

**T.C.
KASTAMONU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ
ANABİLİM DALI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**İPEK YOLU'NDAKİ KÜLTÜREL MİRASIN DÜNYA TURİZMİNE
KATKILARI: KAZAKİSTAN ÖRNEĞİ**

KARLYGASH SARTAYEVA

**DANIŞMAN
DR. ÖĞR. ÜYESİ MUHARREM AVCI**

KASTAMONU 2019

TEZ ONAYI

Karlygash SARTAYEVA tarafından hazırlanan "**İpek Yolu'ndaki Kültürel Mirasın Dünya Turizmine Katkıları: Kazakistan Örneği**" adlı tez çalışması aşağıdaki jüri üyeleri önünde savunulmuş ve **oy birliği** ile Kastamonu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü **Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı'nda YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Muharrem AVCI
Kastamonu Üniversitesi



Jüri Üyesi

Prof. Dr. Kutay OKTAY
Kastamonu Üniversitesi



Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Gulzira ZHAXYGULOVA
Karabük Üniversitesi



Enstitü Müdürü

Prof. Dr. Cevdet YAKUPOĞLU



TAAHHÜTNAME

Kastamonu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada; tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu beyan ederim. Ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yaptığımı bildirir ve taahhüt ederim.

Karlygash SARTAYEVA



ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

İPEK YOLU'NDAKİ KÜLTÜREL MİRASIN DÜNYA TURİZMİNE KATKILARI: KAZAKİSTAN ÖRNEĞİ

Karlygash SARTAYEVA

Kastamonu Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Muharrem AVCI

Bu çalışmada, Ulu İpek Yolu'nun Atlas Okyanus'undan Çin'e Avrupa ve Asya'yı geçen, sadece ortaçağ döneminde ki eski bir ticaret aracı olmadığı, Batı ve Doğu kültürleri arasında iletişim köprüsü olduğu belirlenmiş olup, günümüz dünyasında da ekonomik, kültürel ve siyasi açıdan büyük önem arzettiği tespit edilmiştir. Bu ticaret yolunun barış eksenli olarak turizm açısından değerlendirilip değerlendirilemeyeceği incelenmiştir.

Rotanın uzun kısmı Kazakistan ve Orta Asya'dan geçmiştir.

Çalışmamızda, Ulu İpek Yolu'nun dünya uygarlığına ve kültürüne katkısı, onun içinde Türk-İslam medeniyetinin dünya medeniyetine ve insanlığa kazandırdığı çok zengin somut ve somut olmayan kültürel miraslar ele alınmıştır. Orta Asya'da Ulu İpek Yolu'nun Orta Çağ'da altın dönemlerini yaşamış olduğu tespit edilmiş; Kaşgarlı Mahmud, Biruni, İbn-i Sina, Farabi, Ali Kuşçu gibi aydınların da, Ulu İpek Yolu'nun Orta Asya'da kurduğu medeniyetin düşünce ve bilim meyveleri olduğu gözlemlenmiştir. Çin, Fars, Hindu, İslam medeniyetlerinin kavşağında yer alan Orta Asya'lı aydınlar, bütün bu kaynaklardan beslenerek eserlerini vermişlerdir.

Avrasya'nın kıtalararası karayolu ticaret yollarının oluşup gelişmesi, büyük antik devletlerin kültürel mirasların meydana çıkarılması, mevcut ülkeler arasında güvenli barış çabaları gerektiren uzun vadeli siyasi, diplomatik ve ticari ilişkilerin kurulması günümüz Ulu İpek Yolu'nun temel meseleleriyle ilgilidir.

Ulu İpek Yolu'nda yayılan medeniyet unsurları sadece ticaret ve yol sistemleriyle ilgili değildir. Kervanlar, kervansaraylar, pazarlar, çarşılar ve bu çerçevede gelişen şehirler Ulu İpek Yolu'nun sembolleri durumundadır. Bu kültürel değerlerin uluslararası turizme kazandırılması büyük önem arz etmektedir. Çalışmamızda; İpek Yolunun mevcut durumu, Ulu İpek Yolu uzmanlarının ve halkın görüşleriyle tespit ederek, Kazakistan turizmine yeni bir bakış açısı kazandırılabilceği düşünülmektedir.

Anahtar kelimeler: Ulu İpek Yolu, Kazakistan, Dünya Turizmi, Kültürel Miras

ABSTRACT

MSc. Thesis

CONTRIBUTIONS OF SILK ROAD TO CULTURAL HERITAGE IN WORLD TOURISM: KAZAKHSTAN SAMPLE

Karlygash SARTAYEVA

Kastamonu University
Institute of Social Sciences
Department of Tourism Management

Supervisor: Asst. Prof. Muharrem AVCI

In this study, the Great Silk Road not only an old trading tool at medieval just passing through Europe and Asia from the Atlantic Ocean of China and it is determined is a communication bridge between Western and Eastern cultures, which today's, economically, culturally and politically pain has been found to be of great importance. This peace axis trade route it has been investigated whether can be evaluated in terms of tourism.

The longest part of the route was through Kazakhstan and Central Asia.

In our study, the contribution of the Great Silk Road to the world civilization and culture, also very rich tangible and intangible cultural heritages of Turkic-Islamic civilization bring world civilization and humanity. It has been identified that Great Silk Road had lived its golden periods in the Central Asia at medieval period. It was observed that the civilizations founded by the Great Silk Road in Central Asia were the fruits of thought and science, such as Mahmoud, Biruni, İbn-i Sina, Farabi, Ali Kuşçu. Central Asian intellectuals from the crossroads of Chinese, Persian, Hindu and Islamic civilizations have fed their works from all these sources. Formation and development of Eurasia's intercontinental highway trade routes, revealing the cultural heritage of the great ancient states, the establishment of long-term political, diplomatic and commercial relations that require secure peace efforts among the existing countries is related to the fundamental issues of the present-day Silk Road.

The radiating elements of civilization in the Great Silk Road is not just about trade and road system. Caravans, caravanserais, markets, bazaars and developing cities are the symbols of the Great Silk Road. It is of great importance to bring these cultural values into international tourism. In our article; the present situation, by identifying are experts and public of the Great Silk Road, it is thought that a new perspective can be given to tourism in Kazakhstan.

Keywords: Great Silk Road, Kazakhstan, World Tourism, Cultural heritage

2019, 156 pages

ÖNSÖZ

Bu Tez çalışmamda ‘İpek Yolu’ndaki Kültürel Mirasın Dünya Turizmine Katkıları: Kazakistan Örneği’ şeklinde inceleme istenmiştir.

Tez çalışma konusunun belirlenmesinde ve çalışmanın hazırlanma sürecinin her aşamasında bilgilerini, tecrübelerini ve değerli zamanlarını esirgemeyerek bana her zaman yardımcı olan değerli danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Muharrem AVCI’ya bir borç bilirim.

Okul hayatım boyunca değerli bilgilerini bizlerle paylaşan, kattığı her bilgi için sayın hocam Prof. Dr. Kutay OKTAY’a teşekkürlerimi sunarım.

Tüm hayatım boyunca benden maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen her zaman yanımda olan aileme, Sailau ORAZOV’a, Gulbakhram KULNAZAROVA’ya ve kardeşim Zhuldyz SARTAYEVA’ya sonsuz teşekkür ederim.

KARLYGASH SARTAYEVA

Kastamonu, Mayıs, 2019

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET.....	i
ABSTRACT.....	ii
ÖNSÖZ.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
TABLolar DİZİNİ.....	vi
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	viii
RESİMLER DİZİNİ.....	ix
KISALTMALAR DİZİNİ.....	x
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Araştırmanın Amacı.....	3
1.2. Araştırmanın Önemi.....	3
2. AVRUPA VE ASYA'YI BAĞLAYAN ULU İPEK YOLU.....	4
2.1. Ulu İpek Yolu'nun Dünya Uygarlığına ve Kültürüne Katkısı.....	4
2.2. Kazakistan Topraklarında Ulu İpek Yolu'nun Ortaya Çıkış Tarihi.....	20
2.3. Ulu İpek Yolu Üzerindeki Tarihi Şehirler ve Tarihi-Kültürel Anıtların Önemi.....	43
3. KAZAKİSTAN'DA TURİZMİN GELİŞİMİNDE ULU İPEK YOLU'NUN ÖNEMİ.....	60
3.1. Bugünkü, İpek Yolu Üzerindeki Ülkelerin Siyasi, Ekonomik ve Kültürel Bağlantılarının Yeniden İşlevlendirilmesi.....	60
3.2. Kazakistan'da Turizmin Gelişmesinde Ulu İpek Yolu'nun Rolü.....	86
4. KAZAKİSTAN'DAKİ İPEK YOLU KÜLTÜREL DEĞERLERİNİN TURİZMİN GELİŞMESİNE KATKISI HAKKINDA UZMANLARIN VE YERLİ HALKIN GÖRÜŞLERİNİN ANALİZİ (YÖNTEM).....	102
4.1. Araştırma Modeli ve Hipotezleri.....	102
4.2. Çalışma Grubu.....	104
4.3. Veri Toplama Yöntemi.....	108
4.4. Evren ve Örneklem.....	108
5. BULGULAR.....	109
5.1. Görüşme Analizinden Elde Edilen Bulgular.....	109
5.2. Anket Analizinden Elde Edilen Bulgular.....	118

5.2.1. Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Bir Pozitif Bakışına Yönelik Hipotezlere İlişkin Bulgular	123
5.2.2. Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Bir Negatif Bakışına Yönelik Hipotezlere İlişkin Bulgular	127
5. SONUÇ	131
Ek 1. Anket Formu (Yerel Halk).....	142
Ek 2. Görüşme Formu (Uzmanlar)	145
Ek 3. Anket Formu (Kazakça)	148
Ek 4. Görüşme Formu (Kazakça).....	151
Ek 5. Akırtas Tarihi Kompleksi, Taraz	154
Ek 6. Akırtas'ta Yapılan Bilimsel Araştırma (2009)	155
ÖZGEÇMİŞ	156

TABLOLAR DİZİNİ

Tablo 1. Dünya Mirası Alanları	53
Tablo 2. TRACECA ulaşım koridoru organizasyon şeması	69
Tablo 3. TRACECA ulaşım koridorunun teknik yardım ve yatırım projeleri	70
Tablo 4. Roket fırlatma programı 2019	96
Tablo 5. Görüşme katılımcıların ilişkin demografik bilgiler	104
Tablo 6. Demografik Bulgular Tablosu	106
Tablo 7. Görüşme formu bulguları.....	110
Tablo 8. Frekans Tablosu.....	118
Tablo 9. Katılımcıların Yaşlarına Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Yönelik Pozitif Bakış Varyans Analizi (Anova)	123
Tablo 10. Katılımcıların Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Yönelik Pozitif Bakışın Yaşlarına Göre Dağılımı.....	124
Tablo 11. Katılımcıların Cinsiyetlerine Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Pozitif Bakış Farkı (T test).....	124
Tablo 12. Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Pozitif Bakış Farkı (T test)	125
Tablo 13. Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Yönelik Pozitif Bakış Varyans Analizi (Anova)	125
Tablo 14. Katılımcıların Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Pozitif Bakışlarına Yönelik Görüşlerinin Eğitim Durumlarına Göre Dağılımı.....	125
Tablo 15. Katılımcıların Mesleğine Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Pozitif Bakışına Yönelik Varyans Analizi (Anova)	126
Tablo 16. Katılımcıların Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Pozitif Bakışına Yönelik Görüşlerin Mesleğe Göre Dağılımı	126
Tablo 17. Katılımcıların Yaşlarına Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Yönelik Negatif Bakış Varyans Analizi (Anova)	127
Tablo 18. Katılımcıların Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Yönelik Negatif Bakışın Yaşlarına Göre Dağılımı	127
Tablo 19. Katılımcıların Cinsiyetlerine Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Negatif Bakış Farkı (T test)	128

Tablo 20. Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Negatif Bakış Farkı (T test).....	128
Tablo 21. Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Yönelik Negatif Bakış Varyans Analizi (Anova)	129
Tablo 22. Katılımcıların Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Negatif Bakışlarına Yönelik Görüşlerinin Eğitim Durumlarına Göre Dağılımı	129
Tablo 23. Katılımcıların Mesleğine Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Negatif Bakışına Yönelik Varyans Analizi (Anova)	130
Tablo 24. Katılımcıların Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Negatif Bakışına Yönelik Görüşlerin Mesleğe Göre Dağılımı	130

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1. Ulu İpek Yolu güzergâhları	8
Şekil 2. Ulu İpek Yolu güzergâhları	12
Şekil 3. MÖ 300 – MS 100 yılları arasında Ulu İpek Yolu	14
Şekil 4. Kazakistan'ın eski şehirleri ve Ulu İpek Yolu güzergâhları.....	35
Şekil 5. Kırmızı yol – Ulu İpek Yolu'nun Chang'an-Tianshan Koridoru.....	53
Şekil 6. OBOR Projesinin güzergâhları	79

RESİMLER DİZİNİ

Resim 1. Burana Kulesi.....	55
Resim 2. Kayalık kenti.....	58

KISALTMALAR DİZİNİ

AB	:Avrupa Birliği
ABD	:Amerika Birleşik Devletler
AIIB	:Asya Altyapı Yatırım Bankası
ALTID	:Asian Land Transport Infrastructure Development
AT	:Avrupa Topluluğu
BDT	:Bağımsız Devletler Topluluğu
BM	:Birleşmiş Milletler
ESCAP	:Economic and Social Commission for Asia and the Pacific
GSYİH	:Gayri Safi Yurtiçi Hasılı
ICOMOS	:International Council on Monuments and Sites
IGC	:Intergovernmental Commission
IPK	:International Consulting Group on Tourism
KEİ	:Karadeniz Ekonomik İşbirliği
M.Ö.	:Milattan Önce
M.S.	:Milattan Sonra
MLA	:Member of the Legislative Assembly
OBOR	:One Belt One Road
SCO	Shanghai Cooperation Organization (Şanghay İşbirliği Örgütü)
SSCB	:Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TİKA	:Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı
TRACECA	:Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia
TÜRKSOY	:Uluslararası Türk Kültürü Teşlikatı
TWESCO	:Turkic World Educational and Scientific Cooperation Organization
UNESCO	:United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
WTO	:World Trade Organization
YY.	:Yüzyıl

1. GİRİŞ

Bu çalışmada, İnsanlık ve ekonomi tarihinin en eski kurumsal yapılarından biri ve en önemlisi Ulu İpek Yolu söz konusu olmaktadır. Ulu İpek Yolu tüm Dünyada iyi bilinen bir yoldur. Batı ve Doğu'yu, barış ve işbirliğini isteyen halkları birbirine bağlayan bu yol kültürel ve ekonomik bir köprü işlevi görmüştür.

Ulu İpek Yolu, ilk olarak bir ticaret yolu şeklinde karşımıza çıkmaktadır. İpeğin görünümü ve estetik işlemesi, insanların temel ihtiyaçlarından biri olan güzel giyinmek ve kuşkusuz dekorasyon yapmak vs. doğmuştur. İpek, ilk Çin'in, sonrada Roma'dan Doğu Asya'ya kadar sosyal konumun en eski sembolü haline gelmişti. Ulu İpek Yolu'nu adlandırmış İpek, Ulu İpek Yolu'nun en önemli ticari ürünü olma özelliğini koruyor. Ulu İpek Yolu'na ismini veren ürün İpek olsa da Ulu İpek Yolu'nda çok çeşit ürünün ticareti yapılmıştır.

Ulu İpek Yolu vasıtasıyla hem küresel ticaret ve uluslararası iş bölümü, hem de Ulu İpek Yolu üzerindeki halkların manevi etkileşimi gerçekleşmiştir. Ulu İpek Yolu günümüz medeniyetler arası iletişimi için zemin hazırlayarak bir barış umudu doğurmuştur. Doğu ve Batı'nın çatışmacı değil, uzlaşmacı yanını sembolize eden Ulu İpek Yolu bu yönüyle modern uluslararası ilişkilerin araştırma konuları arasına girmeyi de başarmıştır.

Bugüne kadar Ulu İpek Yolu ve onun bölgesindeki şehirlerin tarihi hala tam olarak araştırılmadı. Tez çalışmasının teorik değeri, Kazakistan topraklarındaki Ulu İpek Yolu tarihçesini bir tarih yazısı olarak analiz ederek belirlenmiştir. Ayrıca, tezin varsayımları ve sonuçları, Ulu İpek Yolu ile onun çerçevesindeki şehirlerin tarihi ile ilgili eserlerin yazımında kullanılabilir.

Ulu İpek Yolu bölgesindeki şehirleri araştıran araştırmacılar, Kazakistan'da Ulu İpek Yolu'nun dünya medeniyet ve kültürüne katkılarının varsayımları, mevcut aşamada uluslararası önemli bir kervan yolunu canlandırıp, ülkedeki turizmin geliştirilmesiyle ilgili yorumlar da açıklanmaktadır.

Çalışmada İpek Yolu'ndaki kültürel mirasın dünya turizmine katkısı ve Kazakistan örneği beş bölüm olarak incelenmiştir. İlk giriş bölümünde çalışmanın amacı ve önemi açıklanmıştır.

Çalışmanın “Avrupa ve Asya'yı bağlayan Ulu İpek Yolu” olarak adlandıran ikinci bölümünde, Ulu İpek Yolu'nun Dünya uygarlığına, kültürüne, medeniyetine, insanların sosyal hayatına, katkısı; Ulu İpek Yolu üzerindeki tarihi şehirler ve oradaki tarihi-kültürel anıtların tarihi önemi; Kazakistan topraklarında Ulu İpek Yolu'nun ortaya çıkış tarihi, Kazak topraklarından geçen Ulu İpek Yolu güzergâhları, bu yolun boyundaki tarihi şehirler ve yerleşim yerleri, somut olan ve somut olmayan anıtlar yer almıştır.

Çalışmanın “Kazakistan'da Turizmin Gelişiminde Ulu İpek Yolu'nun Önemi” üçüncü bölümünde, bugünkü, Ulu İpek Yolu üzerindeki ülkelerin siyasi, ekonomik ve kültürel bağlantılarının yeniden işlevlendirilmesi; “Yeni İpek Yolu” Projesi; “UNESCO İpek Yolu Online Platformu” projesi; “TRACECA”, “TRACECA-KEİ” projeleri; “İpek Yolu'nun Otobanlaştırılması” projesi; “ALTID” projesi; “OBOR” projesi; TÜRKSOY ve TWESCO vb. projelerin planlamaları açıklanarak yazılmıştır. Ayrıca, küreselleşme zamanındaki İpek Yolu'nun yeniden işlevlendirilmesi. Kazakistan'da turizmin gelişmesinde Ulu İpek Yolu'nun rolü; “Kazakistan 2030 – Programı”; “Kazakistan, Gezeğenin İlk Uzay Noktası” projesi; “Baykonur” uzay üssü, Baykonur'da turistik paket turlar; “EXPO 2017” değerlendirilmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde ise “Kazakistan'daki İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Katkısı Hakkında Uzmanların ve Yerli Halkın Görüşlerinin Analizi” olarak alan analizi yapılmıştır. Bu bölümde, Ulu İpek Yolu'na ilgili uzmanlardan ulaşılan (11 kişiye) görüşme formu ve Yerli halkın (400 kişiye) anket uygulaması yapılmıştır. Görüşme formunun sonucu tablo olarak sunulmuştur, anket formunun ise Frekans, T test, Anova istatistikleri ile sonuçlar yapılmıştır. Bu alan araştırmasının sonuçları sonuç ve değerlendirme olan beşinci ve son bölümünde açıklanmıştır.

1.1. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmada, Ulu İpek Yolu ticaretinin ne ölçüde Orta Asya ve merkezinde bulunan Kazakistan'ı etkilediği ortaya konmaya çalışılmaktadır. Ulu İpek Yolu'nun tarihsel gelişiminden itibaren, Ulu İpek Yolu ve ticareti sonucunda Orta Asya'nın nasıl etkilendiği ve bu etkilerin Kazakistan ve günümüzdeki turizmi için ne tür katkılar sağladığı irdelenmektedir. Ulu İpek Yolu'ndaki ticaretin Orta Asya ve Kazakistan'ı ne kadar etkilediğini bulmaya çalışılmaktadır. Ulu İpek Yolu'nun önceden şimdiye kadar Orta Asya'ya etkisi, Ulu İpek Yolu'nun Kazakistan modern turizm üzerindeki etkisi incelenmiştir.

1.2. Araştırmanın Önemi

Kazakistan bölgesindeki Ulu İpek Yolu şehirlerinin dünya kültürüne katkısının sonuçları tartışılıp, şu anda uluslararası önemli kervan yolunun tekrardan canlandırıp, ülkede turizmin geliştirilmesinin başlanması gerekmektedir. Bu açıdan, Ulu İpek Yolu boyunca tarihi şehirler, o şehirlerdeki tarihi-kültürel anıtların tarihsel önemin incelenip, bugünkü Kazakistan'ın turizmine katkısını sağlamak ve uluslararası turizm alanında Kazakistan'ın benzersiz bir turist görünümünü ortaya çıkarmak lazımdır.

Bu çalışma, ilk çağlardan günümüze Ulu İpek Yolu'nun değerini kaybetmemesi, Özellikle Kazakistan açısından önemi, Ulu İpek Yolu'ndaki şehirlerin birbirleriyle olan etkileşimlerini ve bu yolun ticari yolunu toplumlara yönelterek, kültürel gelişimine ne kadar katkıda bulduklarını göstermek için amaçlanmıştır. Ayrıca, günümüzün Yeni İpek Yolu projelerin bu amaçlara katkı sağlayacağına hiç şüphe yoktur.

2. AVRUPA VE ASYA'YI BAĞLAYAN ULU İPEK YOLU

2.1. Ulu İpek Yolu'nun Dünya Uygarlığına ve Kültürüne Katkısı

Ulu İpek Yolu - Dünya medeniyeti tarihin'deki en önemli başarılarından biridir. Bu kervan yolu Akdeniz'den Avrupa ve Asya'yı geçerek Çin'e, sadece ortaçağ döneminde'ki ticaret aracı değil Batı ve Doğu kültürleri arasında önemli bir iletişim görevini yapmıştır. Rotanın uzun kısmı Kazakistan ve Orta Asya'dan geçmiştir.

İnsanlık ve ekonomik tarihinin en eski kurumsal yapılarından biri ve en önemlisi Ulu İpek Yolu'dur (Yereli, 2014: 301).

Tarih boyunca çok az insan Ulu İpek Yolu'nun tam uzunluğu olan yaklaşık 7500 km'yi dolaşmıştır. Ticaret sürekli birden çok ara duraklar üzerinde gerçekleşmiş ve yolun teğet geçtiği bütün uluslar, toptancı olarak kazançlarını en yüksek düzeyde tutmak istemişlerdir. Böylece, rekabet nedeniyle sürekli silahlı çatışmalara dönen kavgalar çıkmıştır. Sadece, 13. ve 14. yüzyıllarda Moğol iktidarı döneminde bütün Asya tek bir yönetim altında toplanmış ve güvenli bir ticaret ortamı sağlanmıştır (Özey, 2014: 331).

Ulu İpek Yolu tüm Dünyada iyi bilinen bir yoldu. Batı ve Doğu'yu, barış ve işbirliğini isteyen halkları birbirine bağlayan bu yol kültürel ve ekonomik bir köprü gibiydi. Bu nedenle, "Ulu İpek Yolu" kelimesi tarihe geçmiştir.

İpek Yolu adı ilk defa XIX. yüzyılın sonlarında Alman coğrafyacı Ferdînard Von Richthofen tarafından Çin'le Orta Doğu arasında yapılan ticaretin ana metnini İpek oluşturduğu için verilmiştir (Aksoy, 2014: 21). İpek endüstrisi Doğu ile Batı arasındaki ticarete ve uluslararası ilişkilerde eski çağlardan beri önemli bir yer tutmuştur. Uzak Doğu'dan gelen İpek ve baharat, Doğu-Batı arasındaki ticareti geliştirmenin yanı sıra karşılıklı olarak kültürlerin tanınmasını da sağlamıştır. Doğu'daki İpek ve baharatın kervanlarla Batıya taşınması, Çin'den başlayarak Avrupa'nın Batısı ve kuzeyine kadar ulaşan ticaret yollarını oluşturmuştur (Aksoy, 2014: 21).

Tarih içerisinde adı geçen İpekli isimlerine dikkat edilirse ipeğe bir takım isimler verilmiştir. Örneğin, Türk halkların arasında kullanılan İpek sözcüklerinde bazı benzerlikler vardır. Türkmen türklere “İpek”, tarihi Memluk memleketi ve Kıpçak Türklere “yipek” demişler. Merkezi Asya Türklere ipek “Cipek” adını almış, Çin’liler “chi-pei”, Avrupa ülkelerinde “Sericum” şeklinde isimlendirmişlerdir (Ögel, 1991: 389).

Çin’in ipeğini Yunan literatüründe “Sakkos”, Hint literatüründe “Cinapatta” denir. Ayrıca Yunan literatüründe ipeğin genişliğini, uzunluğunu ve fiyatını açıklayarak göstermiştir. Bu literatürlerdeki isimleri Çin literatürleri tarafından doğrulanmaktadır (Haussig, 2001: 80-81).

Genel olarak, Ulu İpek Yolu çöl, bozkır, kara ve deniz yollarını içerir. Buna ek olarak, hâklar arasında dinî ve diplomatik ilişkilerin gelişmesi sonucu Orta Çağ’da Ulu İpek Yolu’nun bir parçası olarak bir Budist yolu, Sufiler ve hacılar yolu, “*Padişah*” – yolu olarak adlandırılan yolların ortaya çıkması da söz konusudur (Mustafayev, 2014: 31).

Ulu İpek Yolu, İlk olarak bir ticaret yolu şeklinde karşımıza çıkmaktadır. İpeğin görünümü ve estetik işlemesi, insanların temel ihtiyaçlarından biri olan güzel giyinmek ve kuşkusuz dekorasyon yapmak vb. doğmuştur. İpek, ilk Çin’in, sonrada Roma’dan Doğu Asya kadar sosyal konumun en eski sembolü haline gelmişti. Ulu İpek Yolu’nu adlandırmış İpek, Ulu İpek Yolu’nun en önemli ticari ürününün özelliğini koruyor. Ulu İpek Yolu’na ismini veren ürün İpek olsa da Ulu İpek Yolu’nda çok çeşit ürünün ticareti yapılmıştır (Köse, 2018: 69).

İpek çok değerli ve hiç karşılaşmamış özellikleri var kumaştı; yumuşak, sağlam ama çok ince ve çok hassas ve boyama için en uygundur (Toprak, 2008: 32). Bu yüzden de Ulu İpek Yolu’na adını veren İpek en önemli ve en pahalı maldı. Güzel parlayan, ince ve sağlam ve önemlisi olan yüksek kaliteli İpek, dut ağacında yalnız olarak ve sürekli bakımın altında beslenen tartıl ile yapılırdı (Bekin, 1981: 6).

O zamanlarda ipek sadece kumaş olarak değil, çok çeşitli sektörlerde kullanılmıştır. Örneğin, İpek müzik aletine tel, ameliyat ipliği ve balık oltası olarak da kullanılmıştır (İmer, 2005: 15). Böylece, İpeğe talep çok artmıştır (Toprak, 2008: 43).

Ulu İpek Yolu birçok tehlikeyle doluydu. Tüccarlar aylar bazen yıllar yürüyen kervanlar yol boyunca vahşi hayvanlara, başı görünmeyen sonu belli olmayan sonsuz çöllere, acımasız hırsızlara ve başka zorluluklara hazır olmalıydı. Kuşkusuz böyle bir yolda yolculuğun çok güçlü ve sabırlı olması lazımdı. Ve böyle bir karşılıklara dolu yolda toplu yolculuk 50 deveden başlayarak 1,000 deveye kadar ulaşan kervanlarla yapılırdı (Toprak, 2008: 45). O yüzden ilk yüzyıllarda Ulu İpek Yolu'nun tamamı değil, kısımları ile yürümeye mecbur kalmıştır. Belki miladın ilk yüzyılı sonlarına değin, kervanlar dar bölgeler içinde gider, tacirler mallarını bölge bölge alır, komşu bölgeye taşıyıp orada satardı. Muhtemelen zaman geçince, tüccarlar dar alanlardaki bölgelere veya yakın komşulara giderek mallarını satardı. Böylece ticari mallar bir tacirden diğer bir tacire geçerek, Doğudan Batı'ya ve Batıdan Doğu'ya ulaşırdı (Feyizli, 1995: 29).

Çin, tarihteki en eski uygarlıklardan biridir. Çin sadece İpek değil yanı sıra porselenin ve kâğıdın Dünya medeniyetine katkısıyla tarihta yerini alır (Toprak, 2008: 48).

Bu yol aracılığı ile ülkeler ihtiyaç duydukları malları ve eşyaları (kıymetli taşlar, lüks eşyalar, kumaş, hammadde vb.) karşılansalar da esas ve en kıymetli meta yüzyıllar boyunca İpek olmuştur. M.Ö. 1000'de sadece Çin'de üretilen ipeğe, kullanılış değeri açısından, sağlığa uygun ve kaliteli özelliği nedeniyle Doğu ve Batı ülkelerinde değer verilmiş, İpekli giysiler giyenlerin zengin, saygın ve güç sahibi oldukları düşüncesi/algısı kabul görmüştür (Bulduk, 2014:40).

Bu nedenden dolayı İpek sadece maddi anlamda bir kıymeti temsil etmez aynı zamanda manevi açıdan da önemli bir semboldür. Devletlerin iktisadi, siyasi ve kültürel açılardan birbirleriyle kurdukları ilişkilerde resmî bir hediyeleşme aracı olan İpek diğer taraftan ilişkilerin statüsünü belirleyen bir araç rolünü de üstlenmiştir. Örneğin, M.Ö. 174 yılında, Hun baskısından bunalan Çin imparatoru Hsiao Wen

barış için Mete'ye bir mektupla birlikte "kendi kıyafetlerinden İpek elbise ve işlemeli kaftan, desenli İpekten yapılmış iç giysisi, altın bir saç tokası, altın işlemeli bir kuşak, altın kemer tokası, on top işlemeli kumaş, yirmi top desenli İpekli kumaş, kırkar top kırmızı kalın dokunmuş ve yeşil İpekli kumaşı" elçileri vasıtasıyla ulaştırmıştır. Böylece Mete (Mou-tu) statü olarak Çin imparatorundan, en azından, aşığı olmadığını kabul ettirmiş olmaktadır (Bulduk, 2014:40).

Bilindiği üzere, insanların veya toplumların kendi üretilmediği ihtiyaçlarını, onları üretenlerden alma düşüncesi başta olmak üzere, savaş ve barış zamanlarında alışveriş yanında çeşitli diğer sebepler yolların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Birçok nedene bağlı olarak başka insanlarla veya toplumlarla irtibata geçmek zorunda kalan insan, yaşadığı dönemin bilgi ve teknolojik seviyesine göre yollar yapmış ve kullanmıştır. Bu yollar, hem ulaşımın kolay, güvenli ve rahat olması için hem de yolun yapım ve bakım masraflarının en az olması adına daima yer şekillerinin en uygun olduğu güzergâhları takip etmişlerdir (Gümüştü, 2014: 102).

Dolayısıyla tarih içinde, yer şekillerinin tümüyle uygun olduğu yerlerde şehirleri birleştiren yollar, bu şehirlerin önemini kaybetmesi ya da ortadan kalkması ile kaybolmuş iken, yer şekillerinin ancak belirli yerlerde ulaşım imkân verdiği mekânlarda, her şey değişirken yolların güzergâhları tarihe meydan okurcasına hiç değişmeden kalmıştır (Gümüştü, 2014: 102).

Mesafeli yerden Batı'ya ulaşan ipek, altın ve gümüş, ilaç, silah ve baharat, Doğu ile Batı aralarındaki ticari ilişkilerin gelişmesinin yanında beraber kültürlerarası bir diyalogun gelişmesine neden olmuştur. Şekil 1'de, gösterilmiş olan güzergâhlarından Doğu'dan gelen ürünlerin Batı'ya doğru gönderilmesi, Çin topraklarından başlayıp Avrupa'ya doğru uzanan Ulu İpek Yolu'dan düzenlenmiştir (Aksoy, 2014: 21).



Şekil 1. Ulu İpek Yolu güzergâhları (https://orexca.com/silk_road.html)

İpek, tek bir süslü kumaş değildi yanı sıra ödeme yapmak, Doğu ve Batı arasındaki ilk değişim ve ilk dövizdi. İpek zenginliğin dışa vurulmasını ifade ettiği gibi, aynı zamanda sermayeyi de temsil etmektedir. İpek Kapitalist anlayışın ilk örneklerindedir. İpeğin, Çin'in başka memleketlerle yürütülen ticari temas para, başka bir üslupla döviz biçiminde yararlanmak uzun süre olmamıştır. Ortaçağ sonralarından itibaren ipekti para olarak kullanmak yavaşta sona ermiştir. O zamanlarda Çin'in ipeği; ücret ödemek için, tapınak sunak vermek için ve halkı ödüllendirmek için geniş kullanılmıştı. Aynısını Batı ülkeleri de ödemeleri pirinçler veya İpeklerle yapıyordu. Bununla birlikte, farklı ticari malların İpek Yolu'yla Doğu-Batı arasında uygulaması, o zamandaki ülkelerin isteklerin yükselmesi, ticaret yapmaktan fayda görmek sebebiyle tutkuyu yükselten karşılıklı konulamaz talebe yol açmıştı. Dolayısıyla IV. yüzyıllara kadar Çin'lilerin ipek üretiminde monopol olması açıklıyordur (Toprak, 2008: 43).

M.Ö. 221. yüzyılda Çin'in harç tamlığını kurmak amacıyla para ayarı yapıldı ve memlekete ödenmiş haraçlarda paranın yerine yürütülmüş ipeğe yeni nitelik standartlar yapılmıştı. Bu nedenle, mükemmel İpeği elde etmek ve onu korumak memleket hâkimiyeti tarafından önemli olmaya başlamıştı. Kumaşın üretim mekânı, ölçüleri, bedeli ve ağırlığı ilgili enformasyon vermek yasaklandı. Bundan sonra yabancı tacirler doğru yapımcıdan ürünü alamıyordu, ihracat ürünü satın almak için

ancak memlekete bağılı belli bir merkeze önceden başvuru yaparak alabiliyordu. Ulu İpek Yolu'nda belirtilen mekanlarında töreler ve nitelik control eden memurları vardı. Bu denetimler başta Changan'da sonra Çin'in Kansu'lu yerinde koruma yapan Batı'yla sınırdaş Tunghang geçidinde yapılmıştır (Bozkurt, 2000: 369).

Çin'lilerin Batı ülkelerine ilk adımının uygulanması Wuti (M.Ö. 140-80) döneminde olduğu belirtiliyor. Çin'in temsilcisi olan Chang Ch'ien ise "Batı ülkelerine ilk yolculuğunu yapan kişi" olarak tarihi yazılarda bahsedilmektedir. O yüzden de Chang Ch'ien Batı'ya doğru gitmesi Çin'in ve Asya'nın tarihinin yeni bölümlerinin ortaya çıkmasını kabullenebiliriz (Toprak, 2008: 52).

Söz konusu, Orta Asya'nın batısında bulunan Hunlar, Baktırlar ve Partlar, Çin ipeğinin müşterileri arasında bulunmaktaydı. Bu bölgelere çok çeşitli ipeklerin getirildiği bilinmektedir. Özellikle kabartma bezekli (süslü) ipek kumaşlar, lâmeler ve dokunmuş, boyanmış ipekler rağbet görüyordu. Bundan kasıt ipekli çeşitlerine göre müşteri potansiyeli olmasından kaynaklanmaktadır. Lou-lan'da Çin ihraçlık ipeklilerin elden ele aktarıldığı bilinmektedir. İpek kumaşların üzerine, Çin işi aynalarda kullanılmış olan, üzüm, kuş ve asma yaprakları gibi motiflerle üretilen bu tür aynalar çok miktarda ihraç edilmiştir. (Haussig, 2001: 106-107).

Çin'liler Çu'm döneminde İpek üretiminin geliştirilmesinin yükselmesi diğer bir tarafları zayıflamıştır. Örneğin, artık günlük kullanımdaki pamukları Çin halkları Hindistan'dan götürmeye başlamıştır (Haussig, 2001: 101).

İpek, Çin'de Han'ın hanedan zamanında (M.Ö.III.yy.-M.S.III.yy.) en ünlü ve çok önemli olmuştur (Toprak, 2008: 40). Han zamanında Çin tacirleri, İpekleri Dunhuang'da kadar veya Şeddi'den ilerleyerek Loulana şehrine götürüyordu. Buradan da Merkezi Asya tüccarları ellerine geçen İpekleri İran'a, Suriye'ye ve Yunan'a kadar ulaştırmaya çalışıyordu. Merkezi Asya uzlaştırıcılardan gelen mallar Perslere, Greklere ve Araplara ulaşıyordu. Böyle devam eden ürünleri Akdeniz'in sahilinden teknelere doldurulur ve buradan da Batı'ya kadar gidiyordu. Sonunda Batı'daki ülkeler Doğu mallarıyla kavuşurdu ve yolun her durağından aracılık yapan tüccarlar bedeli yükseltirdi (Tok, 67).

M.Ö. zamanlardan beri geçme tacir yollarından, Merkezi Asya kıtasının steplerinde yaşayan Türk halklarına bu yol özel olarak çok önemli servet menşesiydi. Hunların zamanında bu steplerde yaşayan tacirler, hanedanlık konfederasyonluğun orta yönetimine bağlı olduğu dönemlerde, Ulu İpek Yolu'nun güvenli olmasını sağlayarak bu varlıkları kurtarmaya çalışıyordu. Step kabilelerin çoğu göçmenlerin yönü, Doğu'ya ve Batı'ya Ulu İpek Yolu aşkın sallanma olmuştu. Ticaret hep barışın ve dengeliğin simgesidir. Tacirler, hayat ve ürün güvenliğinin sağlanmasının yanı sıra orta kontrolü altına alan imparatorluk sağlam olmasını pek çok ilgilenmiyordu ve güvenli olmasını tercih yapmıyordu (Gündoğdu, 2014: 298)

Böyle bir alım satımdan tek tacirlere fayda gelmiyordu yanı sıra bu uzun yolun üzerindeki geçen memleketler ve bölgeler de yararlanıyordu. Merv, Buhâra, Semarkand, Kaşgâr, Turfân, Hoton ile başka Ulu İpek Yolu'nun şehirleri, varlıklarını bu yoldan geçen kervanlardan kazanıyordu. Bu alanlarda tacirlerin ya da seyyahların konuklamalar, dinlenme yerleri, yemekhaneler ve çayhanalar vb. vardı (Foltz, 2006: 23).

Türk halkların engin bozkırların birbiri ile bağlayıcı olarak görev yapan Ulu İpek Yolu, Türkleri birbiriyle birleştirirken, ticari iletişimi çoğaltmış, zenginliğe yol açmış, birliğin nedeni olarak, döneminin en önemli kültür ortallıklarının kuruluşunda ülken rol yapmıştı. Bu nedenle, Göktürk medeniyetinin gerçek unsurlarında, Ulu İpek Yolu benzersiz zemin olmuştu. Ve ayrıca Ulu İpek Yolu'nun dünyaya en ünlü ve önemli yol olmasına Türklerin büyük etkisi olmuştu. Türk ülkeler vasıtasıyla yapılan kafileler, Doğu'dan Batı'ya ve Batı'dan Doğu'ya farklı ticari ürünlerin satışını yapıyordu (İsayev ve Özdemir, 2011: 112)

Türkler, ilk önce geçişli yollarla ilgileniyordu. Bunun yanı sıra Batı bizzat İpeklerini yapmaya çalışırsa bile Doğu'dan gelen İpeğe yeni bağlıydı (Bury, 64).

Türk halkları demir yapmaya ağırlık veriyordu. O dönemler göçebelere geniş yayılan gelenek sanat ise "demircilik" bulunmaktaydı. Ayrıca demircilik işi göçebelere çok önemliydi. Göktürkler, demircilik yapması tek silahlarla tamamlanmıyordu, yanı sıra ağaçlarla ve diğer malzemeler ile sıkıştırarak tabaklar

yapıyorlardı. Türk halıkların demir yapma sanatına benzer önceden Juanların demirci ustaları, yeni silahları da olmuştur (Haussig, 2001: 161).

İpeğin Batı ülkelerinde yayılması milattan önce 753 yılında Part ve Roma ülkelere arasında olan savaş sonucunda gerçekleştirildi. Yani bu savaşta Romalılar mağlup olmuştur. Ancak Roma ülkesi başka bir taraftan kazanmıştır, ilk defa güzel, parlayan, ince ve renkli olmuş bayraklarla karşılaşmıştır. Ve onun İpek kumaştan yapıldığını öğrenmiştir (Boulnois, 1966: 111).

İpek Romalılar için mühimdi. Çünkü İpek çok ince, parlak ve boyamaya kolay özel bir kumaştı. O yüzden de bu kumaş imparatorlukta başka kumaşlardan çok kullanmıştır. Bizans'ta bu kumaşı çok pahalı olduğundan dolayı sıradan insanlar kullanmıyordu. Ama zaman geçince de Roma hakları da geniş kullanmaya başlamıştır. Ve o zamanları bu kumaş tek kadınlara değil erkeklerin de kullanan bir kumaştı. Bugünkü zamanda ise ipeği çoğunluk kadınlar tarafından kullanılmaktadır (İzgi, 1984: 91).

Doğu'dan Batı'ya gelen mallar pahalıydı. Doğu'dan Batı'ya uzanan mallar transit olarak geldiğinden dolayı mal fiyatı da artıyordu (Toprak, 2008: 42). Örneğin, Bizanlar'da o zamanlar 1-kilogram boyasız ipek 4 bin altın dinara denk geliyordu. Yani, ipek altından daha çok değerliydi. Batı'ya giden ipekten tek Çin'liler değil ulaştırılan transit ülkeler de kazanıyordu (Toprak, 2008: 42). Batı'ya buralarda bulunmayan kuşlar, hayvanlar, çeşitli baharatlar, cevizler, keşmir yünüler vb. geliyordu (Toprak, 2008: 61).

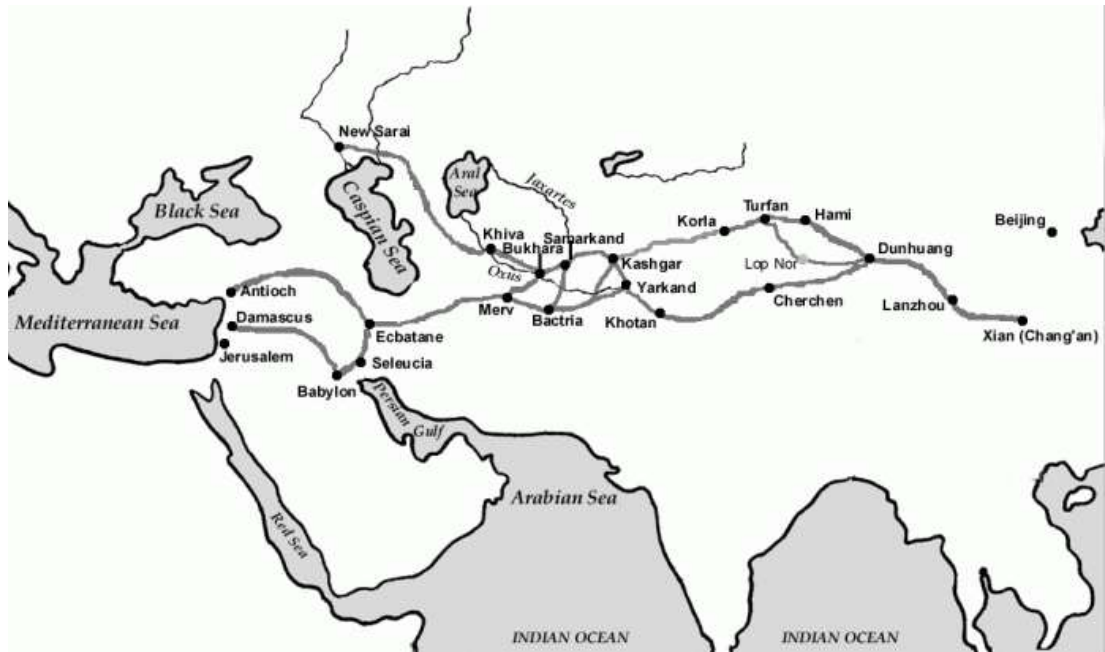
Ulu İpek Yolu başlangıçta Çin ipeğinin Dünya ülkelerine satılmasına hizmet etti. Daha sonra şartlar oluştuğunda bu yol üzerinden Roma, Bizans, Hindistan, İran ve Arap Halifeliği'nden, bir zaman sonra Avrupa ve Rusya'dan mirra, buhur, yasemin suyu, amber, kakule (kardamon), Hindistan cevizi, jinsen, piton ödü, halı, kumaş, boya, mineral hammaddeler, elmas, yeşim, kehribar, mercan, fildişi, balık kılıçları, dökme gümüş ve altın, kürk, sikke, yay ve oklar, kılıçlar ve mızraklar vb. bir çok eşyaların nakliyesi yapıldı. Ayrıca Ulu İpek Yolu'nda, ticaret eşyası olarak Fergana'nın meşhur "teri kan olarak çıkan" atları, hızlı Arap atları, develer, filler,

gergedanlar, arslanlar, Hindistan yaban kedisi, ceylanlar, şahinler, tavus kuşları, deve kuşları gibi değerli hayvanlar da taşındı. Ulu İpek Yolu aracılığıyla üzüm, şeftali, kavun, biber, baharat, şeker gibi her türlü sebze ve meyveler de Dünyaya dağıtıldı (Kara, 2013: 127).

Arab ülkelerinden ise lavanta çiçeklerin tohumu (çoğu kiliselerde kullanılmıştır), çok çeşitli bitkisel yağlar, baharatlar, hurma, nakışlı kumaşlar geliyorlardı. Persler’de değerli taşlar, ilaçlar ve hurma vb. bulunmaktaydı. Ve Batı’da özellikle Kafkas ülkelerinden gelen değerli taşlara ve kölelere çok talep vardı (Toprak, 2008: 62).

Her şeye rağmen ticaretin ana malı ipekti. Altın ile birlikte uluslararası para niteliğindeki İpek han ve elçilere hediye edildi, paralı askerlere ücret olarak verildi, devletlerin borcu ödendi (Kara, 2013: 127).

Genellikle Çin halklarından Batı halklarına kadar olan Ulu İpek Yolu, Kuzey yol ve Güney yol gibi adlandırılan ana güzergâhlar ve ek güzergâhlardan oluşuyordu (Şekil 2).



Şekil 2. Ulu İpek Yolu güzergâhları
(<http://www.silkroadfoundation.org/newsletter/vol14/>)

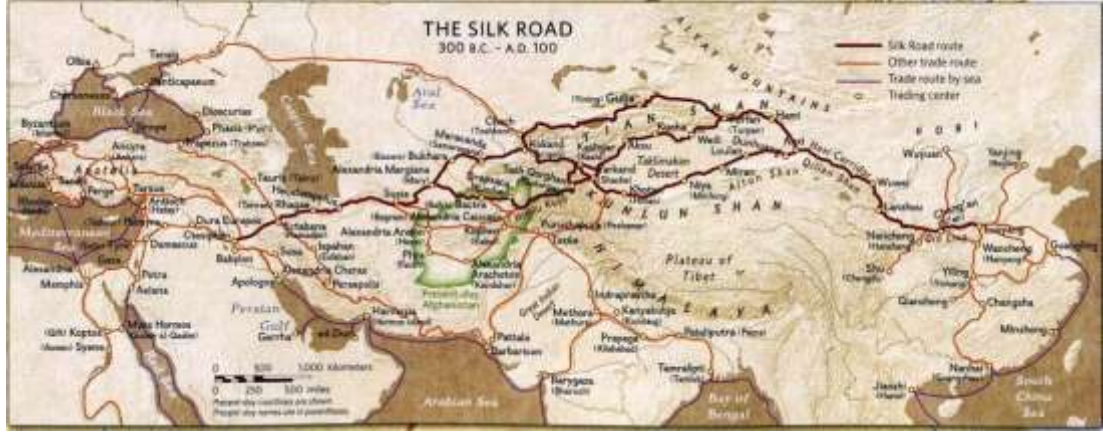
Kuzey güzergâhı, Çin'in Chang (günümüzün Xi'an; Zayn'ı olan) bölgesinden başlamıştır. Yol kuzeye Çin'in Gansu eyaletinden geçerek Shaanxi (Şanksi) eyaletine devam eder ve burada üç ayrı yola daha bölünür. Yollardan ikisi Taklamakan Çölü'nün kuzeyine ve güneyine uzanan sıradağları takip ederek Kâşgar'da buluşur. Üçüncü yol ise Tanrı Dağları'nın kuzeyinden Turfan, Talgar ve Kazakistan'ın güney Doğusundaki Almatı'ya ulaşır. Yollar Kâşgar'ın Batısında ikiye ayrılır; biri Tirmiz ve Belh'e doğru Alay Vadisi'nin aşağı mecrasına diğeri de Fergana Vadisi'ndeki Hokand'ı geçerek Karakum Çölü'nün Batısına, Merv'e doğru ilerler ve güney yoluyla birleşir. Yollardan biri Kuzeybatıya, Aral Gölü, Hazar Denizi ve Karadeniz'e ilerler. Yeni bir başka yol Xi'an'dan başlar Roma İmparatorluğu'nun Batı sınırına ulaşmadan önce Sarı Irmak'ın Batı koridorundan, Xinjiang, Fergana Vadisi, İran ve Irak'tan geçer (Aksoy, 2014: 22).

Kaynaklarda belirtildiği gibi, Kuzey İpek Yolu kervanı İran'dan hurma, safran ve antep fıstığı, Somali'den tütsü, aloin (öd ağacı) ve mür (sarı sakız), Hindistan'dan sandal ağacı, Mısır'dan cam şişe ve Dünyanın diğer bölgelerinden başka pahâlı ve değerli malları Çin'e getirmiştir (Aksoy, 2014: 22).

Güneyli güzergâhı ise Çin'den Karakorum'a uzanan tek bir hattır. Günümüzde Pakistan ve Çin'i birbirine bağlayan uluslararası Karakorum Yolu bulunmaktadır. Bu yol Türkistan-Horasan bölgesine, Mezopotamya ve Anadolu'ya devam edip güney yollarıyla birleşerek yolculuğu çeşitli noktalardan deniz aracılığıyla mümkün hâle getirir. Yüksek dağları geçerek Kuzey Pakistan'a, Hindukuş Dağları'na ve Afganistan'a ulaşan bu yol, Merv yakınında kuzey yolla birleşir. Buradan Batıya doğru Kuzey İran'ın Elbruz dağlık bölgesine ve Suriye Çölü'nün kuzey ucuna (Levant'a) (Ki bu hat Akdenizin ticaret gemileri İtalya gidişinde kullanan daimili hattır) doğrudan uzanır. Kara yolları ise ya kuzeyden, Anadolu'dan ya da güneyden, Kuzey Afrika'dan geçer (Aksoy, 2014: 23).

Başka bir güzergâh Herat'tan Susa vasıtasıyla, bugünkü Irak ülkesinin Basrâ Körfez kıyısına yakın yerdeki Charax Spasinu şehrine uzanır. Bugünkü Güney Ürdün kıyısındaki Petra, Mısır'ın İskenderiye limanı ve diğer Doğu Akdeniz limanlarından

yüklenen mallar gemilerle Roma'ya (Bugünkü İtalya'da Cenova ve Venedik) taşınmaktaydı (Aksoy, 2014: 23). (Şekil 3)



Şekil 3. MÖ 300 – MS 100 yılları arasında Ulu İpek Yolu
(https://www.reddit.com/r/MapPorn/duplicates/2v1pis/the_silk_road_300_bc_to_100_ad_2231x879/)

Ulu İpek Yolu ana hattının Türk yoluyla değişmesinin çeşitli sebepleri vardır. V.V. Bartold'in fikrine göre, VII. yüzyıllarda Fergana'daki karşılıklı savaşların sonucunda Güney Yoluyla geçmek tehlikeli olmuştur. O. Karayev'e göre, bu yol yarımına kadar dağlı yollardan oluştuğu için geçmekte zorluklar doğmuştur, bundan dolayı Kuzey Yol karşılığında ikinci sınıftaki yola değişmiştir (Bogenbayev, 2014: 130).

Ancak, Türk Yolu'nun ana yola dönmesinin diğer ve önemli sebebi; öncelikle Şu, Talas çevresinin Türk Kağanlıklarının merkezi olması ve ordularının şu araya yerleşmesidir, sonradan ordaki şehirler ile mekânların gelişerek, el sanatı ile ticaretin gelişmesinde bol şansların olması ile kağanlıkların dış Dünyayla ilişkiler oluşturmağa çaba göstermeleri olmuştur. Bu nedenle, Türk kağanlıkları nezaretine alınan Ulu İpek Yolu'nun şu yolunun üzerinden farklı ülkelerin kervanları, büyükelçileri ile gezicileri sürekli yürüşler yaptılar. Türk yolları ve onun ayrı hatları hakkında bilgileri Kilikiya'lı Zimarh'ın (568 y.), Xuanzang'ın (629 y.), Tamim ibn Bahr'ın, Gardizi'in, İbn Hardadbek'in, Kudama İbn Cafar'ın, Al-Mukaddasi'in yazılarından rastlaya biliriz (Bogenbayev, 2014: 131).

Tarih boyunca düşüncelerin ve kültürlerin bu yoluyla yayılması ve bunun yanı sıra tacirlerin başta olması raslantı değildir. Bunu anlamak için seyahat eden iş

adamlarının sadece eşyaların alımıyla, satımıyla, taşınmasıyla ve ilerlemesiyle uğraşmadıklarını göz önüne getirmek gerekir. Onlar birleşir, birbiri ile etkileşim kurarlar, seyahat ederek yürüyen yerlerdeki gören ve öğrenen bilgileri memleketlerine götürürlerdi (Bakirova, 2012: 36).

Ortaçağ Türk halkları ve ülkelerinde ticaret yapmak, genel olarak "değiş-tokuş" ile yapılıyordu. Başka deyişle, alınan bir ürün başka bir ürünle karşılanmaktaydı. Tabii bu hiç kuşkusuz satılacak ürün için iki tarafında anlaşmaları ile gerçekleşmişti (Köse, 2018: 79).

Göktürkler, ticari hayatında alışveriş için parayı da aktif kullanmışlardır. Türkler, özel olarak Pers, Doğu Roma ve komşusu Çin devletlerden savaş tazminatı, haraç ve vergi olarak aldıkları paralarla da mal almışlardır. Tarihi verilere göre, Göktürk Devleti, özellikle Çin olmak üzere komşusu olan devletlerle gerçekleşen ticari faaliyetleri haraç paralar ile yapmıştır. Türk halkları ticari yaşamında "satir" adıyla kendi paraların kullanmaktaydılar. "Satir" yuvarlak olarak gümüşten yapılmış bir paraydı (Köse, 2018: 79).

Ticarette geçerli olan diğer ödemeler yapmakta, pahalı metaller madenleri uygulayarak üretilmiş eşyalardı. Satın alınmış ürüne karşılık bu eşyalar da ücret olarak ödenmekteydi. Maden işçiliğinde uzmanlaşan Göktürkler, genellikle ürettikleri kapkacaklar ile ödeme yapmışlardır (Köse, 2018: 79).

Ulu İpek Yolu vasıtasıyla dini fikirler de geniş ölçüde yayıldı. Misyonerler ise kendi dinlerini denizlerin öte yakasındaki ülkelere bile taşıdılar. Hindistan'dan Orta Asya ve Doğu Türkistan üzerinden Çin'e Budizm geldi. Suriye, İran ve Arabistan'dan önce Hıristiyan dini, daha sonra İslam dini ulaştı (Kara, 2013: 130).

Araştırmacıların tespitlerine göre, Budizm Çin'e, Hindistan'dan Orta Asya ve Doğu Türkistan üzerinden gelmiştir. Bu yayılma, M.Ö. I. yüzyılda başladı. Doğu Türkistan ve Çin'e Buda dininin yayılmasında, Orta Asyalı ilahiyatçılar ile misyonerler, özellikle Soğdlar, Parfyanlar ve Kanglılar çok etkili oldular. M.S. II-III. yüzyıllarda Budizm aktif bir şekilde yayıldı. Bunun sebebi, herhalde, Kuşan İmparatorluğu'nun Doğu'daki siyasi amaçlarıyla alakalı olmalıdır (Kara, 2013: 130).

Erken Ortaçağ döneminde, Soğdlar Budizm'in temel misyoneri olarak işlev gördüler ve Buda dininin Merkezi Asya'da yayılmasındaki yegâne unsur oldular. Doğu Türkistan'daki Türklerin Buda dini metinlerindeki terimler analiz edilip incelendiğinde, bunların Soğdların aracılığıyla geldiği fark edilmektedir. Ulu İpek Yolu üstündeki bir takım şehirlerden Buda anıtları bulundu (Kara, 2013: 130).

Türk toplulukları tarih boyunca çok geniş bir coğrafyada varlık göstermiş, farklı din ve kültürlerle karşılaşmıştır. Türklerin herhangi evrensel bir dini kabul etmeden önce sahip oldukları ve günümüzde konu ile ilgilenen bilim adamlarının daha çok "Geleneksel Türk Dini" olarak nitelendirmeyi tercih ettikleri "Tek Tanrı" merkezli inançları yanında Budizm, Maniheizm, Zerdüştilik, Musevilik (Yahudilik), Hıristiyanlık ve İslam'la karşılaştıkları bilinmektedir (Arık, 2014: 221).

Türkler VI. yüzyıldan itibaren Budizmin geniş çaplı etkisi altında kaldı. Syuan-Szyan, Batı Göktürk Kaganı'nın Buda dinine ilgi gösterdiğini yazmaktadır. Araştırmacıların yorumlarına göre, VII. yüzyılın ilk yarısında Batı Göktürklerinin bazı idarecileri Budistler veya Buda dinini himaye ettiler. Bu durum, onların yerleşik şehir hayatına geçmesiyle yakından alakalıdır (Kara, 2013: 130).

Ulu İpek Yolu'yla III. yüzyılda İran'da ortaya çıkan Maniheizm dini de yayılmıştır. Bu din kısa zamanda İtalya'dan Çin'e kadar yayılma imkânı buldu. Genel olarak bakıldığında, Maniheizm Zoroastrizm ile Hıristiyan dinin sentezinden doğmuştur. Hıristiyan dininden Mesih fikrini, Zoroastrizmden ise iyilik ile kötülüğün, aydınlık ile karanlığın mücadelesi fikrini aldı. Soğdlar Maniheizmin yayılmasına da öncülük ettiler. VIII. yüzyılın başında Maniheistlerin yüksek yönetiminin sarayı Semerkant'ta bulunuyordu. Maniheizm dini Orta Asya'da uzun süre yaşadı. Bu esnada, Buddizm'den Tanrı inancı, terminolojisi ve din anlayışına kadar bir çok alanda etkilendi (Kara, 2013: 132-133).

Tarih öncesi çağlardan beri, Türk kültürü ve dini, özellikle güneyden ve batıdan gelen etkilere maruz kalmıştır. Böylece Türk topluluklarının dini kültürü üzerinde Mezopotamya, İran, Çin ve Hint dinleri ile Tibet Lamaizmi, Nasturi Hıristiyanlığı, Maniheizm, Ortodoks Hıristiyanlık ve İslam'ın etkisi söz konusu olmuştur. Belirtilen

dinler çeşitli Türk topluluklarını etkilemiş, bu dinlerden bazıları Türkler arasında yayılma imkânı bulmuştur. Günümüzde Türk topluluklarının çoğunluğu İslam'ı benimsemiş bulunmaktadır. Ancak Türkler arasında Maniheizm ve Zerdüştilik dışında dini çeşitlilik sürmekte, sayıları az da olsa Budist, Burhanist, Musevi ve Hıristiyan Türk toplulukları bulunmaktadır. Belirtilen bu dinlerin, tarihin belli dönemlerinde Türk kültürüne etkilerinden söz edilebilmektedir. “Geleneksel Türk Dini İnançları” ise sonraki dinlerle karışmış, etkisini bütün Türk topluluklarının kültüründe hissettirmiştir (Arık, 2014: 221).

Göktürklerin 8. yüzyıl başlarından itibaren zayıflaması ve bilahare yıkılması sürecinde Türk toplulukları siyasi ve sosyal bir çözüme içerisine girmişler; Budizm ve Maniheizmin dışında Musevilik, Hristiyanlık ve İslamiyet gibi semavi dinler Türkistan coğrafyasında daha uygun yayılma vasatı bulmuşlardır. Bu süreç (8-11. yy.) yaklaşık 300 yıl sürmüştür. Örneğin, 638 yılında Tang hanedanının başkentinde, Alopen adlı keşiş bir Nasturi manastırı kurmuştur. Nasturi misyonerleri ticaret yollarını kullanarak daha sonra Karluk, Kırgız, Uygur, Nayman ve Kereit topluluklarına nüfuz etmişlerdir. Ortadoksluk ise Peçenek, Uz, Kıpçaklar; Musevilik, Hazar, Karay gibi Türk toplulukları içerisinde yayılmaya başlamıştır (Bulduk, 2014: 45).

X. yüzyılın başında, Karahanlılar hanedanının kurucusu Saltuk Buğra İslamiyeti kabul etti. Onun oğlu Buğrahan Harun b. Musa 960'da İslam'ı devletin dini olarak ilan etti. Yeni din yavaş yavaş göçebeler arasında yayıldı. Meşhur tarihçi İbn Havkal, Farab, Kencid ve Şaş arasında göçebe Müslüman Türkler olduğunu yazmaktadır. XI-XIII. yüzyıllarda, İslam dininin Kıpçaklar arasında yayıldığı hususunda bilgiler mevcuttur (Kara, 2013: 134).

Kısacası aslında Ulu İpek Yolu üzerindeki hâkimiyet mücadeleleri sadece siyasi sebep ve sonuçlarla ilgili değildir. Ticaret ve din, siyasi mücadelenin en önemli argümanları olmuş ve hatta bazen siyasetin de üstüne çıkmıştır. Özellikle Türkler gibi, Bozkır kültür çevresine egemen olanlar, yaşayışları gereği gelişmiş bir ticaret geleneğine sahip olmasalar bile ticari faaliyetleri kontrol edebilmenin hayatta kalmak, yaşantılarını idame ettirmek için zaruri olduğunun farkında idiler. Bu

nedenle ticareti ve tüccarı sevmeseler de, Ulu İpek Yolu'na ve üzerinde seyreden tacir ve din adamlarına ihtimam gösterdiler, hamilik yaptılar. Dolayısı ile Ulu İpek Yolu'na hâkim olan düşüncede hoşgörü düşüncesi umumiyetle egemen oldu. Din ve inanışların bu denli çeşitlilik göstermesinin yukarıda izah edilen sebeplerine bu hoşgörüyü de ilave etmek gerekmektedir. Türklerin umumen İslam'a geçip Sirderya'nın Batısında güçlendiği zamanlarda eski yurtlarına, dolayısıyla Ulu İpek Yolu'nun Doğu kavşaklarına egemen olan Moğollarda da benzeri gelişmeleri görebiliriz. Cengiz Han, atalarının eski inancını muhafaza ediyordu. Ancak Moğol kabileleri arasında Budizm, Hristiyanlık (Nayman ve Kereyitlerde) da yaygın olarak görülmekteydi. Cengiz, Ulu İpek Yolu üzerinde yapılan ticareti elinde tutmak için, umumi anlamda, diğer dinlere karşı, kendinden beklenmeyecek ölçüde, müsamahakâr davranıyordu. Bu nedenle, Doğu Türkistan'a gelip Müslümanlara ibadeti yasaklayan rakibi Küçlük'e gönderdiği Cebe'yi ve Moğol ordusunu Müslümanlar âdeta bir kurtarıcı olarak görmüşlerdi. Hâlefleri Ögeday ve Mönke de bu geleneği devam ettirmişlerdir (Bulduk, 2014: 45).

Dokuzuncu yüzyılın sonunda, Tang hükümdarı gücün kaybettiğinden, 907'de bile siyasi istikrarsızlık başlamıştı. Sonuç olarak, elbette Ulu İpek Yolu zarar görmüştü. Arap yazar Abu Zaid Al Hasan'a göre, 915'te Semaviar dinlerinin temsilcileri Çin'den uzaklaştırıldı. Ulu İpek Yolu'nun boyunda devam eden ihtilafların güvenlik durumu kaybetmesine etkisi oldu. Bölgenin güvenliğinin kaybetmesi dolayı yolun boyundaki ülkelerdeki tüccarların ve diğer ülkelerden gelen tüccarların azalmıştır. Bu aşamada, Hint Okyanusu diğer ülkeler için yeni bir ufuk umutları açıyordu. Türkistan'ın bu durumlara karşılaşması ve yeniden dirilmesine rağmen, tüm Merkez Asya bölgesi bile, bu eğilimlerin sonuçlarını engellemedi. XIII. yüzyılın başında, Moğol İmparatorluğu'nun Ulu İpek Yolu'nun eski haline getirmek çabaların söylemek mümkün değildi. Artık, 15. ve 16. yüzyılların sonunda, dünyada deniz fonksiyonun ortaya çıkması jeopolitik durumu değiştirdi (Köse, 2018: 78).

16. yüzyıl Ulu İpek Yolu'nun önemini ve etkisini yitirdiği dönem; Ulu İpek Yolu aktiften bir pasif pozisyon haline geldi. Ruslar, Türk coğrafyasına hükmetti ve yüzyıllarca bu coğrafyanın ticari sömürsünü engelledi ve sonucunda Ulu İpek Yolu kapalı bir hale geldi. Bölgedeki tek hakim olmakla birlikte, Ruslar çoğunlukla etnik,

dini ve politik özellikleri dağıtmıştı. 16. yüzyılda Ulu İpek Yolu'nun pasif dönemi Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Sovyetler Birliği ile devam eder. Sovyetler Birliği'nin serbest ticarete izin vermeyen ideolojik yapısı, Ulu İpek Yolu'nu ortak ve tek ticaret yerine dönüştürdü. Rusya'daki Karadeniz tek denize ulaşmak için kullanılabilirdi. Bu dönem uluslararası Ulu İpek Yolu'nun kapalı olmaya dönüştürülmüştür. Böylece Ulu İpek Yolu tüm faaliyetlerini kaybetti (Düğen, 2011: 49).

Ulu İpek Yolu önemini neden kaybetmişti? Bunun için pek çok sebep sayılabilir. Ancak iki ana nedeni, Ulu İpek Yolu güzergâhı üzerindeki istikrarsızlık unsurları ve esasen bunun da bir sonucu olan denizcilik alanındaki gelişmelerin denizyolunu önemli bir alternatif hâline getirmesi olarak sayılabilir (Kydyrali, 2014: 361).

Çalışmanın başında da belirtildiği gibi dünya durdukça ve insan yaşadıkça gerek kitleler hâlinde gerekse bireysel olarak nüfus hareketleri de devam edecektir. Bir yerden bir yere muhtelif nedenlerden dolayı göç eden insan, gittiği yere hiç şüphesiz, kültürünü yani dilini ve dolayısıyla edebiyatını da götürecektir. Nihayetinde insan, yeni ikamet yerinde mevcut olan kültürden etkilenecek, kendisi de karşılaştığı insanları kültürüyle etkileyecektir (Artuç, 2014: 201).

2.2. Kazakistan Topraklarında Ulu İpek Yolu'nun Ortaya Çıkış Tarihi

Orta Asya, yeryüzünün en büyük kara parçası olan Asya'nın tam ortasındadır. Merkezi Asya, Dünyanın farklı bölgesi olarak tanımlanması ilk kez 1843 yılında bir yer bilimcisi olan Alexander von Humboldt tarafından ortaya atılmıştır (Richthofen, ak. Yıldızdağ, 2005: 19).

M.Ö. I. binyılın ortalarında, Karadeniz bölgesinden Don boyuna, oradan güney Ural bölgesindeki Savromatlar'a, İrtiş'e, buradan daha ileride Altay'a, yukarı İrtiş ile Zaysan Gölü havzasında yaşayan Agripeyler ülkesine ulaşan bozkır yolu işlemeye başlamıştı. Bu yol vasıtasıyla İpek, deri, kürk, İran halıları ve metal eşyalar taşınıyordu (Kara, 2013: 120).

Kıymetli İpek çeşitlerinin dağıtımını işine Sakalar veya İskitlerin göçebe kabileleri de dahil oldu. Onların aracılığıyla o dönem için rağbet gören bu emtia Orta Asya ve Akdeniz bölgesine kadar ulaşıyordu. M.Ö. II. yüzyılın ortasında Ulu İpek Yolu, diplomasi ve ticaretin temel yolu olarak hizmet vermeye başladı (Kara, 2013: 120).

Karl Baypakov'ın Ulu İpek Yolu'nun tarihi şehirlerine arkeolojik kazı yaptığında, Ulu İpek Yolu dünya kültürün en başarılı, önemli ve benzersiz olduğun sonuçlamıştır. Ancak yine de günümüzdeki arkeolojik kazılar ve bilimsel çalışmalar sayesinde Ulu İpek Yolu ile ilgili birçok kanıtlar ortaya konulmaktadır. Örneğin, Kazak topraklarından geçen Ulu İpek Yolları, Otırâr, Sâyram, Sığânak, Sâyran, Sozâk, Türkistân, Tarâz ve vb. birçok tarihi şehirler bulunmuştur (Baypakov, 1998: 10). Bu şehirler sadece ticari merkez olarak kalmayıp, bilim ve kültür merkezi olduğuna dair tarihi, arkeolojik ve mimari eserler gün ışığına çıkmıştır (Ablayeva, 2013: 22).

Ortaçağda günümüzdeki Kazakistan toprağında yerleşmiş çok sayıda şehirler mevcuttu. Onların mükemmel mimarlık uygunlukları, sarayları, mescit, camileri, türbeleri, medreseleri, demirhaneleri ve hamamları herkezi hayran etmiştir. Talas ve Şu bölgesindeki ortaçağa ait şehirler ile yazlıklar hakkında yazılı bilgiler mevcuttur. Ayrıca Talas, Şu bölgelerinin eski Türklerden günümüze ulaşmış yazıtları epeyce incelenmiş, sonucunda bir sürü bilimsel araştırmalar ile tezler, kitaplar yazılmıştır.

Kazakistan tarihinin aydın sayfalarını oluşturmuş olayların biri yazılı bilgilerde gösterilmiş ortaçağ şehirli medeniyetin ve şehirlerin bulunmasıdır. Kazakistan sadece göçebelerin vatanı olarak tanınmış fikre son verilmiş, toprağımızın özel bir bozkır medeniyetinin beşiği olduğu açıklanmıştır. Bu medeniyet çiftçi ile çoban, şehir ile bozkır kültürlerini içermiştir. Şu, Talas ve Karatav'ın ortaçağlı şehirleri ile arazilerin adları Tamim ibn Bahr, İbn Hordadbeğ, İbn al-Fakih, Kudama ibn Cafar, Said Gardizi ve al-İdirisiler'in eserlerindeki şehirler ile arazilerin mesafeleri gösterilmiş çizgilerde rastlanmaktadır. Örneğin, al-Maksidi, İbn Hordadbeğ, Kâşgarlı Mahmud X-XI. yüzyıllar da birçok şehrin adını yazmışlar. Kazakistan'ın şehirleri siyasi ve idari merkez olmakla beraber el sanatının, çiftçilik kültürünün bir araya gelmiş yeri olmuştur. Dolayısıyla o şehirler ilim, bilim ile kültürün merkezi de olmuştur (Bogenbayev, 2014: 133).

Orta Asya'nın Kazakistan coğrafyasında bu bozkırların yanı sıra Hazar Denizi, Aral ve Tengiz gölleri ve akarsuları vardır. Hazar denizine dökülen iki büyük nehir Jayık ve Cem'dir. Aral gölünü besleyen büyük nehir ise Sirderya'dır. Balkaş gölüne güneyden İli, Karatal, Aksu, Lepsi ve kuzeyden Ayagöz, Bakanas, Tokırau nehirleri akarlar. Başlıca büyük göller ise, Aral, Balkaş, Zaysan, Alaköl, Teniz ve Seleliteniz vb. Bu göllerin geneli, Kazakistan'a dahil olan Batı Sibirya ovasının güneyinde yer alır. Çoğunluğu tuzlu olan bu göllerden tuz elde edilir. Balkaş ve Zaysan gölleri, ülkede bulunan tatlı su göllerinden en önemlileridir. Ayrıca, ülke bölgelerine göre kuzeyde sahip toprak, güneyde kahverengi toprak ve çöl kumları, dağlarda kahverengi, gri orman toprağı ve dağ çayır siyah toprak dikkat çekicidir (Beysenova, 1989: 30-45).

Kazakistan'ın engin topraklarında eski zamanlardan beri yerleşik, Ortaçağ'dan itibaren ise şehir hayatının geliştiği büyük tarihi ve kültürel bölgelerin olduğu göze çarpmaktadır. Bunun en önemli örneklerinden biri Güney Kazakistan ve Yedisu bölgesidir. Sirderya havzasında yer alan Güney Kazakistan, kuzeyinde Merkezi Kazakistan bozkırları, güneyinde Talas Aladağı, Doğusunda Cuvallı Sıradağları ve Batıda Kızilkum Çölüyle çevrilmiştir (Kara, 2013: 135).

XI-XII. yüzyıllarda Çin'den çıkarak Yedisu ve Güney Kazakistan üzerinden Batıya doğru giden yol hepsinden daha çok canlandı. Bu yolun böylesine işleklik kazanmasının birkaç sebebi vardır. Birincisi, Yedisu'da Orta Asya üzerinden geçen ticaret yollarını kontrol edenler, Türk kaganları'nın karargâhları (ordaları) idi. İkincisi, Fergana üzerinden giden yol, VII. yüzyılda iç çekişmelerden dolayı tehlikeli hale gelmişti. Üçüncüsü, çok zengin olan Türk kaganları ve onların maiyetindekiler denizin öte yanından gelen malların en iyi müşterileri arasındaydılar (Kara, 2013: 121).

VII-XIV. yüzyıllarda elçilik ve ticaret kervanlarının çoğu Ulu İpek Yolu üzerinde seyahat ediyordu. Yüzyıllar içinde yol güzergâhı durmaksızın değişti. Yolun bazı noktaları önem kazanıp gelişirken, bir başka noktası işlerliğini kaybedip oradaki şehirler ve ticaret merkezleri terk edilip ıssız kaldı. Mesela, VI-VIII. yüzyıllarda Ulu İpek Yolu'nun ana güzergâhı Suriye – İran – Orta Asya – Güney Kazakistan – Talas Havzası – Çu Havzası – Issık Göl çukurluğu – Doğu Türkistan'dı. Bu yolun bir kolu, başka bir deyişle diğer bir güzergâhı Bizans'dan çıkarak Derbent üzerinden Hazar bölgesi bozkırlarına, oradan Manğışlak ve Aral civarından geçip Güney Kazakistan'a ulaşmaktaydı. Bu yol, Sasaniler İrani'na karşı Batı Göktürk Kaganlığı ile Bizans arasında ittifak yapıldığı sırada, İran'ı dolaşarak geçiyordu. IX-XII. yüzyıllarda bu güzergâh, Orta Asya ve OrtaDoğu üzerinden Küçük Asya, Suriye, Mısır ve Bizans'a giden yola nazaran, oldukça az kullanılmıştır. XIII-XIV. yüzyıllarda ise tekrar canlandı. Kıtadaki siyasi vaziyet, elçiler tüccarlar ve diğer yolcuların tercih edecekleri güzergâhı belirliyordu (Kara, 2013: 121).

Ulu İpek Yolu'nun ana yönleri, Kazakistan aracılığıyla Güney Kazakistan'ın Semireçe kentinden geçmiş ve 4 ana yöne ayrılmıştır. Bunlar: (Baypakov ve Nurjanov, 1992: 9-20)

1. Batı'dan Doğu'ya yönü;
2. İli yönü;
3. Avrupa yönü;
4. Merkez ve Doğu Kazakistan'a giden yön;
 - a) Sarısu yolu – Otırar'dan Ertis ve İşim'e giden yol;

- b) Han yolu – Taraz’dan Atasu’ya giden yol;
- c) Kuzey İli yolu – Çingeldi’den Balkaş’a giden yol.

Saka, Üysün ve Kanglı Devletleri’nin hüküm sürdüğü devirlerde, M.Ö. II. yüzyıl ve M.S. I. bin yıllında, Ulu İpek Yolu’nda kalabalık yolcuların seyahat ettiği sıralarda, Kazakistan’a Roma aynası ve sikkeleri, Çin ipeği, aynası, laklanmış kaplar, Avrupa’nın fibula kopçaları ve Sasaniler İran’ından kıymetli taşlar geliyordu. Bu dönemde, çevresi kuleli surlarla çevrili tarım ve yerleşimleri olan Çu, Talas ve Sirderya havzalarında şehir merkezleri oluştu (Kara, 2013: 121).

VI. yüzyılın ikinci yarısında Yedisu ve Güney Kazakistan, Kore’den Karadeniz’e kadar uzanan çok büyük bir göçebe imparatorluk olan Göktürk Kaganlığı’na dahil oldu. VI. yüzyılın sonunda, Ulu İpek Yolu’nun Yedisu ve Güney Kazakistan’ı kapsayan kısmı özellikle hareketlendi ve bölgenin şehir kültürünün gelişmesinde etkili oldu. Ulu İpek Yolu, Yedisu’da bir takım şehir merkezlerinin ortaya çıkmasına yol açarken, Kazakistan’ın güneyindeki şehirlerin kalkınmasını hızlandırdı. Orta Asya üzerinden Güney Kazakistan ve Yedisu’ya ulaşan ticaret yolu XIV. yüzyılda, iç çekişmeler ve savaşlar şehir kültürünü tahrip edip yok edene ve Çin’e giden deniz yolunun keşfine kadar çalıştı (Kara, 2013: 122).

Ulu İpek Yolu’nun geçtiği en önemli şehirleri olarak Taşkent, İsficâb, Kaşgar, Samarkand, Ferğana, Turfan, Madjar, Kattakurgan, Yarkent, Buhara, Aşhabat, İstanbul, Ankara ve Tebriz şehirleridir. Kazakistan sınırlarındaki en önemli yerler ise, Taraz, İsficâb, Şavgar, Djuvukat, Jamukat, Kulan, İkioguz, Kayalık, Otrar, Keder (eskide kullanılan isimler) ve diğerleridir (Baypakov ve Nurjanov, 1992: 9-20)

Ulu İpek Yolu üzerinden Batıdan Doğu’ya doğru gidildiği takdirde, yolun Kazakistan bölümü Şaş’dan (Taşkent) çıkarak Turbat geçidi üzerinden İsficâb’a yani Sayram’a gelir. Ulu İpek Yolu’nun Kazakistan bölgesindeki en büyük şehiri İsficâb olmuştur. Yazılı kaynaklarda İsficâb, VII. yüzyılda Siyuan-Tsian’ın yolculuğunda “Beyaz nehirdeki şehir” olarak adlandırılmaktadır (Zuev, 1960: 91). Eski bir şehir olan Sayram’ın adı günümüzde muhafaza edilmektedir. Sayram, eski isimleri *Saryam*, *Saryon*, *İsficâb*, *Beyza* ve şimdi *Çimkent* denilir. Sayram’la ilgili bilgiler M.Ö. öncesi

yüzyılda Farıların secere kitabı “Avesta”da geçmektedir. Çin’in “Bayııu” adlı eserinde de yer almaktadır. Bu şehirlerle ilgili bilgiler XIII. yüzyılda Sayram İıfıcâb ismiyle tanınmaktadır (Ablayeva, 2013: 24). Buranın tam merkezinde, bir dönemin en büyük merkezlerinden biri olan bu şehrin kalıntıları bulunmaktadır. Tüccarlar İıfıcâb’dan köle, kumaı, silah, kılıç, bakır ve demir almaktaydı. İıfıcâb’dan çıkan kervanlar Doğuya doğru yönelerek Şarap ve Buduhkent üzerinden Taraza’a ulaşıyordu (Kara, 2013: 122).

Sayram, sadece siyasi, ticari değil dini ve medeni özellikleri de taşımaktaydı. Bunun kanıtı olarak bölgede yapılan arkeolojik kazı ve bilimsel araıırmalarda günümüze kadar ulaşan el yazıları, edebiyat eserleri, şehirleri, kurganlar, duvarlar, evler, ziraat malzemeleri, günlük hayata gerekli malzemeler ve eşyalar bulunmuştur (Ablayeva, 2013: 25).

Arkeologların son yıllardaki önemli keşiflerinden biri, Ortaçağların meşhur şehirlerinden İıfıcâp (Sayram) şehrinin kalıntılarının yakınlarında bir yer altı tapınağını bulmalarıdır (Kara, 2013: 131).

Kazakistan’ın büyük şehirlerinden biri olan Taraz daha VI. yüzyılda meşhur bir şehirdi. İki bin yıldan fazla geçmişı olan Taraz şehri, Kazakistan’ın Güney bölgesindeki Cambıl eyaletinin merkezidir. Önceleri Talas, Cambul ve Auliye Ata adlarıyla tanınmış olup Kırgızistan sınırına yakın, Talas nehri üzerindedir (Bogenbayev, 2014: 131). 568’de Göktürk Kaganı İstemi Bizans İmparatoru Justinyanus’un stratejisti Zemarkh’ın başkanlığındaki elçilik heyetini burada kabul etmişti. Kaynaklar burasını tüccarlar şehri olarak nitelemektedir. Ayrıca, Taraz şehri, Türęişlerin, ondan sonra Karluklar ve Karahanlıların siyasi merkezi olmuştur (Kara, 2013: 122).

Bazı kaynaklarda şehrin ismi Auliye-Ata iken, o zamanlar çok büyük pazarın ve şehirde geçit yollarının olduğu, bunun yanı sıra o zamanlarda bile 3 kilise, 21 cami, telegraf istasyonları, hastane, askeri bölümler, fabrikalar ve 1 791’e yakın evlerin olduğuna dair veriler rastlanır (Brokgauz ve Efron, 1890-1907).

Eski ortaçağlarda Taraz (Talas) hakkında çok sayıda coğrafyacılar, tarihçiler ve geziciler yazmışlardır. Çünkü bu şehir Ulu İpek Yolu'ndaki çok önemli yeri var şehirlerden sayılmıştır. O yüzden Taraz'ı anlatan tarihçiler öncelikle şehrin ticari meydanağı önemi yazmışlar. Çinli gezgin Xuanzang Taraz'ı gezmiş ve daha sonra şöyle yazmıştır: *“Yolda Batıya doğru bin kaynak'tan 140 veya 150 li uzaklıktaki Daluosi şehrine geldik. Şehir 8 veya 9 li çapında ve Hu, daha diğer ülkelerden gelen tüccarlar otururlardı ve çeşitli mallar satıyorlardı”* (Bogenbayev, 2014: 131).

Taraz aynı zamanda Ulu İpek Yolu'nun altın çağını yaşayan ve ünlü Yeşil Bazar'ıyla ticaretin ana noktası olmuştur. Çin'in Kuldja şehrinden gelen tüccarlar Taraz'a gelerek buradan eski Türkistan şehrine geçiş yaparak, oradan da Sirderya yoluyla devam ederlerdi. Şehir sadece ticaret yeri değil savaş dönemlerini yaşayan tarihi bir mekândır (Ablayeva, 2013: 30).

Ama eskideki tarihçilerin hiç biri Taraz'ın yerleştiğı yerini tam gösterebilmemişler. Tarihçi V.V. Bartold ortaçağdaki Taraz şehrinin yerleştiğı yerini göstermiş. Çünkü Soviyet dönemine kadar Taraz kendi adı ile söylenmişti. Talas bölgesindeki eski Taraz şehri şu bölgedeki kültürel ve ekonomik taraftan en önemli hem gelişmiş merkez olmuştur. Bugünkü arkeolojik araştırmalardan da şehrin inşa ve mimarlık, yapı sistemlerinin çok gelişmiş olup ekonomik ve kültürel taraflardan da üstün derecede ilerlemiş olduğu açıklanmaktadır. Arkeolojik kazı sürecinde bulunmuş Doğu Hamamın yapı sistemi X-XII. yüzyıllarda Taraz hâlkının kültürel yaşamının ilerici olduğunu ispatlamaktadır. Hamama tuğla bacayla suv sisteminin çekilmesi ortaçağdaki büyük bir yenilik olmuştur. Taraz hamamının ısıtma iletim sistemi, banyolu odalar, duvarları ve zeminleri iyice süslendirilmiş. Bu bilgiler bu şehirde mimarlık işlerin nitelikli ustalarının toplandığını göstermektedir. Ünlü Ayşe-Bibi ve Babacı-Hatun türbeleri, Taraz hamamı fikrimizim delilidir. Tarihçilerin “Taraz'dan çok alimler çıkmış” dedikleri de boşuna değildir. Taraz şehrinin inşa işleri, mimarlık işleri zamanına göre medeniyet seviyesi çok yüksek şehir olduğunu ve güzel sanatının ne kadar yüksek olduğunu anlatmaktadır (Bogenbayev, 2014: 132).

Taraz, Kazakistan Cumhurbaşkanı ve hükümetin oluşturduğu bir komisyonun kararıyla Taraz olarak değiştirilmiştir. 2001 yılında, UNESCO'nun kabul ettiği gibi şehrin 2000 yıllık bayramı kutlanmıştır (Ablayeva, 2013: 31).

Taraz'ın yanında, VI. kaynaklarında ismi geçen Camukat isminde bir şehir daha vardı. Bu şehrin kalıntıları, Talas havzasında, Cambıl' a yakın bir yerde, Talas Nehri boyunca Mihaylovka köyünün tam karşı tarafında bulunmaktadır. Onun kalıntılarında oluşan yığınak Kostöbe [Çifttepe] olarak adlandırılmaktadır (Kara, 2013: 122).

Havzanın bozkır kısmında, 751'de bölgede hâkimiyet tesisi için Araplar Çin ordusu ile çarpıştıkları Atlah şehri vardır. Taraz'dan biraz ileride, Talas boyunca kuzeye doğru giden ticaret yolu üstünde Adakket ve Dekh Nucikes şehri bulunuyordu. Talas havzasının dağlık kısmında Şelci, Sus, Kul ve Tekabket isminde şehirler kurulmuştu. Bunlar, gümüş madenlerinin yakınında inşa edilmişti (Kara, 2013: 122-123).

Fergana bölgesinden çıkan Kervanlar, Şatkal Sıradağları'ndaki Şanaş Geçidi ve Talas Aladağı'ndaki Karabuğra Geçidi üzerinden Talas havzasına geliyordu. Yolun bu kısmı, Ulu İpek Yolu'nun Fergana ve Yedisu güzergâhlarını birleştiriyordu (Kara, 2013: 123).

Taraz'dan çıkan yol Doğuya, Kulan şehrine doğru yönelmekteydi. Taraz ile Kulan arasındaki topraklar Karluklar'a tabiydi. Kulan'a giden yol Kasribas, Külşöp, Colşöp gibi şehirlerden geçiyordu. Kulan'ın ötesinde Doğuda birbirinden dört fersah ötede Merki ve Aspasa şehirleri bulunuyordu. Ayrıca ticaret kervanları Nuzkent, Harracuan ve Col şehirlerine uğruyordu. Col'dan sonra, Sarıg ve "Göktürk Kaganı'nın Kışlağı" Kırmırav şehrine varıyordu (Kara, 2013: 123).

Kırmırav'dan çıkan yol Yedisu'nun en büyük şehirlerinden olan Navakent'e (Çince Sinçen) ulaşıyordu. Bu iki isim de Yenişehir manasını taşımaktadır. Navakent Göktürk Kaganları'nın saraylarının bulunduğu merkeziydi ve Soğdların da şehriydi (Kara, 2013: 123).

Bu yol Navakent'dan çıktıktan sonra Pencikent (Buncikent) üzerinden Yedisu'nun en büyük şehri, Batı Göktürklerinin başkenti (daha sonra Türğişler ile Karlukların) Suyab'a gelmekteydi. Bu şehir hakkında, Çin ve Arap seyyahları X. yüzyıla kadar yazılar yazdılar. Daha sonra başkent rölünü Balasagun üstlendi. Bu şehrin eski adı Beklig veya Semekna olmalıdır. Balasagun Karahanlıların, daha sonra Karahitayların başkenti olarak tanınmaktadır. Şehri daha sonra Karahitaylar tahrip etti. Şehir, bir zaman sonra tekrar inşa edildi. Fakat XIV. yüzyılda tekrar tahbirata uğradı. Kalıntıları ortada kaldı. Bu şehirlerin bulunduğu yer, şimdiki Tokmak şehrinin yakınlarına ve Ortaçağın tanınmış iki şehri olan Akbeşim ve Boran'ın kalıntlarına denk gelmektedir (Kara, 2013: 123).

Suyab Şehrin'den itibaren kervan yolu kuzey veya güney kollarıyla devam ederek Issık Göl'ün kıyısına ulaşır. Güney tarafından seyahat eden kervanlar Yüksek Barışhan adındaki büyük bir şehrin içinden geçiyordu. Yolun kuzey kolunda küçük kervansarayların kalıntılarına rastlanır. Onların isimleri günümüze ulaşamamıştır. Daha sonra bu iki ayrı yol, Bedel Geçidi'nde birbirine kavuşur. Ulu İpek Yolu bu geçit veya Taşrabat üzerinden Kaşgar ve Aksu'ya varmaktadır (Kara, 2013: 123).

Kervan yolu Issık Göl çukurluğundan Santaş Geçidi vasıtasıyla Karkara yaylasından aşağı inerek İli havzasına ulaşmaktaydı. Buradan İli Nehri'nin sağ tarafından ilerleyerek Üsek ve Korgos havzalarından geçerek Almalık şehrine varmaktaydı. Bundan sonra ise Taklamakan Çölü'nün kuzey kıyısından dolaşır Hami ve Turfan vahalarının üzerinden Dunhuan ve Çin'e gelmekteydi (Kara, 2013: 123-124).

X-XII. yüzyıllarda Ulu İpek Yolu'nun bir kolu bütün İli havzasının güney Batı tarafından geçerek kuzey Batıya doğru yönelmekteydi. Bu kol, Navakentten başlamakta ve Bunciken ile Kastek geçitleri üzerinden İli Aladağı'nın kuzey sırtlarına ulaşmaktaydı. Bu geçide başka bir kol ise, Balasagun'dan gelmekteydi. Buradaki meşhur işaret, kutsal Urun-Arc Dağı'dır. Bu yol İli Aladağı'nın eteklerindeki, şimdiki Kastek, Kaskelen ve Almatı'nın bulunduğu yerlerdeki kasabalar üzerinden Talgar şehrinin kuzeyinde bulunan Telhiz (Telhira) şehrine varmaktaydı. Bu bölgede, Talgar Nehri'nin sağ tarafındaki dağ eteklerinde

Ortaçağ'ın büyük şehrinin tahrip olmuş kalıntıları bulunmaktadır. Telhiz, transit ticaretin büyük merkezlerinden biriydi (Kara, 2013: 124).

Almatı, (eski adı Vernıy, Almalı, Alma-Ata) 1921 yılına kadar ismi tarihi kaynaklarda da sık zikredildiği gibi başta Vernıy olarak adlandırılmıştır. Orta asırlarda ise şehrin ismi Almalı olarak geçmektedir. Şehir Tyan-Şan dağlarının kuzeyinde İli Aladağlarının boyunda ve Kazakistan'ın güney-Doğusunda yerleşmektedir. Şehrin tarihsel gelişimi tarihi kaynaklarda göstermektedir ki, M.Ö. VII asırlarda Sakların, daha sonra Uisunların yaşadığı bir mekân olmuştur. Arkeolojik kazılar neticesinde adı geçen yüzyılda eski kaleler (en ünlüsü "Esik Korğan") bulunmuştur (Kozıbayev, 1983: 12-13). M.Ö. VIII-X yüzyıllar ise, şehrin gelişimi göç, el sanatlarının gelişimi, üretim dönemi olduğu tahmin edilmektedir. Arkeolojik kazılarda bulunanlar seramikler, silahlar, demir ve kemikten yapılan malzemeler bulunmuştur. Dolayısıyla, X-IV yüzyıllara ait Ulu İpek Yolu'nun izleri görülmektedir. Bu döneme ait olarak 13. asrın gümüş dirhemleri bulunmuştur. Bazı kaynaklara göre bu dirhemlerde şehir ismi geçmektedir (Bartold, 1963: 83, 85-86) Kazakistan bağımsızlığını kazanmasından bu yana, Almatı şehri tekrar Batı pazarlarına açılıp, çok hızlı bir değişime uğramıştır. Almatı eski başkent olmasına rağmen (şu andaki başkent Nur-Sultan'dır) halen ülkenin kültürel, ekonomik ve ticari merkezi durumundadır (Ablayeva, 2013: 32).

Telhiz'e kadar gelen Ulu İpek Yolu burdan ikiye ayrılır: güney hattı Esik, Türgen ve Çelek üzerinden İli'nin Borohudzir civarındaki geçitten geçerek, onun sağ tarafını takip ederek, Korgos aracılığıyla Almalık'a ulaşmaktadır. Burada Issık Göl tarafından gelen yol ile birleşir. Yolun bu kısmında arkeologlar Esik, Türgen ve Lavar gibi küçük şehirlerle beraber, büyük bir şehir olan Çelek'in tepeleşmiş kalıntılarını buldular. İli'nin sağ tarafından ilerleyen yol şimdiki kışlaklar Köktal ve Carkent üzerinden geçmektedir. Köktal civarında İlibalık şehrinin yeri vardır (Kara, 2013: 124).

Telhiz'den başlayan kuzey yolu Talgar Nehri'ni takip ederek İli'nin Kapçağay Boğazı civarındaki geçite kadar gelmektedir. Buradan öteye yol Şengeldi [Çengelli] üzerinden Altın Emel Dağ Geçidi'nden geçerek Köksu [Göksu] havzasına inerek İki

Oğuz şehrine varmaktadır. Bu şehir, şimdiki Dunganovka köyünün yerindeydi. Wilhelm Rubruck bu şehri Ekivius olarak isimlendirmiştir. İli havzasının en büyük şehir kalıntısının biri tam burada bulunmuştur. Burayı 1253’de ziyaret eden Rubruck, “şehirde “sarasinler” (İran tüccarları) yaşamaktadır” şeklinde not düşmüştü (Kara, 2013: 124).

İki Oğuz’dan çıkan yol Karluk Yabgusu’nun başkenti Kayalık’a (Koylak) ulaşmaktadır. Bu şehir han pazarlarıyla tanınmıştır. Burada Müslümanlarla birlikte, kendi kliseleri olan Hıristiyanlar da yaşıyordu. Bu hususta, Moğol Hanı Mönke’ye giderken bu şehre uğrayan IX Ludwig’in elçisi Rahip W. Rubruck bilgi vermektedir. Kayalık, Karlukların merkeziydi. IX yüzyıl ile – XIII. yüzyılın başında İli havzasının kuzey Doğu kısmı Karlukların hâkimiyeti altındaydı. Kayalık Karatal Nehri havzasında şimdiki Antonov köyünün kenar kısmındadır. Rubruck’un yazdıklarına bakılırsa, Kayalık’a yakın yerde Hıristiyan köyü bulunmaktaydı. Ulu İpek Yolu bu köyün üstünden geçiyordu. Buradan öteye yol Tentek havzası ile ilerleyerek Alagöl’ü dolaşarak Cungar Geçidi’nden geçerek Şiho havzasına ulaşır. Buradan Beşbalık’ın üzerinden Dunhuan’a varır ve Çin’in içlerine doğru yönelir (Kara, 2013: 125).

Alagöl’ün güney Batı kıyısında bir şehir mevcuttu. Bu şehri, XIII. yüzyıl seyyahları “vilayet başkenti” olarak ifade etmişlerdir (Kara, 2013: 125).

İsficâb şehrinde çıkan kervan yolu Arıs Nehri boyundaki Arsubaniket’e, oradan Otrar-Farab’a uğradıktan sonra Sirderya boyunca ilerleyerek Aral civarına ulaşır (Kara, 2013: 125).

Sirderya boyunca takip eden kervan yolu üstündeki şehirlerin büyüğü Otrar-Farab ve Çavgar idi (Kara, 2013: 125).

Yukarıda söz konusu olan şehir merkezlerinden biri olan havza Sirderya’ydı. Güney Kazakistan topraklarında Sirderya havzası özel bir yere sahiptir. Sirderya’nın eski adını Grekler Yaksart olarak ifade etmişlerdir. Bu isim VII. yüzyıla kadar muhafaza edilmiştir. Daha sonra o Seyhun, Kangar, Gül Zariyun ve İnçu Oğuz olarak

adlandırıldı. Ancak XVI. yüzyıldan itibaren onun İlk baştaki adı olan Sır tekrar halk arasında kullanılmaya başlandı. Kazakistan'da İlk cami burada yapılmıştır.

Otrar, (*Turarband, Turar, Tarband, Farab*) Kazakistan'ın güneyinde orta asırlık bir tarihi şehirdir. Otrar, birçok kervan yollarını bağlayan yol olmuştur. Otrar VIII yüzyılda Tarband (Traban) olarak bilinmektedir. Otrar, Türk ve İslam Dünyasının en büyük filozofu, “İlk öğretmen” olarak bilinen *Aristotel'den sonra “İkinci Öğretmen”*_ Farabi'nin doğduğu şehirdir. Farab aslında bölgenin adıydı ve Otrar bu bölgenin merkeziydi. Günümüzde Otrar beş köşeli bir tepedir. Şehir duvarla kaplanmış kale gibidir. Duvarları kuzey-Doğu taraftarı iyi korunmuş üç kapısı olan bir kaledir (Baypakov ve Nurjanov, 1992: 62).

Otrar, Oğuzeli'nin en önemli şehriydi. Cengiz Han tarafından yerle bir edilen Otrar'ın kalıntıları geniş bir alana yayılmıştır. Otrar vahası, arkeolojik kalıntıları, Orta Çağ yerleşim yerleri ve sulama yapılarını kapsar. Otrar, IX yüzyılda bile çok büyük şehir olmuştur (Baybosınov, 1996: 22).

Otrar bir çok yolun kesiştiği noktadaydı. Oradan çıkan yolun bir kolu Çavğar'a, ikincisi Sirderya Geçidi'nden geçerek Vasica şehrine gitmekteydi. Oradan Sirderya'nın yukarısına çıkarak Oğuz şehri olan Sütkent'den geçerek Şaş'a, diğer taraftan aşağı giden yol ise Cent'e ulaşmaktaydı. Cent'den ise Kızilkum üzerinden Harezmi ve Ürgenç'e varmakta ve oradan öteye İdil Nehri kıyıları ile Kafkaslara yönelmekteydi. Ulu İpek Yolu'nun bu kısmı XIII. yüzyılda güçlü bir şekilde canlandı ve Cent, Sarayçık, Saray Batu ve Kaffu gibi görkemli şehirlerin üzerinden geçiyordu (Kara, 2013: 125).

Sarayçık geniş Kazak bozkırlarının orta asırlık şehirlerden biri ve orta asırdaki Altın Ordu'nun en büyük ticaret ve ekonomi merkezi olan şehirdir. Eski zamanlarda ismi Küçük Saray, Saray Cuk, Sar-Uçuk, Sarayçikk olarak değişse gele günümüzde Sarayçık ismini almıştır. Şehir şimdiki Atırâu şehrinin 50 km yukarısında yerleşiktir. Araştırma kaynaklarında, şehrin gelişmiş sanatı ve gelişmiş ticari merkezi olduğu zikredilir. Arkeolog S.P.Tolstov ve G.İ. Patseviç'e göre, Saksin (Sarayçık) X-XI.

yüzyılda Horezm esirlerinin yardımıyla ticaret yapılan Ulu İpek Yolu'nun boyunda inşa edilmiştir (Ablayeva, 2013: 29).

Kazak arkeologu Alkey Marğulan ise, kendisinin 1950 yıllarda yaptığı kazı çalışmaları sonucunda şehrin XII. Yüzyıla ait olduğunu belirtmektedir. Kazı çalışmalarında: (Baypakov ve Nurjanov, 1992: 205).

1. Döneme ait kerpiç kızdırma, demir hazırlama merkezleri ve para hazırlamak atölyeleri;
2. Bunun yanı sıra, günlük hayatta ihtiyaç olan balçıktan yapılan sürahiler, gece lambaları, eski döneme ait piyalalar (çay bardakları), tabak kırıntıları, kemikten ve demirden yapılan el sanatları ve benzeri birçok eşyalar;
3. Orta asırlık hamamlar, medreseler, kervansaraylar, büyük binalar; tüccarlar ile gezi yapan kişilerin hikâyeleri ve yazıtlar;
4. XII-XIV. Yüzyıllar arasındaki Doğu ile Batıyı bağlayan yol olarak kervan yolları olarak, sokaklar, kervansarayları, su kuyuları vb. bulunmuştur.

Çavgar, VIII. yüzyıl kaynaklarından bilinmektedir. Bu şehrin yeri, Türkistan şehri civarında bulunan Şüytöbe şehir kalıntılarının bulunduğu yer olmalıdır (Kara, 2013: 125). Türkistan (eski adları VII-XII. yüzyılda *Çavgar*, *Yesi*, *Hazreti Türkistan*) Orta Asya ve Kazakistan'daki en eski şehirlerden biridir. Şehrin inşası V-VI. yüzyıllara dayanmaktadır. Arapların kaynaklarında şehrin adı IV-IX. yüzyıl aralarında Çavgar adıyla geçmektedir. Bölgedeki İkan, Karaşık, Uınkı ve Suri gibi şehirlerin arasında ismi en önde gelen şehirlerden biridir (Baypakov ve Nurjanov, 1992: 77).

Tarihçi ve coğrafya uzmanı Al-İstahri ibn Kordaubeh at-Tanrazi kendi eserlerinde, eski Çavgar XI. yüzyıla kadar yaşamış olup, XI yüzyıldan itibaren de Yesi'ye taşıdığını belirtmektedir. Kazak arkeologları da aynı fikre sahiptirler. Ancak, ilmi araştırmalar ve Çin Sanskrit yazıtlarına göre, Türkistan şehrinin varlığı M.Ö. II-III yüzyıllara kadar dayanmaktadır. O zamanlarda bile medeni ve manevi merkez olduğu belirtilmektedir. Bunun kanıtı olarak, Karahan, Otırar Emirlerinin, Sığay Han, Esim Han, Jangir Han, Tauke Han, Abılay Han, Kazıbek Bi, Aiteke Bi, Kanjıgalı Bögenbay, Tobıktı, Mamay, Sırğak, Dulat gibi Batırların burada

defnedilmesi, Sayram'da Dünyaya gelen Hoca Ahmet Yesevi'nin burada yaşamını geçirmesi ve Yesevi'nin mezarı burada bulunması tesadüf değildir. Doğu araştırmacısı ve akademik B.Bartold'a göre, XIV. yüzyılda Ahmet Yesevi türbesi inşa edildikten sonra bu şehir "Hazret-i Türkistan" veya "Küçük Mekke" olarak ta adlandırılmıştır (Ensiklopedia, Abay, 2011) Şimdiki Türkistan şehrinin bulunduğu yerde, Çavğar yanında X-XIII. yüzyılda inşa edilmiş olan Yesi şehri mevcuttu (Kara, 2013: 125).

Bu arada, Türk ve İslam Dünyasında önemli ve değerli Hoca Ahmet Yesevi'in türbesin 1993 yılında Türkiye Cumhuriyeti restore etmiştir. 1993 yılında UNESCO tarafından Ahmed Yesevi Yılı' ilan edilmiş ve 2000 yılında da Ahmet Yesevi türbesinin bulunduğu Türkistan şehrinin 1500. kuruluş yıl dönemi kutlanmıştır. 13 Temmuz 2002 yılında ise Ahmet Yesevi türbesi, UNESCO Dünya mirası listesine girmiştir (Yesevi, 2010: 23).

Bunun nedeni olarak, 2016 yılın aralık ayında Azerbaycan'da gerçekleştirilen TÜRKSOY (Uluslararası Kültürü Teşkilatı) Daim Konseyi 34. dönem toplantısı'nda, 2017 Türk Dünyası Kültür Başkenti olarak Kazakistan'ın Türkistan kenti seçilmiş olmasıdır (URL-1, 2017).

Çavğar'dan çıkan yol Oğuz başkenti Yangikent'e doğru ilerler. Buradan bir başka yol Kızilkum'u geçerek Harezmi şehrine ulaşırdı (Kara, 2013: 126).

Önceleri Çavğar'dan, daha sonraları Yesi'den başlayan yol, Turlan geçidi üzerinden Karatav'ın kuzey sırtlarından çıkarak Sirderya'yı takip eden bir başka yol ile paralel olarak ilerler. Bu yol üzerinde Sozak, Urısoğan, Kumkent ve Sügülkent şehirleri bulunuyordu. Bu yol ya Talas'ın aşağı tarafından çıkmakta ve sonra yukarıya yönelip Taraz'a ulaşmaktaydı, veya Biylikgöl'ün Batı yakasıyla ilerleyerek Beruket-Parket, Hutuk Çin şehirleri üzerinden Taraz'a gelmekteydi (Kara, 2013: 126).

Ulu İpek Yolu'nun Güney Kazakistan ve Yedisu üzerinden geçen ana yolu kollara ayrılıp kuzey ve Doğuya doğru Merkezi ve Doğu Kazakistan bölgelerine, daha sonra Sariarka adıyla bilinen Deşt-i Kıpçak'a oradan İrtiş yakası, Altay ve Moğolistan'a ulaşmaktaydı. Bu bölgeden atlı göçebe kabilelerinin kullandığı bozkır yolu

geçmekteydi. Böylece hayvan, yün, deri ve metal açısından zengin kaynaklara sahip Merkezi Kazakistan bölgesi ticari ilişkiler sistemine, özellikle bir çok kervan katarlarının kullandığı uluslar arası Ulu İpek Yolu ağına bağlanmaktaydı (Kara, 2013: 126).

Yolun Otrar'dan dağılan bir kolu, Absubanikent'den geçerek Arslanlı ve Çayan havzalarına, oradan pek yüksek olmayan Karataav'ın geçitlerinden, Çavgar ve Yesi'den çıkan kolu ise Turlan Geçidi'nden, Savran, Sıgnak ve Yangikent'den çıkan kolların hepsi çeşitli yönlerden Merkezi Kazakistan bozkırlarına çıkarak Sarısu, Kengir, Torgay ve Esil boylarına ulaşmaktaydı (Kara, 2013: 126).

Yukarıda'ki şehirlerden Savran, Güney Kazakistan'da bulunan orta asırlık tarihi şehirdir. Savran, Güney Kazakistan Eyaletindeki günümüz Türkistan şehrine bağlı bir bölgedir. VI-XIII. yüzyılda Savran şehri, güney-Doğu tarafından 3 km uzaklıktaki Karatöbe'de idi. Şimdiki Savran ise temelini XII-XIII. yüzyılda kurmuştur. Savran, zamanında Kervan yolunun ticaret ve ekonomi merkezi olarak bulunmakla beraber, Karatau ve Sirderya girişini denetleyen kapı olmuştur. O zamanlar bu şehrin nüfus sayısı 3 ile 15 bin civarında olmuştur. Arap coğrafya uzmanı Makdisi şehri, "Savran (Sabran), 7 yüksek duvarlarla kaplı, içinde mescid barındırmış şehirdir" diye tanımlamıştır. Şehir kalesi oval şeklindedir. Kale duvarları ham kerpiçten inşa edilmiş 7-metre yüksekliğindedir. Bölgede yeraltı su kuyuları bulunmuştur. XV. Yüzyılın ilk dönemlerinde Savran Ak Ordu'nun başkenti olmuştur (Baypakov ve Nurjanov, 1992: 82-83). Arkeolojik kazılarda şehrin genel yapısı bulunmuştur. Örneğin, sokaklar, pişmiş kerpiçten yapılan binalar, tepeler, evler, duvarlar ve sulama sisteminin geliştiği görülmektedir (Baypakov ve Nurjanov, 1992: 87-90).

Bu bölgede Ortaçağ'ın Bolgan-Ata, Camankorgan, Nögerbek-Darası, Dombavıl, Mıylı-Kudık ve Ormambet gibi şehirlerinin kalıntıları bulundu. Aslında, Ortaçağ kaynaklarında adları geçen Cubın ve Konglıket şehirleri, Ortav ve Keytav gibi yazlık yerleşimleri, Garbiyan ve Bakırlıdağ gibi maden yataklarını bu bölgede aramak gereklidir (Kara, 2013: 126).

Taraz'dan çıkan diğerk bir ticaret yolu Adakket ve Dek-Nucikes şehirleri üzerinden İrtiş kıyısına, Kimek Kaganlığı'nın sarayına ulaşmakta, oradan öteye Yenisey Kırgızları'nın ülkesine yönelmekteydi (Kara, 2013: 126).

İli havzası Merkezi Kazakistan ve Çu – İli Dağı'nın kuzey yamaçlarını takip ederek Çu'ya gelmekte ve oradan bu nehir boyunca Sarısu Nehri kıyılarına varmaktaydı (Kara, 2013: 126).

Bu yolun bir diğerk kolu Kuzey İli'deki Şengeldi civarından çıkıp Köktal ve Boyavlı [Boyalı] kervansarayları üzerinden Balkaş civarına, oradan İli'den çıkan Ortasuv'ı [Ortasu] takip ederek bu bölgedeki Aktam şehir kalıntılarını geçerek gölün kuzeyinden sekiz kilometre boğaz aracılığıyla kuzeyine ulaşmaktadır. Kervanlar boğazdan geçerek Tokırav Nehri'nin döküldüğü noktaya yakın bir yerden çıkmaktadır. Buradan bu nehri takip ederek öteye Uludağ'ın sırtlarına doğru yönelmektedir (Kara, 2013: 126-127).

Kuzey İli Yolu'nun bir hattı, Alagölü Batı kısmından dolaşarak Tarbagatay üzerinden İrtiş'e, Kimek ülkesinin topraklarına varmaktaydı. Tarbagatay'da İrtiş kıyısında Kimeklerin Bancar, Hanavuç, Astur ve Sisan gibi şehirleri ve çevresi surlarla korunmuş, kapıları demirden yapılmış çok müstahkem bir şehir olan "Kaganlar Başkenti" bulunmaktaydı. Kimeklerin şehirleri ticaret yolları aracılığıyla Yenisey Kırgızları, Moğolistan'daki Uygur şehirleri ve Doğu Türkistan'ın vahaları ile ilişki içindeydi (Kara, 2013: 127).

Bunların yanı sıra, Ulu İpek Yolu'nun geçtiği önemli büyük yerler Arıstan, Şayan, Torğay, Esil, Betpakdala, Jarkent, Jezkazgan, Moyunkum, Keder, Kostöbe, Konırt, Kengir, Satisu, Sus, Kel, Lugovoe, Aspora, Sariarka, Taşgar, Labar, Turgen, Koilak, Ekiögüz, Şelji, Tarbağatay, Sisak, Sarısu, Karatau, Şu, Ertis, Ulıtau, Uzınaral, Balkaş, Aral, İle Jazığı, Şelek, Kegen, Alaköl, Arıs, Sığanak, Jentke, Yangikent, Kumkent, Aba-Ata, Sozak, Kengir, Nura, Jetisu, Merke, Sırderya, Amuderya, Koylık, Talhiz, Almalık, Boran, Akbeşim, Kulan, Aspara, Tokmak (kazakça adları) ve başka da irili ufaklı şehirler, dağlar ve nehirlerdir (Baypakov ve Nurjanov, 1992: 11-25). (Şekil 4)



Şekil 4. Kazakistan'ın eski şehirleri ve Ulu İpek Yolu güzergâhları (<https://ikaz.info/aza-stan-auma-ynda-y-ly-zhibek-zholy/>)

Kervan yoluyla taşınan İpek ve diğer malların bir kısmı Kazak bozkırlarındaki şehirlerde kalıyordu. Arkeolojik kalıntılar, bunu ispatlamaktadır (Kara, 2013: 127).

Çok nadir rastlanan ve uluslar arası ticaret tarihi araştırmaları için çok önemli buluntu Otrar'ın gümüş gömüsüdür. Bu gömü tamamen para yerine geçen eşyalardan oluşmaktadır. Bu hazinenin, muhteva açısından Dünyada bir başka benzeri yoktur. Paraların basıldığı tarih, tahminen 1260'lı yılların ikinci yarısına denk gelmektedir. Gömüde, ayrıca, Ulu İpek Yolu üzerindeki şehirlerin “ziyaret kartları” da bulunmaktadır (Kara, 2013: 127-128).

Ulu İpek Yolu boyunca yer alan şehirlerde yapılan arkeolojik kazılarda bilim ve kültür merkezi olduğuna dair tarihi, arkeolojik ve mimari eserler gibi kanıtlar bulundurmaktadır. Örneğin, günlük hayatta gerekli malzemeler, tiyatro medeniyetine ait malzemeler, yani X-XI. yüzyıla ait olan balçıktan ve ağaçtan yapılan sanatçı, dansçı ve kızların büstleri bulunmuştur. Sanatçıların yüzleri Orta Asya'lılara çok benzemektedir (Baypakov, 1992: 157-158).

Ulu İpek Yolu üzerinde yapılan çeşitli arkeolojik kazılar esnasında, kültürlerin gelişimi ve birbirlerini zenginleştirmesini ispatlayan bir çok maddi kalıntılar bulundu. Bunlardan biri, erkek ve kadın dansçıları, maskeli aktörleri, deve üstünde

oturan müzik gruplarını tasvir eden Tang döneminin pişmiş kelleridir. Bu tasvirlerdeki artistlerin yüz hatlarından, Orta Asya halklarına mensup oldukları anlaşılmaktadır. Pencikent, Barahşa, Toprak ve Doğu Türkistan şehirlerindeki tören salonlarının günümüze ulaşan duvarlarındaki resimlerde musikişinaslar ve aktörlerin resimleri bulunmaktadır. Dansöz kadının ağaçtan oyularak yapılmış çok güzel bir heykeli Pencikent’de bulundu. Sirderya boyundaki Keder şehrindeki kazılar sırasında, X-XI. yüzyıllara ait bir artisın balçıktan yapılmış maskesine rast gelindi (Kara, 2013: 129-130).

Ulu İpek Yolu’yla sadece eşyalar değil, aynı zamanda her türlü sanat tarzına ait modalar da yayıldı. Eğer sosyal bir ihtiyaç duyuluyorsa veya bazı şartları oluşmuş belirli bir etno kültürel çevreye tesadüf ediyorsa, sanat tarzları geniş çaplı yayılma göstermekteydi (Kara, 2013: 128).

Budizm Kazakistan’ın güneyi ve Yedisu’da geniş ölçüde yayıldı. Öncelikle, bu durum, bu bölgede Budist yapıların bulunmasıyla göze çarpmaktadır. Buda heykelleri, Çu havzası, Akbeşim, Kızılözen ve Novopavlovsk gibi şehirlerin kalıntılarında bulundu. Onlar, tapınaklar, manastırlar, şapeller ve Budist insanlar ile hayatını tasvir eden heykelleridir (Kara, 2013: 130).

Tesadüfen elde edilen arkeolojik buluntular arasında Hindistan’dan ithal edilen malzemeler de çoktur. Bunlar, Buda ve Budistlerin bronz ve gümüşten dökülmüş, altınla kaplanmış, kıymetli taşlarla süslenmiş heykelleri, bronz tutturmalıklar, lehvalar, küçük eşyalar gibi imal edilmiş ve bir zamanlar buda evleri ile tapınaklarının ikonaları ve kutsal eşyalarını oluşturan Budist azizlerin kabartma taş resimleridir (Kara, 2013: 131).

VII-VIII. yüzyıllarda Nesturi akımı Güney Kazakistan ve Yedisu şehirlerinde geniş ölçüde yayıldı. Bir çok şehirlerde Hıristiyan kiliseleri vardı. Patrik Timofeus (780-819) döneminde Hıristiyan inancındaki Türk Kaganı (Karluk Yabgusu olabilir) kabul etti. IX-X. yüzyılların kesiştiği dönemde, ayrı bir Karluk Metropolitiği kuruldu. Taraz ve Merke’de Hıristiyan kiliseleri faaliyet gösterdi. Hıristiyanlık Sirderya şehirlerinde de yayıldı (Kara, 2013: 131-132).

Wilhelm Rubruck Kayalık'da kilisesi ve köyü bulunan İli boyundaki Hıristiyanlar hakkında bilgi vermektedir. XIV. yüzyılda Issık Göl kıyısında Aziz Matfeus'un mezarının bulunduğu bir Hıristiyan Manastırı vardı (Kara, 2013: 132).

Camukat ve Navaket şehirlerinin mezarlarının kazısında, gümüş ve bronz haçları olan Hıristiyanların defnedildiği tespit edildi. Kızılözek şehir kalıntıları arasında nefrit çinin tesadüfen bulunduğu bilinmektedir. Çimkent müzesinde Törtköltöbe [Dörtgöltepe] şehir kalıntıları arasından bulunan taş bir havan muhafaza edilmektedir. Bunun üzerinde Hıristiyanlığın sembolü olan haç ve güvercin bulunmaktadır. Taraz şehrinin kazılarında, VI-VIII. yüzyıllara ait katmanlarda Suriye yazısı ile "Petro ile Gavril" isimleri yazılmış kil kâseye rastlandı (Kara, 2013: 132).

Bu ülkelerde, Orta Asya'nın Türk asıllı Hıristiyanlar tarafından, bu dinin gelişinden XIV. yüzyıla kadar yapılmış dini sanatın en güzel örnekleri arasında üstünde Nesturi yazısı ile sembolleri olan bilek taşlarını gösterebiliriz (Kara, 2013: 132).

Yedisu'da Hıristiyan toplumunun varlığı hakkındaki bilgileri sadece mezar taşlarındaki Suriye yazılardan değil, bununla birlikte seramiklerdeki ve büyük şarap küplerinin boyunlarındaki Soğd yazılarından da alıyoruz. Bunlardan birinde "*Bu küp Yarık Tekin üstada (ithaf edilmiştir.) Usta Pastun. Bu (küp) her zaman dolu olsun. Âmin! Âmin!*" şeklinde yazı vardı. Yazıdaki "üstat" kelimesi Türk-Soğd mezar kitabesindeki "öğretmen-üstat" terimiyle aynı manaya gelmektedir. Buradaki "âmin" kelimesi ise Yarık Tekin'in Hıristiyan toplumunun lideri olduğuna işaret etmektedir (Kara, 2013: 132).

Böylece arkeolojik ve epigrafik buluntular, Ortaçağ yazılı kaynaklarıyla birlikte, Hıristiyan dininin yayıldığı yolları somut bir biçimde göstermektedir (Kara, 2013: 132).

Maniheizm dininin takipçileri Yedisu ve Güney Kazakistan'da önce yerleşik topluluklar arasında ortaya çıktı. Turfan vahasında bulunan "İki Temelin Kutsal Kitabı" isimli Maniheist eserin eski Uygur yazısıyla kaleme alınan versiyonunda "*Argu Talasta – Altın – Argu Talası – Uluştta, Talas – Ulus*" şehrinde yazıldı. "*On ok ülkesinde (dine) ilgi uyandırmak için*" denilmektedir. Burada Taraz şehri bahis

konusu olmaktadır. Ayrıca Maniheist yerleşimleri Yedisu'nun Balasagun ve Çiğilbalık gibi başka şehirlerinde de vardı (Kara, 2013: 133).

Taraz'daki kazı çalışmaları esnasında bulunan ve üzerinde Maniheizm'in gök tanrısı olarak kabul edilen kadın tasviri ile ay (yarım ay) bulunan tunç madalyon da Maniheizm dinin nadir eşyaları arasında kabul etmek gerekir (Kara, 2013: 133).

Ortaçağlardaki Kazakistan şehirleri sakinleri arasında M.Ö. VII-VI. yüzyıllarda eski İran topraklarında doğan Zoroastrizm dininin temsilcileri de vardı. Onların örf-adetlerine göre, Dünyada dört şey su, ateş, toprak ve hava kutsal sayılarak saygı gösterilirdi. Zoroastrizm dininin kalıntılarında Orta Asya, Soğdiya, Sirderya şehirleri ve Yedisu'da rastlamak mümkündür. Bunlar, ateş kulesiyle ilişkili olması muhtemel kuleye benzer yapıların kalıntılarıdır. Bu yapılar, Kostöbe [Çifttepe] ve Kızılözek şehir kalıntılarının arasında günümüze ulaşmıştır. Ancak Orta Asya ve Kazakistan'da Zoroastriya'nın yaygın genel şeklinden farklı, özel bir türü yayılmıştır. O, ateş ve atalar ruhunun yanı sıra, koyun, at ve deve gibi hayvanlara tapınma gibi bölgesel putperest kültürle iyice iç içe geçmiştir. Bu dinle ilgili olarak bulunanlar, ölüye ossuarilere, kil sandıklara, çömleklere koyarak gömme, ölüyü toprak üstündeki mezarlar olan nausalara koyma, ölüleri üst üste yığma gibi geleneklere ait şeylerdir. Zoroastriya diniyle ilgili bir çok inanç ve gelenekler, Kazakistan şehirlerinde İslam zuhur ettikten sonra da devam etti (Kara, 2013: 133-134).

Mesela, XII. yüzyılda Otrar Şehri evlerinin zemininde ocak mihraplar bulundu. Kabartmalı motiflerle süslenmiş olan bu ocaklar kutsal ateşi yakmaya hasredilmişti. Bu, İslami kabul eden ve hatta Arap yazısını da kullanmakta olan şehir sakinlerinin evlerinde bile Maniheizmin kutsal ateşini yakma geleneğinin devam ettiğinin bir göstergesidir (Kara, 2013: 134).

Herşeye rağmen Kazakistan'da yaygınlaşan İslam dini zamanla Hıristiyan dinini de, Buda dinini de, Zoroastriye dinini de, mahalli putperestliği de etkisiz hale getirip ortadan kaldırdı. Yeni din Ulu İpek Yolu'nun bir çok şehirlerinde tamamen hâkim oldu (Kara, 2013: 134).

IX. yüzyıl ile XIII. yüzyılın başı arasındaki döneme ait kalıntılar üzerinde arkeolojik kazılar yapıldığı bölgede Müslümanların şehir kültürünün oluşup gelişmeye başladığını tespit edilmiştir. Taraz ve Merke’de Hıristiyan kiliseleri camilere çevrildi. İslamı kabul eden halkın sayısı arttıkça şehirlerde büyük camiler inşa edilmeye başlandı. İslamın yayılma döneminde, Orta Asya ve Kazakistan şehirlerinde ortaya çıkan yapılar arasında umumi hamamları da saymak gerekir (Kara, 2013: 134).

IX. yüzyıldan X. yüzyılın ikinci yarısına kadar olan dönemde, ölüyü gömmeye gelenekleri değişti. Ölüler kerpiçten yapılan mezarlara kuzey-Batı yönünde yüzü kıbleye dönük olarak defnedildi. Mezarlara çeşitli eşyalar koyma âdeti terk edildi. Müslümanların en eski mezarlığı ise X. yüzyıla aittir. XI-XII. yüzyıllarda mezarlarda anıtsal yapılar olan türbeler (mesela, Cambıl şehri yakınlarında Ayşa Bibi) inşa edilmeye başlandı (Kara, 2013: 135).

Arap harfleriyle hat sanatının ustaca işlendiği seramikler bulundu. Bu yazıların bir kısmının sadece sanat değeri varken, başka bir kısmında çeşitli dilekler ve öğütler dile getirilmektedir. Metalden yapılan süs eşyalarının yanı sıra, iyi dilekler ve dini içerikli yazılarla süslenmiş olan eşyalar da yaygınlaşmaya başladı (Kara, 2013: 135).

Arkeolojik malzemeler arasında rastlanan metalden imal edilmiş kap kacaklar ile silahlar, runik yazıları olan eşyaların çokluğundan anlaşıldığı gibi, Soğd kültür kompleksiyle aynı anda Yedisu ve Kazakistan’ın güneyi ve Mâverâünnehir’e, Türk kültür kompleksi de yayılmaya başladı. Bunun sonucunda, VI. yüzyıl ile IX. yüzyılın ilk yarısında Yedisu ile Orta Asya’da Türk-Soğd Kompleksi olarak adlandırılabilir bir kültür kompleksi oluştu (Kara, 2013: 137).

Yoğun kültürel sentez, etnogenez süreçleri ortamında gerçekleşir. Böylece Ortaçağın başlarında Kazakistan’ın güneyinde, Soğdların kültürel başarıları ile Türk kültür kompleksinin birbiriyle kaynaşmasından özel bir kültür oluştu. Bu birleşmenin açık bir tezahürü şehir kültüründe fark edilmektedir (Kara, 2013: 137-138).

Arkeolojik araştırmalar sonucunda, Kazakistan’ın güneyinde VI-IX. yüzyıllar katmanlarındaki 25 şehir yeri belirlendi. Bunları şehir kalıntıları olarak da nitelendirebiliriz. Bunlardan bazılarının adları İsficâb, Şarab, Buduhket, Otrar

(Farab) ve Çavgar'dır. Bu şehirlerin göze çarpan özellikleri ark (citadel), şehristan (iç şehir) ve rabattır (kale çevresi) (Kara, 2013: 138).

Yedisu'nun güney Batısında (Çu ve Talas havzaları), arkeolojik bilgilere göre, 27 şehrin kalıntısının bulunduğu tahmin edilmektedir. Bunların çoğu tarihi kaynaklarda adı geçen Taraz, Kulan, Atlah, Camukat ve Merke gibi şehirler olduğu varsayılmaktadır (Kara, 2013: 138).

Yedisu şehirleri topografya açısından Güney Kazakistan'ın eski şehirlerinden farklılık arz etmektedir. Onlarda şehrin kale ve şehristandan meydana gelen merkezi kısmı ve uzun duvarlarla çevrili şehrin arazisi bulunmaktadır. Mesela, Otrar vahasında VI. yüzyıl ile VII. yüzyılın ilk yarısına denk gelen katmandaki Kökmardan şehir kalıntısında şehristan mahalle mahalle olarak inşa edilmiştir. Bu durum, insanları akrabalık, genel meslek ve dinine göre gruplaştıran feodal şehir özelliklerine uygun düşmektedir. Buradaki konutlar iki tip olarak inşa edilmiştir. Birinci tiptekiler, tek odalı olarak kare veya dikdörtgen şeklinde toprak üstüne inşa edilen evlerdir. Bu gruptaki evlerin değişik bir türünde, temeli kısmen yer altına gömülmektedir. Evin duvarlarına tamamen veya üçüne bitişik olarak sedirler yerleştiriliyordu. Evin ortasına veya kapıya yakın yerden zemine dikdörtgen veya dairesel olarak çevresi saz balçıkla çevrilmiş ocak yapıldı. Evlerin ikinci tipi iki odalı evlerdir. Birinci oda konut, ikincisi küçük bir depo olarak kullanıldı (Kara, 2013: 138).

Yedisu konutlarının temelinde, sıralanmış bir şekilde duran uzun dar odaları ortak koridorlarla birleştirme prensibi yatmaktadır. Odalar bu koridorlarla birbirine bağlanmıştır. Buna "tarak şeklinde planlama" adı verilmektedir. Şehirlerin kalelerinde yöneticilerin sarayları bulunuyordu. Bu sarayların içi motifler, oyma ağaçlar ve kabartmalı kilin yüzündeki resimlerle süslendi (Kara, 2013: 138).

Şehirler tüm zanaat ve ticaret faaliyetlerinin merkezidir. Buralarda uluslararası ticaret ile birlikte, bölgesel ticaret ve göçebeler ile alışveriş geniş çaplı gelişmişti. Bu durumun gerçekten de önemli ölçüde geliştiğini, buralarda bulunan sikkeler ispatlamaktadır. Bu ortamda çeşitli dinler yayılma imkânı buldu. Şehir kültürünün

oluşum sürecine Türk kabileleri aktif bir şekilde katıldı. Böylece, onlar Güney Kazakistan, Yedisu ve Orta Asya'nın vahaları ile şehirlerinde yerleşik hayata geçtiler. Bunların kültürü, tüm Orta Asya ve Kazakistan bölgesinin Ortaçağ Kültürü'nün ayrılmaz bir parçasıdır (Kara, 2013: 138-139).

Bahse konu olan dönemde, şehir sayısının artışı tarihi kaynaklardan açıkça fark edilmektedir. Bazı kaynaklara göre, Talas Aladağı'nın eteklerinde Cumişlagu ve Mankent şehirleri, merkezi Arıs Nehri'nin orta kesiminde Usbaniket olan Kenci bölge yönetimi kuruldu; Otrar vahasında Keder, Vesic ve Borik şehirleri, Çavgar çevresinde Yese, Şağılcan, Karnak, Karaşok ve Savran; Sirderya'nın aşağı kısmında Sıgnak, Cent, Asanas ve Barşakent; kuzey sırtlarında Balac ve Beruket şehirleri ortaya çıktı. Bunların bir kısmı daha önce de mevcuttu. Fakat küçük yerleşim birimleri ile kasabalardı ve IX. yüzyıldan XII. yüzyılın başlarına kadar ise şehir merkezlerine dönüştüler (Kara, 2013: 139).

Yedisu'nun güney Batısındaki yeni şehirlerin sayısı da arttı. Talas havzasında Cakil, Balu, Şelci, Tekabket, Kölsus ve Kencek şehirleri meydana geldi. Çu havzasında, Balasagun başkente dönüştü (Kara, 2013: 139).

IX. yüzyıl ile XIII. yüzyılın başlarında Yedisu'nun kuzey Batısında şehir kültürünün yeni bölgesi oluştu. Ortaçağ kaynakları Talhir, Laban, İki Oğuz ve Kayalık şehirlerini zikretmektedir. Bu dönemde yerleşiklik ve şehir hayatı Merkezi Kazakistan'da da yayıldı. Şehirler ile yerleşimler Cezdi, Kengir, Sarısu havzalarında ve Ulıtav [Uludağ] eteklerinde inşa edildi (Kara, 2013: 139-140).

Sirderya boyundaki Kuyruktepe şehir kalıntısının güney Doğusunda, XI. yüzyıl ile XII. yüzyılın başına denk gelen bir takım mahallelerin kalıntısı açıldı. Bunların her biri 8-10 evden oluşmaktaydı. Kazılarda ortaya çıkan bir mahallenin mesleki önem taşıdığı anlaşıldı. Burada çömlekçiler yaşıyordu. Yedisu'nun kuzey Batısındaki Talgar şehir kalıntılarının kazısında, şehir yerinin mahalle mahalle olarak inşa edildiği anlaşıldı. Fakat onun boyutları Kuyruktepe'dekinden daha büyüktü. Evler merkezi sokaklar boyunca dizili halde sık inşa edilmişti. Her mahallede 12-14 ev bulunmaktaydı (Kara, 2013: 140).

Şehir yapısındaki yenilik, camilerin inşasıydı. X. yüzyıl yazarı El Maksudi Keder şehrinde (Kuyruktepe şehir kalıntısı) Merkez Camisinin inşaatından bahsetmektedir. Onun kalıntılarını bulan arkeologlar dikkatli incelemeler yaptılar (Kara, 2013: 140).

Güney Kazakistan ve Yedisu şehirlerinin yapısındaki temel unsurlardan biri, Doğu'nun diğer şehirlerindeki gibi, umumi hamamlardır. Bunlardan ikisi Otrar'ın rabatında [kale çevresi], ikisi Taraz'ın şehristanında [iç şehir] inşa edildi (Kara, 2013: 140).

Bu devirde, ticaret de oldukça gelişti. Ulu İpek Yolu'yla gelen uluslararası ticaretin boyutlarını Ortaçağdaki yazıların eserlerinden biliyoruz. Kazılar ve gömülerde, işlemeli kap kacaklar ve sikkeler gibi ithal eşyalara rastlanmaktadır. İsficâb, Keder, Otrar, Taraz, Navakent ve Balasagun eskisi gibi büyük ticaret merkezleri olmaya devam ettiler. Ayrıca bunlara kuzey Doğu Yedisu'nun Kayalık ve İki Oğuz gibi şehirleri de katıldı. İsficâb'da üstü kapalı çarşılar, kumaş pazarları ve kervansaraylar bulunmaktaydı. Kervansarayların bazıları Semerkant ve Nahşebe tüccarlarıyla devamlı surette dolup taşıyordu. İsficâb tüccarları mallarıyla birlikte Bağdat'a giderken, İsfahan tüccarları da Şelci'ye gelerek kervansaraylarda konaklıyordu (Kara, 2013: 142).

Yazılı kaynaklar ve Ortaçağ Kazakistan'ı ile ilgili olarak kurganlardan ele geçen buluntular, şehir sakinleriyle birlikte kendilerine has siyasi ve ekonomik özellikleri olan ve etnik bir toplumu oluşturan göçebelerin ekonomik faaliyetleri, yaşam tarzları ve dini inançları hakkında bilgiler vermektedir (Kara, 2013: 144).

2.3. Ulu İpek Yolu Üzerindeki Tarihi Şehirler ve Tarihi-Kültürel Anıtların Önemi

Ulu İpek Yolu, tarihin en eski çağlarından itibaren bir çok milletlerin ve devletlerin sosyal, siyasi, kültürel ve en fazla da ekonomik hayatında önemli bir yer tutmuş ve bu önemini asırlar boyunca da devam ettirmiş olan bir yoldur (Bedirhan, 1994: 1).

Arapça kaynaklarda “et-tariku’l-harir”, İngilizcede «Great Silk Road», Kazakçada «Ulu İpek Yolu», Rusçada «Vilikii Shelkovyi Put’», Moğolcada ise «Jamb» adıyla anılan, üzerinde her millettten tüccarın ve kervanların gelip geçtiği büyük yola «Kral Yolu» da denildiği tarihi kaynaklar tarafından zikredilmektedir (Bedirhan, 1994: 1).

Ulu İpek Yolu, yüzlerce yıl Batı Dünyası ve Doğu Dünyası arasındaki bütün ticari, medeni, dini, ekonomik, kültürel, siyasi ve askeri münasebetlerin en mühim bir vasıtası olmuştur (Musabay, 1968: 433).

Uygarlığın gelişmesinde Ulu İpek Yolu’nun oluşumu büyük yer tutmaktadır. Ulu İpek Yolu yaklaşık 20 asır öncesinden başlayarak, günümüze kadar varlığını sürdürmüş olan milletler ve kıtalararası bir yoldur. Ulu İpek Yolu’nu dair ilk bilgiler Doğu ve Batı Dünyasının münasebet kurması ile birlikte başlar. Grek, Roma, Fars, Arap, Çin kaynakları, az veya çok, dolaylı veya dolaysız Ulu İpek Yolu ve işlevi ile alakadar bilgiler sunarlar. Ancak özellikle tüccarların, misyonerlerin ve elçilerin verdikleri bilgiler, tuttukları seyahat notları ve raporlar bizim için oldukça önemlidir (Bulduk, 2014: 40).

Ancak Ulu İpek Yolu sadece ticaret yolu olmasının yanında kültür yolu, sanat yolu, medeniyet yolu olarak da kendini gösterir. Ulu İpek Yolu yalnızca bir ticaret yolu değil, insanların birbirlerini anlamalarını, tanımalarını, aydınlanmalarını sağlayan bir yoldur. Bir bilgi alışverişini sağlayan yoldur. Aynı şekilde Ulu İpek Yolu medeniyetler, sanat, edebiyat, müzik, etnografya, tarih yoludur (Özarslan, 2014: 203).

Genel olarak birçok millet, yüzyıllar boyunca Ulu İpek Yolu sayesinde kendi tarihlerini yaratmış, kaderlerini çizmiş, hayatlarını zenginleştirmiş, ekonomileri ve

kültürlerini geliştirmişlerdir. Bilim, kültür ve sanatta ortaya koydukları ürünleri birbirleriyle değiştirdiler (Özarslan, 2014: 203).

Ulu İpek Yolu güzergâhları oluşum aşamasında tabiatın ve iklimin etkisi ile geniş vadi yatakları etrafında oluşturulan vahalarda zamanla şehirler kurulmuştur. Bu şehirlerle amaç uzak yerlere yolcu ve ticaret eşyası taşıyan kişilere konaklamada yarayacak alanlar oluşturmaktı (Koca, 2000: 150).

Binlerce kilometrelik yolda ulaşım, o zamanlar sabır, cesaret ile ve develi kervanlarla yapılyordu. Bu ıssız yolların geçtiği Türk illerindeki topraklar üzerinde, 30-40 kilometre aralıklarla, mimari açıdan ve sanat değeri bakımından görkemli ve özenli hayvan, bitki işleme ve süslemeleri olan kesme taşlardan yapılmış hanlar, kervansaraylar inşa edilmiştir. Bunlar ticari konaklama merkezleri olup, bugünkü otellerin görevlerini yerine getirmektedir. Bu kervansaraylar arasında seyahat ve ticaret, ülkelerin askeri merkezleri tarafından emniyet altına alınmış, buraya gelenlerin mallarını rahatlıkla pazarladıkları ortam oluşturulmuştur. Yüklü kervanlarla gelip kalanların kendileri ve hayvanları için hekim, baytar ve nalbant bulundurulmuş, ayrıca yatma için odalar, tedavi için revir, kütüphane, ibadet yerleri, hamam, çeşmeler yapılmıştır (URL-2, 2017).

Kervansaraylar, kervanların güvenliği ve konaklaması için anayol kenarında tesis edilen yapılardır. Kervansaraylar literatürlerde han veya ribat olarak da anılmaktadır. Hanlar mal yapımı ve ticaret işlerinin birlikte görüldüğü yerlerdi ve isimlerini de burada üretilen mallardan alıyorlardı. Şehirler üzerindeki yollarda yaptırılan ve kuruluşları bakımından çeşitli ihtiyaçları karşılayacak şekilde olanlara ise kervansaray denilmektedir. Ulaşım araç ve teknolojisine dayalı olarak belirli mesafelerde yapılan kervansaray ve ribatların konaklama işlevinin ötesinde sosyal, kültürel ve ekonomik çekim merkezleri olarak gelecekteki potansiyel yerleşmelerin çekirdeğini oluşturdukları bile söylenebilir. Uzaktan bakılınca bir kale gibi görünen, içlerine girildiği zaman kervan kabilelerinin her türlü ihtiyaçlarını karşılayacak bir teşkilata sahip olan bu binalar, Selçuklu sultanları ve yüksek devlet görevlileri tarafından büyük ticaret yolları üzerinde her menzil için, yani 30-40 kilometrelik mesafede bir yaptırılmışlardı. İki menzil arasındaki uzaklık, yüklü bir hayvanın ve

yanında yürüyen yayanın şafaktan sehere kadar kat edebileceği mesafedir. Bu, yolun meyline ve yüzeyin durumuna göre biraz değişse de 30 km civarındadır. Kervanlar burada geçici olarak konaklar, beraberlerinde getirdikleri malları pazarlar ve para işlemlerini yaparlardı. Ribat olarak da anılmaları kervansarayların kaynağını işaret etmektedir. Ribatlar, sınır boylarında ve stratejik yerlerde ordu birlikleriyle binek hayvanlarının konakladığı, ileri harekâtlar için askerî amaçla yapılarıdır. İşte bu yapılar daha zamanla ticarete hizmet verecek şekilde bir değişim geçirerek kervansaraylar hâline gelmişlerdir (Gümüşçü, 2014: 106).

Ulu İpek Yolu'yla tek eşyalar değil bununla beraber her türlü sanat tarzına ait modalar da yayıldı. Eğer sosyal bir ihtiyaç duyuluyorsa veya bazı şartları oluşmuş belirli bir etno kültürel çevreye tesadüf ediyorsa, sanat tarzları geniş çaplı yayılma göstermekteydi (Kara, 2013: 128).

Ortaçağların başında, Asya'da çok geniş bölge ve ülkeleri sembolize eden dört krallık düşüncesi yaygındı. Bu “Dünya krallıklarının” her birinin kendine has özellikleri vardı. Sui Hanedanı (589-618) ve Tang Hanedanı (618-907) yönetiminin altında birleşen Çin, Hindistan Hükümdarlarının Krallıkları, Büyük Atlantik Okyanusu'ndan başlayıp Karadeniz'e kadar uzanan Türk Birleşik İdaresi, İran ve Bizans gibi devletler Dünyanın her tarafında bulunan cihanşümul 4 monarşinin temeli sayılmaktadır: güneyde filler kralının imparatorluğu (Hindistan), Batıda kıymetli taşlar kralı (İran ve Bizans), kuzeyde hızlı atlar kralı (Göktürk Kağanlığı) ve Doğuda insanlar kralı (Çin). Bu düşünce, Müslüman yazarları arasında da yayıldı (Kara, 2013: 128). Bu devletler bir sürü yeni kervan yolları, bu yollar üzerinde kervansaraylar ve donatım merkezlerini kurma girişimleri içinde bulunuyor, onları kurmak için gerekli önlemler alıyordu. Kara ticaretinin yayılması şehirlerin gelişimini sağlıyor, değişik yerlerde çarşı, pazar ve fuarların sayısının artmasına neden oluyordu (Mustafayev, 2014: 32).

Semerkant civarındaki Kuşan kışlağı evlerinin duvarlarındaki resimler bu düşüncenin somut bir ifadesidir. Orada bir duvarda Çin imparatorları, ikincisinde Türk Hanları, Hintli Brahmanlar, üçüncüsünde de İran Şahları ve Roma İmparatorları tasvir edilmişti (Kara, 2013: 128).

Bu uzak geçmişteki olayların çağdaşları sadece kendi devletlerinin başarıları hakkında değil, aynı zamanda diğer kültürlerin değerleri hususunda da yazdılar. İşte bu, tüm Dünya kültürünün gerçek manada insanlığın malı olduğunun bir yansımasıdır (Kara, 2013: 128).

Türklerin yerleşik dünya ve eski dünyanın üretim ve tüketim toplumları arasında bağlantıyı sağlayan ticaret yolları ile kurmuş oldukları ilişki, binlerce yıllık Türk devlet geleneğinin oluşmasında başlıca rolü oynamıştır. Bu süreç Türklerin eski dünya üzerindeki hemen bütün medeniyet çevreleri ile temas kurmasını sağlamıştır. Bu temasın izlerini hem o çevrelerde hem de Türk kültüründe görmek mümkündür. Bunun sonucunda farklı unsurlarla yaşama ve onları idare etme mecburiyeti sayesinde Türk kültürü çeşitlilik boyutu, devlet geleneği de farklı dinlere ve kültürlerle karşı engin bir hoşgörü becerisi kazanmıştır (Gündoğdu, 2014: 299).

Bu dönemde İslam dünyası ve tüm insanlık için birçok bilim, felsefe ve kültür üretildi. Bu yüzyıllık dünya medeniyetinin altın dönemi denir. Bu altın çağın sembolik isimleri kendi alanlarında yeni öncülerdir: İbn Sina, Farabi, Beiruni, Harezzmi, İmam Buhari, İmam Maturidi ve başkaları... Türkistan'da inşa edilen medeniyet, Viyana kapısına kadar etkilendi (Atasoy, 2014: 10-11).

Dünyadaki önemli göç yollarından biri şüphesiz Ulu İpek Yolu'dur. Bu yol her ne kadar bir ticaret yolu olma özelliği taşısa da göç olgusu, kültür etkileşimine de neden olmuştur (Artuç, 2014: 201). Ulu İpek Yolu, farklı iklim bölgelerinden, kurak çöller, bozkırlar, dağ geçitleri ve nehirlerin yeşil vadilerinden geçerek onların gelişimine, çeşitli durak siteleri, sığınma yerleri, köy ve kentlerin ortaya çıkmasına katkıda bulunuyordu. Bu gelişim kendini çöl alanlarında meydana getirilmiş kervansaraylar, sardoba ve ovdanlar, sufi barınakları ve en önemlisi bireysel müstahkem yerleşim siteleri olan kale ve kulelerin yapımında gösteriyor. Bu, kültürel ve ekonomik değişim özellikleri farklı varyasyonlarda tüm Ulu İpek Yolu üzerinde izlenebilmektedir (Mustafayev, 2014: 32).

6. yüzyılın ortasında yeni muhteşem bir imparatorluk kuran Türkler, Ulu İpek Yolu boyunca uluslararası ticaretin aktif gelişimine büyük ilgi gösteriyor ve bu amaçla

Soğd tüccarlarına büyük destek veriyorlardı. Soğdlular bu dönemde fevkalade başarılı tüccar olarak tanınıyordu. Onların tahsis ettikleri ticaret kolonileri, Kafkas Dağları'ndan Çin'e (Xi'an) kadar karayolu üzerinde yayılmıştı. Böylece Orta Asya ile Bizans İmparatorluğu arasında istikrarlı ticari ilişkilerin gelişmesi mümkün olmuştu. Ortaçağ şehirlerinde Semerkand, Merv, Taraz, Andican, Taşkent'te 6-7. yüzyıllara ait Bizans altın sikkeleri bulunmuştur (Mustafayev, 2014: 33).

7-8. yüzyıllarda İslam'ın yayılması ve yeni bir siyasi güç olan Arap hilafetinin ortaya çıkması, kervan ticaretine büyük değişiklikler getirdi. Sasani Devleti'ni yenerek Merv kentini ele geçiren Araplar, Doğu'yu fethetmek için bir üs yaptılar. Orta Asya, Arap hilafetinin bir parçası hâline geldi. 9-10. yüzyıllarda Buhara merkez olmak üzere Samani Devleti kuruldu, sonra 10-12. yüzyıllarda onun yerine Türk hanedanları (Karahanlılar, Selçuklular ve Harzemşahlar) geçti (Mustafayev, 2014: 33).

Bu, Anadolu'dan ve Doğu Avrupa'dan başlayarak Tang Çin'ine kadar ticaret işlemlerinin ve Maveraünnehir'de şehirlerin en hızlı geliştiği bir dönemdi. Zengin hammadde kaynaklarıyla, Ulu İpek Yolu güzergâhı üzerinde ticaret yollarının kavşak noktasında elverişli konumuyla Maveraünnehir esnaf ve ticaret merkezi olan 200'den fazla şehir ile bir ağ oluşturmuştur (Mustafayev, 2014: 33).

14. yüzyılın ikinci yarısında Emir Timur kısa bir sürede Ulu İpek Yolu'nun ana dallarını kapsayan kocaman bir devlet ve yeni bir Dünya gücü yaratmıştı. O ekonomiyi, iletişim ve ticareti, şehir ve el sanatlarını yeniden inşa etmek için büyük çaba gösterdi, uluslararası ticareti canlandırmak için Venedik, İspanya, Fransa ile elçilikler alışverişinde bulundu, Batıda Şam'dan Doğuda Taşkent'e kadar kervan yollarını korumak için ciddi önlemler aldı. Timur'un varisleri bu politikayı devam ettirmeye bir süre çaba gösterdiler, sadece Orta Doğu ile değil, aynı zamanda Çin'le kültürel, ticari ve diplomatik ilişkileri geliştirdiler (Mustafayev, 2014: 34).

15. yüzyılın sonunda büyük coğrafi keşifler, Avrupa ülkelerini Hindistan ve Çin'le deniz yoluyla daha yakından bağladılar ve sonuç olarak kara yollarının önemini

azalttılar. Bu dönemden itibaren tarihi Ulu İpek Yolu çökmeye başladı (Mustafayev, 2014: 34).

Türklerin yaşadığı geniş coğrafi bölgeleri birbirine bağlayan Ulu İpek Yolu, Türk yurtlarını birbirine bağlarken, medeniyet seviyesi çok yüksek büyük yerleşim birimlerinin kurulmasında ana rol oynamıştır. Bu çağda Çin'den Yedisu ile Güney Kazakistan üzerinden Batıya giden uluslararası kervan yolu oldukça gelişmiş hâline yükselmiştir. Çünkü o zaman Türk Kağanlığının başkenti Yedisu'da yerleşmişti ve Orta Asya'dan geçen Ulu İpek Yolu'nun nezareti kağanın hükmünde olmuştur. Fergana üzerindeki yol ise sürekli savaşımlardan dolayı tehlikeli sayılmıştır. 630. yılında Batı Türk Kağanlığına erken Tang döneminden tanınmış bir Çinli Budist rahip, gezgin Xuanzang teşfir etmiştir. O yazılarında VII. yüzyıldaki Suyab, Taraz, İsfidcab, Şaş, Semerkand, Buhara, Merv kentleri hakkında yazmıştır. VII-VIII. yüzyıllardaki Çinli gezicilerin yazılarında Ulu İpek Yolu üzerinde yerleşen Orta Asya'nın onlarca kentlerinin adları geçmektedir (Bogenbayev, 2014: 129).

Ulu İpek Yolu'nun Kazak toprakları üzerinden geçen kolları Şaş (Taşkent) şehrinde kalmış kervan Türbat'tan İsfidcab'a veya Sayram'a gitmiştir. Bu şehrin kalıntısını arkeologlar Çimkent şehrine yakın yerden buldular. O çok büyük bir ticaret merkezi olmuştur. İsfidcab'tan Doğuya giden tüccarlar, Taraz şehrine durmuşlardır (Bogenbayev, 2014: 130).

Aslında, 2.1. bölümünde bahsettiğimiz Tarihi Ulu İpek Yolu çok geniş güzergâhlardan ulaştırılıyordu. Biz bu bölümde ise, Ulu İpek Yolu'nun Orta Asya (Afganistan, Kazakistan, Kırgızistan, Üzbekistan, Tacıkistan ve Türkmenistan) topraklarının üzerindeki tarihi-kültürel anıtların ortaya koyacağız.

Tarih boyunca Türkler ve İranlılar arasında bir sınır bölgesi olan, Türkistan'ın giriş kapısı konumundaki ve bir zamanlar “Şehirlerin Sultanı” lakabıyla anılan **Merv**; batı-doğu ve kuzey-güney rotalarında, kervanların dinlenme bölgesi ve geçiş ticari merkez yolu olarak görev yapmış, zenginlik ve medeniyet kaynağı olmuştur (URL-4).

Zamanımızın **Türkmenistan** topraklarında yer alan Merv kenti Türkistan ve İran kültürü üzerinde dört bin yıl öncesine giden önemli bir etki yaratmıştır. Özellikle Selçuklu devrine ait şehrin mimari, bilimsel ve kültürel etkileri gerçekten dikkate değer boyuttadır. Ayrıca, buradaki tarihsel akış içindeki şehircilik mimarisi Merv Şehri’ni Türkistan’ın binlerce yıllık medeniyeti içinde istisnai bir mertebeye taşımaktadır (URL-4).

Merv, Merkez Asya'dan geçen Ulu İpek Yolu'ndaki en eski ve en iyi korunmuş şehirlerden biridir. Arkeolojik kazılar burada 4.000 yıllık insanlık tarihini kapsıyordu. Bu atıkların kalıntıları, buzulmadan hala görülebilmektedir. Tarihi *Merv şehri 1999 yılında UNESCO Dünya Mirası Listesine* dâhil edildi (URL 5, 2017) Ve TÜRKSOY üye ülkeleri tarafından Eskişehir ve Kazan’dan sonra, 2015 yılında Türk Dünyası Kültür Başkenti olarak ilan edilmiştir (URL-4).

Günümüzde “Tarihi Merv” Bronz Çağı (Kelleli, Acı Köy, Taip, Gonur ve Togolok) ve Demir Çağı (Göbekli Tepe, Tahirbey Tepe)’den kalma kalıntıları, tarihi şehir merkezi, orta çağ sonrası şehri olan Abdullah Han Kalesi ile çok büyük bir arkeolojik park konumundadır (URL-4).

Tarihi kent merkezinde birbirine bitişik durumda Erk Kale, Gaur Kale ve Sultan Kale ya da Merv el Şahişan Kalesi bulunur (URL-4).

Restorasyonu 2004 yılında Türk İşbirliği ve Kalkınma Ajansı (TİKA) tarafından tamamlanmış olan Sultan Kale’de Sultan Sencer’in türbesi bulunmaktadır. Bizans’a karşı kazandığı Malazgirt Savaşı (1071) ile Türklere Anadolu’nun kapılarını açan Selçuklu Sultanı Alp Arslan’ın (Sultan Sencer’in Babası) mezarının da Merv’de olduğu bilinmekte, mezarın yerinin tespiti için çalışmaları TİKA koordinatörlüğünde sürdürülmektedir (URL-4).

Daha büyük bir külliyein bir parçası olarak inşa edilmiş olan Sultan Sencer Türbesi; zarif tuğlaları, oyma sıva işçiliği ve duvar resimleri ile Selçuklu döneminin mimari bir şaheseri olarak kabul edilmektedir (URL-4).

Muhteşem bir mimarlık ve mühendislik eseri olan bu yapı; 5 m kalınlığındaki duvarları ve ince bir statik hesabıyla onun üzerine oturtulan, 17 m çapındaki kubbesi ile günümüze kadar her türlü felakete direnerek ayakta kalmayı başarmıştır (URL-4).

Ayrıca farklı tarihi dönemlerden kalma daha birçok eser bulunmaktadır. Bunlar arasında vaha yerleşkesinin en önemli mimari özelliklerini taşıyan köşkler, kaleler ve camiler yer almaktadır (URL-4).

Orta Asya'daki diğer bir ülke **Özbekistan'da** ise UNESCO Dünya Kültür Mirası Listesine, 1990 yılında Hive şehrindeki İçhan Kale, 1993'te Buhara, 2000'de Şehr-i Sebz, 2001'de ise Semerkand şehirleri olmak üzere 4 kültürel varlık dahil edildi (URL-6, 2013).

Semerkand ve Buhara, Ulu İpek Yolu'nda farklı kültürlerin buluştuğu merkez şehirlerdi. Eski zamanlardan tüccarların ilgisini çeken bu şehirler bugünde tarihi anıtlara zengindir.

Zeravşan Nehri vadisinde bulunan Semerkand, Ulu İpek Yolu üzerinde bulunan 2.750 yıldan fazla bir geçmişe sahip şehirdir.

Semerkand'ın tarihi anıtlarının çoğu XIV-XVI. yüzyıllara aittir. Ve bölgedeki mabetler Müslüman için çok önemlidir. Çoğu yapılar Temuridler döneminde kaydedilmiştir. Şahi-Zinda'nın türbesinde, Timur ailesinden (Tamerlan) soylu kadınların mezarları vardır. Binalar zengin dekorasyon ve mimari zevklerle ayırt edilir. Burada mozaik ve oyma yapımlı ve boyalı majolikanı görebilirsiniz.

Antik kentin en ilgi çekici yerlerinden biri, Gur-Emir türbesi ("Emir'in mezarı"). Bu, XV. Yüzyılın başlarının karakteristik özelliği olan Orta Asya mimarisinin mükemmel bir örneğidir. Türbenin iç kısmı muhteşemliğiyle şaşırtıyor. Bir ampul şeklinde yapılmış ve beyaz yamalar ve rozetlerle mavi renkte boyanmış güçlü türbe kubbesi dikkat çekiyor. Gur-Emir kubbesinin dış yüzünde 64 yüz vardır; bu Hz. Muhammed'in yeryüzünde yaşadığı yıl sayısına eşittir.

XVIII. Yüzyıla kadar şehirlerin gerileme yıllarına dönüştü. Durum, ancak şehir yetkililerinin eski mahalleleri restore etmeye başladığı ve demiryolunun ortaya çıktığı XVIII. yüzyılın sonundan bu yana düzeldi. Bu, şehrin Doğu ve Batı'dan gelen yolların kesişimindeki önemli bir noktanın statüsünü yeniden kazanmasını sağladı. Bugüne kadar ipek dokumacılığı, ipek üretimi ve tekstil ticareti geleneksel olarak kentin önemli bir sanayi bölgesi olmaya devam ediyordur.

Merkez Asya ülkelerinden olan **Afganistan** topraklarından Ulu İpek Yolu'nun önemli kısmı geçmiştir (Purtaş, 2011: 14).

Bugünde Afganistan, müslüman bir ülkedir ama bu bölgede Ulu İpek Yolu'ndan kalan birçok Budist mirasları vardır. Denizden yaklaşık 3 bin metre yükseklikte olan Dünyadaki en büyüğü sayılan Buddha heykeller Afganistan'ın Bamiyan vadisinde yer almaktadır. Bamiyan Buddha heykeller Budizm zamanında merkezi hibatat yeri olmuştur.

Tarihi Ulu İpek Yolu üzerinde bulunan Bamiyan bir zamanlar Budizm'in merkezi konumundaydı. Bugün 400 bin sakininin tamamı Şii olan kentteki heykeller 2001 yılında Taliban tarafından dinamitlenmişti (URL-10, 2006). Bunu duyan Tayland Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Pradap Pibulsonggram, bu kararın Afganistan için büyük bir kayıp olduğunu söyleyerek, Taliban'ın bir gün sorunlarını çözünce, turizme yönelmek isteyeceğini ve aralarında Dünyanın en büyük Buda heykelinin de bulunduğu tüm heykellerin, o zaman çok işe yarayacağını ifade etti. Taylandlı yetkili, "Budist olmasa bile Taliban, sadece Buda heykelini yıkmakla kalmıyor, aynı zamanda ülkesinin en büyük değerlerinden birisini yıkıyor. İnsanlık için bir kayıp" demişti (URL-11).

UNESCO tarafından yapılan açıklamada, Ulu İpek Yolu üzerinde bulunan Afganistan'ın; İran, Yunanistan, Hindistan gibi ülkelerle Budizm ve İslam'ın etkilerini taşıyan eşsiz bir kültürel mirasa sahip olduğu belirtildi (URL-11). O yüzden de Bamiyan Vadisi, UNESCO tarafından Tehlike Altındaki Kültürel Miras listesine alınmıştı. Bamiyan'da süren çalışma, Buda heykellerinden geride kalan parçaları koruma altına aldıktan sonra uluslararası toplumu heykellerin yeniden inşası için

ikna etmeyi devamlı amaçlıyor. Ama yeniden inşa edilecek her bir heykelin maliyeti 30 milyon dolar olarak hesaplanmıştı. Afganistan'ın kendi imkânlarıyla bu faaliyeti finanse etmesi mümkün değildi. Dolayısıyla Bamiyan'nın yeniden inşa edilmesi geriye kalmıştı (URL-11, 2006). Afganistan'da zamanında Budistlerin merkezi olarak yok olması gibi Budizm anıtlarının yok olması çok üzücüdür.

İpek Yolu: Çang'an-Tiyanşan Koridoru Ulaşım Ağı

Bu bölge, Ulu İpek Yolu: Çang'an-Tiyanşan Koridoru, antik Ulu İpek Yolu'nun Çang dağlardan Tanrı dağlarına kadar güzergâhtaki tarihi mekanları kapsayan bir UNESCO Dünya Mirasıdır. 22 Haziran 2014 tarihinde, Katar'ın başkenti Doha'da olan UNESCO Dünya Mirası Komitesi'nin 38. toplantısında, Chang'an-Tianshan Koridoru başvurusu kabul edilmiştir. Ulu İpek Yolu ağının 5.000 km'lik bölümün kapsayan bu koridor, Çin'den başlayarak Orta Asya'nın Cetus bölgesine kadar uzanmaktadır. Koridor Çin, Kazakistan ve Kırgızistan'ı kapsamakta olup, 33 yeni site ve daha önce belirlenmiş birkaç miras alanını içermektedir.

Chang'an-Tianshan Koridoru M.Ö. 2. Yüzyıldan M.S. 1. yüzyıla kadar, yani dini inançların yayılmasına kadar birçok uygarlık arasındaki uzun mesafeler arasındaki ticari bağlantılar için kullanılmıştır.

Dünya Mirası Komitesi tarafından Site No. 1442 olarak onaylanan İpek Yolu'nun Chang'an-Tianshan Koridoru, Çin, Kazakistan ve Kırgızistan'da belirlenen 33 yerleşimden oluşuyor. Bu koridor: siteler, başkentler, çeşitli imparatorluk ve krallıklar, ticaret yerleşimleri ve kervansarayları, Budist mağara tapınakları, antik yollar, posthouses, dağ geçitleri, işaret kuleleri, Çin Seddi bölümleri, sur kaleleri, mezarlar ve dini yapıların başkentleri, saray komplekslerini vb. içermektedir. Toplu olarak, 33 saha 42 668 hektar bir alanı kaplar. (Şekil 5)



Şekil 5: Kırmızı yol – Ulu İpek Yolu'nun Chang'an-Tianshan Koridoru
(<https://www.discoverchinatours.com/china-tour-guide/china-tour-guide-129.html>)

Tablo 1. Dünya Mirası Alanları
(<https://www.discoverchinatours.com/china-tour-guide/china-tour-guide-129.html>)

Çin	<i>Henan Eyaleti:</i>
	Luoyang Şehri Han ve Wei Hanedanları Harabeleri Dinging Kapısı Bölgesi Luoyang Sui Şehri ve Tang Hanedanları Xin Han Hanasty Hangu Geçidi Yaohan Antik Yolunun Shihao Kesimi
	<i>Şanxi Bölgesi::</i>
	Chang Hanan Hanedanlığı'ndaki Weiyang Sarayı Zhang Qian Tome Chang'an Tang Hanedanlığı'ndaki Saray Alanı Büyük Vahşi Kaz Pagosu Küçük Vahşi Kaz Pagodası Xingjiao Tapınağı'nın Pagodası Bin İlçesi Mağara Tapınağı
	<i>Gansu Eyaleti:</i>
	Yumen Geçışı Xuanquan Posthouse Maijishan Mağaraları Bingling Tapınağı ve Mağaraları Suoyang Şehir Kalıntıları

	<p style="text-align: center;"><i>Xinjiang Eyaleti:</i></p> <p>Gaochang Şehir Kalıntıları Jiaohe Şehir Kalıntıları Kızıl Kagha fener kulesi Kızıl Kagha Mağarası Subashi Budist Tapınağı Kalıntıları Şehir Harabeleri Beiting</p>
Kazakistan	<p style="text-align: center;"><i>Almatı Eyaleti:</i></p> <p>Kayalyk Sitesi Talgar Bölgesi Karamergen Sitesi</p>
	<p style="text-align: center;"><i>Cambıl Eyaleti::</i></p> <p>Aktobe Sitesi Kulan Sitesi Örnek Sitesi Akyrtas Sitesi Kostobe Bölgesi</p>
Kırgızistan	<p style="text-align: center;"><i>Şu Eyaleti:</i></p> <p>Suyab (Ak-beshim Sitesi) Balasagun Şehri (Burana Bölgesi) Navaket Şehri (Krasnaya Rechka Bölgesi)</p>

Burana kulesi, Yapımı 10-11. yüzyıllarda tamamlanmış, Orta Asya'nın Ulu İpek Yolu üzerinde bulunan en eski minarelerinden biridir. Kırgızistan'ın Çuy vilayetinde, Tokmak kenti yakınlarında bulunuyor. Orta Asya'nın ilk İslami mimari anıtlarına aittir. Karahanlılar tarafından yapıldığı düşünülüyor (Mustafayev, 2014: 36). (Resim 1)



Resim 1. Burana Kulesi

(<https://www.murekkephaber.com/burana-kulesi-nin-maketi-torenle-aciliyor/1630/>)

Akbeşim: Bu kenti Kırgızistan coğrafyasında olup eski adıyla Suyab olarak biliniyor. Ulu İpek Yolu üzerinde en önemli merkezlerden biri sayılıyor. Semerkand'tan Taşkent'e giden ticaret kervanları Kırgız Sıra Dağları'nın eteklerinden geçerek bu rota üzerinde Çuy vadisinde bulunan bir dizi kentlerden geçiyorlardı. Bu kentlerin içinde Suyab ve Nevaket en önemlileri idi. Suyab Batı Türk, Türgeş ve Karluk kağanlıklarının başkenti idi. Suyab veya Akbeşim şehrinin günümüze harabeleri ulaşmıştır. Arkeoloji kazıları sonucunda 8-9. yüzyıllara ait Budist Mabedi, 8-10. yüzyıllara ait Nestorian Manastırı, 10-12. yüzyıllara ait kale ve başka yapılar keşfedilmiştir (Mustafayev, 2014: 36).

7-12. yüzyıllara ait **Nevaket kenti** (Soğdca Yeni kent demektir) Kırgızistan'da bulunuyor. Orta Asya'da Ulu İpek Yolu üzerinde bulunan önemli merkezlerden biri idi. Kentin nüfusu Soğdlular, Türkler, Karluklardan ibaret idi ve burada değişik dinlerin temsilcileri bir arada yaşıyordu: Budistler, Müslümanlar, Hıristiyanlar, ateşperestler. Buradaki Hıristiyanlar Nestorian olup çoğunlukla Türklerden ibaret idi. Nevaket'in Hıristiyan icmalarının başkanlarından birinin Yaruk-Tegin adında aristokrat bir Türk olduğu bellidir. Arkeoloji kazıları sonucunda Nevaket'te 7-8. yüzyıllara ait Budist Mabedi, ateşperestlere ait mezarlıklar vb. ortaya çıkmıştır (Mustafayev, 2014: 37).

Talgar: Bu kent Orta Çağ'da "Hudude'l-Âlem" adlı Farsça coğrafya eserinin verdiği bilgileri göre eski adı Telhiz olarak biliniyordu. Kazakistan topraklarında Ulu İpek Yolu üzerinde bulunan bu önemli kent İli Vadisi'ni Doğu Türkistan ve Altay'la birleştiriyordu. Ticaret ve üretim merkezi olan Talgar'ın nüfusu Türkler (Çigil, Karluk, Tuhsi kabileleri), Soğdlular ve Çinlilerden ibaret idi. Moğolların saldırılarıyla bu bölgede yerleşik hayat çökmeye başlamıştır. Günümüze kadar Talgar'ın harabeleri ulaşmıştır. 1955 yılından itibaren burada arkeoloji kazıları yapılmaktadır (Mustafayev, 2014: 37).

Aktobe (Aktepe) şehrinin harabeleri 1941 yılında Kazakistan arkeologları tarafından keşfedilmiştir. Bu şehir Kazakistan'ın güneyinde Cetisu (Yedisu) ilinde Ulu İpek Yolu üzerinde bulunan önemli ticaret merkezlerinden olmuş. Burada kale ve şehristan bulunuyordu. Aktobe Karahanlılar döneminde hızlı gelişme göstermiş. Arkeoloji kazılar sonucunda burada 3057 Karahanlı sikkesinden ibaret hazine, birçok seramik ürün ve bronz lambalar bulunmuştur (Mustafayev, 2014: 37).

Kulan şehri Taraz'a 14 fersah mesafede bulunup ilk defa 8. yüzyıla ait Çin kaynaklarında adı geçer. Sonralar Arap coğrafyacılardan İbn-i Hordadbeh ve Kudama bu şehre seyahat etmişler. 13. yüzyılda Yakut el-Hamavi Kulan'ın Türklerin ülkesinde sınır bölgesinde bulunan küçük ve güzel bir şehir olduğunu kaydediyor. Burada cami de varmış. Kulan'ın ismi Türk tarihinde bilinen olaylara bağlıdır. 740 yılında Türgeş beyi Kursal sonuncu Batı Türk kağanı Aşina Sin'i burada katletmiştir. Arkeoloji kazıları Kulan'da eski ateşperestler mabedinin bulunduğunu, burada Türklerle Soğdluların bir arada yaşadığını gösteriyor. Günümüzde kentin harabesi kalmıştır (Mustafayev, 2014: 37).

Örnek kenti ortaçağ tarih kaynaklarına göre bir Karluk kenti olup Ulu İpek Yolu üzerinde bulunuyordu. Burada arkeoloji kazıları 1980'lerde başlamış. Burada 10-12. yüzyıllara ait bir cami, güzel süslenmiş türbe ve başka yapılar mevcut idi. El sanatları ve ticaret gelişmiştir (Mustafayev, 2014: 38).

Akırtas arkeoloji kompleksi Kazakistan'ın Cambul ilinde Kırgız Alatav Dağları'nın eteklerinde yerleşiyor. Bu kompleks saray, kale, bekçi kulesi, kervansaray, su

havuzları, eski kurganlar vs. dâhildir. Tarihçilerin fikrinde Akırtas'ın eski adı Arap coğrafyacılarının eserlerinde geçen Kasribas'tır. Ve bu kentin yapımı 714-715 yıllarında Orta Asya'yı fetheden ve buranın valisi olan Kuteyba ibn Müslüm'ün emriyle başlamıştır (Mustafayev, 2014: 38) (Ek. 5).

Kostobe kenti 6-12. yüzyıllara ait olup Kazakistan'ın güneyinde Talas Nehri'nin kıyısında yerleşiyor. Aynı zamanda burada arkeoloji kazılar zamanı saray, şehristan ve başka yapılarla beraber eski ateşperestik mabedinin de kalıntıları bulunmuştur. Tarihçiler bu kentin 6. yüzyılda Türkistan'a göç etmiş Buharalı Soğdlular tarafından yapıldığını ve onun eski adının kaynaklarda Camukat veya Hamukat olarak geçtiğini düşünüyorlar. Ulu İpek Yolu üzerinde önemli kent idi (Mustafayev, 2014: 38).

Kayalık Kazakistan'da İli Vadisi'nde bulunan en büyük kent olarak 11-12. yüzyıllarda Karluk hanlarının başkenti idi. 13-14. yüzyıllarda bu kent Çağatayların en önemli siyasi ve ekonomik merkezlerinden biri olmuştur. Arkeoloji kazılar sonucunda burada saray, cami, hamamlar, eski budist mabedi ve "maniheist mabedi" adıyla bilinen bir yapı bulunmuştur. 13. yüzyılın ortalarında kentte bulunan Fransalı elçi ve seyyah Guillame de Rubrouck burada büyük meydanlar, mabedler, camiler, çok dükkân olduğunu yazıyor. Günümüzde kentin harabeleri kalmıştır (Mustafayev, 2014: 38). (Resim 2)



Resim 2: Kayalık kenti
(<https://e-history.kz/kz/publications/view/1162>)

Karamergen kenti 9-13. yüzyıllara ait olup Kazakistan'da Balhaş gölünün güneyinde yerleşiyor. Ulu İpek Yolu üzerinde bulunan kent bakır üretiminin merkezlerinden biri olmuştur. Adının anlamı eski Türkçe “siyah avcı” demektir. Almalık'la bugünkü Nur-Sultan'ı birleştiren yol üzerinde bulunuyordu (Mustafayev, 2014: 38).

Söz konusu, Ulu İpek Yolu'nun bugünkü Kazakistan topraklarından geçen bölümlerinden Akırtas'ın yeri benim için bam başka. Çünkü 2014 yılında bu bölge “İpek Yolu: Çang'an-Tiyanşan Koridoru Ulaşım Ağı” UNESCO Dünya Mirası Listesi'ne girmeden 2009 yılında yani tam 10 sene önce 10. sınıf lise öğrencisiyken Bilimsel araştırma yapıp, Kazakistan Cumhuriyeti Bilimsel projeler yarışmasından 2. sırayı kazanmıştım. Ve Kazakistan'ın en eski ve en büyük 1 numaralı üniversitesi olan Al Farabi Kazak Devlet Üniversitesi'nin tarih fakültesinde 4 senelik lisans okumaya (devlet hibesi ile) davet almıştım.

Bu avulda (köy) doğup, çocukluğu Akırtas'ta geçen anneannemin anlatacak bir sürü hikâyeleri vardı. Küçükkenden Akırtas'ın tarihi, gizem bir yer olduğunu, orada anneannemin küçükken dedesi ile karşılaşan öyküleri ilgi çekici idi. Bende

anneannemin Akırtas hakkında hikâyelerin duymaya çok seviyordum. Belki o yüzden de büyüdüğümde kendim gidip, Kulan'daki Akırtas'ı görmek istedim. Ve Akırtas'ı görünce de anneannemin küçükken bana anlatan hikâyelerin hepsi tek tek gözlerimin önünde canlandılar. Bende Almatı'ya döndüğümde, zaman kaybetmeden Taraz'daki Akırtas hakkında araştırma yapmaya başlamıştım. Ve tek Kazakistan değil tüm dünya bilen Tarih Bilimleri Doktoru, Profesör, Akademik Karl Baypakov ile Alkei Margulan adındaki arkeoloji entitüsünde tanışmıştım. Bu çalışmayı yaparken Karl Moldahmetovich Hocam bana çok yardımcı oldu. Beni A.Margulan adındaki arkeoloji entitüsünün kıdemli araştırmacısı Arnabay Nurcanov ile tanıştırdı. Ve benim araştırma konusu ile ilgili destekleyici olarak Nurcanov'ı danışmanım olarak tanımladı. Arnabay Nurcanov Hocam benim danışmanım olarak, bana Akırtas hakkında çok bilgi verdi ve Akırtas'ta tam o zamanları olan arkeoloji kazılara beni de götürdü. Bu bana çok güzel bir pratik oldu ve ilgimi eskisinden daha çok çekmişti. Önce hiç arkeoloji kazıları görmemiş ben, çok şey öğrenmişim. Arkeologların gerçek nasıl çalıştığını görünce ve kendim de pratik yapınca arkeologları eskisinden daha çok saygı duymaya başlamıştım. Çünkü arkeoloji kazılar çok zor işmiş. Bence bunu tek işini seven insan yapar. O zamanları, yani tam 10 sene önce Türkiye Cumhuriyeti'nde, Kastamonu şehrinin Üniversitesinde, Yüksek lisans tezinde Akırtas hakkında yazacağımı hiç düşünmedim bile, ama şu anda sizlere ben bunu anlatıyorum. Dolayısıyla benim için Akırtas'ın önemli bir yeri vardır. Bu konuda yapılan tüm bilimsel araştırmalarım, yayınlanan makaleler hepsinin özel bir yeri vardır (Ek. 6).

Ulu İpek Yolu boyunca muhtelif medeniyetler temas halinde olmuş ve bu temas medeniyetlerin ve bölge halklarının gelişimini hızlandırmıştır. Böylelikle, gerçekleşen medeni ve kültürel temas toplumun her alanında doğal bir artışı simgelemiştir. Doğu ve Batı medeniyeti farklı kültürel öğelerin teması sayesinde daha da zenginleşmiştir. Diğer yandan Ulu İpek Yolu üzerinde bulunan halklar bir biriyle yakın işbirliği içerisinde bireysel geleneklerini muhafaza etmiş ve geliştirmiştir. Bu uygarlıkların ve halkların her biri kendi özgün kültürel birikimini Ulu İpek Yolu vasıtasıyla birbirleriyle paylaşmış ve medeniyet temelinde bir barış havzası inşa edilmiştir (Mammadov, 2014: 183).

3. KAZAKİSTAN'DA TURİZMİN GELİŞİMİNDE ULU İPEK YOLU'NUN ÖNEMİ

3.1. Bugünkü, İpek Yolu Üzerindeki Ülkelerin Siyasi, Ekonomik ve Kültürel Bağlantılarının Yeniden İşlevlendirilmesi

Çağdaş toplumsal-politik gelişimin önemli yönlerinden biri, bir çok ülke halkının kendi tarihine dair mevcut bilgileri genişletmeye, onların manevi kaynaklarını tespit etmeye, Dünya kültürüne katkılarını ortaya koymaya çaba göstermesidir. Bu bağlamda, Ulu İpek Yolu ve Dünya kıtalarını birbirine bağlayan kanal olarak onu yeniden canlandırma inisiyatifleri konusunda son yıllar özellikle etkin bir hale gelen yoğun ilgi ilminin bir tesadüf olmadığı düşünülebilir. Uzunluğu, eni ve mesafesine bakmaksızın, bütün yolların kendine has önemi ve yararı vardır. Fakat genel Dünya mirası düzeyinde Ulu İpek Yolu dışında hiçbir yol kültürlerin bu kadar geniş çapta karşılıklı tanınmasını ve zenginleşmesini sağlayamamıştır (Kydyrali, 2016:2).

Ulu İpek Yolu vasıtasıyla hem küresel ticaret ve uluslararası iş bölümü, hem de Ulu İpek Yolu üzerindeki halkların manevi etkileşimi gerçekleşmiştir. Ulu İpek Yolu günümüz medeniyetler arası iletişimi için zemin hazırlayarak bir barış umudu doğurmuştur. Doğu ve Batı'nın çatışmacı değil, uzlaşmacı yanını sembolize eden Ulu İpek Yolu bu yönüyle modern uluslararası ilişkilerin araştırma konuları arasına girmeyi de başarmıştır (Mammadov, 2014: 184).

Ulu İpek Yolu olgusu salt bir ticaret yolundan, devletler ve halklar arası ilişkilerden ibaret değildir, çok daha fazlasıdır. Ulu İpek Yolu “zaman” ve “coğrafya” arasındaki bir bağlantıdır, köprüdür. Bu manada modern Ulu İpek Yolu “zaman” ve “coğrafya” arasındaki iletişimsel durağanlığı ortadan kaldıracak bir niteliği ihtiva etmelidir (Mammadov, 2014: 184).

Ulu İpek Yolu, insan gelişiminde önemli bir rol oynamaktadır. Antik insanlık dünyasında serbest bırakılan ve açıklanan bilgilerin önemli bir parçasıydı. Genel olarak, yol bir kanal olarak kabul edilir. Bu doğru bilgi, ancak Ulu İpek Yolu'nun önemini açıklamak için yeterli değil. Belki de yolun en önemli görevi bilgi alışverişinde bulunmaktır. Bu paylaşım, birinci yüzyılın kabiliyetinde büyük bir gelişmedir. Bu, küreselleşme dünyasında ilk ve en önemli ortamdır. Bu anlamda, Ulu

İpek Yolu, günümüzde birbirlerini tanıyan, sınırları aşan, birbirlerini satın alan ve kültürlerini öğrenen ve birbirleriyle etkileşime giren insanların küreselleşmesine bağlıdır. Dünyadaki ilk küreselleşmelerden biri Ulu İpek Yolu olarak kabul edilebilir. Diğer küreselleşme eğilimleri de gözlemleniyor, ancak başarılıdır (Atasoy, 2014: 9).

Küreselleşme süreci Asya'nın bütün dünyaya kapılarını açtı ve İpek Yolu'na olan ilgiyi arttırdı. Bu ilgi tiyatro, turizm ve kültürel miras açısından büyük öneme sahipti. Çin'in bir üretim merkezi olarak ortaya çıkması, özellikle yeni bir aşamada, gündem hakkında net bir fikir verme ihtiyacına neden olmuştur. Karadeniz'e ulaşan yollar, düşük maliyetli mallara ulaşmak için dünya pazarına geri döndü. Günümüzün ana problemi, demiryolu ile ucuz ve kolay mal taşıma yeteneğidir. Ülkeler ve ticari kuruluşlar bu konuyu arıyorlar. Birleşmiş Milletler enstitülerinin turizm ve kültürel miras konusundaki girişimleri ile ilgili İpek Yolu projeleri, Sovyetler Birliği'nin kurulmasından sonra çok önemlidir (Atasoy, 2010: 5).

En çok tartışılan konu olan Kültürlerarası Diyalog kavramı, yeni bir İpek Yolu için isteklerin bir yansımasıdır. Ulu İpek Yolu, binlerce yıl boyunca kültür ve kültürlerarası diyalog oluşumunda görev yaptı. Dünya Etiği ve Dinlerarası Diyalog üç kıtaya yayılmıştır. Bugün, Yakut'ta, halen Afrika'da bulunan Aramaic dilindeki benzeri görülmemiş verilerin çoğu, Ulu İpek Yolu'nun tarihine sunuldu (Yereli, 2014: 303).

Ulu İpek Yolu'nun restorasyonunu amaçlayan bu şehirlerin geri dönüşümü ve yoğunlaştırılması konusu gündemde. Bununla birlikte, bu politikanın başarılı olmasını sağlamak için, ticaret ve onun uzlaşma kültürünün yararlı etkilerini harekete geçirmek gerekir (Yereli, 2014: 304).

Modern Ulu İpek Yolu aynı misyona ve mirasa sahiptir. Merkezi Asya'yı, Akdeniz'le Çin'i, Doğu ile Batı'yı, Güney ile Kuzey'i birleştiren bir medeniyet paylaşım yolu olan Ulu İpek Yolu yeni ekonomik ve siyasi fırsatları da beraberinde getirmektedir. Birlikte yaşama isteği ve medeniyetler arası diyalog çerçevesinde İpek

Yolu projesi XXI. Yüzyılın en ehemmiyetli küresel projelerinden biridir (Mammadov, 2014: 189).

Uluslararası Kuruluşlar bu konuyu bilimsel ve sistematik olarak ele alır ve bu çerçevede projeler yapar. 1987 yılında UNESCO, diyalog programları çerçevesinde “İpek Yolu” projesini başlatarak bu temelde önemli adımlar atmıştır. Soğuk Savaşın sona ermesinden sonra bu proje hızlandırılmış ve yoğun çalışmalar yapılmıştır. Bu proje çerçevesinde, sayısız seminer, bilimsel ve kültürel yayınlar hazırlanmış ve Ulu İpek Yolu hakkında geniş bir yelpazede bilgi içeren bir web sayfası hazırlanmıştır. Diyalog Rotaları programı çerçevesinde “UNESCO İpek Yolu Online Platformu” projesi devam etmektedir (Özdemir, 2016: 2). UNESCO İpek Yolu Online Platformu, Ulu İpek Yolu hakkındaki en son araştırmaları ve makaleleri içeren kolay ulaşılabilir bir bilgi bankası işlevi görmektedir. Platformda, Ulu İpek Yolu üzerindeki müzeler, festivaller, taşınır ve taşınmaz miras varlıkları ile UNESCO Dünya Miras Listesi’ndeki varlıklar hakkında da bilgiler yer almaktadır (Özdemir, 2016: 2).

1993 yılında Endonezya’da gerçekleştirilen UNESCO Genel Kurul Toplantısında İpek Yolu konusu gündeme alındı. İlk adım olarak, Ulu İpek Yolu’nun semboli olan Semerkand şehrinde 1994 yılında 19 ülke tarafından, “İpek Yolu Turizmi Semerkand Deklarasyonu” imzalandı. İlerleyen yıllarda katılımcı ülke sayısı 24’e yükseldi. Proje içerisinde birçok toplantı ve forum düzenlenerek birçok yayın yapılmıştır. Ulu İpek Yolu Programı kapsamında düzenlenen uluslararası ve bölgesel konferanslar ile diğer paydaşları ilgilendiren etkinlikler şu konularda gerçekleştirilmiştir:

- a) Bölgesel işbirliği,
- b) Ürün geliştirme ve destinasyon yönetimi,
- c) Toplum temelli turizm ve miras,
- d) Pazarlama ve istatistik,
- e) İletişim ve medya (Özdemir, 2016: 2).

Bu arada, medeniyetlerarası diyalogu güçlendirme olanakları açısından Ulu İpek Yolu’nu inceleme konusunda UNESCO önemli bir katkıda bulunmuştur. UNESCO

1998’de Dünya Kültürel Kalkınması konulu etkinliği kapsamında on yıl için öngörülen “*İpek Yolu’nun İntegral Araştırmaları: Diyalog Yolları*” (Integral Study Of The Silk Roads: Roads Of Dialogue) projesinin başlatılmış olduğunu duyurmuştur. Projenin amacı: çeşitli medeniyetlerin tarihine dair mevcut bilgileri derinleştirme, Batı ve Doğu arasında sıkı kültürel ilişkileri kurma, Avrasya kıtasında onun güzergâhları boyunca yaşayan bir çok halklar arasındaki ilişkileri geliştirmektir. Projenin inisiyatifçilerine göre, medeniyetlerarası diyalogun yeniden kurulması, ticari-ekonomik ve sosyal-politik ilişkiler açısından Ulu İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması için dayanak olmalıdır. Söz konusu proje, Dünya genelinde İpek Yolu’na karşı ilginin teşvik edilmesine yardımcı olmuştur. Onun benzersizliği İpek Yolu’nun sayesinde Doğu ve Batı arasında kurulan ilmi, teknolojik ve kültürel ilişkilerin çeşitliliğini tam kapasite incelemeyi ve sistemleştirmeyi sağlayan çeşitli ilim alanlarının etkileşimini vurgulayan bir yaklaşım olmasındadır. Bununla birlikte, İpek Yolu’nun yeniden tesisinde devletler ve uluslararası kuruluşlarla birlikte, hava alanlarının modernizasyonu, demiryolu ulaşım ağlarının tesisi gibi kısa vadeli projeler şekline bürünen inisiyatifler sunarak, aynı yöndeki kapsamlı projelerin yararını gösteren küçük ve orta işletmeler de önemli rol üstlenecektir (Kydyrali, 2016: 12).

2002 yılından itibaren Çin’de Ulu İpek Yolu anıtlarını Dünya Mirası Listesi’ne sunma çalışmaları başladı (Mustafayev, 2014: 35). Ulu İpek Yolu’nun UNESCO Dünya Miras Listesi’ne aday gösterilmesinin nedenleri şunlardır:

- a) Dünya Mirası’nın yeterince temsil edilmeyen bir kategorisi olan kültürel rotalara ilişkin boşluğa yönelmek,
- b) Ulu İpek Yolu boyunca bulunan kültürel miras alanlarının miras değerini tanımak,
- c) Taraf Devletler tarafından yürütülen bir Dünya Miras Adaylığı yaklaşımı oluşturmak,
- d) Uluslararası ve bölgesel alışveriş ve işbirliği fırsatlarını sunmak ile ortak refahı desteklemek,
- e) Kültürel çeşitliliği tanımak ve dikkate almak,

- f) Malların, fikirlerin, bilginin ve değerlerin insanlar arasında alışverişini göstermek ve kültürel mirasın korunmasında karşılıklı faydayı artırmak,
- g) Farklı kültürler arasında anlayış ve diyaloga katkıda bulunmak ile ilgili ülkeler ve toplumlardaki sürdürülebilir sosyal ve ekonomik gelişmeye katkıda bulunmak (Özdemir, 2016: 2-3).

Uluslararası düzeyde Tarihi İpek Yolu güzergâhının UNESCO Dünya Miras Listesi'ne kaydedilmesi çalışmaları 2005 yılında Kazakistan'ın Almatı kentinde düzenlenen toplantıda başlatılmıştır. Uluslararası ve bölgesel değerlendirme toplantıları ile 2006 ve 2012 yılları arasında düzenlenen üç Koordinasyon Komitesi Toplantısı'nın ardından Tarihi Ulu İpek Yolu rotasına ilişkin iki adaylık dosyası hazırlanmış ("İpek Yolları: Chang'an-Tianshan Koridoru Rotası" (Çin, Kazakistan, Kırgızistan) ile "İpek Yolları: Pencikent-Semerkand-Merv Koridoru" (Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan) ve 1 Şubat 2013 itibarıyla UNESCO Dünya Mirası Merkezi onayına sunulmuştur (Özdemir, 2016: 3).

2014 yılının Haziran ayında Katar'ın başkenti Doha şehrinde düzenlenen 38. Dünya Miras Komitesi Çin, Kazakistan ve Kırgızistan tarafından sunulan "İpek Yolları: Chang'an - Tianshan Koridoru Ağları Rotası" UNESCO Dünya Miras Listesi'ne kaydedilmiştir (Özdemir, 2016: 3).

2006 yılında Çin'in Turfan kentinde bu konularla ilgili Çin ve Orta Asya ülkelerinin temsilcilerinin katıldığı seminer düzenlendi ve burada Çin'in önerisi ile Dünya Mirası Listesi'ne Ulu İpek Yolu Seri Adayları Programı başlanmasının kararı alındı. Bununla ilgili ortak önlemler planı kabul edildi. Aynı yılda Semerkand'ta yapılan seminerde Dünya Mirası Listesi'ne sunulacak Ulu İpek Yolu anıtlar adayları bilgilendi. Uluslararası uzmanlar ekibine bu yönde gereken strateji ve konseptin işlenip hazırlanması havale edildi (Mustafayev, 2014: 35).

2007 yılında Tacikistan'ın başkenti Düşenbe'de yapılan Ulu İpek Yolu'nun haritası ve ana rotaları üzerine görüşmeler oldu, sonuç belgesi olarak bu Programın konsepti kabul edildi. Bu belgede Ulu İpek Yolu'nun tarihi ve coğrafyası, onun bir bütün

olarak evrensel değeri, anıt adaylarının seçimi ve sunumu İlkleri ile ilgili ortak görüşler belirtiliyor (Mustafayev, 2014: 35).

2009 yılının Kasım ayında Çin'in Xian kentinde düzenlenen toplantıda Çin ve Orta Asya ülkeleri Dünya Mirası Listesi'ne Ulu İpek Yolu Seri Adayları Programı Koordinasyon Komitesi kuruldu. Komiteye Çin ve Özbekistan temsilcileri başkanlık ediyorlar. Burada yapılan Koordinasyon Komitesinin 1. toplantısına üye ülkelerin dışında UNESCO'nun Dünya Mirası Merkezi, Japonya, Güney Kore, Hindistan, Nepal, Afganistan ve İran temsilcileri de katıldı. Bu ülkelerin temsilcileri Programa katılmak için aday olduklarını belirttiler (Mustafayev, 2014: 35).

Koordinasyon Komitesinin 2. toplantısı 2011 yılında Türkmenistan'ın başkenti Aşgabad'da düzenlendi. Bu toplantıda Dünya Mirası Merkezi ve ICOMOS uzmanlarının tavsiyesi ile Çin ve Orta Asya ülkeleri Dünya Mirası Listesi'ne Ulu İpek Yolu Seri Adayları Programının uygulanmasında bir yeni yaklaşım kabul edildi: koridor yaklaşımı. İlk aşamada ülkeler kendi çalışmalarını iki koridor üzerinde yoğunlaştıracaklarını belirttiler. Birinci koridor Çin, Kırgızistan ve Kazakistan'da olan Ulu İpek Yolu anıtlarını kapsıyor ve "Ulu İpek Yolu'nun başlangıç kısmı ve Tian-Shan anıtları" adını taşıyor. İkinci koridor ise "Ulu İpek Yolu'nun Pencikent-Semerkan-Merv" koridoru adını taşıyarak Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan'daki anıtları içine alıyor (Mustafayev, 2014: 36).

Koordinasyon Komitesi'nin 3. toplantısı Kırgızistan'ın başkenti Bişkek şehrinde 2012 yılının Eylül ayında düzenlendi. Üye ülkeler Dünya Mirası Listesi'ne Ulu İpek Yolu Seri Adayları Programı üzerine çalışmalarını 2012 yılının sonuna kadar tamamlayıp 2013 yılının Ocak ayında iki koridor üzerine aday dosyalarını Dünya Mirası Komitesi'ne sunmak kararını aldılar (Mustafayev, 2014: 36).

"İpek Yolları Dünya Miras Listesi Seri Adaylığı Koordinasyon Komitesi'nin 4. toplantısı 24-26 Kasım 2015 tarihlerinde Kazakistan'ın Almatı kentinde düzenlenmiştir. 2005 yılından beri devam eden uluslararası işbirliği kapsamında devam eden İpek Yolları Dünya Mirası adaylığı toplantı ve çalıştaylarına dahil olamayan Türkiye, İlk kez Almatı'da düzenlenen 4. Koordinasyon Komitesi

toplantısına ortak ülke olarak davet edilmiş ve toplantıda yapılan değerlendirme sonucunda İpek Yolu Dünya Miras Listesi Seri Adaylığı Koordinasyon Komitesi Üyesi olarak kabul edilmiştir (Özdemir, 2016: 3-4).

Koordinasyon Komitesinin 5. toplantısı 2018 yılında Türkmenistan'ın başkenti Aşgabad'ta düzenlendi. Bu toplantıda, UNESCO İpek Yolları Dünya Miras Listesi Seri Adaylığı Koordinasyon Komitesi'nin ulusal koordinasyon merkezleri, 14 ülkeden üye uzmanları ve gözlemci olarak Butan bir araya geldiler. Ayrıca, UNESCO temsilcileri, Çin'in Xian kentinden İCOMOS uzmanları ve uluslararası uzmanlar katıldılar. Toplantıda katılımcı ülkelerin çabaların sonuçları değerlendirildi, İpek Yolu Dünya Miras Listesi Seri Adaylığı için ulusal ön nesne listeri tartışıldı ve kordine edildi. Ve bu alandaki uluslararası kuruluşların rolü ve deneyimlerini içeren uluslararası yasal çerçevenin önemini de dikkate almaktadır (URL-13, 2018).

Siyasi ve ekonomik sorunlar bir tarafa İpek yolu bir kültür ve turizm yolu olarak, bölgedeki zengin kültür mirasının ve yaşayan insanların Dünyayla etkileşime geçmesine uygun bir zemin oluşturmaktadır. Orta Asya kadim uygarlıkların beşiğidir. Çin, Hint, İran, Arap ve Türk kavimlerinin muazzam birikimleri burada toplanır. Dünyaya buradan teknoloji, bilim, felsefe ve dini-mistik öğretiler yayılmıştır (Atasoy, 2010: 9).

Yeni İpek Yolu'na en doğru yaklaşım, **TRACECA** (Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru) ulaşım koridorudur. (Atasoy, 2010: 6). *TRACECA Koridoru*: AB, TACIS-TRACECA Programı 1993 yılında Avrupa Komisyonu tarafından, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan hükümetlerinin katılımı ile Brüksel'de düzenlenen konferansta, bu ülkelerin ticareti ve ulaştırmayı güçlendirmek ve uluslararası ekonomiyle bütünleşmelerini sağlamak için formüle edilmiştir. Yukarıda adı geçen ülkelerin yanında Rusya, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, İran, Çin, Pakistan ve Avrupa Birliği ülkelerinden de temsilciler katılmıştır (Akbulut, 2016: 7-8).

Konferans'ın amaçları:

- a) Bölgede ticaretin kalkınmasında katılımcı ülkeler arasındaki iş ortaklığının sağlanması,
- b) Bölgenin ulaştırma ve ulaştırma sistemleriyle ilgili sorunlarının ve eksikliklerinin belirlenmesi,
- c) AB destekli Teknik Yardım Programının zamanını ve durumunu belirlemek,
- d) Orta Asya-Kafkasya-Avrupa ulaşım koridorunun oluşumu ve gelişimi,
- e) Projeye uluslararası finansal kurumlar, ortaklar ve yatırımcıları sağlamak,
- f) Karadeniz, Kafkaslar ve Hazar yoluyla Avrupa'ya alternatif bir ulaşım koridorunun oluşturulması,
- g) TRACECA, ülkeler arasında yük taşımacılığı sektörünün geliştirilmesi (Akbulut, 2016: 7-8).

TRACECA programı, Avrupa'dan Orta Asya'ya geçen bir ulaşım koridoru olan eski Ulu İpek Yolu'na benzemektedir (Atasoy, 2010: 6).

Söz konusu, konferansın sonunda Brüksel Deklarasyonu imzalanmıştır. Böylece AB mali ve teknik desteği ile Avrupa-Asya arasında Doğu-Batı ekseninde çok modlu ulaşım koridorlarının geliştirilmesi, taşımacılık sektörü personeli, ülkeler arasındaki sınır geçişlerinin basitleştirilmesi gibi destek programları kabul edilmiştir (Akbulut, 2016: 8). Bu konferansta TRACECA'nın ana hedefleri de belirlenmiştir. Bu hedefler:

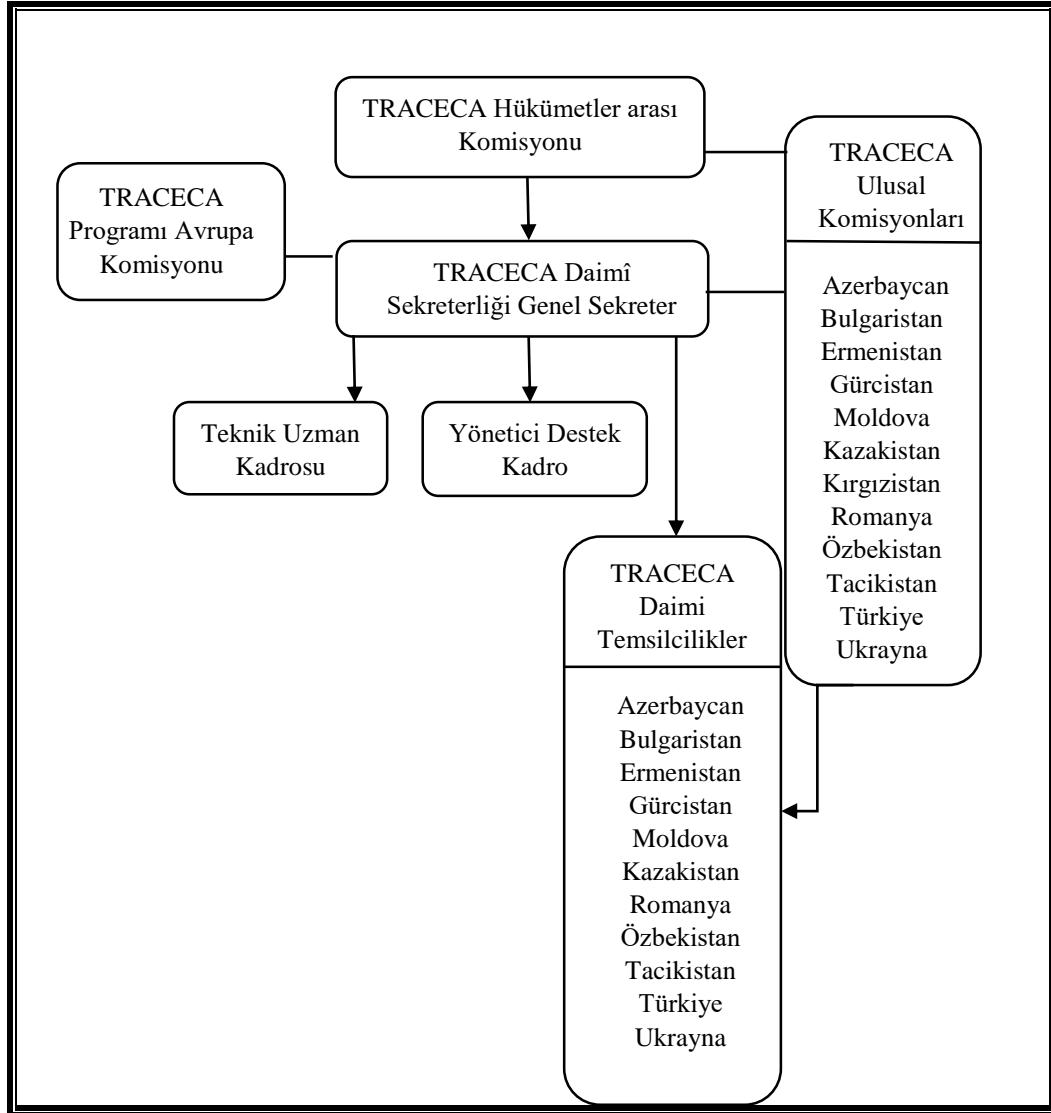
- a) TRACECA kapsamındaki ülkelerin alternatif ulaştırma güzergâhlarıyla Avrupa ve Dünya pazarlarına giriş kabiliyetlerini arttırarak, bu ülkelerin politik ve ekonomik bağımsızlıklarını desteklemek,
- b) TRACECA ülkeleri arasında bölgesel işbirliğini desteklemek,
- c) Uluslararası ve özel finans kaynaklar yoluyla bölgesel yatırımları teşvik etmek,
- d) Dünya ve Avrupa ulaşım sistemleriyle Avrasya ulaşım koridoruyla bağlantı kurmak,
- e) Değişik ulaştırma modları arasında eşit rekabet oluşturmak (Akbulut, 2016: 8),

- f) Farklı ulaştırma sistemleri arasında eşit rekabet oluşturmak,
- g) Trafik güvenliğini, ürünlerin emniyetinin ve çevresel korumanın güvencesinin verilmesidir (URL-14, 2019).

Böylece proje, yeni ulaşım koridorlarıyla ilgili bütün ülkeler için yeni pazar ve sermaye alanları ile bölgesel siyasal g alanları oluşturmayı amaçlamıştır. TRACECA Koridoru, yıllar içinde gelişmiştir. Brüksel Deklarasyonu sonrasında ilk toplantı 1995 yılında Kazakistan'ın Almatı şehrinde gerçekleşmiş, bu toplantıda ticaret, karayolları, demiryolları ve denizyolları ulaştırmasının nasıl geliştirilebileceği tartışılmıştır. Aynı yıl Viyana'daki ikinci toplantıda katılımcı lkeler TRACECA'nın yoğunlaşacağı tek bir güzergâh üzerinde fikir birliğine varmış, ana güzergâh dışındaki projelerin ulusal TACIS programlarınca finanse edilmesi kararlaştırılmıştır (Akbulut, 2016: 8).

TRACECA ulaştırma koridorunun organizasyonu şu parçalardan meydana gelmektedir: (Köse, 2018: 86-87)

- TRACECA Hükümetlerarası Komisyon (IGC)
- TRACECA Sekreteryası (PS)
- Ulusal Komisyonlar
- TRACECA Ulusal Sekreteryası (Ulusal Sekreterler)



Tablo 2. TRACECA ulaşım koridoru organizasyon şeması
(<http://www.traceca.org.tr>)

1997 yılının Nisan ayında, TRACECA-KEİ Ortak Konferansı, Tiflis'te TRACECA ile KEİ Ulaştırma Bakanları bir arada toplanmışlardır. Konferansta Bulgaristan, Romanya ve Ukrayna tarafından programa katılım başvurusu gündeme alınmıştır. Eylül 1998'de Bakü'de olan Ulu İpek Yolu'nda Restorasyon projeleri konferansında, Türkiye TRACECA'nın yeni katılımcısı olarak kabullenmiştir. Türkiye, Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan bu önemli konferansında, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru Çok Taraflı Uluslararası Ticaret için Geliştirme Anlaşmaları (MLA, Çok Dilli Anlaşma) katıldığı 12 devlet ve hükümet başkanları tarafından imzalanmıştır (Aygün, 2004). (Tablo 2)

Bununla birlikte, Türkmenistan TRACECA programında dahil olarak birlikte MLA'nin bir parçası değildir. Çok taraflı anlaşma; Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Tacikistan, Ukrayna, Özbekistan, Romanya, Bulgaristan ve Türkiye; Parlamento tarafından onaylandılar. TRACECA Hükümetlerarası Komisyon (IGC) 2000 yılında Çok Taraflı Çerçeve Anlaşmasını yerine getirmek ve tamamlamak üzere kurulmuştur. 2001 yılında IGC yürütme organı TRACECA PS-Daimi Sekreteryası Bakü'de kuruldu. Her üye devletin Daimi temsilcileri (Ulusal Sekreteryası) vardır (Aygün, 2004). (Tablo 2)

Teknik yardım ve yatırım projeleri ismi ile devam eden projeler, TRACECA ulaştırma koridorunda bulunan memleketlerde fiziksel ve kurumsal ulaştırma altyapısının geliştirilmesini amaçlanmaktadır. Bu projeler aşağıdaki Tablo 3'te gösterilmiştir: (Köse, 2018: 87).

• Kurumsal Projeler	• Denizcilik/Liman Projeleri
• Ticareti Kolaylaştırma	• Sivil Havacılık Projeler
• Çok Modlu Projeler	• Trafik ve Tarife Çalışmaları
• Kara ulaştırması Projeleri	• Kapasite Geliştirme Projeleri
• Demiryolları Projeleri	

Tablo 3. TRACECA ulaşım koridorunun teknik yardım ve yatırım projeleri

TRACECA Programı, başlatıldığı tarihten itibaren altyapının rehabilitasyonu için 39 teknik destek ve 14 yatırım projesini finanse etmiştir. TRACECA programına, 700 milyon euroyu; liman, demiryolu ve karayolu projeleri için Avrupa Bankası, Dünya Bankası ve Asya Kalkınma Bankası destek sağlayacaktır. Avrupa Bankası, Ermenistan ve Gürcistan'ın karayolu ve demiryolu projelerini 40 milyon dolar önemli yatırımlar yapmıştır (Atasoy, 2010: 6).

Tarihî Ulu İpek Yolu denilen yolların yeniden inşası stratejisi uzun süredir farklı platformlarda tartışılmıştır. Bu bağlamda, aşağıdaki stratejileri sunabiliriz:

- a) Bu, yolun tarihi trendlerini tanımlamak ve bu bölgelerdeki yöreleri belirlemek,

- b) Ulu İpek Yolu'nun tarihi yerlerinden geçen belli olan şehirlerinde araştırma yapmak ve belli olmayan şehirleri yeniden tarihi değer kazanması için güzergâhı incelemek,
- c) Mevcut yerleşim yerlerinin ulaştırma altyapısı, yeniden yerleşim alanları ile eski yerleşim alanların ulaştırma stratejisiyle birlikte entegre etmek,
- d) Tarihi Ulu İpek Yolu, iç pazarlar, oteller, hamamlar, köprüler, limanlar ve benzeri tarihi yerlerinin orijinal, uygulanabilir onarım ve yeniden kullanım koşullarına uygun olarak yeniden işlevlendirilmesi,
- e) Ulu İpek Yolu'ndaki ülkeler, bu stratejilerin uygulanmasına odaklanmakta ve kendi ülkelerindeki yükümlülüklerini zamanında ve diğer ülkelerle anlaşarak yerine getirmek için çalışmalar,
- f) Kısa vadede, tarihi İpek Yolu güzergâhı koridorun serbest bölgeler haline gelmesi ve bu yolda kalan yerleşim alanların ticari taraftan serbestleştirilmesi,
- g) Ulu İpek Yolu üzerindeki ülkeler için, kendi aralarında serbest dolaşım hakkı,
- h) Ulu İpek Yolu hakkında, tarih, sosyoloji, antropoloji, arkeoloji, turizm gibi ülkelerin üniversiteleriyle ortak programlar da dâhil olmak üzere, Ulu İpek Yolu ülkeler eyleminin arttırılması için çalışmalar (Yereli, 2014: 306).

Ulu İpek Yolu'nun geçtiği ülkeler içinde uluslararası arenada İran gibi sorunlu ülkeler olarak kabul edilen ülkelerin de bulunuyor olması meselenin esasına sanıldığı kadar etki etmemektedir. İran'ın üzerinde bulunduğu hat, geçmişte kullanılmış olan güzergâhlardan birisidir. Henüz bu hatta hiç bir çalışma yoktur. Çeşitli projelerle üzerinde çalışılan ve öncelikle rehabilitasyona muhtaç olan güzergâhlar, BDT ülkelerinden geçmektedir. Eski Sovyet Cumhuriyetleri olan bu ülkelerde karayolu ve demiryolu standartları Batı standartlarından farklı olduğu için fiziki iyileştirme çalışmaları bu alanda yoğunlaşmış bulunmaktadır (Erdem, 2014: 370).

Ulu İpek Yolu'nu işgal eden Avrasya (Eurasya), yeni dünyanın iddialı ve dinamik gelişmekte olan ülkelerinde bulunan geniş bir bölgedir. 21. yüzyılın başında, dünya nüfusunun % 75'i, küresel milli gelirin % 60'ı ve küresel enerji kaynaklarının % 75'i bulunan Avrasya, küresel ekonominin merkezindedir. Avrupa ve Güney Asya, Kuzey Amerika dışındaki küresel ekonominin iki önemli merkezidir. Avrasya ekonomisinin iki ucunda, Ulu İpek Yolu ile birbirine bağlanmaktadır. 20. yüzyıl

boyunca Dünya ekonomisinde ekonomik gelişmeler ağırlıklı olarak Atlantik merkezli yoğunlaşmıştır. Son otuz yıldaki ekonomik gelişmeler, pasifik havzasının ve kapalı bir alan olan Ulu İpek Yolu çevresindeki ülkelerin enerji piyasalarındaki tedarik gücünün artmasıyla Avrasya'nın ekonomide yükselişini göstermektedir. Bu yükseliş ekonomilerin büyüme performansları yoluyla kolayca izlenebilir (Yıldırım, 2014: 310).

Avrasya'nın kıtalararası karayolu ticaret yollarının oluşup gelişmesi büyük antik devletlerin meydana gelmesi, onların arasında güvenli barış çabaları gerektiren uzun vadeli siyasi, diplomatik ve ticari ilişkilerin kurulması ile ilgilidir. Tarih boyunca devletler değişse bile ekonomik ihtiyaçlardan kaynaklanan bağlar kalıyordu. MÖ 2. yüzyıldan itibaren bu kıtalararası ticarete Uzak Doğu ve Orta Asya'dan Hindistan'a, Yakın Doğu'ya ve Aralık Denizi havzasına kadar birçok ülkeler katkıda bulunmuştur (Mustafayev, 2014: 32).

Avrasya coğrafyasındaki toplumlar yıllarca bu kanalla birbirlerini tanımışlar, kaynaşmışlar ve ortak bir Avrasya kültürü oluşturmuşlardır. Ulu İpek Yolu, Doğu'yu Batı'ya bağlayan tek ve büyük bir transit yol değil, aynı zamanda tüm Avrasya coğrafyasındaki Çin, Türk, Hint, Pers, İslam ve Arap kültür ve topluluklarını birbirleriyle besleyen bir hayat damarı ağı olmuştur. Bu coğrafyada sadece malların el değiştirmesine değil, insani temaslara ve toplumlar arasında karşılıklı etkileşime de imkân tanımıştır (Kydyrali, 2014: 360).

İpek Yolu ekonomileri 1990-2012 arasında hızlı bir transformasyon geçirmiştir. Öncelikle Çin ve Rusya dâhil tüm ülkeler rekabetçi ve piyasa ekonomisi unsurlarına dayalı bir ekonomik dönüşüm geçirmiştir. Özellikle Dünya ekonomisinde 1990-2007 arasında ekonomik büyüme hızlı bir şekilde devam etmiştir. Bu büyümenin etkisiyle artan enerji fiyatları, dönüşüm sürecindeki ekonomilerin genelde doğal kaynak ve enerji zengini olması nedeniyle refahı sürekli yükselmiştir. İpek Yolu ekonomileri aynı dönemde %25'leri bulabilen büyüme oranları ile büyüyerek İpek Yolu'nun yeni cazibe merkezi olarak yükselmiştir (Yıldırım, 2014: 325).

Ulu İpek Yolu ülkeleri olarak sınıflandırdığımız 16 ülkenin (Afganistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kırgızistan, Moğolistan, Tacikistan, Kazakistan, Türkmenistan, Ukrayna, Özbekistan, Çin, Hindistan, İran, Irak, Türkiye ve Rusya) ortalama büyüme oranı % 6,9'dur. Bu gösterge IMF tarafından sınıflandırılan, gelişen Merkez Asya ülkeler hızlı büyüyen ülke grubudur. Dolayısıyla Ulu İpek Yolu ekonomilerinde büyüme gelişen piyasalar için de önemlidir. 21.yüzyıllarda Dünyada Kuzey Afrika, Orta Doğu, Orta Asya ve Latin Amerika gibi bölgeler, yeni gelişmenin ana odağı olabilir. Bu bölgeler arasında, Kuzey Afrika, Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan bir ağın ekonomisi olabilen Ulu İpek Yolu, gelecek yüzyıl için önemli bir gelişme bölgesi haline gelecektir (Yıldırım, 2014: 311).

Ticari küreselleşme ve Dünya ekonomisindeki dönüşüm, yükselen ve gelişen ekonomilerle ilgili bölgelerin hızlı gelişmesine imkân sağlamıştır. İhracat ve ticaretteki gelişmenin sonucunda Asya ve gelişen ekonomilerin Dünya ticaretinden aldıkları pay sürekli artmaktadır. 1993-2010 yılları arasında ülkelerin ihracat gelirlerinin Dünyadaki payı incelendiğinde, Kuzey Amerika ve Avrupa gibi gelişmiş ekonomilerin olduğu bölgelerin güç kaybetmekte olduğu, diğer alanlarda ise güç artışı olduğu ortaya çıkmaktadır. Dünya ekonomisinde ülkelerin ihracatlarının Dünya toplamına oranı incelendiğinde, gelişmenin yönelimi net olarak ortaya çıkmaktadır. İlgili dönemde ABD'nin toplam ihracattaki payı, %18'den, %13'e; Avrupa ülkelerinin payı, %45'ten %38'e gerilemiştir. Ulu İpek Yolu ekonomilerini içerisinde barındıran Bağımsız devletler topluluğu ve Asya ekonomilerinin ihracat payı ise artmaktadır. 1993'te Bağımsız devletler topluluğunun ihracat payı, %1,5 seviyesindeyken, 2010'da %4'e çıkmıştır. Artış iki katından fazladır. Çin'in Dünya ihracatındaki payı, %2,5'ten %10'un üzerine çıkmıştır. Artış dört katından fazladır. Bu durum Ulu İpek Yolu ekonomilerinin içinde bulunduğu iktisadi alanların ihracatının hızlı bir şekilde arttığını göstermektedir (Yıldırım, 2014: 313).

Avrasya alanını birbirine bağlayan Ulu İpek Yolu ekonomileri için Dünya ihracatından aldığı pay kadar, hangi ürünlerin ihracatının yapıldığı da önemlidir. Ulu İpek Yolu ekonomileri arasında Çin, Hindistan ve Türkiye dışında sanayileşme sürecinde ileri olan ülke bulunmamaktadır. Üretilmiş malların ihracatı, Pakistan, Türkiye, Çin, Hindistan ve Ukrayna'nın tüm ihracattaki payı %70'in üzerindedir. Çin

ekonomisinde üretilmiş malların ihracatının payı %93 seviyesindedir. Bu durum Çin ekonomisinin sanayileşme açısından diğer ülkelerden ileri olduğu ve Dünyaya işlenmiş ürünleri pazarladığını göstermektedir. Azerbaycan, Hindistan, İran, Irak, Rusya, Kazakistan gibi Ulu İpek Yolu ülkelerinde akaryakıt (fuels) ihracatı yüksek orandadır. İran, Irak ve Azerbaycan gibi ülkelerin ihracatındaki akaryakıt ihracatı payı %90'ın üzerindedir. Rusya ve Kazakistan'da bu oran %60'ın üzerindedir. Ayrıca Türkmenistan için doğal gaz ihracı en büyük kâlemdir. İleri teknoloji ve telekomünikasyon ürünleri ihracı Ulu İpek Yolu ekonomileri arasında sadece Çin ve Hindistan tarafından yapılmaktadır. Çin Dünya ekonomisinde bu kâlemden en büyük ihracatçıdır. Tüm ihracatında telekomünikasyon ve bilgi teknolojilerinin payı %21 seviyesindedir ve bu alanda en büyük ihracatçıdır (Yıldıran, 2014: 313).

Ulu İpek Yolu Enerji kaynakları tarafından en stratejik yön Orta Asya'dır. 1990 yıllarında bağımsızlığına kavuşan Merkez Asya işlenmeyen doğal kaynaklar açısından Dünyanın yeni mücadele alanlarından birisidir. Ayrıca, Ulu İpek Yolu'nun en büyük iki ekonomisi olan Çin ve Hindistan, potansiyel enerji tüketicileri olarak artmaktadır. Avrasya'da sanayileşmiş Avrupa ülkelerinin enerji ihtiyaçları da bu bölgeden karşılanacaktır. Bu durumda, Merkez Asya'dan Avrupa'ya enerji taşınması geçen alanların önemi yükselecektir (Yıldıran, 2014: 314).

Merkez Asya'daki doğal gaz, Türkiye-Ukrayna üzerinden Avrupa'ya ve öbür taraftan Hindistan ve Çin'e akmaktadır. Yani Ulu İpek Yolu yeni bir enerji hattı olarak ta bugün tarihi rolünü farklı bir şekilde yerine getirmektedir. Üretim miktarları incelendiğinde Ulu İpek Yolu ekonomisi, 2.942 bin varilden dünya petrol üretiminin yaklaşık % 31'ini oluşturuyor (Yıldıran, 2014: 315).

İpek Yolu ekonomileri, enerji ürünleri ihracat eden ülkelere analiz yapıldığında ve sonucunda Azerbaycan, İran, Kazakistan, Irak ve Rusya gibi ülkelerin enerji ihracatı dayalı yapılmaktadır. Bu ülkelerin başlıca dışa ticaret edilen ürünleri petrol ve doğal gazdır. İhracat edilenlerin % 60'ından fazlası enerji ürünleridir. Merkez Asya ülkelerinin enerji'ye zenginliği dâhil o zenginliği taşımak için önemli olan lojistik bir önem taşıyan Ulu İpek Yolu buyunda bulunmasıdır. Ulu İpek Yolu, enerji boru hatları, önemli bir enerji yolu olarak ortaya çıkmaktadır. Başka bir deyişle, Ulu İpek Yolu

üzerindeki ülkeler Avrasya boyutunun enerji politikası olarak görülmektedir (Yıldıran, 2014: 316).

Enerji piyasası dikkate alındığında, İpek Yolu ekonomisi 21. yüzyılda stratejik bir avantaja sahiptir. Enerjinin yeni çekiciliği, Dünya ekonomisi sürekli olarak üretimi ve tüketimi arttırdığı için İpek Yolu dünyanın çevresi olacaktır (Yıldıran, 2014: 316).

Özellikle İpek Yolu ekonomileri arasında, Çin ekonomisinin gelişmesinde doğrudan yatırımların etkisi yüksektir. İpek Yolu ekonomileri için doğrudan yatırımlar, ekonomik gelişmenin sağlanabilmesi açısından önemlidir (Yıldıran, 2014: 316).

Dünya ekonomisinde 2000 yılından sonraki dönemde İpek Yolu ekonomilerinin tamamı doğrudan yatırımlar için, cazip bir alternatiftir. 2000 yılında, toplam doğrudan yatırımlar içerisinde İpek Yolu ülkeleri arasındaki 18 ülkenin doğrudan yatırım akımlarının Dünya toplamına oranı sadece %3,6 seviyesindedir. Aynı oran 2011'de %17,4'e yükselmiştir. Artık Dünyadaki doğrudan yatırımlar için en önemli çekim alanlarının birisi İpek Yolu hattı denilebilir. Yine 2000 yılından ülkelere giren doğrudan yatırımlar, 51 milyar dolar seviyesindeyken, 2011 yılından beş kattan daha fazla artarak 264 milyar dolar seviyesine ulaşmıştır. İpek Yolu ekonomileri için hem miktar hem de oran olarak elde edilen veriler, doğrudan yatırımların cazibe merkezi hâline geldiğini göstermektedir. Dikkat çekici bir noktada 2008 yılında ABD'de konut kredilerinden kaynaklanan finans krizi patlak verdiğinde İpek Yolu ekonomilerinde giriş yapan yatırımlar yaklaşık 287 milyar dolarla tarihi zirvesine ulaşmıştır. 2009'da düşen yatırımlar daha sonraki dönemde artarak devam etmiştir (Yıldıran, 2014: 319).

İpek Yolu ekonomilerinin çoğunluğunun olduğu geçiş ekonomileri olarak adlandırılan Sovyetler Birliği'nden ayrılan bağımsız devletler topluluğu üyeleridir. Topluluğun üyeleri bol doğal kaynakları, enerji havzalarına sahip olması ve ülkelerin inşa edilmesi gerekliliğiyle, yatırımlar için cazibe kaynağıdır. 2000 yılından sonraki ekonomik büyümede artan doğrudan yatırımların etkisi de vardır. Doğrudan yatırımlar için son otuz yılın en cazip ülkesi olan Çin, büyük pazar hacmi, düşük işçi maliyetleri ve devletin doğrudan yatırımları çekmek için sağladığı kolaylıklar

doğrudan yatırımların Çin'e yönelmesinde etkilidir. Ayrıca Çok Uluslu İşletmeler (GM, Toyota, Boeing, vb.) küresel yatırım stratejileri gereği Çin'e yatırım yapmayı tercih etmişlerdir. Dolayısıyla İpek Yolu ekonomilerinin hem bol doğal kaynaklara sahip olması hem de Dünya çapında büyük pazarlara sahip olması nedeniyle Dünyanın en önemli yatırım alanıdır (Yıldırım, 2014: 319).

İpek Yolu Çin ve Hindistan gibi Dünyanın dev ekonomilerinin yanında, Tacikistan, Özbekistan, Ermenistan ve Gürcistan gibi çok küçük ekonomilerin de bulunduğu bir alandır. İpek Yolu ekonomileri arasında dikkat çekici gelişme enerji kaynağı yönünden zengin, Kazakistan, Azerbaycan ve Türkmenistan gibi ülkelerin refah seviyesinde hızlı yükselmeler olmasıdır. Bu ülkeler petrol ve doğal gaz ihracatıyla elde ettikleri gelirlerle hızlı büyüme imkânına sahiptirler (Yıldırım, 2014: 325).

Bugün Dünya tarihini anlamanın, kültür tarihini öğrenmenin, medeniyetleri analiz etmenin yolu İpek yolundan geçer. Son yıllarda Asya'daki ekonomik değerlerin Dünyaya sunulması açısından da İpek yolu Dünyanın cazibe merkezindedir. İpek Yolu'ndan Dünyada herkes kendisine bir pay çıkarabilir (Atasoy, 2010: 11).

Güneşin Doğudan yükseldiği tartışılmaz bir gerçektir. Bunun gibi, Asya'daki büyük devletlerde günümüzde görülmekte olan hem ekonomik, hem de kültürel kalkınma olayı, bütün Avrasya kıtasında gelişim ve istikrarın yeni olanaklarını yaratmaktadır. Ve bu süreçte, İpek Yolu Medeniyeti'nin yeniden canlandırılması gibi böylesi azimli bir projeye önemli bir yer ayrılacaktır (Kydyrali, 2016: 14).

Avrupa-Asya arasındaki yük taşımacılığının büyük bir kısmının yapıldığı deniz konteyner taşımacılığı son yıllarda artan talep karşısında yetersiz kalmış ve doyumluğa ulaşan limanlar ihtiyaca cevap veremez hale gelmiştir. Dünya limanlarında yoğunluk görülmekte olup, artan yoğunluk sonucu oluşan gecikmeler ve ek taşıma maliyetleri insanları alternatif güzergâh arayışlarına yöneltmiştir. Yüzyıllar boyunca Doğu ve Batı arasında ticaret yapılan Tarihi Ulu İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması fikri böyle ortaya çıkmıştır. Özellikle denize kıyısı olmayan Orta Asya ülkeleri tarafından da büyük destek gören projeler ortaya çıkmıştır. Bu

projelerin en önemlisi de *İpek Yolu'nun Otobanlaştırılması Projesi'dir* (Bekdemir, 2016: 4).

İpek Yolu'nun Otobanlaştırılması Projesi kapsamında Tarihi İpek Yolu güzergâhında olan ülkeler yapılan anlaşmalarla, ülkelerindeki karayollarını geliştirmeye ve altyapıya önem vermeye başlamışlardır. Asya Otoyolu 32 Asya ülkesini içine alan ve Avrupa'ya bağlayan 141.000 km standartlaştırılmış karayolu ağı projesidir. Asya Otoyolu Projesi bölgedeki uluslararası karayolu taşımacılığının gelişimini desteklemek amacıyla 1959'da başlatılmıştır. Proje'nin 1960-1970 yılları arasındaki ilk aşamalarında kayda değer ilerlemeler elde edilmesine rağmen, proje 1975'de finansal desteklerin askıya alınması nedeniyle yavaşlamıştır. 1980-1990'lı yıllara gelindiğinde bölgedeki politik ve ekonomik değişimler Asya Otoyolu projesine yeni bir ivme kazandırmıştır. Asya Otoyolu projesi ESCAP Komisyonu tarafından desteklenen Asya Kara Taşımacılığı Altyapısının Geliştirilmesi (ALTID-Asian Land Transport Infrastructure Development) projesinin üç önemli ayağından biri olmuştur. ALTID projesi Asya Otoyolu Projesi'nden başka Trans-Asya Demiryolu ve Kara Taşımacılığının Kolaylaştırılması projelerini de kapsamaktadır. 18 Kasım 2003 tarihinde Bangkok'ta gerçekleştirilen hükümetler arası bir toplantıda Asya Otoyolu projesine üye 32 ülkeden 28'i Asya Otoyolu için hazırlanan hükümetler arası antlaşmayı imzalamıştır. Söz konusu antlaşma Asya'daki uluslararası otoyolların gelişiminin koordine edilmesi için bir çerçeve oluşturmakla birlikte, üye ülkelere Asya Otoyolu ağı kalitesinin ve operasyonel verimliliğinin artırılması için teknik ve kurumsal konuların tartışılabileceği bir platform sağlamıştır. Şimdiye kadar Asya Otoyolu ağının iyileştirilmesi için 26 milyar dolar yatırım yapıldığı, tamamlanabilmesi için hala 18 milyar dolara ihtiyaç duyulduğu belirtilmektedir. UNESCAP sekreterliği üye ülkelerin karayolu taşıma kapasite ve verimlerinin artırılması için finansal kaynakların belirlenmesi üzerinde çalışmaktadır (Bekdemir, 2016: 4-5).

Asya otoyolu projesine üye ülkeler; Afganistan, Azerbaycan, Bangladeş, Buthan, Çin, Endonezya, Ermenistan, Filipinler, Gürcistan, Hindistan, İran, Japonya, Kamboçya, Kazakistan, Kırgızistan, Kuzey Kore, Lağos, Malezya, Moğolistan,

Myanmar, Nepal, Özbekistan, Pakistan, Rusya, Singapur, Sri Lanka, Tacikistan, Tayland, Türkiye, Türkmenistan ve Vietnam'dır (Bekdemir, 2016: 5).

Bugün gündeme gelen “Yeniden İpek Yolu Projesi”, aslında “BM Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu” (ESCAP) tarafından bölgede uluslararası karayolu taşımacılığını geliştirmek amacıyla 1959 yılında başlatılmış olan Asya Otoyolunun (Asian Highway) daha önce belirlenmiş alternative güzergâhlarından ibarettir (Erdem, 2014: 364).

ESCAP 1992 yılında, “Asya Kara Ulaştırması Altyapı Geliştirme” (ALTID) projesini başlatmıştır. ALTID temel olarak iki bileşenden oluşmaktadır:

- a) Asya Otoyolu (Asian Highway)
- b) Trans-Asya Demiryolu (Trans-Asian Railway) (Erdem, 2014: 365).

Üyelerinin işbirliği ile ESCAP tarafından tamamlanan çalışmalar neticesinde 28 üye ülkede yaklaşık 90,000 km uzunluğundaki karayolu şebekesi gözden geçirilmiş, sınıflandırılmış, standartlar revize edilmiş ve uluslararası sınır geçişlerinin nasıl kolaylaştırılabileceği analiz edilmiştir. Bu çalışmalar sonunda üç koridor ortaya çıkmıştır:

- a) Kuzey Koridoru: Kuzey Koridoru Kuzey-Doğu Asya'yı Orta Asya, Kafkasya ve Avrupa'ya bağlamaktadır. Kuzey koridoru, Sibirya Demiryoluna paralel olup Kazakistan, Rusya ve Beyaz Rusya üzerinden Avrupa'ya bağlanmaktadır.
- b) Merkez Koridor: Bu Koridor Orta Asya'yı Hazar Denizi, Kafkasya ve Karadeniz/Rusya Federasyonu ya da Türkiye/Ukrayna üzerinden Avrupa'ya bağlamaktadır. Merkezi Koridor, Türkmenistan ve Hazar Denizi'ni geçerek (Türkmenbaşı limanı ve Bakü) Kafkaslar ve Doğu Karadeniz limanlarına (Poti ve Batum), oradan da Orta Avrupa'ya bağlanmaktadır.
- c) Güney Koridoru: Orta Asya ülkelerini İran ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya başlamaktadır. Güney Koridoru, Türkmenistan üzerinden geçerek kuzey İran topraklarından Türkiye ve Bulgaristan'a buradan da Avrupa'nın diğer kısımlarına uzanmaktadır.

2000-2001 Yıllarında yapılan devletlerarası görüşmeler ve yukarıdaki çalışmalar neticesinde AH Şebekesi 32 ülkeyi kapsayacak şekilde genişlemiş ve toplam 140,000 kmlik bir karayolunu temsil etmeye başlamıştır (Erdem, 2014: 365).

Çin'in Dünya ticaretinde güçlü bir şekilde yeniden sahneye çıkması üzerine Ulu İpek Yolu yeniden gündeme geldi. Amaç, Çin ile ticaretin hızlandırılmasıdır. Çin'de ucuz işçilik sebebiyle ortaya çıkan ucuz maliyetli üretimin hızlanması, büyük üreticilerin iştahını kabartmış, Çin Limanlarının kapasite yetersizliği, deniz nakliyatındaki hız düşüklüğünün her şeye rağmen aşılamaması, Çin ile Avrupa ve Amerika arasındaki kara ulaşımının önemini artırmıştır. İpek Yolu projesi, vaktiyle Ulu İpek Yolu'nun ortaya çıktığı zamanı hatırlarsak, Çin ipeklerinin Batıya gelmesiyle başlamıştı. Şimdi, Çin'in mal ve hizmetlerinin yine Batıya gelmesiyle alakalı bir proje olarak önümüze çıkmaktadır (Erdem, 2014: 366).

Çin Devlet Başkanı Şi Ciping tarafından 2013 yılında ilan edilen **“Bir Kuşak Bir Yol”** (One Belt One Road-OBOR) projesi, eşi benzeri olmayan bir pazarda 3 milyar nüfusu ilgilendiren bir yatırım projesi. Proje, başta Asya-Avrupa hattındaki önemli ekonomiler arasında bir ulaştırma altyapısı, ticaret ve yatırım bağlantısı kurmayı amaçlıyor. Sonraki zamanlarda küresel bir kapsama ulaşan projenin kara ve denizden iki önemli uluslararası ticaret güzergâhı bulunuyor; kuşak kısmını oluşturan *İpek Yolu Ekonomik Kuşağı* ve yol kısmını oluşturan *Deniz İpek Yolu* (Şekil 6)



Şekil 6. OBOR Projesinin güzergâhları

Çin'den başlayarak, Moskva ve Rotterdam üzerinden geçerek, Venedik'e kadar, karayolları, demiryolları, petrol ve doğal gaz boru hatları ve diğer altyapı projeleri dahil olmak üzere tüm otomobil hatlarını ifade etmektedir. Proje çerçevesinde, bir yön yerine Asya-Avrupa güzergâhı boyunca kara köprülerinden oluşan koridorlar planlanmaktadır. Projede Türkiye dahil 65 ülke yer alıyordu.

Özellikle gelişmemiş ve gelişmekte olan ülkeleri kapsayan ve maksimum ekonomik faydayı hedefleyen bir küresel ekonomik işbirliği projesi olan OBOR'un ekonomik ölçeği trilyonlarla ifade ediliyor. Gelecek on yıl içinde yurt dışı harcamalarının 100 milyar doları bulması beklenen Çin, proje için yaklaşık 1 trilyon dolarlık hükümet fonu ayırdığını duyurdu. Devlet Başkanı Cinping, proje kapsamında kamu firmalarının ve finansal kurumlarının ülke dışında altyapı ve inşaat projelerine yatırım için teşvik edileceğini ifade etti. AIIB, proje güzergâhı üzerindeki altyapı projelerine finansman sağlayarak önemli bir kredi mekanizması işlevine sahip olacak. Çin'in ayırdığı bütçenin uzun vadede 3 trilyon dolara çıkabileceği belirtiliyor. AIIB de proje için 100 milyar dolarlık kredi ayırıyor. Bankanın finansmanında Çin, üçte bir ile yarısı arasında değişen bir paya sahip olacak. OBOR üyesi 65 ülkenin toplam milli geliri 25 trilyon doları buluyor. 2049 yılına kadar OBOR üyesi 65 ülkede 4 trilyon dolarlık alt yapı yatırımı öngörülüyor. OBOR'un ilan edildiği 2013 yılından 2016'ya kadar harcanan 230 milyar dolarlık bütçe ve 1500 ortak proje, ev sahibi devletlerin ortaklığında gerçekleşiyor. Proje kapsamındaki lojistik hat ile Çin ile Fransa arasında demiryolu taşımacılığı aktarmasız olarak mümkün hale geliyor. Deniz yolu ile 40 günü bulan taşımacılık süresi, yeni demiryolu hattı ile oldukça azalıyor. Çin'in Hubei eyaletinin başkenti Wuhan'dan yola çıkan bir tren Fransa'nın Lyon şehrine 16 günde ulaşıyor (URL-16, 2018).

Dünyanın en büyük ikinci ekonomisi Çin Cumhuriyeti ekonomik büyüme modelini değiştirdi. Bu süreçte ekonomik büyüme % 11'den % 6'ya düşmüştür. Çin malın dış pazardaki talebinin düşmesi, iç pazarda ise rekabetlerin çoğalması dolayısıyla, iş pazarının geliştirilmesi hedeflemektedir. Proje ekonomik dönüşüm sürecini desteklemektedir. Proje sadece ekonomik değil, aynı zamanda ülkeler arasındaki insani ve kültürel bağları güçlendirmektedir (URL-16, 2018).

İpek Yolu ekonomilerinin Dünya ticaretinde önemini ortaya koyan diğer bir husus ise, bölgedeki nüfus büyüklüğünün, gelecekteki Dünya tüketimini etkileyen bir talep gücü de yaratması gerçeğidir. Gelecekte yükselecek refah seviyesiyle, Dünya nüfusunun yarısına yakın bir kısmını içinde barındıran İpek Yolu ekonomileri, Dünya tüketim miktarının da büyük kısmının bu bölgede tüketileceğini göstermektedir. Bu nedenle İpek Yolu ekonomilerinin yakın gelecekte Dünya ticaretini etkileyecek bir güce sahip olacağı görülmektedir. Hem tarihsel süreçte, hem de günümüzde İpek Yolu ekonomilerinin merkezinde yer alan Türk Dünyası'nın, bölge içindeki nüfus yoğunluğu çok yüksek olmamasına rağmen, gelecekte bu ekonomiler içerisinde yükselen trende sahip ülkeler arasında yer alacaktır (Tezer, 2016: 8).

Bugün, Ulu İpek Yolu üzerinde yaklaşık 1 403 078 672 insanı ile en önemli ülke halen Çin Cumhuriyeti'dir. Daha sonraki sırada öbür Ulu İpek Yolu boyundaki 1 374 301 697 halk sayısı olan ülke Hindistan'dır. Hem nüfusu hem de ekonomik kapasitesi olan iki ülke, tek Ulu İpek Yolu'nda olan değil, gelecekte dünyada sahipliği yapacak konumundadır. Ulu İpek Yolu'nun önemini yitirdikten sonra, dünya tarihine giren Rusya, 146 milyon nüfusa sahiptir. Ulu İpek Yolu'nun en büyük kısmı geçen Merkez Asya 72 milyon nüfusu ile ortada bırakılıyor. Bu bölgelerin güçlü bir ekonomik bölgeye sahip 742 milyon insandan oluşan Avrupa bloğudur (Yereli, 2014: 304).

Asya'nın ekonomik olarak yeniden bir yükseliş eğilimi gösterdiği artık herkes tarafından kabul edilmektedir. Dünya ekonomisinin ağırlık merkezi gerçek vatanına, yani Doğu'ya doğru kaymaktadır. Çin ve Hindistan'ın başını çektiği Asya ekonomileri Dünyadaki ekonomik büyümenin lokomotifleri olmuşlardır (Kydyrali, 2014: 361).

Asya Kalkınma Bankası, yaptığı araştırmanın sonuçlarına göre 2050 yılında Dünya ekonomisinin yarısından fazlasını Asya'nın temsil edeceğini öngörmekte ve henüz başında bulunduğumuz 21. yüzyılın "Asya Yüzyılı" olacağını ilan etmektedir. Türk Dünyası ise, potansiyelini henüz tam olarak gerçekleştirilmiş değildir. Türk Konseyi, Türk Dünyasının Asyalı dostlarıyla birlikte bu resim içindeki yerini almasına gayret

etmektedir. Ulu İpek Yolu'nun canlandırılması projesi bu çabaların bir parçasıdır (Kydyrali, 2014: 361).

Şanhay İşbirliği Örgütü, Ulu İpek Yolu canlanmasının kuzey-güney yönünde tüm ülkelerin etkisi, payı ve ilgisini çeken uluslararası bir organizasyondur. Örgüte Çin ve Rusya başta olmakta, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Özbekistan üyelerdir. Pakistan, Hindistan ve İran ise Örgüt Gözlemcisi olarak kabullenmektedir. İkisinin de beraber taşıyan Afganistan, 2005'ten beri düzenlenen tüm irtifalarda misafir olarak davetli durumundadır. Şanhay İşbirliği Örgütü 'nun 10. zirvesinde, 15 Haziran 2011'de Kazakistan'ın başkenti Nur-Sultan'da Afganistan Devlet Başkanı Karzai gözlemci olarak katılmaya istek bildirmişti (Purtaş, 2011: 19).

Ulu İpek Yolu'nun geçtiği coğrafyada, öncelikle Türk Dünyası bulunmaktadır. Türk Dünyasının UNESCO'su olarak adlandırılan *Uluslararası Türk Kültürü Teşlikatı* (TÜRKSÖY), Ulu İpek Yolu güzergâhında kültürlerin tanışması, yakınlaşması, hoş görü ve barış kültürünün yerleşmesi için çalışan bir bölgesel işbirliği örgütüdür. 2013'te yirminci yılını kutlayan TÜRKSÖY Ulu İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasında önemli katkılar sağlayan modern bir İpek Yolu projesidir. Üstelik sadece Doğu ve Batı güzergâhında değil, tüm istikametlerde faaliyet göstermektedir. Edebiyattan plastik sanatlara, müzikten tiyatroya, geleneksel ve çağdaş sanatın her alanında gerçekleştirdiği faaliyetlerle TÜRKSÖY, toplumlar arasında gönül köprüleri inşa edilmekte, hâkları arasında tanışıklığı artırmak suretiyle kültürel koridorlar kurmakta, karşılıklı güvenin ve dayanışmasının oluşumunu katkı sağlamaktadır. Temel amacı Türk hâkları arasında kültürel entegrasyonu sağlamak olmakla birlikte, Türk kültürünü Dünyaya tanıtmaya yönelik çalışmalarıyla TÜRKSÖY medeniyetler arası diyaloga ve kültürel yakınlaşmaya hizmet etmektedir (Purtaş, 2014: 374).

TÜRKSÖY'un kurucu anlaşması 12 Temmuz 1993'te Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Türkiye ve Özbekistan kültür bakanları tarafından imzalandı. Daha sonra TÜRKSÖY'a gözlemci statüsünde yeni üyeler dâhil edilmiş; KKTC, Rusya Federasyonu'na bağlı özerk cumhuriyetlerden Tataristan, Başkurdistan, Saha, Yakut, Altay ve Tıva; Moldova'ya bağlı Gagavuz Yeri

TÜRKSOY'un faaliyetlerine gözlemci statüsünde katılmaya başlamışlardır. Ortak dil, tarih ve kültür, TÜRKSOY'un temelidir. TÜRKSOY başlangıçta, uzun süre birbirinden uzak kalmış Türk hâkları arasındaki kopmuş bağları onarmak ve yeniden kurmak amacıyla çalışmıştır. Günümüzde ise TÜRKSOY, Avrupa ülkelerinde, ABD'de, Çin'de, Orta Doğu ülkelerinde gerçekleştirdiği faaliyetlerle ve yürüttüğü uluslararası işbirlikleriyle etkin bir kültürel diplomasi örgütüdür (Purtaş, 2014: 374).

Kültürel diplomasi; fikirlerin, düşüncelerin, Dünya görüşünün, yaşam tarzının, estetik anlayışının, kültür ve sanat ürünlerinin paylaşımı suretiyle kendini doğru ifade etme ve muhatabını da doğru tanıma arayışıdır. Kültürel diplomasi ile devletler; her türlü işbirliğinin birincil kaynağı olan karşılıklı saygı ve güvenin tesis edilmesini amaçlarlar. Kültürel diplomasi; çatışan taraflar arasında sorunların çözümünde başvurulacak ilk yöntem olduğu gibi, dostlar arasındaki işbirliği alanlarının genişletilmesi ve güvenin sürekliliği açısından önemlidir (Purtaş, 2014: 374).

TÜRKSOY'un yirmi yıldan buyana gerçekleştirdiği bilimsel toplantılar ve yayınlar; ressamalar, fotoğrafçılar, heykeltıraşlar buluşmaları; tiyatro festivalleri; opera günleri; edebiyat dergileri kongreleri; anma etkinlikleri; konserler, sergiler gibi pek çok gelenekselleşmiş faaliyetinin her biri başarılı bir kültürel diplomasi uygulamasıdır (Purtaş, 2014: 374).

Kültürel diplomasi açısından TÜRKSOY'un son yıllarda öne çıkan ve önem kazanan bir uygulaması Türk Dünyası Kültür Başkenti ilanıdır. 2012 yılında Astana'nın (Nur-Sultan), 2013 yılında Eskişehir, 2014 yılında Kazan'ın, 2015 yılında Mery, 2016 yılında Şeki'nin, 2017 yılında Turkistan ve 2018 yılında Kastamonu'nun taşıdığı bu unvan şehirlerin kültür hayatının canlanması; Türk Dünyası sanatçılarının ve kültür insanlarının bir araya gelmesi yanında kültürlerin yakınlaşması sürecinde çok önemli bir işlev yerine getirmektedir (Purtaş, 2014: 374).

Kırgız Cumhuriyeti Kültür, Bilgi ve Turizm Bakanlığı'nın önerisini destekleyen 36. Dönem TÜRKSOY Daimi Konsey üyeleri, Oş şehrini 2019 Türk Dünyası Kültür Başkenti olarak seçmiştir.

Kırgızistan'ın Oş şehri 2019 yılı boyunca ev sahipliği yapacağı kültürel ve sanatsal etkinliklerle tüm Türk Dünyasını bir araya getirecektir (URL-17, 2019).

Kültürel planda Türk Dünyası tarihin her döneminde var olmuş ve bu Dünya içerisindeki çeşitlilik, paylaşım, zenginleşme günümüze kadar devam etmiştir. Ulu İpek Yolu'nun canlı olduğu yüz yıllar Türk Dünyasının da en parlak dönemini oluşturur. Bu yönüyle Ulu İpek Yolu aynı zamanda Türk hâklarının birliğini ve bütünlüğünü sağlayan en önemli araç olmuştur (Purtaş, 2014: 374).

Türk Dünyası içerisindeki kültürel ilişkiler evrensen insani değerler ve kardeşlik bağları temelinde istikrarlı bir şekilde gelişmektedir. Türk Dünyası içerisinde kişi ve sanatsal ürün hareketliliğinin artırılmasına imkân sağlayacak Demir İpek Yolu; zengin kültürel miras ve kültürel işbirliği potansiyeli daha fazla değerlendirilmiş olacaktır. Türk Dünyası kültürel olarak birbirinden beslenerek ve başka kültürlerle alış veriş içerisinde gelişimini sürdürecektir ve evrensel medeniyete katkıda bulunmaya devam edecektir (Purtaş, 2014: 374).

Uluslararası Türk Akademisi (TWESCO), Avrasya ülkelerinin bilim toplulukları arasında köprüler kurma, söz konusu hususlarda uluslararası forumlar düzenleme yoluyla bilim kanalları üzerinden İpek Yolu'nu canlandırma fikrini geliştirmeyi önemsemektedir. TWESCO'nun faaliyetleri yalnızca Türk Devletleri kapsamındaki işbirliğinin derinleşmesine yönelik değil, aynı zamanda, başta Rusya, Çin, Moğolistan ve diğer ülkeler olmak üzere başlıca önemli komşu ülkelerle çok yönlü dostluk ve ortaklık ilişkileri kurma ve sağlamlaştırma amacını gütmektedir (Kydyrali, 2016:11-12). Bu bağlamda, 2016 yılın Mart ayında New York'ta BM Genel Merkezinde Türk Akademisi tarafından organize edilen “İpek Yolu Boyunda Yeni Sinerji ve BM Gündemi 2030” konulu uluslararası bir konferansın düzenlenmesi çok aktüeldir. Bu etkinliğe Türk Devletleri başta olmak üzere, ABD, Çin, Rusya ve Avrupa'nın uluslararası kuruluşları, devlet kurumları ve bilim topluluklarından temsilcilerin katılması, söz konusu stratejik açıdan önemli yöndeki uluslararası işbirliğine yeni bir hız kazandıracaktır. Böyle önemli projenin, amaçlı ve uyumlu çalışmalar koşuluyla bir gerçeğe dönüşebileceğine inanmaktayız (Kydyrali, 2016: 14-15).

Pek çok çalışmanın, yüzlerce kitap ve makalenin, edebiyatın ve belgesel filmlerin odak noktası olan Ulu İpek Yolu'nun geleceği konusu şimdi birçok uluslararası toplantıların ana odağıdır. Ulu İpek Yolu'nun açılması, uluslararası pazarların açılması gibi konularda yorum yapanlar; jeopolitik ve jeo-stratejik genişlemeler ve gelecek senaryolarını açıklamaktadırlar. Bu durumun gelecekte Ulu İpek Yolu bölgelerinde değil, tüm dünyada da devam edeceğini tahmin edilmektedir (Taşağıl, 2014: 14).

3.2. Kazakistan'da Turizmin Gelişmesinde Ulu İpek Yolu'nun Rolü

Kültür, hem turizm için bir kaynak hem de turizmi etkileyen ve turizmden etkilenen bir kavramdır. İnsanların değişik kültürleri öğrenme arzusu onların başka yer ve bölgelere gitmelerine neden olmuş bir etkindir (Uspanova, 2017: 45).

Dünya Turizm Örgütü'ne (WTO) göre uluslar arası turistlerin % 37'si kültür amaçlı seyahat etmektedir. Dolayısıyla kültür, genel bir tema olarak hemen tüm turist gruplarından belli bir payı içine çekmektedir. Gelecek yıllarda kültüre dayalı özel ilgi turizmi türlerinin giderek önem kazandığı yıllar olacağı öngörülmektedir (Uspanova, 2017: 45).

Orta Asya ülkeleri birbirine benzer görünmekle beraber iklim, arazi, tarih, kültür ve ekonomik gelişme bakımından birbirinden farklı özelliklere sahip olan ve turizm açısından kendi karşılaştırmalı üstünlüğüne sahip olan ülkelerdir (URL-18, 2016).

Orta Asya bozkırlarında yer alan Kazakistan, Türk Cumhuriyetleri arasında en büyük yüz ölçüme sahip ülke konumundadır. Çok eskilerden beridir tarih sahnesinde var olan Kazaklar, 16 Aralık 1991 tarihinde SSCB'den ayrılarak tam bağımsızlığını ilan etmiş ve kendi Anayasasına sahip bir Kazakistan Cumhuriyeti'nde yaşamaya devam etmişlerdir. Kazakistan Cumhuriyeti, Başkanlık yönetim sistemi olan üniter bir devlet yapısına sahiptir. Günümüzdeki tam bağımsız Kazakistan'ın komşuları incelendiğinde; kuzeyinde Rusya, güneyinde Türkmenistan, Özbekistan ve Kırgızistan, Doğusunda Çin Halk Cumhuriyeti bulunduğu görülmektedir (Khairzhankyzy, 2015: 7).

Kazakistan Cumhuriyeti Ulusal Ekonomi Bakanlığı İstatistik Komitesi, ülkenin 1 Ocak 2019 itibariyle nüfusunu 18.395.700 olarak açıkladı. Kazakistan nüfusunun en büyük özelliği, etnik yapısının çok farklı olmasıdır. Bu nedenle, Kazakistan nüfusu homojen bir yapıya sahip değildir. Kazakistan'da nüfusun çoğunluğunu oluşturan Kazaklar ile Ruslar dışında yaşayanlar arasında Ukraynalılar, Almanlar, Özbekler, Tatarlar, Beloruslar, Uygurlar, Koreliler sayılabilir (Khairzhankyzy, 2015: 8).

Kazaklar bugüne dek sırasıyla Orenburg, Kızılorda ve Almatı'yı başkent olarak kullanmıştır. 1998 yıldan 2019 yılına kadar başkent Astana şehridir. 2019 yılın 23 Marttan itibaren başkentnin adı Astana'dan Nur-Sultan'a değiştirildi (Khairzhankyzy, 2015: 7-8).

Kazakistan, Almatı ve Nur-Sultan dahil, ayrı yönetim yapılarına sahip 14 idari bölgeye bölünmektedir. Bölgesel yönetimin idarecisi olan Valiler de, Cumhurbaşkanı tarafından atanmaktadır. Kazakistan'ın resmi dili- Kazakça, yanı sıra Rusça ve İngilizce yaygın olarak kullanılmaktadır. Para birimi- Tenge'dir. Ülkede halkın % 47 Müslüman, % 44 Ortodoks, % 2 Protestan ve % 7 diğer dinlerin inancındadır (Khairzhankyzy, 2015: 8).

Kazakistan petrol ve doğal gaz rezervleri bakımından zengindir. Ülkenin petrol rezervleri doğal gaz rezervlerinden daha yüksektir. Kazakistan, eski Sovyetler Birliği'nde Rusya'dan sonra en büyük ikinci petrol üreticisidir. Ülke ekonomisi, petrol gelirlerinden büyük ölçüde etkilendi (Khairzhankyzy, 2015: 8)

Bağımsızlığına ulaşmadan önce Kazakistan turizmi, diğer tüm ekonomik sektörler gibi merkez tarafından yönetilmekteydi. Sovyetler Birliğinin başlıca turistik faaliyet gösterdiği bölgeler Kafkas, Kırım, Baltık Ülkeleri, Rusya'nın ve Orta Asya'nın tarihi merkezleri olmuştur. Böylece, Kazakistan'ın bir dizi tarihsel önem taşıyan mimari, arkeolojik, kültürel alanları sahipsiz kalmıştır (Khairzhankyzy, 2015: 14).

SSCB'nin dağılımından sonra Kazakistan'daki eski Sovyet ülkelerinde olduğu gibi Dünya sahnesinde yeni bir ülke haline gelmiştir. Ve turizm endüstrisini geliştirmek için çok sayıda çalışma başlatılmıştır. Ancak, Sovyetler Birliği döneminde ekonomik yapının rekabetçi olmaması nedeniyle, mevcut durumda bulunan tesisler nitelik olarak Batı standartlarına göre oldukça geride kalmıştır. Sosyal güvenliğin güçlü olduğu dönemde piyasa mekanizması gözardı edilerek yapılan oldukça büyük ölçekli şehir otelleri ve resortlar mevsimlerin kısa olması nedeniyle amortisman baskısı altında kalmış ve azalan talebin etkisiyle büyük çoğunluğu kapanmıştır (Khairzhankyzy, 2015: 14).

Kazakistan, bağımsızlığına kavuştuktan sonra halkın tarih ve kültürel mirasını canlandırmak, bununla beraber turizm faaliyetlerinin oluşturulup, geliştirilmesi amacıyla çalışmalar düzenlemiştir. Kazakistan'ın bu konularda büyük bir potansiyeli var. Yabancı turistlerin yanı sıra iç turizmi iyileştirmek için kullanılmayan zengin tarihi ve kültürel miras ve doğal güzelliği vardır. Kazakistan'da iç turizm pazarı bir eko-turizm, macera, güven ve daha fazlası hızla gelişiyordur (Abishov ve Ünlüöner, 2016: 102). Kazakistan'ın bağımsızlaşması bu turizm potansiyelinin gerçekleştirilmesine olanak sağlamıştır (Ablayeva, 2013: 55).

Ulu İpek Yolu denildiğinde ilk olarak akla Orta Asya gelmektedir. Dolayısıyla Ulu İpek Yolu'nun Kazakistan için önemi büyüktür. Sovyet Birliği dağıldıktan sonra Kazakistan'ın Ulu İpek Yolu'na olan ilgisi tekrar artmış ve Ulu İpek Yolu'nun canlandırılması gündeme gelmiştir. Dolayısıyla ülkenin Ulu İpek Yolu hem ticari, hem ekonomik, hem siyasi ve kültürel miras açısından önem kazanmaya başlamıştır. Bütün bu değerlerin tekrar kazanılmasında etken olan faktör ise, küreselleşme süreci olmuştur (Ablayeva, 2013: 33).

Küreselleşme süreci, Kazakistan ve Orta Asya'nın kapılarını Dünyaya açarak Ulu İpek Yolu'nun önemini arttırmıştır (Ablayeva, 2013: 34).

1998 yılın 27 Şubat tarihinde Kazakistan Cumhurbaşkanı'nın 3850 sayılı kararıyla “İpek Yolu Üzerindeki Tarihi Yerlerin Canlandırılması, Türk Cumhuriyetlerin Kültür Mirasının Korunması ve Turizm Altyapısının Oluşturulması” programı kabul edilmiştir. Ve bu program sayesinde “İpek Yolu Kazakistan” milli şirketi kurulmuştur. Bu kararnamede, Milli Eğitim, Kültür, Sağlık, Enerji, Bilim, Sanayi ve Ticaret Bakanlıklarına ayrıca KC Bilimler Akademisine, KC Hükümetine öngörülen şekilde ulusal “İpek Yolu Kazakistan” şirketinin kurulması çerçevesinde ortak payda etrafında çalışma süreci kararı alınmıştır. Kararnamenin amacı; turizm kuruluşları ve bireyler arasında etkileşimi sağlamak, tarihi şehirleri canlandırmak amacıyla gerekli bilimsel ve sanayi birliğini sağlamak, Kazakistan turizminin altyapısını geliştirmektir (Ablayeva, 2013: 97-98).

1998 yılında kabul edilmiş olan “İpek Yolu Üzerindeki Tarihi Yerlerin Canlandırılması, Türk Cumhuriyetleri’nin Kültür Mirasının Korunması ve Turizm Altyapısının Oluşturulması” adlı devlet programı sayesinde program kapsamına giren ülkenin dokuz vilayetinde 115 tarihi ve kültürel değeri olan merkez ve eserlerin restorasyonu ve turistik altyapısının geliştirilmesinde yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Genel olarak Kazakistan topraklarında 27.000 tarihi ve kültürel eser bulunmaktadır, fakat pek çoğu tahrip olmuş durumdadır. Ulu İpek Yolu üzerindeki tarihi ve kültürel değerlerin onarımına öncülük verilmesinin sebebi ise, Ulu İpek Yolu’nun sadece Kazakistan için değil Ulu İpek Yolu’nun geçtiği her ülke için çok büyük önem taşımasıdır. Bugünlerde, kültür turizmi açısından ülke seyahat işletmeleri tarafından geliştirilen 111 ve Ulu İpek Yolu üzerinde 67 tur güzergâhı bulunmaktadır (Ablayeva, 2013: 56).

Kazakistan Cumhuriyeti’nin “2030 programı” çerçevesinde 2002’de başlatılan “2003-2005 Turizm Sektörünün Geliştirme Programı’nı” “2007-2011 Kazakistan’ın Turizm Geliştirme Devlet Programı” tamamlamakta olup, bu programı uluslararası danışmanlık şirketleri ve Dünya Turizm Örgütü uzmanlarının tavsiyeleri ve değerlendirmeleri dikkate alınarak geliştirilmektedir. Bu programın kapsamında ilk önce rekabet edilebilir turistik altyapısının kurulması, istihdamın sağlanması, dış ve iç turizm hareketlerinin artırılarak ülke gelirinin yükseltilmesi öngörülen planın başında gelmektedir. Dolayısıyla, Kazakistan’ı Orta Asya bölgesinin turistik merkezine dönüştürülmesi hedeflenmektedir (Ablayeva, 2013: 56).

2005 yılı 17 Eylül tarihinde çıkan turizm sektörü ile ilgili № 927 Kazakistan Cumhuriyeti Hükümeti kararına göre, Turizm sektörü, öncelik tanılan ekonomik faaliyetlerin listesine dâhil edilmiştir. Bu yıl Kazakistan-Rusya Hükümetler Komisyonu arası toplantıda “Baykonur” uzay alanında iç ve dış turizmi geliştirme faaliyetleri ile ilgili protokol yer almıştır. 2005 yılının 25 Kasım – 2 Aralık tarihler arasında Dakar şehrinde (Senegal) gerçekleşen Dünya Turizm Örgütü’nün XVI Genel Kurulu’nda 2007 yılında Dünya Turizm Örgütü Yönetim Kurulu için Kazakistan’ın atanması sunulmuştur. Yine aynı yılı Kazakistan Sanayi ve Ticaret Bakanı tarafından turizm alanında yetkili *Turizm Danışma Kurulu* kararlaştırılmıştır (Ablayeva, 2013: 57).

2005 yılında turistik küme yaratmanın önemi dikkate alınarak Kazakistan Hükümeti, turizm sektörünün gelecek stratejisini belirlemek amacıyla Kazakistan bölgelerinin turizm potansiyeli pazarlaması araştırmaları için 65 milyon Tenge tutarında fon tahsis edilmiştir. Bu araştırmaları geliştirmek için, turistik hizmetlerin ve turistik ürünlerin Dünya pazarında tanıtım stratejilerini yürüten lider şirketlerin biri “International Consulting Group on Tourism - IPK” uluslararası turizm danışmanlık grubu görevlendirilmiştir. Yapılan araştırma sonuçlarına göre Kazakistan’ın uzun vadeli kümelenme girişimciliği rekabet avantajlarını dikkate alarak, bir dizi ülkenin turizm sektörünün kalkınma stratejileri üretilmiştir (Ablayeva, 2013: 57).

14 Ocak 2008 tarihli 511 sayılı Kazakistan Cumhurbaşkanı Kararında yukarıdaki kararnameye yeni düzenlemeler getirilerek kararnamenin şartları geliştirilmiştir. Bu kararnamenin IV. Bölümünde adı geçen, “Sosyo-Ekonomik ve Hukuki Boyutlar” kısmında, “Turizm Endüstrisinin Kaynaklar Potansiyeli ve Maddi Temeli” başlıklı planlamada, turizm altyapısını geliştirme programı tarihi merkezleri kapsayan Almatı, Taraz, Türkistan ana yollarının inşası ve geliştirilmesi ayrıca bu güzergâhlar üzerindeki eski ve yeni toplam 88 adet turizm kompleksinin inşası ve iyileştirilmesi aşamalı uygulamadan oluşmaktadır (Ablayeva, 2013: 99).

Dünya Turizm Örgütü tarafından 1993 yılında kabul edilen “İpek Yolu’nda Turizm” konsept turizmin gelişmesi umutlandırılmıştı. Bu kapsamda, yeni bağlılıklarına kavuşan Orta Asya ülkelerine ve Çin BM’in Kalkınma Programı “İpek Yolu Bölgesel İşbirliği” projesine katılmıştı. Bu programın hedefi bölgedeki ekonomiği düzeltmek ve Tarihi İpek Yolu turizmin geliştirmektir (Ablayeva, 2013: 99).

Proje çerçevesinde yapılacak faaliyetler; Ulu İpek Yolu rotalarındaki yerel ve uluslararası turizmin geliştirilmesi, sunulan hizmetlerinin kalitesini artırılması, bu tarihi yolun boyundaki tarihi eserlerin korunması ve değerlendirilmesi, “BM Ulu İpek Yolu şehri” unvanının verilmesi planlanmıştır. Böylece Merkez Asya ülkelerinin yerel ve bölgesel turizmin gelişmesi hızlı olacaktır (Ablayeva, 2013: 99).

KC’in Turizm Geliştirme Projesi birkaç bölümlerden oluşturulmaktadır: (Ablayeva, 2013: 100).

- a) Öncelik Almatı sonra Kazakistan'ın batı alanlarında kış turizmi geliştirilmesi;
- b) Nur-Sultan, Aktav, Ufa, Öskemen, Kökletav, Oral şehirlerinde üç yıldızlı otellerin yapımı;
- c) Nur-Sultan'a 3 saatlik yerde bulunan Burabai'da eko turizm için bir "Ulusal Park" yapmak;
- d) Aynı alandaki Çuçinsk'ten başlayarak Burabai bölgelerinde golf turizmi, tatil yapma yerleri, eko turizmi ve vb. geliştirilmesi;
- e) Balhaş gölü çerçevesinde Balhaş–Nursaya milletlerarası eğlenme ve dinlenme merkezi olarak geliştirilmesi;
- f) Baikonur'da "SpaceWorld" uzay turizmin ve Ulu İpek Yolu küçük şehrinin yapılışı;
- g) 2018 yılında Somut Olmayan Dünya Kültürel Mirası listesine giren "Korkıt Ata: Destan, Müzik ve Masal" dosyası, Korkıt Ata doğmuş Kızılorda bölgesi değil tüm Türk Dünyası için kültürel mirasıdır. Korkıt Ata doğmuş bölgedeki Korkıt Ata köyünde kültürel turizmi ile eko turizmin geliştirilmesi;
- h) Ulu İpek Yolu'nun merkezi olmuş Türkistan ve Otrar şehirlerinde yatırımlar;
- i) Atyrau'ın Saraişık şehrinde tarihi-kültürel turizme yatırımların yapılması;
- j) Alagöl, Markagöl gölleri ve Buhturma barajı çerçevesinde turizmin geliştirilmesi.

Bunun yanı sıra:

- a) Günümüzde "KOICA" Uluslararası Kore İşbirliği Ajansı'nın desteği ile Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu üzerindeki şehirlerinin turizmini canlandırma çalışmaları yürütülmektedir;
- b) "İpek Yolu İncisi Projesinin" 1. aşaması çerçevesinde 2002 yılından beri Almatı – Taraz – Çimkent – Taşkent – Samarkand – Urgenç – Bişkek – Ribaçye uluslararası yolunda özel tren seferlerinin düzenlenmesi gerçekleştirilmektedir. Projenin ikinci aşamasında tren seferleri, Tegeran'a kadar ve üçüncü aşamasına göre Pekin'e kadar uzamaktadır;
- c) Almatı bölgesinin Kapçagay şehrinde Las-Vegas ve Disney Land parklarının inşaa projeleri başlatılma aşamasındadır. Kazakistan'ın "Las Vegas'ı" olacağı belirtilen bu eğlenc şehir projesi 7 lüks otelin, kumarhanelerin ve her türlü

eğlence aktivitesine olanak verecek tesislerin yapılmasını kapsamaktadır. Bu proje inşaatı Türkiye yatırımcılarına teslim edilmiş ve bugüne kadar bir Türk inşaat firması tarafından yapımı gerçekleştirilecek en büyük projedir;

- d) “Jana İle” isimli uluslararası turistik merkezin geliştirme genel projesi tasarlanmıştır. Bu projeye göre “Jana İle” merkezinin yaratılması iki aşamada gerçekleştirilecektir. İnşaatın birinci aşamasında 2012 yılına kadar kurulacak olan tesisler - 3 500 hektar’dır. Bir sonraki aşama ise, 2020 yılına kadar yapılacak olan binalardır. “Jana İle” projesinin hayata dönüştürmesi için 2008 yılında “Eighth Wonder International Limited” isimli uluslararası şirket ile anlaşma yapılmıştır. Bu anlaşmaya göre projenin yürütülmesi ve gerçekleştirilmesi amacı ile master planı yapılmıştır;
- e) 2008 yılında Cumhurbaşkanının Kararnamesine göre, dinlenme ve tatil yerlerinde 370 hektarlık “Burabay” isimli ekonomik alanı oluşturulmuştur. “Burabay” uluslararası turistik merkezinin geliştirme master planı yapılmış ve yetkili (operatör) firma atanmıştır;
- f) Mangistau bölgesinde iş turizminin geliştirilmesi ve desteklenmesi amacı ile “Aktau-city” projesinin gerçekleştirilmesi başlatılmıştır. Birleşik Arap Devletlerinin ve Avrupa Birliği ülkelerinin mimarlık harikaları örnek alınmıştır. “Millenium Development”, “KazEmirAktau”, “KazEmirDevelopmentAlmaty” ve “HatibAndalami” şirketleri altyapı geliştirme ve “Aktau-city” uluslararası turistik merkeze dönüştürme ile ilgili master planlarını sunmuşlardır. Ayrıca, bu bölgede 2015 yılında “Kenderli” turistik merkezinin kuruluş projesi onaylanmıştır;
- g) Bu bağlamda iddialı bir atılım projesi “Kenderli tatil beldesi” projesi hayata geçirilmiştir. Tatil beldesini oluşturmak için ihtiyaç duyulan yatırım hacmi 2,8 milyar doları oluşturmuştur. Projenin uygulanması için toplam 1700 hektarlık arsa tahsis edilmiştir. Potansiyel turistlerin taleplerine göre burada 2 yıldan 5 yılza kadar 21 000 kişilik 23 otel, 150 konforlu ve 300 düşük maliyetli lojman, 4 ev ve özel mülkiyet olacak 500 villa inşa edilecektir. Şu anda yaklaşık 100 yatırımcı bu projeye ilgi göstermektedir;
- h) “Kazakistan, Dünya Birinci Uzay Limanı” proje çerçevesinde Baykonur şehrinin yakınlarında turistik, eğlence tesislerinin, ayrıca uzay müzesinin,

uçuşları kontrol merkezinin ve alışveriş merkezinin kurulması planlanmaktadır (Ablayeva, 2013: 101).

Son zamanlarda Kazakistan topraklarında çok konuşulan konuların biri turizm bölgesidir ve bunun içinde özellikle “Baykonur” uzay turizmidir. Ülkenin uzay turizminin gelişmesi Kazakistan için çok önemlidir. Kazakistan yerinde bulunan Baykonur Dünyadaki İlk uzay istasyonu konumundadır. Bu istasyon Güney Kazakistan, Kızılorda’ya bağlı olan Karmakçı avdanında 1955 yılı 12 Ocak günü kurulmuştur. Dünyanın ilk uzay üssü olan Baykonur’dan 1957 yılda uzaya ilk araç, arkasından da Ay gezegenine ilk köpek “Laika” ve 1961 yılın 12 Nisanında İlk astronot Y. Gagarin gönderilmiştir. Bunun yanı sıra Kazakistan’ın ve tüm Türklerin ilk astronotu T. Aubakirov uzaya fırlatılmıştır. Ve ilk uzay turist fırtatması 2001 yılında Amerikalı Dennis Tito tarafından yapılmıştı.

Kazakistan, 2007-2011 Devlet Turizm Kalkınma Programında “Kazakistan, Gezegenin İlk Uzay Noktası” projesini planlamıştır. Amaç Baykonur kentinde uzay turizminin gelişimini sağlamaktır. Projenin uygulanması son teknolojiler kullanılarak, Baykonur kenti yakınındaki turistik kompleksin yapımını içermektedir. Baykonur eskiden Ulu İpek Yolu üzerinde olduğu nedeniyle şimdi de Yeni İpek Yolu canlanmasında büyük rol oynuyordur (Ablayeva, 2013: 104).

Bugünde sürekli çalışan toplam 15 uzayın arasında en çok astronotları uzaya gönderen ve en büyük olan “Baykonur” uzay üssü. Yeryüzünde uzaya gönderilen astronotların çoğu Baykonurdan yapılmıştır. Baykonur 1145 kere gönderilen taşıyıcı roketler, 1181 kere uzaya yönlendirilen araçlar, 100’den fazla kıtalar arası balistik füzenin gönderilmesi ile ünlü. Bunun yanı sıra Baykonur’da roketlerin 80 ve üzeri farklı tiplerin denetimi yapılmıştır (Ablayeva, 2013: 104).

Baykonur uzay üssü, Dünyada eşi olmayan teknik donanıma sahip komplekstir. Uzay üssünün toplam alanı 6717 kilometre karedir. Baykonur üzerinden geçen güzergâhlar Rusya ve diğer komşu devletler topraklarına binlerce kilometre uzanmaktadır. Dünyanın ilk yapay Yer uydusu ve ilk Güneş, Ay, Venüs uyduları Baykonur’dan

uçurulmuştur ve insanoğlunun ilk defa uzaya uçuş gerçekleştirdiği yer Baykonur'dur (Ablayeva, 2013: 105).

Baykonur Uzay İstasyonu sadece uzaya çıkmak isteyen turistlerin kullandığı bir tesis değildir. Uzay istasyonunu merak eden ziyaretçilerinde gezebildiği bir tesistir. Baykonur'da bir uzay üssü müzesi de bulunmaktadır. Bu tesiste uzaydaki araçlar izlenebilmekte, astronot kıyafetleri denenebilmekte ve uzaya yollanan roketlerin fırlatılma anları izlenebilmektedir (Uspanova, 2017: 36).

Kazakistan uzay endüstrisi denilince akla Baykonur dışında Kazakistan Uzay Ajansı (Kazkosmos) ve Kazakistan Garış Saparı Uzay Araştırma Merkezi de gelmektedir. Garış Saparı Uzay Araştırma Merkezi uzay cihazları üretimini gerçekleştirmektedir. Baykonur Uzay Üssü'nde ise uzay faaliyetleri için kullanılmaktadır. Uzaya gönderilen pek çok ticari uydu bu üsten gönderilmektedir (Uspanova, 2017: 37).

Kazakistan Cumhuriyeti Turizm ve Spor Bakanlığı tarafından desteklenen bu projede Kızılorda, Atırau ve Baykonur bölgelerine odaklanılmıştır. Bu bölgelerin seçilmesi için temel kriter "Batı Avrupa – Batı Çin" uluslar arası Ulu İpek Yolu transit koridorunun güzergâhında bulunmasıdır (Ablayeva 2013: 105).

Benzersiz, Yeryüzündeki en büyük ve insanlığın gerçekleştiren inanılmaz değeri olan "Байқоңыр" (Baykonur) uzay kompleksine sahipliği yapan Kazakistan Cumhuriyeti, başta gelen dünya uzay memleketleri yanı sıra gerekli olan ön şartlara sahiptir. Bu proje şu anda öncelik tanıtılan ve temel projedir. Planlanan faaliyetlerin uygulanması Kazakistan'ın turizm ürününü Dünya turizm pazarına çıkaracağı ve ülkenin turistik, ekonomik ve diğer noktaları üzerinde olumlu etki sağlayacağı beklenmektedir (Ablayeva 2013: 105).

"Baykonur" kompleksi sınırlarında şunlar yer almaktadır:: (Ablayeva 2013: 105).

- "Proton", "Soyuz", "Zenit", "Dnepr" uzay füze kompleksleri;
- Uzay iletişimi yönetimi yer kompleksi;
- Yeryüzü uzaktan algılama uydularından uzay bilgileri üç kabul Merkezini içeren Ulusal uzay gözetim sisteminin temel elementleri;

- Kozmik ışınlar santralleri, bilimsel laboratuvar, gökbilimsel gözlem evlerini içeren bilimsel-teknoloji alt yapılarının ana elemanları vs.

Günümüzde Kazakistan'da uzay hizmetleri, tam olarak uzay bağlantı sistemleri, yüksek hassasiyetli uydu syrüsefer sistemleri hizmetlerinde ihtiyaç duyulmaktadır. Kazakistan uzay sektörünün ana hedefi, ülkenin endüstriyel-yenilikçi gelişmesinin hızlanmasına, ulusal güvenlik ve savunmanın güçlendirmesine, bilim ve yüksek teknolojinin gelişmesine yardımcı olan eksiksiz uzay sektörünün ekomoniğin yüksek teknoloji sektörü olarak yapılması (Ablayeva 2013: 106).

Kazakistan Cumhuriyet'in ulusal uzay projeleri şunlardır; (Ablayeva 2013: 106).

- Rusya-Kazakistan'ın ortak "Bayterek" Projesidir. İşte bu proje çerçevesinde birkaç yıl sonra zamanla ekolojik tehlikeli olan "Proton" taşıyıcının yerini alacak yeni etkili "Angara" taşıyıcı roketi Baykonur'dan atılacaktır;
- Onunla birlikte, MKS gemisinde bilimsel araştırmalar ve deneyleri gerçekleştirme Kompleks programının gerçekleştirilmesi;
- Hedef uzay bağlantı sistemleri, seyrüsefer, onların merkezinde gösterilen uzay hizmetleri, yer uzay alt yapının yapımı ve uzay sektörü için profesyonel personelin oluşturulması;
- Baykonur'da kendine ait uzay tekniği özel proje-teknoloji bürosu ve montaj deneme kompleksinin organizasyonu kapsamaktadır.

Uluslararası uzay gözlem evinin yapımında morötesi diyapazonunda çalışacak uzay aygıtı, gözlem evinin Dünyadan 1,5 mln km uzaklığa atılması ve uluslararası kooperatifte inşaatı yer almaktadır. Bu Proje'ye Rusya dahil olmak üzere 16 ülke katılmaktadır (Ablayeva 2013: 106).

Bugünde Baykonur'da turizm ışık hızıyla geliyor. Örneğin, sıradan değil özel bir turizmle tanışmak isteyen turistlere yerel turizm ajentaları çeşitli paketler sunabilirler.

Söz konusu seyahat şirketleri çeşitli tur seçeneklerine sahiptir:

- *Bir* günlük tur - \$375 olacaktır. Bu pakete: ulaştırma (havaalanı ve tren istasyonundan), otelde konaklama (kahvaltı dahil) ve roket fırlatmayı görmeye yolculuk girecektir.
- *Üç* günlük tur ise - \$675. Bu pakete: ulaştırma (havaalanı ve tren istasyonundan), otelde konaklama (kahvaltı dahil), Baykonur şehir turu, kosmodrom tesislerine tur yapmak ve roket fırlatma sitesine teslimat.
- *Beş* günlük tur - \$825. Bu pakete: ulaştırma (havaalanı ve tren istasyonundan), otelde konaklama (kahvaltı dahil), Baykonur şehir turu, kosmodrom tesislerine tur yapmak, roketin toplandığı kompleksten roketin kaldırılması, sonra turistler roketi fırlatmaya nasıl götürülecek, sırayla neler yapılacak onu izleyerek, sonunda roket fırlatmayı görmeye gelecektir.
- Yabancılar için turlar (Avrasya Ekonomik Birliği'ne Üye olmayan devletlerden) \$1300 başlıyor. Ayrıca, bu fiyat subacentaların katılımıyla yapılacak tur paketlerle \$2000 ulaşabilir.

2019 yılın Roket fırlatma program turları Tablo 4'te belirlenmiştir.

Tablo 4. Roket fırlatma programı 2019

5 Nisan 2019	Roket Türü: Soyuz-FG Görev: Soyuz MS-12 (UUI'ye insanlı uçuş) Fırlatma rampası: 1/5 (Gagarinsky başlangıç)
23 Temmuz 2019	Roket Türü: Soyuz-FG Görev: Soyuz MS-13 (UUI'ye insanlı uçuş) Fırlatma rampası: 1/5 (Gagarinsky başlangıç)
4 Eylül 2019	Roket Türü: Soyuz-FG Görev: Soyuz MS-14 (UUI'ye insanlı uçuş)

	Fırlatma rampası: 1/5 (Gagarinsky başlangıç)
--	--

Turistler için Baykonur şehrinde birkaç büyük oteller var - "Baykonur", "Centralnaya", "Sputnik". Ayrıca birkaç küçük oteller de var - "Molniya", "Sakura", "Kosmonavt", "Yujnaya" (URL-19, 2018).

Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra, Ulu İpek Yolu'nun hem bir ticaret yolu, hem de tarihsel ve kültürel değer olarak yeniden canlandırılması gündeme gelmiş, bu yol boyunca inşaa edilmiş ve artık kullanılmayan yapıların, yeni işlevler kazandırılarak korunmaları ve yaşatılmaları için çalışmalar başlamıştır. Bu bağlamda Kazakistan Cumhuriyeti de Dünya arenasında faaliyetlerde bulunmakta ve ülkenin gelişmesi ve kalkınması doğrultusunda çaba sarf etmektedir. Örnek olarak, Kazakistan'ın 10 Haziran 2011 tarihinde yapmış olduğu başvuru ile EXPO 2017'ye resmen aday olan Astana'ya **EXPO 2017** yapılması (Ablayeva 2013: 124).

Fuarlar, Dünyada büyük görevler ve işlemler arz etmektedir. Fuarların olacak yerlerin hazırladığında o alanın özelliği ve verimliliği ilk düşünülecektir. Birkaç kriteriler olsa bile esas toprak ve bölge özellikleri ilk başta olacaktır. Yani fuar olacak ülkenin fuar yapısındaki karşılaşılabilecek kazanımı ve zararı önemli konuların başlığında. Bu nedenle, bölgenin dini, kültürel, sosyo-siyasi durumu, tarihleri, turizm gelişmesi vs. benzer kriterileri kapsayacaktır. Söz konusu, belirli vakit arasında farklı bölümlere bağlı malların bazı ortak yerde bazı farklı bölümlere bağlı malların sergilenmesi, kültürel fuar yapımı olarak anlaşılır. Böyle örgütler milli veya milletlerarası olarak organize edilmektedir (Acatürk, 2013).

Kazakistan, merkezi Paris'te (1928'de kurulan) olan Uluslararası Sergiler Bürosuna 04 Haziran 1997 tarihi itibariyle üye olmuştur. Uluslararası Sergiler Bürosu olarak anılan EXPO, "exposition" in kısaltmasıdır ve evrensel sergileri ifade etmektedir. Söz konusu sergilerde bir tema belirlenerek farklı ülkelerin çok çeşitli ürünleri bir araya getirilmektedir (Ablayeva 2013: 125).

Genel olarak, iki tür EXPO vardır: Dünyaca ünlü sergiler ve uzmanlaşmış uluslararası sergiler. Birincisi altı ay sürer ve her 5 yılda bir gerçekleşir. İhtisas fuarları her iki veya üç yılda bir gerçekleşecektir. Onun süresi 3 aydır. Astana EXPO 2017 bu. Ve geriye bakarsak, ilk sergiler bugünlerde farklı. Uluslararası sergi organizasyonu - Fransızların teklifi. Ve Dünyanın ilk EXPO, 1851'de İngiltere'nin başkenti Londra'da yapıldı (URL-20, 2017).

Kazakistan'da gerçekleşen Astana EXPO 2017 hakkında genel bilgiler:

Başlık ve Expo Tipi: EXPO 2017 Uluslararası Astana'da Tanınan Sergisi

Kisaltılmış Başlık: Astana EXPO 2017

Süre: 10 Haziran'dan 10 Eylül'e kadar

Yer: Astana (Nur-Sultan), Kazakistan Cumhuriyeti başkenti

Site Alanı: 174 hektar - Fuar Kompleksi (25 hektar - Sergi alanı 149 hektar - Fuar alanı: hizmetler, tesisler ve diğer gelişmeler)

Tema Ve Alt Tema:

- *Tema:* Gelecekteki Enerji
- *Alt Temalar:*
 1. CO2 emisyonlarının azaltılması
 2. Yaşayan Enerji Verimliliği
 3. Herkes İçin Enerji

Kazakistan en başta üç zorlukla karşı karşıya gelmişti:

- 100'den fazla ülkenin ve 7 uluslararası organizasyonun katılımını sağlamak,
- 2 milyondan fazla ziyaretçi çekmek,
- yüksek düzeyde bir etkinlik organize etmek.

Bildiğiniz gibi 115 ve 22 uluslararası organizasyon sergide yer aldı. Sergiyi yaklaşık 5 milyon kişi ziyaret etti. Gelenlerin sayısı 33 milyon. Ve buna dahil sergi ziyaretçilerinin %15'inde Dünyanın 187 ülkesinden gelen yabancı turistler vardı.

EXPO 2017, Kazakistan ekonomisinin tüm sektörlerini etkiledi. Serginin hazırlanması ve uygulanması GSYİH'da bir artışa neden oldu. Bu yıl 9 ay boyunca %4,3 oranında büyüdü. Küçük ve orta ölçekli işletmelerin üretimi %70 oranında arttı.

EXPO sayesinde, en önemli altyapı projeleri hayata geçirildi: uluslararası havaalanının yeni terminali Nursultan Nazarbayev, modern tren istasyonu, rahat restoranlar ve daha fazlası.

EXPO 2017 serginin başlıca özelliği, Kazakistan Cumhuriyetinin Ulusal Köşkü - "Nur-Âlem" - 100 metre yükseklik ve 21 bin metrekarelik bir alana sahip küresel bir bina. "Nur-Alem" serginin en popüler formlarından biri. Buraya 1 milyon 300 bin kişi gelmiştir (URL-21, 2017).

EXPO 2017'nin resmi kapanışından sonra düzenlenen toplantıda Kazakistan Cumhuriyetinin ilk Cumhurbaşkanı N. Nazarbayev EXPO - 2017'nin başarılı olduğunu söyledi. Yanısıra, 1400 fazla küçük ve orta işletmeler 640 milyar tenge mal tedariki ve servisi için sipariş aldığını; turizm sektörünün gelişmesini, örneğin tur operatörleri servis talebi 1,8 kat arttığını; ve Astana'da (Nur-Sultan'da), işletme sayısı %10'dan daha fazla arttığını söylemişti. Ayrıca, Kazakistan'ın başkenti tüm Dünyanın dikkatini çektiğini belirtmişti (URL-22, 2019).

Bunların yanı sıra, devlet turizm politikasının ana hedeflerinden biri turizm sektörüne küçük ve orta ölçekli işletmeleri teşvik etmektir. Günümüzde Kazakistan'ın turizm pazarında 600'den fazla turistik işletmeler hizmet vermektedir (Ablayeva 2013: 62).

Kazakistan turizminde Ulu İpek Yolu'nun önemi ise, Ulu İpek Yolu'nun insanlık tarihindeki Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan kıtalararası ticaret yollarından biri olmasıdır. Ayrıca, günümüzde İpek Yolu, bu önemli rolünü turizm sektörüne taşımıştır. Son yıllarda Dünya Turizm Örgütü (DTÖ) tarafından Ulu İpek Yolu güzergâhı boyunca turizmin gelişimi ve tanıtımı için birçok faaliyet gerçekleştirilmiştir. Turizm sektörü günümüzde diğer bir dizi sektörün ve sanayinin gelişimine de katkıda bulunduğu için, bu proje birçok ülke ve uluslararası kuruluşlar tarafından desteklenmiştir. DTÖ 12. Genel Kurul Oturumu, "Yeni Binyıl İçin Dünya

Mirasının Korunması” kararını onaylamıştır. Katılımcılar, uluslararası turizmin, kültürel değerlerin karşılıklı zenginleşmesi ve yayılması, medeniyetler arası diyalogun teşviki konusunda güçlü bir faktör olduğunu dile getirmiştir (Ablayeva 2013: 88-89).

“2050 Stratejisi’ne göre Kazakistan Orta Asya Bölgesi’nde büyük iş transitinin faaliyet merkezine dönüşmeli, 2020 yılına doğru transit ulaşım hacmi iki kat artırılmalıdır. Bununla birlikte, Kazakistan Devlet Başkanı’nın beş kurumsal reformunun gerçekleştirilmesiyle ilgili olarak son zamanlar kabul edilen planda Horgos’tan Aktau Limanı’na, oradan Hazar Denizi üzerinden Azerbaycan’a, ondan sonra Gürcistan ve Türkiye üzerinden Dünya pazarına uzanarak, Kazakistan sınırları üzerinden geçecek taşıt koridorunun geliştirilmesine ayrı bir önem verilmiştir. Bu bağlamda, Hazar Bölgesi ülkelerinin Ulaştırma Bakanlıkları arasındaki temasları genişletme ve sağlamlaştırma amacıyla, Kazakistan tarafından bazı büyük etkinlikler düzenlenmektedir. Ayrıca, 21 Mayıs 2015’te her yıl düzenlenen Astana Forumu’nun kapsamın da ilk defa Uluslararası Türk Akademisi’nin himayesinde Hazar Transit Koridoru’nun güncel sorunlarının ele alınması için ayrı bir oturumun yapılması öngörülmüştür. Akademi, 8. Astana Ekonomik Forumu kapsamında “Hazar Transit Koridoru: Altyapı Geliştirme ve Ekonomik İşbirliği” panelini düzenlemiştir. Panel konusunu görüşmek üzere uluslararası teşkilatların, Türk Devletleri İşbirliği Konseyi’ne üye ülkelerin devlet makamlarının, demiryolu şirketlerinin vs. kuruluşların temsilcileri katılmıştır (Kydyrali, 2016: 11).

Dolayısıyla, Asya ve Avrupa arasındaki bir çok ulaşım ağı devamlı genişlemekte ve değişmektedir. Ülkeleri, şehir ve bölgeleri bağlayan güzergâhları çeşitlendirme konusunda “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı”, “Nurlu Yol”, “TRACECA”, “Batı Avrupa-Batı Çin” vs. bir çok önemli inisiyatiflerin büyük rol oynayacağını ayrıca belirtmek gerekir. Bir çok kuruluşun faaliyetleri ise, işbirliğini genişletme ve derinleştirme konusunda çeşitli ülkelerin ilgili kurumları arasında ilişkilerin kurulmasına yardımcı olacaktır (Kydyrali, 2016: 11).

Ulu İpek Yolu boyunca düzenlenen yol sistemleri sayesinde, insanlığın küresel mirasa erişimi, coğrafi bölgelerle sınırlanmaksızın büyük ölçüde sağlanmıştır. DTÖ

Genel Kurulu Oturumu katılımcılarına göre, Ulu İpek Yolu, başka yollardan farklı olan, bir dizi özelliklerinden dolayı turistik ürün olarak eşsiz bir turizm fırsatını temsil etmektedir. Örneğin, klasik bir tur seyahati genelde bir ülkeye düzenlenmektedir ve o ülkeyi tanıma fırsatı sunmaktadır. “İpek Yolu Projesinde” ise ülkeler arası tur esnasında, turistlerin bir dizi ülkeleri ziyareti, o ülkelerin antik kültürü ve bugünkü yaşam tarzı ile ilgili daha fazla bilgi edinme ve izlenim kazanmasından bahsedilmektedir (Ablayeva 2013: 90).

4. KAZAKİSTAN'DAKİ İPEK YOLU KÜLTÜREL DEĞERLERİNİN TURİZMİN GELİŞMESİNE KATKISI HAKKINDA UZMANLARIN VE YERLİ HALKIN GÖRÜŞLERİNİN ANALİZİ (YÖNTEM)

Araştırmanın bu bölümünde Kazakistan'daki İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine katkısı hakkında uzmanlara ve yerli halka yönelik yapılan alan araştırmasına yer verilmektedir. Bu bölümde araştırmanın modeli ve hipotezleri, çalışma grubu, veri toplama yöntemi, verilerin çözümlenmesinde kullanılan teknikler yer alacak başlıklardır.

4.1. Araştırma Modeli ve Hipotezleri

Bu bölüm iki kısımdan oluşmaktadır. Birinci kısmı veri toplama yöntemlerinden biri olan Görüşme Formu, araştırmanın amaçları doğrultusunda, daha önce hazırlanan Yüksek Lisans ve Doktora çalışmaları ve teorik çalışmalar incelenerek oluşturulmuştur. Görüşme Kazakistan Cumhuriyeti'nde yapılmış ve orada görev yapan kişiler ile görüşme yürütülmüştür. Görüşme formu 16 adet sorulardan oluşmaktadır. Bu form bu alanda uzman araştırmacı ve çalışanlardan 11 kişiye uygulanmıştır. Görüşme formunda, Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine katkısı hakkında, bu alanda uzman araştırmacı ve çalışanların görüşlerinden yararlanmak amacıyla hazırlanmıştır. Yapılan çalışma, turizm kavramına farklı bir bakış açısı getirmesi açısından önemlidir. Eski Ulu İpek Yolu geçen ülkeler arasında yeni kültürel bağlantıların canlandırılması konularında katkı yapacağı düşünülmektedir.

İkinci kısım ise nicel araştırma bölümüdür. Bu bölümde araştırma modelinin test edilmesi için gerekli olan veri tabanı anket ile toplanmıştır. Bu anket formu Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine katkısı hakkında yerli halkın görüşlerinin belirlenmesi amacıyla hazırlanmıştır. Anket Taraz şehrinde 400 kişiye yapılmıştır. Ankette 25 soru yer almaktadır. İlk 5 soru demografik sorulardır. Diğer 20 soru ise temel sorulardır. Bu soruların: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 18 numaralıları Ulu İpek Yolu'yla ilgili genel ifadelerdir. Diğer: 4, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20 numaralıları ise Ulu İpek Yolu'nun Kazakistan açısından yeri ve önemi, Kazakistan kültür turizminin gelişimine etkisi olduğu konusu katılımcılarca nasıl algılandığı tespit edilmiştir. Bu doğrultuda bu anket çalışmanın

ana amacı olan “Kazakistan’daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine katkısı”nı belirlemek için 11, 14, 16, 17, 20 ifadeleri ayrılmış ve bu soruları ikiye ayırarak *Pozitif* – 11, 14, 16 (sorular) ve *Negatif* – 17, 20 (sorular) olarak gruplandırılmıştır. Bu model çerçevesinde araştırmanın hipotezleri ise şu şekilde belirlenmiştir:

H₁: “Araştırmaya katılanların yaşları ile pozitif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₂: “Araştırmaya katılanların cinsiyetleri ile pozitif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₃: “Araştırmaya katılanların medeni durumu ile pozitif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₄: “Araştırmaya katılanların eğitim durumları ile pozitif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₅: “Araştırmaya katılanların mesleği ile pozitif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₆: “Araştırmaya katılanların yaşları ile negatif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₇: “Araştırmaya katılanların cinsiyetleri ile negatif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₈: “Araştırmaya katılanların medeni durum ile negatif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₉: “Araştırmaya katılanların eğitim durumları ile negatif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₁₀ “Araştırmaya katılanların mesleği ile negatif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

Önceden belirlenmiş olan bu 10 hipotez test edilecektir.

4.2. Çalışma Grubu

Bu araştırmanın çalışma grubunun birinci kısmı Kazakistan’ın Almatı şehrinde bulunan “Kazakistan Cumhuriyeti Devlet Merkez Müzesi”, “Uluslararası İşletme Üniversitesi”, “Multimedya Geleneksel Müzik Merkezi”, “Kazakistan Tarihi Araştırma Merkezi” ve Nur-Sultan şehrinde bulunan “L.Gumilov adındaki Avrasya Ulusal Üniversitesi”, Türkistan şehrindeki “Hoca Ahmet Yesevi adındaki Uluslararası Kazak-Türk Üniversitesi”, Taraz şehrinde bulunan “M.H.Dulati adındaki Taraz Devlet Üniversitesi”, “Taraz Devlet Pedagoji Üniversitesinde” eğitim görevlisi olan toplam 11 katılımcı ile görüşme yapılmıştır.

Katılımcıların cinsiyet, ünvan, yaş aralığı, medeni durumu ve görev yeri ile ilgili bilgiler (Tablo 5’te) verilmiştir.

Tablo 5. Görüşme katılımcıların ilişkin demografik bilgiler

KATILIMCI NO	CINSİYET	ÜN VAN	YAŞ ARALIĞI	MEDENİ DURUM	GÖREV YERİ
1	Kadın	Tarih Bilimleri Dr.Öğr. Üyesi, Antropolog	60 ve Üzeri	Evli	Kazakistan Cumhuriyeti Devlet Merkez Müzesi,
2	Kadın	Tarih Bilimleri Doç.Dr.	40-49 Yaş Arası	Bekar	Fakülte
3	Kadın	Dr. PhD	50-59	Evli	Kazakistan

			Yaş Arası		Cumhuriyeti Devlet Merkez Müzesi,
4	Kadın	Tarih Bilimleri Dr.Öğr. Üyesi,	40-49 Yaş Arası	Evli	Kazakistan Cumhuriyeti Devlet Merkez Müzesi, Kazakistan Tarihi Araştırma Merkezi
5	Erkek	Dr. PhD	40-49 Yaş Arası	Evli	Fakülte
6	Kadın	Araştırma Görevlisi	30-39 Yaş Arası	Evli	Fakülte
7	Erkek	Araştırma Görevlisi	30-39 Yaş Arası	Evli	Multimedya Geleneksel Müzik Merkezi
8	Kadın	Araştırma Görevlisi	30-39 Yaş Arası	Evli	Fakülte
9	Kadın	Araştırma Görevlisi	40-49 Yaş Arası	Evli	Fakülte
10	Kadın	Tarih Bilimleri Doç.Dr.	40-49 Yaş Arası	Evli	Fakülte
11	Kadın	Tarih Bilimleri Doç.Dr.	40-49 Yaş Arası	Evli	Fakülte

Katılımcıların demografik bilgilerinden yaşları incelendiğinde 30 ve 60 yaş ve üzerinde olduğu görülmektedir. Katılımcıların %27.27'si 30-39 yaş aralığındadır, %54.5'i 40-49 yaş aralığındadır, %9'ı 50-59 yaş aralığındadır ve %9'ı 60 yaş ve üzerindedir. Cinsiyetine baktığımızda %84.8'i yani katılımcıların dokuzu kadın ve %18.18'i yani iki katılımcının erkek olduğu anlaşılmaktadır. Katılımcıların farklı

mesleklere sahip olduğu gösterilmektedir. Katılımcıların yedisi fakültede ve diğer ise iki katılımcının “Kazakistan Cumhuriyeti Devlet Merkez Müzesi”, bir katılımcının “Multimedya Geleneksel Müzik Merkezi”, bir katılımcının “Kazakistan Cumhuriyeti Devlet Merkez Müzesi” ve “Kazakistan Tarihi Araştırma Merkezinde” görev yapıldığı gözlenmektedir. Katılımcıların mesleki çeşitlilik açısından geniş bir yelpazede dağılım gösterdikleri görülebilir. Medeni durumuna baktığımızda on katılımcının yani %90.9’u evli, bir katılımcının yani %9’u bekar olduğunu anlaşılmaktadır.

Görüşmeye katılan katılımcıların ünvan olarak iki Dr.PhD, üç Tarih Bilimler Doç.Dr., bir Tarih Bilimleri Dr.Öğr.Üyesi Antropolog, bir Tarih Bilimleri Dr.Öğr.Üyesi ve dört Araştırma Görevlisi gibi farklı ünvanlara sahip akademisyenler olduğu görülmektedir.

Bu araştırmanın ikinci kısmında anket hazırlanmıştır. Bu anket Yüksek Lisans tez çalışması kapsamında, Kazakistan’daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine katkısı hakkında yerli halkın görüşlerinin belirlenmesi amacıyla hazırlanmıştır. Anket Kazakistan Cumhuriyeti, Taraz şehrinde 2018 yılında yapılmıştır.

Araştırmaya katılanların demografik özellikleri Tablo 6’da gösterilmiştir.

Tablo 6. Demografik Bulgular Tablosu

Değişkenler		Frequency/f	Percent/%
Yaş	18-29	230	57,5
	30-39	70	17,5
	40-49	60	15,0
	50-59	22	5,5
	60 ve üzeri	18	4,5
	Erkek	126	31,5

Cinsiyet	Kadın	274	68,5
Medeni Durumu	Evli	215	53,8
	Bekâr	185	46,3
Eğitim Durumu	Orta öğretim	38	9,5
	Lise	61	15,3
	Önlisans	26	6,5
	Lisans	145	36,3
	Lisansüstü	130	32,5
Mesleği	Öğrenci	230	57,5
	Memur	97	24,3
	Ev Hanımı	20	5,0
	Emekli	18	4,5
	Özel Sektör	35	8,8
	Diğer	0	0

Anket verileri sonucunda katılımcıların %57,5'i gibi büyük bir kısmı 18-29 yaşları arasındadır ve %17,5'i de 30-39 yaşlar arasındadır. %15'i 40-49, %5,5'i 50-59 yaşları arasında, %4,5'i de 60 yaş üzerindedir. Cinsiyet farklılıkları açısından katılımcılar arasında sayısal olarak büyük bir fark görülmektedir. Katılımcıların 126'sı erkek yüzdeler olarak bakıldığında ise %31,5; 274 ise kadın yüzdeler olarak %68,5 olmak üzere toplamda 400 adet anket yapılmıştır.

Katılımcıların medeni durumlarına bakıldığında 215 tanesi evli iken 185 tanesi ise bekâr olduğu görülmektedir. Yapılan ankette medeni durum boş bırakılmamış ve tam oran alınmıştır. Yüzdeler olarak bakıldığında ise %53,8'lik kısmı evli ve %46,3'lük kısmı bekâr olduğu görülmektedir.

Anket çalışması sonucunda Kazakistan'da yaşamakta olan katılımcıların eğitim durumuna baktığında %9,5 oranı orta öğretim, %15,3 oranı lise, %6,5 oranı ön

lisans, %36,3 oranı lisans ve %32,5 oranı lisansüstü oldukları sonucuna varılmıştır. Bu verilerden de anlaşıldığı üzere katılımcıların büyük bir çoğunluğu üniversite mezunudur.

Yapılan araştırma sonucunda Kazakistan'ın yerel halkının mesleğine bakıldığı zaman en yüksek oranın %57,5 ile öğrenci olduğu ve en az oranı %4,5 emekli olduğu görülmektedir. Bunun sonucuna bakıldığında katılımcıların çoğunlukla genç kesimden yani öğrenci olduğu sonucuna varılmıştır.

4.3. Veri Toplama Yöntemi

Veri toplama sürecinin ilk basamağında, çalışma grubunda yer alan 11 uzman araştırmacılar ve çalışanlara görüşmeler yapılarak başlanmıştır. Uzmanlara yapılan görüşmeler 7-24 Şubat 2019 tarihleri arasında yapılmıştır. Görüşmeler, araştırmacı tarafından hazırlanan görüşme formu kullanılarak yapılmıştır. Görüşme formu uygulanması sırasında elde edilen bilgiler, video kayıt cihazı ve not alınarak kayıt altına alınmıştır. Ortalama 20 ile 35 dakika süren görüşme süreçleri boyunca uzmanların en samimi yanıtları vermeleri için uygun atmosferin oluşturulmasına özen gösterilmiştir.

Veri toplama sürecinin ikinci basamağını, anket uygulaması oluşturmaktadır. Ankette 25 soru yer almaktadır. İlk 5'i demografik sorular diğer 20'i ise temel sorulardır. Anket ölçeği olarak 5'li likert ölçeği kullanılmıştır. Ölçeğe göre katılımcıların cevaplarında kullandıkları 1 numaralı seçenek "Kesinlikle Katılmıyorum", 2 numaralı seçenek "Katılmıyorum", 3 numaralı seçenek "Kararsızım", 4 numaralı seçenek "Katılıyorum", 5 numaralı seçenek ise "Kesinlikle Katılıyorum" anlamında kullanılmıştır. Güvenirlilik analizini elde ederek, Frekans analizi, araştırma hipotezlerinin analizinde T test ve Anova istatistikleri yapılmıştır.

4.4. Evren ve Örneklem

Araştırmanın evreni Kazakistan'daki Taraz şehrindeki yerel halk oluşturmaktadır. Bunun nedeni tüm Taraz şehrinde yaşayan 400 bin halka ulaşabilmektir.

Araştırmanın evrenini meydana getiren ana kitlenin tamamına ulaşmak ve anket yapabilmek pratik açıdan mümkün olamayacağından, örneklem seçme yoluna gidilmiştir. Araştırmanın örneklem seçiminde ise tesadüfi örnekleme yöntemlerinden basit raslantısal örneklem yöntemi seçilmiştir. Bu yöntem, ana kütle birimlerinin her birine eşit seçilme şansı veren örnekleme biçimidir (Yazıcıoğlu ve Erdoğan, 2004: 50). Seçilecek örneklem sayısı ise evrenin büyüklüğüne göre aşağıdaki formül ile hesaplanmıştır:

$$N \cdot t^2 \cdot p \cdot q$$

$$n = \frac{N \cdot t^2 \cdot p \cdot q}{d^2 \cdot (N-1) + t^2 \cdot p \cdot q}$$

$$d^2 \cdot (N-1) + t^2 \cdot p \cdot q$$

Formülde p ve q değerleri 0.5 olarak alınmıştır. Örneklemin anlamlılık düzeyi (t) 0.05 için 1.96, örnekleme hatası ise (d) 0.05 olarak alınmıştır. Formüle göre örneklem sayısı 367 kişi olarak belirlenmiştir. Araştırma için 400 kişiye anket uygulanmıştır.

5. BULGULAR

Bu bölümde; araştırmanın amacı doğrultusunda Kazakistan'daki İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine katkısı hakkında uzmanların ve halkın görüşleri tespit edilerek, Kazakistan turizmine yeni bir bakış açısı kazandırıp kazandırılabilceği incelenmiştir. Ulu İpek Yolu'nun önceden şimdiye kadar Orta Asya'ya etkisi, Ulu İpek Yolu'nun Kazakistan modern turizm üzerindeki etkisini belirlemek amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda görüşme ve anket bulguları bir arada değerlendirilerek benzerlik ve farklılıklar ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

5.1. Görüşme Analizinden Elde Edilen Bulgular

Bu bölümde, uzmanlara yapılan görüşme verilerinin analizi sonucunda elde edilen bulgular Tablo 7'de sunulmuştur.

Tablo 7. Görüşme formu bulguları

Sorun Sınıf No	Açıklama	Toplam Görüş	Katılımcı No
Soru 1	Ulu İpek Yolu'nu, Batı ve Doğu'yu bağlayan bir fenomen olarak kabul edebiliyor muyuz?		
	Evet, Ulu İpek Yolu Batı ve Doğu'yu bağlayan uluslararası ticari ve ekonomik, medeni, kültürel ve diplomatik ilişkilerin gelişiminde çok büyük öneme sahip olmuş bir köprüdür. Ayrıca Orta Asya onun içinde Kazakistan'ın çok yerinden geçen Ulu İpek Yolu büyük bir kültürel mirasa sahiptir. Ülkemizin dünya'ya tanılması, turizminin gelişmesi, yeni projelerin gelişmesi gibi çok önemli çalışmalar yürütülmektedir.	11	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11
Soru 2	Ulu İpek Yolu'nun ortaya çıkış tarihi nedir ve hangi güzergâhlardan oluşturuyordu?		
	Orta Asya ülkelerinden Kazakistan, Özbekistan, Afganistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Türkmenistan topraklarından geçmiştir.	7	1,3,4,5,8,9,11
	Ulu İpek Yolu uzak Doğu'dan gelen	4	2,6,7,10

	<p>ipek ve baharat kervanların Batı'ya taşınması bizim bildiğimize göre Çin'den başlayarak Avrupa'nın batı ve kuzeyine kadar uzanan ticaret yollarını oluşturmuştur.</p> <p>Ve aynı zamanda deniz yoluyla Akdeniz kıyısından Roma (İtalya) limanlarına ulaştırılan ürünler Avrupa'ya ulaşmıştır.</p>		
Soru 3	<p>Ulu İpek Yolu Kazakistan topraklarından hangi bölgelerinden geçiyordu?</p>		
	<p>Ulu İpek Yolu'nun Kazakistan topraklarından hangi bölgelerinden geçtiğini bakarsak:</p> <p>Sarısu Yolu - Otrar'dan Ertis ve İşim'e gidilen yol; Han Yolu - Taraz'dan Atasu'ya giden yol; Kuzey İli Yolu – Çingeldi'den Balkaş'a giden yol.</p> <p>Çin'den başlayarak Avrupa'ya uzanan İpek Yolu'nun Kazakistan topraklarından geçen bölümü Sayram (İsfidcab), Türkistan (Yesi), Şevuldur (Otrar), Karatobe (Sauran), Süt Kent, Sığanak, Cend, Özkent, Karaşık, Asanas yollarıdır.</p>	11	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11
Soru 4	<p>Ulu İpek Yolu'nun en görkemli yılları ve edilgen zamanı kaçınıcı yüzyıla aittir?</p>		

	16. Yüzyıl Ulu İpek Yolu'nun önemini ve etkisini yitirdiği dönem; Ulu İpek Yolu aktiften bir pasif pozisyon haline geldiği dönemdir.	11	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11
Soru 5	Ulu İpek Yolu'nun modern zamanda tekrardan canlandırılması hakkında fikriniz?		
	Merkezi Asya'yı, Akdeniz'le Çin'i, Doğu ile Batı'yı, Güney ile Kuzey'i birleştiren bir medeniyet paylaşım yolu olan Ulu İpek Yolu yeni ekonomik ve siyasi fırsatları da beraberinde getirmektedir. Birlikte yaşama isteği ve medeniyetler arası diyalog çerçevesinde İpek Yolu projesi XXI. Yüzyılın en ehemmiyetli küresel projelerinden biridir	7	3,4,5,7,8,9,10
	Ulu İpek Yolu'nun modern zamanda kervanlarla gerçekleşecek ticareti canlandırmak yerine bu bölgede ulaşım alt yapısını sağlamlaştırmak bölgelerin tarihi ve sosyo-kültürel yapısını güçlendirerek kültür turizmi, inanç turizmi geliştirmeye müteveccih olmalıdır.	4	1,2,6,11
Soru 6	Ulu İpek Yolu güzergâhlarında ilk üretilen ve ticareti yapılan mallar nelerdi?		
	İpek Yolu üzerinde adı söylemiş gibi en önemli ve en kıymetli olan mal o ipektir. Aynı zamanda ipek ile çeşitli	11	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11

	baharatların, kıymetli taşlar, pahalı eşyalar, hammadde ve kumaşların taşınmasını söyleyebiliriz.		
Soru 7	Ulu İpek Yolu'yla yayılan dinler ve memleketlere etkisi nasıldı?		
	Ulu İpek Yolu vasıtasıyla dini fikirler de geniş ölçüde yayıldı. Misyonerler ise kendi dinlerini denizlerin öte yakasındaki ülkelere bile taşıdılar. Hindistan'dan Orta Asya ve Doğu Türkistan üzerinden Çin'e Budizm geldi. Suriye, İran ve Arabistan'dan önce Hıristiyan dini, daha sonra İslam dini ulaşmıştır.	8	1,2,3,4,7,8,10,11
	Ulu İpek Yolu'yla III. yüzyılda İran'da ortaya çıkan Maniheizm dini de yayılmıştır. Bu din kısa zamanda İtalya'dan Çin'e kadar yayılma imkânı buldu. VIII. yüzyılın başında Maniheizm'in yüksek yönetiminin sarayı Semerkant'ta bulunuyordu. Maniheizm dini Orta Asya'da uzun süre yaşadı. Bu esnada, Buddizm'den Tanrı inancı, terminolojisi ve din anlayışına kadar bir çok alanda etkilendi.	3	5,6,9
Soru 8	Ulu İpek Yolu'nun kültürel, sosyo-ekonomik önemi nelerdir?		
	Ulu İpek Yolu tarihin en eski çağlarından beri bir çok ülkelerin	11	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11

	<p>siyasi, sosyal, kültürel ve en çok ekonomik hayatında önemli bir rolü olmuştur. Ve şimdiye kadar yani asırlar boyunca devam ederek gelen büyük bir yoldur.</p> <p>Bu yol tek ticaret yolu değil. Günümüze kadar da bu yol sanat ve kültür yolu diye geçmektedir. İnsanların birbirlerini tanımalarını, anlamalarını sağlayan bir sosyal yoldur. Çünkü bu Ulu İpek Yolu sanat, edebiyat, destan, etnografya, müzik, tarih ve medeniyetler yoludur.</p>		
Soru 9	<p>“Ulu İpek Yolu” uluslararası en büyük ve en eski bir ticaret yolu olduğunu nasıl açıklayabilirsiniz? Ve uluslararası ilişkilere nasıl bir etkisi oldu?</p>		
	<p>Ulu İpek Yolu vasıtasıyla hem küresel ticaret ve uluslararası en büyük ve en eski bir yoludur. İpek Yolu günümüzde medeniyetler arası iletişimi için büyük bir barış umudunu doğurmuştur. Doğu ve Batı'nın çatışmacı değil, uzlaşmacı yanını sembole eden Ulu İpek Yolu modern uluslararası ilişkilerin araştırma konuları arasında yer almıştır.</p>	11	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11
Soru 10	<p>“Bir Kuşak, Bir Yol” projesi hakkında fikriniz?</p>		
	<p>“Bir Kuşak, Bir Yol” (One Belt One</p>		

	<p>Road-OBOR) projesi, Çin Devlet Başkanı Şi Çinping tarafından 2013 yılında ilan edildi. Proje, başta Asya-Avrupa hattındaki önemli ekonomiler arasında bir ulaştırma altyapısı, ticaret ve yatırım bağlantısını kurmayı amaçlamaktadır. Sonraki vakitlerde küresel bir kapsama ulaşan projenin kara yolu ve denizden iki önemli uluslararası ticaret güzergâhı bulunuyor. Kuşak kısmını oluşturan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve yol kısmını oluşturan “Deniz İpek Yolu”.</p> <p>Bu projede 65 ülke yer alıyor. Onun içinde Türkiye dahil. Bu bölgeler: Orta Asya, Avrupa, Doğu Asya, Güneydoğu Asya, Güney Asya, Ortadoğu ve Kuzey Afrika diye sıralanıyor.</p>	11	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11
Soru 11	Ulu İpek Yolu'nun dünya kültürün gelişmesine genel hangi etkileri olmuştur?		
	<p>Ulu İpek Yolu'nun dünya kültürün gelişmesine onun içinde Türk dünyası halklarının birliğini, bütünlüğünü sağlayan kültürel bir yoldur. Aynı zamanda zengin kültürel miras ve kültürel işbirliği daha fazla potansiyelere sahiptir. Türk Dünyası kültürel olarak tanılması ve kültürel alış veriş içerisinde, büyük bir medeniyet içerisinde devam etmektedir.</p>	11	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11

Tablo 7’de görüldüğü gibi “Ulu İpek Yolu’nu, Batı ve Doğu’yu bağlayan bir fenomen olarak kabul edebiliyor muyuz?” soruya uzmanların hepsi aynı “Evet, Ulu İpek Yolu Batı ve Doğu’yu bağlayan uluslararası ticari ve ekonomik, medeni, kültürel ve diplomatik ilişkilerin gelişiminde çok büyük öneme sahip olmuş bir köprüdür. Ayrıca Orta Asya onun içinde Kazakistan’ın çok yerinden geçen Ulu İpek Yolu büyük bir kültürel mirasa sahiptir. Ülkemizin dünya’ya tanılması, turizminin gelişmesi, yeni projelerin gelişmesi gibi çok önemli çalışmalar yürütülmektedir” olarak cevap vermişlerdir. “Ulu İpek Yolu’nun ortaya çıkış tarihi nedir ve hangi güzergâhlardan oluşturuyordu?” soruya uzmanların 7’si “Orta Asya ülkelerinden Kazakistan, Özbekistan, Afganistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Türkmenistan topraklarından geçmiştir” olarak cevaplamış, diğer 4’ü “Ulu İpek Yolu uzak Doğu’dan gelen ipek ve baharat kervanların Batı’ya taşınması bizim bildiğimize göre Çin’den başlayarak Avrupa’nın batı ve kuzeyine kadar uzanan ticaret yollarını oluşturmuştur. Ve aynı zamanda deniz yoluyla Akdeniz kıyısından Roma (İtalya) limanlarına ulaştırılan ürünler Avrupa’ya ulaşmıştır” olarak cevap vermişlerdir. Üçüncüsü olan “Ulu İpek Yolu Kazakistan topraklarından hangi bölgelerinden geçiyordu?” soruya uzmanların hepsi aynı “Ulu İpek Yolu’nun Kazakistan topraklarından hangi bölgelerinden geçtiğini bakarsak: Sarısu Yolu - Ottrar’dan Ertis ve İşim’e gidilen yol; Han Yolu - Taraz’dan Atasu’ya giden yol; Kuzey İli Yolu – Çingeldi’den Balkaş’a giden yol. Çin’den başlayarak Avrupa’ya uzanan İpek Yolu’nun Kazakistan topraklarından geçen bölümü Sayram (İsfidcab), Türkistan (Yesi), Şevuldur (Otrar), Karatobe (Sauran), Süt Kent, Sığanak, Cend, Özkent, Karaşık, Asanas yollarıdır” diye cevap vermişlerdir. Beşinci “Ulu İpek Yolu’nun modern zamanda tekrardan canlandırılması hakkında fikriniz?” sorusuna uzmanların 7’si “Merkezi Asya’yı, Akdeniz’le Çin’i, Doğu ile Batı’yı, Güney ile Kuzey’i birleştiren bir medeniyet paylaşım yolu olan Ulu İpek Yolu yeni ekonomik ve siyasi fırsatları da beraberinde getirmektedir. Birlikte yaşama isteği ve medeniyetler arası diyalog çerçevesinde İpek Yolu projesi XXİ. Yüzyılın en ehemmiyetli küresel projelerinden biridir” olarak, 4’ü “Ulu İpek Yolu’nun modern zamanda kervanlarla gerçekleşecek ticareti canlandırmak yerine bu bölgede ulaşım alt yapısını sağlamlaştırmak bölgelerin tarihi ve sosyo-kültürel yapısını güçlendirerek kültür turizmi, inanç turizmi geliştirmeye müteveccih olmalıdır” diye cevap vermişlerdir.

Altıncı “Ulu İpek Yolu güzergâhlarında ilk üretilen ve ticareti yapılan mallar nelerdir?” sorusuna uzmanların hepsi aynı “İpek Yolu üzerinde adı söylemiş gibi en önemli ve en kıymetli olan mal o ipektir. Aynı zamanda ipek ile çeşitli baharatların, kıymetli taşlar, pahalı eşyalar, hammadde ve kumaşların taşınmasını söyleyebiliriz” olarak cevap vermişlerdir. Yedinci “Ulu İpek Yolu’yla yayılan dinler ve memleketlere etkisi nasıldı?” sorusuna uzmanların 8’i “Ulu İpek Yolu vasıtasıyla dini fikirler de geniş ölçüde yayıldı. Misyonerler ise kendi dinlerini denizlerin öte yakasındaki ülkelere bile taşıdılar. Hindistan’dan Orta Asya ve Doğu Türkistan üzerinden Çin’e Budizm geldi. Suriye, İran ve Arabistan’dan önce Hıristiyan dini, daha sonra İslam dini ulaşmıştır” ve 3’ü “Ulu İpek Yolu’yla III. yüzyılda İran’da ortaya çıkan Maniheizm dini de yayılmıştır. Bu din kısa zamanda İtalya’dan Çin’e kadar yayılma imkânı buldu. VIII. yüzyılın başında Maniheistlerin yüksek yönetiminin sarayı Semerkant’ta bulunuyordu. Maniheizm dini Orta Asya’da uzun süre yaşadı. Bu esnada, Buddizm’den Tanrı inancı, terminolojisi ve din anlayışına kadar bir çok alanda etkilendi” olarak cevap vermişlerdir. “Ulu İpek Yolu’nun kültürel, sosyo-ekonomik önemi nelerdir?” olarak adlandırılan sekizinci soruya uzmanların hepsi “Ulu İpek Yolu tarihin en eski çağlarından beri bir çok ülkelerin siyasi, sosyal, kültürel ve en çok ekonomik hayatında önemli bir rolü olmuştur. Ve şimdiye kadar yani asırlar boyunca devam ederek gelen büyük bir yoldur. Bu yol tek ticaret yolu değil. Günümüze kadar da bu yol sanat ve kültür yolu diye geçmektedir. İnsanların birbirlerini tanımalarını, anlamalarını sağlayan bir sosyal yoldur. Çünkü bu Ulu İpek Yolu sanat, edebiyat, destan, etnografya, müzik, tarih ve medeniyetler yoludur” diye cevap vermişlerdir. Dokuzuncu “Ulu İpek Yolu” uluslararası en büyük ve en eski bir ticaret yolu olduğunu nasıl açıklayabilirsiniz? Ve uluslararası ilişkilere nasıl bir etkisi oldu?” sorusuna uzmanların hepsi aynı “Ulu İpek Yolu vasıtasıyla hem küresel ticaret ve uluslararası en büyük ve en eski bir yoludur. İpek Yolu günümüzde medeniyetler arası iletişimi için büyük bir barış umudunu doğurmuştur. Doğu ve Batı’nın çatışmacı değil, uzlaşmacı yanını sembole eden Ulu İpek Yolu modern uluslararası ilişkilerin araştırma konuları arasında yer almıştır” diye cevap vermişlerdir.

Onuncu ““Bir Kuşak, Bir Yol” projesi hakkında fikriniz?” sorusuna uzmanların hepsi aynı ““Bir Kuşak, Bir Yol” (One Belt One Road-OBOR) projesi, Çin Devlet Başkanı

Şi Çinping tarafından 2013 yılında ilan edildi. Proje, başta Asya-Avrupa hattındaki önemli ekonomiler arasında bir ulaştırma altyapısı, ticaret ve yatırım bağlantısını kurmayı amaçlamaktadır. Sonraki vakitlerde küresel bir kapsama ulaşan projenin kara yolu ve denizden iki önemli uluslararası ticaret güzergâhı bulunuyor. Kuşak kısmını oluşturan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve yol kısmını oluşturan “Deniz İpek Yolu”. Bu projede 65 ülke yer alıyor. Onun içinde Türkiye dahil. Bu bölgeler: Orta Asya, Avrupa, Doğu Asya, Güneydoğu Asya, Güney Asya, Ortadoğu ve Kuzey Afrika diye sıralanıyor” diye cevap vermişlerdir. On birinci ve son “Ulu İpek Yolu’nun dünya kültürün gelişmesine genel hangi etkileri olmuştur?” sorusuna uzmanların hepsi aynı “Ulu İpek Yolu’nun dünya kültürün gelişmesine onun içinde Türk dünyası halklarının birliğini, bütünlüğünü sağlayan kültürel bir yoldur. Aynı zamanda zengin kültürel miras ve kültürel işbirliği daha fazla potansiyelere sahiptir. Türk Dünyası kültürel olarak tanınması ve kültürel alış veriş içerisinde, büyük bir medeniyet içerisinde devam etmektedir” diye cevap vermişlerdir.

Bu soruların cevapların incelediğimizde, hazırlanan sorulara katılımcıların hepsi olumlu, geniş bir türde açıklayarak ve benzerli cevap vermişlerdir. Katılımcıların sorulara benzerli cevap vermesi, bu soruların şimdi ki zamanda aktualdı ve önemli olduğunu göstermektedir. Yeni İpek Yolu programı çerçevesinde yapılmakta olan bu çalışmalar, ülkelerarası ve uluslararası ilişkilerin gelişmesi bakımından iyi bir fırsat olmakla birlikte ülkenin ekonomisine, turizmine, şehir, kültürlerarası ilişkiler ve bilime sağlayacağı katkılarından dolayı önemli sayılmaktadır.

5.2. Anket Analizinden Elde Edilen Bulgular

Bu bölümde, yerel halka yapılan anket verilerinin analizi sonucunda elde edilen bulgular sunulmuştur. Katılımcıların, Kazakistan’daki İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine pozitif ve negatif bakışına yönelik tanımlayıcı istatistikler (frekans ve yüzde) aşağıda Tablo 8’de gösterilmektedir.

Tablo 8. Frekans Tablosu

No	Sorular	f	%
1	Ulu İpek Yolu en eski bir ticaret yoludur	297	74,3

		3	0,8
2	Ulu İpek Yolu'na adını veren ürün ipek kumaştır	303	75,8
		97	24,3
3	Ulu İpek Yolu Çin'den başlıyordu	245	61,3
		36	9,0
4	Ulu İpek Yolu Kazakistan topraklarından geçmişti	383	95,8
		17	4,3
5	Ulu İpek Yolu Türkiye topraklarından geçmişti	205	51,2
		7	1,8
6	Bu ticaret yoluyla farklı dinler yayılmıştı	204	51,0
		78	19,5
7	Ulu İpek Yolu'nun ana ve ek yolları oluşmuştur	185	46,3
		9	2,3
8	Ulu İpek Yolu Batı ve Doğu'yu bağlayan bir köprüdür	209	52,3
		85	21,3
9	Dünya turizminin gelişimi Ulu İpek Yolu'ndan başlamıştı	180	45,0
		5	1,3
10	Orta Asya'da Uluslararası kültür turizmine kaynaklık eden ilk bağlantıların, Ulu İpek Yolu'nda olduğu görülmüştür	302	75,5
		22	5,5
11	Ulu İpek Yolu'nun Kazakistan topraklarında yer alan kültürel mirası, ülke turizm gelişmesine katkı sağlayabilir	247	61,8
		38	9,5
12	Ulu İpek Yolu'nda ipek altına eşitti	311	77,8
		16	4,0
13	Ulu İpek Yolu; Güney Kazakistan ve Yedisu bölgesinin önemli şehirlerden geçmekte olup, çevrelerinde değerli somut kültürel miraslar bulunmaktadır	325	81,3
		9	2,3
14	Ulu İpek Yolu'nun merkezlerinden biri olan Yesi kenti yani şimdiki Türkistan şehri, Hoca Ahmet Yesevi'nin türbesinin bulunduğu yerdir. Burası, tüm müsülmanlarca bilen bir inanç turizm destinasyonudur	366	91,5
		5	1,3

15	Ulu İpek Yolu'nun önemli kısmının geçtiği yerde doğup ve yaşadığım için çok şanslıyım ve gurur duyuyorum	374	93,5
		26	6,5
16	Kazakistan'ın güney bölgesi benim için popüler bir turizm bölgesidir	212	53,0
		9	2,3
17	Kazakistan topraklarından geçmiş Ulu İpek Yolu'nun mirasları Kazakistan turizmin gelişmesine katkısı olamaz	193	48,3
		2	0,5
18	İpek Yolu, kültür turizmine hitap etmektedir	206	51,5
		20	5,0
19	“Bir Kuşak, Bir Yol” bir Kazakistan turizm projesidir	204	51,0
		10	2,5
20	Güney Kazakistan bölgesinde turizmi geliştirmek için, Eski medeniyet buluntularının daha çok araştırılmasına ihtiyacı var	195	48,8
		58	14,5
Toplam		400	100

1. “Ulu İpek Yolu en eski bir ticaret yoludur” diye soru cevabına en çok 297 kişi yani %74,3'lük kısmı kesinlikle katılıyor ise 3 kişi katılmıyor olduğu görülmektedir.

2. “Ulu İpek Yolu'na adını veren ürün ipek kumaştır” diye ikinci soruya iki tane olumlu cevap görülmektedir. Katılımcıların 97'si yüzdeler oranı %24,3'lük oranı katılıyor ise 303 kişi yüzdeler oranı %75,8 kesinlikle katılıyor olduğu sonucu görülmektedir.

3. “Ulu İpek Yolu Çin'den başlıyordu” sorusuna 245 kişi yüzdeler oranı %61,3'lük oranı katılıyor ise 119 kişi yüzdeler oranı %29,8'lik oranı kesinlikle katılıyor ve 36 kişinin yüzdeler oranı %9'lük oranı kararsız olduğu sonucuna varılmıştır.

4. “Ulu İpek Yolu Kazakistan topraklarından geçmişti” sorusuna yerel halkın olumlu cevap verdiğini görülmektedir. Katılımcıların 17 kişi yüzdeler oranı %4,3'lük oranı katılıyor ise 383 kişinin yani %95,8'lik oranı kesinlikle katılıyor olduğu sonucuna varılmıştır.

5. “Ulu İpek Yolu Türkiye topraklarından geçmişti” sorusuna 205 kişi yüzdeler oranı %51,2 katılıyor, 134 kişi yüzdeler oranı %33,5 kesinlikle katılıyor, 54 kişi yüzdeler oranı %13,5 kararsız ve olumsuz olarak 7 kişinin yüzdeler oranı %1,8’lik katılmıyor cevabı sonucuna varılmıştır.
6. “Bu ticaret yoluyla farklı dinler yayılmıştı” diye sorusuna iki tane olumlu ve kararsızım diye üç cevaplar verilmiştir. Katılımcıların 204 kişi yüzdeler oranı %51 katılıyor, 118 kişi yüzdeler oranı %29,5 kesinlikle katılıyor ve 78 kişi yüzdeler oranı %19,5 kararsız olduğu görülmektedir.
7. “Ulu İpek Yolu’nun ana ve ek yolları oluşmuştur” sorusuna en çok 185 kişi yüzdeler oranı %46,3 katılıyor ve en az ise 9 kişi yüzdeler oranı %2,3 katılmıyor olduğu sonucuna varılmıştır.
8. “Ulu İpek Yolu Batı ve Doğu’yu bağlayan bir köprüdür” diye sorusuna 209 kişi yüzdeler oranı %52,3 kesinlikle katılıyor, 106 kişi yüzdeler oranı %26,5 katılıyor ve 85 kişi yüzdeler oranı %21,3 kararsız olduğu görülmektedir.
9. “Dünya turizminin gelişimi Ulu İpek Yolu’ndan başlamıştı” sorusuna katılımcıların 180 kişi yüzdeler oranı %45 kararsız, 132 kişi yüzdeler oranı %33 katılıyor, 83 kişi yüzdeler oranı %20,8 kesinlikle katılıyor ve 5 kişi yüzdeler oranı %1,3 katılmıyor sonucu görülmektedir.
10. “Orta Asya’da Uluslararası kültür turizmine kaynaklık eden ilk bağlantıların, Ulu İpek Yolu’nda olduğu görülmüştür” sorusuna en çok 302 kişi yüzdeler oranı %75,5’lik oranı katılıyor ve 22 kişi yüzdeler oranı %5,5’lik oranı kesinlikle katılıyor ve 76 kişi yüzdeler oranı %19’luk oranı kararsız olduğu sonucuna varılmıştır.
11. “Ulu İpek Yolu’nun Kazakistan topraklarında yer alan kültürel mirası, ülke turizm gelişmesine katkı sağlayabilir” sorusuna 115 kişi yüzdeler oranı %28,7’lik oranı katılıyor ve 247 kişi yüzdeler oranı %61,8’lik oranı kesinlikle katılıyor ve 38 kişi yüzdeler oranı %9,5’lik oranı kararsız olduğu sonucuna varılmıştır.

12. “Ulu İpek Yolu’nda ipek altına eşitti” sorusuna 311 kişi yüzdellik oranı %77,8’lik oranı katılıyor ve 73 kişi yüzdellik oranı %18,3’lük oranı kesinlikle katılıyor ve 16 kişi yüzdellik oranı %4’lük oranı kararsız olduğu sonucuna varılmıştır.

13. “Ulu İpek Yolu; Güney Kazakistan ve Yedisu bölgesinin önemli şehirlerden geçmekte olup, çevrelerinde değerli somut kültürel miraslar bulunmaktadır” sorusuna 66 kişi yüzdellik oranı %16,5’lik oranı katılıyor ve 325 kişi yüzdellik oranı %81,3’lük oranı kesinlikle katılıyor ve 9 kişi yüzdellik oranı %2,3’lük oranı kararsız olduğu sonucuna varılmıştır.

14. “Ulu İpek Yolu’nun merkezlerinden biri olan Yesi kenti yani şimdiki Türkistan şehri, Hoca Ahmet Yesevi’nin türbesinin bulunduğu yerdir. Burası, tüm müsülmanlarca bilen bir inanç turizm destinasyonudur” sorusuna 29 kişi yüzdellik oranı %7,2’lik oranı katılıyor ve 366 kişi yüzdellik oranı %91,5’lik oranı kesinlikle katılıyor ve 5 kişi yüzdellik oranı %1,3’lük oranı kararsız olduğu sonucuna varılmıştır.

15. “Ulu İpek Yolu’nun önemli kısmının geçtiği yerde doğup ve yaşadığım için çok şanslıyım ve gurur duyuyorum” sorusuna 26 kişi yüzdellik oranı %6,5’lik oranı katılıyor ve 374 kişi yüzdellik oranı %93,5’lik oranı kesinlikle katılıyor olduğu görülmektedir.

16. “Kazakistan’ın güney bölgesi benim için popüler bir turizm bölgesidir” sorusuna 212 kişi yüzdellik oranı %53’lük oranı katılıyor ve 72 kişi yüzdellik oranı %18’lik oranı kesinlikle katılıyor, 107 kişi yüzdellik oranı %26,8’lik oranı kararsız ve 9 kişinin yüzdellik oranı %2,3 olduğu görülmektedir.

17. “Kazakistan topraklarından geçmiş Ulu İpek Yolu’n mirasları Kazakistan turizmin gelişmesine katkısı olamaz” sorusuna en çok olumsuz cevaplar verildiği görülmektedir. Toplam 400 kişinin 193 kişi yüzdellik oranı %48,3’lük oranı kesinlikle katılmıyor, 107 kişi yüzdellik oranı %26,8’lik oranı katılmıyor, 98 kişinin yüzdellik oranı %24,5’lik oranı kararsız ve 2 kişinin yüzdellik oranı %0,5’lik oranı katılıyor olduğu sonucuna varılmıştır.

18. “Ulu İpek Yolu, kültür turizmine hitap etmektedir” sorusuna 174 kişi yüzdeler oranı %43,5’lik oranı katılıyor, 20 kişinin yüzdeler oranı %5’lik oranı kararsız ve 206 kişinin yüzdeler oranı %51,5’lik oranı kesinlikle katılıyor olduğu sonucuna varılmıştır.

19. “Bir Kuşak, Bir Yol” bir Kazakistan turizm projesidir sorusuna 43 kişi yüzdeler oranı %10,8’lik oranı katılıyor, 204 kişinin yüzdeler oranı %51’lik oranı kararsız ve 10 kişinin yüzdeler oranı %2,5’lik oranı kesinlikle katılıyor, 56 kişinin yüzdeler oranı %14’lük oranı katılmıyor ve 87 kişiyi yüzdeler oranı %21,8’lik oranı kesinlikle katılmıyor olduğu sonucuna varılmıştır.

20. “Güney Kazakistan bölgesinde turizmi geliştirmek için, Eski medeniyet buluntularının daha çok araştırılmasına ihtiyacı var” sorusuna 147 kişi yüzdeler oranı %36,8’lik oranı katılıyor, 58 kişinin yüzdeler oranı %14,5’lik oranı kararsız ve 195 kişinin yüzdeler oranı %48,8’lik oranı kesinlikle katılıyor olduğu sonucuna varılmıştır.

5.2.1. Kazakistan’daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Bir Pozitif Bakışa Yönelik Hipotezlere İlişkin Bulgular

Katılımcıların, Kazakistan’daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine bir pozitif bakışa yönelik T test ve Anova analizleri aşağıda gösterilmektedir.

Tablo 9. Katılımcıların Yaşlarına Göre Kazakistan’daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Yönelik Pozitif Bakış Varyans Analizi (Anova)

	Kareler Toplamı	df	Kareler Ortalaması	f	Sig.(p)
Gruplararası	46,420	4	11,605	79,491	0,000
Gruplarıçi	57,667	395	0,146		
Toplam	104,086	399			

Tablo 9 incelendiğinde katılımcıların Kazakistan’daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine pozitif bakış algıları yaş durumlarına göre farklılık gösterdiği ortaya çıkmaktadır $p < 0,05$; $0,00 < 0,05$.

Tablo 10. Katılımcıların Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Yönelik Pozitif Bakışın Yaşlarına Göre Dağılımı

Değişkenler	N	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata	Minimum	Maximum
18-29 yaş arası	230	4,1522	0,50088	0,03303	2,67	4,67
30-39 yaş arası	70	5,0000	0,00000	0,00000	5,00	5,00
40-49 yaş arası	60	4,6778	0,06034	0,00779	4,67	5,00
50-59 yaş arası	22	4,6667	0,00000	0,00000	4,67	4,67
60 ve üzeri	18	4,6667	0,00000	0,00000	4,67	4,67
Toplam	400	4,4308	0,51075	0,02554	2,67	5,00

Tablo 10 incelendiğinde katılımcıların yaşlarına göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine yönelik pozitif bakışın ortalamaları 18-29 yaş Aralığının (4,1522), 30-39 yaş Aralığının (5), 40-49 yaş Aralığının (4,6778), 50-59 yaş Aralığının (4,6667), 60 üstü (4,6667) olduğu görülmektedir. Bu durumda, H_1 "Araştırmaya katılanların yaşları ile pozitif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır" hipotezi desteklenmektedir.

Tablo 11. Katılımcıların Cinsiyetlerine Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Pozitif Bakış Farkı (T test)

	N	Ortalama	Standart Sapma	t	p
Erkek	126	4,4683	0,50978	0,994	0,032
Kadın	274	4,4136	0,51121		

Tablo 11'de t testine göre araştırmaya katılan erkek (126) ve kadın (274) arasında $p < 0,05$; $0,03 < 0,05$ anlamlı bir farklılık göstermektedir. Bu durumda, H_2 "Araştırmaya katılanların cinsiyetleri ile pozitif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır" hipotezi desteklenmektedir.

Tablo 12. Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Pozitif Bakış Farkı (T test)

	N	Ortalama	Standart Sapma	t	p
Evli	215	4,4124	0,52105	-0,778	0,0437
Bekâr	185	4,4523	0,49907		

Tablo 12'ye göre araştırmaya katılanların evli (215) ve bekâr (185) arasındaki fark $p < 0,05$; $0,04 < 0,05$ anlamlı bulunmuştur. Bu durumda, H_3 "Araştırmaya katılanların medeni durum ile pozitif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır" hipotezi desteklenmektedir.

Tablo 13. Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Yönelik Pozitif Bakış Varyans Analizi (Anova)

	Kareler Toplamı	df	Kareler Ortalaması	f	Sig.(p)
Gruplararası	0,853	4	0,213	0,816	0,041
Gruplarıçi	103,234	395	0,261		
Toplam	104,086	399			

Tablo 13 incelendiğinde katılımcıların eğitim durumlarına göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesinin pozitif bakışlarında farklılık gösterdiği ortaya çıkmaktadır $p < 0,05$; $0,04 < 0,05$.

Tablo 14. Katılımcıların Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Pozitif Bakışlarına Yönelik Görüşlerinin Eğitim Durumlarına Göre Dağılımı

Değişkenler	N	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata	Minimum	Maximum
Orta öğretim	38	4,2895	0,62563	0,10149	2,67	5,00
Lise	61	4,4536	0,54783	0,07014	2,67	5,00
Ön lisans	26	4,4615	0,63300	0,12414	2,67	5,00
Lisans	145	4,4414	0,47933	0,03981	2,67	5,00

Lisansüstü	130	4,4436	0,46290	0,04060	3,00	5,00
Toplam	400	4,4308	0,51075	0,02554	2,67	5,00

Tablo 14’te katılımcıların eğitim durumlarına göre Kazakistan’daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesinin pozitif bakışlar ortalamaları orta öğretim mezunlarının (4,2895), lise mezunlarının (4,4536), önlisans mezunlarının (4,4615), lisans mezunlarının (4,4414) ve lisansüstü mezunlarının (4,4436) olduğu görülmektedir. Önlisans mezunlarının pozitif bakışa ilişkin daha olumlu olduğu, orta öğretim mezunlarının daha olumsuz görüşte oldukları ifade edilebilir. Bu durumda, *H₄: “Araştırmaya katılanların eğitim durumları ile pozitif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”* hipotezi desteklenmektedir.

Tablo 15. Katılımcıların Mesleğine Göre Kazakistan’daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Pozitif Bakışına Yönelik Varyans Analizi (Anova)

	Kareler Toplamı	df	Kareler Ortalaması	f	Sig.(p)
Gruplararası	46,529	4	11,632	79,829	0,000
Gruplarıçi	57,557	395	0,146		
Toplam	104,086	399			

Tablo 15 incelendiğinde katılımcıların mesleğine göre Kazakistan’daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesinin pozitif bakışlarında farklılık gösterdiği ortaya çıkmaktadır $p < 0,05$; $0,00 < 0,05$.

Tablo 16. Katılımcıların Kazakistan’daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Pozitif Bakışına Yönelik Görüşlerin Mesleğe Göre Dağılımı

Değişkenler	N	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata	Minimum	Maximum
Öğrenci	230	4,1522	0,50088	0,03303	2,67	4,67
Memur	97	4,6667	0,00000	0,00000	4,67	4,67
Ev hanımı	20	4,9833	0,07454	0,01667	4,67	5,00
Emekli	18	5,0000	0,00000	0,00000	5,00	5,00

Özel sektör	35	5,0000	0,00000	0,00000	5,00	5,00
Toplam	400	4,4308	0,51075	0,02554	2,67	5,00

Tablo 16 incelendiğinde katılımcıların mesleğine göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesinin pozitif bakışı ortalamaları öğrenci (4,1522), memur (4,6667), ev hanımı (4,9833), emekli (5) ve özel sektör (5) olduğu görülmektedir. Bu durumda, H_5 "Araştırmaya katılanların mesleği ile pozitif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır" hipotezi desteklenmektedir.

5.2.2. Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Bir Negatif Bakışına Yönelik Hipotezlere İlişkin Bulgular

Katılımcıların, Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine bir negatif bakışa yönelik T test ve Anova analizleri aşağıda gösterilmektedir.

Tablo 17. Katılımcıların Yaşlarına Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Yönelik Negatif Bakış Varyans Analizi (Anova)

	Kareler Toplamı	df	Kareler Ortalaması	f	Sig.(p)
Gruplararası	169,959	4	42,490	359,248	0,000
Gruplarıçi	46,718	395	0,118		
Toplam	216,678	399			

Tablo 17 incelendiğinde katılımcıların Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine negatif bakış algıları yaş durumlarına göre farklılık gösterdiği ortaya çıkmaktadır $p < 0,05$, $0,00 < 0,05$.

Tablo 18. Katılımcıların Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Yönelik Negatif Bakışın Yaşlarına Göre Dağılımı

Değişkenler	N	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata	Minimum	Maximum
18-29 yaş arası	230	2,5087	0,43071	0,02840	2,00	3,50
30-39 yaş arası	70	4,0143	0,08390	0,01003	4,00	4,50

40-49 yaş arası	60	3,7500	0,25211	0,03255	3,50	4,00
50-59 yaş arası	22	3,5000	0,00000	0,00000	3,50	3,50
60 ve üzeri	18	3,5000	0,00000	0,00000	3,50	3,50
Toplam	400	3,0575	0,73692	0,03685	2,00	4,50

Tablo 18 incelendiğinde katılımcıların yaşlarına göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine yönelik negatif bakışın ortalamaları 18-29 yaş Aralığının (2,5087), 30-39 yaş Aralığının (4,0143), 40-49 yaş Aralığının (3,7500), 50-59 yaş Aralığının (3,5000), 60 üstü (3,5000) olduğu görülmektedir. Bu durumda, H_6 "Araştırmaya katılanların yaşları ile negatif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır" hipotezi desteklenmektedir.

Tablo 19. Katılımcıların Cinsiyetlerine Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Negatif Bakış Farkı (T test)

	N	Ortalama	Standart Sapma	t	p
Erkek	126	3,1389	0,75799	1,500	0,013
Kadın	274	3,0201	0,72536		

Tablo 19'de t testine göre araştırmaya katılan erkek (126) ve kadın (274) arasında $p < 0,05$; $0,01 < 0,05$ anlamlı bir farklılık göstermektedir. Bu durumda, H_7 "Araştırmaya katılanların cinsiyetleri ile negatif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır" hipotezi desteklenmektedir.

Tablo 20. Katılımcıların Medeni Durumlarına Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Negatif Bakış Farkı (T test)

	N	Ortalama	Standart Sapma	t	p
Evli	215	3,0326	0,72914	-0,729	0,046
Bekâr	185	3,0865	0,74679		

Tablo 20'e göre araştırmaya katılanların evli (215) ve bekâr (185) arasındaki fark $p < 0,05$; $0,04 < 0,05$ anlamlı bulunmuştur. Bu durumda, H_8 "Araştırmaya katılanların medeni durum ile negatif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır" hipotezi desteklenmektedir.

Tablo 21. Katılımcıların Eğitim Durumlarına Göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesine Yönelik Negatif Bakış Varyans Analizi (Anova)

	Kareler Toplamı	df	Kareler Ortalaması	f	Sig.(p)
Gruplararası	2,967	4	0,742	1,371	0,024
Gruplarıçi	213,710	395	0,541		
Toplam	216,678	399			

Tablo 21 incelendiğinde katılımcıların eğitim durumlarına göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesinin negatif bakışlarında farklılık gösterdiği ortaya çıkmaktadır $p < 0,05$; $0,02 < 0,05$.

Tablo 22. Katılımcıların Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Negatif Bakışlarına Yönelik Görüşlerinin Eğitim Durumlarına Göre Dağılımı

Değişkenler	N	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata	Minimum	Maximum
Orta öğretim	38	2,9079	0,70572	0,11448	2,00	4,00
Lise	61	3,0820	0,75928	0,09722	2,00	4,00
Ön lisans	26	3,3269	0,73406	0,14396	2,00	4,00
Lisans	145	3,0241	0,73440	0,06099	2,00	4,50
Lisansüstü	130	3,0731	0,73430	0,06440	2,00	4,00
Toplam	400	3,0575	0,73692	0,03685	2,00	4,50

Tablo 22'de katılımcıların eğitim durumlarına göre Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesinin negatif bakışlar ortalamaları orta öğretim mezunlarının (2,9079), lise mezunlarının (3,0820), önlisans mezunlarının (3,3269), lisans mezunlarının (3,0241) ve lisansüstü mezunlarının (3,0731) olduğu

görülmektedir. Önlisans mezunlarının pozitif bakışa ilişkin daha olumlu olduğu, orta öğretim mezunlarının daha olumsuz görüşte oldukları ifade edilebilir. Bu durumda, H_9 : “Araştırmaya katılanların eğitim durumları ile negatif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır” hipotezi desteklenmektedir.

Tablo 23. Katılımcıların Mesleğine Göre Kazakistan’daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Negatif Bakışına Yönelik Varyans Analizi (Anova)

	Kareler Toplamı	df	Kareler Ortalaması	f	Sig.(p)
Gruplararası	168,879	4	42,420	348,901	0,000
Gruplarıçi	47,798	395	0,121		
Toplam	216,677	399			

Tablo 23 incelendiğinde katılımcıların mesleğine göre Kazakistan’daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesinin negatif bakışlarında farklılık gösterdiği ortaya çıkmaktadır $p < 0,05$; $0,00 < 0,05$.

Tablo 24. Katılımcıların Kazakistan’daki Ulu İpek Yolu Kültürel Değerlerinin Turizmin Gelişmesinin Negatif Bakışına Yönelik Görüşlerin Mesleğe Göre Dağılımı

Değişkenler	N	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata	Minimum	Maximum
Öğrenci	230	2,5087	0,43071	0,02840	2,00	3,50
Memur	97	3,6392	0,22526	0,02287	3,50	4,00
Ev hanımı	20	4,0000	0,00000	0,00000	4,00	4,00
Emekli	18	4,0556	0,16169	0,03811	4,00	4,50
Özel sektör	35	4,0000	0,00000	0,00000	4,00	4,00
Toplam	400	3,0575	0,73692	0,03685	2,00	4,50

Tablo 24 incelendiğinde katılımcıların mesleğine göre Kazakistan’daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesinin negatif bakışı ortalamaları öğrenci (2,5087), memur (3,6392), ev hanımı (4), emekli (4,0556) ve özel sektör (4) olduğu görülmektedir. Bu durumda, H_{10} “Araştırmaya katılanların mesleği ile negatif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır” hipotezi desteklenmektedir.

5. SONUÇ

Ulu İpek Yolu olgusu salt bir ticaret yolundan, devletler ve halklar arası ilişkilerden ibaret değildir, çok daha fazlasıdır. Ulu İpek Yolu “zaman” ve “coğrafya” arasındaki bir bağlantıdır, köprüdür. Bu manada modern Ulu İpek Yolu “zaman” ve “coğrafya” arasındaki iletişimsel durağanlığı ortadan kaldıracak bir niteliği ihtiva etmelidir (Mammadov, 2014: 184).

Dünya durdukça ve insan yaşadıkça gerek kitleler hâlinde gerekse bireysel olarak nüfus hareketleri de devam edecektir. Bir yerden bir yere muhtelif nedenlerden dolayı göç eden insan, gittiği yere hiç şüphesiz, kültürünü yani dilini ve dolayısıyla edebiyatını da götürecektir (Artuç, 2014: 201). Nihayetinde insan, yeni ikamet yerinde mevcut olan kültürden etkilenecek, kendisi de karşılaştığı insanları kültürüyle etkileyecektir.

Ulu İpek Yolu, insanları birbiriyle birleştirirken, ticari iletişimi çoğaltmış, zenginliğe yol açmış, birliğin nedeni olarak, döneminin en önemli kültür ortallıklarının kuruluşunda büyük rol yapmıştı. Bu nedenle, Dünya medeniyetinin gerçek unsurlarında, Ulu İpek Yolu benzersiz zemin olmuştu.

Ulu İpek Yolu boyunca yer alan şehirlerde yapılan arkeolojik kazılarda bilim ve kültür merkezi olduğuna dair tarihi, arkeolojik ve mimari eserler gibi kanıtlar bulundurmaktadır.

Bugün Dünya tarihini anlamanın, kültür tarihini öğrenmenin, medeniyetleri analiz etmenin yolu Ulu İpek Yolu'ndan geçer.

Orta Asya kadim uygarlıkların beşiğidir. Çin, Hint, İran, Arap ve Türk kavimlerinin muazzam birikimleri burada toplanır. Dünyaya buradan teknoloji, bilim, felsefe ve dini-mistik öğretiler yayılmıştır.

Pek çok çalışmanın, yüzlerce kitap ve makalenin, edebiyatın ve belgesel filmlerin odak noktası olan Ulu İpek Yolu'nun geleceği konusu şimdi birçok uluslararası toplantıların ana odağıdır. Ulu İpek Yolu'nun açılması, uluslararası pazarların

açılması gibi konularda yorum yapanlar; jeopolitik ve jeo-stratejik genişlemeler ve gelecek senaryolarını açıklamaktadırlar. Bu durumun gelecekte Ulu İpek Yolu bölgelerinde değil, tüm dünyada da devam edeceğini tahmin edilmektedir.

Ulu İpek Yolu bölgesindeki şehirleri araştıran araştırmacılar, Kazakistan'da Ulu İpek Yolu'nun dünya medeniyet ve kültürüne katkılarının varsayımları, mevcut aşamada uluslararası önemli bir kervan yolunun canlandırıp, ülkedeki turizmin geliştirilmesiyle ilgili yorumlarda açıklamaktadırlar.

Kazakistan bölgesindeki Ulu İpek Yolu şehirlerinin dünya kültürüne katkısının sonuçları tartışılıp, şu anda uluslararası önemli kervan yolunun tekrardan canlandırıp, ülkede turizmin geliştirilmesinin başlanması gerekmektedir. Bu açıdan, Ulu İpek Yolu boyunca tarihi şehirler, o şehirlerdeki tarihi-kültürel anıtların tarihsel önemin incelenip, bugünkü Kazakistan'ın turizmine katkısını sağlamak ve uluslararası turizm alanında Kazakistan'ın benzersiz bir turist görünümünü ortaya çıkarmak lazımdır.

Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine katkısı çerçevesinde yapılan araştırma sonucunda yerli halkın, uzman araştırmacı ve çalışanların görüşlerinden yararlanarak Frekans, T test ve Anova analizleri yapılmıştır.

Bu analizlerin sonucunda, yukarıda da belirtildiği gibi, görüşme formuna 11 uzman araştırmacı ve anket uygulamasına ise 400 yerli halk katılmıştır. Uzmanlara yapılan görüşme formunda toplam 11 soru sorulmuştur. Bu soruların cevapları incelendiğinde, “Ulu İpek Yolu’nu, Batı ve Doğu’yu bağlayan bir fenomen olarak kabul edebiliyor muyuz?”, “Ulu İpek Yolu Kazakistan topraklarından hangi bölgelerinden geçiyordu?”, “Ulu İpek Yolu’nun en görkemli yılları ve edilgen zamanı kaçınıcı yüzyıla aittir?”, “Ulu İpek Yolu güzergahlarında ilk üretilen ve ticareti yapılan mallar nelerdi?”, “Ulu İpek Yolu’nun kültürel, sosyo-ekonomik önemi nelerdir”, “Ulu İpek Yolu uluslararası en büyük ve en eski bir ticaret yolu olduğunu nasıl açıklayabilirsiniz? Ve uluslararası ilişkilere nasıl bir etkisi oldu?”, “Bir Kuşak, Bir Yol projesi hakkında fikriniz?”, “Ulu İpek Yolu’nun dünya kültürün gelişmesine genel hangi etkileri olmuştur?” sorulara katılımcıların hepsi olumlu, geniş bir türde

açıklayarak ve benzer cevap vermiştir. Bu katılımcıların yukarıda gösterilen sorulara benzer cevaplar vermesi bu soruların aktuel ve önemli olduğunu göstermektedir.

Eğer görüşme form ve anket uygulamasına bakılacak olursa, anket uygulamasında bazı farklılıklar vardır. O yüzden de, uzman araştırmacıların ve yerli halkın ikisine de çalışma yapılmıştı.

Anket görüşmemize yerli halktan 400 kişi katılmıştır. Anketimiz 5 demografik ve 20 temel sorulardan yapılmıştır.

Anket verileri sonucunda katılımcıların %57,5'si gibi büyük bir kısmı 18-29 yaşları arasındadır ve %17,5'i de 30-39 yaşlar arasındadır. %15'i 40-49, %5,5'i 50-59 yaşları arasında, %4,5'i de 60 yaş üzerindedir. Cinsiyet farklılıkları açısından katılımcılar arasında sayısal olarak büyük bir fark görülmektedir. Katılımcıların 126'sı erkek yüzdeler olarak bakıldığında ise %31,5, 274 ise kadın yüzdeler olarak %68,5 olmak üzere toplamda 400 adet anket yapılmıştır.

Katılımcıların medeni durumlarına bakıldığında 215 tanesi evli iken 185 tanesi ise bekâr olduğu görülmektedir. Yapılan ankette medeni durum boş bırakılmamış ve tam oran alınmıştır. Yüzdeler olarak bakıldığında ise %53,8'lik kısmı evli ve %46,3'lük kısmı bekâr olduğu görülmektedir.

Anket çalışması sonucunda Kazakistan'da yaşamakta olan katılımcıların eğitim durumuna baktığında %9,5 oranı orta öğretim, %15,3 oranı lise, %6,5 oranı ön lisans, %36,3 oranı lisans ve %32,5 oranı lisansüstü oldukları sonucuna varılmıştır. Bu verilerden de anlaşıldığı üzere katılımcıların büyük bir çoğunluğu üniversite mezunudur.

Yapılan araştırma sonucunda Kazakistan'ın yerel halkının mesleğine bakıldığı zaman en yüksek oranın %57,5 ile öğrenci olduğu ve en az oranı %4,5 emekli olduğu görülmektedir. Bunun sonucuna bakıldığında katılımcıların çoğunlukla genç kesimden yani öğrenci olduğu sonucuna varılmıştır.

Bu ankete t test ve Anova analizinin yapmadan önce araştırmanın hipotezleri belirlenmişti. Bu hipotezler şu şekilde belirlenmişti:

H₁: “Araştırmaya katılanların yaşları ile pozitif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₂: “Araştırmaya katılanların cinsiyetleri ile pozitif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₃: “Araştırmaya katılanların medeni durumu ile pozitif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₄: “Araştırmaya katılanların eğitim durumları ile pozitif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₅: “Araştırmaya katılanların mesleği ile pozitif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₆: “Araştırmaya katılanların yaşları ile negatif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₇: “Araştırmaya katılanların cinsiyetleri ile negatif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₈: “Araştırmaya katılanların medeni durum ile negatif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₉: “Araştırmaya katılanların eğitim durumları ile negatif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

H₁₀: “Araştırmaya katılanların mesleği ile negatif bakışa ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık vardır”.

Yukarıda önceden belirtilen 10 hipotezin hepsi T test ve Anova istatistiklerin sonucunda olumlu çıkmıştır. Yani hipotezlerin hepsi anlamlı olup tezi destekler mahiyette olduğu görülmüştür.

KAYNAKLAR

- Abishov, N. Ünlüönen K. (2016). Kazakistan Turizminin Mevcut Durumu ve Gelişme Perspektifleri. *Avrasya Uluslararası Araştırmalar Dergisi*, 4(8), 102
- Ablayeva, A. (2013). Kazakistan Turizminde İpek Yolu'nun Yeri ve Önemi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Acartürk, K. (2013). Türkiye'de Fuarçılık ve Fuarların Coğrafi Dağılımı. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, *Coğrafya Dergisi*, 25, İstanbul.
- Akbulut, G. 21. (2016). Yüzyıl'ın Eko-Politik Ürünü: Demir İpek Yolu. *Türk Yurdu Yayınları*, 107, 7-8, Ankara.
- Aksoy, B. (2014). İpek Yolu Güzergâhı. *Türk Yurdu Yayınları*, 100, 22-23, Ankara.
- Arık, D. (2014). Türklerin Karşılaştığı Dinlerle Etkileşimi. *Türk Yurdu Yayınları*, 100, 221, Ankara.
- Artuç, S. (2014). İpek Yolu'ndaki Göç Haraketlerinin Türk Edebiyatına Yansımaları. *Türk Yurdu Yayınları*, 100, 201, Ankara.
- Atasoy, F. (2014). İpek Yolu'nda Türk Dünyası Ortak Kültür Mirası. *Türk Yurdu Yayınları*, 100, 9-11, Ankara.
- Atasoy, F. (2010). Küreleşme Çağında Yeniden İpek Yolu. Bir Kültür Koridoru olarak İpek Yolu Sempozyumu'nda sunulmuş bildiri, UNESCO TMK – Kültür ve Turizm Bakanlığı, Antalya.
- Aygün, M. (2004). Yeni İpek Yolu (Traceca) ve Türkiye. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Entitüsü, İstanbul.
- Bakirova, E. (2012). İpek Yolu Üzerindeki Lojistik Faaliyetlerin Günümüzde Kültür-Sanatın Gelişmesine Etkisi: Özbekistan Örneği. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Bartold, B.B. (1963). *Otçet o Poezdke v Sredniu Aziu s Nauçnoi Tseliu*. T.4, Moskova.
- Bartold, B.B. (1963). *Oçerk İstorii Semireçya*. T.2, Moskova.
- Baybosınov, K. (1996). *Jambıl Önirindegi Tas Müsinder*. Almatı: Öner Yayınları.

- Baypakov, K. (1992). Gorodiše Kuiruktöbe Pamiatniki İstorii i Kulturu Kazahstana. Almatı: 5. Baskı.
- Baypakov, K. (1998). Srednevekovie Goroda na Velikom Şelkovom Puti. Almatı: Gılım Yay.
- Baypakov, K., Nurjanov A. (1992). Ulı Jibek Jolı Jane Ortağasırlık Kazakstan. Almatı: Kazakstan.
- Bedirhan, Y. (1994). Orta Çağda İpek Yolu Hâkimiyeti ve Türk Yurtları. Yüksek Lisans tezi. Selçuk Üniversitesi, Konya.
- Bedirhan, Y. (1998). Türk Tarihinde İpek Yolu Hâkimiyeti ve Çin'in Türkistan'I İlk İstila Projesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 4.
- Bekdemir, Ü. (2016). İpek Yolu'nun Otobanlaştırılması Projesi. Türk Yurdu Yayınları, 107, Ankara.
- Bekin, A.R. (1981). İpek Yolu. D.T.C.F.Y., Ankara.
- Beysenova, A., (1989). İssledovania Prirodı Kazahstana i Razvitiya Fiziçesko – Geografiçeskih İdei. Almatı.
- Bogenbayev, N. (2014). Ulu İpek Yolu Üzerindeki Taraz Şehri ve Türk Yolları. Türk Yurdu Yayınları, 100, Ankara.
- Boulnois, L. (1966). The Silk Road. George Allen and Unwin Ltd. London.
- Bozkurt, N. (2000). İpek Yolu. İslam Ansiklopedisi, C. 22, T.D.V. Yayınları, İstanbul.
- Brokgauz, F., Efron İ. (1890-1907). Auliye – Ata. Ensiklopediçeski Slovar, 82 T, 4. Baskı SBP.
- Bulduk, Ü. (2014). İpek Yolun'da Kültürel Etkileşim: 6-10. Yüzyıllarda Ticaret, Siyaset ve Din. Türk Yurdu Yayınları, 100, Ankara.
- Bury, J.B. (1923). History of the Later Roman Empire. (aktar. Yıldızdağ), Vol. II, London, Published by Macmillan and Co., Ltd.
- Buryakov, Y. (2002). Eski ve Orta Çağ Dönemlerinde Ulu İpek Yolu Üzerindeki Orta Asya Türkleri. (çev. Alesker Aleskerov), Türkler, III. cilt, Ed. Salim Koca vd., Ankara: Semih Ofset.
- Düğen, T. (2011). 21. Yüzyılda İpek Yolu. 21. Yüzyıl Dergisi, 35.

- Ensiklopedia Abay. (2011). Almatı: Atamura Yayınları.
- Erdem, H. (2014). Yeniden Canlanan İpek Yolu'nun Dünya Ticaretine Getirdikleri. Türk Yurdu Yayınları, 100, Ankara.
- Feyizli, İ.T. (1995). Doğuya Giden Yollar - İpeğin Yolu. İpek Yolu – Silk Road, 1, Ankara.
- Foltz, R.C. (2006). Antik Dönemden 15. Yüzyıla Kadar Karayolu Ticareti ve Kültürel Etkileşim. (çev. Aydın Aslan), İstanbul:Medrese Yayınları.
- Gumilev, L.N. (1993). Drevnie Turki. Moskova: Tovarişestvo Klışnikov Komarov i K.
- Gümüşçü, O. (2014). Anadolu'daki XVI. Yüzyıl Ticaret Yolları. Türk Yurdu Yayınları,100, Ankara.
- Gündoğdu, A. (2014). İpek Yolu'nun Türklere Sunduğu Jeo-Stratejik İmkânları. Türk Yurdu Yayınları, 100, Ankara.
- Haussig, H.W. (2001). İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi. (çev. Müjdat Kayayerli), İstanbul: Ötüken.
- İmer, Z. (2005). Miladi Dönem Öncesi Orta Asya'da İpek. Bilig, 32.
- İsayev, E., Özdemir, M. (2011). Ulu İpek Yolu ve Türk Dünyası. Zeitschrift für die Welt der Türken Journal of World of Turks, 3(1).
- İslam Ansiklopedisi. (2000). İpek Yolu. Cilt 22, İstanbul.
- İzgi, Ö. (1984). Çin İle Batı Arasındaki İpek Yolları (8. Yüzyıla Kadar). Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 2(1).
- Joldasbayev, S., Babayev D. (2003). Orta Ğasırlardağı Kazakistan Tarihi. Almatı: Atamura Baspası.
- Kara, A. (2013). Eski Devirlerden Günümüze Kazakistan ve Kazaklar. Kazakistan ilimler akademisi, (çev. Abdulvahap Kara). İstanbul: Selenge Yayınları.
- Khairzhankyzy, Zh. (2015). Türkiye-Türkistan (Ahmet Yesevi) Turizm Güzergâhinin Açılmasına Yönelik Bir Örnek Uygulama. Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Koca, S. (2000). Türk Kültürünün Temelleri II. Trabzon.

- Kozıbayev, M.K. (1983). Ensiklopedia Alma-Ata. Alma-Ata
- Köse, M. (2018). Tedarik Zinciri Yönetiminde İpek Yoluna Alternatif Hatların Araştırılması. Yüksek Lisans tezi. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kydyrali, D. (2014). İpek Yolu ve Türk Konseyi. Türk Yurdu Yayınları, 100, Ankara.
- Kydyrali, D. (2014). Medeniyetler Diyalogu İnşasında İpek Yolu'nun Önemi. Türk Yurdu Yayınları, 107, Ankara.
- Mammadov, H. (2014). Ulu İpek Yolu ve Medeniyetler Arası Diyalog. İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Musabay, İ. (1968). Doğu Türkistan Yolları. Türk Kültürü.
- Mustafayev, Ş. (2014). Orta Asya'da İpek Yolu Anıtları ve UNESCO'nun İpek Yolu Programı. Türk Yurdu Yayınları, 100, Ankara.
- Nakatkov, Y. (2001). İstoria Turizma Kazahstana. Almatı: İzd. Rauan.
- Ögel, B. (1991). Türk Kültür Tarihine Giriş. Kültür Bakanlığı Yayınları, 5, Ankara.
- Özarslan, M. (2014). İpek Yolu'nda Hâlk Âşıkları ve Hâlk Hikâyeleri. Türk Yurdu Yayınları, 100, Ankara.
- Özdemir, U. (2016). Uluslararası İpek Yolu Projesi. Türk Yurdu Yayınları, 107, Ankara.
- Özey, R. (2014). İpek Yolu'nda, Türk Dünyasının Coğrafyası ve Jeopolitiği. Türk Yurdu Yayınları, 100, Ankara.
- Purtaş, F. (2014). İpek Yolu'nun Güvenliğinde Kültürel Diplomasi'nin Rolü ve TÜRKSOY. Türk Yurdu Yayınları, 100, Ankara.
- Purtaş, F. (2011). Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi. Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi dergisi, Ankara.
- Richthofen, F. (1907). Tagebücher aus China. (Aktar. Yıldızdağ (2005)), Vol: II, Dietrich Reimer, Berlin: Ausgew.
- Salmaş, M. (2000). Veliki Şelkoviyy Put. Tegeran: İzd. Amudarya.

- Şahin, C. (2014). İpek Yolu'nun Türk Sanatına Etkisi: Kervansaraylardaki Süsleme Motiflerine Yansımalar. Türk Yurdu Yayınları, 100, Ankara.
- Taşagıl, A. (2014). Kadım Türkler ve İpek Yolu'nun Tarihî Gelişimi. Türk Yurdu Yayınları, 100, Ankara.
- Tezer, H. (2016). 21. Asır'da İpek Yolu Ekonomileri Ve Türk Dünyası'nın Ekonomik Gelişim Süreci. Türk Yurdu Yayınları, 107, Ankara.
- Tok, G. (2000). Doğu'dan Batı'ya Ticaret – İpek Yolu. Bilim ve Teknik, Tübitak, 394(9).
- Toprak, A. (2008). Doğu-Bati Kültürel Etkileşiminde İpek Yolu (Başlangıçtan Göktürk Dönemi Sonuna Kadar). Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Tusibayeva, G. (2006). Osobennosti Ucheta i Nalogooblazhenia v Turisticheskikh Firmah. Astana: KazUEFİMT.
- Uhlig, H. (2000). İpek Yolu - Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü. (çev. Alev Kırım), İstanbul: Okyanus Yayınları.
- Uspanova, B. (2017). Kazakistan'ın Turizm Potansiyeli ve Geliştirilebilir Turizm Çeşidi Olarak Kültür Turizminin İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Yereli, B.A. (2014). Yeniden Canlanan İpek Yolu'nda Ekonomik Stratejiler. Türk Yurdu Yayınları, 100, Ankara.
- Yesevi, İ. (2010). Türkistan Şehri Uluğ Türkistan'ın Kalbi. Yesevi Dergisi, 198, İstanbul.
- Yıldıran, M. (2014). Tarihî İpek Yolu'nun Türkiye'ye Sunduğu Ekonomik Fırsatlar. Türk Yurdu Yayınları, 100, Ankara.
- Yıldızdağ, C. (2005). VII.-X. Yy.'larda İpek Yolu Ticaretinin Türk Tarihine Etkileri. Yüksek Lisans Tezi. Mimar Sinan G.S.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Zuev, Y.A. (1960). Kitaiskie İzvestia o Suyabe. KazSSR: III. Baskı.

İnternet Kaynaklar

URL-1, <https://www.oncevatan.com.tr/turk-dunyasi-2017-kultur-baskenti-turkistan-makale,38424.html>, Erişim tarihi: 13.03.2019

URL-2,<http://www.kirmizilar.com/tr/index.php/guncel-yazilar3/2442-tarihi-ipek-yolu-ticaret-ve-kultur-yolu>, Erişim tarihi: 13.03.2019

URL-3,<http://www.jeopoliturk.com/MakaleDetay/24/SEHIRLERIN-SULTANI-MERV>, Erişim tarihi: 13.03.2019

URL-4,<https://emlakkulisi.com/ozbekistandaki-tarihi-kentlerdeki-ecdat-yadigari-esserler-korunuyor/214008>, Erişim tarihi: 20.03.2019

URL-5,http://www.yapi.com.tr/haberler/talibanin-yiktigi-dunya-mirasi-canlanacak_47477.html, Erişim tarihi: 20.03.2019

URL-6, <http://arsiv.ntv.com.tr/news/67115.asp>, Erişim tarihi: 20.03.2019

URL-7,<http://www.cci.gov.tm/index.php/ru/news/turkmenistan-novosti/7657-pyataya-vstrecha-koordinatsionnogo-komiteta-po-serijnoj-nominatsii-vsemirnogo-naslediya-velikogo-shelkovogo-puti-v-spisok-vsemirnogo-naslediya-yunesko-nachala-svoyu-rabotu>, Erişim tarihi: 17.04.2019

URL-8, <http://www.traceca.org.tr>, Erişim tarihi: 25.02.2019

URL-9,<https://www.turksoy.org/tr/news/2019/01/22/2019-turk-dunyasi-kultur-baskenti>, Erişim tarihi: 25.02.2019

URL-10, <https://www.avekon.org/papers/540.pdf>, Erişim tarihi: 24.03.2019

URL-11, <https://profi.travel/articles/38074/details>, Erişim tarihi: 24.03.2019

URL-12, <http://kaztrk.kz/news/expo2017/eks-po-nyn-shygu-tarihy-95887>, Erişim tarihi: 24.03.2019

URL-13, <http://pavlodarnews.kz/index.php?id=365>, Erişim tarihi: 24.03.2019

URL-14, www.naryk.kz, Erişim tarihi: 24.03.2019

Ek 1. Anket Formu (Yerel Halk)

T.C KASTAMONU ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TURİZM FAKÜLTESİ					
İPEK YOLU'NDAKİ KÜLTÜREL MİRASIN DÜNYA TURİZMİNE KATKILARI: KAZAKİSTAN ÖRNEĞİ					
<p>Bu anket Yüksek Lisans tez çalışması kapsamında, Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine katkısı hakkında yerli halkın görüşlerinin belirlenmesi amacıyla hazırlanmıştır. Yapılan çalışma, turizm kavramına farklı bir bakış açısı getirmesi açısından önemlidir. Eski Ulu İpek Yolu geçen ülkeler arasında yeni kültürel bağlantıların candandırılması konularında katkı yapacağı düşünülmektedir. Katılımınız için Teşekkür Ederiz.</p>					
Karlygash SARTAYEVA Tez Danışmanı Dr. Öğr. Üyesi Muharrem AVCI					
Cinsiyetinizi lütfen belirtiniz?					
<input type="checkbox"/> Kadın			<input type="checkbox"/> Erkek		
Lütfen eğitim durumunuzu belirtiniz?					
<input type="checkbox"/> Orta Öğretim	<input type="checkbox"/> Lise	<input type="checkbox"/> Ön Lisans	<input type="checkbox"/> Lisans	<input type="checkbox"/> Lisansüstü	
Yaşınız?					
<input type="checkbox"/> 18-29 Yaş Arası	<input type="checkbox"/> 30-39 Yaş Arası	<input type="checkbox"/> 40-49 Yaş Arası	<input type="checkbox"/> 50-59 Yaş Arası	<input type="checkbox"/> 60 ve Üzeri	
Medeni durumunuz?					
<input type="checkbox"/> Evli			<input type="checkbox"/> Bekar		
Mesleğiniz?					
<input type="checkbox"/> Öğrenci	<input type="checkbox"/> Memur	<input type="checkbox"/> Ev Hanımı	<input type="checkbox"/> Emekli	<input type="checkbox"/> Özel Sektör	<input type="checkbox"/> Diğer

İFADELER	FAKTÖRLER				
	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Ulu İpek Yolu en eski bir ticaret yoludur					
Ulu İpek Yolu'na adını veren ürün ipek kumaştır					
Ulu İpek Yolu Çin'den başlıyordu					
Ulu İpek Yolu Kazakistan topraklarından geçmişti					
Ulu İpek Yolu Türkiye topraklarından geçmişti					
Bu ticaret yolu'yla farklı dinler yayılmıştı					
Ulu İpek Yolu'nun ana ve ek yolları oluşmuştur					
Ulu İpek Yolu Batı ve Doğu'yu bağlayan bir köprüdür					
Dünya turizminin gelişimi Ulu İpek Yolundan başlamıştı					
Orta Asya'da Uluslararası kültür turizmine kaynaklık eden ilk bağlantıların, Ulu İpek Yolunda olduğu görülmüştür					
Ulu İpek Yolu'nun Kazakistan topraklarında yer alan kültürel mirası, ülke turizm gelişmesine katkı sağlayabilir					
Ulu İpek Yolu'nda ipek altına eşitti					
Ulu İpek Yolu; Güney Kazakistan ve Yedisu bölgesinin önemli şehirlerden geçmekte olup, çevrelerinde değerli somut kültürel miraslar bulunmaktadır					
Ulu İpek Yolu'nun merkezlerinden biri olan Yesi kenti yani şimdiki Türkistan şehri, Hoca Ahmet					

Yesevi'nin türbesinin bulunduğu yerdir. Burası, tüm müslümanlarca bilen bir inanç turizm destinasyonu-dur					
Ulu İpek Yolu'nun önemli kısmının geçtiği yerde doğup ve yaşadığım için çok şanslıyım ve gurur duyuyorum					
Kazakistan'ın güney bölgesi benim için popüler bir turizm bölgesidir					
Kazakistan'ın topraklarından geçmiş Ulu İpek Yol'un mirasları Kazakistan turizmin gelişmesine katkısı olamaz					
İpek yolu, kültür turizmine hitap etmektedir					
"Bir Kuşak, Bir Yol" bir Kazakistan turizm projesidir					
Güney Kazakistan bölgesinde turizmi geliştirmek için, Eski medeniyet buluntularının daha çok araştırılmasına ihtiyacı var					

Ek 2. Görüşme Formu (Uzmanlar)

T.C KASTAMONU ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TURİZM FAKÜLTESİ				
İPEK YOLUN'DAKİ KÜLTÜREL MİRASIN DÜNYA TURİZMİNE KATKILARI: KAZAKİSTAN ÖRNEĞİ				
<p>Bu görüşme formu Yüksek Lisans tez çalışması kapsamında, Kazakistan'daki Ulu İpek Yolu kültürel değerlerinin turizmin gelişmesine katkısı hakkında, bu alanda uzman araştırmacı ve çalışanların görüşlerinden yararlanmak amacıyla hazırlanmıştır. Yapılan çalışma, turizm kavramına farklı bir bakış açısı getirmesi açısından önemlidir. Eski Ulu İpek Yolu geçen ülkeler arasında yeni kültürel bağlantıların canlandırılması konularında katkı yapacağı düşünülmektedir. Katılımınız için Teşekkür Ederiz.</p>				
<p>Karlygash SARTAYEVA Tez Danışmanı Dr. Öğr. Üyesi Muharrem AVCI</p>				
Cinsiyetinizi lütfen belirtiniz?				
<input type="checkbox"/> Kadın		<input type="checkbox"/> Erkek		
Ünvanınız?				
<input type="checkbox"/> Araştırma görevlisi	<input type="checkbox"/> Dr.Öğr. Üyesi	<input type="checkbox"/> Doç. Dr.	<input type="checkbox"/> Prof. Dr.	<input type="checkbox"/> Diğer
Yaşınız?				
<input type="checkbox"/> 18-29 Yaş Arası	<input type="checkbox"/> 30-39 Yaş Arası	<input type="checkbox"/> 40-49 Yaş Arası	<input type="checkbox"/> 50-59 Yaş Arası	<input type="checkbox"/> 60 ve Üzeri
Medeni durumunuz?				
<input type="checkbox"/> Evli		<input type="checkbox"/> Bekar		
Görev yeriniz?				
<input type="checkbox"/> Fakülte	<input type="checkbox"/> Yüksekokul	<input type="checkbox"/> Meslek	<input type="checkbox"/> Diğer	

		yüksekokulu	
--	--	-------------	--

1. Ulu İpek Yolunu, Batı ve Doğu'yu bağlayan bir fenomen olarak kabul edebiliyor muyuz?

.....

2. Ulu İpek Yolu'nun ortaya çıkış tarihi nedir ve hangi güzergahlardan oluşturuyordu?

.....

3. Ulu İpek Yolu Kazakistan topraklarından hangi bölgelerinden geçiyordu?

.....

4. Ulu İpek Yolunun en görkemli yılları ve edilgen zamanı kaçınıcı yüzyıla aittir?

.....

5. Ulu İpek Yolu'nun modern zamanda tekrardan canlandırılması hakkında fikriniz?

.....

6. Ulu İpek Yolu güzergâhlarında ilk üretilen ve ticareti yapılan mallar nelerdi?

.....

.....
.....
7. Ulu İpek Yolu'yla yayılan dinler ve memleketlere etkisi nasıldı?

.....
.....
.....
.....
8. Ulu İpek Yolu'nun kültürel, sosyo-ekonomik önemi nelerdir?

.....
.....
.....
.....
9. "Ulu İpek Yolu" uluslararası en büyük ve en eski bir ticaret yolu olduğunu nasıl açıklayabilirsiniz? Ve uluslararası ilişkilere nasıl bir etkisi oldu?

.....
.....
.....
.....
10. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi hakkında fikriniz?

.....
.....
.....
.....
11. Ulu İpek Yolu'nun dünya kültürün gelişmesine genel hangi etkileri olmuştur?

.....
.....
.....
.....

Ek 3. Anket Formu (Kazakça)

ТҮРКИЯ РЕСПУБЛИКАСЫ КАСТАМОНУ УНИВЕРСИТЕТИ ӘЛЕУМЕТТІК ҒЫЛЫМДАР ИНСТИТУТЫ ТУРИЗМ ФАКУЛЬТЕТИ				
ҰЛЫ ЖІБЕК ЖОЛЫНДАҒЫ МӘДЕНИ МИРАСТЫҢ ӘЛЕМДІК ТУРИЗМГЕ ТИГІЗЕТІН ӘСЕРІ: ҚАЗАҚСТАН МЫСАЛЫНДА				
Бұл сұхбат, Қазақстандағы Ұлы Жібек Жолы мәдени мұраларының туризмнің дамуына тигізетін әсері жайлы Магистрлік диссертацияның жұмысы үшін жасалынған. Осы тақырып бойынша ғылыми тұрғыда белгілі бір көзқарасқа ие мамандардың ой-пікірін білу мақсатында дайындалған. Қатысып, сұрақтарға жауап бергеніңіз үшін алғысымызды білдіреміз!				
Қарлығаш САРТАЕВА Жетекшісі: Dr. Öğr. Üyesi Muharrem AVCI				
Жынысыңызды белгілеңіз?				
<input type="checkbox"/> Әйел		<input type="checkbox"/> Ер		
Ғылыми дәрежеңіз?				
<input type="checkbox"/> Магистр	<input type="checkbox"/> Доцент	<input type="checkbox"/> Доктор PhD	<input type="checkbox"/> Профессор	<input type="checkbox"/> Басқа
Жасыңыз?				
<input type="checkbox"/> 18-29 Жас аралығы	<input type="checkbox"/> 30-39 Жас аралығы	<input type="checkbox"/> 40-49 Жас аралығы	<input type="checkbox"/> 50-59 Жас аралығы	<input type="checkbox"/> 60 және одан жоғары
Отбасылық жағдайыңыз?				
<input type="checkbox"/> Отбасылы		<input type="checkbox"/> Басы бос		
Жұмыс орныңыз?				
<input type="checkbox"/> Жоғарғы оқу орны	<input type="checkbox"/> Колледж	<input type="checkbox"/> Мектеп	<input type="checkbox"/> Басқа	

Сұрақтар	Жауаптар				
	Мүлдем келіспеймін	Келіспеймін	Жауап жоқ	Келісемін	Толығымен келісемін
Ұлы Жібек Жолы тарихтағы сауда жолдарының ең ескісі					
Ұлы Жібек Жолының аты жібек матаға байланысты					

қойылған					
Ұлы Жібек Жолы Қытайдан бастау алған					
Ұлы Жібек Жолы Қазақстан жерінен өткен					
Ұлы Жібек Жолы Түркия жерінен өткен					
Бұл сауда жолымен әртүрлі діндер таралған					
Ұлы Жібек Жолының бастапқы және қосалқы жолдары болған					
Ұлы Жібек Жолы Батыс пен Шығысты байланыстырып тұрған көпір іспеттес еді					
Әлемдік туризмнің дамуы Ұлы Жібек Жолының басталған					
Орталық Азиядағы алғашқы халықар- алық мәдени туризмнің дамуына осы Ұлы Жібек Жолы ықпал еткен					
Қазақстанның Ұлы Жібек Жолы бойында орналасқан тарихи-мәдени ескерткіштерінің туризмнің дамуына үлесі зор					
Ұлы Жібек Жолында жібек пен алтынның құны тепе-тең еді					
Ұлы Жібек Жолы Оңтүстік Қазақстан және Жетісу аймақтарынан өткен және бұл жолдың бойында көптеген тарихи ескерткіштер орналасқан					

Қожа Ахмет Яссауи кесенесінің орналасқан жері, Ұлы Жібек Жолының орталық-тарының бірі болған Яссы кенті, қазіргі Түркістан қаласы, күллі мұсылман қауымның діни, наным-сенім туризмінің маңызды жерлерінің бірі					
Ұлы Жібек Жолы бойындағы жерде өмірге келіп, қазіргі таңда осы жерде еңбек етіп жатқаным мен үшін үлкен бақыт және бұнымен мақтан тұтамын					
Қазақстанның жалпы оңтүстік бөлігі мен үшін атақты бір туристік жер					
Қазақстан жерін басып өткен Ұлы Жібек Жолы, бұл аймақтағы туризмнің дамуына ықпал ете алмайды					
Ұлы Жібек Жолы мәдени туризммен парапар					
“Бір Белдеу, Бір Жол” Қазақстан Республикасының туризм жобасы					
Оңтүстік Қазақстанда туризмді дамыту үшін, бұл жердегі мәдени-тарихи ескерткіштерді толыққанды зерттеулердің жоқтың қасы					

Ek 4. Görüşme Formu (Kazakça)

ТҮРКІЯ РЕСПУБЛИКАСЫ КАСТАМОНУ УНИВЕРСИТЕТИ ӘЛЕУМЕТТІК ҒЫЛЫМДАР ИНСТИТУТЫ ТУРИЗМ ФАКУЛЬТЕТИ				
ҰЛЫ ЖІБЕК ЖОЛЫНДАҒЫ МӘДЕНИ МИРАСТЫҢ ӘЛЕМДІК ТУРИЗМГЕ ТИГІЗЕТІН ӘСЕРІ: ҚАЗАҚСТАН МЫСАЛЫНДА				
Бұл сұхбат, Қазақстандағы Ұлы Жібек Жолы мәдени мұраларының туризмнің дамуына тигізетін әсері жайлы Магистрлік диссертацияның жұмысы үшін жасалынған. Осы тақырып бойынша ғылыми тұрғыда белгілі бір көз-қарасқа ие мамандардың ой-пікірін білу мақсатында дайындалған. Қатысып, сұрақтарға жауап бергеніңіз үшін алғысымызды білдіреміз!				
Қарлығаш САРТАЕВА Жетекшісі: Dr. Öğr. Üyesi Muharrem AVCI				
Жынысыңызды белгілеңіз?				
<input type="checkbox"/> Әйел		<input type="checkbox"/> Ер		
Ғылыми дәрежеңіз?				
<input type="checkbox"/> Магистр	<input type="checkbox"/> Доцент	<input type="checkbox"/> Доктор PhD	<input type="checkbox"/> Профессор	<input type="checkbox"/> Басқа
Жасыңыз?				
<input type="checkbox"/> 18-29 Жас аралығы	<input type="checkbox"/> 30-39 Жас аралығы	<input type="checkbox"/> 40-49 Жас аралығы	<input type="checkbox"/> 50-59 Жас аралығы	<input type="checkbox"/> 60 және одан жоғары
Отбасылық жағдайыңыз?				
<input type="checkbox"/> Отбасылы		<input type="checkbox"/> Басы бос		
Жұмыс орныңыз?				
<input type="checkbox"/> Жоғарғы оқу орны	<input type="checkbox"/> Колледж	<input type="checkbox"/> Мектеп	<input type="checkbox"/> Басқа	

1. Ұлы Жібек Жолыны, Шығыс пен Батысты байланыстыратын бір феномен сияқты қарастыра аламыз ба?

.....

.....

.....

.....

2. Ұлы Жібек Жолының пайда болу тарихы және қандай жерлермен өткен?

.....

.....

.....
.....

3. Ұлы Жібек Жолы Қазақстанның қай аумақтарынан өткен?

.....
.....
.....
.....

4. Ұлы Жібек Жолы қай жылдары шарықтап, құлдырады?

.....
.....
.....
.....

5. Ұлы Жібек Жолының қазіргі заманда қайта жаңғыру туралы ойыңыз?

.....
.....
.....
.....

6. Ұлы Жібек Жолы бойындағы алғаш өндірілген және алғаш саудаға түскен тауарлар нелер?

.....
.....
.....
.....

7. Ұлы Жібек Жолында таралған діндер және олардың мемлекеттерге тигізген әсері қандай еді?

.....
.....
.....
.....

8. Ұлы Жібек Жолының мәдени, саяси және экономикалық маңызы қандай?

.....
.....
.....
.....

9. Ұлы Жібек Жолының халықаралық ең үлкен және ең ескі сауда жолы болғанын қалай түсіндіре аласыз? Және халықаралық қатынастарға тигізген әсері қандай болды?

.....
.....
.....
.....

10. «Бір Белдеу, Бір Жол» бағдарламасы жайлы ойыңыз?

.....
.....
.....
.....

11. Ұлы Жібек Жолының әлемдік мәдениеттің дамуына тигізген жалпылама қандай әсері болды?

.....
.....
.....
.....

Ek 5. Akırtas Tarihi Kompleksi, Taraz



Ek 6. Akirtas'ta Yapılan Bilimsel Araştırma (2009)



ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Karlygash Sartayeva

Doğum Yeri, Tarihi : Kazakistan, Almatı; 12.04.1993

Eğitim Durumu

Lise : №59 Mektep-Gimnaziyası, 2011

Lisans : Al Farabi Kazak Devlet Üniversitesi, Felsefe ve Siyaset bölümünün, Siyaset uzmanlığı, 2015

TÖMER : Kastamonu Üniversitesi, Türkçe Öğretimi Uygulama ve Araştırma Merkezi (C sertifikası), 2016

ERASMUS : Polonya, Malopolska School Of Economics, Faculty Of Management And Tourism, 2017

Yüksek Lisans : Kastamonu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı, 2019

İş Denevimi

2016 : Aşa Club Hotel, Garson (İzmir)

2015 : Gençlik Politikalarının Geliştirilmesi için Devlet Fonu, pratik (Almatı)

2014 : Kazakistan Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığının, Dış Politika Analizi ve Tahmini Bölümü'nde pratik, (Nur-Sultan)

2012 : Etno-anıt kompleksi "Kazakistan Haritası" Atameken", Kazakistan/Nur-Sultan şehri, 2 dilde rehber

Bilimsel Faaliyetler

Makaleler

Sartayeva, K. (2009). “Akırtas” jailı ajemnin bir uzık sırı. “Kazakistan tarihi: adistemelik jurnalı” dergisi, (12), 86-87

Sartayeva, K. (2010, 2-3 nisan). Akırtas – ortagasırlık tarihi eskertkiş. “Mektep okuşıları gılımi jumustarının kalalık baigesi” materialdar jinagı, 227-231

Hakemli kongre / Sempozyumların Bildiri Kitaplarında Yer Alan Yayınlar

Sartayeva, K. (2017). “Kone Taraz kalasınan bastalgan turizm”. Otandık Turizmdi Damıtudagy Muzeilerdin Röli Forumu, Almatı, KAZAKISTAN, 14-15 Eylül.

Avcı, M. & Sartayeva, K. (Baskıda). “İpek Yolun’daki Kültürel Mirasin Dünya Turizmine Kazandırılması: Kazakistan Örneği”. V Uluslararası Türk Dünyası Turizm Sempozyumu, Taraz, Kazakistan

Oktay, K., Karamatov, O. & Sartayeva, K. (Baskıda). “Turkistan – Kulturnaya Stolica Turkskogo Mira 2017”. Mejdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferenciya na temu: “Vozrojdienie palomnicheskogo turizma na perekrestke Velikoga Shelkogo Puti”. Samarkand, Özbekistan.