

Derleme Makale / Review Article

Tarihi ve Modern İpek Yolu Ticaretinde Afganistan'ın Rolü

The Role of Afghanistan in Historical and Modern Silk Road Trade

Ghulam Sakhi K. NORUGHLI¹

<u>Gönderim Tarihi</u>	<u>Revizyon Tarihi</u>	<u>Kabul Tarihi</u>
<u>02.07.2019</u>	<u>20.08.2019</u>	<u>23.09.2019</u>

Önerilen Atıf / Suggested Citation:

Norughli, G.S.K., 2019, Tarihi ve Modern İpek Yolu Ticaretinde Afganistan'ın Rolü. *Anadolu Kültürel Araştırmalar Dergisi*, 3(3), 346-358.

Öz

Bu çalışmada Tarihsel İpek Yolu'nun gelişiminde ve günümüzde yeniden canlandırılmaya çalışılan İpek Yolu projelerinde Afganistan coğrafyasının rolü incelenmektedir. Orta Asya, Hindistan ve Ortadoğu coğrafyasının kesişim noktasında yer alan Afganistan İpek Yolu'nun en stratejik noktalarından birini teşkil etmektedir. Günümüzden nerdeyse günümüzden 5000 sene önce başlayan ticaretle birlikte çok sayıda ulus bu ticari ağa katılmışlardır. İpeğin icadında sonra bu değerli ürünü elde etmek amacıyla Türkler, İranlılar ve Romalılar, Çinli üreticilerle doğrudan bağ kurabilmek için çaba sarf etmişlerdir. Afganistan bu mücadelenin odak noktasında olmuştur. Bu ticari yollara hâkim olabilmek için Kuşanlar, Yüeciler, Çinliler, Türkler, İranlılar ve Roma tacirleri bu ticarete belirli bir strateji izlemişler ve bu büyük güçler arasındaki kavgada Afganistan daima merkez bir noktada yer almıştır. Günümüzde de yeniden canlandırılmaya çalışılan İpek Yolu projelerinden Afganistan bir kez daha kilit bir rol oynamak üzeredir.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Afganistan, Ticaret, İpek, Kuşanlar, Yüeciler

Abstract

This article has examined the role of Afghanistan's geographical location in the development of the Historical Silk Road which is currently being revived. Located at the intersection of Central Asia, India, and the Middle East, Afghanistan is one of the most strategic points of the Silk Road. With the trade that started almost 5,000 years ago, many nations have joined this network. After the invention of silk, countries like Turkey, Iran, and Rome made efforts to establish direct ties with the Chinese manufactures in order to obtain this valuable product. Afghanistan was at the center of these struggles. In order to dominate these trade routes, Kushany, Yuezhi, Chinese, Turks, Iranians and Roman merchants followed a certain strategy in this trade and Afghanistan was always at the center

¹ Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yüksek Lisans Öğrencisi, K.norughli@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-7305-8196>

of the fight between these great powers. Afghanistan is about to play a key role once again in the Silk Road reviving projects.

Key Words: Silk Road, Afghanistan, trade, silk, Kushany, Yuezhi

1. GİRİŞ

Ticaretle ilgili kanıtlar insanlık tarihi kadar eskidir. Arkeolojik buluntulara bakıldığında insan topluluklarının binlerce sene öncesinde dahi kendi yörelerinde bulunmayan dikkat çekici nesnelere ticaret yoluyla elde ettikleri bilinmektedir. Örneğin Afganistan'da çıkartılan *lapis lazuli* taşının MÖ 3. Binde Mezopotamya'da kullanıldığı bilinmektedir (Winter 1999:43-58). Bu kanıtlar günümüzden binlerce sene önce dahi Orta Asya ile Yakın Doğu bölgesi arasında ticari bağlantıların olduğunu da göstermektedir. Zaman içerisinde Asya uygarlıkları arasındaki ticari ilişki ağı üretimin ve nüfusun daha da artması, lüks tüketim maddelerinin çoğalması, at, deve gibi binek hayvanlarının evcilleştirilmesi, tekerleğin icat edilip binek hayvanlarının arabalara koşulması gibi kolaylaştırıcı etmenler sayesinde çok daha hızlı biçimde gelişmiştir. Kara yolu taşımacılığında yaşanan bu değişim sayesinde Çin ile Roma İmparatorluğu arasında doğrudan bağlantı kurulabilecek bir aşamaya varılmıştır. Romalıların ticari yollara verdikleri önem, taştan, mermer plakalarda şose yollar inşa etmeleri, sınır taşları ve şehirlerin yönlerini gösteren günümüzdeki trafik levhalarını andıran işaretler koymaları bu ticari bağların gelişmesine olumlu etkide bulunmuştur.

19. Asırda İpek Yolu olarak anılmaya başlanan İpek Yolu'nun Çin tarafındaki gelişimi de MS II. Asırda Çinlilerin Orta Asya'da kendilerine Türklerden müttefik bulmak için çıktıkları yolculuklara dayanmaktadır. Sürekli batıya doğru ilerleyen Çinli tüccarlar sonunda İranlılarla karşılaşmışlardır. Çin ile Akdeniz dünyası arasındaki ticari hat bu şekilde belirmeye başlamıştır. Aslında bu yolun ilk adımını sikkeyi icat eden ve ticarete çok önem veren Lidyalıların İran'da Persepolis şehrine kadar uzanan Kral Yolu olarak bilinen hattır. Persler devrinde Anadolu, Suriye, İran tek bir idari merkezden yönetildiği için bu ülkeler arasında ticari ağın gelişmesi kolay olmuştur. Ancak Pers İmparatorluğu yıkılıp yerine çok sayıda krallık alırken İran'da bağımsız Part krallığının kurulması ile Çin ile Akdeniz dünyası arasındaki ticaret artık İran'ı yöneten kralların şahsi tavırlarına bağımlı hale gelmiştir. Çok kârlı bir ticaret yolu üzerinde hüküm sürdüklerinin farkında olan İran hükümdarları rakipleri olan Romalıları zor durumda bırakmak için zaman zaman bu yolun işleyişini durdurmuşlar veya yüksek geçiş resimleri alarak fiyatların aşırı biçimde artmasına sebep olmuşlardır. İpek Yolu çeşitli siyasal gelişmelerden doğrudan etkilendiğinden bazı yıllarda ticari faaliyetler durma noktasına gelebilmiştir.

Arkeolojik ve tarihi belgeler ticari ilişkilerin Ortaçağ boyunca devam ettiğini göstermektedir. En azından Batıda Roma İmparatorluğu parçalanıncaya kadar İpek Yolu ticareti kesintisiz sürmüş Romalılar Çin ipeğini Çinlilerde Roma cam vazolarını ithal edebilmişlerdir. Ortaçağ'da Çin ile Akdeniz dünyası arasında ticari ilişkilerin daha geliştiği görülmektedir. Artık sadece karayolu değil deniz yolu üzerinden de gerek Bizanslı gerek İranlı tüccarlar Çin ve Siyam bölgelerine kadar deniz yolu üzerinden ulaşabilmişlerdir. Bu ticareti idare edenler farklı din ve milliyetlerden tüccarlardı. Amerika kıtasının keşfinden önceki dönemde dünya ticaretinin en önemli rotasını temsil eden İpek Yolu, sadece basit anlamda bir ticaret hattı değil aynı zamanda farklı kültürlerin birbirlerini tanımasını sağlayan bir iletişim alanıdır. Bu iletişim alanı ürünlerin pazarlanması sürecinde toplumların karşılıklı tanışmalarını birbirlerinin ihtiyaçlarını bilmelerini gerektiren bir ön bilgi ortamını da gerektirmiştir. Modern öncesi çağların büyük “çok uluslu şirketleri de” işte bu koşullarda doğmuş, farklı kültürler arası ticaret ancak bu koşullara özgü pazarlama stratejileri sayesinde asırlar boyunca devam edebilmiştir. Bu çalışmada İpek Yolu'nun binlerce sene boyunca canlı tutulmasını sağlayan tüccar ulusların ticari stratejileri ve pazarlama teknikleri inceleme altına alınacaktır.

2. İPEK YOLU'NUN OLUŞUMU ve AFGANİSTAN'IN ÖNEMİ

“İpek Yolu” tanımı ilk olarak Alman coğrafyacı ve jeolog Baron Ferdinand von Richthofen (1833-1905) tarafından kullanılmıştır (Uhlig, 2000:11). Sonraki dönemlerde İpek Yolu isimlendirilmesine bazı itirazlar yapılmış örneğin T. Zarcone “Yeşim Taşı Yolu”, J. Bloom ise “Kâğıt Yolu” gibi alternatif isim önerileri getirmişlerdir (Karavit, 2015:29-30). Ancak her ne kadar İpek Yolu ticaret hattında kâğıt ve değerli taşlar da önemli rol oynamışsa da bu türden alternatif isim önerilerin bilim dünyasında yeterli destek bulduğu ve İpek Yolu isimlendirilmesinin yerini alacak kadar tutunduğu söylenemez. Sonuç olarak günümüzde Akdeniz havzası ile Uzak Doğu ülkeleri arasında yapılan tarihi ticaret hatları için kullanılan İpek Yolu terimi genel kabul görmeye devam etmektedir. Sadece “tek bir İpek Yolu'ndan söz edilemeyeceği birçok İpek Yolu güzergahı olduğu” bilgisi eski İpek Yolu tanımına bir ek olarak giderek yaygınlaşmaktadır (Uhlig, 2000:17).

Tarih boyunca değişim göstermekle birlikte İpek Yolu'nun hatların belli başlı güzergâhları hakkında oldukça bilgi sahibiyiz. Elimizdeki tarihi belgelere göre İpek Yolu hattı Miladi asırların başlangıcına doğru kurulmuştur. Aslında bu döneme kadar Çin kendi içine kapalı bir ülke olduğundan, dışarıyla bağlantı kurmaya önem vermemekteydi. Öte yandan Miladi asırlardan önce Çin böyle bir bağ kurmak istese dahi Batıdaki ülkelerde bu türden bir ticari hattın kurulmasını sağlayacak derecede istikrarlı idareler bulunmamaktaydı. MÖ 141-89

arasında hüküm süren ve Fransızların Güneş Kralı XIV. Louis'ye benzetilen Çin İmparatoru Wu-ti devrinde Çin içine kapandığı kabuktan çıkmak üzereydi. O güne kadar batıdaki komşuları Hiung-nu (Hun)lardan duydukları korku nedeniyle Çinliler Orta Asya bozkırlarına açılmamaktaydılar. Çin bu dönemde verici değil alıcı bir ülkeydi. Çinliler ülke dışına çıkmıyor başkaları Çin'e ulaşarak onları dış dünyadan haberdar ediyorlardı. Budizm'in ve Hint kültürü unsurlarının Çin' girişi bu türden bir ilişkinin sonucu gerçekleşmişti (**Bekin, 1981: 11**). Çin bu döneme kadar dışarı kapalı bir ülkeydi. Çin halkının temel zihniyet yapısında temel dürtü yeryüzündeki en yüksek kültürün kendilerine ait olduğuydu (Ku Hung-ming 2013) ve bu nedenle dışarıdan bir şey almaya veya onlara bir şey ihraç etmeye gerek duymamalarıydı.

Öte yandan İmparator Wu-ti devrinde Çin artık dış dünyayla temas kurmaya adeta mecbur kalmıştı. Hun saldırılarını engellemek için ülkenin batı sınırlarında yeni eyaletler kurulmaya başlanmış ve Çinliler Orta Asya'da Hunlara karşı müttefik arayışı içine girmişlerdir. O dönemde Çinlilerin Ta-hisa dedikleri Bactria (Kuzey Afganistan) bölgesine hâkim olan Yüe-çiler (muhtemelen Hint-Avrupa soylu Tohar halkı) Hunların düşmanı idi ve Çinliler Yüe-çilerle bağ kurarak Hunları arkadan kuşatmak istemekteydiler. Yüe-çilerle temas kurmak için gönderilen 100 kişilik heyet Çang-Çien (öl. MÖ 104) adlı birinin liderliğinde Bactria'ya gönderildi. Ancak Çing-Çien Hunlara esir düştü ve on yıl boyunca onlarla yaşamak zorunda kaldı. Seneler sonra kaçarak Çin'e geri dönen Çang-Çien İmparatoru batıdaki ülkeler hakkında bilgilendirdi. Batıya açılma konusunda daha kararlı olan Çinliler askeri garnizonlar kurarak Hun baskısını bir nebze de olsa zayıflattılar ve Çang-Çien'in yetiştirdiği yeni elçileri Bactria bölgesine göndermeyi başardılar. Böylece MÖ 111 dolayında Çin-Yüe-çi ittifakı kurulmuş oluyordu. İttifak için gelen Çin heyeti yanında hediye olarak ipek getirmişti. Hayranlıkla karşılanan bu ürün artık Çinlilerin siyasi amaçları için bir araç olacaktı. Çin üretim gücünden gelen avantajlarını siyasal yayılması için nasıl kullanacağını öğreniyordu. Çin ticareti açık biçimde stratejisinin bir parçası olarak görmeye başlıyordu.

Böylece Roma-Parth-Yüe-çi (sonra Kuşan)-Çin devletleri tarafından kurulan istikrarlı yönetimler sayesinde batı ve doğu mallarının karşılıklı takası mümkün hale gelmiştir. İran ülkesi Çin kaynaklarında ilk olarak Anxi 安息 Wei Hanedanlığı (MS 220-265) den itibaren ise Bosi 波斯 ülkesi olarak geçmektedir. Anxi teriminin Parthların yönetici hanedanı Aşkanileri (Yun Arsakides) Bosi veya Possû teriminin ise Persleri yani Sâsânileri tanımladığı anlaşılmaktadır (Ye Yiliang, 2010:3). Possû ülkesinden gelen tüccarlardan bahseden en eski Çin belgeleri, IV. Asırda yaşamış olan Ku Wei ve V. Asırda yaşamış olan Hsu Piao'nun

yazılarında anılmaktadırlar. Çin kaynakları Çin ile İran'ın yakın bir dostluk içinde olduğunu ve sadece 461-522 yılları arasında İran'dan birçok elçilik heyetinin geldiğini yazmaktadır. Çin'de bulunan 1900 civarı Sāsāni sikkesi bu ticaretin canlılığını kanıtlamaktadır (Ye Yiliang, 2010:3).

3. İSLAMÎ ASIRLARDA TİCARİ KARAYOLU HATLARI ve AFGANİSTAN COĞRAFYASI

İslâm'ın gelişi başlangıçta İpek Yolu ticaretine ağır darbe vurdu, zira Müslüman orduların Asya içlerinde fetihlere başladığı ilk asır boyunca ticaret yerini savaflara bırakmıştı. Müslümanlar ve onlara direnen Sāsāniler, Maveraünnehir'deki Türgeşler, Afganistan'daki Türkşahîler ile uzun süren bir mücadele yaşandı. Bu mücadele esnasında Orta Asya Türk hakanlıkları kimi zaman Araplara karşı Çinlilerden yardım isterken; kimi zamanda Çinlilere karşı Araplarla ittifaklar da kurdular. Tibetliler de İslâm'a sıcak bakmasalar da Müslüman Arapları Çin baskısına karşı doğal bir müttefik olarak görerek onları desteklediler. Zaman içerisinde İslâm tüm İpek Yolu hattı boyunca yayılmıştır. Önce Farsça ve diğer İrani diyalektler konuşan topluluklar Müslüman oldu. Hatta eskiden İranlıların bir Arap kabilesine atfen tüm Araplara verdikleri isim olan *Tazig*, ya da *Tacig* zamanla Müslüman Arap-İranlı melez ailelere sonradan da sadece Farsça konuşan Orta Asyalı Müslümanlara verilen genel bir isim oldu. Soğdların torunları olan Taciklerin artık Müslüman olmaları onların İpek Yolu ticaretindeki merkezi rollerinde hiçbir değişikliğe yol açmamıştır. Tacik tüccarlarla kurdukları bağlar sonucu Türkler nasıl bir zamanlar Soğdlar vasıtasıyla Maniheizmi kabul etmişlerse, şimdi de Taciklerden İslâm'ı öğrenmişlerdir.²

Sonuç olarak 9-10. Yüzyıllarda Orta Asya büyük ölçüde İslamlaştı. İslâmlaşmanın ardından Müslümanlar da İpek Yolu ticaretinde aktif rol oynamaya başladılar. 9. Asırdan sonra yazılmış olan Müslüman coğrafya kitapları hem İpek Yolu hattı boyunca uzanan kentler hem de bu kentlerde üretilen ürünler hakkında ayrıntılı bilgiler vermektedir. İbn Hordadbih'in 846'da yazdığı *Yollar ve Ülkeler Kitabı*'nda (el-Mesalik ve'l Memalik) Çin topraklarındaki önemli merkezler olarak şunlar sayılmaktadır: Benne, Bukan, Sedusan, Rur, Rasık, Sevenderi, mendei, Beylemen, Suraşt Kirac, Murmuz, Kali, Kandabil, Kusdar, Kundehar, Multan, Mukran Fennezbur, Dehnec (İbn Hordazbih, 2008: 56). Bunların çoğu hayali isimlerdir. Hatta bazıları (Kundehar, Multan vb) açıkça Çin değil Hint-Afgan coğrafyasına aittir. Buradan da anlaşıldığı

² Türklerin İslâm dinini Araplardan değil İranlılardan öğrendiğine dair çok sayıda kanıt vardır. Türkçeye geçmiş olan namaz, oruç, abdest, peygamber, günah gibi en temel İslâmî terimlerin hepsi Farsçadır.

üzere Arap-İran coğrafyacıları henüz Çin coğrafyası hakkında bilgi sahibi değildir. Tıpkı Romalılar gibi Arap coğrafyacılar için de henüz gizemli bir memleketti.

Yine de dünyanın merkezi olarak kabul edilen Bağdad'tan Çin'e giden yollar üzerine İbn Hordazbih önemli bilgiler vermektedir. Buna göre Bağdad'tan, Nehrevan-Kasr-ı Şirin-Şehrezor-Hulvan-Mazeristan-Kasr-ı Yezid- Dukkan-Nihavend hattıyla İran içlerine girilmektedir. Ardından Nihavend-Hemedan-İsfahan-Kazvin-Rey hattıyla İran'da ayrılırdı. Horasan-Sicistan bölgesine gelinirdi. Ardından Merv-Belh yoluyla Toharistan'a (Kuzey Afganistan) ulaşırdı (İbn Hordazbih, 2008: 31-36). Sicistan'da yol ikiye ayrılmaktaydı. Güneye giden yol iki ay sürüyor ve Multan'a ulaşıyordu. Kuzeye doğru ise Ardından Fergana ve Dokuzoğuz ülkelerine geçilirdi. Fergana'dan sonra ise Çin ülkesi başlardı. Yazarın Sicistan'a kadar olan yol tarifi hayli gerçekçidir. Ancak Sicistan-Multan arasının iki ay olduğunu söylemesi ve Çin hakkında yazdıkları bundan sonrası hakkında net bir bilgiye sahip olmadığını göstermektedir. Mesela Çin'de köpeklerin dahi altından tasma olduğu yazılmaktadır (İbn Hordazbih, 2008: 65).

Bundan 140 yıl kadar sonra yazılmış olan ancak yazarı bilinmeyen *Hududü'l Âlem*'de Arap coğrafyacılığının ne kadar hızlı ilerlediği görülmektedir. Gerçi bunda, Irak'ta kaleme alınan *el-Mesalik ve'l Memalik*'in aksine *Hududü'l Âlem*'in Afganistan coğrafyasında yani İpek Yolu'nun tam merkez bölgesinde yazılmasının da önemli payı vardır. Bu eserin en ilginç noktası genelde dünyadaki ülkeleri Bağdan veya en azından İslâm dünyasını merkeze alarak anlatan Müslüman coğrafya kitaplarının aksine, o dönemde ticaretin başlangıç noktası olan doğudan batıya doğru anlatmasıdır. Bu nedenle anlatılan ilk ülke Çin'dir. Çin hakkında verilen bilgiler 140 yıl önce yazılmış olan *el-Mesalik ve'l Memalik*'ten çok daha gerçeğe uygundur. Buna göre Çin Fağfur'unun (imparator) oturduğu Humdan (Çang-an-fu) devletin merkezidir ve halkı ipek elbiseler giymektedir. Çok sayıda tüccarın yaşadığı Buğsur diğer önemli merkezdir. Ardından gelen Kuçan Tibetli ve Çinli tüccarların buluşma noktasıdır. Ardından Halbuk-Kançu hattıyla Tibet sınırına varılır. Kuça bu sınırda yer almaktadır. Kuğmer'den sonra Burc-u Zengin (Taşkuleye) varılır. Ardından halkı Mani dinine bağlı olan Hacu'ya gelinir. Sengalah-Sacu- Kesan- Kazah hattıyla Hoten'e varılır. Hoten halkının çoğu eşyası ipekten yapılmıştır. Ayrıca burası yeşim taşının da ana kaynağıdır (*Hududü'l Âlem*, 2008:38-39). Ardından Hindistan'ı anlatan yazar bundan sonra Çin'in batı sınırındaki Tibet'i anlatmaya başlar. Tibet'i Hindistan'da ve Çin'den gelen malların batıya ihraç edildiği ana merkezlerden biri olduğunu söyler. Ardından biraz karışık olmakla birlikte Haytal (Toharistan-Kuzey Afganistan)

Dokuzoğuzların ülkesi ve Maveraünnehir coğrafyasının ayrıntılarına geçer. Ardından Belh-Horasan (Herat)-Sistan ve İran ülkesi anlatılır (*Hududü'l Âlem*, 2008:45-104).

İpek Yolu Hattında Önemli Afganistan Kentleri şunlardı: Hudud'ül Alem' göre Belh "tüccarların sık sık uğradıkları bir kentti (Minorsky, 2008:63). Bamiyan'dan gelen yol burada birleşmekteydi.belh'te ağaç kavunu, turunç, şeker kamışı, ve su nilüferi üretilmekteydi (Minorsky, 2008:63). Bedeşan ise Hudud'ül Alem' göre "çok zengin ve tüccarların uğrak yeri olan Bedeşan'da gümüş, altın, lal taşı ve lacivert taşı (lapus lazuli) madenleri çıkarılmakta Tibet'en buraysa misk ithal edilmektedir (Minorsky, 2008:67). 10. Asırda Herat önemli bir pamuklu kumaş üretim merkeziydi Ayrıca üzüm ve şarabı da meşhurdu (Minorsky, 2008:59). Afganistan'ın bu önemi 15. Asırda başlayan Coğrafi keşifler neticesinde ticaret yollarının değişmesi Okyanus yollarının önem kazanması ile ne yazık ki giderek azalmış ve 17-19. Asırlar boyunca Afganistan maddi, kültürel bir gerileme sürecine girmiştir.

4. GÜNÜMÜZDE İPEK YOLUNU YENİDEN CANLANDIRMA FAALİYETLERİ ve BU FAALİYETLERDE AFGANİSTAN'A DÜŞEN ROL

Uzun asırlardır okyanuslara kayan ticaret yolları nedeniyle Asya kıtasında ticaret 19. Asırda geçmiş dönemlere nazaran geri planda kalmış durumdaydı. Ardından Sovyetler Birliğinin demir perdesiyle de Çin ile Batı Asya ülkeleri arasında hemen hemen tüm kara yolu irtibatı kesilmiş oldu. Afganistan Sovyet işgali döneminde (1979-1989) ve ardından yaşanan iç savaşla (1992-1996) ticari alanda artık dünyanın en kötü bölgelerinden biri haline gelmiş durumdaydı. Ancak önce Sovyetler Birliğinin çökmesi ardından 2002 sonrasında Afganistan'da görece istikrarlı bir yapı kurulması, teknolojik imkanların artması sonucu hızlı tren hatlarıyla mesafelerin kısalması gibi etkenler bir araya gelince akla İpek Yolu'nun²¹. Asırda yeniden canlandırılması fikri doğmuştur.

Aslında İpek Yolu'nu yeniden canlandırma girişimleri aslında Sovyetler Birliği'nin son yıllarında başlamıştır. Uzun yıllar boyunca yabancıları bu topraklara sokmayan Sovyetler, 1991 yılında Gorbaçov dönemindeki yumuşamam politikasının bir parçası olarak İpek Yolu projesini de yeniden güncel hale getiren ve UNESCO'nun da katkılarıyla ilk kez çok sayıda yabancı gazetecinin eski İpek Yolu havzasını gezmesini sağlayan bir Ekspediyonu düzenlemişlerdir. Bu Ekspedisyona Türkiye adına katılan Nadir Devlet yüzlerce fotoğraf çekip bunları yayınlamıştır (Devlet 1999). Bu fotoğraflarda Özbekistan, Türkmenistan, Kazakistan gibi Sovyet cumhuriyetlerinde yapılan gezi tarihi İpek Yolu'nu canlandırmaya çalışan propaganda afişleri birkaç dilde (Rusça, Türkçe, Tacikçe vb görülebilmektedir. Yine sonradan bu gezideki anılarını

kaleme alan N. Devlet çok sayıda bilim insanının İpek Yolu'nun önemi hakkında yabancıları bilgilendirmeye çalıştığını yazmıştır (Devlet 2008: 34-65).

1980'li yıllarda Japonlar tarafından hazırlanan ve 4500 km boyunca eski İpek Yolu'nun Çin'deki kısmını tanıtan çalışmaları 7 yıl süren (1980-1988) İpek Yolu Belgeseli de bu tarihi yola olan ilgiyi arttırmıştır. Müziklerini ünlü grup Kitaro'nun yaptığı bu belgesel sayesinde İpek Yolu dünya kamuoyunda yeniden tanınır hale gelmiştir. Japon belgesel heyeti aradaki tüm gerginliklere rağmen Çin'de bu tür bir çalışma için kendilerine izin verilen ilk yabancılar olmuştur.³ Bu iki örnek, Soğuk Savaş Döneminde demir perde ülkeleri söz konusu olduğunda dahi İpek Yolu'nun birleştirici anısını yaşattığını göstermektedir.

İpek Yolu'nun yeniden güncel hale gelmesi elbette Sovyetler Birliği'nin dağılması (1991) ertesinde eski Sovyet cumhuriyetlerinin dış dünya ile yeniden temasa geçmeleri sayesinde olmuştur. Çin'in de dünyaya açılmasıyla, İpek Yolu demiryolu veya enerji hatları projeleriyle İpek Yolunun çağımıza uygun bir halde yeniden işler hale gelmesi tartışılmaktadır. Nitekim Kazak petrolünü Çin'e ulaştıran Atasu-Dushanzi petrol boru hattı 2006 yılında faaliyete başlamış, Türkmen doğal gazını Çin'e taşıyan Türkmenistan-Özbekistan-Kazakistan-Çin doğal gaz boru hattı ise, Aralık 2009 yılında devreye girmiştir. 23 Aralık 2009'da Uygur Bölgesinde Kazak-Çin Serbest ticaret bölgesi faaliyete geçmiştir. Doksanlı yıllardan itibaren hızlanan ekonomik büyümesiyle Asya Kalkınma Bankası'nı daha etkin kullanmaya başlayan ÇHC, 1997 yılında CAREC (Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği) programını başlatmış ve Asya Kalkınma Bankası üzerinden de ulaşım projeleri yürütmüştür (Purtaş 2011:11).

Elbette bu tartışmalar ticari olduğu kadar sınır sorunları veya ideolojik çatışmalar yaşayan devletleri bir araya getirme konusunda da çığır açıcı sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Başka bir deyişle İpek Yolu'nu canlandırma projeleri hiçbir Orta Asya ülkesinin içine kapanma tercihi yapamamasına her birinin dünya ekonomik sistemine eklenmesine yol açan sonuçlar doğurmaktadır.

Son yıllarda İpek Yolu ticaretini modern anlayışla yeniden canlandırma girişimleri hız kazanmıştır (Şahin- Kalaycı 2014: 123-154). Bu girişimlerin dinsel çatışmaları azaltmak, yabancı kültürler arasında diyaloglar arttırmak, yeni pazarlama tekniklerinin doğmasını sağlamak gibi sonuçları olacağı vurgulanmaktadır (Şahin- Kalaycı 2014: 128) İpek Yolu

³ <https://www.turkcealtyazi.org/mov/1024812/the-silk-road.html>

üzerindeki Orta Asya Türk cumhuriyetleri dünyanın yeni çekim merkezi ve serbest ticaretin yükselen yıldızları olarak nitelendirilmektedir (Yıldırım 2014: 224-227).

İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması Türkiye tarafından da desteklenen bir projedir. Dahası Türkiye son yıllarda yaptığı Bakü-Ceyhan Boru Hattı, Transkafkasya Demiryolu Projesi ve Marmaray gibi projeleri tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması çalışmalarının bir parçası olarak görmektedir. Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması konulu bir konferansa katılan Gümrük ve Ticaret Bakanı Hayati Yazıcı bu bakış açısını şu cümlelerle özetlemiştir: “Bugün geldiğimiz durum itibariyle tarihi İpekyolu'nun tekrar hayata geçirilmesi için bölge ülkeleriyle önemli sayılabilecek ortak çalışmalar yapmaktayız. Bunların en tipik örneklerinden biri Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye olarak gerçekleştirdiğimiz Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesidir. Bu proje tarihi İpekyolu'nun kayıp halkasını tamamlayan en önemli projelerden biridir. Bu proje üç ülkenin projesi değil, Çin'den Batı Avrupa'ya devam eden tarihi İpekyolu'nun güzergâhında bulunan bütün ülkelerin ortak projesidir. Tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan Çin, Rusya Gürcistan Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan, Afganistan, Pakistan, Moğolistan İran, Hindistan Kore, Tayvan Türkiye dün olduğu gibi bugünde dostluk ve ticaret bağlarını sınıksız devam ettirmelidir” demiştir.⁴

Çağımızda iki büyük Asya gücü olan Çin ve yeniden toparlanmaya çalışan Rusya federasyonu “Yeni İpek Yolu'nun kontrolü için bir rekabet halindedirler. Son zamanlardaki analizler Çin'in bu yolu Afrika'daki yatırımlarına kadar uzanan demir yolu hatlarıyla geliştirmek istediğini göstermektedir. Çin bu projesini gerçekleştirmek için Afganistan'daki çatışmalı tarafları ikna etmek İran'ı yanına çekmek gibi çoklu bir strateji izlemektedir (Isaew 2017). Tek amacı ticareti geliştirmek olmamakla birlikte Şangay İşbirliği Örgütü'nün de yeni İpek Yolu projelerine katkısı olduğu malumdur. Bu projeler arasında yine Afganistan'ı merkez alan bir “Güney Asya İpek Yolu” projesi de vardır (Purtaş 2014:16-22). Modern İpek Yolu projeleri sadece bölge ülkelerini değil Amerika ve NATO güçlerinin de dikkatini çekmekte. Batı dünyası bu projelerin Asya ülkelerini daha da güçlendireceğinden çekinmektedirler. Batı dünyası yeni İpek Yolu projelerinde daha fazla serbestiyet, ticari özgürlük ve insan hakları gibi sloganları temel alan bir yatırım politikası gütmektedir (Ayan 2016:9-10). Batı dünyası böylece Yeni İpek Yolunun Çin ve Rusya gibi otoriter rejimleri güçlendiren bir yapısalılık kazanmasına karşı kendilerince önlem almak istemektedirler. Ancak Batının bazı politikaları kimi uzmanlarca Asya'da gerçekleşecek bu ticari birliği engelleme amacı olarak da görülebilmektedir. Örneğin Afganistan'daki NATO operasyonları bölgedeki ticari siyasi istikrarı baltalama ve kurulacak

⁴ <https://www.haberler.com/uluslararası-ipek-yolu-kongresi-tamamlandı-5284077-haberi/>. Erişim: 03.03.2019.

ticari birlikleri duruma çabası olarak görülmektedir.⁵ Modern İpek Yolu projesinde Afganistan kilit bir rol oynamaktadır. Son üç asırdır Rusya ve İngiltere/Amerika arasında rekabet konusu olan bu ülke bugünde Avrasyacı güçler ile NATO arasında hâlen paylaşılmayan bir coğrafyadır.⁶ Ancak İpek Yolu projelerinin hayat geçmesi Afganistan Ulaştırma Bakanı Davud Ali Necefi'nin de 28 Eki 2013- Uluslararası **İpek Yolu Kongresi**'nde belirttiği üzere son yarım asırdır sürekli, felakatlere uğramış bu ülke için de yeniden kalkınma fırsatı verecek önemli bir gelişme olacaktır.⁷

5. SONUÇ

Afganistan coğrafyası tarih boyunca Asya'yı Avrupa'ya bağlayan ticari yolların üzerinde yer alan en önemli alanlardan biridir. Tarihte Yüce-Çiler Kuşanlar devrinde Çin'den gelip Türkistan'a uzanan yolların İran ve Akdeniz'e geçişinde kilit rol oynamıştır. Afganistan'ın önemi İslâmi asırlarda da artmış ve ülke tüm Ortaçağ boyunca İpek Yolu'nun en önemli istasyonlarının bulunduğu bölgelerden biri olmuştur. Bu dönemde Badahşan, Belh, Herat gibi kentler tüccarların sürekli uğradıkları önemli kentler olarak sivrilmişlerdir.

Afganistan'ın bu önemi 15. Asırda Coğrafi keşiflerin başlaması ve Hint Okyanusu'nun önem kazanmasıyla giderek azalmış ve ülke 17-19. Asırlar boyunca maddi, kültürel bir gerileme sürecine girmiştir. Ayrıca ülke içinde parçalı siyasal yapı ve 19. Asırda İngiliz-Rus rekabeti ve 20. Asırda da Sovyet işgali sonrasında yaşananlar Afganistan'ı dünya ticareti açısından en olumsuz ülkelerden biri haline gelmesine yol açmıştır. Ancak önce Sovyetler Birliğinin çökmesi ardından 2002 sonrasında Afganistan'da görece istikrarlı bir yapı kurulması, teknolojik imkânların artması sonucu hızlı tren hatlarıyla mesafelerin kısalması gibi etkenler bir araya gelmesi sayesinde İpek Yolu'nu yeniden canlandırma fikri oluşmuştur. Nitekim Türkmenistan-Özbekistan-Kazakistan arasından bu türden projeler hızlı biçimde ilerlemektedir. Bu projeleri ilerledikçe Afganistan için de büyük avantajlar sağlayacak fırsatlar sunmaktadır. Bugüne kadar Afganistan her dönemde bazı güçlü devletler tarafından zoraki yöntemlerle "modernleştirilmeye ve çevre ekonomilere eklemlenmeye çalışmıştır. Sovyetler Birliği veya ABD'nin müdahaleleri bu açıdan değerlendirilebilir. Ancak bugün yeni İpek Yolu projesiyle Afganistan komşu ülkelerle daha sıkı ekonomik işbirliğine girerse bu hem ülkenin maddi refahına destek olacak hem de büyük güçlerin askeri yöntemlerle durdurmaya çalıştıkları terör unsurlarını barışçıl yollarla geriletebilecektir.

⁵ <https://www.takvim.com.tr/yazarlar/ergundiler/2017/06/01/ipek-yolu-savasi>

⁶ <https://www.diplomatikstrateji.com/ipek-yolundaki-kilit-noktaafganistan/>

⁷ <https://www.yeniakit.com.tr/haber/yeniden-ipek-yolu-6756.html>

KAYNAKLAR

- Ayan, E. (2016). *Yeni İpek Yolu Stratejileri Ve TransAvrasya Güvenlik Sistemleri*. Tarih ve Gelecek Dergisi, 2 (3), 9-24.
- Bekin, A.R. (1981). *İpek Yolu*. Ankara: Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Yayınları.
- Belazuri. (1987). *Fütu'hul Büldan*. (Çev. M. Fayda). Ankara: Kültür Turizm Bakanlığı Yayınları.
- Birben, A. (2011). *Çin Porselen Sanatı "Toprağın Ateşle Dansı"*. Ankara: Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi Sinoloji Anabilim Dalı.
- Brend, B. (1996). *Islamic Art*. Cambridge: Harward University Press.
- Çağatay, N. (1989). *İslâm Dönemine Dek Arap Tarihi*. Ankara: TTK Yayınları.
- Daryae, T. (2010). *Bazaars, Merchants and Trade in Late Antique Iran*. Comparative Studies of South Asia Africa and Middle East Vol 30 No 3.
- Devlet, N. (1999). *İpek Yolu*. Ankara: TTK Yayınları.
- Devlet, N. (2008). *Unesco Diyalog Yolu İpek Yolu Ekspedasyonu İzlenimleri 19 Nisan-18 Haziran 1991, İnsan Faktörü, Dünden Bugüne İpek Yolu Beklentiler ve Gerçekler*. İstanbul: Ötüken Yayınları.
- Diamond, J. (2010). *Tüfek Mikrop ve Çelik*. (Çev. Ü. İnce). Ankara: Tübitak Yayınları.
- Diyarbakirli, N. (2008). "İpek Yolu ve Türkler: Sanat Kültür ve Mimariye Doğu-Batı Yolunda Yaptıkları Katkıları". *Dünden Bugüne İpek Yolu, Beklentiler ve Gerçekler*. Ankara: Ötüken Yayınları.
- Eagleton, C. and Williams, J. (2013). *Paranın Tarihi*. (Çev. F. Kahya) İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Frye, R. N. (1993) Sasanian-Central Asian Trade Relations *Bulletin of the Asia Institute New Series*, Vol. 7, Iranian Studies in Honor of A. D. H. Bivar , pp. 73-77.
- Grossmann, R.A. (2002). *Ancient Glass*. New Haven: Yale University Press.
- Güngör, S. (2000). *Uygurların Kente Yerleşmesi ve İdik Kut Şehri Hoço Avrasya Etüdları*. Sonbahar/Kış, Sayı 18.
- Haksöz, Ç. ve Uşar, D.D. (2014). *İpek Yolu Tedarik Zincirleri: Tarihsel Bir Perspektif, İpek Yolunda Tedarik Zinciri Yönetimi, Strateji Performans ve Risk*. Ç. Haksöz, S. Seshari, A.V. Iyer (Ed.). İstanbul: Sacala Yayıncılık.
- Heyd, W. (1975). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*. (Çev. E. Z. Karal). Ankara: TTK Yayınları.
- Hitti, K.P. (1980). *Siyâsal ve Kültürel İslâm Tarihi Cilt I ve II*. (Çev. S. Tuğ). İstanbul: Boğaziçi Neşriyat.

- Hraundal, T.J. (2013) “*The Rus in Arabic Sources: Cultural Contacts and Identity*”. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Centre for Medieval Studies, University of Bergen, February.
- İnal, G. (1995). *Türk Minyatür Sanatı (Başlangıcından Osmanlılara Kadar)*. Ankara: AKDITYK Yayınları.
- Irwin, R. (1997). *Islamic Art*. London: Laurence King.
- Isaew, A. (2017). “*Yeni İpek Yolu'nun kontrolü Pekin'de*”. <https://www.gazeteduvar.com.tr/yazarlar/2017/04/15/pax-sinica-batiya-gidiyor/>
- Kafesoğlu, İ.(2000). *Harezmsahlar Devleti Tarihi*, Ankara: TTK Yayınları.
- Kalan, E. (2014). *XIII-XIV. Yüzyillarda Kuzey İpek Yolu ve Altın Orda Hanlarının Ticaret Politikaları*. Avrasya Etüdleri Özel İpek Yolu Sayısı Sayı 45. ss.43-62.
- Kılger, (2008). Cristoph, Kaupang from Afar: 7 Aspects of the Interpretation of Dirham Finds in Northern and Eastern Europe between the Late 8th and Early 10th Centuries, Means of Exchange: Dealing with Silver in the Viking Age / [ed] Skre, Dagfinn, Århus: Aarhus Universitetsforlag.
- Kırılın, G. (2015). *Budizm ve Orta Asya, Xuan Zang Seyahatnamesi*. Ankara: Gece Kitaplığı.
- Mango, M. M. (2009). *Byzantine trade: local, regional, interregional and international, From Byzantine Trade, 4th-12th Centuries*. Society for the Promotion of Byzantine Studies. Ashgate Publishing Great Britain.
- Kenzie, M.C. (1986). *Pahlavi Dictionary*. London: Oxford University Press.
- Megaw, H. S. (1968). “*Zeuxippus Ware*”. The Annual Of The British School At Athens, Vol 63.
- Ming, K. H. (2013). *Çin Halkının Zihniyeti*. (Çev. H. Güven). İstanbul: Doğu Batı Yayınları.
- Minorsky, V. (2008). *Hudud'ül Alem*. (Çev. A. Duman, M. Ağarı). İstanbul: Ayışığı Kitapları.
- Neveyi, İ. (2008). *Riyazü's Sâlihîn, Peygamberimizden Hayat Ölçütleri*. Cilt IV, İstanbul: Erkam Yayınları.
- Nicolle, D. (1996). *Sasanian Armies, The Iranian Empire Early 3rd to mid7th Centuries AD*. Montvert Publications.
- Purtaş, F. (2011). *Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi, Afganistan, Hindistan ve Pakistan'ın Orta Asya Cumhuriyetleri ile İlişkileri*. Ankara: Ahmet Yesevi Üniversitesi Yayınları.
- Roux, J. P. (2006). *Orta Asya Tarih ve Uygarlık*. İstanbul: Kabalcı Yayınları.

- Sahlins, M. (2010). *Taş Devri Ekonomisi*. (Çev. T. Doğan, Ş. Özgün). İstanbul: BGST Yayınları.
- Sivrioğlu, U.T. (2015). “*Sāsāniler Dönemi İran’ında Limanlar Ve Deniz Ticareti*” Tarih Okulu Dergisi (TOD) Journal of History School (JOHS) Yıl 8, Sayı XXII, ss. 39-62.
- Şahin, Güller -İrfan Kalaycı, (2014). “Yeni Bir Kalkınma Paradigması Sürdürebilir İpek Yolu, Avrasya Etüdüleri 45/2014-1, TİKA. ss.123-154.
- Şer, A. (2010). Siirt Vekayinamesi ve Doğu Süryani Nasturi Kilisesi Tarihi. (Çev. C. Kabadayı). İstanbul: Yaba Yayınları.
- Tarakçı, N. (2014). “*İpek Yolu’ndan Enerji Yollarına*” Avrasya Etüdüleri 45/2014-1,TİKA, ss.155-170.
- Taşagıl, A. (2015). “*İpek Üretiminin Keşfi ve İpek Yolu'nun Başlaması*”. A. Taşagıl (Ed.). İstanbul: Türk Dünyası Hizmet Vakfı Yayınları.
- Uhlig, H. (2000). *İpek Yolu Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü*, İstanbul: Okyanus Yayınları.
- Watson, O. (2008). *İslâm Dünyası’nda Seramik, İslâm Kültürü (Çeşitli Konuları İle)*. E. İhsanoğlu (Ed.). Cilt V. Ankara: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.
- Whitehouse, D. and Williamson, A. (1973). *Sasanian Maritime Trade*. British Institute of Persian Studies Iran, Vol 11.
- Winroth, A. (2014). *The Age of the Vikings*. USA: Princenton University Press.
- Winter, I. J. The Aeshetic Value of Lapus Lazuli in Mesopotamia, Cornaline et pierres précieuses: La Méditerranée de l' Antiquité à l' Islam. A. Caubet (Ed.). Paris, Musée du Louvre: ss. 43-58.
- Yıldıran, M. (2014). *İpek Yolu Ekonomilerinde Komünist Olmayan Gelişme Stratejisi, İpek Yolu’nda Rostow ve Porter Yaklaşımlarına Göre İktisadi Gelişmenin Analizi*, Avrasya Etüdüleri 45/2014-1, TİKA, ss.217-248.
- Yiliang, Y. (2010). *Introductory Essay: Outline of the Political Relations between Iran and China, Aspects of the Maritime Silk Road:From the Persian Gulfto the East China Sea*. R. Kauz (Ed.). Wiesbaden: Harrassowitz Verlag.
- Yüksel, A.T. (1994). *Yakın Doğu’da Ticaret Merkezleri ve Panayırlar*. Selçuk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi. Sayı 5.