

MODERN İPEK YOLU PROJESİ ÇERÇEVESİNDE ULAŞTIRMA AĞLARININ TURİZME KATKILARI

IN THE FRAME OF MODERN SILK ROAD PROJECT TOURISM CONTRIBUTION OF TRANSPORTATION NETWORKS

Cüneyt CAMGÖZ

İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği ABD, İstanbul, Türkiye
cuneyt.camgoz@ogr.iu.edu.tr

Prof. Dr. Füsun İSTANBULLU DİNÇER

İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi, Turizm İşletmeciliği ABD, İstanbul, Türkiye

ÖZ

İpek Yolu Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz üzerinden geçerek Avrupa kıtasında son bulan Kızıldeniz üzerinden de Afrika kıtasına uzanan ticari yollar ağının adıdır. En çok ticareti yapılan ve önemli mallardan biri olan İpekten adını alan bu yol ticaret yolunun ötesinde kültürlerin, insanların, buluşların taşındığı bir anlamda insanlık medeniyetinin yoludur. Coğrafi keşiflerle birlikte önemi kaybolan bu yollar ağı Çin'in öncülüğünde *Tek Kuşak Tek Yol* projesi kapsamında diğer 65 ülkenin de katkısıyla tekrar gündeme gelmiştir. Projenin *Orta Koridor* güzergahında bulunan Türkiye *Modern İpek Yolu Projesi* kapsamında Londra ile Pekin'i kesintisiz bağlayacak olan *Demir İpek Yolu* ağı projesi içerisinde TRACECA projesi ile Türkiye'nin Kafkasya ve Orta Asya'ya bağlayacak demiryolu ağlarının bir kısmı olan *Bakü-Tiflis-Kars (BTK)* demiryolu projesi kapsamında Kars ile Edirne hızlı tren projesiyle bağlanacaktır. Alt projeler kapsamında da İstanbul limanından Odesa'ya, Varna'dan Samsun ve Batum limanlarına birçok noktada yoğun feribot ve ro-ro; tekerlikli vasıtaları taşıyan gemi seferlerinin yapılması beklenmektedir. Turizm endüstrisinin olmazsa olmazı ulaşım unsuru ulaşım ağları yatırımlarıyla Turizme ciddi katkıları olacaktır. Seyahat acentaları ve tur operatörlerine bu bölgelerde turizmin canlandırılması bakımından önemli görevler düşmektedir. Bu çalışmada *Modern İpek Yolu* projesi kapsamında geliştirilmesi öngörülen ulaşım ağlarının turizm endüstrisine olan katkıları incelenecektir.

Anahtar sözcükler: orta koridor, traceca, btk, turizm ulaştırması

ABSTRACT

The Silk Road starts in China which passes over Anatolia and Mediterranean it ends in the Europe. And it passes over Red Sea to reach Africa continent, the named of commercial road network. It takes the name a most traded and significant good which is silk. It loses importance with Geographical Discoveries which is that roads network, under the leadership of China within project of *One Belt One Road* within ensuring with other 65 states again has been come to end. Turkey located in *Middle Corridor* route within *Modern Silk Road* which located in middle of *Rail Silk Road* route uninterrupted connection London to Pekin. Kars and Edirne will have been connected each other within TRACECA project which will have connected to Turkey, Caucasus and Middle East by some part of *Baku-Tiflis-Kars (BTK)* fast train project. İstanbul port to Odesa, Varna to Samsun and Batum ports to many points expecting to arrange Ferry and ro-ro is a ship which is carrying wheeled vehicles services within sub projects. Necessarily element of tourism industry which is transportation, it will have been serious contribution with investments in transport networks. Major missions fall to travel agencies and tour operators for tourism revitalization. In this research to foresee developing the transportation networks ensuring the tourism industry within *Modern Silk road*.

Keywords: middle corridor, traceca, btk, tourism transportation

Giriş

Doğu ve Batı Medeniyeti, insanlığın kültürel, teknolojik, fikri anlamda ilerlemesinde insanlık tarihi boyunca birbirlerinden beslenmişlerdir. İnsanların ürettiği mal ve hizmetlerin bir coğrafyadan başka bir coğrafyaya taşınmasında ve insanların tarih boyunca siyasi, kültürel, ticari anlamda etkilenmesinde en önemli unsur ulaşım olmuştur. İsminin sonsuza dek yaşamasını isteyen Marco Polo Doğu ile Batı arasındaki boşluğu doldurmak adına M.S. 1271 'de Venedik'ten Çin'e doğru yola çıkar. İpek Yolu üzerindeki Tebriz, Bağdat ve Hürmüz kentlerinden, İran, Afganistan'a ve Pamir Dağlarını aşarak 8000 km.'lik yolculuğunda bazı uzmanlarca kabul görmese de Çin'e ulaştığı düşünülür. Kubilay Han'ın sarayında 17 yıl ağırlanır ve saraydan destek alarak Orta Asya'yı araştırır. Marco Polo bu geçirdiği süre boyunca edindiği izlenimlerini kitabında doğu gizemciliğinin de katarak kaleme almıştır. Venedik'te ölüm döşegindeki son sözü "Tüm anlattıklarım gördüklerimin ancak yarısıdır" olur. Marco Polo izlenimlerini yazarak şan meraklısı birçok kaşife öncü olmuştur. Bunlardan biri de Kristof Kolomb'tur (Bakırcı, 2014:65; National Geographic, 2013:1).

Bakıldığında ticari yollar ağı olan İpek Yolu ağı, amacı itibari ile Doğu'daki zenginliklerin Batı'ya getirilmesi amacını taşır. Marco Polo gibi kaşiflerin de buraya gitmelerinde güdülendikleri unsurlardan en önemlisi ticarettir. Marco Polo'yu İpek Yolu üzerinde tüccarlık yapanlardan ayıran, onun bu yollar ağına bu indirgemeci bakışla bakmamasıdır. Bu yollar üzerindeki kültürleri, insan davranışlarını inceler. Bunu insan ruhu inceliğini taşıyan edebi gücüyle birleştirip İpek Yolu'nu tasavvuruyla adeta insansı bir organizmaya dönüştürür. Ticaret, Batı için doğu kültürünü tanımasında bir araç olmuştur. Bu yolla bir çok fikir, icat, mal karşılıklı olarak taşınmıştır. Doğu-Batı arasındaki kültür ateşinin kıvılcımı ulaşım yolları vasıtasıyla ticaretle çakılmıştır (Bakırcı, 2014: 65; National Geographic, 2013:1).

Anadolu'yudüğer İpek Yolu'nun geçtiği güzergahlardan ayıran en önemli özelliği kavşak noktada olmasıdır. Doğu'dan kervan yollarından yola çıkan mallar buradan gemilere yüklenerek Batı'ya aktarılmaktadır. Bu coğrafya Doğu için karayolunun son noktası Batı içinse başlangıç noktası olma özelliğindedir. Bu Doğu-Batı ticaretinin arasında kalan Anadolu özellikle Selçuklu döneminde bir çok kervansaray inşa edilmiştir. İnşa edilen bu kervansarayların iki amaca hizmet ettiği bilinmektedir. Bunlardan birincisi; Doğu-Batı ticaretinde seyahat eden yolcuların güvenliğini sağlamak, onlara yığınak, ikmal yapmaktır.. İkincisi ise yoğunlukla sosyal yönüyle ağırlıklı topluma yararlı hizmetlerdir (Bakırcı, 2014:70-75). Bugünün tanımıyla moteller olarak tanımlayabileceğimiz bu yapılar kervan yolları boyunca belli aralıklarla sıralanmış en büyük yapılardan biridir. Asya'daki örneklerinin büyük bölümü İpek yolu üzerinde bulunmaktadır. O dönemde kurulan bu yapılar kişilere ve devletlere kar sağlama amacı yoktu. Ticareti korumak ve canlı tutmak amacıyla kurulmuşlardır (Mülayim, 2013: 78-79).

1400'lü yılların sonunda Vasco de Gama'nın Ümit Burnu'nu dolaşarak Hindistan'a varması ve diğer deniz kaşiflerinin yeni keşifleriyle birlikte İpek Yolu önemini büyük ölçüde yitirmiştir. Bir ticaret yolundan öte insanlık kültür tarihini önemli derecede etkileyen bu yollar ağı daha kısa olmasına karşın güvenli olduğu için yerini deniz yollarına bırakmıştır. Ve günümüze kadar unutulmaya yüz tutmuştur. Görüldüğü üzere ticaret perspektifinden bakıldığında ulaşım ağları da bu paralelde değişmiş olup ulaşım ağlarının tüm eksenini kaydırarak etki olarak insanlık tarihinin akışını tüm boyutlarıyla değiştirmiştir.

Uzun bir tarihi aradan sonra İpek Yolu, Çin'in öncülüğünde Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 7 Eylül 2013 tarihinde Kazakistan'ın Astana şehrinde yaptığı bir konuşmada dile getirildi (Deniz, 2016:199). Modern İpek Yolu projesi kara ve deniz bağlantıları dahil 65 ülkeyi kapsamaktadır. Geçtiği güzergahlar göz önüne alındığında gelişmekte olan ülkelerin ağırlıkta olduğu gözlemlenebilir. Rusya'nın önerdiği *Avrasya Ekonomik İşbirliği* ve Türkiye'nin önerdiği *Orta Koridor* projeleri ile uyum içinde olması için Çin ile mutabakata varılmış olup güzergah üzerindeki ülkeleri karayolu, deniz, hava ve demiryolları ve liman-boru hatlarıyla entegrasyon içinde bağlanması hedeflenmektedir (Karagöl, 2017:2-3).

Ulaştırma, ticaretin gelişmesiyle birlikte ayrı bir alan olarak gelişmiştir. Tarihsel süreçte ulaşım her zaman olmuştur fakat bunun ulaştırma kavramı olabilmesi için öncelikle sektörleşmesi gerekmektedir. Ticaret alanı olarak ortaya çıkan ve çeşitlenen ulaştırma, turizm endüstrisinde de başlıca unsurlarından biri olmuştur (Yüksek, 2012: 5). Çin'in öncülüğündeki *Modern İpek Yolu Projesi*, sahip olduğu projeler bağlamında ulaştırma ağırlıklı olup, geçtiği ana ve tali hatlarla da uzun dönem Sovyetler etkisinde kalan Türk Cumhuriyetlerini Türkiye ile yakınlaşmasını sağlayacaktır. Modern İpek Yolu Projesi, dünyayı saran küreselleşme akımı dahilinde bir projedir ve liberal ekonomilerle ulaştırma ağlarını geliştirmeye yönelmektedir.. Böylelikle mal ve hizmetlerin taşınması suretiyle ticaretin gelişmesi ekonomik kalkınma sonucunu doğuracaktır.

Türkiye sahip olduğu turizm potansiyelini Modern İpek Yolu projesi kapsamındaki ulaştırma projeleriyle uyumlu hale getirerek özellikle tarihsel, kültürel bağlarımız olan Türk Cumhuriyetlerinin de yer aldığı yeni pazarlara yönelebilir. Bu projede Türkiye'deki tur operatörleri ve acentalarına önemli görevler düşecektir. Çünkü Modern İpek Yolu'nun geçtiği güzergahlardaki bu destinasyonların tanıtımı ve pazarlamasında etken rol oynayacaklardır (Yüksek, 2012:195). Çevre ülkelerin ve Türkiye'nin ulaştırma ağlarına yatırımlarıyla bölge ülkelerle sağlayacağı entegrasyon ulaştırma

fiyatlarının düşmesine, her gelir grubundan insanın rahatlıkla seyahat edebilmesini kolaylaştırıp turizmin 2023 turizm stratejisiyle de uyumlu projelerin gelişimine katkı sağlayacaktır.

İpek'in Kozasından Medeniyet İnşasına; İpek Yolu

Herakleitos'a göre dünya sürekli olarak değişmektedir. İstikrar sadece bir yanılsamadır. Olaylar sürekli olarak değişir. Bir nehirde iki defa yıkanamayacağını belirten Herakleitos'un bu ünlü *değişim metaforu* İpek Yolu için de geçerlidir. İpek Yolu tarihi süreç içerisinde büyümüş, gelişmiş hatta önemini tamamen kaybetmiştir. Fakat Herakleitos'un değişim metaforu bağlamında günümüzde tekrar dirilmiştir (Solomon ve Higgins, 2013:55). İpek Yolu batıya doğru akan bir nehirdir ve Batıyı anlayabilmemiz için Doğu'ya gidilmesi gereklidir (TRT Haber, 2017:1).

Tarihsel Sürec

Yaklaşık olarak 2000 yıllık bir mazisi olan İpek Yolu yollar ağı, Doğu'nun üretmiş olduğu ipek ve ipekli ürünler başta olmak üzere diğer kıymetli mal ve ürünlere pazar bulmak ve Batı'nın ihtiyaçlarına cevap verebilmek için oluşmuş ve tarih boyunca ana hatlara ilave ek hatlarla canlı bir organizma gibi sürekli gelişim göstermiştir. Batı dünyasında Herodotos'tan itibaren ilk kaynaklarda Latince ve Grekçe olarak ipek'ten *Seres* olarak bahsedilir. İpek ülkesi anlamına gelen kelime ise *Serica*'dır. 2000 yıllık geniş mazisine rağmen *İpek Yolu*'nun kavram olarak kullanımı ilk kez 18. y.y.'ın ikinci yarısında Alman bilgin Ferdinand von Richthofen (1833-1905) tarafından 1877 yılında kullanılmış ve bu kullanım yaygınlaşmıştır (Tezcan, 2014:97).

İpek'in mazisi ise daha eskilere dayanmaktadır. M.S. 5. ve 6. y.y.'a kadar İpek üreticiliğinin ana yurdu Çin olmuştur. Çinliler M.Ö. 3. y.y.'da ipektan kağıt üretmeye M.Ö. 2. y.y.'da ise ipektan lüks kağıt üretmeye başlamışlardır. Çin'de İpek kıyafet giymek lüks sayılıyordu. Qing Sülalesi (1644-1911) devrine kadar köylü halkın ipek giysi giymesi yasaklanmıştır. Fakat alınan tüm önlemlere rağmen M.S. 419 yılında Çin'li bir prensesin saçlarına saklanmak suretiyle gizlice Türkistan'daki Hotan'a taşınmış oradan da Orta Asya'daki diğer ülkelere, İran'a ve Bizans'a yayılmıştır. Fakat buradaki ipek üretim kalitesinin düşük olması ve maliyetlerinin yüksek olması Batı ülkelerini Çin'e ulaşan yeni yollar açmaya sevk etmiştir (Tezcan, 2014:97).

Orta Asya'dan Türk dünyasına ulaşan yollar ağının kültür turizm markası İpek Yoludur. Batı ile köprü oluşturan bu yollar ağı, Çin, Türk, Hindistan, İran ve Roma arasındaki ticaret kanalı ve bu vesileyle siyasi, kültürel, ekonomik bağlarla kurulmuş olan, ticari faaliyet amacını aşan farklı etnik, kültürel, din, dil unsurlarından oluşan mozaik yapının sembolleşmiş halidir İpek Yolları üzerinde tarihin akışı içerisinde bir çok tarihi şahsiyet geçmiştir. Bunlardan ilk akla gelenler; *Büyük İskender, Sultan Alparslan, Cengiz Han, Timur Han ve Marco Polo'dur*. İpek Yolu'nun geçtiği ülkeler boyunca yeni şehirler inşa edilmiş, yeni medeniyetler ortaya çıkmıştır. Çin'in tarih boyunca yerleşik hayatı seçmesi icat, keşif ve kültür bakımından zengin olması İpek Yolu aracılığı ile bu unsurları da Batı'ya doğru yolculuğa çıkarmıştır. Orta Asya bu dönemde kültür ve büyük bir ekonomi merkezi durumuna gelmiştir. Bu dönemde öne çıkan şehirler arasında; *Kaşgar, Turfan, Buhara, Semerkant, Taşkent, Merv, İsfahan ve Kayseri sayılabilir*. Kayseri 12. ve 13. yüzyıllarda İpek Yolu üzerindeki en zengin noktalardan biri olarak anılır. Burada kurulan uluslararası alışveriş merkezi; *Yabanlu Pazar*, dünyanın ilk fuarı olarak kabul edilir (Atasoy, 2012:2).

7. yüzyılın ortalarından itibaren, İpek Yolu'nun geçtiği Anadolu coğrafyasının Doğu ve Güneydoğusu ile İran ve Batı Türkistan coğrafyasını kapsayan İslam egemenliği devri başlamıştır. Bu hakimiyet süreci *Hulefa-yı Raşidin* devri ile başlayıp, doğuda Türkistan'ın elinde bulunan topraklara kadar ve Emeviler ve Abbasilerle devam etmiştir. Abbasi Devletinin kuruluşu ve Orta Asya'daki İslam hakimiyeti 8. Yüzyılın ikinci yarısına kadar ikili güç çatışmaları yerine yerini huzur ve barış iklimine bırakmıştır. Bu İslam hakimiyeti boyunca bir çok güvenlik bozucu tehdit engellenmiştir. 11. Yüzyılın ortalarında Selçuklu Türk egemenliği ile birlikte ticaret, Hazar Denizi'nin güneyindeki eski İran bölgesi ve Bizanslılar ile yapılan görüşmeler sonucu Karadeniz'in kuzeyindeki bozkır bölgenin açılması sonucu yoğun bir şekilde yapılmıştır. Selçuklular bu dönemde İran'ın büyük bölümünü fethederek topraklarına Anadolu ve Türkistan'ı da kattılar. Fakat çok sayıdaki hanedan ve devletlerin varlığı, Selçuklular arasındaki iktidara sahip olma mücadelesi, siyasi bölünmüşlük ve iktisadi bütünlüğün tam olarak sağlanamaması kervan ticaretini, tüccarların mal ve can güvenliğini sağlama konusunda olumsuz olarak etkiledi. 13. yüzyılda Orta Asya'nın içlerinden başlayıp İpek Yolu'nun

geçtiği İran ve Selçuklu'nun sahip olduğu Anadolu Coğrafyasını etkileyen *Moğol istilası* ile birlikte büyük kargaşa yaşanmış, bir çok insan öldürülmüş ve ticaret yerleri tahrip edilmiştir. Güzergah İran içerinden geçerek Orta ve Batı Anadolu'ya doğru ulaşan bir hal almıştır. Moğol istilası tarihte olumsuz bir durum gibi gözükse de Moğollar tarafından siyasi bir bütünlük sağlandığı için Tarihi İpek Yolu son büyük günlerini yaşamıştır. Coğrafi keşiflerle birlikte yeni kıtaların keşfedilmesi ve 15. Yüzyılın ortalarında *İstanbul'un fethiyle* birlikte İpek Yolu ticaretinde önemli bir yer edinen Bizans İmparatorluğu'nun yıkılmasıyla birlikte Tarihi İpek Yolu dönemi kapanmış oldu (Şahin ve Kalaycı, 2014:128-129).

İpek Yolu'nun Dirilişi; Modern İpek Yolu

Uzun bir tarihsel bekleyişin ardından İpek Yolu yeniden kozasından çıkmaya başlamıştır. 19.y.y.'da Avrupa ve ABD'nin öncülüğündeki *Atlantik iktisadi* yapısının gelişimi, 20. y.y.'ın sonlarına doğru Sovyetler Birliği etkisinden kurtulan ve bağımsızlıklarını kazanan Orta Asya ve Türk Cumhuriyeti devletlerinin varlığı ve zengin yeraltı kaynaklarıyla birlikte oluşturduğu ekonomik potansiyel, son dönemde Çin, Hindistan ve Güney Asya ülkelerinin küreselleşme süreciyle birlikte *Neo-Liberal* ekonomileri tercih edişleri, İpek Yolu'nun yeniden doğuşuna zemin hazırlamıştır. Tarihi İpek Yolu'nun, tarihten aldığı güçle yeniden güneşin Doğu'dan doğmasıyla Batı'yı aydınlatması meteforu Modern İpek Yolu için yerinde olacaktır (Şahin ve Kalaycı, 2014:129).

Dünya, Tarihi İpek Yolu'nun olduğu dönemden çok farklı bir dünya düzeniyle tarihsel yolculuğunu sürdürmektedir. Günümüz dünyasında küreselleşmeyle birlikte kültürel, ekonomik, siyasi etkileşim teknolojinin ve kitle iletişim araçlarının da sayesinde çok yoğun yaşanmaktadır. Tarihi İpek Yolu'nun olduğu dönemde de kültürel, ekonomik, sosyal akış yoğun olsa da günümüz dünyasında bu etkileşim farklı kurumsal yapılarla olmaktadır. Küresel siyaset; ulus devlet, devletler üstü kurumlar, yerel yönetimler ve sivil toplum kuruluşlarıyla birlikte sürdürülmektedir. Günümüz dünyasında ana aktör ulus devletlerdir fakat küresel düzen içerisinde motivasyonu kar olan tüm dünyayı kendi ekonomik alanı olarak gören ulusüstü şirketlerin artan etkisiyle birlikte yakın gelecekte ulus devletlere sadece denetim rolü vereceği tahmin edilmektedir (Bayar, 2008:28).

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılındaki Orta Asya ve Güneydoğu Asya ziyaretlerinde *İpek Yolu Ekonomi kuşağı'nı* ve *Deniz İpek Yolu'nu* kapsayan *Kuşak ve Yol* projesini ortaklaşa inşa etmek ve bu yolların geçtiği ülkelerin bölgesel kalkınmasını sağlama konusunda bahsettiği fikirler uluslararası kamuoyu tarafından ilgiyle karşılanmıştır. Modern İpek Yolu projesi karayolu hatlarıyla birlikte kapsadığı *65 ülke* ve *21 trilyon dolarlık* ekonomik potansiyele sahip küresel bir projedir. Bu proje kapsamındaki ülkeler ağırlıklı olarak gelişmekte olan ülkelerdir. Karşılıklı menfaatler temelinde sistematik olarak yapılan müzakerelerle geliştirilecek bu proje Çin'e göre tamamen ekonomik entegrasyon ve birliği sağlayan barışçıl bir projedir. Çin'in Orta Asya üzerinden Avrupa'ya bağlayacak olan bu proje tamamlandığında kara, deniz, demiryollarıyla küresel ölçekte ulaşım ağlarıyla entegrasyon sağlanacak ve ulaşım maliyetleri düşerek ticaretin gelişimine ve rekabet edebilirliğini arttıracaktır. Ayrıca Asya, Avrupa ve Afrika'da yapılacak büyük yatırımlarla medeniyetler arası ekonomik, kültürel, inançsal etkileşimi kolaylaştırarak dünya barışına da katkısı olacağı düşünülmektedir. ABD gibi statükocu devletlerin yeni Asya girişimlerine ve Çin'i dışarıda bırakan *Atlantik İktisadi yapısı* gibi yeni oluşumlarına karşı oluşturulmuş, Çin'i Orta Asya ve Avrupa ile bağlayacak tıpkı *Şangay İşbirliği Örgütü* gibi bir proje bağlamında okumak yerinde olacaktır. (Ayan, 2016: 9; Bozkurt, 2017:1; Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, 2015: 1-2; Karagöl, 2017: 2).

Ortaklaşa Kuşak ve Yol inşa etmek dünya üzerindeki tüm toplumların menfaatine olumlu yönde katkı sağlayabilecek bir projedir. Asya, Avrupa ve Afrika'yı birbirlerine bağlanabilirliğini sağlayacak bu proje insanlık medeniyetlerine bütünsel olarak bakan ve kültür, din farklılığını zenginlik olarak gören küresel boyutta 21. Yüzyıl İnsan Hakları anlayışıyla örtüşen, bu temel ideolojiyle beslenerek sunacağı yatırımlarla birlikte küresel medeniyet projesinde barışçıl bir alternatif sunmaktadır. Geri kalmış ve gelişmekte olan ülkeler gelişmiş ülkelerle olan refah açığını kapatmasına yardımcı olarak dünya refahını arttırmada insanlığın yararına olacaktır. Kuşak ve Yol Projesi, BM'nin temel amaç ve ilkeleriyle örtüşmektedir. Barış içinde bir arada yaşama *Beş İlkesini* desteklemektedir; "*birbirinin egemenliğine ve toprak bütünlüğüne karşılıklı olarak saygı gösterme, karşılıklı saldırmazlık, birbirinin*

iç işlerine karşılıklı olarak müdahalede bulunmama, eşitlik ve karşılıklı menfaat ve barış içinde yaşama.”Bu proje ülkelerin menfaatlerini göz önünde bulundurarak ülkeleri en büyük ortak paydada buluşturma gayretindedir (Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, 2015:1-2).

Bu projeye birlikte gelişmiş Avrupa Ekonomisi ile muazzam büyüme trendinde olan Asya ekonomilerini ve gelişmek için büyük potansiyellere sahip ülkeler bir araya geleceklerdir. Modern İpek Yolu üzerindeki ülkelerin birbirilerine bazı alanlarda karşılıklı üstünlükleri vardır. . Bu üstünlükleri etkin bir şekilde sağlamak için; *“politika koordinasyonu, olanakların birbirine bağlanabilirliği, engelsiz ticaret, finansal bütünlük ve insanlar arası birebir bağların kurulması”*konuluranda eş güdümlü çalışılmasını gerektirmektedir (Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, 2015:3-4).

Tarihi İpek Yolu Çin’i Roma ile sadece asfalt yollarla bağlamaktayken Modern İpek Yolu Projesi tren, uçak, fiber optik, enerji bağlarıyla küresel aktörlerin tümüyle Avrupa’yı şeffaf bir sistem içinde bağlamaktadır. Avrupa’daki rotası artık Roma yerine AB’nin en büyük liman kenti olan Rotterdam’dır (Kalaycı, 2014:95).

Modern İpek Yolu projesi eskisinden çok daha geniş sınırları kapsamaktadır. Bu küresel sisteme elbetteki ABD’nin tepkisiz kalacağı düşünülemez. ABD, buradaki liberal ekonomik politikaları desteklemekte, insan hakları, bölge ülkelerinin demokratikleşmesi gibi kavramları kullanarak bölge ülkelerine müdahaleciliğini hissettirmektedir. Rusya, Şangay İşbirliği Örgütü gibi yapılarla bölgedeki ABD angajmanını dengelemeye çalışmaktadır (Ayan, 2016:11).

Modern İpek Yolu Projesinin Türkiye Yansımaları

Tarihi İpek Yolu’nun geçtiği önemli topraklardan biri olan Türkiye Modern İpek Yolu Projesi kapsamında Asya, Avrupa ve Orta Asya coğrafyasının kesişiminde bulunması Türkiye’yi kilit ülke durumuna getirmektedir.. Türkiye, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı hattının karayolu, demiryolları ve limanlarını içeren Avrupa’yı bağlayan hat üzerinde bulunmaktadır (Karagöl, 2017: 44).

14-15 Mayıs 2017 tarihlerinde Cumhurbaşkanı Erdoğan’ın da katıldığı zirvede dünyanın en büyük ulaşım projesi olan *Modern İpek Yolu Projesi* hayata geçirilmiştir. Bu projenin Türkiye’ye en önemli katkısı yeni pazarlar açarak ihracat hacmini genişletiyor olmasıdır. Modern İpek yolu’nun *Orta Koridoru*’nu oluşturan Türkiye, Çin ile ticaretinde sevkiyat süresini 30 günden 10 güne indirecek, Pekin’den deniz ticaretiyle İstanbul’a sevkiyatı sağlanan ürünlerin 2 aydan 2 haftadan az bir süreye inmesini sağlayarak projenin Türkiye açısından önemini arttırmaktadır. Modern İpek Yolu zirvesinde Türkiye ile Çin arasında farklı alanlarda bir çok anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmalar şu şekildedir;

- *Uluslararası Karayolları Üzerinde Taşımacılık Anlaşması*
- *Çin Halk Cumhuriyeti ile Karşılıklı kültür merkezlerinin kurulmasına ilişkin anlaşma*
- *Suçluların karşılıklı iade anlaşması* (Karagöl, 2017:5).

Ekonomik, sosyal, kültürel, turizm gibi bir çok alanla dünyaya açılan Çin’in Türkiye ayağında önemli projeleri bulunmaktadır. Dünyaya açılmak için adım adım Modern İpek yolu projesini devreye sokan Çin, Rusya üzerinden *Kuzey Koridoru*’nu, İran üzerinden *Güney Koridoru*’nu işlerlik sağlamayı planlarken, Orta Koridorla Avrupa ve Türkiye’yi Orta Asya ülkelerini, Türk Cumhuriyetlerini, Afganistan ve Pakistan’dan üzerinden Çin’e bağlamayı amaçlamıştır (Milliyet, 2016:1).

Orta Koridor projesi tarihi İpek Yolu’nun geliştirilmesi açısından en önemli bileşenlerden biridir. Kuzey ve Güney Koridorlarına alternatif oluşturarak projenin önemini ortaya çıkarmaktadır. Çin Modern İpek Yolu Projesi kapsamında Orta Koridor için *8 trilyon* dolarlık bir bütçe öngörmektedir. Bu bütçenin *40 milyar* dolarını ulaşım ağlarına harcamayı planlamaktadır. Modern İpek Yolu projesinin sadece demiryolu ağı *2 bin* kilometre olacaktır. Orta Koridor bir bileşeni olan *TRACECA, Bakü-Tiflis-Kars* projesi kapsamında Kars ile Edirne yüksek hızlı tren projesiyle birbirine bağlanmıştır (Milliyet, 2017:1). Londra ve Pekin’i kesintisiz bağlayacak olan projenin önemli bir kısmını oluşturacak *TRACECA* projesinin *Marmarayve Yavuz Sultan Selim Köprüsü* ile entegrasyonu sağlanacaktır (Deutsche Welle Türkçe, 2017:1).

Ayrıca Türkiye ile Çin arasında *İpek Yolu Ekonomik Kuşağı* ve *Denizdeki İpek Yolu* girişimleri ile Orta Kuşak projeleri uyumlaştırılmasına ilişkin mutabakat zaptının onaylanması tasarısı kapsamında şu düzenlemeleri içermektedir; “*Politik Eşgüdüm, Kolaylaştırıcı Bağlantı, Mali Bütünleşme, İnsandan insana bağ ve Fon işbirliği*” (Milliyet, 2016:1).

Modern İpek Yolu projesinde petrol ve doğalgaz boru hatları oldukça önem arz etmektedir (Tarakçı, 2014). Yapılan çalışmalar neticesinde Türkiye’de kendi enerji ihtiyacını karşılayabilecek yeterlilikte petrol ve doğalgaz rezervleri yoktur (Doğanay ve Çavuş, 2016: 343-356). Türkiye bulundurduğu enerji nakil hatlarıyla birlikte Avrasya enerji koridorunun kilit ülkesi konumuna gelmiş, jeo-stratejik ve jeopolitik önemi daha da artmış oldu (Doğanay ve Çavuş, 2016: 732). Modern İpek Yolu projesi kapsamında Türkiye’nin önemini daha da arttıracığı gözükmektedir.

Ulaşım Ağları Kapsamında Modern İpek Yolu Projesinin Turizme Etkileri

Turizm olgusuna bakıldığında Sümerlerin tekerliği, ticareti, yazıyı icat etmiş olmaları ve akabinde ortaya çıkan medeniyetler, şehirler turizmin ortaya çıkışını sağlayan, insanların bir yerden bir yere seyahat etmelerine ve tekrar kendi yerlerine dönmelerini sağlayan itici-çekici gücün ortaya çıkmasına vesile olmuştur (Akoğlan Kozak, Evren ve Çakır, 2013:12). Buradan yola çıkarak Antik İpek Yolu üzerinde ticaretle bağlantılı bir çok seyahat akımları oluşmuş, Anadolu’da kervansaraylarının da konaklama ayağını oluşturmak suretiyle bir çok turizm faaliyetinden bahsedilebilir (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2015:1). Günümüzde değişen turizm ve ticaret paradigmatlarıyla birlikte Antik İpek Yolu da yeniden güncellenerek Modern İpek Yolu’na evrilmektedir. Dünyadaki tüm paradigma değişimleriyle birlikte turizm olgusu olan seyahat ve ulaştırma sistemleri de değişim göstermiş olup, *Modern İpek Yolu Projesi* ile birlikte yeniden tasarlanacağı benzenmektedir.

Turizm ve Ulaştırma Sistemleri

Seyahat, insanlar arasında güdü olarak kendini diğerlerinden daha üstün hissetmesini sağlayacak bir rekabet aracıdır. Seyahat eden bireyin alacağı bir çok risk ve güçlük vardır. Seyahat ederek alınan riskler ve katlanılan zorluklar kişinin eve döndüğünde eş, dost ve akrabasına anlatacağı bir çok anı biriktirmesine sağlayacak ve bu yolla kişi kendini tatmin olmuş hissedecektir. Bazı uzmanlara göre teknolojinin gelişmesiyle birlikte ulaştırma araçlarında gözlemlenen konfor seyahatin meşakethli durumunu yok etmiştir ve bu durum eleştirilmektedir. Kişi ilk olarak kendi evinin bulunduğu özelliklere benzer coğrafi özelliklerdeki yerleri ziyaret edecektir, daha sonra pek az kişinin uğradığı bilinmeyen yerleri keşfetme arzusunda olacaktır. Bu kişiyi diğer bireylerden daha benzersiz ve saygı duyulan kişi yapacaktır (Erdoğan, 1996:108-110). Seyahat etme güdüsünün son dönemlerde sosyal medyanın etkisi de büyüktür. İnsanlar bu mecralardan kendilerini *kusursuzlaştırma* işlevini kullanarak seyahat ettikleri yerleri göstererek kendilerini ayrıcalıklı göstermeye çalışmaktadırlar (Uğurlu, 2015:231).. Bir turizm olgusu olan seyahatle birlikte kişinin kişisel birikimi artarak empati gücü kuvvetlenir. Turizm hareketliliği sayesinde uluslararası ırklar, sosyal sınıflar için barış ve huzur ortamı getirerek dünya barışına katkısı olur. Aynı zamanda yerel turizm hareketliliğini artırarak yerel kalkınmaya katkı sağlamış olur (Erdoğan, 1996:110-113). Seyahat aktivitelerini arttırmanın yolu da ulaşım sistemlerini geliştirmekten geçmektedir. *Ulaşılabilirlik, erişebilirlik ve güçlü bir ulaşım bağlantısı, herhangi bir turistik sahanın turizme kazandırılmasının önkoşullarının başında gelir* (Doğanay ve Zaman, 2016: 86).

Turizm dünyanın en hızlı gelişen ve büyüyen sektörlerin başında gelmektedir ve ulaştırma talebinin oluşturan başlıca sektörlerden biri de turizm olmaktadır. Ulaştırma ağlarının gelişimi sayesinde yerel kalkınma artar, turizm hareketliliği ve ticaret gelişerek her ekonomik düzeydeki insanın bundan faydalanmasını sağlar. Bir bölgenin ulaşım ağlarının gelişimi sağlanmadan o bölgenin ekonomik gelişiminin sağlanması mümkün değildir. Ulaştırma ağlarının gelişiminin insan hayatına kattığı faydaları; “*her düzeyde insan gereksinimlerinin karşılanmasına yardımcı olur ve yaşamı kolaylaştırır, üretim faktörlerinin, kaynakların, girdilerin, üretim ortamına akışını sağlayarak, üretim yapmayı olanaklı kılar, ticareti en yakından en uzak mesafeye kadar olanaklı kılar, değer arttırıcı etkisi vardır, maliyetleridişürücü etkisi vardır, gelir arttırıcı etkisi vardır, küresel ekonomiyi ve çağdaş yönetimyaklaşımlarını uygulama olanağı sağlar, sosyal ve siyasal bütünleşmeyi sağlar, olağanüstü durumlarda kurtarıcı rol oynar*” (Yüksek, 2012:3-4). Türkiye’nin jeopolitik konumu gereği

sahip olduğu stratejik önem onu medeniyetler ve kültürler arası diyoloğun üssü yapmaktadır (Bayar, 2008:32).Ve bu coğrafyada ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi küreselleşmeci perspektifte Türkiye'yi kilit ülke konumuna getirecektir. Bu diyolofta turizmin barışçıl etkisi göz önünde bulundurulmalıdır.

Ulaştırma modları itibariyle yolcu taşımacılığında %89,2'lik oranla karayolları başı çekmektedir. %9,1'lik oranla onu havayolları, %1,1 ile demiryolları ve %0,6 ile denizyolları takip etmektedir (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015:9-11). Bu oranlar itibariyle Türkiye'nin ulaştırma ağlarındaki yükü karayolları çekmektedir. Bu yükü diğer ulaştırma modlarına da yapılan yatırımlarla dengeli bir şekilde paylaşılmalıdır. Söz konusu 2003-2016 yılları arasındaki ulaşım modlarına yapılan toplam yatırımlarda aslan payını 213,9 milyar TL ile karayolları almıştır. 60,6 milyar TL. ile demiryolları, 26,7 milyar TL.' ile havayolları, 4,1 milyar TL.'lik yatırımlarla denizyolları sıralanmaktadır (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2016: 8). Modern İpek Yolu projesiyle birlikte öne çıkan TRACECA projesi demiryollarının önemini Türkiye'de ve dünyada bir kez daha öne çıkaracağına benzetmektedir (Üzümcü ve Akdeniz, 2014: 185).

Karayolları, turizmin gerek kitlesel, gerek bireysel yapıyor olsun turistlerin en çok kullandığı ulaştırma sistemlerinin başında gelmektedir. Yolculuk esnasında sağladığı esneklik ve seyir avantajı karayollarının tercih ediliyor olmasının nedenlerindedir. Dünyanın en ücra köşelerine karayolları yapılması suretiyle ulaşılabilenmektedir. Turizm faaliyetleri ister havayolları, demiryolları veya deniz yollarıyla yapıyor olsun seyahatin bir bölümünde tamamlayıcı olarak ulaşılabilirlik ve esneklik avantajı sayesinde karayollarından faydalanılmaktadır (Yüksek ve Cavcar, 2012: 27).

Eski çağların bilinen en büyük yol ağı kuşkusuz *İpek Yolu*'dur. Bu yol ağı Milattan öncesi yıllardan başlayıp yeni çağın başlarına kadar etkisini sürdürdü. Romalılar hakim olduğu topraklar üzerinde yol yapımına çok önem vermiştir ve hakim olduğu topraklar üzerinde 80.000 km.'ye yakın uzunlukta yol ağı yapmışlardır. Bu sayede diğer İpek Yolu bölgeleriyle etkin bir ticaret sağlamışlardır (Yüksek ve Cavcar, 2012:35). Bunun yanında Orta Çağ'da deniz ve karayollarını kullanmak suretiyle hacı kabileleri bu yolları kullanarak ibadetlerini gerçekleştirmek için Kudüs'e seyahat etmişlerdir (Historyextra, 2015:1).

Karayolları üzerinde kullanılan atlar, tahta tekerlekli at arabalarından sonra devrim niteliğindeki motorlu araç buluşu karayollarının da gelişimini hızlandırmıştır. Fakat son yıllarda turizm sektöründe fazlaca kullanılan bu fosil yakıt yakan motorlu araçlar küresel ısınmayı olumsuz yönde etkilediği gözlemlenmiştir. Sürdürülebilir turizm anlayışıyla birlikte karayolları üzerindeki hibridli araçların sayısı günden güne artmaktadır (UNEP ve WTO, 2005: 13;Yüksek ve Cavcar, 2012:36).

Türkiye İstatistik Kurumundan alınan verilere göre Türkiye'nin 2001 yındaki toplam devlet yolu, il yolu ve otoyol uzunluğu 61.305 km. iken 2016 yılına gelindiğinde bu uzunluk 64.619 kilometreye ulaşmıştır. Bununla ilişkin olarak toplam yolcu taşıma sayısı 2001 yılında 52.631, 2016 yılına gelindiğinde 119.671'e yükselmiştir. İstatistiki bilgiler arasındaki kolerasyondan anlaşılacağı üzere karayollarına yapılan yatırım taşınan yolcu sayısını arttırmış ve bununla orantılı olarak turizm sektörüne de canlandırıcı etkisi olmuştur (TÜİK, 2016:1). Seyahat eden kişiler uzun seyahatlerinde havayollarını seçerlerken kısa mesafelerde karayollarını seçmektedirler (Yüksek ve Cavcar, 2012:41).

Günümüz dünyasında zaman kavramı çok önemlidir ve seyahat eden yolcular bu zaman sorununu havayolları sayesinde çözmektedirler. Havayolları ulaştırma sektörleri çerisinde en güvenli ulaşım modu olarak geçmektedir. Ülkelerin havayollarıyla taşıdığı yolcu sayıları ile turist sayıları arasında kuvvetli bir bağ vardır. Ne turistler olmadan havayolu işletmeleri gelişir, ne de havayolları işletmeleri olmadan turizm bu denli gelişebilir. Bu nedenle iki sektör birbirleriyle uyumlu paket programlar geliştirirler. Dünyanın dört bir yanına havayolu ağlarıyla bağlanmış olan havayolu sistemlerinin küreselleşme üzerinde de etkisi büyüktür. Bu nedenleülkeler havayolu sektörünün gelişimi için ayrı bir hassasiyetle üzerinde dururlar ve havayolu sektörüne sübvansiyon sağlarlar. Bu devlet desteğindeki amaç; uluslararası tanıtım, turizm, itibar ve savunma olmaktadır (Sarılğan, 2012: 113-117).

Havayolu taşımacılığı yenilikçi bir sektördür. Kıtaları, ülkeleri, insanların kültürlerini birbirine bağlar. Ticaretin ve turizmin gelişmesinde en önemli unsurlardan birisidir. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeleri birbirlerine bağlayarak gelişmişlik farkının azalmasında önemli etkisi olur. Uluslararası

havayollarının liberalleşmesi, uluslararası sınır geçişlerindeki esneklikler, uluslararası ticaretteki büyüme ve insanların boş zaman sürelerinin artması turizm sektörünün gelişimini sağlamış bu da turizmle bağımlı olan havayolu sektörünün gelişimini sağlamıştır (Sarılğan, 2012:120-128).

Türkiye’de hava ulaştırmacılığı sektörel olarak giderek büyümektedir. Bu büyüme parametreleri şöyle sıralanabilir;

- *Uçak filosu ve kapasitesindeki büyüme;*
- *İç ve dış hatlarda taşınan yolcu sayısındaki büyüme;*
- *Hava liman ve meydanlarındaki sayısal büyüme;*
- *Hava yolu trafiğinin hava limanlarına göre büyümesi (Doğanay ve Çavuş, 2016: 722).*

Türkiye İstatistik Kurumundan alınan verilere göre 2002 yılında Türkiye’deki yolcu uçağı sayısı 138 iken 2016 yılında bu sayı 540’a ulaşmıştır. Bununla doğru orantılı olarak 2002 yılındaki toplam iç hat ve dış hat yolcu sayısı 33.755.452 iken 2016 yılına gelindiğinde bu sayı 173.743.537’ye yükselmiştir. Havayolu sektörüyle turizm sektörü arasındaki bu bağımlılık Türkiye’ye giriş yapan ziyaretçi sayısına da yansımıştır. Yine 2002 yılından başlayacak olursak bu yıl içerisinde Türkiye’ye giriş yapan yabancı yolcu sayısı 25.054.613’tür. 2016 yılına gelindiğinde bu sayı 71.244.179 (TÜİK, 2016:1). Türkiye’deki havayolu ve turizm sektöründeki büyüme her geçen gün daha ileri gitmektedir. Turizm sektörünün kırılğan özelliğinden dolayı zaman zaman bu büyüme trendi duraksasa da genel anlamda turizm ve havayolu sektörü pozitif yönlü bir büyüme eğilimi göstermektedir (Demirkol ve Çetin, 2014:122-123).

Taşıyıcı kuruluş ulaştırma sistemini seçerken karlılığı değil, çevreyle uyumluluğu, gürültülülüğü, dışa bağımlılığı, o bölge için uygun olup olmadığını göz önünde bulundurmalıdır. Bu faktörlere önem verildiği takdirde ulaştırma sisteminden verim alınabilir. Demiryolları yolcu taşımacılığında karayollarına göre % 40-50 oranında daha ucuz bir ulaştırma ağıdır. Ve şehirlerarası yolcu taşımacılığında yüksek hızlı trenlerin yaygınlaştırılması ulaştırma sistemlerinde verim sağlayacaktır (Rota, 2012:53).

Demiryolları toplu taşıma sağladığı için birim başına maliyet giderleri düşüktür. Böyle olması gelir durumu düşük insanların da demiryollarını seçmesini sağlamaktadır. Ayrıca güvenli bir ulaşım yoludur. Demiryolları seyahati özendirici turistik ve sosyal tarifelerle birlikte kitle turizminin en ucuz ve çevreci ulaşım aracı olmuştur. Trenlerin turistik amaçlı kullanmalarına verilecek en iyi örnek *Orient Express* olur. 1883 ile 1977 yılları arasında Paris ve İstanbul arasında seferleri olan bu tren yolcularına lüks hizmet sağlamıştır (Yüksek ve Arıkan, 2015:66-67).

Turist gönderen ve turist çeken ülkelerde demiryolları ana ulaşım aracı olarak kullanılırdı. Günümüzde uçakların hızlarındaki artış ve hızlı tren ücretlerinin uçaklardan yüksek olması seyahat edenleri uçaklara yöneltmiştir. Yine de orta mesafeli yolculuklarda demiryolları kullanılmaktadır (Yüksek ve Arıkan, 2015:68).

Türkiye’de Kurtuluş Savaşı’ndan sonraki 1923 ve 1950’li yıllarda ağırlıklı olarak demiryollarına önem verilmiştir. 1950 ile 2000 yılları arasındaki döneme durgunluk dönemi denilenebilir. Bu döneme kadar yılda ortalama 240 km.’lik demiryolu yapılırken bu dönemden sonra yılda ortalama 39 km.’lik demiryolu ağı yapılmıştır. Bunun sebebi ulaştırma politikalarının değişmesiydi. 1950 yılından itibaren *Marshall yardımlarıyla* demiryolları adeta yok sayılmış, yerine karayollarına önem verilmiştir (Rota, 2012:58).

Türkiye’de demiryollarında ortalama hız 40-50 km. olup demiryolu hatlarının rekabet edebilirliği düşüktür. Teknik donanımın düşük olması yanında coğrafi koşullar nedeniyle de zorluklar yaşanmaktadır. Demiryollarının özelleştirilmesi demiryollarının daha etkin ve verimli kullanılmasına katkı sağlayacaktır (Doğanay ve Çavuş, 2016: 649-650). Son yıllarda demiryollarında yapılan çalışmalar da bu yöndedir.

2003 yılından sonra demiryolları ulaştırması tekrardan devlet politikası olmuştur. 2009 yılında hızlı tren setlerinin kullanılmaya başlanmasıyla Türkiye hızlı tren teknolojisi kullanan ülke olmuştur (Rota, 2012:58). Türkiye’de konvansiyel hat toplamı 2001 yılında 10.917 km. iken 2016 yılında 12.532 km.’ye çıkmıştır. Yüksek hızlı tren hattı 2008 yılına kadar yoktur ve 2009 yılında 667 km.’den

2016 yılına gelindiğinde 7309 km.'ye çıkmıştır. Bununla paralel olarak 2001 yılında toplam yolcu taşımacılığı 76.323 kişiden 2016 yılına gelindiğinde 89.038 kişiye yükselmiştir (TÜİK, 2016:1). Bu iç yolcu taşımacılığındaki artış iç turizmde hareketlilik sağlamış olup, bir İpek Yolu projesi olan Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma koridoru TRACECA projesiyle birlikte Doğu-Batı bağlantısı sayesinde uluslararası turizmin geliştirilmesi yolunda önem teşkil etmektedir (Karagöl, 2017: 6).

“Deniz turizmi; kruvaziyer turizmi, yat işletmeciliği, yat limanı işletmeciliği, günübirlik tekne turları, eğlence ağırlıklı su üstü ve su altı aktiviteleri ve dalma sporlarından oluşan ve doğrudan deniz alanı içerisinde gerçekleşen faaliyetler bütünü olarak tanımlanabilir.” Dünyanın kitlesel turizm talebine yönelimi deniz turizminde de kruvaziyer turizminin gelişmesini sağlamıştır. Türkiye’de de kruvaziyer turizminde gemilerin en çok uğradığı limanlar Kuşadası, İstanbul, İzmir, Bodrum, Marmaris ve Antalya limanlarıdır. Kruvaziyer turizmi klasik yolcu taşımacılığından ayrılarak gezme, görme ve eğlence yönü ağır basmaktadır (Çubuk ve Koçak, 2012:86-87).

Türkiye’nin üç tarafının denizlerle çevrili olması, Afrika, Asya ve Avrupa kıtalarının kesişim noktasında bulunarak Akdeniz çanağının zengin tarihi, kültürel mirası, arkeolojik kalıntıları ve müzeleri gibi avantaj sağlayan çekiciliklerinin bulunması Türkiye’nin kruvaziyer turizm potansiyelini arttırıcı etkilerindedir (Çubuk ve Koçak, 2012:91).Ve 2000’li yıllardan itibaren Türkiye’de kruvaziyer turizmine karşı artan bir eğilim vardır. Dünyada turizmde değişen eğilimlerle birlikte farklı destinasyon bölgeleri geliştirilmektedir. Bunlardan birisi de turizme kazandırılmaya çalışılan İstanbul merkezli Karadeniz ülkelerini kapsayacak yeni kruvaziyer destinasyonlarıdır (Demir, 2017:1).

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’ndan alınan verilere göre 2003 yılında Türkiye’ye gelen kruvaziyer gemi adedi 887 adetken yolcu sayısı 581.848’dir. 2015 yılına gelindiğinde limanlara gelen kruvaziyer gemi adedi 1.456, yolcu sayısı ise 1.889.370’e yükselmiştir. 2015 yılında limanlara gelen kruvaziyer yolcu sayısı 2003 yılına göre %225 artış göstermiştir. 2016 yılında limanlarımıza gelen kruvaziyer gemi adedi son yılların en düşük rakamını görerek 590’a düşmüş yolcu sayısı da 628.033’te kalmıştır. 2016 yılında özellikle Batı dünyasıyla yaşanan siyasi gerilimlerin bunda etkisi büyüktür fakat genel anlamda Türkiye’de kruvaziyer turizmi her geçen yıl büyüme eğilimindedir (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015:43;Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2016:39).

Deniz turizminin bir diğer başka kolu yat turizmidir. Dünyada deniz turizminin odaklandığı bölge olan Akdeniz Çanağında bir çok arkeolojik kalıntı, doğal koylar bulunmakla beraber sahip olduğu ılımlı iklimi bu bölgeyi yat turizmi içinde uygun bir yer konumuna getirmiştir. Bulunduğuruğu tarihi, kültürel zenginlikleri sayesinde Türkiye Doğu Akdeniz ülkeleri arasında en şanslılarındandır (Çubuk ve Koçak, 2012:93-94).). Türkiye’de yat turizmi için en uygun bölgeler Ege ve Akdeniz bölgeleridir. Bu bölgelerde ağırlıklı olarak kıyı turizminin yapıyor olması kirliliği arttırmıştır. Bu da yat turizminin yapıyor olması için olumsuz sonuçlar doğurmaktadır (Doğaner, 2001: 70). Türkiye’de yat bağlama kapasitesi 18 bin dolaylarındayken, Fransa’da 227 bin, İtalya’da 128 bin ve İspanya’da 110 bin dolaylarındadır (Doğanay ve Zaman, 2016: 41). Türkiye bu potansiyelini uzun yıllar kullanamasa da son dönemde yapılan yatırımlarla bu açığını kapamaya başlamıştır. Türkiye’nin 2003 yılında yat bağlama kapasitesi 8500 iken 2016 yılında 18.261’e yükselmiştir (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2016:42).

Yat turizmi kara turizmine göre 20-30 kat daha fazla gelir bırakmaktadır ve ziyaretçilerin ortalama kalış süreleri 11 gündür ve ortalama harcamaları 51 dolardır. Ülkemize gelen yatların ortalama kalış süreleri 31 gün olup ortalama harcamaları 104 dolardır (Çubuk ve Koçak, 2012: 95).Ülkemize gelen turist sayısı fazla olmasına karşın turistlerin gelir bırakması bakımından gelen turistlerin sayısına nispeten geri sıralarda yer almaktadır. Turizmin gelir arttırıcı yönünü de ele aldığımızda yat turizmine verilmesi gereken önem ortaya çıkmaktadır (Turkish Statistical Institute, 2017:1).

Modern İpek Yolu Projesi ve Turizm Ulaştırması

Tarihsel süreç boyunca insanın ve onun ürettiği mal ve hizmetlerin bir coğrafyadan başka bir coğrafyaya taşınmasına ulaşım denir. Çağlar boyunca kültürel, siyasal, sosyal anlamda etkileşimin sağlandığını en önemli unsurlardan birisi ulaşım olmuştur. İpek Yolu karayolları, denizyollarıyla sık sık kesişmiş ve entegrasi sağlanmıştır. Tarihte İpek Yolu’nu karayolu-karayolu bağlantısı olarak öne

çıkısa da denizyollarından ayrı düşünülemez Dönemsel çağlar boyunca Anadolu güzergahlarının zengin olması, karayollarından seyahat edenler için son nokta olması aynı zamanda karayolu-denizyolu entegrasyon alanı olmasını sağlamıştır (Bakırcı, 2014:65-66;Kalaycı, 2014:89).

Anadolu 1973 yılında Boğaziçi köprüsünün açılışına kadar binlerce yıllık süreçte Doğu'dan gelenler için karayolunun son noktası, Batı'dan gelenler için karayolunun başlangıç noktası olma özelliğini taşımaktaydı (Bakırcı, 2014:82). Karayollarından ibaret olduğu düşünülen İpek Yolu aslında denizleri, boğazları, kanalları birleştiren karmaşık bir yollar ağıdır. İpek Yolu için deniz rotalarına baktığımızda; “*Debal, Quanzhou, Kanton, Kolombo, Goa, Bombay, Cochin, Masulipatnam, Lothal, Astrahan, Derbent, Aden, Süveys, Basra, Ayas (Yumurtalık), Tarsus, Venedik. Roma, İzmir, İstanbul, Sinop, Trabzon* gibi bölge ve şehirler sıralanabilir. Nehirler ise *Nil, Tuna, Volga Fırat ve Dicle* nehirleridir. Türkiye için İpek Yolu güzergahları ise; *İstanbul, Bursa, İznik, Antakya, Konya, Adana, Ayas, Tarsus, İskendurun, Antep, Maraş, Kayseri, Sivas, Erzincan, Erzurum ve Trabzon*” illeri sayılabilir (Kalaycı, 2014:91).

İpek Yolu'nun ipekten sonra ikincil simgesi antik ulaştırma aracı olarak deveydi. Günümüze gelindiğinde Modern İpek Yolunun ulaştırma araçları uçak, araba, tren, gemi gibi ulaştırma araçları sayılabilir. İpek yolu da dünyada değişen herşey gibi değişime uğramıştır. Sınırlar sadece coğrafi sınır anlaşılmalıp internet bağlantısı, uydu teknolojisi, finansal sermaye, enerji nakil hatları gibi unsurlarla İpek Yolu'nun sınırlarını ABD'ye NAFTA'ya kadar dayandırmıştır. Modern İpek Yolu projesini *Afro-Avrasya* hattı olarak da tanımlayabiliriz. Üç kıtada da bağlantısının bulunması ve Türkiye'nin bu üç kıtada da tarihsel, kültürel, siyasal uzantılarının olması Modern İpek Yolu projesinde Türkiye'yi başat konuma getirecektir (Kalaycı, 2014: 92-94).

Batılı sosyal bilimcilerin jeopolitik alanyazına soktukları formülde Türkiye Ortadoğu (ME) bağlantısıyla Türkiye de yer almaktadır.

Yeni İpek Yolu = CIMA + MENA + SIGA

CIMA: ChinaIndiaMiddleAsia

MENA: MiddleEastNorthAfrica

SIGA: SpainItalyGreeceAustrali

(Kalaycı, 2014: 94).

İpek Yolu'nun Modern İpek Yolu'na evrilme aşamasında Doğu-Batı ulaşım koridorunda üç ana hat karşımıza çıkmaktadır. Bunlar; Kuzey Koridor, Orta Koridor ve Güney Koridordur. “*Kuzey Koridor; Rusya üzerinden Trans-Sibirya hattı boyunca Rus anakararasından geçerek Kazakistan ve Belarus üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. Orta Koridor; Çin'den kuzeye çıkarak, Kazakistan üzerinden Türkmenistan, Azerbaycan ve Türkiye'den geçerek Avrupa'ya uzanmaktadır. Güney Koridor;Kazakistan'dan başlayarak sırasıyla Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan-İran hattı üzerinden Türkiye'ye, buradan da Avrupa'ya bağlanmaktadır*” (Şahin ve Kalaycı, 2014: 129-130).Türkiye bu ulaşım koridoru hattında *Orta Koridor* üzerinde bulunmaktadır.



Kaynak: (<http://www.eminonen.com>, 2016)

Çin ile girişilen Modern İpek Yolu projesi sayesinde yürütülen olumlu ilişkiler Çin'den gelecek turist sayısına da yansımaktadır. Dışişleri Bakanlığı tarafından açıklanan Çin'li yolcu sayısı hedefi 1 milyondan 3 milyona çıkmıştır. Fakat 2015'te Çin'den gelen yolcu sayısı 313 bin iken 2016'da 167 bin kişiye gerilemiştir. 2017 yılı için Çin'den 200 bin yolcu beklenmektedir. Her yıl dünyada 120 milyon Çin'li turist farklı destinasyonlara giderek buralarda 194 milyar dolarlık harcama yapmaktadırlar. Geçen yıl Fransa 2 milyon, Tayland 8 milyon Çin'li turisti topraklarına çekmiştir. Çin ile birlikte Modern İpek Yolu projesinin mihenk taşlarından olan Türkiye'ye gelen Çin'li turist sayısı bakımından potansiyelini tam olarak kullanamamıştır (Airport Haber, 2017: 1).

Dünya ticaretinin ve ekonomisinin ekseninin Batı'dan Doğu'ya kayması, uluslararası alanda Türkiye'yi Doğu bağlantılı projelerle her alanda daha fazla ittifak yapmaya zorlamaktadır. (Alptekin, 2010:9-12). ABD ve Almanya'nın Türkiye'ye savunma sanayi satışlarını kısıtlama tehdidi karşısında Türkiye NATO ülkesi olarak Rusya'dan S-400 hava savunma sistemini aldığı duyurması Türkiye'nin ekseninin tıpkı dünya gibi Doğu'ya doğru kaymaya başladığı söylenebilir (Dünya, 2017:2). Modern İpek Yolu Projesi'nin birleştirici etkisiyle Doğu ile yapılacak bu tür anlaşmaların sayısı her geçen gün artacaktır. Birleşmiş Milletler Turizm Örgütü'nün 2030 projeksiyonunda Asya Pasifik bölgesinin turizm pastasından aldığı pay %31'e çıkmaktadır. Avrupa'nın payı %10 kayıpla %41'e düşmektedir. Türkiye, Modern İpek Yolu projesi kapsamındaki ulaştırma yatırımlarıyla birlikte Asya Pasifik Bölgesi ülkeleriyle önemli turizm anlaşmaları yapabilir (UNWTO, 2011: 9).

Dünya, Modern İpek Yolu projesine yoğun ilgi göstermeye devam etmektedir. Bu alanda yapılan ulusal ve uluslararası konferanslarla ortaya çıkan makaleler ve çalışmalar Modern İpek Yolu projesine önemli bir sinerji yaratmaya devam etmektedir. Son olarak Dünya Turizm Örgütü'nün 16 Ekim-29 Kasım 2017 tarihleri arasında düzenleyeceği *İpek Yolu Eğitim ve Kapasite Oluşturma Programı*, turizm dünyasının bu projeye verdiği önemi göstermektedir (UNWTO, 2017: 1).

Leiper'in itme-çekme modeline göre; kişinin bulunduğu ortamdan başka bir ortama gideceği yerin çekiciliklerinden etkilenerek yer değiştirmesinde, ulaştırma araçlarını kullanarak o çekicilik destinasyonuna ulaşması ve tekrar bulunduğu ortama geri dönüşünde ulaştırma araçlarını kullanması, bize ulaştırmanın turizm faaliyetinde olmazsa olmaz unsur olduğunu göstermektedir (Ivanovic, Khunou, Pawson vd., 2009: 154). Türkiye'de son yıllarda ulaştırma sistemlerine yapılan yatırımların insanların yer değiştirme faaliyetlerini arttırmakta dolayısıyla turizm faaliyetlerine arttırıcı etkisi olmaktadır. Modern İpek Yolu projesi incelendiğinde görülüyor ki ekonomik, sosyal, kültürel, siyasi, turizm boyutlarının öne çıkmasında ulaştırma sistemlerine yapılan yatırımlar ön plana çıkmaktadır. Ulaştırma diğer bir çok unsur için stratejik öneme sahip olmakla birlikte turizm için de ayrı bir stratejik öneme sahiptir (Yılmaz ve Arıkan, 2015:3).

Türkiye'nin halihazırdaki *Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı*'nda ki ana hedef, alternatif turizm stratejilerini bazı tematik bölgeler oluşturarak, kitlesel turizmin sebep olduğu mevsimsellik özelliğinden sıyrılıp tüm yıla yayılan turizm hareketi sağlamaktır. Bu stratejilerin hayata geçirilebilmesi için bölgeler arası güçlü altyapı ve ulaştırma sistemlerinin kurulması çok önemlidir. Ulaştırma ağlarını kurarken bölgenin uyumluluğuna göre uygun ulaştırma sistemi kurulmalı ve ulaştırma sistemleri arasında entegrasyon sağlanmalıdır. Bakıldığı zaman küresel bir proje olan Modern İpek Yolu Projesi nin ulaştırma sistemleri ile Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı'nın ulaştırma sistemleri birbirlerine entegre olduğu gözükmektedir. Çünkü 2023 Eylem Planında yer alan *Sinop, Trabzon, İstanbul, İzmir, Sinop, Tarsus* gibi önemi deniz rotaları aynı zamanda Antik İpek Yolu'nun önemli limanlarıydı. Bu güzergahlar üzerinde yüksek gelir sağlayıcı olarak 2023 Turizm Stratejisi Eylem Planında da ön görülen yat turizmi ve kruvaziyer turizminin geliştirilmesine yönelik yatırımlar, İpek Yolu'ndan aldığı tarihsel güçle önemli bir turizm sinerjisi yaratabilecektir (Kalaycı, 2014:91;T.C. Turizm ve Kültür Bakanlığı, 2007:27-83).

Karayolları Türkiye'de üzerinde en çok yatırım yapılan ve önem verilen ulaştırma sistemlerinden biridir (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2016:14-16). Karayolları diğer ulaştırma türlerinin işlevini tamamlaması ve ulaşılamayan yerlere ulaşım sağlama konusunda esnek yapıya sahip olması 2023 Turizm Stratejisi Eylem Planında da üzerinde durulmasını sağlamıştır. Planlanan mevcut karayolların geliştirilmesi ve bölünmüş yolların eklenmesi diğer ulaştırma türlerinin de etkinliğini de arttıracaktır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007:84-85;Yüksek ve Cavcar, 2012:27). 2023 Turizm Stratejisi Eylem Planında Ankara'dan İznik'e bağlanan gelişim aksında İpek Yolu aksı bulunsa da aslında bu aksın Tarihi İpek Yolu'nun eski güzergahları ve Modern İpek Yolu'nun oluşturacağı yeni akslar göz önüne alındığında bütüncül bir bakışla tüm Anadolu'ya yayılan bir potansiyel taşımaktadır (Kalaycı, 2014:91;T.C. Turizm ve Kültür Bakanlığı, 2007:82-83).

Son yıllarda havayolu taşımacılığına yapılan yatırımlarla birlikte havayollarını kullanan yolcu sayısı artmış ve özellikle karayollarının yükünü hafifletmiştir. 29 Ekim 2017'de ilk etabı açılması beklenen yıllık 150 milyon kapasiteli dünyanın en büyük havalimanı sayesinde Türkiye ulaştırma sektöründe bir milat yaşayacaktır (Uçuş Noktası, 2014:19-32). Lakin Modern İpek Yolu projesinde demiryollarına ayrı bir önem verilmektedir. 2023 Turizm Stratejisinde Eylem Planında da öngörülen mevcut ve geliştirilmesine yönelik planlar bulunmaktadır ve şehirler arası hızlı tren hatlarıyla birbirlerine bağlanmıştır ve bağlanmaya devam etmektedir (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007:96-97).

Türkiye, Demir İpek Yolu projesi için önemli olan *Yavuz Sultan Selim Köprüsü* ve *Marmaray Tüp Geçidi* ile birlikte projenin *Orta Koridorunu* oluşturmaktadır (Deutsche Welle Türkçe, 2017: 1). *TRACECA* projesi Bağımsız Devletler Topluluğu, Avrupa Birliği ve AB ile güvenli karayolu ve demiryolu bağlantısı oluşturma temeline dayanmaktadır. Türkiye'nin bu ülkelerle tarihi kültürel bağlarının bulunması ve ekonomik boyutunun da geliştirilmesi bakımından *TRACECA* projesi çerçevesindeki *BTK* projesi yani *Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi* büyük önem taşımaktadır. Proje tamamlandığında Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye arasında dış ticaret yük ve yolcu taşımacılığı artacak bir taraftan da AB'nin öncülüğünde alternatif ve güvenli ulaştırma imkanlarına sahip *TRACECA* projesinin bir ayağı tamamlanmış olacaktır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014:171).

İlki AB tarafından 1992 yılında yayımlanan *Beyaz Kitapta*, ulaştırmada düşen hizmet kalitesi ve çevreci kaygılar nedeniyle karayoluna alternatif ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi yönünde stratejiler belirlenmiştir. Daha sonra AB tarafından 2001 yılında ikinci kitap, 2006 yılında üçüncü kitap yayımlanmıştır. İşte AB tarafından karayollarına alternatif ulaştırma ağlarının ağlarının dengeli bir şekilde geliştirilmesine yönelik anlayış *TRACECA* projesinin doğmasına sebep olmuştur. AB bu projeyi *21.yüzyılın İpek Yolu* olarak tanımlamaktadır ve amaç olarak Doğu-Batı ticaretinin yeniden canlandırılması amacı taşımaktadır ve Türkiye'deki projenin uzantısı *Bakü-Tiflis-Kars Hızlı Tren* projesidir (Üzümcü ve Akdeniz, 2014:171-177). Türkiye'de son yıllarda AB politikalarına uyumlu şekilde geliştirilen alternatif ulaştırma sistemleri yolcu taşımacılığında önemli bir artışı beraberinde getirmiştir. Eski dönemlerde seyahat kavramı çileli bir faaliyet olup azınlık bir kesimi kapsıyordu.Ulaştırma sistemlerinin stratejik olarak teknolojinin de kullanımıyla yaygınlaştırılması insanların rahat ve ucuz bir şekilde seyahat etme imkanı sağlayıp seyahat etmeyi toplumun tüm katmanlarına yaymıştır (Erdoğan, 1996:108).

Modern İpek Yolu Projesinin Türkiye'deki mevcut ve geliştirilecek ulaştırma sistemleriyle entegrasyonu kuşkusuz hem iç turizm hem de dış turizm faaliyetlerini artırıcı etkisi olacaktır. Bu konuda Tur Operatörleri ve Seyahat Acentalarına önemli görevler düşmektedir. Bir seyahatin organize edilmesi, pazarlanması ve gerçekleştirilmesinde seyahat acentaları aktif rol oynarlar. Türkiye'de seyahat acentalarının bazı gelişememe nedenleri vardır. Başlıca nedenler arasında tatile çıkma oranlarının düşük olması, iç turizme yönelik acentaların azlığı, yapılan seyahatlerin akraba ziyareti ağırlıklı olması ve acentalara ihtiyaç duyulmaması, seyahat acentalarına karşı güvensizlik duygusu, demiryolu ve havayollarının gelişmemiş olması, karayolu taşımacılığının çok önemli olması ve otobüs şirketlerinin ağırlıklı olması gibi nedenler sayılabilir (Hacıoğlu, 2016:52-56).

2023 Turizm Stratejisi Eylem Planındaki AB ve Modern İpek Yolu Projesindeki uluslararası ulaştırma projeleriyle uyumlu ulaştırma yatırımları sayesinde Türkiye'deki yolcu taşımacılığındaki sayı her geçen gün artmaktadır. Uzun yıllar karayollarının gerisinde kalan havayolu ve demiryolu yatırımları bu ulusal ve uluslararası projeler sayesinde dengeli bir şekilde artış göstermektedir (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2016:9). Demiryolu, Havayolu ve Denizyollarına yapılacak yatırımlar aynı zamanda seyahat acentalarının büyümesinde ve yaygınlaşmasında dinamik yaratacak dolayısıyla iç ve dış turizm hareketliliği bakımından olumlu etkiler sağlayacaktır.

Sonuç

Günümüz dünyası, sınırların kalktığı, iletişimin teknoloji sayesinde üst seviyelere çıktığı insanların çoklu iletişim sistemlerini kullanarak herkesin herkesten haberi olduğu büyük bir köye dönüşmüştür. Bu sebepten dolayıdır ki herkesin herşeyden haberi olduğu bu dünyada insanların ulus devletlerin sınırları içerisinde tutmak oldukça güçtür. İnternet ve sosyal medya mecraları insanların her fikrini belirtebileceği ve liderleri eleştirebileceği alanlar olarak günümüz dünyasının Atina'nın doğrudan demokrasisidir. 21. Yüzyılda çok popüler bir kavram olan *küreselleşme* kavramı aslında eski çağlardan beridir fiiliyatını göstermiş bir kavramdır. İpek yolu eski dönemin bir nevi küreselleşme hareketidir. Bu yollar ağı sayesinde kültürler, diller, buluşlar, mallar bu yollar üzerinden taşınmış hatta savaşlar bu yollardaki ticarete hükmetmek için yapılmıştır. İnsanlık kültürünü iki kültüre ayırırsak Doğu ve Batı kültürlerinin kaynaştığı ve ilerlediği bir nevi uygarlık tarihinin hikayesi bu yollar üzerinde vuku bulmuştur. Günümüzde de *Neo-Liberal* politikalarla kendini gösteren küreselleşme kavramı çift kutuplu dünyadan çok kutuplu dünyaya geçtiğimiz sistemde güçlü devletlerin kendini göstermeye çalıştığı bir alan olmuştur. ABD'nin AB ile oluşturduğu ve Çin'i dışarda bıraktığı *Atlantik İktisadi* yapısına karşı Çin'de gücünü tarihsel gücünden alan ve 65 ülkeyi kapsayacak Modern İpek Yolu projesini öne sürmüştür. Bu proje Batı'nın *Neo-Liberal* politikalarını kullanarak büyük oranda gelişmekte olan ülkeleri kapsayan devasa bir projedir. Gücünü tarihten alan Batı'ya karşı Doğu merkezli bir küreselleşme projesidir.

Turizm olgusunu besleyen kavramların başında *küreselleşme* kavramı gelmektedir. Eski dönemlerde de yapılan turizm faaliyetlerine bakıldığında turizm faaliyeti kapalı toplumlarda değil özgür toplumlarda hayat bulmuştur. Batı'dan Doğu'ya giden tüccarlar İpek Yolu üzerindeki hanlarda konaklamışlardır. Aynı şekilde bir İnanç Turizmi olarak nitelendirilebileceğimiz Roma'dan Kudüs'e İpek Yolu'nu kullanan hacılar ibadetlerini gerçekleştirip tekrar ülkelerine geri dönmüşlerdir. Günümüzde teknoloji sistemleriyle birlikte artan ulaşım imkanları ucuzlamış ve tüm gelir grubundan insanlara yaygınlaşmıştır. Turizm sektörü dünyada büyüyen en büyük sektörlerden biri haline gelmiştir. Barışçıl bir faaliyet ve gelir getirici sektör olarak ülkeler için önemli olan turizm, *Modern İpek Yolu* gibi ulaştırma sistemlerine stratejik önem atfeden devasa bir projeye şahlanarak gelişim gösterecektir. Dünya çok kutuplu küreselleşme olgusuna yaklaşırken bir çok sancılı olaylar yaşamaktadır. Büyük devletlerin terör örgütleri arkasına saklanarak sürdürdükleri vekalet savaşları turizmin kırılğan yapısı düşünüldüğünde önündeki en büyük sorun olarak durmaktadır. *Neo-Liberal* politikaların ve küreselleşmenin dışında kalan Kuzey Kore'nin dünya barışını etkileyecek nükleer füze denemeleri gibi örnekler küreselleşme yolundaki dikenlerdir.

Türkiye kurulduğu günden beri dünya sistemiyle uyumlu bir çok uluslararası ortaklıkta kendine yer edinmiştir. Modern İpek Projesi kapsamında da *Orta Koridor* bölümünde Türkiye stratejik önemi büyük bir ülkedir. Günümüz dünyasında ulaştırma sistemleri devlet stratejilerinin en önemli unsurlarından birisidir ve tüm sektörleri doğrudan etkilemektedir. Çin Modern İpek Yolu projesi

kapsamında ulaştırma yatırımlarına büyük önem vermektedir. Türkiye 2023 Turizm Stratejisi Eylem Planı kapsamındaki ulaştırma sistemlerine yaptığı yatırımlarla TRACECA gibi Modern İpek Yolu projesini entegre edecektir. Bu entegre sayesinde 2023 Turizm Stratejisi Eylem Planı'na ayrı bir açılım kazandırıp Avrupa'ya alternatif bir ulaşım koridoru sağlayacaktır. Türkiye'de ulaştırma yatırımlarının son dönemlere kadar karayollarına ağırlık verilmesi, diğer ulaştırma modlarının geri kalmasına neden olmuş ve seyahat acentaları ve tur operatörlerinin de gelişimine engel olmuştur. 2023 Turizm Stratejisi Eylem Planı ve Modern İpek Yolu projelerinde başta demiryolları olmak üzere diğer ulaşım modlarına daverilecek önem turizmi ve turizm sektörü içindeki sektörleri önemli ölçüde geliştirecek ve turizmi herkes için yapılabilecek sosyal bir eyleme dönüştürecektir. Türkiye sadece ekonomik ve demiryolu projeleriyle öne çıkmayacaktır. Türk Cumhuriyetleri ile tarihten gelen bağlarımızla kurduğumuz yakın ilişkiler sayesinde sosyal, kültürel ve turizm anlamında da yeni ufuklar açacaktır. Modern İpek Yolu projesi yeni doğmuş bir projedir ve tarihsel köklerden aldığı güçle Anadolu topraklarındaki unutulmuş diğer tali yollarıda zaman içerisinde hayata döndürecektir. Böylece Türkiye Modern İpek Yolu projesi sayesinde sadece kitlesel turizmin yapıldığı bir ülke değil eşsiz Anadolu toprakları sayesinde turizmin dört mevsim yapıldığı bir medeniyetler alanı olacaktır.

Kaynakça

Airport Haber. (2017). *Hedef 3 milyon yolcu, gelen sayısı 167 bin!*, <http://mairporthaber.com/havacilik-haberleri/hedef-3-milyon-yolcu-gelen-sayisi-167-bin.html> . Kaynaktan 15/09/2017 tarihinde alınmıştır.

Akoğlan Kozak, M., Evren, S. ve Çakır, O. (2013). Tarihsel Süreç İçinde Turizm Paradigması. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*. Sayı: 1, Bahar, ISSN: 1300-4220 (1990-2013), ss. 7-16.

Alptekin, E. (2010). Dünya Ticareti Batıdan Doğuya Kayıyor. Peki Türkiye Ekonomisi Bunun Neresinde?, *AR&GE Bülten 2010 Nisan-Ekonomi*. ss. 9-12.

Atasoy, F. (2012). Doğa, Kültür ve Tarih Turizminin Birliğe Katkısı“İpek Yolu Üzerinde Türklüğün Kendisini Keşfi.” *Dilde Fikirde İşte Birlik Sempozyumu*. Ankara, ss. 1-7.

Ayan, E. (2016). Yeni İpek Yolu Stratejileri ve Trans-Avrasya Güvenlik Sistemleri. *Tarih ve Gelecek Dergisi*, Aralık, Cilt 2, Sayı: 3, DOI: <http://dx.doi.org/10.21551/jhf.281813> . Kaynaktan 21/08/2017 tarihinde alınmıştır. ss. 9-24.

Bakırcı, M. (2014). Coğrafî Açından Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu. Mehmet Kahraman ve İrfan Kalaycı (Edt.).*Avrasya Etüdüleri*. TİKA T.C. Başbakanlık İpek Yolu Özel Sayısı. Ankara, Yıl: 20, Sayı: 45 (2014/1), ISSN 1300-1604, ss. 63-86.

Bayar, F.(2008). Küreselleşme Kavramı ve Küreselleşme Sürecinde Türkiye, *Uluslararası Ekonomik Sorunlar*. ss. 25-34.

Bozkurt, E. (2017). *şangay İşbirliği Örgütü ve Türkiye Faktörü*. <https://www.stratejikortak.com/2017/03/sanghay-isbirligi-turkiye.html>. Kaynaktan 20/08/2017 tarihinde alınmıştır.

Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, (2015). *İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler*. ss. 1-12.

Çubuk, M. ve Koçak, İ. H. (2012). Denizyolu Ulaştırması. *Turizm*. M. Cavcar (Edt.),*Turizm Ulaştırması*. Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No:2763,ISBN 978-975-06-1419-4, ss. 78-111.

Demir, E. Ö. (2017). *Kruvaziyer Turizmi ve Türkiye*, <http://www.turizmuncel.com/makale/kruvaziyer-turizmi-ve-turkiye-m219.html>. Kaynaktan 05/09/2017 tarihinde alınmıştır.

Demirkol, ř. ve Çetin, G. (2014). *Turizm Politikaları ve Alternatif Yönetim Yaklaşımları*. Sakarya: Değişim Yayınları, ISBN: 978-605-4925-07-0.

Deniz, T. (2016). Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*. Yıl: Temmuz 2016, Sayı: 34, ISSN: 1303-2429, ss. 195-202.

Deutsche Welle Türkçe (2017), *Modern İpek Yolu projesi: Beklentiler ve kuşkular*, <http://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-kuşkular/a-38832963>. Kaynaktan 14/09/2017 tarihinde alınmıştır.

Doğanay, Hayati ve Çavuş, Ahmet (2016). *Türkiye Ekonomik Coğrafyası*. Ankara: Pegem Akademi, ISBN: 978-605-364-192-6.

Doğanay, Hayati ve Zaman, Serhat (2016). *Türkiye Turizm Coğrafyası*. Ankara: Pegem Akademi, ISBN: 978-605-364-621-1.

Doğaner, S. (2001). *Türkiye Turizm Coğrafyası*. İstanbul: Çantay Kitabevi.

Dünya. (2017). *Savunma sanayinde kritik karar*, Haber: Mehmet Kaya, 14 Eylül, ss. 1-20.

Erdoğan, H. (1996). Turizmin Anatomisi. *Uluslararası Turizm*. Bursa:Uludağ Üniversitesi Basımevi, ISBN: 975-7657-93-X, ss. 7-172.

Hacıoğlu, N. (2016). Seyahat Acentacılığı. *Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü*. Ankara:Nobel, ISBN: 978-605-133-685-5, ss. 49-72.

Historyextra. (2015). *Medieval tourism: pilgrimages and tourist destinations*, <http://www.historyextra.com/article/culture/medieval/-tourism-pilgrimages-and-tourist-destinations>, Kaynaktan 10/09/2017 tarihinde alınmıştır.

Ivanovic, M., Khunou, P. S., Pawson, P., Reynish, N. ve Tseane, L. (2009). Tourist Attractions. *Tourism Development 1. Fresh Perspectives*. South Africa:Pearson Education and Prentice Hall. 149-180.

Kalaycı, İ. (2014). Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu'nda Türkiye İçin .

Yeni Stratejiler. Mehmet Kahraman ve İrfan Kalaycı (Edt.),*Avrasya Etüdleri*.TİKA T.C. Başbakanlık İpek Yolu Özel Sayısı.Ankara.Yıl: 20, Sayı: 45 (2014/1), ISSN 1300-1604, ss. 87-122.

Karagöl, T. E. (2017). Modern İpek Yolu Projesi. *Seta Perspektif*. Sayı: 174. ss. 1-7.

Milliyet. (2016). *Türkiye ve Çin'den Orta Koridor Hamlesi*. <http://www.milliyet.com.tr/turkiye-ve-cin-den-orta-koridor/ekonomi/detay/2250498/default.htm> . Kaynaktan 15/09/2017 tarihinde alınmıştır.

Mülayim, S. (2013). Anadolu Ortaçağı, Selçuklu Aydınlığı. Bahadır Gülmez (Edt.). *Kültür Tarihi*, Ankara: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2299, ISBN: 978-975-06-0973-2, ss. 70-95.

National Geographic. (2013). *İpek Yolu'nun Uygarlıkları*, <https://youtube.be/-XU8IcDTE0c> . Kaynaktan 13/08/2017 tarihinde alınmıştır.

Rota, Y. (2012). Demiryolu Ulaştırması. Mustafa Cavcar (Edt.) *Turizm Ulaştırması*, Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2763, ISBN: 978-975-06-1419-4, ss. 52-77.

Sarılgan, A. E. (2012). Havayolu Ulaştırması. Mustafa Cavcar (Ed.) *Turizm Ulaştırması*, Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2763, ISBN: 978-975-06-1419-4, ss. 112-135.

Solomon, R.C. ve Higgins, K. M. (2013). *Felsefenin Kısa Tarihi*. Kıvanç Koçak ve Cansen Mavituna (Edt.), Çev. Mustafa Topal, İstanbul, İletişim Yayınları, ISBN-13: 978-975-05-1145-5.

Şahin, G. ve Kalaycı, İ. (2014). Yeni Bir Küresel Kalkınma Paradigması: Sürdürülebilir İpek Yolu. Mehmet Kahraman ve İrfan Kalaycı (Edt.),*Avrasya Etüdleri*. TİKA T.C. Başbakanlık İpek Yolu Özel Sayısı.Ankara, Yıl: 20, Sayı: 45 (2014/1), ISSN: 1300-1604, ss.123-154.

Tarakçı, Nejat. (2014). İpek Yolundan Enerji Yollarına. Mehmet Kahraman ve İrfan Kalaycı (Edt.), *Avrasya Etüdleri*.TİKA T.C. Başbakanlık İpek Yolu Özel Sayısı.Ankara, Yıl: 20, Sayı: 45 (2014/1), ISSN: 1300-1604, ss. 155-170.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı (2007). *Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı 2007-2013*. Yayın No: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları-3085. ISBN: 978-975-17-3260-6. ss. 1-101.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı (2015). *İpek Yolu*, <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,10174/ipek-yolu.html>. Kaynaktan 14/07/2017 tarihinde alınmıştır.

T.C. Ulaştırma Denicilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2015). *İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 2003-2015*. ISBN: 978-975-493-074-0. ss. 1-74.

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2016). *İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 2003-2016*. ISBN: 978-975-493-091-7. ss. 1-66.

Tezcan, M. (2014). İpek Yolu'nun İran Güzergahı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi, *Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi* Sayı 3/1 ss. 96-123.

TRT Haber. (2017). *Batiya Doğru Akan Nehir*. 1. Bölüm. <http://www.trthaber.com/programlar/batiya-dogru-akan-nehir-1-bolum-873.html> . Kaynaktan 20/09/2017 tarihinde alınmıştır.

Turkish Statistical Institute (2017). *Tourism Statistics, IV. Quarter: October-December and Annual, 2016*, <http://www.turkstat.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=24590#>. Kaynaktan 18/09/2017 tarihinde alınmıştır.

Uçuş Noktası. (2014). Yeni İstanbul Havalimanı. *uçuş noktası*. Temmuz, 2014, Sayı: 36, ss. 1-51.

Uğurlu, Ö. (2015). Kadının Benlik Sunumunun Güncel Bir Aracı Olarak Sosyal Ağlar Bir Tasarım Unsuru: "Kusursuzlaştırma". *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. s.s. 231-248.

UNEP, & WTO. (2005). *Tourism and Sustainability. Making Tourism More Sustainable*. ISBN: 92-807-2507-6 (UNEP), ISBN: 92-844-0821-0 (WTO). pp. 7-24.

UNWTO. (2011). *Tourism towards 2030 Global overview*, General Assembly 19th Session, Gyeongju Republic of Korea, pp. 1-19.

UNWTO. (2017). *UNWTO Silk Road Training and Capacity Building Programme*, <http://silkroad.unwto.org/event/unwto-silk-road-training-and-capacity-building-programme> . Kaynaktan 21/09/2017 tarihinde alınmıştır.

Üzümcü, A., & Akdeniz, S. (2014). Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi. Mehmet Kahraman ve İrfan Kalaycı (Edt.), *Avrasya Etüdüleri*. TİKA T.C. Başbakanlık İpek Yolu Özel Sayısı. Ankara, Yıl: 20, Sayı: 45 (2014/1), ISSN: 1300-1604, ss. 171-199.

Yılmaz, H., & Arıkan, İ. (2015). Turizm ve Ulaştırma. İrfan Arıkan (Edt.), *Turizm Ulaştırması*, Ankara: Detay Yayınları, ISBN: 978-605-9189-13-2, ss. 1-22.

Yüksek, G. (2012). Turizm ve Ulaştırma. Mustafa Cavcar (Edt.), *Turizm Ulaştırması*, Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No:2763, ISBN: 978-975-06-1419-4, ss. 2-25.

Yüksek, G. (2012). Turizm ve Ulaştırma. Mustafa Cavcar (Edt.), *Tur Operatörleri ve Ulaştırma*, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No:2763, ISBN: 978-975-06-1419-4, ss. 195-208.

Yüksek, G., & Arıkan İ. (2015). Turizm ve Demiryolu Ulaştırması. İrfan Arıkan (Edt.), *Turizm Ulaştırması*, Ankara: Detay Yayınları, ISBN: 978-605-9189-13-2, ss. 49-74.

Yüksek, G., & Cavcar, M. (2012). Karayolu Ulaştırması. Mustafa Cavcar (Edt.), *Turizm Ulaştırması*, Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No:2763, ISBN 978-975-06-1419-4, ss. 26-51.

İnternet Kaynakları:

http://www.eminonen.com/Yeni_Ipekyolu_Projesi__One_Belt_One_Road___Bir_Kusak_Bir_Yol_-33.html Kaynaktan 02/12/2017 tarihinde alınmıştır.

http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=353. Kaynaktan 21/09/2017 tarihinde alınmıştır

http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=354. Kaynaktan 21/09/2017 tarihinde alınmıştır.
http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=371. Kaynaktan 21/09/2017 tarihinde alınmıştır.
http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=376. Kaynaktan 21/09/2017 tarihinde alınmıştır.