İpek Yolu Kervansaraylarının Turizme Kazandırılmasına Yönelik Bir Yaklaşım: Konya Örneği

Doç. Dr. Gürkan Akdağ

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-9819-9465>

Mersin Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Gastronomi ve Mutfak Sanatları Bölümü, Mersin-TÜRKİYE

Öğr. Gör. Abdullah Akmaz

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5858-3144>

Mersin Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Turizm Rehberliği Bölümü, Mersin-TÜRKİYE

Makale Geçmişi

Geliş:15.10.2019

Kabul: 24.12.2019

On-line Yayın:31.12.2019

Anahtar Kelimeler

Sürdürülebilirlik

Turizm

İpek Yolu Turizmi

Kervansaray

Konya

Araştırma Makalesi

DOI: [10.9761/JASSS39305](https://doi.org/10.9761/JASSS39305)

Öz

Kültür mirası varlıklar, uzun yılların birikimi olarak gelişen ve ait olduğu coğrafyaya zenginlik katan önemli unsurlar arasındadır. Anadolu coğrafyası da sahip olduğu jeopolitik konum sebebiyle tarih boyunca pek çok kültürün var olmasına olanak sağlamıştır. Bugün gelinen noktada tüm Anadolu'da tarihi ve kültürel öneme sahip pek çok değer hala varlığını sürdürdüğünü söylemek mümkündür. Sürdürülebilir turizm iklimi yaratılması açısından tarihi ve kültürel varlıkların korunması, kullanım dengesinin sağlanması ve bu varlıkların turizme kazandırılması son derece önemlidir. Medeniyetlere başkentlik yapmış Konya ili de bu anlamda oldukça zengin bir kültürel mirasa sahiptir. Bu çalışma, kültürel bir zenginlik olarak İpek Yolu Kervansaraylarının turizme kazandırılmasına yönelik yaklaşımların neler olduğuna ve tarihi İpek Yolu açısından önemli bir güzergah olan Konya ilinin turizmde sergileyeceği gelişime odaklanmaktadır. Çalışmada, nitel araştırma yöntemi kullanılarak yarı yapılandırılmış soru formu yardımıyla toplanan veriler detaylı bir şekilde tasnif edilerek turizm gelişmesi için izlenecek stratejiler çalışma içerisinde ayrıntılı olarak anlatılmıştır. Tasnif edilen veriler neticesinde Konya ilinde yer alan paydaşların İpek Yolu Turizmine bakış açılarının olumlu olduğu ve yerel yönetimlerin de turistik gelişim açısından kervansarayların turizme kazandırılmasının önemini farkında olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Hem turizm yatırımcıları hem de turizm akademisyenlerinin İpek Yolu Turizminin önemini kavraması ve bu yönde çalışmalar içerisinde bulunması çalışma neticesinde paydaşlara yönelik gerçekleştirilen en önemli tavsiyeler arasındadır.

Atıf Bilgisi / Reference Information

Akdağ, G. ve Akmaz, A. (2019). İpek Yolu Kervansaraylarının Turizme Kazandırılmasına Yönelik Bir Yaklaşım: Konya Örneği. *Jass Studies-The Journal of Academic Social Science Studies*, Number: 78, Winter, p. 279-294.

An Approach to bringing the Silk Road Caravanserais into Tourism: Konya Case

Assoc. Dr. Gürkan Akdağ

Mersin University, Faculty of Tourism, Department of Gastronomy and Culinary Arts, Mersin –
TURKEY

Lect. Abdullah Akmaz

Mersin University, Faculty of Tourism, Department of Tourism Guidance, Mersin – TURKEY

Article History

Submitted:15.10.2019

Accepted: 24.12.2019

Published Online:31.12.2019

Key Words

Sustainability

Tourism

Silk Road Tourism

Caravanserai

Konya

Research Article**Abstract**

Cultural heritage assets are among the important elements that have developed as an accumulation of years and added richness to the geography to which they belong. Because of its geopolitical position, Anatolian geography has enabled many cultures to exist throughout history. Today, it is possible to say that many values of historical and cultural importance still exist throughout Anatolia. In terms of creating a sustainable tourism climate, preservation of historical and cultural assets, ensuring the balance of use and bringing these assets to tourism is extremely important. Konya, the capital of civilizations, has a rich cultural heritage in this sense. This study focuses on the approaches to tourism of the Silk Road Caravanserais as a cultural richness and the development of tourism in Konya, which is an important route for the historical Silk Road. In this study, the data gathered with the help of semi-structured questionnaire using qualitative research method was classified and the strategies to be followed for tourism development were explained in detail. As a result of the data classified, it was concluded that the stakeholders' views on Silk Road Tourism in Konya were positive and local administrations were aware of the importance of providing caravanserais to tourism in terms of touristic development. The fact that both tourism investors and tourism academicians understand the importance of Silk Road Tourism and engage in studies in this direction are among the most important recommendations made to stakeholders.

DOI: [10.9761/JASSS39305](https://doi.org/10.9761/JASSS39305)

Giriş

Çin'den Avrupa'ya uzanan ticaret yoluna verilen isim olan İpek Yolu, tarih boyunca kullanılan en büyük kervan yollarının başında gelmektedir (Kalan, 2014: 43). Hiç şüphesiz bu durum tarih boyunca birçok devlette, özellikle de Türk kavimlerinde, komşuları ile çok şiddetli çatışmalara sebep olmuştur. Yaklaşık bin yıl boyunca Türkler ve Çinliler bu transit geçiş yolu üzerinde egemen olmak için ciddi mücadeleler vermişlerdir. İpek yolu ile birlikte, Batı ile Doğu arasında ticaretin yanında felsefi akımlar, dinler, sanat, bilim ve teknik mübadeleler hususunda da önemli gelişmeler meydana gelmiştir. Örneğin; Birunî, İbn-i Sina, Farabî, Yusuf Balasagunî, Mahmud Kaşgarî, Ahmed Yesevî, Ali Kuşçu bu dönemin öne çıkan âlimlerinden, bilim adamlarındandır. Bu haliyle İpek Yolu, yüzyıllar boyunca doğunun bilgisini batının pratik ve zenginliğine taşımıştır (Ayan, 2016: 10).

İpek Yolu'nun günümüzde önemi yeniden keşfedilmeye başlanmıştır. Bu noktada, İpek Yolu'nu yeniden canlandıracak yeni iktisadi fırsatların ortaya çıkarılması bölgenin refaha kavuşması ve dünya ile entegrasyonuna katkı sağlaması, kaçınılmaz bir durumdur (Can, 2009: 80). İpek Yolu üzerinde Doğu ve Batı ticaretinin yeniden canlandırılması fikri, ilk olarak Eylül 1990'da Vladivostok Uluslararası Konferansı'nda gündeme gelmiştir. Ardından 21.Yüzyılın başlarında "Yeni İpek Yolu Projesi" adıyla bu bölgenin yeniden canlandırılmasıyla ilgili planlar gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Bu konuda ortaya atılan ilk somut proje 2005 yılında Çin Bölgesinden Avrupa'ya ilk ticari tır kervanının yola çıkması ile başlamıştır (İncekara ve İncekara, 2017:1). "Yeni İpek Yolu Projesi" başarıya ulaşması halinde siyasal ve ekonomik kapsayıcılığın yanında küresel düzeyde sosyal ve kültürel alanda birçok değişim ve dönüşümü beraberinde getirecektir (Tekir ve Demir, 2018: 192). Ülkemizde de özellikle 2023 Türkiye Turizm Stratejisi kapsamında büyük önem verilen bir konu olan İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması ile ilgili birtakım çalışmalar yapılmakta, hem ekonomik anlamda hem de turizm gelişimi hususunda önemli atılımlar gerçekleştirilmektedir. Bu çalışmanın amacı İpek Yolu turizmi kapsamında ortaya çıkan gelişmeler neticesinde Konya sınırları içinde bulunan ve tespit edilebilen han ve kervansarayların envanterinin çıkarılarak bu alanların turizme kazandırılması noktasında yapılabilecek olan çalışmalar ile ilgili öneriler ortaya koymaktır.

1.İpek Yolu Kavramı ve Tarihçesi

İpek Yolu, tarihin en eski ticaret yoludur. Han Hanedanlığı döneminde gerçekleştirilen savaş ve ticaret aktivitelerinin İpek Yolu'ndaki ilk faaliyetler olduğu kabul edilmektedir (Yılmaz, 2017: 673). Bu ticaret yolu İslamiyet öncesi Türk tarihinde de özellikle Göktürkler döneminde aktif olarak varlığını sürdürmüş ve ticaret yolu Uygurlar döneminde de yoğun olarak kullanılmıştır (Yıldızdağ, 2005: 1). Devletlerarası ilişkilerde hatırı sayılır bir yerde olan Asya kıtasının en eski ticari ulaşım yolu olan İpek Yolu; Çin'den batı ülkelerine giden ipek ticaretinin başlangıç noktasında yer aldığı için bu isim ile anılmaktadır (Bedirhan, 1994: 1). İpek Yolunda gerçekleştirilen ticaretin etkisi yüzyıllar boyunca sürmesine rağmen bu ticaret yoluna 19. Yüzyıl sonlarına kadar belirgin bir isim verilmemiştir (Bakırcı, 2014: 66). Bu tarihe kadar genellikle İpek Yolunu kullananlar tarafından bir sonraki büyük kentin adıyla anılan (örn; Semerkant Yolu) veya zaman zaman da yalnız belirgin bir coğrafi üniteye göre adlandırılan (örneğin, Taklamakan çölü kuzey rotası) bu yola (Hansen, 2012: 16), Alman coğrafyacı ve araştırmacı Ferdinand Freiherr Von Richthofen, bölgenin tarihi mirasına dayanarak ilk kez 1877 yılında "İpek Yolu" adını vermiştir (Yıldızdağ, 2005: 19). İpek Yolu tarih boyunca Doğu ile Batı dünyası arasında bir köprü görevi görmüştür (Musabay, 1968: 473). Bu yol ile sadece ticaret yapılmamış aynı zamanda bu vesile ile farklı kültürlerin, medeniyetlerin ve dinlerin ülkeler arasında etkileşimde bulunmasına olanak sağlanmıştır. Öyle ki Türklerin Batı'ya olan göçleri de İpek Yolu üzerinden gerçekleşmiştir (Bedirhan, 1994: 1).

İpek Yolu'nun bu isim ile anılmasına sebep olan temel unsuru, ilk zamanlarda bu yol üzerinden ipek ticareti yapılmış olmasıdır. İpek, Çin'de başlarda sadece saray ahalisi tarafından ehemmiyet

atfedilen ve değerlendirilen bir ürünken daha sonra bu alandaki kazancın yüksek olmasının görülmesinden dolayı saray dışında da ipek kullanımına izin verilmiş ancak ipek böceği larvalarının ülke dışına çıkarılması yasaklanmıştır. Çin bu sayede uzun zaman saf ipeğin tek üreticisi olmuştur. Ancak alınan bütün bu önlemlere rağmen ipek kozaları M.S. 5.Yüzyılda önce Hotan bölgesine oradan da Orta Asya'da bulunan başka bölgelere taşınmıştır. Bu bölgelerden İran ve Bizans İmparatorluğu'na yayılmıştır. Ancak üretilen ipekler Çin ipeğinden daha düşük kalitede olduğu için her ne kadar Çin dışında da üretimi olsa bile Çin İpeği her zaman önemini korumuş ve ipek ticaretinin en önemli merkezi konumunda kalmıştır (Tezcan, 2014: 97).

İpek yolu ticareti ile ilgili yapılan inceleme ve araştırmalar neticesinde ne Çin'in Batı ülkeleri ile ne de Batı'nın Çinli tüccarlar ile birebir yaptığı bir ticari kayıta ulaşamamıştır. Bu ticaretlerde bazı devletler Çin ile Batı ülkeleri arasında köprü vazifesi görmüştür. Bu devletlerden en önemli iki tanesi Parthlar ve İskitler olarak gösterilebilir. Özellikle İskitler Çin'den aldıkları İpekleri Güney Rusya bölgesine getirerek orada Batılı tüccarlar arasında takas yönetimi ile değiştirmişlerdir. Bu şekilde başlayan Batı ile Çin arasındaki ticaret zamanla daha da genişlemiş ve İpek Yolu üzerinde ciddi anlamda bir ticaret hacmi artışı olmuştur (Akkaymak, 2009: 6). İpekyolu ticareti 8.Yüzyıl sonralarına doğru artık daha tehlikeli konuma geldiğinden dolayı ve denizcilik teknolojisinin gelişmesiyle birlikte yerini denizyolu ticaretine bırakmıştır. Bu dönemde ipek dışında denizyolu ile Çin'den Avrupa'ya baharat, ilaç, kereste ve porselenler taşınmıştır. Devam eden yıllarda 10. ve 11. Yüzyıllarda denizyolu ticareti daha da gelişerek baharat, pirinç gibi gıda ürünlerinin ticareti de bu kapsamda gerçekleştirilmeye başlanmıştır (Haksöz vd., 2014: 37).

Türk devletleri, tarihsel süreç içerisinde İpek Yolunun hakimiyetini ele geçirmişler ve hüküm sürdükleri dönemde tarihin en güçlü devletleri haline gelmişlerdir. Bu açıdan İpek Yolu Türkler açısından stratejik bir öneme sahiptir (Yereli: 2013: 3). Küreselleşmenin getirmiş olduğu etki ile son dönemlerde tekrar gündeme gelen ve ilgi odağı haline dönüşen İpek Yolu yeniden canlandırılmaya çalışılmaktadır. İpek Yolu ana güzergahlarının geneli Türk kültür coğrafyası üzerinde yer aldığından dolayı bu alanda yapılacak her çalışma Türk Dünyası ile Türkiye arasındaki bağı daha da güçlendirecek ve kültürler arası yakınlaşmayı daha da artıracaktır (Atasoy, 2012: 6).

2.İpek Yolu Turizmi

İpek yolu turizmi, hem kültürel mirasın açığa çıkması hem de turizm hareketliliğinin sağlanması açısından son derece önemli bir kavramdır. İpek Yolu'nun yeniden canlanması, Ön Asya'da ticareti artırmasının yanında turizmin de öncü bir endüstri haline gelmesine, doğa ve kültür turizminin gelişmesine vesile olacak önemli bir yaklaşımdır (Demirler, 2015: 69). Yeni İpek Yolu Projesinde atılan en somut adım TRACECA (Avrupa- Kafkasya- Asya Koridoru) Projesidir. Bu proje Doğu ile Batıyı birbirine bağlayan Orta Asya'dan Avrupa'ya uzanan bir ulaşım koridoru olarak Çağdaş İpek Yolu olarak değerlendirilmektedir. Bununla birlikte yine bu konu ile alakalı Semerkant merkezli UNESCO tarafından IICAS (Uluslararası Orta Asya Çalışmaları Enstitüsü) Enstitüsü kurulmuştur. Bu kurum İpek Yolu üzerindeki kültürel mirasa ve turizm değerlerine sahip çıkarak bu noktada uluslararası camianın ilgisini çekmek amacıyla faaliyetlerini yürütmeye devam etmektedir. Dünya Turizm Örgütü (WTO) 1994 yılında Semerkant'ta "İpek Yolu Semerkant Deklarasyonu", 2002 yılında Buhara'da yine İpek Yolu ile alakalı "Buhara Deklarasyonu" kararları ile İpek Yolu turizminin gelişimini sağlayacak adımların atılmasında öncü bir rol oynamıştır. 2004 yılında ise Semerkant'ta "İpek Yolu Turizm Ofisi" kurulmuştur (Atasoy, 2012: 3). İpek Yolu turizminin canlandırılması amacıyla 2023 Türkiye Turizm Stratejisi kapsamında da İpek Yolu Turizm Koridorunda bulunan bölgelerin yeniden canlandırılarak bu koridorda bulunan mimari yapıların restorasyonunun gerçekleştirip konaklama tesislerine dönüştürülmesi, yapılacak yeni yatırımlar ile tesis sayısı ile birlikte yatak kapasitesinin artırılması hedeflenmektedir (TCKTB, 2018).

Günümüzde İpek Yolumun önemi gittikçe artmaktadır. Bu sistem ve ağlar üzerinden yapılacak yeni projeler ile İpek Yolumun gelişmesi ve yeniden canlanması neticesinde ülkelere döviz girişindeki artış, buna endeksli olarak özel sektörün canlanması, istihdam artışı, ulaşım, sanayi, tarım ve turizm endüstrileri başta olmak üzere bir gelişme sağlanarak ülkelerin refah seviyesinin artışına sebep olacaktır (Demirler, 2015: 115). İpek Yolu değerlerinin turizme kazandırılması da bu perspektifte gerçekleştirilecek önemli çalışmalar arasındadır. Türkiye'nin başlattığı "Anadolu İpek Yolu Hanları Projesi" ile gerçekleştirilen ön çalışmalar neticesinde 11 tane ana hat üzerindeki kervansaray belirlenmiş ve bunların büyük bir kısmı turizm amaçlı hizmete sunulmuştur (Atasoy, 2010: 8). Gerçekleştirilen çalışmalar uluslararası ölçekte de karşılık bulmuş ve Çin'in İpek Yolu Projesini benimsemesini ve canlandırmasını teşvik etmiştir (Fedorenko, 2009: 9). Bu bağlamda Çin ile Türkiye arasında karşılıklı kültür merkezlerinin kurulmasına ilişkin anlaşmalar imzalanmıştır. Çin'in 2015 yılını "İpek Yolu Turizm Yılı" ilan etmesi (Özdaşlı, 2015: 588) ve 2018 yılında "Türkiye Turizm Yılı" etkinlikleri düzenlemiş olması ülkenin sözü edilen projeye verdiği önemi gösterirken Türkiye ile Çin arasında kültürel temasların ilerlemesi ve ikili ilişkilerin gelişmesi de İpek Yolu Turizmini olumlu yönde etkileyecektir (Tuerdi, 2014: 50). Çin son yıllarda tarihi İpek Yolu ticaret güzergâhlarını yeniden canlandırmayı planlayarak 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu da harekete geçirmiş ve Orta Asya ile Avrupa hatta Orta Doğu ülkeleri ile bir bağlantı kurmayı amaçlamıştır (Tekir ve Demir, 2018: 195). Bu noktada Çin gerçekleştirmeyi planladığı projeler ile öncü bir ülke konumunda iken Türkiye de bu konuda "Stratejik Terminal Merkezi" olmaya adaydır (Ayan, 2016:17).

3.İpek Yolu Güzergahları

İpek Yolu güzergahının tam anlamıyla çizilmesi mümkün değildir (Akkaymak, 2009: 8). Akdeniz'in doğusuna kadar uzanan Kansu Bölgesinden Pamir Dağlarının kuzeyini aşarak Afganistan topraklarına oradan da Kuzey İran Bölgesine, Suriye'ye ve Anadolu'ya oradan da Akdeniz'e ulaşan rota en eski İpek Yolu güzergahıdır. Ancak ticaret yapmak amacıyla kullanılan en eski yolun Tanrı Dağlarının kuzeyinden, Kansu'dan başlayıp Güney Rusya bölgesine kadar ilerleyen güzergâh olduğu öne sürülmektedir (Kubota, 2010: 7). İpek Yolu'nun sadece bir tane yolu olmayıp dönemin şartlarına ve siyasi durumuna göre yeni açılan yolların da kullanıldığı alanyazında farklı kaynaklarda belirtilmektedir (Pamuk, 2007: 126). Bazı araştırmalara göre bu yol genel anlamda 3 ana esas güzergâh üzerinden geçmektedir: Bunlar, Güney İpek Yolu, Kuzey İpek Yolu ve birbirine bağlı Orta İpek Yolu'dur (Demirler, 2015:10). Genel anlamda karayolu ile gerçekleştirilen İpek Yolu ticaretine denizyolunu da eklemek mümkündür. Deniz İpek Yolu olarak isimlendirilen bu yol, Çin'de Guangzhou limanından Malaka Boğazı'nı aşarak Sri Lanka, Hindistan ve Doğu Afrika'ya ulaşmaktadır. Deniz İpek Yolu, geçtiği bölgelerde ekonomi ve ticari faaliyetleri yoğunlaştırmış, ilişkiler kurulmasına sebep olmuş ve bu nedenle bu yola "Doğu ve Batı Arasındaki Diyalog Yolu" adı verilmiştir. Marco Polo (Şekil-1), Çin seyahatini Deniz İpek Yolu üzerinden gerçekleştirmiş dönüş yolunda ise Quanzhou limanından tekrar gemi yolu ile Sumatra, Hindistan, Hürmüz ve İstanbul üzerinden Venedik'e dönmüştür (Sacar, 2018: 82, Akkaymak, 2008:11).

Resim1: Marco Polo İpek Yolu Seyahat Haritası

(<https://www.enchantedlearning.com/explorers/page/p/polo.shtml> , Erişim Tarihi: 01.12.2018)

3.1.Kuzey İpek Yolu

Asya ile Avrupa arasındaki yaklaşık olarak 8000 km olan bu İpek Yolu ağı çok kompleks bir yapıya sahiptir (Gardner ve Gardner, 2014: 1). Kuzey İpek Yolu, Çin'de Çang-ngan ve Loyang'dan başlayarak, Hami şehrinden kuzeye doğru uzanarak Barkul Gölü'ne ulaşır. Buradan batıya Çungarya'dan geçerek Balkaş gölü etrafından Talas şehrine ulaşır. Buradan sonra yol Seyhun Nehri'ni geçerek İstanbul'a ulaşmak için Bizans şehirlerine doğru devam ederdi. Anlaşılabacağı üzere, bu yol büyük oranda Türk boylarının yerleşim merkezlerinden geçmekteydi (Salman, 2008: 148). Kuzey İpek Yolu üzerinde Altay dağlarıyla Pamir havzası arasındaki geçidin daha çok tercih edildiği birtakım yapılan arkeolojik kazılar ve çalışmalar neticesinde orada bulunan tarihi eserlerden anlaşılmaktadır (Tuerdi, 2017:7).

3.2.Orta İpek Yolu

Roma döneminin Suriye başkenti olan Antakya (Hatay) şehrinden başlayan Orta İpek Yolu Menbiç şehrinden Fırat'ı geçerek Hamedana ulaşmaktaydı. Oradan günümüzdeki Tahran bölgesinden Rey ve Merv şehrine gelerek Belh'e ulaşan tarihi Orta İpek Yolu buradan ise Pamir'e varmaktaydı. Pamir'den Taşkurgan'dan bölgesine oradan da Kaşgar'a ulaşan yol Tanrı dağlarının güney bölgesinden geçerek Kuça şehrine oradan Karaşar ve Lob-Nor'dan geçerek Leu-lan ve Yumen-Kuan'a ilerliyordu. Burada diğer bir önemli İpek Yolu güzergahı içerisinde yer alan Güney İpek Yolu ile birleşerek Ts'ieu-Ts'iu'en ve Çang-Ye'den Çin'in iç kısımlarına ilerlemek suretiyle devletin merkezi olan Çang-Ngan ve Loyang'da sona eriyordu (Salman, 2008: 148).

Resim.2: İpek Yolu Güzergahları

(<http://www.dogu-turkistan.net/2014/04/07/kursat-yildirim-tarihi-ipek-yolunu-anlatiyor/>, Erişim Tarihi: 01.12.2018).

3.3.Güney İpek Yolu

İpek Yolu'nun Güney güzergahı M.Ö. 7. Yüzyılda oluşmuştur. Güney Yolları'nın sınır darlığı sebebiyle diğerlerine nazaran daha net bir şekilde hat çizilmesi mümkündür. Tanrı Dağları, Çin'den batı bölgesine giden kuzey ve güney yollarını ayıran doğal bir engeldir (Ablayeva, 2013: 17). Çinden başlayan bu yol Kaşgar bölgesinde ikiye ayrılarak Yarkent'e, Hoten'e oradan da Niya ve Miran bölgelerinden geçmekteydi. Diğer yol ise Hindistan, Gazne, Bedehşan, Pamir ile bugünkü Kırgızistan bölgelerinden geçerek Orta İpek Yolu'nu takip etmekteydi (Sacar, 2018: 83, Salman, 2008: 149, Jacqueline, 2009: 48). Yukarıda ifade edilen ve resimler ile de detaylandırılan kara ve deniz güzergahları İpek Yolu ticaretinde çok büyük önem arz etmekteydi. Bu güzergahların gelişimi hem ticari hem de sosyo-kültürel açıdan son derece önemliydi.

Resim 3: İpek Yolu Kara ve Deniz Güzergahları

(<http://www.chinatouristmaps.com/china-maps/route-of-silk-road/ancient-silk-road-map.html> , Erişim Tarihi: 01.12.2018).

4. Anadolu İpek Yolu Güzergahları

Çin'den İran topraklarına ulaşan İpek Yolu, Meşhet üzerinden Tebriz'e gelirdi (Tuncer, 2007: 19). Tebriz'den sonra Van Gölü'nü geçerek Ağrı, Erzurum (Koşay, 1984: 10) oradan da Erzincan, Sivas, Kayseri, Aksaray'dan Konya'ya ulaşırdı (Atçeken, 2012: 165). Bu şehirlerden geçerek devamında Payas, Alanya ve Antalya'ya veya Irak'tan Musul'a veyahut Anadolu şehirlerinden devam ederek Trabzon'a varırdı (Tuncer, 2007: 19). Bir başka alternatif yol ise, Hürmüz Boğazından İran'a, daha sonra sırasıyla Bağdat ve Fırat Nehri üzerinden Şam veya Dicle tarafından Musul yoluyla Anadolu'ya girerdi. Ardından Antakya (Hatay) ve Tarsus'a, devamında da Toroslardan İstanbul, Tebriz veya Trabzon üzerinden Karadeniz'e ulaşırdı. Aynı güzergah üzerinden Rusya bölgesinden gelen ürünler ise Karadeniz'den Trabzon-Tebriz yoluyla Asya bölgesine ulaşırdı (Selen, 1963: 63). Anadolu topraklarından geçen bir diğer İpek Yolu güzergahı ise, Sinop'tan başlar, Tokat, Sivas, Malatya üzerinden Halep'e ulaşırdı. Kuzey ülke tüccarları Sivas'tan Kayseri şehrine hatta buradan Konya'ya gelirlerdi (Bedirhan, 2000: 275). İstanbul'dan başlayan bir diğer güzergâh ise, İznik üzerinden Eskişehir'e devamında Kızılırmak'ı geçerek farklı kollara ayrılırdı. Bunlardan biri Kırşehir üzerinden Kayseri'ye, diğeri Gülşehir, Nevşehir, Kemerhisar üzerinden Tarsus'a, bir diğeri ise Yıldızeli üzerinden Sivas'a giderdi. Eskişehir, Bolvadin, Akşehir üzerinden Konya'ya ulaşan bir diğer başka yol ise bu bölgelerden Kilikya'ya uzanırdı (Baskıcı, 2009: 21). Diğer bir Anadolu güzergâhı ise Konya'dan başlayarak Sultanhanı, Akhan, Aksaray, Sivas bölgelerinden Doğuya, Ilgın, Akşehir, İshaklı, Çay ve Goncorlu tarafından Batıya uzanırdı (Gordlevski, 1988: 211). İstanbul'dan başlayan bir diğer yol, İzmit, İznik, Eskişehir, Akşehir, Konya, Ulukışla, Adana üzerinden Suriye'ye oradan da Halep ve Şam'dan Mısır'a ulaşırdı. Halep üzerinden geçen bir diğer yol, Kilis, Nusaybin, Musul, Bağdat'tan Basra'ya ulaşıyordu. Irak'a ulaşan başka bir güzergâh ise Elbistan, Malatya ve Diyarbakır güzergâhıydı (Atçeken, 2012: 165). Bunun dışında Antalya, Alanya ve Yumurtalık tarafından Anadolu'ya oradan da Kayseri ve Sivas veya Konya'ya devamında Ankara, Çankırı, Kastamonu, Sinop üzerinden Kırım'a geçen güzergahlar da İpek Yolu'nun Anadolu coğrafyasında var olduğunu gösteren önemli noktalar (Gordlevski, 1988: 212).

Resim 4: Anadolu İpek Yolu Güzergahları

(<https://tr-static.eodev.com/files/d49/dd7406bfdd0c793f84a5a7e1e99830fd.jpg>, Erişim Tarihi: 01.12.2018).

5.İpek Yolu Turizmi İle İlgili Alanyazın Taraması

Alanyazın incelendiğinde İpek Yolu güzergahları ve İpek Yolu'nda gerçekleştirilen ticari aktiviteler ile ilgili pek çok farklı araştırmaya rastlamak mümkündür. Akkaymak (2009), Avrupa-Asya arasındaki ulaştırma koridorları ve İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için yapılan çalışmaları incelemiştir. Bu incelemeler neticesinde, önemi gittikçe artan transit taşımacılık ve lojistik konularını dikkate alarak İpek Yolu'nda her türlü taşımacılığın yapılmasının mümkün olduğunu; ülkemizin Karadeniz ve Akdeniz'e kıyısı olması sebebiyle kıtaların geçiş noktasında çok stratejik bir bölgede yer aldığını bu sebeple doğru yatırımlar ile yeniden İpek Yolu'nun canlandırılması projelerine önem verilirse İpek Yolu turizminin ülkemiz için çok önemli bir fırsat olmakla beraber ekonomik, siyasal ve kültürel noktada da çok büyük kazanım olacağını öne sürmüştür. Küçükyıldız (2012), Modern İpek Yolunda Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu Hattı Projesi isimli çalışmasında İpek Yolu üzerinde Türkiye'nin de içinde bulunan ve planlanıp uygulamaya konulan NABUCCO, TRACECA, Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu Hattı, Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı Projelerinin bölge enerji kaynakları imkânının daha da artmasının yanında ekonomik anlamda da bir kalkınma sağlayacağını öne sürmüştür.

Bakirova (2012), İpek Yolu üzerindeki lojistik faaliyetlerin günümüzde kültür sanatın gelişmesine etkisi kapsamında Özbekistan örneğinde yaptığı çalışmasında, İpek Yolunun yeniden canlandırılmasıyla Özbekistan Başkenti Taşkent'in Türkmenistan, Kazakistan ve İran arasında kurulacak olan demiryolu projesi ile Avrupa'ya açılımının sağlanacağını, bununla birlikte Özbekistan'ın İpek Yolu'nun merkez ülkesi olacağını bu durum neticesinde ise ülke refahında, ekonomisinde ve siyasal durumunda ciddi kazanımlar elde edileceğini savunmuştur. Albayrak (2013) turizm açısından İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması çalışmalarının Türkiye'nin ekonomik, beşeri ve kültürel ilişkilerini arttıracığını, İpek Yolu Turizminin gelişmesi için diğer alanlarda olduğu gibi gerekli yatırımların yapılması gerektiğini öne sürmüştür. Ableyeva (2013), Kazakistan turizmine İpek Yolu'nun önem ve etkilileri kapsamında gerçekleştirdiği çalışmasında Yeni İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması, kullanılmayan eski yapıların restore edilerek kazandırılması, korunmaları ve yaşatılmaları çerçevesindeki çalışmalar üzerine yoğunlaştığını, bu şekilde ülkenin ekonomisine, turizmine, kültürlerarası ilişkiler ve bilime katkı sağlanacağını öne sürmüştür. Babat (2015), Gaziantep ilinin turistik mekanları ile ilgili çalışmasında bulunduğu konum itibarıyla İpek Yolu güzergahında bulunan Gaziantep'in ayrıca kesişen yollar üzerinde bir kavşak görevi görmesiyle kültürel, sanatsal ve tarihi bakımdan İpek Yolu turizmi açısından önemli bir destinasyon olarak kabul edilmesi gerektiğini savunmuştur.

Aşkın (2015), Gaziantep ilinin ekonomik kalkınma ve verimliliğine turizmin etkisini incelediği çalışmasında; şehrin tarih boyunca hep en önemli ticaret merkezlerinden biri olduğunu, İpek Yolu sebebiyle şehrin tarih boyunca bir yerleşim yeri merkezi, kültürel ve sanatsal etkinlik ve ticaret merkezi haline geldiğini ve günümüzde buhava yolu ve kara yolu ağının çok gelişme kat ettiğini belirtmiştir. Demirler (2015), İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması ve Türkiye ekonomisine etkisi konulu çalışmasında İpek Yolu'nun yeniden canlandırılarak hareketlilik kazanılması durumunda hem kültürel hem de ekonomik anlamda önemli kazanımlar sağlanacağını savunmuştur. Soysal (2016), İpek Yolunun gelişmesinin Türkiye'nin sağlık turizmi açısından fırsatlarını incelediği çalışmasında, bu noktada yapılacak olan bir çalışma ile ana güzergah üzerinde olan Türkiye'nin, Türk dünyasına daha da yakınlaşacağını, iletişim ağlarının daha da artacağını, bu noktada Türkiye'nin sağlık turizmi açısından Türk dünyasınca İpek Yolu sebebiyle daha da tercih edilebilecek bir noktaya ulaşacağını, Türkiye'nin İpek Yolu üzerinde önemli bir noktada olması ve bu alanda yapılacak herhangi bir canlandırma çalışmasının neticesinde Türkiye açısından çok faydalı olacağını öne sürmüştür.

Kılıcı (2016), İpek Yolu üzerinde bulunan kervansarayların turizme kazandırılması ile ilgili

Alara Han örneğinde gerçekleştirdiği çalışmasında; asırlar boyunca insanlığa hizmet ederek günümüze kadar gelen hanlar ve kervansarayların gelecek nesillere aktarılması için geçmişteki gibi bir kullanım şekli verilmesi gerektiğini, günümüz imkânlarında bu alanların turizme kazandırılmasının en makul durum olduğunu ileri sürmüştür. Bu kapsamda Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Vakıflar Genel Müdürlüğü'nün Alara Han ve Nevşehir Saruhan'ı turizm amaçlı kullanıma sunduklarını, bu bağlamda nostaljik bir turizm merkezi olmasının yanında bu yapıları ayakta tutarak kültür mirası olarak gelecek nesillere aktarımının sağlanmasının amaçlandığını belirtmiştir. Merdan ve Okuroğlu (2016), Tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan Gümüşhane ilinde halen mevcut dokusunu koruyan han, hamam ve kervansaraylar olduğunu bu durumun turizm açısından İpek Yolu güzergahları üzerinde olması sebebiyle de bir kazanım olabileceğini, bu sebeple bölgenin İpek Yolu Turizmiyle alakalı çalışmalarda değerlendirildiğini ifade etmiştir. Tuerdi (2017), İpek Yolu Projesinin Türkiye ile Çin arasında dış ticaret hacminin artırılması üzerindeki rol ve önemi ile ilgili çalışmasında; gerçekleştirilecek olan proje kapsamında yeni güzergahlar neticesinde Çin'den başlayıp Batı Avrupa'ya kadar geniş bir yelpaze içerisinde Deniz İpek Yolu ve İpek Yolu Ekonomi Kuşağı merkezli projeler kapsamında gelişen ilişkilerle Türkiye'nin önemli kazanımlar elde edeceğinin beklenildiğini öne sürmüştür. Dizman (2017), Tarihi İpek Yolu'nun Yeni İpek Yolu olarak canlandırılması adına dünyada ve Türkiye'de gerçekleştirilen faaliyetler ve bu faaliyetlerin Türk dış ticaretine etkisine yönelik gerçekleştirdiği çalışmasında; yeniden canlandırma projeleri noktasında TRACECA projesi, Avrupa Asya Ulaştırma Koridorları, Asya Otoyolu, Trans-Asya Demiryolu, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Ağı, Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi, Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP), Marmaray Projesi, İstanbul III. Boğaz Köprüsü (Yavuz Sultan Selim Köprüsü) ve III. Havalimanı Projesi gibi girişimlerin gerçekleştirildiğini ve ülke çıkarlarının gözetilerek geliştirilen bu çalışmalarda ciddi anlamda ekonomik kazanımlar oluşacağını öne sürmüştür. Bu çalışmalar neticesinde daha aktif ve modern bir hale gelecek olan İpek Yolu'nun kültürel açıdan önem ve konumunu da koruyacağını iddia etmiştir.

Camgöz ve Dinçer (2017), Modern İpek Yolu çerçevesinde ulaşırma ağlarının turizme olan katkıları kapsamında gerçekleştirdikleri çalışmalarında; TRACECA projesi ile Kafkasya ve Orta Asya'ya Türkiye'nin bağlanacağı demiryolu ağlarından bir kısmı olan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu projesi neticesinde Edirne ve Kars hızlı tren projesinin hayata geçeceğini, ayrıca İstanbul limanından Odesa'ya, Varna'dan Batum ve Samsun limanlarına birçok noktaya feribot ve ro-ro seferlerinin yapılmasının planlandığını vurgulamışlardır. Yazarlar bu gelişmelerin ülke turizmi açısından çok büyük katkılar ve gelişmeler sağlayacağını öne sürmüşlerdir. Sacar (2018), İpek Yolu güzergâhlarında gerçekleştirilen lojistik etkinliklerin günümüz lojistik faaliyetleri ile karşılaştırılması ile ilgili gerçekleştirdiği çalışmasında; son 100 yıl içerisinde İpek Yolu güzergahında gerçekleştirilen küresel çapta dünyayı etkileyen Hicaz Demiryolu ile Bağdat Demiryolu projelerini ayrıntılı olarak analiz ederek günümüzde İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması ile ilgili yapılan projelerin yararlarına değinmiş son yüzyılda özellikle İpek Yolu'nun hammadde ve nihai ürün ticaretine doğru bir gelişim sergilediğini belirtmiştir.

5. Yöntem

5.1. Amaç

Kitlesel turizm hareketlerinin dünya çapında gelişmesi ile paralel olarak tüm dünyada alternatif turizm denilen yaklaşımlarda da önemli gelişmeler sergilenmeye başlanmıştır. Bu minvalde ortaya çıkan yeni ve kültürel gelişim odaklı turizm hareketlerinden birisi de "İpek Yolu Turizmi"dir. Özellikle Asya ve Avrupa arasında kurulan ticari ilişkilerin çağlardan bu yana sürmesinin bir sonucu olarak İpek Yolu Turizmi, günümüzde alternatif turizm yaklaşımlarının en önemlilerinden biri olmaya adaydır. Bu değerlendirmeler sonucundan çalışmanın amacı İpek Yolu turizmi kapsamında ortaya çıkan gelişmeler

neticesinde Konya sınırları içinde bulunan ve tespit edilebilen han ve kervansarayların envanterinin çıkarılarak bu alanların turizme kazandırılması noktasında gerçekleştirilecek olan çalışmalar ile ilgili öneriler ortaya koymaktır.

5.2.Kapsam, Evren ve Örneklem

Çalışmanın evrenini tarihi İpek Yolu üzerinde gerçekleştirilen tüm turistik aktiviteler oluşturmaktadır. Araştırmanın örnekleme ise Konya ili sınırları içerisinde var olan İpek yolu kültürel varlıklarından oluşmaktadır. Araştırmanın örnekleme yöntemi olarak olasılık temelli olmayan örnekleme yöntemlerinden amaçlı örnekleme yöntemleri kullanılmıştır. Araştırmanın amacı kapsamında başvurulmuş amaçlı örnekleme yöntemi ise ölçüt örnekleme (İpek Yolu turizmi için kullanılabilir kültürel varlıklar) yöntemi olarak belirlenmiştir. Nitel araştırmalarda, verilerin derinliği ve zenginliği içinde değerlendirilme ve çalışılan konunun derinlemesine incelenme ihtiyacı, amaçlı örnekleme yöntemlerini nitel araştırmalar için oldukça uygun hale getirmektedir. Çünkü amaçlı örnekleme zengin bilgiye sahip olduğu düşünülen durumların derinlemesine çalışılmasına olanak sağlar (Yıldırım ve Şimşek, 2011).

5.3.Veri Toplama Aracı ve Analiz Yöntemi

Nitel araştırma deseninde hazırlanan bu çalışmada nitel verilerin toplanması amacıyla araştırmanın kısıtları da göz önüne alınarak uygun teknik belirlenmeye çalışılmıştır. Nitel araştırmalarda asıl amaç, araştırılan konu ile ilgili olarak okuyuculara derinlemesine betimlemeler sunmak ve araştırmanın aktörlerinin bakış açılarını anlayarak yorum yapabilmektir (Yıldırım ve Şimşek, 2011). Bu nedenle, veri toplama aracı olarak nitel araştırma yöntemlerinden görüşme tekniği kullanılmıştır. Yarı yapılandırılmış (standartlaştırılmış) 4 açık uçlu sorudan oluşan görüşme formu Kılıcı (2016) ve Özkafe (2015) çalışmalarından faydalanarak geliştirilmiştir. Bu sorular Tablo 1’de gösterilmiştir. Yarı yapılandırılmış görüşmelerde, görüşmenin bazı kısımları yapılandırılmış, bazı kısımları ise bireyin serbest görüş ve tepkilerini yansıtmaya olanak verecek şekilde yapılandırılmamıştır. Bu teknikte, araştırmacı görüşme sorularını önceden hazırlar; ancak görüşme sırasında araştırılan kişiye kısmi esneklikler sağlayarak sorular üzerinde yeniden düzenleme ve tartışmalar yapabilir. Araştırmada veri toplama, çalışmaya katılmaya gönüllü olan Konya mülki ve idari yöneticileri ile gerçekleştirilmiştir.

Tablo 1. Yarı yapılandırılmış görüşme formunda katılımcılara yöneltilen anahtar sorular

Sorular
1.Konya ili sınırları içerisinde tarihi İpek yolu varlıklarına yönelik bir envanter çalışması yapılmış mıdır?
2. Konya ili sınırları içerisinde tarihi İpek yolu varlıklarından günümüze kalanlar hangileridir?
3.Konya ili sınırları içerisinde tarihi İpek yolu varlıklarından günümüze ulaşanların turistik ölçekli kullanımı mümkün müdür?
4.Konya ili sınırları içerisinde tarihi İpek yolu varlıklarından günümüze ulaşanların turistik ölçekli kullanımına yönelik projelendirme gerçekleştirilmiş midir?

6. Bulgular

6.1. Demografik Bulgular

Konya ili sınırları içerisinde var olan İpek Yolu zenginliklerinin tespit edilmesine yönelik hazırlanmış olan yarı yapılandırılmış görüşme formu Konya ili sınırları içerisinde yaşayan ve İpek Yolu varlıkları hakkında görüş bildirebilecek nitelikteki, farklı disiplinlerden uzmanlara uygulanmıştır. Bu kapsamda; *Konya Kültür ve Turizm Müdürlüğü’nden bir yetkili, Selçuklu Belediyesi Kültür ve Turizm Müdürlüğü’nden bir uzman, konuya bilimsel yaklaşım sergileyen bir akademisyen, turistik değerler konusunda bilgili bir turizm rehberi ve son olarak konuya vakıf bir gazeteci* soruları cevaplandırmıştır.

6.2. İpek Yolu Varlıkları ile İlgili Görüşler

Çalışmanın ilk sorusu olan “Konya ili sınırları içerisinde tarihi İpek Yolu varlıklarından günümüze ulaşanları hangileridir?” sorusuna verilen yanıtlar incelendiğinde, EE1 kodlu katılımcı; *“Zazadin Han, Kızılören Han, Horozlu Han, Rüstem Paşa Kervansarayı, Kadın Hanı, Argıt Han başta olmak üzere geçmişten günümüze ulaşan pek çok İpek Yolu varlığı Konya’da bulunmaktadır”* cevabını vermiştir. EE2 kodlu katılımcı, var olan kültürel varlıklara ilaveten Silile köyünün binlerce yıllık bir geçmişi olduğunu öne sürerek adı geçen köyde pek çok tarihi varlığın mevcut olduğunu ifade etmiştir. Katılımcı, *“Silile Aya Eleni Kilisesi, Koimesis Tes Panagias Kilisesi, Gavela kalesi gibi pek çok saklı kalmış varlık Konya ili sınırlarında yer almaktadır”* diyerek, kültürel varlıkların zenginliğini vurgulamıştır. EE3 kodlu katılımcı; *Konya’ya Aksaray üzerinden gelen kervan yolu üzerinde Obruk Han, Zalmanda Han, Akbaş Han, Konya’dan Beyşehir yönüne doğru Hoca Cihan Han, Altın Apa Han, Emir Kandemir Han bulunmaktadır. Konya Alanya güzergahında Derbent yakınlarında Tol Han ve Ortapoyam Han bulunmaktadır. Konya-Akşehir güzergahının da ise Dokuzun Hanı, Hoca Hasan Han bulunmaktadır”* diyerek detaylı bir tanımlamada bulunmuştur. EE4 kodlu katılımcı, *“Kilistra Antik Kenti, Beyşehir Eflatunpınar, Bozkır Zangibar Kalesi gibi değerlere sahibiz”* diyerek İpek Yolu ile ilgili mevcut değerleri özetlemiştir. Son olarak EE5 kodlu katılımcı *“Silile Ak Manastır Kilisesi, Kubadabat Sarayı, Alaaddin Sarayı gibi belli başlı varlıklar İpek Yolu’ndan miras olarak Konya’da yer almaktadır”* diyerek temel birkaç turistik unsurdan bahsetmiştir.

6.3. İpek Yolu Mirası Unsurlarının Envanter Çalışması ile İlgili Yanıtlar

Çalışmanın ikinci sorusu, Konya ili sınırları içerisinde tarihi İpek Yolu varlıklarına yönelik bir envanter çalışması yapıp yapılmadığını bulgulamak amacıyla yöneltilmiştir. Konu ile ilgili soruya EE3 numaralı katılımcı *“Konya ve ilçelerindeki Selçuklu Eserleri Fotoğraf Albümü –İbrahim Dıvarcı-Ahmet Kuş-Feyzi Şimşek Selçuklu Belediyesi Yayınları, Türk Kültür Varlıkları Envanteri -Konya (3 Cilt Takım) Prof. Dr. Haşim Karpuz ve Anadolu Selçuklu Eserleri – Prof.Dr.Osman Eravşar-İbrahim Dıvarcı-Feyzi Şimşek-Ahmet Kuş başlıklı çalışmalar öncelikli olarak tavsiye edebilirim”* diyerek konuyla alakalı çalışmaları örneklemiştir. EE4 numaralı katılımcı *“Osman Eravşar tarafından Selçuklu Kervansarayı ile ilgili 2010 yılında bir çalışma yapılmış, ve çalışma sonrasında güncellenmiştir”* diyerek konuyla ilgili bir çalışmayı örneklemiştir. EE2 numaralı katılımcı *“Özellikle üniversiteler ölçeğinde farklı girişimlerin olduğunu biliyorum. Hem arkeoloji hem de sanat tarihi uzmanları bu yönde pek çok çalışma gerçekleştirmekte”* diyerek konu ile ilgili çalışmalara genel bir yaklaşım sergilemiştir. EE1 kodlu katılımcı *“farklı zamanlarda farklı disiplinlerden bilim insanlarının tarafında Selçuklu İmparatorluğu Kervansarayları ile alakalı derlemeler gerçekleştirilmiştir”* diyerek konu ile ilgili önceki çalışmalara referansta bulunmuştur. EE5 numaralı katılımcı *“Özellikle sanat tarihi alanında çalışan akademisyenlerin gerçekleştirdiği çalışmalardan bir kaç envanter oluşturulması açısından son derece değerli”* diyerek gerçekleştirilen çalışmalar hakkındaki görüşlerini özetlemiştir.

6.4. İpek Yolu Varlıklarının Turistik Amaçlı Kullanımı ile İlgili Yorumlar

Çalışmanın üçüncü sorusu, Konya ili sınırları içerisinde yer alan İpek Yolu varlıklarının günümüzde turistik amaçlı kullanımının gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğine yönelik çalışmaları tespit etmek amacıyla hazırlanmıştır. Konu ile ilgili olarak EE1 kodlu katılımcı *“Konya ili sınırları içerisinde pek çok tarihi ve kültürel varlık restore edilerek halkın kullanımına açılmıştır, ancak hala yeterli düzeyde tanıtımı mevcut olmadığı için turistik anlamda verimli bir kullanım olduğunu söylemek mümkün değildir”* diyerek tarihi ve kültürel varlıkların hak ettikleri değerlere sahip olmadıklarını öne sürmüştür. EE3 kodlu katılımcı *“Konya’da İpek Yolu Güzergahının da bulunan hanlar turistik amaçla kullanılmaktadır. Horozlu Han uzun süreden bu yana restoran olarak, Zazadin Han kongre turizmi ve günü birlik etkinlikler, Kızılören Han bir krkum tarafından sosyal tesis olarak kullanılmaktadır”* diyerek tarihi ve kültürel varlıkların kullanımını özetlemiştir. Konu ile ilgili olarak EE5 kodlu katılımcı *“Kullanılan farklı pek çok varlık mevcuttur. Ancak, özellikle Zazadin Han günümüz itibarıyla tamamen turistik kullanım için hazır hale getirilmiştir ve belediyenin onay süreci bittikten sonra Konya için önemli bir turistik unsur olarak kullanıma*

açılacaktır” diyerek süreç içerisinde devam eden çalışmalardan birini örneklemiştir. EE2 kodlu katılımcı *“Konya hala tur şirketleri açısından turistik bir destinasyon olarak kabul edilmemekte, bu sebeple var olan değerler de hak ettikleri ilgiyi görememektedir”* diyerek tarihi ve kültürel varlıkların turizm açısından atıl bir yaklaşıma maruz kaldıklarını özetlemiştir. Son olarak EE4 numaralı katılımcı *“Geçmişten kalan ve restore edilen eserler günlük hayatta kullanıma açılmakta; turizm bilinci arttıkça daha da çok tarihi ve kültürel varlık turistik amaçlı kullanılmaya başlanmıştır”* diyerek kaynakların turistik kullanımı hakkındaki görüşlerini paylaşmıştır.

6.5. İpek Yolu Varlıklarının Turistik Amaçlı Kullanımı ile İlgili Projelerin Varlığı

Çalışmanın son sorusu Konya ili sınırları içerisinde yer alan İpek Yolu varlıklarının günümüzde turistik ölçekli kullanımına yönelik projelerin varlığını bulgulamak amacıyla yöneltmiştir. İlgili soruya EE5 kodlu katılımcı *“şu ana kadar bir rehber olarak benim rastladığım bir proje olmadı, ancak böyle bir proje geliştirilirse mesleki anlamda katkı sağlamak isterim”* diyerek projelere olan olumlu bakış açısını sergilemiştir. EE1 kodlu katılımcı *“kamu ve özel girişimler tarafından gerçekleştirilen pek çok proje olmasına rağmen benim bildiğim İpek Yolu varlıklarının turizme açılmasına yönelik bir proje mevcut değildir”* diyerek konu hakkında malumatı olmadığını açıklamıştır. EE4 kodlu katılımcı *“Kültür ve Turizm Bakanlığı ve Konya Büyükşehir Belediyesi’nde konunun incelendiği ve önümüzdeki yıllar içerisinde projelendirileceğine yönelik duyurular almaktayım”* diyerek proje konusundaki yaklaşımını özetlemektedir. EE3 kodlu katılımcı *“Çekiş vakfı ile Konya Selçuklu Belediyesi iş birliği ile İpek Yolu varlıklarının turizme kazandırılmasına yönelik proje hazırlanmış ve şu anda proje devam etmektedir”* diyerek yürütülmekte olan projeyi tanımlamıştır. EE2 kodlu katılımcı *“Sille özelinde farklı projeler geliştirilmekte, bu haliyle tam bir tarihi köy ve sürdürülebilir turizm gelişi açısından da bulunmaz bir alternatif”* diyerek var olan turistik potansiyeli değerlendirmiştir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Kuramsal Çıktılar

İpek Yolu turizmi alternatif turistik hareketlerin çeşitlenmesi ve yıllar içerisinde artmasıyla paralel olarak her geçen yıl daha fazla bireyin ilgisini çekmekte olan bir turizm çeşididir. Özellikle ticari anlamda İpek Yolu’nun yeniden canlandırılmaya çalışılması ve turistik olarak İpek Yolu üzerinde geliştirilen turistik rotalar sebebiyle önemi her geçen yıl daha da artan İpek Yolu turizmi kavramı bilimsel anlamda da üzerinde çalışılması gereken bir kavramdır. Konya ili de tarihsel süreç içerisinde bin yıldan daha uzun bir süredir İpek Yolu güzergahında yer alan ve tarihsel süreç içerisinde onlarca farklı medeniyete ev sahipliği yapmış olan bir coğrafi alandır. Konya ilinin sahip olduğu coğrafi konum tarih boyunca sözü edilen toprakların ticari kervanlar sebebiyle tercih edilmesine sebep olmuştur. Farklı medeniyetler tarafından oluşturulan farklı tarihi kalıntılar günümüzde dahi Konya ili sınırları içerisinde hala ayakta kalmaya devam etmektedirler. Çalışma neticesinde elde edilen bulgular Albayrak (2013) tarafından öne sürülen İpek Yolu’nun yeniden canlandırılmasının Türk turizmi açısından olumlu etkileri olacağını betimlediği çalışmasını destekler niteliktedir. Yine benzer bir şekilde bu çalışma neticesinde elde edilen bulgular; farklı tarihi ve kültürel varlıkların korunması ve turizme açılmasının turistik hareketleri pozitif yönde etkileyeceği ve yerel kültürün korunmasına da olumlu katkıları olacağını iddia eden Ableyeva (2013), Babat (2015) Aşkın (2015) ve Demirler (2015) çalışmalarını destekler niteliktedir. Özellikle var olan Han ve Kervansarayların restore edilerek değerlendirilmesi ile tarihi unsurların aslına sadık kalarak değerlendirilmesi düşüncesi çalışmada elde edilen diğer sonuçlar arasındadır. Kültürel mirasa büyük değer katan söz konusu yaklaşımlar alanyazında Kılıcı (2016) ile Merdan ve Okuroğlu, (2016) tarafından gerçekleştirilen çalışmanın sonuçlarını da destekler niteliktedir.

Uygulamaya Yönelik Çıktılar

Bireylerin sahip oldukları turistik bilincin artmasıyla gelişen alternatif turizm hareketlerinin yaşadığımız yüzyılda küresel turistik hareketle içerisindeki payının artacağı bilinmekte ve tüm dünyada alternatif turistik hareketlere katılım her geçen yıl artmaktadır. İpek Yolu mirasının korunması ve İpek Yolu varlıklarının turistik açıdan değerlendirilmesi sürdürülebilir turizm ikliminin yaratılabilmesi açısından son derece önemlidir. Diğer yandan 2023 Türkiye Turizm Stratejisinde belirtilen alternatif turizm yaklaşımları içerisinde yer alan İpek Yolu turizmine yönelik turistik yatırımlarda bulunmak da hem kamu otoritelerinin hem de özel sektörün izlemesi gereken yollar arasındadır. Özellikle yerel belediyeler ve yerel yatırımcıların İpek Yolu turizmine yönelik geliştirecekleri projeler Konya'ya yönelik turistik talebe önemli olumlu katkılar sağlayacaktır. Bu perspektifte oluşturulacak "Mevlana Rotası" alternatif bir İpek Yolu turizmi aktivitesi olarak Konya'nın bilinirliğine katkı sağlayacaktır. Hem yerel hem de evrensel turistik hareketlere katkı maiyetinde Konya ilinin turizm potansiyelinin harekete geçirilmesi, sözü edilen ilin kültürel ve toplumsal hayatına katkı sağladığı gibi ekonomik gelişim açısından da önemli rol oynayacaktır.

Sınırlılıklar ve Sonraki Çalışmalar İçin Öneriler

Bu çalışma İpek Yolu turizmi hakkında bilgi sahibi olan ve Konya'da var olan İpek Yolu varlıkları hakkında bilgi verebilecek bireyler ile gerçekleştirilmiştir. İpek Yolu turizmi ile alakalı farklı illerde gerçekleştirilecek bilimsel çalışmaların varlığı ile bu çalışmanın bulguları birbirini destekleyici olarak kullanılabilir. Çalışmada kullanılan bilimsel ölçme aracı Kılıcı (2016) ve Özkafa (2015) tarafından gerçekleştirilen çalışmalardan faydalanarak geliştirilmiştir. Daha geniş kapsamlı olarak hazırlanan, nicel yöntemler kullanılarak gerçekleştirilecek alternatif çalışmaların alanyazına katkısı değerli olacaktır. Son olarak destinasyon bazlı ya da turistik profil temelli çalışmalar ile konuya daha derinlemesine yaklaşmak da mümkündür.

KAYNAKÇA

- Ablayeva, A. (2013). *Kazakistan Turizminde İpek Yolu'nun Yeri ve Önemi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Akkaymak, M. (2009). *Avrupa- Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek Yolu*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Albayrak, A. (2013). *Alternatif Turizm*, Ankara: Detay Yayıncılık.
- Aşkın, S. (2015). *Gaziantep İlinin Ekonomik Kalkınma ve Verimliliğine Turizmin Etkisi, Fırat'tan Volga'ya Medeniyet Köprüsü*, Adıyaman: Adıyaman Üniversitesi Yayınları, Mavi Ofset.
- Atasoy, F. (2012), "Doğa, Kültür ve Tarih Turizminin Birliğe Katkısı İpek Yolu Üzerinde Türklüğün Kendisini Keşfi", Türk Ocakları Genel Merkezi Dilde Fikirde İşte Birlik Sempozyumu, Ankara.
- Atçeken, Z. (2012), *Selçuklu Müesseseleri ve Medeniyet Tarihi*, İstanbul: Eğitim Yayınları.
- Ayan, E. (2016). "Yeni İpek Yolu Stratejileri Ve Trans Avrasya Güvenlik Sistemleri", *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 2(3): 9-24.
- Babat, D. (2015). *Gaziantep'in Turistik Mekanları, Fırat'tan Volga'ya Medeniyet Köprüsü*, Adıyaman : Adıyaman Üniversitesi Yayınları, Mavi Ofset.
- Bakırcı, M. (2014). "Coğrafi Açıdan Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu, T.C. Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı Avrasya Etütleri", 45: 63-86.
- Bakırova, E. (2012). *İpek Yolu Üzerinde ki Lojistik Faaliyetlerin Günümüzde Kültür-Sanatın Gelişmesine Etkisi: Özbekistan Örneği*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Basak, G. ve CHRİS, G. (2014). *Flora of the Silk Road*, London: I.B.Tauris.
- Baskıcı, Murat, M. (2009), *Bizans Döneminde Anadolu İktisadi ve Sosyal Yapı (900-1261)*, Ankara: Phoenix

Yayınevi.

- Bedirhan, Y. (1994). *Orta Çağda İpek Yolu Hakimiyeti ve Türk Yurtları*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksel Lisans Tezi, Konya.
- Bedirhan, Y. (2000), *Selçuklular ve Kafkasya*, Konya: Çizgi Yayınevi.
- Beyhan, İ. ve Rahmi, İ. (2017). "Kervan Yolundan Medeniyet Yoluna: İpek Yolu Ticareti ve Çin", International Congress on Afro -Eurasian Research II, Malaga.
- Camgöz, C. ve DİNÇER, İSTANBULLU, F. (2017). "Modern İpek Yolu Çerçevesinde Ulaştırma Ağlarının Turizme olan Katkıları", *Van Yüzyüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 1 (3): 41-58.
- Cengiz, Y. (2005). VII- X. Yüzyıllarda İpek Yolu Ticaretinin Türk Toplumuna Etkileri, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksel Lisans Tezi, İstanbul.
- Çakan, V. (2017). "Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler, Sorunların ve Gerçekler", *Asya Araştırmaları Dergisi*, 1(1): 35-52.
- Demirler, M. (2015). *Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye Ekonomisine Etkisi*, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Tokat.
- Dizman, H. (2017). "Tarihi İpek Yolunun Yeni İpek Yolu olarak Canlandırılması Adına Dünyada ve Türkiye'de Yapılan Faaliyetler ve Bu Faaliyetlerin Türk Dış Ticaretine Etkileri", Avrupa Araştırmaları Kongresi, Malaga.
- Gordlevski, V. (1988), *Anadolu Selçuklu Devleti*, çev. Azer Yaran, Ankara: Onur Yayınları.
- Haksöz, Ç., Sridhar, S. ve ANANTH, V. (2014). *İpek Yolunda Tedarik Zinciri Yönetimi*, İstanbul: Scala Yayıncılık.
- Hansen, V. (2012), *The Silk Road: A New History*, Oxford: Oxford University Press.
- Jacqueline, F. (2009). *Trade and Contemporary Society Along the Silk Road: An Ethno-History of Ladakh*, New York: Routledge.
- Kalan, E. (2014). "XIII-XIV. Yüzyıllarda Kuzey İpek Yolu ve Altın Orda Hanları'nın Ticaret Politikaları", *Avrasya Etüdleri İpek Yolu Özel Sayısı*: 43-62.
- Kılıcı, A. (2016), *İpek Yolu Kervansaraylarının Turizme Kazandırılmasında Alara Han Örneği*, *Yükselen İpek Yolu* (III. Cilt – Editör: Fahri Atasoy), Ankara. Epamat Matbaacılık.
- Koşay, Hamit, Z. (1984). *Erzurum ve Çevresinin Dip Tarihi*, Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları
- Kubota Y. (2009), *Çini Panolarla İpekyolu (Karayolu ve Denizyolu)*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Küçükyıldız, C. (2012). "Modern İpek Yolunda Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu Hattı Projesi", *Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi*, 16(4): 59-64.
- Merdan, K. ve Okuroğlu, S. (2016), "Alternatif Turizm Çeşitlerinin Gümüşhane Turizmine Etkisi Üzerine Bir Araştırma", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 20(3): 961-984.
- Musabay, İ. (1968), "Doğu Türkistan Yolları", *Türk Kültürü Dergisi*, Kasım, (73): 473.
- Özdaşkı, E. (2015), "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri / China's New Silk Road Project and Its Global Influence", *Turkish Studies International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 10(14): 579-596.
- Özkafa, E. (2015), *Konya Anadolu Selçuklu Hanlarının Restorasyon İşleviyle Yeniden Kullanılmasının İrdelenmesi*, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Pamuk, B. (2007), "İpek Yolu Ticareti ve Erzurum", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 22(2): 25-43.
- Sacar, Ö. (2018), *İpek Yolu Güzergahında Yapılan Lojistik Etkinliklerin Günümüz Lojistik Faaliyetleri İle Karşılaştırılması*, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir.
- Salman, H. (2008). 658-787 Yılları Arasında İpek Yollarına Hakim Olmak, *Dünden Bugüne İpek Yolu*

- Beklentiler ve Gerçekler*, İstanbul: Ötüken Neşriyat.
- Selen, Hamit, S. (1960). *TİCARET TARİHİ, İSTANBUL: İNKILAP KİTABEVİ*.
- Soysal, A. (2016), "İpek Yolu Kavşağında Türkiye'nin Sağlık Turizmi Fırsatı: Bir Duru Değerlendirmesi", IV. Avrasya Sosyal Bilimler Formu, Kırgızistan-Manas.
- Tekir, O. ve DMİR, N. (2018), "Ekonomik ve Siyasal Bir Araç Olarak Yeni İpek Yolu Projesinin Küresel Sisteme Etkileri", *Sosyo Ekonomi Dergisi*, 26(38): 191-206.
- Tezcan, M. (2014), "İpek Yolu'nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi", *Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi*, 3(1): 96-123.
- toprak, A. (2008), *Doğu-Batı Kültürel Etkileşiminde İpek Yolu (Başlangıçtan Göktürk Dönemi Sonuna Kadar)*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Tuerdi, R. (2017), *Tarihi İpek Yolu Projesinin Türkiye İle Çin Arasındaki Dış Ticaret Hacminin Arttırılması Üzerindeki Rolü ve Önemi*, İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Tuncer, Orhan, C. (2007), *Anadolu Kervan Yolları*, Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Türkiye Cumhuriyeti Kültür ve Turizm Bakanlığı (2018).<http://www.kultur.gov.tr> (Erişim Tarihi: 24.11.2018).
- Yereli, Ahmet, B. (2013), *Yeniden Canlanan İpek Yolunda Ekonomik Stratejiler*, Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Yildirim, A. ve ŞİMŞEK, H. (2011).*Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yilmaz, E. (2017), "İpek Yolu Hakkında Kısa Bir Değerlendirme", *Şarkiyat İlmi Araştırmalar Dergisi*, 9(2): 672-683.