

Türk Dünyası'ndaki İpek Yolu'nun Bisiklet Turizmi Kapsamında Değerlendirilmesi: Türkiye Örneği

Engin Derman¹

Neşe Köktürk²

Özet

İnsanların yaşam tarzlarındaki değişimler, iş hayatının hareketsiz ortamı ve sürdürülebilir çevre hedefleri bisikletin önemini artırırken bisiklet turizmine olan ilgiyi ve yatırımları teşvik etmektedir. Bu konuda doğal ve tarihi güzelliklere sahip bisiklet rotaları ön plana çıkartılmakta ve dolayısıyla MÖ. 2. Yüzyılda temelleri atılan, Çin'den başlayan Anadolu'yu geçerek, Akdeniz üzerinden Avrupa'ya, Kızıldeniz üzerinden Afrika'ya uzanan Tarihi İpek Yolunun bisiklet turizmi kapsamında değerlendirilmesi önemli bir fırsat olarak görülmektedir. Bu çalışmanın amacı; tüm dünyada ticaret, ulaşım ve iletişim ağı olarak bilinen İpek yolunu, Türk Dünyası'nda bisiklet turizmi kapsamında değerlendirmek, bisiklet turistlerine bu tarihi rotada nostaljik bir deneyim yaşayabilecekleri konusunda farkındalık oluşturmak, sektörün diğer paydaşlarının da bu değerın anlam ve önemi konusunda dikkatlerini çekmektir. Bu kapsamda dünya genelinde önemi günden güne artan ve Türkçe literatürde sınırlı çalışma bulunan bisiklet turizmi farklı boyutlarıyla ele alınmış, doküman analizi yöntemi ile dijital kaynaklar taranmış, İpek Yolu'nun kültürel değeri vurgulanarak bisiklet turizmi kapsamında Türk dünyası için önemi belirtilmiştir.

Giriş

Artan çevre sorunları nedeniyle, tüm dünyada motorsuz araçların kullanımına olan ilgi son yıllarda artış göstermektedir. Bu araçlar arasında

1 Doç. Dr., Akdeniz Üniversitesi Manavgat Turizm Fakültesi ederman@akdeniz.edu.tr
Orcid İD 0000-0003-1171-6242

2 Dr. Öğr. Üyesi, Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi Çaycuma Meslek Yüksekokulu
nesekokturk@beun.edu.tr Orcid İD 0000-0002-1215-1442

bisiklet; ekonomik ve ekolojik faydaları ile ön plana çıkmakta (Mansuroğlu ve Dağ, 2021:90), ulaşım, eğlence, spor ve turizm faaliyetlerinde giderek daha popüler hale gelmektedir. Uluslararası turizm endüstrisindeki son gelişmelere bakıldığında bisiklet ile turizm arasında güçlü bir ilişkinin ortaya çıktığı görülmektedir (Uğuz ve Özbek, 2019:84; Ritchie ve Hall, 1999:89). Öyle ki bisiklet kullanımının ekonomik, sağlık ve çevresel açıdan faydalarının farkına varan ve bisikleti yaşam tarzı haline getiren bireylerin sayısı artmakta, dünya çapında tatilinde bisiklet kullanmak isteyen bisiklet turistleri dikkat çekmektedir (Lamont, 2009:5). Bisikleti spor amaçlı kullananlar bisiklet yarışlarına katılmak, rekreasyonel amaçlı kullananlar farklı şehirlerde ve farklı ülkelerdeki bisiklet festivallerinde yer almak için seyahat ederken, bazıları tüm gezilerini bisiklet ile gerçekleştirip farklı şehirlere hatta farklı ülkelere bisikletle gitmeyi tercih etmektedir. Bisiklet ile gerçekleştirilen bu seyahatlerin tümü bisiklet turizmi olarak değerlendirilmektedir.

Bisiklet, günlük işe gidip gelmek için sürdürülebilir, sağlıklı, eğlenceli ve alternatif bir ulaşım aracı olarak, turistik noktaları birbirine bağlayan bisiklet yolları vasıtasıyla güzel manzaraları, kültürü, geleneği ve tarihi anıtları deneyimlemeyi içeren bisiklet turizmini geliştirmekte, yerel yönetimleri bisiklet yolları ve rotaları oluşturma konusunda teşvik etmektedir (Černá vd., 2014: 856). Bisiklete ilgi duyan insanların kendi ülkesinde ya da diğer ülkelerde seyahat etmeleri ile ortaya çıkan bu turizm deneyimini kaliteli hale getiren en önemli unsurlar; bisiklet yolları ve farklı özelliklerdeki bisiklet rotalarıdır. Türkiye'nin mevcut doğal, tarihi ve kültürel yapısının çok farklı özelliklerde bisiklet rotalarına müsait olması ve konum olarak İpek yolu güzergahında bulunması bisiklet turizmi için ülkeyi ayrıcalıklı kılmaktadır.

Çin' den başlayıp Anadolu'yu geçerek Akdeniz üzerinden Avrupa'ya, Kızıldeniz üzerinden Afrika'ya ulaşan ticaret yollarına, ticareti yapılan en kıymetli mal olan ipekten ötürü “ İpek Yolu ” adı verilmiştir (Deniz, 2016:195). İpek yolu günümüzde, klasik tanımından daha kapsamlı, daha geniş stratejik boyutlara ulaşmıştır (Ayan, 2016:9). Tarih boyunca önemli bir ulaşım ağı olarak, doğu-batı ticaretini geliştiren, medeniyetler arası sosyal ve kültürel değerleri taşıyan (Koç ve Zengin, 2021:586) İpek Yolu rotası, Türk Dünyası ile büyük oranda örtüşmekte ve bazı tarihçiler tarafından ‘Türk Yolu’ adıyla anılmaktadır. Bu yolun gelişmesi Türkiye'nin Orta Asya Türk Devletleri ile sosyal, kültürel ve ekonomik yönden ilişkilerini hızlandıracak, ekonomik birlik yolunda hızlı ve kolay ulaşım sağlayacaktır (Seyidoğlu ve Gönültaş, 2014: 201).

İpek Yolu üzerinde Türk Dünyasının kültürel mirası olan doğal ve tarihi çekicilikler aynı zamanda popüler turizm ürünleri olarak ortak tur paketlerini

gündeme getirmektedir. 21. yüzyılda ortaya konan Yeni İpek Yolu projesi Türk Dünyasına farklı açılardan katkılar sunacak, Çin ve Asya ülkelerinden Türkiye'ye seyahatleri kolaylaştıracak ve yeni turizm pazarları oluşturacaktır. Bu noktada Türkiye'nin köprü konumunda olması Türk Dünyası için özellikle turizm başta olmak üzere çeşitli fırsatlar ortaya çıkaracaktır. Bu nedenle İpek Yolunun bisiklet turizmi kapsamında değerlendirilmesi önemli bir fırsattır. Yapılan çalışmada dünya genelinde önemi günden güne artan ve Türkçe literatürde sınırlı sayıda çalışma bulunan bisiklet turizmi farklı boyutlarıyla ele alınmış, doküman analizi yöntemi ile dijital kaynaklar taranmış, İpek Yolu'nun kültürel değeri vurgulanarak bisiklet turizmi kapsamında Türk dünyası için önemi belirtilmiştir.

Bisiklet ve Bisiklet Turizmi

Ulaşım, spor ve eğlence aracı olarak kullanılabilen bisiklet; güvenli, ucuz ve kolay bir ulaşım sağlaması, kolayca taşınabilmesi ve uygun bir fiyatla satın alınabilmesi sayesinde herkesin tercih ettiği ulaşım aracı haline gelmekte ve bir yaşam tarzı olarak değerlendirilmektedir. Çevre ve gürültü kirliliğine yol açmayan bisiklet; doğal kaynakları koruyucu ve sağlığı geliştirici özellikleri ile hareket özgürlüğü sağlayan fiziksel aktivite içerikli bir hobi aracıdır (Ceylan ve Ilıcalı, 2022:27). Temel olarak bakıldığında iki tekerleğe sahip olan ve insanın kas gücüyle zincir ve pedal deseği ile hareket eden, fosil yakıt tüketmediği için çevre dostu olan bisiklet; icadından günümüze kadar çok çeşitli aşamalardan geçmiş, tasarım olarak önemli değişimler göstermiştir (Çelik vd., 2018:84; Öztürk, 2021:5). İlk olarak 1418 yılında Giovanni Fontana'nın icat ettiği, insan gücüne dayalı 4 tekerlekli araç ile başlayan bisikletin hikayesi, 1817'de Alman Karl Drais tarafından iki tekerlekli pedalsız bisikletin keşfedilmesiyle devam etmiş, 1820'li yıllarda farklı tasarımlara kavuşmuştur. Pedal icat edilmediğinden ayak yardımıyla yerden itme gücü ile hareket edebilen bu bisikletler 1839'da Kirk Patrick McMillan'nın pedal icadı ve 1890'da günümüz bisiklet tasarımlarının temelini atılmasıyla devam etmiştir (Soyalp, 2017:10).

Eğlendirici yönü ve kullanışlılığı sayesinde her geçen gün ilginin arttığı bisikletin; daha az yer kaplayan, daha ucuz, sağlık ve çevre için faydalı, şehir içi kısa yolculuklarda daha verimli ve düşük riskli yönüyle sürdürülebilir kalkınma üzerinde olumlu etkileri bulunmaktadır (Petrescu ve Barna, 2013:46). Bisiklet şehirlerde hava kalitesini ve halk sağlığını iyileştiren, aynı zamanda ekonomik değer yaratan bir araçtır. Bisiklet ekonomisi içerisinde; satış ve onarım, imalat ve toptan satış, bisiklet altyapısı, bisiklet turizmi ve bisiklet hizmetleri olmak üzere 5 alt sektörde tam zamanlı işler söz konusudur. AB'de 650.000'den fazla işin bisikletle bağlantılı olduğu

ve gelecekte bisiklet kullanım oranının iki katına çıkmasıyla 400.000'den fazla yeni işin yaratılabileceği tahmin edilmektedir. Bisikletin yaratacağı bu ekonomide diğer sektörlerle kıyasla daha fazla yerel iş, daha düşük vasıflı işçiler için daha fazla istihdam, düşük yatırım maliyeti ile daha fazla iş gibi avantajlar bulunmaktadır (Blondiau vd., 2016:2306).

Avrupa 1960'lı yıllardan itibaren otomobil kullanımının artmasıyla giderek azalan bir uygulama olan şehirde bisiklet sürmeyi, bisikletin neredeyse kaybolduğu birçok şehirde tekrar yaygınlaştırmak için, çalışmalara başlamıştır. Bisiklet kullanımının yeniden imaj kazandığı Latin Amerika şehirleri de benzer çalışmalar yapmaktadır (Bussière vd., 2010:779). Japonya güvenli ve konforlu bisiklet kullanım ortamları oluşturmak için büyük çaba harcamaktadır (Kobayashi vd., 2014:267). Tayland'da bisiklete binmeyi desteklemek temel bir strateji olarak kabul edilmektedir (Wathanaklang vd., 2016:154). Türkiye'de, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı "Yerleşimler Arası Ulaşım ve Turizm Bisiklet Yolu Ağı Master Planı" projesi ile güvenli, ucuz, çevre dostu ve sürdürülebilir ulaşım modeli olarak bisiklet kullanımının tüm kentlerde, özellikle belediyelerin yetki ve sorumluluğu dışındaki alanlarda geliştirilmesi için çalışmalar yapmaktadır (www.csb.gov.tr). Tüm bu ve benzeri çalışmalar ile; destinasyonlara canlılık getiren ve destinasyon tercihinde önemli rol oynayan bisiklet ile turizm arasında güçlü bir ilişki olduğu ortaya konulmaktadır (Özyazıcı, 2018:12). Çevre dostu, yumuşak ve sürdürülebilir turizm olarak adlandırılan bisiklet turizmi önem kazanmakta (Labuda), paydaşlar ve yerel halk için çevresel, sosyal ve ekonomik katkılar sağlayan büyüyen bir özel ilgi turizm uygulaması (Ritchie vd., 2010:410) olarak bir çok tanımı yapılmaktadır.

Faulks (2010:15), bisiklet turizmini, hem katılımcılar hem de yerel halk için olumlu sonuçlar sağlayabilen bir niş pazar, bisiklet turistleri için bisiklet sürmekten çok daha fazlasını içeren bir yolculuk, benzer düşünen insanlarla benzersiz bir deneyim yaşayarak, etkileşim kurabilecekleri ziyaretler olarak tanımlamaktadır. ORAN Kalkınma Ajansı (2021), Bisiklet Turizmi ve Bisiklet Dostu Otel Konsepti Yol Haritası Araştırma raporunda, bisiklet turizmini doğal ve kültürel zenginlikleri tanıtmak için bir fırsat, az bilinen antik kentlerin, doğal yaşam parklarının orman yollarının ve arkeolojik sitelerin doğal yollarla keşfedilmesine ve tanınmasına olanak sağlayan bir tatil seçeneği, Neves ve Esperança (2011:192), çevre dostu, ev sahibi toplulukların sosyo-kültürel özgünlüğüne, yaşayan kültürel mirasa ve geleneksel değerlere saygı duyarak, kültürler arası anlayış ve hoşgörüye katkıda bulunarak, bireyin fiziksel, kültürel ve hatta ruhsal bir deneyim kazanmasını sağlayan çevre dostu bir turizm çeşidi olarak açıklamaktadır. İçöz vd. (2018:28) bisikletin kültür, spor ve seyahat aracı olarak katılımcıların ruh ve beden

sağlığına fayda sağlayan mükemmel bir araç olduğunu, bisiklet turizminin koşullar güvenli olduğu takdirde yaşlıları aktif ve hareketli tutmak için büyük bir potansiyel sunduğunu ifade etmektedir. Tüm bu açıklamalar ve yapılan araştırmalardan bisiklet turizmi için, katılımcılarına gideceği yere varmasını, egzersiz yapmasını, farklı kültürel ve tarihi değerlerle tanışmasını, çevrenin ve kültürel mirasın kullanılarak korunmasını sağlayan, yerel halkın katılımına imkan veren, büyük kentlerde ve özellikle kırsal alanlarda sürdürülebilir turizm fırsatları gibi birden fazla faydayı aynı anda sunan bir turizm çeşidi olduğu sonucuna ulaşılabilir (Ünüvar vd., 2017:181; Uğuz ve Özbek, 2019:86).

Dünyada ve Türkiye’de Bisiklet Rotaları

Bisiklet turizmi, turistlerin gitmek istediği yere ulaşmasını, egzersiz yapmasını, farklı kültürel ve tarihi değerlerle tanışmasını ve çevreyi korumasını sağlayan, birden fazla faydayı aynı anda sunan bir turizm türüdür (Ünüvar vd., 2017:176) ve bu turizm türü için destinasyonların turist memnuniyetini sağlayacak farklı özelliklere sahip olması, bisiklet turu ve rekreasyon amaçlı bisiklete binme deneyimine hizmet vermesi gerekmektedir. Ayrıca uygun iklim şartları, bisiklet dostu tesisler, bisiklet yolları ve güvenlik ve tabela hizmetlerinin sağlanması başta olmak üzere acil durum hizmetlerinin varlığı ve bisiklet yollarının kalitesi de genel memnuniyet düzeyi için önemli olmaktadır. Hükümet ve özel sektör işbirliği ile belirli bisiklet yolları boyunca çok fonksiyonlu işyeri ve market oluşumları, bisiklet rotaları için görünür işaret sistemi ve bilgilendirme tabelaları bisiklet turizminin gelişimi ve yüksek gelirli bisikletlileri destinasyona çekmek için yararlı olacaktır (Lee 2014:844; Lee ve Huang, 2014:274). Bisiklet turizminin yerel, bölgesel ve ulusal düzeyde gelişimi için bisiklet yollarının teşvik edilmesi gerektiğini fark eden birçok ülke bu konuda çalışmalar yapmaktadır. Örneğin dünyada en fazla turist çeken şehir olan Bangkok turizm amaçlı bisiklet yolları planlaması ile kültürel değerleri kapsayan bisiklet turları düzenlemekte ve bu kaynakların etkin kullanımını sağlayan sürdürülebilir bisiklet turizmi politikası uygulamaktadır (Udomkitti, 2014:562). Birleşik Krallık, Danimarka, Fransa, Almanya ve İsviçre gibi Avrupa ve Kuzey Amerika ülkeleri öncelikle bisiklet yolları ile ilgili olarak bisiklet altyapısını geliştirmekte ve sosyal, rekreasyonel bir etkinlik olarak bisiklete önem vermektedir (Brent ve Hall, 1999:90). Altyapısı sadece bisikletçiler tarafından kullanılmak üzere, özel bisiklet şeritlerine sahip Hollanda; tabelalı rotalar, kavşak rotaları, temalı rotalar ve uzun mesafe bisiklet rotaları ile ülkenin bisikletle keşfedilmesini kolaylaştırarak ve rekreasyonel bisiklet rotası hazırlayarak bisiklet turistlerinin hedefe giden en kısa rotayı değil, en manzaralı rotayı seçmelerini sağlamakta, bisiklet

dostu konaklama seçenekleri sunmaktadır (www.hollandcyclingroutes.com). ABD benzer şekilde yaklaşık 19.000 mili kapsayan ABD Bisiklet Rota Sistemi (USBRS), işaretli yollar ve parkurlar aracılığı ile kentsel ve kırsal toplulukları birbirine bağlayarak bisikletçileri bir şehir, ilçe veya eyalet üzerinden tercih edilen bir rotaya yönlendirerek, her yere seyahat, ulaşım ve eğlence için bisiklet kullanma fırsatları sunmaktadır. Outdoor Industry Association 2017'de The Outdoor Recreation Economy adlı bir çalışmada, bisiklet turizminin ABD ekonomisine yıllık 83 milyar dolarlık kazanç ve 848.000 kişiye istihdam katkısında bulunduğunu ortaya çıkarmıştır (www.adventurecycling.org). Ekonomik anlamda yaklaşık 513 milyar avro Pazar payı ile Avrupa'da tüm kıtayı bisiklet yolları ile birleştiren 90.000 km'den fazla bisiklet güzergahı ve 17 rotadan oluşan, ulusal ve bölgesel bisiklet rotalarını tek bir Avrupa ağında birleştirmeyi amaçlayan EuroVelo projesiyle, Avrupa'nın tüm ülkelerinde yüksek kaliteli bisiklet yollarının uygulanmasını sağlamakta, en iyi Avrupa uygulamalarını sınırlar ötesine taşımakta, bu rotaların varlığını karar vericilere ve potansiyel kullanıcılara ileterek, çok sayıda Avrupa vatandaşını bisikleti deneyimlemeye teşvik etmektedir. Ayrıca günlük geziler ve bisiklet turizmi olarak sağlıklı ve sürdürülebilir seyahate geçişi hızlandırmak için ulusal, bölgesel ve yerel yönetimler, hizmet sağlayıcılar ve STK'larda Avrupa Bisikletçiler Federasyonu'nun (ECF) öncülüğünde işbirliği içinde çalışmalar gerçekleştirmektedir (www.pro.eurovelo.com). Türkiye'de bu konuya yönelik Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 2019 yılında Bisiklet Yolları Kılavuzu hazırlayarak; turizm tanıtım malzemelerinde bisiklet kullanımının vurgulanması ve bisiklet rota haritalarının turistik bölgelerde turizm ofislerinde ücretsiz dağıtılması ile Türkiye'ye gelen turistlerin bisiklet kullanımını teşvik etmeyi hedeflemiş, bisiklet sürücülerinin en iyi rotaları belirlemeleri için, bisiklet parkurları, güzergâh önerileri, yol koşulları, dinlenme tesisleri ve bisiklet mağazaları içerikli bir bisiklet haritası yayınlanmasını tavsiye etmiştir. 2022 yılında hazırlanmış olduğu "Türkiye Bisiklet Yolu Ağı Master Planı" ile bisikletin ulaşım amaçlı ya da rekreasyon amaçlı kullanımına yönelik çalışmalarla, kırsal, kentsel, bölgesel ve ulusal tüm düzeylerde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması amaçlamıştır. Bu kapsamda ilgili tüm kişi ve kurumlara yol gösterici, tarafların çabalarını, finansmanını ve diğer teşvikleri yönlendirecek çerçevede, bisikletin farklı kullanım amaçları ve farklı mekânsal düzeyleri de dikkate alınarak Ulusal Bisiklet Stratejisi hazırlanmıştır. Turizm amaçlı yerleşimler arası bisiklet kullanımına odaklanıp bu yolculuklar için altyapı önerileri sunulularak hem kent dışı ve hem de kent içi bisiklet kullanımı için sistemler geliştirilmiştir (www.cygm.csb.gov.tr). Ayrıca Kültür ve Turizm Bakanlığı, bisiklet dostu konaklama tesisi belgesi verilmesine yönelik çalışma ve Türkiye'nin dağ

ve yol bisiklet rotalarını turistlere tanıtmak amacıyla rotaların bulunduğu internet sitesi ile akıllı turizm uygulamaları kapsamında “GoTürkiye” portalı oluşturmuştur. Portalın içinde dağ bisikleti, yol bisikleti ve elektrikli bisiklet rotaları hazırlanmış, kullanıcılar bisiklet dostu konaklama işletmelerine yönlendirilmiş, İstanbul, Kapadokya, İzmir, Antalya, Köyceğiz, Dalaman, Marmaris ve Ortaca destinasyonları bisiklet rotalarını kapsayan bilgi ve görsel sunumlar sergilenmiştir (Akyol, 2022:2062).

Türkiye’de bisiklet turistlerinin tarihi ve doğal çekicilikleri görebileceği bisiklet rotaları mevcuttur. Özellikle; İzmir, Antalya, İstanbul ve Marmaris’deki 32 yol bisikleti rotası; Köyceğiz, Dalaman, Ortaca, Marmaris, İzmir, Antalya ve Kapadokya’daki 54 dağ bisikleti rotası; Köyceğiz, Dalaman, Ortaca, Marmaris, İzmir, Antalya ve İstanbul’daki 29 elektrikli bisiklet rotası bisiklet turistleri için ilgi çekicidir (Dündar, 2022:1610). Aşan (2022:45) yapmış olduğu çalışmada, Türkiye’de öne çıkan bisiklet rotalarını Kapadokya, Marmaris, Gökova ve Frig Vadisi olarak belirlemiştir. Türkiye bisiklet turizmde İzmir, Edirne ve Kırklareli illeriyle dahil olduğu EuroVelo ağına, İzmir ve İstanbul Büyükşehir Belediyesinin EuroVelo koordinasyon ekiplerini kurarak dahil olma çabasıdadır (Güvenç, 2022:47).

İpek Yolu

M.Ö. 2. yüzyıl ile M.S. 1. Yüzyıl aralığında şekillenerek 16. yüzyıla kadar aktif kullanımda olan İpek yolu; Akdeniz ve Çin arasında, Asya ve Avrupa kıtalarını kapsayan Avrasya’nın tamamının geçilmesi suretiyle doğuyu batı ile buluşturan, eski kervan yollarına sahip olan ve ortalama 7000 km’lik mesafesiyle dünya tarihinin en eski ticaret güzergahıdır (Temizel ve Sartayeva, 2021:2162). Binlerce yıllık geçmişi olan bu rota eski Dünyanın en köklü medeniyetlerinin yer aldığı Asya ile modern dünyanın öncüsü olan Avrupa arasında iletişim kurmuş, insanlığın günümüzdeki gelişim düzeyini yakalanmasında rol oynamış (Atasoy, 2010:2) ve yüzyıllarca Uzak Doğu’nun baharat, mücevherat ve ipekli dokuma gibi değerli bir çok ürününün İtalya üzerinden Avrupa’ya ulaşmasında öncülük etmiştir. Bu rotada Doğu ve Batı arasında bir çok deneyimler yaşanırken; bilimden teknolojiye, dinden medeniyet ve sanata kadar pek çok gelişim yayılma olanağı bulmuştur (Seyidoğlu ve Gönültaş, 2014:202). İpek Yolu başlangıçta ekonomik sebepler ile ortaya çıkmasına rağmen zamanla ülkeler ve toplumlar arasında gerek siyasi gerekse sosyo-kültürel ilişkilerin gelişmesini sağlamıştır (Deniz, 2016:196). Çin’den başlayan İpek Yolu sadece tüccarlara değil aynı zamanda farklı ırk ve toplumlara tarih, fikir, din, ilim, sanat ve kültür yolu ile birbirlerini tanıma fırsatı vermiş, farklılıkları zenginliğe dönüştüren önemli bir uygarlık yolu olmuştur. Çin, Asya ülkeleri ve çok sayıda Batılı ülkede oteller, konuk

evleri, mağazalar, parklar İpek Yolu adını alarak ortak bir hafıza oluşturmuş, deve adının İpek Yolu sembolü olarak Pekin'den İstanbul'a kadar birçok şehirde kullanılması İpek Yolu'nun evrensel kültürün önemli bir parçası olmasını sağlamıştır (Qayumoghli, 2019:12).

1970'lerin sonunda başlayarak 2000'li yıllarda hızlanan ve günümüzde devam eden Çin'in ekonomik anlamda yükselişi siyasal nüfuzu etkileyeceği için dünya ekonomisi ve siyaseti açısından tüm ülkeleri ilgilendirecek düzeydedir. Bu konuda özellikle 2013 yılında duyurulan eski İpek Yolu'nu yeniden canlandırma projesi; ekonomik, siyasal, sosyal ve kültürel boyutları ile küresel çapta etkilere sahip bir projedir (Tekir ve Demir, 2018:193). Deniz ve kara yolunu kullanarak Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını birbirine bağlamak isteyen Çin, ulusal ve uluslararası kurumları vasıtasıyla büyük miktarlarda hibe ve kredi vermekte (Yılmaz, 2020:5274), Tarihi İpek Yolu sınırlarında başlattığı proje ile Çin ve Avrupa'yı karayolu, demiryolu ve limanlar aracılığıyla daha hızlı bir ulaşım sistemi kurarak bağlamayı amaçlamaktadır. Projenin Orta koridorunda yer alan Türk Dünyası bu açıdan kritik öneme sahiptir (İkiz, 2019:72). Proje Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye için çok sayıda fırsat ve avantaj sunabilecektir.

İpek Yolu zaman içerisinde değişen şartlara bağlı olarak tek bir yol olmaktan çıkmış, yeni açılan hatlar ile birlikte uzayan bir yol ağına dönüşmüştür. Bu yol güzergâhı dikkate alındığında bunun Türk Dünyası ile büyük ölçüde kesiştiği görülmekte ve bazı tarihçilere göre bu yol 'Türk Yolu' olarak adlandırılmaktadır. İpek Yolunda ticaretin yeniden canlanması ile birlikte Orta Asya Türk Topluluklarının ekonomik zenginliği ve siyasal etkinliği artacaktır. Küreselleşen dünyada özgürlüklerine yeni kavuşan Orta Asya Türk Devletlerinin dış dünya ile entegrasyonu ve Türkiye ile olan temaslarını geliştirmeleri için yeni fırsatlar doğacaktır. Açık denizlere erişimi bulunmayan bu coğrafyanın Avrupa pazarlarına hızlı ve emniyetli bir şekilde ulaşabilmesi Modern İpek Yolu projesi ile mümkündür. Bu yolun geliştirilmesiyle beraber Türkiye ile Orta Asya Türk Devletleri arasında ticari, sosyal ve kültürel ilişkiler büyük ölçüde gelişecek ve ekonomik birlik için temel şartlardan birisi olan hızlı ve kolay ulaşım gerçekleşmiş olacaktır (Seyidoğlu ve Gönültaş, 2014:210).

1971 yılında Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin Daimi Üyesi olan Çin ile Türkiye'nin ilişkileri resmi olarak başlamış ve 2000'li yıllar Çin-Türkiye ilişkileri için iyileşme ve yeniden yapılanma dönemi olmuştur. Yeni İpek Yolu Projesi ile geçmiş yaklaşık 45 yılı kapsayan Türkiye-Çin ilişkileri yeni bir döneme girmiştir (Akçay, 2017:74). Türkiye İpek Yolu geçiş güzergâhı üzerinde bir kavşak noktası olarak üstün konuma sahiptir (İbiş, 2018:6) ve

bu konum bisiklet turizmi özelinde farklı rotalarda bisiklet sürmek, kültürel ve doğal güzelliklerle farklı deneyimler kazanmak isteyen bisiklet turistlerinin ilgisini çekecek düzeydedir.

İpek Yolu Bisiklet Turizmi

UNESCO'nun yıllar süren araştırmaları sonucunda, İpek Yolu üzerinde büyük bir alanı kapsayan bazı antik siteler, kervansaraylar, dağ yolları, kaleler ve gözetleme kuleleri ile dini ve tarihi siteler bulunmuştur. 2014 yılında İpek Yolu'nun Chang'an-Tian-shan koridoru Dünya Mirası Listesine dahil edilerek, bu yolun tarihi, kültürel, sosyal ve ticari hayat için önemi belgelenmiştir. Tarihi süreçte Çin'in bugünkü ismiyle Şian şehrinde yola çıkarak Özbekistan'ın Kaşgar kentine ulaşan kervanlar iki ana güzergahtan birini seçerek yolculuklarına devam etmişlerdir. Özbekistan'dan Anadolu'ya geçen ilk rota Afganistan ovalarından Hazar Denizi'ne, diğeri ise Karakum Dağlarından İran'a ulaşmıştır. Bu zor ve uzun yolculuktan sonra Anadolu'ya gelen kervanlar Akdeniz ve Karadeniz'de bulunan limanlardan gemilerle ya da Trakya bağlantılı kara yolu ile Batı ülkelerine varabilmişlerdir (www.kulturveysam.com). Tarihi, ticari ve kültürel önemi ile bu rota günümüz turizmi için çok değerli bir ürün olarak görülmektedir.

Geçmişin ayak izlerini 7000 km yolda deneyimleyebilme fırsatı sunması İpek Yolunu kültürel, ekolojik, macera ve spor gibi birçok turizm çeşidi ile ilişkilendirmektedir. Çin'in İxan şehrinde başlayıp Akdeniz ve Anadolu aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan koridor Moğolistan, Kazakistan, Kırgızistan, Afganistan, Özbekistan ve Suriye gibi zor bir coğrafyada zamanın tüm olumsuzluklarına ve kötü şartlarına rağmen aşılabılmış ve derin izler bırakabilmiştir (Güvenç, 2022:12). Bu süreçte İpek yolu üzerinde bulunan Türk Dünyasındaki yerleşim alanları da büyük önem kazanmış, yeni yaşam alanları ortaya çıkmış ve bu yolların üzerine önemli birçok tarihi yapılar ve alanlar inşa edilmiştir (Deniz, 2016:198). Bu yapılardan kervansarayların turizm amaçlı değerlendirilebilmesine yönelik Başbakanlık Vakıflar Genel Müdürlüğü ile Kültür ve Turizm Bakanlığı arasında anlaşma imzalanarak Anadolu İpek Yolu rotasındaki kervansarayların onarılıp turizme kazandırılması tasarlanmıştır (Yetiş ve Kaygısız, 2017:524). Kültürel mirasın önemli değerlerinden olan ve bir çoğu doğaya ve çevresel faktörlere yenik düşmüş olan kervansarayların, koruma -kullanma dengesi gözetilerek "Tarihi İpek Yolu"nun yeniden canlandırılması amacını güden projede, ana tur güzergahları ile kesişen ve İpek Yolları üzerinde bulunan 11 kervansaray tespit edilmiştir (www.engelsiz.ktb.gov.tr). Bu kervansaraylardan Antalya'da bulunan Alara ve Şarapsa kervansaraylarının restorasyonları tamamlanmış

(Bakkal, 2019:525) olup, diğer kervansarayların restorasyonu ile bisiklet turizmi için de önemli bir altyapı kazanılmış olacaktır.

Yeni İpek Yolu şeklinde adlandırılan proje Türk turizmi için büyük derece önem arz etmektedir. Kuzeyde; Edirne, İstanbul, İzmit, Adapazarı, Kastamonu, Amasya, Tokat, Sivas, Erzurum, Gümüşhane, Trabzon, Güneştepe; İstanbul, İzmit, İzmit, Bursa, Bilecik, Ankara, Kayseri, Malatya, Erzurum ve Antalya, Denizli, Isparta, Konya, Aksaray, Nevşehir, Kayseri, Kahramanmaraş, Malatya, Adıyaman, Diyarbakır, Mardin olmak üzere üç farklı güzergâhı takip eden rotada bisiklet turizmini teşvik etmek amacıyla çalışmalar yapılmaktadır (Güvenç, 2022:15). Ayrıca Bisiklet İnisyatifi adlı oluşum Türkiye'de İpek Yolu üzerindeki bisiklet rotası çalışmalarının Eurovelo Avrupa Bisiklet Rota Ağı ile birleştirilmesi konusunda planlar yaparak, Avrupadan başlayıp Çin'e kadar bisiklet ile seyahat eden bisiklet turistlerini hedeflemekte (www.trthaber.com), Türkiye Bisiklet Federasyonu tarihi İpek Yolunda bisiklet yarışları düzenlemektedir (www.ntv.com.tr). Türkiye İpek yolu üzerinde bulunan tarihi, coğrafi ve kültürel bir köprü olarak bisiklet turistlerinin ilgi duyduğu yerlerden biri, Avrupa ve Asya kıtası arasında geçiş güzergâhı, Avrupa'dan tura başlayıp Orta Doğu, Orta Asya, Uzak Doğu gibi noktalara ulaşmak isteyen uzun yol turluları için popüler bir destinasyon ve önemli bir geçiş noktası konumundadır (Güvenç, 2022:48).

İnsanlık tarihinde iz bırakan, çağların bitmesi ve başlamasında etkili olan, üç kıtada hakimiyet sürmüş, İslamiyet'in yayılmasına liderlik etmiş milletlerin başında Türkler gelmektedir. Türklerin ata yurdu olarak görülen ve sınırları kurdukları devletlerin hakimiyet alanına göre değişen coğrafi bölge; Türkistan, Turan, Türk Şehri, Türk Dünyası gibi isimlerle anılmaktadır. Çok sayıda kültüre ev sahipliği yapmış olan Türk Dünyası'nın somut ve somut olmayan kültürel mirasını ve doğal değerlerini turizm sektörü kapsamında tanıtmak amacı ile "Modern İpek Yolu Ortak Tur Paketi" şeklinde projelerin gündeme gelmesi İpek Yolu rotasının Türkiye için önemini artırmaktadır (Karadağ ve Deniz, 2019:94). Özellikle son zamanlarda ekonomik olarak gösterdiği başarılı performansı, büyüyen uluslararası turizm hareketliliği ve harcamaları ile dikkat çeken Çin başta olmak üzere bölgenin diğer bir çok ülkesi Türkiye için alternatif turizm pazarı konumundadır. Yeni İpek Yolu Projesinin uygulamaya konulması Çin'den ve bir çok Asya ülkesinden Türkiye'ye yönelen seyahatleri kolaylaştıracak ve bölgede Türkiye için pek çok alternatif turizm pazarı söz konusu olacaktır (Koç ve Zengin, 2021:587). Bisiklet turizmi bu anlamda öncelik verilmesi gereken sürekli büyüyen bir turizm pazarıdır.

Sonuç

Günümüzde başta araçların sebep olduğu çevresel sorunların çözümü olmak üzere, bisiklet kullanımının ekonomik, sağlık, sosyal ve çevresel boyutta pek çok faydası dikkat çekmektedir. Bu faydaların farkına varan dünya çapında birçok insan bisiklet alışkanlığı edinmiş ve bu alışkanlık zamanla seyahat amacı haline gelmiş, tüm dünyada sürekli büyüyen bisiklet turizmi pazarını oluşturmuştur. Bu büyümeye paralel olarak farklı ülkelerde doğal ve kültürel çekicilikleri sergileyen bisiklet rotaları oluşturulmuş, bu rotaların geliştirilmesi için desteklenmesi gerektiğini faydalı bulan birçok ülke de çalışmalar hız kazanmış, bisikletlilerin güvenliği sağlayacak önlemler alınmaya ve onların beklentilerine yönelik hizmetler sunulmaya başlanmıştır.

Turizm hareketleri kitesellikten deneyim kültürüne doğru değişim göstermesi çevre dostu, yumuşak ve sürdürülebilir turizm olarak adlandırılan, destinasyonların turizmi zamana ve mekana yayma çabasına katkı sağlayan bisiklet turizmini geliştirmektedir. Bisiklet ile ilgili aktiviteler bisiklet turizmi ile bağlantılı olarak çevreye duyarlı, yerel halkın katılımını teşvik eden, kültürel mirasın korunarak kullanılması ve geliştirilmesini sağlayan etkinlikler olmasından dolayı büyük kentlerde ve özellikle kırsal alanlarda sürdürülebilir turizm fırsatları sunmakta ve bu bölgelerin gelişmesini desteklemektedir.

Dünyadaki bisiklet rotalarına bakıldığında doğal güzellikler, kırsal hayat, tarih, sanat, macera, romantizm, inanç gibi temaların işlendiği bisiklet yolları görülmektedir. Bu yollar farklı rotalarda bisiklet sürmek, kültürel ve doğal güzelliklerle farklı deneyimler kazanmak isteyen bisiklet turistlerinin ilgisini çekmektedir. Özellikle günümüz şartlarında tarihe yolculuk yaparak nostalji yaşamak isteyenler için deve, katır ve at yerine bisiklete binerek gerçekleştirilebilecek yolculuklar için İpek yolu rotası eşsiz bir deneyim olarak görülmektedir.

İpek Yolu Çin'in başlattığı proje ile Türk Dünyası için stratejik bir önem kazanmıştır. Geçmişte olduğu gibi bugün de ticaretin yanında sosyo-kültürel unsurlar ön plandadır. Tarihi misyonuna uygun olarak, İpek Yolu üzerindeki Türk Dünyası'nın kültürel mirası dikkate alınarak, başta turizm olmak üzere multidisipliner çalışmalara ihtiyaç vardır. Özellikle Türk Dünyası'nın kendi içerisinde de bu tür çalışmalar hızlandırılmalı, İpek Yolu Turizmi evrensel bir turizm ürünü haline getirilmeli ve bu yol üzerinde bisiklet turizmi için uygun rotalar oluşturulmalıdır.

Kaynaklar

- Akçay, N. (2017). Yeni İpek Yolu Projesi Kapsamında Türkiye Çin İlişkileri. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*.
- AYAN, E. (2016). Yeni İpek Yolu Stratejileri Ve Trans-Avrasya Güvenlik Sistemleri. *Journal of History and Future*. <https://doi.org/10.21551/jhf.281813>
- Blondiau, T., Van Zeebroeck, B., & Haubold, H. (2016). Economic Benefits of Increased Cycling. *Transportation Research Procedia*. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.247>
- Bussière, Y. D., Torres, I. E., Collomb, J. L., & Ravalet, E. (2010). Cycling in the city, reduction of greenhouse gas emissions and economic impact on tourism: Case study of Puebla, Mexico. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*. <https://doi.org/10.2495/SW100701>
- Černá, A., Černý, J., Malucelli, F., Nonato, M., Polena, L., & Giovannini, A. (2014). Designing optimal routes for cycle-tourists. *Transportation Research Procedia*. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2014.10.064>
- Deniz, T. (2016). Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*.
- İKİZ, A. (2019). TEK KUŞAK TEK YOL PROJESİ VE TÜRKİYE'YE OLASI ETKİLERİ. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*. <https://doi.org/10.17755/esosder.535844>
- Kobayashi, H., Honda, H., & Yoshida, H. (2014). Characteristics of bicycle travel in Japan and the basic concept of the bicycle travel space development guideline. *WIT Transactions on the Built Environment*. <https://doi.org/10.2495/UT140231>
- Lamont, M. J. (2009). Reinventing the wheel: a definitional discussion of bicycle tourism Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism Introduction & Background. In *Journal of Sport and Tourism*. <https://doi.org/10.1080/14775080902847363>
- Petrescu, D. C., & Barna, R. C. (2013). Sustainable tourism and mobility through cycling. *Quality - Access to Success*.
- Qayumoghli, M. İ. (2019). İpek yolun'da medeniyetin gelişimi, özelliği ve evrenselliği. *Vestnik Bishkek Humanities University*. <https://doi.org/10.35254/10.35254/bhu.2019.48.24>
- Seyidoğlu, H., & Gönültaş, S. (2014). Modern İpek Yolu Projesi ve Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Ekonomik İlişkiler. *Avrasya Etiüdləri*.
- Tekir, O., & Demir, N. (2018). Ekonomik ve Siyasal Bir Araç Olarak Yeni İpek Yolu Projesinin Küresel Sisteme Etkileri. *Sosyoekonomi*.
- Watthanaklang, D., Ratanavaraha, V., Chatpattananan, V., & Jomnonkwao, S. (2016). Measuring the motivation to ride bicycles for tourism through

gh a comparison of tourist attractions. *Transport Policy*. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.08.004>

YILMAZ, S. (2020). Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye'ye Etkisi. *OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*. <https://doi.org/10.26466/opus.774914>

