



ARTICLE INFO

Received: 09th December 2022
Accepted: 18th December 2022
Online: 19th December 2022

KEY WORDS

Amul, Tir, karvonsaroy, voha, Mag'rib, Hirot, EKO.

BUYUK IPAK YO'LINING RIVOJLANISH TARIXI

¹Xurramov Umidjon Aliqul o'g'li,

²Abdulazizova Munavvar Azizbek qizi

Denov tabdirkorlik va pedagogika instituti talabalari

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7460580>

ABSTRACT

Buyuk Ipak yo'li hech qachon yagona bir yo'ldan iborat bo'lmagan. Uning tarkibiga tog' dovonlari orqali otgan, cho'llarni aylanib o'tgan turli yo'nalishdagi bir necha karvon yo'llari tarmog'i kirgan. Buyuk ipak yo'li atamasi qadimda ishlatilmagan. Buyuk ipak yo'lini tarixiy, geografik va madaniy jihatlarini ilmiy o'rganish amalda ko'plab mamlakat olimlari tomonidan XIX asr. ning boshlarida uni tadqiq etishga G'arbiy Yevropa, Rossiya va Yaponiya olimlari salmoqli hissa qo'shdilar. Xususan, Yaponiyada «Buyuk ipak yo'li ensiklopediyasi» nashr qilindi. 1877-y. mashhur nemis olimi Karl Rixtgofen o'zining «Xitoy» nomli yirik ilmiy asarida ulkan Yevroosiyo materiganing turli qismlarini bog'lovchi yo'llar tizimini «Ipak yo'li» deb atagan, keyinchalik «Buyuk ipak yo'li» atamasi qabul qilingan.

Ilk bor Xitoy hududidan boshlanib g'arbga tomon minglarcha kilometr masofaga cho'zilgan (12 ming km.), Sharq bilan g'arbn tutashtirgan. Bu noyob savdo yo'li ulug' ajdodlarimiz sa'y-harakatlari samarasi o'laroq umumbashariyat tarixiy taraqqiyotida yorqin iz qoldirgan. Ayniqsa, bu yo'lning Vatanimiz sarhadlaridan o'tganligi uning tarixiy taqdirida, iqtisodiy-madaniy yuksalishida hamda boshqa xorijiy ellar bilan izchil hamkorlik va xamjihatlikda katta ijobiy rol o'ynagan. Buyuk ipak yo'li tushunchisini birinchi bo'lib fanga taniqli nemis olimi Fon Rixtgofen olib kirgan. U XIX asrning 70-yillarida yozgan «Xitoy» nomli klassik

asarida bu termini chuqur ilmiy asoslab berdi. Ma'lumki, Xitoyning Sian shahrida boshlangan Ipak yo'li Lanjou orqali Dunxuanga (Sharqiy Turkiston) kelib, bu yerdan u ikkiga ajraladi. Ipak yo'lining janubiy tarmog'i Taklamakon sahrosi (Mo'g'iliston) orqali Xo'tanga, undan Yerkentga kelib, undan Balxga tomon o'tadi. Balxda yo'l yana uch tarmoqqa ajraladi. G'arbiy tarmog'i Marvga, janubiy tarmog'i Hindistonga, shimoli tarmog'i Termiz orqali Darbent, Nautak va Samarqandga tomon yo'naladi. Ipak yo'lining shimoliy-g'arbiy tarmog'i esa Dunxundan Bami, Turfon orqali Tarim vohasi-Qashg'arga boradi. U yerdan



Tioshqo`rgon orqali O`zgan, O`sh, Quva, Axsikent, Pop, Asht orqali Xo`jand, Zomin, Jizzaxga, so`ngra Samarqandga borib tutashadi. Samarqanddan esa bu yo`l yana davom etib Dabusiya, Malik cho`li orqali Buxoro, Romitonga, undan Varaxsha orqali Farobga borib, Amul shahriga o`tdi. Amulda esa bu yo`l Marvdan Urganch sari yo`nalgan yo`lga qo`shiladi. Marv shahri O`rta asrlar davomida Buyuk ipak yo`li chorrahilari kesishgan eng muhim hayotiy nuqta bo`lgan. Eng muhimi shundaki, Buyuk ipak yo`lining G`arbdan keladigan savdo karvonlari aytaylik, Italiya, Ispaniya va boshqa O`rta yer dengizi mamlakatlarining savdogarlari ham o`z mollarini Tir, Damashq, Anatoliya, Bog`dod orqali Parfiya davlati hududlari bo`ylab yana O`rta Osiyoning yirik savdo markazi Marvga olib kelar, shu yerdan sharq tomon yo`llarini davom ettirardilar. Shu ma`noda Marvning turli dinlar ildiz otgan, turli madaniyatlar tutashgan joy bo`lganligi alohida ahamiyatga molikdir.¹

Buyuk ipak yo`li Sharqu G`arbnii bog`lovchi, turli mamlakatlarning savdo-sotiq, tijorat aloqalarining eng asosiy vositasi bo`lgandan, bu yo`nalishda joylashgan davlatlar undan o`z manfaatlarini yo`lida foydalanishga yohud bu borada o`z mavqeini mustahkamlashga intilganlar. Shu bois turli tarixiy bosqichlarda turli davlatlar bunga intilib, Buyuk ipak yo`li ustidan o`z nazoratlarini o`rnatganlar. Masalan, mil.av. VI-IV asrlarda Eron ahmoniylari, mil.av. IV asrda esa makedoniyalik Iskandar, mil.av. II-I asrlarda Rim Parfiya davlatlari o`rtasida bu borada qattiq raqobat ketdi. Yohud arab xalifaligi vujudga kelgunga qadar bu yo`lning Eron va Sug`diyona hududlaridan o`tgan qismida Eron va Sug`d savdogarlari yetakchilik rolini o`ynaganlar. Arab

halifaligi kuchayib, ko`plab hududlarni qo`lga kiritgach, bu yo`l arab savdogarlari tasarrufiga o`tdi. Chingiziylar davrida Buyuk ipak yo`lining tasarrufida butunlay ularning qo`l ostida bo`lgan. Buyuk sohibqiron Amir Temur davriga kelib uning qudratli saltanati vujudga kelgach, Buyuk ipak yo`li sarhadlari yangidan kengayib, katta miqyoslar kasb etib, yanada rivoj topadi.²

Vatanimiz sarhadlari ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy yuksalishining Buyuk ipak yo`li bilan bevosita bog`liqlik jihatlari juda qadim zamonlarga borib taqaladi. Yunon-Rim olimlari Gerodot, Ktesiy, Arrian ma`lumotlariga, Eron mixxat yozuvlariga asoslanib fikr yuritadigan bo`lsak, mil.av. IV asrda O`rta Osiyo hududlarida sug`orma dehqonchilik madaniyati, hunarmandchilik, chorvachilik, tog`-kon ishlari ancha rivoj topgan. O`rta Osiyo la`li Xorazmning qimmatbaho feruza ma`dani, Sug`d oltini ko`plab miqdorda qazib olinib, ishlov berilib, xorijiy ellarga ham chiqarilgan. Jumladan, O`rta Osiyo la`liga (lazuriti) Eron, Hindiston, Misr, Mesopatamiya va Xitoy singari mamlakatlarda qiziqish va talab g`oyatda katta bo`lgan. Mil.av. II asr boshlarida Davan va Qang` davlatlariga tashrif buyurgan Xitoy elchisi va sayyohi Chjan Szyan safaridan so`ng Xitoy bilan O`rta Osiyo davlatlari o`rtasidagi diplomatik va sado-sotiq aloqalari yangi bosqichga ko`tariladi. Elchining bu yurtda ko`rgan-kechirganlari. Ayniqsa, uzumchilik, vino-tayyorlash, rangli shishalar ishlab chiqarish, zargarlik, zotdor, uchqur otlar Xitoy hukmdorlarini qiziqtirgan. Bu esa ikki o`rtadagi aloqalarga keng yo`l ochgan. Xitoy O`rta Osiyoning zotdor otlari, rangli shishalari, zargarlik mollari, la`liga xaridor bo`lsa, ayni chog`da Xitoydan ko`proq ipak va ipak mollari, chinni buyumlar, choy



mahsulotlar keltirila boshlagan. Shuningdek, Yaponiyadan gurunch, Hindistondan ip gazlama, ziravor va dorivor mahsulotlar, mushk anbar va shu kabi narsalar keltirilgan. Ayni chog`da o`zbek diyorida bu mamlakatlarga qishloq xo`jalik mahsulotlari, mevalar, chorva mollari, otlar, gilamlar, zargarlik mahsulotlari, nafis junli matolar chiqarilgan.³

O`rta Osiyo hukmdorlari buyuk ipak yo`lida savdo karvonlarining tinchligi, xavfsizligi va ularning bexatar, muntazam qatnovini ta`minlash borasida ham doimiy chora-talbirlar ko`rib borganlar. Shu maqsadda kerakli nuqtalarda, aholi siyrak bo`lgan joylarda karvonsaroylar, yemakxonalar, barpo qilingan, suv oladigan quduqlar qazilgan, chor atrofi shinam bino shakliga keltirilib qurilgan rabotusardobalar tiklangan. Hozirda ham Qizilqum, Mirzacho`l. Malik cho`li sarhadlarida o`tmish arxitekturasi noyob namunalari sanalgan shunday me`moriy obidalar xarobalari ko`plab uchraydi. Ayniqsa, Somoniylar, Qoraxoniylar va G`aznaviylar sulolalari hukm surgan, Movarounnahr hududlari jiddiy iqtisodiy va madaniy yuksalish jarayonini boshdan kechirgan davrlarda xalqaro karvon savdosi yurtimiz ijtimoiy taraqqiyotida muhim rol o`ynagan. O`sha davrda Mag`ribu Mashriqqa ma`lum va mashhur Buxoro, Samarqand, Marv, Shosh, Balx, Isfijob, Termiz singari shaharlarda o`nlab xashamatli karvonsaroylar. Sado bozorlari barpo etilib, ularda tijorat ishlari avjida bo`lgan, turli mamlakat tujjorlari ularda tunu-kun turfa rang mollarini sotganlar yohud mol ayirbosh qilganlar.⁴

Buyuk ipak yo`lining shuhrati ayniqsa, XIV asrning ikkinchi yarmi va XV asrda, ya`ni Amir Temur qudratli

markazlashgan davlat barpo etish barobarida uning barcha hududlarida tinchlik va osoyishtalik o`rnatdi. Uning o`zi tuzuklarida: «Dunyoning yarmini oldim, salatnatimning u chetida bu chetiga biror bolakay boshida bir lagan tillo ko`tarib o`tadigan bo`lsa, bir donasiga ham zarar yetmaydigan tartib-intizom o`rnatdim», deb aytgan so`zlari bejiz emasdir. Katta salohiyat egasi bo`lgan Sohibqiron mamlakatning yuksak rivojida xalqaro savdoning nechog`lik ulkan ahamiyat kasb etishini bilganligidan. Bu sohani butun choralar bilan o`stirishga alohida etibor bergan. Bunda yurt tinchligi, ulus farovonligi masalalari xar doim uning diqqat markazida turgan. Shu bois ulug` Amir savdo yo`llarini qo`riqlash, odamlar, musofirlar, turli yurt savdogarlari manfaatlarini bosqinchilar, qaroqchilar tajovuzidan muhofaza qilishni muhim davlat ahamiyatiga molik vazifalardan deb hisoblagan. Tuzuklarda: «...yana buyurdimki, yo`l ustiga kuzatuvchilar, zobitlar tayinlasinlarki, yo`llarni qo`riqlab, o`tkinchilar, savdogarlar, musofirlarni kuzatib, mol-mulki va boshqa narsalarni manzildan-manzilga yetkazib qo`ysinlar. Yo`l ustida birortasining narsasi yo`qolsa, o`zi o`ldirilsa yoki boshqa kor-hol yuz bersa, bular uchun javob berish ularning zimmasida bo`lsin.» deb bejiz ta`kidlab o`tmagan. Amir Temur tashabbusi bilan mamlakatning har bir yirik shaharlarida savdo karvonlarining kirishi va chiqishini nazorat qiluvchi davlat nazorat xizmati va maxsus bojxonalar tashkil etilgan. Savdo karvonlaridan mollarning hajmi. Miqdoriga qarab boj to`lovlari undirilgan. Bu davrda poytaxt Samarqand dunyo savdogarlarining yirik markaziga aylandi. Uning keng ko`chalari bo`ylab maxsus qurilgan muhtasham



karvonsaroylar, savdo bozorlari, rastalarda tunu-kun savdo ishlari to'xtamagan. Turli mamlakatlardan kelgan savdogarlar o'z mollarini xaridorlarga sotganlar yohud o'zlariga kerakli mollarni xarid qilganlar.⁵

Samarqand qog'ozining mashhurligi yetti iqlimga ma'lum bo'lgan. Movarounnahr va Xuroson shaharlari Buyuk ipak yo'lining eng qaynoq yo'lga aylangan. Bu yerga Hindistondan juda ko'plab tijorat karvonlari kelib turardi. Xitoy bu hududlarga ipak gazlamalari, chinni kosalar, billur qadahlar, qimmatbaho toshlar yuborardi. Shimoldan noyob po'stinlar, mo'ynalar keltirilardi. Ushbu turli iqlimlarning mollari Samarqand va boshqa O'rta Osiyo shaharlarida toy-toy boylanib, Osiyoning yirik shaharlariga va Yevropaga jo'natilardi. Savdogarlar bir yo'l bilan Genza ko'liga borardi. Ikkinchi yo'l Hirot, Kazvin, Tabriz, Trabzon orqali genuyaliklar, venesiyaliklar, pizalikalarning kemalariga tushib Yevropaga yetardi. Amir Temurning Oltin O'rda xoni To'xtamish ustidan qozongan zafarlari tufayli Buyuk ipak yo'li shimoliy tarmoqlarining janubiy bosh yo'lga qo'shib yuborilishi orqasida Movarounnahr va Xuroson shaharlarining xalqaro karvon savdosidagi nufuzi va mavqei yanada ortgan. 1402 yilda mashhur Anqara jangida Turkiya ustidan qozonilgan ajoyib g'alabadan so'ng Amir Temur davlati bilan G'arbiy Yevropa davlatlari o'rtasida turli xil aloqalar, yaqinliklar yangi pallaga kirdiki. Bunda ayniqsa, xalqaro savdo aloqalari, shubhasiz, birinchi darajali ahamiyat kasb etdi. Xullas, Amir Temur va uning avlodlari zamonidan davlatlar o'rtasida savdo-tijorat aloqalari yangi hududiy kengliklar kasb etib bordiki, bu bir tomondan, yurtimizning iqtisodiy-madaniy, ma'naviy yuksalishini ta'minlagan bo'lsa,

ikkinchidan, uning xorijiy ellar, xalqlar bilan yaqinlashuvi, hamkorligi kuchli turtki berdi. Bu esa Buyuk ipak yo'li shuhratining yanada ortishiga olib keldi. Prezidentimiz I. A. Karimov ta'kidlaganidek «Amir Temurning tarixiy xizmati yana shundan iboratki, uning harakatlari tufayli Osiyo va Yevropa davlatlari tarixda birinchi marta yagona jug'rofiy-siyosiy makonda ekanliklarini his etdi». Shu tariqa Amir Temur va temuriylar davrida Buyuk ipak yo'lining dovrug'i beqiyos katta bo'lganligi, u mamlakatlarning umumiy yuksalishiga, bir-birlari bilan yaqindan bog'lanishlarga jiddiy ijobiy ta'mir o'tkazganligiga shohid bo'lamiz.⁶

Buyuk ipak yo'li XVI asrdan etiboran o'z ahamiyati va rolini yo'qotib, tushkunlik sari yuz tutdi. Bu hollarni qanday sabablar bilan izohlash mumkin. tabiiyki, bu jarayon o'z-o'zidan, bir lahzada to'satdan sodir bo'lgani yo'q, albatta. Bizning nazarimizda, Buyuk ipak yo'li ahamiyatining so'nib, pasayib borishi bir qator ob'yektiv va sub'yektiv sabablar orqasida, tarixiy jarayonlarning murakkab, ziddiyatli kechishi davomida yuz berganligi shubhasiz. Birinchidan, Amir Temur va Temuriylar sulolasining pirovard oqibatda chuqur inqirozga yo'liqishi va tarix sahnasiga boshqa hukmron sulolalarning, chunonchi, Shayboniyxonlar, Ashtarxoniylar sulolasining chiqishi hamda ularning boshqaruv usulining g'oyatda murakkab kechganligi, markaziy hokimiyatning kuchsizlanib mamlakat hududlarining tarqoq holatda uchrashi, o'z qobig'iga o'ralishi va hokazo hollar bu hududning tashqi dunyodan tobora ajralishiga bois bo'ldi. Ikkinchidan, Turkistondagi xonliklar, amir-beklar, sultonlar o'rtasida hokimiyat talashib olib borilgan o'zaro jangu-jadallar, doimiy qon



to'kishlar natijasida o'lka tobora iqtisodiy bo'hronlarga duch kela bordi, siyosiy beqarorlik avj oldi. Mamlakat tashqi davlatlar bilan aloqalar bog'lash, iqtisodiy, savdo-sotiq bobida hamkorlik qilish imkoniyatlaridan mahrum bo'ldi. Uchinchidan, ilg'or Yevropa olimlari, sayyohlari tomonidan XV-XVI asrlardan e'tiboran boshlangan buyuk geografik kashfiyotlar, bularning natijasida jahonning turli qutblari tomon yangi, qulay suv yo'llarining ochilishi, shu jumladan, Hindiston, Xitoy va boshqa sharqiy-janubiy mamlakatlarga tomon shunday yo'llarning kashf etilishi, bular Buyuk ipak yo'li shuhratining pasayishi va so'nib borishga olib keldi.⁷

Shuningdek, YUNESKO rahbariyati bilan hamkorlikda «Ipak yo'li-muloqot yo'li» mavzusida o'tkazilayotgan amaliy tadbirlar ham muhim ahamiyat kasb etadi. O'zbekistonning so'nggi paytlardagi faol xatti-harakatlari Sharq va G'arbga hamda Janubga bevosita chiqish uchun qulay yo'llarga ega bo'lish, o'z mahsulotlarini jahon bozoriga olib chiqish va davlatlararo keng muloqotlarga erishiga qaratilgan. Bu

borada Tajan-Saraxs-Mashhad temir yo'li birinchi navbatining qurilishi muhim ahamiyatga egadir. 2000 yilda Pekin-Istambul yo'nalishida harakatlanish imkoniyati tug'ildi. Hozirda Xitoy va Pokistonga olib boradigan Andijon-O'sh-Ergashtom-Qashg'ar, shuningdek, Buxoro-Saraxs-Mashhad-Tehron va Termiz-Hirotd-Qandahor-Karochi avtomobil yo'llarini qurish va qayta ta'mirlash ishlari amalga oshirilmoqda. Bu bizni muzlamaydigan qulay Hind okeaniga chiqishimizga imkoniyat tug'diradi. Bu esa EKO-mamlakatlarga olib boradigan yo'lni uch barobarga qisqartiradi. Xullas, O'zbekiston o'z milliy manfaatlari ustivorligidan kelib chiqib dunyoga chiqishga xalqaro bozor uchun raqobatbardosh mahsulotlar mollar ishlab chiqarishga hamda G'arb bilan Sharq o'rtasida azaldan davom etib kelgan muhim vositachilik-ko'priqlik rolini o'ynashga faol intilmoqda. Ushbu olijanob maqsadlar yo'lida aktiv izlanishlar olib borilmoqda. Bu O'zbekistonning xalqaro maydondagi poizisiyasini yanada mustahkamlab, uning nufuzi va obro'sining ko'tarilib borishiga xizmat qiladi.⁸

References:

1. Rtveladze E., Velikiy shelkovyy put, T., 1998.2.
2. O'zME. Birinchi jild. Edvard Rtveladze. Toshkent, 2000-yil3.
3. Qadimgidavr{ Iqism}B.Boymenov, U.Shoimov, F.Bozorboyev,F. Sul'tonov, Sh.Yod gorov, Toshkent/2006. 149-150-bet.
4. Og'Abek Bahriddin Ogli Mamayusupov, & Quvonchbek Dilmurod O'G'Li Bozorov (2022). BUYUK IPAK YO'LI-MULOQOT VA HAMKORLIK YO'LI. Central Asian Research Journal for Interdisciplinary Studies (CARJIS), 2 (1), 115-122. doi: 10.24412/2181-2454-2022-1-115-122
5. Dilmurod o'g'li, B. Q. (2021). A NEW STAGE IN DIPLOMATIC RELATIONS BETWEEN UZBEKISTAN AND TAJIKISTAN. *Eurasian Journal of Academic Research*, 1(6), 64-66.
6. Panjiyev, J. T. O. G. L., Bozorov, Q. D. O. G. L., & Xolboyev, J. L. O. G. L. (2022). Artificial irrigation system during the reign of Amir Temur and the Temurids. *Science and Education*, 3(1), 154-156.



7. Nazirov, B. S. (2021). O'ZBEKISTONDA 2017-2020 YILLARDA JISMONIY MADANIYAT VA SPORT SOHASIDA YANGI ME'YORIY-HUQUQIY TIZIMNING YO'LGA QO'YILISHI. *Academic research in educational sciences*, 2(4), 1687-1693.
8. Nazirov, B. S. (2021). The first horse clubs in surkhan oasis. *ACADEMICIA: AN INTERNATIONAL MULTIDISCIPLINARY RESEARCH JOURNAL*, 11(2), 1228-1231.
9. Bebitov, M. A., & Mardonov, M. I. O. G. L. (2022). QORAXONIYLAR DAVLATIDA TA'LIM FAOLIYATI. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 2(10), 487-491.
10. Abdirasulovich, B. M. (2022). HISTORY OF UZBEK TAKIYAS IN ISTANBUL AND ECONOMIC RELATIONS WITH THE OTTOMAN STATE. *Modern Journal of Social Sciences and Humanities*, 5, 116-119.
11. Xolto'rayevich, M. A. (2022). The Last Period in the Resistance Movement in Surkhandarya and the Repression of the National Forces. *CENTRAL ASIAN JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES AND HISTORY*, 3(12), 17-20.
12. Менглибоев, А. Х. (2021). Сурхондарё округида миллий кучларнинг қатағон қилиниши. *ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ*, 4(11).
13. Ibragimovna, K. N., & Dilmurod o'g'li, B. Q. (2022). Karakalpak Baxshi and the Art of Music. *CENTRAL ASIAN JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES AND HISTORY*, 3(5), 89-92.