



BUYUK IPAK YO'LINING O'ZBEKISTON  
SHAHARLARIDAGI URBANIZATSIYA JARAYONLARIGA  
TA'SIRI

Qo'shoqova Munisa Asomiddin qizi

Denov tadbirkorlik va pedagogika instituti talabasi

E-mail: munisahushokova@gmail.com

Telefon raqam: 919694707

<https://doi.org/10.5281/zenodo.20539636>

ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 11-may 2026 yil  
Ma'qullandi: 15-may 2026 yil  
Nashr qilindi: 31-may 2026 yil

KEY WORDS

Buyuk meridional yo'l, Buxoro, Samarqant, Shosh, Badaxshon, Termiz, Pop, "Shimoliy yo'l", "Banokat yo'li", "Shosh yo'li".

ABSTRACT

Mazkur maqolada Buyuk Ipak yo'lining O'zbekiston hududidagi shaharsozlik (urbanizatsiya) jarayonlariga ko'rsatgan ta'siri tarixiy manbalar va arxeologik ma'lumotlar asosida tahlil qilinadi. Unda qadimiy savdo yo'llari, xususan, Ipak yo'lining O'zbekiston hududidan o'tgan tarmoqlari — Farg'ona, Toshkent (Choch), Samarqand, Buxoro, Xorazm va Ustrushona kabi tarixiy viloyatlar hayotidagi o'rni yoritilgan. Maqolada ushbu yo'l orqali amalga oshirilgan xalqaro savdo-sotiq, madaniy almashinuv, hunarmandchilik va shahar infratuzilmasining rivojlanishi, karvonsaroylar, sardobalar, bozorlar va yarmarkalarning shakllanishi ilmiy jihatdan tahlil qilinadi. Shuningdek, Buyuk Ipak yo'lining iqtisodiy, ijtimoiy va madaniy hayotga ko'rsatgan bevosita ta'siri O'zbekistonning qadimiy shaharlarining paydo bo'lishi va ularning urbanistik rivojlanishida muhim omil bo'lgani asoslab beriladi.

**Kirish.** Insoniyat qadimdan, ming yillar davomida, o'zaro savdo, madaniy, iqtisodiy yoki qisqacha aytganda, qo'shnichilik aloqalarini olib borgan. Bu aloqalar natijasida ko'plab xalqlar bir-birlari bilan doimiy muloqotda bo'lganlar: tovar ayirboshlangan, madaniy va iqtisodiy sohalarda o'zaro hamkorlik qilingan. Buning uchun ular savdo-sotiq aloqalariga mo'ljallab, qulay va qisqa yo'llar ochganlar. Bu yo'llar geografik omillar ta'sirida quruqlikdan yoki suv orqali amalga oshirilgan. Har bir davrning yo'llari u yoki bu narsaning savdosiga qarab "ixtisoslashgan" bo'ladi. Tarixda "Kumush yo'l", "Lojuvard yo'l", "Ipak yo'li" deb atalgan yo'llar ma'lum.

Masalan, "Kumush yo'li"ni oladigan bo'lsak, bu X asrning birinchi yarmida Bog'dod (Iroq)dan Yevropaga, aniqrog'i Volgabo'yi Bulg'or podsholigigacha bo'lgan yo'ldir. Tovar ayirboshlashda o'sha davrda (Somoniylar davri) zarb qilingan kumush dirhamlar asosiy rol o'ynagan. Shuning uchun ham bo'lsa kerak, O'rta Osiyoga nisbatan qadimiy Rus yerlaridan ko'proq dirham tanga xazinalari topilgan. Kumush dirhamlarning savdo-sotiqdagi bu qadar ahamiyati sababli ushbu yo'l Kumush yo'li deb atalgan. Bu yo'ldan savdo karvonlari birinchi bor arab sayyohi Ahmad Ibn-Fadlan ibn Abbas boshchiligida yuqorida eslatib o'tilganidek, X asrning birinchi yarmida o'tgan.

Nihoyat, hozirda kundalik matbuotda tez-tez tilga olinayotgan va tarixda "Ipak yo'li" yoki "Buyuk Ipak yo'li" deb nom olgan xalqaro savdo yo'li haqida. Ushbu yo'l uzoq tarixga ega bo'lsa-da, uni "Ipak yo'li" deb nomlanishi birinchi marta XIX asrda nemis olimi Ferdinan fon Rixthofen tomonidan qo'llanilgan.

Bu savdo yo'li Xitoyning G'arb mamlakatlari, O'rta Yer dengizi va Rim imperiyasi bilan bog'lashga mo'ljallangan edi. Ya'ni, kun chiqar mamlakatlari bilan kun botar yurtlari qariyb 7000 kmlik yo'l orqali bog'langan edi.

Ushbu xalqaro savdo yo'li Xitoyning Si'an degan joyidan boshlangan va Dunxuan aholi punktida ikkiga bo'lingan. Ya'ni, shimoliy va janubiy yo'lga ajralib, birinchisi shimoliy-g'arbga, ikkinchisi janubiy-g'arbga qarab yo'nalgan. Natijada, har ikki yo'l, biri Termiz tomonidan, boshqasi Chosh (Toshkent) dan kelgan karvonlar qadimiy Turon markazi Samarqandda yana yagona yo'l bo'lib birlashgan. So'ngra yana bir necha ming chaqirim yo'l bosilib, Turkiyadagi Istanbul shahriga yetib borgan. O'zbekiston tarixida iqtisodiy, ijtimoiy, madaniy va ma'naviy o'z ahamiyatiga ega bo'lgan Buyuk ipak yo'li qadim zamonlarda beri yurtimiz hududida o'tkan va madaniy hayot markazi bo'lishida Buyuk ipak yo'lining ahamiyati beqiyosdir. Ba'zi shaharlar Buyuk ipak yo'li o'tgandan so'ng ma'lum bir shahar yo'sinida vujudga keldi va taraqqiy etdi. Buyuk ipak yo'li vujudga kelishi hozirgi O'zbekiston hududida joylashgan shaharlarning yanada rivojlanishiga olib keldi. Bevosita hududimizda vujudga kelgan shaharlarning Buyuk ipak yo'lining o'rni beqiyosdir, chunki boshqa davlatlar bilan bevosita savdo va boshqa munosabatlar bo'yicha albatta Buyuk ipak yo'lidan foydalanganlar. Buyuk ipak yo'lining vujudga kelmasidan avval ham yo'llar bo'lgan albatta lekin bunchalik uzoq masofani qamrab olmagan.

**Adabiyotlar tahlili:** Tadqiq etilayotgan mavzu bo'yicha ilmiy adabiyotlarning tizimli tahlili shuni ko'rsatadiki, miloddan avvalgi II asrda shakllangan Buyuk Ipak yo'li XV asrga qadar Sharq va G'arb xalqlariga xizmat qilib keldi. Oradan o'tgan 17 asr davomida mazkur tranzit yo'li ta'siri natijasida O'rta Osiyo xalqlari nafaqat iqtisodiy jihatdan, qolaversa, siyosiy, ijtimoiy va madaniy jarayonlarni o'z boshidan o'tkazdi. Mazkur jarayonlar uzoq yillar mobaynida tarixchilar tomonidan qiziqish bilan o'rganib kelindi. Bunday tadqiqotlar sirasiga N.Bichurin, K.Shoniyozov, V.Radkevich, A.Shevyakov, B. Ahmedov, F.Sulaymonova, A. Xo'jayev, M.Jo'rayev, U.Abdullayev, Sh.Yovqochev, A.Ashirov kabilarning asar, maqola va dissertatsiyalarini kiritish mumkin.

**Metodologiya:** Mazkur tadqiqot ishida Buyuk Ipak yo'lining O'zbekiston shaharlaridagi urbanizatsiya jarayonlariga ta'sirini o'rganishda **tarixiylik, mantiqiylik** va **qiyosiy-tahlil** tamoyillariga tayanildi.

Tadqiqot jarayonida quyidagi ilmiy metodlardan foydalanildi: Shaharlarning paydo bo'lishi va ularning savdo yo'llari ta'sirida qishloq tipidagi manzilgohlardan yirik urbanistik markazlarga aylanish bosqichlarini xronologik izchillikda tahlil qilish imkonini berdi. Farg'ona (Pop, Quva), Choch (To'rtko'ltepa) va Ustrushona (Sardoba, Katta Qiztepa) hududlarida olib borilgan qazishmalar natijasida topilgan ashyoviy dalillar — tangalar, kulolchilik buyumlari va infratuzilma qoldiqlari orqali hududning iqtisodiy faolligi asoslab berildi. Buyuk Ipak yo'lining shimoliy va janubiy tarmoqlari, xususan, "Shosh yo'li" va "Banokat yo'li" kabi yo'nalishlarning geografik joylashuvi hamda ularning hududiy iqtisodiy ixtisoslashuviga (masalan, Samarqandda qog'oz, Buxoroda charm sanoati) ko'rsatgan ta'siri solishtirildi. Shaharsozlik jarayonlari faqatgina iqtisodiy omil sifatida emas, balki karvonsaroylar, sardobalar va bozorlar kabi infratuzilma ob'ektlarining yaxlit tizimi sifatida, ularning ijtimoiy-madaniy hayotga ta'siri kontekstida o'rganildi.

Tadqiqotning empirik asosi sifatida o'rta asr arab va fors sayyohlarining (Ibn Fadlan, Istaxriy, Ibn Havqal) yozma manbalari hamda zamonaviy arxeolog olimlarning (A. Asqarov, A. Gritsina) ilmiy xulosalari xizmat qildi.

**Muhokama va natijalar.** Osiyoning katta qismini egallagan va ko'plab davlatlar miloddan avvalgi II asrdan milodiy XVI asrgacha keng foydalangan bunda O'zbekiston hududida shakllangan davlatlar Davan va Qang' davlatidir. Davan hozirgi Farg'ona hududiga to'g'ri keladi va bu hudud Xitoyga nefrit ot va boshqa mahsulotlarni ayriboshlagan [3, 6-b]. Xitoydan esa Buyuk ipak va zargarlik buyumlari olib kelingan. Qang' davlati hozirgi Toshkent hududiga to'g'ri keladi va Buyuk ipak yo'lining shimoliy tarmog'i o'tganligi uchun mamlakat iqtisodiyoti gullab -yashnaganligini bilamiz va o'z navbatida boshqa shaharlari ham rivojlandi. Asosan Buyuk ipak yo'li Quva, Andijon, Qo'qon, Samarqand, Buxoro [1;7-b] shaharlaridan o'tgan. Shu jumladan qadimda O'rta va Yaqin Sharqda Badaxshon la'lisi (lojuvardi qizil yoqut)ga bo'lgan ehtiyoj tufayli yaqin Sharqni Baqtriya bilan bog'lagan va "lojuvardi yo'li" vujudga kelgan [4, 8-b].

Milodiy III-IV asrlarda Sug'd qishlog'i qad ko'tardi unda besh ming aholi yashardi asosan savdoda Sug'dlar ustunlik qilgan. [4, 9-b] Savdo yo'li orqali Xitoyning jez ko'zgulari o'rtasi kvadrat teshikli tangalari Farg'ona vodiysi va Choch (Toshkent) viloyatida keng tarqalganligi Xitoy bilan qizg'in savdo olib borganligini isbotlaydi [4, 9-b]. Ayniqsa, Farg'ona va Yettisuv viloyatlarida yetishtirilgan otlar zotdor va bebaho bo'lgan.

Miloddan avvalgi I asrdan har yo'lda bir marotaba savdogarlar uchrashuvi bo'lib o'tgan. Bundan maqsad Parfiya hukmdorlari imkon darajasida katta daromat keladigan savdoni o'z nazoratlari ostida ushlab turishga harakat qilgan, ya'ni chet ellik savdogarlarni iloji boricha mamlakat ichkarisiga kiritmaslikka urungan. Chunki savdo yo'li nazorat ostida ushlab turish hukmdorlarga doimiy daromat manbaio bo'lib xizmat qilgan [4, 14-b].

Xitoy manbalarida "Shimoliy yo'l" deb tilga olingan karvon yo'li asosan Qashqarni Terakdovon va Tog' Murun dovoni orqali Farg'ona vodiysi bilan bog'lagan. Karvonlar *Ergashtom—Saritosh—Gulcha—O'sh—Andijon—Qo'qon* yo'nalishi bo'ylab harakat qilgan va undan bepoyon kengliklarga chiqa olganlar.

1. Terakdovon orqali o'tgan yo'l qisqa bo'lsa-da, karvonlar uchun juda murakkab yo'l edi. Bu dovon orqali nafaqat O'sh shahriga, balki Oloyqu orqali O'zganga ham kirib o'tish mumkin edi.
2. Tog' Murun dovoni esa faqat yoz oylarida karvonlar yurishi mumkin bo'lgan.

Buyuk Ipak yo'lining Qashqar - Farg'ona bo'lagi savdo yo'li sifatida uzoq vaqt xizmat qilgan. Garchi uning ayrim qismlari tarixiy vaqtlarda biroz o'zgartirilgan yoki qisqartirilgan bo'lsa-da, Xitoy - Farg'ona yo'li o'z ahamiyatini uzoq vaqt saqlab qolgan va xalqaro tranzit yo'li bo'lgan [2].

Masalan, XV asrda Xitoyga safar qilgan Riyosiddin Naqqosh o'z kundaliklarida bu yo'lni quyidagi yo'nalishda belgilaydi: Sukju—Qorovul—Xutan—Andijon dovoni—Andijon. U yerdan bir guruh karvonlar Samarqandga, ikkinchisi esa Qorategin va Badaxshon yo'liga ketganlar. Xonliklar davrida bu yo'l Qashqar—Qo'qon yo'li deb atalib, karvonlar bu oraliqda 20—23 kun yo'l bosganlar. Ba'zi ma'lumotlarga ko'ra, chor hukumati yo'lni qo'riqlash uchun maxsus qo'shin ham ajratgan. Lekin bu yo'l arxeologik-etnografik jihatdan hali to'liq o'rganilmagan. Hozirgi kunda ham bu karvon yo'li imkoniyatlaridan bemalol foydalansa bo'ladi.

Arxeologik izlanishlar natijasida Farg'ona vodiysidan o'tgan Ipak yo'lining ikki asosiy yo'nalishi aniqlangan. Ushbu yo'nalishlar yo'l bo'yida joylashgan arxeologik yodgorliklarni o'rganish natijalari asosida tiklangan:

1. Qashqar - dovondan o'tilgan - Qo'sh-Mingtspa - Quva - Simtepa (Farg'ona) - Turkiston tog' tizmalari bo'ylab - Xo'jand, undan So'g'd (Samarqand) va Baqtriya tomonlarga ketgan.

2. Qashqar - dovondan o'tilgan - O'zgan - Qaynovot (Uchqo'rg'on) - Sirdaryo o'ng qirg'og'i bo'ylab - Qizil Jar -Ahsikent - Pop - Asht - u yerdan dovon orqali Angren vohasiga va Qozog'istonning bepoyon dashtlariga chiqilgan [2].

Xalqaro savdo yo'li o'tgan hududlarda ikki xil savdo aloqalari bo'lgan:

Bundan tashqari Samarqand, Xorazm, Yettisuv kabi shaharlarda xristian ibodatxonalari mavjud bo'lgan. Eron va Xurosonda Nasaf, Kesh, Buxoro orqali Xitoyga o'tuvchi savdo yo'lining asosiy yo'nalishi Samarqand, Shosh vohasi, Farg'ona vodiysi orqali o'tgan. Bu yirik tranzit savdo yo'lining birinchi muhim qismi Buxoro - Samarqand yo'nalishi bo'lgan. O'tgan asrlarda "Shosh yo'li" nomi bilan mashhur bo'lgan Buxoro -Samarqand yo'li 37 yoki 39 farsah masofaga teng bo'lgan [4,12-b].

O'rta asrlarda Samarqand viloyatida to'rtta yirik tumanini bo'lib , ularning ikkalasi Zarafshon daryosining shimolida ( Ishtixon, Kushoniya) ikkitasi janubda ( Dabusiya, Arbinjon) joylashgan edi [4, 13-b].

Buyuk ipak yo'lining rivojlanishi jarayonida iqtisodiy va madaniy hayot yuksaldi. Bu savdo yo'llari uzra yangidan-yangi shaharlar qad ko'lardi. Savdo-sotiqning u/luksizligini ta'minlash uchun qit'alararo yo'llar bo'yida qo'noq, xonaqo, dashtlarda esa sardobalar qurildi. Shaharlarda o'nlab mehmonxona. karvonsaroylar qurildi. Biroq bu qadimiy binolar bizning davrimizga kelib arxeologiya yodgorliklariga aylanib qoldi.

Qadimgi va o'rta asr yozma manbalarida Farg'ona vodiysining Axsikat, Koson, Qubo kabi shaharlari qatorida Pop ham tilga olinadi. U 1987-89-yillarda akademik Ahmadali Asqarov boshchiligidagi arxeolog olimlar tomonidan o'rganildi. Arxeologik qazilmalar natijasida spool, ipak va yog'och buyumlari bilan birga bu yerdan noma'lum hoqon tomonidan zarb etilgan xitoy tangalari ham topildi. Bulardan bittasi ilk o'rta asrlarga oid. ikkinchisi esa somoniy va qoraxoniylar davriga oid. Pop tangalari qoraxoniylar sulolasi davriga oid bo'lib, bu shahardan Janubiy Farg'onani Axsikat bilan bog'lagan yo'l o'tgan. Bu Buyuk ipak yo'lidir. Buyuk ipak yo'li davrida Pop Turk hoqonligi, Somoniy va Qoraxoniylar sulolasi ham Shayboniylar davrida ham o'z mavqeyini saqlab qolgan. Balandtepa va Munchoqtepadan topilgan 600 dan ortiq tangalar turli tarixiy davrga oidligi buni isbotlaydi [5].

Choch viloyatidagi ko'pgina shaharlar o'sha paytlarda ko'nchilik va charm mahsulotlarini ishlab chiqarish marka/iga aylanishgan. Samarqand qog'oz va ipak to'qimachilik buyumlari ishlab chiqarish markazi bo'lgan. Samarqandda qog'oz ishlab chiqarish keng rivojlangan va keyinchalik G'arb mamlakatlariga ipak yo'li orqali keng tarqala boshlagan.

XIV asrda Samarqand har xil mol-matolarga boy bo'lib, Tataristondan charm. Xitoydan surp. ipak matolar keltirilgan. Samarqandda ishlab chiqarilgan Xitoy mollari bu shaharda boshqa mollarga qaraganda ko'p bo'lgan, arzonligi bilan ajralib turgan. Bobur: «Samarqand shahri ajib, orasta shahardur, bu shaharda bir xususiyat borki, o'zga ham shaharda andog' bo'lg'ay. Har hirfagarining bir boshqa bozori bor, bir-birlariga maxlut emastur, tavr rasmedun, - deb bejizga yozmagandi. Yoki manbalardan birida: «Samarqanddin 2 tarsah (14-15 km) narida Vodar degan qishloq bor. Ibn Havqaining yozishicha eng oliy navli vodariy matosi shu

qishloqda to'qilib, sarg'ish tusli, juda chiroyli. shuningdek pishiq to'qilgan bu mato boy tabaqalar o'rtasida juda mashhur bo'lib ketgan va yuqori baholangan [5].

Buxoro Buyuk ipak yo'li orqali savdo-sotiq rivojlangan yillarda jahon savdogarlarining karvonsaroyiga aylangan edi. Buxorodan 922 yilda Volgabo'yidagi Hazoron, Bulg'or davlatlariga qarab 3000 tuya yuk, 5000 kishi bilan yo'lga chiqqan halifa Muqtadirning elchisi va savdogari Ibn Fadlon boshchiligidagi karvoni o'z manziliga sog-onion yetib borgan. Buxoro reeksport qilish huquqiga ega bo'lgan savdo markazi edi. ya'ni bu shahar xorijiy Sharq va G'arbdan kelgan tovarlarni egasi sifatida qayta sotish huquqiga ega bo'lgan shahar bo'lib tanilgandi. Xullas. Buyuk ipak yo'lida O'rta Osiyo shaharlarining roli buyuk bo'lgan.

Buyuk Ipak yo'lining janubiy tarmog'i Ustrushonaning Zomin va Xovos kabi rustoq (tuman)laridan o'tgan. Ushbu yo'nalishda karvonlar avval Choch (Toshkent) ga, u yerdan O'tror va Yorkentga qarab yo'l olganlar. Yozma manbalarda "Banokat yo'li" deb ataluvchi bu savdo yo'li So'g'ddan Ustrushona orqali Jizzax-Zomin-Xovos bo'ylab ketgan. Xovos rustog'idan janubga burilib, Ohangaron daryosining Sirdaryoga quyilish joyidagi kechuvga chiqqan. Ushbu manzilda, IX-XI asrlarda Katta Qiztepa manzilgohi vujudga kelgan. Karvonlar bu yerdan Chirchiq vodiysi orqali Chinichkat-Binkat yo'liga chiqishgan. Savdo yo'llari ustida karvonsaroylar qurilgan; masalan, Istaxriyning yozishicha, Ustrushona afshini Haydar ibn Kovus (841-yili qatl etilgan) Zomin yo'lida Xudoysar karvonsaroyini (IX asr) qurdirtirgan. Bunday karvonsaroylar qal'a, saroy, molxonona va mahsulot omborxonalari vazifasini bajargan, karvonlarni ovqat, yotoq, yem-xashak va suv bilan ta'minlagan [6].

Karvon yo'li suv taqchil cho'l hududidan o'tgani sababli, yo'l bo'ylarida maxsus sardobalar (quduq yoki hovuz ustidan qurilgan pishiq va xom g'ishtli inshootlar) tiklangan. Sirdaryo viloyatining Sardoba tumanidagi Sardoba yodgorligi ham afshin Haydar ibn Kovus tomonidan IX asr boshida bunyod etilgan bo'lib, uning asl nomi Xudoysar raboti bo'lgan. Sardoba (forscha: "sard" - muzdek sovuq, "ob" - suv) suvi aynib qolmasligi uchun uchta ventilyatsion tuynuk o'rnatilgan va ichki quduqning yuqori qismi ochiq qoldirilgan. Sardoba yilda bir marta tozalab, yomg'ir va qor suvlari bilan to'ldirilgan. Iqtisodiy munosabatlarda Ustrushonada o'tkaziladigan yirik yarmarka savdolari muhim o'rin tutgan. Xususan, Dizak (Jizzax) yaqinidagi Marsamanda degan joyda yiliga bir marta bozor bo'lib, o'sha kuni bozorda yuz ming dinor miqdorida savdo qilingan. Ustrushonaning bojxonona maskanlarida qat'iy intizomning o'rnatilishi ichki va tashqi savdo rivojini, bozordagi narx-navo me'yorini ta'minlab turgan. Hudud shaharlariga Rim va Tataristondan teri va matolar, Eron va Hindistondan temir buyumlar, idish-tovoqlar, mushki anbar, Xitoydan ipak va matolar kabi mahsulotlar keltirilgan. Temuriylar davrida esa ingliz movuti, mo'yna, teri, yog'och idishlar va turli mayda buyumlar olib kelingan. Sharq mamlakatlari va Yevropada Ustrushona va janubiy o'lkalimizdan borgan karvonlar "musulmon savdogarlari" deb atalgan [7].

Somoniylar davrida mahalliy va xalqaro savdoning rivojlanishi Ustrushonada shaharsozlikning rivojlanishiga turtki bo'ldi. Aynan Nurota shahri IX asr oxirida Sirdaryoning o'ng sohilidagi Banokentga boruvchi karvonlar uchun qo'nalga sifatida qurilgan. 1987-1989-yillardagi arxeologik qazishmalar bu yerda hayot IX-XI asrlar oralig'ida bo'lganini ko'rsatgan. Qoraxoniylar davriga tegishli, "al-xon al Odil nomidan 1003-1004-yilda Shoshda zarb etilgan" yozuvli fals tangananing topilishi Shosh (Toshkent) bilan savdo aloqalari qizg'in bo'lganini isbotladi. Kultepadan ham bir necha Qoraxoniylar tangasi va boshqa hududlarga tarqalgan qizil sopol buyumlar topilgan. Arxeolog olim A. Gritsina 1994-yilgi qazishmalar chog'ida To'rtko'ltepa karvonsaroyini aniqladi. To'rtko'ltepa Ustrushonadagi yirik karvonsaroylardan biri bo'lib, aholini ko'chmanchilar hujumidan himoyalashga yordam bergan [7].

**Xulosa.** Buyuk Ipak yo'li insoniyat tarixidagi eng yirik iqtisodiy va madaniy tizimlardan biri sifatida O'zbekiston hududida joylashgan qadimiy shaharlarning shakllanishi, rivojlanishi

va urbanizatsiya jarayonlariga bevosita ta'sir ko'rsatgan. Ushbu yo'l orqali Sharq va G'arb sivilizatsiyalari o'rtasida tovar almashinuvi, ilmiy g'oya va madaniy qadriyatlar almashuvi sodir bo'lgan. Natijada O'zbekistonning Samarqand, Buxoro, Toshkent, Farg'ona, Quva, Termiz, Pop kabi shaharlarida nafaqat iqtisodiy faoliyat, balki ijtimoiy va madaniy hayot ham yangi bosqichga ko'tarilgan.

Buyuk Ipak yo'lining tarmoqlari bo'ylab joylashgan shaharlarda savdo-sotiq markazlari, karvonsaroylar, bozorlar, ustaxonalar, hunarmandlar mahallalari vujudga keldi. Ayniqsa, Samarqand va Buxoro kabi markazlar xalqaro tranzit savdoning yirik tugunlariga aylangan. Bu shaharlar orqali o'tgan karvonlar nafaqat iqtisodiy foyda keltirgan, balki yangi shaharsozlik an'alarini ham shakllantirgan. Shaharlarning rejalashtirilishi, bozor infratuzilmasi, turar-joy va diniy binolarning joylashuvi Buyuk Ipak yo'li tufayli yanada mukammallashgan.

Ipak yo'li bo'yida bunyod etilgan karvonsaroylar, sardobalar, rabotlar va boshqa infratuzilma obyektlari urbanizatsiya jarayonlarining muhim tarkibiy qismini tashkil etgan. Ular nafaqat savdo karvonlari uchun qo'nalg'a va xavfsizlikni ta'minlovchi inshootlar bo'lgan, balki atrofida yangi aholi punktlarining paydo bo'lishiga ham sabab bo'lgan. Ayniqsa, Ustrushona, Zomin, Xovos va Nurota kabi hududlarda karvonsaroylar atrofiga kichik savdo manzillari va qishloqlar barpo etilgan. Bu jarayonlar shaharsozlikning o'sish sur'atlarini tezlashtirgan.

O'zbekiston shaharlarining urbanistik rivojlanishida Buyuk Ipak yo'li nafaqat iqtisodiy, balki madaniy jihatdan ham muhim rol o'ynagan. Samarqandda qog'oz ishlab chiqarish, Buxoroda charm va ipak mahsulotlari tayyorlash, Choch viloyatida esa ko'pchilik markazlarining shakllanishi bu jarayonlarning yaqqol ifodasidir. Shuningdek, turli xalqlar va madaniyatlar o'rtasidagi muloqot natijasida shaharlarning me'moriy qiyofasi boyigan, yangi diniy va ijtimoiy binolar qad ko'targan, madaniyatlar sintezi vujudga kelgan.

Xulosa qilib aytganda, Buyuk Ipak yo'li O'zbekiston hududidagi shaharlarning shakllanishi, iqtisodiy rivoji, madaniy taraqqiyoti va urbanizatsiya jarayonlariga ulkan turtki bergan. Bu yo'l orqali o'tgan shaharlar o'z davrida Sharq va G'arb o'rtasidagi iqtisodiy hamkorlik, ilm-fan va madaniyat markazlariga aylangan. Shu bois Buyuk Ipak yo'lining merosi bugungi O'zbekiston shaharlarining tarixiy rivojlanishida, ularning me'moriy tuzilishi va madaniy qatlamlarida hanuz sezilib turadi.

#### **Foydalanilgan manba va adabiyotlar ro'yxati:**

1. Xo'jaev Ablat. Buyuk ipak yo'li: munosabatlar va taqdirlar. — T.: «O'zbekiston milliy ensiklopediyasi» Davlat ilmiy nashriyoti, 2007. - 280 bet
2. Matboboev.B.X, Shamsutdinov.R.T, Mamajonov.A. Buyuk ipak yo'lidagi Farg'ona shaharlari. «Meros». Andijon, 1994. – 76 b.
3. Hasanov A.O. Buyuk ipak yo'li me'morchiligi. - T.: «Fan va texnologiya», 2016, 156 bet.
4. Abirov V.E. Buyuk ipak yo'li: tarix va hozirgi zamon. T., 2019, 90 bet.
5. Otaxo'jaev A. Ilk o'rta asrlar Markaziy Osiyo sivilizatsiyasida turk-sug'd munosabatlari. Monografiya. –T.: ART-FLEX, 2010. – 220 b.
6. Abdullayeva N.Y. Ustrushonaning Buyuk ipak yo'lidagi o'rni. Jizzax, 2016.
7. Ustrushona Buyuk ipak yo'lida, uning mintaqalararo siyosiy – iqtisodiy va madaniy munosabatlarni rivojlantirishdagi o'rni (antik va o'rta asrlar davrida)" mavzusida o'tkazilgan respublika ilmiy-amaliy anjumani materiallari. – Guliston, 2016. B. 253