

**BUYUK IPAK YO`LINING TARXIMIZDA TUTGAN O`RNI**

Ilmiy raxbar: Parmonov Sharofiddin Shavkatovich

Chirchiq Davlat Pedagogika Universiteti

Gumanitar fanlar fakulteteti O`zbekiston

tarixi kafedrasi o`qituvchisi

Ochildiyev Lochinbek Normurod o`g`li

Chirchiq Davlat Pedagogika Universiteti

Gumanitar fanlar fakulteteti tarix

yo`nalishi I - bosqich talabasi

Annotatsiya: Buyuk ipak yo`lining vujudag kelishi, Buyuk ipak yo`li bo`ylab joylashgan shaharlar ularda ishlab chiqarilgan hunarmandchilik buyumlari va ularning savdo sotiqdagi o`rni, shaharlar o`rtasidagi savdo sotiq ishlari, karvonsaroylar, sharq va ga`rab o`rtasidagi aloqalar yoritilgan.

**Kalit so`zlar:** Buyuk ipak yo`li Ferdinand fon Rixtofen, Xitoy Hindiston O`rta yer dengizi Chjan Syan.

Buyuk Ipak yo'li mil avv. II asrlarga borib taqaladigan Sharq va G'arb o'rtasidagi aloqalarning yorqin ramzi sifatida mashhur. Transkontinental avtomagistral 12 ming kilometrga cho'zilib, Sharq mamlakatlarini O'rta yer dengizi bilan bog'laydigan bo'g'inga aylangan edi.

Buyuk Ipak yo'li faoliyatining boshlanishi miloddan avvalgi II asrga to'g'ri keladi va yo'l milodiy XV asrgacha amal qilgan. Albatta, Ipak yo'li tufayli nafaqat noyob tovarlar tarqaldi, balki bilim, madaniyat, texnologiya va diplomatik aloqalarning katta almashinuvi ham sodir bo'ldi. "Buyuk Ipak yo'li" nomi o'sha kunlarda G'arb mamlakatlari uchun



qimmatbaho tovar – ipak bilan bog'liq. Ipak qurti pillalaridan ipak ishlab chiqarish texnologiyasi zamonaviy Xitoyda taxminan besh ming yil oldin kashf etilgan deb ishoniladi. Asta-sekin ipak ishlab chiqarish siri o'zlashtirila boshlandi va eramizning III asrida ular ko'plab mamlakatlarda, shu jumladan O'zbekistonda, Farg'ona vodiysi hududida ipak tayyorlashni o'rgandilar.

Buyuk ipak yo'li, ipakdan tashqari, karvonchilar boshqa noyob tovarlarni ham sotishgan. Badaxshon lal lazurit, So'g'diyona karnelian, Xotan jade va hatto shisha buyumlar kabi qimmatbaho toshlar, ularning ishlab chiqarilishi o'sha uzoq vaqtlarda Sharqiy O'rta er dengizida o'rnatilmagan.

"Ipak yo'li" atamasi nisbatan yaqinda paydo bo'lgan. 1877 yilda baron Ferdinand fon Rixtofen birinchilardan bo'lib savdo yo'li xaritasini batafsil o'rganib chiqdi va unga shunday nom berdi. Milodiy I asrga yaqin Buyuk Ipak yo'li o'z ko'lamiga yetdi. Savdo yo'li Sharqdagi Xitoyning Luoyang shahridan boshlandi, keyin u ko'plab Xitoy shaharlari va O'rta Osiyodan o'tdi, yo'l Italiyada, Rimda tugadi. Trassa uchta yo'nalish va ko'plab shoxobchalarga ega edi. Asosiy yo'nalishlar Shimoliy, Markaziy va Janubiy yo'llar edi.

Shimoliy yo'l Tyan-Shan tog'lari orqali Tarim daryosi bo'ylab o'tib, Farg'ona vodiysiga burildi va keyinchalik O'rta Osiyo daryolari oralig'ida Volga quyi oqimiga yunon mustamlakalarigacha davom etdi. Yo'lda karvonlar dam olish va mollarini sotish uchun shaharlarda yoki go'zal joylarda-vohalarda to'xtashdi. Shunday qilib, yangi shaharlar paydo bo'ldi va eskilari o'sib, yanada kattalashdi. O'zbekiston hududida Andijon, Qo'qon, Buxoro, Shahrisabz, Samarqand, Xiva savdo-hunarmandchilik shaharlari gullab-yashnadi.

Janubiy yo'l Hindiston, Afg'oniston va Eronning zamonaviy hududlari bo'ylab o'tdi. Markaziy yo'l Fors va O'rta yer dengizi orqali o'tdi.

Ipak yo'lining yo'nalishi butun dunyoga ma'lum bo'ldi, tez orada nafaqat karvonlar, balki afsonaviy sayohatchilar va bosqinchilar ham unga o'tishni boshladilar. Masalan, italiyalik sayyoh va savdogar Marko Polo Buyuk Ipak yo'li bo'ylab sayohat qilganidan so'ng "dunyoning xilma-xilligi to'g'risida kitob"asarini yaratdi. Shuningdek, dunyoga mashhur



g'olib Chingizxon Ipak yo'li bo'ylab yurgan. Ko'p yillar davom etgan qiyin yo'l jasur sayohatchilar va savdogarlarni qo'rqitmadi. Ularning yo'lida jangovar ko'chmanchilar, suvsiz cho'llar va qattiq tog'lar uchrashishi mumkin edi. Buyuk ipak yo'li-insoniyat rivojlanish tarixining o'ziga xos hodisasi, uning madaniy qadriyatlarni birlashtirish va almashish istagi, tovarlar uchun yashash maydoni va savdo bozorlarini zabt etish. Sharqda ular: "o'tirgan -mat, yurgan - Daryo", deyishadi. Harakat-bu hayot va sayohat, dunyoni bilish har doim taraqqiyotning harakatlantiruvchi kuchi bo'lib kelgan.

Insoniyat tarixidagi eng yirik transkontinental savdo yo'li Yevropa va Osiyoni bog'lab, qadimgi Rimdan Yaponiyaning qadimiy poytaxti Naragacha cho'zilgan. Albatta, Sharq va G'arb o'rtasidagi savdo qadim zamonlardan beri amalga oshirilgan, ammo bu kelajakdagi buyuk yo'lning alohida segmentlari edi. Savdo aloqalarining paydo bo'lishiga ko'p jihatdan Markaziy Osiyo tog'larida Sharqda qadrlanadigan yarim qimmatbaho toshlar -lal lazurit, olmos, Feruza konlarining rivojlanishi yordam berdi. Shunday qilib, Markaziy Osiyodan Eronga, Mesopotamiyaga va hatto Misrga bu toshni etkazib beradigan" lapis lazuli " yo'li mavjud edi. Shu bilan bir vaqtda Xotan va Yarkend viloyatlarini Shimoliy Xitoy tumanlari bilan bog'laydigan "nephrit" yo'li shakllangan. Bundan tashqari, Old Osiyo mamlakatlariga So'g'diyona va Baqtriya karnelian, Xorazmdan esa Turkuaz eksport qilingan. Bu marshrutlarning barchasi oxir-oqibat buyuk ipak yo'lga qo'shildi.

Markaziy Osiyodan G'arbiy va janubga yotqizilgan karvon yo'llarini va Xitoydan Sharqiy Turkistonga olib boradigan yo'llarni bog'laydigan buyuk magistralning asl boshlanishi miloddan avvalgi II asrning o'rtalariga to'g'ri keladi, G'arbiy mintaqa -Markaziy Osiyo mamlakatlari birinchi marta xitoyliklar uchun ochilgan.

Aytishim kerakki, bu yo'l hech qachon bitta magistral bo'lmagan, balki qudratli daraxtning tojiga o'xshab tarvaqaylab ketgan turli marshrutlarni o'z ichiga olgan. Shunday qilib, Osiyoni sharqdan g'arbga kesib o'tadigan asosiy yo'llardan biri qadimgi Xitoy poytaxti Chanandan boshlanib, Gobi cho'li bo'ylab, Tarim havzasi orqali, so'ngra Sharqiy Turkiston bo'ylab shimoli-g'arbiy chegaralariga bordi. Tyan-shandan o'tib, karvonlarning bir qismi



Farg'ona vodiysi va Toshkent vohasi orqali Samarqandga -So'g'diyona poytaxti Buxoro, Xorazm, keyin Kaspiy sohillariga yo'l oldi. Samarqanddan kelgan karvonlarning bir qismi Baqtriyaga yo'l olib, Qashqadaryo vodiysi orqali Termiz tomon yo'l olishdi, u yerdan Amudaryo orqali o'tib, janubga Baqtriya va Hindistonga yo'l olishdi.

Tarimdan yo'lning yana bir tarmog'i Takla-makan cho'lini janubdan va Xotan va Yarkend orqali Baktra (Shimoliy Afg'oniston) va Mervga olib bordi, u yerdan Fors, Suriya orqali O'rta dengizgacha yetib bordi va tovarlarning bir qismi dengiz orqali Rim va Gretsiyaga yetib bordi.

Nomidan ko'rinib turibdiki, karvon yo'llarida asosiy savdo ob'ekti butun oy osti dunyosida juda qadrlanadigan ipak edi. Masalan, erta o'rta asrlarda ipak eng mashhur hisoblash birligi bo'lib, hatto oltinni ham muomaladan chiqarib yuborgan. Shunday qilib, So'g'diyonda otning narxi o'n dona ipakning narxiga teng edi. Bajarilgan ish uchun ipak, yollanma askarlarni saqlash uchun pul to'langan, jinoyat uchun jazo uchun ipak bilan to'lash mumkin edi.

Birinchi marta venetsiyalik savdogar Marko Polo ushbu karvon yo'llarini "ipak" deb atadi, bu Xitoy imperiyasi chegaralariga etib kelgan evropaliklarning birinchisi. Va "Buyuk ipak yo'li" atamasi 1877 yilda nemis tadqiqotchisi Ferdinand Rixtofen tomonidan "Xitoy" fundamental asarida ilmiy muomalaga kiritilgan.

Ipak asosiy bo'lsa-da, transkontinental yo'l bo'ylab tashilgan yagona mahsulot emas edi. Markaziy Osiyodan Xitoyda juda qadrlanadigan otlar, tuyalar, harbiy jihozlar, oltin va kumush, yarim qimmatbaho toshlar va shisha buyumlar, charm va jun, gilam va paxta matolari, oltin kashta to'quvchilar, ekzotik mevalar -tarvuz, qovun va shaftoli, semiz dumli qo'ylar va ov itlari, leopardlar va sherlar eksport qilindi. Xitoydan karvonlar chinni va metall idishlar, laklangan mahsulotlar va kosmetika, choy va guruch olib kelishgan. Savdogarlarning sayohat sumkalarida fil tishlari, karkidon shoxlari, toshbaqa qobig'i, ziravorlar va boshqalarni topish mumkin edi.



Buyuk ipak yo'li bo'ylab nafaqat savdo karvonlari, balki xalqlarning madaniy yutuqlari, ma'naviy qadriyatlari va diniy g'oyalari ham tarqaldi. Buddizm Kushon shohligining boshqa dinlari bilan bir qatorda Xitoyga ham tarqalgan. Milodiy birinchi asrlarda nasroniylik kichik Osiyodan kirib kelgan. VII asrda Arab xalifaligining qattiq jangchilari Islom ta'limotini olib kelishgan. Savdogarlar va va'zgo'ylar tomonidan o'rnatilgan yo'llar bo'ylab mo'g'ul dashtlaridan Evropa tekisliklariga qadar Chingizxon qo'shinlari yurishdi. Buyuk ipak yo'li - Samarqandning yuragidan o'rta asr Sharqining buyuk qo'mondoni Amir Temur o'z yurishlarini boshladi.

Va nihoyat, olimlar va tadqiqotchilar asrlar davomida karvon yo'llari bo'ylab sayohat qilishdi. Xitoy rohibi Xuan Szyan va venetsiyalik savdogar Marko Polo, Arab sayohatchisi-savdogar Ahmed ibn Fadlan va Bavariya jangchisi Shiltberger, Venger tadqiqotchisi Arminius Vamberi va shved geografi Sven Xedin, rus olimi sayohat yozuvlari va ilmiy asarlaridan. olim Aleksey Fedchenko va fransuz jurnalisti Ella Maillard, amerikalik geolog Rafael Pampelli va frantsuz sayohatchisi Jozef Martin kabi sayyohlar sayohat qilishgan va bu yo'l bo'ylab joylashgan shaharlarimiz haqida ma'lumotlar berib o'tishgan

Samarqand, Buxoro, Xiva, Shahrisabz, Termiz, Toshkentning qadimiy shaharlari va buyuk ipak yo'lining ko'p asrlik tarixini o'zida mujassam etgan me'moriy yodgorliklari Sharq va G'arbni bog'laydigan ushbu noyob magistralni barpo etgan xalqlar haqida jonli xotiradir.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. A. Sagdullayev. O'zbekiston tarixi I T. Vneshinvestprom 2019
2. Sh. Karimov R. Shamsutdinov Vatan tarixi T. O'qituvchi 2010
3. Рапопорт Ю.А. Неразик Е.Е. Левина Л.М. В низовьях Окса и Яксарта. Образы Древнего Приаралья. – М., 2000.
4. Калалы-Гыр 2. Культовый центр в Древнем Хорезме. IV-II вв. до н.э. – М., 2004.
5. История Древнего Востока / Под. ред. В.И. Кузищина. – М., 1988.
6. Вайнберг Б.И. Этногеография Турана в древности. – М.: Вост.лит.РАН, 1999.



7. Пугаченкова Г.А., Ртвеладзе Э.В. Северная Бактрия–Тохаристан. Древность и средневековье. – Ташкент: Фан, 1990
8. Ртвеладзе Э.В., Лившиц В. Памятники древней письменности. – Ташкент: Узбекистан, 1985.
9. Буряков Ю.Ф. Генезис и этапы развития городской культуры Ташкентского оазиса. – Ташкент: Фан, 1982.
10. Sh. Parmonov “**Social Political Life in the Emirate of Bukhara under Emir Muzaffar**”
BEST JOURNAL OF INNOVATION IN SCIENCE, RESEARCH AND DEVELOPMENT
// ISSN: 2835-3579 Volume:2 Issue:11|2023 Нью-Йорк 10009, США pp. – 93-96.