



BUYUK IPAK YO'LI SIVILIZATSIYALARARO MULOQOT YO'LI

Rasulova Umida

Turdimurodova Zarnigor

Shahrisabz davlat pedagogika instituti

Ijtimoiy fanlar fakulteti talabalari

umidasulova@0202gmail.com

zarnigorturdimurodova68@gmail.com

Annotatsiya: Ushbu maqolada Buyuk ipak yo'lining paydo bo'lishi va uning tarmoqlari haqida so'z yuritiladi. Qadimgi xalqlarning turli tomonlama rivojlanishida savdo va tranzit yo'llarning ahamiyati nihoyatda kattadir. O'rta Osiyo va Yevropani bog'lovchi savdo yo'li hisoblanuvchi Buyuk Ipak yo'li haqida so'z boradi. Buyuk Ipak yo'li haqida gap ketganda, bu qadimiy savdo yo'li O'rta Osiyo va Yevropani bog'lab, turli xalqlarning iqtisodiy va madaniy rivojlanishiga katta hissa qo'shgan. Bu yo'l orqali nafaqat tovarlar, balki madaniyatlar, g'oyalar va texnologiyalar ham almashilgan. Buyuk Ipak yo'li tarmoqlari orqali Xitoydan boshlanib, Markaziy Osiyo, Hindiston, Fors, Arabiston va Yevropaga qadar yetib borgan.

Kalit so'zlar: Ipak, Buyuk, Xan, Chjan Syan, Dovon, Xitoy, Rixtgofen, tranzit, U-Di, Tangiy Ganfu, Kurona, xunlar, Qang'kiya, gazlama, Sian, Zariaspi, O'rta Osiyo, Jahon savdo yo'li.

Аннотация: В данной статье говорится о возникновении Великого Шелкового пути и его сетей. Торгово-транзитные пути имели чрезвычайно важное значение в разнообразном развитии древних народов. Упоминается Великий шелковый путь, который считается торговым путем, соединяющим Среднюю Азию и Европу.



Ключевые слова: Шелк, Великий, Хань, Чжан Сян, Перевал, Китай, Рихтгофен, Транзит, У-Ди, Танги Ганфу, Курона, Хунны, Канця, Гаслама, Сиань, Зариасп, Средняя Азия, Мировой торговый путь.

Abstract: This article talks about the emergence of the Great Silk Road and its networks. Trade and transit routes are extremely important in the various development of ancient peoples. The Great Silk Road, which is considered a trade route connecting Central Asia and Europe, is mentioned.

Key words: Silk, Great, Han, Zhang Xiang, Pass, China, Richthofen, transit, U-Di, Tangi Ganfu, Kurona, Huns, Kangqia, Gaslama, Xi'an, Zariasp, Central Asia, World Trade Route.

Kirish. Insoniyat tarixida va yuzlab xalqlar hayotida muhim o'rin tutgan Buyuk ipak yo'lini o'rganish. bu xalqaro savdo-sotiq yo'li haqida tadqiqotlar olib borish xorijsida ham, ona yurtimiz O'zbekistonda ham qiziqish uyg'otib kelgan. Zamonamiz olimlarining fikriga ko'ra, Buyuk ipak yo'li ushbu larmoqlar bo'ylab yurigan savdogar, elchi, ayg'oqchi, olim, quvg'in va sayyohlarni ham birdek qiziqtirgan. Ulug' vatandoshimiz Abu Rayhon Beruniy X asrdayoq O'rta Osiyo, Hindiston va Xitoy bog'lovchi savdo yo'llari ularda qad ko'targan tarixiy shaharlar tavsifi haqida. «Qadimgi xalqlardan qolgan yodgorliklar», «Hindiston» nomli asarlarida ma'lumol bcrib o'tgandi. Venetsiyalik savdogar Marko Polo (XIV asr. Italiya) Sharq mamlakatlari bo'ylab Xitoyga savdo yo'llari orqali yetib borgan. Xitoy imperatorining saroyida tabib bo'lgan M. Polo o'zining «Marko Polo kitobi»da, «Paxtayo'li», «Ipak yo'li», «Oyna yo'li» kabi atamalarni qo'llagan. XVI-XVIII asrlarda bu yo'llardan lurli maqsadlarda otgan kishilar o'z xotiralari va esdaliklarida savdo-sotiq ahamiyati to'g'risida ko'p bor to'xtalib o'tadilar. Biroq Buyuk ipak yo'lini jiddiy tadqiq qilish XIX asrning



ikkinchi yarmidan boshlanib. birinchi tadqiqotchi sifatida asli venger, lekin ingliz arxeologi va sharqshunosi sifatida tanilgan Aurel Steyn (1862-1943) nomi bilan bog'liqdir. U Taklamakon, Tarain vohasi, Xo'tan, Turfan, Dunxuanni bir-biri bilan bog'lovchi savdo yo'llarining tarmoqlarini 1906-1909 yillarda kashf etdi.[1.4-5-b]

Adabiyotlar tahlili: Buyuk Ipak mintaqadagi o'rni, tarixiy geografiyasi va savdo aloqalari, masalalarini alohida tadqiq etish insoniyat tarixida muhim o'rin tutadi. Buyuk Ipak yo'lining siyosiy tarixiga oid birinchi 1877-yilda nemis olimi Ferdinand Paul Rixtgofen o'zining "Xitoy" deb nomlangan kitobida ilk bor "Ipak yo'li" atamasini qo'llagan. Chunki bu yo'l orqali rivojlangan savdoda har xil mahsulotlar, buyumlar, har xil matolar orasida ipak eng muhim ahamiyatga ega bo'lgan. 2004-yilda nashr etilgan "Buyuk Ipak yo'li va jahon sivilizatsiyasi" nomli tadqiqotda biz o'rganayotgan Buyuk Ipak yo'li sivilizatsiyalararo muloqot yo'li tahlili asosida bir qator qimmatli ma'lumotlar keltirilgan[2. 4-b]. 1994-yilda chop etilgan "Buyuk Ipak yo'lidagi Farg'ona shaharlari" kitobida ham savdo yo'li haqida bir qator ma'lumotlar keltirilgan[3. 3-b]. 2007-yilda nashr etilgan "Buyuk Ipak yo'li va jahon sivilizatsiyasi" qo'llanmasida ham shu savdo yo'llarining tarmoqlari va qayerlargacha yo'llar borganligi haqida ham ma'lumot keltirilgan. Biz ushbu qo'llanmada Buyuk ipak yo'lining paydo bo'lishi, jahon yo'llari tarmoqlari rivojida o'rni, iqtisodiy va madaniy aloqalarda o'ziga xos jihatlarini bir qator so'z yuritiladi. Buyuk ipak yo'li orqali xalqaro savdo-sotiq mavjud bo'lib turgan tarixiy davrlarda bizning yurtimiz dunyo sivilizatsiyasiga karvonboshilik qilgan[4. 2-3-b].

Metodologiya. Ushbu maqolada Buyuk Ipak yo'li tarixiga oid manbalarni o'rganishda uning tarmoqlari, savdo yo'llari va jahon sivilizatsiyasi haqida ma'lumot berilgan. Xitoy manbalarning ma'lumot berishicha, bu davrda Davan davlatida 70 tadan ortiq shaharlar mavjud bo'lib, ular Buyuk Ipak yo'li yo'nalishlarda joylashgan. Bu shaharlar Buyuk Ipak yo'li shakllangan dastlabki davrlardan boshlab Farg'ona vodiysining muhim



iqtisodiy va madaniy markazlari, ayrimlari (Ershi, Sho'rabasht) esa siyosiy-ma'muriy markazlar sifatida mintaqaning ichki va tashqi aloqalarida faol ishtirok etib kelgan.

Dolzarbli: Buyuk Ipak yo'li haqidagi eng muhim manbalardan biri bu Ablat Xo'jayevning "Buyuk ipak yo'li" Munposabatlar va taqdirlar asari muhim o'rin tutadi. Ushbu asarda Buyuk Ipak yo'li haqida batafsil ma'lumotlar berib o'tilgan. Buyuk Ipak yo'li haqidagi ma'lumotlar berib o'tilgan bo'lib bugungi ushbu asarni o'qish orqali yana ham to'liq ma'lumotlarga ega bo'lish mumkin.

O'rta Osiyo xalqlarining ijtimoiy-iqtisodiy, siyosiy va madaniy hayoti tarixida savdo karvoni yo'llari hamisha muhim ahamiyat kasb etgan. Kishilik jamiyati tashkil topib, ishlab chiqaruvchi xo'jaliklar yuzaga kelishi bilan dastlab qishloqlararo, so'ngra shaharlar va mamlakatlararo aloqalar o'rnatilgan. Bunday o'zaro aloqalar tufayli uzoq-yaqin savdo va karvon yo'llari shakllangan. O'troq jamoalar, qabilalar, elatlar va xalqlarni hududiy, iqtisodiy va siyosiy jihatdan birlashtirgan davlatlar aloqa yo'llarining qaror topishi, kengayishi yoki barham topishida beqiyos ahamiyatga ega bo'lgan. Qadimda O'rta va Yaqin Sharqda Badaxshon la'lisi (lojuvardi, qizil yoquti)ga bo'lgan ehtiyoj tufayli Yaqin Sharqni Baqtriya bilan bog'lagan "lojuvard yo'li" vujudga kelgan. Mil.av. VI-IV asrlarda esa Axomaniylar davlati poytaxti Persepol shahrini Bobildan Baqtriyagacha bo'lgan hududlarni bog'lagan "shoh yo'li" tarkib topgan. Bu yo'l orqali Badaxshon la'lisi mamlakatlar osha Mesopotamiya va Misrga yetkazilib podshoh saroylari-yu ibodatxonalarni bezashda va zebi-ziynatlar yasashda keng ishlatilgan. Bir necha ming yillar davomida Sharq bilan G'arbni bir-biri bilan bog'lagan qadimgi yo'llardan yana biri tarixda "ipak yo'li" nomibilan shuhrat topgan. Chunki bu karvon yo'li orqali tashkil topgan xalqaro savdo mahsulotlarining asosi va ularning nominal baholari ipak va ipak mato bilan belgilangan. Xitoy xoqonlari ipak yo'li orqali G'arb mamlakatlari bilan savdo va elchilik aloqalar olib borganlar. Ular sovg'a-salomlar bilan o'z elchilarini O'rta Osiyo, Eron, Mesopotamiya va Kichik Osiyo davlatlariga yuborganlar. Masalan, Xitoy sayyohi Gan In mil. 97 yilda G'arbiy dengiz (O'rta



dengiz)gacha borib yetgan. Makedoniyalik May Tisian esa 100 yilda Lanchjougacha yetib borgan. Shunisi e'tiborliki, ipak yo'li bo'ylab ustunlik qilish uchun Eron, Parfiya, O'rta Osiyo hukmdorlari va Xitoy o'rtasida hamma vaqt kurash borgan. Ayniqsa bunday raqobatli kurash mil. III asrdan boshlab Eron va O'rta Osiyo davlatlari hamda Eron bilan Parfiya o'rtasida keskin tus olgan. Bu yo'l fanga "Ipak yo'li" nomi bilan faqat XIX asrning 70-yillaridan boshlab nemis olimi Ferdinand fon Rixtgofen tomonidan kiritildi. U o'zining "Xitoy" nomli asarida bu terminni asoslab bergan. Unga qadar bu yo'l "G'arbiy meridional yo'l" deb atalar edi. Fanda ipakning vatani Xitoy deb tan olingani bejiz emas. Ammo hind olimi Mukerji Hindistonda ipakni paydo bo'lganligini isbotlashga harakat qiladi. O'rta Osiyo orqali Xitoydan G'arbga o'tgan savdo karvon yo'llari doimo sug'dlar nazoratida bo'lgan. Sug'd savdogarlari savdo yo'lidagi ustunlikni saqlab qolish uchun Sharqiy Turkistonda, Yettisuvda, Oltoydan to Enasoy (Yenisey) sohillariga qadarli hududlarda, Shimoliy Xitoyning Shansi viloyatida, Dunxuan kabi karvon yo'li yoqalarida joylashgan qator shaharlarda o'z karvonsaroylari va qishloqlarini barpo etganlar. Masalan, Dunxuan shahrida III-IV asrlarda ming xo'jalik (5 ming aholiga ega Sug'd qishlog'i qad ko'targan. Ipak yo'li orqali Xitoydan O'rta Osiyo va G'arb mamlakatlariga, asosan, ipak va shoyi matolar, ilk o'rta asrlardan boshlab qog'oz olib chiqilgan bo'lsa, G'arb davlatlaridan Xitoyga shisha, jun matolar, gilam, palos, oyna, metall, zeb-ziynat buyumlari, qimmatbaho toshlar: qizil yoqut, feruza, serdolik, shuningdek, dorivorlar, tulpor otlar olib borilgan.[5]

Buyuk Ipak yo'li mil. av. II asrda paydo bo'ldi. Lekin unga ushbu nom 1877 yilda Fon Rixtgofenning "Xitoy" nomli asarida beriladi. Bu o'rinda shuni ta'kidlab o'tish lozimki, Buyuk ipak yo'lga qadar, O'rta Osiyo va Sharq xalqlarini biri biri bilan bog'lab turuchi yo'llar ham mavjud bo'lgan. Shulardan biri Lal yo'li edi. U Pomir tog'laridan boshlanib, cron, Old Osiyo va Misr xududlarigacha borgan, Ba yo'lning paydo bo'lishiga Amudaryoning yuqori qismidan ya'ni, Pomirdan qazib olinadigan lal toshlari sabab bo'lgan. Bu qimmatbaho toshlar Shumer va Misr hukmdorlari tomonidan yuqori baholangan.



Ularning maqbaralari ochilganda aynan Badaxshon lal toshlari topilgan. Ikkinchi yo'l - Shoh yo'li bo'lib, u milav. VI-IV asrlarda faoliyat ko'rsatib, eronning poytaxti Suza shahrini Kichik Osiyoning efes va Sard shaharlari bilan bog'lab turgan. Uning bir tarmog'i esa, erondan Baqtriya, Sug'diyona, Toshkent vohasi va Qozog'iston xudularigacha tarqalgan. Yuqoridagilardan tashqari yana Oltin yo'l, Nefrit yo'l, Saxro yo'li kabi savdo yo'llari faoliyat ko'rsatgan Milav. 138 yilda Xitoy imperatori Ve Di o'z o'g'li Chian TSzyani davlat xavfizligiga daxli qilayotgan xunlarga qarshi ittifoqchi topish uchun elchi qilib Farg'ona vodiysiga jo'natadi. Yo'lda xunlar qo'lga asir tushadi va u erda 10 yil davomida yashashga majbur bo'ladi. U tutqunlikdan qochishga muvaffiq bo'ladi, hamda Tyan-Shanning baland dovonlaridan o'tib, Issiq ko'lga, so'ngra Norin daryosi bo'lab Farg'ona vodiysiga etib kelishga munharraf bo'ladi. Farg'onaga etib kelgach, bu erlik hukmdorni xumlarga qarshi kurashga davat etadi. Biroq ular, faqat savdo ishida hamkorlik qilishlari mumkinligini e'tirof etadilar. Chjan TSzyan o'z yurtiga qaytadi va bu erga borish uchun qulay savdo yo'llarin ko'rsatib beradi. Imperator uning xizmatlari evaziga unga "Buyuk sayohatchi unvonini beradi. Chian TSzyan Farg'onadan faqat otlarni emas balki, ularni parvarish qilish uchun as qotadigan emi sulini ham olib ketadi. Natijada Xitoyning ko'p joylarida suli etishtirish boshlanadi. Asta sekinlik bilan Xitoy bilan savdo aloqalari yaxshilana boshlaydi. Har yo'li imperator xonadoni bu erga 5-6 marotaba savdo karvonlarini jo'natib, unda asosan ipak va zargarlik mahsulotlarini jo'natgan. Oz navbatida Farg'onadan neftit, ot va boshqa mahsulotlarga ayribosh qilib ketishgan. Xitoydan keltirilgan mahsulotlar o'z navbatida eron orqali boshqa mamlakatlarga tarqalgan. Xitoydan yo'lga chiqqan karvon dastlab Tyan-Shan tog'idan e'tib, O'rta Osiyoni kesib o'tgan, so'ngra Xuroson orqali ikki daryo orag'iga unda O'rta er dengizi shaharlariga borgan. Buyuk Ipak yo'lining uzunligi 12 ming kilometrdan iborat bo'lgan. Shu boisdan hans ko'p savdogarlar bu yo'lni to'laligicha bosib o'tmaganlar. Savdo asosan karvon saroylarda amalga oshirilgan. Mil. av. I asrda O'rta Osiyoda Kushon davlatining yuzaga kelishi Buyuk ipak yo'lining yanada taraqqiy etishiga sabab bo'ldi. Bu davrda O'rta Osiyodan jun gazlamalar, gilam,



taqinchoq, tal va yoqut kabi qimmatbaho toshlar, zotdor otlar, Xitoydan ipak gazlamalar, temir, nikel, mo'yna, choy, qog'oz, porox, Xindistondan ziravorlar keltirilgan. Asosiy karvon yo'li quyidagi shaharlardan o'tgan: Dan xuan, Xami, Turfon, Qashg'ar, O'zgan, O'sh, Quva, Andijon, Qo'qon, Samarqand, Buxoro va Marvdan o'tgan. Marv shahriga kelganda yo'l tarmoqlarga ajragan. Birinchi tarmoq Xorazmda Volga bo'lab, Sharqiy Yevropaga, Kiyev, Novgorod, Moskva shaharlariga borgan. Ikkinchi tarmoq Balx orqali Afg'oniston va Hindiston erlariga borgan. Uchinchi tarmoq Bag'dod orqali O'rta er dengizi shaharlariga yo'l olgan. Ushbu yo'lda savdo asosan ayriboshlash orqali amalga oshirilgan.[6]

MUHOKAMA: Mavjud Buyuk Ipak yo'li tarixiga oid manbalarni tasniflab, ularni o'rganishda quyidagi jihatlariga alohida e'tibor qaratish joizligini ta'kidlab o'tish lozimdir. Bunda har bitta adabiyotlardan shu savdo yo'li haqida ko'plab ma'lumotlarni ko'rishimiz mumkin. Bu yo'l haqida xitoy manbalarida ham, o'zbek tarixshunosligida ham tahlil qilishimiz mumkin. Bu yo'l g'arb bilan sharqni bog'lovchi asosiy savdo yo'li haqida ta'rif berilgan. Bunda biz ko'rishimiz mumkinki, Yevropa sivilizatsiyasiga ham O'rta Osiyo sivilizatsiyasiga ham rivoj topgan yo'l haqida bilishimiz mumkin. Ipak yo'li orqali Xitoydan O'rta Osiyo va G'arb mamlakatlariga, asosan, ipak va shoyi matolar, ilk o'rta asrlardan boshlab qog'oz olib chiqilgan bo'lsa, G'arb davlatlaridan Xitoyga shisha, jun matolar, gilam, palos, oyna, metall, zeb-ziynat buyumlari, qimmatbaho toshlar: qizil yoqut, feruza, serdolik, shuningdek, dorivorlar, tulpor otlar olib borilgan. Savdo yo'li orqali Xitoyning jez ko'zgulari va o'rtasi kvadrat teshikli tangalari Farg'ona vodiysi va Choch (Toshkent) viloyatida keng tarqalgan. Shunday qilib, Ipak yo'li O'rta Osiyo xalqlarining iqtisodiy, madaniy va siyosiy hayotida juda katta ahamiyatga ega bo'lgan.[7]

Xulosa va takliflar: Xullas biz shuni aytishimiz joizki, bu savdo yo'li haqida yuqorida tahlil qilingan adabiyotlar orqali ko'rishimiz mumkin. Bu yo'l asosan Xitoydan o'zbekiston hududiga sharqdan Farg'ona hududidan, Toshkent, Samarqand, Xorazmdan g'arb mamlakatlariga borilgani haqida ma'lumotlar uchraydi. Bu savdo yo'li haqida



adabiyotlardan tashqari, maqola va jurnallarda ham tahlil qilinadi. Buyuk Ipak yo'li Ablat Xo'jayev tomonidan to'liqroq tadqiq etilgan.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Ablat Xo'jayev "Buyuk Ipak yo'li" Toshkent-2007.
2. B.X.Matboboyev, R.T.Shamsiddinov, A.Mamajonov "Buyuk Ipak yo'lidagi Farg'ona shaharlari" Andijon--Meros-1994.
3. "O'zbekistonda Buyuk Ipak yo'li" Toshkent-2013. Maqoladan.
4. Mamarahimova "Buyuk Ipak yo'li sivilizatsiyalararo muloqot yo'li" Toshkent-2010.
5. Buyuk Ipak yo'li va jahon sivilizatsiyasi" Buxoro-2007. O'quv qo'llanma.
6. A.L.Tilavov "Buyuk Ipak yo'li va jahon sivilizatsiyasi" Samarqand-2004.
7. A.Sagdullayev "O'zbekiston tarixi" Toshkent-2021.
8. Zokirjon Saidboboyev " Tarixiy geografiya" Toshkent-2010.
9. Begaliyev, N. X. (2023). THE PROBLEM OF TERMINOLGY IN ETHNOLOGY IN ETHNOLOGICAL RESEARCH. *Oriental Journal of Social Sciences*, 69-72.
10. Begaliyev, N., & Nosirova, K. S. (2024). BOBUR VA BOBURIYLAR DAVRIDA ME'MORCHILIK SOHASINING YUKSALISHI. *Science and innovation*, 3(Special Issue 3), 538-546.
11. Бегалиев, Н. (2024). БУХОРО–ҚАРШИ САВДО ЙЎЛИДА ЖОЙЛАШГАН САРДОБАЛАР. *Science and innovation*, 3(Special Issue 3), 141-144.
12. Begaliyev, N., Xumoyun, A., & Shahlo, S. (2024). RTA OSIYO GIDROTEXNIKA INSHOOTLAR TARIXI SARDOBA VA KORIZLAR MISOLIDA. *UNIVERSAL JOURNAL OF LAW, FINANCE AND APPLIED SCIENCES*, 2(9), 57-62.
13. Nurbek, B., & Ruxshona, A. (2023). AMIR TEMUR VA TEMURIYLAR DAVRIDA XITOIY BILAN DIPLOMATIK MUNOSABATLAR. *Ta'lim innovatsiyasi va integratsiyasi*, 11(10), 25-29.



14. Begaliyev, N., & Qizi, M. R. S. (2024). AMIR TEMUR DAVRIDA TANGA PUL MUNOSABATLARI. *Лучшие интеллектуальные исследования*, 35(1), 204-207.
15. Normamatova, M. (2024). AMIR TEMUR VA TEMURIYLAR DAVRIDA BUYUK IPAK YO 'LIDAGI DAVLATLARARO ALOQALAR. *Science and innovation*, 3(Special Issue 3), 180-184.
16. Begaliyev, N. (2024). THE HISTORY OF THE SARDOBAS: ON THE EXAMPLE OF THE BUKHARA KHANATE. *TAMADDUN NURI JURNALI*, 11(62), 268-270.
17. Baratov, K. (2024). SOME CONSIDERATIONS WITHIN THE CLASSIFICATION OF SOURCES ON THE HISTORY OF NAXHAB. *International Multidisciplinary Journal for Research & Development*, 11(03).
18. Azamova S. EKOLOGIK TA'LIM VA TARBIYANING RIVOJLANISH BOSQICHLARI //Talqin va tadqiqotlar. – 2024. – T. 1. – №. 1.
19. Azamova S. UMUMTA'LIM MAKTAB O'QUVCHILARIDA EKOLOGIK MADANIYATNI SHAKLLANTIRISHNING USUL VA VOSITALARI //Interpretation and researches. – 2024.
20. Azamova S. A. PROBLEMS OF FORMATION OF ECOLOGICAL CULTURE IN THE CONTEXT OF ECOLOGICAL GLOBALIZATION //BEST JOURNAL OF INNOVATION IN SCIENCE, RESEARCH AND DEVELOPMENT. – 2024. – T. 3. – №. 5. – C. 743-749.