

IPAK YO'LINING QADIMGI DAVRDAGI XALQARO MUNOSABATDAGI  
TUTGAN O'RNI.

Tangirberdiyev Abiror

Allaberdiyev Elbek

Suvonov Abdurasul

*Denov Tadbirkorlik va pedagogika instituti**Boshqaruv fakultiteti Tarix (mamlakatlar va yo'nalishlar) 3-kurs*

**Annotatsiya:** *Ushbu maqolada Qadimgi Buyuk ipak yo'li uning qadimgi davrlardagi xalqaro munosabatlardagi tutgan o'rni haqida yoritib berilgan.*

**Kalit so'zlar:** *Ipak yo'li, qadimiy dunyo davlatlari, savdo sotiq, BMT va YUNESKO, Ipak yo'lining janubi-g'arbiy tarmog'i.*

**Qadimgi Buyuk ipak yo'li** - qadimda va o'rta asrlarda Xitoydan O'rta va Old Osiyogacha bo'lgan karvon yo'li. Miloddan avvalgi 2-asrda ochilgan. Siandan Lanchjou orqali Dunxuanga olib borgan, u yerdan esa ikkiga bo'lingan. Shimoliy yo'l Tur-fan orqali o'tgan, keyin Pamirni kesib o'tgach, Farg'ona va qozoq cho'llarigacha borgan. Janubiy yo'l Lobnor ko'li yonidan Takla-Makon cho'lining janubiy sarhadlari bo'yicha Yarkend va Pamir (janubiy qismida) orqali Baktriyaga, u yerdan esa - Parfiya, Hindiston, va Yaqin Sharqga olib borgan. Old Osiyo, O'rta Osiyo va Xitoy xalqlarining iqtisodiy va madaniy aloqalarini rivojlantirishda katta rol o'ynagan. Atama ushbu yo'ldan tashilgan qimmatbaho tovar – Xitoy ipagi bilan bog'liq. Buning sababi, Xitoy uzoq vaqt ipak ishlab chiqarish usulini sir saqlay olgan.

1987-yil YuNESKO madaniy taraqqiyot bo'yicha BMTning umumjahon dekadasi doirasida „Ipak yo'li – muloqot yo'li“ xalqaro dasturini qabul qildi. Bu dastur O'rta Osiyo xalqlari boy madaniy tarixlarini keng qamrovda tadqiq etishni nazarda tutadi. Biroq uning asosiy maqsadi – Sharq bilan G'arb o'rtasida yanada mustahkamroq madaniy va iqtisodiy aloqalar o'rnatish, ushbu buyuk qit'alarda yashovchi ko'p sonli xalqlar o'rtasidagi o'zaro munosabatlarni yaxshilashdan iborat. Ko'plab (30 dan ziyod) xalqaro ilmiy konferensiya (jumladan, Samarqand, 1990-yil oktabr; Buxoro, 1996-yil fevral) va seminarlar o'tkazildi. Buyuk ipak yo'li bo'ylab birgalikda xalqaro ekspeditsiyalar uyushtirildi, kinofilmlar yaratildi, kitoblar, broshyuralar va maqolalar chop etildi, ba'zi arxeologik va me'moriy yodgorliklar ta'mirlandi.

Ba'zi bir Sharq mamlakatlarida (Hindiston, Xitoy, O'zbekiston, Shri Lanka, Yaponiya) Buyuk ipak yo'lini o'rganish bo'yicha maxsus ilmiy institutlar barpo etilgan. Masalan, BMT va YUNESKO qaroriga ko'ra, Samarqand shahrida Markaziy Osiyo tadqiqotlari xalqaro instituti ochilgan. 1997-yil mayda O'rta Osiyoni Eron bilan bog'lagan Saraxs – Mashhad temir yo'l uchastkasi qurilishi tugallandi, bu bilan O'rta Osiyo mamlakatlari Fors qo'ltig'iga, Yevropa mamlakatlari esa O'rta Osiyoga chiqish imkoniga ega bo'ldilar. Ilmiy va madaniy dasturlardan tashqari Buyuk ipak yo'lini tiklash bo'yicha jahonshumul ahamiyatga ega bo'lgan loyiha amalga oshirilmoqda [q. Yevropa–Kavkaz–Osiyo transport yo'l (TRACECA)]. Navbatdagi vazifa – O'zbekiston va Xitoy o'rtasidagi temir yo'l

uchastkasini qurishdir. Mana shu reja amalga oshgudek bo'lsa, Atlantika okeanidan tortib Tinch okeanigacha bo'lgan masofada Buyuk ipak yo'lining „temir yo'l“ varianti to'la tiklangan bo'ladi.

1995-yil 2-iyunda O'zbekiston Respublikasi birinchi prezidenti Islom Karimovning Buyuk ipak yo'lini qayta tiklashda O'zbekistonning ishtirokini avj oldirish va respublikada xalqaro sayyohlikni rivojlantirish sohasidagi chora tadbirlar to'g'risidagi farmoni e'lon qilingan. Tarixga nazar tashlasak, O'rta Osiyo hududlarida antik davrdan boshlab rivojlanish jarayonlari Buyuk ipak yo'li bilan uzviy bog'liqdir. Xususan, m.avv II -asrdan boshlab Xitoy va O'rta Osiyo hududlari bilan savdo aloqalar rivojlanib bordi. Farg'ona, Sog'd va Baqtriyaga ipakchilik kirib keldi. Karvon yo'li rivojlanib borgan sari savdo sotiq va hunarmandchilik ham rivojlanib bordi.

Tadqiqotchilarning fikrlariga qaraganda, mil. avv. III asrning oxiri-II asrlarda xalqaro ahamiyatga va aniq yo'nalishga ega bo'lgan savdo tranzit yo'li shakllana boshlaydi. Buyuk ipak yo'li orqali Xitoydan ipak, chinni idishlar, choy va boshqa mahsulotlar chet mamlakatlarga chiqarilgan.[6: 149-b.] Bu yo'l orqali O'rta Osiyodan Xitoyga turli xil gazlamalar, qo'y terisi, qurol, qimmatli toshlar, otlar olib borilgan.[6: 150-b.]. Buyuk ipak yo'li Xitoyning qadimgi markazi Siandan boshlanib, Lanchjou orqali Dunxuanga keladi.[7: 89-b.] Bu yerda u ikkiga ajraladi.

Ipak yo'lining janubi-g'arbiy tarmog'i Taklamakon sahrosi orqali Xotanga, undan Yorkentga kelib, Pomir to'g'i orqali Vaxonga, undan Baqtriyaning bosh shahri Zariasp[Balx]ga kelgan. Balxda yo'l yana uch tarmoqqa ajraladi, G'arbiy tarmog'i Marvga, Janubiy tarmog'i Hindistonga, shimoliy tarmog'i Termiz orqali Darband, Nautak, Samarqandga qarab ketadi.[7: 89-90-b.] Ipak yo'lining shimoli-g'arbiy tarmog'i esa Dunxuandan Bami, Kuchi, Turfan, orqali Tarim vohasiga-Qashqarga boradi. U yerdan Toshqo'rg'on orqali O'zgan, O'sh, Quva, Axsikent, Popga, undan Asht dashti orqali Xo'jand, Zomin, Jizzaxga, so'ngra Samarqandda Nautak yo'li bilan birlashadi. Yo'l Samarqanddan G'arbga Dobusiyaga, Malik cho'l orqali Buxoro va Romitanga, undan Varaxsha orqali Boykent va Farg'onaga borib, Amul shahriga o'tadi. Amulda Marvdan Urganch tomon Amu bo'ylab ketayotgan yo'lga qo'shilgan.[7: 89-90b.] Buyuk Ipak yo'lining Xitoydan O'rta Osiyoga keluvchi yo'nalishida dastlabki hudud sifatida Farg'ona vodiysi muhim o'rin tutgan edi. Ushbu hudud orqali o'tgan tranzit savdo yo'llari yo'nalishlari bo'yicha keyingi yillarda ko'plab yangi ma'lumotlar paydo bo'ldiki, ularning tahlillariga asoslanib Farg'ona vodiysidagi yirik shaharlarning bu transmintaqaviy aloqa yo'li yo'nalishlarida tutgan o'rni va ahamiyati hamda bu davr Farg'ona davlatchiligi rivoji haqida muhim xulosalar chiqarish mumkin.[8: 163-b.]

Xitoy manbalarining ma'lumot berishicha, bu davrda Davan davlatida 70 dan ortiq shaharlar mavjud bo'lib, ular Buyuk Ipak yo'li yo'nalishlarida joylashgan edi, ular bilan mahalliy ahamiyatga molik yo'llar orqali bog'langan edi. Bu shaharlar Buyuk Ipak yo'li shakllangan dastlabki davrlardan boshlab Farg'ona vodiysining muhim iqtisodiy va madaniy markazlari, ayrimlari (Ershi, Sho'rabashat) esa siyosiy-ma'muriy markazlar sifatida mintaqaning ichki va tashqi aloqalarida faol ishtirok etib kelgan.[9]. Buyuk Ipak yo'lining Farg'ona vodiysi shaharlari orqali o'tgan asosiy yo'nalishlari Asht dashtlari orqali Xo'jandga, Eski Chotqol tog'laridagi Qamchiq va Rezak dovonlari orqali Choch vohasiga olib kelgan. Bu

yo‘llar Ohangaron va Chirchiq daryosi vodiylaridagi shaharlar va makonlar orqali Sirdaryodagi muhim kechuvlar tomonga yo‘nalgan.

Tadqiqotchilarning fikrlariga ko‘ra, mil.avv. III–II asrlarda Toshkent vohasida keyingi davrlar uchun ham katta ahamiyatga ega bo‘lgan ijtimoiy-iqtisodiy o‘zgarishlar bo‘lib o‘tadi va bu jarayonda aloqa yo‘llarining ahamiyati ulkan bo‘ldi. Bu holat birinchi galda, vohaning qudrati Qang‘ davlati shakllangan hudud sifatidagi o‘rni bilan hamda qadimgi shaharlarning paydo bo‘lishi va ularning ijtimoiy-iqtisodiy, ma‘muriy-siyosiy ahamiyati oshib borishi bilan izohlanadi.[10: 54-b.] Toshkent vohasidagi qadimgi shaharlarning Sirdaryoning o‘ng qirg‘oq hududlarida, Ohangaron va Chirchiqning quyi oqimlarida shakllanganligidan xulosa chiqargan ayrim tadqiqotchilar vohada urbanizatsiya jarayonlari boshlanishida qo‘shni Sug‘dning ta’siri katta bo‘lgan deb hisoblaydilar.

#### **ADABIYOTLAR:**

1. О‘zME. Birinchi jild. Edvard Rtveldze. Toshkent, 2000-yil
2. Большая советская энциклопедия.
3. Sodiqov H., Jo‘rayev N. O‘zbekiston tarixi. T.: Sharq 2011.
4. Axunjonov E. Kutubxonashunoslik, arxivshunoslik kitobshunoslik: nazariyasi va tarixi. T.: Tafakkur Bo‘stoni, 2011
5. O‘zbekiston tarixi - R.H. Murtozoyev. Toshkent. 2005. 96-101-bet.
6. 3. Buyuk ipak yo'li - A. Xo'jayev. Toshkent. 2007/146-bet.