

BUYUK IPAK YO'LI- XALQARO SAVDO TIZIMINING SHAKLLANISHI*Nurqulova Marjona To'lqin qizi:**Sharof Rashidov nomidagi Samarqand**davlat universiteti 1-kurs magistranti**Ilmiy rahbar: Yakubova Muhtaram Bakayevna,**SamDU O'zbekiston tarixi**kafedراسi o'qituvchisi, PhD*

Annotatsiya: Ushbu maqolada Buyuk Ipak yo'lining shakllanish jarayoni, uning xalqaro savdo tizimi sifatida rivojlanish bosqichlari hamda Sharq va G'arb o'rtasidagi iqtisodiy, madaniy va siyosiy aloqalarga ko'rsatgan ta'siri tahlil qilinadi. Shuningdek, savdo yo'lining paydo bo'lishiga turtki bo'lgan omillar, karvon savdosi, ot, tuya, ipak savdosi, qadimgi davlatlar o'rtasidagi munosabatlar va turli sivilizatsiyalar o'rtasidagi integratsiya jarayonlari yoritiladi. Maqolada Ipak yo'lining nafaqat iqtisodiy, balki madaniy almashinuv vositasi sifatidagi ahamiyati ham ilmiy asosda ochib beriladi.

Kalit so'zlar: Ipak yo'li, U Di, Chjan Szyan, xunlar, Oloy vodiysi, Farg'ona, samoviy ot, Fon Rixtgofen, La'l yo'li, Shoh yo'li, Sug'diylar, Sian, Dunxuan, Xitoy, Hindiston, buddizm, ot, tuya, ipak savdosi, arablar, mo'g'ullar, Temuriylar, Buyuk geografik kashfiyotlar.

Аннотация: В данной статье анализируется процесс формирования Великого шелкового пути, этапы его развития как международной торговой системы, а также его влияние на экономические, культурные и политические связи между Востоком и Западом. Также освещаются факторы, способствовавшие возникновению торгового пути, караванная торговля, торговля лошадьми, верблюдами и шелком, отношения между древними государствами и процессы интеграции различных цивилизаций. В статье на научной основе раскрывается значение Шелкового пути не только как экономического, но и как средства культурного обмена.

Ключевые слова: Шелковый путь, У Ди, Чжан Цянь, хунны, Алайская долина, Фергана, небесный конь, Фердинанд фон Рихтгофен, Лаловый путь, Царский путь, согдийцы, Сиань, Дуньхуан, Китай, Индия, буддизм, лошадь, верблюд, торговля шелком, арабы, монголы, Тимуриды, Великие географические открытия.

Abstract: This article analyzes the formation process of the Great Silk Road, the stages of its development as an international trade system, and its impact on economic, cultural, and political relations between the East and the West. It also highlights the factors that contributed to the emergence of the trade route, caravan trade, the trade of

horses, camels, and silk, relations between ancient states, and the processes of integration among various civilizations. The article scientifically reveals the significance of the Silk Road not only as an economic network but also as a means of cultural exchange.

Keywords: Silk Road, Wu Di, Zhang Qian, Xiongnu, Alay Valley, Fergana, Heavenly Horse, Ferdinand von Richthofen, Lapis Lazuli Road, Royal Road, Sogdians, Xi'an, Dunhuang, China, India, Buddhism, horse, camel, silk trade, Arabs, Mongols, Timurids, Great Geographical Discoveries.

Insoniyat qadimdan boshlab kashf qilgan son-sanoqsiz yo'llar ichida hech biri-Buyuk ipak yo'lichalik xalqlarni bir-birlari bilan yaqinlashtirmagan, sivilizatsiyalar, tafakkurlar va ixtirolarni dunyo bo'ylab yoygan emas. Buyuk ipak yo'lini qaqqoq cho'lga suv eltgan ariqqa, daryoning ikki qirg'og'ini birlashtirib turgan ko'prikk, o'tmishini, bugun va kelajak bilan bog'lab turgan ramziy kamarga qiyoslash mumkin.

Kyudzo Kato

Yaponiyalik arxeolog

Buyuk ipak yo'li insoniyat tarixida ilk bor G'arb va Sharq mamlakatlarini bir-biri bilan bog'lagan qit'alararo xalqaro savdo-sotiq yo'li edi. Bu yo'l uzoq tarixiy davrda mavjud bo'lib, yuzlab mamlakatlar iqtisodiy, siyosiy, madaniy rivojiga o'z ta'sirini o'tkazdi. Taqqiqotchi olimlarning fikriga ko'ra, Xitoy imperatori U Di mil.avv. 138-yilda mamlakat shimolida istiqomat qiluvchi ko'chmanchi xunnlarga qarshi kurashda ittifoqchi qidirib, Chjan Szyanni jo'natadi. Chjan Szyan xunlar qo'lida 10 yil asirga tushadi. U mashaqqatlar bilan asirlikdan qutulib, Markaziy Tyanshan tog'lari orqali Issiqko'lga chiqadi. Norin daryosi bo'ylab Farg'ona vodiysiga keladi va bir qator shaharlarda bo'ladi. Farg'ona hukmdori xunnlarga qarshi Xitoy bilan aloqa o'rnatish taklifini rad etib, faqat savdo-sotiq qilishga rozilik beradi. Shundan keyin janub tomon yurgan Chjan Szyan Oloy vodiysidan o'tib, yana xunlar qo'lga tushadi. Asirlikdan qochgan Chjan Szyan Xitoyga o'zi bilan Farg'onaning samoviy otlari hamda beda urug'ini olib keladi. Imperator U Di o'z saroyi oldida beda urug'ini ektiradi. Keyinchalik butun Xitoy shimoli bo'ylab beda ekish tamoyilga kiradi. Xitoyliklar o'sha davrdan boshlab anor, uzum, bodring, yong'oq ekishni ham yo'lga qo'yadilar. Mil.avv. II asr oxirgi choragida Xitoyni Markaziy va G'arbiy Osiyo bilan bog'lovchi Buyuk ipak yo'li vujudga keladi.¹

Buyuk ipak yo'li degan atama o'sha paytda mavjud bo'lmasada ilk bor "Katta yo'l", "G'arbiy meredianal yo'l" deb yuritilgan. Buyuk ipak yo'li degan nom 1877 yilda nemis olimi Fon Rixtgofenning "Xitoy" nomli asarida uchraydi. Bu nafaqat yo'l

¹ Buyuk ipak yo'li va jahon sivilizatsiyasi, o'quv-uslubiy qo'llanma; Buxoro- 2007, 14-bet

balki Sharq bilan G'arbni bir biri bilan bog'lagan ko'prik ham edi. Asosiy karvon yo'li Xitoyning Sian, Dunxuan shaharlaridan boshlanib Yorkent, Qashg'ar, O'sh, O'zgan, Quva, Andijon, Qo'qon, Samarqand, Buxoro, Xo'jand, Marv shaharlari orqali o'tib to O'rta Yer dengizigacha borgan. Mazkur yo'lining ikkita katta tarmog'i mavjud edi: shimoliy yo'l va janubiy yo'l. Manbalarda buyuk ipak yo'lining uzunligi 12 ming km deb keltiriladi.

Shuni ta'kidlab o'tish lozimki, Buyuk ipak yo'lga qadar ham O'rta Osiyo va Sharq xalqlarini bog'lab turuvchi yo'llar mavjud edi. Shulardan biri- La'l yo'li edi. U Pomir tog'laridan boshlanib, Eron, Old Osiyo va Misr hududlarigacha brogan. Bu yo'ning paydo bo'lishiga Amudaryoning yuqori qismida ya'ni, Pomirdan qazib olinadigan la'l toshlari sabab bo'lgan. Bu qimmatbaho toshlar Shumer va Misr hukmdorlari tomonidan yuqori baholangan. Ularning maqbaralari ochilganda aynan Badaxshon la'l toshlari topilgan. 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. Ikkinchi yo'l- Shoh yo'li bo'lib, u mil.avv. 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 hududlarigacha tarqalgan. Bu yo'l orqali Badaxshon la'lisi mamlakatlar osha Mesopotamiya va Misrga yetkazilib, podshoh saroylari-yu ibodatxonalarni bezashda va zeb-ziynatlar yasashda keng ishlatilgan. Yuqoridagilardan tashqari yana Oltin yo'l, Nefrit yo'l, Sahro yo'li kabi savdo yo'llari faoliyat ko'rsatgan.

Ipak yo'li nomi bilan shuhrat topgan bu karvon yo'li orqali tashkil topgan xalqaro savdo mahsulotlarining asosiy qismini ipak va ipak mahsulotlari tashkil etgan. 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 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.

O'rta Osiyo orqali Xitoydan G'arbg'a 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 qadar 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 aholi)ga ega Sug'd qishlog'i qad ko'targan.

Mil.avv.II asrda O'rta Osiyoda Kushon davlatining yuzaga kelishi Buyuk ipak yo'lining yanada taraqqiy etishiga sabab bo'ldi. Ipak yo'li orqali Xitoydan O'rta Osiyo va G'arb mamlakatlariga, asosan, ipak va shoyi matolar, temir, nikel, mo'yna, choy, porox; ilk o'rta asrlardan boshlab qog'oz olib chiqilgan bo'lsa, G'arb davlatlaridan Xitoyga shisha, jun matolar, gilam, palos, oyna, metal, zeb-ziynat buyumlari, qimmatbaho toshlar: O'rta Osiyodan qizil yoqut, feruza, serdolik, shuningdek, dorivorlar, tulpor otlar; Hindistondan ziravorlar keltirilgan. 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, siyosiy, madaniy hayotida juda katta ahamiyatga ega bo'lgan.²

Ipak yo'li faqat iqtisodiy jihatdangina ahamiyatli bo'lib qolmasdan, ayni paytda u diniy, madaniy meros yutuqlarini tarqatuvchi, mamlakatlararo diplomatik aloqalarni ta'minlovchi yo'l ham edi. Budda dini xuddi mana shu yo'l bilan Xitoyga Hindistondan Markaziy Osiyo orqali kirib kelgan. IV-VIII asrlarda Xitoyning tashqi olam bilan har sohada aloqalari kengayadi, buddizm keng yoyiladi, Markaziy Osiyoning moddiy va ma'naviy qadriyatlari keng ko'lamda Xitoyga tarqaladi. Xitoyda ipakchilik keng ko'lamda rivojlandi. Xitoy hukmdorlari yollagan turkiy suvoriylariga ipak parchalaridan xom ashyo tarzida maosh to'laganlar. Ipaklar Xitoydan arzon narxlarda Markaziy Osiyoga Sug'd savdogarlari orqali olib kelingan. Xususan samarqandlik sug'diylar xalqaro savdoda ustasi farang bo'lganlar. Qadimda savdogarlar xalq orasida eng nufuzli, obro'li, mo'tabar insonlar edilar. Chunki ular faqat mol olib, mol sotuvchi va undan foyda oluvchi jamiyatning boy qatlamigina emas balki, uzoq safarlarga katta savdo karvonlari bilan boruvchi savdogar-elchilar, ziyo va madaniyat, yangiliklar tarqatuvchilar, u yoki bu hududdan yangi joylarga ilg'or xo'jalik ixtirolarini olib boruvchi nufuzli kishilar ham bo'lganlar. Ayni vaqtda ular o'zga mamlakatlarning urf-odatlarini, kuchi va qudrati, hududiy joylashishi, tabiati va davlatni boshqarish tizimini chuqur bilishda o'ta xushyor davlat ayg'oqchilari ham bo'lganlar.

Ipak yo'li savdosida Xitoy manbalariga qaraganda otlar alohida ahamiyat kasb etgan. Otlarning bahosi ipakning bahosi singari juda yuqori bo'lgan. VIII asr boshida bitta otning bahosi 40 taxlam ipakka teng bo'lganligi ta'kidlanadi. IX asrning birinchi yarmida esa 100 ming otga bir million taxlam ipak bergan. Ayniqsa, Oltoy, Farg'ona vodiysi va Yettisuv viloyatlarida yetishtirilgan otlar zotdor va bebaho bo'lgan.

Yozma manbalardagi ma'lumotlarga qaraganda, III-VII asrlarda Markaziy Osiyo va O'rta Sharq orqali o'tgan ipak yo'lining nazorati sug'dlarning qo'lida bo'lgan bo'lsa, VIII asr o'rtalariga kelib, "Ipak yo'li"ning g'arbiy qismi arablar nazoratiga

² Mamarahimova Bashorat Ismatovna "Buyuk Ipak yo'li sivilizatsiyalararo muloqot yo'li" Toshkent-2010, 12-bet

o'tadi. XIII asrda esa ipak yo'lining barcha tarmoqlari bo'ylab nazoratni Chingizxon o'z qo'lga oladi. Bu xolat to XIV asr o'rtalarigacha davom etdi. So'ng "Ipak yo'li" Temur va Temuriylar nazorati ostiga o'tdi. Ipak yo'li orqali Xitoydan G'arb mamlakatlariga, asosan, ipak, ilk o'rta asrlardan boshlab qog'oz chiqarilgan.

Buyuk ipak yo'lining shuhrati, ayniqsa, XIV asrning ikkinchi yarmi va XV asrda, ya'ni Amir Temur va Temuriylar davrida yanada ortdi. Sohibqiron mamlakatning yuksak rivojida xalqaro savdoning ulkan ahamiyat kasb etishini bilganligi bois, ushbu sohani rivojlantirishga alohida e'tibor bergan. Amir Temur tashabbusi bilan mamlakatning har bir yirik shaharlarida savdo karvonlarining kirishi va chiqishini nazorat qiluvchi davlat nazorat xizmati ba maxsus bojxonalar tashkil etilgan. Savdo karvonlaridan mollarning hajmi, miqdoriga qarab boj to'lovlari undirilgan.³ Bu davrda poytaxt Samarqand dunyo savdogarlarining yirik markaziga aylandi. Ushbu aloqalar bir tomondan, yurtimizning iqtisodiy-ma'naviy, madaniy yuksalishini ta'minlagan bo'lsa, ikkinchi tomondan, uning xorijiy ellar, xalqlar bilan yaqinlashuvi, hamkorligiga yordam berdi.

Buyuk ipak yo'li nafaqat savdo, balki diplomatiya va madaniy munosabatlar yo'lidir. Turli davrlarda mazkur yo'l orqali Xitoy elchilari va buddaviy rohiblari dastlab Turkiston shaharlariga kelgan, so'ngra boshqa mamlakatlarga borgan. G'arb elchilari va missionerlari Turkiston mintaqasi orqali Xitoyga, Koreya va Yaponiyaga yo'l olgan. VIII asrdan boshlab ushbu yo'ldan islom targ'ibotchilari Sharqqa qarab yurgan. Xitoy elchisi va sayyohi Chjan Szyan Farg'onaga borishi bilan xitoylar uchun Markaziy Osiyo davlatlariga boradigan yo'l ochildi. Mazkur elchigacha bo'lgan uzoq vaqt davomida esa Qadimgi Xitoy bilan G'arbiy Osiyo va Yevropa o'rtasidagi savdo aloqalariga, asosan, Markaziy Osiyo xalqlari vositachilik qilgan.⁴

Xitoy olimlarining tadqiqotlariga ko'ra, Amir Temur Min xonligining poytaxti Pekin (Xonbaliq) shahriga 8 marta elchilar yuborib, Xitoy bilan diplomatik va savdo aloqalarni rivojlantirgan. Mazkur elchilar orqali sohibqiron Xitoy xoniga ot, tuya va boshqa narsalar yuborgan. Xitoy xoni esa bular evaziga kumush pul, ipak matolar qaytargan. Shu davrda Samarqanddan Pekinga 6 oyda yetib borilgan. Amir Temur vafotidan keyingi 100 yilga yaqin davr davomida Turkistondan Xitoyga 107 marta, shu jumladan 1415-1440 yillari Ulug'bek Mirzo nomidan 22 marta elchilar guruhi kelgan.⁵

Albatta, ta'kidlash joizki, buyuk ipak yo'li o'z yo'nalishini ichki va tashqi sabablar, ta'sirlar oqibatida tez-tez o'zgartirib turgan. Mo'g'ullar davrida XIII asrdan boshlab buyuk ipak yo'lining asosiy Samarqand shahri orqali o'tadigan tarmog'i vayron etilib, shimoliy yo'l ya'ni, Qozog'iston hududlari orqali Astraxan (Xoji-Tarxon) ga Oltin O'rdaning poytaxti Saroy Berkaga tomon yo'nalgan yo'l tarmog'i

³ O'sha kitob, 14-15 betlar

⁴ Ablat Xo'jayev " Buyuk ipak yo'li: munosabatlar va taqdirlar" Toshkent-2007, 145-bet.

⁵ O'sha kitob, 199-bet.

harakatda bo'lib, buyuk ipak yo'lidan tushadigan foyda Mo'g'ullar saltanati xazinasini boyitgan. Shu sababdan ham Amir Temur Oltin O'rdani qulatib, buyuk ipak yo'lini yana qaytadan tiklashga erishdi va undan tushadigan asosiy foydani o'z xazinasiga yo'naltirdi.⁶

Sharq mamlakatlari, ayniqsa, O'rta Osiyo uchun ipak yo'li katta amaliy, siyosiy, iqtisodiy ahamiyat kasb etdi. Chunki, O'rta Osiyo dengiz-suv yo'llaridan ancha ichkarida joylashganligi bois quruqlik karvon yo'llarining uning uchun alohida o'rni bor edi. Bu yo'l O'rta Osiyoga Hindiston bilan ham savdo-sotiq aloqalarini kengaytirish va kuchaytirishda mislsiz imkoniyatlar ko'lamini yaratdi. Jahon taraqqiyotining eng so'nggi, eng yangi yutuqlari savdogarlar tufayli, u yoki bu mamlakatga kirib bordi. Samoviy saltanat deb ta'rif olgan Xitoy bu yo'l orqali yangi-yangi yerlarni kashf qildi. Dunyo yangiliklaridan bahramand bo'ldi, o'zi ham yer yuziga yangi ixtirolar, kashfiyotlar taqdim etdi.⁷

XVI-XVII asrlarga kelib, Buyuk ipak yo'lining taqdirida o'zgarishlar yuz berdi. Bu davrlarga kelib, Buyuk ipak yo'lining okean va dengizlar orqali o'tuvchi yo'nalishlari rivojlana boshladi. Chunki, suv orqali muloqot qilish ancha arzon, tez va xatarsiz edi. Lekin o'z maydonida dengiz yo'llari yo'q bo'lgan davlatlar uchun Buyuk ipak yo'lining quruqlikdan o'tuvchi yo'nalishlari hamon katta mavqega ega edi. Samarqand orqali o'tuvchi bu savdo-karvon yo'li to 1868 yillargacha gavjum bo'lib turdi. 1868 yili Buxoro amirligi Rossiya imperiyasi tomonidan mag'lub etilgach, amir Muzaffarxon amirlik uchun g'oyatda sharmandali shartnoma tuzishga majbur bo'ldi. Ushbu shartnomaga muvofiq, Buxoro amirligi xorijiy davlatlar bilan mustaqil aloqalar qilish huquqidan mahrum bo'ldi. Shundan so'ng, Ipak yo'lining Movarounnahr, jumladan, Samarqand orqali o'tadigan qismi batamom to'xtab qoldi.⁸

Buyuk Ipak yo'li XV-XVI asrlardagi buyuk geografik kashfiyotlar davri boshlangandan so'ng o'z-o'zidan so'na boshladi, chunki tuya va otga suyangan karvon G'arbiy Yevropaning yelkanli kema va karavellalari bilan tenglasha olmas edi. Ammo uning insoniyat taraqqiyotidagi ijobiy roli shubhasizdir. Shu jumladan, Buyuk Ipak yo'li Markaziy Osiyoning va birinchi navbatda, Movarounnahrning iqtisodiy va madaniy rivojlanishida jiddiy o'rin tutgan.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati

⁶ Abdug'ani Lapasovich Tilavov "Buyuk Ipak yo'li va jahon sivilizatsiyasi" Samarqand-2004, 57-58 betlar

⁷ O'sha kitob, 74-bet.

⁸ Amriddin Berdimurodov, Shoira Indiaminova "Buyuk ipak yo'li (Qit'alar va asrlar osha) Toshkent " O'zbekiston" 2017, 69-70 betlar.

1. Buyuk ipak yo'li va jahon sivilizatsiyasi,o'quv-uslubiy qo'llanma; Buxoro-2007
2. Mamarahimova Bashorat Ismatovna “Buyuk Ipak yo'li sivilizatsiyalararo muloqot yo'li” Toshkent-2010
3. Ablat Xo'jayev “ Buyuk ipak yo'li: munosabatlar va taqdirlar” Toshkent-2007
4. Abdug'ani Lapasovich Tilavov “ Buyuk Ipak yo'li va jahon sivilizatsiyasi “ Samarqand-2004
5. Amriddin Berdimurodov, Shoiria Indiaminova “ Buyuk ipak yo'li (Qit'alar va asrlar osha) Toshkent “ O'zbekiston” 2017