



DUNYO SIVILIZATSIYASINING RIVOJLANISHIDA “BUYUK IPAK YO’LI”NING TARIXIY GEOGRAFIK AHAMIYATI

Usmanov M. R., Janizoqova G. M.

*Jizzax davlat pedagogika instituti geografiya va iqtisodiy bilim asoslari
kafedrasi o‘qituvchisi*

Annotatsiya: Ushbu maqolada “Buyuk Ipak yo’li”ning tarixiy geografik xususiyatlari, Buyuk Ipak yo’li dunyo sivilizatsiyasi rivojlanishidagi o’rni, nemis olimi Ferdinand fon Rixtgofen tamonidan Buyuk Ipak yo’li haqida bergan ma’lumotlari, yurtimizdagi qadimiy katta savdo yo’lining o’rni, “Buyuk Ipak yo’li” mavqeiga oid ma’lumotlar keltirilgan.

Kalit so’zlar: “Buyuk Ipak yo’li”, Ferdinand fon Rixtgofen, dunyo sivilizatsiyasi, “Shoh yo’li”, “Lazurit yo’li”, “G’arbiy meridianal yo’l”, qadimiy katta savdo yo’li.

Kirish. Ma’lumki, yurtimiz xalqlari tarixida “Buyuk Ipak yo’li” katta ahamiyatga ega sanaladi. Qadim zamonlar tarixiga ko’z tashlar ekanmiz, jamiyat taraqqiyotining bronza davridan ham ilgari davrlardan boshlab, xududlararo bog’lovchi vosita sifatida unga xos ixtisoslashgan yo’llar paydo bo’lganligini ko’ramiz.

Miloddan yuz yil avval Chin yurtidan yo’lga otlangan ilk savdo karvoni dovonu daralar, bepoyon sahrolar osha yurtimizga ipak va bronza ko’zgular keltirgan. Shu tariqa dunyo sivilizatsiyasi rivojida muhim o’rin tutgan Buyuk Ipak yo’liga asos solingan. Mana, oradan asrlar o’tib uzundan-uzun karvonlar o’rnini zamonaviy avialaynerlar, avtomobil va tezyurar poezdlar egallagan bo’lsa-da, Sharq va G’arbn bog’lovchi ana shu qadimiy yo’l hanuzgacha o’z ahamiyatini yo’qotgani emas. E’tiborlisi, mamlakatimizning bir qator tarixiy shaharlari uning qoq markazida joylashgan.

Asosiy qism. Tarixda miloddan avvalgi VI - IV asrlarda Eron Ahamoniylari saltanati davrida uning hududi bo’ylab “Shoh yo’li” o’tgan. Undan ham ilgariroq O’rta va Yaqin Sharqda Badaxshon lazuritiga bo’lgan ehtiyoj “Lazurit yo’li”ning vujudga kelishiga sabab bo’lgan. Badaxshon lazuritlari Mesopotamiya va Misr podsholari saroylarini, ibodatxonalarini bezagan, biz mulohaza yuritayotgan G’arb bilan Sharqni bir necha ming yillar mobaynida bir-biriga bog’lab kelgan ana shunday qadimgi yo’llardan biri bu “Buyuk Ipak yo’li”dir.

Bu yo’l fanga “Ipak yo’li” nomi bilan faqat XIX asrning 70-yillaridan boshlab nemis olimi Ferdinand fon Rixtgofen tomonidan kiritildi. Unga qadar bu yo’l “G’arbiy meridianal yo’l” deb atalardi. 1877-yilda Berlinda D.Rayner nashriyotida Ferdinand Frayxern fon Rixtgofenning “Kitay. Rezultatı sobstvennyx puteshestviy i posleduyushhego glubkogo izucheniya” nomli ko’p tomlik monografiyasi nashr etiladi. F. fon Rixtgofen (1833-1905 y.y) – nemis geografi va



geologi, Berlin geograflar jamiyatining a'zosi bo'lib, u Xitoy tabiatining tadqiqotchisi edi.

Mazkur kitobda F. Rixtgofer birinchi bo'lib ilmiy muomalaga "Buyuk Ipak yo'li" atamasini kiritadi. Shuningdek yo'llarning qadimdan to o'zining davrigacha bo'lgan yo'nalishlarini keltiradi.

Rixtgofer "Buyuk Ipak yo'li" atamasini ishlatar ekan, u dastlab Xitoy - Turkiston - Hindiston yo'nalishidagi yo'lni ko'zda tutgan. Keyinchalik uning ishlarini davom ettirgan olimlar qadimgi savdo yo'llarini atroflicha tadqiq qilib, atamaning mazmuniga o'zgartirish kiritganlar.

Xususan, Xitoyning qadimgi poytaxti Chang'an shahridan boshlab Xesi yo'lasi, Taklamakon cho'li atrofi va Turkiston shaharlari orqali Yaqin Sharq, Afrika va Yevropa mamlakatlarining bog'lab turuvchi karvon yo'lini nazarda tutganlar. Ammo Xitoy ilmiy adabiyotlarida mualliflar bir ovozdan qadimgi Chang'andan Taklamakon cho'li atrofi va Pomir davonlari O'zbekiston, Turkmaniston, Eron va Turkiya shaharlari orqali Rimga borgan karvon yo'lini eng qadimiy Buyuk Ipak yo'li ("Da sidao") deb e'tirof etmoqdalar.

"So'zlar dengizi" ("sixay") ensiklopedik lug'atida ushbu yo'l quydagicha ta'riflanadi: "Ipak yo'li" ("sichou chjilu") Osiyo qi'tasining u chekkasidan bu chekkasigacha kesib o'tadigan qadimiy aloqalar yo'lidir. Uning asosiy qismi sharqda Veyxey daryosi (xuanxe daryosining o'rta qismiga quyiladigan va g'arb tomondan sharqqa qarab oqadigan katta irmog'i) bo'ylaridan boshlanib g'arbgacha qarab cho'zilgan Xeshi yo'lasi (xeshi so'zi daryoning g'arbi degan manoni anglatadi. Odatda ushbu yo'lak g'arbda Dunxuandan Sharqda Ushyaolin tog'igacha bo'lgan uzunligi 1000 km, eniga esa 10-100 km keladigan va ekin o'sadigan joyni o'z ichiga oladi) dan o'tgandan so'ng ushbu yo'lning bir yo'nalishi Sharqiy Turkistondagi Torim daryosining shimoliy qirg'oqlari, Suli (Qashqar shahri) Pomir, Forg'ona vodiysi (Dayyuan, Davan), Kangkiya davlatining janubi qismi (Samarqand atrofi) orqali, ikkinchi yo'nalishi Torim daryosining janubidagi Yorkend (hozirgi shache tumani) va Pomirdan o'tib hozirgi Amudaryoning yuqori va o'rta oqimi bo'ylaridagi shaharlar orqali g'arbgacha qarab ketgan. Shundan keyin bu yo'l Marv (Muley), Damxon (Damg'on), Aman (hozirgi Hamadon), Bag'dodning janubi - sharqidagi viloyatlar va o'rta dengizning Sharqiy sohillari orqali Rimga yetib borgan.

Milloddan avvalgi II asrdan keyingi ming yil davomida xitoydan ko'p miqdordagi ipak matolar mana shu yil orqali G'arbgacha olib ketilgan. Shu bois bu yo'l "Ipak yo'li" deb nomlangan. Odatda, savdo yo'li xo'jalik rivojlangan joylardan va bozorlardan o'tgan. Bunday joylar esa shaharlarga aylangan madaniy markazlardan tashkil topganligi hammaga ma'lum. Bunday shaharlar ko'proq Markaziy Osiyoda, ayniqsa, O'zbekiston hududida, Taklamakon cho'li atrofida, O'zbekiston hududidan topilib, hozir Temuriylar tarixi Davlat muzeyida saqlanayotgan bir necha ming yillik tarixga ega bo'lgan odam suyagi, Taklamakon cho'li atrofida



topilgan va ayni paytda Urumchi muzeyida saqlanayotgan 4-5 ming yillik odam jasadlari va buyumlar mazkur mintaqalar madaniyatining tarixi nihoyatda qadimiy ekanligini ko'rsatadi.

Bundan kamida 2 ming yil muqaddam "Buyuk Ipak yo'li"ning Markaziy Osiyo qismi, ya'ni Hindiston va Eron bilan qo'hna Xitoy o'rtasidagi eng qadimiy katta savdo yo'li O'zbekiston, Pomir va Taklamakon cho'li atrofidagi ko'xna shaharlardan o'tgan. Ushbu haqiqatni Xitoy manbalaridagi aniq ma'lumotlar to'la tasdiqlaydi. Manbalarda ko'rsatilishicha milodning boshidan boshlab Tangritog' (Tyanshan) etaklari, Ili vodiysi, Issiqko'l atrofidagi shaharlar oqali o'tgan yo'llaridan foydalanish jonlangan.

Buyuk Ipak yo'li nafaqat savdo, balki diplomatiya va madaniy munosabatlar yo'lidir. Turli davrlarda mazkur yo'l dastlab Xitoy elchilari va budda rohiblari dastlab Turkiston shaharlariga kelgan, so'ngra boshqa mamakatlarga borgan.

Faqatgina XVI - asrdan boshlab dengiz yo'li orqali amalga oshirilgan xalqaro savdo aloqalari Yevropa mamlakatlari qo'liga o'tgan va tobora kengayib, boshqa qit'alarni ham qamrab olgan Buyuk Ipak yo'li undagi xalqlar va davlatlarning to'qnashuvlari ostida rivojlangan bo'lsa, aksariyat dengiz yo'lining yuksalishi fan, texnikaning rivojlanishi bilan bog'liq bo'lgan. Shu bois Buyuk ipak yuli o'z ahamiyatini butunlay yo'qotmasada dengiz yulining rivojlanishidan ma'lum darajada zarar ko'rgan.

Xulosa. Yuqoridagi dalillarga tayanib Buyuk ipak yo'lining jahon sivilizatsiyasidagi ahamiyati to'g'risida quyidagilarni xulosa qilish mumkin:

- Sharq va G'arb dunyosi bir-birlari bilan yaqindan tanishi dunyoning ikki chekkasi o'zaro bog'landi.
- Xitoy uchun yangi yerlar mamlakatlar kashf etildi. Bir vaqtning o'zida Xitoy boshqa mamlakatlar uchun ochildi.
- Xitoyning Sian shaxridan boshlanib, O'rta Osiyo shaharlari orqali Bog'dodga va undan o'rta yer dengizi mamlakatlari va g'arbiy yevropaga qadar cho'zilgan buyuk ipak yo'li ustida o'rnashgan xalqlar madaniyatidagi umumiylik xususiyati vujudga keldi.
- Buyuk ipak yo'li bilan faqat savdo aloqalariga olib borilmasdan u orqali fan madaniyati yangiliklari bir mintaqadan ikkinchisiga tashildi.
- Diniy e'tiqotlarning yoyilishidan ayniqsa buddaviylilikning Hindistonda O'rta Osiyo orqali xitoyda tarqalishida Buyuk ipak yo'lining salmog'i katta bo'ldi.
- Xalqlarning u yoki, bu sabablarga ko'ra ba'zan mamlakat ichki hayotidagi siyosiy barqarorlik munosabatidan bir xududdan boshqa xududga sijnishlari (migratsiya) jarayonlari ham mazkur yo'l orqali sodir bo'ldi.

Ammo hozirgi davrda Buyuk Ipak yo'lining ahamiyati yana oshib bormoqda. Buni biz quyidagicha izohlashimiz mumkin;



- Bir necha asr davom etgan rivojlanish natijasida dengiz yo'llarida cheksiz ko'payib ketgan harakat vositalari ekologiyaga salbiy ta'sir ko'rsatmoqda. Ayniqsa so'nggi yarim asr davomida bu holat tobora kuchayib borayotganligi ayni haqiqatdir.
- Yevrosiyo mamlakatlari o'rtasida dengiz yo'li orqali yuk tashish muddati zamon talabiga javob bermay qolmoqda.
- Keyingi yillarda temir yo'l va avtomobil yo'llarining qurilishi va avtotransport ishlab chiqarish sohalaridagi yutuqlar "Buyuk Ipak yo'li" mavqeini oshirmoqda. Davlatlarning uni zamonaviy yo'lga aylantirishga qiziqishi va bu g'oyani qo'llab-quvvatlashi ham tobora kuchaymoqda. Bu borada O'zbekistonning xissasi kattadir.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Каримов И.А. "Тарихий хотирасиз келажак йўк". Тошкент. "Шарк" нашриёти, 1998 й, 9-бет.
2. Ўзбекистон Республикаси Президенти И.Каримовнинг "Тарихий хотира ва инсон омили – буюк келажакимизнинг гаровидир" рисоласини ўрганиш бўйича ўқув қўлланма. Тошкент. "Ўқитувчи" нашриёти, 2012 й, 8-бет.
3. Н.Жўраев "Тарих фалсафаси". Тошкент "Маънавият" нашриёти, 1999 йил, 17-бет.
4. А.Хўжаев "Буюк Ипак йўли: муносабатлар ва тақдирлар". Тошкент. "Ўзбекистон Миллий энциклопедияси", Давлат илмий нашриёти, 2007 й, 75-76 бетлар.
5. Usmanov, M. R. (2021). The Prospective Of The Development Of Ecotourism In Jizzakh Region. *Journal of Geography and Natural Resources*, 1(01), 8-10.
6. Холиқулов, Ш., & Ибодуллаев, Қ. (2020). Жиззах вилоятида экологик туризмни ривожлантириш истиқболлари. *Архив Научных Публикаций JSPI*, 1-7.
7. Komilova, N. K. (2021). TOURIST DESTINATION AS AN OBJECT OF RESEARCH OF SOCIAL AND ECONOMIC GEOGRAPHY. *Psychology and Education Journal*, 58(1), 2058-2067.
8. Komilova, N. K., Matchanova, A. E., Safarova, N. I., Usmanov, M. R., & Makhmudov, M. M. (2021). Some socio-economic aspects of gastronomic tourism study. *Estudios de economía aplicada*, 39(6), 12.
9. Usmanov, M. R. (2021). The Prospective Of The Development Of Ecotourism In Jizzakh Region. *Journal of Geography and Natural Resources*, 1(01), 8-10.



10. Усманов, М. (2020). Теоретика-методологические вопросы географии экологического туризма. *Архив Научных Публикаций JSPI*, 1-4.
11. Холикулов, Ш., & Мавлонова, С. (2020). Ўзбекистонда туристик имкониятлардан фойдаланишнинг географик жihatлари. *Архив Научных Публикаций JSPI*, 1-7.
12. Usmanov, M. (2020). Ўзбекистонда халқаро туризмни ривожлантиришда “диний туризм” нинг аҳамияти. *Архив Научных Публикаций JSPI*.
13. Usmanov, M. (2020). Ўзбекистонни туристик районлаштиришнинг баъзи масалалари. *Архив Научных Публикаций JSPI*, 1-6.
14. Usmanov, M. (2020). Самарқанд вилоятида диний туризмни ривожлантириш истиқболлари. *Архив Научных Публикаций JSPI*.
15. Қурбонов, К. (2020). Жиззах вилояти ва унинг ривожланиш истиқболлари. *Архив Научных Публикаций JSPI*.
16. Usmanov, M. (2020). Туризм–иқтисодий ва ижтимоий географиянинг тадқиқод объекти сифатида. *Архив Научных Публикаций JSPI*, 1-5. <https://stat.uz>