

Ўзбекистон Республикаси Олий ва Ўрта махсус таълим вазирлиги

Алишер Навоий номидаги Самарқанд Давлат университети

Тарих факултети

КУРС ИШИ

Фан: Ўзбекистонда савдо муносабатлари ва тадбиркорлик тарихи

Мавзу: Buyuk ipak yo'li - shakillanish, rivojlanish bosqichlari va hozirgi zamon

Бажарди: Шотемирова Азиза

Текширди: Холиқулов Р.Ш

Самарқанд -2014

Mavzu: Buyuk ipak yo'li - shakillanish, rivojlanish bosqichlari va hozirgi zamon

Reja:

1. Eng qadimgi yo'llar. Buyuk ipak yo'lining paydo bo'lishi va rivojlanishi.
2. Amir Temur va temuriylar davrida Buyuk ipak yo'li shuhratining yanada ortishi.
3. XVI asrdan boshlab Buyuk ipak yo'li ahamiyatining pasayishi, uning sababhui
4. Hozirgi davrda Buyuk ipak yo'li an'analarini tiklash va rivojlanlinsh borasidagi xalqaro hamkorlik harakatida O'zbekisionning ishtiroki.

1

Kishilik jamiyati paydo bo'libdiki, uning taraqqiyot jarayoni hech qachon aloqalarsiz bo'lmagan. Odamlar, urug' jamoalari, qabilalar, elatlar, xalqlar va nihoyat ularni hududiy-iqtisodiy va siyosiy birlishtirgan mamlakatlar o'rtasida doimo aloqalar bo'lgan va bu aloqalar tufayli yo'llar paydo bo'lgan. Biz qadimgi davr tariximizga nazar tashlar ekanmiz, kishilik jamiyatining bronza davridan e'tiboran, ba'zi joylarda undan ham ancha avval, ma'lum ixtisoslashgan yo'llar paydo bo'lganligini bilamiz. Ularning paydo bo'lishida qabilalar, xalqlar va davlatlararo aloqalardan kelib chiqqan iqtisodiy, etnik, siyosiy va madaniy ehtiyojlar sabab bo'ldi. Tarixda miloddan avvalgi VI-IV asrlarda Eron ahmoniylari saltanati davrida uning hududi bo'ylab «shoh yo'li» tarkib topganligini bilamiz. Lekin unga qadar O'rta va YAqin SHarqda Badaxshon lazuritiga bo'lgan ehtiyoj «Lazurit yo'li»ning vujudga kelishiga olib kelgan. Ana shunday qadimgi yo'llardan biri, G'arb bilan SHarqni bir necha ming yillar davomida bir-biriga bog'lab kelgan «Buyuk ipak yo'li» edi. Bu yo'l orqali SHarqdan (Xitoydan) G'arbg

(Vizantiyaga) oqib borgan savdo mollari, asosan, Xitoy ipagi bo'lsa-da, bu yo'l fanga atigi XIX asrning 70 yillarida nemis olimi K.Rixtgofen tomonidan «Ipak yo'li» nomi bilan kiritildi. Unga qadar «Ipak yo'li» «G'arbiy meridional yo'l» deb kelinardi.

«Buyuk Ipak yo'li» haqidagi ilk yozma ma'lumotlar miloddan avvalgi 138 yilga to'g'ri keladi: Xitoy imperatori Vu Di topshirig'i bilan Markaziy Osiyoga yuborilgan elchi va sayyoh CHjan Syan «Buyuk ipak yo'li»ni o'rganadi va bu to'g'rida o'z tasnifini beradi.

SHu davrda xunlar Xitoyning shimoliy tumanlarini talon-taroj qilar edilar va imperator CHjan Syanni ko'chmanchi xun qabilalariga qarshi kurashda ittifoqchi va hamkorlar topish uchun jo'natadi. Elchi xunlar qo'liga asir tushadi va o'n yilcha hibsda yotadi. U asirlikdan qochib, Markaziy Tyan'shan dovonlari orqali Issiqko'lga chiqadi. Norin daryosi bo'ylab Farg'ona vodiysiga keladi. Bu erda o'zi uchun vodiydagi shaharlarni kashf qiladi. Bu shaharlar Farg'ona podshohligiga qarashli ekanligini bilib oladi. Tabiiyki, elchi xitoyning xunlarga qarshi kurashda Farg'ona hukmdorining yordamini olmoqchi bo'ladi. Lekin Farg'ona hukmdori faqat savdo aloqalarini o'rnatish istagini bildiradi. CHjan Syan janub sari sayyohatini davom ettiradi. Oloy vodiysidan o'tib, yana xunlar qo'liga tushadi. Bir yildan keyin vataniga qaytadi. Elchi Xitoy imperatoriga «sayyohati» haqida gapirib beradi. U Xitoyga Farg'ona otlaridan birini va beda urug'idan olib borgan edi. Bu otni xitoyliklar samoviy deb ataganlar. Imperator Vu Di o'z saroyi yaqinida beda ektiradi. Keyinchalik u Xitoyning butun shimoli bo'ylab ekiladigan bo'ladi. Xitoyliklar anor, uzum, bodring va yong'oq ekishni ham yo'lga qo'yadilar.

SHunday qilib, CHjan Syan yurgan yo'l bo'ylab miloddan avvalgi II-I asrlarda Xitoyni Markaziy va G'arbiy Osiyo bilan bog'lovchi jahon ahamiyatiga ega Buyuk ipak yo'li deb ataluvchi narvon yo'li o'tadigan

bo'ldi.

«Ipak yo'li» Xitoyning qadimgi markazi Siandan boshlanib, Lanchjou orqali Dunxuanga keladi. Dunxuanda u ikkiga ajraladi. «Ipak yo'li»ning janubi-g'arbiy tarmog'i Takla-Makon sahrosi orqali Xotanga, undan YOrkentga kelib, Pomir tog'ining daralari orqali Vaxonga, undan Baqtriyaning bosh shahri Zariaspga (Balx) kelgan, Balxda yo'l uch tarmoqqa ajralib, uning g'arbiy tarmog'i Marvga, janubiy tarmog'i Hindistonga, shimoliy tarmog'i Termiz orqali Darband, Nautak, Samarqandga qarab ketgan.

«Ipak yo'li»ning shimoli-g'arbiy tarmog'i esa Dulxuandan Bami Kuchi, Turfan orqali Tarim vohasiga – Qashg'arga borgan. Undan Toshqurg'on orqali O'zgan, O'sh, Quva, Axsikent, Ponga, undan Asht dashti orqali Xo'jand, Zomin, Jizzaxga, so'ngra Samarqandga Nautaka yo'li bilan birlashgan. Yo'l Samarqanddan g'arbga – Dobusiyaga, Malik cho'li orqali Buxoro va Romitanga, undan Varaxsha orqali Paykent va Forobga borib Amul' shahriga o'tgan. Amulda Marvdan Urganch tomon Amu bo'ylab ketayotgan yo'lga qo'shilgan. Qadimda Marv shahri o'zining qadimiy an'analari va har tomonga ketuvchi savdo karvon yo'llari tutashadigan geografik qulayliklariga ko'ra ipak yo'lidan eng yirik shahar edi. SHuning uchun ham Marvda mahalliy din – zardushtiylik ibodatxonalaridan tashqari Hindistonning budda, Vizantiya xristian olamining tayanchlari bor edi. Qadimgi ipak yo'li ungacha shu mintaqadan o'tgach «lazuriyot yo'li», «shoh yo'li» asosida Marvdan G'arbga tomon katta karvon, savdo yo'li bo'lib Xitoy, Hindiston va O'rta SHarqni YAqin SHarq va O'rta er dengizi mamlakatlari bilan bog'lab turardi. Tarixiy yozma manbalar va arxeologik materiallarning guvohlik berishicha, Marvdan g'arbga tomon ketgan ipak yo'li Eronning Gekotolepil, Apaliya va Ekbatana (Xamadon) shaharlariga va ulardan o'tib Mesopotamiyaning Ktesafon va Bag'dod shaharlariga borgan.

Undan Dajla (Tigr) daryosining o'ng sohili bo'ylab shimolga ketib, Anjioxiya (Antokiya) orqali Damashqqa, undan Tir va Quddus shaharlari orqali Misrga o'tib ketgan. Marvdan chiqqan shimoliy yo'l esa Amul' orqali Urganchga, undan SHimoliy Kaspiy bo'ylab SHimoliy Kavkazga, so'ngra Qora dengizning shimolidan Konstantinopolga borib, Bosfor va Dardanel orqali O'rta Er dengiziga o'tib, Vizantiya shaharlarini aralagan.

Xitoy imperatorlari Ipak yo'li g'arbda joylashgan mamlakatlar bilan savdo va diplomatik aloqalar qilganlar. Ular o'z elchilarini katta sovg'a-salomlar bilan O'rta Osiyo, Eron, Misopotamiya va Kichik Osiyo davlatlariga yuborgan. Masalan, Xitoy sayyoxi Gap In milodiy 97 yilda fors qo'ltig'igacha etib borgan. Makedoniyalik May Tisian esa 100 yilda Lanchjougacha etib borgan. Ammo Markaziy Osiyoliklar hamda eronliklar hech qachon Xitoy bilan Vizantiya yoki Xitoy bilan YAQin SHarq davlatlari o'rtasida bevosita savdo aloqalarining shakllanishidan manfaatdor emas edilar. Chunki bu harakatning «ostida» juda katta iqtisodiy siyosat etar edi. Ayniqsa, Ipak yo'li uchun kurash III asrdan boshlab Eron bilan O'rta Osiyo o'rtasida hayot-mamot kurashi tusini olgan. Bu borada Eron bilan Parfiya o'rtasida qattiq kurashlar ketgan.

Markaziy Osiyo orqali Xitoydan g'arbga o'tadigan savdo karvon yo'llari doimo sug'dlar nazoratida bo'lgan. Sug'd savdogarlari o'zlarining bu yo'ldagi hukmronligini saqlab qolish uchun SHarqiy Turkistonda, Ettisuvda, Oltoydan to Enisey sohillariga qadar bo'lgan hududlarda, SHimoliy Xitoyning SHansi viloyatida, Dunxuan kabi qator shaharlarda o'z karvonsaroylarini va qishloqlarini barpo etganlar.

III-VII asrlarda Markaziy Osiyo va O'rta SHarq orqali o'tgan «Ipak yo'li»ning nazorati sug'dlarning qo'lida bo'lgan bo'lsa, VIII asr o'rtalariga kelib xalqlararo munosabatlar tizimida tub o'zgarishlar yuz berdi.

«Ipak yo'li»ning g'arbiy qismi arablar nazoratiga o'tdi. XIII asrga kelib

CHingizxon ipak yo'lining barcha tarmoqlari bo'ylab nazoratni o'z qo'liga kiritdi. Bu holat to XIV asr o'rtalarigacha davom etdi. Mug'ullar hukmronligi davrida Xorazmning Mahmud yalovoch doirasidagi savdogarlari asosiy rolni o'ynadilar.

Agar «Ipak yo'li» orqali Xitoydan G'arb mamlakatlariga, asosan, ipak, ilk o'rta asrlardan boshlab, qog'oz eksport qilingan bo'lsa, bu mamlakatlardan Xitoyga shisha, jundan ishlangan har xil gazlamalar, gilam, palos, oyna, metall, zeb-ziynat bezapklari, qimmatbaho toshlar, har xil dorivorlar, arg'umoq otlar keltirilgan. Ana shu savdo yo'llari orqali Xitoyning bronza oynalari va kvadratikli tangalari Farg'ona vodiysi va Sirdaryoning o'rta havzasi rayonlariga keng tarqalgan.

Buyuk Ipak yo'li birgina iqtisodiy ahamiyat kasb etmay, balki u diniy, madaniy meros yutuqlarini tarqatuvchi, mamlakatlararo diplomatik aloqalarni ta'minlovchi yo'l ham edi. Mas, Hindistonning budda dini shu yo'l bilan Xitoyga Markaziy Osiyo orqali kirib kelgan. IV-VIII asrlarda Xitoyning tashqi olam bilan savdo aloqalari kengaydi. Ilk feodalizm davrida Xitoyda ipakchilik rivojlanib ketdi va ipaklar arzon narhda Markaziy Osiyoga Sug'd savdogarlari orqali kirib borgan. Ular faqat mol olib, mol sotuvchi va undan foyda oluvchi jamiyatning boy qatlami hisoblanmay, balki o'zoq safarlarga katta savdo karvoni bilan ketuvchi savdogar, diplomatlar, ziyo tarqatuvchilar, u yoki bu hududdan yangi joylarga ilg'or xo'jalik ixtirolarini olib boruvchi nufuzli kishilar hisoblanardi. Ular bir vaqtning o'ziga mamlakatlar urf-odatlarini, kuch va qudrati, xududiy joylashishi, tabiati va davlatni boshqarish tizimini chuqur bilishda o'ta xushyor davlat ayg'oqchilari vazifasini ham o'tar edilar. Davlat boshliqlari ularning kuzatish mahorati va bergan ma'lumotlari asosida o'z tashqi siyosatlarini rejalashtirar edilar. Bunday ulkan va zaruriy ishlar ana shu savdo-karvon yo'llari tufayli amalga oshirilardi. Melodiy eradan boshlab to IX asrgacha so'g'd tili ipak yo'llari doirasida

jahon savdo tili darajasiga ko'tarildi.

«Ipak yo'li» O'rta Osiyo sharq bilan g'arb o'rtasida vositachilik rolini o'ynar ekan, bu erda migrasiya jarayoni kuchayib, turkiy etnik unsurlarning katta-katta guruhlarini paydo bo'ldi va ularning Markaziy Osiyoning ichki rayonlariga kirib borishi tezlashdi. Erli eron tillar guruhi olamida turkiyzabon xalqlar hisssasi ko'chayib, X-XI asrlarga kelib Movarounnahr, Xorazm va SHarqiy Xurosonda (Turkmaniston hududida) turkiy til muhiti hukmron bo'lib qoldi.

-----2-----

XIV-XV asr oxirida Temur va temuriylar davlati markazi Movarounnahr juda ko'p karvon yo'llari orqali Ovrupo, YAqin va O'zoq SHarqning yirik shahar hamda mamlakatlari bilan bog'langan edi. Serg'ayrat ko'chmanchilar, turli mamlakatlarning jur'atli savdogarlari va ko'rqmas sayyohlari tomonidan ancha ilgari va ko'rib chiqilayotgan davrda asos solingan ushbu yo'llar Temur hamda temuriylar davlatining siyosiy iqtisodiy aloqalarini amalga oshiradigan asosiy aloqa yo'llari edi. Binobarin, turli mamlakatlardan Movarounnahr tomon boradigan karvon yo'llari temuriylarning harbiy yurishlari uchun ham xizmat qilgan. Umuman olganda, karvon yo'llarining turli maqsadda amalga oshirilgan yurishlar uchun Temur harbiy yurishlarining ba'zi yo'llarini ko'zga tutib Movarounnahrdan qo'shni hududlarga olib borgan karvon yo'llarining ba'zi qismini aniqlash mumkin. O'z oldiga buyuk davlat yaratishni maqsad qilgan Temur o'sha paytdagi karvon yo'llarining ahamiyatini bilgan edi va undan o'z tashqi siyosatida ustalik bilan foydalandi. Qadimda iqtisodiy, siyosiy va madaniy jihatdan Movarounnahr bilan mushtarak bo'lgan Xorazm mug'ullar davrida ikki qismga bo'linib, markazi Urganch shahri bo'lgan shimoliy Xorazm Oltin O'rdaga, markazi Kat qal'asi bo'lgan janubiy Xorazm CHig'atoy ulusiga qaragan. XIV asrning 60-yillari oxirida shimoliy Xorazmda Qo'ng'iron

so'filari sulolasi xukmron bo'lib, shimoliy va janubiy Xorazm erlarini birlashtirdilar. Ayni paytda Xorazm iqtisodiy va siyosiy jihatdan Oltin O'rdaga bog'liq edi. Temur esa butun Xorazmni CHig'atoy ulusining ajralmas qismi deb hisoblar edi va uning hududidan o'tadigan ipak yo'lini qo'lga kiritmoqchi edi.

1372-1388 yillar mobaynida Temur Xorazmga 5 marta yurish qildi va bu bilan Movarounnahr va Xorazmda feodal tarqoqlik va o'zaro nizolarga chek qo'yib, Sirdaryo bo'ylarida Orol dengizigacha bo'lgan erlarda yashovchi xalqlarni yagona davlat tasarrufiga birlashtirdi.

Amir Temur 35 yil davomida mamlakatni boshqardi. Ko'pdan-ko'p harbiy yurishlar va jangu-jadallarni amalga oshirdi. Ko'p mamlakatlarni zabt etildi. Oqibatda Hindiston hamda Xitoydan Qora dengizga qadar va Orol dengizidan fors qo'ltig'iga qadar bo'lgan g'oyat katta hududni qamrab olgan o'lgan saltanatni vujudga keltirdi. Bundan tashqari Kichik Osiyo, Suriya, Misr va Quyi Volga, Don bo'ylari, Balxash ko'li va Ila daryosi, SHimoliy Hindistongacha bo'lgan mamlakatlarni o'ziga bo'ysundirdi. O'zining ko'p yillik harbiy yurishlari davomida Temur o'z saltanatining shon-shuxrati uchun uning markaziy qismi bo'lgan Movarounnahr, ayniqsa poytaxt Samarqandning obodonligiga alohida ahamiyat beradi. Buning uchun u zabt etilgan mamlakatlardan moddiy boyliklar bilan birga juda ko'p hunarmandlar, san'at ahllari va olimlari asir qilib Movarounnahrda olib keladi va mamlakatni obod etishda ularni zo'rlab ishlatadi. Temurga har bir zafarli voqea va sevinchli hodisani muhtasham me'morlik obidasi barpo etish bilan nishonlash odat bo'lgan.

Ispan elchisi Klavixoning yozishicha: u hunarli biror kishini ham Movarounnahrni tashlab ketishga yo'l qo'ymagan. Aksincha, Temurning amri-farmoni bilan Damashqning eng mohir to'quvchilari, Xalabning mashhur paxta yig'uvchi, Anqaraning movut to'quvchi korxonalari, Turkiya

zva Gurjistonning zargarlari, xullas, ko'p kasb-hunar sohiblari boshqa shaharlardan Samarqandga ko'chirib kelindi. U nafaqat Movarounnahr va Turkistonni obod qildi, balki buysundirilgan mamlakatlarning shaharlarini ham qayta tikladi. Karvon yo'llarida robotlar, qal'alar, ko'priklar, shaharlarda masjid va madrasalar hamda bog'u-bo'stonlar barpo etdi. Karvon yo'llar qaroqchilardan tozalandi. Yo'lovchilar xavfsizligini ta'minlash maqsadida ularning kuchib o'tishi uchun manzilgohlar qurdirdi. Qulaylik yaratish maqsadida katta yo'llarga soqchilar qo'ydi. Soqchilar yo'lovchilarning moli uchun javobgar edilar. Eng muhimi Eron, Ozarbayjon va Iroqdagi feodal tarqoqlik va boshbodoqlikka barham berib, SHarq bilan G'arbni bog'lovchi qadimiy karvon yo'llarini tikladi. Bu bilan nafaqat Movarounnahr, balki uzoq va yaqin SHarq mamlakatlarining iqtisodiy va madaniy taraqqiyotiga xalqlar va mamlakatlarni bir-biri bilan yaqinlashtirishga ulkan hissa qo'shdi.

Amir Temurning fotihlik yurishlarini faqat o'lja olishga bo'lgan ishtiyoqqa yo'ymaslik kerak. U jahon karvon yo'liga hukmronlik qilishni o'z oldiga maqsad qilib qo'ygandi. Oltin O'rda xududlaridan o'tuvchi shimoliy savdo shahrohi (asosiy yo'li)ni yo'q qilishga va barcha savdo yo'llarini Markaziy Osiyo orqali yo'naltirishga harakat Oltin O'rdaga qarshi zarba berishda Temur uning ichki ziddiyatlaridan ustalik bilan foydalandi. Temur Oltin O'rdani o'z davlatiga qo'shib olmoqchi emasdi, faqat u shimoli-g'arbda o'z davlati uchun juda havfli kuch bo'lgan xonlikni zaiflashtirish va uning sharqiy qismini o'z ta'siri ostidagi xonlar tasarrufiga topshirish hamda «Saroy Berka» orqali o'tadigan karvon yo'lini ham Movarounnahr orqali o'tish uchun kurashadi. Temur Oltin O'rdaning faqat Sirdar quyi oqimidagi iqtisodiy, siyosiy va madaniy jihatdan Xorazm va Movarounnahrغا bevosita bog'liq bo'lgan erlarinigina qo'shib olmoqchi edi. Saroy Berka, Saroy Botu va Xojitarxon (Astraxon) shaharlarini egallaydi. Temur Oltin O'rda tasarrufidagi barcha madaniy viloyatlarning xo'jalik va savdo sotiq ishlariga

katta putur etkazadi. Bu viloyatlar va ulardagi yirik shaharlar ancha vaqtlargacha iqtisodiy jihatdan qaddilarini rostlay ololmaydilar. Natijada Xitoyni yaqin sharq mamlakatlari bilan bog'lagan savdo yo'lining Oltin O'rda orqali o'tgan shimoliy tarmog'i barham topadi. Endilikda butun savdo qatnovi yana Movarounnahr shaharlari: O'tror, Toshkent, Samarqand va Buxoro orqali Balx, Hirot va Sultoniya tomon yo'naladi.

Sirdaryo atrofidagi shaharlar juda keng hududni bog'lovchi qism sanalgan. Bu erda Movarounnahr vohalari, dasht shaharlari, Oltin O'rdaning chet qaram erlari Dashti Qipchoq, Mug'uliston, Xitoy va boshqa mamlakatlar savdogarlari, sayyohlari, turli din vakillari uchrashishgan. Sabron, Sig'noq, O'tror, Sayram, YAssilar yirik savdo markazlari sanalib, shu joylarda turli mamlakatlardan keluvchi yo'llar tutashgan. SHuningdek, ayni joyda Buxoro, Samarqand, Toshkent kabi Movarounnahrning boshqa shaharlaridan kelgan savdogarlar ham tez-tez tuxtalishgan. Ibn Arabshohning ezishicha, «Ipak yo'li» orqali Samarqandga turli mamlakatlardan, xususan, Xurosondan ma'danlar, Hind va Sinddan yoqut, olmos; Xitoydan atlas, yashin toshi, mushk va boshqa mollar; o'zga mamlakatlardan oltin va kumush olib kelinardi. CHet mamlakatlardan Samarqandga olib kelinadigan mollarning miqdori naqadar ko'p bo'lganligini Klavixo bu shaharda bo'lgan vaqtida Xitoy poytaxti Xonbaliqdan 800 tuyalik savdo karvoni kelganini qayd etganidan ham faraz qilish mumkin.

Movarounnahrda Xitoyga o'sha zamonlarda ikki karvon yo'li orqali borilgan. Birinchi yo'l Toshkent, Sayram, Ettisuv va SHarqiy Turkistonning Turfon va Qumul shaharlari orqali; ikkinchi yo'l Farg'ona vodiysi orqali – Xo'jand, Qo'qon, Marg'ilon, Andijon, O'sh shaharlaridan o'tib, Oloy vodiysi bo'ylab borgan va SHarqiy Turkistonning Qoshg'ar, Xo'jand va Erkand shaharlari orqali o'tgan.

Bu davrda Temur va uning joylardagi noiblari Xitoy va Hindistonda

O'rta Osie orqali YAqin SHarq va Evropa mamlakatlariga yunalgan asosiy xalqaro savdo yo'li – «Buyuk ipak yo'li»ni nazorat qilib, savdo karvonlari qatnovi havfsizligini ta'minlashda muhim chora-tadbirlar ko'rdilar va SHarq bilan G'arb o'rtasida savdo-sotiq va elchilik aloqalarini har tomonlama rivojlantirishga katta e'tibor berdilar.

Savdo munosabatlarini rivojlantirishda elchilik aloqalari katta ahamiyat kasb etgan. Temuriy hukmdorlarining elchilik va savdo karvonlari Osie va Ovro'poning juda ko'plab mamlakatlariga borganlar. O'z navbatida chet mamlakatlarning elchilik savdo karvonlari Markaziy Osiening turli mamlakatlarida bo'lganlar.

Temur davrida Xitoy, Hindiston, Eron, Rusiya, Tatariston, Farangiston, Ispaniya va boshqa davlatlar bilan savdo-sotiq ishlari kuchaygan. Xitoydan asosan ipak, shoyi matolari, xususan, parcha va atlaslar, chinni, la'li, gavhar va mushk; Hindistondan sifatli choylar, nafis oq rangli matolar, nil bo'eqlar, xushbo'y ziravorlar; Erondan marvarid va durlar; Rusiya va Tataristondan har xil mo'ynalar, teri va mum keltirilgan. Samaqand bozorlarida Farangiston gazlamalari, movutlari va CHerkas pichoqlari mashhur edi.

O'z navbatida, Markaziy Osie shaharlaridan chet mamlakatlariga arzon narxli ip matolar, bo'z, duxoba. SHoyi gazlama, qog'oz, quruq meva, gurunch, paxta, kalava iplar, kulolchilik, misgarlik buyumlari, pichoqlar kabi mahsulotlar chiqarilgan.

Sohibqironning Fransiya qiroli Frans VIga ezgan xatidagi quyidagi fikri diqqatga sazovordir: «Siz o'z savdogarlaringizni mening saltanatimga yuboring. Biz ularni iliq qarshi olib, izzat-ikrom ko'rsatamiz. Biz ham o'z savdogarlarimizni yurtingizga yo'llaymiz. Siz ham ularga hurmat ko'rsating. Ularga ortiqcha taz'yiqlar qilinishiga yo'l qo'ymang. Sizga bundan bo'lak talabim yo'q. Zero, dunyo savdo ahli obod bo'lajak». Ana shu oddiy va aniq fikrdan shunday xulosa chiqarish mumkin-ki, Amir Temur tashqi siyosatida

xalqaro iqtisodiy savdo aloqalarini keng miqesda yo'lga qo'yish, undan barchani, avvalambor, o'zining xalqini bahramand etish bosh g'oya bo'lib xizmat qilgan. U barpo etgan yagona iqtisodiy savdo maydonida bugungi kun uchun ham, bugungi zamon uchun ham ibratli bo'lgan vaziyat mavjud edi. Amir Temurning mana bu so'zlari bunga dalildir: «Saltanatimning u chetidan bu chetigacha biron bolakay boshida bir lagan tilla ko'tarib o'tadigan bo'lsa, bir donasiga ham zarar etmaydigan tartib-intizom o'rnatdim». Amir Temur, Mironshoh va Angliya qiroli Genrix IVlarning o'zaro diplomatik ezishmalaridan ma'lum bo'lishicha, Angliya bilan elchilik aloqalarini o'rnatib, savdo-sotiqni jonlashtirish yo'lida olib borilgan harakatlarda, ayniqsa, Mironshohning tashabbusi katta bo'lgan. Bu tabiiy hol bo'lib, buyuk Amir Temur saltanatining g'arbiy davlatlar bilan olib borgan aloqalari – xoh u elchilar qatnovi, xoh savdo karvonlari bo'lmasin, dastavval. Mironshoh tasarrufidagi o'lkalar orqali o'tar edi. Bundan, avvalambor, ushbu viloyatlarning noibi manfaatdor edi. Chunki Mironshoh qo'li ostidagi mulklarning g'arbiy chegaralari Evropa davlatlarining siesiy va iqtisodiy doirasidagi Bolqon yarim oroli orqali O'rta dengiz mamlakatlari bilan tutashgan edi.

-----3-----

Amir Temur vafotidan so'ng saltanatda boshlangan siesiy boshbodoqlik va uni bir qancha mustaqil davlatlarga bo'linib ketishi, «Buyuk ipak yo'li»ga e'tiborning pasayishi oqibatida G'arbiy Evropa davlatlari bilan Temurning o'rnatgan bevosita savdo va elchilik aloqalari asta-sekin susayib, keyinchalik esa butunlay barham topdi. Bu, shubhasiz, Markaziy Osiyoning G'arbiy Evropa va unda shakllanaetgan jahon bozoridan ajralib, Markaziy Osieliklarning dunyo xalqlarining iqtisodiy va ijtimoiy taraqqietidan chetda qolishining boshlanishi edi.

Amir Temur vafoti bilan vorislar o'rtasida toju-taxt talashuvi

boshlandi. Oqibatda Xurosonda SHohrux Mirzo; Balx, G'azni. Qandahorda Pirmuhammad; G'arbiy Eron va Ozarbayjonda Mironshohning o'g'illari Umar Mirzo bilan Abubakr Mirzolar hokimi bulib mutlaq bo'lib oladilar. «Buyuk ipak yo'li»ning shimoliy yo'nalishida joylashgan viloyatlar Turkiston, Sabron, O'tror, Sayram Amir Berdibekning tasarrufida qoladi. O'ra-Tepa bilan Farg'onani Amir Xudoydod egallab oladi, Xorazmni esa Oltin O'rdaning nufuzi amirlaridan Idiku O'zbek bosib oladi. SHunday qilib, muhim savdo yo'lida joylashgan deyarli barcha hududlarda hukmdorlar o'z tartiblarini o'rnatishga kirishdilar.

Amir Temur avlodari o'rtasidagi hokimiyat uchun qattiq kurash naqd besh yilga cho'ziladi va, shubhasiz, mamlakat aholisining iqtisodiy ahvoliga keskin ta'sir etib, xalqning jiddiy noroziligiga sabab bo'lgan edi. Temuriyzodalar oliy hokimiyat uchun, noiblar o'z viloyatlarida mustaqil bo'lib olish uchun kurashdilar. SHoxruh boshlagan harakat mamlakat fuqarosining ko'pgina tabaqalari tomonidan quvvatlanadi. SHu boisdan, SHoxruh Temur hukmronligi o'rnatilgan viloyatlarni o'z qo'l ostiga olishga hamda mamlakatda tinchlik va osoyishtalik o'rnatishga muttasil harakat qiladi.

SHoxruhning o'limi temuriylar o'rtasida o'zaro urushlarni yana avj oldirib yuboradi. Uning o'g'li Ulug'bek hukmronlik qilgan davrni ham siesiy beqarorlik, taxt uchun kurashlar bilan ta'riflash mumkin. Temuriyzodalar o'zaro kurash bilan band bo'lib, «Ipak yo'li»ga e'tibor bermay qo'ydilar. Masalan, Abdulatif ham «Buyuk ipak yo'li»dan boj olishni to'xtatdi, garchi Ulug'bek bunga katta e'tibor bergan edi. Natijada «Buyuk ipak yo'li»da karvonlar yurishi kamaydi, chunki ularning havfsizligini ta'minlaydigan kuchlar barham topdi.

XV asrning oxiri – XVI asrning boshlarida Movarounnahr hududi bir necha mustaqil mulklarga bo'linib ketdi. Ular iqtisodiy jihatdan bir-birlari

bilan mustahkam bog'liq edilar, lekin ayrim viloyatlarning hokimlari o'rtasidagi uzluksiz to'qnashuvlar aholining o'zaro xo'jalik aloqalariga halaqit berar edi.

Ayrim hukmdorlar o'z qo'shnilarining erlarini bosib olish hisobiga o'z erlarini kengaytirish payida bo'lib, yurishlar muvaffaqiyatsiz chiqqanda, talab olingan mol-mulklar bilan cheklanishar edi. XV asrning oxirlarida feodallarning bir-birlariga qarshi chiqishlari ancha keskinlashdi. Samarqand va Buxoro jo'shqin ichki savdo va boshqa davlatlar bilan savdo markazlar hamda savdo karvonlarining yo'llari tutashgan shaharlardan edilar. Cho'l aholisi va yirik shaharlardan yiroqdagi tumanlar bilan ayirboshlash savdosi mavjud edi. Qozoq sultonlariga asirga tushgan mashhur odamlar evaziga tovon to'lash uchun o'zbek xoni SHayboniy farmoyishiga binoan bir necha tuyaga yuk bo'ladigan narbas gazlamasi tayerlab qo'yilgan edi.

Karvon yo'llari Markaziy Osiy shaharlarini hozirgi Afg'oniston, Hindiston, Eron markazlari bilan Sirdare eqasidagi shaharlar Qozog'iston cho'lidan ko'chmanchilar va Sibir bilan bog'lar edi.

SHu yillarda Xitoy bilan savdo aloqalari ancha susaydi. Xitoy bilan Markaziy Osiy o'rtasidagi karvon yo'llarida joylashgan viloyatlarda siyosiy beqarorlik buning asosiy sababi bo'ldi.

Mamlakatdagi va qo'shni viloyatlardagi feodal mojarolarning kuchayishi chet elliklarning bosqinlar karvon yo'llari havfsizligini ta'minlash imkoniyatidan mahrum qildi. Natijada qo'shni davlatlar bilan savdo-diplomatik munosabatlar ham buzildi. Savdo yo'llarining janubga ko'chishi va dengiz savdosining kuchayishi Markaziy Osiy shaharlarining tashqi savdo aloqalariga jiddiy zarba bo'ldi. Buyuk geografik kashfiyotlar tufayli Hindistondan va hatto ancha shimoldagi viloyatlardan mollarning ko'pgina turlari dengiz yo'lidan yuborila boshladi.

Xalqlarning madaniyatlari va urf-odatlarini bir-biriga yaqinlashib, o'zaro

munosabatlarning har taraflama yaxshilanishida «Buyuk ipak yo'li»ning ahamiyati benihoyat katta bo'ldi.

1. «Ipak yo'li» Markaziy Osiyo xalqlari iqtisodi, madaniy va siyosiy hayotida juda katta rol o'ynadi. U tufayli Markaziy Osiyo xalqlari G'arb va SHarq dunyosi va ularning xo'jalik ixtirolaridan bahramand bo'ldi.
2. «Ipak yo'li»da Markaziy Osiyo SHarq va G'arb o'rtasida vositachilik rolini o'ynadi. Natijada, Markaziy Osiyoda migrasiya jarayoni kuchayib, turkiy etnik unsurlarning katta-katta guruhlari paydo bo'ldi.
3. Milodiy era boshlariga kelib, ipakchilik SHu viloyatiga ham yoyildi. III asrdan boshlab, ipakchilik markaziy shimoliy G'arbgacha SHarqiy Turkistonga ko'chdi. Undan Farg'ona vodiysi, Sug'd, Eron va Vizantiyaga yoyildi.
4. IX-X asrlarda Somoniylar, XI-XII asrlarda Qoraxoniylar va Saljuqiylar, XIII asrdan mug'ul imperiyasi va, nihoyat, XIV asrning 70-chi yillarida Temur davlati nazoratida bo'ldi.
5. Ko'p tarmoqli «Ipak yo'li» savdosida Sug'd savdogarlarining o'rni katta bo'ldi. Milodiy eradan boshlab, IX asrgacha esa sug'd tili ipak yo'llari doirasida jahon savdo tili darajasigacha ko'tarildi.
6. «Ipak yo'li» savdosida sug'dlardan tashqari parfiyaliklar, Eron sasoniylari, turklar, kushonlar, xotanlar, uyg'urlar, tibetliklar, baktriyaliklar ham katta rol o'ynaganlar. Ularning barchasi bu tarixiy jarayonning ijodkorlari sifatida iz qoldirganlar.

-----4-----

Bugungi kunning asosiy vazifasi bobokalonlarimiz qachonlardir ikki dunyoni – SHarq va G'arb dunyosini «Ipak yo'li» orqali bog'lashda faollik ko'rsatgan ekanlar, «Ipak yo'li» tufayli G'arb va SHarqqa, janub va shimolga chiqish imkoniyatini qo'lga kiritgan ekanlar, savdo madaniyati bobida o'ta ishbiarmon sifatida jahonga mashhur bo'lgan ekanlar, bu i'ratli tarixiy merosni tiklash va uni rivojlantirishdan iboratdir.

Keyingi yillarda sobiq SSSRning inqirozga yo'l tutib qaraganda, parokanda bo'lib ketishi natijasida, ilgari sobiq SSSR tarkibidagi respublikalar mustaqil davlatga aylanadi. Hozirgi kunda mustaqillikni o'z qo'lga kiritgan davlatlar xalqaro miqyosda jahon xo'jalik tarkibida faol qatnashib, dunyoning barcha mamlakatlari bilan iqtisodiy, siyosiy, madaniy aloqalarni olib bormoqdalar.

Markaziy Osiyo hududida joylashgan O'zbekiston, Qozog'iston, Turkmaniston, Qirg'iziston va Tojikiston davlatlari ham hozirgi kunda jahon xo'jalik tarkibiga asta-sekinlik bilan kirib bormoqda. Jahon xo'jalik tarkibiga kirib borishda Markaziy Osiyo davlatlari uchun «Buyuk ipak yo'li»ning roli benihoyat kattadir.

Har bir davlatning iqtisodiyotida avtomobil, temir yo'l, dengiz va havo yo'llarining ahamiyati qanchalik ekanligini yaxshi bilamiz. Davlatning geografik joylashishiga bog'liq holda turli xildagi yo'llarning ahamiyati turlicha dengizlardan uzoq, berk havzada joylashgan Markaziy Osiyo respublikalarida yuk tashishda asosan avtomobil va temir yo'l transportlaridan foydalaniladi. Hozirgi texnik taraqqiyot va jadal iqtisodiy rivojlanish davrida faqat qo'shni davlatlar bilan bo'ladigan iqtisodiy aloqalar bizni kanoatlantirmaydi. Biz tovarlarimizni dunyo bozorlariga olib chiqishimiz zarur, tovarlarni ichki bozorlarimizga olib kirishimiz zarur. Buning uchun esa avtomobil va temir yo'l transportlaridan tashqari dengiz transportlaridan ham foydalanishimiz kerak. Markaziy Osiyo davlatlariga masofa jihatidan eng yaqin dengiz yo'li Qora dengiz hisoblanadi.

1993 yil may oyida Bryusselda Evropa Komissiyasi Markaziy Osiyo hamda Kavkaz mamlakatlari, shuningdek, Evropa Ittifoqi davlatlari vakillari uchrashuvi bo'lib o'tdi. Unda «Evropa va Osiyoni bir-biriga bog'laydigan «Evropa-Kavkaz-Osiyo transport yo'lagi TRASEKA»ni barpo etish masalasi ko'rib chiqildi. Aytish mumkinki, ayni shu uchrashuv «Buyuk ipak yo'li»ni

tiklash borasida dastlabki amaliy qadam bo'ldi. Mazkur shartnoma paxta tashishga ketadigan xarajatning 12 mln.dollari yonimizda qoladi, chunki TRASEKA shimoliy yo'nalishga nisbatan 2 ming km qisqadir. Paxtani Rossiya va Qozog'iston orqali Ukrainaning Qora dengizi portlariga etkazish uchun tonnasiga 100 dollar ziyod mablag' sarflasak, shu yuk TRASEKA orqali 55 dollarni tashkil etadi.

Hozirga qadar jahonning 50 mamlakatlari TRASEKA yo'llari orqali o'z yuqlarini manzillarga etkazayotir. Mazkur yo'llardan SHarq ham, G'arb ham birday manfaat topadi. Markaziy Osiyo va Kavkaz uchun jahon bozoriga keng yo'l ochiladi.

Evropa va Osiyoni tutashtiradigan ana shu yo'lning asosiy bo'g'inida O'zbekiston joylashgan. Markaziy Osiyo va Qozog'iston davlatlarining ham markazida davlatimizning joylashishi qadimdan «Ipak yo'li»ning eng serqatnov trassalari o'tishiga sababchi bo'lgan. Hozir ham Markaziy Osiyoni Evropa va Osiyo bilan bog'lab turuvchi avtomobil va temir yo'llarning asosiy qismi davlatimiz hududidan o'tadi. Hozirgi paytda jadal sur'atlar bilan Toshkent-Andijon-O'sh-Irkeshtom-Qashqar yo'li qurilmoqda. Bu yo'lning asosiy qismi O'zbekiston hududiga to'g'ri keladi. Ana shu yo'l Evropa va Osiyoning eng katta shaharlarini, ya'ni Parij va SHanxayni bir-biri bilan bog'laydi. Qadimdan davlatlar o'rtasida yo'llar har jihatdan qulay joylarda o'rnatilgan. «Buyuk ipak yo'li» ham qumli cho'llar, baland tog'lar, bepoyon dashtlar orqali o'tib, shaharlar va qishloqlarni birlashtirgan. Hozirgi serqatnov katta avtomobil yo'llarining ko'pchiligi «Ipak yo'li»ga to'g'ri keladi.

1998 yil sentyabr' oyida Ozarbayjon poytaxti Boku shahrida Evropa –Kavkaz-Osiyo transport yo'lagini (TRASEKA) rivojlantirish bo'yicha xalqaro anjuman bo'lib o'tdi. Una 32 davlatning rahbari, 10dan ortiq xalqaro tashkilot vakillari ishtirok etishdi. Respublikamizning

Prezidenti I.A.Karimov TRASEKA loyihasining ahamiyatini quyidagicha izohladi:

- TRASEKA loyihasining amalga oshirilishi bizni ham G'arb, ham SHarq dengiz yo'llariga chiqishimizga imkon yaratdi va eksport, import tovarlarimiz ancha arzonga tushadi.
- Kavkazorti va Markaziy Osiyo bozorlariga Evropa va Osiyo davlatlarining kirib kelishiga yo'l ochiladi.
- TRASEKA loyihasining kuchga kirishiga shunga o'xshash boshqa loyihalarning amalga oshishiga imkoniyat beradi. Bu esa Evropa bilan Osiyoning Tinch okean hududlaridagi davlatlar bilan savdo aloqalarini yanada kuchayishiga sharoit yaratadi. Loyhalar bo'yicha quriladigan yo'llar aksariyati «Buyuk ipak yo'li»ning tiklanishi deb atasak, xato qilmaymiz.
- Evropa-Kavkaz-Markaziy Osiyo yo'lagining ochilishi Markaziy Osiyo davlatlari va bir davlat ichidagi turli hududlar o'rtasidagi iqtisodiy aloqalarini yaxshilaydi.

SHuningdek, Islom Karimov Evropa-Kavkaz-Osiy transport yo'lagi mintaqaviy iqtisodiy hamkorlik aloqalarini kengaytirish, mazkur yo'nalishda joylashgan mamlakatlar iqtisodiyotini rivojlantirish, qolaversa, millatlararo hamda davlatlararo muammolarni echishda katta samara beradiganini ta'kidladi.

O'zbekiston Respublikasi mustaqil hayot va taraqqiyot yo'lidek eng buyuk yo'lni tanlab, «Buyuk ipak yo'li»ni ham qayta tiklash g'oyasini birinchilar qatori ilgari surgan va ushbu g'oyani ro'yobga chiqarish uchun tinimsiz harakat qilayotgan davlatdir. SHuning uchun ham O'zbekiston qadimiy «Buyuk ipak yo'li»ning yuk ortilgan ot va tuyalardan iborat karvonlarga moslangan «Ipak yo'li»ning o'ta zamonaviy mazmun va darajalarda, eng yangi texnika va texnologiyalar bilan qurollangan ilg'or,

murakkab transport va aloqa kommunikasiyalari sistemasi sifatida qayta tiklanish uchun ko'p tadbirlarni ko'rmoqda. Bu tadbirlarga ham mamlakatlarni iqtisodiy rivojlantirish, ham «Buyuk ipak yo'li»ni tiklash vositalari deb qaramoqda.

«Buyuk ipak yo'li»ning yangi mazmunda va sifatlarda to'la-to'kis tiklanishi bilan Evropa va Osiyo mamlakatlari xalqlari uchun butunlay yangi taraqqiyot manbalari, omillari va imkoniyatlari vujudga keladi. Ular yanada kengaya borib, ekologik muammolarning eng og'iri – Orol dengizi muammosini echishga ham yordam berishi mumkin.

«Buyuk ipak yo'li» tiklanishining asosiy samaralari xususida quyidagilarni aytish mumkin.

- ❖ «Buyuk Ipak yo'li»ning to'la tiklanishi bilan eng avvalo mamlakatlar o'rtasidagi savdo-sotiq munosabatlari kuchayadi, savdo hajmi oshadi va ular iqtisodiy taraqqiyotga ijobiy ta'sir etadi.
- ❖ Yangi korxonalar, zamonaviy texnik stansiyalari va xizmat ko'rsatish shahobchalari vujudga klib, mamlakatlarning ishlab chiqaruvchi kuchlari rivojlanadi. Ilmiy-texnik aloqalar hamda yangi texnika va texnologiyalar keltirilishi natijasida fan-texnika taraqqiyoti tezlashadi, xo'jaliklar va tovarlarning raqobatqobilligi kuchayadi.
- ❖ Ko'plab yangi ish joylari tashkil qilinadi va ular ko'payib boradi, ishsizlarning ko'pchiligi o'z joylariga ega bo'ladi.
- ❖ Har bir mamlakat ichida va xalqaro ko'lamda mehnat taqsimoti chuqurlashadi va kengayadi, mehnatning yangi turlari va yangi kasblar vujudga keladi. Milliy va xalqaro munosabatlar yanada o'zgaradi va takomillashadi. Ekologik muhitni yaxshilash, tovarlar sifatini oshirish imkoniyatlari kengayadi.
- ❖ Mahsulot ishlab chiqarish, sotish va xarid qilishning eksport va import ishlarining arzonlashuviga, iqtisodning o'sishiga ta'sir etuvchi shart-

sharoitlar, omillar yanada kengayadi. Bular natijasida kishilar moddiy hayoti yaxshilanadi, moddiy farovonligi oshadi.

- ❖ Xalqlar o'rtasidagi madaniy, ma'naviy va ma'rifiy munosabatlar, aloqalar, shu jumladan, ma'rifiy turizm yanada rivojlanadi va takomillashadi. Barcha xalqlarning har tomonlama rivojlanishi kuchayadi.
- ❖ Iqtisodiy, ma'naviy-ma'rifiy va boshqa munosabatlarning o'sishi, mamlakatlar va xalqlar o'rtasidagi siyosiy munosabatlarga, xalqaro vaziyatga ijobiy ta'sir etadi, xalqaro tinchlik va hamkorlik kuchayadi.

Asosiy adabiyotlar:

1. Karimov I.A. Savdo uyidan Ipak yo'lini tiklash sari. Asarlar, P-jild. – T., O'zbekiston, 1996.
2. Tolstov S.P. Kadimgi Xorazm madaniyatini izlab. – T., Fan, 1964.
3. Berezikov E. Легенды и тайны Узбекистана. – T., G'.G'ulom nashriyoti, 1991.
4. Ipak yo'li afsonalari. – T., Fan, 1993.
5. Karimov SH., SHamsutdinov R. Vatan tarixi. – T., Meros, 1995.
6. Amir Temur jahon tarixida. – T., SHarq, 1996. – 168 bet.
7. Keren L., Saidov A. Amir Temur va Fransiya (Mas'ul muharrir O'.Tojixonov). – T., Adolat, 1996. – 88 bet.
8. Temur va Ulug'bek davri tarixi. – T., 1996. – 263 bet.
9. Xolbekov M. Amir Temurning Evropa qirollari bilan yozishmalari. – Samarqand, Meros, 1996.
10. Sulaymonova F. SHarq va G'arb. – T., O'zbekiston, 1997.
11. Buyuk Ipak yo'li: geografiya, turizm va ekologiya (xalqaro konferensiya ma'ruzalari to'plami). – Samarqand, 1998. – 198 bet.
12. O'zbekistonning yangi tarixi. III-kitob. – T., SHarq, 2000.
13. O'razaev A. Buyuk ipak yo'li qachon paydo bo'lgan. // Markaziy Osiyo madaniyati, 1999, 21-27 yanvar.

14. YAxshilikov J. Buyuk ipak yo'li hamda SHarqning G'arbga ma'naviy-ma'rifiy ta'siri. // O'zbekistonda ijtimoiy fanlar, 1999, 1-2-soni.
15. hstory.uzsci.net – Tarix institute “O'zbekiston tarixi” jurnali.