

Alimuxametov Usmonjon Azimjonovich

Xalqaro Nordik Universiteti

Tyutor tarbiyachi

u.alimuxametov@nordicuniversity.org

+998950777050

Buyuk Ipak Yo'li

Buyuk Ipak yo'li – qadimda sharq bilan g'arbni bo'g'lab turgan savdo yo'li, insoniyat rivojlanishi tarixining, uning birlashuvga hamda madaniy qadriyatlari bilan almashishga, hayotiy fazo-yu mahsulotlarni sotish uchun bozorlarga erishishga intilishining o'ziga xos bo'lgan hodisasi. Dengiz, okean yo'llari ochilmasdan oldin bu yo'llar muhim ahamiyat kasb etgan.

Sharqda aytiladigan naqlga qaraganda: „O'tirgan – bo'yra, yurgan – daryo“. Harakatlanish – bu hayotdir, sayohat qilish, jahongashtalik doimo taraqqiyotning harakatlantiruvchi kuchi bo'lgan edi. Insoniyat tarixida eng ulkan bo'lgan ushbu qit'alararo savdo yo'li Yevropa va Osiyoni bir-biriga bog'lab, o'tmishda antik Rim davlatidan to Yaponiyaning qadimgi poytaxti Nara shahrigacha cho'zilgan edi. Albatta, sharq va G'arb o'rtasidagi savdo o'tmish qa'riga cho'kkan qadim-qadim zamonlardan beri olib borilar edi, lekin bu kelgusida bunyod etilgan Buyuk yo'lining aloxidagi qismlari edi. Savdo aloqalari hosil bo'lishiga Markaziy Osiyo tog'larida yarim qimmatbaho toshlar – Sharqda nihoyatda qadrlangan lazurit, nefrit, aqiq, feruzalar qazib chiqariladigan konlarni topib, qazib olish ko'p jihatdan ko'maklashgan. Masalan, Markaziy Osiyodan Eronga, Mesopotamiyaga va hatto Misrga lazurit toshi yetkazib beriladigan „lazurit yo'li“ mavjud edi. U bilan bir paytda „nefrit yo'li“ ham tarkib topgan, bu yo'l Xotan va Yorkend tumanlarini Shimoliy Xitoy mintaqalari bilan bog'lar edi. Bundan tashqari, Old Osiyo mamlakatlariga So'g'diyona va Baqtriya davlatlaridan aqiq toshlari olib ketilar edi, Xorazmdan esa feruza keltirilgan. Bu yo'nalishlarning barchasi oxir-oqibat Buyuk Ipak yo'lga kirib mujassamlashgan. Markaziy Osiyodan G'arbg va Janubga o'tkazilgan karvon yo'llarini hamda Xitoydan Sharqiy Turkistonga olib boradigan yo'llarni o'zaro bog'lab bergan buyuk yo'lining haqiqiy boshlanishini tarixchilar eramizdan avvalgi ikkinchi asrning o'rtalarida, deb hisoblaydilar, o'sha davrda xitoyliklar uchun ilk bora G'arb o'lkalari.

Tarixi

Qadimda va o'rta asrlarda Sharq va G'arb mamlakatlarini ilk bor o'zaro bog'lagan qitalararo karvon yo'li (miloddan avvalgi 2-asr — milodiy 15-asr). Buyuk Ipak yo'li atamasi ushbu yo'ldan tashilgan qimmatbaho mahsulot – Xitoy ipagi bilan bog'liq. G'arb mamlakatlari uzoq vaqtgacha ipakchilik sirasrorlaridan bexabar bo'lishgan.

Buyuk ipak yo'li atamasi qadimda ishlatilmagan. Buyuk ipak yo'lini tarixiy, geografik va madaniy jihatlarini ilmiy o'rganish amalda ko'plab mamlakat olimlari tomonidan 19-asrning 2-yarmidan boshlangan. Uni tadqiq etishga G'arbiy Yevropa, Rossiya va Yaponiya olimlari salmoqli hissa qo'shdilar. Xususan, Yaponiyada „Buyuk ipak yo'li ensiklopediyasi“ nashr qilindi. 1877-yil mashhur nemis olimi Karl Rixtgofen o'zining „Xitoy“ nomli yirik ilmiy asarida ulkan Yevroosiyo materigining turli qismlarini bog'lovchi yo'llar tizimini „Ipak yo'li“ deb atagan, keyinchalik „Buyuk ipak yo'li“ atamasi qabul qilingan. Miloddan avvalgi 2-asrgacha ham Sharq bilan G'arb o'rtasida O'rta Osiyo karvon yo'llari orqali amalga oshirilgan aloqalar mavjud bo'lgan. Bunga Tog'li Oltoydagi Poziriy qo'rg'onidan topilgan Kichik Osiyoda

tayyorlangan buyumlar, Afg'oniston va O'rta Osiyodan topilgan yunon buyumlari misol bo'lishi mumkin. Iskandar Maqduniy (qarang Aleksandr Makedoniyalik) saltanati tuzilishi bilan bu aloqalar to'g'ri yo'lga solingan. Buyuk ipak yo'lining sharqiy qismini barpo etishda sug'diylar katta rol o'ynaganlar. Iskandar Maqduniy tomonidan Sug'diyona mamlakati istilo etilishi bilan ko'plab sug'diylar sharqqa tomon ko'chganlar va Buyuk ipak yo'lining markaziy qismini – O'rta Osiyodan tortib Xitoyning Chanan shahrigacha bo'lgan oraliq masofada savdo faktoriyalari (manzilgohlari) bunyod etganlar. O'z navbatida Xan imperiyasi miloddan avvalgi 1-ming yillik oxirida o'z hududini O'rta Osiyo tomon kengaytirish siyosati yurguzib bu yo'nalishga alohida e'tiborini qaratadi va bu yo'l haqida ma'lumot to'plash, ayg'oqchilik va diplomatik maqsadlarida elchi Chjan Szyanni yuboradi. O'zining mashhur sayohati davomida miloddan avvalgi 138—126 yillarda xitoylik diplomat Chjan Szyanni Farg'ona otlarining go'zalligidan hayratda qoldi. U Farg'ona vodiysida ko'rgan bu ulug'vor tulporlar nafaqat go'zalligi va salobati bilan ajralib turar, balki o'sha davrdagi past bo'lyi xitoy otlaridan ancha ustun xususiyatlarga ega edi. Farg'ona otlari, shuningdek, "osmon tulporlari" sifatida ham mashhur bo'lib, xitoy kavalariyasining rivojlanishida muhim rol o'ynadi. Ular kuch va tezlik timsoliga aylandi va kavalariyaga kiritilishi Xan sulolasiga katta harbiy ustunlik yaratishga yordam berdi. Bu afsonaviy tulporlar tarixda o'chmas iz qoldirib, butun dunyodagi otlarni qadrllovchi avlodlarga ilhom bag'ishladi. Bundan tashqari, farg'ona tulpori Buyuk Ipak yo'li ramziga aylandi, ba'zan uni "otli yo'l" deb ham atashadi, bu qadimgi savdo yo'lining rivojlanishida otlarning ahamiyatini ko'rsatib turadi. [1] Ammo Suriyadagi O'rta dengizning sharqida joylashgan Giyerapol shahridan Serika (Xitoy)gacha bo'lgan masofa bo'ylab tuzilgan dastlabki batafsil yo'llik makedoniyalik savdogar May Titsian (milodiy 100 yil) tomonidan tuzilgan. Bu ma'lumotlar Klavdiy Ptolomeyning „Geografik qo'llanma“sida saqlangan. Ptolemey esa o'z navbatida bu ma'lumotlarni tarixchi Marinning taxminan 107—114-yillar oralig'ida yozilgan va bizgacha yetib kelmagan asarlaridan olgan. Ushbu ma'lumotlarga ko'ra, Buyuk ipak yo'li 2 kat (kiyem) ga bo'lingan: Giyerapoldan Toshminor (Toshqo'rg'on)gacha va Toshminordan Serikagacha. Yo'lining O'rta Osiyo qismi Ariya (hozirgi Turkmanistonning janubiy va Afg'onistonning shimoliy-g'arbida joylashgan qadimiy viloyat) dan boshlangan. Ariyadan yo'l shimolga Marg'iyonadagi Antioxiyaga (Bayramali shahri yaqinidagi ko'hna Marv shahri xarobasi) ketgan, so'ngra sharqqa burilib Baktra (Shimoliy Afg'onistondagi Balx shahri)ga borgan. Bu yerdan yo'l shimoliy tomon yo'nalib Termiz atrofida Amudaryodan o'tilgan va so'ngra 2 tomonga ketilgan. Birinchisi, shimoldagisi bo'ylab Temir darvoza orqali Marokanda (Samarqand)ga, u yerdan Farg'onaga ketilgan. Ikkinchisi, janubdagisi esa Surxondaryo vodiysi bo'ylab komedlarning tog'li o'lkasiga (hozirgi Qorategin) olib borgan. Har ikki yo'nalish ham Toshminorga olib borgan. Uni ayrim olimlar Toshkent hududida, boshqalari Olay vodiysida joylashgan deb hisoblaydilar. Toshminordan so'ng yo'l O'rta Osiyo hududidan tashqariga chiqqan, Ergashtom atrofida „savdogarlar qo'nimgohi“ joylashgan, so'ngra yo'l TaklaMakon cho'lidan o'tib Dunxuanga, so'ngra Xitoyning qadimiy poytaxti – Chananga olib borgan. Bu yerdan yo'l ehgimol shimoli-g'arbiga Koreya va Yaponiyaga ketgan bo'lsa kerak. Milodiy 5—8-asrlarda Buyuk ipak yo'lining Yettisuv orqali Choch (Toshkent vohasi), Sug'd, so'ngra Poykend, Marv bo'ylab Eron Xurosoniga eltuvchi shimoliy qismi muhim ahamiyat kasb etgan. Ayni shu davrda Eron orqali Vizantiyaga ipak olib o'tish taqiqlanganligi munosabati bilan sug'd savdogarlari Vizantiya va Turk xoqonlari vositachiliklarida Sug'd va Xorazmdan Kaspiy dengizini aylanib o'tib, Shimoliy Kavkazdagi dovonlardan oshib Qora dengiz va keyinchalik Konstantinopolgacha olib boruvchi yangi yo'l tarmog'ini ochadilar. G'arbda yuksak kadrlangan, qiymati jihatidan oltin va qimmatbaho toshlarga tenglashtirilgan ipak vositasida Vizantiya imperatorlari Yevropadan jangchilar yollashgan va qo'shni „varvar“ – german va slavyan qabilalarining hukmdorlarini o'z tomonlariga og'dirib olishgan, chunki ipak ularda yanada qadrliroq sanalgan. Ipak bu paytda 3 buyuk davlat: Vizantiya imperiyasi, Sosoniylar Eroni va buyuk Turk

xoqonligi o'rtasidagi iqtisodiy raqobat obyektiga aylangan. Biroq, bu „ipak“ yo'li aftidan uzoq vaqt mavjud bo'lmagan, chunki 6-asr 2-yarmida Xitoy ipak ishlab chiqarish bo'yicha monopol huquqdan mahrum bo'lgan, asr oxirida esa Vizantiya shu qadar ko'p miqdorda ipak yetishtirar ediki, uni Xitoydan keltirishga hech qanday ehtiyoj qolmagan. Vizantiya ipak sanoatini barpo etilishi va uni astasekin Kavkazorti va O'rta dengiz mamlakatlariga tarqalishi bilan Buyuk ipak yo'lining tarixi tugaydi. Keyingi asrlarda, ayniqsa mo'g'ullar saltanati davrida garchand Sharq bilan G'arbni bog'lovchi karvon yo'li mavjud bo'lgani haqida ko'plab dalillarni keltirish mumkin bo'lsada, lekin „ipak yo'li“ nomini unga shartli ravishda qo'llash mumkin, chunki bu yo'lining ahamiyatini endilikda ipak emas, boshqa tovar va maqsadlar belgilar edi.

1987-yil YuNESKO madaniy taraqqiyot bo'yicha BMTning umumjahon dekadasi doirasida „Ipak yo'li – mulqot 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 y. 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'li y. ni o'rganish bo'yicha maxsus ilmiy institutlar barpo etilgan. Maye, 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'li y. ni tiklash bo'yicha jahonshumul ahamiyatga ega bo'lgan loyiha amalga oshirilmoqda (qarang Yevropa-Kavkaz-Osiyo transport yo'lagi (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.

O'zbekistonda Buyuk ipak yo'lini tiklashga katta e'tibor qaratilmoqda. 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 borasidagi chora-tadbirlar to'g'risidagi farmon e'lon qilindi (yana qarang: Buyuk ipak yo'li sayyohlik yo'nalishlari)."