



BUYUK IPAK YO'LI

Абдулакимова Дилжахон Болтаевна

Термиз давлат университети академик лицейи тарих фани
Укитувчиси

ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 20-yanvar 2024 yil

Ma'qullandi: 23-yanvar 2024 yil

Nashr qilindi: 26-yanvar 2024 yil

KEY WORDS

Buyuk Ipak yo'li – insoniyat rivojlanishi tarixining, uning birlashu vga hamda madaniy qadriyatlari bilan almashishga, hayotiy fazo – yu mahsulotlarni sotish uchun bozorlarga erishishga intilishining o'ziga xos bo'lgan hodisasidir. Sharqda aytiladigan naqlga qaraganda: «O'tirgan – bo'ya, yurgan – daryo». Harakatlanish – bu hayotdir, sayohat qilish, jahongashtalik doimo taraqqiyotning harakatlantiruvchi kuchi bo'lgan edi.

ABSTRACT

So'ngi chorak asr davomida jahon miqyosida buyuk ipak yo'li mavzusiga qiziqish o'sib bormoqda. Bu albatta, bevosita zamon talablari bilan bog'liq. Zero, dunyoda iqtisodning globallashuvi jarayoni avj olib ketayotgan ayni paytda barcha katta-kichik mamlakatlar jahon bozorlariga shu darajada bog'lanib qolganki, bularsiz iqtisodiy rivojlanishni tasavvur etish qiyin. Bu bog'lanishni mamlakatlararo o'tgan yo'lsiz amalga oshirib bo'lmaydi. Bu jihatdan ko'pgina mamlakatlar Buyuk ipak yo'liga ozmi-ko'pmi alaqador. Ayniqsa, dengiz bilan bevosita bironta yo'l orqali bog'lanmagan O'zbekiston uchun Buyuk ipak yo'li nihoyatda ahamiyatli bo'lgan va bundan keyin ham shunday bo'lib qoladi. Bu maqolani yozishimizdan maqsad, Buyuk ipak yo'li haqida ma'lumotlarni yanada zebberishga urunish emas. Chunki Buyuk ipak yo'li haqida bundan oldin ham uzundan-uzoq musonnifotlar bitilgan. Buyuk ipak yo'li haqida ma'lumot berishimizdan maqsad, ipak yo'lini xuffozalari orasidagi e'tiborga molik jihatlarini ko'rsatib berishdir.

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 qo'liga cho'kkan qadim -qadim zamonlardan beri olib borilar edi, lekin bu kelgusida bunyod etilgan Buyuk yo'lning aloxida qismlari edi. Savdo aloqalarini 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 Yorkent tumanlarini Shimoliy Xitoy mintaqalari bilan bog'lar edi. Bundan tashqari, Old Osiyo mamlakatlari So'g'diyona va Baktريا davlatlaridan [aqiq toshlari olib ketilar edi](#), Xorazmdan esa feruza keltirilgan. Bu yo'nalishlarning barchasi oxir -oqibat Buyuk Ipak yo'liga kirib mujassamlashgan.

Markaziy Osiyodan G'arbga va Janubga o'tkazilgan karvon yo'llarini hamda Xitoydan Sharqiy Turkistonga olib boradigan yo'llarni o'zaro bog'lab bergan buyuk yo'lning haqiqiy boshlanishini tarixchilar eramizdan avvalgi ikkinchi asrning o'rtalarida, deb hisoblaydilar, o'sha davrda xitoyliklar uchun ilk bora G'arb o'lkalari – Markaziy Osiyo davlatlari kashf etilgan edi.

Shuni aytib o'tish lozimki, bu yo'l hech qachon yagona bir yo'l bo'lmasdan, balki azim bir daraxtning sadasiga o'xshash tarzda shoxlanib ketgan turli-tuman yo'nalishlarni o'z ichiga olgan edi. Masalan, Osiyoni sharqdan g'arbga qarab kesib o'tuvchi asosiy yo'llardan biri qadimiy Xitoyning poytaxti Chanan shahrida boshlanib, uning shimoli -g'arbiy chegaralarigacha Gobi sahrosining cheti bo'ylab ketgan, keyin sharqiy Turkiston orqali o'tgan. Tyan-Shan tizmasi dovonidan oshib o'tgan karvonlarinng bir qismi Farg'ona vodiysi va Toshkent vohasi orqali So'g'diyonaning poytaxti Samarqandga, Buxoroga, Xorazmga olib borgan, keyin esa Kaspiy dengizi qirg'oqlariga yetib kelar edi. Karvonlarni gbir q ismi Samarqanddan chiqib, Baqtriyaga borar va Qashqadaryo vodiysi dan o'tib Termiz shahriga kelar edi, u yerdan Amudaryodan kechib o'tib, Janubga, Baqtralar va Hindistonga qarab ketar edi.

Yo'lning yana bir yo'nalishi Tarim shahridan chi qib, TaklaMakon sahrosini janub tarafidan aylanib o'tib, Xotan va Yorkent shaharlari orqali Baqtraga (shimoliy Afg'oniston) va Marvga kelar edi, bu yerdan karvonlar Eron, Suriya davlatlari orqali o'tib, O'rta Yer dengizi bo'yiga yetib kelar edi, mahsulotl arning bir qismi dengiz yo'li bilan Rim va Yunonistonga kelib tushar edi.

Nomidan ham ma'lum bo'lishicha, karvon yo'llaridagi savdoning asosiy buyumi butun jahonda juda qimmatbaho bo'lgan ipak mahsulotlari edi. Masalan, o'rta asrlarning dastlabki davrida i pak eng qadrli hisob -kitob birligi bo'lib, hatto tillani muomaladan siqib chiqaradigan darajagacha chiqar edi. Masalan, So'g'diyonada bir otning narxi o'nta ipak kiyimliklariga tenglashtirilgan. Ipak bilan [bajarilgan ishlar evaziga](#), navkarlarni yollash uchun to'lov qilinar, ipak bilan hatto sodir etilgan jinoyat evaziga xun to'lash mumkin edi.

Ushbu karvon yo'llarini birinchi bo'lib venetsiyalik savdogar Marko Polo «ipak yo'li» deb nomlagan edi, u yevropaliklardan birinchi bo'lib Xitoy imperiyasini g chegaralariga yetgan. «Buyuk Ipak yo'li» atamasini esa nemis tadqiqotchisi Ferdinand Rixtgofer 1877 yilda o'zining «Xitoy» nomli fundamental asarida ilk bora ilmiy tarzda kiritgan.

Ipak qit'alararo yo'l orqali tashib o'tiladigan asosiy mol bo'lsa ham, lekin yagona emas edi. Markaziy Osiyodan Xitoyda juda qadrlanadigan otlar, tuyalar, harbiy anjomlar va qurol - yarog'lar, oltin va kumush, yarim qimmatbaho toshlar va shisha buyumlar, teri va jun – mo'ynalar, gilamlar-u ipgazlama matolar, zar tikilgan matolar, o'ziga xos antiqa mevalar – tarvuzlar, qovunlar va shaftolilar, yirik dumbali qo'ylar va ovchi itlar, qoplonlar va arslonlar olib chiqib sotilar edi. Xitoydan karvonlar chinni va metall idishlarni, laklangan buyumlar va pardoz -upalarni, choy va guruchni ol ib kelishar edi. Savdogarlarning yo'l to'rvalarida [turli - ituman noyob buyumlar](#), fil qoziq tishlari, karkidon shoxlari, toshbaqa toshlari, ziravorlar va ko'pgina boshqa xil mollar topilar edi.

Buyuk ipak yo'li orqali nafaqat savdo karvonlari, balki xalqlarning erishgan madaniy yutuqlari, ma'naviy qadriyatlar, diniy g'oyalari ham jahonga tarqalib borar edi. Buddizm Kushan davlatidagi boshqa dinlar bilan birga hukm surgan bo'lib, bu yerdan to Xitoygacha tarqalgan. Eramizning birinchi asrlarida Kichik Osiyodan bu yerga xristianlik dini kelib

yetgan. Arab xalifaligining qattiqqo'l harbiy navkarlari VII asrda islom ta'limotini olib kelganlar. Savdogarlar va targ'ibotchilarning o'tkazgan yo'llari bo'ylab mo'g'ula sahrolaridan Yevropa tekisliklarigacha Chingisxon sahroyi bosqinchilari quyundek o'tgan. Buyuk Ipak yo'lining qoq yuragi bo'lgan Samarqand shahridan o'rta asrlardagi Sharqning buyuk sarkardasi Temur o'z yurishlarini boshlab, zafar quchar edi.

Bundan tashqari, karvon yo'llaridan asrlar bo'yi allomal ar, tadqiqotchilar ham sayohat qilar edi. Xitoy ruhoniysi Syuan Tszyan va venetsiyalik savdogar Marko Polo, arab sayohatchisi – savdogar Ahmad ibn Fadlan va bavariyalik sarkor Shiltberger, vengriyalik tadqiqotchi Arminiy Vamberi hamda shvetsiyalik [geograf Sven Xedin](#), rus olimi Aleksey Fedchenko va frantsiyalik jurnalist ayoli Ella Mayyar, amerikalik geolog olim Rafael Pampelli va fransiyalik sayohatchi Jozef Martenlarning yo'lda qayd etgan yozuvlari va ilmiy asarlaridan biz Buyuk Ipak yo'li bo'ylab yotgan mamlakatlarda yashagan xalqlarning tarixini, ularning urf -odatlarini va an'analarini bilib oldik. Sharq va G'arbni o'zaro bog'lagan bu beqiyos buyuk yo'lni bunyod etgan xalqlarning tirik bir xotirasi qadimiy O'zbekiston shaharlari Samarqand, Buxoro, Xiva, Shahrisabz, Termiz, Toshkent shaharlari bo'lib, ularning me'morchilik yodgorliklari Buyuk Ipak yo'lining ko'p asrlik tarixini o'zida mujassam etadi.

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 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'lasi](#) (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.

So'nggi chorak asrlar davomida jahon miqyosida Buyuk Ipak yo'li mavzusiga qiziqish o'sib bormoqda. Bu, albatta, bevosita zamon talablari bilan bog'liq. Zero, dunyoda iqtisodning globalashuv jarayoni avj olib ketayotgan ayni paytda barcha katta-kichik mamlakatlar jahon bozorlariga shu darajada bog'lanib [qolganki](#), bularsiz iqtisodiy rivojlanishni tasavvur etish qiyin. Bu bog'lanish mamlakatlararo o'tagan yo'lsiz amalga oshirib bulmaydi. Bu jixatdan ko'pgina mamalakatlar Buyuk ipak yo'liga ozmi-ko'pmi aloqador. Ayniqsa, dengiz bilan bevosita bironta yo'l orqali bog'lanmagan O'zbekiston uchun Buyuk ipak yo'li nihoyatda

axamiyatli bo'lgan va bundan keyin hamshunday bo'lib qoladi.

Bu – rivojlanishning asosiy talablaridan biri. Buyuk ipak yo'lining amaliy axamiyati oshgan sari olimlar va mutaxassislar mazkur yo'ning o'tmishiga, bugungi xolatiga va kelajagiga oid barcha masalalariga qayta-qayta murojat qilmoqdalar.

O'zbekiston olimlari ham Buyuk ipak yo'li mavzusiga ko'pdan beri qiziqib kelmoqda. Eng qadimgi karvon yo'llariga oid yozma manbalardagi ma'lumotlar, o'zbeklar va boshqa millatga mansub o'zbekistonliklar ajdodlarining Buyuk ipak yo'lida tutgan o'rni, ushbu yo'ning [va xalqaro iqtisodiy](#), ma'daniy aloqalarning xar tomonlama rivojlanishiga qo'shgan hisssasi, ayniqsa bularning xitoylar madaniyatida ko'shgan hissalar haqidagi ana shu kam yoritilgan masalalar qatoriga kiradi. Markaziy Osiyo xududida shakllangan mintaqaviy va xalqaro axamiyatiga molik savdo yo'llari tizimi SHarq va G'arb xalqlarning xayotida muxim axamiyat kasb etgan. Mil. avv. III-II ming yilliklardan faoliyatini boshlagan bu yo'lni mil. avv. 138 yilda Chjan Syan Xitoy uchun kashf etdi. XIX asrda "Buyuk ipak yo'li" nomi ilmiy adabiyotlardan o'rin oldi. Bu yo'l tarmoqlari mintaqadagi turli etnoslarning o'zaro aloqalarga zamin yaratgan. [Jumladan](#), mil. avv. IV-III asrlarda shakllangan "dasht yo'li" orqali so'g'diylar Xitoy bilan tugash chegaralarga yetib bordilar. Amudaryoda to Gansudagi Xesi yo'lagiga qadar Ipak yo'lining "turk-so'g'd" yo'nalishi vujudga keldi.

O'rta Osiyoda o'rta asrlarda hukmronlik qilgan barcha sulolalarda ham savdo yo'li o'z ahamiyatini yo'qotmagan. Masalan Eftaliylar davrida ham, Turk xoqonligi davrini Buyuk ipak yo'li mavjudligi uchun bizning hududimiz savdosi taraqqiy etgan hududlardan biri hisoblangan. Lekin shuni ham aytish joizki, mo'g'ullar davrida ushbu savdo yo'li 150 yilga to'xtab qolgan.

Temur va temuriylar davrida esa bu yo'l yana tiklandi, nafaqat tiklandi, balki o'z taraqqiyot cho'qqisiga chiqdi.

Tarixdan ma'lumki, sivilizatsiyalar [katta saltanatlar hududlarida](#), iqtisodiy va mintaqaviy barqarorlik hukm surgan, uzoqni ko'ra oladigan, xalq farovonligi yo'lida jiddu jahd ko'rsatgan, ilm-fan homiysi bo'lgan davlat rahbarlari davrida yuz bergan. Barcha sohalarga birdek e'tibor, ijtimoiy adolat tamoyili, tadbirkorlikning rivojlanishidan manfaatdorlik, umuman obod turmush konsepsiyasi Amir Temur siyosatining natijasi sifatida ikkinchi Renessansga asos bo'lib xizmat qilgan. Yigirma etti davlatni o'z ichiga olgan saltanatda ichki va tashqi savdo-sotiq almashinuvlari mamlakat iqtisodini yuksaltirishga ijobiy ta'sir ko'rsatgan.

Amir Temur ko'pgina sharq va g'arb davlatlari rahbarlariga bitgan maktublarida ham avvalo xalqaro savdo-sotiqqa keng yo'l ocliish va tadbirkorlarga katta imtiyozlar berish lozimligi hamda davlat taraqqiyotiga aynan xususiy tadbirkorlar katta ta'sir ko'rsatishini alohida ta'kidlab o'tgan.

Xususan, Evropa qirollariga «Siz savdogarlaringizni biz tomonlarga yuborsangiz, toki biz ulami qizg'in, barcha izzatlarni o'miga qo'yib kutib olaylik. Bizning savdogarlarimiz Siz tomonlarga borsalar va ularga ham shunday izzat-ikromlar ko'rsatsalar. Mayli, ular hech qanday xavf-xatarsiz, to'siqsiz yo'l yursinlar. Dunyoni savdogarlar farovon qiladilar, degan naqlni inkor etish befoyda», mazmunidagi xatlar yuborgan.

Sohibqironning bu xatti-harakatlarini olimlar diplomatiyada «**qo'l cho'zish siyosati**» deb atamoqda. Haqiqatan ham, u do'stlik va hamkorlik yo'lida Evropaga qo'l cho'zgan birinchi davlat rahbaridir. Amir Ternurning ichki va tashqi siyosatidagi millatlararo munosabatlarning muvofiqligi taraqqiyot omillaridan biri bo'lgan. Zero, uningko'p millatli va turli diniy

qarashlarmavjud bo'lgan saltanatidagi bu jihato'sha davrning eng ahamiyatli voqealaridan biridir.

Mironshoh Mirzoning Evropa qirollariga yozgan maktublarida Amir Temur tutgan siyosatga amal qilingani ko'rinib turibdi. O'sha xatlardan birida quyidagilar ta'kidlangan: «Savdogarlarga keisak, istardikki, Sizning savdogarlaringiz [bizning yurtlarda](#), bizning savdogarlar Sizlarning yurtlaringizda xavf-xatarsiz, hozirgidek yursalar. Nihoyat, agar e'tiqodimizda farq bo'lsa ham, baribir barchamizning manfaatlarimiz yo'lida do'stlikni avaylashimiz darkor».

Amir Temur va temuriylarning millatlararo totuvlik va diniy bag'rikenglik siyosati tufayli bu davrda savdoyo'llari orqali integratsiya jarayonlari kuchayib borgan.

Temuriy hukmdorlardan SHohrux Mirzoning Xitoy imperatoriga yo'llagan maktubida: «Sayyoh va savdogarlar uchun yo'llarni ochiq tutsalar, toki do'stlik va muhabbat sabablari ta'kidlanib, birlik va yakdillik vositalari quvvat topsa. Mamlakatlar atroflaridagi xaiqlar toifalari rohatga erishsa, fuqarolarning barcha tabaqalari orasida tiriklik vositalari tartibga tushsa», — deya alohida ta'kidlagan.

Yuqoridagilardan ko'rinadiki, Amir Temur va temuriylar Buyuk Ipakyo'liga o'zaro hamkorlik, hamjihatlik, do'stlik asoslaridan bin sifatida qaranlar.

Bu davrda 12000 chaqirim uzunlikdagi Buyuk Ipak yo'li orqali ko'plab SHarq davlatlari bilan har tomonlama aloqalar o'rnatildi. SHuningdek, Buyuk Ipak yo'lining O'rta Yer dengiziga chiqishi orqali G'arbiy Evropa davlatlari bilan ham uzviy savdo-iqtisodiy va diplomatik aloqalar o'rnatildi.

Amir Temur Buyuk Ipak yo'lining ish faoliyatini ma'lum bir qonun-qoidalar, uning himoyasini kafolatlovchi yangiliklar asosida shakllantirgan.

Birinchi navbatda Buyuk Ipak yo'lining bekatlari ta'mirlangan va ba'zi erlarda yangilari bunyod etilgan. Yo'llarda karvonlarning dam olishini ta'minlovchi karvonsaroylar qurilgan. Bu karvonlarni mahalliy hokimliklar tomonidan qo'yilgan harbiy qo'riqchilar himoya qilib, bir manzildan ikkinchi manzilga etkazib qo'ygan.

Buyuk Ipak yo'lida o'z diplomatik missiyasini bajargan Rui Gonsales de Klavixo o'ziga va Misr elchilariga ko'rsatilgan e'tibor haqida alohida eslatib o'tgan. Masalan, Misr elchilarini 20 nafarga yaqin harbiy suvoriy Samarqandga qo'riqlab borganini yozadi. Elchilarning ot-ulovlari har kuni [yangisiga almashtirib turilgan](#), bir kunlik masofaning so'nggida ba'zan 100 ta ba'zan 200 ta yangi ot ular uchun tayyorlab turilgan. SHuningdek, tarixchi bunday otlar boshqa joylarda ham tayyorlab qo'yilgani, Amir Temur farrnoni bilan maxsus musofirxonalar barpo etilganini alohida qayd etadi. Otlarni boqib parvarishlovchi maxsus otboqarlar guruhi mavjud bo'lgan — deya eslatib o'tgan. Ulardan bir-ikkitasi hatto karvonlar bilan ikkinchi manzilgacha hamroh sifatida borgan va o'sha otlar bilan boshqa yo'lovchilarni olib orqaga qaytgan.

Tarixchilar o'sha davrda yo'llarga qo'yilgan maxsus ustunlar haqida yozib qoldirgan. Ustunlar karvon yo'llarining masofa o'lchovi bo'lib, ular har bir chaqirim erga o'rnatilgan. SHuningdek, ular Amir Temur davlatida yo'llarni tez bosib o'tish usuli joriy etilgani haqida ma'lumot bergan. Uch kunda etish mumkin bo'lgan masofani ular bir kunda bosib o'tgan. Sohibqiron Amir Temur tezlashtirilgan aloqa vositasi orqali o'z erlari va sarhadlarining hamma burchaklaridan bir necha kun ichida xabar olib turadi. Bu omillar o'sha davrda o'ziga xos axborot, kommunikatsiyalar va pochta tizimi mavjud bo'lganligiga dalolatdir.

Mahalliy hokimiyat ushbu karvonlarning harakatlanishiga javobgar bo'lgan. Natijada karvonlarning bir manzildan ikkinchi joyga bexatar etib borishi ta'minlangan. Sohibqiron karvon yo'llarida kimda-kim zarar

ko'rsa, bunday huquqbuzarliklarga javobgarlikni shu hududlarning hokim va boshqa ma'murlariga yuklagan. Zararni amaldorlar hissasidan undirish qoidasining joriy etilishi xalqaro savdo yo'lidagi huquqiy kafolatlardan biri bo'lib qolgan. Buyuk Ipak yo'li bo'yidajoylashgan shaharlar, avvalo Samarqand Amir Temur davrida yuqori darajada ravnaq topgan. Samarqandga dunyoning barcha taraflaridan savdogarlar kelib turgan. Bu erda do'konu, bozorlar, hunarmandlik ustaxonalari son-sanoqsiz bo'lib, mahalliy mahsulotlar chetga sotilgan.

Sohibqiron Buyuk Ipak yo'lini mustahkamlash orqali o'z davlati va qo'shni davlatlarning mudofaa va xavfsizligini ta'minlash maqsadlariga ham alohida e'tibor qaratgan. Amir Temur zamonida davlatlarning tutash mintaqalarida hozirgi bojxona vazifasini o'tgan maskanlar barpo etilgan.

Tarixchilar Amir Temur saltanati chegarasida ikkita Temur darvoza kirish va chiqish eshigi bo'lganligini eslatib o'tgan:

«Kichik Hindistondan (Afg'onistondan) Samarqand saltanatiga kiriladigan boshqa yo'l bo'lmaganligi sababli, mazkur tog' yo'li Samarqand saltanati uchun muhofazaviy nuqta hisoblanadi. Mabodo Samarqand aholisi Hindistonga boradigan bo'lsa, ular uchun ham shuyo'ldan boshqa yo'l yo'qedi. Temurbek tasarrufida bo'lgan Temur darvoza davlat xazinasiga katta foyda keltiradi, chunki Kichik Hindistondan (Afg'onistondan) Samarqandga va aksincha, undan boshqa mamlakatlarga yo'l olgan savdogarlar faqat shu Temur darvozadan o'tadilar».

Buyuk Ipak yo'li orqali Amir Temur nafaqat mudofaa, tinchlik barqarorlik, yaxshi qo'shnichilik va savdo-iqtisodiy aloqalarni rivojlantirgan, balki geosiyosiy maqsadlarini ham amalga oshirgan.

Hali dengiz yo'llari ochilmagan davrda yagona aloqa vositasi bo'lmish Buyuk Ipak yo'li xalqaro maydonda katta ahamiyat kasb etgan va qaysi davlat bu yo'lda sarbonlik qilsa, u katta iqtisodiy va siyosiy imkoniyatlarga ega bo'lgan.

Sohibqiron Amir Temur mo'g'ullar davrida Samarqanddan Saroy Berkaga ko'chirilgan Buyuk Ipak yo'lining eng muhim tarmog'ini yana avvalgi holatiga qaytargan, ya'ni karvonlar yana Samarqand orqali yuradigan bo'lgan.

Amir Temur ma'murlari Buyuk Ipak yo'li va boshqa yo'llarga qo'yilgan mingta chopqunchi, mingta tuya va mingta ot mangan xabargirlar, yo'llarga va rabotlarga tayinlangan mas'ullar orqali ham chetdan kirgan kishilarning maqsadlarini aniqlashgan.

Buyuk Ipak yo'li ilmu-fan taraqqiyotida ham muhim o'rin tutgan. Turli mamlakatlardan kelgan va turli tomonlarga yurtimizdan ketgan ofimlar, sayyohlar, hatto savdogarlar ham bir vaqming o'zida ilm-fan jarchilari bo'lib xizmat qilganlar. Buyuk Ipak yo'lida joylashgan shaharlarning madaniy jihatdan boshqa shaharlarga nisbatan ravnaq topgan ligining sabablaridan biri ham shundadir.

Demak, Buyuk ipak yo'li tranzit shahar va davlatlarning keng o'zaro madaniy hamda ilmiy aloqalar o'rnatishida ham muhim ahamiyat kasb etgan.

Jahondagi buyuk geografik kashfiyotlar natijasida Buyuk ipak yo'li mavqyeining pasaydi. Mamlakatdagi va qo'shni viloyatlardan feodal mojarolarning kuchayishi chet

elliklarning bosqinlari karvon yo'llar xavfsizligini ta'minlash imkoniyatidan mahrum qildi. Natijada qo'shni davlatlar bilan savdo-diplomatik munosabatlar ham buzildi. Buyuk ipak yo'li XV-XVI asrlardagi Buyuk geografik kashfiyotlar davri boshlangandan so'ng o'z-o'zidan so'na boshladi. Savdo yo'llarning janubga ko'chishi va dengiz savdosining kuchayishi Markaziy Osiyo shaharlarining tashqi savdo aloqalariga jiddiy zarba bo'ldi. Buyuk geografik kashfiyotlar tufayli Hindistondan va xatto ancha shimoldagi viloyatlardan mollarning ko'pgina turlari dengiz yo'lidan yuborila boshladi, chunki tuya va otga suyanan karvon Garbiy Yevropaning yelkanli kema va karavellalari bilan tenglasha olmas edi. Ammo uning insoniyat tarakkiyotidagi [ijobiy umi shubhasizdir](#)

YUNESKO rahnamoligida «Buyuk ipak yo'li» dasturining tuzilishi va uni amalga oshirishda O'zbekiston faol ishtirok etmoqda. Bizga ma'lumki bizning vatanimiz YUNESKO tashkilotiga a'zo davlatlardan biri hisoblanadi. Bu tashkilotning markazi Parij shahri bo'lib, bu tashkilot asosan qadimdan qolgan madaniy yodgorliklarni saqlash bilan shug'ullanadi yoki uni tiklaydi. Bu tashkilot tomonidan «Buyuk ipak yo'li» dasturining amalga oshirilishida xissasi katta bo'ldi. Bizga ma'lumki, Buyuk ipak yo'lining asosiy tarmog'i Vatanimizdan o'tgan. Buxoro, Samarkand, Toshkent, Termiz kabi shaharlarimiz Buyuk ipak yo'lining asosiy bekati bo'lgan. Hozirda o'sha Buyuk ipak yo'lini tiklash ishlari qizg'in olib borilmoqda. 1993 yil may oyida Bryusselda Yevropa, Kavkaz va Markaziy Osiyoni boglovchi «Traseka» yo'lini qurish hakida kelishilib olindi.

Bizga ma'lumki, YUNESKO tashkiloti tomonidan «Buyuk ipak yo'li» dasturi ishlab chiqildi. Unda bizning O'zbekistonimiz ham ishtirok etdi. Bizga ma'lumki, Markaziy Osiyo hududida joylashgan O'zbekiston, Qozogiston, Tojikiston, Turkmaniston va Qirg'iziston jahon hamjamiyatiga kirib bormoqda. Buning uchun ularga «Buyuk ipak yo'li» ning ahamiyati beqiyosdir. 1998 yili Buxoroda Traseka yo'lini rivojlantirish buyicha [xalqaro anjuman bo'lib o'tdi](#), unda 10 dan ortiq xalqaro tashkilotlar va 32 davlatlar qatorida O'zbekiston xam ishtirok etdi. U yerda Prezidentimiz so'zga chiqib, bu yo'lni xalqimiz va Vatanimiz ravnaqiga qanchalar muhimligini aytib o'tdi.

Dunyoda qaysi rivojlangan shahar yoki davlatni ko'rmang, uning rivojiga savdo-sotiq asosiy rol o'ynaganligini ko'rishimiz mumkin. Dunyoda to'g'risidan to'g'ri dengizga chiqolmaydigan 34 ta davlat bor, shular ichida bizning ham davlatimiz ham bor. Shuning uchun mustaqilligimizni qo'lga kiritgan kunimizdanoq, Yapon dengiziga, Fors qo'ltig'iga chiqish uchun harakat qilmoqdamiz.