Registered in Germany **Europa Revue Journal**
ISSN: 1862-6564 **Vol. 6 No. 7 (2026) Published July 13, 2026**

HISTORY OF THE GREAT SILK ROAD AND THE MODERN ERA

Yunusova Buxajalxon Alimovna

Senior Lecturer, Department of History and Social Sciences, Andijan Branch of Kokand University

Abstract

This article highlights the significant role of the Great Silk Road in the economic, cultural, and political life of the peoples of Central Asia. It emphasizes that through this route, the peoples of Central Asia benefited from the achievements and innovations of both the Eastern and Western worlds. The article particularly underscores the important role of Sogdian merchants in the multi-branched trade networks of the Silk Road. It also examines how the route was controlled by the Samanids in the 9th–10th centuries, the Karakhanids and Seljuks in the 11th–12th centuries, the Mongol Empire from the 13th century, and later by the Timurid state in the 1370s, during which the branches of the Great Silk Road experienced significant expansion. Additionally, the article addresses the development of the Silk Road from the period of independence to the present day.

Keywords

Silk Road, Turkic states, sociocultural integration, cultural exchange, historical heritage.

BUYUK IPAK YO‘LI TARIXI VA HOZIRGI ZAMON.

Yunusova Buxajalxon Alimovna - “Tarix va ijtimoiy fanlar” kafedrasi katta o‘qituvchisi Qo‘qon universiteti Andijon filiali

+99890-540-63-10 e-mail:buxajalxonyunusova@gmail.com

Annotatsiya: Ushbu maqolada “Ipak yo‘li” Markaziy Osiyo xalqlarining iqtisodiy, madaniy va siyosiy hayotida juda katta rol o‘ynaganligi, bu yo‘l orqali Markaziy Osiyo xalqlari G‘arb va Sharq dunyosi va ularning xo‘jalik ixtirolaridan bahramand bo‘lganligi, ko‘p tarmoqli «Ipak yo‘li» savdosida Sug‘d savdogarlarining o‘rni katta bo‘lganligi, IX-X asrlarda Somoniylar, XI-XII asrlarda Qoraxoniylar va Saljuqiylar, XIII asrdan mo‘g‘ul imperiyasi, XIV asrning 70-chi yillarida Temur davlati nazoratida bo‘lib, “Buyuk ipak yo‘li” tarmoqlari keng rivojlanganligi va mustaqillikdan so‘ng bugungi kungacha bo‘lgan davr oralig‘idagi rivojlanishi yoritilgan.

Kalit so‘zlar

Ipak yo‘li, turk davlatlari, ijtimoiy madaniy integratsiya, madaniy aloqa, tarixiy meros.

Аннотация: В данной статье освещается огромная роль Великого шелкового пути в экономической, культурной и политической жизни народов Средней Азии. Отмечается, что через этот путь народы Средней Азии имели возможность познакомиться с достижениями хозяйства Востока и Запада. Особо подчеркивается значительная роль согдийских купцов в многоветвлённой торговле на Шелковом пути. Также рассматривается, как в IX–X веках путь находился под контролем Саманидов, в XI–XII веках — Караханидов и Сельджуков, с XIII века — Монгольской империи, а с 1370-х годов — государства Тимура, при котором ветви «Великого шелкового пути» получили широкое развитие. Освещается также развитие Шелкового пути в период после обретения независимости и до сегодняшнего дня.

Ключевые слова: Шёлковый путь, тюркские государства, социокультурная интеграция, культурные связи, историческое наследие.

Ma’lumki, 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 doimiy 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‘lishiga 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[4, 814]. Buyuk Ipak yo‘li — bu faqatgina qadimgi savdo yo‘li emas, balki asrlar davomida turkiy xalqlar va boshqa sivilizatsiyalarning o‘zaro aloqalari, madaniy, ilmiy va iqtisodiy munosabatlar shakllangan beqiyos makon hisoblanadi. U Xitoydan tortib,

Osiyo va Yevropa o‘rtasidagi ko‘prik bo‘lib, ilm-fan, din, san’at, texnologiyalar va falsafaning tarqalishida katta rol o‘ynagan. Xususan, turkiy davlatlar ushbu jarayonda faol ishtirok etib, Ipak yo‘lining rivojlanishiga beqiyos hissa qo‘shdilar.

Buyuk ipak yo‘li paydo bo‘lish va rivojlanishi tarixiga nazar tashlasak, bu yo‘l fanga XIX asrning 70- yillarida nemis olimi K.Rixtgofen tomonidan «Ipak yo‘li» nomi bilan kiritildi [5,96]. 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 U 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 xunnlar Xitoyning shimoliy tumanlarini talon-taroj qilar edilar va imperator Chjan Syanni ko‘chmanchi xunn qabilalariga qarshi kurashda ittifoqchi va hamkorlar topish uchun jo‘natadi. Elchi xunnlar 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 yerda o‘zi uchun vodiydagi shaharlarni kashf qiladi. Bu shaharlar Farg‘ona podshohligiga qarashli ekanligini bilib oladi. Tabiiyki, elchi Xitoyning xunnlarga 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 xunnlar 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 U 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 karvon yo‘li o‘tadigan bo‘ldi[6.67]. «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 Xo‘tanga, 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 Dunxuandan Bami, Kuchi, Turfan orqali Tarim vohasiga – Qashg‘arga borgan. Undan Toshqo‘rg‘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 [7, 15-18] Yo‘l Samarqanddan g‘arbga – Dobusiyaga, Malik cho‘li orqali Buxoro va Romitanga, undan Varaxsha orqali Poykent 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‘lidagi eng yirik shahar edi. Buyuk ipak yo‘lining nazoratini qo‘lga olish uchun doimo kurashlar bo‘lgan. 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 [7, 22-24]. 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, Yettisuvda, Oltoydan to Yenisey 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. Mo‘g‘ullar hukmronligi davrida Xorazmning Mahmud Yalovoch doirasidagi savdogarlari asosiy rolni o‘ynadilar. «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 kvadratli tangalari Farg‘ona vodiysi va Sirdaryoning o‘rta havzasi hududlariga keng

tarqalgan. Buyuk Ipak yo‘li nafaqat iqtisodiy, balki u diniy, madaniy meros yutuqlarini tarqatuvchi, mamlakatlararo diplomatik aloqalarni ta’minlovchi yo‘l ham edi. Milodiy 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 yerda migratsiya jarayoni kuchayib, turkiy etnik unsurlarning katta-katta guruhlari paydo bo‘ldi va ular Markaziy Osiyoning ichki hududlariga kirib borishi tezlashdi. Yerli eron tillar guruhi olamida turkiyzabon xalqlar hissasi kuchayib, X-XI asrlarga kelib Movarounnahr, Xorazm va Sharqiy Xurosonda (Turkmaniston hududida) turkiy til muhiti hukmron bo‘lib qoldi.

XIV-XV asr oxirida Temur va temuriylar davlati markazi Movarounnahr juda ko‘p karvon yo‘llari orqali Yevropa,Yaqin va Uzoq Sharqning yirik shahar hamda mamlakatlari bilan bog‘langan edi. Movarounnahrdan Xitoyga Amir Temur davrida ikki karvon yo‘li orqali borilgan. Birinchi yo‘l Toshkent, Sayram, Yettisuv 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 Yorkand shaharlari orqali o‘tgan [7, 45]. Bu davrda Temur va uning joylardagi noiblari Xitoy va Hindistonda O‘rta Osiyo orqali Yaqin Sharq va Yevropa mamlakatlariga yo‘nalgan 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, elchilik aloqalarini har tomonlama rivojlantirishga katta e’tibor berdilar. Savdo munosabatlarini rivojlantirishda elchilik aloqalari katta ahamiyat kasb etgan. Temuriy hukmdorlarining elchilik va savdo karvonlari Osiyo va Yevropaning juda ko‘plab mamlakatlariga borganlar. O‘z navbatida chet mamlakatlarning elchilik savdo karvonlari Markaziy Osiyoning turli mamlakatlarida bo‘lganlar [8, 10]. Temur davrida Xitoy, Hindiston, Eron, Rossiya, Tatariston, Fransiya, 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‘yoqlar, xushbo‘y ziravorlar; Erondan marvarid va durlar; Rossiya va Tataristondan har xil mo‘ynalar, teri va mum keltirilgan. Samaqand bozorlarida Fransiya gazlamalari, movutlari va cherkas

pichoqlari mashhur edi. U barpo etgan yagona iqtisodiy savdo maydonida bugungi kun uchun ham, bugungi zamon uchun ham ibratli bo‘lgan vaziyat mavjud edi.

Amir Temur vafotidan so‘ng saltanatda boshlangan siyosiy boshbodoqlik va uni bir qancha mustaqil davlatlarga bo‘linib ketishi, «Buyuk ipak yo‘li»ga e’tiborning pasayishi oqibatida G‘arbiy Yevropa davlatlari bilan Temurning o‘rnatgan bevosita savdo va elchilik aloqalari asta-sekin susayib, keyinchalik esa butunlay barham topdi. Temuriyzodalar o‘zaro kurash bilan band bo‘lib, «Ipak yo‘li»ga e’tibor bermay qo‘ydilar.

Yurtboshimiz Sh.M.Mirziyoyev ta’biri bilan aytganda, asrlar davomida Xitoyning qadimiy Sian shahridan boshlanib, dunyoning ko‘plab mamlakatlari hududidan o‘tgan va ko‘hna Rimga qadar yetib borgan bu ulkan savdo yo‘li jahon xalqlari o‘rtasidagi iqtisodiy, madaniy-ma’rifiy muloqot vosita yo‘li hisoblanadi[1,1].

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 ishbilarmon sifatida jahonga mashhur bo‘lgan ekanlar, bu tarixiy merosni tiklash va uni rivojlantirishdan iboratdir. Hozirgi kunda mustaqillikni o‘z qo‘liga 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 qanoatlantirmaydi. 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 Yevropa Komissiyasi Markaziy Osiyo hamda Kavkaz mamlakatlari, shuningdek, Yevropa Ittifoqi davlatlari vakillari uchrashuvi bo‘lib o‘tdi. Unda “Yevropa va Osiyoni bir-biriga bog‘laydigan “Yevropa-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.

Hozirgi serqatnov katta avtomobil yo‘llarining ko‘pchiligi “Ipak yo‘li”ga to‘g‘ri keladi. 1998-yil sentabr oyida Ozarbayjon poytaxti Boku shahrida Yevropa – Kavkaz-Osiyo transport yo‘lagini (TRASEKA) rivojlantirish bo‘yicha xalqaro anjuman bo‘lib o‘tdi. Unda 32 davlatning rahbari, 10 dan ortiq xalqaro tashkilot vakillari ishtirok etishdi. Respublikamizning birinchi Prezidenti I.A.Karimov TRASEKA loyihasining ahamiyatini quyidagicha izohladi: TRASEKA loyihasining amalga oshirilishi bizni ham G‘arb va Sharq dengiz yo‘llariga chiqishimizga imkon yaratdi va eksport, import tovarlarimiz ancha arzonga tushadi. Kavkazorti va Markaziy Osiyo bozorlariga Yevropa va Osiyo davlatlarining kirib kelishiga yo‘l ochiladi. TRASEKA loyihasining kuchga kirishiga shunga o‘xshash boshqa loyihalarning amalga oshishiga imkoniyat beradi. Bu esa Yevropa 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[3,1]. Yevropa-Kavkaz-Markaziy Osiyo yo‘lagining ochilishi Markaziy Osiyo davlatlari va bir davlat ichidagi turli hududlar o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalarini yaxshilaydi. Shuningdek, birinchi Prezidentimiz Islom Karimov Yevropa-Kavkaz-Osiyo transport yo‘lagi mintaqaviy iqtisodiy hamkorlik aloqalarini kengaytirish, mazkur yo‘nalishda joylashgan mamlakatlar iqtisodiyotini rivojlantirish, qolaversa, millatlararo hamda davlatlararo muammolarni yechishda 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 [3,2]. 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 Yevropa 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 yechishga 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 kelib, 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.

Yuqoridagi fikrlardan xulosa qilib aytganimizda:

- “Ipak yo‘li” Markaziy Osiyo xalqlari iqtisodiy, madaniy va siyosiy hayotida juda katta

rol o‘ynadi. Bu nyo‘l orqali Markaziy Osiyo xalqlari G‘arb va Sharq dunyosi va ularning xo‘jalik ixtirolaridan bahramand bo‘ldi.

- “Ipak yo‘li”da Markaziy Osiyo Sharq va G‘arb o‘rtasida vositachilik rolini o‘ynadi. Natijada, Markaziy Osiyoda migratsiya jarayoni kuchayib, turkiy etnik unsurlarning katta-katta guruhlari paydo bo‘ldi.

- Milodiy era boshlariga kelib, ipakchilik shu viloyatiga ham yoyildi. III asrdan boshlab, ipakchilik markazi shimoliy g‘arbga Sharqiy Turkistonga ko‘chdi. Undan Farg‘ona vodiysi, So‘g‘d, Eron va Vizantiyaga yoyildi.

Ko‘p tarmoqli «Ipak yo‘li» savdosida Sug‘d savdogarlarining o‘rni katta bo‘lib, milodiy eradan boshlab, IX asrgacha esa so‘g‘d tili ipak yo‘llari doirasida jahon savdo tili darajasigacha ko‘tarildi.

- “Ipak yo‘li” savdosida so‘g‘dlardan tashqari parfiyaliklar, Eron sosoniylari, turklar, kushonlar, xotanlar, uyg‘urlar, tibetliklar, baqtriyaliklar ham katta rol o‘ynab, ularning barchasi bu tarixiy jarayonning ijodkorlari sifatida iz qoldirganlar.

- IX-X asrlarda Somoniylar, XI-XII asrlarda Qoraxoniylar va Saljuqiylar, XIII asrdan mo‘g‘ul imperiyasi, XIV asrning 70-chi yillarida Temur davlati nazoratida bo‘ldi.

Xullas, Buyuk Ipak yo‘lini nafaqat tarixiy savdo yo‘li, balki turkiy xalqlarning sivilizatsion aloqalari shakllangan madaniy aloqalar yo‘li bo‘lib, ushbu yo‘lning zamonaviy geomadaniy va geosiyosiy o‘zgarishlar sharoitida ahamiyati juda kattadir. Turkiy davlatlar o‘rtasidagi madaniy hamkorlik masalalari Ipak yo‘li ramzi orqali birlashib, zamonaviy raqamli kommunikatsiya, ta’lim va turizm kabi sohalar keng rivojlanmoqda. Zamonaviy davrda “Bir makon – bir yo‘l” loyihasi, raqamlashuv jarayonlari, akademik hamkorlik va sayyohlik kabi sohalardagi hamkorlik orqali turkiy davlatlar o‘rtasidagi tarixiy aloqalarni tiklash imkoniyatiga ega bo‘lmoqda. Bu jarayonda Ipak yo‘li ramzi turkiy xalqlar o‘rtasidagi madaniy hamjihatlikni mustahkamlovchi birlashtiruvchi yo‘l sifatida xizmat qilmog‘i lozim. Yuqoridagi fikrlardan ko‘rinib turibdiki, hozirgi kungacha saqlanib kelayotgan umumturkiy qadriyatlar — bu qadimiy Ipak yo‘lida shakllangan madaniy hamkorlikning samarasidir.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Sh.M.Mirziyoyev.“Buyuk ipak yo‘li” majmuasi – Yangi O‘zbekistonning dunyoga ochilgan afsonaviy darvozasi. “Buюk ipak yo‘li” xalqaro turizm markazining ochilishiga bag‘ishlangan tantanali marosimdagi nutqidan. 11.01.2023.

2. **I.A. Karimov.** *Milliy taraqqiyot yo‘lidagi transport va kommunikatsiyalarning ahamiyati.* — Toshkent, 1993. — 58 b. (Bryusseldagi xalqaro anjuman nutqi)

3. **I.A. Karimov.** Buyuk ipak yo‘li – milliy va xalqaro taraqqiyot yo‘li,” To‘plam, Toshkent, 2000 yil

4. O‘zbekiston Milliy Ensiklopediyasi.I jild, Toshkent.2005.

5. O‘zbekiston tarixi.R.H.Murtazayeva. Toshkent.2005.

6. Xan Shu.(Xan sulolasi tarixi)-Ban Gu.200 bob.67 bob.

7. Э.Ртвладзе. Великий шёлковый путь. *T.* 1999.

8. O‘.Mavlonov. Markaziy Osiyoning qadimgi yo'llari: shakllanishi va rivojlanishi bosqichlari. Toshkent. Akademiya-2008.