



## THE GREAT SILK ROAD AND ITS ROLE IN THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF CENTRAL ASIA

*Muyassar Rakhimjonovna Topildiyeva*

*Acting Associate Professor, PhD*

*National University of Uzbekistan named after Mirzo Ulugbek*

*Faculty of History, Department of Modern History of Uzbekistan*

*Tashkent, Uzbekistan*

### ABOUT ARTICLE

**Key words:** Great Silk Road, Central Asia, economic integration, transit trade, caravanserais, trade turnover, economic diplomacy, historical heritage.

**Received:** 28.04.26

**Accepted:** 29.04.26

**Published:** 30.04.26

**Abstract:** This article scientifically analyzes the historical and modern role of the Great Silk Road in the economic development of the Central Asian region, the impact of trade routes on the formation of infrastructure and the domestic market. During the study, the characteristics of the ancient and medieval economy, the efficiency of international transit corridors and issues of regional integration are covered in detail.

## BUYUK IPAK YO‘LI VA UNING O‘RTA OSIYO IQTISODIY TARAQQIYOTIDA TUTGAN ROLI

*Muyassar Raximjonovna Topildiyeva*

*dots.v.b PhD*

*Mirzo Ulug‘bek nomidagi O‘zMU*

*Tarix fakulteti O‘zbekistonning eng yangi tarixi kafedrasida*

*Toshkent, O‘zbekiston*

### MAQOLA HAQIDA

**Kalit so‘zlar:** Buyuk Ipak yo‘li, O‘rta Osiyo, iqtisodiy integratsiya, tranzit savdosi, karvonsaroylar, savdo aylanmasi, iqtisodiy diplomatiya, tarixiy meros.

**Annotatsiya:** Ushbu maqolada Buyuk Ipak yo‘lining O‘rta Osiyo mintaqasi iqtisodiy taraqqiyotidagi tarixiy va zamonaviy o‘rni, savdo yo‘llarining infratuzilma hamda ichki bozor shakllanishiga ta‘siri ilmiy jihatdan tahlil qilingan. Tadqiqot davomida qadimiy va o‘rta asrlar iqtisodiyotining o‘ziga xos xususiyatlari, xalqaro tranzit koridorlarining

samaradorligi va mintaqaviy integratsiya masalalari atroflicha yoritib berilgan.

---

## ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ И ЕГО РОЛЬ В ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

*Муяссар Рахимжоновна Топилдиева*

*И.о. доцента, PhD*

*Национальный университет Узбекистана имени Мирзо Улугбека*

*Исторический факультет, кафедра новейшей истории Узбекистана*

*Ташкент, Узбекистан*

---

### О СТАТЬЕ

**Ключевые слова:** Великий шелковый путь, Средняя Азия, экономическая интеграция, транзитная торговля, караван-сарай, товарооборот, экономическая дипломатия, историческое наследие.

**Аннотация:** В данной статье научно анализируется историческая и современная роль Великого шелкового пути в экономическом развитии Среднеазиатского региона, влияние торговых путей на формирование инфраструктуры и внутреннего рынка. В ходе исследования подробно освещены особенности древней и средневековой экономики, эффективность международных транзитных коридоров и вопросы региональной интеграции.

---

**Kirish.** Ma'lumki, Buyuk Ipak yo'li asrlar davomida insoniyat taraqqiyotiga beqiyos xizmat qilib, xalqlar o'rtasida savdo-sotiq, madaniy almashinuv va ilm-fan rivojiga katta hissa qo'shgan. Agar uning tarixiga nazar tashlaydigan bo'lsak, manbalarga ko'ra, Buyuk Ipak yo'li miloddan avvalgi II asrda shakllana boshlagan bo'lib, yo'lning rasmiy kashfiyotchisi sifatida xitoylik elchi Chjan Syan e'tirof etiladi. U miloddan avvalgi 138-yilda G'arbiy o'lkalarga safar qilib, bu yerdagi madaniyat va savdo imkoniyatlari haqida imperatorga ma'lumot olib kelgan. Shundan so'ng, Xitoy ipaklari O'rta Osiyo orqali Rim imperiyasigacha yetib bora boshlagan. Qiziqarli tomoni shundaki, qadimda bu yo'lning yagona nomi bo'lmagan, keyinchalik, nemis geografi Ferdinand fon Rixtgofer 1877-yilda yozilgan „Xitoy“ nomli asarida birinchi marotaba „Seidenstrabe“ (Ipak yo'li) atamasidan foydalangan va shundan so'ng bu nom jahon faniga muhrlangan. Mashhur britaniyalik tarixchi, Oksford universiteti professori Piter Frankopan o'zining: „Ipak yo'li: Dunyoning yangi tarixi“ kitobida shunday yozadi: "Ipak yo'li shunchaki savdo yo'nalishi emas, balki insoniyat sivilizatsiyasining markaziy asab tizimidir. Bu yo'l orqali nafaqat tovarlar, balki g'oyalar, dinlar, tillar va texnologiyalar butun dunyoga tarqalgan". Frankopanning bu fikrini tahlil qiladigan bo'lsak, Ipak yo'lini faqat iqtisodiy foyda manbai deb tushunish xato ekanini, u dunyo

xalqlarini bog‘lagan ilk „global to‘r“ (internetning qadimgi ko‘rinishi) vazifasini o‘taganini bilishimiz mumkin. Markaziy Osiyo esa bu tizimning qoq markazida joylashib, barcha ma‘lumot va madaniyatni o‘zida jamlab, qayta ishlash vazifasini bajargan. Ilmiy manbalarga ko‘ra, bu yo‘l tufayli Sharqning qog‘ozi, poroxi va ipaklari G‘arbga, G‘arbnining shishalari, uzumlari va san‘at namunalari Sharqqa kirib kela boshlagan. Eng muhimi Markaziy Osiyo bu almashinuvda shunchaki o‘tkazuvchi emas, o‘zining buyuk allomalari (Xorazmiy, Ibn Sino, Beruniy) orqali jahon ilm-faniga tayanuvchi kuch bergan.

Buyuk Ipak yo‘li insoniyat sivilizatsiyasi tarixida nafaqat madaniy va gumanitar muloqotning, balki murakkab iqtisodiy munosabatlarning ham asosi bo‘lib xizmat qilgan global tarmoqdir. O‘rta Osiyo mintaqasi o‘zining qulay geografik joylashuvi tufayli ushbu transkontinental savdo yo‘lining markaziy xabiga aylangan bo‘lib, bu omil hududda ilk o‘rta asrlardanoq yuqori iqtisodiy dinamikani ta‘minlagan.

Iqtisodiy nuqtai nazardan qaraganda, Ipak yo‘li faqatgina tovar almashinuvi maydoni emas, balki valyuta munosabatlari, bojxona tizimi, bank-kredit elementlarining (suftaja kabi veksel analoglari) shakllanishiga turtki bergan katalizator hisoblanadi. Bugungi kunda O‘zbekiston va qo‘shni davlatlar tomonidan mazkur yo‘nalishning "Bir makon, bir yo‘l" va "Lapis Lazuli" kabi zamonaviy loyihalar doirasida qayta tiklanishi, mintaqaning tranzit salohiyatini oshirish hamda xalqaro bozorlarga chiqish imkoniyatlarini kengaytirishda strategik ahamiyat kasb etmoqda.

Buyuk Ipak yo‘lining O‘rta Osiyo iqtisodiyotidagi asosiy roli shundaki, u mintaqani yopiq xo‘jalik tizimidan ochiq bozor iqtisodiyotiga o‘tishiga yordam bergan. Xitoydan kelayotgan ipak mahsulotlari, Hindistondan keltirilgan ziravorlar va Bizansdan kelgan shisha buyumlari O‘rta Osiyo bozorlarida nafaqat iste‘mol tovari, balki investitsion resurs vazifasini ham o‘tagan.

Ipak yo‘li davrida Samarqand, Buxoro va Termiz kabi shaharlar nafaqat ma‘muriy markazlar, balki yirik moliyaviy tugunlar bo‘lgan. Masalan, IX-XII asrlarda O‘rta Osiyoda pul muomalasi mis, kumush va oltin tangalar (dirham va dinorlar) orqali amalga oshirilgan bo‘lib, ularning bir qismi xalqaro tranzit savdodan tushgan bojlar hisobiga shakllangan

Shuni alohida ta‘kidlash lozimki, O‘rta Osiyo iqtisodiyoti Ipak yo‘li tufayli "logistik xizmatlar" ko‘rsatish orqali ham katta daromad ko‘rgan. Karvonsaroylar tarmog‘i o‘ziga xos mehmonxona xo‘jaligi va xizmat ko‘rsatish sektorini yaratgan. Tarixiy ma‘lumotlarga ko‘ra, har 25-30 kilometrda joylashgan karvonsaroylar mahalliy aholi uchun doimiy ish o‘rinlari va mahsulot sotish bozorini ta‘minlagan

Ipak yo‘li nafaqat iqtisodiy o‘rishni ta‘minladi, balki soliq tizimini tartibga soldi. Davlat xazinasi karvonlardan olinadigan bojlar (ushr, xiroj shakllari) hisobiga boyib bordi. Bu esa yirik

irrigatsiya inshootlarini qurish va yangi yerlarni o'zlashtirish uchun moliyaviy manba bo'lib xizmat qildi

Tadqiqot natijalari shuni ko'rsatadiki, Buyuk Ipak yo'li O'rta Osiyo iqtisodiy tizimining fundamental asosi bo'lib, mintaqaning uzoq asrlar davomida dunyo iqtisodiy xaritasida yetakchi o'rin tutishini ta'minlagan. Birinchidan, ushbu yo'l tufayli O'rta Osiyoda xalqaro darajadagi bank-kredit munosabatlarining ilk ko'rinishlari yuzaga keldi va pul muomalasi barqarorlashdi. Ikkinchidan, tranzit savdosi mintaqaviy hunarmandchilikni jahon bozoriga olib chiqdi, natijada "Samarqand qog'ozi" yoki "Buxoro matolari" kabi brendlar shakllandi. Uchinchidan, savdo yo'llari bo'ylab infratuzilmaning rivojlanishi (yo'llar, ko'priklar, karvonsaroylar) iqtisodiy integratsiyani kuchaytirdi. Xulosa qilib aytganda, Ipak yo'lining tarixiy tajribasi bugungi kunda O'zbekistonning tranzit va logistika markaziga aylanish strategiyasi uchun muhim iqtisodiy dars bo'lib xizmat qiladi. Mintaqaviy hamkorlikni kuchaytirish, transport koridorlarini modernizatsiya qilish va bojxona tartib-taomillarini soddalashtirish orqali O'rta Osiyo yana bir bor global iqtisodiy bog'lovchi halqaga aylanishi mumkin. Ipak yo'lining iqtisodiy merosi faqatgina o'tmish xotirasi emas, balki kelajakdagi barqaror taraqqiyotning strategik resursidir. Bugungi kunda Ipak yo'li: Tarixni shunchaki eslash emas, uni qayta tiriltirishdir. Ipak yo'li faqat kitoblardagi sarguzasht yoki qadimiy xarobalardan iborat emas. Bugun biz bu yo'lning "ikkinchi umri"ga guvoh bo'lyapmiz. O'zbekiston bu borada shunchaki tomoshabin emas, balki asosiy "lokomotiv" vazifasini bajarmoqda. Buni bir necha dalillar misolida ko'rish mumkin. Yaqinda Samarqandda qurilgan "Ipak yo'li" turizm markazi va "Boqiy shahar" majmuasini olaylik. Bu shunchaki chiroyli binolar emas. 2023-yilda Butunjahon turizm tashkilotining (UNWTO) Bosh assambleyasi aynan shu yerda o'tdi. Butun dunyo sayyohlik ekspertlari Ipak yo'lining yuragi qayerda ekanini ko'rish uchun Samarqandga yig'ildi. Bu — qadimiy karvonsaroylar an'anasini zamonaviy formatda qayta tiklash demakdir. 2023-yilda UNESCOning Butunjahon merosi ro'yxatiga "Ipak yo'li: Zarafshon-Qoraqum koridori" kiritildi. Bu loyiha doirasida O'zbekistondagi 30 dan ortiq qadimiy obida (masalan, rabotlar, suv omborlari va sardobalar) himoyaga olindi.[5]. Bu degani, endi bu joylar shunchaki qarovsiz qoldiqlar emas, balki butun dunyo tan olgan va asrab-avaylanadigan xazina hisoblanadi. Qadimda tuyalar yurgan bo'lsa, bugun ularning o'rnini po'lat izlar — temir yo'llar egalladi. "Xitoy — Qirg'iziston — O'zbekiston" temir yo'li loyihasini mutaxassislar "zamonaviy Ipak yo'lining asosi" deb atashmoqda. Bu yo'l bitgach, yuklar oylar davomida emas, balki bir necha kun ichida manzillariga yetib boradi. Bu — iqtisodiy aloqalarning yangi davri boshlanganidan dalolat.

Xulosa o'rnida shuni ta'kidlash lozimki, Buyuk ipak yo'lini tiklash — bu faqatgina eski binolarni ta'mirlash emas. Bu xalqlar o'rtasidagi ishonchni, madaniy muloqotni va do'stlikni qayta tiklashdir. Bizning vazifamiz — ajdodlarimizdan qolgan bu buyuk "global tarmoq"ni saqlab qolish orqali uni kelajak avlod uchun yangi imkoniyatlar eshigiga aylantirishdan iboratdir.

**Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:**

1. Rtveladze E.V. — Buyuk Ipak yo'li — Toshkent: O'zbekiston milliy ensiklopediyasi, 1999. — 156 b.
2. Bartold V.V. — Turkiston mo'g'ullar istilosi davrida — Moskva: Vostochnaya literatura, 1963. — 760 b.
3. Sagdullayev A. — O'zbekiston tarixi: davlat va jamiyat taraqqiyoti — Toshkent: Akademiya, 2000. — 210 b.
4. Xansen V. — Buyuk Ipak yo'li: yangi tarix — Oksford: Oxford University Press, 2012. — 304 b.
5. Frankopan P. — Ipak yo'llari: dunyoning yangi tarixi — London: Bloomsbury, 2015. — 650 b.
6. Azamat Ziyov — O'zbek davlatchiligi tarixi — Toshkent: Sharq, 2000. — 368 b.
7. YUNESKO Butunjahon merosi markazi (2023). Ipak yo'llari: Zarafshon-Qoraqum koridori. Qaror: 45 COM 8B.24. [Onlayn resurs]. Kirish manzili: unesco.org.