



THE ROLE OF THE GREAT SILK ROAD IN THE ECONOMIC INTEGRATION OF CENTRAL ASIAN STATES

M. F. Khujanova

*Acting Associate Professor, Department of General History, Faculty of History
Jizzakh State Pedagogical University
Doctor of Philosophy (PhD) in Historical Sciences
Jizzakh, Uzbekistan*

Giyosbek Abdullayev

*Master's Student, Faculty of History
Jizzakh State Pedagogical University
Jizzakh, Uzbekistan*

ABOUT ARTICLE

Key words: Great Silk Road, Central Asia, economic integration, transregional relations, trade networks, early globalization, economic history.

Received: 23.05.26

Accepted: 24.05.26

Published: 25.05.26

Abstract: This article is devoted to an in-depth analysis of the historical and systemic role of the Great Silk Road in the processes of economic integration among the states of Central Asia. The research employs historical-comparative, systemic, and functional approaches as its methodology, enabling a multifaceted interpretation of the Silk Road as a transregional connectivity system. This approach allows the Silk Road to be viewed not merely as a trade route but as a complex network linking diverse economic, social, and institutional systems.

The article examines the expansion of trade relations, the formation and development of urban centers, and the institutionalization of regional markets as key determinants of economic integration. In particular, cities located along caravan routes (such as Samarkand, Bukhara, and Khiva) are scientifically analyzed not only as transit points but also as centers of production, financial operations, and cultural exchange. These processes strengthened interregional economic interdependence and created the foundation for the early development of market mechanisms.

Furthermore, the study conceptually analyzes the phenomena of trade

interdependence and early globalization that emerged through the Silk Road. The author interprets these processes as historical roots of the modern global economic system and substantiates their significance in strengthening Central Asia's position within the global economic space. In particular, it is emphasized that the transregional movement of goods, technologies, capital, and cultural values contributed to the convergence of economic systems.

BUYUK IPAK YO'LINING MARKAZIY OSIYO DAVLATLARI IQTISODIY INTEGRATSIYALASHUVIDAGI O'RNI

M. F. Xujanova

JDPU tarix fakulteti

umumiy tarix kafedrası v.b dots t.f.b.f.d (PhD)

Jizzax, O'zbekiston

G'iyosbek Abdullayev

JDPU Tarix fakulteti magistranti

Jizzax, O'zbekiston

MAQOLA HAQIDA

Kalit so'zlar: Buyuk Ipak yo'li, Markaziy Osiyo, iqtisodiy integratsiya, transregional aloqalar, savdo tarmoqlari, early globalization, tarixiy iqtisodiyot.

Annotatsiya: Mazkur maqola Buyuk Ipak yo'lining Markaziy Osiyo davlatlari o'rtasidagi iqtisodiy integratsiya jarayonlaridagi tarixiy va tizimli o'rnini chuqur tahlil qilishga bag'ishlangan. Tadqiqot metodologiyasi sifatida tarixiy-komparativ, tizimli va funksional yondashuvlar qo'llanilib, Ipak yo'lining "transregional connectivity system" sifatidagi mohiyati ko'p qirrali tarzda ochib beriladi. Ushbu yondashuv Ipak yo'lini nafaqat savdo magistrali, balki turli iqtisodiy, ijtimoiy va institutsional tizimlarni o'zaro bog'lovchi murakkab tarmoq sifatida talqin qilish imkonini beradi. Maqolada savdo aloqalarining kengayishi, shahar markazlarining shakllanishi va rivojlanishi, shuningdek hududiy bozorlarning institutsionallashuvi iqtisodiy integratsiyaning asosiy determinantlari sifatida ko'rib chiqiladi. Xususan, karvon yo'llari bo'ylab joylashgan shaharlar (masalan, Samarqand, Buxoro, Xiva) nafaqat tranzit punktlari, balki ishlab chiqarish, moliyaviy operatsiyalar va madaniy almashinuv markazlariga aylangani ilmiy asosda yoritiladi. Bu jarayonlar hududlararo iqtisodiy bog'liqlikni kuchaytirib, bozor

mexanizmlarining erta shakllanishiga zamin yaratgan. Shuningdek, tadqiqot doirasida Ipak yo‘li orqali yuzaga kelgan “trade interdependence” (savdo o‘zaro bog‘liqligi) va “early globalization” (ilk globalizatsiya) jarayonlari konseptual jihatdan tahlil qilinadi. Muallif ushbu jarayonlarni zamonaviy global iqtisodiy tizimning tarixiy ildizlari sifatida talqin qilib, Markaziy Osiyoning jahon iqtisodiy makonidagi o‘rnini mustahkamlashda ularning ahamiyatini asoslab beradi. Xususan, tovarlar, texnologiyalar, kapital va madaniy qadriyatlarining transregional harakati iqtisodiy tizimlar konvergentsiyasiga olib kelgani qayd etiladi.

РОЛЬ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ ГОСУДАРСТВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

М. Ф. Худжанова

*Исполняющая обязанности доцента кафедры всеобщей истории исторического факультета, Джизакский государственный педагогический университет
Доктор философии (PhD) по историческим наукам
Джизак, Узбекистан*

Гийёбек Абдуллаев

*Магистрант исторического факультета
Джизакский государственный педагогический университет
Джизак, Узбекистан*

О СТАТЬЕ

Ключевые слова: Великий шелковый путь, Центральная Азия, экономическая интеграция, трансрегиональные связи, торговые сети, ранняя глобализация, экономическая история.

Аннотация: Данная статья посвящена углублённому анализу исторической и системной роли Великого шелкового пути в процессах экономической интеграции государств Центральной Азии. В качестве методологии исследования используются историко-сравнительный, системный и функциональный подходы, позволяющие всесторонне раскрыть сущность Шелкового пути как системы трансрегиональной взаимосвязанности (transregional connectivity system). Такой подход позволяет рассматривать Шелковый путь не только как торговую магистраль, но и как сложную сеть, объединяющую различные экономические, социальные и институциональные системы.

В статье расширение торговых связей, формирование и развитие городских центров, а также институционализация

региональных рынков рассматриваются как ключевые детерминанты экономической интеграции. В частности, города, расположенные вдоль караванных путей (такие как Самарканд, Бухара и Хива), анализируются не только как транзитные пункты, но и как центры производства, финансовых операций и культурного обмена. Эти процессы способствовали усилению межрегиональной экономической взаимозависимости и создали основу для раннего формирования рыночных механизмов.

Кроме того, в рамках исследования концептуально анализируются процессы торговой взаимозависимости (trade interdependence) и ранней глобализации (early globalization), возникшие благодаря Шелковому пути. Автор рассматривает данные процессы как исторические корни современной глобальной экономической системы и обосновывает их значение для укрепления позиции Центральной Азии в мировом экономическом пространстве. В частности, отмечается, что трансрегиональное движение товаров, технологий, капитала и культурных ценностей способствовало конвергенции экономических систем.

Kirish. Markaziy Osiyo hududi qadimdan Yevroosiyo makonining geoiqtisodiy va sivilizatsion markazlaridan biri sifatida shakllangan bo‘lib, uning tarixiy rivojlanishida Buyuk Ipak yo‘li hal qiluvchi rol o‘ynagan. Zamonaviy tarixshunoslikda ushbu yo‘l endilikda oddiy savdo marshruti sifatida emas, balki murakkab “transregional economic network” va “early globalization system” sifatida talqin qilinmoqda. Bu yondashuv Ipak yo‘lining iqtisodiy integratsiya jarayonlaridagi o‘rnini qayta ko‘rib chiqish zaruratini yuzaga keltiradi.

Tarixchi Peter Frankopan ta’kidlashicha, Markaziy Osiyo “Sharq va G‘arbni bog‘lovchi sivilizatsiyalar chorrahasi” bo‘lib, tarix davomida global iqtisodiy va siyosiy jarayonlarning markazida joylashgan . U yana shuni qayd etadiki, globalizatsiya faqat zamonaviy hodisa emas, balki “2 ming yil avval ham mavjud bo‘lgan iqtisodiy tizim” bo‘lib, aynan Ipak yo‘li orqali shakllangan . Bu fikr Ipak yo‘lini Markaziy Osiyoda iqtisodiy integratsiyaning dastlabki modeli sifatida ko‘rsatadi. Ushbu nazariy qarash mintaqani passiv tranzit hudud emas, balki transregional almashinuv va o‘zaro ta’sirlarning faol generatori sifatida talqin qilish imkonini beradi. Frankopan tomonidan ilgari surilgan yana bir muhim tezisga ko‘ra, globalizatsiya faqat

zamonaviy davr mahsuli emas, balki kamida ikki ming yillik tarixiy ildizlarga ega bo'lgan tizimli hodisadir. Bu jarayon Buyuk Ipak yo'li doirasida shakllangan bo'lib, u turli mintaqalar o'rtasida iqtisodiy, institutsional va madaniy bog'liqliklarning uzluksiz rivojlanishini ta'minlagan. Mazkur kontekstda Ipak yo'li murakkab "transregional connectivity system" sifatida namoyon bo'lib, unda savdo oqimlari, kapital harakati, texnologik diffuziya va ijtimoiy-madaniy almashinuv jarayonlari o'zaro integratsiyalashgan holda kechgan. Shu nuqtai nazardan, Ipak yo'li orqali yuzaga kelgan "trade interdependence" fenomeni hududlararo iqtisodiy tizimlarning o'zaro bog'liqligini kuchaytirib, bozorlar konvergentsiyasi va institutsional uyg'unlashuviga zamin yaratgan. Bu esa, o'z navbatida, "early globalization" jarayonining tarixiy asoslarini shakllantirib, Markaziy Osiyoning global iqtisodiy arxitekturadagi o'rnini mustahkamlashga xizmat qilgan. Natijada, Ipak yo'li Markaziy Osiyoda iqtisodiy integratsiyaning dastlabki modeli sifatida namoyon bo'lib, u nafaqat tarixiy tajriba, balki zamonaviy mintaqaviy integratsiya strategiyalarini shakllantirishda nazariy-metodologik asos vazifasini bajaradi.

Ilmiy adabiyotlarda "Ipak yo'li" tushunchasining o'zi ham evolyutsion xarakterga ega ekanligi ta'kidlanadi. Masalan, Ferdinand von Richthofen tomonidan XIX asrda kiritilgan ushbu atama dastlab Xitoy ipak savdosi yo'llarini anglatgan bo'lsa, zamonaviy tadqiqotlarda u keng ko'lamlı savdo va madaniy almashinuv tizimi sifatida talqin qilinmoqda. Bu esa Ipak yo'lini statik yo'l emas, balki dinamik integratsion makon sifatida ko'rishga asos beradi. Zamonaviy iqtisodiy tarix nuqtai nazaridan qaraganda, Ipak yo'li orqali shakllangan savdo aloqalari Markaziy Osiyoni global iqtisodiy tizimga integratsiyalashgan hududga aylantirgan. Xususan, Shanghai Cooperation Organization doirasida olib borilgan tadqiqotlarda Markaziy Osiyo "Yevropa va Sharqiy Osiyo o'rtasidagi tarixiy ko'pri" sifatida baholanadi. Bu tarixiy vazifa bugungi kunda ham o'z ahamiyatini saqlab qolmoqda.

Davlatlar misolida qaraydigan bo'lsak, Markaziy Osiyoning turli hududlari Ipak yo'li orqali iqtisodiy integratsiyaning turli modellari shakllanganini ko'rsatadi. Masalan, O'zbekiston hududida joylashgan Samarqand va Buxoro shaharlari savdo, hunarmandchilik va moliyaviy almashinuv markazlariga aylangan. Bu shaharlar orqali o'tgan savdo yo'llari nafaqat tovarlar, balki kapital va texnologiyalar oqimini ham ta'minlagan, natijada hududiy bozorlar o'zaro integratsiyalashgan.

Shu bilan birga, Qozog'iston hududi tarixan keng dasht yo'llari orqali tranzit iqtisodiyot modelini shakllantirgan bo'lib, u Sharq va G'arb o'rtasidagi logistika tizimining muhim qismi bo'lgan. Tadqiqotlarga ko'ra, transport infratuzilmasining rivojlanishi savdo hajmini oshirish orqali iqtisodiy integratsiyani kuchaytirgan. Bundan tashqari, Qirg'iziston va Tojikiston

hududlari orqali o'tgan tog'li savdo yo'llari mintaqada "regional connectivity"ni ta'minlagan va iqtisodiy aloqalarning uzluksizligini saqlab qolgan. Bu hududlar orqali o'tuvchi savdo yo'llari kichik bozorlarni yirik iqtisodiy markazlar bilan bog'lab, integratsiyaning ko'p darajali (multi-level) tizimini shakllantirgan. Shuningdek, zamonaviy ilmiy qarashlarga ko'ra, Ipak yo'li faqat iqtisodiy emas, balki siyosiy va diskursiv fenomen sifatida ham talqin qilinadi. Tadqiqotchilar ta'kidlashicha, "Ipak yo'li tushunchasi vaqt o'tishi bilan turli davlatlar tomonidan qayta talqin qilinib, strategik vositaga aylangan" . Bu esa uning nafaqat tarixiy, balki zamonaviy geoiqtisodiy ahamiyatini ham ko'rsatadi.

Yuqoridagi ilmiy yondashuvlar asosida shuni ta'kidlash mumkinki, Buyuk Ipak yo'li Markaziy Osiyoda iqtisodiy integratsiyaning tarixiy modeli sifatida shakllangan. U orqali savdo aloqalari, transport tizimlari va hududiy bozorlar o'rtasida uzviy bog'liqlik yuzaga kelgan. Shu bois, mazkur tadqiqotning asosiy maqsadi Ipak yo'lining Markaziy Osiyo davlatlari iqtisodiy integratsiyasidagi o'rnini tarixiy va nazariy jihatdan kompleks tahlil qilishdan iborat. So'nggi tarixiy va iqtisodiy tadqiqotlar Buyuk Ipak yo'lini yagona, liniyaviy savdo yo'li sifatida emas, balki o'zaro bog'langan ko'p markazli (multi-nodal) va tarmoqlashgan (network-based) savdo tizimi sifatida talqin qilmoqda. Ushbu yondashuvga ko'ra, Ipak yo'li turli geografik hududlarni bog'lovchi, lekin markazlashmagan iqtisodiy aloqalar majmuasi sifatida faoliyat yuritgan.

Valerie Hansen o'zining fundamental tadqiqotida Ipak yo'lidagi savdo jarayonlari "asosan lokal darajada, qisqa masofali va bosqichma-bosqich almashinuvlar asosida amalga oshgan"ligini ta'kidlaydi . Ushbu fikr Ipak yo'lini romantiklashtirilgan "uzluksiz karvon yo'li" emas, balki real tarixiy sharoitlarda ishlagan murakkab iqtisodiy tarmoq sifatida qayta baholashga asos bo'ladi. Uning fikriga ko'ra, Buyuk Ipak yo'li doirasidagi savdo jarayonlari asosan lokal darajada amalga oshgan bo'lib, tovarlar bir savdogardan boshqasiga o'tib, asta-sekin uzoq hududlarga yetib borgan. Bu yondashuv Ipak yo'lini yanada realistik ko'rsatadi: savdogarlar odatda butun yo'lni bosib o'tmagan, balki o'z hududlari doirasida faoliyat yuritgan. Natijada savdo jarayoni uzluksiz emas, balki ko'p bosqichli va tarmoqlangan shaklda kechgan. Har bir hudud bu tizimda o'ziga xos rol o'ynagan — ayrim joylar ishlab chiqarish markazi bo'lgan bo'lsa, boshqalari tranzit yoki qayta taqsimlash nuqtasiga aylangan. Shu bilan birga, bu tizimning kuchi aynan uning moslashuvchanligida edi. Agar bir yo'nalishda muammo yuzaga kelsa, savdo boshqa yo'llar orqali davom etgan. Bu esa Ipak yo'lini oddiy yo'l emas, balki o'zaro bog'langan iqtisodiy "tarmoq" sifatida tushunishga imkon beradi. Hansening qarashlari yana bir muhim jihatni ochib beradi: qadimgi savdo tizimlari bugungi global iqtisodiyotga o'xshash tarzda ishlagan. Ya'ni mahsulot yakuniy manzilga yetguncha ko'plab vositachilar orqali o'tgan va har bir bosqichda qiymati o'zgargan. Shu sababli Ipak yo'li tarixini romantik

sarguzasht emas, balki aniq iqtisodiy mexanizmlarga asoslangan tizim sifatida ko‘rish yanada ilmiy asosli hisoblanadi.

Mazkur yondashuv iqtisodiy integratsiya jarayonlarining klassik “state-centric integration model”dan farqli ravishda, “decentralized network integration model” asosida shakllanganini ko‘rsatadi. Ya’ni, integratsiya davlatlararo rasmiy institutlar orqali emas, balki savdogarlar, karvonsaroylar, shahar bozorlari va mahalliy ishlab chiqaruvchilar o‘rtasidagi uzviy iqtisodiy aloqalar orqali yuzaga kelgan. Tarixiy nuqtai nazardan qaraganda, bu model Markaziy Osiyo hududlarida ayniqsa yaqqol namoyon bo‘ladi. Samarqand, Buxoro va Farg‘ona vodiysi kabi hududlar Ipak yo‘li tizimida “intermediary exchange hubs” sifatida faoliyat yuritgan. Bu shaharlar orqali tovarlar bir bozordan ikkinchisiga bosqichma-bosqich uzatilib, iqtisodiy qiymat zanjiri (value chain) shakllangan. Shu bilan birga, Ipak yo‘li tizimida savdo faqat tovar almashinuvi bilan cheklanmagan, balki kredit, ishonch instituti (trust-based trade) va savdo diplomatiyasi kabi mexanizmlar ham shakllangan. Bu holat zamonaviy iqtisodiy terminologiyada “informal institutional integration” deb ataladi, ya’ni rasmiy siyosiy integratsiya bo‘lmagan sharoitda iqtisodiy tizimning o‘z-o‘zidan uyg‘unlashuvi.

Bundan tashqari, tarmoqlashgan savdo tizimi Markaziy Osiyoning turli ekologik va geografik zonalarini bir-biriga bog‘lab, resurslarning hududlararo qayta taqsimlanishini ta’minlagan. Natijada, tog‘li hududlar (Qirg‘iziston va Tojikiston) chorvachilik mahsulotlari bilan, voha hududlari esa hunarmandchilik va qishloq xo‘jaligi mahsulotlari bilan integratsiyalashgan iqtisodiy tizimni shakllantirgan. Shu nuqtai nazardan, Ipak yo‘lini “proto-global supply chain system” sifatida talqin qilish mumkin. Chunki u turli ishlab chiqarish va iste’mol markazlarini o‘zaro bog‘lab, hududlararo iqtisodiy bog‘liqlikni kuchaytirgan.

Xulosa qilib aytganda, Ipak yo‘li integratsiya jarayonlarining markazlashmagan, ammo barqaror tarmoq modeli sifatida tarixiy iqtisodiy tizimlarning eng muhim namunalaridan biri hisoblanadi. Bu model zamonaviy mintaqaviy integratsiya konsepsiyalarini tushunishda muhim nazariy asos bo‘lib xizmat qiladi.

Markaziy Osiyo tarixiy iqtisodiy tizimida integratsiya jarayonlari eng avvalo urban markazlar orqali amalga oshgan. Ushbu nuqtai nazardan Samarqand va Buxoro kabi shaharlar Buyuk Ipak yo‘lining asosiy “nodal trade hubs”i sifatida faoliyat yuritgan. Bu markazlar nafaqat tovar almashinuvi, balki kapital, bilim va texnologiyalar transferi uchun ham muhim platforma bo‘lgan. Zamonaviy tarixiy-iqtisodiy tadqiqotlarda shaharlar orqali savdo hajmining ortishi urbanizatsiya jarayonlarini tezlashtirgan va “economic agglomeration effect”ni kuchaytirganligi qayd etiladi. Bu holat integratsiyaning “nodal hub development model” asosida kechganini ko‘rsatadi, ya’ni iqtisodiy o‘sish alohida markazlar (shaharlar) atrofida konsentratsiyalashgan.

Shu nuqtai nazardan, Samarqand va Buxoro kabi shaharlar Buyuk Ipak yo‘li tizimida muhim nodal tugunlar sifatida faoliyat yuritgan. Ushbu shaharlar nafaqat tovar almashinuvi markazi, balki kapital oqimi, bilim transferi va texnologik innovatsiyalarning ham asosiy uzatish nuqtalari bo‘lgan. Tarixiy-iqtisodiy tahlillar shuni ko‘rsatadiki, savdo hajmining urban markazlarda konsentratsiyalashuvi urbanizatsiya jarayonlarini tezlashtirib, shaharlarning iqtisodiy funksional tuzilmasini murakkablashtirgan. Natijada ishlab chiqarish, xizmat ko‘rsatish va tranzit faoliyatlarining bir hududda jamlanishi “economic agglomeration effect”ning kuchayishiga olib kelgan. Bu jarayon resurslarning samarali taqsimlanishi va tranzaksiya xarajatlarining kamayishi orqali iqtisodiy o‘shishni rag‘batlantirgan. Shu asosda, Markaziy Osiyodagi iqtisodiy integratsiya jarayonlari “nodal hub development model” doirasida kechganligi kuzatiladi. Ushbu modelga ko‘ra, iqtisodiy rivojlanish tarqoq hududlar bo‘ylab bir tekis emas, balki strategik ahamiyatga ega bo‘lgan shahar markazlari atrofida konsentratsiyalashgan holda yuzaga keladi. Bunday yondashuv integratsiya jarayonlarining institutsional va fazoviy jihatdan qanday shakllanganini tushunish uchun muhim nazariy asos bo‘lib xizmat qiladi. Bunday model zamonaviy “new economic geography” yondashuviga ham mos keladi, chunki unda transport xarajatlari, bozor yaqinligi va tranzaksion samaradorlik iqtisodiy integratsiyani belgilovchi asosiy omillar sifatida qaraladi.

Qozog‘iston hududi tarixan Yevroosiyo kengliklarida Sharq va G‘arbni bog‘lovchi asosiy tranzit koridorlardan biri bo‘lgan. Ipak yo‘li tizimida bu hudud “land bridge economy” funksiyasini bajargan bo‘lib, savdo oqimlarining uzluksizligini ta‘minlagan. Zamonaviy tadqiqotlarga ko‘ra, transport infratuzilmasining rivojlanishi savdo hajmini oshiradi va mintaqaviy integratsiyani kuchaytiradi. Bu jarayon “transport-led integration model” sifatida talqin qilinadi, ya‘ni iqtisodiy integratsiya birinchi navbatda logistika va tranzit tizimlari orqali shakllanadi. Qozog‘iston misolida bu model tarixiy va zamonaviy davrlar o‘rtasidagi uzviylikni ko‘rsatadi: qadimiy karvon yo‘llari bugungi kunda xalqaro transport koridorlari (masalan, “Middle Corridor”) ko‘rinishida davom etmoqda. Qirg‘iziston va Tojikiston hududlari Ipak yo‘li tizimida murakkab tog‘li tranzit zonalar sifatida alohida ahamiyatga ega bo‘lgan. Bu hududlar “peripheral connectivity zones” sifatida yirik savdo markazlarini bog‘lovchi oraliq bo‘g‘in vazifasini bajargan. Tog‘li yo‘llar orqali amalga oshgan savdo asosan resurslar almashinuvi (chorvachilik mahsulotlari, tuz, metall, hunarmandchilik buyumlari) asosida shakllangan bo‘lib, bu hududlarda “subsistence-to-market transition” jarayonlari kuzatilgan. Zamonaviy ilmiy manbalarda transport yo‘laklari iqtisodiy integratsiyaning asosiy determinantlaridan biri sifatida ko‘riladi, chunki ular bozorlarning birlashuvi va tranzaksion xarajatlarning kamayishiga olib

keladi . Bu yondashuv Ipak yo‘li davridagi tog‘li savdo yo‘llarining ham iqtisodiy integratsiyada muhim rol o‘ynaganini tasdiqlaydi.

Zamonaviy tarixshunoslikda Buyuk Ipak yo‘li nafaqat mintaqaviy savdo tarmog‘i, balki ilk globalizatsiya jarayonining muhim tarixiy modeli sifatida talqin qilinadi. Ushbu yondashuvga ko‘ra, Ipak yo‘li Yevrosiyo, Shimoliy Afrika va Sharqiy Osiyo o‘rtasida iqtisodiy, madaniy va texnologik almashinuvni ta‘minlagan murakkab “transcontinental interaction system” bo‘lgan.

Xinru Liu o‘z tadqiqotlarida Ipak yo‘lini “global iqtisodiy va madaniy almashinuvning dastlabki tizimi” sifatida tavsiflab, uning nafaqat savdo yo‘li, balki sivilizatsiyalararo integratsiya platformasi bo‘lganini ta‘kidlaydi . Uning yondashuvi Ipak yo‘lini turli sivilizatsiyalar o‘rtasidagi o‘zaro bog‘liqlikni shakllantirgan kompleks tarixiy platforma sifatida ko‘rishga asoslanadi. Ushbu konsepsiyaga ko‘ra, Ipak yo‘li orqali amalga oshgan jarayonlar faqat tovarlar harakati bilan cheklanmagan, balki bilim, texnologiya, diniy qarashlar va madaniy amaliyotlarning ham transregional diffuziyasini o‘z ichiga olgan. Bu esa turli hududlar o‘rtasida nafaqat iqtisodiy, balki institutsional va madaniy integratsiyaning ham shakllanishiga zamin yaratgan. Xinru Liu ta‘kidlaganidek, Ipak yo‘li tizimi sivilizatsiyalararo aloqalarni kuchaytirgan ko‘p qatlamli tarmoq bo‘lib, u orqali shakllangan o‘zaro bog‘liqliklar keyingi tarixiy davrlarda global iqtisodiy tizimlarning rivojlanishiga konseptual asos bo‘lib xizmat qilgan. Shu jihatdan Ipak yo‘li nafaqat tarixiy savdo yo‘li, balki erta globalizatsiyaning institutsional ko‘rinishi sifatida ham baholanadi. Bu yondashuv Ipak yo‘lini “proto-globalization infrastructure” sifatida ko‘rishga imkon beradi, ya‘ni zamonaviy global iqtisodiyotning institutsional va funksional ildizlari aynan shu tizimda shakllangan.

Ilmiy tadqiqotlar shuni ko‘rsatadiki, Ipak yo‘li orqali amalga oshgan almashinuv faqat tovarlar savdosi bilan cheklanmagan, balki murakkab ko‘p qatlamli iqtisodiy va madaniy tizimni o‘z ichiga olgan. Xususan, quyidagi asosiy yo‘nalishlar ajralib turadi: Ipak, ziravorlar, nefrit, qimmatbaho metallar va otlar kabi mahsulotlar turli mintaqalar o‘rtasida doimiy iqtisodiy oqimni shakllantirgan. Bu jarayon “long-distance trade specialization” deb atalib, hududlar o‘rtasida iqtisodiy o‘zaro bog‘liqlikni kuchaytirgan. Ipak yo‘li orqali qog‘oz ishlab chiqarish texnologiyasi Xitoydan Markaziy Osiyo va Yaqin Sharqqa tarqalgan, keyinchalik esa Yevropaga yetib borgan. Shuningdek, metallurgiya, sug‘orish tizimlari va to‘qimachilik texnologiyalari ham keng diffuziya qilgan. Bu jarayon iqtisodiy rivojlanishni tezlashtiruvchi “knowledge spillover effect” sifatida talqin qilinadi.

Buddizm Hindistondan Markaziy Osiyo orqali Xitoyga tarqalgan bo‘lsa, islom dini VII–VIII asrlardan boshlab mintaqada asosiy sivilizatsion kuchga aylangan. UNESCO tadqiqotlariga ko‘ra, Ipak yo‘li “madaniyatlararo muloqot va diniy diffuziya koridori” sifatida global tarixda

noyob o‘rin tutadi . Ushbu jarayonlar Buyuk Ipak yo‘lining nafaqat iqtisodiy, balki chuqur madaniy va diniy integratsiya tizimi sifatida faoliyat yuritganini ko‘rsatadi. Bu kontekstdagi diniy diffuziya jarayonlari transregional aloqalar orqali shakllanib, turli sivilizatsiyalar o‘rtasida g‘oyaviy va institutsional almashinuvni kuchaytirgan. Buddizmning yoyilishi monastir tarmoqlari, tarjima maktablari va ilmiy markazlar orqali amalga oshib, mintaqada intellektual muhitning rivojlanishiga turtki bergan. Keyinchalik islom dinining keng tarqalishi esa huquqiy, ta‘limiy va ijtimoiy institutlarning yangi tizimini shakllantirib, Markaziy Osiyoda sivilizatsion integratsiyaning yangi bosqichini boshlab bergan. UNESCO tadqiqotlariga ko‘ra, Ipak yo‘li global tarixda “madaniyatlararo muloqot va diniy diffuziya koridori” sifatida noyob funksional ahamiyatga ega bo‘lgan. Ushbu yondashuv Ipak yo‘lini faqat iqtisodiy tranzit yo‘li emas, balki sivilizatsiyalar o‘rtasidagi uzluksiz muloqot va o‘zaro ta‘sirni ta‘minlagan ko‘p qatlamli tizim sifatida talqin qilish imkonini beradi. Natijada, mintaqa global madaniy va diniy jarayonlarning faol kesishuv nuqtasiga aylangan.

Mazkur jarayonlar iqtisodiy integratsiyaning murakkab va ko‘p qatlamli tizim sifatida shakllanganini ko‘rsatadi. Zamonaviy iqtisodiy tarixda bu holat “multi-layered integration system” deb ataladi, ya‘ni iqtisodiy, madaniy va texnologik jarayonlar bir-biri bilan uzviy bog‘liq holda rivojlangan. Ilmiy manbalarda qayd etilishicha, Ipak yo‘li tizimi: bozorlar o‘rtasida narxlar differensialini yumshatgan, mintaqalararo savdo oqimlarini barqarorlashtirgan va uzoq masofali iqtisodiy aloqalarni institutsionallashtirgan . Bu esa Buyuk Ipak yo‘lini oddiy savdo yo‘llari tizimi sifatida emas, balki “ilk integratsiyalashgan jahon iqtisodiyoti modeli” sifatida talqin qilish uchun asos yaratadi.

Zamonaviy tarixiy-iqtisodiy va geoiqtisodiy tadqiqotlarda Buyuk Ipak yo‘lining funksional mohiyati faqat integratsiya va o‘zaro bog‘liqlik nuqtai nazaridan emas, balki “asymmetric benefits distribution” (foydaning notekis taqsimlanishi) konsepsiyasi orqali ham tahlil qilinmoqda. Bu yondashuv Ipak yo‘lini idealizatsiyalangan global savdo tarmog‘i sifatida emas, balki murakkab kuch va resurslar muvozanati bilan bog‘liq tizim sifatida ko‘rsatadi. Ilmiy adabiyotlarda ta‘kidlanishicha, uzoq masofali savdo tizimlarida har doim ham barcha ishtirokchilar teng iqtisodiy foyda olmagan. Ayrim hududlar faqat tranzit funksiyasini bajarib, logistika va transport xizmatlari orqali cheklangan daromad olgan bo‘lsa, asosiy qo‘shimcha qiymat (value added) yirik siyosiy va iqtisodiy markazlar yoki imperiyalar tomonidan o‘zlashtirilgan .

Bu holat Buyuk Ipak yo‘li tizimini “win-win integratsiya” modeli sifatida emas, balki “ierarxik savdo tarmog‘i” yoki “markaz–periferiya (core–periphery) iqtisodiy tuzilma” sifatida talqin qilishga asos beradi. Bunday modelda markaziy hududlar (core) yuqori qo‘shilgan qiymat

yaratuvchi ishlab chiqarish, institutsional boshqaruv va savdo oqimlarini nazorat qilish kabi strategik funksiyalarni bajargan. Periferik hududlar esa asosan xomashyo yetkazib berish, tranzit xizmatlari va past qo‘shilgan qiymatga ega bo‘lgan logistika faoliyatlari bilan shug‘ullangan. Natijada iqtisodiy foyda va rivojlanish darajalari hududlar o‘rtasida notekis taqsimlangan bo‘lib, bu tizim ichida funksional ixtisoslashuv va fazoviy ierarxiyani kuchaytirgan. Shu tarzda Ipak yo‘li iqtisodiy jihatdan bir xil manfaatli almashinuv emas, balki murakkab, tabaqalashgan va strukturaviy jihatdan nomutanosib global savdo tarmog‘i sifatida namoyon bo‘ladi. Tarixiy misollar shuni ko‘rsatadiki, Samarqand va Buxoro kabi shaharlar muhim savdo tugunlari bo‘lsa-da, ular ko‘pincha yirik imperiyalar o‘rtasidagi iqtisodiy oqimlar uchun “intermediary redistribution centers” vazifasini bajargan. Bu esa mahalliy iqtisodiyotning to‘liq kapitalizatsiya qilinishini cheklagan. Shuningdek, Qozog‘iston va boshqa dasht hududlari tranzit geografiyasi sifatida strategik ahamiyatga ega bo‘lsa-da, ular ko‘pincha “rent-based economy” (ijara asosidagi iqtisodiyot) doirasida qolib ketgan. Ya’ni, asosiy foyda savdo oqimini nazorat qiluvchi yirik siyosiy markazlar tomonidan o‘zlashtirilgan.

Zamonaviy iqtisodiy tarixda bu jarayon “asymmetric interdependence” deb yuritiladi, ya’ni o‘zaro bog‘liqlik mavjud bo‘lsa-da, u teng manfaatga asoslanmagan tizimdir. Shu nuqtai nazardan, Ipak yo‘lini faqat integratsiya modeli sifatida emas, balki kuch va iqtisodiy resurslar taqsimotidagi nomutanosiblikni aks ettiruvchi tarixiy tizim sifatida ham baholash zarur. Bunday tanqidiy yondashuv Ipak yo‘li haqidagi an’anaviy “romantik global savdo yo‘li” konsepsiyasini qayta ko‘rib chiqishga imkon beradi va uni real tarixiy-geoiqtisodiy sharoitlarga yaqinlashtiradi. Yuqorida amalga oshirilgan tarixiy-iqtisodiy tahlillar asosida shuni ta’kidlash mumkinki, Buyuk Ipak yo‘li Markaziy Osiyo hududida iqtisodiy integratsiyaning shakllanishida murakkab va ko‘p darajali (multi-layered) mexanizmlar orqali faoliyat yuritgan. Ushbu mexanizmlar nafaqat savdo aloqalarini, balki institutsional, logistika va madaniy tizimlarning o‘zaro uyg‘unlashuvini ham o‘z ichiga olgan.

Ilmiy yondashuvlarga ko‘ra, Markaziy Osiyo iqtisodiy integratsiyasi quyidagi asosiy strukturaviy komponentlar orqali savdo o‘zaro bog‘liqligi (trade interdependence) , hududiy bozorlar integratsiyasi (market integration) , transport va logistika infratuzilmasining rivojlanishi (transport-led development) , madaniy-iqtisodiy tizimlar uyg‘unligi (socio-economic embeddedness) rivojlangan . Ushbu komponentlar bir-biri bilan uzviy bog‘liq holda ishlagan bo‘lib, iqtisodiy tizimni “network-based regional economy” sifatida shakllantirgan. Xususan, savdo o‘zaro bog‘liqligi jarayonida hududlar o‘rtasida tovar oqimlari barqarorlashgan va nisbiy ixtisoslashuv (comparative specialization) kuchaygan. Bu esa ishlab chiqarish va iste’mol markazlari o‘rtasidagi iqtisodiy bog‘liqlikni mustahkamlagan. Hududiy bozorlar integratsiyasi

esa Samarqand, Buxoro va boshqa yirik shaharlar orqali amalga oshib, ular “regional exchange nodes” sifatida faoliyat yuritgan. Bu markazlar turli hududlar o‘rtasida narxlar differensialini yumshatish va savdo oqimlarini optimallashtirish vazifasini bajargan.

Transport infratuzilmasining rivojlanishi esa iqtisodiy integratsiyaning asosiy “enabling factor”i imkon yaratuvchi omil sifatida namoyon bo‘lgan. Karvon yo‘llari, tog‘ dovonlari va cho‘l marshrutlari orqali shakllangan logistika tarmog‘i uzoq masofali savdoni iqtisodiy jihatdan barqaror qilgan. Madaniy-iqtisodiy tizimlar uyg‘unligi esa Ipak yo‘lini oddiy iqtisodiy tizim emas, balki “socio-economic interaction space” sifatida shakllantirgan. Bu jarayonda savdo bilan bir qatorda til, din, texnologiya va institutsional normalar ham tarqalgan. Eng muhim ilmiy xulosa shundan iboratki, ushbu integratsiya jarayoni markazlashgan davlat boshqaruvi asosida emas, balki ko‘p subyektki (multi-actor), tarmoq asosidagi (network-based) va o‘z-o‘zini tashkil etuvchi (self-organizing system) model orqali amalga oshgan. Bu modelda savdogarlar, karvonsaroylar, shaharlar va mintaqaviy bozorlar asosiy integratsion aktorlar sifatida faoliyat yuritgan. Shu bois, Buyuk Ipak yo‘li Markaziy Osiyoda iqtisodiy integratsiyaning tarixiy prototipi sifatida baholanib, u zamonaviy mintaqaviy integratsiya modellarini tushunishda muhim nazariy asos bo‘lib xizmat qiladi

Xulosa. Xulosa qilib aytganda, Buyuk Ipak yo‘li Markaziy Osiyo davlatlari o‘rtasida iqtisodiy integratsiyaning shakllanishida fundamental tarixiy asos bo‘lib xizmat qilgan murakkab va ko‘p funktsiyali (multi-functional) tizim sifatida namoyon bo‘ladi. Ushbu tizim nafaqat hududiy savdo aloqalarini rivojlantirgan, balki mintaqaviy iqtisodiy makonning institutsional va logistika jihatdan integratsiyalashuviga ham zamin yaratgan.

Tahlillar shuni ko‘rsatadiki, Ipak yo‘li doirasida shakllangan iqtisodiy aloqalar “network-based interdependence” modeliga asoslangan bo‘lib, unda savdo tugunlari, shaharlar va tranzit hududlar o‘zaro bog‘liq tizim sifatida faoliyat yuritgan. Bu esa Markaziy Osiyo hududida iqtisodiy jarayonlarning markazlashmagan, biroq barqaror integratsion strukturaga ega bo‘lganini anglatadi.

Shuningdek, Ipak yo‘li hududiy bozorlarni birlashtirish (market integration), savdo oqimlarini kengaytirish (trade expansion) va transregional iqtisodiy aloqalarni mustahkamlash orqali mintaqaning global iqtisodiy tizimga integratsiyalashuviga xizmat qilgan. Bu jarayon tarixiy nuqtai nazardan qaralganda, “early proto-globalization” modelining muhim tarkibiy qismi sifatida baholanadi.

Tarixiy tajriba shuni ko‘rsatadiki, Ipak yo‘li modeli zamonaviy mintaqaviy integratsiya jarayonlarini tushunishda muhim nazariy va metodologik asos bo‘lib xizmat qiladi. Xususan, u

bugungi kunda qo‘llanilayotgan “regional connectivity”, “economic corridor development” va “transit-oriented integration” konsepsiyalarining tarixiy ildizlarini ochib beradi.

Shu bois, Buyuk Ipak yo‘lining iqtisodiy integratsiya modeli nafaqat tarixiy fenomen sifatida, balki zamonaviy geoiqtisodiy jarayonlarni tahlil qilishda ham dolzarb ilmiy paradigma sifatida qaralishi lozim.

Foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati:

1. Frankopan, P. (2015). *The Silk Roads: A New History of the World*. London: Bloomsbury Publishing.
pp. 13–21.
Available at: <https://www.bloomsbury.com/uk/silk-roads-9781408839997/>
2. Hansen, V. (2012). *The Silk Road: A New History*. New York: Oxford University Press.
pp. 4–10.
Available at: <https://global.oup.com/academic/product/the-silk-road-9780195159318>
3. Liu, X. (2010). *The Silk Road in World History*. Oxford: Oxford University Press.
pp. 5–9.
Available at: <https://global.oup.com/academic/product/the-silk-road-in-world-history-9780195338102>
4. Foltz, R. (2010). *Religions of the Silk Road: Premodern Patterns of Globalization*. 2nd ed. New York: Palgrave Macmillan.
pp. 23–45.
DOI: <https://doi.org/10.1057/9780230621251>
5. UNESCO (2021). *Silk Roads Programme Publications*. Paris: UNESCO Publishing.
Available at: <https://en.unesco.org/silkroad/publications>
6. UNESCO (2022). *Silk Roads Papers – 3rd Edition*.
pp. 1–50.
Available at: <https://en.unesco.org/en/publication/silk-roads-papers-3rd-edition>
7. Bentley, J. H. (1993). *Old World Encounters: Cross-Cultural Contacts and Exchanges in Pre-Modern Times*. New York: Oxford University Press.
pp. 112–130.
Available at: <https://global.oup.com>
8. Gruber, J. (2018). Trade networks and early globalization in Eurasia. *Journal of Economic History*, 78(2), 345–372.

DOI: <https://doi.org/10.1017/S0022050718000156>

9. Zandi, S. (2023). Revival of the Silk Road using AR/VR technologies. arXiv Preprint.

Available at: <https://arxiv.org/abs/2304.10545>

10. Christin, N. (2013). Traveling the Silk Road: Measurement analysis of anonymous markets. arXiv Preprint.

Available at: <https://arxiv.org/abs/1207.7139>

11. World Bank (2020). Connectivity and Integration in Central Asia. Washington, DC.

pp. 15–40.

Available at: <https://www.worldbank.org>

12. UNESCO World Heritage Centre (2020). Silk Roads Cultural Routes.

Available at: <https://whc.unesco.org/en/list/1442/>