

ANUSHTEGINLAR HUKMRONLIGI DAVRIDA BUYUK IPAK YO'LI VA UNING TARMOQLARINING RIVOJLANISHI

Egamberdieva Nigora

Toshkent Amaliy fanlar universiteti, Tarix fanlari doktori, professor.

Yunusova Dilnoza

Toshkent Amaliy fanlar universiteti Katta o'qituvchisi.

Annotatsiya. Maqolada XII-XIII asrlarda Buyuk ipak yo'lining tarmoqlari va ularning kengayishida Xorazmshoh Anushteginlarning faoliyati bayon qilingan. Anushteginlar davlati eng rivojlangan davrda uning tarkibiga kirgan 27 ta davlat hududida savdoning rivojlanishiga alohida e'tibor qaratishgani, savdo yo'llarining xavfsizligi ta'minlashgani keltirilgan. Xorazm vohasidan o'tgan savdo yo'llari tarmoqlari yo'nalishlari ko'rsatilgan. Savdo aloqalarining rivojlanishi Xorazm davlatidagi shaharlarning taraqqiy etishiga, hunarmandchilik va dehqonchilikning taraqqiy etishiga sabab bo'lgan omillari biri ekanligi ko'rsatilgan. Xalqaro savdoda suv yo'liga alohida ahamiyat qaratilgan.

Kalit so'zlar: Buyuk ipak yo'li, Anushteginlar, Gurganj, Xazorasp, savdo, Buxoro, Mavarounnahr.

Аннотация. В статье описывается деятельность хорезмшахов Ануштегинов в развитии Великого Шелкового пути в XII-XIII веках. Утверждается, что в период наибольшего развития государства Ануштегинов они уделяли особое внимание развитию торговли на территориях 27 входящих в него государств и обеспечивали безопасность торговых путей. Указаны маршруты торговых сетей, проходящие через Хорезмский оазис. Показано, что развитие торговых связей было одним из факторов, способствовавших развитию городов в Хорезмском государстве, развитию ремесел и сельского хозяйства. В международной торговле особое значение придавалось водному пути.

Ключевые слова: Великий Шелковый путь, Ануштегиниды, Гурганж, Хазорасп, торговля, Бухара, Маваруннахр.

Abstract. This article describes the activities of the Anushteginid Khorezmshahs in the development of the Great Silk Road in the 12th-13th centuries. It is argued that during the Anushteginid empire's peak, they paid particular attention to developing trade within the territories of its 27 constituent states and ensuring the security of trade routes. The routes of trade networks passing through the Khorezm oasis are identified. It is shown that the development of trade links was one of the factors contributing to the development of cities in the Khorezm state, as well as the advancement of crafts and agriculture. Waterways were particularly important in international trade.

Keywords: Great Silk Road, Anushteginids, Gurganj, Hazorasp, trade, Bukhara, Mawarunnahr.

Kirish

Xorazm hududidan Buyuk ipak yo'lining shimoliy tarmog'i o'tgan bo'lib, bu yo'l boshqa yo'llarga nisbatan eng murakkab yo'l hisoblangan. Uning aksariat qismi cho'l hududidan o'tgan.

Manbalarda bu yo‘l “dasht” yo‘li deb ham aytilgan. Sharq va g‘arbni bog‘lovchi asosiy yo‘llar tizimi esa, Amudaryoni kesib o‘tgan. Qadimgi davr va o‘rta asrlarda savdo yo‘llari mamlakatning iqtisodiy taraqqiyotiga katta imkon yaratgan shu sababdan bunday karvon yo‘llari doimo hukmdorlar e‘tiborida bo‘lgan.

XII asr va XIII asr boshlarida Markaziy Osiyo hududida yirik imperiya Xorazmshohlar davlati hukmronlik qilgan. Uning tarkibida 27 davlat kirgan bo‘lib, uning hududlari Iroqdan Hindistongacha, Orol dengizidan Hind okeanigacha kengaytirilgandi. Ulkan mintaqada siyosiy yaxlitlik va barqarorlikning ta‘minlanish, ijtimoiy-iqtisodiy munosabatlarni rivojlantirish uchun anushteginlar jahon miqyosida savdo-sotiqning rivojlanishi va yo‘llarning havfsizligi ta‘minlashga adlohida e‘tiborni qaratishgan. Chunki savdo-sotiq munosabatlari moliyaviy jihatdan juda katta foyida keltirishi bilan bir qatorda o‘zaro tinchlik va osoyishtalikni saqlash kafolati ham hisoblangan. Shu sababdan Xorazm davlati siyosiy arboblari Movarounnahrda ijtimoiy-iqtisodiy hayotni doimo kuzatib turishgan va yetilgan arim muammolarni qurol-aslaxa o‘rniga ikki tomonlama oldi-sotdi va diplomatiya imkoniyatlari hisobiga yechishga harakat qilganlar.

Tahlil va natijalar

Xorazmshoh-anushteginlar ichki va tashqi savdoni rivojlantirish uchun karvon yo‘llarining infratuzilmasiga, havfsizligiga, bozorlardagi narx-navo, mahsulotlarning sifati, tosh-tarozining ahvoliga alohida e‘tibor qaratib, uni qattiq nazorat ostiga olganlar. Karvon yo‘llarida karvon saroylar qurilgan, to‘xtash joylarida yangi suv havzalari tashkil etilgan va avvaldan mavjud bo‘lganlari qayta ta‘mirlangan. Katta karvonlarni qo‘riqlab borishga, hatto Xorazmshohning shaxsiy pahlavonlari ham jalb etilgan. Xorazmshoh Takash savdogarlarning xorazmlikmi, turkmi, xorijlikmi kimligidan qat’iy nazar-hammaga bir xil adolatli munosabatda bo‘lish, ularning oldi-sotdi ishlariga to‘sqinlik qilmaslik, yo‘llar xavfsizligini ta‘minlash, mol va hayotiga turli tajovuz va suiqasdlarning oldini olish to‘g‘risida farmon chiqargan[8. 65-b]. Anushteginlar ulkan imperiyasi tarkibiga kirgan har bir hududda ham savdo aloqalariga alohida e‘tiborni qaratishgan. U joylarda aloqa yo‘llarining xavfsizligini ta‘minlashga harakat qilishgan.

Buyuk ipak yo‘lining shimoliy va g‘arbiy tarmog‘i aynan Amudaryoning quyi va o‘rta oqimi orqali o‘tgan. Rossiya va Sharqiy Yevropa davlatlari bilan bo‘ladigan savdo aloqalari aynan shu yo‘l orqali amalga oshirilgan. Bu savdo yo‘li Anushteginlar davrida Kudjag (Qal‘alik), Madminiya (Bug‘roxon), Git (Puljoy) shaharlaridan o‘tgan va bu shaharlarning bozorlarida Eron, Kavkazorti, Hindiston va Xitoydan keltirilgan mollar ko‘plab sotilgan [11. 108-b].

Markaziy Osiyodagi boshqa davlatlar bilan bo‘ladigan savdo yo‘llarining birinchisi, Maqdisiy ma‘lumoticha, Qizilqumning janubi-g‘arbiy qismi orqali o‘tgan [11. 108-b]. Keyinchalik ushbu yo‘ldan kelayotgan karvonlar Amudaryoning keng qirgoqlari bo‘ylab safarini davom ettirib, yirik savdo-sotiq markazi va poytaxt shahar Kat kirib borgan. Bu yo‘l Buxorodan boshlangan, uning uzunligi 360 km. bo‘lib, karvonlar uni kamida 13 kunda bosib o‘tganlar [7. 147-b]. Yo‘lda Varaxsha va Sho‘raxon shaharlari, 7 rabot (karvonsaroi) va 6 ta to‘xtab o‘tish joylari (qo‘nalg‘a) mavjud bo‘lgan [7. 148-b]. Keyingi vaqtlarda Gurganj shahrining nufuzi oshib, Katga keladigan karvonlar o‘z safarini Shimoliy Xorazm markaziga qarab davom ettirganlar. Natijada Katdan boshlangan savdo yo‘llari Xos, Nuzkat, Vayxon, Nukbog‘ va, nihoyat, Mizdahqon shaharlari orqali o‘tib Gurganjgacha davom etgan. Buxoro orqali Xorazmning Movarounnahr bilan oldi-sotdi va madaniy aloqalar Amudaryoning chap qirg‘og‘i bo‘ylab ham amalga oshirilgan. Bu chap qirgoq orqali o‘tgan yo‘lning uzunligi 510 km. bo‘lib, uni karvonlar 12 kun davomida bosib o‘tishgan. Mazkur yo‘lda 6 ta yirik shahar (Poykavd, Amul, Jigarband, Dargon, Sadvar va Hazorasp) va 20 ga yaqin

karvonsaroylar hamda mustahkamlangan qalalar, manzilgohlar, to'xtash joylari joylashgan [10]. Buxorodan Gurganchga boradigan ushbu yo'l orqali harakat qilgan savdogarlar Amudaryo yaqinidagi Farabr (hozirga Farob) shahriga yetib kelgach, o'z yuklarini daryoning chap sohilida joylashgan qadimgi Amul (keyinchalik, Chorjo'y, Turkmanobod) qal'asiga o'tkazishga intilganlar [10]. Bugungi kungacha xarobalari saqlanib qolgan Amul qal'asi bir vaqtlar juda katta harbiy strategik va iqtisodiy ahamiyatga ega bo'lib, juda ko'p falokatlarni boshidan kechirgan va har gal o'z qaddini rostlashga erishgan. Bu yerdagi katta bozorlarda dunyoning turli burchaklaridan keltirilgan noyob mollar sotilgan. Bugunga kunda Amul qal'asi qoldiqlari yaqinida "Dunyo bozori" [7. 150-b] nomi bilan yangi tijorat markazi barpo etilgan va unda Eron, Turkiya, Afg'onistan, Rossiya kabi mamlakatlarning ishbilarmon doiralari vakillari savdo-sotiq ishlari bilan shug'ullanib kelmoqdalar.

Xorazmni Buxoro orqali Movarounnahr bilan bog'lovchi uchinchi savdo yo'li ham mavjud bo'lib, u Istaxriy, Maqdisiy, Ibn Batuta qoldirgan ma'lumotlarda "Sepoya yo'li" deb ko'rsatilgan [4. 104-b]. Xususan, al-Istaxriy bu yo'lning Buxoro va Varaxshadan boshlanishi va Qizilqum orqali 8 kunda bosib o'tilishi mumkinligini ta'kidlagan. Ayrim taqqoslashlarga tayangan holda ushbu yo'l Katga olib borgan, degan taxmini ilgari surish mumkin. [8. 64-68-b]. Arxeologik tadqiqotlar vaqtida nisbatan qisqa hisoblangan mazkur uchinchi yo'l Madami qiyaligi sharqiy qismida joylashgan Xalatatepa shaharchasi orqali o'tganligi aniqlangan [8. 66-b]. Bu yerdan VI-X asrlar va XIII-XIV asrlarga oid Xorazm kulolchiligiga xos sopolidishlar qoldiqlari topib o'rganilgan. Ayrim taxminlarga ko'ra Xalata manzilgohidan keyin bu savdo yo'li o'z yo'nalishini meridian o'lchovidan kenglik o'lchoviga o'zgartirgan. Xalatatepada keyin savdo yo'li Amudaryoning o'ng qirg'oqidagi Tuproqqal'a raboti orqali Eshonrabot, Toshqal'a, Moshrabot, Sandala (Meshekli raboti), Baqirgon (Miskin), Sho'roxon shahri orqali Katgacha cho'zilgan [8. 66-b]. Keyinchalik karvonlar yana 4 kun yurib, Gurganjga yetib borganlar. XIV asr boshlarida ushbu savdo-sotiq yo'li haqida mashxur sayyoh Ibn Battuta ma'lumot bergan va undagi mavjud bir oz noaniqlik ayrim shubhalarni tug'diradi. Holbuki, sayyoh: "Xorazm bilan Buxoro oraligidagi saxroni 18 kun davomida bosib o'tiladi", deb yozadi [4. 104-b]. Shu vaqtning o'zida sayyoh Urganchdan Katgacha 4 kun, Katdan Vobkentgacha 6 kun, Vobkentdan Buxorogacha esa 1 kun yuriladi deb ko'rsatganini hisobga olinadigan bo'lsa, unda Xorazm poytaxtidan Buxorogacha 18 kun emas, balki 11 kun yo'l yurish kerak bo'lgan [7. 173-b]. O'rta asr olimlari ma'lumotlarida Xorazm va Buxoro oralig'idagi yo'lning uzunligi haqida qat'iy bir o'lchamli masofani ko'rsatmagan bo'lsalar-da, ular bir-biriga yaqin ma'lumotlarni berganlar. Ya'ni, Istaxriy o'z vaqtida Varaxshadan Katgacha bo'lgan masofani 8 kunlik yo'l deb ko'rsatgan bo'lsa, Ibn Battuta Buxorodan Katgacha bo'lgan masofa 7 kunlik yo'l deb ta'kidlagan.

Xorazmning Xitoy bilan savdo-sotiq aloqalari, asosan, ikki yo'l orqali amalga oshirilgan. Birinchi yo'l Amudaryoning o'ng va so'l qirg'og'ida joylashgan shahar va karvonsaroylar bo'ylab, Amul qal'asiga olib kelardi. Keyinchalik karvonlar Buxoro, Samarqand, Binokat, Tarozi, Kulon, Merke, Bolasog'un, Suyob, Issiqko'lning janubiy qirg'og'i va Sharqiy Turkiston shaharlari orqali Xitoyga yetib kelganlar. Buyuk Ipak yo'lining janubiy tarmog'i hisoblangan ushbu yo'ldan tashqari, yana ikkinchi yo'l ham mavjud bo'lib, u, dastlab, Urganchdan boshlanib, Sirdaryo bo'yidagi O'tror qal'asiga, so'ngra esa Yettisuv va Mo'g'ulistondan o'tib Shimoliy Xitoygacha cho'zilgan edi. Xigoy bilan savdo-sotiq aloqalari mo'g'ullar istilosi boshlanishi arafasida ham davom etgan.

Xorazm vohasining mintaqaviy joylashuv o'rni uning qadim zamonlardan qo'shni hududlar aholisi, xususan ko'chmanchi qabilalar vakillari bilan oldi-sotdi aloqalarini doimiy ravishda amalga oshirishga imkoniyat yaratgan. Xorazm arxeologiya-etnografiya ekspeditsiyasi a'zolari tomonidan ko'chmanchi va yarim ko'chmanchi qabilalarning hayoti va turmushi izlarini topish maqsadida

Sirdaryoning quyi oqimi, Amudaryoning eski oʻzani Oʻzboy atroflari va Kaspiyorti hududlarida olib borgan koʻp yillik tadqiqotlar natijasida koʻp ming kishilik chorvador aholining tarixning turli davrlarida Xorazm vohasi bilan uzviy iqtisodiy, siyosiy va madaniy aloqada boʻlib kelganliklari aniqlandi [12].

Anushteginlar davlati moʻgʻullar istilosi natijasida bosib olinib, ularning hukmronligini oʻrnatilgan vaqtda Buyuk ipak yoʻli faoliyati uzoq vaqtgacha toʻxtab qolgan. Vaqtlar oʻtishi bilan Chigʻatoy ulusi bu yoʻl faoliyatini tiklashga harakat qilgan. Oltin Oʻrda davrida qaytadan tiklangan Urganch shahri Buyuk Ipak yoʻlining shimoliy tarmogʻidagi Volgaboʻyi, Dashti Qipchoq va Sharqiy Yevropa mamlakatlari bilan bogʻlovchi asosiy markaz sifatida yana muhim ahamiyat kasb etgan. Ibn al-Asir maʼlumotlariga koʻra, Jebe va Subutoy nuyon boshliq moʻgʻullar qoʻshinlari yurishlari davrida toʻxtagan Dashti Qipchoq bilan bogʻlovchi karvon yoʻli Oltin Oʻrda davrida yana qaytadan ishlay boshladi. Huddi shu shaklda Markaziy Osiyoni Xitoy va Hindiston bilan bogʻlovchi Buyuk Ipak yoʻlining janubiy tarmogʻi ham tiklanganligini yozma manbalar bilan bir qatorda, arxeologik maʼlumotlar ham tasdiqlaydi.

Xulosa

Anushteginlarning xalqaro va ichki savdoning rivojlanishiga katta eʼtibor qaratilgani sababli, oʻsha davrlarda Xorazm shaharlari rivojlangan, u yerda savdo-sotiq avj olib, hunarmandchilikning turli sohalari taraqqiy etgan. Hunarmandlar ishlab chiqargan turli xildagi gazlamalar, zargarlik buyumlari, kiyim-kechaklar, gilamlar, teri, jun, yogʻ-moy, sovun, qurol-aslaha, egar-jabdugʻlar, hoʻl meva, quruq meva, ipakliklar, javohirlar va boshqa koʻplab mahsulotlar ham ichki bozorda, ham tashqi bozorda xaridorgir boʻlgan.

Ichki savdo va u bilan bogʻliq tashqi savdoning rivojlanishida Amudaryodan kemalar qatnovi ham keng yoʻlga qoʻyilgan. Suv yoʻli quruqlik yoʻliga nisbatan qulay, xavfsiz, qisqa vaqtni olgan va koʻp mollarni tashish imkonini bergan. Bu davrda Xorazmning tashqi savdo-sotiq munosabatlarida Eron, Volgaboʻyi, Hindiston va Janubiy rus knyazliklari asosiy oʻrinni egallaganlar.

XII-XIII asrlarda Anushteginlar davlatining markazi boʻlgan Xorazmning mavqei yuqori darajada boʻlib, voha savdogarlari Buyuk Ipak yoʻlining Markaziy Osiyo hududidan oʻtgan qismini toʻlaligicha oʻz nazoratiga olganlar. Xorazmshoh hukmdorlar esa, savdo-sotiqni yanada kengayishini taʼminlash uchun davlatiga kelgan barcha karvonlarga katta imtiyoz va erkinliklar yaratib berilgan va ularning xavfsizligi taʼminlagan. Bu esa, davlatning yanada rivojlanishi va taraqqiy etishiga zamin yaratgan.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Асқаров А. Ўзбек халқининг келиб чиқиш тарихи. – Тошкент: Оʻzbekiston, 2015
2. Буниятов З.М. Государство Хорезмшахов-Ануштегинидов. - М.: Главная редакция восточной литературы издательства Наука, 1986/
3. Жабборов И. Буюк Хоразмшоҳлар давлати (Қадимий тарих саҳифалари). -Тошкент. Шарқ. 1999
4. Иброҳимов Н. Ibn Battuta va uning Oʻrta Osiyoga sayohati .-Toshkent. 1993.
5. Иброҳим Қафес оʻғʻли. Хоразмшохлар давлати тарихи. – Toshkent. Navroʻz, 2016
6. Мавлонов Ў.М. Қадимги йўللار ва этномаданий алоқалар. //Ўзбекистонда этнодемографик жараёнлар. Халқаро илмий-амалий анжуман материаллари. Тошкент, 9-апрель 2005 йил. — Тошкент, 2005.

7. Мавлонов Ў.М. Марказий Осиёнинг Қадимги йўллари:шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. Тошкент;”Академия”. 2008.
8. Машарипов Қ. Хоразмнинг Ўрта Шарқ ва Европа давлатлари савдо марказлари билан тарихий алоқалари (X-XV асрлар). т.ф.н. илм. даражасини олиш учун ёзилган диссертация.- Урганч.2004.
9. Толстов С.П. Древний Хорезм. Опыт историко – археологического исследования. – Москва: МГУ, 1948.
10. Турганов Б.Қ. Хоразмнинг ўрта асрлардаги металсозлик хунармандчилиги (VIII-XIV асрлар археологик материаллар асосида). т.ф.н. илм. даражасини олиш учун ёзилган диссертация. -Самарқанд. 2009.
11. Қидирниязов О. Жанубий Оролбўйи шаҳар маданияти тарихи (VII-XVасрлар). т.ф.н. илм. даражасини олиш учун ёзилган диссертация. -Самарқанд. 2018.
12. Якубовский А.Ю. Феодалное общество Средней Азии и его торговля с Восточной Европой // Материалы по истории Узбекской, Таджикской, Туркменской ССР. -М-Л., 1932.