

“BUYUK IPAK YO’LI-MULOQAT YO’LI”

Abdullayev Afzalbek Otabek o’g’li
Tursunmurodov Otabek Shuxrat o’g’li
Jumayev Humoyiddin Shuxrat o’g’li

Denov tadbirkorlik va pedagogika insituti talabalari

Anotatsiya: Ushbu maqolada Qadimgi davrlarda vujudga kelgan, Qadimgi Sharq va ‘arbni bog’lashga va G’arb va sharq o’rtasida savdo aloqalariga kata hissa qo’shgan “Buyuk ipak yo’li haqida so’z boradi. Bu borada Buyuk ipak yo’lining kelib chiqishi haqida qsqacha ma’lumot berilib, “Buyuk ipak” yo’linig hozirgi zamondagi o’rni, Hozirgi zamon uchun Tarixiy axamiyati, tarixni o;rganishdagi rolihaqida fikr yuritiladi shuningdek “Buyuk ipak” yo’li doirasida amalga oshiriladigan Ishlarning axamiyati haqda va shu bilan birga “TRASEKA” loyxasning axamiyati va Islom Karimovning bu boradagi izoxlari haqida ma’lumot beriladi.

Kalit so’zlar: “TRASEKA”, “shoh yo’li”, “Lazurit yo’li”, Evropa –Kavkaz-Osiyo transport yo’lagi, Toshkent-Andijon-O’sh-Irkeshtom-Qashqar yo’li, “G’arbiy meridional yo’l”.

Abstract: This article talks about the Great Silk Road, which was created in ancient times, and which greatly contributed to the connection of the Ancient East and the West and trade relations between the West and the East. In this regard, brief information about the origin of the Great Silk Road, the place of the "Great Silk" road in the present time, its historical significance for the present time, the role in the study of history and the "Great Silk" road are discussed. the importance of the work to be carried out within the framework of the project, as well as the importance of the "TRASEKA" project and Islam Karimov's comments on this matter.

Key words: "TRACEKA", "Royal Road", "Lazurite Road", Europe-Caucasus-Asia transport corridor, Tashkent-Andijan-Osh-Irkeshtom-Kashkar road, "West Meridian Road".

Аннотация: В данной статье рассказывается о Великом Шелковом Пути, который был создан в древности, и который во многом способствовал соединению Древнего Востока и Запада и торговым отношениям между Западом и Востоком. В связи с этим краткие сведения о происхождении Великого шелкового пути, месте «Великого шелкового пути» в настоящее время, его историческом значении для настоящего времени, роли в изучении истории и «Великого шелкового пути». дорога, обсуждаются важность работ, которые будут проведены в рамках проекта, а также важность проекта «TRASEKA» и комментарии Ислама Каримова по этому поводу.

Ключевые слова: «ТРАСЕКА», «Королевская дорога», «Лазуритовая дорога», транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия, дорога Ташкент-Андижан-Ош-Иркештом-Кашкар, «Западно-Меридианная дорога».

Bizqadimgidavrtariximizganazartashlarekanmiz, kishilikjamiyatiningbronzadavidane'tiboran, ba'zijoylardaundanhamanchaavval, ma'lumixtisoslashganyo'llarpaydobo'lganliginibilamiz.

Ularningpaydobo'lishidaqabilalar, xalqlarvadavlatlararoaloqalardankelibchiqqaniqtisodiy, etnik, siyosiyvamadaniyehtiyojlarsababbo'ldi. TarixdamiloddanavvalgiVI-IVasrlardaEronahmoniyularisaltanatidavridauninghududibo'ylab "shohyo'li" tarkibtopganliginibilamiz.

LekinungaqadarO'rtavaYaqinSHarqdaBadaxshonlazuritigabo'lganehtiyoj "Lazurityo'li"ningvujudgakelishigaolibkelgan. 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. Bu yo'l orqali SHarqdan (Xitoydan) G'arbg(Vizantiyaga) oqib borgan savdo mollari, asosan, Xitoy ipagi bo'lsa-da, bu yo'l fanga atigi XIX asrning 70 yillarida nemis olimi K.Rixtgofen tomonidan "Ipak yo'li" nomi bilan kiritildi. 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

SSSRning inqirozga yo'l tutib parokanda bo'lib ketishi natijasida, ilgari sobiq SSSR tarkibidagi respublikalar mustaqil davlatga aylanadi. 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 kanoatlantirmaydi.[1] 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 Evropa Komissiyasi Markaziy Osiyo hamda Kavkaz mamlakatlari, shuningdek, Evropa Ittifoqi davlatlari vakillari uchrashuvi bo'lib o'tdi. Unda Evropa va Osiyoni bir-biriga bog'laydigan Evropa-Kavkaz-Osiyo transport yo'lasi

“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. Hozirga qadar jahonning 50 mamlakatlari TRASEKA yo‘llari orqali o‘z yuklarini manzillarga yetkazmoqda.[2] Mazkur yo‘llardan Sharq ham, G‘arb ham birday manfaat topadi. Markaziy Osiyo va Kavkaz uchun jahon bozoriga keng yo‘l ochiladi. Evropa va Osiyoni tutashtiradigan ana shu yo‘lning asosiy bo‘g‘inida O‘zbekiston joylashgan. Markaziy Osiyo va Qozog‘iston davlatlarining ham markazida davlatimizning joylashishi qadimdan “Ipak yo‘li”ning eng serqatnov trassalari o‘tishiga sababchi bo‘lgan. Hozir ham Markaziy Osiyoni Evropa va Osiyo bilan bog‘lab turuvchi avtomobil va temir yo‘llarning asosiy qismi davlatimiz hududidan o‘tadi. Hozirgi paytda jadal sur‘atlar bilan Toshkent-Andijon-O‘sh-Irkeshtom-Qashqar yo‘li qurilmoqda. Bu yo‘lning asosiy qismi O‘zbekiston hududiga to‘g‘ri keladi. Ana shu yo‘l Evropa va Osiyoning eng katta shaharlarini, ya‘ni Parij va Shanxayni bir-biri bilan bog‘laydi. Qadimdan davlatlar o‘rtasida yo‘llar har jihatdan qulay joylarda o‘rnatilgan. “Buyuk ipak yo‘li” ham qumli cho‘llar, baland tog‘lar, bepoyon dashtlar orqali o‘tib, shaharlar va qishloqlarni birlashtirgan. Hozirgi serqatnov katta avtomobil yo‘llarining ko‘pchiligi “Ipak yo‘li”ga to‘g‘ri keladi. 1998 yil sentyabr oyida Ozarbayjon poytaxti Boku shahrida Evropa –Kavkaz-Osiyo transport yo‘lagini (TRASEKA) rivojlantirish bo‘yicha xalqaro anjuman bo‘lib o‘tdi.[3] Una 32 davlatning rahbari, 10dan ortiq xalqaro tashkilot vakillari ishtirok etishdi. Respublikamizning birinch Prezidenti I.A.Karimov TRASEKA loyihasining ahamiyatini quyidagicha izohlagan edi:

TRASEKA loyihasining amalga oshirilishi bizni ham G‘arb, ham Sharq dengiz yo‘llariga chiqishimizga imkon yaratdi va eksport, import tovarlarimiz ancha arzonga tushadi.

Kavkazorti va Markaziy Osiyo bozorlariga Evropa va Osiyo davlatlarining kirib kelishiga yo‘l ochiladi.

TRASEKA loyihasining kuchga kirishiga shunga o‘xshash boshqa loyihalarning amalga oshishiga imkoniyat beradi. Bu esa Evropa 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.

Evropa-Kavkaz-Markaziy Osiyo yo‘lagining ochilishi Markaziy Osiyo davlatlari va bir davlat ichidagi turli hududlar o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalarini yaxshilaydi.[4]

Shuningdek, Islom Karimov Evropa-Kavkaz-Osiy transport yo‘lagi mintaqaviy iqtisodiy hamkorlik aloqalarini kengaytirish, mazkur yo‘nalishda joylashgan mamlakatlar iqtisodiyotini rivojlantirish, qolaversa, millatlararo hamda davlatlararo muammolarni echishda katta samara beradiganini ta‘kidlagan edi.

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. SH”uning 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.[5]

“Buyuk ipak yo’li”ning yangi mazmunda va sifatlarda to’la-to’kis tiklanishi bilan Evropa 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 echishga 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 klib, 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 ish 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

Xulosa: Xulosa qilib shuni aytish mumkinki “Buyuk ipak” yo’li qadimgidavrlarda vujudga kelgan, o’rta asrlarda ham o’z ahamiyatini yo’qotgan bo’lsada lekin o’rta Osiyoga Rossiya imperiyasining mustamlakachilik siyosati tufayli o’z ahamiyatini qisman o’qotgan edi lekin bugungi kunda ham “Buyuk ipak” yo’lining tarixni o’rganishda shuningdek transport yo’llari borsida ahamiyati kata ekanligini ko’rishimiz mumkin bunga misol qilib esa TRASEKA loyxasini ko’rishimiz mumkin. Albatta har bir davlatning iqtisodiyotida boj masalalari yotar ekan bunda transport

yo'li kata axamyatga ega hisoblanadi bu borada esa biz albatta "Buyuk ipak yo'lidan Andoza olishimiz Mumkin

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

1. Vatan tarixi-R.Shamsuddinov, Sh.Karimov, Toshkent; 2010./89-90-bet.
2. Karimov I.A. Tarixiy xotirasiz kelajak yo`q.-T.:Sharq, 1998 y.
3. Buyuk Ipak yo'li: geografiya, turizm va ekologiya (xalqaro konferensiya ma'ruzalari to'plami). – Samarqand, 1998
4. Sulaymonova F. SHarq va G'arb. – T., O'zbekiston, 1997.
5. Karimov I.A. Savdo uyidan Ipak yo'lini tiklash sari. Asarlar, P-jild. – T., O'zbekiston, 1996.

Tahirjon T. THE CONCEPT OF SPIRITUALITY AND PATRIOTISM IN THE MIND OF STUDENTS //European International Journal of Multidisciplinary Research and Management Studies. – 2022. – T. 2. – №. 10. – C. 299-304.

Tahirjon, Turgunbayev. "THE CONCEPT OF SPIRITUALITY AND PATRIOTISM IN THE MIND OF STUDENTS." European International Journal of Multidisciplinary Research and Management Studies 2.10 (2022): 299-304.

Tahirjon, T. (2022). THE CONCEPT OF SPIRITUALITY AND PATRIOTISM IN THE MIND OF STUDENTS. European International Journal of Multidisciplinary Research and Management Studies, 2(10), 299-304.

Tahirjon T. THE CONCEPT OF SPIRITUALITY AND PATRIOTISM IN THE MIND OF STUDENTS //European International Journal of Multidisciplinary Research and Management Studies. – 2022. – T. 2. – №. 10. – C. 299-304.

Tahirjon, Turgunbayev. "THE CONCEPT OF SPIRITUALITY AND PATRIOTISM IN THE MIND OF STUDENTS." European International Journal of Multidisciplinary Research and Management Studies 2.10 (2022): 299-304.

Tahirjon, T. (2022). THE CONCEPT OF SPIRITUALITY AND PATRIOTISM IN THE MIND OF STUDENTS. European International Journal of Multidisciplinary Research and Management Studies, 2(10), 299-304.

Tahirjon T. THE CONCEPT OF SPIRITUALITY AND PATRIOTISM IN THE MIND OF STUDENTS //European International Journal of Multidisciplinary Research and Management Studies. – 2022. – T. 2. – №. 10. – C. 299-304.

Tahirjon, Turgunbayev. "THE CONCEPT OF SPIRITUALITY AND PATRIOTISM IN THE MIND OF STUDENTS." European International Journal of Multidisciplinary Research and Management Studies 2.10 (2022): 299-304.

Tahirjon, T. (2022). THE CONCEPT OF SPIRITUALITY AND PATRIOTISM IN THE MIND OF STUDENTS. European International Journal of Multidisciplinary Research and Management Studies, 2(10), 299-304.