

BUYUK IPAK YO‘LNING O‘RTA OSIYO SHAHARLARIDAN O‘TGAN TARMOQLARI VA MILLATLARARO SAVDO ALOQALARI XUSUSIDA

Erkinova Nilufar Mirshod qizi

Buxoro davlat universiteti, Tarix va yuridik fakulteti talabasi

Annotatsiya: Ushbu maqolada insoniyat sivilizatsiyasidagi eng mashhur va ulkan yo‘llardan biri – Buyuk ipak yo‘li faoliyati va undagi katta taraqqiyot bosqichini boshlab bergan O‘rta Osiyo xalqlari masalasi haqida so‘z boradi. Mazkur yo‘lning tarmoqlari, g‘arb va sharq bilan olib borgan aloqalari, shuningdek, Markaziy Osiyo shaharlari savdo dinamikasini o‘shirishga xizmat qilgan omillar haqida fikrlar tarixiy manba va adabiyotlar yordamida asoslangan.

Kalit so‘zlar: Buyuk ipak yo‘li, So‘g‘d, Farg‘ona, Xitoy, Ipak, Ordos, Maniakh, Dunxuan, Vizantiya, Qashqar, Choch, Mug‘.

О ВЕТКАХ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ, ПРОХОДЯЩИХ ЧЕРЕЗ ГОРОДА СРЕДНЕЙ АЗИИ, И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТОРГОВЫХ СВЯЗЯХ

Erkinova Nilufar Mirshod qizi

Бухарский государственный университет, Студентка факультета истории и права

Аннотация: В данной статье говорится об одной из самых известных и огромных дорог цивилизации человечества – Великом Шелковом пути и проблеме народов Центральной Азии, начавших на нем великий этап развития. Мнения о сетях этой дороги, ее связях с Западом и Востоком, а также о факторах, способствовавших росту торговой динамики городов Центральной Азии, основаны на исторических источниках и литературе.

Ключевые слова: Великий шелковый путь, Согд, Фергана, Китай, Шелк, Ordos, Маниах, Дуньхуан, Византия, Кашкар, Чоч, Муг.

ABOUT THE BRANCHES OF THE GREAT SILK ROAD PASSING THROUGH THE CITIES OF CENTRAL ASIA AND INTERNATIONAL TRADE RELATIONS

Erkinova Nilufar Mirshod qizi

Bukhara State University, Student of the Faculty of History and Law

Summary: This article talks about one of the most famous and huge roads of human civilization - the Great Silk Road and the problem of the peoples of Central Asia, who began a great stage of development on it. Opinions about the networks of this road, its connections with the West and the East, and the factors that contributed to the growing trade dynamics of Central Asian cities are based on historical sources and literature.

Key words: The Great Silk Road, Sogd, Fergana, China, Silk, Ordos, Maniakh, Dunhuang, Byzantium, Kashkar, Choch, Mug.

KIRISH. “Buyuk ipak yo‘li” o‘z-o‘zidan paydo bo‘lib qolmagan, azaldan O‘rta Osiyoning turli hududlari va qo‘shni hududlarni bog‘lagan ko‘plab savdo-karvon yo‘llari bo‘lib, eramizdan avvalgi 1-ming yillikda Lapis Lazuli, Jade va shu kabi bir qancha yo‘nalishlarda savdo yo‘llari shakllandi. An’anaviy savdo yo‘llarining yagona, ammo keng qit‘alararo savdo tarmog‘iga ulanishi Buyuk ipak yo‘li kabi tarixiy hodisaning paydo bo‘lishiga olib keldi. Insoniyat tarixida eng ulkan bo‘lgan ushbu qit‘alararo savdo yo‘li Yevropa va Osiyoni bir-biriga bog‘lab, antik Rim davlatidan to Yaponiyaning qadimgi poytaxti Nara shahrigacha cho‘zilgan edi. Markaziy Osiyodan G‘arbiga va Janubga o‘tkazilgan karvon yo‘llarini hamda Xitoydan Sharqiy Turkistonga olib boradigan yo‘llarni o‘zaro bog‘lab bergan buyuk yo‘lning haqiqiy boshlanishini tarixchilar eramizdan avvalgi ikkinchi asrning o‘rtalarida, deb hisoblaydilar. O‘sha davrda xitoyliklar uchun ilk bora G‘arb o‘lkalari – Markaziy Osiyo davlatlari kashf etilgan edi.

Adabiyotlar tahlili va metodlar. Tanlangan mavzu doirasida Buyuk ipak yo‘li bo‘yicha tadqiqotlar olib borgan bir qator tarixchi olimlarning, xususan, Rtveladze. E.V., Radkevich, Masson. V.M., Shirinov. T.Sh., Mavlonov O‘.M va Ergashev J.Y. ishlari, qolaversa, o‘rta asr olimlarining asarlari atroficha o‘rganilib tahlilga tortilgan.

Mavzuni yoritishda diskurs tahlil, davriy-xronologik izchillik, komparativ yondashuv kabi metodlardan foydalanilgan.

Muhokama. Tarixchi olimlar Buyuk ipak yo'li haqida yozar ekan, ilk bor savdo karvonlari Sharqdan G'arbga qarab qachon yo'lga chiqqanligi, yo'lining tarmoq va yo'nalishlari, masofasi haqida fikr yuritadilar. Arxeolog olim A.R.Muhammadjonov Buyuk ipak yo'li Uzoq Sharqdan O'rta Osiyo va Eron orqali O'rta yer dengizigacha cho'zilganligini, bu yo'l Xitoyning qadimiy poytaxti Chan'an shahridan Italiyaning Venetsiyasigacha borib yetgan masofadagi yo'l ekanligini, ilk bor savdo karvonlari mil.avv. II asrning ikkinchi yarmida Xitoydan G'arbga qarab yo'lga chiqqanligini ta'kidlaydi. Iqtisodchi olim N.To'xliyev karvon ilk bor yo'lga chiqqan vaqtga aniqlik kiritib, savdo-sotiq mil.avv. 126-yilda boshlanganligini qayd qiladi. O'. Mavlonov esa mil.avv. VI-V ming yilliklardayoq O'rta Osiyoning nisbatan katta hududlarini birlashtirgan aloqa yo'llari shakllanganligini ta'kidlaydi[1.44].

Tarixiy manbalarga ko'ra, Buyuk Ipak yo'li mil. avv II asr atroflarida vujudga kelgan bo'lib, "Ipak yo'li" degan tushuncha esa XIX asrning ikkinchi yarmida paydo bo'lgan. 1877-yilda nemis sayyohi va geografi F.F. Rixthofen o'zining "Xitoy" nomli kitobini nashr etdi va u yerda birinchi marta "Ipak yo'li" deb nomlangan sharq mamlakatlari orqali o'tadigan ushbu savdo yo'lga aniqlik kiritib o'tdi[12.12]. O'shandan beri bu nom Sharqdan G'arbga qarab boruvchi karvon yo'llaridan biriga nisbatan ishlatiladigan ilmiy tadqiqotlarda mustahkam o'rin egalladi. Ushbu hodisa haqiqatdan ham bunday e'tiborga loyiqdir, chunki u jahon madaniyatida katta rol o'ynagan. Akademik N.N.Negmatov ta'kidlaganidek, Ipak yo'li qadimgi va o'rta asrlarning globallashuv jarayoni mahsuli bo'lib, boshqa mamlakatlarda mavjud bo'lgan jahon tartibining voqeligi, qadriyatlar, tovar va yutuqlar tashuvchisidir[1:14-18]. Deyarli butun Yevroosiyo qit'asini qamrab olgan Buyuk Ipak yo'li butun dunyo qit'a xalqlarini nafaqat zarur tovarlar bilan ta'minladi, balki jahon dinlari, yozuvi va madaniyatini yoydi va shu bilan bir yarim ming yil davomida muhim rol o'ynadi. Miloddan avvalgi II ming yillikning so'nggi o'n yilligida diplomatik munosabatlarning o'rnatilishi, Buyuk ipak yo'lining paydo bo'lishiga katta hissa qo'shgan. Aynan shu paytdan boshlab u Eski Dunyoning barcha yirik sivilizatsiyalarini - Xitoy, Hindiston, Yaqin Sharq va Yevropani bog'laydigan yo'lga aylandi.

Buyuk Ipak yo'lining asosini ikkita buyuk yo'l tashkil etgan. Birinchisi ellinlar va makedoniyaliklarning yurishlarida, Makedonskiy Aleksandr va Salavkiylar sarkardasi Demodamus davrida o'rganilib, O'rta yer dengizdan O'rta Osiyo - Sirdaryogacha borgan. Ikkinchi yo'l Chjan Szyan tomonidan o'rganilgan va Xan imperiyasining ikkita asosiy markazi - Luoyang va Chan'andan boshlangan. Buyuk Xitoy devori orqali karvonlar Lanchjoudan Dunxuanga yetib borishgan. Bu yerdan yo'l asosiy ikkita tarmoqqa bo'linadi - janubiy va shimoliy yo'l. Birinchisi janubdan suvsiz Taklamakan cho'lini aylanib, Xo'tan, Yorkent, Balx orqali Marvga yetib borgan. Shimoliy yo'l Turfan orqali Qoshg'arga o'tib, Samarqand va Marvgacha borgan.

Qoshg'ardan so'ng karvonlar Tyan-Shan orqali O'rta Osiyoga kirib kelganlar. Karvon yo'lining bir tarmog'i Hindistonga tomon yo'nalgan bo'lib, u osilgan dovonlar deb ataladigan xavfli yo'ldan o'tgan. Janubiy va Shimoliy yo'llar tutashgan Marvdan Buyuk Ipak yo'lining markaziy yo'l tarmog'i o'tgan. Uning asosiy tarmog'i Bag'dod tomon yo'nalgan va Suriya portlarigacha yetib borgan. U yerda yuklar kemalarga ortib, dengiz orqali Misr, Vizantiya, Italiya va boshqa O'rta Yer dengizi mamlakatlariga yetkazilar edi[18.73]. Yana bir tarmog'i hozirgi Afg'oniston yerlari orqali Hindistonga o'tgan. Boshqa bir tarmog'i esa Volga orqali Sharqiy Evropaga o'tgan. Bu yo'l bo'ylab Xitoy, Hindiston va O'rta Osiyo karvonlari Qadimgi Rusga yetib kelgan[18:96]. Shunday qilib, Ipak yo'li bo'ylab savdo-sotiq Osiyo va Yevropa davlatlari o'rtasidagi iqtisodiy va madaniy aloqalarning mustahkamlanishi va kengayishiga xizmat qildi.

O'rta asr arab geograflari va sayohatchilari o'zlarining qo'lyozmalarida O'rta Osiyoning Buyuk Ipak yo'lining ayrim savdo yo'llari haqida yozganlar. Masalan, Ibn Xurdodbek Farg'onadan o'tgan qit'a yo'lini ta'riflab, quyidagi shaharlarni tilga oladi: Xo'jand, Bob (Pop), Farg'ona (Axsikent), Kuba (Quva), Ush (O'sh), O'zkand (O'zgan), Atbosh[4.182]. Arab geograflari va sayohatchilarining ta'riflariga ko'ra, o'rta asrlarda Hindiston, Eron va boshqa mamlakatlardan Samarqand orqali kelayotgan savdo karvonlari to'g'ri Xo'jandga kelgan. Yo'l ikki yo'nalishga bo'lingan: 1) Xo'jand — Qanibodam — So'x — Rishton — Marg'ilon — Quva — O'sh — O'zgan — Atbash — Terekdovon dovoni — Xitoy; 2) Xo'jand — Axsikent. Bu yerda yo'l ikki yo'nalishda ketgan: biri Myan-Rud orqali O'zganiga, ikkinchisi Quvaga yetib, janubiy yo'nalish bilan bog'langan. Shuni ta'kidlash kerakki, Farg'ona poytaxti — Axsikent shahriga Qo'qon orqali borish ham mumkin bo'lgan.

Ma'lumki, Buyuk Ipak yo'lining sharqiy nuqtasi Xitoydan boshlangan bo'lib, savdo karvonlari Chan An shahridan o'z sayohatlarini boshlab, Buyuk devor chegarasidagi Dunxuan shahriga yetib kelishgan va bu yerda ularning yo'nalishi ikki tarmoqqa: shimoliy va janubiyga bo'lingan. Shimoliy yo'l Tyan-Shan va Tarim daryosining janubiy yonbag'irlari bo'ylab Turfan orqali o'tib, Qoshg'ar, Oloyga, u yerdan Farg'ona va So'g'dga, so'ngra Volga va Shimoliy Qora dengizning quyi oqimigacha yetib borgan[16.43]. Miloddan avvalgi II ming yillikda bu savdo yo'li mahalliy yunon koloniyalariga qadar borgan. Farg'onadan o'tuvchi savdo yo'llaridan biri Qozog'iston dashtlari orqali Ural va Volga bo'ylarigacha yetib borardi. Oltoyning Pazirik qo'rg'onlari va

Minusinsk havzasidan topilgan arxeologik materiallar Janubiy Sibir qabilalari o'rtasidagi shiddatli almashinuv davrini miloddan avvalgi I ming yillikning o'rtalari deb taxmin qilishga imkon beradi.

Buyuk Ipak yo'lining Markaziy tarmog'i, ya'ni hozirgi O'zbekiston xududi orqali o'tgan. Xususan, O'zbekiston janubidagi Tarmita (Termiz), Maroqand, Kesh, Yerqo'rg'on, Budrach va boshqa qadim shaharlar, shuningdek, Usturshona, Shosh va Fargona viloyatlaridagi Dizak (Jizzax), Zamin, Samgar, Xadjiston, Binkent, Qanqa, Turmukon, Bob, Axsikent, O'sh, Uzgand kabi 65 ta shahar Buyuk Ipak yo'li bo'yida joylashgan bo'lib, xalqaro savdo va madaniy aloqalarda muhim o'rin tutgan[1:65]. Yangi davr boshida Qashqar orqali o'tuvchi Buyuk Ipak yo'lining yangi yo'nalishi ochiladi. Shunga qaramay, Issiqko'l, Talas vodiysi bo'ylab Farg'onadan o'tuvchi qadimiy yo'l o'z faoliyatini davom ettiradi[8, 112]. Qadimgi So'g'd Buyuk Ipak yo'li orqali etnik-madaniy munosabatlarda muhim rol o'ynagan, chunki u Markaziy Osiyoning boshqa mintaqalariga qaraganda urbanizatsiya tendensiyasini ancha oldin namoyon qilgan va bu Sarazmning aholi punktlari misolida yaqqol namoyon bo'lgan. Darhaqiqat, Sarazm – Aryanam Vayjax nomi bilan mashhur bo'lgan O'rta Osiyoning shimoli-sharqiy hududining ilk o'troq madaniyatining ilmiy jihatdan topilgan eng qadimiy yodgorligidir[5.8]. So'g'dlik savdogar Maniakh Kaspiy dengizini aylanib, Qora dengiz bo'ylab suzib o'tib, Konstantinopolga yetib keladi va ipak savdosida yangi yo'l – "Kavkaz ipak yo'li"ga asos soladi. So'g'dlar Buyuk Ipak yo'lining dengiz yo'llari bo'ylab, Arabistondan Hindistonga, undan so'ng esa Xitoyga borib savdo qilganliklari haqida ma'lumotlar mavjud[14. 196]. G'arbiy turk xoqonlarining so'g'd afsonalari aks etgan tangalari zarb qilingan. Turk xoqonlari homiyligidagi Choch va So'g'd savdogarlari boshqa mamlakatlarda ham savdo-sotiq ishlari bilan faol shug'ullanganlar[7.93]. Samarqanddan uzangi, bit, kamar, yopinchiq, yong'oq kabi mahsulotlar olib kelingan. So'g'd savdogarlari mamlakatdan asosan ipak, kanop, kumush, oltin, ammiak, simob, dorivor giyohlar, jez, zumrad, qizil shisha, ba'zi turdagi paxta matolari va boshqalarni olib chiqishgan[11. 48]. Buxoro mohir hunarmandlar markazi bo'lib, ular yasagan buyumlar butun dunyoga mashhur edi. Buxoro boshqa mamlakatlarga xaridorgir bo'lgan gilam, paxta va jun gazlamalar, charm buyumlar, ot egarlari, yog', kanop, yong'oq, tarvuz va qovunlar jo'natgan. Savdo-iqtisodiy va madaniy jihatdan ham Urganch, Samarqand, Qoshg'ar va boshqa shaharlar bilan raqobatlasha olgan. V.M. Masson ta'kidlashicha, bronza davridayoq Buxoro vohasida Buyuk ipak yo'lining qadimgi savdo aloqalari o'rnatila boshlangan[10.14]. So'g'd, Toxariston, Hindiston, Eron va Yaqin Sharq mamlakatlari bilan janubiy va janubi-g'arbiy aloqalar qadimgi Farg'ona sivilizatsiyasining gullab-yashnashida katta rol o'ynagan. Shimoliy va shimoli-g'arbiy mamlakatlar bilan doimiy aloqalar ham alohida o'rin tutadi. Farg'onaliklar Sharqiy Turkiston xalqlari bilan yaqin aloqada bo'lgan. Bularning barchasi Farg'onada dehqonlar va chorvadorlar madaniyati "qo'shilib ketgan"dek bo'lgan madaniyatning shakllanishiga xizmat qildi. Ayni paytda Farg'ona bu aloqalarning ko'chmanchilar olamida o'ziga xos estafetasi bo'lgan[2. 34]. Oltin, kinobar, mis va temir qazib olinadigan ruda konlarining mavjudligi zargarlik va temirchilikning rivojlanishiga turtki bo'ldi[3. 96]. Jumladan, Farg'onadan Xitoyga otlar, yashil shisha, beda urug'lari ("mu-su") va yong'oqlar olib borilgan[17. 42-44]. Buyuk Ipak yo'lidagi savdo haqida so'z yuritilar ekan tabiiy ravishda pul to'lov masalasiga to'xtalib o'tishga to'g'ri keladi. Dastlabki vaqtlarda ya'ni ilk o'rta asrlarda to'lov birligi vazifasini ipak mato bajargan. Ipak mato aynan tillaning qiymatini belgilab bergan, unga Xitoyning o'zida ham dori – darmon, kitoblar, oziq-ovqat va boshqa mahsulotlarni ayriboshlash mumkin bo'lgan. Hatto, ipak mato orqali turli soliq va majburiyatlardan ozod bo'lish ham mumkin edi. Uning yordamida qilgan jinoyati uchun jazolardan qutulish uchun tovon sifatida ham foydalanilgan. Masalan, 20 o'ram ipak mato berib o'lim jazosidan qutulish mumkin edi. Bu kabi xolatni So'g'dda ham kuzatish mumkin.

Natijalar. Buyuk ipak yo'li nafaqat ijtimoiy hayotgagina emas joy nomlariga ham o'z tasirini ko'rsatgan. Xozirda ham Hindistonda rus tilida so'zlashuvchi savdo shahobchalari faoliyat ko'rsatadi. Moskadagi Arbat ko'chasi rabot ya'ni sharqdan kelgan savdogarlarning manzilgohi nomidan kelib chiqqan. Arab tarixchilarining asarlarida "shaharlar onasi" deb atalgan Marvda Buyuk ipak yo'lining ikki tarmog'i, shimoliy va janubiy biribiriga qo'shilib ketgan. Bu yerdan katta magistral yo'l dastlab Bobilga undan Bog'dodga, so'ngra Suriyaga borgan va u yerdan kemalarga yuklar ortilib, Misr, Vizantiya, Italiya va boshqa O'rta yer dengizi shahar va davlatlariga tarqalgan. Bu mahsulotlar orasida asosan Xitoy ipagi, hind va indoneziya zirovorlari, zargarlik buyumlari, paxta matolar, fil suyaklari, olmos kabilar asosiy o'rin egallagan.

VIII asrda ikkita savdo yo'lidan foydalanilgan. Biri Sharqiy Turkistondan Jung'oriya orqali Xakasiyaga olib borilgan, ba'zi manbalarda "Qirg'iz yo'li" deb ataladi[10:54]. Ikkinchisi, Turfandan Shimoliy Mo'g'ulistongacha bo'lgan «Uyg'ur yo'li». Arxeologik qazishmalar davomida Qoshg'ardan O'sh - Mingtepa - Quva - Farg'ona - Xo'jant - Samarqand - Buxoro yo'nalishi bo'ylab o'tgan yo'nalish bo'ylab yodgorliklar va jonli savdo belgilari topildi.

Xulosa. O'zbekistonda "Buyuk ipak yo'li"ni tiklashga katta e'tibor berilmoqda. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Buyuk ipak yo'li"ni qayta tiklashda O'zbekistonning ishtirokini avj oldirish va respublikada xalqaro sayyohlikni rivojlantirish borasidagi chora-tadbirlar to'g'risidagi farmoni e'lon qilindi. Shu asosda "O'zbekturizm" milliy kompaniyasi "Ipak yo'li" o'tgan tarixiy manzillar bo'ylab 200 dan ortiq yo'nalishlar ishlab chiqdi. Ular asosiy sayyohlik zonalarini qamrab oladi va Toshkent, Samarqand, Buxoro, Xiva hamda Farg'ona vodiysi shaharlari bo'ylab o'tadi. "Ipak yo'li"ning tarmoqlari hisoblangan Andijon, Namangan, Farg'ona, Termiz, Nukus shaharlari orqali o'tuvchi yo'nalishlar ishlab chiqilmoqda. Farg'ona vodiysi bo'ylab o'tuvchi yo'nalish — "Farg'ona oltin halqasi" Qo'qon, Andijon, Namangan shaharlarini o'z ichiga oladi. "Buyuk ipak yo'li" sayyohlik yo'nalishlari bo'ylab safar qiluvchilar soni yil sayin ortib bormoqda.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Мавлонов Ў., Махкамova Д. "Маданий алоқалар ва савдо йўллари" Т., "Академия", 2004 й. Б.65.
2. Горбунова, Н.Г. Роль традиционных путей передвижения скотоводческих племен и сезонных перекочевков в сложении торговых путей древности / Н.Г. Горбунова // Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье. Ташкент, 1990. С.35-35.
3. Заднепровский, Ю.А. Фергана на Великом шелковом пути / Ю.А. Заднепровский // Формирование и развитие трасс Великого Шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье. - Ташкент: Фан, 1990. - С. 95-97.
4. Ибн, Хордадбех. Книга путей и стран. Перевод с арабского, комментарии, исследование, указатели и карты Наили Велихановой / Хордадбех И. - Баку: Элм, 1986. - 428 с.
5. Кляшторный, С.Г. Согдийцы в Центральной Азии / С.Г. Кляшторный, В.А. Лившиц. Формирование и развитие трасс Великого шёлкового пути в Центральной Азии. - Ташкент: Фан, 1990. - С.8-13
6. Кузьмина, Е.Е. Предыстория Великого шёлкового пути. Диалог культур Европа - Азия / Е.Е. Кузьмина. - М.: Дом Книга, 2010. - 240 с.
7. Лубо-Лесниченко, Е.И. Китай на Шелковом пути: шелк и внешние связи древнего и раннесредневекового Китая / Е.И. Лубо-Лесниченко. - М.: Восточная литература, 1994. - 326 с.
8. Мамлеева, Л.А. Становление Великого шелкового пути в системе трансцивилизационного взаимодействия народов Евразии / Л.А. Мамлеева / ZVita Antiqua. - 1999. - №2. - С.53-61.
9. Массон, В.М. Великий Шелковый путь как инструмент экономической и интеллектуальной интеграции / В.М. Массон. - Формирование и развитие трасс Великого Шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье. - Ташкент: Фан, 1990. - С. 13-15
10. Орифов, А. Истоки приоритетных направлений торгово-экономических отношений Согда в I-VIII вв. н.э. / А. Орифов, Н. Мирбабаева. - Вестник ТГУПБП, №4(48), 2011. - С.47-56
11. Радкевич, В.А. Великий шелковый путь / В.А. Радкевич. - М.: Агропромиздат 1990. - 239 с.
12. Ртвеладзе, Э.В. Великий шелковый путь. Энциклопедический справочник. Древность и раннее средневековье / Э.В. Ртвеладзе. - Ташкент, 1999. - 280 с.
13. Ртвеладзе, Э. Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии / Э. Ртвеладзе. - Ташкент, 2005. - 288 с.
14. Савинов, Д.Г. Взаимодействие кочевых обществ и оседлых цивилизаций в эпоху раннего средневековья / Д.Г. Савинов // Взаимодействие кочевых культур и древних цивилизаций. - Алма-Ата: Наука, 1989. - С. 305-313
15. Франкфор, А.П. Существовал ли Великий шелковый путь во II-I до н.э. / А.П. Франкфор // Взаимодействие кочевых культур и древних цивилизаций. - Алма-Ата: Наука, 1989. - С.203-216
16. Шефер, Э. Золотые персики Самарканда. Книга о чужеземных диковинах в империи Тан / Э. Шефер. - М.: Наука, 1981. - 608 с.
17. Ширинов, Т.Ш. Древнейшие торговые пути Средней Азии (III-II тыс. до н.э.) / Т.Ш. Ширинов // Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье. - Ташкент: Фан, 1990. - С.42-44
18. Радкевич В.А. Буюк ипак йўли [Великий шелковый путь]. М.: Агропромиздат, 1990. 238 б.
19. ugli Latipov, J. L., ugli Ergashev, J. Y., & Raximov, M. M. (2021). The Influence of Turkic Khaghanate Rule on the Political Life of the Khitan Tribes. CENTRAL ASIAN JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES AND HISTORY, 2(3), 81-90.
20. Эргашев, Ж. Ю., & Латипов, Ж. Л. (2021). Хитан халқи этногенези масаласига доир илмий хулосалар хилма-хиллиги. Ўтмишга назар. - Тошкент, (2), 93-100.