

Отарбаева Айна

әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінің магистранты,
Алматы қ., Қазақстан,
e-mail: aina.89@list.ru, tel.: +7 702 141 1749

ЖІБЕК МАТАНЫҢ «ЖІБЕК ЖОЛЫ» ТАРИХЫНДАҒЫ МАҢЫЗЫ

Сауда керуенінің қалыптасқан кезеңінен бастап Қытай жібегі Үндістан, Жапония, Корея мен Орталық Азия, Европа аймағындағы мемлекеттердің қызығушылығын тудырды. Әлемдік саудада жібек мата үлкен сұранысқа ие болып қана қоймай, кейбір елдерде валюта ретінде саналса, енді бір елдерде салық ретінде салынды.

Мақаланың мақсаты: жібек өндірудің отанын анықтау және жібек матаның «Жібек жолы» қалыптасуындағы орны мен маңызын көрсету. Аталған мақсатқа қол жеткізу үшін келесідей міндеттер қойылады: археологиялық қазба жұмыстары деректеріне сүйене отырып жібек өндірудің отанын анықтау; «Жібек жолы» және «Жібек жолдары» терминдерін қолдануын көрсету; Керуен жолы қалыптасқан кезеңнен бері тауардың тасымалдау бағыттарын талдау.

Мақала барысында диффузиялық инновациялық фактор теориясы қолданылады.

Зерттеу барысында келесідей мәселелер анықталды: жібек матаның негізгі отаны – Қытай. Қытайдан басталған керуен жолының Европаға дейін таралу барысында жүздеген тауар түрі болғанына қарамастан жібек өнімі әлемдік саудада үнемі сұранысқа ие болып, нәтижесінде бірнеше мыңжылдық тарихы бар керуен жолы осы тауардың атымен аталып, тарихта «Жібек жолы» деген атаумен сақталды.

Мақала оқушыларға, студенттер мен тарихшы ғалымдарға, сондай-ақ тарихқа қызығушылық танытқан оқырмандарға арналады.

Түйін сөздер: Қытай, сауда, Жібек жолы, керуен жолы.

Otarvayeva Aina

Master student KazNU Al-Farabi,

Almaty, Kazakhstan, e-mail: aina.89@list.ru, tel.: +7 702 141 1749

The significance of the silk fabric in the history of the "Silk road"

Since the period of formation of the Caravan trade Chinese silk has attracted attention of India, Japan, Korea and countries located in Central Asia and Europe. Silk fabric was not only in great demand in world trade, but in the ranks of countries silk was considered as official currency, while other countries pledged to pay a tax in the form of silk. The purpose of the article is to define the place of origin of silk production and to demonstrate significance and role of silk tissue in the formation of the Silk Road. For achieving the purpose, there are the following tasks set: to define a land of silk production origin; to make a demonstration of using the terms «The Silk Road» and «Silk Roads»; to make an analysis of ways of transportation of goods from the period of the caravan road had formed. The method of the factor of the theory of diffusion of innovations is widely used in the article. In spite of the fact that on the caravan road which started in China and extended up to the Europe there were hundreds of various goods transported and sold, the silk production always used to be in great demand. As a result, several major caravan roads stayed in the history of the world were named by the name of this marketable commodity and saved in the history called «The Silk Road». This article is written and intended for pupils, students and historians and also for all people who are keen on the history of the world.

Key words: China, trade, Silk Road, Caravan Road.

Отарбаева Айна

магистрант Казахского национального университета им. аль-Фараби,
г. Алматы, Казахстан, e-mail: aina.89@list.ru, тел.: +7 702 141 1749

Значение шелковой ткани в истории «Шелкового пути»

С момента формирования караванной торговли китайский шелк привлек внимание Индии, Японии, Кореи и стран, расположенных в Средней Азии и Европе. Шелковая ткань пользовалась не только большим спросом в мировой торговле, но в ряде стран считалась официальной валютой, а другие страны обязывались платить налог в виде шелка.

Цель статьи: установить мету зарождения производства шелка и показать значимость и место шелковой ткани в формировании Шелкового пути. Чтобы достичь поставленной цели, были поставлены следующие задачи: опираясь на факты результатов археологических раскопок, установить родину производства шелка; показать использование терминов «Шелковый путь» и «Шелковые пути»; проанализировать пути перевозки товаров с периода формирования караванной дороги.

В ходе этой статьи используется теория инновационного фактора диффузии.

Несмотря на то, что на караванном пути, бравшем свое начало в Китае и распространившимся вплоть до Европы, перевозилось и продавалось несколько сотен разновидностей товаров, однако шелковая продукция всегда пользовалась особым спросом, в результате чего несколько крупных караванных путей, вошедших в историю, были названы именем этого товара, сохранившись в истории под названием «Шелковый путь».

Статья предназначена для учеников, студентов и ученых-историков, а также для всех интересующихся историей читателей.

Ключевые слова: Китай, торговля, Шелковый путь, караванная дорога.

Кіріспе

Жібек мата мен одан шығатын бұйымдар адамзат тарихында ерекше орын алады. Жібектің өндіріле бастаған уақытынан бастап, бұл өнім әлемдік саудада үлкен қызығушылық тудырды. Ерте және ортағасырлық дүние жүзі тарихында ешбір өнім «жібек» тәрізді әйгілі болып, әлемдік саудада өзіндік із қалдырмаған деп айтуға болады. Әйгілі сауда керуені – «Ұлы Жібек жолының» осы тауардың атымен аталуы соның дәлелі.

Жібек мата мен тоқыма ісінің ерте кезеңде пайда болуы біздің заманымызға дейінгі кезеңде өркениеттің жетілгендігін көрсетеді, ал осы өркениет орталығын анықтау тарихшылар мен жалпы жұртшылық үшін қызығушылық тудыратын жайт. Жібектің қай жерлерде таралғаны, сауда жолына кімнің үстемдік жүргізгені, қандай сауда бағытының болғандығын анықтау да Жібек жолы тарихында маңызды.

Аталған өзекті мәселені анықтау үшін диффузиялық инновациялық фактор әдісін қолдануды жөн көрдік. Диффузиялық концепцияны қолдану арқылы жібектің бір жерде (дәстүрлі түрде жібектің отаны Қытай болып саналғанымен, археологиялық және тарихи зерттеулерде күмән тудыратын жайттар кездеседі) немесе бірнеше жерде бір мезетте дербес пайда болғаны әлі күнге дейін тарихқа беймәлім. «Жібек жолы» атауының қалыптасуы туралы да

тарихшылар арасында нақты пікір жоқ. Аталған мәселені анықтау үшін мақала барысында диффузиялық қағидалар қолданылады.

Мақалада қарастырылатын мәселелер ауқымды хронологиялық шеңберді қамтиды, себебі Жібек жолының қалыптасу тарихы өте кең ауқымды қамтиды, сондықтан мақалада б.з.д. VII мыңжылдық пен б.з. XIII ғасырына дейінгі кезең қамтылады.

Жібек өндірудің құпиясы

Жібек өндірудің құпиясына келетін болсақ, жібектің таралуы мен тасымалдаудың шынайы тарихы сол кезеңдегі Европа мен Қытай елшілердің құжаттарында, саяхатшылардың аңыз әңгімелері мен сипаттауларында бейнеленген. Сол себепті жібектің қай кезеңде өндірілгені мен өзге мемлекеттерге таралу тарихы туралы нақты пікір жоқ. Дегенмен қолда бар мәліметтерге сүйене отырып қарайтын болсақ, жібек өндірудің құпиясы алғаш рет қытайлықтармен төрт мың жыл бұрын ашылған, дегенмен Фава және Витт есімді әйгілі батыс еуропалық зерттеушілер 7000 жыл бұрын деп көрсетеді (Радкевич, 1990: 5). Қытайда б.з.д. 3 мыңжылдықта жібек өндіру технологиясы туралы маңызды ақпаратты 1958 жылғы Цзяншаньяндағы (Чжэцзян провинциясы) қазба жұмыстарынан аламыз. Онда Лянчжу мәдениеті ескерткіштерін зерттеу кезінде бамбук себеті

табылды, онда мата қалдықтары сақталған (Лубо-Лесниченко, 1981: 76-85). Күріш қалдықтарына жасалған радиокарбон анализі оның б.з.д. 2750 ± 100 жыл екенін анықтады (Кучера, 1977: 191).

А.А. Тихомировтің ойынша жібек өндіру б.з.д. 3000 жыл бұрынғы династиядан бастау алған. Қытай деректері бойынша император Чин Чонг (Ши Нонга) «жібек өндіру әдістері мен жібек плантацияларын кеңейту және жібек құртына күтімді жақсартуды қолға алады». Э.Ф. Поярковтың ойынша жібек өндірудің отаны Қытайдың Шандунь провинциясы. Б.з.д. 2255 жылы аталған провинция қытай императорына салықты жібекпен төлеп отырған. Тек б.з.д. XII ғасырда ғана жібек бүкіл қытай территориясына мәлім болған. Пекин университетінің профессоры Шан Юэ Инь-Шань кезеңіндегі (б.з.д. 1300-1200 жж.) Инь қаласынан табылған тасбақа сауыты мен сүйектерде жазылған иероглифтерде келесі түсініктер келтірген: «астық дақылдар», «нан», «тарь», «жібек құрты», «тұт ағашы» (Хошимов, 2005: 43-44.). Археологиялық зерттеулер көрсеткендей, жібек өндірісі алғаш рет Қытай өңірінде бастау алған. Келесі қызықты мәселе, ол жібек матаға деген өзге мемлекеттер мен тайпалық бірлестіктердің көзқарасы мен жібек өндіру технологиясын қытайлықтардан кейін кім игергендігі туралы.

IV мыңжылдықта жібекті қытайлықтардан кейін Жапония, одан кейін Үндістан өндіре бастады деген болжам бар. Мукерджидің ойынша жібек тұтының отаны Үндістанның таулы аймақтары. Оның 1890-1891 жылы жарық көрген еңбектерінде жібекті өндіру тек бір жерде ғана болған жоқ. Санскрит тіліндегі ежелгі ескерткіштерде жібек туралы ақпарат бар болғанымен, Қытай туралы ешбір мәлімет келтірілмеген (Хошимов, 2005: 42). Үндістан туралы алғашқы деректерді грек авторларының еңбектерінен кездестіруге болады, дегенмен онда жібек туралы мәлімет жазылмаған. Д.М. Россинский былай деп көрсетеді: «Үндістер қытайлықтардың жібек тұтынан жібек өндіру әдісінен ешқандай жаңалық алған жоқ. Бұл тек бұрыннан бері әртүрлі жәндіктерден жібек өндіру әдісінің қарапайым жаңаруы болды». XVIII ғасырдың бірінші жартысында Шығыс Үндістанға сапар шеккен неміс дәрігері Румфиус ежелгі үндістердің жоғары сапалы жібек матасы туралы баяндайды. Ол үндістерден қытайлық тұтқа қатысы жоқ бірнеше жібек матасын аңғарды, сондай-ақ олардың сапасының әлдеқайда жақсы екендігін айтады (Хошимов, 2005: 115-116). Ал жібек маталарының Үндіс-

танда бар болғандығын көрсететін мәліметтер б.з.д. II мыңжылдықтың ортасына жатады (Gulati, 1961: 55-57).

К. Леман-Хаупт 585 жылы бұзылған урартудағы Топрак-кола бекінісінен табылған мата қалдығын зерттеу барысында оны Қытайда жасалған деген қорытынды жасады. Афина маңынан неміс археологтары матамен оралған ыдыстағы күлді тапты. Г. Хундттың ойынша мата Қытай жібек құртынан жасалған (Лубо-Лесниченко, 1994: 216). А.П. Франкфор Герадот пен Ксеновонның Мидеяны суреттеген жазбаларын мысалға келтіре отырып, Батыстың (Антикалық Греция) жібекті білгенін айтады. Автордың ойынша жібектің жабайы жібек құртынан жасалғанын айтып, оның басқа түрден жасалғанын және ол б.з.б. VI-IV мыңжылдықта Үндістанда белгілі болған деген қорытынды жасайды (Франкфор, 1989: 213). Бұл Үндістанда да жібек өндірілгенін көрсетеді, дегенмен оның нақты қай кезеңде қалыптасқаны туралы болжам жасауға мүмкіндік бермейді. Археологиялық зерттеулерден Үндістандағы жібекті қолданудың басталу мерзімі б.з.д. VI-IV мыңжылдық екендігін байқауға болады, ал одан ерте кезеңді көрсететін археологиялық дәлелдер жоқ, сондықтан жібектің дербес отаны Үндістан елі болды деп кесіп айту қиын. Дегенмен Үндістан елінің ежелгі тоқыма ісінің жетістігі – жібек өнімі ежелден таралғандығы және оны қолданғандығы анық.

Жапонияда жібек өндіру III ғасырдан бастап кең ауқымда таралған. Дегенмен Жапон аңыз әңгімелерінде жібек өндіру 1800 жыл бұрын қолға алынған деген мәліметтер кездеседі. Ал деректерге сүйенетін болсақ, жапон императоршасы Иингу Кого III ғ. Кореяға баса көктеп кіріп, салықты жартылай жібекпен салады. Осы кезеңнен бастап жапондықтар жібек өндіруді үйренген (Хошимов, 2005: 120-121).

Қолда бар ақпаратқа сүйенетін болсақ, жібек жасаудың құпиясы ғасырлар бойы қатаң сақталып келгендігіне қарамастан, IV-VI ғасырларда жібекті өндіру Қытайдың монополиясы ғана емес, Жапония, Корея, Орталық Азия, Үндістан да таныс болады, дегенмен бұл мемлекеттерде жібек дербес түрде өндірілгені немесе Қытайдан әкелінгені туралы дерек жоқтың қасы (Dr. Ron Cherry). Жібек өнімімен Үндістан, Жапония, Корея ежелден таныс болып, қолданып, аталған мемлекет өкілдерінің қызығушылығының жоғары болғаны соншалық, жібек өндіру технологиясын білуге талпынып, кейінірек өздері өндіруді қолға алған.

Батыстағы гректер мен римдіктер үшін жібек өндіру технологиясы ұзақ жылдар жұмбақ болып келді. Рим натуралисті Үлкен Плинийдің жазуы бойынша б.з.б. 70 жылы жібек күлгін өңделмеген түрде ағаш жапырақтарында өседі. Рим империясы ұзақ уақыт жібек үшін алтын және күміспен төледі. Плинийдің мәлімдеуінше жібекке жұмсалған шығынның құны жылына миллион сестерций. Б.з.д. I ғасырда жібектің құнды болғаны соншалықты, бай римдіктердің өзі бұл матаның тек аз ғана бөлігін сатып алу мүмкіндігіне ие болып, оны киімдеріне сәнді түйрегіш ретінде тігіп қоятын болған. Римде б.з.д. 46 жылы жібектен киімдер кие бастаған. Жібекті дайындау тәсілі – жібек құрты Грецияда IV ғасырда белгілі болған. Аристотельдің «Жануарлар тарихы» және Плиней еңбектерінде жібек туралы ақпарат бар. Б.з. I ғасырында Қытай мен Батысты жалғайтын құрлықтық жолмен қатар су жолдарының ашылуы Батыс елдерінде жібектің көлемінің өсуіне ықпал етті. Осыған қарамастан, қытайлық жібек монополиясы құпиясын қатаң сақтады, жібек өндіру технологиясы Батыста тек VI ғасырда ашылды (Мэй, 2004). Осылайша, ежелгі Қытай елі өркениетінің үздік жетістігінің бірі – жібек өнімі рим мен грек еліне таралып қана қоймай, оған деген қызығушылықтың болғаны соншалық, оны алтын мен күміске сатып алып, оның құпиясын ашуға тырысқан.

Л.Н. Гумилевтің «Көне түріктер» атты еңбегінде былай көрсетеді: саудада ең маңызды тауар – жібек болды, ол Европаға Август кезеңінен бастап келе бастады. Византияның жібекке деген сұранысы өте жоғары болатын, себебі сарай мен аристократтардың қажеттілігінен басқа, қосымша әскерді жалдау барысында жібек валюта есебінде саналды. Жібек арқылы Византия Европандан одақтастарды, жалдамалыларды, кез келген тауар мен құлдарды жалдай алатын. Жібек Византияда алтын мен бағалы тастармен қатар бағаланды (Гумилев, 2014). Дегенмен Византияны бағалы тауармен қамтамасыз ететін артерия Солтүстік Иран мен сасанидтер жері арқылы өтетіндіктен, олар керуен жолын уысынан шығармады. Сондықтан жібек өнімінің көп бөлігін өздеріне қалдырып, батыс елдеріне өздерінің белгілеген бағасы бойынша сатып отырды (Chavannes, 1913: 128). Византиялықтар ирандықтардың жібектің бағасын жоғарылатуына қарсы болды, себебі Иранның күшеюі Византияға қауіп төндірді. 531 жылы Византия королі Юстиниан африкандық саудагерлерді делдал ролін өз қолдарына алуға көндіруді көздеу мақсатымен

Эфиопиямен келіссөздер жүргізеді, дегенмен парсылардың үнді порттарындағы үстемдігі басым болғандықтан, эфиопиялықтар жібекті сатып алу монополиясын қолдарына ала алмай, 552 жылы жасалған бейбіт келісім бұрынғы сауда дәстүрін қайта қалпына келтірді (Диль, 1908).

540 жылғы Иранмен болған жаңа соғыс, Юстинианды жібектің бағасын түсіруге мәжбүрледі, ал парсы саудагерлері бұл бағамен жібекті сатуға келіспейді. Себебі Иранның жібек бағасын түсіруі Юстинианның күшеюіне ықпал ететін. Жібекті арзан бағамен алу Юстинианға Европандан жалдамалы әскер жалдауына мүмкіндік туғызатын еді. Иранның жібек бағасының түсірмеуі салдарынан Сирияда шикізаттың жоқтығынан жібек тоқу мануфактуралары тоқырауға ұшырады. 570 ж. Хосрой Ануширван Йеменге иелік етіп, византиялықтарға Қызыл теңіз бен Үнді теңізіне жолды жауып тастады. Осы кезеңде тарих сахнасына жаңа серіктес – түрік қағанаты қосылады. Түріктер болса аталған мезетте Қытайдан үлкен көлемде жібекті алым-салық ретінде алған болатын. Үйлерін жібекпен қаптағанына қарамастан түрік хандары барлық жібекті толық қолдана алмады. Бұл түрік қағанаты арқылы жібек тасымалының кең өріс ала бастауына негіз болады (Гумилев, 2014). Айта кететін жайт, Қазақстан аумағындағы тайпалар мен ежелгі мемлекеттер Жібек жолы бағытында орналасқандықтан, сауда жолының өркендеуіне ежелден бастап өзіндік үлес қосқан.

Шындығында, Жібек жолы бұл әртүрлі жолдардың, жол жүйесінің, бағыттар мен каналдардың тығыз алмасуы, ал оның орталығы Орталық Азияның далалық аймақтары. Қытайдан шыққан тауарды сауда керуені Батыс елдеріне тасымалдау барысында Орталық Азия аймағымен өтетін, онда көшпелілер мен мал шаруашылығымен айналысушылар, саудагерлер мен әскер мекендейтін.

Европаға (Испанияға) жібек Византия мен араб мемлекеттері арқылы келсе керек. Кең көлемде жібек Европа мемлекеттеріне XIII ғасырдан бастап танылды. Ресейде жібек өндіру патша Михаил Федорович (1596-1645 жж.) кезінде басталып, жібек өндіру плантациялары салынды (Радкевич, 1990: 6-7).

Жібекті бағалы тауар ретінде әртүрлі мемлекеттерде қолдану сол елдерде жібекті өздері өндіруге қызығушылықтың артуына әкелді. Жібекке деген сұраныс пен қызығушылықтың жоғары болғаны сонша, біртіндеп мемлекеттер жібек құртын өндіріп, одан жіп пен мата өндіру технологиясын игере бастады. Нәтижесінде

жібек мата күнделікті тауарға айналып, өзінің құндылығын жоғалтты.

«Жібек жолы» атауының шығуы

Жібекпен байланысты ғылыми айналымда «Жібек жолы?» «Жібек жолдары?» деген түсініктер қолданылады. Дүние жүзі ғалымдарының бір бөлігі сауда жолын «жібек жолдары» (The Silk Routes) деп көпше түрде айтқанды жөн санайды (Jerry, 1993). Қазіргі кезеңдегі тарихшылар Үнді теңізі, Қызыл теңіз, Жерорта теңізі арқылы жасалған сауда байланыстарын негізге ала отырып «жібек жолдары» (the Silk Routes) дейтін болса (Beaujard, 2010: 23), француз тарихшылары дәстүрлі «жібек жолы» (la route de soie) деген атауға сүйенеді (Biarnès, 2008: 125). Неміс ғалымдары да дәстүрлі түрде «жібек жолы» (Seidenstrasse) деп көрсетеді (Klimkeit, 1988). Ұлыбританиялық тарихшы Дэвид Кристинан болса, адамдардың, жануарлар мен тауарлардың, идеялар мен аурулардың Афро-Ауразиялық құрлық арқылы жылжуын «Жібек жолдары» деп көпше түрде құрлықтық және су жолдарын қоса алып, кең контекстінде қолданған (Mair, Nickman, 2011: 7).

Жібек жолы атауының қайнар көзіне келетін болсақ, 1877 жылы неміс географы, геолог, ғалым әрі зерттеуші Фердинант фон Рихтгофен «Жібек жолы» және «Жібек жолдары» деген атаудың негізін қалады (Richthofen 1877-1912a). Ол өз еңбектерінде II ғасырдағы Птоломейдің бізге жеткен «География» атты еңбегін, сондай-ақ б.з. I ғасырында Марин Тирскийдің «Жібек жолы» деп «жібек жерін» көрсеткен деректі қолданған. Осы кезеңде б.з.б 100 – б.з. 150 жылдарында Рим империясы мен Қытай хандығын байланыстыратын көптеген сауда жолдары болғаны белгілі (Waugh, 2007: 1-10). Рихтгофен «Жібек жолдары» деген атауды Хан кезеңіндегі саяси экспансия мен сауда байланысын көрету үшін және географиялық білім көзі ретінде қолданған. «Жібек жолы» деген жекеше түрдегі атауды ол Мариннің маршрутына сүйене отырып жаса-са, ал көпше түрде бұл Памирдің шығысы мен батысындағы жолдарды көрсеткен. Маринустың маршруты бойынша «Жібек жолы» бір жол немесе маңызды жол емес деген тұжырым жасайды (Richthofen 1877-1912b).

«Жібек жолы» және «Жібек жолдары» бұл тауарды тасымалдаудың бірнеше бағыт арқылы жүзеге асып, сауда жолдары саяси жағдай мен тарихи оқиғаларға байланысты өзгеріп отыруынан әртүрлі негізде қолданылса керек. Осы ретте

«Жібек жолының» бірнеше бағытта жүруі оның атауына ықпал еткендігін көруге болады. Жібек жолының кейбір бағыттары (К. Рихтгофеннің «Қытай» кітабында айтылған) б.з.д. III-II мыңжылдықта қалыптасқан (Нуртазина, 2015: 18). Археологиялық зерттеулер қорытындысына сүйенсек, Европа мен Қытайдың көшпелі және отырықшы халқын қамтыған сауда құрылымы Индостаннан Оралға және Сібірге дейінгі аумақты қамтыған (Мамлеева, 1999: 53-61).

Батыс пен Орталық Азиядағы айырбас тарихын тереңірек түсіну үшін тек саяси және әлеуметтік тарихты білу аздық етеді, сондай-ақ б.з.д. төрт мыңжылдықтан бастап сауданың ұйымдастырылуын, қандай тауардың айналыста болғанын және сауда жолындағы мемлекеттердің әкімшілік және салық жүйесін білу қажет. Таяу Шығыстағы империялық мемлекеттердің ұлғаюымен аймақ аралық сауда жүйесі қола дәуіріндегі құжаттарда жақсы сақталған. Үнді өзені жазығы мен Оңтүстік Месопотамиядағы сауда байланысы б.з.д. III мыңжылдықта жазылған. Мэллори мен Майр және өзгелердің көрсетуінше Орталық Азия мен өзге батыстық өркениеттердің байланысы ертеректе көрсетілген. Б.з.д. 2000 жылдықта Евразиялық ішкі сауда айырбас байланыс жолдары бірізді жолға қойылып, Таяу Шығысқа сауда байланысында алдыға қарай жылжулар байқалады. Сол кезеңдегі құрлықтық және су жолдарындағы сауда байланысы Таяу Шығыс құжаттарында сақталған. Сауда байланыстары жанама болғандығына қарамастан, олар Үнді жазығындағы Хараппа өркениеті мен Оманда және Оңтүстік Месопотамияда б.з.д. 3000 жылдықтың соңында байқалады. Б.з.д. 2000 жылдықта айырбас кең жүйе бойынша археологиялық және жазба мәліметтерінде Таяу Шығыста кездеседі (Mair, Nickman, 2011: 8-9).

Трансевразиялық байланыс жүйесі б.з.д. III мыңжылдықта қалыптаса бастаған, осы кезеңде Месопотамия мен Эламнан Үнді жазығы мен Памир тауларына баратын жол белгілі болған, ол жақтан Таяу Шығысқа бадахшан лазуриті тасымалданған. Бадахшаннан Батысқа қарай жол солтүстіктегі Иран таулы үстіртінен Қосөзен қалалары – Ур, Урук, Кишу, Лагаш арқылы өткен. Оңтүстікте керуен жолы Қосөзеннен Үнді жазығынан Мохенджо-Даро мен Хараппа өркениеті орталығына дейін жеткен. Дж. Р. Алденнің көрсетуі бойынша, Қосөзен мен Үнді жазығының сауда жолдары мен мәдени орталықтарын өз қолдарында ұстаған эламдар IV-III мың жылдықта Орталық Шығыста

ежелгі қалалар мен қалалық орталықтарды байланыстыратын жүйені салған (Alden, 1982: 613-640). Солтүстіктегі бағыттардың бірі Арал маңына дейін жеткен. Осы жол арқылы лазурит Қазақстанның ішкі аумақтары мен Ферғана, Ташкент оазистеріне тасымалданған (Ширинов, 1990: 4-9). Б.з.д. II мың жылдықта, қола дәуірі кезеңіндегі Орталық Азия, Оңтүстік Сібір және Орал маңы халықтарымен сауда байланыстарын реттеген көшпелі мал шаруашылығымен айналысқан тайпалар болса керек. Шикізатқа қызығушылық танытқан тайпалар «лазуриит жолы» өтетін аймақтық жүйеге енді.

Евразияның ұзақ кезеңдік тарихында Жібек жолындағы сауда көші-кон үдерісімен, жаңа мемлекеттердің пайда болуымен үлкейіп және кішірейіп отырған. Б.з.д. соңғы екі мыңжылдықта халықаралық сауда интеграциаланып, қазіргі сауда жүйесіне жақын этникалық топтар «сауда диаспоралары» үстемдік жүргізіп тұрған. Осы кездегі патшалардың айырбас үлгісінде ескі және тығыз схема болатын, ол Орталық Азия мен Эгей теңізін жалғастыратын. Орталық Азия мен Жерорта теңізі арасындағы халықаралық сауданың ерте дамуы құжаттарда жақсы сақталған. Ол орталық Анатолиядан Ассирия астанасы Ассурдан солтүстік-батысқа 1000 км орналасқан Канеште табылған жазба мәліметтерінде көрсетілген. Тоқыма мата мен қалайы Орталық Анатолияға жеткізіліп, күміс пен алтын алып отырған. Бірақ бұл саудагерлер жай транзиттік сауда емес «үлкен халықаралық сауда жүйесіне қатысқан» (Maig, Nickman, 2011:7).

Қола дәуірі кезеңінде Оңтүстік Орал, Алтай, Орталық Қазақстан аймақтары қола орталығына айналып, бүкіл Евразияны қоламен қамтамасыз еткен. Енесей мен Оралдың орманды далалы аймағында XVIII-XVI ғғ. қалыптасқан андронов мәдениетіндегі тайпалар Евразия тарихында, соның ішінде сауданың дамуында маңызды рол ойнайды. Орталық Қазақстан мен Алтай өңірінен қола мен қола бұйымдары сауда жолдары арқылы Батысқа және Шығыстағы Синьцзянь аймағына тасымалданған. Қоланың келесі бір орталығы Жетісу аймағы. Бұл өңірден X-VIII ғғ. шығарылған қола бұйымдар Батыс Қытайға тасымалданған. Зерттеушілердің ойынша қоланың таралуы Жібек жолының өзіндік бастамасы болса керек (24, с. 112). Келтірілген мәліметтерден сауда байланыстарының Қазақстан аумағында қола кезеңінен басталғандығын көруге болады.

Н.Б. Янковскаяның жазба мәліметінде I мыңжылдықтың орта кезеңінен бастап тасымал көлемі айтарлықтай өскенін айтады. Н.Б. Ян-

ковская, Ассирия мемлекетінің экономикалық жағдайын саралай отырып мынадай қызықты мәлімет келтіреді: б.з.д. VII ғасырда Тиглатпаласар III Ассирияға бағынышты облыстарға тоғыз тонна лазурит көлемінде салық салған (Байпаков, 2007: 112-113). Біздің ойымызша бұл сандық көрсеткіш шикізатты өндіру мен оны ұзақ жолға тасымалдау үдерісінің реттелгендігін көрсетеді. «Лазуритпен» қатар жоғарыда «нефрит» жолы да жұмыс жасады. Әдебиеттерде Қытайға тасымалданып отырған бірнеше нефрит жолы туралы айтылады. Біріншісі – Байкал маңы мен Шығыс Саян бұл кезде жол Моңғол даласы арқылы өтеді, екіншісі – хотан кен орнынан Яркенд өзенінің жоғарғы ағысына дейін.

Орталық Азияға б.з.д. 140-130 жж. келген Чжан Цянның айтуы бойынша, нефриттің Қытайға келуі ол бұл аймаққа келгеннен әлдеқайда бұрын басталған. Гуань-цзыдың көрсетуі бойынша нефрит жолында делдал ретінде б.з.д. III ғ. дейін Сынцзяндық Шығыс Түркістан (әрі қарай Шығыс Түркістан) аймағын қолында ұстаған юэчжилықтар болған (Янковская, 1956: 33). Зерттеулерде б.з.д. II мыңжылдықтың екінші жартысында Қытайға хотаннан нефрит тасымалданған (кейбір деректер бойынша III мыңжылдық). Аньяндағы Фу Хао қорғанынан б.з.д. XIII-XII ғғ. жататын жеті жүзге жуық хотандық нефриттен жасалған бұйымдар табылды. Е.И. Лубо-Лесниченко бұл бұйымдардың батыспен байланысы бар екенін және оның Шығыс Түркістан халқымен байланысын үзбегендігін көрсетеді деген тоқтамға келеді (Франкфор, 1989: 212). II мыңжылдықтың ортасында Шығыс Түркістан мен Орта Азия аймағына жібек етене ене бастайды. Сапалитеп (Өзбекстанның оңтүстігі) қаласының маңынан б.з.д. 1700-1350 жж. жататын жібек қалдығы табылды (Аскаров, 1973: 173-174).

Ұлы Жібек жолының қалыптасу генезисі Қиыр Шығыстың солтүстік, батыс және оңтүстік батыстағы елдермен байланыс орнатпаса мүмкін болмас еді. Бұл үдеріс ежелгі қытайлықтардың Монғолия және Шығыс Түркістанның көшпелі тайпаларымен және көшпелі тайпалардың өзара қарым-қатынасы (юэчжи, үйсін, ғұн) нәтижесінде қол жеткізілді. Хан династиясының билігі басында (б.з.д. 202 ж.) Шығыс және Орталық Азия аймағында байланыс жүйесі қалыптасып, ол Солтүстік Қытайдан Амур, Байкал, Минусинск қазаншұңқырын, Алтай, Тянь-Шань, Памир және Тибет аймақтарын қамтыды. Ал Қытай императоры У-Ди 138 жылы қытай дипломаты Чжан Цянды батыстағы

юэчжей тайпасына сюнну тайпасымен соғысқа одактас ретінде көндіруге жібереді. Чжан Цяньнің сапары Қытай империясының одактас пен серіктесе қызығушылығын көрсетті. Бірақ сапар дипломаттың сюннулардың қолына он жылға тұтқынға түсуімен ұзаққа созылып, ол тұтқыннан қашып шығып қана өз сапарын жалғастырды. Ол уақытта юэчжилықтар Бактрияны жаулап алып Орталық Азияда орныққан болатын. Сапар нәтижесіз аяқталғанымен, Чжан Цяньнің Батыс елдері туралы жинаған мәліметі аса құнды болды. Ол Ферғана мен Бактрияда болып, жеті сауда қаласын көріп, Үндістанға сауда керуендерінің жүретіндігін айтады (История Востока, 1997: 451). Чжан Цянь саудагерлермен тілдесе отырып, Үндістан, Парфия туралы ақпарат жинап, Қытайдың жібек елі ретінде танымал екендігін білді (демек Үндістан мен Парфия жібектің Қытайдан өндірілетінін білген деген болжам жасауға болады). Жаңа жерлер туралы мәліметтер қытайлықтардың географиялық білімін арттырып, қытайдың сыртқы сауда байланысын кеңейтуге негіз болды. Б.з.д. II ғ. Сюннулар Ганьсу стратегиялық маңызды аймағына үстемдік жүргізді. Оларға қарсы б.з.д. 121 жылы Қытай сәтті жорық жасап, нәтижесінде сюннулар Ганьсу аймағынан ығыстырылып, Хан империясының Шығыс Түркістанға жолы ашылды. Шығыс Түркістанға жіберілген сауда керуендері Қытайдың «Батыс аймақтарын» белсенді игеруіне негіз болды. Нәтижесінде б.з.д. II ғасырдың соңынан бастап тарихта жүйелі түрде трансевразиялық байланыс жүйесі қалыптасып, ол «Ұлы Жібек жолы» деген атаумен тарихқа енді. Белгілі америкалық ғалым Эдвард Хетцель Шефер «Жібек жолы тарихында сауда жолымен жүз алпыс тоғыз тауар түрі, он сегіз тауар топтамасы тасымалдаған» деп көрсетеді. Осы тауарлардың ішінде ең басты және маңыздысы жібек болғандықтан сауда жолы «Жібек жолы» деп аталып, бұл атау халықаралық қауымдастықпен қабылданады (Хошимов, 2005: 56).

Қорытынды

Мақалада қолданылған зерттеулерге сүйене отырып, мынадай қорытынды жасауға болады:

1. Археологиялық зерттеулер көрсеткендей, жібек өнімін өндірудің отаны – Қытай. Ерте Қытай өркениетінің озық жетістігі – Азияның және Еуропаның өзге тайпалық одақтарында, қала мемлекеттері мен мемлекеттеріне дейін таралды. Жібекті шығару құпиясын қатаң сақтау арқылы Қытай жібек монополиясын XIII ғ. дейін өз қолында ұстай алды.

2. Қытайдан басталған керуен жолының Үндістанға, Орталық Азия мен Римге дейін таралуы барысында жүздеген тауар түрі болғанына қарамастан жібек өнімі әлемдік саудада үнемі сұранысқа ие болып, тіпті валюта деңгейіне жетіп, алтынмен қатар қолданылғандықтан, сауда жолы «Жібек жолы» деген атауға ие болды.

3. «Жібек жолы» және «Жібек жолдары» термині сауда керуенінің Қытайдан Батыс елдеріне құрлықтық және су жолдарының бірнеше бағытпен таралуына байланысты қалыптасқан. Дегенмен әлемдік қауымдастық шешімімен керуен жолы жалпылама «Жібек жолы» деп аталды.

4. Жібек жолының қалыптасу кезеңі мақалада көргеніміздей өте ауқымды, жібекпен танысу, оны қолдану Үндістанда, Жапонияда, Кореяда, Антикалық Греция мен Римде, ортағасырлық Түріктер мен Арабтарда, Парсыларда, Вавилан мен Африкада, Испанияда және т.б. мемлекеттерінде әртүрлі. Дегенмен барлығына ортақ белгі ол – жібекке деген қызығушылық, оны ұзақ уақытқа дейін ауқаттылардың қолдануы, сауда жолында үнемі сұраныс пен жібек өндірудің құпиясын ашуға деген талпыныстың болуы.

5. «Жібек жолының» тарихи маңызы бұл ерте кезеңдегі Қытай өркениетінің жетістігі, инновациясы – жібек пен оны өндіру технологиясының әртүрлі сауда бағыттары бойынша түгелдей дерлік Евразия аймағына таралуы.

Әдебиеттер

- Радкевич В.А. (1990). Великий шелковый путь. – М.: Агропром-издат, 1990. – 239 с.
 Лубо-Лесниченко Е.И. Возникновение шелководства (мифы и факты). // Искусство и религия. – Л.: 1981. – С. 76-85.
 Кучера С. (1977). Китайская археология. – М.
 Хошимов М. (2005). Великий Шелковый путь и Центральная Азия. Туркестен. – М.: Издательство МКТУ.
 Gulati A. (1961). A note on the early history of silk in India // Technical reports on archeological remains. Poona. p.55- 57
 Франкфор А.П. (1989). Существовал ли Великий шелковый путь во II-I до н.э. // Взаимодействие кочевых культур и древних цивилизаций. – Алма-Ата.

- Dr. Ron Cherry. History of Sericulture. ESA, Bull. Entomol. Soc. Am. (35:83-84) // <https://www.insects.org/ced1/seric.html>
- Мэй В.Д. (2004). Великий Шелковый путь в истории китайской музыкальной культуры: автореферат на звание кандидата искусствоведения. Санкт-Петербург // <http://www.dissercat.com/content/velikii-shelkovyi-put-v-istorii-kitaiskoi-muzykalnoi-kultury#ixzz4a8yIz6xX>
- Гумилев Л.Н. (2014). Древние тюрки. – М., 2014. // <https://mybook.ru/author/lev-gumilev/drevnie-tyurki/reader/>
- Chavannes E. Et Pelliot P. (1913). Traite maniche' en retrouve en Chme // JA Ser. XI. Vol. I. p. 128.
- Диль Ш. (1908). Юстиниан и византийская цивилизация в VI в. – СПб.
- Jerry H. Bentley (1993). Old World Encounters: Cross-cultural Contacts and Exchanges in Premodern Times (New York and Oxford: Oxford University Press), chapter 2.
- Beaujard P. (2010). "From Three Possible Iron-Age World Systems to a Single Afro-Eurasian World-System, Journal of World History 21: 1-43.
- Biarnès P. (2008). La Route de la Soie: une histoire géopolitique (The Silk Road: A Geopolitical History). - Paris: Ellipses, 2008
- Hans-Joachim Klimkeit Die Seidenstrasse: Handelsweg und Kulturbrücke zwischen Morgen- und Abendland (The Silk Road: Commercial Highway and Cultural Bridge between East and West) (Cologne: DuMont, 1988.
- Mair V.H., Hickman J. (2011). Reconfiguring the Silk Road: New Research on East-West Exchange in Antiquity: University of Pennsylvania Museum of Archaeology and Anthropology.
- F. Freiherr von Richthofen, China. Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien, Vol. 5. № 1. – 1-11 p.
- Waugh D.C., "Richthofen's 'Silk Roads': Toward the Archaeology of a Concept," The Silk Road 5 (2007): 1-10 // www.silk-road.com/toc/newsletter.html.
- Нуртазина Н.Д. (2015). (2015). История тюркской цивилизации. – Алматы: Қазақ университеті, 2015. – 203 б.
- Мамлеева Л.А. (1999). Становление Великого шелкового пути в системе трансквилизационного взаимодействия народов Евразии // Vita Antiqua. – 2-1999. – С. 53-61.
- Alden J.R. Trade and Politics in Proto Elamite Iran // Carrent Anthropologi. University of Michigan. 1982. – №2. Vol. 25. – 613-640 p.
- Ширинов Т.Ш. (1990). Древнейшие торговые пути Средней Азии (III-II тыс. до н.э.) // Формирование и развитие трасс Великого Шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье. – Ташкент. – С. 4-9.
- Байпаков К. (2007). Великий Шелковый путь на территории Казахстана. – Алматы: Адамдар, 2007.
- Янковская Н.Б. (1956). Некоторые вопросы экономики ассирийской державы // ВДИ. – 1956. – С. 33.
- Аскарар А. (1973). Сапаллитера. – Ташкент, 1973. – С. 173-174.
- История Востока. (1997). – М., 1997. – Т. 1.

References

- Radkevich V.A. (1990). Velikij shelkovyj put'. [The Great Silk Road]. – М.: Agroprom-izdat.
- Lubo-Lesnichenko E.I. (1981). Vozniknovenie shelkovodstva (mify i fakty). [The beginnings of silk production (myths and facts)]. // Arts and religion. Leningrad. P. 76-85.
- Kuchera S. (1977). Kitajskaja arheologija. [The Chinese archeology]. Moscow.
- Khoshimov M. (2005). Velikij Shelkovyj put' i Central'naja Azija. [The Great Silk Route and the Central Asia]. Turkestan. MKTU edition.
- Gulati A. (1961). A note on the early history of silk in India // Technical reports on archeological remains. Poona. p.55- 57
- Frankfor A.P. (1989). Sushhestvoval li Velikij shelkovyj put' vo II-I do n.je. // Vzaimodejstvie kochevyh kul'tur i drevnih civilizacij [Did the Great Silk Route exist in II-I millennium B.C. // The interaction of cultures of nomads and ancient civilizations]. Alma -Ata. p.213
- Dr. Ron Cherry. History of Sericulture. ESA, Bull. Entomol. Soc. Am. (35:83-84) // <https://www.insects.org/ced1/seric.html>
- Mei V.D. (2004). Velikij shelkovyj put' v istorii kitajskoj muzykal'noj kul'tury. Avtoreferat na zvanija kandidata iskusstvovedenija. [The Great Silk Route in the history of the Chinese musical culture. The abstract for the title of the Candidate of the Arts history]. Saint-Petersburg, 2004. // <http://www.dissercat.com/content/velikii-shelkovyi-put-v-istorii-kitaiskoi-muzykalnoi-kultury#ixzz4a8yIz6xX>
- Gumilyov L. N. (2014). Drevnie tjurki. [The ancient Turks]. Moscow // <https://mybook.ru/author/lev-gumilev/drevnie-tyurki/reader/>; Heliodor. Ethiopian, Translation by Egunov. Moskva-Leningrad. P. 99
- Chavannes E. Et Pelliot P. Traite maniche' en retrouve en Chme // JA Ser. XI. Vol. I. 1913; p. 128.
- Dil S. Justinian and Byzantine civilization in the 6th century. Saint-Petersburg, 1908. – p. 546.
- Jerry H. Bentley, Old World Encounters: Cross-cultural Contacts and Exchanges in Premodern Times (New York and Oxford: Oxford University Press, 1993), chapter 2.
- Beaujard P. "From Three Possible Iron-Age World Systems to a Single Afro-Eurasian World-System, Journal of World History 21 (2010): 1-43.

- Biarnès P. (2008). *La Route de la Soie: une histoire géopolitique (The Silk Road: A Geopolitical History)*. - Paris: Ellipses.
- Hans-Joachim Klimkeit, (198). *Die Seidenstrasse: Handelsweg und Kulturbrücke zwischen Morgen- und Abendland (The Silk Road: Commercial Highway and Cultural Bridge between East and West)* (Cologne: DuMont, 1988.
- Mair V.H., Hickman J. *Reconfiguring the Silk Road: New Research on East-West Exchange in Antiquity*: University of Pennsylvania Museum of Archaeology and Anthropology, 2011. – 103 p.
- F. Freiherr von Richthofen, *China. Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien (China: Results of a Personal Journey and Studies Based Upon It)*, 5 vols. (Berlin: Reimer, 1877-1912), vol. 1, passim.; *The Silk Road*. Vol. 5. № 1. 1-11 p.
- Waugh D.C., “Richthofen’s ‘Silk Roads’: Toward the Archaeology of a Concept,” *The Silk Road* 5 (2007): 1-10; www.silkroad.com/toc/newsletter.html.
- Nurtazina N.D. (2015). *Istorija tjurkskoj civilizacii*. [The history of the civilization of Turks]. Almaty: Kazakh University.
- Mamleeva L.A. (1999). *Stanovlenie Velikogo shelkovogo puti v sisteme transcivilizacionnogo vzaimodejstviya narodov Evrazii // Vita Antiqua* [The formation of the Great Silk Road in the system of trans-civilizational interaction of the peoples of Eurasia] // <http://archaeology.kiev.ua/pub/mamleyeva.htm>
- Alden J.R. (1982). *Trade and Politics in Proto Elamite Iran // Current Anthropology*. University of Michigan. №2. Vol. 25. 613-640 p.
- Shirinov T.S. (1990). *Drevnejshie torgovyje puti Srednej Azii (III-II tys.do n.je.)* [The oldest trade routes of Central Asia (3-2 millennium B.C.)] // *Formation and development of the roads of the Great Silk Route in the Central Asia in antiquity and the Middle Ages*. Tashkent. p. 4-9
- Baipakov K. (2007). *Velikij Shelkovyj put' na territorii Kazahstana*. [The Great Silk Route across the territory of Kazakhstan]. Almaty: Adamdar. p. 496.
- Yankovsky N. B. (1956). *Nekotorye voprosy jekonomiki assirijskoj derzhavy // VDI* [Some issues of the economy of the Assyrian state // VDI.
- Askarov A. (1973). *Sapallitepa*. Tashkent, 1973. P. 173-174
- Istorija Vostoka*. (1997). [The history of the East]. Volume 1. Moscow.