

керамика, теңгелер, әшекей бұйымдары, бекініс жүйелері - Қазақстан аумағының халықаралық сауда жүйесіне белсенді қатысқанын дәлелдейді. Қолөнердің дамуы, қалалардың жоспарлануы, көпқабатты мәдени қабаттардың қалыптасуы Жібек жолының ықпалымен тікелей байланыста болды. Сонымен қатар, жолдың бойымен тараған діни-ағартушылық идеялар өңірдің мәдени ландшафтын түрлендіріп, оны Еуразиядағы рухани алмасудың орталығына айналдырды. Зерттеулерді салыстырмалы-тарихи және топографиялық талдау әдістері арқылы бағалау Жібек жолының бағыттары мен олардың аймақтық динамикасын терең түсінуге мүмкіндік берді. Бұл тәсілдер Жетісу мен Оңтүстік Қазақстан қалаларының даму кезеңдерін анықтап, олардың өркениеттік маңызын нақтылауға көмектесті. Жалпы алғанда, Жібек жолы Қазақстанның ортағасырлық қалаларының гүлденуіне, өңірдің экономикалық байланыстарының күшеюіне және мәдени ықпалдастықтың артуына негіз болды. Бұл тарихи тәжірибе қазіргі кезеңде де өзекті, себебі ел аумағының транзиттік әлеуетін арттыру, мәдени мұраны сақтау және тарихи бағыттарды ғылыми тұрғыда жүйелеу Қазақстанның стратегиялық дамуына маңызды үлес қоса алады. Осылайша, Жібек жолының мұрасы - тек өткеннің белгісі емес, бүгінгі ғылыми зерттеулер мен мәдени саясаттың маңызды құрамдас бөлігі болып табылады.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:

1. Байпақов К.М. Средневековые города Казахстана на Великом Шёлковом пути. - Алма-Ата, 1989. - 114-138 б.
2. Байпақов К.М., Ерзакович Л.Б. Древние города Казахстана. - Алма-Ата: Наука, 1971. - 35-43 б.
3. Байпақов К.М. Средневековая городская культура Южного Казахстана и Семиречья (VI - начало XIII вв.). - Алматы, 1986.
4. Бартольд В.В. Тюрки и Великий шелковый путь. Собр. соч., т. VI. - М., 1968.
5. Бартольд В.В. Отчет о поездке в Среднюю Азию с научной целью 1893-1894 гг. - М., 1966.
6. Бернштам А.Н. Памятники старинной Таласской долины. - Фрунзе, 1949.
7. Ақынжанов С.М. Көне түркілердің рухани мәдениеті. - Алматы, 1996.
8. Массон М.Е., Массон В.М. История Великого шелкового пути. - Ташкент, 1974.
9. Christian D. Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History. Journal of World History, 2000.
10. Hansen V. The Silk Road: A New History. - Oxford University Press, 2012.
11. Whitfield S. Life Along the Silk Road. - University of California Press, 1999.
12. ҚР Мәдениет және спорт министрлігі. Жібек жолы бойындағы Қазақстан ескерткіштері жөніндегі археологиялық есептер. - Астана, 2017-2022.
13. Есенов С.Г., Естемесов Е.А. Жетісу және Талас өңіріндегі ортағасырлық қалалар жүйесі. - ЕҰУ хабаршысы. №5, 2017.
14. Ақылбек С.Ш., Байпақов К.М. Ұлы Жібек жолы бойындағы қалалардың стратиграфиясы мен топографиясы. - Алматы, 2020.
15. Әл-Мақдиси. Ахсан ат-Таксим фи ма'рифат әл-Акалим (X ғ.). Қазақша және орысша аудармалар.
16. Әл-Идриси. Китаб Руджар. Ортағасырлық географиялық сипаттамалар.
17. UNESCO Silk Roads Programme. Silk Roads: Ancient Trade Routes and Cultural Exchanges. - Paris, 2019.

ҰЛЫ ЖІБЕК ЖОЛЫ - ҰЛЫ ДАЛА ӨРКЕНИЕТІНДЕ

Балапанова М.Б.

Ғылыми жетекшісі: т.ғ.к., қауымдастырылған профессор Кентбек С.Қ
Академик Е.А.Бөкетов атындағы Қарағанды ұлттық зерттеу университеті
balapanovamarina5@gmail.com
Қарағанды қ.

Керуен жолдарының тарамдалған жүйесі Жерорта теңізінен Қытайға дейін, Еуропа мен Азияны кесіп өтіп, ерте дүние мен орта ғасыр дәуірінде сауда байланыстары мен Батыс пен Шығыс мәдениеттері арасындағы тілдесуінің маңызды құралы қызметін атқарған Ұлы Жібек жолы, әлемдік өркениет тарихында ерекше орын алады. Тарихи деректерге көз салсақ, Ұлы Жібек жолының неғұрлым ұзақ үзгі Қазақстан мен Орта Азия арқылы өтетіндігі аян.

Ұлы Жібек жолының пайда болу тарихына зер салсақ, тарихи жолдың жібек саудасына байланысты "Жібек жолы" атанғаны түсінікті. "Ұлы" сөзінің қосылуы жолдың кең-байтақ Шығыс өлкелері мен Батыс өлкелерін байланыстырып жатуынан. Сондықтан "Ұлы Жібек жолы" болып тарихқа енді.

Ұлы Жібек жолының қашан басталғаны туралы нақты ғылыми деректер келтірілмеген, алайда, белгілі бір жекелеген аймақтарда Жібек жолының пайда болуы б.з.б. III – II мыңжылдықтардан бастау алатыны белгілі. Сауда бағыты бойынша сауда Хотан облысының Жаркен-Дарья Өзені аймағында пайда болған Бадахшан тау жотасының нефрит жолы арқылы жүзеге асырылады. Бадахшанда өндірілген лазурит Иран, Ирак, Анатоли, Египет және Сирияға жеткізіледі. Б.з.б. I мыңжылдың басында қытайда лазурит тастары пайда болды. Лазурит бағыты Шығыс Еуропаны, Шығысты, Жерорта теңізі мен Орталық Азияны байланыстырады.

Осы аталған негізгі бағыттар Қазақстан территориясында бірнеше ондаған тармақтар негізінде іске асып, байланыс түзген. Б.з.б. I мыңжылдықта Дала жолы қалыптасып, сауда жолдары іске асты. Тарих атасы Геродоттың мәліметіне сүйенсек, жолдың бағыттары: Қара теңіз жағалауынан Дон жағасына дейін, одан әрі Орал тауы етегінен Ертіске, Алтайға, сонан Жоғары Ертіс пен Зайсан көлін мекендеген аргиппейлер еліне қарай созылады. Бұл жолмен былғарылар мен терілер, иран кілемдері, құнды металдардан жасалған бұйымдар кең таралып бастады [1,6 б]. Бұл аталған жол арқылы бағалы аң терілері, ирандық кілемдер және бағалы металдар тасымалданды. «Ұлы Жібек жолы» деген ежелден келе жатқан ат емес. Бұл атау тек 1877 жылы пайда болды. Оны неміс географы Фердинанд фон Рихтгофен қалыптастырды. Сол кезеңнен бастап осы бір сәтті табылған атау адамзаттың таң қаларлық жетістігінің куәсі болып, халықтар соның арқасында бір-бірімен ғылыми ойларымен, мәдени және діни идеяларымен бөлісе бастады. Жібек жолы қазіргі күнгі INTERNET секілді сан ғасырлар бойы ел мен елді біріктірген мағлұмат саласы болып табылады [2,37-38 б]. Дегенмен, II-XVI ғасырда өмір сүрген керуеніміз бірден пайда болған жоқ және Қазақстанның айтарлықтай бөлігі оның бір бөлшегіне айналғаны немесе географиялық-стратегиялық орналасуы кездейсоқтық емес.

Қазақстанның Ұлы Жібек жолын және ежелгі және ортағасырлық мемлекеттерді, қалаларды, керуен сарайларын, олардың негізіндегі мәдени-тарихи қатынастарды басқару жөніндегі ғылыми зерттеулер көптеген атақты ғалымдардың еңбектерінде кеңінен қарастырылады. Екінші жағынан, Ю.А.Зуевтің «Китайские сведения о Суябе», В.И.Сарианидің «О великом лазуриновом пути на Древнем Востоке», Лубо-Лесниченконың «Великий Шелковый путь», Марко Полоның «Путешествие западных чужеземцев в страны трех Индии» еңбектерінде қарастырылып, үлкен мағлұматтар, деректер қалдырған деп білеміз.

Осы үшін қалалар мен сауда орталықтарында қабырғамен қоршалған, мұнаралары бар кең керуен-сарайлар салынған. Олар қонақтарды әдепмен қарсы алып, жолсеріктер мен саудагерлерге қауіпсіздік қамтамасыз еткен. Керуен-сарайдың ішінде көптеген ағаштары бар үлкен аула және су қорығы (шарбақ) орналасқан. Ауланың айналасында бір, екі немесе үш қабатты шағын тұрғын бөлмелер - хужралар орналастырылып, олардың әрқайсысы терассаға шығады. Аула аумағында тауарлар түсіріліп, жүк қондырылып, адамдар төсек, тамақ және жануарлар демалуы үшін төлем төлеп орналастырылады. Мұнда жолсеріктер соңғы сауда жаңалықтарын біліп, хаттар жіберіп, сауда мәмілелерін жасайтын. Сонымен қатар, қоймалар аула маңында орналасып, олар келіп-кететін керуендердің тауарларын сақтайтын. Керуен-сарайдың қақпалары түнде жабылып, қонақтар мен саудагерлердің қауіпсіздігі қамтамасыз етілетін.

Осы мақсатта қалалар мен сауда орталықтарында мұнаралармен қоршалған кең керуен-сарай салынды. Қонақтарды қарсы алып, жүргізушілер мен саудагерлердің қауіпсіздігі қамтамасыз етілді. Керуен сарайының көптеген ағаштары бар үлкен ауласы және құдығы (қоршауы) бар. Ауланың айналасында бір, екі немесе үш қабатты тұрғын үйлер бар, олардың әрқайсысы верандаға ашылады. Үй-жайдан тауарлар тасымалданады, жүктер тиеледі, адамдарға төсек-орын, азық-түлік және жануарлардың демалысы үшін ақы төленеді. Мұнда жүргізушілер соңғы бизнес жаңалықтарын біліп, хаттар жіберіп, жұмысты аяқтады. Сонымен қатар, қоймалар ауланың жанында орналасқан, онда келген және кеткен графит заттары сақталған. Қонақтар мен саудагерлердің қауіпсіздігін қамтамасыз ете отырып, қамалдың қабір қақпалары түнде жабылды.

Ұлы Жібек жолына тармақ болып қосылатын жолдың бірі «Алтын жолы» және «Күміс жолы». «Алтын жолы» Ферғана, Ыстықкөл арқылы өтіп, Сібірге бастайтын, «Күміс жолымен» орталық азиялық күмістерді керуендер күмісі аз елдерге Киев Русі мен Еуропаелдеріне қарай апаратын.

Оңтүстік Қазақстандағы Сауран, Созақ, Сығанақ, Отырар, Шуда және Сайрам, Түркістан қалалары Қазақ хандығы мен Шайбани әулеті арасындағы ұзақ күресте арадай ары-бері итеріліп дамып, ақыры Қазақ хандығының құрамына қосылды.

Ногай ордасының ыдырауына байланысты Жайық өзені бойындағы Сарайшық қаласы да Қазақ хандығына өтті. 1598 жылы қазақ ханы Есім хан Бұхара хандығымен жасасқан бітім-шарты бойынша: «Ташкент қаласы атырабымен қоса екі жүз жыл бойына Қазақ хандығының билігінде болды».

Бұл қалалардың ішінде Түркістан қаласы Қазақ хандығының тұрақты астанасы еді. Қазақ хандары Түркістан қаласында, Қожа Ахмет Ясауи ескерткіші мен Ақ сарайда отырып ел биледі.

«Түркістан қаласы қазақ хандарының астанасы болған кезде, Ақ сарай екі жүз жылдан астам (16-18 ғасыр) хан сарайы қызметін атқарды».

Бұл қалалар негізінен Жоңғарияның ішкі елдерінен батысқа баратын «Ұлы Жібек жолының» сауда керуен жолы үстіне орналасқан ірі сауда орталықтары еді. Қазақ хандығы кезінде олар Жоңғо, Мауараннахр және Ресей мемлекеттерінен келетін керуен саудасының түйісетін тораптары болды.[3,327б.]

Эфталиттер мен Солтүстік Қытай патшалықтарын талқандап, түріктер тек саяси ғана емес, экономикалық да қуатқа ие болды, өйткені олар Батыс пен Шығысты жалғастырып тұрған ұлы керуен жолын бақылауға алды. Бұл жол Чаньань қаласынан басталып, Наньшань жотасының бойымен, тау бөктерлерінен ағып түсетін бұлақ сулары суаратын көптеген аңғарлар арқылы өтетін. Бұл бөлігінен жүру жеңіл болатын, бірақ одан кейін Хами оазисіне дейінгі шөлді қиып өтетін өте ауыр кезең басталатын. Одан әрі жол Люкчун ойпатына, Турфанға қарай жүретін. Осы екі оазис және олардың маңындағы бірнеше елді мекендер бір кезде Гаочан княздығын құрған. Онда Қытайдан қоныс аударған, жаңа жерге үйренген қытай отаршыларының ұрпақтары өмір сүрді. Гаочаннан керуен жолы екіге бөлінетін. Оның бір тармағы Тянь-Шаньның оңтүстік баурайымен Қарашәр, Құна, Ақсу арқылы өтіп, содан кейін Ыстықкөлдің маңымен Шу өзенінің аңғарына, ары қарай Талас аңғары арқылы Исфараға дейін баратын. Екінші, солтүстік тармақ та Гаочаннан басталып, Оңтүстік Жоңғария арқылы Үрімші, Манас, Құрқара-Усу мен Ирэн-Шабырган тауларын кесіп өтіп, Іле өзенінің аңғарына жететін. Орталық Азияда керуендер демалатын. Ең үлкен аялдау бекеттерінің бірі - Пайкент қаласы болды. Одан әрі жол Хорасан арқылы Рей мен Хамаданға, содан кейін Византияның Нисибия (Низиб) бекінісі арқылы Сирия мен Константинопольге жалғасатын. Қытай теңізінен Парсы шекарасына дейін 150 күндік жол болса, одан Низибке дейін тағы 80 күн жүретін. Ұлы Жібек жолы Батыс пен Шығысты ғана емес, соныменбірге «үш Шығысты»; Үндіні, Қытайды, Араб халифатын да байланыстырған. Мысалы, үндінің «синапатто»-«қытай жібегі» деген сөзі куә, осы жөнінде деректер б.д.д. IV ғасырда жазылған «Артахаштра» (Саясат ғылымы) трактатында кездеседі [4,27б.].

Бұл тарихи жолдар әлемнің экономикасы мен мәдениетін қалыптастырып қана қоймай, олардың ықпалы бүгінгі күні де көрініп жатыр. Ежелгі Жібек жолы қазіргі заманда жаңа әдіспен жаңғырып, бұл Қазақстанның көлік әлеуетін дамытудың негізгі факторына айналды. Әлемдік экономиканың дамуында жаңа көлік түрлерінің пайда болуы Қазақстанның халықаралық көлік жүйесінде және оны инновациялауда белсенді рөл атқаруын талап етеді.

Соңғы жылдары осы бағыттағы ауқымды жобалар елдің көлік-логистикалық инфрақұрылымын жаңғыртуға және оның халықаралық көліктегі рөлін нығайтуға бағытталған «Нұрлы-Жол» жоспары аясында жүзеге асырылды. Жаңа автомобиль жолдарының салынуы, ескі жолдардың қайта жаңартылуы және заманауи логистикалық орталықтардың құрылуы Қазақстанды Еуразия аймағындағы маңызды көлік жолы ретінде көрсетті.

Бес ірі көлік дәлізі Шығыс пен Батыс арасындағы тауар ағынын жеделдетеді, Қазақстанның көлік мүмкіндіктерін кеңейтеді. Солтүстік дәліз Батыс Еуропаны Қытаймен және Корей түбегімен байланыстырады, көлік уақытын қысқартады. Сонымен қатар, Оңтүстік дәліз Еуропа мен Қытай арасында балама бағыт ұсыну арқылы жаңа экономикалық мүмкіндіктер жасайды. Солтүстік-Оңтүстік дәлізі Солтүстік Еуропаны Ресей, Қазақстан және Иран арқылы Парсы шығанағымен байланыстырады, бұл оның әлемдік саудадағы стратегиялық маңыздылығын көрсетеді.

Қазақстанның теміржол жүйесі елдің көлік секторының негізі болып табылады. Қазақстан Қытаймен, Ресеймен және Еуропамен жақсы қарым-қатынас орнатты, бұл оны халықаралық жүк тасымалының маңызды бөлігіне айналдырды. Жібек жолы экономикалық белдеуі шеңберіндегі Қытай-Еуропа теміржол желісінің дамуы Қазақстанды жаңа буын көлік дәліздерінің ажырамас бөлігіне айналдырды.

Әуе көлігі елдің көлік әлеуетін нығайтуда. Астана мен Алматы әуежайлары Еуропа мен Азияны байланыстыратын маңызды авиациялық орталыққа айналды, жыл сайын жолаушылар мен жүк тасымалы көлемін арттырды.

Сонымен қатар, Қазақстанның су көлігіне әсер ететін факторлардың бірі - ЮНЕСКО-ның Жібек жолын біртіндеп жаңғырту бастамасы. Бұл жоба Қазақстанға тарихи бағыттарын сақтай отырып, заманауи экономикалық байланыстарды біріктіруге мүмкіндік береді.1988 жылы ЮНЕСКО Жібек

жолы бойындағы елдермен бірлесіп, маңызды ғылыми-зерттеу және дамыту бағдарламасын іске қосты. Бағдарламаның негізгі мақсаттары мәдени мұраны қорғау және насихаттау, археологиялық ескерткіштерді зерттеу және картаға түсіру, сондай-ақ осы саладағы халықаралық ынтымақтастықты нығайту болды. Бұл іс-шаралар түркі тарихын еуропалықтардың түсінуі мен дамуына ықпал етті.

ЮНЕСКО-ның күш-жігері Қазақстан сияқты елдерге Жібек жолының мәдени, тарихи және экономикалық құндылығын ашуға және оны бүкіл әлемге насихаттауға мүмкіндік берді. Осы тұрғыдан алғанда, біз Жібек жолы тек Қазақстан халқы үшін ғана емес, сонымен қатар бүкіл адамзат үшін мәдени және рухани мұра қалдырды деп санаймыз.

Олай болса, ежелгі заманнан бері Жібек жолы Шығыс пен Батысты байланыстыратын ең маңызды өркениеттік жолдардың бірі болып келді, сауда, мәдениет, рухани алмасудың негізі болды. Бұл тарихи жол адамзаттың дамуына терең әсер етіп қана қоймай, сонымен қатар Қазақстан үшін экономикалық, мәдени және саяси маңызға ие болды. Қазақ даласының айтарлықтай бөлігі Жібек жолы бойымен өтіп, Қазақстанның тарихи дамуына, аймақтық ықпалына және халықаралық қатынастарына жаңа серпін берді.

Бүгінде Қазақстан темір жолдары елдің жаһандық өсуіне үлес қосып, Жібек жолының рөлін жаңа деңгейге көтереді. Әлемдік деңгейде көлік халықаралық сауданың маңызды құрамдас бөлігіне айналды. Жібек жолы транзиттік көлік байланыстарының бастамасын белгілеп, әлемді байланыстыратын әлемдегі алғашқы көпірге айналды.

Тарихтың тереңінен басталған бұл қасиетті керуен жолы - әртүрлі мәдениеттер тоғысқан мәдениет көпірі, бір дәуірдің алтын қазынасы, адамзат тарихындағы ынтымақтастық пен өзара түсіністіктің ұлы символы. Барлық қошемет пен құрмет, бүкіл өркениеттік тәжірибе мен ұлы мұра - осы Ұлы Жібек жолының еншісіне тиесілі.

Өткенді зерделеп, оның тарихына үңіліп және оны түсіну, сол асыл мұраны келер ұрпаққа жеткізу - баршамыздың қасиетті борышымыз!

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:

1. Байпақов К. Қазақстанның ежелгі қалалары. - Алматы: Аруна Ltd, 2007. - 384 б.
2. Байпақов К., Нұржанов А. Ұлы Жібек жолы және ортағасырлық Қазақстан. - Алматы: Қазақстан, 1992. - 198 б.
3. Байпақов К.М. Средневековые города Казахстана Казахстана на Великом Шелковом пути. - Алматы, 1998. - 494 б.
4. Гумилев Л.Н. Древние Тюрки. - Москва, 1967. - 314 б.

ШӘКЕН САРЫҰЛЫ (АБДУЛЛА БҰХАРИ): ӨМІРІ МЕН ҚЫЗМЕТІ

Бекенов С.М.

Ғылыми жетекшісі: т.ғ.д., профессор Қ.Ж. Нұрбай
С.Сейфуллин атындағы Қазақ агротехникалық зерттеу университеті
e-mail: bsaiambek@gmail.com
Астана қ.

Шәкен Сарыұлы, яғни Абдулла Әл-Бұхари - қазақ тарихында ерекше және сирек кездесетін тағдыр иесі. Ол тек туған жерінде емес, шет елде - Сауд Арабиясында - маңызды, жоғары лауазымды қызметтерге жеткен қазақ болған. Оның өмірі - ұлттық тамыр мен халықаралық аренадағы табыс арасындағы көпір. Бұл тұлғаның тарихы, мұрасы және оны бүгінгі қазақ қоғамы қалай бағалайтыны - ұрпақтар үшін рух берер үлгі. Қазіргі жаһандану, миграция және мәдени алмасудың заманы - Шәкеннің өмірі маңызды сабақ береді: ұлттық сананы сақтай отырып, әлемдік қоғамда табысқа жетуге болады.

Мақалада мына мақсаттар көзделеді:

1. Шәкен Сарыұлының өмір жолын жан-жақты ашу (балалық, жас-өспірімдік, шетелдегі кезеңдері, әкімшілік қызметі).
2. Ол атқарған қызметтің - саяси, әкімшілік, әскери - тарихи рөлін талдау.
3. Оның дінге, қажылыққа, ислам әлеміндегі беделге қосқан үлесін көрсету.
4. Шәкеннің мұрасының бүгінгі Қазақстан мен түркі әлемі үшін маңызын бағалау.
5. Ұрпаққа бағыт-бағдар беру, рухани және патриотикалық мағынада оның өмірінен сабақ алу.