

Hüseyin Artıkoğlu

Texnika elmləri
namizədi, dosent
SOYDAŞ İctimai
Birliyinin Məsləhət
Şurasının üzvü

Vatikan 13 əsrə kimi, rus pravoslavıyanları 17 əsrə kimi, Vizantiya 8 əsrə kimi, ermənilər bu yaxınlara kimi allaha dualarını türk dilində edirdilər və bu dili Allahın dili kimi qəbul edirdilər. Türklər İslama səkkizinci əsirdən başlayaraq onuncu əsrə kimi davam edən dövrdə qoşuldular. Dualar ərəbcə oxunmağa başladı. Bələlikdə dünyəvi dil olan türk dili yavaş-yavaş arxa plana keçməyə doğru gəldi. İyirminci əsrin əvvəllərinə kimi bütün türk xalqları biri birini daha yaxından baxmağa düşürdülər. "Molla nəsrəddin" jurnalı az qala bütün türk dünyasına yayınlanırdı. Sonradan lehcələr xırda dövlət dillərinə çevrilməyə başladı. Bu məsələdə bizə düşmənlər öz rollarını gözəl oynadılar. Bununla yanaşı, bütün dünyada olduğu kimi, bizim Şahlanımız və Sultanlarımız da rəiyyətin (xalqın) dilində danışmağı özlərinə rəva bilmədilər. Türk xalqları danışdığı lehcələrin adı ilə adlanmağa başladı. Sonralar yazıda və dilde reformalar başladı. 1933-ci ildən başlayaraq türk dilinə çox da yatmayan ərəb əlifbasından latın əlifbasına keçid dövrü başladı. Cox təssüf ki, bu hərəkət bütün türk xalqlarında eyni zamanda başlamadı və xalqların yadlaşması sürətləndi və o hala çatdı ki, biri-birilərini güclə anlamağa başladılar. Bunun ən dəhşətli Türkiyədə baş verdi. 22 sentyabr (eyül) 1932 tarixində Dolmabahca Sarayında, Mustafa Kamal Atatürkün başqanlığında gerçəkləşən I Türk Dil Konfransına Aqop Martayan (sonradan Dilaçar) Stepan Qurdikyan və Kevork Simkeşyan ilə birlikdə dil uzmanı olaraq dəvət edilmiş, daha sonra çalışma və araşdırmalarını yeni qurulan Türk Dil Qurumunun başuzmanı və ilk genel sekretarı (katibi) olaraq davam etdirmişdir (türk millətli dil uzmanı yoxmuş kimi?). Sonradan bu "Dilaçar" əlifbadan bir neçə hərif çıxardaraq (x, e və q) millət üçün yeni "dil" icad etmiş və bu milləti yeni dilde danışmağa məcbur etmişdir (?).

Şair Sabir Əliyevin təbirincə desək: "Dağ dilimi qaya-qaya oyublar. Yerine bir kül təpəsi qoyublar. Dışlerini çəkib şir soyublar. Mən bu dille dərman üçün gəlmişəm.

Bu mövzu çox vaxt alandır, dil alimlərimiz bu haqda yaqın öz sözlərini deyəcəklər. Onu bilərəm ki, türk xalqlarının bir an öncə inteqrasiyası təmin etmək üçün vacib şərtlərdən biri onun ses diapazonunu tam ifadə edəcək bir əlifbanın qəbul edilməsidir.

İpək yolu daim Turanın can damarı olmuşdur. Bu gün Böyük İpək yolunun "Bir zolaq, bir yol" layihəsi çərçivəsində canlandırılması Turan ideyasının yenidən gündəmə gəlməsinə səbəb olmuşdur. Fəqət bu ideyanın təmsilçiləri aradan bir əsrdən çox vaxt keçməsinə rəğmən, hələ də XX əsrin əvvəllərində ya-

şayıb-yaratmış romantik türkcülərin ideyalarının cazibə dairəsindən qurtulmağı bacarmamış və hələ də problemə sürətlə dəyişən dünyamızın ortaya çıxartdığı yeni şərtlər prizmasından baxmağı öyrənməmişlər. Çünki hələ də məsələyə

fars şairi Firdövsinin "Şahnəmə"sindəki "Turan" prizmasından yanaşır və Turanın Firdövsini tərəfindən uydurulmuş mifik bir dövlət olduğunu zənn edirlər. Halbuki Firdövsinin Turanla eyni vaxtda ortaya qoyduğu "İran" ideyası artıq günümüzün gerçəklidir və biz 1936-cı ildə tarix səhnəsinə çıxmış "İran" adlı

yimiz skiflər (İskitlər), hunlar, Göytürklərin qurduqları dövlətlərdən və onların əraziləri bərdə rast gəldiyimiz xəyal xəritələrdən də getmir. Söhbət XVIII əsrin ikinci yarısına qədər var olan, bir çox Avropa ölkəsindən, o cümlədən Moskva çarlığından bac-xərac alan dünyanın ən nəhəng dövlətindən gedir.

Rusiya prezidenti Vladimir Putinin yaxın zamanlara qədər gizlədilmiş tarixi dəlillərin üzərindən gizlilik pərdəsinin götürməsinə və Rusiya məktəblərində tədris edilən rəsmi Rusiya tarixinin siyasi məqsədlərlə təhrif edilmiş saxta tarix olduğunun üzə çıxmasından sonra

rus-türk əlaqələrinin tarixinə yeni nəzərlərlə baxmaq və ortaq geopolitik maraqları yenidən dəyərləndirmək üçün yeni imkanlar açılmışdır. Söhbət prezidentin göstərişi ilə rusiyalı iş adamı Əlişir Usmanovun dünyanın müxtəlif yerlərindən əldə edərək Rusiyaya gətirilən və müxtəlif dövrlərdə Avropa ölkələrində, eləcə də Rusiyada nəşr edilən xəritələrdən gedir.

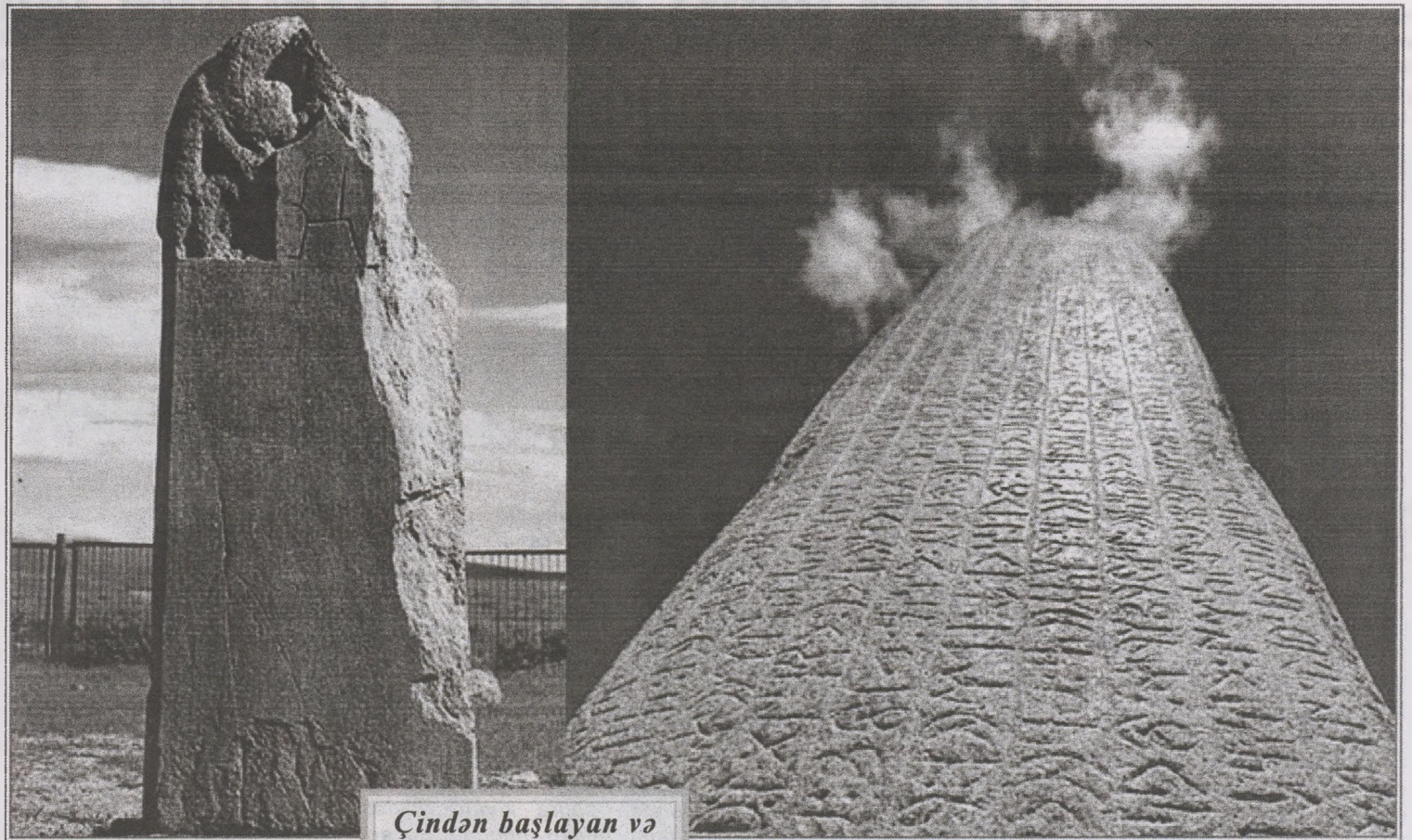
Çindən başlayan və Avropanın içlərinə qədər uzanan bu dəhlizlərin hər ikisi Qazaxıstandan keçir. Bunlardan birincisi Çin - Qazaxıstan - Azərbaycan - Türkiyə - Avropa Birliyi, ikincisi isə Çin - Monqolustan - Qa-

min olunmuşdur ki, bu da Qazaxıstan əhalisinin, demək olar ki, 1% -ni təşkil edir.

Şəbəkənin çox hissəsi Qazaxıstanın Dəmir Yolları tərəfindən idarə olunur, kiçik bir hissəsi mədəni və neft sənayesi şəbəkələrinə aiddir.

"Bir zolaq, bir yol" layihəsi, daha dəqiq desək, onun Çin - Orta Asiya - Qərbi Asiya (CCWAEC) marşrutu üzərində Qazaxıstandan sonrakı ikinci ölkə Azərbaycandır. Layihə bu iki ölkənin dəmir yollarının daha sıx inteqrasiyasını tələb edir. Odur ki, 2017-ci ilin aprelinde Qazaxıstan prezidenti Nursultan Nazarbayevin Azərbaycana rəsmi

Türk Birliyi (Turan) ideyası və ortaq dil məsələsi



Çindən başlayan və Avropanın içlərinə qədər uzanan bu dəhlizlərin hər ikisi Qazaxıstandan keçir. Bunlardan birincisi Çin - Qazaxıstan - Azərbaycan - Türkiyə - Avropa Birliyi, ikincisi isə Çin - Monqolustan - Qazaxıstan - Rusiya - Belarus - Avropa Birliyi marşrutlarını əhatə edir ki, bu da Qazaxıstanı kilid ölkə durumuna gətirməkdədir. Elə bu səbəbdən də sözügedən ölkənin şəhərlərinin hər iki marşrut üzərində yerləşən digər şəhərlər üçün nümunə qismində çıxış etməli olan smart şəhərlərə, başqa sözlə ağıllı şəhərlərə çevrilməsi nəzərdə tutulub.

Çindən başlayan və Avropanın içlərinə qədər uzanan bu dəhlizlərin hər ikisi Qazaxıstandan keçir. Bunlardan birincisi Çin - Qazaxıstan - Azərbaycan - Türkiyə - Avropa Birliyi, ikincisi isə Çin - Monqolustan - Qazaxıstan - Rusiya - Belarus - Avropa Birliyi marşrutlarını əhatə edir ki, bu da Qazaxıstanı kilid ölkə durumuna gətirməkdədir. Elə bu səbəbdən də sözügedən ölkənin şəhərlərinin hər iki marşrut üzərində yerləşən digər şəhərlər üçün nümunə qismində çıxış etməli olan smart şəhərlərə, başqa sözlə ağıllı şəhərlərə çevrilməsi nəzərdə tutulub.

"Bir zolaq, bir yol" layihəsinin həyata keçməsilə Avrasiyanın, başqa sözlə, tarixi Turan ərazisinin önəmli mərkəzlərindən birinə çevrilməkdə olan Qazaxıstanın öz dəmir yollarının modernləşdirilməsinə xüsusi diqqət verdiyi bilinməkdədir. Məlumat üçün bildirik ki, geniş dəmir yolu şəbəkəsinə sahib olan bu ölkənin dəmir yollarının ümumi uzunluğu 2017-ci ildə təqribən 16 614.3 kilometr idi. Bunlardan 6 mini ikitərəflidir. Təxminən 5 mini isə elektriklişdirilib. Əsas yolların bükülmüş uzunluğu 18,8 min km, stansiya və xüsusi yolların uzunluğu 6.7 min km-dir. Qazaxıstanda dəmir yolu nəqliyyatının əhəmiyyəti çox böyükdür. Ümumi yük dövriyyəsinin 68%-dən çoxu və ölkə sənəsinin dövriyyəsinin 57%-dən çoxu dəmir yollarının payına düşür. Dəmir yolu sənayesində 2013-cü ildə 160 mindən çox insan işlə tə-

səfəri çərçivəsində "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC ilə Qazaxıstan Dəmir Yolları Milli Şirkəti arasında logistika və dəmir yolu nəqliyyat maşınqayırması sahəsində strateji əməkdaşlıq haqqında Saziş" imzalanıb.

İster Azərbaycanda, istərsə de Qazaxıstanda nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi, tranzit potensialının artırılması üçün çox böyük işlər həyata keçirilir. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti, eləcə də Vətən müharibəsindən sonra tikintisinə start verilən Mincivan-Naxçıvan-Qars dəmir yolu, o cümlədən Qazaxıstanda dəmir yolları və limanların genişləndirilməsi bu istiqamətdə əməkdaşlığın inkişafı və birgə layihələrin icrası üçün geniş imkanlar yaradır.

Son dövrlərdə Azərbaycanda denizçilik sahəsində aparılan kökdü islahatlar, bu sahəyə dövlət dəstəyi, donanmanın yenilənməsi istiqamətində görülən işlər və s. məsələlərdən etraflı söhbət açıb. Bildirib ki, Şərq-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi arasında ən qısa yolun ölkələrimizin ərazisindən keçməsi hər iki ölkəyə mövcud nəqliyyat potensialından daha səmərəli istifadəyə imkan verir.

(ardı gələn sayımızda)