



اووه دېرشم پودکاست

## د سرکونو رغونه او بیارغونه

جنبش: اورېدونکو او له ولسمشر محمد اشرف غني سره د پودکاستو مینه والو، یوې بلې خپرونې ته ستړي مه شی! کوربه موزه داود جنبش یم. امروز در بحث زیربنا به سابقه جاده سازی در جهان و افغانستان می پردازیم.

بناغلی ولسمشر خپرونې ته ستړي مه شی.

دکتور غني: بسم الله الرحمن الرحيم، ډېره مننه، زما تاوده سلامونه تاسې او ټولو وطنوالو ته.

جنبش: کور ودان، ژوندي اوسئ او د ټولو په استازی علیکم السلام. لکه چې ومې ویل نن د زیربناوو برخه کې واټونو باندې غبرېږو. دا هم یوه ډېره مهمه برخه ده، لومړۍ پوښتنه مې دا ده چې مخکې له دې نه چې موټر راشي او دا عصري واټونه جوړ شي پراخ، بشر لارې خو درلودې، مور په دې باندې یو ځل غبرېدلي یوو، خو دا مثلاً څومره پلنې وې، پراخې وې او څومره اوږدې وې؟

دکتور غني: ډېره مننه، د اوږدوالي له نظر نه زرها کیلومتره وو، ځکه که لوی ترینې لارې وگورئ، د ورېښمو لاره وه چې چین، هند، منځنی ختیځ یې تر رومه پورې، یعنی اوسنۍ ایټالېې پورې، دا یې ټول سره ونښلول. مخکې له هغه نه لویې شاهراه گانې وې چې څلور زره کاله مخکې آسوري امپراتوري وه او هغه لاره رسېدلې وه افغانستان ته. د هخامنشي دوران نه هم مور کافي اسناد لرو چې قندهار کې د مثال په توگه هخامنشي دورې کې دا چې مخکې له دې نه چې مقدوني سکندر راشي، یو ډېر منظم د لارې تگ راتگ موجود و. همدغسې هندوستان کې همزمان مقدوني سکندر سره د چندراگوپتا امپراتوري وه چې

تر کابل رسبدلی و او بیا کابل سکندر هغه ته خوشې کړ، د کابل لویه ساحه، دا هم لاره وه. چین کې هم پس له دې نه لویې لارې منځ ته راغللې. د دې په جوړولو کې توپیر و، ځکه چې پاسه یا اوچته لاره ورته وایي، د روم لاره وه چې دوه خواوو د سرک نه به یې مواد ټولول منځ کې به یې اچول، ځکه یې ورته Highway ویل، یعنې پاس لاره. او د هغه ترتیب منظم و تقریباً تر ۳ مترو پورې یا ډېر تر تر همدې حدودو پورې و. عمده توپیر په دې کې دی چې چېرې گاډی وې او چېرې اوسنان وو. په عامه توګه منځني ختیځ او هندوستان کې اوسنان وو. په روم کې گاډی وې. اما اصلي خبره دا ده چې تر نولسمې پېړۍ پورې په اساسي توګه سرکونه پراخ نه دي، دا پس له نولسمې پېړۍ نه دي چې سرکونه لومړي وخت کې راځي، اما پس له هغه نه چې د رېل پټلۍ پیلېږي او په ډېر شدت مخکې ځي، تقریباً شپېته کاله بیا سرکونه درېږي. او دا د نولسمې پېړۍ په پای او د شلمې پېړۍ له ابتدا نه ده چې سرکونه په اساسي توګه پیلېږي.

جنبش: شما از برخی از امپراتوری های دوران قدیم نام بردید ولی به صورت کُل نقش کدام اینها در ایجاد راه ها و به اصطلاح آن زمان شاهراه های بزرگ بین قاره ها و بین کشورها نقش عمده داشتند؟

دکتور غنی: شاید عمده ترین آن در زمان باستان شاهراه ابریشم باشد که همه شهرها را با هم وصل کرد. از نگاه قرون وسطی یعنی قرن شانزده یکی از عمده ترین راه سازهای جهان شیرشاه سوری بود که اساس راه بزرگ که بین بنگال فعلی - که بین بنگال در هندوستان و بنگله دیش وجود دارد، تا کابل ایجاد کرد و در دو طرف آن، هم کارونسرا ها بود و هم درختهای زیاد. و در کاروانسرا ها شیرشاه خاصاً ترتیبات پذیرایی کاروان ها را و مخصوصاً ایجاد سهولت ها برای علما، برای فقرا و کسان بی بضاعت را در طول این راه فراهم کرده بود. اکبر امپراتور هند، ترتیبی را که شیرشاه گذاشته بود تعقیب کرد. و از این جهت، این راه است که بعداً راه بزرگ هندوستان را که به نام Grand Trunk Road یاد میشود، انگلیس

ها بر اساس ترتیب شیرشاه و اکبر گذاشتند و یکی از نتایج آنها خاصتاً در دوره اکبر وسعت دادن کوتل خیبر بود که پیش از آن این راه اساسی نبود، راه از کنر و سوات و باجور تیر میشد. و طرف دیگر معلومدار راهیست که از غزنی به طرف گرمه و به طرف وزیرستان و بنو تیر میشد.

جنبش: برای شنونده هایی که با تاریخ نیم قاره هند و افغانستان -مخصوصاً جوان ها آشنایی زیاد نداشته باشند، یک توضیح بدھیم که شیرشاه سوری از پادشاهان بزرگ افغان در هند بود که همایون فرزند بابر را شکست داد و پادشاهی را از آنها گرفت اما خودش در یک انفجاری در قلعه کالنجر کشته شد و همایون بعد از کشته شدن وی برگشت و امپراتوری مغلی هند بعد از آن ادامه پیدا کرد. استاد په دې حساب نظامي ضرورتونو هم د لارو په پرانیستلو او اوږدولو او پراخولو کې ونډه درلودلې ده، دا خومره لویه وه دا ونډه؟

دکتور غني: بالکل، ځکه دا سر تر پایه د دې چې وگورئ لکه د مثال په توگه، د احمد شاه بابا لښکرکشی که هندوستان ته وگورئ. دا خو ساده کار نه و چې زرها سپرو او پليو ته ډوډی برابره شي. د دې لپاره یو ډېر منظم ترتیبات وو، د ټولې لارې په حدودو کې، او د افغانستان او اوسنی خیبرپښتونخوا په شاوخوا کې دې ټولو ته ده پیسې ورکولې، دا په مفتت نه وو، اما یوه برخه د دې مالیات وه. د عسکري له نظر نه لارې زبنتې ډېرې مهمې دي او پلونه، ځکه چې خاصتاً چې تېرېږئ له سیندونو، تاسې ته به معلومه وه، تاسې به حتماً په کوچنیوالي کې له جلال آباد نه کونړ ته په جالې کې تللي یئ؟

جنبش: بلې.

دکتور غني: چې مخکې له دې نه چې د بهسودو پل جوړ شي. او دا یو عظیم شی و، خاصتاً که موټر مو په جالې کې له یوې خوا د سیند نه بلې خوا د سیند ته ووړ، دې باندي اطمینان نه و چې څه کېږي، ځکه چې زمور عمده سیندونو کې کښتی نه چلېږي، آمو کې البته ... په

ترمذ کي خلک يې په دې طريقه وړل چې جاله به يې په آسونو باندې تړله، آسونو به لامبو کوله، هاخوا به تلل؛ نو د عسکري له نظر نه دا زبسته ډېره مهمه ده، او خاصاً د خيبرپښتونخوا په ساحې کې چې انگرېزانو چې تمه جوړه کړله، مخصوصاً دويمې برخې د نولسمې پېړۍ کې، د دوی ټول ترکيز په دې باندې و چې لارې پرانيزي او د رېل پټلۍ راوړي. کوهات ته يې د رېل پټلۍ راوړله، لنډي کوتل ته يې د رېل پټلۍ راوړله، چمن ته يې د ريل پټلۍ راوړه. ځکه هر وارې، لومړی د دوی تېري په افغانستان باندې او دويم تېری، دا په اوبانو باندې انتقالات کېدل او قيمت يې بې حده اوچت و؛ نو ځکه دوی سرکونه وسيله د استعمار گڼله، اما په خيبر کې لکه د پخوانيو امپراتوري گانو مجبور شوو چې اپريديو ته، مومندو ته، خاصاً دې دوو قومو ته او نورو ته امتيازات وټاکي. يعنې د دوی هغه امتيازات چې ډراني امپراتورۍ کې او پس له هغه نه امير دوست محمد خان او امير شيرعلي خان او دوی ټاکلي وو، دوی دوام ورکړ. دوی په دې ونه توانېدل چې دا لاره بې له دې نه چې فیس ورکړي، خلاصه وساتي.

جنبش: د احمد شاه بابا د سفرونو په اړه لنډه يادونه وکړم چې په تاريخ احمدشاهي کې له اباسين نه د احمدشاه بابا د لښکر د تېرېدو يو نکل مفصل راغلی چې دی ورته ناست دی او پوځ په اباسين باندې هغې خوا اوړي. انگيزه اصلی برای ایجاد شاهراه های معاصر، شاهراه های بزرگ چی بود؟ تنها ایجاد موتر بود و یا انگيزه های ديگری هم وجود داشت؟

دکتور غني: عجيب است که شروع انگيزه از بايسکل شد، چون بايسکل قبل از موتر به وجود آمد و سرک ها در قسمت عمده، عمدتاً در داخل شهرها وجود داشتند. و تمدنی که اولين سرک های منسجم را ایجاد کرد، تمدن موهنجودارو در حوزه سند و اباسين يعنی که در انگلیسی نامش را Indus ميگویند، در این حوزه بود. در تمام این شهرها جاده های منظم در داخل شهر داشتند و اینها از قير هم استفاده ميکردند، اما به صورت ابتدایی. بعد از ایجاد موتر فشار خاص سر این ایجاد شد که سرک ها ایجاد شوند و از طرف ديگر در هندوستان

قسمی که قبلاً ذکر کردم خاصتاً در ساحه خیبرپښتونخوا و ساحه بلوچستان ایجاد این سرک ها از خاطر انتقالات نظامی یک هدف بزرگش بود و انتقالات نظامی در سر تا سر قرن بیست یکی از انگیزه های عمده ایجاد سرک ها بود.

جنبش: نو بیا چې کله موټر راغی استاد، لویې لارې پراخې شوې او ډېرې هم شوې، هر هیواد په دغه پړاو کې، زما پوښتنه دا ده چې خپله تگلاره د سرک جوړولو لپاره درلوده که یو بل سره همکارینې وې چې سرکونه څنگه جوړ شي؟

دکتور غني: تخنیکي له نظر نه لومړي پرمختگونه درپيو هیوادونو کې وشول. یو یې فرانسه وه چې د اتلسمې پېړۍ په ختم کې یې د سرکونو د انجنیرۍ څانگه خلاصه کړله. بیا انگلستان و، خاصتاً سکاټلنډ چې دې کې مخکې لار او درېم یې امریکا وه. پس له هغه نه بیا نور راځي چې جرمني پس ته دی چې ډېرتر په شلمې پېړۍ کې دی. د انجنیرۍ له نظر نه دا دواړه مخکې ځي، اما اصلي خبره په دې کې وه چې کوم مواد استعمال شي. له یوې خوا نه سمنټ و، له بلې خوا قیر و. په قیر کې امریکا وړاندې شوه، په سمنټو کې اروپا وړاندې شوه، بیا بېرته دغلته دواړو خواوو نه ترتیبات راځي او معلومات په گډه شروع کېږي او دا هم وه چې کومې طریقې باندې خپله د سرک بستر ایجاد شي او دلته هم ډېرې تجربې وې تر څو چې خاصتاً ها سړی چې نوم یې Macadam نومېده او لومړۍ برخه کې سرکونو ته یې Macadamized ویلی. دې سړي یوه طریقه راوړله چې بیا اساس د اوسنیو سرکونو یې کېښوده، ځکه چې یوه عمده خبره په دې کې ده چې څنگه د سرک په شاوخوا کې زابرونه او دا جوړ کړي، یعنې تجربې وې، دا تجربې مشترکې شولې، اما له بلې خوا نه د دولت برخه د نولسمې پېړۍ په پای کې او د شلمې پېړۍ په پیل کې کمزورې وه. اکثره دالوی سرکونه د خصوصي سکتور له خوا راغلل هم امریکې کې او هم اروپا کې، او بیا هندوستان کې دولت په دې کې ننوت، ځکه چې مخکې مې تاسې ته وویل چې نظامي هم برخه یې وه او بیا په المان کې د اوتوبان یا د لویو سرکونو مفکوره اول د وایمر په جمهوریت کې کېښودل شوه

او بیا د هتله په دوران کې واقعاً ډېره پراخه شوله، زرهاو کیلومترو ته ورسېده. او په امریکې کې د دولت برخه، یعنې د فدرال دولت برخه په ۱۹۵۴ کال کې په اساسي توگه پیلېږي او پس له هغه نه نورو هیوادونو کې د دولت برخه ورځ په ورځ ډېرېږي. شوروي اتحاد کې معلومدار دا خصوصي سکتور پس د روسیې له انقلاب نه، نه و، دا ټوله دولتي برخه وه او هلته هم جمهوریتونو اختصاص پیدا کاوه او د ازبکستان جمهوریت په ټول شوروي اتحاد کې وتلی شهرت درلود، د دې لپاره چې لویو سرکونو کې تخصص پیدا کړي او له سایبریا نه نیولې تر مسکو پورې دې سرکونو کې دوی ډېره لویه برخه درلوده.

جنبش: و در سلسله ایجاد تکنالوژی سرک سازی می توانیم از یک تغییر عمده تکنالوژیک نام ببریم که از ریشه سرک سازی را تغییر داد؟

دکتور غنی: بلی، موضوع قیر است و موضوع سمنت است، که این دو، با هم دو مواد است با سنگ و ریگ، اما ریگ خاص است، هر ریگ برای قیر ازش استفاده شده نمی تواند. این نیست که از هر صحرا برویم و ریگ را جمع کنیم، خصوصیات ریگ مشخص است با نوع سنگ و خوشبختانه افغانستان در این بخش ذخایر زیاد دارد، اما ضرورت واضح است که نوع آن تشخیص شود. و قسمت دیگر ایجاد ماشینری است، چون ماشینری از یک طرف برای هموار ساختن و بعد از آن بلدوزر و وسایط قیر است. از طرف دیگر ایجاد تونل های بزرگ است که در اروپا از کوه های بزرگ مثل آلپ و پیرنی وغیره تیر میشود و در چین، آسیای مرکزی و تمام نقاط دیگر در امریکای لاتین این تونل ها یک نقش بسیار خاص را بازی میکند، در ایتالیا، در فرانسه، در سویس ... این ابعادی است که انجینیری سرک سازی را به صورت اساسی در نیمه دوم قرن بیست تغییر داد و به پایستاد کرد و خاصتاً عمده ترین تحولی را که ما می بینیم، اول در چین بود که در سالی ۱۰ هزار کیلومتر سرک ساختند، بعد از دهه نود، و فعلاً در هندوستان است که یکی از بزرگترین پروگرام های سرک سازی به صورت عموم در هندوستان دوام دارد و تحت کار است.

جنبش: د لارې د جوړولو په باره کې او د هوارولو په باره کې د قير او سیمنتو یادونه وشوه فقط لنډ- که څه هم ډېره به تخنیکي وي خو نه پوهېږم که اورېدونکو ته یې لږه روښانه کړو په زړه پورې به وي چې قير څنگه وپېژندل شو چې سرک کې ترې کار اخیستلی شي، ځکه دا خو د تېلو پاتې شوني دي، چا وپېژندل؟ کله وپېژندل شول؟ په دې باره کې هم که لږ معلومات ورکړو اورېدونکو ته.

دکتور غني: زر وارې، قير معلوم و خلکو ته د مثال په توګه د موهنجودارو په تمدن کې قير پېژندل شوی و او ورنه یې ګټه اخیستله، همدارقم په آذربایجان کې قير معلوم و، زرها کاله. او قير جنګي برخې کې استعمالېده، اما عمده ترين بدلون دې کې د نیویارک د کولمبیا پوهنتون - چې له ښې مرغې نه زه یې هم فارغ التحصیل یم او نور افغانان هم دي، دلته یو انجنیر و چې دغه لاره یې برابره کړله چې له قير نه څنگه استفاده وشي او په لویه توګه، او د هغه په اساس باندي امریکې کې اساس د قير سرکونو کېښودل شو چې له دې نه بیا نورو ځایونو ته خپاره شول.

جنبش: و در عین حال جاده ها امروز تنها جاده نیست، علاوه از اینکه شما سفر می کنید در امتداد راه بازرگانی و تجارت عمده هم جریان می داشته باشد، شما استراحت می کنید و در عین حال کافه ها و مغازه های مختلفی هم وجود دارد. در کنار این تسهیلات خدمت رسانی از جمله فروش تیل و غیره و در این اواخر مسایل چارج کردن موترهای برقی و اینها هم است و در کنار آن مسایل ایمنی و مصئونیتی راه است که راننده ها چگونه مصئون باشند که تا پایان راه با حوادثی رو به رو نشوند، به این مسایل چه وقت توجه شد؟

دکتور غني: شروع معلومدار از ایجاد موتر است که هر چی سرعت موتر انکشاف پیدا کرد، به همان اندازه احتمالات تصادم بالا شد. حتماً شنونده های تان اطلاع دارند که تلفاتی که امریکا سالانه از جاده میدهد از تمام تلفات شان از جنگ ویتنام زیادت است. یعنی تلفات

فوق العاده زیاد است اما بدبختانه مورد توجه نیست. از این جهت، تعیین سرعت حرکت در شاهراه ها یک قدم عمده است. در المان هنوز هم یک قسمت اوتوبان وجود دارد، البته کم شده رفته اما هنوز هم مابینش تعیین سرعت نیست، و از این خاطر یک سرعت فوق العاده در آن وجود دارد. ترتیب آن ترافیک جاده ها را به وجود آورد که بتوانند مورد توجه قرار بدهند، که شخص متخلف را جزا بدهند و یکی از راه های آن جریمه است، اما عمده ترین وسیله اش اینست که شخص متخلف بعد از چند اختلاف یا اختلاف جدی لاینس خود را از دست میدهد، یا برای یک مدت معین یا به صورت دوامدار. از نگاه تسهیلات، معلومدار ایجاد جاده ها نتایج عمده هم سر توزیع نفوس داشته، هم سر انکشاف شهرهای کوچک، متوسط و بزرگ، چون شهرهاییکه در وسط این راه های انتقالات بزرگ قرار داشتند انکشاف سریع و همه جانبه کردند و شهرهاییکه مخصوصاً از نگاه مواد غذایی و غیره در این مرکز قرار داشتند و یا از بنادر به شهرهای بزرگ، نوع این جاده ها تاثیرات همه جانبه داشته و در طول جاده به صورت عمومی بین بیست یا چهل کیلومتر عموماً یک قسمت تسهیلات وجود داشته میباشد، که در آن امکانات استراحت است و مخصوصاً دسترسی به مواد غذایی، تیل و غیره وجود دارد، اما معلومدار یا در داخل شهرها وجود دارد که از شهرها میگذرید و در آن شهرها یا قراء دسترسی به مواد داشته می باشید، یا اینکه امکانات خاص در مسافه زیادتر وجود میداشته باشد، مخصوصاً در وسط امریکا در تکزاس و اینها که قرار شته باشید، فاصله ها زیادتر است، در حدود شصت کیلومتر و اینها می باشد.

جنبش: او اوس به هم یو خه د لویو لارو جووولو تولنیزو او نورو عواقبو باندي لبر تم شوو چي خه تاثیرات يي ودرلودل. سرکونو د تاريخ په اوږدو کي په بناري او کلیوالو سیمو خه اغېز کړی؟ یو خه اشاره راغله، اما که لبر يي نور هم وسپرو چي د سرک راتگ تولنه څنگه تبدیله کړه؟

دكتور غني: لومړۍ خبره دا ده چې د انسان ليد ته يې تغيير ورکړ. زه به يو مثال درکړم. زما پلرنۍ خواله لوگر نه ده، يو کلي مو څلوېښت کلومتره دی او بل کلي مو پنځه څلوېښت کيلومتره له کابل نه لرې دی. په گاډۍ کې چې تللو، دا ټول کلي په دې څلوېښت يا پنځه څلوېښت کيلومتره حدودو کې موريو په يو پېژندل، راشه درشه وه، ځکه که گاډۍ به خرابه شوله يو چپرې به پاتې شوې. موټر چې راغی دې منځ کې نه درېدئ، يو واري به کلي ته رسېدئ او ارتباطات مو هلته وو، نو پوهېږئ چې سلسله څنگه ده؟ وختې چې که په ورځې اوسط د کاروانونو شل کيلومتره مو حرکت کړی وای او ديارلس ورځې يې نيولې چې پېښور ته ورسېږئ. پوهېدئ چې د دې ټولې لارې په امتداد کې ټولنيزو روابطو ته مو ضرورت درلوده، کاروانسرای گان وو، يا باغونه وو، يا کلي وو، پس له دې چې سړک راځي، خبره په دې کې ده چې د سړک لاره کوم خوا ته ځي؟ هغه کلي چې د لويو سړکونو په لارو کې راغلل يا ښارگوټي چې وو، د ودې امکانات يې برابر شول. هغه ښارونه او کلي او دا چې پخوانيو کارواني لارو نه پاتې شول او د دې لويو لارو په حاشيو کې پاتې شول، انزواته لاپل. جنبش: و يکي از شاخص های تسريع جاده سازی پايان جنگ دوم جهانی بود. اينکه بعد از جنگ اين روند به شدت تسريع يافت، عواقب اجتماعی و اقتصادی آن برای کشورها و مخصوصاً آنهاييکه درگير در جنگ بودند چی بود؟

دكتور غني: نقطه اول ايالات متحده امريکا است و انتخاب رئيس جمهور آيزنهاور است به حيث رئيس جمهور امريکا. آيزنهاور در زمانیکه تورن يا جگ تورن بود از شرق امريکا به غرب امريکا در چارچوب ماموريت نظامی خود سفر کرده بود و دشواری اين راه را دیده بود. اين از يک طرف، از طرف ديگر امريکا بعد از بحران بسيار شديد اقتصادی ۱۹۲۹، بعد از جنگ دوم جهانی به ثروتمند ترين کشور دنيا بدل شد. و در آن وقت، ظرفيت اينکه موتر قابل اسطاعت شود، يعنی خريداري موتر قابل اسطاعت شود برای ميليون ها امريکايی فراهم شد و فشار اجتماعی بود که سرکها زياد شود. بنابراین يک پروگرام عمده حکومت

فدرال به وجود آمد که شاهراه ها را ایجاد کند و پول آن را از راه مالیه سر تیل تأمین کردند در قسمت اول و این مبدل به یک شبکه تقریباً ۴۵ هزار میل شد. شرق و غرب امریکا، شمال و جنوب امریکا مطلق با هم وصل شد. از این جهت این شاهراه ها نکته اولش است، اما نتایج مثبت و منفی آن را هم ببینید. نتایج مثبتش معلومدار ایجاد یک سرعت عظیم انکشاف است و ایجاد شهرک ها خارج شهرهای بزرگ است، که این را امکان پذیر میسازد که از این شهرک ها به شهرهای بزرگ یک ساعته یا دو ساعته سفر کنید و خانواده ها در آنجا باشند، چون مسکن هم، بعد از جنگ دوم جهانی بود که مسکن قابل استطاعت شد و یکی از قوانین امریکا که خاص بود راجع به سرمایه بشری این بود که هر کسی را که در جنگ دوم جهانی جنگ کرده بود فرصت آن را برایش فراهم کردند که در پوهنتون ها شامل شوند، و این یک تغییر عظیم در جامعه امریکا به وجود آورد، و این طبقه متوسط امریکا نتیجه آن تغییرات است. نتایج منفی اش چیست؟ نکته اول اینست که خط آهن به حاشیه رفت. قبل از آن نکته کلیدی ارتباط خط آهن بود. موتر - خاصتاً لاری های بزرگ، مطرح شد و نتیجه آن تیل یک نکته کلیدی امنیت ملی امریکا گردید، که اول تیل داخلی اش است. ارتباطات عمده امریکا و سیاست خارجی اش خاصتاً در جنوب غرب آسیا که اینها به نام شرق میانه یاد میکنند، نتیجه این اعتیاد به موتر و تیل است. چون کنترل تیل هم در اینجا و پیش از آن در امریکای لاتین و نقاط دیگر، مگر خاصتاً در جنوب غرب آسیا یکی از مسایل عمده ستراتژیک امریکا میشود. قسمت دیگرش تاثیرات محیط زیست است، که منفی است. هوا به صورت اساسی مورد فشار قرار گرفته میشود و امروز نوع استفاه از این یکی از نکات عمده است که کره زمین سخت در حال گرم شدن است و تغییر اقلیم را به صورت بنیادی می بینید، که ابعاد آن تا تغییر باد، تا تغییر آب و هوا، تا شیوه برف و باران و اینها، همه تغییر کرده و زیادترین بخش آن در قسمت اول معلومدار از امریکا می آمد و بعد از انکشاف عظیمی که در چین آمد، در ۳۰ سال آخر از طرف چین است.

جنبش: او همدا سبب دی چې په نړۍ کې برقي موټر تقریباً لومړیتوبونو ته راځي او ټول هیوادونه هڅه کوي چې ځان له تېلو نه خلاص کړي. حتی د لندن ښاروال تر ډېره پورې دا لوی بسونه چې د لندن لوی بسونه مشهور دي په دنیا کې، دا یې، ډېر یې برقي بڼې ته اړولي دي. فکر کوئ راتلونکي کې کېدای شي چې دغسې هیوادونه لکه زمور هم په پای کې بالاخره د تېلو له مصرف نه خلاص شي او برقي گاډو خوا ته ولاړ شي؟

دکتور غني: راتلونکي همدا دی، ځکه چې اوس له ټولو نه پرمختللی هیواد په دې کې چین دی او د چین نبض د آسیا نبض ټاکی، او نن خبرې ډېرې د امریکې په برخې کې دي، اما چین واقعاً ملاتړلې او د دې لپاره که خلاص بازار وي چین سره رقابت به ډېر ستونزمن وي، ځکه چې چین فیصله کړې او د هغوی نظام داسې نظام دی چې یو وارې چې لومړیتوب وټاکي ظرفیت د عمل یې زښت ډېر دی. امریکې کې بالعکس، پیسې زښتې ډېرې دي او تصامیم نیول کېدای شي، اما ترتیب د اقدام و دا یې... ځکه چې خصوصي سکتور نه او ډېرو نورو محلي دولتونو او دې نه تېرېږي، هلته ستونزمنه ده. اما دلته یو واضح جهت موجود دی. له بلې خوا نه، د تېلو فاتحه دومره زر نشئ نیولای، ځکه چې لا هم له بدې مرغې نه هم ډېر لوی شرکتونه او هم ډېرې خاصې گټې موجودې دي چې د تېلو مصرف ته دوام ورکوي. او مخصوصاً پس له دې نه چې اروپا له هغې عمده طرحې نه چې د کووېډ د بلا په دوران کې یې راوړې وه، چې باید شین صنعت خوا ته لاړ شي، نن یې شا ور گرځولې. جرمني کې مو دا حرکت ولیده، انگلستان کې مو ځینې شیان ولیدل چې پخواني حکومت کنسل کړل، له منځه یې یووړل. نو دلته یوه گډوډي موجوده ده، اما بشر د بشر په حیث باندې باید یوه فیصله وکړي چې جهت کوم خوا ته ځي او د هر هیواد مسوولیت به کوم خوا ته وي.

جنبش: به نحوی اشاره یی به نقش استعمار انگلیس در نیم قاره هند و در اطراف کشور ما و آن طرف اش استعمار روسیه و بعد از آن اتحاد شوروی صحبت شد در این مورد، ولی به

صورت کل در جهان، استعمار و کشورهای استعمارگر چي نقشی در تمديد جاده ها و سرک ها در جهان داشتند؟

دكتور غنى: دو بخش است: يکي بخش اقتصادی آن است که به کدام مواد اينها ضرورت داشتند. طور مثال بعد از آن که انگلستان فيصله کرد که گندم خود را از بازار جهانی خریداری کند يک بازار جهانی گندم به وجود آمد، و انتقالات آن از محل توليد تا مصرف که شهر لندن بود و يکي از عمده ترين مصرف کننده ها بود؛ يکي از عظيم ترين سرمايه گذاری ها را سر جاده ها، سر کشتی ها و سر خطوط آهن به وجود آورد. همين رقم توليد زغال سنگ است. بخش ديگر آن که آسیای مرکزی را گفتيد توليد پنبه است. جنگ داخلي امريکا يکي از نقطه های عطف است در بازار پنبه، چون قبل از آن با جنوب امريکا کسی رقابت کرده نمی توانست، و توليد اينها در حدود ۵ ميليارد پاو بود يا پاوند، اين به ۵ ميليون پايين آمد. و از آن خاطر يک حرکت عظيم شروع شد که هم در هندوستان پنبه بياورند و خاصتاً روسيه که نو صنعت نساجی را به وجود آورده بود طرف آسیای مرکز رخ کرد و شما به چشم سرديدید که جمهوريت های آسیای مرکزی، خاصتاً ازبکستان تنها به توليد پنبه محدود شده بودند. و از طرف ديگر - بايد اين نکته را بينيم، کشورهایی استند که نوع ارتباط شان از راه درياست، يعنی سواحل دارند. قسمت عمده سرکها در آن بخش از نگاه سيستم استعماری اينست که از نقاط توليد چگونه به سواحل برسند و بعد از آن کشتی ها باشند. بخش ديگر کشورهاييست که در خشکه محاط استند يا ساحه بسيار وسيع خشکه دارند. اروپای مرکزی از اين نظر به طرف خط آهن و طرف جاده ها رفت و خاصتاً اتحاد شوروی سابق و بعد از آن روسيه فدرال فعلی از کشورهایی استند که سرمايه گذاری بسيار بزرگ سر سرک دارند. و چين و هند هم، هر دو خاصه اينست که باوجودیکه هر دوی شان سواحل دريایی دارند قسمت عمده ساحه اينها از نگاه داخلي ايجاب سرک سازی را میکند و اين دو کشور پر نفوس ترين جهان يک سرمايه گذاری عظيم را سر سرک ها روی دست

گرفتند، که بخشی از آن از سوابق استعماری و نیمه استعماریست که نیمه استعماری دوران چین را میگوییم، اما قسمت عمده آن تحت نظر دولتهای ملی شان انجام شد و هنوز هم در حال انجام گرفتن است.

جنبش: او سرکونه چې تېروئ یو څه به په دښتو کې وي، اما ځینې وخت د خلکو په ځمکو، د خلکو په کورونو او دې باندي راځي او د استملاک موضوع - البته د افغانستان برخه کې به بیا علیحده پرې وغږېږو، په جهان کې، هر ځای کې باید یوه ستونزه وي، هر هیواد ورته جلا تگلارې لري؟ دا څنگه حل کېږي؟

دکتور غني: لومړۍ خبره مو دا ده چې دغه یو لوی ترین عامل دی چې ولې ځینې سرکونه په چټکۍ نه شي آبادېدلی. لومړی قانون چې د ځمکو د استملاک لپاره انگرېزانو منځ ته راوړ هندوستان کې و، له هندوستان نه دوی ځان ته یووړ. او نمونه یې که غواړئ په انگلستان کې په واضح توګه وګورئ د رېل پټلۍ ده چې د چینل له لاندې فرانسې سره ونښتله. د دې استملاک له ټولو نه ډېرتر قیمتته و. جنوبي کوریا کې تر ۴۰٪ قیمت د یوې لویې لارې په استملاک کې تېرېده. چین کې هم ډېرترینه ستونزه لا هم په همدې استملاک کې ده. بله خوا یې هم چې تاسې وګورئ، جاپان یوه ډېره خاصه سلسله د استملاک لري او هغه دا ده چې که سړک تېرېږي یا که نوی ښارګوټی ایجادېږي یا دا ده، ټول خلک چې په دې کې یا مثبت ګټه وړي یا منفي ګټه وړي، دوی سره کېږي، وایي تاسې نتیجې ته ورسېږئ چې، هغه جايداد چې پاتې کېږي، بېرته یې خپل منځ کې ووېشي او له دې نظر نه جاپان دې کې ډېر سخت بریالی دی، یو عظیم مثال د دې دی او دا د خلکو کېڼول یو خاص هنر دی، هر چېرې نه پیدا کېږي. همېشه ځینې افراد پیدا کېږي چې د خپل نیم جریب لپاره یا څو بسوو لپاره یا دې لپاره یوه لویه پروژه دروي. سنگاپور کې ټول - یو دلیل چې سنگاپور ډېر وړاندې لاړ دا و چې ټوله ځمکه یې دولتي اعلان کړله او خاص قیمت نه ورکوي. یو قیمت و او په هماغه اساس باندي دوی دا ټوله خپله ښاري وده منځ ته راوړله. نورو ځایونو کې له بده

مرغه لکه لاطري غوندي ده، چې له يوې برخې نه هغه خلک چې د سرکونو له پراخېدو نه گټه پورته کوي د جايداد قيمت يې آسمان ته رسېږي، او هغه نور چې بايللې يې ده بېوزلې ته اخته کېږي. امريکې کې هم استملاک ستونزمن دی، ځکه دې ټولو هيوادونو کې خبره په دې کې ده چې د قانون له نظر نه د استملاک حق دولتونه لري. دا حق ورته دی، دې ته -که ډېره مبالغه ونه شي، چې دولتونه هم د انسان د وژلو حق لري د جرايمو لپاره، فرق يې په دې کې دی چې دلته جرم نشته، عامه منفعت په کار دی. اما ستونزه چېرې ده؟ د عامه منفعت تعريف څنگه کوي؟ او څنگه د خلکو حقوق بېرته خوندي کوي؟ قانون وايي عموماً چې بايد دوی ته عادلانه بيه ورکړل شي، اما د عادلانه بيه تعينول خاصاً د هندوستان په چوکاټ کې، که اسنادو ته مراجعه وکړئ، ولس چې خپل منځ کې معاملې کوي، د دې لپاره چې ماليه کمه ونښي، قيمتونه کم ښکاره کوي او سبا چې بېرته راځي چې د دوی املاک استملاک کېږي بالعکس، نو بيا اعتصابونه او دا پيلېږي. د دې لپاره، ټولې آسيا کې دا يوه ستره ستونزه ده، نن اروپا کې هم دا ستونزه ده، ځکه يو وارې چې د لويې لارې راځي، ژوند بدلېږي او يوې خوا ته د لارې يا بلې خوا ته د لارې، دا نتايج لري. دا ټولو ځايونو کې يوه ستونزه ده او د اجتماعي عدالت له نظر نه که دې ته خاصه توجه ونه شي د دې عواقب هميشه دا دي چې ځنډ کېږي. انگلستان کې دا ټول سرکونه ډېر په بطي توگه حرکت کوي او يو عمده دليل يې همدا دی.

جنبش: لنډه که د سرکونو او واټونو د پراخېدو په کلتوري اغېز باندې هم وغږېږو، د خلکو راشه درشه په يو بل ډول باندې اوږي. سيمې سره نژدې کېږي. په عمومي ډول په جهان کې د دغسې نښلېدو کلتوري اغېز څه و په هيوادونو او ټولنو باندې؟

دکتور غني: کلتوري له نظر نه ښاريت، د ښارونو وده، د تسهيلاټو برابرول، د خدماتو رسول... دا ټول په دې باندې تړلي دي چې څومره په چټکۍ حرکت کولای شئ. که گورئ چې د يو ښار او بل ښار منځ کې که فزيکي فاصله سل كيلومتره ده، څو ساعتونو کې رسېږئ يا څو

ورخو کې رسپرئ؟ نیپال یو خاص مثال دی، ځکه ما هلته هم کار کړی. غرونه دومره اوچت دي چې کلي پاس دي او سرک لاندې دی، ځکه چې هلته رسول د سرک تقریباً غیرممکن دی. یو نیم ساعت، یا دوه ساعته یا دوه نیم ساعته نیسي چې پاس وڅېژی. د دې نتایجو ته لیدلای شئ. سرکونه چې راغلل د دې زمینه یې برابره کړله چې ښارگوټي، ښارونه او تمرکز د نفوس او هم د لارو په امتداد کې نوره وده راوړي. د مثال په توګه چین کې د بیجینګ او تیانجین منځ کې چې ما په یوه لویه شاهراه باندې کار کاوه په ۱۹۹۵ کې، هغه وخت کې ساحه خلاصه وه، ډېر لږ نفوس په کې و. پس ته د ولسمشرۍ په دوران کې زه لارم چین ته او همدې - ځکه چې ما دلته کار کړی و او دوی خبر وو، له دې لارې یې یوړم له ملګرو سره، د بیجینګ او تیانجین منځ کې داسې ځای نه و چې تش وي، ټول ډک شوی و. ځکه دا دوه ښارونه چې ډېر سره لرې وو او بېل ښارونه وو، په یو بل باندې مطلق تړل شوي وو. او همدا رقم جنوبي کوریا کې چې له هغو هیوادونو نه و چې په ۱۹۶۰ کې یې یوه فیصله وکړله چې خپل سواحل، بندرونه له لویو ښارونو سره په داخل کې وتړي، دا د دوی د ودې یو لوی عامل وګرځېده او وده یې په دې اساس باندې راوړه او دا ظرفیت یې هم منځ ته راوړ چې د شاهراه ګانو د جوړولو لومړني شرکتونه چې کوریا ته یې زمینه برابره کړله چې باندې بین المللي قراردادونه خاصاً سعودي عربستان او نورو ځایونو کې وګټي، د همدې له برکته پیدا شو او د ودې یو لوی عامل یې و.

جنبش: یک مسئله دیگر، آینده جاده ها و سرکها است، شما گفتید وقتی که توجه به جاده سازی و راه موتر رو زیاد شد، در مقابلش توجه به راه آهن کاهش یافت. فکر میکنید این توجه به سرک سازی کماکان در سالها و ده های آینده به همین شکل باقی می ماند یا تغییراتی در این به وجود خواهد آمد و جایش را یک چیزی دیگر خواهد گرفت؟

دکتور غنی: نکته اول خدمت تان عرض کنم، نظر من راجع به امریکا بود، که در امریکا خطوط آهن به حاشیه رفت. در اروپا هنوز هم توجه به خطوط آهن دوام داشت در این دهه

ها و دیدید که موجب GTV خطوط ریل بسیار سریع گشت، و همچنین ارتباط انگلستان و فرانسه. در اتحاد جماهیر شوروی سابق هم شما حتماً به یاد تان است که وقتی که در مسکو تحصیل می کردید راه سایبریا را هر شب در تلویزیون مسکو نمایش میدادند که چند کیلومتر دیگر پیشرفت کرده. و در چین هم همزمان خطوط آهن و شاهراه ها پیش رفت. در هندوستان مسئله مثل امریکا واری شد، که سرمایه گذاری به مراتب کوچکتر سر سلسله خطوط آهنی که اینها به میراث گرفته بودند، صورت گرفت. فعلاً اطلاع دقیق دارم که یک پروگرام بسیار وسیع سرک سازی جریان دارد. در پاکستان هم تا یک اندازه تجدید سرمایه گذاری سر خطوط آهن شان شد، اما خطوط آهن شان فرسوده است. و سیستمی که اینها برای شان به میراث رسیده بود فاقد حفظ و مراقبت اساسی و در قرن بیست امپراتوری انگلیسی سرش سرمایه گذاری نشده بود. بخش دیگرش اینست که سرکها حفظ و مراقبت کار دارد و وقتی که حفظ و مراقبت صورت نگیرد وضعیت آن بسیار زود به خرابی میرود و عمده ترین نقطه اش اینست که کنترل وزن به چی گونه میشود؟ این سرکها برای چند تن ساخته شده و نوع استفاده از این به چی شکل است؟ تمام این ابعاد جهت هم اقتصادی آن را باید در نظر بگیرید. قیمت حفظ و مراقبت... امروز یکی از عمده ترین ابعادش حفظ و مراقبت است. چون اگر حفظ و مراقبت به صورت دوامدار صورت نگیرد، هر چه در این بخش عدم توجه زیادتر باشد به همان اندازه هر سال قیمت آن به مراتب زیادتر میشود. و نکته دیگر آن، فساد در بخش زیربنا و سرک سازی به صورت عمومی در جهان زیاد است و راه هایی که از فساد باید جلوگیری شود و محیط زیست را که نکته کلیدی دیگرش است، مد نظر گرفته شود. اما اینکه مطلق از استفاده شاهراه ها برآییم، در شرایط فعلی اقتصادی جهانی تقریباً غیرممکن است در دهه های آینده، اما قسمیکه شما قبلاً ذکر کردید، ایجاد موترها، سرویس ها و لاری هایی که با برق مجهز باشند یک جهت قضیه است، اما نکته دیگرش اینست که مقداری برقی که باز ضرورت است یا باید منابع نو مثل آفتاب، باد و اگر

جیوترمل و راه های دیگر آن باشد که فیوژن میگویندش یا انرژی اتمی، اگر آن وجود نداشته باشد باز هم نکته به این میرود که تولید برق از کجا صورت میگیرد؟ چقدر آب وجود دارد؟ چقدر شیوه های استفاده دوامدار از انرژی آفتاب و باد و اینها وجود دارد؟ این نکاتی است که تکنالوژی سخت در تغییر است، این که تا چي اندازه سرعت ایجاد راه های بدیل سرک سازی و شیوه های استفاده از آن ایجاد شده میتواند، قابل پیش بینی در این مرحله نیست.

جنبش: دېره مننه ولسمشر محمد اشرف غني، زما پوښتنې په عمومي ډول په جهان کې د لارو او واټونو د سابقې او اوسني حالت په اړه همدومره وې. بله گڼه به هماغسې چې خپرونه کې مو یادونه وکړه دا به ټوله افغانستان ته بېله کړو، تاریخ به یې وگورو، اوسنی حال به یې وگورو، نو تر هغو پورې تاسې او گران اورېدونکي په خدای سپارم، تر بیا.

دکتور غني: تشکر از جناب شما و همه شنونده های عزیز و هموطن های گرامی. زنده باد افغانستان، یشه سین افغانستان، تل دې وي افغانستان.

#