دوه دېرشم پودکاست

پټلۍ

جنبش: یو ځل بیا زما داود جنبش سلامونه ومنئ. دا د افغانستان پر نن، پرون او سبا د خپرونو لړۍ ده، له ولسمشر محمد اشرف غني سره.

در این برنامه به ادامه بحث زیربنا به تاریخ اعمار شبکه راه آهن در افغانستان می پردازیم.

دکتور غنی به یکی دیگری از پودکاست ها و برنامه های ما خوش آمدید.

دکتور غنی: بسم الله الرحمن الرحیم. تشکر از جناب شما و از تمام هموطنان عزیز، امید است همه به فکر وطن و به فکر آبادی و آرامی و آسایش وطن باشیم.

جنبش: برنامه گذشته ما در مورد زیربنا بود و وعده دادیم در آنجا که برنامه آینده را به یکی از عناصر مهم زیربنا که مواصلات است و مخصوصاً راه آهن اختصاص میدهیم.

سږ کال اتفاقاً زموږ خپرونه د اورګاډي، د لومړني اورګاډي د چلېدو له ۲۰۰مې کلیزې سره برابرېږي، یعنې ۲ پېړۍ وړاندې ټیک همدغو وختونو کې لومړنی اورګاډی په نړۍ کې وچلېده. بیا ۶۲ کاله نور لازم شوو چې یا ضرورت و چې بیا موټر را ووځي، یعنې اورګاډی له موټر نه مخکې راغی. زما پوښتنه لومړۍ دا ده چې، هغه اساسي اړتیا څه وه چې اورګاډی یې رامنځته کړ او په ژوند یې څه اغېز وکړ؟

دکتور غنی: اساسي اړتیا دا وه چې انتقالات یا ټرانسپورټ د ځمکې له لارې بېحده ګران و. که مرکزي آسیا ته د مثال په توګه وګورئ او یا زموږ شاوخوا هندوستان ته وګورئ، له یوه ځای نه بل ځای ته خوځېدل، هر چېرې چې لوی سیندونه وو، هلته په نسبي توګه انتقالات ممکن وو، مګر که مرکزي اروپا ته وګورئ، که روسیې ته وګورئ، هم داخلي اروپايي برخه د روسیې او هم بیا یې آسیایي برخه، او یا که هندوستان ته وګورئ او خاصتاً امریکې ته؛ انتقالات په دې وخت کې ډېر ګران وو. نو د رېل پټلۍ لومړی اساس یې په انګلستان کې کېښودل شو. لکه تاسې چې وویل دوه سوه کاله مخکې او دا په زړه پورې ده، خلکو باور نه کاوه چې دا ماشین به په چټکۍ راشي. یو وارې چې د رېل پټلۍ اختراع شوله، په یوه عجیب چټک حالت باندې په نولسمې پېړۍ کې او مخکې له لومړنۍ نړیوالې جګړې نه پراخه شوه. موږ باندې یې تاثیر دا و چې موږ انزوا ته لاړو د دې په نتیجه کې، ځکه مخکې له هغه نه ټول تاریخ باندې اکثره

دا وايي چې وختې چې د سمندر لاره اروپاييانو خلاصه کړله، د ځمکې د لارې تجارت ختم شو. دا خبره غلطه ده. د ځمکې تجارت دوام درلوده په اساسي توګه، د مثال په توګه که چاى وګورئ. تقريباً ۱۲ زره اوښانو د امير شيرعلي خان په وخت کې چاى له هندوستان نه مرکزي آسيا ته ووړ او تر روسيې پورې. دغه تاثير يې بېحد ډېر دی چې سياسي جغرافيه يې په واقعي توګه بدله کړله. د امريکې براعظم يا شمالي امريکا په لومړي وار باندې په ۱۸۶۹ کې يو بل سره وتړل شول. مخکې له هغه نه شمالي امريکا ټوټه ټوټه وه او هلته هم انتقالات بېحده مشکل وو. اکثرو يې په کانالو باندې يا لويو ويالو – چې هغې کې کښتۍ حرکت وکړي، په هغه باندې يې پانګه اچوله.

جنبش: تقريباً ډېر زر هيوادونو، ملتونو دا درک کړه چې دغه وسيله چې راغلې ده، انتقال آسانوي، په تېره د درنو بارونو انتقال ارزانوي او چټکوي يې. ځينو ورو ورو اورګاډي جوړ کړل د انګلستان يا د برتانيې په تقليد باندې، په نولسمه او شلمه پېړۍ کې يې اورګاډي پيدا کړل، ځينو بيخي جوړ نه کړل، مثلاً بوتان او وروسته بيا کوېټ بيخي اورګاډی نه لري، که څه هم اوس ويل کېږي چې کوېټ اوس پرې کار کوي. ځينو درلودل وروسته ترې خراب شول لکه سوماليا، قبرس او ليبيا. افغانستان، اورېدونکو به په تاريخي اسنادو او عکسونو کې ليدلي وي چې يوه لنډه هڅه يې د امان الله خان وخت کې وکړه، يو اورګاډی و، له دهمزنګ نه فکر کوم تر دارالامانه پورې تّه، خو ولې، زما پوښتنه دا ده چې ولې د امان الله خان پلار او د هغه نيکه چې دا اور ګاډی د هغه په وخت کې عام شوی و تقريباً، د امير عبدالرحمن خان وخت کې، ولې هغوی دا هڅې ونه کړې؟

دکتور غنی: لومړۍ خبره دا ده چې دا ملکونه مو چې مثال ورکړل، قبرس او کوېټ کوچني ملکونه دي او دواړه په سمندر باندې دي، نو د دوی ارتباطات د سمندر له لارې دي، لويې کښتۍ دي او بندرو باندې دوی لويه پانګه اچولې ده. سوماليا [کې رېل پټلۍ] څکه له منځه لاړله چې هلته جګړه راغله، په سوډان کې هم همدا رقم. او دليل د اوسپنې پټلۍ په لومړي اساس کې د نظامي برخې نه جوړه شوې وه، د استعمار په دوران کې. ځينو ځايونو کې خاص د دې لپاره وه چې نظامې قوې انتقال کړي او سوډان کې هم همدا وو. وختې چې مشهور د سوډان مهدي جګ شو او يو عظيم اسلامي حرکت يې د انګرېزانو په مقابل کې جوړ کړ او خرطوم يې ونيوه او د انګليس جنرال يې وواژه هلته، پس له هغه نه دوی [انګرېزانو] په ورځې کې تر يو کيلومتر پورې پټلۍ جوړوله. اوس موږ ته راشوو:

لومړۍ خبره دا ده چې اول پلان د دې لپاره چې د رېل پټلۍ له افغانستان نه تېره شي، د فرانسوي متشبث دو ليسپس [Ferdinand de Lesseps] له خوا نه برابر شو. دا هغه سړی دی چې د سويز کانال يې د مصريانو په پيسو وويست؛ خديو [پاچا] د مصر و چې دا پيسې يې ورکړلې او سهم يې ورکړ. اما پس ته اسهام فرانسويانو او انګليسانو په چل له مصريانو نه واخيستل، تر څو چې جمال عبدالناصر دا کانال بېرته ملي کړ. اوس هم پوهېږئ چې د اوسني حالت له نظر نه د مصر عايدات کم شوي مګر ډېرترينه برخه عايدات يې د سويز له کانال نه دي. دا سړی پانامه کانال باندې هم بيا اخته شو، مګر هلته افلاس ته لاړ. ده يو پلان جوړ کړی چې تفصيلات يې ټول موجود دي، هم په فرانسوي

ژبې باندې، هم انګليسي ژبې باندې. د ده طرحه دا وه چې له برلين نه تر بمبئي پورې بايد د اوسپنې يوه پټلۍ راشي. دليل دده دا و چې د سمندر له لارې نه چې انګرېزان هندوستان ته راتلل، له درې تر شپږ مياشتې يې نيولې. ځکه لا سمندر کې هغه لويې کښتۍ ګانې چې آخر د نولسمې او په شلمې پېړۍ کې جوړې شوې، هغه موجودې نه وې، سفر ډېر له مشکلاتو نه ډک سفر و. د دې لپاره دا شی يې مطرح کړ او عجيبه ده چې ۱۸۸۰ کې چې امير عبدالرحمن خان د افغانستان امارت ته رسېږي، هم د شمال له خوا روسان د افغانستان سرحد ته رسېدلي وو، تورې غونډۍ ته او هم انګرېزان بولان نه تېر شوي وو، د بولان کوتل نه تېر شوي وو، کوېټې ته رسېدلي وو او چمن خوا ته يې دا لړۍ غځوله؛ او بلې خوا نه پېښور ته رسېدلي وو او لنډي کوتل خوا ته راتلل. نو ځکه دواړو خواوو ته سرحداتو کې له هرات نه قندهار پورې د روسيې زاري [ځاري] امپراتوري او انګرېزي امپراتورۍ سره وتړي. امير عبدالرحمن خان دې ته «نه» وويل او نه يوازې دې ته يې «نه» وويل، د تلګراف مزي چې کابل ته هم رسېدلي وو او قندهار ته هم په دويمې جګړې کې افغانانو سره، دا يې هم مطلق وويستل او د دې دليل څه و؟ ده ډېر وخت، ۱۱ کاله په تاشکند [او سمرقند] کې تېر کړي وو، د روسيې د امپراتورۍ مېلمه و، معاش يې ورکاوه، ده وليدل چې د رېل پټلۍ چې راغلله بخارا خپل استقلال له لاسه ورکړ چې اوسنی ازبکستان دی، نو له دې نظر نه، ده خپل استقلال په خطر کې ليده، د افغانستان استقلال يې په خطر کې ليده، دې ته يې «نه» وويل. له ګاونډيو نه، د ايران وضعيت ډېر خراب و دې مرحلې کې، د روسانو او د انګليسانو له خوا نه په واقعيت کې په دوو برخو وېشل شوی و، د نفوذ په دوو ساحو کې او د تلګراف مزی يې غځولی و، اما لا يې د اوسپنې پټلۍ باندې پانګه نه وه اچولې، هغه پس ته راغله او ډېره برخه د ايران د ريل پټلۍ د رضا شاه پهلوي - د محمد رضا پهلوي د پلار په دوران کې جوړه شوه چې ايران يې سره بېرته وتاړه. په حقيقت کې موږ يوه يوازيتوب يا انزوا ته لاړو، په داسې حال کې چې باقي زموږ شاوخوا ډېر سخت بدل شو. د مثال په توګه، له پېښور نه بنګال ته په ډېره آسانۍ تللی شوئ، په پرتله د دې چې له پېښور نه کابل ته راشئ. يا له بخارا نه مسکو ته ډېر په آسانۍ رسېدلی شوئ، د دې نه چې مزار شريف نه بخارا ته ورسېږئ.

جنبش: داسې معلومېږي چې د اوسپنې پټلۍ را تېرېدو سره شک د امان الله خان پلار حبيب الله خان هم مجبور کړی و، د سراج الاخبار مقالو نه هم دا معلومېږي او عملاً چې څه پېښې شول هغې نه هم معلومېږي چې هغه هم په هماغه شک چې پلار يې يعنې عبدالرحمن خان درلوده، نه غوښتل چې د اوسپنې پټلۍ تېره شي. په داسې حال کې چې انګرېزانو دا هيله نه وه بايللې، مثلاً د جنرال رابرټس له يوه يادداشت نه چې زموږ لاس ته راغلی دی، هغې کې دا ويل شوي دي چې صبر به وکړو چې عبدالرحمن خان مړ شي، افغانستان پخپله تجزيه کېږي بيا هر څوک چې د قندهار حاکم و، هغه سره به بيا جوړجاړی وکړو او د اوسپنې پټلۍ به تېره کړو.

جنبش: بالکل، اصلي خبره دا ده چې جنرال رابرټس لومړی هندوستان کې د ټول پوځ مارشال شو او بيا د ټول انګلستان د ټولې امپراتورۍ مارشال و. هغه سند چې تاسې ورته اشاره کوئ، په هغه وخت کې ده وليکه چې دی د ټولې امپراتورۍ مارشال و. د ده پلار پېښور کې مسوول و، دی پېښور کې ځوانی ته ورسېده او اردو ته لاړ او پس له هغه نه،

معلومدار د ده خپل د لارډی لقب او د پرمختګ لاره [له افغانانو سره] په دویمه جګړه کې پیدا کړله چې اول د شُتر ګردن له خوا نه خوست ته راغی او چهارآسیاب کې یې د امیر شیرعلي خان قواوو ته ماتې ورکړه او بالاحصار د ده په امر تخریب شو. بیا د عبدالرحمن خان په ګټه سردار محمد ایوب خان یې مات کړ، هغه ته یې ماتې ورکړله پس د میوند له ډېر ځلاند بري نه. د ده مفکوره دا وه چې باید افغانستان تجزیه شي او که د میوند توره نه وای او همدارقم د شمالي، لوګر، غزني او میدان وردک دا خلک ټول شاوخوا نه ټول شول او دی یې په شېرپور کې ایسار کړ، افغانستان به تجزیه کېده. نه یوازې قندهار بدلېده، هرات به یې هم ورکاوه، شمال به یې هم ورکاوه، حتی کونړ کې به یې مستقله خاني جوړوله. ده غوښتل چې یو کوچنی د کابل حکومت موجود وي او د تاثیر لاندې وي. او دوی نهیلي نه وو، ځکه د ده مفکوره په ۱۸۸۰ کې هم – چې په خپلو خاطراتو کې یې واضح لیکلي دي، او پس له هغه نه په ټولو نورو اسنادو کې دا دي چې دا د افغانانو عادت دی چې وختې چې یو پاچا مړ شي، د ده په ځایناستي باندې داخلي جګړه کېږي، او دې باندې دوی حساب کاوه، خو عبدالرحمن خان داسې یو ترتیب نیولی و چې حبیب الله خان بې له جنجال نه پاچاهۍ ته ورسېده. نو حبیب الله خان هم دې ته قانع نه و او دا یې نه منل. هغه په دربار کې انګریزي آداب – مخصوصاً پس له دې نه چې خپل مصاحبان ورونه [آصف خان او یوسف خان] یې راوستل، هغو ته یې رواج ورکړ او دریشي ګانې او دا یې، آداب یې انګریزي ومنل، مګر انګرېزانو ته یې غیر له دې نه – لکه چې پلار غوندې، چې ده ته یې، مستقل د ده په خدمت کې به وو، او ده اول لومړني امریکاییان هم استخدام کړل د دې لپاره، مګر د رېل د پټلۍ سخت مخالف و. دلیل څه و؟ دلیل دا و چې لارډ رابرټس که ولولئ، دی په یقین و چې درېیمه جګړه افغانانو سره کېږي او لومړۍ جګړې کې او دویمې جګړې کې لوی ترینه برخه د دوی د مصارفو په ټرانسپورت باندې وه. د مثال په توګه لومړي یرغل کې دوی څلویښت زره اوښان له لاسه ورکړل، یوازې چې بولان نه تېرېدل. په دې اساس باندې، دا یې یوه برخه وه، قیمت و. بل چټکتیا د حرکت وه. ځکه دا لویه نیمه قاره د هندوستان دوی د رېل له تاثیراتو نه، په نسبي کمو عسکرو تر خپل زور لاندې ساتلې وه. او په دې دوی باورمنده وو چې باید د ریل پټلۍ موجوده وي چې دوی وکړی شي له شاوخوا نه راشي. د بولان پټلۍ نړۍ کې په هغه وخت د ټولو نه ګرانه پټلۍ وه. سره له دې نه هم دوی پانګه اچوله ځکه چې د ۱۸۸۵ یو سند د لارډ رابرټس دی چې هغه وخت لا هم په هندوستان کې و، لیکلي یې دي: قیمت مطرح نه دی، د جنګي له نظر نه دا پټلۍ باید د افغانستان سرحداتو ته ورسېږي او پس له هغه نه افغانستان ته ورسېږي، په هر فرصت کې چې دوی پیدا کولی شو.

جنبش: شاید بنابر همین احساس شک و تردید در مورد نیات انګلیس ها بوده که سراج الاخبار یک مقاله در مورد تخریب خطوط آهن دارد که چګونه تخریب شود. شاید هدف این بود که اګر انګلیس ها با استفاده از خطوط آهن خود قوای زیادی را بخواهند به افغانستان داخل کنند باید خطوط را تخریب کرد. قسمت دیګر سوال من این بود که، تا زمان امان الله خان هیچ تلاشی برای اعمار خط آهن در افغانستان صورت نګرفت. او بود که شک و تردید ها را کنار ګذاشت و به اعمار خط آهن آغاز کرد.

دکتور غنی: مطلق، و دلیلش این است که امان الله خان اتکایش بر تجربه امپراتوری عثمانی بود، و بعد از انهدام امپراتوری عثمانی که – فراموش نکنید این زیادتر از ۵۰۰ سال دوام کرده بود، یکی از نزدیکترین مشاورهای امان الله خان جمال پاشا بود. و جمال پاشا از ترک های جوان، آن فردیست که یکی از سه تصمیم گیرنده عمده در استانبول بود و بعد در دوران جنگ اول جهانی او مسوول ممالک عربی بود. یک قسمت زیاد عربهای استقلال طلب را هم در بیروت و هم در دمشق او اعدام کرد، اما در حمله با روسها او شکست خورد، بعد از آن مثل یک قسمت از افراد دیگر امپراتوری عثمانی او آمد به آسیای مرکزی و به افغانستان، بعداً بدبختانه در آلمان ترور شد. برادرزاده ملکه ثریا که ادیب خان نام دارد و خوشبختانه ما خاطراتش را یافتیم و چند سال پیش چاپ کردیم، در ارتباط بسیار نزدیک با او بود. و ادیب خان هم سفیر افغانستان در بخارا بود و بعداً وزیرمختار افغانستان در آلمان بود. این شبکه مشوره داد به امان الله خان که بدون خط آهن، افغانستان انکشاف کرده نمی تواند و در عین حال باید یک بانک ملی را ایجاد کند و دیگر، معادن افغانستان را، و هر سه این [ریل، معادن و بانک] در ارتباط با هم. بر اساس این امان الله خان یک متخصص هالندی را استخدام کرد که یک طرح ابتدایی را برای ایجاد خط آهن در افغانستان فراهم کرد و این سند از طرف سفارت هالند در افغانستان در دهه گذشته چاپ شد و موجود است. یک بخش این باید به بامیان می رفت و بخش دیگرش به لوگر تا پل علم. و [ساختن ریل نخست] در کابل از جهت این بود که اولین فابریکه گوگرد سازی در دارالامان ایجاد شد، کارگر ها از پُل ارتن تا این فابریکه با قطار آهن سفر میکردند. از این جهت، این مسئله تنها روی کاغذ نبود، اقدامات اول گذاشته شده بود، اما بدبختانه بعد از شورشی که در مقابل امان الله خان صورت گرفت، این طرح ها به طاق نسیان گذاشته شد و از طرف دیگر شرایط بین المللی تغییر کرده بود. بعد از ایجاد حکومت نادر خان، نه اتحاد شوروی، نه امپراتوری انگلستان حاضر به آن نوع سرمایه گذاری بودند، چون انقلاب سرخ در روسیه وضعیت ستراتیژیک جهانی را تغییر داد. اتحاد شوروی پس بسیار سخت علاقمند بود به توسعه خط آهن و خط آهن را تا آخر اتحاد شوروی، مخصوصاً به سایبریا توسعه دادند، اما جهان غرب – انگلستان و بعد از آن امریکا، این را به نفع خود نمی دانستند. بنابرین، این که هندوستان و اتحاد شوروی با هم وصل شوند، [غربیها] برخلاف این بودند. میخواستند بالعکس یک کمربند آهنین دور اتحاد شوروی ایجاد کنند، تا قسمیکه آنها می گفتند، پشت پرده آهنین تماس ها بین اتحاد شوروی و کشورهای همجوارش حداقل باشد.

جنبش: و این طاق نسیانی، که شما از آن یاد کردید تقریباً هشتاد یا بیشتر از هشتاد سال دوام کرد تا که بالآخره در آغاز قرن بیست و یک با تغییر اوضاع سیاسی در افغانستان، نخستین تلاشها برای آوردن ریل به افغانستان از شمال آغاز شد.

دکتور غنی: یک نکته را خدمت تان عرض کنم، که داود خان دوباره به این برگشت و از شاه ایران تعهد یک میلیارد دالر سرمایه گذاری سر خط آهن گرفت. این طرح هم قابل توجه است، پنجاه میلیون دالر تنها بالای مطالعات آن که از جانب یک شرکت فرانسوی انجام شد، مصرف شد. و این خط آهن از هرات شروع میشد به قندهار میرسید، از قندهار به کابل میرسید، پیش از این که به کابل برسد یک شاخه اش به بامیان می رفت و یک شاخه دیگرش به لوگر

و هدف این بود که معادن سرشار آهن ما را که حاجی گک است در بامیان و مس در لوگر است، انکشاف داده شود. این طرح هم بعد از این که از یک طرف کودتا ثور صورت گرفت و از طرف دیگر حکومت شاه [ایران] سقوط کرد، به جای ماند. در ابتدای قرن بیست و یک ما باز این بحث را همرای جمهوری اسلامی ایران از سر گرفتیم. من وقتیکه شرف خدمت را در وزارت مالیه داشتم، تنها کشوریکه در مرحله اول در قسمت خط آهن با ما به موافقه رسید، ایران بود.

جنبش: په دې حساب نو د داود خان طرحه هم د طرحې په بڼه پاتې شوه او عملي نشوه. د یوویشتمې پېړۍ په پیل کې چې له گاونډیانو سره خبرې کېدې، ظاهراً هغه طرحه د داود خان – تاسې وویل چې پنځوس میلیونه ډالر یې په هغه اصلي پلان باندې مصرف شوي وو، موجوده وه، خو پیل له شمال نه وشو. د دې علت څه و؟ او بیا په مجموع کې تاسې له مختلفو گاونډیانو سره غږېدئ، بېلابېلو طرحو باندې همزمان کار کېده، که په دې اړه راته وغږېږئ چې چا سره خبرې وشوې او د دغو طرحو مشخصات څه وو؟

ډاکتر غني: لومړۍ خبره دا ده چې مراحلو ته باید وگورو. لومړی موږ بین المللي بنسټونو سره، مخصوصاً د ودې بانکونو سره – نړیوال بانک، آسیایي بانک او نورو سره، په برلین کې، په ۲۰۰۴ کې یو کنفرانس درلود، چې لومړی وار موږ ۸٫۲ میلیارده ډالره وگټل. نړۍ په یوه آواز باندې زموږ طرحه یې چې غوښتل مو د رېل پټلۍ جوړه کړو، «نه» یې راته وویل. او دلیل یې دا و چې دوی راته وویل چې ټول افغانستان کې تاسې هېڅ نه لرئ چې صادرات وکړئ. دوی مطلق زموږ د معادنو په برخه کې بې باوره وو. او یو یې زما په شا کې ویلي و چې: د ده لیونتوب ته گوره، غواړي جیولوجي سروې وکړي او افغانستان کې غیر له تیږو نه بل شی نشته. دې مرحلې کې یوازې ایران موږ ته «هو» وویل او هغه د خاف- هرات د رېل پټلۍ له همدې نه شروع شوله. دا یوه برخه د هرات ولایت ته رسېدلې، ښار ته لا نه ده رسېدلې، نو له دې برخې نه، هغه شریک چې موږ پیدا کړ، ایران و.

دویمې مرحلې کې آسیایي بانک د ولسمشر کرزي په دوران کې موافقه وکړله چې له حیرتان نه تر مزار شریف پورې د رېل یوه پټلۍ جوړه کړي چې دا جوړه شوله. ولې شمال؟ ځکه آسیایي بانک په مرکزي آسیا کې بېحده فعال دی او دوی شپږ لوی کورېډورونه د رېل پټلۍ په ټوله مرکزي آسیا او لویه آسیا کې، په دې باندې دوی پانگه اچوي. او دې نظر نه زموږ یو عمده شریک د رېل پټلۍ کې په حقیقت کې آسیایي بانک بدل شو چې په دویمه مرحله کې ما دوی سره جدي مذاکرات شروع کړل، اما له ټولو نه مهمتر، موږ خپلو ټولو گاونډیانو سره په دې باندې جدي مذاکرات شروع کړل.

جنبش: دې لپاره چې اورېدونکو ته واضح شي چې ازبکستان سره خبرې وشوې، ترکمنستان سره وشوې، ایران سره او ښایي زه نه یم خبر، پاکستان سره که شوې وي، چې د دوی نه مو څه غوښتل؟ اوس خو ځینې عملي کارونه وینو، که تاسې یې تشریح کړئ چې دوی هر یو په دغو پروژو کې څه ونډه درلوده؟

دکتور غني: ایران سره مو وویل چې یو اساس موجود و او ما دا ویاړ درلوده چې د هرات – خاف رېل پټلۍ پرانیزم.

جنبش: دا هماغه د داود خان د طرحې په حساب و؟

دکتور غني: دا د داود خان د طرحې په اساس و چې برابر شوی و، نو له هغه نظر نه هرات ښار به زموږ لومړی ښار وای چې دوه د رېل پټلۍ خطونه – یو له ترکمنستان نه، له توره غونډۍ نه تر هرات ښار پورې او بل له بندر عباس نه، مشهد نه تر دې پورې رسېده. بله برخه د دې زموږ درې اړخیزه مذاکرات وو له هندوستان او ایران سره. ددې مقصد څه و؟ د دې مقصد دا و چې له یو خوا نه د رېل پټلۍ د چابهار له بندر نه تر نیمروزه پورې، زرنج ښار پورې ورسېږي او پس له هغه نه موږ غوښتل چې له زرنج نه دا راشي فراه ته. که ستاسې په یاد وي، خاصتاً د کووېډ په دوران کې موږ وکړی شول چې زښت ډېر غنم چې د هندوستان مرسته وه، ورسوو او له قحطۍ نه مخنیوی وکړو. د دې په څنگ کې زموږ هدف دا و، هغه صادرات چې هندوستان ته کېدل او دا – هیله ده چې په یاد مو وي چې زموږ صادرات هندوستان سره مثبت وو، یعنې د افغانستان صادرات له وارداتو نه ډېرتر وو، اما موږ مجبور وو چې د هوایي کوریډور له لارې نه یې وکړو چې قیمته وو، نو دا یې بل [اړخ] و. په دې اساس باندې هم د سمندر یو کوریډور موږ ته خلاصېده چې بمبئي سره به پس له هغه نه و او اوس په دې څو تېرو میاشتو کې دا کوریډور بېرته د هندوستان او د ایران له خوا ژوندی شو، اما له بدې مرغې نه پس له دې نه به لاړه شي د رېل پټلۍ طریقه یې ترکمنستان ته، د افغانستان برخه یې پاتې کېږي. ترکمنستان سره زموږ اړیکې بېحده مثبتې دي، ترکمنستان د دې لپاره چې موږ سره نژدې شي، په خپلو پیسو یې د رېل پټلۍ هم تورې غونډۍ ته ورسوله او هم آقینې ته. توره غونډۍ بندر پورې تېر نه موجوده وه، د شوروي په دوران کې هم دلته څه مقدماتي تاسیسات برابر شوي وو، مگر له بدې مرغې نه ټول چور شوي وو، لکه چې حیرتان او شېرخان بندر کې. دویمه برخه آقینه وه، آقینه نوې وه او دا موږ خلاص کړ. درېیمه طرحه زما ترکمنستان سره دا وه چې موږ به یو بل بندر بادغیس کې خلاصوو. ځکه زما طرحې دا وې چې د افغانستان هر ولایت چې سرحدي ولایت دی یا د ډیورنډ په کرښې پروت دی، باید په یوه تجارتي یا سوداگریز کوریډور باندې بدل شي. او بله برخه دا وه چې دا د تاپي پروژې په اساس باندې موږ غوښتل چې د ترکمنستان لین تر هراته پورې ورسېږي او مخکې مې چې وویل هرات کې به دا دوه سیستمه سره یو ځای کېدل. ازبکستان سره مو طرحې څه وې؟ لومړی خبره دا ده چې ازبکستان دوه وارې په وچې باندې تړلی دی، ځکه چې نه یوازې دا خپله په وچې تړلی دی، بلکې شاوخوا هیوادونه یې هم وچې باندې تړلي دي. زموږ بحثونه په څه باندې وو؟ لومړی بحث په دې و چې ازبکستان به څنگه ایران او د هغه له لارې نه خلیج ته به یې څنگه وتړو او هندوستان سره. په دې باندې تحقیقاتو مو چې دوام درلوده او په اساسي توگه ور باندې وغږېدو دا وه چې حیرتان تر هراته پورې به څنگه د رېل پټلۍ برابروو. بیا د ازبکستان حکومت سوږ شو دې طرحې ته، ځکه امریکا ډېر زښت بندیزونه بېرته ولگول په ایران باندې، نو امکان د تمویل د دې شاته وغورځېده. دویمه برخه دا وه چې ازبکستان موږ څنگه له پاکستان سره وتړو. او د دې لپاره طرحه دا وه چې له حیرتان نه به څنگه څو چې له یوې خوا نه پېښور ته ورسېږو او له بلې خوا نه کوهاټ ته ورسېږو. د دې ټول مطالعات شوي دي او زما ټول

ترکیز په دې و چې موږ باید اوږده لاره ونیسو، نه دا چې لنډه لاره او ډېره قیمتي لاره. او هغه لاره ونیسو چې کیندنې یې په غرونو کې لږ ترینې وي. او له هغه نظر نه، لاره مو د مسیر د سرپل او بامیان له لارې نه چې رسېدو میدان وردگ ته او پس له هغه نه لوګر ته، لوګر نه به هم خوست ته تلو، هم ننګرهار ته. په همدې طریقه باندې تاجکستان سره زموږ خبرې په دې باندې وې چې د حیرتان په څنګ کې موږ یو بل ځای لرو «جیرتان» او هلته د دوی غوښتنه وه چې موږ دلته یو بل بندر جوړ کړو او د تاجکستان عمده خبره هم په دې کې وه چې دوی غواړي چې سمندر ته لاره پیدا کړي او د دوی لومړیتوب دا و چې درې اړخیزه بحث د تاجکستان افغانستان او پاکستان په برخه کې وشي چې دلته موږ چمتو وو، ما شرط درلود. زما شرط دا و چې موږ به پاکستان ته، مرکزي آسیا ته د ترانزیټ لاره خلاصه کړو، په شرط د دې چې زموږ ترانزیټ هندوستان ته په مستقیمه توګه وشي او موږ د ریل پټلۍ یو خاص خط ته ضرورت لرو چې یا امرتسر ته یا فیروزپور ته – دوه ځایه دي په هندوستان کې، وشي. ځکه که دا ترتیب برابر شي نو دا ټول شی سره تړل کېږي. زموږ جنجال له پاکستان سره په دې کې و چې تر خپلې کرښې پورې له هندوستان سره، زموږ لاریو ته یې اجازه ورکوله، اما ۸ کیلومتره پس له هغه نه چې اصلي د هندوستان ګمرکونه دي، دا به یې مجبور کړو چې بېرته ټول مال [ښکته او بیا بار کړو] او دا د منلو وړ نه وه.

جنبش: ټول مال تش شي د هغوی په لاریو کې یووړل شي.

دکتور غني: هو، د هغوی په لاریو کې ولېږدېږي او دا بېحده قیمته و او جنجال و. دویم، هر وخت به چې زموږ موسم د ډېرترینو صادراتو کېده بیا به یې بندیزونه اچول.

جنبش: اوس یې هم لګولي دي.

دکتور غني: همداسې ده. غیر له دې نه چې یوې موازنې ته ورسېږو، دا نشي کېدای چې یوې خوا نه امتیازات ولري تر مزارشریف پورې یا هر بل ځای کې هرات او دې ته، د دوی لارۍ لاړې شي او زموږ لارۍ اجازه ونه لري. د دوی لارۍ دواړو خواوو ته وزن ولري، او زموږ لارۍ یې ونه لري. دې باندې د مساوات خبره وه او په هغه کې دې ته تیار نه وم چې د افغانستان بې عزتي وشي، نو په دې باندې زموږ مذاکرات جدي روان وو. د رېل پټلۍ ټوله خبره په دې کې وه چې د دې لګښت به د دریېو ملکونو له خوا کېده، نه دا چې موږ ټول جنجال په خپلو اوږو واخلو او بیا په میدان باندې پاتې شوو.

جنبش: اوس یې چې لګښت ته راغلو یوه پوښتنه مې دا ده چې د رېل پروژې معمولاً ډېرې قیمتي پروژې وي. برتانیا اوس دا زما د کور له خوا نه یوه لیکه تېروي، اول یې ۶۰ میلیارده پونډه تخمین کړي وو اوس د ۱۰۰ میلیاردو نه هم اوړي. ځینې لارې داسې وې چې لګښت په افغانستان دومره نشي چې د اقتصاد ملا یې ماته کړي، مثلاً ځینې شیان د دې پر ځای چې وارد شي، دننه یوه طرحه ورته جوړه شي چې خپله یې موږ تولید کړو.

دکتور غنی: واقعاً په اروپا کې قیمت سخت ډېر جگ شوی او نورو ممالکو کې هم د ترانسپورت. دلته څو برخې دي: ټول هغه مواد چې د رېل پټلۍ جوړولو لپاره په کار دي، په افغانستان کې موجود دي، ځکه چې هرات یو مرکزیت درلود په دې ټولو برخو کې، نو زما لومړۍ طرحه دا وه چې د هرات د اوسپنې معادنو ته موږ وده ورکړو او دلیل یې دا دی چې دا برق هم غواړي او هغه وخت، مه هېروئ چې هرات ته ما ۲۴ ساعته برق برابر کړی و. اوس به تاپي [پروژه] مطلق په هرات کې فعاله وای او له زر ۱۰۰۰ میگاواټو نه ډېرتر برق به یوازې له دې نه راته او پس له هغه نه به دا هلمند و قندهار او دې ته رسېدلای. نو اوله برخه یې دا وه، دویم به یې نور معادن د حاجي گک او نور معادن دي چې بلخاب او دې کې هم پراته دي. ډېرترینه برخه د لگښت په یوه شي باندې لگېږي چې سلېپر ورته وایي. سلېپر هغه د اوسپنې پټلۍ دي چې همدې لپاره پټلۍ ورته وایي، او که دا خپله افغانستان کې جوړې کړئ قیمت یې حداقل ۶۰ تر ۸۰ فیصده کمېږي، اما که اخلئ یې، دا زښته ډېره گرانه ده. نو دا احمق پولي وه چې موږ له نورو ممالکو نه [اخیستی وای]، سره د دې چې دا ټول امکانات لرو. دویمه برخه دا ده چې مسیر یې څنگه ټاکئ؟ زموږ جنجال د اکثرو سرکونو دا و چې دا یې باندنیو مشاورینو ته ورکړل او پوهېږئ، ځکه چې دلیل یې دا راوړ چې افغانستان کې امنیت نشته، د گوگل مپ له لارې نه یې دا شیونه مطرح کړل او واقعاً غله وو. نو مسیر باندې چې زه وغږېدم، د مثال په توگه د حیرتان –هرات مسیر که د آمو په څنگ کې ونیسئ او که د دښتو له لارې نه یې ونیسئ، د دې پر ځای چې له غرو نه تېر شي، ۴۰ فیصده یوازې له دې نه مصرف یې کمېده. او په همدې طریقه باندې که د سالنگ له لارې نه تېر شئ، قیمت یې آسمان ته رسېږي، ځکه اوسنی سالنگ تونل د دې ظرفیت نه لري چې د رېل پټلۍ [ترې تېره شي]، حتی د برق مزی ورنه نشي تېرېدی، باید موازي له سر نه یې تېر شي. د سالنگ بدیل باندې که غږېږئ یو بل کوتل دی په نامه د اولنگ، او لومړنۍ برخه د امان الله خان هم هغه طرحه وه، مگر هغه گران دي. که باندیني کارگر او دا راولئ، دا آسمان ته رسېږي. زموږ اساس دا و چې هر ملک له درېیو ملکونو نه، یوه برخه د پیسو به هغوی راوړي. او بله برخه دا وه چې موږ په دې باندې اخته وو او دې باندې نتیجې ته رسېدلي وو اتحادیه د اروپا سره، د دې لپاره چې دا شبکه بالآخره په اروپا باندې وصل کېده، د اتحادیه د اروپا له مرستو نه او د آسیایي بانک له مرستو نه، موږ به کولای شوی چې دا پیسې په لاس راوړو. او آخري خبره د لگښت دا ده چې باید واضح ډاډ ولرئ چې هر خط چې جوړوئ څومره به اقتصادي گټه ولري او څو کلو کې به یې پیسې ووځي. او دا نه ده چې د رېل پټلۍ [د دې لپاره جوړه کړئ] چې یوازې د رېل پټلۍ ولرئ. او هغه معنی دا ده چې باید باقي برخه د زیربنا لکه معادن، د برق مزي، کاریگر، فني امکانات او مدیریت باید په ځای وي، بیا یې مصرف کمېږي.

جنبش: اشاره ییکه شما به برنامه یا طرح های داود خان داشتید که در مفاهمه با شاه ایران میخواستند خط آهن را تیر کنند، دو شاخه ییرا که شما در آن ذکر کردید، از این معلوم میشود که، آنها اولولیت را میدادند به استخراج و صدور معادن، چون یک شاخه اش میرفت به بامیان و یک شاخه دیگرش میرفت به لوگر. شما در تمدید خطوط آهن در

تعیین مسیریکه از آنجا میگذرد چی چیزی را اولویت میدادید؟ یک اشاره کوتاه داشتید که طولانی تر باشد، ارزانتر میاید ولی در کنار این که ارزانتر میاید، معیارهای دیگری هم بود که مسیر راه تعیین کند؟

دکتور غنی: مسیر راه، تمام معادن افغانستان باید ارتباط پیدا میکرد، و نکات عمده اش این بود که تمام شهرهای عمده ما وصل شود. اگر افغانستان را به هفت زون یا هشت زون جغرافیایی طبقه بندی کنید، در هر زون باید حداقل یک مرکز خط آهن وجود داشته باشد، چون صادرات ما وزنین است. طور مثال، مرمر ما را ببینید، ما اینقدر مرمر داریم به فضل خداوند که ۲۰۰ سال میتوانیم حداقل، صادرات کنیم. اما بدون خط آهن، آن مرمر اعلی تکه تکه میشود به تکه های خوردی که لاری انتقال داد میتواند و این تاثیرات دیگر دارد. بناءً خط آهن تنها از خاطر این نبود که از نگاه مسیر، از نگاه مصرف بلکه باید خط آهن از نقاط عمده بیکه معادن است، از آن بگذرد و نقشه خط آهن ما با نقشه معادن ما ارتباط یک به یک داشت، و همچنین پیداوار زراعتی ماست. و نکته دیگرش اینست که انکشاف متوازن است، انکشاف متوازن باید موجود باشد. از این جهت، چون سر نقاط جنوب شرق افغانستان حداقل سرمایه گذاری از نگاه مواصلات صورت گرفته بود، یک دلیل ما این بود که خوست هم باید به این شبکه وصل شود و از آن طرف بانک آسیایی حاضر است که سر خط آهن بالای کوهات سرمایه گذاری کند، تا ارتباطات همه جانبه باشد. و مسیرهای مختلف از نگاه جلال آباد هم مطرح است، تنها راه دره خیبر مطرح نیست، مهمندره راه دیگر است و کنر راه دیگر است که از نگاه تاریخی این راه های مختلف وجود داشته. ابعاد این را باید به صورت اساسی ببینید که انکشاف به صورت متوازن باید صورت بگیرد.

جنبش: او د حفظ و مراقبت لپاره او د مدیریت لپاره څه په پام کې نیول شوي وو؟ ځیني هیوادونو د همدغې کمزورۍ له امله خپلې پټلۍ له لاسه ورکړې.

دکتور غني: زښته ډېره مهمه خبره ده. ۱۹۵۰مو کې او خاصتاً ۱۹۶۰مو کې ریل پټلۍ نه امریکا شا وګرځوله او پس له هغه نه ټولې نړۍ، څکه چې دوی غوښتل چې لوی سرکونه جوړ کړي، دا شاهراه ګانې چې راغللې منځ کې، مخکې له هغه نه امریکا ټوله په رېل ترلې وه. دویم عصر د اوسپنې پټلۍ په اروپا کې راغی چې تونل انګلستان او فرانسه سره وتړل او بیا دا تېز ټرېن راغی، اما اساسي حرکت بیا له آسیا نه راغی. وختې چې چین وده وکړله په ۱۹۹۰یمو کې، واقعاً دا شی ټول بدل شو. او بله یې دا وه چې مرکزي آسیا چې خپل استقلال ترلاسه کړ پس له دې نه چې شوروي اتحاد له منځه لاړ، دوی ډېره پانګه واچوله. د مثال په توګه، که آذربایيجان ته وګورئ، یوه پانګه یې واچوله شمالي کورېډور ته چې افغانستان سره وتړل شي. موږ ته دا ټوله لاره برابره شوې وه، زما معیار یوازې دا نه و چې صادرات وکړو، زما بل معیار دا و چې موږ په یوه ترانزیتي هیواد بدل شوو، چې ډېرترینه برخه به یې عواید وو له دې نه چې جنوبي آسیا، مرکزي آسیا او غربي آسیا چې ایران و دا دي، دا ټول به سره وصل شي او بالآخره به شرقي آسیا سره.

د حفظ و مراقبت له نظر نه، لومړی خبره دا ده چې باید مدیریت لپاره یې یوه خاصه دولتي کمپنۍ په اشتراک د خصوصي سکتور د وړو شرکتونو موجود وي چې دا حفظ و مراقبت په دوامداره توگه وکړي. د دې لپاره موږ ځوانان ازبکستان ته ولېږل او ترکمنستان ته مو ولېږل، ځکه دا زموږ په شرایطو باندې بلد دي او زموږ ځوانان په دې باندې. حداقل یو یا دوه د افغانستان په پوهنتونو کې باید د دې لپاره خاصې څانگې جوړې شي چې تخصص یې یوازې په دې برخې کې وي، ځکه د افغانستان راتلونکی په دې باندې تړلی دی. او هغه شی چې زموږ په سرکونو باندې وشو، بېرته تکرار نشي په ربل پټلۍ باندې. هغه سرکونه جوړ شوي وو، ۸ ټنو ته دوی راغلل په کې یې پنځوس او سل ټنه چلول. د خپلو گټو لپاره ټوله د افغانستان ملي گټه یې تر پښو لاندې کېښوده. ربل پټلۍ کې دا ستونزه په هغه رقم نه راځي، مدیریت یې نسبتاً آسانتر دی، اما ضرورت د کافي انساني برخې لري چې هم تخنیکي له نظر اوهم مدیریتي له نظر نه په دې باندې پوه شي. او خاصتاً دلته حقوقي برخه هم په کار ده، ځکه دا ټول قراردادونه غواړي او قراردادونه بېحده مهم دي. د مثال په توگه، یوه ډېره برخه زموږ غنم اوس له قزاقستان نه راتلل، د دې مصرف په دې پورې تړلی دی چې څه نوع قیمت اول قزاقستان کې له دې غنمو نه اخیستل کېږي او بیا له ازبکستان نه او بیا په داخل کې. نو دغه ابعاد بېحده ډېر مهم دي چې په څنگ د داخل مدیریتي برخه کې حقوقي برخه [هم وي] او حقوقي برخه هم دا رقم ده چې هیوادونو سره چې غږېږئ، هره برخه به د چا څه وي؟ د دې گرنټي به څنگه وي؟ او وختې چې بین المللي بنسټونو سره غږېږئ، دا هم بیا یو اړخیز نه دی چې هغوی هر څه درته وو ایي، تاسې یې ومنئ. باید شرایطو باندې په واضح توگه وضاحت وي چې د مسیر د لارې نه، حفظ و مراقبت له لارې نه، قیمتونو له نظر نه، هغه شی وي چې تاسې ته واره وکړي.

جنبش: حداقل از یک موردیکه شما به آن اشاره داشتید در مورد هند و ایران، میتوانیم این استنباط را داشته باشیم که، آن نظری که در مورد افغانستان به عنوان حلقه اتصال در مواصلات منطقوی وجود داشت، رو به تغییر است چون گفتید که، مسیری را که باید از افغانستان میگذشت حالا هند و ایران تفاهم کرده که از طریق ایران به سوی ترکمنستان بگذرد. فکر میکنید کشورهای دیگری هم در مورد افغانستان دچار چنین یک دوگانگی و دو دلی شده باشند؟

دکتور غنی: زمان بدبختانه کوتاه است جناب جنبش صاحب، طور مثال، ترکمنستان حاضر به این بود که ترجیح بدهد که خط شبکه انتقال گازش که خط دوم یا سوم شان است از راه افغانستان برود. اما حالی در مذاکره استند که از راه ازبکستان - تاجکستان برود. در عین حال ازبکستان در مذاکره است که ارتباط با چین از راه تاجکستان و قرغیزستان صورت بگیرد. زمان معطل بوده نمیتواند. منطقه بسیار سخت در تحول است، خطر این که باز افغانستان به انزوا برود، بدبختانه جدیست. یا پول نهایت گزاف در این میرود که یک قسمت زیاد معادن افغانستان به گرو گذاشته شده میتواند و یا هیچ صورت گرفته نمیتواند. احتمالش است، زمان به نفع ما نیست.

جنبش: او اوس چې ددغې سیمه ییزې وصلېدنې خبره ده، یو مشکل – تاسې به هم په خپل وخت کې ورته متوجه شوي یاست، دا دی چې د ټولو هیوادونو د اوسپنې پټلۍ یو ټاکلی معیار نه لري، د ځینو پلنې دي یعنې عرض یې ډېر دی، د ځینو کمې دي. دغه مشکل مو څنګه حلاوه او په وصلېدنه کې دا څومره یو مشکل دی رښتیا؟

دکتور غني: مشکل جدي دی، ځکه هر وارې چې د رېل دوو پټلیو باندې رسېږئ، یو نوی سیستم په کار دی چې واګونونه باید [جلا او بل ځای] انتقال شي، او [دې ته] کم له کمه په حدود د ۴۰۰ جریبه ځمکې ته ضرورت دی او دا لوی جرثقیلونه او دا نور غواړي. ګیجونه [د دوو موازې پټلیو ترمنځ فاصله] فرق لري. روسي ګیج [gauge] یو دی او روسي ګیج په ټوله مرکزي آسیا کې دی؛ د چین ګیج بدل دی، د ایران ګیج بل دی او د پاکستان، هندوستان ګیج بل دی. نو دغې لپاره موږ په داسې حالت کې برابر شوي وو چې د دې ګیجو منځ کې او د همدې لپاره چې قیمت ارزانه شي او موږ وکړی شوو زرتر مرکزي آسیا له پاکستان او هندوستان سره ونښلوو، لومړی خبره مو دا وه چې موږ به روسي ګیج [۱۵۲۰ ملي متره] باندې کار وکړو او بیا ایران او دې برخې سره. ځکه چې د ایران هغه پټلۍ چې هرات خوا ته یوه لویه برخه یې بشپړه شوې او نوره یې باید بشپړه شي، د ایران په ګیج کې ده. د چین ګیج ستندرد [۱۴۳۵ ملي متره] دی، ځکه چې موږ په منځ د دې ټولو کې پراته یوو، مجبور یوو چې فیصلې وکړو چې کومې برخې کې، آسانه یې څه ده او بیا مراکز [د واګونو] د انتقال چېرې جوړوو چې د هغه له نظر نه وکړی شو چې آسانتیا برابره کړو.

جنبش: چې اورېدونکي پوه شي، انتقال نه منظور دا دی چې اورګاډی چې یو ځای ته ورسېده، د دې لپاره چې د هغوی پټلۍ ته ور برابر شي، دا واګونونه سره جلا کېږي بل لوکوموتیف یا بل ماشین پورې نښلول کېږي چې وړاندې یې یوسي.

دکتور غني: نه یوازې بل لوکوموتیف باندې، پخپله په ځمکې کې به ګیج بل وي او د هغه نقشې دا دي چې یا یو ګیج ته راځئ یا موازي دوه ګیجه جوړوئ، اما هره برخه یې د دې په قیمت او په سرعت، چټکتیا باندې او بیا په اقتصاد پورې تړلې ده چې څومره پیسې لرئ.

جنبش: و چی باید میشد یا چی باید شود در آینده که سرنوشت ریل های ما اگر ساخته میشود و امکان این را پیدا میکند که به کشورهای دیگر اموال ما را انتقال بدهد، به سرنوشت لاری های ما دچار نشود، چون لاری های ما را بخاطر اینکه می گفتند که مصئون نیست و یا مشکلات دیگر دارد، از نظر اقتصادی وغیره به نفع آن کشورها نیست، محیط را خراب میکند، نمی ماندند که از کشورهای آنها عبور کند.

دکتور غني: نکته اول اینست که برادری میکنیم حساب در مابین. این مسایل در اول مطرح میشوند و در این بخش افغانستان در موقعیت خوب قرار داشت، از خاطریکه بدون اینکه ما موافقه کنیم، هیچ یکی از این پروژه ها عملی شده نمی توانست. ما در موقف ضعیف نبودیم، و قسمیکه قبلاً خدمت تان عرض کردم، ابعاد حقوقی و مدیریتی این

و ابعاد همکاری منطقوی؛ [مثلاً] تلاشی در کجا صورت میگیرد؟ خط آهن به مراتب آسانتر است تا لاری. دوم، تاثیرات محیط زیست خط آهن به مراتب کمتر است از لاری ها. واگون ها را مثل لاری ها واری بار کرده نمی توانید، واگون ها ستندرد میباشند، از این جهت، از نگاه مدیریتی فرق دارد، لاری ها شخصی بود، سه تا چهار لاری را که از پاکستان می آمد در یک لاری در افغانستان بار میکردند. اکثر سرکهای افغانستان برای ۸ تُن ساخته شده بود و این را که به ۵۰ تُن و ۱۰۰ تُن رساندند معلومدار یک خرابی مطلق بود. سرک کابل- قندهار را ببینید، دوباره به یک خرابه بدل شده. ضرورت واضح اینست که خط آهن مدیریتش خصوصی نباشد و منافع عامه باید در این در نظر گرفته شود چون پول، پول عامه است. یک شرکت خاص ملی برای اداره خط آهن و برای اعمار و تهیه آن ضرورت است که به صورت دوامدار حس مالکیت و حس مسوولیت واضح باشد، هم صلاحیت هم مسوولیت.

جنبش: فکر کوم یوه بله خپرونه کې هم په دې باندې وغږېدو چې زموږ موقعیت په تاریخي لحاظ باندې زموږ د خلکو د وېشنې سبب شوی و، په دې معنی چې راشه درشه ډېره کمه وه، ځکه گرانه وه، یو بل ته رسېدل گران وو. کوچنیوالي نه زما په یاد دي چې کله به موږ له جلال آباد نه چې اوس ایله پنځوس دقیقه لاره ده، هغه وخت کې به يې ساعتونه نیول کله به چې خپل کلي ته لاړو، خلکو به شیرینی راوړې او حیران به وو چې یو څوک جلال آباد نه راغلی دی. نه یوازې د بېلابېلو ژبو ټولنې سره لرې پرتې وې، راشه درشه کمه وه، چې ډېر سره ورته کسان هم د همدغه خنډونو له امله یو بل ته نشو رسېدلای. فکر کوم په همدې موضوع باندې محمود طرزي د شلمې پېړی په پیل کې په سراج الاخبار کې هغه وخت کې چې نوي موټري سرکونه تېرېدل یوه مقاله لري او وایي چې مالونه یوسئ، یو د بل سیمو ته لاړ شئ، علاوه له دې نه چې گټه به وکړئ، یو بل به سره وپېژنئ او دا به ملي وحدت ټینگ کړي. زما پوښتنه دا ده چې آیا د اورگاډي تېرېدل بېلابېلو سیمو ته یا د دې سیمو را نژدې کول د اورگاډي په وسیله، په همدغه برخه کې، د خلکو د نژدې کولو او د ملي وحدت د ډېرولو او ټینگولو په برخه کې مرسته کولای شي؟

دکتور غني: معلومدار! سرکال ته گورئ، د بارانو له برکت نه، ډېرو برخو د افغانستان کې د میوې پرېماني ده، حاصلات ډېر ښه دي، اما چېرې يې خرڅوي؟ بازار نشته! هر تولید د افغانستان ته زمینه د دې برابرېږي چې بین المللي صادراتو باندې بدل شي، هم منطقوي باندې او هم بین المللي باندې. ځکه دلته په اطمینان باندې، په ډاډ باندې شرکتونه صادرات کولای شي. د ډیجیټلي سوداگرۍ امکانات برابرېږي، موږ هوایي کورېډور جوړ کړ او دا مو وښودل چې محاصرې نه وتلی شوو، اما دا گرانه ده. موږ غنم کرو، په [داسې] حال کې چې بهترین، ارزانترین غنم په قزاقستان کې کرل کېدای شي ځکه چې للمي دي، هغه د باران په اوبو باندې دي. قزاقستان چې لکه تاسې په سترگو لیدلی ډېر پراخه ځای دی. موږ کولای شوو چې د رېل پټلۍ که موجوده وي او ټول افغانستان ته ورسېږي، د شلو کلو یا دېرشو کلو [غنمو] تړون [له قزاقستان سره] وکړو. او په بدل کې يې یوه ډېره برخه د افغانستان سبزیجات او میوه جات قزاقستان ته او روسیې ته ورسېږي. د روسیې بازار بېحده لوی بازار دی او یوازې د افغانستان مڼه...، ځکه مڼې يې له پولنډ نه منع کړې دي، تاسې ژوند کړی دی هلته، روسان هم پیسې لري او هم ذوق لري، دلته امکانات برابرېږي. او غیر له هغه

نه، یو وارې چې له قزاقستان و آذربایجان او دې سره وصل شوئ، جورجیا سره، بیا ټولې اروپا سره هم وصل کېږئ. هوسایي د ملي وحدت لپاره یو ډېر مثبت شی دی، که ټول افغانان احساس د دې وکړي چې هوسایی خوا ته ځي او جېبونه یې ډکېږي، تحصیل پسې هم ګرځي، خپلو کورنیو پسې هم ګرځي، خپلو ځمکو پسې هم ګرځي، خپل کور پسې هم ګرځي، دا ټول امکانات برابرېږي، نو موږ باید دغه پراخه فکر ولرو او په دې اساس باندې راشه درشه. اما ملي وحدت یوازې په اقتصاد باندې نه جوړېږي، دا د یو بل په منلو پورې هم تړلی دی، چې یو بل باندې باید نتیجې ته ورسېږو چې ټول د یوه کور غړي یوو او په وحدت کې مو، په اتفاق کې مو هر شی کېږي او په نفاق کې خرابېږو.

جنبش: و از کنار یک مسئله مهم که در این روزها، در این سالها بسیار رویش بحث میشود نمی توانیم بگذریم، آن مسئله محیط زیست است. تمدید خط آهن یا اعمارش یک پروژه بسیار کلان است و پروژه های کلان معمولاً به محیط آسیب های کلان میرساند، در این مورد چی تضمین هایی وجود داشت که محیط افغانستان بیشتر از این خراب نشود؟

دکتور غنی: به مقایسه شاهراه ها تاثیرات محیط زیستی خط آهن به مراتب کمتر است، چون [این تاثیر] یک باره است که در حال ساختمان ایجاد میشود، در حالیکه تاثیر لاری ها در شاهراه ها به صورت دوامدرار است، هم از نگاه مصرف تیل، هم از نگاه فشار سر زمین، و هم ابعاد دیگر این که تلفات شاهراه ها و اینهاست، خط آهن به صورت نسبی این [گونه تاثیرات] را ندارد. دوم، یکی از مسایل عمده اجتماعی استملاک زمین است. استملاک زمین همیشه در تمام این کشورها جنجالیست. طرح اساسی من این بود که تا حد امکان ما از صحراها عبور کنیم، از نقاطی عبور کنیم که کمترین استملاک زمین شخصی را داشته باشد، چون میتوانید با تعیین جهت و مسیر [ضرورت استملاک زمین را از بین ببرید]. اما قسمت دیگرش هم اینست که انکشافی را که بعد از ایجاد خط آهن در مسیر آن ایجاد کرده میتوانید، نقشه کار دارد، تا تاثیرات منفی آن صورت نگیرد و هجوم و اشغال و اینها صورت نگیرد. نکته بعدی این معلومدار نوع استفاده است. خط آهن با کدام انرژی حرکت میکند و از این جهت خوشبختی ما در اینست که ما یک ظرفیت عظیم در این داریم که هم از آفتاب، هم از باد، هم از آب و هم از چیزی را که جیوترمل می گویند یا انرژی زیرزمین که چشمه های گرم ما یک علامه اش است، این به صدها هزار میگاوات برق بدل میشود. و این زمینه آن میشود که محیط زیست به صورت سالم از این نظر مدیریت شود، عوض اینکه در خطر قرار بگیرد.

جنبش: ډېره مننه استاد، د دې مهم بحث او په زړه پورې بحث پای ته هم را ورسېدو، په دې آخره کې یوه پوښتنه کوم، هغه وخت کې چې تاسې دا طرحې جوړولې، څومره موده کې مو فکر کاوه چې افغانستان به په اورګاډي سره ونښلي؟ آیا اوس فکر کوئ، دغو اوسنیو حالاتو ته په پام سره چې د معاصر افغانستان د جوړېدو تر ۳۰۰مې کلیزې پورې چې څه باندې شل کاله ورته پاتې دي، افغانستان به د یوې ښې کاري او فعالې شبکې د اورګاډي خاوند شي که نه؟

دکتور غنی: لومړی خبره جنبش صاحب دا ده چې د یوه انسان په حیث باندې، د یوه مسلمان په حیث باندې او د افغان په حیث باندې باید نهیلي نشئ. دا نیمګړي فصلونه دي، موږ باید د دې نیمګړو فصلو نه اساسي درسونه واخلو او خپل د ټولنې د هوساینې لپاره، د ثبات لپاره او د ملي وحدت لپاره، په داسې طرحو باندې ورسېږو او داسې اجماع باندې ورسېږو چې وطن آباد شي. دا زموږ مسوولیت دی او اوله خبره یې دا ده چې باید، هغه متل دی چې وایي: که ځان نه وي، جهان دې نه وي. زما همېشه حساب په دې باندې و چې که افغانستان نه وي، ځان دې نه وي. بې له دې نه عزت نه لرئ، بې له دې نه حیثیت نه لرئ، بې له دې نه څوک درته په قدر نه ګوري، نو ضرور ده چې نهیلي نشو، شرایط سخت دي اما راتلونکي باندې ترکیز په کار دی او ۲۰۴۷ دا ترکیز لري. دویم، زما له نظر نه ۱۰ تر ۱۵ کالو پورې به دا شبکې تکمیلېدی او په هغې طریقې باندې چې ماورباندې کار کاوه چې ملي شرکتونه راشي، امکانات یې دا وو چې... تهداب چې ږدئ او لومړي منزل ته یې رسوئ، ډېر ګران دی. مګر پس له هغه نه بیا دویم او درېیم پوړ دا تر شلم او پنځوسم پورې بیا آسانېږي. او موږ د اور منځ کې، د انفجار او انتحار په حالتونو کې په جوړولو باندې مصروف وو. که افغانستان کې امنیت وي او ثبات وي، دا بیا په چټکتیا کېدای شي. او هغه هم بیا دې پورې تړلې ده چې باید ګاونډیو سره او نړی سره مشترکه ژبه پیدا کړو. هیله ده چې دا پودکاستونه زموږ ځوانانو ته او زموږ سپین ږیرو ته او نورو ته امکان د دې برابر کړي چې خپلې تګلارې ته ورسېږي او دا لاره برابره کړي چې څنګه ۲۰۴۷ کې موږ هوسا اوسو او زموږ د هوسایی یوه برخه دا د رېل پټلی وي.

جنبش: ډېره مننه استاد په همدې هیله مندی به دا خپرونه بشپړه کړم، چې د بنسټیزو تاسیساتو د ځېړنې لړ کې د افغانستان اورګاډي باندې وغږېدو. بله خپرونه کې به د همدغو زیربنایي برخو یوه بله را وځېړو. تر هغو ولسمشر محمد اشرف غني تاسې او اورېدونکي په خدای سپارم، تر بیا.

دکتور غني: زښته ډېره مننه، خدای مو تاسې په خیر وساته، تل دې وي افغانستان، یشه سین افغانستان، زنده باد افغانستان.