اته دېرشم پودکاست

د سرکونو رغونه او بیارغونه «دویمه برخه»

جنبش: با تقدیم احترام. همه شنونده‌گان و علاقه مندان پودکاست ها با رئیس جمهور محمد اشرف غنی را به شماره جدید سلسله «د ژوند لاره – راه زندگی» خوش آمدید می گویم. من داود جنبش استم.

د څو تېرو اوونیو په دود نن د بنسټیزو تاسیساتو یوه بله برخه، واټونه په افغانستان کې ګورو او خبرې پرې کوو. ډاکتر صاحب غني هرکلی درته وایم، ستړي مه شئ.

دکتور غني: بسم الرحمن الرحیم، ډېره مننه، زما تاوده سلامونه تاسې ته او ټولو وطنوالو ته او ګرانو اورېدونکو ته.

جنبش: استاده ډېره مننه، ژوندي اوسئ، په دې پیل کې غواړم د لارو په هغه مفهوم باندې چې په افغانستان کې موجود و لږ څه وغږېږو. ویل به یې چې دا پاچایي لاره ده! دا مفهوم له سړک سره راغلی که له هغه نه مخکې لارو ته هم پاچایي لارې ویل کېدې؟

دکتور غني: دا ډېر لرغونی دی، کم له کمه دوه نیم زره تر درې زره کالو پورې دی، ځکه چې آسوري امپراتورۍ لویې لارې سره موړ وصل وو او پس له هغه نه خاصتاً د هخامنشي دورې نه، د قندهار نه ډېر پاخه اسناد موجود دي چې دا پادشاهي لاره موجوده وه او همدارنګه د ماوریا د امپراتورۍ له دوران نه چې د مقدوني سکندر همزمان و او د سکندر او د چندرګوپتا په منځ کې موافقه وشوله چې اوسنی لوی کابل دې چندرګوپتا ته خوشې کړي پس له دې نه چې دی له سوات، باجوړ او چارسدې نه تېر شو او نتیجې ته ورسېدل. همدارنګه د پنجشېر له لارې نه خاواک ته، تر بغلان او بلخ پورې دا لاره موجوده وه، او پس له هغه نه د وروبښمو لاره راغلله، او دا ټولې لارې په عمومه توګه پادشاهي لارو باندې یادېدلې.

جنبش: ما در مورد راه ابریشم به عنوان بزرگترین و مهمترین راهی که از افغانستان به سایر جاها میگذشت چندین بار صحبت کردیم، حتی در برنامه گذشته این سلسله هم بحثی از راه ابریشم آمد، غیر از راه ابریشم در زمان قدیم از چی راه های دیگری میتوانیم صحبت کنیم؟

دکتور غنی: حد اقل از ۹۰ راه دیگر صحبت کرده میتوانیم، و دلیلش اینست که یک افسر انگلیس بنام میجر راورتی که شهرت خاص دارد از خاطریکه گرامر پشتو را تحریر کرد، و آثار دیگر را آورده، یک اطلس بسیار منظمی از این راه ها در افغانستان و بلوچستان تهیه کرده بود که ان شاء الله آنرا دیجیتل میسازیم و در خدمت هموطنان قرار میدهیم، اما نکته دیگری که خاصتاً قابل یادآوریست، اقدام عظیم شیرشاه سوری امپراتور افغان در هندوستان است که بنگال

را با کابل وصل میکرد و در طول آن شاهراه بزرگ را ایجاد کرده بود با کاروان ها و اینها... . در دوران امپراتوری صفوی، امپراتوری مغل و امپراتوری ازبک خاصتاً دوران خان بزرگ عبدالله خان، شاه عباس بزرگ و اکبر بزرگ بصورت اساسی این راه های عمده انکشاف فوق العاده داشت چون تجارت در زمان آن سه پادشاهی که همزمان بودند، معاصر همدیگر بودند از ساحه افغانستان بصورت وسیع جریان داشت.

جنبش: ډېرې جالبې موضوع ته مو اشاره وکړه استاده. مېجر راورټي په افغانستان کې مخصوصاً د پښتو ژبې د زده کوونکو او مینه والو ترمنځ د لومړني ګرامر لیکونکي، د پښتو ګرامر لیکونکي په توګه مشهور و، اما دا اړخ يې ما نوی واورېده چې ده دې په لارو باندې هم کار کړی وي او نقشې دې يې جوړې کړې وي او جغرافیه کې دې يې دومره لاس درلودلی وي، نو دا به يو په زړه پورې اړخ شي چې نقشې يې خپرې کړو. په دې برخه کې مې پوښتنه دا ده چې زموږ جغرافیه زموږ د ژوند په بېلابېلو اړخونو باندې موثره ده، زموږ د ژوند بنې را ټاکي، غرونه او دا نور شیان. لارې يې څومره اغېزمنې کړې دي؟ يعنې د لارو په برخه کې يې کومې ځانګړتياوې، کوم خصوصيتونه رامنځته کړي دي؟

دکتور غني: لومړۍ خبره دا ده چې جغرافیه د افغانستان غرنی ده، نو کوتلونه اساسي برخه لري او دې ټولې جغرافیې ته چې وګورئ شرق ته، غرب ته، جنوب ته او شمال ته، لومړی د هندوکش لوی غرونه پراته دي له يوې خوا نه، ځکه ټول ورباندې کوتلونه تېر شوي دي او شمال او جنوب؛ او شمال او جنوبغرب او شرق سره تړل شوي دي. له بلې خوا نه، جغرافیه د دې عامل وه چې دا کوتلونه به میاشتې تړلي وو. تېرې ته له ګردېز نه چې وګورئ، واوره به دومره ډېره وه چې څو میاشتې به [پرانیستی] نه و، کابل به په انزوا کې و؛ یا شترګردن [غاښې] ته ګورئ یا خیبر ته خاصتاً. خیبر اکبر پاچا خلاص کړ، البته اساس شیرشاه سوري پریښی و. مخکې له هغه نه لويه لاره له کونړ نه سوات ته او باجوړ ته او چارسدې ته وه. اصلي بالاحصار په چارسدې کې و، نه پېښور کې. له بلې خوا نه، له غزنې نه لاره کورمې خوا ته د پکتیکا له خوا، او پکتیا له خوا ګردېز له خوا نه او بیا خوست نه، دې نه تېرېده وزیرستان ته، بنو ته، کوهاټ ته او دې ته رسېده. دغه کوتلونه ټول باید په نظر کې ونيسئ چې کومې د تګ راتګ لارې وې. خاواک ته مو اشاره وکړله، د انجمن کوتل. بدخشان نه چې ګورئ کونړ خوا ته خاصې لارې وې او هغه خوا چترال او دې ته ... يوه عظیمه سلسله د کاروان لارې وې، اما مشکلاتو سره. پس له دې نه چې سړکونه منځ ته راځي، ځینې ساحې چې مرکزي وې د دې کاروانو په لاره کې، حاشیې ته ځي. يو لوی مثال يې غور، بامیان او بادغیس دي له يوې خوا نه، او له بلې خوا نه کونړ دی چې حاشیې ته ځي، له بلې خوا نه پکتیکا او پکتیا او خوست وو چې قیر سړک منځ ته راغی او فراه يې بل مثال دی چې لاره چې جوړه شوه فراه حاشیې ته لاړه، مخکې له هغه نه دا ټوله مرکزي وه. مرکزي افغانستان جغرافیایي بندیخانې باندې بدل شو. ارزګان د مثال په توګه مخکې له دې نه چې دایکندي ورنه بېل شي، په میاشتو کې به ترینکوټ ته، اوسني دایکندي ته خلک نه شوو رسېدلای، ځکه چې د هلمند سیند باندې پلونه موجود نه وو. که ننګرهار کې وګورئ، ستاسې به شخصاً په یاد وي، اوس چې د بهسودو پُل پروت دی، دلته

جاله وه. جالې باندې باید انسانان هم تېر شوي وای او موټرونه هم تېر شوي وای، ځکه زموږ دوه سیندونه دي چې منځ کې یې کښتۍ یا بېړۍ چلېږي چې یو هلمند دی او بل آمو دی؛ هلمند له بدې مرغې نه حاشیې ته تللی و، پېړۍ دي چې ور کې بېړۍ نه چلېږي. نور سیندونه تنها یوه برخه ده. د کابل سیند تنها یوه برخه یې ده چې پس له ننگرهار نه، له ډکې او دې نه، بېړۍ استعمالېدای شي. نو له دې نظر نه بېرته راځي په دې باندې چې څنگه لویې لارې جوړېږي، کوم ځایونه سره وصلېږي او کوم ځایونه پاتې کېږي.

جنبش: خوب توسعه راه های وسیع تر و جاده های بزرگتر با آمدن موتر در افغانستان ارتباط دارد و موتر هم در دهه اول قرن بیست به افغانستان آمد، که میگویند از طریق قندهار به کابل آورده شد، با وجود اینکه راه موتر رو وجود نداشت. اگر این راه ها بین ولایات نبود، کابل باید حتماً یک چیزی بنام راه داشته باشد در این زمان، در غیر آن چرا موتر را می اوردند.

دکتور غنی: کابل – قندهار را اگر ببینید، راه ها، راه های کاروان رو بود، تقریباً به صورت منظم در هر ساحه در حدود ۲۰ تا ۲۵ کیلومتر [یک کاروانسرای وجود داشت]. آخرین کاروانسرایی که ایجاد شد در دوران عبدالرحمن خان و حبیب الله خان بود، و یک نقشه منظم کاروانسرا ها به حیث یک فرمان اشاعت کرد از طرف امیر حبیب الله خان و تمامش امکانات خاص داشت و اینها خدمات را ارایه میکردند. نکته دیگر این بود که در طول این راه ها بیگار بود، چون خاصتاً وقتیکه برف شدید میآمد، باید مردم بصورت اجباری در طول راه ها برف را پاک میکردند و همچنین خدمات دیگری بود که باید اینها ارایه میکردند و وقتیکه لشکرکشی ها صورت میگرفت چه در داخل میبود یا چه در زمان احمد شاه بابا لشکر کشی های بین المللی صورت میگرفت و اینها، در طول آن باید امکانات فراهم میشد. و تمام اینها یک نظام بسیار منظم بود که سابقه چند هزار ساله دارد که جز مالیات میبود و جز امتیازات میبود و همچنین جز خدمات اجباری بود که باید ارایه میشد، وقتیکه حکومتهای منظم در دوران احمدشاه بابا وجود داشت، تمام مواد زراعتی خریداری میشد، اما وقتیکه جنگهای داخلی وجود داشت بدبختانه اینها به زور گرفته میشد. راه های موتر رو بصورت اساسی، یک انجنیر امریکایی که برای پنج سال موظف بود که اولین فابریکه برق را در جبل السراج ایجاد کند، او مینویسد که سرک کابل – جبل السراج را امیر حبیب الله خان موتر رو ساخت چون او با موتر حرکت میکرد، اما او در عین حال در خاطرات خود ثبت میکند که هر باری که پادشاه به دند شمالی حرکت میکرد، تمام مردم قریه های اطراف آن باید راه ها را دوباره ترمیم میکردند و مخصوصاً جوی ها و جویچه هایی که از آن تیر میشد. اینکه در کدام سال این موترها آمد بصورت دقیق واضح نیست چون منبع اول ما سراج التواریخ است، اما افغانها - مستری های افغان به زودی ظرفیت ترمیم این موترها را پیدا کردند، این هم ثبت شده. و در خاطرات استاد خلیلی که مصاحبه هایی است که همرای دخترش انجام شده در آن ذکر است که این موترهای دولتی همه نومره داشتند و پدر او –که مستوفی الممالک [وزیر مالیه] بود در زمان امیر حبیب الله خان، به حبیب الله خان مشوره داده بود که به کله گوش برای شکار نرود، که در آنجا به شهادت رسید.

جنبش: د ملا فیض محمد کاتب هزاره د سراج التواریخ ترڅنګ سراج الاخبار هم د افغانستان د دغې دورې خورا ډېر مهم اسناد ثبت کړي دي چې له نېکه مرغه اوس په پښتو هم شته، د موټر عکسونه هم په کې راغلي د لومړنیو، او سراج الاخبار لومړی ځل په ۱۹۱۱ کال کې راووت، په همدغه کال کې د موټر شرکت د جوړېدو خبر ورکوي. معنی یې دا ده چې موټر باید ۱۹۱۱ نه مخکې افغانستان ته را رسېدلی او راغلی وي. په ورځپاڼه کې دغه راز د موټرو او انسانانو د حرکت لوری هم یاد شوی دی. یادونه کوي چې د ښار په بېلابېلو ځایونو کې لوحې لګېدلي او له خلکو غواړي چې په چپه خوا لاړ شي. دا یادونه یې په دې حساب راوړې وه چې ملایانو اعتراض کړی و -ځینو، چې موږ مسلمانان یوو باید په ښی خوا لاړ شوو. ورځپاڼه کې بیا په دې اړه مقاله راغلې چې ولې چپې خوا ته تګ ډېر مهم دی او ډېر ښه دی. پوښتنه مې دا ده چې، یعنې موږ د ترافیکي مسیر پیل د برتانیا غوندې لومړی له چپې خوا ښایي کړی وي، وروسته ښی خوا ته اوښتي یوو.

دکتور غني: احتمال لري، مګر دا چې دقیقه وي، دې باندې نه پوهېږم چې څه وخت وشو. دا ډېر احتمال لري چې حبیب الله خان په ۱۹۰۸ کال کې، پس له ډېر ځنډ نه د انګرېزانو بلنه ومنله چې هندوستان ته لاړ شي په رسمي سفر باندې او هلته هم د علي‌ګړهـ پوهنتون ته لاړ، وینا یې وکړله او د دې په نتیجې کې بیا پسته مسلمانان یې خاصتاً له پنجاب نه استخدام کړل چې د حبیبې په مکتب کې درس ورکړي او له عثماني امپراتورۍ نه یې محمود سامي وټاکه چې د حربیې مکتب کې درس ورکړي. نو په غالب ګومان باندې پس له هغه سفر نه، ده موټرونه شاید اخیستي وي.

جنبش: او د ترافیکو هماغه لاره چې هلته وه، هغه یې...

دکتور غني: د ترافیکو لاره یې هم هماغه وه، ځکه چې جاپان کې لاره لا هم چپه ده. آخري ملک چې اروپا کې له کیڼې خوا نه ښي خوا ته وګرځېده، سویډن و، په ۱۹۶۰مه لسیزه کې؛ اما هندوستان او پاکستان او خپله برتانیا علاوه پر جاپان باندې، لا هم په کیڼ لاس کې موټرواني کوي.

جنبش: اوس چې لا هم د امیر حبیب الله خان په دوره کې یوو، لنډه پوښتنه مې دا ده -بیا هم د سراج الاخبار په استناد باندې، هغه لیکي د دې پاچا په غوره برياوو يا لاس ته راوړنو کې د نورو مسایلو ترڅنګ د پخو لارو جوړول دي، آیا تاسې شواهد او اسناد لیدلي -زما نظر ته رانغلل چې سړکونه دې په دغه وخت کې پاخه شوي وي، یا کنکرېټ یا قیر، که نه دلته هدف یوازې هوارې لارې دي؟

دکتور غني: هواره لاره ده، ځکه چې د جووېټ خاطرات دې برخه کې ډېر وضاحت لري، روښانه دي چې دا سړک په دې توګه جوړ شوی و چې پوخ نه و، او د کابل ښاريان چې عمر به یې له مانه ډېرتر وي، په یاد وي چې مخکې له دې نه چې داود خان صدراعظم شي، ټول ښار د کابل کې یوازې څو کیلومتره پوخ سړک و. که پوخ سړک نه مو مقصد قیر دی. دا معنی د سړک دا ده چې لکه چې اول کې په اروپا او دې کې هم راغلل، پوخ په معنی د قیر نه و،

پوخ په دې معنی و چې موټر ته برابر شوی او له کاروان لارې نه بدل شوی په دې باندې چې سرک پراخ شوی چې موټر په کې لاړ شي.

جنبش: پس وقتیکه به سالهای بعد میرسیم، پروژه های بزرگ جاده سازی از کدام وقت دقیقاً آغاز میشود و توسط کی ها تمویل میشد؟

دکتور غنی: نکته کلیدی تغییر جاده سازی در چند مرحله است: مرحله اول در شروع سلطنت نادر خان است، که راه «دره شکاری» باز میشود، و وزارت فواید عامه بوجود میآید و این راه خاص است، از این جهت. یعنی سرک موتر رو در طول دوره صدارت محمد هاشم خان که تا سال ۱۹۴۶ است و بعد از او سالهای صدارت شاه محمود خان که ۱۹۴۶ تا ۱۹۵۳ است، ادامه پیدا میکند. بزرگترین تغییر سرک سازی در دوران صدارت داود خان ایجاد میشود که بین سالهای ۱۹۵۳ تا ۶۳ است و نقطه عطفش سال ۱۹۵۵ است. چرا؟ در این سال نکیتا خروسچف منشی مرکزی حزب کمونیست اتحاد شوروی و بولگانین صدراعظم به افغانستان می آیند و تعهد ۱۰۰ میلیون دالر کمک اتحاد شوروی قرضه است به دولت افغانستان صورت میگیرد. قبل از این بر اساس محاسبه ییکه من انجام داده بودم، تمام عاید دولت افغانستان سالانه در حدود ۱۷،۵ میلیون دالر بود، و در بحث های گذشته گفتیم که پروژه وادی هلمند را، چطور آقای زابلی پروژه های شمال و اینها را پیشنهاد کرد به امریکایی ها، اما آنها نکردند. بعد از این که اتحاد شوروی این کمک را انجام میدهد، ایالات متحده امریکا هم –که قبل از آن دلچسبی خاص به افغانستان نداشت، داخل میدان میشود و کمک های خود را ارایه میکند. در این چارچوب شمال افغانستان سرکهای عمده اش از طرف اتحاد شوروی تمویل میشود و عملی میشود، معلومدار کار اساسی را مردم متعلق به جمهوریت ازبکستان آن وقت و کشور مستقل ازبکستان فعلی انجام دادند، اکثریت اینها معلومدار روسها هم در این شامل بودند، و ارتباط هرات – قندهار را –که یگانه سرکی بود که کنکریت بود، این را هم روسها تمویل میکنند. قندهار –کابل را؛ جلال آباد – تورخم را؛ و یک قسمت سرکهای دیگر را در این دوران ایالات متحده امریکا تمویل میکند. این دو کشور تمویل کننده های عمده سرکهای ما در این مدت استند. بعد در دوره ۱۰ ساله دیموکراسی اعلیحضرت محمد ظاهر شاه، سرک سازی تقریباً بسیار بطی میشود. طور مثال سرک کابل –گردیز به صورت بطی پیشرفت کرد، و بعد داود خان وقتی بعد از کودتا مقام ریاست جمهوری را میگیرد، باز سرک سازی را سرعت میدهد، و بعد از کودتای ثور این سرک سازی باز هم به حاشیه میرود.

جنبش: د لارو په برخه کې یوه ستره پروژه د افغانستان د سالنگ تونل و چې شورویانو جوړ کړ او هغوی تمویل کړ، هغه وخت کې یې د شمال او جنوب د نښلولو په حساب او د هندوکش د څیرلو له مخې ډېرې ستاینې را وټوکولې. سلېمان لایق مرحوم ورته یو ډېر عالي، لوړ اوږد شعر لري. زه په دغه دوره او بیا را وروسته کې، دغومره یوه لوړه طرحه نه وینم، دغومره یوه غټه طرحه بله نه وینم. نورې کومې دغه ډول پروژې یا دې ته ورته، که په تونلونو کې نه وي، مثلاً په پلونو او نورو کې یادولای شوو؟

دکتور غني: پلونو کې د ننگرهار پُل دی، فراه پُل دی، نور پلونه دي، قندهار کې پلونه دي، د پلونو تعداد ډېر دی، ځکه هر وار چې په یوه لوی سیند باندې تلئ، هرات کې هم داسې شته، اما د سړکونو له نظره هرات – قندهار یو ډېر لوی کار و؛ کابل – قندهار یو ډېر لوی کار و، کلونه یې ونیول. دې ته یې لین غربي ویل. همدارنگه د جلال آباد د سرك قیر کول، ځکه چې ماهیپر و دې نه تېرېدئ، دا ټولې لویې پروژې وې او هدف یو حلقوي سرك و، چې اساس یې ایښودل شوی و. بله برخه چې له بدې مرغې نه عملي نه شوله، اما د کولمبو د پلان په نامه یادېده چې اساس یې کېښودل شو، دا و چې کابل د مرکزي افغانستان له لارې نه، د بامیان او غور له لارې نه هرات سره ونښلول شي او په هغه اساس باندې پاکستان و ایران و دې سره، ځکه دا یوه مرکزي پروژه وه او آسیایي بانك چې لومړی پرانیستل شو، یو هدف یې دا و. دا مه هېروئ چې په هغه وخت کې – یعنې په ۱۹۶۰مو کلونو کې لا د ایران مشهد برخې دا رقم سړکونه نه درلودل چې افغانستان درلودل او دا په منطقې کې د ښو سړکونو په جملو کې شمېرل کېده. اساسي بدلون په ایران کې پس له دې نه راغی، ۱۹۷۳کې، چې د تېلو قیمت اوچت شو. هغه دوران کې دی چې بیا د ایران پخواني شاه یوه عظیمه سلسله د سرکونو او د رېل د پټلیو د انکشاف یې ونیوله چې د هغه په چوکاټ کې یې هم داود خان سره ژمنه وکړله چې یو میلیارد ډالر له مشهد نه تر کابله پورې د رېل پټلۍ جوړه شي.

جنبش: و در دوران پسا امارت اول اسلامی طالبان وقتیکه جامعه جهانی شدیداً دخیل شد در مسایل نظامی و اقتصادی وغیره افغانستان، کار جاده سازی نخست از ترمیم یا اعمار مجدد راه قندهار –کابل یا هرات –کابل آغاز شد، که به کلی در دوران جنگ های خانگی از بین رفته بود. چرا این راه در اولویت قرار گرفت؟

دکتور غني: در حقیقت شروع کار از دوشی به مزار شریف صورت گرفت. شروع کار را –وقتیکه من مسوول وزارت مالیه بودم، از شمال افغانستان انجام دادیم، چون این پول را از بانك جهانی و بانك آسیایی ما تمویل کردیم. همچنین تمویل قندهار سپین بولدك بود که از طرف بانك آسیایی صورت گرفت و جلال آباد –کابل را هم تمویلش را انجام داده بودیم. سرك کابل –قندهار و قندهار – هرات از جهت این شد که رئیس جمهور بوش درخواست کرد که انتخابات پیش روی است چی نوع به رئیس دولت کرزی –که در آنوقت عنوانش رئیس دولت بود، نه رئیس جمهور، در دوران حکومت انتقالی کمك کرده میتوانیم. و پیشنهاد من این بود، چون شخص رئیس جمهور امریکا در این دلچشبی گرفته، دراز ترین سرك را پیشنهاد کنیم چون ابعاد دیگر را تمویل کرده بودیم. از این جهت پیشنهاد سرك کابل قندهار –قندهار - هرات صورت گرفت.

جنبش: او په دغه پړاو کې، همدا له طالبانو نه را وروسته شلو کلونو کې، بېلابېلې د سرکونو پروژې د هیوادونو ترمنځ ووېشل شوې او هغوی تمویل کړې حداقل، د چا تجربه په دې برخه کې ډېره ښه وه.؟

دکتور غني: د ټولو خرابه وه واقعاً.

جنبش: جالبه وه.

دکتور غني: بدترینه یې امریکا وه او اساس یې د کابل – قندهار سرک کېښودل شو، ځکه ښه والی یې په دې کې و چې خپله ولسمشر بوش توجه درلوده او پوښتنه یې کوله. بدي یې دا شوله چې مخکې له هغه نه د دوشي – مزار شریف سرک په ډېر ښه کیفیت باندې موږ [یو کیلومتر] په ۱۴۰ زره ډالرو حدودو کې جوړاوه –دقیق عدد مې په یاد نه دی. دا قیمت جګ سو ۴۵۰ زرو ډالرو ته او قیمت په جګېدو باندې لاړ. او بل حلقوي سرک باندې، زما وړاندیز دا و هغه وخت کې –دا آخري میاشتې وزارت مالیې کې چې زه وم او ازبکستان سره موږ ډېر وړاندې تللي وو، هغوی دا ټوله لاره نقشه کړې وه چې ۱۷ متره پلن سړک او ټول مزار - هرات سره ونښلي او په هغه باندې موږ نتیجې ته رسېدلي وو چې ټول بستر د دې او پُل او پُلچکونه [یو کیلومتر] په ۸۰ زره ډالرو باندې به دوی جوړ کړي. ځکه دوی ۱۴ زره انجنیران درلودل او ټول کاریګران به افغان وو او د هغه په څنګ کې بیا دویمه مرحله کې موږ قیر له ایران نه اخیسته چې شاید [یو کیلومتر] ۴۰ زرو باندې [تمام شوی وای]. دغه سلسله ماته شوه، یو وارې سختې راغله، ځکه چې څو کاله امریکاییانو هېڅ پیسې ور نه کړلې او پس له هغه نه چې د ولسمشر اوباما په دورې کې عظیمې پیسې د ولسمشر کرزي په دویمې دورې کې راغلې، دا برباد لاړې. سلها کیلومتره سړکونه په بعضې ولایاتو کې جوړ شول، بې له دې نه چې دې باندې وټاکل شي چې دا یې لومړی ضرورت دی؟ ځکه چې یوه فلسفه راغله چې چېرې چې سړک دی، هلته به امنیت راځي او یوه مسئله جوړه شوله چې څنګه د سړکونو امنیت وساتي او دا یې یوه بله د فساد موضوع جوړه کړله. یو ژوندی مثال یې قندهار – ترینکوټ دی. په کې دخیل شوي وو چې هر کیلومتر کې به څومره امنیتي مصارف وي او دا وي او مختلف قوماندانان او جنګسالاران او نور په دې کې داخل شوي وو. ځکه چې امنیتي شرایط نه وو، دوه مسئلې راغلې: یو، قراردادونه ورکړل شوو، اما قراردادیانو نه غوښتل چې کار ترسره ورسوي، ځکه قراردادونه دا رقم تنظیم شوي وو چې دوی کولای شي چې بېرته مذاکرات وکړي او دې باندې دوی میاشتې او کلونه مصرف کړل. له بلې خوا نقشې غلطې وې، له ګوګل نه به یې نقشې ټولولې او د دې پر ځای چې له سمې لارې نه یې تېر کړي، له غرونو نه به یې تېرول، او څنګ کې یې اجتماعي مصارف ډېر شول. دې دوران کې یعنې په واقعي توګه خاصتاً دا مفکوره عامه شوله چې باید خصوصي سکتور دا کارونه ترسره ورسوي. بین المللي سکتور، خارجي سکتور د کوریاییانو غوندې – چې واقعاً وختې چې امنیت و په انتقالي دورې کې، ډېر سم کار یې کاوه، له میدان نه ووتل او نور قراردادیان په عظیم فساد کې وو او یو مثال یې دا دی چې حلقوي سرک کې دوی کار نه کاوه، اما پیسې یې غوښتې، او قیمت یې د دې [یو کیلومتر] یو میلیون ډالر او حتی ځینو ځایونو کې تر دوو میلیونو ډالرو و، موږ محکمې ته لاړو او محکمې کې مو وګټله، څو سوه میلیونه ډالره زموږ قرضدار دي، د افغانستان د دولت پوروړي دي هغوی، دا درښيي [چې ستونزې چېرته وې] او بله ستونزه دا وه، لویه غمیزه چې د قوه کار [انجنیري واحدونو] د بیارغونې مخه ونیول شوه، ځکه د فواید عامې په وزارت کې او نورو برخو کې داسې لاسونه ښکېل وو چې نه یې غوښتل او قراردادونه سیاسي شول. څومره غړي د پارلمان وو چې په دې قراردادو کې اخته وو او نور. او د دې لپاره دې زښت ډېر زغم غوښته او ډېر ټینګ حرکت یې غوښته. پکتیا – پکتیکا [لویه لار] خلاصه نه شوله، مرکزي افغانستان تر سره ونه رسېده او خاصتاً حلقوي سرک تکمیل نه شو، نو له دې نظر نه ځینو وړو پروژو ته، ځینو

برخو ته لیدلای شئ، بریالي وو او منځ کې یوه ډله تقریباً تکړه افغاني شرکتونه منځ ته راغلل چې د ډېرو پیسو څښتن شول، اما په اساسي توګه دلته بریا نه وه. هو، بله ستونزه چې له ټولو نه لویه غمیزه ده، دا سرکونه ۸ ټنه [وزن] ته جوړ شوي وو، او دا ترازوګان او دا يې چې ایښي وو، دا یوه لویه منبع د فساد شوه او ۳ لارۍ تر ۵ لارۍ چې له پاکستان نه راتللې، په یوې ۵۰ ټنه یا ۱۰۰ ټنه لارۍ باندې [يې بارول] او سرکونه له منځه لاړل. یعنې دلته وطن سره یوه لویه جفا شوې او هغه خلک چې د دې مسوول دي خدای جل شانه ته به په آخرت کې ځواب وايي، که دې نړۍ کې يې ور نه کړي.

جنبش: در همین دوران علاوه بر سرکهای داخلی توجهی هم صورت گرفت که کشور وصل شود از طریق راه های زمینی با کشورهای دیگر حوزه و جهان، در این زمینه اولویت ها چگونه سنجیده میشد؟

دکتور غنی: نکته کلیدی جناب جنبش صاحب اینست که افغانستان چهاراه منطقه است از دیدگاه من، و نقطه اول ما این بود که ما هزارها سال با آسیای مرکزی همسایه بودیم و سرنوشت مشترک اقتصادی داشتیم، و از نگاه فرهنگی نقاط [مشترک] نهایت زیاد با هم داشتیم. از این جهت باز کردن بنادر ما و راه های کوریدورهای ما به آسیای مرکزی یک اولویت خاص بود، و آن موجب این شد که ما بتوانیم خود را از انحصار یک کشور یا دو کشور بکشیم. قسمت دوم، نوع ارتباطات ما با ایران است، و فراموش نکنید که ایران تنها کشوری بود که پیشنهاد ما را در قسمت سرمایه گذاری از نگاه کمک های بلاعوضش سر خط آهن قبول کرد و هرات – خواف را پروژه اش تا حدی زیاد به نتیجه رسید که افتتاح شد؛ و دوم سرک اسلام قلعه –هرات را ایرانی ها ایجاد کردند. مهمترین کار ما همرای ایران در این بخش ایجاد پُل ابریشم بود که نیمروز را به یکی از ولایات ثروتمند افغانستان بدل کرد. آن نیمروزی را، خاصتاً شهر زرنج را که از ۸ هزار زیادتر نفوس نداشت به یک افغانستان کوچک مبدل کرد و راه شاهراه را از زرنج تا سرک هرات – قندهار ما به کمک هندوستان انجام دادیم. همچنین همکاری ما همرای چین متمرکز به این بود که چطور از راه ازبکستان بتوانیم راه را ایجاد کنیم و این ترکیب زمین و دریا امکان پذیر میساخت، چون خط آهن هنوز زیر نقشه است، همرای تاجکستان ایجاد پُل هایی بالای دریای آمو بود که این پس نقطه وصل شد و خدمات و اینها را ایجاد کرد و ابعاد دیگرش زیر کار بود. و همرای پاکستان بحث ما سر این بود که بتوانیم چطور گوادر را به یک بندرگاه عمده افغانستان بدل کنیم، که این راه این را فراهم میکرد که از بهرامچه، از هلمند ما به گوادر به چی رقم رسیده بتوانیم، چون هم چابهار، هم بندر عباس، هم گوادر، سه راه را ایجاد میکرد و در عین حال راه های دیگری راه. بحث دیگر ما بصورت دوامدار سر این بود که کراچی یا خاصتاً بندر قاسم به چه شکل به یکی از بندرگاه های قابل اعتماد افغانستان بدل شود. بدبختانه در اینجا، فسادی که در بندرگاه کراچی وجود داشت و عدم همکاری بیکه وجود داشت ماه ها و بعضی اوقات سالها مالهای ما در این [بندر بند میماند]. اگر خلص بگویم، تاکید کلیدی من سر اینست که هر ولایت افغانستان که یا سرحدی است یا بالای خط دیورند قرار دارد، به یک ولایت ترانزیتی باید مبدل شود، و از این جهت سر غلام خان، سر انگور اده، پتان و شملزی در بخش زابل و اینها [تمرکز بود]. نکته

کلیدی [اینست که] ما ضرورت داریم، و نیمروز بصورت اساسی این مسئله را ثابت میکند. وقتی که نیمروز را من طرحش را گذاشتم در دوران وزارت مالیه ام، یک قسمت افراد متمول هرات و شخصیت های سیاسی اش متاثر بودند، که او هرات را ضعیف می کند، در حالیکه، وقتی که تورغندی را و اسلام قلعه را بصورت اساسی باز کردیم و راه های دیگر را... اهمیت هرات دوچند شد. اینجا باید یک ذهنیت وسیع وجود داشته باشد که افغانستان تنها پنج ولایت اقتصادی داشته نمیتواند. طرح عمده ما بود که یک بندرگاه دیگر باید در بادغیس ایجاد شود و همچنین در تمام ولایات دیگر سرحدی یا بالای خط دیورند. در این داد و گرفت اجتماعی، ما فرصت زیاد داریم و بعداً سر کوریدورهای هوایی که نقطه دیگر است، انشاءالله تعالی صحبت خواهیم کرد.

جنبش: افغانستان د احصائیو له مخې، د نړۍ په هغو هیوادونو کې راځي چې په ترافیکي پېښو کې یې ډېر کسان مري، نور عوامل به هم لري خو یو لوی عامل یې دا دی چې زموږ لارې تنګې دي او په اصطلاح Motorway نه دي چې یوې خوا ته لاړ شي او بلې خوا ته راشي، په همدغه تنګه لار کې دواړو خواوو ته تګ راتګ کېږي، ولې په دغه ټوله دوره کې هېڅ موټر وی جوړه نه شوه؟

دکتور غني: موټر وی ګرانې دي، او له بل نظر نه – پخوا مې تاسې ته عرض وکړ چې د سړکونو جوړونه تیته شوه، اساسي ستونزه د افغانستان دا وه چې هغه کنترول چې موږ په لومړي دوران کې منځ ته راوړی و، چې زما د وزارت مالیې د خدمت په دوران کې و [له منځه لاړ]. ما هرې دوه اوونۍ له ټولو خارجیانو نه حساب غوښته او دوی مې مجبور کړي وو چې دریېو سکتورونو کې به وي، او باید موږ ته حساب راکړي. زموږ نظارت کمزوری شو، منځ کې خصوصي ګټې په ملي ګټو باندې اوچتې شوې. بل، آیا د څو نفرو موټرواني زده وه جنبش صاحب؟ څومره دولتي موټرونه -خاصتاً د کورنیو چارو او دفاع د وزارت ټوټې ټوټې شول د دې لپاره چې د خلکو موټرواني زده نه وه، ولې؟ ځکه ټول فساد و. په فواید عامې وزارت کې، سرانجینران مستریان وو چې په حکم باندې ټاکل شوي وو، قطعاً د دې ظرفیت یې نه درلود، اما سیاسي مداخله دومره وه د دې جنګسالارانو چې دوی چا نه شوو لرلې کولای. بلې خوا نه ترافیک باندې په اساسي توګه پانګه وا نه چول شوه، او خپله ترافیک –هر وارې به چې یوه پېښه وشوله، په حقیقت کې به د ترافیک چارواکو په کور کې جشن و، دغه عوامل ټول سره دي. ځکه که ترافیک نظم نه وي، افغانانو غوندې قانوني خلک نړۍ کې ما کم لیدلي دي، په شرط د دې چې قانون په ټولو باندې تطبیق شي. کومو ښارونو کې مو دا نه لیدل چې څو باډي ګارډانو سره دا خلک وتل؟ او په څه رقم بیړې باندې د کابل یا قندهار یا مزار یا نورو ښارونو کې دوی تېرېدل. دوی ځانونه فرعونان جوړ کړي وو. په دې حالت کې عامه ګټه پښو لاندې شوله او ولس وویل چې دوی یې کوي، ولې یې موږ نه کوو. دا د چارواکو زامن، څه نومونه یې ځان باندې ایښي وو، د بدمعاشانو په حیث باندې، ښښه غواړم، اما دغه عقل په دوی کې نه و چې یو نظام په بې قانونۍ باندې نه شي چلېدلای. په نفاق او په فساد باندې نه چلېږي. باندیني قراردادونه راغلل، د امریکې پیسې ۸۰٪ یې ځي مطلق امریکایي جېبونو ته او دا ټوله واضح ده. ۸ ٪ یې په عمومي توګه فساد کې ځي په افغانستان او عراق کې، ۲۰ تر ۲۵ فیصدو فساد کې وه او هر

قرارداد به چې ورکول کېده، حساب به يې معلوم نه و چې څوک دي او چاته ځواب وايي؟ له هغه جهت نه، واک له لاسه لاړ او نتيجه يې دا شوله چې هغه زېربنا چې د سړکونو له منځه راغلې وه، ډېر ژر له منځه تللې. ژوندی مثال يې د قندهار -کابل سرک دی چې بېرته ويجاړ شوی او د دې په څنګ کې انتحاري حملات وو، تخريبي حملات وو، د دې پر ځای چې زيربنا د ځان وګنې، زيربنا يې هدف کېښود.

جنبش: لنډه اشاره مخکې د قوای کار راغله، غواړم همدلته پوښتنه وکړم چې د سړکونو جوړول خو يوه برخه ده، اما د حفظ و مراقت لپاره يې دغه يونټ - تر هغو چې موجود و، ما خپله هم ليدلی کار يې، شپه او ورځ به يې کار کاوه او ډېر موثر و، ولې د دغو چارو لپاره دغه يونټ بيا له سره جوړ نه شو؟

دکتور غني: بالکل. د کار قوه مو بريالی وه، عسکري قوماندانې وه، نظم يې درلوده، او هغه وخت کې معلومدار، نظامي خدمت يوه ملي مسئله وه، نو خلک راتلل پچې ته، امکانات يې موجود وو، پټ لاسونه وو چې د دې مخه يې ونيوله. ما په دې باندې زښت ډېر زور راوړ، اما هره ورځ يو کار پسې نه شئ ګرځېدای، د يوه ولسمشر په حيث باندې دومره درباندې بار ډېر دی [چې هر کار په خپل لاس نشئ کولای.] او فوايد عامې په وزارت [کې]، هر چا چې غوښتل د کار قوه بېرته ژوندی کړي، په مرګ باندې تهديدېده او دا جرئت يې نه درلود. حفظ و مراقبت له هغه نظر نه څنګ ته پرېښودل شو، زما نظر دا و چې – او دا نړيوالو بنسټونو ته لکه آسيايي بانک ته او نړيوال بانک ته مو قناعت ورکړی و چې په هرو ۶۰ کيلومترو کې به د دوی يو يونټ وي، يو واحد وي چې وکړی شي، حفظ و مراقبت وکړي او د دې په څنګ کې ما غوښتل چې دوی د کليو او ولسواليو د سړکونو خدمات وکړي، ځکه چې د پخو سړکونو په څنګ کې تاسې ولسواليو ته او کليو ته زښت ډېر سړکونه درلودل چې په هغه کې هم له بدې مرغې نه ډېرې پيسې تللې او يوازې د واورې د پاکولو لپاره او بيا واوره نه پاکېږي؛ نو د کار قوا ته ضرورت دی. بله برخه د دې دا ده چې له بدې مرغې نه نړيوالې برخې کې يو فېشن راغی چې يوازې خصوصي سکتور بايد دا کارونه وکړي، دا امريکې کې کېدای شو، اما هلته هم بريالی نه دی، او اوس مو ليدلې ده چې ټوله نړۍ کې بېرته له دې نه ګرځېدلي دي. زموږ اساسي ستونزه دا وه چې خصوصي سکتور افغانستان کې موجود نه و او دا سياسي شوله او بيا دا د کار نه کولو لپاره وو، هم بين المللي شرکتونو ته او هم داخلي شرکتونو ته. او بين المللي شرکتونو خپله افغانستان کې کار نه کاوه، پنځه تر اته لاسو پورې بيا بېرته دوی نور قرداردونه ورکول. دغلته يو انسجام په کار دی چې يو سلسله پياوړي ملي شرکتونه هم د جوړولو لپاره جوړ شي او قوه د کار بېرته ژوندۍ شي چې د حفظ و مراقبت چارې تر سره ورسوي او دې کې ولس بايد ګډون وکړي، دا نه شي کېدای چې په مفته باندې هر شی راوړي، دولت يې له کومه راوړي؟ دلته يو ذهنيت راغلی و، ځکه چې پيسې راځي نو ټول شيان مفته دي. او له بلې خوا نه، تر څو چې لارۍ کنترول لاندې نه وي راغلي، او وزن يې کنترول لاندې نه دی راغلی، يو قيران دې بايد په سرکونو باندې ونه لګېږي او له دوی نه بايد پيسې واخيستل شي.

جنبش: همزمان در این بیست سال گذشته طرح هایی برای تمدید خطوط انتقال انرژي از طریق افغانستان هم جریان داشت. آیا طرح چی بود که این خطوط به امتداد راه های کهنه بگذرند یا اینکه خود اینها در پهلوی خود باعث ایجاد جاده ها و سرکهای جدید شوند؟

دکتور غني: هر دو بخش بود. اگر پروژه بزرگ تاپی را در نظر بگیریم، در حقیقت یک شاهراه عظیم جدید میآمد که موازی به شاهراه تورغندی-هرات؛ هرات – قندهار صورت بگیرد، اما حرکت ما این بود که این دفعه فراه هم در مسیر آن قرار بگیرد، نیمروز هم در مسیر آن قرار بگیرد، هلمند هم بصورت اساسی در مسیر آن قرار بگیرد و در طول آن هم شبکه فایبر اپتیک احیا میشد، هم خود بخش تاپی و نکته دیگرش این بود که از میدان های هوایی ما، ما به چه شکل عظیم ترین استفاده را کنیم چون در طول آن میدان هوایی هرات بود، میدان هوایی فراه بود، میدان هوایی بسیار بزرگ هلمند، میدان هوایی لشکرگاه، بعد از آن میدان هوایی قندهار، تمامش در حقیقت یک کوریدور انکشافی جدید میشد که مثل دریای هلمند واری و دریای فراهرود و اینها را با هم یکجا میکردید. پروژه های برق مسیرهای مختلف داشت. اینها لین های بزرگ را که ۵۰۰ میگاوات بودند، از کوتل سالنگ انتقالش ممکن نبود، راه ها و مسیرهای دیگر بود و تمام اینها سنجیده شده بود. از جهتی که هم از نگاه صحی اینها مدنظر گرفته شود، لین ۵۰۰ میگاوات تاثیرات منفی صحی داشته میتواند و هم از نگاه اینکه کدام این پروژه ها، پروژه انتقال برق از آسیای مرکزی به پاکستان است و کدام این پروژه ها تنها از داخل افغانستان است. اما برای حفظ و مراقبت اینها و برای مراکز اینها عظیم ترین کوشش در این بود، که اینها در طول این مسیرها ایجاد شوند، که برای حفظ و مراقبتش رسیدگی صورت گرفته بتواند.

جنبش: د ماهیپر له پرانیستنې وړاندې، یعنې کابل او جلال آباد په یوه زړه لار سره نښتي وو د ځو لسیزو لپاره، فکر کوم چې د امیر حبیب الله خان له وخته او هغې ته یې لته بند ویل، هغه جلا لاره وه او سخته هم وه. سختوالی خو یې ما په دوو اثرونو کې چې په دې وروستیو کې مې غبریز کړل په هغه کې وموندل د موسی شفیق په یوه داستان کې او د حمزه شینواري په منظومه سفرنامه کې او راته احساس کېدای شي چې دغو لارو باندې تلونکي به څومره ډارېدل، خو اوس چې سړی ورته ګوري ماهیپر هم ټکنالوجی ته په پام سره او د ترافیکو ډېرېدو ته په پام سره نور هغه خپل هدف شاید ترسره نه شي کړی. تاسې په دې وروستیو کې په یوه نوې لاره، بدیل لارې باندې د کابل – جلال آباد کار پیل کړی و، ما یې یوه برخه افغانستان ته د تګ پر وخت ولیدله، ډېر ښه سړک راغلی، غوښتل مې وپوښتم چې مسیر یې هماغه زوړ د امیرحبیب الله خان د وخت مسیر دی که طرحه نوې وه؟

دکتور غني: دا همدا زړه لاره ده. لته بند باندې زه کوچنیوالي کې ډېر تللی یم راغلی یم. زما نیاګانې دواړه له سرخروده دي، د ننګرهار له سرخرود نه او موږ ژمی –مخکې له دې نه چې جلال آباد کې کور ولرو، تلو سرخرود ته او کوچنیوالي کې مې په یاد دي چې لاره کې څومره ستونزه وه، یا به شپه ډېر ناوخته یا سهار وخته به کابل ته رسېدو. لاره تر سروبي هماغه ده، له هغه نه ځنګ کې.... ځکه چې د ماهیپر – جلال آباد سرک چې جوړ شو ټوله اصلي د

کرهنیز مرکز او اقتصادي مرکز لویه اوږده لار د شیرشاه سوري او اکبر یې څنګ کې کېښودله؛ نو له سروبي نه بېرته، له نملې او دې نه بل سرک و چې تر جلال آباده رسېده. له جلال آباد نه پس د تورخم له څنګ نه، ما غوښتل چې له مومندرې نه هم یوه لاره وباسو، ځکه چې هلته هم یوه لاره موجوده ده چې موږ مختلفې لارې ولرو او د دې په څنګ کې د کونړ لاره بېرته لکه چې په لرغونې دورې کې وو، باید دا په لویې لارې بدله شوې وای، قراردادونه یې شوي وو، پیسې یې برابرې وې او په دې باندې مو زور اچولی و چې په بېړې باندې مخکې لاړ شي، له بدې مرغې نه په دې باندې بریالي نه شوو.

جنبش: شما در مورد سرک حلقوی هم یک صحبت کوتاه داشتید اگر اشتباه نکنم گفتید که این طرح از زمانهای قدیم –یعنی قدیم به معنی دوره های پادشاهی، موجود بود و شما تسریع کردید این کار را ولی متاسفانه به انجام نرسید و دلایلش را هم تا حدی گفتید، فکر میکنید چرا به این راه نیاز بود در افغانستان؟

دکتور غنی: نیاز اساسی اینست که از یک طرف وحدت ملی است، تمام کشور باید با همدیگر ارتباط داشته باشد؛ دوم منطق بسیار خاص اقتصادی دارد؛ سه، این راه بزرگ ابریشم همین راه بود؛ و چهار، در ارتباطات بین جمهوریت های آسیای مرکزی با خلیج و با ایران – چه از راه ایران بروند یا چه از راه پاکستان بروند یعنی از راه بلوچستان، سهولت های خاص را ایجاد میکند. از این جهت توجه میخواست و پس آن عظمتی را که این نقاط کشور در دوران عباسی ما داشت و قبل از آن در دوران بلخ باستان و بامیان بامی ما داشت، احیا شده میتوانست.

جنبش: ډېره مننه استاده، تر دې شېبې پورې موږ په دوو جلا پروګرامونو کې سړک جوړونه او واټ جوړونه په نړۍ او افغانستان کې تر څه ځایه چې ممکنه وه، وڅېړله، اوس په دې پای کې غواړم یوه عمومي پوښتنه وکړم. موږ دا پودکاستونه د افغانستان د تاریخ یوې مهمې نېټې ته –چې هغه د معاصر افغانستان د جوړېدو ۳۰۰مه کلیزه ده چې ۲۳ کاله وروسته پوره کېږي بیل کړي دي، او دې خپرونه کې هم غواړم چې دغه ارتباط ونه بایلو، پوښتنه مې دا ده چې د بنسټیزو تاسیساتو په دې برخه –یعنې سړکونو او واټونو، کې څه باید وشي چې افغانستان او افغانان ۲۳ کاله وروسته په دغسې یو دریځ کې وي چې دغه کلیزه له دې پلوه هم په ویاړ سره ونمانځلی شي؟

دکتور غني: ان‌شاءالله تعالی چې خدای جل شانه رحم وکړي په افغانستان باندې چې ملي وحدت او مشروعیت ټینګ شي. ظرفیت اساسي ټکی دی، په دې معنی چې باید انساني پانګه بشري پانګه په ترکیب د لویو ملي شرکتونو او وړو او منځنیو او بالآخره لویو قراردادي شرکتونو منځ کې راشي چې حساب و کتاب واضح وي. دویم د افغانستان طبیعي موادو نه، معادنو نه باید داسې ګټه پورته شي چې ضروري مواد هم لکه سیمنټو غونډې او هم قیر، د دواړو امکانات شته، د شبرغان تېل او د افغان تاجک حوزې تېل، په بغلان کې هم د تېلو احتمالات شته، هرات کې هم، دغه ټول باید ترتیب شي چې قیمت ټیټ شي او کیفیت جګ شي. بله برخه یې یوه مرحله د انتقال ده، چې څنګه کومو ګاونډیو سره موږ همغږي کولای شوو چې له یوې خوا نه پیسې په ګډه راشي، ځکه دا یوازې زموږ لپاره نه

دي، لکه چې د ريل پټلۍ باندې ګډه پانګه اچوو، دا سرکونه هم د ګډې پانګې اچونې لپاره دي چې ټول سره [وصل شي.] او له بلې خوا نه څنګه تخنيکي ظرفيت [پيدا کوئ]، خاصتاً د ازبکستان جمهوريت په سړک جوړولو کې يو لوی ظرفيت لري او د هغه ظرفيت په څنګ کې مجبوره يوو چې د کار قوه په ښنو ودروو، يو قسمت امکانات موجود دي او بله يې، د افغانانو نه په خليج کې يو لوی ظرفيت دی. که فساد نه وي او واقعاً شفافيت موجود وي، دا خلک دا ظرفيت لري چې په لويه پانګه کار وکړي او په سمه توګه د کيفيت له نظر نه د دوی کارونه ډېر زړه پورې وو. او له بلې خوا نه، لومړيتوبونه بايد ډېر واضح وي، روښانه وي چې کوم کار چېرې کوو؟ د استملاک لپاره بايد يو خاص نظام وي چې هم عادلانه وي او هم ټول خلک په کې خپله برخه ادا کړي، ځکه که عامه لاره راولئ د دې ګټه په مفته بايد نه وي چې يوه برخه بډايېږي، د هر څه څښتنېږي او نور خلک [زيان ويني]، دلته بايد يوه عادلانه برخه د ولس وي. له ټولو نه مهمه دا ده چې ټول افغانان زيربنا ته په عامه توګه او سرکونو ته په خاصه توګه د ملي پانګې په حيث وګوري او خپل يې وګڼي. عامه، فوايد عامه يا عامه يا بيت المال دا د ولس ده او تر څو چې دغه ذهنيت را نه وړئ، افغانستان په ښنو نه شي درېدلای. او موږ بايد لارې ته د لارې په حيث ونه ګورو، لارې ته بايد د ودې د وسيلې په حيث وګورو، او دغلته ده چې بايد پوه شوو چې کومه لاره چېرې، په کوم قيمت جوړېږي؟ او څو کالو کې خپله ګټه باسي؟ او که خصوصي سکتور دې کې داخلېږي –لکه چې نړۍ کې شته، په څه شرايطو باندې؟ او څنګه دا تمويلوئ؟ ماليه يې څه رقم ايښودل کېږي؟ دغه ابعاد چې نظر کې ونيول شي، بين المللي تجارب واضح دي، ما دې باندې ډېر سوچ کړی، تګلاره يې ټاکل کېدای شي چې موږ په يوه هوسا ولس باندې او په يو ملک باندې چې بيا د آسيا څلورلاری دی، بدل شوو. او بين المللي برخه کې مرستې معلومدار يو مشروع نظام غواړي.

جنبش: تشکر رئيس جمهور محمد اشرف غني. سوالات مربوط به جاده سازی در جهان و افغانستان پيش من همين قدر بود، البته بحث زيربنا در برنامه های آينده هم ادامه ميکند، شما و شنونده های عزيز را تا برنامه های ديگر به خداوند عظيم می سپارم، تا ديدار.

دکتور غني: تشکر از جناب شما او احترامات ټولو اورېدونکو ته. زنده باد افغانستان، يشه سين افغانستان، تل دې وي افغانستان.