څلویښتم پودکاست

هوايي چلند (دویمه برخه)

جنبش: با سلام شنونده گان و علاقه مندان پودکاست با رئیس جمهور محمد اشرف غنی را به شماره دیگر این سلسله خیر مقدم میگویم. من داود جنبش استم. نن د هوايي چلند موضوع –چې تېره ګڼه کې پیل شوې وه، د یوویشتمې پیړۍ له سر نه د افغانستان په تړاو اوړدوو. ولسمشر محمد اشرف غني «د ژوند لارې» لړۍ یوې بلې خپرونې ته ستاسې هرکلی کوم.

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

جنبش: ډېره مننه، اورېدونکو ته به په یاد وي چې تېره خپرونه کې موږ نړۍ کې د هوايي چلند د پیل موضوع را وسپړله لنډه، بیا په افغانستان کې لږ څه مفصل پرې وغږېدو او په دې مو ختمه کړه چې د ثور کودتا سره چې کله هوايي ځواکونه په سیاسي لانجو کې ښکېل شول او په کودتا کې یې ونډه واخیستله، عواقب یې دا شول چې د افغانستان د فضا کنترول له لاسه ووت او دغه حالت تراوسه را روان دی. د دې برخې لومړۍ پوښتنه مې دا ده چې کله چې یوویشتمه پیړۍ را پیل شوه، د ۲۰۰۱ کال د سپتمبر د یوولسمې پېښې نه وروسته، امریکاییانو په افغانستان باندې برید وکړ، هغه څه الوتکې چې پاتې وې د دوی په برید کې له منځه لاړې، نو د هوايي برخې د احیا کار له کومه را پیل شو؟ او څومره آسان و؟

دکتور غني: لومړۍ مسئله دا ده چې خاصتاً هغه بمبارۍ چې په بګرام باندې وشولې تعیینوونکې وې، ځکه په یوه ورځ زرها نفره شهیدان شول او پس له هغه نه د کابل دروازه

خلاصه شوه او طالبانو یوه سیاسي فیصله وکړله چې ښارونو کې به نه جنګېږي، او بیا د سولې تړون چې قندهار کې عملي شوی و، د امریکاییانو له خوا ونه منل شو، نو دا د یوې بلې غمیزې پیل دی، او دې کې بیا هم بګرام مرکز و او بګرام او قندهار دواړو کې امریکایي ځواکونه پلي شول. لومړۍ برخه دا وه چې د کابل هوایي ډګر له بمونو نه ډک و. لومړي پروازونه له کابل هوایي ډګر نه، نه کېدل، خپله بګرام نه کېدل. او بګرام ته هم په اولنیو ورځو کې یوازې د ملګرو ملتونو الوتکې وې چې راتلې. د مثال په توګه ۲۶ د دسمبر د ۲۰۰۱ کې چې زه راغلم پاکستان نه پرواز کې، بګرام کې ښکته شوم، او خدای دې هغه ورځ بیا چا ته نه ښیي. دا ټوله شمالي وچه وه، د ونې آثار نه وو، د باغونو آثار نه وو او کابل تک تور و. په ژمي کې نه د باران آثار وو نه د واورې، قندهار کې هېڅ شی نه و پاتې، همدا رقم مزار دومره کوچنی شوی و چې نه پېژندل کېده، یا هرات یا ننګرهار یا خوست یا ګردېز و دا... ځکه چې دې ځایونو باندې زه ډېر زر وګرځېدم، یا لښکرګاه [ښار] دومره کوچنی شوی و، او لښکرګاه چې یو وخت یې ورته وړه امریکا ویلې، دا ټول کورونه نه پېژندل کېدل، نو فضا واقعاً له ستونزو ډکه وه او بین المللي قوه یوازې کابل کې وه، هغه برخه چې د افغانستان لپاره وه. او دې کې لومړی پرواز چې ولسمشر کرزی –چې هغه وخت کې د موقتې ادارې مشر و، د آریانا په پرواز کې وکړ او د خوشحالۍ ورځ وه کابل کې. ځکه لومړی وار و –سره د دې چې د موزیک بانډ او دا په اساسي توګه تجهیز نه وو، لا امکانات یې نه درلودل، او د افغانستان حیثیت د ...، او دا هغه سفر و چې ده امریکې او بیا انګلستان ته وکړ. او اکثر پروازونه لا هم په امریکایي طیارو او دې کې کېدل. ورو په ورو بېرته آریانا فعاله شوه او پس له هغې نه کابل هوایي اډې باندې زر پانګه واچول شوله، چې یو اساسي د وصل ټکی موجود وي او د هغه لپاره بین المللي افراد خاصتاً امنیتي برخې نه چې ترکان او نور وو، راغلل چې د هوایي انسجام ترتیب ونیسي. اما په اساسي توګه د هوایي برخې لپاره، داسې یو پلان چې د افغانستان اساسي ګټې تأمین کړي او پانګوال په بنیادي

توگه راولي چې يا بين المللي مشارکت ته يا په داخلي توگه د مناقصې په اساس باندې هوايي سکتور نظم واخلي، دا په هغو کلونو کې ونه شول.

جنبش: در سالهاییکه آریانا سقوط کرد بعد از کودتای ثور، در عین حال حیثیت دولتی ما هم از نظر سفر های خارجی از بین رفت. شما اینجا اشاره ی به سفر آقای کرزی داشتید – نخستین سفر شان. نور محمد تره کی و بعد از او حفیظ الله امین –البته دوره اش کوتاه بود، ببرک کارمل و دکتور نجیب الله همه شان به کشورهای اتحاد شوروی –بلاک اتحاد شوروی سابق که سفر میکردند با طیارات ایروفلوت میرفتند، زیر پرچم اتحاد شوروی سابق، در حالیکه به یادم است که اعلیحضرت ظاهر شاه طیاره خاص خود را داشت، نمی فهمم که سفرهای خارجی را هم با آن انجام میداد یا خیر، نامش بود طیاره قندهار، مثلاً میگفت که اعلیحضرت با طیاره خاص قندهار نام به فلان جا رفت، مثلیکه Airforce 1 در امریکاست، در این مورد هم به شنونده های جوان خود کمی معلومات بدهیم که این چگونه طیاره بود، طیاره قندهار که اعلیحضرت ظاهر شاه با آن سفر میکرد.

جنبش: طیاره ی بود که اختصاص خاص برای اعلیحضرت داشت، پیلوت خاص داشت، پیلوت های خاص برایش تربیه شده بودند. طورمثال، یکی از پسرهای جنرال شهید عیسی خان نورستانی از پیلوت های اعلیحضرت بود و پسر [اعلیحضرت] داوود پشتونیار هم در پیلوتی تربیه شده بود که بعداً در قوای هوایی ایران فعالیت داشت که بدبختانه از یک اورسی افتاد و شهید شد. یعنی یک ترتیب بسیار منسجم برایش وجود داشت، مگر من شخصاً –وقتیکه من مسوولیت داشتم مخالف این بودم که یک طیاره خاص برای ریاست جمهوری اختصاص داده شده باشد.

جنبش: بخاطر اینکه، خوب مصارف زیاد دارد، اما از نظر بلند بردن حیثیت دولتی شاید هم ضرور باشد که با بیرق خود و با یک طیاره خاص سفر صورت بگیرد.

دکتور غنی: کشور فقیر استیم. وقتیکه اکثریت مردم ما فقیر باشد، حیثیت ما در این نیست که طیاره های خاص را بگیریم و جلوه بدهیم. حیثیت افغانستان در این میباشد که هر چه با تواضع زیادتر سفر کنید و در طیاره عادی سفر کنید و با باقی ملت تان همسو باشید، این مهمتر است. هان، در داخل معلومدار هیلوکوپتر ها نهایت ضروریست، باید افراد مسوول در افغانستان همیشه در تماس باشند، و من خوشبختانه زیادتر از ۹۰ سفر در ولایات افغانستان داشتم. اما در سفرهای خارجی...، یک ذهنیت دورانیست که مخصوصاً بزرگهای کشورهای افریقایی بسیار بصورت مفشن زندگی میکردند، در حالیکه نمونه من (لی کوان یو) صدراعظم فقید سنگاپور است. او هیچوقت در طیاره خاص سفر نمیکرد و یکی از تبصره هایی که دارد اینست که در کنفرانس های بزرگی که اشتراک میکرد، این بزرگها همیشه –بزرگهای کشورهای افریقایی و بعضی کشورهای دیگر - آسیایی همیشه از این صحبت میکردند که در دوران استعمار تا چه اندازه سر شان ظلم شده، اما طیاره های بزرگ را ۳ روز یا ۴ روز یا ۵ روز در میدانها میگذاشتند، بدون اینکه مردم شان ازش استفاده کند. حیثیت در آن دوران ضرور بود، من انتقاد خاص سر اعلیحضرت در این بخش ندارم، اما در شرایط فعلی که امکانات سفر به مراتب آسان شده و قابل اعتماد است، صرفه جویی یک حرکتی است که موجب اطمینان میشود. با یکی از این سفرها میتوانید بخش صادرات افغانستان را تقویه بدهید، یا مساجد بسازید یا مکاتب.

جنبش: بېرته چې د افغانستان د هوايي چلن د احياء برخې ته راشوو، زه فکر کوم چې بهرنيانو له پيل نه په افغانستان کې د لوی پوځ له جوړولو سره –او په تېره بيا دا چې خپل هوايي ځواک دې ولري، موافقه نه درلوده، که ناسم يم تاسې به مې اصلاح کړئ، نو د پيل کار د هوايي برخې له کوم ځای نه شروع شو؟

دکتور غنی: دلته دوه برخې دي، نو که پوښتنې هم بېلې کړو، يوه د پوځ برخه ده. د امريکې د دفاع وزير رمزفيلډ قطعاً نه غوښتل چې د افغانستان پوځ ته امکانات ورکړي، د ده خاطرات

ټول موجود دي او د ده مکاتبات په دې برخه کې. حتی یوه برخه کې دې ته چمتو نه و چې ۴ میلیونه ډالره ورکړي، لومړۍ برخه کې. لومړي کنډکونه موږ ایساف سره –چې بین المللي ځواکونه وو او انګلستان یې مشري درلودله، بې له هېڅ نوع نورو مرسته نه پیل کړل، او بالآخره په دې باندې موافقه وشوله چې د افغانستان اردو دې ۷۰ زره وي، اما سمباله شي، بیا امریکاییان په دې کې راغلل او هغه پس له انتقالي دورې نه دي چې د دوی فعالیتونه ډېر شول، اما تر ۲۰۰۸ پورې دا ډېر کمزوري وو او ټوله قوه چې جوړه شوه له ۳۰ یا ۳۵ زرو نه ډېرتر نه وو. بیا د اوباما دورې کې او د کرزي صاحب په دویمې دورې کې معلومدار یو عظیم زیاتوالی په کې راغی. دا به ان‌شاءالله په بله برخه کې ورباندې وغږېږو، ځکه نن په هوایي برخه کې غږېږو. ملکي برخې کې....

جنبش: یوه بله پوښتنه مې همدا وه، نو، ملکي برخه له آریانا نه شروع شوه که نور پلانونه وو؟

دکتور غني: دا خدمت ته مو اوس راځم. ملکي برخه کې خبره په څو برخو کې وه: لومړی، زما پلان وختې چې د مالیې وزارت کې وم، آریانا کې توپیر درلود، له هغه شي نه چې فیصله وشوله او وایم چې عواقب یې څه وو. زما پلان څو برخې درلودې. لومړۍ برخه دا وه چې آریانا د څو مسیرونو انحصار ولري چې هغه کې کابل – دوبی؛ کابل –ډیلی؛ او کابل –لندن؛ او کابل –فرانکفورت وو. دویم، آریانا پیسې درلودې، دا باید په واضح توګه وویل شي چې آریانا پیسې درلودې او په هغه باندې که موږ څو سوه میلیونه ډالر اچولي وای او دا انحصار موجود وای، آریانا زما په اند باندې په ۵ کلو کې به یې یو میلیارد ډالرو نه ډېرتر ارزښت پیدا کاوه. او له بلې خوا نه پخپله انسجام کې یو عظیم بدلون باید راغلی وای چې بیا هم، یا لکه PAN AM غوندې یو شریک پیدا کړو او یا بین المللي مشاورین په خپلو امکاناتو استخدام کړو چې دا شرکت په پښو ودروي. له بده مرغې نه، هغه مقرری چې د استاد رباني او نورو په دوران کې شوې وې، یوه خاصه ډله وه، دا ډله د هر بنیادي

بدلون مخالفه وه. دويم، بين المللي مشاورين وو، ځينو پوستكي کې ننوتل چې د افغانستان فضا دې خلاصه وي؛ «دا شی چې د مالیې وزیر وایي، دا د پخواني عصر آثار دي، دولتي شرکتونه نور کار نه ورکوي.» نو ځکه يې اجازې ورکړلې. بله برخه دا وه چې زما طرحه – لکه مخابراتو کې، دا وه چې ډېر په شفافه توګه بين المللي نظارت لاندې لایسنسونه –که فضا ته ځئ او خصوصي شرکتونو ته اجازه ورکوئ، نو دا بايد لایسنسونه په ډېره شفافه توګه ورکړل شي. دا بالعکس شو. نه صافي شرکت، نه پامير شرکت، نه نورو ته د يوې واضح شفافې مناقصې په اساس لايسنس ورکړل شو او د همدې لپاره ده چې ځينو يې ډېر زر سقوط وکړ.

جنبش: سوال اساسی اینست که چرا این فضا به یک باره گی باز شد، بدون اینکه امکانات تخنیکی و مالی دقیق وجود داشته باشد برایش؟

دکتور غنی: پرسان کنید از مسوولین، طرح واضح بدیل موجود بود، و پیشنهاد من نهایت واضح و مشخص بود و بعد از آن که من از حکومت رفتم، فضا را باز کردند و همه در فکر این بودند که چطور زود صاحب ثروت شوند. بدون اینکه ابعاد واضح اش را بسنجند و همچنین فضای بین المللی همین رقم بود. چون در این وقت باور به قوت مارکیت و اینکه مارکیت آزاد تنها راه پیشرفت است، به یک دوگما یا عقیده غیر قابل انتقاد بدل شده بود و اکثریت مشاورینی که آمدند در همین صورت بودند و بُعد دیگرش که مدیریت اصلاحات شود، اراده برای اصلاحات در حکومت موجود نبود و دلیل عمده اش مشوره آقای رمزفیلد به آقای کرزی بود که شکلی از اقتصاد برای تطمیع افراد بانفوذ استفاده کنید و مودلی را که برای شان پیشنهاد کرده بود، مودل فساد شهر شیکاگو در دوران یکی از شاروالهایش بود که فاسدترین دوره اش است. این در کتاب خاطرات آقای رمزفیلد بسیار واضح است. از این جهت، اراده برای اصلاحات از بین رفت و هر کس یک جهتی را که – فکر میکردند

ازش پیسه پیدا کرده میتواند و یا سرمایه گذاری کاذب را نشان داده می توانند، از این جهت تعقیب کردند.

جنبش: د امریکاییانو لومړی اعلان د افغانستان په ارتباط باندې د ۲۰۰۱ کال په اکتوبر کې کله یې چې بمباری شروع کړې، مخکې له دې نه چې ځمکني عسکر ننوځي، دا و چې د افغانستان فضا اوس زموږ په کنترول کې ده. یعنې د ځمکې نه هېڅ شی زموږ په مقابل کې نه شي کېدلای او هر څوک چې له دې فضا نه تېرېږي، واک یې له موږ سره دی. تر هغو چې وروستی امریکایي هم له افغانستان نه واته، دغه کار دغسې و. کوم اقدام ونه شو چې د فضا کنترول بېرته افغانان واخلي که دوی نه پرېښوده؟

دکتور غني: نه نه، وشول، اقدامات وشول، په ترتیب باندې، موږ په دې باندې بریالي شوو چې [د الوتنې ساحه یا] اندازه جگه کړو. له بلې خوا نه تاسیسات مو منځ ته راوړل او دوی سره په مذاکراتو باندې وو په واضح توگه، پرمختگ موجود و، اما دې واقعیت نه نشئ تېرېدای چې تر څو چې دوی له بگرام نه ووتل، د ۲۰۲۱ د جولای میاشت کې، فضا د دوی په کنترول کې وه، او پس له هغه نه هم دوی له خلیج نه پروازونه کول چې خپل باقي ملکي خلک - امریکاییان او دوی باندې تړلي افراد له افغانستانه وباسي.

جنبش: و سوال من در مورد آریانا تقریباً نامکمل ماند، تلاشی که آغاز شد در دورانیکه شما وزیر مالیه بودید و بعد از آن، تا آخر آریانا را دوباره به آن سطحی که اول داشت نه تنها نرساند بلکه اصلاً به آن نزدیک هم نشد.

دکتور غنی: مطلق! از جهتی، نکته دوم را خدمت تان بگویم: وقتیکه فضای باز آمد، حال درک میکنید که چرا تاکید من سر این بود که برای یک مدت ۵ سال آریانا انحصار داشته باشد، در این راه ها. آریانا در یک فضای بسته میتوانست به پای خود بایستد، و بعد از آن بتواند بصورت واضح، اما بصورت تدریجی با شرکت های بزرگ بین المللی رقابت کند.

آریانا چطور میتوانست با تُرکش ایرلاین یا با امارات [ایرلاین] رقابت کند؟ در دوران ریاست جمهوری من این تقریباً غیرممکن بود. چون یک بار که قراردادهای واضح را انجام دادید و فضا را باز کردید پس بسته کردنش تقریباً غیرممکن است. دوم، مقاومت در مقابل اصلاحات، در یک حکومتی که نیمش مخالف اصلاحات بود، نهایت مشکل بود. و هر باری که اصلاحات مطرح میشد باز مبدل میشد به این که سیاست حذف مطرح شده. دفاع از منافع خصوصی جای منافع عمومی را گرفت. قسمت دیگر ما بدبختانه این بود که قوه بشری ما دایم در فرار بود. از یک طرف مثل این بود که ریگ را –ریگ بسیار صاف را در یک جای می اندازید، در بوتل هایی که [توسط آن] اندازه می کنند و از طرف دیگر باز باشد. از یک بخش افراد تربیه میشدند از قسمت دیگر افرادی که ظرفیت نداشتند حاضر به رهایی جاها و اصلاحات بنیادی نبودند. از این جهت است که آریانا نیمه زنده بود و از خاطر این، در سالهای آخر من طرح سرتاسری اصلاحات در حدود صد در صدی را روی دست داشتم. قوانین را تغییر دادیم و در اینها ظرفیت میلیاردها دالر بود که بصورت اساسی روی پا ایستاده شود و بعداً زمینه این برابر شود که از یک طرف سرمایه ملی را جذب کند و بالآخره به یک ترتیب شرکتهای مختلط خصوصی و دولتی مبدل شود تا سرمایه هم برای مردم ایجاد شود و هم دولت دارای منابع باشد که بتواند قابل استفاده دوامدار باشد.

جنبش: یوې لویدیځې پلازمېنې ته د آریانا وروستۍ الوتنه –که زه اشتباه ونه کړم د ۲۰۰۰م کال په فېبروری کې لندن ته وه چې یوه الوتکه د کابل او مزار شریف ترمنځ د کورنۍ الوتنې پر مهال وتښتول شوه او د لندن Stansted هوايي ډګر ته راوستل شوه، هغه چې وروسته څه پېښې شول په هغې نه غږېږو، اما له دغې نه وروسته تقریباً په دغه ټوله شل کلنه موده کې د بهرني حضور او تر دا اوسه آریانا بیا لندن او نورو پلازمېنو ته اجازه ونه مونده، ممنوع

الدخول وه دغې فضا ته. په دې برخه کې څومره کار وشو چې دغه ممنوعیت لرې شي او ولې بریالی نه و؟

دکتور غنی: ممنوعیت لرې شو په اول کې، آریانا اجازه پیدا کړله، جناب جنبش صاحب، زه خپله له فرانکفورت نه کابل ته په آریانا کې تللی یم، بیا –ځکه چې بین المللي اصول یې رعایت نه کړل، ورنه اجازه بېرته واخیستل شوه. څو کاله یې د دې اجازه درلودله چې فرانفکورت ته سفرونه وکړي او په دې باندې هم کار کېده چې څنگه لندن ته بېرته خپل امتیازات واخلي. اساسي ستونزې هم په آریانا کې وي او هم په هوایي ملکي ادارې کې. بله ستونزه دا وه چې یو خاص قرارداد چې په کلونو یې پټ کړی و له ولس نه، د کابل د هوایي اډې په برخې کې، د لوجستیک په برخه کې وشو. او څو کاله –تر څو چې ما ټول تهدید نه کړل او قرارداد روښانه نه شو، داسې یو قرارداد یې کړی و چې عظیم امتیازات یې ورکړي وو، بې له دې نه چې څه [یې په مقابل کې] واخلي. نو فساد په دې برخه کې خاصه برخه درلوده او ځکه یې خپل امتیاز له لاسه ورکړ. بیا یې هم تکراروم! تر څو چې سر تر پایه په آریانا کې بدلون را نه شي او هم په هوایي ملکي ادارې کې چې بین المللي مقرراتو سره سمون ولري، دا برخه بیا ناشوني کېږي.

جنبش: خوب از آریانا که به عنوان شرکت ملی هوایی بگذریم، یک تلاش دیگر هم برای احیای شرکت باختر در زمان شما صورت گرفت، در این مورد بگویید، چقدر موفق بودید؟

دکتور غنی: بدبختانه موفق نبودیم، اما طرح اساسی بود، شرکت دوباره ایجاد شد، پرواز اول را –اگر حافظه ام بجا باشد، من به قندهار کردم، اما بدبختانه شخصی را در این مقرر کرده بودند که واقعاً ظرفیت فزیکی اش ضعیف شده بود و مجبور شدیم طیاره را بگذاریم. طرح سر این بود باز هم که، عوض اینکه از طیاره های دولتی و هیلوکوپتر های دولتی در انتقالات استفاده شود، ما یک سیستم واضح بین ولایتی داشته باشیم و این نوع پرواز ها

صورت گرفته بتواند. در صورتیکه در افغانستان امن و امان باشد، در عین حال، نوع پروازهاییکه در منطقه صورت گرفته میتواند، که افغانستان به یک هب منطقوی بدل شود تا پرواز های بین المللی [از طریق آن صورت گیرد] ظرفیت همه این موجود است. در مقابل باختر هم مشکلات امنیتی بود که در ولایت های مختلف بتوانیم به آسانی پایین شویم چون طیاره هدف حملات قرار میگرفت و از طرف دیگر مشکلات مدیریتی رفع نشد.

جنبش: هوايي چلند په هغو ډېرو لږو برخو کې راځي چې د مېرمنو د کار ونډه په کې بيخي زياته ده، آن همدا اوس چې تاسې افغانستان ته بېرته ځئ گورئ چې مېرمنې په مختلفو برخو کې د الوتکو کار کوي. ستاسو هغه الوتنه چې نيمروز ته مو وکړه، هغه ډېرو خاطرو کې پاتې ده چې کمال خان بند مو افتتاح کاوه، په داسې الوتکه کې لاړئ چې فکر کوم له پيلوټ نه نيولې تر ټولې عملې او خدمې پورې، ټولې مرمېنې وې.

دکتور غني: هو، د افغانستان مېرمنې د پيلوټانو په حيث باندې هم نظامي برخې کې او هم ملکي برخې کې خپل توان ښودلی او دا ظرفيت لري او په اصولو او مقرراتو او اخلاقو باندې برابرې دي، دا برخه بايد د خلکو هېره نه شي او د دوی محروموول اصولي نه دي. ځکه که حضرت عمر (رض) –چې ټول يې يادوي، محتسبه د مدينې يې يوه مېرمنه ټاکله او د قرآن شريف اولې نسخې يې خپلې لور ته بي بي حفصې ته ورکړې، نه خپلو زامنو ته. دا ښکاروي چې د اسلام په مقدس دين کې د مېرمنو موقف څومره اوچت دی او قرآني آياتو کې هميشه د مومنين او مومنات ذکر راغلی، نه يوازې مومنين.

جنبش: که څه هم گرانه به وي –ځکه احصائيې اوس دقيقې نشته، اما که داسې عمومي يوه احصائيه وړاندې کړو، په نظامي او ملکي برخو کې، د پيلوټۍ برخه کې موږ څومره مېرمنې درلودې چې بوختې وې؟

دکتور غني: په دقیقه توگه یې نه شم درته ویلی ځکه اسناد له بدې مرغې نه ما سره نشته، بې له څېړنې نه د دې ځواب نه شم درکولای. ملکي ادارو کې د مېرمنو ونډه ۳۴٪ ته رسېدلې وه.

جنبش: همدغه کافي ده، ځکه چې ښيي چې تقریباً درېیمه برخه کارکوونکې یې مېرمنې وې.

دکتور غني: بالکل، د ملکي ادارې ونډه ۳۴٪ ته رسېدلې وه او په کلیو کې، د کلیو په شوراگانو کې ۵۰-۵۰ ته رسېدلې وه او د کوچیانو په شوراگانو کې ۳۳٪ ته رسېدلې وه.

جنبش: در برنامه قبلی اشاره کوتاه آمد که موقعیت افغانستان خاص و ناب است و میتواند یک منبع بسیار خوب عایداتی باشد. یک کمی در اینجا بیشتر تشریح کنیم، از چی نگاه موقعیت ما بهتر است، نسبت به دیگر کشورهای همسایه؟

دکتور غنی: نکته اساسی اینست که آسانترین راه ارتباط بین نقاط مختلف آسیا و آسیا و اروپا از راه آسیای مرکزی است که افغانستان همیشه یک جز عمده اش بوده و از این خاطر موقعیت ما در قلب آسیا معنی اش اینست که فضای ما در قلب آسیا قرار دارد. فضا را هم مثل روی زمین واری ببینید، منتهی در اینجا زیربناهایی که در فضا ایجاد میشود، زیربناهای تصوری است، که کوریدورهای خاص ایجاد میشوند و این کوریدورها به شکل بسیار دقیق باید از روی زمین و از راه قمرهای مصنوعی و اینها تعیین شوند، مدیریت شوند و حال هم دیدید که وقتیکه مشکلات دیگری در نقاط دنیا وجود دارد، فضای افغانستان دوباره مطرح شد. از این جهت ما طرح بسیار خاص کوریدورها را مطرح کردیم، پلان واضحش تشکیل شده که قابل عملی شدن است، و از طرف دیگر سر تاسیسات بسیار دقیق تخنیکی در میدان هوایی کابل که از جرمنی خریداری شد و از کشورهای دیگری مورد بحث بود، سرمایه گذاری کردیم تا بتوانیم ظرفیت داخلی را که برای رهنمایی اش موجود است، ایجاد

کنیم، این یک جهت. از هر طیاره ییکه از فضای افغانستان عبور کند فیس می گیرید، این فیس را در دوران [امارت قبلی] طالبان که زیر تعزیرات بودند به یک موسسه ملل متحد دادند. بنابرین هر چه تعداد پروازها زیادتر شود به همان اندازه این منبع عاید، این چشمه عایداتی ظرفیتش بالاتر میرود و این موجب میشود که سرمایه گذارییرا که برای حفظ و مراقبت میدانها و ظرفیت قوه بشری برای مدیریت امکانات تخنیکی و ضرورت ارتباطات با این طیارات را بیشتر بسازیم. خوشبختانه میدانهایی را که قبلاً ذکر کردیم یک سرمایه بزرگ در آن وجود دارد، حفظ و مراقبتش حتمی و ضروریست، که باز قصه میدان بگرام در دوران مجادلات داخلی و میدانهای دیگر ما تکرار نشود، و امکانات از بین نرود. موقعیت افغانستان در اینست که از نگاه رقابتی، رقابت مثبت چه نوع امکانات را فراهم کرده میتوانید که کشورهای همجوار از امکانات ما استفاده کنند. یک مثال بسیار واضحش، مردم ما در هر دو طرف خط دیورند از میدان هوایی خوست استفاده میکند، چون این به مراتب آسانتر است، تا اینکه در بنو، وزیرستان و نقاط دیگر آنطرف لویه پکتیا از پشاور بروند. راه های مختلف این سنجیده شده میتواند، که یک سیستم ارتباطی تنها از جهت این باشد که کشورهای همسایه را با میدان های بزرگ ما وصل کند و ازطرف دیگر موضوع صادرات ماست. افغانستان با این میدانهایی که دارد و آب و هوایی که دارد، خصوصاً موضوع آب ما و میوه جات و اینهای ما، امکان این موجود است که، اگر معیارهای کشورهای خلیج را پوره کنیم، به آن اساس میتوانیم به تمام دنیا صادرات داشته باشیم . در این بخش ایجاد کوریدورهای هوایی که بتواند تولیدات ما را با بازار منطقوی و بازار جهانی ارتباط بدهد، حیاتی است برای ما و موجب بهبود زندگی سرتاسری و رشد اقتصادی ما شده میتواند.

جنبش: په هوايي چلند کې رادارونه ډېره زياته ونډه لري، په دې مسلکي برخه به يې نه غږېږو، اما دا نړيوال هوايي چلند د يوه سيستم له مخې سره وصل دی، دغه سيستم څنګه کار ورکوي او ولکه يې له چا سره ده؟

دکتور غني: سيستم بين المللي مقررات لري په ملکی برخې کې او هغه ضرور دي. دا سل کاله په دې برخه کې تجربه موجوده ده او مقررات موجود دي، دا يې يوه برخه ده. بلې خوا تخنيکي ظرفيت په کار دی، دې بخش کې چې مخکې مو اشاره وکړله، د رادارونو برخه کې وه چې له جرمني نه موږ خاص امکانات واخيستل، په خپلو پيسو مو اخيستي دي، دا نه وه چې مرسته وه او بايد په دې باندې بيا وغږېږو چې کوم ميدان څه رقم ظرفيت لري، وختې چې بين المللی قوه په افغانستان کې وه، د مثال په توګه د بګرام هوايي اډه مصروف ترينه هوايي اډه په ټوله نړۍ کې وه، څو کلو لپاره، ځکه تګ و راتګ د طيارو دومره ډېر و او دوه لويې رنوې ګانې دي چې لسها طياری په څلرويشتو ساعتونو کې پرې کېناستلې. بله برخه ټکنالوجۍ پورې يوازې تړلې نه ده، دا په بشري قوې پورې تړلې ده او دا ټول بيا په منظمه توګه دې برخه کې پانګه اچول غواړي چې طرفيت، په لومړۍ برخه کې کوم افغانان موجود دي، څنګه دوی په کار اچول کېږي او په شفافه توګه ورنه کار اخيستلی شئ او څه امتيازات لري؟ دويم، څومره باندنيو ته ضرورت لرئ؟، درېيم، څنګه خپل ظرفيت په يوه منظم پلان باندې په محدودو کلونو کې دې حد ته رسوئ چې ټولو برخو کې ملي ظرفيت موجود وي او په عين حال کې دا ظرفيت په بدلون کې دی او بعض اوقات په دوامداره توګه ضرورت د دی چې بين المللي مشاورين ولرئ، مګر تعداد يې بايد محدود وي، ځکه دا دولتي برخه ده په خاصو شرايطو باندې د قراردادیانو په حيث باندې کار کوي، نه دا چې خاصو قراردادي شرکتونو ته يې ورکړئ، هغه تجربه بريالۍ نه ده.

جنبش: و حال رسیدیم به یک بخش مهمی که به دوران تصدی ریاست جمهوری شما رابطه مستقیم دارد و آن گشودن کوریدورهای هوایی بود، چرا این نیاز را احساس کردید و تا چه حدی موفق بودید؟

دکتور غنی: نیاز از جهت این بود که یک رسم را پاکستان بدبختانه داشته که هنوز هم موجود است که در موسمی که صادرات ما ضرورت به همکاری همه جانبه دارد، میوه تازه ما، بندرها را بسته میکند. از نگاه صادرات ما، صادرات میوه تازه ما، هندوستان یکی از کلانترین کشورهایی بود که از ما خریداری میکرد، و این راه سر ما بسته میشد. و این یک وسیله فشار دوامدار هم سر اقتصاد افغانستان بود، هم سر سیاست افغانستان. در قسمت اول ما کوریدورهای زمینی را عوض کردیم، تا ضروریات اساسی غذایی ما از آسیای مرکزی بدیل داشته باشیم و همچنین از ایران، البته مواد غذایی نبود، مواد دیگر بود، اما از نگاه کمک های گندم هندوستان، طور مثال از راه چابهار به نیمروز رسید و به تمام افغانستان میرسید. مفکوره کوریدور هوایی را من در سفرم به هندوستان با صدراعظم مودی مطرح کردم و در ظرف یک سال این مبدل به یک پروگرام عملی و پلان عملی شد، و در این چارچوب ما توانستیم که میزان تجارت ما را به هندوستان مثبت بسازیم. تنها کشور منطقه که ما با آن میزان مثبت تجارت داشتیم، هندوستان بود. کوریدور هوایی این بخش را بصورت اساسی نشان داد که این یک مفکوره عملی است و در قسمت دوم با چین عین کوریدور عملی شد و بعد از آن در مذاکرات بودیم که چگونه از شرکت های هوایی عمده – که در حال رفت و آمد به افغانستان بودند و از افغانستان به آنجا [میرفتند]، مثل شرکت Emirates و Flydubai و همچنین تُرکش ایرلاین و اینها استفاده کنیم که بازار صادرات ما وسعت پیدا کند و همه جانبه شود.

جنبش: البته د ویلو اړتیا به یې نه وي چې هوایي چلند –مخکې موږ په دې خبرې کړې دي، تر ځمکني او تر سمندري چلند ډېر گران دی، ډېرې پیسې غواړي، ډېر مصرف پرې

راځي او امتعه چې لېږدوئ بيه يې لوړېږي. ځينو منتقدينو ستاسو د دغه پروګرام ويل چې که د ملګرو هيوادونو سب سايډۍ يا مرستې نه وي، دغه کوريدورونه مو بريالي کېدای نه شوو، ګټه مو نه شوه کولای.

دکتور غني: انتقاد خو ډېره آسانه خبره ده، د دوی بديل څه و؟ آيا يوه نفر له دې منتقدينو نه يوه بديله لاره راوړې ده چې د افغانستان صادرات څنګه ډېر کړي؟ آيا يو نفر د دوی د افغانستان په جلغوزيو باندې يا د افغانستان په مڼو باندې، يا هره نوره برخه چې وګورئ، تالک باندې يا دې باندې... کوم واضح فکر لري چې څنګه د ارزښت يو زنځير منځ ته راوړي؟ نه! انتقاد د انتقاد لپاره و، انتقاد د تخريب لپاره و. يوه برخه نور دي چې واضح مثبت انتقادونه دي او زه اوس درته وايم. ماته يو اروپايي ملک را وښيئ چې خپلې کرنې ته سب سايډي نه ورکوي! امريکا څنګه ده؟ ۷۰ کاله کېږي چې خپلې کرنې ته سب سايډي ورکوي. موږ کم ترينه سب سايډي ورکړله، يوازې د پرواز لپاره او يوازې د جلغوزيو صادراتو دا ټول [لګښتونه] ويستل. د افغانستان د جلغوزيو صادرات چېرې وو؟ ټول قاچاق کېدل که نه؟ پاکستان له دې نه په کال کې تخميناً ۶۰۰ تر ۸۰۰ ميليونه ډالره پيدا کول او بيا يې چين ته صادرول؛ او بيا به چين له دې نه څو ميلیارده ډالر په کال کې ګټه اخيسته چې جرمني ته يې ولېږي. نو لږ څه دې فکر وکړي. دا برخه مو چې وګرځوله، څه شوو؟ وختې چې دا کوريډور منځ ته راغی، له وزيرستانه خلک راتلل، خپل جلغوزي به يې خوست او پکتيا او پکتيکا ته را رسول چې له هغه ځايه راشي، دې کوروېډورونو کې صادر شي. زه همېشه انتقاد منم، اما يو انتقاد چې په منطق باندې درېدلی وي. ما همېشه دا ويلي او بيا يې هم وايم: ماته د افغان جيب مطرح و! چې د افغان په جيب کې پيسې څنګه ډېرې کړم چې دوی اقتصادي استقلال په لاس راوړي. زموږ جلغوزي قاچاق کېدل، زموږ پسته په څه بد وضعيت کې ده. پوهېږئ هغه صادرات چې له اينځيرو نه کېدل، پيسې يې ډېرترې له مڼو نه وې. ځکه دلته زما عرض ټولو منتقدينو ته دا دی. په سترګو، انتقاد وکړئ، اما په شرط د

دې چې بدیل ولرئ. او یوه خبره چې په پښتو درېدی شي، لږ څه ورسره حوصله ولرئ. دا هوایي کوریدورونه په پښتو درېدلي وو، نتیجه یې څه شوله؟ آیا په پېښور او کوېټې کې مظاهرات ونه شوو؟ چې لارې خلاصې کړئ، موږ نه بازار لاړ! نو که د نورو له نظر نه یې وګورئ، بیا درته بل شی ښکاري او که په منطق باندې یې ګورئ، یوازې زموږ مثبت بېلانس د صادراتو له هندوستان سره، دا خبره جوتوي چې دا سب سایډي چې ډېره وړه وه، نتیجه یې درلوده. بل، کومې پیسې ما له باندنیو نه واخیستی؟ دا ټولې زموږ له ملي عوایدو نه وې او مقدار یې څومره و؟ شل کیلومتره سرک نه، په کال کې هغه پیسې چې په دې سب سایډي باندې مصرفېدې، لږ ترې وې او نتیجه یې د ارزښت زنځیرونه وو چې ولس یې یو بل سره تاړه او هغه شي ته چې چا په قدر نه کتل، یو واري تور سره زر یې ورته ویل.

جنبش: که لږ یې تشریح کړئ، تاسې وویل چې هوایي برخه کې مو لږه سب سایډي ورکوله، څومره لویه وه؟ یعنې څه مو کول؟ مالیه مو کموله یا مثلاً نغدې...

دکتور غني: نه نه، مالیه نه وه، هر پرواز کې، هر ډالر کې باید څو سنټه موږ ورکول، دولت ورکول. په حدود د ۲۰ یا ۳۰٪ پورې. پاکستان کې وګورئ مطلق هرو صادراتو ته سب سایډي لري، ایران کې یې لري، مرکزي آسیا کې یې لري. دې زموږ منتقدینو چېرته ژوند کاوه؟ اروپا کې یې لري، امریکې کې یې لري، یوازې دا فلسفه د آزاد مارکېټ داسې شوې وه چې فکر مو کاوه مارکېټ به پخپله [جوړېږي.] مارکېټ بې له قانون نه، بې له انسجام نه، نه جوړېږي. آزاد بازار نه و، دا مافیایي بازار و او که غواړئ پوه شئ چې دا څومره مهم و، آیا د ایران منې نه راتلې چې د افغانستان د منو په حیث باندې صادرې شي؟ هغه زور یې درته ښیي. او له بدې مرغې نه مشکل په څه کې و؟ مشکل ښېرته په مخدره موادو کې و، ځکه هندوستان دومره ګذشت درلوده چې زموږ د صادراتو مخه ونه نیسي، اما مجبورېدل چې هره بوجۍ یا صندوق سر تر پایه بیا وګوري چې بیا په کې مخدره مواد نه

وي. او دا بیا درته ښیي چې مفسد کسان څنګه د یوه ولس پښو ته تبر را اخلي او غواړي چې په تېښې یې ووهي.

جنبش: خوب، شما از دو کوریدور حداقل یادآوری کردید: به هندوستان و به چین، آیا دیگر هم وجود داشت؟ و آیا طرح بزرگتری وجود داشت که توسعه پیدا کند این سیستم؟

دکتور غنی: بلی مطلق، یکی از مهمترین کوریدورها برای ما کوریدور امارات بود و موافقه شده بود که حتی قصرهای سلطنتی از پیداوار افغانستان استفاده کند که معلومدار ایجاد زنجیر ارزش های خاص در این بخش بود. نکته دیگر ما، هدف واضح ما به این بود، جرمنی طور مثال عمده ترین مصرف کننده جلغوزه در دنیا جرمنی است و قسمیکه گفتم ما یک مرحله زنجیر ارزش را تغییر دادیم، که عوض اینکه از راه پاکستان جلغوزه ما قاچاق شود، مستقیم به چین برود، پروازهای اورومچی بود، از آن به بعد، هدف دوم ما جرمنی بود. به همین طریق تمام اقلام عمده ما را که قابل صادرات بود از راه زنجیرهای ارزش بصورت اساسی مطالعه کرده بودیم و راه های واضح اش را که کدام زنجیر ارزش ما را به کجا وصل میکند و به چی شکل؟ و قسمت دیگرش، مخصوصاً در قسمت میوه تازه ما، این بود که از هندوستان چطور به اندونیزیا و مالیزیا و سنگاپور برسیم، چون در آنجا هم یک بازار قابل ملاحظه بود و این کوریدوری که به دهلی بود، یک بار که به بمبئی و کلکته میرسیدیم، بعد از آن امکانات بسیار وسیع بازارهای آسیای جنوب شرقی به روی ما باز میشد.

جنبش: که اشتباه ونه کړم، فکر کوم تاسې یوه پړاو کې د هوا له لارې د صادراتو لپاره له مختلفو هیوادونو سره د ګډو شرکتونو د جوړولو یوه نظریه وړاندې کړې وه، په دې اړه راته ووایاست، بنسټ یې څه و؟

دکتور غنی: اول عرض مې درته دا دی چې زموږ صادرات یو میلیارد ډالرو ته رسېدلي وو او یو میلیارد ډالر کمې پیسې نه دي، ځکه یو میلیارد ډالر صادرات مو په حقیقت کې ۵۰ میلیارده ډالرو بین المللي مرستو نه ډېرتر دي. ځکه بین المللي مرستې خاصتاً که له امریکې نه راځي، په یوه ډالر کې ۵ تر ۱۰ سېنټه [یې مرسته] ده. خبره په دې کې ده چې وختې چې د ارزښت زنځیر وایئ، هر عمده قلم چې که د کرهنې وي یا د معادونو وي، باید یوې برخې ته ځان ورسوئ چې بین المللي بازار سره ونښلئ. د لیتیمو په برخه کې ما غوښتل چې یو لوی کنسرسیوم له استرالیا، جرمنی، خلیج او امریکې نه جوړ کړم، ځکه موږ یو له ډېرو لږو هیوادونو نه یوو چې دا ظرفیت لرو چې دې بازار کې په لویه کچه داخل شوو. ضرورت د دې و چې دغسې یو تعامل جوړ شي چې زموږ اومه مواد په اساسي توګه بېرته داخل د افغانستان کې پروسس شي. له بلې خوا نه لوی ترینه طرحه مو استرالیا سره وه. د استرالیا له ټولو نه شتمن پانګوال راغی -لومړی برخه کې راغلی و چې څو ساعته په افغانستان کې تېر کړي، څو ورځې یې تېرې کړلې او په دې باندې موږ غږېدو چې څنګه اوبه –چې [د برېښنا د تولید] ظرفیت مو ۲۴۰۰۰ میګاواټه دی، له دې اوبو نه هایدروجن او اکسیجن سره بېل شي، خاصتاً د هایدروجن له نظر نه چې شنه انرژي د شین صنعت اساس پرېږدي او د افغانستان معادن له دې انرژۍ سره په ګډه بین المللي بازار ته لاړ شي او په دې اساس باندې موږ کولای شوو چې دوه پېړۍ په یوه ګام کې واخلو. یعنې د نولسمې پېړۍ صنعتي برخې او شلمې پېړۍ نه تېرېدای شوو، یوویشتمې پېړۍ ته رسېدلای شوو او دې برخه کې موږ آخري برخې د مذاکراتو کې وو. له ۱۰۰ ملکونو نه دوی پیل کړې وه، ۶ ته رسېدلي وو او موږ په دې شېږو کې وو. همدغه رقم نورې طرحې په نورو برخو کې وې.

جنبش: فکر کنم که به پایان این بخش برنامه هم رسیدیم، یک سوال کُلی میخواهم در اینجا بپرسم که با توجه به سال ۲۰۴۷ یعنی ۳۰۰ سالگی افغانستان معاصر، ترکیز اصلی به نظر شما باید در بخش هوانوری ملکی روی چی باشد؟

دکتور غنی: نکته اساسی ما اینست که ما باید هیچگاه دوباره به میدان جنگ منطقوی یا بین المللی بدل نشویم. از این جهت بی طرفی دایمی افغانستان با تعهدات واضح منطقوی و جهانی یک نکته اساسی است که افغانستان بتواند ۴۰ سال گذشته را جبران کند، ۴۰ سالی که ما قربانی دادیم و همیشه تلخی اش بوده. نکته دوم اینست که عبرت بگیریم از موضوع قندهار. وقتیکه میدان هوایی بین المللی قندهار را سرش تاکید کردیم و ساختیم، بعد فضا تغییر کرد و به حاشیه رفتیم. امروز تاسیساتی را داریم که اساس پیشرفت ۲۰۴۷ را تعیین کرده میتواند، اما فضا ثابت نمی ماند. خاصتاً نقش قمرهای مصنوعی روز به روز زیادتر میشود و رقابت بین قمرهای مصنوعی که محورش امریکا باشد یا محورش چین باشد یا محورش روسیه باشد یا کشورهای دیگر منطقه و جهان باشد، تغییر میکند. هیچ چیز ثابت نیست. ۱۰ سال آینده از نگاه جهانی و مخصوصاً تکنالوژی معلوماتی و تحولات تکنالوژی از سریعترین ده های بشریت خواهد باشد. در این بخش ثابت بودن در جا معنایش عقب ماندگی است. ضرورت اینست که هر چه زودتر سر یک دیدگاه ۲۰۴۷ به یک اجماع ملی برسیم و بتوانیم خود را جمع کنیم. این امکانات است که افغانستان در ۲۰۴۷ آسوده باشد، راحت باشد، در امن و امان باشد، و وحدت خود را داشته باشد و حقوق تمام افرادش [تأمین شده باشد]، اما بدبختانه خطرات هم نهایت زیاد است و اگر عبرت نگیریم، باز خدانکرده مثل تاریخ قرن ۱۹ ما به انزوا و حاشیه خواهیم رفت.

جنبش: ډېره مننه ولسمشر محمد اشرف غني چې په دوو پرله پسې خبرونو کې عمدتاً د افغانستان د هوايي چلند په موضوع راسره تم شوئ او راته وغږېدئ. دا خپرونه د وخت د پای ته رسېدو له امله همدلته پای ته رسوم، په بله کې به که خدای کول یوه بله موضوع را وڅېړو او د تېرو هغو په څېر به پرې وغږېږو، نو تر هغې تاسې او ګران اورېدونکي په لوی خدای سپارم، تر بیا.

دکتور غني: ډېره مننه، انشاءالله تعالی په نورو خپرونو کې به غږېږو. بیا هم زما ډېر د مینې سلامونه او تاوده احترامات ټولو وطنوالو ته او ټولو اورېدونکو ته.

تل دې وي افغانستان، یشه سین افغانستان، زنده باد افغانستان.