



یوځلو پوښتم پوډکاست

### بندرونه «لومړۍ برخه»

جنبش: السلام علیکم، د ژوند لارې لړۍ په یوه بله خپرونه کې زما داود جنبش درناوي ومني. دا ځل د افغانستان په بندرونو غږېږو چې د استعمار د سیاستونو په اغېز یې یو هم اوس د سمندر تر څنډو نه رسېږي. تمرکز اصلی ما امروز بر ایجاد تاسیسات بندری بعد از تعیین سرحدات شمالی و غربی ما و تحمیل خط دیورند بر افغانستان میباشد.

سلام و احترام به شنونده های عزیز و شما رئیس جمهور محمد اشرف غنی. به برنامه خوش آمدید.

دکتور غنی: بسم الله الرحمن الرحيم، تشکر از جناب شما و سلام و احترامات به شما، تمام هموطن ها و شنونده گان عزیز این پروگرام.

جنبش: بسیار تشکر، موضوع ما موضوع بسیار مهم است، بخش های مختلفی دارد، امیدوار استم که بتوانیم همه آنرا در این برنامه بگنجانیم. سوال نخست من در مورد بندرهای افغانستان اینست که در دوره های مختلف ارتباطات کشور ما - ارتباطات بین المنطوقی، قبل از اینکه سرحدات ما در شمال و غرب نهایی شوند یا خط دیورند در شرق و جنوب ما تحمیل شود به چه شکل انجام می یافت؟

دکتور غنی: عمده ترین سوال است و این سوال چند بخش دارد: نقطه اول اینست که باید این مفکوره بپرا که در تمام کتاب های درسی تکرار شده برای تقریباً ۲۰۰ سال که با بروز اروپایی ها در اقیانوس هند، راه خشکه و تجارت از بین رفت، این موضوع را باید از سر بکشید. تجارت بین المنطوقی از راه کاروان ها و خاصتاً حرکات کوچی ها - که سالانه بود

- هم به آسیای مرکزی و خاصتاً افغانستان و هند، حداقل تا شروع قرن نوزده به قوت خود باقی بود، و تحقیقاتی که شده این موضوع را بصورت بسیار بارز نشان میدهد. تغییر اساسی بیکه بعداً سرش میآیم، از نگاه تکنالوجی ترانسپورت است که در قسمت دوم قرن نوزده صورت میگیرد و ایجاد خطوط آهن است که بعد از آن شاهراه ها و اینها...؛ اما این نکته کلیدی است، و از این جهت تاریخ اقتصادی منطقه و خاصتاً افغانستان یک مرور جدی کار دارد، که ان شاءالله و تعالی اسناد آن را ما و شما به تمام هموطنها پیش خواهیم کرد.

جنبش: چپ کله مور له اروپاییانو سره د تماس برخی ته راځو، دا لږه نوې ده مگر کله چپ احمد شاه بابا دغه جغرافیه تشکیل کړه - البته ډېره پراخه وه، اما دا چې اوس را پاتې ده، په هغه وخت کې د مراوداتو بڼه له سیمې او کېدای شي له نړۍ سره څه ډول وه؟

دکتور غني: دا موضوع هم ډېره په زړه پورې ده. دا مه هېرئ، پس له دې نه چې احمد شاه بابا هند ونيوه، د هند سلطنت د ده تحت الحمايه و، او همدارنگه مشهد کې د نادرشاه افشار لمسي ته ده سلطنت وبانښه. دې دوران کې حتی انگلیسانو په بنگال کې د ده شهنشاهی ومنله، یعنی دا یو سلطنت نه و، ځکه چې سلطان محمود او دا و چې د بغداد خلیفه یې مانه. احمد شاه بابا ځان شهنشاه، پادشاه او خاقان اعلان کړ، دا یې لقبونه وو او دا ټوله برخه د ده تحت الحمايه وه. دې برخې کې که اوس څو ټکو ته وگورئ: لومړی، لاهور یعنی ټول پنجاب او ملتان، سنده، بلوچستان او هند کې سرهند په رسمي توگه د مغول امپراتور پس له دې نه چې احمدشاه بابا ده ته بیا تاج وبانښه او سلطنت یې ور وبانښه، د احمدشاه بابا په شهنشاهی کې مدغم شول. اوس بله برخه د دې اقتصادي ده. د اقتصادي برخې اهمیت په دې کې دی چې د احمدشاه بابا په دوران او شهنشاهی یعنی د دراني شهنشاهی په دوران کې مور سمندر ته له دوو لارو نه، لاره درلوده. یو سنده و، تاتا او بالاخره کراچی... دا ټو بنادر د سنده په ډېره منظمه توگه د احمدشاه بابا په امپراتورۍ کې شامل وو، او اوس څېړنې شوي چې په واضح توگه دا بڼې چې دا لاره قندهار سره تړل

شوي وه او په ډېره منظمه توگه تگ راتگ كېده. دويمه برخه هم چې ډېره په زړه پورې ده، دا چې پس له دې نه چې احمد شاه بابا اوسنی بلوچستان ونيوه او قلات كې نصير خان سره اول وجنگېده او پس له هغه نه نصير خان د ده شهنشاهي او واكداري ومنله، مكران او خاصا گوادر او نور بنادر د بلوچستان، احمد شاه بابا فعال كړل. او له دې نظر نه نتيجه څه شوله؟ دا شوله چې ډراني امپراتوري مجبوره نه وه چې [خان] د ايران له لارې نه خليج ته ورسوي. دا يې يوه برخه ده. دويم، هغه عظيمه پانگه چې احمدشاه بابا له هندوستان نه راوړله، سره زر او سپين زر او نور اموال او دا چې په كې وو، دې بين المنطقي تجارت كې يو عظيم تغيير راوړ او په دې اساس باندي دې مرحله كې موږ مركزي آسيا سره او بيا روسيې سره تر نيژني نوو گورد سره تړل كېږو. وزير شاه ولي خان چې لوی شخصيت د افغانستان و او وزيراعلی و د احمدشاه بابا، د ده جايداد او پانگه اچول له يوې خوا نه بغداد كې وو، له بلې خوا نه بمبئي كې وو. بله برخه د دې چې ډېره مهمه ده، د احمدشاه بابا په دوران كې او د ډراني شهنشاهي په دوران كې، د بانكدارۍ مركز د ټول افغانستان په شكارپور كې و. شكارپور كې د هندوانو يو لوی مركز و، چې پس له هغه نه هم دوام كوي دا ټول د حوالي سيستم، دوی يې يوه برخه وو، يهودان يې بله برخه وه، ارمنيان يې بله برخه وه، دا ټول سره تړل كېدل، راشه درشه او دا د حوالي سلسلې په پېړيو دوام درلود او دا يوازې هغه وخت ختمېږي چې رنجيت سنگه قوت ونيوه او د حوالي سيستم له شكارپور نه وخوځېده، امرتسر ته لاړ. بلې خوا نه معلومدار، خيبر پښتونخوا له يوې خوا نه او د گومل لاره له بلې خوا نه، دواړه فعال وو او دې كې راشه درشې په اساسي توگه دوام درلوده او يو لوی بين المنطقي تجارت په دې كې روان و، چې يو سر يې بنگال ته رسېږي او حتی تر نيپاله پورې، بله خوا يې له اورينبورگ چې روسانو جوړ كړی و، اما تر نيژني نوو گورد پورې، چې نيژني نوو گورد كې به كلنی بازار جوړېده، ډېر لوی بازار او بله خوا يې ايران نه بغداد او دې ته رسېږي. نو بين المنطقي تجارت كې د ډراني امپراتوري په دوران كې

افغانستان یو مرکزي حیثیت درلود، هم د ترانزیت په برخه کې او هم د اخیستلو قدرت یا د خرید قدرت په دې مرحله کې په اوج کې و. چې هېر مې نه شي، کشمیر هم معلومدار دې دورې کې د افغانستان د امپراتوری یوه برخه وه او د کشمیر شال په ډېر قوت بازارونو کې و چې هغه وخت کې د شاه محمود یو شال ۱۰ زره سترلینګ پونډه ارزېده. نو دا ټول چې وگورئ یو لوی تجارتي سیستم دی چې موجود و، بیا درېیمه برخه دا ده چې پس له ۱۸۱۸ نه چې شهنشاهي نظام سقوط کوي او افغانستان په ولایتونو باندې ویشل کېږي، ډېر کمزوری شو او بیا هر وارې چې افغانستان کې داخلي جنګ وشو یا باندیني حملات په افغانستان باندې راغلل، سیستم ضعیف تره شو. درېیمه برخه بیا د ټکنالوجی ده.

جنبش: پیش از اینکه به مرحله اصلی بحث امروز خود-که تعیین سرحدات و تحمیل خط دیورند بود، بیاییم، نوع تکنالوژی در دوران ماقبل آن، از احمدشاه بابا به بعد تا دوران امیر عبدالرحمن خان چگونه بود؟

دکتور غنی: قبل از آن که خط آهن به یک تکنالوجی کلیدی بین المللی، منطقوی و بین المنطقوی مبدل شود، وسیله عمده ترانسپورت، حیوانات و خاصتاً شتر بود، و وسیله عمده جنګ اسب بود. از این جهت سر تجارت اسب تحقیقات نهایت زیاد صورت گرفته و واضح میسازد که افغانستان یک نقش کلیدی در ارتباط با هند و در قرون متواتر همراهی چین داشت. قیمت ترانسپورت در این مرحله در هر ۱۰۰ کیلومتر تقریباً ۲ چند میشد. ادواری را خبر داریم که در شمال افغانستان غله به اندازه زیاد میبود که به قیمت بسیار نازل فروش میشد و در جنوب افغانستان قحطی میبود، اما امکان انتقالش نبود و یا بالعکس. از این جهت، این یک نکته اساسی است که در این مرحله این محدودیت چند هزار سال موجود بود، چون آسیای مرکزی و افغانستان دریاهاى مرتبط ندارند که مثل چین یا امریکا وغیره کشتیرانی بصورت اساسی صورت بگیرد. خط آهن این موضوع را بصورت بنیادی از چند نگاه تغییر داد. یک، قبل از خط آهن تجارت بین المنطقوی در آسیا و همچنین

در اروپا تا حد زیاد در داخل محدود به مواد بسیار قیمتی بود، که کم وزن باشند اما از نگاه قیمت بالا باشند، خاصتاً نساجی و در اینجا هم فراموش نکنیم که، با وجودیکه تمام توجه به صادرات از هند، خاصتاً از بنگال به انگلستان و اروپا شده، مقدار صادراتی که از لاهور به روسیه و آسیای مرکزی صورت میگرفت، از این زیادتر بود. از این جهت، خط آهن این را بصورت بنیادی تغییر داد. موضوع دومی را که خط آهن تغییر داد، موضوع زمان بود. چیزی را که هفته ها در بر میگرفت یا ماه ها در بر میگرفت یا یک سال در بر میگرفت، اول به هفته ها بعد از آن به روزها مبدل کرد. طور مثال، اگر سیستم ارتباطات را بین کابل و هندوستان و بعد از آن کابل و اورینبورگ در روسیه می دیدید، یک سال در بر میگرفت، در حالیکه با خط آهن این آمد به چند هفته تقلیل کرد. سیستم روسی در ۱۸۹۸ به کُشک رسید که فعلاً به نام سرحد آباد است و پیش رویش تورغندی ما واقع است. در عین زمان سیستم انگلیسی به چمن رسید. در قسمت چمن عبدالرحمن خان اعتراضات خاص داشت و نه تنها اعتراضات داشت، تمام تجار افغان را منع کرده بود که باید از خط آهن استفاده نکنند.

در خیبر پختونخوا اول به پشاور و بعد از آن به لندی کوتل میرسد، اما دلیل عمده سرمایه گذاری هر دو جانب از خاطر انتقالات نظامی بود. هم در جنگ اول افغانستان و انگلیس و هم در تجاوز دوم انگلستان زیادترین مصرف آنها سر ترانسپورت بود، چون باید ده ها هزار شتر را استخدام میکردند و خاصتاً در بولان، از راه قندهار که اینها آمدند هزارها شتر را از دست دادند. بناءً از یک طرف میبینید که دنیا به سرعت حرکت میکند و نوع ارتباطات جغرافیه تغییر میکند. از این خاطر، کُشک که قبلاً جز این ساحه وسیع بین المنطقوی بود، نزدیکتر به سن پیتربورگ یا مسکو شد، تا کابل؛ و چمن زیادتر ارتباط گرفت با کراچی و بمبئی تا کابل. پشاور هنوز هم ۱۳ تا ۱۴ روز میگرفت، در حالیکه نوع ارتباطات آن با بمبئی، کراچی و در داخل هند به بنگال و اینها بصورت اساسی تغییر میکند.

جنبش: نو کله چې ډیورنډ تحمیل شو او کله چې دا شمال کې او غرب کې پولې انگرېزانو او روسانو په گډه د افغانستان لپاره وټاکلې چې اورېدونکي به خبر وي، د خاورې یوه برخه مو وبایلله، د افغانستان تقریباً له نیمايي نه ډېر ولایتونه یا په پوله راغلل، یا په ډیورنډ کرښه برابر شول، د دوی دا امکانات سره برابر وو؟ دوی ټولو یو ډول امکانات دغو ولایتونو پیدا کړل چې په ترانزیتی بندرونو او مرکزونو باندې بدل شي که نه؟

دکتور غني: دوه خبرې دي دلته: یوه دا، چې کوم ولایتونه د دې امکان لري چې په ترانزیتی لارو باندې بدل شي؛ دویمه دا ده چې کوم بدل شول. نو لومړۍ خبره دا ده، په هغه پخواني نظام کې چې په اوبنانو او دې باندې درېدلې و، دا ټول ولایتونه چې اوس زمور په شمالي او غربي سرحداتو کې دي یا د ډیورنډ په کرښه کې دي، د دې امکانات یې درلودل. اما پس له دې نه چې ترانسپورټ د افغانستان په منځ کې په کې بدلون راغی، سرکونه راغلل، لاری راغلي، بندرونه محدود شول. زمور لوی بندرونه تر ډېره وخته پورې هندوستان سره دوه وو چې چمن - سپین بولدک او تورخم چې اصلي ځای یې ډکه وه، د گمرکاتو له نظر نه؛ ایران سره اسلام قلعه وه او کَشک، شمال کې هم لارې وې چې ډېرتر یې د ترمذ له لارې نه تېرېدې. بدخشان کې مور یوه عظیمه سلسله د ارتباطاتو درلودله چې کشمیر و، جمو و هاخوا ته سین جیانگ او دې سره برابره وه، مگر حدود یې محدود وو، ځکه چې لاره ډېره ستونزمنه وه، اما هلته تاسیسات جوړ نه شول. پس له هغه نه په تدریج سره گورئ چې چېرته تاسیسات راځي او کوم ځایونه حاشیې ته ځي، چې دلته له یوې خوا نه خپله سرکونه دي، له بلې خوا نه بین الملي موافقې دي بنادرو باندې او آمو سیند باندې او هلته هغه بنادر راځي چې هم د اوبو له لارې نه او هم د ځمکې له لارې نه په کې ارتباطات راځي.

جنبش: کمی در مورد تاثیرات پیش آمدن انگلیس که به عنوان یک قدرت بزرگ نظامی و سیاسی در همسایه گی ما ظهور کرد در وسط قرن نوزده، صحبت شد. یک بخشی از تاثیراتش هم آمد که یعنی خط آهن را آوردند و در نتیجه شکل، نحوه تجارت تغییر کرد. غیر از این که سرعت گرفت در قسمت آنها حداقل، در مناطقی که زیر کنترل آنها بود، اموال به سرعت می رفت و می آمد، همچنان عساکر. بصورت کل این همسایه گی برای ترانزیت ما و برای تجارت ما و برای بنادر ما چی عواقب داشت؟

دکتور غنی: با معاهده ننگین گندمک قندهار حیثیت مرکزی خود را در ارتباط با ملتان و پنجاب و دیره جات و مکران و بلوچستان از دست داد. گزارش های سری نفری بنام کرنل سندمن که سیستم این را که در بلوچستان ایجاد کرد، نزد من موجود است و با همه هموطنها شریک میسازیم. اینها قسمی خط را ایجاد کردند - که بالآخره خط دیورند شد، اما در اول از طرف یعقوب خان امضا گرفتند، که تمام کوتل هایی که حاکم بود و در داخل افغانستان قرار [داشت] زیر شعاع اینها بیاید. عجیب هم اینجاست که تا سندی را که راساً از طرف او در ۱۸۸۶ نوشته شده، من مطالعه کردم، نظامی را که او پیشنهاد کرد بر اساس سیستمی بود که احمد شاه بابا با خان قلات و سردارهای بلوچ به وجود آورد. اینها کل کنترل کاروان ها را و راه های تجارتي را بدست گرفتند و بعد از آن سرکسازی را شروع کردند و کویته که یک قریه بسیار خورد بود، دلیلی که کویته به یک شهر بدل شد، از خاطر این بود که ارتباطات قندهار و باقی افغانستان را کنترل کند. تاثیرات آنرا در قسمت جنوب افغانستان می بینید. قندهار و هلمند تاثیرات این است که دوامدار استند و تا امروز این نوع تاثیرات وجود دارد و کنترل بنادر مطلق از دست میرود. افغانستان به یک مملکت محاط به خشکه بدل میشود، بدون اینکه حق و حقوق واضح دسترسی به بنادر را داشته باشد. دوم، در خیبر پختونخوا سیاست بالعکس بود، چون نظامی که وجود داشت قبل از تحمیل خط دیورند و موافقه بیکه امیر عبدالرحمن خان با دیورند انجام داد، انگلیسها اجازه داخل شدن در یک

قسمت زیاد مناطقی را که بعداً بنام مناطق قبایلی یاد میشد، نداشتند. اینها در سوات اجازه داخل شدن را نداشتند، در چترال بعدتر آمدند، همچنان در باجور؛ خاصتاً در نقاط وزیرستان و بنو و اینها. پالیسی آنها چه بود؟ این یک پالیسی است که در انگلیسی نامش را گذاشته بودند Butcher and Bolt یعنی بکش و بگریز. حملات دوامدار میشد در طول قرن نوزده، که به اوج خود در سال ۱۸۹۸ رسید، که بنام قیام بسیار بزرگ سیاه کوه مشهور است، که بعد از آن ولایت فعلی خیبر پختونخوا ایجاد میشود از طرف لارد کرزن. تاثیر دیگرش، بنویکی از مراکز عمده بود، سوات هم. برای قرن ها دو راه اساسی...، تنها خیبر نبود بلکه سوات از یک طرف و وزیرستان راه بنو بود. در اینجا کنترل ایجاد میشود، خاصتاً اول در بنو به تدریج و نکته ییکه قابل ذکر است، مردم وزیرستان هیچوقت خط دیورند را قبول نکردند. ملا پوینده تا وقت وفاتش - که وفاتش در سراج الاخبار گزارش داده شده، در مقابل این [خط دیورند] مقابله کرد. از این جهت در نوع حرکت ما و کاروانهای ما تغییر میآید. کاروانهای ما دو شکل داشت: یکی قافله ها بود که قافله ها بصورت منظم و بصورت دوامدار حرکت میکرد. مخصوصاً وقتیکه امنیت میبود و اگر امنیت نمیبود قافله های بسیار بزرگ حرکت میکرد. قسمت دیگرش بنام حرکت پوونده [چوپان های] ما بود، که در ماه ثور اینها حرکت میکردند و به دیره جات میرفتند. بعد از آنکه خط آهن بوجود آمد، اینها خانواده های خود را می گذاشتند و تا بنگال و نیپال و کلکته و تمام این جا ها اینها در حرکت میبودند. قصه مشهور تاگور بنام «کابلی والا» اصلش سر این گذاشته شده. از این جهت این شبکه های بسیار بزرگ است، اما اساسش را سلاطین لودی و سوری در هندوستان گذاشتند که در طول راه تجارتي افغانها ساکن شدند و یک قسمت حکومتهای محلی را اینها ایجاد کردند و در دوران مغل دو نوع حرکت است: یکی حرکات دایمی مقابل افغانها است که ضدیت خاص دارند از خاطر این فکر میکنند که اینها ادعای پادشاهی دارند که داشتند بصورت دوامدار و دوم نوع همکاری شان است. اینها پشتونها را

در تمام طول راه های تجارتي ساکن کردند که امنیت این راه ها را بگیرند و بعداً خاصتاً در منطقه بيکه بنام روهيلکند ایجاد ميشود، افغانها دولت های مستقل خود را ایجاد کردند. و این راه بود که سلسله عمده راه های تجارتي را برای اینها برابر کرد و در عين زمان یکی از عمده ترین صادرات افغانستان به هندوستان، عسکر بود. چون سالها جوانانیکه می خواستند ثروت پیدا کنند، برای ثروت به هندوستان میرفتند و یک قسمت شان توانستند به خوانین عمده و نواب های عمده بدل شوند که در سر تا سر هندوستان راه داشتند. تمام این سیستم زیر شعاع میآید، چون بعد از اینکه انگلیسها می آیند، یک؛ زبان دری را که اول سکندر لودی، بعد از او شیرشاه سوری بحیث زبانهای رسمی آورده بودند، بالآخره اکبر به زبان امپراتوری بدل کرد، از بین میرود. و تمام سلسله ارتباط مدارس، طرق صوفی و این راه تجارتي تحت شعاع قرار میگیرد و عوض اینکه بحیث یک طبقه بزرگ و سرشناس در براعظم هندوستان جلوه کنند، آهسته آهسته به انزوا و ضعف مبدل میشود.

جنبش: تاسی یوه اشاره وکړه لنډه د ډکې نامه ته، زما پلار په همدغو سیمو کې، په کمکي خيبر کې د افسری دنده درلوده او مور واپره وو، له هغه سره به چې تللو، د ډکې بندر کې به دا د کابل - پېښور ترمنځ د توریستانو یو بس و، هغه به راته هلته به پاسپورتونه چک کېدل او مالونه، او د هغې خوانه به هم چې مال او مسافر راتله، په همدغه ځای کې چک کېدل. ډکه د تورخم نه ډېره را دې خوا ته، هزارانو خوا ته پرته وه، د کمکي خيبر خوا ته، زه نه پوهېرم ولې افغانان د ډیورنډ کرښې نه هم د بندروالی لپاره دومره شاته راغلي وو او په ډکې باندي وروسته بیا څه راغلل؟

دکتور غني: لومړی خبره دا وه چې مخکې له ۱۸۷۹، یعنی دویم انگرېزانو يرغل په افغانستان باندي، [بندري] منطقه علي مسجد کې وه. د امير شيرعلي په دوران کې علي مسجد مرکز و. هلته لومړی ټکر وشو چې د چېمبرلېن هئیت ته امير شيرعلي خان اجازه ور نه کړه چې افغانستان ته راشي او په دې پلمې باندي دوی برید وکړ. په [داسې] حال کې

چې د هندوستان وایسرای یا نایب السلطنة [هسې هم] غوښتل په دوامداره توګه، چې برید وکړي. د ډکې خبره دوه برخې لري: یو، خپله تورخم کې اوبه کمې دي او په دې باندې که د محمود طرزي - چې د افغانستان د خارجه چارو وزیر و، او انگلیسانو منځ کې مکاتبه وګورئ، په اوبو باندې هغه وخت کې موافقه وشوله. ډکه اوبو ته نژدې ده، پراخ ځای دی، دا سرحد داران په ډکې کې اوسېدل. لارډ کرزن چې افغانستان ته راغی، مخکې له دې نه چې د هندوستان نایب السلطنة شي، په ډکې کې سپه سالار غلام حیدر خان چرخي د ده هرکلی وکړ او له هغه څي نه [ملګري راغلل] او دا ټول نور انګرېزان او امریکایي انجنیر جوړیت هم چې حبیب الله خان ته یې کار کاوه، تګ و راتګ چې خپل خاطرات لیکي، دا ټول ډکې کې کېدل. حمزه بابا شینواری هم چې افغانستان ته راغی په ۱۹۴۸ کې د شاه محمود خان [د صدارت] دوران و. د ده مقررات په ډکې کې وشول. تورخم پس ته راغی، دقیق کال یې چې څه وخت تاسیسات هلته وخوځول شول، زما په یاد نه دي، اما په دقیقه توګه د داود خان د صدارت په پای کې تورخم کې تاسیسات وو. دا دقیق چې کوم کال د شاه محمود خان او د داود خان د صدارت په منځ کې امکانات وخوځول شول او تورخم مرکز شو، په دې باندې باید لږ څه ډېرتره څېړنه وکړو.

جنبش: این بنادری که تا حال صحبت کردیم در مناطق شرقی افغانستان موقعیت دارند، در کنارش در جنوب شرق، لویه پکتیا را اگر در نظر بگیریم، اینها بنادری برای خود داشتند یا از ولایات همسایه استفاده میکردند؟

دکتور غنی: بدبختانه وقتیکه سیستم ایجاد شاهراه ها را می بینید، لویه پکتیا در کنار گذاشته شد. داود خان در دوران صدارت خود آخرین جایی را که برای ایجاد سرک های قیر در نظر گرفته بود، لویه پکتیا بود اما در دوران ده ساله بیکه اعلیحضرت ظاهر شاه مستقیم اداره را به عهده داشت و صدراعظم های مختلف داشت، سرک لوگر بسیار کم پیشرفت کرد. بنابراین تاسیسات در این طرف نبود و رسمی را که از زمان سلطان محمود غزنوی تا قرن

بیست وجود داشت که راه گومل موازی با راه تورخم و راه کتر اهمیت اساسی داشت، و خیبر که از زمان اکبر شهنشاه مغل هندوستان بوجود می‌آید، این راه به حاشیه می‌رود. خوست در تاریخ مغل‌ها یکی از موازی ولسوالی‌های فعلی بود. در اینجا نقاط اصلی عبور پوونده بود، چون اینها در غزنی جمع می‌شدند و حرکات زیادشان سالی یک بار بود، و در پس آمدن یا یک بار می‌آمدند یا به چند قافله بزرگ مبدل می‌شدند. و وجه خاص شان این بود که اینها امنیت خود را خودشان به عهده می‌گرفتند، بنابراین بعضی اوقات تصادم‌هایی رخ میداد. در سال ۱۸۸۶ طور مثال و بعد از آن چند بار احصائیه گرفته شد، هر سال ده‌ها هزار نفر در این کاروانها شامل می‌بود و پهلوی اینها ما یک سلسله دیگری هم داشتیم بنام چره (خره) و این کسانی بودند که تنها برای مزدورکاری به هندوستان می‌رفتند. و اگر ناول نور محمد تره کی را [بخوانید] یکی از ناول‌هایش به نام [خره] است که خاصتاً همین موضوع را سرش تأکید میکند و تجربه خاص اندر غزنی و نقاط دیگر در این وجود داشتند. نکته ییکه باید در نظر گرفته شود، اگر از راه خوست به کراچی وصل می‌شوید فاصله را چند صد کیلومتر کمتر می‌سازد. در پکتیا، پکتیکا و زابل امکان ایجاد بنادر است چون بنادر غیررسمی در اینجا ایجاد شده، پیشنهاد عمده من همیشه این بود که تمام ولایات افغانستان که یک حد نسبتاً طویل دارند با ممالک هم‌جوار - چون کوتاه‌ترین سرحد ما ۵ کیلومتر است که از ولایت لوگر است باقی‌اش سرحد‌هایی است که نسبتاً وسیع استند و همه اینها به مقیاس‌های متوسط و بزرگ امکان این را دارند که مراکز مواصلاتی شوند و مراکز ترانزیتی.

جنبش: دیورنله کرنهې زمور ځینې پخواني د کورنۍ غړي ووېشل، هغې خوا پاتې شول، کله چې به دوی کورنۍ ته راتلل، د کوچنیوالي خاطرې مې په یاد دي چې وایي ناوگۍ باندي راغلو، نوپاس باندي راغلو، دغو ځایونو باندي... معنی یې دا ده چې په دغه سیمه کې غیر له - یعنی په دا ختیځ او جنوب او دغو ځایونو کې، له رسمي بندرونو نه چې لارې پرې

تېرې شوې وې او تجارت پرې کېده، رسمي گمرکونه وو، ځينې نورې وړې لارې هم وې، که په دې باندې هم وغږېږو، زه فکر کوم ځوانو اورېدونکو ته به په زړه پورې وي.

دکتور غني: هو، لسها نورې لارې دي او دا ټول د [مېجر] راورټي په کتاب کې تشریح دي. اصلي خبره چې ولې ورته کرښه وايو او سرحد ورته نه وايو؟ يو دا چې ولسونو دا ونه مانه، راشه درشه د ولسونو دوامداره وه. د مثال په توگه کوچيان يوازې په ۱۹۶۰ کې د شلمې پېړۍ باندې پاکستان کې يې تگ را تگ بند شو او منځ کې زښتې ډېرې لارې دي. مه هېرئ چې سوات آباد و، پېښور کې دومره آبادي نه وه مخکې له دې نه چې د سوات کانال جوړ شي، چې ټولو مسافرو ته او کاروانو او دې ته غله برابره کړي. دا پس ته راغلله. د سوات سيند ډېر بابرکته سيند دی او ځکه يې غنمو ته شنه طلا ويل. راشه درشه په دې ټولو ځايونو کې - کونړ کې، ننگرهار کې، مومندو کې، چې وگورئ [وه]. هاخوا ته پکتيا کې، ځاځيو کې، منگلو کې؛ هاخوا ته تنيو او دې کې؛ او بيا خاصتاً ټول وزيرستان کې، پکتیکا کې دوامداره وه. او که دا نه وای نادر خان چا په تخت کېناوه؟ د لويې پکتيا خلکو او وزيرو او مسيدو. که وزيرو او مسيدو يې ملا نه وای ترلې [تخت ته نه رسېده] او مکتوبات موجود دي چې دوی راغلل، هلته په مياشتو خلکو دا نه مانه او د ده ژمنه دا وه چې اعليحضرت امان الله خان بېرته په تخت کېږي، بيا چې د استقلال اعلان غازي امير امان الله خان وکړ او بيا يې د پاچاهۍ اعلان وکړ ټول هغه شی چې ورته يې Frontier force ويلې، يعنې قوه د سرحدي، پښتنو د انگرېزانو ځايونه خوشې کړل، ټل او وانه بې له دوی نه چا نه شول نيولای، نو ځکه بايد پوه شئ چې دلته ډېر ژور علايق موجود دي او ځکه دا موضوع يوازې د ژبې نه ده، د يوه لوی هويت ده. نن له هغوی نه پوښتنه وکړئ، څوک درته وايي چې افغان نه يم؟ هو، دا چې دوو مختلفو دولتونو کې ژوند کوي هغه بله خبره ده او هلته بايد په اساسي توگه يوه لاره برابره شي. يوه چاره چې په [لوی] لاس يې دا ولسونه سره پرې کړل، اما دا ولسونه د پرې کولو نه دي. راشه درشه يې، علايق يې، مينه

یې، دومره ډېر دي چې حد نه لري او که څوک غواړي په دې باندې پوه شي یوازې حمزه بابا ته وگورئ او د ده اشعارو ته وگورئ او ټولو خبرو ته وگورئ یا د پاچا خان نظریاتو ته وگورئ یا د غني خان اشعارو ته وگورئ، یو داغ پاتې دی چې نتایج یې بار بار هم افغانستان ته او خیبرپښتونخوا ولسونو ته او هم بلوڅو ته گران تمام شوي دي.

جنبش: و حال توجه خود را به بنادری که در سرحدات یا بخش شمالی کشور ما ایجاد شد معطوف کنیم. مرادوات ما با روسیه - اشاره هایی آمد که از زمانهای قدیم وجود داشت، و اسناد تاریخی هم در این زمینه وجود دارد، رفت و آمد ها بوده، اموال بوده، حتی سراج الاخبار قصه های از کارگرهای موسمی ما را دارد، مخصوصاً هزاره ها را که میروند در آسیای میانه کار میکنند و بر میگردند. بندر در این منطقه دقیقاً در کجا بود؟

دکتور غنی: قدیمترین بندر که چند هزار سال سابقه دارد ترمذ است و در ترمذ یک شیوه عجیب انتقال وجود داشت. به این معنی که مشک ها را یا کشتی های کوچک را در عقب چند اسب بسته میکردند و این اسب های خاص بودند و اینها شنا میکردند و می گذشتند. در پهلوی این معلومدار، نقاط دیگری بود که قابل انتقالات بود چون یک قسمت زیاد سرحد شمالی ما تنها در دریای آمو نیست، از هرات گرفته تا به آمو میرسید، نقاطی است که انتقالات وجود دارد و در آنجا نوع انتقالات نظر به اینست که کدام موسم است و وضعیت صحرائی چیست و این بادهای صحرائی تاثیرات زیاد داشت. خاصاً اگر یک مثال بسیار زنده اش را میخواهید ببینید، سفیری را که امان الله خان به بخارا روان کرد، خاطراتش را ما خوشبختانه چند سال پیش بدست آوردیم، ادیب خان نام داشت و خاطراتش موجود است چون او سفر میکرد در شب و روز. بعد از این نکته کلیدی ییکه در اینجا میآید نقش مرحوم زابلی است. چون ارتباطات ما با روسیه به این ارتباط داشت که تمام کالای هایی را که از روسیه ما خریداری میکردیم به طلا بود. آقای زابلی با سرمایه گذاری سر پنبه در شمال افغانستان، این را تغییر داد، سیستم بارتر را بوجود آورد، که افغانها

پنبه را صادر میکردند و یک قسمت پوست قره قل و اینها را و در بدل، تیل و ماشین آلات و بوره و مواد دیگر را می گرفتند که اساس انحصارات را تشکیل داد. در این اساس، تاسیسات نو بوجود میآیند و این صادرات پنبه افغانستان اگر اشتباه نکنم تا حدود ۱۰ هزار تن رسید. یعنی یک مقدار قابل ملاحظه بود. این، نوع تجارت را تغییر داد. نکته دیگری که در این قسمت قابل ذکر است سیاست ملیتی ستالین است که اول وزیر همین بخش بود در حکومت لنین و در نتیجه کشتارهایی را که او در آسیای مرکزی انجام داد، یک میلیون ازبک و ترکمن به افغانستان آمدند که بعداً بنام «پاردریایی» یاد میشدند. تخمین در حدود ۶۰۰ هزار ازبک و ۴۰۰ هزار ترکمن بود و یک قسمت اینها، خاطرات شان موجود است، تنها از دریای آمو با لباسی که داشتند حرکت کردند. پادشاه بخارا در این ضمن به افغانستان پناه جست، او آمد و ساکن کابل شد که قلعه فتو را در نزدیک دارالامان خاصاً به او اختصاص داده بودند، تا زمانیکه به وفات رسید. بعد از این حرکت ابراهیم بیگ است که یک چیزی را که شوروی ها بنام باسماچی یاد میکنند. بعد از شکست، اینها به شمال افغانستان میآیند و در آنجا تحت اداره شاه محمود خان که وزیر دفاع بود، این حرکت شکستنده میشود و روابط اقتصادی با اتحاد شوروی تغییر میکند، چون یک تهدید واضح از اتحاد شوروی شده بود که این حرکت [ابراهیم بیگ در افغانستان] قابل تحمل نیست. بناءً نوع ارتباطات تغییر میکند، اما این سیستم بارتر عملی میشود. نکته دیگرش اینست که این سرحد - سرحد شمال ما، از بدخشان گرفته تا هرات به یک سرحد مطلق بسته در دوران اتحاد شوروی تا حمله شان سر افغانستان بدل میشود. در این سرحد ارتباط بین مردم قطع میشود، تنها در زمستان وقتیکه دریای آمو را یخ میزد بعض اوقات مبادله صورت میگرفت مخصوصاً آنهایکه تریاک را میخواستند و در بدلش بعضی اموال [را میگرفتند]. اما بصورت عمده این سرحد بسته بود. یعنی دو نوع سرحد دارید و خط دیورند. خط دیورند مطلق باز بود، سرحد با اتحاد شوروی سابق تقریباً مطلق بسته بود. تنها راه نفوذی بسیار کم

وجود داشت و سرحد با ایران نیمه بسته بود، هم حرکت موجود بود، مخصوصاً وقتیکه ایران از نگاه کنترل مواد نفتی خود را بعد از ۱۹۷۳ بدست گرفت و در قیمت نفت یک تغییر بزرگ در دو مرحله -۱۹۷۳ و ۱۹۷۹ می‌آید، یک حرکت عظیم کارگرهای افغان بطرف ایران شروع میشود و این سرحد نیمه باز میشود، یک عده قانونی رفتند و وقتیکه این سه نوع حرکت را ببینید، هر سه تقریباً دوامدار بود.

جنبش: دې لپاره چې لږه یې مصوره کړو، انځوریزه یې کړو، د سراج الاخبار د یوې گڼې مطلب پښتو باندې اورېدونکو ته وړاندې کوم. هغه د دغه بندر نه، مسافران به تلل له ترمذ نه او یو څه وخت به یې په مزار شریف کې تېراوه بیا به حج ته تلل. یو نفر یې عبدالسلام سمرقندي نومېږي، دی چې راغلی د ۱۹۱۵ کال د اګست په ۱۲مه نېټه د ده دا مطلب د سراج الاخبار د څلورم کال په ۲۴مه گڼه کې خپور شوی، د سترگو لیدلی حال یې دی، دی لیکي چې:

«لومړنی چلند مې چې له بندروالو -یعنې افغان بندروالو نه ولید، ناوړه خبرې او بې ځایه کړنې وې. د بندروالی ضروري تشریفاتو له بشپړېدلو وروسته ۴ تنه محصول کوونکي راغلل، د خورجینو په کتلو او پلټلو بوخت شول. لومړی مې چې د دوی پلټنه ولیدله ډېر خوبښ شوم ځکه چې په بندرو کې د خورجینو او د کسانو د شیانو لټول سم کار دی، خو دا کسان چې په لټولو او کتلو بوخت وو، د لټولو پر مهال به چې کوم شی ښه په نظر ورغی هغه به یې په زور او جبر اخیسته. ځینو مسافرو به سترگې پټې کړې، څه به یې نه ویل، نورو به له دې امله چې دغو شیانو ته یې اړتیا درلوده، د هغو له ورکولو ډډه کوله چې نتیجه کې به یې مجادله او سپکې سپورې جوړې شوې او کله کله به یو بل سره لاس گریوان شول. په ۳ ساعتونو کې چې هلته مې د هوساینې لپاره تېر کړل، ۲ ځله مې وهل ټکول ولیدل.»

دکتور غني: هو، دا له بدې مرغې نه دوامداره وه، ځکه چې کتل او لټول یوازې په دې کې نه وو چې په بندر کې وشي. دا په مختلفو ځایونو کې کلاګانې وې، تانې وې او دا... دا به

بیا بیا کتل کېدل. یو انگرېز د امان الله خان په دوران کې راغلی و، په تفصیل لیکي چې له تورخم نه چې تېرېږي، تر څو چې کابل ته رسېږي - لاری کې راغلی و، څو څو وارې لاری کتل کېږي. او دا چلند له بدې مرغې نه، د دغې برخې د گمرکاتو او دې، په یو فرهنگ باندې بدل شوی و چې په اساسي توګه له منځه نه لاړ.

جنبش: دې باره کې زما پوښتنه شته که اجازه وي وروسته یې کوم، خو جالب څه شی دی چې محمود طرزي، اول خو یې د هغه سړي لیکنه لیکلې ده، بیا یې ویلي ما دا سړی خپله کابل ته چې راغی، دی مې ولیده، ډېر دروند سړی و، ډېر معتبر سړی و او زه د ده په خبرو باور کوم، نو بیا خپله تبصره لیکي وايي: «سراج الاخبار افغانیه د خپل سپېڅلي دولت له جګپوړو چارواکو څخه د اسلامیت او انسانیت په نامه غوښتنه کوي او مهرباني ترې غواړي چې خپل لوړ ښېګڼوال صداقتکار پام دې مسألې ته واړوي او پتمن او روزل شوي گمرکوال او بندروال دې چارې ته وګوماري او تنخوا یې هم یو څه ور ډېره کړي چې د حاجیانو او مسلمانو زیارت کوونکو د لوڅولو له اړتیا نه خلاص شي.» دغه وړاندیز یې کړی و. تاسې وویل چې فساد بندرونو کې ورک نه شو، حتماً به تاسې هم ورته ځینې طرحې درلودې، آیا د معاش په لوړېدو دا مشکل حلېدلی شو، که نه؟

دکتور غني: نه، یوازې د معاش خبره نه ده، دا د نظام خبره ده. چېرې چې زورواکان موجود وي او چېرې چې د معاملي نظام وي او بې سويې خلک وټاکل شي دا یې یوه برخه ده. دویمه برخه یې د پولیسو ده. تر څو چې یوه صادقه او با اعتماد د پولیسو قوه منځ ته را نه وړي او اصولو باندې یې ونه دروي [دا ستونزه نه حل کېږي]، ځکه گمرکوالو سره زور نشته، که پولیس ورسره شریک نه وي دا خلکو ته سپکې سپورې نه شي ویلی؛ او بله برخه د قضا ده، دا یعنی زنځیر دی، زه دې ته د عدالت زنځیر وایم؛ او بل قوانین او اصول دي. خبره د یوه اساسي نظام ده چې عادل نظام منځ ته راوړی شی او حساب چارواکو نه اخیستی شی یا دا چې منځ کې معاملي کېږي.

جنبش: خوب مراودات در این منطقه بالای دریای آمو تا سالهای زیادی - اشاره رفت، که از طریق دریا صورت میگرفت یا با کشتی های خورد یا با جاله ها یا با کشتی های ماشین دار، یعنی ماشینی. بعداً پُل ها ساخته شد، یک کمی به شنونده های عزیز در این مورد معلومات بدهیم که تاریخ پل ها از چه وقت شروع میشود و چی اثر گذاشت بر تجارت ما؟ دکتور غنی: ایجاد پُل دوستی که بندر حیرتان را با ترمذ وصل میکند واقعاً از کارهای بزرگ است، متأسفانه این سرمایه گذاری از خاطر تجارت بوجود نیامد، از خاطر انتقالات عساکر شوروی بوجود آمد، که در سال ۱۹۸۲ تکمیل شد و بندر حیرتان هم بندر دریایی است، هم شاهراه است یعنی از نگاه پُل که لاری سرش انتقال کرده میتوانند و هم خط آهن است و بندر نادر ماست که از حیرتان تا میدان هوایی مزار شریف خط آهن به تمویل بانک آسیایی صورت گرفته.

جنبش: و این پُل هم در مدت بسیار کوتاه ساخته شد.

دکتور غنی: بلی در مدت شش ماه. در مدت شش ماه و گزارش های جنرال های روسی است که در قسمتی که تیر شوند در چند هفته صورت گرفت و دوم ایجاد شیرخان بندر است که اساسش در زمان دهه دیموکراسی اعلیحضرت گذاشته شد و بنام شیرخان - که شیرخان ناشر، از جهت این بود که آقای ناشر کُتب درسی را در زمان اعلیحضرت امان الله خان چاپ کرد در هندوستان و بعداً والی قندز بود. و بعد از اینکه آقای زابلی به حاشیه رفت، او نقش بسیار بزرگ در ایجاد کمپنی سپین زر داشت تا داود خان آن [شرکت] را هم دولتی ساخت و [شیرخان] شخصیتی است که در شمال افغانستان یک نام بزرگ داشت از این خاطر بنام شیرخان بندر یاد میشود. بعد از آن در دوران جمهوریت اسلامی، ۵ پُل بین افغانستان و تاجکستان ساخته شد که ایجاد بازارهای منطقوی را تسهیل کرد و در اینجا تسهیلاتی است که بازارها بعض اوقات هفته در تاجکستان دایر میشود و بعضی هفته ها در افغانستان، یک تناوب دارد. چیزی که در شمال افغانستان از نگاه بازارها، از نگاه تاریخی

سابقه زیاد دارد، بازارهای هفته یی است، به این معنی که بازار شنبه، بازار یکشنبه، دوشنبه، چهارشنبه و این نامها، روزهای بازار بود و تجار حرکت میکردند تا بتوانند تسهیلات را فراهم کنند. قسمت دیگرش میله های بزرگ بود که میله امام صاحب بود و میله معلومدار «گل سرخ» که یکی از کلانترین میله های سمت شمال بود. تمام اینها با تجارت ارتباط مستقیم داشت. و این تاسیسات مخصوصاً در حیرتان سرمایه گذاری سکتور خصوصی هم صورت گرفت. حیرتان به یکی از عمده ترین بندرهای ما از نگاه واردات - خاصاً بعد از اینکه گندم قزاقستان را ما جهتش را بطرف افغانستان گشتاندیم و این عمده ترین تولید کننده بازار افغانستان شد، از این جهت حیرتان نقش بسیار کلیدی را گرفت، و آقینه که ما آنرا توانستیم با ترکمنستان ایجاد کنیم، نوع ارتباطش خاصاً با قزاقستان بعضی نقاط به مراتب زیادتر نزدیک به آقینه است و آقینه یک اهمیت خاص دارد، بنابراین تنها دو ولایت شمال ما که توجه دیگر به کار دارد، یکی فاریاب است که امکان ایجاد یک بندر را دارد و دوم بادغیس است. یعنی ما دو بندر با ترکمنستان داریم که یکی آقینه است و دوم توره غندی است. ایجاد یک بندر دیگر در بادغیس کاملاً امکان دارد و این تجارت ما را وسیع تر ساخته میتواند ان شاء الله تعالی.

جنبش: البته در این مورد در بخش دوم برنامه باید سوال کنم که مفصل از شما بشنوم که طرح های شما و قبل از شما در مور ازدیاد تعداد بنادر چه بوده. داسی به لبر شمال ختیخ خوا ته مخ ته لار شوو، له چین سره هم یوه وړه پیخکه د واخان موره لرو، دوه پوښتنې لرم: لومړی دا چې آیا کله هم له دغې لارې نه د چین سره د سوداگری تاریخ ثبت شوی دی چې تگ راتگ د ترانزیت موجود و که نه؟ او دویمه دا چې انگریزانو او روسانو څنگه دغه وړه پیخکه موره ته را پرېښوده؟

دکتور غني: دا لاره بودایی دوران کې خاصاً د مذهبي اشخاصو لپاره چې له چین نه راتلل بلخ کې، بامیانو کې، کابل کې، کشمیر کې یې درسونه ویل او نورو مراکزو کې او بېرته یې

خان سره بوجی بوجی کتابونه وړل. دا ثبت شوي ده. د اروپايانو نه مشهور شخصيت چې په دې لارې تېر شو او چين ته لار مارکوپولو و. مارکوپولو ثبت کړې ده چې پامير نه تېر شو. نو دلته راشه درشه موجوده وه او بله خبره يې په زړه پورې دا ده چې لومړۍ نقشه د دې ځای چينايانو جوړه کړه. عموماً چې تاريخونه ليکل شوي دي، ټول زور يا په روسانو باندې دی يا په انگرېزانو باندې. د چين پرمختگ کاشغر کې په دې دوران کې وشو، په نولسمه پېړۍ کې وشو. يعقوب بيگ د کاشغر مستقل والي و، مستقل دولت يې درلود. چين په هغه حالت کې اوسنی سين جيانگک ونيو چې دولت د چين په نزع کې و، يعنې ختم د نولسمې پېړۍ او شروع د شلمې پېړۍ کې ده. چينايان راغلي دي په اتلسمه پېړۍ کې هم دې باندې يې ډېر تحقيقات کړي دي او دا هم په زړه پورې ده چې نقشې چې دوی جوړولې اسپانيايي او پرتگالي کشيشان وو چې موجود وو او دا اسناد يې ترتيب کړي وو. بله دا ده چې په هماليه کې يوه ډېره واضح د راشې درشې سلسله موجوده وه، بدخشان منځ کې، چترال منځ کې، کشمير منځ کې، لداک منځ کې او هاخوا ته يارکند و دې کې. ولې مور ته راغله؟ ځکه د انگرېزانو امپراتورۍ نه غوښتل چې مستقيم سرحد ولري روسانو سره، نو دا برخه يې عبدالرحمن خان باندې تحميل کړه چې د واخان کورډور و او د دې لپاره چې دی يې ومني، هغه پيسې يې چې ده ته ورکولې، شپږ لکه يې ډېرې کړې، اما د ده وړاندیزونه، چې ده غوښتل يو سلسله کلاگانې دې ټول شمال سرحد کې جوړې کړي، خاصاً دې منطقي کې، د هغه پيسې يې ور نه کړلې.

جنبش: په دې اړه هم که وروسته البته په سرحدونو باندې غږېدو بيا به اورېدونکو ته ډېر معلومات ورکړو ان شاء الله. و حال برگرديم به سرحدات غربي کشور از شمال شرق هرات گرفته تا مناطق چخانصور و نيمروز ما که مهمترين بندر اين منطقه اسلام قلعه بوده که طبق برخی از روايات نام قديمی اش کافر قلعه بوده و بعداً به اسلام قلعه تبديل شده.

دکتور غنی: دو بندر را باید سرش صحبت کنیم، اول تورغندی است که نوع ارتباط ما با امپراتوری روسی تزاری و بعد از آن با اتحاد شوروی است، چون خط آهن به اینجا رسیده بود. از نگاه تاریخی هرات نقطه افغانستان است که راه بزرگ ابریشم از چین، ارتباط با بابل قدیم، ایران و همچنین هرات همیشه به یکی از دو دروازه هندوستان تعبیر شده، خاصاً از طرف انگلیسها و اینها. قسمت دومش اسلام قلعه است و عرف همین است، من عرف را ذکر میکنم از خاطریکه اسناد تاریخی واضح را باید دوباره سرش غور شود که نامش کافر قلعه بود. اینجا تاریخ زمانی کلیدی موافقه ۱۸۷۲ است که موجب این شد که مناسبات امیر شیرعلی خان با انگلیسها تیره شود و آن ایجاد خط گولدشمیت است، چون در زمان احمدشاه بابا تمام خراسان جز امپراتوری درانی و یا دولت تابعدار آن در مشهد بود. بزرگترین جنجال گولدشمیت این بود خط را در مابین جهیل رسم کرد و از این خاطر در حدود صد سال گرفت تا [صدراعظم] مرحوم موسی شفیق این مسئله را به معاهده هلمند بدل کند. اسلام قلعه بوجود آمد، اهمیت اسلام قلعه در زمان تعزیر پاکستان، در دوران صدارت داود خان بوجود آمد. به این معنی که پاکستان در دو سال اخیر صدارت داود خان یعنی سالهای ۱۹۶۱ تا ۶۳ هم تورخم را، هم چمن را به روی افغانستان بند کرد. در این حالت بود که توجه طرف اسلام قلعه رفت و در آن وقت سرکهای ایران هنوز قیر نشده بود، به سویه بیکه در افغانستان موجود بود. بندر عباس بسیار دور بود، اما چون راه چاره دیگر نبود صادرات افغانستان به این طرف رفت و از این جهت بندر اهمیت پیدا کرد. بعد از آن موافقت نامه شاه ایران با داود خان در زمان ریاست جمهوری داود خان است که، سر خط آهنی که از ایران تا کابل برسد و یک میلیارد دالر تعهد بود و پنجاه میلیون دالر تنها سر مطالعات آن ایران مصرف کرد، در این حالت است که تغییر بوجود میآید و بعد از آن سرمایه گذاری بسیار بزرگ سر تاسیسات مواصلاتی از طرف جمهوری اسلامی ایران است که هم بعد از جنگ با عراق هم بندرگاه ها تجدید میشود و هم چابهار مورد توجه

قرار میگیرد. و این را فراموش نکنید که در زمان احمد شاه بابا چابهار ذکرش است به حیث یک بندر. اسلام قلعه از آن جهت با تغییر سیستم مواصلاتی از یک طرف و ایجاد سهولت های خط آهن از طرف دیگر، اسلام قلعه را اهمیت داد. اما پهلویش با ایجاد چابهار نیمروز - که مطلق یکی از فقیرترین ولایات افغانستان بود و کمترین نفوس را داشت، در زمان جمهوری اسلامی افغانستان، به یکی از بندرگاه های عمده با ایجاد پُل ابریشم، تاسیسات گمرکی و بندری و از طرف دیگر ایجاد شاهراه بین زرنج و سرک حلقوی که این شاهراه از طرف هندوستان تمویل شد و انجنیرهای هندوستانی در این قربانی دادند، یک قسمت شان زندگی خود را از دست دادند، اما این به نتیجه رسید و موجب این شد که کمک های بسیار عمده هند از نگاه گندم، از این راه به افغانستان بیایند. و قسمت دیگرش این بود که موافقه سه جانبه ما: ایران، هند و افغانستان سر این شد که در پهلو چابهار یک کوریدور دریایی مستقیماً چابهار را به بمبئی و بنادر دیگر ارتباط میداد و موجب این میشد که ما دوباره به خلیج و اقیانوس هند راه پیدا کنیم.

جنبش: مثل بنادر یا مناطق شرقی و جنوبی کشور آیا در این بخش غربی سرحدات ما غیر از بنادر رسمی، راه های غیررسمی عبور و مرور هم وجود دارد؟

دکتور غنی: بلی و در اینجا هم دو نوع است: یکی که در فراه بندر ابونصر فراهی رسمی است، اما در پهلویش چند تا قلات - قلات نظر و قلات های دیگر وجود دارد که مقدار ارتباطات شاید زیادتر باشد و مخصوصاً در قاچاق تیل از ایران به افغانستان، این راه ها وجود دارد و همچنین صادراتی که از ایران به افغانستان میشد در دوران جمهوریت، یک قسمت قابل ملاحظه از بنادر رسمی نمی آمد از راه های غیر رسمی می آمد و قاچاق بود و هم از طرف افغانستان قاچاق مواد مخدره به ایران و همچنین قاچاق انسان به ایران یک مشکل دوامدار بود.

جنبش: او د بندرونو په اړه د دې لومړۍ خپرونې په پای کې استاده غواړم په تېره یوه نیمه پېړۍ کې ستاسې نظر د دغه بندرونو په برخه کې واورم چې -ښه لږ خو وغږېدو چې کوم بندر اول ضعیف و بیا ښه شو، تاسیسات یې ښه شوو، خو په مجموع کې د عایداتو له پلوه، د ترانزیتی تگ راتگ له پلوه او د منطقوی ارزښت له پلوه کوم بندرونه ښه شوي دي او کوم بندرونه چې پخوا ښه وو، ښکته تللي؟

دکتور غني: په اساسي توگه، زه به تاسې ته بیا عرض وکړم چې دوو مرحلو کې ما دې باندې کار وکړ: اول د مالېې د وزارت د دندې [پر مهال] باندې و او بیا به د ولسمشرۍ باندې. اما په اساسي توگه زموږ بنادر پانگې اچولو ته، لویې پانگې اچولو ته احتیاج لري او یو اساسي طرحو ته چې د هغه اساس ما پرېښی و او هیله ده چې په راتلونکي کې افغانان وکړی شي چې د ۲۰۴۷ په نظر کې نیولو سره په هغه باندې [کار وکړي]. حیرتان کې تاسیسات بهتره دي، اما موږ یو جدول جوړ کړی و، په بین المللي معیارونو باندې یو بندر هم د دې نه دی چې ورته ووايو چې واقعاً په بین المللی سويه دی. نسبی حیرتان دی، آقینه ده، اسلام قلعه ده پس له دې نه چې وسوځېدل شو، بیا نیمروز په ښه حالت کې و، اما ډېرتره پراختیا غواړي، بولدک نیمه حالت کې دی، تورخم بد حالت کې دی او غلام خان هم ډېرو ابتدایي تاسیساتو کې دی، شیرخان بندر حاشیې ته تللی او ضرورت د دې لري چې ورباندې نوره پانگه واچول شي، پنځه پلونه نسبي ښه حالت کې وو، اما واقعاً یو واضح نظم او توسعه غواړي او بالاخره بیا په دې باندې به غږېږو چې په نورو ځایونو کې مو څومره امکانات مو په کار دي او څنگه شملزي، انگورو اډه، پتان او نورو ځایونو باندې باید پانگه واچوو.

جنبش: ډېره به ښه شي، په همدې ژمنه به که ستاسې او د اورېدونکو اجازه وي دا خپرونه به بشپړه کړم، راتلونکې اوونۍ کې به ان شاءالله یا دوو اونيو کې به بیا د بندرونو په موضوع باندې وغږېږو، هغه موضوعات چې پاتې شوو، مخصوصاً د یوویشتمې پېړۍ په پیل کې

چې کوم کارونه شوي دي، په هغې به وغږېږو، نو په همدې ځای به له تاسې ولسمشر  
محمد اشرف غني او اورېدونکو نه اجازه وغواړم، تر بلې خپرونې د خدای په امان.  
دکتور غني: ډېره مننه، زما تاوده سلامونه او د مینې ډکې هیلې ټولو وطنوالو ته.  
تل دې وي افغانستان، یشه سین افغانستان، زنده باد افغانستان.