پوهاند محمد بشير دوديال ۲۰۱۹/۰۲/۱۰

افغانستان په سيمه کې د وصل دنقطي بريالی تجربه

(د لاجوردو د لارې د تجارتي - آزماينتی کاروان بريالی راستنيدل)

دويمه برخه

دسيمې د هيوادونو دريځ او برخه اخيستنه

د لاجوردو لاره د افغانستان، ترکمنستان، آذربايجان، گرجستان او ترکيې ترمنځ د ترانزيتی، سوداګريزو او ترانسپورتی همکاريو د زياتيدو او د ترانزيتی خنډونو د له منځه وړلو او د يادو هيوادونو ترمنځ د ګيو ګمرکی فعاليتونو اوهمکاريو د ودې په موخه، او سمندری بندرونو ته د لاسرسی د بديل په توګه جوړه شوه. د ترکمنستان، آذربايجان، ګُرجستان او ترکيې له لارې د سړک او د اوسپني د پټلی په واسطه د توکو ترانزيټ د افغانستان، منځنی آسيا، ققفاز، بالکان او مرکزی اروپا ترمنځ تر ټولو مناسبه لار ده او له اروپايی هيوادونو سره د سهيلی آسيا د نښلولو لپاره ډيره اغيزمنه بلل کيږی، نوځکه يې ټولو ديوې افغانی طرح په توګه تود هرکلی وکړ. د افغانستان لپاره د دې لارې اهميت دا دی چې دا لار د پورته يادو شوو سيمو ته د رسيدلو لپاره ترټولو لنډه،ارزانه، له فشارونو ژغورلې او دوامنه لار ده، چې د اقتصادی ګټو ترڅنګ مثبت فرهنګی، سياسی او امنيتی تاثيرات هم لري. په لاندې نقشه کی ښکاري چې دغه ترانزيتی لاره د فارياب ولايت د آقينې له بندر او د هرات ولايت د تورغندی له بندر څخه پيل او د ترکمنستان د ترکمن باشی بندر په لور غځيدلی او د خزر له بحيرې څخه له تيريدو وروسته د آذربايجان پلازمينی باکو او وروسته له هغه د ګرجستان پلازمينی تفليس او د توري بحيرې تر پوتی او باتومی بندرونو پورې رسيږی او سر بيره پر دې د قارص له بندر څخه د ترکيې هيواد د استانبول بندرونو ته او په پايله کې اروپا سره نښلی.

۶، نقشه: زموږ راتلونکی اقتصادی- تجارتی شریکان

له دې امله چې سوداګري، راکړه- ورکړه ده او متقابل -دوه اړخیز اړخونه لري، یعني له یوې خوا دیوه هیواد صادرات او له بلې خوایې واردات پکې شامل دي، نودا لاره له هغه بل لوری هم ګټوره ده، یعنی تجارتی نقلیه وسیله به په استانبول کی ډکیږی، مخ په دې خوا به حرکت کوی، په باکو کې به تخلیه او د خزر له اوبو تر تیریدو وروسته به دوباره په ترکمنباشی بندر کې بارګیری او بیا به افغانستان ته راځي، ځینی مالونه به پاکستان ا و حتی هند ته رسوي.

د دغې ټولې لارې بشپړول او سره تړل ډیره ستونزمنه نه ده، دا ځکه چې ، له افغانستان څخه بهر د وسپني پټلی تیاره غځیدلی ده، په همدې مسیرکې موجود ه کربنه کافی ده ، افغانستان ته پکار ده چې دننه خپله خاوره کې د وسپني پټلی جوړولو ته دوام ورکړی، هغه چې یو مسیر یې د آقینی څخه د بلخ د حیرتانو او بیا دقندز بندرونو پورې او بل یې له هرات څخه تر نیمروز او بیا له هغه ځایه د چابهار سره د وصل کیدو په خاطر دایران تر سرحده نقشه شوی ده. ښه والی داده چې ترکیې له باکو څخه تر قارس پورې دیو میلیارډ ډالرو، د وسپني یوه پټلی جوړه کړې ده.

د افغانستان موقعیت دا مزیت لري چې د خپل تجارت د پراختیا او نړیوالو بازارونو او اوبو ته درسیدو لپاره لاندی الترناتیفونه مخې ته کیږدی او په راتلونکی کې له هر یوه یا هم له ټولو په تلفیقی ډول کاروا‌خلي:

۱. ترکمنستان ←آذربایجان ← ګرجستان (پوتی بندر)
۲. ازبکستان ←قزاقستان ← آذربایجان ← ګرجستان (پوتی بندر)
۳. تاجکستان ←ازبکستان ← قزاقستان ← آذربایجان ← ګرجستان (پوتی بندر)
٤. ازبکستان ←قزاقستان ← روسیه ← لاتویا (ریګابندر)
٥. تاجکستان ←ازبکستان ← قزاقستان ← روسیه ← لاتویا (ریګا بندر)
٦. پاکستان (کراچی بندر) د ریل پټلی له لارې؛
۷. پاکستان (کراچی بندر) د موټري سړک له طریقه (چې همدا اوس داستفادی وړ دی)
۸. له چین سره د پامیر د لوړو په لمنو کې (دګیلګیټ په شمال کی)؛
۹. له چابهارسره د موجوده کم ظرفیته سړک څخه برعلاوه د وسپني د پټلی له طریقه(سره له دې چې اوس هم تر استفادی لاندی راغلی دی)؛
۱۰. له ایران سره د اسلام کلا د بندر د تاسیساتو د پراخولو له طریقه.

افغانستان کولای شی دغه لس تلفیقی او متبادل امکانات د خپلو پنځو د وچو بندرونو له طریقه مدیریت کړي. دلاجوردو لار په دې هر مسیر کې خپل اهمیت او ارزښت لري، خو هومره چې د دغی زیربنایی پروژې بالقوه ظرفیت او مفیدیت اوچت دی، یو شمیر تهدیدونه هم پکې لیدل کیږی. دلته به لوړی مفیدیتونه او وروسته به تهدیونو او ستونزوڅخه هم یادونه وشی:

افغانستان ته د دغې لارې ګټورتوب

پروفیسور بالدوین (Baldwin) او بوکانان(Buchanan) د پرمختیایی هیوادو په هکله ډیر ښه ویلی و چې: غوره به وی چې د وروسته پاتې هیوادو د بیوزلی او غربت د مطالعي په عوض د دوی طبیعی منابع، اقتصادی ریزرفونه او غوره امکانات مطالعه شی، یعنی د فقر پرځای یې باید ثروتونه مطالعه شي.

موږ پوهیږو چې افغانستان وچې پورې دیوه ترلې هیواد په توګه ډیر پرمختګ نه دی کړی، اما دپرمختګ ډیر قوی ریزرفونه لری. دغه هیواد په دغه حالت کې نړیوالو اوبو او تجارتی لویو لاروته ډیره اړتیا لري. افغانستان له یوې خوا دخپلو غوره تولیداتو(تازه اووچې میوی، یوشمیر طبی اوصنعتی بوټو او معدنی خامو توکو) له امله او له بلې خوا دخپل ستراتیژیک جیوپولیتیک او جیو اکونومیک موقعیت له امله باید لویو لارو ته پاملرنه ولري، له نیکه مرغه اوس افغانستان دغو څولارو ته د وصل چانس ترلاسه او ویې کولای شول چې ګاونډيو او دقفقاز او بالکان د حوزې هیوادونه د دغې موخې لپاره سره راټول او همغږی کړي. دا به په سیمه کې د یو شمیر ستونزو او خنډونو سره سره د یوه سیمه ییز اقتصاد یو نوی پوټنسیل وي. داسي ښکاری چې (د آسیا زړه) پرله پسې کنفرانسونواو د سیمې دهیوادو د ریکا اوو غونډو د افغانستان مهم رول او ګټورې طرح ته په دقت سره وکتل او د نورو طرحو ترڅنګ یې د لاجوردو دلارې جوړیدو کی هم خپله بیدریغه همکاری ونښوده. دغه لاره به افغانستان ته لاندنی ګټې ولري:

١. د افغانستان موټر به وکولای شي چې د مالونو د بارګیری او تخلیه کیدو لپاره پرته د ګمرکی موانعو څخه، په دې مسیر کې د پرتو هیوادونو خاورې ته داخل او خپل ټګ ته دوام ورکړي ؛

٢. د لاسلیک کوونکو هیوادونو ترمنځ دوه اړخیز او څو اړخیز تجارت، ترانزیت او ترانسپورت به راتلونکی کې نور هم پیاوړی او زیات شي؛

٣. ددې لارې سره دیو شمیر نورو هیوادو په یوځای کیدو سره به افغانستان سمندری لویو بندرونو ته لار ومومي؛

٤. ددغه تړون او لارې په پیل سره به ، تاجکستان او قرغیزستان هم دغه مسیر کې را ګډ شي؛

٥. ذیدخل هیوادونه کومه تعرفه یا محدودیت په افغانی اجناسو نه وضع کوی، بلکی افغانی کارګو ترانزیت ته لا زیات سهولت هم ایجاد وي؛

٦. نظر نورو لارو او بندرونو ته، له دغو هیوادو سره د ترانزیت او تجارت لګښت ډیر کم (ټیټ) دی؛

٧. افغانستان به د موجودو ګاونډیو له فشارونو او ستونزو بچ شي؛

٨. د دې لارې په بریالی پرمختګ سره به د چابهار د بندر اهمیت هم لوړ او هند به له افغانستان سره د تجارت په حجم او ارزش کی یوه نوی پړاو ته ننوځي؛

٩. افغانستان به یو ځل بیا لکه د ځلوبینتو کلونو پخوا په شان ځان اقتصادی سیالی کی وازمایی او پرځان د بسیا کیدو لوري ته به روان شي؛

١٠. د اقتصاد په ښه کیدو، د تجارتی لارو په توسعي او د استخدام د نویو فرصتونو په رامنځته کیدو سره به دجګړې عوامل له منځه ولاړ شي، سوله به ټینګه، فرهنګی وده او ملی یووالی به ډاډمن شی.

زموږ فرصتونه

- د پاکستان په پرتله له دغی لارې څخه د مالونو په لیږد کې دلګښت کمښت؛
- دا د افغانستان لپاره یو سیاسی نوښت دی؛
- له جنوبی آسیا سره دافغانستان له لارې د مرکزی آسیا نښلول کیدل؛
- په اوسنیو رقابتی شرایطو کی د افغانستان د سوداګری د رونق ښه کیدل؛
- له پخوانی اړ او ترلی حالت څخه د افغانی سوداګرو خلاصون؛

- د چین د هیواد د ۴۰ میلیارد دالری پانګوني تحقق؛

احتمالي ستونزې

- له بده مرغه په دغه پروژه باندې د سیاست وزرې غوړیدلي ښکارې؛
- د هند او پاکستان تضادونه خامخا هم په دې پروژه او هم په نورو منطقوی همکاریو منفی تاثیر لرى، چې تر ټولو لومړۍ افغانستان زیانمن کوي؛
- که روسیه او ایران مرسته ونه کړی هم ممکن د دغی لارې اغیزمنتوب کم شي؛
- افغانستان هغه زیر بنا نلری چې د دې ډول لویې پروژې موثریت او غوښتنو ته ځواب ووایی، مثلاً موږ لا اوس هم د مرکزی آسیا دهیوادو موافق د ریل پټلی ګیج(د وسپني ډپټلیو دواټن واحد) نلرو او نه هم د هند اوپاکستان موافق دپټلی ګیج لرو (دا په داسې حال کی چې د دغی لارې مسیر کې درې ډوله بیلابیل ګیجونه مروج دی: اروپایی سیستم چې ۱۴۳ سانتي‌متره دی، د روسيې ۱۵۲ سانتي‌متره عرض لرونکی ګیچ او د هند اوپاکستان چې هماغه انګریزی ګیچ او۱۶۷ سانتي‌متره عرض لرونکی دی)، خو دخوشالۍ ځای دا دی چې د۱۵۲ سانتي‌متر عرض لرونکی ګیچ د هیواد شمال کی لرو او څو کیلومتره د افغانستان خاوره کې تمدید شوی دی او د مرکزی آسیا هیوادو کې تر باکو پورې همدا سیستم فعال دی. په هغه صورت کی چې زموږ مالونه باکو کې تخلیه او بیا بار شیو دا ستونزه (دسیستم توپیر) حل کیږی.
- نا امني د افغانستان دولت ته لویه ستونزه او نورو هیوادو ته لویه اندیښنه او په تجارت کی دګډون نه کولو دلیل ، ویره او لوی خنډ دی، دی خنډ څو خله له افغانستان څخه ډیر ښه چانسونه اوفرصتونه سلب اوواخیستل، چې یو یې د وریښمو د لارې اصلی نقشی کې ځنډ او بدلون و؛
- د مدیریت کولو لپاره کورنی روزل شوی مدیران، دترانزیت ماهرین، په نړیوالو لارو بلد تخنیکی ماهرین او کارکوونکی نه لرل؛
- په حکومت کې دننه ستونزې، چې د قدرت لیونیان هره ورځ نظام ته ګواښونه متوجه کوي او افغنستان ته د برابر شوی یوه طلایی چانس مخه ډب کو؛
- د وخت په تیریدو سره دافغانی محصولاتو مشابه او سیال تولیداتو د رامنځته کیدو احتمال؛
- په سیمه کې د یوه یا څو هیوادو لاس اچول نظامیګری ته، مثلاً که د CPEC کوریدور بشپړ شي، او چین وغواړی چې د عربو سمندرګی یا بلوچستان کی نظامی اډې جوړی کړي، دتولی سیمی په تجارتی تعاملاتو او لارو اغیز کولای شی. ترټولو بد اغیز به یې په افغانستان وی؛
- د مرکزی آسیا د هیوادو مسیر د ژمی موسم کې له وارو ډک وي(اقلیمی درې میاشتنی ستونزه)؛
- لا اوس هم په پاکستان کې نظامی او استخباراتی کړی په افغانستان کې خپل ستراتیژیک عُمق د تروریستی فعالییتونو په شدت، اقتصادی سبوتاژ او ورانکاری کې وینې، دوی د پاکستان د ملکی دوست حکومت مدنی، دیپلوماتیک، سیاسی او اقتصادی رول تر تاثیر لاندی لری. همدا رنګه په جین کې داسې مرکزونه شته چې افراطی نظریات لری، یو یې د بیجنګ تینک تانک (غیررسمی)مرکز دی، چې د(نړیوال کولو) په نوم د چین د امپراطوری خوب وینې، دوی ممکن له پاکستان سره یو ځای په افغانستان کې د یوه ضعیف او د دوی تر قیمومیت لاندی حکومت د جوړیدو تخریبی هڅوته دوام ورکړی؛

- دا ویره شته چي د چین او روسیي اوسنی دریخ بدل شی او په سیمه کي ځان ته د امریکی د بدیل په فکر کي شي؛
- د ایران نه همکاری هم ستونزه جوړولای شی. د ایران یوه چارواکي بی بی سی ته د مرغومی په ۱۸ په ډاګه وویل چي دا لاره باید په دي مسیر نه وای تیره شوی، بلکي باید له ایران څخه تیره شوی وای. ایران همااغه ډول مخالفت او رخه چي د ټاپي پروژې او د افغانستان د اوبو د بندونو د بروژو په اړه ویلی، د دي لارې په اړه یي هم ځان غلی ندی نیولی. دوی ظاهراً وایی چي د تورغندی، تر کمنستان، آذربایجان... له طریقه غیر اقتصادی ده.

په دي توګه ښکاری چي هرګاونډی او د دغه تجارتی مسیر ګډونوال دخپلو ملي ګټو لپاره سیالی کوي، خو د افغانستان لویه ستونزه د دغه هیواد داخلی ستونزي دي، لکه په حکومت کي نه یووالی، د اقتصاد او مناقلاتو په برخه کی د مسلکی او ماهرو کادرونو نشتون، ضعیف سیاستوال او بی توپیره دتیتي پوهي لرونکی ولسی جرګه، فساد، د جنیاتکارو ډلو فعالیتونه او ناامنی.

په سیمه کي نورې لویې پروژې او لارې(کوریدورونه)

ځرنګه مو چي په پیل کي وویل د یوویشتمی پیړی په پیل سره د آسیا؛ په تیره د جنوبی آسیا د اقتصادی رونق دوره پیل شوه. دلته اقتصاد په حیرانوونکی ډول وده وکړه او له دي ودي سره ژور کیفی بدلون او پرمختیا رامنځته شوه، دغه پرمختیا د سوداګریزو آسانیتاوو او د ترانزیتي شبکو د پراخیدو او د نویو انرژیکی منابعو د تدارک غوښتنه کوي. په همدي خاطر د چین هیواد یو ځل بیا د وریښمو دلرغونی لارې بیا ژوندی کولو ته ملا وتړله او د تجارتی لارو یوه شبکه یي تر کارلاندی ونیوله . دغه شبکه د چین له لوی صنعتی مرکز (توان هوانګ) څخه پیل او یو مسیر یي د چین دشمال صحرا په لور تر منګولیا او بل مسیر یي د چین جنوب لوري ته دقزاقستان، اوزکند او اوش په لور ی دوام مومی، چي هیله ده دلته به د افغانستان ریل پټلی د قزاقستان ریل پټلی سره ونښلول شی.

په سیمه کي (د یوې لارې یوه کمربند) په نوم لویه پروژه هم پیل شوه چي په راتلوونکي کي افغانستان ورسره شریک کیدای شي. پورتني تجارتی شبکي یوه لویه اقتصادی منطقه سره وصل کوی. یوه لار یو کمربند د یوی بلې زیربنایی پروژې طرح د ه چي اوس کار وربانديی پیل شوی دی.

دو همه لویه پروژه د چین – پاکستان اقتصادی کوریدور CPEC)China-Pakistan Economic Corridor) دی. دچین-پاکستان اقتصادی دهلیز زموږ د عصر یوه تر ټولو لویه پروژه ده. دا له چین څخه بهر د دغه هیواد تر ټولو لویه سرمایګذاری ده. د دي پروژې د بهره برداری لپاره له همدا اوس څخه ۱۲نورې پروژې د انرژی د تولید لپاره او دوه لوی ریاکتورونه د۱۱۰۰میګاواټه په ظرفیت دبریښنا د تولید لپاره شروع شوی دی. CPEC به په ۲۰۳۰م. کال کي بشپړه شي. دا به له کاشغر، بالستان، ګلګیت، اسلام اباد او بلوچستان څخه تیریږی او تر ګوادر پورې به رسیږی، په راتلونکی کي یي یوه شبکه له کندهار- هرات – فاریاب څخه د منځنی آسیا او اروپا په لوري په نظر کي ده، په دي کي له ګوادر څخه تر ګلګټ پورې د وسپني پټلی شامله ده چي وروسته ترهغه د چین د پټلیو داخلی شبکي پورې نښلي. د دي پروژې سرمایګذاری کی د چین دپرمختیا بانک په ګډون څو نور بانکونه او د چین دعلومو اکاډمی CASS شامله ده. سیاست څیړونکو او دلویدیځ شنونکو دي ته (د نوی لویي لوبې) نوم هم ورکړی، چي لکه د بریتانیا د پخوانی (Great Game) په شان د پامیر او هندوکش په شاوخوا متمرکزه ده.

د ګیلګیټ بالستان کې له واورو ډک یخچالونه او دسمی ترټولو لوړه څوکه باتوراسر(Batura sar) چې۷۷۹۵متره د سمندر له کچې لوړ دی او د افغانی بامیر (ددنیا بامRoof of world) سره سیالی په فکر کې دی !

دهندوکش لوړه څوکه (هرچا سره چې هندوکش وی، نړی ورسره ده!)

Roof of the world

په دې توګه چین په نړۍ کې د دوهم اقتصادي قدرت په توګه سرراپورته کوی. پاکستان ته یې هم ګټه رسیږی، یعنی د دی هیواد داخلی محصولاتو بازار به پراخه، چین او مرکزی آسیاته به یې انتقالات آسانه او زیات شي. له دې پرته به د ګوادر بند نور هم پراخ شي چې همدا اوس لس میلیارده دالره د هغه د نور انکشاف او ۱۸ میلیادره د انرژی د تولید او د صنعت د تقویې لپاره په پام کې نیول شوي دي. دګلګت سیمه به د توریزم د جاذبې ترڅنګ د مبادلاتو یو مرکز وګرځي. د نورو تجارتی مالونو اوصنعتی تاسیساتو تر څنګ به له دې لارې دتیلو پایپلاین هم تیریږی چې د چین اقتصاد ته به نفت پمپ کوي.

د چین – پاکستان اقتصادی دهلیز CPEC

د چابهار بندر هم هغه زیربنایی پروژه ده چې د ځنډنې پرمختګ سره سره افغانستان ورته ډېر هیله من دی. په دې کې هم د هند او هم دایران علاقمندی د دې سبب کیږی چې د افغانستان لپاره آزادو اوبو ته درسیدو یو بل بنه امکان برابر شي. دا هغه علایم دی چې د ایروایشیا دمنطقوی نوی اقتصاد شاه رګونه یې بللای شو چې افغانستان په دغه regionalism کې اساسی ځای او ارزښت لري. له بده مرغه هغومره چې نړۍ د افغانستان جیو- اکونومیک او جیوپولیتیک ارزښت او قوت ته ځیرده او مطالعات پکې کوي، هغومره په خپله افغانان ورڅخه بې خبره او بې توپیره دی.

په سیمه کې د نویو منطقوی سازمانونو لکه ECO, SCO, SAARC, ASIAN برنامې او له دې لارې د اقتصادی سیاستونو همغږی کول نه یواځې د افغانستان لپاره، بلکې د ټولې سیمې لپاره دښه زیری لرونکی دی.

نتیجه ګیری

بیوزله ټولنه، په انزوا کې لویدلې ولس او بیوزله خلک له راز راز رواني، ټولنیزو، فزیکی، اخلاقی، جسمی او نورو ستونزواو مفاسدو سره لاس او ګریوان وي. له همدې امله د اسلام ستر پیغمبر(ص) دعا کوله چې یاالله له فقر او کُفر څخه پنا غواړم. وایی کله یې چې یوه ورځ دا دُعا وکړه، یوه اصحابی مبارک ورڅخه وپوښتل: یارسول الله آیا فقر او کفر یودي؟ مبارک ورته وفرمایل: هو بیشکه چې دواړه سره یو دي.

د راشده خلفاوو په دوران کې چې اسلامي ټولنې استقرار موندلی و، عمرانی چارو اولارو ته ډیریه پاملرنه وشوه. ورو ورو دغه عروج دومره وځلید چې له شام او فرات نیولی تر قسطنطنیې، اندلس او ډیرو اسلامی واکمنیو پورې پراخ شو. دغه مهال اسلامی ټولنې د غوره اقتصاد، فرهنګی او اخلاقی سجایاوو لرونکی او د عدالت مرکزونه وو. تجارت او لویو لارو ته پوره پاملرنه شوې وه او سوداګری ډیره هڅول کیده، د لویو لارو جوړولو او امنیت ته لومړیتوب ورکول کید، خو ګورو چې په فقر

کی ټول منکرات دي، لکه غلا، دوکه، غیبت، وژنې، بُهتان، احتکار، ذلت او نورې بدبختی. دمحبوب پیغمبر له پورته مبارک ارشاد څخه ښکاری چې داسلام مبارک دین د عزت دین دی، نه د ذلت. د اسلام دمبارکو لاربوونو څخه یوه دا هم ده چې : تر ضعیف مومن څخه پیاوړی غوره دی او له ټیټ لاس څخه لوړ ! دلته منظور له لوړې او فقر څخه د خلاصې اسلامی ټولنې هدف دی او له لوړ لاس څخه موخه ښه اقتصاد لرل دي. کله چې فقر نه وي، نو تعلیم، اخلاق، عبادات، روامعاملات، عدالت او هرهغه نیک اعمال او صفات به وي چې اسلام یې امر کړی دی. زموږ دینی ارشاداتو د سالم فرد، سالمې روزنې، د ټولنیزو ناخوالو، ظلم، جګړې او تاوتریخوالی د مخنیوی په خاطر او د انسانی کرامت د ساتنې او د انسان پرسر د کرم دتاج د پاتې کیدو او د فردی عزت د حفاظت په موخه اقتصادي پرمختیا ته ډیره پاملرنه کړی او تجارت یې د خلق الله خدمت بللی دی. د صدر اسلام په دور کې هم لویو لارو، سوداګری، د کانالونوکیندنو، دبندونو او باغونو جوړولو او تجارتی لارو او کاروانسرایونو جوړولو ته دهمدې فلسفې له مخې پاملرنه شوی وه. اقتصادی هوساینه د حکومتی پروګرامونو او هېوادونو په انکشافي اهدافو کې د نورو اهدافو تر څنګ یو هدف دی. دغه هدف د اقتصادی پیاوړی زیربنا غوښتنه کوي چې له نیکه مرغه اوس د افغانستان دولت هم ورته توجه کړی ده.

ولسمشر ښاغلی دوکتور محمد اشرف غنی په تیرو څلورو کلونو کې خو ځله خپلو پروګرامونو کی دا ډول مهم موضوعات یاد کړی دی، په وروستی ځل یې د ۱۳۹۷ کال د جدی میاشت کی د تاریخ د مطالعاتو د یوه بنسټ د پرانیستنې په مراسمو کی یو ځل بیا ځوانانو ته په خطاب کې داسې وویل:

(... افغانستان په ماضی کې د آسیا فرهنګی، سیاسی او اقتصادی څلور لارې و او دا موقعیت باید یوځل بیا ترلاسه کړو!)

افغانستان اوس د خپلو کانونو، د اوبو سرچینو او لویو لارو لپاره د بل هر وخت په پرتله یوه سنجول شوی ستراتیژی جوړه کړی ده. په وجه کې د ایسار والی لویې ستونزی ته د حل یوه ښه او ګټوره طرح د د وچې پنځه بندورنه دی، چې د مرکزی آسیا او جنوبی آسیا هیوادونو یې هرکلی کړی دی. له نن څخه تقریباً دوه زره کاله مخکې له همدې مسیر څخه د وریښمو لویه او مشهوره تجارتی لار تیریده چې افغانستان یې د تګلوری یوه برخه وه، هغه مهال افغانستان د بیلابیلو تاریخی تمدنونو د تقاطع نقطه او د لویو کاروانسرایونو، عالی صنعت او غوریدلی فرهنګ لرونکی هیواد و. د دغې لارې په فعاله کیدو سره د شریکو هیوادو تجارت او اقتصاد کې ژور مثبت بدلون او دسیاسی اړیکو نږدې کیدل او د فرهنګی تعلقاتو تقویه کیدل تحقق مومي. د دغې نښلوونکی لارې په واسطه به څلور نیم میلیارده وګړی یو بل سره دوستانه روابط پیدا کړي. افغانستان له دې لارې ډیرې ګټې ترلاسه کوي. د دې ترڅنګ زموږ په سیمه کی د وریښمو د لارې او د چین- پاکستان د اقتصادي دهلیز زیربنایی پروژې هم پیل شوي دی، چې یوه بله تقویه کوي. تر دې مخکی د چابهار بندر هم د افغانستان لپاره یوه لاسته راوړنه وه چې د ایران، افغانستان او هند په توافق کار وربادی وشو. دغه زیر بنایی ستړې پروژې د افغانستان ځوان نسل ته ښه زیری دی. افغانستان به وتوانیږی یو ځل بیا خپل پرتم ترلاسه او له اقتصادی پلوه به پرځان بسیا شي.

یادونه:

که چیری ګران لوستونکی و غواړی چې ددی لیکوال نوری لیکنی هم ولولی، نو کولای سی چی، پر انځور باندی
د «کلیک» په اجرا کولو سره د لیکونکی مقالی د «آرشیف» فهرست ته، لار ښودنه تر لاسه کړی!

افغانستان په سیمه کې د وصل دنقطي بریالی تجربه (دویمه برخه)
Dodiaal_m_bashir_de_afgh_pa_sima_de_wasl_barya_۲.pdf