ڈویلپمنٹ ایڈووکیٹ پاکستان

جلد ۲، شمارہ ۴

علاقائی رابطے اور راہداریاں

ڈویلپمنٹ ایڈووکیٹ
پاکستان

UNDP

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Agency for Development and Cooperation SDC

ڈویلپمنٹ ایڈووکیٹ پاکستان

ڈویلپمنٹ ایڈووکیٹ پاکستان، ملک میں اہم ترقیاتی مسائل اور مشکلات پر خیالات کے تبادلہ کے لئے ایک پلیٹ فارم مہیا کرتا ہے۔ اس کے ہر سہ ماہی شمارے میں ترقی سے متعلق ایک موضوع کو مرکزی حیثیت دیتے ہوئے عوامی بحث کی راہ ہموار کی جائے گی اور سوّل سوسائٹی، تدریسی حلقوں، حکومت اور ترقیاتی پارٹنرز کے مختلف نقطہ نظر پیش کئے جائیں گے۔ اس جریدے کے ذریعے ہونے والی بحث میں نوجوانوں اور خواتین کی آراء شامل کرنے کی بھرپور کوشش کی جائے گی۔ تجزیوں اور رائے عامہ پر مبنی آرٹیکلز ترقی سے متعلق نئے خیالات پر بحث کو فروغ دیں گے اور اس کے لئے معلومات فراہم کرنے کے ساتھ ساتھ تازہ ترین معلومات بھی پیش کریں گے۔

ایڈیٹوریل بورڈ

اگنیشیو ارتزا
ریزیڈنٹ ریپریزنٹیٹو، اقوام متحدہ ترقیاتی ادارہ، پاکستان

حامد رضا آفریدی
پالیسی ایڈوائزر/ سفارتخانہ سوئٹزرلینڈ

عامر گورایا
اسٹنٹ ریزیڈنٹ ریپریزنٹیٹو/ چیف، بحران کی روک تھام اور بحالی یونٹ
اقوام متحدہ ترقیاتی ادارہ، پاکستان

قیصر اسحاق
اسٹنٹ ریزیڈنٹ ریپریزنٹیٹو/ چیف، جمہوری طرز حکمرانی یونٹ، اقوام متحدہ ترقیاتی ادارہ، پاکستان

امان اللہ خان
اسٹنٹ ریزیڈنٹ ریپریزنٹیٹو/ چیف انوائرمنٹ اینڈ کلائمیٹ چینج یونٹ
اقوام متحدہ ترقیاتی ادارہ، پاکستان

عائشہ بابر
چیف، کمیونیکیشنز یونٹ، اقوام متحدہ ترقیاتی ادارہ، پاکستان

وضاحت

اس جریدے میں شامل ایڈیٹوریل بورڈ کے ارکان یا دیگر بیرونی افراد کی تحریروں میں جن خیالات کا اظہار کیا گیا ہے وہ ضروری نہیں کہ اس ادارے کے خیالات کی عکاسی کرتے ہوں جن کے لئے وہ کام کرتے ہیں اور نہ ہی ان میں سے کوئی آراء ایک ادارے کی حیثیت سے اقوام متحدہ ترقیاتی ادارہ کے خیالات کی نمائندگی کرتی ہیں۔

ایڈیٹوریل ٹیم: ماہین حسن، عمر ملک، میران جمال

ڈیزائنر: حنات احمد

پرنٹر: آغاجی پرنٹرز، اسلام آباد

اقوام متحدہ ترقیاتی ادارہ
چوتھی منزل، سیرینا بزنس کمپلیکس،
خیابان سہروردی، سیکٹر G-5/1،
پی او بکس 1051، اسلام آباد، پاکستان

اپنی تحریریں اور جوابی آراء ہمیں اس پتہ پر ارسال کریں: pak.communications@undp.org

ISBN: 978-969-8736-29-9

فہرست

دسمبر ۲۰۱۹

تجزیئے

02 علاقائی رابطے اور راہداریاں

آراء

10 اقتصادی راہداریاں: غربت، ترقی اور علاقائی انضمام پر اثرات
گنٹر سوگیارتو

13 سی پیک اور سماجی و اقتصادی ترقی
عطر النساء

16 راہداریوں کے ذریعے مقامی سطح پر انضمام
عثمان خان، زہرہ حمید

19 تجارت اور تجارتی سرگرمیوں کی ترقی
ڈاکٹر نادیہ فاروق

22 چین پاکستان اقتصادی راہداری کے سرمایہ کاری و انتظامی امور
ڈاکٹر لیاقت علی شاہ

انٹرویو

24 یاؤ جنگ
پاکستان میں چین کے سفیر

26 ژاؤ ونگ یانگ
کنٹری ڈائریکٹر
ایشیائی ترقیاتی بینک

28 عارف احمد خان
چیف ایگزیکٹو، ٹی ڈی اے پی

30 شیر علی ارباب
رُکن قومی اسمبلی، پاکستان
چیئرمین، سی پیک پارلیمانی کمیٹی

نوجوانوں کی آواز

32 سلمان عارف
عالیہ نور بخش
حارث افضل ملک

33 کنزہ توقیر
فیصل فاروق
حنا علی شاہد

Follow us

/undppakistan

www.twitter.com/undp_pakistan

www.pk.undp.org

راہداریاں اور رابطے

دنیا کے مختلف علاقوں کے درمیان رابطے اور رسائی کی سہولیات میں بہتری حالیہ سالوں کے دوران عالمی و علاقائی انضمام اور معاشی افزائش کی بنیاد کے طور پر اہمیت اختیار کر چکی ہے۔ تاہم اس کی بنیادیں کچھ صدیاں قبل 1776 میں اس وقت رکھی گئیں جب معروف ماہر اقتصادیات آدم سمتھ نے اپنے افکار کو ان سادہ سے الفاظ میں یوں بیان کیا کہ:

"اچھی سڑکیں، نہریں اور سفر کے قابل دریا، سفر کے اخراجات کم کر کے ملک کے دور افتادہ حصوں کو تقریباً اس سطح پر لے آتے ہیں جہاں آس پاس کے قصبات ہیں۔ اس بناء پر ہر طرح کی بہتری میں یہ سب سے شاندار بہتری ہے"۔

آدم سمتھ کا یہ قول رابطہ سہولیات کے ثمرات کو اجاگر کرتا ہے جن کی بدولت فعال اور باکفایت نقل و حرکت اور تجارت ہوتی ہے اور یوں مختلف مواقع مثلاً افرادی قوت اور اشیائے خورد و نوش کی منڈیوں وغیرہ کے علاوہ صحت، توانائی اور تعلیم جیسی انواع و اقسام کی سہولیات تک رسائی بہتر ہوتی ہے۔ اس کا اثر یہ ہوتا ہے کہ ملکوں کے اندر اور مختلف ملکوں کے درمیان عدم مساوات کم کرنے میں مدد ملتی ہے۔ رابطے عالمی ہوں یا علاقائی، پائیدار اور باقاعدہ منصوبے کے پابند ہوں تو ترقی یافتہ ریاستوں کی افزائش اور پائیداری میں کلیدی کردار ادا کرتے ہیں۔

بہتر علاقائی رابطے اور راہداریاں پاکستان کی معیشت پر بھی نمایاں حد تک مثبت اثرات مرتب کر سکتے ہیں اور اسے اشیائ، خیالات، ٹیکنالوجی، توانائی اور لوگوں سمیت مختلف منڈیوں سے جوڑ سکتے ہیں۔ اس سے تجارت و سیاحت میں اضافہ ہوگا، یہاں سرمایہ آئے گا، روزگار کے مزید مواقع پیدا ہوں گے اور قومی آمدنی بڑھے گی۔ پاکستان کے جغرافیائی و سٹریٹجک محل وقوع کے پیش نظر ان رابطہ سہولیات کی بدولت پاکستان تجارتی اور ٹرانزٹ سرگرمیوں کا گڑھ بن سکتا ہے جس کی عملی تعبیر بہتر، پائیدار اور سب کی شمولیت پر مبنی افزائش کی صورت میں سامنے آئے گی۔

1974 میں شاہراہ قراقرم کی تعمیر، علاقائی رابطہ سہولیات کی بہتری کے اعتبار سے پاکستان کی تاریخ کا ایک اہم سنگ میل تھی۔ حالیہ کاوشوں میں چین پاکستان اقتصادی راہداری (سی پیک) اور ترکمانستان - افغانستان - پاکستان - بھارت (تاپی) گیس پائپ لائن پراجیکٹ شامل ہیں۔ یہ دونوں منصوبے بے پناہ استعداد کے حامل ہیں اور مستقبل کی علاقائی ترقی کا سنگ بنیاد ہیں جن سے نئے تجارتی روٹس کھل سکتے ہیں جو بیرونی دنیا تک رسائی سے محروم ایشیائی ممالک کو رسائی دیں گے اور مقامی آبادی کے لئے ذرائع معاش کے نئے مواقع پیدا کریں گے۔ علاوہ ازیں ان اقدامات پر اگر مناسب طریقے سے عملدرآمد ہو جائے تو یہ پائیدار ترقی کے عالمی مقاصد (ایس ڈی جیز) کے حصول پر براہ راست اپنا اثر دکھائیں گے جن میں باوقار کام اور معاشی افزائش (ایس ڈی جی نمبر 8)، سب کے لئے باکفایت اور صاف توانائی (ایس ڈی جی نمبر 7)، پائیدار شہر اور کمیونٹیز (ایس ڈی جی نمبر 11)، غربت کا مکمل خاتمہ (ایس ڈی جی نمبر 1)، بھوک کا مکمل خاتمہ (ایس ڈی جی نمبر 2) اور صنعت، جدت اور بنیادی ڈھانچہ (ایس ڈی جی نمبر 9) چند قابل ذکر مقاصد ہیں۔

2019 کے اواخر میں پھوٹنے والی کرونا وائرس کی وباء کے پیش نظر علاقائی اور عالمی دونوں انواع کی رابطہ سہولیات پر منفی اثرات مرتب ہوئے ہیں۔ اس جان لیوا وائرس کا پھیلاؤ روکنے کے لئے دنیا بھر کی حکومتوں نے فوری مانع اقدامات کئے ہیں مثلاً سرحدیں بند کر دی گئی ہیں، نقل و حرکت (فضائی / زمینی وغیرہ) پر پابندیاں عائد کر دی گئی ہیں اور سماجی فاصلے کے اصول وضع کر دیئے گئے ہیں۔ ان سب کی وجہ سے رابطے کے مختلف ذرائع میں رکاوٹیں پیدا ہو گئی ہیں۔ نتیجہ یہ نکلا ہے کہ عالمی تجارت، جو دراصل انہی رابطوں کا ثمر ہے، کے بارے میں خدشہ ہے کہ یہ 2020 کے دوران 18.89 ٹریلین امریکی ڈالر سے کم ہو کر بہترین صورتحال میں 16.4 ٹریلین امریکی ڈالر اور بدترین صورتحال میں 12.84 ٹریلین امریکی ڈالر تک رہ جائے گی۔

معمول کی زندگی کی طرف واپس آنے میں وقت لگے گا۔ یا پھر اب معمول کی زندگی ایک نئے طرز کی ہوگی اور اس کی روشنی میں ہمیں اپنے معاشی ماڈلز پر نظر ثانی کرنا پڑے گی جس میں زیادہ زور مقامی سطح پر پیداوار اور تصرف پر ہوگا۔ کووڈ-19 نے ہمیں ایک موقع فراہم کر دیا ہے کہ ہم اپنی ناپائیدار دنیا کے بارے میں نئے خطوط پر غور و فکر کریں۔ اس سیاق و سباق میں لازم ہو جائے گا کہ ہم زیادہ پائیدار پیداوار اور تصرف کی جانب قدم بڑھائیں، تجارتی حکمت عملی کی از سر نو تشکیل کریں اور اپنے عمل کو "بہتر طریقے سے دوبارہ تعمیر" والی سوچ کے مطابق ڈھالیں۔

علاقائی رابطہ سہولیات میں ڈیجیٹل شعبہ اب جو اہم کردار ادا کرے گا اس سے انکار ممکن نہیں۔ مثال کے طور پر، ٹیلی میڈیسن کا استعمال اگرچہ وباء سے پہلے بھی ہو رہا تھا لیکن اب اس کا زور کہیں زیادہ بڑھ گیا ہے اور ٹیکنالوجی کی بدولت اب یہ محض ڈاکٹر سے مشورے تک ہی محدود نہیں رہی۔ یہی حال فاصلاتی تعلیم کا ہے۔ سکول ہوں یا یونیورسٹیاں، سب پوری قوت کے ساتھ آن لائن ہو گئے ہیں اور اس بات کو یقینی بنانے کے لئے کوشاں ہیں کہ تعلیم میں تعطل نہ آئے۔ دنیا، جسے ہم جانتے تھے، اب بدل چکی ہے، جس میں مادی راہداریوں کی جگہ ڈیجیٹل رابطہ سہولیات نے لے لی ہے۔

ڈیجیٹل رابطہ سہولیات کے ثمرات بے شمار ہیں جن سے بھرپور فائدہ اٹھایا جا سکتا ہے۔ مثلاً ڈیجیٹل علاقائی رابطہ سہولیات کی بدولت ترقی پذیر ملکوں کے چھوٹے اور درمیانے کاروباری ادارے عالمی تجارت میں اپنا حصہ بڑھا سکیں گے کیونکہ اپنے کم پیداواری اخراجات اور قیمتوں کی بدولت انہیں پہلے سے ہی مسابقتی برتری حاصل ہے۔ ڈبلیو ٹی او کی پیش گوئیوں کے مطابق اس کمی سے خاص طور پر ترقی پذیر ملکوں کے چھوٹے اور درمیانی کاروباری ادارے فائدہ اٹھا سکتے ہیں اور عالمی تجارت میں اپنا حصہ 46 فیصد سے 57 فیصد تک بڑھا سکتے ہیں۔

وباء نے پاکستان کو بھی ایک موقع فراہم کر دیا ہے کہ وہ اپنی قلیل مدتی حکمت عملیوں پر نظر ثانی کرے اور انہیں بدلتے حالات کے مطابق ڈھالے جن سے ڈیجیٹل ایکو سسٹم میں بہتری آئے، مقامی سطح پر پیداوار اور خریداری ہو سکے اور کاروباری سرگرمیوں کی ڈیجیٹل میدان میں منتقلی کا سفر فعال اور عمدہ طریقے سے طے کیا جا سکے۔ طویل مدت میں سی پیک اور تاپی جیسی علاقائی راہداریوں کی موجودہ استعداد پر حرف گیری ممکن نہیں۔ ان علاقائی راہداریوں کی تعمیر سے نہ صرف پاکستان کو معاشی لحاظ سے مدد ملے گی بلکہ مقامی آبادی کے لئے ذرائع معاش کے نئے مواقع بھی پیدا ہوں گے اور پائیدار ترقی کے متعدد مقاصد کے حصول میں بھی مدد ملے گی۔

تجزیے

علاقائی رابطے اور راہداریاں

نوٹ: مرکزی تجزیہ سسٹین ایبل ڈویلپمنٹ انسٹی ٹیوٹ (ایس ڈی پی آئی) کے ڈاکٹر وقار احمد[1] نے تیار کیا ہے۔

تعارف

راہداریاں ترقی پذیر معیشتوں کے لئے معاشی افزائش اور بہبود سے متعلق مقاصد کے حصول میں مددگار ثابت ہو سکتی ہیں۔ بیشتر ترقی پذیر معیشتیں بنیادی ڈھانچے کی ترقی کو ایک ایسے اقدام کے طور پر دیکھتی ہیں جس سے فوراً روزگار کے مواقع پیدا ہونے لگتے ہیں اور غربت کی سطح کم ہونے لگتی ہے۔ روزگار پیدا کرنے میں کامیابی طویل مدت میں پائیدار تبھی ہو سکتی ہے کہ اقتصادی راہداریوں کے نتیجے میں افزائش ہو جس کا رخ بیرونی جانب ہو اور اشیاء و خدمات بالخصوص ایسے شعبوں جو نوجوانوں اور روزگار سے محروم افرادی قوت کو روزگار دیں، کی برآمدات میں اضافہ ہو۔

البتہ لٹریچر سے ملنے والے شواہد پر نظر دوڑائیں تو یہ ماحولیات اور سماجی انصاف (جو سب کی شمولیت پر مبنی افزائش کے علاوہ پائیدار ترقی کے فریم ورک کے دو اہم ستون سمجھے جاتے ہیں) پر اقتصادی راہداریوں کے اثرات کے حوالے سے مختلف کہانی سناتے ہیں۔[2]

زیر نظر تحریر میں ان راہداریوں کی تعمیر کیلئے پاکستان کی موجودہ کوششوں، اس راہ میں پیش آنے والی مشکلات اور ان پر قابو پانے کے لئے ریاست کے عزائم کا جائزہ لیا گیا ہے۔ علاوہ ازیں، اس میں روشنی ڈالی گئی ہے کہ پاکستان میں بنیادی ڈھانچے اور اقتصادی راہداریوں کی بہتری، پائیدار ترقی کے عالمی مقاصد (ایس ڈی جیز) کے حصول میں کس طرح مدد دے سکتی ہے۔

علاقائی رابطے، افزائش اور فلاح

علاقائی رابطوں کی مہم نے تب زور پکڑا جب مختلف ملکوں اور خطوں نے ان منصوبوں پر اپنا کام شروع کیا اور ساتھ ہی منڈیوں اور ویلیو چین کے درمیان روابط استوار کرنے کی ان کوششوں کو عملی جامہ پہنانے کے لئے فنڈز کے ٹھوس انتظامات بھی کئے۔[3] بیلٹ اینڈ روڈ انیشیٹیو (بی آر آئی)، یورپی یونین اور ایشیا میں رابطہ سہولیات کی حکمت عملی اور وسط ایشیا علاقائی اقتصادی تعاون (کیریک) اس کی حالیہ مثالیں ہیں۔ ان کاوشوں کا آغاز اس ادراک کے تحت کیا جاتا ہے کہ مربوط تجارتی اور ٹرانسپورٹ راہداریوں سے ہر طرح کے نئے روٹس وجود میں آئیں۔ ان کی بدولت سفری اور لاجسٹکس نیٹ ورکس آپس میں جڑ سکتے ہیں اور یوں زرعی اور صنعتی پیداوار کی نقل و حمل اور ٹرانزٹ کے دورانیہ کے ساتھ ساتھ کسٹمز کارروائیوں میں بھی کمی آ سکتی ہے۔ انجام کار ان کاوشوں کے ثمرات نے ثابت کر دیا ہے کہ برآمد و درآمد کنندگان کی لاگت اور اخراجات میں واقعی کمی آتی ہے۔ تجارتی اخراجات میں یہ کمی بڑی معیشتوں کے مقابلے میں چھوٹی تجارتی اقوام کے لئے زیادہ فائدہ مند رہتی ہے۔

تحقیقی سرگرمیوں سے ظاہر ہوتا ہے کہ علاقائی اقتصادی راہداریاں دو طریقوں سے ترقی پذیر ملکوں پر اپنا اثر دکھا سکتی ہیں یعنی تجارت اور براہ راست غیر ملکی سرمایہ کاری (جدول 1)۔ مثال کے طور پر تحقیقی سرگرمیوں سے ظاہر ہوتا ہے کہ بی آر آئی ٹرانسپورٹ منصوبوں سے کم آمدنی والے ممالک کے جی ڈی پی میں تقریباً 4 فیصد تک بہتری آئے گی۔[4] بعض تخمینوں سے یہ بھی ظاہر ہوتا ہے کہ بی آر آئی کے ٹرانسپورٹ منصوبوں میں براہ راست غیر ملکی سرمایہ کاری سے جو اثرات مرتب ہوں گے ان سے کم آمدنی والے ممالک کے جی ڈی پی میں تقریباً 0.35 فیصد تک بہتری

جدول 1: اقتصادی راہداریاں-مشکلات اور مواقع

مواقع	مشکلات
سرحد پار بنیادی ڈھانچے کی سہولیات اور ان کے نظم و نسق میں بہتری	اس امر کو یقینی بنانا کہ سرمایہ کاری کا عمدہ استعمال ہو، سرمایہ سیاسی یا محض 'دیکھنے میں اچھے' اور 'دکھاوے کے اثرات' والے منصوبوں پر نہ لگایا جائے۔
تجارتی اخراجات میں کمی، تجارتی قواعد میں بہتری، تجارتی بہاؤ میں اضافہ اور جی وی سی کی شمولیت میں اضافہ	بنیادی ڈھانچے پر بڑے پیمانے کی سرمایہ کاری کی کوآرڈینیشن
افزائش اور روزگار میں بہتری اور غربت میں کمی	سماجی، ماحولیاتی اور طرز حکمرانی کے خطرات سے نمٹنے کے اقدامات
پسماندہ اور الگ تھلگ علاقوں کی ترقی	عوامی قرضے کی پائیداری، منصوبوں کی بروقت تکمیل کے لئے سرمایہ لگانے کی جدت آمیز طریقوں کی تلاش

ذریعہ: از فرینڈ ((2018، [5] مصنف کا ترمیم کردہ

1 ڈاکٹر وقار احمد ایک ماہر اقتصادیات اور سابق سول ملازم ہیں۔ وہ Pakistan's Agenda for Economic Reforms کے مصنف ہیں جو اوکسفرڈ یونیورسٹی پریس کی جانب سے شائع کی گئی۔ ڈاکٹر وقار احمد اس وقت "سسٹین ایبل ڈویلپمنٹ پالیسی انسٹی ٹیوٹ" (ایس ڈی پی آئی) سے وابستہ ہیں۔ زیر نظر تحریر میں جن خیالات کا اظہار کیا گیا ہے وہ مصنف کے ذاتی خیالات ہیں اور ضروری نہیں کہ وہ ایس ڈی پی آئی کے باضابطہ موقف کی عکاسی کرتے ہوں۔

2 احمد، وی، سلہری، اے، کیو، جاوید، اے، (2015)۔ Strengthening South Asia Value Chain: Prospects and Challenges۔ ساؤتھ ایشیا اکنامک جرنل، 16(2_suppl),55S-74S۔ https://doi.org/10.1177/1391561415594900

3 احمد، وی، سلہری، اے، کیو، جاوید، اے، (2015)۔ Strengthening South Asia Value Chain: Prospects and Challenges۔ ساؤتھ ایشیا اکنامک جرنل، 16(2_suppl),55S-74S۔ https://doi.org/10.1177/1391561415594900

4 ڈی سوئیرز، ایف، اے ملابک، ایس مرے، این روشا، ایم روٹا، 2018۔ How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs?۔ پالیسی ریسرچ ورکنگ پیپر، ڈبلیو پی ایس 8614، عالمی بینک، واشنگٹن ڈی سی۔

5 فرینڈ، سی (2018)۔ The Economics of the Belt and Road Initiative۔ ورلڈ بینک گروپ کی پریزنٹیشن۔ دسمبر 2018 میں اسلام آباد میں منعقدہ 20 ویں سسٹین ایبل ڈویلپمنٹ کانفرنس میں دی گئی پریزنٹیشن۔

آئے گی ۔[6]

علاقائی رابطہ سہولیات کو کئی طرح کی راہداریوں کے ذریعے بہتر بنایا جاسکتا ہے ۔ ان میں ٹرانسپورٹ، تجارت، معیشت، توانائی، ڈیجیٹل اور دیگر راہداریاں شامل ہیں ۔

ٹرانسپورٹ راہداریاں

ٹرانسپورٹ راہداریوں کو اب ان کی بدولت پیدا ہونے والی مشترکہ قدر و اہمیت کے نقطہ نظر سے دیکھا جاتا ہے ۔ یہ قدر و اہمیت سب کے لئے نقل و حرکت کی سہولت، وسائل کی عمدہ کارکردگی، ٹرانسپورٹ کے بنیادی ڈھانچے، تحفظ اور سلامتی کی صورت میں سامنے آسکتی ہے ۔[7] شعبہ ٹرانسپورٹ کی بہتری پر ہونے والے اخراجات کو عام طور پر اسی نقطہ نظر سے دیکھا جاتا ہے کہ ان سے عوام کو سفر کی باکفایت سہولیات میسر ہوں یا پسماندہ علاقوں میں مال برداری کی ٹرانسپورٹ سہولیات میسر ہوں ۔ ممالک کی پوری کوشش ہے کہ ٹرانسپورٹ کے ایسے جدت آمیز طریقے نکالے جائیں جو لوگوں اور اشیاء دونوں کی نقل و حرکت کے اعتبار سے باکفایت ہوں ۔[8]

ان طریقوں میں پائیداری کو سب سے پہلے پیش نظر رکھا جاتا ہے ۔ ٹرانسپورٹ کی ایسی سمارٹ ٹیکنالوجیز کی مانگ اس وقت زیادہ ہے جن سے سڑک، سمندر، دریاؤں، نہروں، اور ریلویز کے ذریعے مال برداری کی نقل و حرکت کے دوران رش میں کمی دیکھنے کو ملے ۔ پائیداری کا یہ نقطہ نظر اس بات کو زیر غور لائے بغیر مکمل نہیں ہوتا کہ ٹرکوں، بسوں اور دیگر گاڑیوں کی بھرپور کارکردگی یقینی بنائی جائے ۔

اسی طرح ایک اور پہلو ٹرانسپورٹ کے بنیادی ڈھانچے کی قوت بڑھانے کی ضرورت ہے جس میں موسمیاتی تبدیلی، قدرتی یا انسانی آفات اور سائبر حملوں سے پیدا ہونے والے مختلف خطرات کا جائزہ لینا پڑتا ہے ۔ سائبر سکیورٹی کے خطرات سے ٹیکنالوجی کے ذریعے آپس میں جڑی گاڑیوں کی کارکردگی مخدوش ہو جاتی ہے اور لوگوں اور اشیاء کی سلامتی خطرے میں پڑ جاتی ہے ۔ ٹرانسپورٹ راہداریوں سے ترقی پذیر معیشتوں کی مسابقتی حیثیت اور برآمدات میں کس حد تک بہتری آتی ہے، اس کا انحصار ایسی ضمنی اصلاحات پر ہوتا ہے جو ٹرانزٹ، امیگریشن، کسٹمز کارروائیوں اور بندرگاہوں اور ہوائی اڈوں پر ہونے والی ہینڈلنگ کو بہتر بنائیں ۔

تجارتی راہداریاں

ان راہداریوں کے کاروباری ماڈل میں برآمدات و درآمدات میں معاونت کو کلیدی حیثیت حاصل ہے ۔ علاقائی تجارتی راہداریوں کے نتیجے میں ملکوں اور خطوں کے درمیان تجارت سے متعلق ضابطے کی کارروائیوں اور معیارات میں ہم آہنگی پیدا ہو سکتی ہے اور سرحدی حکام کے درمیان کوآرڈینیشن، غیر رسمی اور غیر قانونی تجارت کو روکنے کے لئے الیکٹرانک ڈیٹا کے تبادلے، سرحدی مقامات پر لاجسٹکس بہتر بنانے کی اصلاحات، اور لاتعداد برآمدی و درآمدی دستاویزات میں کمی کی راہ ہموار ہو سکتی ہے ۔ خطے اور علاقے اگر بحیثیت مجموعی بلا تعطل تجارتی سرگرمیوں کی جانب قدم بڑھائیں تو انجام کار تجارتی اخراجات کم کرنے میں بھی مدد ملتی ہے ۔[9] اس سے نہ صرف آپ کو اچھی طرح اندازہ ہو جاتا ہے کہ اشیاء کی تجارت میں کب اور کہاں کتنا وقت لگے گا بلکہ برآمدات اور درآمدات کا حصہ بڑھانے کا موقع بھی مل جاتا ہے ۔ آگے چل کر اس سے ممالک کے لئے عالمی ویلیو چین میں ضم ہونا آسان بن جاتا ہے ۔ تجارتی راہداریوں کی عمدہ کارکردگی کا ایک تقاضا یہ بھی ہے کہ ممالک ایسی نان ٹیرف رکاوٹوں کو دور کریں جن سے علاقائی اور عالمی تجارتی بہاؤ میں رکاوٹیں پیدا ہونے کا خدشہ ہو ۔[10]

عالمی تجارتی تنظیم (ڈبلیو ٹی او) کے تجارتی معاونت کے سمجھوتے کی بدولت ممالک کو تجارتی راہداریوں کی تشکیل بہتر انداز میں کرنے میں مدد ملی ہے ۔ ڈبلیو ٹی او اس بات کی حوصلہ افزائی کرتا ہے کہ تجارتی راہداریوں کے معاملے میں دوراندیشی سے کام لیا جائے اور خدمات مثلاً انفارمیشن ٹیکنالوجی سے متعلق خدمات کی تجارت کی راہ ہموار کی جائے ۔

توانائی راہداریاں

ترقی پذیر ممالک میں توانائی کی ضروریات جیسے جیسے بڑھ رہی ہیں اس بات کا جائزہ لینا ناگزیر ہوتا جا رہا ہے کہ جن علاقوں میں وافر ایندھن اور بجلی موجود ہے وہاں سے اسے قلت کا شکار علاقوں میں کس طرح پہنچایا جائے ۔ اس عمل میں بیشتر ممالک چاہتے ہیں کہ ذمہ داری سے کام لیا جائے اور ”گرین انرجی کوریڈور“ (Green Energy Corridor) بنانے پر زیادہ زور دیا جائے کیونکہ یہ ماحول دوست ہیں ۔ پائیدار ترقی کا مقصد نمبر 7 اور ”پائیدار توانائی، سب کے لئے“ (SEforALL) پروگرام میں گرین ہاؤس گیسوں کا اخراج کم کرنے اور صاف ایندھن کا استعمال یقینی بنانے کے ساتھ ساتھ اس امر پر زور دیا گیا ہے کہ اس سے صحت، فضاء کے معیار اور معاشی افزائش سے متعلق مقاصد میں بھی مدد ملے ۔ اس پہلو کو مختلف راہداریوں کی تعمیر میں پیش نظر رکھا جا رہا ہے ۔ جس کی ایک مثال افریقہ کا کلین انرجی کوریڈورز کا پروگرام ہے جس کا مقصد قابل تجدید توانائی اور سرحد پار قابل تجدید بجلی کی تجارت کے ذریعے بجلی کی ضروریات کو پورا کرنا ہے ۔

وسطی اور جنوبی ایشیائی حکومتوں نے مختلف ٹرانس باؤنڈری پروگراموں کے ذریعے توانائی کی غربت ختم کرنے کا عزم ظاہر کیا ہے اور اس سلسلے میں بجلی کی ترسیل کے لئے کاسا-1000 ‘(CASA-1000) لائن، ترکمانستان، افغانستان، پاکستان، بھارت (تاپی) گیس پائپ لائن سمیت مختلف پروگراموں پر کام جاری ہے ۔ سیاسی پہلو، ضابطے کی کارروائیاں اور فنڈز کی رکاوٹیں جہاں تاخیر کا باعث بن سکتی ہیں، وہیں یہ امر حوصلہ افزاء ہے کہ ایسے سائنسی شواہد سامنے آرہے ہیں جو یہ ظاہر کرتے ہیں کہ توانائی راہداریوں سے غریب اور کمزور طبقات کے لئے بہتر نتائج حاصل کئے جاسکتے ہیں ۔[11]

ڈیجیٹل راہداریاں

سرحد پار ڈیجیٹل رابطوں کی سہولیات نہ صرف ڈیٹا کی تیز رفتار اور قابل اعتبار خدمات مہیا کرتی ہیں بلکہ یہ انٹرنیٹ صارفین کا تحفظ بھی یقینی بناتی ہیں ۔ تاہم مختلف خطوں اور ملکوں کے درمیان اور بیشتر صورتوں میں ممالک کے اندر ڈیجیٹل تقسیم بدستور اپنی جگہ موجود ہے ۔ یہ ڈیجیٹل تقسیم معیشت کی افزائش میں رکاوٹ بنتی ہے ۔ نتیجہ یہ نکلتا ہے کہ ای کامرس کی افزائش کئی ترقی پذیر ریاستوں میں بدستور محدود ہے ۔ تاہم اس بات کا جائزہ لینا ضروری ہے کہ ڈیجیٹل راہداریاں وقت کے ساتھ ای گورنمنٹ، ای لرننگ اور ای ورک کی سرگرمیوں کو آگے بڑھانے میں کس طرح مدد دے سکتی ہیں ۔ اس سے علوم اور ٹیکنالوجی کے حصول پر اٹھنے والے اخراجات میں بھی کمی آسکتی ہے ۔

مثال کے طور پر تجارتی ادائیگیوں کے سلسلے میں مختلف ملکوں کے درمیان ای بینکنگ کی سرگرمیوں سے روایتی مالیاتی اداروں انحصار کم ہو سکتا ہے ۔ ستمبر 2019 میں ایس ڈی جیز کے لئے ڈیجیٹل فنانسنگ پر اقوام متحدہ سیکرٹری جنرل کی ٹاسک فورس نے ایس ڈی جیز کو آگے بڑھانے کے لئے ڈیجیٹل انقلاب کی سہولیات کو بروئے کار لانے سے متعلق قابل عمل سفارشات پیش کیں ۔ رپورٹ میں فن ٹیک کے لئے واضح ممکنات کی

---

6 چین، ایم بی لین، 2018۔ Foreign Investment across the Belt and Road: Patterns, Determinants and Effects۔ پالیسی ریسرچ ورکنگ پیپر 8607، عالمی بینک، واشنگٹن، ڈی سی ۔

7 مثال کے طور پر دیکھیں، SDG Industry Matrix for Transportation۔ یو این گلوبل کمپیکٹ اور کے پی ایم جی کی سٹڈی ۔ جو یہاں سے دستیاب ہے: https://home.kpmg/content/dam/kpmg/xx/pdf/2017/05/sdg-transportation.pdf

8 ڈی، پی، آئینگار، کے ۔ Developing economic corridors in South Asia۔ مینڈالو یونگ سٹی، فلپائن ۔ ایشیائی ترقیاتی بینک، 2014 ۔

9 پابیر ڈی (2018)۔ Trade Facilitation Measures for Landlocked Countries۔ یو این اسکیپ بنکاک میں دی گئی پریزنٹیشن ۔ جو یہاں سے دستیاب ہے:
https://www.unescap.org/sites/default/..les/S12_Prabir%20De%20ESCAP%20TF%202018%2B.pdf

10 احمد، وی، سلہری، اے کیو، جاوید، اے (2015)۔ Strengthening South Asia Value Chain: Prospects and Challenges۔ ساؤتھ ایشیا اکنامک جرنل، 16(2_suppl),555-74S۔ https://doi.org/10.1177/1391561415594900 تورو، ایس کے، وی، احمد (2020)۔ Addressing global systemic concerns while implementing SDGs at country level۔ ساؤدرن وائس ۔ بذریعہ ویب سائٹ 2 اپریل 2020 کو حاصل کیا گیا:
https://www.slideshare.net/vahmed/sdgs-global-systemic-concerns-230813618

11 احمد، وی (2014)۔ A case for energy diplomacy۔ دی نیوز، 20 جولائی 2014 ۔ بذریعہ ویب سائٹ 27 فروری 2020 کو حاصل کیا گیا: https://www.thenews.com.pk/tns/detail/556707-case-energy-diplomacy

جدول 2: سی پیک کے تحت شروع کئے گئے پروگرام

شعبے	موجودہ صورتحال اور پیشرفت
توانائی	منصوبے میں شامل 17 ترجیحی پراجیکٹس میں سے 8 مکمل ہیں اور 9 پر تعمیراتی کام جاری ہے۔ مکمل شدہ پراجیکٹس کی بدولت پاکستانی نیشنل گرڈ میں 4,918 میگاواٹ کا اضافہ ہوا ہے۔
زراعت	اس میں آبی وسائل کا عمدہ استعمال، لائیوسٹاک اور ماہی گیری کی ترقی شامل ہیں۔
سڑکیں	شاہراہ قراقرم فیز-II (حویلیاں تا تھاکوٹ (118 کلومیٹر)- کام جاری ہے پشاور کراچی موٹر وے (ملتان سکھر سیکشن) (392 کلومیٹر)- مکمل خضدار باسیما روڈ (110 کلومیٹر)- کام جاری ہے ڈیرہ اسماعیل خان (یارک) تا ژوب رابطہ سڑک (210 کلومیٹر)- کام جاری ہے تھاکوٹ تا رائے کوٹ رابطہ سڑک (136 کلومیٹر)- کام جاری ہے
تجارت	گوادر میں نئی گودی کی کرینیں لگا دی گئی ہیں اور اضافی ذخیرہ کا احاطہ، سمندری پانی کا کھارا پن ختم کرنے کا پلانٹ، سیوریج ڈسپوزل سسٹم اور کارگو ہینڈلنگ کا سامان اور آلات لگا دیئے گئے ہیں۔
سائنس و ٹیکنالوجی	"چائنا پاکستان جوائنٹ کاٹن بائیوٹیک لیبارٹری" کے علاوہ "چائنا پاکستان جوائنٹ میرین ریسرچ سنٹر"، "پاکستان چائنا سائنس، ٹیکنالوجی، کامرس اینڈ لاجسٹک پارک" قائم کئے جائیں گے۔ "پاکستان چائنا فائبر آپٹک پراجیکٹ" پہلے ہی مکمل ہو چکا ہے۔ ڈیجیٹل ٹیریسٹریل ملٹی میڈیا براڈ کاسٹ (ڈی ٹی ایم بی) کا آزمائشی منصوبہ پہلے ہی مکمل ہو چکا ہے
ریلوے	کراچی سے شاہدرہ تک ریلوے ٹریک کی تعمیر کا کام مکمل ہو چکا ہے ایم ایل ون ریلوے لائن پر کام کا آغاز جلد متوقع ہے کنٹینرز کے ذریعے مال برداری ٹریفک کی مانگ کو پورا کرنے کے لئے حویلیاں ڈرائی پورٹ بنائی جائے گی۔
مہارتوں کی ترویج	چائنا فنڈ فار پیس اینڈ ڈویلپمنٹ نے "چائنیز پاکستان فرینڈشپ سکولز" کے نام سے سکول تعمیر کئے ہیں۔ یہ صف اول کے پاکستانی اور چینی بزنس سکولوں کا کنسورشیم ہیں جس کے قیام میں ہائیر ایجوکیشن کمیشن (ایچ ای سی) قائدانہ کردار ادا کر رہا ہے۔

ذریعہ: مصنف کی مرتب کردہ معلومات

نشاندہی کر دی گئی ہے جس کی بدولت "مالیاتی نظام کا محور تبدیل کر کے شہریوں کو اس میں مرکزی حیثیت دی جا سکتی ہے"۔[12]

علاقائی رابطہ سہولیات اور پاکستان کی کوششیں

علاقائی رابطہ سہولیات اور اقتصادی راہداری کی تعمیر کے سلسلے میں پاکستان کی حالیہ کوششوں کا ثمر سی پیک کے جلد نتائج والے پروگرام (Early Harvest Programme) کی تکمیل کی صورت میں سامنے آچکا ہے۔ تاہم ہمسایہ ممالک کے ساتھ علاقائی انضمام اور فعال تجارت کی جستجو ان دنوں سے چلی آرہی ہے جب 1974 میں شاہراہ قراقرم پایہ تکمیل کو پہنچی تھی۔ نوے کی دہائی کے اواخر میں 'نیشنل ٹریڈ کوریڈور انیشیٹیو' کا آغاز کیا گیا۔ تاہم یہ بجٹ مشکلات اور وفاق اور صوبوں کے درمیان اور مختلف صوبوں کے درمیان بھرپور کوآرڈینیشن نہ ہونے کے باعث زیادہ کامیابی حاصل نہ کر سکا۔ بعد ازاں مئی 2013 میں چینی وزیر اعظم کے دورہ پاکستان کے موقع پر دونوں ملکوں نے چین پاکستان اقتصادی راہداری کے تصور پر اتفاق کیا۔ اس کے نتیجے میں دونوں ملکوں کے درمیان مفاہمت کی یادداشت (ایم او یو) پر دستخط کئے گئے۔ سی پیک کے طویل مدتی منصوبے اور عملی منصوبے پر 5 جولائی 2013 کو وزیر اعظم نواز شریف کے دورہ چین کے دوران اتفاق کیا گیا اور دستخط کئے گئے۔[13] اس کے بعد متعدد منصوبوں کا آغاز ہو چکا ہے (جدول 2)۔

پاکستان میں عوامی بحث زیادہ تر سڑک کے ان روٹس کے گرد گھومتی رہی ہے جو سی پیک کے تحت تعمیر کئے جا رہے ہیں یا جن کی بحالی پر کام ہو رہا ہے۔ انہیں مغربی اور مشرقی روٹس کا نام بھی دیا جاتا ہے۔ تاہم سی پیک کی سرگرمیوں کے ابتدائی مرحلے میں توانائی کے شعبے پر توجہ مرکوز کی گئی۔ اس کے علاوہ بندرگاہوں کی ترقی پر بھی معقول کام کیا گیا جن میں کراچی اور گوادر کی بندرگاہوں پر توجہ دی گئی۔ اس وقت گوادر نہ صرف پاکستان کے اپنے استعمال کے لئے بلکہ افغانستان جانے والی ٹرانزٹ تجارت کے لئے بھی کمرشل ٹریفک کا کام دے رہا ہے۔ تاجکستان نے بھی اشیائے خورد و نوش کی سپلائی کے لئے گوادر تک رسائی کی درخواست کی ہے۔

سی پیک کے جلد نتائج والے اقدامات کا سب سے اہم نتیجہ یہ رہا کہ پاکستان کے رہائشی اور صنعتی صارفین کے لئے توانائی کی فراہمی میں بہتری آئی۔ بجلی کی ترسیل اور تقسیم میں اگرچہ رکاوٹیں ابھی بھی موجود ہیں جنہیں سی پیک کے آئندہ مرحلے میں مرکزی توجہ حاصل رہے گی۔ شعبہ توانائی کی تمام تر سپلائی چین میں بہتری کی ضرورت ہوگی تاکہ نو سپیشل اکنامک زونز کی ضروریات کو پورا کیا جا سکے۔

پاکستان میں راہداریوں کی تعمیر کی سرگرمیوں میں ڈیجیٹل رابطہ سہولیات میں بہتری کو بھی ایک اہم مقصد کی حیثیت حاصل رہی ہے۔ اس سلسلے میں چین اور پاکستان کے درمیان فائبر آپٹک کیبل کی تعمیر کا کام مکمل کیا گیا۔ توقع ہے کہ اس سے طویل فاصلے اور اعلیٰ کارکردگی پر مبنی ڈیٹا نیٹ ورکنگ کی راہ ہموار ہوگی۔ بہتر بینڈ وڈتھ اور سائبر سیکیورٹی کے انتظامات کی بدولت انٹرنیٹ کے ذریعے ابلاغ میں کارکردگی اور سیکیورٹی بہتر ہوگی۔ ان اقدامات کی بدولت توقع ہے کہ پاکستان کے ای کامرس کے لئے بھی بہتر مواقع پیدا ہوں گے۔[14]

سی پیک کے تحت اگلے مرحلے کے منصوبوں پر قدم بڑھانے سے پہلے پاکستان کو بعض مشکلات کو بھی دور کرنا ہوگا۔ ان مشکلات کو مختلف گروپوں میں ترتیب دیا جا سکتا ہے: الف) میکرو اکنامک، ب) قانونی اور ریگولیٹری، ج) قانون کی حکمرانی، اور د) کوآرڈینیشن کے مسائل۔

میکرو اکنامک مشکلات

اقتصادی راہداریوں پر ملکی وسائل سے سرمایہ لگانے میں پاکستان بعض رکاوٹوں کا شکار ہے کیونکہ ملکی وسائل پوری طرح فعال نہیں ہیں۔ وفاقی اور صوبائی سطحوں پر ٹیکس جمع کرنے کی متعدد پالیسی اور انتظامی مشکلات

12 Task Force Analyzes Role of Fintech in Accelerating SDGs۔ ایس ڈی جی نالج ہب۔ جو یہاں سے دستیاب ہے: https://sdg.iisd.org/news/task-force-analyzes-role-of-..ntech-in-accelerating-sdgs

13 سی پیک سیکریٹریٹ (2017)۔ چین پاکستان اقتصادی راہداری کا طویل مدتی منصوبہ (2017-2030)۔ http://cpec.gov.pk/brain/public/uploads/documents/CPEC-LTP.pdf

14 احمد قادر وی احمد (2019)۔ E-commerce Regulations in Pakistan۔ ٹریڈ انسائٹ، جلد 15، شمارہ 1-2، 2019

کے باعث کم ہے جن پر اب ریونیو میں اضافہ کے پروگرام کے تحت کام کیا جارہا ہے۔ مختلف ترقی پسند ٹیکس مثلاً اراضی، شہری جائیداد، زراعت اور خدمات پر ٹیکس اب صوبائی حکومتوں کے دائرہ اختیار میں آتے ہیں لیکن ٹیکس بڑھانے کے لئے ان کی استعداد بھی محدود ہے۔ پاکستان نے عالمی مالیاتی ادارہ (آئی ایم ایف) کی توسیعی فنڈ سہولت کے تحت وفاقی اور صوبائی ٹیکس انتظامیہ کی استعداد میں مدد دینے اور آڈٹ صلاحیتوں کو بہتر بنانے کے ساتھ ساتھ معیشت کو دستاویزی شکل دینے کی سرگرمیوں کو بھی مستحکم بنانے کا وعدہ کر رکھا ہے۔

ٹیکسوں یا دیگر ذرائع سے حکومتی ریونیو میں اضافہ عام طور پر آسان نہیں ہوتا، خاص طور پر جب ملک کی معاشی افزائش پست ہو۔ جی ڈی پی میں اصل افزائش کا اندازہ جہاں مالی سال 20-2019 کے لئے تین فیصد سے بھی کم ہے، وہیں حکومت نے آئی ایم ایف کے ساتھ فنڈ پروگرام شروع کرتے وقت جن ریونیو اہداف پر اتفاق کیا تھا ان کا حصول بھی مشکل نظر آتا ہے۔ لہٰذا وقت کا تقاضا یہی ہے کہ نجی سرمایہ کی راہیں نکالی جائیں۔

مقامی نجی شعبہ ٹرانسپورٹ، تیل و گیس کی تلاش اور انفارمیشن ٹیکنالوجی میں سرمایہ کاری میں بھرپور دلچسپی ظاہر کر چکا ہے اور یہ سب وہ شعبے ہیں جو اقتصادی راہداری کو آگے بڑھانے میں کلیدی حیثیت رکھتے ہیں۔ تاہم بیشتر حلقوں نے 'کاروبار کرنے کی آسانی' کی اصلاحات کو تیز کرنے کی ضرورت پر بھی زور دیا ہے۔ مزید برآں، ایسی سرگرمیاں جن سے نجی اور سرکاری شعبے کے درمیان اشتراک عمل میں مضبوطی آئے، حکومتی عزم کے بھرپور اظہار میں نمایاں کردار ادا کرتی ہیں۔

سرمایہ کاری کی جدت آمیز راہیں نکالنے کی بات کریں تو ترقیاتی پارٹنرز کا کردار اپنی جگہ انتہائی اہم دکھائی دیتا ہے۔ تاہم زیادہ تر عطیہ دہندگان کی خواہش ہوگی کہ میکرو اکنامک شعبے کی بنیادوں کو مضبوط بنایا جائے اور مالی نظم وضبط میں بہتری لائی جائے۔ اگرچہ حکومت نے حال ہی میں پبلک فنانس کے قانون کی منظوری دے دی ہے لیکن اس پر عملدرآمد اس بات کے اظہار کے لئے ضروری ہوگا کہ پاکستان کے بجٹ اخراجات منصفانہ اور شفاف ہیں۔

قانونی اور ریگولیٹری مسائل

کئی قانونی اور ریگولیٹری مسائل بڑے پیمانے کی سرمایہ کاری پاکستان میں لانے کی راہ روکتے ہیں۔ اسی بناء پر حکومت نے پاکستان ریگولیٹری

جدول 3: سپیشل اکنامک زونز کی موجودہ صورتحال اور مجوزہ شعبے

سپیشل اکنامک زون	مقام/رقبہ	موجودہ صورتحال	مرکزی شعبے
رشکئی اکنامک زون	1000 ایکڑ اراضی پر واقع ہے، جس میں سے 702 ایکڑ صنعتی ترقی کے لئے استعمال کئے جائیں گے۔	سپیشل اکنامک زون کی فزیبلٹی سٹڈیز چین کو فراہم کر دی گئی ہیں۔ مفاہمت کی یادداشت اور انگیجمنٹ ایگریمنٹ پر جنوری 2018 پر دستخط کئے گئے۔ اس وقت دونوں فریق معاہدہ کو حتمی شکل دینے اور دستخط کرنے کے آخری مراحل میں ہیں۔	اہم شعبوں میں گارمنٹس اور ٹیکسٹائل کے کارخانے، سٹیل، الیکٹرانک آلات اور دیگر اشیائے صرف شامل ہیں۔
اکنامک زون دھابیجی	صوبہ سندھ کے علاقے دھابیجی میں کراچی ایئرپورٹ سے تقریباً 35 کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے اور 1530 ایکڑ اراضی پر مشتمل ہے۔	سپیشل اکنامک زون کی فزیبلٹی سٹڈیز چین کو فراہم کر دی گئی ہیں۔ نجی شعبے کے نمائندوں کی جانب سے اراضی کے لئے اظہار دلچسپی کی درخواستیں موصول ہو چکی ہیں۔	اہم شعبوں میں سٹوریج، ویئر ہاؤسنگ، تکنیکی و پیشہ ورانہ تربیت اور طبی سہولیات شامل ہیں۔
بوستان انڈسٹریل زون	صوبہ بلوچستان میں 1000 ایکڑ اراضی پر واقع ہے۔	سپیشل اکنامک زون کی فزیبلٹی سٹڈیز چین کو فراہم کر دی گئی ہیں اور 200 ایکڑ اراضی کی ڈویلپمنٹ ہو چکی ہے۔	اہم شعبوں میں فروٹ پراسیسنگ، زرعی کارخانہ سازی اور ادویہ سازی شامل ہیں۔
علامہ اقبال انڈسٹریل سٹی فیصل آباد	فیصل آباد، صوبہ پنجاب میں تقریباً 3000 ایکڑ اراضی پر واقع ہے۔	نجی شعبے کے نمائندوں کی نمائندوں کی جانب سے اراضی کی خریداری کا کام جاری ہے۔ وزیر اعظم نے 3 جنوری 2019 کو سنگ بنیاد رکھا۔	اہم شعبوں میں ٹیکسٹائل، ادویہ سازی، سٹیل، لائٹ انجینئرنگ اور کیمیکل انڈسٹریز شامل ہیں۔
اسلام آباد کیپیٹل ٹیریٹری (آئی سی ٹی) ماڈل زون، اسلام آباد	تقریباً 500 ایکڑ اراضی پر مشتمل ہے۔	اراضی کے حصول پر کام جاری ہے۔ سپیشل اکنامک زون کی فزیبلٹی سٹڈیز چین کو فراہم کر دی گئی ہیں۔	اہم شعبوں میں انفارمیشن ٹیکنالوجی آلات، انفارمیشن کمیونیکیشن ٹیکنالوجی پر مبنی خدمات، سٹیل، فوڈ پراسیسنگ اور کیمیکل انڈسٹریز شامل ہیں۔
انڈسٹریل پارک، کراچی	پورٹ قاسم (کراچی) میں 1500 ایکڑ اراضی پر واقع ہے۔	سپیشل اکنامک زون کی فزیبلٹی سٹڈیز چین کو فراہم کر دی گئی ہیں۔	اہم شعبوں میں سٹیل، گارمنٹس، آٹو موبائل، آٹو پارٹس اور کارخانہ سازی شامل ہیں۔
سپیشل اکنامک زون میرپور	آزاد جموں وکشمیر میں 1078 ایکڑ اراضی پر مشتمل ہے۔	سپیشل اکنامک زون کی فزیبلٹی سٹڈیز چین کو فراہم کر دی گئی ہیں۔	اس میں ملی جلی صنعتیں لگائی جائیں گی۔
مہمند ماربل سٹی	سابقہ فاٹا (وفاق کے زیرانتظام قبائلی علاقہ جات) میں واقع ہے۔	پراجیکٹ کے لئے اراضی مختص ہونے کا کام ہونا باقی ہے۔	اسی طرح کی صنعتیں ہوں گی جو رشکئی کے لئے تجویز کی گئی ہیں۔
مقپونداس سپیشل اکنامک زون گلگت بلتستان	250 ایکڑ اراضی پر مشتمل ہے۔	سپیشل اکنامک زون کی فزیبلٹی سٹڈیز چین کو فراہم کر دی گئی ہیں۔	اہم شعبوں میں ماربل، گرینائٹ، لیدر، فوڈ پراسیسنگ، سٹیل اور خام لوہے کی پراسیسنگ کی صنعتیں شامل ہیں۔

ذریعہ: مصنف کی مرتب کردہ معلومات

ماڈرنائزیشن انیشیٹیو' (پی آر ایم آئی) کا آغاز کیا ہے۔ اس کے تحت وفاقی اور صوبائی ٹیکس نظام میں پائے جانے والے ابہام کو بھی دور کیا جا رہا ہے۔ سپیشل اکنامک زونز (جدول 3) میں جو ٹیکس مراعات دی جا رہی ہیں ریگولیٹری اداروں سے ان کی منظوری میں تاخیر کے باعث ان سے استفادہ کرنے میں بھی کئی ماہ لگ سکتے ہیں۔ یہاں تک کہ جو انڈسٹریل اسٹیٹس پختہ انداز میں کام کر رہی ہیں وہاں پر بھی یوٹیلٹی کنکشن کی درخواست پر کارروائی مکمل ہونے میں اندازاً آٹھ سے بارہ ماہ تک لگ جاتے ہیں۔

ایک ضرورت یہ بھی ہے کہ اہم معاشی شعبوں پر ریگولیٹری اثرات کا تجزیہ کیا جائے۔ مثال کے طور پر فی الوقت کاروباری ادارے شکایت کرتے ہیں کہ ماحولیات، افرادی قوت، بلدیاتی امور اور مختلف شعبوں کے لئے مخصوص ریگولیٹری اداروں سے متعلق امور کی پاسداری کے لئے کوئی ون ونڈو طرز کا طریقہ نہیں ہے۔[15] اس کے علاوہ اگر آپ ایک سے زیادہ صوبوں میں کام کرنا چاہتے ہیں تو مختلف شعبوں سے متعلق قواعد اور مصنوعات کے معیارات کے درمیان فرق کی بناء پر نئے کاروباری اداروں کے لئے اپنے کاروبار کو پھیلانا مشکل ہو جاتا ہے۔

کوآرڈینیشن کے مسائل

مختلف اداروں کے آپس میں گڈمڈ کردار اور ذمہ داریوں کا مسئلہ بھی سرکاری شعبے کے منصوبوں کی بروقت تکمیل میں مشکلات پیدا کرتا ہے۔ اسی طرح اراضی، لائسنسوں اور پرمٹ کے حصول سے متعلق مشکلات، صوبائی حکومتوں کی رائلٹی، بعض معاشی سرگرمیوں پر وفاقی اور صوبائی دونوں حکومتوں کے دہرے ٹیکس سپیشل اکنامک زونز میں دلچسپی کم کرنے کا باعث بنتے ہیں۔ سی پیک سے متعلق منصوبوں میں بھی یہی سب کچھ دیکھنے کو ملا جس کے لئے وفاقی، صوبائی اور مقامی انتظامیہ کو مل کر کوششیں کرنا ہوں گی۔

وزیراعظم نے اسی لئے نیشنل ڈویلپمنٹ کونسل اور سی پیک اتھارٹی قائم کی تھی۔ تاہم بالعموم بنیادی ڈھانچے کی عوامی سہولیات کی ترقی کے لئے مشترکہ مفادات کونسل اور قومی اقتصادی کونسل جیسے اداروں کو اس نہج پر کام کرنا ہوگا کہ اس سے تجارت اور دیگر معاشی سرگرمیوں کی حوصلہ افزائی ہو، چاہے وہ سی پیک اتھارٹی کے دائرہ اختیار میں آتی ہوں یا نہ آتی ہو۔

اسی طرح چین کے علاوہ دیگر ملکوں کے سرمایہ کاروں پر عملاً یہ ظاہر کرنا ضروری ہے کہ ان کے اثاثے اور منافع بھی محفوظ ہیں اور کسی بھی کاروباری تنازعہ کی صورت میں انہیں بھی پوری توجہ ملے گی۔ سی پیک اتھارٹی جہاں چینی منصوبوں کے لئے ون ونڈو کا کام دے سکتی ہے وہیں بورڈ آف انوسٹمنٹ پاکستان کو اس بات کا ادراک کرنا ہوگا کہ چین کے علاوہ دیگر ممالک کے سرمایہ کاروں کو بھی اسی سطح کا استحقاق حاصل ہونا چاہئے۔

قانون کی حکمرانی

غیر ملکی سرمایہ کار درمیانی سے قلیل مدت کے لئے کسی بھی معیشت میں قدم رکھنے سے پہلے طرز حکمرانی اور قانون کی حکمرانی سے متعلق اشاریوں کا بغور جائزہ لیتے ہیں۔ اثاثوں اور منافع کی سلامتی جہاں ان کی اولین ترجیح ہوتی ہے وہیں جائیداد کے حقوق اور کاروباری معاہدوں پر عملدرآمد کو بھی پوری طرح زیر غور لایا جاتا ہے۔ جن ممالک نے اپنی طویل مدتی سرگرمیوں کے ذریعے سرمایہ کار دوست ماحول پیدا کر لیا ہے اور اسے برقرار رکھا ہوا ہے وہ قانون کی حکمرانی سے متعلق مختلف پہلوؤں کو بہتر بنانے کے لئے مسلسل بنیادوں پر اپنا کام جاری رکھتے ہیں۔ ان میں دیوانی نظام انصاف، فوجداری نظام انصاف، غیر رسمی انصاف، بنیادی حقوق، نظم عامہ وسلامتی، ریگولیٹری قواعد کا نفاذ، حکومتوں کے اختیارات پر چیک اینڈ بیلنس، اور کھلے حکومتی نظام شامل ہیں جو بجٹ سازی اور پروکیورمنٹ کی کارروائیوں میں شفافیت ظاہر کرتے ہیں۔

اب جبکہ عسکریت پسندی اور باغیانہ سرگرمیوں کا خطرہ کم ہو رہا ہے، خواہشمند سرمایہ کار اہم صنعتی و کاروباری مراکز اور شہری علاقوں میں کام کرنے کا بہتر ماحول دیکھنے کے خواہشمند ہیں۔ مثال کے طور پر پاکستان میں کام کرنے والے اور سی پیک کے منصوبوں پر عملدرآمد کرنے والے چین کے ریاستی اداروں کا اعتماد بڑھانے کے لئے پاکستان نے ان کے لئے ایک مخصوص سکیورٹی یونٹ قائم کر دیا۔ سی پیک سے ہٹ کر دیگر منصوبوں کے لئے شاید یہ ممکن نہ ہو، چونکہ قانون کی حکمرانی اور نظم عامہ یقینی بنانے پر اخراجات پہلے ہی کافی زیادہ ہیں، لیکن قانون کی حکمرانی میں بہتری کا ایک عام احساس بھی ایک کاروباری اور ٹرانزٹ مرکز کے طور پر پاکستان کی مثبت ساکھ کو اجاگر کرنے میں نمایاں کردار ادا کرے گا۔ اسلام آباد کے کئی سفارت خانوں کی طرف سے اپنے باشندوں کے لئے سازگار سفری رہنمائی کا اجراء ہونا ابھی باقی ہے۔

راہداریوں کی ترقی کے لئے پالیسی اقدامات

اس حصے میں حالیہ تحقیقی سرگرمیوں کی روشنی میں کچھ پالیسی سفارشات پیش کی جا رہی ہیں۔[16] یہ سفارشات نہ صرف اقتصادی راہداری سے متعلق کوششوں میں مدد دے سکتی ہیں بلکہ تجارت، ٹرانسپورٹ، توانائی اور دیگر پیداواری سرگرمیوں کو بھی اس سطح پر لا سکتی ہیں کہ یہ پائیدار ترقی کے مقاصد کے حصول کی ملکی کوششوں میں مدد دیں۔

پاکستان مختلف راہداریوں کو کس طرح بنانا اور چلانا چاہتا ہے، اس بارے میں ایک نئی سوچ اپنانے کی کوشش کا نقطہ آغاز یہ ہو سکتا ہے کہ ریاست اور منڈیوں کے متعلقہ کردار پر ایک واضح طرز فکر اپنایا جائے۔ بنیادی ڈھانچے کی سہولیات بہتر بنانے میں محض سرکاری ادارے فنڈز کی فراہمی، ان کی انجام دہی اور نگرانی سمیت تمام کام نہیں کر سکتے۔ اس لئے ریاستی اداروں کو اس مقصد کے لئے سازگار پالیسیاں اور قواعد بنانے پر توجہ مرکوز کرنا ہوگی اور پھر نجی شعبے کو موقع دینا ہوگا کہ وہ آگے آئے اور ان پروگراموں پر کام کرے اور انہیں چلائے۔ ظاہر ہے اس میں ریاست جہاں دیکھے کہ جن شعبوں اور علاقوں میں منڈیاں ناکام ہو رہی ہیں وہاں مداخلت کر سکتی ہے۔

یہ پہلو حکومت پاکستان کے "رولز آف بزنس، 1973" پر نظرثانی کے ساتھ جڑا ہوا ہے اور اس کے لئے اس بات کا جائزہ لینا بھی ضروری ہے کہ نجی شعبہ، بلا منافع تنظیمیں، سماجی کاروباری ادارے اور شاید بعض صورتوں میں کمیونٹی سطح پر کام کرنے والی تنظیمیں کون کون سی معاشی سرگرمیوں کو بہتر طریقے سے انجام دے سکتے ہیں۔ اس کے بعد ضمنی کوششوں میں سرکاری انتظامیہ کی اصلاح پر توجہ مرکوز کی جا سکتی ہے۔ وفاقی، صوبائی اور مقامی سطح کی سول سروس اپنی جگہ سرکاری خدمات کی فراہمی کی پوری صلاحیت رکھتی ہے لیکن اسے کئی آپریشنل مشکلات کا سامنا بھی ہے۔ یہ مشکلات منفی اثر دکھاتی ہیں جن کے باعث سول سروس ان منصوبوں کی انجام دہی میں پیچھے رہ جاتی ہے۔ سرکاری اخراجات کے حالیہ جائزوں میں ہم دیکھ چکے ہیں کہ بیشتر ترقیاتی منصوبے مسلسل تاخیر کا شکار ہو رہے ہیں اور اخراجات اصل تخمینوں سے بڑھ رہے ہیں۔

حکومت کی جانب سے پی پی پی ایکٹ، 2017، کے تحت پبلک پرائیویٹ پارٹنرشپ (پی پی پی) اتھارٹی کا قیام درست سمت میں ایک قدم ہے۔ تاہم کئی لوگوں کا کہنا ہے کہ اگر آپ چاہتے ہیں کہ یہ اتھارٹی کام کرے اور کچھ کر کے دکھائے تو ضروری ہے کہ یہ وزارت خزانہ کے انتظامی کنٹرول میں نہ ہو۔ سرکاری اور نجی شعبے کے اشتراک کو ریگولیٹ کرنے اور وفاقی اداروں کو بنیادی ڈھانچے کے بڑے منصوبوں کی ترقی میں مدد دینے کے واضح مینڈیٹ کے لئے ضروری ہے کہ ادارے کو اسٹیٹ بینک آف پاکستان کی طرز پر خودمختاری حاصل ہو۔

نجی شعبے کو اقتصادی راہداری کی تعمیر کے عمل میں شامل کرنے کے لئے حکومت کو کاروبار کرنے کی آسانی کو عملی طور پر یقینی بنانا ہوگا۔ اس سلسلے میں ضروری ہے کہ تمام صوبے قومی سطح پر ریگولیٹری اثرات کے ایک تجزیہ پر اتفاق کریں جس کی بنیاد پر جو قواعد کاروبار اور تجارت میں رکاوٹ کا باعث بن رہے ہوں، انہیں خودکار بنانے، معقول بنانے یا پھر ختم کرنے کے لئے زیر غور لایا جا سکے۔ ہر طرح کے کاروباری قواعد کی پاسداری کا کام، حتیٰ کہ فیسوں کی ادائیگی کا کام بھی آن لائن ہونا چاہئے۔ اس سے لوگوں کا آپس میں واسطہ اور رکاوٹیں پیدا کرنے والی سوچ میں کمی آئے گی۔

15 مثال کے طور پر اگر آپ پنجاب کے شعبہ خوراک میں کام کر رہے ہیں تو پنجاب فوڈ اتھارٹی کے قواعد کی پاسداری ضروری ہے۔ صوبہ سندھ میں یا قومی سطح پر یہ قواعد مختلف ہو سکتے ہیں۔

16 احمد، وی (2018)۔ Pakistan's Agenda for Economic Reforms۔ اوکسفرڈ یونیورسٹی پریس، کراچی۔ عبدالقادر، وی احمد (2018)۔ Building the Economy of Tomorrow: A project synthesis report۔ فریڈرک ایبرٹ سٹفٹنگ

تجارتی اور ٹرانسپورٹ راہداریاں مستقبل میں پاکستانی برآمدات کی مسابقتی حیثیت بڑھانے کی بے پناہ استعداد رکھتی ہیں۔ اس ضمن میں سی پیک اور کیریک کے تحت ہونے والی سرگرمیوں کے ساتھ ساتھ ہمسایہ اور علاقائی معیشتوں کے ساتھ آزادانہ تجارت کے سمجھوتے کئے جائیں گے۔ پاکستان کو چاہئے کہ وہ چین کے ساتھ خدمات پر آزادانہ تجارت کے ایک نئے سمجھوتے پر گفت و شنید کرے۔ اس کے بعد انفارمیشن ٹیکنالوجی، انجینئرنگ، شعبہ طب اور تعلیم میں خدمات فراہم کرنے والے اداروں کی بڑی تعداد کے لئے دروازے کھول دیئے جائیں کہ وہ چینی منڈیوں میں ضم ہو جائیں۔ آن لائن خدمات فراہم کرنے والی ''گلوبل گگ اکانومی'' (Global Gig Economy) میں کچھ عرصہ پہلے پاکستان کو چوتھے رینک پر رکھا گیا ہے، اس کے ساتھ ساتھ یہاں تعلیم یافتہ، انگریزی بولنے والے اور ٹیکنالوجی کی شاندار سمجھ بوجھ رکھنے والے نوجوانوں کی ایک بڑی تعداد موجود ہے۔[17]

سرحدوں کے آر پار توانائی سمیت مختلف وسائل کے بہاؤ کے لئے سرحد پار سکیورٹی انتظامات کو مستحکم بنانا ضروری ہو گا۔ اس سلسلے میں نہ صرف اندرون ملک سکیورٹی اداروں کی استعداد بڑھانا اہم ہو گا بلکہ ہمسایہ اور خطے کے ممالک کے ہم پلہ اداروں کے ساتھ اشتراک عمل بھی استوار کرنا ہو گا تا کہ پرامن وسطی و جنوبی ایشیا کے ایک مشترکہ وژن کے تحت راہداریوں کی تعمیر کی کاوشوں سے بھرپور فائدہ اٹھایا جا سکے۔ اس بیانیہ کو اجاگر کرنا بھی اہم ہے کہ ان راہداریوں کی تعمیر کی ملکی و ذیلی علاقائی کوششوں کو ایک دوسرے کے ساتھ مقابلے کی نظر سے نہیں بلکہ فروغ تعاون کی نگاہ سے دیکھا جائے۔[18]

کئی لوگ جہاں جنوبی ایشیا میں سرحد پار توانائی کی تجارت کو شک کی نگاہ سے دیکھتے ہیں، وہیں اس بات کا خیال رکھنا بھی ضروری ہے کہ خطے کی بیشتر معیشتوں نے ایسے اندازے لگا رکھے ہیں جن کے تحت مستقبل میں معاشی افزائش کو برقرار رکھنے اور روزگار کے مواقع پیدا کرنے کے لئے بجلی اور گیس کی مانگ بڑھ جائے گی۔ لہٰذا یہ بات اہم ہے کہ ممالک سیاسی اختلافات سے بالاتر ہو کر سوچیں اور توانائی کی ایک علاقائی منڈی بنائیں۔ اس سے پورے خطے میں بجلی اور گیس کے موسمیاتی تعطل کو دور کرنے میں مدد ملے گی۔[19]

اقتصادی راہداریوں کی تعمیر میں پالیسی اور ریگولیٹری سطح پر سماجی اور ماحولیاتی حفاظتی اقدامات کا خیال رکھنا بھی ضروری ہو گا۔ بعض اوقات علاقائی راہداریوں میں شامل ہونے کی دوڑ میں صنف، تمام سماجی طبقات کی شمولیت، ماحولیات اور آفات کے خطرات سے نمٹنے کے اقدامات جیسی باتوں کو ترجیح نہیں دی جاتی۔ اس سلسلے میں پاکستان عالمی اور علاقائی سطح پر ماحولیات، انسانی حقوق اور افرادی قوت پر عالمی کنونشنز کی پاسداری کا پابند ہے۔ پراجیکٹ پر عملدرآمد کے مختلف مراحل کے دوران ان پہلوؤں کی کڑی نگرانی ضروری ہو گی۔ کیریک اور سی پیک کے تحت ہونے والی سرگرمیوں میں کاروباری برادری اور مزدور گروپوں کے زیادہ تر خدشات کو دور کرنے کے لئے ضروری ہو گا کہ مقامی آبادی کی زیادہ سے زیادہ تعداد کے لئے روزگار کے مواقع یقینی بنا دیئے جائیں۔[20] سی پیک کے طویل مدتی منصوبہ میں کلین ٹیکنالوجیز، قابل تجدید توانائی، آبی وسائل کے عمدہ نظم و نسق، گرین تعمیراتی سرگرمیوں، اور توانائی کی بچت جیسے شعبوں میں تعاون کی پیشکش کی گئی ہے۔ تاہم ان شعبوں پر پیشرفت توقعات کے برعکس سست ہے۔ یہ اقدامات نہ صرف پائیدار ترقی میں مدد دیں گے بلکہ معاشی افزائش کو انسانی رخ دینے میں بھی معاون ثابت ہوں گے۔

حالیہ عرصے کے دوران سری لنکا اور پاکستان سمیت بعض ممالک میں ان خدشات کا اظہار کیا گیا ہے کہ اقتصادی راہداریوں میں غیرملکی امداد کی شکل میں معاونت نہ ملی تو یہ قرضوں میں ہوشربا اضافے کا باعث بن سکتی ہیں جن کے ہاتھوں ترقی پذیر معیشتیں محض قرض واجبات کی ادائیگی میں ہی الجھ کر رہ جائیں گی۔ اس کا اثر میکرو اکنامک شعبے کے بنیادی پہلوؤں پر بھی پڑ سکتا ہے اور شرح تبادلہ اور افراط زر منفی دباؤ کی زد میں آ سکتی ہیں۔ جہاں تک پاکستان کا تعلق ہے تو سی پیک کے تحت زیادہ تر منصوبے ریونیو میں شراکت کے معاہدوں کے تحت مکمل ہو رہے ہیں جس سے قرض واجبات میں اضافہ نہیں ہوتا البتہ منصوبے دیوالیہ ہو جائیں تو الگ بات ہے۔ تاہم اس کا یہ مطلب نہیں کہ سی پیک کے تحت کوئی قرضے نہیں لئے جا رہے۔

بعض اندازوں کے مطابق ان میں قرضے کا جزو 11 فیصد ہے اور اوسط سالانہ شرح سود تقریباً تین فیصد ہے جو ڈیڑھ دہائی کے عرصے میں واجب الادا ہو گی۔[21] حالیہ اطلاعات سے ظاہر ہوتا ہے کہ پاکستان شاید اس وقت تک چین کے ساتھ قرضوں پر مبنی مزید سمجھوتے نہ کر سکے جب تک کہ وہ ادائیگیوں کے توازن میں درپیش مشکلات کو دور نہیں کر لیتا اور کرنٹ اکاؤنٹ اور مالیاتی خسارہ دونوں کو معقول حدود میں لانے میں کامیاب نہیں ہو جاتا۔ یہ افہام آئی ایم ایف کے ساتھ ہونے والے معاہدے کا جزو ہے اور بیشتر تجزیہ نگار اسے ایک معقول اقدام کے طور پر دیکھتے ہیں جس سے مالی حالات کو ٹھوس شکل دینے میں مدد ملے گی۔[22]

اقتصادی راہداری کے دیرپا اثرات تبھی ممکن ہوتے ہیں جب ممالک سی پیک جیسے معاہدوں کے ثمرات میں ہمسایہ ممالک کو بھی شریک بنائیں۔ اس سلسلے میں یہ بات اہم ہے کہ سیاسی کشیدگی باہمی کاروباری تعلقات پر اثر انداز نہیں ہونی چاہئے۔ افغانستان اور ایران نے بی آر آئی میں چین اور پاکستان کے درمیان تعاون کو سراہا ہے، دونوں نے سی پیک کی مختلف سرگرمیوں میں شامل ہونے کی خواہش کا اظہار بھی کیا ہے۔ ترقیاتی پارٹنرز اس بات کی وکالت کرتے ہیں کہ بھارت اور پاکستان کے درمیان دوطرفہ تجارت اور سرمایہ کاری کی وسیع گنجائش موجود ہے۔ سیاسی کشیدگی کی دھول اگر بیٹھ جائے تو کیریک اور سی پیک جیسی سرگرمیاں دونوں ملکوں کی اس استعداد کو عملی جامہ پہنانے میں مدد دے سکتی ہیں۔

عالمی طاقتوں کو بھی خطے میں کشیدگی کم کرانے میں اپنا کردار ادا کرنا چاہئے جو اقتصادی راہداری کی تعمیر اور پائیدار ترقی کے مقاصد کے حصول پر پیشرفت میں رکاوٹ بنی ہوئی ہے۔ پاکستان اور بھارت کو قریب لانے اور سیاسی و باہمی عوامی روابط معمول پر لانے میں چین، روس اور امریکہ کا کردار تجارت، توانائی اور لاجسٹکس کے شعبوں میں سرمایہ کاری کے ثمرات کو مستحکم بنانے میں نمایاں کردار ادا کرے گا۔[23] تمام رکن ممالک کی جانب سے کسی بھی مخلصانہ کوشش کے لئے ضروری ہو گا کہ وہ شنگھائی

''پاکستان میں پائیدار ترقی کے مقاصد کے فریم ورک پر ہونے والی بحثوں میں سی پیک کا ذکر سننے کو نہیں ملتا۔ سی پیک ان مقاصد کے کئی اہداف میں اپنا کردار ادا کر سکتا ہے جن میں دیگر کے علاوہ مقامی، قومی اور علاقائی رابطہ سہولیات، براہ راست غیرملکی سرمایہ کاری کی آمد، جدت اور مہارتوں کی ترویج، عمدہ کام، روزگار کے مواقع میں اضافہ، بنیادی ڈھانچے کی ترقی، توانائی کی فراہمی اور اقتصادی افزائش بھی شامل ہیں۔ سی پیک کے دوسرے مرحلے میں سرمایہ کاری کو پائیدار ترقی کے مقاصد کے طے شدہ اہداف سے ہم آہنگ بنانا لازم ہو گا جن میں کارخانہ سازی کا فعال شعبہ (ایس ڈی جی نمبر 9)، معیاری ملازمتیں، کام کا بہتر ماحول (ایس ڈی جی نمبر 8)، پیداواری صلاحیت اور بین الاقوامی مسابقتی حیثیت شامل ہیں''۔[24]

---

17 جو یہاں سے دستیاب ہے: https://www.msn.com/en-xl/asia/pakistan/pakistan-ranks-4th-in-global-gig-economy/ar-AAGhrLo

18 دیکھیں احمد، وی، وائی ارشد (2018)۔ Corridors for Competition or Cooperation? Perspectives from Southern Asia۔ سہ ماہی کرائٹیرین، جلد 13، شمارہ 3۔ منظور، آر، میکن، اے، سید، ایس، احمد، وی (2019)۔ Trading with India: some current impediments for Pakistan۔ جرنل آف انٹرنیشنل ٹریڈ لاء اینڈ پالیسی، جلد 18، شمارہ 1، صفحہ 55-39۔ https://doi.org/10.1108/JITLP-04-2018-0017

19 احمد، وی (2014)۔ A case for energy diplomacy۔ دی نیوز، 20 جولائی 2014۔ بذریعہ ویب سائٹ 27 فروری 2020 کو حاصل کیا گیا: https://www.thenews.com.pk/tns/detail/556707-case-energy-diplomacy

20 احمد، وی (2018)۔ Pakistan's Agenda for Economic Reforms۔ اوکسفرڈ یونیورسٹی پریس، کراچی

21 اسلم ایچ، وی احمد، ایس احمد (2019)۔ Analysis of China Pakistan Economic Corridor۔ ٹریڈ انسائٹ، جلد 15، شمارہ 3، 2019

22 پاکستان کے مالی فیصلوں سے متعلق ایک تبصرہ یہاں سے بھی ملاحظہ کیا جا سکتا ہے۔ سلہری، اے کیو، وی احمد (2018)۔ Contours of a programme with IMF: Choosing between approaching or not approaching IMF۔ سسٹین ایبل ڈویلپمنٹ پالیسی انسٹی ٹیوٹ کا پالیسی جائزہ۔

23 ان دلائل کی مزید وضاحت یہاں ملاحظہ کی جا سکتی ہے۔ احمد، وی، وائی ارشد (2018)۔ Corridors for Competition or Cooperation? Perspectives from Southern Asia۔ سہ ماہی کرائٹیرین، جلد 13، شمارہ 3

24 امین، ایس جے (2020)۔ Integrating Sustainable Development Goals into Economic Policy Making: SDGs-in-All and All-in-SDGs approach۔ ورکنگ پیپر (زیر تالیف)۔ سسٹین ایبل ڈویلپمنٹ پالیسی سیریز

جدول 4: ضمنی اصلاحات اور اقدامات

اصلاحات کے شعبے	ضروری اقدامات
انضمام اور راہداری کی ترقی	- تجارتی پالیسی رکاوٹوں میں کمی لانا - تجارت میں معاونت کی اصلاحات کو فروغ دینا - پراجیکٹ کے چناؤ اور منصوبہ سازی میں استحکام یقینی بنانا - ٹرانسپورٹ کے بنیادی ڈھانچے کا باہمی استعمال یقینی بنانا
نجی شعبے کی دلچسپی اور شرکت یقینی بنانے کے اقدامات	- سرمایہ کاری کے قانونی تحفظ کو مستحکم بنانا - سرکاری سرمایہ کاری کی اس طرح تشکیل کہ یہ نجی شعبہ کو دور نہ کرے - ریگولیٹری ماحول کی اصلاح اور سپیشل اکنامک زونز کی منصوبہ سازی میں مدد دینا
سب کی شمولیت یقینی بنانے کے اقدامات	- سلامتی اور محنت کی ایسی پالیسیوں کا نفاذ جو باہر سے مقابلے کے نتیجے میں لاگت میں آنے والے اتار چڑھاؤ سے غریب طبقے پر مرتب ہونے والے اثرات کو کم سے کم کریں - ایسے علاقوں کو پرکشش بنانا جنہیں راہداریوں سے براہ راست فائدہ نہ پہنچ رہا ہو - جن علاقوں میں آبادی کا بہاؤ متوقع ہو، وہاں شہری ترقی اور ٹرانسپورٹ پر سرمایہ کاری کرنا
مالی خطرات سے نمٹنے کے اقدامات	- امداد اگر باہر سے آرہی ہو تو شرائط وضوابط کو عوام کے سامنے لانا - قرضوں کے حجم اور شرائط میں قرض پائیداری کے تجزیہ سے رہنمائی لینا - قرضوں کی ری سٹرکچرنگ کا فریم ورک وضع کرنا - حکومتی سرگرمیوں کی موزوں رپورٹنگ، مناسب نگرانی اور مالی خطرات بجٹ امور کا عمدہ نظم ونسق - غیر متعلقہ اثاثوں یا ریونیو ذرائع کو بطور ضمانت استعمال کرتے ہوئے قرضے لینے سے گریز کرنا - سرکاری و نجی شعبے کے اشتراک اور پروکیورمنٹ کارروائیوں کے لئے ریگولیٹری فریم ورکس میں بہتری لانا
طرز حکمرانی سے متعلق خطرات سے نمٹنے کے اقدامات	- یقینی بنانا کہ پراجیکٹ قومی سطح پر کھلے مقابلے کی بنیاد پر دیئے جائیں - تجارتی سمجھوتوں بشمول ڈبلیوٹی او گورنمنٹ پروکیورمنٹ ایگریمنٹ کا استعمال کرنا - کنٹریکٹ دینے کی کارروائی کے ہر مرحلے سے متعلق ڈیٹا کے افشاء میں بہتری لاتے ہوئے شفافیت میں اضافہ - کرپشن سے نمٹنے کے لئے رسدی جانب اقدامات (دیانتداری کے معاہدے) اور طلب کی جانب نظام (کمیونٹی نگرانی) دونوں کا استعمال
ماحولیاتی اور سماجی خطرات سے نمٹنے کے اقدامات	- پراجیکٹ کی سطح پر معیاری تجزیوں کے علاوہ راہداری کی سطح پر سٹریٹجک سماجی وماحولیاتی تجزیہ کرنا - اراضی کے حصول اور دوبارہ آبادکاری کے باعث پیدا ہونے والے سماجی خطرات، قدیم مقامی لوگوں کو درپیش خطرات، ایسے ورک کیمپ جہاں باہر سے بڑی تعداد میں لوگ آرہے ہوں ان سے پیدا ہونے والے خطرات اور تعمیراتی مقامات کے گرد مقامی لوگوں کی صحت اور تحفظ کو درپیش خطرات کو دور کرنے کے لئے بین الاقوامی طور پر تسلیم شدہ عمدہ طریقوں کو اپنانے کی جانب قدم بڑھانا

ذریعہ: عالمی بینک ((2019 سے حاصل شدہ معلومات سے ماخوذ

تعاون تنظیم (ایس سی او)، اقتصادی تعاون کی تنظیم (ای سی او) اور جنوبی ایشیائی تنظیم برائے علاقائی تعاون (سارک) سمیت علاقائی فورمز پر کئے گئے وعدوں پر پوری طرح عمل کریں۔[25]

اقتصادی راہداری کی پائیدار ترقی کے عالمی مقاصد سے ہم آہنگی

اقتصادی راہداری کی تعمیر اور پائیدار ترقی کے مقاصد کے حصول کے درمیان دو رویہ تعلق کا ادراک بھی اہمیت کا حامل ہے۔ مثال کے طور پر تعلیم یافتہ اور ہنر مند افرادی قوت (ایس ڈی جی نمبر 4) کا ہونا اقتصادی راہداریوں کو بنانے اور چلانے کے لئے ایک بنیادی شرط ہے۔ مثال کے طور پر سی پیک جیسے منصوبوں کے لئے قومی سطح پر جو رقوم مختص کی جاتی ہیں ان کا پائیدار ترقی کے مقاصد سے بھی تعلق بنتا ہے۔

پاکستان جیسے جیسے پائیدار ترقی کے مقاصد کے حوالے سے "عمل کی دہائی" کی جانب بڑھ رہا ہے، اس بات کو اجاگر کرنا ضروری لگتا ہے کہ پالیسیوں، منصوبوں اور وسائل کی تخصیص کو 'ایجنڈا 2030' کے ساتھ ہم آہنگ بنانے میں بھی عمدہ پیشرفت ہونی چاہئے۔ اس سلسلے میں وفاقی اور صوبائی سطحوں پر فعال پارلیمانی ٹاسک فورسز کو مشاورتی کونسلوں، ٹیکنیکل کمیٹیوں اور ضلعی ایس ڈی جی کمیٹیوں کی معاونت حاصل ہے۔ ایس ڈی جی ٹاسک فورس میں شامل متعدد ارکان پارلیمنٹ سی پیک کی پارلیمانی کمیٹی میں بھی خدمات انجام دے رہے ہیں جو معلومات کی کسی بھی کمی کو دور کرنے میں مدد دیتی ہے۔

قومی اور صوبائی ایس ڈی جیز فریم ورکس میں جو اہداف وضع کئے گئے ہیں انہیں افزائش کی صوبائی حکمت عملیوں اور شعبہ جاتی حکمت عملیوں (مثلاً صوبائی صنعتی پالیسیوں) میں بھی جگہ دی گئی ہے۔ اس سے نہ صرف مالیاتی بہاؤ کو ایس ڈی جیز کے ساتھ ہم آہنگ بنانے میں مدد ملتی ہے بلکہ وفاقی اور صوبائی حکومتیں اس کی بدولت ایس ڈی جیز اور سی پیک کے تحت چلنے والے پروگراموں میں کسی بھی دہرائی سے بچ سکتی ہیں۔ ایس ڈی جیز کے سلسلے میں مالیاتی بہاؤ دفتر کنٹرولر جنرل آف اکاؤنٹس کے اشتراک سے شروع ہو چکا ہے۔ آنے والے دنوں میں ایس ڈی جیز پر جدت آمیز طریقوں سے سرمایہ لگانے کی تجاویز آچکی ہیں۔ ان میں قرضوں کے بدلے "10 بلین ٹری سونامی" پر سرمایہ لگانا اور 'گرین سکوک' کی شکل میں گرین سرمایہ کاری کا فروغ شامل ہیں۔ سی پیک اتھارٹی اور فیڈرل ایس ڈی جیز سپورٹ یونٹ چونکہ ایک ہی وزارت میں واقع ہیں اس لئے توقع کی جاتی ہے کہ قومی سطح پر ترقیاتی مقاصد کی نگرانی اور رپورٹنگ میں بھی ہم آہنگی دیکھنے کو ملے گی۔

شماریات بیورو پاکستان نے اپنے بعض سروے کو ایس ڈی جیز سے ہم

25 اس کے علاوہ دیکھیں: احمد، وی، سلہری، اے کیو، وجاوید، اے (2015)۔ Strengthening South Asia Value Chain: Prospects and Challenges۔ ساؤتھ ایشیا اکنامک جرنل، 16(2_suppl), 55S-74S۔ https://doi.org/10.1177/1391561415594900

آہنگ بنالیا ہے اور آنے والے مہینوں میں ایس ڈی جیز کے موجودہ 26 اشاریوں سے ایک قدم آگے بڑھاتے ہوئے، جمع کئے جانے والے متغیرات کی تعداد بڑھانے کے لئے مزید کوششوں کی ضرورت ہوگی۔ ایس ڈی جیز پر موجودہ پیشرفت کی نگرانی، جانچ پرکھ اور اس کے تجربات سے کچھ سیکھنے کا جہاں تک تعلق ہے تو ابھی استعداد کی کمی دیکھنے میں آتی ہے۔ مثال کے طور پر منصوبہ بندی کے محکموں میں استعداد مزید بڑھانے کی ضرورت ہے تاکہ وہ 'ایس ڈی جی پلس' کے آن لائن ڈیش بورڈ کو استعمال اور اپ ڈیٹ کرسکیں، انسانی ترقی، بہبود اور غربت سے متعلق اشاریوں کا حساب باقاعدہ بنیادوں پر لگاسکیں اور متعلقہ اداروں کو رپورٹیں فراہم کرسکیں تاکہ ان کی روشنی میں پالیسی اقدامات وضع کئے جا سکیں۔ یہ کام ہو جائے تو سی پیک، کیریک اور رابطہ سہولیات کے متعلقہ منصوبوں کے سماجی، اقتصادی اور ماحولیاتی اثرات بھی ایک چھت تلے آ جائیں گے۔

یہاں اس امر پر روشنی ڈالنا بھی اہم ہے کہ بنیادی ڈھانچے کی ترقی کا نتیجہ اپنے طور پر ہی تجارت یا براہ راست غیر ملکی سرمایہ کاری کے ثمرات کی صورت میں برآمد نہیں ہو جائے گا۔ بنیادی ڈھانچے کی ان سہولیات کے بھرپور ثمرات حاصل کرنے کے لئے قومی سطح پر ضمنی اصلاحات کی ضرورت ہے (جدول 4)۔[26]

حاصل بحث

سی پیک کے تحت آنے والے منصوبوں پر عملدرآمد کے لئے پاکستان کی حالیہ کوششوں کو معقول کامیابی نصیب ہوئی ہے۔ توانائی کے جو منصوبے مکمل ہو چکے ہیں انہوں نے بالخصوص بجلی اور صنعتی شعبے میں استعداد بڑھانے میں اپنا کردار ادا کیا ہے۔ توانائی کی فراہمی بہتر ہونے سے پاکستان کی اقتصادی افزائش کی شرح مالی سال 16-2015 کے دوران پانچ فیصد سے بھی تجاوز کرگئی اور پریشان کن کارکردگی کی تقریباً ایک دہائی کے بعد ایسا ممکن ہوا۔ بڑے پیمانے کی کارخانہ سازی کے شعبے میں جو افزائش ہوئی اس کی بدولت بیرون ملک سے سرمایہ کاری آئی۔ سی پیک کے بعض اقدامات میں شعبہ زراعت پر بھی توجہ مرکوز کی گئی ہے۔ ان میں فصلوں کی پیداوار بڑھانے میں مدد دینے کے لئے ٹیکنالوجی اور مہارتوں کی فراہمی شامل ہے۔ چین نے گلگت بلتستان ریجن کے کسانوں کو ڈیوٹی فری رسائی رسائی فراہم کی۔ اس سے سیرلز، ڈیری، گوشت، تمباکو، پھلوں، شہد اور متعلقہ شعبوں کے کسانوں کے لئے نئے مواقع کی راہیں کھلیں۔[27]

رابطہ کی طبعی سہولیات سے متعلق کوششوں میں اگر ایسی کاوشوں کا اضافہ بھی کر دیا جائے جن کے تحت پاکستانی برآمدات کے لئے منڈی تک رسائی پر گفت وشنید ہو اور تجارت میں معاونت کی اصلاحات پر کام تیز ہو تو ان کے ثمرات مزید بڑھ سکتے ہیں جن میں لبرل ویزا پالیسیاں، سرحدی علاقے کا بہتر نظم ونسق اور تجارت اور ٹرانسپورٹ کے ڈیٹا کا باہمی تبادلہ شامل ہیں۔ تاہم بنیادی ڈھانچے کے بڑے منصوبوں پر عملدرآمد سے آبادی کے تمام طبقات کو برابر فائدہ نہیں پہنچتا۔ لہٰذا کسی بھی معاشی سرگرمی کے منفی نتائج سے لاگت میں اتار چڑھاؤ یا بیرون ملک سے مقابلے میں اضافہ سے جو طبقات متاثر ہوں گے ان کے لئے سماجی اور ماحولیاتی حفاظتی اقدامات وضع کرنا ضروری ہے۔

---

26 عالمی بینک 2019۔ Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors۔ واشنگٹن، ڈی سی: عالمی بینک۔ لائسنس: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO

27 اسٹیٹ بینک آف پاکستان (2018)۔ جو یہاں سے حاصل کیا گیا: Retrieved from http://www.sbp.org.pk/reports/annual/arFY18/Special-Section-1.pdf

آراء

اقتصادی راہداریاں: غربت، ترقی اور علاقائی انضمام پر اثرات

گنٹر سوگیارتو[1]

پرنسپل اکانومسٹ، ایشیائی ترقیاتی بینک

تعارف

ملکی معیشت کو عوامی جمہوریہ چین کے 'بیلٹ روڈ انیشیٹو' (بی آر آئی)، ایشیائی ترقیاتی بینک کی زیر سرپرستی 'وسطی ایشیائی علاقائی اقتصادی تعاون' (کیریک-CAREC) اور دیگر عالمی و اقتصادی راہداریوں سے جوڑنے کے لئے پاکستان کو اپنی اقتصادی راہداریاں بھی بنانی چاہئیں۔ اس طرح پاکستانی معیشت عالمی پیداواری نیٹ ورکس اور ویلیو چین (Value Chain) کے ساتھ بہتر طریقے سے جڑ جائے گی اور اس کی مصنوعات کی منڈی، برآمدات، مجموعی پیداوار اور پیداواری صلاحیت میں نمایاں حد تک وسعت پیدا کرنے کے مواقع بڑھ جائیں گے۔

اقتصادی راہداریاں بنانا اس لئے بھی ضروری ہے کہ صوبوں اور اضلاع کے درمیان پائے جانے والے موجودہ فرق کو دور کیا جاسکے، غربت میں کمی لائی جاسکے اور علاقائی انضمام کو بڑھایا جاسکے۔ یہ توقع بھی کی جاسکتی ہے کہ یہ تمام علاقوں کو ترقی سے روشناس کرائیں گی جن میں وہ دورافتادہ علاقے بھی شامل ہوں گے جو سابقہ اور موجودہ ترقیاتی حکمت عملیوں میں نسبتاً پیچھے رہ جاتے ہیں۔ اقتصادی راہداریاں پسماندہ اضلاع کو ترقی یافتہ علاقوں کے ساتھ جوڑنے اور ڈھانچہ جاتی غربت کو دور کرنے میں بھی مدد دیں گی جس کا ترقی کے لحاظ سے ضلعی سطح کی عدم مساوات کے ساتھ گہرا تعلق ہے۔ مزید برآں، اقتصادی راہداریاں ملک کو خطے کے دیگر ممالک کے ساتھ ضم کرنے میں بھی مدد دے سکتی ہیں جو باہمی رابطوں کی دوڑ میں اس وقت دنیا میں سب سے پیچھے ہے۔ یہ سب باتیں ملک کو کئی حوالوں سے پائیدار ترقی کے عالمی مقاصد کے حصول میں مدد دیں گی جن میں موسمیاتی تبدیلی اور دیگر آفات کے مقابلے کی صلاحیت میں استحکام بھی شامل ہے۔

پس منظر اور بنیادی دلائل

i. پاکستانی معیشت کو درپیش بنیادی مشکلات:

پاکستان اپنی معاشی استعداد کو بھرپور انداز میں بروئے کار نہیں لا پایا کیونکہ معیشت میں افزائش اس کی اصل استعداد سے کہیں کم ہے اور یہ کم ازکم 7 فیصد سالانہ کی افزائش سے کہیں پیچھے ہے۔[2] افرادی قوت کی بڑھتی تعداد کو معیشت میں جذب کرنے کے لئے 3 فیصد سالانہ کی شرح سے افزائش کی ضرورت ہے جس سے ہر سال روزگار کے بیس لاکھ اضافی مواقع پیدا ہوں۔ بلند شرح افزائش اس لئے بھی ضروری ہے کہ مجموعی فی کس آمدنی اور پیداواری صلاحیت کو بڑھا کر بلند آمدنی کی سطح تک لایا جا سکے۔ 1960 کی دہائی میں فی کس افزائش کے اعتبار سے پاکستان کا شمار ایشیا کے صف اول کے ممالک میں ہوتا تھا اور یہ عوامی جمہوریہ چین، بھارت، انڈونیشیا اور ملائشیا سے بھی آگے تھا لیکن آج پاکستان ان سب سے پیچھے ہے اور یہ سب ممالک آگے نکل گئے ہیں۔

ii. موجودہ صورتحال:

2001-2007 کے دوران پاکستان کی شرح افزائش 5.1 فیصد رہی لیکن 2008-2015 کے دوران یہ کمزور ہوکر 3.8 فیصد پر آگئی جو خطے کے دیگر ہم پلہ ممالک سے کم ہے۔[3] اس کے بعد صورتحال میں بہتری آئی ہے کیونکہ اب یہ ابھرتی ہوئی معیشت بن چکی ہے جسے ابھرتی منڈیوں کے انڈکس میں دوبارہ شامل کرلیا گیا ہے اور یہ مسلسل افزائش کی جانب رواں دواں ہے۔ ستمبر 2016 میں پاکستان نے تین سالہ آئی ایم ایف پروگرام کامیابی کے ساتھ مکمل کیا اور یوں 1958 کے بعد بننے والے 21 پروگراموں میں سے یہ پہلا پروگرام تھا جو پاکستان نے کامیابی کے ساتھ مکمل کیا۔ چند سال پہلے تک بھی پاکستان کی افزائش مسلسل اوپر جارہی تھی لیکن معمول کے ڈھانچہ جاتی مسائل کی وجہ سے ترقی کا عمل پٹڑی سے اتر گیا اور 2019 میں حکومت کو واپس آئی ایم ایف پروگرام کی طرف جانا پڑا۔ قصہ مختصر، افزائش کے بنیادی محرکین جو پائیدار اور سب کی شمولیت پر مبنی اقتصادی ترقی کے لئے ضروری ہیں، کی کمی کے باعث پاکستانی معیشت میں وقفے وقفے سے اتار چڑھاؤ والا رجحان مسلسل چل رہا ہے۔ اس چکر کا اصل سبب ہے بچت کی ناپید عادات، سرمایہ کاری کا خلاء اور محدود پیداواری صلاحیت۔ نتیجہ یہ نکلتا ہے کہ ملکی مانگ معیشت کی استعداد سے بڑھ جاتی ہے، اس سے مالی اور بیرونی عدم توازن میں تہہ در تہہ اضافہ ہوتا جاتا ہے جس سے مالیات اور کرنٹ اکاؤنٹ خسارے میں چلے جاتے ہیں۔ یہ ہے وہ سبب جس کے ہاتھوں معیشت پٹڑی سے اترنے لگتی ہے۔

iii. اہم مسائل

ترقی کی راہ میں رکاوٹ بننے والے اہم مسائل میں توانائی کا بحران، بنیادی ڈھانچے سے متعلق رکاوٹیں، ٹیکسوں کا کمزور اور بوجھل نظام، بچت اور سرمایہ کاری کی کم شرح، برآمدات میں کمی اور مقابلے کا بگڑتا رجحان شامل ہیں۔ ان سب کے علاوہ مجموعی سلامتی اور میکرواکنامک استحکام سے متعلق مسائل اپنی جگہ موجود ہیں جو وقتاً فوقتاً اپنا رنگ دکھاتے رہتے ہیں۔

صرف توانائی کے بحران اور بنیادی ڈھانچے کے مسائل کی وجہ سے ملک کو سالانہ 5 فیصد جی ڈی پی کا نقصان اٹھانا پڑ رہا ہے جبکہ ٹیکس شرح اصل استعداد کا نصف بھی نہیں ہے، بچت اور سرمایہ کاری کی شرح جی ڈی پی کے محض 10 فیصد کے لگ بھگ ہے یا ایشیا کی اوسط کا تقریباً ایک تہائی ہے اور برآمدی مالیت اور عالمی منڈی میں پاکستان کے حصے میں مسلسل کمی سنگین حد تک باعث تشویش ہیں۔[4] کسی بھی ملک کی افزائش میں کام کرنے کی عمر کی آبادی قوت محرکہ کا کردار ادا کرتی ہے اور پاکستان میں اس کا تناسب 64 فیصد ہے۔ کئی دیگر ممالک میں یہ تناسب کم ہو رہا ہے لیکن پاکستان میں یہ بڑھ رہا ہے۔ البتہ آبادی کے اس طبقے کی عمر بڑھنے کے ساتھ اس آبادیاتی اثاثے کو بروئے کار لانے کے امکانات کم ہوتے جائیں گے۔ مزید برآں، عوامی جمہوریہ چین کا ڈھانچہ تبدیلی کے عمل سے گزر رہا ہے اور اس کی معیشت جو پہلے برآمدات کے بل پر چلتی تھی اب یہ تصرف پر مبنی ہوگئی ہے جس کی وجہ سے ملک کا برآمدی ڈھانچہ بدل گیا ہے اور وہاں صرفی مصنوعات کا زور بڑھ رہا ہے جبکہ اجرتوں میں اضافہ کے باعث بعض سرگرمیاں کم لاگت والے ملکوں کی طرف منتقل ہوگئی ہیں۔ یہ سب باتیں پاکستان کے لئے فائدہ مند ہوسکتی ہیں۔ اس پر مستزاد یہ کہ بڑے اور درمیانے سائز کے شہر تیزی سے پھیل رہے ہیں جن میں متوسط طبقے کی تعداد بڑھ رہی ہے جبکہ فعال آبادی میں بھی اضافہ ہو رہا ہے جس میں ماہر افرادی قوت کا حصہ نسبتاً نمایاں ہے۔

---

1 زیر نظر تحریر میں ظاہر کئے گئے خیالات مصنف کے ذاتی ہیں۔

2 افزائش کی یہ شرح مالی سال 67-1963 اور 07-2004 کے دوران حاصل کی گئی۔

3 عالمی اقتصادی فورم (2015)۔ ''Global Competitiveness Report 2015-2016''۔ جنیوا۔

4 پاکستانی معیشت کی اصل قوت خدمات کا شعبہ ہے جس کا جی ڈی پی میں حصہ 50 فیصد سے زیادہ ہے۔ پاکستان کو اس کی غیر رسمی معیشت، جس میں کاشت کاری بھی شامل ہے، سے بھی خاصی قوت ملتی ہے۔ بیرون ملک سے ترسیلات زر بھی زرمبادلہ اور آمدنی کا ایک بڑا ذریعہ ہیں جو جی ڈی پی کا تقریباً 6 فیصد بنتی ہیں۔