

پاکستانی معیشت کو درپیش اہم مشکلات اور حالیہ عرصے کے دوران سی پیک کے علاوہ وٹلی اور مغربی ایشیائی خطے کے ہمسایہ ملکوں یعنی کسیریک پروگرام کے تحت بننے والی اقتصادی راہداریوں کے پیش نظر پاکستان کے لئے سب سے موزوں اور قابل عمل یہی نظر آتا ہے کہ اپنی اقتصادی راہداریاں بنائے جو اسے سی پیک اور کسیریک کی راہداریوں سے جوڑیں۔ اس طرح توقع ہے کہ پاکستانی معیشت عالمی پیداواری نیٹ ورکس اور یوٹیوٹیون کے ساتھ جوڑ جائے گی اور بڑی اور بہتر انداز میں جوی منڈیوں کی بدولت ملکی معیشت افزائش کی بلند سطح پر آجائے گی۔

پاکستان کو چاہئے کہ وہ اپنی سٹرٹیجک پوزیشن کو حتی الاموم حد تک بہتر بنائے اور یہ بات بھی ذہن نشین رکھی جائے کہ وہ دنیا کی تیز ترین افزائش پذیر معیشتوں کا ہمسایہ ملک ہے۔ اصل چیلنج اب یہ ہے کہ ان نئی راہداریوں کے ساتھ ساتھ اقتصادی سرگرمیاں بڑھانے کے لئے یہاں ضمنی معاشی سہولیات کی فراہمی پر کام کیا جائے مثلاً بینش ایٹنا ملک زون اور انڈسٹریل پارک بنائے جائیں اور موزوں پالیسی اقدامات اپنائے جائیں تاکہ انہیں حقیقی اقتصادی راہداریوں میں تبدیل کیا جاسکے۔ یہ ہوگی اقتصادی راہداریوں کی ترقی۔

## پاکستان میں اقتصادی راہداریاں

اقتصادی راہداریوں کی ترقی افزائش کا ایک ثابت شدہ طریقہ ہے۔ تجرباتی طور پر کئی ملکوں میں ثابت ہو چکا ہے کہ یہ معیشت کو افزائش کی بلند سطح پر لے جانے کی استعداد رکھتا ہے۔<sup>5</sup> یہ ایک لحاظ سے خطے کی اقتصادی سرگرمیوں کی مکانی اعتبار سے تنظیم ہے جو ان کی گنجائی کو اس طرح بڑھا دیتی ہے کہ رابطے کی سہولیات، مکانی اعتبار سے تبدیلیوں، گروہوں کی شکل میں معاشی سرگرمیوں اور معاشی توسیع کی سرگرمیوں کو فروغ ملتا ہے۔

اقتصادی راہداریوں کی ترقی میں ایک طے شدہ جغرافیائی حدود میں مختلف ماڈلز پر مبنی ڈیٹا پورٹ کے فعال نیٹ ورکس کا قیام بھی شامل ہے جن کے ساتھ عمدہ بنیادی ڈھانچہ، لاجسٹکس اور پالیسی فیسریم ورک جیسے لوازمات موجود ہونے چاہئیں تاکہ پیداواری مراکز، بڑے شہروں اور انٹرنیشنل گیٹ ویز کے ساتھ جوڑے کاروباری اور ڈسٹری بیوشن نیٹ ورکس کی راہ ہموار ہو سکے۔ اس بناء پر اس کے تین بڑے اجزاء ہیں یعنی تجارت و ڈسٹری بیوشن، صنعتی پیداوار کے کلکٹر اور بڑے شہر جو نہ صرف بڑی منڈیوں بلکہ افرادی قوت، ٹیکنالوجی، علوم اور جدت کے منبع کا کردار بھی ادا کرتے ہیں۔

اقتصادی راہداریوں کے ان تین بنیادی عناصر کے محسوسین میں اقتصادیات، ادارہ جاتی تفہیم اور ریگولیشن اور بیرونی عوامل کے علاوہ پائیداری اور سب کی شمولیت شامل ہیں۔ آخری بات، اقتصادی راہداریوں کی ترقی کو علاقائی اور عالمی اقتصادی راہداریوں کے سیاق و سباق میں رکھ کر ضرور دیکھا جائے تاکہ بحیثیت مجموعی رابطے کی سہولیات میں اضافہ ہو۔ شکل نمبر 1 میں اقتصادی راہداری کا فریم ورک مختصر آبیان کرتے ہوئے اس میں بنیادی باتوں اور علاقائی و عالمی رابطوں کے سیاق و سباق میں سازگار عوامل کے باقی نعلق خواجا گریا گیا ہے۔

## شکل 1: عالمی سطح پر اپنا پانے جانے والے بہترین طریقوں اور مقامی علوم پر مبنی اقتصادی راہداری کا فریم ورک



ذریعہ: اقتصادی راہداری فریم ورک۔ پاکستان اے ڈی ڈی ایف آئی ڈی (ذریعہ تالیف)

بدولت دور ہوتی ہیں اور افزائش کو فروغ ملتا ہے اور یوں معاشی سرگرمیوں میں اضافہ ہوتا ہے اور سرمایہ کاری پر بہتر منافع کے امکانات بڑھتے ہیں۔

سرمایہ کاری، صنعت و تجارت کی پالیسیاں اور قواعد اقتصادی راہداری کے لئے سازگار ہونے چاہئیں جن میں یہ بھی دیکھا جائے کہ غربت میں کس قدر کمی آ رہی ہے تاکہ مختلف صوبوں اور اضلاع کے درمیان ترقی کے فسرک کو کم کیا جاسکے۔

اقتصادی راہداری کے ساتھ مختلف اداروں کی پختہ و استقامت اور آپس میں کوآرڈینیشن ضروری ہوتی ہے اور یہ امر ناگزیر ہے کہ اوپر سے اس عمل کو آگے بڑھایا جائے اور مضبوط کاروباری اداروں کے ذریعے اسے عملی جامہ پہنایا جائے جس میں نجی شعبے کا ٹیلنٹ شامل ہو، جو مکمل طور پر خود مختار اور حکومت کو جوابدہ ہوں۔ ملائیشیا کی اقتصادی راہداری اس کی ایک عمدہ مثال ہے جس میں وزیر اعظم مرکزی منصوبہ بندی کے سربراہ ہیں اور وزیر اعلیٰ شریک سربراہان کا کردار ادا کرتے ہیں جبکہ اقتصادی راہداری پر عملدرآمد کے لئے ایک مکمل اتھارٹی بنائی گئی ہے (یعنی ناردرن کارپوریٹ اور ایٹلی منٹنگ اتھارٹی اور ایٹ کوسٹ ایٹنا مک ڈیجیٹل ڈیولپمنٹ نسل)۔ اسی طرح بھارت میں دہلی ایٹنا سٹرٹس کارپوریٹ کے لئے اگرچہ ایک کثیر سطحی ڈھانچہ تشکیل دیا گیا ہے لیکن وزیر خزانہ کی سربراہی میں ایک سٹیٹرنٹ اتھارٹی بنائی گئی ہے جس کے ارکان میں متعلقہ مقامی وزراء اور متعلقہ ریاستوں کے وزراء اعلیٰ شامل ہیں۔

بھرپور اور مضبوط اقتصادی راہداری بنانے کے لئے حکومت کو بعض بنیادی پالیسی اصولوں کو پیش نظر رکھنا ہوگا مثلاً:

- اقتصادی راہداری محض بنیادی ڈھانچے کی ترقی کا نام نہیں بلکہ اس میں سرمائے کی منڈیوں کی ترویج، سازگار عوامل اور اسٹیمیا و خدمات بھی شامل ہیں۔
- اس کے بالکل واضح قابل پیمائش مقاصد ہونے چاہئیں مثلاً روزگار میں اضافہ، بہتر اقتصادی سرگرمیاں، برآمدات میں اضافہ و افزائش اور ہر مقصد کا ایک طے شدہ شیڈول ہونا چاہئے جسے اس کی کارکردگی کے تجزیہ کے لئے استعمال کیا جاسکے۔ یہ بہت اہم ہے کیونکہ کئی اقتصادی راہداریوں میں حکومت کو بعض مراعات بھی دینا پڑتی ہیں جن کا جواز پیدا کرنے کے لئے ضروری ہے کہ وہ واقعی ترقی ہو۔
- حکومت کی طرف سے دی جانے والی مراعات اقتصادی راہداری کے اہم کرداروں کو نقد رقم کی شکل میں نہیں بلکہ ریونیو پر چھوٹ وغیرہ کی شکل میں ہونی چاہئیں۔
- حکومت بڑی حد تک ریگولیشن کا کردار ادا کرے اور منڈی اور اداروں کی سطح پر ہونے والی ناکامیوں کا زائلہ کرے۔
- اقتصادی راہداری میں مدد دینے کے لئے سرکاری اور نجی شعبے کے اشتراک عمل کو فروغ دیا جائے کیونکہ ترقیاتی سرگرمیوں کا حجم بہت بڑا جبکہ حکومت کی استعداد محدود ہے۔ بنیادی ڈھانچے کی ترقی میں پیش آنے والی رکاوٹیں اس اشتراک عمل کی

اقتصادی راہداری کو باقاعدہ ڈھانچے پر مبنی فریم ورک کے طور پر لیا جاسکتا ہے جو منصوبہ بندی اور عملدرآمد کا مکمل احاطہ کرے۔ اس سلسلے میں منصوبہ بندی ایک ماسٹر پلان کے تحت ہونی چاہئے جس میں متعلقہ خطے کی معاشی افزائش کے پہلوؤں کو پیش نظر رکھا جائے اور اسے راہداری کے بنیادی ڈھانچے کی ترقی، صنعتی ترقی اور سماجی شعبے کی ترقی کے ساتھ جوڑ دیا جائے۔ دوسری جانب عملدرآمد اس طرح ہو کہ زیادہ (Hard) اور 'سافٹ' (Soft) دونوں طرح کے بنیادی ڈھانچے کی ترقی کا احاطہ کرے۔<sup>6</sup>

## سی پیک، کیریک اور دیگر پروگراموں کے تحت اقتصادی راہداری کی ترقی

سی پیک عوامی جمہوریہ چین کے مجوزہ پروگرام 'ٹوٹی فٹ پیچری سلک روڈ' کی توسیع ہے جو چین کی سب سے بڑی غیر ملکی سرمایہ کاری ہے۔ اس کا اعلان جولائی 2013 میں کیا گیا اور 162 ارب ڈالر کا یہ پراجیکٹ چین کے ون بیلٹ ون روڈ 'کامرکزی پراجیکٹ' ہے جس کا نام بعد میں تبدیل کر کے بیلٹ روڈ انیشیٹیو (بی آئی) رکھ دیا گیا جس کا مقصد چین کی برآمدات کو فروغ دینا اور زمین الاقوامی سطح پر بہتر تعلقات استوار کرنا ہے۔ اس پر ہونے والی کل سرمایہ کاری 900 ارب ڈالر ہے۔ اس کا مقصد دو سرکوں کے تحت چھ راہداریاں بنا کر بنیادی ڈھانچے کے بڑے

منصوبوں کے ذریعے یوریشیا کے ساتھ ساتھ باہم مربوط اقتصادی افزائش کو بھی فروغ دینا ہے یعنی 'نیو سلک روڈ' اسٹراٹجی 'سیلٹ' جو روس اور وسطی ایشیا کے راستے مغرب میں یورپ کو جاتی ہے اور 'ٹوٹی فٹ پیچری' میری ٹائم روڈ' جس کا مقصد جنوبی ایشیا اور جنوب مغربی ایشیا کے راستے یورپ تک پہنچانا ہے۔<sup>7</sup> یہ سب جتنے بڑے پیمانے پر ہو رہے ہیں، پاکستان اور اس کے ارد گرد خطے کے لئے ایک 'گیٹ وی' بن سکتا ہے۔ یہ سرمایہ کاری پاکستان کے جی ڈی پی کے 20 فیصد سے زیادہ ہے اور ملک کی مجموعی سالانہ برآمدات سے بھی تجاوز کر جاتی ہے جو جی ڈی پی کا 15.5 فیصد سے کم ہیں۔ ایک اور نقطہ نظر سے دیکھیں تو پاکستان نے گزشتہ چار دہائیوں میں بنیادی ڈھانچے پر جی ڈی پی کے 8 فیصد سے بھی کم رقم خرچ کی ہے جبکہ اصل ضرورت جی ڈی پی کے 8 فیصد سے زیادہ ہے۔<sup>8</sup> اس سے بھی اچھی بات یہ کہ سی پیک کی تقریباً 61 فیصد سرمایہ کاری شعبہ توانائی کی استعداد، ترسیل و تقسیم میں بہتری کے لئے مختص ہے اور یہ وہ شعبہ ہے جس کی وجہ سے پاکستانی معیشت کو سالانہ جی ڈی پی کے 2.5 سے 2.5 فیصد تک نقصان ہو رہا ہے۔<sup>9</sup> باقی 36 فیصد سرمایہ کاری بنیادی ڈھانچے، ٹرانسپورٹ اور مواصلات پر ہوگی جن میں درپیش رکاوٹیں معیشت کے لئے سالانہ جی ڈی پی کے 4 سے 6 فیصد نقصان کا باعث بن رہی ہیں۔ لہذا، توقع یہی رکھنی چاہئے کہ سی پیک کا پورا پورا پراجیکٹ پاکستان کی معیشت اور جی ڈی پی میں نمایاں اضافے کی نوید بن سکتا ہے۔ سی پیک کی کامیابی سے بلاشبہ پاکستان میں اور اس کے باہر معاشی افزائش میں تیزی آئے گی۔

مزید برآں، سی پیک محض کوئی ایک منصوبہ نہیں بلکہ یہ جنوبی اور وسطی ایشیا کے خطوں میں بننے والی دیگر اقتصادی راہداریوں سے ہم آہنگ ہے۔ اقتصادی راہداریاں بھارت کے اور وسطی ایشیا کے ترقیاتی ایجنڈا میں بھی کلیدی حیثیت رکھتی ہیں جو گیارہ ملکوں کی علاقائی پارٹنرشپ کے پروگرام کیریک (CAREC) پر کام کر رہے ہیں جس میں ٹرانسپورٹ، تجارتی سہولت، توانائی اور تجارتی پالیسی کا احاطہ کیا گیا ہے۔ اس کے علاوہ بھارت قومی سطح پر اس وقت پانچ اقتصادی راہداریاں بنا رہا ہے۔ اڑو س پڑو س کی دیگر مجوزہ راہداریوں میں سری لنکا میں کولمبو ٹرانسپورٹ اقتصادی راہداری اور بنگلہ دیش میں جنوب مغربی اقتصادی راہداری شامل ہیں۔ اقتصادی راہداریوں کے معاملے میں پاکستان کا تجربہ سی پیک اور کیریک تک محدود نہیں۔ ملکی تاریخ اور معاشی ترقی کے رجحانات سے ظاہر ہوتا ہے کہ ملک کے اندر مقامی اقتصادی راہداریاں بھی موجود رہی ہیں جن کی ایک مثال صدیوں پرانی گریڈ ٹرنک روڈ ہے۔ لہذا، تاریخ اور موجودہ حالات مل کر پاکستان کے لئے ایک سنہری موقع پیدا کر رہے ہیں۔ اللہ تعالیٰ اپنی نعمتیں اوپر سے نہیں برساتا بلکہ مواقع کی صورت میں ہمارے سامنے رکھتا ہے۔ اب ہمارا کام ہے کہ ہم کس طرح ان مواقع کو نعمتوں میں تبدیل کرتے ہیں۔ اصل سنہری موقع آپ خود ہیں!

6 JICA: Corridor Development Approach - Revitalize the Region Inclusively and Bring Strong Sustainable Economic Growth for the People

https://www.jica.go.jp/english/publications/brochures/c8h0vm0000avs7w2-att/japan\_brand\_07.pdf

7 پراجیکٹ کا مقصد عوامی جمہوریہ چین کو 60 سے زائد ملکوں کے ساتھ جوڑنا اور مزید 4.4 ارب ڈالر کے ساتھ ساتھ تجارت کی راہ ہموار کرنا ہے۔ اندازوں کے مطابق اس کے اقتصادی مضمرات بے پناہ ہیں جن کی ماہیت 21 ٹریلین امریکی ڈالر یعنی اور توقع ہے کہ اس سے چین کے جی ڈی پی میں 25 فیصد تک اضافہ ہوگا۔ اس سے چین کو اپنی اندازاً 6.8 فیصد کی افزائش حاصل کرنے میں مدد ملے گی۔ چھ راہداریاں یہ ہیں: چین، منگولیا، روس، اقتصادی راہداری (سی آئی آئی سی)، نیو یورٹین لینڈ برج (این ای ای بی)، چین، پاکستان اقتصادی راہداری (سی پیک)، اور بنگلہ دیش، چین بھارت میاں سہ اقتصادی راہداری (بی سی آئی ایم ای سی)۔ دیگر مجوزہ راہداریاں چین، مشرق وسطیٰ کے ممالک سے جوڑیں گی جس سے اسے صرف بحیرہ عرب اور توانائی کی دولت سے مالا مال بیج فارس کی مینڈیوں تک براہ راست رسائی مل جائے گی بلکہ فاصلہ بھی کم از کم 5 ہزار کلومیٹر تک کم ہو جائے گا۔

8 ایشیائی ترقیاتی بینک (2017) "Meeting Asia's infrastructure needs"۔ شینا۔

9 سالانہ جی ڈی پی کا تقریباً 2 فیصد سے 2.5 فیصد: "Pakistan's Interminable Energy Crisis: Is There Any Way Out?"۔ یون سنٹر۔

## سی پیک اور سماجی و اقتصادی ترقی

ترقی کی راہیں کھل سکتی ہیں جن کی ملک کو اشد ضرورت ہے۔

### سی پیک کی موجودہ صورتحال

سی پیک کا پہلا مرحلہ کامیابی کے ساتھ مکمل کر لیا گیا ہے جس میں زیادہ زور توانائی اور بنیادی ڈھانچے کے منصوبوں پر رہا۔ سی پیک سے قبل پاکستان کو توانائی کی قلت کے باعث سالانہ 4 سے 5 ارب ڈالر اور ٹرانسپورٹ کے ناقص نظام کے باعث جی ڈی پی میں 3.5 فیصد تک نقصانات کا سامنا تھا۔<sup>2</sup> سی پیک کے پہلے مرحلے کے تحت سڑکوں کے باہم مربوط نیٹ ورکس اور ریلوے کی اپ گریڈیشن کی بدولت ٹرانسپورٹ کے بنیادی ڈھانچے میں بہتری آئی ہے جس سے توانائی کی قلت کا مسئلہ بھی دور ہو رہا ہے۔

اب جبکہ سی پیک دوسرے مرحلے میں داخل ہو رہا ہے تو چرچا محض سماجی و اقتصادی ترقی، صنعتی تعاون، پیش کشاں تک زون کی ترقی، زرعی تعاون اور گوادرنہر گاہ کی تعمیر کی جانب منتقل ہو رہا ہے۔ سی پیک پر مشتمل تعاون کیٹی نے زراعت، صحت، تعلیم، مینے کے پانی کی فراہمی، غربت کے خاتمہ اور پیشہ ورانہ و تکنیکی تعلیم سمیت چھ شعبوں میں 27 منصوبوں کی نشاندہی کی ہے۔

یہ منصوبے پائیدار ترقی کے عالمی مقاصد (خاص طور پر مقصد نمبر 7: سب کے لئے باکمیاب، قابل اعتبار، پائیدار اور جدید توانائی تک رسائی مقصد نمبر 8: پائیدار، باہمی شمولیت پر مبنی اقتصادی افسزائش، بھرپور اور اثر آور روزگار فروغ، مقصد نمبر 9: آفات کے مقابلے کی صلاحیت پر مبنی بنیادی ڈھانچہ کی تعمیر، باہمی شمولیت پر مبنی پائیدار صنعتی عمل اور جدت کا فروغ) کے حصول میں براہ راست اپنا کردار ادا کریں گے۔<sup>3</sup>

### پاکستان اور چین کے درمیان ثقافتی تبادلوں

سی پیک کی بدولت دونوں ممالک کے درمیان ثقافتی تبادلوں کے مواقع بھی پیدا ہو سکتے ہیں۔ مثال کے طور پر سرحد پار فائبر آپٹک کیسبل پراجیکٹ سے چین کے راستے راہ کی ایک تیز اور قابل اعتبار سہولت مل جائے گی۔ اس سے زمینی طور پر ٹی وی نشریات کی تقریباً تیسری راہ

ایک اندازے کے مطابق سی پیک میں 62 ارب ڈالر کی جو ابتدائی سرمایہ کاری ہو رہی ہے یہ پروگرام اس کے تین یا چار گنا کے لگ بھگ رقم پیدا کر سکتا ہے اور اس سے ملک کے لئے ایسے لاتعداد مواقع پیدا ہوں گے جن کی بدولت پاکستان مختلف ذرائع سے باہمی شمولیت پر مبنی سرمایہ افزائش کے شوق کو آگے بڑھا سکتا ہے۔

پہلا، ملک کے اندر یہ ملک کے دور افتادہ لیکن وسائل کی دولت سے مالا مال علاقوں کو سڑکوں اور ریلوے کے ایک نیٹ ورک کے ذریعے پشاور کوئٹہ، لاہور، کراچی اور گوادرنہر گاہوں میں بڑی منڈیوں سے جوڑ دے گا۔ دوسرا، اس سے سرحدی تجارت میں غیر قانونی سرگرمیاں کم ہوں گی۔ تیسرا، اس سے چین کے ساتھ معاشی تعاون اور تجارت کی راہیں کھل جائیں گی۔ چوتھا، یہ پاکستان کو بی آر آئی کی دیگر راہداریوں کے ساتھ جوڑ دے گا اور اسے عالمی پیداواری نیٹ ورکس، گلوبل ویلیو چین (Global Value Chain)، اور مشرق وسطیٰ، وسطی ایشیا اور یورپ بالخصوص معاشی تعاون کی تنظیم (ای سی او) اور یوریشیائی اقتصادی یونین (ای ای یو) کے رکن ممالک تک براہ راست رسائی مل جائے گی۔

دیگر متعلقہ اثرات یہ ہیں کہ ٹرانسپورٹ کے اخراجات اور سفر کا وقت کم ہو جائے گا، بیرونی اقتصادی روابط میں تنوع پیدا ہوگا، عوام کے درمیان باہمی رابطے زیادہ تواتر کے ساتھ ہوں گے، ثقافتوں کو آپس میں گلنے ملنے کا موقع ملے گا، تجارت اور کاروبار کا حجم بڑھے گا اور خط آپس میں اس طرح ضم ہو جائے گا کہ سب کی قیمت اور ترقی مشترک ہو جائے گی اور ان کے درمیان ہم آہنگی ہوگی۔

پاکستان کو خاص طور پر حالیہ سالوں کے دوران خاطر خواہ سماجی و اقتصادی دباؤ کا سامنا رہا ہے۔ جی ڈی پی کی سست شرح افزائش اور ادائیگیوں کے توازن کے شدید بحران کے ساتھ ساتھ مالی اور کرنٹ اکاؤنٹ خسارہ، کم برآمدات، زرمبادلہ کے غیر مستحکم ذخائر، افراط زر کی بلند شرح، بیرونی گارجی اور بڑھتی ہوئی شرح غربت سے ملک کی اقتصادی صورتحال کا اندازہ لگایا جاسکتا ہے۔ سی پیک کی بدولت پیدا ہونے والے روزگار کے مواقع، توانائی کی قلت کے مسئلے کے تدارک، نئی صنعتوں کی تعمیر، غربت کے خاتمے اور معیار زندگی میں بہتری سے پاکستان میں سماجی و اقتصادی



عطر النساء

سینئر ریسرچ فیلو  
شاہد جاوید برکی انسٹی ٹیوٹ آف پبلک پالیسی، نیٹ سول

### تعارف: سی پیک کی استعداد

چین پاکستان اقتصادی راہداری (سی پیک)، چین کے "بیلٹ اینڈ روڈ انیشیٹیو" (بی آر آئی) کے تحت بنائی جانے والی چھ راہداریوں کا ایک کلیدی جزو ہے جن کا آغاز 2013 میں کیا گیا۔ بی آر آئی پروگرام میں 138 ممالک آجاتے ہیں جن کی مجموعی خام ملکی پیداوار (جی ڈی پی) 29 ٹریلین ڈالر اور آبادی تقریباً 4.6 ارب ہے (جو دنیا کی آبادی کا 61 فیصد بنتی ہے)۔<sup>1</sup>

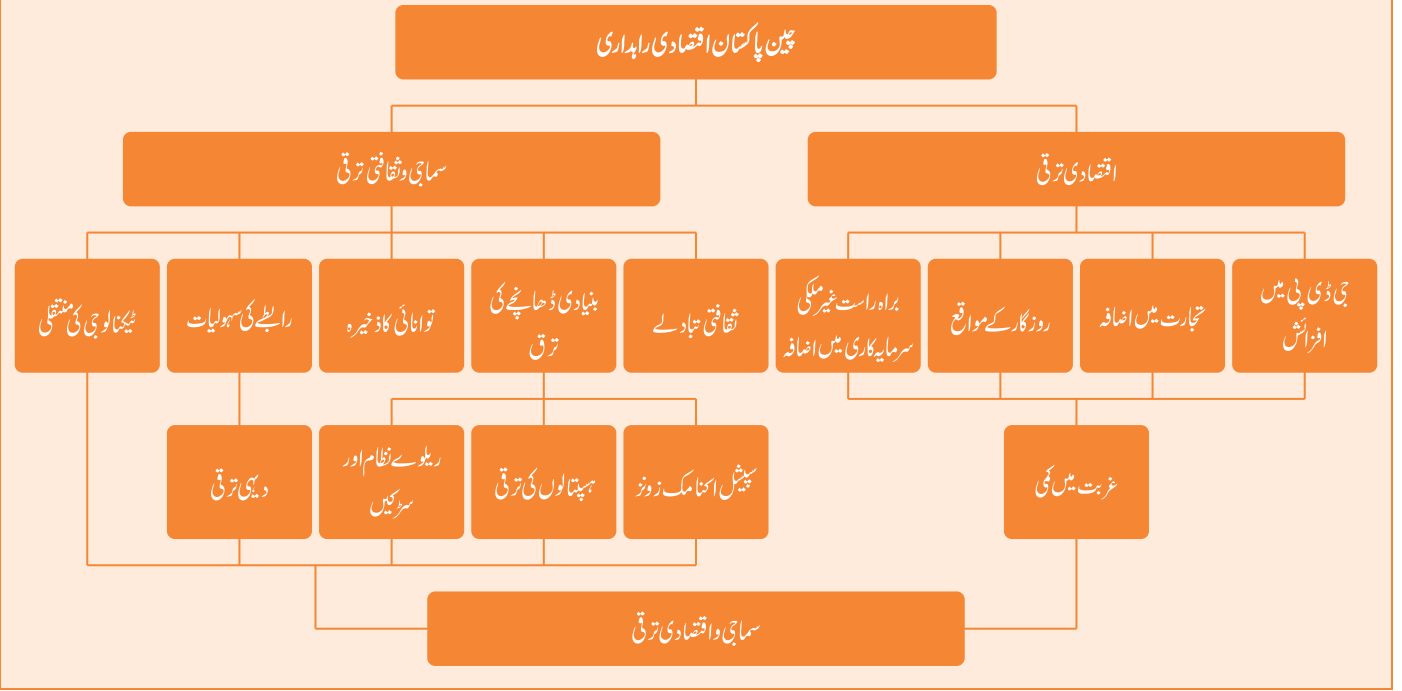
سی پیک میں زیادہ تر بنیادی ڈھانچے کی ترقی توانائی کی پیداوار، صنعتی اور سماجی و اقتصادی ترقی شامل ہے۔ تقریباً 2900 کلومیٹر لمبائی کے ساتھ یہ گوادرنہر چین کے شمال مغربی خطہ ٹنگ جیانگ میں کاشغر سے جوڑتا ہے اور شاہراہوں، ریلوے اور پائپ لائنوں کے ایک نیٹ ورک کے ذریعے پاکستان کے بڑے شہروں کے درمیان رابطے کی سہولتیں فراہم کرتا ہے۔ بی آر آئی میں اسے مرکزی حیثیت حاصل ہے جس کی بدولت پاکستان اپنے آبادیاتی و قدرتی وسائل کو بھرپور طریقے سے بروئے کار لاتے ہوئے اپنی زرعی و صنعتی استعداد میں شاندار وسعت پیدا کر سکتا ہے، علاقائی عدم مساوات کو دور کر سکتا ہے، لوگوں کے ذرائع معاش اور آمدنی میں اضافہ کر سکتا ہے اور ملکی استحکام کو ممکن بنا سکتا ہے۔

1. یانیاور: "How will the Belt and Road Initiative advance China's interests?" Unpacking the Complexity of China's Rise: China's Belt and Road Initiative, csis.org/china-belt-and-road-initiative/

2. نیچر نیوز: "CPEC's second phase can put Pakistan's economy back on track" (2019)۔ جو یہاں سے دستیاب ہے: <https://tribune.com.pk/story/2052518/2-cpecs-second-phase-can-put-pakistan-economy-back-track/>

3. انٹرنیشنل ریویو: "Building Regional Connectivity for Pakistan" (2019)۔ فریڈک ایبٹ ملنگنگ۔

## شکل 1: سی پیک کی بدولت سماجی و اقتصادی ترقی کا عمل



### توانائی

سال 2010 کے دوران پاکستان کو بجلی کی دس ہزار میگا واٹ سے زائد بجلی کا سامنا تھا جس کے نتیجے میں کئی صنعتی یونٹ اور کارخانے بند ہو گئے اور ہیر وز کاری میں اضافہ اور برآمدات میں کمی آ گئی۔ سی پیک کے پہلے مرحلے میں نو منصوبے مکمل کئے گئے اور پیش کردہ 5320 میگا واٹ بجلی کا اضافہ کیا گیا جن کی مالیت 7,899 ملین امریکی ڈالر بنتی ہے۔ 9,549.927 ملین امریکی ڈالر مالیت کے آٹھ منصوبوں پر کام جاری ہے جن سے مزید 4,470 میگا واٹ بجلی حاصل ہوگی۔ 2,544 میگا واٹ بجلی کے لئے 4,470.2 ملین امریکی ڈالر مالیت کے چار پراجیکٹس کی منصوبہ بندی جاری ہے۔<sup>4</sup>

### بنیادی ڈھانچہ

سی پیک کے تحت پاکستان میں ٹرانسپورٹ کے موجودہ بنیادی ڈھانچے میں وسیع پیمانے پر بہتری کے علاوہ ٹرانزٹ تجارت اور منڈیوں تک رسائی میں مدد کے لئے نئے روٹس کا قیام شامل ہے۔ بنیادی ڈھانچے کے منصوبوں میں سڑکوں کے پانچ اور ریلوے کے تین منصوبوں پر کام کیا جا رہا ہے۔ 1544 کلومیٹر کی تعمیر ہو چکی ہے جبکہ 1456 کلومیٹر کا تعمیراتی کام جاری ہے۔

### بیکس 1: سی پیک کے قابل ذکر منصوبے



### پیش کشاں کم زور

صنعتی عمل اور اقتصادی افزائش میں تیزی لانے کے لئے سی پیک کے تحت نو پیش کشاں کم زور بنائے جا رہے ہیں جن میں گلگت بلتستان میں موچوندا سہولت پیش کشاں کم زور، آزاد جموں و کشمیر میں میر پور پیش کشاں کم زور، اسلام آباد میں آئی سی ٹی ماڈل انڈسٹریل زون، پنجاب میں چاندا کشاں کم زور، ایم ڈی اے شیخوپورہ، خیبر پختونخواہ میں ایم ڈی اے پرشکستی کشاں کم زور، فنانس مہندماریل سٹی، بلوچستان میں بوستان انڈسٹریل زون، سندھ میں پیش کشاں کم زور دھبھی اور پورٹ قاسم پیش کشاں کم زور شامل ہیں۔ دھبھی اور فیصل آباد کے تین کشاں کم زور اولین ترجیح پر رکھا گیا ہے۔ پیش کشاں کم زور کے منتقلی فوائد میں زرمبادلہ کی آمدنی، براہ راست غیر ملکی سرمایہ کاری، روزگار کے مواقع، حکومتی ریونیو اور برآمدات میں افزائش قابل ذکر ہیں جبکہ رواں بنیاد پر ان کا فائدہ یہ ہوگا کہ مہارتیں بہتر ہوں گی اور ٹیکنالوجی کی منتقلی ہوگی، برآمدات میں تنوع پیدا ہوگا اور تجارت بڑھے گی، مقامی فرموں کی کارکردگی بہتر ہوگی، صنعتی کلسترز بنیں گے، عالمی ویلو چین سے رابطے بڑھیں گے اور ان سے حاصل ہونے والی معلومات وسیع تر اقتصادی اصلاحات میں مدد دیں گی۔

### گوادر

گوادر بندرگاہ کو سی پیک پروگرام کی کامیابی میں کلیدی حیثیت حاصل ہے۔ شہر کی ترقی کے لئے 4.8 ارب امریکی ڈالر کی خلیہ سرمایہ کاری کی جائے گی جس کی بدولت 2023 تک یہ عالمی تقاضوں سے ہم آہنگ ایک جدید شہر اور جنوبی ایشیا کا مصروف ترین تجارتی گڑھ بن جائے گا۔ توقع ہے کہ مستقبل میں پچاس ہزار ماہرین کے لئے روزگار کے مواقع پیدا ہوں گے جس سے ایشیائی، خدمات اور ترقی کے اعتبار سے علاقائی معیشت میں تیزی آئے گی۔<sup>5</sup> پہلے مرحلے کے دوران بنیادی ڈھانچے اور سماجی ترقی کے دس منصوبے مکمل ہو چکے ہیں یا تکمیل کے آخری مراحل میں ہیں جن کی لاگت 1377.32 ملین امریکی ڈالر ہے۔<sup>6</sup> گوادر کے جاری منصوبوں میں ایپروچ چینل کی صفائی، گوادر کو مکران کوٹل ہائی وے سے جوڑنے والی ایکسپریس وے، ایک نیٹ ورک ایئر پورٹ اور کھارے پانی کی صفائی کا ایک پلانٹ شامل ہیں۔

4 دی نیوز انٹرنیشنل (2019) "CPEC projects picking up pace: ministry"۔ جوہیاں سے دستیاب ہے: <https://www.thenews.com.pk/print/529044-cpec-projects-picking-up-pace-ministry>

5 پائپا پاک اوٹنٹ کارپوریشن۔ جوہیاں سے دستیاب ہے: <https://www.pcpiglobal.com/pakistan-overview/cpec/>

6 ایف

## مشکلات

ہموار ہوگی اور یوں چینی ثقافت پاکستانی گھروں تک پہنچ جائے گی۔ مزید برآں، پاکستان میں چینی کارکنوں کی تعداد میں اضافہ سے مینجمنٹ اور دیگر مہارتیں پاکستان آئیں گی جن سے ظاہر ہے مقامی مہارتوں میں بھی بہتری آئے گی۔

ثقافتی اور مہارتوں کے تبادلوں سے متعلق یرخ جہاں مثبت دکھائی دیتے ہیں وہیں یقیناً یہ ملک پر اسپرے منفی اثرات بھی مرتب کر سکتے ہیں اس لئے ان کی مکمل نگرانی ضروری ہوگی۔ اس کے علاوہ مہارتوں کے پھیلاؤ کو سی پیک منصوبوں کا لازمی جز بنا دیا جانا چاہئے۔

## سی پیک کے ذریعے دوطرفہ اور علاقائی تجارت

سی پیک کے منصوبوں کی بدولت جہاں پاکستان اور چین کے علاوہ جنوبی ایشیا کے باقی ممالک کے درمیان باواسطہ یا بلاواسطہ تجارت میں اضافہ ہوگا وہیں ٹرانسپورٹ اور بنیادی ڈھانچے کے منصوبوں سے خاص طور پر ہمیں تجارت میں شاندار اضافے کے لئے ایک سڑک سڑک بڑی حاصل ہو جائے گی کیونکہ چیننگ کے اخراجات اور ٹرانزٹ کا وقت کم ہو جائے گا اور تجارتی سطح پر مقابلہ بڑھ جائے گا۔

چینی تجارت کا ایک بڑا حصہ کاخغر سے یورپی بندرگاہوں (تیمبرگ، لی ہاور اور روٹر ڈیم) اور مشرق وسطیٰ کی بندرگاہوں (جدہ، بکویت اور اومان) کے راستے ہوتا ہے جس سے چین کی توانائی کی ضروریات بھی پوری ہوتی ہیں۔ سی پیک کی بدولت صرف چیننگ کے اخراجات میں ہی نمایاں کمی آ جائے گی جو یورپی بندرگاہوں کے لئے 36 فیصد تک، جدہ اور بکویت کے لئے 50 فیصد تک اور اومان کے لئے 68 فیصد تک کم ہو جائیں گے۔

مزید برآں، بڑا ٹرانزٹ کا وقت یورپی بندرگاہوں کے لئے 10 سے 11 دن، جدہ کے لئے 11 سے 13 دن، بکویت کے لئے 15 سے 18 دن اور اومان کے لئے 10 دن کم ہو جائے گا۔ اس کا مطلب یہی ہوگا کہ دونوں ملکوں کے لئے جلدی ضائع ہونے والی مصنوعات جن کی ٹرانسپورٹ پہلے ایک چینلنگ ہوا کرتی تھی، میں بھی اضافہ ہوگا۔

آخری بات، اس سے پاکستان کو چین کے توسط سے عالمی ویلیو چین کا حصہ بننے میں بھی مدد ملے گی۔ چینی کمپنیاں سی پیک کے تحت بننے والے پیش کش امکان کم زون میں صنعتیں لگانے میں دلچسپی ظاہر کر رہی ہیں کیونکہ اس طرح وہ محل وقوع کا فائدہ اٹھا سکیں گی اور مصنوعات کی برآمد میں ان کے ٹرانسپورٹ کے اخراجات کم ہو جائیں گے۔

## پالیسی سفارشات اور آئندہ لائحہ عمل

ان مسائل اور مشکلات کو دور کرنے کے لئے درج ذیل سفارشات پیش کی جا رہی ہیں:

1. پاکستان کو قومی سطح پر ایک واضح حکمت عملی تیار کرنا ہوگی جو ملکی سطح پر پرائیکٹ میں معاونت یعنی جوائنٹ ویمنجرز، قرضوں کی شرائط اور دیگر ترقیاتی سرگرمیاں یقینی بنانے کے لئے شفافیت اور کٹھنہ موچ کی ضمانت فراہم کرے۔
2. لوگوں کا اعتماد حاصل کرنے اور نچلی سطح کے لوگوں کے استفادہ کی گنجائش پیدا کرنے کے لئے شکایات کے ازالہ اور شمولیت کے نظام وضع کرنا ہوں گے۔

3. سی پیک کے بیانیہ کو سیاست سے پاک کرنے کی ضرورت ہے۔ اسے ایک قومی پروگرام کے طور پر دیکھنا ضروری ہے۔ منصوبوں کے انتخاب اور تشکیل کی ذمہ داری محض سیاست دانوں کے ہاتھ میں نہیں بلکہ براہ شمولیت پر مبنی ہونی چاہئے جس میں تمام متعلقہ فریقوں کو شریک بنایا جائے۔

4. ایسی پاکستانی برآمدات کو ترجیح دینا ہوگی جو عالمی پیداواری نیت و کس اور ویلیو چین کے لئے اہمیت کی حامل ہیں۔ اس مقصد کے لئے سی پیک کی بدولت پیدا ہونے والے ریلوں کی سہولت سے فائدہ اٹھاتے ہوئے برآمدی ضروریات پر مبنی زرعی معیشت کی راہ ہموار کی جائے جو وسطی ایشیا، مشرق وسطیٰ اور مغربی چین کی منڈیوں کی ضرورت پورا کرے۔

5. خطے میں امن و سلامتی کا قیام یقینی بنایا جائے اور اسے برقرار رکھنے کے انتظامات کئے جائیں۔

6. اہم پالیسی دستاویزات اور منصوبوں میں مہارتوں کو اس طرح کلیدی حیثیت دی جائے کہ مثال کے طور پر تعلیمی اور لیبر پالیسیاں ایسی مہارتوں کو ترجیح دیں جو سی پیک روٹس اور معاشی پروگراموں سے متعلق زرعی اقتصادیات کی سرگرمیوں کے نتیجے میں ہونے والی برآمدات میں کام آئیں۔

7. انفرادی منصوبوں کی ملکیت متعلقہ صوبائی اور مقامی اداروں کے ہاتھ میں ہونی چاہئے جو پرائیکٹ کی تشکیل، عملدرآمد اور مالی واجبات کے ذمہ دار ہوں۔ اس کے ساتھ ساتھ سی پیک منصوبوں کے لئے آزادانہ طور پر نگرانی اور جانچ پرکھ کے نظام وضع کئے جائیں۔ اس سے لوگوں میں اور ان منصوبوں سے مستفید ہونے والوں میں اعتماد اور ملکیت کا احساس پیدا ہوگا۔

سی پیک کے نتیجے میں اگر دیگر ممالک سے پاکستان میں سرمایہ کاری کا سلسلہ شروع ہو جائے، زرعی و صنعتی برآمدات بڑھ جائیں اور روزگار کے مواقع پیدا ہو جائیں تو پاکستان کی اقتصادی صورتحال بیکر بدل سکتی ہے۔ محض سرمایہ کاری سے مطلوبہ نتائج اس وقت تک حاصل نہیں ہوں گے جب تک کہ پالیسی میں ایسی تبدیلیاں نہ لائی جائیں جن سے برآمدی نقطہ نظر پر مبنی زراعت، برآمدات بڑھانے کے لئے ویلیو ایڈڈ مصنوعات کی تیاری پر سرمایہ کاری، مانگ کے مطابق مہارتوں کی تربیت، تحقیق اور جدت پر سرمایہ کاری اور سرکاری و نجی شعبے کے درمیان ٹھوس اشتراک عمل کی راہ ہموار ہو۔

دوسرا بڑا چیلنج یہ ہے کہ بھرپور سیاسی اتفاق رائے پیدا کرنا ہوگا تا کہ سی پیک کی ترجیحات کارخانہ پاکستان میں ملکی سیاست شدید دھڑے بند ہی کا شکار نہ رہے اور بین الاقوامی سطح پر سی پیک کے خلاف پروپیگنڈہ زوروں پر ہے جس کے پیش نظر نجی سیرونی ممالک نے سی پیک کے مجموعی ماڈل کے بارے میں تحفظات اور غمناک اشارے کا اظہار کیا ہے۔

ملکی محاذ پر دیکھا جائے تو سی پیک روٹس پر کیورٹی مشکلات خاطر سخواہ اہمیت کی حامل ہیں۔ ضرورت اس امر کی ہے کہ امن و سلامتی قائم کرنے اور پھر اسے برقرار رکھنے کے لئے کام کیا جائے تاکہ سرمایہ کاروں کا اعتماد حاصل کیا جاسکے۔

متعدد تجزیوں میں پیش گوئی بھی کی گئی ہے کہ سی پیک غیر ملکی قرضے پر بھی اپنے اثرات دکھائے گا۔ سی پیک کے تحت کی جانے والی ادائیگیوں اور قرض واجبات کے ابتدائی اندازوں سے ظاہر ہوتا ہے کہ توانائی اور بنیادی ڈھانچے کے منصوبوں سے متعلق قرض کا بوجھ 3.5 ارب امریکی ڈالر سالانہ (زرمبادلہ کی کل موجودہ آمدنی کا تقریباً 7 فیصد) کے لگ بھگ ہوگا جس کی واپسی کی مدت 15 سے 20 سال ہوگی۔ تاہم توانائی کے منصوبوں کی بدولت امکان ہے کہ درآمدی ایندھن کے اخراجات سے زرمبادلہ میں سالانہ تقریباً ایک ارب امریکی ڈالر کی بچت ہوگی۔<sup>7</sup>

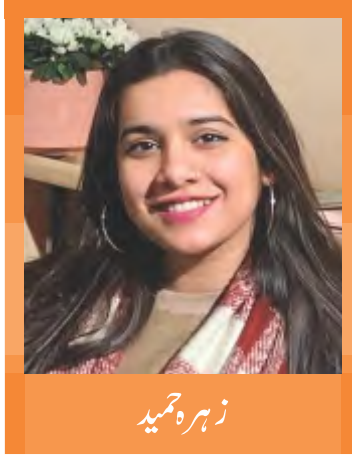
آخری بات، اس نوعیت کے اتنے بڑے پروگرام پر عملدرآمد کے لئے پاکستان اور چین کی انفرادی اور اجتماعی استعداد بھی ایک چیلنج ہوگی۔ منصوبوں کی پائیداری یقینی بنانے کے لئے عملدرآمد کے خصوصی انتظامات پر سوچ بچار کرنا ہوگی اور انہیں عملی شکل دینا ہوگی۔

## راہداریوں کے ذریعے مقامی سطح پر انضمام

- انڈس ہائی وے
- قراقرم ہائی وے
- ریلوے نیٹ ورکس
- موٹرویز

### پاکستان کی مقامی راہداریوں کے سماجی و اقتصادی اثرات

پاکستان میں سڑکوں کے مقامی نیٹ ورکس معیشت کی ترقی میں نمایاں کردار ادا کرتے ہیں (دیکھیں شکل 1)۔ ان کی بدولت صوبوں اور شہروں کے درمیان رابطوں کی جو سہولتیں میسر ہوتی ہیں وہ خنام ملکی پیداوار (جی ڈی پی) میں اپنا خاطر خواہ کردار ادا کرتی ہیں۔ زرعی شعبہ زیادہ تر پنجاب میں مرکوز ہے کیونکہ گنے، آلو، چاول، گندم اور کپاس کی پیداوار بڑی حد تک اسی صوبے میں ہوتی ہے۔ ان راہداریوں کی بدولت ان اجناس کی پیداوار کو دینی علاقوں سے شہری علاقوں تک لانے میں مدد ملتی ہے اور یوں انہیں تازہ حالت میں منڈیوں میں فروخت کیا جاسکتا ہے۔



زہرہ حمید

ریسرچ ایسوسی ایٹ  
اکسپریٹس  
پالیسی مینجمنٹ



عثمان خان

انویشن لیڈ، اکسپریٹس پالیسی مینجمنٹ  
فیکلٹی آف ایکنامکس، لاہور یونیورسٹی آف مینجمنٹ سائنسز

کے درمیان رابطوں کی فراہمی ممکن ہوتی ہے<sup>1</sup> پاکستان میں موجود مقامی راہداریاں درج ذیل ہیں؟

- نیشنل ہائی وے

پاکستان اس وقت ایک اہم دورا ہے پرکھتا ہے جہاں اس کی آبادی گزشتہ کئی سالوں سے تیزی کے ساتھ بڑھ رہی ہے اور اس کی معاشی کارکردگی میں مسلسل اتار چڑھاؤ کے چکر دیکھنے میں آ رہے ہیں۔ تصورت کے بل پر ہونے والی افزائش کی بدولت معیشت میں بہتری کا رجحان پیدا ہو جاتا ہے لیکن میکرو ایکنامک اشاریے بے ترتیبی کا شکار رہنے کی وجہ سے ملک کو ہر دو چار سال بعد استحکام کی ضرورت پڑ جاتی ہے۔

گزشتہ تقریباً ستر سال سے ملک کی افزائش 4 فیصد سالانہ تک چلی آ رہی ہے۔ افزائش کے لحاظ سے مختلف خطوں کے درمیان عدم توازن کا رجحان رہا ہے جس میں بعض خطوں کی کارکردگی بہت اچھی رہی ہے جبکہ کچھ خطے ایسے ہیں جن کی کارکردگی مسلسل ناقص چلی آ رہی ہے اور وہ دوسروں کے مقابلے میں نمایاں حد تک محرومیوں کا شکار ہیں۔ ترقی میں عدم توازن کے اس رجحان کی جھلک ملک کے قومی ترقیاتی نظام میں بھی دیکھنے میں آتی ہے جس کا نتیجہ بنیادی ڈھانچے اور رابطوں کی سہولیات کے ناموار پھیلاؤ کی صورت میں برآمد ہوتا ہے۔

شوہد سے ظاہر ہوتا ہے کہ ترقی اور اقتصادی سرگرمی کا سرکول اور انپورٹ رابطوں کی دستیابی کے ساتھ گہرے تعلق ہے۔ اسی منظر میں اقتصادی راہداریاں قابل ذکر کردار ادا کرتی ہیں جن کی بدولت معاشی سرگرمیوں کے مراکز یا گڑھ، جو عام طور پر شہری علاقوں کے آس پاس ہوتے ہیں،

شکل 1: شاہراہوں کے قومی نیٹ ورک کا نقشہ



1. پانچ پیڑ، بروڈ (2013) "What Is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions?" ایٹنیٹی ترقیاتی بینک ایکنامکس ورکنگ پیپر سریز 117۔  
2. نیشنل ہائی وے اتھارٹی "National Highways Authority - Committed To Excellence"۔ جو میاں سے دستیاب ہے: <http://nha.gov.pk/en/>

## شکل 2: رات کی روشنیوں سے بننے والا نقشہ



موٹر ویز کی بدولت شہروں کے درمیان سفر کا وقت خاصا کم ہو جاتا ہے اور یوں ان کا کردار بھی نمایاں ہے۔ ایم فور (ملتان تالا ہور) اور ایم فائیو (ملتان تاسکھر) کی بدولت شمالی پنجاب سے جنوبی پنجاب کی جانب سفر میں لگنے والا وقت پہلے، جب یہ نیٹ ورکس موجود نہیں تھے، کی نسبت نمایاں حد تک کم ہو گیا ہے۔

گرینڈ ٹرنک روڈ بہاں ملک کی قدیم ترین ملکی راہداری ہے، جو ایم ٹو موٹر وے کے ساتھ مل جاتی ہے، وہیں موٹر ویز کی بدولت بسوں، ٹریکوں، کاروں وغیرہ کے لئے تیز اور صاف تھرے روٹ مل گئے ہیں۔ ان راہداریوں کے اثرات کا اندازہ رات کی روشنیوں سے بننے والے نقشے (Night Light Data) سے بخوبی لگایا جاسکتا ہے جس کے مطابق اقتصادی سرگرمیاں واضح طور پر سرکوں کے نیٹ ورک کے ساتھ ساتھ چل رہی ہیں (شکل نمبر 2)۔

اسی طرح شمالی پاکستان میں ان راہداریوں کی ترقی سے سیاحت اور مختلف ثقافتوں کے درمیان انضمام کو فروغ ملا ہے۔ بالائی جانب شمال میں پیدا ہونے والی جوی بولیاں پھل اور معدنیات سرکوں کے بہترین نیٹ ورکس کی بدولت جنوبی پاکستان کے لوگوں کو بھی آسانی سے مل جاتی ہیں۔ انڈس ہائی وے آج بھی کراچی سے پشاور تک کے لئے سب سے چھوٹا روٹ ہے جو دیہی علاقوں میں سے گزرتا ہے اور یوں ان علاقوں کو بھی نقل و حرکت کی سہولتیں میسر ہو جاتی ہیں۔

یہ حقیقت اپنی جگہ سب سے کہہ سکتے ہیں کہ سرکوں کے یہ نیٹ ورک اپنے اپنے خطوں میں معاشی خوشحالی لاتے ہیں لیکن یہ فیصلے جس انداز میں کئے جاتے ہیں وہ معاشرے پر اپنا نمایاں اثر دکھاتے ہیں اور ان کا نتیجہ بعض طبقات میں محرومی کی صورت میں برآمد ہو سکتا ہے اور انجام کار معاشرہ طہقہ بندی کا شکار ہونے لگتا ہے۔

مثال کے طور پر پاکستان میں یہ راہداریاں وفاقی اور صوبائی حکومتوں کے ترقیاتی فنڈز سے تعمیر کی جاتی ہیں۔ ہر قسمی سے اسی کی دہائی میں جو نیو حکومت کے بعد ترقیاتی اخراجات میں سرمایہ کاری کے زیادہ تر فیصلوں میں سیاست غالب ہو کر رہ گئی ہے اور یوں سالہا سال سے کچھ علاقوں میں ترقی کی قیمت دیگر خطوں کو چکانا پڑ رہی ہے۔ یہ محرومیاں ہیومن ڈیولپمنٹ انڈیکس (ایچ ڈی آئی)، کیرئیر خرابی انڈیکس (ایچ پی آئی) اور معاشی مواقع کے معیار اور تعداد کے اعتبار سے مختلف علاقوں کے درمیان فرق کی صورت میں بالکل واضح نظر آتی ہیں۔

مزید برآں، موزوں منصوبہ بندی کا فقدان کی بلطقت پر بھی اپنا اثر دکھاتا ہے جس کے ہاتھوں شہری علاقے سماجی پچھلتاؤ کا شکار ہو جاتے ہیں۔ نئے ٹرانسپورٹ اور تجارتی روٹس کے نتیجے میں پیدا ہونے والے دیگر

ٹرانسپورٹ پر لگنے والے اوسلا وقت اور اخراجات میں مختلف شرح سے کمی آئی چاہئے۔ تجارتی اور ملکی معیشت کے دیگر پہلوؤں میں بہتری آئی چاہئے۔ اگر یہ مقاصد حاصل ہو رہے ہیں تو تب کہا جاسکتا ہے کہ راہداری اپنے حتمی اوصاف مقاصد پورے کر رہی ہے۔<sup>3</sup> پاکستان دنیا میں بننے والی مقامی راہداریوں کی مختلف کامیاب مثالوں اور کیس سٹڈیز سے استفادہ کر سکتا ہے۔

**کیس سٹڈی نمبر 1: ڈھاکہ چٹاگانگ راہداری، بنگلہ دیش**  
بنگلہ دیش میں ڈھاکہ چٹاگانگ راہداری ٹرانسپورٹ کے لئے بنائی گئی راہداریوں کا ایک کامیاب ماڈل ہے۔ ملک کے جی ڈی پی میں اس کا حصہ تقریباً 50 فیصد ہے جبکہ بین الاقوامی بحری آمد و رفت کے تقریباً 85 فیصد کے لئے اس راہداری کو استعمال کیا جاتا ہے۔<sup>7</sup> مال برداری اور مسافروں کی آمد و رفت کے اعتبار سے یہ سب سے اہم راہداری ہے۔ بنگلہ دیش کی برآمدات اور درآمدات کا 92 فیصد اور ملک میں تیار ہونے والے کارمنٹس کا 81 فیصد اسی شاہراہ کے راستے اپنی مطلوبہ منزلوں تک پہنچتا ہے۔<sup>8</sup>

**کیس سٹڈی نمبر 2: گولڈن کوآڈر پلیٹیرل ہائی وے، بھارت**  
بھارت میں گولڈن کوآڈر پلیٹیرل (جی کیو) ہائی وے ملک کے چار بڑے شہروں (دہلی، چنائی، بنگلور اور ممبئی) کو آپس میں جوڑتی ہے اور ملک کی

منفی اثرات کے ہاتھوں شہروں میں لوگ سرچھپانے کے ٹھکانوں سے محروم ہو رہے ہیں اور دیہی علاقوں میں کاشت کاری کے لئے زمین تنگ پڑ رہی ہے۔ اس سے شہری پھیلاؤ دن بدن بڑھ رہا ہے جس میں دیہی علاقوں کے مکین معاشی مواقع کی تلاش میں شہروں کا رخ کر رہے ہیں۔ شہری علاقوں کے پھیلاؤ کی شرح کے اعتبار سے پاکستان جنوبی ایشیا میں سب سے آگے ہے۔ 2017 کی مردم شماری کے مطابق 36.4 فیصد آبادی شہری علاقوں میں مقیم ہے۔<sup>3</sup>

سرکوں کے وسیع نیٹ ورکس بڑے پیمانے پر جنگلات کے خاتمہ کا باعث بھی بنتے ہیں۔ جنوبی ایشیا میں پاکستان جنگلات کے خاتمہ کی شرح کے اعتبار سے سب سے آگے ہے اور سرکوں پر مزید سرمایہ کاری اس میں مزید بگاڑ لا سکتی ہے۔ فضائی آلودگی بھی پاکستان میں شدید حد تک پہنچ چکی ہے جس کے باعث حالیہ سالوں میں شہر ڈھاکہ دیکھنے میں آئی ہے اور لاہور دنیا بھر میں دوسرا انتہائی آلودہ شہر بن چکا ہے۔<sup>4</sup>

**ترقی پذیر ممالک میں مقامی راہداریوں کی کامیاب عالمی مثالیں**

مقامی راہداریاں بنانے کا مقصد ان راہداریوں کے ساتھ ملکی تجارت اور معاشی افزائش کی حوصلہ افزائی کرنا ہے۔<sup>5</sup> اقتصادی راہداریوں کے مقاصد کا اندازہ لگانے کے لئے بعض عوامل کو پیش نظر رکھا جاتا ہے۔

3 ایوان ڈی پی پاکستان، ڈیولپمنٹ اینڈ ووٹینٹ ایلوڈیشن پاکستان (2019)۔ "پانچواں شہری پھیلاؤ"۔ جلد نمبر 5، شمارہ نمبر 4۔ جو یہاں سے دستیاب ہے:

http://www.pk.undp.org/content/pakistan/en/home/library/development\_policy/dap-vol5-iss4-sustainable-urbanization.html

4 ساجیت ریانا، راتھو، جادیو، افسان، ڈان برائن، ملک (2013)۔ "Greening growth in Pakistan through transport sector reforms: A strategic environmental, poverty, and social assessment"۔ عالمی بینک۔

5 آرنلڈ، جان، جی او لیو، برین فرینکو، آروں (2005)۔ "Best practices in corridor management"۔ عالمی بینک۔

6 کوکا، جاس، رائن، کارنر (2014)۔ "Trade and transport corridor management toolkit"۔ عالمی بینک۔

7 کوئی، اسے اس (2019)۔ "Transport Corridors for Wider Socio-Economic Development"۔

8 الین ایم ڈی، نیما، تاکیشی میزونیو (2019)۔ "An economic analysis of the proposed Dhaka-Chittagong Expressway in Bangladesh with the viewpoint of GHG emission reduction"۔ 1-3۔

معاشی سرگرمیوں میں یہ بے تحاشا کردار ادرا کرتی ہے۔ اس ہائی وے کو اپ گریڈ کرنے سے معیشت کے کارخانہ سازی کے شعبے کی سرگرمی میں شاندار اضافہ دیکھنے میں آیا۔ سب سے زیادہ افزائش اس شاہسراہ کے 0-10 کلومیٹر میں واقع اضلاع میں دیکھنے میں آئی جو ابتدائی مراحل میں 34 فیصد ترقی تھی۔<sup>9</sup> یہ ہائی وے بڑے شہروں اور بندرگاہوں کے درمیان ٹرانسپورٹ کا تیز نظام مہیا کرتی ہے اور خطے کے لوگوں کو اور پیداوار کو نقل و حرکت کے لیے روک ٹوک سہولت میسر ہوتی ہے۔ یہ بھارت کے بڑے زرعی، کاروباری اور ثقافتی مراکز تک بھی رسائی فراہم کرتی ہے۔ اس کی بدولت صنعتی پھیلاؤ اور روزگار کے مواقع پیدا کرنے میں بھی مدد ملی ہے کیونکہ چھوٹے چھوٹے قصبوں کو ہر طرح کی منڈیوں تک پہنچنے کا موقع مل رہا ہے۔<sup>10</sup>

### کیس سٹڈی نمبر 3: نیشنل ہائی وے، بھارت

بھارت میں بی ایک اور ہائی وے یعنی نیشنل ہائی وے (این ایچ ٹو) کے اثرات کا جائزہ پیش ہے۔<sup>11</sup> ایک سروے کو بنیاد بناتے ہوئے پتہ چلا کہ مجموعی شرح خواندگی میں 6 فیصد اضافہ دیکھنے میں آیا جو اتین کی شرح خواندگی خاص طور پر 12 فیصد تک بڑھ گئی جبکہ سکول میں داخلے کی شرح میں بھی 7 فیصد تک اضافہ ہوا (این ایچوں میں سے 12 فیصد پھیلاؤ تھیں)۔ ایسے لوگوں کی تعداد بھی بڑھ گئی تھیں اب ہینٹا لوں اور بہتر طبی سہولیات تک رسائی مل گئی (7 فیصد)۔ افرادی قوت (9 فیصد) اور غیر زرعی منصوبوں میں روزگار (7 فیصد) میں خواندگی کی شمولیت میں بھی نمایاں اضافہ دیکھنے کو ملا۔ فی کس آمدنی 243 بھارتی روپے تک بڑھ گئی۔

### کیس سٹڈی نمبر 4: این ایچ فائیو ہائی وے راہداری، ویت نام

اسی طرح ویت نام میں این ایچ فائیو ہائی وے راہداری کی بدولت کارکردگی پر نمایاں اثرات مرتب ہوئے۔ جس خطے میں یہ راہداری تعمیر کی گئی وہاں اس کے اثرات سب سے نمایاں رہے۔

اس راہداری کا ضمنی اثر یہ ہوا کہ ویت نام کی شرح غربت میں 27 فیصد تک کمی آگئی۔ 1995 سے 2000 کے دوران غربت کی زندگی بسر کرنے والے گھرانوں کی شرح میں 35 فیصد تک کمی نمایاں کی آگئی۔ اس سے روزگار کے مواقع اور سرمایہ کاری پر بھی حوصلہ افزائی ہوئی۔ 2006 کے دوران صوبہ ہونگ یں میں 83,453 ملازمتیں اور بے ڈونگ میں 134,846 ملازمتیں پیدا ہوئیں۔<sup>12</sup>

### کیس سٹڈی نمبر 5: دی ایٹین ہائی وے نیٹ ورک روٹ، تھائی لینڈ

تھائی لینڈ کے صوبے سوگنگالا میں دی ایٹین ہائی وے نیٹ ورک روٹ

(اے ایچ 18) بھی خطے میں غربت کم کرنے اور محل وقوع کی بنیاد پر اور سگھرانہ آمدنی کا فرق کم کرنے کے اعتبار سے موثر ثابت ہوا ہے۔<sup>13</sup>

کیس سٹڈی نمبر 6: دی نیشنل ایچ پور میں نیٹ ورک، چین  
چین میں سرکوں پر کی گئی سرمایہ کاری سے متعلق ایک مطالعاتی تحقیق سے پتہ چلا کہ ان کی بدولت غربت میں کمی آئی اور افزائش میں اضافہ ہوا۔ اس سرمایہ کاری کی بدولت معاشی افزائش کے اعتبار سے سب سے زیادہ فائدہ مشرقی اور وسطی چین میں دیکھنے میں آئے البتہ مغربی چین میں غربت میں کمی پر اس کے اثرات نمایاں رہے۔<sup>14</sup> چین میں نیشنل ایچ پور میں نیٹ ورک سے قریبی اضلاع میں حقیقی آمدنیوں میں تقریباً 4 فیصد تک اضافہ ہوا البتہ دیہی اور شہری علاقوں کے کئی اضلاع میں اصل اثرات میں کمی آئی۔<sup>15</sup>

ان تمام کیس سٹڈیز سے ظاہر ہوتا ہے کہ مقامی راہداریاں یا علاقائی سطح پر اس نوعیت کی ترقی اپنی جگہ بے پناہ اہمیت کی حامل ہیں لیکن اس کے لئے موزوں منصوبہ بندی اور سرمایہ کاری کی ضرورت ہے۔

### پاکستان کو کیا سبق ملتا ہے

جہاں تک پاکستان کا تعلق ہے تو دو واقعات اور پسماندہ علاقوں کو راہداریوں کے ذریعے رسائی دے کر بے پناہ فائدہ حاصل کئے جاسکتے ہیں۔ مثال کے طور پر صوبہ بلوچستان میں ٹرانسپورٹ کے روابط قائم کر دینے سے مختلف علاقے صوبے کی اور ملک کی اہم معاشی شاہراہوں کے ساتھ جڑ جائیں گے۔ اسی طرح چشم پوشی کا شکار دیگر علاقے، جو بے پناہ استعداد کے حامل ہیں بشمول سابقہ فانا کے شمالی علاقہ جات اور نیپور پختونخواہ کے ریونیو میں بھی اضافہ ہو سکتا ہے جس سے ملک کی معاشی سرگرمیوں کو فروغ ملے گا۔

مقامی راہداریوں پر سرمایہ کاری روزگار کے مواقع پیدا کرنے میں ایک بڑا پالیسی معاون بن سکتی ہے اور علاقائی عدم مساوات کم کرنے میں بھی اہم کردار ادا کر سکتی ہے۔ تاہم آمدنی کی مجموعی تقسیم قابل ذکر حد تک منفی انداز میں متاثر ہو سکتی ہے۔ مثال کے طور پر ویت نام میں این ایچ فائیو راہداری سے صرف خطے میں روزگار کے مواقع پیدا ہوئے بلکہ غربت میں بھی نمایاں کمی آئی اور آمدنیوں میں بھی اضافہ ہوا۔ پاکستان اس تجربے سے یہ سبق حاصل کر سکتا ہے کہ اگر ٹرانسپورٹ کی ترقی کے ساتھ ساتھ مناسب ضمنی اقدامات بھی کر دیے جائیں تو معیشت میں خاطر خواہ حد تک مثبت تبدیلیاں لائی جاسکتی ہیں۔

چین میں ہائی سپیڈ ریلوے نظام کو لے لیں تو جغرافیائی سطح پر معاشی عدم مساوات میں کمی اور معاشی سرگرمیوں کو جغرافیائی اعتبار سے یکجا کرنے کے معاملے میں پاکستان، چین سے بہت کچھ سیکھ سکتا ہے۔ سی پیک کے تحت زیر عمل ایم ایل ون ریلوے پراجیکٹ اس کی عمدہ ترین مثال ہے۔ اس ضمن میں پاکستان میں موجودہ ریلوے نیٹ ورک کی اپ گریڈیشن اور بحالی کو دیکھیں تو یہ صوبہ غیر پختونخواہ میں صنعتی سرگرمیوں کو فروغ دینے میں اہم کردار ادا کر سکتی ہے۔

ترقی کو زیادہ جامع شکل دینے کے لئے یہ اسدنا گزیر ہے کہ آبادی کے تمام طبقات کے ساتھ ساتھ صحیح جغرافیائی خطوں پر بھی اس کے اثرات کی تشریح کی جائے۔ اوپر دی گئی راہداریوں کی تمام مثالوں کو پیش نظر رکھتے ہوئے کہا جاسکتا ہے کہ اثرات کا پھیلاؤ مختلف جغرافیائی خطوں کے درمیان ناموازی ہو سکتا ہے۔

پاکستان کے بیاق و سباق میں دیکھیں تو ہر ترقیاتی منصوبے اور ہر طرح کے حالات کے حوالے سے آبادی کے مختلف طبقات پر اثرات کے پھیلاؤ کا اندازہ لگانے کے لئے وسیع تحقیق کی ضرورت ہوگی۔ پنجاب اور بلوچستان کے صوبوں کو سامنے رکھیں تو ان کی آبادی میں واضح فرق دیکھنے کو ملتا ہے۔ بلوچستان کی آبادی سنگلاخ زمین علاقوں میں بکھری ہوئی ہے جبکہ پنجاب میں گنجانے سے زیادہ ہے جس کی بدولت یہاں منصوبوں کی تشکیل اور عملدرآمد زیادہ آسان ہو جاتی ہے۔

### حاصل بحث

اقتصادی راہداریاں مقامی اور بین الاقوامی سطح پر راہداریوں اور انضمام کے مواقع پیدا کر دیتی ہیں۔ پاکستان کی موجودہ مقامی راہداریوں کے اپنے مثبت اور منفی پہلو ہیں۔ راہداریاں شہروں کے درمیان رسائی کو فروغ دیتی ہیں اور صوبوں کو آپس میں ضم کرتی ہیں لیکن اس طرح کے نیٹ ورک بنانے سے سیاسی عدم استحکام اور ماحولیاتی اثرات کی شکل میں ملک کو بڑا دھچکا لگتا ہے۔ بنیادی ڈھانچے کی ترقی میں پاکستان موجودہ راہداریوں کی کئی مثالوں سے استفادہ کر سکتا ہے جن میں ہنگل دیش، بھارت، ویت نام، تھائی لینڈ، ایتھوپیا، کینیا، چین اور یوگنڈا جیسے ترقی پذیر ممالک شامل ہیں۔ سی پیک ملکی معیشت کے لئے سچی دیکھ بھار ہو گا جب اس کی بدولت ثقافتی اور علاقائی انضمام پیدا ہوگا۔

9. بلالین منورہ بالا نمبر 7۔

10. ایٹین ترقیاتی بینک، ڈیپارٹمنٹ فار انٹرنیشنل ڈیولپمنٹ، جاپان انٹرنیشنل کوآپریٹو ایسوسی ایشن، عالمی بینک (2018) "The Web of Transport Corridors in South Asia"۔ ISBN 978-1-4548-1216-3۔ عالمی بینک۔

11. ایٹین ایٹن ٹیٹ آف ٹرانسپورٹ ڈیولپمنٹ (2011) "Socioeconomic impact of National Highway on Rural Population"۔ ایٹین ایٹن ٹیٹ آف ٹرانسپورٹ کی ڈی، بھارت۔

12. بلالین منورہ بالا نمبر 10۔

13. نیپون، ایچ ایس، کالکھو، پی (2012) "Poverty, Income Inequality and Livelihood Diversification: A case of Asia Highway in Songkhla Province of Thailand. In Asian Economic Reconstruction and Development" under New Challenges۔

14. فان، ہنگکن، کوئی جان کینگ (2008) "Regional road development, rural and urban poverty: Evidence from China"۔ ایٹین ایٹن ٹیٹ آف ٹرانسپورٹ کی ڈی، بھارت۔ نمبر: 305-314۔

15. لال، سوہم، وی، ایل، جوتھشور، راجی، شرت (2014) "Identifying spatial efficiency-equity trade-offs in territorial development policies: Evidence from Uganda"۔ ایٹین ایٹن ٹیٹ آف ڈیولپمنٹ، نمبر: 1717-1733۔



## تجارت اور تجارتی سرگرمیوں کی ترقی

چھ ممالک کی تجارت (برآمدات) میں کتنے بڑے پیمانے پر بہتری آئی۔

ٹریڈیکا بھی یورپی خطے میں ٹرانسپورٹ راہداری کی ایک قابل ذکر مثال ہے۔ 1994 میں ٹریڈیکا کے معاہدے کے بعد تجارت میں نمایاں اضافہ دیکھنے میں آیا (شکل نمبر 2)۔ ٹریڈیکا نے تجارتی مقاصد کے لئے مصنوعات کی فراہمی میں اقوام کے درمیان فاصلے کم کرنے میں کلیدی کردار ادا کیا ہے۔ لائسنس پر فارمز انڈکس سے بھی یہی ظاہر ہوتا ہے کہ ٹریڈیکا پر دستخط ہونے کے بعد ان ممالک کی کارکردگی میں بہتری آئی (شکل نمبر 3)۔

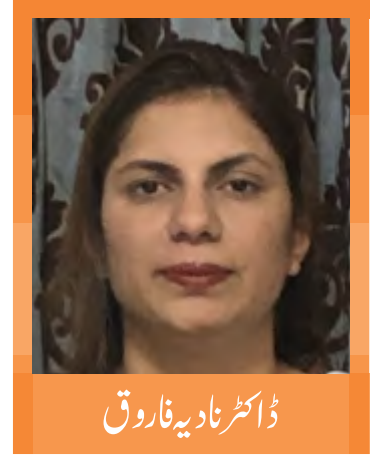
ان عالمی مثالوں سے یہی اندازہ ہوتا ہے کہ علاقائی راہداریوں کی شکل میں اقتصادی انضمام سے علاقائی منڈیوں کے درمیان تجارت میں اضافہ ہوتا ہے۔ علاقائی رابطہ سہولیات کے دیگر اثرات میں رجسٹرڈ ویلیو چین، بنیادی ڈھانچے کی سہولیات، ادارہ جاتی و سماجی سرمایہ کی ترقی اور لوگوں، ثقافت اور مواصلات کے ذریعے علوم کا تبادلہ قابل ذکر ہیں۔

علاقائی رابطہ سہولیات کے ذریعے تجارت اور تجارتی سرگرمیوں کو بڑھانے

ممالک تجارت اور تجارتی سرگرمیوں کے ذریعے اپنی اس برتری سے فائدہ اٹھانے میں کامیاب رہتے ہیں ان کی معیشت کو خاطر خواہ ترقی ملتی ہے۔ راہداریوں کی شکل میں علاقائی رابطوں کو اگر مناسب طریقے سے استعمال کیا جائے تو یہ تجارت اور تجارتی سرگرمیوں کو بڑھانے کا محرک بن سکتے ہیں۔

مثال کے طور پر گریٹر میکا ننگ سب ڈیجین (جو چین، کمبوڈیا، تھائی لینڈ، ویت نام اور میانمار میں واقع ہے) اور ٹریڈیکا [TRACECA] (جس میں یورپی یونین اور وسط ایشیائی ریاستوں اور کوہ قاف سمیت بارہ دیگر ممالک شامل ہیں) اقتصادی راہداریوں کی عمدہ ترین مثالیں ہیں جو پورے خطے کے لئے تجارت اور تجارتی سرگرمیوں کے گھٹ وے کے طور پر علاقائی رابطہ کی سہولیات فراہم کرتی ہیں۔

گریٹر میکا ننگ ایکنامک پروگرام 1992 میں ان چھ ممالک کے درمیان اقتصادی تعلقات بہتر بنانے کے لئے شروع کیا گیا جو دریائے میکا ننگ میں حصہ دار ہیں۔ اس کے مرکزی مقاصد میں خطے میں صنعت، تجارت، معاشی خوشحالی، سیاحت اور ماحولیاتی تحفظ کا فروغ اور دیگر شامل تھے۔ شکل نمبر 1 کو دیکھ کر اندازہ ہوتا ہے کہ 1992 کے بعد ان



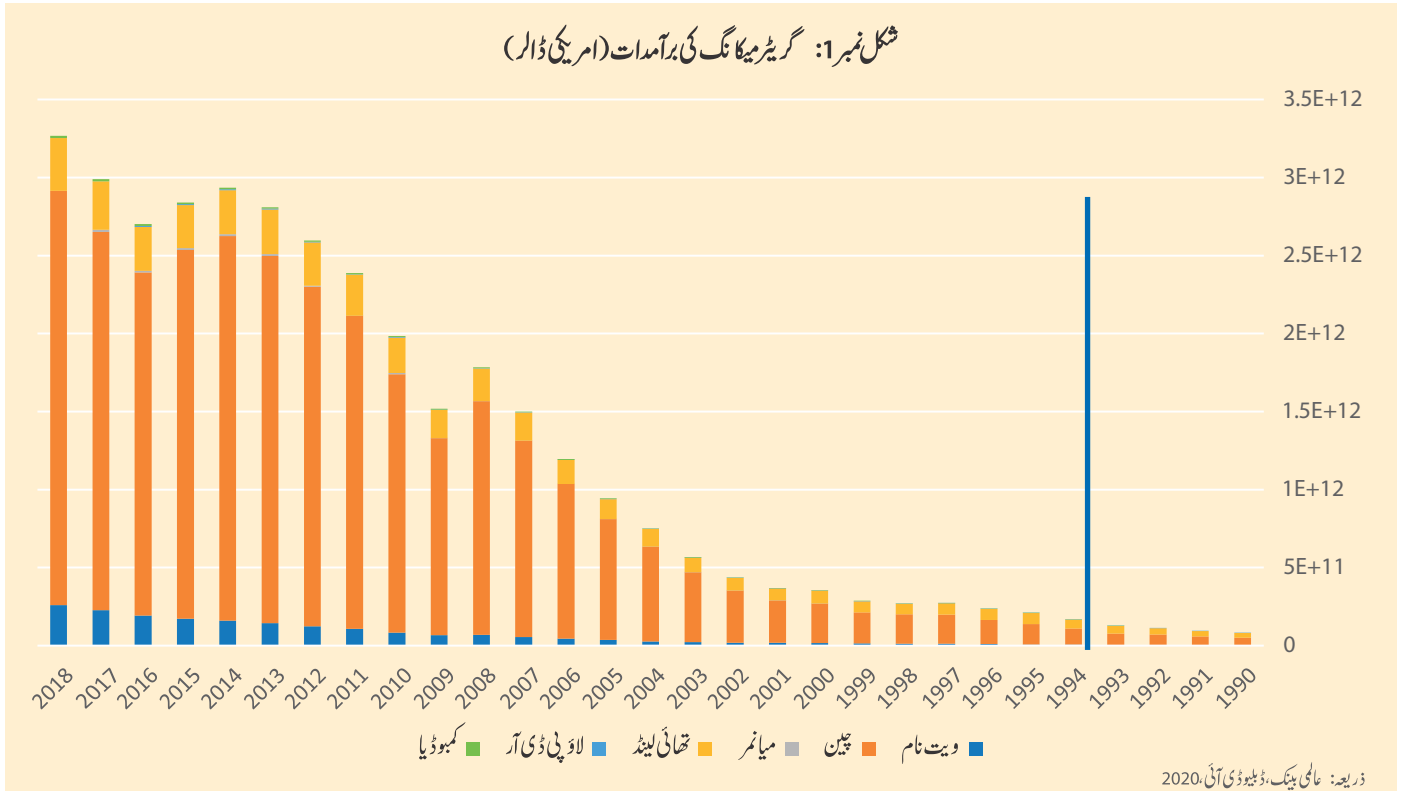
ڈاکٹر نادیہ فاروق

ایکنامک کنسلٹنٹ  
ایشیائی ترقیاتی بینک

عالمی نقطہ نظر: علاقائی رابطے اور تجارت

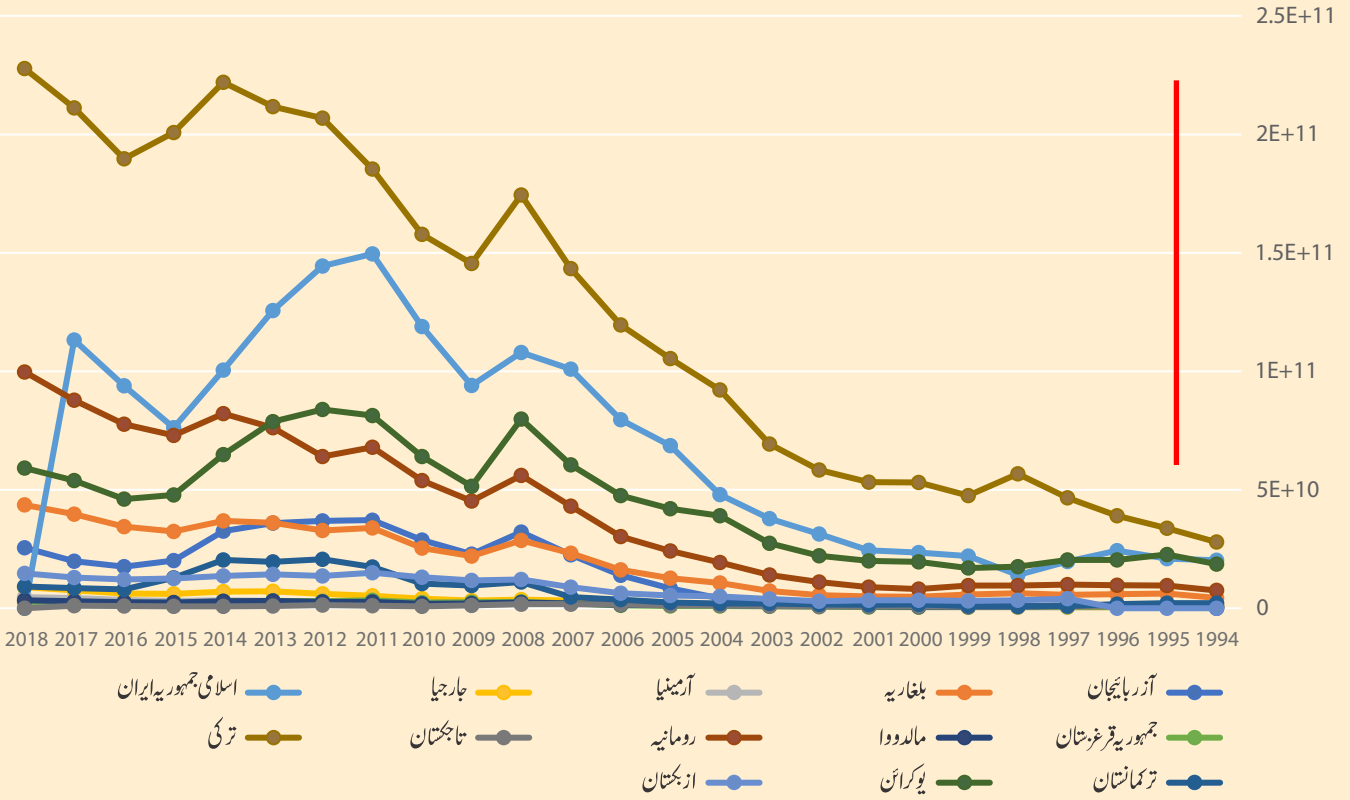
ہر ملک کو اپنے وسائل اور استعداد کی بناء پر بعض اشیاء اور خدمات کی پیداوار میں دوسروں کے مقابلے میں برتری حاصل ہوتی ہے۔ جو

شکل نمبر 1: گریٹر میکا ننگ کی برآمدات (امریکی ڈالر)



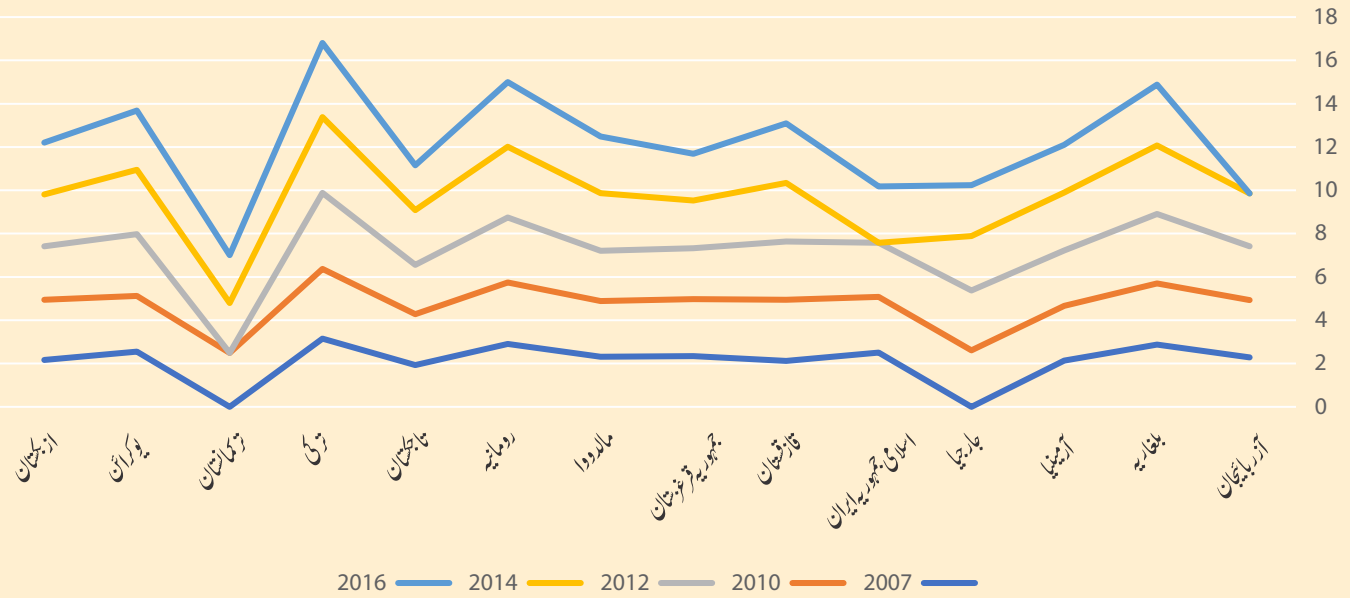
ذریعہ: عالمی بینک، ڈیوی ڈی آئی، 2020

شکل نمبر 2: ٹریڈ کا ممالک کی برآمدات (امریکی ڈالر)



ذریعہ: عالمی بینک، ڈی بی ڈی آئی، 2020

شکل نمبر 3: لاجسٹکس پر فارمنس انڈیکس (1=پست، 5=بلند)



ذریعہ: عالمی بینک کا لاجسٹکس پر فارمنس انڈیکس

(ٹیرٹ اور نان ٹیرٹ) کے خاتمہ جیسے اقدامات کے ذریعے بھروسہ پورے اقتصادی انضمام ہے۔<sup>1</sup> دوسری جانب مشترکہ منڈی کے تحت ان تمام معاہدوں میں سرمائے اور افرادی قوت کی آزادانہ نقل و حرکت کی اجازت بھی شامل ہو جاتی ہے۔

گریٹر میکانگ سب رجیم (جی ایس) کے درمیان ٹرانسپورٹ اور

تجارتی ٹیرٹ ختم کر دیے جاتے ہیں جبکہ غیر رکن ریاستوں کے لئے ایک یکساں ٹیرٹ پر عمل کیا جاتا ہے۔

علاقائی انضمام کی ایک اور شکل اقتصادی و کرنسی یونین ہے۔ اس یونین کے لئے رکن ریاستوں کے درمیان اعلیٰ درجے کا سیاسی معاہدہ ضروری ہوتا ہے۔ اس کا مقصد مشترکہ کرنسی، مشترکہ اقتصادی پالیسی اور تمام رکاوٹوں

کے کسی طریقے ہیں۔ مثال کے طور پر ممالک عام طور پر آزادانہ تجارت کے کٹھنوں سے ہیں جن سے اقتصادی راہداریوں میں شامل ممالک کے درمیان ٹیرٹ اور کوٹ پابندیاں ختم یا کم ہوجاتے ہیں۔ تاہم ہر ملک غیر رکن ممالک کے لئے سابقہ ٹیرٹ اور کوٹ پابندیوں کو برقرار رکھتا ہے۔ کٹھن یونین کی تشکیل علاقائی انضمام کو بڑھانے اور تجارت میں اضافے کا ایک اور طریقہ ہے جس کے تحت کٹھن یونین کی رکن ریاستوں کے درمیان

تجارتی معاونت کے پروگرام سے کسٹم کارروائیوں کو مرکزی دھارے میں لانے کے لئے اس کے رکن ممالک کے دارالحکومتوں کے درمیان ’ون وٹڈ و سسٹم‘ متعارف کرایا گیا ہے۔ اس سے ان ممالک کے درمیان تجارت میں شاندار اضافہ ہوا ہے اور پیداواری شعبے کو ترقی ملی ہے۔

وسط ایشیا علاقائی اقتصادی تعاون کا پروگرام ’کیریک‘ علاقائی رابطہ سہولیات کی ایک اور مثال ہے جس کے تحت وسطی ایشیا میں علاقائی تعاون کو بہتر بنانے کے لئے چھ راہداریوں کی ترقی شامل ہے۔ ان راہداریوں کی ترقی کے بعد اس میں ٹرانسپورٹ اور تجارتی معاونت کی حکمت عملی 2020ء آجاتی ہے۔ آغاز کے بعد کیریک ریجن میں سرحد پار کلینرس کا وقت 2015 میں 6.1 فیصد کی نمایاں حد تک کم ہو گیا اور اوسط سرحدی اخراجات بھی کم ہو گئے ہیں جو 2014 میں 172 امریکی ڈالر سے 161 امریکی ڈالر پر آگئے۔ لیز پیجر سے ملنے والی تجارتی معلومات ظاہر کرتی ہیں کہ درآمد کنندہ کی جانب وقت کی 10 فیصد کمی سے کیریک ریجن میں بین الاقوامی تجارت میں کم از کم 3 فیصد کا متوازی فائدہ ہوتا ہے۔

چینی شہر خورگاز اور قازقستان کے درمیان سرحدی تعاون کا مرکز علاقائی تعاون و تجارت کی ایک اور مثال ہے۔ اس میں کاروباری سمجھوتوں اور اشیاء کے لین دین پر مذاکرات اور گفت و شنید کے سلسلے میں کسی دوسرے ملک کے تیسرے پارٹنرز کو 30 دن کے لئے بزنس پارٹنرز کی بغیر ویزا انٹری بھی شامل ہے۔ اس سے کیریک کے تمام ممالک کے ساتھ چین کے تجارتی تعلقات میں عمدگی آ رہی ہے اور یورپی یونین کے ساتھ مستقبل کے امکانات بہتر ہو رہے ہیں۔

البتہ علاقائی رابطہ سہولیات کچھ مشکلات کو بھی جنم دیتی ہیں۔ ان میں کیکورٹی خطرات، اراضی کا حصول، انسانی سہولتیں، سہولتیں وغیرہ کی مشکلات پیش

آتی ہیں۔ ان مشکلات کو دور کرنا جہاں ناگزیر ہوتا ہے وہیں مختلف علاقوں میں ان کے سماجی و ثقافتی سیاق و سباق کے مطابق یہ مختلف ہوتی ہیں۔ طرح طرح کی ان مشکلات کو دور کرنے کے لئے تمام پارٹنرز کی جانب سے مضبوط سیاسی عزم کی ضرورت ہوتی ہے۔

مذکورہ بالا مثالوں سے ثابت ہوتا ہے کہ علاقائی رابطہ سہولیات تجارتی و معاشی خوشحالی میں سازگار اضافہ کی شکل میں مثبت اثرات مرتب کرتی ہیں۔ یہ وہ شاندار مثالیں ہیں جن سے پاکستان بہت کچھ سیکھ سکتا ہے اور ان پر عملدرآمد کر کے اپنی تجارت بہتر بنا سکتا ہے اور اپنے بڑھتے ہوئے تجارتی اور کرنٹ اکاؤنٹ خسارے پر قابو پاسکتا ہے۔

### قومی نقطہ نظر: پاکستان میں علاقائی رابطہ سہولیات اور تجارت

پاکستان میں علاقائی رابطہ سہولیات میں بہتری کی مالیر سرگرمیاں، مثلاً چین پاکستان اقتصادی راہداری (سی پیک) بھی تجارت اور تجارتی سرگرمیوں کے ذریعے معیشت کو مضبوط بنانے میں اپنا کردار ادا کر سکتی ہیں۔

بیلٹ اینڈ روڈ اینڈ اینڈ (بی آ آئی) اقتصادی رابطہ سہولیات کی روح کی مانند ہے اور سی پیک کے پس پردہ کارفرما سٹریٹجی ہے۔ اس اقتصادی راہداری سے ٹرانسپورٹ کے بنیادی ڈھانچے کی تعمیر، توانائی کے وسائل اور گوادرنی ترقی کی نئی راہیں کھلی ہیں۔

مثال کے طور پر سی پیک کے تحت پاکستان میں پیشکش اکسٹنڈڈ زون بنائے جا رہے ہیں جو صنعتوں کو چھلنے پھولنے کے لئے سازگار ماحول مہیا کریں گے اور انہیں اس قابل بنائیں گے کہ وہ اپنی اپنی برتری والی

اشیاء اور خدمات میں خصوصی مہارت حاصل کریں۔ سی پیک کے تحت بننے والے پینٹل اکسٹنڈڈ زون پاکستان کی تجارت اور تجارتی سرگرمیوں میں مدد دے سکتے ہیں۔

اندازہ ہے کہ یہ راہداری نہ صرف دونوں ملکوں میں روزگار پیدا کرنے میں اپنا کردار ادا کرے گی بلکہ اس کا اصل فائدہ تجارت اور تجارتی سرگرمیوں میں اضافہ کی صورت میں برآمد ہو گا۔ گواڈرنی ترقی سے چین 6500 کلومیٹر کے اوسط فاصلے سے مشرق وسطیٰ کے قریب آجائے گا اور یوں ٹرانسپورٹ اخراجات اور وقت، جو 45 دن سے 10 دن رہ جائے گا، میں بے پناہ کمی آجائے گی۔ مشرق وسطیٰ اور افریقہ سے چینی بندرگاہوں تک اشیاء پہنچانے کے لئے اوسطاً 45 دن درکار ہوتے ہیں جس میں اپنے ملک کے اندر ہونے والی ٹرانسپورٹ کا عرصہ بھی شامل ہے۔ سی پیک کی تعمیر سے گواڈرنی بندرگاہ کے ذریعے ٹرانسپورٹ کا وقت کم ہو کر محض دس دن رہ جائے گا۔ دیگر خطوں بالخصوص جنوب مشرقی ایشیا کے تجارتی امداد و شمار کے تجزیہ سے ظاہر ہوتا ہے کہ ایک سے زیادہ بندرگاہوں پر سرگرمیوں سے تجارتی و اہم میں وسعت پیدا ہوتی ہے۔

اقتصادی راہداری کے ثمرات سے مستفید ہونے کے لئے ضروری ہے کہ مسافروں کی متوقع آمد و رفت کی کڑی نگرانی کی جائے تاکہ ڈیٹیسٹرا اور ٹیکوں سے پاک نظاموں پر عملدرآمد یقینی بنایا جاسکے اور چینی اشیاء کی سہولت اور چوری وغیرہ کی روک تھام کی جاسکے۔ مزید برآں، ایکسپورٹ پراسیسنگ زون یا پیشکش اکسٹنڈڈ زون قائم کرنے کے لئے پاکستان کو اپنی دہلیز پر کسٹم معاونت فراہم کرنا ہوگی تاکہ چوری وغیرہ کے بغیر اشیاء کی فوری کلینرس یقینی بنائی جاسکے۔

# چین پاکستان اقتصادی راہداری کے سرمایہ کاری و انتظامی امور



ڈاکٹر لیاقت علی شاہ

پراجیکٹ ڈائریکٹر سی پیک  
وزارت منصوبہ بندی، ترقی و خصوصی اقدامات

## تعارف

اقتصادی راہداری بناتے ہوئے بنیادی ڈھانچے کے بڑے بڑے منصوبوں پر کام ہوتا ہے جن میں سڑکیں، پہلوؤں کو مد نظر رکھتے ہوئے خاطر خواہ وسائل اور سرمایہ کی ضرورت پڑتی ہے۔ دنیا میں اس وقت بنیادی ڈھانچے بالخصوص توانائی اور ٹرانسپورٹ کے شعبوں میں سرمایہ کاری کا شدید غلاء دیکھنے میں آتا ہے۔ مک کسنزی<sup>1</sup> کے مطابق سرمایہ کاری کا یہ غلاء 3.3 ٹریلین امریکی ڈالر سالانہ ہے۔ 2030 تک، جب پائیدار ترقی کے عالمی مقاصد پر ہونے والے کام کی پیمائش ہونا ہے، یہ 14.9 ٹریلین امریکی ڈالر کی بلند سطح کو پہنچ جائے گا<sup>2</sup>۔ اس غلاء کو دور کرنے کے لئے کثیر فریقی مالیاتی ادارے سر توڑ کوششیں کر رہے ہیں۔

بیلٹ اینڈ روڈ انیشیٹیو (بی آ آئی)، جس کے تحت 65 سے زائد ممالک کا احاطہ کرنے والی چھ راہداریوں پر ایک ٹریلین امریکی ڈالر سے زائد سرمایہ کاری کے وعدے کئے گئے ہیں، کی بدولت ترقی کی رفتار میں بے مثال حد تک تیزی آئے گی اور تجارت و تعاون میں اضافہ ہوگا۔ بی آ آئی کا بنیادی پہلو ٹرانسپورٹ اور توانائی دونوں شعبوں میں بنیادی ڈھانچے کی ترقی ہے۔ بی آ آئی کے تحت ہونے والی ایک ٹریلین ڈالر کی سرمایہ کاری میں سے 46 بلین امریکی ڈالر چین پاکستان اقتصادی راہداری (سی پیک) کے لئے مختص کئے گئے ہیں۔

سی پیک پراجیکٹ کا باضابطہ آغاز سال 2015 میں چینی صدر شی جن پنگ کے دورہ پاکستان کے دوران کیا گیا۔ سی پیک میں شامل منصوبوں کو تین مراحل میں تقسیم کیا گیا ہے جن میں سے پہلے مرحلے یا جسد نسیج دکھانے والے مرحلے (2015-2020) میں ٹرانسپورٹ کے بنیادی ڈھانچے اور توانائی کے منصوبوں پر توجہ مرکوز کی جا رہی ہے جس کا مقصد معاشی رکاوٹوں کو دور کرنا ہے۔ دوسرے مرحلے (2020-2025) میں سماجی و اقتصادی بہتری کے لئے صنعتی عمل اور زراعت کو جدید بنانے کی سرگرمیوں کو آگے بڑھایا جائے گا جبکہ تیسرا مرحلہ (2025-2030) پہلے دو مراحل کے ثمرات کو ٹھوس شکل دینے کے لئے تشکیل دیا گیا ہے۔

## سی پیک کے منصوبوں پر سرمایہ کاری کے طریقے

سی پیک کے منصوبوں پر رقم کی فراہمی کے لئے کئی طریقے موجود ہیں۔ توانائی کے منصوبوں کے لئے پاور پالیسی 2015 کے تحت آئی پی پی کے طریقے کار پر عمل کیا جا رہا ہے، ماسوائے بجلی کے منصوبوں کے جن پر پاور پالیسی 2002 کے تحت کام کیا جا رہا ہے۔ علاوہ ازیں، سی پیک کے تحت بجلی کے تمام منصوبوں پر نجی شعبہ سرمایہ کاری کر رہا ہے اور ان میں تعمیر کریں، مالک بنیں، چلائیں اور منتقل کریں (بی او او ٹی) کا طریقہ کار اپنایا گیا ہے جن میں لیز کی مدت منصوبے کی نویمت کے مطابق 25 سے 30 سال تک ہے۔ بنیادی ڈھانچے کے منصوبوں پر سرمایہ حکومتی رعایتی قرضوں (سی سی ایل) کے ذریعے یا پھر ترجیحی خسرید راکو قرضے یا محض قرضے کی شکل میں لگایا جا رہا ہے۔ علاوہ ازیں، بنیادی ڈھانچے کے بعض منصوبوں کے لئے رقم سرکاری شعبے کے ترقیاتی پروگرامز پی ایس ڈی پی کے ذریعے فراہم کی جا رہی ہیں۔

فی الوقت حکومتی رعایتی قرضوں کی مالیت 5.8 بلین امریکی ڈالر ہے جبکہ گرانٹ والے منصوبوں کی مالیت 1.2 بلین امریکی ڈالر ہے۔ اس طریقہ کار کے تحت جن منصوبوں پر کام ہو رہا ہے ان میں ملتان سکھر موڑوے (292 کلومیٹر)، جھاکوٹ حویلیاں روڈ منصوبہ (118 کلومیٹر) اور اورنج لائن لاہور کے منصوبے شامل ہیں۔ گوادریں ایسٹ بے انکپریس وے منصوبہ بلاسود حکومتی قرضے سے بنایا جا رہا ہے جس کی مالیت تقریباً 179 ملین امریکی ڈالر ہے۔ نیوگواڈرائز انٹرنیشنل ایئر پورٹ منصوبہ (230 ملین امریکی ڈالر)، گوادریں ماسٹر پلان منصوبہ (4 ملین امریکی ڈالر) کے علاوہ سماجی و اقتصادی ترقی فریم ورک کے تحت ایک بلین امریکی ڈالر کے 27 منصوبوں پر گرانٹ کے طریقے پر کام ہو رہا

ہے۔ جہاں تک مغربی پٹی پر بنیادی ڈھانچے کے منصوبوں کا تعلق ہے تو ان میں ہنگو ڈیرہ اسماعیل خان، ڈیرہ اسماعیل خان ڈوب اور اس سے آگے کوئٹہ تک اور آگے کے علاوہ سندھ میں روڈیو کوگوار سے ملانے والی ایم ایٹ موڑوے شامل ہیں اور ان سب کے لئے سرکاری شعبے کے ترقیاتی پروگرام کے تحت رقم فراہم کی جا رہی ہیں۔

مزید برآں، صنعتی تعاون کے منصوبوں میں سرکاری و نجی کے اشتراک عمل کا طریقہ کار اپنایا گیا ہے۔ مثال کے طور پر چپ اسٹاروڈ اسٹریج کارپوریشن (سی آر بی سی)، رشکسی پیشل انٹرنیشنل کی کنسلٹنٹ ہے۔ دھبھی پیشل انٹرنیشنل زون پر بین الاقوامی ٹینڈر کارروائی ہو رہی ہے اور سندھ انٹرنیشنل زون مینجمنٹ کمپنی (ایس ای زیڈ ایم سی) کو اس زون کی ترقی اور انتظامیہ کے لئے نجی پارٹنر کے طور پر ڈیولپمنٹ کی تلاش ہے۔ جہاں تک فیصل آباد میں علامہ اقبال پیشل انٹرنیشنل زون کا تعلق ہے تو ایف آئی ای ڈی ایم سی اس پر بلاشرکت غیرے کام کر رہی ہے۔

## سی پیک: مفاہمت کی یادداشتیں (ایم او یو)، سمجھوتے اور ان کی عملی حیثیت

سی پیک کے منصوبوں پر کام کرنے کے لئے دونوں ملکوں کے درمیان مفاہمت کی کئی یادداشتوں اور دیگر سمجھوتوں (نوٹس کا تبادلہ، پروٹوکولز اور فریم ورک سمجھوتے) پر دستخط کئے گئے۔ ابتدائی طور پر 51 سمجھوتوں پر دستخط ہوئے البتہ وقت کے ساتھ ان میں اضافہ ہوتا چلا گیا۔ شروع میں جو 51 سمجھوتے طے ہوئے ان میں تقریباً دو تہائی مختلف منصوبوں سے متعلق تھے اور باقی عمومی مقاصد پر مبنی مفاہمت کی یادداشتیں اور مختلف شعبوں میں تعاون کے سمجھوتے تھے۔ ان شعبوں میں توانائی، بنیادی ڈھانچہ، مواصلات اور مالیات کے علاوہ تعلیمی و تحقیقی اداروں کے درمیان استعداد میں بہتری اور علوم، ثقافت اور خیالات کا تبادلہ شامل ہیں۔

ان سمجھوتوں کی کامیابی آج بالکل عیاں ہے کیونکہ زیادہ تر سمجھوتے اپنے طے شدہ سنگ میل عبور کر چکے ہیں۔ منصوبوں سے متعلق مفاہمت کی یادداشتوں اور معاہدوں میں سے دو تہائی عملی شکل اختیار کر چکے ہیں اور یہ منصوبے عملی طور پر کام کر رہے ہیں۔ ایک تہائی سمجھوتوں سے متعلق منصوبوں پر کام جا رہا ہے۔

قصہ مختصر، تا حال سی پیک پر پیشرفت شاندار رہی ہے۔ متعدد منصوبوں کی

1. او ای ڈی (2018) "China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape"۔ جو یہاں سے دستیاب ہے: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>

2. گلوبل انفراسٹرکچر آؤٹ لک 2017۔ Infrastructure Investment Needs-2017