ISSN 0971. 8338

# یوجنا

نومبر 2015 ترقیاتی ماہنامہ 10 روپے

## ٹرانسپورٹ: ترقی کی شہ رگ

### نقل وحمل کے بنیادی ڈھانچے
جی رگھورام

### ساگر مالا کے لئے اسمارٹ بندرگاہیں
وشوپتی تری ویدی

### ہندوستانی ریل: کنٹی ویٹی، خدمات کا معیار اور حفاظتی معاملات
سنیل کمار

خصوصی مضمون

### گرین نقل وحمل: ضرورت، امکانات اور مطابقت
کرشن دیو

خصوصی مضمون

### بنیادی ڈھانچہ: شمال مشرقی خطہ کی ترقی کی کلید
آنند کمار

# ندیوں کو جوڑنا

## اندرون ملک بحری راستے بطور قومی بحری راستے

**حکومت** نے 101 اضافی اندرون ملک آبی راستوں کوآمدورفت کے لئے قومی آبی راستے کے طور پر اعلان کرنے کے لئے قانون سازی کی ایک تجویز کو منظوری دے دی ہے۔

اندرون ملک آبی راستوں کے ذریعہ مسافر نیز گھریلو کارگو ٹرانسپورٹیشن کے کافی امکانات ہیں۔ مرکزی حکومت اندرون ملک آبی راستوں کو آمدورفت کے لئے ڈیولپمنٹ کا کام صرف اسی وقت اپنے ہاتھ میں لے سکتی ہے جب انہیں پارلیمنٹ کے قانون کے ذریعہ قومی آبی راستے قرار دے دئے جائیں۔ اس لئے 101 اضافی نشان زد آبی راستوں کے ڈیولپمنٹ کے لئے یہ ضروری ہوگیا ہے کہ ان اندرون ملک آبی راستوں کو پارلیمنٹ کے ذریعہ قانون منظور کراکے قومی آبی راستے قرار دے دئے جائیں۔

اندرون ملک آبی ٹرانسپورٹ (آئی ڈبلیوٹی) کو دنیا بھر میں، بالخصوص بڑی مقدار میں سامان، خطرناک سامان اور بے ڈھب سائز والے کارگو کے لحاظ سے، ایندھن کی بچت، کم لاگت اور ماحول دوست ٹرانسپورٹ کا ذریعہ کے طور پر تسلیم کیا گیا ہے۔ ریل اور سڑک کے مقابلے آئی ڈبلیوٹی کو جو سماجی اقتصادی اور ماحولیاتی برتری حاصل ہے اسے درج ذیل تفصیلات کی روشنی میں دیکھا جاسکتا ہے۔

**انٹر ماڈل کمپریٹو آپریٹنگ لاگت روپے / ٹی کے ایم**

| ذریعہ | وی او سی / مال بھاڑا (روپیہ / ٹی کے ایم) | ٹیکس | کل روپے / ٹی کے ایم |
|---|---|---|---|
| ریلوے | 1.36 | 3.71 فی صد | 1.41 |
| شاہراہیں | 2.50 | 3.09 فی صد | 2.58 |
| آئی ڈبلیوٹی | 1.06 | کچھ بھی نہیں | 1.06 |

ذریعہ: ریلوے۔ وزارت ریل، سڑک۔ ٹی ٹی ایس ایس، آئی ڈبلیو ٹی۔ آئی ڈبلیو اے آئی

### 1۔ لاگت پر بچت

☆ایک ہارس پاور سڑک پر 150 کلوگرام، ریل پر 500 کلوگرام اور پانی میں 4000 کلوگرام لے جاتا ہے۔☆ ایک لیٹر ایندھن سڑک پر 24 ٹن کلومیٹر، ریل پر 85 اور آئی ڈبلیوٹی پر 105 لے جاتا ہے۔☆ آبی راستوں کو ڈیولپ کرنے کا خرچ سڑک اور ریل کے مقابلے کافی کم ہے☆ یہ ٹرانسپورٹیشن اور ٹرانزکشن کے نقصان کو کم کرتا ہے۔

### 2۔ ماحولیات سے ہم آہنگ

☆فی ٹن کلومیٹر کم سے کم ایندھن کھپت ☆ ٹرکوں کے مقابلے کاربن مونو آکسائیڈ کا اخراج 50 فیصد کم ☆ برائے نام زمین کی ضرورت ☆ خطرناک اور بے ڈھب سائز والے کارگو کے لئے محفوظ ذریعہ۔

### 3۔ ضمنی ذریعہ

☆ سڑک اور ریل پر پڑنے والے دباو کو کم کرتا ہے
☆ بھیڑ بھاڑ اور سڑک پر ہونے والے حادثات کو کم کرتا ہے

ہندوستان میں اندرون ملک آبی راستوں کے بہت بڑے نیٹ ورک کے مدنظر آئی ڈبلیوٹی کے متبادل اور ضمنی ٹرانسپورٹ ذریعہ کے طور پر کام کرنے کے وسیع امکانات ہیں۔ تاہم پچھلے تیس برسوں میں اب تک صرف درج ذیل پانچ آبی راستوں کو قومی آبی راستے قرار دیا گیا ہے۔

i۔ گنگا۔ بھگیرتھی ۔ ہگلی ندی سسٹم پر الہ آباد ۔ ہلدیا کے درمیان کا راستہ (1620 کلومیٹر)

ii۔دریائے برہم پتر پر ڈھبری ۔ سعدیہ کے درمیان کا راستہ (891 کلومیٹر) iii۔ویسٹ کوسٹ کنال کے ساتھ ساتھ ادیوگ منڈل اور چمپا کارا کنال پر کوٹاپورم ۔ کوالم کے درمیان کا راستہ (205 کلومیٹر) iv۔گوداوری اور کرشنا ندیوں پر کاکی ناڈا۔ پڈوچیری کے درمیان کا راستہ ( 1078 کلومیٹر) v۔ایسٹ کوسٹ کنال، براہمنی ندی اور مہاندی ڈیلٹا کے مخصوص راستے (588 کلومیٹر)

باقی کور III پر

1SSN 0971. 8338

ترقیاتی ماہنامہ

# یوجنا

نئی دہلی

نومبر 2015

## ٹرانسپورٹ: ترقی کی شہ رگ


| | | |
|---|---|---|
| ☆ چیف ایڈیٹر کے قلم سے | اداریہ | 4 |
| ☆ نقل وحمل کے بنیادی ڈھانچے: ترقی اور مسائل | جی۔رگھورام | 5 |
| ☆ ہندوستان میں شہری ٹرانسپورٹ | کنیکا کالرا | 8 |
| ☆ ساگر مالا کے لئے اسمارٹ بندرگاہیں | ڈاکٹر پشوپتی تری ویدی | 13 |
| ☆ گرین نقل وحمل: ضرورت، امکانات اور مطابقت | ڈاکٹر کرشن دیو | 16 |
| ☆ ہندوستانی ریل: کنکٹی ویٹی خدمات کا معیار اور حفاظتی معاملات | سنیل کمار | 21 |
| ☆ بنیادی ڈھانچہ: شمال مشرقی خطہ کی شمولیت پر مبنی ترقی کی کلید | آنند کمار | 27 |
| ☆ ہندوستان میں دیہی سڑک: مسائل اور چیلنج | اشوک کے سرکا | 30 |
| ☆ ہندوستانی میں ہوائی سفر: صلاحیت و درپیش مشکلات | شیشیر سنہا | 35 |
| ☆ ہندوستانی ریلوے: مسافر اور مال گاڑی صلاحیت سازی کے چیلنج | وجے دت | 39 |
| ☆ کیا آپ جانتے ہیں؟ | واٹیکا چندرا | 36 |
| ☆ پبلک ٹرانسپورٹ: بھیڑ بھاڑ کا مداوا | بی ایل بھگت | 47 |
| ☆ بڑھتے قدم | ...... | 44 |



چیف ایڈیٹر:

دیپیکا کچھل

**ایڈیٹر**

ڈاکٹر ابرار رحمانی

011-24365927

معاون: رقیہ زیدی

سرورق: جی پی دھوپے

جلد:35 شمارہ:8

قیمت: 10روپے

جوائنٹ ڈائریکٹر (پروڈکشن):

**وی کے مینا**

سالانہ خریداری اور رسالہ نہ ملنے کی شکایت کے لئے رابطہ:

**بزنس مینیجر:**

pdjucir@gmail.com

جرنلس یونٹ، پبلی کیشنز ڈویژن، وزارت اطلاعات ونشریات، روم نمبر 53-48،
سوچنا بھون، سی جی او کمپلیکس، لودھی روڈ، نئی دہلی۔110003

**مضامین سے متعلق**

**خط۔ کتابت کا پتا:**

ایڈیٹر یوجنا (اردو)، 601-E، سوچنا بھون، سی جی او کمپلیکس،
لودھی روڈ، نئی دہلی-110003

ای میل: yojana.urdu@yahoo.co.in

ویب سائٹ: www.publicationsdivision.nic.in

● **یوجنا** اردو کے علاوہ ہندی، انگریزی، آسامی، گجراتی، کنڑ، ملیالم، مراٹھی، تمل، اڑیہ، پنجابی، بنگلہ اور تیلگو زبان میں بھی شائع کیا جاتا ہے۔☆ نئی ممبر شپ، ممبر شپ کی تجدید اور ایجنسی وغیرہ کے لئے منی آرڈر/ڈیمانڈ ڈرافٹ، پوسٹل آرڈر' اے ڈی جی پبلی کیشنز ڈویژن ( منسٹری آف انفارمیشن اینڈ براڈ کاسٹنگ ) کے نام درج ذیل پتے پر بھیجیں: بزنس منیجر یوجنا (اردو) پبلی کیشنز ڈویژن (جرنلس یونٹ) بلاک iv لیول vii، آر کے پورم، نئی دہلی۔110066 فون: 011-26100207

**زرسالانہ**: 100 روپے، دو سال: 180 روپے، تین سال: 250 روپے، پڑوسی ملکوں کے لیے (ایئر میل سے) 530 روپے۔☆ یوروپی اور دیگر ممالک کے لیے (ایئر میل سے) 730 روپے۔

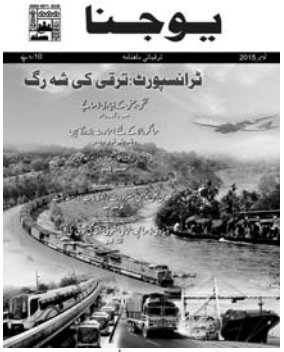

☆ اس شمارے میں جن خیالات کا اظہار کیا گیا ہے، ضروری نہیں کہ یہ خیالات ان اداروں، وزارتوں اور حکومت کے بھی ہوں، جن سے مصنفین وابستہ ہیں۔

**یوجنا** منصوبہ بند ترقی کے بارے میں عوام کو آگاہ کرتا ہے مگر اس کے مضامین صرف سرکاری نقطۂ نظر کی وضاحت تک محدود نہیں ہوتے۔

چیف ایڈیٹر کے قلم سے

# یوجنا

## ترقی کا راستہ




**بنی نوع** انسان کی تاریخ افریقہ سے ایشیا اور یوروپ کے لئے وسطی ہندوستان سے ہندوستان (آریائی حملہ) کے لئے، شمالی امریکہ سے منجمد ہوتے ہوئے بحر اوقیانوس کے پاس الاسکا اور قطب شمالی خطوں کے لئے یا اس کے برعکس، نقل مکانی کی مثالوں سے بھری پڑی ہے۔ اس سب کے لئے لوگوں اور ساز وسامان کی نقل وحمل ضروری ہے، لہٰذا نقل وحمل کے ذرائع ہمیشہ ہی انسانی ارتقا میں ایک اہم عنصر رہے ہیں، آیا یہ پیدل، بیل گاڑیاں، گھوڑے، گدھے، جنگلی بیل، اونٹ ہوں، یا بہت تیز رفتار سے اڑتے ہوئے ہوائی جہاز ہوں جو آپ کو چند گھنٹوں میں دنیا میں ایک جگہ سے دوسری جگہ پہنچا دیتے ہیں۔

جب آج ہم ٹرانسپورٹ کی بات کرتے ہیں تو فی الواقع ہمارا مطلب شاہراہوں اور اعلی درجے کی شاہراہوں، تیز رفتار راستوں پر دوڑتی ہوئی بلٹ ریل گاڑیوں، میٹرو ریل سے ہوتا ہے، جس نے شہری زندگی کی کایا پلٹ کردی ہے۔ سڑک ٹرانسپورٹ اب بھی ایک جگہ سے دوسری جگہ انسان اور سامان پہنچانے کا ایک اہم ذریعہ ہے۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ ایک ملک کو دور دراز اور ناقابل رسائی علاقوں سمیت ملک کے طول وعرض کا احاطہ کرنے والی اچھی اور بخوبی رکھ رکھاؤ شدہ سڑکوں کی ضرورت ہوتی ہے۔ یہ ہمارے آباء واجداد کی طرح ایک قسم کی نقل مکانی ہی ہے جب لوگ روزی روٹی کی تلاش میں اپنے وطن سے دور بڑے شہروں کے لئے نقل مکانی کرتے ہیں۔ چھٹیوں میں سیر وسیاحت کرنا بھی آجکل ایک منفعت بن گیا ہے اور بلاشبہ اشیائے صرفہ اور غیر اشیائے صرفہ کی بھی ایک جگہ سے دوسری جگہ کے لئے نقل وحمل کی جاتی ہے، آیا وہ دودھ یا سبزیاں ہوں یا وہ ریفریجریٹرس اور کپڑے دھونے کی مشین ہوں۔ چناں چہ سڑکیں، بڑی حد تک معیشت کی توانائی ہیں۔ لہٰذا ایسی مزید سڑکوں کی منصوبہ بندی اور تعمیر، جو ملک کے دور دراز حصوں کو جوڑیں، خاص طور سے حکومت کی ''ہندوستان میں بناؤ'' پالیسیوں کے پیش نظر، ہندوستان جیسی ترقی پذیر معیشت کے لئے لازمی ہے۔ 'چھک چھک گاڑی، آشیرواد میں اشوک کمار کی ریل گاڑی، سے لے کر حال ہی میں شاہ رخ خاں کی 'چھیاں چھیاں، تک بہت سے فلمی گانوں کے لئے استعارہ رہی ہے۔ اپنے بچپن میں سیر وسیاحت کرنے کے جوش وخروش میں سے ایک ریل گاڑی کی کھڑکیوں سے ریل گاڑی کو دیکھ سکتے ہیں۔ لیکن ریلوے محض لطف اندوز ہونے کی ایک چیز نہیں ہے۔ مال اور مسافر ریل گاڑیوں کے اپنے وسیع نیٹ ورک کے ساتھ، ریلوے فی الواقع ہندوستان جیسے ایک وسیع ملک کے لئے شہ رگ ہے۔ کشمیر سے کنیا کماری تک مسافروں کو لانے لے جانے سے لے کر ہماری فیکٹریوں کے لئے کوئلہ اور لوہا پہنچانے تک یہ سارے کام ریلوے کرتی ہے۔ ہندوستان میں شاید دنیا کے بہترین اور سب سے زیادہ وسیع ریل نیٹ ورکوں میں سے ایک نیٹ ورک ہے جو روزانہ 21000 سے زیادہ ریل گاڑیاں چلا رہا ہے۔ اس کے باوجود بھی افسوس ناک طور سے یہ ایک نہایت غیر اعتراف کردہ حقیقت ہے۔ صرف حادثات اور لیٹ لطیفی ہی خبریں بنتی ہیں نہ کہ یہ حقیقت کہ یہ اتنی کم قیمت پر مسافروں اور سامان کو لاتی لے جاتی ہیں۔

جہاز رانی اور بحری راہیں بھی تین طرف سے سمندروں نیز آڑے ترچھے بہنے والے طاقتور دریاؤں اور ندیوں کے جال والے ملک میں نقل وحمل کے اہم ذرائع ہیں حکومت ساگر مالا پروجیکٹ کا مقصد بندرگاہوں کو ترقی کے ذرائع بنانا ہے۔ یہی مقصد اس کے اس فیصلے کا بھی ہے کہ اندرون ملک آبی راہوں کو قومی بحری راہیں بنایا جائے اور اس طرح سے ہماری دریائی راہوں کو ترقی کے ذرائع کے طور پر استعمال کیا جائے۔ آپ ایک سے عرض میں آبادی کی بات کئے بغیر ٹرانسپورٹ کی بات نہیں کرسکتے ہیں۔ دونوں ساتھ چلتی ہیں۔ ایک چیز دوسری چیز کے بغیر واقع نہیں ہوتی ہے۔ کم سے کم چھوٹے فاصلوں کے لئے سائیکل، سائیکل رکشا، وکٹوریہ، دستی گاڑیوں، ٹھیلوں وغیرہ اور بلاشبہ ان سب کا باپ، انسانی پیر جیسے ٹرانسپورٹ کے سبز ذرائع کی حوصلہ افزائی ٹرانسپورٹ کے ذرائع کے طور پر کی جانی چاہئے۔ قریبی پنساری کی دکان سے کرانے کا سامان خریدے جانے کے لئے کسی کو بائک یا کار کا استعمال کیوں کرنا چاہئے؟ دودھ اور بریڈ خریدنے کے لئے صبح کے وقت چہل قدمی بائک پر نہایت تیز رفتار سے جانے کے مقابلے میں قطعی طور سے زیادہ صحت مند ہے۔ اس کے علاوہ شاہراہوں اور بڑی سڑکوں کے ارد گرد سبز پٹیوں کی منصوبہ بندی کی جانی چاہئے تاکہ ان کے ارد گرد ایک آکسیجن پٹی قائم کی جائے۔ حکومت کی سبز شاہراہ پالیسی اس سمت میں ایک خوش آئند قدم ہے۔

ہوابازی کے بارے میں اب بھی یہ سوچا جاتا ہے کہ امیر آدمیوں کے ٹرانسپورٹ کا ایک ذریعہ ہے لیکن اس وقت یہ تیزی سے غائب ہوتا ہوتا اور تخیل بن جاتا ہے جب ہم آج ہوائی اڈوں سے باہر نکلتے ہیں۔ یہ ہوائی اڈے ہر عمر اور اچھی معاشی حیثیت کے لوگوں سے بھرے ہوئے ہوتے ہیں۔ اس کی بنیادی وجہ یہ ہے کہ لوگ تیزی سے سفر کرنا اور جلدی سے پہنچنا چاہتے ہیں۔ چناں چہ شہری ہوابازی سفر کا ایک اہم ذریعہ بن گئی ہے۔ حکومت اس حقیقت سے سمجھوتہ کرلینے کی کوشش کررہی ہے اور شہری ہوابازی سے متعلق پالیسی جلد ہی متوقع ہے۔

انگریز شاعر' روبرٹ فراسٹ نے اپنی ایک نظم میں کہا ہے کہ ''جنگلات دلکش' تاریک اور گہرے ہیں۔ اور مجھے سونے سے پہلے میلوں دور جانا ہے''۔ ہمارے اولین وزیر اعظم پنڈت جواہر لعل نہرو اکثر اسے دہراتے تھے جب وہ ترقی کے سنگ میل کی بات کرتے تھے۔ یہ سچ ہے کہ نقل وحمل کے بڑے ذرائع یعنی سڑکیں' ریلوے اور ہوائی جہاز ملک کی ترقی کے لئے لازم وملزوم ہیں نیز اگر حکومت ملک کو دنیا کے اقتصادی نقشے میں لانا چاہتی ہے تو ان سے متعلق امور پر توجہ دی جانی چاہئے۔

☆☆☆

جی راگھورام

# نقل وحمل کے بنیادی ڈھانچے:

## ترقی اور مسائل

1.**ہندوستان** میں نقل وحمل کی ڈیمانڈ کا زیادہ حصہ سڑک ٹرانسپورٹ اور ذاتی گاڑیوں کی بڑھتی ہوئی تعداد (خصوصاً موٹر سے چلنے والی دو پہیہ گاڑیاں) کا ہے۔ روڈ ٹرانسپورٹ کے لئے سڑک کے بنیادی ڈھانچے پر مبنی سہولیات کی فراہمی خصوصا 2000 تا 2007 کے درمیان کے عرصے میں (PMGSY, NHDP) وجہ سے مجموعی گھریلو پیداوار میں اضافہ ہوا۔ سلامتی کی صورت حال اطمینان بخش نہیں رہی۔ سڑک اور ذاتی ٹرانسپورٹ میں بازار کی بڑھتی حصہ داری کو روکنا اور نقل وحمل کے ماحول دوست وسائل مثلاً ریل اور پانی کو فروغ دینا اہم بات ہے۔

2.نقل وحمل کی ڈیمانڈ کو دو سطحوں بین اقوامی اور گھریلو موومنٹ میں تقسیم کیا جاسکتا ہے جس میں برآمدات اور درآمدات بھی شامل ہوں۔ درآمدات اور برآمدات کے ٹریفک کے لئے بندرگاہیں اور ہوائی اڈے کے قیام کی ضرورت ہوتی ہے۔ پہلے ہم گھریلو نقل وحمل کی بات کریں گے اور بعد میں بین اقوامی کی۔

3.نقل وحمل کی ڈیمانڈ کو دو زمروں میں تقسیم کیا جاسکتا ہے۔ ایک سامان کے لئے اور دوسرا مسافروں کے لئے۔ ان دو زمروں سے متعلق تناسبی اقدار کی کوششوں یا ماحول پر ان کے اثرات کے بارے میں واضح اعداد وشمار دستیاب نہیں ہیں۔ البتہ ہندوستانی ریلوے میں مالیہ کی وصولی کے اعتبار سے یہ معلوم ہوا ہے کہ 70 فی صد مالیہ کی وصولی مال بھاڑے سے حاصل ہوتی ہے۔ اسی طرح چنگیوں پر وصولی کے اعتبار سے بین ریاستی سڑکوں کا 80 فی صد استعمال مال لادنے والی گاڑیاں کرتی ہیں۔

4.ٹرانسپورٹ کے لئے بنیادی ڈھانچے کی منصوبہ بندی میں سب سے بڑی اڑچن درست اعداد وشمار کا فقدان ہوتا ہے، خصوصا سڑکوں کے معاملے میں۔ سائنسی سیمپل سروے پر مبنی آخری مطالعہ اس وقت کے منصوبہ بندی کمیشن کی ایما پر آر آئی ٹی ای ایس نے 2007-08 میں کیا تھا۔ اس مطالعہ کی بنیاد پر ملک میں کل 1400 بلین ٹن کلومیٹر کی نقل وحمل میں مختلف وسائل کی حصہ داری اہم ہے۔ (ٹیبل 1)

اب وقت آ گیا ہے کہ ہم سڑک کی متعلق اعداد و شمار کے زیادہ سائنسی اور وقفہ وار جمع کرنے کے لئے مناسب طریقہ اختیار کریں۔ یہ بات قابل ذکر ہے کہ اس طرح کی معلومات الیکٹرانک شکل میں ٹرک اور جہاز رانی کمپنیوں کے پاس دستیاب ہیں۔

5.نیشنل ٹرانسپورٹ ڈیولپمنٹ پالیسی کمیٹی (این ٹی ڈی پی سی) نے 2031-32 تک مجموعی مال بھاڑے ٹریفک کا تخمینہ لگانے کی کوشش کی ہے جو کل گھریلو پیداوار (جی ڈی پی) میں شرح ترقی ڈھائی گنا کے حساب سے لگایا گیا ہے۔ یہ حساب کتاب درست نہیں ہے۔ اگر ماضی میں ٹریفک میں ترقی کی بنیاد پر منحصر ہوتو یہ کل گھریلو پیداوار سے زیادہ نہیں تھا اور یہ سمجھا جائے کہ ہندوستان میں مجموعی گھریلو پیداوار میں خدمات کی حصہ داری 60 فی صد ہے۔ اس 1.2 کے حساب سے مال کی نقل وحمل مندرجہ ذیل طریقے پر ہوگی۔ (ٹیبل 2)

6.این ٹی ڈی پی سی ریل کے ذریعے نقل وحمل میں 35 فی صد سے 50 فی صد اضافہ کی خواہش مند ہے۔ اس کا مطلب ہے کہ ریل کے ذریعہ مال کے نقل و حمل میں 2013-14 میں 650 بی ٹی کے ایم کے مقابلے 2031-32 میں دس گنا اضافہ ہو۔ یہ بات بھی اہمیت کی حامل ہے کہ آبی وسائل (ساحلی جہاز رانی اور اندرونی آبی ٹرانسپورٹ) بھی اپنی حصہ داری میں اضافہ کریں اور پائپ لائنوں میں اپنی حصہ داری برقرار رکھتے ہوئے ماحول دوست وسائل کی حصہ داری 20 فی صد تک لے جائیں۔ اگر یہ سب کچھ ممکن ہوا تو سڑک کی حصہ داری 30 فی صد تک کم کی جاسکتی ہے اور جس کی وجہ سے کاربن کے اخراج میں کافی کمی واقع ہوجائے گی۔

7.ریل کی حصہ داری میں تب تک اضافہ ممکن نہیں ہے جب تک مسافروں کو یا گاہکوں کو اس طرف راغب نہ کیا جائے اور گنجائش میں اضافہ نہ کیا جائے۔ اس کا درست حل ہے بنیادی ڈھانچے اور خدمات میں تفریق کو فروغ دینا۔ بنیادی ڈھانچے کے تحت آنے والی خدمات کو بازار کے مطابق فروغ دیا جائے اور اگر ضروری ہوتو اس کے لئے مقابلہ آرائی اور نجی شعبے کو سونپنے سے یہ مقصد حاصل کیا جاسکتا ہے۔

8.کنٹینر سروس کو نجی شعبے کو سونپ کر گاہکوں کو راغب کرنے کی کوشش کی گئی تھی۔ یہ تجربہ متوقع نہیں تھا۔ اس سے سبق حاصل کرتے ہوئے بنیادی ڈھانچے کی فراہمی اور سے متعلق محکموں کے کردار کی وضاحت کی جانی چاہئے۔ اس کے لئے کمرشیل ریگولیٹر کے طور پر ایک نگرانی نظام کی ضرورت ہے۔ مسافروں کے زمرے میں گاہکوں کی بہتر ترغیب کے لئے وسیع مواقع دستیاب ہیں۔

9.ریل میں گنجائش میں اضافہ کے لئے جدید

مضمون نگار پبلک سسٹم گروپ انڈین انسٹی ٹیوٹ آف مینجمنٹ احمد آباد میں پروفیسر ہیں۔

بنیادی ڈھانچے میں اضافہ مثلا مال کے نقل وحمل کے لئے مخصوص گلیارے، اور موجودہ نیٹ ورک کا زیادہ سے زیادہ استعمال کی ضرورت ہوگی۔ دوسرے طریقے میں بہتر سگنل اور بنیادی ڈھانچے کے استعمال سے بھیڑ بھاڑ والے مقامات سے رکاوٹیں دور کرکے یہ ہدف حاصل کیا جاسکتا ہے۔

10۔مسافروں کے لئے علاقائی آمد ورفت میں اضافہ کی غرض سے رفتار میں اضافہ کرنا ہوگا۔ موجودہ راستوں پر رفتار میں اضافہ ایک متبادل ہے لیکن اس سے خاطر خواہ فائدہ نہیں اٹھایا جاسکتا کیوں کہ اس کا استعمال ٹریفک کی مختلف صورت حال کے لئے ہوگا۔ اس کے لئے مخصوص تیز رفتار گلیارے بنانے ہوں گے۔ اس سے کنکٹی ویٹی میں کایا پلٹ تو ہوگی ہی اہم تکنالوجی کو بھی فروغ ملے گا۔

11۔کاربن کے اخراج کے لحاظ سے ماحول دوست ہونے کی وجہ سے ہندوستانی ریلوے اپنے انڈین ڈسچارج بیت الخلا کی بدولت ماحول دوست سے بھی بڑھ کر ہے۔ مناسب تکنالوجی وضع کرنے میں ابھی بھی تشویش پائی جاتی ہے۔ اس کے علاوہ ٹھوس فضلہ کو ٹھکانے لگانے کے لئے بیت الخلا کے استعمال نے نئے مسائل کھڑے کردیئے ہیں۔ اس کے لئے نہ صرف ماحول دوست بیت الخلا بنانے کی ضرورت ہے بلکہ ایسا ماحول دوست اور سہل نظام کی ضرورت ہے جو ٹھوس فضلے کو ٹھکانے لگا سکے۔

12۔سڑکوں پر ہمیشہ کی طرح زیادہ توجہ دینے کی ضرورت ہے۔ تمام علاقائی گلیاروں کو چار لین کا بنانے کے علاوہ زیادہ ٹریفک والے علاقوں میں ایکسپریس وے کی تعمیر کی جانی چاہئے۔ پی ایم جی ایس وائی کے تحت دیہی سڑکوں کی تعمیر سے دیہی علاقوں میں کنکٹی ویٹی کو فروغ ملا ہے۔ البتہ یہ کنٹی ویٹی گاؤں کے پار آبادیوں تک لے جائی جانی چاہئے۔ اس طرح کنکٹی ویٹی کو موٹر سائیکل موافق ہونا چاہئے کیوں کہ موٹر سائیکل کے استعمال میں روز افزوں اضافہ ہورہا ہے۔ دیہی علاقوں کے 30 فی صد گھرانوں میں موٹر سائیکل موجود ہوتی ہے۔

13۔پی پی پی سے سڑکوں کی ترقی پر زور دیا جانا چاہئے۔ اس طریقہ میں مطلوبہ رقم کی فراہمی نجی شعبے کی طرف سے کی جاتی ہے جب کہ اراضی کا حصول اور ماحولیاتی کلیرنس حکومت کی ذمہ داری ہوتی ہے۔ اگر حصولیابی میں درکار رقم کا انتظام حکومت کردے تو آسانی ہوجاتی ہے۔

14۔ٹرکوں کے شعبے کو سب سے زیادہ ڈر بدعنوانی اور مختلف ریگولیٹری حکام یک ذریعہ پریشان کئے جانے کا ہوتا ہے۔ اس کا سد باب ضروری ہے۔ اس کے علاوہ درپیش مشکلات میں ڈرائیور کی دستیابی' سڑک کے کنارے ملنے والی سہولیات' پاور کیب اور ٹریلرز کے لئے دو لائنس اور ٹول پر الیکٹرانک نظام کی تنصیب پر فوری دھیان دینے کی ضرورت ہے۔

15۔سڑک پر تحفظ کے معاملے میں ہندوستان کا ریکارڈ دنیا بھر میں سب سے خراب ہے۔ بہتر سڑک انجینئرنگ اور فرنیچر' ڈرائیور کی تربیت اور لائسنسنگ پر زور دیا جانا چاہئے۔ سڑک پر ایمرجنسی خدمات کی سڑک پر دستیابی سے اس میں بہتری آسکتی ہے۔ ان خدمات کا احساس تو ہے لیکن اس کی تعمیل سے صورت حال بہتر ہوسکتی ہے۔

شاہراہوں سے متصل زمین پر درخت اگانے کی حالیہ مہم میں احتیاط برتنے کی ضرورت ہے۔ متعدد بین اقوامی مطالعوں کے مطابق حادثات میں درختوں کی وجہ سے بہت جانیں ضائع ہوتی ہیں۔ یہ اس لئے بھی ضروری ہے کہ کیوں کہ ہم سڑکوں پر اوسط رفتار بڑھانے کی کوشش کررہے ہیں۔

16۔ہندوستان میں 80 لاکھ سے زائد ٹرکوں کی اوسط مسافت 300 کلو میٹر یومیہ ہے اور رفتار میں اضافہ کرکے اور غیر ضروری مقامات پر رکنے کو کم کرکے ہم اس میں اضافہ کرسکتے ہیں۔ اس کے علاوہ ہر سفر کے اختتام پر ٹرکوں کا زیادہ کارآمد استعمال کرکے اس مسافت میں اضافہ کیا جاسکتا ہے۔ اس کے لئے انٹرنیٹ سے جڑے ایک پلیٹ فارم کی ضرورت ہوگی جو اپلی کیشن پر مبنی ٹیکسوں کی طرح بازار فراہم کرے گا۔

17۔پائپ لائنوں کا استعمال بیشتر تیل کمپنیاں کرتی ہیں اور وہ بنیادی ڈھانچہ ان کمپنیوں کے ہی زیر استعمال رہتا ہے۔ کوئلہ اور فولاد کے لئے بھی پائپ لائنوں کا استعمال کیا جاتا ہے۔ اسی طرز پر کنویئر بیلٹس کا استعمال کیا جاتا ہے، خاص طور پر کانوں میں۔ پائپ لائنوں کا استعمال پانی کی دستیابی کے لئے بھی کیا جاتا ہے لیکن اس کو ٹرانسپورٹ کے زمرے میں شمار نہیں کیا جاتا۔ پائپ لائنوں کے استعمال میں بھی اضافہ کیا جاسکتا ہے۔ بشرطیکہ صارف کام کے حجم کے مطابق اس میں سرمایہ کاری کے لئے تیار ہوں۔

18۔ماحول کے اعتبار سے اور ہندوستان میں دستیاب طویل ساحلی علاقوں کے پیش نظر ساحلی ٹرانسپورٹ میں بھی اضافہ کیا جاسکتا ہے۔ البتہ اس طرز کے

ٹیبل۔1: مال بھاڑے کی نقل وحمل میں مختلف وسائل کی حصہ داری

| وسائل | 2007-08 (RITES) | |
|---|---|---|
| | btkm | حصہ داری فی صد |
| سڑک* | 706.0 | 50.00 |
| ریل* | 508.0 | 36.00 |
| پائپ لائن | 105.0 | 7.50 |
| ساحلی جہاز رانی | 86.0 | 6.00 |
| اندرون ملک آبی ٹرانسپورٹ(IWT) | 3.5 | 0.24 |
| فضائی | 0.3 | 0.02 |
| کل | 1408.8 | 100.00 |

ذریعہ:ٹوٹل ٹرانسپورٹ سسٹم(ٹی ٹی ایس ایس) مطالعہ از: آر آئی ٹی ای ایس، این ٹی ڈی پی سی 2003کی رپورٹ کے مطابق

*بین ریاستی ٹریفک کو چھوڑ کر

ٹرانسپورٹ کا استعمال ہنٹرلینڈ کنکٹی ویٹی، کیبوٹاگ، کسٹم، ٹیکس اور محصولات اور بڑی بندرگاہوں میں جگہ کی دستیابی سے جڑے مسائل کی وجہ سے کم ہوتا ہے۔ اس ٹرانسپورٹ کو فروغ دینے کے لئے حال ہی میں پالیسی بنانے کا آغاز کیا گیا ہے۔ پالیسی میں اہل جہاز رانی اور خدمات فراہم کرنے والی کمپنیوں کو زیادہ موافقت کی ضرورت ہوگی جس کے لئے ابتدائی برسوں میں ان کو رعایت پر مبنی ترغیبات بھی دی جاسکتی ہیں۔

19۔ آئی ڈبلیو ٹی پر بظاہر ایک موقع فراہم کرتا ہے لیکن ٹرانسپورٹ کا مفید وسیلہ بننے کے لئے اس میں وسیع سرمایہ کاری درکار ہوگی۔ ایک طرح سے ہندوستان صنعتی انقلاب سے چوک گیا کیوں کہ جب یہاں جدید ٹرانسپورٹ پہنچے ریل اور ٹرانسپورٹ نقل وحمل کے مفید اور کارآمد ذریعے بن چکے تھے۔ ہندوستان میں سب سے بڑا آئی ڈبلیو ٹی نظام دریائے ہگلی ہے جو دریا کے دہانے سے لے کر کلکتہ کی بندرگاہ بلکہ اس سے آگے تک استعمال میں ہے۔ کلکتہ بندرگاہ کے زیر نگرانی رہنے کی وجہ سے اس کو آئی ڈبلیو ٹی میں شمار نہیں کیا جاتا۔ گوا میں بھی دریاؤں کا استعمال آئی ڈبلیو ٹی کے لئے کیا جاتا ہے۔ حکومت گنگا کے کئی اہم حصوں میں سرمایہ کاری کررہی ہے۔ اس سے بنیادی ڈھانچے کی ضرورت اور کاروباری افادیت کے بارے میں معلومات حاصل کرنے کا موقع ملے گا۔ ساحلی ٹرانسپورٹ اور آئی ڈبلیو ٹی کا مشترکہ استعمال کانوں سے تھرمل پاور پلانٹ تک کلکتہ کے لئے بھی کیا جاتا ہے۔

20۔ فضائی ٹرانسپورٹ میں ہوائی کمپنیوں کی آزادانہ پالیسی کی وجہ سے خاطر خواہ اضافہ ہوا ہے۔ چھ ہوائی اڈوں کے بعد ہوائی اڈوں پر اے اے آئی کے علاوہ (بشمول نجی) کمپنیوں کے کام کرنے پر روک لگادی گئی ہے۔ متعدد ہوائی اڈے ایسے ہیں جو منافع بخش نہیں ہیں۔ ان ہوائی اڈوں کو بازار کی نوعیت کے اعتبار سے غیر فضائی وسائل کے ذریعے استعمال کرنے سے مالیہ کے حصول میں خاطر خواہ اضافہ ہوسکتا ہے۔ اہم سوال یہ ہے کہ آیا اے اے آئی کو صرف ترقی اور خدمات کی فراہمی تک محدود کیا جائے یا کاروباریوں کو شامل کرکے اس کو اس کی نگرانی پر مامور کیا جائے۔ صورت کوئی بھی ہو، چھوٹے طیاروں کو فروغ دینے کے لئے فضائی خدمات فنڈ کی ضرورت ہوگی۔

21۔ فضائی نقل وحمل میں عالمی پیمانے کے بہتر تحفظ اور سلامتی پر توجہ دینے کی ضرورت ہے۔ ہمارے حفاظتی معیار اور ضوابط بین اقوامی پیمانوں کے حساب سے ناقص ہیں۔ ایک اہم مسئلہ یہ ہے کہ فضائی خدمات کو ہوائی اڈے کے اے اے آئی کے انتظام سے الگ کرلیا جائے۔ اس پر نہ صرف توجہ دینے کی ضرورت ہے بلکہ یہ بھی یقین دہانی کردیئے جانے کی ضرورت ہے کہ فضائی خدمات اور ہوائی اڈے کے انتظام میں جس میں اے اے آئی کے علاوہ بھی کمپنیاں شامل ہیں، کے مفادات میں کوئی تضاد ہوا ہے۔

جہاں تک بین اقوامی ٹریفک کا سوال ہے، ہوائی اڈے ہندوستان کی شبیہ پیش کرتے ہیں۔ اہم بات یہ ہے کہ جب ہوائی اڈوں پر بین اقوامی مسافر ہوتے ہیں، ان کو بین اقوامی معیار کا ہونا چاہئے۔ جیسا کہ دہلی، بنگلور، حیدرآباد اور ممبئی میں ہے۔ اے اے آئی کے چند ہوائی اڈے بھی اس زمرے میں شامل ہیں۔ یہ محسوس کیا گیا ہے کہ ہندوستان سے گزرنے والے بین اقوامی مسافروں کے لئے ایک ہوائی اڈہ بھی ہونا چاہئے۔ ایک مقررہ مقام سے دوسرے مقررہ مقام تک جانے کے لئے طویل مسافت والے طیاروں کے استعمال سے ایسے ہوائی اڈوں کی ضرورت کم ہوگئی ہے۔ البتہ گھریلو اور بین اقوامی زمرے میں ٹرانزٹ ابھی بھی اہمیت کی حامل ہے۔ ہمارے ہوائی اڈوں میں سے کہیں بھی اس طرح کے ٹرانزٹ مسافروں کے لئے سہولیات میسر نہیں ہیں۔

**ٹیبل 2: ریل میں مال بھاڑے کا ٹریفک**

| سال | btkm |
|---|---|
| 2011-12 | 2053 |
| 2016-17 | 3056 |
| 2021-22 | 4834 |
| 2026-27 | 7856 |
| 2031-32 | 13118 |

ذریعہ: این ٹی ڈی پی سی 2003

23: بین اقوامی مال کا 95 فی صد ٹریفک بندرگاہیں سنبھالتی ہیں۔ زیادہ سامان کی نقل وحمل کی صورت میں آٹومیشن اور ایوی ایشن میں عالمی معیار حاصل کرنے کے وسیع مواقع موجود ہیں۔ کنٹینر ٹرانسپورٹ کے لئے ہم نے نجی اداروں کی شمولیت سے قومی سطح کی ترقی تو حاصل کرلی ہے لیکن بندرگاہوں کا قیام ابھی باقی ہے۔ ہندوستان میں تعمیر کرنے کے وسائل موجود ہیں۔ آئینی اور ریگولیٹری مسائل اکثر پروجیکٹ میں تاخیر کا سبب بنتے ہیں۔ کاروباری اور سلامتی کلیرنس کے لئے بہتر پالیسیوں کی ضرورت ہے۔

24۔ مختصر طور پر کہا جاسکتا ہے کہ زیادہ تر ٹرانسپورٹ دونوں طرح کے ہوتے ہیں۔ مسافروں کے لئے اور سامان کے لئے۔ سب سے اہم مسائل میں سے ایک یہ ہے کہ ہمارے یہاں مختلف نوعیت کے ٹرانسپورٹ نظام قائم ہونا مشکل ہے۔ تمام وزارتوں میں ایک مربوط پالیسی وضع کرنے کے لئے بنیادی اصلاحات کی ضرورت ہوگی۔ ایک بہتر ٹرانسپورٹ نظام کے مقام کے لئے ضروری خدمات پارک اشیاء اور خدمات ٹیکس جیسے بڑے مسائل بھی درپیش ہیں جن کا حل ضروری ہے۔

25۔ نقل وحمل کے بنیادی ڈھانچے کی ترقی کے لئے ایک اچھے نگراں نظام کی ضرورت ہوتی ہے۔ اس نظام میں لائسنسنگ، ماحولیاتی اثر، تحفظ وسلامتی، پرائسنگ، خدمات کی سطح اور تنازعات کے حل کا انتظام ہونا چاہئے۔ اگر کسی بھی زمرے میں مقابلہ آرائی کو اہمیت حاصل ہوتی ہے تو اس زمرے میں پرائسنگ اور خدمات کے لئے کسی ضابطے کی ضرورت نہیں ہوتی۔ ہر نوعیت کے ٹرانسپورٹ میں مناسب ریگولیٹری نظام دستیاب نہیں ہوتا۔

26۔ مذکورہ بالا حقائق کے پیش نظر اتنا کہہ کر اپنی بات ختم کرنا چاہتا ہوں کہ نقل وحمل میں بنیادی ڈھانچے کی ترقی کے لئے رفتار، پائیداری، تحفظ، سلامتی اور دباؤ سے غیر آزاد رہنا ضروری ہے۔ یہ پانچوں باتیں نقل وحمل کے بنیادی ڈھانچے کی ترقی کے لئے ضروری ہیں۔

☆☆☆

کنیکا کالرا

# شہری ٹرانسپورٹ کی ضرورت

**گذشتہ** دو دہائیوں کے دوران ہندوستان کی شہری آبادی میں سالانہ تقریباً 3 فی صد کی شرح سے اضافہ ہوا ہے اور 2011 کی مردم شماری کے مطابق ان کی تعداد اس وقت 377 ملین ہے۔ یہ ملک کی مجموعی آبادی کا 31 فی صد ہے اور اندازہ ہے کہ 2026 تک 38 فی صد ہندوستانی شہروں میں رہنے لگیں گے اور مجموعی شہری آبادی بڑھ کر 534 ملین ہوجائے گی (''آبادی کا اندازہ 2006'')۔

شہروں کو ''اقتصادی ترقی کا انجن'' بھی کہا جاتا ہے۔ مجموعی آبادی کا صرف تقریباً 30 فی صد ہونے کے باوجود ہندوستان کی مجموعی گھریلو پیداوار (جی ڈی پی کا 62-63 فی صد شہری علاقوں سے آتا ہے (ایچ ای پی سی 2011)۔ مستقبل میں بھی ترقی بنیادی طور پر شہری علاقوں میں مرکوز رہے گی اور اندازہ ہے کہ 2030 تک جی ڈی پی میں اس کا حصہ بڑھ کر 75 فی صد تک پہنچ جائے گا۔ اسلئے ایسی کوئی بھی چیز جو شہروں کے کام کاج کو سہل انداز میں آگے بڑھنے میں رخنہ ڈالتی ہے وہ ہندوستان کی اقتصادی ترقی کے لئے ممکنہ رکاوٹ بن سکتی ہے۔

مصنف ماہر شہری ٹرانسپورٹ، انسٹی ٹیوٹ آف اربن ٹرانسپورٹ (انڈیا)
mail:kanikakalra22@gmail.com

شہری آبادی کے موجودہ سائز میں بھی ہندوستانی شہروں کو انتہائی بھیڑ بھاڑ، ٹرانسپورٹ سیکٹر سے ہوا کے معیار میں مسلسل گراوٹ، گرین ہاوس گیسوں (سی ایچ جی) کے اخراج میں مسلسل اضافہ، سڑک حادثات کے واقعات میں مسلسل اضافہ اور پٹرولیم ایندھن کی بڑھتی ہوئی مانگ، جس سے ملک کو انرجی سیکورٹی کا سنگین خطرہ لاحق ہوگیا ہے، جیسے مسائل کا سامنا کرنا پڑ رہا ہے۔ چوں کہ اگلی نسل تک ملک کی شہری آبادی کے بڑھ کر دو گنا ہوجانے کا اندازہ لگایا گیا ہے ایسے میں صورت حال کنٹرول سے پوری طرح باہر ہوسکتی ہے اور اگر احتیاطی اقدامات فوری طور پر نہیں کئے گئے تو ہندوستان کی اقتصادی ترقی کو بہت بڑا دھکا پہنچ سکتا ہے۔

شہری آبادی اور اقتصادی سرگرمیوں میں مسلسل اضافہ کے نتیجے میں ہندوستان میں گذشتہ دہائی کے دوران موٹر گاڑیوں کی تعداد میں مسلسل اضافہ ہو رہا ہے 2000 میں ہندوستان میں موٹر گاڑیوں کی تعداد 52.37 ملین تھی جو 2011 میں بڑھ کر 121.63 ملین ہوچکی ہے، گویا سالانہ اوسطاً 9 فی صد کا اضافہ ہوا ہے۔ نقشہ 1 میں دکھایا گیا ہے کہ 1951 سے 2011 کے درمیان ہندوستان میں رجسٹرڈ موٹر گاڑیوں کی تعداد میں کس تیزی سے اضافہ ہوا ہے۔ حقیقت تو یہ ہے کہ گاڑیوں کی تعداد میں اضافہ کی شرح آبادی سے بھی کہیں زیادہ تیز ہے۔ نقشہ 1۔

ہندوستان میں 1951 میں رجسٹرڈ موٹر گاڑیوں کی مجموعی تعداد 0.3 ملین تھی جو 2011 میں بڑھ کر تقریباً 142 ملین ہوگئی (MoRTH, GoI, 2013)۔ اس طرح گاڑیوں کی تعداد میں سالانہ 7.7 فی صد کے حساب سے اضافہ ہوا جب کہ اسی مدت کے دوران آبادی کی شرح میں صرف 3.8 فی صد سالانہ کے حساب سے اضافہ ہوا ہے۔ 2001-2011 کے دوران اضافے کی یہ شرح اس سے بھی زیادہ یعنی سالانہ 10 فی صد رہی۔

آبادی میں اضافہ کی طرح ہی موٹر گاڑیوں کی تعداد میں بھی اضافہ تمام شہروں میں یکساں نہیں رہی، بعض شہروں میں دیگر شہروں کے مقابلے یہ اضافہ کافی تیزی سے ہوا۔ جیسا کہ نقشہ 2 میں دکھایا گیا ہے ٹیئر II اور ٹیئر III شہروں کے مقابلے میں ممبئی اور کولکاتا جیسے میگا شہروں میں موٹر گاڑیوں کی تعداد میں اضافہ کی شرح سست رہی۔ اس کی وجہ کسی حد تک آبادی میں تیزی سے اضافہ کو قرار دیا جاسکتا ہے لیکن اس کی اصل وجہ پچھلے برسوں کے دوران شہروں کا بلا روک ٹوک پھیلاو ہے۔ مطالعہ سے یہ بات سامنے آئی ہے کہ ممبئی اور کولکاتہ جیسے شہروں میں جہاں عوامی ٹرانسپورٹ نظام پہلے سے موجود تھا وہاں گاڑیوں کی تعداد میں کم اضافہ ہوا ہے۔ نقشہ 2۔

اسی طرح جن چھوٹے شہروں میں اچھے پبلک ٹرانسپورٹ سسٹم نہیں تھے وہاں موٹر گاڑیوں کی تعداد میں بڑی تیزی سے اضافہ ہوا۔ قبل اس کے صورت حال کنٹرول سے باہر ہوجائے اس رجحان پر فوراً قابو میں کرنے کی ضرورت ہے۔

## موٹر گاڑیوں کی تعداد میں تیز رفتار اضافہ کا اثر

موٹر گاڑیوں کی تعداد میں تیز رفتار اضافہ سے کئی

طرح کے مسائل پیدا ہوتے ہیں، جو درج ذیل ہے:

☆**بھیڑ بھاڑ**: 1981 کے بعد سے شہروں میں گاڑیوں کی تعداد میں 26 گنا اضافہ ہوگیا ہے، جب کہ سڑکوں کی گنجائش صرف 3.35 گنا ہی بڑھ سکی ہے۔موٹر گاڑیوں کے لئے سکڑتی ہوئی سڑکیں اور گاڑیوں کی طویل اور بڑھتی ہوئی فریکوینسی کے نتیجے میں ان شہروں میں بھیڑ بھاڑ کافی بڑھ گئی ہے۔

☆**سفر کی رفتار میں کمی**: ہندوستانی سڑکوں کو ٹریفک کے لحاظ سے تنوع کہا جاتا ہے کیوں کہ سائیکل، سائیکل رکشہ، آٹو رکشہ، ٹیکسی، موٹر بائک، ٹو وہیلر، کار اور بسیں سب ایک ہی سڑک پر ایک دوسرے سے مسابقت کرتے ہوئے دکھائی دیتے ہیں۔ اس کے نتیجے میں جو گاڑیاں تیز رفتار چلنے کی صلاحیت رکھتی ہیں انہیں بھی سڑک پر انتہائی کم رفتار سے چلنا پڑتا ہے۔ ہمارے بیشتر شہروں میں، خواہ وہ چھوٹے ہوں یا بڑے، سفر کی رفتار بیشتر بین الاقوامی شہروں کے مقابلے میں کافی سست ہے۔ بلکہ سچ تو یہ ہے کہ بعض ہندوستانی شہروں میں ان کی رفتار سائیکل کی رفتار (16-15 کلومیٹر) کے برابر ہوجاتی ہے۔

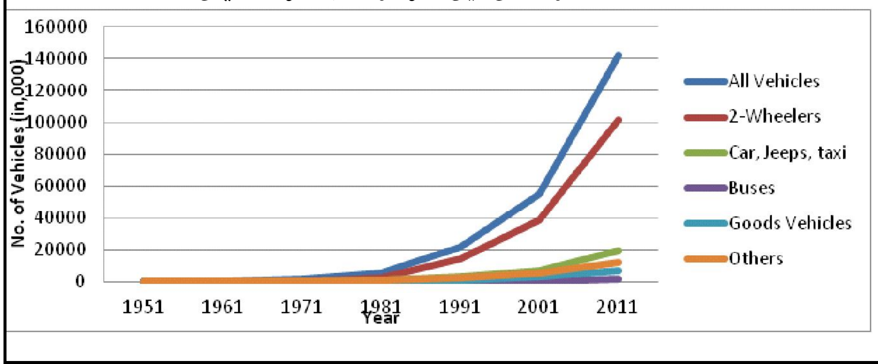
☆**سیفٹی**: 2001 اور 2011 کے درمیان سڑک حادثات کی تعداد میں 22 فی صد کا اضافہ ہوا ہے اور اس کا سب سے زیادہ شکار پیدل چلنے والے اور ٹو وہیلر والے ہوئے ہیں۔

☆**فضائی آلودگی**: اعداد وشمار بتاتے ہیں کہ 70 فی صد فضائی آلودگی سڑک ٹرانسپورٹ کی وجہ سے ہوتی ہے۔ فضائی آلودگی پر کوئی کنٹرول نہیں ہونے کی وجہ سے شہروں میں رہنے والے لوگوں کی صحت اور ان کے معیار زندگی پر کافی برا اثر پڑ رہا ہے۔ مثال کے طور پر دہلی کو تقریباً 0.9 ملین رجسٹرڈ گاڑیوں کے ساتھ دنیا کا چوتھا سب سے زیادہ آلودہ شہر ہونے کے لئے بدنامی حاصل ہوئی ہے۔ ایرکوالٹی کے اعداد وشمار بتاتے ہیں کہ گو کہ بیشتر شہروں میں $SO_2$ اور $NO_2$ کی سطح نیشن امبینٹ ایر کوالٹی اسٹینڈرڈ (NAAQS) سے نیچے ہیں تاہم بہت سے شہروں میں سسپنڈیڈ پارٹیکولیٹ میٹر (لائق تنفس اور ناقابل تنفس) کی سطح خطرناک حد تک زیادہ ہے۔

☆**توانائی کی کھپت**: ہندوستان میں پٹرولیم ایندھن کی کھپت جو 1981 میں 6.6 ملین ٹن تھی وہ 2011 میں بڑھ کر 56.32 ملین ٹن ہوگئی۔ چونکہ ہندوستان کو بیشتر پٹرولیم درآمد کرنا پڑتا ہے اس لئے ایندھن کی کھپت میں زبردست اضافہ کی وجہ سے ملک کے غیر ملکی زرمبادلہ کا بہت بڑا حصہ اس مد میں خرچ ہو جاتا ہے۔ 81-1980 میں اس مد میں 53 بلین روپے (883 ملین امریکی ڈالر) خرچ ہوتے تھے جو 12-2011 میں بڑھ کر 7400 بلین روپے (123 بلین امریکی ڈالر) ہوگئے یعنی تقریباً 140 گنا کا اضافہ ہوا (وزارت پٹرولیم 12-2011)۔ ہمارے شہروں میں موٹر گاڑیوں کی بڑھتی ہوئی تعداد نے ہماری توانائی سیکورٹی کے لئے سنگین خطرہ پیدا کر دیا ہے۔

عالمی بینک کے اعداد وشمار سے پتہ چلتا ہے کہ ہندوستان میں فی 1000 افراد پر اوسطاً 18 کاریں ہیں (2009)، اس کے باوجود گاڑیوں کی وجہ سے ہندوستانی شہر کافی بھیڑ بھاڑ والے اور آلودہ ہیں۔ ٹرانسپورٹ کے مسائل کو حل کرنے کے لئے روایتی طریقے اپنانے، یعنی فلائی اوورں کی تعمیر اور سڑکوں کو چوڑا کرنے، سے موٹر گاڑیوں کی تعداد میں اضافہ ہی ہوا ہے، جب کہ غیر موٹر والی گاڑیوں اور پبلک ٹرانسپورٹ کے استعمال میں کمی ہوئی ہے۔ گرین ہاؤس گیسوں کے اخراج میں اضافہ کی ایک بڑی وجہ پرائیویٹ کاروں کے استعمال میں اضافہ ہے اور اس کا ہندوستان اور عالمی ماحولیات دونوں پر ہی اثر پڑ رہا ہے۔ بیشتر ملکوں نے اس حقیقت کو تسلیم کرلیا ہے کہ پرائیوٹ کاروں کی بڑھتی ہوئی تعداد کے مطابق سڑکوں کی صلاحیت میں اضافہ کرنا ممکن نہیں ہے۔ اس کا حل بہتر معیاری اور سستے پبلک ٹرانسپورٹ نیز بغیر موٹر والے ٹرانسپورٹ نیٹ ورک کو بڑھانا اور سفر کی ضرورت کو کم سے کم کرنا ہے۔

**نقشہ 1. ہندوستان میں زمرہ وار رجسٹرڈ گاڑیاں**




## ایک پائیدار شہری ٹرانسپورٹ کی فراہمی کے لئے حکومت ہند کا ویژن

ایک پائیدار شہری ٹرانسپورٹ کی فراہمی کے لئے حکومت ہند کا ویژن 2006 کے نیشنل اربن ٹرانسپورٹ پالیسی (این یو ٹی پی) میں درج ہے۔

### نیشنل اربن ٹرانسپورٹ پالیسی (این یو ٹی پی) 2006

### ضرورت

☆ذاتی گاڑیوں سے پبلک ٹرانسپورٹ او ربغیر موٹر والے ٹرانسپورٹ کی طرف بڑے پیمانے پر تبدیلی

☆پبلک ٹرانسپورٹ کی صلاحیت میں وسیع تر اضافہ، جو اعلی معیاری اور سستی ہو نیز اعلی معیاری بغیر موٹر والا ٹرانسپورٹ نیٹ ورک

حکومت ہند کی طرف سے 2006 میں نیشنل اربن ٹرانسپورٹ پالیسی (این یو ٹی پی) کو منظور کر لئے جانے کے بعد ایک پائیدار شہری ٹرانسپورٹ کا حصول بنیادی مقصد قرار پایا ہے۔ ماحولیاتی خطرات کو کم یا قابو میں کرنے کی کوشش اس مقصد کا ایک اہم جز ہے۔

این یو ٹی پی کا ویژن ہے:

☆اس بات کو تسلیم کرنا کہ ہمارے شہروں میں عوام کی حیثیت مرکزی ہے اور تمام منصوبے ان کے مفاد اور بہتری کے لئے ہونے چاہئیں۔

☆ہمیں اپنے شہروں کو دنیا میں بہترین رہنے کی

جگہ بنانا ہے اورانہیں 'اقتصادی ترقی کا انجن' بنانا ہے تاکہ اکیسویں صدی میں ہندوستان کی ترقی کے لئے قوت فراہم کرسکیں۔

☆ ہمیں اپنے شہروں کو اس بات کی اجازت دینی ہے کہ وہ اپنے کو ایک ایسے شہر میں تبدیل کرسکیں جو اپنی جغرافیائی نوعیت کے لحاظ سے منفرد ہوں اور شہر میں ہونے والی اہم سماجی اور اقتصادی سرگرمیوں میں بہتر طور پر معاونت کرسکیں۔

## ہندوستان میں شہری ٹرانسپورٹ کی صورت حال

### سٹی بس سروس

موٹر گاڑیوں کی تیز رفتار بڑھتی ہوئی تعداد نے پبلک ٹرانسپورٹ گاڑیوں پر اپنے اثرات مرتب کئے ہیں اور پبلک ٹرانسپورٹ کے ذریعہ ٹرپ کی تعداد پر بھی اس کا اثر پڑا ہے۔موٹر گاڑیوں میں بسوں کی تعداد جو 1995 میں 11 فی صد تھی وہ 2011 میں غیر معمولی طور پر گھٹ کر صرف 1.1 فی صد رہ گئی۔ایسا محسوس ہوتا ہے کہ اس سطح پر آکر یہ مستحکم ہوگئی ہے۔تاہم فی کس بسوں کی تعداد میں بلاشبہ اضافہ ہوا ہے۔

شہروں میں اس رجحان کو روکنے کے لئے شہری ترقیات کی وزارت نے شہروں کی جامع ترقی کو فروغ دینے کے لئے جون 2015 میں شروع کئے گئے اسمارٹ سٹی مشن میں پبلک ٹرانسپورٹ کے فروغ کو اسمارٹ سٹی کے ایک اہم فیچر کے طور پر شامل کیا ہے۔اٹل مشن فار ری جووینیشن اینڈ اربن ٹرانسفارمیشن (امرت) میں بھی سستے پبلک ٹرانسپورٹ اور بسوں کو شہری ٹرانسپورٹ سیکٹر کے ایک اہم جز کے طور پر نشاندہی کی گئی ہے۔

### بی آر ٹی ایس

بس ریپڈ ٹرانزٹ سسٹم (بی آر ٹی ایس) جسے ہائی کیپاسٹی بس سسٹم (ایچ سی بی ایس) کے طور پر بھی جانا جاتا ہے، ہندوستان میں شہروں میں تیزی سے اپنایا جارہا ہے۔شہری ترقیات کی وزارت کے اعداد وشمار کے مطابق سولہ شہروں (احمد آباد، بھوپال، دہلی، اندور، جے پور، پونے، وشاکھاپٹنم، کولکاتہ، سورت، راج کوٹ، رائے پور، امرت سر، بھونیشور، لدھیانہ، ہبلی، دھارواڑ اور پمپری چنچواڈ) میں تقریباً 580 کلومیٹر بی آر ٹی تکمیل کے مختلف مرحلوں میں ہے۔اس میں سے 200 کلومیٹر پر گاڑیاں چلنے بھی لگی ہیں۔

ہندوستانی شہروں کے پس منظر میں بی آر ٹی سسٹم کا ایک سب سے بڑا فائدہ یہ ہے کہ یہ لوگوں کے لئے پائیدار اور سستے آمدورفت کا ذریعہ ہے۔ایک بہتر منصوبہ بند طریقہ سے تیار بی آر ٹی سسٹم میں اس بات کا بھی خیال رکھا جاتا ہے کہ پیدل چلنے والے بھی اس سسٹم کو استعمال کریں گے۔اس لئے اس سسٹم کا انفرااسٹرکچر اور دیگر چیزوں کو موٹر گاڑی استعمال کرنے والوں کے مقابلے میں پیدل چلنے والوں کے رویے کو ذہن میں رکھ کر تیار کیا گیا ہے۔اس کے نتیجے میں پورا ٹرانسپورٹ نیٹ ورک زیادہ قابل رسائی اور محفوظ ہوجاتا ہے۔

آج ملک میں سات بی آر ٹی پروجیکٹ آپریشنل ہیں اوران پروجیکٹوں کی وجہ سے غیر پبلک ٹرانسپورٹ سے دوسری طرف منتقل ہونے کے سبب کاربن مونو آکسائیڈ کی سطح میں بڑی حد تک کمی آئی ہے۔بی آر ٹی ایس کے نظریہ کو گذشتہ چند برسوں کے دوران کافی تقویت ملی ہے اورامید ہے کہ اگلی دہائی کے دوران اس کی ترقی کی شرح میں مزید اضافہ ہوگا۔بارہویں پانچ سالہ منصوبے میں منصوبہ مدت کے دوران 1500 کلومیٹر بی آر ٹی بنانے کا اندازہ ہے۔

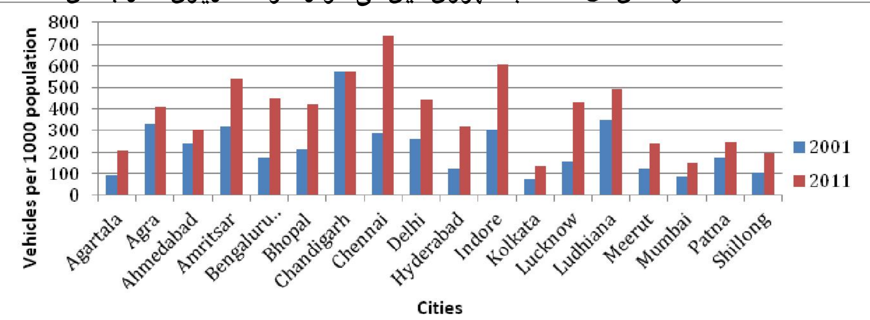
### میٹرو ریل

ہندوستانی ریل، جو روایتی طور پر ریل پر مبنی نظام فراہم کرتا ہے، نے کولکاتا میٹرو کو تیار کیا اور چلا رہا ہے او رچینئی میں بھی ایک چھوٹے سے میٹرو سسٹم بھی اسی کے ماتحت ہے۔اس کے علاوہ یہ تمام سب اربن ریل سسٹم کو بھی آپریٹ کرتا ہے۔تاہم جب ریلوے نے محسوس کیا کہ اس کا انٹرسٹی ریل سسٹم گھاٹے میں چل رہا ہے تو اس نے نیشنل نیٹ ورک پر توجہ مرکوز کرنے کا فیصلہ کیا۔اس کے نتیجے میں میٹرو ریل سسٹم کے مشترکہ ملکیت کا پیٹرن ابھر کر سامنے آیا۔جس کے تحت قومی اور ریاستی حکومتیں جوائنٹ وینچر کے طور پر اس سسٹم کو تیار اور آپریٹ کریں گی۔اس سلسلے میں دہلی میں پہلا دہلی میٹرو ریل کارپوریشن قائم کیا گیا، جو دہلی میٹرو کو چلاتا ہے۔اس کمپنی نے اپنے نیٹ ورک کو اب نوئیڈا، گڑگاوں، غازی آباد اور فرید آباد کے سیٹلائٹ قصبوں تک 185 کلومیٹر تک وسیع کرلیا ہے۔یومیہ 2.6 ملین مسافر اس سسٹم کا استعمال کرتے ہیں اور پچھلے پانچ برسوں کے دوران اس میں 156 فی صد کی شرح سے اضافہ ہوا ہے۔اس سے شہروں سے روزانہ 1.7 ملین کاروں میں کمی ہوئی ہے۔

دہلی میٹرو کی کامیابی سے تقویت پاکر کئی دیگر شہروں نے بھی اس سسٹم کا آغاز کردیا ہے۔دس شہروں (بنگلور، چنئی، کولکاتا، ممبئی، کوچین، ناگپور، حیدرآباد، جے پور، کوچی، گڑگاوں) میں جوائنٹ آنرشپ ماڈل پر نئے میٹرو سسٹم وجود میں آرہے ہیں۔ممبئی میں کچھ لائنیں اور حیدرآباد میں میٹرو سسٹم پبلک۔ پرائیوٹ پارٹنرشپ معاہدوں کے تحت شروع کی جارہی ہے۔گڑگاوں میں ایک سسٹم پوری طرح پرائیوٹ پہل پر شروع کی گئی ہے۔بنگلور، ممبئی اور گڑگاوں میٹرو ریل کے کچھ سیکشن کام کرنے لگے ہیں اور دیگر منصوبہ بندی اور تعمیر کے مراحل میں ہیں۔

ملک بھر میں میٹرو نیٹ ورک بڑی تیزی سے پھیل رہا ہے اور لکھنو، پونے، گوہاٹی، پٹنہ، آگرہ، کانپور وغیرہ جیسے نئے نئے شہر اپنے شہروں میں عوامی نظام ٹرانسپورٹ

نقشہ 2. ہندوستان کے منتخب شہروں میں فی ہزار افراد گاڑیوں کا رجحان



کے طور پر اسے اپنانے کی منصوبہ بندی کر رہے ہیں۔

## انٹرمیڈیٹ پبلک ٹرانسپورٹ (آئی پی ٹی) سسٹم

روایتی پبلک ٹرانسپورٹ سسٹم یعنی آٹو رکشہ، سائیکل رکشہ، رسمی کار پولنگ سسٹم وغیرہ کو انٹرمیڈیٹ پبلک ٹرانسپورٹ (آئی پی ٹی) سسٹم بھی کہا جاتا ہے، جو شہروں میں پبلک ٹرانزٹ سسٹم کا ایک اہم ذریعہ ہے، مختلف شہروں کے سائز کے حساب سے ان کا حصہ 3 تا 8 فیصد ہے۔ دنیا بھر میں موجود آٹو رکشہ کا 75 فی صد ہندوستان میں پایا جاتا ہے (''آٹو رکشہ سیکٹر 2012'')۔ موجودہ پبلک ٹرانزٹ سسٹم میں فیڈر کے طور پر، پہلے اور آخری میل کنکٹی ویٹی فراہم کرنے کے لئے، ان کی اہمیت بڑھتی جا رہی ہے۔ یہ ایسے شہروں کے لئے اور بھی اہم ہیں جو بڑے ہیں اور جہاں کسی نوعیت کا پبلک ماس ٹرانزٹ سسٹم دستیاب ہے۔ آئی پی ٹی بالخصوص چھوٹے اور درمیانہ درجہ کے شہروں میں، جہاں روایتی پبلک ٹرانزٹ نظام نہیں ہیں، پبلک ٹرانزٹ سسٹم کے طور پر اہم رول ادا کرتا ہے۔ کم آبادی، کم دوری کے سفر، پھیلے ہوئے اقتصادی علاقے اور کم آبادی والے چھوٹے شہروں میں بالعموم سستے پبلک ٹرانزٹ سسٹم سود مند نہیں ثابت ہوتے۔ ان شہروں میں آئی پی ٹی کو متبادل پبلک ٹرانزٹ سسٹم کے طور پر دیکھا جا سکتا ہے۔ یہ مانگ کے مطابق اور شہر کی ترقی کے مطابق بڑھتا ہے۔ اس کے غیر رسمی حیثیت کی وجہ سے منصوبہ بندی، تنظیم، اہلیت اور ماحول سے ہم آہنگی جیسے مسائل اس سے وابستہ ہیں اور اس سسٹم کو بہتر بنانے کے لئے ان مسائل کو حل کرنا ضروری ہے۔

ہندوستانی شہروں میں آئی پی ٹی جو اہم رول ادا کر رہا ہے اس کے مدنظر اسمارٹ سٹی مشن میں آئی پی ٹی کے استعمال کو فروغ دینے کی ضرورت پر زور دیا گیا ہے۔

## بغیر موٹر والے ٹرانسپورٹ (این ایم ٹی)

ٹرانسپورٹ سیکٹر میں جتنی توانائی کی کھپت ہوتی ہے وہ مجموعی کھپت کا ایک تہائی ہے اور روڈ ٹرانسپورٹ میں اس کا حصہ تقریباً 80 فی صد ہے۔ ہندوستان میں سائیکل کے مقابلے میں پبلک ٹرانسپورٹ کے ذریعہ فی مسافر فی میل خرچ ہونے والی توانائی دو تا ڈھائی گنا اور موٹر والی گاڑیوں کے لئے یہ تین تا چھ گنا زیادہ ہے۔ پیدل چلنے کے مقابلے میں پبلک ٹرانسپورٹ کے ذریعہ فی مسافر فی میل خرچ ہونے والی توانائی تین تا چار گنا اور موٹر والی گاڑیوں کے لئے یہ پانچ تا دس گنا زیادہ ہے۔ این ایم ٹی کی اہمیت کو تسلیم کرتے ہوئے نیشنل مشن فار سسٹین ایبل ہیبیٹاٹ 2009، جو نیشنل کلائمیٹ چینج ایکشن پلان کے ذریعہ منظور کردہ آٹھ مشنوں میں سے ایک ہے، نے گرین ہاؤس گیسوں کے اخراج کو کم کرنے کے ایک اہم لائحہ عمل کے طور پر بغیر موٹر والے ٹرانسپورٹ کے استعمال پر کافی توجہ دی ہے۔

حکومت ہند این ایم ٹی کی مدد کر رہی ہے۔ شہری علاقوں میں پیدل چلنے والوں اور سائیکل سواروں کے لئے مساوی روڈ اسپیس فراہمی کو یقینی بنانے کے لئے شہری ترقیات کی وزارت نے 2012 میں کوڈ آف پریکٹس فار اربن روڈ کے نام سے ایک ہدایت نامہ جاری کیا۔ اس نظریہ کی بنیاد پر چینئی نے اسٹریٹ ڈیزائن پروجیکٹ شروع کیا جس میں شہر کو کار پر مرکوز شہر کی جگہ عوام دوست شہر میں تبدیل کیا جا رہا ہے۔ پہلی مرتبہ کارپوریشن نے شہر کی آرٹیریل سڑکوں کو سڑک استعمال کرنے والوں کی ضرورتوں کو مدنظر رکھتے ہوئے 'ایک مکمل راستہ' کے طور پر مان کر ڈیولپ کرنے کا کام شروع کیا۔ نئے ڈیزائن میں فٹ پاتھ، سائیکل چلانے کے لئے علیحدہ ٹریک (مخصوص سڑکوں پر) اور سڑکوں پر منظم پارکنگ کی سہولت دی گئی ہے۔ اس ڈیزائن میں بس اسٹاپ، خوانچہ فروشوں اور دیگر تمام اسٹریٹ فرنیچر کو بھی اس انداز میں جگہ دی گئی ہے کہ وہ پیدل چلنے والوں کے لئے کسی طرح کی رکاوٹ کا سبب نہیں بنتے۔ پہلے مرحلے میں 26 سڑکوں کو ڈیولپ کیا گیا ہے جب کہ دوسرے مرحلے کے تحت 60 سڑکوں کو اس نہج پر ڈیولپ کرنے کا کام چل رہا ہے۔

بہر حال این ایم ٹی کی سہولیات کو پورے شہر میں وسیع کرنے کی ضرورت ہے۔ اسمارٹ سٹی مشن اور امرت مشن میں پیدل چلنے والوں اور سائیکلنگ کرنے والوں دونوں کی ضرورتوں پر زور دیا گیا ہے۔

حکومت ہند شہروں میں ای رکشہ کی بھی حوصلہ افزائی کر رہی ہے۔ اندازہ ہے کہ اس وقت ملک بھر میں تقریباً دو لاکھ ای رکشہ چل رہے ہیں۔ تمام شعبے اس پہل کی مدد کر رہے ہیں کیوں کہ یہ شہروں میں ماحولیات سے ہم آہنگ ٹرانسپورٹ کا ذریعہ ہے۔

## آئی ٹی ایس

انٹلی جنٹ ٹرانسپورٹ سسٹم (آئی ٹی ایس) ایسے ایڈوانس ایپلی کیشن ہیں جن کا مقصد ٹرانسپورٹ کے مختلف ذرائع اور ٹریفک مینجمنٹ کے لئے اختراعی خدمات فراہم کرنا اور انہیں استعمال کرنے والوں کو بہتر معلومات فراہم کرنا، زیادہ محفوظ بنانا، زیادہ مربوط بنانا اور ٹرانسپورٹ نیٹ ورک کے استعمال کو زیادہ 'اسمارٹ' بنانا ہے۔ آئی ٹی ایس کے استعمال سے موجودہ ٹرانزٹ انفرا اسٹرکچر کا استعمال بہتر ہوتا ہے اور ان کے بہتر نظم ونسق میں مدد ملتی ہے۔ اس سے ویب سائٹ، ہیلپ لائن، سوشل میڈیا، ٹرانزٹ گاڑیوں اور ٹرانزٹ اسٹیشنوں کے اندر ڈسپلے، جیسے مختلف ذرائع کو استعمال کر کے ٹرانزٹ سے متعلق معلومات کی فراہمی کو بہتر بنانے میں مدد ملتی ہے۔ یہ سسٹم گاڑیوں اور ٹرانزٹ اسٹیشنوں میں سی سی ٹی وی کے استعمال کے ذریعہ سیفٹی اور سیکورٹی کے ماحول کو بھی بہتر کرتا ہے اور آلودگی کو کم کرنے نیز توانائی کو بچانے میں بھی میں معاون ثابت ہوتا ہے۔

اسے ممبئی، احمد آباد، دہلی، میسور، بنگلور، پونے، کولکاتا، چینئی اور حیدرآباد سمیت ملک کے بہت سے شہروں میں نافذ کیا جا چکا ہے۔ جو اہم پروجیکٹ نافذ کئے گئے ہیں ان میں سے چند ایک ہیں:

☆ سٹی بس سروس میسور میں آئی ٹی ایس

☆ ممبئی ایریا ٹریفک کنٹرول سسٹم

☆ بنگلور ٹریفک امپروومنٹ پروجیکٹ (بی ٹی آر اے سی) بنگلور

☆ خود کار کرایہ وصولی کے لئے کامن موبلیٹی کارڈ کے ذریعہ انٹیگریٹیڈ ٹرانسپورٹ مینجمنٹ سسٹم، جے پور

☆ بی ای ایس ٹی ای۔ ٹکٹنگ پروجیکٹ، ممبئی وغیرہ

حکومت ہند عوام اور اشیاء کے لئے محفوظ، زیادہ پائیدار اور زیادہ سستے ٹرانسپورٹ کے طور پر آئی ٹی ایس کے رول اور اسکی اہمیت کو پوری طرح تسلیم کرتی ہے۔ اسی لئے اسمارٹ سٹی مشن میں انٹلی جنٹ ٹریفک مینجمنٹ اور اسمارٹ پارکنگ کو اربن موبلیٹی کے لئے اسمارٹ حل

کے طور پر نشاندہی کی گئی ہے۔اس کے علاوہ وزارت آئی ٹی ایس کے لئے قومی، علاقائی اور شہری سطح پر ڈھانچہ تیار کرنا چاہتی ہے۔

2011 میں حکومت ہند نے نیشنل کامن موبلیٹی کارڈ''مور' جاری کیا، جو تمام مسافروں کے لئے قیمت کا تعین، کرایہ وصولی، انٹر ماڈل آپریشن اور ٹرانسپورٹ کے تمام ذرائع اور علاقوں کو مربوط کرنے کے لئے ایک مشترکہ پلیٹ فارم کے قیام میں اہم قدم ہے۔اس کارڈ کو مختلف ضرورتوں کے لئے استعمال کے لائق بنا کر اسے شہروں میں مقبول بنایا جارہا ہے۔ای ایم وی پر مبنی ایک اوپن لوپ کارڈ کو ڈیولپ کیا جارہا ہے۔اس ماڈل پر مبنی کارڈ اشیاء کی خریداری کے ساتھ ساتھ سفری خدمات حاصل کرنے کے لئے بھی استعمال کیا جاسکے گا۔اس سے مسافروں کو بینکنگ اور ٹرانزٹ کی ضرورت کے لئے الگ الگ کارڈ رکھنے کی زحمت سے نجات مل سکے گی۔اس طرح یہ ایک حقیقی اسمارٹ موبلیٹی پیمنٹ کارڈ بن جائے گا۔اس کارڈ کو ای ایم وی والے ریٹیل پیمنٹ نیٹ ورک پر ملک بھر میں استعمال کیا جاسکے گا۔

کوچی میٹرو ریل لمیٹیڈ نے ای ایم وی پر مبنی کانٹیکٹ لیس اسٹورڈ ویلو کارڈ کو اپنا بھی لیا ہے اور اس ماڈل پر دیگر متعلقہ میٹرو ریل کمپنیوں میں بھی کام چل رہا ہے۔ جو اسے ایک نئے بزنس ماڈل کے طور پر اپنانے کے امکانات پر غور کررہی ہیں۔اسے بعد میں قومی سطح پر مربوط کردیا جائے گا۔

شہری ٹرانسپورٹ کئی دہائیوں سے عدم توجہی کا شکار رہا ہے۔پہلی مرتبہ اس پر دسویں پانچ سالہ منصوبے میں توجہ دی گئی جب قومی شہری ٹرانسپورٹ پالیسی 2006 جاری کی گئی۔عدم توجہی کے نتیجے میں شہری ٹرانسپورٹ انفرااسٹرکچر اور خدمات میں کافی نقصان ہوا۔سب سے اہم بات یہ تھی کہ اس مسئلے کو خود ہی حل کرنا پڑا اور شہری ٹرانسپورٹ کے نظم کے لئے کوئی ادارہ قائم نہیں کیا گیا۔

یہ بات بالکل واضح ہے کہ تیز رفتار شہر کاری اور اس کے نتیجے میں پیدا ہونے والے ٹرانسپورٹ کے مسائل مستقبل میں ہندوستان کے لئے ایک اہم چیلنج ثابت ہوگا۔اس مسئلے کی اہمیت کو تسلیم کرتے ہوئے حکومت ہند نے اس چیلنج سے نمٹنے کے لئے کئی اقدامات کئے ہیں اور نیشنل اربن ٹرانسپورٹ پالیسی اور نیشنل اربن ری نیول مشن کے تحت کئی پروگرام شروع کئے گئے ہیں۔ان سے بہت سے فوائد حاصل ہوئے ہیں سب سے اہم فائدہ یہ ہوا ہے کہ لوگوں کو پبلک ٹرانسپورٹ کو بہتر بنانے کی اہمیت کا احساس ہوگیا ہے۔تاہم اب بھی کئی چیلنجز باقی ہیں۔ شہروں میں آمدورفت کو بہتر بنانے کے لئے مرکزی، ریاستی اور مقامی حکومتوں کے ذریعہ سرمایہ کاری کی جارہی ہے تاہم ان میں سے بیشتر اقدامات ٹکڑے ٹکڑے میں کئے جارہے ہیں جب کہ ان پر ایک جامع اور مربوط انداز میں کام کرنے کی ضرورت ہے۔

بڑھتی ہوئی آلودگی نے مرکزی اور ریاستی حکومتوں اور بعض شہروں کو بسوں کی تعداد بڑھا کر اور ریل اور بس ریپڈ ٹرانزٹ شروع کرکے پبلک ٹرانسپورٹ کو بہتر بنانے کے لئے مجبور کیا ہے۔لیکن اس محدود توجہ سے وہ خاطر خواہ فائدہ حاصل نہیں ہوسکا جو اتنی بڑی سرمایہ کاری سے ہونی چاہئے تھی۔بہتر موبلیٹی کے لئے کئی محاذوں پر کارروائی کی ضرورت ہے۔ان میں شہری ترقی پالیسی، ٹرانسپورٹ ڈیمانڈ مینجمنٹ، سڑک انفرااسٹرکچر کا ڈیولپمنٹ شامل ہیں۔ یہ شہری ٹرانسپورٹ کے ہر طرح کے ذرائع اور ماحولیاتی آلودگی پر قابو پانے نیز سروس کے معیار کو بہتر بنانے کے لئے اہم بنیاد ہیں۔

مربوط ترقی کے لئے گورننس اسٹرکچر کو بھی بہتر بنانے کی ضرورت ہے، جو جامع منصوبہ بندی اور مربوط نفاذ کرسکے۔ مرکزی حکومت کی ہدایت پر گیارہ شہروں اور ریاستوں میں UMTA قائم کیا گیا ہے، تاہم ان میں سے بیشتر بااثر افسران کی کمیٹی کی طرح ہیں جو مربوط اقدامات کے سلسلے میں شاذ ہی کوئی کام کرتے ہیں۔اس لئے شہری ٹرانسپورٹ سیکٹر میں ہمہ جہت ترقی کو یقینی بنانے کے لئے ان اداروں کو تکنیکی امداد اور مالی اختیارات دینے ہوں گے تاکہ یہ جامع منصوبہ بندی کرسکیں اور ان کے نفاذ کو یقینی بھی بناسکیں۔

شہروں میں موبلیٹی کو بہتر بنانے اور این یوٹی پی کے ویژن کو حقیقت میں تبدیل کرنے کے لئے بڑی سرمایہ کاری کی ضرورت ہے۔یہ سرمایہ کاری انفرااسٹرکچر ڈیولپمنٹ اور آپریشن و مینجمنٹ دونوں کے لئے ہی ضروری ہے۔شہری انفرااسٹرکچر میں سرمایہ کاری کی ضرورتوں کا اندازہ لگانے کے لئے حکومت ہند نے ایک اعلی اختیاری ماہرین کی کمیٹی قائم کی تھی جس کا اندازہ ہے کہ ہندوستانی شہروں میں اگلے بیس برسوں کے دوران صرف ٹرانسپورٹ کے انفرااسٹرکچر کے لئے تقریباً 21783 بلین روپے (تقریباً434 ملین ڈالر) کی ضرورت ہوگی۔یہ بہت بڑی رقم ہے اور اس مقصد کے لئے اضافی وسائل تلاش کئے بغیر صرف سرکاری بجٹ سے اس کا حصول مشکل ہے۔اس لئے شہروں کو مالیاتی ضرورتوں کو پورا کرنے کے لئے اختراعی طریقے تلاش کرنے ہوں گے۔مثلاً زمینوں کا کمرشیل استعمال، پٹرول اور ڈیزل پر اضافی ٹیکس، پارکنگ فیس میں اضافہ وغیرہ۔ اس کے علاوہ ایندھن پر ہونے والے اخراجات کو کم کرنے کے لئے متبادل ایندھن والی مثلاً الیکٹرک گاڑیوں اور بایوگیس کی حوصلہ افزائی بھی کی جانی چاہئے۔

**بہتر شہری ٹرانسپورٹ منصوبہ بندی کو یقینی بنانے کے لئے 'انجینئرنگ' کے بجائے 'عوام' پر زیادہ توجہ دینے کی ضرورت ہے اور اسے امرت مشن اور اسمارٹ سٹی مشن کے حصہ کے طور پر کیا جارہا ہے۔**

## مستقبل کا راستہ

مستقبل کا راستہ یہ ہے کہ مرکزی، ریاستی اور شہری سطح پر موثر ادارے قائم کئے جائیں جو جامع مربوط منصوبہ بند، مربوط نفاذ اور خدمات کی مربوط عمل آوری کے لئے ضروری ہنر اور پیشہ ور افراد سے لیس ہوں۔شہری ترقی کی وزارت نے صلاحیت سازی اور موثر منصوبہ بندی کے لئے اعداد و شمار کی تیاری کا کام شروع کردیا ہے۔اسے ادارہ جاتی بنایا جانا چاہئے۔ مالیات ایک اہم مسئلہ ہے۔ صرف مرکزی حکومت پورا فنڈ فراہم نہیں کرسکتی ہے۔ شہروں کو بھی اپنے وسائل پیدا کرنے کا حق دیا جانا چاہئے کیوں کہ بہرحال اصل فائدہ تو انہیں ہی ملے گا۔

☆☆☆

ڈاکٹر وشوپتی تری ویدی

# ساگر مالا کے لئے اسمارٹ بندرگاہیں

**مقابلہ جاتی بننے کے لئے بڑی بندرگاہوں کو موثر حل فراہم کرنے کے لئے متعلقہ ساجھے داروں کی ضرورت ہے۔ سرکاری محکموں مثلاً ریلوے، کسٹم، صحت اورماحولیات کو عمل درآمد کرنے کے لئے یکساں طور سے ذمہ دار ہونا چاہئے۔**

**ہندوستان** میں 180 بندرگاہیں (چھوٹی اور بڑی) ہیں، جن میں سے 12 بندرگاہوں کو بڑی بندرگاہیں کہا جاتا ہے نیز جو بڑی بندرگاہوں کے ٹرسٹ سے متعلق قانون 1963 کے تحت سرکاری ملکیت والی بندرگاہیں ہیں۔ یہ بندرگاہیں ٹرسٹوں کے طور پر کام کرتی ہیں، سوائے پورٹ آف اینور کے جو کہ کمپنیوں سے متعلق قانون کے تحت ایک کمپنی ہے۔ ایک ٹرسٹ کے طور پر ایک بندرگاہ چلانے کے اس ماڈل کے بارے میں وسیع طور سے یہ یقین کیا جاتا ہے کہ یہ غلط زمانی سے متعلق ہے نیز اسے برقرار نہیں رکھا جاسکتا ہے اور اس طرح کا ایک ماڈل بڑی بندرگاہوں میں بیشتر پریشانیوں کا سبب بھی ہے۔ بندرگاہوں کا دیگر فارمیٹ (وہ بندرگاہیں ہیں جو بڑی بندرگاہوں کے ٹرسٹ سے متعلق قانون کے تحت قائم نہیں کی گئی ہیں) نیز بڑی بندرگاہیں ہیں (مثلاً مندرا، گنگاورم، کرشنا پٹنم) نیز کچھ دیگر بندرگاہیں خالصتاً ریاستی حکومت کی بندرگاہیں ہیں (مثلاً کاکی ناڑا، ویراول)۔ بیشتر دیگر بندرگاہیں چھوٹی بندرگاہیں ہیں جن کی زیادہ تر نوعیت ماہی گیری کی بندرگاہوں نیز مخصوص مال کا کاروبار کرنے کی ہے۔ یہ بندرگاہیں ہندوستانی بندرگاہوں سے متعلق قانون 1928 کے تحت قائم کی گئی ہیں۔

یہ بندرگاہیں اور کچھ دیگر بندرگاہیں (زیر منصوبہ بندی اور عمل درآمد) اس ساگر مالا پروجیکٹ کے حوالے نہیں کی گئی جو کہ بندرگاہوں پر مبنی ترقی کی تمہید کا حامل ایک اولوالعزم پروجیکٹ ہے۔

ساگر مالا ایک پروجیکٹ ہے جسے حکومت ہند نے ہندوستان میں بندرگاہوں کا ایک شاندار شعبہ قائم کرنے کے لئے تیار کیا ہے۔ ساگر مالا اسکیم کا خاص مقصد یہ ہے کہ اسے بندرگاہوں پر مبنی ترقی کے ایک عمل کے ذریعے ہندوستانی

مضمون نگار قومی جہاز رانی بورڈ کے چیرمین ہیں۔

معیشت کے لئے ترقی وفروغ کا ایک ذریعہ بنتا ہے۔

اس پروجیکٹ کے مطابق پورے ملک کو ہندوستان میں نو بحری ریاستوں کی مناسبت سے نو بحری زونوں میں

تقسیم کیا گیا ہے۔ ہر ایک بحری زون ان پروجیکٹوں کا تفصیل سے منصوبہ تیار کرے گا جن پر صنعتوں، شہری ترقی، سیاحت، ماحولیات وغیرہ جیسی مختلف سرگرمیوں کے ساتھ مربوط کرنے کے لئے غور کیا جاتا ہے۔ اس طرح کے ایک تال میل کے لئے تمام اسکیموں کو بندرگاہوں پر مبنی ترقی کے ایک ماڈل میں ضم کرنے کی ضرورت ہوگی۔ دیگر الفاظ میں ان اسکیموں کے لئے ریاست میں بندرگاہوں کو ایک لنگر کے طور پر استعمال کیا جائے گا نیز ان بندرگاہوں کے اطراف ترقیاتی ماڈل تیار کئے جائیں گے۔ توقع ہے کہ اس سے بندرگاہوں پر مبنی ترقی کا مقصد پورا کرنے کے سلسلے میں رہنمائی فراہم ہوگی۔

اس اسکیم میں ایک قومی اتھارٹی ہے جو بین وزارت، بین ریاست اور مرکز۔ ریاست تال میل کی نگرانی کرتی ہے اور پھر ریاستی سطح کے ادارے بھی ہیں جو ریاست کے مختلف محکموں کے اندر سرگرمیوں کے سلسلے میں تال میل کرتے ہیں۔

جہاز رانی کی وزارت نے پہلے ہی ایک کمپنی قائم کردی ہے جو ای پی سی کے طریقے یا نجی سرکاری شرکت کے نظام کے تحت مختلف قسم کے پروجیکٹوں کے ذریعے عمل درآمد کا تمام کام کرے گی۔

اس مضمون کی خاص توجہ اس بات پر زور دینا ہے کہ بندرگاہوں پر مبنی ترقی جیسا کہ ساگر مالا (سمندر کے کنارے کنارے پھولوں کا ہار) پروجیکٹ کے تحت منصوبہ بنایا گیا ہے، صرف اسی صورت میں ممکن ہے، اگر ہم اپنی بندرگاہوں کو اسمارٹ بندرگاہوں میں تبدیل کردیتے ہیں اور اس کا اطلاق انتہائی اہم طور سے بڑی بندرگاہوں (سرکاری ملکیت والی) پر ہوتا ہے کیوں کہ وہ اس 'مالا' کے 'بڑے دانے' ہیں۔

میں سمجھتا ہوں کہ لفظ 'اسمارٹ' وقت کا ایک عمل ہے۔ آج کی ایک 'خاموش' بندرگاہ غالباً اس زمانے میں ایک 'اسمارٹ' بندرگاہ تھی جب یہ قائم کی گئی تھی۔ اس طرح کی توضیح سے اس بارے میں ایک اشارہ بھی فراہم ہوتا ہے کہ ایک اسمارٹ بندرگاہ کی توضیح کیسے کی جائے۔ آج ایک 'اسمارٹ' بندرگاہ کی توضیح کرنے کے سلسلے میں واحد فائدہ یہ ہے کہ مستقبل کا ایک طویل تر وژن ممکن ہے۔ اس سے اسمارٹ بندرگاہ کی ایک زیادہ پائیدار توضیح کی جاسکے گی، بہ نسبت جو دس سال پہلے ممکن تھی۔

مذکورہ بالا نظریہ موجودہ اور مطلوبہ نتائج کے درمیان گم شدہ کڑی یا خلل کو سمجھنے کے لئے اہم ہے۔ ابتدا میں ہمیں جس بات کو سمجھنے کی ضرورت ہے، وہ یہ ہے کہ بڑی بندرگاہیں (سب کی سب سرکاری ملکیت والی) اب بھی ورثہ جاتی امور پر مبنی ہیں۔ وہ نہ تو ساحل پر یا ساحل سے تھوڑی دور سمندر میں ابھرتی ہوئی ٹکنالوجی کی ضروریات کے ساتھ ساتھ اور نہ ہی بین اقوامی تجارت کی ضروریات اور انتہائی اہم طور سے ایک جدید عالمی دنیا میں درکار کنٹینر کاری، بحری جہازوں کے سائز اور لچک دار قواعد وضوابط کے سلسلے میں ابھرتے ہوئے رجحانات کے ساتھ ساتھ چلی ہیں۔

یہ بات بھی سچ ہے کہ ان ورثوں کو ختم کئے جانے کی ضرورت ہے کیوں کہ ان کی موزونیت اب ختم ہوگئی ہے۔

آج عالم کاری کردہ دنیا کو ایک متحرک، لچک دار، ہمہ گیر، پھرتیلی اور بہت زیادہ کارگزار بندرگاہ کی ضرورت ہے۔ یونانیوں، رومنوں، چولاؤں، موریاؤں، سوئی اور منگ سلاطین کے زمانوں کے برخلاف علاقے پر قبضہ کرنے نیز بین اقوامی تجارت کو فروغ دینے کے لئے کوئی بحری جنگی جہازوں کے بیڑے نہیں ہیں۔ تمام موجودہ تجارت بین الاقوامی بحری تنظیم کی بحری قراردادوں، باہمی طور سے احترام کردہ اور متفقہ معاہدوں وغیرہ کے ذریعے انجام دی جاتی ہے۔ آج جس چیز کی سب سے زیادہ اہمیت ہے، وہ مقابلہ جاتی صلاحیت ہے۔

ماہرین اقتصادیات اس صدی کے اختتام سے یہ بات کہتے رہے ہیں کہ 'عالم کاری کی لہر' سے صرف انتہائی لچک دار اور کارگزار ممالک (مثلاً کوریا اور سنگاپور) سب سے زیادہ فائدہ اٹھائیں گے جو ملک ضرورت سے زیادہ مبنی ہیں (جاپان اور یونان)، قرین قیاس ہے کہ وہ اصلی قیمت کی طرف لانے والی معیشتوں کو متاثر کریں گے نیز سنجیدہ اور بھاری معیشتیں ترقی کے لئے حدود کا سامنا کریں گی۔ ہم آخری زمرے میں آتے ہیں۔

آج ایک مضبوط، پائیدار اور ترقی پسند حکومت کے تحت ہمیں بندرگاہوں کی از سر نو اختراع کرنے نیز بحری شعبے کا مکمل طور سے جائزہ لینے اور اس پر نظر ثانی کرنے کی ضرورت ہے۔ بندرگاہوں کے شعبے کی اصلاح ایک ضروری شرط ہے لیکن کافی نہیں ہے۔ یہاں ہم اپنے آپ کو 'بندرگاہوں پر مبنی ترقی' کے نظریے تک محدود کرتے ہیں۔

جب کہ انفرادی بندرگاہیں اپنے مخصوص اسلوب اور انداز کی حامل ہوں گی، میں ایک 'اسمارٹ' بندرگاہ کے لئے درج ذیل ڈھانچہ تجویز کرتا ہوں۔

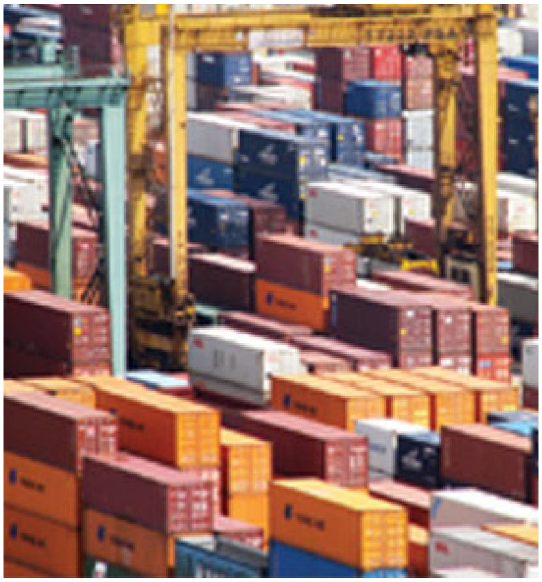
(1) اولین شرط حکمرانی کے ڈھانچے کو تبدیل کرنا ہے۔ بندرگاہوں کو ایک 'لینڈ لارڈ پورٹ ماڈل' پر ہونا چاہئے۔ ان کا اندراج کمپنیوں سے متعلق قانون کے تحت

کیا جانا چاہئے۔ بندرگاہ کے انتظامیہ کو صرف بنیادی ڈھانچے اور تحفظ کے اہتمام کی دیکھ بھال کرنی چاہئے۔ اسے بندرگاہ کے روزمرہ کام کاج کا حصہ نہیں ہونا چاہئے۔ زائد موجودہ انسانی وسائل کو از سر نو تربیت دی جانی چاہئے اور انہیں از سر نو تعینات کیا جانا چاہئے۔ ان بندرگاہوں کی پنشن سے متعلق ذمہ داری کو جو سالانہ تقریباً ایک ہزار کروڑ روپے کا کاروبار کرتی ہیں، کو یا تو یک لخت ختم کر دیا جانا چاہئے یا پھر اسے نئی پنشن اسکیم میں منتقل کر دینا چاہئے۔ اس طرح کے اقدام سے وسائل زمین کی قدر وقیمت کو کھول کر اکٹھا کئے جا سکتے ہیں۔ ممبئی، کولکاتا اور کانڈلہ بندرگاہوں کے پاس انتہائی قیمتی زمین کے بڑے قطعات ہیں جنہیں ان بندرگاہوں کے کسی براہ راست استعمال میں نہیں لایا جا رہا ہے۔

اجمالی نظریہ سے چوں کہ ہم بڑی بندرگاہوں کے لئے اس طریقے کی اصلاح کر رہے ہیں، اس لئے اس بات پر نظر رکھنے کے لئے شعوری کوشش کی جانی چاہئے کہ ایک خصوصی صورت حال میں کسی نقصان کی تلافی خصوصی کوششوں کے ذریعے کی جائے۔ کولکاتا بندرگاہ کے تسلسل کی حمایت جو کہ ہندوستان میں واحد دریائی بندرگاہ ہے، صرف اسی صورت میں کی جا سکتی ہے جب کہ دریا کی تہہ سے کیچڑ وغیرہ نکالنے کے سلسلے میں سبسڈی کی توسیع کی جائے۔ ممبئی اور چنئی بندرگاہوں کو صرف کارگو کی مخصوص اقسام کے سلسلے میں خصوصی مہارت حاصل کرنی پڑ سکتی ہے، ورنہ ان کے اطراف بڑھنے والے ایک شہر کے ان کے تاریخی نقصان کی تلافی خالی کرنے کے لئے اعلی درجے کی راہداریوں کے ذریعے کرنی ہوگی۔

(2) جارحانہ گھریلو مارکیٹ کو بندرگاہوں پر اس بات کے لئے زور دینا چاہئے کہ وہ نئی راہیں نکالیں اور کارگزار نہیں۔ خوش قسمتی سے غیر بڑی بندرگاہوں سے مقابلے کی وجہ سرکاری بندرگاہیں کارکردگی کے سلسلے میں آمادہ ہو رہی ہیں۔ میرا تجربہ یہ ہے کہ حالاں کہ قطعی ذمہ داری چیف ایگزیکٹو کی ہے لیکن ڈویژنوں کے سربراہوں کو ذمہ دار ٹھہرانے کے لئے اسے کافی طور سے بااختیار نہیں بنایا گیا ہے۔

(3) مسائل کی اگلی سطح اتھارٹی کی لچک داری اور تفویض کا فقدان ہے۔ عدم لچک داری کی قطعی سطح بدعنوانی کی روک تھام کے قانون کی دفعہ 13 (ڈی) کا نتیجہ ہے



جس کے تحت کسی بھی فیصلے کو چیلنج کیا جا سکتا ہے۔ اگر آپ تیزی سے ایک فیصلہ کرتے ہیں تو اسے چیلنج کیا جا سکتا ہے اور اگر آپ سست رفتاری سے کوئی فیصلہ کرتے ہیں تو اس کی درجہ بندی بدنیتی سے مامور کے طور پر کی جا سکتی ہے۔ نجی شعبے کی مقابلہ کرنے والی بندرگاہوں کا انتظام نسبتاً مختلف طور سے کیا جاتا ہے۔ اس مسئلے کا ایک مکمل حل ناممکن ہے لیکن ایسے حل موجود ہیں جن سے فیصلہ کرنے کے عمل میں تیزی آئے گی۔ بہترین فیصلہ کرنے والے لوگوں کی انجمن ان کے بارے میں بخوبی جانتی ہے۔

(4) مقابلہ جاتی بننے کے لئے بڑی بندرگاہوں کو موثر حل فراہم کرنے کے لئے متعلقہ ساجھے داروں کی ضرورت ہے۔ سرکاری محکموں مثلاً ریلوے، کسٹم، صحت اور ماحولیات کو عمل درآمد کرنے کے لئے یکساں طور سے ذمہ دار ہونا چاہئے۔

(5) دیگر بندرگاہیں خدمات اور سازوسامان فراہم کرنے والی کمپنیاں/صنعتیں ہیں۔ بندرگاہیں کارگو کے اسٹیشنوں، سازوسامان فراہم کرنے والے لوگوں، ایجنٹوں، ٹرانسپورٹروں اور مال کو آگے بھیجنے والے لوگوں کی حامل ہیں جو خدمات فراہم کرتے ہیں۔ بین اقوامی طور سے وہ برآمد کنندگان اور درآمد کنندگان کے استحصال کی روک تھام کرنے کے سلسلے میں بہت زیادہ منضبط ہیں۔ ہندوستان میں خدمات کے لئے شرحوں کے سلسلے میں شفافیت اور ایکس-اینٹے اعلانیہ شروع کرنے کی سخت ضرورت ہے۔ 'تجارتی طریقوں' پر کنٹرول کرنے کے لئے اب بھی کوئی ضابطہ موجود نہیں ہے۔ کوئی بھی 'اسمارٹ بندرگاہ' اس طرح کے ایک غیر واضح نظام کے حامل ہونے کی مستطیع نہیں ہو سکتی ہے۔ ساگر مالا پروجیکٹ کے تحت ہندوستانی بندرگاہ کے محرکات پر نظر ثانی کرنے کے عمل کی وجہ سے طویل عرصہ سے زیر التوا اس مسئلے کے سلسلے میں تاخیر نہیں کی جانی چاہئے۔

(6) نجی شعبے کا کردار بھی چھوٹی بندرگاہوں کا ایک بہت اہم جزو ہے۔ بڑی بندرگاہوں (سرکاری بندرگاہوں) میں بناؤ، اپناؤ اور منتقل کرو، قسم کے پروجیکٹوں کے ذریعے نجی اقدامات کی شروعات بہت کامیاب رہی ہے۔ بندرگاہوں پر مبنی صنعتیں شدید ضرورت ہیں۔ متعدد بندرگاہوں مثلاً نہاوا شیوا ممبئی میں بندرگاہ، مندرا میں اڈانی بندرگاہ اور کانڈلہ بندرگاہ نے صنعتی مانگ کے اپنے نظام کی مدد کرنے کے لئے نیز عالم کاری کرنے کے لئے ایس ای زیڈ قائم کئے ہیں۔ اسیری گودیوں کے بارے میں سرکاری پالیسی بہت مفید رہی ہے۔ مخصوص اشیا زیادہ تر پی ای ٹی کوک تیل، کیمیاوی اشیاء خام لوہے کا کاروبار کرنے والی متعدد گودیاں متعلقہ بندرگاہوں کے ساتھ آمدنی کی ساجھے داری کی بنیاد پر قائم ہوئی ہیں۔

یہ ایک اسمارٹ بندرگاہ کے ایک فریم کے ڈھانچے ہیں جنہیں انفرادی بندرگاہوں کی خصوصی ضروریات کی گنجائش نکالتے ہوئے مستعدی سے قائم کرنا ہوگا تا کہ قطعی شئے یعنی بندرگاہوں پر مبنی ترقی کا ایک ماڈل 'ساگر مالا' موثر طور سے فراہم کی جائے۔

☆☆☆

ڈاکٹر کرشن دیو

# گرین نقل وحمل:

## ضرورت، امکانات اور مطابقت

**نقل و حمل** کی عالمی موسمیاتی تبدیلی میں ایک اہم حصہ داری ہے۔ یہ جیواشم ایندھن کے دہانے سے نکلنے والے دنیا کے کل کاربن ڈائی آکسائیڈ کے اخراج کے تقریبا 23 فی صد کے لئے ذمہ دار ہے۔ ان تمام کاربن ڈائی آکسائیڈ کے اخراج کے 75 فی صد کے لئے سڑک نقل وحمل ذمہ دار ہے اور اس کا حصہ ہر دن بڑھتا جا رہا ہے۔ سڑک ٹرانسپورٹ کے تقریبا 95 فی صد کا انحصار تیل پر ہے؛ اس میں دنیا کے کل تیل کے 60 فی صد کا کھپت ہوتا ہے۔ یہ سب گرین ہاؤس گیسوں کے اخراج کے ساتھ ہی تیل کی مانگ کو کم کرنے کے لئے پالیسیوں کو وضع کرنے کے لئے قومی حکومتوں پر کافی دباؤ رکھتے ہیں۔

نقل وحمل، اقتصادی، ماحولیاتی اور سماجی طول و عرض میں اپنے اثرات رکھتا ہے۔ اقتصادی کارکردگی، کو اکثر صارفین کے سفر کے دورانیہ میں کمی کی طرف سے ماپا جاتا ہے جو بہتر نقل وحمل کا اہم مقصد ہے۔ تاہم، نقل وحمل توانائی کے استعمال، گرین ہاؤس گیسوں کے اخراج اور فضائی آلودگی کے معاملے میں ماحول کو متاثر کرتا ہے۔ نقل وحمل سماجی جہات پر بھی تحفظ اثر انداز ہوتا ہے سماجی شمولیت کو فروغ دے کر (یا کم کر کے) اور اس طرح کی حفاظت کے جیسے دیگر شریک فائدے بھی پیدا کرتا ہے۔ نقل وحمل کے اثرات کے تین جہات کا خلاصہ ٹیبل 1 میں پیش کر رہے ہیں۔

ماحولیاتی پائیداری کے لئے ایک بڑھتی ہوئی تشویش 'مسلسل نقل وحمل' اور 'سبز نقل وحمل' کے لئے زیادہ توجہ دینے کی ہدایت دیتی ہے۔ سادہ لفظوں میں، پیدل کے علاوہ دیگر غیر موٹرائیزڈ موڈ کے علاوہ نقل وحمل کی اکثریت سبز یا مستقل نہیں ہے۔ زیادہ تر نقل وحمل جیواشم ایندھن کے کچھ فارم کا استعمال کرتے ہیں اور مستقبل میں ایسا کرنے کا امکان ہے۔ جدید شہری ریل کا نظام بجلی کو اپنے اہم ذریعہ کے طور پر استعمال کرتے ہیں جو تقریبا مکمل طور پر جیواشم ایندھن کے ذریعہ تیار کی جاتی ہے۔

اگرچہ، تمام موٹر ٹرانسپورٹ سسٹم جیواشم ایندھن کی بنیاد پر ہے جن میں سے کچھ ایک دوسرے سے زیادہ سبز ہیں۔ نظریاتی طور پر، نقل وحمل کے نظام کے 'سبز' عناصر کو تین طریقوں سے ماپا جا سکتا ہے: (i) توانائی کی بچت، (II) کاربن شدت، اور (iii) اس کے علاوہ وہ کس حد تک انسانی صحت کے لئے نقصان دہ مقامی آلودگی پیدا کرتا ہے۔ ڈرائیوروں کی اہم تعداد کو اپنی طرف متوجہ کر کے ریل اور بس جیسے بڑی نقل وحمل والی گاڑیاں، گرین ساکھ حاصل کر سکتی ہیں۔

متبادل کے طور پر 'سبز' اثرات ایک روایتی پٹرول انجن کے موڈ کی مقصدی توانائی جیسے ہائبرڈ (گیسولین/الیکٹرک) انجن کے بالمقابلہ موجود اور براہ راست توانائی کی بچت سے پیدا ہو سکتے ہیں۔ اسی لیے ٹرانسپورٹ جو موثر طریقے سے استعمال کیے جاتے ہیں اور اعلی لوڈ عوامل کے ساتھ موثر طریقے سے استعمال کیے جاتے ہیں، انہیں مضبوط اقتصادی فوائد حاصل ہوتے ہیں، توانائی کی کھپت اور اخراج کو کم کر سکتے ہیں۔

### گرین نقل وحمل کیا ہے؟

نقل وحمل، گرین ہاؤس گیس کے اخراج کے لئے ایک بڑا کردار ادا کرنے والا ہونے کے ناطے، فضائی آلودگی کو کم کرنے اور پائیدار ماحول حاصل کرنے کے اہم ہدف ہے۔ یہ گرین نقل وحمل کی طرف لے جاتا ہے جس کا مطلب کسی بھی قسم کے نقل وحمل کی مشق یا گاڑیوں سے ہے، جو ماحول دوست ہے اور اس کا ماحول پر کوئی منفی اثر نہیں ہے۔

گرین نقل وحمل مؤثر اور موثر وسائل کے استعمال، نقل وحمل کی ساخت میں تبدیلی اور صحت مند سفر اختیارات کو بنانے میں اپنا کردار ادا کرتا ہے۔ یہ عوام میں بیداری کو فروغ دینے اور ان کی شراکت، نجی گاڑیوں پر کنٹرول اور قابل تجدید توانائی جیسے شمسی توانائی، ہوا، بجلی، حیاتیاتی ایندھن وغیرہ کی طاقت سے چلنے والی گاڑیوں


مصنف ٹرانسپورٹ کے شعبے میں آزاد مشیر اور ماہر ہیں۔

kd.krishnadev@gmail.com

کوفروغ دینے کا مطالبہ کرتا ہے۔

اگرچہ ہر روز اپنی ذاتی گاڑی ڈرائیو کرکے آفس یا بازار جانا زیادہ آرام دہ اور آسان ہوتا ہے لیکن دنیا کے ذمہ دار شہری ہونے کے ناطے ہم ایسے ذرائع نقل وحمل کا استعمال کریں جس حد تک رسائی ہر کسی کے لیے آسان ہو۔گرین نقل وحمل کے تنظیمی ڈھانچے کو اعداد وشمار 1 میں دکھایا گیا ہے۔

گرین نقل وحمل کے تنظیمی ڈھانچے سبز نقل وحمل کے ذرائع شامل ہیں۔ یہ فوڈ پیرامڈ پر مبنی ہے اور ایک اوپر سے نیچے کی طرف جانے والے ڈیزائن کو ظاہر کرتا ہے۔ جس میں سے زیادہ سبز ہونے کا حصہ پیدل چلنے والوں کے حصے میں آتا ہے اور سب سے کم سبز حصہ ایک شخص کی ذاتی سواری کے حصے میں آتا ہے۔ جہاں تک بھی ممکن ہو، ایک شخص کی ذاتی گاڑیوں سے گریز کیا جانا چاہیے۔

**گرین نقل و حمل: ہندوستان کو کیوں اس کی ضرورت ہے؟**

ہندوستانی تناظر میں، خاص طور پر گزشتہ دو دہائیوں میں تیزی سے اقتصادی ترقی کو زراعت اور خدمات کے ذریعے معیشت نے ایک اہم ساختی تبدیلیاں حاصل کی ہیں۔ ایک ہی وقت میں، بھارت کے شہروں میں توسیع ہوئی ہے اور تیزی سے مستقبل میں بڑھنے کا امکان ہے۔

اس کے نتیجے میں، گزشتہ دو دہائیوں میں بھارت میں گاڑیوں کی قیمتوں میں زبردست اضافہ ہوا ہے۔ 1991 میں، سڑک ٹرانسپورٹ اور ہائی وے کی وزارت کے مطابق، ملک میں رجسٹرڈ گاڑیوں کی تعداد صرف 21 لاکھ تھی۔ 2012 تک، اس نمبر میں 159 ملین کا اضافہ ہوا تھا۔ 11ویں پنج سالہ منصوبہ (2007-08 سے 2011-12) کے دوران، اس نمبر میں زبردست اضافہ ہوا ہے۔ اسے تصویر 2 میں بیان کی گئی ہے۔

اعلی ترقی کی شرح کا نتیجہ یہ ہے کہ نئی گاڑیوں کا رجسٹریشن کم از کم اس دہائی کے باقی برسوں میں بھی جاری رہنے کی امید ہے۔ ہندوستان گاڑیوں کے اخراج کو کم کرنے میں گزشتہ دو دہائیوں میں ایک طویل سفر طے کر چکا ہے۔ تاہم اب بھی منسلک خراب ہوا کا معیار اور عوامی صحت کے مسائل نے مزید اخراج پر کنٹرول کی ضرورت ہے۔ پر کئی ہندوستانی شہروں کو دنیا میں سب سے زیادہ آلودہ مقامات شمار کیا جاتا ہے۔ گاڑیاں نائٹروجن کے شہری کاربن آکسائڈ کی اکثریت اور اس خصوصی معاملے کے 50-30 فی صد کے اخراج کی وجہ ہیں۔ اس کے علاوہ ہائڈروکاربن اور کاربن مونو آکسائڈ کے اخراج کی اکثریت کے لئے ذمہ دار ہیں۔

اس مسئلہ کی وجہ ہندوستان میں ڈیزل سبسڈی کی وجہ سے ڈیزل گاڑیوں کو ترجیح دینا ہے۔ فی الحال، نئی ڈیزل کاریں اور مزید پٹرول کاروں کے مقابلے میں بہت زیادہ نائٹرو آکسیجن اور پارٹیکولیٹ میٹر کی ضرورت ہے۔

نقل وحمل کے علاقے کی مسلسل ترقی مزید اقتصادی ترقی کے لئے اہم ہے، لیکن اس نے ہندوستان کے بڑے فضائی آلودگی کے مسئلے، گاڑیوں سے ہونے والے اخراج کو مزید بڑھایا ہے۔ ہائیڈروکاربن، کاربن ڈائی آکسائڈ، نائٹرو آکسائڈ، پی ایم، کاربن ڈائی آکسائڈ2 کا مسئلہ بہت اہم ہے جن سے جنگی پیمانوں پر نمٹنا ضروری ہے۔

سال 2008 میں مرکزی آلودگی کنٹرول بورڈ (سی پی سی بی) نے تقریباً 70 شہروں کی شناخت کی اورنگرانی کے دوران پایا کہ 80 سے زائد فی صد شہروں میں نائٹرو آکسیجن اور پی ایم اسٹینڈرڈ کے معیار پر عمل نہیں کر رہے تھے۔

2009 میں اس سے زیادہ صاف ہوا کے اثر تجزیہ کیا گیا تھا۔ کلین ایئر انیشی ایٹیو (سی اے آئی) نے اس سے پہلے ہندوستان میں 130 شہروں میں پی ایم پر مرکوز ایک جائزہ لیا اور بتایا کہ بیشتر شہر قومی معیار سے بڑھ کر ہیں۔ ان میں سے اکثر شہروں میں فضائی آلودگی کی سطح قانونی حد سے بہت اوپر ہے اور بہت برسوں سے غیر تعمیل حد بڑھتی جا رہی ہے اور مستقبل قریب میں ہوا کے معیار کو بہتر بنانے کے لیے کوئی ٹھوس منصوبہ بندی نہیں ہے۔

گاڑیوں سے ہونے والے اخراج کی وجہ سے ہوا کے معیار میں گراوٹ آئی ہے جس کا عوام کی صحت پر برا اثر مرتب ہوتا ہے۔ ٹریفک سے متعلق فضائی آلودگی خصوصاً پی ایم اور نائٹرو آکسائڈ کی وجہ سے وقت سے پہلے امراض میں مبتلا ہونے اور موت کی شرح میں اضافہ کیا ہے۔ ڈبلیو ایچ او کے تعاون سے ہونے والے ایک مطالعہ میں بتایا گیا ہے کہ 2005 میں ہندوستان میں صرف پارٹیکولیٹ میٹر کی وجہ سے تقریباً ایک لاکھ 54 ہزار لوگوں کی موت ہوئی ہے۔ اس تعداد میں اس کے بعد سے اضافے کا ہی امکان رہا ہے۔

ہندوستان میں کل توانائی کی تقریبا 18 فی صد کھپت نقل وحمل کے شعبے میں ہوتی ہے اس کے بعد صنعتی شعبے کا نمبر آتا ہے۔ نقل وحمل کو پٹرولیم مصنوعات

### ٹیبل نمبر ایک: تین طول وعرض میں نقل وحمل کے اثرات

| طول و عرض | نقطہ نظر اثرات |
|---|---|
| اقتصادی مستعدی : | ٹرانسپورٹ استعمال کرنے والوں کے فوائد (یعنی بہبود) اس کا سب سے اہم مقصد نقل وحرکت میں بہتری، نوکریوں اور خدمات تک رسائی، اور اقتصادی ترقی کا تعاون کرنا ہے۔ |
| ماحولیاتی پائیداری | ☆ توانائی کی شدت کو کم کرنا۔<br>☆ گرین ہاؤس گیسوں کے اخراج کو پیداوار کے فی یونٹ کم کرنا (GHS عام طور پر کاربن ڈائی آکسائیڈ یا CO2 کے اخراج کے برابر کی طرف سے نمائندگی کرتا ہے) جس کا اثر ماحولیاتی تبدیلی پر ہوتا ہے۔<br>☆ انسانی صحت کو متاثر کرنے والے تیل پائپ اخراج کو کم کرنا (مثال کے طور پر particulateMatter یا پی ایم) |

کے ذریعہ تقریباً 98 فیصد توانائی کی ضرورت ہوتی ہے، اور بھارت میں پٹرولیم مصنوعات کی کل کھپت کا تقریبا نصف حصہ نقل وحمل کی سرگرمیوں میں استعمال ہوتا ہے۔ اگر کوئی کارروائی نہ ہوئی تو توانائی کی اس مانگ میں اضافے کی امید ہے۔

2007 میں نقل وحمل کے شعبے کی طرف ہونے والے 142 میٹرک ٹن (MT) CO2 اخراج کا 87 فیصد سڑک ٹرانسپورٹ کی سرگرمیوں کی وجہ سے تھے۔ اگر کوئی کارروائی نہیں کی گئی، تو مجموعی طور پر نقل وحمل 2 CO اخراج 2030 تک تقریبا 1000 میٹرک ٹن تک پہنچ جائے گا جبکہ اس میں 2010 تک چار گنا اضافہ ہوا ہے اور وہ 260 میٹرک ٹن تک پہنچ گیا ہے۔

ہندوستان ایندھن کے معیار اور گاڑیوں سے ہونے والے اخراج کے معیار کے معاملے میں بہترین بین الاقوامی طریقوں کے لحاظ سے پیچھے ہے۔ ایندھن میں سلفر کی سطح بہت اونچی ہے، بلکہ اچھی گاڑی ٹیکنالوجی کے بہتر کام کرنے کے لیے ضروری طور پر زیادہ سے زیادہ 10 پی پی ایم کی ضرورت ہوتی ہے اور یہ اس سے بھی اوپر ہے۔ نہ ہی ہندوستان میں جلد ہی ملک بھر میں 10 پی پی ایم سلفر ایندھن کو لاگو کرنے کا کوئی بھی منصوبہ ہے۔ ایک نتیجہ کے طور پر، گاڑیوں سے ہونے والے اخراج کا معیار وہ نہیں جو ہوسکتا تھا۔ ہندوستان کی اکثریت III ہے اور کچھ مٹھی بھر شہر ہندوستان IV کے ساتھ ہیں۔

اس کے برعکس، امریکہ، یورپ، جنوبی کوریا اور جاپان، کئی برسوں سے 10 پی پی ایم سلفر ایندھن کے منصوبے پر عمل پیرا ہیں۔ یورپ یورو VI/6 کی جانب پیش رفت کر رہا ہے۔ ایک جیسی اقتصادی سطح رکھنے والے ممالک جیسے چین، میکسیکو اور برازیل بھی ایندھن کے معیار اور گاڑیوں سے ہونے والے اخراج کے معیار پر آگے بڑھنے کے لئے منصوبہ بندی کر رہے ہیں۔

## آگے بڑھنے کا راستہ:

ہندوستان میں تعمیل اور نفاذ کے مسائل میں بہتری کے لئے بہت مواقع ہیں۔ معیار اسی وقت بامعنی ہوگا اگر اس پر عمل پیرا ہوا جائے۔ امریکہ، خاص طور پر، زائداز 40 برسوں سے تعمیل کی کوششوں میں سب سے آگے رہا ہے۔ نئی گاڑیوں سے اخراج کی تعمیل سے توجہ استعمال شدہ گاڑیوں کی طرف کرکے اس نے گاڑی بنانے والوں سے مطالبہ کیا وہ اپنی مصنوعات کو اس طرح ڈیزائن کرنے کو یقینی بنائیں، جو زندگی کے لیے مفید ہوں۔ اور تقسیم کے نظام کے ساتھ بہت سے سطحوں پر ایندھن کے معیار کی جانچ کو فروغ دے کر، تیل کمپنیوں اور ایندھن آپریٹرز سے ایندھن کے معیار کو ہر سطح پر بہتر بنانے کو یقینی بنانے کا انتظام کیا۔ غیر موزوں گاڑیوں اور ایندھن کے لئے واضح اور سخت پالیسیوں کو نافذ کیا اور صنعتوں کو اس بات پر مجبور کیا کہ وہ اپنے مصنوعات کی جانچ کریں۔

ہندوستان اپنے ریگولیٹری پروگراموں کو بڑھانے کے لئے امریکہ اور دیگر ممالک کے وسیع تجربے سے سیکھ سکتا ہے۔ گاڑیوں سے ہونے والے اخراج کا ٹیسٹ فی الوقت محدود ہے۔ اس کا مطلب یہ کہ ان کی مفید زندگی کے ذریعہ اخراج کنٹرول ٹیکنالوجی کے اثرات کا تجزیہ کرنے کے لئے ڈیٹا یا دستاویزات کم ہیں۔ کمزور ٹیسٹ سلسلے کا مطلب یہ ہے کہ گاڑیاں ابتدائی اخراج ٹیسٹ پاس کرتے ہوئے، حقیقی دنیاوی حالات میں بہت زیادہ اخراج کرسکتی ہیں۔ قوانین حکومت کو ایندھن کے معیار کے ٹیسٹ کا حق دیتے ہیں، ایسے ثبوت موجود ہیں کہ اس پر حقیقتاً عمل ہوا ہے۔

نقل وحمل کے شعبے کے ذریعہ توانائی کے استعمال میں بہت زیادہ اضافہ ہو رہا ہے۔ اور اس کی بنیادی وجہ ذاتی گاڑیاں ہیں۔ مطالعے بتاتے ہیں کہ ٹرانسپورٹ کے شعبے میں توانائی کے استعمال میں اگلے بیس برسوں میں دو سے چار گنا اضافہ ہوسکتا ہے۔ اگر ٹھوس کارروائی نہ کی گئی تو ہندوستان کو توانائی کے تحفظ، معیشت، ہوا کے معیار، اور گلوبل وارمنگ کے ضمن میں سنگین نتائج کا سامنا کرنا پڑے گا۔

## طویل مدتی پالیسی:

ان اہم مسائل کے لئے طویل مدتی حل تجویز کرنے کے لئے وقتاً فوقتاً مختلف اعلی سطحی اور ماہر کمیٹیوں کی تشکیل کی گئی ہے۔

2003 میں، ماشیلکر آٹو ایندھن پالیسی کمیٹی نے ہر پانچ سال پر آٹو ایندھن پالیسی کا جائزہ لینے کی سفارش کی تھی۔ حالاں کہ دس سال بعد 2013 میں، ابھی تک کوئی ایک نئی آٹو ایندھن پالیسی کمیٹی تشکیل نہ دی گئی جبکہ ماشیلکر کمیٹی کا مینڈیٹ 2010 تک کے لیے تھا۔ یہ ضروری تھا ایک کمیٹی کے اپنی پانچ سال مدت پوری کرنے کے بعد، ہر پانچ سال بعد ایک نئی آٹو ایندھن پالیسی کمیٹی تشکیل دی جاتی۔

جنوری 2013 میں ایک نئی آٹو ایندھن پالیسی کمیٹی کے قیام کے ساتھ ہی ہندوستان کے پاس بے پناہ صلاحیت ہے کہ وہ مندرجہ بالا پوائنٹس کے تمام نکات پر پیش رفت کرے۔ کمیٹی نے دو پہیہ، تین پہیہ اور چار پہیے کی گاڑیوں کے لیے مختلف طویل مدتی پالیسیاں بنائیں اور 2025 تک اصلاحات کی سفارشات پیش کیں۔ کمیٹی کی جانب سے پیش کی گئی مندرجہ ذیل سفارشات ہندوستان میں گاڑیوں سے ہونے والے طویل اخراج اور ایندھن کی کھپت کو کم کرنے کے لیے ایک نقطہ آغاز ہیں۔

☆ 50 پی پی ایم سلفر ایندھن اس دہائی کے وسط تک ملک بھر میں لازمی کیا جانا چاہئے، اور 10 پی پی ایم سلفر ایندھن 2020 سے ملک بھر میں لازمی کیا جانا چاہئے۔

☆ ہندوستان IV ایندھن کے معیار کو اس دہائی کے وسط تک ملک میں نافذ کیا جانا چاہیے تاکہ 2020 تک ہندوستان VI تک پہنچا جاسکے۔

☆ وسط دہائی تک ہندوستان کو ایندھن سپلائی کے کنٹرول کا مینڈیٹ پہلے اسٹیج پر خوردہ دکانوں پر ہونا چاہیے۔ اور اسی طرح اسٹیج دوم میں گاڑیوں میں دوبارہ ایندھن بھرنے کا کنٹرول بھی انہیں کو کرنا چاہیے۔

☆ اسی کے ساتھ ہندوستان کو سبھی نئی گاڑیوں کو آن بورڈ ری فیولنگ ویپور ریکوری (ORVR) نظام کو مینڈیٹ دینا چاہیے۔

اپریل 2014 میں ڈاکٹر کریت پاریکھ کی صدارت والے مجموعی ترقی کے لیے کم کاربن حکمت عملی سے متعلق ماہرین کے گروپ نے اپنی رپورٹ میں ذکر کیا کہ شہری مراکز کو کسی بھی شہری نقل وحمل کے منصوبوں کے لئے ایک لازمی حصہ کے طور پر غیر موٹرائیزڈ نقل وحمل میں ضم کرنے کے لئے حوصلہ دیا جانا چاہیے۔ اس نے واضح

کیا کہ غیر موٹرائزڈ نقل وحمل کا فائدہ ملک کے لئے کم کاربن کے حصول کے پس منظر تک ہی محدود نہیں ہے بلکہ اس کے اہم سماجی فوائد بھی ہیں۔ایک بار جب موٹرائزڈ نقل وحمل کی سہولیات مہیا کرا دی جائیں اور پبلک ٹرانسپورٹ بھی مہیا ہوگی تو پارکنگ کی فیس میں بھی اضافہ ہوگا تا کہ اشتراک سے متعلق سماجی قدر و قیمت کو بہتر طور پر پیش کیا جاسکے۔

اس کے علاوہ، پیدل چلنے والوں کو بھی موٹر گاڑی والوں کی طرح سڑک پر مساوی حقوق اور استحقاق ملنا چاہئے۔فٹ پاتھ اور سائیکل سواروں کے راستوں کو کافی چوڑے راستے دیے جانے چاہییے گرچہ اس کے لیے موٹر گاڑیوں کی جگہ کم کرنی پڑے۔اس سے عوامی اور غیر موٹرائزڈ نقل وحمل کے استعمال کے لئے حوصلہ افزائی ہوگی۔ ایسی پالیسیوں کا ایک مناسب مرکب مستقبل بنانے کی صلاحیت رکھتا ہے، جو کہ صرف ضروریات کو ہی پورا نہیں کرتا بلکہ ملک کے لئے کم کاربن والے منظر نامے کا پیش خیمہ بھی ہے۔

جنوری 2014 میں، ڈاکٹر راکیش موہن کی صدارت میں قومی نقل وحمل ترقی کی پالیسی پر اعلی سطحی کمیٹی نے اپنی رپورٹ سونپی اور توانائی نیز ماحولیاتی مسائل پر مندرجہ ذیل تجاویز پیش کیں:

☆ ہندوستان کو عالمی ہم آہنگی ٹیسٹ سائیکل کو اختیاری بنانا چاہیے، ایسی صورت میں جبکہ کہ ہندوستان IV قوانین کو ملکی پیمانے پر نافذ کرنے اور لازم قرار دینے جا یا جارہا ہے اور ایسے وقت میں جب ہندوستان V قوانین کو عملی طور پر نافذ کیا جاچکا ہے۔

☆ ہر کمیٹی کے اپنی مدت کار مکمل کرنے کے بعد ہر پانچ سال پر ایک نئی آٹو ایندھن پالیسی کمیٹی تشکیل کی جانی چاہئے۔

☆ قومی آٹوموبائل آلودگی اور ایندھن اتھارٹی ، جو گاڑیوں سے ہونے والے اخراج اور ایندھن کے معیار کو نافذ کرنے کے لیے ذمہ دار ہو قائم کی جانی چاہیے۔

☆ہندوستان میں استعمال شدہ گاڑیوں کی حفاظت، سڑک اہلیت اور اخراج کارکردگی کو یقینی بنانے کے لئے ایک مضبوط معائنہ اور سرٹیفکیشن (آئی اینڈ سی) نظام قائم کرنے کی ضرورت ہے۔

عالمی مثالوں سے سیکھتے ہوئے، غیر قابل اعتماد اور غیر قابل تبدل شہری نقل وحمل فنڈ (یو ٹی ایف)، قومی، ریاستی اور شہری سطح پر قائم کیا جانا چاہئے۔UTFs سرمایہ کی ضرورت کو پورا کرنے کے علاوہ آپریشن کے مرحلے میں کچھ نظاموں کا تعاون بھی کرے گا۔ ذیل تجاویز کے مطابق UTFs کی ایک مضبوط طریقے سے مالی امداد کی جانی چاہئے:

☆ ملک بھر میں فروخت ہونے والے پٹرول پر 2 روپے کا ایک سبز سرچارج لگایا جائے اور اس کی منطق یہ ہے کہ حقیقتاً پٹرول ذاتی گاڑیوں کے ذریعہ بطور خاص استعمال کیا جاتا ہے۔

☆ موجودہ ذاتی گاڑیوں پر گرین محصول سالانہ بیمہ قیمت کے 4 فیصد کی شرح کے لحاظ سے کار اور دو پہیہ گاڑیوں پر عائد ہونی چاہیے۔

• نئی کاروں اور دو پہیہ گاڑیوں کی خریداری پٹرول گاڑی کی کل قیمت کا 7.5 فی صد شہری ٹرانسپورٹ ٹیکس اور ذاتی ڈیزل کاروں کی کل لاگت کا 20 فی صد ٹیکس وصول کیا جانا چاہیے۔

☆ گاڑیوں کی توانائی کی کارکردگی کو بہتر بنایا جانا چاہیے تا کہ سفر کے فاصلے کے اثرات کو کم کیا جاسکے اور گرین ہاؤس گیسوں کے اخراج کو کم کیا جاسکے۔

• اخراج اور سیکورٹی معیار کو موٹر گاڑی ایکٹ کے تحت تیار کیا جانا چاہئے۔

## گرین ہائی وے کی پالیسی: ایک فوری ضرورت

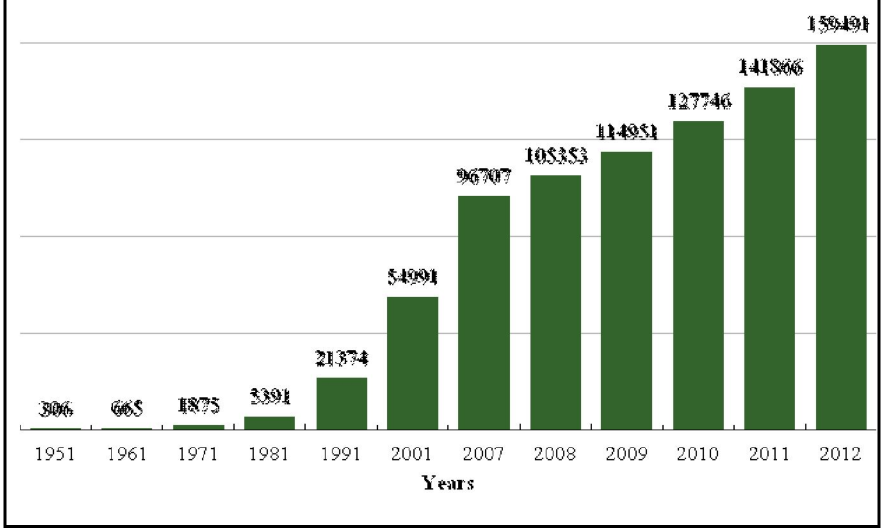
52 لاکھ کلومیٹر کے فاصلے کے ساتھ ہندوستانی سڑکوں کا نیٹ ورک دنیا میں دوسرا سب سے بڑا نیٹ ورک ہے جس میں 79 ہزار کلومیٹر ہی قومی شاہراہیں ہیں (ٹیبل 2) جو روڈ نیٹ کا صرف 1.5 فی صد ہیں لیکن کل سڑک ٹریفک کا 40 فی صد حصہ ڈھوتی ہیں۔

گرین ہائی وے ایک نیا تصور ہے جو ایک ایسے سڑک ڈیزائن پر مشتمل ہے جو ماحولیاتی استحکام کی خصوصیات کے ساتھ ملا ہوا ہوتا ہے ۔منصوبہ بندی، ڈیزائن اور سڑکیں تعمیر کرنے کے پورے عمل میں ایک ماحولیاتی نقطہ نظر شامل ہوتا ہے۔اس تصور کا مقصد ترقی اور فروغ کو ماحول دوستی اور عوامی صحت کے استحکام کو ساتھ ساتھ لے کر چلنا ہے۔

حال ہی میں، سڑک ٹرانسپورٹ اور ہائی وے اور جہاز رانی کے وزیر جناب نتن گڈکری نے گرین ہائی ویز (پلانٹیشن، ٹرانسپلانٹیشن، حسن کاری اور دیکھ ریکھ) پالیسی 2015 کا آغاز کیا۔ پالیسی کا مقصد کمیونٹی، کسانوں، پرائیویٹ سیکٹر، این جی اوز اور حکومتی اداروں

**جدول نمبر دو: ہندوستان میں گاڑیوں کی ملکیت**

رجسٹرڈ موٹر گاڑیوں کی تعداد (ہزار میں)



کی شراکت کے ساتھ ہائی وے کاریڈورز کی ہریالی کو فروغ دینا ہے۔

پالیسی کی اہم خصوصیات مندرجہ ذیل ہیں:

☆ تمام ہائی ویز منصوبوں میں ہر منصوبے کی کل لاگت کا ایک فیصد حصہ ہائی ویز پر شجرکاری اور اس کی دیکھ بھال کے لئے رکھا جائے گا۔

☆ ہر سال شجرکاری کے لیے ایک ہزار کروڑ روپے دستیاب ہونے چاہیے۔

☆ ہندوستانی نیشنل ہائی وے اتھارٹی (این ایچ اے آئی) کو گرین فنڈ کی دیکھ ریکھ اور متعلقہ حکام اور ایجنسیوں کی سفارش کی بنیاد پر رقم جاری کرنے کے لیے ایک فنڈ مینیجر کی ذمہ داری دینی چاہیے۔

☆ یہ پالیسی دیہی علاقوں سے تقریباً پانچ لاکھ لوگوں کے لئے روزگار کے مواقع پیدا کرے گی۔

☆ اسرو کے بھوان اور گگن سیٹلائٹ نظام کا استعمال کرتے ہوئے یہاں بھی مضبوط نگرانی کے طریقہ کار کو نافذ کیا جانا چاہیے۔

☆ ہر لگائے گئے درخت کو شمار کیا جائے گا اور آڈیٹنگ کیا جائے گی۔

☆ اچھی کارکردگی کرنے والی ایجنسیوں سے اعزاز سے نوازا جائے گا۔

☆ پالیسی کے آسان نفاذ کے لئے لوگوں سے تجاویز بھی مدعو کی جائیں گی۔

☆ سڑک کے کنارے 1200 ضروری سہولیات بھی فراہم کی جائیں گی۔

گرین ہائی وے پالیسی سے ہندوستان کو آلودگی سے پاک کرنے میں مدد ملے گی۔ اس سے ہندوستان میں سڑک حادثات کی تعداد میں کمی کرنے میں مدد ملے گی۔ پالیسی کے نقطہ نظر سے مقامی لوگوں اور کمیونٹیز کو باعزت روزگار فراہم کیا جاسکے گا۔

نئے گرین ہائی وے کی پالیسی کے نفاذ سے جنگل کے فرق کو کم کرنے میں مدد مل سکتی ہے۔ قومی جنگل پالیسی کے تصور میں جغرافیائی علاقے کا 33 فی صد حصہ جنگل یا درخت کے ذیل میں آتا ہے لیکن اطلاعات کے مطابق اس کے پاس صرف 22 فی صد علاقے ہی ہیں۔ لگائے گئے درختوں پر ہی زور نہیں ہے بلکہ اس پر بھی ہے کہ ان میں سے بیشتر کیسے زندہ رہیں اور وہ مقامی کمیونٹیز کے لئے مفید ہیں۔

مستقبل میں زمین کی تحویل سے جڑی پریشانیوں سے بچنے کے لیے تمام نئے منصوبوں میں شجرکاری کے جس زمین کی ضرورت ہے اسے ہر منصوبے کی تفصیلی رپورٹ میں شامل ہونا چاہیے، جیسا کہ پالیسی کہتی ہے کہ اس کا مقصد مقامی کمیونٹیز، غیر سرکاری تنظیموں، نجی شعبے کے اداروں اور سرکاری ایجنسیوں بشمول محکمۂ جنگلات کی شراکت کے ساتھ ماحول دوست قومی ہائی ویز کی ترقی ہے۔ اس نے یہ بھی کہا ہے کہ سڑک کے دونوں کناروں پر لگائے جانے والے ان پلانٹس کا سائنسی طریقوں سے انتخاب ہو۔

اس طرح یہ پالیسی، جنگلات میں دلچسپی رکھنے والوں کے لیے بڑی تعداد میں مواقع فراہم کرتی ہے۔ اس سلسلے میں ہر سال بہتر کارکردگی کرنے والی سب سے بہترین ایجنسی کو حوصلہ افزائی کے لیے اعزاز و ایوارڈ سے نوازا جانا چاہیے۔ ہریالی کو مستقبل میں قومی شاہراہوں یا ریاستی ہائی ویز کے معیار کی درجہ بندی کا پیمانہ مقرر کیا جائے۔ شجرکاری کے لیے 12 سو ہیکٹر زمینوں کی شناخت ہوچکی ہے اور حکومت پالیسی کے پہلے سال میں 6 ہزار کلو میٹر سڑکوں کی سبزکاری کا منصوبہ رکھتی ہے۔

مجموعی طور پر، یہ ملک کے گرین انڈیا مشن میں فِٹ بیٹھتا ہے اور ایک مسلسل طریقے سے گرین ہاؤس گیس کے اخراج میں کمی میں اضافہ کو روکنے کے قابل ہے۔ اس میں کوئی شک نہیں کہ یہ دیرینہ منصوبے، حکومت کا سب سے زیادہ مثبت منصوبہ ہے جس کا مقصد ہائی وے ترقی اور ماحولیاتی تحفظ کے درمیان توازن قائم کرنا ہے۔ منصوبے کی کامیاب تکمیل سے یقینی طور پر ایک سبز ہندوستان کا نظارہ ہو سکے گا جس میں کاربن پرنٹ کے کم اثرات ملیں گے۔

☆☆☆

**ٹیبل نمبر دو: 1951 سے ہندوستان کا روڈ نیٹ ورک**

| سڑکوں کا زمرہ | 1950-51 | 1960-61 | 1970-71 | 1980-81 | 1990-91 | 2000-01 | 2011-12 | 2012-13 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| نیشنل ہائی ویز | 19811 | 23798 | 23838 | 31671 | 33650 | 57737 | 70934 | 79116 |
| ریاستی ہائی ویز | 0 | 0 | 56765 | 94359 | 127311 | 132100 | 163898 | 169227 |
| دیگر پی ڈبلیو ڈی سڑکیں | 173723 | 257125 | 276833 | 421895 | 509435 | 736001 | 998895 | 1066747 |
| دیہی سڑکیں | 206408 | 197194 | 354530 | 628865 | 1260430 | 1972016 | 2749804 | 3159639 |
| شہری سڑکیں | 0 | 46361 | 72120 | 123120 | 186799 | 252001 | 411679 | 446238 |
| پروجیکٹ | 0 | 0 | 130893 | 185511 | 209737 | 223665 | 281628 | 310955 |
| کل | 399942 | 524478 | 914979 | 1485421 | 2327362 | 3373520 | 4676838 | 5231922 |

ماخذ: سڑک نقل و حمل ایئر بک (2011-12)، وزارت روڈ ٹرانسپورٹ اور ہائی ویز۔

سنیل کمار

# ہندوستانی ریل:

## کنکٹی ویٹی، خدمات کا معیار اور حفاظتی معاملات

1850 سے قبل ہندوستان میں کوئی ریل لائن نہیں تھی۔ پہلی مرتبہ ریلوے لائن 1853 میں بچھائی گئی۔ ہندوستانی ریل ٹرانسپورٹ نیٹ ورک ملک کے دورافتادہ علاقوں کوایک دوسرے سے جوڑتا ہے۔

ہندوستانی ریل دنیا کا تیسرا سب سے بڑا ٹرانسپورٹیشن اور لاجسٹکس نیٹ ورک ہے جو روزانہ 21000 سے زائد ریلوں کو آپریٹ کرتا ہے۔تقریباً 13000 ہزار ٹرینیں روزانہ 23 ملین سے زائد مسافروں کو برصغیر میں پھیلے ہوئے لگ بھگ 18000 اسٹیشنوں کے جوڑتے ہوئے ایک جگہ سے دوسری جگہ پہنچاتی ہیں۔ یہ آسٹریلیا کی پوری آبادی کوایک جگہ سے دوسری جگہ لے جانے کے برابر ہے۔ ہندوستانی ریل روزانہ 8000 سے زائد مال گاڑیاں چلاتی ہے جن کے ذریعہ تقریباً تین ملین ٹن سامان ایک جگہ سے دوسری جگہ پہنچایا جاتا ہے۔اس کا نیٹ ورک 65000 روٹ کلومیٹر ہے جو زمین کے محیط کے ڈیڑھ گنا سے زیادہ ہے۔اس نے 2012-13 میں چین، روس اورامریکہ کے ریلوے کے اس خصوصی کلب میں اپنی جگہ بنالی جو 1008.09 ملین ٹن (ایک بلین ٹن سے زیادہ) سامان روزانہ ڈھوتے ہیں۔ 2013-14 کے دوران ہندوستانی ریلوں 1.05 بلین ٹن سامان ایک جگہ سے دوسری جگہ پہنچائے اور 2014-15 میں 1.1 بلین ٹن سامان پہنچانے کی توقع ہے۔

ریلوے بورڈ کے سابق ایڈیشنل ممبر۔
sunilk2202@yahoo.co.in

**الف۔کنکٹی ویٹی**

ہندوستانی ریل ملک کی شہ رگ ہے۔اس کا جال ملک کے پورے طول وعرض میں پھیلا ہوا ہے اور یہ ایک متوازن علاقائی ترقی کے لئے ضروری کنکٹی ویٹی اور ربط فراہم کرتی ہے۔

گذشتہ 64 برسوں میں گو کہ مال کی ڈھلائی میں 1344 فی صد اور پسنجر کلومیٹر میں 1642 فی صد کا اضافہ ہوا ہے، روٹ کلومیٹر میں یہ اضافہ صرف 23 فی صد اور ڈبل اور ملٹی پل روٹ کی لمبائی میں صرف 289 فی صد کا اضافہ ہوا ہے۔گزشتہ 64 برسوں کے دوران ہندوستانی ریل کی ترقی کی کہانی ذیل میں پیش کی گئی ہے۔

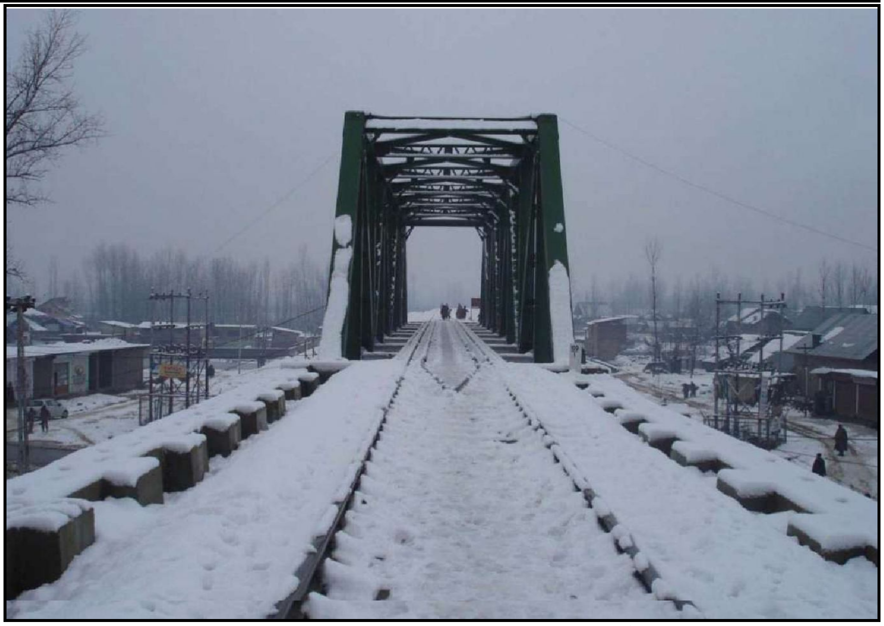
**نیٹ ورک میں توسیع**

گذشتہ چار برسوں کے دوران جہاں نئی لائنوں میں 74 فی صد کا اضافہ ہوا ہے، لائنوں کو دہرا کرنے اور بجلی کاری میں بالترتیب 167 فی صد اور 21 فی صد کا اضافہ ہوا ہے۔

**نئے اقدام**

2014-15 کے دوران ریلوے نے 1983 کلومیٹر نئی لائنیں بچھائی جواب تک سب سے زیادہ ہے، اس میں 723 کلومیٹر لائنوں کو دہرا کرنے کا کام بھی شامل ہے۔

کنکٹی ویٹی کو بہتر بنانے اور کوئلہ اور اسٹیل کو لانے لے جانے کے لئے مئی میں وزارت کوئلہ اور حکومت جھارکھنڈ کے درمیان ایک معاہدہ پر دستخط کئے گئے تاکہ جھارکھنڈ میں نشان زد کوئلہ کنکٹی ویٹی پروجیکٹوں کو نافذ کیا جاسکے۔کوئلہ کمپنیوں اور اسٹیل کمپنیوں کے مابین معاہدہ کے تحت جوائنٹ وینچر کمپنیاں قائم کی جائیں گی۔ سترہ



ریاستوں نے ایس پی وی (اسپیشل پرپس وہیکل) کی تشکیل کی اصولی طور پر منظوری دے دی ہے۔ یہ معاملہ فی الحال اقتصادی امور سے متعلق کابینہ کمیٹی (سی سی ای اے) کے زیر غور ہے۔

بندرگاہوں کی کنکٹی ویٹی کو بھی ترجیح دی جارہی ہے۔ دیگھی اور جے پور بندرگاہ تک ریل کنکٹی ویٹی پروجیکٹ کو منظوری دے دی گئی ہے۔ ریواس، چھرا، نارگول، انٹونا بندرگاہوں کے لئے بھی اصولی طور پر منظوری مل چکی ہے۔ ٹونا بندرگاہ لائن کا کام جولائی 2015 میں شروع ہوگیا ہے۔ نارگول بندرگاہ کے لئے بھی ڈی پی آر تیار ہوچکا ہے۔ بھدرک نارگنڈی تیسری لائن کے لئے کنسلٹنٹ کی تقرری کردی گئی ہے اور قاضی پیٹ وجے واڑہ کے لئے فائنانشیل کنسلٹنٹ کے لئے ٹنڈر جاری کردیا گیا ہے۔

**ب۔ خدمات کا معیار**

ہندوستانی ریل کو آج درپیش سب سے بڑا چیلنج یہ ہے کہ وہ مال ڈھلائی اور مسافروں کی بڑھتی ہوئی مانگ کو پورا کرنے میں خود کو اہل نہیں پارہی ہے۔ سرمایہ کاری کی مقدار کے علاوہ ڈیلیوری کا معیار بھی ایک مسئلہ ہے۔ صفائی ستھرائی، خدمات کی مقررہ وقت پر فراہمی، ٹرمنلوں کے معیار، ٹرینوں کی گنجائش، کھانے کا کوالٹی، مسافروں کی سیکورٹی اور ٹکٹوں کی بکنگ میں سہولت وہ مختلف مسائل ہیں جو فوری توجہ کے طالب ہیں۔

ٹرین میں (آن بورڈ) اور اسٹیشنوں (آف بورڈ) اپنے کسٹمرس کو فراہم کی جانی والی خدمات کو بہتر بنانے کے لئے ریلوے نے حالیہ دنوں میں درج ذیل اقدامات کئے ہیں۔

**ا۔ صفائی ستھرائی**

☆'سوچھ ریل سوچھ بھارت' مشن کو نافذ کرنے کے لئے ہاؤس کیپنگ کا ایک نیا شعبہ قائم کیا گیا ہے۔

مسافروں کو ہائجینک ماحول فراہم کرنے اور اسٹیشن کے احاطوں اور ریلوے ٹریک کو صاف ستھرا رکھنے کے اپنے عہد کو پورا کرنے کے لئے ہندوستانی ریل نے ریل ڈبوں میں استعمال کے لئے ماحولیات سے ہم آہنگ بایو ٹوائلٹ تیار کیا ہے۔ یہ ٹکنالوجی ہندوستانی ریل اور ڈیفنس ریسرچ اینڈ ڈیولپمنٹ آرگنائزیشن (ڈی آر ڈی او) کی طرف سے مشترکہ طور پر تیار کی گئی ہے۔ ہندوستانی ریل کوشش کررہی ہے کہ 17-2016 تک تیار ہونے والے تمام نئے کوچوں سے ڈائریکٹ ڈسچارج ٹوائلٹ سسٹم کو ختم کردیا جائے اور اس کے اگلے چند برسوں میں تمام مسافر ٹرینوں کے ڈبوں سے ڈائریکٹ ڈسچارج ٹوائلٹ سسٹم کو ختم کردیا جائے۔

☆تمام ٹرینوں میں او بی ایچ ایس سہولیات کے ساتھ کچروں کو جمع کرنے کے لئے ڈسپوزیبل بیگ فراہم کرنے کی ہدایت دے دی گئی ہے۔ نئے نان اے سی کوچوں میں ڈسٹ بین رکھنے کے انتظامات بھی کئے جارہے ہیں۔

☆جون 2015 تک 67 اسٹیشنوں پر ٹوائلٹ کی تعمیر کا کام مکمل کرلیا گیا ہے۔ 650 اسٹیشنوں پر نئے ٹوائلٹ تعمیر کرنے کا ہدف مقرر کیا گیا ہے۔

☆اس سال ایک پالیسی کا فیصلہ یہ کیا گیا ہے کہ تمام نئے تیار ہونے والے آئی سی ایف کوچوں میں بایو ٹوائلٹ لگائے جائیں گے۔

☆پانچ سو ٹرینوں میں او بی ایچ ایس (آن بورڈ ہاؤس کیپنگ سروس) فراہم کردی گئی ہے اور رواں مالی سال کے دوران مزید 100 ٹرینوں میں یہ سروس فراہم کردی جائے گی۔

☆بیڈرول کی دھلائی کے لئے کوچی ویلی، مالدہ ٹاون اور سنترا گاچھی میں تین نئی میکانائزڈ لانڈری شروع کی گئی ہے۔ 29 دیگر مقامات پر بھی ایسی لانڈریاں کھولی جائیں گی۔

**۲۔ آرام۔ ای۔ پہل**

☆غیر ریزرو ٹکٹوں کے لئے بکنگ کاونٹروں پر لمبی قطاروں سے بچنے کے لئے منتخب سب اربن سیکشنوں پر موبائل فون پر پیپر لیس ٹکٹ سہولت شروع کی گئی ہے۔

☆1000 سے زائد ٹرینوں میں ای کیٹرنگ شروع کی گئی ہے۔ اب مسافر انٹرنیٹ کے ذریعہ اپنی پسند کے کھانے بک کراسکتے ہیں۔

☆ریٹائرنگ روم کی آن لائن بکنگ بھی شروع کردی گئی ہے۔

☆22 ریلوے اسٹیشنوں پر ای دربان سروس شروع ہوچکی ہے۔

☆تمام راجدھانی اور دورنتو ٹرینوں میں 8 جولائی 2015 سے ڈسٹینیشن الرٹ سروس شروع کردی گئی ہے۔

☆گیارہ اسٹیشنوں پر وائی فائی سروس شروع ہوچکی ہے جب کہ تمام اے ون اور اے زمرے کے اسٹیشنوں پر دسمبر 2016 تک وائی فائی شروع کردینے کا نشانہ مقرر کیا گیا ہے۔

☆سنٹرل اور ساوتھ ایسٹ سینٹرل ریلوے کے او بی ایچ ایس ٹرینوں میں ایس ایم ایس کے ذریعہ

مسافروں کے شکایتوں کے ازالہ کا سسٹم شروع کیا گیا ہے۔توقع ہے کہ اس سال کے اواخر تک اس سسٹم کو تمام ریلوے زون میں نافذ کردیا جائے گا۔

**۳۔سہولیات**

☆صاف اور سستے پانی کے لئے بیشتر اسٹیشنوں پر آئی آر سی ٹی سی کے ذریعہ واٹر وینڈنگ مشین لگانے کی پالیسی شروع کی گئی ہے۔

☆اب تمام نئے جنرل کلاس کے کوچوں میں بھی موبائل چارج کرنے کی سہولت فراہم کی جائے گی۔

☆نئی دہلی۔ چنڈی گڑھ شتابدی ایکسپریس ٹرین میں آن بورڈ انٹرٹینمنٹ سروس شروع کی گئی ہے۔

☆ٹرینوں میں ویٹنگ لسٹ کو کم کرنے کے لئے 460 ایسی ٹرینوں کی نشاندہی کی گئی ہے جن میں 1000 اضافی کوچ لگائے جائیں گے۔

☆400 اسٹیشنوں پر سہولیات کو بہتر بنانے کے لئے کابینہ نے پی پی پی ماڈل کے ذریعہ اسٹیشن ری ڈیولپمنٹ کو منظوری دی ہے۔

☆نئی دہلی، الہ آباد، وارانسی، لکھنو، گوالیار، جے پور، گوہاٹی، پونے، بھوپال، امرت سر اور ناگپور کے اسٹیشنوں پر بھیڑ بھاڑ کو کم کرنے کے لئے سیٹلائٹ اسٹیشن بنانے کا منصوبہ ہے۔

☆پارسل سروس استعمال کرنے والے کسٹمرس کے لئے خدمات کو بہتر بنانے کے مقصد سے، دہلی۔ ہوڑہ اور دہلی ممبئی کوریڈور پر پارسل مینجمنٹ سسٹم، جس میں آن لائن ٹریکنگ کی سہولت ہوتی ہے، شروع کیا گیا ہے۔ پارسلوں کی نشاندہی اور فوری تلاش میں مدد کے لئے بارکوڈنگ بھی شروع کی گئی ہے۔

☆این آئی ایف ٹی، دہلی نے بیڈرول کی ڈیزائننگ میں دلچسپی کا مظاہرہ کیا ہے۔

☆سینئر سٹیزنس کے لئے ہر کوچ میں لور برتھ کا کوٹا دو سے بڑھا کر چار کردیا گیا ہے۔

☆ٹی ٹی ای کو ہدایت دی گئی ہے کہ وہ سینئر سٹیزنس اور حاملہ خواتین کو نچلی برتھ دلانے میں مدد کریں۔

☆مسافروں کی سہولت کے لئے اوپری برتھوں پر چڑھنے والی سیڑھیوں کے ڈیزائن میں تبدیلی کی گئی ہے۔

☆چوبیس گھنٹے (24x7) ہیلپ لائن 138 اور 182 شروع کی گئی ہے۔

**۴۔پابندی اوقات**

مسافروں کے مجموعی اطمینان کے لحاظ سے پابندی اوقات اہم عناصر میں سے ایک ہے۔ ہندوستانی ریل (31 دسمبر 2014 کے مطابق) 2558 میل /ایکسپریس ٹرین سروس چلاتی ہے، جس میں روزانہ اور وقفہ سے چلنے والی ٹرینیں شامل ہیں۔ آئی ٹی سے مربوط انٹیگریٹیڈ کوچنگ مینجمنٹ سسٹم (آئی سی ایم ایس) ٹرینوں کی آمدورفت کو آن لائن مانیٹرنگ میں مدد کرتا ہے۔ اس وقت ہندوستانی ریل کے میل / ایکسپریس ٹرینوں کے وقت پر چلنے کی شرح تقریباً 80 فیصد ہے۔ ٹرینوں کو وقت پر چلانے کے کوششوں کو بہتر بنانے کے لئے مسلسل اقدامات کئے جارہے ہیں۔

**ج۔حفاظتی معاملات**

2013-14 کے دوران یومیہ اوسطاً 21598 ٹرینیں چلیں جن میں 12961 مسافر ٹرینیں شامل تھیں۔ روزانہ تقریباً 23 ملین مسافروں نے سفر کیا اور 1058.81 ملین ٹن مال کی ڈھلائی کی۔ اثاثوں کے اتنے وسیع پیمانے پر استعمال کے مدنظر حفاظت آپریشنل صلاحیت کے لحاظ سے ایک نہایت اہم معاملہ ہے۔ حفاظتی اقدامات کو نئی بلندیوں تک لے جانے کے لئے اس پہلو پر بہت زیادہ ترجیح دی جارہی ہے۔

ریلوے کے وزیر نے ستمبر 2015 میں حفاظتی امور پر زونل ریلوے کے جنرل منیجروں سے خطاب کرتے ہوئے کہا کہ ریلوے کے کام کاج میں حفاظت کو ہمیشہ سب سے اولین ترجیح حاصل ہونی چاہئے اور اسے

**گذشتہ پانچ برسوں کے دوران نیٹ ورک توسیع 2013-14**

| سال | 2009-10 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | کل |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 نئی لائنیں (کلومیٹر) | 258 | 709 | 725 | 501 | 450 | 2643 |
| 2 گاؤز کنورژن (کلومیٹر) | 1516 | 837 | 855 | 605 | 404 | 4217 |
| 3 لائنوں کو ڈبل کرنا | 448 | 769 | 750 | 705 | 708 | 3380 |
| 4 ریلوے بجلی کاری (کلومیٹر) | 1117 | 975 | 1165 | 1317 | 1350 | 5924 |

تمام سطحوں پر انتہائی پیشہ ورانہ انداز میں انجام دیا جانا چاہئے۔ انہوں نے کہا کہ حفاظت کے معاملے پر کسی طرح کی مصالحت نہیں کی جاسکتی اور اس محاذ پر کسی بھی طرح کی لاپرواہی ناقابل قبول ہے۔ ریلوے کو زیرو ایکسیڈنٹ مشن حاصل کرنے کے لئے اپنی کوششیں جاری رکھنی ہوں گی۔

**ا۔بالواسطہ ٹرین حادثات**

'حادثہ' کے مفہوم میں وہ تمام واقعات شامل ہیں جو سسٹم پر کوئی واضح یا غیر واضح اثر ڈالتے ہیں۔ بالواسطہ ٹرین حادثات میں ایسے حادثات شامل ہیں جن میں انسانی جان کا اتلاف یا زخمی ہو، ریلوے کی جائیدادوں کو نقصان پہنچنے یا ریل ٹریفک میں رکاوٹ پڑے۔ ان حادثات میں ٹرینوں میں ٹکر، پٹری سے اتر جانا، ٹرینوں میں آتش زدگی، لیول کراسنگ پر گاڑیوں کا ٹرینوں سے ٹکر ہوجانا اور بعض دیگر اقسام کے ٹرین حادثات شامل ہیں۔

ہندوستانی ریلوے کے بڑے حادثات درج ذیل شکلوں میں ہوتے ہیں۔(i) لیول کراسنگ کے حادثات (ii) پٹری سے اتر جانا(iii) آگ لگنا(iv) ٹکر ہونا۔

**۲۔ڈبلیو آر ٹی سیفٹی کارکردگی کا عالمی میعار**

2012-13 اور 2013-14 میں ہندوستانی ریلوے میں ہونے والے حادثات کا 2012 میں پورے یوروپ میں ہونے والے ریل حادثات سے موازنہ کیا گیا تھا۔ جو درج ذیل ہے۔

ان اعداد و شمار سے یہ بات واضح ہوتی ہے کہ ہندوستانی ریلوے کا سیفٹی ریکارڈ یوروپین ریلوے کے ایڈوانس سسٹم سے نسبتاً بہتر ہے۔ 2012-13 اور 2013-14 میں ہندوستانی ریلوے کے حادثات کی شرح فی ملین ٹرین کلومیٹر بالترتیب 0.201 اور 0.147 تھی، اس کے مقابلے 2012 میں یوروپ میں یہ شرح 0.210 سے زیادہ تھی۔ 2012-13 اور 2013-14 میں ہندوستانی ریلوے میں حادثات میں ہلاکتوں کی شرح فی بلین پسنجر کلومیٹر بالترتیب 0.240 اور 0.147 تھی اور یہ یوروپ کے مقابلے کہیں بہتر (1.033) ہے۔ تاہم اس صورتحال کو بہتر بنانے کے امکانات موجود ہیں۔

گوکہ ہندوستانی ریلوے میں یوروپی ریلوے سسٹم کے مقابلے فی ملین ٹرین کلومیٹر کے لحاظ سے حادثات کی تعداد کم ہے تاہم ہمارے سسٹم کو زیادہ محفوظ بنانے کے لئے کئی مسائل کو دور کرنے کی ضرورت ہے۔

**۳۔حادثات کے اسباب**

ہندوستانی ریلوے میں سب سے زیادہ ہلاکتیں بغیر انسان والے لیول کراسنگ پر ہونے والے حادثات کے سبب ہوتی ہیں۔ ایسا بالخصوص اس لئے ہوتا ہے کہ سڑک پر گاڑی چلانے والے بے احتیاطی سے کام لیتے ہیں اور بغیر گیٹ کیپر والے لیول کراسنگ پار کرنے کے سلسلے میں موٹر وہیکلس ایکٹ میں دی گئی احتیاط پر عمل

**بالواسطہ ٹرین حادثات 2004-5 تا 2014-15**

| حادثہ کی نوعیت | | 2004-5 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | 2011-12 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ٹکر | 13 | 9 | 8 | 8 | 13 | 9 | 5 | 9 | 6 | 4 | 5 |
| | 5.56% | 3.85% | 4.10% | 4.12% | 7.32% | 5.45% | 3.55% | 6.87% | 4.92% | 3.39% | 3.70% |
| پٹری سے اترنا | 138 | 131 | 96 | 100 | 85 | 80 | 80 | 55 | 49 | 53 | 63 |
| | 58.97% | 55.98% | 49.23% | 51.55% | 48.02% | 48.48% | 56.74% | 41.98% | 40.16% | 44.92% | 46.67% |
| ایم ایل سی | 5 | 10 | 7 | 12 | 7 | 5 | 5 | 7 | 5 | 4 | 6 |
| | 2.14 % | 4.27% | 3.59% | 6.19% | 3.95% | 3.03% | 3.55% | 5.34% | 4.10% | 3.39% | 4.44% |
| یو ایم ایل سی | 65 | 65 | 72 | 65 | 62 | 65 | 48 | 54 | 53 | 47 | 50 |
| | 27.78% | 27.78% | 36.92% | 33.51% | 35.03% | 39.39% | 34.04% | 41.22% | 43.44% | 39.83% | 37.04% |
| آگ | 10 | 15 | 4 | 5 | 3 | 2 | 2 | 4 | 9 | 7 | 6 |
| | 4.27% | 6.41% | 2.05% | 2.58% | 1.69% | 1.21% | 1.42% | 3.05% | 7.38% | 5.93% | 4.44% |
| متفرق | 3 | 4 | 8 | 4 | 7 | 4 | 1 | 2 | - | 3 | 5 |
| | 1.28% | 1.71% | 4.10% | 2.06% | 3.95% | 2.42% | 0.71% | 1.53% | 0.00% | 2.54 | 3.70% |
| مجموعی | 234 | 234 | 195 | 194 | 177 | 165 | 141 | 131 | 122 | 118 | 135 |
| | 0.29 | 0.28 | .023 | 0.22 | 0.19 | 0.17 | 0.15 | 0.12 | 0.11 | 0.1 | 0.1 |

*ٹرین حادثات میں مرحلہ وار کمی

*حادثات فی ملین ٹرین کلومیٹر میں کمی

نہیں کرتے۔ بہرحال حالیہ برسوں کے دوران ہندوستانی ریلوے کی طرف سے سڑک استعمال کرنے والوں کے لئے چلائی جانے والی عوامی مہم اور سماجی بیداری کے پروگراموں کی وجہ سے بغیر گیٹ کیپر والے لیول کراسنگ پر بالواسطہ حادثات کے واقعات میں کمی آئی ہے۔ ریلوے بغیر گیٹ کیپر والے لیول کراسنگ کی جگہ روڈ اوور برج (آر او بی) اور لو ہائٹ سب وے (ایل ایچ ایس) بنانے کا کام بھی کررہی ہے۔ یہ کام ریاستی حکومتوں ،این ایچ اے آئی وغیرہ کے ساتھ مل کر کیا جارہا ہے۔

**۴۔ ریلوے کراسنگ کو ختم کرنا**

یکم اپریل 2015 تک کے اعداد و شمار کے مطابق ہندوستانی ریلوے میں لگ بھگ 29487 ایل سے تھے جن میں سے 19047 یعنی 65 فی صد گیٹ کیپر والے اور 10440 یعنی 35 فی صد بغیر گیٹ کیپر والے تھے۔ ہندوستانی ریلوے کو روڈ اوور برج اور لو ہائٹ سب وے کے اپنے کام کو مکمل کرنے اور بغیر گیٹ کیپر والے لیول کراسنگ کو پوری طرح ختم کرنے کے لئے 39001 کروڑ روپے کی ضرورت ہے۔ کام کو منظوری دینے اور کام کو تیز کرنے کے طریقہ کو بہتر بنانے کے لئے اس سال کئی پہل کئے گئے ہیں۔

درج بالا کاموں کے لئے تقریباً پورا فنڈ سنٹرل روڈ فنڈ ایکٹ کے تحت ڈیزل محصول سے حاصل ہونے والی رقم سے ملتا ہے۔ اس فنڈ کے ذریعہ ہندوستانی ریلوے کو سالانہ ہونے والی مجموعی آمدنی میں سے صرف 12.5 فی صد ملتا ہے جب کہ سڑکوں کے حصے میں 50 فی صد رقم جاتی ہے اور بقیہ رقم ریاستیں دیتی ہیں۔ اس لئے ہندوستانی ریلوے کو ملنے والی رقم بہت معمولی ہے باوجودیکہ اس کا خرچ زیادہ ہے۔ ہندوستانی ریلوے سنٹرل روڈ فنڈ سے زیادہ حصہ حاصل کرنے کے لئے کوشاں ہیں۔ لوگوں کی قیمتی جان بچانے کے لئے لیول کراسنگ کو جلد از جلد ختم کرنے کے لئے اس رقم کی سخت ضرورت ہے۔

**۵۔ ریلوے لائنوں کی تبدیلی**

ہندوستانی ریلوے کے ریلوے لائن کی مجموعی لمبائی 1,14,907 کلومیٹر ہے۔ اس میں سے 4500 کلومیٹر ریلوے لائنوں کو ہر سال تبدیل کیا جانا چاہئے۔ لیکن مالی رکاوٹوں کی وجہ سے پچھلے چھ برسوں کے دوران ریلوے لائنوں کی تبدیلی کی رفتار مسلسل گھٹتی جارہی ہے۔ یکم جولائی 2014 کے اعداد و شمار کے مطابق 5300 کلومیٹر ریلوے لائن کو تبدیل کرنا تھا۔ رواں سال کے لئے صرف 2100 کلومیٹر کا نشانہ مقرر کیا گیا ہے۔ ریلوے لائنوں کو تبدیل نہیں کرنے کی وجہ سے ان کے رکھ رکھاؤ کا خرچ کافی زیادہ بڑھ گیا ہے۔ اس کے علاوہ اس سے اثاثوں کی معتبریت بھی کم ہوگی۔

**۶۔ انسانی غلطیاں**

لوکو ڈرائیوروں کے ذریعہ ہونے والے حادثات کے معاملے کو تکنیک کے استعمال سے دور کیا جارہا ہے۔ لوکو ڈرائیوروں کی غلطی یا زیادہ اسپیڈ کی وجہ سے ہونے والے ٹکر کو آٹومیٹک ٹرین پروٹیکشن (اے ٹی پی) سسٹم کے ذریعہ قابو پانے کی کوشش کی جارہی ہے۔ ہندوستانی ریلوے کے نیٹ ورک میں سیفٹی کے شعبے پر خاطر خواہ ترجیح یا وسائل کے الاٹمنٹ پر توجہ نہیں دی جاسکی ہے اور اے ٹی پی سسٹم بھی زیادہ تر سب اربن سیکشن تک ہی محدود ہے۔ سدرن ریلوے کے سب اربن سیکشن اور کولکاتہ میٹرو میں، جس میں تمام ای ایم یو ریک کا احاطہ کرلیا گیا ہے، ٹرین پروٹیکشن اینڈ وارننگ سسٹم (ٹی پی ڈبلیو ایس) لگایا گیا ہے۔ ہندوستانی ریلوے نیٹ ورک کے 3300 کلومیٹر آٹومیٹک سگنلنگ سیکشن پر بھی ٹی پی ڈبلیو ایس کو منظوری دے دی گئی ہے۔ لیکن فنڈ کی کمی کی وجہ سے ٹی پی ڈبلیو ایس پر عمل درآمد میں تاخیر ہورہی ہے۔ ضرورت اس بات کی ہے کہ آر ڈی ایس او، ٹی سی اے ایس کو تیز کرے جس میں اینٹی کولیزن ڈیوائس (اے سی ڈی) اور ٹی پی ڈبلیو ایس دونوں کی خوبیاں موجود ہیں۔

**۷۔ سیفٹی کے لئے فنڈ**

2003-2008 کی مدت کے دوران اسپیشل ریلوے سیفٹی فنڈ فیز 1 نافذ کیا گیا تھا، جس میں ہندوستانی ریلوے کی سیفٹی کو بہتر بنانے کے لئے 16318 کروڑ روپے مختص کئے گئے تھے۔ اس میں بنیادی طور پر خراب ہوچکے پلوں، سگنلنگ سسٹم، ٹریک اور رولنگ اسٹاک کو بدلنا تھا۔

**ہندوستانی ریلوے اور یوروپین ریل سسٹم کے درمیان حادثات کے اعداد و شمار کا موازنہ**

| نمبر شمار | ملک | 2012 میں حادثہ کا اوسط: کل حادثات | مجموعی ملین ٹرین کلومیٹر | حادثات فی ملین ٹرین کلومیٹر |
|---|---|---|---|---|
| 1 | برطانیہ | 26 | 535.59 | .05 |
| 2 | اسپین | 22 | 188.73 | 0.12 |
| 3 | جرمنی | 139 | 1038.11 | 0.13 |
| 4 | ڈینمارک | 10 | 63.06 | 0.16 |
| 5 | فرانس | 85 | 511.9 | 0.17 |
| 6 | نیدرلینڈ | 25 | 149.77 | 0.17 |
| 7 | ہندوستان | 194 | 963.48 | 0.20 |
| 8 | سویڈن | 33 | 140.43 | 0.23 |
| 9 | بیلجیئم | 24 | 99.26 | 0.24 |
| 10 | آسٹریلیا | 44 | 149.8 | 0.29 |
| 11 | فن لینڈ | 16 | 50.89 | 0.31 |
| 12 | پرتگال | 13 | 37.5 | 0.35 |

ذریعہ: یوروپیئن ریلوے ایجنسی

ستمبر 2011 میں مسٹر انل کاکودکر کی صدارت میں ایک اعلی سطحی سیفٹی ریویو کمیٹی قائم کی گئی ، جس نے فروری 2012 میں اپنی رپورٹ پیش کردی۔ کمیٹی نے اندازہ لگایا کہ اس کی تمام سفارشات اور بنیادی طور پر ریلوے کی سیفٹی کے سلسلے میں سفارشات کو نافذ کرنے کے لئے ، پانچ برسوں کے دوران تقریباً 1,03,110 کروڑ روپے کی ضرورت ہوگی، یعنی پانچ سال تک سالانہ تقریباً 20000 کروڑ روپے خرچ کرنے ہوں گے۔

ہندوستانی ریلوے نے کاکودکر کمیٹی کی سفارشات پر عمل درآمد کے لئے وزارت خزانہ سے اسپیشل ریلوے سیفٹی فنڈ کے دوسرے فیز کے لئے رقم الاٹ کرنے کی درخواست کی ہے۔

**۸۔توجہ طلب امور**

ہندوستانی ریلوے کو سیفٹی کو بہتر بنانے کے لئے درج ذیل شعبوں پر توجہ دینے کی ضرورت ہے:

☆ ریلوے لائنوں اورنہایت پرانے خراب ہو چکے پلوں کو تبدیل کرنا۔

☆ ویب سوئچ، بہترین ویلڈنگ ٹکنالوجی اور ویلڈنگ والے سی ایم ایس کراسنگ کا استعمال کرنا۔

☆ خرابی کا پتہ لگانے کے لئے گاڑیوں پر نصب الٹراسونک آلات اور ریلوے لائنوں کی میکانائزڈ رکھ رکھاو۔

☆ کافی پرانے سگنلنگ گیئروں ، ٹریکشن ڈسٹری بیوشن آلات، ماسٹ/پورٹل کو تبدیل کرنا۔

☆ ٹرین پروٹیکشن سسٹم (ٹی پی ڈبلیو ایس اور ٹی سی اے ایس)۔

☆ موبائل ٹرین ریڈیو کمیونکیشن ۔

☆ دھوئیں اور آگ کا پتہ لگانے والے سسٹم سے آراستہ کر کے مین لائن کوچوں کو اپ گریڈ کرنا۔

☆ بفرس کو بہتر بنانا۔

☆ ویگن کو بہتر کرنا، ٹرین ایگزامنیشن سہولیات اور ڈیزاسٹر مینجمنٹ سہولیات۔

☆ ای ایم یو/لوکو میں فائر سیفٹی کو تبدیل کرنا۔

☆ پاور کاروں میں ڈی جی سیٹ کو بدلنا اور مین لائن کوچوں/ای ایم یو کو درمیانی مدت میں درست کرنا۔

☆ ٹریننگ انسٹی ٹیوٹوں ، رننگ رومس اور کریو لابیوں کو اپ گریڈ کرنا۔

☆ سگنلنگ کو عالمی میعار کے مطابق بنانا۔

**سیفٹی کا عمومی جائزہ: ایک خلاصہ**

۱۔ عالمی میعار کے لحاظ سے ہندوستانی ریلوے کا سیفٹی ریکارڈ یوروپی ریلوے کے ایڈوانس سسٹم کے ہم پلہ ہے۔

۲۔ ہندوستانی ریلوے میں حادثات میں ہونے والی اموات سب سے زیادہ بغیر گیٹ کیپر والے لیول کراسنگ پر ہوتی ہیں۔ ایسا سڑک پر چلنے والی گاڑیوں کو استعمال کرنے والوں کی بے احتیاطی اور بغیر گیٹ کیپر والے لیول کراسنگ کے سلسلے میں موٹر وہیکل ایکٹ میں درج احتیاط پر عمل درآمد نہیں کرنے کے سبب ہوتا ہے۔ انہیں روڈ اوور برج اور روڈ انڈر برج (آر او بی / آر یو بی) تعمیر کر کے کم کیا جاسکتا ہے۔

۳۔ ریلوے لائنوں کو تبدیل نہیں کرنے سے قابل تبدیل ریلوے لائنوں کی لمبائی میں مسلسل اضافہ ہو رہا ہے جس کی وجہ سے ان کے رکھ رکھاو پر زیادہ پیسہ خرچ ہو رہا ہے۔ اس سے اثاثوں کی معتبریت بھی گھٹتی جا رہی ہے۔

۴۔ رننگ اسٹاف کے ذریعہ حادثات یعنی سگنل پاسنگ ایٹ ڈینجر (ایس پی اے ڈی) تشویش کا ایک بڑا سبب ہے۔ لہذا ٹی سی اے ایس (ٹرین کولیزن ایوائیڈنس سسٹم) اور ڈرائیور پاسنگ ایٹ ڈینجر کے سلسلے میں حل تلاش کرنے کی کوششوں کو تیز کرنے کی ضرورت ہے۔

**خلاصہ:** انفرااسٹرکچر کی توسیع اور بھیڑ بھاڑ کو کم کرنے کے لئے ایک وسیع اور جامع پروگرام شروع کرنے کی ضرورت ہے، جس میں ٹکنالوجی کا اپ گریڈیشن اور ریلوے لائنوں کی بجلی کاری کے ساتھ ساتھ ٹرمنل صلاحیت میں اضافہ بھی شامل ہے۔ یہ بات واضح ہے کہ ہندوستانی ریلوے کے اہم روٹوں پر طبعی صلاحیت کی کمی آج اصل مسئلہ ہے ، کیوں کہ بھیڑ بھاڑ کافی ہے اور صرف سیچوریٹیڈ روٹ پر قلیل ٹریفک کی گنجائش ہے۔ اس کے اثرات نیٹ ورک کی توسیع، صارفین کی طمانیت، پروجیکٹ پلاننگ اور نفاذ اور سیفٹی پر پڑ رہے ہیں۔

ہندوستانی ریلوے میں سرمایہ کاری بہت کم کی گئی، جس کی وجہ سے نیٹ ورک کی توسیع اور جدید کاری کا کام خاطر خواہ رفتار سے انجام نہیں دیا جاسکا اور اس کا نتیجہ قومی مال بھاڑے اور مسافروں کی تعداد میں کمی کی صورت میں سامنے آیا۔ ان تمام باتوں سے یہ بالکل واضح ہو جاتا ہے کہ ملک کی شہ رگ کے طور پر اسے خدمت انجام دینے اور ملک کی ترقی میں ایک اہم شریک کار بنانے کے لئے ہندوستانی ریلوے کو عملی اور مالی لحاظ سے مضبوط بنانے کی اشد ضرورت ہے۔

☆☆☆

آنند کمار

# بنیادی ڈھانچہ:

## شمال مشرقی خطے کی شمولیت پر مبنی ترقی کی کلید

**شمال مشرقی خطہ زمین، معدنیات اور دیگر وسائل، خدمات کے شعبے اور افرادی طاقت کی صورت میں وسیع غیر استفادہ صلاحیت کا حامل ہے جو اس خطے اور ملک کی اقتصادی ترقی کے لئے استفادہ کئے جانے کا منتظر ہے۔**

**یقینا** بنیادی ڈھانچے کی ترقی وفروغ ملک کے شمال مشرقی خطے کی ترقی کی کلید ہوسکتی ہے کیوں کہ اس سے اس کی سرزمین، معدنیات، دیگر وسائل اور افرادی طاقت کی صلاحیت آشکار ہوگی۔ ہنرمند، نیم ہنرمند اور غیر ہنرمند لوگوں کے لئے روزگار کے مواقع پیدا کرکے بنیادی ڈھانچے کی ترقی وفروغ شمولیت پر مبنی ترقی نیز دور دراز، پسماندہ اور نظرانداز کردہ علاقوں کو اصل دھارے میں لانے کا ایک ذریعہ بن جاتی ہے۔

شمال مشرقی خطے میں بنیادی ڈھانچے کی ترقی و فروغ کا کام آسان نہیں ہے۔ تیز رفتاری کی بات تو دور رہی، عام رفتار سے بنیادی ڈھانچہ تعمیر کرنے کی راہ میں حائل بڑے چیلنجوں سے نمٹنے کی ضرورت ہوتی ہے۔

مرکز اور ریاستوں دونوں کی سطح پر یکے بعد دیگرے حکومتوں نے اس خطے میں بنیادی ڈھانچہ کی تعمیر کی رفتار میں تیزی لانے کے لئے مختلف اقدامات کے ذریعے ماضی میں کوششیں کی ہیں۔ گزشتہ سال 18 جولائی 2014 کو سڑک ٹرانسپورٹ اور شاہراہوں کی وزارت، حکومت ہند نے قومی شاہراہوں اور بنیادی ڈھانچے کی ترقی وفروغ کی کارپوریشن لمیٹڈ کو ضم کردیا تھا تاکہ شمال مشرقی ریاستوں میں قومی شاہراہوں اور دیگر بنیادی ڈھانچے کی تعمیر کے کام میں تیزی لائی جائے۔ اس اقدام کا مقصد مقامی آبادی کو ملنے والے مجموعی فوائد سے شمال مشرقی خطے کو اقتصادی طور سے استوار کرنا بھی تھا۔ اس اقدام کے ذریعے حاصل کردہ بڑھتے ہوئے سڑک رابطے سے سرحد پار تجارت کو فروغ ملے گا نیز امید ہے کہ اس سے ہندوستان کی بین اقوامی سرحدوں کا تحفظ کرنے میں بھی مدد ملے گی۔

شمال مشرقی خطہ ارضیاتی خصوصیات کے سلسلے میں وسیع فرق کا حامل ہے۔ اس علاقے میں مٹی کی قسم سخت چٹان سے لے کر انتہائی ڈھیل تک ہے۔ جہاں سخت چٹان ایک چیلنج ہے، وہیں مٹی کو مستحکم کرنا بھی ایک چیلنج ہے۔ اس ارضیاتی چیلنج میں جملہ چیزوں کی محدود دستیابی کی وجہ سے مزید اضافہ ہوجاتا ہے جو کہ سڑکوں اور دیگر بنیادی ڈھانچہ کی تعمیر کے لئے اہم ہیں۔ اس علاقے میں کام کرنے والی بنیادی ڈھانچے کی کمپنیوں کے لئے سیکورٹی ہمیشہ تشویش کا ایک معاملہ رہتی ہے۔

دور دراز ہونے کی وجہ سے شمال مشرقی خطے میں تعمیراتی ساز وسامان، نیم ہنرمند اور ہنرمند افرادی طاقت نیز دیگر وسائل کی فراہمی کم ہے۔ اس لئے اس خطے کو ان چیلنجوں سے نمٹنے کے سلسلے میں بنیادی ڈھانچے کی ترقی و فروغ کے لئے ایک متحدہ نظریہ اختیار کرنا چاہئے۔ بنیادی ڈھانچہ کی ترقی وفروغ کے لئے منصوبہ بندی کرنے سے پہلے اس بات کا جائزہ لیا جانا ضروری ہے کہ کیا کسی دو یا اس سے زیادہ شعبوں کی ضروریات کو یکجا کیا جاسکتا ہے۔ آگے چل کر آپٹیکل فائیبر، مواصلات، بجلی کے کیبل بچھانے کے سلسلے میں سہولت بہم پہنچانے کی غرض سے سڑکوں کے کنارے کنارے افادیتی راہداریوں یا سڑک اور ریل دونوں ٹریفک کے لئے سنگیں یا ریل اور سڑک پل متحدہ نظریے کی اچھی مثالیں ہیں۔ قومی شاہراہوں کے کنارے کنارے خدماتی شعبے کی سہولیات یا سیاحتی اور صنعتی پارکوں کا فروغ اس پورے عمل کو بہت بامقصد بنا سکتا ہے۔ ایک متحدہ نظریے پر عمل کرتے ہوئے مستقبل میں تیس سے چالیس سال کے تناظر کے ساتھ ترقی کے لئے اگر شہری ہوابازی، مواصلات، صنعت، بجلی،

مضمون نگار نیشنل ہائی وے اینڈ انفرااسٹرکچر ڈیولپمنٹ کارپوریشن (این ایچ آئی ڈی سی ایل) کے بانی منیجنگ ڈائریکٹر ہیں۔

aanand9@rediffmail.com)

ٹرانسپورٹ، سیاحت وغیرہ جیسے مختلف شعبوں کی بنیادی ڈھانچے کی ضروریات کو یکجا کردیا جاتا ہے اور ان کے لئے منصوبہ بندی ایک ساتھ کی جاتی ہے تو اقتصادی، ماحولیاتی اور سماجی اخراجات میں بڑی حد تک کمی لائی جاسکتی ہے نیز بنیادی ڈھانچے کی ترقی وفروغ کی رفتار میں کافی طور سے اضافہ کیا جاسکتا ہے۔

متحدہ اور مستقبل کے نظریے پر کام کرتے ہوئے یہ

بات لازمی ہے کہ اس بنیادی ڈھانچے کے معیار اور پائیداری پر واجب توجہ دی جائے جو اس خطے میں تعمیر کیا جارہا ہے۔ شمال مشرقی خطے میں خراب معیار کے بنیادی ڈھانچے کی تعمیر وفروغ کی ایک بڑی وجہ کے طور پر اکثر چوری کی مثالیں دی گئی ہیں۔ بنیادی ڈھانچے کے مختلف پروجیکٹوں پر عمل درآمد کرتے ہوئے بنیادی ڈھانچے کی طویل پائیداری کو یقینی بنانے کے لئے معیار کے کنٹرول کے ایک سخت نظام پر عمل کئے جانے کی ضرورت ہے۔

بنیادی ڈھانچے کی ترقی وفروغ کے لئے مستقبل کے منصوبے سماجی ضروریات یا اقتصادی پائیداری کی بنیاد پر بنائے جانے چاہئیں۔ اس بات پر زور دینے کی ضرورت نہیں ہے کہ نئی ٹکنالوجیوں کی وجہ سے پائیداری اور اثر پذیری میں اضافہ ہوسکتا ہے، اقتصادی، سماجی اور ماحولیاتی اخراجات میں کمی آسکتی ہے نیز تحفظ سے متعلق تشویشات پر موثر طور سے توجہ دی جاسکتی ہے۔ مفید ٹکنالوجیوں کی دیسی کاری کرنے نیز آلات اور ساز و سامان تیار کرنے کے سلسلے میں بھی کوشش کی جانی چاہئے جو بنیادی ڈھانچے کی ترقی وفروغ کے سلسلے میں استعمال کئے جاتے ہیں۔ نئی ٹکنالوجیوں کا استعمال مٹی کے استحکام، ڈھلان کے تحفظ، تیزی سے شروع کئے جانے والے پلوں اور سرنگوں کی تعمیر کے لئے کیا جاسکتا ہے۔ مٹی کے استحکام کے لئے نئی ٹکنالوجیاں شروع کرتے ہوئے اس بات کا خیال رکھا جانا چاہئے کہ استعمال کردہ کیمیاوی اشیا زہریلی اور قابل تحلیل نہیں ہیں۔

شمال مشرقی خطے میں کام کرنے کے لئے سول ٹھیکہ داروں اور ساز وسامان کے فراہم کنندگان کو آسان شرائط پر مالیہ دستیاب کرایا جانا چاہئے۔ ترغیبات وابستہ کرتے ہوئے مقامی افرادی طاقت کو روزگار دینے کے سلسلے میں ان کی حوصلہ افزائی کی جانی چاہئے۔ بنیادی ڈھانچے کی ترقی وفروغ کے مقصد سے مالیہ نسبتاً نرم شرائط پر دستیاب کرایا جانا چاہئے تاکہ ایک ایسی صورت حال میں جہاں پورا ملک بنیادی ڈھانچے کی ترقی وفروغ کے لئے مستعد کیا جارہا ہے، شمال مشرقی خطے پر توجہ سے نہ ہٹ جائے۔ شاید شمال مشرقی خطے کے بنیادی ڈھانچے سے متعلق ایک فنڈ کا قیام اس کا ایک حل ہوسکتا ہے۔ شمال مشرقی خطے میں بنیادی ڈھانچے کی ترقی وفروغ کے سلسلے میں دستیاب فنڈز کے ذخیرے میں اضافہ کرنے کے لئے بنیادی ڈھانچے کے مختلف پروجیکٹوں کا منصوبہ بناتے ہوئے نیز ان پر عمل درآمد کرتے ہوئے ذمہ دار ایجنسیوں کو پائیداری پر توجہ دیتے ہوئے ای پی سی، سالیانہ یا مخلوط سالیانہ جیسا پروجیکٹ پر عمل درآمد کرنے کا صحیح طریقہ اختیار کرنا چاہئے۔

شمال مشرقی خطے کی شمولیت پر مبنی ترقی کے لئے مرکزی یا ریاستی حکومتوں کی کوششیں صرف منتظمین، ساز و سامان کی نقل وحمل کرنے والے لوگوں وغیرہ جیسی ہنر مند یا نیم ہنر مند افرادی طاقت پر مرکوز نہیں ہونی چاہئیں بلکہ اس کے برخلاف مقامی ٹھیکہ داروں کی صلاحیت میں اضافہ کرنے کے سلسلے میں ایک سنجیدہ کوشش کی جانی چاہئے۔ اس کوشش میں ان کے لئے مناسب پیکیج تیار کرکے اضافہ کیا جانا چاہئے جن کے لئے مقامی ٹھیکہ دار بولی لگا سکتے ہیں۔ اس سمت میں ایک چھوٹے سے قدم سے آنے والے برسوں میں شمال مشرقی خطے کے یہ ٹھیکہ دار بنیادی ڈھانچے کے شعبے میں بڑے کھلاڑی بن سکیں گے۔ مقامی نوجوانوں اور ٹھیکہ داروں کی ترقی سے یقیناً اس خطے کی شمولیت پر مبنی ترقی کے لئے راہ ہموار ہوگی۔

جب کہ منصوبہ بندی اور دیگر انتظامی امور سے مرکز اور ریاستوں کے ذریعے مستقبل کا اور متحدہ نظریہ اختیار کرکے نمٹا جاتا ہے، اس خطے میں کام کرنے والی قومی شاہراہوں اور بنیادی ڈھانچے کی ترقی وفروغ کی کارپوریشن لمیٹڈ (این ایچ آئی ڈی سی ایل) جیسی مختلف عمل درآمدی ایجنسیوں سے بھی یہ توقع کی جاتی ہے کہ وہ ایک پیشہ ورانہ نظریہ اپنائیں گی۔

این ایچ آئی ڈی سی ایل اگرچہ 18 جولائی 2014 کو ضم کیا گیا تھا، لیکن فی الواقع وہ اس کمپنی میں ہونے والے پہلے تقرر کے ساتھ عملی بنی تھی۔ شمال مشرقی خطے کی ترقی کے سلسلے میں ایک اہم متعلق کے طور پر اس کمپنی کا وژن شمال مشرق پر توجہ مرکوز کرتے ہوئے ملک میں اعلی ترین معیار کے بنیادی ڈھانچے کی تعمیر اور انتظام کا ایک

ذریعہ بنتا ہے نیز اس کا مشن ایک ایسی پیشہ ورانہ کمپنی بننا ہے جو کمیونٹی سمیت تمام متعلقین کے فوائد میں اضافہ کرنے کے لئے انتہائی موثر اور شفاف انداز میں کام کرتی ہیں۔

بنیادی ڈھانچے کا انتظام کرنے والی کمپنیوں اور اتھارٹیوں کو اس شعبے میں تازہ ترین داخل ہونے والی کمپنی، این ایچ آئی ڈی سی ایل کے ذریعے نشاندہی کردہ حکمت عملی جیسی حکمت عملیاں اپنانی چاہئیں۔ پہلی یہ کہ انہیں اثر پذیری اور شفافیت کے لئے ای آفس، ای ٹینڈرنگ، ای نگرانی، ای رسائی جیسے ای ذرائع کا استعمال کرنا چاہئے۔ دوسری یہ کہ اس طرح کے تمام متعلقین کو بنیادی ڈھانچے کا کاروبار کرنے کے سلسلے میں آسانی میں اضافہ کرنے کی غرض سے آج اپنائے گئے مختلف طریقوں اور اعمال پر از سر نو نظر ثانی کرنی چاہئے۔ تیسری یہ کہ انہیں تازہ ترین ترقیات کے ساتھ ساتھ چلنے کے لئے ٹھیکے داروں سمیت عملے اور متعلقین کی مسلسل صلاحیت سازی کے سلسلے میں اپنے آپ کو مصروف رکھنا چاہئے۔ چوتھی حکمت عملی کے طور پر اس طرح کے اداروں اور لوگوں کو معیار، پائیداری، عمل درآمد کی رفتار، لاگت میں کمی، تحفظ کے معیارات میں اضافہ کرنے کے لئے نیز ماحولیاتی تشویشات پر توجہ دینے کے لئے سازوسامان، ڈیزائن اور تعمیرات میں نئی لیکن موزوں ٹکنالوجی کا استعمال کرنے کے سلسلے میں سہولت بہم پہنچانی چاہئے۔ پانچویں حکمت عملی کے طور پر این ایچ آئی ڈی سی ایل جیسے تمام متعلقین کو خیالات کے تبادلے اور اس صنعت میں ایک لیڈر بننے کی غرض سے ماہرین اور سرکردہ تحقیقی اداروں کو شامل کرکے سائنسی اور اختراعی مزاج پیدا کرنے کے لئے ایک پلیٹ فارم تیار کرنا چاہئے۔ چھٹی حکمت عملی کے طور پر این ایچ آئی ڈی سی ایل جیسی کمپنیوں کا عزم اور عہد غیر ضروری مقدمے بازیوں سے بچنے کے لئے تنازع کے تیز رفتار حل کا نظام فراہم کرتے رہنا چاہئے۔ آخر میں ساتویں حکمت عملی کے اقدام کے طور پر ان سب کو ایک وژن ایک مشن قائم کرنے کی غرض سے متعلقین کے ساتھ مسلسل صلاح مشورہ کرتے رہنا چاہئے۔

لاگتوں میں کمی لانے کی غرض سے بنیادی ڈھانچے کے شعبے میں شمال مشرقی خطے میں مصروف کار کمپنیوں کو تمام اہم تکنیکی وسائل اور سازوسامان ایک مشترکہ ذخیرے میں لاتے ہوئے، ساجھے داری کے نظریے سے کام کرنا چاہئے۔ شمال مشرقی خطے میں بنیادی ڈھانچے کی تعمیر کی رفتار میں اضافہ کرنے کی غرض سے این ایچ آئی ڈی سی ایل نے ایک مختصر مدت میں آسام، اروناچل پردیش، منی پور، ناگالینڈ، تری پورہ، میگھالیہ اور میزورم میں اپنے برانچ دفاتر قائم کئے ہیں۔

اب تک این ایچ ڈی سی ایل کو تقریباً 100,000 کروڑ روپے کی لاگت سے عمل درآمد کئے جانے والے نیز تقریباً 7400 کلومیٹر کی لمبائی پر مشتمل قومی شاہراہوں کے 108 پروجیکٹ تفویض کئے جا چکے ہیں۔ اپنے قیام کے پہلے سال کے دوران ہی این ایچ آئی سی ڈی ایل نے 6446 کروڑ روپے کی لاگت سے تقریباً 600 کلومیٹر پر مشتمل 18 پروجیکٹوں پر عمل درآمد کرنے کے سلسلے میں معاہدہ کئے ہیں۔ ان پروجیکٹوں کی تفصیلات ٹیبل میں ملاحظہ کی جا سکتی ہے۔

مالی سال 16-2015 کے دوران یہ کمپنی کروڑ روپے کے تخمینہ کی لاگت سے تقریباً 800 کلومیٹر پر مشتمل پروجیکٹ دینے کا ارادہ رکھتی ہے۔ مالی سال 17-2016 کے دوران یہ کمپنی 50000 کروڑ روپے کی تخمینہ شدہ لاگت سے 4900 کلومیٹر پر مشتمل پروجیکٹ دینے کا ارادہ رکھتی ہے۔

بنیادی ڈھانچے کی ترقی وفروغ مرکزی اور ریاستی حکومتوں کو ملی جلی ذمہ داری ہے۔ جب کہ زمین فراہم کرنے، جنگلات اور افادیت کو تبدیل کرنے جیسی منظوریاں دینے کی ذمہ داری، ریاستی حکومت کی رہتی ہے، قومی شاہراہوں جیسے بڑے پروجیکٹوں کے لئے پروجیکٹ کی لاگت مرکزی حکومت کے ذریعے پوری کی جاتی ہے نیز پروجیکٹ پر عمل درآمد کرنے کے لئے ایجنسی کی نشاندہی کرنے کا کام مرکزی حکومت کرتی ہے۔ جب تک کہ مرکزی اور ریاستی حکومتیں ایک وژن ایک مشن، ایک مطمح نظر کے ڈھانچے کے اندر کام نہیں کرتی ہیں، اس وقت تک شمال مشرقی خطے کو ایک طرف رکھ دیجئے، کسی بھی علاقے میں بنیادی ڈھانچے کی ترقی وفروغ کا کام تیز رفتار سے نہیں کیا جا سکتا ہے۔ تمام متعلقین کو ایک ساتھ آنا ہوگا نیز تاخیر کے لئے کسی بھی معذرت کے بغیر شمال مشرقی خطے میں بنیادی ڈھانچے کی ترقی وفروغ کے لئے ایک مقررہ مدتی منصوبہ تیار کرنا ہوگا۔ اس مقصد کے لئے ریاستوں حکومتوں، مرکزی حکومت اور کمیونٹی کے درمیان موثر ترسیل اور رابطہ اولین شرط ہوں گے۔

شمال مشرقی خطہ زمین، معدنیات اور دیگر وسائل، خدمات کے شعبے اور افرادی طاقت کی صورت میں وسیع غیر استفادہ صلاحیت کا حامل ہے جو اس خطے اور ملک کی اقتصادی ترقی کے لئے استفادہ کئے جانے کا منتظر ہے۔ اس کو بروئے کار لانے کے لئے وقت کا تقاضا یہ ہے کہ مختصر، وسط مدتی اور طویل مطمح نظر کی واضح طور سے نشاندہی کرتے کرتے ہوئے ٹکنالوجی، مالیے اور صلاحیت کے فروغ کے سلسلے میں مناسب سازوسامان کے ساتھ مستقبل کے لئے بنیادی ڈھانچے کی ترقی وفروغ کا ایک متحدہ منصوبہ تیار کیا جائے۔

☆☆☆

## 15-2014 کے دوران این ایچ آئی ڈی سی ایل کے ذریعے دیئے گئے پروجیکٹ

| نمبر شمار | ریاست | پیکیجوں/حصوں کی تعداد | لمبائی کلومیٹر میں | لاگت کروڑ روپے میں |
|---|---|---|---|---|
| 1. | تری پورہ | 2 | 122 | 879 |
| 2. | آسام | 10 | 282 | 4,008 |
| 3. | میگھالیہ | 1 | 62 | 292 |
| 4. | اروناچل پردیش | 5 | 134 | 1,379 |
| کل میزان | | 18 | 600 | 6,446 |

اشوک کے سرکا

# ہندوستان میں دیہی سڑک: مسائل اور چیلنج

**سڑکوں کی تعمیر کے لئے مقامی طور سے دستیاب ساز و سامان کا استعمال کرنے کی حوصلہ افزائی کرکے نیز سڑکوں کے انتظام کا ایک نظام تیار کرکے ان مسائل کو حل کرنے کی فوری ضرورت ہے۔اس کے علاوہ سڑکوں کے نیٹ ورک کی منصوبہ بندی کرنے کی ایک متوقع تکنیک وضع کئے جانے کی ضرورت ہے تاکہ کم سے کم لاگت سے ملک میں تمام بستیوں کے لئے رابطہ فراہم کیا جاسکے۔**

مضمون نگار پلانی میں واقع برلا انسٹی ٹیوٹ آف تکنالوجی اینڈ سائنس کے ڈائریکٹر نیز سول انجینئرنگ کے سینئر پروفیسر ہیں۔

**نقل** وحمل دیہی آبادی کی اقتصادی ترقی، سماجی ترقی اور معیار کا ایک لازمی جزو ہے۔اس کی کمی کی وجہ سے لوگ بنیادی اور معاشی ضروریات تک رسائی سے محروم ہوسکتے ہیں جس کے سبب وہ نقل وحمل سے محروم ہوجاتے ہیں یعنی ان کے ثقافتی اور سماجی رابطے کم

ہوجاتے ہیں نیز کاروبار اور روزگار کے ان کے مواقع محدود ہوجاتے ہیں۔ ہندوستان 0.6 ملین گاؤں پر مشتمل ایک وسیع ملک ہے۔ ملک کا جغرافیہ اور آب وہوا ہر خطے کے لحاظ سے بہت مختلف ہے۔اس کے علاوہ ہندوستان مختلف ملکوں مثلاً پاکستان، چین، نیپال، بھوٹان، بنگلہ دیش اور میانمار کے ساتھ ایک طویل سرحد کا حامل ہے۔ شمالی، شمال مشرقی، مغربی اور جنوب مغربی خطے میں یہ پہاڑی علاقے پر مشتمل ہے۔مزید برآں یہاں خاص طور سے راجستھان اور گجرات میں ایک بڑا ریگستانی علاقہ نیز ایک بڑا ساحلی علاقہ بھی ہے۔کچھ زیادہ بارانی علاقے ہیں اور کچھ علاقوں میں بارشیں بہت کم ہوتی ہیں۔علاقے اور آب وہوا میں اتنا زیادہ فرق ہونے کی وجہ سے سڑکوں کی تعمیر کا معاملہ ہندوستان میں ایک چیلنج بن جاتا ہے۔

## ہندوستان میں سڑکوں کی تعمیر بہتری اور فروغ کے منصوبے

ملک کی ترقی کے لئے سڑکوں کے ایک مناسب نیٹ ورک کی ضرورت کو ہندوستانی میں کافی پہلے سمجھ لیا گیا تھا۔سڑکوں کی تعمیر، بہتری اور فروغ کے پہلے منصوبہ (1943-61) میں جو عام طور سے ناگپور منصوبے کے نام سے مشہور ہے، ایک طویل مدتی بنیاد پر ملک میں سڑکوں

کی ضرورت پر غور کیا گیا تھا نیز پہلی بار سڑکوں کے نظام کی وجہ سے درجہ بندی قومی شاہراہوں (ایس ایچ)، اہم ضلعی سڑکوں (ایم ڈی آر)، دیگر ضلعی سڑکوں (او ڈی آر) اور دیہی سڑکوں (وی آر) پر مشتمل ایک عملی سلسلہ مدارج میں کی گئی تھی۔ سڑکوں کے آخر الذکر دو درجے ملک میں دیہی سڑکوں کا نظام ہیں۔ تمام زمروں کی سڑکیں تعمیر کر کے ملک میں سڑکوں کے گھنے پن میں اضافہ کرنے کے لئے سڑکوں کی تعمیر، بہتری اور فروغ کے بعد کے بیس سال کے منصوبوں میں کافی زور دیا گیا تھا۔ ہندوستان میں سڑکوں کا کل نیٹ ورک تقریباً 4.6 ملین کلومیٹر ہے جس میں دیہی سڑکوں کا حصہ 2.6 ملین کلومیٹر ہے۔ سڑکوں کی تعمیر، بہتری اور فروغ کے منصوبے کا تازہ ترین ویژن 2021 میں ضلعی سطح پر دیہی سڑکوں کے نیٹ ورک کے ایک منصوبہ بند فروغ پر زور دیا گیا ہے جس میں ہر موسم میں چلنے والی سڑکوں کے ذریعے 100 سے زیادہ کی آبادی والی تمام بستیوں کو جوڑنے کا نشانہ رکھا گیا ہے۔

## دیہی سڑکوں کی تعمیر

آئینی طور سے ہندوستان میں دیہی سڑکوں کی تعمیر، بہتری اور فروغ کی ذمہ داری ریاستی حکومتوں کی ہے اور اس طرح سے مرکزی حکومت دیہی سڑکوں کے پروجیکٹوں کے لئے رقم فراہم کرنے کے سلسلے میں براہ راست طور سے شامل نہیں تھی لیکن ہندوستان کے پانچویں پنج سالہ منصوبے سے مرکزی حکومت نے کم سے کم ضروریات کے پروگرام (ایم این پی)، قومی دیہی روزگار پروگرام (این آر ای پی)، دیہی بے زمین لوگوں کے روزگار گارنٹی پروگرام (آر ایل ای جی پی) اور جواہر روزگار یوجنا (جے آر وائی) جیسے مختلف پروگراموں کے ذریعے دیہی سڑکوں کے پروجیکٹوں کے لئے رقم فراہم کرنے کا سلسلہ شروع کر دیا تھا۔ اس حقیقت کو پیش نظر رکھتے ہوئے کہ دیہی زندگی کے معیار میں اضافہ کرنے میں سڑک رابطہ ایک اہم معاون ہے، ہندوستان کے دیہی علاقوں میں رسائی پذیری کو بہتر بنانے کے لئے اقدامات کئے گئے ہیں۔ سال 2000 میں یہ بات دیکھنے میں آئی تھی کہ ملک میں تقریباً 40 فی صد بستیوں کو ہر موسم میں چلنے والی سڑکوں کے ذریعے جوڑا نہیں گیا ہے حالاں کہ گزشتہ عرصے میں ریاستی حکومتوں کی سطح پر کوششیں کی گئی ہیں۔ اس کے علاوہ تعمیر اور رکھ رکھاؤ کے خراب معیار کی وجہ سے زیادہ تر دیہی سڑکیں اچھی حالت میں نہیں تھیں۔

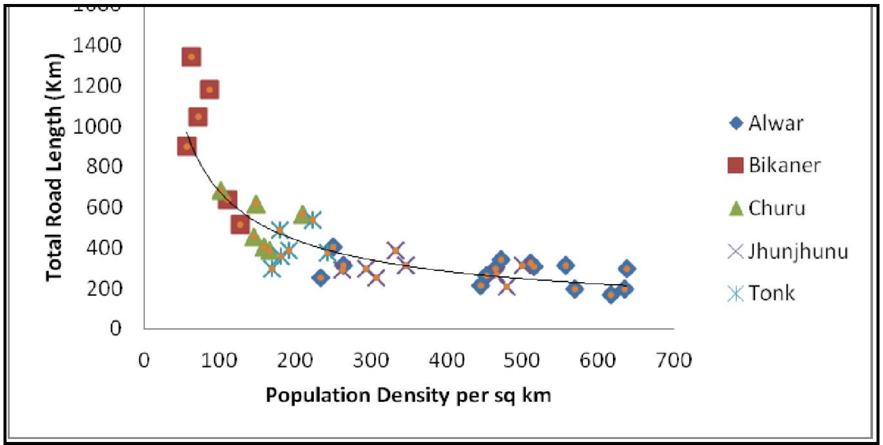
دیہی علاقوں میں سڑک رابطے کو بہتر بنانے کی غرض سے حکومت ہند نے 2000 میں پردھان منتری گرام سڑک یوجنا (پی ایم جی ایس وائی) شروع کی تھی۔ حکومت ہند سے بجٹی امداد کے علاوہ اس پروگرام کے لئے عالمی بینک اور ایشیائی ترقیاتی بینک (اے ڈی بی) جیسی کثیر جہتی بین

اقوامی ایجنسیوں سے رقم بھی موصول ہورہی ہے۔ یہ پروگرام سال 2003 کے اختتام تک میدانی علاقوں میں 1000 اور اس سے زیادہ کی آبادی (پہاڑی، ریگستانی اور قبائلی علاقوں میں 500 اور اس سے زیادہ کی آبادی) والی بستیوں کے لئے ہر موسم میں چلنے والی سڑکوں کے ذریعے رابطہ فراہم کرنے کے مطمح نظر سے شروع کیا گیا تھا اور پھر اگلا قدم سال 2007 کے اختتام تک میدانی علاقوں میں 500 اور اس سے زیادہ کی آبادی (پہاڑی، ریگستانی اور قبائلی علاقوں میں 250 اور اس سے زیادہ کی آبادی) والی بستیوں کے لئے رابطہ فراہم کرنا تھا۔ صرف نیا رابطہ ان بستیوں کے لئے فراہم کیا جانا تھا جو غیر رابطہ شدہ تھیں۔ رابطے کے لئے مجاز کل بستیوں میں سے 51 فی صد بستیوں کو مارچ 2013 تک رابطہ فراہم کیا جاچکا ہے۔ پہلے مرحلے میں تعمیر کردہ کچھ پی ایم جی ایس وائی سڑکیں اب بارہ سال سے بھی زیادہ پرانی ہیں۔ حالاں کہ سڑکوں کی دیکھ ریکھ کا کام پہلے 5 برسوں کے لئے متعلق ٹھیکے داروں کے ذریعے کیا گیا تھا لیکن یہ بات سبھی بخوبی جانتے ہیں کہ گاڑیوں کی آمد و رفت اور دیگر ماحولیاتی

ٹیبل۔1 ضلع وار آر اے آئی (فی صد میں)

| ضلع | تعمیر کردہ پی ایم جی ایس وائی سڑکوں کی لمبائی (کلومیٹر | پی ایم جی ایس وائی کے ساتھ آر آے آئی (فی صد میں) | پی ایم جی وائی کے بغیر | فرق |
|---|---|---|---|---|
| الور | 676.5 | 63.73284 | 44.59091 | 19.14193 |
| جھنجھنو | 499.1 | 64.42531 | 48.21902 | 16.20629 |
| ٹونک | 459.3 | 57.58115 | 40.30879 | 17.27235 |
| چورو | 543.4 | 56.38355 | 38.56386 | 17.81969 |
| بیکانیر | 584.2 | 53.38355 | 39.83894 | 13.54461 |

عناصر میں اضافہ کی وجہ سے سڑکوں کی عملی حالت خراب ہوجاتی ہے۔ یہ بات بھی دیکھنے میں آئی تھی کہ کچھ حصوں میں ٹریفک اندازے سے کہیں زیادہ بڑھ گیا ہے۔ اس کی وجہ سے سڑکوں کو 5.5 ایم چوڑا کرکے اور سڑکوں کو مستحکم بنا کر دیہی سڑکوں کی کچھ حصوں کو بہتر بنانے کی ضرورت سامنے آئی تھی۔ اس نئی مداخلت کو پی ایم جی ایس وائی۔III اسکیم کا نام دیا گیا ہے۔ صرف وہی ریاستیں پی ایم جی ایس وائی II پر عمل درآمد کرنے کے سلسلے میں رقم فراہم کئے جانے کی مجاز ہیں، جنہوں نے پی ایم جی ایس وائی I کے سڑکوں کی تعمیر کا کام مکمل کرلیا ہے۔ رابطوں بہتر بنانے کی ضرورت کا تعین کرنے کے لئے ایک تکنیک وضع کی گئی ہے۔ حالاں کہ اس بات کا وسیع طور سے اعتراف کیا جاتا ہے کہ پی ایم جی ایس وائی سڑکوں کی تعمیر سے دیہی علاقوں میں رسائی پذیری بہتر ہوئی ہے، تاہم رسائی پذیری کے تعین اور ان کے اثرات کے تعین کے بارے میں زیادہ کام کئے جانے کی خبریں نہیں ملی ہیں۔




## دیہی سڑکیں اور رسائی پذیری

عالمی بینک نے ایک علاقے میں کل رسائی پذیری کا تعین کرنے کے لئے رورل ایکسس انڈیکیٹر (آر اے آئی) کے نام سے ایک مظہر تیار کیا ہے۔ آر اے آئی کی بین اقوامی طور سے قائم کردہ توضیح ان دیہی لوگوں کے تعداد کا ایک حصہ ہے جو کل دیہی آبادی کے لئے ہر موسم میں چلنے والی سڑک کے 2 کلومیٹر (مخصوص طور سے 20 سے 25 منٹ کی چہل قدمی کے مساوی) کے اندر رہتے ہیں۔ پی ایم جی ایس وائی رہنما خطوط کے تحت، ایک بستی کو اس صورت میں رابطے کا حامل سمجھا جاتا ہے۔ اگر اس آبادی کے 500 میٹر کے اندر ہر موسم میں چلنے والی سڑک موجود ہے (پہاڑی علاقے کے معاملے میں راستے کا فاصلہ 1.5 کلومیٹر ہے) فارمولوں کو مساوات 1، 2 اور 3 میں ظاہر کیا جاتا ہے۔

آئی ڈی اے کے اصول کے مطابق دیہی رسائی

**ٹیبل** .2:

| گاؤں | | فاصلہ | سڑک کی قسم قسم | سڑک کی | سفری وقت | سفری خرچ کی سطح | رسائی پذیری |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| اڈونڈ | وزیر | 0.27 | 0.20 | 0.15 | 0.30 | 0.08 | 3.36 |
| | اسکور | 3.36 | 3.36 | 3.36 | 3.0 | 4.79 | |
| بھیم سنگھ پورہ | وزن | 0.16 | 0.27 | 0.14 | 0.25 | 0.18 | 3.03 |
| | اسکور | 2.08 | 3.15 | 3.15 | 3.0 | 3.69 | |
| چوانڈی | وزن | 0.16 | 0.23 | 0.27 | 0.16 | 0.18 | 3.29 |
| | اسکور | 2.0 | 3.86 | 4.5 | 1.86 | 3.14 | |
| دولت سنگھ پورہ | وزن | 0.17 | 0.22 | 0.23 | 0.15 | 0.23 | 3.27 |
| | اسکور | 2.8 | 3.7 | 3.8 | 2.2 | 3.4 | |
| دانی چنداس وای | وزن | 0.19 | 0.25 | 0.25 | 0.19 | 0.12 | 3.69 |
| | اسکور | 3.0 | 5.0 | 5.0 | 2.0 | 2.0 | |
| کوٹینا | وزن | 0.16 | 0.23 | 0.15 | 0.23 | 0.23 | 3.68 |
| | اسکور | 3.5 | 4.0 | 3.8 | 3.0 | 4.1 | |
| میہاتواس | وزن | 0.14 | 0.26 | 0.29 | 0.17 | 0.14 | 3.28 |
| | اسکور | 2.0 | 4.0 | 3.83 | 3.0 | 2.43 | |

پذیری کا مظہر مساوات ا کے طور پر ظاہر کیا جاتا ہے۔

**آر اے آئی(آئی ڈی اے)**

ہر موسم میں چلنے والی سڑکوں کے دونوں طرف دو کلومیٹر کے بینڈ کے اندر رہنے والی آبادی 100x

**ایس بلاک کی کل آبادی**

میدانی علاقے میں آر اے آئی (پی ایم جی ایس وائی)۔

پی ایم جی ایس وائی کے اصول کے مطابق دیہی رسائی پذیری کا مظہر مساوات 2 کے طور پر ظاہر کیا جاتا ہے۔

**آر اے آئی(پی ایم جی ایس وائی)**

ہر موسم میں چلنے والی سڑکوں کے دونوں طرف 0.5 کلومیٹر کے بینڈ کے اندر رہنے والی آبادی (2) 100 x۔

**اس بلاک کی کل آبادی**

پہاڑی علاقے اور ریگستانی علاقوں میں اے آئی (پی ایم جی ایس وائی)، پی ایم جی ایس وائی کے اصول کے مطابق رسائی پذیری کا مظہر مساوات 3 کے طور پر ظاہر کیا جاتا ہے۔

**آر اے آئی (پی ایم جی ایس وائی)**

ہر موسم میں چلنے والی سڑکوں کے دونوں طرف 1.5 کلومیٹر کے بینڈ کے اندر رہنے والی آبادی

100 (3)

**اس بلاک کی کل آبادی**

راجستھان کے پانچ اضلاع یعنی الور، جھنجھنو، ٹونک، چورو اور بیکانیر میں ایک حالیہ مطالعہ سے پتہ چلتا ہے کہ پی ایم جی ایس وائی سڑکوں کی تعمیر کے بعد رسائی پذیری میں 14 سے 19 فی صد تک بہتری آئی ہے۔ (ٹیبل)۔ آر اے آئی کے لحاظ سے پی ایم جی ایس وائی کا زیادہ اثر الور ضلع میں دیکھا گیا ہے۔ یہ بھی دیکھنے میں آیا ہے کہ الور میں آبادی کا زیادہ سے زیادہ گھنا پن ہے۔

آبادی کے زیادہ گھنے پن یعنی زیادہ قریب تر بستیوں کے لئے کم سے کم سڑکوں کی ضرورت ہوگی جن سے بستیوں کو جوڑا جائے۔ آبادی کے گھنے پن اور ان بستیوں کو جوڑنے کے لئے درکار سڑکوں کی کل لمبائی کے درمیان ایک تعلق کا خاکہ کھینچا جاتا ہے (خاکہ۔1)۔ یہ بات بھی دیکھنے میں آئی ہے کہ جب آبادی کا گھنا پن کم ہوتا ہے تو اس بلاک کی سڑکوں کے نیٹ ورک کی کل لمبائی زیادہ ہوتی ہے۔ مثال کے طور پر اس خاکے میں یہ دیکھا جاسکتا ہے کہ الور ضلع کے بلاکوں کے لئے جس کی آبادی کا گھنا پن زیادہ ہے، موجودہ آر اے آئی حاصل کرنے کے لئے تعمیر کردہ سڑکوں کی کل لمبائی آبادی کے کم گھنے پن والے بیکانیر ضلع کے مقابلے میں کم ہے۔

1980 کے دہے کی شروعات تک اس بات کو وسیع طور سے تسلیم کیا گیا تھا کہ مناسب موٹرائزڈ سڑک نیٹ ورکوں سے ترقی پذیر ملکوں میں دیہی علاقوں کے لئے کافی رسائی پذیری فراہم ہوگی۔ لیکن گزشتہ کچھ دہوں میں اس نظریے کی حدود کو بہت سے محققین نے اجاگر کیا ہے۔ ان کا کہنا ہے کہ انجام دیئے جانے والے ایک مخصوص عمل کے نقطہ نظر سے ٹرانسپورٹ کے نظام کی ضروریات کا تجزیہ کرنے کے بجائے، کمیونٹیوں اور انفرادی کنبوں کی ٹرانسپورٹ کی ضروریات پر توجہ مرکوز کی جانی چاہیے۔ چناں چہ مختلف ملکوں، مثلاً تنزانیہ، فلپینز، بنگلہ دیش، ملاوی، ہندوستان، نیپال اور زمبابوے میں مربوط دیہی رسائی پذیری منصوبہ بندی (آئی آر اے پی) کو فروغ دیا گیا ہے۔ راجستھان کے الور ضلع میں کئے گئے ایک مطالعے میں، صحتی دیکھ بھال کی سہولیات کے لئے رسائی پذیری کی سطح کا تعین منتخبہ گاؤں کے دو سیٹوں میں کیا گیا تھا، ایک سیٹ پی ایم جی ایس وائی سڑکوں کے ذریعے جڑا ہوا

**ٹیبل۔3: الور ضلع کے مطالعے والے علاقے میں جوڑے نہ گئے گاؤں میں صحتی دیکھ بھال کی سہولیات کے لئے رسائی پذیری کی سطح**

| گاؤں | | فاصلہ | سڑک کی قسم | سڑک کی حالت | سفری وقت | سفری خرچ | مجموعی رسائی پذیری |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| بٹانا | وزن | 0.15 | 0.21 | 0.26 | 0.21 | 0.17 | 1.42 |
| | اسکور | 1.6 | 2.0 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | |
| دانی بیڈلا | وزن | 0.21 | 0.22 | 0.22 | 0.21 | 0.14 | 1.78 |
| | اسکور | 2.0 | 1.0 | 1.0 | 2.0 | 3.6 | |
| کندن سنگھ پورہ | وزن | 0.20 | 0.25 | 0.24 | 0.19 | 0.12 | 1.97 |
| | اسکور | 2.0 | 1.0 | 2.0 | 2.0 | 3.8 | |
| پرتاپور | وزن | 0.20 | 0.20 | 0.19 | 00.21 | .20 | 2.14 |
| | اسکور | 2.0 | 1.56 | 2.0 | 2.33 | 2.78 | |
| سپیرا | وزن | 0.21 | 0.21 | 0.21 | 0.21 | 0.16 | 1.32 |
| | اسکور | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 3.0 | |
| امراؤ گڑھ | وزن | 0.29 | 0.23 | 0.23 | 0.15 | 0.10 | 2.54 |
| | اسکور | 2.0 | 3.6 | 3.6 | 1.2 | 1.2 | |

تھااور دوسرا سیٹ کسی بھی سڑک سے جڑا ہوانہیں تھا۔

رسائی پذیری کی توضیح فاصلے' سڑکوں کی قسم' سڑکوں کی حالت' سفری وقت اور سفری اخراجات کے لحاظ سے کی گئی تھی۔ گاؤوں میں اعداد وشمار اکٹھا کئے گئے تھے اور رسائی پذیری کو 5 کے سب سے زیادہ ممکنہ اسکور والے پیمانے پر ناپا گیا تھا۔ ان تمام گاؤوں میں جو پی ایم جی ایس وائی سڑکوں کے ذریعے جوڑے گئے تھے' رسائی پذیری کی سطح 3.03 اور 3.69 کے درمیان پائی گئی تھی (ٹیبل 2)۔ جب کہ جن گاؤوں کو سڑکوں کے ذریعے جوڑا نہیں گیا تھا' ان میں قدروقیمت 11.42 اور 2.54 کے درمیان تھی۔ ٹیبل 3)

ٹیبل 2: الور ضلع کے مطالعے والے علاقے میں پی ایم جی ایس وائی سڑکوں کے ذریعے جوڑے گئے گاؤں میں صحتی دیکھ بھال کی سہولیات کے لئے رسائی پذیری کی سطح۔

## مسائل اور چیلنج

اگر چہ پی ایم جی ایس وائی پروگرام کے ذریعے دیہی سڑکوں کی تعمیر سے ملک میں رسائی پذیری کو بہتر بنانے کے سلسلے میں مدد ملی ہے' تاہم اس ضمن میں ابھی ایک طویل سفر طے کرنا ہے نیز ایسے کچھ چیلنج ہیں جن سے مکمل رابطہ حاصل کرنے کے سلسلے میں نمٹنے کی ضرورت ہے۔ ذیل میں کچھ مسائل پر تبادلہ خیال کیا جارہا ہے:

☆ بستیوں کو جوڑنے کے لئے آبادی پر مبنی اصول کے موجودہ نظریہ سے کم آبادی والے گاؤں کو جوڑتے ہوئے ایک موثر نیٹ ورک فراہم نہیں ہوسکتا ہے۔ چوں کہ دیہی سڑکوں کی تعمیر مانگ پر مبنی نہیں ہوسکتی ہے' اس لئے ہندوستان کے لئے نیٹ ورک کی منصوبہ بندی کے سلسلے میں ضرورت پر مبنی نظریے کو فروغ دینے کی ضرورت ہے۔

☆ سڑکوں کی تعمیر سے لازمی طور سے رابطہ یقینی نہیں ہوسکتا ہے۔ پی ایم جی ایس وائی کے اس موجودہ معیار سے حقیقی رابطہ فراہم نہیں ہوسکتا ہے کہ ایک گاؤں کو اس صورت میں قابل رسائی سمجھا جاسکتا ہے' اگر وہ بالترتیب میدانی علاقے اور پہاڑی/ ریگستانی علاقے کے لئے 0.5 کلومیٹر اور 1.5 کلومیٹر کے اندر واقع ہے۔ بہت سے معاملات میں' خاص طور سے ریگستانی علاقوں میں جہاں بستیاں کافی دور دور واقع ہوتی ہیں۔ رسائی پذیری نقل وحمل کی قابل استطاعت خدمات کے بغیر حاصل نہیں کی جاسکتی ہے۔ چناں چہ ایک سڑک کی تعمیر کے بعد فوری فوائد وہ لوگ حاصل کررہے ہیں جو خود اپنی گاڑیاں رکھنے کے مستطیع ہیں۔

☆ کچھ سال قبل تعمیر کردہ کچھ دیہی سڑکوں پر ٹریفک میں زبردست اضافہ ہوا ہے اور اس طرح انہیں اب دیہی سڑکیں نہیں سمجھا جاسکتا ہے۔ لیکن اگر انہیں ایم ڈی آر یا ایس ایچ کے طور پر زمرہ بند کیا جاتا ہے تو رقم کی فراہمی ایک مسئلہ ہوسکتا ہے کیوں کہ ریاستی حکومتوں کے پاس سڑکوں کی تعمیر اور رکھ رکھاؤ کے لئے کافی فنڈز نہیں ہیں۔

☆ جب کہ دیہی سڑکوں کی تعمیر کے لئے رقم مرکزی حکومت کی طرف سے دستیاب کی جارہی ہے' موجودہ سڑکوں کا رکھ رکھاؤ ایک چیلنج ہے کیوں کہ بیشتر ریاستی حکومتیں اس سلسلے میں کافی رقم فراہم نہیں کرتی ہیں' لہٰذا رکھ رکھاؤ کے انتظام کا ایک مناسب منصوبہ تیار کئے جانے کی ضرورت ہے تاکہ دستیاب کرائے گئے تھوڑے سے فنڈ کا سوچ سمجھ کر استعمال کیا جائے۔

☆ دیہی سڑکوں کی تعمیر کی لاگت میں اضافہ ہورہا ہے نیز تعمیر کے لئے ساز وسامان قلیل اور مہنگا ہوتا جارہا ہے۔ مقامی طور سے ساز وسامان استعمال کرنے کے سلسلے میں کوششیں کی جارہی ہیں۔ مقامی طور سے دستیاب ساز و سامان استعمال کرتے ہوئے کم سے کم لاگت سے سڑکیں کیسے تعمیر کی جائیں' یہ ایک بڑا چیلنج ہے۔

☆ متعدد ندیوں اور جھرنوں کے حامل پہاڑی علاقوں میں رابطہ فراہم کرنا انتہائی مشکل اور مہنگا کام ہے۔ گندے پانی کی نکاسی اور ڈھلانوں کا استحکام کے بھی بڑے چیلنج ہیں۔

☆ پی ایم جی ایس وائی سڑکوں جیسی اعلی معیاری سڑکوں کے اہتمام کی وجہ سے متعدد دیہی سڑکوں پر ٹریفک میں اضافہ ہورہا ہے نیز تیز رفتار والی موٹر گاڑیاں اس طرح کی سڑکوں پر دوڑنا شروع ہوگئی ہیں۔ اس عمل میں سڑک تحفظ ایک مسئلہ بن گیا ہے۔

## اختتام

دیہی سڑکوں کو سال 2000 سے اس وقت سے مناسب اہمیت دی گئی ہے' جب پی ایم جی ایس وائی پروگرام شروع کیا گیا تھا۔ اگر چہ نشانے وقت پر حاصل نہیں کئے جاسکے ہیں لیکن اس بات میں کوئی شبہ نہیں کہ ملک میں مجموعی رابطے میں کافی بہتری آئی ہے۔ تاہم مختلف وجوہات سے یہ بہتری ہر جگہ یکساں نہیں رہی ہے۔ مزید برآں بنیادی طور سے نئی سڑکوں کی تعمیر اور موجودہ سڑکوں کے رکھ رکھاؤ کے اخراجات میں اضافہ کرنے کے تعلق سے بہت سے مسائل ابھی حل کئے جانے باقی ہیں۔ سڑکوں کی تعمیر کے لئے مقامی طور سے دستیاب ساز وسامان کا استعمال کرنے کی حوصلہ افزائی کرکے نیز سڑکوں کے انتظام کا ایک نظام تیار کرکے ان مسائل کو حل کرنے کی فوری ضرورت ہے۔ اس کے علاوہ سڑکوں کے نیٹ ورک کی منصوبہ بندی کرنے کی ایک خوش امیدانہ تکنیک وضع کئے جانے کی ضرورت ہے تاکہ کم سے کم لاگت سے ملک میں تمام بستیوں کے لئے رابطہ فراہم کیا جائے۔

☆☆☆

شیشیر سنہا

# ہندوستان میں ہوائی سفر:

## صلاحیت و درپیش مشکلات

**حکومت کو توقع ہے کہ گزشتہ پانچ سالہ منصوبے میں 5.5 بلین امریکی ڈالر کے مقابلے بارھویں پنج سالہ منصوبے (2012-17) میں نجی شعبے کی طرف سے کی گئی سرمایہ کاری بڑھ کر 9.3 بلین امریکی ڈالر ہوجائے گی۔ اس کے ساتھ ہی گزشتہ پانچ برسوں میں 23 ہوائی اڈوں کو ترقی دینے کے بعد ایئرپورٹ اتھارٹی آف انڈیا کا ہدف 2020 تک تقریباً 250 ہوائی اڈوں کو قابل عمل بنانا ہے۔**

**لوگوں** کا کہنا ہے کہ ہوائی سفر اب کوئی لگژری شئے نہیں رہ گیا ہے۔ یہ صرف امیروں کا وسیلہ نہیں ہے۔ آپ میں سے بہت سے لوگ اس سے اتفاق کریں گے۔ لیکن موجودہ اعداد وشمار اس مفروضے کے خلاف ہیں۔ ذرا سوچئے سوا سو کروڑ سے زائد آبادی والے ملک میں جنوری 2015 سے اگست 2015 کے درمیان ہر سال اوسطاً محض 56 لاکھ افراد کے ہی اندرون ملک ہوائی سفر کیا۔ یہ کوئی بڑی تعداد نہیں ہے اور اس میں بھی آدھے سے زیادہ وہ لوگ ہیں جو بار بار ہوائی سفر کرتے ہیں۔ اس کا صاف مطلب یہ ہے کہ ہندوستان ایک ایسا ملک ہے جہاں ایسے دو فی صد افراد ہی ہوائی سفر کرتے ہیں۔

ایک اور زاویہ سے اعداد وشمار کا جائزہ لیتے ہیں۔ 2011 کی مردم شماری کے مطابق ہندوستان میں 4041 ایسے شہر یا قصبے ہیں جہاں میونسپلٹی، کارپوریشن، چھاؤنی بورڈ یا ٹاؤن ایریا کمیٹیاں موجود ہیں لیکن ان میں سے محض 76 مقامات ہی ایسے ہیں جہاں ہوائی سفر کی سہولیات میسر ہیں اور ان 78 میں سے بھی 90 فی صد ہوائی مسافر ممتاز 20 شہروں تک محدود ہیں۔ اس کا مطلب ہوا کہ ایک بڑا علاقہ ایسا ہے جہاں ہوائی سفر کی سہولیات میسر نہیں ہیں۔ اس کا یہ بھی مطلب ہوا کہ ہوائی سفر کے لگژری کے بدلے ضرورت بن جانے کے باوجود یہ نقل وحمل کا مقبول وسیلہ نہیں بن پایا ہے۔ اس کو کیا دشواریاں درپیش ہیں اور اس کا حل کیا ہے؟ اس کا تجزیہ کرنے سے پہلے آیئے، ہم موجودہ صورت حال پر ایک نظر ڈال لیتے ہیں۔

### مسافروں کا ہوائی نقل وحمل

فی الوقت ملک میں مسافروں کے لئے ہوائی سفر کے لئے 10 باقاعدہ کیریئر دستیاب ہیں (باقاعدہ کیریئر سے مراد ہے ایسی ہوائی کمپنیاں جو مسافروں کے کرایہ کی تفصیل سرکار سے منظور شدہ نظام الاوقات کے مطابق اپنی ویب سائٹ پر افشاں کرتی ہیں)۔ ان 10 میں سے ایک سرکاری ایئر انڈیا ہے (بشمول ایئر انڈین ایکسپریس اور الائنس ایئر) جب کہ باقی 9 نجی ہیں۔ مثلاً انڈیگو جیٹ ایئرویز (بشمول جیٹ لائٹ)، اسپائس جیٹ، گوایئر ایشیا، وسترا، ایئر کوسٹا، ایئر پیگسس اور ٹروجیٹ۔ ان سب سے ہوائی کمپنیوں کے پاس کل 417 ہوائی جہاز ہیں۔ اگر چین سے مقابلہ کریں جس کے پاس 2400 سے زائد ہوائی جہاز ہیں تو بہت کم ہیں۔ سنگاپور کے پاس بھی 200 جیٹ جہاز ہیں۔

ہندوستانی ہوائی جہازوں کو دو زمروں میں تقسیم کیا جاسکتا ہے۔ مکمل خدمات اور معمولی خدمات یعنی فل سروس اور جنرل سروس مکمل خدمات کا مطلب ہے کہ مسافروں کو دوران سفر ہائی اسنیکس کے ساتھ تفریح کا سامان مثلاً اخبار دیگر اشیاء مثلاً کمبل اور تکیہ وغیرہ (طلب کرنے پر) فراہم کرنا۔ اس زمرے میں ایئر انڈیا جیٹ ایئرویز اور وسترا آتے ہیں۔ ان کے برعکس معمولی خدمات کی ہوائی کمپنیوں مثلاً انڈیگو اسپائس جیٹ، ایئر ایشیا یا گو وغیرہ صرف ہوائی سفر پر توجہ مرکوز رکھتی ہیں اور کھانا، اخبار یا کوئی اور چیز فراہم نہیں کرتیں۔ ان میں سے کچھ کمپنیاں تو اضافی رقم کا بھی مطالبہ کرتی ہیں۔ مثلاً خصوصی

مضمون نگار سینئر بزنس اور اقتصادی امور کے صحافی ہیں۔
hblshishir@gmail.com

سیٹ یعنی ایمرجنسی کھڑکی کے قریب سیٹ یا پہلی قطار میں سیٹ جس میں پاؤں پھیلانے کے لئے زیادہ جگہ دستیاب ہوتی ہے۔

عمومی طور پر توقع یہ کی جاتی ہے کہ معمولی خدمات والی کمپنیوں کے ٹکٹ مکمل خدمات والی کمپنیوں سے کم ہوں

گے۔ البتہ بسااوقات خصوصاً تیوہاروں کے موسم میں معمولی خدمات والی کمپنیاں مکمل خدمات والی کمپنیوں کے مقابلہ ٹکٹ کے زیادہ دام وصول کرتی ہیں۔ یہ طلب اور رسد میں تفریق کی وجہ سے ہوتا ہے۔ اس کے علاوہ ڈائنامک شرح کرایہ کی وجہ سے (ڈائنامک کرایہ میں ہر مخصوص زمرے میں محدود سیٹیں ہوتی ہیں اور اس کی فروخت سب سے نچلے زمرے سے شروع ہوتی ہے جب اس زمرے کی سیٹیں پر ہوجاتی ہیں تو ان کی اگلی نشست زیادہ شرح پر دستیاب ہوتی ہیں۔

سنٹر فار ایشیا پیسفک ایوی ایشن (سی اے پی اے انڈیا) برائے وستارا ایئرانڈیا لائنز کے حالیہ مطالعہ سے معلوم ہوا ہے کہ ہندوستان دنیا بھر سے چنے گئے 43 ممالک میں سے 100 کلومیٹر کے ہوائی سفر کے لئے سب سے سستا ملک ہے۔ نقل وحمل کے دیگر وسائل (ٹرین 30، بس 5) کے کرایہ بھی کم ہیں لیکن منتخب کئے گئے دیگر ممالک میں سب سے کم نہیں ہیں۔

## بازار کی صلاحیت

انڈیا برانڈ اکویٹی فاؤنڈیشن (آئی بی ای ایف) کے مجوزہ مندرجہ ذیل عوامل کو مدنظر رکھنا چاہئے جو ہندوستان میں ہوائی کمپنیوں کی ترقی ضامن ثابت ہو سکتے ہیں۔ کام کاج کرنے والی آبادی (15 تا 64 سال کی عمر کے افراد) 2014 میں 8 کروڑ 12 لاکھ سے بڑھ کر 2030 تک 900 کروڑ ہونے کی توقع ہے۔ یہ امریکہ کی کل آبادی کا تقریبا تین گنا ہے۔

اس کے علاوہ متوسط طبقہ کی آبادی 2011 میں 16 کروڑ سے تجاوز کر کے اگلے سال 26 کروڑ ہونے کی امید ہے۔ یہ جرمنی کی کل آبادی کا تین گنا سے بھی زیادہ ہے۔ بزنس یا تجارت کے سلسلے میں کئے گئے سفر پر اخراجات جو 2015 میں 19.1 بلین امریکی ڈالر ہیں، 2024 تک بڑھ کر 60.4 بلین امریکی ڈالر ہونے کا امکان ہے جب کہ دیگر نوعیت یعنی تفریحی مقصد سے کئے گئے ہوائی سفر پر 2015 میں 96.1 بلین امریکی ڈالر کے مقابلے 224.6 بلین امریکی ڈالر ہونے کی توقع ہے۔

ٹریول اور ٹورزم صنعت میں 10.79 فی صد شرح ترقی کی رو سے 2014 میں 125.2 بلین امریکی ڈالر کے مقابلے 2024 میں 349 بلین امریکی ڈالر کا تخمینہ لگایا گیا ہے۔

یہ سب عوامل بہت شاندار مستقبل کا اشارہ دیتے ہیں لیکن کارپوریٹ اور سرمایہ کاروں کے اپنے خدشات ہیں۔

وزیر اعظم صنعت کاروں کو سرمایہ کاری کی دعوت دیتے وقت اکثر ایک لفظ تھری ڈی (3D) کا استعمال کرتے ہیں۔ تھری ڈی کا مطلب ہے ڈیموکریسی یعنی جمہوریت (فعال)، ڈیمانڈ یعنی طلب (فروغ پذیر) اور ڈیموگرافک ڈیویڈنڈ یعنی وسیع آبادی کا فائدہ (65 فی صد آبادی خواہش مند)۔ یہ تینوں عوامل کسی بھی صنعت کے شروع ہونے اور اس کے پھلنے پھولنے کے لئے بنیادی ضرورت ہو اور ہوائی سفر کی صنعت اس سے استثنا نہیں ہے۔ لیکن اس صنعت کو چند ابتدائی مسائل اور خصوصی مشکلات درپیش ہیں۔

ابتدائی مسائل کا تعلق ہندوستان میں بزنس شروع کرنے سے ہے۔ ایک عام شکایت یہ ہے کہ ہندوستان میں بزنس شروع کرنے کے لئے بہت زیادہ وقت اور طویل طریقہ کار درپیش ہوتے ہیں۔ عالمی بینک کی رپورٹ (2015) 'بزنس کرنا' میں ذکر ہے کہ ممبئی میں ایک کمپنی کو بزنس شروع کرنے کے لئے رسمی معلومات فراہم کرنے کے لئے 13 پروسیجروں سے گزرنا پڑتا ہے

جس کے لئے 30 دن درکار ہوتے ہیں کیوں کہ ایئر لائن کا بزنس زیادہ تکنیکی ہے۔ اس لئے اس کے لئے مطلوبہ معلومات فراہم کرنے میں تو کہیں زیادہ وقت درکار ہوگا۔

ڈی جی سی اے کی طرف سے جاری کردہ ایئر انڈیا آپریٹر سرٹیفکیشن مینوئل ایک درخواست دہندہ کو 90 دن میں AOP جاری ہوجانا چاہئے بشرطیکہ سرٹیفکیشن کے تمام مراحل دی گئی ہدایات کے مطابق مکمل کرلئے گئے ہوں۔ البتہ ہندوستان میں ہوائی کمپنی شروع کرنے کے لئے اس سے کہیں زیادہ وقت لگتا ہے (لیکن کبھی ایک سال سے زائد) یہ وقت اے او آئی پی کے حصول میں اس لئے لگتا ہے کیوں کہ یہاں فعال ریگولیٹری اور قانونی

کی شرح بنیادی کرایہ کا 8.4 فی صد ہے۔

مختلف ریاستوں میں ہوائی ایندھن (ہوائی ٹربائن ایندھن یا اے ٹی ایف) پر سیلز ٹیکس کی اوسط شرح 24 فی صد ہے۔ یہ اور اس کے ساتھ دیگر مرکزی محصولات کی وجہ سے ایندھن کی قیمت بہت زیادہ ہوجاتی ہے۔ ہندوستان میں ہوائی کمپنیوں میں اڑان پر آنے والے کل خرچ کا 50 فی صد تو ایندھن پر خرچ ہوجاتا ہے جب کہ دنیا بھر میں یہ خرچ 30 فی صد سے 32 فی صد ہی ہے۔

ان سب کے باوجود اگر ہندوستان کے ہوائی کرایے 43 ممالک میں سب سے کم ہیں تو اس کا مطلب ہے کہ یہاں بنیادی کرایے کم ہیں اور یہی وجہ ہے کہ ہوائی کمپنیوں کو پہلے ہی دن سے بیرونی اڑان شروع کرنے کی اجازت دے دیتے ہیں۔ بھلے ہی ان کے پاس چار یا پانچ طیارے ہوں۔ ان شرائط کا ہوائی کمپنیوں پر مضر اثر پڑا ہے۔ یہ بات قابل توجہ ہے کہ مالی سال 16-2015 میں اپریل سے جون کے دوران ہندوستانی ہوائی کمپنیاں 45 لاکھ مسافروں کو ہندوستان سے بیرونی ممالک لے کر گئیں جبکہ غیر ملکی کمپنیوں کی یہ تعداد 76 لاکھ ہے۔

## علاقائی تعلق

اگرچہ ایئرپورٹ اکادمی آف انڈیا، دفاع، ریاستی حکومتوں اور نجی کمپنیوں کے پاس کل 476 ہوائی

**ٹیبل 1: ہوائی صنعت کے فوائد**

| ملک | روزگار (000s) | | | | | کل مجموعی گھریلو پیداوار (ملین امریکی ڈالر) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | براہ راست | بالواسطہ | ترغیب دیا ہوا | سیاحت | کل | براہ راست | بالواسطہ | ترغیب دیا ہوا | سیاحت | کل |
| چین | 900.8 | 2,624.1 | 1,335.4 | 993.5 | 5,853.8 | 26,286 | 28,236 | 14,369 | 11,994 | 80,885 |
| ہندوستان | 121.6 | 334.2 | 240.2 | 5,998.7 | 6,694.7 | 1,860 | 1,354 | 973 | 19,121 | 23,308 |

ذریعہ: ایوی ایشن بنیفیشن بیانڈ باؤنڈریز 2014

نظام کا فقدان ہے جہاں تاخیر کے خلاف اپیل کی جاسکے۔ سی اے پی اے انڈیا نے اس کو اپنی رپورٹ میں شامل کیا ہے۔

پرمٹ حاصل کرلینے کے بعد بھی ہوائی کمپنیوں کے اپنے مخصوص مسائل ہیں جس میں ٹیکس کی اونچی شرح واقعی پریشان کن ہے۔ ایک عام خیال ہے کہ ہوائی سفر سماج کا اعلی طبقہ یا اہل گروپ افراد ہی کرتے ہیں اور ان پر اونچی شرح سے ٹیکس عائد کرنا بری بات نہیں ہے۔

اکنامی کلاس پر سروس ٹیکس بنیادی کرایہ پر 5.6 فی صد کی شرح سے لگایا جاتا ہے جب کہ بزنس کلاس پر اس

ہندوستان ہوائی کمپنیوں کو دوران سال ایندھن کی قیمتوں میں 35 فی صد کی کمی آنے کے باوجود 15-2014 میں 7000 کروڑ خسارے کا تخمینہ لگایا گیا ہے۔

## بیرونی ممالک کے لئے ہوائی سفر

دوسرا مخصوص مسئلہ ہے بیرونی ممالک کے لئے اڑان پر عائد شرائط۔ اصول کے مطابق کوئی بھی ہوائی کمپنی بیرونی ممالک کے لئے اپنی اڑان اس وقت شروع کرسکتی ہے جب اس کو گھریلو اڑان کا پانچ سال کا تجربہ حاصل ہوا اور اس کے پاس کم از کم 20 طیارے ہوں۔ یہ اصول 5/20 کا اصول کہلاتا ہے۔ متعدد ممالک اپنی

**ٹیبل 2: گھریلو مسافر (لاکھ میں)**

| سال | ایئر انڈیا | پرائیویٹ کیریئرز | کل |
|---|---|---|---|
| 2013 (جنوری تا دسمبر) | 119.09 | 495.17 | 614.25 |
| 2014 (جنوری تا دسمبر) | 124.25 | 549.58 | 673.83 |
| 2015 (جنوری تا اگست) | 87.14 | 436.41 | 523.55 |

ذریعہ: ڈائریکٹوریٹ جنرل آف سول ایوی ایشن

اڈے/ ہوائی پٹیاں (زیر استعمال یا غیر استعمال) لیکن ہوائی سفر ان میں سے صرف 78 پر ممکن ہے۔ ایسے بنیادی ڈھانچے کے استعمال اور زمرہ ii سے زمرہ iii کے شہروں کو ملانے کی غرض سے حکومت نے 2007 میں علاقائی ہوائی کمپنیوں کے لئے ایک پالیسی وضع کی تھی۔ کوئی بھی کمپنی جس کے پاس ایک طیارہ ہو، اس شرط کے ساتھ کہ وہ دو سال کے اندر کم از کم دو اور طیارے حاصل کرے گی) دو مماثل شہروں کے درمیان ہوائی خدمات شروع کرسکتی ہے۔

فی الحال صرف علاقائی ہوائی کمپنیاں ہیں 'ایئر کوسٹا' ایئر پیگسس اور ٹروجیٹ۔ اپنے علاقوں میں علاقائی تعلق کو فروغ دینے کی غرض سے اقدامات کرنے کی ریاستوں سے مرکز کی اپیل کا بھی کوئی اثر نہیں ہوا۔

## پیش نظر راستہ

تمام دشواریوں کے باوجود ہندوستان کے ہوائی سفر میں اعلی مقام حاصل کرنے کی صلاحیت ہے لیکن اس

کے لئے چند عوامل کو بروئے کار لانا ضروری ہے۔ انٹرنیشنل ایئرٹرانسپورٹ ایسوسی ایشن (ہوائی کمپنیوں کا عالمی ادارہ) کے ڈائریکٹر جنرل اور سی ای او ٹونی ٹائیلر کا بیان کہ دنیا کی نگاہ ہندوستانی ہوائی خدمات پر مرکوز ہے۔ مینوفیکچرز سے لے کر سیاحتی بورڈوں، ایئرلائنز اور عالمی بزنس سے لے کر مسافروں، بحری جہاز والوں، بزنس مینوں تک۔ اگر ہندوستان کی ہوائی خدمات میں تمام متعلقین کو مشترکہ مقصد حاصل ہوجائے تو ایک تابناک مستقبل کی توقع کی جاسکتی ہے۔ ان کا یہ قول جو ہندوستان میں ہوائی سفر کی ترقی واستحکام کا غماز ہے، کچھ دن پہلے ایک صنعتی میٹنگ میں سامنے آیا تھا۔

موجودہ حکومت نے کوصورت حال کا بخوبی احساس ہے اور اس نے نئی ہوائی خدمات پالیسی پر توجہ مرکوز کرنا شروع کردیا ہے جس کا مقصد اندرون ملک فضائی تعلق کو فروغ دینا اور بیرون ملک پروازوں پر ہندوستانی ہوائی کمپنیوں کو درپیش طریقہ کار کو سہل بنانا ہوگا۔ اس سے کارپوریٹس کو ہوائی کمپنی قائم کرنے کے لئے حوصلہ افزا ملے گا۔

ایسی خبریں بھی آرہی ہیں کہ علاقائی اور دور دراز کے علاقوں کو ہوائی سروس سے جوڑنے کے لئے ہر ٹکٹ پر محصول لگایا جائے گا۔ یہ بھی خبر ہے کہ علاقائی ہوائی کمپنیوں کو مرحلہ وار طریقہ پر شیڈولڈ ہوائی کمپنی میں مستقل کردیا جائے گا۔ اس امر سے ایسی ہوائی کمپنیوں کو منافع بخش بنایا جاسکے گا۔ یہ بھی تجویز ہے کہ غیر شیڈولڈ کمپنیوں (این ایس او پی ایس) کو ملک بھر میں شیڈولڈ پروازیں اڑانے کی اجازت دی جائے گی لیکن شرطوں کے ساتھ۔

یہ بات ذہن نشیں رکھنی چاہئے کہ ایسی 122 کمپنیاں ہیں جن کے پاس 400 طیارے ہیں۔ ان سب اقدامات کا مقصد ہوائی راستوں پر چھوٹے چھوٹے فاصلوں کے لئے بھی ہوائی خدمات فراہم کرانا ہے جس سے کہ ہوائی صنعت ہی کو نہیں بلکہ مجموعی طور پر معیشت کو فائدہ پہنچ سکے۔

زائد ہوائی تعلق کے لئے ہوائی اڈوں کے شہر بنیادی ڈھانچے کی ضرورت ہوگی۔ پہلے سرکاری ادارے ایئرپورٹ اتھارٹی آف انڈیا واحد ادارہ تھا جس پر ہوائی اڈوں کی ترقی، ان کے انتظام اور ان کو چلانے کی ذمہ داری عائد تھی۔ لیکن اب پبلک پرائیویٹ پارٹنرشپ کے تحت ہوائی اڈوں کو ترقی دی جارہی ہے جیسا کہ دہلی، ممبئی، بنگلورو، حیدرآباد اور کوچین ہوائی اڈوں کے سلسلے میں ہوا ہے۔ اس سے صورت حال تبدیل ہورہی ہے۔

حکومت کو توقع ہے کہ گزشتہ پانچ سالہ منصوبے میں 5.5 بلین امریکی ڈالر کے مقابلے بارہویں پنج سالہ منصوبے (2012-17) میں نجی شعبے کی طرف سے کی گئی سرمایہ کاری بڑھ کر 9.3 بلین امریکی ڈالر ہوجائے گی۔ اس کے ساتھ ہی گزشتہ پانچ برسوں میں 23 ہوائی اڈوں کو ترقی دینے کے بعد ایئرپورٹ اتھارٹی آف انڈیا کا ہدف 2020 تک تقریباً 250 ہوائی اڈوں کو قابل عمل بنانا ہے۔

☆☆☆

## دیگر پسماندہ طبقات طلباء کیلئے ریزرویشن کا نفاذ

☆وزیراعظم جناب نریندر مودی کی صدارت میں منعقدہ کابینہ کی میٹنگ میں این آئی ایف ٹی کو اپ گریڈ کرنے کے عمل کو منظوری دے دی گئی، تاکہ دیگر پسماندہ طبقات طلباء کیلئے ریزرویشن کا نفاذ کیا جاسکے اور مقررہ وقت میں فنڈز کا مناسب استعمال کیا جاسکے۔ یہ فنڈز جو 90.13 کروڑ روپے پر مشتمل ہے، کو دوسال یعنی 31/مارچ 2015 سے مارچ 2017 تک ہوگا۔ مذکورہ فنڈ کو جدید سہولیات اور کیمپس کو مزید باصلاحیت بنانے پر خرچ کیا جائے گا، تاکہ ریزرویشن کے تحت آنے والے طلباء جدید سہولیات سے مستفیض ہوسکیں۔

## میانمار کے کلادن میں ملٹی پروجیکٹ کا نفاذ

☆وزیراعظم جناب نریندر مودی کی صدارت میں آج کابینہ کی میٹنگ میں میانما میں کلادن ملٹی ماڈل ٹرانسٹ ٹرانسپورٹ پروجیکٹ کو منظوری دے دی گئی۔ ریوائزڈ تخمینہ 2904.04 کروڑ روپے ہے۔ مذکورہ پروجیکٹ ہندوستان کے شمال مشرقی خطے کیلئے ایک متبادل راہداری ثابت ہوگا جس سے معیشت کو فروغ حاصل ہوگا۔ کلادی پروجیکٹ ہونے کے سبب اس سے میانمار اور ہندوستان کے مابین اقتصادیات، کمرشیل اور اسٹریٹجک رابطوں میں ترقی وفروغ ہوگا۔

## چھوٹی بہت چھوٹی اور درمیانہ صنعتوں میں تعاون کے مقصد سے تائی پی اور بھارت میں مفاہمت

☆وزیراعظم جناب نریندر مودی کی صدارت میں منعقدہ کابینہ کی میٹنگ میں بھارت-تائی پی ایسوسی ایشن (آئی ٹی اے) تائی پی میں اور تائی پی اکونومک اینڈ کلچرل سینٹر ان انڈیا (ٹی ای سی سی) کو منظوری دے دی گئی ہے۔ مذکورہ مفاہمت نامہ کو چھوٹی، بہت چھوٹی اور درمیانہ درجے کی صنعتوں میں تعاون کیلئے منظوری دے دی گئی ہے۔ اس سے ایک ڈھانچہ جاتی فریم ورک اور ایک ماحول میسر آئے گا تاکہ دونوں پارٹیاں ایک دوسرے کی ٹیکنالوجی اور پالیسیوں کو سمجھ کر مزید وسعت دے سکیں۔

اس طرح کے معاہدے سے مذکورہ صنعتوں کیلئے ترقی کے نئے باب کھلیں گے جس سے نئے بازار، مشترکہ وینچر اور باہمی تعاون واشتراک سے ٹیکنالوجی کا استعمال عمل میں آئے گا۔ یہ مفاہمت نامہ کسی بھی قسم کے معاشی، قانونی اور سیاسی وعدوں کا پابند عہد نہیں ہے۔

## موزمبیق اور ہندوستان کے درمیان جدید اور قابل تجدید توانائی کیلئے معاہدہ

☆وزیراعظم جناب نریندر مودی کی سربراہی میں کابینہ میٹنگ میں جدید اور قابل تجدید توانائی کی وزارت اور موزمبیق کے مابین ایک معاہدے کو منظوری دے دی گئی۔ پانچ اگست 2015 میں نئی دہلی میں ہندوستان کے دورے پر آئے موزمبیق کے صدر جناب فلپ تائیوسی کی موجودگی میں موزمبیق کے معدنیات کے وسائل اور توانائی کی وزارت اور ہندوستان کی جدید اور قابل تجدید توانائی کی وزارت کے مابین ایک معاہدہ عمل میں آیا تھا، جس کو منظوری دے دی گئی ہے۔ مذکورہ مفاہمت نامہ دونوں ممالک کے مابین باہمی اشتراک کو فروغ دینے میں معاون ثابت ہوگا۔

وجے دت

# ہندوستانی ریلوے:

## مسافر اور مال گاڑی۔ صلاحیت سازی کے چیلنجز

**۱۔ ہندوستانی ریلوے کا اجمالی خاکہ اور شعبہ جاتی خوبیاں**

ہندوستانی ریلوے ہمارے ملک میں توانائی کی بچت والا ٹرانسپورٹ کا ذریعہ ہے۔ (روڈ ٹریفک کے مقابلے ریلوے میں توانائی کا صرف چھٹا حصہ خرچ ہوتا ہے)۔ اس کے علاوہ ہندوستان میں ریلوے بنیادی طور پر بجلی سے چلتی ہے جسے تیل کے علاوہ ہوا اور سورج جیسے نئے اور قابل تجدید ذرائع سے بھی حاصل کیا جاسکتا ہے۔ ایسے وقت میں جب دنیا تیل کے بحران سے دوچار ہے اور ہمارے ملک میں بڑی مقدار میں تیل بیرونی ملکوں سے درآمد کیا جاتا ہے، ہندوستانی ریلوے ملک میں ٹرانسپورٹیشن کا ایک آئیڈیل ذریعہ ہے۔

ریلوے میں پٹری بچھانے کے لئے سڑک بنانے کے مقابلے صرف ایک تہائی جگہ کی ضرورت پڑتی ہے۔ یہ ہندوستان جیسے گھنی آبادی والے ملک کے لئے، جہاں زمین کی قلت ہمیشہ ایک بڑا مسئلہ رہا ہے، ایک اور سودمند عنصر ہیں۔

ریلوے میں مسافروں کی شرح قدر (ریل کے استعمال کا فیصد) نیز مال بھاڑا جو اس وقت بالترتیب 10 فی صد اور 35 فی صد ہے، میں گراوٹ آرہی ہے کیوں کہ ریل سیکٹر کی صلاحیت میں اضافہ کی شرح کم ہے۔ اس کی صلاحیت کو بہتر بنانے کے ریلوے کی شرح قدر میں اضافہ کرنا قومی مفاد میں ہے۔

ریلوے کے انفرااسٹرکچر میں توسیع کی ضرورت ہے، ٹریفک کو منطقی بنانے کی ضرورت ہے۔

نیشنل ٹرانسپورٹ کمیٹی کی تازہ ترین رپورٹ (اپریل 2014) میں ٹرانسپورٹ کے دیگر ذرائع کے مقابلے میں ریلوے کے فوائد کو کافی بہتر طریقے سے پیش کیا گیا ہے۔ جو درج ذیل ہے:

ریل اور روڈ ٹرانسپورٹ کے ماحولیاتی اور سماجی پائیداری کا موازنہ

**۲۔ ریل کی جدید کاری سے متعلق کمیٹیاں**

ریلوے کی جدید کاری سے متعلق کمیٹی نے ہندوستان میں ریل ٹرانسپورٹ کے انفرااسٹرکچر کی تعمیر کی ضرورت کے مختلف پہلوؤں پر غور کیا۔

سرمایہ کاری کے لئے جن اہم شعبوں کی شناخت کی گئی، وہ ہیں:

ٹریک، سگنلنگ، اسٹیشن اور ٹرمنلس، پی پی پی، زمین، ڈیڈیکیٹیڈ فریٹ کوریڈور، انفارمیشن اور کمیونیکیشن ٹکنالوجی، مقامی ترقی، سیفٹی، فنڈنگ، انسانی وسائل اور تنظیم۔

ہندوستانی ریلوے کی جدید کاری سے متعلق کمیٹی نے جدید کاری کے لئے اگلے پانچ برسوں کے دوران 560,000 کروڑ روپے کی فنڈنگ کی سفارش کی ہے۔

**۳۔ ہندوستانی ریلوے کے امکانات**

ہندوستانی ریلوے دنیا کا تیسرا سب سے بڑا ریل نیٹ ورک ہے۔ اس کے تحت 7083 ریلوے اسٹیشن، 131205 ریلوے پل، 9000 لوکوموٹیو، 51030 پسنجر کوچ، 219931 مال ڈھلائی کے ڈبے اور 63974 کلومیٹر کا روٹ ہے۔ ہندوستانی ریلوے آج روزانہ 19000 ٹرینیں چلاتی ہے ان میں 12000 مسافر ٹرین اور 7000 مال گاڑیاں ہیں۔ یہ روزانہ 2.65 ملین ٹن مال اور 7.2 بلین مسافروں کو سالانہ ایک جگہ سے دوسری جگہ لے جاتی ہے۔ اس میں فی الوقت 1.36 ملین ملازمین کام کررہے ہیں اور 31 مارچ 2015 کے مطابق اس کا سالانہ ریونیو 1,64,374 کروڑ روپے ہے۔

ریلوے جی ڈی پی میں 1.5 تا 2 فی صد اضافی تعاون کرسکتا ہے۔

کمیٹی نے جن شعبوں کی نشاندہی کی ہے ان میں صلاحیت سازی کے سلسلے میں اہم سفارشات درج ذیل ہیں:

ریل لائن اور پل: موجودہ (اے، بی اور ڈی اسپیشل روٹ کے) 19000 کلومیٹر لائن۔ 25 ٹن ایکسل لوڈ اور 75/100 کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار والی مال گاڑیاں۔ مسافر ٹرینوں کی رفتار 160/200 کلومیٹر فی گھنٹہ۔ لیول کراسنگ کو ختم کرنا اور ریلوے لائن کے دونوں طرف جنگلے لگانا۔ شہری، نیم شہری اور آبادی والے دیگر علاقوں میں اچھی طرح جنگلے لگانے کی ضرورت ہے۔ اس پر فی کلومیٹر تقریباً 40 لاکھ روپے کی لاگت

سابق ایڈیشنل ممبر (الیکٹریکل) ریلوے بورڈ

آئے گی۔ 11250 پلوں کو مضبوط کرنا۔ روٹ اے اور بی پر ریلوے لائن کی دیکھ بھال کو 100 فی صد میکانائزڈ کرنا۔ ان اقدامات پر تقریباً 33046 کروڑ روپے کی لاگت آئے گی اور انہیں پانچ برس میں مکمل کرنا ہوگا۔

**سگنلنگ**: اے اور بی روٹ پر ٹرین مینجمنٹ سسٹم وغیرہ کے ساتھ آٹو میٹک بلاک سگنلنگ، اے اور بی روٹ پر کیب سگنلنگ کے ساتھ آن بورڈ ٹرین پروٹیکشن۔ ان کاموں پر تقریباً 25000 کروڑ روپے کی لاگت آئے گی اور انہیں پانچ برس میں پورا کیا جائے گا۔

**رولنگ اسٹاک**

**نئی جنریشن کے انجن**:

☆ الیکٹرک انجن (9000 اور 12000 ہارس پاور)

☆ زیادہ ہارس پاور والے ڈیزل انجن (5,500 ہارس پاور)

ایندھن کو بچانے، گیسوں کے اخراج اور معتبریت کو بہتر بنانے کے لئے ٹریکشن ڈیولپمنٹ

ہائی اسپیڈ پوٹینشیل ایل ایچ بی کوچ (160/200 کلومیٹر فی گھنٹہ)

اپ گریڈیڈ سب اربن کوچ

ہائی اسپیڈ انٹرسٹی سفر کے لئے ٹرین سیٹ

ریشیو ویگن کا وزن معلوم کرنے کے لئے وزن کرنے والی جدید مشینیں۔

تمام مسافر ٹرینوں میں ماحولیات سے ہم آہنگ ٹوائلٹ۔

بھاری وزن اٹھانے والے مال گاڑی کے ڈبے

ان اقدامات پر تقریباً 72,571 کروڑ روپے کی لاگت آئے گی اور انہیں پانچ سال کے اندر مکمل کیا جائے گا۔

**۴۔ اسٹیشن اور ٹرمنلس**

ایک سو بڑے اسٹیشنوں کی جدید کاری کی فوری ضرورت ہے۔ اگلے دس برسوں کے دوران مجموعی طور پر 770 اسٹیشنوں کے ازسرنو ڈیولپمنٹ کا ہدف طے کیا جائے۔ 34 ملٹی ماڈل لاجسٹکس پارک کی ضرورت ہے۔

ریلوے فریٹ ٹرمنلس: چوٹی کے 50 ٹرمنلس کو ترجیح دی جانی چاہیئے۔

مجوزہ 100 اسٹیشنوں کے ری ڈیولپمنٹ کے لئے 110000 کروڑ روپے کی ضرورت ہوگی جب کہ دیگر اسٹیشنوں اور ٹرمنل اور ڈیڈیکیٹڈ فریٹ کوریڈور کے لئے تقریباً 97000 کروڑ روپے کی ضرورت پڑے گی۔

**زمین اور فضائی حدود**

فاضل زمین اور فضائی علاقوں کو استعمال میں لاکر ہندوستانی ریلوے 50000 کروڑ روپے کی اضافی آمدنی کر سکتی ہے۔

**ڈیڈیکیٹیڈ فریٹ کوریڈور (ڈی ایف سی)**

مشرقی اور مغربی ڈیڈیکیٹڈ فریٹ کوریڈور (3338 کلومیٹر) کو اگلے پانچ برس میں مکمل کرلینا چاہیئے۔

شمال جنوب، مشرق مغرب، ایسٹ کوسٹ اور جنوب ڈیڈیکیٹڈ فریٹ کوریڈور کا کام شروع کردیا جانا چاہیئے۔

اس طرح تقریباً 6200 کلومیٹر کے ان کوریڈوروں کو اگلے دس برس میں آپریشنل بنادیا جانا چاہیئے۔

ڈیڈیکیٹڈ فریٹ کوریڈور کی تعمیر کے ساتھ ہی 25 ٹن ایکسل لوڈ اٹھانے کے اہل ٹرینوں کو چلانے کے لئے تقریباً 6000 کلومیٹر فیڈر روٹ کو ڈی ایف سی میں تبدیل کرنے کا کام شروع کردینا چاہیئے۔ ان تمام کوریڈوروں کی تعمیر پر تقریباً 2,04,000 کروڑ روپے لاگت آنے کا اندازہ ہے۔ مشرقی اور مغربی ڈی ایف سی کی تعمیر کے لئے مجوزہ وقت پانچ برس کا ہے جب کہ شمال جنوب، مشرق مغرب، ایسٹ کوسٹ اور سدرن ڈیڈیکیٹیڈ کوریڈور کی تعمیر کے لئے مقررہ وقت دس برس ہے۔

**ہائی اسپیڈ پسنجر ٹرین کوریڈور**

احمد آباد اور ممبئی کے درمیان 350 کلومیٹر فی گھنٹہ

**جدول 1. ریل اور روڈ ٹرانسپورٹ کے ماحولیاتی اور سماجی پائیداری کا موازنہ**

| | |
|---|---|
| توانائی کا خرچ | روڈ کے مقابلے ریلوے کے ذریعہ مال ڈھلائی میں 75 تا 90 فیصد کم توانائی خرچ ہوتی ہے جب کہ پسنجر ٹریفک میں پانچ تا 21 فیصد توانائی کم خرچ ہوتی ہے۔ |
| مالی لاگت | ریل ٹرانسپورٹ کی یونٹ لاگت روڈ ٹرانسپورٹ کے مقابلے تقریباً دو روپیہ فی این ٹی کے ایم اور 1.6 روپیہ فی پی کے ایم کم تھی (سال 2000 کے مطابق) |
| ماحولیاتی نقصان | ریل ٹرانسپورٹ کے ذریعہ کاربن مونو آکسائیڈ کا اخراج 17 گرام فی کلومیٹر ہوتا ہے جب کہ سڑک ٹرانسپورٹ میں یہ فی کلومیٹر 84 گرام خارج ہوتا ہے۔<br>ریل ٹرانسپورٹ فی این ٹی کے ایم 28 گرام کاربن مونو آکسائیڈ خارج کرتا ہے اس کے مقابلے سڑک ٹرانسپورٹ میں یہ 64 گرام فی این ٹی کے ایم خارج ہوتا ہے۔ |
| حادثات پر لاگت | ریل کے مقابلے سڑک حادثات پر واضح طور پر زیادہ لاگت پڑتا ہے۔<br>پسنجر ٹرانسپورٹ کے سلسلے میں ریل کے مقابلے سڑک حادثات میں 45 گنا زیادہ لاگت آتی ہے۔<br>مال گاڑی کے سلسلے میں ریل کے مقابلے سڑک حادثات پر آٹھ گنا زیادہ لاگت آتی ہے۔ |
| سماجی اثرات (بشمول تمام لاگت) | تمام لاگت یا سماجی لاگت کے ضمن میں ریلوے کو سڑک ٹرانسپورٹ پر زبردست برتری حاصل ہے (مال گاڑی کے سلسلے میں بھی یہی بات نافذ ہوتی ہے)<br>شہری علاقوں میں ریلوے کا فائدہ لاگت (سال 2000 کے مطابق) 2.8 روپیہ فی این ٹی کے ایم اور 1.7 روپیہ فی پی کے ایم تھا۔<br>غیر شہری علاقوں میں ریلوے کا فائدہ لاگت (سال 2000 کے مطابق) 2.5 روپیہ فی این ٹی کے ایم اور 1.7 روپیہ فی پی کے ایم تھا۔ |

کی رفتار سے ٹرین چلانے کے لئے ایک ہائی اسپیڈ ریلوے لائن تعمیر کی جائے گی۔ ریل بجٹ 2015-16 میں اس پروجیکٹ کو منظوری دے دی گئی ہے۔ اس پر تقریباً 60,000 کروڑ روپے کی لاگت آنے کا اندازہ ہے۔

چھ دیگر ہائی اسپیڈ ریل کوریڈور کی نشاندہی کے لئے تفصیلی مطالعہ کا کام چل رہا ہے۔ ان میں (۱) دہلی۔ چنڈی گڑھ (450 کلومیٹر)، (۲) حیدرآباد۔ ڈورناکل۔ وجے واڑہ۔ چینئی (664 کلومیٹر)، (۳) ہوڑہ۔ ہلدیا (135 کلومیٹر)۔ (۴) چینئی۔ بنگلور۔ کوئمبتور۔ ارناکولم (850 کلومیٹر)، (۵) دہلی۔ آگرہ۔ لکھنو۔ وارانسی۔ پٹنہ (991 کلومیٹر) اور (۶) ارناکولم۔ ترویندرم (194 کلومیٹر) شامل ہیں۔ اس سے کنکٹی ویٹی، ٹریفک، تیز رفتار انٹرسٹی سفر میں اضافہ ہوگا۔

**پروجیکٹوں پر نظر ثانی**

درج ذیل 'ترجیحی پروجیکٹوں' کے نفاذ کو تیز کیا جانا چاہئے:

☆ ایڈوانس اسٹیج کے وہ 101 پروجیکٹ جن میں 50 تا 90 فیصد سرمایہ کاری ہوچکی ہے۔

☆ جن ریلوے لائنوں کے پروجیکٹ کو منظوری مل چکی ہے۔ مجموعی طور پر 340 ریل لائنوں کے پروجیکٹوں میں سے [نئی لائن 129، گیز میں تبدیلی 45، لائنوں کو ڈبل کرنا 166]، جن کی کل لمبائی 33,133 کلومیٹر ہے، درج ذیل کاموں کو ترجیحی بنیاد پر کیا جانا چاہئے۔

☆ ریلوے لائن کو ڈبل کرنے کے 115 پروجیکٹ جن کے تحت 6643 کلومیٹر کا احاطہ کیا جائے گا (منظور شدہ)۔

☆ 15 نئی لائنیں یا گیز میں تبدیلی کے پروجیکٹ جن کے تحت 700 کلومیٹر کا احاطہ کیا جائے گا (منظور شدہ)۔

☆ ریلوے لائن پروجیکٹوں کے لئے منظوری۔ پندرہ نئی لائنیں یا ریلوے لائنوں کو دہرا کرنے کے پروجیکٹ، جن کے تحت 3092 کلومیٹر کا احاطہ کیا جائے گا (ابھی منظوری نہیں ملی ہے)۔

☆ 7500 آر کے ایم کی بجلی کاری کا کام اگلے پانچ برسوں میں ہوجانا چاہئے۔

☆ اگلے پانچ برسوں میں 10000 کلومیٹر نئی لائنوں کا اضافہ ہونا چاہئے۔ ان نئی لائنوں کو سماجی شمولیت کے مقصد سے بچھایا جانا چاہئے اور ان سے آمدنی کی توقع نہیں رکھنی چاہئے۔

☆ غیر مفید پروجیکٹوں کو پوری طرح سماجی شمولیت کے مقصد سے روبہ عمل لایا جانا چاہئے اور اس مقصد کے لئے حکومت ہند کی طرف سے ایک خصوصی فنڈ قائم کیا جانا چاہئے۔ او اینڈ ایم خسارہ کا تعین پوری شفافیت سے کیا جانا چاہئے اور ریگولیٹر کے ذریعہ اس کی ادائیگی کی جانی چاہئے۔

☆ مناسب پالیسی فریم ورک کے ذریعہ 'فرسٹ' اور 'لاسٹ میل' کنکٹی ویٹی کا التزام کیا جانا چاہئے۔

☆ جنکشن اسٹیشنوں اور ریل فلائی اوووروں پر گریڈ سیپاریشن کے لئے منی مشن موڈ میں بائی پاس کی نشاندہی اور ان کی تعمیر۔ درج بالا اقدامات سے دور افتادہ علاقوں تک رسائی میں اضافہ ہوگا، پانچ برسوں میں تقریباً 24000 ٹریک کلومیٹر اضافی براڈ گیج لائن اور 7500 آر کے ایم بجلی والے ٹریک کی تعمیر ہوگی۔ ان ترجیحی پروجیکٹوں پر تقریباً 53827 کروڑ روپے کی لاگت آئے گی جب کہ نئی لائنوں کی تعمیر پر 1,00,000 کروڑ روپے کی لاگت آئے گی۔ اس کے لئے پانچ سال کا وقت طے کیا گیا ہے۔

**انفارمیشن اور کمیونیکیشن ٹکنالوجی (آئی سی ٹی)**

اس پر لگ بھگ 1,315 کروڑ روپے کی سرمایہ کاری کا اندازہ ہے اور یہ کام ایک سے چار برس میں مکمل

| نمبر شمار | آمدنی کے ذرائع | کروڑ روپے میں |
|---|---|---|
| 1 | مجموعی بجٹ سپورٹ | 250000 |
| 2 | داخلی آمدنی | 201805 |
| 3 | قرض / ادھار | 101000 |
| 4 | پی پی پی | 229024 |
| 5 | ڈیویڈنڈ رعایت | 24000 |
| 6 | روڈ سیفٹی فنڈ | 16842 |
| | مجموعی رقم | 822671 |

کیا جاتا ہے۔

**مقامی ترقی**

☆مقامی صلاحیتوں کی خاطر خواہ ترقی

☆انڈین انسٹی ٹیوٹ آف ریلوے ریسرچ کا قیام۔

☆ ریلوے کی موجودہ آر اینڈ ڈی سہولیات کا اپ گریڈیشن

☆مقامی صلاحیتوں کی تعمیر کے لئے آر ڈی ایس او کو مستحکم کرنا

☆مقامی مینوفیکچرنگ (اعلی ایکسل لوڈ والے ڈبوں کے لئے فاونڈری سہولیات) کا اپ گریڈیشن

☆ ریلوے کے لئے انڈین اسٹینڈرڈ، اہم وینڈرس اور پروٹوکول کو ڈیولپ کرنا

☆تعلیمی اداروں میں ریلوے لیباریٹریز کے ساتھ یونیورسٹی کے تال میل میں اضافہ کرنا

ان اقدامات پر تقریباً 464 کروڑ روپے کی لاگت آنے کا اندازہ ہے۔

**سیفٹی**

☆پٹریوں کے مشینی دیکھ ریکھ کے لئے جدید ترین ٹریک مشینوں کا استعمال۔

☆وہیل امپیکٹ لوڈ ڈیٹیکٹر کو نصب کرنا۔

☆ ریلوے ورک شاپ کی جدید کاری اور درستگی

☆ٹرینوں میں ٹرین پروٹیکشن وارننگ سسٹم (ٹی پی ڈبلیو ایس) کو نصب کرنا۔

☆پورے ریل سسٹم کا احاطہ کرنے کے لئے خامیوں سے پاک ڈیجیٹائز اور ریکارڈیبل الٹراسونک والی گاڑیوں کی تنصیب۔

☆بغیر پھاٹک والے لیول کراسنگ کو ختم کر کے ان کی جگہ پھاٹک والے لیول کراسنگ بنانا، اوور برج اور انڈر پاس کی تعمیر۔

☆کوچنگ ڈپو کو اپ گریڈ کرنا

☆ڈیزاسٹر مینجمنٹ سہولیات اور متعلقہ خدمات کو اپ گریڈ کرنا

☆نیٹ ورک مینجمنٹ سینٹروں کو اپ گریڈ کرنا

☆سیفٹی اور سیکورٹی کے لئے سوشل نیٹ ورک/ کیمرے، ویڈیو اور دیگر نئے آلات اور ٹکنالوجی کا استعمال

ان اقدامات کو روبہ عمل لانے سے مسافروں اور ریلوے کے ملازمین کی سیفٹی اور سیکورٹی میں اضافہ ہوگا۔ ان اقدامات پر مجموعی طور پر 39,836 کروڑ روپے کی لاگت آنے کا اندازہ ہے۔

**سرمایہ**

☆جدید کاری کے مجوزہ اقدامات کے لئے کل 5,60,396 کروڑ روپے کی ضروری سرمایہ کاری کے لئے راغب کرنا

ریلوے نے اندازہ لگایا ہے کہ اسے دیگر مجوزہ پروجیکٹوں کے لئے، جنہیں پانچ برسوں میں پورا کیا جانا ہے اور جو مذکورہ بالا اقدامات میں شامل نہیں کئے گئے ہیں، 4,42,74 کروڑ روپے کی اضافی ضرورت ہوگی۔

☆اگلے پانچ برسوں کے لئے 8,39,000 کروڑ روپے کی سرمایہ کاری، جس میں جدید کاری منصوبوں پر سرمایہ کاری کے لئے 3,96,000 کروڑ روپے شامل ہیں، کی سفارش کی گئی ہے۔ یہ دسویں منصوبہ کے 84000 کروڑ روپے اور گیارہویں منصوبہ کے 2,03,000 کروڑ روپے کے مقابلے میں سرمایہ کاری کے لحاظ سے کافی لمبی چھلانگ ہے۔

☆مختلف فریقین کے ساتھ تبادلہ خیال کی بنیاد پر کمیٹی نے فنڈنگ کے پیٹرن کی جو سفارش کی ہے وہ جدول 2 میں درج ہے۔ 16,469 کروڑ روپے کی کمی کو دور کرنے کے لئے ریلوے میں ڈس انوسٹمنٹ جیسے اقدامات کی سفارش کی گئی ہے۔

جدول 2 : اگلے پانچ برس کے لئے ضروری 8,39,140 کروڑ روپے کی رقم حاصل کرنے کے ذرائع۔

☆جدید کاری کے لئے پی پی پی کے ذریعہ 164,000 کروڑ روپے بقیہ رقم اگلے پانچ سال کے بعد یعنی پانچویں برس سے شامل کی جائے گی۔ اس سے پی پی پی کے ذریعہ جدید کاری منصوبہ کے لئے مجموعی فنڈنگ 3,93,000 کروڑ روپے ہو جائے گی۔

☆ان اقدامات کو پائیدار انداز میں روبہ عمل لانے کے لئے فنڈ حاصل کرنے کے لئے ایس آر ایس ایف کے خطوط پر ایک علیحدہ 'ماڈرنائزیشن فنڈ' قائم کیا جانا چاہئے۔

**۵۔ پی پی پی کے لئے سفارش**

ریل وکاس نگم لمیٹڈ (آر وی این ایل) کے ذریعہ پی پی پی پروجیکٹ

آر وی این ایل کا قیام قابل اعتماد پروجیکٹوں پر عمل درآمد کے لئے ہوا ہے۔ آر وی این ایل نے جن پروجیکٹوں کو اپنے ہاتھ میں لیا ہے وہ درج ذیل ہیں:

**پی پی پی اقدامات میں پیش رفت**

**اسٹیشن اور ٹرمنلس**

نئے ریلوے اسٹیشنوں کے ڈیولپمنٹ اور موجودہ اسٹیشنوں کے ری ڈیولپمنٹ کے لئے اپریل 2012 میں ریل لینڈ ڈیولپمنٹ اتھارٹی (آر ایل ڈی اے) کے ساتھ مشترکہ طور پر وزارت ریل کی پی ایس یو ارکون انٹرنیشنل لمیٹڈ کے ذیلی ادارہ کی حیثیت سے انڈین ریلوے اسٹیشن ڈیولپمنٹ کا قیام عمل میں آیا۔

**ہائی اسپیڈ ریل کوریڈور**

ممبئی اور احمد آباد کے درمیان پہلے ہائی اسپیڈ ریل کوریڈور کی تعمیر کے لئے ریل بجٹ 2015-16 میں منظوری دے دی گئی ہے۔ اس پروجیکٹ کی اہم

**جدول 3**

| سال | مجموعی آمدنی | اخراجات | ڈیویڈنڈ | ڈیویڈنڈ کے بعد منافع | آپریٹنگ ریشیو | لوڈنگ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2014-15 | 164374 کروڑ | 149176 کروڑ | 9135 کروڑ | 3783 کروڑ | 92.5فی صد | 1101ایم ٹی |
| 2013-14 | 143742 کروڑ | 127260 کروڑ | | | 87.8فی صد | 1047ایم ٹی |

خصوصیات درج ذیل ہیں:

براڈ گیز (1676 ایم ایم) بالیسٹ لیس ٹریک سسٹم کی سفارش کی گئی ہے۔احمد آباد اور ممبئی کے درمیان سب سے بہترین ٹریول ٹائم یعنی 350 کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار ایک گھنٹہ 52 منٹ کے بعد آئے گی۔

بنیادی تعمیراتی لاگت: 60000 کروڑ روپے

ایلی ویٹیڈ ریل

کوریڈور ورار اور چرچ گیٹ کے درمیان موجودہ ویسٹرن سب اربن کوریڈور کے ساتھ ساتھ سب اربن ریل ٹرانزٹ سسٹم کے اضافی کوریڈور، جسے بالعموم ایلی ویٹیڈ کوریڈور کہا جاتا ہے، کی تعمیر اور اگر ممکن ہو تو اسے بڑھا کر سی ایس ٹی ایم اور نریمن پوائنٹ/منترالیہ تک لے جانے کے امکانات پر غور۔سنٹرل ریلوے کے سب اربن روٹ یعنی سی ایس ٹی ایم۔کلیان کے درمیان بھی اسی طرح کے کوریڈور کی تعمیر پر غور۔

**پرائیوٹ فریٹ ٹرمنل**

اس کام کے لئے سی ڈبلیو سی، کانکور اور ڈی ایف سی سی آئی ایل کو مراعات دی گئی ہیں۔

**ڈبوں کو پٹے پر دینا**

دسمبر 1986 میں آئی آر ایف سی کو ایک پبلک لمیٹیڈ کمپنی کے طور پر قائم کیا گیا، جس کا واحد مقصد وزارت ریل کے منصوبوں کی تکمیل اور اپنی ترقیاتی ضرورتوں کو پورا کرنے کے لئے مارکیٹ سے پیسہ حاصل کرنا ہے۔کمپنی نے 31 مارچ 2014 تک ریلوے کو 112266 کروڑ روپے مالیت کے رولنگ اسٹاک پٹے پر دیئے۔سال 2013-14 کے دوران تقریباً 14785 کروڑ روپے کے اثاثوں کو مالی مدد دی گئی۔آئی آر ایف سی نے انجن، ویگن اور کوچوں کے لئے مالی مدد دی۔وزارت آئی آر ایف سی کے پٹوں کی ادائیگی مسلسل کررہی ہے۔کمپنی نے مالی سال 2013-14 کے اواخر تک ریل وکاس نگم لمیٹیڈ کو 2623 کروڑ روپے کی رقم تقسیم کی۔

**لوکو اور کوچ مینوفیکچرنگ یونٹ**

الیکٹریک لوکوموٹیو فیکٹری، مدھے پورا (ای ایل ایف) اور ڈیزل لوکوموٹیو فیکٹری مرہورا (ڈی ایل ایف)

وزارت ریل جوائنٹ وینچر کے طور پر ان میں سے ہر ایک پروجیکٹ پر 26 فی صد سرمایہ کاری کرے گی جو زیادہ سے زیادہ 100 کروڑ روپے ہوگی۔

جوائنٹ وینچر کی ذمہ داری ہوگی کہ وہ مدھے پورا اور مرہورا میں لوکوموٹیو فیکٹری اور ٹاؤن شپ قائم کرے، جہاں بالترتیب 12000 ہارس پاور کے الیکٹرک اور 4500/6000 ہارس پاور کے ڈیزل انجن تیار کئے جائیں۔رکھ رکھاؤ کے لئے دو مینٹیننس ڈپو کا قیام، ایک ٹریننگ انسٹی ٹیوٹ کا قیام۔

بجلی کی پیداوار

بھارتیہ ریل بجلی کارپوریشن لمیٹیڈ، ہندوستانی ریل (26 فی صد) اور این ٹی پی سی (74 فی صد) کا ایک جوائنٹ وینچر ہے۔

1000 میگاواٹ والے کوئلہ پر مبنی تھرمل پاور پلانٹ کے تحت پٹ ہیڈ نبی نگر بہار میں سون نگر گڑھوا لائن کے پہلے 250 میگاواٹ یونٹ کا افتتاح دسمبر 2015 میں کیا جائے گا۔ادرا مغربی بنگال پٹ ہیڈ میں 1660 میگاواٹ کے کوئلہ پر مبنی تھرمل پاور پلانٹ۔یہ سپر کریٹیکل بوائلر ٹکنالوجی پر مبنی ہے۔ان کی منظوری کا عمل آگے بڑھ چکا ہے۔

**ٹھاکرلی کلیان میں گیس پر مبنی 450 میگاواٹ والا بجلی پلانٹ**

**قابل تجدید توانائی کے**

**جدول 4**

**حالیہ برسوں میں ہندوستانی ریل کا سالانہ منصوبہ**

| سال 2014 15 فروری | مجموعی سرمایہ کاری | جنرل ریونیو سے بجٹ تعاون | داخلی آمدنی | اضافی بجٹ تعاون بشمول آئی آر ایف سی، پی پی کے ذریعہ بازار سے قرض | روڈ سیفٹی فنڈ | پی پی پی |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2014-15 | 65445 کروڑ | 30100 کروڑ | 15350 کروڑ | 11790 کروڑ | 2200 کروڑ | 6005 کروڑ |
| 2013-14 | 63363 کروڑ | 26000 کروڑ | 14260 کروڑ | 15130 کروڑ+6000 کروڑ (پی پی پی) | 2000 کروڑ | |
| 2012-13 | 60100 کروڑ | 24000 کروڑ | 18050 کروڑ | 16050 کروڑ | 2000 کروڑ | |

**پروجیکٹ(شمسی ، ہوا وغیرہ)**

ہندوستانی ریلوے نے درج بالا توانائی کا دس فیصد قابل تجدید توانائی کے ذرائع سے حاصل کرنے کا تہیہ کر رکھا ہے۔اس نے مہاراشٹر اور آندھرا پردیش میں ٹیرف پر مبنی بولی کے ذریعہ 200 میگاواٹ شمسی بجلی حاصل کرنے کا فیصلہ کیا ہے۔اضافی 50 میگاواٹ بجلی سولر روف ٹاپ کے ذریعہ حاصل کیا جائے گا جس کے لئے 60 کروڑ روپے کی سبسڈی دی جائے گی۔

ہوا سے بجلی حاصل کرنے کے ضمن میں ہندوستانی ریلوے ٹوٹی کورین میں 10.5 میگاواٹ بجلی حاصل کرنے کے لئے گذشتہ چھ برسوں سے کام کر رہی ہے۔رائٹس کی سبسڈیری ریلوے انرجی مینجمنٹ کمپنی (آر ای ایم سی) نے راجستھان میں اپریل 2015 میں ہوا پر مبنی 25 میگاواٹ کے ایک بجلی پلانٹ کا آرڈر دیا ہے۔آندھرا پردیش جیسی ریاستوں میں اضافی 132 میگاواٹ بجلی حاصل کرنے کے کام میں پیش رفت ہوئی ہے۔یہ پروجیکٹ پی پی پی ماڈل کے تحت ہیں۔

**۶۔ مال ڈھلائی کی تجارت میں صلاحیت سازی۔**

**ڈیڈیکیٹیڈ فریڈ کوریڈور پروجیکٹ**

ہندوستانی ریلوے کا چار میٹروپولیٹن شہروں دہلی، ممبئی، چینئی اور ہوڑہ پر مشتمل کواڈری لیٹرل لنکنگ جسے گولڈن کواڈری لیٹرل بھی کہا جاتا ہے اور اس کے دو وتر یعنی دہلی۔ چینئی اور ممبئی ہوڑہ کے ذریعہ ہندوستانی ریلوے کو حاصل ہونے والے مال بھاڑے کی آمدنی کا 55 فی صد سے زیادہ ملتا ہے۔مشرقی کوریڈور پر ہوڑہ۔دہلی ٹرنک روٹ اور مغربی کوریڈور پر ممبئی۔دہلی ٹرنک روٹ پر لائن اپنی صلاحیت کے مطابق پوری طرح بھر چکا ہے بلکہ یہ 115 تا 150 فیصد کام کر رہا ہے۔کوئلہ کو ایک جگہ سے دوسری جگہ پہنچانے ،تعمیراتی انفرااسٹرکچر کی بڑے پیمانے پر جاری سرگرمیوں اور بڑھتی ہوئی بین الاقوامی تجارت کے نتیجے میں مشرقی اور مغربی روٹ کے ساتھ ساتھ ایک ڈیڈیکیٹیڈ فریٹ کوریڈور کی ضرورت محسوس کی گئی تا کہ ریل مال ڈھلائی کی بڑھتی ہوئی مانگ کو پورا کیا جاسکے۔

حکومت ہند نے پہلے مرحلے میں دو کوریڈور کی تعمیر کو منظوری دی۔ جو مجموعی طور پر مغربی کوریڈور (1500 کلومیٹر) اور مشرقی کوریڈور (1800 کلومیٹر) ، 3300 کلومیٹر کی لمبائی پر محیط ہے۔مشرقی کوریڈرو مغربی بنگال کے ڈانکنی سے شروع ہوکر بہار، اتر پردیش اور ہریانہ سے ہوکر گذرے گا اور پنجاب کے لدھیانہ میں جا کر ختم ہوگا۔مغربی کوریڈور اتر پردیش کے دادری سے شروع ہوکر جواہر لال نہرو بندرگاہ، ممبئی پر جا کر ختم ہوگا، یہ دہلی، ہریانہ، راجستھان، گجرات اور مہاراشٹر ریاستوں سے ہوکر گذرے گا۔ان ڈیڈیکیٹیڈ فریٹ کوریڈوروں کی منصوبہ بندی، ڈیولپمنٹ، ان کے لئے مالی وسائل کا حصول اور تعمیر، رکھ رکھاو اور آپریشن کے لئے ڈیڈیکیٹیڈ فریٹ کوریڈور کارپوریشن آف انڈیا لمیٹیڈ (ڈی ایف سی سی آئی ایل) کے نام سے ایک خصوصی ادارہ قائم کیا گیا۔

**مستقبل کے کوریڈور**

وزارت ریل نے رائٹس کو چار اضافی کوریڈور کی تعمیر کے سلسلے میں مطالعاتی رپورٹ تیار کرنے کا کام سونپا ہے۔ڈی ایف سی سی آئی ایل کو اس کام کے لئے نوڈل ایجنسی بنایا گیا ہے۔یہ کوریڈور ہیں:

مشرق مغرب کوریڈور (کولکاتہ۔ممبئی) تقریباً 2000 کلومیٹر۔

شمال جنوب کوریڈور (دہلی ۔چینئی) تقریباً 2173 کلومیٹر۔

ایسٹ کوسٹ کوریڈور (کھڑگ پور۔وجے واڑہ) تقریباً 1100 کلومیٹر۔

سدرن کوریڈور (چینئی۔گوا) تقریباً 890 کلومیٹر

**۷۔دہلی۔ممبئی انڈسٹریل کوریڈور (ڈی ایم آئی سی)**

دہلی ۔ممبئی انڈسٹریل کوریڈور کا خاکہ دہلی (دادری) سے ممبئی (جے این پی ٹی) تک کے درمیان خود پائیدار صنعتی ٹاون شپ کو ڈیولپ کرنے کے مقصد اور اس سے حاصل ہونے والے مواقع سے استفادہ کرنے کے غرض سے تیار کیا گیا ہے۔اس میں ہائی ایکس لوڈ ویگن (25 ٹن) ڈبل اسٹیکڈ کنٹینروں کے لئے ہائی اسپیڈ ریل کنکٹی ویٹی ہوگی، جو عالمی مسابقتی ماحول میں بزنس سیٹ اپ کے لئے ایک انتہائی اہم ضرورت ہے۔

ڈی ایم آئی سی کا مقصد روزگار کے مواقع ،صنعتی آوٹ پٹ اور برآمدات کو بہتر بنا کر اقتصادی ترقی کا حصول ہے۔امید کی جاتی ہے کہ اس سے ملک کو دوعددی جی ڈی پی ترقی کی شرح حاصل کرنے میں مدد ملے گی۔

**۸۔مسافر زمرے میں صلاحیتوں کو بڑھانا**

☆جولائی 2014 کی اپنی بجٹ تقریر میں وزیر ریل نے درج ذیل شعبوں پر خصوصی توجہ دینے پر زور دیا۔

☆ پسنجر اور مال گاڑی دونوں ہی کے موجودہ کوریڈور کی رفتار کو بڑھانے کی ضرورت ہے۔مسافر ٹرینوں کے لئے ٹرینوں کی رفتار 200 کلومیٹر فی گھنٹہ تک کرنے کا اعلان کیا گیا۔

☆منتخب کوریڈور پر بلٹ ٹرین جیسی ٹکنالوجی کو

نافذ کیا جائے گا۔ ممبئی۔احمد آباد کوریڈور کو پہلے ہائی اسپیڈ کوریڈور کے طور پر منظوری دی گئی۔

**۹۔ ہندوستانی ریلوے کی مالیاتی کارکردگی**

☆ درحقیقت پچھلے مسلسل آٹھ برسوں سے ہندوستانی ریلوے میں مال بھاڑے اور مسافر کرایوں میں کوئی اضافہ نہیں کیا گیا تھا یا بہت معمولی اضافہ کیا گیا تھا۔ حالیہ برسوں میں خواتین سینئر سٹیزن کی عمر بھی گھٹا کر 58 برس کردی گئی ہے۔ معذور افراد کو اب راجدھانی اور شتابدی ایکسپریس ٹرینوں میں بھی رعایتیں دی جارہی ہیں۔ جولائی 2014 کے جزوی بجٹ میں بھی یو پی اے حکومت کی طرف سے صرف اضافہ شدہ کرایوں کا ہی اعلان کیا گیا تھا۔

☆ حالیہ برسوں کے دوران ہندوستانی ریلوے کی مالیاتی کارکردگی پر ایک مجموعی نگاہ ڈالنا دلچسپ ہوگا۔ ریلوے کی کارکردگی کا پیمانہ مستقل بہتر ہوا ہے۔ چند ایک رجحانات ذیل میں درج ہیں۔

ایک طرف جہاں مرکزی حکومت کے مختلف شعبے سبسڈی پر منحصر ہے وہیں ہندوستانی ریلوے نہ صرف 6.25 فی صد ڈیویڈنڈ یعنی 9135 کروڑ روپے جنرل ریونیو کو دے رہا ہے بلکہ یہ ہندوستان اور دنیا میں بھی سب سے کم کرایہ کو یقینی بنا رہا ہے۔

**۱۰۔ سالانہ منصوبے**

تاہم اس منظر نامہ کا سب سے بڑا مسئلہ یہ ہے کہ آزادی کے بعد سے صلاحیت میں خاطر خواہ توسیع نہیں کی گئی ہے۔

1947 میں ہندوستان کا مجموعی ریل نیٹ ورک 53700 کلومیٹر تھا اور عوام کے ذریعہ ریل کے استعمال کافی صد 80 فی صد تھا۔ ہمارے ملک میں جہاں 90 فیصد تیل درآمد کیا جاتا ہے، اس کے باوجود ریلوے جیسے آمدورفت کے ذرائع، کو جو سڑک کے مقابلے چھ گنا توانائی بچاتی ہے اور پوری طرح بجلی پر چل سکتی ہے، کے استعمال میں مسلسل گراوٹ آئی ہے۔ مال گاڑیوں میں یہ گراوٹ 30 فی صد اور مسافروں کے لحاظ سے 10 فی صد ہے۔ اس کے برخلاف ہمارے پڑوسی ملک چین میں جہاں 1990 تک تقریباً 45000 کلومیٹر ریل نیٹ ورک تھا، وہاں اب 107000 کلومیٹر کا اعلی معیاری نیٹ ورک ہے۔ درج بالا تجزیہ کے نتیجے میں یہ بات سامنے آتی ہے کہ مسئلہ کا حل ہمارے نیٹ ورک کے تیز رفتار توسیع اور تیز رفتار بجلی کاری میں ہے۔

یہاں ہندوستانی ریلوے کے سالانہ منصوبہ پر نظر ڈالنا مفید ہوگا۔ حالیہ برسوں کا ایک خاکہ ذیل میں درج ہے۔

یہاں ہم دیکھتے ہیں کہ ریلوے کی جدید کاری سے متعلق کمیٹی نے 2012 میں جو سفارشات کی ہیں ان میں اور ان اعداد و شمار میں کتنا تضاد ہے۔ کمیٹی نے اگلے پانچ برسوں میں 7.5 لاکھ کروڑ روپے خرچ کرنے کی سفارش کی ہے جس سے سالانہ منصوبے کے لئے 150000 کروڑ روپے کی ضرورت ہوگی جب کہ حالیہ برسوں میں اس پر صرف 64305 کروڑ روپے ہی خرچ کئے گئے۔ حالانکہ کمیٹی نے جو سفارشات کی ہیں وہ چین کے مقابلے میں کافی کم ہے جہاں پانچ برسوں میں 13 لاکھ کروڑ روپے خرچ کرنے کی سفارش کی گئی ہے جس سے اس کا سالانہ منصوبہ 260000 کروڑ روپے بنتا ہے۔

**۱۱۔ خلاصہ:** ☆ ہندوستانی ریلوے انتہائی ماحول دوست اور سب سے کفایتی عوامی ٹرانسپورٹ کے ذرائع میں سے ایک ہے۔ یہ عوام کا نقل و حمل کا سب سے پسندیدہ ذریعہ بھی ہے۔ ہندوستانی ریلوے نے دنیا کے دیگر ملکوں کے مقابلے مسافر کرایوں اور مال بھاڑوں کو سب سے کم رکھتے ہوئے بھی جدید کاری اور صلاحیت کی توسیع کے سلسلے میں شاندار کارکردگی کا مظاہرہ کیا ہے۔ یہ کام تقریباً کسی باہری سبسڈی کے بغیر ہی کیا گیا۔

☆ تاہم ریلوے نیٹ ورک کی ناکافی توسیع کے سبب 1947 کے مقابلے اس وقت مسافروں کے زمرے میں 10 تا 80 فی صد کی گراوٹ اور مال ڈھلائی کے زمرے میں 1947 کے مقابلے میں 30 تا 80 فیصد کی گراوٹ آئی ہے۔ اس مسئلے کو حل کرنے کے لئے حکومت نے متعدد کمیٹیاں اور گروپ قائم کئے اور ریلوے میں سرمایہ کاری میں اضافہ پر زور دیا تاکہ اس کی صلاحیت میں توسیع ہوسکے اور 1947 میں اسے جو مقام حاصل تھا وہ دوبارہ مل سکے۔ مالی حصول کے لئے مختلف مشورے تجویز کئے گئے۔

☆ حکومت نے ان سفارشات پر بھی عمل کیا اور مال ڈھلائی کے شعبے میں ڈی ایف سی سی آئی ایل پروجیکٹ اور مسافروں کے شعبے میں موجودہ کوریڈور پر ٹرینوں کی رفتار میں اضافہ کرنے اور ہائی اسپیڈ کوریڈور کی تعمیر جیسے کام کر رہی ہے۔ بجٹ آمدنی کے علاوہ مالی شعبے کو مستحکم کرنے کے لئے پی پی پی، ادارہ جاتی فائنانس جیسے دیگر اقدامات بھی کئے گئے ہیں۔ تاہم ان کوششوں کو مزید تیز کرنے کی ضرورت ہے تاکہ ہندوستانی ریلوے اپنی بڑھتی ہوئی مالی ضروریات کو پورا کرسکے اور ہندوستانی ریلوے اپنی صلاحیت کو بڑھا کر، ریل کو ایک بار پھر نقل و حمل کا سب سے پسندیدہ ذریعہ بنا سکے۔ ☆☆☆

## یم سی ڈی اور گرام پنچایتوں کے سرگرم تعاون کے بغیر سووچھ بھارت مہم کامیاب نہیں: پرکاش جاوڈیکر

☆ ماحولیات و جنگلات اور آب و ہوا میں تبدیلی کے مرکزی وزیر جناب پرکاش جاوڈیکر نے ایک بیان میں کہا ہے کہ ''سووچھ بھارت پروگرام مہم ایم سی ڈی، گرام پنچایتوں کے سرگرم اور مکمل تعاون کے بغیر آگے نہیں بڑھ سکتی ہے۔ اس پروگرام کی کامیابی کا انحصار ان اداروں کے تعاون پر ہے۔ انہوں نے کہا کہ ہم بھی کچرے کے بندوبست کے ضابطوں کو حتمی شکل دے رہے ہیں اور اس سال کے آخر تک ان ضابطوں کو شائع کردیں گے۔ وزیر موصوف نے کہا کہ ٹھوس کچرے کے بندوبست کے تئیں کچھ میونسپلٹیوں کے ذریعے لاپرواہی کی مایوس کن تصویر ہمارے سروے کے بعد سامنے آئی ہے۔ اس سمت کی جانب سنٹرل پولوشن کنٹرول بورڈ (سی پی سی جی) نے 184 '' قصبوں کو قانونی نوٹس جاری کئے ہیں تاکہ انہیں میونسپل ٹھوس کچرے کے بندوبست سے متعلق سنٹرل پولوشن کنٹرول پر قانونی طور سے عمل درآمد کے لئے مجبور کیا جاسکے۔ سی پی سی بی نے بتایا کہ میونسپل اتھارٹیز نے گھریلو سیوج اور ٹھوس کچرے کے مناسب بندوبست کو یقینی بنانے کے لئے مناسب توجہ نہیں دی۔ انہوں نے کہا کہ کچرہ عام طور پر دریاؤں، جھیلوں میں پھینک دیا جاتا ہے، جس سے گراؤنڈ واٹر یعنی زمین کے پانی کی کوالٹی خراب ہوجاتی ہے اور پانی سے پیدا ہونے والی کئی بیماریاں پھوٹ پڑتی ہیں۔ انہوں نے کہا کہ کولی فورم بیکٹر یا کی موجودگی کی وجہ سے بھی دریا گنگا نیز دیگر دریاؤں میں گندگی پیدا ہوتی ہے۔

# کیا آپ جانتے ہیں؟

## ڈائمنڈ کواڈری لیٹرل

**ڈائمنڈ** کواڈری لیٹرل ہندوستانی ریلوے کا ایک پروجیکٹ ہے جس کے تحت ہندوستان کے چار بڑے میٹروشہروں اور ترقیاتی مرکزوں یعنی دہلی ممبئی چنئی اور کولکاتا کو جوڑنے کے لئے ہندوستان میں ایک تیز رفتار ریل نیٹ ورک قائم کیا جائے گا تا کہ ان شہروں کے درمیان سفر کرنے میں لگنے والے وقت میں کمی لائی جائے۔ یہ پروجیکٹ گولڈن کواڈری لیٹرل سے کافی ملتا جلتا ہے جو کہ ایکسپریس ویز کے ذریعے چار میٹروں شہروں کو جوڑنے والا ایک روڈ وے پروجیکٹ تھا۔ اب تک ڈائمنڈ کواڈری لیٹرل کے لئے نوسیکٹروں کی نشاندہی کی جاچکی ہے۔ یہ ہیں :i) دہلی- آگرہ، ii) دہلی- چنڈی گڑھ، iii) دہلی- کانپور، iv) ناگپور- بلاسپور، v) میسور- بنگلورو- چنئی vi) ممبئی- گوا vii) ممبئی -احمدآباد، viii) چنئی- حیدرآباد اور ix) ناگپور- سکندرآباد- ممبئی- احمدآباد سیکٹر کی نشاندہی فرانس اور جاپان کے ماہرین کے ذریعے اس بارے میں جانچ کرنے کے لئے اپنے قابل عمل مطالعات کئے جانے کے بعد تیز رفتار ریل گاڑیاں شروع کرنے کے لئے پہلی راہداری کے طور پر کی جاچکی ہے کہ آیا ایک گھنٹے میں ان دو اسٹیشنوں کے درمیان یہ فاصلہ طے کرنا ممکن ہوگا۔ اس مجوزہ 543 کلومیٹر لمبی ممبئی- احمدآباد تیز رفتار راہداری کا ایک بڑا حصہ گجرات سے ہوکر گزرتا ہے۔

جب کہ بلیٹ ریل گاڑیوں کے لئے ایک مکمل طور سے نئے بنیادی ڈھانچے کی ضرورت ہوگی، موجود ریل گاڑیوں کے لئے زیادہ تیز رفتار موجودہ نیٹ ورک کو بہتر بنا کر حاصل کی جائے گی، لہٰذا بڑے شہروں کے درمیان سفر کرنے میں لگنے والے وقت میں نمایاں طور سے کمی کرنے کے لئے ان منتخبہ سیکٹروں میں ریل گاڑیوں کی رفتار بڑھا کر 160 تا 200 کلومیٹر فی گھنٹہ کرنے کے سلسلے میں کوشش کی جائیں گی۔ یہ تیز رفتار ریل پروجیکٹ سرکاری مدد، سرکاری- نجی ساجھے داری (پی پی پی) سمیت، وسائل اکٹھا کرنے کے متبادل ذرائع سے کثیر طرفہ/ دوطرفہ رقم فراہم کرنے کے ایک مناسب امتزاج کے ذریعے شروع کرنا ہوگا۔ مرکزی بجٹ میں مزید اقدامات کرنے کی غرض سے آر وی این ایل/ ایچ ایس آر سی (تیز رفتار ریل راہداری) کے سلسلے میں تیز رفتار پروجیکٹ کے لئے 100 کروڑ روپے کے اہتمام کا پہلے ہی اعلان کیا جاچکا ہے۔ بلٹ ریل گاڑی (تیز رفتار ریل گاڑی) کا فی کلومیٹر راستہ بچھانے کی لاگت تقریباً 80 کروڑ روپے سے لے کر 120 کروڑ روپے تک ہے جب کہ عام ریل راستے کے لئے یہ لاگت 10 کروڑ روپے سے لے کر 12 کروڑ تک ہے اور میٹرو ریل راستوں کے لئے یہ لاگت 150 کروڑ روپے لے کر 200 کروڑ روپے تک ہے۔

## ای- دستخط

**ای- دستخط** شہریوں کے لئے ایک ایسی سروس ہے جس سے شہری ڈیجیٹل طور سے دستاویزات پر دستخط کر سکتے ہیں۔ یہ دستخط کرنے کی ایک آن لائن الیکٹرونک سروس ہے، جسے ایک کھلے اے پی آئی کے توسط سے سروس ڈیلیوری اپلی کیشن کے ساتھ مربوط کیا جا سکتا ہے، تا کہ ایک رجسٹرڈ سیل فون نمبر کے ساتھ آدھار نمبر کے حامل ایک شہری کو ایک دستاویز پر ڈیجیٹل طور سے دستخط کرنے کے سلسلے میں سہولت بہم پہنچائی جائے۔ ہاتھ سے دستخط کرنے کے بجائے ایک الیکٹرونک دستخط کا استعمال کیا جا سکتا ہے جسے الیکٹرانک شکل میں دستاویز میں ڈالا جا سکتا ہے۔ یہ سروس ڈیجیٹل انڈیا پروگرام کے ایک حصے کے طور پر شروع کی گئی ہے۔ شہر پر مبنی سی- ڈی اے سی کنٹرولر آف سرٹیفائنگ اتھارٹیز کے تحت تصدیق کرنے والی اتھارٹی ہوگی۔ دستخط کرنے کی آن لائن الیکٹرونک سروس کے سلسلے میں آدھار ای- کے وائی سی سروس کے ذریعے آدھار نمبر کے حامل شہری کی تصدیق کا استعمال کر کے سہولت بہم پہنچائی جاتی ہے۔ یہ سروس ہندوستانی آئی ٹی قانون 2000 نیز اس کے مختلف قواعد اور ضوابط کے تحت قانونی طور پر قابل قبول ہے۔ اس کی وجہ سے اب دستاویز پر ہاتھ سے دستخط کرنے کے بجائے الیکٹرونک دستخط کرنا ممکن ہے۔ جس سے وقت کی بچت ہوتی ہے اور زیادہ جدوجہد بھی نہیں کرنی پڑتی ہے۔ اس آن لائن سروس سے دستخط کرنے کے سلسلے میں کاغذ اور قلم کے روایتی نظام کے مقابلے میں بہت سے فوائد حاصل ہوتے ہیں۔ اس سے وقت اور کوشش کی بچت ہوتی ہے نیز استعمال کنندہ کہیں بھی آسانی سے ڈیجیٹل دستخط کر سکتا ہے۔ جس سے بہت سہولت حاصل ہوتی ہے۔ چوں کہ اس کے لئے آدھار آئی ڈی کی ضرورت ہوتی ہے، اس لئے یہ نظام تصدیق شدہ نیز رازداری برتنے کے سلسلے میں پیدا ہونے والی تشویشات کا خیال رکھا جاتا ہے۔ ای کے وائی کے سی وائی کے لئے تصدیق کرنے کے انتخابات میں بایومیٹرک (انگلیوں کے نشان یا آنکھوں کے پردوں کا اسکین) یا او ٹی پی (آدھار کے ڈاٹا بیس میں درج شدہ موبائل نمبر کے ذریعے) شامل ہیں۔ ای دستخط سے لاکھوں آدھار نمبر حاملین دستخط کرنے کی قانونی طور سے باضابطہ ڈیجیٹل سروس تک آسانی سے رسائی حاصل کر سکتے ہیں۔ یہ لچک دار ہے اور آسانی سے اسے اپلی کیشن کے ساتھ مربوط کیا گیا ہے۔ اس کے علاوہ 'کی' اسٹوریج اور 'کی' تحفظ کے سلسلے میں کوئی تشویشات بھی نہیں ہیں کیوں کہ آدھار نمبر حاملین کی نجی 'کی' ہارڈ ویئر سیکورٹی موڈیول (ایچ ایس ایم) پر تیار کی جاتی ہیں نیز یک وقتی استعمال کے بعد انہیں فوراً ضائع کر دیا جاتا ہے۔

اس میں اطلاعاتی ٹکنالوجی سے متعلق قانونی کے دفعات کے مطابق دستخط کرنے والے شہری کی رضامندی' ڈیجیٹل دستخط کا سرٹی فیکٹ جاری کرنے کے سلسلے میں درخواست' ڈیجیٹل دستخط بنانا اور اسے چسپاں کرنا نیز ڈیجیٹل دستخط کنندہ کی تصدیق آدھار ای۔ کے وائی سی سروسز کا استعمال کر کے کی جاتی ہے' دستاویز پر دستخط ای دستخط فراہم کنندہ کے ایک بیک اینڈ سرور پر کئے جاتے ہیں۔ ای- دستخط کی سروسز کے سلسلے میں بھروسہ کردہ تھرڈ پارٹی سروس فراہم کنندگان کے ذریعے سہولت بہم پہنچائی جاتی ہے' جو اس وقت آئی ٹی قانون کے تحت لائسنس شدہ سرٹی فائنگ اتھارٹیز (سی اے) ہیں۔ یہ اے پی آئی تصریح اور اے پی ائی کے لائسنسنگ ماڈل کے ذریعے عمل آوری کو نافذ کرتی ہے۔ جامع ڈیجیٹل آڈٹ ٹرائیل بھی محفوظ رکھا جاتا ہے جو لین دین کے باضابطہ اور بجا ہونے کی تصدیق کے لئے اس کے اندر ہی بنا ہوا ہے۔ (واٹیکا چندر اسب ایڈیٹر یوجنا انگریزی)

بی ایل بھگت

# پبلک ٹرانسپورٹ: بھیڑ بھاڑ کا مداوا

> **سڑکوں کے نیٹ ورک میں توسیع کرکے بھیڑ بھاڑ کو کم نہیں کیاجاسکتا۔ تجربہ بتاتا ہے کہ چند سال بعد بھیڑ پھر ویسی ہی ہونے لگتی ہے۔ بھیڑ بھاڑ کا بندوبست کرنا پڑے گا۔ ایک کارآمد اور مفید شہر بھر پر محیط پبلک ٹرانسپورٹ نیٹ ورک ہر وقت اور قابل اعتماد سروس سے اس کے استعمال کو فروغ حاصل ہوگا اور بھیڑ بھاڑ میں کمی واقع ہوگی۔ بھیڑ بھاڑ کو قابو میں کرنے کے لئے شہر میں پیدل چلنے کا رواج قائم کرنا ضروری ہے۔**

**ہندوستان** کے شہروں میں بھیڑ بھاڑ میں اضافہ ہورہا ہے جب کہ نقل وحمل کی رفتار سست ہورہی ہے۔اس کی وجہ سے صفائی اور صوتی آلودگی بڑھ رہی ہے اور سڑکیں غیر محفوظ ہوتی جارہی ہیں۔زمین سے نکلنے والا ایندھن جس کا بڑا حصہ برآمد کیا جاتا ہے' برباد ہورہا ہے۔ بی ایچ جی اخراج پر دنیا بھر میں تشویش کا اظہار ہورہا ہے۔

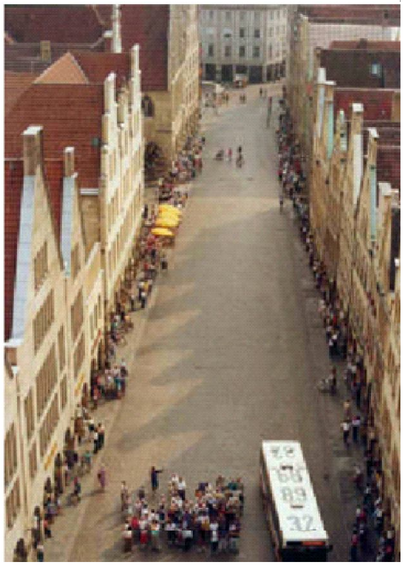
مضمون نگار انسٹی ٹیوٹ آف اربن ٹرانسپورٹ' انڈیا کے ڈائریکٹر جنرل رہ چکے ہیں۔

زندگی کی کوالٹی شہروں کی افادیت اور اس کی معاشی قوت تنزلی کی طرف مائل ہے۔

ہر طرح کے لوگوں کو جو بھی سڑک استعمال کرتے ہیں' پریشانی سے دوچار ہوتے ہیں۔ پیدل چلنے کے لئے رکاوٹوں اور دست کاریوں سے مبرّیٰ جگہ دستیاب نہیں ہے۔سائیکل والوں کو چلنے کے لئے موٹر سے چلنے والی تیز رفتار گاڑیوں سے جوجھنا پڑتا ہے۔کبھی کبھی تو اس کے لئے ان کو اپنی جان جوکھم میں ڈالنی پڑتی ہے۔ پبلک ٹرانسپورٹ استعمال کرنے والوں کو لمبا انتظار کرنا پڑتا ہے' منزل پر پہنچنے کا وقت غیر متعین رہتا ہے اور مسافت کی صعوبتوں کو برداشت کرنا پڑتا ہے۔جن کے پاس اپنی گاڑیاں ہیں' ان کو سست رفتار ٹریفک کے ساتھ رو روکر چلنا پڑتا ہے' ٹریفک سگنلوں اور سڑک کے موڑ پر کافی کافی دیر انتظار کرنا پڑتا ہے۔مسافر کی بے چینی بڑھ جاتی ہے جس کی وجہ سے غصہ بھڑک جاتا ہے' غیر محتاط ڈرائیونگ اور حادثات جنم لیتے ہیں۔ مطلب یہ ہے کہ ہندوستانی شہروں میں نقل وحمل ایک غلط سمت میں گامزن ہے۔

بھیڑ بھاڑ والی اہم وجہ سڑک کا مروجہ غیر متوازن استعمال ہے۔زیادہ گنجائش والی گاڑیوں یعنی بسوں اور ماس ریپڈ ٹرانسٹ (MRT) کا محدود استعمال ہوتا ہے۔ اس کے برعکس کم گنجائش والی گاڑیوں چاہے وہ ذاتی ہوں یا سرکاری مثلاً کاریں' دو پہیہ اور تپہیہ گاڑیوں کی تعداد میں اضافہ ہورہا ہے۔کم گنجائش والی گاڑیوں کے استعمال سے سڑک کا صحیح استعمال نہیں ہو پاتا اور یہی بھیڑ بھاڑ کی بنیادی وجہ ہے۔کسی بھی شہر میں سڑکوں کی مختص جگہ متعین ہے اور اگر اس میں ترمیم کر بھی دی جائے تو وہ ذرا بہتر ہوجاتی ہے' اس لئے سڑک کے لئے دستیاب جگہ کو متوازن طور پر دونوں نوعیت کی گاڑیوں یعنی زیادہ گنجائش والی اور کم گنجائش والی گاڑیوں کے لئے استعمال کیا جانا چاہئے تاکہ شہروں میں نقل وحمل کو مفید اور کارآمد بنایا جاسکے۔ مندرجہ ذیل تصویر میں کاروں کے ذریعے استعمال کی گئی اور بس کے ذریعے استعمال کی جگہ دکھائی گئی جو مسافروں کی برابر کی تعداد کو لے جانے کے لئے سڑک کا استعمال کرتی ہیں۔

**چیلنج**: شہر تین طرح کے چیلنجوں سے نبردآزما ہیں۔سب سے بڑا چیلنج ہے شہروں کی تشکیل کی روز افزوں شرح' دیہی علاقوں سے شہری علاقوں میں منتقلی اور چھوٹے شہروں سے بڑے شہروں میں ہجرت۔ شہری آبادی میں دس سال میں فی صد اضافہ 2001 میں 2.26 تھا جو 2031 تک 4 ہونے کی توقع ہے۔ (حوالہ: 12ویں پنج سالہ منصوبے کے لئے یوٹی پر ورکنگ گروپ کی رپورٹ)۔اس وقت شہری آبادی دوگنا ہوکر 60 کروڑ ہونے کا امکان ہے۔ یہ چیلنج اس لئے اور بڑھ جاتا ہے کیوں کہ شہری ٹرانسپورٹ سہولیات ابھی بھی ناکافی ہیں۔ وزارت شہری ترقی' حکومت ہند کی اعلی اختیاراتی ماہرین کی کمیٹی (مارچ 2011) کے اندازے کے مطابق ہندوستان کے ہر شہر میں سڑکوں کا کام 50 سے 80 فی صد تک پیچھے چل رہا ہے۔ شہری ٹرانسپورٹ بنیادی ڈھانچے کو فروغ دینے سے پہلے اس کمی کو پورا کرنا ہوگا تب جاکر بڑھتی ہوئی طلب سے مقابلہ کیا جاسکے گا۔ تیسرے خدمات اور بنیادی ڈھانچہ میں بہتری کے ساتھ ماحول کے تحفظ کا دھیان رکھنا بھی



ضروری ہے۔ یہ سب کام آسان نہیں ہے۔اس کے لئے بڑے سرمایہ کی ضرورت ہے۔

اعلی اختیاراتی ماہرین کی کمیٹی (HPEC) جس کا ذکر پہلے کیا جاچکا ہے) کے تخمینے کے مطابق ہندوستان میں شہری بنیادی ڈھانچہ اور خدمات کی 2031 تک فراہمی کے لئے 39 لاکھ کروڑ کی رقم درکار ہوگی۔شہری ٹرانسپورٹ اور سڑکوں پر اس کی آدھے سے زیادہ رقم یعنی 23 لاکھ کروڑ خرچ ہونے کا اندازہ لگایا گیا ہے۔اسی طرح کا تخمینہ میکنزی گلوبل انسٹی ٹیوٹ (MGI) نے بھی پیش کیا ہے۔اس نے اگلے 20 سال تک شہروں میں سرمایہ کاری کا اندازہ 1182 امریکی ڈالر یعنی تقریباً 53 لاکھ کروڑ روپے لگایا ہے۔ان خدمات کی فراہمی سے شہر ملک کی ترقی میں اپنا مطلوبہ کردار ادا کرسکیں گے۔شہری ٹرانسپورٹ اور سڑکوں کو تخمینہ لاگت کا آدھا یعنی 591 امریکی ڈالر یعنی تقریباً 26 لاکھ کروڑ روپے درکار رہوگا۔

بڑی رقوم کی ضرورت کے علاوہ اس بڑے پیمانے پر اخراجات کے لئے ایک وسیع اور موثر ادارہ جاتی نظام کی ضرورت ہوگی۔دیگر شہری خدمات مثلاً پانی، مکانات اور بجلی کے برعکس زیادہ تر شہروں میں شہری نقل وحمل کے انتظام کے لئے مختص کوئی مخصوص ایجنسی نہیں ہے۔

**پبلک ٹرانسپورٹ کا کردار**: سڑکوں کے استعمال میں توازن قائم کرنے کے لئے پبلک ٹرانسپورٹ کی ترقی معقول راستہ ہے۔ضوابط کے مطابق چھوٹے اور متوسط سائز کے شہروں (جن کی آبادی 10 لاکھ سے کم ہو) میں سٹی بس سروس کا انتظام ہونا چاہئے۔بڑے شہروں (جن کی آبادی 10 لاکھ سے زائد ہو) میں ماس ریپڈ ٹرانزٹ موڈ مثلاً میٹرریل، لائٹ ریل ٹرانزٹ، بس ریپڈ ٹرانزٹ اور مونوریل وغیرہ کا انتظام ہونا چاہئے۔

**سٹی بس سروس**: سٹی بس سروس جس کے ساتھ دوسری نوعیت کا ٹریفک بھی چلتا ہے، شہر میں زیادہ چکر لگاتی ہے، چاہے اس شہر میں ریل یا اس نوعیت کی دوسری گاڑیاں بھی دستیاب ہوں۔زیادہ تر چھوٹے اور متوسط شہروں میں نچلی سطح کی (لورائز) اور زیادہ گنجائش والی بسوں کی ضرورت ہوگی جب کہ ریل گاڑی کا استعمال غیر منافع بخش ہوگا۔بڑے شہروں میں بس سروس شہر میں چلنے والے پبلک ٹرانسپورٹ کا ایک حصہ ہوگی۔سٹی بس سروس کی اہمیت کو مدنظر رکھتے ہوئے مرکزی سرکار نے حال ہی میں 170 شہروں میں پبلک ٹرانسپورٹ کو فروغ دینے کی خاطر 26000 جدید بسیں خریدنے کی معاونت کی ہے۔سٹی بس سروس میں دو اہم مسائل ہیں جن پر دھیان دینے کی ضرورت ہے۔سروس کی خراب کوالٹی اور مالیہ کی فراہمی۔

**بس سروس کی کوالٹی**: بس سروسز ضرورت سے زیادہ بھیڑ، غیر بھروسہ مند اور دوستانہ استعمال کے فقدان سے دوچار ہیں۔ٹرک کی چیسس پر تیار کی گئی بسوں کی باڈی زمین سے تقریباً ایک میٹر اونچی ہوتی ہے جس پر چڑھنا اور اترنا دشوار ہوتا ہے، خاص طور پر بزرگوں، خواتین اور معذور لوگوں کے لئے۔اس کی وجہ سے لوگ بسوں میں سفر کرنے سے کتراتے ہیں۔ایسے مسافر جن کے پاس کوئی اور متبادل نہیں ہوتا، مجبوراً بس سے سفر کرتے ہیں۔

بس سروس کی سب سے بڑی خامی ہے اس کی بے قاعدگی اور اس کے روانگی کے اوقات کی معلومات کا فقدان۔اگر روانگی کے اوقات جاری بھی کردیئے جاتے ہیں تو اس کی تعمیل نہیں کی جاتی۔اگر مسافروں کو بسوں کے سفر میں تاخیر یا معطلی کے بارے میں مکمل معلومات نہیں حاصل ہوتی تو وہ اور منحرف ہوجاتے ہیں۔اگر مسافروں کو بس سروس میں تاخیر یا معطّلی کے بارے میں وقت پر بتادیا جائے تو اکثر لوگ پریشانی کو سمجھ سکتے ہیں اور تعاون کرتے ہیں۔

ڈی ایم آئی ٹی ایس اور دہلی میں بی آر ٹی کوریڈور نے 2006 میں مسافروں کا سڑک سروے کیا تھا جس سے معلوم ہوا کہ مسافروں کو حدود سے مبرا، محفوظ جگہ، سہل، آرام دہ، قابل اعتماد اور بروقت سروس کی توقع ہوتی ہے جس میں اچھے اخلاق والی ڈرائیور اور کنڈکٹر تعینات ہوں اور جو مناسب وقت، قیمت اور رفتار کے ساتھ منزل مقصود تک پہنچا سکے۔بسوں کی سروس کو بہتر بنانے کے لئے جن اقدامات کی ضرورت ہے، ان میں صفائی، وقت کی پابندی، اعتماد، باقاعدگی تحفظ، قابلیت، عملے کے ارکان کا اخلاق اور ان کی تربیت اور کوریڈور کا بہتر ماحول شامل ہیں۔ان اقدامات سے سروس کی کوالٹی میں بہتری آئے گی اور اس کی وجہ سے اس کے تاثر میں فرق آئے گا۔بس سروسز کی کوالٹی دستیاب دیگر نوعیت کے جدید ٹرانسپورٹ نظام مثلاً ریل ٹرانزٹ کے مطابق ہونی چاہئے۔نچلی سطح یا نصف نچلی سطح کی بسوں کو لگانا چاہئے۔بس کے تاثر کو تبدیل کرنے اور اس کی قبولیت کو فروغ دینے کے لئے یکسر تبدیلی لازم ہے۔موجودہ بس سروسز کی عمومی جدید کاری کے علاوہ ٹھیکہ پر یا ریاستی ملکیت کی ایئر کنڈیشنڈ بسیں بھی چلائی جانی چاہئیں۔اس سے نجی گاڑیاں استعمال کرنے والے صارفین جو کار یا دوپہیہ استعمال کرتے ہیں، اس طرف راغب ہوں گے۔کاریں اور دوپہیہ گاڑیاں بھی سڑک پر بھیڑ بھاڑ کے لئے ذمہ دار

ہوتی ہیں۔ اس سے عمومی بس سروسز کو از خود رعایت حاصل ہوجائے گی۔

**مالیہ کی فراہمی**: بیشتر سٹی بس سروسز خسارے میں چلتی ہیں اور انہیں سرمایہ اور مالیہ دونوں میں رعایت کی ضرورت ہوتی ہے۔ متعدد شہروں نے بس سروسز شروع کیں لیکن بعد میں کم مالی منافع اور رعایت جاری رکھنے کی ضرورت کی وجہ سے جن کے چھوٹے تاجر متحمل نہیں ہوسکتے' بند کرنی پڑیں۔ ان مالی مشکلات کی ایک اہم وجہ کرایہ کی کم شرح کا تعین ہے جو اس وجہ سے رکھی جاتی ہے کہ زیادہ لوگ زیادہ کرایہ نہیں دے سکتے۔ البتہ ہندوستان میں ایسی مثالیں بھی موجود ہیں جہاں بس سروس بنا کسی رعایت کی جارہی ہیں۔ کچھ مثالیں ایسی بھی ہیں جہاں بس سروسز پبلک پرائیویٹ پارٹنرشپ (پی پی پی) کی طرز پر چلائی جارہی ہیں اور حکومت کو شہر میں بس چلانے دینے کے لئے نجی کمپنیوں کو لیز دینے کے عوض پیسے ملتے ہیں۔ ان مثالوں سے ظاہر ہوتا ہے کہ ایک اچھی منصوبہ بندی اور اچھے نظام والی بس سروس خود سرمایہ جٹا کر چلائی جاسکتی ہیں۔۔

شہروں کے لئے بسوں کے بندوبست کی خاطر مالیہ کی فراہمی کے وقت منافع کے امکانات کو بہتر بنانے کے لئے مرکزی حکومت کو مندرجہ ذیل باتوں کا خیال رکھنا ہوگا۔ بسوں کی یہ فراہمی ضروری اصلاحات سے منسلک ہے۔

☆ شہری ٹرانسپورٹ کے لئے ایک مرکزی ادارے کا قیام۔

☆ کثیر نوعیتی ارتباط کے لئے شہری ٹرانسپورٹ سرگرمیوں کو مربوط بنانے کی غرض سے یو ایم ٹی اے کا قیام۔

☆ بس سروسز کے انتظام کے لئے ایس پی وی کا قیام۔

☆ چوراہوں پر بسوں کو ترجیح دینا' بسوں کے لئے مخصوص اور علاحدہ لین بنانا۔

☆ شہری ٹرانسپورٹ فنڈ قائم کرنا۔

☆ پبلک ٹرانسپورٹ پر علاقائی ٹیکسوں کو معاف/ واپس کرنا۔

☆ پبلک ٹرانسپورٹ کے کرایوں کی وقتاً فوقتاً نظر

ثانی کا بندوبست۔

☆ اشتہارات کے لئے پالیسی کی تشکیل اور اس کی تعمیل۔

☆ مواصلات پر مبنی ترقی کے لئے پالیسی کی ترتیب۔

☆ پارکنگ کے لئے پالیسی کی تشکیل اور اس کا نفاذ۔

☆ آئی ٹی ایس کا استعمال اور ٹریفک انفارمیشن و مینجمنٹ مرکز کا قیام۔

کچھ شہروں نے بس سروسز چلانے کے لئے نجی آپریٹروں کا انتظام کیا ہے۔ ایک فیس لے کر روٹ پرمٹ جاری کئے جاتے ہیں یا ان کو لائف میں رعایت دی جاتی ہے۔ ایسی صورت میں نجی آپریٹرز وصول ہونے والا مالیہ خود رکھ لیتے ہیں۔ لیکن ان دونوں صورتوں میں بھی کوالٹی خدمات فراہم نہیں ہو پاتیں۔ اس میں نہ تو بس بہتر حالت میں ہوتی ہیں اور نہ ہی ان کے ڈرائیور اور کنڈکٹر بہتر تربیت یافتہ۔ کیوں کہ پبلک پالیسی کے تحت کرایوں میں اضافہ نہیں کیا جاسکتا۔ اس وجہ سے جو تھوڑا بہت کرایہ وصول ہوتا ہے' اس سے معمولی کوالٹی کی بسیں اور خدمات جاری رکھی جاسکتی ہیں اور اس وجہ سے یہ سب مسافروں کو برداشت کرنا پڑتا ہے۔

بہتر سروس کے لئے شہر کو مالیہ کا خطرہ لینا پڑے گا اور نجی بس سروسز مہیا کرانے والوں کو فی کلومیٹر کے حساب سے کل لاگت ماڈل پر مبنی ادائیگی کرنی ہوگی۔ اس کا ماڈل کے تحت مطلوبہ کارکردگی نہ پوری کرنے کی پاداش میں جرمانہ عائد کیا جانا چاہئے اور اگر کارکردگی معیار سے بہتر ہوتی ہے تو اس کے لئے رعایت دی جانی چاہئے۔ ان تمام معاملوں میں ڈپو اور شہری بنیادی سہولیات کی فراہمی حکومت کی ذمہ داری ہونی چاہئے کیوں کہ نجی آپریٹر سے آراضی کی قیمت ادا کرنے کی توقع نہیں کی جاسکتی۔ اس کو محض پانچ یا سات برس کے لئے رعایت حاصل ہوتی ہے۔

سٹی بس سروسز میں بہتری سے مسافروں کی تعداد میں اضافہ ہوگا اور اس کا مالی منافع بھی بڑھے گا۔

## ماس ریپڈ ٹرانزٹ پالیسی

بارہویں پنج سالہ منصوبے کے لئے یوٹی کی ورکنگ گروپ کی رپورٹ میں ماس ریپڈ ٹرانزٹ میں اضافہ کے لئے کچھ رہنما خطوط تجویز کئے گئے ہیں جس میں رقم کی جزوی فراہمی حکومت ہند کی طرف سے کی جائے گی۔

یہ تجاویز مندرجہ ذیل ہیں:

اے۔ دو لاکھ سے زائد آبادی والے شہروں

اور ریاستی راجدھانیوں میں ایم او یو پی کی جاری کردہ شہری بس اسٹبلائزیشن کے مطابق منظم سٹی بس سروس متعارف کرانا۔

بی۔دس لاکھ یا اس سے زائد آبادی والے 51 شہروں میں 10 لاکھ کے لئے 20 کلومیٹر کے حساب سے بی آر ٹی کی سہولت مہیا کرانا۔

سی۔دس لاکھ کی آبادی کے لئے دس کلومیٹر کے حساب سے ریل ٹرانزٹ مہیا کرانا اور تیس لاکھ سے زائد آبادی والے شہروں میں ریل ٹرانزٹ کے منصوبے تیار کرنا۔ بارہویں منصوبے کی مدت کے دوران مالی ترقی کا تخمینہ کل لاگت کا 25 فی صد لگایا گیا ہے۔

ڈی۔ موجودہ میگا شہروں میں جن کی آبادی 40 لاکھ سے زائد ہے، 10 کلومیٹر فی سال کے حساب سے ریل ٹرانزٹ سہولیات میں اضافہ کرنا۔

ای۔ایسے شہری علاقوں میں جن کی آبادی 40 لاکھ سے زائد ہو سب اربن ریل کی سہولت مہیا کرانا۔

بہت سے شہروں میں سڑک اور ریل دونوں نوعیت کے ماس ریپڈ ٹرانزٹ کو بہتر بنانے کے طریقے اپنائے گئے ہیں/ جا رہے ہیں۔کم از کم 19 شہروں میں میٹرو ریل کی سہولت تیاری کے مراحل میں ہے۔ممبئی میں حال ہی میں مونو ریل پروجیکٹ شروع کیا گیا ہے۔کوزی کوڈ، چنئی اور دہلی کے شہر مونو ریل کے استعمال پر غور کر رہے ہیں۔ 500 کلومیٹر سے زیادہ ایس ریپڈ ٹرانزٹ فی الحال زیر تعمیر ہے اور کچھ پر کام مکمل ہو چکا ہے، علاقائی کنکٹی ویٹی کو بہتر بنایا جا رہا ہے۔

## منصوبہ بندی کے مسائل

ماس ریپڈ ٹرانزٹ میں مجوزہ وسیع سرمایہ کاری کا بھرپور فائدہ اٹھانے کے لئے شہر پر لازمی ہو جاتا ہے کہ وہ ان خدمات کی بھرپور مدد کرے۔ اس میں وسیع سڑک نیٹ ورک، ٹریفک انجینئرنگ و مینجمنٹ، سڑک استعمال کرنے والوں کو ضروری معلومات فراہم کرنا۔فوائد کا نفاذ، ڈرائیوروں اور دیگر متعلقہ صارفین کی تربیت، تجاوزات ہٹانا، لائسنس کی فراہمی، گاڑیوں کی جانچ اور ٹسٹنگ کی سہولیات اور ٹرانسپورٹ کا ڈیمانڈ مینجمنٹ۔سڑکوں کا نیٹ ورک، ٹریفک انجینئرنگ اور مینجمنٹ زیادہ اہمیت کے حامل ہیں۔

## سڑک نیٹ ورک و ٹریفک انجینئرنگ اور مینجمنٹ

شہری ٹرانسپورٹ کے لئے بنیادی ڈھانچہ سڑکوں کا نیٹ ورک اور اس سے متعلقہ عوامل مثلاً اسٹریٹ فرنیچر، چوراہوں، ٹریفک سگنل، موڑ، گریڈ سیپریٹر ندیوں پر پل، نالے اور ریلوے ٹریک، سڑکوں کا بائی پاس، ٹرمنل، ایک نوعیت سے دوسرے نوعیت کے ماڈل میں منتقلی کے لئے مقامات، پارکنگ، پیدل چلنے والوں کے لئے پٹریاں، سائیکلیں اور بسوں کی ترجیحی اسکیمیں۔ ہر نوعیت کے نظام کو سڑک کے استعمال کی ضرورت پڑتی ہے اور ہر نوعیت کی چلنے کے لئے اپنی ضروریات ہوتی ہیں۔سامان کا نقل وحمل خصوصی اہمیت کا حامل ہے کیوں کہ مختلف قسم کی گاڑیاں اشیاء یا سامان کے نقل وحمل میں اپنے طریقے سے کام میں آتی ہیں۔اگرچہ ریل گاڑی کی اپنی مخصوص لائنیں اور ٹرمنل ہیں لیکن مسافروں کو داخلہ اور اخراج کے لئے سڑک کا استعمال کرنا پڑتا ہے۔اس لئے ہر طرح کی گاڑیوں کے لئے ایک مربوط منصوبہ بندی کی ضرورت ہے جو ساتھ ساتھ تیار کیا جائے۔ٹریفک انجینئرنگ اور مینجمنٹ سے دونوں علاقہ دار اور گلیارے وار سڑکوں پر نقل وحمل کی دیکھ ریکھ میں مدد ملتی ہے اور اس لئے اس کو ماس ریپڈ ٹرانزٹ نیٹ ورک کے مطابق وضع کیا جانا چاہئے۔

## مستقبل کی تکنالوجیاں

تکنالوجی میں تیزی سے ترقی ہو رہی ہے۔ منصوبہ بندی میں یہ گنجائش ہونی چاہئے کہ وہ مستقبل میں آنے والی تکنالوجی کو اپنے اندر ضم کر سکے۔اس مستقبل کی تکنالوجی کا تعلق ایندھن، آپریشن اور دیکھ ریکھ کی سہولیات اور بندوبست کے مناسب اقدامات سے ہو سکتا ہے۔اس طرح کی تکنالوجی کی ملک میں آمد تکنالوجی مہیا کرنے والے اداروں اور ہندوستانی کمپنیوں کے اشتراک کے ذریعے ہو سکتی ہے۔البتہ نئی تکنالوجی کا جمی جمائی مارکیٹ میں پیر جمانا مشکل ہوتا ہے۔ان کو پہلے سے آزمودہ تکنالوجی سے مقابلہ کرنے کے لئے رعایتوں اور مفادات فراہم کرانے چاہئیں۔توقع ہے کہ اس طرح کی مقابلہ آرائی سے پہلے آزمودہ تکنالوجی کو اور بہتر بننے کا موقع ملے گا اور وہ بھی ابھرتی ہوئی نئی تکنالوجی سے مقابلہ کے لئے خود کو تیار کر سکیں گی۔

## پبلک ٹرانسپورٹ

ماس ریپڈ ٹرانزٹ نیٹ ورک اولین قدم ہے۔ اس میں تیزی لانے کی ضرورت ہے۔اس سلسلے میں دو اہم اقدامات، کثیر نوعیتی انضمام اور سفر کے شروع اور آخر میں منزل تک پہنچنے کے لئے سہولت کی فراہمی کی ضرورت ہے۔

## کثیرنوعیتی انضمام

پبلک ٹرانسپورٹ کو کثیرنوعیتی ہونا ہی چاہیئے۔شہر میں متعدد مقامات ہوتے ہیں جہاں چند سو ٹرپس سے لے کر ہزاروں ٹرپس فی گھنٹہ کی ضرورت ہوتی ہے۔اسی طرح منی بس سے لے کر مڈی‘ میکسی بس اور پھر ریل ٹرانزٹ‘ ہر نوعیت کے حساب سے گنجائش میں اضافہ ہوتا رہتا ہے۔شہر میں ہر جگہ کے لئے زیادہ قیمت والی اور زیادہ گنجائش والی میٹرو ریل کی ضرورت نہیں ہوتی۔اسی طرح بس شہر کی ہر جگہ اور ہر مقام کے لئے موزوں نہیں ہوسکتی۔ایک اچھے اور سستے ٹرانسپورٹ نیٹ ورک کے لئے ضروری ہے کہ منتخب ٹرانسپورٹ وسیلہ کی گنجائش اس جگہ کی ڈیمانڈ کے مطابق ہو۔اس مخصوص جگہ کے لئے زیادہ گنجائش والے ٹرانسپورٹ گاڑی یا وسیلہ کی فراہمی غیر منافع بخش ہوگی۔اس طرح کا کثیرنوعیتی ٹرانسپورٹ نیٹ ورک پر لاگت بھی کم آئے گی اور منافع بخش بھی ہوگا اور اسی لئے یہ قابل قبول اور پائیدار ہوگا۔

کثیرنوعیت نیٹ ورک کا مطلب ہے کہ مسافر کو انٹرچینج مقام پر ٹرانسپورٹ موڈ یا وسیلہ کو تبدیل کرنا ہوگا۔مسافر کو موڈ تبدیل کرنا پسند نہیں ہوتا۔یہ اس کے لئے سہل بھی نہیں ہوتا اور وقت بھی برباد ہوتا ہے۔اگرچہ ہم موڈ کی تبدیلی کو یکسر نظرانداز نہیں کرسکتے لیکن اس کو انٹرچینج پوائنٹس کو بہتر اور کارآمد بنا کر مسافر کے لئے سہل اور کم وقت ضائع ہونے والا بنایا جاسکتا ہے۔ہر نوعیت کی سفری گاڑی کے لئے ایک ہی ٹکٹ‘ مربوط خدمات نظام اور آسانی سے دستیاب سفری معلومات جس میں مسافر کو منسلک خدمات کی معلومات بھی فراہم ہوں‘ مسافر کا وقت ضائع ہونے سے بچائے گا۔اگر تبدیلی کی ضرورت ہوتی بھی ہے تو زیادہ سے زیادہ ایک مرتبہ ہو‘ اس کے لئے پورے شہر میں گرڈ پیٹرن میں پبلک ٹرانسپورٹ نیٹ ورک فراہم کرنا ہوگا۔ہر نوعیت کے ٹرانسپورٹ وسیلے‘ انجی این ایم ٹی اور پبلک ٹرانسپورٹ سب کو اس طرح مربوط ہونا چاہیئے کہ تبدیلی کا احساس نہ ہو۔

وقت کے زیاں کو بچانے اور ہر نوعیت کے ٹریفک کے لئے ایک ہی جگہ اسٹیشن یا اڈے پر ملنا سب سے مشکل کام ہے۔اس کے لئے انضمام کے لئے بنیادی منصوبہ بندی کرتے وقت اس مربوط نظام کو مدنظر رکھنا اور مختلف نوعیت کے پبلک ٹرانسپورٹ یا سفری وسائل کے لئے اسٹیشن کے قیام کو دھیان میں رکھنا ضروری ہے۔اگر نیٹ ورک مختلف اجزا کی علاحدہ علاحدہ منصوبہ بندی کی جائے اور بعد میں ان کو جوڑا جائے تو بات نہیں بنے گی۔اس سے موثر باہمی تعاون کے لئے ادارہ جاتی یکجہتی کی اہمیت اجاگر ہوتی ہے۔ریل خدمات اور بس خدمات کے لئے الگ الگ ایجنسیوں کی طرف کی گئی موجودہ منصوبہ بندی جس میں کسی مربوط نظام کا کوئی خیال نہیں رکھا جاتا‘ پبلک ٹرانسپورٹ کے استعمال کے لئے مناسب ثابت نہیں ہوگا۔

حالیہ برسوں میں خدمات کی تبدیلی کو سہل بنانے پر کافی دھیان دیا جانے لگا ہے تاکہ اس طرح کی تبدیلی کو سہل اور غیر محدود بنایا جاسکے۔مثال کے طور پر ایک بین نوعیتی اسٹیشن پر ہوائی خدمات‘ ریل اور روڈ ٹرانسپورٹ جو شہری علاقوں اور دیگر شہروں کے لئے بھی دستیاب ہو‘ ایک ہی جگہ دستیاب ہونی چاہئیں۔اگر کار استعمال کرنے والوں کو پبلک ٹرانسپورٹ کے استعمال کے لئے راغب کرنا ہے تو مضافاتی علاقوں‘ اہم شاہراہوں پر پارکنگ کی سہولیات بہم پہنچانا ہوں گی تاکہ مسافر اپنی گاڑیاں وہاں چھوڑ کر آگے کا سفر ریل گاڑی یا بس سے کرسکیں۔

پبلک ٹرانسپورٹ پورے شہر پر محیط اور چھوٹے فاصلوں تک ساتھ پبلک ٹرانسپورٹ کو موثر اور مفید بنانے کے لئے ضروری ہے کہ یہ شہر کے ہر علاقے کے لئے دستیاب ہو تاکہ مسافروں کو اطمینان ہوسکے کہ وہ اپنا تمام سفر پبلک ٹرانسپورٹ سے کرسکتا ہے۔شہر میں پبلک ٹرانسپورٹ کے ایک یا دو کاریڈورز سے شہری نقل وحمل کا مسئلہ حل نہیں ہوسکتا۔

ایم آر ٹی نوعیت کے موڈ سے چاہے وہ سڑک سے تعلق رکھتا ہو یا ریل سے گھر کے دروازے سے دوسرے گھر کے دروازے تک پہنچانے کا متحمل نہیں ہوسکتا۔دیگر وسیلوں سے مثلاً پیدل یا سائیکل یا نجی گاڑی‘ کار‘ دوپہیہ‘ ٹیمپو یا آٹو کی ضرورت گھر تک پہنچنے یا اسٹیشن تک پہنچنے کے لئے پڑتی ہے۔گھر سے نکلنے کے بعد پبلک ٹرانسپورٹ یا دیگر کئی ذرائع تک پہنچنے یا وہاں سے گھر پہنچنے کے لئے وسیلے کی ضرورت مسافروں کو مجبور کرتی ہے کہ وہ اپنی گاڑی کا استعمال کریں اور اس وجہ سے وہ پبلک ٹرانسپورٹ کے استعمال سے پرہیز کرتے ہیں۔اس خامی کو دور کرنے کے لئے پورے شہر میں اور گھر کے دروازے تک یہ سہولت ہونی چاہیئے۔پبلک ٹرانسپورٹ کی لوگوں میں مقبولیت کے لئے یہ ضروری ہے۔اس کی وجہ سے مسافروں کی تعداد میں اضافہ ہوگا اور یہ منافع بخش بھی ہوگی۔

## نفاذ

**ایس پی وی کا قیام**: اچھی سٹی بس سروس اور ایم ای ٹی کے لئے ایک ایسی خصوصی ٹیم کی ضرورت ہوتی ہے جو روٹ وضع کرنے میں مہارت رکھتی ہو‘ بنیادی ڈھانچہ کی منصوبہ بندی آپریٹ کرنے اور دیکھ ریکھ کرنے‘ انٹلی جنٹ ٹرانسپورٹ نظام کے استعمال‘ کرایہ کے تعین مالیہ اور لاگت کا جائزہ لینے میں مہارت رکھتی ہو۔اس کی سروس ہر وقت اور قابل بھروسہ ہو اور مسافر دوست ہو جو مسافروں کی توقعات پر پوری اترسکے اور جو مسافروں کو اپنی طرف راغب کرسکے۔سروس میں مسافروں کی بدلتی ضرورتوں کے مطابق ردوبدل کیا جاسکے۔تمام شہروں میں اس طرح کی مہارت ملنا مشکل ہے۔ملک میں ریل اور سڑک دونوں طرح کی بین الشہری ٹرانسپورٹ سروسز کے بارے میں تجربہ کی کمی نہیں ہے۔البتہ شہری ٹرانسپورٹ سروس کے لئے خصوصی ضروریات ہوتی ہیں جو بین الشہری سروسز سے مختلف ہوتی ہیں۔رفتار سست ہوتی ہے۔فریکونسی زیادہ ہوتی ہے اور مسافروں کو کھڑے رہنا پڑتا ہے۔پبلک ٹرانسپورٹ سروس کے لئے اسپیشل پرپوہیکل (ایس پی وی) کا نظام اچھا اور مفید ثابت ہوگا‘ کوالٹی کے لحاظ سے بھی اور مالی منفعت کے اعتبار سے بھی۔

## اختتامی کلمات

سڑکوں کے نیٹ ورک میں توسیع کرکے بھیڑ بھاڑ کو کم نہیں کیا جاسکتا۔تجربہ بتاتا ہے کہ چند سال بعد بھیڑ پھر ویسی ہی ہونے لگتی ہے۔بھیڑ بھاڑ کا بندوبست کرنا پڑے گا۔ایک کارآمد اور مفید شہر بھر پر محیط پبلک ٹرانسپورٹ نیٹ ورک ہر وقت اور قابل اعتماد سروس سے اس کے استعمال کو فروغ حاصل ہوگا اور بھیڑ بھاڑ میں کمی واقع ہوگی۔بھیڑ بھاڑ کو قابو میں کرنے کے لئے شہر میں پیدل چلنے کا رواج قائم کرنا ضروری ہے۔

☆☆☆

# بڑھتے قدم

## کانکنی والے علاقوں میں عوامی بہبود کے پروگرام کا آغاز

**کانکنی** کی سرگرمیوں والے علاقے میں متاثرہ افراد کی فلاح و بہبود کے لئے حکومت نے حال ہی میں پردھان منتری کھنج کشیتر کلیان یوجنا (پی ایم کے کے کے وائی) کے نام سے ایک نیا پروگرام شروع کیا ہے۔

ملک کے بیشتر کان کنی والے علاقوں میں بالعموم شیڈولڈ ٹرائبس سے تعلق رکھنے والے افراد بستے ہیں اور یہ علاقے آئین کے پانچویں شیڈول کے تحت آتے ہیں۔اس لئے پی ایم کے کے کے وائی میں ان قبائلیوں کی صحت ، ماحولیات اور اقتصادی حالات کی حفاظت اور انہیں ان علاقوں سے حاصل کئے جانے والے وسیع معدنیاتی وسائل سے فائدہ اٹھانے کے مواقع فراہم کرنے پر توجہ مرکوز کی گئی ہے۔پی ایم کے کے کے وائی کے مقاصد میں درج ذیل چیزیں شامل ہیں۔(الف) کان کنی سے متاثرہ علاقوں میں مختلف ترقیاتی اور بہبودی پروجیکٹوں اور پروگراموں کو نافذ کرنا جو ریاستی اور مرکزی حکومتوں کی طرف سے جاری اسکیموں اور پروجیکٹوں کے علاوہ ہوں گے۔(ب) کان کنی والے اضلاع میں کان کنی کے دوران ماحولیات، صحت اور افراد پر پڑنے والے سماجی اور اقتصادی منفی اثرات کو کم سے کم کرنے کی کوشش کرنا (ج) کان کنی والے علاقوں میں متاثرہ افراد کے لئے طویل مدتی پائیدار ذریعہ معاش کو یقینی بنانا۔

اس یوجنا کے نفاذ کے لئے فنڈ مائنس اینڈ منرلس (ڈیولپمنٹ اینڈ ریگولیشن) ایکٹ 2015 کے تحت کان کنی کرانے والی کمپنیوں کی طرف سے ڈسٹرکٹ منرل فاؤنڈیشن (ڈی ایم ایم) میں دی جانے والی لازمی اعانت کے ذریعہ حاصل کیا جائے گا۔امید ہیکہ پی ایم کے کے کے وائی کے نفاذ کے لئے تقریباً 6000 کروڑ روپے دستیاب ہوسکیں گے۔

گائیڈ لائنس کے مطابق پی ایم کے کے کے وائی کے تحت فنڈ کا کم از کم 60 فیصد اعلی ترجیحی شعبوں مثلاً پینے کے پانی کی سپلائی، ماحولیاتی تحفظ، آلودگی پر قابو پانے، پرائمری اور سیکنڈری ہیلتھ کیئر، تعلیم ، خواتین ، بچوں ، بزرگوں اور معذور افراد کے بہبود، اسکل ڈیولپمنٹ اور صفائی ستھرائی پر خرچ کیا جائے گا۔فنڈ کا 40 فیصد حصہ انفرااسٹرکچر کے پروجیکٹوں مثلاً فزیکل انفرااسٹرکچر، آبپاشی، توانائی اور واٹرشیڈ ڈیولپمنٹ نیز کان کنی والے اضلاع میں ماحولیات کے معیار کو بہتر بنانے کے لئے دیگر اقدامات پر خرچ کیا جائے گا۔

ڈی ایم ایف کو یہ ہدایت بھی دی گئی ہے کہ تمام اہم فیصلے شراکتی طریقہ کار کے ذریعہ کریں اور اس سلسلے میں متعلقہ گاؤں کے گرام سبھاؤں سے مشورے ضرور کریں۔

## گرین ہائی وے پالیسی

حال ہی میں گرین ہائی وے (شجرکاری، بین شجرکاری، تزئین کاری اور رکھ رکھاو) پالیسی 2015 کو نافذ کیا گیا۔اس پالیسی کا مقصد شاہراہوں کی راہداریوں کو کمیونٹی، کسانوں، پرائیوٹ سیکٹر، این جی او اور سرکاری اداروں کی شراکت سے سبزہ زار بنانا ہے۔

یہ تجویز پیش کی گئی ہے کہ تمام شاہراہوں کے مجموعی پروجیکٹ لاگت کا ایک فیصد شاہراہوں کے کنارے شجرکاری کے لئے دستیاب کرایا جائے گا۔توقع ہے کہ اس سے دیہی علاقوں میں تقریباً پانچ لاکھ ملازمت کے مواقع پیدا ہوں گے۔اس پر اسرو کے بھون اور گگن سیٹلائٹ سسٹم کے ذریعہ نگاہ رکھی جائے گی۔ہر لگائے گئے پودے کی گنتی کی جائے گی اور ایجنسیوں کو ان کی بہترین کارکردگی کے لحاظ سے انعام سے نوازا جائے گا۔سڑکوں کے کنارے تقریباً 1200 عوامی سہولیات بنائے جائیں گے۔امید کی جارہی ہے کہ گرین ہائی وے پالیسی سے ہندوستان کو آلودگی سے پاک بنانے اور سڑک حادثات کی تعداد میں کمی کرنے میں مدد ملے گی۔

نیشنل فاریسٹ پالیسی میں کہا گیا ہے کہ جغرافیائی علاقے کا کم از کم 33 فیصد حصہ جنگلوں یا درختوں سے گھرا ہونا چاہئے لیکن فی الوقت یہ علاقہ صرف 22 فیصد ہے۔نئی گرین ہائی وے پالیسی سے اس خلیج کو پاٹنے میں بھی مدد ملنے کی امید ہے۔اس میں صرف درخت لگانے پر ہی زور نہیں دیا گیا ہے بلکہ انہیں بچانے اور مقامی کمیونٹی کے لئے سودمند بنانے پر بھی زور دیا گیا ہے۔

## منریگا کے لئے 'ننگے پاوں ٹیکنیشنوں' کی تربیت

حکومت نے دس ہزار نوجوان 'ننگے پاوں' ٹیکنیشنوں کو سول انجینئرنگ کے بنیادی اصولوں کی تربیت دینے اور انہیں ہندوستان بھر میں 2500 انتہائی پسماندہ بلاکوں میں منریگا کی منصوبہ بندی، لے آوٹ تیار کرنے ، پیائش اور سپروائزنگ کے کام میں شامل کرنے کا فیصلہ کیا ہے۔ننگے پاوں ٹیکنیشئن ایسے تعلیم یافتہ افراد ہوں گے جنہیں مقامی ایس سی /ایس ٹی منریگا ورکروں میں سے منتخب کیا جائے گا اور کسٹمائز ٹریننگ ماڈیول استعمال کرکے سول انجینئرنگ کے بنیادی اصولوں کی تربیت دی جائے گی۔اس تربیت اور اسکل ڈیولپمنٹ سے نہ صرف وہ پائیدار اور اچھے معیار کا کام کرنے کے اہل ہوسکیں گے بلکہ وہ اثاثوں کا زیادہ پائیداری کے ساتھ رکھ رکھاو بھی کرسکیں گے۔اس سے روزگار کے مواقع بھی فراہم ہوں گے اور بالخصوص سماج کے پسماندہ طبقات سے تعلق رکھنے والے نوجوانوں، خواتین اور مردوں کو روزگار مل سکے گا۔

## ہندوستانی ریلوے کا پٹریوں کے نقص کی جلد از جلد تشخیص کے لئے نگرانی کا منصوبہ

☆ ریلوے بورڈ کے مکینکل شعبے کے رکن جناب ہیمنت کمار نے ریلوے کے مکینکل ڈائرکٹوریٹ کے ذریعہ کئے گئے حالیہ نئے اقدامات کے بارے میں جانکاری دیتے ہوئے بتایا کہ بھارتی ریلوے رولنگ اسٹاک اور پٹریوں میں پیدا ہونے والی خرابیوں کی فوری تشخیص اور جلد پتہ لگانے کے لئے حالات پر مبنی نگرانی نظام کو متعارف کرانے کا منصوبہ بنا رہا ہے۔اسی کے ساتھ وہ مقامی سطح پر ریلوے ٹریک کی نگرانی کا منصوبہ بھی بنا رہا ہے۔جناب ہیمنت کمار نے حالیہ دنوں میں منعقدہ دو کانفرنسوں ریلوے کے اندرون پر بین الاقوامی کانفرنس اور ریلوے ساز وسامان کی عالمی نمائش کا بھی ذکر کیا۔

انہوں نے یہ اطلاع بھی دی کہ ڈیزل لوکوموٹیو ورکس،

وارانسی میں بجلی اور ڈیزل دونوں سے چلنے والے ریلوے انجن کو بنانے کا کام چل رہا ہے۔اس ریلوے انجن سے ریلوے کا آپریشن مزید آسان ہوجائے گا۔ساتھ ہی اس سے ایندھن بچانے میں بھی مدد ملے گی۔

## عوامی شکایات کے پورٹل کا موبائل ایپ لانچ

☆شمال مشرقی خطے کی ترقی (ڈی اواین ای آر)' وزیراعظم کے دفتر' عملہ' عوامی شکایات وپنشن' جوہری توانائی اور خلاء کے مرکزی وزیرمملکت (آزادانہ چارج) ڈاکٹر جتیندر سنگھ نے انتظامی اصلاحات اور عوامی شکایات کے محکمے کے مرکزی عوامی شکایات ازالے اور نگرانی نظام (سی پی جی آراے ایم ایس) کے پورٹل کے موبائل ایپ کو لانچ کیا۔اس سمت میں موبائل فون کے توسط سے شہریوں کو ایم-ایکسز کی سہولت دستیاب کراکر ایک اور قدم آگے بڑھایا گیا ہے۔ پی جی-پورٹل پر ایک کوئک رسپانس (کیو آر) کوڈ بھی دستیاب کرایا گیا ہے جسے اسمارٹ فون پر اسکین کیا جاسکتا ہے جس کے بعد شکایت اسمارٹ فون سے براہ راست سی پی جی آراے ایم ایس پر بھیجی جاسکتی ہیں۔

اس موقع پر اظہارخیال کرتے ہوئے ڈاکٹر جتیندر سنگھ نے کہا کہ یہ وزیراعظم جناب نریندر مودی کے ''اے آرٹی آف گورننس''یعنی حکمرانی کے فن سے متعلق تصور کو حقیقت کا روپ دینے کی سمت میں بڑھایا گیا ایک دوسرا قدم ہے جس میں اے سے مراد اکاؤنٹبلٹی یعنی جواب دہی' آر سے مراد رسپانسبلٹی یعنی ذمہ داری اور ٹی سے مراد ٹرانس پیرینسی یعنی شفافیت ہے' جو حکومت کیلئے ریڑھ کی ہڈی کی حیثیت رکھتی ہیں۔انہوں نے کہا کہ مقصد یہ ہے کہ انتظامیہ شہریوں پر مرکوز' شفاف اور جواب دہ ہو۔ ڈاکٹر جتیندر سنگھ نے کہا کہ این ڈی اے حکومت کے ذریعے اقتدار سنبھالنے کے بعد سے تقریباً 6 لاکھ سے زیادہ عوامی شکایات کا ازالہ کیا گیا ہے۔انہوں نے مزید کہا کہ یہ اعداد وشمار کے حکمرانی کے عمل میں بہتری لانے کیلئے ریسورس مٹریل کا کام کریں گے۔ڈاکٹر جتیندر سنگھ نے اس امید کا اظہار کیا کہ عوام اس موبائل ایپ کا زیادہ سے زیادہ استعمال کریں گے کیونکہ موبائل فون رابطے کے سب سے آسان وسیلے کے طور پر ابھر کر سامنے آئے ہیں جن سے ملک میں کہیں سے بھی رابطہ کیا جاسکتا ہے۔اپنی تقریر میں ڈی اے آر پی جی اور پنشن وپنشن یافتگان کی فلاح وبہبود کے محکمے کے سکریٹری جناب دویندر چودھری نے کہا کہ اس موبائل ایپ سے نہ صرف شکایات کے اندراج میں آسانی ہوگی بلکہ عوام اپنی شکایات کے ازالے کی صورت حال کا پتہ بھی لگاسکیں گے۔عملہ اور تربیت کے محکمے کے سکریٹری جناب سنجے کوٹھاری بھی اس لانچنگ تقریب میں موجود تھے۔

## ہندوستانی پولیس کے نظریئے کو تبدیل کرنے کی ضرورت: وزیرداخلہ

☆مرکزی وزیر داخلہ راجناتھ سنگھ نے نئی دہلی میں انڈین پولیس فاؤنڈیشن (آئی پی ایف) اور انڈین پولیس انسٹی ٹیوٹ (آئی پی آئی) کا شمع جلاکر افتتاح کیا۔ آئی پی ایف اور آئی پی آئی کا مقصد ہندوستان میں ثبوتوں کی بنیاد پر پولیسنگ کرنا اور ذاتی جانبداری اور غلطیوں کو دور کرنا ہے۔ پولیس فاؤنڈیشن اور انسٹی ٹیوٹ کا مقصد پولیس کے ماہرین' ماہر تعلیم اور شہریوں سمیت دیگر فریقین کو پولیس سے متعلق معاملات کی تحقیق' تبادلہ خیال اور مسائل کے حل کیلئے ایک مشترکہ پلیٹ فارم فراہم کرنا ہے۔اس موقع پر تقریر کرتے ہوئے جناب راجناتھ سنگھ نے کہا کہ انڈین پولیس فاؤنڈیشن اور انڈین پولیس انسٹی ٹیوٹ ملک میں سیکورٹی کی صورت حال کو ذہن میں رکھتے ہوئے قائم کیا گیا ہے۔ پولیس یادگاری دن کے موقع پر وزیر موصوف نے اُن شہیدوں کو بھی خراج عقیدت پیش کیا جنہوں نے ملک کی سیکورٹی کیلئے اپنی جانیں قربان کردیں۔ جناب راجناتھ سنگھ نے کہا کہ ہندوستانی پولیس کے نظریئے کو تبدیل کرنے کی ضرورت ہے تاکہ عام آدمی میں پولیس کی طرف سے خوفزدہ ہونے کے احساس کی بجائے پولیس پر بھروسے کا احساس پیدا ہوسکے۔انہوں نے مزید کہا کہ نظریئے میں اس تبدیلی کیلئے انڈین پولیس فاؤنڈیشن اور انڈین پولیس انسٹی ٹیوٹ سفارشات پیش کرنے کا کام کرسکتے ہیں۔انہوں نے کہا کہ ہندوستان میں پولیس نظام کو بہتر بنانے کیلئے وقتاً فوقتاً مختلف کمیٹیاں اور کمیشن بنائے گئے اور ریاستوں کو بہت سے مشورے جاری کئے گئے۔ لیکن اس کے نتائج کا انحصار ملک کی سیاسی اور افسر شاہی قیادت پر ہے۔ انہوں نے کہا کہ سیاسی اور افسر شاہی قیادت پولیس فورس کی حوصلہ افزائی میں بڑا رول ادا کرسکتی ہے۔انڈین پولیس فاؤنڈیشن اور انڈین پولیس انسٹی ٹیوٹ ملک میں پولیس نظام کو بہتر بنانے کیلئے تحقیق اور تربیت کے اداروں کے ساتھ تال میل سے کام کرسکتی ہیں۔مرکزی وزیرداخلہ نے ملک میں عدم رواداری اور تشدد کے بڑھتے ہوئے واقعات پر شدید تشویش کا اظہار کیا۔انہوں نے ملک کے لوگوں سے اپیل کی کہ وہ واسودیوا کٹم باکم (پوری دنیا ایک ہی خاندان ہے) کے اصول پر عمل کرے۔یہ پیغام پوری دنیا میں صرف بھارت نے ہی عام کیا ہے۔دسہرہ کے تہوار سے قبل ملک کے لوگوں کو مبارک باد دیتے ہوئے مرکزی وزیر داخلہ نے قوم سے اپیل کی کہ وہ ہم آہنگی اور امن برقرار رکھیں۔اس موقع پر اجتماع سے خطاب کرتے ہوئے امور داخلہ کے وزیرمملکت جناب کرن رجیجو نے کہا کہ انڈین پولیس فاؤنڈیشن اور انڈین پولیس انسٹی ٹیوٹ عالمی درجے کے ادارے ہوں گے۔ان کے قیام کو ایک انقلابی اقدام قرار دیتے ہوئے انہوں نے امید ظاہر کی کہ یہ ادارے اس مقصد کو حاصل کریں گے جس کیلئے ان کا قیام ہوا ہے۔ انہوں نے ملک میں عورتوں کیخلاف بڑھتے ہوئے جرائم پر تشویش کا اظہار کیا اور سماج کی سوچ میں تبدیلی لانے پر زور دیا۔انہوں نے کہا کہ ملک میں پولیس اصلاحات سے کافی زیادہ آگے جانے کی ضرورت ہے اور تبدیلی کیلئے کچھ انقلابی اقدامات کئے جانے چاہئیں۔ انہوں نے امید ظاہر کی کہ آئی پی ایف اور آئی پی آئی ان توقعات پر پورے اتریں گے۔

## دفاعی اہلکاروں کیلئے ڈیفنس ٹریول سسٹم پر بکنگ شدہ آئی ٹکٹ حاصل کرنے کیلئے بہتر سہولیات

☆ہندوستانی ریلوے نے ڈیفنس ٹریول سسٹم پر دفاعی اہلکاروں کے ذریعے بکنگ شدہ آئی ٹکٹ حاصل کرنے کی بہتر سہولیات فراہم کی ہے۔ اب ہندوستانی ریلوے اپنے کسی بھی کمپیوٹرائزڈ مسافر ریزرویشن سسٹم (پی آرایس) سے فوجی جوانوں اور اہلکاروں کو بکنگ شدہ آئی ٹکٹ حاصل کرنے کی سہولیات اپنی جانب سے مہیا کر رہا ہے۔ اس سے قبل صرف سفر شروع کرنے والے اسٹیشنوں سے ہی دفاعی جوانوں اور اہلکاروں کو ٹکٹ حاصل کرنے کی سہولت حاصل تھی۔اب اس عمل کو وسیع تر کرتے ہوئے ملک کے کسی بھی پی آرایس کاؤنٹر سے انہیں ٹکٹ حاصل ہوسکتا ہے۔ تاہم آئی ٹکٹوں کی اشاعت محض ایک بار ہوگی۔ ریلوے کے اس اقدام سے دفاعی جوانوں اور اہلکاروں کو بیحد مدد ملے گی۔ واضح رہے کہ

ڈیفنس وارنٹ سسٹم کے تحت ہندوستانی ریلوے نے 2009 میں آئی آر سی ٹی سی ای ٹکٹنگ پورٹل پر ڈیفنس ٹریول سسٹم کو شروع کیا تھا۔ دفاعی جوان اور اہلکار کسی بھی کمپیوٹرائزڈ ریلوے کاؤنٹر (پی آر ایس) سے متعین کردہ دس شناختی کارڈوں میں سے ایک کارڈ دکھا کر اپنا ٹکٹ حاصل کرکے اپنا سفر شروع کرسکتے ہیں۔ اگر کوئی دوسرا شخص ان کی جگہ ٹکٹ حاصل کرنے کیلئے آتا ہے تو اس کو متعین کردہ دس شناختی کارڈوں میں سے ایک اصلی شناختی کارڈ اور ایک فوٹو کاپی ساتھ لانا ہوگا۔

## ماحولیات کی وزارت کے 20 افسران آلودگی سے متاثرہ علاقوں کی نگرانی کریں گے

☆ ماحولیات، جنگلات اور آب وہوا کی تبدیلی کے مرکزی وزیر جناب پرکاش جاوڈیکر نے کہا کہ ''ہم نے شفاف طریقہ کار مہیا کرائے ہیں۔ کارآمد تجارتوں کو آسان بنانے کیلئے ہم نے ہر طرح کی رکاوٹوں کو دور کردیا ہے۔ ہماری توجہ اب تعمیل پر ہوگی۔'' اس مقصد کے تحت ماحولیات، جنگلات اور آب ہوا کی تبدیلی کی وزارت نے فیصلہ کیا ہے کہ وزارت کے جوائنٹ سکریٹری سطح کے 20 افسران جامع ماحولیاتی آلودگی اشاریہ (سی ای پی آئی) پر مبنی آلودگی سے بری طرح متاثرہ علاقوں کا وقتاً فوقتاً جائزہ لیں گے تاکہ آلودگی کو کم کرنے کیلئے ایکشن پلان پر مؤثر طریقے سے عمل درآمد ہوسکے۔ جوائنٹ سکریٹری سطح کے ان افسران کو ہدایت دی گئی ہے کہ وہ مرکزی آلودگی کنٹرول بورڈ (سی پی سی بی) کے قریبی اشتراک سے ہر پندرہ دن میں ایک بار مخصوص مقام کا دورہ کریں اور اس سلسلے میں ہورہی پیش رفت کا جائزہ لیں تاکہ آلودگی پر قابو پانے کیلئے مؤثر نظام کو یقینی بنایا جاسکے۔ علاوہ ازیں یہ افسران آلودگی سے بری طرح متاثرہ علاقوں میں ایکشن پلان پر عمل درآمد اور نفاذ کی نگرانی کریں گے۔ یہ افسران ایکشن پلان کی کوتاہیوں اور کمیوں کا مشاہدہ کرکے اس سے متعلق رپورٹ متعلقہ مرکزی آلودگی کنٹرول بورڈ (سی پی سی بی) اور ریاستی آلودگی کنٹرول بورڈ (ایس پی سی بی) کو بھیجیں گے۔ یہ افسران ماحولیات، جنگلات اور آب وہوا کی تبدیلی کی وزارت کو بھی اس سے متعلق باخبر کریں گے تاکہ مناسب ایکشن لیا جاسکے۔ واضح رہے کہ 2009-10 میں مرکزی آلودگی کنٹرول بورڈ (سی پی سی بی) اور انڈین انسٹی ٹیوٹ آف ٹیکنالوجی، دہلی کے اشتراک سے 88 اہم صنعتی علاقوں میں ایک جامع ماحولیاتی جائزہ کا اہتمام کیا گیا تھا۔ ان 88 صنعتی علاقوں میں سے 43 صنعتی علاقوں کو جامع ماحولیاتی آلودگی اشاریہ (سی ای پی آئی) کے ذریعے 70 یا اس سے زائد نمبر دیے گئے علاقوں کو آلودگی سے بری طرح متاثرہ علاقہ قرار دیا گیا تھا۔

## گھریلو ہوائی کمپنیوں کے ذریعے مسافروں کے نقل وحمل میں 20.10 فیصد کا اضافہ

☆ جنوری سے ستمبر-2015 کے درمیان گھریلو ہوائی کمپنیوں نے 590.21 لاکھ مسافروں کو لانے، لے جانے کا کام کیا۔ گذشتہ برس اسی مدت کے دوران ایسے مسافروں کی تعداد 491.44 لاکھ رہی تھی۔ اس طرح گذشتہ برس کے مقابلے اس تعداد میں 20.10 فیصد کا اضافہ درج کیا گیا ہے۔

## 31 مشن شہروں میں بنیادی ڈھانچوں کیلئے گجرات کا ''امروت'' پلان

نئی دہلی، 12 /اکتوبر۔ ریاست گجرات کی حکومت نے اٹل مشن فار ریجوینیشن اینڈ اربن ٹرانسفارمیشن (اے ایم آر یو ٹی) کے تحت آئندہ پانچ برسوں کے دوران 31 شہروں میں بنیادی ڈھانچے کو یقینی بنانے کی غرض سے 15375 کروڑ روپے کے ایک جامع منصوبہ عمل پیش کیا ہے۔ اس رقم میں سے 42 فی صد رقم 31 امروت شہروں کے تمام شہری گھروں کو سپلائی پانی کے کنکشن کی فراہمی پر، 30 فی صد رقم تمام گھروں کو سیوریج کنکشن دینے پر اور 12 فیصد رقم 50 فی صد تک آبادی کیلئے ڈرینج خدمات کو یقینی بنانے پر اور باقی ماندہ رقم شہری ٹرانسپورٹ اور سبزہ زار نیز پارکوں کی تعمیر پر خرچ ہوں گی۔

مشن ریاستوں میں سیوریج نیٹ ورک خدمات کی کم دستیابی کے پیش نظر ریاستی حکومت کا گندے پانی کی صفائی کی یومیہ کل 869 ملین لیٹر واٹر ٹریٹمنٹ کی صلاحیت پیدا کرنے کیلئے کل 4721.57 کروڑ روپے کی لاگت سے 19 ایس ٹی پی (سیوریج ٹریٹمنٹ پلانٹ) قائم کرنے کا ارادہ ہے۔

سال 2015-16 کیلئے ریاستی حکومت نے 233.65 کروڑ روپے لاگت سے گیارہ مشن شہروں میں واٹر سپلائی کے پروجیکٹوں کیلئے 916.07 کروڑ روپے کی لاگت سے 19 شہروں میں سیوریج ٹریٹمنٹ پلانٹوں (ایس ٹی پی) کے قیام، 39 کروڑ روپے کی لاگت سے بھج اور وڈودرہ میں اسٹروم واٹر ریچ پروجیکٹوں کیلئے 1.70 کروڑ روپے کی لاگت سے گاندھی نگر میں اربن ٹرانسپورٹ پروجیکٹوں اور 14 کروڑ روپے کی لاگت سے امریلی، بوٹاڈ، مہسانہ اور گاندھی نگر میں سبزہ زار اور اوپن اسپیس فراہم کرانے کی غرض سے 1204 کروڑ روپے کے ریاست کے سالانہ منصوبہ عمل (ایس اے اے پی) کی تجویز پیش کی ہے۔

شہری ترقیات کی وزارت کو ارسال کردہ امروت منصوبہ عمل میں ریاستی حکومت نے کہا ہے کہ سال 2030 تک گجرات کی شہری آبادی کل آبادی کے موجودہ 43 فیصد سے بڑھ کر 66 فی صد تک پہنچنے کے ساتھ ملک دوسری سب سے زیادہ شہری ریاست بن جائے گا۔ تاہم تمل ناڈو کی 2030 میں شہری آبادی 67 فیصد ہونے کی پیش گوئی کی ہے۔ اٹل مشن کے پانچ سال کی مدت کے دوران سرمایہ کاری کے سلسلہ میں حکومت گجرات نے ریاست کے 1941 کروڑ روپے اور شہری بلدیاتی اداروں کے 700 کروڑ روپے کے تعاون کے ساتھ 2478 کروڑ روپے کی مرکزی امداد کا مطالبہ کیا ہے۔ کنورجنس کے تحت 10282 کروڑ روپے کی سرمایہ کاری ریاستی حکومت کی جاری اسکیموں سے ہوں گی۔ ریاستی حکومت نے کہا ہے کہ پانی کی فراہمی کیلئے شناخت کئے گئے گیارہ شہروں میں سے بوٹاڈ اور موربی کے 60 فی صد گھروں میں، مہسانہ کے 63 فی صد، ناڈیڑ کے 70 فی صد، وڈودرہ میں 72 فی صد، دیسا اور بھروچ میں 90 فیصد اور سورت میں 95 فی صد گھروں میں پانی کے کنکشن ہیں۔ سیور کنکشن کا جہاں تک تعلق ہے تو جام نگر میں فی الحال 25 فی صد گھروں میں، راج کوٹ میں 70 فی صد، ناڈیڑ میں 80 فی صد، احمد آباد میں 95 فیصد اور سورت میں 96 فی صد گھروں میں سیور کنکشن ہیں۔

☆☆☆

## کور 2 کا بقیہ

دنیا کے مقابلے اور ہندوستان میں سڑکوں اور ریلوے کے مقابلے میں یہاں نقل وحمل کے اس ذریعہ پر اب تک بہت کم سرمایہ کاری کی گئی ہے۔آئی ڈبلیو ٹی ذریعہ اب بھی ڈیولپ نہیں ہوسکا ہے اور داخلی کارگو ٹرانسپورٹ میں اس کی مجموعی حصہ داری اب بھی برائے نام ہے۔ ہندوستان میں آئی ڈبلیو ٹی سیکٹر کے ماڈل کا حصہ صرف 0.4فی صد ہے جب کہ نیدرلینڈ میں یہ 42فی صد،چین میں 8.7فی صد اور امریکہ میں 8فی صد سے زیادہ ہے۔یہ ہندوستان کے لئے اقتصادی مواقع کا بہت بڑا نقصان ہے۔

## مزید قومی آبی راستوں کا جواز

حکومت نے اندرون ملک آبی راستوں کے مربوط ڈیولپمنٹ کے لئے ایک پالیسی تیار کی ہے۔اس کے التزامات کے تحت مرکزی حکومت اندرون ملک آبی راستوں کو نقل وحمل کے لئے ڈیولپ کرنے کا کام اسی وقت کرسکتی ہے جب انہیں پارلیمنٹ کے قانون کے ذریعہ، آئین کے ساتویں شیڈول کے انٹری نمبر 24 لسٹ نمبر اکے تحت قومی آبی راستے قرار دے دیا جائے۔اس لئے 101 اضافی نشان زد آبی راستوں کے ڈیولپمنٹ کے لئے یہ ضروری ہوگیا ہے کہ ان اندرون ملک آبی راستوں کو پارلیمنٹ کے ذریعہ قانون منظور کراکے قومی آبی راستے قرار دے دئے جائیں۔

آبی راستوں کو ذیلی/متبادل ٹرانسپورٹ کا ذریعہ کے طور پر فوری ضرورت کے مدنظر اتنے طویل مدت کو کم کردینے کی ضرورت ہے۔اس مدت کو کم کرنے کا ایک طریقہ یہ ہوسکتا ہے کہ تمام نشان زد آبی راستوں کو ایک قانون بناکر قومی آبی راستے قرار دے دئے جائیں تاکہ جب بھی اور جس وقت بھی ضرورت ہو حکومت ان کو ڈیولپ کرنے کا کام شروع کرسکے اور ان کے لئے تیاری کا کام اور مالیات حاصل کرنے کا کام مکمل کرسکے۔

کسی آبی راستے کو قومی آبی راستہ قرار دے دئے جانے کے بعد اس کا ڈیولپمنٹ اور مشین سے چلنے والے جہازوں کے لئے شپنگ اور نیوگیشن کی ضابطہ سازی مرکزی حکومت کے دائرہ اختیار میں آجاتا ہے۔تاہم پانی کے استعمال، اطراف کی زمینوں کی ملکیت، معدنیات، دھات، ریت وغیرہ کے حقوق ریاستی حکومت کے پاس ہی رہتے ہیں۔

## سماجی واقتصادی فوائد

روڈ سیکٹر میں قومی شاہراہوں کی طرح ہی آئی ڈبلیو ٹی سیکٹر میں بھی قومی آبی شاہراہوں کا تصور ہے۔فیڈر ریاستی شاہراہوں، ضلعی سڑکوں اور گاؤں کی سڑکوں کے بہت بڑے نیٹ ورک کی وجہ سے قومی شاہراہوں سے بھرپور استفادہ کیا جارہا ہے۔آبی راستوں کے سلسلے میں اس طرح کے کسی نیٹ ورک کے نہیں ہونے کے نتیجے میں آئی ڈبلیو ٹی سیکٹر سے خاطر خواہ فائدہ نہیں اٹھایا جاسکا ہے اس لئے ریاستوں کے تعاون سے اسی طرح کے نیٹ ورک تیار کرنے کی تجویز ہے۔

اس سے انٹر ماڈل لنلٹی ویٹی کے ساتھ ایک لاجسٹک سپلائی چین بنانے میں مدد ملے گی۔اس سے جی ڈی پی کو بڑھانے میں بھی مدد ملے گی اور ڈریجنگ، بیراج کی تعمیر، بیراج کا نظم، بیراج کی مرمت، ٹرمنل کنسٹرکشن، ٹرمنل آپریشن، اسٹوریج کی سہولت، دن اور رات میں نیوگیشن کے لئے جدید آلات کی فراہمی، ٹورسٹ کروز، کنسلٹینسی، بیراج کی دیکھ بھال کے لئے افرادی قوت کی تربیت، ہائیڈروگرافک سروے وغیرہ بزنس کے مواقع پیدا ہوں گے۔تجارت کے ان تمام شعبوں میں سرمایہ کاری سے روزگار اور اقتصادی ترقی کے زبردست مواقع پیدا ہوں گے اور سڑک اور ریل ٹرانسپورٹ پر سے موجودہ بوجھ کم کرنے میں مدد ملے گی۔تمام تجارتی مواقع کی نشاندہی اور ممکنہ سرمایہ کاری نیز روزگار کے مواقع کے سلسلے میں جل مارگ وکاس پروجیکٹ کے تحت تفصیلی بزنس ڈیولپمنٹل اسٹڈیز کی جارہی ہیں۔

مجوزہ قومی آبی راستوں کی ترقی سے درج ذیل شعبوں میں نجی سرمایہ کاری ہوسکے گی۔

1۔بیراجوں پر

2۔اسٹوریج سہولت کی تیاری پر

3۔جہازوں کی تیاری کی سہولت پر

4۔جہازوں کی مرمت پر

5۔اندرون ملک کنٹینر ڈپو/ڈومیسٹک کنٹینر ٹرمنل بنانے پر

6۔صنعتی یونٹوں / علاقوں پر

ایک بیراج کو ڈبل شفٹ میں آپریٹ کرنے سے بالعموم تقریباً 20لوگوں کے لئے ملازمت کے مواقع پیدا ہوسکیں گے۔امید کی جاتی ہے کہ اگلے پانچ تا چھ برس میں ہمارے اندرون ملک آبی راستوں میں ایک ہزار سے زائد نئے بیراج بنائے جائیں گے۔صرف اسی سے براہ راست 20 ہزار سے زائد لوگوں کو ملازمت مل سکے گی۔ بیراج کی تعمیر کے علاوہ بیراج کی مرمت، ٹرمنلوں کی دیکھ بھال میں بھی روزگار کے زبردست امکانات موجود ہیں۔امید ہے کہ آبی راستوں کے مستقبل میں ڈیولپمنٹ اور متعلقہ سرگرمیوں میں ایک لاکھ کروڑ روپے سے زیادہ کی نجی سیکٹر کی سرمایہ کاری ہوگی اور راست طور پر ایک لاکھ سے زائد ملازمت کے مواقع پیدا ہوں گے۔

آئی ڈبلیو ٹی سیکٹر میں ملازمت کے اس ابھرتے ہوئے مواقع کے مدنظر ہنرمند افرادی قوت فراہم کرنے کے لئے آئی ڈبلیو اے آئی پٹنہ میں اپنے ٹریننگ انسٹی ٹیوٹ کی صلاحیت کو اپ گریڈ اور بہتر کرے گا۔ پٹنہ میں واقع نیشنل ان لینڈ نیوی گیشنل انسٹی ٹیوٹ مختلف شعبوں میں مزید نئے کورسیز شروع کرے گا تاکہ بیراجوں کو چلانے، ان کی دیکھ بھال کے علاوہ اندرون ملک آبی ٹرانسپورٹ کی دیگر سرگرمیوں کے لئے تربیت یافتہ اور ہنرمند افرادی قوت تیار کرسکے۔

☆☆☆

YOJANA (URDU)
**November 2015**

RNI NO.27032/81
VOL. **35** NO. **8**

Price **10**/=
Annual Subscription Rs **100**/=
No. Page **56**

# PANORAMA OF INDIAN CINEMA

For further details please contact:
Business Manager, Publications Division
Soochna Bhawan CGO Complex, Lodhi Road, New Delhi-110003
Ph:011-24367260,Fax-011-24365609

**PUBLICATIONS DIVISION**
**MINISTRY OF INFORMATION & BROADCASTING**
**GOVERNMENT OF INDIA**

e-mail:dpd@sb.nic.in, dpd@hub.nic.in
website: publicationsdivision.nic.in

DPDB-H-09/15

ISSN 0971. 8338

Printed and Published by ***Dr. Sadhana Rout***, Additional Director General & Head on behalf of Publications Division, Ministry of I&B, Government of India, printed at Akashdeep Printers 20 Ansari Road,Daryaganj, New Delhi and published at Publications Division,Soochna Bhavan,C.G.O.Complex, New Delhi-110003 *Editor:* ***Dr Abrar Rahmani***