2 حقیقی شعبہ

2.1 عمومی جائزہ

مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی کے اہم اظہاریوں سے پتا چلتا ہے کہ مالی سال 18ء میں 13 سالہ بلند سطح کے بعد اقتصادی سرگرمی میں نمو کی رفتار کم ہورہی ہے۔ بنیادی طور پر مالیاتی اور بیرونی شعبوں میں بڑھتے ہوئے کُلی معاشی عدم توازن نے اقتصادی نمو کو آگے بڑھنے سے روک دیا۔ معیشت میں نمایاں اوور ہیٹنگ کے آثار نظر آنا شروع ہوچکے تھے اور اسے قابو میں رکھنے کے لیے ضوابطی اقدامات، شرحِ مبادلہ میں کمی نیز پالیسی ریٹ میں اضافے جیسے پالیسی اقدامات لاگو کیے گئے تھے۔ نتیجتاً، ملکی طلب میں کسی قدر اعتدال دیکھا گیا جس نے معیشت کے اجناس پیدا کرنے والے شعبے میں سرگرمیوں کو متاثر کیا۔ درآمدات کی نمو میں کمی کے ساتھ اجناس پیدا کرنے والے شعبے کی اس کمزور کارکردگی نے خدمات کے شعبے کی کارکردگی کو بھی محدود کردیا ہے۔

مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی کے دوران بڑے پیمانے کی اشیاسازی (ایل ایس ایم) میں بھی 1.7 فیصد کی وسیع البنیاد تخفیف دیکھی گئی جبکہ مالی سال 18ء کی پہلی سہ ماہی میں 9.9 فیصد کی متاثرکن نمو ہوئی تھی۔ بالخصوص ان عوامل نے ملکی طلب پر منفی اثر ڈالا: (i) ضوابطی اقدامات جیسے نان فائلرز کے لیے نئی گاڑیوں کی خریداری پر پابندی؛ (ii) سگریٹ پر عائد سیلز ٹیکس کی ساخت میں تبدیلیاں؛ (iii) بجلی کی پیداوار میں ملک میں تیار ہونے والے فرنس آئل کی جگہ درآمد شدہ آر ایل این جی اور کوئلے کا بڑھتا ہوا حصہ؛ اور (iv) پاکستانی روپے کی قدر میں کمی۔ بیرونی شعبے میں اجناس کی بڑھتی ہوئی قیمتیں معیشت کے لیے سخت دھچکا ثابت ہوئیں (**باکس 2.1**)۔

زرعی شعبے میں مالی سال 19ء کے دوران زیرِ کاشت رقبے میں کمی، پانی کی پست دستیابی اور کھاد کے استعمال میں کمی کے نتیجے میں خریف کی فصل میں مجموعی کارکردگی توقع سے کم رہی۔ گوکہ (کپاس کے سوا) خریف کی تمام اہم فصلوں نے اپنے اہداف حاصل کیے، تاہم گذشتہ برس کی ریکارڈ کاشت کے مقابلے میں ان کی پیداوار خاصی کم رہی۔[1]

باکس 2.1: بڑے پیمانے کی اشیاسازی اور اجناس کی عالمی قیمتیں

عالمی اجناسی قیمتوں میں اضافہ ان اہم عوامل میں سے ایک تھا جن کے نتیجے میں مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں بڑے پیمانے کی اشیاسازی کی نمو میں کمی آئی۔ گذشتہ چند برسوں میں قیمتوں کے مستحکم ہونے کے باعث ایل ایس ایم کی نمو میں اضافے کا رجحان تھا۔ اس کے ساتھ ساتھ شرح مبادلہ کے استحکام کی وجہ سے نجی شعبے کی سرمایہ کاری کو مہمیز ملی جس کے نتیجے میں بہت سے شعبوں میں توسیع کی گئی۔ شرحِ مبادلہ میں حالیہ کمی کے دور اور عالمی اجناسی قیمتوں میں اضافے نے صورتِ حال

---

[1] وزارت برائے قومی تحفظِ خوراک و تحقیق (ایم این ایف ایس آر) کے مطابق ہر فصل کے ہدف کا تعین اور اسے صوبائی حکومت کو مختص کرنے کا فیصلہ اس کے خام مال (پانی، کھاد، بیجوں اور کیڑے مار ادویات کی دستیابی) اور ملک میں موسم کی پیش گوئی کو مدِ نظر رکھ کر کیا جاتا ہے۔ مالی سال 19ء میں خریف کی تمام فصلوں کے لیے متعین کردہ اہداف مالی سال 18ء کے اہداف سے معمولی سے مختلف ہیں۔

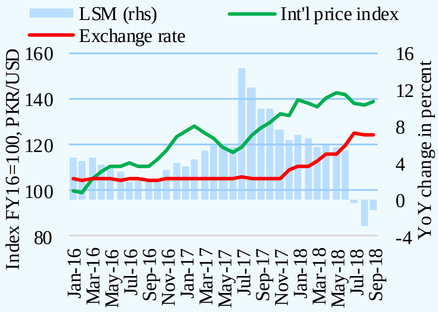
تبدیل کر دی۔ قیمتوں میں تبدیلی کا مجموعی اثر اگلی سہ ماہیوں میں بھی بڑے پیمانے کی اشیاسازی پر اپنے اثرات جاری رکھ سکتا ہے۔ اسٹیٹ بینک کی جانب سے کیے گئے جدید ترین صارف اور کاروباری اعتماد سروے میں بالعموم معاشی سرگرمی کی آئندہ کیفیت کے بارے میں ان جذبات کی کسی قدر عکاسی ہوتی ہے۔

جنوری 2016ء سے عالمی منڈی میں خام مال کی قیمتیں بڑھ رہی تھیں،[2] تاہم ملکی معیشت اس کے کچھ ابتدائی اثرات برداشت کرنے کی اہل تھی، کیونکہ اس ضمن میں شرحِ مبادلہ میں استحکام نے بڑے پیمانے کی اشیاسازی کے شعبے کو قیمتوں میں تغیر سے محفوظ رکھا۔ توانائی کی درآمدی اشیا کی قیمتوں میں کسی نمایاں تبدیلی کے نہ ہونے سے ملکی اشیاسازوں کو کسی قدر تحفظ ملا۔

تاہم جیسے ہی جڑواں خسارہ بڑھا، شرحِ مبادلہ کم ہونا شروع ہو گئی اور بیرونی اجناسی دھچکے سے صنعت کا تحفظ بھی ختم ہونا شروع ہو گیا۔ شرحِ مبادلہ کی ملکی قیمتوں کو ترسیل مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں اور زیادہ واضح ہو گئی۔ تھوک اشاریہ قیمت میں بھی گذشتہ چار مہینوں میں سے تین میں دوہندسی اضافہ ہوا۔ یہ ساڑھے پانچ برسوں میں بلند ترین سہ ماہی نمو تھی اور اس کے نتیجے میں پیدا ہونے والے قیمت کے دھچکے نے اشیاسازوں کی پیداواری سرگرمیوں کو روک دیا (**شکل 2.1.1** اور 2.1.2)۔

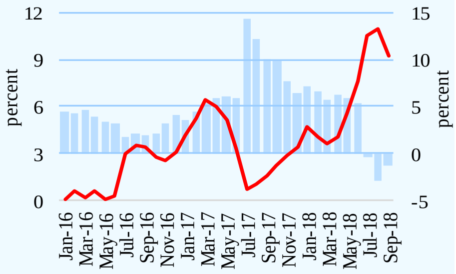
طلب میں مجموعی سست روی کے پیشِ نظر مستقبل میں اشیاسازوں کے لیے تیاری کی بڑھتی ہوئی لاگت کو صارفین تک آسانی سے منتقل کرنا آسان نہیں ہو گا۔[3] چنانچہ، امکان ہے کہ اگلی سہ ماہیوں میں بھی بڑے پیمانے کی اشیاسازی کے شعبے کی کارکردگی ان ہی مشکلات کا سامنا کرے گی۔

شکل 2.1.1: بیرونی اجناسی قیمتوں کا دھچکا اور بڑے پیمانے کی اشیاسازی



Data source: Pakistan Bureau of Statistics, State Bank of Pakistan, World Bank

شکل 2.1.2: تھوک اشاریہ قیمت اور بڑے پیمانے کی اشیاسازی (سال بسال تبدیلی)



Data source: Pakistan Bureau of Statistics

2.2 زراعت

خریف کی اہم فصلوں جیسے کپاس، چاول، گنا اور مکئی کے ابتدائی تخمینے شعبے کی پست کارکردگی کو ظاہر کرتے ہیں۔ اس کی بڑی وجہ زیرِ کاشت رقبے میں نمایاں کمی تھی بالخصوص سندھ میں جہاں پانی کی کمی کے نتیجے میں خشک سالی جیسی صورتِ حال ہو گئی تھی۔ مالی سال 19ء میں خریف کی فصلوں کے تحت زیرِ کاشت مجموعی رقبہ 7.54 ہیکٹر تھا، مالی سال 18ء سے 7.7 فیصد کم۔ پانی کی کمی اور کھاد کے پست استعمال نے

---

[2] عالمی بینک کے قیمتوں کے اشاریوں کا پاکستان کی درآمدات میں ان کے متعلقہ حصے کے وزن کو استعمال کرتے ہوئے عالمی اجناسی اشاریہ قیمت کا تخمینہ لگایا جاتا ہے۔ اس اشاریے کو اخذ کرنے کے مقصد سے جو اوزان استعمال کیے جاتے ہیں، وہ یہ ہیں: مشینری 38 فیصد، توانائی 26 فیصد، زرعی خام مال 16 فیصد، غذا 11 فیصد، اور ٹیکسٹائل 9 فیصد۔

[3] یہ اس کے پست ہوتے منافع سے ظاہر ہے جیسا کہ کارپوریٹ شعبے کی سہ ماہی رپورٹوں میں بتایا گیا ہے۔

بھی فصل کی پیداوار پر منفی اثرات مرتب کیے۔ چنانچہ، مجموعی لحاظ سے، زرعی شعبے کی مجموعی اضافۂ قدر (جی وی اے) میں خریف کی فصلوں کا حصہ مالی سال18ء کی سطح سے نمایاں طور پر کم ہو سکتا ہے۔

خام مال کی صورتِ حال

خام مال کے لحاظ سے بھی صورتِ حال حوصلہ افزا نہیں تھی۔ خریف کی فصلوں (اپریل تا ستمبر 2018ء) کے لیے پانی کی مجموعی دستیابی گذشتہ برس کے مقابلے میں خاصی پست رہی، کیونکہ نہری پانی (آب پاشی کا ایک اہم آبی ذریعہ) کی دستیابی گذشتہ برس کے مقابلے میں پنجاب اور سندھ کے لیے بالترتیب 17.8 فیصد اور 11.6 فیصد کم رہی۔ پنجاب میں پانی کی اس کمی کو کسی حد تک زمینی پانی لے کر پورا کر لیا گیا۔ تاہم، کھارے اور نمکین زمینی پانی جیسی دشواریوں کی وجہ سے سندھ کو زیرِ کاشت رقبے میں کمی کا سامنا ہوا (**باکس 2.2**)۔

باکس 2.2: پانی کی صورتِ حال: غیر مستقل رسد کے انتظام کی ضرورت

2018ء کے موسم خریف کو ملک میں بارشوں کے بدلتے ہوئے انداز کے ساتھ ساتھ نہری پانی کی پریشان کُن کمی کا بھی سامنا رہا۔ اگر گذشتہ پانچ برسوں (اپریل تا ستمبر) کی اوسط سے موازنہ کیا جائے تو سندھ اور پنجاب میں آب پاشی کے پانی کا استعمال بالترتیب 15.9 اور 6.6 فیصد کم رہا۔ مزید بر آں، معمول سے کم مون سون کی بارشوں کے باعث زمینی پانی کی ذخیرہ کاری بھی پست رہی۔ پانی کی دستیابی میں یہ کمی، بالخصوص سندھ میں کپاس، گنا اور چاول کی فصلوں کے زیرِ کاشت رقبے میں کمی کی اہم وجہ تھی۔ مستقبل قریب میں، خاص طور پر آب وہوا میں تبدیلی کے باعث، اس صورتِ حال میں مزید تغیر متوقع ہے، یہی وجہ ہے کہ ان موسموں کے دوران اور مابین پانی کے بہاؤ کا انتظام فوری طور پر کیے جانے کی ضرورت ہے۔

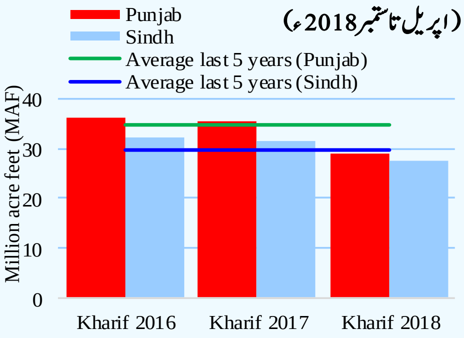
سندھ میں مون سون کے دوران بارش کی یہ قلت –5 سالہ مدت میں 89 فیصد کم اوسط– اس صورتِ حال کی سنگینی کو مزید بڑھا رہی ہے۔ پنجاب میں مالی سال18ء کے جولائی تا ستمبر کے تین مہینوں میں ریکارڈ کی گئی بارش بھی گذشتہ پانچ برسوں کی اوسط (اپریل تا ستمبر، 2013ء تا 2017ء) سے 33 فیصد کم تھی (**شکل 2.2.1** اور **2.2.2**)۔ چونکہ موسم کے انداز میں تبدیلی آ رہی ہے اس لیے آب وہوا میں تبدیلیوں کے نتیجے میں بارش اور آب پاشی کے بہاؤ میں تبدیلیاں آئی ہیں۔[4] یہ بات بھی قابلِ غور ہے کہ اس مظہر کی وجہ سے بعض فصلیں زیادہ متاثر ہوں گی۔[5]

---

[4] گذشتہ 20 برسوں کے دوران برسات کے موسم کا آغاز فی عشرہ 30 دن تک مؤخر ہو چکا ہے۔ اس کی وجہ سے بہت سی فصلوں کی بوائی میں تاخیر ہوتی ہے۔ ماخذ: آب و ہوا کے خطرات اور غذائی تحفظ کا تجزیہ: پاکستان کے حوالے سے خصوصی رپورٹ۔ ورلڈ فوڈ پروگرام اور ایس ڈی پی آئی۔ http://vam.wfp.org.pk/publications.aspx

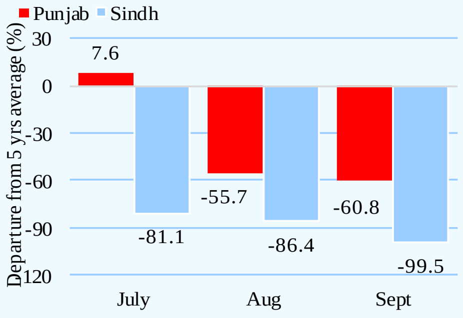
[5] بارش میں اضافہ چاول کی فصل کے لیے نقصان دہ نہیں لیکن کپاس کی فصل کے لیے نقصان دہ ہے۔ ماخذ: آر صدیقی، جی صمد، ایم ناصر اور ایچ جلیل (2012ء)، اہم زرعی فصلوں پر آب وہوا میں تبدیلی کا اثر۔ شواہد از پنجاب، پاکستان۔ پاکستان ڈویلپمنٹ ریویو 54:276-261۔

شکل2.2.1: خریف کے لیے نہری پانی کا اخراج
(اپریل تا ستمبر2018ء)



Data source: Indus River System Authority

شکل2.2.2: مالی سال19ء کی پہلی سہ ماہی میں مون سون بارشیں



Data source: Pakistan Meteorological Department

مستقبل میں، ربیع کے موسم کے دوران نہری پانی کی مقدار میں اس کے حقیقی طور پر مختص کردہ 37.0 ملین ایکڑ فٹ (ایم اے ایف) کے مقابلے میں 35 سے 40 فیصد کمی متوقع ہے۔ دریائی پانی کی مقدار اور مون سون کی بارش کی غیر مستقل نوعیت کے باعث فصلی پانی کی ضرورت کو پورا کرنے کے لیے صوبائی سطح پر مناسب انتظام ضروری ہے۔ صوبائی سطح پر ذیل کے اقدامات فوری طور پر درکار ہیں:

- ندی/نہری سطح پر پانی کے چھوٹے ذخیروں کی تیاری: فصل کے ایک دور میں طلب اور رسد کے درمیان دورانیے کے مسائل کے انتظام کے لیے ندیوں اور نہروں کی سطح پر ذخیرے ضروری ہیں۔ بارش کے پانی کو ذخیرہ کرنے کے لیے بھی یہ ذخیرے ضروری ہیں۔
- بلند استعداد کے حامل آب پاشی کے نظام (اچ ای آئی ایس): ڈرپ/اسپرنکلر سے آب پاشی پر رعایت اور لیزر سے زمین کو ہموار کرنے کے عمل کے لیے رعایت دے کے اچ ای آئی ایس کی حوصلہ افزائی بھی ضروری ہے۔ ٹیکنالوجی پر مبنی ان اقدامات سے کاشت کاروں کو پانی محفوظ کرنے، فی ہیکٹر پیداوار بڑھانے اور پانی پمپ کرنے کے لیے بجلی/ایندھن کی لاگتیں بچانے میں مدد ملے گی۔ ان نظاموں میں مزید توسیع کی بھی ضرورت ہے کیونکہ وہ 50 سے 60 فیصد پانی بچانے اور 40 سے 50 فیصد تک کھاد کی بچت میں مدد دیتے ہیں۔[6]
- نہری انفراسٹرکچر میں کاشت کاروں کی شرکت نظام میں جواب دہی کے عنصر کو بڑھائے گی جس سے نظام برقرار رکھنے میں بہتری آئے گی۔ کاشت کار تنظیموں اور علاقے کے واٹر بورڈز کامیاب ماڈل رہے ہیں کیونکہ کاشت کار کو نظام کی ملکیت حاصل ہوتی ہے جس کے نتیجے میں ضیاع میں کمی آتی ہے۔ اس سے ہر موسم کے لیے پانی کی مناسب مقدار مختص کرنا بھی یقینی ہو جائے گا۔
- پانی کی قیمت بندی: پانی کی قدر کی مطابقت سے پانی کے ٹیرف میں اضافہ کاشت کاروں کے رویے پر اثر انداز ہو گا۔ مزید یہ کہ پانی کے نرخوں کو رسد کے ساتھ ہم آہنگ کرنے کی بھی ضرورت ہے، جیسے گنے پر زیادہ پانی استعمال کرنے کی وجہ سے فی ہیکٹر زیادہ نرخ عائد کیے جاسکتے ہیں۔ ندی کی سطحوں پر جگہ/مقام کے تعین کی بنیاد پر ایک درجہ بندی کے نظام سے بھی موثر نتائج حاصل ہوں گے۔

[6] ماخذ: شعبۂ زراعت، حکومتِ پنجاب

پانی کی پست دستیابی کے ساتھ زیرِ کاشت رقبے میں کمی نیز یوریا اور ڈی اے پی کی قیمتوں میں اضافے کے نتیجے میں خریف کے موسم کے دوران کھاد کے استعمال میں کمی آئی۔ خاص طور پر، یوریا کے استعمال میں 10.7 فیصد اور ڈائی امونیم فاسفیٹ-(ڈی اے پی)[7] میں 9.3 فیصد کمی آئی جبکہ گذشتہ برس خریف کے موسم میں بالترتیب 19.6 فیصد اور 43.1 فیصد نمو ہوئی تھی۔[8] اس کی ایک ممکنہ وجہ ایجنٹوں کی جانب سے کھادوں کے ذخیرے جمع کرنا بھی ہوسکتی تھی، جنھیں بڑھتی ہوئی عالمی قیمتوں کے دوران رعایتیں ختم ہونے کے امکان کے باعث قیمتوں میں اضافے کی توقع تھی۔[9] منقولی شواہد بھی ظاہر کرتے ہیں کہ ریٹیلر / ایجنٹ موسم کے آغاز سے پہلے ہی ذخائر اکٹھے کرسکتے ہیں تاکہ بعد میں قیمت میں متوقع اضافے کے بعد فائدہ اٹھاسکیں۔

حوصلہ افزا امر یہ ہے کہ خریف کے موسم (اپریل تا ستمبر 2018ء) میں زرعی شعبے کو قرضے کی تقسیم میں گذشتہ برس کے مقابلے میں 33.9 فیصد اضافہ ہوا۔ خریف کی اہم فصل کی حوصلہ شکن صورتِ حال کے دوران زرعی شعبے کے بلند قرضے بتاتے ہیں کہ دیگر مقاصد بالخصوص مویشی / ڈیری مصنوعات اور مرغبانی کے لیے غیر فارمی ضروریات میں اضافہ ہوا ہے۔ یہ مالی سال 18ء میں دیکھے گئے رجحان کا تسلسل ہے جب مجموعی قرضوں میں فارمی جُز کے مقابلے میں غیر فارمی جُز کا حصہ نمایاں طور پر بلند تھا (**جدول 2.1**)۔

جدول 2.1: زرعی قرضوں کی تقسیم (جولائی تا ستمبر)

	ارب روپے			نمو فیصد میں	
	م س17ء	م س18ء	م س19ء	م س18ء	م س19ء
فارمی شعبہ					
الف۔ پیداوار	41.5	57.5	82.4	38.8	43.3
تمام فصلیں	31.0	38.5	40.1	24.3	4.2
ب۔ ترقیات	3.2	3.3	6.0	2.8	81.5
ٹریکٹر	0.7	1.1	1.0	52.7	-8.0
ج۔ مجموعی فارمی شعبہ (الف+ب)	44.7	60.8	88.4	36.2	45.3
غیر فارمی شعبہ					
مویشی / ڈیری	29.0	41.2	61.5	42.1	49.2
مرغبانی	15.8	24.7	26.6	56.1	7.5
دیگر	14.3	29.1	35.7	102.9	22.5
د۔ مجموعی غیر فارمی شعبہ	59.2	95.0	123.7	60.6	30.2
مجموعی زرعی شعبہ (ج+د)	103.9	155.9	212.1	50.1	36.1

ڈیٹا کا ماخذ: اے سی اینڈ ایم ایف ڈی، بینک دولت پاکستان

کپاس:

کپاس کی فصل کے تازہ ترین تخمینے ایک پریشان کُن تصویر پیش کرتے ہیں، کیونکہ مالی سال 19ء کی مجموعی پیداوار کا تخمینہ 10.8 ملین گانٹھیں لگایا گیا ہے[10] جو گذشتہ برس کی پیداواری سطح سے 9.2 فیصد کم، اور سال کے لیے 14.4 ملین گانٹھوں کے ہدف سے 24.3 فیصد

[7] مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں یوریا کی اوسط قیمتیں 23.8 فیصد بڑھ گئیں۔ جولائی اور اگست میں یوریا کی قیمتوں میں اوسطاً 24 فیصد جبکہ ڈی اے پی کی قیمتوں میں 28 فیصد اضافہ ہوا۔

[8] ماخذ: کھاد کا جائزہ، وسط اکتوبر 2018ء، نیشنل فرٹیلائزڈ ڈویلپمنٹ کارپوریشن (این ایف ڈی سی)

[9] جولائی تا مارچ 2018ء میں گذشتہ خریف کے موسم میں استعمال 43.7 فیصد سال بسال بنیاد پر بڑھ گیا۔

[10] 12 ستمبر 2018ء کو منعقد ہونے والی کپاس جائزہ کمیٹی (سی سی اے سی) کے پہلے جائزے میں پیداواری تخمینے پیش کیے گئے۔

پیچھے ہے (**جدول 2.2**)۔ کپاس کی فصل کی اس توقع سے کم کارکردگی کی بڑی وجہ زیرِ کاشت رقبے میں کمی تھی۔ یہاں یہ امر بھی قابلِ غور ہے کہ کپاس کا زیرِ کاشت رقبہ گذشتہ سات برسوں میں سب سے کم تھا؛[11] اس کی اہم وجہ نہری پانی کی اوسط سے کم دستیابی اور زمینی پانی کا ناقص معیار تھا۔

جدول 2.2: کپاس کی فصل کی کارکردگی

			م س19ء		نمو فیصد میں	
	م س17ء	م س18ء	ہدف	عبوری	م س18ء	م س19ء
رقبہ (000 ہیکٹر)						
پنجاب	1,815	2,053	2,300	1,947	13.1	-5.2
سندھ	637	612	620	422	-4.0	-31.0
پاکستان	2,489	2,700	2,955	2,406	8.5	-10.9
پیداوار (000 گانٹھیں)						
پنجاب	6,980	8,077	10,000	8,077	15.7	0.0
سندھ	3,600	3,776	4,200	2,600	4.9	-31.1
پاکستان	10,676	11,945	14,370	10,847	11.9	-9.2
یافت (کلوگرام فی ہیکٹر)						
پنجاب	654	669	739	705	2.3	5.4
سندھ	961	1,049	1,152	1,047	9.2	-0.2
پاکستان	729	752		766	3.1	1.9

ڈیٹا کا ماخذ: مرکزی کپاس جائزہ کمیٹی اور وفاقی کمیٹی برائے زراعت

ملک میں پست پیداوار اور کپاس کی بڑھتی ہوئی عالمی قیمتوں نے ملکی منڈی میں کپاس کے بیج کی قیمتوں پر دباؤ میں اضافہ کر دیا۔[12] کپاس کی قیمتوں میں استحکام آنے سے کاشت کاروں سے توقع کی جاتی ہے کہ وہ اپنے زرعی معاشیاتی طریقوں (کیڑے مار ادویات چھڑکنے اور زمین کے انتظام) کو بہتر بنائیں گے جس سے کپاس کی پیداوار اور آنے والے موسموں میں یافت میں اضافہ ہو سکتا ہے۔

ملک بھر میں ملوں کی تقریباً 14 ملین گانٹھوں کی اوسط سالانہ کھپت[13] کو دیکھتے ہوئے پیداوار کا جز زرعی اضافۂ قدر کے حوالے سے ان کی نصب شدہ استعداد سے تقریباً 23 فیصد کم رہنے کا امکان ہے۔ یہاں یہ بات بھی قابلِ غور ہے کہ مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں خام کپاس کی 218 ہزار گانٹھیں پہلے ہی درآمد کی جا چکی ہیں جبکہ مالی سال 18ء کی پہلی سہ ماہی میں یہ 113 ہزار گانٹھیں تھیں، نیز امکان ہے کہ یہ رجحان جاری رہے گا۔[14]

[11] یہ زوال سندھ میں نمایاں تھا جس میں زیرِ کاشت رقبے میں 31.3 فیصد کی سال بسال بنیاد پر کمی دیکھی گئی۔ اپریل تا جون 2018ء کے بوائی کے موسم میں نہری پانی کی دستیابی میں 32 فیصد کمی کے باعث پنجاب میں بھی کپاس کی کاشت میں 5.2 فیصد کمی آئی۔

[12] ستمبر 2018ء میں کوٹ لُک 'اے' کے ماہانہ قیمتوں کے اشاریے میں 1995.2 ڈالر فی ٹن کا اضافہ ہوا جبکہ ستمبر 2017ء میں یہ 1782.1 ڈالر فی ٹن تھا، جس کی وجہ بنیادی طور پر کپاس کی عالمی پیداوار میں کمی کی توقعات تھیں۔ کاٹن آؤٹ لُک: آئی سی اے سی واشنگٹن ڈی سی۔ اسی دوران جولائی 2018ء میں کپاس کے بیجوں کی فی 40 کلو کی قیمتیں 4232 روپے تھیں جبکہ جولائی 2017ء میں یہ 3286 روپے فی 40 کلو تھے۔ کپاس کی قیمتوں کا ماہانہ جائزہ برائے اکتوبر 2018ء۔

[13] ماخذ: آل پاکستان ٹیکسٹائل ملز ایسوسی ایشن (اے پی ٹی ایم اے)

[14] ماخذ: کپاس منڈی کی روزانہ رپورٹ، 29 اکتوبر 2018ء، پاکستان سینٹرل کاٹن کمیٹی

گنا:

تخمینوں کے مطابق گنے کی پیداوار 68.3 ملین ٹن ہے جو اس سال کے 68.2 ملین ٹن کے ہدف کے مساوی جبکہ گذشتہ برس حاصل کی گئی پیداواری سطح سے 16.9 فیصد کم ہے (**جدول 2.3**)۔ مختلف عوامل کی وجہ سے گنے کی پیداوار میں کمی متوقع تھی: i) آب پاشی کے پانی کی قلت؛ ii) گذشتہ برس کچل کاری کے موسم میں تاخیر اور کاشت کاروں کے لیے قیمت کے تنازعات کے بعد اس فصل کے زیرِ کاشت رقبے میں کمی؛ اور iii) مالی سال 18ء میں گذشتہ موسم کی فصل کے لیے شوگر ملوں کی جانب سے کاشت کاروں کو ادائیگیوں میں تاخیر کے باعث نفع آوری کے خدشات۔

جدول 2.3: گنے کی فصل کی کارکردگی

			م س19ء		نمو فیصد میں	
	م س17ء	م س18ء	ہدف	عبوری	م س18ء	م س19ء
رقبہ (000 ہیکٹر)						
پنجاب	778	859	728	733	10.5	-14.7
سندھ	321	333	322	270	4.0	-19.0
پاکستان	1,218	1,342	1,161	1,115	10.2	-16.9
پیداوار (000 ٹن)						
پنجاب	49,613	55,068	44,000	47,186	11.0	-14.3
سندھ	18,160	20,612	18,752	15,730	13.5	-23.7
پاکستان	73,433	82,128	68,157	68,252	11.8	-16.9
یافت (کلوگرام فی ہیکٹر)						
پنجاب	63,786	64,099	60,406	64,385	0.5	0.4
سندھ	56,660	61,842	58,236	58,236	9.1	-5.8
پاکستان	60,309	61,207		61,198	1.5	0.0

ڈیٹا کا ماخذ: وزارت برائے قومی غذائی تحفظ و تحقیق اور وفاقی کمیٹی برائے زراعت

خاص طور پر پنجاب میں، گنے کی پیداوار کے اہم اضلاع، جیسے رحیم یار خان، فیصل آباد، جھنگ، چنیوٹ، سب کے زیرِ کاشت رقبے میں کمی نظر آئی۔ ایسا چاول کے زیرِ کاشت رقبے میں اضافے کی وجہ سے ہوا، کیونکہ دوسرے سال میں بھی گنے کی فصل سے منسلک درج بالا دشواریوں کا سامنا کرنے سے بچنے کے لیے کاشت کار چاول کی کاشت پر منتقل ہوگئے۔ غیر معیاری بیجوں اور کھاد نیز کیڑے مار ادویات کے بے قاعدہ استعمال کے ساتھ یافتوں میں کمی بھی پیداوار پر دباؤ بڑھانے میں کردار ادا کر رہی ہے۔

اسی دوران، سندھ میں پانی کی دستیابی کے مسائل سے صرف زیرِ کاشت رقبے میں 22.7 فیصد کی کمی ہی نہیں آئی بلکہ پیداوار میں بھی خاصی کمی آگئی۔[15] مزید برآں، غیر معیاری بیجوں اور کھادوں نیز کیڑے مار ادویات کے بے قاعدہ استعمال نے بھی پیداوار پر دباؤ بڑھانے میں اہم کردار ادا کیا۔

[15] گنا 0.05 کیوبک میٹر فی ہیکٹر جبکہ کپاس 0.02 اور چاول کی فصل 0.03 استعمال کرتی ہے۔ ماخذ: سندھ طاس کے لیے دریائی طاس کے مربوط انتظام کی تشکیل: دشواریاں اور مواقع۔ سیمی کمال، ڈاکٹر پرویز عامر، خالد مہتد اللہ۔ ڈبلیو ڈبلیو ایف–پاکستان 2012ء

جیسا کہ سابقہ رپورٹوں میں بتایا گیا، حالیہ برسوں کے دوران علامتی قیمت بندی کی پالیسی کی وجہ سے مجموعی زرعی اجناسی منڈی میں خلل پیدا ہوا۔ خاص طور پر کپاس اور دیگر فصلوں، جیسے روغنی بیجوں، میں کمی کی قیمت پر گنے کی پیداوار مسلسل ملکی طلب سے بڑھتی رہی ہے (باکس 2.3)۔

باکس 2.3: گنا–علامتی قیمت بندی کا خمیازہ

گنے کے لیے علامتی قیمت بندی کی پالیسی کا مقصد گنے کے کاشت کاروں کو تحفظ دینا اور چینی کی ملکی طلب کو پورا کرنا ہے۔ پنجاب اور سندھ میں اس پالیسی نے شوگر ملوں کی نمو میں حصہ لیا۔ نتیجتاً مالی سال 18ء میں گنے کی پیداوار 82.1 ملین ٹن کی ریکارڈ سطح پر پہنچ گئی جو مالی سال 15ء کی 62.8 ملین ٹن پیداوار سے 31 فیصد زائد ہے۔ یہ توسیع خاصی حد تک رقبے میں 18 فیصد اضافے کے ساتھ محض تقریباً 11 فیصد پیداواری نمو پر مبنی تھی۔

اس کے نتیجے میں چینی کی پیداوار طلب کی حد سے زائد ہوگئی، کیونکہ چینی کی پیداوار میں نمو کی رفتار اس کی کھپت سے خاصی بلند رہی؛ مالی سال 18ء کے دوران چینی کی پیداوار 7.5 ملین ٹن ہوگئی جبکہ ملکی کھپت 5.5 ملین ٹن تھی۔ چینی کی قیمت اور اس کی علامتی قیمت کے مابین مطابقت کو یقینی بنانے کے لیے ملکی منڈی کو درآمدات کے 40 فیصد ٹیرف سے تحفظ دیا گیا ہے۔ تاہم، اس اشارتی قیمت بندی سے کئی مسائل نے جنم لیا:

- **خود کاشت کار اس سے استفادہ نہ کرسکے:** کاشت کار خود مشکلات کا شکار ہیں کیونکہ ملوں میں چینی کے ذخیرے کا مطلب ہے گنے کی مزید پست قیمتیں، جو صوبائی طور پر اعلان کردہ فی 40 کلو گرام کے ریٹس کے مقابلے میں پست ہیں۔ مالی سال 18ء میں کاشت کاروں کو کی گئی ادائیگی فی 40 کلو گرام پر 120 تا 140 روپے تھی جبکہ فی 40 کلو گرام پر پنجاب میں اعلان کردہ قیمت 180 روپے اور سندھ میں 182 روپے تھی۔ بہت زیادہ رسد کی وجہ سے مارکیٹ سیر ہوچکی تھی اس لیے اتنے کم ریٹس پر بھی گنے کو فروخت کرنا مشکل ہوگیا۔
- **ضخیم اعانتی لاگت:** اضافی ذخیروں کو کم کرنے کے لیے وفاقی سطح پر برآمدی اعانتوں کا اعلان کچل کاری کے آغاز سے پہلے کیا جاتا ہے۔ ملکی چینی کی اوسط ماہانہ قیمت فی ٹن 448.3 ڈالر تھی جبکہ مالی سال 18ء کے دوران عالمی قیمت فی ٹن 329.7 ڈالر تھی۔ تکنیکی اعتبار سے، نمایاں اخراجات کے باعث حکومت کے لیے اس کی برآمدات کی لاگت اس کے فوائد سے زیادہ ہے۔ مالی سال 18ء میں وفاقی حکومت کی جانب سے اعلان کردہ برآمدی اعانت 10.7 فی کلو گرام کے نتیجے میں مجموعی اخراجات 14 ارب روپے ہوگئے جو ابھی تک واجب الادا ہیں۔ موجودہ غیر معمولی مالیاتی صورتِ حال میں یہ اخراجات غیر ضروری ہیں۔
- **مسابقتی فصلوں کے لیے مسخ اشارے:** جنوبی پنجاب اور سندھ کے کپاس کی پیداوار کے اہم خطوں میں شوگر ملوں کی تیزی سے بڑھتی تعداد کی وجہ سے رقبے اور وسائل کے اعتبار سے کپاس کی فصل کو گنے سے براہ راست مسابقت کا سامنا ہے۔ تخمینوں کے مطابق، مالی سال 14ء میں پنجاب میں کپاس کے غالب اضلاع میں اس کا حصہ 11.1 فیصد تھا جو مالی سال 18ء میں بڑھ کر 14 فیصد ہوگیا۔ گنے کی فصل نے کپاس کی پیداوار کو خاصا نقصان پہنچایا جس کے نتیجے میں کپاس کی درآمدات اور زرِ مبادلہ کے ذخائر پر بوجھ میں اضافہ ہوا۔
- **فصل میں پانی کا کثرت سے استعمال:** ملک میں پانی کی دستیابی کی حالیہ صورتِ حال میں غذائی تحفظ اور اضافۂ قدر کے مطابق پانی کا کفایت شعاری سے استعمال ضروری ہے۔ گنے کی فصل کو پانی کی نسبتاً زائد مقدار درکار ہوتی ہے، جبکہ پیداوار مقامی کھپت سے بڑھ چکی ہے اور قیمت بندی کا موجودہ طریقہ کار برآمدی آمدن پیدا کرنے میں ناکام ہے۔

المختصر، اشارتی قیمت نے ملک میں زرعی اجناس کی منڈی کو منتشر کردیا ہے۔ اس کے نتیجے میں پیدا ہونے والی خامیوں کی وجہ سے ضروری ہے کہ منڈی کو کشادہ کیا جائے اور ملکی قیمتوں کو عالمی قیمتوں سے ہم آہنگ کیا جائے۔

چاول:

ابتدائی تخمینے بتاتے ہیں کہ مالی سال 19ء میں چاول کی پیداوار 7.1 ملین ٹن تھی جو اپنے ہدف سے 6.9 ملین ٹن زائد لیکن مالی سال 18ء میں درج کی گئی ریکارڈ فصل سے 4.4 فیصد پست تھی۔ پنجاب میں باسمتی کی پیداوار قابلِ ستائش ہے، کیونکہ فصل کے تخمینے 4 ملین ٹن کے نشان سے بڑھ گئے ہیں، تاہم سندھ میں اس کی پیداوار میں 15.2 فیصد سال بسال کی بنیاد پر کمی آئی، جس کی بڑی وجہ زیرِ کاشت رقبے میں کمی تھی۔

بلحاظ معیار تقسیم بتاتی ہے کہ ذیل کے عوامل کی وجہ سے زیرِ کاشت رقبے میں اضافے سے پنجاب میں باسمتی کی پیداوار بڑھ گئی ہے: i) گذشتہ مدت میں گنے اور کپاس کے مقابلے میں باسمتی چاول کی نسبتاً بہتر نفع آوری؛[16] ii) عالمی منڈیوں میں چاول کی بڑھتی ہوئی طلب؛ اور iii) ملکی باسمتی کی قیمتوں میں عمومی استحکام۔

تاہم، پانی کی غیر معمولی قلت (زیر جائزہ مدت کے دوران 43 فیصد کمی) اور زمینی پانی کے ناقص معیار[17] کے باعث سندھ میں اری اور مخلوط اقسام کو مشکل پیش آئی، جس کے نتیجے میں مالی سال 18ء کے مقابلے میں مجموعی رقبے میں 17.1 فیصد کمی آئی۔ (**جدول 2.4**)۔

جدول 2.4: پنجاب اور سندھ میں چاول کی فصل بلحاظِ زیرِ کاشت رقبہ

	م س17ء	م س18ء	م س19ء		نمو فیصد میں	
			ہدف	پہلے تخمینے	م س18ء	م س19ء
پنجاب میں زیرِ کاشت رقبہ (000 ہیکٹر)						
باسمتی	1,352.8	1,416.4	-	1,494.1	4.7	5.5
اری	145.3	134.8	-	133.5	-7.2	-0.9
دیگر	238.4	289.8	-	296.2	21.6	2.2
کُل	1,736.5	1,840.9	1,800.0	1,923.9	6.0	4.5
سندھ میں زیرِ کاشت رقبہ (000 ہیکٹر)						
باسمتی	51.0	55.2	-	56.1	8.2	1.6
اری	333.4	351.6	-	258.3	5.5	-26.5
مخلوط	343.7	393.9	-	352.6	14.6	-10.5
دیگر	22.4	27.2	-	19.5	21.4	-28.1
کُل	750.5	827.9	770.0	686.5	10.3	-17.1

ڈیٹا کا ماخذ: وزارت برائے قومی غذائی تحفظ و تحقیق اور وفاقی کمیٹی برائے زراعت

چونکہ ملکی چاول کی پیداوار 3 ملین ٹن[18] کی سالانہ ضرورت سے بڑھ گئی ہے لہٰذا پیداوار کا بڑا حصہ برآمدات کے لیے بچ جاتا ہے، جس میں غیر باسمتی قسم کا حصہ غالب ہے۔ چنانچہ چاول کی پیداوار اور ملکی قیمتوں کے تعین میں عالمی قیمتیں اہم کردار ادا کرتی ہیں۔

[16] ماخذ: پنجاب کراپ رپورٹنگ سینٹر

[17] ماخذ: سندھ کراپ رپورٹنگ سینٹر

[18] کمشنر تحفظِ خوراک: وزارت برائے قومی تحفظِ خوراک و تحقیق

یہاں یہ بات بھی قابلِ غور ہے کہ جی ڈی پی میں فصل کے جُز کا مجموعی اضافۂ قدر بڑی حد تک گندم کی پیداوار پر انحصار کرے گا، جو سال کی سب سے بڑی فصل ہے۔ امڈتے ہوئے خطرات، جیسے کھاد کی قیمتوں میں اضافہ، قرضوں کی بلند لاگت اور اس سب پر مستزاد ربیع 2018-19ء کے دوران پانی کی دستیابی میں 35 تا 40 فیصد کمی اس حوالے سے مستقبل میں ممکنہ طور پر منفی اثر ڈال سکتی ہیں۔[19] مزید بر آں، بعض علاقوں میں گنے کی فصل کی کٹائی میں تاخیر آئندہ گندم کی فصل کی کارکردگی پر خاصی اثر انداز ہوگی کیونکہ وہ مقام بروقت خالی نہیں کیے جاسکیں گے۔

جدول 2.5: بڑے پیمانے کی اشیاسازی میں سال بسال نمو (پہلی سہ ماہی)

نمو فیصد میں، حصہ فیصدی درجات میں

		سال بسال نمو		نمو میں حصہ	
	وزن	م س18ء	م س19ء	م س18ء	م س19ء
بڑے پیمانے کی اشیاسازی	70.3	9.9	-1.7		
ٹیکسٹائل	20.9	0.8	-0.2	0.2	0.0
سوتی دھاگہ	13.0	0.1	0.0	0.0	0.0
سوتی کپڑا	7.2	0.0	0.1	0.0	0.0
پٹ سن کی اشیا	0.3	98.1	-8.1	0.1	0.0
غذا	12.4	12.3	-4.2	1.8	-0.6
چینی	3.5	0.0	0.0	0.0	0.0
سگریٹ	2.1	92.0	4.4	1.1	0.1
نباتی گھی	1.1	11.1	2.4	0.2	0.0
خوردنی تیل	2.2	9.1	-9.4	0.3	-0.3
سافٹ ڈرنکس	0.9	2.6	-8.3	0.1	-0.3
پیٹرولیم مصنوعات	5.5	13.6	-5.4	0.9	-0.4
فولاد	5.4	47.0	-2.9	1.8	-0.2
غیر دھاتی معدنیات	5.4	12.3	-1.5	1.4	-0.2
سیمنٹ	5.3	12.4	-1.4	1.4	-0.2
گاڑیاں	4.6	29.1	-1.5	2.0	-0.1
جیپ اور کاریں	2.8	31.4	4.7	1.1	0.2
کھاد	4.4	-5.8	-4.8	-0.4	-0.3
دواسازی	3.6	1.9	-3.7	0.2	-0.3
کاغذ	2.3	9.6	4.2	0.4	0.2
الیکٹرانکس	2.0	76.9	7.8	1.4	0.2
کیمیکل	1.7	5.6	-1.8	0.1	0.0
کاسٹک سوڈا	0.4	18.1	17.2	0.1	0.1
چمڑے کی مصنوعات	0.9	-0.3	1.5	0.0	0.0

ماخذ: پاکستان دفتر شماریات

2.3 بڑے پیمانے کی اشیاسازی (ایل ایس ایم)

مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں بڑے پیمانے کی اشیا سازی میں 1.7 فیصد کمی آئی جبکہ گذشتہ برس کی اسی مدت میں 9.9 فیصد کی غیر معمولی نمو ہوئی تھی (**جدول 2.5**)۔ اس پست کارکردگی کی بڑی وجہ تعمیرات سے منسلکہ صنعتوں اور پائیدار صارفی اشیا میں سست روی کو قرار دیا جاسکتا ہے۔ یہ بات بھی قابلِ غور ہے کہ گذشتہ چند برسوں کے دوران بڑے پیمانے کی اشیاسازی کی نمو میں بڑی حد تک ان دو شعبوں نے حصہ لیا تھا۔ مخصوص صنعتوں کی نمو کو ان عوامل نے محدود کردیا: (i) سرکاری شعبے کے ترقیاتی اخراجات میں کمی؛ (ii) شرحِ مبادلہ کی قدر میں کمی؛ (iii) خام مال کی بڑھتی ہوئی لاگت؛ (iv) بڑھتی ہوئی مہنگائی؛ (v) پالیسی اقدامات جیسے نان فائلرز کو بعض اثاثوں کی خریداری کے لیے محدود/پابند کرنا؛ اور (vi) ضوابطی رکاوٹیں جن کے نتیجے میں گردشی قرضہ بڑھ گیا۔

[19] ماخذ: انڈس ریور سسٹم اتھارٹی

تعمیرات سے منسلکہ سرگرمیاں

مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں متعدد عوامل نے تعمیراتی سرگرمیوں کی رفتار کم کر دی۔ عبوری حکومت، جو مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی کے تقریباً نصف تک قائم تھی، کے دوران، ترقیاتی اخراجات میں کمی سے حکومتی شعبے کی جانب سے طلب پست ہوگئی، جبکہ 5.0 ملین روپے سے زائد کی جائیداد کی منتقلی اور خریداری پر پابندی عائد کیے جانے سے نجی شعبے کی طلب گھٹ گئی۔

مالیاتی یکجائی کے اقدامات بھی مالی سال 19ء کے لیے نظرِ ثانی شدہ بجٹ میں ترقیاتی اخراجات میں کمی پر منتج ہوئے۔ نتیجتاً، مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی کے دوران سرکاری شعبے کے ترقیاتی اخراجات کم ہو کر 106.6 ارب روپے ہوگئے جبکہ گذشتہ برس کی اسی مدت میں یہ 165.0 ارب روپے تھے۔[20] مہنگائی کا دباؤ دوبارہ بڑھنے اور بعض ضوابطی اقدامات سے مکانات کے منصوبوں پر نجی شعبے کے اخراجات بھی سست ہوگئے۔ صارف اشاریہ قیمت کے اعداد و شمار بتاتے ہیں کہ مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں تعمیرات کے شعبے میں قیمتیں تیزی سے بڑھ کر 9.6 فیصد ہو گئیں جبکہ مالی سال 18ء کی پہلی سہ ماہی میں یہ 4.1 فیصد تھیں۔ عالمی قیمتوں اور ملکی کرنسی کی قدر میں کمی کے بعد بھاری درآمدات کی حامل تعمیراتی اشیا، جیسے رنگ، سرامکس، سینیٹری اور اسٹیل مہنگی ہو گئیں۔

سیمنٹ

مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں سیمنٹ کے شعبے میں 1.4 فیصد کی تخفیف ہوئی جبکہ گذشتہ برس کی اسی مدت میں 12.4 فیصد کی نمایاں نمو ہوئی تھی۔ زیرِ جائزہ مدت کے دوران اس شعبے کی استعداد 49.4 ملین ٹن سے بڑھ کر 54.2 ملین ٹن ہو جانے کے باوجود یہ کمی آئی۔ استعداد میں بہتری کے درمیان سیمنٹ کی ترسیل میں سست روی کے نتیجے میں مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں اس کے استعمال میں ہونے والی کمی 4 فیصد گھٹ کر 80 فیصد ہو گئی۔

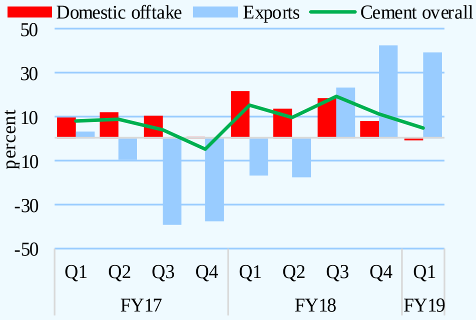
گذشتہ چند برسوں کے دوران مضبوط ملکی طلب کی وجہ سے سیمنٹ سازوں کو اپنی استعداد کا استعمال بڑھانے میں خاصی مدد ملی تھی جس کی وجہ سے سیمنٹ کی صنعت کو بھرپور منافع ملا۔ تاہم، مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں ملکی فروخت میں 0.4 فیصد کی سال بسال کمی آئی جس نے استعمال کی سطح پر خاصا دباؤ ڈالا۔ لیکن حوصلہ افزا امر یہ ہے کہ برآمدات نمایاں طور پر بڑھ گئیں، جیسا کہ سابقہ توسیعی مرحلے میں بھی ہوا تھا (**شکل 2.1**)۔ مقداری لحاظ سے، سیمنٹ سازوں نے مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی کے دوران 39.1 فیصد زائد سیمنٹ برآمد کیا جبکہ گذشتہ برس 16.7 فیصد کی کمی آئی تھی (**باب 5**)۔

[20] ماخذ: وزارتِ مالیات

فولاد

مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں فولاد کی پیداوار 2.9 فیصد کم ہوگئی جبکہ گذشتہ برس کی اسی مدت میں 47.0 فیصد کی نمایاں نمو ہوئی تھی۔ فولاد کی صنعت کا ملکی منڈی پر مکمل طور پر انحصار ہونے کی وجہ سے یہ سست روی ملک میں تعمیراتی سرگرمیوں میں مجموعی سست روی سے منسلک ہے۔ مزید برآں، اس لیے گاڑیوں کے شعبے میں فولاد کی طلب بھی سست تھی جس کی وجہ زیرِ جائزہ مدت کے دوران اس شعبے میں آنے والا نمایاں اعتدال تھا۔

شکل 2.1: سیمنٹ میں نمو



Data source: All Pakistan Cement Manufacturers' Association (APCMA)

شرحِ مبادلہ میں ردوبدل کے نتیجے میں خام مال کی قیمتوں میں ہونے والے اضافے نے بھی اس شعبے کی کارکردگی کو پست کرنے میں بنیادی کردار ادا کیا۔[21] توانائی کی لاگت میں اضافے کے ساتھ درآمد شدہ اسکریپ اور خام لوہے کی مصنوعات، جو ملک میں فولاد کی صنعت کا اہم خام مال ہیں، کے مہنگے ہونے سے پیداواری لاگت مزید بڑھ گئی۔ مقامی طور پر تیار کردہ اور (بالخصوص چین کی) درآمد شدہ تیار مصنوعات کے درمیان بڑھتے قیمتوں کے فرق کی بنا پر ملکی طلب کا ایک بڑا حصہ درآمدات سے پورا کیا جاتا رہے گا۔

گاڑیوں کی صنعت

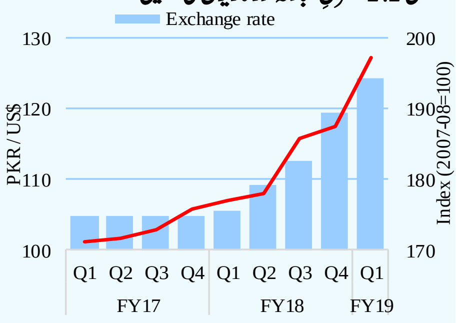
مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں گاڑیوں کے شعبے کی پیداوار میں 1.5 فیصد کمی آئی جبکہ گذشتہ برس کی اسی مدت کے دوران 29.1 فیصد کی زبردست نمو ہوئی تھی۔ اس زوال میں ذیل کے بنیادی عوامل کارفرما ہیں: (الف) نان ٹیکس فائلرز کے لیے گاڑیوں کی رجسٹریشن پر پابندی؛ (ب) جنوری 2018ء سے شرح سود میں 275 بیسس پوائنٹس کا اضافہ جس نے قرض کی لاگت کو بڑھا دیا؛ اور (ج) پاکستانی روپے کی قدر میں کمی جس کے نتیجے میں گاڑیوں اور ایندھن کی قیمتوں میں خاصا اضافہ ہوگیا۔ یہ گاڑیوں کی فروخت میں گذشتہ پانچ سال کی پست ترین سہ ماہی نمو پر منتج ہوئی۔

ایک ضوابطی اقدام، جس کے تحت خریداروں کے لیے سرگرم ٹیکس فائلر بننا ضروری ہے، کے نفاذ سے گاڑیوں کی طلب پر منفی اثر پڑا۔ گو کہ کاروں کے جُز میں اب بھی کچھ نمو ہوئی ہے، تاہم کار کی بکنگ سے لے کر حوالگی کے وقت میں کمی اس ضابطے کے صنعت پر اثرات کی عکاس ہے۔ پہلے بعض مشہور متبادلات کی حوالگی کا وقت 6 تا 9 مہینے تھا؛ تاہم حال ہی میں یہ مدت کم ہو کر اب 2 تا 4 مہینے ہوگئی ہے۔ اہم

[21] پاکستان کے فولاد ساز اپنی مصنوعات کے لیے درآمد شدہ خام مال پر انحصار کرتے ہیں؛ چنانچہ یہ صنعت عالمی قیمتوں میں ہونے والی تبدیلیوں سے متاثر ہوتی ہے۔

بات یہ ہے کہ اس اقدام کا اہم اثر دیہی معیشت کے ممکنہ خریداروں پر پڑا ہے جو زیادہ تر غیر رسمی ہیں۔ صنعت کے ذرائع کے مطابق کار کے پُرزے جوڑنے والے (اسمبلر) جون 2018ء سے انکم ٹیکس آرڈیننس 2001ء میں ترمیم کے بعد سے نان فائلرز کے لیے کاروں کی بکنگ روک چکے ہیں۔

شکل 2.2: شرحِ مبادلہ اور گاڑیوں کی قیمتیں



Data source: Pakistan Bureau of Statistics and State Bank of Pakistan

مزید بر آں، مالکاری کی بلند لاگتوں کے ساتھ کار کی قیمتوں میں اضافہ مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں گاڑیوں کی طلب بھی محدود کر سکتا ہے۔ جیسا کہ **شکل 2.2** میں دکھایا گیا ہے شرحِ مبادلہ میں تبدیلیوں کا گاڑیوں کی قیمتوں پر مضبوط اثر ہوا کیونکہ تمام اہم اسمبلروں نے خام مال کی بڑھتی ہوئی لاگت کا اثر صارفین کی جانب منتقل کر دیا۔ اسی دوران، مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں کمرشل بینکوں سے لیے جانے والے کاروں کے قرضے میں بھی تیزی سے کمی ہوئی۔[22]

مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں دو اور تین پہیہ گاڑیوں کی طلب میں 3.0 فیصد کمی ہوئی۔ مالی سال 15ء کی چوتھی سہ ماہی سے اب تک یہ پہلی سہ ماہی کمی ہے (**جدول 2.6**)۔ منقولی شواہد زرعی شعبے کی کارکردگی اور موٹر سائیکلوں کی طلب کے مابین مضبوط ربط کی طرف اشارہ کرتے ہیں۔ چونکہ زرعی جُز نے گذشتہ برس کی اسی مدت کے مقابلے میں خریف کے موسم میں پست کارکردگی کا مظاہرہ کیا، اس لیے موٹر سائیکلوں اور تین پہیہ گاڑیوں کی فروخت پر بھی اس کا منفی اثر پڑا۔

کھاد

مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی کے دوران کھاد کی صنعت میں تخفیف کا سلسلہ جاری رہا اور اس میں 4.8 فیصد کمی آئی جبکہ مالی سال 18ء کی پہلی سہ ماہی میں 5.8 فیصد کمی ہوئی تھی۔ سہ ماہی کے دوران مالی سال 06 سے چھوٹے یوریا پلانٹس کی پست ترین پیداواری سطح اس تخفیف کی وجہ تھی۔ دیگر کھادوں، جیسے سی اے این، این پی، ایس ایس پی، اور ڈی اے پی میں نمایاں کمی نے بھی نمو کو محدود کر دیا۔[23] پیداوار میں مجموعی کمی کے پیچھے ایک اہم وجہ پاک عرب فرٹیلائزر کی پراسیسنگ سرگرمیوں کی مکمل بندش تھی، جو یوریا کے علاوہ، سی اے این اور این پی مصنوعات کی بھی خاصی مقدار پیدا کرتا ہے۔

[22] مزید تفصیلات کے لیے رجوع کیجیے **تیسرے باب** کا جُز نجی شعبے کو قرض

[23] سی اے این، این پی، ایس ایس پی اور ڈی اے پی بالترتیب کیلشیم امونیم نائٹریٹ، نائٹروجن فاسفورس، سنگل سپر فاسفیٹ اور ڈی امونیم فاسفیٹ ہیں۔

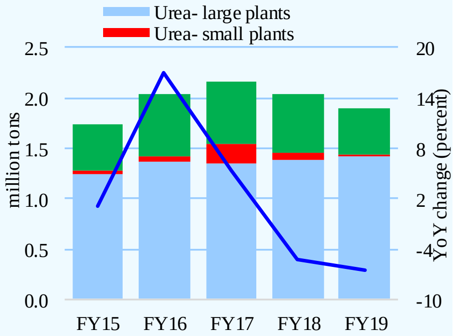
جدول2.6: پہلی سہ ماہی میں گاڑیوں کے شعبے کی پیداوار

	اکائی تعداد			نمو (فیصد)	
	م س17ء	م س18ء	م س19ء	م س18ء	م س19ء
تمام کاریں	38,601	49,298	53,258	27.7	8.0
800 سی سی سے کم کاریں	9,083	11,851	12,854	30.5	8.5
کاریں800 سے 1000 سی سی کے درمیان	7,957	13,007	13,515	63.5	3.9
کاریں1000 سی سی سے زائد	21,561	24,440	26,889	13.4	10.0
اسپورٹس یوٹیلٹی کی حامل گاڑیاں	219	2,769	2,147	1,164.4	-22.5
چھوٹی کمرشل گاڑیاں	12,076	12,753	11,803	5.6	-7.4
ٹرک	1,798	2,452	2,049	36.4	-16.4
بسیں	372	294	281	-21.0	-4.4
ٹریکٹرز	7,237	15,618	13,939	115.8	-10.8
موٹر بائیکس	364,536	468,681	454,502	28.6	-3.0

اعداد و شمار کا ماخذ: پاکستان آٹو موبائل مینو فیکچرنگ ایسوسی ایشن (پی اے ایم اے)

ملکی قدرتی گیس کی سستے نرخوں پر عدم دستیابی کی وجہ سے چھوٹے یوریا یونٹس نے پیداوار بند کردی۔ بڑے یونٹس کے لیے فیڈ اسٹاک گیس 123 روپے فی ایم ایم بی ٹی یو کے نرخ پر چھوٹے یونٹس کو مہیا نہیں کی گئی۔[24] مزید برآں، قیمتوں میں اضافے کے اس منظر نامے میں درآمد شدہ آر ایل این جی کے ساتھ ان یونٹس کو چلانا مالی اعتبار سے مفید نہیں تھا۔ قدرتی گیس، جو ملکی یوریا پلانٹس کا بنیادی خام مال ہے، مجموعی پیداواری لاگت کے 60 فیصد سے زائد پر مشتمل ہے۔ مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی کے دوران ملکی وسائل سے حاصل کردہ فیڈ اسٹاک گیس اور درآمد شدہ آر ایل این جی کے مابین فی ایم ایم بی ٹی یو 1440 روپے کا فرق تھا۔

شکل2.3: پہلی سہ ماہی کے دوران کھاد کی پیداوار اور نمو



Data source: National Fertilizer Development Corporation (NFDC)

دوسری جانب، یوریا کے بڑے پیداکنندگان زیادہ متاثر نہیں ہوئے اور انھوں نے مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں 2.3 فیصد نمو درج کی جبکہ گذشتہ برس ملکی گیس کی ہموار اور سستی رسد کی وجہ سے 3.1 فیصد نمو ہوئی تھی (**شکل 2.3**)۔ بڑے یونٹس کے اپنی تقریبا تمام تر استعداد کے ساتھ کام کرنے کے باوجود ان کمپنیوں کی کارکردگی چھوٹے پیداواری یونٹس کی جانب سے ہونے والے نقصان کا مداوا کرنے کے لیے ناکافی تھی۔

---

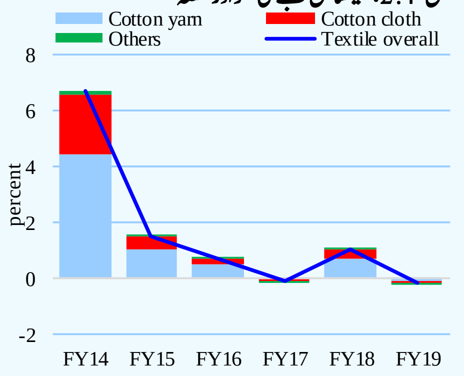
[24] ڈیٹا کا ماخذ: اوگرا، https://www.ogra.org.pk/consumer-gas-prices

مستقبل میں کھاد کے پلانٹس کے لیے اعلان کردہ گیس کی قیمتیں پیداواری سطح پر خاصا مثبت اثر ڈالیں گی، کیونکہ کھاد کی مصنوعات بالخصوص یوریا کے لیے، قدرتی گیس ایک اہم خام مال ہے۔ فصلوں کے شعبے کی غیر متاثر کن کارکردگی کے ساتھ کھادوں کی قیمتوں پر پڑنے والا دباؤ ان کی طلب کو کمزور کردے گا۔ کھاد کی بڑھتی ہوئی قیمتیں اور روپے کی قدر میں کمی کھاد سازوں کے لیے اس صورتِ حال کو مزید مشکل بنادے گی۔ ان خدشات کے پیشِ نظر حکومت نے درآمد شدہ آر ایل این جی اور ملکی گیس کے کچھ آمیزے کی نظر ثانی شدہ قیمتوں کے ساتھ فراہمی کی صورت میں چھوٹے یوریا پلانٹس کے لیے ایک حل تجویز کیا ہے تاکہ ان کے آپریشنز جاری رہیں۔

برقی مصنوعات

اپنی مضبوط نمو کو جاری رکھتے ہوئے برقی مصنوعات کی صنعت نے مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں 7.8 فیصد کی نمو درج کی جبکہ گذشتہ برس کی اسی مدت میں 76.9 فیصد کی نمو ہوئی تھی۔ اس اضافے کی بنیادی وجہ برقی موٹروں اور بعض سرد کار (کولنگ) آلات کی پیداوار میں اضافہ تھا۔ موسم گرما کی مدت میں اضافے کے ساتھ بجلی کی ترسیل میں بہتری سے برقی مصنوعات کی طلب بڑھ گئی۔ جُز کی اس مستقل نمو نے غیر ملکی سرمایہ کاروں کی توجہ بھی حاصل کی۔ مثلاً دنیا کے تیسرے بڑے ٹیلی وژن سیٹ بنانے والے ادارے ٹی سی ایل نے پاکستانی برقی مصنوعات کی منڈی میں اپنے قدم رکھنے کے منصوبوں کا اعلان کیا ہے۔

شکل 2.4: ٹیکسٹائل شعبے کی نمو اور حصہ



Data source: Pakistan Bureau of Statistics

ٹیکسٹائل

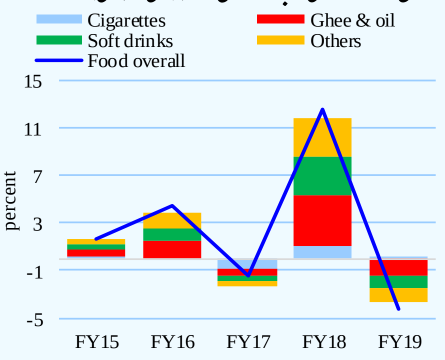
زیرِ جائزہ مدت میں ٹیکسٹائل کے شعبے کی کارکردگی پست رہی، کیونکہ مالی سال 18 کی پہلی سہ ماہی کی 0.8 فیصد کی معمولی نمو کے مقابلے میں 0.2 فیصد کی کمی درج کی گئی (**شکل 2.4**)۔

بڑے پیمانے کی اشیاسازی کے اعدادوشمار کے برخلاف، جو ٹیکسٹائل شعبے میں کسی قدر جمود کی جانب اشارہ کرتے ہیں، مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی کے دوران برآمدات کے اعدادوشمار حوصلہ افزا نمو (بالخصوص مقدار میں) ظاہر کرتے ہیں۔ اس اختلاف کی بنیادی وجہ دو الگ ڈیٹا سیٹ کی کوریج میں فرق ہے: بڑے پیمانے کی اشیاسازی کے اعدادوشمار کے مقابلے میں برآمدی ڈیٹا وسیع تر ہوتا ہے، کیونکہ سوتی دھاگے اور ملبوسات کے علاوہ اس میں بلند اضافۂ قدر کی حامل اشیا، جیسے ہوزری، نٹ ویئر، تولیے اور تیار (ریڈی میڈ) ملبوسات بھی شامل ہیں۔ مزید برآں، یہ اعدادوشمار بڑے پیمانے کی اشیاسازی اور ایس ایم ای دونوں اجزا کی برآمدی سرگرمیوں کے عکاس ہیں۔

غذائی شعبہ

مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی کے دوران غذائی شعبے میں بھی 4.2 فیصد کمی دکھائی دی جبکہ گذشتہ برس کی اسی مدت میں 12.3 فیصد نمو ہوئی تھی (**شکل 2.5**)۔ خاص طور پر خوردنی تیل کی پیداوار اور سافٹ ڈرنکس کے زمروں میں کمی نے سگریٹوں کی پیداوار میں نمو کو ماند کر دیا۔

شکل 2.5: غذائی شعبے کا نمو میں حصہ (پہلی سہ ماہی)



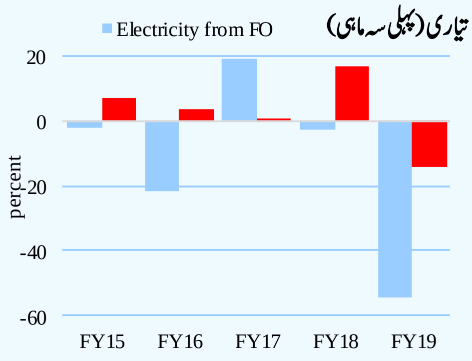
Data source: Pakistan Bureau of Statistics

مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی کے دوران سگریٹ کی پیداوار میں 4.4 فیصد کا اضافہ ہوا جبکہ گذشتہ برس کی اسی مدت کے دوران 98.1 فیصد کی غیر معمولی نمو ہوئی تھی۔ یہ بات بھی قابلِ غور ہے کہ مالی سال 18ء کے دوران ٹیکس کے تین سطحی ڈھانچے کو متعارف کروانا، غیر قانونی پیداواری اداروں کے خلاف سخت کارروائی اور غیر قانونی درآمدی مصنوعات کی روک تھام جیسے عوامل سے ملکی صنعت کو مضبوط تحریک ملی۔ مؤخر الذکر کا نمایاں اثر اس حقیقت سے عیاں ہے کہ صنعت نے مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں فیڈرل ایکسائز ڈیوٹی میں اضافے کے باوجود نمو درج کی ہے۔

پیٹرولیم مصنوعات

فرنس آئل پر مبنی پاور پلانٹس سے پیدا ہونے والی بجلی پر انحصار کم کرنے کی حکومتی پالیسی کے باعث ملک میں پیٹرولیم مصنوعات کا شعبہ ایک بڑی تبدیلی سے گذر رہا ہے (**شکل 2.6**)۔ نتیجتاً فرنس آئل کی طلب میں کمی نے اس کی پیداواری لاگت کو بڑھا دیا ہے، کیونکہ یہ مصنوعہ خام تیل کے کریکنگ پراسس کا ایک اہم آؤٹ پٹ ہے جس کے بعد فرنس آئل کے ذخائر اکٹھے ہونے سے ذخیرہ کاری کی صورتِ حال ابتر ہو چکی ہے۔ چنانچہ، ریفائنریوں کو اپنی پیداوار کم کرنا پڑی جس کے نتیجے میں مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی کے دوران شعبے کی پیداوار میں 5.4 فیصد کی آئی جبکہ گذشتہ برس کی اسی مدت کے دوران 13.6 فیصد کی متاثر کن نمو ہوئی تھی۔

شکل 2.6: فرنس آئل کی پیداوار میں نمو اور فرنس آئل سے بجلی کی تیاری (پہلی سہ ماہی)



Data source: NEPRA and Pakistan Bureau of Statistics

فرنس آئل کی پیداوار، جس میں مالی سال 18ء کی پہلی سہ ماہی میں میں 16.7 فیصد کی نمو درج کی گئی تھی، حالیہ برس اس میں 13.9 فیصد کمی آئی۔ اس کی وجہ فرنس آئل پر مبنی پاور پلانٹس سے پیدا ہونے والی بجلی پر انحصار میں کمی کو قرار دیا جاسکتا ہے جو مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں 54.3 فیصد کم ہوگئی جبکہ گذشتہ برس 8650 گیگاواٹ آور کی پیداوار ہوئی تھی۔ صنعت کے نمایاں ادارے فرنس آئل کے بارے میں عارضی تبدیلیوں کی وجہ سے اس کی دیگر پیٹرلیم مصنوعات میں کریکنگ کے پراسیسنگ یونٹس پر سرمایہ کاری کرتے ہوئے متذبذب تھے۔ اسی دوران غیر ملکی سرمایہ کار ملک میں نئی میگا ریفائنزیاں قائم کرنے میں دل چسپی لے رہے ہیں۔

جدول 2.7: خدمات کے شعبے کے اظہاریے (پہلی سہ ماہی)

	م س 18ء	م س 19ء
تھوک و خردہ تجارت (34.4%)		
قرضوں کا استعمال۔ بہاؤ (ارب روپے)	6.2	-4.9
درآمدات (ارب ڈالر)	14.2	14.2
بڑے پیمانے کی اشیاسازی (سال بسال نمو)	9.9	-1.7
زرعی قرضے (تقسیم۔ ارب روپے)	155.9	212.1
ٹرانسپورٹ، ذخیرہ کاری و مواصلات (20.0%)		
قرضوں کا استعمال۔ بہاؤ (ارب روپے)	3.9	7.7
ٹرانسپورٹ شعبے کو پیٹرولیم مصنوعات کی فروخت (ملین میٹرک ٹن)	4.1	3.6
کمرشل گاڑیوں کی فروخت (اکائیاں)	14,223	11,014
موبائل فون کی گنجائنیت (فیصد)	71.8	73.2
براڈ بینڈ صارفین (ملین)	48.1	61.6
مالیات و بیمہ (3.6%)		
* اثاثے (ارب روپے)	17,560.0	18,118.0
* ڈپازٹس (ارب روپے)	12,609.0	13,603.3
اثاثوں پر منافع (بعد از ٹیکس)	21.9	34.8
عمومی حکومتی خدمات (14.2%)		
** عمومی حکومت اور دفاع پر اخراجات (ارب روپے)	783.7	932.8

نوٹ: قوسین میں دی گئی مالیت مالی سال 18ء میں خدمات کے شعبے میں حصے کو ظاہر کرتی ہیں۔ باقی ماندہ مکاناتی مالکاری (10.0 فیصد) اور دیگر نجی خدمات (18.8 فیصد) پر مشتمل ہے۔

* ستمبر 2018ء کے اختتام پر ذخائر

** صرف وفاقی حکومت۔

ڈیٹا کا ماخذ: ایس بی پی، پی بی ایس، او سی اے سی، پی اے ایم اے، پی ٹی اے اور وزارت خزانہ

یہ امر بھی قابلِ غور ہے کہ اس بدلتے ہوئے منظرنامے میں، جب بجلی کی پیداوار اور صنعتی استعمال کے مقاصد کے لیے آر ایل این جی اور کوئلہ اہم ایندھن کے طور پر ابھرے ہیں، پیٹرولیم مصنوعات کی فروخت کے اظہاریے ملک میں معاشی سرگرمی کی پیمائش نہیں کرسکیں گے۔ تمام اجزا کے درست اوزان پر مبنی توانائی کا اشاریہ بہتر اظہاریہ ثابت ہوسکتا ہے۔

2.4 خدمات

پاکستان کے حقیقی جی ڈی پی میں خدمات کا شعبہ غالب حصے (یعنی 60 فیصد) کا حامل ہے۔ اسی طرح اس کی کارکردگی معیشت کی کیفیت پر اہم اثرات رکھتی ہے۔ گوکہ خدمات کے شعبے نے گذشتہ تین برس میں اپنے سالانہ اہداف حاصل یا عبور کیے، تاہم ابتدائی اظہاریے بتاتے ہیں کہ مالی سال 19ء کا 6.5 فیصد نمو کا ہدف حاصل کرنا دشوار ثابت ہوسکتا ہے (**جدول 2.7**)۔

خاص طور پر صنعتی سرگرمی میں کمی سے تھوک اور خردہ تجارت کے امکانات کسی حد تک پست ہوسکتے ہیں۔ مثال کے طور پر مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں سیمنٹ، فولاد، اور گاڑیوں کے ذیلی شعبوں میں نمایاں کمی نظر آئی جبکہ گذشتہ برس کی اسی مدت میں خاصی نمو ہوئی

تھی۔ دوم، سہ ماہی کے دوران عمومی درآمدات میں سست روی (0.42 فیصد) نظر آئی جبکہ مالی سال 18ء کی پہلی سہ ماہی میں 21.4 فیصد نمو ہوئی تھی۔

سوم، مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی کے دوران تھوک اور خردہ تجارت میں 4.9 ارب روپے کے خالص قرضے واپس کیے گئے تھے جبکہ گذشتہ برس کی اسی مدت میں 6.2 ارب روپے کے قرضے لیے گئے تھے۔ مزید برآں، گو کہ زیرِ جائزہ مدت کے دوران زرعی قرضوں کی تقسیم گذشتہ برس کے مقابلے میں بلند تھی تاہم فصلوں کے ابتدائی جائزے (جن پر پہلے بات ہوئی ہے) بتاتے ہیں کہ دیگر عوامل فصل کی پیداوار اور متعلقہ تجارتی سرگرمیوں کو بالآخر روک سکتے ہیں۔

مالیات اور بیمہ کے حوالے سے، مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی کے دوران کمرشل بینک نجی شعبے سے قرض گاری میں سرگرم رہے-یہ گذشتہ برس کی اسی مدت کے رجحان کے خلاف تھاجب میعادی واپسی دکھائی دی تھی۔ جزواً، اس کی وجہ یہ تھی کہ طویل مدتی پی آئی بیز کے اجرائے ثانی کے لحاظ سے شرحِ سود کے مزید بڑھ جانے کی بینکوں کی توقعات پوری نہیں ہوئی تھیں۔ جہاں تک طلب کا تعلق ہے، نجی شعبے کے کاروبار نے خاصے قرضے لیے جبکہ گذشتہ برس کی اسی مدت میں خالص واپسی دیکھی گئی، اس کی وجہ ان عوامل کا امتزاج تھا: (1) پہلے سے زیرِ تکمیل منصوبوں پر کام تیز کیا گیا، (2) قیمت پر دباؤ جس کی وجہ پاکستانی روپے کی قدر میں کمی اور اجناس کی عالمی قیمت میں اضافہ تھا، اور (3) بلند سرگرمی، جیسا کہ بعض شعبوں کی برآمدات سے عکاسی ہوتی ہے (تفصیل کے لیے دیکھیے **باب 3**)۔ مالی سال 19ء کی پہلی سہ ماہی میں درج کیا گیا مجموعی بعد از ٹیکس منافع گذشتہ برس کی اسی مدت کے مقابلے میں بلند تھا۔

جہاں تک ٹرانسپورٹ، ذخیرہ کاری اور مواصلات کا تعلق ہے، اس کے نمایاں اظہاریے ایک مخلوط تصویر پیش کرتے ہیں۔ ایک طرف تو اس جُز کے قرضوں کا استعمال مالی سال 18ء کی پہلی سہ ماہی کی سطح کے مقابلے میں دوگنا تھا۔ دوسری جانب ٹرانسپورٹ شعبے کو کمرشل گاڑیوں اور پیٹرولیم مصنوعات کی فروخت میں بالترتیب 22.6 فیصد اور 12.2 فیصد کمی آئی۔ ٹیلی کام کے شعبے میں براڈ بینڈ صارفین کی تعداد میں اضافہ اور سیلولر ٹیلی گنجانیت میں جاری فوائد حوصلہ افزا ہیں۔ تاہم، یہ امر بعید از قیاس ہے کہ مواصلات کے ذیلی جُز کے فوائد ٹرانسپورٹ، ذخیرہ کاری اور مواصلات کی مجموعی کارکردگی کو بڑھائیں گے کیونکہ ٹرانسپورٹ کا جُز ہی اس جُز کے مجموعی اضافۂ قدر میں غالب حصے کا حامل ہے۔[25]

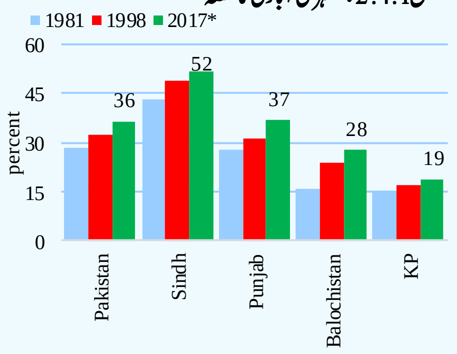
[25] مالی سال 18ء کے دوران ٹرانسپورٹ، ذخیرہ کاری، اور مواصلات کے جُز میں (اضافۂ قدر کے لحاظ سے، پی بی ایس کی جانب سے جاری کردہ عبوری اعداد و شمار پر مبنی) انفرادی حصے حسبِ ذیل تھے: ٹرانسپورٹ–(81.0 فیصد)؛ مواصلات–(16.4 فیصد)؛ اور ذخیرہ کاری–(2.6 فیصد)۔

بحیثیتِ مجموعی، شہری پبلک ٹرانسپورٹ میں نمایاں خامیوں کی وجہ سے گذشتہ چند برسوں میں نجی موٹر گاڑیوں کی طلب میں اضافہ ہوا ہے جو ناپائیدار ہو سکتا ہے (**باکس 2.4**)۔ بڑے پیمانے پر ترجیحات میں تبدیلی کا یہ انداز- مستعد پبلک ٹرانسپورٹ کی بجائے کم مستعد نجی ذرائع کی جانب رجوع کرنا- منفی خارجی عناصر سے منسلک ہے، اور ضروری ہے کہ اس کی بنیادی وجہ، یعنی پبلک ٹرانسپورٹ کی خامیاں، فوری طور پر دور کی جائیں۔

باکس 2.4: شہری پبلک ٹرانسپورٹ کی خامیاں

پاکستان میں شہرکاری زوروں پر ہے۔ جبکہ ملک کے مختلف حصوں میں اس شہرکاری کی مقدار میں فرق ہے، تاہم ہر صوبے میں ہی اس کی شہری آبادی میں اضافہ نظر آیا ہے۔ سماجی فلاح کو یقینی بنانے کے ضمن میں ان رجحانات نے جامع شہری منصوبہ بندی کے منصوبوں کو وضع کرنے اور ان کے نفاذ کے حوالے سے حکومت پر خاصا بوجھ ڈال دیا ہے۔

شکل 2.4.1: شہری آبادی کا حصہ



* Provisional results from sixth Population and Housing Census, Data source: Pakistan Bureau of Statistics

ٹرانسپورٹ کا انفراسٹرکچر وہ شعبہ ہے جہاں عوام کو سہولت دینے کے لیے حکومتیں بہت زیادہ سرمایہ کاری کرتی ہیں۔ اس لیے کہ مثبت خارجی عناصر (ماحولیاتی تحفظات سے متعلق) کے باوجود اگر اسے مارکیٹ کی قوتوں پر چھوڑ دیا جائے تو پبلک ٹرانسپورٹ کی فراہمی میں کمی آسکتی ہے۔ چنانچہ، حکومتی مداخلت کی اکثر ضرورت پڑتی ہے، خواہ پبلک ٹرانسپورٹ کی بلاواسطہ فراہمی کی صورت، یا بالواسطہ طور پر یوں کہ حکومت نجی شعبے کے آپریٹرز کی نگرانی کرے یا انھیں رعایت دے۔ چونکہ پبلک ٹرانسپورٹ عموماً معاشرے کے کم آمدنی والے طبقات کے لیے فائدہ مند ہوتی ہے اس لیے رعایتی کرایوں کے ساتھ اس کی فراہمی رقم کی وہ منتقلی ہے جو آمدنی کو مراعات یافتہ ٹیکس گزاروں کی جانب سے آبادی کے پست آمدنی والے جُز کو تقسیم کی جاتی ہے۔

جدول 2.4.1: سڑکوں کی تخمینہ شدہ گنجائش

	سال	مجموعی سڑکیں (کلومیٹر)	زمینی رقبہ (مربع کلومیٹر)	سڑکوں کی گنجائش (کلومیٹر/100 مربع کلومیٹر)
جاپان	2015ء	1,218,772	364,485	334.4
بھارت	2015ء	4,699,024	2,973,193	158.0
فلپائن	2014ء	216,387	298,170	72.6
چین	2015ء	4,577,300	9,326,410	49.1
پاکستان	2014ء	263,942	770875	34.2

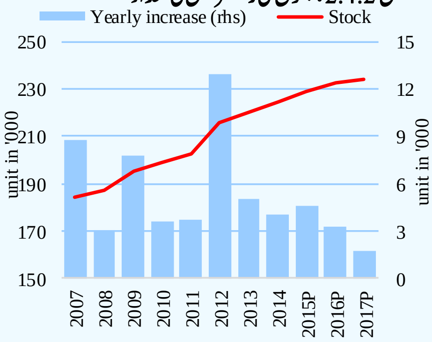
ڈیٹا کا ماخذ: ورلڈ فیکٹ بُک (سی آئے اے) ڈیٹا استعمال کرتے ہوئے مصنف کے اپنے تخمینے

پاکستان میں بھی تیزی سے بڑھتی شہرکاری کی وجہ سے بڑے شہروں میں پبلک ٹرانسپورٹ کا مستحکم انفراسٹرکچر ضروری ہے (**شکل 2.4.1**)۔ تاہم، دیگر ایشیائی ممالک کے مقابلے میں یہاں سڑکیں کم ہیں اس لیے اس کی اہمیت دوچند ہو جاتی ہے (**جدول 2.4.1**)

اس کے علاوہ بھی ملک کے شہری علاقوں میں پبلک ٹرانسپورٹ کے موجودہ نظام میں نمایاں خامیاں موجود ہیں۔ پبلک ٹرانسپورٹ کی فراہمی نہ معیار اور نہ ہی تعداد کے لحاظ سے کچھ خاص حوصلہ افزا ہے۔ تعداد کے حوالے سے گذشتہ چند برسوں میں ٹرانسپورٹ میں محدود اضافوں سے پبلک ٹرانسپورٹ پر سرمایہ کاری میں کمی کی عکاسی ہوتی ہے (**شکل 2.4.2**)۔

مزید بر آں، مسافروں کے نقطۂ نگاہ سے پبلک ٹرانسپورٹ کا معیار بھی شدید نوعیت کے تحفظات کا حامل ہے۔ کراچی سے تعلق رکھنے والے ایک تھنک ٹینک، سوشل پالیسی اینڈ ڈویلپمنٹ سینٹر (ایس پی ڈی سی) کی جانب سے کیے جانے والے ایک سروے میں رائے دینے والوں کی بڑی تعداد نے گاڑیوں کی حالت، ان کی پائیداری، غیر یقینی صورتِ حال، کرایوں، اور حتیٰ کہ بس چلانے والوں کے برتاؤ کے حوالے سے شہروں میں پبلک ٹرانسپورٹ کی خدمات کی صورتِ حال کی مذمت کی (جدول 2.4.2)۔

شکل 2.4.2: بسوں کی رجسٹریشن کی تعداد



Data source: Pakistan Bureau of Statistics

جدول 2.4.2: سرکاری ٹرانسپورٹ کا معیار (2015ء)

گھرانوں کا فیصد جنھوں نے سرکاری ٹرانسپورٹ کے معیار کو 'برا' یا 'بہت برا' قرار دیا

	چلانے والوں کا رویہ	کرایہ	عدم یقینی*	پائیداری**	گاڑی کی حالت	سڑک کی صورتِ حال
صوبے						
پنجاب	38	39	38	38	30	28
خیبر پختونخوا	51	34	43	61	49	33
بلوچستان	54	77	25	75	64	70
سندھ	65	68	65	63	57	70
میٹروپولیٹن/میونسپل کارپوریشن						
ملتان	26	39	34	25	15	11
لاہور	33	29	33	35	22	25
سیالکوٹ	36	43	35	40	37	26
فیصل آباد	37	40	47	45	36	22
پشاور	48	30	44	59	46	32
راولپنڈی	55	38	56	43	41	43
کوئٹہ	62	71	28	74	67	77
سکھر	64	74	71	72	66	88
کراچی	76	65	61	61	53	51

* آمد کا وقت؛ ** منزل پر پہنچنے کا وقت

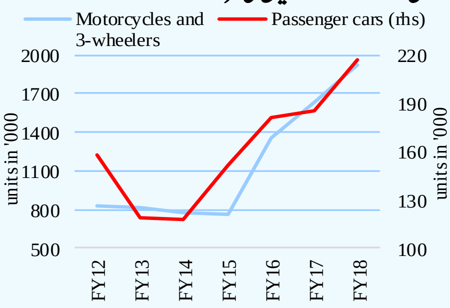
ڈیٹا کا ماخذ: ایس پی ڈی سی شہر میں سرکاری خدمات کے بارے میں شہریوں کے خیالات، تحقیقی رپورٹ نمبر 97، مئی 2016ء

کراچی کے پبلک ٹرانسپورٹ کا نظام تمام خامیوں کا خلاصہ پیش کرتا ہے

گو کہ پبلک ٹرانسپورٹ کی خدمات سے عدم اطمینان ہر جگہ ہے تاہم کراچی سے متعلق تاثرات بہت سنگین تصویر پیش کرتے ہیں۔ عالمی بینک کی ایک حالیہ رپورٹ (2018ء) ذیل کے مشاہدات کے ساتھ بے شمار خامیوں پر روشنی ڈالتی ہے:[26]

- کراچی میں بسوں کی تعداد روبہ زوال ہے: فوری طلب پوری کرنے کے لیے بھی تقریباً 8000 مزید بسیں درکار ہیں۔ مزید برآں، شہر میں منی بسوں کی تعداد 2010ء تا 2011ء کے دوران 22000 سے گھٹ کر اب 9500 رہ گئی ہے۔
-
- سڑکوں پر گاڑیوں کی تعداد کے لحاظ سے پبلک ٹرانسپورٹ کا حصہ 5 فیصد ہے جبکہ کاروں اور موٹر سائیکلوں کا حصہ 84 فیصد ہے۔ پھر بھی یہ پبلک ٹرانسپورٹ ہی ہے جو 42 فیصد مسافروں کا بوجھ اپنے کاندھوں پر اٹھاتی ہے جبکہ 40 فیصد مسافر کاروں اور موٹر سائیکلوں پر سفر کرتے ہیں۔
- موجودہ بسیں مسافروں سے بھری ہوتی ہیں۔ کراچی میں بس کی ایک سیٹ کے لیے مسافروں کا تناسب 45 ہے جبکہ ہانگ کانگ اور چین میں 8 مسافر اور بمبئی میں 12 مسافر ہے۔
- سڑکیں بھی پُرہجوم ہوتی ہیں۔ خاص طور پر، سڑکوں کی 110 فیصد مجموعی گنجائش استعمال کی جاتی ہے، جیسا کہ اوسط حجم تا سڑک کی ٹریفک کی گنجائی کی 1.1 کی شرح سے ظاہر ہے۔

شکل 2.4.3: موٹر گاڑیوں کی فروخت



Data source: Pakistan Automotive Manufacturers Association (PAMA)

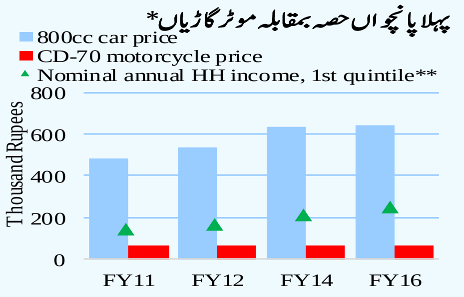
ملک بھر میں اس خلا کو نجی گاڑیاں پُر کر رہی ہیں

جب پبلک ٹرانسپورٹ توقعات پوری کرنے میں ناکام ہو جاتی ہے تو شہری بحیثیتِ مجموعی اس کی بجائے اپنی نجی گاڑی رکھنے اور اس سے سفر کو ترجیح دیتے ہیں۔ اس خیال کو مسافر گاڑیوں، موٹر سائیکلوں اور تین پہیہ گاڑیوں کی فروخت کے اعداد و شمار سے تقویت ملتی ہے جن میں گذشتہ چند برسوں کے دوران اضافے کا سلسلہ جاری ہے (**شکل 2.4.3**)۔

اس پیش رفت کو کسی حد تک ایک طرف تو بڑھتی ہوئی حقیقی آمدنی اور دوسری طرف موٹر گاڑیوں کی نسبتاً کم قیمت سے مدد ملی ہے۔ خصوصاً شہری گھرانوں میں جو پست آمدنی والے حصے (یا پہلے پانچویں حصے) سے تعلق رکھتے ہیں، اور جو پبلک ٹرانسپورٹ کے بنیادی امیدوار ہیں، ان کی آمدنی میں گذشتہ چند برسوں کے دوران اضافہ ہوا ہے (**شکل 2.4.4 الف** اور **شکل 2.4.4 ب**)۔ ایک 800 سی سی کار خریدنا ان گھرانوں کے لیے اب بھی مشکل ہے؛ تاہم، بہتر تنخواہوں کے ساتھ موٹر سائیکلوں کی قیمت میں (حقیقی لحاظ سے) کمی سے دو پہیہ گاڑیاں، پست آمدنی کے جز کے لیے بھی، پبلک ٹرانسپورٹ کا سستا اور متاثر کن متبادل بن چکی ہیں۔

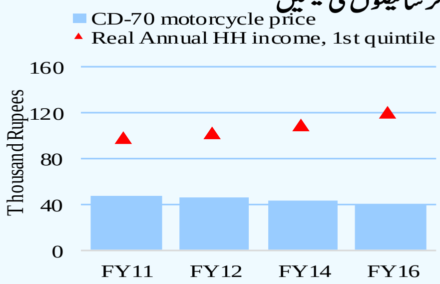
[26] عالمی بینک۔ 2018ء۔ کراچی کو ایک قابلِ سکونت اور مسابقتی بڑے شہر میں تبدیل کرنا: اے سٹی ڈائگناسٹک اینڈ ٹرانسفارمنگ اسٹرے ٹجی۔ ترقی کے لیے ہدایات۔ واشنگٹن، ڈی سی: عالمی بینک۔ ڈی او آئی: 8-1211-4648-1-978/10.1596۔ لائسنس: کری ایٹو کامن ایٹریبیوشن سی سی بی وائے 3.0 آئی جی او

شکل 2.4.4 الف: پست آمدنی والے شہری گھرانے، پہلا پانچواں حصہ بمقابلہ موٹر گاڑیاں*



*Prices for Suzuki 800cc car and Honda CD-70 motorcycle, as measured by CPI
** Annualized from average monthly HH income
Data source: HIES, PBS, and SBP's calculations

شکل 2.4.4 ب: حقیقی شہری گھرانوں کی آمدنی بمقابلہ موٹر سائیکلوں کی قیمتیں

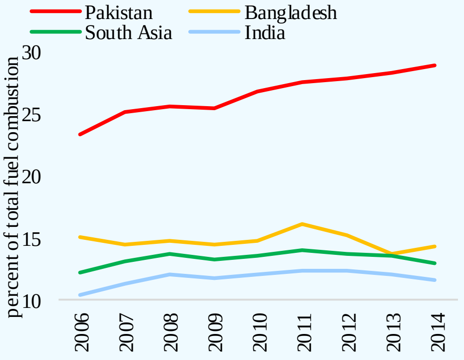


*HH income deflated by CPI index; vehicle prices deflated by motor vehicle index
Data source: HIES, PBS, and SBP's calculations

لیکن اس کے ساتھ منفی خارجی عناصر در آئے ہیں

کاروں اور موٹر سائیکلوں کی بڑھتی ہوئی تعداد (جو پبلک ٹرانسپورٹ میں خامیوں کی وجہ سے جُزواً بڑھی ہے) سے بحیثیتِ مجموعی ماحولیاتی تحفظات بڑھے ہیں۔ اس ضمن میں، ٹرانسپورٹ کے ذریعے کاربن ڈائی آکسائیڈ کا اخراج، جو علاقائی ہم عصروں کے مقابلے میں پہلے ہی پاکستان میں زیادہ تھا، 2009ء سے بدتر ہو چکا ہے (**شکل 2.4.5**)۔ بیشتر بڑے شہروں جیسے لاہور اور کراچی، میں ہوا کے معیار کی درجہ بندی حالیہ برسوں میں دنیا کے بدترین شہروں میں کی گئی ہے۔ یہ بات بھی اہم ہے، گو کہ ہوا کے معیار کے مجموعی مسئلے میں گاڑیوں کا دھواں صرف ایک جُز ہے تاہم ایسے شہر ہوا کے معیار میں مزید خرابی کے متحمل نہیں ہیں۔ خاص طور پر اکتوبر 2018ء کے دوران لاہور کی ہوا کے معیار کے پیمانے (مقیاسِ ہوا) (اے کیو آئی) کی مقداریں بار بار 300 کے نشان سے بڑھ چکی ہیں۔[27]

شکل 2.4.5: ٹرانسپورٹ سے کاربن ڈائی آکسائیڈ کا اخراج



Data source: World Development Indicators

اور توازنِ ادائیگی پر ایک بوجھ

موٹر گاڑیوں کی بڑھتی ہوئی طلب کے ساتھ درآمدات پر پڑنے والا دباؤ بھی یکساں اہمیت کا حامل ہے۔ پاکستان کے لیے یہ دباؤ نیا نہیں ہے۔ خاص طور پر گذشتہ 3 برسوں کے دوران ملک نے مسافر کاروں اور موٹر سائیکلوں کی درآمد پر 1.2 ارب ڈالر خرچ کیے۔ اس کا ذیلی اثر بھی مضبوط تھا کیونکہ مسافر گاڑیوں کا استعمال بڑھنے

[27] ماخذ: ایئروژول۔ برائے حوالہ، 201 تا 300 کی حد میں اے کیو آئی مقداروں کا مطلب ہے بہت غیر صحت بخش، جبکہ 301 تا 500 کی حد میں مقداریں خطرناک کے زمرے میں آتی ہیں (زمرہ بندی کا ماخذ: یونائیٹڈ اسٹیٹس انوائرمنٹل پروٹیکشن ایجنسی رپورٹ، 'فضائی معیار کا اشاریہ: فضائی معیار اور آپ کی صحت کی ایک رہنما کتاب'، فروری 2014ء)

کے نتیجے میں ٹرانسپورٹ فیولز کی کھپت میں اضافہ ہو گیا۔ یہ بات قابلِ غور ہے کہ مالی سال 18ء میں پیٹرولیم کی مجموعی فروخت کا 59.3 فیصد صرف ٹرانسپورٹ میں استعمال کیا گیا۔[28] ڈالر کے لحاظ سے، ملک نے سال میں 11.7 ارب ڈالر مالیت کی خام اور پیٹرولیم مصنوعات درآمد کیں، جس میں روڈ ٹرانسپورٹ کا حصہ اندازاً 7 ارب ڈالر تھا۔ یہ ملکی زرِ مبادلہ پر نمایاں اثرات کا ہی عکاس نہیں بلکہ یہ تیل کی عالمی قیمتوں کے اتار چڑھاؤ کے حوالے سے مجموعی زد پذیری کی بھی نمائندگی کرتا ہے۔

پالیسی مضمرات

مستقبل میں، پبلک ٹرانسپورٹ کے نقائص دو کرنے کے لیے وسیع دو رویہ حکمتِ عملی میں یہ اقدامات شامل ہو سکتے ہیں: (i) نجی طریقوں کے قابلِ عمل متبادل کے طور پر ملک بھر میں مؤثر پبلک ٹرانسپورٹ نظام کی تشکیل؛ (ii) پبلک ٹرانسپورٹ کے استعمال کی ترغیب دینا (ہدف کردہ رعایتوں کے ذریعے)، یا نجی طریقوں پر بتدریج ٹیکس عائد کرتے ہوئے، تاکہ زیادہ سے زیادہ افراد پبلک ٹرانسپورٹ کی جانب منتقل ہو سکیں۔ پبلک ٹرانسپورٹ کے نظام کو بحال کرنے کے لیے مقدار اور معیار دونوں لحاظ سے مقامی طریقہ تشکیل دیا جائے۔ کراچی کا تجربہ بالخصوص کراچی سرکلر ریلوے (کے سی آر) اور بالعموم ناکافی اور بوجھ سے لدی بسوں کے بیڑے کے حوالے سے، بتاتا ہے کہ جب شہریوں کی بڑھتی ہوئے نقل و حرکت کو برقرار رکھنے کے لیے پبلک ٹرانسپورٹ پر کی گئی سرمایہ کاری ناکام ہو جائے تو کیا ہوتا ہے۔ اصلاحی اقدامات کی عدم موجودگی میں عوام کے پاس نقل و حرکت کے مسائل حل کرنے کے لیے اپنے ذاتی طریقے وضع کرنے کے سوا کوئی چارہ نہیں ہوتا۔ یہ انفرادی طریقے۔ جیسے نجی موٹر گاڑیاں خریدنے یا ان کے استعمال کے لیے بڑھتی ہوئی ترجیح۔ بحیثیتِ مجموعی معیشت کے حوالے سے زیادہ سود مند نہیں ہوتے۔

[28] ماخذ: تیل کمپنیوں کی مشاورتی کونسل