باب 9

مواصلات، ذرائع آمدورفت اور انسانی ذرائع کی ترقی
(COMMUNICATION, TRANSPORTATION AND HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT)

ذرائع مواصلات اور آمدورفت (Communication and Transportation)

ٹرانسپورٹ اور مواصلات کسی بھی ملک کی معاشی ترقی اور ملکی پیداواری اساس کو بڑھانے کے سلسلہ میں بہت اہم کردار ادا کرتے ہیں۔ کسی ملک کے ذرائع مواصلات کی ترقی اور ذرائع آمدورفت میں بہتری کے نتیجے میں نہ صرف اس ملک میں پیداواری مصارف میں کمی آتی ہے بلکہ وہ ملک کے مختلف حصوں میں پیدا ہونے والی اشیا کی ملک کے مختلف حصوں میں ترسیل بھی آسان ہوجاتی ہے۔ آجرین کو اپنی پیداوار کی بہتر قیمت حاصل ہوتی ہے۔ اس کے مقابلہ میں مواصلات اور ذرائع آمدورفت (Communication and Transportation) کے نظام کی ابتری نہ صرف معاشی لحاظ سے بلکہ معاشرتی لحاظ سے ملک کو پسماندہ رکھتی ہے۔

9.1 اہمیت (Importance)

ان ذرائع کی اہمیت درج ذیل حقائق سے ظاہر ہے۔

(1) مصارفِ پیداوار میں کمی (Reduction in Cost of Production)

ذرائع مواصلات اور نقل و حمل جتنے زیادہ بہتر ہوں گے ملک کے مختلف حصوں کے درمیان آمدورفت اتنی ہی آسان ہوگی۔ تاجروں اور صنعت کاروں میں رابطہ جتنا آسان ہوگا اتنے ہی مصارف پیدائش کم ہوں گے۔ اشیا کا معیار ملک کے مختلف حصوں میں یکساں ہوگا اور پورے ملک میں اشیا کی قیمتوں میں یکسانیت ہوگی۔

(2) اندرونی و بیرونی تجارت میں اضافہ
(Expansion in Domestic and International Trade)

ذرائع نقل و حمل اور مواصلات کی بہتری کے نتیجے میں اندرونِ ملک اور بیرونِ ملک تاجروں میں رابطہ آسان ہوجاتا ہے۔ جس کے نتیجے میں تجارتی سرگرمیاں فروغ پاتی ہیں۔

(3) ملک کے دُور دراز علاقوں سے رابطہ (Linking Remote Areas)

ان ذرائع کی بہتری کے نتیجے میں ملک کے دُور دراز علاقوں تک رسائی ممکن ہوجاتی ہے اور ان علاقوں کی پیداوار کی رسائی بڑی منڈیوں تک ہوجاتی ہے۔ اس طرح ان علاقوں کے تاجر، کسان اور آجر معاشی لحاظ سے مضبوط ہوجاتے ہیں۔ لہٰذا بڑے شہروں سے اشیا ان علاقوں تک پہنچ جاتی ہیں۔

(4) پیداوار میں اضافہ (Increase in Production)

بڑی منڈیوں تک رسائی کے نتیجے میں نہ صرف دُور دراز علاقوں کی پیداوار کی بہتر قیمت ملنے کی وجہ سے اضافہ ہوتا ہے بلکہ

اشیا کا معیار بھی بہتر ہو جاتا ہے اور ملک میں مجموعی پیداوار بھی بڑھ جاتی ہے۔

(5) عاملینِ پیدائش کی حرکت پذیری (Mobility of Factors of Production)

ذرائع نقل وحمل و مواصلات کے بہتر ہونے اور ان سہولیات میں اضافہ کے نتیجے میں مختلف عاملینِ پیدائش خصوصاً مزدوروں کی ملک کے مختلف حصوں تک رسائی ممکن ہو جاتی ہے۔ جس کے نتیجے میں مزدور بہتر روزگار حاصل کر پاتے ہیں اور مجموعی طور پر ان کے معاوضے بہتر ہو جاتے ہیں۔

(6) انسانی ذرائع کی ترقی (Human Resource Development)

مزدوروں کے لیے کام کے بہتر مواقع، طالب علموں کے لئے تعلیم کی بہتر سہولتوں تک رسائی، ہنر مندوں کے لئے بہتر اداروں تک رسائی، تعلیم وصحت کی بہتر اور اضافی سہولتوں کا حصول انسانی ذرائع کی ترقی کا موجب بنتے ہیں۔

(7) متوازن ترقی (Balanced Growth)

ذرائع مواصلات اور نقل وحمل کی ترقی کے نتیجے میں ملک کے مختلف حصوں میں رابطہ آسان ہو جاتا ہے۔ اس کے نتیجے میں ملک کے مختلف حصوں میں تعلیم وصحت کے یکساں مواقع کی فراہمی آسان ہو جاتی ہے۔ خام مال کی ترسیل اور اشیا وخدمات کی نقل وحمل کے نتیجے میں ملک کے تمام حصوں میں یکساں ترقی کے مواقع پیدا ہوتے ہیں۔

(8) سیاسی فوائد (Political Benefits)

ملک کے مختلف حصوں میں آنے جانے کے نتیجے میں یکساں عادات، رسم ورواج کے علاوہ قومی سوچ پیدا ہوتی ہے۔ لوگ اپنے آپ کو اپنے وطن سے وابستہ سمجھتے ہیں۔ قومی سیاست کی حامل سیاسی جماعتیں مضبوط ہوتی ہیں۔ صوبائی اور علاقائی تعصب کا خاتمہ ہوتا ہے۔

(9) ملکی دفاع اور امن وامان کی بہتری
(Improvement in Defence, Law and Order)

ملک کی جغرافیائی سرحدوں کی حفاظت کے لئے بھی ذرائع مواصلات کی ترقی اہم ہے۔ ملک دشمنوں پر توجہ رکھنا اور سرحدوں پر دخل اندازی کو روکنا آسان ہو جاتا ہے۔ اسی طرح امن وامان قائم رکھنے کے لئے بھی تیز رفتاری سے اقدامات کرنا ممکن ہو جاتا ہے۔

(10) سماجی ومعاشرتی فوائد (Social Benefits)

سماجی سطح پر یکساں سماج، یکساں قومی سوچ اور یکساں رسوم ورواج کے فروغ، ملکی وقومی یکجہتی کے فروغ کا باعث بنتے ہیں۔ علاقائی سوچ کا خاتمہ ہوتا ہے۔ ملک کے مختلف علاقوں کے باشندے ایک جگہ سے دوسری جگہ آسانی سے پہنچ جاتے ہیں۔ روزگار حاصل کرتے ہیں، باہمی نفرتیں اور کدورتیں ختم ہوتی ہیں۔ ایک دوسرے کو سمجھنے کا موقع ملتا ہے یوں ملک ترقی کی راہ پر گامزن ہو جاتا ہے۔

9.2 ذرائع آمدورفت (Means of Transportation)

مواصلات اور نقل وحمل کے روایتی ذرائع میں سڑکیں (Roads)، بڑی شاہراہیں (High ways)،

ریلوے (Railways)، ہوائی جہاز (Air lines)، بندرگاہیں (Ports) اور جہاز رانی (Shiping) شامل ہیں۔ان ذرائع کی تفصیل درج ذیل ہے:

(i) سڑکوں کا جال (Road Network)

سڑکیں کسی بھی ملک کے مختلف حصوں اور دوسرے ممالک کے ساتھ روابط میں اہم کردار ادا کرتی ہیں۔ پاکستان میں سفر کرنے والے افراد کا 92 فی صد سڑکوں اور شاہراہوں کے ذریعے سفر کرتا ہے جبکہ تقریباً 56 فی صد اشیا کی نقل وحمل اسی ذریعے سے ہوتی ہے۔ سڑکوں پر مسافروں اور سامان لانے جانے کے لئے بسیں' ٹرک' کاریں' رکشے' موٹر سائیکل' ٹرالر وغیرہ استعمال ہوتے ہیں۔ گذشتہ چند سالوں میں سڑکوں کی اہمیت میں مزید اضافہ ہوا ہے۔اس کی وجوہات درج ذیل ہیں۔

(الف) سڑکوں کے ذریعے سفر نسبتاً سستا پڑتا ہے اور زیادہ محفوظ ہوتا ہے۔ گذشتہ سالوں میں سڑکوں کی حالت بہتر ہونے اور اچھی گاڑیوں کے آنے سے اس کی اہمیت اور بڑھ گئی ہے۔

(ب) بہت سے علاقوں تک رسائی کے لئے سڑکیں ایک واحد ذریعہ ہیں۔

(ج) معاشی ترقی میں اضافہ کے نتیجے میں سفری اخراجات میں کمی آجاتی ہے۔

پاکستان میں سڑکوں کی لمبائی دو لاکھ انسٹھ ہزار چار سو تریسٹھ کلومیٹر (2,59,463 Km) ہے۔ان میں سے تقریباً 78597 کلومیٹر کمتر درجے کی سڑکیں ہیں اور بقیہ اچھی سڑکیں اور شاہراہیں ہیں۔ 91-1990 سے لے کر اب تک نئی سڑکوں کی تعمیر میں پچاس فی صد اضافہ ہوا ہے۔اس طرح کم تر درجہ کی سڑکوں کو بہتر درجہ کی سڑکوں میں تبدیلی کا عمل بھی جاری ہے۔

پاکستان میں سڑکوں کی تعمیر و بحالی کی ذمہ داری نیشنل ہائی وے اتھارٹی (NHA) کے سپرد ہے۔ NHA کے تحت سترہ قومی شاہراہیں ہیں۔ان کے علاوہ موٹر وے اور دفاعی اہمیت کی حامل سڑکوں کی دیکھ بھال کی ذمہ داری بھی نیشنل ہائی وے اتھارٹی (NHA) پر ہے۔قومی سطح کی یہ شاہراہیں کل سڑکوں کا ساڑھے تین فی صد (3.5%) ہیں اور ان کی لمبائی 8845 کلومیٹر ہے۔ بڑی شاہراہوں میں (i) کراچی۔ لاہور۔ پشاور۔ طورخم شاہراہ (N5) (ii) مکران کوسٹل روڈ (iii) کاغان ویلی روڈ (iv) کراچی۔ خضدار۔ کوئٹہ چمن ہائی وے (v) حسن ابدال۔ گلگت۔ خنجراب روڈ (vi) لک پاس۔ دالبندین۔ نوکنڈی۔ تافتان روڈ (vii) نوشہرہ۔ دیر۔ چترال ہائی وے (viii) کوئٹہ (کچلاک)۔ مسلم باغ۔ ژوب۔ ڈی۔ آئی۔ خان ہائی وے۔ (ix) انڈس ہائی وے (x) سکھر۔ سبی۔ کوئٹہ ہائی وے۔ (xi) اسلام آباد۔ مظفر آباد ہائی وے۔

ان کے علاوہ موٹر وے پراجیکٹس میں درج ذیل موٹر وے شامل ہیں۔

(الف) اسلام آباد۔ پشاور موٹر وے (154 کلومیٹر)

(ب) لاہور۔ اسلام آباد موٹر وے (367 کلومیٹر)

(ج) پنڈی بھٹیاں۔ فیصل آباد موٹر وے (52 کلومیٹر)

دیگر شاہراہوں میں درج ذیل شامل ہیں۔

(i) کراچی ناردرن بائی پاس (ii) لیاری ایکسپریس وے (کراچی)

(iii) بندر روڈ لاہور (iv) کوہاٹ ٹنل لنک روڈ
(v) سکھر بائی پاس (vi) ٹل پارہ چنار
(vii) خضدار سے کھوڑی (viii) رتوڈیرو۔ شہداد کوٹ۔ قبہ سعید خان
(ix) ایبٹ آباد۔ نتھیا گلی۔ باڑیاں۔ مری روڈ
(x) راولپنڈی اربن ایریا پراجیکٹ

(ii) پاکستان ریلوے (Pakistan Railways)

برصغیر میں ریلوے کا نظام انگریزوں کے دور حکومت میں عمل میں لایا گیا۔ قیام پاکستان کے وقت پاکستان میں مسافروں اور سامان کی نقل و حمل کا یہ سب سے بڑا ذریعہ تھا اور تقریباً 70 فی صد مسافر ریلوے کے ذریعے سفر کرتے تھے۔

وقت گذرنے کے ساتھ پاکستان میں ریلوے کا محکمہ زبوں حالی کا شکار ہوتا گیا اور وقت کی ضرورت کے تحت ترقی نہ کر سکا۔ اس کے مقابلہ میں روڈ ٹرانسپورٹ نے خوب ترقی کی۔ مسافروں کی تعداد جو کہ پاکستان ریلوے کے ذریعے سفر کرتی تھی کم ہو کر صرف 9.0 فی صد رہ گئی۔ جبکہ روڈ ٹرانسپورٹ کے ذریعے تقریباً 92 فی صد مسافر سفر کرنے لگے۔ اس طرح کل سامان کا 45 فی صد جو کہ ریلوے کے ذریعے ملک کے مختلف حصوں میں پہنچایا جاتا تھا۔ اس کا حصہ کم ہو کر صرف 2.4 فیصد رہ گیا۔

پاکستان ریلوے ملک میں 7791 روٹ کلومیٹر ہے۔ محکمہ ریلوے کے پاس 577 گاڑیاں، 1901 مسافر ڈبے (کوچ) اور 23939 سامان کے ڈبے ہیں۔

پاکستان ریلوے 72-1971 تک ایک منافع بخش ادارہ تھا۔ اس کے بعد یہ ادارہ مسلسل خسارہ کا شکار ہے۔ 91-1990 میں پاکستان ریلوے کے ذریعے 84.9 ملین لوگوں نے سفر کیا۔ 02-2001 میں یہ تعداد کم ہو کر 69.0 ملین رہ گئی۔ جبکہ 13-2012 کے پہلے 9 ماہ میں یہ تعداد صرف 31.42 ملین رہ گئی جبکہ 13-2012 میں گاڑیوں کی تعداد 753 سے کم ہو کر 515 اور سامان لے جانے والے ڈبوں کی تعداد 34851 سے کم ہو کر 17543 رہ گئی۔

پاکستان ریلوے کو سہارا دینے کے لئے محکمہ نے کچھ انقلابی اقدامات اٹھائے۔ اس ضمن میں نان سٹاپ گاڑیوں کا اجرا کیا گیا، مثلاً کراچی اور لاہور کے درمیان مسافروں کی نقل و حمل کے لئے قراقرم ایکسپریس، کراچی ایکسپریس اور شالیمار ایکسپریس کا اجرا کیا گیا۔ اسی طرح راولپنڈی۔ کوئٹہ روٹ پر جعفر جمالی ایکسپریس کا اجرا کیا گیا۔ اسی طرح چین سے نئی ٹیکنالوجی کی درآمد کے ذریعے ریلوے کو بہتر ڈھانچہ (Infrastructure) اور مواصلاتی نظام کی فراہمی کا پروگرام شروع کیا گیا۔ اس شعبہ میں دس سال میں 109 ارب روپے کی سرمایہ کاری کا منصوبہ بھی بنایا گیا۔

پاکستان ریلوے کے مسائل (Problems of Pakistan Railways)

پاکستان ریلوے بہت سے مسائل کا شکار ہے۔ اسی وجہ سے یہ ادارہ مسلسل انحطاط کا شکار ہے۔ ٹرانسپورٹ کے شعبہ میں پاکستان ریلوے کا حصہ مسلسل کم ہوتا جا رہا ہے جو کہ اس ادارے پر لوگوں کے بڑھتے ہوئے عدم اطمینان کا اظہار ہے۔ آج بھی یہ ادارہ اگر خرابی کی وجوہات پر قابو پالے تو مسافروں اور تاجروں کا اعتماد حاصل کیا جا سکتا ہے۔ پاکستان ریلوے کے اہم مسائل درج ذیل ہیں۔

(i) کرپشن (Corruption)

پاکستان ریلوے کے بڑے مسائل میں سے ایک ادارہ میں پائی جانے والی کرپشن ہے۔ ٹکٹوں کی بلیک میں فروخت۔ سامان میں خرد برد وغیرہ جیسے مسائل کی وجہ سے لوگوں کا اعتماد مسلسل مجروح ہوتا رہا ہے۔ گذشتہ چند سالوں سے اس سلسلہ میں اقدامات کئے گئے۔ ٹکٹ ریزرویشن کا نظام کمپیوٹرائزڈ کیا گیا ہے۔

(ii) غیر منافع بخش روٹ (Uneconomical Routes)

سیاسی اور معاشی وجوہات کی بنا پر کئی ایسے روٹس پر گاڑیاں چلائی جارہی ہیں جو کہ مسلسل خسارے کا باعث ہیں۔

(iii) دیگر وجوہات (Other Reasons)

ماضی میں غیر صحت مند ٹریڈ یونین سرگرمیاں، حکومتوں کی بڑھتی ہوئی مداخلت، غیر ضروری بھرتیاں، کاروباری انداز میں معاملات کو نہ چلانے اور دیگر وجوہات کی بنا پر یہ ادارہ تباہی کی طرف تیزی سے بڑھ رہا تھا، اس سلسلہ میں کئے گئے اقدامات کے نتیجے میں یہ سلسلہ کم ہو رہا ہے۔

خشک گودیاں اور بندرگاہیں (Dry Ports and Seaports)

ائرپورٹس اور بندرگاہوں کے علاوہ پاکستان میں آٹھ خشک گودیاں (Dry Ports) قائم کی گئی ہیں۔ ان کے قیام کا بنیادی مقصد بندرگاہوں اور سرحدی علاقوں کے دُور دراز کے علاقوں میں مال کی ترسیل کو آسان کرنا اور درآمد و برآمد کے سلسلہ میں تاجروں کو سہولت فراہم کرنا تھا۔

ڈرائی پورٹس کی تجویز سب سے پہلے 1967 میں صنعتوں کی وزارت نے پیش کی تھی۔ اس تجویز میں کہا گیا تھا کہ ملک کے مختلف حصوں میں خشک گودیاں قائم کی جائیں۔ لاہور چیمبر آف کامرس اینڈ انڈسٹری کے مطالبہ پر سب سے پہلی خشک گودی 1973 میں لاہور میں قائم کی گئی۔

اسی (80) کی دہائی میں نیشنل لاجسٹک سیل (NLC) کے قیام سے لاہور کی خشک گودی کو کافی تقویت حاصل ہوئی اور اس نے کافی بہتر سہولتیں فراہم کرنا شروع کر دیں۔ لاہور ڈرائی پورٹ کی کامیابی کے بعد ملک کے مختلف حصوں سے تاجروں کی طرف سے نئی خشک گودیاں (Dry Ports) قائم کرنے کا مطالبہ بڑھتا رہا۔ جس کے نتیجے میں درج ذیل مقامات پر خشک گودیوں کا قیام عمل میں لایا گیا۔

حیدرآباد ڈرائی پورٹ 1984 میں قائم کی گئی۔ سیالکوٹ ڈرائی پورٹ کا قیام نجی شعبہ کے اخراجات کے نتیجہ میں 1985 میں سمبڑیال میں عمل میں لایا گیا۔ یہ ڈرائی پورٹ گوجرانوالہ، گجرات اور سیالکوٹ کے تاجروں کو درآمد و برآمد کی سہولت فراہم کر رہی ہے۔

پاکستان ریلوے نے 1986 میں ملتان اور پشاور میں خشک گودیاں قائم کیں۔ اسی طرح 1987 میں کوئٹہ، 1990 میں راولپنڈی میں چکلالہ کے مقام پر اور 1994 میں نجی شعبے نے فیصل آباد میں خشک گودی قائم کی۔

9.3 جدید ذرائع مواصلات (Modern Means of Communication)

وقت گذرنے کے ساتھ مواصلات کے شعبہ میں انقلابی تبدیلیاں آتی جارہی ہیں۔ خصوصاً کمپیوٹر کی ایجاد کے بعد یہ تبدیلی بہت تیز رفتار ہوگئی ہے۔ اس سے پہلے اندرون ملک اور بیرون ملک روابط کا ذریعہ صرف اور صرف ڈاک کا نظام تھا۔ ڈاک کا نظام جو کبھی گھوڑوں

اور دیگر جانوروں کی مدد سے کیا جاتا تھا۔ ریلوے کی ترقی سے ڈاک تیز رفتاری سے ایک مقام سے دوسرے مقام تک پہنچنے لگی۔ اس کے اگلے مرحلے میں ٹیلی گرام، ٹیلکس اور ٹیلی گراف کی صورت میں مواصلات کے نظام میں تبدیلی کی اور نہایت تیز رفتاری سے پیغامات کی ترسیل ممکن ہوئی۔ اسی ضمن میں OCS,TCS اور DHL وغیرہ کی صورت میں دیگر ادارے سامنے آئے جو کہ سامان اور پیغامات کی ترسیل میں مزید تیز رفتاری کا ذریعہ ثابت ہوئے۔

(الف) کمپیوٹر اور انفارمیشن ٹیکنالوجی (Computer and Information Technology)

اس پورے تاریخی ارتقا میں جس ایجاد نے حیرت انگیز ترقی کی اور دنیا کو ایک گلوبل ویلج بنانے میں مدد دی وہ کمپیوٹر کی ایجاد ہے۔ شروع میں کمپیوٹر ٹیکنالوجی بہت مہنگی تھی اور بہت بڑی بڑی مشینیں استعمال ہوتی تھیں لیکن کموڈور کمپیوٹر سے لے کر پینٹیم فور (Pentium Four) تک اور اس کے ساتھ لیپ ٹاپ (Lap Top) کی ایجاد نے دنیا کو ایک اور نئے دور میں داخل کر دیا۔ اسی طرح انٹرنیٹ کی ایجاد اور اس کے بڑھتے ہوئے استعمال نے دنیا بھر میں مواصلاتی رابطوں کو ایک نئی شکل دی اور انفارمیشن ٹیکنالوجی کی صورت میں دنیا بھر میں ایک نئی ٹیکنالوجی وجود میں آئی۔

اب ایک شخص اپنے گھر میں بیٹھے ہوئے دنیا بھر میں لوگوں سے رابطہ میں ہو سکتا ہے۔ اپنے E-mail ایڈریس کے ذریعے وہ لوگوں سے رابطہ کر سکتا ہے اور دوسروں کے ای۔میل ایڈریس پر ان کو پیغامات بھجوا سکتا ہے۔ ان سے سوالات کر سکتا ہے اور ان کو اپنی مصنوعات سے متعارف کروا سکتا ہے۔ اشیا کی خریداری کے لئے آرڈر دے سکتا ہے۔ اشیا کی فروخت کے لئے آرڈر لے سکتا ہے۔ اپنی اشیا (Products) کے نمونے اپنے گاہکوں کو ارسال کر سکتا ہے۔ اسی طرح Chatting کی سہولت کی وجہ سے براہِ راست گفتگو کی جا سکتی ہے۔ پوری انسانی تاریخ میں شاید یہ ایسی ایجاد ہے جو کہ سستی ترین ہونے کے ساتھ ساتھ انسانی روابط اور مواصلاتی رابطوں میں اپنا کوئی ثانی نہیں رکھتی۔

اسی ٹیکنالوجی کی وجہ سے بنکوں میں ATM کا تصور سامنے آیا۔ ATM کی وجہ سے کسی آن لائن بنک کا اکاؤنٹ ہولڈر ملک بھر میں اپنے متعلقہ بنک سے رقم نکلوا سکتا ہے اور کئی دیگر سہولتوں سے فائدہ اٹھا سکتا ہے۔ اسی طرح آن لائن رقم کی ترسیل بہت آسان ہو گئی ہے۔ پلاسٹک منی (Plastic Money) سامنے آئی۔ کریڈٹ کارڈز (Credit Cards) اور ڈیبٹ کارڈز (Debit Cards) کو فروغ حاصل ہوا۔ دنیا بھر میں پھیلے ہوئے لوگ مختلف ممالک سے اشیا کی آن لائن خریداری کر رہے ہیں اور اشیا و خدمات بیچ رہے ہیں۔ سٹاک ایکسچینج کا نظام جہاں ممبران حصص (Shares) کی خرید و فروخت کرتے تھے۔ اب ساری مارکیٹ آن لائن ہو گئی ہے اور براہِ راست بولی کی بجائے آن لائن بولی دی جاتی ہے اور ان کے نتیجے میں بازارِ حصص (Shares Market) کا حجم بھی بڑھا ہے۔

اسی سلسلہ میں حکومتِ پاکستان نے بھی انفارمیشن ٹیکنالوجی کے فروغ کے لئے متعدد اقدامات کئے ہیں۔ انفارمیشن ٹیکنالوجی کی علیحدہ وزارت قائم کی ہے اور حکومتِ پاکستان اس ضمن میں تین پہلوؤں پر کام کر رہی ہے۔

(i) ای۔گورنمنٹ (E-Government) کا قیام

اس اقدام کے نتیجے میں 34 وزارتوں/ڈویژنوں کی ویب سائٹس (Websites) تیار کی گئی ہیں۔ جہاں سے براہِ راست

معلومات حاصل کی جاسکتی ہیں۔اس کے علاوہ سرکاری ملازمین کی اس شعبہ میں تربیت کا اہتمام کیا گیا ہے۔

(ii) آئی ٹی انڈسٹری ڈویلپمنٹ پروگرام (IT Industry Development Programme)

اس پروگرام کے تحت پاکستان سافٹ ویئر ایکسپورٹ بورڈ (PSEB) بنایا گیا ہے تاکہ پاکستان میں سافٹ ویئر (Software) کی صنعت کو ترقی دی جاسکے اور اس کی برآمد کے ذریعے زرمبادلہ کمایا جاسکے۔اسی طرح آئی ٹی پارک (IT Park) بنانے کا منصوبہ تیار کیا گیا ہے۔

(iii) انسانی ذرائع کی ترقی (Human Resource Development)

اس مقصد کے لئے ڈگری اور پوسٹ گریجویٹ سطح پر IT کی تعلیم دینے کے لئے اقدامات کئے گئے ہیں۔اسی طرح سکولوں اور کالجوں کی سطح پر بھی انفارمیشن ٹیکنالوجی کے فروغ اور اس کی تعلیم دینے کے لئے کمپیوٹر لیبارٹریز کا قیام عمل میں لایا گیا ہے۔اس ضمن میں درج ذیل شعبوں کے لئے ماہرین کی خدمات حاصل کی گئی ہیں اور مزید اقدامات کئے جارہے ہیں:

(i) Inter-Networking Engineers کی تربیت۔

(ii) قانونی کاغذات (Legal Transcription) کے ماہرین کی تربیت۔

(iii) طبی ضروریات (Medical Transcription) کے ماہرین کی تیاری۔

(iv) کوالٹی کنٹرول (Quality Control) کے ماہرین کی تیاری۔

(v) مختلف اداروں کا قیام (Establishment of Different Institutions)

انفارمیشن ٹیکنالوجی کے فروغ کے لئے حکومت نے درج ذیل ادارے قائم کئے ہیں:

(i) الیکٹرانک گورنمنٹ ڈائریکٹوریٹ (Electronic Government Directorate)

(ii) پاکستان کمپیوٹر بیورو (Pakistan Computer Bureau)

(iii) پاکستان سافٹ ویئر ایکسپورٹ بورڈ (Pakistan Software Export Board)

(ب) پاکستان موٹرویز (Pakistan Motorways)

معاشی ترقی اور معاشی نمو (Economic Growth) کے لئے ایک ترقی یافتہ اور باہم مربوط تحتی ڈھانچہ (Infrastructure) نہایت ضروری ہے۔اس ضمن میں نظام مواصلات کا موثر اور ترقی یافتہ ہونا نہایت ضروری ہے۔پاکستان میں اس سے پہلے کراچی۔لاہور۔پشاور ہائی وے (N-5) موجود تھی۔اس شاہراہ کے ذریعے پاکستان کی تجارت اور مسافروں کی تقریباً 56 فی صد ترسیل ہوتی تھی۔

پاکستان میں بڑھتی ہوئی تجارتی سرگرمیوں، وسط ایشیا کی مارکیٹوں تک رسائی' پاکستان کے مختلف خطوں کو آپس میں جوڑنے اور خام مال اور تیار شدہ مال کی ملک کے مختلف حصوں میں ترسیل کے لئے ایسے بنیادی ڈھانچہ (Infrastructure) کی ضرورت شدت سے محسوس ہورہی تھی کہ جس کے نتیجے میں مستقبل کی ضروریات بھی پوری ہوسکیں اور موجودہ شاہراہوں پر بوجھ میں کمی بھی کی جاسکے۔اسی بات کے پیش نظر پاکستان میں موٹروے (Motorways) بنانے کا فیصلہ کیا گیا۔اس کے لئے درج ذیل منصوبے تشکیل دیئے گئے:

1۔ اسلام آباد۔ پشاور موٹروے(M-1)

154 کلومیٹر طویل موٹروے کے اس منصوبے کا تخمینہ 26ارب روپے لگایا گیا تھا۔

2۔ لاہور۔اسلام آباد موٹروے(M-2)

367 کلومیٹر لمبی یہ موٹروے مکمل ہونے کے بعد پوری طرح سے ملکی ترقی میں اپنا کردار ادا کر رہی ہے۔اس پر 30ارب روپے کے اخراجات آئے۔

3۔ پنڈی بھٹیاں فیصل آباد موٹروے(M-3)

52 کلومیٹر لمبی یہ موٹروے بھی مکمل ہو چکی ہے۔

4۔ کراچی۔حیدر آباد موٹروے(M-9)

135 کلومیٹر طویل کراچی حیدر آباد موٹروے کا ٹھیکہ فوجی موٹروے کمپنی کو دیا گیا ہے۔

5۔ کراچی ناردن بائی پاس(M-10)

پاکستان موٹرویز کے مقاصد (Objectives of Motorways)

مختلف علاقوں میں موٹروے کے قیام کے درج ذیل مقاصد تھے۔

1۔ معاشی ترقی کے لئے مربوط بنیادی ڈھانچہ(Infrastructure) کی فراہمی۔
2۔ تجارتی سرگرمیوں کا فروغ۔
3۔ افغانستان اور وسطِ ایشیا کی ریاستوں کے لئے ٹرانزٹ ٹریڈ کی سہولتوں کی فراہمی کے ذریعے زرمبادلہ کا حصول۔
4۔ پاکستان کے کم ترقی یافتہ اور دشوار گذار علاقوں تک رسائی۔
5۔ خام مال اور تیار شدہ مال کی تیز رفتار ترسیل۔
6۔ سبزیوں، پھلوں اور دیگر اجناس کی تیز رفتار ترسیل۔
7۔ کم ترقی یافتہ علاقوں میں صنعتی علاقوں کا قیام۔
8۔ موجودہ شاہراہوں پر بوجھ کم کرنا۔
9۔ روزگار کے نئے مواقع کی فراہمی، مزدوروں اور ہنر مند لوگوں کی نقل وحرکت میں آسانی پیدا کرنا۔
10۔ عوام میں رابطہ کو بہتر کرنا اور قومی یکجہتی پیدا کرنا۔

(ج) پاکستان کی خوشحالی میں ذرائع مواصلات کا کردار
(Role of Communication in Pakistan's Prosperity)

ذرائع مواصلات اور نقل وحمل کے ذرائع ملک کی معاشی ومعاشرتی ترقی میں اہم کردار ادا کرتے ہیں۔

(1) مصارف پیدائش میں کمی (Reduction in Cost of Production)

ذرائع مواصلات اور نقل وحمل جتنے زیادہ بہتر ہوں گے اتنی ہی ملک کے مختلف حصوں کے درمیان آمدورفت آسان ہوگی۔

تاجروں اور صنعت کاروں میں رابطہ جتنا آسان ہوگا اتنے ہی مصارف پیدائش کم ہوں گے۔ اشیا کا معیار ملک کے مختلف حصوں میں یکساں ہوگا اور پورے ملک میں اشیا کی قیمتوں میں یکسانیت ہوگی۔

(2) اندرونی و بیرونی تجارت میں اضافہ
(Increase in Domestic and International Trade)

ذرائع نقل وحمل اور مواصلات کی بہتری کے نتیجے میں اندرون ملک اور بیرون ملک تاجروں میں رابطہ آسان ہوجاتا ہے۔ جس کے نتیجے میں تجارتی سرگرمیاں فروغ پاتی ہیں۔

(3) ملک کے دُوردراز علاقوں سے رابطہ (Linking Remote Areas)

ان ذرائع کی بہتری کے نتیجے میں ملک کے دُوردراز علاقوں تک رسائی ممکن ہوجاتی ہے اور ان علاقوں کی پیداوار کی رسائی بڑی منڈیوں تک ہوجاتی ہے۔ اس طرح ان علاقوں کے تاجر، کسان اور آجر معاشی لحاظ سے مضبوط ہوجاتے ہیں۔ اس طرح بڑے شہروں سے اشیا ان علاقوں تک پہنچ جاتی ہیں۔

(4) پیداوار میں اضافہ (Increase in Production)

بڑی منڈیوں تک رسائی کے نتیجے میں نہ صرف دُوردراز علاقوں کی پیداوار کی بہتر قیمت ملنے کی وجہ سے اضافہ ہوتا ہے بلکہ اشیا کا معیار بھی بہتر ہوجاتا ہے اور ملک میں مجموعی پیداوار بڑھ جاتی ہے۔

9.4 محنت کی پیداواریت میں اضافہ کرنے والے عوامل
(Factors Enhancing Productivity of Labour)

محنت کی پیداواریت میں اضافہ کرنا اس لئے ضروری ہے کہ اس کے نتیجے میں ملک میں اشیا و خدمات کی پیداوار بڑھتی ہے، اشیا کا معیار اور کوالٹی بہتر ہوجاتی ہے۔ اس کے علاوہ اشیا کی بہتر قیمت وصول کی جاسکتی ہے۔ اس لئے محنت کی پیداواریت میں اضافہ کرنا ضروری ہے۔ درج ذیل عوامل محنت کی پیداواریت میں اضافہ کرتے ہیں:

(1) جسمانی صحت (Physical Fitness)

مزدوروں کے جسمانی لحاظ سے صحت مند و توانا ہونے سے ان کی استعدادِ کار جس سے پیداواریت میں اضافہ ہوتا ہے بڑھ جاتی ہے اس لئے ضروری ہے کہ مزدوروں کی جسمانی صحت کے لئے اقدامات کئے جائیں۔

(2) ذہنی صحت (Mental Health)

ایک ذہین مزدور کند ذہن مزدور کے مقابلہ میں پیداوار میں زیادہ اضافہ کرسکتا ہے اور شے کی کوالٹی بہتر کرسکتا ہے۔

(3) تعلیم و تربیت (Education and Training)

ایک تعلیم یافتہ اور ہنر مند کارکن اور مزدور غیر ہنر مند مزدور کے مقابلہ میں بہتر انداز میں کام کرکے زیادہ پیداوار دے سکتا ہے اور اشیا کے معیار کو بہتر کرسکتا ہے۔

(4) آب وہوا (Climate)

اچھی آب وہوا، اچھا ماحول، ہوادار اور کھلے کمروں اور ہال میں کام کرنے سے مزدوروں کی صحت بھی بہتر رہتی ہے اور وہ زیادہ بہتر انداز میں کام کر کے پیداوار میں اضافہ کر سکتے ہیں۔

(5) مزدور اور مالک کے بہتر تعلقات
(Better Relationship between Employer and Employees)

مزدوروں اور آجروں کے باہمی تعلقات بہتر ہونے کی وجہ سے دونوں فریق ایک دوسرے کا خیال رکھیں گے اور ایک دوسرے کے مفادات کا تحفظ کریں گے۔ مزدور پوری تندہی سے کام کر کے پیداوار میں اضافہ کرنے کی کوشش کرتے ہیں۔

(6) ترقی کے مواقع (Promotion Chances)

کسی کاروبار میں مزدوروں اور محنت کاروں کو ترقی کے جتنے زیادہ مواقع حاصل ہوں گے۔ مالکان کی طرف سے مزدوروں کو بہتر کام کے نتیجے میں زبانی شاباش اور مالی فوائد کی صورت میں اور بہتر تنخواہ کی صورت میں ان کی پیداواریت بڑھ جاتی ہے۔

(7) مزدوروں کی قابلیت کے مطابق کام (Work According to Ability)

اگر مزدوروں کو کام ان کی صلاحیت و قابلیت اور پسند کے مطابق مل جائے تو ان کی پیداواریت بڑھ جاتی ہے۔

(8) اچھی اُجرت (Better Wages)

مزدوروں کو بہتر اُجرت کی ادائیگی اور بہتر سہولتوں کی فراہمی کے نتیجے میں ان کی صلاحیت کار اور پیداواریت بڑھ جاتی ہے۔

(9) اچھی انتظامیہ (Sound Management)

کسی ادارہ یا فیکٹری وغیرہ کی انتظامیہ اچھی ہو اور بہتر انتظامی صلاحیتوں کی مالک ہو تو مزدوروں سے ان کی صلاحیت کے مطابق بہتر پیداوار حاصل کر سکے گی جبکہ نا اہل انتظامیہ پیداوار کی کمی کا سبب بنے گی۔

9.5 محنت کی حرکت پذیری (Mobility of Labour)

مزدوروں کا اپنی صلاحیت اور قابلیت کی بنا پر ایک پیشے کو چھوڑ کر دوسرے پیشے میں اور ایک مقام کو چھوڑ کر دوسرے مقام پر، نچلے درجے سے بلند درجے پر چلے جانے کو محنت کی حرکت پذیری کہا جاتا ہے۔

حرکت پذیری کی درج ذیل اہم اقسام ہیں:

(1) پیشہ وارانہ حرکت پذیری (Occupational Mobility)

مزدوروں کا ایک پیشہ کو چھوڑ کر دوسرا پیشہ اختیار کرنا پیشہ وارانہ حرکت پذیری کہلاتا ہے مثلاً ایک محنت کش کا مزدوری چھوڑ کر ملازمت کرنا یا تجارت کرنا پیشہ وارانہ حرکت پذیری ہے۔

(2) جغرافیائی حرکت پذیری (Geographical Mobility)

محنت کار یا مزدور کا ایک علاقہ چھوڑ کر دوسرے علاقے یا ایک مقام سے دوسرے مقام پر منتقل ہونا جغرافیائی حرکت پذیری کہلاتا

ہے مثلاً مزدور کا گاؤں چھوڑ کر شہر منتقل ہونا یا کسی دوسرے ملک میں ملازمت کے لئے جانا جغرافیائی حرکت پذیری ہے۔

(3) معاشرتی حرکت پذیری (Social Mobility)

کسی مزدور کا معاشرے کے ایک طبقے سے ترقی کر کے دوسرے طبقے میں منتقل ہونا معاشرتی حرکت پذیری کہلاتا ہے مثلاً ایک کاشت کار کے بیٹے کا پڑھ لکھ کر ڈاکٹر، انجینئر، پروفیسر بن جانا معاشرتی حرکت پذیری ہے۔

(4) افقی حرکت پذیری (Horizontal Mobility)

ایک مزدور کا کسی ایک کام کو چھوڑ کر اسی نوعیت کا دوسرا کام یوں اختیار کرنا کہ اس کے منصب اور معاوضہ میں کوئی فرق نہ پڑے تو یہ افقی حرکت پذیری کہلاتی ہے مثلاً کسی پرائیویٹ تعلیمی ادارہ میں پڑھانے والے استاد کا اسی تنخواہ پر سرکاری ادارہ میں ملازمت اختیار کرنا افقی نقل پذیری ہے۔

(5) عمودی حرکت پذیری (Vertical Mobility)

کسی ادارہ یا فیکٹری میں کام کرنے والے شخص کا اسی ادارہ میں اعلیٰ درجہ پر فائز ہونا راسی یا عمودی حرکت پذیری کہلاتا ہے مثلاً کسی فیکٹری کے فورمین کا ترقی کرکے منیجر کے عہدہ پر تعینات ہونا یا کسی استاد کا نچلے گریڈ سے اوپر والے گریڈ اور عہدہ پر ترقی پانا عمودی حرکت پذیری ہے۔

9.6 آبادی کی تعلیم (Population Education)

پاکستان افراد آبادی کا شکار ملک ہے۔ پاکستان کی آبادی میں سالانہ 1.92 فی صد اضافہ ہو رہا ہے۔ 1981 کی مردم شماری کے مطابق پاکستان کی آبادی 84.25 ملین تھی جو 15-2014 میں بڑھ کر 191.7 ملین ہوگئی ہے۔ بڑھتی ہوئی آبادی بہت سے مسائل کا سبب بن رہی ہے۔ اس لئے عام آبادی کو اس حوالہ سے آگاہ کرنے کی ضرورت ہے۔

زیادہ شرح آبادی کے مسائل واثرات اور آبادی کی تعلیم کی ضرورت

(Problems and Effects of High Rate of Population Growth and Need of Population Education)

زیادہ شرح افزائش آبادی کے مسائل (Problems of High Rate of Population Growth)

کسی بھی ملک کی ترقی میں انسانی وسائل (Human Resources) کی اہمیت سے انکار نہیں کیا جاسکتا۔ ٹیکنالوجی کی اہمیت اپنی جگہ، لیکن ٹیکنالوجی کو استعمال کرنے کے لئے انسانی وسائل ضروری ہیں۔ اس لحاظ سے ایک معقول حد تک آبادی میں اضافہ انتہائی ضروری ہے۔ لیکن آبادی میں ہونے والا بے تحاشہ اضافہ بہت سے مسائل کو پیدا کرنے کا سبب بنتا ہے۔ ان میں سے چند ایک درج ذیل ہیں:

(1) پست معیار زندگی (Low Standard of Living)

بڑھتی ہوئی آبادی کے نتیجے میں فی کس آمدنی میں کمی آتی ہے۔ بچتوں کی شرح کم ہوجاتی ہے۔ جس کے نتیجے میں سرمایہ کاری پر

بھی منفی اثر پڑتا ہے اور اس کی ملکی ترقی میں کمی آتی ہے اور مجموعی طور پر عوام کا معیارِ زندگی بُری طرح متاثر ہوتا ہے۔

(2) بے روزگاری میں اضافہ (Increase in Unemployment)

آبادی میں تیزی سے اضافہ کے نتیجے میں ملک میں بے روزگاری بڑھ جاتی ہے اور خفیہ بے روزگاری میں بھی اضافہ ہوجاتا ہے۔ روزگار کے مواقع کے مقابلہ میں کام کرنے کے قابل افراد کی تعداد بڑھ جاتی ہے جبکہ ضرورت کے مطابق انہیں روزگار مہیا نہیں ہوتا۔ بڑھتی ہوئی بے روزگاری بہت سی معاشی ومعاشرتی خرابیوں کا باعث بنتی ہے۔

(3) وسائل کی قلت (Scarcity of Resources)

بڑھتی ہوئی آبادی کے مقابلہ میں ملک میں دستیاب وسائل کی قلت پیدا ہوجاتی ہے۔ یوں آبادی کے بہت سے افراد خوراک کی کمی کا شکار ہوجاتے ہیں۔

(4) درآمدات میں اضافہ (Increase in Imports)

بڑھتی ہوئی آبادی کے مقابلہ میں خوراک اور دیگر ضروریات زندگی کی فراہمی مطلوبہ رفتار سے نہیں بڑھتی، اس قلت پر قابو پانے کے لئے اشیائے خوراک دیگر ممالک سے درآمد کرنی پڑتی ہیں۔

(5) نسبت درآمد و برآمد میں خرابی (Deterioration in Terms of Trade)

بڑھتی ہوئی درآمدات کے نتیجے میں ملک کی نسبت درآمد و برآمد خراب سے خراب تر ہوتی چلی جاتی ہے۔

(6) بیماریوں میں اضافہ (Increase in Diseases)

بڑھتی ہوئی آبادی کے لئے ان کی ضرورت کے مطابق خوراک کا نہ ملنا۔ ماحولیاتی آلودگی وغیرہ کی وجہ سے بیماریاں بڑھ جاتی ہیں اور ان کے لئے طبی سہولتوں کی فراہمی ممکن نہیں ہو پاتی۔ اس وجہ سے بیماریوں میں اضافہ ہوتا چلا جاتا ہے۔

(7) تعلیمی سہولتوں کا فقدان (Lack of Educational Facilities)

بڑھتی ہوئی آبادی سے تعلیمی سہولتوں کی عدم دستیابی کا بھی مسئلہ پیدا ہوجاتا ہے اس لئے والدین کو بچوں کی تعلیم کے ضمن میں بہت سی پریشانیاں لاحق ہوتی ہیں۔

(8) سفری سہولتوں کا فقدان (Lack of Conveyance Facilities)

آبادی میں اضافہ کے نتیجے میں سفری سہولتوں کی کمی بھی ایک بہت بڑا مسئلہ بن جاتا ہے اور عوام کی پریشانی میں اضافہ ہوجاتا ہے۔

مذکورہ بالا عوامل کی بنا پر ضروری ہے کہ عوام کو بڑھتی ہوئی آبادی کے نقصانات سے آگاہ کیا جائے۔ گویا ایک صحت مند معاشرے کے فروغ کے لئے آبادی کی مناسب حد تک تعلیم وقت کی ضرورت ہے لیکن آبادی کی یہ تعلیم ہماری دینی اقدار اور معاشرتی رویوں کو پیش نظر رکھ کر دی جائے اگر ان اقدار کی روشنی میں عوام الناس کو آگاہی فراہم کی جائے گی تو اس کے مثبت اثرات مرتب ہوں گے اور اس مسئلہ پر قابو

پا کر اس کے بُرے اثرات سے محفوظ رہا جا سکتا ہے۔

9.7 افرادی قوت: مسائل وحقائق اور حل

(Labour Force Problems, Facts and Remedies)

ایک انسان کی وہ ذہنی یا جسمانی کوشش محنت کہلاتی ہے جو آمدنی کمانے کے لئے کی جائے۔ محنت عمل پیدائش کا لازمی جزو ہے۔ دیگر عاملین پیدائش کو پیداواری عمل میں شریک کروانے کے لئے محنت ناگزیر ہے' کسی بھی ملک کی ترقی کا انحصار کافی حد تک محنت پر ہوتا ہے۔

کسی بھی ملک میں افرادی قوت سے مراد اس ملک میں کام کرنے والے افراد ہیں۔ پاکستان میں افرادی قوت 60.09 ملین ہے ان میں سے تقریباً 61 فیصد دیہی علاقوں میں ہے اور 39 فیصد شہری علاقوں میں ہے۔ پاکستان میں زرعی شعبہ سب سے بڑا شعبہ ہے جس میں افرادی قوت کا 43.48 فیصد کام کرتا ہے۔ جبکہ کان کنی کے شعبہ میں تقریباً 14.16 فی صد لوگ کام کرتے ہیں۔ مالیاتی شعبہ میں تقریباً 15 فیصد، تعمیراتی شعبہ میں 1.330 فیصد اور ٹرانسپورٹ میں 5.44 فیصد ہے۔ پیداوار اور صنعتی شعبہ میں افرادی قوت کا تقریباً 14.16 فیصد کام کرتا ہے۔

پاکستان میں کل آبادی کا تقریباً 33 فیصد افرادی قوت میں شامل ہے جبکہ 67 فی صد آبادی کھانے والی ہے اور 33 فی صد کمانے والی ہے۔ کل افرادی قوت میں سے تقریباً 22 فیصد خواتین پر مشتمل ہے۔ اسی طرح آبادی کا بہت بڑا حصہ زراعت پر گزارا کرتا ہے اور افرادی قوت میں سے بھی بڑا حصہ اسی شعبہ سے وابستہ ہے۔

افرادی قوت کے مسائل (Problems of Labour Force)

پاکستان میں محنت کرنے والا طبقہ بہت سے مسائل کا شکار ہے۔ افراطِ زر اور دیگر کئی وجوہات کی بنا پر اس کے مسائل میں روز بروز اضافہ ہوتا جاتا ہے۔ افرادی قوت کے مسائل میں سے چند ایک درج ذیل ہیں۔

(1) بے روزگاری (Unemployment)

پاکستان میں تقریباً 6 فیصد کام کرنے کے قابل لوگ بے روزگار ہیں۔ اس کی وجوہات میں آبادی کا زیادہ ہونا، بچت اور سرمایہ کی شرح کا کم ہونا، دیہی علاقوں سے لوگوں کا شہری علاقوں کی طرف منتقل ہونا، بیرون ملک روزگار کے مواقع کا کم ہونا ہے۔ اسی طرح مشینری کا بڑھتا ہوا استعمال بھی روزگار کے نئے مواقع پیدا کرنے کی راہ میں رکاوٹ ہے۔

(2) غیر ہنر مند افرادی قوت (Unskilled Labour Force)

پاکستان میں پیشہ وارانہ تعلیمی اداروں کی کمی لیبر فورس کے ہنر مند ہونے کی راہ میں بڑی رکاوٹ ہے۔ اس طرح وسائل کی کمی کی وجہ سے لوگ باقاعدہ کسی ادارے میں کام سیکھنے کی بجائے براہِ راست کام سے وابستہ ہو جاتے ہیں۔ جس کی وجہ سے پوری طرح ہنر مند نہیں ہو پاتے۔

(3) غیر تعلیم یافتہ ہونا (Un-educated Labour Force)

پیشہ وارانہ تعلیمی اداروں کے علاوہ عام تعلیم کے اداروں تک عموماً پوری آبادی تعلیم حاصل نہیں کر پاتی۔ جس کی وجہ سے وہ علم سے محروم رہتے ہیں اور زیادہ طور پر کام نہیں کر پاتے اور بہتر کام حاصل نہیں کر پاتے۔

(4) صحت کی سہولتوں کا فقدان (Lack of Health Facilities)

صحت کی سہولتوں کے فقدان کی وجہ سے جسمانی لحاظ سے کمزور اور بیماریوں کا شکار محنت کش اس تندہی اور جانفشانی سے کام نہیں کر پاتے اور بہتر نتائج حاصل نہیں کیے جا سکتے۔

(5) ملکی وغیر ملکی سرمایہ کاری کا کم ہونا
(Low Level of Domestic and Foreign Investment)

ملکی اور غیر ملکی سرمایہ کاری کے نتیجے میں ملازمتوں کے نئے نئے مواقع پیدا ہوتے ہیں۔ مزدور بہتر سے بہتر کام کی تلاش میں بہتر معاوضہ حاصل کر پاتے ہیں لیکن سرمایہ کاری کم ہونے کی وجہ سے ایسا نہیں کر پاتے جس سے مزدور اور محنت کش مسائل کا شکار رہتے ہیں۔

(6) اُجرتوں کا کم معیار (Low Level of Wages)

پاکستان میں اُجرتوں کا معیار بہت پست ہے اور محنت کش طبقہ بہت سے معاشی و معاشرتی مسائل کا شکار ہوتا ہے اور دو وقت کی روٹی اور دیگر ضروریات زندگی پورا کرنا مشکل ہوتا ہے۔ جس کی وجہ سے وہ دل لگا کر کام بھی نہیں کر سکتا۔

(7) ملازمتوں کا عدم تحفظ (Unsecured Jobs)

نجی شعبہ میں خصوصاً محنت کشوں کے لئے ملازمتوں کا کوئی تحفظ نہیں ہوتا۔ مالکان جب چاہیں ان کو ملازمتوں سے فارغ کر دیتے ہیں۔

(8) استعدادِ کار میں کمی (Decrease in Efficiency)

ملازمتوں کے عدمِ تحفظ، تعلیم وصحت کی سہولتوں کا فقدان، اُجرتوں کا کم معیار اور دیگر وجوہات کی بنا پر مزدوروں کی استعداد کار کم ہوتی ہے۔

(9) محنت کی حرکت پذیری کا کم ہونا (Lack of Mobility of Labour)

اپنی زمین سے محبت، اپنے علاقے میں رہنے کی ترجیح، اپنے عزیزوں کے درمیان رہنے کا شوق اور دیگر وجوہات کی بنا پر مزدوروں کی حرکت پذیری کم ہوتی ہے اور وہ بہتر روزگار کے لئے بہتر مواقع سے فائدہ نہیں اُٹھا پاتے۔

(10) خوشگوار ماحول کا نہ ہونا (Lack of Pleasent Environment)

پاکستان میں کارخانوں کے ماحول اور حالات کا خوشگوار نہ ہونا، اداروں میں بھی تفریحی اور تربیتی سہولتوں کے فقدان کی وجہ سے بہتر ماحول نہیں ہو پایا۔

(11) قوت سودابازی کی کمزوری (Weak Bargaining Power)

پاکستان میں مزدور انجمنیں بہت زیادہ موثر نہیں ہیں۔ مزدوران انجمنوں میں منظم ہو کر اپنے حقوق کے لئے جدوجہد نہیں کر پاتے۔ اس لئے وہ اپنے حالات کار بہتر نہیں کر پاتے۔

9.8 بے روزگاری اور نیم بے روزگاری (Unemployment and Underemployment)

پاکستان کی کل آبادی 191.71 ملین ہے۔ اس آبادی میں سالانہ 1.92 فی صد کی شرح سے ضافہ ہو رہا ہے۔ اس کی کل آبادی میں سے تقریباً 60.09 ملین افراد افرادی قوت (Labour Force) کا حصہ ہیں۔ جن میں سے 3.58 ملین افراد بے روزگار ہیں باقی تقریباً 56.51 ملین باروزگار افراد میں سے شہروں کی نسبت زیادہ تر دیہاتوں میں رہتے ہیں۔ باروزگار (Employed) سے مراد اٹھارہ سال یا اس سے زائد عمر کے وہ تمام لوگ جو کسی متعین وقت میں کم از کم ایک گھنٹہ کام کرتے ہوں، خواہ اپنا ذاتی کاروبار یا تنخواہ پر کام کرتے ہوں باروزگار (Employed) کہلاتے ہیں۔

بے روزگاری (Unemployment)

بے روزگاری سے مراد ہے اٹھارہ سال یا اس سے زائد عمر کے وہ تمام افراد جو کام کرنے کے اہل اور خواہشمند ہوں مگر انہیں مروجہ اُجرت پر کام نہ ملے۔

نیم بے روزگاری (Under employment) سے مراد ہے کہ کام کرنے والے افراد عموماً طور پر اپنی صلاحیت سے کم کام حاصل کر رہے ہوں اور ملک کے وہ لوگ جو کہ کام کرنے کی قوت رکھتے ہوں اور کام کرنا بھی چاہتے ہوں۔ مگر انہیں کام اور روزگار کے مواقع میسر نہ ہوں مثلاً ایک ایم اے پاس کا کلرک کی حیثیت سے کام کرنا۔ اس تعریف کے مطابق پاکستان میں اس وقت 3.34 ملین افراد نیم بے روزگار ہیں۔

بے روزگاری کی وجوہات (Causes of Unemployment)

پاکستان میں بڑھتی ہوئی بے روزگاری کی درج ذیل وجوہات ہیں:

(1) آبادی میں زیادہ اضافہ (High Rate of Population Growth)

پاکستان میں آبادی میں اضافہ کی شرح 1.92 فی صد ہے۔ اس شرح میں یہ اضافہ افرادی قوت میں ہوتا ہے، جبکہ بڑھتی ہوئی آبادی کے مطابق ملازمت اور کاروباری مواقع پیدا نہیں ہو پاتے، جس کی وجہ سے بے روزگاری بڑھتی جا رہی ہے۔

(2) سرمایہ کاری میں کم اضافہ (Low Increase in Investment)

پاکستان میں بچتوں کی شرح پست ہے۔ کم شرح بچت کی وجہ سے سرمایہ کاری میں بھی اضافہ نہیں ہو پاتا اور نئے کاروبار اور نئے پراجیکٹس میں کمی کی وجہ سے ملازمت و کاروبار کے نئے مواقع بھی کم پیدا ہوتے ہیں۔ یوں بے روزگاری میں اضافہ ہو جاتا ہے۔

(3) روزگار کے مواقع (Employment Opportunities)

زرعی شعبہ میں مشینوں کے زیادہ استعمال کی وجہ سے زراعت کے پیشہ میں کام کے مواقع کم ہو رہے ہیں۔ جس کی وجہ سے زراعت میں روزگار کے مواقع میں کمی واقع ہو رہی ہے۔ اسی طرح معیشت کے دیگر شعبوں میں بھی صورتحال یہ ہے کہ ضرورت کے مطابق کارکن کام کر رہے ہیں اور نئے افراد کے لئے کام کے مواقع پیدا نہیں ہو رہے۔

(4) ذہانت کا انخلا (Brain Drain)

امریکہ میں ٹوئن ٹاورز (Twin Towers) پر نائن الیون (9/11) کے حملوں کے بعد بین الاقوامی حالات میں بڑی تبدیلی آئی۔ امریکہ و یورپ میں ملازمتوں کے مواقع میں کمی پیدا ہوئی۔ عراق پر امریکی حملہ کے نتیجہ میں خلیج کے ممالک سے پاکستانیوں کا انخلا ہوا۔ ایک بہت بڑی تعداد میں بیرون ملک کام کرنے والے پاکستانی اپنے ملک واپس آئے۔

افغانستان پر امریکی حملے کے نتیجے میں پاکستان میں بھی حالات دن بدن دگرگوں ہوتے گئے۔ خودکش حملوں اور امن وامان کی بگڑتی ہوئی صورت حال اور ملک میں توانائی کے بحران (Energy Crisis) کے نتیجے میں جہاں سرمایہ کاروں نے اپنا سرمایہ بیرون ملک منتقل کرنا شروع کیا، وہیں کام کرنے کے قابل لوگوں کی ایک بہت بڑی تعداد بیرون ملک منتقل ہو رہی ہے۔ ان افراد میں خاص طور پر تربیت یافتہ اور تجربہ کار لوگوں کا انخلا ایک بہت بڑا قومی نقصان ہے۔

(5) مشینوں کا زیادہ استعمال (Use of Machines)

وقت گزرنے کے ساتھ بہتر سے بہتر ٹیکنالوجی اور اچھی سے اچھی مشینوں کا استعمال بڑھ رہا ہے اور اسی رفتار سے محنت کشوں کی طلب کم ہو رہی ہے۔ جس کی وجہ سے ملازمت کے مواقع کم پیدا ہو رہے ہیں۔ جس کا نتیجہ بے روزگاری کی صورت میں نکلتا ہے۔

(6) سیاسی عدم استحکام (Political Instability)

قیام پاکستان کے فوراً بعد سے لے کر ملک میں سیاسی عدم استحکام رہا ہے جس کی وجہ سے حکومتی پالیسیوں میں بھی تسلسل برقرار نہ رہ سکا' آئے دن کی ہڑتالوں' مظاہروں' جلسوں' جلوسوں کا نتیجہ روزگار کے مواقع میں کمی کی صورت میں نکلتا ہے۔

موسمی بے روزگاری (Seasonal Unemployment)

ملک میں بہت سے ایسے کاروبار اور کارخانے ہیں جو کہ سارا سال کام نہیں کرتے۔ موسم کی تبدیلی کے ساتھ یہ کام بند ہو جاتے ہیں اور ان میں کام کرنے والے لوگ بے روزگاری کا شکار ہو جاتے ہیں مثلاً برف کے کارخانے' غلہ منڈیوں میں کام کرنے والے لوگ' کپاس اور گنے کی فصلوں سے وابستہ کاروبار اور کارخانے وغیرہ۔

بے روزگاری کا حل (Solution of Unemployment)

بے روزگاری کے خاتمے کے لیے مختلف تدابیر اختیار کرنے کی ضرورت ہے تا کہ ان مسائل سے بچا جا سکے:

(1) آبادی کی مناسب منصوبہ بندی (Proper Population Planning)

ملک کی افرادی قوت کی مناسب منصوبہ بندی کر کے اس مسئلہ پر قابو پایا جا سکتا ہے۔ یہ منصوبہ بندی ایسی جامع ہونی چاہیے کہ نہ تو ملک میں کام کرنے کے قابل افراد کی کمی ہونے پائے اور نہ ہی بے روزگاری بڑھتی جائے۔

(2) صنعتی منصوبہ بندی (Industrial Planning)

موسمی بے روزگاری کے خاتمہ کے لئے صنعتوں کو باہم مربوط کرنے کی منصوبہ بندی کی جائے تا کہ لوگ ایک طرف سے فارغ

ہوں تو دوسری طرف کام میں مشغول ہو جائیں۔

(3) دولت کی مساویانہ تقسیم (Equitable Distribution of Wealth)

ملک میں ایسی ٹھوس منصوبہ بندی کی ضرورت ہے کہ وسائل اور دولت کا ارتکاز چند ہاتھوں میں ہونے کی بجائے دولت کی منصفانہ تقسیم عمل میں آئے، جس کے نتیجے میں روزگار کے مواقع بڑھائے جا سکیں۔

(4) بچتوں اور سرمایہ کاری میں اضافہ (Increase in Saving and Investment)

معاشرے کو صارف معاشرہ (Consumer Society) بنانے کے بجائے کام کرنے کی طرف مائل کیا جائے۔ الیکٹرانک میڈیا صرف زندگی کی چمک دمک کو دکھا کر لوگوں کو فضول خرچ اور اسراف کی طرف مائل کرتا ہے، اس کی بجائے لوگوں کو بچت کی ترغیب دی جائے تاکہ اس کے ذریعے سرمایہ کاری میں اضافہ ہو اور روزگار کے نئے مواقع پیدا ہوں۔

(5) نئے منصوبوں پر کام (Work on New Projects)

ملک میں نئے ڈیم اور سڑکوں کی تعمیر کی ضرورت ہے، اس طرح لوگوں کو رہنے سہنے کے لئے مکانات کی ضرورت ہے۔ حالیہ زلزلہ کے تباہ شدہ علاقوں میں تعمیر و مرمت کی ضرورت ہے، ان سب منصوبوں کے ذریعے روزگار کے نئے مواقع پیدا کئے جا سکتے ہیں اور بے روزگاری پر قابو پایا جا سکتا ہے۔

مشقی سوالات

سوال 1: نیچے دیئے گئے ہر سوال کے چار ممکنہ جوابات میں سے دُرست جواب پر (✓) کا نشان لگائیں۔

1۔ پاکستان میں سب سے پہلے موٹروے مکمل ہوئی۔

(الف) کراچی سے سکھر (ب) لاہور سے اسلام آباد

(ج) پنڈی بھٹیاں سے فیصل آباد (د) اسلام آباد سے پشاور

2۔ پاکستان کی کل آبادی میں افرادی قوت ہے۔

(الف) 25% (ب) 33%

(ج) 50% (د) 35%

3۔ پاکستان میں آبادی میں اضافہ کی شرح ہے۔

(الف) 1.92% (ب) 2.3%

(ج) 1.2% (د) 1.5%

4۔ پاکستان میں بے روزگار لوگوں کی تعداد کل آبادی کا تقریباً۔

(الف) 6% (ب) 10%

(ج) 12% (د) 15%

5۔ ذرائع آمدورفت کے بہتر ہونے سے اضافہ ہوتا ہے۔

(الف) آبادی میں (ب) بے روزگاری میں

(ج) مزدوروں میں (د) اندرونی و بیرونی تجارت میں

6۔ پاکستان میں کتنے ڈرائی پورٹس کام کررہے ہیں؟

(الف) 8 (ب) 10

(ج) 15 (د) 5

سوال 2: درج ذیل جملوں میں دی گئی خالی جگہیں پُر کریں۔

1۔ پاکستان میں سفر کرنے والے ________ فی صد لوگ سڑکوں کے ذریعے سفر کرتے ہیں۔

2۔ پاکستان میں سڑکوں کی لمبائی تقریباً ________ کلومیٹر ہے۔

3۔ پاکستان کی سب سے بڑی موٹروے ________ ہے۔

4۔ پاکستان کی کل آبادی ________ ہے۔

5۔ کسی مزدور کا ایک پیشہ چھوڑ کر دوسرا پیشہ اختیار کرنا ____ حرکت پزیری کہلاتا ہے۔

6۔ پاکستان میں سافٹ ویئر کو ترقی دینے کے لئے سافٹ ویئر ____ بنایا گیا۔

7۔ ____ کے ذریعے بنک کا اکاؤنٹ ہولڈر ملک کے کسی حصے سے کسی وقت بھی رقم نکلوا سکتا ہے۔

سوال 3: کالم (الف) اور کالم (ب) میں دیئے گئے جملوں میں مطابقت پیدا کر کے دُرست جواب کالم (ج) میں لکھیں۔

کالم (الف)	کالم (ب)	کالم (ج)
پاکستان میں بیروزگاری کی شرح	لاہور، اسلام آباد	
پاکستان کی آبادی میں شرح اضافہ	34	
پاکستان کی کل آبادی میں افرادی قوت	E-mail	
پاکستان کی جتنی وزارتوں کو آن لائن کیا گیا	6%	
انٹرنیٹ	ATM	
موٹروے	موبائل فون	
بنکوں سے رقوم	33%	
	1.92%	

سوال 4: درج ذیل سوالات کے مختصر جوابات تحریر کیجیے۔

1۔ ذرائع مواصلات کی اہمیت بتایئے۔

2۔ پاکستان ریلوے کے تین اہم مسائل لکھیے۔

3۔ خشک گودی سے کیا مراد ہے؟

4۔ انفارمیشن ٹیکنالوجی کی اہمیت پر تین نکات لکھیے۔

5۔ موٹروے کے تین فوائد لکھیے۔

6۔ افرادی قوت سے کیا مراد ہے؟

7۔ بے روزگاری سے کیا مراد ہے؟

سوال 5: درج ذیل سوالات کے جوابات تفصیل سے تحریر کریں۔

1- کسی ملک کی ترقی میں ذرائع مواصلات کی اہمیت پر روشنی ڈالیے۔

2- پاکستان میں ریلوے کی اہمیت بیان کیجیے اور ریلوے کے اہم مسائل بھی بیان کیجیے۔

3- افرادی قوت کے مسائل تفصیل سے بیان کیجیے۔

4- بے روزگاری کی وجوہات لکھیے اور دُور کرنے کے لیے اقدامات بھی تجویز کیجیے۔