پاکستان میں جہاز رانی کا مستقبل....2

میرے گزشتہ کالم (جو اس کالم کا پہلا حصہ تھا) سے اس شعبے سے تعلق رکھنے والوں کو اپنا ایک اجلاس بلانے کی ترغیب ملی۔ کیا میں شپنگ سے متعلق اپنے ساتھیوں کی اس بازیافت میں کچھ مدد کر سکتا ہوں' جو "قانون" کے تحت ان کا حق ہے؟ اور میاں نواز شریف کے شپنگ سیکرٹری سلمان فاروقی کی طرف سے ایک ای میل آئی ہے کہ آیا میں اس کی بات بھی سن سکوں گا۔ بے شک' اور اب میں دلچسپ انکشافات کا انتظار کر رہا ہوں۔

میرا ہم عصر فخر الدین مل والا اب بھی قہقہے لگا سکتا ہے (خدا کرے وہ حیات ہو اور لمبی عمر تک قہقہے لگاتا رہے)۔ اس کے بحری جہاز 1973ء کے اواخر میں قومی تحویل میں لے لیے گئے تھے۔ اس کی فیملی کی اگلی نسل کے ایک شخص منیر مل والا کو 23 نومبر کو ایک میٹنگ میں بلایا گیا' جو بندرگاہ کی زمین حاصل کرنے اور فروخت کرنے والے وزیر برائے پورٹس اینڈ شپنگ بابر (خان) غوری نے بلائی تھی' جس کے بعد اس نے وزیر صاحب کو ایک خط لکھا اور بتایا کہ مل والا گروپ کا کیا کچھ حکومت کی طرف سے واجب الادا ہے۔

"... معاوضہ قومیائی گئی شپنگ کمپنی بنام گلف شپنگ کارپوریشن لمیٹڈ کی بابت ہے' جس کی ادائیگی کی منظوری ایک عرصہ پہلے 1990ء میں آپ کی وزارت ڈی جی پورٹس اینڈ شپنگ آفس نے سٹیٹ بینک اور وزارتِ خزانہ کی اجازت سے یہ کہہ کر دے دی تھی کہ ادائیگی کون کرے گا اور ہمیں ادائیگی جلد کر دی جائے۔"

کہا جاتا ہے کہ امید انسان کے سینے میں ہمیشہ زندہ رہتی ہے۔ کوئی رقم وصول نہ ہونے کے باوجود منیر 1991ء میں نواز شریف کی چال میں آ گیا اور گروپ نے شپنگ کی صنعت میں ایک بار پھر قسمت آزمائی کی اور ایم وی مستنصر خریدا۔ جہاز جب کراچی پہنچا تو کسٹم والوں نے اسے اپنی تحویل میں لے لیا اور ڈیوٹی کا مطالبہ کیا' حالانکہ حکومت نے اعلان کر رکھا تھا کہ کسی قسم کی ڈیوٹی یا سیلز ٹیکس وصول نہیں کیا جائے گا۔ یہ جہاز ایک سال سے زیادہ عرصے تک بے کار اور لنگر انداز رہا۔ آخر کار فخر الدین نے اسے چھڑا لیا اور نقصان اٹھا کر بیچ دیا۔

بحری جہازوں کی مالک فیملی' یعنی ڈنشا فیملی' جو چٹاگانگ سٹیم شپ کارپوریشن اور ٹرانس اوشیانک سٹیم شپ کمپنی کی سب سے بڑی شراکت دار تھی' یکم جنوری 1974ء کے بعد سے اب تک "قانونی" طور پر معاوضے اور سود کی مد میں کروڑوں روپے کی دعویدار ہے۔ ان کا مقدمہ سندھ ہائیکورٹ میں چل رہا ہے اور قانونی لحاظ سے انہیں یہ مقدمہ جیتنا چاہیے۔ لیکن (زور لیکن پر) اگر وہ جیت جاتے ہیں' حکومت ایک انٹرا کورٹ اپیل دائر کرے گی' جس میں ڈنشا ہی کامیاب ہوں گے اور اس کے بعد حکومت سپریم کورٹ میں اپیل کر دے گی۔ روسی منوچہر ڈنشا' جو نادر شاہ ایڈلجی ڈنشا کا پوتا ہے اور اب 70 کے پیٹے میں ہے' مقدمہ لڑ رہا ہے اور مجھے امید ہے کہ آخری قہقہہ لگانے کے لیے وہ دنیا میں موجود رہے گا۔

جب بحری جہاز قومی تحویل میں لیے گئے تھے' چنیوٹ کے رہنے والے میرے چالاک ہم عصروں مولا بخش' اقبال بخش اور ان کے بھائیوں نے' جو یونائیٹڈ اورینٹل سٹیم شپ کمپنی چلاتے تھے' سب سے تھوڑا نقصان اٹھایا تھا۔ وہ کسی نہ کسی طرح جہاز باہر لے گئے تھے۔ تمام بھائی اب مر چکے ہیں' لیکن اقبال کا بیٹا امتیاز' جو لندن میں پلا بڑھا اور وہیں شپنگ کی تربیت حاصل کی' اب دبئی آ گیا ہے اور وہیں اپنی بیس بنا لی ہے۔ خدا کرے قسمت اس کا ساتھ دے۔

ہمیں ایسٹ اینڈ ویسٹ سٹیم شپ کمپنی کے حصے داروں کو بہت زیادہ نقصان اٹھانا پڑا ہے۔ ہم 1978ء سے 1988ء تک عدالتوں کے چکر لگاتے رہے۔ سپریم کورٹ نے حکم دیا کہ ہمارے مطالبے کی تقریباً آدھی رقم' یعنی 20 کروڑ روپے کے لگ بھگ ہمیں ادا کر دی جائے۔ حکومت نے یہ ادائیگی 1990ء میں کر دی۔

ادائیگی کی مستحق تین کمپنیوں (ٹرانس اوشیانک' چٹاگانگ اور ایسٹ اینڈ ویسٹ) کا ذکر پاکستان نیشنل شپنگ کارپوریشن کی رپورٹوں میں ابھی تک "متفرقات" کے ضمن میں ہوتا ہے۔ 2003ء کی رپورٹ کے آخر میں ایک نوٹ درج ہے: "یہ کارپوریشن مذکورہ بالا رقوم اور ان میں کسی قسم کے اضافے کے ضمن میں کسی قسم کی ذمہ داری سے لاتعلقی کا اظہار کرتی ہے' جب تک کہ معاملہ حتمی طور پر حل نہیں ہو جاتا۔"

نئے بے وقوفوں' مسعود باغ پتی اور فاروق رحمت اللہ جنہوں نے 1991ء میں نواز شریف کی پالیسی کے اعلان کے بعد قسمت آزمائی کی' نے متعدد جہاز خریدے' انہیں پاکستان میں رجسٹر کرا لیا اور پھر بھاری نقصان اٹھانا شروع کر دیا۔ اب انہیں عقل آ گئی ہے اور انہوں نے دبئی میں جہاز رانی کا کاروبار شروع کر دیا ہے۔ فاروق اس وقت پریشانی میں ہے۔ دوغلی پالیسی والی حکومت ابھی تک اس سے ایسی رقوم کا مطالبہ کر رہی ہے' جو قانونی طور پر اس کے ذمے نہیں ہیں۔

23 نومبر کو وزیر مواصلات غوری صاحب کا اجلاس وزیر اعظم کے کراچی کے دورے کے بعد رکھا گیا تھا' جو نومبر کے شروع میں یہاں آئے تھے اور دورے کے دوران میں شپنگ کی صنعت کو جاری رکھنے کی ضرورت پر زور دیتے رہے تھے' چنانچہ وزیر صاحب نے ایک اجلاس رکھ لیا' جس میں انہوں نے پبلک سیکٹر میں شپنگ کے ماہرین اور پرانے پرائیویٹ سیکٹر کے چند ایک نمائندوں کو بلایا۔

انہوں نے پرائیویٹ سیکٹر سے تجاویز کی فہرست تیار کرنے کے لیے کہا' تاکہ اس سے معاملات کو آگے بڑھانے میں مدد مل سکے۔ جیسا کہ میں نے اپنے گزشتہ کالم میں اپنے ملک کی شپنگ کی جاں بلب صنعت کا ذکر کیا تھا' اگرچہ ہمیں بہت کم اعتماد ہے' پھر بھی پرائیویٹ سیکٹر میں ہم میں سے چند ایک لوگ جناب شوکت عزیز کو کچھ نکات پیش کریں گے' جن پر وہ غور کر سکتے ہیں۔

☆ قومی تحویل میں لینے کے وقت پاکستان کے پاس 71 جہاز تھے اور اب خستہ حال پاکستان نیشنل شپنگ کارپوریشن ایک درجن سے بھی کم ٹوٹے پھوٹے جہازوں کا مالک ہونے پر فخر کر رہی ہے۔

☆ شپنگ پالیسی کا اعلان اگست 2001ء میں کیا گیا تھا' لیکن پرائیویٹ سیکٹر میں ابھی تک ایک جہاز کا بھی اضافہ نہیں ہوا۔ اگرچہ پاکستان مرچنٹ میرین پالیسی 2001ء کا پہلا مقصد "پرائیویٹ سیکٹر کو شپنگ میں سرمایہ کاری کرنے کی ترغیب دینا اور سہولتیں فراہم کرنا" تھا' مگر اس ضمن میں کچھ سامنے نہیں آیا۔

☆ جیسے ہی پبلک سیکٹر کو معلوم ہوا کہ موجودہ حکومت شپنگ کی صنعت کو قومی تحویل سے نکالنے پر سنجیدگی سے غور کر رہی ہے تو اس کے اعلیٰ عہدیداروں نے 2001ء کے اوائل میں وزارتِ مواصلات کو ایک تفصیلی رپورٹ بھیجی' جس میں وضاحت کی گئی کہ اگر پبلک سیکٹر کو بچانا ہے' تو اسے خام تیل کی ترسیل کی اجارہ داری دینے سمیت زیادہ سے زیادہ سہولتیں دینا پڑیں گی۔

☆ اپریل 2001ء میں پورٹس اور شپنگ کا ایک اجلاس بلایا گیا' جس کی صدارت چیف ایگزیکٹو جنرل پرویز مشرف نے کی۔ اجلاس میں حکومتی اہلکاروں نے پاکستان نیشنل شپنگ کارپوریشن کی تعریف میں زمین و آسمان کے قلابے ملا دیے۔ ان دنوں شپنگ کی صنعت میں پرائیویٹ سیکٹر کی کوئی پارٹیاں نہیں تھیں' جنہیں اپنا نقطہ نظر بیان کرنے کے لیے بلایا جاتا' یا جو جنرل صاحب کے سامنے اس بات کی نشاندہی کر سکتیں کہ پاکستان نیشنل شپنگ کارپوریشن مسلسل نقصان میں جا رہی ہے۔

☆ اگست 2001ء میں جب شپنگ پالیسی کا اعلان کیا گیا تو کارپوریشن کے جہازوں کو ترجیح دی گئی' جو پرائیویٹ سیکٹر کے سرمایہ کاروں کے مفاد کے بالکل برعکس تھا۔ پالیسی میں یہ بھی کہا گیا تھا کہ پالیسی کا دوبارہ جائزہ لینے کے لیے سال میں کم از کم ایک اجلاس بلایا جایا کرے گا۔ لیکن ان اجلاسوں میں پرائیویٹ اداروں یا سٹیک ہولڈروں کو کبھی نہیں بلایا گیا۔

☆ وزیر اعظم شوکت عزیز کو یہ بتایا جانا چاہیے تھا کہ پرائیویٹ سیکٹر کو جب تک ضروری سہولتیں مہیا نہیں کی جائیں گی' اس وقت تک ایک بھی شخص شپنگ میں سرمایہ کاری نہیں کرے گا۔

☆ شپنگ پالیسی میں 20 سال کی مدت کے لیے ٹیکس سے استثناء کے لیے کہا گیا تھا' لیکن سنٹرل بورڈ آف ریونیو میں اس ضمن میں صرف ایک سال دیا گیا۔

☆ پاکستان نیشنل شپنگ کارپوریشن کو مکمل حقوق دیے گئے ہیں کہ پاکستان کی ریفائنریوں کے لیے صرف وہی تقریباً ایک کروڑ ٹن خام تیل لا سکتی ہے' جبکہ عام نرخوں کی نسبت اس پر تین گنا زیادہ لاگت آ رہی ہے۔ اس طرح شپنگ کی صنعت کی بہتری کس طرح ہو سکتی ہے؟ کارپوریشن نے حال ہی میں جو تین ٹینکر حاصل کیے تھے' ان سے کبھی کبھی کام لیا جاتا ہے اور جیسا کہ کارپوریشن کی رپورٹ جولائی 2003 / جون 2004ء میں دیکھا جا سکتا ہے۔ اس کی تقریباً 90 فیصد آمدنی کرائے کے جہازوں سے ہو رہی ہے۔

☆ پاکستان نیشنل شپنگ کارپوریشن پاکستان کے برآمد کنندگان اور درآمد کنندگان کی سہولت کے لیے قائم کی گئی تھی' لیکن اس نے خشک سامان کے سیکٹر کو مکمل طور پر نظر انداز کر رکھا ہے۔ مائع کارگو کے لیے کرائے پر یونانی جہاز استعمال کیے جا رہے ہیں اور گزشتہ چھ ماہ میں کارپوریشن نے کوئی بھی اوپن ٹینڈر طلب نہیں کیے۔

اگر وزیر اعظم شوکت عزیز اپنے ملک کی شپنگ کی صنعت کی قابل رحم صورتحال کے متعلق کچھ کرنے کے لیے سنجیدہ ہیں تو وہ پرائیویٹ سیکٹر کے ارکان کو بلائیں' تحمل سے ان کی بات سنیں اور پھر معاملے پر اچھی طرح غور کریں۔

اب شوکت عزیز جانیں اور ان کا کام۔

(بشکریہ: "ڈان" ۔ ترجمہ: ریحان قیوم) ☆