

ایشیائی ترقیاتی بینک



پاکستان: MFF CAREC ریلوے رابطے کی سرمایہ کاری کا پروگرام

پراجیکٹ کا نام	پاکستان: MFF CAREC ریلوے رابطے کی سرمایہ کاری کا پروگرام
پراجیکٹ نمبر	48416-003
ملک	پاکستان
پراجیکٹ کی کیفیت	جاری
پراجیکٹ کی قسم/معاونت کا طریقہ	تکنیکی معاونت

فٹنگ کا ذریعہ/رقم MFF سہولت کا تصور: MFF ریلوے کے شعبے کی ترقی کے لیے سرمایہ کاری پروگرام

عمومی سرمائے کے وسائل	1,000.00 ملین ڈالر
تعین کیا جائے گا	1,000.00 ملین ڈالر

اسٹریچجک ایجنڈا	جامع معاشی نمو علاقائی تعاون
-----------------	---------------------------------

تبديلی کے محرکات	نظم ونسق [گورننس] اور صلاحیت سازی شرکتیں
------------------	---

شعبہ/ذیلی شعبہ	ٹرانسپورٹ- ریلوے ٹرانسپورٹ [غیر شہری]
----------------	---------------------------------------

صنافی مساوات	کوئی صنافی عناصر موجود نہیں اور مرکزی دھارے میں شمولیت
--------------	---

تفصیل	محوزہ کثیر الاقساط مالیات کاری سہولت (MFF) ریلوے ٹرانسپورٹ نظام کو زیادہ موثر اور مسابقاتی بنا کر پاکستان میں ریلوے کے شعبے میں بہتری لائے گی۔ اس کے نتیجے میں، لاہور، پشاور راہداری اور پاکستان ریلوے کی ادارہ جاتی کارکردگی میں بہت زیادہ بہتری آئے گی۔ اس کے درج ذیل محاذی ہوں گے: (i) ML-1 سیکشن لاہور۔ پشاور کے لیے تقریباً 411 کلومیٹر جدید اور دوباری ریلوے پٹڑی بچھائی جائے گی جس کے ساتھ سگنلوں اور ٹیلی کمیونیکیشن کانیا نظام بھی ہوگا (بشرط انظاموں کے لیے بجلی کی فراہمی) اور لاہور، راولپنڈی اور پشاور سٹیشنوں پر مسافروں کے لیے بہتر و جدید سہولتیں دستیاب ہوں گی؛ (ii) کالو وال اور پنڈورہ کو ملانے کے لیے 52 کلومیٹر دوباری پٹڑی والی نئی ریلوے لائن بچھائی جائے گی؛ اور (iii) پاکستان ریلوے کا جدید اور انفارمیشن ٹیکنالوجی پر مبنی
-------	--

اکاؤنٹنگ ڈیٹا اور معلومات نئے نظام میں تبدیل اور منتقل کر دیئے جائیں گے

گزشتہ 150 سالوں میں ریلوے نے پاکستان میں سماجی، سیاسی اور معاشی زندگی میں اہم کردار ادا کیا ہے۔ اس تمام مدت میں واحد دستیاب ذریعہ نقل و حمل ہونے کی بناء پر بہت سے مقامات پر ریلوے سب سے بڑا ذریعہ تھا۔ نسبتاً بڑے ملک میں ریلوے نے طویل فاصلوں کے لیے مال و اسپاب اور مسافروں کی نقل و حمل کے لیے منفرد فوائد پہنچائے ہیں۔ تاہم پچھلے 20-30 سالوں میں روڈ ٹرانسپورٹ کی جانب سے بڑھتی ہوئی مسابقت کی بناء پر ریلوے کے مارکیٹ حصہ میں کمی ہوئی ہے۔ 2016 میں مال و اسپاب کی ترسیل میں ریلوے کا حصہ 4 فیصد اور مسافروں کی آمد و رفت میں 6 فیصد تھا جبکہ زیادہ تر حصہ سڑک کا رہا۔ نتیجتاً ریلوے کی مالیاتی کارگزاری تنزلی کا شکار ہو گئی اور اتنے وسائل فرایم نہ بوسکے جو اثنائے جات کی تبدیلی اور صلاحیت میں اضافے کے لیے ضروری سرمایہ کاریوں کی مالیات کاری کے لیے ضروری تھے۔

پراجیکٹ کی خصوصیات اور اس کا ملکی/علائقائی حکمت عملی سے تعلق

پاکستان میں سرکاری سرمایہ کاریان زیادہ تر سڑک کے شعبہ میں کی جا رہی ہیں۔ سرکاری سرمایہ کاری کو نظر انداز کرنے اور سماجی ذمہ داریوں کا بہت زیادہ بوجہ ہونے کی بناء پر ریلوے شعبے کی کارکردگی 2011 سے مسلسل ابتر بوربی ہے اور ریلوے کا شعبہ تباہی کے دہانے پر پہنچ چکا ہے، انفراسٹرکچر بہت خستہ ہو چکا ہے، دیکھ بھاول و مرمت کا بہت زیادہ کام باقی ہے، ریلوے انجن اور ڈبے پرانے اور ناکارہ ہیں۔ تاہم 2011 سے پاکستان ریلوے کی کارکردگی میں کافی بہتری آئی ہے اور اس شعبے کو مکمل ناکامی سے بچانے میں جن امور نے اہم کردار ادا کیا ہے ان میں چالو حالت والے انجنوں کی دستیابی اور پاکستان ریلوے کی سٹریٹیجک ٹریفک کی ترتیب اور مابرانہ مارکیٹ کی اقسام اور نفع بخش اہدافی مارکیٹس اور کلانٹ کے ساتھ طویل المیعاد روابط جیسی بہتر حکمت عملیاں شامل ہیں۔

حالیہ بہتری کے باوجود مزید مسابقاتی ٹرانسپورٹ خدمات فرایم کرنے، سڑکوں کی دسترس میں چلنے والی مارکیٹ کا حصہ دوبارہ حاصل کرنے اور بالآخر ملک میں ریل اور سڑک کے غیر متوازن ظاہری حصہ کو دوبارہ متوازن بنانے کے لیے ریلوے شعبہ کو اپنے انفراسٹرکچر کو بڑے پیمانے پر بہتر بنانے کی ضرورت ہے۔ ظاہری حصوں کی دوبارہ توازن کاری سے سڑکوں پر جو بہت زیادہ بوجہ ہے اس میں کمی نتیجے میں سڑکوں پر دباؤ کم ہونے اور دیکھ بھاول و مرمت کے بوجہ کم کرنے سے اور بہت زیادہ ڈولی استعمال سرمایہ کاریوں کے بہتر استعمال ملک کو بہت زیادہ معاشی فائدہ بوگا، ورنہ ریلوے بیکار بوجائے گا اور اس کی حالت مزید بکڑ جائے گی۔ ویژن 2025 ریلوے ٹرانسپورٹ کی اہمیت پر زور دیتی ہے اور ریلوے شعبہ کو دوبارہ فعل بنانے کے لیے سرکاری امداد کا اہتمام کرتی ہے۔

اثرات

ریلوے کے ٹرانسپورٹ نظام کی کارگزاری اور مسابقت میں بہتری پیدا ہو گی۔

پراجیکٹ کے ماحصل

لاہور۔ پشاور راہداری کی کارگزاری میں بہتری پیدا ہو گی۔

پراجیکٹ کی کوششیوں کی تفصیل

پاکستان ریلوے کا نظام جدید بنیادوں پر استوار کر دیا جائے گا اور اکاؤنٹنگ ڈیٹا اور معلومات نئے اکاؤنٹنگ نظام میں منتقل کر دیئے جائیں گے۔

جغرافیائی محل و وقوع

ماحولیاتی پہلو

چونکہ MFF موجودہ ریل کی پڑیوں کو بہتر بنائے گی اور پہلے سے حاصل حق راہ گزر پر اضافی پڑی بچھائے گی۔ اس لیے MFF کے ماحولیاتی اثرات ممکنہ طور پر نہ ہونے کے برابر ہوں گے۔ PPTA اس سلسلے میں ADB کے تحفظ کے امور کے پالسی بیان (2009) کی تعمیل میں ماحولیاتی انتظام و انصرام کے منصوبے سمیت ماحولیاتی تشخیص و جائزہ کا لائحہ عمل اور 1 Tranchi کے لیے ابتدائی ماحولیاتی جائزہ تیار کرے گا۔

غیر رضاکارانہ آباد کاری

MFF کا لاپور-پشاور (460 کلومیٹر) ریلوے پڑی کو بحال کرنے اور دبری پڑی بچھائے کا ارادہ ہے جس میں سے کالو وال سے پنڈورہ تک کے پہاڑی علاقے میں 53 کلومیٹر سیکشن میں نئی پڑیاں بچھائی جائیں گی۔ ماسوانے پہاڑی علاقے کے امکان یہ ہے کہ طبعی انفراسٹرکچر کی بحالی اور اپ گریڈیشن (بہتری) کے تمام تعمیراتی کام ریلوے کے اپنے راہ گزر (RoW) میں ہوں گے۔

مجوزہ MFF کے تحت Tranche 1 پراجیکٹ میں پشاور سے راولپنڈی سیکشن میں جدید سگنل اور مواصالتی نظام سمیت 173 کلومیٹر ریلوے پڑی کی بحالی اور دبری پڑی بچھانا شامل ہے۔ ریلوے کا حاصل کردہ حق راہ گزار (میدانی اور پہاڑی علاقے کے لیے اوسطاً 30 سے 50 میٹر) پراجیکٹ کے تعمیراتی کاموں کے لیے موزوں اور کافی ہے۔ تابم پہاڑی علاقے میں دو مقامات پر دبری پڑی کے لیے مجوزہ نئی سرنگوں کے لیے پڑیوں کی از سر نو خط بندی (Realignment) کی ضرورت ہوگی۔ اس کے لیے غیر آبادی پہاڑی اراضی جو زیادہ تر ریاست کی ملکیت ہے کے ذریعے حق راہ گزار کے حصول کی ضرورت پڑ سکتی ہے اور ان جگہوں پر ماحولیاتی اثرات مرتب ہو سکتے ہیں۔ خصوصاً موجودہ ریلوے سٹیشنوں کے ساتھ ساتھ یا ایسے علاقوں میں جہاں ریلوے پڑی آبادیوں یا ہموار گزرگابوں سے گزرتی ہے۔ باوجود اس کے کہ یہ اثرات زیادہ تر پاکستان ریلوے کے اپنے انفراسٹرکچر تک محدود ہیں؛ تابم ممکن ہے کہ ایسے علاقوں میں حق راہ گزار کا حصول 15 سکونتی یا تجارتی ڈھانچوں کو متاثر کرے۔ ممکنہ اثرات کو مد نظر رکھتے ہوئے اس ابتدائی مرحلے پر 1 Tranche پراجیکٹ کے لیے IR کیٹیگری B موزوں ہے۔ PPTA کے آبادکاری مابرین (بین الاقومی اور قومی عملہ) LAR اثرات کا تقسیلی مطالعہ کریں گے اور اسی لحاظ سے IR کیٹیگری کی توثیق کی جائے گی نیز MFF کے لیے LARF اور Tranche 1 پراجیکٹ کے LARP تیار کیے جائیں گے۔

مقامی لوگ/باشندے

اب تک کی دستیاب معلومات سے یہ پتہ چلتا ہے کہ مقامی لوگ/ باشندے جیسا کہ SPS میں تعریف کی گئی ہے، پراجیکٹ کے علاقے میں رہائش پذیر نہیں ہیں؛ اس لیے ممکنہ IP کیٹیگری C ہے۔ تابم PPTA کی سماجی ترقی و آباد کاری ٹیم مقامی لوگوں/ باشندوں پر مرتب ہونے والے اثرات (اگر کوئی ہوں) کی نوعیت کا تقسیلی سروے کرے گی۔ PPTA کے جائزہ کی بنیاد پر پراجیکٹ کی IR کیٹیگری (اگر ضرورت ہو) پر نظر ثانی کی جائے گی اور اسی لحاظ سے مقامی لوگوں/ باشندوں کے لیے منصوبہ بندی کی دستاویزات تیار کی جائیں گی۔

اسٹیک ہولڈرز کا ابلاغ، شرکت اور مشاورت

پراجیکٹ کے اہم اسٹیک ہولڈرز میں سرکاری ادارے (وزارت ریلوے، محکمہ پاکستان ریلوے، مقامی حکومت کے محکموں کے ساتھ ساتھ دیگر قانون نافذ کرنے والے ادارے جیسے ریلوے پولیس) اور کے دوران

پراجیکٹ سے استفادہ کنندگان سمیت کاروباری کمیونٹی اور تاجر، مال و اسباب کے ترسیل کنندگان، ٹرانسپورٹر نیز مسافر اور پراجیکٹ کی راہداری میں زمینی یا غیر زمینی ائمہ رکھنے والی مقامی کمیونٹی اور متاثرہ افراد شامل ہیں۔ اسٹیک ہولڈرز کی شرکت کو درج ذیل کے ذریعے یقینی بنایا جائے گا: (i) مشاورتوں، فوکس گروپس کے بحث مباحثے اور تبادلہ معلومات کے اجلاس، (ii) پراجیکٹ کے بارے میں آگابی کی مہمات، اور (iii) پراجیکٹ سے متعلق تعمیراتی کاموں اور ملازمتوں میں مقامی لوگوں کی شمولیت۔

PPTA کی سماجی تحفظات کی ٹیم مشاورتوں، فوکس گروپس کے بحث مباحثوں اور تفصیلی انٹرویو ڈیزائن کے اثرات کا جائزہ لے گی۔ کمیونٹی (خصوصاً غریب عوام) کی ممکنہ ضروریات اور دیگر حل طلب سماجی مسائل کا ازالہ کرنے کے لیے ان کا جائزہ لیا جائے گا اور پراجیکٹ کی منصوبہ بندی اور ڈیزائن دستاویزات بشمول CARFLARP اور غربت اور سماجی تجزیہ کی روپیاتین اور بولی کی دستاویزات میں استحقاق کی شرائط اور مسائل کم کرنے کے اقدامات شامل کیے جائیں گے۔

پراجیکٹ کے علاقے میں فعال اہم سول سوسائٹی تنظیموں کی نشاندہی کی جائے گی اور انہیں پراجیکٹ پر عملدرآمد کے دوران PPTA اور عملدرآمد کرنے والی ایجنسیوں کے مشاورتی عمل میں شامل کیا جائے گا۔

اراضی اور ائمہ جات کے حصول بشمول حق راہ گزر (RoW) سے تجاوزات کے خاتمے سے غریبوں پر اُن کی کم آمدنی ہونے کی وجہ سے غیر مناسب اثرات پڑ سکتے ہیں۔ سماجی و معائشی اور غربت کے تجزیاتی سروے (نمونوں کی بنیاد پر) کے دوران PPTA مسائل کی تشخیص کے لیے بامعنی مشاورتیں، گروپ بحث مباحثہ اور انفرادی انٹرویو کرے گا اور بولی کی دستاویزات میں مسائل کی کمی اور روزگار کی بحالی، کٹریکٹ کی شرائط شامل کرنے کی سفارش کرے گا۔

پراجیکٹ ڈیزائن کے دوران خصوصاً پراجیکٹ کی عمل درآمد کی سرگرمیوں سے متعلق اسٹیک ہولڈرز کی فیڈ بیک کے جواب میں اسٹیک ہولڈرز کی مشاورت کا دائیہ کار اور کوششیں وہی ہوں گے۔

پراجیکٹ کے
عمل درآمد کے
دوران

کاروباری موقع

تمیرات کی نگرانی، اکاؤنٹنگ نظام میں اصلاحات کرنے کے لیے ریلوے کی معاونت اور مابعد Tranches تیار کرنے کے لیے مشاورتی خدمات درکار ہوں گی۔ کنسٹائلٹس کو ADB کے کنسٹائلٹس سے استفادہ کرنے سے متعلق رہنماء اصولوں (2013جن میں وقتاً فوقتاً ترمیم ہوتی ہے) کے مطابق فرمون سے بھرتی کیے جائیں گے۔

مشاورتی خدمات

ADB کے قرض سے سازو سامان، تعمیراتی کاموں اور متعلقہ خدمات کی پروکیورمنٹ 2015، جس میں وقتاً فوقتاً ترمیم کی جاتی ہے] کے مطابق کی جائے گی۔

پروکیورمنٹ

ذمہ دار عملہ

Pyo, Dong-Soo

ADB کا ذمہ دار افسر

سنٹرل و ویسٹ ایشیا ڈیپارٹمنٹ

ADB کا ذمہ دار محکمہ

ٹرانسپورٹ اینڈ کمیونی کیشنز ڈویژن، CWRD

ADB کے ذمہ دار ڈویژن

عملدرآمد کرنے والی ایجنسی
کمیونی کیشنز اینڈ ورکس ڈیپارٹمنٹ ، کے پی
سول سیکرٹریٹ، پشاور، کے پی کے

نظام الوقات
تصوراتی خاکہ کی وضاحت 10 اگست 2016

حقائق کی جانچ پڑتال 8 مئی 2017 سے 19 مئی 2017

MRM 14 جولائی 2017

منظوری
آخری جائزہ مشن
آخری PDS اپ ڈیٹ 26 ستمبر 2016

پراجیکٹ ڈیٹا شیٹ(PDS) میں پروگرام کی معلومات کا خلاصہ موجود ہوتا ہے: کیونکہ PDS میں کام جاری ہوتا ہے، اس لیے اس کے ابتدائی مسودے میں بعض معلومات شامل نہیں کی جاسکتیں لیکن جب یہ دستیاب ہوتی ہیں جو انھیں شامل کر لیا جاتا ہے مجوزہ پراجیکٹ سے متعلق معلومات ابتدائی اور اشاراتی نوعیت کی ہوتی ہیں۔

ADB اس پراجیکٹ ڈیٹا شیٹ (PDS) میں دی گئی معلومات کو اپنے استعمال کنندگان کے لیے ایک ذریعہ کے طور پر بغیر کسی یقین دہانی کے فراہم کرتا ہے- ADB اعلیٰ معیار کے مندرجات فراہم کرنے کی کوشش کرتا ہے لیکن جو معلومات فراہم کی جاتی ہیں وہ "اسی کی بنیاد پر بغیر کسی قسم کی گارنٹی کے فراہم کی جاتی ہیں- ADB کسی بھی معلومات کی درستگی یا حتمی ہونے کے حوالے سے کسی بھی قسم کی کوئی گارنٹی نہیں دیتا ہے۔