# الیکٹرک گاڑیاں حقیقت، لیکن پاکستان میں ابھی وقت لگے گا، مشہود خان

**ترقی یافتہ ممالک میں الیکٹرک گاڑیوں کا شیئرز صرف تین فیصد ہے، اس کے مقابلے میں ہمارا والیوم تو کچھ بھی نہیں، ہمیں سوچ سمجھ کر قدم اٹھانا ہوگا**

**اگر ہم پبلک ٹرانسپورٹ کو الیکٹرک وہیکل میں تبدیل کر دیں، تو یہ بہت اچھا اقدام ہوگا، ڈائریکٹر مہران انٹرپرائزز سے خصوصی بات چیت**

انٹرویو: عبدالواحد

مشہود علی خان آٹو انڈسٹری کا ایک جانا مانا نام ہے۔ مہران کمرشل انٹرپرائزز کے ڈائریکٹر مشہود خان کو پروڈکشن، ہیومن ریسورس، ایکسپورٹ، بزنس ڈیولپمنٹ اور سی ایس آر کا وسیع تجربہ حاصل ہے۔ آپ پاکستان ایسوسی ایشن آف آٹو موٹیو پارٹس اینڈ اسیسریز مینوفیکچررز (پاپام) کے چیئرمین کی ذمہ داریاں بھی احسن طریقے سے نبھا چکے ہیں۔ پاکستان کی آٹو انجینئرنگ سیکٹر کی مارکیٹنگ میں مشہود خان کا ایک خاص مقام ہے۔ وزارت تجارت، وزارت خزانہ، وزارت صنعت، وزارت سائنس اینڈ ٹیکنالوجی اور وزارت ڈیفنس پروڈکشن کو آنے والے چیلنجز سے آگاہ کرنے کے ساتھ مشہود علی خان ان سے نمٹنے کے لیے تجاویز بھی دیتے ہیں۔ گزشتہ دنوں ہم نے مشہود خان سے ملاقات کی، جس میں ان سے آٹو سیکٹر کے مسائل اور آنے والے چیلنجز کے حوالے سے گفتگو کی جو قارئین کی خدمت میں پیش ہے۔

مشہود علی خان کا کہنا تھا کہ کووڈ 19 کے بعد انڈسٹریز کو بریک لگ گیا تھا۔ ایسا صرف پاکستان نہیں پوری دنیا میں ہوا تھا۔2020 میں پورے دو ماہ صنعتیں بند رہیں۔ اس میں لارج انٹرپرائزز کے لیے چیلنجز تو تھے ہی لیکن اسمال اینڈ میڈیم انٹرپرائزز (ایس ایم ایز) کے مسائل زیادہ تھے۔ کچھ لوگ ایسے تھے جو بالکل تباہی کے دہانے پر پہنچ چکے تھے۔ لیکن 2021 ہمارے لیے اچھا سال ہے۔ اس میں حکومتی پالیسیز کا بھی اہم کردار ہے۔ اسمارٹ لاک ڈاؤن فیصلہ بہت ہی اچھا اقدام تھا، جس کی وجہ سے صنعتیں دوبارہ اپنے پاؤں پر کھڑی ہونا شروع ہو گئی ہیں اور کافی عرصے بعد آٹو انڈسٹری کی پروڈکشن میں بڑا اضافہ دیکھا گیا ہے۔ تاہم میرے خیال میں آٹو انڈسٹریز کا سب سے بہترین سال 2017-18 تھا اور اس پہلے 2007-08 آٹو انڈسٹریز کے لیے بہترین سال رہا تھا۔ ان برسوں میں کار انڈسٹریز نے 2 لاکھ کے والیوم کو کراس کیا تھا۔ امید ہے کہ 2022 میں کار انڈسٹری 2 لاکھ کے والیوم کو حاصل کرے گی اور مستحکم انداز میں آگے بڑھے گی۔ آٹو سیکٹر میں بہت پوٹینشل ہیں، خاص طور پر آٹو پارٹس مینوفیکچرنگ میں۔ ہمیں آٹو

پارٹس مینوفیکچررز کو ایکسپورٹ اورینٹڈ کمپنیز بنانا چاہیے۔ اس میں وزارت صنعت اور سمیڈا اہم کردار ادا کر سکتے ہیں۔ ہم نے سمیڈا سے درخواست کی ہے کہ وہ آٹو پارٹس مینوفیکچررز کے لیے ایکسپورٹ اورینٹڈ پالیسی بنانے پر توجہ دے۔ ان کو ایجوکیٹ کرے، اُن کو ٹرینڈ کرے، اُن کی مارکیٹ ریسرچ کرے۔ وزارت صنعت سے ہم نے یہ بھی درخواست کی ہے کہ اگر آپ پاکستان میں انڈسٹریلائزیشن کرنا چاہتے ہیں تو آپ ''اپنی فیکٹری'' کا تصور پیش کریں۔ ہمارے یہاں بہت سے لوگ ہیں، جن کے پاس فیکٹری ہے نہ اپنی جگہ ہے۔ وہ کرائے پر کام کر رہے ہیں۔ ہم جہاں بہت سے صنعتی زونز بنا رہے ہیں وہیں ہمارا ایک نعرہ یہ بھی ہونا چاہیے کہ ہم مستقبل میں اپنی فیکٹری بنائیں گے۔ ایک فیکٹری کم از کم 6 فیملیز کو چلائے گی۔ تو حکومت کو اب ''اپنی فیکٹری'' کا سلوگن دینا چاہیے۔

> کووڈ 19 کے بعد انڈسٹریز کو بریک لگ گیا تھا۔ 2020 میں پورے دو ماہ صنعتیں بند رہیں، ایس ایم ایز تباہی کے دہانے پر جا پہنچے تھے، لیکن 2021 ہمارے لیے اچھا سال ہے، اس میں حکومتی پالیسیز کا اہم کردار ہے۔ اسمارٹ لاک ڈاؤن کا فیصلہ بہت ہی اچھا اقدام تھا، جس کی وجہ سے صنعتیں دوبارہ اپنے پاؤں پر کھڑی ہونا شروع ہو گئیں اور کافی عرصے بعد آٹو انڈسٹری کی پروڈکشن میں بڑا اضافہ دیکھا گیا ہے۔

ڈائریکٹر مہران کمرشل انٹرپرائزز نے کہا کہ 2016 سے 2021 کے دوران نیو انٹینٹ کو پاکستان لانے کے لیے حکومت نے واضح پالیسی دی تھی۔ اور میرے خیال میں حکومت اپنے مقصد میں کامیاب بھی رہی۔ 8 سے 10 دنیا کے اہم پلیئرز جیسے ہنڈائی، کیا اور چائنیز برانڈ نے پاکستان میں دلچسپی دکھائی۔ یورپین نے بھی دلچسپی لی تھی، وہ ابھی پائپ لائنز میں ہیں، لیکن یہ کمپنیاں آپریشن میں آ گئیں۔ پہلے یہ کہا جاتا تھا کہ ملک میں نئے پلیئرز نہیں آتے، ورائٹیز نہیں ہیں تو اب میں سمجھتا یہ شکایت نہیں ہونی چاہیے۔ آپ کے پاس دنیا کے جانے مانے برانڈ آ گئے ہیں، جس کی وجہ سے مارکیٹ بھی اچھی ہو گئی ہے۔ اگر 10 نیو انٹینٹ آئے اور ہر کسی نے کم از کم 10 ہزار گاڑیاں بنائیں تو ایک لاکھ کا والیوم





آ گیا۔ اس سے ہمیں یہ فائدہ ہوا کہ جو ہم پرانی گاڑیاں امپورٹ کرتے تھے اور جس پر کثیر زرمبادلہ خرچ ہوتا تھا وہ اب نہیں ہوگا۔ نیو انٹینٹ کے آنے سے نئی مارکیٹ مل رہی ہے، نئی ورائٹیز مل رہی ہیں، نئے ماڈلز مل رہے ہیں جو ہمارے ملک اور انڈسٹریز کے لیے سودمند ثابت ہے۔ یہ بتائیں کہ جو ہم 30 سے 35 یا 40 ہزار پرانی گاڑیاں ہر سال منگوا لیتے تھے اس کا ہمیں کیا فائدہ؟ اگر ایک نیو انٹینٹ کم از کم 10 ہزار گاڑیاں بھی بنا رہا ہے تو وہ اس کے لیے ورکرز رکھ رہا ہے، انفرا اسٹرکچر لگا رہا ہے، ٹیکنالوجی پاکستان لے کر آ رہا ہے، جو ہمارے مفاد میں ہے۔ نئے لوگوں کی وجہ سے پرانے لوگ بھی اپنے آپ کو تبدیل کرنے پر مجبور ہو جاتے ہیں۔ اس کی وجہ سے آٹو انڈسٹریز میں انقلاب آنے والا ہے۔ کوئی نیا انٹینٹ آتا ہے تو وہ کم از کم 150 سے 200 ملین ڈالرز کی سرمایہ کاری تو کرتا ہی ہے۔ بڑا انٹینٹ ہوتا

> نیو انٹینٹ کے آنے سے نئی مارکیٹ مل رہی ہے، نئی ورائٹیز مل رہی ہیں، ایک نیو انٹینٹ کم از کم 10 ہزار گاڑیاں بھی بنا رہا ہے تو وہ اس کے لیے ورکرز رکھ رہا ہے، انفرا اسٹرکچر لگا رہا ہے، ٹیکنالوجی پاکستان لے کر آ رہا ہے، جو ہمارے مفاد میں ہے۔ نئے لوگوں کی وجہ سے پرانے لوگ بھی اپنے آپ کو تبدیل کرنے پر مجبور ہو جاتے ہیں۔ اس کی وجہ سے آٹو انڈسٹریز میں انقلاب آنے والا ہے۔

ہے تو 250 ملین ڈالرز یا 300 ملین ڈالرز کی بھی سرمایہ کاری ہو جاتی ہے، کیوں کہ اُن کا انفرا اسٹرکچر بڑا ہوتا ہے اور سیٹ اَپ بھی۔ حکومت نے نیو انٹینٹ کو جو 5 سال کی پالیسی دی تھی وہ 30 جون 2021 کو ختم ہو گئی ہے اور حکومت نے اس مدت میں کوئی اضافہ نہیں کیا ہے۔ لوگوں نے کہا ضرور تھا کہ کووڈ و دیگر مسائل ہیں، اس وجہ سے مدت بڑھائی جائے، مگر میرے خیال میں اس میں اضافہ نہ کرنا درست ہے۔ اب حکومت نئی پالیسی پر کام کر رہی ہے، اس میں جو مراعات ملنا ہے وہ ملیں گی، اس پالیسی میں جس کو آنا تھا وہ آ گیا۔ نیو انٹینٹ کو پارٹس کے حوالے سے تھوڑی چھوٹ دی گئی تھی وہ مقامی پارٹس انڈسٹریز کے لیے تکلیف دہ بات تھی، لیکن حکومت نے یہ رعایت اس وجہ سے دی تھی کہ نیو انٹینٹ 3 سال بات لوکلائزیشن کریں گے۔ یہ پالیسی کا حصہ ہے، اس لیے مقامی پارٹس انڈسٹریز کو تھوڑا انتظار کرنا پڑے گا۔ اگر نیو انٹینٹ کو یہاں رہنا ہے تو انہیں لوکلائزیشن کرنا پڑے گی۔ اگر وہ لوگ انفرا اسٹرکچر میں سرمایہ کاری نہیں کرتے، پلانٹ نہیں لگاتے، اپنی چیزیں انویسٹ نہیں کر رہے تو اس کا مطلب ہے کہ وہ لوگ ہمارے ملک کے ساتھ مخلص نہیں، وہ سیزنل ہیں۔ ایسے لوگوں کے ساتھ ہم کام کرنا نہیں چاہتے۔ وہ لوگ جو انفرا اسٹرکچر میں سرمایہ

کاری کر رہے ہیں، پلانٹ لگا رہے ہیں وہ بھاگیں نہیں اور ہم اُن کے ساتھ کام کرنا چاہیں گے۔ لوکلائزیشن پالیسی کا حصہ ہے، حکومت نے جو پالیسی دی ہے اس میں انہیں تین سال کی رعایت ملی ہوئی ہے۔ اس کے بعد یقیناً وہ لوگ لوکلائزیشن کریں گے۔ آج کے منظرنامے میں آپ دیکھیں تو بغیر لوکلائزیشن کے کوئی سروائیو نہیں کر پاتا۔ اگر کوئی یہ سمجھتا یہ وہ امپورٹ کر کے سروائیو کر لیں گے تو یہ بہت مشکل ہے۔ شپنگ لائنز کے ایشوز، فریٹ کے ایشوز، دنیا بھر کے مسائل ہیں، اس لیے ڈومیسٹک انڈسٹریز کی گروتھ کے لیے لوکلائزیشن کرنا پڑے گی اور مقامی سطح پر گاڑیوں کے پارٹس بنانا پڑیں گے۔

> اگر آپ پاکستان میں انڈسٹریلائزیشن چاہتے ہیں تو ''اپنی فیکٹری'' کا تصور پیش کریں۔ ہمارے یہاں بہت سے لوگ ہیں، جن کے پاس فیکٹری ہے نہ اپنی جگہ ہے۔ وہ کرائے پر کام کر رہے ہیں۔ ہم جہاں بہت سے صنعتی زونز بنا رہے ہیں وہیں ہمارا ایک نعرہ یہ بھی ہونا چاہیے کہ ہم مستقبل میں اپنی فیکٹری بنائیں گے۔ ایک فیکٹری کم از کم 6 فیملیز کو چلائے گی۔ اس حوالے سے وزارت صنعت اور سمیڈا اہم کردار ادا کر سکتے ہیں

مشہود خان نے بتایا کہ ہماری ویلر پالیسی آ گئی، فور ویلر پالیسی بھی آ گئی ہے، اب تیسرے نمبر پر آٹو پارٹس سیکٹر کو گرو کرنا ہے، اس لیے آپ کو بیک ورڈ اسٹرٹیجی بنانی ہے۔ بیک ورڈ اسٹرٹیجی یہ ہے کہ خام مال کو پاکستان میں تیار کریں۔ جب خام مال پاکستان میں بننا شروع ہو جائیں گی تو گاڑیوں کی مینوفیکچرنگ لاگت خود بخود کم ہو جائے گی۔ ہماری بدقسمتی ہے کہ پاکستان میں اسٹیل مل تو موجود ہے، مگر اسٹیل نہیں ہے۔ آپ کے پاس پلاسٹک کا بڑا پوٹینشل ہے اور اس کا خام مال بھی موجود ہے، لیکن اس کو ڈیولپ نہیں کیا جا رہا۔ ہمارے ملک کی ترقی کے لیے ضروری ہے کہ خام مال پاکستان میں ڈیولپ ہو۔ شیٹ میٹل ہے، ربڑ ہے، پلاسٹک دانے ہیں، انہیں پاکستان میں تیار ہونا چاہیے۔ ہم 4.5 ملین ڈالرز کے پلاسٹک دانے سالانہ امپورٹ کرتے ہیں۔ اس سے بہتر ہے کہ ہمیں کسی بھی غیر ملکی کمپنی کو یہاں سرمایہ کاری کی دعوت دیں، جو پٹرول کیمیکلز پروڈکٹس بناتا ہے، اُن کے پاس یہ ٹیکنالوجی ہے۔ اُن کو ہم دعوت دیں کہ آئیں پاکستان میں پلانٹ لگائیں۔ اس کا فائدہ یہ ہوگا کہ جو خام مال پاکستان میں موجود ہے اور ہم اُسے فنش نہیں کر پا رہے، ہم اُسے فنش کرنے کے قابل ہو جائیں گے اور جب ہم خود فنش کریں گے تو وہ ہمیں سستا پڑے گا اور جب سستا پڑے گا تو اُس کا ہمیں فائدہ ہوگا۔ انجینئرنگ سیکٹر اُس وقت تک ترقی نہیں کر سکتی جب تک اُس کا خام مال پاکستان میں تیار نہ ہوگا۔ ہم کیوں شیٹ میٹل نہیں بنا رہے؟ کیوں نہیں چلا پا رہے اسٹیل مل؟ ہر پندرہ بیس دن کے بعد شیٹ میٹل کی قیمتیں بڑھ جاتی ہیں۔ مذاق بنایا ہوا ہے۔ 60 کی دہائی میں ہم نے اسٹیل مل لگائی تھی آج ہم رو رہے ہیں۔ آج ہم شیٹ میٹل امپورٹ کر رہے ہیں۔ اگر آپ ملک میں انڈسٹریلائزیشن چاہتے ہیں تو اس کے لیے ضروری ہے کہ خام مال کی صنعتیں پاکستان میں لگیں، تب ہی ہم مقابلہ کرنے کے قابل ہو سکیں گے۔ شیشے کا خام مال پاکستان میں بن رہا ہے تو آپ دیکھیں گلاس انڈسٹری کتنی تیزی سے آگے بڑھ رہی ہے۔ پاکستان میں آپ کو 30 یا 40 یا 50 گلاس کے مینوفیکچررز مل جائیں گے۔ کیوں؟ اس لیے کہ اُن کا خام مال یہاں موجود ہے۔ انڈسٹریلائزیشن کے لیے خام مال پاکستان میں بنانے پر تیار کرنے پر دینی ہوگی اور ساتھ ہی ساتھ ہمیں اپنی ٹیکنالوجی کو

اَپ گریڈ کرنا ہوگا۔ دنیا میں اب پائیداری کی بات کی جاتی ہے۔ یعنی کہ ہمارے خام مال میں ری سائیکل میٹریل کتنا استعمال ہو رہا ہے۔ لیکن ہم صرف انوائرمنٹ پروٹیکشن پر بات کر رہے ہیں دوسری جگہوں پر خام مال پر ریسرچ ہو رہی ہے اور وہ جدید ریسرچ کے مطابق خام مال تیار کر رہے ہیں۔ ہمیں بھی اسی طرف جانا پڑے گا اور اُس کی طرف جانے کے لیے حکومت کے پاس اویرنیس ہونی چاہیے۔ حکومت ہم سے تعاون کرے، ہمارے ٹیکنیکل ایگریمنٹس میں سپورٹ کرے، ہمیں جوائنٹ وینچرز میں سپورٹ دے۔ ہم میں اتنا پوٹینشل ہے کہ پاکستان میں ہی نہیں باہر بھی ایکسپورٹ کر سکتے ہیں۔ حکومت نے جس طرح آٹو انڈسٹری کے لیے پالیسی دی ہے ویسے ہی آٹو پارٹس انڈسٹریز کے لیے بھی پالیسی بنائے۔

ایک سوال کے جواب میں سابق چیئرمین پاپام نے کہا کہ ماحولیات کے لحاظ سے الیکٹرک گاڑیاں تو اچھی ہیں، الیکٹرک وہیکل فیول اور ڈیزل سے جو آلودگی ہو رہی ہے اُس کو کنٹرول کر رہا ہے۔ لیکن پاکستان کو الیکٹرک گاڑیوں کے حوالے سے وقت لگے گا۔ ترقی یافتہ ممالک میں الیکٹرک گاڑیوں کا شیئرز صرف تین فیصد ہے اور ہمارا شمار ترقی پذیر ممالک ہوتا ہے۔ ترقی یافتہ ممالک میں 100 گاڑیوں بکتی ہیں تو اُن سے صرف 3 گاڑیاں الیکٹریکل ہوتی ہیں۔ اس کے مقابلے میں ہمارا کیا والیوم ہے؟ ہمیں اس میں ابھی وقت لگے گا۔ ترقی یافتہ ممالک کی الیکٹرک وہیکل پالیسی پر ریسرچ کرنا چاہیے، اس کا گہرائی میں تجزیہ کرنا چاہیے۔ ہمیں دیکھنا پڑے گا کہ انہوں نے الیکٹرک گاڑیوں کو کس طرح اپنایا؟ اُن میں اور ہمارے درمیان کیا گیپ ہے؟ ہمیں ان گیپس کو پُر کرنا پڑے گا۔ الیکٹرک گاڑیاں آنی ہیں؟ آج نہیں تو کل، کل نہیں تو پرسوں۔ لیکن اہم بات یہ ہے کہ ہم اس کے لیے کتنا تیار ہیں؟ اس کے لیے ہمیں بیسک انفرا اسٹرکچر پر غور کرنے کی ضرورت ہے۔ اگر ہم پبلک ٹرانسپورٹ کو الیکٹرک وہیکل میں تبدیل کر دیں، یہ تو بہت اچھا اقدام ہوگا۔ پبلک ٹرانسپورٹ کے حوالے سے ہمارے یہاں ویسا تصور نہیں ہے جیسا یورپی ممالک میں ہے۔ عوام کو جس طرح کی آرام دہ ٹرانسپورٹ کی سہولت ملنی چاہیے ایسا کچھ بھی ہمارے ملک میں نہیں ہے۔ پبلک ٹرانسپورٹ میں الیکٹرک وہیکل بڑا انقلاب ہوگا۔ آپ ٹو وہیلرز کو الیکٹرک پر لائیں۔ پھر بعد میں آپ پسنجر وہیکلز پر آئیں۔ ہمارے یہاں ہر کام الٹا ہوتا ہے۔ ہم اوپر سے آتے ہیں۔ الیکٹرک پسنجر کار میں انقلاب اُس وقت تک نہیں لا سکتے جب کہ ہمارے پاس اس کا انفرا اسٹرکچر نہیں ہے۔ الیکٹرک وہیکل انفرا اسٹرکچر کو ڈیولپ کرنے میں ہمیں وقت لگے گا۔ ہمیں یہ بات یاد رکھنی چاہیے کہ ہم انڈر ڈیولپ کنٹری ہیں، ہم ہر چیز امپورٹ نہیں کر سکتے۔ ہم پہلے ہی خسارے میں چل رہے ہیں۔ آپ ذرا کوئی غلط قدم اٹھائیں گے تو درآمدات بڑھ جائیں گی، جب امپورٹ بڑھے گی تو آپ کے زرمبادلہ ذخائر پر بوجھ بڑھے گا اور ڈالرز ویسے بھی ہمارے پاس کم ہیں۔

مشہود خان نے بتایا کہ دنیا میں آٹو موبائل انڈسٹری میں انقلاب لانا والا فورڈ تھا، اسی نے چار پہیوں والی گاڑی بنائی اور دنیا میں آٹو موبائل انڈسٹری چل پڑی۔ آج دوسرا انقلاب ٹیسلا لا رہی ہے۔ اُس نے الیکٹریکل وہیکل کا اتنا اچھا تصور پیش کر دیا ہے کہ آپ مجبور ہیں کہ الیکٹرک وہیکل بنائیں۔ اس میں وقت لگے گا، لیکن جو اس انڈسٹری سے وابستہ رہنا چاہتا ہے اُسے الیکٹرک وہیکل بنانا ہوگی۔ لیکن الیکٹرک وہیکل کی طرف ہمیں سوچ سمجھ کر جانا ہوگا۔ اوور ہیٹنگ کا ہونا، فلکچویشن ہونا بہت نقصان دہ ہوتا ہے۔ الیکٹرک گاڑیوں میں آگ فوراً پکڑتی ہے، کیوں کہ الیکٹرک گاڑیوں کا دارومدار بیٹری اور چارجر پر ہوتا، جس میں آگ لگنے کا خدشہ بہت زیادہ ہوتا ہے۔ تو ہمیں سوچ سمجھ کر آگے بڑھنا ہوگا۔ ایسا نہ ہو کہ ہمارا اٹھایا ایک غلط قدم بہت سی جانوں کے ضیاع کا باعث بن جائے۔

ایک سوال کے جواب میں مشہود خان نے کہا کہ ٹو وہیلرز کا فور وہیلرز کی طرف آنا ایک بڑا چیلنج ہے اور یہ چیلنج ہمیشہ ہی رہے گا۔ ایک ٹو وہیلر کی پاکستان میں تنخواہ کتنی ہوتی ہے؟ 30 ہزار، 40 ہزار، 50 ہزار یا بہت زیادہ 80 ہزار روپے، لیکن پھر بھی وہ فور وہیکل کو افورڈ نہیں کر سکتا۔ کسی زمانے میں مہران تھی، جو متوسط طبقے کی رینج میں آ جاتی تھی، لیکن اب وہ گاڑیاں نہیں ہیں۔ مہران کی طرح کی گاڑیوں کی پاکستان میں ہی نہیں پوری دنیا میں کمی ہے۔ اور یہ گیپ رہے گا۔ آنے والے وقت میں بھی مجھے یہ گیپ ختم ہوتا نظر نہیں آ رہا۔ یورپ میں بھی بہت بڑا طبقہ فور وہیکل گاڑیوں کو افورڈ نہیں کر سکتا، اسی لیے وہاں سائیکل کا استعمال زیادہ ہے۔ یورپ میں اسی وجہ سے پبلک ٹرانسپورٹ اتنی اچھی دی گئی ہے کہ اس طرح سے پبلک کو ریلیکسیشن دی جائے۔

سابق چیئرمین پاپام نے کہا کہ ہمارے ملک میں کوئی بھی سیاسی جماعت اقتدار میں آئے، اُسے یہ سوچنا چاہیے کہ وہ اقدامات جس سے ملک کو فائدہ ہو اسے بیچ میں ختم نہیں کرے۔ ایسا کر کے آپ ملک کے ساتھ دشمنی کریں گے۔ کوئی سیاسی جماعت جو انتخابات جیت کر حکومت میں آتی ہے اُس کا فرض ہے کہ پچھلی پالیسیز جو عوام اور انڈسٹریز کے لیے بہتر ہیں اسے برقرار رکھا جائے۔ یہ آپ کا یا میرا نہیں، ملک کا ایشو ہے۔ نیشنل ایشوز میں اگر ہم سمجھوتہ کریں گے یا مداخلت کریں گے تو اس کا ملک کو نقصان ہوگا اور کوئی بھی محب وطن پاکستان ایسا کرنا نہیں چاہے گا۔