

**(1st Group,14th Session)**

**NATIONAL ASSEMBLY SECRETARIAT**

---

**“QUESTIONS FOR ORAL ANSWERS AND THEIR REPLIES”**

*to be asked at a sitting of the National Assembly to be held on*

**Wednesday, the12thMarch, 2025**

88. **\*Dr. Nafisa Shah:**  
*(Deferred during 13th Session)*

*Will the Minister for Foreign Affairs be please to state:*

*(a) why have visas to the United Arab Emirates (UAE)been restricted for Pakistani citizens; and*

*(b) the reasons for such restriction thereof?*

**Minister for Foreign Affairs (Senator Mohammad Ishaq Dar):**

(a) The UAE authorities have conveyed that there is no official visa ban on Pakistani nationals. The UAE Embassy has informed that their Federal Authority for Identity, Citizenship, Customs and Port Security has announced fiveyear visa that requires round trip tickets, hotel booking, proof of ownership of property (if applicable), down payment of AED 3,000 to mention a few.

(b) Multiple issues have contributed to strict scrutiny and restrictions. Some Pakistan nationals have been found submitting fake degrees, diplomas, and forged employment contracts. A few members of Pakistan’s workforce have overstayed their visas with some engaging in political and criminal activities. Some members of the Pakistani community have been found to have used social media platforms inappropriately.

Pakistan Embassy in Abu Dhabi has raised the matter with the Government of UAE at Ministerial and Under-Secretary levels. Senior Officers in Middle East Division in our Ministry have been raising the

issue with the UAE Embassy in Islamabad. Recommendation letters for the issuance of the UAE visas are timely shared by the Ministry with the Embassy of the UAE in Islamabad for smooth visa facilitation. The Ministry keeps on recommending to the high offices, which inform the Ministry about their interaction/ engagement with the UAE interlocutors on the subject.

The Government of Pakistan/ Ministry have been and are constantly in touch with their UAE counterparts on the issue. The UAE authorities maintain that there is no official visa ban on Pakistani nationals.

1. **\*Ms. Nuzhat Sadiq:**

*Will the Minister for Communications be pleased to state the details of planned Motorway from Lahore to Sialkot, Sialkot to Kharian and Kharian to Rawalpindi alongwith their expected completion date?*

**Minister for Communications (Mr. Abdul Aleem Khan):**The detail of Motorways from Lahore to Sialkot, Sialkot to Kharian and Kharian to Rawalpindi are as under:

**(a) Lahore to Sialkot Motorway**

Lahore to Sialkot Motorway has been completed and operational for traffic since March, 2020.

**(b) Sialkot Kharian Motorway**

The construction of Sialkot to Kharian Motorway was started in October, 2022. The project is suffering delays due to various reasons, including realignment, unprecedented inflation and high KIBOR rates etc.

For this purpose, Concessionaire M/s SKIM (a project company of FWO) has approached SIFC in October, 2024 for demanding additional government support to revive the project viability.

Since then, efforts are underway at SIFC forum for resolving the issues.

The completion period of the project is 24 months.

(c) **Kharian to Rawalpindi Motorway**

The commercial feasibility study of the project has been carried out, as per the prevailing market conditions.

The same is reviewed by the international consultant M/s ATKearney, hired by SIFC through Public Private Partnership Authority.

Accordingly, the Project Proposal / transaction structure of the project has been prepared and got approved from P3A Board in November, 2024.

Based on the approved Project Proposal, the revised PC-I is being prepared for the approval of ECNEC before tendering.

The completion period of the project is 24 months.

2. **\*Dr. Nafisa Shah:**

*Will the Minister for Communications be pleased to state the details of the financial position/performance of National Highways Authority, during the past three years, including the profit/loss incurred for the said period?*

**Minister for Communications (Mr. Abdul Aleem Khan): Financial Performance**

NHA is a corporate body established through Act of Parliament in 1991 with the aim to secure delivery of efficient, reliable, safe and environment friendly National Highway Network. NHA is primarily financing its managerial and operational cost from its own resources, without exerting extra burden on Federal Government.

**Finance Overview**

|                       |         | Financial year      |                  |                  |
|-----------------------|---------|---------------------|------------------|------------------|
|                       |         | 2024                | 2023             | 2022             |
|                       |         | (Rupees in Million) |                  |                  |
| Income                |         | 96,985              | 78,385           | 74,007           |
| Expenditures          |         | (82,707)            | (56,544)         | (28,233)         |
| Gross Income          | a       | 14,278              | 21,841           | 45,774           |
| Non-Cash Expenditures |         |                     |                  |                  |
| Depreciation          |         | 148,033             | 164,606          | 181,449          |
| Finance Cost          |         | 182,048             | 153,160          | 70               |
| Exchange Loss         |         | -                   | 116,528          | 32,231           |
| Actuarial Provisions  |         | 2,226               | 998              | 587              |
|                       | b       | 332,307             | 435,292          | 214,337          |
| Net Deficit           | c = a-b | <b>(318,029)</b>    | <b>(413,451)</b> | <b>(168,563)</b> |

The National Highway Authority (NHA) has shown consistent growth in revenue generation from diverse streams, such as toll operations, right-of-way (ROW) charges, rental income, police fines, and build-operate-transfer (BOT) projects. After covering operational expenses, these revenue sources contribute to a net cash inflow for NHA.

However, the Federal Government provides development funds to NHA annually in the form of a Cash Development Loan (CDL) through the Public Sector Development Program (PSDP) at a specified mark-up rate, as per government policy. The **net deficit** reflects the impact of non-cash expenditures, such as **finance costs on PSDP and foreign-related loans, exchange losses on foreign loans, and depreciation**. Therefore, NHA is not incurring financial losses in real terms, as these factors are accounting adjustments, rather than actual cash outflows.

### **Maintenance and Operational Performance**

During last three years, about 1,543 km of deteriorated sections of national highways and motorways have been improved through overlays amounting to Rs. 54,58 billion. List of projects which have been completed during the last three years is at **Annex-A**.

During monsoon seasons, the NHA network remained operational through emergency restoration works.

Snow clearance on all snow bound sections was carried out and FWO was mobilized for snow clearance at Khunjerab Border during the winter season for year-round opening of Karakorum Highway.

*(Annexure has been placed in the National Assembly Library)*

### **3. \*Ms. Sharmila Sahiba Faruqui Hashaam:**

*Will the Minister for Energy (Power Division) be pleased to state:*

- (a) what measures are being taken by the Government to address the significant losses reported by various electric supply companies; and*
- (b) how is the Ministry supporting profitable entities in the energy sector to maintain their strong financial performance?*

**Minister for Energy (Power Division) (Sardar Awais Ahmad Khan Leghari):** (a) The following measures are taken by GoP to address the losses of DISCOs.

- Empowered and independent Board of Directors constituted.
- Strategic Roadmap for FY 25 to FY 29 has been developed for reduction in losses and improvement in the recovery percentage with DISCOs/ Chairmen BODs of all DISCOs.
- Implementation of Computerized Energy Audits at the Distribution Transformer level to identify high-loss areas.
- Deployment of Advanced Metering Infrastructure (AMI) in phases for real-time monitoring and loss assessment.
- Installation of Energy Meters for previously unmetered consumers to eliminate unauthorized consumption.
- Implementation of DISCOs Support Units (DSU) in DISCOs to streamline operational control.
- Introduction of a Recovery Incentive Scheme for local administration and DISCOs to enhance arrears collection.
- Installation of Aerial Bundled Conductors (ABC) in high-theft areas to mitigate illegal tapping and direct hooking.
- Solarization of Agricultural Tube Wells in QESCO to reduce dependency on grid electricity and curb losses.
- Process recovery proceedings against permanently disconnected defaulters under the Land Revenue Act by DISCOs.

(b) The above measures further enable profitable entities to sustain strong financial performance.

4. **\*Ms. Samina Khalid Ghurki:**

*Will the Minister for Communications be pleased to state what steps have been taken by the Government for betterment/improvement in the “Postal Services” Sector/Postal Life Insurance Company (PLIC) services?*

**Minister for Communications (Mr. Abdul Aleem Khan):** Pakistan Post Office Department (PPOD)

The details of steps, taken for betterment/improvement of postal services of Pakistan post are at **Annex-A.**

**Postal Life Insurance Company Limited (PLICL)**

- (i) The annual budget for the current F/Y was allocated Rs. 2 Billion by the Finance Division which was insufficient for the payment of claims of policy holders, the Ministry of Communications approached Finance Division and the budget was enhanced from Rs. 2 Billion to Rs. 3 Billion.
- (ii) The tenure/term of previous BODs of PLICL has been expired, the Ministry of Communications has notified the appointment of new independent Board members whereas, the case of one independent member and four ex-officio members of BODs is being processed and finalized.
- (iii) The guidance on different official matters and parliamentary affairs is always provided on priority basis to the PLICL.

**Annexure-A**

**Steps Taken by the Government for Betterment/Improvement in the Postal Sector**

Government of Pakistan has taken following steps for betterment and improvement of postal services sector;

- (a) Pakistan Post lacked real time digitization and most of the operations/service provision was based upon manual practices. Realizing the need of digitization for better service provision, the Government, with the assistance of Korean Exim Bank, has started “Automation of Post

Offices Project” to provide ICT infrastructure in all post offices. This project bridges the digital divide, delivering enhanced public service accessibility and long-term societal benefits. The Project scope consists of Supply of Terminals, Upgradation of ICT Infrastructure, Center System Development, Training and O&M Support in the next two years.

(b) To provide citizen better track and trace of mail items, PPOD has provided 1,060 Android Mobile phones to post offices with a mobile delivery application designed specifically for delivery information update and remote updation through automated hubs.

(c) Delivery of mail at remote locations/rural areas was posing a challenge in the last mile delivery. To increase the delivery speed and outreach, Pakistan Post has motorized the delivery beats of its postmen by distributing 1,000 Honda CD 70 motorcycles among the field staff.

(d) Pakistan Post ensures transmission and delivery of letter and parcel mail. Pakistan Post in all parts of the world except Israel. To make international connectivity better and reliable, Pakistan Post has successfully upgraded its International Postal System (IPS) software to the latest version to meet international standards.

(e) To make the mail transmission and delivery process more efficient and visible, Pakistan Post launched a project to digitize mail transmission processes, eliminating paper-based operations to improve operational efficiency, reduce costs, and minimize the carbon footprint. The transition to paperless transmission enabled seamless communication among District Mail Offices

(DMOs), International Mail Offices (IMOs), and computerized Delivery Post Offices while at the same time cutting operational costs it also reduced the carbon footprints of Pakistan Post.

- The outcome of the steps taken is manifested in the remarkable progress of Pakistan Post from Postal Development Level (PDL-5) to Postal Development Level (PDL-6) in 2IPD report. Universal Postal Union (UPU) issues yearly postal sector ranking 2IPD report determining the level of postal administrations of 192 member countries. The criteria of determination of level of postal services in any country is checked for four indicators *i.e.* RELIABILITY,

REACH, RELEVANCE and RESILIENCE. All the countries are then categorized against 10 levels of their service quality. Where level 1 is the worst and the level 10 is the best. Pakistan Post was ranked in level 5 of 2IPD ranking of UPU in 2023 but in 2IPD report of 2024, Pakistan Post has achieved level 6 which is a milestone achievement owing to its operational efficiency.

5. **\*Rai Hassan Nawaz Khan:**

*Will the Minister for Energy (Power Division) be pleased to state:*

- (a) whether it is a fact that despite increasing the electricity rates by the Incumbent Government, the circular debt continues to increase by every passing day;*
- (b) if so, how much its volume is increased during the every month, since May 2022, along with month-wise details; and*
- (c) the names of institutions or factors behind increase found in the circular debt?*

**Minister for Energy (Power Division) (Sardar Awais Ahmad Khan Leghari):** (a) & (b) Circular debt has not increased during this Financial year.

With the continuous efforts of Government, there has been substantial decrease in circular debt.

During first six months of this financial year there is decrease of 09 billion to circular debt. Circular debt at the end of June 2024 was Rs. 2393 Billion where it has reduced to Rs. 2384 Billion by end December 2024.

Detail is attached as **Annexure C1.**

(c) The main factors behind accumulation of circular debt are governance and operational inefficiencies in transmission and distribution, under-utilization of installed capacity, inflation, rupee devaluation, shifting to alternate sources including the drastic increase in roof-top solutions etc.

### Month-Wise Circular Debt Status

| Month  | Rs. In Billion | Increase/(Decrease) |
|--------|----------------|---------------------|
| May-22 | 2,458          |                     |
| Jun-22 | 2,253          | (205)               |
| Jul-22 | 2,360          | 108                 |
| Aug-22 | 2,491          | 131                 |
| Sep-22 | 2,437          | (54)                |
| Oct-22 | 2,501          | 64                  |
| Nov-22 | 2,510          | 8                   |
| Dec-22 | 2,536          | 26                  |
| Jan-23 | 2,626          | 91                  |
| Feb-23 | 2,671          | 45                  |
| Mar-23 | 2,542          | (130)               |
| Apr-23 | 2,626          | 84                  |
| May-23 | 2,646          | 21                  |
| Jun-23 | 2,310          | (336)               |
| Jul-23 | 2,503          | 193                 |
| Aug-23 | 2,550          | 47                  |
| Sep-23 | 2,537          | (13)                |
| Oct-23 | 2,611          | 73                  |
| Nov-23 | 2,678          | 67                  |
| Dec-23 | 2,551          | (127)               |
| Jan-24 | 2,635          | 85                  |
| Feb-24 | 2,679          | 44                  |
| Mar-24 | 2,794          | 114                 |
| Apr-24 | 2,729          | (65)                |
| May-24 | 2,655          | (73)                |
| Jun-24 | 2,393          | (262)               |
| Jul-24 | 2,351          | (42)                |
| Aug-24 | 2,480          | 129                 |
| Sep-24 | 2,467          | (13)                |
| Oct-24 | 2,404          | (62)                |
| Nov-24 | 2,381          | (23)                |
| Dec-24 | 2,384          | 3                   |

6. **\*Ms. Aliya Kamran:**

*Will the Minister for Parliamentary Affairs be pleased to state:*

- (a) whether the Election Commission of Pakistan (ECP) has taken notice of the fact that the polling stations established for the General Election 2024 were not compliance with the provision of Elections Act and the rules made under said Act, with regard to the distance between the residence of a voter and the polling stations, as well as the overall accessibility of these stations for voters;*
- (b) whether the ECP conducted a constituency-wise assessment to evaluate this issue;*
- (c) if so, what deficiencies have been identified and if such assessment was not conducted, the reasons thereof; and*
- (d) what specific steps are being taken by the ECP to rectify these deficiencies and ensure improved arrangements for easy access to polling stations for every voter in the upcoming elections?*

**Minister for Parliamentary Affairs (Dr. Tariq Fazal Chaudhary):**(a) Section 59(2) of the Election Act, 2017, provides that:

“The Commission shall **as far as practicable**, retain the polling stations established for the preceding election but it may add to or alter the list as may be required to reduce the distance **preferably to one kilometer between a polling station** and the voters assigned to it.”

Before the General Election-2024 Physical survey of buildings of polling stations established during General Election – 2018 and proposed for General Election – 2024 were conducted by the Commission. Keeping in view the availability and suitability of buildings the Commission, as far as practicable, ensured to establish polling stations within 1-kilometer radius of voters. However, due to non-availability of buildings within a kilometer radius geographical features of electoral areas, scattered population / voters, law and order issues and keeping in view the security and safety of Polling staff, some polling stations were established beyond the limits of one kilometer as per cushion provided in the above said provision of law.

(b) The ECP conducted survey of polling stations of entire districts for facilitation of voters wherein more than 7000 new buildings were identified. Polling stations in these buildings were established in General Elections. Comparative chart of increase in polling stations in General Election – 2018 and General Election – 2024 is as under:

| G.E. –2018 | G.E – 2024 | Increased |
|------------|------------|-----------|
| 85,058     | 92,353     | 7,295     |

(c) As stated above, survey of buildings were conducted and after necessary assessment suitable buildings were selected as polling stations. The Provincial Government were advised for provision of necessary facilities i.e. water, washrooms and electricity etc. to possible extent.

(d) A new survey of buildings will be carried out well before the next general election in order to check suitability of existing buildings and identifying new buildings for establishment of polling stations. The facilitation of voters to the possible extent will be ensured and Provincial government will also be asked for provision of missing facilities in the building.

7. **\*Ms. Shagufta Jumani:**

*Will the Minister for Communications be pleased to state:*

- (a) what is the set criteria for establishing toll plazas, particularly with regard to the distance between one toll plaza and another and the measures are being taken by the Government to prevent undue burden on commuters and local communities;*
- (b) whether the Ministry or the concerned authority has taken the notice of the fact that toll plazas have been established at relatively close distances in the province of Sindh;*
- (c) if so, the details of the toll plazas established in Sindh, including the distance between each of them; and*
- (d) what corrective steps are being taken by the Government to rationalize the distance between these toll plazas in Sindh, in order to minimize the undue burden on commuters and the general public?*

**Minister for Communications (Mr. Abdul Aleem Khan):**(a) It is submitted that NHA is a body corporate established through an act of Parliament *i.e.* NHA Act 1991 as amended thereafter, with the mandate to plan, promote, organize and implement programs for construction, development, operation, repair and maintenance of National Highways, Motorways and strategic roads entrusted to the authority. At present, NHA is managing federalized road network of above 14,500 KMs of the Country.

NHA Act 1991 (Amended 2001) Section-10(2)(vii), Chapter-III authorizes NHA to levy, collect or cause to be collected tolls on National Highways, Strategic Roads and such other roads under its control and such terms as it deems fit **(Annex-A).**

Toll is a fee for use of road. Commuters have to pay toll as per distance traveled while commuting on Motorways, whereas on National Highways it is being paid at the designated points *i.e.* toll plazas established by the Authority.

It is important to mention that under section 31 of NHA Act Federal Government is empowered to frame rules. Whereas under section 32, the Authority is empowered to make regulations. Accordingly, RMA rules 2003 and Tolling Policy have been framed to run the affairs of the Authority **Annex-B.**

NHA installs toll plazas as per NHA Tolling Policy 2010 framed under applicable rules/regulations. Relevant excerpt of the Tolling Policy is as under:

*“The distance between two successive toll plazas on national highways, strategic road should be 35 to 60 Km depending upon the traffic volume, traffic density and prevailing highway capacity. NHA may also levy toll on bridges and tunnels, etc, besides toll collection on national highways, strategic roads & motorways. For this, minimum distance requirement as stated earlier for national highways shall not be considered.”*

(b) Establishment of toll plazas on National Highways across the country including province of Sindh are based on open loop system for non-controlled access network as outlined in NHA Tolling Policy and strictly adheres to the distance criteria thereof.

(c) Detail of toll plazas along with their location, is attached at **Annex-C.**

(d) As per NHA mandate given by the Government, operation management and maintenance of existing road network of NHA is the responsibility of NHA to be financed from its own receipts. Therefore, under RMA rules following designated sources of receipts have been authorized to NHA:

- (a) Tolls on roads and bridges;
- (b) road use related fines (e.g., overloading, traffic offence);
- (c) axle load charges;
- (d) supplementary heavy vehicle fee;
- (e) international transit fees; and
- (f) border fees.

In this regard, toll being the major contributor to NHA revenue is used to finance the annual maintenance plan of the authority to finance the rehabilitation and improvement of the NHA's existing road network.

For this purpose, NHA establishes the toll plazas as per the guidelines given in NHA Tolling Policy.

*(Annexures have been placed in the National Assembly Library)*

8. **\*Ms. Sehar Kamran:**

*Will the Minister for Science and Technology be pleased to state:*

- (a) *whether it is fact that number of bottled water brands have been declared unsafe/substandard by the Pakistan Council for Research in Water Resources (PCRWR) in February, 2025; if so, the details thereof; and*
- (b) *detail of penalties and actions taken against manufacturers of these unsafe/substandard bottled water brands, so far?*

**Minister for Science and Technology (Mr. Khalid Hussain Magsi):** (a) The Quarterly Report of Bottled Water Quality for October-December 2024, issued in February 2025, by Pakistan Council of Research in Water Resources (PCRWR). Copy of the report is attached as **Annex-A.**

Pakistan Standards and Quality Control Authority (PSQCA) as per its Act, 1996 is mandated to develop standards (food and non-food products) and to monitor the quality of the products fall under the mandatory list of PSQCA.

Currently, 173 items, including Bottled Drinking Water of PS- 4639/2004, fall under the mandatory list of PSQCA. List of mandatory items is attached as **Annex-B.**

As per the Quarterly Report of Bottled Water issued by PCRWR, twenty-seven (27) Bottled Drinking Water brands have been declared unsafe either in Chemical and Microbiological parameters. Detail is mentioned at pages 1, 2, 22, 23, 26 & 27 of the report. The action taken by PSQCA against the unsafe brands is attached at **Annex-C.**

(b) Detail of the action taken by PSQCA against the unsafe brands is attached at **Annex-C.** Whereas, the brands which are already License holder of PSQCA, an urgent inspection & re-sampling has been carried out by PSQCA. Samples have been forwarded to the relevant laboratories for testing. The summary of the case is as under:

- i. Number of Brand Samples Collected by PCRWR: **176**
- ii. Number of Overall Safe Brands: **149**
- iii. Number of Unsafe Brands: **27**
- iv. Number of Re-Sampling /Inspection performed by PSQCA for its Licensee Brands: **08**
- v. Number of registered brands whose licenses have been cancelled by PSQCA: **02**
- vi. Notices issued By PSQCA to Manufacturing Units for illegal Production: **06**

vii. Number of illegal Manufacturing Units whose stock Seized by PSQCA: **06**

viii. Illegal Manufacturing Units which are un-traceable: **11**

It is also to mention that Council of Common Interests (CCI), in its 44th meeting held on 4th May, 2021 gave its directions regarding the role of Provincial Governments for Enforcement and Monitoring of food products. The decision is reproduced as under:

“The CCI decided that in order to further improve the Ease of Doing Business and harmonize quality and standards across the country, the provinces shall adopt **National Standards formulated** by Pakistan Standards & Quality Control Authority (PSQCA). **Labelling and Certification Marks logo shall also remain with Federal Government / PSQCA.** It was also decided that the Registration of businesses for sale of Food products, Licensing of factory establishment for food products, Enforcement and Monitoring of food products shall remain with the Provincial Governments”.

As per the CCI decision, the Enforcement and Monitoring of food products is the key responsibility of Provincial Governments. Therefore, PSQCA has intimated the top management of Provincial Food Authorities for further necessary action & follow up of the case **(Annex-D)**.

*(Annexures have been placed in the National Assembly Library)*

9. **\*Ms. Shagufta Jumani:**

*Will the Minister for Science and Technology be pleased to state:*

- (a) whether any independent evaluations or assessments have been conducted on the performance and research outputs of the National Institute of Oceanography (NIO) regarding Pakistan's maritime resource management; if so, the details thereof;*
- (b) how does NIO's work align with international standards for oceanographic research, marine resource management and environmental conservation, particularly regarding methodologies, data collection and global maritime governance;*

- (c) *whether are there any independent third party reports or international comparisons available for critically assessing NIO's role in extending Pakistan's Continental shelf, marine pollution studies and sustainable coastal development; and*
- (d) *what steps are being taken by the Government to ensure NIO's research capabilities are being continually updated to meet international best practices and enhance collaboration with Global Oceanography Organizations?*

**Minister for Science and Technology (Mr. Khalid Hussain Magsi):** (a) NIO does not possess an Oceanographic Research Vessel. Therefore, all surveys performed for the evaluation and assessment of maritime resources are conducted in partnership with International Research Institutions. These include the Institute of Oceanographic Sciences in the UK (IOS), the Netherlands Institute of Marine Research (NIOZ), the German Marine Geological Institute (BGR), and the French Polar Research Institute (IPEV), as well as the China Geological Survey (CGS) and the Chinese Academy of Sciences. The oceanographic studies carried out by NIO researchers in collaboration with prominent global institutions have helped advance the understanding of methane reserves located along the Makran coastline. These research outcomes have been disseminated in esteemed international journals.

(b) The NIO work aligns with the international standards, and it adheres to established Standard Operating Procedures for data collection and interpretation. NIO is equipped with advanced field and analytical technology, that has been extensively utilized in internationally funded projects by organizations such as the Office of Naval Research (ONR) and the Asian Development Bank (ADB), as well as various other national and international public and private entities. The data is archived in the International Oceanographic Data Center and is widely utilized by researchers globally for their studies and publications. Successful oceanographic research, whether conducted in the field or the laboratory, relies on adherence to quality control measures.

(c) The National Institute of Oceanography (NIO) was the primary department responsible for preparing and defending Pakistan's case for the extension of its maritime limits, and it played a useful role in ensuring the validity of the data before the UN Commission. The approval of Pakistan's case may have been difficult without the NIO efforts. This

data was assessed for quality in accordance with the standards set by the United National Commission on the Limits of the Continental Shelf. Moreover, all countries seeking to extend their maritime limits were required to submit both raw and processed data at the time they presented their case to the United Nations.

NIO has undertaken Marine Pollution studies for various stakeholders including PMSA, BCDA, KANUPP and many others. These organisations can verify NIO's role in coastal zone management etc.

All data collected and processed for the extension of the Continental Shelf was acquired from leading international companies, including the National Oceanographic Center (NOC) in the UK, the French Ocean Research Institute (IFREMER), GEMS (UK), and Seaforth Surveys in Canada.

(d) The Government of Pakistan, in partnership with NIO, has undertaken multiple initiatives aimed at enhancing NIO's research capabilities. These initiatives are designed to align with global best practices and foster improved collaboration with international oceanography organizations.

NIO collaborates internationally with various research institutions in China and several European nations. The National Institute of Oceanography (NIO) plays a key role in focusing climate change impacts and coastal hazards, which are increasingly affecting Pakistan's coastal regions. To enhance NIO's research capabilities and ensure it can effectively support the country in these areas, additional government support is needed.

Below are key areas where increased assistance from the government can make a significant difference:-

- Enhanced Funding for Research and Development
- Revolution of Infrastructure, Expertise & Technology
- Up-gradation of Research labs
- Exploitation of Advanced Monitoring and Surveillance Systems
- Access to Satellite Data

- Training & Capacity Building
- Collaborations with International community.
- Facilitate Training Programs & Skill Development.
- Establish training centers within NIO to develop local expertise in oceanographic research and climate change version.
- Reinforcing Data Collection and Management Centre.
- Dedicated Research on Climate Change and Coastal Hazards.
- Sea-Level Rise and Coastal Erosion Extreme Weather Events Ocean Acidification and Marine Ecosystems. Mangrove and Wetland Conservation
- Policy Follow and Operation
- Research Roadmap work plan. Develop a longstanding research roadmap for NIO and line up with national and international importance such as the Sustainable Development Goals (SDGs) and the Paris Agreement.

This will empower NIO to conduct cutting-edge research on climate change impacts and coastal hazards. It will strengthen Pakistan's resilience to these challenges.

10. **\*Syed Hussain Tariq:**

*Will the Minister for Energy (Petroleum Division) be pleased to state:*

- (a) the daily production of natural Gas at the Qadir Pur Oil and Gas Field;*
- (b) the details of the contract for the supply of natural Gas to Sui Northern Gas Pipelines Limited (SNGPL) from the said field; and*
- (c) the details of the average annual volume of natural Gas purchased by SNGPL from the said field?*

**Minister for Energy (Petroleum Division) (Mr. Ali Pervaiz Malik):** (a) Qadirpur Oil and Gas field is currently producing gas at 125

million cubic feet per day (MMCFD) and 123 Barrels per Day (bbls/day).

(b) As per the provisions of Petroleum Concession Agreement, SNGPL as a Government nominated buyer entered into Gas Sale and Purchase Agreement (GSPA) with Seller in June 1993. The first processed gas from the Qadirpur field was injected into SNGPL network in September 1995.

Government allocated raw gas from Qadirpur field to Liberty Power Company in year 2000 and then also allocated permeate gas in year 2005 to Engro Powergen Qadirpur Ltd.

Starting year 2000, the raw gas from Qadirpur was provided to Liberty Power Company while permeate gas was provided to Engro Powergen in March 2009. Details of Gas Sale Agreements for Qadirpur field is as under:

- Gas Sales & Purchase Agreement executed between SNGPL and Seller — June 1993
- Gas Sale Agreement for raw gas was executed by SNGPL with Liberty Power in March 2000
- Gas Sale Agreement for Permeate was executed in September, 2008 between SNGPL and Engro Powergen.

(c) The annual volume of natural gas purchased by SNGPL is as under:

| <i><b>Gas Field<br/>(Gas Type)</b></i> | <i><b>Annual Average<br/>Volume</b></i> |
|----------------------------------------|-----------------------------------------|
|                                        | MMCFD                                   |
| Qadirpur (Processed)                   | 65                                      |
| Qadirpur (Raw)                         | 25                                      |
| Qadirpur (Permeate)                    | 29                                      |
| Total                                  | 119                                     |

11. **\*Malik Muhammad Aamir Dogar:**

*Will the Minister for Communications be pleased to state:*

- (a) how many times has the toll tax on Motorways and National Highways been increased during the last three years and what were the justifications of each increase considering the financial burden on the common man and commuters;*
- (b) whether the Government has conducted a cost benefit analysis to justify these increase; if so, the findings thereof;*
- (c) whether it is a fact that toll collection outsourced to private entities;*
- (d) what impact will be through outsourcing on the efficiency and transparency of toll tax collection;*
- (e) how is the revenue is being generated from tolls and utilized;*
- (f) what steps are being taken by the Government to ensure it is reinvested in road infrastructure development; and*
- (g) what measures are under consideration by the Government to lower the toll tax rates and also alleviate the financial burden on the public?*

**Minister for Communications (Mr. Abdul Aleem Khan):** (a) As per Tolling Policy NHA is mandated to revise its toll rates on Motorways & Highways after every three years or as and when required. The last toll rate revision was made in March, 2018, however, NHA could not revise its toll rates in 2021 as per Policy due to pandemic COVID-19.

After a period of six-year (from March 2018 to June 2024), the NHA revised its toll rates in June 2024. In order to mitigate the financial impact on the public and commuters, the increase is being implemented in phased quarterly increments, starting on July 1, 2024, followed by October 1, 2024, and January 5, 2025.

NHA uses CPI/RPI/inflation indicators as published by Bureau of Statistics for calculation of toll rates as per approved formula given in Tolling Policy, sample calculation for toll of M-1 is as under:

**Calculation of Toll for Car (M- 1):**

$T_x$  (Additional Toll) -  $T_{xO} \times (I_x - I_{xO}) - I_{xO}$

Where:

$T_x$ : Toll Amount to be increased

$T_{xO}$  - Current Car Toll Rate: Rs. 240

$I_{xO}$  Previous CPI (2018): 110,0

$I_x$  Current CPI (2023): 227,37

To (Additional Toll) -  $240 \times (227.37 - 110.0) / 110.0$  - **Rs. 2156.08**

Revised Toll - Rs. 240. 256.08 **Rs. 496.08**

**After rounding off to nearest 10.00 Rs. 500**

(b) The non-revision of toll rates over the past six years has led to an increasing gap between available resources and the maintenance requirements of the road networks. This situation necessitated immediate rationalization of the toll rates to align them with current economic conditions, ensuring the generation of sufficient funding for the maintenance of existing road infrastructure.

(c) NHA awards its toll collection contracts for toll plazas under the Public Procurement Regulatory Authority (PPRA) Rules through a competitive bidding process. Both public and private entities participate in this process, and the contract is awarded to the bidder who submits the highest bid.

(d) NHA awards or outsources its contracts on the basis of an advance monthly net guaranteed fixed revenue for a period of one year. Additionally, the bidders also deposit toll revenue and performance securities to safeguard the interests of NHA.

To ensure transparency, NHA determines the reserve price for each toll plaza through a third party an independent govt. depts., i.e. NTRC, for the bidding process. NHA has further introduced a revised criteria for bidding of toll plazas wherein, reserve price determined by NTRC for each toll plaza were announced in the main advertisement with revised criteria

interred number of bidders have participated on 05th March-2025.

(e) As explained above, toll collection contracts on national highways are awarded to the highest bidder for a period of one year, who deposits the monthly revenue as per their fixed guaranteed bid in advance into the NHA Road Maintenance Account. For NHA managed and operated motorways i.e. M-1, M-3, M-4, M-5, M-14, and E-35, a toll revenue collection contract has been awarded to M/s FWO for a seven-year period, effective from July 1, 2022, on a revenue-sharing basis. An ESCROW account has been opened in a scheduled bank, into which the daily toll collections are deposited, and the revenue is shared between NHA and FWO within 48 hours of the deposit as per contract.

In accordance with the Road Maintenance Accounts (RMA) Rules 2003, NHA maintains a Road Maintenance Account (RMA), into which all revenues generated from road users are deposited. These funds are utilized for the maintenance and rehabilitation of NHA's road network through its Annual Maintenance Plan (AMP). Toll revenue serves as the primary source of funding for the RMA account.

(f) As explained above, toll revenue as major source of revenue is being utilized for maintenance and rehabilitation of NHA existing road network through its annual maintenance plan (AMP).

(g) In accordance with the formula outlined in the Tolling Policy, NHA rationalizes its toll rates based on the Consumer Price Index (CPI), Retail Price Index (RPI), or Inflation figures as published by the Bureau of Statistics. Accordingly, the rates may be increased or decreased as per the economic indicators.

12. **\*Mr. Fateh Ullah Khan:**

*Will the Minister for Energy (Petroleum Division) be pleased to state:*

- (a) the quantum of Gas discovered at the boundary of Daraban Kalan and Dranzinda area of Dera Ismail Khan;*
- (b) whether Gas will also be provided to the areas i.e. Drazinda, Daraban Kulan and Kulachi, Dera Ismail Khan;*
- (c) the reasons for not adjusting local people in this project; and*

- (d) *the detail of amount allocated for development fund under the head of this project, as well as the detail of amount which has been released to Deputy Commissioner?*

**Minister for Energy (Petroleum Division) (Mr. Ali Pervaiz Malik):** (a) In December 2022, M/s Al-Haj Enterprises (Pvt) Limited, discovered gas/condensate over 92 Kot Palak-1 well which is located in F.R. Dera Ismail Khan. Initially, the well tested gas at rate of ~39.12 million Standard Cubic feet per Day (MMSCFD) gas and 1840 Barrels of Oil per Day.

(b) As per current Policy, Gas is being provide to the localities falling with in 5 Kms radius of well head in phased manner subject to availability of required funds.

(c) M/s Al-Haj Enterprises (Pvt) Limited, the Operator of Baska North Block, has ensured that the company has employed more than 80% of the unskilled labour from the local surrounding areas as per the Article 17.1 of the relevant Petroleum Concession Agreement.

(d) As per Petroleum Concession Agreement (PCA) and applicable Policy 2012, the Company is bound to deposit the Social Welfare Obligation amounting to US\$ 30,000/- annually in the joint accounts of the concerned Deputy Commissioners. Since inception to date, US\$ 304,163/- equal to Rs. 48.859/- million has been deposited in the joint accounts of the concerned DCs.

13. **\*Syed Rafiullah:**

*Will the Minister for Energy (Petroleum Division) be pleased to state:*

- (a) *what measures are being implemented to ensure petrol and other petroleum products in Pakistan to meet with Research Octane Number (RON) standards and align with international quality benchmarks;*
- (b) *whether the products are available in the country currently to meet with aforesaid criteria;*
- (c) *what steps are being taken by the Government to improve Pakistan's refinery operations to meet with global best*

*practices available and also ensure a consistent supply of high-quality products;*

- (d) what strategies are being pursued to attract the foreign investment into the petroleum sector;*
- (e) how the Government has pledged foreign investment factually actualized in the recent years;*
- (f) what actions are being taken to curb adulteration and other illegal practices in the petroleum industry;*
- (g) what accountability mechanism is in place to hold violators responsible; and*
- (h) whether the relevant departments were held accountable for their negligence or the act of abetment for unlawful activities within the sector?*

**Minister for Energy (Petroleum Division) (Mr. Ali Pervaiz Malik):**(a) Following measures have been taken to improve the standards of petrol and diesel;

- i. Euro-5 standards have been notified for imported petrol and diesel since September, 2020. The imports meet 70% of petrol and 30% of diesel demand in the country.
- ii. Due to technical constraints of local refineries, they are allowed to produce products of Euro-2 standards. Any refinery producing products lower than said standards have to pay RON and Sulphur penalties.

(b) Yes, petroleum products are available in country as per above mentioned criteria/ standards.

(c) Government has notified ‘Pakistan Oil Refining Policy, for upgradation of existing/ brownfield Refineries 2023, which provides incentives to the refineries to upgrade/ modernize to produce Euro-5 petroleum products.

(d) Government has notified “Pakistan Oil Refining Policy for New/ Greenfield Refineries 2023” to attract investment for establishment

of new deep conversion refineries.

(e) PSO has been tasked to negotiate with ARAMCO and SINOPEC for investment in a new refinery in Pakistan under the above mentioned Policy.

(f) The quality of petroleum product is being checked throughout the supply chain by OGRA through approved third party i.e. HDIP, which carry out following testing:

- (a) quality testing of every cargo before offloading at ports;
- (b) quality testing at OMCs depots and at refineries on monthly basis;
- (c) random quality testing is also perform at the authorized retail outlets of OMCs.

Further, on OGRA's advice OMCs have developed their own quality checking mechanism. OMCs frequently mobilize their teams and submit quarterly self-monitoring reports to OGRA of quality testing. OGRA also cross verify those reports by deputing their officer's in fields in random areas.

(g) As mentioned above, the quality of petroleum products is being checked throughout the supply chain by OGRA through a 3rd Party Inspector. If mixing/ adulteration in petroleum products is reported, action is taken by OGRA against authorized petrol pumps/ depots of licensed OMCs which includes imposition of penalties under provision of the OGRA Ordinance, 2002. Furthermore, OGRA also requests all Chief Secretaries from time to time to take action against illegal dabba stations to curb sale of off-spec petroleum products within the country.

(h) OGRA grants licenses to Oil Marketing Companies (OMCs) for oil storage infrastructure and retail networks. As a requirement of the license, OMCs must also obtain necessary licenses and No Objection Certificates (NOCs) from relevant departments, including the Department to Explosives and Deputy Commissioners. As explained above, OGRA monitors safe operations of licensed OMCs and reports unlawful activities, such as illegal storage or dumping to Provincial Chief Secretaries, Commissioners, and relevant departments for enforcement action.

Additionally, local/ provincial authorities, have the power to seal illegal petrol pumps and enforce correct pricing and measurement through their respective departments.

14. **\*Ms. Tahira Aurangzeb:**

*Will the Minister for Energy (Petroleum Division) be pleased to state:*

(a) *the break-up of total outstanding amount of Pakistan State Oil (PSO) against Pakistan International Airline (PIA) under the head of oil supply at present; and*

(b) *what are the reasons of late payment by PIA?*

**Minister for Energy (Petroleum Division) (Mr. Ali Pervaiz Malik):** (a) Pakistan State Oil Company Limited (PSOCL)'s outstanding amount from PIA against Jet Fuel supplies as of February 28, 2025 has accumulated to Rs.28.88 billion (Rs.14.29 billion Principal and Rs. 14.59 billion late payment surcharge (LPS).

(b) PIA is failing to honor payment obligations due to its weak financial and liquidity position. PSO is rigorously following up the matter with PIA official for early settlement of outstanding balance.

15. **\*Ms. Samina Khalid Ghurki:**

*Will the Minister for Communications be pleased to state what are the reasons for not appointing a regular Chief Executive Officer (CEO) of the Postal Life Insurance Company (PLIC)?*

**Minister for Communications (Mr. Abdul Aleem Khan):** Under Section 22(2) of the State-Owned Enterprises (SOE) Act, 2023, the appointment of a regular CEO requires a three-fourth majority of the Board of Directors, including ex-officio members. At present, the Board of PLICL comprises only four independent members. However, the following key governance matters remain unresolved:

1. Nomination of ex-officio members.

2. Appointment of a fifth independent Board member.
3. Appointment of the Chairman – Board from among the Independent Directors.

These matters are currently under process within the Minister of Communications. Due to the incomplete composition of the Board, the appointment of a regular CEO cannot proceed this stage.

It is expected that the pending aforementioned Board matter will be resolved in a timely manner, enabling the recruitment process for the appointment of a regular CEO to resume accordingly.

16. **\*Ms. Shahida Rehmani:**

*Will the Minister for Communications be pleased to state:*

- (a) *the details of annual budget earmarked for the maintenance and repair works of Karachi Expressway during the last three years; and*
- (b) *the annual utilization of the allocated budget and the system to monitor it for implementing greater transparency?*

**Minister for Communications (Mr. Abdul Aleem Khan):**(a) The detail of expenditure incurred on Karachi Expressway during last three years is as under:

| S. No.       | Description         | 2022-23             |                           | 2023-24             |                           | 2024-25             |                           | Total         |               |
|--------------|---------------------|---------------------|---------------------------|---------------------|---------------------------|---------------------|---------------------------|---------------|---------------|
|              |                     | Allocation Rs. Mill | Committed amount Rs. Mill | Allocation Rs. Mill | Committed amount Rs. Mill | Allocation Rs. Mill | Committed amount Rs. Mill | Allocation    | Commitment    |
| 1            | Routine Maintenance | -                   | -                         | 14.6                | 11.5                      | 37                  | 58.00                     | 51.6          | 69.50         |
| 2            | Special Maintenance | 68                  | 86                        | -                   | -                         | -                   | -                         | 68.0          | 86.0          |
| 3            | Highway Safety      | 5                   | 5.6                       | 13.3                | 14.7                      | -                   | -                         | 18.30         | 20.30         |
| <b>Total</b> |                     | <b>73</b>           | <b>91.6</b>               | <b>27.9</b>         | <b>26.20</b>              | <b>37</b>           | <b>58</b>                 | <b>137.90</b> | <b>175.80</b> |

In order to ensure transparency, all procurement is carried out through Electronic Bidding System wherein distant bid submission is

accepted. Competitive bidding process is ensured through adoption of single stage two envelop bidding procedure as per provisions in PPRA Rules so as to ensure transparency. The work is supervised by the NHA field staff assisted by consultant if required for large works.

(b) Furthermore, Monitoring & Inspection teams of NHA regularly visits the sites of work during execution and the Project / Work is not taken over by the authority until satisfactory report is issued by the Monitoring & Inspection Wing of NHA after carrying out thorough investigation and testing. If any defect arises during the Defect Liability Period which is generally taken one (01) year, same is attended by the contractor at his own cost. Upon expiry of Defect Liability Period, Monitoring & Inspection Team again visit the project and upon satisfactory report, Defect Liability Certificate is issued and Project is handed over for operation and maintenance.

17. **\*Ms. Sharmila Sahiba Faruqui Hashaam:**

*Will the Minister for Energy (Power Division) be pleased to state:*

- (a) what specific steps are being Ministry taken by the Government to address the inefficiencies and high technical losses in the distribution network as highlighted by the National Electric Power Regulatory Authority (NEPRA) report;*
- (b) how will the Ministry ensure that any changes to the tariff policy, provide a fair and balanced approach while maintaining affordability for consumers?*

**Minister for Energy (Power Division) (Sardar Awais Ahmad Khan Leghari):**(a) The following steps are being taken to address the inefficiencies and high technical losses in the distribution network:

1. Appointment of independent Board of Directors (BOD) in each DISCO to enhance efficiency.
2. Signing of a Strategic Roadmap between BOD and Ministry, setting clear targets for DISCOs. The BODs are responsible

for driving significant improvements in areas such as AT&C loss reduction, bill collection, theft reduction, load-shedding, consumer services, safety management, SCADA deployment, GIS mapping, ERP system automation, computerized energy audits up to distribution transformers, implementation of SLA & O&M, and other operational improvements.

3. Implementation of Pro-rata billing, aligning with calendar months to prevent manipulation in billing days. The deployment of Month-end closing will be completed by the 4th of each month to enhance transparency and eliminate overcharging or undercharging of consumers.
4. Implementation of Mobile Meter Reading (MMR) with 100% accuracy to eliminate falsified readings.
5. Installation of a computerized energy audit of distribution transformers through the installation of scanning meters at transformers in phases. This will enable DISCOs to generate the Transformer Energy Audit Report and analyze electricity losses, improving efficiency and accountability.
6. Privatization and Provincialization of DISCOs are under consideration and progressing at various stages.
7. Establishment of DISCOs Support Units (DSU) in DISCOs to streamline operational control.
8. Projects like Solarization of Agricultural Tube Wells in QESCO to reduce dependency on grid electricity and curb losses.

(b) Affordability of electricity is of prime concern for the government and many initiatives have been taken reduction of generation cost and using renewable energy.

Government is reducing generation cost by renegotiating tariffs with IPPs. Governance improvement is also being pursued vigorously. Strict monitoring has been initiated at DISCO level to reduce inefficiencies and fighting the menace of Theft of electricity at grass roots level.

The Government is also continuously pursuing the long-term sectoral reforms in the generation, transmission and distribution segments focusing on corrective measures for diversified, resilient, self-sufficient, sustainable and affordable power sector.

With the effective policy implementation, the current applicable national average electricity tariff has been reduced from Rs. 48.70/unit in June 2024 to Rs. 44.06/unit in January 2025 depicting a decrease of Rs. 4.64/unit (10% reduction) in recent months.

18. **\*Dr. Nafisa Shah:**

*Will the Minister for Energy (Power Division) be pleased to state:*

- (a) are there any successful models of Competitive Trading Bilateral Contract Market (CTBCM); and*
- (b) whether the necessary infrastructure has been provided to facilitate contracts under this policy for competitive energy supply?*

**Minister for Energy (Power Division) (Sardar Awais Ahmad Khan Leghari):** (a) Competitive Electricity markets have been implemented globally since 1980s and majority of the countries have transitioned from the regulated provision of electricity services towards a competitive market. These models have been operating successfully and the private sector is involved in the buying and selling of electricity without any burden on the government. The governments are only involved in the policy making for their power sectors without direct involvement in the transactions and taking liabilities.

Pakistan has been trying to transition towards a competitive electricity market since restructuring of WAPDA in 1992. The ultimate objective of the CTBCM is to allow the market players to trade electricity under a competitive environment and relieve the government of the burden of providing guarantees for procurement of electricity. This will enhance the efficiency of the sector and boost the economic growth as decisions will be taken by the private sector in a timely manner.

(b) CPPA-G has been involved in the development of the competitive electricity market since 2016 and all the necessary pre-

requisites have been completed that were assigned to it for the operationalization of the CTBCM. CPPA-G has been conducting the trial run of the CTBCM since June 2022 and all the necessary infrastructure has been developed and tested. CPPA-G has also submitted the test run report to the regulator for its final approval and declaration of the competitive market operations date after which the transaction under CTBCM can take place.

During this period, 14 power sector entities have been restructured, different IT applications have been developed, and test and the necessary rules, regulations and codes have been issued by the respective authorities.

19. **\*Syed Abrar Ali Shah:**

*Will the Minister for Energy (Power Division) be pleased to state:*

- (a) what specific steps are being taken by the Government to improve the power sector to ensure more reliable, affordable and efficient services to consumers;*
- (b) what long term reforms are already planned or under consideration to address challenges faced, such as load-shedding, high electricity tariffs and inefficiencies in distribution;*
- (c) what further measures are being implemented by the Government to reduce energy losses to improve infrastructure and ensure that power generation meets the growing demand in the country; and*
- (d) how is the Government ensuring greater accountability and transparency in power sector management particularly in relation to consumer complaints billing accuracy and service delivery?*

**Minister for Energy (Power Division) (Sardar Awais Ahmad Khan Leghari):** (a) Key steps include:

- **Reduction in Circular Debt:** Implementing financial reforms to minimize circular debt accumulation.

- **Removing transmission constraints:** Invest in the transmission system to ensure transmission of electricity to load centers.
  - **Integrated generation and transmission system planning:** Preparation an integrated system plan on least cost basis is under way.
  - **Smart Grid Implementation:** Deploying digital solutions to enhance reliability.
  - **Infrastructure Development:** Upgrading power stations, substations, and distribution lines to ensure efficiency.
  - **Consumer Service Enhancement:** Strengthening complaint resolution mechanisms and ensuring accurate billing.
  - **Installation of Advanced Metering Infrastructure (AMI) and Asset Performance Management System (APMS).**
- (b) The Government is planning the following long-term reforms:
- **Expansion of Renewable Energy:** Promoting solar and wind projects to reduce dependency on expensive fossil fuels.
  - **Grid Modernization:** Implementing smart grids monitoring systems.
  - **Privatization and Restructuring:** Encouraging private sector involvement to improve efficiency.
  - **Policy Framework Strengthening:** Aligning energy policies with international best practices to improve sector sustainability.
- (c) Key initiatives include:
- **Accelerated Loss Reduction Programs:** Enhancing efforts to minimize transmission and distribution losses.
  - **Energy Efficiency Projects:** Promoting efficient appliances and industrial practices.

- **Demand-Supply Balance:** Ensuring adequate generation capacity through new power projects and optimized grid operations.
- **Investment in Transmission Upgrades:** Strengthening the transmission network to handle increasing demand effectively.

(d) The Government is committed to improving transparency through following initiatives:

- **Consumer Grievance Redressal Mechanisms:** Strengthening complaint resolution systems to address billing disputes and service issues.
- **Enhanced Monitoring:** Implementing real-time monitoring to detect irregularities.
- **Digitalization of Billing Systems:** Ensuring billing accuracy through the adoption of digital solutions and AMI meters.

20. **\*Mr. Muhammad Farooq Sattar:**

*Will the Minister for Energy (Petroleum Division) be pleased to state:*

- the details of rate at which royalty is being paid to the concerned provinces for the production of petroleum products; and*
- the detail of amount paid to each province under the said head during the last ten years?*

**Minister for Energy (Petroleum Division) (Mr. Ali Pervaiz Malik):** (a) Royalty is being paid by Exploration & Production Companies at the rate of 12.5% of the “Well-Head value” of Petroleum.

- the amount paid to each province under the said head during

the last 10 years is as under;

| PKR million  |               |                |               |                |                |
|--------------|---------------|----------------|---------------|----------------|----------------|
| PERIOD       | PUNJAB        | SINDH          | BALUCHISTAN   | KPK            | TOTAL          |
| 2014-15      | 5,548         | 38,923         | 5,971         | 17,824         | 68,266         |
| 2015-16      | 3,548         | 33,077         | 2,299         | 13,308         | 52,232         |
| 2016-17      | 3,565         | 27,948         | 5,580         | 15,720         | 52,813         |
| 2017-18      | 4,399         | 26,255         | 4,540         | 18,536         | 53,730         |
| 2018-19      | 5,974         | 35,159         | 11,288        | 23,059         | 75,480         |
| 2019-20      | 6,360         | 38,395         | 8,491         | 24,541         | 77,787         |
| 2020-21      | 5,263         | 36,838         | 7,575         | 19,817         | 69,494         |
| 2021-22      | 6,890         | 36,226         | 6,707         | 26,749         | 76,572         |
| 2022-23      | 11,054        | 53,550         | 11,222        | 41,080         | 116,906        |
| 2023-24      | 10,312        | 61,716         | 23,310        | 40,940         | 141,278        |
| <b>TOTAL</b> | <b>62,914</b> | <b>388,086</b> | <b>91,983</b> | <b>241,574</b> | <b>784,558</b> |

21. **\*Ms. Shazia Marri:**

*Will the Minister for Energy (Petroleum Division) be pleased to state:*

- (a) the details of current pricing formula framed for natural gas and how does the blending of more expensive imported natural Gas with the lower cost domestic production affect consumer prices;*
- (b) what is the justification for this strategy alongwith its implications for consumers;*
- (c) whether it is a fact that domestic consumers are facing higher natural gas prices due to this blending, despite reports of natural gas shortage affecting households;*
- (d) if so, what actions are being taken by the Government, considering the fact to protect the domestic consumers from unjustified price increases and ensure adequate supply; and*
- (e) how does the Government plan to stabilize imported Liquefied Natural Gas (LNG) pricing in the domestic market to prevent price volatility and ensure stable pricing for consumers?*

**Minister for Energy (Petroleum Division) (Mr. Ali Pervaiz Malik):** (a)

The wellhead price for natural gas produced in the country is determined and notified in accordance with the provisions of applicable Petroleum Policies. OGRA's notifies the wellhead prices. The Sui companies purchase natural gas from producers at OGRA notified wellhead prices. Pursuant to provisions of OGRA Ordinance, 2002. Natural Gas Tariff Rules, 2002 and license conditions, OGRA determines annual revenue requirements of gas companies (*which includes wellhead gas purchase price as a major component i.e. >90%*) and seeks advice of Federal Government for notification of category-wise consumer gas prices. Government will have to ensure that gas price advice is not less than the annual revenue requirements determined by OGRA. In 2022 OGRA Ordinance, 2002 was amended which now allows licensees/Sui companies to include cost of imported gases in their total gas purchase basket for making part of revenue requirements.

With the depletion of natural gas resources, it is difficult for gas companies to meet demand of all the consumers especially industry. Accordingly, in order to enable gas companies to meet demand of consumers, Government allowed both the gas companies to supply blend of indigenous gas and RLNG to industrial consumers. The blend varies in both gas companies subject to availability of indigenous gas and RLNG with the Sui companies. On SSGCL, blend is comprised of 70% to 90% indigenous gas and rest is RLNG. On SNGPL blend is comprised of 75% RLNG and 25% indigenous gas. So, in tariff terms, industry on SNGPL is charged higher than industry on SSGCL.

(b) As stated above.

(c) Blend has no implications on domestic consumers. Up to 64% domestic consumers fall in protected category which are charged within a tariff range of Rs.200/mmbtu to Rs.350/mmbtu as against OGRA determined average prescribed price of Rs.1,772/mmbtu for both Sui companies, so the consumers are already subsidized and getting relief in tariff terms.

(d) As stated above.

(e) The LNG price under the long-term agreements executed with the international suppliers is taken as fix percentage (slope) of the price of Brent Crude and it is indexed with the dollar. OGRA determines and notifies the sale price of Re-gasified LNG on monthly basis taking into

account both the stated major factors and number of cargoes imported in the country. If both these factors remain stable, the prices of RLNG are likely to remain stable in long run. Meanwhile, during the current calendar year, Government got deferred five (5) number of cargoes from Qatar and three (3) of cargoes of ENI were sold in the international market. This effort not only saved the outflow of forex but also minimized the impact on the RLNG prices for the consumers.

22. **\*Mr. Muhammad Iqbal Khan:**

*Will the Minister for Communications be pleased to state:*

- (a) the details of average cost of one Kilometer road construction as per current estimate of Motorways and National Highways, which is the responsibility of Federal Government;*
- (b) the basis on which said estimate are prepared; and*
- (c) whether said estimates are prepared project-wise or separately for each project?*

**Minister for Communications (Mr. Abdul Aleem Khan):** (a)

- The current estimated construction cost of a Highway is approx. **Rs. 150 Million per lane per KM** (lane = 3.65 m wide). Similarly, the current estimated construction cost of a Motorway is approx. **Rs. 250 Million per lane per KM**. It is noteworthy to highlight that this cost is “construction cost” and not “PC-I Cost” as it does not include land acquisition and other miscellaneous costs.
- The cost of one kilometer road construction varies from project to project because each project has its own specific engineering design, different scope of work, unique topography, and varying number of structures.

(b) Engineer’s Cost Estimate of Motorways and National Highways is developed on the basis of Composite Schedule of Rates (CSR). For any non-CSR items, detailed rate analysis is carried out.

(c) Bill of Quantities (BoQ) and Engineer’s Cost Estimate are

developed separately for each project.

23. **\*Ms. Aliya Kamran:**

*Will the Minister for Energy (Power Division) be pleased to state:*

- (a) whether it is a fact that distribution companies currently lack a proper complaint registration system, which has caused great difficulties to consumers, for having their complaints addressed more effectively;*
- (b) if so, is there any proposal under consideration by the Government to initiate an online portal system, for the registration of complaints, where consumers can not only register their complaints but also track the status of such complaints with real-time updates, and a fixed time line for resolution of each complaint;*
- (c) if so, the details of the proposed system and when will it be implemented to improve the complaint resolution process and ensure timely solutions for consumers alongwith procedure thereof; and*
- (d) if not, the reasons thereof?*

**Minister for Energy (Power Division) (Sardar Awais Ahmad Khan Leghari):** (a) It is incorrect to state that distribution companies lack proper complaint registration system. DISCOs have a proper complaint registration system (Customer Complaints Management System (CCMS 118) which is fully operational at each sub-division level & consumer complaints are being addressed effectively.

(b) DISCOs have already an online portal system for the registration of complaints. CCMS have multiple channels for complaints registration i.e.:

- Through direct telephone at complaint centers
- Through Walk-In Customers in Sub-Division Complaint offices
- Through phone call at 118

- Through SMS at (8118)
- Through Mobile Apps
- Through
- PITC Web Portal
- <http://cems.pitc.com.pk/home>

Consumers can track the status of complaints with real-time updates via complaints tracking through CCMS web & mobile app.

Fixed time lines for resolution of each complaint are also available on the CCMS portal

(c) As above

(d) N.A.

24. **\*Ms. Shazia Marri:**

*Will the Minister for Communications be pleased to state:*

- (a) *what measures are being taken by the Government to address the deteriorating condition of Motorways and Highways in Sindh, considering that the Region's Motorway and Highway infrastructure does not match the rest of the country in terms of traffic lanes, maintenance and overall quality;*
- (b) *what steps are being planned for the redesign, upgradation and overall improvement of these key transport corridors, with a focus on enhancing traffic lanes, maintenance, safety and infrastructure development to bring the network up to the standards of the rest of the country?*

**Minister for Communications (Mr. Abdul Aleem Khan):** (a) National Highway Authority (NHA) is committed to construct and maintain the country's road network to the highest standards.

The following routes of National Highway falls under the

Jurisdiction of (Sindh South) Region:

- (a) NHA Route N-5 starts from KM 149+000 (Jamhsoro Toll Plaza) and terminated at 252+000 Sakrand (Total Length is 103 Kms (Dual carriageway)).

NHA has always made the roads free from potholes / patches through ongoing Routine Maintenance works. However, at some stretches major maintenance work *i.e.* Periodic Maintenance Works are in Progress and few are under procurement at NHA HQ. Further, from Hyderabad to Hala section is also under consideration of approval for rehabilitation for which PC-I is in process of approval and from Hala to Sakrand 66 Kms stretch is also under procurement through Chinese grant at P&CA Section NHA H.Q. The overall condition of road is satisfactory and the traffic is plying smoothly.

- (b) Indus Highway N-55 starts KM 00 Kotri and terminated at Km 281 (Wagan) near Larkana. The road (N-55) is made free from pothole /patches through ongoing Routine Maintenance works. The detail of Dualization is under.

| Sr. No. | From km –<br>To km | status                                                                              |
|---------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 1       | 00 - 04            | Dualization Work is in Progress through RMA account                                 |
| 2       | 04 – 40            | Already Dualized                                                                    |
| 3       | 40 – 60            | Dualization Work is in Progress                                                     |
| 4       | 60 – 130           | Dualization is hear to complete except 500m stretch due to litigation through CAREC |
| 5       | 130 - 281          | Already Duzlized                                                                    |

- (c) Route N-5/KTHH Starts from Km 95+000 Thatta and terminate at Km 190.000 Kotri (Total Length 95 KM)

The road section is made free of patches & potholes through ongoing Routine Maintenance works. The overall condition of road is satisfactory and the traffic is plying smoothly.

- (d) 03 No Works of Periodic Maintenance are also in progress on (GKB / N-110) Gharo – Ketu Bunder (GKB/N-110)

| Sr. # | Location            | From Km - To Km | Contract Cost. (Rs.) Million | Progress |
|-------|---------------------|-----------------|------------------------------|----------|
| 1     | Garho - Baghan      | 54 - 64         | 518.140                      | 30%      |
| 2     | Baghan - Joho       | 64 - 74         | 518.140                      | 05%      |
| 3     | Garho - Ketl Bunder | 54 - 84         | 323.778                      | 55%      |

Starts from Km 00+00 Gharo City and terminate at Km 90+000 Ket Bunder (Total Length 90 Km)

The route GKB/N-110 is being maintained through ongoing Routine Maintenance contracts. The overall condition of road is satisfactory and the traffic is plying smoothly.

- (e) The Route KNB/M-10 starts from Karachi Northern Bypass Km 00+000 starts from ICI Bridge and terminate at M-9 is (Total length 56 Km single carriageway).

The road section from Km 00 - Km 56 KNB/M-10 Karachi Northern Bypass is made Motorable through Routine Maintenance contracts and Periodic Maintenance.

- (f) Route LEW (Lyari Expressway) starts from Km 00 and terminate at 17 (Total Length 17 KM) Dual Carriageway. It is to mention here that the route LEW (Lyari Expressway) is made motorable through ongoing Routine Maintenance contract.
- (g) Route N-25 starts from Km 15 Karachi and terminate at Km 22 Hub (Total Length 07 KM). It is to mention here that the route N-25 is made motorable through ongoing Routine Maintenance contracts.
- (h) Route N-120 starts from Km 00 Mirpurkhas and terminate at Km 154 Khokhrapar (Total Length 154 KM). The route N-120 Mirpurkhas – Umerkot - Khokhrapar is made motorable through ongoing Routine Maintenance contracts. Further major works are in progress from Km.82+000 (Umerkot) to Km 148+700 (Khokhrapar), Total length 66+700 Km out of which work on 29 Km is completed and 37.2 Km is under progress.

- (i) Route QAB (N-55) starts from Km 00 Qazi Ahmed and terminate at Km 18 Aamri (Total Length 18 KM). The route QAB N-55 Qazir Ahmed – Aamri Bridge is made motorable through ongoing Routine Maintenance contracts.
- (b)• The road section from KM 149+000 (Jamhsoro Toll Plaza) and terminated at 252+000 Sakrand (Total Length is 103 Kms (Dual Carriageway).
- NHA is always made the roads free from potholes / patches through ongoing Routine Maintenance works. However, at some stretches major maintenance work i.e. Periodic Maintenance Works are in Progress and few are under procurement at NHA HQ. further, from Hyderabad to Hala section is also under consideration of approval for Rehabilitation for which PC-I is in process of approval and from Hala to Sakrand 66 Kms stretch stretch is also under procurement through Chinese grant at P&CA Section NHA H.Q. The overall condition of road is satisfactory and the traffic is plying smoothly.
- Hyderabad to Hala section is also under consideration of approval for Rehabilitation for which PC-I is in process of approval and from Hala to Sakrand 66 Kms stretch stretch is also under procurement through Chinese grant at P&CA Section NHA H.Q.
- Further, Dualization of (N-55) Indus Highway from Km 00 – 04 dualization work is in progress through RMA account Km 04 – 40 already Dualized, Km 40 – 60 Dualization work is in Progress (IC Project) and Km 60 – 130 Dualization is near to complete except 500 m stretch due to litigation through CARAC.
- On (GKB/N-140) 03 No Works of Periodic Maintenance are also in progress on (GKB / N-110) Gharo – Ketu Bunder (GKB/N-110) km 54 – 64 (Garho – Baghan), Km 64 – 74 (Baghan – Joho) and Km 54 – 84 (Garho – Ketu Bunder).
- Route (N-120) major works are in progress from Km 82+000 (Umerkot) to Km 148+700 (Khokhrapar), Total length

66+700 Km out of which work on 29 Km is completed and 37.2 Km is under progress, Km 00 – 33 Periodic Maintenance Work in under procurement for Rehabilitation from Raja Rasti to Umerkot Km 65 – 82 (17 Kms) is also under procurement which will commence soon.

25. **\*Syed Rafiullah:**

*Will the Minister for Science and Technology be pleased to state:*

- (a) the objectives of the Pakistan Council of Scientific and Industrial Research (PCSIR);*
- (b) to what extent PCSIR has achieved its objectives, including its key accomplishments over the last five years;*
- (c) how does PCSIR focus on applied research to contribute to import substitution and export promotion;*
- (d) whether it is a fact that PCSIR's research has not resulted in substantial industrial growth and export enhancement; if so, the reasons thereof; if not, the results thereof;*
- (e) what steps are being taken by the Government to strengthen collaboration between PCSIR and the industrial sector; and*
- (f) what measures are being implemented to ensure that PCSIR's research outputs are commercially viable and contribute to the country's industrialization?*

**Minister for Science and Technology (Mr. Khalid Hussain Magsi):(a) Mandate**

Mandate of PCSIR is to undertake, promote and guide scientific and technological research related to problems connected with the establishment and development of Pakistani industries, and disseminate the results of research to various sectors of the economic development community in the best possible manner.

## Objectives

- Utilization of indigenous resources leading to import substitution and export enhancement
- Industrial need-based research
- Technology Development
- Conformity Assessment Body (CAB)
- Consultancy/ trouble-shooting
- Human resource development through structured training courses

The broad-based activities of the PCSIR encompass almost the entire industrial sector in the country. The thrust areas of PCSIR research touches almost all the sectors of the economy including energy, biotechnology, food safety, advance and composite material, leather, textile, herbal products and value addition in products.

(b) Achievements of last 05 years **Annexure-I.**

(c) PCSIR has streamlined its research focusing on export enhancement and import substitution. Initiative taken in this regard are placed at **Annexure-II.**

(d) PCSIR is providing analytical testing /calibration services to almost entire industrial sector through its accredited laboratories, resulting in export enhancement. The results are place at **Annexure-III.**

(e) & (f) Steps taken by the Government to strengthen collaboration between PCSIR and industrial sector and measures to make PCSIR's research commercially viable are placed at **Annexure-IV.**

*(Annexures have been placed in the National Assembly Library)*

26. **\*Ms. Sofia Saeed Shah:**

*Will the Minister for Energy (Power Division) be pleased to state:*

- (a) *what steps have been taken by the Government to ensure a reliable and continuous supply of electricity to residential areas during the upcoming holy month of Ramzan;*
- (b) *whether any schedules have been announced for electricity supply; and*
- (c) *what monitoring mechanisms are in place to ensure compliance with these schedules and prevent power outages?*

**Minister for Energy (Power Division) (Sardar Awais Ahmad Khan Leghari):** (a) & (b) No load management will be carried out during Sehar, Iftaar&Taraveeh time in the holy month of Ramzan to ensure a reliable and continuous supply of electricity as per SOP issued by Ministry of Energy (Power Division) vide letter No. 12(07)/2018-DISCOs dated 13-02-2025 attached at **Annex-A.**

(c) To ensure un-interrupted power supply, DISCOs have deputed officers in their Control Rooms round the clock to supervise the entire operational activities in collaboration/coordination with circle monitoring officers and their respective circle teams.

*(Annexure has been placed in the National Assembly Library)*

27. **\*Syeda Shehla Raza:**

*Will the Minister for Law and Justice be pleased to state:*

- (a) *the names, educational qualifications, experience and the domicile of the persons appointment in the Ministry particularly on re-employment and contract basis during the last five years indicating also the reasons of such appointments in each case; and*
- (b) *whether the said posts were advertised in the press or news papers?*

**Minister for Law and Justice (Senator Azam Nazeer Tarar):**

(a) Twenty-five officers have been appointed by the Ministry of Law and Justice on a contractual basis under the MP Scale Policy as amended from time to time by the Establishment Division. In addition, four officials have

been appointed on a 5-year contract, under the Prime Minister's Assistance Package and one official has also been appointed on 2-year contract under the Invalidation Policy. The details are flagged as **(Annex-A)**. Further, two officers have been re-employed during the last five years **(Annex-B)**.

(b) The details of advertised posts are at **Annex-I** to **Annex-VI**.

*(Annexures have been placed in the National Assembly Library)*

28. **\*Ms. Shahida Rehmani:**

*Will the Minister for Communications be pleased to state:*

- (a) reasons for not opening the Lyari Expressway for twenty four hours;*
- (b) whether is there any proposal under consideration by the Government to implement the aforesaid proposal; and*
- (c) the time by which implementation will be made on above proposal in public interest?*

**Minister for Communications (Mr. Abdul Aleem Khan):** (a) Lyari Expressway is already operational 24 hours a day, with no restrictions for light vehicles. However, heavy traffic is not permitted due to the operational issue of Lyari expressway, which is specifically structured to accommodate light traffic. To facilitate heavy transport, the Karachi Northern Bypass (KNB) remains open 24/7, providing an alternate route for port traffic travelling between Karachi, Balochistan, and the M-9 Motorway.

(b) There are no restrictions on traffic movement along the Lyari Expressway corridor, which connects Sohrab Goth to Mauripur. However, the Sindh Government has been advocating for the inclusion of heavy traffic on the expressway.

To assess this feasibility, NHA engaged expert consultants for a freight corridor study within the Lyari River (Nadi). Unfortunately, this proposal was found to be commercially unviable.

Meanwhile, the Karachi Port Trust (KPT) has proposed an elevated section from Karachi Port to Lyari Expressway, allowing heavy traffic to use the existing alignment. However, this plan presents challenges, including:

- Proximity to residential areas
- Limited access for breakdown recovery vehicles, potentially causing prolonged traffic disruptions

Given these constraints, NHA is actively working on an alternative solution:

- Dualization of the Karachi Northern Bypass (KNB) from Sher Shah Bridge (KM 7) to Lucky Mor (KM 18)
- Two schemes (KM 7-KM 13) are already approved, while the remaining section (KM 13-KM 18) is under consideration.

This dualization will enhance freight movement, reduce congestion, and improve road safety.

(c) At present, a definitive timeline cannot be provided as connectivity proposals for Lyari Expressway (via Karachi Port) remain under feasibility studies in coordination with KPT.

However, the dualization of Karachi Northern Bypass (KM 7-KM 18) is expected to be completed within one year, subject to the availability of funds. This project will significantly improve connectivity and address freight transport needs.

NHA remains committed to enhancing Karachi's transportation infrastructure, while ensuring smooth traffic flow and public safety.

Islamabad,  
the 11th March, 2025.

TAHIR HUSSAIN,  
Secretary General.

**NATIONAL ASSEMBLY SECRETARIAT**

---

**“UNSTARRED QUESTIONS AND THEIR REPLIES”**

**For Wednesday, the 12th March, 2025**

31. **Mr. Fateh Ullah Khan:**  
*(Deferred during 12th Session)*

*Will the Minister for Foreign Affairs be pleased to state:*

- (a) the number of hunting permits issued to foreign nationals for hunting birds during last ten years;*
- (b) the name of the birds for which said permits were issued;*
- (c) the procedure for already issued permits; and*
- (d) whether locals are also granted permits for hunting said birds?*

**Ministry for Foreign Affairs (Senator Muhammad Ishaq Dar):** (a) During the past ten years 333 hunting permits have been issued by the concerned provincial authorities.

- (b) The permits are issued for hunting of Houbara Bustards.

(c) After the 18th Constitutional Amendment, Ministry of Foreign Affairs only recommends suitable areas for hunting of Houbara Bustards. The permits for hunting are issued by the Provincial Governments, as per their respective Wildlife Laws.

(d) The Ministry of Foreign Affairs only deals with the subject in the context of foreign nationals.

32. **Syeda Shehla Raza:**  
(Deferred during 12th Session)

*Will the Minister for Energy (Petroleum Division) be pleased to state:*

- (a) *the details of foreign visits undertaken by the Secretary, Petroleum Division since 2018 indicating; and*
- (b) *the name of the country visited, duration and purpose of visit in each case?*

**Minister for Energy (Petroleum Division) (Mr. Ali Pervaiz Malik):** (a) The details of foreign visits undertaken by the Secretary, Petroleum Division since 2018 to till date is at **Annex-I**.

- (b) As above

*(Annexure has been placed in the National Assembly Library).*

1. **Ms. Tahira Aurangzeb:**

*Will the Minister for Energy (Power Division) be pleased to state:*

- (a) *the duration in hours of daily loadshedding of electricity in Tando Muhammad Khan, Mirpur Khas, Sanghar and also Dadu alongwith details of loadshedding separately in the urban/rural areas thereof; and*
- (b) *how much the duration of load shedding in hours is carried out in Phulji Railway Station, District Dadu daily basis?*

**Minister for Energy (Power Division) (Sardar Awais Ahmad Khan Leghari):** (a) The scheduled economic load management in the districts of Tando Muhammad Khan, Mirpurkhas, Sanghar, and Dadu is carried out on the basis of Aggregate Technical & Commercial (AT&C) Losses. The detail is as below:

| Area                | CATEGORY              | I                                                   | II     | III    | IV       | V                    | VI       | VII                  |
|---------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------|--------|--------|----------|----------------------|----------|----------------------|
|                     | AT&C Losses           | Upto 10%                                            | 10-20% | 20-30% | 30-40%   | 40-60%               | 60-80%   | 80.1-100%            |
|                     | Load Management (Hrs) | Zero                                                | Zero   | 02 Hrs | 04 Hrs   | 06 Hrs               | 08 Hrs   | 12 Hrs               |
| Mirpurkhas          | No. of Feeders        | 20                                                  | ---    | ---    |          | 01                   | 03       | 35                   |
|                     | Feeder Type           | 13 Urban<br>01 Rural<br><br>06 Others-(independent) | ---    | ---    | ---      | 01 Rural             | 03 Rural | 02 Urban<br>33 Rural |
| Sanghar             | No. of Feeders        | 04                                                  | ---    | ---    | 01       | 04                   | 05       | 40                   |
|                     | Feeder Type           | 04 Others-(independent)                             | ---    | ---    | 01 Rural | 02 Urban<br>02 Rural | 05 Rural | 04 Urban<br>36 Rural |
| Tando Muhammad Khan | No. of Feeders        | 06                                                  | ---    | ---    | 01       | 02                   | 02       | 11                   |
|                     | Feeder Type           | 01 Rural<br>05 Others-(independent)                 | ---    | ---    | 01 Rural | 02 Rural             | 02 Rural | 03 Urban<br>08 Rural |
| Dadu                | No. of Feeders        | 03                                                  | ---    | ---    | 01       | ---                  | 03       | 12                   |
|                     | Feeder Type           | 03 Urban                                            | ---    | ---    | 01 Urban | ---                  | 03 Urban | 06 Urban<br>06 Rural |

(b) 12 Hours load shedding is being carried out on daily basis as 11kV Phulji feeder (Rural) comes under category-VII (above 80% AT&C Loss).

**2. Ms. Tahira Aurangzeb:**

*Will the Minister for Energy (Petroleum Division) be pleased to state the names of the countries which are providing oil to Pakistan, at concessional rates?*

**Minister for Energy (Petroleum Division) (Mr. Ali Pervaiz Malik):**No country is providing any crude oil volume to Pakistan at concessional rates.

3. **Mr. Ahmed Saleem Siddiqui:**

*Will the Minister for Energy (Petroleum Division) be pleased to state:*

- (a) *whether it is a fact that the Gas pipe lines in Nazimabad, Karachi, are damaged and have not been repaired; if so, the reason for making delay in its maintenance; and*
- (b) *the steps being taken by the Government for the urgent repair and maintenance of the said pipelines in the aforesaid area?*

**Minister for Energy (Petroleum Division)(Mr. Ali Pervaiz Malik):**(a)The gas pipelines are damaged in Nazimabad and North Nazimabad Karachi, due to theft attempts, aging network and 3rd party damages. Those lines had been repaired / replaced in pieces as and when required in the past. The network in the said area is being rehabilitated with new pipes and the said project is expected to conclude by June, 2025.

(b) The new network will improve the service quality level of the SSGC in the said area. Some lines may get damaged during the rehabilitation project (as no master plan is available for already laid lines) and due to 3rd party / other agencies' projects, all those lines are repaired on priority, to ensure gas supply to the customers of the area, on routine basis.

4. **Syed Waseem Hussain:**

*Will the Minister for Communication be pleased to state the details of the toll tax being charged on M-9, alongwith illegal toll plazas and multiple taxes imposed on the public travelling from Hyderabad to Karachi by the said Motorways?*

Reply not received.

5. **Ms. Asiya Naz Tanoli:**

*Will the Minister for Energy (Power Division) be pleased to refer to the Un-starred Question No.11 replied on 15-01-2025 and to state:*

- (a) *whether it is a fact that a survey was conducted by the Sub Divisional Officer (SDO) Mandra in the village Joria, Tehsil Gujar Khan for removal of electric pole being a safety hazard in the house;*
- (b) *whether it is also a fact that a proposal was prepared for shifting of electric pole alongwith line from inside of the*

*house from the village of Joria vide Executive Engineer (Mandra) Operation Division, Gujar Khan Islamabad Electric Supply Company (IESCO) letter No.6610-11/lesco/DRG dated 07-11-2024;*

- (c) if the answers to part (a) and (b) above are in affirmative, the reasons of delay thereof; and*
- (d) what steps are being taken by the IESCO to execute the project and action taken against the officials who are involved in this delay?*

**Minister for Energy (Power Division)(Sardar Awais Ahmad Khan Leghari):** (a) Yet, it is a fact that a survey was conducted by Sub Divisional Officer (SDO) Mandra in the village Joria, Tehsil Gujar Khan for removal of electric pole being a safety hazard in the house.

(b) Yes, it is also a fact that a proposal was prepared for shifting of electric pole along with line from inside the house to outside Village Joria.

(c) Reason for delay is right of way issue created by the public during execution of work.

(d) In this regard, the route of execution has been revised by the IESCO Operation / Construction formation with the coordination of public to resolve the issue & early execution of work. Now, the digging of holes for erection of pole outside the house is under progress and the work will be completed within 02 weeks.

**6. Ms. Aliya Kamran:**

*Will the Minister for Energy (Power Division) be pleased to state:*

- (a) that High Transmission Line is passing on the houses of village Pind Mistran, Dhok Abbasian, Sub Division, Nilore IESCO, Islamabad;*
- (b) if so, when it will be shifted away to main road side?*

**Minister for Energy (Power Division)(Sardar Awais Ahmad Khan Leghari):** (a) The site of Village Pind Mistrian, Dhoke Abbasian has thoroughly been checked by the concerned field staff of IESCO, Operation Sub Division Nilore& found that no High Tension lines are passing on houses in the said locality.

(b) However, a private housing society / plotting area adjacent to the said abadi have been developed. Mr. Ghulam Hussain Sahu resident of Dhoke Abbasian Islamabad submitted an application for shifting of line passing through the said plotting area for which an estimate, on cost deposit basis, has been prepared & a demand notice amounting to Rs. 3,155,395/- dated 26-02-2025 has been issued to the complainant for payment.

7. **Ms. Aliya Kamran:**

*Will the Minister for Energy (Power Division) be pleased to state:*

- (a) *whether it is a fact that an electricity pole carrying thousands of volts in Mohallah Usmania, Sarai Kharboza, Street No.9, Dhoke Abbasi, Islamabad is broken in two places, posing a serious risk of a major accident have not got repaired;*
- (b) *the time by which said broken pole would be repaired or replaced; and*
- (c) *whether it is also a fact that the number of other electricity poles have broken in said area but are not yet got repaired uptill now?*

**Minister for Energy (Power Division)(Sardar Awais Ahmad Khan Leghari):** (a)Yes, it is a fact that one HT pole was damaged in Mohallah Usmania Sarai Kharbooza Street No. 09 Dhoke Abbasi Islamabad due to getting hit by an unknown vehicle at night in Dec-2024.

(b) The damage HT pole in nearest area of Mohallah Usmania Sarai Kharbooza Street No. 09 Dhoke Abbasi Islamabad has been replaced.

(c) After patrolling of the said area, concerned SDO has reported that no other pole was found broken / damaged in the area.

*Islamabad,  
the 11th March, 2025.*

TAHIR HUSSAIN,  
*Secretary General.*

(پہلا گروپ چودھواں اجلاس)

## قومی اسمبلی سیکرٹریٹ

### ”سوالات برائے زبانی جوابات“

جو بروز بدھ مورخہ ۱۲ مارچ، ۲۰۲۵ء کو منعقد ہونے والے  
قومی اسمبلی کے اجلاس میں پوچھے جائیں گے

88 \* ڈاکٹر نفیسہ شاہ:

(تیرویں اجلاس سے مؤخر شدہ)

کیا وزیر برائے خارجہ امور بیان فرمائیں گے:

(الف) پاکستانی شہریوں کے لیے متحدہ عرب امارات (یو اے ای) کے ویزے کیوں محدود کیے گئے ہیں؛ نیز

(ب) ایسی پابندی کی وجوہات کیا ہیں؟

وزیر برائے خارجہ امور (سینیٹر محمد اسحاق ڈار): (الف) متحدہ عرب امارات کے حکام نے مطلع کیا ہے کہ پاکستانی شہریوں پر کوئی باضابطہ ویزا پابندی نہیں ہے۔ متحدہ عرب امارات کے سفارت خانے نے مطلع کیا ہے کہ ان کی وفاقی اتھارٹی برائے شناخت، شہریت، کسٹمز اور پورٹ سیکورٹی نے پانچ سالہ ویزا کا اعلان کیا ہے جس کے لیے چند ایک کا ذکر کرنے کے لیے راولپنڈی ٹرپ ٹکٹ، ہوٹل بکنگ، جائیداد کی ملکیت کا ثبوت (اگر قابل اطلاق ہو)، 3,000 درہم کی پیشگی ادائیگی درکار ہے۔

(ب) متعدد مسائل نے سخت جانچ پڑتال اور پابندیوں میں حصہ ڈالا ہے۔ کچھ پاکستانی شہریوں کو جعلی ڈگریاں، ڈپلومے اور جعلی ملازمت کے معاہدے جمع کراتے ہوئے پایا گیا ہے۔ پاکستان

کے افرادی قوت کے چند ارکان اپنے ویزوں سے زیادہ قیام کر چکے ہیں جن میں سے کچھ سیاسی اور مجرمانہ سرگرمیوں میں ملوث ہیں۔ پاکستانی کمیونٹی کے کچھ ارکان کو سوشل میڈیا پلیٹ فارمز کا نامناسب استعمال کرتے ہوئے پایا گیا ہے۔

ابوظہبی میں پاکستانی سفارت خانے نے متحدہ عرب امارات کی حکومت کے ساتھ وزارتی اور انڈر سیکرٹری سطح پر یہ معاملہ اٹھایا ہے۔ ہماری وزارت میں مشرق وسطیٰ ڈویژن کے سینئر افسران اسلام آباد میں متحدہ عرب امارات کے سفارت خانے کے ساتھ یہ معاملہ اٹھا رہے ہیں۔ متحدہ عرب امارات کے ویزوں کے اجراء کے لیے سفارشی خطوط وزارت کی طرف سے اسلام آباد میں متحدہ عرب امارات کے سفارت خانے کو بروقت ویزا کی سہولت کے لیے شیئر کیے جاتے ہیں۔ وزارت اعلیٰ دفاتر کو سفارش کرتی رہتی ہے، جو وزارت کو اس موضوع پر متحدہ عرب امارات کے ہم منصبوں کے ساتھ ان کے تعامل / مصروفیت کے بارے میں آگاہ کرتے ہیں۔

حکومت پاکستان / وزارت اس معاملے پر اپنے متحدہ عرب امارات کے ہم منصبوں کے ساتھ مسلسل رابطے میں ہے۔ متحدہ عرب امارات کے حکام کا کہنا ہے کہ پاکستانی شہریوں پر کوئی باضابطہ ویزا کی پابندی نہیں ہے۔

1۔ \*محترمہ نزہت صادق:

کیا وزیر برائے مواصلات بیان فرمائیں گے کہ لاہور تا سیالکوٹ، سیالکوٹ تا کھاریاں اور کھاریاں تا راولپنڈی موٹروے کی منصوبہ بندی کی تفصیلات کیا ہیں اور ان کی تکمیل کی متوقع تاریخ کیا ہیں؟

وزیر برائے مواصلات (جناب عبدالعلیم خان): لاہور تا سیالکوٹ، سیالکوٹ تا کھاریاں اور کھاریاں تا راولپنڈی موٹروے کی تفصیل حسب ذیل ہے:

(الف) لاہورتا سیالکوٹ موٹروے

لاہورتا سیالکوٹ موٹروے مکمل کر لی گئی ہے اور مارچ 2020 سے ٹریفک کے لیے بحال ہے۔

(ب) سیالکوٹ کھاریاں موٹروے

سیالکوٹ تا کھاریاں موٹروے کی تعمیر کا آغاز اکتوبر 2022 کو کیا گیا تھا۔ یہ منصوبہ مختلف وجوہات کی بنا پر تاخیر کا شکار ہیں جن میں باز ترتیب، افراط زر کی بلند ترین شرح اور کے آئی بی او آر کی بلند شرح وغیرہ ہیں۔

اس مقصد کے لیے کنسٹریکشن میسرز ایس کے آئی ایم (ایف ڈبلیو او کی ایک پروجیکٹ کمپنی) نے اکتوبر 2024 میں ایس آئی ایف سی سے رابطہ کیا ہے تاکہ پروجیکٹ کی عملداری کو بحال کرنے کے لیے حکومت سے اضافی تعاون کا مطالبہ کیا جاسکے۔ اس کے بعد سے مسائل کے حل کے لیے ایس آئی ایف سی فورم پر کوششیں جاری ہیں۔ منصوبے کی تکمیل کی مدت 24 ماہ ہے۔

(ج) کھاریاں تارا واپنڈی موٹروے

اس منصوبے پر عملدرآمد کرنے کا جائزہ، مارکیٹ کے موجودہ تجارتی حالات کے مطابق لیا گیا ہے۔

اس منصوبے کا جائزہ میسرز اے ٹی کیرنیل کی جانب سے لیا گیا ہے جس کی خدمات پبلک پرائیویٹ پارٹنرشپ اتھارٹی کی جانب سے ایس آئی ایف سی کی وساطت سے حاصل کی گئی ہیں۔ اس کے مطابق منصوبے کا پروجیکٹ پروپوزل / لین دین کا ڈھانچہ تیار کیا گیا ہے اور نومبر 2024 میں پی تھری اے بورڈ کی منظوری حاصل کر لی گئی ہے۔ منظور شدہ پروجیکٹ پروپوزل کی بنیاد پر نظر ثانی شدہ پی سی۔ ون کوٹینڈ رنگ سے قبل ایکٹنگ کی منظوری کے لیے تیار کیا جا رہا ہے۔

منصوبے کی مدت تکمیل 24 ماہ ہے۔

2- \*ڈاکٹر نفیسہ شاہ:

کیا وزیر برائے مواصلات بیان فرمائیں گے کہ گزشتہ تین سالوں کے دوران نیشنل ہائی ویز اتھارٹی کی مالی پوزیشن/کارکردگی کی تفصیلات، بشمول مذکورہ عرصہ کے دوران ہونے والا نفع/نقصان کیا ہے؟  
وزیر برائے مواصلات (جناب عبدالعلیم خان):

فنانشل پرفارمنس

NHA ایک کارپوریٹ ادارہ ہے جو 1991 میں ایکٹ آف پارلیمنٹ کے ذریعے قائم کیا گیا تھا جس کا مقصد موثر، قابل اعتماد، محفوظ اور ماحول دوست نیشنل ہائی وے نیٹ ورک کی فراہمی کو محفوظ بنانا ہے۔ این ایچ اے بنیادی طور پر وفاقی حکومت پر اضافی بوجھ ڈالے بغیر اپنے وسائل سے اپنی انتظامی اور آپریشنل لاگت کو فنانس کر رہا ہے۔

فنانس کا جائزہ

| مالی سال      |          |          |                          |
|---------------|----------|----------|--------------------------|
| 2022          | 2023     | 2024     |                          |
| روپے ملین میں |          |          |                          |
| 74,007        | 78,385   | 96,985   | آمدنی                    |
| (28,233)      | (56,544) | (82,707) | اخراجات                  |
| 45,774        | 21,841   | 14,278   | مجموعی آمدنی (الف)       |
| 181,449       | 164,606  | 148,033  | نان کیش اخراجات          |
| 70            | 153,160  | 182,048  | کم قدری مالی لاگت        |
| 32,231        | 116,528  | -        | نقصان مبادلہ فراہمی بیمہ |
| 587           | 998      | 2,226    |                          |
| 214,337       | 435,292  | 332,307  | (ب)                      |
| 168,563       | 413,451  | 318,029  | خالص خسارہ ج: الف + ب    |

نیشنل ہائی وے اتھارٹی (این ایچ اے) نے مختلف دھاروں، جیسے ٹول آپریشنز، رائٹ آف دے (آراوڈ بلیو) چارجز، ریٹیل انکم، پولیس جرمانے، اور بلڈ آپریٹ۔ ٹرانسفر (بی او ٹی) منصوبوں سے آمدنی میں مسلسل اضافہ دکھایا ہے۔ آپریشنل اخراجات کو پورا کرنے کے بعد، آمدنی کے یہ ذرائع NHA کے لیے خالص نقدی کی آمد میں حصہ ڈالتے ہیں۔

تاہم، وفاقی حکومت سرکاری پالیسی کے مطابق، ایک مخصوص مارک اپ ریٹ پر پبلک سیکٹر ڈویلپمنٹ پروگرام (PSDP) کے ذریعے NHA کو سالانہ نقد ترقیاتی قرض (CDL) کی شکل میں ترقیاتی فنڈز فراہم کرتی ہے۔ خالص خسارہ غیر نقدی اخراجات کے اثرات کی عکاسی کرتا ہے، جیسے PSDP پر مالیاتی لاگت اور غیر ملکی قرضے، غیر ملکی قرضوں پر زر مبادلہ کے نقصانات، اور قدر میں کمی۔ لہذا، NHA کو حقیقی معنوں میں مالی نقصان نہیں اٹھانا پڑ رہا ہے، کیونکہ یہ عوامل اصل نقدی کے اخراج کے بجائے اکاؤنٹنگ ایڈجسٹمنٹ ہیں۔

دیکھ بھال اور آپریشنل کارکردگی گزشتہ تین سالوں کے دوران، قومی شاہراہوں اور موٹرویز کے تقریباً 1,543 کلومیٹر کے خستہ حال حصوں کو اوریز کے ذریعے بہتر کیا گیا ہے جس کی مالیت 54,58 ملین روپے بنتی ہے۔ تین سالہ کے دوران مکمل شدہ پروجیکٹس کی تفصیلات منسلکہ پر ہے۔

موسم سون کے موسموں میں، این ایچ اے نیٹ ورک ہنگامی بحالی کے کاموں کے ذریعے فعال رہا۔ تمام برف باری سے منسلک حصوں پر برف کی صفائی کی گئی اور FWO کو موسم سرما کے دوران خنجراب بارڈر پر برف کی صفائی کے لیے متحرک کیا گیا تاکہ قراقرم ہائی وے کو سال بھر کھولا جاسکے۔

(منسلکہ قومی اسمبلی کی لائبریری میں رکھ دیا گیا ہے)

3۔ \*محترمہ شرمیلا صاحبہ فاروقی ہشام:

کیا وزیر برائے توانائی (بجلی ڈویژن) بیان فرمائیں گے:

(الف) مختلف الیکٹرک سپلائی کمپنیوں کی جانب سے رپورٹ کردہ بڑے خسارہ جات کے

مسئلہ کو حل کرنے کے لیے حکومت کی جانب سے کیا اقدامات کیے جا رہے ہیں؛ نیز

(ب) وزارت، توانائی کے شعبے میں منافع بخش اداروں کی مضبوط مالی کارکردگی کو برقرار

رکھنے کے لیے کس طرح مدد کر رہی ہے؟

وزیر برائے توانائی (بجلی ڈویژن) (سردار اویس احمد خان لغاری): (الف) ڈسکوز کے

نقصانات کو پورا کرنے کے لیے حکومت کی طرف سے درج ذیل اقدامات کیے گئے ہیں:

- باختیار اور خود مختار بورڈ آف ڈائریکٹرز تشکیل دیا گیا۔
- مالی سال 2025 سے مالی سال 2029 کے لیے اسٹریٹجک روڈ میپ تیار کیا گیا ہے تاکہ نقصانات میں کمی اور تمام ڈسکوز کے بورڈ آف ڈائریکٹرز کے چیئرمین/ ڈسکوز کی ریکوری فیصد میں بہتری آئے۔
- زیادہ نقصان والے علاقوں کی نشاندہی کرنے کے لیے ڈسٹری بیوشن ٹرانسفارمر سطح پر کمپیوٹرائزڈ انرجی آڈٹ کا نفاذ۔
- رینٹل ٹائم نگرانی اور نقصان کے جائزہ کے لیے مرحلہ وار ایڈوانسڈ میٹرنگ انفراسٹرکچر (AMI) لگانا۔
- غیر مجاز کھپت کو ختم کرنے کے لیے پہلے سے بغیر میٹر والے صارفین کے لیے انرجی میٹرز کی تنصیب۔
- ڈسکوز میں آپریشنل کنٹرول کو اسٹریم لائن کرنے کے لیے ڈسکوز سپورٹ یونٹس (DSU) پر عملدرآمد۔

- بقایا جات کی وصولی کو بڑھانے کے لیے مقامی انتظامیہ اور ڈسکوز کے لیے ریکوری انسٹیٹوٹس کا متعارف کرانا۔
- غیر قانونی ٹپنگ اور براہ راست بلنگ کو کم کرنے کے لیے زیادہ چوری والے علاقوں میں ایریل ہنڈلڈ کنڈکٹرز (ABC) کی تنصیب۔
- گرڈ بجلی پر انحصار کم کرنے اور نقصانات کو روکنے کے لیے کیسکو میں زرعی ٹیوب ویلز کی سولرائزیشن۔
- ڈسکوز کی جانب سے لینڈ ریونیو ایکٹ کے تحت مستقل طور پر منقطع رہنے والے نادہندگان کے خلاف وصولی کی کارروائی کرنا۔

(ب) مندرجہ بالا اقدامات منافع بخش اداروں کو مضبوط مالی کارکردگی کو برقرار رکھنے کے قابل

بناتے ہیں۔

4۔ \* محترمہ ثمنینہ خالد گھری:

کیا وزیر برائے مواصلات بیان فرمائیں گے کہ حکومت نے ”پوسٹل سروسز“، سیکٹر/پوسٹل لائف انشورنس کمپنی (پی ایل آئی سی) کی خدمات میں بہتری کے لیے کیا اقدامات کیے ہیں؟

وزیر برائے مواصلات (جناب عبدالعلیم خان): پاکستان پوسٹ آفس ڈیپارٹمنٹ (PPOD) پاکستان پوسٹ کی پوسٹل سروسز کی بہتری کے لیے اٹھائے گئے اقدامات کی تفصیلات ضمیمہ الف پر

موجود ہیں۔

پوسٹل لائف انشورنس کمپنی لمیٹڈ (PLICL)

(i) رواں مالی سال کے لیے فنڈس ڈویژن کی جانب سے 2 ارب روپے سالانہ بجٹ

روپے مختص کی گئی تھی جو پالیسی ہولڈرز کے کلیمز کی ادائیگی کے لیے ناکافی تھے، وزارت مواصلات

نے فنڈس ڈویژن سے رجوع کیا اور بجٹ کو 2 ارب سے روپے 3 ارب روپے تک

بڑھا دیا گیا۔

(ii) پی ایل آئی سی ایل کے سابقہ بورڈ آف ڈائریکٹرز کی میعاد ختم ہو چکی ہے، وزارت مواصلات نے نئے آزاد بورڈ ممبران کی تقرری کو مشتمل کر دیا ہے جبکہ BODS کے ایک آزاد ممبر اور چار سابقہ اراکین بلحاظ عہدہ کے معاملے پر کارروائی کی جا رہی ہے اور اسے حتمی شکل دی جا رہی ہے۔

(iii) پی ایل آئی سی ایل کو مختلف سرکاری امور اور پارلیمانی امور کے بارے میں رہنمائی ہمیشہ ترجیحی بنیادوں پر فراہم کی جاتی ہے۔

#### منسلکہ۔ الف

#### ڈاک کے شعبے میں بہتری کے لیے حکومت کی طرف سے اٹھائے گئے اقدامات

حکومت پاکستان نے پوسٹل سروسز کے شعبے کی بہتری کے لیے درج ذیل اقدامات کیے ہیں۔

(الف) پاکستان پوسٹ میں ریئل ٹائم ڈیجیٹائزیشن کی کمی تھی اور زیادہ تر آپریشنز/سروس کی فراہمی مینوئل طریقوں پر مبنی تھی۔ بہتر خدمات کی فراہمی کے لیے ڈیجیٹائزیشن کی ضرورت کو محسوس کرتے ہوئے، حکومت نے کورین ایگزیم بینک کے تعاون سے "آٹومیشن آف پوسٹ آفسز" پروجیکٹ کا آغاز کیا تاکہ تمام ڈاکخانوں میں آئی سی ٹی انفراسٹرکچر فراہم کیا جائے۔ یہ پروجیکٹ ڈیجیٹل تقسیم کو ختم کرتا ہے، عوامی خدمات کی بہتر رسائی اور طویل مدتی سماجی فوائد فراہم کرتا ہے۔ یہ پروجیکٹ اگلے دو سالوں میں تربیت اور او اینڈ ایم سپورٹ، آئی سی ٹی انفراسٹرکچر کی ترقی، سینٹرل سسٹم کی ترقی اور ٹرمینلز کی فراہمی پر مشتمل ہے۔

(ب) شہریوں کو میل آرڈر کا بہتر ٹریک اور ٹریس فراہم کرنے کے لیے، PPOD نے پوسٹ آفسز کو 1,060 اینڈ رائیڈ موبائل فون فراہم کیے ہیں جن میں ایک موبائل ڈیلیوری اپیلی کیشن ہے جو خاص طور پر خود کار مرکزوں کے ذریعے ڈیلیوری کی معلومات اور ریپوٹ اپ ڈیٹ کے لیے ڈیزائن کی گئی ہے۔

(ج) دور دراز کے مقامات/ دیہی علاقوں میں ڈاک کی ترسیل ایک چیلنج تھی۔ ترسیل کی رفتار

اور آؤٹ ریج کو بڑھانے کے لیے، پاکستان پوسٹ نے فیلڈ اسٹاف میں 1000 ہنڈا سی ڈی 70 موٹر سائیکلیں تقسیم کر کے اپنے پوسٹ مینوں کی ڈیلیوری ہینڈس کو موثر بنایا ہے۔

(د) پاکستان پوسٹ خط اور پارسل میل کی ترسیل اور ڈیلیوری کو یقینی بناتا ہے۔

پاکستان پوسٹ دنیا کے تمام حصوں میں ہے سوائے اسرائیل کے۔ بین الاقوامی رابطوں کو بہتر اور قابل اعتماد بنانے کے لیے، پاکستان پوسٹ نے اپنے انٹرنیشنل پوسٹل سسٹم (آئی پی ایس) سافٹ ویئر کو بین الاقوامی معیار کے مطابق جدید ترین ورژن میں کامیابی سے اپ گریڈ کیا ہے۔

(ہ) میل کی ترسیل اور ڈیلیوری کے عمل کو مزید موثر بنانے کے لیے، پاکستان پوسٹ نے

میل کی ترسیل کے عمل کو ڈیجیٹائز کرنے، آپریشنل کارکردگی کو بہتر بنانے، اخراجات کو کم کرنے اور کاربن فوٹ پرنٹ کو کم کرنے کے لیے کاغذ پر مبنی آپریشنز کو ختم کرنے کے لیے ایک پروجیکٹ شروع کیا۔ پیپریس ٹرانسمیشن میں منتقلی نے ضلعی میں دفاتر (DMOs)، انٹرنیشنل میل آفسز (IMOs) اور کمپیوٹرائزڈ ڈیلیوری پوسٹ آفسز میں مواصلات کو فعال بنایا جبکہ آپریشنل اخراجات میں کمی ہوئی اور پاکستان پوسٹ کے کاربن فوٹ پر نٹس میں بھی کمی آئی۔

• اٹھائے گئے اقدامات کا نتیجہ IPD2 رپورٹ میں پاکستان پوسٹ کی

پوسٹل ڈویلپمنٹ لیول (PDL-5) سے پوسٹل ڈویلپمنٹ لیول

(PDL-6) تک کی نمایاں پیش رفت سے ظاہر ہوتا ہے۔ یونیورسل

پوسٹل یونین (UPU) پوسٹل سیکٹر کی سالانہ درجہ بندی IPD2 رپورٹ

جاری کرتی ہے جس میں 192 رکن ممالک کی پوسٹل انتظامیہ کی سطح کا تعین

کیا جاتا ہے۔ کسی بھی ملک میں پوسٹل سروسز کی سطح کے تعین کے معیار کو چار

اشاریوں کے لیے جانچا جاتا ہے یعنی قابل اعتماد، پہنچ، مطابقت اور موافقت۔ اس کے بعد تمام ممالک کی ان کی سروس کے معیار کے 10 درجات کے مطابق درجہ بندی کی جاتی ہے۔ جہاں لیول 1 بدترین ہے اور لیول 10 بہترین ہے۔ پاکستان پوسٹ کو 2023 میں UPU کی IPD2 رینٹنگ کے لیول 5 کا درجہ دیا گیا تھا لیکن 2024 کی IPD2 رپورٹ میں، پاکستان پوسٹ نے لیول 6 حاصل کیا ہے جو اس کی آپریشنل کارکردگی کی وجہ سے ایک سنگ میل کی کامیابی ہے۔

5۔ \* رائے حسن نواز خان:

کیا وزیر برائے توانائی (بجلی ڈویژن) بیان فرمائیں گے:

(الف) آیا یہ امر واقعہ ہے کہ موجودہ حکومت کی جانب سے بجلی کے نرخوں میں اضافے کے

باوجود گردشی قرضہ ہر گزرتے دن کے ساتھ بڑھتا جا رہا ہے؟

(ب) اگر ایسا ہے تو مئی 2022 سے ہر مہینے کے دوران اس کے حجم میں کتنا اضافہ ہوا، اس کی

ماہانہ وارفصلیات کیا ہیں؛ نیز

(ج) گردشی قرضہ کا باعث بننے والے اداروں کے نام یا اس میں کارفرما عوام کیا ہیں؟

وزیر برائے توانائی (بجلی ڈویژن) (سردار اویس احمد خان لغاری): (الف) اس سال گردشی

قرض میں اضافہ نہیں ہوا ہے۔

(ب) حکومت کی مسلسل کوششوں کی وجہ سے گردشی قرض میں خاطر خواہ کمی ہوئی ہے۔ مالی سال

کے پہلے چھ مہینوں میں گردشی قرض میں 9 بلین روپے کی کمی واقع ہوئی، جون 2024 تک گردشی قرض

2393 بلین روپے تھا جبکہ دسمبر 2024 تک یہ کم ہو کر 2384 بلین روپے تھا۔ تفصیل منسلکہ ج-1 پر ہے۔

(ج) گردش قرض میں اضافے کی بڑی وجوہات میں طرز حکمرانی، ٹرانسمیشن اور ڈسٹری بیوشن میں ناقص کارکردگیاں، نصب شدہ استعداد سے کم استفادہ کرنا مہنگائی، روپے کی قدر میں کمی اور چھتوں پر توانائی کے اصول سمیت متبادل ذرائع پر منتقلی وغیرہ شامل ہیں۔

منسلکہ۔ج۔۱

مہینہ وار گردش قرض کی کیفیت

| مہینہ     | روپے بلین میں | اضافہ / کمی |
|-----------|---------------|-------------|
| مئی۔22    | 2,458         |             |
| جون۔22    | 2,253         | (205)       |
| جولائی۔22 | 2,360         | 108         |
| اگست۔22   | 2,491         | 131         |
| ستمبر۔22  | 2,437         | (54)        |
| اکتوبر۔22 | 2,501         | 64          |
| نومبر۔22  | 2,510         | 8           |
| دسمبر۔22  | 2,536         | 26          |
| جنوری۔23  | 2,626         | 91          |
| فروری۔23  | 2,671         | 45          |
| مارچ۔23   | 2,542         | (130)       |
| اپریل۔23  | 2,626         | 84          |
| مئی۔23    | 2,646         | 21          |
| جون۔23    | 2,310         | (336)       |
| جولائی۔23 | 2,503         | 193         |
| اگست۔23   | 2,550         | 47          |
| ستمبر۔23  | 2,537         | (13)        |

|           |       |       |
|-----------|-------|-------|
| اکتوبر-23 | 2,611 | 73    |
| نومبر-23  | 2,678 | 67    |
| دسمبر-23  | 2,551 | (127) |
| جنوری-24  | 2,635 | 85    |
| فروری-24  | 2,679 | 44    |
| مارچ-24   | 2,794 | 114   |
| اپریل-24  | 2,729 | (65)  |
| مئی-24    | 2,655 | (73)  |
| جون-24    | 2,393 | (262) |
| جولائی-24 | 2,351 | (42)  |
| اگست-24   | 2,480 | 129   |
| ستمبر-24  | 2,467 | (13)  |
| اکتوبر-24 | 2,404 | (62)  |
| نومبر-24  | 2,381 | (23)  |
| دسمبر-24  | 2,384 | 3     |

6- \*محترمہ عالیہ کامران:

کیا وزیر برائے پارلیمانی امور بیان فرمائیں گے:

(الف) آیا الیکشن کمیشن آف پاکستان (ای سی پی) نے اس امر کا نوٹس لیا ہے کہ عام انتخابات 2024 کیلئے قائم کیے گئے پولنگ اسٹیشن ووٹروں کی رہائش گاہ اور پولنگ اسٹیشنوں کے درمیان فاصلے کے ساتھ ساتھ ووٹروں کے لیے ان اسٹیشنوں کی مجموعی رسائی کے حوالے سے انتخابات ایکٹ اور اس کے تحت بنائے گئے قوانین کے مطابق نہیں بنائے گئے تھے؛

(ب) آیا ای سی پی نے اس مسئلے کی جانچ پڑتال کیلئے حلقہ وار جائزہ لیا گیا ہے؛

(ج) اگر ایسا ہے تو کن خامیوں کی نشاندہی کی گئی ہے اور اگر اس طرح کا جائزہ نہیں لیا گیا تو

اس کی وجوہات کیا ہیں؛ نیز

(د) ای سی پی کی جانب سے ان خامیوں کو دور کرنے اور آئندہ انتخابات میں ہروٹر کے

لیے پولنگ اسٹیشنوں تک آسان رسائی کو یقینی بنانے کے لیے کیا خصوصی اقدامات

کیے گئے ہیں؟

وزیر برائے پارلیمانی امور (ڈاکٹر طارق فضل چوہدری): الیکشن ایکٹ 2017 کی دفعہ 59(2)

پر تصریح کرتی ہے کہ:

”کمیشن جہاں تک ممکن ہو پچھلے انتخابات کے لیے قائم کیے گئے پولنگ اسٹیشنوں کو برقرار رکھے گا

لیکن پولنگ اسٹیشن کے درمیان کم سے کم ایک کلومیٹر کے فاصلے اور اس میں تفویض کیے گئے ووٹرز کو

کم کرنے کی ضرورت کے مطابق فہرست میں اضافہ یا تبدیلی کر سکتا ہے۔“

عام انتخابات 2024 سے قبل کمیشن کی جانب سے عام انتخابات 2018 کے دوران قائم کیے گئے

اور عام انتخابات 2024 کے لیے تجویز کردہ پولنگ اسٹیشنوں کی عمارتوں کا عملی جائزہ لیا گیا عمارتوں کی

دستیابی اور مناسبت کو مد نظر رکھتے ہوئے جہاں تک ممکن ہو کمیشن نے ووٹرز کے ایک کلومیٹر کے دائرے میں

پولنگ اسٹیشن قائم کرنے کو یقینی بنایا انتخابی علاقوں کی جغرافیائی نوعیت میں ایک کلومیٹر کے رداس میں عمارتوں

کی عدم دستیابی، آبادی بکھری ہوئی ووٹرز، امن و امان کے مسائل اور سیکورٹی اور پولنگ عملے کی حفاظت کو

مد نظر رکھتے ہوئے مذکورہ قانون کی تفریح میں فراہم کردہ سہولت کے مطابق کچھ اسٹیشنز کو ایک کلومیٹر حدود سے

باہر قائم کیا گیا۔

(ب) ای سی پی نے ووٹرز کی سہولت کے لیے پورے اضلاع کے پولنگ اسٹیشنز کا سروے کیا

جس میں 7,000 سے زائد نئی عمارتوں کی نشاندہی کی گئی ان عمارتوں میں پولنگ اسٹیشنز عام انتخابات میں

قائم کیے گئے تھے۔ عام انتخابات 2018 اور عام انتخابات 2024 میں پولنگ اسٹیشنوں میں اضافے کا

تقابلی چارٹ حسب ذیل ہے۔

| عام انتخابات 2018 | عام انتخابات 2024 | اضافہ کیا گیا |
|-------------------|-------------------|---------------|
| 85,058            | 92,353            | 7295          |

(ج) بالا کے مطابق عمارتوں کے سروے کیے گئے اور عمارتوں کی مناسبت کا ضروری جائزہ لینے کے بعد بطور پولنگ اسٹیشنز انتخابات کیا گیا۔ صوبائی حکومت سے ضروری سہولیات یعنی پانی، واش رومز اور بجلی وغیرہ کی ممکنہ حد تک فراہمی کے لیے تجویز دی گئیں۔

(د) عمارتوں کا ایک نیا سروے اگلے عام انتخابات سے پہلے کیا جائے گا تاکہ موجودہ عمارتوں کی مناسبت کو جانچا جاسکے اور پولنگ اسٹیشنوں کے قیام کے لیے نئی عمارتوں کی نشاندہی کی جاسکے ووٹرز کی ممکنہ حد تک سہولت کو یقینی بنایا جائے گا اور صوبائی حکومتوں سے عمارت میں عدم دستیاب سہولیات کی فراہمی کے لیے بھی کیا جائے گا۔

7۔ \* محترمہ شگفتہ جمالی:

کیا وزیر برائے مواصلات بیان فرمائیں گے:

(الف) ٹول پلازوں کے قیام بالخصوص ایک ٹول پلازہ اور دوسرے کے درمیان فاصلہ کے حوالے سے مقررہ معیار کیا ہے نیز مسافروں اور مقامی کمیونٹیز پر غیر ضروری بوجھ کو روکنے کے لیے حکومت کیا اقدامات کر رہی ہے؛

(ب) آیا وزارت یا متعلقہ اتھارٹی نے اس امر کا نوٹس لیا ہے کہ صوبہ سندھ میں ٹول پلازے نسبتاً کم فاصلوں پر قائم کئے گئے ہیں؛

(ج) اگر ایسا ہے تو سندھ میں قائم کردہ ٹول پلازوں کی تفصیلات کیا ہیں نیز ان میں ہر ایک کے درمیان فاصلہ کیا ہے؛ نیز

(د) سندھ میں ان ٹول پلازوں کے درمیان فاصلہ کو منطقی بنانے کے لیے حکومت کیا اصلاحی اقدامات کر رہی ہے تاکہ مسافروں اور عوام الناس پر غیر ضروری بوجھ کو کم کیا جاسکے؟

وزیر برائے مواصلات (جناب عبدالعلیم خان): (الف) مطلع کیا جاتا ہے کہ این ایچ اے کے ایک کارپوریٹ ادارہ ہے جیسے پارلیمنٹ کے ایکٹ یعنی این ایچ اے ایکٹ 1991، کے ذریعے قائم کیا گیا ہے۔ اس کے بعد اس میں ترمیم کی گئی ہے اور اسے نیشنل ہائی ویز، موٹرویز اور سپر دکرده اسٹریٹجک سڑکوں کی تعمیر، ترقی، آپریشن، مرمت اور دیکھ بھال کے لیے پروگراموں کی منصوبہ بندی، فروغ، تنظیم اور نفاذ کا اختیار دیا گیا ہے۔ اس وقت، این ایچ اے ملک کے 14500 کلومیٹر سے زیادہ کے وفاقی روڈ نیٹ ورک کا انتظام کر رہا ہے۔

این ایچ اے ایکٹ 1991 (ترمیم شدہ 2001) دفعہ 10 (2) (vii)، باب III، این ایچ اے کو قومی شاہراہوں، اسٹریٹجک سڑکوں اور اس کے زیر کنٹرول ایسی دیگر سڑکوں پر ایسی شرائط جو وہ مناسب خیال کرے، پر ٹول لگانے، وصول کرنے یا کئے جانے کا اختیار دیتا ہے (منسلکہ۔ الف)

ٹول، سڑک کے استعمال کی فیس ہے۔ مسافروں کو موٹرویز پر سفر کے دوران طے شدہ فاصلے کے مطابق ٹول ادا کرنا پڑتا ہے، جب کہ قومی شاہراہوں پر اسے مقررہ پوائنٹس یعنی اتھارٹی کے قائم کردہ ٹول پلازوں پر ادا کیا جاتا ہے۔

یہ بتانا ضروری ہے کہ این ایچ اے ایکٹ کی دفعہ 31 کے تحت وفاقی حکومت کو قواعد وضع کرنے کا اختیار حاصل ہے۔ جبکہ دفعہ 32 کے تحت اتھارٹی کو ضوابط وضع کا اختیار حاصل ہے۔ اسی طرح، اتھارٹی کے معاملات کو اچھے طریقے سے چلانے کیلئے آراہیم اے قواعد 2003 اور ٹولنگ پالیسی وضع کی گئی ہے (منسلکہ۔ ب)۔

این ایچ اے، ٹول پلازے این ایچ اے ٹولنگ پالیسی 2010 جو قابل اطلاق قواعد و ضوابط کے تحت تشکیل دی گئی ہے، کے مطابق نصب کرتا ہے۔ ٹولنگ پالیسی کا متعلقہ اقتباس حسب ذیل ہے:

”قومی شاہراہوں اور اسٹریٹجک روڈ پر دو ٹول پلازوں کے درمیان فاصلہ ٹریفک کے حجم، ٹریفک کی کثافت اور ہائی وے کی موجودہ گنجائش کے لحاظ سے 35 سے 60 کلومیٹر ہونا چاہیے۔

این ایچ اے قومی شاہراہوں پر ٹول وصولی کے علاوہ پلوں اور سرنگوں وغیرہ پر بھی ٹول لگا سکتا ہے۔  
اس کے لئے قومی شاہراہوں کے کم از کم فاصلہ جس کا پہلے ذکر کیا گیا ہے پر غور نہیں کیا جائے گا۔“  
(ب) صوبہ سندھ سمیت پورے ملک میں قومی شاہراہوں پر ٹول پلازوں کا قیام غیر کنٹرول شدہ  
رسائی نیٹ ورک کے لیے اوپن لوپ سسٹم پر مبنی ہے جیسا کہ این ایچ اے ٹولنگ پالیسی میں صراحت کی گئی  
ہے اور اس کے فاصلے کے معیار کی سختی سے پابندی کی گئی ہے۔

(ج) ٹول پلازوں کی تفصیل اور ان کا مقام (منسلکہ-ج) پر ہے۔

(د) حکومت کی طرف سے دیے گئے NHA مینڈیٹ کے مطابق، NHA کے موجودہ روڈ  
نیٹ ورک کے آپریشن کا انتظام اور دیکھ بھال NHA کی ذمہ داری ہے کہ اس کی اپنی رسیدوں سے مالی  
اعانت فراہم کی جائے۔ لہذا، آرایم اے قوانین کے تحت وصولیوں کے نامزد ذرائع کا این ایچ اے کو اختیار  
دیا گیا ہے۔

(الف) سڑکوں اور پلوں پر ٹولز؛

(ب) سڑک کے استعمال سے متعلق جرمانے (مثلاً اوور لوڈنگ، ٹریفک جرم)؛

(ج) ایکسل لوڈ چارجز؛

(د) اضافی بھاری گاڑی کی فیس؛

(ه) بین الاقوامی ٹرانزٹ فیس؛ اور

(و) سرحدی فیس

اس سلسلے میں، NHA کے ریونیو میں سب سے بڑا حصہ ڈالنے والے ٹول کا استعمال اتھارٹی کے  
سالانہ مینٹیننس پلان کی مالی اعانت کے لیے کیا جاتا ہے تاکہ NHA کے موجودہ روڈ نیٹ ورک کی بحالی اور  
بہتری کے لیے مالی اعانت فراہم کی جاسکے۔ اس مقصد کے لیے، NHA ٹول پلازوں کو NHA ٹولنگ  
پالیسی میں دی گئی ہدایات کے مطابق قائم کرتا ہے۔

(منسلکہ جات قومی اسمبلی کی لائبریری میں رکھ دیے گئے ہیں)

8۔ \*محترمہ سحر کامران:

کیا وزیر برائے سائنس و ٹیکنالوجی بیان فرمائیں گے:

(الف) آیا یہ امر واقعہ ہے کہ فروری، 2025ء میں پاکستان کونسل برائے تحقیق آبی وسائل نے متعدد بوتل کے پانی کے برانڈز کو غیر محفوظ/غیر معیاری قرار دیا ہے؛ اگر ایسا ہے تو

اس کی تفصیلات کیا ہیں؛ نیز

(ب) غیر محفوظ/غیر معیاری بوتل بند پانی کے برانڈز کے تیار کنندگان پر کئے گئے جرماتوں

اور ان کے خلاف کی گئی کارروائیوں کی تفصیلات کیا ہیں؟

وزیر برائے سائنس و ٹیکنالوجی (جناب خالد حسین مگسی): (الف) پاکستان تحقیقی کونسل برائے

آبی وسائل (پی سی آر ڈبلیو آر) نے فروری، 2025ء میں، بوتلوں میں بند پانی کے معیار کی سہ ماہی رپورٹ برائے اکتوبر تا دسمبر، 2024 جاری کی۔ رپورٹ کی نقل منسلکہ۔ الف کے طور پر لف ہے۔

پاکستان اسٹینڈرڈز اینڈ کوالٹی کنٹرول اتھارٹی (پی ایس کیو سی اے) اپنے ایکٹ، 1996 کی رو سے (غذائی اور غیر غذائی مصنوعات) سے متعلقہ معیارات وضع کرنے اور پی ایس کیو سی اے کی لازمی مصنوعات کی فہرست میں شامل مصنوعات کے معیار کی نگرانی کی ذمہ دار ہے۔

اس وقت پی ایس۔ 4639/2004 کی بوتلوں میں بند پینے کے پانی سمیت 173 مصنوعات پی ایس کیو سی اے کی لازمی اشیاء کی فہرست میں شامل ہیں۔ لازمی مصنوعات کی فہرست منسلکہ۔ ب کے طور پر لف ہے۔

پی سی آر ڈبلیو آر کی جانب سے جاری کردہ بوتل میں بند پانی کی سہ ماہی رپورٹ کے مطابق بوتلوں میں بند پینے کے پانی کی ستائیس (27) برانڈز کو کیمیائی اور مائیکرو بائیولوجیکل معیارات کی بنیاد پر غیر محفوظ قرار دیا گیا ہے۔ اس کی تفصیلات رپورٹ کے صفحات 1، 2، 22، 23، 26 اور 27 پر موجود ہیں۔ غیر محفوظ مارکہ جات کے خلاف پی ایس کیو سی اے کی جانب سے کی گئی کارروائی کی تفصیل منسلکہ۔ ج کے طور پر لف ہے۔

(ب) غیر محفوظ برانڈز کے خلاف پی ایس کیو سی اے کی جانب سے کی گئی کارروائی کی تفصیلات منسلکہ۔ ج پر ہیں۔ چونکہ ایسے برانڈز جو پہلے ہی پی ایس کیو سی اے کے لائسنس یافتہ ہیں پی ایس کیو سی اے

کی جانب سے فوری معائنہ اور رسرچنگ ری سیمپلنگ کی گئی ہے۔ نمونہ جات ٹیسٹنگ کے لیے متعلقہ لیبارٹریوں کو بھیج دیے گئے ہیں۔ کیس کی تھلیف حسب ذیل ہے:

- i - پی سی آر ڈبلیو آر کو موصول ہونے والے برانڈز سیمپلز کی تعداد: 176
  - ii - مجموعی محفوظ برانڈز کی تعداد: 194
  - iii - غیر محفوظ برانڈز کی تعداد: 27
  - iv - پی ایس کیوسی اے کی جانب سے اپنے لائسنس یافتگان کے برانڈز کے لیے ری سیمپلنگ کیے گئے معائنہ کی تعداد: 08
  - v - ان رجسٹرڈ برانڈز کی تعداد جن کے لائسنس پی ایس کیوسی اے نے منسوخ کر دیے ہیں: 02
  - vi - غیر قانونی پیداوار کے لیے تیار کنندہ / یونٹوں کو پی ایس کیوسی اے کی جانب سے جاری کردہ نوٹس: 06
  - vii - ان غیر قانونی تیار کنندہ یونٹوں کی تعداد جن کا اسٹاک پی ایس کیوسی اے نے ضابطہ کیا: 06
  - viii - ایسے تیار کنندہ یونٹس جو کہ ناقابل شناخت ہیں:
- مشترکہ مفادات کی کونسل (سی سی آئی) نے 4 مئی 2021 کو ہونے والے اپنے 44 ویں اجلاس میں فوڈ پروڈکٹس کے نفاذ اور نگرانی کے لیے صوبائی حکومتوں کے کردار کے حوالے سے اپنی ہدایت جاری کی۔ فیصلہ ذیل میں دوبارہ پیش کیا جاتا ہے:
- ”سی سی آئی نے فیصلہ کیا کہ کاروبار کرنے میں آسانی کو مزید بہتر بنانے اور ملک میں کوالٹی اور معیار کو ہم آہنگ کرنے کے لیے صوبے پاکستان اسٹینڈرڈز اینڈ کوالٹی کنٹرول اتھارٹی (پی سی کیوسی اے) کے تیار کردہ قومی معیارات کو اپنائیں گے۔ لیبلنگ اور سرٹیفیکیشن مارکس کا لوگو بھی وفاقی حکومت / پی سی کیوسی ایس کے پاس رہے گا۔ یہ بھی فیصلہ کیا گیا کہ کھانے پینے کی مصنوعات کی

فروخت کے لیے کاروبار کی رجسٹریشن فوڈ پروڈکٹس کے لیے فیکٹری کے قیام کا لائسنس فوڈ پروڈکٹس کی انفورسمنٹ اور نگرانی صوبائی حکومتوں کے پاس رہے گی۔

سی سی آئی کے فیصلے کے مطابق فوڈ پروڈکٹس کی انفورسمنٹ اور مانیٹرنگ صوبائی حکومتوں کی اہم ذمہ داری ہے۔ لہذا پی ایس کیوسی ایس نے مزید ضروری کارروائی اور کیس کی پیروی کے لیے صوبائی فوڈ اتھارٹیز کی اعلیٰ انتظامیہ کو مطلع کیا ہے۔ (منسلکہ۔ ”ڈ“)

(منسلکہ جات قومی اسمبلی کی لائبریری میں رکھ دیے گئے ہیں)

9۔ \* محترمہ شگفتہ جمالی:

کیا وزیر برائے سائنس و ٹیکنالوجی بیان فرمائیں گے:

(الف) آیا پاکستان کے بحری وسائل کے انتظام کے حوالے سے قومی ادارہ برائے بحری علوم (این آئی او) کی کارکردگی اور تحقیق کے نتائج پر کوئی آزاد جائزے لیے گئے یا جانچ پڑتال کی گئی ہے؛ اگر ایسا ہے تو اس کی تفصیلات کیا ہیں؛

(ب) این آئی او کے کام بحری تحقیق، بحری وسائل کے انتظام اور ماحولیاتی تحفظ بالخصوص طریق ہائے کار، ڈیٹا اکٹھا کرنے اور عالمی بحری نظم و نسق کے حوالے سے کس طرح بین الاقوامی معیارات کے مطابق ہے؛

(ج) آیا پاکستان کے براعظمی ساحل، بحری آلودگی کے مطالعات اور پائیدار ساحلی ترقی میں این آئی او کے کردار کا تنقیدی جائزہ لینے کے لیے کوئی آزادانہ فریق ثالث کی رپورٹیں یا بین الاقوامی موازنے دستیاب ہیں؛ نیز

(د) این آئی او کی تحقیقی صلاحیتوں کو یقینی بنانے کے لیے حکومت کیا اقدامات کر رہی ہے کہ بین الاقوامی بہترین طریق ہائے کار کو پورا کرنے اور عالمی بحری تنظیموں کیساتھ شراکت کو بڑھانے کے لیے مسلسل اپ ڈیٹ کیا جا رہا ہے؟

وزیر برائے سائنس و ٹیکنالوجی (جناب خالد حسین مگسی): (الف) قومی ادارہ برائے بحری علوم (این آئی او) کے پاس کوئی بحری تحقیقاتی جہاز نہیں ہے۔ اس لیے، سمندری وسائل کے جائزے

اور تخمینے کی بابت کیے جانے والے تمام سروے بین الاقوامی تحقیقی اداروں کے اشتراک سے سرانجام دیے جاتے ہیں۔ ان اداروں میں برطانیہ کا انسٹیٹیوٹ آف اوشیانوگرافک سائنسز (آئی او ایس)، نیدرلینڈز انسٹیٹیوٹ آف میرین ریسرچ (این آئی اوزیڈ، جرمن میرین جیالوجیکل انسٹیٹیوٹ (بی جی آر)، فرانسیسی پولر ریسرچ انسٹیٹیوٹ آئی پی ای وی) اور چائنہ جیولوجیکل سروے (سی جی ایس) اور چائنیز اکیڈمی آف سائنسز شامل ہیں۔ این آئی او کے محققین کی جانب سے معروف عالمی اداروں کے ساتھ مل کر کیے گئے بحری جائزوں نے مکران کے ساحل کے ساتھ واقع میتھین کے ذخائر سے متعلق مزید معلومات کے حصول میں مدد دی ہے۔ ان تحقیقی نتائج کو معروف بین الاقوامی جرائد میں شائع کیا گیا ہے۔

(ب) قومی ادارہ برائے بحری علوم کا کام بین الاقوامی معیارات کے مطابق ہے اور یہ ڈیٹا اکٹھا اور اس تشریح کے لیے قائم کردہ معیاری طریقہ ہائے کار کی پابندی کرتا ہے۔

قومی ادارہ برائے بحری علوم جدید شعبہ جاتی اور تجزیاتی ٹیکنالوجی سے لیس ہے، جسے آفس آف نیول ریسرچ (او این آر) اور ایشیائی ترقیاتی بینک (اے ڈی بی) جیسے اداروں کے ساتھ ساتھ مختلف دیگر قومی اور بین الاقوامی سرکاری اور نجی اداروں کی جانب سے بین الاقوامی سطح پر فنڈ کردہ منصوبوں میں بڑے پیمانے پر استعمال کیا گیا ہے۔ ڈیٹا کو بحری علوم کے بین الاقوامی ڈیٹا سینٹر میں آرکائیو کیا گیا ہے اور عالمی سطح پر محققین اپنے مطالعے اور اشاعتوں کے لیے اس کا وسیع پیمانے پر استعمال کرتے ہیں۔ کامیاب سمندری تحقیق، چاہے وہ لیبارٹری میں یا اس سے باہر فیلڈ میں کی جائے وہ کوالٹی کنٹرول کے اقدامات کی پابندی پر انحصار کرتی ہے۔

(ج) قومی ادارہ بحری علوم (این آئی او) بحری حدود کی توسیع کی بابت پاکستان کے کیس کی تیاری اور دفاع کا ذمہ دار بنیادی محکمہ تھا اور اس نے یو این کمیشن میں ڈیٹا کی درستگی کو یقینی بنانے میں ایک مفید کردار ادا کیا ہے۔ این آئی او کی کوششوں کے بغیر پاکستان کے کیس کی منظوری مشکل ہو سکتی ہے۔ اس ڈیٹا کی کانسٹیبل شیلف کی حدود پر اقوام متحدہ کمیشن کی جانب سے مقررہ معیارات کے مطابق کوالٹی کی جانچ پڑتال کی گئی تھی۔

مزید برآں، ایسے تمام ممالک جو اپنی سمندری حدود میں توسیع کے خواہاں ہیں ان کو اس وقت خام اور پراسیس شدہ ڈیٹا دونوں جمع کرنے کی ضرورت تھی جب انھوں نے اپنا کیس اقوام متحدہ میں پیش کیا تھا۔ این آئی او نے مختلف اسٹیک ہولڈرز بشمول KANUPP، BCDA، PMSA اور بہت سے دوسرے کے لیے سمندری آلودگی کا جائزہ کیلئے اقدامات کیے ہیں۔ یہ تنظیمیں ساحلی زون کے انتظام وغیرہ میں این آئی او کے کردار کی تصدیق کر سکتی ہیں۔

کانٹیننٹل شیلف کی توسیع کے لیے جمع کردہ اور پروسیس شدہ تمام ڈیٹا معروف بین الاقوامی کمپنیوں سے حاصل کیا گیا تھا، جس میں UK میں نیشنل اوشینو گرافک سینٹر (NOC)، فرانسیسی اوشین ریسرچ انسٹی ٹیوٹ (IFREMER)، GEMS (UK) اور کینیڈا میں Seaforth Surveys شامل ہیں۔

(د) حکومت پاکستان نے، نیو (این آئی او) کے ساتھ شراکت میں، نیو کی تحقیقی صلاحیتوں کو بڑھانے کے لیے متعدد اقدامات کیے ہیں۔ ان اقدامات کو عالمی بہترین طریقوں کے ساتھ ہم آہنگ کرنے اور بین الاقوامی سمندری تنظیموں کے ساتھ بہتر تعاون کو فروغ دینے کے لیے ڈیزائن کیا گیا ہے۔ نیو (این آئی او) بین الاقوامی سطح پر چین اور متعدد یورپی ممالک کے مختلف تحقیقی اداروں کے ساتھ تعاون کرتا ہے۔

نیشنل انسٹی ٹیوٹ آف اوشیانو گرافی (این آئی او) موسمیاتی تبدیلیوں کے اثرات اور ساحلی خطرات پر توجہ مرکوز کرنے میں کلیدی کردار ادا کرتا ہے، جو پاکستان کے ساحلی علاقوں کو تیزی سے متاثر کر رہے ہیں۔ این آئی او کی تحقیقی صلاحیتوں کو بڑھانے اور اس بات کو یقینی بنانے کے لیے کہ یہ ان شعبوں میں ملک کی مؤثر مدد کر سکتی ہے، اضافی حکومتی تعاون کی ضرورت ہے۔

ذیل میں وہ اہم شعبے ہیں جہاں حکومت کی جانب سے بڑھائی جانے والی امداد ایک اہم فرق کر سکتی ہے:

• تحقیق اور ترقی کے لیے بڑھانا فنڈنگ

• ٹیکنالوجی انفراسٹرکچر اور مہارت کا انقلاب

• ریسرچ لیبرز کی اپ گریڈیشن

- اعلیٰ درجے کی نگرانی اور نگرانی کے نظام کا استحصال
- سیٹلائٹ ڈیٹا تک رسائی
- تربیت اور صلاحیت کی تعمیر
- بین الاقوامی برادری کے ساتھ تعاون۔
- تربیتی پروگراموں اور ہنر کی ترقی کو آسان بنانا
- سمندری تحقیق اور موسمیاتی تبدیلی کے ورژن میں مقامی مہارت کو فروغ دینے کے لیے این آئی او کے اندر تربیتی مراکز قائم کرنا۔
- ڈیٹا اکٹھا کرنے اور انتظامی مرکز کو تقویت دینا
- موسمیاتی تبدیلی اور ساحلی خطرات پر وقف تحقیق۔
- سطح سمندر میں اضافہ اور ساحلی کٹاؤ انتہائی موسمی واقعات سمندری تیزابیت اور سمندری ماحولیاتی نظام - مینگروڈ اور ویٹ لینڈ کنزرویشن
- پالیسی کی پیروی اور آپریشن
- ریسرچ روڈ میپ ورک پلان۔ این آئی او کے لیے ایک دیرینہ تحقیقی روڈ میپ تیار کرنا اور پائیدار ترقی کے اہداف (SDG) اور پیرس معاہدے جیسی قومی اور بین الاقوامی اہمیت کے معاہدات کی مطابقت میں بنانا۔
- اس سے این آئی او کو موسمیاتی تبدیلی کے اثرات اور ساحلی خطرات پر جدید تحقیق کرنے کا اختیار ملے گا۔ اس سے موجودہ چیلنجز سے نمٹنے کے لیے پاکستان کو موافقت کی کوششوں میں تقویت ملے گی۔

# 10- \*سید حسین طارق:

- کیا وزیر برائے توانائی (پیٹرولیم ڈویژن) بیان فرمائیں گے:
- (الف) قادر پور آئل اینڈ گیس فیلڈ پر قدرتی گیس کی یومیہ پیداوار کیا ہے؛
- (ب) مذکورہ فیلڈ سے کوئی سوئی ناردرن گیس پائپ لمیٹڈ (ایس این پی ایل) کو قدرتی گیس کی فراہمی کیلئے کنٹریکٹ کی تفصیلات کیا ہیں؛ نیز
- (ج) مذکورہ فیلڈ سے ایس این جی پی ایل کی جانب سے خریدی جانے والی قدرتی گیس کے سالانہ اوسط حجم کی تفصیلات کیا ہیں؟
- وزیر برائے توانائی (پیٹرولیم ڈویژن) (جناب علی پرویز ملک): (الف) اس وقت قادر پور آئل اینڈ گیس فیلڈ 125 ملین مکعب فٹ یومیہ (ایم ایم سی ایف ڈی) گیس اور 123 بیرل یومیہ (بی بی ایل ایس/یومیہ) کی پیداوار کر رہا ہے۔
- (ب) پیٹرولیم کنسیشنز ایگریمنٹ کی تصریحات کی رو سے حکومت کی جانب سے نامزد کردہ خریدار کے طور پر، ایس این جی پی ایل نے جون 1993ء میں فروخت کنندہ کے ساتھ گیس کی خرید و فروخت کا معاہدہ (جی ایس پی اے) طے کیا۔ قادر پور فیلڈ سے پہلی بار عمل کاری شدہ گیس کو ستمبر 1995ء میں ایس این جی پی ایل کے نیٹ ورک میں شامل کیا گیا۔
- حکومت نے قادر پور فیلڈ کی خام گیس کو سال 2000ء میں لیبرٹی پاور کمپنی کے لیے مختص کیا۔ اور پھر سال 2005ء میں علیحدہ شدہ گیس کو اینگرو پاور جین قادر پور لمیٹڈ کو بھی مختص کیا۔
- سال 2000ء سے شروع کرتے ہوئے قادر پور سے خام گیس لیبرٹی پاور کمپنی کو فراہم کی گئی جبکہ علیحدہ شدہ گیس مارچ 2009ء میں اینگرو پاور جین کو فراہم کی گئی۔ قادر پور فیلڈ کے لیے گیس کی فروخت کے معاہدوں کی تفصیلات حسب ذیل ہیں:

- ایس این جی پی ایل اور فروخت کنندہ کے مابین گیس کی خرید و فروخت کے معاہدے پر عمل درآمد کیا گیا۔ جون 1993ء
- ایس این جی پی ایل نے مارچ 2000ء میں لیبرٹی پاور کے ساتھ خام گیس کے لیے گیس کی فروخت کے معاہدے پر عمل درآمد کیا۔
- ایس این جی پی ایل اور اینگرو پاور چین کے مابین ستمبر، 2008ء میں علیحدہ شدہ گیس کے لیے گیس کی فروخت کے معاہدے پر عمل درآمد کیا گیا۔
- (ج) ایس این جی پی ایل کے جانب سے خریدی گئی قدرتی گیس کا سالانہ حجم حسب ذیل ہے:

| گیس فیلڈ (گیس کی قسم)   | سالانہ اوسط حجم<br>ایم ایم سی ایف ڈی |
|-------------------------|--------------------------------------|
| قادر پور (عمل کاری شدہ) | 65                                   |
| قادر پور (خام)          | 25                                   |
| قادر پور (علیحدہ شدہ)   | 29                                   |
| میزان:                  | 119                                  |

11- \*ملک محمد عامر ڈوگر:

کیا وزیر برائے مواصلات بیان فرمائیں گے:

(الف) گذشتہ تین سالوں کے دوران موٹرویز اور نیشنل ہائی ویز ٹول ٹیکس میں کتنی مرتبہ اضافہ کیا گیا ہے نیز عام آدمی اور مسافروں پر مالی بوجھ کو مد نظر رکھتے ہوئے ہر ایک اضافہ کا جواز کیا تھا؛

(ب) آیا مذکورہ اضافہ کے جواز کے لیے حکومت نے لاگت فائدہ کا جائزہ لیا ہے؛ اگر ایسا ہے تو اس کے نتائج کیا ہیں؛

- (ج) آیا یہ امر واقعہ ہے کہ ٹول اکٹھا کرنے کا کام نجی اداروں کو ٹھیکہ پردے دیا گیا ہے؛
- (د) ٹول ٹیکس وصول کرنے کی بابت کارکردگی اور شفافیت پر ٹھیکہ پردے کی وجہ سے کیا اثرات مرتب ہوئے؛

- (ه) ٹول سے ریونیو کس طرح حاصل اور استعمال کیا جا رہا ہے؛
- (و) اس کے سڑک کے بنیادی ڈھانچہ کی ترقی میں باز سرمایہ کاری کو یقینی بنانے کے لیے حکومت کیا اقدامات کر رہی ہے؛ نیز
- (ز) ٹول ٹیکس کی شرح کم کرنے اور عوام الناس پر مالی بوجھ کم کرنے کے لیے کون سے اقدامات حکومت کے زیر غور ہیں؟

وزیر برائے مواصلات (جناب عبدالعلیم خان): (الف) ٹولنگ پالیسی کی رو سے، این ایچ اے کے لیے لازم ہے کہ یہ ہر تین سال بعد یا جب کبھی ضرورت ہو موڈرویز اور ہائی ویز پر ٹول شرحوں پر نظر ثانی کرے۔ آخری بار مارچ، 2018ء میں ٹول کی شرح پر نظر ثانی کی گئی تھی، تاہم، کووڈ-19 وباء کے باعث این ایچ اے سال 2021ء میں پالیسی کے مطابق ٹول کی شرحوں پر نظر ثانی نہیں کر سکا۔

6 سال کی مدت (مارچ 2018ء تا جون 2024ء) کے بعد این ایچ اے نے جون، 2024ء میں ٹول کی شرحوں پر نظر ثانی کی۔ عوام اور مسافروں پر مالیاتی اثر میں تخفیف کرنے کے لیے اس اضافے پر مرحلہ وار سہ ماہی اضافوں میں عملدرآمد کیا جا رہا ہے۔ اس کا آغاز یکم جولائی، 2024ء کو ہوا اور اس کے بعد یکم اکتوبر، 2024ء اور 5 جنوری، 2025ء کو اضافہ کیا گیا۔

این ایچ اے ٹول کی شرحوں کا حساب لگانے کے لیے بیورو آف اسٹیٹسٹکس کی جانب سے شائع کردہ سی پی آئی/آر پی آئی/افراط زر کے اشاریے بروئے کار لاتا ہے۔ ٹولنگ پالیسی میں دیے گئے منظور شدہ ضابطہ کے مطابق، ایم-1 کے ٹول کے لیے نمونے کا حساب حسب ذیل ہے:

(ایم-1) کار کے لیے ٹول کا حساب

ٹی ایکس (اضافی ٹول)۔ ٹی ایکس او x (1 ایکس - 1 ایکس او) + 1 ایکس او

جہاں ٹول رقم میں اضافہ کیے جانے کے لیے

ٹی ایکس او = موجودہ کار ٹول ریٹ = 240 روپے

1x او = گزشتہ سی پی آئی (2018) 110.0

1 ایکس = موجودہ سی پی آئی (2023) 227.37

ٹی ایکس (اضافی ٹول) - (227.37 - 110.0) x 240 / 256.0 - 110.0 روپے۔

نظر ثانی ٹول - 240 روپے + 496.08 - 256.08 روپے

500-10.00 روپے سے قریب ترین مکمل نمبر میں گول کرنے کے بعد۔

(ب) گزشتہ چھ سالوں سے ٹول کے نرخوں میں عدم نظر ثانی نے دستیاب وسائل اور سڑک کے نیٹ ورکس کی درکار مینٹیننس کے درمیان فرق میں اضافہ کیا ہے۔ اس صورتحال میں ٹول ریٹس کو فوری طور پر موزوں بنانے کے ضرورت ہے تاکہ اس کو موجودہ اقتصادی حالات سے ہم آہنگ کیا جائے موجودہ روڈ انفراسٹرکچر کی مینٹیننس کے لیے مناسب فنڈنگ حاصل کرنے کو یقینی بنایا جائے۔

(ج) ایک مسابقتی بولی کے عمل کے ذریعے پبلک پروکیورمنٹ ریگولیٹری اتھارٹی (پی پی آر اے) کے تحت ٹول پلازوں کے لیے این ایچ اے نے اپنے ٹول کلیکشن معاہدات ایوارڈ کیے ہیں۔ دونوں سرکاری اور پرائیویٹ اداروں نے اس عمل میں شرکت کی اور بولی دہندہ جس نے سب سے بڑی بولی جمع کرائی کو کنٹریکٹ ایوارڈ کیا گیا۔

(د) این ایچ اے ایک سال کی مدت کے لیے بیٹنگی ماہانہ نیٹ ضمانت شدہ مقررہ محصول کی بنیاد پر اپنے معاہدے دیتا ہے یا آؤٹ سورس کرتا ہے۔ مزید برآں، بولی دہندگان، این ایچ اے کے مفادات کے تحفظ کے لیے ٹول محاصل اور کارکردگی کی سکیورٹیز بھی جمع کراتے ہیں۔

شفافیت کو یقینی بنانے کے لیے، این ایچ اے ہر ٹول پلازہ کے لیے ریزرو قیمت کا تعین تیسرے فریق، جو ایک آزاد سرکاری محکمہ ہوتا ہے، کے ذریعے کرتا ہے۔ محکمہ، یعنی بولی کے عمل کے لیے این ٹی آر سی۔ این ایچ اے نے ٹول پلازوں کی بولی لگانے کے لیے ایک نظر ثانی شدہ معیار بھی متعارف کرایا ہے جس میں NTRC کی طرف سے ہر ٹول پلازہ کے لیے مقرر کردہ ریزرو قیمت کا اعلان مرکزی اشتہار میں کیا گیا تھا جس میں نظر ثانی شدہ معیار کے ساتھ بولی دہندگان کی تعداد جو 05 مارچ 2025 کو شریک ہوئی تھی، شامل ہیں۔

(ہ) جیسا کہ اوپر بیان کیا گیا ہے، قومی شاہراہوں پر ٹول وصولی کے ٹھیکے ایک سال کی مدت کے لیے سب سے زیادہ بولی لگانے والے کو دیے جاتے ہیں، جو اپنی مقررہ ضمانت شدہ بولی کے مطابق ماہانہ ریونیو، این ایچ اے روڈ میئنٹیننس اکاؤنٹ میں پیشگی جمع کراتا ہے۔ این ایچ اے کے زیر انتظام اور چلنے والی موٹرویز یعنی ایم-1، ایم-3، ایم-4، ایم-5، ایم-14 اور ایم-35 کے لیے، میسرز ایف ڈبلیو او کو سات سال کی مدت کے لیے ٹول ریونیو وصولی کا ٹھیکہ دیا گیا ہے، جو کہ ریونیو شیئرنگ کی بنیاد پر یکم جولائی 2022 سے لاگو ہوگا۔ شیڈول بینک میں ایک ESCROW اکاؤنٹ کھولا گیا ہے، جس میں روزانہ کی ٹول وصولی جمع کی جاتی ہے اور معاہدے کے مطابق جمع شدہ محاصل 48 گھنٹوں کے اندر این ایچ اے اور ایف ڈبلیو او کے مابین شیئر کیا جاتا ہے۔

روڈ میئنٹیننس اکاؤنٹس (آرایم اے) رولز 2003 کے مطابق این ایچ اے روڈ میئنٹیننس اکاؤنٹ (آرایم اے) کو برقرار رکھتا ہے جس میں سڑک استعمال کرنے والوں سے حاصل ہونے والی تمام آمدنی جمع کی جاتی ہے۔ یہ فنڈز این ایچ اے کے سالانہ میئنٹیننس پلان (اے ایچ پی) کے ذریعے این ایچ اے کے روڈ نیٹ ورک کی بحالی اور دیکھ بھال کے لیے استعمال کیے جاتے ہیں ٹول ریونیو آرایم اے اکاؤنٹ کے لیے فنڈنگ کی بنیادی ذریعہ کے طور پر کام کرتا ہے۔

(و) جیسا کہ اوپر بیان کیا گیا ہے ٹول ریونیو، ریونیو کے ایک بڑے ذریعہ کے طور پر اس بات کو یقینی بناتا ہے کہ اسے اس کے سالانہ مینٹیننس پلان (اے ایچ پی) کے ذریعے این ایچ اے موجودہ روڈ نیٹ ورک کی بحالی اور دیکھ بھال کے لیے استعمال کیا جا رہا ہے۔

(ز) ٹولنگ پالیسی میں بیان کردہ فارموں کے مطابق (این ایچ اے) کسٹمر پرائس انڈیکس (سی پی آئی) ریل پرائس انڈیکس (آر بی آئی) یا افراط زر کے اعداد و شمار کی بنیاد پر اپنے ٹولز کی شرحوں کو معقول بناتا ہے جیسا کہ محکمہ اعداد و شمار نے شائع کیا ہے حسبً اقتصادی اشاریوں کے مطابق شرحیں بڑھائی یا کمی کی جاسکتی ہے۔

12۔ \* جناب فتح اللہ خان:

کیا وزیر برائے توانائی (پیٹرولیم ڈویژن) بیان فرمائیں گے:

(الف) درابن کلاں اور درازندہ، ڈیرہ اسماعیل خان کے سرحدی علاقے میں کتنی گیس دریافت ہوئی؛  
(ب) آیا مذکورہ علاقوں یعنی درازندہ، درابن کلاں اور کلاچی، ڈیرہ اسماعیل خان کو بھی گیس فراہم کی جائے گی؛

(ج) اس منصوبے میں مقامی افراد کو شامل نہ کرنے کی کیا وجوہات ہیں؛ نیز  
(د) اس منصوبے کی مدد کے تحت ترقیاتی فنڈ کے لیے مختص کردہ رقم اور ڈپٹی کمشنر کو جاری کردہ رقم کی تفصیل کیا ہے؟

وزیر برائے توانائی پیٹرولیم ڈویژن (جناب علی پرویز ملک): (الف) دسمبر، 2022ء میں میسرز الحاج انٹرپرائزز (پرائیویٹ) لمیٹڈ نے 92 کوٹ پالک۔ اکنومی پریگیس/کنڈنسیٹ ریافت کی جو ایف۔ آر ڈیرہ اسماعیل خان میں واقع ہے ابتدائی طور پر 39.12 ملین اسٹینڈرڈ کیوبک فٹ یومیہ (ایم ایم ایس سی ایف ڈی) گیس اور یومیہ -/1840 بیرل تیل کی شرح پر اچھی طرح سے ٹیسٹ کی گئی ہے۔

(ب) موجودہ پالیسی کے مطابق کنویں سے 5 کلومیٹر کے رداس میں آنے والے آبادیوں کو مرحلہ وار گیس فراہم کی جا رہی ہے۔ حکومت مطلوبہ فنڈز کی دستیابی سے مشروط۔

(ج) میسرز الحاج انٹر پرائزز (پرائیویٹ) لمیٹڈ، باسکانارتھ کالاک کا آپریٹر نے یقینی بنایا ہے کہ کمپنی نے متعلقہ پیٹرولیم مراعاتی معاہدہ کے آرٹیکل 17.1 کے مطابق مقامی گردونواح کے علاقوں سے 80 فیصد سے زائد غیر ہنرمند مزدور ملازمت پر رکھے ہیں۔

(د) پیٹرولیم مراعاتی معاہدہ (پی سی اے) اور قابل اطلاق پالیسی، 2012ء کے مطابق، متعلقہ ڈپٹی کمشنرز کے جوائنٹ اکاؤنٹس میں سماجی بہبود کے فرائض کے طور پر -/30,000 امریکی ڈالر سالانہ جمع کرانے کا پابند ہے۔ آغاز سے اب تک -/304,163 امریکی ڈالر جو -/48.859 ملین روپے بنتے ہیں متعلقہ ڈی سی ز کے جوائنٹ اکاؤنٹس میں جمع کرائے گئے ہیں۔

13- \*سید رفیع اللہ:

کیا وزیر برائے توانائی (پیٹرولیم ڈویژن) بیان فرمائیں گے:

(الف) پاکستان میں پٹرول اور دیگر پیٹرولیم مصنوعات کی ریسرچ آکٹین نمبر (آراو این) کے معیارات اور بین الاقوامی معیار سے مطابقت یقینی بنانے کے لیے کیا اقدامات کیے جا رہے ہیں؛

(ب) آیا ملک میں دستیاب مصنوعات مذکورہ بالا معیارات پر پورا اترتی ہیں؛

(ج) پاکستان کے ریفرنری آپریشنز کو بہترین عالمی طریقوں کے مطابق بنانے اور اعلیٰ معیار کی مصنوعات کی مسلسل فراہمی یقینی بنانے کے لیے حکومت کیا اقدامات کر رہی ہے؛

(د) پیٹرولیم کے شعبے میں غیر ملکی سرمایہ کاری لانے کے لیے کیا حکمت عملی اختیار کی جا رہی ہے؛

(ه) حکومت کی جانب سے کروائی گئی غیر ملکی سرمایہ کاری کی یقین دہانی حالیہ برسوں میں

کیسے عملی طور پر حقیقت بنی؛

(و) پیٹرولیم کی صنعت میں ملاوٹ اور دیگر غیر قانونی سرگرمیوں کی روک تھام کے لیے کیا

اقدامات کیے جا رہے ہیں؛

(ز) خلاف ورزی کرنے والوں کو جوابدہ ٹھہرانے کے لیے کونسا احتسابی نظام موجود ہے؛ نیز

(ح) آیا متعلقہ محکموں کو ان کی غفلت یا اس شعبے میں ہونے والی غیر قانونی سرگرمیوں میں

معاونت پر جوابدہ ٹھہرایا گیا؟

وزیر برائے توانائی و پیٹرولیم ڈویژن (جناب علی پرویز ملک): (الف) پیٹرول اور ڈیزل کے

معیار کو بہتر بنانے کے لیے درج ذیل اقدامات کیے گئے ہیں۔

i۔ ستمبر 2020 سے درآمد شدہ پیٹرول اور ڈیزل کے لیے یورو-5 معیارات مشہور کیے

گئے ہیں۔ یہ درآمدات ملک میں پیٹرول کی 70 فیصد اور ڈیزل کی 30 فیصد طلب کو

پورا کرتی ہیں۔

ii۔ مقامی ریفائنریوں کی تکنیکی رکاوٹوں کی وجہ سے انہیں یورو 2 معیار کی مصنوعات تیار

کرنے کی اجازت ہے۔ کوئی بھی ریفائنری جو مذکورہ معیار سے کم مصنوعات تیار کرتی

ہے اسے آراو این اور سلفر کے جرمانے ادا کرنے پڑتے ہیں۔

(ب) جی ہاں، پیٹرولیم مصنوعات ملک میں مذکورہ بالا بیان کردہ معیار کے مطابق دستیاب ہیں۔

(ج) حکومت نے ”نئی/ براؤن فیلڈ ریفائنریز کی اپ گریڈیشن کے لیے پاکستان آئل ریفائننگ

پالیسی 2023“ مشہور کی ہے، جو ریفائنریز کو یورو 5 پیٹرولیم مصنوعات تیار کرنے کے لیے اپ گریڈ جدید

بنانے کے لیے مراعات فراہم کرتی ہے۔

(د) حکومت نے نئی ڈیپ کنورژن ریفائنریز کے قیام کے لیے سرمایہ کاری کو راغب کرنے

کے لیے ”پاکستان آئل ریفائننگ پالیسی برائے نیو/ گرین فیلڈ ریفائنریز 2023“ کو مشہور کیا ہے۔

(ہ) پی ایس او کو مذکورہ پالیسی کے تحت پاکستان میں ایک نئی ریفرنسری میں سرمایہ کاری کے لیے آرا کو اور سینوپیک کے ساتھ گفت و شنید کا کام سونپا گیا ہے۔

(و) اوگرا کی پوری سپلائی چین میں پٹرولیم مصنوعات کے معیار کی منظور شدہ فریق ثالث یعنی ایچ ڈی آئی پی کے ذریعے جانچ پڑتال کی جا رہی ہے، جو کہ درج ذیل ٹیسٹنگ کرتے ہیں:

(الف) بندرگاہوں پر اتارنے سے قبل ہر کارگو کے معیار کی جانچ؛

(ب) اوایم سیز کے ڈپوز اور ریفرنسریوں پر ماہانہ بنیادوں پر معیار کی جانچ؛

(ج) اوایم سیز کی مجاز ریٹیل آؤٹ لیٹس پر معیار کی اچانک جانچ بھی کی جاتی ہے۔

مزید برآں، اوگرا کی ہدایت پر اوایم سیز نے اپنا خود کار معیار کی جانچ کا نظام وضع کیا ہے۔ اوایم سیز اکثر اوقات اپنی ٹیموں کو متحرک کرتی ہیں اور معیار کی جانچ سے متعلق سہ ماہی از خود نگرانی کی رپورٹیں اوگرا کو جمع کراتی ہیں۔ اوگرا اپنے افسران کی بعض علاقوں میں تعیناتی کے ذریعے ان رپورٹوں کی تصدیق بھی کرتی ہے۔

(ز) جیسا کہ بالا میں مذکور ہے، اوگرا کی جانب سے فریق ثالث کے انسپکٹر کے ذریعے پٹرولیم مصنوعات کے معیار کی جانچ سپلائی کے تمام مراحل میں کی جا رہی ہے۔ اگر پٹرولیم مصنوعات میں ملاوٹ یا آمیزش پائی جاتی ہے تو اوگرا، لائسنس یافتہ اوایم سیز کے مجاز پیٹرول پمپس / ڈپوز کے خلاف کارروائی کرتی ہے، جس میں اوگرا آرڈیننس 2002 کی تصریح کے تحت جرمانے عائد کرنا شامل ہے۔ مزید برآں، اوگرا وقتاً فوقتاً تمام چیف سیکریٹریز سے درخواست کرتی ہے کہ وہ غیر قانونی ڈبہ اسٹیشنوں کے خلاف کارروائی کریں تاکہ ملک میں ناقص پٹرولیم مصنوعات کی فروخت کو روکا جاسکے۔

(ح) اوگرا آئل مارکیٹنگ کمپنیوں (اوایم سیز) کو تیل کے ذخیرے کے انفراسٹرکچر اور ریٹیل نیٹ ورکس کے لیے لائسنس جاری کرتی ہے۔ لائسنس کی شرط کے طور پر اوایم سیز کے لیے متعلقہ محکموں بشمول محکمہ دھماکہ خیز مواد اور ڈپٹی کمشنرز سے ضروری لائسنس اور عدم اعتراض سرٹیفکیٹ (این اوسی) حاصل کرنا بھی

لازم ہے۔ جیسا کہ مذکورہ بالا ہے، اوگرا لائسنس یافتہ اوایم سیز کے محفوظ آپریشنز کی نگرانی کرتا ہے اور غیر قانونی سرگرمیوں جیسے کہ غیر قانونی ذخیرہ اندوزی یا ڈمپنگ کی رپورٹ صوبائی چیف سیکرٹریوں، کمشنروں اور متعلقہ محکموں کو بھیجتا ہے تاکہ ان کے خلاف کارروائی عمل میں لائی جاسکے۔ اس کے علاوہ، مقامی/صوبائی حکام کو یہ اختیار حاصل ہے کہ وہ متعلقہ محکموں کے ذریعے غیر قانونی پیٹرول پمپوں کو سر بمہر کریں اور درست قیمتوں اور پیمائش پر عملدرآمد یقینی بنائیں۔

14۔ \* محترمہ طاہرہ اورنگزیب:

کیا وزیر برائے توانائی (پیٹرولیم ڈویژن) بیان فرمائیں گے:

(الف) اس وقت پاکستان انٹرنیشنل ایئر لائن (پی آئی اے) کے ذمہ تیل کی فراہمی کی مدد کے

تحت پاکستان اسٹیٹ آئل (پی ایس او) کے کل بقایا جات کی تفصیل کیا ہے؛

(ب) پی آئی اے کی جانب سے تاخیر سے ادائیگی کی وجوہات کیا ہیں؟

وزیر برائے توانائی (پیٹرولیم ڈویژن) (جناب علی پرویز ملک): (الف) پاکستان اسٹیٹ آئل

کمپنی لمیٹڈ (PSOCL) کی پی آئی اے کی جانب سے 28 فروری 2025 تک جیٹ فیول کی سپلائی کے

مد میں بقایا رقم 28.88 بلین روپے (14.29 بلین روپے پر نپسل اور 14.59 بلین روپے تاخیر سے ادائیگی

سرچارج (LPS) جمع ہوگئی ہے۔

(ب) پی آئی اے اپنی کمزور مالی اور لیکویڈیٹی پوزیشن کی وجہ سے ادائیگی کی ذمہ داریوں کو پورا

کرنے میں ناکام ہو رہی ہے۔ پی ایس او بقایا رقم کے جلد از جلد تصفیے کے لیے پی آئی اے کے اہلکار کے

ساتھ معاملے کی سختی سے پیروی کر رہا ہے۔

15۔ \* محترمہ ثمنینہ خالد گھڑکی:

کیا وزیر برائے مواصلات بیان فرمائیں گے کہ پوسٹل لائف انشورنس کمپنی (پی ایل آئی سی) کے

ریگولر چیف ایگزیکٹو آفیسر (سی ای او) کا تقرر نہ کرنے کی وجوہات کیا ہیں؟

وزیر برائے مواصلات (جناب عبدالعلیم خان): ریاستی ملکیتی انٹر پرائزز (SOE) ایکٹ، 2023 کے سیکشن 22(2) کے تحت، ایک باقاعدہ CEO کی تقرری کے لیے بورڈ آف ڈائریکٹرز کی تین سے چوتھائی اکثریت کی ضرورت ہوتی ہے، بشمول اراکین بلحاظ عہدہ۔ اس وقت پی ایل آئی سی ایل کا بورڈ صرف چار آزاد ارکان پر مشتمل ہے۔ تاہم، حکمرانی کے درج ذیل اہم معاملات حل طلب ہیں:

1۔ سابق ممبران کی نامزدگی۔

2۔ بورڈ کے پانچویں ممبر کی تقرری۔

3۔ آزاد ڈائریکٹرز میں سے چیئرمین۔ بورڈ کی تقرری۔

یہ معاملات فی الحال وزارت مواصلات کے اندر زیر سماعت ہیں۔ بورڈ کی نامکمل تشکیل کی وجہ سے اس مرحلے پر باقاعدہ سی ای او کی تقرری آگے نہیں بڑھ سکتی۔

یہ توقع کی جاتی ہے کہ زیر التواء مذکورہ بالا بورڈ معاملات کو بروقت حل کر لیا جائے گا، اس کے مطابق باقاعدہ سی ای او کی تقرری کے لیے بھرتی کے عمل کو دوبارہ شروع کرنے کے قابل بنائے گا۔

16۔ \*محترمہ شاہدہ رحمانی:

کیا وزیر برائے مواصلات بیان فرمائیں گے:

(الف) گذشتہ تین سالوں کے دوران کراچی ایکسپریس وے کی مرمت اور دیکھ بھال کیلئے

مختص کردہ سالانہ بجٹ کی تفصیلات کیا ہیں؛ نیز

(ب) مختص کردہ بجٹ کا سالانہ استعمال کیا ہے اور زیادہ شفافیت لانے کے لیے اس کی نگرانی

کا کیا نظام ہے؟

وزیر برائے مواصلات (جناب عبدالعلیم خان): (الف) گذشتہ تین سال کے دوران

کراچی ایکسپریس وے پر آنے والے اخراجات کی تفصیل حسب ذیل ہے:

| نمبر شمار | تفصیل              | سال 2022-23ء                | سال 2023-24ء                | سال 2024-25ء                               | میزان            |
|-----------|--------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------|------------------|
|           |                    | جس رقم کی تخصیص (ملین روپے) | جس رقم کی تخصیص (ملین روپے) | جس رقم کی یقین دہانی کرائی گئی (ملین روپے) | یقین دہانی تخصیص |
| 1         | معمول کی دیکھ بھال | -                           | 14.6                        | 37                                         | 58.00            |
| 2         | خصوصی دیکھ بھال    | 86                          | -                           | -                                          | 68.0             |
| 3         | شاہراہ پر حفاظت    | 5                           | 13.3                        | -                                          | 18.30            |
|           | میزان:             | 73                          | 27.9                        | 37                                         | 137.90           |
|           |                    | 91.6                        | 26.20                       | 58                                         | 175.80           |

شفافیت کو یقینی بنانے کے لیے تمام خریداری الیکٹرانک بولی کے نظام کے ذریعے کی جاتی ہے جس میں دور دراز سے بولی منظور کی جاتی ہے۔ مسابقتی بولی کے عمل کو پی پی آر اے قواعد میں موجود دفعات کے مطابق یک اسٹیج دولفافہ بولی کے طریقہ کار کو اپنایا جاتا ہے تاکہ شفافیت کو یقینی بنایا جاسکے۔ کام کی نگرانی این ایچ اے کے فیلڈ سٹاف کے ذریعے کی جاتی ہے اور اگر بڑے کام کیلئے ضرورت ہو تو کنسلٹنٹ کی مدد حاصل کی جاتی ہے۔

(ب) مزید برآں، این ایچ اے کی مانیٹرنگ اور انسپکشن ٹیمیں کام کے دوران باقاعدگی سے کام کی جگہوں کا دورہ کرتی ہیں اور پراجیکٹ/کام، اتھارٹی کی جانب سے اس وقت تک نہیں لیا جاتا ہے جب تک کہ مکمل چھان بین اور جانچ پڑتال کے بعد این ایچ اے کے مانیٹرنگ اینڈ انسپکشن ونگ کی جانب سے تسلی بخش رپورٹ جاری نہیں کردی جاتی ہے۔ اگر نقص کی ذمہ داری کی مدت جو کہ عام طور پر ایک (01) سال ہوتی ہے، کے دوران کوئی نقص پیدا ہوتا ہے تو ٹھیکیدار اپنی لاگت سے اسے ٹھیک کرتا ہے۔ نقص کی ذمہ داری کی مدت ختم ہونے پر، مانیٹرنگ اینڈ انسپکشن ٹیم دوبارہ پروجیکٹ کا دورہ کرتی ہے اور تسلی بخش رپورٹ آنے پر نقص کی ذمہ داری کی بابت سٹوفکیٹ جاری کیا جاتا ہے اور پروجیکٹ کو آپریشن اور دیکھ بھال کے لیے حوالے کر دیا جاتا ہے۔

17- \*محترمہ شرمیلا صاحبہ فاروقی ہشام:

کیا وزیر برائے توانائی (بجلی ڈویژن) بیان فرمائیں گے:

(الف) نیشنل الیکٹرک پاور ریگولیٹری اتھارٹی (نیپرا) کی رپورٹ میں اجاگر کردہ ترسیلی نظام

میں کمزوریوں اور بڑے پیمانے پر تکنیکی نقصانات کو دور کرنے کے لیے وزارت یا

حکومت کی جانب سے کیا مخصوص اقدامات کیے جا رہے ہیں؛ نیز

(ب) وزارت کس طرح اس بات کو یقینی بنائے گی کہ ٹیرف پالیسی میں کوئی بھی تبدیلیاں

صارفین کے لیے مناسب اور متوازن ہوں، جبکہ ان کے لیے قابل برداشت بھی

ہوں؟

وزیر برائے توانائی (بجلی ڈویژن) (سردار اویس احمد خان لغاری): (الف) تقسیمی نیٹ ورک

میں نااہلیوں اور زیادہ تکنیکی نقصانات کے نمٹنے کے لیے حسب ذیل اقدامات کیے جا رہے ہیں:

1- کارکردگی میں اضافہ کے لیے ہر ڈسکو میں آزاد بورڈ آف ڈائریکٹرز (بی او ڈی) کی

تقرری۔

2- بی او ڈی اور وزارت کے مابین تزویراتی نظام پر دستخط تاکہ ڈسکوز کے لیے واضح

اہداف مقرر کیے جائیں۔ بی او ڈی زائے ٹی اینڈ سی کے نقصان میں کمی، بل وصولی،

چوری میں کمی، لوڈ شیڈنگ، صارف خدمات، حفاظتی انتظام، ایس سی اے ڈی اے

تعمیناتی، جی آئی ایس میننگ، ای آر پی نظام کی خودکاری، تقسیمی ٹرانسفارمرز، ایس ایل اے

اور او اینڈ ایم کی حد تک کمپیوٹرائزڈ توانائی کے آڈٹ اور دیگر آپریشنل بہتریاں ایسے

شعبوں میں نمایاں بہتری لانے کے ذمہ دار ہیں۔

3- بلنگ کے دونوں میں ہیرا پھیری کو روکنے کے لیے پرو۔ ریٹا بلنگ پر عملدرآمد، تقویمی

مہینوں کے ساتھ موافقت کاری۔ مہینہ کے آخر کی کلوزنگ ہر ماہ کی چار تاریخ تک مکمل

کی جائے گی تاکہ شفافیت میں اضافہ اور صارفین سے زائد چارج کرنے یا کم چارج کرنے کا خاتمہ کیا جاسکے۔

4- جعلی ریڈنگز کے خاتمہ کے لیے 100 فیصد درستگی کے ساتھ موبائل میٹر ریڈنگ (ایم ایم آر) پر عملدرآمد۔

5- ٹرانسفارمرز پر مرحلہ وار اسکیننگ میٹرز کی تنصیب کے ذریعے تقسیمی ٹرانسفارمرز کے کمپیوٹرائزڈ توانائی آڈٹ کی تنصیب - یہ ڈسکوز کو ٹرانسفارمر انرجی آڈٹ رپورٹ حاصل کرنے اور بجلی نقصانات کا تجزیہ کرنے، کارکردگی میں بہتری لانے اور احتساب کے قابل بنائے گا۔

6- ڈسکوز کی نجکاری و صوبہ کاری زیر غور ہے اور مختلف مراحل میں زیر عمل ہے۔

7- آپریشنل کنٹرول کو دھارے میں لانے کے لیے ڈسکوز میں ڈسکوز سپورٹ یونٹس (ڈی ایس یو) کا قیام۔

8- گرڈ سے بجلی پر انحصار کو کم کرنے اور نقصانات ختم کرنے کے لیے کیسکو میں زرعی ٹیوب ویلز کی شمسی توانائی پر منتقلی ایسے منصوبے۔

(ب) سستی بجلی حکومت کے لیے اولین ترجیح ہے اور پیداواری لاگت کو کم کرنے کے لیے اور قابل تجدید توانائی استعمال کرتے ہوئے متعدد اقدامات کیے گئے ہیں۔

حکومت آئی پی پی کے ساتھ ٹیرف پراز سر نوگفت و شنید کے ذریعے پیداواری لاگت کم کر رہی ہے۔ نظم و نسق کی بہتری پر بھی سختی سے عمل پیرا ہے۔ نااہلیوں کو کم کرنے اور بنیادی سطح پر بجلی کی چوری کی برائی کے خاتمہ کے لیے ڈسکو کی سطح پر سخت نگرانی کا آغاز کیا گیا ہے۔

متنوع، مزاحمتی، خود کفیل، پائیدار اور قابل برداشت بجلی کے شعبہ کے لیے اصلاحی اقدامات پر توجہ مرکوز کرتے ہوئے حکومت پیداوار، ترسیل اور تقسیمی حصوں میں طویل مدتی شعبہ جاتی اصلاحات پر مسلسل عمل پیرا ہے۔

مؤثر پالیسی عملدرآمد کے ساتھ اس وقت قابل اطلاق قومی اوسط بجلی کا ٹیرف جون، 2024ء میں 48.70 / یونٹ سے کم کر کے جنوری، 2025ء میں 44.06 / یونٹ کر دیا گیا ہے جس سے حالیہ مہینوں میں 4.64 / یونٹ کی کمی (10 فیصد کمی) ظاہر ہوتی ہے۔

18- \* ڈاکٹر نفیسہ شاہ:

کیا وزیر برائے توانائی (بجلی ڈویژن) بیان فرمائیں گے:

(الف) آیا مسابقتی تجارتی دوطرفہ معاہداتی مارکیٹ (سی ٹی بی سی ایم) کے کوئی کامیاب ماڈل موجود ہیں؛ نیز

(ب) آیا مسابقتی توانائی کی فراہمی کی اس پالیسی کے تحت معاہدوں کیلئے سہولت بہم پہنچانے کی بابت درکار بنیادی ڈھانچہ مہیا کر دیا گیا ہے؟

وزیر برائے توانائی بجلی ڈویژن (سردار اویس احمد خان لغاری): (الف) مسابقتی بجلی کی منڈیوں کو عالمی سطح پر 1980 کی دہائی سے نافذ کیا گیا ہے اور زیادہ تر ممالک بجلی کی خدمات کی باقاعدہ فراہمی سے مسابقتی منڈی کی طرف منتقل ہو چکے ہیں۔ یہ ماڈلز کامیابی سے کام کر رہے ہیں اور نجی شعبہ حکومت پر کوئی بوجھ ڈالے بغیر بجلی کی خرید و فروخت میں ملوث ہے۔ حکومتیں صرف اپنے پاور سیکٹر کے لیے کسی لین دین اور ذمہ داریوں میں براہ راست شمولیت کے بغیر پالیسی سازی میں ملوث ہوتی ہیں۔ پاکستان 1992 میں واپڈا کی تنظیم نو کے بعد سے بجلی کی مسابقتی منڈی کی طرف منتقل ہونے کی کوشش کر رہا ہے۔ CTBCM کا حتمی مقصد مارکیٹ کھلاڑیوں کو مسابقتی ماحول کے تحت بجلی کی تجارت کرنے کی اجازت دینا اور حکومت کو بجلی کی خریداری کے لیے ضمانتیں فراہم کرنے کے بوجھ سے نجات دلانا ہے۔ اس سے شعبے کی کارکردگی میں اضافہ ہوگا اور معاشی نمو کو فروغ ملے گا کیونکہ نجی شعبے کی جانب سے بروقت فیصلے کیے جائیں گے۔

(ب) 2016 CCPA-G سے بجلی کی مسابقتی مارکیٹ کی ترقی میں شامل ہے اور تمام ضروری پیشگی شرائط کو مکمل کر لیا گیا ہے جو CTBCM کے آپریشنل نیشن کے لیے اسے تفویض کیا گیا تھا۔ CPPA-G جون 2022 سے CTBCM کے ٹرانزل رن کا انعقاد کر رہا اور تمام ضروری انفراسٹرکچر تیار اور جانچ لیا گیا ہے۔ CPPA-G نے ٹیسٹ رن رپورٹ بھی ریگولیٹر کو اپنی حتمی منظوری اور مسابقتی مارکیٹ آپریشن کی تاریخ کے اعلان کے لیے جمع کر دی ہے جس کے بعد CTBCM کے تحت لین دین ہو سکتا ہے۔ اس عرصے کے دوران، پاور سیکٹر کے 14 اداروں کی تنظیم نو کی گئی ہے، مختلف آئی ٹی ایپلی کیشنز تیار کی گئی ہیں، اور متعلقہ حکام کی جانب سے ٹیسٹ اور ضروری قواعد، ضوابط اور کوڈز جاری کیے گئے ہیں۔

19- \*سید ابراہیم شاہ:

کیا وزیر برائے توانائی (بجلی ڈویژن) بیان فرمائیں گے:

(الف) صارفین کو زیادہ قابل اعتماد، سستی اور مؤثر خدمات کو یقینی بنانے کے لیے بجلی کے شعبے

کو بہتر بنانے کے لیے حکومت کی جانب سے کیا مخصوص اقدامات کیے جا رہے ہیں؛

(ب) لوڈ شیڈنگ، بجلی کے اعلیٰ انزخوں اور تقسیم میں نااہلی جیسے چیلنجز سے نمٹنے کے لیے

کون سی طویل مدتی اصلاحات پہلے ہی سے طے شدہ ہیں یا زیر غور ہیں؛

(ج) انفراسٹرکچر کو بہتر بنانے اور بجلی کی پیداوار کو ملک میں بڑھتی ہوئی طلب کو پورا کرنے

کو یقینی بنانے، توانائی کے نقصانات کو کم کرنے کے لیے حکومت کی جانب سے مزید

کیا اقدامات کئے جا رہے ہیں؛ نیز

(د) حکومت خصوصاً صارفین کی شکایات، بنگلہ کی درستگی اور خدمات کی فراہمی کے ضمن میں

کس طرح پاور سیکٹر کے انتظام میں زیادہ احتساب اور شفافیت کو یقینی بنایا ہے؟

وزیر برائے توانائی (بجلی ڈویژن) (سردار اویس احمد خان لغاری): (الف) اہم اقدامات

میں حسب ذیل شامل ہیں:

- گردشی قرضہ میں کمی: گردش قرضے کے مجموعے کو کم سے کم کرنے کے لیے مالی اصلاحات پر عملدرآمد کرنا۔
- ترسیل پر پابندیاں ہٹانا: لوڈ سنٹرز کو بجلی کی ترسیل یقینی بنانے کے لیے ترسیل کے نظام میں سرمایہ کاری کرنا۔
- مربوط پیداوار اور ترسیل کے نظام کی منصوبہ بندی: کم ترین لاگت کی بنیاد پر مربوط نظام کے منصوبہ کی تیاری زیر عمل ہے۔
- سمارٹ گریڈ پر عملدرآمد: قابل انحصار نظام کے لیے ڈیجیٹل طریقہ ہائے کار استعمال میں لانا۔
- بنیاد ڈھانچے کی تیاری: بہتر کارکردگی یقینی بنانے کے لیے پاور اسٹیشنوں، سب-اسٹیشنوں، اور تقسیم کارلائنوں کو اپ گریڈ کرنا۔
- صارفین کو خدمات کی بہتر فراہمی: شکایات کے ازالے کے طریقہ ہائے کار کو تقویت دینا اور درست بلنگ کو یقینی بنانا۔
- ایڈوانسڈ میٹرنگ انفراسٹرکچر (اے ایم آئی) اور اثاثہ جات کے انتظام و انصرام کے نظام (اے پی ایم ایس) کی تنصیب۔

(ب) حکومت حسب ذیل طویل المدتی اصلاحات کی منصوبہ بندی کر رہی ہے:

- قابل تجدید توانائی کے ذرائع کی توسیع: توانائی کے مہنگے ناقابل تجدید ذرائع پر انحصار کم کرنے کے لیے سولر اور ونڈ پروجیکٹس کو فروغ دینا۔
- گریڈ کی تجدید: سمارٹ گریڈنگرانی نظام پر عملدرآمد کرنا۔
- نجکاری اور تنظیم نو: بہتر کارکردگی کے لیے نجی شعبے کی شمولیت کی حوصلہ افزائی کرنا۔

- پالیسی ضابطہ کار مستحکم کرنا: شعبہ کی پائیداری میں اضافہ کرنا کے لیے توانائی سے متعلقہ پالیسیوں کو بہترین بین الاقوامی طریقہ ہائے کار کے مطابق بنانا۔
- (ج) اہم اقدامات میں حسب ذیل شامل ہیں:
  - نقصان میں تیز رفتار کمی کے پروگرام: ترسیل اور تقسیم سے متعلقہ نقصانات کم سے کم کرنے کے لیے کاوشوں میں اضافہ کرنا۔
  - توانائی کے کفایتی منصوبے: کفایتی آلات اور صنعتی طریقہ ہائے کار کو فروغ دینا۔
  - طلب اور رسد میں توازن: بجلی کے نئے منصوبوں اور بہتر گروڈ آپریشنز کے توسط سے مناسب پیداواری استعداد یقینی بنانا۔
  - ترسیل کے نظام کو اپ گریڈ کرنے کے لیے سرمایہ کاری: بڑھتی ہوئی طلب کو مؤثر طور پر پورا کرنے کے لیے ترسیل کے نظام کو تقویت دینا۔
- (د) حکومت حسب ذیل اقدامات کے ذریعے شفافیت میں اضافہ کرنے کے لیے پرعزم ہے:
  - صارفین کی شکایات کے ازالے کے طریقہ ہائے کار: بلنگ اور خدمات سے متعلقہ شکایات کے ازالے کے لیے شکایات کے ازالے کے نظام کو مستحکم کرنا۔
  - بہتر نگرانی: بے ضابطگیوں کا سراغ لگانے کے لیے نگرانی کے تیز رفتار نظام پر عملدرآمد کرنا۔
  - بلنگ کے نظام کو ڈیجیٹل بنانا: ڈیجیٹل طریقہ ہائے کار اور اے ایم آئی میٹرز اپنا کر درست بلنگ یقینی بنانا۔

20۔ \* محمد فاروق ستار:

- کیا وزیر برائے توانائی (پیٹرولیم ڈویژن) بیان فرمائیں گے:
- (الف) پیٹرولیم مصنوعات کی پیداوار کے لیے کس شرح سے رائٹلی ادا کی جا رہی ہے اس کی تفصیلات کیا ہیں؛ نیز

(ب) گزشتہ دس سالوں کے دوران مذکورہ مد کے تحت ہر صوبہ کو ادا کردہ رقم کی تفصیل کیا ہے؟

وزیر برائے توانائی پیٹرولیم ڈویژن (جناب علی پرویز ملک): (الف) ایکسپلوریشن اینڈ پروڈکشن کمپنیاں مونا سٹرول کی ”ویل۔ ہیڈ ویلیو“ کے 12.5% فیصد کی شرح سے رائٹلی ادا کر رہی ہیں۔

(ب) گزشتہ دس سالوں کے دوران مذکورہ مد کے تحت ہر صوبہ کو ادا کی گئی رقم حسب ذیل ہے:

پاکستان روپے بلین میں

| دورانیہ | پنجاب  | سندھ    | بلوچستان | کے پی کے | کل      |
|---------|--------|---------|----------|----------|---------|
| 2014-15 | 5,548  | 38,923  | 5,971    | 19,824   | 68,266  |
| 2015-16 | 3,548  | 33,077  | 2,299    | 13,308   | 52,232  |
| 2016-17 | 3,565  | 37,948  | 5,580    | 15,720   | 52,813  |
| 2017-18 | 4,399  | 26,255  | 4,540    | 18,536   | 53,730  |
| 2018-19 | 5,974  | 35,159  | 11,288   | 23,059   | 75,480  |
| 2019-20 | 6,360  | 38,395  | 8,491    | 24,541   | 77,787  |
| 2020-21 | 5,263  | 36,838  | 7,575    | 19,817   | 69,494  |
| 2021-22 | 6,890  | 36,226  | 6,707    | 26,749   | 76,572  |
| 2022-23 | 11,054 | 53,550  | 11,222   | 41,080   | 116,906 |
| 2023-24 | 10,312 | 61,716  | 28,310   | 46,940   | 141,278 |
| میزان:  | 62,914 | 388,086 | 91,983   | 241,574  | 784,558 |

21- \*محترمہ شازیہ مری:

کیا وزیر برائے توانائی (پیٹرولیم ڈویژن) بیان فرمائیں گے:

(الف) قدرتی گیس کے لیے وضع کردہ موجودہ قیمتوں کے فارمولے کی تفصیلات کیا ہیں اور کس طرح کم لاگت والی گھریلو پیداوار کے ساتھ زیادہ مہنگی درآمدی قدرتی گیس کی ملاوٹ صارفین کی قیمتوں کو متاثر کرتی ہے؛

(ب) اس حکمت عملی کا جواز کیا ہے اور صارفین پر اس کے اثرات کیا ہیں؛

(ج) آیا یہ امر واقعہ ہے کہ گھریلو صارفین کو قدرتی گیس کی قلت کی اطلاعات کے باوجود اس ملاوٹ کی وجہ سے قدرتی گیس کی قیمتوں کا سامنا کرنا پڑ رہا ہے؛

(د) اگر ایسا ہے تو گھریلو صارفین کو قیمتوں میں بلا جواز اضافے سے بچانے اور مناسب فراہمی کو یقینی بنانے کے لیے حکومت کی جانب سے کیا اقدامات کئے جا رہے ہیں؛ نیز

(ه) قیمتوں میں اتار چڑھاؤ کو روکنے اور صارفین کے لیے مستحکم قیمتوں کو یقینی بنانے کے لیے حکومت ملکی مارکیٹ میں درآمدی مانع قدرتی گیس (ایل این جی) کی قیمتوں کو کس طرح مستحکم کرنے کا منصوبہ رکھتی ہے؟

وزیر برائے توانائی (پیٹرولیم ڈویژن) (جناب علی پرویز ملک): (الف) ملک میں پیدا ہونے والی قدرتی گیس کی قیمتوں کا تعین اور نوٹیفیکیشن قابل اطلاق پیٹرولیم پالیسیوں کی دفعات کے مطابق اوگرا کی جانب سے ویل ہیڈ کی قیمتوں کو مستحکم کیا جاتا ہے۔ سوئی کمپنیاں قدرتی گیس پر وڈیوسرز سے اور گرا آرڈینس، 2002 کی دفعات کے مطابق اوگرا کی مستحکم کردہ قیمتوں پر خریدتی ہیں قدرتی گیس ٹیرف رولز، 2002 اور لائسنس کی شرائط، اوگرا اگیس کمپنیوں کی سالانہ آمدنی کی ضروریات کا تعین کرتا ہے (جس میں ویل ہیڈ گیس کی خریداری کی قیمت ایک اہم جزو کے طور پر شامل ہے یعنی <90%) اور گیس کی قیمت کے زمرے کے نوٹیفیکیشن کے لیے وفاقی حکومت سے مشورہ طلب کرتا ہے۔ حکومت کو اس بات کو یقینی بنانا ہوگا کہ گیس کی قیمت کا مشورہ اوگرا کی طرف سے مقرر کردہ سالانہ ریونیو کی ضروریات سے کم نہ ہو۔

2022 میں اوگرا آرڈیننس 2002 میں ترمیم کی گئی جواب لائسنس دہندگان / سوئی کمپنیوں کو محصول کی ضروریات کا حصہ بنانے کے لیے ان کی گیس کی خریداری کی کل ضروریات ٹوکری میں درآمدی گیسوں کی قیمت شامل کرنے کی اجازت دیتا ہے۔

قدرتی گیس کے وسائل کی کمی کے باعث گیس کمپنیوں کے لیے تمام صارفین خصوصاً صنعت کی طلب کو پورا کرنا مشکل ہو گیا ہے۔ اسی مناسبت سے، گیس کمپنیوں کو صارفین کی مانگ کو پورا کرنے کے قابل بنانے کے لیے، حکومت نے دونوں گیس کمپنیوں کو صنعتی صارفین کو ملکی گیس اور آرائل این جی کے مرکب کی فراہمی کی اجازت دی۔ سوئی کمپنیوں کے ساتھ ملکی گیس اور RLNG کی دستیابی سے مشروط دونوں gas کمپنیوں میں مرکب مختلف ہوتا ہے۔ SSGCL میں، مرکب 70% سے 90% دیسی گیس اور باقی RLNG پر مشتمل ہے۔ SNGPL مرکب میں 75% RLNG اور 25% دیسی گیس شامل ہے۔ لہذا، ٹیرف کی شرائط میں، SNGPL پر صنعت سے زیادہ چارج کیا جاتا ہے۔

(ب) جیسا کہ اوپر بتایا گیا ہے۔

(ج) مرکب کا گھریلو صارفین پر کوئی اثر نہیں ہے۔

64 فی صد تک گھریلو صارفین محفوظ زمرے میں آتے ہیں جن سے دونوں سوئی کمپنیوں کے لیے اوگرا کے متعین کردہ اوسطاً مجوزہ، قیمت 1772 روپے فی ایم بی ٹی یو کے مقابلے میں 200 روپے فی ایم بی ٹی یو تا 350 روپے فی ایم بی ٹی یو کے ٹیرف کی حد کے اندر وصول کیے جاتے ہیں لہذا صارفین کو پہلے ہی سے سبسڈی دی گئی ہے اور ٹیرف کی شرائط میں ریلیف مل رہا ہے۔

(د) جیسا کہ اوپر بتایا گیا ہے۔

(ه) بین الاقوامی سپلائرز کے ساتھ طویل مدتی معاہدوں کے تحت ایل این جی کی قیمت کو برینٹ کروڈ کی قیمت کے فکس فیصد (ڈھلوان) کے طور پر لیا جاتا ہے اور اسے ڈالر کے ساتھ انڈیکس کیا جاتا ہے۔ اوگرا بیان کردہ اہم عوامل اور ملک میں درآمد ہونے والے کارگو کی تعداد دونوں کو مد نظر رکھتے ہوئے

ماہانہ بنیادوں پر ری گیسفائیڈ ایل این جی کی فروخت کی قیمت کا تعین اور مشتہر کرتا ہے۔ اگر یہ دونوں عوامل مستحکم رہتے ہیں تو آرائل این جی کی قیمتیں طویل مدت تک مستحکم رہنے کا امکان ہے۔ دریں اثنا، موجودہ کیلنڈر سال کے دوران، حکومت کو قطر سے پانچ (5) کارگوز موخر کرائے گئے اور ENI کے تین (3) کارگو بین الاقوامی مارکیٹ میں فروخت ہوئے۔ اس کوشش نے نہ صرف غیر ملکی کرنسی کے اخراج کو بچایا بلکہ صارفین کے لیے RLNG کی قیمتوں پر پڑنے والے اثرات کو بھی کم کیا۔

22۔ \* جناب محمد اقبال خان:

کیا وزیر برائے مواصلات بیان فرمائیں گے:

(الف) موٹرویز اور نیشنل ہائی ویز کے موجودہ تخمینہ کے مطابق ایک کلومیٹر روڈ کی تعمیر جو وفاقی

حکومت کی ذمہ داری ہے، کی اوسط لاگت کی تفصیلات کیا ہیں؛

(ب) مذکورہ تخمینہ کس بنیاد پر تیار کیا گیا ہے؛ نیز

(ج) آیا مذکورہ تخمینہ جات ہر منصوبہ کے لیے منصوبہ دار الگ الگ تیار کئے جاتے ہیں؟

وزیر برائے مواصلات (جناب عبدالعلیم خان): (الف) ہائی وے کی موجودہ تخمینہ جاتی

تعمیراتی لاگت تقریباً 150 ملین روپے فی لین فی کلومیٹر ہے (لین کی چوڑائی = 3.65 میٹر)۔ اسی طرح، موٹروے کی موجودہ تخمینہ جاتی تعمیراتی لاگت تقریباً 250 ملین روپے فی لین فی کلومیٹر ہے۔ یہ امر قابل ذکر ہے کہ یہ لاگت ”تعمیراتی لاگت“ ہے نہ کہ ”پی سی-I لاگت“، کیونکہ اس میں اراضی کے حصول اور دیگر متفرق اخراجات شامل نہیں ہیں۔

ایک کلومیٹر سڑک کی تعمیراتی لاگت مختلف منصوبوں میں مختلف ہوتی ہے، چونکہ ہر منصوبے کا اپنا

مخصوص انجینئرنگ ڈیزائن، کام کا مختلف دائرہ کار، منفرد جغرافیائی ساخت اور اسٹرکچرز کی مختلف تعداد ہوتی ہے۔

(ب) موٹرویز اور نیشنل ہائی ویز کے لیے انجینئرنگ لاگت کا تخمینہ قیمتوں کے جامع شیڈول

(سی ایس آر) کی بنیاد پر لگایا جاتا ہے۔ کسی بھی نوعیت کی غیر سی ایس آر اشیاء کے لیے قیمتوں کا تفصیلی تجزیہ کیا جاتا ہے۔

(ج) ہر منصوبے کے لیے بل آف کوانٹیز (بی او کیو) اور انجینئرنگ لاگت کا تخمینہ الگ الگ لگایا جاتا ہے۔

23۔ \*محترمہ عالیہ کا مران:

کیا وزیر برائے توانائی (بجلی ڈویژن) بیان فرمائیں گے:

(الف) آیا یہ امر واقعہ ہے کہ تقسیم کار کمپنیوں کے پاس اس وقت شکایات کے اندراج کے مناسب نظام کی کمی ہے جس کی وجہ سے صارفین کو ان کی شکایات کو زیادہ مؤثر طریقے سے حل کرنے میں بہت مشکلات کا سامنا ہے؛

(ب) اگر ایسا ہے تو آیا حکومت کی جانب سے شکایات کے اندراج کے لیے ایک آن لائن پورٹل سسٹم شروع کرنے کی کوئی تجویز زیر غور ہے جہاں صارفین نہ صرف اپنی شکایات درج کر سکتے ہیں بلکہ ریل ٹائم اپ ڈیٹس کے ساتھ مذکورہ شکایات کی حیثیت اور ہر شکایات کے حل کے لیے ایک مقررہ ٹائم لائن کا بھی پتہ لگا سکتے ہیں؛

(ج) اگر ایسا ہے تو مجوزہ نظام کی تفصیلات اور شکایت کو حل کرنے کے عمل کو بہتر بنانے اور اس طریقہ کار کے ساتھ صارفین کے لیے بروقت حل کو یقینی بنانے کے لیے اسے کب نافذ کیا جائے گا؛ نیز

(د) اگر نہیں تو وجوہات کیا ہیں؟

وزیر برائے توانائی (بجلی ڈویژن) (سردار اولیس احمد خان لغاری): (الف) جی نہیں یہ امر واقع نہیں ہے کہ تقسیم کار کمپنیوں کے پاس شکایت کے اندراج کا ایک مناسب نظام نہیں ہے، ڈیسکوز کے پاس شکایت کے اندراج کا ایک مناسب نظام (کسٹمر کمپلینٹس مینجمنٹ سسٹم (سی سی ایم ایس 118) موجود ہے۔ جو ہر سب ڈویژن کی سطح پر مکمل طور پر کام کر رہا ہے اور صارفین کی شکایات کو مؤثر طریقے سے حل کیا جا رہا ہے۔

(ب) ڈیسکوز کے پاس شکایت کے اندراج کے لیے پہلے سے ہی ایک آن لائن پورٹل سسٹم موجود ہے (سی سی ایم ایس) کے پاس شکایت کے اندراج کے لیے متعدد چینلز ہیں یعنی

- شکایت مراکز پر براہ راست ٹیلی فون کے ذریعے
- سب ڈویژن دفتر شکایات میں واک ان صارفین کے ذریعے
- 118 پر فون کال کے ذریعے
- (8118) پرائس ایم ایس کے ذریعے
- موبائل ایپس کے ذریعے
- پی آئی ٹی سی ویب پورٹل کے ذریعے

<http://cems.pitc.com.pk/home>.

صارفین سی سی ایم ایس ویب اور موبائل ایپ کے ذریعے شکایات سے باخبر رہنے کے لیے ریل ٹائم اپ ڈیٹس کی وساطت سے شکایات کی صورت حال کا پتہ لگا سکتے ہیں۔

سی سی ایم ایس پورٹل پر ہر شکایت کے حل کے لیے مقررہ ٹائم لائنز بھی موجود ہیں۔

(ج) جیسا کہ بالا میں بیان کیا گیا ہے۔

(د) کوئی نہیں۔

24۔ \*محترمہ شازیہ مری:

کیا وزیر برائے مواصلات بیان فرمائیں گے:

(الف) سندھ میں اس بات کو مد نظر رکھتے ہوئے کہ ریجن کا موٹروے اور ہائی وے انفراسٹرکچر ٹریفک لین، دیکھ بھال اور عمومی معیار کے لحاظ سے باقی ملک سے مطابقت نہیں رکھتا، موٹرویز اور ہائی ویز کی بگڑتی ہوئی حالت سے نمٹنے کے لیے حکومت کی جانب سے کیا اقدامات کئے جا رہے ہیں؛

(ب) اہم ٹرانسپورٹ کوریڈورز کی ری ڈیزائن، اپ گریڈیشن اور مجموعی بہتری کے لیے ٹریفک لائن کو بڑھانے، دیکھ بھال، حفاظت اور بنیادی ڈھانچے کی ترقی پر توجہ مرکوز

کرتے ہوئے کون سے اقدامات کی منصوبہ بندی کی جا رہی ہے تاکہ نیٹ ورک کو ملک

کے باقی حصوں کے معیار پر لایا جاسکے؟

وزیر برائے مواصلات (جناب عبدالعلیم خان): (الف) نیشنل ہائی وے اتھارٹی (این ایچ اے) ملکی سڑک کے نیٹ ورک کو اعلیٰ ترین معیارات پر تعمیر اور برقرار رکھنے کے لیے پُر عزم ہے۔ نیشنل ہائی وے کے حسب ذیل روٹس (سندھ جنوبی) ریجن کے دائرہ اختیار میں آتے ہیں:

(الف) این ایچ ایم اے روٹ این-5+000 149 کلومیٹر (جام شوروٹول پلازہ) سے شروع ہوتا ہے اور 252+000 سکرنڈ پر ختم ہوتا ہے (کل لمبائی 103 کلومیٹر ہے دورویہ سڑک)۔

این ایچ اے نے سڑکوں کو ہمیشہ جاری معمول کے دیکھ بھال کام کے ذریعے گڑھوں/پچھڑے سے پاک بنایا ہے۔ تاہم، کچھ حصے پر اہم دیکھ بھال کے کام یعنی میعاد دیکھ بھال کے کام پر پیش رفت جاری ہے اور چند این ایچ اے ہیڈ کوارٹر میں زیر حصول ہیں۔ مزید برآں، حیدرآباد تا ہالاسکیشن کی بحالی کی منظوری بھی زیر غور ہے جس کے لیے پی سی-1 منظوری کے عمل میں ہے اور بالاتا سکرنڈ حصہ بھی پی اینڈ سی اے سیکشن، این ایچ اے ہیڈ کوارٹر میں چین کی گرانٹ کے ذریعے زیر حصول ہے۔ سڑک کی مجموعی حالت تسلی بخش ہے اور ٹریفک بلا رکاوٹ چل رہی ہے۔

(ب) انڈس ہائی وے این-55 کے ایم-00 کوٹری سے شروع ہوتا ہے اور کے ایم 281 (واگن) لاڑکانہ کے نزدیک پر ختم ہوتا ہے۔ سڑک (این-55) کو جاری معمول کے دیکھ بھال کے کام کے ذریعے گڑھوں/پچھڑے سے پاک بنایا گیا ہے۔ دورویہ کی تفصیل حسب ذیل ہے:

| نمبر شمار | کلومیٹر۔۔۔ تا۔۔۔ کلومیٹر | حیثیت                                                                                                          |
|-----------|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1         | 04-00                    | آرایم اے اکاؤنٹ کے ذریعے دورویہ کے کام پیش رفت جاری ہے                                                         |
| 2         | 40-04                    | پہلے سے دورویہ ہے                                                                                              |
| 3         | 60-40                    | دورویہ کام پر پیش رفت جاری ہے                                                                                  |
| 4         | 130-60                   | دورویہ کرنے کا کام تکمیل کے قریب ماسوائے 500 میٹر کے حصے کے جس کی وجہ سے آرای سی کے ذریعے قانونی چارہ جوئی ہے۔ |
| 5         | 281-130                  | پہلے سے دوریہ ہے                                                                                               |

(ج) روٹ این - 5 ٹی ایچ ایچ 000 + 95 ٹھٹھ سے شروع ہوتا ہے اور

190+000 کوٹری (کل لمبائی 95 کلومیٹر) پر ختم ہوتا ہے۔

اس وقت جاری عمومی مینٹیننس اُمور کے ذریعے پچھڑ اور گڑھوں کو روڈ سیکشن سے ختم کر دیا گیا ہے۔ روڈ کی مجموعی صورت حال اطمینان بخش ہے اور ٹریفک با آسانی چل رہی ہے۔

(د) (جی کے بی / این - 110) گھارو۔ کیٹی بندر (جی کے بی / این - 110) پر 03 نمبر

ورکس معیادی مینٹیننس پر پیش رفت جاری ہے۔

| نمبر شمار | مقام             | کلومیٹر سے کلومیٹر | معاهداتی لاگت<br>(روپے ملین) | پیش رفت |
|-----------|------------------|--------------------|------------------------------|---------|
| 1         | گھارو۔ بیگھن     | 54-64              | 518.140                      | 30%     |
| 2         | بیگھن۔ جوہو      | 64-74              | 518.140                      | 05%     |
| 3         | گھارو۔ کیٹی بندر | 54-84              | 323.778                      | 55%     |

00+00 گھارو سٹی سے شروع ہوتی ہے اور 90+000 کیٹی بندر (کل لمبائی 90 کلومیٹر) پر ختم ہوتا ہے۔

روٹ جی کے بی / این - 110 کو جاری عمومی میٹیننس معاہدات کے ذریعے سنبھالا جا رہا ہے۔ روڈ کی مجموعی صورت حال اطمینان بخش ہے اور ٹریفک روانی سے چل رہا ہے۔

(ہ) روٹ کے این بی / ایم - 10 روٹ کراچی ناردرن بائی پاس کلومیٹر 00+00 آئی سی آئی برج سے شروع ہوتا ہے اور ٹرینل ایم-9 پر ختم ہوتا ہے (کل لمبائی 56 کلومیٹر سنگل کیرج وے)

00 کلومیٹر تا 56 کلومیٹر کے این بی / ایم - 10 کراچی ناردرن بائی پاس سے سڑک کے حصے کو معمول کی دیکھ بھال کے معاہدوں اور متواتر دیکھ بھال کے ذریعے گاڑیوں کے استعمال کے قابل بنایا گیا ہے۔

(و) روٹ ایل ای ڈبلیو (لیاری ایکسپریس وے) 00 کلومیٹر سے شروع ہوتا ہے اور (کل لمبائی 17A کلومیٹر) دوہری کیرج وے پر ختم ہوتا ہے۔ روٹ این-5 کو جاری معمول کی دیکھ بھال کے کنٹریکٹ کے ذریعے گاڑیوں کے لیے فعال بنایا گیا ہے۔

(ز) روٹ این-5، 15 کلومیٹر کراچی سے شروع ہوتا ہے اور 22 کلومیٹر حب پر ختم ہوتا ہے (کل لمبائی 7 کلومیٹر)۔ روٹ این-5 کو معمول کے دیکھ بھال کے کنٹریکٹ کے ذریعے گاڑیوں کے لیے فعال بنایا گیا ہے۔

(ح) روٹ این 120، 00 کلومیٹر میرپور خاص سے شروع ہوتا ہے اور 154 کلومیٹر کھوکھرا پار پر ختم ہوتا ہے (کل لمبائی 154 کلومیٹر)۔ روٹ این-120 میرپور خاص۔ عمرکوٹ کھوکھرا پار کو جاری معمول کے دیکھ بھال کے کنٹریکٹ کے ذریعے گاڑیوں کے لیے

فعال بنایا ہے۔ مزید بڑے کام جن میں  $82 + 000$  (عمر کوٹ) سے  $700 + 148$  (کھوکرا پار) تک جاری ہیں۔ کل لمبائی  $66 + 700$  کلومیٹر ہے جس میں 29 کلومیٹر پر کام مکمل ہو چکا ہے اور 372 کلومیٹر پر کام جاری ہے۔

(ط) روٹ کیو اے بی (این-55) کلومیٹر 00 قاضی احمد سے شروع ہوتا ہے اور کلومیٹر 18 عامری پر ختم ہوتا ہے (کل لمبائی 18 کلومیٹر) روٹ کیو اے بی، این-55 احمد عامری برج کو جاری دیکھ بھال کے کنٹریکٹس کے ذریعے گاڑیوں کے لیے فعال بنایا گیا ہے۔

(ب) یہ سڑک کا حصہ کلومیٹر  $149 + 000$  (جامشورو ٹول پلازہ) سے شروع ہو کر کلومیٹر  $252 + 000$  سکرینڈ تک جاتا ہے، (جس کی کل لمبائی، 103 کلومیٹر ہے) (دورویہ شاہراہ)۔

- نیشنل ہائی وے اتھارٹی معمول کی دیکھ بھال کے جاری کاموں کے ذریعے ہمیشہ سڑکوں کو گڑھوں اور پچیز سے محفوظ رکھتی ہے۔ تاہم، بعض مقامات پر بڑے پیمانے پر مرمت کے کام یعنی وقفے وقفے سے ہونے والے مرمتی کام جاری ہیں اور کچھ این ایچ اے کے ہیڈ کوارٹر میں حصول کے مرحلے میں ہیں۔ مزید برآں، حیدرآباد سے بالاتک کے حصے کی بحالی کے منصوبے پر بھی غور کیا جا رہا ہے، جس کے لیے پی سی۔ون۔ کی منظوری کا عمل جاری ہے، جبکہ ہالا سے سکرینڈ تک 66 کلومیٹر سڑک کا حصہ این ایچ اے ہیڈ کوارٹر کے پی اینڈ سی اے سیکشن میں چینی گرانٹ سے حصول کے مرحلے میں ہے۔ سڑک کی مجموعی حالت تسلی بخش ہے اور ٹریفک رواں دواں ہے۔

- حیدرآباد سے بالاتک کا حصہ بحالی کے لیے منظوری کے مرحلے میں ہے، جس کے لیے پی سی-I

کی منظوری کا عمل جاری ہے، اور ہالا سے سکرنڈ تک 66 کلومیٹر سڑک کا حصہ بھی چینی گرانٹ کے تحت این ایچ اے کے پی اینڈ سی اے سیکشن میں حصول کے مرحلے میں ہے۔

- مزید یہ کہ انڈس ہائی وے (این-55) کے ایم 00 تا 04 کو دورویہ کرنے کا کام آرا ایم اے اکاونٹ کے ذریعے جاری ہے۔ کے ایم 04 تا 40 کے پہلے ہی دورویہ کر دیا گیا ہے، کے ایم 40 تا 60 کو دورویہ کرنے کا کام زیر عمل ہے (آئی سی منصوبہ) اور کے ایم 60 تا 130 کو دورویہ کرنے کا کام، ماسوائے 500 میٹر ٹکڑے کے، تکمیل کے قریب ہے اور یہ ٹکڑا مکمل نہ کیے جانے کی وجہ سے آراے سی کے ذریعے قانونی چارہ جوئی ہے۔

- (جی کے بی / این-110) پر میعاد دی دیکھ بھال کے تین منصوبے، (جی کے بی / این-110) گھارو۔ کیٹی ندر، (جی کے بی / این-110) کے ایم 54 تا 64 (گرہو۔ بگھن)، کے ایم 64 تا 74 (بگھن۔ جوہا) اور کے ایم 54 تا 84 (گرہو۔ کیٹی بندر) زیر عمل ہیں۔

- روٹ (این-120) اہم منصوبے کے ایم 000+82 (عمر کوٹ) تا کے ایم 700+148 (کھوکھرا پار) زیر پیشرفت ہیں۔ اس کی کل لمبائی 700+66 کے ایم ہے، جس میں سے 29 کے ایم پر کام مکمل ہو چکا ہے اور 37.2 کے ایم پر کام جاری ہے۔ کے ایم 33-00 معیادی دیکھ بھال کا کام راجہ رستی تا عمر کوٹ بحالی کے لیے زیر حصول ہے۔ کے ایم 65 تا 82 (17 کلومیٹر) بھی زیر حصول ہے جس کا آغاز جلد ہو جائے گا۔

25۔ \*سید رفیع اللہ:

کیا وزیر برائے سائنس و ٹیکنالوجی بیان فرمائیں گے:

(الف) پاکستان کونسل آف سائنٹیفک اینڈ انڈسٹریل ریسرچ (پی سی ایس آئی آر) کے مقاصد کیا ہیں؛

(ب) پی سی ایس آئی آر اپنے اہداف کو کس حد تک حاصل کیا ہے، بشمول گزشتہ پانچ سالوں میں اس کی کلیدی کامیابیاں کیا ہیں؛

(ج) پی سی ایس آئی آر درآمدی متبادل اور برآمدات کو فروغ دینے کے لیے اپلائڈ ریسرچ پر کس طرح توجہ مرکوز کرتا ہے؛

(د) آیا یہ امر واقعہ ہے کہ پی سی ایس آئی آر کی تحقیق کے نتیجے میں صنعتی ترقی اور برآمدات میں خاطر خواہ اضافہ نہیں ہوا اگر ایسا ہے تو اس کی وجوہات کیا ہیں اگر نہیں تو اس کے نتائج کیا ہیں؛

(ه) پی سی ایس آئی آر اور صنعتی شعبے کے مابین تعاون کو مستحکم کرنے کے لیے حکومت کی جانب سے کیا اقدامات کیے جا رہے ہیں؛ نیز

(و) اس امر کو یقینی بنانے کے لیے کیا اقدامات کیے جا رہے ہیں کہ پی سی ایس آئی آر کے تحقیقی نتائج تجارتی طور پر قابل عمل ہیں اور ملک کی صنعت کاری میں مدد و معاون ہیں؟

وزیر برائے سائنس و ٹیکنالوجی (جناب خالد حسین مگسی): (الف) ذمہ داری

پی سی ایس آئی آر کی ذمہ داری پاکستانی صنعتوں کے قیام اور ترقی سے جڑے مسائل سے متعلق سائنسی اور تکنیکی تحقیق کا آغاز کرنا، فروغ دینا اور رہنمائی کرنا ہے اور تحقیق کے نتائج کو اقتصادی ترقی کیونٹی کے مختلف شعبوں تک بہترین انداز میں پہنچانا ہے۔

اعراض

- مقامی وسائل کا استعمال جس سے درآمد متبادل اور برآمدات میں اضافہ ہوتا ہے۔

- صنعتی ضروریات پر مبنی تحقیق
  - ٹیکنالوجی کی ترقی
  - کنفاریٹی اسسمنٹ باڈی (سی اے بی)
  - مشاورت / پریشانی کا ازالہ
  - منظم تربیتی کورسز کے ذریعے انسانی وسائل کی ترقی۔
- پی سی ایس آئی آر کی بورڈ پر مبنی سرگرمیوں ملک کے تقریباً پورے صنعتی شعبے کا احاطہ کرتی ہیں۔ پی سی ایس آئی آر کی تحقیق کے اہم شعبے معیشت کے تقریباً تمام شعبوں سے متعلق ہیں جن میں توانائی، بائیو ٹیکنالوجی، غذائی تحفظ، ایڈوائس اینڈ کمپوزٹ میٹریل، لیڈر، ٹیکسٹائل کی مصنوعات اور ہر بل مصنوعات کی قدر میں اضافہ شامل ہے۔
- (ب) گزشتہ پانچ سال میں حاصل کردہ کامیابیاں منسلکہ I- پر ہیں۔
- (ج) پی سی ایس آئی آر نے برآمدات میں اضافہ اور درآمدی متبادل پر توجہ مرکوز کرتے ہوئے اپنی تحقیق کو ہموار کیا ہے۔ اس سلسلے میں اٹھائے گئے اقدامات منسلکہ II- پر ہیں۔
- (د) پی سی ایس آئی آر اپنی تسلیم شدہ لیبارٹریز کے ذریعے تقریباً پورے صنعتی شعبے کو تجزیاتی جانچ / تعین کے عمل کی خدمات فراہم کر رہی ہے، جس کے نتیجے میں ---
- نتائج ضمیمہ III میں درج ہیں۔
- (ه) اور (و) پی سی ایس آئی آر اور صنعتی شعبے کے درمیان تعاون کو مضبوط کرنے کے لیے حکومت کی طرف سے اٹھائے گئے اقدامات اور پی سی ایس آئی آر کی تحقیق کو تجارتی لحاظ سے قابل عمل بنانے کے اقدامات کو ضمیمہ IV میں دکھایا گیا ہے۔
- (منسلکہ جات قومی اسمبلی کی لائبریری میں رکھ دیئے گئے ہیں)

26۔ \*محترمہ صوفیہ سعید شاہ:

کیا وزیر برائے توانائی (بجلی ڈویژن) بیان فرمائیں گے:

(الف) آئندہ رمضان المبارک کے دوران رہائشی علاقوں میں بجلی کی مسلسل اور قابل اعتبار

فراہمی کو یقینی بنانے کے لیے حکومت کی جانب سے کیا اقدامات کیے جا رہے ہیں؛

(ب) آیا بجلی کی فراہمی کے لیے کسی نظام الاوقات کا اعلان کیا گیا ہے؛ نیز

(ج) ان نظام الاوقات کی تعمیل کو یقینی بنانے اور بجلی کی بندش کو روکنے کے لیے نگرانی کا کیا

طریقہ کار موجود ہے؟

وزیر برائے توانائی (بجلی ڈویژن) سردار اولیس احمد خان لغاری: (الف) و (ب) رمضان کے

مقدس مہینے میں سحر، افطار اور تراویح کے اوقات کے دوران کوئی لوڈ منیجمنٹ نہیں کی جائے گی تاکہ وزارت

توانائی (پاور ڈویژن) کی طرف سے لیٹر نمبر 12(07)16/2018 ڈسکوز، مورخہ 13 فروری، 2025، کے

ذریعے جاری کردہ ایس او پیز کے مطابق بجلی کی قابل اعتماد اور مسلسل سپلائی کو یقینی بنایا جائے۔ اس کی

تفصیل منسلکہ الف پر موجود ہے۔

(ج) بجلی کی بلا تعطل فراہمی کو یقینی بنانے کے لیے، ڈسکوز نے اپنے کنٹرول رومز میں افسروں کی

چوبیس گھنٹے کیلئے تعیناتی کی ہے تاکہ وہ سرکل مانیٹرنگ افسران اور ان کی متعلقہ سرکل ٹیموں کے ساتھ

تعاون / رابطہ کے ذریعہ تمام آپریشنل سرگرمیوں کی نگرانی کریں۔

(منسلکہ قومی اسمبلی کی لائبریری میں رکھ دیا گیا ہے)

27۔ \*سیدہ شہلا رضا:

کیا وزیر برائے قانون و انصاف بیان فرمائیں گے:

(الف) گزشتہ پانچ سالوں کے دوران وزارت میں، خاص طور پر دوبارہ ملازمت اور کنٹریکٹ

کی بنیاد پر تعینات کیے گئے افراد کے نام، تعلیمی قابلیت، تجربہ اور ڈومیسائل کی تفصیل کیا

ہے جو ہر تعیناتی کے حوالے سے ایسی تقرریوں کی وجوہات کی نشاندہی کرتی ہو؛ نیز

(ب) آیا ان آسامیوں کو پریس یا اخبارات میں مشتہر کیا گیا تھا؟

وزیر برائے قانون و انصاف (سینیٹر اعظم نذیر تارڑ): (الف) عملہ ڈویژن کی جانب سے

وقتاً فوقتاً ترمیم کردہ کے مطابق ایم پی اسکیل پالیسی کے تحت معاہداتی بنیاد پر وزارت قانون و انصاف کی جانب سے پچیس افسران کی تقرری کی گئی ہے۔ مزید برآں وزیراعظم امدادی پیکیج کے تحت ایک پانچ سالہ معاہدے پر چار اہلکاروں کی بھی تقرری کی گئی ہے اور غیر موثر پالیسی کے تحت (2) دو سال کے معاہدے پر ایک اہلکار کی تقرری کی گئی ہے۔ تفصیلات منسلکہ۔ الف پر ہیں۔ مزید برآں گذشتہ گزشتہ پانچ سالوں کے دوران (منسلکہ۔ ب) دو افسران کو دوبارہ ملازمت پر رکھا گیا ہے۔

(ب) مشترکہ کی گئی اسامیوں کی تفصیلات منسلکہ۔ I تا منسلکہ۔ VI پر ہیں۔  
(منسلکہ جات قومی اسمبلی کی لائبریری میں رکھ دیئے گئے ہیں)

28۔ \*محترمہ شاہدہ رحمانی:

کیا وزیر برائے مواصلات بیان فرمائیں گے:

- (الف) لیاری ایکسپریس کو 24 گھنٹوں کے لیے نہ کھولنے کی وجوہات کیا ہیں؛  
(ب) کیا مذکورہ تجویز پر عمل درآمد کرنے کے لیے کوئی تجویز حکومت کے زیر غور ہے؛ نیز  
(ج) عوامی مفاد میں مذکورہ تجویز پر کب تک عمل درآمد کیا جائے گا؟

وزیر برائے مواصلات (جناب عبدالعلیم خان): (الف) لیاری ایکسپریس وے پہلے سے 24 گھنٹے فعال ہے ہلکی گاڑیوں کے لیے کوئی پابندی نہیں ہے۔ تاہم لیاری ایکسپریس وے کے آپریشنل مسئلہ کی وجہ سے بھاری ٹریفک کی اجازت نہیں ہے جو کہ خاص طور پر ہلکی ٹریفک کے لیے بنایا گیا ہے۔ ہیوی ٹرانسپورٹ کو سہولتیں پہنچانے کے لئے کراچی نادرن بائی پاس 24/7 کھلا رہتا ہے جو کراچی، بلوچستان اور ایم۔9 موٹروے کے درمیان جانے والی پورٹ ٹریفک کے لیے متبادل راستہ فراہم کر رہا ہے۔

(ب) لیاری ایکسپریس وے کے ساتھ ٹریفک کی نقل حرکت پر کوئی پابندی نہیں ہے جو سہراب گوٹھ کو ماڑی پور سے ملاتی ہے۔ تاہم سندھ حکومت ایکسپریس وے پر ہیوی ٹریفک کو شامل کرنے کے لیے وکالت کرتی رہی ہے۔

اس موزونیت کا جائزہ لینے کے لیے، این ایچ اے نے لیاری رپور (ندی) میں بار برداری راہداری جائزہ کے لیے ماہر کنسلٹنٹس کو شامل کیا ہے۔ بد قسمتی سے یہ تجویز کمرشل طور پر ناقابل عمل پائی گئی۔  
دریں اثناء کراچی پورٹ ٹرسٹ (کے پی ٹی) نے کراچی پورٹ تا لیاری ایکسپریس وے تک

ایلیوٹڈ سیکشن کی تجویز دی ہے جس سے ہیوی ٹریفک کو موجودہ الاسمنٹ استعمال کرنے کی اجازت دی جائے گی۔  
تاہم یہ منصوبہ درج ذیل چیلنجز پیش کرتا ہے:

- رہائشی علاقوں سے قریب ہونا۔
- خراب ہونے والی گاڑیوں کی بحالی کے لیے محدود رسائی جو ممکنہ طور پر ٹریفک میں طویل رکاوٹ کا باعث بنتی ہے۔

ان مشکلات کو مد نظر رکھتے ہوئے این ایچ اے سرگرمی سے متبادل حل پر کام کر رہا ہے:

- شیر شاہ پل (7 کلومیٹر) سے لکی موڑ (18 کلومیٹر) تک کراچی نادرن بائی پاس کو دورویہ کرنا۔

- دو اسکیموں (7 کلومیٹر-13 کلومیٹر) کی پہلے سے منظوری دے دی گئی ہے جبکہ بقیہ سیکشن (13 کلومیٹر-18 کلومیٹر) زیر غور ہے۔

اس دورویہ سے بار برداری کی نقل و حرکت میں اضافہ ہوگا، بھیڑ میں کمی آئے گی اور سڑک کی حفاظت میں بہتری آئے گی۔

(ج) اس وقت قطعی مقررہ وقت فراہم نہیں کیا جاسکتا جیسا کہ لیاری ایکسپریس وے کے لئے ربط کاری تجاویز (بذریعہ کراچی پورٹ) کے پی ٹی کے اشتراک سے قابل عمل ہونے کے جائزوں کے تحت ہے۔ تاہم، کراچی نادرن بائی پاس کے دورویہ (7 کلومیٹر-18 کلومیٹر) کی تکمیل ایک سال کے اندر متوقع ہے جو کہ فنڈز کی دستیابی سے مشروط ہے۔ اس منصوبے سے ربط کاری میں کافی بہتری آئے گی اور یہ بار برداری ٹرانسپورٹ کی ضروریات کو پورا کرے گا۔

این ایچ اے کراچی کے حمل و نقل کے انفراسٹرکچر کو بڑھانے کے لیے پُر عزم رہتا ہے جبکہ ٹریفک کی بلا تعطل روانی اور عوامی تحفظ کو یقینی بنا رہا ہے۔

طاہر حسین،  
سیکرٹری جنرل۔

اسلام آباد،  
۱۱ مارچ، ۲۰۲۵ء