

# امریکی کاریں

۱۹۲۰ کی دہائی میں، نئی دہلی کے، درختوں کی قطاروں سے بھرے ہوئے ایوینیوز میں اور ممبئی کے جدید صنعتی مراکز میں اکثر وبیشتر نظر آتی تھیں۔ فورڈ ماڈل ٹی، حکومت ہند کی عمارات کی نارتھ اور ساؤتھ بلاک کے درمیان دوڑتی رہتی تھیں اور مہاراجاؤں کے دور افتادہ شکار گاہوں تک دراتی چلی جاتی تھیں۔ گاندھی جی اور ہنری فورڈ کے مابین خط و کتابت ہوا کرتی تھی۔ گاندھی جی نے اس امریکی آٹوموبائل کے سرخیل کو دوستانہ تحفے کے طور پر ایک تکلی دی تھی۔

## فرید آباد میں فورڈ چھتیس گڑھ میں شیوی

اٹوموبائل صنعت

متن: ایریکا ایل نیلسن تصاویر: سبسٹین جان





اوپر: گجرات کے ہلول میں  
قائم جنرل موٹرس پلانٹ میں  
کام کرتا ہوا ایک کارندہ  
ہائیں: نئی دہلی میں  
ہر ہریت فورڈ میں سچی ہوئی  
فورڈ قیسٹنس۔

۱۹۵۰

کی دہائی کے اواخر میں، غیر دوستانہ تجارتی اور درآمداتی پالیسیوں کے سبب امریکی کار کمپنیوں کو ملک بدر کر دیا گیا تھا اور امریکی کاروں پر درآمدی کا جذبہ رفتہ رفتہ سرد پڑ گیا۔ تاہم یہ شوق و ولولہ، بالی ووڈ میں تادیر قائم رہا جہاں دھرمیندر جیسے اداکاروں نے شیور لے کی شان میں قہقہے پڑھے اور ہر اداکار، مٹی گن میں ڈیزائن کی گئی چھماتی اسٹیل شیور لے پر سوار ہو کر پردے سے پیش نظر دکھاتا تھا۔ لیکن گردش روز و شب کے ساتھ ساتھ شینگلی رخصت ہوتی گئی اور ہندوستانی کار کمپنیوں نے چھوٹی کاریں بنانی شروع کر دیں جو موٹر کاروں کے بارے میں عوام الناس کے خواہوں کی تعبیر تھیں۔

آج کاروں کا بازار چینی طور پر وسیع تر ہے اور امریکی کمپنیاں

آج بھی ایک مہاراجہ ہی ان کو مشتہر کر رہا ہے۔ پاروائی کے مہاراج مان ویندر سنگھ نے ہندوستان میں امریکی کاروں کی تاریخ پر کئی کتابچے تحریر کئے ہیں۔ ان کے مطابق سب سے پہلی فورڈ ماڈل ٹیڑ ۱۹۱۳ میں چینی میں بذریعہ جہاز لائی گئی تھی۔ چار سلنڈروں والے انجن رکھنے والی یہ کاریں، پرزوں کی شکل میں تھیں جنہیں جوڑ کر کار بنانا تھا۔ یہ سارا سامان تیل گاڑیوں میں لا کر لایا گیا تھا۔ سنگھ کی تحقیق کے مطابق تقریباً ۲۲،۰۰۰ سوڈل ٹیڑ ۲،۸۰۰ روپے فی کار کی شرح سے فروخت ہوئی تھیں۔

ایک اہم سوڈل وقت آیا جب ۱۹۲۶ میں فورڈ کمپنی ممبئی میں قائم کی گئی، کلکتہ، نئی دہلی اور چینی میں اسمبلی پلانٹس قائم کئے گئے تاکہ ہر سال ۱۰،۰۰۰ کاریں اور کچھ ٹرک اور ٹریکٹر بنائے جاسکیں۔

ہندوستان میں اسے کامیابی نہیں ملی۔ سنگھ لکھتے ہیں، "اسکورت ایک اچھی کار ضرور تھی لیکن اسمارٹ نہیں تھی۔ ہندوستان کی سڑکوں کے لئے تو یہ بے فائدہ موزوں تھی لیکن ہندوستانیوں کے دل اور جیب کے لئے مناسب نہ تھی۔"

اس مایوسی کے بعد، فورڈ نے ایک بڑی چٹوٹی قبول کرتے ہوئے، چینی میں کمپنی کی ایک صنعتی اکائی قائم کر دی۔ ٹیکسٹری نے سب سے پہلے فورڈ آئی کون بنائی جسے ایک عالمی صنعت کار نے خاص طور پر ہندوستان کے لئے ڈیزائن کیا تھا۔ آئی کون، فورڈ کی سب سے پہلی خوب بیکنے والی کار بن گئی جو ہر ماہ ۳،۰۰۰ کی تعداد میں فروخت ہونے لگی۔ ایسا لگا کہ کمپنی نے آخر کار ہندوستانی بازار کی مخصوص ضروریات کو سمجھ لیا ہے۔

**فورڈ انڈیا کے صدر اروند میتھیو**  
کہتے ہیں کہ ہر کار کسی نہ کسی حد تک، انجینئرنگ کے لحاظ سے مقامی ضروریات کے پیش نظر بنانی گئی ہے۔ مثال کے طور پر، تمام کاروں کو اس طرح ڈیزائن کیا گیا ہے کہ وہ دو فیٹ کھڑے پانی میں دوڑ سکیں جیسا کہ مانسون میں اکثر و بیشتر ہوتا ہے۔



تاہم دوسری پیش کش مون ڈیوچی، ہندوستان میں مضبوط عالمی مصنوع کی ناکامی کی دوسری مثال ثابت ہوئی۔ آٹو انڈیا کے مدیر رینو جوئے کھرچی ۲۰۰۱ میں مون ڈیو کے اجراء کو یاد کرتے ہوئے کہتے ہیں کہ ۱۹۳۸ کے بعد سے یہ پہلی بلا حصول درآمد کی ہوئی کار تھی۔ وہ کہتے ہیں، "اس کا رنگ ورڈن ہندوستان کی گرم سیر فضاؤں کے لئے مناسب نہ تھا، جو جلد ہی پھیکا پڑ گیا۔ اس کی وجہ سے کئی خریداروں کو ہنسی آئی۔ ۲۰۰۲ میں صرف ۵۸ کاریں، سانج کے ۵۵ فیصد لکھنؤ ڈی ڈی گاؤں میں فروخت ہوئیں۔"

لیکن اس وقت سے فورڈ کی پیش رفت کا اندازہ، امرت مان کی ہر پیت فورڈ ڈیڈ شپ کے ذریعہ اگست ۲۰۰۶ میں خریدی گئی کاروں کی تعداد سے لگایا جاسکتا ہے۔ مان ٹورٹس ٹرانسپورٹ

سنگھ تحریر کرتے ہیں، ۱۹۵۲ میں "سرکار کی تجارت کے فروغ کو دبا دینے والی اشتراکی پالیسیوں کے سبب فورڈ نے ہندوستان چھوڑنے کا فیصلہ کر لیا۔" حالانکہ کاروں کا بقیہ اسٹاک ۱۹۵۳ تک فروخت ہوتا رہا۔ اس کے بعد زیادہ تر مہاراجہ اور سفارت خانے ہی امریکی کاروں کو درآمد کیا کرتے تھے۔

تجارت میں ۱۹۹۱ میں آنے والی آزاد شہری اور گلوبلائزیشن نے فورڈ کو ۱۹۹۶ میں، ۳۳ سالوں بعد ایک بار پھر قدم بھانے کا موقع عطا کیا۔ مہندر اینڈ مہندر کے اشتراک میں فورڈ نے ۲۰۰۵ میں ڈالر کے بنیادی سرمائے سے اپنے منصوبہ تجارت پر عمل درآمد کے لئے ایک کمپنی قائم کی۔ نئی کمپنی نے سب سے پہلے عالمی بنانے پر مقبول اسکورت ماڈل پیش کیا لیکن

فورڈ اور جنرل موٹرز پھر سے بازار میں لوٹ کر کاروں کے عالمی صنعت کاروں کے ایک نئے جتنے سے مقابلہ آرائی کر رہی ہیں۔ ۱۹۹۰ کی دہائی میں معمولی سی شروعات کرنے کے بعد، امریکی کمپنیاں اب ہندوستان کے بارے میں شہیدہ کوششوں میں مصروف ہیں۔ فورڈ اور جی ایم امریکہ میں خواہ اصراف کم کر رہے ہوں لیکن ہندوستان کے لئے ان کا منصوبہ نہ صرف بہتر اور وسیع تر ہے بلکہ بڑھتا ہی جاتا ہے۔

**اب تک کی کہانی۔ فورڈ**

ہندوستان میں امریکی کاروں کی کہانی درحقیقت مہاراجاؤں سے شروع ہوتی ہے۔ یہی وجہ ہے کہ یہ بات معقول لگتی ہے کہ

چاہتے ہیں۔ جنوری اور جولائی ۲۰۰۶ کے درمیان فورڈ انڈیا نے ۲۶.۷۷۵ کروڑ روپے کی کاروں کی فروخت کی جس میں ۹۳ فیصد زیادہ ہے۔

### جنرل موٹرز

گجرات میں دو روزہ کے قریب ہول میں جنرل موٹرز کی صنعتی فیکٹری کے وسیع و عریض فرش پر سخت ٹوپوں سے بھی اوپر اٹھتی چنگاریاں اور دم بہ دم بجتی گھنٹیاں کام کے جاری رہنے کا پتہ دیتی ہیں۔ شیورلے اوپنرا کا ہفتی اور زعفرانی ڈھانچا سچا سچ سرکتے پٹے سے اترتی رہتی ہیں اور کارنگروں کا جھنڈا، دیوار کی دوسری جانب اس کی توسیع کے لئے تیار کھڑا ہوتا ہے۔ ہول

لوگوں کو مایوس کرتی ہے۔ امریکی بازار میں فورڈ کی مشکلات پیش پدیدوار ہیں: گذشتہ سال، شمالی امریکہ میں اسے ۱.۶ ملین ڈالر کا خسارہ ہوا اور اس سال کی پہلی سہ ماہی میں اسے عالمی پیمانے پر ۱.۴ ملین ڈالر کا نقصان ہوا۔ اگلے دو سالوں میں اس نے شمالی امریکہ میں دسیوں ہزار ملازمتوں کو ختم کرنے کا منصوبہ بنا لیا ہے۔ اس کے باوجود مینیسوٹا کو یہ اطمینان ہے کہ فورڈ کے ہندوستانی منصوبوں کو کوئی پریشانی لاحق نہیں ہے۔ جس میں ۲۰۰۵ میں منظور شدہ ۵۰ ملین ڈالر کی تازہ سرمایہ کاری شامل ہے۔ وہ کہتے ہیں: "فورڈ کی نگاہ میں ایشیا کو ایک ممتاز حیثیت حاصل ہے۔ اس کی اہمیت کا اعجاز اس بات سے کیا جاسکتا ہے کہ گذشتہ سال لیڈا کا افتتاح کرنے کھپتی کے چیئرمین اور سی ای او، بل فورڈ

سروس کے مالک کو اپنی ڈیلرشپ کے تمام حصے کے ساتھ ساتھ تصویریں کھینچتے ہوئے دیکھا جاسکتا ہے۔ ان کے سامنے ۲۰ نئی سفید فورڈ فیسا ڈیڑھ ٹورق ٹی ڈی سی آئی (ایک ڈیڑھ ماڈل) کھڑی ہوئی ہیں۔ وہ کہتے ہیں، "اس قیمت پر ابھی ایسی کوئی کار نہیں ہے جو اس کے مقابل ٹھہرے۔ ہمارا خیال ہے کہ یہ سب سے کم ایندھن صرف کرنے والی کار ہے۔ ہماری تجارت میں جسے مانگنے کے پیمانے پرناپتے ہیں۔" وہ مزید کہتے ہیں، "امریکی کاریں پُر وقار ہوتی ہیں اور غیر ملکی ملکوں میں اہم پیدا کرتی ہیں۔" فورڈ جلد ہی اوسط قیمتوں کی ڈیڑھ کاریں بنانے لگی جسے حکومت ہند سے رعایت حاصل تھی اور جو پٹرول کے مقابلے میں زیادہ ارزاں تھی۔ نئی دہلی میں ہر پینتے فورڈ کے صدر، اشوک چند پو

ہلول میں جنرل موٹرز کی فیکٹری اب ۶۰،۰۰۰ کے بجائے ۱۸۵،۰۰۰ اکائیوں کی تیاری کا منصوبہ بنا رہی ہے اور اس سلسلے میں، ناظم ڈائریکٹر راجیو چابا کے مطابق ۲۵۰ نئے ملازمین کی تقرری کے بارے میں سوچ رہی ہے۔



میں جنرل موٹرز کی فیکٹری اب ۶۰،۰۰۰ کے بجائے ۱۸۵،۰۰۰ اکائیوں کی تیاری کا منصوبہ بنا رہی ہے اور اس سلسلے میں، ناظم ڈائریکٹر راجیو چابا کے مطابق ۲۵۰ نئے ملازمین کی تقرری کے بارے میں سوچ رہی ہے۔ لیکن یہ جہاں ختم نہیں ہے۔ سرمایہ کاری کے نقطہ نظر سے فورڈ پر سبقت حاصل کرنے کے لئے جی ایم نے مہاراشٹر کے قریب پونے میں ۳۰۰ ملین ڈالر کی لاگت سے ایک فیکٹری قائم کرنے کے منصوبے کا اعلان کیا ہے۔ اس فیکٹری کی اہمیت ۱۳۰،۰۰۰ گاڑیاں بنانے کی ہوگی اور اس میں کم و بیش ۱۰۰۰ ملازمین کام کریں گے۔ توقع ہے کہ یہ فیکٹری ۲۰۰۸ میں کام کرنا شروع کرے گی جو ہندوستانی بازار کے وسیع ترین حصے پر مشتمل ارزاں اور مختصر کاروں پر اپنی توجہ مرکوز کرے

خود پٹیس ہندوستان تشریف لائے۔ فورڈ کی مشکلات امریکہ تک محدود ہیں۔ یورپ اور ایشیا پیسیفک دونوں ہی جگہ فورڈ کو منافع مل رہا ہے۔ "دراصل، امریکی کاروں کے صنعت کاروں کی مالی مشکلات کا ازالہ، ہندوستانی تجارت کو فروغ دے کر، کسی حد تک ممکن ہے۔ وہ ارزاں مزدوری اور روز افزوں فروخت کی تلاش میں سرگرداں ہیں اور ایشیا کے روز افزوں متوسط طبقے کے صارفین ان کی تمام تر توجہات کا مرکز بن گئے ہیں۔" گوکہ لیڈا زیادہ تعداد میں فروخت ہوتی ہے تاہم فورڈ موٹرز یو اور فیوژن ماڈلوں کے لئے بھی بازار میں جگہ بناتی رہتی ہے۔ مینیسوٹا کا خیال ہے کہ فیوژن نے ایک نیا میدان تلاش کر لیا ہے۔ یہ میدان شہر کے ان کارنیشنوں کا ہے جو بیک وقت مختصر اور جامع کاریں

کہتے ہیں کہ لیڈا کا ڈیڑھ ماڈل بہت اچھا فروخت ہو رہا ہے۔ وہ اوسطاً ہر مہینے ۲۵۰ سے زائد فورڈ کی گاڑیاں فروخت کرتے ہیں۔ اب، فورڈ انڈیا کے صدر اروند مینیسوٹا کہتے ہیں کہ ہر کار کسی نہ کسی حد تک، انجینئرنگ کے لحاظ سے مقامی ضروریات کے پیش نظر بنائی گئی ہے۔ مثال کے طور پر، تمام کاروں کو اس طرح ڈیڑھ آئن کیا گیا ہے کہ وہ دو قیمت کھڑے پانی میں دوڑ سکیں جیسا کہ ماسون میں اکثر پیشتر ہوتا ہے۔ علاوہ ازیں، زیادہ تر پڑے یہاں دستیاب ہوجاتے ہیں۔ آئی کون کے ۹۳ فیصد اور فیسا کے ۵۵ فیصد پڑے مقامی طور پر بنائے جاتے ہیں۔ سچہ ہوئی ڈیلرشپ پر آنے والا تقریباً ہر خریدار عالمی حالات پر نظر رکھتا ہے اور کبھی کبھی امریکہ میں فورڈ کی خراب کارکردگی یہاں