

भारत सरकार  
पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 1964 जिसका उत्तर  
शुक्रवार, 6 दिसंबर, 2024/15 अग्रहायण, 1946 (शक) को दिया जाना है

कंटेनर बक्सों का स्वदेशी उत्पादन

† 1964. सुश्री एस. जोतिमणि :  
श्री श्रीभरत मतुकुमिल्लि :

क्या पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) भारत में पिछले पांच वर्षों के दौरान निर्मित कंटेनरों का प्रति कंटेनर लागत सहित वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;
- (ख) देश के प्रत्येक प्रमुख पत्तन पर वर्तमान में अन्य देशों से पट्टे पर लिए गए कंटेनरों की संख्या सहित कंटेनरों की उपलब्धता की स्थिति का वीपीटी सहित पत्तन-वार ब्यौरा क्या है;
- (ग) क्या सरकार ने देश में कंटेनरों की कमी का संज्ञान लिया है;
- (घ) यदि हां, तो इस कमी ने माल ढुलाई लागत और वैश्विक रसद में भारतीय पत्तनों की रणनीतिक भूमिका को किस सीमा तक प्रभावित किया है;
- (ङ) क्या सरकार का विचार देश में व्यापार को बढ़ावा देने के लिए कंटेनर बक्सों के स्वदेशी उत्पादन का संवर्धन करने के लिए कोई पहल करने का है;
- (च) यदि हां, तो सरकार द्वारा प्रत्यक्ष सब्सिडी और व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण के ब्यौरे सहित कंटेनर बक्सों के घरेलू/ स्वदेशी उत्पादन को बढ़ावा देने के लिए क्या प्रोत्साहन दिए गए हैं; और
- (छ) क्या सरकार का विचार कंटेनरों के उत्पादन में उत्पादन बद्ध प्रोत्साहन (पीएलआई) शुरू करने का है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

उत्तर

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्री  
(श्री सर्बानंद सोणोवाल)

(क) और (छ): कंटेनर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कॉनकॉर), जो कि भारत के प्रमुख कंटेनर प्रचालकों में से एक है, भारतीय निर्माताओं से कंटेनर मंगवा रहा है। कॉनकॉर द्वारा 2021 से अब तक कुल

20,890 कंटेनरों के आदेश दिए गए हैं। तथापि, नवंबर 2024 तक कुल 14,607 कंटेनरों के आदेशों की आपूर्ति हुई है।

भारत में निर्मित कंटेनरों की मांग सीमित है और तदनुसार भारत में कंटेनरों के लिए विनिर्माण क्षमता भी सीमित है। कंटेनर विनिर्माण उद्योग में बड़े पैमाने की अर्थव्यवस्थाओं का प्रभुत्व है, जो अन्य देशों के स्थापित निर्माताओं, जो कम उत्पादन लागत, उन्नत प्रौद्योगिकियों और तत्काल कार्गो लदान के अवसरों से लाभान्वित होते हैं, के पक्ष में है।

पोतों द्वारा केप ऑफ गुड होप से होकर ज्यादा लंबे मार्ग अपनाने के कारण यात्रा में लगने वाले अत्यधिक समय ने, भारतीय निर्यात सहित, वैश्विक व्यापार को प्रभावित किया है। इसके परिणामस्वरूप अंतर्राष्ट्रीय बाजारों तक माल पहुंचने में अधिक समय लगता है। लंबी यात्रा के समय या लाल सागर में संघर्ष के मुद्दों और रूस-यूक्रेन युद्ध के कारण कंटेनरों की कोई कमी नहीं बताई गई है। नौवहन लाइनों, पत्तन/टर्मिनल और निर्यात/आयात संघों के साथ संभावित हस्तक्षेपों के आकलन हेतु नियमित बातचीत की जाती है।

घरेलू पोत परिवहन क्षेत्र के संबंध में निम्नलिखित नीतियां हैं:

- i. पहले अस्वीकार करने का अधिकार (आरओएफआर): यह विदेशी ध्वजांकित जलयानों द्वारा प्रस्तावित न्यूनतम बोली से मेल खाने के लिए भारतीय ध्वजांकित जलयानों को प्राथमिकता देता है, जिससे भारतीय ध्वजांकित जलयानों की मांग बढ़ती है।
- ii. भारत में वाणिज्यिक पोतों के ध्वजांकन को बढ़ावा देने के लिए सब्सिडी योजना: मंत्रालयों और केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों (सीपीएसई) द्वारा जारी वैश्विक निविदाओं में भारतीय नौवहन कंपनियों को सब्सिडी सहायता प्रदान करके। सब्सिडी सहायता की दर पोत की आयु पर आधारित है। यह योजना उद्यमियों को भारतीय ध्वज के अंतर्गत पोतों को पंजीकृत करने के लिए प्रोत्साहित करती है।

\*\*\*\*\*