

भारत सरकार
पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 4341 जिसका उत्तर
शुक्रवार, 20 दिसंबर, 2024/29 अग्रहायण, 1946 (शक) को दिया जाना है

राष्ट्रीय जलमार्गों के माध्यम से कार्गो का आवागमन

†4341 श्री दुष्यंत सिंह :

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

- (क) सरकार द्वारा राष्ट्रीय जलमार्गों के माध्यम से कार्गो के आवागमन में वृद्धि हेतु क्या कदम उठाए गए हैं और इस वृद्धि में सहयोग के लिए क्या अवसंरचना और नीतिगत उपाय कार्यान्वित किए गए हैं;
- (ख) वर्ष 2013-14 से अब तक भारत में राष्ट्रीय जलमार्गों और अन्य जलमार्गों के माध्यम से कार्गो के आवागमन का वर्षवार ब्यौरा क्या है और इसमें कौन-कौन से प्रमुख क्षेत्र शामिल हैं;
- (ग) विशेष रूप से वैश्विक बाजारों में प्रतिस्पर्धात्मकता के संदर्भ में कंटेनरों और संभार तंत्र की बढ़ती लागत के साथ शिपिंग लागत में वृद्धि निर्यात क्षेत्र को किस प्रकार प्रभावित कर रही है; और
- (घ) क्या कंटेनर परिवहन की बढ़ती लागत के कारण निर्यात की मात्रा पर कोई प्रभाव पड़ा है और यदि हां, तो ऐसी चुनौतियों का समाधान करने और जलमार्गों के माध्यम से निर्यात की स्थिरता सुनिश्चित करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

उत्तर

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

(क): राष्ट्रीय जलमार्गों (रा.ज.) के माध्यम से माल की आवाजाही बढ़ाने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए/प्रस्तावित कदम, जिसमें इस वृद्धि को सुविधाजनक बनाने के लिए कार्यान्वित किए गए अवसंरचना और नीतिगत उपायों को दर्शाया गया है, अनुबंध-1 में दिए गए हैं।

(ख): 2013-14 से अक्टूबर, 2024 तक परिवहन किए गए कार्गो की मात्रा तथा शामिल किए गए मुख्य क्षेत्रों सहित भारत में राष्ट्रीय जलमार्गों और अन्य जलमार्गों के माध्यम से कार्गो आवाजाही का ब्यौरा वर्ष-वार अनुबंध-2 में संलग्न है।

(ग) और (घ): विस्तृत उत्तर अनुबंध-3 में दिया गया है।

अवसंरचना और नीतिगत उपायों को दशति हुए सरकार द्वारा राष्ट्रीय जलमार्गों के माध्यम से कार्गों की आवाजाही बढ़ाने के लिए उठाए गए कदम:

(क) अवसंरचना उपाय:

- (i) जलयानों के प्रचालन के लिए 35/45 मीटर चौड़ाई और 2.0 / 2.2 / 2.5 / 3.0 मीटर न्यूनतम उपलब्ध गहराई (एलएडी) का नौचालन चैनल उपलब्ध कराने के लिए विभिन्न राष्ट्रीय जलमार्गों (रा.ज.) में फेयरवे रखरखाव कार्य (नदी प्रशिक्षण, रखरखाव ड्रेजिंग, चैनल मार्किंग और नियमित जलीय सर्वेक्षण) किए जाते हैं।
- (ii) रा.ज.-1 (गंगा नदी) पर 49 सामुदायिक जेट्टियों, 20 फ्लोटिंग टर्मिनलों, 3 मल्टी-मोडल टर्मिनलों (एमएमटी) और 1 इंटर-मोडल टर्मिनल (आईएमटी) का निर्माण किया गया है।
- (iii) पांडु में एक एमएमटी और जोगीघोपा, बोगीबील और धुबरी में स्थायी टर्मिनलों के साथ ही रा.ज.-2 (ब्रह्मपुत्र नदी) पर 12 फ्लोटिंग टर्मिनल उपलब्ध कराए गए हैं। जोगीघोपा, पांडु, विश्वनाथ घाट और नेमाती में चार समर्पित पर्यटक जेट्टियां उपलब्ध कराई गई हैं। उपरोक्त के अलावा, असम में सदिया, लायका और ओरियम घाट के लिए कूज और यात्रियों हेतु जेट्टियों का निर्माण किया गया है।
- (iv) रा.ज.-3 (केरल में पश्चिमी तट नहर) पर गोदामों के साथ 9 स्थायी अंतर्देशीय जल परिवहन टर्मिनल और 2 रो-रो/रो-पैक्स टर्मिनलों का निर्माण किया गया है।
- (v) गोवा सरकार को वर्ष 2020 में 3 फ्लोटिंग कंक्रीट जेट्टियां और सितंबर 2022 के दौरान 1 जेट्टी उपलब्ध की गई तथा मंडोवी नदी (रा.ज.-68) में संस्थापित की गई। आंध्र प्रदेश में रा.ज.-4 (कृष्णा नदी) पर 4 पर्यटक जेट्टियां, शुरू की गई हैं। रा.ज.-110 (यमुना नदी) पर 12 फ्लोटिंग जेट्टियां और रा.ज.-73 (नर्मदा नदी) पर 2 जेट्टियां उपलब्ध कराई गई हैं। बिहार में रा.ज.-37 (गंडक नदी) पर 2 जेट्टियों के निर्माण के लिए निविदा सौंपी गई है।

(ख) नीतिगत उपाय:

- कार्गों मालिकों द्वारा अंतर्देशीय जलमार्ग परिवहन क्षेत्र के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए उन्हें 35% प्रोत्साहन प्रदान करने और भारत-बांग्लादेश प्रोटोकॉल होते हुए रा.ज.-1, रा.ज.-2 और रा.ज.-16 पर कार्गों आवाजाही के लिए निर्धारित सेवा स्थापित करने संबंधी योजना को सरकार द्वारा शुरू कर दिया गया है। इस योजना से 800 मिलियन टन किमी कार्गों को अंतर्देशीय जल परिवहन (आईडब्ल्यूटी) मोड पर परिवर्तित करने की उम्मीद है, जो रा.ज. पर मौजूदा 4700 मिलियन टन किमी कार्गों का लगभग 17% है। इस योजना का उद्देश्य निदर्शन प्रभाव हेतु तथा जलमार्ग आवाजाही में कार्गों मूवर्स/स्वामियों का विश्वास बढ़ाने के लिए भारतीय नौवहन निगम (एससीआई) के माध्यम से भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण (आईडब्ल्यूएआई) जलयानों का

उपयोग करके कोलकाता और वाराणसी/पांडु के बीच एक निर्धारित जलमार्ग कार्गो सेवा शुरू करना भी है।

- सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों (पीएसयू) द्वारा कार्गो का स्थानांतरण: कार्गो को जलमार्गों पर मोडल शिफ्ट करने के लिए, 140 से अधिक सार्वजनिक क्षेत्र की इकाइयों से अंतर्देशीय जल परिवहन साधन का उपयोग करके अपने आवागमन की योजना तैयार करने के लिए संपर्क किया गया है। उनसे जलमार्गों के माध्यम से कार्गो आवाजाही की उनकी वर्तमान स्थिति की रूपरेखा तैयार करने तथा कार्गो के मोडल शिफ्ट (स्थानांतरण) की योजना बनाने का आग्रह किया गया है। पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय (एमओपीएनजी), सहकारिता/उर्वरक, खाद्य और सार्वजनिक वितरण, भारी उद्योग, इस्पात और कोयला मंत्रालय से आग्रह किया गया है कि वे अपने क्षेत्राधिकार के अंतर्गत पीएसयू को परामर्श दें कि वे यथासंभव आईडब्ल्यूटी मोड का उपयोग करें तथा मैरीटाइम इंडिया विज़न (एमआईवी) लक्ष्यों को ध्यान में रखते हुए आईडब्ल्यूटी के लिए अपने कार्गो का एक निश्चित प्रतिशत निर्धारित करें।
- पत्तनों के साथ एकीकरण: दुनिया भर में, जलमार्गों का सबसे बेहतर उपयोग तब होता है जब उन्हें पत्तनों से जोड़ा जाता है। कोलकाता पत्तन राज.1 के साथ निर्बाध एकीकरण का अवसर प्रदान करता है और मल्टी मोडलिटी की समस्या को हल करने में भी मदद कर सकता है। इसलिए, श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन, कोलकाता से वाराणसी, साहिबगंज, हल्दिया में मल्टीमोडल टर्मिनलों और कालूघाट में इंटरमोडल टर्मिनल के साथ-साथ राज.-1 पर अन्य टर्मिनलों के प्रचालन और प्रबंधन के लिए अनुरोध किया गया है।
- कार्गो एकीकरण: जलमार्गों पर कार्गो की आवाजाही मल्टीमोडलिटी की समस्याओं से ग्रस्त है क्योंकि जलमार्गों के किनारे उद्योगों की कमी है। इसलिए, वाराणसी में कार्गो एकीकरण हब - फ्रेट विलेज और साहिबगंज में एकीकृत क्लस्टर-सह-लॉजिस्टिक्स पार्क (आईसीएलपी) के विकास के लिए परियोजनाएं शुरू की गई हैं। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के अंतर्गत एक सार्वजनिक उपक्रम नेशनल हाईवे लॉजिस्टिक्स मैनेजमेंट लिमिटेड (एनएचएलएमएल) को इन मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क (एमएमएलपी) के विकास के लिए काम पर लगाया गया है। तीन एमएमटी के लिए रेल संपर्कता का काम मेसर्स इंडियन पोर्ट एंड रेल कंपनी लिमिटेड (आईपीआर सीएल), पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय (एमओपीएसडब्ल्यू) के अंतर्गत एक सार्वजनिक उपक्रम को सौंपा गया है।
- नदी क्रूज पर्यटन: नदी क्रूज पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए क्रूज संचालकों के साथ कई बैठकें आयोजित की गई हैं। उनसे प्राप्त फीडबैक के आधार पर, आईडब्ल्यूएआई टर्मिनलों पर तटीय बिजली का प्रावधान, अतिरिक्त बर्थिंग व्यवस्था आदि जैसे कदम उठाए गए हैं। प्रचालनरत करने के लिए नए क्रूज सर्किटों की पहचान की गई है। क्रूज आवागमन के लिए कुल 34 जलमार्गों की पहचान की गई है और 10 को पहले ही प्रचालनरत कर दिया गया है।

- आईबीपी मार्ग: मैया और सुल्तानगंज के बीच भारत-बांग्लादेश प्रोटोकॉल मार्ग संख्या 5 और 6 को सफल परीक्षण आवागमनों के साथ हाल ही में प्रचालनरत किया गया है।

राष्ट्रीय जलमार्ग कार्गो डाटा 2013-14 से 2024-25 अक्टूबर (मिलियन टन में)													
राष्ट्रीय जलमार्ग (रा.ज.)	राज्य/ संघ शासित प्रदेश	2013- 14	2014- 15	2015- 16	2016- 17	2017- 18	2018- 19	2019- 20	2020- 21	2021- 22	2022- 23	2023- 24	2024-25 अक्टूबर - 2024 तक
रा.ज.-1 {गंगा – भागीरथी -हुगली नदी प्रणाली (हल्दिया – इलाहाबाद)}	उत्तर प्रदेश, बिहार, झारखंड और पश्चिम बंगाल	3.35	5.05	6.48	4.89	5.48	6.79	9.11	9.21	10.93	13.17	12.82	8.59
रा.ज.-2 {ब्रह्मपुत्र नदी (हुबरी- सादिया)}	असम	2.48	0.51	0.60	0.61	0.56	0.49	0.39	0.31	0.43	0.63	0.59	0.51
रा.ज.-3 (वेस्ट कोस्ट नहर)	केरल	1.07	0.96	1.06	1.03	0.42	0.42	0.55	0.73	1.70	3.23	3.29	1.90
रा.ज.-4 (कृष्णा गोदावरी नदी प्रणाली)	आंध्र प्रदेश						0.45	0.08	6.83	11.23	8.42	4.30	4.70
रा.ज.-5 (ईस्ट कोस्ट केनाल और मतई नदी/ ब्रह्मणी- खरसुआ- धामरा नदियां/ महानदी डेल्टा नदियां)	ओडिशा									0.02	0.40	0.64	0.15
रा.ज.-8 (अलाप्पुझा - चंगनसरी नहर)	केरल										0.03	0.04	0.02
रा.ज.-9 (अलाप्पुझा - कोट्टायम -	केरल										0.02	0.02	0.01

अथिरमप्पुझा नहर)													
रा.ज.-14 (बैतरणी नदी)	ओडिशा									-	0.00	-	
रा.ज.-16 (बराक नदी)	असम					0.00	0.00	0.01	0.01	0.00	0.10		
रा.ज.-23 (बुधा बलांगा)	ओडिशा									0.03	0.02	0.01	
रा.ज.-31 (धनसीरी /चात्ते)	असम									0.01	0.00		
रा.ज.-44 (इच्छामती नदी)	पश्चिम बंगाल					0.90	0.28	0.82	0.46	0.48	0.26		
रा.ज.-48 (जवाई- लूनी- कच्छ नदी का रण)	गुजरात											1.32	
रा.ज.-53(कल्याण -ठाणे -मुंबई जलमार्ग, वसई क्रीक और उल्हास नदी प्रणाली)	महाराष्ट्र											1.58	
रा.ज.-64 (महानदी नदी)	ओडिशा							-	-	0.02	0.45	0.67	0.16
रा.ज.-86 (रूपनारायण नदी)	पश्चिम बंगाल							-	0.00	0.00	0.09	0.10	0.08
रा.ज.-94 (सोन नदी)	बिहार					0.80	-	-	-	-	1.16	0.71	
रा.ज.-97 (सुंदरबन जलमार्ग)	पश्चिम बंगाल					3.22	3.46	3.86	6.10	5.47	5.19	3.45	
महाराष्ट्र जलमार्ग													
रा.ज.-10 (अंबा नदी)	महाराष्ट्र												
						22.24	22.01	17.69	20.23	28.54	30.17	16.98	
रा.ज.-83 (महाराष्ट्र					0.85	0.67	0.21	0.23	0.24	0.45	0.18	

राजपुरी क्रीक)													
रा.ज.-85 (रेवडांडा क्रीक - कुंडलिका नदी प्रणाली)	महाराष्ट्र	-				1.72	1.59	1.08	0.70	0.50	0.99	0.33	
रा.ज.-91 (शास्त्री नदी - जयगढ क्रीक प्रणाली)	महाराष्ट्र	-				3.53	0.12	9.24	22.45	33.87	37.05	19.39	
गोवा जलमार्ग													
रा.ज.-68 (माण्डोवी नदी)	गोवा	-				1.65	1.58	4.00	2.62	2.54	2.42	1.23	
रा.ज.-111 (ज़ुआरी नदी)	गोवा	-				2.10	1.36	4.47	1.96	0.39	1.10	0.68	
गुजरात जलमार्ग													
रा.ज.-73 (नर्मदा नदी)	गुजरात	-				0.04	0.10	0.08	0.05	0.04	0.06	0.04	
रा.ज.-100 (तापी नदी)	गुजरात	-				28.78	30.92	25.63	29.32	27.62	31.46	19.17	
कुल योग मिलियन टन		18.07	29.16	41.53	55.47	55.03	72.30	73.64	83.61	108.79	126.153	133.03	81.56
आईबीपी		1.89	2.00	2.28	2.58	3.09	3.22	3.46	3.60	5.43	5.20	4.68	2.60

प्रश्न के उत्तर के भाग (ग) और (घ) के उत्तर में संदर्भित अनुलग्नक

(ग) माल दुलाई और कंटेनर शुल्क सहित पोत परिवहन लागतें अत्यधिक बाजार-संचालित होती हैं और बहुत अस्थिर होती हैं। ये लागतें बाजार-संचालित अस्थिरता और निम्नलिखित आपातकालीन स्थितियों जैसे कारकों से प्रभावित होती हैं:

- आपूर्ति और मांग: पोत परिवहन लागतों में पोत परिवहन क्षमता की आपूर्ति और पोत परिवहन सेवाओं की मांग के बीच संतुलन के आधार पर उतार-चढ़ाव होता है।
- जलयान की उपलब्धता: जलयानों की उपलब्धता पत्तन की भीड़ और भू-राजनीतिक घटनाओं सहित विभिन्न कारकों से प्रभावित हो सकती है।
- ईंधन की कीमतें: ईंधन के मूल्य में परिवर्तन का पोत परिवहन की लागत पर सीधा प्रभाव पड़ता है। ईंधन की ऊंची कीमतों से पोत परिवहन कंपनियों की परिचालन लागत बढ़ जाती है, जिसका भार अक्सर निर्यातकों पर डाला जाता है।
- महत्वपूर्ण प्रभाव: रूस-यूक्रेन युद्ध या कोविड-19 महामारी के दौरान, वैश्विक व्यापार मार्गों, पत्तन संचालन और आपूर्ति श्रृंखलाओं में अचानक व्यवधान के कारण पोत परिवहन लागत में अत्यधिक वृद्धि देखी गई है।

शिपिंग लागत में वृद्धि, विशेष रूप से कंटेनर और लॉजिस्टिक्स की बढ़ती लागत, वैश्विक बाजारों में निर्यातकों की प्रतिस्पर्धात्मकता को सीधे प्रभावित करती है। उच्च लॉजिस्टिक्स लागत से माल की उच्च कीमतें अभिप्रेत हैं, जो उन्हें अंतरराष्ट्रीय खरीदारों के लिए कम आकर्षक बना सकती हैं।

(घ) बढ़ी हुई माल दुलाई लागत और कंटेनर की कमी से उत्पन्न चुनौतियों को कम करने तथा निर्यात की स्थिरता सुनिश्चित करने के लिए सरकार ने निम्नलिखित उपाय लागू किए हैं:

1. पत्तन अवसंरचना में वृद्धि: 2014-15 से 2023-24 तक भारत के सभी 12 महापत्तनों में पत्तन क्षमताओं का विस्तार महत्वपूर्ण रहा है। इन महापत्तनों की कुल कार्गो हैंडलिंग क्षमता वित्त वर्ष 2013-14 में 800.52 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) से बढ़कर वित्त वर्ष 2023-24 में 1630 एमटीपीए हो गई है, जो समुद्री अवसंरचना को बढ़ाने के लिए सरकार की प्रतिबद्धता को दर्शाता है।

2. स्थानीय पोत परिवहन कंपनियों को बढ़ावा देना: भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई) द्वारा कंटेनर जलयानों को पट्टे पर देकर देश की कंटेनर पोत क्षमता बढ़ाने के प्रयास किए जा रहे हैं, साथ ही कुछ जलयानों को अधिग्रहित करने की भी योजना है।

3. भारतीय संस्थाओं द्वारा कंटेनरों के स्वामित्व को बढ़ावा देना: भारतीय संस्थाओं को कंटेनरों के स्वामित्व और संचालन के लिए प्रोत्साहित करना, जिसे कंटेनर की कमी के दीर्घकालिक समाधान के रूप में देखा जाता है।
4. ट्रेकिंग और ट्रेसिंग मैकेनिज्म: यूनिफाइड लॉजिस्टिक्स इंटरफेस प्लेटफॉर्म (यूएलआईपी) और लॉजिस्टिक्स डेटा बैंक (एलडीबी) जैसे ट्रेकिंग सिस्टम के विकास का उद्देश्य निर्यात कंटेनरों के टर्नअराउंड समय में सुधार करना है।
5. कार्गो प्रमोशन स्कीम: सरकार ने 15.12.2024 को अंतर्देशीय जलमार्गों के माध्यम से कार्गो की आवाजाही को बढ़ावा देने के लिए 'जलवाहक' योजना शुरू की। इस योजना का उद्देश्य कार्गो मालिकों के लिए परिचालन लागतों पर प्रतिपूर्ति प्रदान करना और अंतर्देशीय जलमार्गों की व्यापार क्षमता को अनलॉक करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाना है।
6. जलमार्गों के माध्यम से पड़ोसी देशों को निर्यात की सुविधा: आईबीपी रूट बांग्लादेश को निर्यात के लिए एक महत्वपूर्ण सुविधाकर्ता रहा है। फरवरी-2024 में मैया-सुल्तानगंज नदी मार्ग के हाल ही में उद्घाटन से देशों के बीच एक सीधा और कुशल जलमार्ग कनेक्शन प्रदान करके व्यापार को और अधिक बढ़ावा मिलने की उम्मीद है।
