

भारत सरकार  
पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 4652 जिसका उत्तर  
शुक्रवार, 28 मार्च, 2025/7 चैत्र, 1947 (शक) को दिया जाना है

माल दुलाई में विभिन्न साधनों द्वारा संपर्क

†4652. श्री राजीव प्रताप रूडी :

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

- (क) वर्तमान में देश में माल दुलाई में साधनवार कितनी हिस्सेदारी है और जलमार्ग, रेलवे और सड़क परिवहन की हिस्सेदारी का ब्यौरा क्या है;
- (ख) सरकार द्वारा माल दुलाई के लिए विभिन्न साधनों द्वारा संपर्क को बढ़ाने और संभार तंत्र लागत को कम करने के लिए जलमार्ग, रेलवे और सड़क परिवहन के बीच समन्वय में सुधार करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं;
- (ग) कालूघाट टर्मिनल की वर्तमान स्थिति और इसके पूरा होने की संभावित समय-सीमा सहित इस संबंध में कितनी प्रगति हुई है और बिहार, विशेषकर सारण में माल दुलाई को बढ़ावा देने में इसकी क्या भूमिका है;
- (घ) विगत तीन वर्षों के दौरान बिहार, विशेषकर सारण में अन्तर्देशीय जलमार्गों के माध्यम से कुल कितनी माल दुलाई का प्रबंधन किया जाता है और इन मार्गों के माध्यम से कार्गो की आवाजाही बढ़ाने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं; और
- (ङ) क्या सरकार यह सुनिश्चित कर रही है कि संबंधित समिति द्वारा की गई सिफारिश के अनुसरण में नए अधिसूचित जलमार्गों को परियोजना नियोजन के स्तर पर ही प्रमुख पत्तनों, रेल और सड़क नेटवर्कों के साथ जोड़ दिया जाए और इस संबंध में क्या विशिष्ट कदम उठाए गए हैं?

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

(क): देश के माल भाड़ा यातायात में अंतर्देशीय जल परिवहन की वर्तमान मॉडल हिस्सेदारी लगभग 2% है। नीति आयोग की 2021 की “फास्ट ट्रेकिंग फ्रेट इन इण्डिया” शीर्षक रिपोर्ट के अनुसार, माल भाड़ा यातायात में रेलवे और सड़क परिवहन की हिस्सेदारी क्रमशः 18% और 71% है।

(ख): सरकार ने माल आवाजाही के लिए अंतर-मॉडल संपर्क बढ़ाने तथा लॉजिस्टिक्स लागत को कम करने के लिए जलमार्ग, रेलवे और सड़क परिवहन के बीच समन्वय बढ़ाने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं:-

(i) वाराणसी, साहिबगंज, हल्दिया में विकसित मल्टी मॉडल टर्मिनल (एमएमटी) और कलुघाट में इंटरमॉडल टर्मिनल के साथ-साथ रा.ज.-1 पर अन्य टर्मिनलों का श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन, कोलकाता के साथ एकीकरण।

(ii) कार्गो एक्त्रीकरण केंद्र का विकास - वाराणसी में फ्रेट विलेज और रा.ज.1 पर साहिबगंज में एकीकृत क्लस्टर-सह-लॉजिस्टिक्स पार्क।

(iii) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय, सहकारिता मंत्रालय, उर्वरक विभाग, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय, भारी उद्योग मंत्रालय, इस्पात मंत्रालय और कोयला मंत्रालय से अनुरोध किया गया है कि वे अपने अधिकार क्षेत्र के तहत सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को यथासंभव अधिकाधिक अंतर्देशीय जल परिवहन (आईडब्ल्यूटी) मॉड का उपयोग करने और आईडब्ल्यूटी मॉड के लिए अपने कार्गो का एक निश्चित प्रतिशत निर्धारित करने का सुझाव दें।

(ग): इंटर-मॉडल टर्मिनल (आईएमटी), कालूघाट का निर्माण पूरा हो चुका है। कालूघाट टर्मिनल का निर्माण मुख्य रूप से उत्तर बिहार और नेपाल से आने-जाने वाले कार्गो यातायात की हैंडलिंग के लिए किया गया है। बिहार, विशेष रूप से सारण में माल भाड़ा यातायात को बढ़ाने में आईएमटी कालूघाट की भूमिका को दर्शाने वाले यातायात अध्ययनों के मुख्य निष्कर्षों का विवरण अनुबंध-1 में दिया गया है।

(घ): पिछले तीन वर्षों में बिहार में जलमार्गों के माध्यम से कुल माल भाड़ा यातायात का विवरण नीचे दिया गया है।

(मीट्रिक टन में)

रा.ज. सं.	2021-22	2022-23	2023-24
रा.ज. -1	10,927,788	13,169,853	12,824,112
रा.ज. -94	-	-	1,160,929

बिहार सहित देश में राष्ट्रीय जलमार्गों पर कार्गो की आवाजाही बढ़ाने के लिए किए गए नीतिगत और अवसंरचना संबंधी उपायों का विवरण अनुबंध-2 में दिया गया है।

(ड): महापत्तनों, रेल और सड़क नेटवर्क के साथ नव अधिसूचित जलमार्गों की संपर्कता को परियोजना की योजना तैयार करने के चरण में ध्यान में रखा जाता है और सभी नए रा.ज. की व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट (एफएसआर) और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) को पूरा करते समय इस पहलू का पूर्णतः ध्यान रखा जाता है। उठाए गए कदमों का उल्लेख ऊपर भाग (क) के उत्तर में किया गया है।

दिनांक 28.03.2025 के लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 4652 के भाग (ग) के उत्तर में संदर्भित अनुबंध

(i) यातायात पूर्वानुमान

किए गए यातायात अध्ययन के अनुसार, कालूघाट आईएमटी, कोलकाता जीआरटी से रा.ज.-1 पर भेजे जाने वाले कंटेनरों को नेपाल की काठमांडू घाटी में आगे ट्रकों से ले जाने के लिए सर्वाधिक उपयुक्त स्थान है। साथ ही, ट्रक यातायात को किसी पुल को पार करने की आवश्यकता नहीं है, क्योंकि यह क्षेत्र गंगा नदी के उत्तर में स्थित है।

(ii) अनुमानित यातायात

भविष्य के कालूघाट आईएमटी के माध्यम से अधिकतम यातायात, ड्राई-बल्क और कंटेनरयुक्त कार्गो पर होगा। नीचे दी गई तालिका में 2020-2045 के कालूघाट टर्मिनल कार्गो पूर्वानुमान दर्शाया गया है

वर्ष	बैग भार (एमएमटी)	जनरल कार्गो (एमएमटी)	पात्र (एमएमटी)	कुल (एमएमटी)
2020	0.11	0.06	4.03	4.21
2025	0.12	0.07	4.35	4.54
2035	0.12	0.08	4.79	4.99
2045	0.12	0.08	5.17	5.38

वर्ष 2045 में कुल कार्गो यातायात 5.38 एमएमटी होगा, जिसमें से 90% से अधिक कंटेनरयुक्त कार्गो होगा।

(iii) हैंडल किया जाने वाला यातायात

कालूघाट में यातायात की अत्यधिक क्षमता होने के बावजूद, स्थान की कमी को देखते हुए, कंटेनर यातायात, केवल इस टर्मिनल पर हैंडल करने का निर्णय लिया गया। हालाँकि यातायात अनुमान कंटेनरों की पर्याप्त मात्रा को दर्शाता है, बर्थ और बैकअप यार्ड की क्षमता कंटेनर की मात्रा की वास्तविक हैंडलिंग को नियंत्रित करेगी। एक बर्थ वाले टर्मिनल की क्षमता अधिकतम 77000 टीईयू प्रति वर्ष होगी।

माल भाड़ा यातायात को बढ़ावा देने के लिए, आईडब्ल्यूआई ने आईएमटी कालूघाट में निम्नलिखित सुविधाओं का निर्माण किया है जैसे भंडारण क्षेत्र, टर्मिनल संचालन भवन, कामगारों के लिए सुविधा युक्त भवन, विद्युत सबस्टेशन भवन, सुरक्षा कार्यालय, वेट ब्रिज नियंत्रण कक्ष, शौचालय ब्लॉक गेट हाउस, चारदीवारी और बाड़, भूमिगत जलाशय और पंप हाउस आदि।

दिनांक 28.03.2025 के लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 4652 के भाग (घ) के उत्तर में संदर्भित अनुबंध

(क) नीतिगत उपाय:

- कार्गो मालिकों द्वारा अंतर्देशीय जलमार्ग परिवहन क्षेत्र के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए 35% प्रोत्साहन प्रदान करने और भारत बांग्लादेश प्रोटोकॉल के माध्यम से रा.ज.-1 और रा.ज.-2 और रा.ज.-16 पर कार्गो आवाजाही के लिए अनुसूचित सेवा स्थापित करने की योजना को सरकार द्वारा अनुमोदित किया गया है। इस योजना से 800 मिलियन टन किमी कार्गो आईडब्ल्यूटी मोड पर आने की उम्मीद है, जो कि रा.ज. पर वर्तमान 4700 मिलियन टन किमी कार्गो का लगभग 17% है। यह योजना तीन वर्षों के लिए 100 करोड़ से कम की लागत पर है और इस योजना की सफलता के आधार पर इसे बढ़ाया या संशोधित किया जा सकता है। इस योजना का उद्देश्य प्रदर्शन प्रभाव के लिए शिपिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया के माध्यम से आईडब्ल्यूएआई जलयानों का उपयोग करके कोलकाता और वाराणसी/पांडु के बीच निर्धारित जलमार्ग कार्गो सेवा शुरू करने और जलमार्गों से आवाजाही में कार्गो मूवर्स/मालिकों का विश्वास बढ़ाना है।
- 01.02.2025 को पेश किए गए बजट के दौरान भारतीय जलयान अधिनियम, 2021 के तहत पंजीकृत अंतर्देशीय जलयानों के लिए टन भार कर योजना का विस्तार करने की घोषणा की गई है। राष्ट्रीय जलमार्गों, नदियों और नहरों पर चलने वाले अंतर्देशीय जलयानों को इसका लाभ मिलेगा। इस कदम से उद्योग की प्रतिस्पर्धा क्षमता को बढ़ावा मिलने और अधिक कार्गो मालिकों के परिवहन के लिए अंतर्देशीय जलमार्गों का उपयोग करने के लिए प्रोत्साहित होने की उम्मीद है। टनभार कर प्रणाली, शिपिंग कंपनियों के लिए एक विशेष कराधान नीति है, जिसमें कर वास्तविक लाभ पर आधारित नहीं होता बल्कि जलयान के आकार (टनभार) पर आधारित होता है। यह जलयान मालिकों के लिए स्थिर, पूर्वानुमानित और कम कराधान प्रदान करता है, जिससे उन पर वित्तीय बोझ कम होता है।
- राष्ट्रीय जलमार्ग (जेट्टी/टर्मिनलों का निर्माण) विनियम 2025 को अधिसूचित किया गया है, जिससे अंतर्देशीय जलमार्ग क्षेत्र के विकास को सुगम बनाने के लिए निजी क्षेत्र के निवेश को आकर्षित करने हेतु एक स्पष्ट नियामक ढांचे की व्यवस्था होने निजी कंपनियां अंतर्देशीय जलमार्ग अवसंरचना में निवेश कर सकते हैं और इनका प्रचालन कर सकते हैं।
- पत्तनों के साथ एकीकरण: दुनिया भर में, जलमार्गों का सबसे बेहतर उपयोग तब होता है जब उन्हें पत्तनों से जोड़ा जाता है। कोलकाता पत्तन रा.ज.1 के साथ निर्बाध एकीकरण का अवसर प्रदान करता है और मल्टी-मोडैलिटी की समस्या को हल करने में भी मदद कर सकता है। इसलिए, वाराणसी, साहिबगंज, हल्दिया में यह मल्टी मॉडल टर्मिनल और कलुघाट में इंटरमॉडल टर्मिनल के साथ-साथ रा.ज.-1 पर अन्य टर्मिनलों को प्रचालन और प्रबंधन के लिए श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन, कोलकाता में स्थानांतरित किया जा रहा है।

- डिजिटलीकरण: आईडब्ल्यूटी क्षेत्र में कारोबार करना आसान बनाने के लिए 'वाहन' और 'सारथी' की तर्ज पर पूरे देश में जलयानों और चालक दल के पंजीकरण के लिए एक केंद्रीय डाटाबेस और पोर्टल विकसित किया जा रहा है। इससे जलयानों और चालक दल का डिजिटल तरीके से पंजीकरण हो सकेगा और इससे देश में जलयानों और चालक दल की संख्या के बारे में सटीक जानकारी मिलेगी और इस तरह योजना बनाने में मदद मिलेगी।

- कार्गो एकत्रीकरण: जलमार्गों के किनारे उद्योगों की कमी होने के कारण जलमार्गों पर कार्गो की आवाजाही मल्टीमॉडलिटी की समस्याओं से ग्रस्त है। इसलिए, कार्गो एकत्रीकरण केंद्र - वाराणसी में फ्रेट विलेज और साहिबगंज में एकीकृत क्लस्टर-सह-लॉजिस्टिक्स पार्क के विकास के लिए परियोजनाएं शुरू की गई हैं। इन एमएमएलपी के विकास के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के तहत एक सार्वजनिक उपक्रम एनएचएलएमएल को नियुक्त किया गया है। तीन एमएमटी के लिए रेल संपर्कता का काम मेसर्स इंडियन पोर्ट एंड रेल कंपनी लिमिटेड (एमओपीएसडब्ल्यू के तहत एक सार्वजनिक उपक्रम) को सौंपा गया है।

- नदी क्रूज पर्यटन: नदी क्रूज पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए, क्रूज प्रचालकों के साथ कई बैठकें आयोजित की गई हैं। उनकी प्रतिक्रिया के आधार पर, आईडब्ल्यूआई टर्मिनलों पर तटीय बिजली का प्रावधान, अतिरिक्त बर्थिंग व्यवस्था आदि जैसे कदम उठाए गए हैं। नए क्रूज सर्किट की पहचान की गई है और उन्हें चालू किया जा रहा है। क्रूज आवागमन के लिए कुल 34 जलमार्गों की पहचान की गई है, जिनमें से 10 पहले ही चालू किया जा चुके हैं।

- आईवीपी मार्ग: हाल ही में आवाजाही के माइया और सुल्तानगंज के बीच इंडो बांग्लादेश प्रोटोकॉल मार्ग संख्या 5 और 6 को सफल परीक्षण के साथ चालू किया गया है। बांग्लादेश की ओर से सहमति मिलने पर जल्द ही नियमित आवागमन शुरू हो जाएगा।

- पीएसयू द्वारा कार्गो को शिफ्ट करना: कार्गो के जलमार्गों पर मॉडल शिफ्ट के लिए, अंतर्देशीय जल परिवहन मोड का उपयोग करके अपने आवागमन की योजना बनाने के लिए 140 से अधिक सार्वजनिक क्षेत्र की इकाइयों से संपर्क किया गया है। उनसे जलमार्गों के माध्यम से कार्गो की आवाजाही की अपनी वर्तमान स्थिति और कार्गो के मॉडल शिफ्ट के लिए अपनी योजना को प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है। पीएनजी, सहकारिता/उर्वरक, खाद्य और सार्वजनिक वितरण, भारी उद्योग, इस्पात और कोयला मंत्रालय से अनुरोध किया गया है कि वे अपने अधिकार क्षेत्र के तहत पीएसयू को सलाह दें कि वे यथासंभव अधिकाधिक आईडब्ल्यूटी मोड का उपयोग करें और एमआईवी लक्ष्यों के अनुरूप हुए आईडब्ल्यूटी मोड के लिए अपने कार्गो का एक निश्चित प्रतिशत निर्धारित करें।

#### (ख) अवसंरचना संबंधी उपाय:

(i) जलयानों के प्रचालन के लिए 35/45 मीटर चौड़ाई और न्यूनतम उपलब्ध 2.0/2.2/2.5/3.0 मीटर गहराई (एलएडी) का नौवहन चैनल उपलब्ध कराने के लिए विभिन्न राष्ट्रीय जलमार्गों (रा.ज.) में फेयरवे रखरखाव कार्य (नदी प्रशिक्षण, रखरखाव ड्रेजिंग, चैनल मार्किंग और नियमित हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण) किए जाते हैं।

(ii) 5 पूर्व-मौजूदा स्थायी टर्मिनलों के अतिरिक्त, रा.ज.-1 (गंगा नदी) पर 49 सामुदायिक जेटी, 20 फ्लोटिंग टर्मिनल, 3 मल्टी-मॉडल टर्मिनल (एमएमटी) और 1 इंटर-मॉडल टर्मिनल (आईएमटी) का निर्माण किया गया है।

(iii) पांडु, जोगीघोषा में एमएमटी और बोगीबील और धुबरी में टर्मिनलों के साथ-साथ रा.ज.-2 (ब्रह्मपुत्र नदी) पर उपलब्ध कराए गए 12 फ्लोटिंग टर्मिनलों का भी नदी कार्गो/कूज जहाजों की बर्थिंग के लिए उपयोग किया जाता है। 7.09 करोड़ रुपये के निवेश से जोगीघोषा, पांडु, विश्वनाथ घाट और नेमाटी में चार समर्पित जेटी प्रदान की गई हैं। इसके अलावा, असम में सदिया, लाइका और ओरियम घाट पर कूज और यात्रियों के लिए जेटी का निर्माण किया गया है।

(iv) रा.ज.-3 (केरल में पश्चिमी तट नहर) पर गोदामों के साथ 9 स्थायी अंतर्देशीय जल परिवहन टर्मिनलों और 2 रो-रो/रो-पैक्स टर्मिनलों का निर्माण किया गया है।

(v) गोवा सरकार को 2020 में 3 फ्लोटिंग कंक्रीट जेटी और सितंबर 2022 के दौरान 1 जेटी प्रदान की गई और ये मंडोवी नदी (रा.ज.-68) में स्थापित की गई है। आंध्र प्रदेश में रा.ज.-4 (कृष्णा नदी) के हिस्से पर 4 पर्यटक जेटी चालू की गई हैं और उत्तर प्रदेश में मथुरा-वृंदावन खंड में रा.ज.-110 (यमुना नदी) पर 12 फ्लोटिंग जेटी, बिहार में रा.ज.-73 (नदी नर्मदा) पर 2 जेटी और रा.ज.-37 (गंडक नदी) पर 2 जेटी का निर्माण कार्य चल रहा है।

\*\*\*\*\*