

भारत सरकार
पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय
लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 2199 जिसका उत्तर
शुक्रवार, 12 दिसंबर, 2025/21 अग्रहायण, 1947 (शक) को दिया जाना है

राष्ट्रीय जलमार्गों पर कार्गो की आवाजाही

† 2199. श्रीमती शांभवी :

श्री राजेश वर्मा:
श्री अतुल गर्ग:
डॉ. लता वानखेड़े:

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

- (क) पोत परिवहन और नौवहन हेतु राष्ट्रीय जलमार्ग 1 (गंगा) और राष्ट्रीय जलमार्ग 2 (ब्रह्मपुत्र) के विकास की वर्तमान स्थिति क्या है;
- (ख) विगत तीन वर्षों के दौरान वर्ष-वार सभी राष्ट्रीय जलमार्गों पर कुल कार्गो की आवाजाही (एमएमटी में) कितनी रही तथा भारत के कुल माल ढुलाई में इसका प्रतिशत क्या रहा;
- (ग) उक्त जलमार्गों पर कितने मल्टीमॉडल टर्मिनल और जेट्टी कार्यशील हैं और निर्माणाधीन हैं;
- (घ) पूरे वर्ष तलकषण कार्यों सहित नेविगेशनल डेप्थ (फेयरवे) सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और
- (ङ) अंतर्देशीय जल परिवहन को बढ़ावा देने में निजी क्षेत्र की भागीदारी की कमी, अधिक लागत तथा सड़क/रेल से प्रतिस्पर्धा जैसी क्या चुनौतियाँ हैं?

उत्तर

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

(क): राष्ट्रीय जलमार्ग-1 (रा.ज.-1) और रा.ज.-2 अंतर्देशीय जलयानों की आवाजाही के लिए आवश्यक गहराई और चौड़ाई के साथ कार्यशील हैं। रा.ज.-1 पर भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण (आईडब्ल्यूआई), जो पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय के तहत स्वायत्त संगठन है, के द्वारा जलमार्ग विकास परियोजना के तहत हल्दिया, साहिबगंज और वाराणसी में 3 मल्टीमोडल टर्मिनल (एमएमटी), कालूघाट में 1 इंटरमोडल टर्मिनल (आईएमटी), फरक्का में 1 नौचालन लॉक और 53 सामुदायिक जेट्टी विकसित की गई हैं। रा.ज.-2 पर, पांडु और जोगीगोपा में 2 मल्टीमोडल टर्मिनल, धुबरी और बोगीबील में 2 स्थायी टर्मिनल और 13 फ्लोटिंग टर्मिनल विकसित किए गए हैं।

(ख): सभी राष्ट्रीय जलमार्गों पर कुल कार्गो आवाजाही का विवरण नीचे दिया गया है। अंतर्देशीय जल परिवहन (आईडब्ल्यूटी) का हिस्सा, कुल कार्गो का लगभग 2% है।

वर्ष	कार्गो आवाजाही (एमएमटी में)
2022-23	126.15
2023-24	133.03
2024- 25	145.84

(ग): रा.ज.-1 पर, हल्दिया, साहिबगंज और वाराणसी में 3 एमएमटी का निर्माण किया गया है और ये चालू हैं। कालुघाट में एक इंटरमॉडल टर्मिनल का निर्माण पूरा हो चुका है। इसके अतिरिक्त, रा.ज.-1 पर विकसित की गई 53 सामुदायिक जेट्टी चालू हैं और 7 जेट्टियों का निर्माण प्रगति पर है। रा.ज.-2 पर, पांडु और जोगीघोषा में 2 एमएमटी, धुबरी और बोगीबील में 2 स्थायी टर्मिनल और 13 फ्लोटिंग जेट्टियां चालू हैं।

(घ): रा.ज.-1 के हल्दिया से वाराणसी खंड में 2.2/3 मीटर न्यूनतम उपलब्ध गहराई (एलएडी) और 45 मीटर सतही चौड़ाई के साथ फेयरवे का रख-रखाव करने के लिए रा.ज.-1 के 10 खंडों पर फेयरवे प्रदान करने के लिए संविदाएं दी गई हैं। रा.ज.-2 पर, बांग्लादेश सीमा से पांडु (गुवाहाटी) तक एलएडी का सुनिश्चित गहराई संविदा के माध्यम से बनाए रखा गया है और पांडु से सादिया तक 7 विभागीय ड्रेजरो और अन्य पारंपरिक नदी प्रशिक्षण कार्य, जैसे बैंडलिंग के माध्यम से रख-रखाव किया गया है।

(ङ): आईडब्ल्यूटी को बढ़ावा देने में पेश आने वाली चुनौतियाँ निम्नलिखित हैं:

(i) नदियों में प्रवाह

- बहुत ज्यादा मौसम पर निर्भर है, मानसून और शुष्क मौसम के बीच काफी भिन्नताएँ हैं। - 10 मीटर तक की ऊर्ध्वाधर भिन्नता
- 16 रा.ज. का उद्गम हिमालय से होता है; शेष जलमार्गों में वर्षा से या लहरों के बहाव से जल आता है।
- उपधारा बांध / बैराज और जल सिंचाई परियोजनाएँ बिना नौचालन लॉक के।

(ii) जलमार्ग पर वापसी यात्रा में कार्गो का उपलब्ध न होना - जलमार्गों पर औद्योगिकीकरण का कम होना है।

(iii) पहले और अंतिम पड़ाव कनेक्टिविटी के कारण कुल लागत का अधिक होना।

(iv) विशेष रूप से जलयानों और टर्मिनल प्रचालन में निजी क्षेत्र की भागीदारी का कम होना।
