सत्यमेव जयते

भारत सरकार
पोत परिवहन मंत्रालय
नई दिल्ली

वार्षिक रिपोर्ट
2019-20

वार्षिक रिपोर्ट

2019-20

भारत सरकार

पोत परिवहन मंत्रालय

नई दिल्ली

विषय

अध्याय	विषय	पृष्ठ सं.
I	प्रस्तावना	3-4
II	वर्ष –एक नजर में	5-16
III	सागरमाला	17-22
IV	पत्तन	23-38
V	पोत परिवहन	39-50
VI	संगठनों का कामकाज	51-76
VII	अंतर्देशीय जल परिवहन	77-94
VIII	परिवहन अनुसंधान एवं विकास स्कंध	95-96
IX	अंतर्राष्ट्रीय सहयोग	97-99
X	प्रशासन एवं वित्त	100-105
XI	राजभाषा हिन्दी का प्रयोग	106-108
XII	अनुबंधों की सूची	109-118

अध्याय – I

प्रस्तावना

दिनांक 19.08.2019 को पोत परिवहन मंत्रालय के अधिकारियों एवं स्टाफ के साथ वार्ता करते पोत परिवहन मंत्रालय के माननीय राज्य मंत्री (स्वतंत्र प्रभार) श्री मनसुख मांडविया

1.1 पोत परिवहन मंत्रालय का गठन वर्ष 2009 में पूर्ववर्ती पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का दो स्वतंत्र मंत्रालयों में विभाजन करके किया गया।

1.2 किसी भी देश के आर्थिक विकास के लिए समुद्री परिवहन एक महत्वपूर्ण अवसंरचना होती है। इससे विकास की गति, ढाँचा और रुपरेखा प्रभावित होते हैं। पोत परिवहन मंत्रालय के कार्य क्षेत्र में नौवहन और पत्तन क्षेत्र आते हैं जिनमें पोत निर्माण और पोत मरम्मत, महापत्तन और अन्तर्देशीय जल परिवहन शामिल हैं। पोत परिवहन मंत्रालय को इन क्षेत्रों के संबंध में नीतियां और कार्यक्रम तैयार करने और उनका कार्यान्वयन करने की जिम्मेदारी सौंपी गई है।

1.3 समुद्री परिवहन क्षेत्र के समक्ष आने वाले विविध मुद्दों की ओर ध्यान देने के लिए एक विस्तृत नीति पैकेज की आवश्यकता हैं। विदेशी व्यापार की बढ़ती हुई आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए बर्थों और कार्गो सम्भालने वाले उपस्करों के संबंध में पत्तनों की क्षमता में सुधार आवश्यक है। नौवहन उद्योग को स्वदेशी जलयानों के मार्फत समुद्री व्यापार के अधिकतम हिस्से की ढुलाई करने योग्य बनाया जाना अत्यन्त जरुरी है।

1.4 पूर्व में, परिवहन क्षेत्र में, विशेष रुप से पत्तनों में निवेश राज्य द्वारा किया गया है जिसके प्रमुख कारण हैं : बड़े पैमाने पर संसाधनों की जरुरत, लम्बी गेस्टेशन अवधि, अनिश्चित लाभ तथा आधारभूत अवसंरचना क्षेत्र के साथ जुड़े हुए अनेक बाह्य तत्व। तथापि निरंतर बढ़ती हुई संसाधन आवश्यकताओं और प्रबंधकीय दक्षता तथा उपभोक्ताओं की संवेदनशीलता के सरोकारो से हाल ही में आधारभूत अवसंरचना सेवाओं में निजी क्षेत्र की सक्रिय सहभागिता हुई है।

पोत परिवहन मंत्रालय ने निजी क्षेत्र की सहभागिता को प्रोत्साहित करने के लिए महापत्तनों में निजी क्षेत्र की सहभागिता के लिए व्यापक नीतिगत दिशानिर्देश निर्धारित किए हैं।

कार्य

1.5 पोत परिवहन मंत्रालय के लिए आबंटित विषयों की सूची **अनुबंध–I** में दी गई है।

संगठनात्मक ढाँचा

1.6 श्री मनसुख मांडविया पोत परिवहन राज्य (स्वतंत्र प्रभार) मंत्री हैं।

1.7 सचिव (पोत परिवहन) एवं उनकी सहायता के लिए अपर सचिव, वरिष्ठ आर्थिक सलाहकार, संयुक्त सचिव (पोत परिवहन), संयुक्त सचिव (पत्तन), संयुक्त सचिव (सागरमाला), संयुक्त सचिव (डीजीएलएल, प्रशासन और लोक शिकायत), संयुक्त सचिव (पीपीपी), सलाहकार (सांख्यिकी), विकास सलाहकार (पत्तन), निदेशक, उप सचिव, अवर सचिव के स्तर के अधिकारी और अन्य सचिवालय/तकनीकी अधिकारी कार्यरत हैं।

1.8 वित्त स्कन्ध के प्रमुख अपर सचिव एवं वित्त सलाहकार हैं जो सभी नीतियों और वित्तीय प्रभाव वाले अन्य प्रस्तावों को तैयार करने और प्रोसेस करने में सहायता करते हैं।

1.9 मंत्रालय के लेखा स्कन्ध के प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक हैं जो अन्य कार्यों के साथ–साथ लेखांकन, भुगतान, बजट, आंतरिक लेखा परीक्षा और रोकड़ प्रबंधन के लिए उत्तरदायी हैं।

1.10 सलाहकार (परिवहन अनुसंधान) परिवहन के विभिन्न साधनों जिनके साथ मंत्रालय जुड़ा हुआ है, के बारे में नीतिगत योजना, परिवहन समन्वय, आर्थिक और सांख्यिकीय विश्लेषण के लिए मंत्रालय के विभिन्न स्कन्धों को आवश्यक डाटा सहायता प्रदान करते हैं।

1.11 पोत परिवहन मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत निम्नलिखित सम्बद्ध/अधीनस्थ कार्यालय, स्वायत्त संगठन, सोसायटी/संघ और सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम कार्य कर रहे हैं।

सम्बद्ध/अधीनस्थ कार्यालय

1. नौवहन महानिदेशालय
2. अंडमान्, लक्षद्वीप बंदरगाह निर्माण कार्य
3. दीपस्तंभ और दीपपोत महानिदेशालय

स्वायत्त निकाय

1. महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण (टैम्प)
2. मुंबई, कोलकाता, कोच्चि, कंडला (दीनदयाल) चेन्नई, मुरगांव, (न्हावा शेवा) जवाहरलाल नेहरु, पारादीप, तूतीकोरिन (व.उ.चिदम्बरनार), विशाखापट्टणम और नव मंगलूर में पत्तन न्यास
3. कोलकाता डॉक लेबर बोर्ड
4. भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण
5. नाविक भविष्य निधि संगठन
6. भारतीय समुद्री विश्वविद्यालय

सोसाइटीयां/संघ (एसोसिएशन)

1. नाविक कल्याण निधि सोसायटी
2. भारतीय पत्तन संघ

सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम

1. भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड
2. कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड

अन्य निगम

1. ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड
2. एन्नौर पोर्ट लिमिटेड
3. सागरमाला विकास कंपनी
4. भारतीय पत्तन रेल एवं रोपवे कार्पोरेशन लिमिटेड
5. भारतीय पत्तन ग्लोबल लिमिटेड (आईपीजीएल)
6. सेतुसमुद्रम निगम लिमिटेड
7. हुगली कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड
8. केन्द्रीय अंतर्देशीय जल परिवहन निगम लिमिटेड
9. हुगली डॉक और पत्तन इंजीनियर्स लिमिटेड

1.12 पोत परिवहन मंत्रालय का संगठनात्मक ढांचा **अनुबंध–II** में दिया गया है।

अध्याय – II

वर्ष–एक नजर में

श्री मनसुख मांडविया, माननीय पोत परिवहन राज्य मंत्री (स्वतंत्र प्रभार) की अध्यक्षता में दिनांक 15.10.2019 को इंडिया इन्टरनेशनल सेंटर, नई दिल्ली में आयोजित 17वीं समुद्री राज्य विकास परिषद की बैठक।

पृष्ठभूमि

2.1 भारत के समुद्री क्षेत्र में पत्तन, पोत परिवहन, पोत–निर्माण तथा पोत मरम्मत और अंतर्देशीय जल परिवहन प्रणाली शामिल हैं। भारत में 12 महापत्तन और लगभग 200 लघु पत्तन हैं। भारतीय पोत परिवहन उद्योग भारत की अर्थव्यवस्था के परिवहन क्षेत्र में वर्षों से एक निर्णायक भूमिका निभाता रहा है। देश का लगभग 95% व्यापार मात्रात्मक रुप में तथा 68% मूल्य के रूप में, समुद्री परिवहन से संचालित होता हैं। अतएव, नौवहन तथा समुद्री संसाधन, पोत डिजाइन और निर्माण, पत्तन और बन्दरगाह, मानव संसाधन विकास संबंधी मामले, वित्त, अनुषंगी और नई प्रौद्योगिकियों को उभरते हुए परिदृश्य के संदर्भ में विकसित किए जाने की आवश्यकता हैं। पोत परिवहन हमेशा से गैर चुनौती पूर्ण रहा है, क्योंकि यह विश्व के परिवहन के सबसे कुशल साधनों में से है और इस उद्योग में गुणवत्ता पुरस्कृत और मान्यता देने की आवश्यकता है।

भौगोलिक विशेषताएँ:

2.2 भारत के पास करीब 7517 कि. मी. लम्बी तटीय सीमा रेखा है, जो मुख्यभूमि के पश्चिमी और पूर्वी छोरों सहित द्वीपों की दिशा में भी फैला हुआ है। यह देश के व्यापार के लिए एक महत्वपूर्ण प्राकृतिक संसाधन है।

2018–2019 के लिए सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) और आंतरिक एवं अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईईबीआर) परिव्यय

2.3 मंत्रालय के लिए वित्तीय वर्ष 2019 –2020 के लिए सकल बजटीय सहायता(जीबीएस) का बजट अनुमान 1902.56 करोड रु. था। हालांकि, संशोधित अनुमान (आरई) के स्तर पर, इसे कम करके

1523.40 करोड़ रु. किया गया है। 1523.40 करोड़ रु. के आरई आवंटन के विरुद्ध दिनांक 31.12.2019 के अनुसार वास्तविक व्यय 1115.37 करोड़ रु था।

वर्ष 2019–2020 के लिए जीबीएस और आंतरिक एवं अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईईबीआर) परिव्यय का सारांश नीचे दिया गया है:

(करोड़ रु. में)

क्षेत्र	वर्ष 2019–20 (बीई)		वर्ष 2019–20 (आरई)		वास्तविक व्यय वर्ष (2019–20)*	
	जीबीएस	आईईबीआर	जीबीएस	आईईबीआर	जीबीएस	आईईबीआर
पत्तन और दीपस्तंभ	869.85	4847.79	638.53	3099.19	480.89	1270.11
पोत परिवहन	115.00	730.00	104.31	830.00	69.56	394.20
आईडब्ल्यूएआई	757.00	0.00	542.91	0.00	427.61	0.00
अन्य	160.71	0.00	237.65	0.00	137.31	0.00
कुल	**1902.56**	**5577.79**	**1523.40**	**3929.19**	**1115.37**	**1664.31**

*31 दिसंबर, 2019 तक

वर्ष 2020.2021 के लिए परिव्यय

2.4 वर्ष 2020.2021 के लिए जीबीएस और आईईबीआर परिव्यय के विवरण नीचे दिए गए हैं:–

क्षेत्र	वर्ष 2020–2021 (बीई)		कुल
	जीबीएस	आईईबीआर	
पत्तन और दीपस्तंभ	601.10	2979.83	3580.93
पोत परिवहन	144.70	735.00	879.70
आईडब्ल्यूएआई	678.30	0.00	678.30
अन्य	375.90	0.00	375.90
कुल	**1800.00**	**3714.83**	**5514.83**

2.5 वर्ष 2020–2021 के दौरान 1800 करोड़ रुपये के कुल जीबीएस में से, 50 करोड़ रुपये उत्तर पूर्वी क्षेत्र के लिए रखे गए हैं।

पत्तन क्षेत्र

निजी क्षेत्र की भागीदारी

2.6 वित्तीय वर्ष 2018–19 तक 22,377 करोड़ रु के निवेश के साथ 300 एमटीपीए की क्षमता वृद्धि वाली 34 पीपीपी परियोजनाओं पर काम चल रहा है। साथ ही, 7,173 करोड़ रु के निवेश के साथ 140 एमटीपीए की क्षमता वृद्धि वाली 13 पीपीपी परियोजनाएं कार्यान्वयन के अधीन हैं। इसके अलावा, 5,234 करोड़ रुपये रु के निवेश के साथ 142.45 एमटीपीए की क्षमता वाली 20 कैप्टिव परियोजनाएं परिचालन के अधीन हैं और 6,823 करोड़ रु के निवेश के साथ 55 एमटीपीए की क्षमता वाली 7 कैप्टिव परियोजनायेँ कार्यान्वयन के अधीन हैं ।

2.7 वित्तीय वर्ष 2017–18 के दौरान पीपीपी परियोजनाओं द्वारा 353.49 एमटीपीए कार्गो अर्थात महापत्तनों द्वारा संभाले गए कुल कार्गो के 52.03% की संभलाई की गई। वित्तीय वर्ष 2018–19 के दौरान पीपीपी परियोजनाओं द्वारा 377.27 एमटीपी कार्गो की संभलाई की गई, जोकि महापत्तनों द्वारा संभाले गए कुल कार्गो का 53.96% है। इसके साथ ही, 6000 करोड़ रुपए के निवेश के साथ 12 परियोजनाओं की भी पहचान की गई है, जो सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मॉड के द्वारा संचालित किए जाने की संभावना रखती हैं।

भारतीय पत्तनों में कार्गो यातायात

2.8 वर्ष 2018–19 के दौरान, भारत में महापत्तनों और छोटे पत्तनों द्वारा लगभग 1282 एमटी प्रवाह क्षमता के कुल कार्गो की संभलाई की गई। पिछले वर्ष की तत्संबंधी अवधि को देखते हुए यातायात में 6.13%

की वृद्धि हुई। 12 महापत्तनों द्वारा अप्रैल – दिसंबर, 2019 के दौरान 524.03 एमटी यातायात की संभलाई की गई, जो कि पिछले वर्ष की इसी अवधि की अपेक्षा 0.98% की वृद्धि दिखाती है। 12 महापत्तनों में से 7 पत्तनों पर अप्रैल – दिसंबर, 2019 के दौरान संभाले गए कार्गो में सकारात्मक वृद्धि हुई। इन 7 महापत्तनों में से दीनदयाल पत्तन में प्रवाह क्षमता में सबसे अधिक वृद्धि 8.83% थी। इसके बाद विशाखापट्टणम (8.64%), कोचीन (7.36%), वीओ चिदंबरनार (4.63%), पारादीप (3.97%), कोलकाता (हल्दिया सहित) (2.10%) तथा मुंबई (1.71%) हैं।

महापत्तनों में जिंस–वार कार्गो यातायात

2.9 वर्ष 2019–20 में दिसंबर 2019 तक, 12 महापत्तनों द्वारा पिछले वर्ष की इसी अवधि के 518.94 एमटी यातायात की तुलना में 524.03 एमटी यातायात की संभलाई की गई। कार्गो की संरचना नीचे दी गई है:

(मिलियन टन में)

वर्ष	पीओएल	लौह अयस्क	एफ एंड आरएम	कोयला	कंटेनर (मिलियन टीईयू में)	अन्य कार्गो	कुल
2005-06	142.09	79.17	12.19	58.76	61.98 (4.61)	69.38	423.57
2006-07	154.34	80.58	14.13	59.98	73.44 (5.54)	81.31	463.78
2007-08	168.75	91.80	16.63	64.93	92.27 (6.71)	84.94	519.31
2008-09	176.14	94.04	18.23	70.40	93.14 (6.59)	78.59	530.53
2009-10	175.09	100.33	17.72	71.71	101.24 (6.90)	95.00	561.09
2010-11	179.17	87.06	19.99	72.73	113.93 (7.52)	96.97	570.03
2011-12	179.10	60.40	20.39	78.78	120.10 (7.78)	101.36	560.14
2012-13	185.98	28.47	14.74	86.66	119.82 (7.70)	110.12	545.79
2013-14	187.31	24.66	13.74	104.73	114.64 (7.46)	110.42	555.50
2014-15	188.77	17.91	16.20	117.86	119.44 (7.96)	121.16	581.34
2015-16	196.42	15.35	15.90	125.96	123.12 (8.20)	129.72	606.47
2016-17	212.37	42.54	14.00	117.59	124.58 (8.45)	137.32	648.40
2017-18	226.68	41.05	14.89	120.77	133.63 (9.14)	142.35	679.37
2018-19	232.36	34.07	15.13	127.70	145.45 (9.88)	144.39	699.10
अप्रैल–दिसंबर 2019	178.03	39.37	12.58	108.37	110.09 (7.54)	75.59	524.03

2.10 जबकि कोयला और पीओएल जैसी जिंसों में लगातार वृद्धि देखी जा रही है, पिछले कुछ वर्षों के दौरान लौह अयस्क, उर्वरक और कंटेनरों के यातायात में उतार–चढ़ाव आया है। दूसरे सामान्य यातायात में वृद्धि जारी रही। जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) कंटेनर संभलाई करने वाला देश का अग्रणी पत्तन रहा, जिसकी हिस्सेदारी लगभग 43% थी और इसके बाद चेन्नई (21%) और शेष 36% अन्य महापत्तनों के द्वारा संभाला गया।

गैर–महापत्तनों में कार्गो यातायात

2.11 गैर–महापत्तनों पर संभाला गया यातायात जो वर्ष 2014–15 के दौरान 470.60 मीट्रिक टन था, वर्ष 2018–19 के दौरान बढ़कर 582.59 मीट्रिक टन हो गया, जो देश के कुल समुद्री यातायात का 45% था। गुजरात, आंध्र प्रदेश और महाराष्ट्र जैसे समुद्री राज्यों में संचालित यातायात गैर– महापत्तनों द्वारा संचालित यातायात का 94.12% हिस्सा है। अप्रैल–दिसंबर, 2019 के दौरान गैर– महापत्तनों द्वारा संभाला गया कार्गो यातायात पिछले वर्ष की इसी अवधि में 4.8% की रिकॉर्ड वृद्धि के साथ 447.21 मीट्रिक टन था।

पत्तन दक्षता

2.12 पत्तनों पर दक्षता लेनदेन लागत पर एक महत्वपूर्ण असर डालती है। महापत्तनों ने विशेष रूप

से टर्नअराउंड समय के संदर्भ में संचालन की दक्षता में सुधार किया है। औसत टर्न अराउंड समय वर्ष 2011–12 में 107.28 घंटे की तुलना में वर्ष 2018–19 के दौरान 59.51 घंटे हो गया।

पत्तन क्षमता

2.13 अवसंरचना विकास और महापत्तनों की क्षमता वृद्धि एक सतत प्रक्रिया है। महापत्तनों की कार्गो संभलाई क्षमता 31.03.2014 को 800.52 एमटीपीए से बढ़कर 31.03.19 को 1514.09 एमटीपीए हो गई है। इसी तरह, गैर–महापत्तनों की कार्गो संभलाई क्षमता 31.03.2014 को 599.47 एमटीपीए से बढ़कर 31.03.2019 को 863.50 एमटीपीए हो गई है। व्यापार की आवश्यकता को पूरा करने के लिए भारतीय पत्तनों में पर्याप्त क्षमता है। पिछले पांच वर्षों के दौरान, महापत्तनों में 39186.65 करोड़ रुपये के कुल निवेश और 442.08 एमटीपीए क्षमता की 160 पत्तन संरचना परियोजनाएं सौंपी गई हैं।

हाल के सुधार/पहलें

2.14 हाल के नीतिगत सुधार और पहलें: महापत्तनों की दक्षता और उत्पादकता में सुधार के लिए निम्नलिखित पहलें की गई हैं।

महापत्तन प्राधिकरण विधेयक

2.15 महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963, जो महापत्तनों को शासित करता है, को प्रतिस्थापित करने के लिए सरकार ने दिसंबर, 2016 में लोकसभा में महापत्तन प्राधिकरण विधेयक, 2016 पेश किया। उक्त विधेयक को विभाग से संबंधित संसदीय स्थायी समिति के पास भेजा गया था। स्वीकार किए जाने के लिए प्रस्तावित समिति की सिफारिशों को आधिकारिक संशोधन विधेयक में शामिल किया गया था, लेकिन इन्हें लोकसभा की कार्रवाई/चर्चा में शामिल नहीं किया जा सका। 16वीं लोकसभा के विघटन पर विधेयक कालातीत हो गया। महापत्तन के बोर्ड को प्रदान की जाने वाली सेवाओं और पत्तन संपत्तियों के उपयोग के लिए प्रशुल्क/स्केल दर तय करने की अनुमति देकर पत्तनों को और अधिक स्वायत्तता उपलब्ध कराने के लिए सरकार अब महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 को प्रतिस्थापित करने के लिए महापत्तन प्राधिकरण बिधेयक, 2020 प्रस्तुत करने का प्रस्ताव करती है। इसके अलावा, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की भूमिका को हटाने और विवादों के निपटान के लिए एक निर्णायक बोर्ड का प्रावधान करना है।

पत्तन क्षेत्र के लिए मॉडल रियायत करार

2.16 पीपीपी परियोजनाओं के कियान्वयन और अनुरक्षण के लिए मॉडल रियायत करार में विभिन्न पैरामीटर दिए गए हैं। महापत्तनों द्वारा एम.सी.ए. 2008 के आधार पर आज तक 50 से अधिक पीपीपी परियोजनाएं सौंपी गई है। मॉडल रियायत करार में संशोधन किए गए हैं, ताकि वर्तमान एम.सी.ए. के कतिपय प्रावधानों के कारण पीपीपी परियोजनाओं के निष्पादन में आ रही समस्याओं को दूर किया जा सके, तथा साथ ही निवेशकों के आत्म विश्वास को बढ़ाया जा सके और पत्तन क्षेत्र में निवेश करने को आकर्षक बनाया जा सके।

2.17 संशोधित एम.सी.ए. में किए गए महत्वपूर्ण बदलाव निम्नलिखित हैं :–

क) विकासकों (डेवलपर्स) को 'एक्जिट रूट' प्रदान करने के लिए इक्विटी धारिता की अपेक्षा में बदलाव

ख) निजी प्रचालकों द्वारा पत्तनों को ''सकल राजस्व प्रतिशत'' के बजाए ''संभाले गए प्रति एम.टी. कार्गो'' के आधार पर रॉयल्टी का भुगतान करना।

ग) अतिरिक्त भूमि का प्रावधान

घ) परियोजना परिसंपत्ति का विकसित उपयोग और उच्चतर उत्पादकता

ड.) ''कानून में परिवर्तन'' की परिभाषा में संशोधन

च) सी.ओ.डी. से पूर्व वाणिज्यिक प्रचालन के लिए प्रावधान

छ) शमनकारी उपायों का प्रावधान – बोर्ड का गठन

चाबहार पत्तन

2.18 भारत द्वारा चाबहार पत्तन का विकास करने के लिए भारत और ईरान द्वारा दिनांक 6 मई, 2015 को भारत की ओर से पोत परिवहन मंत्री श्री नितिन गडकरी तथा ईरान की ओर से मंत्री डा. अब्बास अक्खोंडी द्वारा तेहरान में एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए तथा बाद में माननीय प्रधानमंत्री की ईरान यात्रा के दौरान तेहरान (ईरान) में दिनांक 23 मई, 2016

को एक संविदा निष्पादित की गई। यह संविदा शाहिद–बेहेश्ती–चाबहार पत्तन के पहले विकास चरण में दो टर्मिनलों को सुसज्जित करने और प्रचालन करने के लिए ईरान की "अरिया बनाडेर ईरानी पोर्ट एंड मैरीन सर्विस कम्पनी (एबीआई)" तथा भारत की "इंडिया पोर्ट ग्लोबल लिमिटेड (आईपीजीएल)" के बीच हस्ताक्षरित की गई। ईरान इस्लामिक गणराज्य के पत्तन एवं मैरीटाइम संगठन (पीएमओ) तथा पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार, इस संविदा की पुष्टि करने वाले पक्ष थे।

2.19 सरकार ने दिनांक 24.02.2016 को आयोजित अपनी बैठक में चाबहार पत्तन विकास के लिए निर्यात–आयात (ई.एक्स.आई.एम) बैंक से 150 मिलियन अमरीकी डालर के क्रेडिट के प्रावधान एवं प्रचालन के लिए इस मंत्रालय के प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया है।

2.20 चाबहार परियोजना को कार्यान्वित करने के लिए एक विशेष प्रयोजन माध्यम (एस.पी.वी.) नामतः भारत पत्तन ग्लोबल लिमिटेड को जनवरी, 2015 में निगमित किया गया। जिसे जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जे.एन.पी.टी.) और कांडला पत्तन न्यास (अब दीनदयाल पत्तन न्यास) डीपीटी) द्वारा सम्मुनत किया गया।

2.21 चूंकि वहां मुख्य संविदा को कियाशील करने में चुनौतियां थी, अतः फरवरी, 2018 में माननीय राष्ट्रपति, ईरान इस्लामिक गणराज्य द्वारा नई दिल्ली दौरे के दौरान एक लघु अवधि संविदा की आधारशिला रखी गयी। परिणामतः दोनों पक्षों के बीच 6 मई, 2018 को एक औपचारिक लघु अवधि की लीज संविदा पर हस्ताक्षर किए गए। इसके कार्यान्वयन के लिए ईरान में एक विशेष प्रयोजन माध्यम (एस.पी.वी.) नामतः "इंडिया पोर्टस ग्लोबल चाबहार फ्री–जोन" (आई पी जी सी एफ जेड) निगमित किया गया जिसमें 98% शेयर आई पी जी एल द्वारा धारित किए गए तथा जेएनपीटी और डीपीटी द्वारा 1–1 प्रतिशत धारित किए गए। इसके बाद, आईपीजीएल में जेएनपीटी और डीपीटी के 100% इक्विटी शेयर सागरमाला विकास कंपनी लिमिटेड (एसडीसीएल) (पोत परिवहन मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन एक कंपनी) द्वारा खरीद लिए गए हैं।

2.22 भारत सरकार ने 24 दिसम्बर, 2018 को चाबहार में आयोजित चाबहार त्रिपक्षीय करार की बैठक के दौरान शाहिद बेहेश्ती पत्तन, चाबहार ईरान में दो बर्थों के प्रचालन का अधिकार अपने हाथ में ले लिया है और सफलतापूर्वक एक साल का प्रचालन पूरा कर लिया है। चाबहार में भारतीय एसपीवी "इंडिया पोर्टस ग्लोबल चाबहार फ्री–जोन (आईपीजीसीएफजेड)" के पत्तन कार्यालय का उद्घाटन भारत, ईरान और अफगानिस्तान के प्रतिनिधि मंडलों के अध्यक्ष द्वारा संयुक्त रूप से किया गया।

2.23 इस पहले कदम से एक लंबी यात्रा शुरू हो गई है। चाबहार में अपनी तैनाती के साथ भारत ने एक इतिहास लिख दिया है और भूमि से घिरे अफगानिस्तान को सहायता देने के लिए क्षेत्रीय सहयोग प्रदान करने और संयुक्त प्रयास करने में अग्रणी भूमिका निभा रहा है। इससे, भारत का चाबहार पत्तन में अपनी तैनाती का चिराकांक्षी स्वप्न भी पूरा हुआ है।

मुख्य पहलें / उपलब्धियां

क) देश का सबसे पुराना पत्तन कोलकाता पत्तन (1870 में स्थापित) अपनी 150 वीं वर्षगांठ मना रहा है। पूरे वर्ष चलने वाले समारोहों का उद्घाटन भारत के माननीय प्रधानमंत्री जी द्वारा दिनांक 11.01.2020 को रवीन्द्र सेतु (हावड़ा ब्रिज) के एक लाइट– और साउंड शो और रोशनी के साथ किया। दिनांक 12.01.2020 को नेताजी इंडोर स्टेडियम में आयोजित एक अन्य समारोह में पत्तन द्वारा माननीय प्रधान मंत्री जी के माध्यम से भारतीय जीवन बीमा निगम के अध्यक्ष को अपनी पूर्ण और अंतिम पेंशन भुगतान देयता के लिए 501.00 करोड़ रुपए का एक चैक सौंपा गया।

ख) भारत ने ईज ऑफ डूइंग बिजनेस (ईओडीबी) के सीमापार व्यापार (टीएबी) मापदंड के तहत अपनी रैंकिंग में 80 से 68 तक सुधार किया। इस प्रभावशाली रिकॉर्ड को डायरेक्ट पोर्ट डिलीवरी (डीपीडी), डायरेक्ट पोर्ट एंट्री (डीपीई), आरएफआईडी को लागू करने, स्कैनर / कंटेनर स्कैनर की स्थापना करने, प्रक्रियाओं के सरलीकरण आदि विभिन्न उपायों के कारण सुगम बनाया गया है।

ग) एक उन्नत पत्तन संचार प्रणाली (पीसीएस) (पीसीएस 1एक्स संस्करण) शुरू की गई है। यह प्रणाली एक साझे इंटरफेस के माध्यम से विभिन्न हितधारकों

के बीच सहज डेटा प्रवाह को सक्षम करता है। पूर्ण कागज रहित शासन की ओर बढ़ने के लिए, ई–चालान और ई–भुगतान के साथ–साथ पीसीएस को ई–डीओ (इलेक्ट्रॉनिक डिलीवरी ऑर्डर) के द्वारा अनिवार्य कर दिया गया है।

घ) एलएनजी आयातों के लिए बुनियादी ढांचे की आवश्यकता को पूरा करने के लिए, पत्तन सीमा के भीतर फ्लोटिंग स्टोरेज री–गैसीफिकेशन यूनिट (एफएसआरयू) पारंपरिक तटवर्ती टर्मिनलों की तुलना में कम लागत, फास्ट ट्रैक और लचीला विकल्प प्रदान करता है। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा महापत्तनों पर एफएसआरयू स्थापित करने के लिए दिनांक 07.03.2019 को दिशानिर्देश जारी किए गए हैं। दिशानिर्देशों के तहत, पाइपलाइन सहित गैसीकरण और भंडारण इकाइयों का संपूर्ण निवेश एफएसआरयू स्थापित करने वाली इकाई द्वारा किया जाएगा। एफएसआरयू परियोजनाओं को महापत्तनों में भूमि प्रबंधन पर दिशानिर्देशों के प्रावधानों के तहत 30 साल तक के लिए लाइसेंस के आधार पर लिया जाना है। पत्तन द्वारा लागू शुल्क पर जल क्षेत्र, भूमि क्षेत्र और अन्य सुविधा/अनुमति जैसे कि पाइपलाइनों के लिए अधिकार प्रदान किया जाएगा।

ड.) सभी महापत्तनों को दिनांक 02.01.2014 से भूमि प्रबंधन के लिए नीति दिशानिर्देश, 2014 लागू करने के लिए जारी किए गए थे। बाद में, दिनांक 17 जुलाई, 2015 को महापत्तनो द्वारा नीति दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन को आसान बनाने के लिए भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 के कुछ प्रावधानों को आगे स्पष्ट किया गया था और कई महापत्तनों ने, हालांकि पीजीएलएम, 2015 के कुछ प्रावधानों को लागू करने में विभिन्न कठिनाइयों को उठाया था और उसी पर आगे स्पष्टीकरण के लिए अनुरोध किया । सार्वजनिक हित मे दिशा–निर्देशों के कार्यान्वयन के संबंध में उत्पन्न होने वाली विभिन्न कठिनाइयों को समायोजित करने के लिए, ताकि व्यावहारिक हित और आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके, इन पर स्पष्टीकरण समय–समय पर मंत्रालय द्वारा जारी किए गए थे और जारी किए गए सभी स्पष्टीकरण संकलित किए गए हैं और 29.4.2019 को नए सिरे से जारी किए गए हैं।

च) दिनांक 8.3.2019 को तत्कालीन केंद्रीय पोत परिवहन मंत्री द्वारा दीनदयाल पत्तन, कांडला में दो बहुउद्देशीय बर्थों नं .14 और नं.16 का उद्घाटन किया गया था। प्रत्येक बर्थ की इष्टतम क्षमता 13.0 एम ड्राबाव और 75000 डी डब्ल्यू टी तक के आकार के जहाजों के लिए डिजाइन के साथ 4.50 एम एम टी पी ए हैं । प्रत्येक बर्थ पर 21.0 हेक्टेयर के बैक अप एरिया का विकास परियोजना का हिस्सा है। नई बर्थों से पत्तन में संकरेपन को कम करने में मदद मिलेगी। इन बर्थों का निर्माण 280 करोड़ रुपये की लागत से हुआ है और यह 22 महीने अर्थात पूरा होने के निर्धारित समय से दो महीने पहले पूरा हो गया है।

छ) समुद्री राज्य विकास परिषद (एम एस डी सी) की 17 वीं बैठक दिनांक 15.10.2019 को नई दिल्ली में माननीय पोत परिवहन राज्य मंत्री (स्वतंत्र प्रभार) की अध्यक्षता में विभिन्न समुद्री राज्यों और भारत सरकार के मंत्रियों और अधिकारियों के साथ हुई थी। बैठक में इस बात पर सहमति हुई कि अवसंरचना विकास को बढ़ाने और पत्तनो की सुरक्षा और संरक्षा के लिए केंद्र सरकार और समुद्री राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशो के बीच घनिष्ठ और सक्रिय बातचीत की आवश्यकता है, क्योंकि पत्तन एवजिम व्यापार में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं।

ज) महापत्तनों से संबंधित भूमि का एक बड़ा हिस्सा भारत सरकार और राज्य सरकारों के विभागों के साथ पट्टे पर है, जिस पर अवैतनिक पट्टे के किराये के मामलों में ब्याज और दंड ब्याज लगाया गया है। समय के साथ–साथ इन ब्याजों और दंड ब्याजों में काफी वृद्धि हुई है, जो पट्टे के किराए के निपटान के रास्ते में रूकावट बनते है। महापत्तनों के इन विशाल लंबित बकायों की वसूली को सुगम बनाने और शीघ्रता के लिए, पोत परिवहन मंत्रालय ने 13 अगस्त, 2019 को भारत सरकार/राज्य सरकार के मंत्रालयों/विभागों के साथ बकाया राशि के निपटान के लिए "एक मुश्त समाधान योजना (ओटीएसएस)" जारी की है।

महापत्तनों में डीप ड्राफ्ट बर्थ

2.24 बड़े जलयानों को संभालने के लिए महापत्तनों को सक्षम बनाने के लिए मंत्रालय ने महापत्तनों में ड्राफ्ट को बढ़ाने के लिए एक कार्य योजना तैयार की है।

अधिकांश पत्तनों में अब पहले से ही 14 मीटर का न्यूनतम ड्राफ्ट है और अन्य पत्तन इस स्तर को प्राप्त करने के लिए प्रयासरत हैं। कुछ पत्तनों जैसे पारादीप, कामराजार और मुरगांव में अपने मौजूदा ड्राफ्टों से अधिक ड्राफ्ट बढ़ाने के लिए योजनाएं बनाई गई हैं।

व्यापार करने में आसानी (ईज ऑफ डूइंग बिजनेस)

2.25 'ईज ऑफ डूइंग बिजनेस (ईओडीबी)' को सुविधाजनक करने के लिए, पोत परिवहन मंत्रालय ने महापत्तनों में ड्वेल टाइम और लेनदेन की लागत को कम करने के लिए विभिन्न मापदंडों की पहचान की थी। इनमें मैनुअल फॉर्म का उन्मूलन, भाग लेने वाली सरकारी एजेंसियों की प्रयोगशालाओं के लिए जगह (पीजीए), डायरेक्ट पोर्ट डिलीवरी, डायरेक्ट पोर्ट एंट्री, कंटेनर स्कैनर्स की स्थापना, ई–डिलीवरी ऑर्डर, आधारित गेट–ऑटोमेशन सिस्टम, आदि शामिल हैं। सुरक्षा बढ़ाने, पत्तनों द्वारों पर यातायात के निर्बाध आवागमन की दिक्कतों को दूर करने, सभी महापत्तनों पर एक्जिम कंटेनरों के ट्रैक और ट्रेस आवागमन को सक्षम करने के लिए दिल्ली मुंबई इंडस्ट्रियल कॉरिडोर डेवलपमेंट कॉरपोरेशन लिमिटेड (डीएमआईसीडीसी) के तहत लॉजिस्टिक डेटा बैंक सेवा के लिए सभी महापत्तनों में आरएफआईडी समाधान लागू किया गया है।

2.26 पत्तन संचार प्रणाली (पीसीएस 1 एक्स) 11 दिसंबर, 2018 को शुरू की गई है, जो विभिन्न हितधारकों के बीच सहज डेटा और सूचना प्रवाह को सक्षम बनाता है। पोत परिवहन मंत्रालय विभिन्न महापत्तनों पर 8 मोबाइल स्कैनरों की स्थापना की प्रक्रिया में है। सभी 8 मोबाइल स्कैनरों को चिन्हित स्थलों पर प्राप्त कर लिया गया है। 4 ड्राइव थ्रू स्कैनरों के लिए कार्य आदेश जारी कर दिए गए हैं।

2.27 इसके अलावा, व्यापार सुविधा सुनिश्चित करने एवं कार्गो एक्जिम ड्वेल टाइम में कमी लाने के लिए ईओडीबी के तहत जेएनपीटी ने कई सारी पहलें की हैं। तेजी से कार्गो निकासी सुनिश्चित करने के लिए जेएनपीटी ने पत्तन राजमार्गों के चौड़ीकरण के अलावा एक कस्टम्स प्रोसेसिंग जोन, सेंट्रलाइज्ड पार्किंग प्लाजा की स्थापना की है। इसने एक कॉमन रेल यार्ड भी विकसित किया है। जेएमपीटी ने व्यापार को सुगम बनाने हेतु डायरेक्ट पोर्ट डिलीवरी और डायरेक्ट पोर्ट एंट्री बढ़ाने के लिए ग्राउंड ब्रेकिंग पहल करने के अलावा, यार्ड उत्पादकता बढ़ाने के लिए इलेक्ट्रॉनिक आरटीजीएस की खरीद की है। इन सभी सुधारों को नियमित रूप से वेबसाइट अपडेट, सोशल मीडिया और नियमित हितधारक बैठकों के माध्यम से हितधारकों को सूचित किया जाता है। ईओडीबी के ट्रेड एक्रॉस बॉर्डर्स (टीएबी) पैरामीटर के तहत अपनी रैंकिंग में सुधार करने में भारत का प्रभावशाली रिकॉर्ड 146 से 80 तक था, जो काफी हद तक जेएनपीटी में किये गये सुधारों के कारण था। इसके बाद से रैंकिंग में और सुधार होकर यह रेंक 68 हो गई है।

परियोजना उन्नति

2.28 एक मात्रात्मक बेंचमार्किंग मॉड्यूल तैयार करने के लिए एक प्रक्रिया शुरू की गई थी, जिसमें अंतरराष्ट्रीय मानकों के निमित्त भारत में महापत्तनों की दक्षता और उत्पादकता की बेंचमार्किंग के लिए परिचालन, वित्तीय, मानव संसाधन और दक्षता संबंधी मापदंडों को शामिल किया गया था और पत्तनों और टर्मिनलों के लिए प्रमुख प्रदर्शन संकेतक परिभाषित किए गए थे। अध्ययन में समुद्री संचालन, स्टीवडोरिंग, जेटी संचालन, जलयान संचालन यार्ड निष्पादन, श्रम उत्पादकता, कार्गो भंडारण (केवल कंटेनर और ड्राई बल्क), रेक संचालन (रेक की लोडिंग/अनलोडिंग), रखरखाव (उपकरण अपटाइम और ब्रेकडाउन), गेट–इन और गेट–आउट प्रचालनों, सुरक्षा, सीमा शुल्क और आईटी की पैठ को शामिल किया गया था।

2.29 यातायात की मात्रा में उल्लेखनीय रूप से वृद्धि करने और पूंजीगत व्यय से बचने के लिए परियोजना उन्नति के तहत 12 महापत्तनों के लिए कुल 116 नई पहलों की पहचान की गई। कार्यान्वयन के लिए समय–सीमा, दृष्टिकोण और कार्यप्रणाली के साथ सुधार के रोडमैप का सुझाव दिया गया है। इनमें से, 95 पहले ही पूरी हो चुकी हैं, 9 हटा दी गई हैं और शेष पहलें कार्यान्वयन के अधीन हैं।

पोत परिवहन क्षेत्र

2.30 पोत परिवहन उद्योग सबसे अधिक वैश्विक उद्योगों में से एक है, जो जटिल रूप से विश्व अर्थव्यवस्था

और व्यापार से जुड़ा हुआ है, और अत्यधिक प्रतिस्पर्धी वैश्विक वातावरण में काम कर रहा है। भारतीय समुद्री क्षेत्र न केवल राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय कार्गो के परिवहन की सुविधा प्रदान करता है, बल्कि पोत निर्माण और पोत मरम्मत, माल भाड़ा अग्रेषण, दीप स्तम्भ सुविधाएं, समुद्रकर्मियों के प्रशिक्षण आदि जैसी कई अन्य सेवाएं भी प्रदान करता है।

2.31 पोत परिवहन किसी भी देश की वस्तु और सेवा व्यापार, दोनों का महत्वपूर्ण संकेतक है। यह भारतीय अर्थव्यवस्था में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है, जिसमें भारत के व्यापार का लगभग 95% मात्रा के हिसाब से और 68% मूल्य के हिसाब से, समुद्री मार्ग द्वारा किया जाता है स्वतंत्रता की पूर्व संध्या पर भारत का नौवहन टन भार केवल 1.92 लाख सकल टन भार (जीटी) था। इसके बाद यह धीरे–धीरे बढ़ता गया, लेकिन व्यावहारिक रूप से 2004–05 की शुरुआत तक लगभग 7 मिलियन सकल टन भार (जीटी) पर स्थिर रहा। हालाँकि, उस वर्ष भारत सरकार द्वारा शुरू की गई टन भार कर प्रणाली ने भारतीय बेड़े के विकास के साथ–साथ इसके टन भार को भी बढ़ाया। भारत का व्यापारिक नौवहन बेड़ा अब विकासशील देशों के सबसे बड़े बेड़ों में से एक है और दुनिया में यह 17 वें स्थान पर है। 30 नवंबर, 2019 तक भारतीय नौवहन टन भार 12.71 मिलियन जी.टी. है, जिसमें सार्वजनिक क्षेत्र के शिपिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड की सबसे अधिक 24.39% हिस्सेदारी के साथ (3.10 मिलियन जीटी) नौवहन टनभार का सबसे बड़ा हिस्सा है। हालांकि, विश्व टनभार में स्वामित्व के संदर्भ में, 01 जनवरी 2019 की स्थिति के अनुसार, भारत की हिस्सेदारी केवल 1.27% की है। इसकी तुलना में, 10.51% की हिस्सेदारी के साथ चीन तीसरे स्थान पर है।

2.32 30 सितंबर, 2019 को नौवहन महानिदेशालय के अनुसार 41.99% भारतीय बेड़े की आयु 20 वर्ष से अधिक थी और 12.49% बेड़ा 16–20 वर्ष के आयु समूह में था। आईएसएल नौवहन सांख्यिकी और बाजार समीक्षा 2019–खंड 9/10 के अनुसार 01 जुलाई, 2019 को पोतों की औसत वैश्विक आयु 15.04% वर्ष थी। जबकि भारत का विदेशी समुद्री व्यापार पिछले कुछ वर्षों में तेजी से बढ़ रहा है, लेकिन 1980 के दशक के अंत में भारत के विदेशी व्यापार संचालन में भारतीय पोतों की लगभग 40% की हिस्सेदारी तीव्र गिरावट के साथ 2018–19 में 7.9% हो गई।

पिछले 5 वर्षों में भारतीय बेड़े का आकार और औसत आयु

के अनुसार	जलयानों की संख्या	जीटी	डीडब्ल्यूटी	वृद्धि (%) (जीटी की मदों में)	औसत आयु (वर्ष)
31.3.2012	1135	11030751	16611651	5.6	18.1
31.3.2013	1158	10454789	15376982	-5.2	17.5
31.3.2014	1213	10497540	15322526	0.4	17.9
31.3.2015	1210	10506388	15471273	0.1	18.3
31.3.2016	1273	10858288	16036798	3.3	18.9
31.3.2017	1313	11547576	17257865	6.3	19.2
31.3.2018	1384	12581592	19082274	9.0	19.3
31.3.2019	1405	12784421	19383064	1.6	19.9

स्रोत : नौवहन महानिदेशालय

2.33 विगत महीनों में पोत परिवहन के परिदृश्य में कोई विशेष बदलाव नहीं आया है। वैश्विक पोत परिवहन उद्योग का दृष्टिकोण अनिश्चित बना हुआ है और पिछले एक साल में माल ढुलाई की दरें पोत परिवहन के लगभग सभी क्षेत्रों में अस्थिर बनी हुई हैं। उद्योग अग्रणियों ने विशेष रूप से यूएस–चीन व्यापार युद्ध, फारस की खाड़ी में चल रहे तनाव और 1 जनवरी, 2020 से शुरू होने वाली सभी शिपिंग लाइनों द्वारा 3.50% की पिछली सीमा के मुकाबले अधिकतम 0.50% की सल्फर मात्रा के साथ समुद्री ईंधन के उपयोग के अपेक्षित प्रभाव और परिणामों को देखते हुए विशेष सावधानी बरतने की आवश्यकता समझी।

भारतीय पोत परिवहन उद्योग, पुराने होते जा रहे बेड़े की दीर्घकालिक समस्याओं, महत्वपूर्ण क्षेत्रों में भाग लेने में असमर्थता और एलएनजी व्यापार और ढुलाई के लंबे टिकट अनुबंधों और भारतीय एक्विजम व्यापार की ढुलाई में कम हिस्सेदारी जैसी समस्याओं से जूझता रहा है। तट पर भी भारतीय ध्वजवाहक जलयान, सीमित सफलता के साथ, सड़क और रेल से अधिक कार्गो को तटों तक पहुंचाने का प्रयत्न कर रहे हैं।

2.34 वर्ष 2019–20 के दौरान प्रमुख उपलब्धियां निम्नलिखित हैं: –

क) भारत दुनिया का पहला ऐसा देश बन गया है जिसने बायोमेट्रिक समुद्रकर्मी पहचान दस्तावेज (बीएसआईडी) जारी किया है, जो समुद्रकर्मियों के चेहरे के बायोमेट्रिक डेटा को ग्रहण करता है। बीएसआईडी नई सुरक्षा विशेषताओं से युक्त है, जिसमें एक एम्बेडेड बायोमेट्रिक चिप शामिल है। जारी किए गए प्रत्येक बीएसआईडी का एक रिकॉर्ड राष्ट्रीय डेटा बेस में रखा जाएगा, जिसके साथ संबंधित जानकारी अंतरराष्ट्रीय स्तर पर सुलभ होगी। नया बीएसआईडी कार्ड समुद्रकर्मी पहचान दस्तावेजों पर अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन कन्वेंशन नंबर 185 के अनुरूप है।

ख) समुद्रकर्मी पहचान दस्तावेज कार्यक्रम को शुरू करने में भारत की अगुवाई महत्वपूर्ण है क्योंकि भारत अंतरर्राष्ट्रीय पोत परिवहन उद्योग के लिए प्रशिक्षित जनशक्ति के प्रमुख आपूर्तिकर्ताओं में से एक है। भारतीय और विदेशी ध्वज जलयानों पर कार्यरत भारतीय नाविकों की संख्या 2018 में 2 लाख से अधिक को पार कर गई, जोकि पिछले वर्ष की तुलना में 35% की अभूतपूर्व वृद्धि दिखाती है।

ग) दिनांक 09.10.2019 को आयोजित हुई अपनी बैठक में आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडल समिति (सीसीईए) ने पोत परिवहन मंत्रालय के पोत निर्माण सब्सिडी योजना, 2002–2007 के अंतर्गत किए गए पोत निर्माण अनुबंधों के लिए सब्सिडी के दावों के निपटान के संबंध में प्रस्ताव को मंजूरी दे दी है, जिसमें सीसीईए ने समय–सीमा का विस्तार और 47 जलयानों के लिए बरकरार सब्सिडी और 4 जलयानों के लिए पूर्ण सब्सिडी सहित कुल 51 जलयानों के लिए लगभग 153 करोड रुपए की बजटीय सहायता के माध्यम से पोत निर्माण सब्सिडी की प्रतिबद्धित देयता को जारी करने के लिए दिनांक 31.03.2014 से आगे के लिए बजटीय सहायता का अनुमोदन कर दिया है। यह सब्सिडी वित्तीय वर्षों 2019–20, 2020–21 और 2021–22 में जारी की जानी है। इस लंबित सब्सिडी को जारी करने के लिए दिशानिर्देश तैयार किए जा रहे हैं।

भारत द्वारा हांगकांग कन्वेंशन का अनुसमर्थन

2.35 दुनिया के पांच प्रमुख पोत पुनर्चक्रण देशों में से एक, भारत द्वारा आईएमओ हांगकांग अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन का अनुसमर्थन कर दिया गया है। यह संधि सुरक्षित और पर्यावरण की दृष्टि से मजबूत पोत पुनर्चक्रण के लिए वैश्विक मानक स्थापित करेगी। संधि के लिए आवश्यक 15 देशों के साथ और भारत की पोत पुनर्चक्रण मात्रा के आवश्यक पुनर्चक्रण क्षमता में महत्वपूर्ण हिस्सेदारी को देखते हुए, भारत का अनुसमर्थन इस संधि को बल देने में एक महत्वपूर्ण कदम है। सचिव, पोत परिवहन और नौवहन महानिदेशक द्वारा आईएमओ एसेंबली के 31वें सत्र के दौरान 28 नवंबर को यह अनुसमर्थन दस्तावेज आईएमओ के महासचिव किटक लिम को सौंपा गया।

भारत का 2 वर्षों 2020–21 के लिए आईएमओ काउंसिल में दुबारा चयन

2.36 अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन (आईएमओ) की असेंबली ने द्विवार्षिक 2020–21 की अवधि के लिए नए 40 सदस्यीय आईएमसी काउंसिल को चुना है, जो असेंबली के अंतर्गत, अंतर्राष्ट्रीय संगठन के कामों का पर्यवेक्षण करने के लिए उत्तरदायी होगी। लंदन में 29 नवंबर, 2019 को आईएमओ मे हुए चुनाव में भारत को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री व्यापार में सर्वाधिक रूचि वाले श्रेणी "ख" – देशों के तहत आईएमओ काउंसिल में फिर से चुना गया। पोतों के पुनर्चक्रण अधिनियम, 2019 को दिनांक 13.12.2019 को राष्ट्रपति की सहमति प्राप्त हुई और इसे दिनांक 16.12.2019 को भारत के असाधारण राजपत्र में प्रकाशित किया गया।

2.37 "मेक इन इंडिया" पहल को बढ़ावा देने के लिए, सरकार ने 13 फरवरी, 2019 को एक अधिसूचना जारी की थी जिसमें "भारतीय निर्मित जलयानों" को पहली प्राथमिकता प्रदान की गई थी, ताकि सभी प्रकार की आवश्यकताओं के लिए टेंडर प्रक्रिया के माध्यम से किए गए जलयानों की चार्टरिंग के लिए राइट ऑफ फर्स्ट रिफ्यूजल (आरओएफआर) के विकल्प का प्रयोग किया जा सके। हालाँकि, इस कदम को कुछ पोत परिवहन कंपनियों द्वारा अदालत में चुनौती दी गई थी। अधिसूचना को रोक दिया गया था और मामला न्यायाधीन बना हुआ है।

अंतर्देशीय जल परिवहन (आईडब्ल्यूटी)

2.38 देश में व्यापक जलमार्ग नेटवर्क बनाने और देश में अंतर्देशीय जल परिवहन को एक किफायती, पर्यावरण के अनुकूल, रेल और सड़क परिवहन के एक पूरक मोड के रूप मे बढ़ावा देने के लिए 111 अंतर्देशीय जलमार्गों (पहले घोषित 5 राष्ट्रीय जलमार्गों सहित) को राष्ट्रीय जलमार्ग अधिनियम, 2016 के द्वारा राष्ट्रीय जलमार्ग (रा.ज.) घोषित किया गया था। रा.ज.–1, 2, 3 परिचालन में हैं और इन राष्ट्रीय जलमार्गों पर जलयान चल रहे हैं। कृष्णा नदी के विजयवाड़ा में मुक्तयाला खंड (रा.ज.–4 का हिस्सा) पर फेयरवे विकास कार्य शुरू हो गया है। सलाहकारों के माध्यम से जलीय सर्वेक्षणों और इंजीनियरिंग अध्ययन द्वारा रा.ज.–5 का विकास शुरू किया गया है। रा.ज.–1 से 5 पर आईडब्ल्यूएआई के कार्यालय स्थापित किए गए हैं।

हाल की पहलें

2.39 2019–20 में आईडब्ल्यूटी के विकास के लिए प्रमुख पहलें नीचे दी गई हैं:–

रा.ज.–1 पर जलमार्ग विकास परियोजना (जेएमवीपी)

क) सरकार विश्व बैंक की तकनीकी और वित्तीय सहायता के साथ गंगा–भागीरथी– हुगली नदी प्रणाली के हल्दिया–वाराणसी जलखंड पर राष्ट्रीय जलमार्ग –1 (रा.ज.–1) पर नौचालन क्षमता वृद्धि के लिए 5369. 18 करोड रुपए की अनुमानित लागत पर जलमार्ग विकास परियोजना (जेएमवीपी) को कार्यान्वित कर रही है। यह परियोजना 2022–23 में पूरी होने वाली है। वैधानिक स्वीकृतियों के बाद तीन साल की समयावधि में 1800 करोड़ रु. (लगभग) की योजनाएं जमीनी स्तर पर शुरू हुई है।

ख) जेएमवीपी के अंतर्गत, साहिबगंज में मल्टी–मॉडल टर्मिनल (एमएमटी) की आरसीसी जेट्टी का निर्माण पूरा हो गया है और माननीय प्रधान मंत्री द्वारा सितंबर 2019 में इसका उद्घाटन किया गया है। एमएमटी हल्दिया और फरक्का में नेविगेशनल लॉक का काम तय रूप से आगे बढ़ रहा है।

ग) फरवरी 2017 से जून, 2019 तक, आईडब्ल्यूएआई ने रा.ज.–1 पर विभिन्न मूल–गंतव्य स्थलों के बीच बोरी बंद सीमेंट, लकड़ी के लटठे, फ्लाई ऐश, पीला मटर, फूड प्रोडक्ट्स, स्टोन–चिप्स, सिलिका सैंड आदि के सत्रह सफल शुरूआती आवागमनों का संचालन किया।

उत्तर पूर्व

क) मौजूदा एमएमटी पांडु के अलावा, धुबरी में रा.ज.–2 पर एक स्थायी रो–रो सह आईडब्ल्यूटी टर्मिनल का निर्माण किया गया और रा.ज.–16 (नदी बराक) का विकास कार्य चल रहा है।

ख) पिछले दो वर्षों के दौरान भारत–बांग्लादेश प्रोटोकॉल मार्गों और रा.ज.–2 के माध्यम से मेसर्स पावर ग्रिड कॉर्पोरेशन लिमिटेड के ओडीसी की 11 खेपों को सफलतापूर्वक पहुंचाया गया है।

ग) राष्ट्रीय जलमार्ग –2 (ब्रह्मपुत्र) पर खाद्य तेल, पेट्रो–रसायन और पेय पदार्थों के 48 कंटेनरों की पहली खेप दिनांक 05.12.2019 को असम में पांडु पहुंची। यह खेप भारत–बांग्लादेश प्रोटोकॉल रूट के माध्यम से हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स से चली थी।

घ) रा.ज.–3 में 24 घंटे की नौचालन सुविधाएं प्रदान की गई हैं, जिस पर भंडारण और संभलाई सुविधाओं के साथ 9 स्थायी टर्मिनल उपलब्ध हैं। रा.ज.–3 की पूरी क्षमता के उपयोग के लिए सरकार ने रा.ज.–3 के आरपार त्रिकुनापुझा पर लॉक गेट के पुनर्निर्माण के लिए 38 करोड़ रुपए मंजूर किए हैं। केरल में नए रा.ज.–9 का विकास भी चल रहा है।

ड़) मार्च, 2019 में रा.ज.–9 और रा.ज.–3 पर कोट्टायम पत्तन से आईसीटीटी, वल्लरपादम, कोचीन पत्तन, कोच्चि को कंटेनर परिवहन शुरू किया गया है।

कोचीन पत्तन से रा.ज.–3 के माध्यम से बड़े आकार के कार्गो (ओडीसी) को 4614 मीट्रिक टन वाली 15 खेपों के साथ बीपीसीएल/केआरएल अंबालामुगल पहुंचाया गया।

च) कृष्णा नदी (रा.ज.–4 का हिस्सा) में ड्रेजिंग कार्य के अलावा, दुर्गा घाट, भवानी द्वीप, अमरावती और वेदाद्री में फ्लोटिंग टर्मिनलों (4 संख्या) का निर्माण पूरा होने के अंतिम चरण पर है और इब्राहिमपत्तनम, हरिश्चंद्रपुरम और मुक्त्याला और मादीपाडु में स्थायी टर्मिनलों (4 संख्या) के लिए भूमि अधिग्रहण का काम प्रगति पर है।

नए राष्ट्रीय जलमार्ग

क) 106 नए रा.ज. के लिए आयोजित तकनीकी–आर्थिक व्यवहार्यता के परिणामों के आधार पर, 20 रा.ज. को तकनीकी रूप से व्यवहार्य पाया गया है और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार किए गए हैं। 10 व्यवहार्य रा.ज. अर्थात, बराक नदी (रा.ज. –16), गंडक नदी (रा.ज.–37), गोवा में जलमार्ग – रा.ज.–27– कंबरजुआ, रा.ज. 68– मांडोवी, रा. ज. 111–जुअरी, अलाप्पुझा पर शुरू की गई हैं। कोट्टायम–अतीरमपुझा नहर (रा.ज.–9), रूपनारायण नदी (रा.ज.–86), सुंदरबन जलमार्ग (रा.ज.–97), कोसी नदी (रा.ज.–58) और घाघरा नदी (रा.ज. –40) पर विकास गतिविधियाँ शुरू कर दी गई हैं।

ख) राष्ट्रीय जलमार्गों पर कार्गो की आवाजाही के लिए आईडब्ल्यूएआई के जलयानों के इष्टतम उपयोग को बढ़ावा देने के लिए, आईडब्ल्यूएआई के छह कार्गो जलयानों को एक खुली निविदा के माध्यम से बेयर बोट चार्टर आधार पर तीन साल की अवधि के लिए निजी शिपरों को किराए पर दिया गया है।

अंतर्राष्ट्रीय सहयोग

क) जलमार्ग के रास्ते से भूटान से समुद्र तक संपर्क के लिए, अंतर्देशीय जलमार्ग को बढ़ावा देने के लिए माननीय प्रधान मंत्री के लक्ष्य को आगे बढ़ाते हुए, रा.ज.–2 (ब्रह्मपुत्र नदी) और भारत–बांग्लादेश प्रोटोकॉल मार्ग के माध्यम से भूटान से 1000 टन पत्थर के चिप्स का परिवहन असम में धुबरी बंदरगाह के माध्यम से बांग्लादेश में नारायणगंज तक किया गया है।

ख) भारत और बांग्लादेश के बीच तटीय और प्रोटोकॉल मार्ग पर यात्री और क्रूज सेवाओं का आवागमन मार्च, 2019 में शुरू हुआ।

ग) बांग्लादेश ने भारत को अपने क्षेत्रों में जलमार्ग, रेल, सड़क या मल्टी–मोडल परिवहन के माध्यम से हमारे माल के आवागमन के लिए अपने चट्टोग्राम और मोंगला पत्तनों का उपयोग करने की अनुमति दी है, जिसके लिए दोनों देशों द्वारा दिनांक 5.10.2019 को एक मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी) पर हस्ताक्षर किए गए थे। वैकल्पिक संपर्कता से व्यापार क्षेत्रों में वृद्धि और लॉजिस्टिक लागत को कम करके उत्तर पूर्व क्षेत्र (एनईआर) के विकास को बढ़ावा मिलने की उम्मीद है। समझौते के तहत आठ मार्ग दिए गए हैं जो बांग्लादेश के माध्यम से एनईआर की पहुंच को सक्षम बनाएंगे।

घ) 4–5 दिसंबर, 2019 को ढाका में भारत और बांग्लादेश के बीच पोत परिवहन सचिव स्तर की वार्ता (एसएसएलटी) में, दोनों देश जनवरी–फरवरी 2020 से चटोग्राम और मोंगला पत्तनों के माध्यम से उत्तर पूर्व क्षेत्र (एनईआर) के लिए भारतीय पारगमन कार्गो की आवाजाही के लिए परीक्षण आवागमन शुरू करने पर सहमत हुए।

ड.) भारत और नेपाल ने अंतर्देशीय जलमार्ग संपर्कता को पारगमन की संधि में परिवहन के एक अतिरिक्त मोड के रूप में शामिल करने पर सहमति व्यक्त की है। कार्गो की निकासी के तीन मार्गों पर भी दोनों देशों द्वारा सहमति व्यक्त की गई है।

च) आईडब्ल्यूएआई द्वारा परियोजना विकास सलाहकार के रूप में विदेश मंत्रालय के प्रशासन वाली कलादान मल्टीमॉडल पारगमन परिवहन परियोजना का चरण–1 पूरा किया गया।

सागरमाला क्षेत्र

2.40 सागरमाला कार्यक्रम भारत के 7,500 किलोमीटर लंबे समुद्र तट, 14,500 किलोमीटर के संभावित नौचालन योग्य जलमार्गों और प्रमुख अंतर्राष्ट्रीय समुद्री व्यापार मार्गों पर रणनीतिक स्थान के माध्यम से देश में पत्तन आधारित विकास को बढ़ावा देने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय का एक प्रमुख कार्यक्रम है। सागरमाला कार्यक्रम का मुख्य उद्देश्य न्यूनतम

बुनियादी ढांचे के निवेश के साथ एक्विजम और घरेलू व्यापार के लिए लॉजिस्टिक लागत को कम करना है।

2.41 सागरमाला कार्यक्रम के तहत, 3.55 लाख करोड़ रुपये से अधिक के अनुमानित निवेश के साथ वर्ष 2035 तक कार्यान्वयन हेतु 500 परियोजनाओं की पहचान की गई है। इनमें से 143 परियोजनाएं (लागत 80233 करोड़ रुपये) पूरी हो चुकी हैं और 190 अतिरिक्त परियोजनाएँ (2.12 लाख करोड़ रुपये लागत वाली) सौंप दी गई हैं और ये कार्यान्वयन के अधीन हैं। ये परियोजनाएं संबंधित केंद्रीय मंत्रालयों, राज्य सरकारों, पत्तनों और अन्य एजेंसियों द्वारा मुख्य रूप से निजी या पीपीपी मोड के माध्यम से कार्यान्वित की जा रही हैं।

2.42 वित्त वर्ष 2019–20 के दौरान पूरी की गई परियोजनाओं में पत्तन आधुनिकीकरण की 10 परियोजनाएँ, पत्तन संपर्कता की 8 परियोजनाएँ और तटीय सामुदायिक विकास की 2 परियोजनाएँ शामिल हैं। पत्तन आधुनिकीकरण स्तंभ के अंतर्गत पूरी की गई परियोजनाएं चेन्नई पत्तन पर तटीय बर्थ का निर्माण, जेएनपीटी, केपीएल, एचडीसी, केओपीटी और एनएमपीटी में कंटेनर स्कैनरों की स्थापना, एनएमपीटी में बर्थों का मशीनीकरण, जेएनपीटी पर यार्ड पुनर्गठन, पारादीप पोर्ट पर बहुउद्देशीय बर्थ का विकास आदि हैं। पत्तन संपर्कता स्तंभ के अंतर्गत पूरी की गई परियोजनाओं में कृष्णापटनम पत्तन की रेल संपर्कता परियोजना, चेन्नई से कोरुक्कुपेट तक रेल लाइन, डीपीटी, केपीएल और केओपीटी की आंतरिक रेल संपर्कता आदि शामिल हैं।

2.43 सागरमाला के बजट शीर्ष के अंतर्गत, कुल 1820.8 करोड़ रु. मंजूर किए गए हैं और 5,533 करोड़ रु. की कुल परियोजना लागत पर 93 परियोजनाओं के विकास और कार्यान्वयन के लिए 1,102.1 करोड़ रु. पहले ही जारी किए जा चुके हैं। जिसमें से 180.86 करोड रु. वित्त वर्ष 2019–20 के दौरान जारी किए गए हैं।

2.44 वर्ष 2019–20 के दौरान, सागरमाला द्वारा वित्तपोषित चार परियोजनाएं, नामतः पूमपुहर और मूकयूर में मछली पकड़ने के बंदरगाह का निर्माण, चेन्नई पत्तन न्यास में तटीय बर्थ और निर्यात कार्गो की संभलाई के लिए चेन्नई पत्तन न्यास में पक्के भंडारण यार्ड का विकास हैं। सेंटर ऑफ एक्सीलेंस इन मैरीटाइम एंड शिपबिल्डिंग (सीईएमएस), जोकि 2 परिसरों और कुल 24 प्रयोगशालाओं (आईआरएस मुंबई में 6 प्रयोगशालाएँ और विशाखापट्टनम में भारतीय समुद्री विश्वविद्यालय परिसर में 18 प्रयोगशालाएँ) के साथ एशिया में अपनी तरह का पहला केंद्र है, स्थापित किया गया है और 2019–20 में इसका संचालन शुरू हो गया है। इसके अलावा, आईडब्ल्यूएआई, सीएसएल और महापत्तनों को अनुसंधान, परीक्षण और प्रयागोगिक सुविधाएं प्रदान करने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय की प्रौद्योगिकी शाखा के रूप में काम करने के लिए आईआईटी खड़गपुर में एक अंतर्देशीय और तटीय समुद्री प्रौद्योगिकी केंद्र (सीआईसीएमटी) स्थापित किया गया है। सागरमाला डीडीयू–जीकेवाई चरण–।। अभिसरण कार्यक्रम के तहत आंध्र प्रदेश, केरल और तमिलनाडु में प्रशिक्षण शुरू हो गया है।

2.45 12 महापत्तनों के लिए मास्टर प्लान को अंतिम रूप दिया गया है। उसी के आधार पर, कार्यान्वयन के लिए 69 पत्तन क्षमता विस्तार परियोजनाओं (लागतः 37,441 करोड रुपए) की पहचान की गई है। इनमें से, 30 परियोजनाएँ पूरी हो चुकी हैं, 26 परियोजनाएँ क्रियान्वयन के अधीन हैं और 13 परियोजनाएँ विकास के विभिन्न चरणों में हैं। वित्त वर्ष 2019–20 के दौरान 4 परियोजनाएँ पूरी हो चुकी हैं और महापत्तनों में 18.23 एमटीपीए की क्षमता वृद्धि हुई है।

अध्याय – III

सागरमाला

नई दिल्ली में समुद्री क्षेत्र को ऊर्जा भील बनाने संबंधी सम्मेलन में माननीय पोत परिवहन राज्य मंत्री (स्वतंत्र प्रभार) श्री मनसुख मांडविया

सागरमाला कार्यक्रम

3.1 सागरमाला कार्यक्रम का उद्देश्य एक्जिम और घरेलू कार्गो की आवाजाही के लिए लॉजिस्टिक्स लागत और समय को कम करना और तट के पास पत्तन–सन्निकट भविष्य की औद्योगिक क्षमताओं का विकास करना है। सागरमाला कार्यक्रम के तहत परियोजनाओं का कार्यान्वयन सुचारू रूप से प्रगति कर रहा है। सागरमाला के चार परियोजना विषयों, अर्थात पत्तन आधुनिकीकरण, समपर्कता विस्तार, पत्तन आधारित औद्योगीकरण और तटीय सामुदायिक विकास के अंतर्गत, 3.55 लाख करोड़ रुपये के एक अनुमानित अवसंरचना निवेश के साथ 500 परियोजनाओं की पहचान की गई है। इनमें से 143 परियोजनाएँ (0.88 लाख करोड़ रुपये मूल्य की) पूरी हो चुकी हैं, और 190 परियोजनाएँ (2.12 लाख करोड़ रुपये मूल्य की) पहले से ही कार्यान्वयन के अधीन हैं **(तालिका –1)**।

तलिका 1: सागरमाला के अंतर्गत परियोजनाओं का सारांश

क्र. सं.	परियोजना की विशय वस्तु	कुल		संपूर्ण		कार्यान्वयन के अधीन	
		#	परियोजना लागत (करोड़ रू.)	#	परियोजना लागत (करोड़ रू.)	#	परियोजना लागत (करोड़ रू.)
1	पत्तन आधुनिकीकरण	206	78,611	81	24,113	59	24,288
2	संपर्कता वृद्धि	201	1,28,786	38	9,416	88	91,157
3	पत्तन से जुड़ा औद्योगिकीकरण	34	1,42,457	8	45,300	23	96,046
4	तटीय सामुदायिक विकास	59	5,300	16	1,403	20	954
कुल		**500**	**3,55,154**	**143**	**80,233**	**190**	**2,12,445**

3.2 सागरमाला के हिस्से के रूप में, पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा 1,821 करोड़ रुपये की लागत से 93 परियोजनाओं (5,533 करोड़ रु लागत) को अनुमोदित किया गया है और दिसंबर 2019 तक जारी की गई कुल निधि 1102 करोड़ रुपये है । इसमें गोघा–दाहेज रो–पैक्स फेरी सेवा परियोजना (117 करोड़ रु.स्वीकृत और 99.18 करोड़ रु. जारी) और मंडवा के लिए रो–रो सेवा परियोजना (66.56 करोड़ रुपये स्वीकृत और जारी) जैसी अनूठी और अभिनव परियोजनाएं शामिल हैं । इसके अलावा, सरकार ने लोथल में 478.9 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत के साथ राष्ट्रीय समुद्री विरासत परिसर परियोजना को मंजूरी दी है। भारत के माननीय प्रधान मंत्री ने 4 मार्च 2019 को इस परियोजना की नींव रखी और इसकी डीपीआर की तैयारी चल रही है। सागरमाला के तहत परियोजनाएं मुख्य रूप से निजी या पीपीपी मोड के माध्यम से संबन्धित केंद्रीय मंत्रालयों, राज्य सरकारों, पत्तनों और अन्य एजेंसियों द्वारा कार्यान्वित की जा रही हैं।

3.3 सागरमाला के तहत परियोजना एसपीवी और अवशिष्ट परियोजनाओं को वित्त पोषण सहायता प्रदान करने के लिए 31 अगस्त, 2016 को सागरमाला विकास कंपनी लि. (एसडीसीएल) निगमित की गई थी। एसडीसीएल द्वारा सागरमाला उद्देश्यों के अनुरूप इक्विटी निवेश के लिए कुछ एसपीवी चिन्हित की गई है। एसडीसीएल ने कृष्णपट्टनम पत्तन और पारादीप पत्तन में संपर्कता में सुधार करने के लिए सरकार की अधिक हिस्सेदारी वाली एसपीवी कृष्णपट्टनम रेल कंपनी लिमिटेड (केआरसीएल) और हरिदासपुर–पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड (एचपीआरसीएल) में क्रमशः 125 करोड़ रू. और 284.5 करोड़ रू. की इक्विटी सहायता का निवेश किया है। एसडीसीएल ने 2 अन्य परियोजनाओं में भी 70 करोड़ रू. इक्विटी निवेश किया है। एसडीसीएल ने 2018–19 में इंडियन पोर्ट्स ग्लोबल लिमिटेड (आईपीजीएल) का अधिग्रहण किया है और ईरान में चाबाहर पत्तन के विकास और संचालन के लिए लगभग 10 करोड़ रू. का निवेश किया है।

पत्तन आधुनिकीकरण और नया पत्तन विकास

3.4 सागरमाला कार्यक्रम के तहत किए गए अध्ययनों के अनुसार, यह उम्मीद है कि 2025 तक, भारतीय पत्तनों पर कार्गो यातायात लगभग 2500 एमएमटीपीए होगा, जबकि भारतीय पत्तनों की वर्तमान कार्गो संभलाई क्षमता केवल 2406 एमएमटीपीए है। बढ़ते हुए यातायात को सुविधा प्रदान करने के लिए 2025 तक भारतीय पत्तन क्षमता को 3300 एमएमटीपीए तक बढ़ाने के लिए एक रोडमैप तैयार किया गया है। इसमें पत्तन संचालन दक्षता में सुधार, मौजूदा पत्तनों की क्षमता का विस्तार और नए पत्तनों का विकास शामिल हैं। 78,611 करोड़ रू. की पत्तन आधुनिकीकरण की 206 परियोजनाएं हैं जिनमें से 24,113 करोड. रू. की 81 परियोजनाएं पूरी हो चुकी हैं और 24,288 करोड़ की 59 परियोजनाएं कार्यान्वयन हेतु शुरू की गई हैं।

3.5 12 महापत्तनों के लिए मास्टर प्लान को अंतिम रूप दिया गया है। उसी के आधार पर, कार्यान्वयन के लिए 69 पत्तन क्षमता विस्तार परियोजनाओं (लागतः 37,441 करोड़ रू.) की पहचान की गई है। इनमें से, 30 परियोजनाएँ पूरी हो चुकी हैं, 26 परियोजनाएँ कार्यान्वित की जा रही हैं और 13 परियोजनाएं विकास के विभिन्न चरणों के अंतर्गत हैं। वित्त वर्ष 2019–20 के दौरान 4 परियोजनाएं पूरी की गई और महापत्तनों पर 18.23 एमटीपीए की क्षमता जुड़ी। वधावन (महाराष्ट्र) और पारादीप आउटर हार्बर (ओडिशा) में ग्रीनफील्ड पत्तनों के विकास के लिए 2 नए पत्तन स्थलों की पहचान की गई है।

पत्तन संपर्कता वृद्धि

3.6 इंडियन पोर्ट रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईपीआरसीएल) ने 29 परियोजनाएं (कुल लागतः 1,562 करोड़ रु.) इनमें से, 12 परियोजनाएं (लागतः 287 करोड़ रू.) पूरी हो चुकी हैं, 17 परियोजनाएँ (लागतः 1275 करोड़ रू.) कार्यान्वयन के अधीन हैं।

3.7 54 रेल संपर्क परियोजनाएँ (लागतः 52,840 करोड़ रू.) रेल मंत्रालय द्वारा शुरू की जा रही हैं और 3 परियोजनाएँ (लागतः 1,300 करोड़ रू.) या तो गैर–सरकारी रेल (एनजीआर) अथवा जेवी द्वारा शुरू की गई हैं। 26 परियोजनाएं (लागतः 2,275 करोड़ रू.) महापत्तनों द्वारा शुरू की जानी हैं। कुल 83 रेल परियोजनाओं में से (लागतः56,416 करोड़ रू.), 23 परियोजनाएँ (5,331 करोड़ रू.) पहले ही पूरी हो चुकी हैं, 51 परियोजनाएँ क्रियान्वयन (48,707 करोड़ रू.)

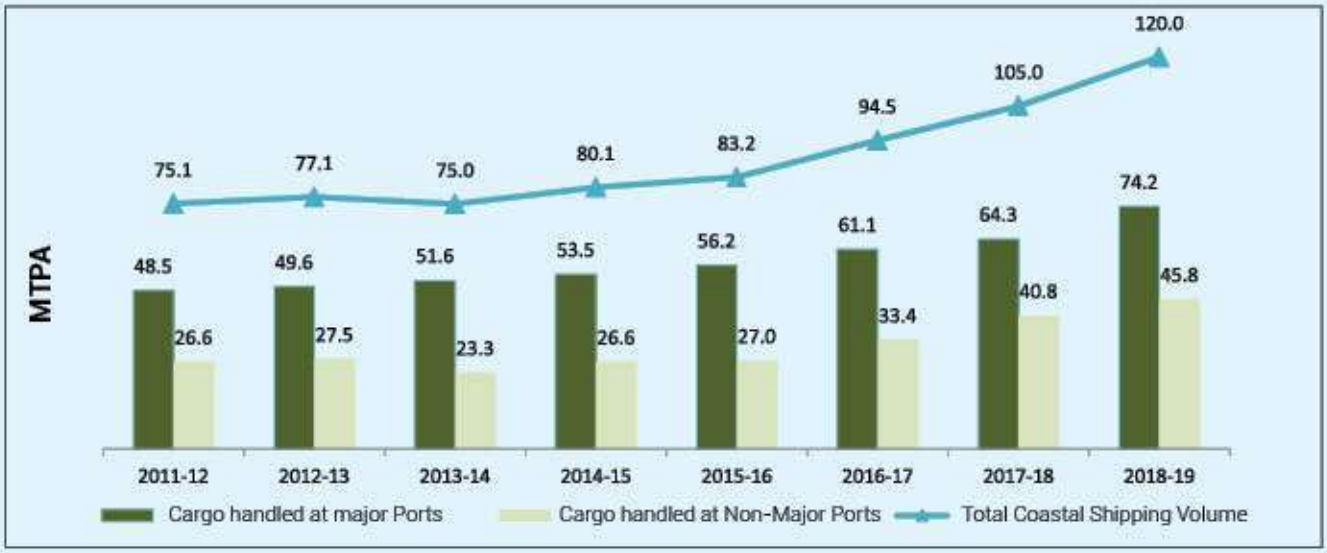
के अधीन हैं और 9 परियोजनाएँ विकास के विभिन्न चरणों के अंतर्गत हैं (2,377 करोड़ रू.)।

3.8 सागरमाला के अंतर्गत कुल 89 सड़क संपर्कता परियोजनाओं को सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय, एनएचएआई, राज्य पीडब्ल्यूडी और पत्तन न्यासों द्वारा चिन्हित की गई हैं। 9 परियोजनाएं पूरी हो गई हैं (लागतः 1,553 करोड़ रू.), 20 परियोजनाएँ क्रियान्वयन (लागतः 21,365 करोड़ रू.) के तहत हैं, 60 परियोजनाएँ विकास के विभिन्न चरणों में हैं (लागतः 18,734 करोड़ रू.)। 5 परियोजनाएं (7,720 करोड़ रू.) सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा शुरू की गई हैं। 3 परियोजनाएं कार्यान्वयन के अधीन हैं, एनएचएआई द्वारा 63 परियोजनाएं शुरू की गई हैं, जिनमें से 3 परियोजनाएं (217 करोड़ रु.) पूरी हो चुकी हैं, 10 परियोजनाएं (13,545 करोड़ रू.) कार्यान्वयन के अधीन हैं। 15 परियोजनाएँ पत्तन न्यासों द्वारा शुरू की जा रही हैं, जिनमें से 3 परियोजनाएँ (208 करोड़ रू.) पूरी हो चुकी हैं और 5 परियोजनाएँ (449 करोड़ रु.) कार्यान्वयन के अधीन हैं। 6 परियोजनाएँ राज्य पीडब्ल्यूडी द्वारा शुरू की गई हैं, जिनमें से 2 परियोजनाएँ (828 करोड़ रू.) पूरी हो चुकी हैं, 2 परियोजनाएँ क्रियान्वित की जा रही हैं। कुल 89 सड़क संपर्कता परियोजनाओं में से, 52 परियोजनाओं (15,505 करोड़ रु.) को भारतमाला परियोजना के तहत कार्यान्वित किए जाने का प्रस्ताव है।

3.9 तटीय पोत परिवहन को बढ़ावा देने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय ने व्यापार को सुविधाजनक बनाने वाले कई कदम उठाए हैं। इनमें से कुछ तटीय बर्थ योजना को कार्यान्वित करना, एक्जिम /खाली कंटेनरों, कृषि और बागवानी वस्तुओं, पशुपालन उत्पादों और कृषि उपज और उर्वरकों के तटीय संचालन के लिए जलयानों को किराये पर लेने के लिए आसानी से लाइसेंस की आवश्यकता हेतु धारा 406/407 के अंतर्गत छूट दिया जाना है। विशेषीकृत जलयानों (रो–रो, रो–पैक्स) के लिए तट व्यापार में 5 साल के लिए छूट दी गई है।

3.10 तटीय बर्थ योजना का दायरा मार्च, 2020 तक बढ़ा दिया गया है, इसके दायरे का विस्तार किया गया है और इसे सागरमाला कार्यक्रम में एकीकृत किया गया है। इस योजना के तहत वित्तीय सहायता के लिए कुल 57 परियोजनाएं (लागतः 2,613 करोड़ रू.) शुरू की गई हैं। इनमें से 636.7 करोड़ रू. की कुल वित्तीय सहायता के लिए 39 परियोजनाएं (लागतः 1,569 करोड़ रू.) स्वीकृत की गई हैं और महापत्तनों/ राज्य समुद्री बोर्डों /राज्य सरकारों को 360.84 करोड़ रू. जारी कर दिए गए हैं जबकि शेष 18 परियोजनाएं विकास और अनुमोदन की प्रक्रिया के विभिन्न चरणों में हैं।

3.11 वर्ष 2015–16 के बाद से तटीय पोत परिवहन यातायात बढ़ा है। वर्ष 2018–19 में तटीय कार्गो की वृद्धि 14.3% रही है जबकि एक्जिम कार्गो की वृद्धि 4.9% रही है। सागरमाला कार्यक्रम की शुरुआत में तटीय कार्गो कुल कार्गो की मात्रा का 12% था, जबकि वर्ष 2018–19 में यह बढ़कर 20% हो गया है।



भारत में तटीय मात्रा में वृद्धि

3.12 पोत परिवहन मंत्रालय ने तटीय मार्ग के माध्यम से विभिन्न वस्तुओं के परिवहन हेतु परिप्रेक्ष्य योजना के विकास के लिए तटीय पोत परिवहन अध्ययन करने के लिए एशियाई विकास बैंक (एडीबी) के साथ भागीदारी की है। इस अध्ययन का मुख्य उद्देश्य तटीय पोत परिवहन को प्रभावित करने वाले प्रमुख समस्याओं की पहचान करना और इन समस्याओं को हल करने के लिए समाधान विकसित करना है, ताकि भारत के घरेलू लॉजिस्टिक्स में तटीय पोत परिवहन को परिवहन का अधिक प्रमुख साधन बनाया जा सके। अध्ययन में वर्ष 2025 तक 340 एमटीपीए के लगभग विभिन्न वस्तुओं और परियोजनाओं के लिए तटीय पोत परिवहन में महत्वपूर्ण वृद्धि दर्ज की गई, जिसमें पड़ोसी देशों के साथ छोटे समुद्री पोत परिवहन भी शामिल हैं और इसने आवश्यक मध्यवर्ती कार्यों पर सिफारिशें की हैं। पोत परिवहन मंत्रालय संबंधित मंत्रालयों, राज्य सरकार और महापत्तनों और गैर–महापत्तनों के अधिकारियों के साथ समन्वय में संभावित प्रस्तावों पर आवश्यक कदम/ कार्रवाई कर रहा है। इस अध्ययन रिपोर्ट को एडीबी द्वारा आयोजित प्रसार कार्यशाला के माध्यम से 10 दिसंबर 2019 को समुद्री बिरादरी के साथ साझा किया गया था।

प्रमुख हितधारकों को तटीय पोत परिवहन अध्ययन के प्रसार पर कार्यशाला एवं तटीय पोत परिवहन के लिए कार्य योजना पर विचार–विमर्श

पत्तन से जुड़ा औद्योगीकरण

3.13 तट के पास औद्योगिक क्षमताओं को बढ़ाने के संदर्भ में, सागरमाला के तहत ऊर्जा, असतत विनिर्माण और समुद्री क्षेत्रों में पत्तन से जुड़े 14 संभावित औद्योगिक समूहों की पहचान की गई है। इनमें से, महाराष्ट्र के सतारा में (139 करोड़ रू.) और गोदावरी में (373 करोड़ रु.) मेगा फूड प्रोसेसिंग पार्क और 54,748 करोड़ की लागत से कृष्णापट्टनम (आंध्र प्रदेश) और तूतीकोरिन (तमिलनाडु) के आसपास 6 थर्मल पावर प्लांट्स पूरे हो चुके हैं। दोनों मेगा फूड पार्क परियोजनाएं क्रमशः एपीआईआईसी और केआईडीसी के द्वारा कार्यान्वित की जा रही है तथा साथ ही कृष्णापट्टणम, एन्नोर और तूतीकोरिन के आसपास 14 थर्मल पावर प्लांट और 9 ग्रीनफील्ड इलेक्ट्रॉनिक्स विनिर्माण समूह की परियोजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं।

3.14 महापत्तन के पास भूमि की उपलब्धता के आधार पर, पोत परिवहन मंत्रालय विभिन्न औद्योगिक क्षेत्रों का विकास कर रहा है। जेएनपीटी में एसईजेड (12,554 करोड़ रु.), पारादीप (7,600 करोड़ रु.) और कांडला (11,147 करोड़ रु.) में स्मार्ट औद्योगिक पत्तन शहर (एसआईपीसी) कार्यान्वयन के अधीन हैं। वीओसीपीटी (500 करोड़ रु.) तथा केपीएल (111 करोड़ रू.) में तटीय रोजगार ईकाइयां (सीईयू) विकास के विभिन्न चरणों के अंतर्गत हैं।

तटीय सामुदायिक विकास

3.15 तटीय सामुदायिक विकास सागरमाला कार्यक्रम का एक महत्वपूर्ण उद्देश्य है। इस संबंध में, पोत परिवहन मंत्रालय तटीय समुदाय कौशल विकास और मछुआरा समुदाय के विकास के क्षेत्रों में कई पहलें/ परियोजनाएं चला रहा है। तटीय सामुदायिक विकास गतिविधियों के लिए सागरमाला के तहत 100 करोड़ रु. का बजट आवंटित किया गया है।

3.16 कौशल विकास के मोर्चे पर, 21 तटीय जिलों (9 राज्यों और 3 केंद्र शासित प्रदेशों में फैले) के कौशल अंतर अध्ययन को पूरा कर लिया गया है और डोमेन मंत्रालयों और संबंधित राज्य सरकारों को जिला कार्य योजनाओं को लागू करने के लिए कहा गया है। इसके अलावा, सागरमाला–डीडीयू–जीकेवाई कन्वर्जेंस कार्यक्रम चरण– II के अंतर्गत पोत परिवहन मंत्रालय, पत्तन और समुद्री क्षेत्र के लिए कौशल विकास का वित्तपोषण कर रहा है।

3.17 सेंटर ऑफ एक्सीलेंस इन मैरीटाइम एण्ड शिपबिल्डिंग (सीईएमएस), एशिया में अपनी तरह का पहला परिसर है, जिसमें कुल 24 प्रयोगशालाएं (आईआरएस मुंबई में 6 प्रयोगशालाएँ और विशाखापट्टनम में भारतीय समुद्री विश्वविद्यालय परिसर में 18 प्रयोगशालाएँ) स्थापित की गई हैं। सीईएमएस 770 मॉड्यूल्स शामिल करते हुए, 18 विशेषज्ञताओं में 50 पाठ्यक्रम प्रदान करेगा; जिसमें से 270 मॉड्यूल्स टूल और एल्गोरिदम आधारित पाठ्यक्रम होंगे, जबकि 500 मॉड्यूल्स प्रक्रिया और क्षेत्र आधारित होंगे। यह 10,512 छात्रों को प्रशिक्षित कर सकता है और निजी क्षेत्र से अधिकांश वित्त पोषण के साथ एक हब और स्पोक मॉडल पर चलता है। कुल परियोजना लागत 766 करोड़ रु. और पोत परिवहन मंत्रालय ने सीईएमएस की स्थापना हेतु 50.07 करोड़ रू. स्वीकृत किए हैं। सीईएमएस पोत के हल के डिजाइन, पोत के विस्तृत डिजाइन, पोत निर्माण एवं रखरखाव, मरम्मत एवं ओवरहाल (एमआरओ) उत्पाद जीवनचक्र प्रबंधन (पीएलएम) और उन्नत डिजिटल विनिर्माण–कारखाना अवधारणा के क्षेत्रों में छात्रों को रोजगारपरक इंजीनियरिंग और तकनीकी कौशल के साथ लैस कर रहा है।

3.18 पोत परिवहन मंत्रालय ने देश में पत्तनों, जलमार्गों और तटों से संबंधित विभिन्न मुद्दों पर नवीन और अनुप्रयुक्त अनुसंधान–आधारित इंजीनियरिंग समाधान प्रदान करने के लिए, आईआईटी मद्रास में पत्तनों, जलमार्गों एवं तट हेतु राष्ट्रीय प्रौद्योगिकी केंद्र (एनटीसीपीडब्ल्यूसी) की स्थापना की है। 70.53 करोड़ रू. की परियोजना लागत पोत परिवहन मंत्रालय, आईडब्ल्यूएआई और महापत्तनों द्वारा साझा की जा रही है। एनटीसीपीडब्ल्यूसी पहले ही महापत्तनों, तटीय राज्य सरकारों / केंद्र शासित प्रदेशों की 25 से अधिक परियोजनाओं पर काम कर रहा है।

3.19 आईआईटी खड़गपुर में अंतर्देशीय और तटीय समुद्री प्रौद्योगिकी केंद्र (सीआईसीएमटी) का गठन किया गया है, जो आईडब्ल्यूएआई, सीएसएल और महापत्तनों को अनुसंधान, परीक्षण और प्रयोग सुविधा प्रदान करने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय की प्रौद्योगिकी शाखा के रूप में काम करता है। जुलाई 2019 में सीआईसीएमटी के लिए आईआईटी खड़गपुर और पोत परिवहन मंत्रालय के बीच समझौता ज्ञापन हस्ताक्षरित किया गया था। परियोजना की लागत 69.20 करोड़ रू. है और इसे पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा वित्त पोषित किया गया है।

सीआईसीएमटी हेतु आईआईटी, खड़गपुर एवं पोत परिवहन मंत्रालय के बीच समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर

3.20 पोत परिवहन मंत्रालय अलांग–सोसिया शिपयार्ड में श्रमिकों के लिए व्यावसायिक स्वास्थ्य और सुरक्षा प्रशिक्षण परियोजना को भी वित्तपोषित कर रहा है। वर्ष 2017 के बाद से लगभग 23,000 श्रमिकों को अलांग में प्रशिक्षित किया गया है। इसके अलावा, एक विशेष अस्पताल अब अलांग में चल रहा है। यह यार्ड में श्रमिकों को तत्काल चिकित्सा और देखभाल सुनिश्चित करेगा, विशेष रूप से आर्थोपेडिक और जलने की चोटों के लिए।

3.21 पोत परिवहन मंत्रालय लॉजिस्टिक्स, क्रूज पर्यटन आदि में कौशल की आवश्यकता को पूरा करने के लिए महापत्तनों में बहु–कौशल विकास केंद्र (एमएसडीसी) स्थापित कर रहा है। जेएनपीटी और चेन्नई पत्तन में एमएसडीसी अब क्रियाशील है। विशाखापट्टनम पत्तन, कोचीन पत्तन और नव मंगलूर पत्तन में परिचालन की प्रक्रिया चल रही है।

3.22 सागरमाला कार्यक्रम के तटीय सामुदायिक विकास घटक के हिस्से के रूप में, पोत परिवहन मंत्रालय पशुपालन, डेयरी और मत्स्य पालन विभाग (डीएडीएफ) के सहयोग में मत्स्य पत्तन की परियोजनाओं के लिए आंशिक वित्त पोषण कर रहा है। सागरमाला के तहत पहचानी गई 21 मत्स्य पत्तन परियोजनाओं (लागत: 2,375 करोड़ रू.) में से 16 परियोजनाएँ (लागत: 1,452 करोड़ रू.) सागरमाला के अंतर्गत वित्त पोषित की गई हैं। पोत परिहवन मंत्रालय द्वारा 398.46 करोड रू. स्वीकृत किए गए है और 242.56 करोड़ रू. जारी कर दिए गए है।

संभावित प्रभाव

3.23 सागरमाला कार्यक्रम के तहत पहचानी जाने वाली परियोजनाओं से 3.55 लाख करोड़ रू. से अधिक का अवसंरचना निवेश जुटाए जाने, मॉडल मिक्स में घरेलू जलमार्गों (अंतर्देशीय एवं तटीय) की हिस्सेदारी को दोगुना करने, लॉजिस्टिक्स लागत बचत उत्पन्न करने, व्यापारिक निर्यात को बढ़ावा देने तथा प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष, दोनों तरह के नए रोजगार अवसरों को उत्पन्न होने की उम्मीद है।

अध्याय – IV

पत्तन

प्रस्तावना

4.1 पत्तन समुद्री परिवहन और भूमि आधारित परिवहन के बीच सम्पर्क मुहैया करता है। भारत में 12 महापत्तन हैं जिनमें से 6 पूर्वी तट पर और 6 पश्चिमी तट पर स्थित हैं।

भारत में महापत्तन

कोलकाता पत्तन

4.2 भारत में कोलकाता पत्तन एक मात्र नदीमुख महापत्तन है, जो लगभग 150 वर्षों से विद्यमान है। इसकी पश्चभूमि विशाल है जिसमें पश्चिम बंगाल, बिहार, झारखंड, उ0प्र0, मध्य प्रदेश, असम, उत्तर पूर्वी पहाड़ी राज्यों सहित संपूर्ण पूर्वी भारत तथा सीमा से जुड़े दो भूमिबद्ध पड़ोसी देश अर्थात् नेपाल और भूटान शामिल हैं। पत्तन में दोहरी डॉक प्रणालियाँ अर्थात् हुगली नदी के पूर्वी तट पर कोलकाता डॉक प्रणाली (केडीएस) और पश्चिमी तट पर हल्दिया डॉक परिसर (एचडीसी) है।

4.3 कोलकाता पत्तन ने 2019–20 (दिसम्बर, 2019 तक) में 47.09 मिलियन टन (एम टी) यातायात की संभलाई की। जबकि के.डी.एस. ने 13.34 एम टी और एच.डी. सी. ने 33.76 एम टी यातायात की संभलाई की। पत्तन में 52 बर्थ (के.डी.एस.–6 तेल जेट्टियों सहित 35 और एच.डी.सी.–3 जेट्टियों सहित 17) हैं, जो कंटेनर के साथ विभिन्न प्रकार के कार्गो की संभलाई करते हैं जिसमें 82.57 एमटीपीए की प्रभावी रेटिड क्षमता है।

4.4 वर्ष के दौरान सौंपी गई महत्त्वपूर्ण परियोजनाओं में एक 40 टन के रेल माउंटिड क्वे क्रेन (आरएमक्यूएस) (एसी एचडीसी) (47.43 करोड रू) की खरीद करना भी शामिल था।

वर्ष के दौरान उल्लेखनीय उपलब्धियां

क) हाल ही में एचडीसी में लॉक गेट इंटरचेंज कार्य को किया गया है। एचडीसी में बाहरी लॉक गेट के स्थान पर नए लॉक गेट को लगाया गया है, जिसने 25 साल बाद अब हिलना शुरू कर दिया था जो एचडीसी के लिए एक ऐतिहासिक अवसर है।

ख) हल्दिया डॉक्स से 52 कंटेनरों के साथ कंटेनर कार्गो की सबसे बड़ी खेप को राष्ट्रीय जलमार्ग –1 के माध्यम से 30.07.2019 को हल्दिया से पटना तक ले जाया गया।

ग) पोत परिवहन राज्य मंत्री (स्वतंत्र प्रभार) ने केडीएस मे आरएफआईडी प्रचालन, केडीएस और रविन्द्र सेतु में सीसीटीवी प्रचालन तथा तीन ट्रक पार्किंग टर्मिनल का उद्घाटन किया। आरएफआईडी प्रणाली पोर्ट उपयोगकर्ताओं को कैशलेस लेनदेन के माध्यम से परमिट/पास प्राप्त करने के लिए सिंगल विंडो सिस्टम प्रदान करेगी।

घ) दिनांक 03.10.2019 को, एमटी जग आभा ने इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड के लिए बर्थ नं 2 पर 26706 एमटी एचएसडी डिस्चार्ज किया जो एक ही दिन में एचडीसी में एचएसडी के अब तक का उच्चतम डिस्चार्ज है।

पारादीप पत्तन

4.5 पारादीप पत्तन भारत के महापत्तनों में से एक महापत्तन है। दिनांक 1 जून, 1965 को भारत सरकार ने राज्य सरकार से पत्तन का प्रबंधन अपने पास लिया। भारत सरकार ने दिनांक 18 अप्रैल, 1966 को पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) को भारत का आठवां महापत्तन घोषित किया, जो स्वतंत्र भारत में पूर्वीतट पर शुरू किया गया पहला महापत्तन है। पारादीप पत्तन कोलकाता के 210 समुद्री मील दक्षिण और विशाखापट्टनम के 260 समुद्री मील उत्तर में अक्षांश $20^0 - 15'58.63$ उत्तर एवं देशांतर $86^0 - 40'-27''$. 34 पूर्व में स्थित है।

4.6 पत्तन ने वर्ष 2019–20 में (दिसम्बर, 2019 तक) 83. 62 मिलियन टन (एमटी) यातायात की संभलाई की। पत्तन के पास विभिन्न प्रकार के कार्गो की संभलाई के लिए सोलह (16) बर्थ/जैट्टियां, तीन (3) एसपीएम एवं एक (01) रो–रो जेट्टी हैं और इसकी प्रभावी रेटिड क्षमता 239 एमटीपीए हैं।

वर्ष के दौरान उल्लेखनीय उपलब्धियां

क) पीपीटी के लौह अयस्क संभलाई संयंत्र ने दिसंबर, 2019 के महीने में निम्नलिखित रिकॉर्ड दर्ज किए हैं:

- दिनांक 31.12.2019 को एक ही दिन में सबसे अधिक मात्रा यानी 48,020 मीट्रिक टन लोड की गई
- दिनांक 09.12.2019 को 31 घंटे के भीतर 55,000 मीट्रिक टन लौह अयस्क फाइन को जलयान पर लोड करने का रिकॉर्ड।
- दिनांक 18.12.2019 को एक एकल टिपलर (टीपी–149) में 7 रेक को टिप करने का ऑल टाइम रिकॉर्ड।

श्री मनसुख मांडविया, माननीय राज्य मंत्री, पोत परिवहन (स्वतंत्र प्रभार) ने दिनांक 16 अक्टूबर 2019 को नियमित समीक्षा के तहत पारादीप पत्तन न्यास की पहली आधिकारिक यात्रा की।

ख) पीपीटी ने 24 घंटे में अर्थात दिनांक 27 मई को सुबह 07:30 बजे से दिनांक 28 मई सुबह 07:30 बजे तक 30 जलयानों का आवागमन सफलतापूर्वक पूरा किया।

पारादीप पत्तन का नजारा

ग) संभवतः, भारत में पहली बार समुद्री आवागमन के रूप में, पीपीटी की समुद्री टीम ने नेविगेशनल बॉयस, जो चक्रवात फानी के दौरान अपनी पोजिशन से हट गया था, की अनुपस्थिति में लैपटॉप और जीपीएस डिवाइस की मदद से दिन और रात के नौवहन आवागमन को अंजाम दिया। इस प्रकार, पीपीटी, दिनांक 5 मई 2019 को 3.5 लाख टन कार्गो की संभलाई कर सका।

पारादीप पत्तन न्यास के अध्यक्ष श्री रिंकेश रॉय ने मुख्यमंत्री श्री नवीन पटनायक से मुलाकात की और चक्रवात फानी से प्रभावित क्षेत्रों में पुनर्वास और बहाली के प्रयासों के लिए मुख्यमंत्री राहत कोष के लिए 5 करोड रु का चेक सौंपा।

नव मंगलूर पत्तन

4.7 नव मंगलूर पत्तन को दिनांक 4 मई 1974 को 9वाँ महापत्तन घोषित किया गया था और दिनांक 11 जनवरी, 1975 को इसका औपचारिक रूप से उद्घाटन किया गया था। पत्तन में 16 बर्थ और एक सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) हैं और इसकी रेटिड क्षमता 98.00 एमटीपीए है। पत्तन द्वारा वर्ष 2019–20 के दौरान (दिसम्बर 2019 तक) 27.60 मिलियन टन यातायात की संभलाई की गई। वर्ष के दौरान पीपीपी मोड पर कंटेनर और अन्य स्वच्छ कार्गो को संभालने के लिए बर्थ संख्या 14 के मशीनीकरण (280.71 करोड़ रुपये) और 2000 वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए पीक्यूसी फुटपाथ (13 करोड़ रुपये) उपलब्ध करवाने से संबंधित महत्वपूर्ण परियोजनाएं (2000 करोड़ रुपये) सौंपी गई। डीबीएफओटी बेसिस (469.46 करोड़ रुपये) पर बल्क कार्गो की संभलाई के लिए उपकरण प्रदान करने के लिए बर्थ नंबर 16 (पुराने नंबर 18) के मशीनीकरण से संबंधित परियोजना को वर्ष के दौरान पूरा किया गया था।

वर्ष के दौरान उल्लेखनीय उपलब्धियां

क) पोर्ट ने चालू वर्ष के दौरान दिसंबर तक कंटेनर ट्रैफिक में 12.14% वृद्धि दर्ज की है, जबकि पिछले वर्ष की इसी अवधि में संभाले गए 99,856 टीईयू की तुलना में 1,11,979 टीईयू को हैंडल किया गया था।

ख) पहला मैडिटरेनियन मूर ओडीसी पोत ने दिनांक 03.11.2019 को नव मंगलूर पत्तन पर प्रवेश किया। इसने नाइजीरिया में तेल रिफाइनरी के लिए अधिक आकार वाले कार्गो का परिवहन किया। बर्थ नंबर 14 पर फिल इंजी., 1250 एमटी वेट ओडीसी कार्गो एमवी

डोंग बैंग जाइंट 2 जहाज पर लोड/रोल्ड किया गया ।

ग) एनएमपीटी ने वर्ष 2016 में कोयला और अन्य थोक कार्गो के मैकेनाइज्ड हैंडलिंग के लिए मेसर्स चेट्टीनाड मंगलूर कोल टर्मिनल प्रा लिमिटेड के साथ एक रियायती करार पर हस्ताक्षर किया था। सीएमसीटीपीएल ने सुविधा विकसित की है और दिनांक 08.11.2019 को 13.10 मीटर के ड्राफ़्ट और कुल मिलाकर 200 मीटर लंबाई वाले जहाज एमवी यांगजे द्वारा लाए गए कोयले की पहली खेप को संभालकर अपने वाणिज्यिक परिचालन की शुरुआत की है। उपरोक्त सुविधा को सामान्य उपयोगकर्ता आधार पर कोयले की संभलाई के लिए विकसित किया गया है। पूरा कोयला माल जो पहले एनएमपीटी के विभिन्न बर्थ पर अर्ध यंत्रीकृत तरीके से संभाला जाता था, अब समर्पित मैकेनाइज्ड कोयला टर्मिनल में संभाला जाएगा। धूल दमन सुविधा युक्त मैकेनाइज्ड हैंडलिंग के विकास के साथ, एनएमपीटी पर धूल प्रदूषण में भारी कमी आएगी। यह उत्पादकता को भी बढ़ाएगा और पोत के टर्नअराउंड समय को कम करेगा।

पीपीपी मोड में डीबीएफओटी आधार पर कंटेनरों और अन्य कार्गो को संभालने के लिए नव मंगलूर पत्तन पर बर्थ संख्या 14 के मशीनीकरण के लिए समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर

कोचीन पत्तन

4.8 कोचीन के आधुनिक पत्तन का विकास 1920–1940 के दौरान सर रार्बट ब्रिस्टो के अथक प्रयासों के कारण हुआ। कोचीन का पत्तन विलिंग्डन द्वीप पर 9°58′′ के उत्तरी और 76°14′′ पूर्वी अक्षांश पर भारत के दक्षिण पश्चिम तट पर अवस्थित है। यह मुंबई से लगभग 930 किमी दक्षिण और कन्याकुमारी के 320 किमी उत्तर में है। भारत के दक्षिण–पश्चिमी तट पर अपनी सामरिक महत्व की स्थिति के साथ–साथ पूर्व–पश्चिम समुद्र व्यापार के चौराहे पर बहुत अनुकूल स्थिति होने के कारण यह पत्तन दक्षिण–पश्चिम भारत के विशाल औद्योगिक और कृषि उत्पाद बाजारों का प्राकृतिक प्रवेश द्वार है। पत्तन के पश्च प्रदेश में सम्पूर्ण केरल राज्य और तमिलानाडु तथा कर्नाटक राज्यों के हिस्से शामिल हैं। इस पत्तन के पश्च प्रदेश में यातायात–प्रवाह पर कराया गया अध्ययन यह दर्शाता है कि यातायात की कुल मात्रा में करीब 97 प्रतिशत का हिस्सा केरल राज्य से है। कोचीन, यूरोप और सुदूर पूर्व तथा आस्ट्रेलिया के अंतर्राष्ट्रीय समुद्र मार्ग से अपनी नजदीकी के कारण प्रचुर व्यासायिक अवसर देकर अनेक कंटेनर लाइनों को आकर्षित कर सकता है।

4.9 कोचीन पत्तन में 21 बर्थ और एक सिंगल बॉय मूरिंग तथा इसकी 78.60 एमटीपीए की प्रभावी रेटिड क्षमता है। पत्तन ने 2019–20 (दिसम्बर 2019 तक) में 25.00 मिलियन टन यातायात की संभलाई की। पत्तन द्वारा संभाले गए कार्गो में पीओएल, लौह अयस्क, उर्वरक, उर्वरक की कच्ची सामग्री शामिल हैं।

4.10 वर्ष के दौरान सौंपी गई प्रमुख परियोजनाओं में हरित

पत्तन पहल चरण–।। (1.14 करोड रू) के अंतर्गत यूटीएल बर्थ पर आने वाले जलयानों को तटीय उर्जा आपूर्ति उपलब्ध करवाना शामिल है। हरित पत्तन पहल चरण–। के अंतर्गत यूटीएल बर्थ पर आने वाले जलयानों को तटीय उर्जा आपूर्ति उपलब्ध करवाने का कार्य इस बर्ष के दौरान पूरा कर लिया गया था।

वर्ष के दौरान उल्लेखनीय उपलब्धियां

क) नवंबर, 2019 में कोचीन पत्तन क्षेत्र से केरल में प्रमुख पर्यटन स्थलों के लिए हेलीकॉप्टर सेवा की शुरूआत, जिसका लक्ष्य कोचीन के हवाई दृश्य का आनंद लेने या पोर्ट पर क्रूज जहाजों पर ठहरने वाले क्रूज पर्यटकों को 8 से 10 घंटे के कम समय के भीतर मुन्नार जैसे दूर के स्थानों की यात्रा करने के लिए सेवा प्रदान करना था और यह जिला पर्यटन संवर्धन परिषद (डीटीपीसी), एर्नाकुलम के साथ संयुक्त रूप से कार्यान्वित किया जा रहा था।

कोचीन पोर्ट पर माननीय पोत परिवहन मंत्री द्वारा बुग्गी को रवाना किया गया

ख) कोचीन पत्तन को प्रदूषण नियंत्रण में पर्याप्त और सतत प्रयासों और 2018 में पर्यावरण संरक्षण में पहल के लिए, दिनांक 5 जून 2019 को केरल के माननीय मुख्यमंत्री द्वारा कॉमन सीवेज ट्रीटमेंट प्लान के क्षेत्र में दूसरा स्थान दिया गया था।

जवाहरलाल नेहरू पत्तन

4.11 1980 के दशक के मध्य में निर्मित तथा दिनांक 26 मई 1989 से शुरू किया गया जवाहरलाल नेहरू पत्तन विश्व स्तर का अन्तर्राष्ट्रीय कंटेनर संभालने वाला पत्तन बन गया है। यह एंलीफेंटा द्वीप से दूर मुम्बई पत्तन के पूर्वी छोर के साथ–साथ 18° 56'43'' उत्तरी अक्षांश और 72° 56'24'' पूर्वी देशांतर के बीच में स्थित है।

4.12 जवाहरलाल नेहरू पत्तन एक बारहमासी ज्वारीय पत्तन है जिसमें 15 बर्थ हैं और इसकी प्रभावी रेटिड क्षमता 138.87 एमटीपीए है। पत्तन ने वर्ष 2019–20

(दिसम्बर, 2019 तक) में 50.73 एमटी यातायात की संभलाई की जिसमें कन्टेनरीकृत कार्गो का हिस्सा 45.09 एमटी रहा जोकि कुल यातायात का 89 प्रतिशत है। पत्तन में 5 पूर्ण रूप से स्वचालित कंटेनर टर्मिनल हैं, इनमें से 4 एपीएम, पीएसए और डीपी वर्ल्ड जैसे प्रमुख वैश्विक टर्मिनल प्रचालकों के साथ साझेदारी से पीपीपी फोर्मेट में प्रचालन कर रहे हैं।

वर्ष के दौरान उल्लेखनीय उपब्धियां

क) चौथे भारतीय मैरीटाइम अवार्ड (कन्टेनरीकृत) में जेएनपीटी को वर्ष का श्रेष्ठ पत्तन का अवार्ड दिया गया।

ख) जेएनपीटी ने वर्ष के लिए कंटेनर हैंडलिंग के लिए माला अवार्ड 2019 और कंटेनर हैंडलिंग पत्तन के लिए पिछले 9 वर्षों से लगातार हॉल ऑफ फेम अवार्ड जीता है।

मुंबई पत्तन

4.13 मुंबई पत्तन भारत में कोलकाता के बाद दूसरा सबसे प्राचीन महापत्तन है। यह पत्तन काफी लम्बे समय तक भारत का मुख्य प्रवेश द्वार रहा है। सामरिक अवस्थिति इसके पक्ष में एक महत्वपूर्ण कारक है। यह भारत के पश्चिमी तट के साथ–साथ इसके मध्य में स्थित है और यहां प्रकृति के उपहार स्वरूप 400 वर्ग कि0मी0 का एक प्राकृतिक गहरे जल वाला पत्तन है। यह इसके पूर्व में कोंकण मुख्य भूमि तथा पश्चिम में मुंबई की मुख्य भूमि से संरक्षित है। पत्तन में गहरा जल पूरे वर्ष के दौरान नौवहन के लिए सुरक्षित एवं प्रचुर अवसर प्रदान करता है।

4.14 मुम्बई पत्तन मूलतः एक सामान्य कार्गो पत्तन है, परन्तु आज यह एक बहुउद्देशीय पत्तन बन गया है, जो हर तरह के कार्गो अर्थात् ब्रेक बल्क, शुष्क बल्क, तरल बल्क और कंटनेरों की संभलाई करता है। पत्तन के पास पत्तन का उपयोग करने वाले जलयानों की सामान्य आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए काफी वेट और ड्राई डॉक स्थान संबंधी सुविधाएँ भी हैं। यह पत्तन पॉयलटेज से बर्थिंग, कार्गो के स्टोरेज से डिलीवरी, कंटेनर फ्राईट स्टेशनों (सी एफ एस), पत्तन रेलवे को चलाने के लिए अनुषंगी सेवाओं के साथ–साथ जलयान, उपस्कर तथा भवन के रख–रखाव के लिए सेवाएं तथा सुविधाएँ प्रदान करता है।

4.15 पत्तन में 79.00 एमटीपीए की प्रभावी क्षमता के साथ 29 घाट (ओसीटी सहित) हैं। वर्ष 2019–20 (दिसम्बर 2019 तक) पत्तन ने 46.16 मिलियन टन यातायात की संभलाई की। संभाली गई मुख्य कार्गो वस्तु पीओएल (कुल यातायात का 63%) है।

वर्ष के दौरान उल्लेखनीय उपलब्धियां

क) मुंबई पोर्ट ट्रस्ट ने अपने समृद्ध इतिहास में एक और अध्याय शुरू किया। मियामी और सिंगापुर की तर्ज पर, दिनांक 9.11.2019 को दो शानदार क्रूज लाइनर, कर्णिका और कोस्टा विक्टोरिया, होम ने मुंबई पत्तन पर एक साथ पोर्ट किया। एक ऐतिहासिक कदम में, एमबीपीटी ने बीपीएस और बीपीएक्स के दो बर्थों पर कोस्टा विक्टोरिया (829 फीट) और कर्णिका (805 फीट) जहाजों को बर्थ करने की क्षमता का विस्तार करके बीपीएक्स और बीपीएस में बर्थ पर दो लंबे क्रूज जहाजों को बर्थ करने की क्षमता मे विस्तार किया। कार्निवल मैरीटाइम द्वारा संचालित कोस्टा विक्टोरिया की चालक दल की क्षमता 800 के साथ कुल यात्री क्षमता 2400 है, जो दिनांक 8 नवंबर 2019 को गोवा से मुंबई पोर्ट पहुंची और दिनांक 10.11.2019 को गोवा, नव मंगलूर, कोच्चि और कोलंबो के माध्यम से मालदीव रवाना हुई। जलेश क्रूज द्वारा संचालित कर्णिका की 720 चालक दल की क्षमता के साथ कुल यात्री क्षमता 1700 है, जो दिनांक 9 नवंबर 2019 को मुम्बई पोर्ट से मस्कट पहुंची और उसी दिन हाई सीज के लिए रवाना हुई। कर्णिका एक प्रीमियम लक्जरी क्रूज जहाज है जिसमें न केवल भारतीय यात्रियों को अपितु समझदार विदेशी पर्यटकों को भी आकर्षित करने के लिए विशेष सजावट और व्यंजन की व्यवस्था हैं।

ख) दीव, क्रूज के लिए एक नया गंतव्य बन गया है। पहली बार, दिनांक 13.11.2019 को 2030 बजे मुंबई पोर्ट से दीव तक क्रूज शिप 'कर्णिका' के साथ एक क्रूज सेवा शुरू की गई थी, जिसमें 400 यात्रियों को बैठाया गया था। मई, 2020 तक 17 बार क्रूज जहाजों ने दीव तक यात्रा की और उत्तरोत्तर अधिक पत्तनों को जोड़ा जाएगा।

ग) पोत परिवहन मंत्रालय और मुंबई पत्तन न्यास द्वारा क्रूज शिपिंग के लिए किए गए प्रमोशन कार्यकलापों

के उत्साहजनक परिणाम दिखाई दे रहे हैं। पहली बार, मुंबई पत्तन के पास 18.11.2019 को एक ही दिन में चार क्रूज जहाज खडे हुए हैं। मस्कट से आने वाली 2500 यात्रियों वाली 'मीन शिफ 6', सुबह 5 बजे आई जबकि 800 यात्रियों के साथ गोवा से आने वाले 'कर्णिका', को सुबह 06.00 बजे बर्थ किया गया, 570 यात्रियों के साथ मस्कट से आने वाले 'सिल्वर स्पिरिट' को सुबह 8 बजे और गोवा से 124 यात्रियों के साथ आने वाले 'अंगरिया' को सुबह 07.00 बजे बर्थ किया गया। यह एक महत्वपूर्ण अवसर था जब मुंबई पत्तन न्यास में एक ही दिन में चार क्रूज जहाज एक साथ थे। 'कर्णिका' पर प्रस्थान करने के लिए लगभग 1700 यात्रियों को और 'अंगरिया' पर प्रस्थान करने के लिए 136 यात्रियों को और 'सिल्वर स्पिरिट' पर 500 यात्रियों को रवाना करने के लिए बुक किया गया और इस प्रकार मुंबई पत्तन के माध्यम से 6000 से अधिक यात्रियों को स्थानांतरित किया।

कामराजार पत्तन लिमिटेड (एन्नौर)

4.16 पोत परिवहन मंत्रालय के अंतर्गत 12वें महापत्तन कामराजार पत्तन लिमिटेड (केपीएल) को 2001 में मुख्यत: एक कोयला पत्तन के रूप में शुरू किया गया था, जो तमिलनाडु इलैक्ट्रिसिटी बोर्ड (टीएनईबी) की थर्मल कोयला जरूरतों की संभलाई के लिए समर्पित है। केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रशासित महापत्तनों में से केपीएल एकमात्र ऐसा महापत्तन है जो कि एक निगमित पत्तन है।

4.17 विगत वर्षों में यह पत्तन जो प्रारंभ में मुख्यत: कोयले की संभलाई करता था एक बहुल कार्गो पत्तन के रूप में विकसित हो गया है और अब इसने लिक्विड बल्क, लौह अयस्क, ऑटो–मोबाइल तथा सामान्य कार्गो की संभलाई के लिए सुविधाएं सृजित की हैं। पत्तन में 91.00 एमटीपीए की प्रभावी रेटिड क्षमता वाली 7+1 एलएनजी बर्थें हैं। पत्तन ने वर्ष 2019–20 (दिसम्बर 2019 तक) 23.42 एमटी यातायात की संभलाई की जिसमें कोयला, पीओएल और अन्य कार्गो शामिल हैं।

चेन्नई पत्तन

4.18 चेन्नई पत्तन न्यास एक बाह्य हार्बर और एक आन्तरिक हार्बर वाला, वैट डॉक और चौबीसों घन्टे नौचालनात्मक सुविधाओं सहित एक बोट बेसिन से युक्त हर मौसम में कार्य करने वाला कृत्रिम बंदरगाह है। पत्तन की स्थापना 1875 में की गई थी। यह पत्तन बंगाल की खाड़ी में 13° 06′ उत्तरी अक्षांश और 80° 18′ पूर्वी देशांतर में स्थित है।

4.19 चेन्नई पत्तन में 134.00 एमपीटीए की प्रभावी रेटिड क्षमता के साथ 24 बर्थ हैं। पत्तन ने वर्ष 2019–20 (दिसम्बर 2018 तक) के दौरान 35.83 एमटी कार्गो की संभालाई की। संभलाई किए गए कार्गो में (कंटेनर – 20.57 एमटी, पीओएल–10.05 एमटी, उर्वरक – 0.14 एमटी और अन्य – 5.07 एमटी) शामिल हैं। वर्ष के दौरान निर्यात कार्गो (54.00 करोड रू) को संभालने के लिए चेन्नई पत्तन पर पक्के भंडारण यार्ड के विकास, चेन्नई पत्तन पर तटीय बर्थ का निर्माण (रु 80.00 करोड़) और जेडी 4 और जेडी 6 को मजबूत बनाने (7.36 करोड़ रुपये) से संबंधित परियोजनाएँ पूरी की गई।

वर्ष के दौरान उल्लेखनीय उपलब्धियां

क) दिनांक 03.05.2019 को वायोला जलयान से 34,226 टन का डोलोमाइट संभाला गया जो जवाहर डॉक 2 पर 55,000 टन भार ले गया, जो दिनांक 18.10.2016 को जहाज वी फुलमार 30,565 टन के पिछले रिकॉर्ड को पार कर गया।

ख) चेन्नई पत्तन न्यास ने जहाज एमटी स्किनोस जो मनाली में सीपीसीएल रिफाइनरी से भारती डॉक (डीबी 3) चेन्ने पत्तन से 42 "व्यास पाइपलाइन के माध्यम से 1,45,000 टन लेजाकर 01.06.2019 को 1,13,000 टन क्रूड ऑयल को संभालकर एक और ऐतिहासिक उपलब्धि हासिल की। उपर्युक्त उपलब्धि से दिनांक 21.03.2019 को बर्थ–3 पर जलयान एम. टी. मराठी द्वारा निष्पादित पिछले रिकॉर्ड 1,01,000 टन को पार किया गया।

ग) चेन्नई पत्तन ने दिनांक 13.07.2019 को एक ही दिन में डांसीफलोरा एसडब्ल्यू जलयान से जेडी से 20,117 टन की कुल बुकिंग मात्रा के प्रति निर्यात के लिए 7,487 टन के लोडिंग स्टील बार्स में एक और रिकॉर्ड प्रदर्शन दर्ज किया है। उपरोक्त उल्लेखनीय उपलब्धि दिनांक 13.07.2017 को जहाज के माध्यम से लोड किए गए 6,846 टन के पिछले रिकॉर्ड को पार करती है।

घ) चेन्नई पत्तन रेलवे सर्विस ने अगस्त 2019 के महीने में 85 रेक, 3747 वैगनों के माध्यम से 239808 टन स्टील (इनबर्ड) को संभालते हुए एक मील का पत्थर स्थापित किया है, जिसमें अक्टूबर 2017 के महीने के दौरान 6177, 2778 वैगन के माध्यम से 177792 टन (स्टील) की पिछली रिकॉर्ड हैंडलिंग को पार कर लिया गया है।

ङ) सीएमए सीजीएम, आरएचओएनई, जो उच्चतम क्षमता वाला कंटेनर जलयान है, दिनांक 08.09.2019 को चेन्नई पत्तन पर पहुंचा, जिसने चेन्नई पत्तन में संचालित टर्मिनल–चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्रा. लि. का दौरा किया।

च) एमवी सीबार्न ओवेशन एक आधुनिक बहमास फ्लैग अल्ट्रा लग्जरी क्रूज शिप है, जो अपनी पहली यात्रा पर दिनांक 13.12.2019 को चेन्नई पत्तन पर पहुंची, जिसमें 551 पैसेंजर्स और कोच्चि के 429 क्रू थे और यह दिनांक 14.12.2019 को श्रीलंका के त्रिंकोमाली रवाना हुई।

छ) चेन्नई पत्तन न्यास ने दिनांक 05.09.2019 को वाहनों के निर्यात के लिए टेलर मेड सुविधा और रियायती लाभ प्रदान करने के लिए मैसर्स किआ मोटर्स, एक कोरियाई वाहन निर्माता, के लॉजिस्टिक पार्टनर्स मेसर्स ग्लोविस इंडिया अनंतपुर प्रा. लिमिटेड के साथ एक समझौते पर हस्ताक्षर किए गए।

ज) चेन्नई पत्तन न्यास, भारत और थाईलैंड के पोर्ट अथॉरिटी (रानोंग पोर्ट) ने विशाखापत्तनम पत्तन पर दिनांक 07.11.2019 को सिस्टर पोर्ट एमओयू पर हस्ताक्षर किए, ताकि लंबे समय तक संबंध को मजबूत किया जा सके और बिम्सटेक कॉन्क्लेव में भारत और थाईलैंड के बीच सहयोग में सुधार हो सके।

झ) 80 करोड रू की अनुमानित लागत पर 260 मिलियन मीटर लंबी तटीय बर्थ का निर्माण किया गया है, जिसमें (–) 11.88 मीटर तक गहरीकरण के लिए कैपिटल ड्रेजिंग भी शामिल है। इसे नवंबर, 2019 में 1 एमपीटीए की क्षमता वृद्धि के साथ पूरा कर लिया गया था।

पोत परिवहन राज्य मंत्री श्री मनसुख मांडविया द्वारा चेन्नई पत्तन पर तटीय बर्थों का उद्घाटन

मुरगांव पत्तन

4.20 मुरगांव पत्तन भारत के पश्चिमी तट पर स्थित है, जो एक शताब्दी से अधिक पुराना पत्तन है। यह आधुनिक अवसंरचना से युक्त ऐसा पत्तन हैं, जो विभिन्न प्रकार के कार्गो की संभलाई में सक्षम है। यह ब्रेक वाटर और मोल द्वारा सुरक्षित एक प्राकृतिक बंदरगाह है। पत्तन में 14.4 मीटर की गहराई वाला एप्रोच चैनल है जिसे अभी 19.80 मीटर गहरा बनाया जा रहा है। मौजूदा रेल और रोड नेटवर्क देश के शेष भागों के साथ सुगम संपर्कता प्रदान करता है। भरोसेमंद आधुनिक सेवाएं प्रदान करने के लिए आधुनिक जलयान यातायात प्रबंधन प्रणाली स्थापित की गई है। मौजूदा वीटीएमएस प्रणाली को नई प्रणाली से बदला जा रहा है।

4.21 इस पत्तन में 9 प्रचालन बर्थ हैं जिसमें बल्क कार्गो सभांलने के लिए 6 मूरिंग डाल्फिन शामिल हैं। पत्तन की प्रभावी रेटिड क्षमता 63.40 एमटीपीए है। नेवी और कोस्ट गार्ड के उपयोग के लिए एक समर्पित क्रूज बर्थ और बर्थ है। पत्तन ने वर्ष 2019–20 के दौरान (दिसम्बर, 2019 तक) 11.71 एमटी यातायात की संभलाई की है। वर्ष के दौरान मौजूदा क्रूज बर्थ पर एससीएन (रिवर्स) प्रकार के कोन फेंडर के साथ मौजूदा फेंडर्स के रिप्लेसमेंट से संबंधित प्रोजेक्ट को सौंपा गया और मौजूदा क्रूज बर्थ के आग्रजन कार्यालयों और संबद्ध सुविधाओं और मौजूदा क्रूज जल क्षेत्रों से बर्थ मूरिंग डॉल्फिन को हटाने से संबंधित परियोजनाएं पूरी की गईं।

वेसल एमवी नॉर्वेजियन जेड ने 04/12/2019 को मुरगांव पत्तन पर अपनी पहली यात्रा की जिसके दौरान एमपीटी और कैप्टन / एजेंटों के बीच सद्भावना संकेत को दर्शाते हुए एक पैलेग समारोह आयोजित किया गया था।

वर्ष के दौरान उल्लेखनीय उपलब्धियां

क) दिनांक 13.04.2019 को मुरगांव पत्तन में जलेश क्रूज द्वारा संचालित दूसरे लक्जरी क्रूज लाइनर कर्णिका के आगमन ने भारत में घरेलू क्रूज पर्यटन में एक और अध्याय जोड़ा। घरेलू क्रूज सेक्टर ने पिछले कुछ महीनों में पहले ही रफ्तार पकड़ ली है और आने वाले महीनों में यह लगातार बढ़ने की ओर अग्रसर है, और गोवा राज्य घरेलू क्रूज पर्यटन से लाभ पाने

के लिए तैयार खड़ा है। एक पर्यटन राज्य होने के नाते, गोवा में देश में इस क्रूज सेक्टर के विकास की एक बड़ी क्षमता है।

ख) कर्निका क्रूज जहाज की उद्घाटन यात्रा में लगभग 71 मेहमान मुंबई पत्तन से राज्य में आए और लगभग 1069 मेहमानों के साथ इसने मुंबई के लिए प्रस्थान किया। घरेलू क्रूज की आरंभिक यात्रा के लिए रसद और अन्य जमीनी व्यवस्था को मुरगांव पत्तन प्रबंधन के साथ निकट सहयोग में मैसस इंचस्केप शिपिंग सर्विस द्वारा कुशलतापूर्वक नियंत्रित किया गया था। भारत का दूसरा लक्जरी क्रूज जहाज कर्णिका, मुंबई–गोवा–मंगलूर के बीच नियमित रूप से यात्रा करेगा। कर्णिका क्रूज एक 14–डेक, 245–मीटर लंबा यात्री जहाज है जो इटली में बनाया गया है। इसमें एक बार में 2000 पैसेंजर्स बैठ सकते हैं और इसमें 725 क्रू मेंबर होंगे, जिसमें हॉस्पिटैलिटी और मरीन क्रू शामिल हैं।

वी. ओ. चिदम्बरनार पत्तन

4.22 वी. ओ. चिदम्बरनार पत्तन भारत के दक्षिण पूर्वी तट पर 80° 45' उत्तरी अक्षांश और 78° 13' पूर्वी देशान्तर पर पूर्वी पश्चिमी अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री मार्गों के नजदीक मन्नार की खाड़ी में अवस्थित है, इसके दक्षिण पूर्व में श्रीलंका और पश्चिम में भारत की भूमि का बड़ा हिस्सा है। यह पत्तन तूफानों के विक्षोभ और चक्रवातीय हवाओं से पूरी तरह सुरक्षित है और पूरे वर्ष के दौरान हर समय प्रचालन में है।

4.23 पत्तन के पास 111.46 एमटीपीए की प्रभावी रेटिड क्षमता वाले 15 बर्थ हैं। पत्तन ने वर्ष 2019–20 (दिसम्बर, 2019 तक) के दौरान 26.90 एमटी यातायात की संभलाई की।

वर्ष के दौरान उल्लेखनीय उपलब्धियां

क) वी ओ चिदंबरनार पत्तन न्यास ने दिनांक 25.08.2019 को एक ही दिन में 4,524 टीईयू कंटेनर को संभालकर एक नया रिकॉर्ड बनाया, जो दिनांक 14.08.2019 को 4,402 टीईयू के पिछले एकल दिवस रिकॉर्ड को पार कर गया।

ख) अगस्त, 2019 के दौरान पत्तन ने 80,474 टीईयू के कंटेनर संभाले, जो जुलाई, 2019 के दौरान संभाले गए कंटेनरों के 73,027 टीईयू के पिछले उच्चतम प्रदर्शन को पार कर गया, जो इस पोर्ट के लिए कंटेनर टर्मिनल द्वारा एक महीने में संभाले गए टीयूयू की अब तक की सबसे अधिक संख्या है।

ग) वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन ने दिनांक 16.09.2019 को बर्थ नंबर 9 पर 89,777 टन कोयले के पार्सल आकार के साथ ले जाने वाले 95,692 डीडब्ल्यूटी की उच्चतम क्षमता वाले एक जहाज को बर्थ कराया था। पनामा ने संयुक्त राज्य अमेरिका के बाल्टीमोर बंदरगाह से आए पोत एमवी एनबीए वाइमरईयर पोत, जो 234.98 मीटर की लंबाई, 38 मीटर की बीम और 14.16 मीटर के ड्राफ्ट का था, को रवाना किया। इससे पहले, दिनांक 25.2.2019 को पत्तन पर 85,224 टन चूना पत्थर के साथ उच्चतम पार्सल आकार के पोत 'एमवी केएमएक्स सम्राट' को संभाला गया था।

दीनदयाल पत्तन (कांडला)

4.24 दीनदयाल पत्तन (पूर्ववर्ती कांडला पत्तन) वर्ष 1950 में एक केन्द्रीय परियोजना के रूप में स्थापित किया गया और संघ सरकार ने कांडला को भारत के एक महापत्तन के रूप में विकसित करने के लिए अपने हाथ में ले लिया। कांडला पत्तन में 267.10 एमएमटीपीए की प्रभावी रेटिड क्षमता के साथ एसपीएम, ऑयल जेट्टियों और रो–रो जेट्टियों सहित 31 बर्थ हैं। पत्तन ने वर्ष 2019–20 (दिसम्बर, 2019 तक) 92.41 एमएमटी यातायात की संभलाई की। संभलाई किए गए कार्गा में पीओएल, लौह अयस्क, उर्वरक, कोयला (थर्मल/कोकिंग) आदि शामिल हैं। कांडला में स्मार्ट इंडस्ट्रियल पोर्ट सिटी (एसआईपीसी) से संबंधित परियोजनाएं, स्थान 2 पर भूमि भरने का कार्य (रु 167.47 करोड़), बर्थ नंबर 13, 14, 15 और 16 में टेक ऑफ पॉइंट से लेकर बर्थ के पश्चिमी छोर (चरण 2 –पीडब्लू वर्क्स) (34 करोड़ रुपये) तक रेल कनेक्टिविटी प्रदान करना और 14 एमडब्ल्यू पवन ऊर्जा परियोजना की स्थापना का कार्य वर्ष के दौरान पूरा किया गया।

वर्ष के दौरान उल्लेखनीय उपलब्धियां

क) दीनदयाल पत्तन न्यास ने वर्ष के सर्वश्रेष्ठ महापत्तन का अखिल भारतीय "मैरीटाइम एंड लॉजिस्टिक्स अवार्ड्स 2019 (एमएएलए)" के 10 वें संस्करण और "हॉल ऑफ फेम" के लिए पुरस्कार जीता।

दीनदयाल पत्तन न्यास को समुद्र मंथन अवार्ड्स –2019 में 'गवर्नमेंट पोर्ट ऑफ द ईयर' का पुरस्कार मिला।

ख) डीपीटी ने गांधी धाम में डेली शिपिंग टाइम्स द्वारा दिनांक 13 दिसंबर, 2019 को आयोजित एक समारोह में नान–कंटेनराइज कार्गो सभंलाई में वर्ष के श्रेष्ठ पत्तन के रूप में गुजरात स्टार अवार्ड प्राप्त किया

विशाखापट्टनम पत्तन

4.25 विशाखापट्टनम पत्तन एक प्राकृतिक बन्दरगाह है, जो भारत के पूर्वी तट पर 17°41′ अक्षांश और 83°17′ देशांतर पर कोलकाता और चेन्नई के लगभग बीच में स्थित है जिसे वाणिज्यिक नौवहन के लिये दिनांक 7 अक्तूबर 1933 में खोला गया था। विशाखापाट्टणम एकमात्र भारतीय पत्तन हैं जिसके पास तीन अर्न्तराष्ट्रीय मान्यताऐं अर्थात आईएसओ 14001: 2004 (ईएमएस) / ओएचएसएएस 18001 और आईएसओ 90001:2000 (क्यूएमएस) हैं। पत्तन के पास लौह अयस्क, ऑयरन पैलेट, एलुमिना, उर्वरक कच्चा माल, कच्चा तेल और पीओएल उत्पाद, द्रव्य अमोनिया, फास्फोरिक अम्ल, खाद्य तेल, कास्टिक सोडा और अन्य तरल कार्गो के लिए यांत्रिक हैण्डलिंग सुविधाएँ हैं। आन्तरिक बंदरगाह 14.5 मीटर तक की डुबाव वाले तथा पूरी तरह से भरे हुए पेनामेक्स जलयानों को समायोजित कर सकता है और बाहरी बंदरगाह 18.10 मीटर तक डुबाव वाले 200,000 डीडब्ल्यूटी के सुपरकेप जलयानों को समायोजित कर सकता है। पत्तन के पास सुपरकेप हैडलिंग सुविधा तथा भारत के महापत्तनों में सबसे गहरे कंटेनर टर्मिनल होने का गौरव प्राप्त है।

4.26 विशाखापट्टणम पत्तन के पास 131.09 एमटीपीए की प्रभावी रेटिड क्षमता के साथ 27 बर्थ और एक सिंगल प्वाइंट मूरिंग हैं। वर्ष 2019–20 (दिसम्बर 2019 तक) के दौरान पत्तन ने 53.54 एमएमटी, के यातायात की संभलाई की। वर्ष के दौरान प्रदान की जाने वाली महत्वपूर्ण परियोजनाओं में बाहरी बंदरगाह में मौजूदा एलपीजी बर्थ की मरम्मत और पुनर्वास (5.91 करोड रू.) और पोर्ट क्षेत्र में पोर्ट–स्टैक यार्ड (पश्चिम के बी रैंप, ओएचसी के उत्तर की ओर) में एम –55 ग्रेड के प्रीकास्ट कंक्रीट ब्लॉक के साथ हार्ड सरफेसिंग (9.93 करोड़ रू.) प्रदान करना शामिल है। इनर हार्बर (198.46 करोड़ रू.) में 14.5 मीटर के ड्राफ्ट जहाजों को संभालने के लिए मौजूदा ईक्यू–2 से ईक्यू–5 में बर्थ के प्रतिस्थापन द्वारा बहुउद्देशीय टर्मिनल के विकास से संबंधित परियोजना वर्ष के दौरान पूरी हुई।

वर्ष के दौरान उल्लेखनीय उपलब्धियां

क) दिनांक 7–8 नवंबर, 2019 को विशाखापट्टनम में पोर्ट ऑफ विशाखापट्टणम द्वारा दो दिवसीय बिम्सटेक कॉन्क्लेव का आयोजन किया गया, जिसमे शामिल 7 सदस्य राष्ट्रों यथा बांग्लादेश, भूटान, म्यांमार, नेपाल, श्रीलंका, थाईलैंड और भारत ने सदस्य राष्ट्रों के बीच समुद्री सहयोग को मजबूत बनाने और व्यापार और वाणिज्य में सुधार करने के लिए काम करने का संकल्प लिया।

दिनांक 7 और 8 नवंबर, 2019 को विशाखापट्टणम में बिम्सटेक पोर्ट कॉन्क्लेव

ख) दिनांक 11–12 जुलाई, 2019 को ग्रीनटेक फाउंडेशन द्वारा पर्यावरण प्रबंधन में उत्कृष्ट उपलब्धियों के लिए पोर्ट सर्विस सेक्टर में विशाखापट्टणम पत्तन को लगातार तीसरे वर्ष के लिए विजेता घोषित किया गया है।

ग) 14.5 मीटर ड्राफ्ट जहाजों को संभालने के लिए ईक्यू–2 और ईक्यू–3 बर्थ पर नए बहुउद्देश्यीय टर्मिनल का उद्घाटन दिनांक 7 नवंबर, 2019 को पोत परिवहन राज्य मंत्री (स्वतंत्र प्रभार) श्री मनसुख मांडविया द्वारा किया गया था।

दिनांक 7 नवंबर, 2019 को इनर हार्बर विशाखापट्टणम पत्तन में 14.5 मीटर गहराई वाले जलयानों को संभालने के लिए ईक्यू–2 और ईक्यू–3 बर्थ पर नए बहुउद्देश्यीय टर्मिनल का उद्घाटन

घ) विशाखापट्टणम पत्तन ने दो देशों यानी थाईलैंड और भारत के बीच एविजम व्यापार को बढ़ावा देने के लिए पोर्ट अथॉरिटी ऑफ थाईलैंड (रानोंग पोर्ट) के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किया।

विशाखापट्टणम के बिम्सटेक पोर्ट्स कॉन्क्लेव में थाईलैंड के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करते हुए

ङ.) दिनांक 08 दिसंबर 2019 को ग्रीनटेक फाउंडेशन द्वारा सुरक्षा प्रबंधन सेवा क्षेत्र में उत्कृष्ट उपलब्धियों के लिए विशाखापट्टणम पत्तन को विजेता घोषित किया गया है।

महापत्तनों का कार्य निष्पादन

4.27 महापत्तनों में यातायात संभलाई

(मिलियन टन में)

क्र.सं.	पत्तन	वास्तविक 2018–19	अनन्तिम 2019–20 (दिसम्बर 2019 तक)
1	कोलकाता	18.55	13.34
2	हल्दिया	45.21	33.76
3	पारादीप	109.28	83.62
4	विशाखापट्टणम	65.30	53.54
5	चेन्नई	53.01	35.84
6	वी.ओ. चिदम्बरनार	34.34	26.90
7	कोचीन	32.02	25.00
8	नव मंगलूर	42.51	27.60
9	मुरगांव	17.68	11.71
10	जवाहरलाल नेहरू	70.71	50.73
11	मुंबई	60.59	46.16
12	दीनदयाल (कंडला)	115.40	92.41
13	कामराजार (एन्नौर)	34.50	23.42
कुल		**699.10**	**524.03**

4.28 महापत्तनों पर संभाला गया कार्गो

(मिलियन टन में)

क्र.सं.	सामग्री	वास्तविक 2018–19	अनन्तिम 2019–20 (दिसम्बर 2019 तक)
1	पीओएल	232.36	178.03
2	लौह अयस्क	34.07	39.37
3	उर्वरक एवं उर्वरक कच्चा माल	15.13	12.58
4	कोयला	127.70	108.37
5	कंटेरनीकृत कार्गो	145.45	110.09
6	अन्य	144.39	75.59
कुल		**699.10**	**524.03**

4.29 महापत्तनों की क्षमता

(मिलियन टन में)

क्र.सं.	वर्ष	पत्तन क्षमता	यातायात संभलाई
1	2001-02	343.95	287.58
2	2002-03	362.75	313.55
3	2003-04	389.50	344.80
4	2004-05	397.50	383.75
5	2005-06	456.20	423.41
6	2006-07	504.75	463.78
7	2007-08	532.07	519.31
8	2008-09	574.77	530.53
9	2009-10	616.73	561.09
10	2010-11	670.13	570.03
11	2011-12	689.83	560.14
12	2012-13	744.91	545.68
13	2013-14	800.52	555.50
14	2014-15	871.52	581.34
15	2015-16	965.36	606.47
16	2016-17	1065.83	648.40
	री–रेटिड क्षमता 2016-17	1359.00*	
17	2017-18	1451.19	679.37
18	2018-19	1514.09	699.10
19	2019-20 (दिसंबर 2019 तक)	1524.91	524.03

(*) महापत्तनों की क्षमता को बर्थिंग नीति 2016 के अनुसार री–रेडिट किया गया है।

4.30 पत्तनों के मुख्य कार्य निष्पादन संकेतकों का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

(i) औसत टर्न अराउंड टाइम

क्र. सं.	पत्तन	औसत टर्न अराउंड टाइम/(घंटे)	
		2018–19	2019–20 दिसंबर, 2019 तक (*)
1	कोलकाता	92.08	98.64
2	हल्दिया	72.96	83.28
3	पारादीप	60.35	73.05
4	विशाखापट्टणम	60.22	60.28
5	चेन्नई	47.41	48.21
6	वी.ओ. चिदम्बरनार	47.04	46.80
7	कोचीन	35.21	35.76
8	नव मंगलूर	46.21	46.50
9	मुरगांव	63.06	66.78
10	जवाहरलाल नेहरू	51.22	50.88
11	मुंबई	60.42	62.39
12	दीनदयाल (कंडला)	72.24	72.24
13	कामराजार (एन्नौर)	47.27	46.42
कुल (सभी पत्तन)		59.51	62.47

(*) अनंतिम

(ii) औसत आउटपुट प्रति पोत बर्थ दिवस:

(टन में)

क्र. सं.	पत्तन	औसत आउटपुट प्रति पोत बर्थ दिवस	
		2018–19	2019–20 (दिसंबर, 2019 तक (*)
1	कोलकाता	4408	4220
2	हल्दिया	9593	10061
3	पारादीप	26197	25055
4	विशाखापट्टणम	13790	14672
5	चेन्नई	17288	16401
6	वी.ओ. चिदम्बरनार	15353	15164
7	कोचीन	22839	23409
8	नव मंगलूर	18126	15119
9	मुरगांव	12163	12634
10	जवाहरलाल नेहरू	26498	27072
11	मुंबई	10409	10634
12	दीनदयाल (कंडला)	17363	16376
13	कामराजार (एन्नौर)	24258	23378
कुल (सभी पत्तन)		16541	16132

(*) अनंतिम

अध्याय – V

पोत परिवहन

कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड में मरम्मत के अधीन ऑयल रिग

प्रस्तावना

5.1 देश के आर्थिक विकास में विशेष तौर पर भारत के अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में नौवहन एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। भारतीय नौवहन उद्योग देश की ऊर्जा सुरक्षा में भी एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है क्योंकि कोयला, कच्चा तेल और प्राकृतिक गैस जैसे ऊर्जा संसाधनों को मुख्यतः पोतों द्वारा ही लाया ले जाया जाता है। इसके अलावा, संकट की परिस्थिति के दौरान, भारतीय नौवहन अनिवार्य वस्तुओं की निर्बाध आपूर्ति सुनिश्चित करने में योगदान करता है और रक्षा की दूसरी पंक्ति के रूप में काम करता है।

5.2 भारत की नौवहन नीति की मुख्य विशेषताएं हैं, राष्ट्रीय नौवहन को बढ़ावा दिया जाए ताकि देश के विदेशी व्यापार की वाहक व्यवस्था में आत्मनिर्भरता बढ़े और आयात–निर्यात व्यापार में हितधारकों के हित सुरक्षित रहें। भारत के राष्ट्रीय ध्वजपोत, कच्चा तेल और पैट्रोलियम उत्पाद आयातों के परिवहन के लिए जरूरी साधन उपलब्ध कराते हैं। राष्ट्रीय नौवहन देश की विदेशी मुद्रा अर्जन में महत्वपूर्ण योगदान करते हैं।

5.3 भारत अंतर्राष्ट्रीय समुद्रीय संगठन (आई एम ओ) का एक संस्थापक सदस्य देश है, जो समुद्री सुरक्षा से संबंधित नौवहन के तकनीकी पहलुओं, सामुद्रिक पर्यावरण की सुरक्षा, प्रशिक्षण के मानकों और संबंधित विधिक मामलों के लिए संयुक्त राष्ट्रसंघ के तहत गठित एक विशेषीकृत एजेंसी है। भारत आईएमओ समितियों, उप–समितियों, परिषद और सभा की विभिन्न बैठकों में भाग लेता रहा है और इसने आईएमओ द्वारा विकसित विभिन्न प्रकार के कन्वेंशनों, प्रोटोकॉल, संहिता और दिशा–निर्देशों को तैयार करने की दिशा में सक्रिय रूप से योगदान किया है।

5.4 भारतीय टनेज को बढ़ावा देने और कीमती विदेशी

मुद्रा बचाने के लिए मंत्रिमंडल ने दिनांक 10 दिसम्बर, 1957 को यह निर्णय लिया था कि बड़ी संविदाओं जिनमें केन्द्र सरकार के विभागों, राज्य सरकार के विभागों और उनके अधीनस्थ सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों द्वारा नौवहन व्यवस्था करना शामिल है, के लिए सभी प्रकार के मोलभाव करने में परिवहन विभाग से अनिवार्य रूप से परामर्श करना होगा और सभी ऐसी आयात संविदाओं को एफओबी/एफएएस (फ्री ऑन बोर्ड/फ्री एलान्गसाइड शिप) आधार पर तथा निर्यात के लिए सीएण्डएफ/सीआईएफ (लागत और भाड़ा/लागत, बीमा और मालभाड़ा) आधार पर अंतिम रूप दिया जाना होगा। ऐसा न होने पर मामला–दर–मामला आधार पर परिवहन विभाग की पूर्व अनुमति प्राप्त करनी होगी।

5.5 आर्थिक उदारीकरण के बदले हुए परिप्रेक्ष्य में और लोक उपक्रमों की प्रतिस्पर्धात्मकता और निष्पादन सुधार पर नए सिरे से जोर दिए जाने के कारण सरकार ने दिनांक 15 नवम्बर, 2001 को निर्णय लिया कि एफओबी/एफएएस आधार पर आयात की संविदा करने की मौजूदा नीति जारी रहेगी जबकि निर्यात के मामले में इस नीति को शिथिल किया गया। सरकारी विभागों/सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को यह अनुमति दी गई थी कि वे पोत परिवहन मंत्रालय से पूर्व मंजूरी प्राप्त किए बिना एफओबी/एफएएस आधार पर निर्यात संविदाओं को अंतिम रूप दे सकते हैं।

5.6 तथापि, एफओबी/एफएएस आधार पर आयात संविदाओं के लिए सरकार द्वारा जोर दिए जाने के बावजूद एफ ओ बी संविदाओं की मात्रा में कमी आने से भारत का आयात–निर्यात व्यापार वर्ष 2004–05 से वर्ष 2018–19 तक 7.1 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर) पर बढ़ता रहा है, वहीं भारत के आयात–निर्यात व्यापार के वहन में भारतीय पोतों के हिस्से में भारी गिरावट आयी है और यह वर्ष 2004–05 में 13.7 प्रतिशत से घटकर वर्ष 2018–19 में लगभग 7.9 प्रतिशत रह गया है। वर्ष 1987–88 में आयात–निर्यात व्यापार में भारत के पोतों का हिस्सा 40.7 प्रतिशत था।

5.7 उदारीकरण और अर्थव्यवस्था में संरचनात्मक सुधारों के आलोक में निर्यात को आर्थिक विकास का इंजन माना जाने लगा है। मूल्य के निरूपणों में भारत का निर्यात वर्ष 2017–18 में 303.6 बिलियन अमेरीकी डॉलर से बढ़कर वर्ष 2018–19 में 333.1 बिलियन अमेरीकी डॉलर हो गया और इस प्रकार 8.73 प्रतिशत की वृद्धि हुई जबकि आयात वर्ष 2017–18 में 464.5 बिलियन अमरीकी डॉलर से बढ़कर वर्ष 2018–19 में 512.84 बिलियन अमरीकी डॉलर हो गया और इस तरह, 10.14 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

5.8 व्यापार (निर्यात और आयात) बढ़ाने की संभावना वाले उभरते क्षेत्रों पर ध्यान केन्द्रित किए जाने की आवश्यकता है और इन क्षेत्रों पर समुद्री मार्ग खोलने के तरीकों पर विचार किए जाने की आवश्यकता है। कुछ उदाहरण इस प्रकार हैं–अंतरराष्ट्रीय उत्तर–दक्षिण परिवहन कॉरिडोर (आईएनएसटीसी) मार्ग, जो ईरानी पत्तनों से होते हुए भारत से स्वतंत्र देशों के राष्ट्रमंडल (सीआईएस) तक की दूरी को काफी कम करेगा, बांग्लादेश और म्यांमार के लिए खोले गए समुद्री मार्गों (सरकार की पूर्वोन्मुखी नीति के भाग के रूप में) के सदृश दक्षिण पूर्व एशियाई देशों जैसे थाईलैंड, विएतनाम इत्यादि को जाने वाले मार्ग में विकास के लिए अब भी गुंजाइश है।

5.9 भारत का समुद्रपारीय व्यापार, कालांतर में, सरकार द्वारा चलाई जा रही निर्यात संवर्धन की नीति के कारण संरचना और दिशा दोनों दृष्टियों से काफी अधिक बढ़ गया है। साथ ही, ट्रैफिक की आवाजाही को अधिक कारगर तरीके से आसान बनाने हेतु व्यापार से संबधित अवसंरचना विशेषकर परिवहन मुहैया कराने और उसे बेहतर करने के प्रयास किए जा रहे हैं। जहां तक जलयानों द्वारा समुद्रपारीय गंतव्यों तक ट्रैफिक के मूवमेंट का संबंध है, लाइनर नौवहन सेवाएं प्रदान करने वाले भारत और विदेशी ध्वजपोत कन्सोर्टियम दोनों द्वारा ब्रेक–बल्क अथवा कंटेनरकृत रूप में सामान्य कार्गो के लिए प्रत्यक्ष अथवा यानांतरण व्यवस्था के जरिए सेवाएं मुहैया की जाती रही हैं। इसी प्रकार आयात अथवा निर्यात के रूप में बल्क कार्गो के आवागमन के लिए भारतीय और विदेशी दोनों यानांतरण सेवाएं जिन्हें आमतौर पर चार्टर आधार पर लिया जाता है, सभी गंतव्यों के लिए उपलब्ध हैं।

5.10 निर्यात बढ़ाने के लिए निर्यात से संबंधित अवसंरचना

बेहतर करने के निरंतर प्रयास किए जा रहे हैं। सड़क, रेल, पत्तनों और विमान पत्तनों के जरिए बाधा रहित परिवहन में खामियां निर्यातों को बढ़ावा देने के लिए अवसंरचना विकास में आने वाली बाधाएं हैं। तथापि, तथ्य यह है कि परिवहन क्षेत्र में, हमारे देश में अधिकांश वित्तपोषण रेलवे और सड़क तथा राजमार्ग के लिए होता है। हालांकि अर्थव्यवस्था में सड़कों और रेलवे के महत्व को नकारा नहीं जा सकता है, सामुद्रिक क्षेत्र को भी प्रोत्साहित किए जाने की अत्यंत आवश्यकता है ताकि वह अपनी पूरी क्षमता हासिल कर सके। इस प्रकार, जलमार्ग परिवहन को बढ़ावा दिए जाने का प्रबल मामला बनता है।

पोत निर्माण और पोत मरम्मत

5.11 पोत परिवहन मंत्रालय भारतीय पोत निर्माण और पोत मरम्मत उद्योग को बढ़ावा देने के लिए नीतिगत उपायों को तैयार करने के लिए नोडल मंत्रालय है। देश में 28 शिपयार्ड हैं जिनमें से 6 केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के अधीन, 2 राज्य सरकारों के अधीन तथा 20 निजी क्षेत्र के अधीन हैं। सरकार के स्वामित्व वाले, नियंत्रणाधीन शिपयार्डों का ब्यौरा इस प्रकार है:–

(क) पोत परिवहन मंत्रालय

i. कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड, कोच्चि

ii. हुगली कोचिन शिपयार्ड लिमिटेड – सीएसएल का एक अनुषंगी

(ख) रक्षा मंत्रालय

i. मझगांव डॉक लिमिटेड, मुंबई

ii. गार्डनरीच शिपबिल्डर्स एंड इंजीनियर्स लिमिटेड, कोलकाता

iii. गोवा शिपयार्ड लिमिटेड, गोवा

iv. हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड, विशाखापट्टणम

(ग) राज्य सरकार

(i) गुजरात सरकार के अधीन

- एलॉक ऐशडाउन कं. लि. (जुलाई 2019 में बंद)

(ii) पश्चिम बंगाल सरकार के अधीन

- शालीमार वर्क्स लिमिटेड, कोलकाता

5.12 वैश्विक पोत निर्माण उद्योग पिछले कुछ वर्षों से लगातार गिरावट से गुजर रहा है, जिसके साथ विश्व के प्रमुख शिपयार्ड आर्डरों की कमी के कारण आर्थिक समस्याओं का सामना कर रहे हैं। इसका प्रभाव विशेष तौर पर बल्क कार्गो जलयानों खंडों (बल्करों, कंटेनर, क्रूड टैंकरों) पर पड़ा है, जहां वर्ष 2008–12 की अवधि के दौरान पोतों की प्रदायगी से बाजार में जलयानों की अत्यधिक आपूर्ति हुई है जिसके कारण चार्टर दरों में गिरावट हुई है। तथापि, वैश्विक पोत–निर्माण संभावनाएं, आईएमओ 2020 सल्फर विनियमों और वर्ल्ड फ्लीट नवीकरणों के सहारे, साधारण रूप से बेहतर हुई हैं। अंतरराष्ट्रीय समुद्री संगठन (आईएमओ) ने दिनांक 01 जनवरी, 2020 से इंधन संघटक पर वैश्विक सल्फर उच्चतम सीमा को मौजूदा 3.5% सीमा से कम करके नई 0.5% की सीमा प्रवर्तित कर दी है। वैश्विक सल्फर उच्चतम सीमा बढ़ती पर्यावरणीय चिंता, जिसमें आंशिक रूप से पोतों के हानिकारक उत्सर्जनों का योगदान है, के प्रति आईएमओ की अनुक्रिया का अंग है। विशेषज्ञों ने कहा है कि इन विनियमों ने नए यानों में फिट की जाने वाली या मौजूदा यानों में रेट्रोफिट की जाने वाली प्रौद्योगिकी के लिए काफी जरूरतें उत्पन्न कर दी हैं। वर्ष 2020 के अंत तक ऐसा परिदृश्य हो सकता है जिसमें 10% से 15% बेड़े में स्क्रबर लगा दिया जाए और वीएलसीसी जैसे कुछ क्षेत्रों में यह और भी अधिक हो सकता है। उसका आपूर्तिकर्ताओं और शिपयार्डों के लिए अनुकूल प्रभाव पड़ने की संभावना है।

5.13 भारत को आर्थिक के साथ–साथ कार्यनीतिगत कारणों से एक जीवंत एवं मजबूत पोत निर्माण और पोत मरम्मत उद्योग की आवश्यकता है। वर्तमान में भारतीय पोत निर्माण उद्योग के पास वैश्विक शेयर का 1% से भी कम हिस्सा है। यह ध्यान में रखते हुए कि भारत की तटरेखा 7500 कि. मी. की है, 20000 कि.मी. में अंतर्देशीय जलमार्ग की संभावना है, पोत निर्माण को 'मेक इन इंडिया' पहल के अंतर्गत मुख्य क्षेत्रों में से एक के रूप में अभिचिह्नित किया गया है।

पोत–निर्माण

5.14 पोत निर्माण एक ऐसा विनिर्माण उद्योग है जो अन्य प्रौद्योगिकी/गौण उद्योगों जैसे इस्पात, इलैक्ट्रॉनिक्स, इंजीनियरिंग तथा इलैक्ट्रिकल उपस्कर, पत्तन अवसंरचना तथा व्यापार एवं नौवहन सेवाओं से आने वाले लगभग 65% मूल्य वर्धन की अद्वितीय विशेषता से सम्पन्न है। पोत–निर्माण की एक अन्य

अभिलक्षणिक विशेषता यह है कि अन्य विनिर्माण उद्योगों, जो मुख्यत: मेक टु स्टॉक इन्वेंट्री मॉडल का पालन करते हैं, के विपरीत पोत निर्माण एक आर्डर–चालित उद्योग है जिसमें प्रत्येक पोत–निर्माण का आदेश मिलने पर ग्राहकों के हिसाब से बनाया जाता है। इस प्रकार पोत–निर्माण उद्योग के विकास और संधारणीयता के लिए आर्डर बुक का बनाया जाना अनिवार्य है। वाणिज्यिक पोतों के लिए आर्डर बुक का विकास मुख्यतया विश्व व्यापार और वाणिज्य में होने वाले विकास द्वारा चालित होता है, जो नए पोतों के लिए मांग को उत्प्रेरित करता है। विकासमान पर्यावरण–अनुकूल अंतर्राष्ट्रीय विनियमन से भी पुराने पोतों के प्रतिस्थापन की मांग उत्प्रेरित होती है।

भारतीय पोत निर्माण क्षमता

5.15 वर्तमान में, जहाजों का अधिकतम साइज, जो भारत के सार्वजनिक क्षेत्र में बनाया जा सकता है, कोचीन शिपयार्ड में 1,10,000 डीडब्ल्यूटी है। निजी क्षेत्र के शिपयार्ड दुनिया में कुछेक अग्रणी शिपयार्डों के सदृश केप साइज तक के यानों का निर्माण कर सकते हैं। रिलायंस नेवल इंजीनियरिंग लि. में 400,000 डीडब्ल्यूटी तक के और एलएण्डटी शिपबिल्डिंग–कट्टुपल्ली में 300,000 डीडब्ल्यूटी तक के यानों को बनाने की क्षमता है जिसमें बड़े एलएनजी कैरियर भी शामिल हैं। अन्य शिपयार्डों द्वारा निजी क्षेत्र जैसे कि शॉफ्ट शिपयार्ड, चौगुले एण्ड कम्पनी, विजय मैरीन शिपयार्ड, मांडवी ड्रॉय डॉक्स, ए.सी. रॉय एण्ड कम्पनी, डेम्पो शिपबिल्डिंग आदि में भी अपेक्षाकृत छोटे आकार के एलएनजी कैरियर, ड्रेजर और अन्य विशेषीकृत जहाज बनाए जा सकते हैं।

आर्डर बुक स्थिति

5.16 दिनांक 30 सितंबर, 2019 की स्थिति के अनुसार, सीएसएल के पास आर्डर में 73 पोत हैं, इनमें भारतीय नौसेना के लिए देश में निर्मित एक विमान वाहक, डीआरडीओ के लिए 1 प्रौद्योगिकी निदर्शन जलयान, अंडमान एवं निकोबार प्रशासन के लिए 500 पेक्स सह 150 टन के 2 कार्गो जलयान, अंडमान एवं निकोबार प्रशासन के लिए 1200 पैक्स सह 1000 टन के 2 कार्गो जलयान, तमिलनाडु मछुआरों के लिए 10 फिशिंग जलयान (मत्स्यपालन विभाग, तमिलनाडु की योजना के तहत), मत्स्य पालन विभाग, केरल सरकार के लिए 03 मरीन एम्बुलेंस, आईडब्ल्यूएआई के लिए 10 रो–रो एवं रो–पैक्स जलयान, भारतीय नौसेना के लिए 9 पनडुब्बी–रोधी युद्धक उथला जल यान (एएसडब्लयू एसडब्ल्यूसी), सीमा सुरक्षा बल के लिए 09 फ्लोटिंग बोर्डर आउटपोस्ट, जेएसडब्ल्यू ग्रुप के लिए 4 मिनी बल्क कैरियर और कोच्चि वाटर मेट्रो परियोजना के लिए 23 बैटरी प्रचालित यात्री फेरी शामिल हैं।

एसएआई के सदस्य शिपयार्डों की आर्डर बुक स्थिति

(करोड रु. में)

क्र.सं	शिपयार्ड का नाम	पोत–निर्माण की दिनांक 31.12.2019 तक की आर्डर बुक स्थिति
1	शोपट शिपयार्ड प्राइवेट लिमिटेड	443.82
2	मरीन फ्रंटीयर्स प्रा. लि.	172
3	डेंपो शिपबिल्डिंग एण्ड इंजी. लि.	1.82
4	ए.सी. रॉय एण्ड कंपनी	27.98
5	रिलायंस नेवल एण्ड इंजिनियरिंग लिमिटेड	4140
6	मंडोवी ड्राय डॉक्स	42.3
7	चौगुले एण्ड कंपनी लिमिटेड	37.34
8	विजय मैरीन शिपयार्ड्स	70.02
कुल		**4935.28**

स्रोत : शिपयार्ड एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एसएआई) भारतीय प्राइवेट सेक्टर के शिपयार्डों का एसोसिएशन है।

पोतनिर्माण में संभावनाएं

5.17 राष्ट्रीय जलमार्ग अधिनियम, 2016 के तहत घोषित 106 नए राष्ट्रीय जलमार्गों (रा.ज.) से भारत में पोत निर्माण के लिए मांग की संभावनाओं में वद्धि होने की आशा है। हालाँकि, भारतीय पोत निर्माण उद्योग मुख्य रूप से रक्षा आवश्यकताओं द्वारा चालित किया जा रहा है। एक प्रकाशित रिपोर्ट के अनुसार, भारतीय नौसेना की परिप्रेक्ष्य योजना का उद्देश्य नौसेना के बेड़े को मौजूदा 137 से बढ़ाकर वर्ष 2027 तक 200 तक करना है। इससे स्वदेशी जहाज निर्माण में तेजी आने की उम्मीद है। इसके अलावा, भारतीय नौसेना की स्वदेशीकरण योजना से सहायक कंपनियों के विकास को भी बढ़ावा मिलेगा और देश में जहाज निर्माण के माहौल में सामान्य रूप से सुधार होगा। रक्षा उत्पादन नीति के मसौदे के अनुसार भारत सरकार की संकल्पना हाल ही में परिचालित की गई थी। यह संकल्पना थी – आत्मनिर्भरता के उद्देश्य के साथ–साथ अन्य मित्र देशों की मांग को पूरा करते हुए सार्वजनिक और निजी क्षेत्र की सक्रिय भागीदारी के साथ 'भारत को एरोस्पेस और रक्षा उद्योगों में दुनिया के शीर्ष पांच देशों में शामिल करना'। वाणिज्यिक जहाज निर्माण में, तटीय और अंतर्देशीय जलमार्ग परिवहन में परिकल्पित आवश्यकताएं सबसे भरोसेमंद सेग्मेंट प्रस्तुत करती हैं। कोचीन शिपयार्ड ने दिनांक 11 जुलाई, 2018 को अंतर्देशीय जलमार्ग खंड में उपयोग के लिए 10 रोपैक्स/रोरो जलयानों के निर्माण के लिए आईडब्ल्यूएआई के साथ एक अनुबंध पर हस्ताक्षर किए हैं, इस प्रकार यह अंतर्देशीय जलमार्ग खंड में प्रवेश कर रहा है।

5.18 पोत निर्माण और मरम्मत उद्योग की वृद्धि के लिए समुद्री क्लस्टर महत्वपूर्ण है क्योंकि ये उद्योग के लिए अनुषंगी सेवाएं, अनुषंगी उत्पादों का विनिर्माण, समुद्री सेवाएं एवं वित्तीय सेवाएं प्रदान करता है। सागरमाला कार्यक्रम के अंतर्गत किए गए अध्ययन के आधार पर, तमिलनाडु को सागरमाला कार्यक्रम के राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य योजना के भाग के रूप में समुद्री क्लस्टर के विकास हेतु पहचाना गया है। एशिया और यूरोप के बीच मुख्य नौवहन मार्गों की निकटता, आस–पास के क्षेत्रों में इस्पात उद्योग, शिपयार्ड और पत्तनों की उपस्थिति जैसे कारक तमिलनाडु में समुद्री क्लस्टर के विकास के लिए अनुकूल हैं। गुजरात मेरीटाइम बोर्ड (जीएमबी) अहमदाबाद में समुद्री सेवा क्लस्टर अथवा गुजरात इंटरनेशनल फाइनेंस टेक–सिटी (जीआईएफटी) सिटी के साथ–साथ भावनगर में एक समुद्री पोतनिर्माण पार्क के विकास पर कार्य कर रहा है।

भारतीय पोत निर्माण उद्योग के लक्ष्य

(क) भारत में नदी–समुद्री जलयानों, बार्जों और मत्स्ययन जलयानों के निर्माण को सुकर करना।

(ख) नई प्रौद्योगिकी के उपयोग को प्रोत्साहित करना, विशेषकर ऐसे जलयानों के निर्माण में जो वैकल्पिक इंधनों का इस्तेमाल करते हों।

(ग) यह सुनिश्चित करना कि उन्नत उपस्कर के शीर्ष वैश्विक आपूर्तिकार भारत में अपने उत्पाद का भंडारण और/या एकत्रीकरण करें।

(घ) यह सुनिश्चित करना कि समस्त सरकारी/पीएसयू स्वामित्व वाले जलयानों का निर्माण भारत में किया जाए।

पोत मरम्मत

5.19 वैश्विक पोत मरम्मत बाजार लगभग 12 बिलियन यूएस डॉलर का है। चीन, सिंगापुर, बहरीन, दुबई और मध्य पूर्व के शिपयार्डों का इस बाजार में प्रमुख हिस्सा है। इन स्थानों ने अन्य एशियाई देशों की तुलना में पोत मरम्मत की उच्च लागत के बावजूद एक प्रमुख स्थान प्राप्त किया है, जिसका विशेष कारण कुशल कार्यबल और नवीनतम तकनीक की उपलब्धता है, जिसके कारण ये शिपयार्ड भारत, मलेशिया और इंडोनेशिया जैसे अन्य कम लागत वाले स्थानों से मांग आकर्षित कर लेते हैं। जहाज की मरम्मत और अनुरक्षण सेवा के लिए वैश्विक बाजार में उल्लेखनीय वृद्धि देखी जा सकती है, वर्ष 2017 में इसका बाजार मूल्य 20,532.6 बिलियन डॉलर तक पहुंच सकता है। दक्षिण–पूर्व एशिया और भारत के बाजारों में होने वाले विकास के सहारे जहाज की मरम्मत और अनुरक्षण सेवाओं के बाजार के वर्ष 2028 तक 40 बिलियन यूएस डॉलर तक पहुंचने की संभावना है। हालाँकि पोत मरम्मत के वैश्विक बाजार में भारत की हिस्सेदारी 1% से कम है, फिर भी देश का लोकेशन अनुकूल है क्योंकि 7–9% वैश्विक व्यापार तटरेखा के 300 एनएम के भीतर गुजरता है।

कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड में मरम्मत के अधीन जलयान

भारतीय पोत मरम्मत क्षमता

5.20 सार्वजनिक क्षेत्र के शिपयार्डों में पोत मरम्मत की सबसे अधिक क्षमता (125 हजार डीडब्ल्यूटी) कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड में है। निजी क्षेत्र में, रिलायंस नेवल इंजी. लिमिटेड के पास जहाज मरम्मत (400,000 डीडब्ल्यूटी) की सबसे अधिक क्षमता है, उसके बाद एलएंडटी शिपबिल्डिंग लिमिटेड (300,000 डीडब्ल्यूटी) का स्थान आता है।

5.21 भारतीय जहाज मरम्मत बाजार की दोहन न की गई क्षमता के लिए प्रमुख व्यापार मार्गों पर सिंगापुर, मध्य पूर्व (दुबई, बहरीन) और कोलंबो में प्रतिस्पर्धी अंतरराष्ट्रीय जहाज मरम्मत यार्ड की मौजूदगी और कतिपय प्रकारों के जहाजों की मरम्मत में भारतीय यार्डों की सक्षमता में कमी होने को जिम्मेदार ठहराया जा सकता है। इन असुविधाओं के कारण, देश के कुल 27 शिपयार्ड में से केवल 5–6 शिपयार्ड ही किसी उल्लेखनीय मरम्मत कार्य को अंजाम देते हैं। जहाज की मरम्मत में एक प्रमुख बाधा जीएसटी है जो एक अतिरिक्त कर बोझ है और भारतीय जहाज मरम्मत करने वालों को विदेशी जहाज मरम्मत करने वालों की तुलना में गैर–प्रतिस्पर्धी बनाता है। लागत के अन्य नकारात्मक पक्षों के कारणों में वित्तपोषण की उच्च लागत, भारत में जहाज के कल–पुरजों की आपूर्ति में कमी का होना और प्रौद्योगिकीगत मुद्दों के कारण जहाज मरम्मत निष्पादन चक्र समय का ज्यादा होना शामिल है।

पोत–मरम्मत उद्योग की संभावना

5.22 भारत अंतर्राष्ट्रीय व्यापार मार्ग पर महत्वपूर्ण स्थान पर स्थित है जिसके द्वारा यह व्यापार मार्ग में पश्चिम से पूरब की ओर चलने वाले पोतों को, उनके पोत–मरम्मत कार्यों के लिए आकर्षित कर सकता है। यह पोत–मरम्मत व्यवसाय के लिए बढ़ती बाजार संभावना को दर्शाता है क्योंकि पोत के स्वामी जहां तक संभव हो सके अपने व्यवसाय मार्ग को बदले बिना अपने पोतों की मरम्मत को तरजीह देते हैं। पोत मरम्मत सेवा, एक अनुपूरक सेवा है जो अधिकांश शिपयार्ड द्वारा प्रदान की जाती है, यह एक श्रम–प्रधान गतिविधि भी है जोकि मौजूदा पोत निर्माण अवसंरचना का उपयोग करती है ताकि निवेश की गई पूंजी पर अतिरिक्त प्रतिलाभ अर्जित किया जा सके।

भारतीय पोत मरम्मत उद्योग का मजबूत पक्ष

भारत की भू–रणनीतिक अवस्थिति

5.23 अनेक बारहमासी पत्तनों वाली लंबी तट रेखा, जिसे खराब मौसमी परिस्थितियों से नहीं गुजरना पड़ता है और जो प्राकृतिक रूप से संरक्षित भी है, इसके लिए सबसे अधिक फायदे वाली बात है। पूर्व और पश्चिम पर टैंकर/थोक वाहक ट्रैफिक के व्यापार मार्ग में इसकी महत्वपूर्ण अवस्थिति और प्रशिक्षित कार्यबल की तुरंत उपलब्धता के साथ भारी राजस्व पैदा करने के लिए विपुल अवसर हैं।

श्रम की बहुतायत

5.24 पोत मरम्मत यूनिटें कुशलता से कार्य कर सकें, उसके लिए अपेक्षित सभी संसाधन उपलब्ध हैं और दोहन न की गई भारी संभावना है। पोत मरम्मत उद्योग, राजस्व के अपेक्षाकृत लगातार प्रवाह और श्रमिक श्रेणी (उच्च कुशल से अकुशल) के सभी वर्गों के लिए रोजगार का भरोसा देता है। भारत में अधिकांश मौजूदा और नए पोत मरम्मत यार्ड नए निर्माण और नौसैनिक एवं तटीय जलयानों के लिए सेवाएं प्रदान करने पर ध्यान केन्द्रित करते हैं।

प्रतिस्पर्धी श्रमिक दरें

5.25 स्टील के काम, पाइप के काम, ब्लास्टिंग और पेंटिंग, यांत्रिक और विद्युत कार्यों के लिए उप–संविदा श्रमिक दरें भारत में बहुत सस्ती हैं और इंडोनेशिया और वियतनाम की श्रमिक दरों से तुलनीय हैं। वास्तव में यह इंडोनेशिया की उप–संविदा श्रमिक दरों से 10 से 15 प्रतिशत कम और फिलीपिंस की तुलना में 25 प्रतिशत कम हैं।

कार्य की गुणवत्ता

5.26 निष्पादन की गति और कार्य की गुणवत्ता, विश्व पोत मरम्मत उद्योग में उल्लेखनीय मौजूदगी रखने वाले इंडोनेशिया, फिलीपिन्स और वियतनाम से तुलनीय है।

पोत निर्माण और पोत मरम्मत के क्षेत्र में हाल में उठाए गए कदम/की गई पहल

पोत निर्माण पर वित्तीय सहायता नीति

5.27 भारतीय शिपयार्डों में पोत निर्माण बढ़ाने के लिए, केंद्रीय मंत्रिमंडल ने दिनांक 9 दिसंबर, 2015 को दस वर्ष की अवधि अर्थात 2016–2026 के दौरान हस्ताक्षरित करारों के लिए भारतीय शिपयार्डों के लिए नई पोत निर्माण वित्तीय सहायता नीति अनुमोदित की। अक्टूबर 2017 में पोत निर्माण वित्तीय सहायता नीति के लिए दिशानिर्देशों में संशोधन किया गया है तथा शिपयार्डों द्वारा ऑनलाइन प्रस्तुत किए गए ऑनलाइन आवेदनों को डीजी(एस) द्वारा प्रोसेस करने लिए वेब पोर्टल को दिनांक 31.10.2017 को अद्यतनीकृत किया गया है। भारतीय शिपयार्डों को "संविदा मूल्य" या "उचित मूल्य" या उनके द्वारा निर्मित प्रत्येक जहाज के लिए प्राप्त वास्तविक भुगतान में से सबसे कम मूल्य के 20% के बराबर वित्तीय सहायता वर्ष 2016–17 से शुरू करके कम से कम 10 वर्षों की अवधि के लिए दी जा रही है। 20% की यह दर हर तीन साल में 3% कम हो जाएगी। फरवरी 2019 में संशोधित दिशानिर्देश पोत–परिवहन मंत्रालय की वेबसाइट पर अपलोड किए गए हैं। वित्तीय सहायता की कुल राशि रु. 45.23 करोड़ रु. है और पांच भारतीय शिपयार्डों को 17 जहाजों की प्रदायगी के लिए अवमुक्त किए गए हैं।

भारतीय शिपयार्डों के लिए अस्वीकार करने का अधिकार

5.28 केंद्रीय मंत्रिमंडल ने दिनांक 09.12.2015 को यह भी अनुमोदित किया कि सभी सरकारी विभागों अथवा अभिकरणों, जिसमें सी.पी.एस.यू. शामिल हैं, को वर्ष 2025 तक सरकारी अथवा अपने उपयोग के लिए जलयानों की खरीद अथवा मरम्मत के संबंध में भारतीय शिपयार्डों को पहले अस्वीकार करने का अधिकार देना होगा और उसके के बाद केवल भारतीय शिपयार्ड ही जलयानों का निर्माण और मरम्मत करेंगे। दिशानिर्देश दिनांक 31.05.2016 को मंत्रालय की वेबसाइट पर अपलोड किए गए थे। उसके बाद, क्वे लेंग्थ एवं नॉन–डिस्ट्रविटव टेस्टिंग सुविधाओं से संबंधित कुछ प्रावधान संशोधित किए गए हैं ताकि छोटे शिपयार्ड सहित अधिक से अधिक भारतीय शिपयार्ड इस नीति का लाभ उठा सकें। दिसंबर 2018 में यथा–संशोधित दिशानिर्देश मंत्रालय की वेबसाइट पर अपलोड कर दिए गए हैं।

अवसंरचना का दर्जा प्रदान करना

5.29 आर्थिक कार्य विभाग ने दिनांक 13.04.2016 को अवसंरचना उप–सेक्टरों की अनुरूपित मास्टर सूची

में पूर्णतया पृथक 'शिपयार्डों' के शामिल किए जाने को अधिसूचित किया है। इस समावेशन के साथ, शिपयार्ड दीर्घकालिक परियोजना ऋणों के लचीले निर्धारण, ब्याज की कम दरों पर बुनियादी निधियों से दीर्घकालिक वित्तपोषण तथा उनकी परिसंपत्तियों के आर्थिक काल के समकक्ष दीर्घकालिक अवधि निधीयन, शिथिल ईसीबी मापदंड, कार्यशील पूंजी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अवसंरचना बांड के निर्गमन का फायदा उठा पाएंगे। एक प्लवमान या भू–आधारित सुविधा केन्द्र जिसके साथ वाटरफ्रंट, टर्निंग बेसिन, बर्थिंग और डॉकिंग सुविधा, स्लिपवे तथा/अथवा शिपलिफ्ट जैसी आवश्यक विशेषताएं हों, एवं जो पोतनिर्माण/मरम्मत/ब्रेकिंग गतिविधियों को चलाने में आत्मनिर्भर हो, को स्टेण्डलोन शिपयार्ड के रूप में परिभाषित किया गया है।

अंतर्राष्ट्रीय पोत मरम्मत सुविधा

5.30 कोचिन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) कोचिन पत्तन न्यास (सीओपीटी) के परिसर में 130मी x 25मी x 6000टी क्षमता वाली शिप लिफ्ट क्षमता, 6 वर्क स्टेशनों और अनुषंगी सुविधाओं के साथ 970 करोड़ रू. की लागत से अंतर्राष्ट्रीय पोत मरम्मत सुविधा (आईएसआरएफ) का विकास कर रहा है। सीएसएल ने कोचीन पत्तन परिसर में लीज क्षेत्र (पहले चरण) में ड्राई–डॉक और मौजूदा सुविधाओं का संचालन जारी रखा। सीएसएल ने वित्तीय वर्ष 2018–19 के दौरान सात जहाजों की मरम्मत पूरी की। इस बीच, मार्च–अक्टूबर 2018 की अवधि में मौजूदा ड्राई–डॉक के गेट को सफलतापूर्वक बदल दिया गया। दिनांक 17 नवंबर, 2017 को शुरू हुआ निर्माण कार्य पूरे जोरों पर चल रहा है। पाइलिंग के 60% से अधिक कार्य पूरे हो चुके हैं और इस केन्द्र के वित्त वर्ष 2020–21 में चालू होने की उम्मीद है। कोच्ची को भारत के समुद्री केंद्र के रूप में विकसित करने के हमारे प्रयासों के एक हिस्से के रूप में, सीएसएल आईएसआरएफ परिसर से सटे एक समुद्री पार्क की स्थापना कर रहा है, जिसमें प्रमुख ओईएम और जहाज मरम्मत उद्योग के सेवा प्रदाताओं के लिए व्यवस्थाएं की जाएंगी। सिविल निर्माण लगभग पूरा हो गया है। सीएसएल, कोच्चि को एक प्रमुख पोत मरम्मत हब के रूप में स्थापित करने की उम्मीद करता है, जिसमें प्रमुख प्रचालन मौजूदा पोत मरम्मत डॉक में रहेगा। इसके अलावा, बढ़ी हुई क्षमताएं भी तब उपलब्ध होंगी जब आईएसआरएफ को चालू किया जाएगा।

सीएसएल में नया बड़ा ड्राई–डॉक

5.31 कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड परिसर के अंतर्गत 1799 करोड़ रु. (सिविल के लिए 920 करोड़ रु. + मशीनरी, इलेक्ट्रीकल और कंसल्टेंसी के लिए 879 करोड़ रु.) की लागत पर नए ड्राय डॉक (जिसमें 310मी. x75/60मी. x 13मी. के आकार का ग्रेविंग डॉक तथा गैन्ट्री क्रेन 600 टन x 1, एलएलटीटी क्रेन: 75 टन x 2, तथा अन्य सहायक सुविधाएं शामिल है) का निर्माण कर रहा है।

5.32 600 टन गैन्ट्री क्रेन के साथ 310 x 75/60 x 13 मी. माप वाला नया ड्राई–डॉक कंपनी के मौजूदा परिसर के उत्तरी छोर पर स्थित होगा। नया डॉक कंपनी के जहाज निर्माण और जहाज मरम्मत क्षमता को बढ़ाएगा जो विशिष्ट और प्रौद्योगिकीय रूप से उन्नत जहाजों, यथा एलएनजी वाहक, उच्च क्षमता के विमान वाहक, जैक अप रिग, ड्रिल जहाज,बड़े ड्रेजर के निर्माण और अपतटीय प्लेटफार्मों और अपेक्षाकृत पोतों के मरम्मत की बाजार क्षमता का दोहन करने के लिए निहायत ही जरूरी हैं। नई ड्राई–डॉक परियोजना के लिए संयंत्र और मशीनरी के निर्माण कार्यों के लिए टर्नकी संविदा दिनांक 27 अप्रैल, 2018 को दी गई थी और दिनांक 01 जून, 2018 को निर्माण गतिविधियां शुरू हो गई। ग्राउंड सुधार कार्य और आरसीसी पाइलिंग प्रगति पर हैं और पांच सौ पाइल पूरे किए जा चुके हैं। 600 टन गैंट्री क्रेन की आपूर्ति और कमीशनिंग के लिए दिनांक 14 मार्च, 2019 को संविदा जारी की गई थी।

पोत पुनर्चक्रण

5.33 भारत में पोत भंजन का कार्य मुख्यतः गुजरात में अलांग–सोसिया में किया जाता है। कोलकाता में भी सीमित तौर पर पोत भंजन का कार्य किया जाता है, परन्तु यह 157 मी. की संपूर्ण लंबाई तक के जलयानों के लिए ही सीमित है। केरल में 200 एलडीटी से लेकर 2500 एलडीटी तक के छोटे पोतों को भंजन के लिए लिया जाता है। मुम्बई में भी पोत भंजन का कार्य होता है, जहां मुंबई पत्तन न्यास ने पोत भंजन प्लॉट पर रसायनिक टैंकरों, पीओएल टैंकरों, यात्री जलयानों, रीफर जलयानों और फिशिंग ट्राउलर्स का

बीचिंग/भंजन प्रतिबंधित किया है। चूंकि मुंबई पत्तन न्यास में प्लाट का आकार अलांग में पोत भंजन वाले प्लाट की तुलना में कम है, अतः यहां बीचिंग/भंजन के लिए सामान्य रूप से 1000 एलडीटी के सामान्य कार्गो जलयानों को ही लाया जाता है। सार्वजनिक और निजी क्षेत्र के साथ देश में उपलब्ध पोत भंजन क्षमता लगभग 4.5 मिलियन एलडीटी है।

पोत भंजन संहिता (संशोधित), 2013

5.34 देश में वर्तमान में पोत पुनर्चक्रण का विनियमन पोत भंजन संहिता (संशोधित), 2013 के तहत किया जाता है। यह संहिता जो उच्चतम न्यायालय के निदेशों के आधार पर तैयार की गई है, कुछ मामलों में पोतों के सुरक्षित एवं पर्यावरण अनकूल पुनर्चक्रण पर हांगकांग इंटरनेशनल कनवेन्शन (एचकेसी) से अधिक सख्त है।

शिप ब्रेकिंग स्क्रैप समिति

5.35 संयुक्त सचिव (पोत परिवहन) की अध्यक्षता में एक शिप ब्रेकिंग स्क्रैप समिति (एसबीएससी) का गठन किया गया है जो, अन्य बातों के साथ–साथ, पोत पुनर्चक्रण यार्ड के आधुनिकीकरण/उन्नयन, पोत भंजन संहिता, 2013 के कार्यान्वयन तथा शिप ब्रेकिंग स्क्रैप विकास निधि (फेरस स्क्रैप डेवलपमेंट फण्ड) को शासित करने से संबंधित विभिन्न उपायों को सुचारू बनाएगी।

5.36 गुजरात मैरीटाइम बोर्ड (जीएमबी) ने अलांग–सोसिया पोत पुनर्चक्रण यार्ड में मौजूदा पर्यावरणीय अवसंरचना के उन्नयन के लिए 111 मिलियन यूएस डॉलर की कुल लागत, जिसमें जीआईसीए से सॉफ्ट ऋण के रूप में 76 मिलियन यूएस डॉलर शामिल है, परियोजना को अंतिम रूप दिया है। जीआईसीए और वित्त मंत्रालय के बीच दिनांक 15.09.2017 को एक ऋण करार पर हस्ताक्षर किया गया है।

5.37 परियोजना की लागत निम्नानुसार वहन की जाएगी:–

मद	लागत (मिलियन यूएस डॉलर में)
जेआईसीए से ऋण	76
जेएमबी द्वारा वहन किए जाने वाले कर एवं प्रशासनिक लागत	25
जीएमबी और पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा साझा की जाने वाली शेषराशि	10
कुल लागत	**111**

5.38 परियोजना के मुख्य घटक निम्नानुसार हैं:

(क) 70 यार्डों का उन्नयन (अवमृदा में प्रदूषकों को जाने देने से रोकने के लिए अभेद्यफ्लोर की व्यवस्था करना)

(ख) मौजूदा पर्यावरणीय सुविधा (एफ्लूऐंट ट्रीटमेंट प्लांट इंसिनरेटर तथा ऑयल रिकवरी प्रणाली आदि) को बेहतर करना।

(ग) सचल विसंदूषण यूनिटों की शुरुआत करना (तेल रिसाव और आग से बचाव के लिए प्रदूषण अनुक्रिया उपस्कर)

(घ) बड़े मोबाइल क्रेन लगाना (पोतों से प्लॉट तक सामग्री की संभलाई में सुरक्षा बढ़ाना एवं तटीय क्षेत्र से अपशिष्ट, यदि कोई हो, एकत्र करने के लिए बीच क्लींनिंग व्हील लोडर्स की व्यवस्था करना)

(ड़) टैंक क्लीनिंग बार्ज की व्यवस्था करना (अलांगएंकरेज में खड़े तेल टैंकरों के कार्गो होल्ड के विसंदूषण हेतु, ताकि उसे गैस मुक्त करते हुए अग्नि/विस्फोट और तेल रिसाव से बचा जा सके)।

(च) बहुद्देशीय जलयान की व्यवस्था करना (जब अलांग में एंकरेज पर विसंदूषण कार्य चल रहा हो, तब सांयोगिक तेल रिसाव तथा आग लगने की किसी घटना से निपटने के लिए निगरानी हेतु स्टैंडबाई प्रचालन के लिए प्रस्तावित)

(छ) यार्ड कर्मियों तथा संबद्ध हितधारकों को प्रशिक्षित करना तथा क्षमता निर्माण करना।

5.39 जीएमबी ने एक परियोजना प्रबंधन कन्सल्टेंट नियुक्त किया है और परियोजना के मार्च, 2024 तक पूरा होने की उम्मीद है।

5.40 पोत परिवहन मंत्रालय ने अलांग–सोसिया शिपयार्ड में कामगारों के लिए वृत्तिक स्वास्थ्य एवं सेफ्टी परियोजना का वित्त–पोषण कर रहा है। वर्ष 2017

से 23,000 कामगारों को अलांग में प्रशिक्षित किया गया है। इसके अलावा, अलांग में अब एक विशेषीकृत अस्पताल चालू है। यह यार्डों में कामगारों के लिए, खासकर अस्थिगत एवं जलने वाली घटनाओं में, तत्काल रिस्पांस एवं देखभाल सुनिश्चित करेगा।

पोत पुनर्चक्रण अधिनियम, 2019

5.41 पोत पुनर्चक्रण अधिनियम, 2019 की मुख्य विशेषताएं नीचे दी गई हैं:

i. पोत पुनर्चक्रण अधिनियम, 2019 खतरनाक पदार्थों के उपयोग या संस्थापन को प्रतिबंधित या निषेध करता है जो इस बात की परवाह किए बिना लागू किया जाता है कि पोत पुनर्चक्रण के निमित्त है या नहीं।

ii. नए पोतों के लिये खतरनाक पदार्थों के उपयोग पर ऐसे प्रतिबंध या निषेध तत्काल लागू होंगे, यानि इस विधान के लागू होने की तारीख से, जबकि पुराने पोतों को अनुपालन के लिए पाँच वर्ष का समय दिया जाएगा।

iii. खतरनाक पदार्थों के उपयोग पर प्रतिबंध या निषेध युद्धपोतों तथा सरकार द्वारा प्रचालित गैर–वाणिज्यिक पोतों पर नहीं लागू होंगे।

iv. पोतों में प्रयुक्त खतरनाक पदार्थों की इन्वेंट्री का सर्वेक्षण तथा प्रमाणन किया जाएगा।

v. इस अधिनियम के तहत पोत पुनर्चक्रण केन्द्र अधिकृत किए जाने के लिए अपेक्षित होंगे और पोतों का ऐसे अधिकृत पोत पुनर्चक्रण केन्द्रों में पुनर्चक्रण किया जाएगा।

vi. इस अधिनियम में यह उपबंध भी किया गया है कि पोत विनिर्दिष्ट पुनर्चक्रण योजना के अनुसार पुनर्चक्रित किए जाएं। जिन पोतों का पुनर्चक्रण भारत में होगा उन्हें हांगकांग अभिसमय के प्रावधानों के अनुरूप पुनर्चक्रण के लिये तैयार प्रमाण–पत्र प्राप्त करना होगा।

vii. इस अधिनियम ने पोत पुनर्चक्रणकर्ताओं पर सांविधिक कर्तव्य अधिरोपित कर दिया है कि वे पोतों से खतरनाक अपशिष्टों के निरापद एवं पर्यावरण की दृष्टि से सही रिमूवल एवं मैनेजमेंट का सुनिश्चय करें।

viii. वैधानिक प्रावधानों के किसी भी उल्लंघन को रोकने के लिए अधिनियम में उपयुक्त दंडात्मक प्रावधान पेश किए गए हैं।

ix. प्रत्येक पोत पुनर्चक्रणकर्ता अपने पोत पुनर्चक्रण केन्द्र में कामगारों की सेफ्टी, सेहत, प्रशिक्षण और कल्याण के लिए पर्याप्त उपाय करेगा और इस प्रयोजन के लिए, फैक्ट्री अधिनियम, 1948 के प्रावधान लागू होंगे।

x. प्रत्येक पोत पुनर्चक्रणकर्ता नियमित और अस्थायी कामगारों के लिए यथाविहित तरीके से व्यक्तिगत या व्यापक बीमा कवरेज प्रदान करेगा।

पोतों के सुरक्षित एवं पर्यावरण की दृष्टि से मजबूत पोत पुनर्चक्रण के लिए हांगकांग अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन, 2009 का अनुसमर्थन करना

5.42 भारत ने पोतों के सुरक्षित एवं पर्यावरण की दृष्टि से मजबूत पोत पुनर्चक्रण के लिए हांगकांग अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन, 2009 का दिनांक 28.11.2019 को अनुसमर्थन किया है और पोत पुनर्चक्रण अधिनियम, 2019 का अधिनियमन कर दिया है जो हांगकांग कन्वेंशन (एचकेसी) के उपबंधों का प्रवर्तन सक्षम करेगा।

तटीय नौवहन

5.43 सड़क एवं रेल ट्रैफिक की भीड़–भाड को कम करने के लिए तटीय नौवहन एक ईंधन कुशल और पर्यावरण अनुकूल माध्यम है। अल्प समयावधि में बहुत अधिक मात्रा के संचलन की क्षमता तटीय नौवहन को परिवहन के अन्य माध्यमों की तुलना में तुलनीय रूप से बेहतर बनाती है। इस अंतर्निहित फायदे के बावजूद, भारत में तटीय नौवहन अभी भी अपनी शैशव अवस्था में है। भारत में तटीय नौवहन को प्रोत्साहित करने के लिए निम्नलिखित नीतिगत निर्णय लिए गए हैं :–

क) निम्नलिखित के तटीय आवागमन के लिए वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 407 के तहत कैबोटेज में छूट दी गई है:

- एग्जिम / खाली कंटेनर
- कृषि, बागवानी, मत्स्यपालन एवं पशुपालन जिंस
- उर्वरक

ख) निम्नलिखित के लिए वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 406 के तहत जलयान को चार्टर करने के लिए लाइसेंसिंग की आवश्यकता से छूट प्रदान की गई है:

- एक्विजम/खाली कंटेनर
- कृषि, बागवानी, मत्स्यपालन एवं पशुपालन जिंस
- उर्वरक

क्रूज नौवहन

5.44 सरकार ने क्रूज शिपिंग को बढ़ावा देने के लिए कई कदम उठाए हैं। क्रूज शिपिंग भारत में अपने नवोदित अवस्था में है। क्रूज शिपिंग प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रोजगार उत्पन्न करता है और देश को बड़ी मात्रा में विदेशी मुद्रा अर्जित करने में मदद करता है। सरकार की दृष्टि भारत को सागर और नदी दोनों क्रूजों के लिए वैश्विक क्रूज बाजार में स्थापित करने की है। क्रूज शिपिंग को बढ़ावा देने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय ने विदेशी फ्लैग पैसेंजर/क्रूज जहाजों के लिए पोत परिवहन महानिदेशालय से लाइसेंस प्राप्त किए बिना एक से अधिक भारतीय पत्तन पर कॉल करने के लिए दिनांक 5 फरवरी, 2029 तक के लिए कैबोटेज में रियायत कर दी है। घरेलू क्रूज़ शिपिंग को बढ़ावा देने के लिए, घरेलू क्रूज़ जहाजों को तीन वर्षों की अवधि यानि दिनांक 3.11.2020 तक के लिए मुंबई पत्तन को छोड़कर सभी प्रमुख बंदरगाहों पर, एक वर्ष में 75–100 कॉल के लिए पहले 12 घंटे के प्रवास के लिए प्रति जीटी 0.35 अमरीकी डालर के समग्र पत्तन शुल्क पर 40% की रियायत और एक वर्ष में 100 से अधिक कॉल के लिए 50% रियायत दी गई है। मुंबई पत्तन में दिनांक 1 अक्टूबर से 30 सितंबर तक शुरू होने वाले एक वर्ष में 100 कॉल या उससे अधिक के लिए 20% की रियायत लागू होगी।

5.45 वर्तमान में मुंबई, कोचिन, गोवा, नव मंगलूर और चेन्नई पत्तन क्रूज लाइनों के लिए प्रधानतया मार्गपत्तन हैं। हालांकि, कोस्टा न्यू क्लासिका क्रूज ने वर्ष 2017–18 और 2018–19 में मुंबई पत्तन को अपना गृह पत्तन बनाया था। वर्ष 2018–19 में, 2,01,872 यात्रियों को ले जाने वाले 157 जलयानों ने पांच महापत्तन नामतः मुंबई पत्तन, चेन्नई पत्तन, कोचीन पत्तन, मुरगांव पत्तन और नव मंगलूर पत्तन पर कॉल किया। क्रूज़ शिप कोस्टा विक्टोरिया, 2000 यात्री क्षमता वाला जहाज है और इसने मुंबई पत्तन को अपना गृह पत्तन बनाया हुआ है। यह सात दिन की समुद्री–यात्रा (मुंबई से माले तक) और तीन दिन की यात्रा (कोच्चि से माले) की पेशकश करता है। नवंबर 2019 से फरवरी 2020 तक क्रूज सीजन के दौरान ऐसी 9 समुद्र–यात्राएं होती हैं।

5.46 भारत की पहली प्रीमियर लग्जरी क्रूज लाइन मैसर्स जलेश क्रूज ने मुंबई में अपने क्रूज शिप 'कर्णिका' को होम–पत्तन किया है। यह भारतीय समुद्र तट के साथ–साथ चलता है और यात्रियों को अन्य देशों में भी ले जा रहा है।

5.47 भारतीय पत्तनों में इंटरनेशनल क्रूज शिपों और हैंडल किए गए यात्रियों की संख्या नीचे तालिका में दी गई है।

भारतीय पत्तनों में इंटरनेशनल क्रूज शिपों और हैंडल किए गए यात्रियों की संख्या

पत्तन	पोतों की सं.	यात्रियों की सं.	पोतों की सं.	यात्रियों की सं.	पोतों की सं.	यात्रियों की सं.	पोतों की सं.	यात्रियों की सं.
चेन्नई	4	2450	5	3202	2	1245	5	3685
कोचीन	33	35541	46	57019	42	50117	49	62753
मुंबई	40	37820	51	57076	40	56601	42	58858
नव मंगलूर	23	19160	28	30246	22	24153	26	28798
मुरगांव	28	30867	28	44182	32	44662	35	47778
कुल	**128**	**125838**	**158**	**191725**	**138**	**176778**	**157**	**201872**

5.48 भारत का पहला घरेलू क्रूज़ शिप 'आंग्रीया' अक्तूबर, 2018 से मुंबई और गोवा के बीच सर्वोत्तम श्रेणी की सुख–सुविधाओं के साथ प्रचालित हो रहा है। पोत ने मुंबई और गोवा में से प्रत्येक में 64 कॉल किए और

वर्ष 2018–19 के दौरान 55,798 यात्रियों को ढोया। वर्ष 2018–19 में भारतीय पत्तनों में हैंडल किए गए घरेलू क्रूज़ शिप और यात्रियों की संख्या नीचे तालिका में दी गई है।

वर्ष 2018–19 में भारतीय पत्तनों में हैंडल किए गए घरेलू क्रूज़ शिप और यात्रियों की संख्या			
पत्तन का नाम	पोत का नाम	कॉलों की सं.	यात्रियों की सं.
मुंबई	आंग्रीया	64	27,899
गोवा	आंग्रीया	64	27,899
कुल		128	55,798

वाणिज्य पोत परिवहन कानून संबंधी पहल

वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 को प्रतिस्थापित करने के लिए पुनर्निर्मित वाणिज्य पोत परिवहन विधेयक

5.49 वाणिज्य पोत परिवहन विधेयक, 2016 16वीं लोक सभा के भंग होने की वजह से मई, 2019 में व्यपगत हो गया। वर्तमान में, वाणिज्य पोत परिवहन विधेयक, 2016 और वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के उपबंधों का पुनर्अवलोकन करने के लिए कन्सल्टेंट के रूप में एक प्रतिष्ठित विधि विश्वविद्यालय को नियुक्त करने की प्रक्रिया प्रक्रियाधीन है।

नौ–अधिकरण (समुद्री दावा की अधिकारिता और निपटारा) अधिनियम, 2017

5.50 दिनांक 24.07.2017 को नौ–अधिकरण (समुद्री दावों की अधिकारिता और निपटारा) विधेयक, 2017 संसद में पारित किया गया। राष्ट्रपति ने दिनांक 09.08.2017 को विधेयक को अपनी सहमति प्रदान की। इस कानून का उद्देश्य संबंधित कानूनों को समेकित करने के लिए विधाई ढांचा स्थापित करना ताकि ब्रिटिश युग के पुराने कानूनों को आधुनिक भारतीय विधानों से प्रतिस्थापित किया जा सके और देश के तटीय राज्यों के सभी उच्च न्यायालयों को नौ–अधिकरण क्षेत्राधिकार दिया जा सके।

5.51 नए अधिनियम के अनुसार, सभी तटीय राज्यों के उच्च न्यायालय मैरीटाइम दावों के संबंध में नौ–अधिकरण क्षेत्राधिकार का प्रयोग करेंगे, ये दावे केवल आयातित सामान तक सीमित नहीं हैं बल्कि इनमें नाविकों के वेतन के भुगतान, मृत्यु, सैल्विज, बंधक रखने, खो जाने और खराब होने, सेवाएं एवं मरम्मत, बीमा, स्वामित्व और पुनर्ग्रहणाधिकार, पर्यावरण को हानि पहुंचने के खतरे आदि से संबंधित दावे सहित विभिन्न पहलू शामिल होंगे। इस कानून में नाविकों को वेतन के भुगतान पर उच्चतम प्राथमिकता प्रदान की गई है। इस कानून में गलत और अनौचित्यपूर्ण गिरफ्तारी के विरुद्ध संरक्षण का प्रावधान है और मामलों के एक से दूसरे उच्च न्यायालय में अंतरण का प्रावधान है।

5.52 नौ–अधिकरण (समुद्री दावा की अधिकारिता और निपटारा) अधिनियम, 2017 के अंतर्गत मूल्यांकनकर्ताओं की नियुक्ति से संबंधित नौ–अधिकरण (मूल्यांकनकर्ता) नियम, 2018 राजपत्र में दिनांक 29.07.2018 को अधिसूचित किया गया था। इस अधिनियम के तहत नौ–अधिकरण अधिकारिता की पद्धति एवं कार्यविधि, जिसमें ऐसी कार्यवाहियों में शुल्क, लागत एवं खर्च सम्मिलित है, के लिए व्यवस्था करने हेतु नौ–अधिकरण (समुद्री दावा की अधिकारिता और निपटारा) अधिनियम, 2017 की धारा 16 की उप–धारा (2) के खंड (ख) के अंतर्गत देश के तटीय राज्यों के न्यायालयों द्वारा नियम बनाए जा रहे हैं। जनवरी, 2020 की स्थिति के अनुसार कलकत्ता उच्च न्यायालय ने इन नियमों को अधिसूचित कर दिया है।

5.53 जलयान साझा करने के समझौते (वीएसए) को प्रतिस्पर्धा अधिनियम, 2002 की धारा 3 के प्रावधानों से छूट प्रदान की गई है। यह छूट शुरुआत में एक वर्ष की अवधि के लिए अर्थात् दिनांक 11 दिसंबर, 2013 से दिनांक 10 दिसंबर, 2014 तक प्रदान की गई और इसे फिर से दिनांक 5 फरवरी, 2015 से दिनांक 4 फरवरी, 2016 तक एक वर्ष के लिए आगे बढ़ाया गया। भारतीय प्रतिस्पर्धा आयोग और नौवहन महानिदेशालय, भारत सरकार द्वारा की गई उक्त छूट की संयुक्त समीक्षा के बाद इसे समय–समय पर बढ़ाया गया है और वर्तमान में, उक्त छूट दिनांक 3.7.2021 तक विधिमान्य है ताकि प्रतिस्पर्धा–रोधी मूल सिद्धांतों से समझौता किए बिना भारत में लाइनर पोत परिवहन उद्योग में व्यापार करने की आसानी को बढ़ावा दिया जाए।

अध्याय – VI

संगठनों का कामकाज

एससीआई पन्ना अपतट आपूर्ति जलयान

नौवहन महानिदेशालय

6.1 नौवहन महानिदेशालय डीजी (एस), पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार का एक संबद्ध कार्यालय है जिसकी स्थापना 1949 में भारतीय समुद्री प्रशासन के रूप में की गई थी। यह समुद्र में जीवन और पोतों की सुरक्षा सुनिश्चित करने और समुद्री प्रदूषण को रोकने के लिए नौवहन नीति और विधान के कार्यान्वयन संबंधी कार्य करता है और समुद्री शिक्षा एवं प्रशिक्षण को बढ़ावा देने, नाविकों की परीक्षा एवं प्रमाणन तथा अन्य अधीनस्थ कार्यालयों द्वारा प्रभावी कार्य सुनिश्चित करने के लिए उनके पर्यवेक्षण आदि सहित अंतरराष्ट्रीय समुद्री संगठनों के अन्य अनिवार्य विनियमों को प्रभावी रूप से कार्यान्वित करता है। नौवहन महानिदेशक को वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 7 के अंतर्गत नियुक्त किया जाता है।

6.2 नौवहन महानिदेशक के प्रशासनिक सचिवालय में अपर नौवहन महानिदेशक और उप नौवहन महानिदेशक (गैर तकनीकी) शामिल हैं। तकनीकी पक्ष में नौवहन संबंधी मामलों में नॉटिकल सलाहकार द्वारा, समुद्री इंजीनियरिंग के क्षेत्र में प्रधान सर्वेक्षक द्वारा तथा नौवास्तुकला पक्ष में प्रधान पोत सर्वेक्षक द्वारा महानिदेशक की सहायता की जाती है। नौवहन महानिदेशालय के क्षेत्रीय (फील्ड) कार्यालयों के प्रमुख प्रधान अधिकारी हैं, जिनकी सहायता के लिए इंजीनियरिंग, नौवास्तुकला और नॉटिकल पक्ष के सर्वेक्षक हैं। संबद्ध कार्यालयों के प्रमुखों को उनके अधीनस्थ अधिकारियों द्वारा सहायता प्रदान की जाती है और वे नौवहन महानिदेशक को विभिन्न सांविधिक कार्यों को करने में मदद भी करते हैं। नॉटिकल सलाहकार तथा मुख्य सर्वेक्षक क्रमशः मास्टर/मेट्स और इंजीनियरों के मुख्य परीक्षक भी हैं।

नौवहन महानिदेशालय के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन कार्यालयों का कामकाज

6.3 1929 में वाणिज्यिक समुद्री विभाग (एमएमडी) स्थापित किए गए और इनके मुख्यालय मुंबई, कोलकाता और चेन्नई में हैं। एमएमडी कोच्चि को जिला स्तर के कार्यालय में उन्नयन किया गया और वर्ष 2005 में कांडला में एक नया जिला स्तर का कार्यालय खोला गया। वर्ष 1949 में मुंबई में नौवहन महानिदेशालय की स्थापना के समय तक ये विभाग सीधे तौर पर मंत्रालय के अंतर्गत थे। वाणिज्यिक समुद्री विभागों (एमएमडी) के मुख्य कार्य समुद्र में पोतों और जीवन की सुरक्षा, पोतों का पंजीकरण, टनभार मापन, कर्मीदल आवास, लोड लाईन का सर्वेक्षण, सुरक्षा निर्माण, प्रदूषण से बचाव, नौवहन संबंधी मौतों और दुर्घटनाओं की जाँच, यात्री पोतों का सर्वेक्षण, जहाज़ पर रेडियो उपस्कर, जीवन रक्षक और अग्नि शामक उपकरणों के लिए सांविधिक उपस्करों का निरीक्षण और अनुमोदन, वायरलैस टैलीग्राफी, वैश्विक समुद्री संकट एवं सुरक्षा पद्धतियों, नौचालनात्मक सहायता यंत्रों, प्रदूषण रोकथाम उपस्करों, राज्य एवं केन्द्र सरकार के संगठनों की ओर से पोत की मरम्मत और निर्माण कार्य का पर्यवेक्षण, पत्तन राज्य नियंत्रण निरीक्षण, वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 आदि के अंतर्गत संगत जाँच नियमों के अनुसार सक्षमता के प्रमाण पत्र के विभिन्न ग्रेडों के परीक्षण और प्रमाणन से संबंधित विभिन्न वाणिज्यिक नौवहन कानूनों और नियमों को लागू करना है।

6.4 नए कानूनों के रूप में समय–समय पर दिए जाने वाले अतिरिक्त उत्तरदायित्वों जैसे सामान का बहुरीत्यात्मक परिवहन अधिनियम, एडमिरैलिटी अधिनियम, नाविकों की भर्ती एवं तैनाती नियमावली और भारत द्वारा अधिसूचित, पोतों की सुरक्षा प्रदूषण नियंत्रण से संबंधित विभिन्न अंतरराष्ट्रीय कन्वेंशनों के अनुसरण में अधिकतर सर्वेक्षण, निरीक्षण एवं प्रमाणन का कार्य आईएसीएस की विभिन्न वर्गीकरण सोसाइटियों/ मान्यता प्राप्त संगठनों को सौंपा गया है ये संगठन महत्वपूर्ण सर्वेक्षणों पर नौवहन महानिदेशालय की चयनित पर्यवेक्षण की भूमिका के साथ निदेशालय के मान्यता प्राप्त संगठनों के रूप में कार्य करेंगे।

यात्री पोत सर्वेक्षण

6.5 सभी यात्री पोतों का निर्माण के दौरान और तत्पश्चात् वार्षिक रूप से हल, उपस्कर आदि का सर्वेक्षण किया जाना होता है। सर्वेक्षण के पूरा कर लिए जाने पर यात्री पोत सुरक्षा प्रमाणपत्र, स्थान प्रमाणपत्र, विशेष व्यापार पोत सुरक्षा प्रमाणपत्र, छूट प्रमाणपत्र, 'ए' प्रमाणपत्र और सर्वेक्षण का प्रमाणपत्र जैसे प्रमाणपत्र जारी किए जाते हैं।

कार्गो पोत सुरक्षा निर्माण (सीएसएससी) सर्वेक्षण

6.6 यथासंशोधित सोलास, 74 कन्वेंशन की अपेक्षाओं के अंतर्गत प्रशासन, विभिन्न प्रकार के निर्माणाधीन कार्गो पोतों का निर्माण के दौरान और उसके बाद आवधिक और वार्षिक रूप से सीएसएससी सर्वेक्षणों को करवाने के लिए उत्तरदायी है। विदेशों में निर्माणाधीन/पुनर्निर्माणाधीन कार्गो पोतों के सर्वेक्षण का कार्य और तत्पश्चात् आवधिक/वार्षिक रूप से सर्वेक्षण का कार्य मान्यता प्राप्त वर्गीकरण सोसाइटियों को सौंपा गया है।

6.7 समय–समय पर हुए संशोधन के अनुरूप एम.एस. (रेडियो) नियम, 1983 तथा एसओएलएएस 74 के अध्याय IV के अनुपालन में समुद्र में जाने वाले 300 जी.टी. से अधिक के सभी जलयानों का सर्वेक्षण किया जाना है तथा सुरक्षा रेडियो प्रमाण–पत्र जारी किया जाना अपेक्षित है। सर्वेक्षण में ऑन बोड संकट, सुरक्षा और सामान्य संचार के लिए रेडियो उपस्कर की जांच निहित होती है और प्रमाण–पत्रों के हार्मोनाइजेशन के साथ सुरक्षा रेडियो प्रमाण पत्र जारी किया जाता है।

परीक्षा

6.8 तकनीकी में आधुनिक विकास तथा स्टीम और मोटर दोनों प्रकार की ऊर्जा द्वारा संचालित तकनीकी रूप से उन्नत पोतों पर हमारे युवा समुद्री इंजीनियरों द्वारा काम करने को प्रोत्साहित करने के लिए, मुख्य अभियांत्रिकी परीक्षक, वर्ष 2018 के ईएसी परिपत्र 7 के तहत इन पोतों पर काम करने के बाद विभिन्न ग्रेडों के लिए सक्षमता परीक्षा के संयुक्त स्टीम एवं मोटर परीक्षा में शामिल होने वाले अभ्यर्थियों के लिए अर्हता समुद्री सेवा आवश्यकताओं का निर्धारण करते हैं।

टैबलैट आधारित परीक्षा प्रणाली (टीबीईएस) परियोजना

6.9 एसटीसीडब्ल्यू कन्वेंशन और डिजिटल इंडिया के समान नौवहन महानिदेशालय (डीजीएस) सक्षमता परीक्षा प्रमाणपत्र (सीओसी) के मौजूदा मैनुअल लिखित परीक्षा को टैबलैट आधारित सीओसी परीक्षा प्रणाली में अंतरित करेगा। निदेशालय द्वारा नैशनल इंस्टिट्यूट ऑफ स्मार्ट गवर्मेंट (एनआईएसजी) को परामर्शदाता के रूप में नियुक्त किया गया है, जिसने व्यवहार्यता अध्ययन; विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर); अभिरूचि की अभिव्यक्ति (ईओआई) तथा प्रस्ताव के लिए अनुरोध (आरएफपी) प्रस्तुत किए हैं। एमएमडी में टैबलैट आधारित परीक्षा प्रणाली लागू करने के बाद इंस्टिट्यूट ऑफ मैरीटाइम इंजिनीयर्स ऑफ इंडिया (आईएमईआई) को आउटसोर्स की गई वर्तमान एनसीवी परीक्षा को भी डीजीएस की टैबलैट आधारित परीक्षा प्रणाली के साथ मिला दिया जाएगा।

मौखिक परीक्षाओं के लिए वीडियो कान्फरेंसिंग

6.10 मौखिक परीक्षाओं के लिए वीडियो कन्फरेंसिंग हेतु सिस्टम इंटिग्रेटर के चयन के लिए परामर्श सेवाएं प्रदान करने हेतु दिनांक 29 अगस्त, 2019 को नैशनल इंस्टिट्यूट ऑफ स्मार्ट गवर्मेंट (एनआईएसजी) को कार्य सौंपा गया था। सिस्टम की अपेक्षाओं को समझने के लिए निदेशालय में दिनांक 19.11.2019 को एक पूर्व–आरएफपी बैठक आयोजित की गई थी और प्रस्ताव के लिए अनुरोध (आरएफपी) को जल्द ही अंतिम रूप देकर प्रकाशित किया जाएगा।

सुरक्षा उपकरण सर्वेक्षण

6.11 वर्गीकरण संस्थाएं (आरओ) सोलास 1974 कन्वेंशन यथासंशोधित, वाणिज्यिक पोत परिवहन (एम एस) (अग्निशमन यंत्र) नियम, 1990 और वाणिज्यिक पोत परिवहन (जीवन रक्षा यंत्र) नियम, 1991 की अपेक्षाओं के अंतर्गत पोतों पर मौजूदा सुरक्षा उपकरणों का सर्वेक्षण करती हैं तथा प्रमाण पत्र जारी करती हैं।

भारतीय पत्तनों में आने वाले पोतों को तटीय बिजली की आपूर्ति

6.12 दो पत्तनों, नामतः अदानी पत्तन, मुंदरा और कोच्ची पत्तन ने 1 नवंबर, 2019 से आने वाले पोतों को तटीय बिजली की आपूर्ति करना शुरू किया है। अदानी पत्तन, मुंदरा, पत्तनों पर 50 कि.वा. से कम तटीय बिजली की मांग वाले टगों, बार्जों, पायलट बोटों और अन्य प्रकार के जलयानों को तटीय बिजली की आपूर्ति करेगा और कोच्ची पत्तन पत्तनों पर 125 कि.वा. से कम तटीय बिजली की मांग वाले टगों, बार्जों, पायलट बोटों और अन्य प्रकार के जलयानों को तटीय बिजली की आपूर्ति करेगा।

अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण रोकथाम (आईओपीपी) सर्वेक्षण

6.13 वर्गीकरण संस्थाएं (आरओ) एमएआरपीओएल 73/38 कन्वेंशन के विभिन्न अनुबंधों के अंतर्गत तेल प्रदूषण के लिए सर्वेक्षण और प्रमाणन के लिए भी उत्तरदायी हैं। इस सर्वेक्षण में, समुद्री पर्यावरण की सुरक्षा एवं संरक्षा के लिए प्रदूषण बचाव उपस्करों का निरीक्षण किया जाता है।

स्वच्छ सागर पोर्टल का उपयोग

6.14 निदेशालय की अधिसूचना के अनुसार, इस बात को नजरंदाज करते हुए कि वैस्ट रिसेप्शन फेसिलिटी की आवश्यकता है या नहीं, सभी पोतों को पोतों पर अपशिष्टों की मात्रा को सूचित करते हुए पोर्टल पर अग्रिम सूचना प्रपत्र को भरना होगा। यदि वैस्ट रिसेप्शन सुविधा का प्रयोग किया जाता है, तो अपशिष्ट एकत्र करने वाले कार्मिक को अपशिष्ट रसीद अपलोड करनी होगी। उपर्युक्त दो मानदंडों के आधार पर, अर्थात् अग्रिम सूचना प्रपत्र (एएनएफ) और अपशिष्ट रसीद अपलोड करने के माध्यम से अपशिष्ट का उपयोग, वर्तमान में स्वच्छ सागर को लगभग 11 महापत्तनों और 40 लघु पत्तनों में लागू किया गया है।

फिटनेस प्रमाणपत्र और अंतरराष्ट्रीय प्रदूषण निवारक प्रमाणपत्र (आई पी पी सी)

6.15 बल्क में हानिकारक तरल पदार्थों के वहन के लिए फिटनेस प्रमाणपत्र/आईपीपीसी एमएआरपीओएल के अनुबंध।। और अंतरराष्ट्रीय समुद्री संगठनों द्वारा तैयार किए गए गैस तथा रसायन संहिताओं के अंतर्गत किए गए सर्वेक्षणों के पश्चात् जारी किए जाते हैं। यह सर्वेक्षण सामान्यतः विभाग की ओर से

वर्गीकरण सोसाइटियों द्वारा जारी किए जाते हैं और उनकी रिपोर्ट के आधार पर जलयान को प्रमाणपत्र जारी किए जाते हैं।

6.16 जैसा नीचे तालिका में दिया गया है भारतीय ध्वज के अंतर्गत पंजीकृत जलयानों में निरन्तर वृद्धि हुई है:

पोतों का पंजीकरण

क्र. सं.	अवधि	तटीय	विदेशी	योग
1	2017	929	443	1372
2	2018	945	456	1401
3	2019	972	457	1429

सरकारी नौवहन कार्यालय, मुंबई / चेन्नई / कोलकाता

6.17 वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 11 के अंतर्गत स्थापित सरकारी नौवहन कार्यालयों के मुख्य कार्य इस प्रकार हैं :

- तैनात किए गए नाविकों को उचित समय पर जलयान पर उपस्थित होने के लिए साधन मुहैया कराना
- समुद्री सेवा में प्रशिक्षुता को सरल बनाना
- जहाज के मास्टर, स्वामी अथवा एजेंट अथवा जहाज के किसी भी सदस्य के बीच के विवादों को धारा 132 के अंतर्गत सुनना और निर्णय देना।
- सतत निष्पादन प्रमाण पत्र सह नाविक पहचान दस्तावेज (सीडीसी) जारी करना।

सतत निष्पादन प्रमाण पत्र जारी करना

6.18 भारतीय ध्वज पोतों पर कार्य करने के लिए भारतीय नाविकों के पास सतत निष्पादन प्रमाणपत्र (सीडीसी) होना आवश्यक है। सीडीसी जारी करने संबंधी समस्त प्रक्रिया को जून, 2015 से ऑनलाइन बना दिया गया है। दिसंबर, 2019 के अंत तक इस सुविधा का लाभ उठाने वाले कुल नाविकों की संख्या 65043 है और जारी किए गए कुल सीडीसी 55866 है। वर्ष 2019, में जारी सीडीसी इस प्रकार है:

नई सीडीसी	55866
सीडीसी नवीकरण	7605
प्रतिरुप सीडीसी	600
प्रतिस्थापन सीडीसी	9091

नाविक रोजगार कार्यालय मुम्बई / कोलकाता / चेन्नई

6.19 वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 12 के अंतर्गत स्थापित किए गए नाविक रोज़गार कार्यालयों ने वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम की धारा 95 से 98 तक में किए गए प्रावधानों के अनुसार और समय–समय पर निदेशालय द्वारा जारी किए गए निर्देशों और आदेशों द्वारा दिए गए मार्गदर्शन के अनुसार कार्य करना जारी रखा है। वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम 1958 की संशोधित धारा 95 के अनुसार नाविक रोज़गार कार्यालयों के कार्यों में निम्नलिखित शामिल हैं–

- लाईसेंस जारी करना, भर्ती एवं स्थानन सेवाएँ उपलब्ध करवाने वालों को विनियमित और नियंत्रित करना।
- यह सुनिश्चित करना कि नाविकों द्वारा उनकी भर्ती अथवा स्थानन के लिए प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रुप से संपूर्ण अथवा आंशिक रूप में कोई शुल्क अथवा फीस वहन न की जाए।
- यह सुनिश्चित करना कि भर्ती और स्थानन सेवाएँ उपलब्ध करवाने वालों से संबंधित शिकायतों, की जाँच, यदि आवश्यक हो, के लिए पर्याप्त मशीनरी और प्रक्रियाएँ मौजूद हों
- बायोमीट्रिक नाविक पहचान दस्तावेज (बीएसआईडी) जारी करना।
- दिनांक 31.12.2019 तक जारी की गई कुल (बीएसआईडी) की संख्या नीचे दी गई है:

मुंबई	16031
चेन्नई	9298
कोलकाता	3945
कुल	29274

भारत में समुद्री प्रशिक्षण

6.20 भारत में समुद्री यात्रा की एक लंबी परंपरा है। यह विश्व में 16वां सबसे बड़ा पोत स्वामी राष्ट्र है। इस गौरवशाली परंपरा में योगदान करने वाला एकलौता सबसे बड़ा कारक है भारत में मर्चेंट नेवी के मज़बूत, समर्पित, कुशल और भरोसेमंद नाविक अधिकारियों और रेटिंग की उपस्थिति। पोतों की सुरक्षा और कुशलता, भली–भांति प्रशिक्षित नाविकों की व्यावसायिक योग्यता और समर्पण पर महत्वपूर्ण रूप से निर्भर हैं। भारत में समुद्री कर्मियों के लिए उच्च गुणवत्ता वाले प्रशिक्षण को हमेशा से अत्यधिक महत्व दिया गया है, जिससे भारत को वैश्विक नौवहन को कर्मियों की आपूर्ति करने वाले एक प्रमुख देश के रुप में उभरने में सहायता मिली है। पूरे विश्व में भारतीय नाविकों की बढ़ रही माँग भारत में प्राप्त होने वाली शिक्षा और प्रशिक्षण की गुणवत्ता का प्रमाण है।

6.21 इस समय 151 समुद्री प्रशिक्षण संस्थान मौजूद हैं। विभिन्न समुद्र–पूर्व प्रशिक्षण संस्थानों की क्षमता का सारांश नीचे दिया गया है :–

समुद्र पूर्व प्रशिक्षण	कुल अनुमोदित वार्षिक क्षमता
नॉटिकल विज्ञान में डिप्लोमा	2670
स्नातक समुद्री अभियांत्रिकी	2576
इलेक्ट्रो तकनीकी अधिकारी	2068
बीई/बीटेक समुद्री अभियांत्रिकी	2762
सामान्य उद्देश्य रेटिंग के लिए प्रशिक्षण	7600
समुद्री केटरिंग में प्रमाणन पाठ्यक्रम	2006
बीएससी नॉटिकल विज्ञान	1865
जोड़	**21,547**

6.22 अनुमोदित (समुद्र–पूर्व) पाठ्यक्रमों में क्षेत्र–वार वार्षिक प्रवेश क्षमता :–

क्षेत्र	पाठ्यक्रम का नाम	स्वीकृत प्रवेश
पूर्वी क्षेत्र	नॉटिकल विज्ञान में डिप्लोमा	शून्य
	स्नातक समुद्री अभियांत्रिकी	140
	इलेक्ट्रो तकनीकी अधिकारी	120
	बीई/बीटेक समुद्री अभियांत्रिकी	526
	सामान्य उद्देश्य रेटिंग के लिए प्रशिक्षण	700
	समुद्री केटरिंग में प्रमाणन पाठ्यक्रम	240
	बीएससी नॉटिकल विज्ञान	190
	जोड़	**1916**
पश्चिमी क्षेत्र	नॉटिकल विज्ञान में डिप्लोमा	2000
	स्नातक समुद्री अभियांत्रिकी	1220
	इलेक्ट्रो तकनीकी अधिकारी	916
	बीई/बीटेक समुद्री अभियांत्रिकी	560
	सामान्य उद्देश्य रेटिंग के लिए प्रशिक्षण	2200
	समुद्री केटरिंग में प्रमाणन पाठ्यक्रम	1046
	बीएससी नॉटिकल विज्ञान	625
	जोड़	**8567**

क्षेत्र	पाठ्यक्रम का नाम	स्वीकृत प्रवेश
उत्तरी क्षेत्र	नॉटिकल विज्ञान में डिप्लोमा	560
	स्नातक समुद्री अभियांत्रिकी	120
	इलेक्ट्रो तकनीकी अधिकारी	72
	बीई/बीटेक समुद्री अभियांत्रिकी	120
	सामान्य उद्देश्य रेटिंग के लिए प्रशिक्षण	880
	समुद्री केटरिंग में प्रमाणन पाठ्यक्रम	160
	बीएससी नॉटिकल विज्ञान	शून्य
	जोड़	**1912**
दक्षिणी क्षेत्र	नॉटिकल विज्ञान में डिप्लोमा	110
	स्नातक समुद्री अभियांत्रिकी	1096
	इलेक्ट्रो तकनीकी अधिकारी	960
	बीई/बीटेक समुद्री अभियांत्रिकी	1556
	सामान्य उद्देश्य रेटिंग के लिए प्रशिक्षण	3820
	समुद्री केटरिंग में प्रमाणन पाठ्यक्रम	560
	बीएससी नॉटिकल विज्ञान	1050
	जोड़	**9152**

6.23 वर्ष 2019 के दौरान 07 संस्थानों को निलंबित किया गया, 09 संस्थानों को बंद किया गया और 02 संस्थानों ने स्वेच्छा से मान्यता वापस ली। कुलमिलाकर, नौवहन महानिदेशालय द्वारा 18 संस्थानों को मान्यता वापसी, बंद किए जाने और निलंबन संबंधी आदेश जारी किए गए थे। वर्तमान में, डीजीएस अनुमोदित 151 समुद्री प्रशिक्षण संस्थान कार्य कर रहे हैं।

ई–गवर्नेंस प्रयास

6.24 नौवहन महानिदेशालय ने ई–प्लेमटफॉर्म पर अपने स्टेकहोल्डरों हेतु अपनी सेवाएं प्रदान करने के लिए कई उपाय किए हैं। वर्ष 2004 में डीजीएस द्वारा ई–समुद्र नामक ई–गवर्नेंस परियोजना की संकल्पना की गई थी। गत दो वर्षों में नई आवश्यकताओं के अनुरूप इन ई–समुद्र मॉड्यूल्स का पुनरुत्थान/उन्नयन किया गया है। इसके द्वारा डीजीएस की कई सेवाएं ई–प्लेटफॉर्म पर लाई गई हैं। ये निम्नानुसार हैं:

पोतों का पंजीकरण

6.25 डीजीएस अपने क्षेत्रीय कार्यालय (वाणिज्यिक समुद्री विभाग) के माध्यम से भारतीय ध्वज पोतों के रजिस्ट्रार के रूप में कार्य करता है। मई, 2015 और उसके बाद से भारतीय पोतों के पंजीकरण की सम्पूर्ण कार्य–प्रक्रिया और संबंधित कार्य–प्रक्रियाएं जैसे नाम के बदलाव, मॉर्टगेज में बदलाव आदि को ऑनलाइन कर दिया गया है। दिसम्बर, 2019 के अन्त तक 2284 भारतीय पोतों ने इस सुविधा का उपयोग किया।

लाईसेंसिंग तथा चार्टरिंग अनुमतियों को जारी करना

6.26 नवम्बर, 2014 से अनुमति के लिए आवेदन भरा जाना, ऐसे आवेदन पर कार्रवाई करना (आयात और निर्यात चार्टर दोनो के लिए), शुल्क का भुगतान और ऐसी अनुमतियों को जारी किया जाना पूर्ण रूप से ऑनलाइन है। दिसंबर, 2019 के अंत तक 4623 आवेदन पत्रों पर कार्रवाई की गई है।

समवर्ती प्रतिक्रिया प्रणाली

6.27 एक समवर्ती प्रतिक्रिया तंत्र का विकास किया गया है और डीजीएस द्वारा प्रदान की गई विभिन्न सेवाओं पर सेवा उपयोगताओं से प्रतिक्रिया/इनपुट प्राप्त करने के लिए डीसीएस की आधिकारिक वेबसाइट पर हॉस्ट किया गया है। कथित प्रतिक्रिया तंत्र में अन्य हितधारकों से शिकायतों को प्राप्त करने तथा प्राप्त शिकायतों के निवारण किए जाने के लिए भी व्यवस्था

है। समवर्ती प्रतिक्रिया तंत्र सेवा उपयोगकर्ताओं को प्रयुक्त सेवा के मूल्यांकन और इसके साथ वर्णनात्मक टिप्पणियां प्रदान करने की अनुमति भी देता है। समवर्ती प्रतिक्रिया तंत्र अब मजबूत शिकायत निवारण तंत्र में परिवर्तित हो गया है शिकायतों के समाधान का अनुवीक्षण तीन सदस्यों का एक दल करता है। वर्ष 2019 में कुल 3635 प्रतिक्रियाएं प्राप्त हुई थीं जिनका समाधान किया गया है। यह देखा गया है कि वर्ष के दौरान शिकायत निवारण के लिए औसत प्रतिक्रिया समय 1.5 दिवस है, जो 31 दिसंबर, 2019 को समाप्त तिमाही में घटकर 1.3 दिवस हो गया है।

ई–लर्निंग प्लेटफार्म

6.28 नौवहन महानिदेशालय पहला ऐसा समुद्री प्रशासन है जिसने समुद्रकर्मियों के लिए ऑनलाइन शिक्षा प्लेटफार्म या पोस्ट–सी प्रशिक्षण चालू किया है। समुद्रकर्मियों के लिए यह प्रशिक्षण मुफ्त प्रदान किया जाता है। एलएमएस आधारित प्लेटफार्म में परस्पर संवादात्मक विडियो, मॉकटेस्ट और दुविधा निवारण सत्र शामिल है। 18000 से अधिक भारतीय समुद्रकर्मी इस प्लेटफार्म का उपयोग कर रहे हैं।

नौवहन महानिदेशालय द्वारा किए गए नए प्रयास

6.29 दिनांक 27.10.2017 को फाईल सं. एसवाई–16023/6/2015–एसबीआर के तहत जारी, अक्तूबर, 2017 में यथा संशोधित तथा दिनांक 28.02.2019 को पुनः संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा शुरू की गई 'पोत निर्माण वित्तीय सहायता नीति 2016–2026' के कार्यान्वयन में निदेशालय सहायता कर रहा है। पोत निर्माण वित्तीय सहायता नीति और दिशानिर्देश दिनांक 1 अप्रैल, 2016 से लागू हुए और 1 अप्रैल, 2016 से 31 मार्च, 2026 तक, उक्त तारीखों सहित, के दौरान हस्ताक्षरित पोत निर्माण करारों पर लागू होंगे।

6.30 पोतों के सुरक्षित और पर्यावरण की दृष्टि से मजबूत पुर्नचक्रण के संबंध में हांक कांग कन्वेंशन, 2009 के अनुसमर्थन में भारत के राष्ट्रपति द्वारा हस्ताक्षरित दस्तावेज सचिव (पोत परिवहन), भारत सरकार के नेतृत्व वाले भारतीय प्रतिनिधि मंडल द्वारा लंदन में आईएमओ एसेंबली के 31वें नियमित सत्र के दौरान दिनांक 28.11.2019 को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन के महासचिव को सौंपा गया था। पोत पुनर्चक्रण अधिनियम, 2019 को दिनांक 03.12.2019 को लोक सभा में तथा दिनांक 10.12.2019 को राज्य सभा में पारित किया गया। भारत को वर्ष 2020–21 के दौरान दो वर्षों की अवधि के लिए आईएमओ परिसर में श्रेणी 'ख' के लिए दुबारा चुना गया है। इसके चुनाव आईएमओ, लंदन में 31वें नियमित सत्र के दौरान दिनांक 29.11.2019 को आयोजित हुए। दिनांक 02.12.2019 को नई दिल्ली में भारत सरकार और स्वीडन की परिवहन एजेंसी के बीच समुद्रकर्मियों के प्रमाणपत्रों की आपसी मान्यता के लिए एक समझौते पर हस्ताक्षर किए गए। इससे स्वीडन के ध्वज पोतों पर भारतीय समुद्रकर्मियों को रोजगार प्राप्त करने में सहायता मिलेगी।

नाविक भविष्य निधि संगठन, मुंबई

6.31 नाविक भविष्य निधि योजना, भारतीय मर्चेंट नेवी के समुद्रकर्मियों के लिए बनाई गई पहली सामाजिक सुरक्षा योजना, जिसे नाविक भविष्य निधि अधिनियम, 1966 (1966 का 4) के अधिनियम द्वारा बनाया गया था, को दिनांक 01.07.1964 से पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू किया गया ताकि समुद्रकर्मी सदस्यों की मौत होने पर, वृद्धावस्था सेवानिवृत्ति लाभ के रूप में समुद्रकर्मी और उनके परिवार के सदस्यों के लिए एक भविष्य निधि की संस्था की व्यवस्था की जा सके। नाविक भविष्य निधि, न्यासी बोर्ड द्वारा निवेशित और प्रशासित की जाती है जिनमें अध्यक्ष और सरकार, नियोक्ताओं और कर्मचारियों से एक–एक प्रतिनिधि लेकर तीन प्रतिनिधि होते हैं। नौवहन महानिदेशक न्यासी बोर्ड के पदेन अध्यक्ष हैं और आयुक्त, बोर्ड के मुख्य कार्यपालक अधिकारी और बोर्ड के सचिव भी हैं। वर्ष 2019 में एसपीएफओ लगभग 88,000 भारतीय समुद्रकर्मियों के भविष्यनिधि खातों का रखरखाव कर रहा था।

नाविकों के लिए राष्ट्रीय कल्याण बोर्ड

6.32 वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 218 के अंतर्गत भारत सरकार ने तट अथवा पोत पर रहने वाले समुद्रकर्मियों के कल्याण को बढ़ावा देने के लिए किए जाने वाले उपायों पर सरकार को सलाह देने के लिए समुद्रकर्मियों के लिए एक राष्ट्रीय कल्याण बोर्ड का गठन किया है। इस बोर्ड

में पोत परिवहन मंत्री अध्यक्ष और पोत परिवहन राज्य मंत्री उपाध्यक्ष के रूप में कार्य करते हैं। इस बोर्ड में 2 संसद सदस्य (एक लोक सभा से और एक राज्य सभा से), 4 केन्द्र सरकार के प्रतिनिधि, पोत स्वामियों और समुद्रकर्मियों के तीन–तीन प्रतिनिधि, 2 पत्तन न्यासों के प्रतिनिधि, 1 गैर सरकारी सदस्य समुद्रकर्मियों के कल्याण अथवा सार्वजनिक कल्याण के क्षेत्र से, समुद्रकर्मियों के कल्याण में सोसाईटी के हित की ओर से 1 प्रतिनिधि शामिल हैं। वर्तमान राष्ट्रीय कल्याण बोर्ड का कार्यकाल 2 मई, 2020 को समाप्त हो जाएगा।

नाविक कल्याण निधि सोसाइटी

6.33 नाविक कल्याण निधि सोसाइटी भारतीय समुद्रकर्मियों और उनके परिवारों के कल्याणार्थ एक केन्द्रीय संगठन है। यह सोसाइटी सोसाइटी पंजीकरण अधिनियम 1860 और बम्बई लोक न्यास अधिनियम 1950 के अंतर्गत एक न्यास के रूप में पंजीकृत है। यह सोसाइटी भारतीय नौवहन के साथ जुड़े विभिन्न हितों का प्रतिनिधित्व करती है जिनमें भारतीय और विदेशी पोत स्वामियों के प्रतिनिधि और साथ ही नाविक व अधिकारियों के लिए नाविक यूनियन व अधिकारियों के अलग–अलग प्रतिनिधि शामिल हैं। सोसाइटी के कार्यों और मामलों का नियंत्रण प्रबंधन समिति के पास है जिसके पदेन अध्यक्ष नौवहन महानिदेशक हैं। एसडब्ल्यूएफएस लगभग 75,000 भारतीय समुद्रकर्मियों की ग्रेच्युटी का प्रबंधन करती है। मैरीटाइम लेबर कन्वेंशन, 2006 के विनियम 4.5 के अनुसरण को सुनिश्चित करने के लिए एसडब्ल्यूएफएस भारत सरकार का केंद्रीय संगठन है और इसका अनुसरण करने के लिए एसडब्ल्यूएफएस द्वारा समुद्रकर्मियों और उनके परिवारों के लिए विभिन्न कल्याण योजनाओं को लागू कर पहले ही कदम उठाए गए हैं। एसडब्ल्यूएफएस द्वारा अब तक लागू की गई कल्याण योजनाएं हैं (i) उत्तरजीवी हितलाभ योजना (ii) अशक्तता हितलाभ योजना (iii) मातृत्व हितलाभ योजना (केवल महिला नाविकों के लिए) (iv) वृद्धावस्था हितलाभ योजना और (v) परिवार हितलाभ योजना।

दीपस्तंभ और दीपपोत महानिदेशालय

6.34 दीपस्तंभ अधिनियम, 1927 के अनुसार, दीपस्तंभ और दीपपोत महानिदेशालय भारत की तटरेखा के साथ समुद्री नौचालन सहायता की स्थापना एवं अनुरक्षण करता है।

संगठनात्मक ढांचा

6.35 महानिदेशालय की अध्यक्षता महानिदेशक द्वारा की जाती है इसके 9 दीपस्तंभ जिलों के मुख्यालय गांधीधाम, जामनगर, मुंबई, गोवा, कोचीन, चेन्नै, विशाखापट्टणम, कोलकाता और पोर्ट ब्लेयर में हैं।

नौचालन के लिए सहायता

6.36 स्वतंत्रता के समय 17 दीपस्तंभ थे। आज की तारीख में, डीजीएलएल द्वारा रखरखाव की जा रही नौचालन की अन्य सहायक सुविधाएं नीचे दर्शाई गई है:–

क्र. सं.	नौचालन को सहायता	संख्या
1.	दीपस्तंभ	194
2.	दीपपोत	
3.	डीजीपीएस स्टेशन	23
4.	रेकॉन्स	
5.	गहन समुद्र में प्रदीप्त बॉयज	21
6.	राष्ट्रीय स्वचालित पहचान प्रणाली (एआईएस) (फिजीकल शोर स्टेशन (पीएसएस)	87
7.	जलयान यातायात सेवा – कच्छ की खाड़ी (9 रडार और 4 एआईएस बेस स्टेशन एवं 2 डारेक्शन फाइंडर)	01
8.	दीपस्तंभ टैन्डर जलयान	03
9.	नेशनल नैवटैक्स चेन (मुंबई और विजाग पर 7 टीएक्स स्टेशन, 7 मॉनीटरिंग स्टेशन और नेवटैक्स कंट्रोल सैंटर)	01

दीप स्तंभ

6.37 दीपस्तंभ भूमि पर, तटरेखा के नजदीक अथवा पानी में बनी एक संरचना होती है । दीपस्तंभ का टॉवर दिन के समय अपने रंग संयोजन के साथ एक निशानी के रूप में और समुद्र यात्रियों द्वारा रात के समय पहचान हेतु विशिष्ट प्रकार के एक शक्तिशाली प्रकाश पुंज के रूप में कार्य करता है। एक दीपस्तंभ का उपयोग स्थिति रेखा हासिल करने के लिए खतरनाक बलुआ जमीन, रेतीला तट, चट्टान आदि को इंगित करने हेतु और भूस्खलन, हैडलैन्ड, नदीमुख/पत्तनों के प्रवेश आदि को इंगित करने के लिए किया जा सकता है।

दीप स्तंभ

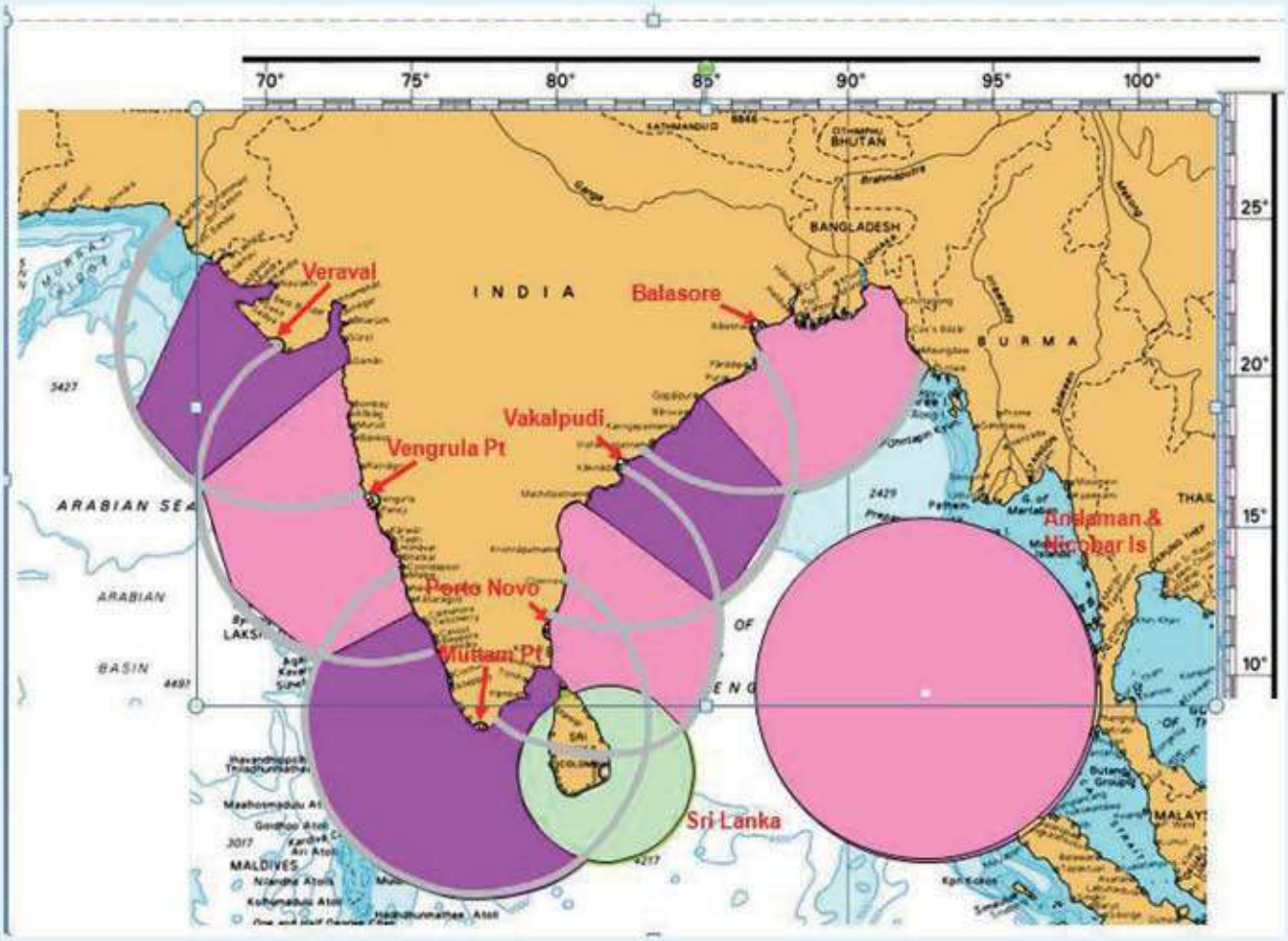
दीपपोत

6.38 एक दीपपोत वही काम करता है जो एक दीपस्तंभ करता है और यह समुद्र में ऐसी जगह अवस्थित होता है, जहाँ एक दीपस्तंभ का निर्माण करना व्यवहार्य नहीं है। दीपस्तंभ एवं दीपपोत महानिदेशालय गुजरात के भावनगर तट पर दीपपोत "पैरीजी" का रखरखाव करता है।

दीपपोत

राष्ट्रीय नैवटैक्स नेटवर्क

6.39 दीपस्तंभ और दीपपोत महानिदेशालय ने पश्चिमी घाट, पूर्वी घाट तथा अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह पर 07 ट्रांसमिटिंग स्टेशनों को स्थापित करके अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन (आईएमओ), ग्लोबल समुद्री संकट और सुरक्षा प्रणाली (जीएमडीएसएस) की अपेक्षाओं को पूरा करने की दिशा में राष्ट्रीय नैवटेक्स नेटवर्क स्थापित किया है। नैवटेक्स नेटवर्क समुद्री सुरक्षा सूचना (अर्थात् मौसम पूर्वानुमान, मौसम चेतावनी, नौचालन चेतावनियां तथा एस ए आर संदेश) ब्रॉडकास्ट करता है। भारतीय मौसम विज्ञान विभाग (आईएमडी), नैशनल हाइड्रोग्राफिक ऑफिस इंडियन कोस्ट गॉर्ड (आईसीजी) तथा नौवहन महानिदेशालय, मुंबई द्वारा नैवटैक्स सैन्टर पर डेटा उपलब्ध करवाया जाता है जहां से इसे विभिन्न ट्रांसमिटिंग स्टेशनों को रिले किया जाता है।



दीपस्तंभ टेन्डर जलयान

6.40 द्वीपों में दीपस्तंभों के रखरखाव की आवश्यकता को पूरा करने के लिए और कच्छ की खाड़ी और खम्बात की खाड़ी में जलमार्गों को चिह्नित करने वाले बॉयज का रखरखाव करने के लिए निदेशालय तीन बड़े सागरगामी जलयानों, एम वी सागरदीप–।।, एम वी दीपस्तंभ ॥ और इंदिरा प्वाइंट का रखरखाव कर रहा है। इनका उपयोग महानिदेशालय द्वारा स्थापित ए. टू एन. के निष्पादन की निगरानी के लिए भी किया जाता है।

एमवी इन्दिरा प्वाइंट

राजस्व सृजन एवं व्यय

6.41 निदेशालय का वित्तपोषण का तरीका लागत वसूली पर आधारित है और यह करदाताओं पर बोझ नहीं डालता है। प्रबंधन और विकास (योजना और गैर–योजना) के पूरे व्यय की पूर्ति प्रकाश शुल्क की वसूली से की जाती है और इस प्रकार निदेशालय एक आत्मनिर्भर संगठन है। दीपस्तंभ अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार केंद्र सरकार भारत में किसी पत्तन पर आने वाले या इनसे जाने वाले सभी विदेश जाने वाले पोतों से प्रकाश कर वसूलती है। विदेश जाने वाले जलयानों पर कंटेनर जलयानों के लिए 92/–रू. प्रति टीईयू की दर से और कंटेनर जलयानों से अलग अन्य जलयानों पर 8/–रू. प्रति टन की दर से 30 दिनों में एक बार प्रकाश कर वसूला जाता है। प्रकाश कर के भुगतान के लिए "भारत कोष" से जुडे एक नए ई–पोर्टल को विकसित किया जा रहा है।

पर्यटन का विकास

6.42 दीपस्तंभ, अपने प्राकृतिक और सुंदर अवस्थिति के कारण, जबरदस्त पर्यटन क्षमता रखता है। डीजीएलएल चरणबद्ध रुप से दीपस्तंभों में पर्यटन को बढ़ावा दे रहा है। दीपस्तंभों में पर्यटन को बढ़ावा देने की दिशा में, मंत्रालय ने निम्नलिखित 8 दीपस्तंभों को शुरूआती स्तर पर पीपीपी माध्यम से पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए चुना गया है:–

1. कन्होजी अंग्रे (महाराष्ट्र)
2. संक रॉक (मुंबई तट पर)
3. अगुआडा (गोवा)
4. मट्टम प्वाईट (तमिलनाडु)
5. महाबलीपुरम (तमिलनाडु)
6. कडालूर प्वाईंट (केरल)
7. मिनीकॉय (लक्षद्वीप)
8. चंद्रभागा (ओडिशा)

वल्साड खाडी पर नए दीपस्तंभ की स्थापना

6.43 भारतीय तटरेखा के साथ भूमि–चिन्ह की सुगम पहचान और दीपस्तंभ के निर्बाध कवरेज को उपलब्ध कराने के लिए वल्साड खाडी पर एक नए दीपस्तंभ की स्थापना की गई है।

गांधीधाम में अधिकारियों एवं कर्मचारियों के लिए स्टाफ क्वाट्ररों की स्थापना

6.44 गाधीधाम निदेशालय वर्ष 2012 से कार्य कर रहा है। इस निदेशालय में तैनात स्टाफ और अधिकारी उस क्षेत्र में आवास की कमी के कारण बहुत परेशानियों का सामना कर रहे थे। इस समस्या को दूर करने और निदेशालय के कार्मिकों को आवास की सुविधा प्रदान करने के लिए स्टाफ क्वार्टर बनाए गए।

श्री मनसुख मांडविया, माननीय पोत परिवहन राज्य मंत्री (स्वतंत्र प्रभार) ने दिनांक 4 अक्टूबर, 2019 को इस परियोजना का उद्घाटन किया।

भारतीय समुद्री विश्वविद्यालय (आईएमयू)

6.45 आईएमयू एक शैक्षिक–सह–संबंध विश्वविद्यालय है जिसे गुणवत्तापूर्ण समुद्री शिक्षा, प्रशिक्षण और अनुसंधान मुहैया कराने के लिए 14 नवम्बर, 2008 को स्थापित किया गया है। वर्ष 2019–20 के लिए 1279 छात्रों को आईएमयू कैम्पसों में तथा 2150 छात्रों को संबद्ध संस्थानों ने प्रवेश दिया गया था। वर्ष 2018–19 के दौरान 4 संविधियां और 58 अध्यादेश भारतीय राजपत्र में प्रकाशित किए गए थे और अप्रैल, 2019 से दिसंबर, 2019 तक 6 संविधियां और 11 अध्यादेश प्रकाशित किए गए थे।

6.46 आईएमयू ने दिनांक 15 फरवरी, 2019 को आईएमयू मुख्यालय में अपना चौथा दीक्षांत समारोह आयोजित किया। इस समारोह के दौरान आईएमयू की पहली डाक्टर उपाधि प्रदान की गई। भारतीय समुद्री विश्वविद्यालय (आईएमयू) और समुद्री शिक्षा और प्रशिक्षण अकादमी (एएमईटी), चेन्नई द्वारा संयुक्त रूप से दिनांक 4 और 5 नवंबर, 2019 को मैरिन्को 2019–अंतरराष्ट्रीय समुद्री सम्मेलन आयोजित किया गया था। इस सम्मेलन का मुख्य विषय "समुद्र विज्ञान और प्रौद्योगिकी में प्रवृत्तियां" था। श्री मनसुख मांडविया, माननीय पोत परिवहन राज्य मंत्री (स्वतंत्र प्रभार) एवं रसायन एवं उर्वरक राज्य मंत्री ने दिनांक 14.11.2019 को आईएमयू का दौरा किया और सेम्मेन्चेरी, चेन्नई में नवनिर्मित आईएमयू के मुख्यालय को राष्ट्र को समर्पित किया।

6.47 दिनांक 5.12.2019 को भारतीय समुद्री विश्वविद्यालय, वैजाग कैंपस में मरीन डिजाइन एंड कन्स्ट्रक्शन 2019 पर अंतरराष्ट्रीय संगोष्ठी (एसएमडीसी) आयोजित किया गया। एमएमडीसी, डिजाइन इन इंडिया, कन्स्ट्रक्ट इन इंडिया और मेक इन इंडिया की परिकल्पना को मजबूत करने के लिए आईआईटी मद्रास, आंध्र विश्वविद्यालय, आईएमयू विशाखापट्टणम कैंपस, आईआईटी खडगपुर और कुसैट की संयुक्त पहल है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्राधिकरण की भूमिका एवं कार्य

6.48 महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में एक संशोधन करके वर्ष 1997 में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का सृजन किया गया था और भारत सरकार ने दिनांक 10.04.1997 की एक राजपत्र अधिसूचना के माध्यम से इसका गठन किया था। इस प्राधिकरण के नियामक अधिकार क्षेत्र में सभी महापत्तन न्यास और उनमें संचालित गैर–सरकारी टर्मिनल आते हैं। प्राधिकरण सांविधिक रूप से महापत्तन न्यासों तथा गैर–सरकारी टर्मिनलों द्वारा दी जा रही सेवाओं के साथ–साथ पत्तन संपत्तियों के उपयोग लिए दरों का पैमाना तथा स्थिति का विवरण तैयार करने के लिए अधिदेशित है। इस प्राधिकरण में एक अध्यक्ष और दो सदस्य हैं। प्राधिकरण के अधिकारियों और कर्मचारियों की स्वीकृत संख्या 36 है। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण आईएसओ 9001:2015 और आईएसओ 27001:2013 के तहत प्रमाणीकृत संगठन है।

6.49 प्राधिकरण द्वारा महापत्तन न्यासों तथा उनमें संचालित गैर–सरकारी टर्मिनलों के प्रशुल्क को नियंत्रित करने के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 में दिए गए नीतिगत निर्देश के अनुसार भारत सरकार द्वारा जारी दिशानिर्देशों का अनुसरण किया जाता है।

क्र.सं.	दिशानिर्देश
(i).	अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008
(ii).	संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013
(iii).	स्टीवडोरिंग और तट संभलाई संचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2016
(iv).	महापत्तनों के लिए शुष्क बल्क कार्गो हेतु बर्थिंग नीति, 2016
(v).	महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2018
(vi).	महापत्तन न्यासों में कार्य करने वाले बीओटी संचालकों हेतु प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अन्तर्गत प्रशुल्क के विनियमन के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019

6.50 संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 की समीक्षा करने के लिए कार्रवाई शुरू की गई है। इसी बीच, संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों की वैधता को 08 मार्च, 2020 या अगला आदेश होने तक, जो भी पहले हो, तक बढाया गया है।

भारत सरकार द्वारा जारी भूमि संबंधी नीतिगत दिशानिर्देश

6.51 यह प्राधिकरण समय–समय पर सरकार द्वारा जारी भूमि संबंधी नीति दिशानिर्देशों का पालन करता है। जनवरी, 2014 में पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा भूमि संबंधी नीतिगत दिशानिर्देश, 2014 की घोषणा की गई थी। मंत्रालय ने दिनांक 14 अक्तूबर, 2015 के अपने संसूचन द्वारा भूमि संबंधी नीतिगत दिशानिर्देश, 2014 में स्पष्टीकरण और संशोधन भेजे थे। मंत्रालय समय–समय पर स्पष्टीकरण परिपत्र जारी करता है, सबसे अद्यतन परिपत्र दिनांक 29 अप्रैल, 2019 को जारी स्पष्टीकरण परिपत्र (भूमि प्रबंधन) सं. 2019–20 का 1 है।

प्रशुल्क मामलों से संबंधी परामर्शदात्री प्रक्रिया और स्थिति

6.52 प्राधिकरण ने प्रशुल्क मामलों के निपटान के लिए एक दृढ़ प्रक्रियाविधि अंगीकृत की है। प्रशुल्क निर्धारित करने में प्रतिभागी सोच के उन्नयन के क्रम में लिखित में/मौखिक प्रस्तुतियों को प्रस्तुत करने के लिए प्रयोक्ताओं को पर्याप्त अवसर दिए जाने हेतु विशेष ध्यान दिया जाता है। सभी प्रशुल्क प्रस्तावों के संबंध में उनकी दलीलें सुनने के लिए प्रयोक्ताओं की अधिकतम संख्या में प्रतिभागिता सुकर बनाने हेतु पत्तन स्तर पर संयुक्त सुनवाई आयोजित की जाती है और प्राधिकरण अपनी बैठक में अंतिम निर्णय लेते हैं तथा प्रशुल्क के आदेशों को सरकारी राजपत्र में अधिसूचित किया जाता है।

अण्डमान लक्षद्वीप बंदरगाह निर्माण कार्य (एएलएचडब्ल्यू)

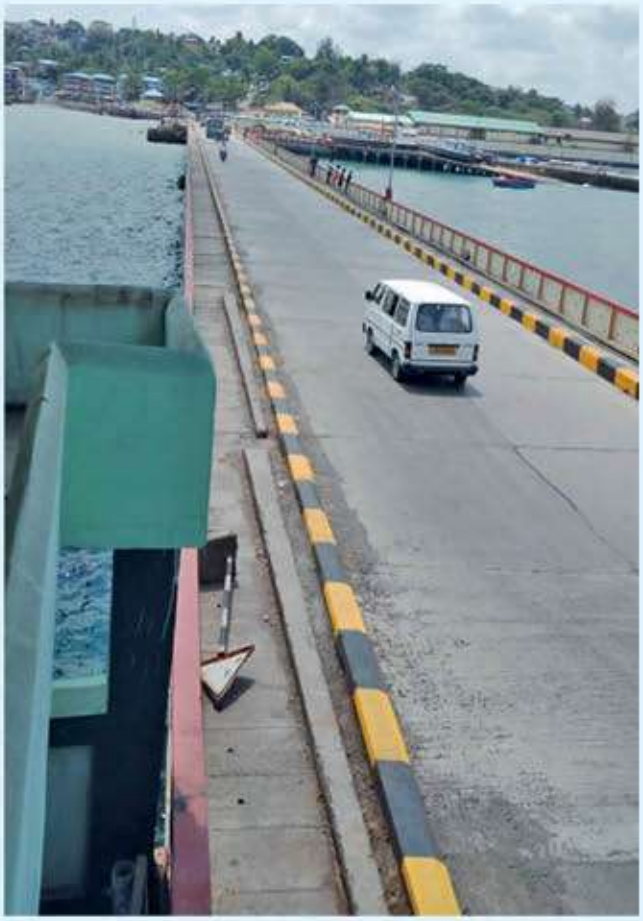
6.53 अंडमान एवं निकोबार द्वीप समूहों और लक्षद्वीप में सेवाएं प्रदान करने हेतु पोत परिवहन मंत्रालय के अंतर्गत एक अधीनस्थ कार्यालय अंडमान लक्षद्वीप बंदरगाह निर्माण कार्य (एएलएचडब्ल्यू) की वर्ष 1965 में स्थापना की गई थी। अंडमान लक्षद्वीप बंदरगाह निर्माण कार्य (एएलएचडब्ल्यू) को अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह और लक्षद्वीप द्वीपसमूह में पत्तन एवं बंदरगाह सुविधाएं उपलब्ध करवाने के पोत परिवहन मंत्रालय के कार्यक्रम को तैयार करने और कार्यान्वित करने का कार्य सौंपा गया है। अपनी स्थापना से एएलएचडब्ल्यू तीसरी पंचवर्षीय योजना से प्रारंभ करके केन्द्रीय क्षेत्र आयोजना स्कीमों के अंतर्गत पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा उपलब्ध करवाए गए धन से पत्तन विकास योजनाओं को कार्यान्वित करता रहा है। पत्तन अवसंरचना के सृजन के अलावा, एएलएचडब्ल्यू को अंडमान एवं निकोबार प्रशासन तथा लक्षद्वीप प्रशासन द्वारा उपलपब्ध करवाए गए धन से पत्तन संरचनाओं और कार्गो संभलाई उपस्करों के रख–रखाव का कार्य भी सौंपा गया है।

वर्ष 2019–20 के दौरान अंडमान लक्षद्वीप बंदरगाह निर्माण कार्य (एएलएचडब्ल्यू) द्वारा निम्नलिखित परियोजनाएं पूरी कर ली गई हैं।

1. कार निकोबार में (2x203) केएल एचएसडी स्टोरैज टैंक का निर्माण (इलैक्ट्रिसिटी विभाग)

अनुमानित लागत	:	252.00 लाख रू.
शुरू होने की तारीख	:	02.12.2013
पूरा होने की तारीख	:	जनवरी - 2019

2. पोर्ट ब्लेयर में चतम कॉसवे के लिए सिमेंट कंक्रीट सडक बनाना



अनुमानित लागत	:	87.60 लाख रू.
शुरू होने की तारीख	:	14.10.2018
पूरा होने की तारीख	:	फरवरी - 2019

ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया

6.54 ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया, लिमिटेड (डीसीआई) को 30 करोड़ की अधिकृत पूंजी तथा 28 करोड़ की प्रदत्त पूंजी के साथ मार्च, 1976 में निगमित किया गया। वर्ष 1991 – 92 और 2003 – 2004 में सरकार द्वारा शेयर पूंजी का कमशः 1.44 प्रतिशत और 20 प्रतिशत विनिवेश किया गया। वर्ष 2014 –15 में सरकार द्वारा शेयर कैपिटव का 5 प्रतिशत और अधिक विनिवेश किया गया। वर्ष 2016–17 के दौरान शेयर कैपिटल के 0.09 प्रतिशत का प्रस्ताव किया गया और कर्मचारियों द्वारा खरीदे गए। भारत सरकार ने शेष 73.47 प्रतिशत शेयर पूंजी चार पत्तनों नामतः विशाखापट्टणम पत्तन न्यास, पारादीप पत्तन न्यास, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास और दीनदयाल पत्तन न्यास को प्रबंधन एवं नियंत्रण के अंतरण सहित दिनांक 08.03.2019 के शेयर खरीद समझौते के तहत बेच दी। इसके शेयर मुंबई, कोलकाता और राष्ट्रीय शेयर बाजारों पर सूचीबद्ध हैं।यह कंपनी, पत्तनों को और भारतीय नौसेना आदि को रखरखाव और कैप्टिल ड्रेजिंग सेवाएं, बीच नरिशमेंट, भूमि – सुधार, शेलो वाटर ड्रेजिंग, समुद्री पत्तन निर्माण गतिविधियां, पीएमसी सेवाएं प्रदान करने का कार्य करती है। विशाखापट्टणम में पूर्वी समुद्र तट पर स्थित डीसीआई महापत्तनों और लघु पत्तनों के शिपिंग चैनलों में फिशिंग हार्बर के लिए, भारतीय नौसेना और अन्य समुद्री संगठनों के लिए अपेक्षित डुबाव प्राप्त करने और इसकी निरतंर उपलब्धता बनाए रखने में सहायता करता है।

ड्रेजिंग प्रचालन

वर्ष 2018–19 के दौरान पूरे किए गए महत्वपूर्ण करार

- पांच वर्ष की अवधि के लिए कोलकाता पत्तन न्यास के नौवहन चैनल में हुगली मुहाने की रखरखाव ड्रेजिंग। (अप्रैल 2018 से मार्च 2019)
- वर्ष 2018–19 के लिए कोचिन पत्तन पर चैनलों एवं बैसिनों के रखरखाव के लिए ड्रेजिंग।
- कोचिन शिपयार्ड में वर्ष 2015 से 5 वर्षों के लिए रखरखाव ड्रेजिंग और वर्ष 2018–19 के लिए आईएनएस विक्रमादित्य के संबंध में किया गया कैपिटल ड्रेजिंग कार्य।
- वर्ष 2018–19 के लिए वीपीटी में न्यू सैंड ट्रैप एवं उसके एप्रोचों तथा अन्य क्षेत्रों पर वार्षिक रखरखाव ड्रेजिंग।
- वर्ष 2018–19 के लिए विशाखापट्टणम पर मेसर्स एवीआर इंफ्रा प्रा.लि. के लिए डीसीआई डीआर–XV की चार्टर हायर आधार पर तैनाती।
- वर्ष 2018–19 के लिए मेसर्स आईटीडीसी, वैजाग के लिए विशाखापट्टणम पत्तन न्यास के इन्नर हार्बर में 14.00 मीटर डुबाव वाले जलयानों को सुविधा प्रदान करने हेतु मौजूदा ईक्यू–2 से ईक्यू–5 तक के बर्थों के स्थानपर मल्टीपर्पस टर्मिनल का विकास।
- वर्ष 2018–19 के लिए मेसर्स एस्सार, वैजाग के लिए

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास के ओबी–।। के सामने ड्रेजिंग।

- वर्ष 2018–19 के लिए गंगावरम पत्तन पर गाद हटाने के लिए टीएसएचडी का प्रयोग करते हुए रखरखाव ड्रेजिंग।
- वर्ष 2018–19 के लिए पारादीप में प्रस्तावित साउथ एवं नोर्थ परिसर के लिए कैपिटल ड्रेजिंग।
- वर्ष 2018–19 के लिए कोंकल एलएनजी प्राईवेट लि. (पूर्व में आरजीपीपीएल) पर रखरखाव ड्रेजिंग के लिए सेवाओं को हायर करना।
- वर्ष 2018–19 के लिए टीएसएचडी एवं ग्रैब ड्रेजरों का संयुक्त रूप से प्रयोग कर मुंबई पर नेवल साइटों से 14.00 लाख घन मीटर गाद की रखरखाव ड्रेजिंग।
- वर्ष 2018–19 के लिए मेसर्स डीसीआई लि. के जरिए वीओसी पत्तन न्यास पर टीएसएचडी एवं बीएच–1 का उपयोग करते हुए रखरखाव ड्रेजिंग।
- वर्ष 2018–19 के लिए कृष्णपट्टणम पत्तन कंपनी लि. के चैनलों और बेसिनों में रखरखाव ड्रेजिंग।
- वर्ष 2018–19 के लिए काराईकल पत्तन में एलएनजी जेट्टी एवं इसके एप्रोचों की करार ड्रेजिंग।
- वर्ष 2018–19 के लिए मोंगला पत्तन से रामपाल विद्युत संयंत्र तक पुस्सूर नदी में कैपिटल ड्रेजिंग।

वित्तीय परिणाम

6.55 पिछले वर्ष के 1664.27 लाख रूपये कर पश्चात् लाभ की तुलना में कम्पनी का वर्ष 2018–19 के लिए कर–पश्चात् लाभ 4458.98 लाख रूपये है। कंपनी की प्रति शेयर कमाई 2017–18 के 5.94 रूपये की तुलना में 2018–19 में 15.92 रूपये है। कंपनी की प्रचालन आय वर्ष पिछले वर्ष की 59187.36 लाख रूपये की तुलना में इस वर्ष 69173.86 लाख रूपये है। पिछले वर्ष की 2024.54 लाख रूपये की तुलना में इस वर्ष अन्य आय 677.72 लाख रूपये है। पिछले वर्ष की 61211.90 लाख रूपये की तुलना में इस वर्ष कुल आय 69851.58 लाख रूपये है।

लाभांश

6.56 कंपनी के वित्तीय निष्पादन और अन्य संगत बातों को ध्यान में रखते हुए कंपनी ने वर्ष 2018–19 के लिए अपने शेयर धारकों को 30 प्रतिशत शेयर पूंजी के भुगतान का लाभांश दिया है जो कि 3 रूपये प्रति शेयर है और इसकी कुल कीमत 8.40 करोड़ रूपये है। पिछले वर्ष 2017–18 में 2 रू. प्रति शेयर की दर से 20 प्रतिशत लाभांश का भुगतान किया गया था।

भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई)

6.57 पिछले 58 वर्षों के दौरान भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड अपनी महासागर परिवहन आवश्यकताओं को पूरा करके देश की अर्थव्यवस्था में बहुत महत्वपूर्ण सेवा प्रदान कर रहा है। 1961 में मात्र 0.19 मिलियन डेड वेट टनभार (डीडब्ल्यूटी) की क्षमता वाले 19 जलयानों के साथ लाइनर शिपिंग कम्पनी के रूप में शुरूआत करने वाले एससीआई के पास दिनांक 31.12.2019 को 5.46 मिलियन डीडब्ल्यूटी, 3.02 मिलियन जीटी वाले 60 जलयान हैं और यह भारतीय टनभार की लगभग 28 प्रतिशत (डीडब्ल्यूटी के रूप में) हिस्सेदारी रखता है।

क्रूड का परिवहन

6.58 भारत दुनिया के सबसे तेजी से बढ़ते ऊर्जा बाजारों में से एक है ऊर्जा सुरक्षा सर्वाधिक महत्वपूर्ण है। वर्ष 1964 में कच्चे तेल के परिवहन से शुरू करते हुए विकास के लिए देश की विशाल ऊर्जा आवश्यकताओं को देखते हुए, एससीआई ने अपना ध्यान धीरे–धीरे लाइनर व्यवसाय से ऊर्जा परिवहन में अंतरित कर दिया। एससीआई ने विशेष रूप से भारतीय तेल उद्योग की जरूरतों को पूरा करने के लिए कई क्रूड और उत्पाद टैंकरों का ऑर्डर दिया। आज एससीआई के पास सभी आकारों के 32 क्रूड और उत्पाद टैंकरों का बेड़ा है। एससीआई के पास 5 वीएलसीसी हैं जों भारत में केंद्रित टाइम चार्टर/यात्रा चार्टर/सीओए के मिश्रित चार्टर तथा खुले व्यापार के बाजार में लगे हुए हैं।

एलएनजी परिवहन

6.59 वर्ष 2004 में, एससीआई पहली भारतीय नौवहन कम्पनी थी जिसने एलएनजी परिवहन में कदम रखा था और भारत में एलएनजी के क्षेत्र में काम करने वाली यह एकमात्र भारतीय कम्पनी बनी हुई है। यह प्रमुख जापानी कम्पनियों के साथ कंसोर्टियम में 4 एलएनजी वाहकों की सह–मालिक है तथा उनके तकनीकी–व्यावसायिक संचालन का स्वतंत्र प्रबंधन करती है। इसके अलावा एससीआई ने वर्ष 2016–17

से यूएसए से भारत तक एलएनजी के परिवहन के लिए गेल के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर भी किए हैं। हांगकांग में एलएनजी जलयानों के प्रबंधन के लिए एक संयुक्त उद्यम बनाया गया है तथा वर्तमान में एलएनजी एफएसआरयू और एफएसयू को ओएंडएम सुविधाएं उपलब्ध कराने में अवसर विकसित कर रहा है।

जिंस/उत्पाद परिवहन

6.60 एससीआई ने 1980 की शुरूआत में नौवहन उद्योग में आई मंदी का पूरा फायदा उठाया है और देश के बढ़ते हुए एक्जिम व्यापार को देखते हुए बडे पैमाने पर बेड़े का अधिग्रहण (टैंकरो के साथ–साथ शुष्क बल्क जलयानों) किया है। 1991 में एससीआई ने क्रायोजेनिक संचालनों में विविधता लाई। आज की तिथि में एससीआई के पास 15 शुष्क बल्क वाहक हैं और यह टाइम चार्टर और यात्रा चार्टर दोनों पर संयुक्त रूप से कार्य कर रहे हैं तथा यह भारत केंद्रित तथा सीमापार व्यापार बाजार में व्यापार कर रहा है।

कंटेनर आवागमन

6.61 एससीआई की शक्तियों में से एक उनका विविध बेड़ा है। जैसाकि लाइनर व्यापार ब्रेक बल्क से कंटेनरों में बदल रहा था, एससीआई पहली भारतीय नौवहन कम्पनी थी जिसने 1993 में सेल्यूलर कंटेनर जलयानों का अधिग्रहण किया। एससीआई एकमात्र भारतीय नौवहन कम्पनी है जो भारत से पश्चिम तट को पूर्व तट के साथ तथा पोर्ट ब्लेयर की मुख्य भूमि को जोडते हुए कंटेनर सेवाएं प्रदान करती है। एससीआई के पास आज 2 कंटेनर जलयानों का बेड़ा है, इनमें से एक तट पर तथा एक एक्सिम लगाया गया है। इस क्षेत्र में एससीआई की उपस्थिति माल ढुलाई की दरों पर मामूली असर डालती है जिससे भारतीय निर्यातकों के हितों की रक्षा होती है।

तटीय सेवाएं

6.62 एससीआई सरकारी ऐजेंसियों/विभागों, जैसे अंडमान एवं निकोबार प्रशासन (एएण्डएनए), संघ शासित प्रदेश लक्षद्वीप प्रशासन (यूटीएलए), अंडमान एवं लक्षद्वीप बंदरगाह निर्माण कार्य (एएलएचडब्ल्यू), भारतीय भौगोलिक सर्वेक्षण (जीएसआई), संघ शासित प्रदेश दमन एवं दीव (यूटीडीडी) आदि के लिए उनके विभिन्न पोत अधिग्रहण परियोजनाओं के लिए तकनीकी परामर्श सेवाएं प्रदान करता है। एससीआई सरकारी ऐजेंसियों/विभागों नामतः खनन मंत्रालय के अन्तर्गत भारतीय भूगर्भीय सर्वेक्षण के स्वामित्व वाले 3 जलयानों, समुद्री जीव संसाधन और पारिस्थितिकी केन्द्र के एक जलयान तथा पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के अन्तर्गत राष्ट्रीय महासागर प्रोद्योगिकी संस्थान के 3 जलयानों के महासागरीय एवं तटीय अनुसंधान का प्रबंधन करता है।

रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन (डीआरडीओ) परियोजना

6.63 एससीआई ने अपने 2 अपतटीय जलयानों को दीर्घकालिक चाट्रर पर रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन (डीआरडीओ) को उनके राष्ट्रीय महत्व के सामरिक मिशनों के लिए उपलब्ध/तैनात किया है। दिसम्बर, 2018 में भारतीय नौसेना ने मुंबई में अपना पहला "डीप सबमर्जेन्स रेस्क्यू वहीकल (डीएसआरवी)" शामिल किया। एससीआई के अपतटीय जलयान, एससीआई साबरमती को भारत के पहले डीएसआरवी के सर्वप्रथम परीक्षण करने के लिए चुना गया था। दूसरी डीएसआरवी के लिए भारत के पूर्वी तट पर वर्ष 2019 में समान परीक्षण किया गया। डीएसआरवी में सफलतापूर्वक शामिल होने हेतु एससीआई के अपतटीय जलयान, एससीआई साबरमती ने एक बार फिर भारतीय नौसेना को अपेक्षित सहायता प्रदान की।

अपतटीय क्षेत्र

6.64 एससीआई ने 1984–85 में 10 अपतटीय आपूर्ति जलयानों के अधिग्रहण से अपतटीय क्षेत्र में प्रवेश किया। यह जलयान भारतीय अपतटीय तेल उद्योग को उनकी खोज और उत्पादन (ईएंडपी) गतिविधियों में ईएंडपी कम्पनियों की सहायता करके महत्वपूर्ण सहायता प्रदान करते हैं। अब एससीआई के अपतट बेडा में अत्याधुनिक एएचटीएसवी, पीएसवी और एमपीएसवी शामिल हैं। भारत के सबसे बड़े ईएंडपी प्रचालक ओएनजीसी के विभिन्न विशेषीकृत जलयानों का प्रबंधन करते हुए, एससीआई ओएंडएम सेवाएं भी प्रदान कर रहा है।

वित्तीय स्थिति

6.65 एससीआई वित्तीय वर्ष 2010–11 तक लगातार लाभ कमाने वाला संगठन रहा। यद्यपि लंबे समय

तक सुस्त पड़े बाजार की स्थिति ने एससीआई को प्रभावित किया और वित्तीय वर्ष 2011–12 से वित्तीय वर्ष 2013–14 तक के 3 वर्षों में इसको नुकसान पहुँचा। वर्ष 2014–15 में, हालांकि टैंकर बाजार में सुधार दिखने, जोकि बल्क कैरियर क्षेत्र के नुकसानों की आंशिक भरपाई करता है, के कारण एससीआई स्थिति में बदलाव कर सका और 200.93 करोड़ रूपये के कर के बाद लाभ दर्ज किया। करारों को विवेकपूर्ण तरीके से रद्द करने और कम बंकर कीमतों के साथ जुड़े लागतों के नियंत्रण ने एससीआई को शुरूआती वर्षों में सकारात्मक परिणाम दिए। परिचालनों से राजस्व में कमी के बावजूद कम्पनी की समस्त वित्तीय स्थिति में काफी सुधार हुआ है। माल ढुलाई दरों में लगातार अस्थिरता के बावजूद एससीआई ने वित्त वर्ष 2013–14 में समेकित शुद्ध लाभ दर्शाया है। निम्नलिखित तालिका में पिछले 4 वर्षों के दौरान एससीआई के वित्तीय निष्पादन को दर्शाया गया है।

वित वर्ष	2015-16*	2016-17**	2017-18	2018-19
कुल आय (करोड़ रू.)	4,214.7	3,592.6	3,617.5	4,144.1
शुद्ध लाभ/हानि (करोड़ रू.)	753.3	142.3	253.8	-122.00
लाभांश (%)	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य

**आईएनडी एएस के अनुसार आंकड़े पुनः बताए गए हैं* ***आईएनडी एएस8 के अनुसार आंकड़े पुनः बताए गए हैं*

कोचिन शिपयार्ड लिमिटेड

6.66 कोचिन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) ने वर्ष 2017–18 में 396.75 करोड़ रूपये की तुलना में वर्ष 2018–19 के लिए 481.18 करोड़ रूपये का निवल लाभ प्राप्त किया। कंपनी ने वर्ष 2017–18 में 2355 करोड़ रूपये की तुलना में वर्ष 2018–19 में 2962 करोड़ रूपये का टर्नओवर प्राप्त किया। कंपनी ने 30 सितंबर, 2018 को समाप्त अर्ध वर्ष के लिए 1458 करोड़ रूपये की तुलना में 30 सितंबर, 2019 को समाप्त अर्ध वर्ष के लिए 1707 करोड़ रूपये का टर्न ओवर प्राप्त किया। कंपनी ने 30 सितंबर, 2018 को समाप्त अर्ध वर्ष के लिए 254 करोड़ रूपये की तुलना में 30 सितंबर, 2019 को समाप्त अर्ध वर्ष के लिए 328 करोड़ रूपये का निवल लाभ प्राप्त किया।

विश्व पोत निर्माण उद्योग

6.67 वैश्विक रूप से दिए गए केवल 14.3 मिलियन सीजीटी के साथ वर्ष 2016 में अब तक का सबसे कम आदेश पुस्तिका के बाद वर्ष 2017 में लगभग 27.3 मिलियन सीजीटी का करार किया गया और वर्ष 2018 में यह स्तर और भी बढ़ने की संभावना है। संयुक्त राष्ट्र व्यापार एवं विकास सम्मेलन (यूएनसीटीएडी) द्वारा प्रकाशित समुद्री परिवहन 2018 की समीक्षा रिपोर्ट के अनुसार, विश्व अर्थव्यवस्था में वर्ष 2017 की बढ़ोतरी की सहायता से विश्व समुद्री व्यापार अच्छी तरह चल रहा है। 4 प्रतिशत की दर से विस्तार करते हुए जोकि 5 वर्ष में सबसे अधिक वृद्धि है, विश्व समुद्री व्यापार में तेजी आई और पोत निर्माण उद्योग में प्रतिक्रिया को बढ़ाया। अतरिक्त 411 मिलियन टन को प्रबिंबित करते हुए कुल मात्रा 10.7 बिलियन टन तक पहुच गई, इनमें लगभग आधा ड्राई बल्क वस्तुएं थी। इस रिपोर्ट में यह भी बताया गया कि कंटेनरीकृत एवं ड्राई बल्क वस्तुओं के व्यापार में बेहतरीन निष्पादन रिकॉर्ड करते हुए सभी भागों में मात्रा की वृद्धि होनी तय है। यद्यपि समुद्री व्यापार का भविष्य उज्ज्वल है, बढ़ रही अंर्तमुखी नीतियां और व्यापार सुरक्षा में वृद्धि जैसे नकारात्मक जोखिम इस परिदृश्य पर प्रतिकूल प्रभाव डाल रहे है। सीएसएल ने 8 एएसडब्ल्यू–एसडब्ल्यूसी (एंटी सबमरीन शैलो वॉटर क्राफ्ट) के करार पर हस्ताक्षर किए हैं। दिनांक 12 नवंबर, 2018 को भारत के माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने वाराणसी में नए मल्टीमॉडल फ्रैट टर्मिनल को देश के नाम समर्पित किया। प्रमुख रूप से निर्माण सामग्री, खाद्यान्न, सीमेंट एवं उर्वरक के लिए डिजाइन किए गए इस टर्मिनल ने गंगा को एक महत्वपूर्ण परिवहन माध्यम के रूप में पुनर्जीवित करने के लिए सरकार के प्रयासों की शुरूआत बनाया। अंतर्देशीय जलमार्ग खण्ड में प्रयोग करने के लिए 10 रोपैक्स/रोरो जलयानों के निर्माण के लिए दिनांक 11 जुलाई, 2018 को कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड ने आईडब्ल्यूएआई के साथ एक करार पर हस्ताक्षर किया, इस प्रकार अंतर्राष्ट्रीय जलमार्ग खण्ड में एक नई शुरूआत की।

भारतीय पोत मरम्मत उद्योग

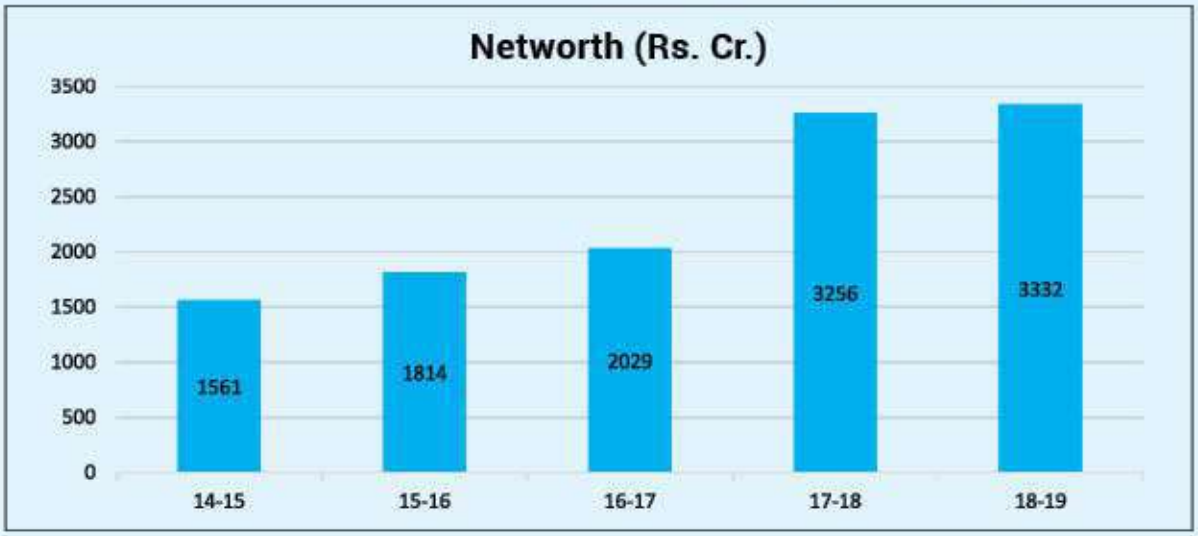
6.68 एटी केर्नी रिपोर्ट के अनुसार, घरेलू बेडे की मरम्मत से भारत के पास 2,600 करोड रू. की बाजार क्षमता है जिसमें से वर्तमान में केवल 15 प्रतिशत का ही उपयोग किया गया है। इस रिपोर्ट में इसके अलावा इस बात को भी उजागर किया गया है कि भारत अगले 10 वर्षों में अवसंरचना एवं प्रक्रिया में सुधार ला कर अपने पोत मरम्मत उद्योग को 9,000 करोड रू. तक बढा सकता है। इस रिपोर्ट में प्रक्रिया कौशल का निम्न स्तर, 10000 डीडब्ल्यूटी से अधिक वाले सेवा जलयानों हेतु अवसंरचना में कमी और आनुषंगी लैंडस्केप को इस उद्योग के विकास की रूकावटों के रूप में दर्शाया है। इस रिपोर्ट की प्रमुख सिफारिश, महापत्तनों पर मरम्मत सुविधाओं को विशेषज्ञों को पट्टे पर देने के बारे में थी ताकि राजस्व अर्जन के अवसर को बढाया जा सके।

6.69 सागरमाला परियोजना के तहत एक पहलों में से एक थी–महापत्तनों में उपलब्ध पोत मरम्मत सुविधाओं को विशेषज्ञों को पट्टे पर देना ताकि अधिक राजस्व का सृजन हो सके और एक सकारात्मक पोत मरम्मत माहौल बनाया जा सके। इसके आधार पर मंत्रालय ने निर्णय लिया कि इसी मंत्रालय के अधीन सरकारी कंपनी नामत: सीएसएल को विभिन्न पत्तन सुविधाओं पर पोत मरम्मत प्रचालनों का प्रथम अवसर प्रदान किया जाए। तदनुसार, सीएसएल ने दिनांक 20 अक्तूबर, 2018 को मुंबई पत्तन न्यास के साथ एक समझौता किया और दिनांक 18 जनवरी, 2019 को इंदिरा डॉक के प्रचालन एवं प्रबंधन शुरू किया। सीएसएल ने कोलकाता पत्तन न्यास के साथ भी उनके नेताजी सुभाष डॉक को पट्टे पर लेने के लिए एमओयू पर हस्ताक्षर किया है। समान रूप से, पोट्र ब्लेयर में अंडमान एवं निकोबार प्रशासन की मरीन डॉकयार्ड सुविधा के प्रचालन और रखरखाव के लिए भी चर्चा की जा रही है। ये पहलें देश में मौजूदा पोत मरम्मत सुविधाओं के बेहतर इस्तेमाल में मदद करेंगी और देश के राजस्व अर्जन पर भी सकारात्मक प्रभाव डालेंगी।

6.70 अंतर्राष्ट्रीय पोत मरम्मत सुविधा (आईएसआरएफ) स्थापित कर कोचिन पत्तन परिसर में पोत मरम्मत सुविधाएं स्थापित करने संबंधी सीएसएल की पहलों में वर्ष के दौरान प्रगति हुई है। कोचिन पत्तन न्यास परिसर में आईएसआरएफ के निर्माण का कार्य दिनांक 17 नवंबर, 2018 को शुरू हुआ। छोटे और मध्यम आकार के जलयानों के साथ अन्य समुद्री सुविधाओं की मरम्मत के लिए उपर्युक्त सुविधा की स्थापना से आनुषंगिक उद्योगों का विकास होगा और कोच्ची को भारत के मैरीटाइम हब के रूप में उभरने के लिए सहायक होगा।

वित्तीय हाइलाइट्स

6.71 पोतनिर्माण बाजार के मंदी के परिदृश्य के बावजूद सीएसएल ने प्रभावी निष्पादन का एक और वर्ष दर्ज किया। विभिन्न प्रकार के प्रचालन घटकों और उत्पाद प्रोफाइलों ने कंपनी को वर्ष 2017–18 में 2,355.12 करोड रू की तुलना में वर्ष 2018–19 में 2,962.16 करोड रू. का टर्नओवर हासिल करने में सहायता की। कर पूर्व लाभ गत वर्ष के 604.86 करोड रू की तुलना में इस वर्ष 751.38 करोड रू रहा। निवल लाभ पिछले वर्ष के 396.75 करोड रू की तुलना में इस वर्ष 481.18 करोड रू रहा।



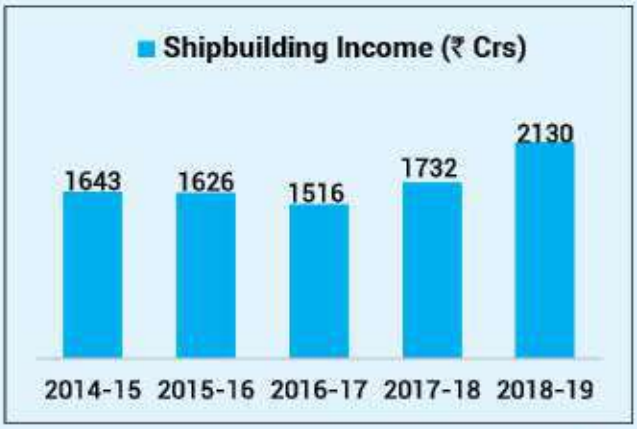
संचालन हाइलाइट्स

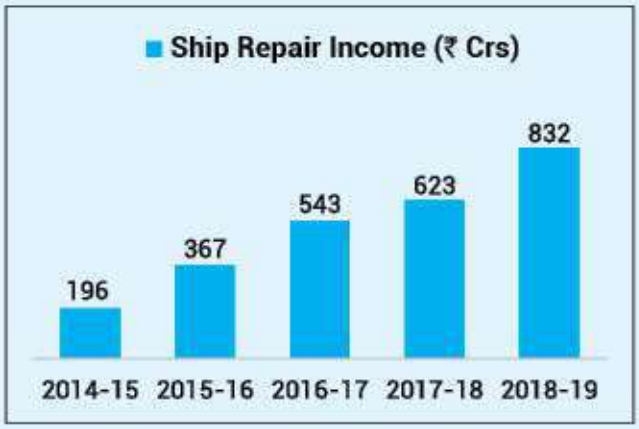
6.72 कंपनी ने 2017–18 के दौरान 1731.86 करोड़ रूपये की तुलना में वर्ष 2018–19 के दौरान 2,130.18 करोड रू की कुल पोत निर्माण आय प्राप्त की। वर्ष 2018–19 के दौरान सीएसएल ने तमिलनाडु के लाभार्थियों के लिए तीन ट्रूना लोंग लाइनर सह गिलनेटर फिशिंग बोटों की सुपुर्दगी की। यार्ड ने निर्माणाधीन विभिन्न परियोजनाओं जैसे एसएच 21 और एसएच 22 – 500 पैक्स जलयानों की लांचिंग, एसएच 23 –1200 पैक्स जलयान को खडा करने की शुरूआत, एसएच 24–1200 पैक्स जलयान के हल ब्लॉक्स को जोडने का कार्य शुरू करना, बीवाई 98–99 के स्टील कटिंग एवं इरेक्शन की शुरुआत – भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण (आईडब्ल्यूएआई) के लिए रो–पैक्स जलयान, में प्रमुख उपब्धियां हासिल की हैं।

6.73 स्वदेशी विमान वाहक (आईएसी) परियोजना संतोषजनक रूप से चली। 3 एमडब्ल्यू डीजी के कुल 8 में से 6 का सफल परीक्षण किया गया। गैस टर्बाइन स्टार्टिंग और परीक्षण 19 सितंबर, 2019 को नियत किए गए हैं। सैलवैज, हीलिंग एवं ट्रिम्मिंग, बिल्ज एवं फायरमैन आदि जैसी पोत प्रणालियों का सटीडब्ल्यू पूरा किया गया है। अनुमानित 82500 मीटर में से 72000 मीटर पाइपिंग पूरी की गई है। 31 मार्च, 2019 की स्थिति के अनुसार 1475 किमी (अनुमानित केबल लंबाई का 75 प्रतिशत) ऑन बोर्ड बिछाई गई है। आईपीएमएस (इंटिग्रेटेड प्लैटफार्म मैनेजमेंट सिस्टम) के भाग का परीक्षण शुरू कर लिया गया है। विद्युत ऊर्जा वितरण प्रणालियों और आंतरिक संचार प्रणालियों की इंस्टालेशन एवं प्रचालन जांच और शिप डाटा नेटवर्क (एसडीएन) की स्थापना का कार्य प्रगति पर है। 2 रिस्ट्रनिंग गियर का इंस्टालेशन का कार्य पूरा हो गया है। एरेस्टिंग गियर, एएफसी पीएसएस, अम्यूनिषन मैगजीन आदि जैसे अन्य एफसी उपकरणों एवं प्रणालियों का इंस्टालेशन कार्य अच्छी तरह चला। सूपर स्ट्रक्चर की 3डी मॉडलिंग का कार्य अंतिम चरण पर है और इससे पोत का डिजाइन चरण शुरू होगा। 3डी मॉडलिंग पूरा होने के बाद सुपर स्ट्रक्चर की आउटफिटिंग शीघ्र शुरू की जाएगी। वाहक के फरवरी, 2020 के लिए नियत बेसिल ट्रायल (बीटी) के लिए तैयारियां शुरू हो गई हैं। चरण 3 करार संबंधी बातचीत अंतिम चरण पर है और इनका वित्त वर्ष 2019–20 के मध्य तक पूरा होने की संभावना है।

पोत मरम्मत

6.74 वित्त वर्ष 2017–18 के दौरान 623.27 करोड रू की तुलना में इस वर्ष के दौरान, कंपनी ने 831.97 करोड रू की कुल पोत मम्मत आय प्राप्त की। इस वर्ष मरम्मत किए गए प्रमुख जलयानों में आईएनएस विक्रमादित्य, आईएनएस शार्दूल, मोदु सागर भूषण, आईसीजीएस समर, आईएनएस सागरध्वनि, आरवी सिंधु साधना, आईएनएस जमुना आदि शामिल हैं।





कोचिन पत्तन न्यास में अंतर्राष्ट्रीय पोत मरम्मत सुविधा (आईएसआरएफ)

6.75 सीएसएल ने कोचिन पत्तन परिसर में पट्टे पर दिए गए क्षेत्र (प्रथम चरण) में मौजूदा डाई–डॉक सुविधाओं का प्रचालन जारी रखा है। वित्तीय वर्ष 2018–19 के दौरान सीएसएल ने सात पोतों का मरम्मत कार्य पूरा किया है। इसी दौरान, मार्च–अक्तूबर, 2018

की अवधि के दौरान मौजूदा ड्राई–डॉक के गेट को पूर्ण रूप से बदला गया है। 17 नवंबर, 2017 को शुरू हुए निर्माण कार्य, जोर–शोर से आगे बढ रहे हैं। 60 प्रतिशत से अधिक का पाइलिंग कार्य पूरा कर लिया गया है और इस सुविधा को वित्त वर्ष 2020–21 में कमीशन किए जाने की आशा है। कोच्चि को भारत का मैरीटाइम हब के रूप में उभारने के हमारे प्रयासों के भाग के रूप में, सीएसएल , आईएसआरएफ परिसर के पास पोत मरम्मत उद्योग के ओईएम और सेवा प्रदाताओं को जगह प्रदान करने हेतु मैरी टाइम पार्क बना रहा है। सिविल निर्माण कार्य लगभग पूरा हो गया है और हम आशा करते हैं कि क्यू 3 2019–20 के दौरान पहली इकाईयां सेवा प्रदाताओं को आवंटित की जाएंगी। सीएसएल कोच्ची को मौजूदा पोत मरम्मत डॉक में प्रमुख प्रचालनों के साथ–साथ वर्धित क्षमताओं, जो आईएसआरएफ के पूरा होने पर उपलब्ध होंगी, सहित प्रमुख पोत मरम्मत हब के रूप में स्थापित करना चाहता है।

नई शुष्क डॉक परियोजना

6.76 600टी ग्रैंटी क्रैन सहित 310 x 75/60 x 13 मी. आकार का नया शुष्क डॉक, कंपनी के मौजूदा परिसर के उत्तरी छोर पर स्थापित किया जाएगा। नया शुष्क डॉक, कंपनी को विशेष और तकनीकी रूप से उन्नत बडे जलयानों जैसे एलएनजी वाहक, बडे विमान वाहकों, जैकअप रिग्स, ड्रील पोत, बडे ड्रेजरों और के निर्माण और अपतट प्लैटफार्मों एवं बडे जलयानों की मरम्मत के जरिए बाजार संभावनाओं का लाभ उठाने के लिए अत्यंत अपेक्षित पोत निर्माण एवं पोत मरम्मत क्षमता में वृद्धि करेगा। नई शुष्क डॉक परियोजना के लिए संयंत्र एवं मशीनरी के निर्माण कार्य के लिए टर्नकी करार दिनांक 27 अप्रैल, 2018 को सौंपे गए और दिनांक 01 जून, 2018 को निर्माण कार्यों का शुभारंभ हुआ। श्री पिणराई विजयन, केरल के माननीय मुख्य मंत्री और श्री नितिन गडकरी, माननीय पोत परिवहन, सडक परिवहन, राजमार्ग, जल संसाधन, नदी विकास एवं गंगा संरक्षण केंद्रीय मंत्री ने 30 अक्तूबर, 2018 को शुष्क डॉक परियोजना का ग्राउंड ब्रेकिंग समारोह किया। ग्राउंड इंप्रूवमेंट कार्य एवं आरसीसी पाइलिंग कार्य चल रहे हैं और पांच सौ पाइल पूरी हो गई हैं। 600 जी ग्रैंटी क्रैन की आपूर्ति एवं कमीशनिंग का करार दिनांक 14 मार्च, 2019 को जारी किया गया था।

हुगली कोचिन शिपयार्ड लिमिटेड (एचसीएसएल)

6.77 नई संयुक्त उद्यम कंपनी हुगल कोचिन शिपयार्ड लिमिटेड को दिनांक 23 अक्तूबर, 2017 को निगमित किया गया। कोचिन शिपयार्ड ने कंपनी की अवसंरचना के निर्माण के लिए 60.28 करोड रू का (इक्विटी के रूप में 16.28 करोड रू और डिबेंचर के रूप में 44 करोड रू) निवेश किया। इस संबंध में परियोजना के परियोजना प्रबंधन परामर्शदाता ने एक विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर)प्रस्तुत कर दी है। नजीरगंज में प्रस्तावित विकास कार्य चरणबद्ध रूप से, प्रचालनात्मक चरण एवं विस्तार चरण, के रूप में किया जाएगा। प्रचालनात्मक चरण में मौजूदा स्लिपवे का सुधार, संबंधित दुकानों, आनुषंगिक सुविधाओं का विकास किया जाएगा एवं विस्तार चरण में साइड लोंचिंग सुविधाओं तथा संबंधित आउटफिट बर्थिंग सुविधाओं को स्थापित करने का विचार है। प्रचालनात्मक और विस्तार चरणों सहित अनुमानित कुल परियोजना लागत जीएसटी सहित 169.76 करोड रू होगी।

6.78 नए यार्ड के सिविल कार्य के लिए निर्माण करार दिनांक 10 जनवरी, 2019 को सौंपा गया। बाहरी इलैक्ट्रिकल, गैस पाइपिंग आदि अन्य कार्य पैकेजिंग से संबंधित निविदा कार्य प्रकियाधीन हैं। एचसीएसएल पर नए यार्ड के निर्माण की ग्राउंड ब्रेकिंग समारोह श्री मधु एस नायर, अध्यक्ष (एचसीएसएल) एवं सीएमडी (सीएसएल) द्वारा 16 फरवरी, 2019 को नजीरगंज में श्री विनीत कुमार आईआरएसईई, अध्यक्ष (केओपीटी), श्री एस बालाजी अरुणकुमार, उपाध्यक्ष (केओपीटी)/सीएमडी (एचडीपीईएल) और सीएसएल के निदेशकों की उपस्थिति में आयोजित किया गया। इस परियोजना का प्रचालनात्मक चरण 18 महीने के भीतर पूरा होने की संभावना है और यह इकाई 2020 तक प्रचालनात्मक हो जाएगी। यह संस्था इस क्षेत्र में सामाजिक–आर्थिक विकास को बढावा देगी और आनुषंगिक इकाइयों के विकास में भी मदद करेगी।

सागरमाला विकास कंपनी लिमिटेड

6.79 केंद्रीय मंत्रिमंडल ने सागरमाला कार्यक्रम, संकल्पना

और कार्यान्वयन पर 25 मार्च 2015 को कैबिनेट नोट पर मंजूरी देने के बाद, 20 जुलाई, 2016 को निम्नलिखित निर्णयों के साथ सागरमाला विकास कंपनी (एसडीसी) को निगमित करने की स्वीकृति दी:

क) कंपनी अधिनियम, 2013 के तहत सागरमाला डेवलपमेंट कंपनी (एसडीसी) का गठन और निगमन, पदेन अध्यक्ष के रूप में सचिव (पोत परिवहन) को नियुक्त करना तथा एक निदेशक मंडल का गठन करना जिसमें प्रबंध निदेशक, दो कार्यकारी निदेशक एक सरकारी निदेशक तथा एसडीसीएल के दो गैर–आधिकारिक (स्वतंत्र) निदेशक शामिल हैं।

ख) अध्यक्ष, सार्वजनिक उद्यम चयन बोर्ड (पीईएसबी) की अध्यक्षता में गठित एक खोज–सह–चयन समिति, जिसमें सचिव (पोत परिवहन), सचिव (डीओपीटी) तथा एक विशेषज्ञ (मंत्रालय के बाहर से पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा नामित किया जाना है) सदस्य के रूप में शामिल है, के माध्यम से प्रारंभिक स्थापना के रूप में कंपनी के प्रबंध निदेशक तथा दो कार्यकारी निदेशकों का चयन करना। कंपनी के बोर्ड में एक सरकारी निदेशक तथा दो गैर–आधिकारिक (स्वतंत्र) निदेशकों की नियुक्ति पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा सक्षम प्राधिकारी की पूर्व स्वीकृति प्राप्त करने के बाद की जाएगी।

ग) 1,000 करोड़ रु की प्रारंभिक प्राधिकृत शेयर पूंजी और 90 करोड़ रूपये की सब्सक्राइब्ड शेयर पूंजी के साथ, जरूरत पड़ने पर भविष्य में इसे बढ़ाने के प्रावधान के साथ, एसडीसी स्थापित करना।

ड.) वित्त वर्ष 2016 –17 के लिए 250 करोड़ रूपये का बजटीय आवंटन और बाद के 4 वर्षों में से प्रत्येक के लिए इतनी ही राशि का अनुरोध किया गया है।

6.80 सागरमाला विकास कंपनी लिमिटेड (एसडीसीएल) को दिनांक 31 अगस्त 2016, को निगमित किया गया था और यह परियोजना की आवश्यकता के अनुसार भारत सरकार तथा बहु–स्तरीय व द्वि –स्तरीय निधि प्रदान करने वाली एजेसियों द्वारा उपलब्ध कराए गए संसाधनों का लाभ उठाकर ऋण/इक्विटी (लंबी अवधि की पूंजी के रूप में कोष जुटायेगा। सागरमाला कार्यक्रम की स्वीकृत संरचना के अनुसार परियोजनाओं का कार्यान्वयन लाइन मंत्रालय, राज्य सरकारों/राज्य समुद्री बोर्डों (एसएमबी) और एसपीवी द्वारा किया जाएगा और एसडीसीएल एक वित्त पोषण विंडो प्रदान करेगा और/अथवा केवल उन्हीं अवशिष्ट परियोजानाओं को लागू करेगा जिन्हें किसी अन्य माध्यम/मोड से वित्त पोषित नहीं किया जा सकता है।

6.81 एसडीसीएल भारतीय समुद्री क्षेत्र के एकीकृत विकास को सुनिश्चित करने के लिए एक ढांचा प्रदान करने और धन मुहैया कराने का प्रयास करता है। इसमें ग्रीन फील्ड पत्तन/ ब्राउन फील्ड पत्तन विकास, बंदरगाहों के लिए अंतिम मील कनेक्टिविटी, तटीय आर्थिक क्षेत्र और सागरमाला कार्यक्रम के तहत अन्य प्रासंगिक गतिविधियां शामिल हैं। एसडीसीएल एक सामान्य इक्विटी निवेशक और परियोजना विकास एजेंसी होने के नाते, विभिन्न कार्यान्वयन एजेंसियों के बीच बेहतर संचार और समन्वय स्थापित कर सकती है। कंपनी एक लंबी अवधि के इक्विटी प्रदान करने वाले धैर्यवान निवेशक के रूप में कार्य करती है और साथ ही विशिष्ट परियोजनाओं में इक्विटी शॉर्ट–फॉल को कवर करने के लिए अवशिष्ट पूंजी प्रदान करने का लक्ष्य रखती है। एसडीसीएल परियोजना अध्ययन, डीपीआर, वित्तपोषण व्यवस्था, अनुमोदन और मंजूरी की सुविधा प्रदान करने में सहायता प्रदान करके पूर्व–विकास कार्यों के लिए सुविधा–प्रदाता के रूप में भी कार्य करता है।

6.82 2018–19 के दौरान, सागरमाला डेवलपमेंट कंपनी लिमिटेड ने कृष्णापटनम रेल कंपनी लिमिटेड (केआरसीएल) में 125 करोड़ रुपये का निवेश किया। केआरसीएल को कृष्णापटनम पोर्ट और वेंकटाचलम के बीच एक डबल रेलवे लाइन और वेंकटचलम और ओबुलवरिपल्ले के बीच सिंगल रेलवे लाइन के विकास का काम सौंपा गया है। इस परियोजना के परिणामस्वरूप मौजूदा मार्ग से पारगमन की दूरी 50 किमी से कम हो जाएगी। ट्रेन का परिचालन 2019 में शुरू होगया है। एसडीसीएल ने इंडियन पोर्ट्स ग्लोबल लिमिटेड (आईपीजीएल) का भी

अधिग्रहण कर लिया है। आईपीजीएल के माध्यम से चाबहार बंदरगाह में निवेश भारत के लिए पहला विदेशी रणनीतिक उद्यम है। चाबहार परियोजना भारत को ईरान की पूर्वी सीमाओं के माध्यम से अफगानिस्तान और मध्य एशिया में एक समुद्री–भूमि पहुंच मार्ग प्रदान करती है। 24 दिसंबर 2018 को आईपीजीएल के माध्यम से भारत ने चाबहार बंदरगाह पर परिचालन शुरू किया। हल्दिया पत्तन से संपर्कता में सुधार के उद्देश्य से, सागरमाला डेवलपमेंट कंपनी लिमिटेड ने हल्दिया पत्तन को सड़क नेटवर्क से जोड़ने वाली एक आरओबी परियोजना में इक्विटी को भी निवेशित किया है। एसडीसीएल ने एनएचएआई के साथ गठित इस परियोजना के लिए एसपीवी में 50 करोड़ रुपये का निवेश किया है। एसडीसीएल ने पारादीप पत्तन की संपर्कता में सुधार लाने के लिए सरकार के अधिक स्वामित्व वाली हरिदासपुर– पारादीप रेलवे कंपनी लिमिटेड (एचपीआरसीएल) में वित्त वर्ष 2019–20 में 284.5 करोड रु का निवेश भी किया है।

भारतीय पत्तन रेल निगम लिमिटेड (आईपीआरसीएल)

6.83 महापत्तनों को कुशल रेल निकासी प्रणाली प्रदान करने के लिए और इस तरह उनकी संभलाई क्षमता और दक्षता को बढ़ाने के लिए, एक एसपीवी बनाने के लिए कैबिनेट की मंजूरी प्राप्त करने के लिए एक प्रस्ताव पर मंत्रालय द्वारा विचार किया गया था। कैबिनेट ने दिनांक 25 मार्च, 2015 को एसपीवी के गठन के प्रस्ताव को मंजूरी दे दी। इस निर्णय के आधार पर दिनांक 10 जुलाई 2015 को कंपनी अधिनियम, 2013 के तहत भारतीय पत्तन रेल निगम लिमिटेड (आईपीआरसीएल) नामक एक कंपनी निगमित की गई है, जिसमें 11 प्रमुख बंदरगाहों और रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा 100 करोड़ रुपये की सब्सक्राइब्ड शेयर पूंजी का योगदान दिया गया है। कंपनी की अधिकृत शेयर पूंजी 500 करोड़ रुपये है। कंपनी ने बाद में विविधता लाते हुए रोपवेज में भी प्रवेश किया है और तदनुसार इसका नाम "भारतीय पोर्ट रेल और रोपवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड" में बदल दिया गया है।

आईपीआरसीएल के उद्देश्य :

क) पत्तनों की अंतिम मील कनेक्टिविटी बनाने के माध्यम से भारत में बंदरगाहों को कुशल और प्रतिस्पर्धी रेल निकासी प्रणाली प्रदान करना

ख) पत्तनों पर रेल बुनियादी ढांचे का आधुनिकीकरण, आंतरिक पत्तन रेलवे प्रणाली का निर्माण और प्रबंधन।

ग) एम्बेडेड पश्च–भूमि क्षेत्र संपर्कता में नवीनता और इसकी क्षमता में वृद्धि करना।

घ) महापत्तनों और भूमि, भवन, लोकोमोटिव और रखरखाव सुविधाओं सहित अन्य निर्दिष्ट क्षेत्रों में उपर्युक्त मुख्य सुविधाओं को प्राप्त करने के लिए रेलवे बुनियादी ढांचे का निर्माण करना।

ड.) रोपवे और अन्य आधुनिक पारगमन प्रणालियों के विकास, संचालन और रखरखाव कार्य करना ।

च) पोर्ट विशेषज्ञता से लेकर नीति निर्माण, प्रचार, विकास, कार्यान्वयन, निर्माण, संचालन, रखरखाव, प्रबंधन और वित्त सहित रेलवे, मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्ट और पत्तन अवसंरचना, रेलवे साइडिंग, लोकोमोटिव, कन्वेयर बेल्ट, भूमि प्रबंधन आदि जैसे पत्तन बुनियादी ढांचे के सभी विषयों पर डोमेन विशेषज्ञता से प्राप्त सभी मामलों में सलाहकार और प्रबंधन सेवाएं प्रदान करना।

भारतीय पोर्ट ग्लोबल प्राइवेट लिमिटेड

6.84 अफगानिस्तान और अन्य मध्य एशियाई देशों के लिए विश्वसनीय समुद्री/भूमि पहुंच मार्ग प्राप्त करने के रणनीतिक हित को देखते हुए, विदेश मंत्रालय ने 5 सितंबर, 2014 को एक कैबिनेट नोट चलाया था। उक्त नोट के पैरा 12 के अनुसार, चाबहार पत्तन के विकास के प्रथम चरण में भाग लेने के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) और दीनदयाल (तत्कालीन कांडला) पत्तन न्यास (डीपीटी) की संयुक्त उद्यम कंपनी बनाने का प्रस्ताव किया गया, जो ईरान के पत्तन और समुद्री संगठन (पीएंडएमओ) के साथ करार करेगी। मंत्रिमंडल ने दिनांक 18.10.2014 को चाबहार पत्तन विकास में भारतीय भागीदारी को मंजूरी दी। तदनुसार, भारतीय पोर्ट्स ग्लोबल प्राइवेट लिमिटेड (आईपीजीपीएल) को 22 जनवरी 2015 को 10 करोड़ रुपये की अधिकृत पूंजी और 5 करोड़ रु रुपये की भुगतान–योग्य पूंजी

के साथ निगमित किया गया था। जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास और दीनदयाल पत्तन न्यास दो प्रवर्तक थे, जिनकी इक्विटी क्रमशः 60:40 के अनुपात में थी।

6.85 चाबहार बंदरगाह के विकास के लिए श्री नितिन गडकरी, पोत परिवहन मंत्री, भारत सरकार और ईरानी पक्ष से वहां के मंत्री डॉ अब्बास अखौंडी द्वारा भारत और ईरान के मध्य दिनांक 06.05.2015 को तेहरान में एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए, इसके बाद 23 मई, 2016 को तेहरान (ईरान) में भारत के माननीय प्रधान मंत्री की ईरान यात्रा के दौरान इस अनुबंध को निष्पादित किया गया। शाहिद बेहेश्ती–चाबहार पत्तन के पहले विकास चरण में दो टर्मिनलों को लैस करने और संचालित करने के लिए ईरान और ईरान की अरिया बनादर ईराननियन पोर्ट एंड मैरीन सर्विसेज कंपनी (एबीआई) तथा इंडिया पोर्ट्स ग्लोबल लिमिटेड (आईपीजीएल) के बीच अनुबंध पर हस्ताक्षर किए गए थे। पोर्ट्स एंड मैरीटाइम ऑर्गेनाइजेशन ऑफ इस्लामिक रिपब्लिक ऑफ ईरान (पीएमओ) और पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार अनुबंध की पुष्टि करने वाली पार्टियां थीं।

6.86 चूंकि मुख्य अनुबंध की सक्रियता में चुनौतियां थीं, इसलिए फरवरी 2018 में नई दिल्ली में इस्लामी गणतंत्र ईरान के महामहिम राष्ट्रपति की यात्रा के दौरान एक छोटी अवधि के अनुबंध की नींव रखी गई थी। परिणामस्वरूप, दोनों पक्षों के बीच औपचारिक रूप से एक संक्षिप्त पट्टा अनुबंध 6 मई 2018 को हस्ताक्षर किया गया था। इसके कार्यान्वयन के लिए, एक इंडिया पोर्ट्स ग्लोबल चाबहार फ्री जोन (आईपीजीसीएफजी) की 98% शेयर होल्डिंग तथा जेएनपीटी और डीपीटी, प्रत्येक की 1: हिस्सेदारी के साथ ईरान में एक एसपीवी निगमित किया गया। संयुक्त राज्य अमेरिका के संयुक्त व्यापक कार्रवाई योजना से हटने के बाद संयुक्त राज्य के संभावित प्रतिबंधों के प्रभाव से जेएनपीटी और डीपीटी को मुक्त रखने के लिए सागरमाला डेवलेपमेंट कंपनी लिमिटेड (एसडीसीएल) (पोत परिवहन मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण वाली कंपनी) द्वारा आईपीजीएल में जेएनपीटी और डीपीटी के 100: इक्विटी शेयर खरीदे गए हैं।

सेतुसमुद्रम निगम लिमिटेड

6.87 सेतुसमुद्रम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एससीएल) सेतुसमुद्रम शिप चौनल प्रोजेक्ट (एसएससीपी) को लागू करने के लिए कैबिनेट की मंजूरी के साथ वर्ष 2004 में कंपनी अधिनियम के तहत स्थापित एक एसपीवी है। एसएससीपी के विरूद्ध दायर किए गए विभिन्न मुकदमों के कारण, अगस्त, 2007 में माननीय उच्चतम न्यायालय के एक आदेश से काम ठप हो गया है और जुलाई, 2009 से परियोजना स्थल पर सभी काम रोक दिए गए हैं।

हुगली डॉक एंड पोर्ट इंजीनियर्स लिमिटेड

6.88 कोलकाता में स्थित हुगली डॉकिंग एंड पोर्ट इंजीनियरिंग लिमिटेड (एचडीपीईएल) भारत के सबसे पुराने शिपयार्ड में से एक है। इसे 1819 में हुगली डॉकिंग एंड इंजीनियरिंग कंपनी लिमिटेड के नाम से निजी क्षेत्र में स्थापित किया गया था। हुगली डॉकिंग एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड के साथ पोर्ट इंजीनियरिंग वर्क्स का विलय होने के बाद हुगली डॉक एंड पोर्ट इंजीनियरिंग लिमिटेड का गठन "द हुगली डॉकिंग एंड इंजीनियरिंग कंपनी लिमिटेड (उपक्रमों का अधिग्रहण और हस्तांतरण) अधिनियम, 1984" नामक संसद के एक अधिनियम द्वारा किया गया था। भारत सरकार ने बीमार कंपनी का राष्ट्रीयकरण किया है, ताकि आधुनिकीकरण के लिए पर्याप्त निवेश के माध्यम से उपलब्ध बुनियादी ढांचे का उपयोग किया जा सके और देश में पोत निर्माण और पोत मरम्मत के लिए क्षमता बढ़ाई जा सके। राष्ट्रीयकृत कंपनी 27.07.1986 तक उद्योग मंत्रालय के साथ बनी रही और उसके बाद उसे तत्कालीन भूतल परिवहन मंत्रालय में स्थानांतरित कर दिया गया और अब यह पोत परिवहन मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में है।

एचडीपीईएल का पुनर्वास–सह–पुनर्गठन

6.89 मंत्रिमंडल ने अपनी दिनांक 16.09.2015 की बैठक मेंएचडीपीईएल कर्मचारियों के लिए आईडीए से जुड़े 2007 वेतनमान पर उन्नत स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना (आईवीआरएस) तथा एक संयुक्त उद्यम (जेवी) का गठन करके एचडीपीईएल के पुनर्वास–सह–पुनर्गठन को मंजूरी दी। उन्नत स्वैच्छिक सेवानिवृत्त योजना को दिनांक 13.10.2015 से 3 महीने के लिए लागू

किया गया, जिसे 268 कर्मचारियों ने स्वीकार किया और उन्हें इस योजना के अन्तर्गत सेवानिवृत्ति दी गई है। आज की तिथि में एचडीपीईएल में 45 कर्मचारी है सक्षम प्राधिकारी द्वारा दिनांक 23.06.2016 की कोचिन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) संयुक्त उद्यम के चयन द्वारा एचडीपीईएल के पुनर्वास–सह–पुनर्गठन के प्रस्ताव को मंजूरी दे दी है। तदनुसार एचडीपीईएल और सीएसएल के बीच ''हुगली कोचिन शिपयार्ड लिमिटेड'' नामक एक संयुक्त उद्यम कंपनी को दिनांक 23 अक्टूबर, 2017 को निगमित किया गया और कोचिन में 17 नवम्बर, 2017 को शेयर धारकों के समझौते पर हस्ताक्षर किये गए। इस संयुक्त उद्यम कंपनी में सीएसएल के 74: शेयर हैं जबकि एचडीपीईएल 26: शेयरों की हिस्सेदार है।

6.90 केंद्रीय मंत्रिमंडल ने दिनांक 03 अक्तूबर, 2019 को हुगली डॉक एवं पोर्ट इंजीनियर्स लिमिटेड (एचडीपीईएल) के परिसमापन और पुनर्गठन एवं इसके कर्मचारियों के लिए उन्नत स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना (वीआरएस) के प्रस्ताव को अनुमोदित किया है। एचडीपीईएल ने मंत्रिमंडल के निर्णय के अनुसार कार्रवाई शुरू कर दी है।

केंद्रीय अंतर्देशीय जल परिवहन निगम लिमिटेड

6.91 केंद्रीय अंतर्देशीय जल परिवहन निगम लिमिटेड (सीआईडब्ल्यूटीसी) को दिनांक 22 फरवरी, 1967 को निगमित किया गया था, जिसे दिनांक 03.05.1967 को कलकत्ता उच्च न्यायालय द्वारा अनुमोदित एक योजना के तहत तत्कालीन रिवर स्टीम नेविगेशन कंपनी लिमिटेड की सभी परिसंपत्तियों और देनदारियों को संभाल लेने के बाद मई 1967 में भारत सरकार के एक उपक्रम रूप में निगमित किया गया। हालांकि, जल परिवहन क्षेत्र में निहित सीमाओं और बुनियादी ढांचे की बाधाओं के कारण, सीआईडब्ल्यूटीसी का संचालन कभी भी व्यवहार्य नहीं हो सका और कंपनी को अपनी स्थापना से ही प्रत्येक वित्तीय वर्ष में परिचालन घाटा हुआ और इसे अपने कर्मचारियों के वेतन/मजदूरी और अन्य वैधानिक देयताओं के भुगतान के लिए भारत सरकार की सहायता/अनुदान–सहायता पर निर्भर रहना पड़ा। दिनांक 31 अगस्त, 2016 को मंत्रिमंडल ने अनिच्छा के मामले में अनिवार्य सेवानिवृत्ति (सीआर) और ''कंपनी अधिनियम, 1956 के प्रावधान के अनुसार सीआईडब्ल्यूटीसी का समापन'' के प्रावधान के साथ शेष पांच कर्मचारियों के लिए केंद्रीय अंतर्देशीय जल परिवहन निगम लिमिटेड (सीआईडब्ल्यूटीसी) के विघटन ''चल और अचल संपत्तियों का निपटान'' और अनिवार्य स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना (वीआरएस) के प्रस्ताव को मंजूरी दे दी। सीआईडब्ल्यूटीसी के सभी भूमि पार्सल को केंद्र सरकार, सीपीएसई आदि को हस्तांतरित/सौंप दिया गया है और सभी चल संपत्तियों का निपटान कर दिया गया है।

6.92 सीआईडब्ल्यूटीसी के स्वैच्छिक समापन संबंधी मंत्रिमंडल निर्णय के अनुसरण में, इन्सॉल्वेंसी एंड बैंकरप्सी कोड, 2016 के संदर्भ में स्वैच्छिक परिसमापन करने के लिए कंपनी ने 19.12.2017 को सक्षम प्राधिकारी की मंजूरी के साथ इन्सॉल्वेंसी प्रोफेशनल नियुक्त किया है। तथापि, कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) और गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एंड इंजिनीयर्स (जीआरएसई) द्वारा किए गए दावों को ध्यान में रखते हुए सीआईडब्ल्यूटीसी के लिक्विडेटर ने सीआईडब्ल्यूटीसी के स्वैच्छिक समापन की प्रकिया को स्थगित करने और आगे के निर्देश देने के लिए दिनांक 21.06.2018 को इंसॉल्वेंसी एंड बैंकरप्सी बोर्ड आफ इंडिया रेगुलेशन्स, 2017 के रेगुलेशन 40(2) के अनुसार राष्ट्रीय कंपनी विधि अधिकरण (एनसीएलटी) के समक्ष एक आवेदन दायर किया है। माननीय राष्ट्रीय कंपनी विधि अधिकरण, कोलकाता पीठ, कोलकाता ने दिनांक 28.09.2018 को अपने खंडन आदेश आदेश के द्वारा अपीलकर्ता के स्वैच्छिक लिक्विडेशन को निलंबित किया और परिसमापन एवं अनिवार्य लिक्विडेशन के लिए कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 271 के तहत आवेदन के रूप में परिवर्तन की प्रार्थना को निरस्त किया।

6.93 इसके बाद, सीआईडब्ल्यटीसी ने सीआईडब्ल्यूटीसी के लिक्विडेशन के निलंबन संबंधी राष्ट्रीय कंपनी अधिकरण (एनसीएलटी) के दिनांक 28.09.2018 के आदेश के विरुद्ध राष्ट्रीय कंपनी विधि अपीलीय अधिकरण (एनसीएलएटी), नई दिल्ली के समक्ष एक अपील दर्ज की। एनसीएलएटी ने दिनांक 07.08.2019 के आदेश के तहत सीआईडब्ल्यूटीसी को यह निर्देश देते हुए मामले का निपटान किया

कि सीआईडब्ल्यूटीसी के स्वैच्छिक लिक्विडेशन पर सहमति देते वाले भारत सरकार, पोत परिवहन मंत्रालय के दिनांक 05.07.2019 की बैठक के तहत लिए गए निर्णय और गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एंड इंजिनीयर्स लि. (जीआरएसई) एवं कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के दावों को ध्यान में रखते हुए तथा कुछ निधि को जारी करने के आदेश के मद्देनजर अधिनिर्णय प्राधिकरण (राष्ट्रीय कंपनी विधि अधिकरण एनसीएलटी, कोलकाता) के समक्ष इंसॉल्वेंसी एंड बैंकरप्सी कोड, 2016 की धारा 59 के अंतर्गत कार्रवाई करने का अनुरोध प्रस्तुत करें। पक्षों की सुनवाई करने के बाद अधिनिर्णय प्राधिकरण, नियमानुसार उचित आदेश पारित करेगा। एनसीएलएटी, दिल्ली के निर्देशों के अनुसार सीआईडब्ल्यूटीसी ने दिनांक 18.11.019 को एनसीएलटी, कोलकाता के समक्ष एक अनुरोध दायर किया।

अध्याय – VII

अंतर्देशीय जल परिवहन

कोलकाता से वाराणसी तक 16 टीईयू सहित आईडब्ल्यूएआई जलयान एमवीआरएन टैगोर

प्रस्तावना

7.1 अंतर्देशीय जल परिवहन (आईडब्ल्यूटी) साधन को विशेष रूप से थोक माल, बड़े आकार के कार्गो और जोखिम पूर्ण माल के लिए व्यापक रूप से ईंधन कुशल, पर्यावरण के अनुकूल और लागत प्रभावी साधन माना गया है। इस साधन को वाणिज्यिक रूप से व्यवहार्य बनाने के लिए प्राथमिक आवश्यकता आईडब्ल्यूटी अवसंरचना (फेयरवे, टर्मिनल और नौचालन सहायक उपकरण) के विकास की है और इसके साथ–साथ मुख्यतः निजी क्षेत्र द्वारा आईडब्ल्यूटी बेड़े को बढ़ाने के लिए समर्थनकारी वातावरण का सृजन करना है। आईडब्ल्यूएआई का ध्यान अब पहले से ही भीड़ भाड़ वाली सड़क और रेल नेटवर्क की पूरक व्यवस्था के लिए देश भर में आईडब्ल्यूटी नेटवर्क के सृजन के उद्देश्य से राष्ट्रीय जलमार्ग अधिनियम, 2016 के अंतर्गत अधिक राष्ट्रीय जलमार्गों को विकसित करने पर है।

7.2 भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण की स्थापना दिनांक – 27 अक्तूबर, 1986 को भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1985 के द्वारा नौवहन और नौचालन के प्रयोजनों से अंतर्देशीय जलमार्गों के विनियमन एवं विकास के लिए की गई थी और इसको राष्ट्रीय जलमार्गों (रा. ज.) के विकास, रखरखाव और विनियमन का दायित्व सौंपा गया है। वे जलमार्ग जिन्हें राष्ट्रीय जलमार्ग के रूप में घोषित नहीं किया गया है, का विकास और विनियमन का दायित्व

संबंधित राज्य सरकारों के क्षेत्राधिकार के अंतर्गत बना रहेगा।

राष्ट्रीय जलमार्गों 1, 2, 3, 4 और 5

7.3 राष्ट्रीय जलमार्ग–1 (हल्दिया से इलाहबाद तक गंगा– भागीरथी– हुगली नदी प्रणाली), राष्ट्रीय जलमार्ग–2 (धूब्री–सदिया तक ब्रह्मपुत्र नदी), तथा राष्ट्रीय जलमार्ग–3 (कोटट्पुरम से कोल्लम तक वेस्ट कनाल और कोच्चि में चंपाकारा, उद्योगमंडल कैनाल) का फेयरवे, नौचालन सहायता, जेट्टियों और कार्गो को चढ़ाने और उतारने के लिए यांत्रीकृत उपकरण संभलाई सुविधाओं वाले टर्मिनलों सहित पहले ही विकास किया गया है। ये जलमार्ग प्रचालनरत हैं और इन पर जलयान चल रहे हैं। 96 करोड रू की लागत पर चरण 1 में कृष्णा नदी के मुक्तयाला–विजयवाड़ा जलखंड (राष्ट्रीय जलमार्ग 4 का भाग) का फेयरवे विकास कार्य चल रहा है। पंनकापल–धामरा पत्तन –मंगलगादी–पारादीप पत्तन जलखंडों पर मासिक लोंगिटूडिनल थालवेग सर्वेक्षण के साथ रा.ज.5 का विकास कार्य शुरू किया गया है और ईआईए–ईएमपी सहित अध्ययनों के लिए परामर्श कार्य चल रहा है।

राष्ट्रीय जलमार्ग –1

7.4 वर्ष 1986 में हल्दिया(सागर) और इलाहबाद (1620 कि.मी.) के बीच गंगा–भागीरथी–हुगली नदी प्रणाली को राष्ट्रीय जलमार्ग–1(रा.ज.–1) के रूप में घोषित किया गया। तब से आईडब्ल्यूएआई उसके नौचालन को सुधारने के लिए जलमार्ग पर विभिन्न विकासात्मक कार्य कर रहा है तथा आईडब्ल्यूएआई अधिनियम, 1985 (1985 का 82) में दिए गए अन्य अवसंरचना जैसे कि नौचालन सहायताएं और टर्मिनल सुविधाओं का विकास एवं रखरखाव भी किया जा रहा है। वर्ष 2019–20 के दौरान, रा.ज.–1 पर नौचालन सहायताओं और टर्मिनल सुविधाओं सहित फेयरवे का विकास एवं रखरखाव करने के लिए नदी संरक्षण कार्यों (ड्रेजिंग एवं बंडालिंग) जैसे महत्वपूर्ण उपाय किए गए। 13 सर्वेक्षण जलयानों के साथ 11 विभागीय ड्रेजरों की तैनाती करते हुए निम्नलिखित न्यूनतम उपलब्ध गहराई (एलएडी) जलखंड–वार बनाई रखी गई है:

(क)	हल्दिया–फरक्का जलखंड	(560 किमी)	2.6 मी से 3.0 मी
(ख)	फरक्का–बार्ड जलखंड	(400 किमी)	2.1 मी से 2.5 मी
(ग)	बार्ड–गाजीपुर जलखंड	(290 किमी)	1.6 मी से 2.0 मी
(घ)	गाजीपुर–चुनार/ इलाहबाद	(370 किमी)	1.1 मी से 1.5 मी

7.5 जी आर जेटट्री–2 (कोलकाता), पटना (निम्न स्तर एवं उच्च स्तर) पर स्थायी टर्मिनल प्रचालनात्मक एवं इस्तेमाल में हैं। पाकुर, फरक्का (फरक्का बराज परियोजना के स्वामित्व में) जेट्टी इस्तेमाल के लिए उपलब्ध हैं। इसके अलावा, क्रमशः एमएमटी वाराणसी और साहिबगंज के भाग के रूप में आरसीसी जेट्टियों का निर्माण किया जा रहा है। इसके अलावा, रा.ज.–1 पर 20 स्थानों पर फ्लोटिंग टर्मिनल प्रदान किए गए हैं। सागर और बक्सर (1195 किमी) के बीच डीजीपीएस संपर्कता प्रदान करने के लिए स्वरूपगंज, भागलपुर और पटना में डिफरेंशियल ग्लोबल पोसिशनिंग सिस्टम (डीजीपीएस) स्थपित किए गए हैं और हल्दिया–फरक्का (चरण– I) और फरक्का–पटना (चरण– II) के बीच नदी सूचना प्रणाली (आरआईएस) पूरी कर ली गई है और प्रचालन में है। पटना – वाराणसी के बीच आरआईएस का चरण– III कार्यान्वयन के अधीन है।

जलमार्ग विकास परियोजना (जेएमवीपी)

7.6 भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण विश्व बैंक की तकनीकी सहायता एवं वित्तीय समर्थन के साथ 5369 करोड़ रूपए की अनुमानित लागत पर रा.ज–1 (हल्दिया–वाराणसी जलखंड) पर नौचालन के क्षमता आवर्धन के लिए जलमार्ग विकास परियोजना (जेएमवीपी) कार्यान्वित कर रहा है। मार्च, 2023 तक परियोजना को पूरा करने की योजना है। पूरा होने पर जेएमवीपी का उद्देश्य परिवहन का एक अनुपूरक, किफायती, सुरक्षित और पर्यावरण–अनुकूल माध्यम प्रदान करना है, कार्गो प्रचालक को परिवहन का मॉडल विकल्प देना और उत्तर प्रदेश, बिहार, झारखंड और पश्चिम बंगाल में सामाजिक–आर्थिक विकास को सक्षम बनाना।

फेयरवे विकास

7.7 फेयरवे विकास कार्यों में (i) हल्दिया से फरक्का तक, न्यूनतम सुनिश्चित गहराई का प्रावधान (ii) किनारा संरक्षण कार्य (iii) फरक्का नौचालन लॉक के बहाव के विपरीत दिशा में नदी मोड सुधार कार्य और (iv) नौचालन सहायता एवं आरआईएस का प्रावधान।

7.8 नीचे दिए गए विवरण के अनुसार रा. ज. –1 पर कार्यान्वित करने के लिए संशोधित ड्रेजिंग प्रबंधन योजना (डीएमपी) तैयार की गई है:–

क) निष्पादन आधारित सुनिश्चित ड्रेजिंग संविदा के माध्यम से फरक्का–कहलगांव जलखंड (146 किमी), सुल्तानगंज–महेंद्रपुर जलखंड (74 कि.मी.) और महेद्रपुर–बार्ह जलखंड (71 किमी) पर 3 मीटर न्यूनतम सुनिश्चित गहराई (एलएडी) तथा 35/45 मीटर चौड़ाई वाले बॉटम चैनल का प्रावधान। इन करारों को क्रमश: 150 करोड रू, 159.30 करोड रू और 182.9 करोड रू की लागत से दिनांक 09.04.2018, 12.04.2019 और 12.04.2019 को सौंपा गया। वित्तीय प्रगति (दिनांक–31.12.2019 की स्थिति के अनुसार) फरक्का–कहलगांव जलखंड पर 41.14 करोड रू, सुलतालगंज–महेंद्रपुर जलखंड पर 15.93 करोड रू और महेंद्रपुर–बार्ह जलखंड पर 18.29 करोड रू है।

ख) आई.आई.टी., मद्रास की सलाह के अनुसार, ओ एंड एम करारों पर विभागीय ट्रेजरों के माध्यम से बार्ह–मझौआ जलखंड पर और मात्रा आधारित रखरखाव ड्रेजिंग करार के माध्यम से मझौआ–गाजीपुर जलखंड एवं गाजीपुर–वाराणसी जलखंड पर 2.5 मी की एलएडी एवं 30 मी की बोटम चैनल चौडाई प्रदान करने को अनुमोदित किया गया। बार्ह–दीघा और दीघा–मझौआ जलखंडों पर दिनांक 20.11.2019 को निविदाएं फ्लोट करते हुए और बोली प्रस्तुत करने की तारीखें क्रमश: दिनांक 20.01.2019 एवं 15.01.2019 निर्धारित करते हुए निविदा प्रक्रिया पहले ही शुरू की गई है। शेष जलखंडों के लिए निविदा दस्तावेजों पर अनुमोदन प्रतीक्षित है।

ग) डॉल्फिन सैंचुरी की मौजूदगी के कारण कहलगांव–सुलतानगंज जलखंड (50मी) पर फिलहाल कोई ड्रेजिंग कार्य नियत नहीं है।

7.9 प्रचालकों को नौचालन चैनल में अपने जलयानों के सुगम एवं कुशल नौचालन की सुविधा प्रदान करने के लिए पोजीशन फिक्सिंग में सब–मीटर शुद्धता प्रदान करने के उद्देश्य से स्वरूपगंज पर एमएफ लिंक सहित डीजीपीएस रेफरेंस स्टेशन की स्थापना की गई थी। हल्दिया, गार्डन रीच (जीआर) जेट्टी, त्रिबेणी, स्वरूपगंज, कुमारपुर, बल्लिया और फरक्का के दूरदराज के आधार स्टेशनों से जलयान आवागमन को मॉनिटर करने के लिए नदी सूचना प्रणाली को पूर्णतया प्रचालनात्मक बनाया गया। इन स्टेशनों को फरक्का और जीआर जेटट्री पर दो नियंत्रण स्टेशनों में एकीकृत किया गया। दोनों नियंत्रण स्टेशन स्वचालित पहचान प्रणाली (एआईएस) के माध्यम से नदी जलखंड में चलने वाले जलयानों की निगरानी करेंगे और वीएचएफ के माध्यम से जलयानों के साथ संचार करेंगे। 30 आईडब्ल्यूएआई जलयानों को कम दूरी के रडार एवं वीएचएफ के साथ लैस किया गया।

वाराणासी पर मल्टीमॉडल टर्मिनल

7.10 माननीय प्रधान मंत्री द्वारा दिनांक 12.11.2018 को वाराणसी में 1.26 एमटीपीए की क्षमता वाले मल्टीमॉडल टर्मिनल का उद्घाटन किया गया। मल्टीमॉडल टर्मिनल को एनएच–7 के साथ जोडने वाली 2 लेन की सडक का निर्माण एवं 35 मीटर लंबी एवं 5.8 मीटर चौडी ट्रस ब्रिज का निर्माण पूरा किया गया दिनांक 11.01.19 को प्रचालनरत बनाया गया। पूर्वी समर्पित फ्रैट कोरिडोर (ईडीएफसी) पर आईडब्ल्यूटी टर्मिनल से जीवनाथपुर रेलवे स्टेशन तक रेल संपर्कता की योजना है। भारतीय समर्पित फ्रैट गलियारा निगम और उत्तर मध्य रेल के परामर्श से रेल संरेखीकरण का कार्य को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

7.11 निविदा–सह–नीलामी आधार पर पीपीपी मॉडल के तहत किसी निजी प्रचालक को वाराणसी के मल्टीमॉडल टर्मिनल के प्रचालन, प्रबंधन एवं विकास का कार्य सौंपने संबंधी मामले को सार्वजनिक–निजी भागीदारी अनुमोदन समिति (पीपीपीएसी) ने दिनांक 28.02.2019 को आयोजित अपनी बैठक में मूल्यांकन

किया था और समिति की सिफारिश को सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित किया गया था। शार्टलिस्ट किए गए बोलीकर्ताओं को दिनांक 25.7.2019 को आरएफपी जारी किया गया है, संभावित बोलीकर्ताओं के साथ दिनांक 19.08.2019 और 03.10.2019 को पूर्व–बोली बैठकें की गईं। तथापि, कोई बोली प्राप्त नहीं हुई और निजी प्रचालक द्वारा इस टर्मिनल के प्रबंधन के लिए किसी वैकल्पिक मॉडल पर विचार किया जा रहा है।

7.12 राष्ट्रीय वन्यजीव बोर्ड की स्थायी समिति ने दिनांक 15.05.2017 को आयोजित अपनी बैठक में वाराणासी में काशी टर्टल वन्यजीव अभ्यारण से अंतर्देशीय जलयानों के आवागमन और उनको चलाए जाने के लिए मांगी गई अनुमति की सिफारिश इस शर्त पर की कि आईडब्ल्यूएआई, भारतीय वन्यजीव संस्थान द्वारा निर्धारित मानक शमन उपायों तथा राज्य के मुख्य वन्यजीव वार्डन द्वारा निर्धारित शर्तों का अनुपालन करेगा। आईडब्ल्यूएआई ने निर्धारित शर्त के अनुसार इन शमन उपायों का अनुपालन किया है/कर रहा है।

साहिबगंज पर बहुविध (मल्टी मॉडल) टर्मिनल का निर्माण

7.13 साहिबगंज के समदानाला गांव में दो चरणों में 3.18 एमपीटीए की टर्मिनल क्षमता सहित निर्माण किया गया है। माननीय प्रधानमंत्री ने दिनांक 12.11.2019 को इस मल्टीमॉडल टर्मिनल का उद्घाटन किया। इस टर्मिनल से सक्रीडाली रेलवे स्टेशन पर रेल संपर्कता प्रस्तावित है। रेल संरेखण कार्य अंतिम चरण पर है। निविदा–सह–नीलामी आधार पर पीपीपी मॉडल के तहत किसी निजी प्रचालक को साहिबगंज के मल्टीमॉडल टर्मिनल के प्रचालन, प्रबंधन एवं विकास का कार्य सौंपने का प्रस्ताव है। दिनांक 14.08.2019 को आरएफक्यू जारी किया गया। आवेदन–पूर्व बैठक दिनांक 24.09.2019 को आयोजित की गई। पीपीपीएसी मेमो को मूल्यांकन के लिए आर्थिक कार्य विभाग को भेजा गया है।

साहिबगंज मल्टीमॉडल टर्मिनल

हल्दिया पर मल्टीमॉडल टर्मिनल

7.14 कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स में 30 वर्षों की लीज अवधि पर ली गई 612 एकड़ की भूमि पर दो चरणों में हल्दिया पर 3.18 एमपीटीए की टर्मिनल क्षमता के साथ एक मल्टीमॉडल टर्मिनल का निर्माण किया जा रहा है। 517.36 करोड़ रूपये की लागत पर चरण–I कार्य दिनांक 30.06.2019 को मैसर्स आईटीडी सीमेन्टेशन को सौंपा गया दिनांक 31.12.2019 को इस परियोजना का 78% भौतिक लक्ष्य पूरा कर लिया गया है और वित्तीय प्रगति 351.08 करोड़ रूपये है। टर्मिनल से संपर्कता के लिए रेल संरेखण की प्रक्रिया हल्दिया डॉक कम्पलैक्स के परामर्श से अंतिम चरण में है।

हल्दिया मल्टीमॉडल टर्मिनल (निर्माणाधीन)

फरक्का पर नेविगेशनल लॉक

7.15 फरक्का बराज परियोजना (एफबीपी) में 14.86 हेक्टेयर की भूमि पर नए नेविगेशनल लॉक का निर्माण किया जा रहा है जिसे दिनांक 02.03.2016 को एफबीपी से हस्तांतरण पर लिया गया था। यह कार्य 359.19 करोड़ रूपए की लागत पर दिनांक 24.11.2016 को मैसर्स लार्सन एण्ड टूब्रो को सौंपा गया। दिनांक 31.12.2019 को 47% का भौतिक लक्ष्य प्राप्त किया गया और वित्तीय प्रगति 172.84 करोड़ रूपए थी।

कालूघाट और गाजीपुर पर इंटरमॉडल टर्मिनल

7.16 राष्ट्रीय जलमार्ग–19 तक सड़क संपर्कता के साथ बिहार के सारन जिले के कालूघाट में 5.159 हेक्टेयर की भूमि पर इस टर्मिनल का निर्माण किया जाना प्रस्तावित है। भूमि के अधिग्रहण कार्य चल रहा है। डीपीआर तैयार है तथा कार्य सौंपने की निविदा प्रक्रिया प्रगति पर है। अधिकांशतः नेपाल जाने वाले कंटेनर यातायात को संभालने के लिए टर्मिनल बनाने की योजना चलाई जा रही है।

7.17 गाजीपुर, उत्तर प्रदेश में 8.917 हेक्टेयर भूमि पर एक इंटरमॉडल टर्मिलन का निर्माण करने का प्रस्ताव है। 5.103 हेक्टेयर भूमि पहले से ही अर्जित तथा पंजीकृत की जा चुकी है। शेष 3.813 हेक्टेयर की भूमि का अर्जन करना उन्नत स्तर पर है। टर्मिनल की डीपीआर तैयार है। मुंबई में आयोजित हितधारकों की बैठक में संभावित बोलीकर्ताओं द्वारा कम प्रतिक्रिया दर्शाने के कारण निविदा प्रक्रिया रोक दी गई है।

रो–रो टर्मिनल

7.18 राजमहल और मानिकचक; समदाघाट और मनीहरि; कहलगांव और टिनटंगा; हसनापुर और बखतियारपुर तथा बक्सर और सरायकोटा में रो–रो टर्मिनलों के पांच जोड़ों के लिए स्थानों की पहचान की गई है। विभिन्न अध्ययन प्रगति पर हैं।

एकीकृत जलयान मरम्मत एवं रखरखाव काम्प्लेक्स

7.19 साहिबगंज और गयीघाट (पटना) में एकीकृत जलयान मरम्मत एवं रखरखाव काम्प्लेक्स को स्थापित करने का प्रस्ताव है। कोलकाता में बन रही जलयान मरम्मत सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए साहिबगंज परिसर पर आगे कार्य नहीं किया जा रहा है। गायीघाट परिसर का निर्माण पहले से आईडब्ल्यूएआई के कब्जे वाली जमीन पर किया जाना प्रस्तावित है।

जेएनवीपी के तहत आउटपुट/आउटकम

7.20 इस परियोजना के तहत पहले ही निम्नलिखित आउटपुट/आउटकम प्राप्त कर लिए गए हैं:

क) वर्ष 2015–16 में रा.ज.–1 पर 750 डीडब्ल्यूटी की जलयान क्षमता के स्थान पर 1000 डीडब्ल्यूटी क्षमता वाले जलयानों ने नौचालन करना शुरू कर दिया है।

ख) आधुनिक कार्गो संभलाई सुविधाओं सहित वाराणसी और साहिबगंज में मल्टीमॉडल टर्मिनलों का चरण–। पूरा किया गया और कमीशन किया गया। फरक्का और हल्दिया एमएमटी पर नए नैविगेशनल लॉक का निर्माण कार्य अंतिम स्तर पर है।

ग) नौचालन सहायता एवं नदी सूचना प्रणाली को पूर्ण रूप से प्रचालनात्मक बना दिया गया।

घ) रा.ज.–1 पर यातायात की मात्रा वर्ष 2014–15 में 5.06 एमएमटी की तुलना में वर्ष 2018–19 में बढ़कर 6.79 एमएमटी हुई।

ड.) आईडब्ल्यूएआई ने राज–1 के लिए एक इष्टतम ड्रेजिंग नीति विकसित की है, जो गंगा नदी के हाईड्रॉलिक एवं मॉर्फ्रालॉजिकल विशेषताओं को ध्यान में रखते हुए न केवल प्रभावशाली है बल्कि लागत किफायती भी है।

च) रा.ज.–1 पर नौचालन के लिए उपयुक्त तेरह नए जलयान डिजाइनों का विकास किया गया है और संभावित जलयान निर्माताओं के उपयोग के लिए पब्लिक डोमेन पर पहले से उपलब्ध हैं।

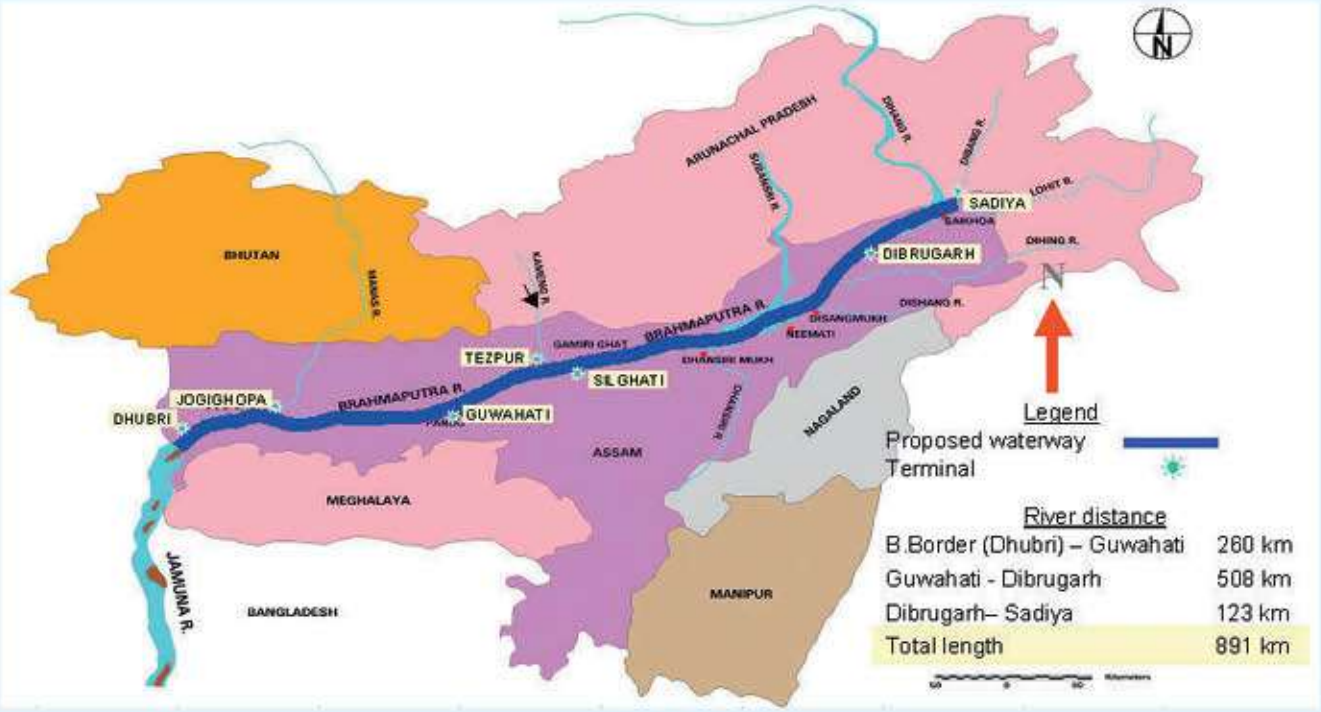
छ) काशी टर्टल अभयाराण्य से जलयानों के आवागमन की अनुमति प्रदान की गई है।

ज) ईआईए अधिसूचना 2006 के तहत नदियों में रखरखाव ड्रेजिंग के लिए पूर्व पर्यावरण अनापत्ति की आवश्यकता से संबंधित मामले को एमओईएफ एवं सीसी द्वारा इसकी आवश्यकता नहीं होने संबंधी स्पष्टीकरण के साथ निपटाया गया है। एमओईएफ एवं सीसी ने यह भी स्पष्ट किया कि पूर्व पर्यावरण अनापत्ति की अपेक्षा से संबंधित अंतर्देशीय जलमार्ग, टर्मिनल, जेट्टी आदि ईआईए अधिसूचना, 2006 के अधीन शामिल नहीं हैं।

झ) फरक्का बैराज परियोजना (एफबीपी) द्वारा संबद्ध भूमि, भवनों और ढांचों के साथ मौजूदा नौचालन –लॉक को आईडब्ल्यूएआई को अंतरित करने और इसके पुनर्वासन एवं आधुनिकरण संबंधी लंबे समय से लंबित मामले को अप्रैल, 2018 में इसका आईडब्ल्यूएआई को अंतरण करते हुए निपटाया गया।

राष्ट्रीय जलमार्ग–2

7.21 राष्ट्रीय जलमार्ग–2 में असम के राज्य में धूब्री से सदिया तक 891 कि.मी. की ब्रह्मपुत्र नदी शामिल है। आईडब्ल्यूएआई द्वारा न्यूनतम 45 मीटर चौड़ाई तथा 2.5 मीटर न्यूनतम उपलब्ध गहराई (एलएडी) का एक नौगम्य फेयरवे धूब्री–पाण्डु (255 कि.मी.) और पाण्डु–नियमती (374 कि.मी.) जलखंड में बनाए रखा गया। नियमती–डिब्रूगढ़ जलखंड में 350 दिवसों के लिए 2.0 मीटर एलएडी रखा गया। डिब्रूगढ़–सदीया (ओरिमघाट) जलखंड में 365 दिवसों के लिए 1.5 मीटर का एलएडी रखा गया। मांग उठने पर धूब्री और सिलघाट के बीच रात्रि में नौचालन सुविधाओं को शीघ्र ही बढ़ाया जा सकता है।



7.22 वर्तमान में, असम के दक्षिणी और उत्तरी भागों के बीच संपर्कता के लिए जोगीघोपा, गुवाहाटी, तेजपुर और सदीया पर ब्रह्मपुत्र नदी पर केवल तीन सड़क पुल हैं और जोगीघोपा, गुवाहाटी और बोगीबील पर तीन रेल सह सड़क पुल हैं। नदी के आर–पार रहने वाले लोगों को अपनी दैनिक आवश्यकताओं के लिए विभिन्न स्थानों पर नदी को पार करने के लिए कन्वेनशनल फेरी सेवा का उपयोग करना पड़ता है।

हल्दिया राष्ट्रीय जलमार्ग–1 से पांडु राष्ट्रीय जलमार्ग– 2 तक कंटेनरीकृत कार्गो परिवहन

7.23 पूर्व में, आईडब्ल्यूएआई ने धूब्री और हटसिंगमारी के बीच ऐसी ही एक रो–रो सेवा शुरू की है जिससे 190 किमी. तक की दूरी में कमी हुई है। धुब्री पर एक स्थायी रो–रो टर्मिनल का निर्माण इस उद्देश्य से किया गया कि जोगीघोपा से होते हुए असम और मेघालय के बीच एक सीधा मार्ग उपलब्ध कराया जाए जिससे 220 किमी. के घुमावदार मार्ग से बचा जा सके, धुब्री और हटसिंगमारी के बीच रो–रो प्रचालन स्थापित किया गया है। आईडब्ल्यूएआई ने जुलाई, 2017 से इस मार्ग पर रो–रो प्रचालन के लिए अपना आधुनिक रो–रो जलयान एम.वी. गोपीनाथ बोरडोलोइ तैनात किया है। दो रो–रो मार्गों, अर्थात् (i) नियामति से कमलाबाड़ी के बीच तथा (ii) हटसिंगमारी और धुब्री के बीच, पर प्रचालन हो रहा है। नियामति–कमलाबारी और मयजन (डिब्रूगढ़) से सेनगजन पर भी रो–रो टर्मिनलों का प्रस्ताव है जिनके लिए डीपीआर तैयार किए गए है। आईडब्ल्यूएआई ने राष्ट्रीय जलमार्ग–2 में 4 डिपार्टमेन्टल ड्रेजर्स तथा 6 सर्वे लांच तैनात किए हैं।

7.24 दिनांक 11 अक्तूबर, 2018 से आईडब्ल्यूएआई ने असम में नीयामती से मंजुली द्वीप तक रोल ऑन–रोल ऑफ (रो–रो) सेवा शुरू की है। नई रो–रो सेवा मजुली द्वीप तक अत्यधिक आवश्यक कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए असम सरकार के सहयोग से शुरू की गई है। इस सेवा से तेजपुर सड़क ब्रिज से होते हुए नियामति से मंजुली द्वीप तक जिन ट्रकों को 423 किमी. की दूरी सड़क मार्ग द्वारा लगती थी उसमें कमी हुई है और अब नदी मार्ग के उपयोग से यह दूरी केवल 12.7 किमी. रह गई है। ब्रह्मपुत्र नदी पर स्थित मंजुली दुनिया के विशाल नदीय द्वीपों (144 किलोमीटर) में से एक है तथा संपर्कता की कठिन चुनौतियों का सामना करता है। इसमें 1,50,000 से अधिक जनसंख्या वाले 144 गाँव है।

7.25 आईडब्ल्यूएआई ने नीयमती से मजुली तक नई सेवा के लिए 9.46 करोड़ रूपए की लागत पर एक नए जलयान एमवी भूपेन हजारिका अर्जित किया है और यह आवश्यक टर्मिनल अवसंरचना भी उपलब्ध करवा रहा है। इस 46.5 मीटर लंबे, 13.3 मीटर चौड़े जलयान में आठ ट्रकों और 100 यात्रियों को लेने की क्षमता है। ब्रह्मपुत्र नदी पर उपयोग के लिए आईडब्ल्यूएआई ऐसे अनेक रो–रो जलयानों को अर्जित करने की योजना बना रहा है।

राष्ट्रीय जलमार्ग (रा. ज.)–3

7.26 राष्ट्रीय जलमार्ग–3, केरल पर वर्ष 2019–20 के दौरान किए गए प्रमुख कार्यों में कायमकुलम कायल में 1.00 किमी एवं इडप्पल्लिकोट्टा–कोल्लम जलखंड के 1.10 किमी लंबे शोआल को छोड कर सभी जलखंडों पर ड्रेजिंग द्वारा निर्दिष्ट आयामों वाले नौचालन चैनलों का विकास करना शामिल है। कायमकुलम कायल में राज 3 चैनल से चीनी जालों को हटाने का कार्य राज्य सरकार द्वारा अभी पूरा नहीं किया गया है। मछली पकडने के जाल हटाए जाने के बाद ड्रेजिंग कार्य शुरू किया जाएगा।

7.27 राज–3 पर कैपिटल ड्रेजिंग और संकरे खंडों को चौडा करने का कार्य में विगत वर्षों में ड्रेज की गई सामग्री के निपटान, अतिरिक्त बैंक गारंटी की मांग और ड्रेज किए गए अपशिष्टों, स्थानीय लोगों द्वारा बार–बार कार्य को बंद करने और मुकदमेबाजी तथा मछुआरों द्वारा आपत्ति से संबंधित विभिन्न स्थानीय कारणों से देरी देखी गई है। वेट लैंड के संरक्षण से संबंधित नए विनियमों के आदि कारण राष्ट्रीय जलमार्ग से ड्रेज की गई सामग्री के निपटान के स्थानों की पहचान करना अत्यधिक कठिन हो गया है। ऐसी समस्याओं का समाधान करने और कार्य को आगे बढाने के लिए, आईडब्ल्यूएआई नियमित रूप से राज्य सरकार के साथ संवाद कर रही है, लेकिन इसके बावजूद, डंपिंग स्थानों के आवंटन की लंबी प्रक्रिया के कारण राज–3 में ड्रेजिंग करने की आईडब्ल्यूएआई की क्षमता का काफी कम उपयोग हो रहा है।

राज–3 के चंपकरा नहर में बडे आकार के कार्गो का आवगमन किया गया।

7.28 केरल सरकार के सिंचाई विभाग को 38 करोड रू की लागत और 26 महीने की पूर्णता अवधि के साथ तृक्कुन्नपुझा पर नए नौचालन लॉक के पुनर्निर्माण का कार्य सौंपा गया था (61 मी लंबे 14.75 मी चौडे और 6मी (एचएफएल के उपर) वर्टिकल विलयरेंसेंस के आयामों के साथ) और स्वीकृत लागत का एक तिहाई हिस्सा केरल सरकार को जारी किया गया था। सिंचाई विभाग, केरल सरकार द्वारा डेपोजिट आधार पर लॉक–गेट का निर्माण चल रहा है।

7.29 सिंचाई विभाग, केरल सरकार को 2.85 करोड रू की लागत पर डेपोजिट आधार पर तन्नीरमुक्कोम पर 40 फुट चौडे नौचालन लॉक शटरों को बदलने का कार्य सौंपा गया था। इन शटरों को स्टैन लैस स्टील के शटरों से बदला गया है ताकि जंग न लगे और रखरखाव रहित सुगम प्रचालन किया जा सके।

7.30 9 स्थानों (नामतः कोट्टपुरम, आलुवा, मरडु, वैक्कम, तन्नीरमुक्कोम, तृक्कुन्नपुझा, कायमकुलम, कोल्लम और आलप्पुझा) में कार्गो टर्मिनलों का निर्माण किया गया है। आलप्पुझा टर्मिनल पर सीपीडब्ल्यूडी द्वारा परिसर की सुरक्षा एवं अग्निशमन विभाग से अनापत्ति प्राप्त करने (अनापत्ति मिलनी प्रतीक्षित) और भवन संख्या के आवंटन के संबंध में अतिरिक्त कार्य किए जा रहे हैं। प्रमुख रूप से कन्साइनरों और कन्साइनियों द्वारा आईडब्ल्यू मोड में मॉडल अंतरण को स्वीकार करने में विमुखता के कारण उपर्युक्त टर्मिनल प्रतीक्षित कार्गो आकर्षित नहीं कर रहे हैं।

7.31 आईसीटीटी, वल्लारपाडम को संपर्कता प्रदान करने के लिए कोचिन पत्तन न्यास के माध्यम से आईडब्ल्यूएआई द्वारा कोचिन पत्तन क्षेत्र में दो रॉल–ऑन/रॉल–ऑफ टर्मिनलों, एक बोलघाटी तथा दूसरा विलिंगटन आईलैंड में, का निर्माण किया गया है। इस सुविधा का उपयोग करते हुए वल्लारपाडम की ओर जाने वाले ट्रकों/ट्रेलरों को कोच्ची शहर के भीड–भाड वाले यातायात से गुजरना नहीं पडता है। ये टर्मिनल फरवरी, 2011 से जून, 2017 तक प्रचालन में थे। प्रचालक और सीओपीटी के बीच विवाद के कारण प्रचालन रोक दिए जाने तक, एक निजी प्रचालक से करार के अधीन इन टर्मिनलों के बीच कुल 2.58 लाख टीईयू का परिवहन किया गया था। टनों के आधार पर, राज–3 में वर्ष 2018–19 के

दौरान बार्जों द्वारा संगठित तरीके से आवागमन किया गया कुल कार्गो 4.283 लाख टन था, जिसमें मुख्य रूप से सल्फर, फोसफरिक ऐसिड, लिक्विफाइड अमोनिया गैस, रॉक फोसफरस आदि शामिल थे।

7.32 चौबीसों घंटे के सुरक्षित नोचालन की सुविधा प्रदान करने के लिए राज–3 पर आईडब्ल्यूएआई द्वारा 312 सोलर पावर लाइटेड बोयस और 17 बीकन लाइटों का रखरखाव किया गया था।

मार्च, 2019 के दौरान कोट्टयम पत्तन से कोच्ची पत्तन तक राज–9 और राज–3 में कंटेनर परिवहन (पूर्व परीक्षण पर)

राष्ट्रीय जलमार्ग (रा.ज.)–4

7.33 राष्ट्रीय जलमार्ग–4 पर कृष्णा नदी के विजयवाड़ा–मुक्तयाला जलखंड पर 96 करोड रू की लागत से विकास कार्य का कार्यान्वयन किया जा रहा है। रो–रो टर्मिनलों के लिए भूमि अधिग्रहण का कार्य आंध्र प्रदेश सरकार के परामर्श से चल रहा है।

राष्ट्रीय जलमार्ग (रा.ज.)–5

7.34 राष्ट्रीय जलमार्ग–5 के विकास के लिए चरण–वार ब्यौरा निम्नानुसार दिया गया है:–

पारादीप / धामरा से पनकपल (कानी नदी से होते हुए)	212 किमी.
पनकपल से तलचर (ब्राह्मणी नदी)	112 किमी.
ईस्ट कोस्ट नहर (चारबतिया से जिओनखली) और मताई नदी (चारबतिया से धामरा)	256 किमी.
कुल	**588 किमी.**

7.35 चलाए गए व्यवहार्यता अध्ययनों के आधार पर, वर्ष 2015 के दौरान डीपीआर तैयार किया गया है और विभिन्न अध्ययनों के माध्यम से सामने आए कार्गो आवागमन की संभावना को ध्यान में रखते हुए राष्ट्रीय जलमार्ग–5 के पारादीप/धमरा और तलचर के बीच 332 किमी. के वाणिज्यिक रूप से व्यवहार्य जलखंड में निम्नलिखित दो चरणों में विकासात्मक कार्यों को शुरू करने का निर्णय लिया गया है:–

क) चरण–I : पारादीप/धमरा और पनकपल के बीच – 212 किमी।

ख) चरण–II : पनकपल और तलचर के बीच – 120 किमी.।

धामरा से जियोनखाली तक के जलमार्ग के शेष जलखंड को विकास के लिए व्यावहारिक नहीं पाया गया।

7.36 पारादीप/धामरा और पानकपल के बीच 212 किमी को शामिल करते हुए चरण–I में शुरूआती कार्य आरंभ किया गया है। पलकपल से तलचर तक 120 कि.मी. का शामिल करते हुए चरण–II में हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण और मैथमैटिक्ल मॉडल अध्ययन जैसी शुरूआती गतिविधियां की जा रही हैं।

7.37 ओडिशा में राज–5 पर "3 नेविगेशनल लॉक के साथ 4 वियर/बराज, 2 चेक डैम तथा राइजिंग/नेविगेशनल लॉक के साथ 1 रबर डैम और ड्रेनेज स्लूसिस के साथ तटबंध के निर्माण के लिए विस्तृत

परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने और इसके बाद फंट एंड इंजिनीयरिंग डिजाइन (एफईईडी)'' के लिए परामर्शदाता को तैनात किया गया है।

7.38 पडानीपल से धामरा तक के ज्वारीय जोन में, वांछित एलएडी प्रदान करने के लिए कुछ स्थानों पर रखरखाव ड्रेजिंग अपेक्षित है और इसे वैधानिक पर्यावरण, सीआरजेड और वन्यजीव अनापत्तियों को प्राप्त करने के बाद ही शुरू किया जाएगा। ईआईए और ईएमपी अध्ययन, परामर्शदाता के माध्यम से शुरू किया जाना है।

रा.ज.– 16 (बाराक नदी)

7.39 वर्ष 2016 में बाराक नदी को राष्ट्रीय जलमार्ग–16 (राज–16) के रूप में घोषित किया गया। यह भारत–बांग्लादेश प्रोटोकोल (आईबीपी) मार्ग के माध्यम से असम की कचार घाटी में सिलचर, करीमगंज और बदरपुर को हल्दिया और कोलकाता पत्तनों से जोडता है। राज–16 पर हुई प्रगति नीचे दर्शाई गई है:

फेयरवे विकास

7.40 बदरपुर के लिए नौचालन सहायता के प्रावधान सहित 2 मी. की न्युनतम उपलब्ध गहराई के लिए फेयरवे रखरखाव प्रदान करने के लिए ड्रेजिंग कार्य चल रहा है।

टर्मिनल

क) बदरपुर और करीमगंज टर्मिनल में स्थापित करने के लिए राज–2 और राज–16 तक दो फ्लोटिंग पोंटूनों को ले जाने का प्रस्ताव है।

ख) दो फोर्कलिफ्टों और 2 तट क्रैनों को भी राज–2 से राज–16 तक ले जाने का प्रस्ताव है।

ग) 5.42 करोड रू की अनुमानित कार्य लागत (करीमगंज –2.69 करोड रू और बदरपुर 2.73 करोड रू) से करीमगंज और बदरपुर टर्मिनल के उन्नयन / मरम्मत के लिए निविदा प्रक्रियाधीन है।

106 नए राष्ट्रीय जलमार्गों (रा.ज.) की स्थिति

7.41 राष्ट्रीय जलमार्ग अधिनियम, 2016 के अंतर्गत, 5 मौजूदा राष्ट्रीय जलमार्गों के अतिरिक्त 106 नए नए राष्ट्रीय जलमार्गों की राष्ट्रीय जलमार्गों के रूप में घोषणा की गई है। नौचालन क्षमता के आधार पर 104 नए राष्ट्रीय जलमार्गों पर व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट (एफएसआर)/विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) पूरी की गई हैं। झेलम नदी (राज–49) और यमुना नदी (राज–110) की डीपीआर तैयार की जा रही है। चल रहे मूल्यांकन प्रक्रिया के आधार पर 53 राष्ट्रीय जलमार्गों को नौचालन के लिए व्यवहार्य नहीं पाया गया है। डीपीआर के आधार पर, 10 नए राष्ट्रीय जलमार्गों पर विकास कार्यों को शुरू किया गया है।

कार्गो परिवहन

7.42 वर्ष 2018–19 के दौरान राष्ट्रीय जलमार्गों पर यातायात 72.31 मिलियन टन था, जिसमें वर्ष 2017–18 की तुलना में 32 प्रतिशत वृद्धि हुई है। वर्ष 2019–20 में राज–4 और राज–94 (सुंदरबन जलमार्ग) को प्रचालनात्मक जलमार्गों की सूची में जोडा गया जिससे प्रचालनात्मक राष्ट्रीय जलमार्गों की संख्या बढकर 13 हो गई। इन प्रचालनात्मक राष्ट्रीय जलमार्गों पर यातायात नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

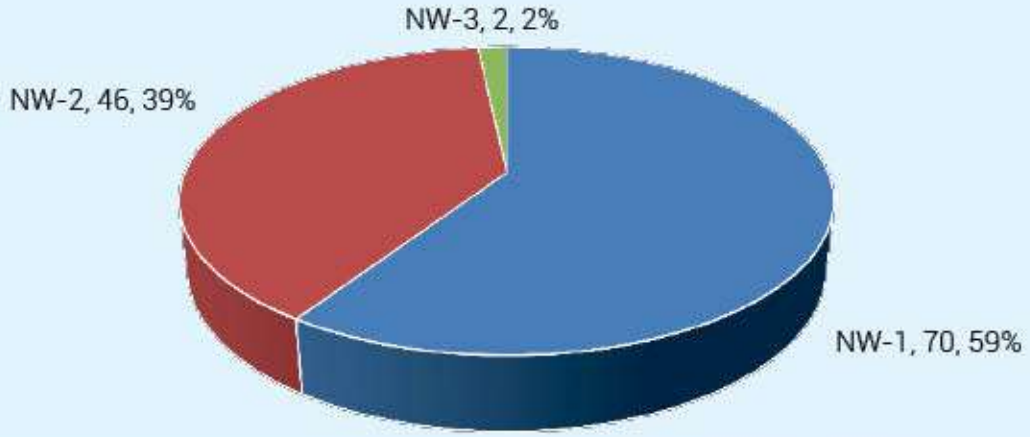
क्र. सं.	राष्ट्रीय जलमार्ग	वित्त वर्ष 2017–18 (मिट्रिक टन)	वित्त वर्ष 2018–19 (मिट्रिक टन)	वित्त वर्ष 2019–20 (दिसंबर 2019 तक) (मिट्रिक टन)
1	राज–1 (गंगा–भागीरथी–हुगली नदी)	5,480,000	6,793,981	5,049,960
2	राज–2 (ब्रह्मपुत्र नदी)	561,469	502,003	285,262
3	राज–3 (वेस्टकोस्ट नहर, चंपकरा नहर और उद्योगमंडल नहर)	427,988	408,790	392,704
4	राज–4 (कृष्णा नदी)	लागू नहीं	452,066	82,226
	उप–योग (राष्ट्रीय जलमार्ग 1–4)	6,469,457	8,156,840	5,810,152
	महाराष्ट्र जलमार्ग			
5	राज–10 (अंबा नदी)		22,381,100	16,716,312
6	राज–83 (राजपुरी क्रीक)		816,205	526,718
7	राज–85 (रेवदंडा क्रीक एवं कुंडलिका नदी)		1,769,947	958,735
8	राज–91 (शास्त्री नदी–जयगढ फोट्र क्रीक)		3,374,399	66,643
	कुल	25,960,000	28,341,651	18,268,408

क्र. सं.	राष्ट्रीय जलमार्ग	वित्त वर्ष 2017–18 (मिट्रिक टन)	वित्त वर्ष 2018–19 (मिट्रिक टन)	वित्त वर्ष 2019–20 (दिसंबर 2019 तक) (मिट्रिक टन)
	गोवा जलमार्ग			
9	राज–68 (मांडोवी नदी)		1,653,751	960,375
10	राज–111 (जुआरी नदी)		2,104,219	1,016,110
	कुल	11,090,000	3,757,970	1,976,485
	गुजरात जलमार्ग			
11	राज–73 (नर्मदा नदी)		40,941	82,801
12	राज–100 (तापी नदी)		28,780,183	23,340,049
	कुल	11,520,000	28,821,124	23,422,850
13	राज–97 (सुंदरबन)		3,227,460	2,677,224
14	राज–16 (बाराक नदी)			1882
	सकल योग (मेट्रिक टन में)	**55,039,457**	**72,305,044**	**52,157,000**
	सकल योग (मिलियन मेट्रिक टन में)	**55.03**	**72.31**	**52.16**

यात्री, क्रूज तथा रो–रो पहलें

7.43 आईडब्ल्यूएआई ने राष्ट्रीय जलमार्गों पर यात्री क्रूज यातायात बढाने के लिए कई पहलें की हैं। चित्र में वर्ष 2018–19 के लिए राज–1, राज–3 और राज–3 पर वार्षिक क्रूज यात्राओं की संख्या दर्शाई गई है।

चित्र 1 : राष्ट्रीय जलमार्गों पर क्रूज यात्राओं की संख्या



दिनांक 29 मार्च, 2019 को कोलकाता से आरबी बंगाल गंगा को ढाका के लिए रवाना किया गया

दिनांक 29 मार्च, 2019 को एमवी मधुमति को ढाका से कोलकाता के लिए रवाना किया गया

श्री गोपाल कृष्ण, सचिव, पोत परिवहन मंत्रालय ,भारत और बांग्लादेश के बीच पहले नदी क्रूज जलयान आरवी बंगाल का उद्घाटन करते हुए

रो–रो पहलें

7.44 जलमार्गों पर कार्गो आवागमन को प्रोत्साहित करने के लिए आईडब्ल्यूएआई ने राज–1 पर मौजूदा रो–रो सेवाओं के अतिरिक्त राज–2 (ब्रह्मपुत्र नदी) और राज–4 (कृष्णा नदी) पर रो–रो सेवाएं शुरू की हैं

रा.ज.–4 पर रो–रो जलयान

आईडब्ल्यूएआई की अन्य पहलें

फोरम ऑफ कार्गो ऑनर्स एण्ड लॉजिस्टक्स ऑपरेटर्स (एफओसीएएल)

7.45 आईडब्ल्यूटी मोड का उपयोग करते हुए अपने कार्गो का आवागमन करने के लिए इच्छुक कार्गो स्वामियों और राष्ट्रीय जलमार्गों (रा.ज.) पर अपने जलयानों का प्रचालन करने वाले जलयान प्रचालकों को जोडने के लिए आईडब्ल्यूएआई ने एफओसीएएल नाम एक समर्पित पोट्रल शुरू किया था। इस पोर्टल पर पंजीकृत प्रयोगकर्ता अपनी परिवहन संबंधी आवश्यकताएं एवं विभिन्न रा.ज. में जलयानों की स्थिति साझा कर सकते हैं।

लीस्ट एवेलबल डेप्थ इन्फॉर्मेशन सिस्टम (एलएडीआईएस)

7.46 पोत/बार्ज एवं कार्गो मालिकों को न्यूनतम उपलब्ध गहराई (एलएडी) की सूचना रियल टाइम आधार पर देने के उद्देश्य से आईडब्ल्यूएआई द्वारा एनएडीआईएस नामत एक नया पोर्टल शुरू किया गया ताकि वे और अधिक योजनाबद्ध रूप से राज पर परिवहन कर सकें।

श्री गोपाल कृष्ण, सचिव, पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा आईडब्ल्यूएआई की वेबसाइट पर एलएडीआईएस की शुरूआत

पटना में नेशनल इनलैंड नैविगेशन इंस्टीट्यूट (नीनी)

7.47 आईडब्ल्यूएआई द्वारा पटना में नीनी की स्थापना की गई और यह फरवरी 2004 से कार्य कर रहा है। डैक और इंजन रेटिंग के लिए इंडक्शन पाठ्यक्रम, सेरांग और इंजन ड्राईवरों के लिए प्रारंभिक पाठ्यक्रम, बुनियादी और गहन ड्रेजिंग के पाठ्यक्रम, जल विज्ञान सर्वेक्षण के सर्वेक्षकों के लिए पुनश्चर्या पाठ्यक्रम, जलयानों की मरम्मत और रखरखाव आदि के लिए पाठ्यक्रमों को नियमित रूप से आयोजित किया जा रहा है। अब तक 31 अक्तूबर, 2019 तक नीनी में कुल 9848 अभ्यर्थियों को प्रशिक्षित किया गया है।

अंतरराष्ट्रीय सहयोग

बांग्लादेश

इंडो–बांग्लादेश अंतर्देशीय जल पारगमन और व्यापार पर प्रोटोकॉल (पीआईडब्ल्यूटीटी)

7.48 भारत और बांग्लादेश के बीच अंतर्देशीय जल पारगमन और व्यापार प्रोटोकॉल करार मौजूद है जिसके अंतर्गत दोनों सरकारों ने परस्पर लाभदायक व्यवस्थाएं की है ताकि दोनों देशों के बीच कार्गो के आवागमन के लिए उनके जलमार्गों का उपयोग किया जा सके और एक देश में दो स्थानों के बीच माल का आवागमन दूसरे क्षेत्र के माध्यम से उस देश के कानूनों जहां माल का आवागमन किया जा रहा है, के अनुसार किया जा सके। यह प्रोटोकॉल जून 2020 तक वैध है।

7.49 पीआईडब्ल्यूटीटी संबंधी स्थायी समिति की 20वीं बैठक दिनांक 04 दिसंबर, 2019 को ढाका में आयोजित हुई। भारतीय पक्ष का नेतृत्व श्री रजत सच्चर, वरि. आर्थिक सलाहकार, पोत परिवहन मंत्रालय, भारत

सरकार ने किया जबकि बांग्लादेश के प्रतिनिधि मंडल का नेतृत्व श्री भोलानाथ डे, अपर सचिव (विकास), पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा किया गया। बैठक के दौरान दोनों पक्षों द्वारा निम्नलिखित महत्वपूर्ण मामलों पर सहमति जताई गई:–

क) पीआईडब्ल्यूटीटी के धूलियां – राजशाही जलखंड (94 किमी) को प्रचालनरत बनाना और किसे आरिचा (270 किमी) तक बढ़ाना।

ख) पीआईडब्ल्यूटीटी के चिलमारी (बांग्लादेश) और धूबरी (भारत) मार्ग के बीच कम गहराई के यांत्रिकृत जलयानों द्वारा व्यापार शुरू करना।

ग) पीआईडब्ल्यूटी और टी में भारत में जोगीघोपा और बांग्लादेश में बहादुरबाद को नए प्रवेश पत्तनों के रूप में घोषित करना।

घ) भारतीय पक्ष के समान बांग्लादेश द्वारा जनवरी, 2020 से पाक्षिक आधार पर नदी सूचना जारी करना।

ड़) पूर्वोत्तर क्षेत्रों को सुगम संपर्कता एवं नौचालन जलयान देने के लिए उनके भाग पर भारत – बांग्लादेश प्रोटोकॉल मार्ग पर आवश्यक नौचालन सहायताएं एवं पायलट सेवाएं प्रदान करना।

च) पीआईडब्ल्यूटी और टी के तहत इच्छामति नदी (रा.ज.44) को नए मार्ग के रूप में शामिल करना।

तटीय और प्रोटोकॉल मार्गों पर यात्री एवं क्रूज सेवाएं

7.50 भारत और बांग्लादेश के बीच तटीय एवं प्रोटोकॉल मार्गों पर यात्री तथा क्रूज सेवाएं चलाने के लिए दोनों देशों के बीच दिनांक 25 अक्टूबर, 2018 को एसओपी पर हस्ताक्षर किए गए है। भारत और बांग्लादेश ने अप्रैल, 2019 में भारत और बांग्लादेश के बीच क्रूज सेवाएं शुरू की।

भारत से ट्रांसिट माल की आवाजाही के लिए चटोग्राम और मोंग्ला पत्तनों का उपयोग

7.51 बांग्लादेश ने भारत को भारत के माल की अपने क्षेत्र में जलमार्गों, रेल, सड़क या मल्टीमॉडल परिवहन के माध्यम से ट्रांजिट आवाजाही के लिए अपने चटोग्राम और मोंग्ला पत्तनों का उपयोग करने की अनुमति दी है इसके लिए एक मानक प्रचालन प्रक्रिया (एसओपी) पर दिनांक 5.10.19 को दोनों देशों द्वारा हस्ताक्षर किए गए। इस वैकल्पिक संपर्कता से पूर्वोत्तर क्षेत्र में व्यापार मात्रा को बढाने एवं लॉजिस्टिक लागत कम कर के विकास को प्रोत्साहन मिलने की संभावना है। इस समझौता के तहत आठ मार्ग प्रदान किए गए हैं जो बांग्लादेश के रास्ते पूर्वोत्तर क्षेत्र तक की पहुंच सक्षम बनाएंगे।

भारत और बांग्लादेश के बीच दिनांक 4.12.19 को ढाका में आयोजित पीआईडब्ल्यूटीटी पर स्थायी समिति की 20वीं बैठक

7.52 चटोग्राम और मोंग्ला पत्तनों के उपयोग के संबंध में भारत–बांग्लादेश अंतरमंत्रालयी समिति की दिनांक 5.12.19 को ढाका में हुई पहली बैठक में, बांग्लादेश ने भारतीय ट्रांसिट कार्गो के लिए एक प्रशासनिक शुल्क प्रभारित करने के तर्कसंगत प्रस्ताव पर सहमति जताई। यह भी निर्णय लिया गया चटोग्राम और मोंग्ला पत्तनों के उपयोग संबंधी समझौते में बांग्लादेश के भूमि पत्तन नाकुगांव और भारत के भूमि सीमाशुल्क स्टेशन दालू को अतिरिक्त प्रवेश एवं निकासी पत्तनों के रूप में शामिल करते हुए संशोधन किया गया। दोनों देशों ने जनवरी–फरवरी, 2020 से पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए चटोग्राम एवं मोंग्ला पत्तनों के माध्यम से भारतीय ट्रांजिट कार्गो के आवागमन का प्रायोगिक आधार पर शुरूआत करने पर सहमति जताई।

इंडो–बांग्लादेश प्रोटोकॉल मार्ग पर सिराजगंज से दायखोवा तक और आशुगंज से जाकीगंज तक फेयरवे के विकास हेतु समझौता ज्ञापन

7.53 भारत और बांग्लादेश के बीच इंडो–बांग्लादेश प्रोटोकॉल मार्ग पर सिराजगंज से दायखोवा तक तथा आशुगंज से ज़ाकीगंज फेयरवे के विकास के लिए एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए जिसके अनुसार, भारत और बांग्लादेश के बीच ड्रेजिंग की लागत 80:20 के अनुपात में वहन की जाएगी। परियोजना की अनुमानित लागत 305 करोड़ रूपए है जिसमें से 244 करोड़ रूपए भारत द्वारा वहन किया जाना है।

7.54 कुशियारा नदी पर आशुगंज–जाकीगंज (295 किमी) जलखंड में ड्रेजिंग के लिए बीआईडब्ल्यूटीए ने खुली निविदा के माध्यम से कुल 95.49 करोड बीडीटी की लागत पर मेसर्स धार्ती–बंगा जेवी को दिनांक 04.10.2018 को कार्य सौंपा। पूर्व ड्रेजिंग सर्वेक्षण जनवरी, 2019 में पूरा किया गया। दो ड्रेजरों को तैनात किया गया और दिनांक 31–03–2019 को ड्रेजिंग कार्य शुरू किया गया, लेकिन मानसून के दौरान तेज बहाव के कारण दिनांक 06.05.2019 को रोक दिया गया तथा दिसंबर, 2019 के तीसरे सप्ताह से दुबारा शुरू किया गया।

7.55 जमुना नदी के सिराजगंज–दायखोआ (175 किमी) जलखंड में ड्रेजिंग के लिए बीआईडब्ल्यूटीए ने खुली निविदा के माध्यम से कुल 227.46 करोड बीडीटी की लागत पर मेसर्स धार्ती–बंगा जेवी को दिनांक 11.11.2018 को कार्य सौंपा। दो वर्षों के प्रारंभिक ड्रेजिंग (36 लाख घन मीटर) और 5 वर्षों के रखरखाव ड्रेजिंग (10.80 लाख घन मीटर) के लिए दिनांक 25.11.2018 को समझौते पर हस्ताक्षर किया गया। पूर्व ड्रेजिंग सर्वेक्षण पूरा हो गया है और इस स्थान पर एक ड्रेजर को लाया गया है। जरवरी, 2020 से ड्रेजिंग कार्य शुरू होने की आशा है।

पोत परिवहन सचिव स्तरीय वार्ताएं

7.56 दिनांक 05.12.2019 को ढाका में भारत और बांग्लादेश के बीच पोत परिवहन मंत्रालय के सचिव स्तरीय वार्ता की गई। श्री गोपाल कृष्ण, सचिव, पोत परिवहन मंत्रालय ने भारतीय प्रतिनिधिमंडल का नेतृत्व किया जबकि श्री अबदस समद, बांग्लादेश के पोत परिवहन सचिव ने अपने देश के प्रतिनिधिमंडल का नेतृत्व किया। बैठक के दौरान निम्नलिखित मामलों पर चर्चा की गई :

(क) अतिरिक्त प्रवेश पत्तनों, नए मार्गों और पीआईडब्ल्यूटीटी के विस्तार के संबंध में भारत और बांग्लादेश द्वारा सहमत बिंदुओं पर पीआईडब्ल्यूटीटी में परिशिष्ट पर यथाशीघ्र हसताक्षर करना।

(ख) समुद्री प्रशिक्षण, परीक्षण और प्रमाणन प्रणाली के संबंध में वास्तविक सत्यापन समाप्त करने के लिए बांग्लादेश द्वारा दस्तावेज प्रस्तुत किए जाना।

(ग) भारत से वी.ओ. चिदंबरनार, धामरा और कामराजार पत्तनों तथा बांग्लादेश से कोक्स बाजार एवं मुक्तारपुर को तटीय पोत परिवहन समझौते के तहत प्रवेश पत्तनों के रूप में शामिल करना।

(घ) पीआईडब्ल्यूटीटी और तटीय नौवहन मार्गों के माध्यम से तीसरे देश एक्सिम व्यापार।

(ड.) पीआईडब्ल्यूटी एवं टी मार्ग को वाराणसी तक विस्तार करने के प्रस्ताव पर विचार करने के लिए वाराणसी और साहिबगंज पर नई टर्मिनल सुविधाओं का दौरा करने हेतु तकनीकी समिति का गठन करना।

भारत एवं बांग्लादेश के पोत परिवहन सचिव ढाका में दस्तावेजों का आदान–प्रदान करते हुए

म्यांमार

7.57 इस परियोजना की संकल्पना म्यांमार में कलादान नदी के माध्यम से हल्दिया / कोलकाता पत्तनों के साथ मिजोरम की एक वैकल्पिक संपर्कता प्रदान करने के लिए विदेश मंत्रालय द्वारा की गई। यह परियोजना मिजोरम से पलेटवा (म्यांमार) तक सड़क परिवहन, तत्पश्चात् पलेटवा से सिटवी (म्यांमार) तक आईडब्ल्यूटी द्वारा और स्टिवी से हल्दिया/ भारतीय पत्तनों तक समुद्री पोत परिवहन द्वारा यात्रा की परिकल्पना करती है। इस परियोजना की शुरूआत और वित्तपोषण विदेश मंत्रालय द्वारा किया गया। जिसने परियोजना के पत्तन एवं आईडब्ल्यूटी घटकों के लिए आईडब्ल्यूएआई को परियोजना विकास परामर्शदाता (पीडीसी) के रूप में नियुक्त किया। चरण–। में सिट्वे पत्तन और पलेतवा में आईडब्ल्यूटी घटक पूरा कर लिया गया है और म्यांमार सरकार को अंतरित किया गया है। परियोजना के चरण–।। में सिट्वे पत्तन बेसिन क्षेत्र से अपशिष्ट हटाने की परियोजना पूरी हो गई है, पूरे हुए परियोजना घटकों के लिए प्रचालन एवं रखरखाव (ओएण्डएम) के लिए कार्य आदेश जारी किया गया है तथा सिट्वे/पलेतवा पर कंटेनर संभलाई सुविधा के निर्माण के लिए डीपीआर की तैयारी पूरी हो चुकी है।

नेपाल

7.58 पारगमन संधि में भारत और नेपाल ने भारतीय जलमार्ग संपर्कता को परिवहन के अतिरिक्त माध्यम के रूप में शामिल करने के लिए सहमति जताई है। कार्गो की निकासी के लिए तीन मार्गों पर भी दोनों देशों में सहमति हो गई है।

भारत और नेपाल के प्रतिनिधि मंडल के बीच आईडब्ल्यूटी सहयोग पर चर्चा

भूटान

7.59 अपनी तरह के सबसे पहले आवागमन में, भारतीय अतंर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण के एक जलयान ने ब्रह्मपुत्र नदी और भारत बांग्लादेश प्रोटोकॉल मार्ग से होते हुए भूटान से पत्थर लाद कर असम में धुबरी से बांग्लादेश के नारायणगंज तक की यात्रा की। ऐसा पहली बार हुआ था कि भारत को ट्रांजिट बनाते हुए दो देशों के बीच कार्गो का परिवहन किसी भारतीय जलमार्ग का प्रयोग करते हुए किया गया था।

7.60 पत्थरों की खेप को भूटान में फुएन्टशोलिंग से ट्रकों के माध्यम से लाया गया था, जो असम में आईडब्ल्यूएआई की धुबरी जेट्टी से 160 किमी दूर है। अभी तक, भूटान सडक मार्ग से काफी बडी मात्रा में बांग्लादेश को पत्थरों की खेप निर्यात करता रहा है। पोत के माध्यम से 1000 एमटी पत्थरों का परिवहन किया गया, जो कि सडक द्वारा 70 ट्रकों के बराबर है। इस जलमार्ग (आईडब्ल्यूटी) से कार्गो का परिवहन करने से यात्रा के समय में 8 से 10 दिनों की कमी हुई और परिवहन लागत में 30% की कमी आई, जिसमें लॉजिस्टिक लागत को पर्यावरण अनुकूल परिवहन के माध्यम से कम किया गया।

श्री मनसुख मांडविया, पोत परिवहन मंत्री भूटान से बांग्लादेश तक स्टोन चिप्स ले जाने वाले जलयान को फ्लैग ऑफ करते हुए

अध्याय – VIII

परिवहन अनुसंधान एवं विकास स्कंध

परिवहन अनुसंधान

8.1 परिवहन अनुसंधान स्कंध (टीआरडब्ल्यू) पोत परिवहन मंत्रालय को नीतिगत नियोजन और निर्माण के लिए अनुसंधान और आंकड़ों का समर्थन प्रदान करता है। टीआरडब्ल्यू राष्ट्रीय स्तर पर पत्तनों, नौवहन, पोत निर्माण और पोत मरम्मत उद्योगों तथा अंतर्देशीय जल परिवहन (आईडब्ल्यूटी) पर सूचना तथा आंकड़े एकत्र करने, उनका संकलन करने और उसका प्रसार करने के प्रयोजन से एक नोडल एजेंसी है। पत्तनों, नौवहन और अंतर्देशीय जलमार्गों से संबंधित परिवहन आंकड़े एकत्र करने, संकलित करने और प्रकाशित करने के अलावा, यह स्कंध विभिन्न प्राथमिक/गौण स्रोतों से प्राप्त हुए आंकड़ों की एकरूपता और तुलनात्मकता के लिए छानबीन करता है और प्रमाणन भी करता है। टीआरडब्ल्यू पत्तन, नौवहन एवं अंतर्देशीय जल परिवहन क्षेत्रों से संबंधित नीतिगत मामलों पर समीक्षा बैठकें भी करता है।

8.2 प्रकाशनों के अलावा, परिवहन अनुसंधान स्कंध वित्त मंत्रालय, वाणिज्य मंत्रालय, नीति आयोग, सांख्यिकी एवं कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के केन्द्रीय सांख्यिकी संगठन (सीएसओ), जैसे मंत्रालयों/विभागों/ राज्यों/संघ राज्य सरकारों आदि के साथ समन्वय करता हैं।

8.3 वर्ष 2019–20 के दौरान निम्नलिखित प्रकाशन जारी किए गए है:

(क) भारत की बुनियादी पत्तन सांख्यिकी, 2017–18

(ख) 30 सितम्बर, 2018 और 31 मार्च, 2019 को समाप्त हुई अवधि के लिए भारतीय पत्तन क्षेत्र पर छमाही अपडेट

(ग) भारतीय नौवहन सांख्यिकी, 2018

(घ) भारत के पोत निर्माण एवं पोत मरम्मत उद्योग की सांख्यिकी, 2017–18

(ड.) अंतर्देशीय जल परिवहन की सांख्यिकी, 2017–18

8.4 ये प्रकाशन पोत परिवहन मंत्रालय की वेबसाइट: www.shipmin.gov.in पर "परिवहन अनुसंधान स्कंध" शीर्ष के अतंर्गत दिए गए हैं। "बुनियादी पत्तन सांख्यिकी– 2018–19", "30 सितम्बर, 2019 को समाप्त हुई अवधि के लिए भारतीय पत्तन क्षेत्र पर छमाही अपडेट" "भारतीय नौवहन सांख्यिकी 2019", "अंतर्देशीय जल परिवहन सांख्यिकी 2018–19" और भारत के पोत निर्माण एवं पोत मरम्मत उद्योग की सांख्यिकी 2018–19 तैयार करने संबंधी कार्य प्रगति पर है।

8.5 डेटा के प्रकाशन और इसका विस्तार करने के अलावा, टीआरडब्ल्यू महापत्तनों के साथ–साथ गैर महापत्तनों से "पोर्ट डेटा मैनेजमेंट पोर्टल (पीडीएमपी)" में प्राप्त सूचना के आधार पर प्रत्येक महीने में कार्गो यातायात संभलाई पर डेटा तैयार करता है जिसे मंत्रालय की वेबसाईट पर अपलोड भी किया जाता है। टीआरडब्ल्यू, मंत्रालय के तहत 150 करोड़ रूपये और उससे अधिक की लागत वाली परियोजनाओं की प्रत्येक महीने की प्रगति रिपोर्ट तैयार करता है और साांख्यिकी एवम कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय की ओसीएमएस (ऑनलाइन कम्प्यूटराइज्ड मानिटरिंग सिस्टम) पर अद्यतन (अपडेट) करता है। टीआरडब्ल्यू ने पत्तन क्षेत्र के लिए सेवा मूल्य सूचकांक समेकित करने के लिए भी पहल की है।

विकास स्कंध

8.6 विकास स्कंध मंत्रालय का सर्वोच्च तकनीकी संगठन है जिसके अध्यक्ष विकास सलाहकार (पत्तन) है। यह स्कंध पत्तन विकास के विषयों पर कार्य करता है तथा महापत्तन परियोजनाओं, अंडमान एवं लक्षद्वीप बंदरगाह निर्माण कार्य (एएलएचडब्ल्यू) और ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया, आदि के विकास से संबंधित

मामलों पर तकनीकी सलाह भी प्रदान करता है। यह स्कंध फिशिंग हार्बर से संबधित मामलो में अन्य मंत्रालयों तथा समुद्री राज्य सरकारों को तकनीकी सलाह देता है, जब कभी भी लघु पत्तनों के संबध में ऐसा अनुरोध किया जाता हैं। यह स्कंध आवश्यकता अनुसार पत्तनों एवं संविदा करने वाली फर्मो के मध्य तकनीकी–वाणिज्य विवाद में भी सलाह प्रदान करता है। यह स्कंध, पत्तन एवं हार्बर इंजिनियरिंग तथा उपकरणों एवं फ्लोटिंग क्राफ्ट के संबंध में भी भारतीय मानकों को तैयार करने/उन्नयन हेतु भारतीय मानक ब्यूरो (बीआईएस) के साथ जुड़ा है।

8.7 विकास स्कंध, अंतर्राष्ट्रीय नौचालन संघ – नौचालन कांग्रेस हेतु स्थायी अंतर्राष्ट्रीय संघ (आईएनए–पीआईएएनसी) से संबंधित तकनीकी एवं प्रशासनिक मामलों की प्रक्रिया से जुड़ा हुआ है, जहां भी भारत सरकार एक सदस्य देश है। विकास स्कंध, महापत्तनों पर ''राष्ट्रीय तेल रिसाव आपदा आकस्मिक योजना'' के कार्यान्वयन हेतु तट रक्षक के साथ जुड़ा है। यह स्कंध मंत्रालय के पत्तन क्षेत्र से संबंधित अनुसंधान समिति कार्यों के साथ भी समन्वय करता है।

अध्याय – IX

अंतर्राष्ट्रीय सहयोग

बहुपक्षीय संगठनों के साथ सहयोग

9.1 भारत 1959 में अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन (आईएमओ) का सदस्य बना, जो नौवहन की सुरक्षा, संरक्षा और पर्यावरणीय निष्पादन के लिए वैश्विक मानक स्थापित करने का प्राधिकारी है और यह सुनिश्चित करता है कि ऐसे मानक निष्पक्ष और प्रभावी हों और सार्वभौमिक रूप से अपनाए और कार्यान्वित किए जाएं। भारत आई एम ओ में एक सक्रिय भागीदार रहा है। वास्तव में, आईएमओ के कामकाज में भारत की भागीदारी ने भारत को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री समुदाय के समक्ष अपनी विकास संबंधी चिंताओं को व्यक्त करने में मदद की है। भारत आई एम ओ परिषद का सदस्य रहा है, और यह 29 नवंबर, 2019 को आईएमओ परिषद चुनाव के दौरान अंतर्राष्ट्रीय समुद्री व्यापार में सबसे बड़े हित वाले "बी" श्रेणी के राष्ट्रों का प्रतिनिधित्व करन वाले देशो के अंतर्गत हुए द्विवार्षिक 2020–21 चुनाव में सदस्य के रूप में फिर से निर्वाचित हुआ है।

9.2 आईएमओ कन्वेंशनों/प्रोटोकॉल के रूप में विभिन्न संधियों को अपनाता और लागू करता है। अपने राष्ट्रीय हितों और आईएमओ द्वारा अपनी संधियों के माध्यम से विकसित किए गए अंतर्राष्ट्रीय मानकों को ध्यान में रखते हुए, भारत समय–समय पर, आईएमओ द्वारा अपनाई गई संधियों का पक्षकार बनता रहा है। आज तक आईएमओ ने 59 संधियों को अपनाया है, जो देशों के लिए पक्षकार बनने के लिए खुली हैं। इन 59 संधियों में से, भारत 34 संधियों (सम्मेलनों/प्रोटोकॉलो) के लिए एक पक्षकार है, जिन्हें भारतीय घरेलू कानून अर्थात वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 में उपयुक्त रूप से शामिल किया गया है।

9.3 वर्तमान में, दो आईएमओ कन्वेंशन हैं, नामतः (क) बंकर तेल प्रदूषण क्षति के लिए नागरिक दायित्व पर अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन, 2001; और (ख) पोतों के बेलास्ट वाटर और तलछट के नियंत्रण और प्रबंधन के लिए अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन, 2004 जो कि भारत द्वारा अनुसमर्थन के एक दस्तावेज के रूप में हस्ताक्षर करने के लिए मंत्रालय में विचाराधीन है।

9.4 पोतों के पुनर्चक्रण अधिनियम, 2019 के पारित एवं लागू होने के साथ हरित पोत पुनर्चक्रण के लिए भारत एक प्रमुख स्थान बन गया है। नया अधिनियम हांगकांग कनवेंशन के प्रावधानों के कार्यान्वयन हेतु एक विधायी ढांचा प्रदान करता है। इसमें कनवेंशन के वे प्रावधान भी शामिल है जो पोत भंजन कोड (संशोधित), 2013 में शामिल नहीं है। इस अधिनियम के लागू होने के साथ, पोत पुनर्चक्रण की मात्रा वर्ष 2024 तक दोगुनी होने की संभावना है।

9.5 भारत ने सुरक्षित एवं पर्यावरण अनुकूल पोतों के पुनर्चक्रण हेतु नवंबर 2019 में आईएमओ के हांगकांग अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन का अनुसमर्थन किया है। आईएमओ के हांगकांग अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन को स्वीकृति मिलने से भारत में घरेलू पोत पुनर्चक्रण उद्योग, जो कि दुनिया के पांच मुख्य पोत पुनर्चक्रण देशों में से एक है, को बढ़ावा मिलेगा।

9.6 भारत समुद्रकर्मियों के कल्याण के लिए बने अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन (आईएलओ) के दो महत्वपूर्ण सम्मेलनों, नामतः समुद्री श्रम कन्वेंशन और समुद्रकर्मियों की पहचान दस्तावेज कन्वेंशन का भी एक पक्षकार है। भारत पोत परिवहन नौवहन उद्योग में कुल कार्यबल के लगभग 6 से 7 प्रतिशत का योगदान देता है। फिलीपींस के बाद भारत समुद्रकर्मियों का दूसरा सबसे बड़ा देश है। अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन (आईएलओ) ने समुद्री उद्योग के लिए भी मानकों को अनिवार्य किया है। समुद्री श्रम कन्वेंशन एक एकल, सुसंगत दस्तावेज है, जो 1920 के बाद परिग्रहित 37 अलग–अलग आईएलओ समुद्री श्रम कन्वेंशनों को प्रतिस्थापित और समेकित करता है।

9.7 आईएमओ के अलावा, भारत अन्य बहुपक्षीय संगठनों/समझौतों में महत्वपूर्ण योगदान देता रहा है, जैसे कि आसियान (दक्षिण पूर्व एशियाई राष्ट्र संघ); बहु–क्षेत्रीय तकनीकी और आर्थिक सहयोग के लिए बंगाल की खाड़ी की पहल (बिम्सटेक); भारत, ब्राजील और दक्षिण अफ्रीका (आईबीएसए); क्षेत्रीय सहयोग के लिए हिंद महासागर रिम–एसोसिएशन (आईओआरए); अंतर्राष्ट्रीय उत्तर दक्षिण परिवहन गलियारा (आईएनएसटीसी) आदि।

समुद्री परिवहन सहयोग दस्तावेज/व्यवस्थाएं:

क) द्विपक्षीय सहयोग व्यवस्था

9.8 भारत ने भारतीय समुद्री क्षेत्र की वृद्धि को बढ़ावा देने के साथ–साथ भारत के समुद्री हितों की रक्षा के लिए समझौतों या समझौता ज्ञापनों के माध्यम से निम्नलिखित समुद्री देशों और क्षेत्रीय समूहों के साथ सहयोग दस्तावेजों/व्यवस्थाओं को अंगीकार किया है:–

स्वीडन	जॉर्डन	चीन
मालदीव	ईरान	रूसी संघ
डेनमार्क	वियतनाम	सिंगापुर
माल्टा	ऑस्ट्रिया	तुर्की
कोरिया गणराज्य	श्रीलंका	जर्मनी संघ गणराज्य
साइप्रस	नीदरलैंड	फिनलैंड
बांग्लादेश	पाकिस्तान	पोलैंड
संयुक्त अरब अमीरात	दक्षिण अफ्रीका	ईरान और अफगानिस्तान के साथ त्रिपक्षीय पारगमन परिवहन करार (चाबाहर करार)
मिश्र	संयुक्त राज्य अमेरिका	आईबीएसए (ब्राजील और दक्षिण अफ्रीका के साथ त्रिपक्षीय करार)
बेल्जियम	मोरक्को	

ख) एकपक्षीय करार

9.9 भारत ने स्वीडन मलेशिया, यूएई और कोरिया गणराज्य के साथ समुद्रकर्मियों के सक्षमता प्रमाण पत्रों (सीओसी) की आपसी मान्यता के लिए समझौतों पर हस्ताक्षर किए हैं। भारत का सीओसी निम्नलिखित देशों द्वारा एकपक्षीय रूप से मान्यता प्राप्त है :–

1. विन्सेंट/ ग्राइंड एनेज
2. डोमिनिका
3. हेलनिक रिपब्लिक
4. जार्जिया
5. वानुआतू
6. थाइलैंड
7. लाइबेरिया
8. मार्शल द्वीपसमूह
9. कुवैत
10. बहामास
11. कतर
12. बरबाडोस
13. नीदरलैंड
14. जापान
15. बेलीज
16. जमैका
17. आइजल ऑफ मैन
18. लक्जमबर्ग
19. साइप्रस
20. माल्टा
21. नार्वे
22. फ्रांस
23. डेनमार्क
24. आयरलैंड
25. बांग्लादेश
26. घाना
27. लात्विया
28. एन्टीगुआ और बारबुडा
29. वियतनाम
30. ऑस्ट्रेलिया
31. सिंगापुर
32. हांगकांग
33. पनामा

वर्ष 2019 के दौरान आयोजित हुई संयुक्त कार्य समूह (जेडब्ल्यूजी) की बैठकें

- भारत–जापान पोत परिवहन नीति फोरम की चौथी बैठक 15 जनवरी, 2019 को नई दिल्ली में आयोजित की गई थी।
- भारत और ईरान के बीच पत्तनों और समुद्री सहयोग पर संयुक्त समिति की 8 वीं बैठक 29–30 जुलाई, 2019 को आयोजित की गई थी।
- भारत–नॉर्वे के बीच संयुक्त कार्य समूह (जेडब्ल्यूजी) समुद्री की 7वीं बैठक 18–21 नवंबर, 2019 को नॉर्वे में आयोजित की गई थी।

बिमस्टेक कॉनक्लेव ऑफ पोर्ट–विशाखापट्टणम 7–8 नवंबर, 2019:

9.10 भारत की नेबरहुड फर्स्ट नीति के एक अंग के रूप में दक्षिण एशिया के मध्य क्षेत्रीय सहयोग को बढ़ाने की दृष्टि से बे ऑफ बेंगाल इनिसेटिव फॉर मल्टीसेक्टोरल टेकनीकल एण्ड इकोनॉमिक कोआपरेशन (बिमस्टेक) को उच्च प्राथमिकता दी गई है, जो बांग्लादेश, भूटान, भारत म्यांमार, नेपाल, श्रीलंका और थाइलैंड देशों को निकट लाती है।

9.11 विशाखापट्टणम पत्तन न्यास द्वारा दिनांक 7–8 नवंबर, 2019 को विशाखापट्टणम में बिम्सटेक कॉनक्लेव ऑफ पोर्ट्स आयोजित किया गया, जिसमें सभी बिम्सटेक देशों ने भाग लिया। इस कॉनक्लेव का मुख्य उद्देश्य समुद्री विचार विमर्श हेतु प्लेटफार्म उपलब्ध कराना, पत्तन आधारित संपर्कता संबंधी पहलें तथा निम्नलिखित साझे सामान्य उद्देश्यों पर बल देते हुए सदस्य राष्ट्रों के बीच सर्वोतम प्रकियाओ को साझा करना है:–

- अन्य स्तरों के प्रयासों को दोहराए बगैर, क्षेत्र की विशिष्ट विशेषताओं को ध्यान में रखते हुए क्षेत्र के पत्तनों के बीच बिम्सटेक समुदाय के हितों का विकास करना।
- संपूर्ण क्षेत्रीय अर्थव्यवस्था की सामूहिक समृद्धि के लिए सभी बिम्सटेक पत्तनों के तुलनात्मक हितों को प्राप्त करना।
- स्वदेशी पोत परिवहन उद्याग और उससे जुड़ी अवसंरचना को बढ़ावा देना।
- भूमिबद्ध देशों के मुद्दों पर ध्यान देना ।

9.12 इस कॉनकलेव में विभिन्न विषयों जैसे कि पत्तन आधारित उद्योग तथा पर्यटन विकास, वैश्विक आपूर्ति श्रृंखला में पत्तनों की उभरती भूमिका; सकुशल एवं सुरक्षित पत्तन; पत्तन सेवाएं – निष्पादन मूल्य एवं हरित पत्तन प्रचालन पर विचार–विमर्श किया गया तथा अनुवर्ती कार्यो हेतु सिफारिशें की गई। बिम्सटेक सदस्यों राष्ट्रों के बीच संम्पर्कता बढाने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय में बिम्सटेक तटीय पोत परिवहन समझौते के निष्कर्ष पर विचार किया जा रहा है।

अध्याय – X

प्रशासन और वित्त

पोत परिवहन मंत्रालय के भवन परिसर में अंतर्राष्ट्रीय योग दिवस मनाते अधिकारी एवं स्टाफ के सदस्य

प्रशासन

10.1 पोत परिवहन मंत्रालय के प्रशासन स्कंध के प्रमुख संयुक्त सचिव (प्रशासन) हैं, जिनकी सहायता के लिए एक उप सचिव (प्रशासन) और अवर सचिव (प्रशासन) हैं, जो स्थापना, सामान्य प्रशासन और रोकड़ अनुभागों के कार्यों का पर्यवेक्षण करते हैं। स्थापना अनुभाग को इस मंत्रालय के 270 नियमित कर्मचारियों (समूह क, ख और ग) के सेवा और प्रशासनिक मामलों का कार्य सौंपा गया है। इसमें विभिन्न संवर्ग जैसे कि केन्द्रीय सचिवालय सेवा (सी एस एस), केन्द्रीय सचिवालय आशुलिपिक सेवा (सी एस एस एस), केन्द्रीय सचिवालय लिपिकीय सेवा (सी एस सी एस), विकास स्कंध और चार्टरिंग स्कंध के प्रबंधन शामिल है। स्थापना अनुभाग कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग, पेन्शन एवं पेन्शन भोगी कल्याण विभाग, वित्त मंत्रालय, संघ लोक सेवा आयोग, केन्द्रीय सूचना आयोग, केन्द्रीय सतर्कता आयोग आदि द्वारा जारी किये गये सभी प्रशासनिक आदेशों को क्रियान्वित करता है।

10.2 अ0ज0/अ0ज0जा0/अन्य पिछड़े वर्गों के लिए आरक्षण के संबंध में समय–समय पर जारी आदेशों का अनुपालन सुनिश्चित करने के प्रयोजन से इस मंत्रालय के चार्टरिंग स्कंध और विकास स्कंध में रिक्त पदों को भरने के लिए मंत्रालय द्वारा विशेष प्रयास किए जाते रहे हैं। मंत्रालय के सरकारी कर्मचारियों की कुल संख्या से संबंधित सूचना, सचिवालयीन तथा गैर सचिवालयीन कर्मचारियों की अलग–अलग कुल संख्या (समूहवार) तथा उनमें अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों के प्रतिनिधित्व के ब्यौरे **अनुबंध–III** पर दिए गए हैं।

कल्याण

10.3 पोत परिवहन मंत्रालय में, मंत्रालय के महिला कर्मचारियों सहित सभी कर्मचारियों के कल्याण के संबंध में विभिन्न कल्याणकारी उपाय किए गए। यौन/लिंग आधारित उत्पीड़न के संबंध में महिला कर्मचारियों की शिकायतों पर गौर करने के लिए यौन उत्पीड़न पर एक आंतरिक शिकायत समिति गठित

की गई है। इसके अलावा, मंत्रालय के कर्मचारियों के कल्याण उपाय के भाग के रूप में, कर्मचारियों को उनके जन्म दिवस पर एक कार्ड, पुष्पगुच्छ और उपहार के साथ शुभकामनाएं देने नई की पहल शुरू की गई है, ताकि उनका मनोबल ऊंचा रहे और वे प्रेरित हों।

10.4 केन्द्र सरकार के कार्यालयों/ भवनों में सार्वजनिक स्थानों पर धूम्रपान पर प्रतिबंध नियम, 2008 के कार्यान्वयन की निगरानी के लिए पोत परिवहन मंत्रालय ने मंत्रालय परिसर में औचक जांच के लिए एक समिति गठित की है। पोत परिवहन मंत्रालय ऐसे कुछ मंत्रालयों में से एक ऐसा मंत्रालय है, जिसने स्पेरो (SPARROW) के माध्यम से मंत्रालय के सभी अधिकारियों के ऑन लाइन एपीएआरएस का कार्य सफलतापूर्वक पूरा किया है। मंत्रालय में बायोमिट्रिक उपस्थिति प्रणाली भी कार्यान्वित की गई है।

10.5 राष्ट्रीय महत्व के प्रमुख दिवसों अर्थात् आतंकवाद विरोधी दिवस, सांप्रादायिक सद्भावना दिवस, सद्भावना दिवस, स्वच्छता दिवस, संविधान दिवस, अंतर्राष्ट्रीय योग दिवस, सतर्कता जागरुकता सप्ताह, रेड क्रास दिवस, रेडक्रास रेफल ड्रा आदि आयोजित किए गए और पोत परिवहन मंत्रालय के कर्मचारियों द्वारा "शपथ" ली गई। "झंडा दिवस" के मौके पर धन जुटाया गया और इकट्ठा किया गया। सांप्रदायिक सदभाव सप्ताह/सतर्कता जागरुकता सप्ताह के दौरान हिन्दी और अंग्रेजी दोनों भाषाओं में निबंध प्रतियोगिताएं आयोजित की गई। इन कार्यक्रमों में भाग लेने के लिए सहभागियों को समुचित रूप से पुरस्कृत किया गया।

मुख्य सचिवालय, पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा स्वच्छता पखवाड़ा का आयोजन

ई–ऑफिस

10.6 मंत्रालय में सभी अधिकारियों तथा उनके सहायक स्टाफ के लिए ई–आफिस प्रणाली पूरी तरह लागू कर दी गई है। यह मंत्रालय 01 जनवरी, 2017 से ई–फाइल प्रणाली पर भी विस्थापित हो गया है तथा यह उन मंत्रालयों में से एक है, जो पूरी तरह ई–फाइलिंग प्रणाली पर स्विच ओवर हो गये हैं। सभी मौजूदा भौतिक फाइलों/रिकार्डों को डिजिटल कर दिया गया है। दैनिक दिनचर्या के कागजों/प्राप्तियों/ डाक आदि की स्कैनिंग करने हेतु सभी अनुभागों/ अधिकारियों को स्कैनर उपलब्ध करवाये गये हैं।

सूचना का अधिकार अधिनियम

क) सूचना का अधिकार अधिनियम (मैन्यूअलों का प्रकाशन) की धारा 4 में सूचीबद्ध किए गए दायित्वों से संबंधित विस्तृत जानकारी को संबंधित संगठनों की वेबसाइटों पर अपलोड/होस्ट कर दिया गया है।

ख) सूचना का अधिकार अधिनियम के कार्यान्वयन के लिए, पोत परिवहन मंत्रालय ने व्यक्तिगत रूप से

आने वाले लोगों की सुविधा के लिए स्वागत कक्ष में अनन्य रूप से एक नए सैल और एक सूचना एवं सुविधा काऊंटर (आईएफसी) का निर्माण किया है ।

ग) पोत परिवहन मंत्रालय (मुख्य सचिवालय) में प्रभागों के आधार पर 21 सी पी आई ओ और 13 अपीलीय प्राधिकारियों को नियुक्त/पदनामित किया गया है, जो कि, अवर सचिव और उप सचिव/ निदेशक और समकक्ष पद पर हैं। अधिनियम के अंतर्गत सीपीआईओ/अपीलीय प्राधिकारियों की नियुक्ति को इंगित करने वाली अधिसूचनाओं/आदेशों को प्रकाशित किया गया है, और पोत परिवहन मंत्रालय की वेबसाईट अर्थात www.shipping.gov.in पर अपलोड/होस्ट किया गया है।

घ) जब कभी जनता/नागरिक से सी पी आई ओ/आई एफ सी द्वारा कोई अनुरोध प्राप्त होता है, तो उसे आर टी आई सैल को भेज दिया जाता है, जिसके पश्चात् आवेदन शुल्क जमा करना सुनिश्चित करने के बाद इसको पंजीकृत किया जाता है। तत्पश्चात् इस अनुरोध को संबंधित सीपीआईओ/अपीलीय प्राधिकारियों को आवेदनकर्ताओं को मांगी गई सूचना उपलब्ध कराने/प्रथम अपील के निराकरण हेतु भेजा जाता है। इस संबंध में एक मासिक विवरण कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग को भेजा जाता है।

ङ) सूचना के अधिकार से संबंधित डी ओ पी टी से प्राप्त सूचना के अधिकार अधिनियम की प्रतियों और परिपत्रों को सभी संगठनों को अनुपालन हेतु शीघ्रता से परिचालित किया जाता है।

च) सीपीआईओ/अपीलीय प्राधिकारियों को उपयोगी मार्गदर्शी सामग्री/अनुदेश परिचालित किए जाते हैं।

छ) जानकारी की माँग करने वाले जनता से प्राप्त अनुरोधों/अपीलों का निपटान करते समय संबंधित सीपीआईओ/अपीलीय प्राधिकारियों तथा सभी अनुभागों के मार्गदर्शन के लिए एक आंतरिक प्रक्रिया तैयार की गई है और इसे परिचालित किया गया है।

ज) सभी उपयोगी रिकॉर्डों का उचित रख–रखाव किया जाता है।

झ) 01.01.2019 से 31.12.2019 तक की अवधि के दौरान इस मंत्रालय द्वारा प्राप्त आरटीआई आवेदनों और आरटीआई अपीलों का त्रैमासिक विवरण निम्नानुसार है:–

क्रम सं.	अवधि	प्राप्त और निपटान किए गए आरटीआई आवेदन	प्राप्त और निपटान की गई आरटीआई अपील
1	जनवरी–मार्च	127	5
2	अप्रैल–जून	177	6
3	जुलाई–सितंबर	178	5
4	अक्तूबर–दिसंबर	129	9
	कुल	**611**	**25**

आंतरिक लेखा–परीक्षा

क) पोत परिवहन मंत्रालय के प्रधान सीसीए संगठन में आंतरिक लेखा परीक्षा स्कंध को मंत्रालय में विभिन्न विभागों के काम–काज में प्रणालीगत गलतियों/चूकों की व्यवस्थित रूप से पहचान करने और आवश्यक कार्रवाई/सुधार के लिए प्रबंधन को परामर्श देने के लिए एक प्रभावी साधन के रूप में स्थापित किया गया है। यह दैनंदिन के कामकाज में निष्पक्षता और वित्तीय औचित्य लाने और वित्तीय दूरदर्शिता के लिए अधिक संवेदनशीलता लाने में एक प्रबल प्रबंधन साधन साबित हुआ है।

ख) आंतरिक लेखा परीक्षा स्कंध के अधिकारियों और अन्य अनुभागों में तैनात अधिकारियों को विगत में आंतरिक लेखा परीक्षा से संबंधित विभिन्न प्रशिक्षण प्रदान किए गए हैं। इस वर्ष तीन ए.ए.ओ को जोखिम आधारित लेखा परीक्षा में प्रशिक्षण प्रदान किया गया है।

ग) पिछले कुछ वर्षों के दौरान प्रधान सीसीए संगठन द्वारा आंतरिक लेखा परीक्षा तंत्र के प्रभावी उपयोग के परिणामस्वरूप पोत परिवहन मंत्रालय के सभी कार्यालयों में लेखों के रख–रखाव में उल्लेखनीय सुधार हुआ है।

घ) लेखा परीक्षा पैराग्राफ जिसमें प्रमुख अनियमितताएं/कमियां शामिल होती हैं, विभागाध्यक्षों के नोटिस में

लाई जाती हैं और पैराओं के निपटान के लिए मामले को आगे बढ़ाया जाता है और बकाया पैराओं की जानकारी लेने के लिए प्रधान सीसीए कार्यालय द्वारा समीक्षा बैठकें भी आयोजित की जाती हैं।

महत्वपूर्ण ऑडिट पर्यवेक्षण

10.7 मार्च 2018 को समाप्त होने वाली निम्नलिखित सबसे अद्यतन ऑडिट रिपोर्ट में पाए गए महत्वपूर्ण ऑडिट पर्यवेक्षणों का सार **अनुबंध–IV** में दिया गया है।

विभागीय लेखा संगठन

10.8 पोत परिवहन मंत्रालय के लेखा एवं बजट स्कंध प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक के अधीन कार्य कर रहे हैं। प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक का कार्यालय अन्य बातों के साथ–साथ मंत्रालय के सभी प्राधिकृत भुगतान किए जाने, मासिक और वार्षिक लेखों का संकलन करने, निर्धारित नियमों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए मंत्रालय के अधीन सभी एककों की आंतरिक लेखा–परीक्षा करने, वित्तीय एवं लेखा संबंधी मामलों पर मंत्रालय को तकनीकी सलाह प्रदान करने, नकद प्रबंधन और महालेखा नियंत्रक, सी एंड ए जी, वित्त मंत्रालय और अन्य संबंधित एजेंसियों से समन्वयन करने के लिए उत्तरदायी हैं।

10.9 प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक संगठन में प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक, एक लेखा नियंत्रक, एक उप लेखा नियंत्रक, छः वेतन एवं लेखा अधिकारी हैं जिनमें 2 दिल्ली में, 1 कोलकाता में, 1 मुंबई में, 1 नोएडा में और 1 अंडमान (पोर्ट ब्लेयर) में स्थित हैं। बजट अनुभाग में एक अवर सचिव (बजट) हैं।

10.10 प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक कार्यालय मुख्य रूप से निम्नलिखित प्रमुख कार्यों के लिए उत्तरदायी है–

भुगतानः

- अनुमोदित बजट के अनुसार प्रस्तुत किए गए बिलों की पूर्व जाँच करने के बाद मंत्रालय की ओर से संस्वीकृत भुगतान करना।
- विभाग की ओर से व्यय करने के प्रयोजन से अन्य मंत्रालयों को प्राधिकृत करना।

प्राप्तियांः

- पोत परिवहन मंत्रालय की प्राप्तियों का बजटिंग, लेखांकन और समाधान करना।
- राज्य सरकारों और अन्य सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों से प्राप्त ऋणों और उनके ब्याज के भुगतान की मॉनीटरिंग करना। सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों, पत्तन न्यासों और अंतरराष्ट्रीय समुद्री संगठन को अनुदान सहायता, ऋण, सब्सिडी और ईक्विटी के लिए भुगतान किया जाना।

खाते और रिपोर्टें जमा करनाः

- मासिक खाते, वित्त खाते, वार्षिक विनियोजन खाते और केन्द्रीय लेन–देन का विवरण तैयार करना और उन्हें महालेखा नियंत्रक, वित्त मंत्रालय, व्यय विभाग, भारत सरकार को प्रस्तुत करना।
- आंतरिक अतिरिक्त बजट संसाधनों (आईईबीआर) की मॉनीटरिंग करना और इन्हें महालेखा नियंत्रक के कार्यालय में प्रस्तुत करना।
- राजकोषीय दायित्व एवं बजट प्रबंधन (एफआरबीएम) अधिनियम और नियमों के अनुसार अनिवार्य जानकारी की मॉनीटरिंग करना और उन्हें प्रस्तुत करना।
- लेखांकन, बजट और लेखापरीक्षा आंकड़े के आधार पर विभिन्न प्राधिकरणों को प्रस्तुत किए जाने हेतु प्रबंधन सूचना रिपोर्टें तैयार करना।
- मंत्रालय की वेबसाइट पर अपलोड करने के लिए प्राप्तियों और व्ययों के संबंध में मासिक आधार पर वित्तीय आंकड़े तैयार करना।

बजटः

- पोत परिवहन विभाग, पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के वार्षिक बजट अनुमान और संशोधित बजट अनुमान, निधियों के पुनर्विनियोजन का विवरण तैयार करना और प्रस्तुत करना। बजट के सभी मामलों में वित्त मंत्रालय और अन्य विभागों से समन्वयन करना।
- भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक (सिविल और वाणिज्यिक) द्वारा बनाए गए लेखापरीक्षा पैरा और समुक्तियों की मॉनीटरिंग/निपटान करना और 'की गई कार्रवाई नोट' के लिए व्यय विभाग, वित्त मंत्रालय के मॉनीटरिंग सैल से समन्वयन करना।

लेखाओं का कंप्यूटरीकरण:

10.11 खातों के संकलन में विलंब को समाप्त करने और व्यय खातों पर समय पर और सटीक जानकारी उपलब्ध करवाने की दृष्टि से मुख्य लेखा नियंत्रक का कार्यालय इस समय विभिन्न सॉफ्टवेयर पैकेज जैसे कि ई–लेखा, पीएफएमएस और जीईपीजी आदि को कार्यान्वित कर रहा है।

ई–लेखा :

10.12 लेखांकन सूचना की दैनिक/मासिक एमआईएस निकालने के लिए एक वेब पर आधारित अनुप्रयोग। सभी पीएओ, ई–लेखा पर रोज आंकड़े अपलोड कर रहे हैं। प्रधान लेखा कार्यालय, ई–लेखा के माध्यम से मासिक लेखा प्रस्तुत कर रहा है।

पीएफएमएस

10.13 वर्ष 2008–2009 में माननीय वित्त मंत्री ने सैन्ट्रल प्लान स्कीम मॉनीटरिंग सिस्टम (सीपीएसएमएस) स्थापना की घोषणा की थी, जो अब सावर्जनिक वित्तीय प्रबंधन सिस्टम (पीएफएमएस) के रूप में जानी जाती है। यह प्रणाली प्रशासनिक प्लान स्कीमों के जिम्मेदार विभिन्न स्कीम प्रबंधकों को पूर्णतः निर्णय सहायता तथा प्रबंधन सूचना प्रदान करने के लिए है। तब से पीएफएमएस स्कीम का, चयनित प्लान और नॉन प्लान स्कीमों के तहत लाभार्थी को सीधे भुगतान करने के लिए, विस्तार किया गया है। आज कार्यान्वयन एजेंसियों और लाभार्थियों के बैंक खाते में पैसा जमा करने के लिए विभिन्न स्कीम प्रबंधक सीपीएसएमएस का उपयोग कर रहे हैं।

10.14 पीएफएमएस 86 बैंकों (26 निजी क्षेत्र के बैंक, 50 क्षेत्रीय ग्रामीण बैंक और 10 मुख्य निजी क्षेत्र के बैंक) के सक्रिय इंटरफेस के साथ प्रचालन में है। यह सिस्टम बैंक खातों के लिए तत्काल वैधता प्रदान करने, लाभार्थियों के बैंक खातों मे तीव्रता से इलैक्ट्रोनिक रूप से क्रेडिट करने और 104 केन्द्र प्रायोजित स्कीमों (सीएसएस) और 600 से अधिक केन्द्र क्षेत्र स्कीमों (सीएसएस) एवं राज्य योजनाओं और अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता (एसीए) के साथ कार्यान्वित एजेंसियों को रिकन्साइल्ड व्यय विवरण प्रदान करता है। सीपीएसएमएस वार्षिक तौर पर 4,00,000 करोड़ रु. से अधिक निधियों का प्रबंधन कर रही है। यह प्रणाली भारत सरकार की प्लॉन/नॉन प्लॉन योजनाओं के लिए निधि प्रबंधन और ई–भुगतान के लिए तैयार है, और वास्तविक समय के आधार पर कार्यान्वयन के विभिन्न स्तरों पर इन योजनाओं के तहत उपयोग की रिपोर्ट करती है।

जीईपीजी

10.15 सरकारी ई भुगतान गेटवे (जीईपीजी) में सहज इंटरफेस और डाटा संचार के साथ उपयोग के सभी स्तरों के लिए एकीकृत भुगतान और लेखा प्रणाली के विकास के उद्देश्य से कोर बैंकिंग सिस्टम की मौजूदा आईटी क्षमताओं और सीजीए संगठन की एप्लीकेशन साफ्टवेयर कार्यप्रणाली का लाभ उठाने के विशिष्ट उद्देश्य के साथ सिविल मंत्रालयों और विभागों के लिए एक भुगतान गेटवे प्रदान करने की परिकल्पना की गई है। इसके परिणामस्वरूप फिजिकल चैक प्रोसेसिंग सिस्टम और इससे जुड़े पारंपरिक मामले समाप्त हो जाएंगे, जिससे संपूर्ण भुगतान प्रोसेसिंग सक्षमता को बढ़ावा देते हुए विभाग के लिए बड़ी लागत बचत होगी, सभी निधियों के हस्तांतरण के लिए यूनिट ई–आथोराइजेशन, आईडी देते हुए ऑनलाइन रिवर्स फाइल (पेमेंट स्क्रोल); समय पर मुख्य बचतों को सुकर बनाने के लिए ऑनलाइन आटो–रिकन्सीलेशन और लेखा प्रकियाओं के समेकन के प्रयासों को त्वरित करना, और लेने–देन के डाटा का एक सुरक्षित एकल बिंदु डाटा कैप्चर सुनिश्चित करना, जिससे कार्य और डाटा असंगति को दोहराया न जा सके।

अनुदान सं 89 – पोत परिवहन मंत्रालय

10.16 वर्ष 2019–20 के लिए ऊपर उल्लिखित अनुदान–सं. 89 के संबंध में बचत/आधिक्य की स्थिति और वर्ष 2019–20 (31 दिसम्बर, 2019 तक) के लिए वास्तविक व्यय की स्थिति **अनुबंध–V** में दर्शाई गई है। पिछले तीन वर्षो के केन्द्रीय लेन–देन (एससीटी) के विवरण के अनुसार, प्राप्तियों का शीर्ष–वार ब्यौरा, **अनुबंध–VI** पर है। वर्ष 2017–18 से 2019–20 (31 दिसम्बर, 2019 तक) के व्यय का शीर्षवार विवरण **अनुबंध–VII** पर है। वर्ष 2019–20 (31 दिसम्बर, 2019 तक) वास्तविक व्यय का ब्यौरा **अनुबंध–VIII**

पर है। पोत परिवहन मंत्रालय देश में यातायात सुविधाओं के विकास में आवश्यक सेवाएं प्रदान करने के लिये मूल्यह्रास आरक्षित निधि और सामान्य आरक्षित निधि जैसी दो निधियों का रखरखाव कर रहा है। विवरण **अनुबंध–IX** पर है।

सतर्कता

10.17 मंत्रालय का सतर्कता स्कन्ध मंत्रालय में और मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में आने वाले सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और स्वायत्त निकायों में सतर्कता संबंधी कार्यों के मामले में समन्वय और पर्यवेक्षण करता है। इस स्कन्ध की अध्यक्षता संयुक्त सचिव स्तर के एक मुख्य सतर्कता अधिकारी (सीवीओ) द्वारा की जाती है जिनकी नियुक्ति केन्द्रीय सतर्कता आयोग के अनुमोदन से की जाती है।

10.18 मंत्रालय के अधीन 30 संबद्ध/अधीनस्थ कार्यालय/सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम/स्वायत्तशासी निकाय हैं और प्रत्येक संगठन में या तो अंशकालिक या फिर पूर्णकालिक मुख्य सतर्कता अधिकारी हैं। अंशकालिक मुख्य सतर्कता अधिकारियों की नियुक्ति केन्द्रीय सतर्कता आयोग के साथ परामर्श करके/उसकी सहमति से संबंधित संगठनों के अधिकारियों में से की जाती है। सी वी ओ के पूर्णकालिक पदों पर भर्ती, जहां कहीं इस प्रकार के पद हैं, डी ओ पी एंड टी के माध्यम से संगठित सेवाओं के अधिकारियों में से की जाती है।

10.19 निवारक सतर्कता की भूमिका के बारे में तत्काल प्रशासनिक कार्रवाई और पारदर्शिता सुनिश्चित करने पर विशेष बल दिया गया है जिसमें प्रक्रिया का सरलीकरण, ई–प्रौद्योगिकी का उपयोग आदि शामिल हैं। पोत परिवहन मंत्रालय के तहत विभिन्न संगठनों, खास करके पत्तन न्यासों में सतर्कता तंत्र को मजबूत करने पर विशेष जोर दिया गया। केन्द्रीय सतर्कता आयोग के परामर्श से, जहां भी आवश्यक हुआ, दोषी कर्मचारियों के विरुद्ध दण्डात्मक कार्रवाई की गई है।

10.21 सतर्कता जागरूकता सप्ताह में मंत्रालय के सभी कर्मचारियों तथा अधिकारियों को शपथ दिलायी गयी। भवन के मुख्य स्थलों पर और मंत्रालय के नोटिस बोर्ड पर बैनर, पोस्टर लगाए गए।

10.22 इस मंत्रालय के विभिन्न संगठनों की सतर्कता गतिविधियों की समीक्षा आवधिक रूप से मुख्य सतर्कता अधिकारियों/विभिन्न संगठनों के अध्यक्षों से प्राप्त रिपोर्टों/विवरणियों से तथा उनसे संपर्क करके भी की जाती है।

पोर्ट ब्लेयर स्टेडियम में पोत परिवहन मंत्रालय और एएलएचडब्लयू की क्रिकेट टीम

अध्याय – XI

राजभाषा हिन्दी का प्रयोग

हिंदी पखवाडा प्रतियोगिता

11.1 संघ सरकार की राजभाषा नीति के कार्यान्वयन के लिए पोत परिवहन मंत्रालय में हिंदी अनुभाग कार्यरत है। इस समय यह संयुक्त सचिव (पोत परिवहन/रा.भा.) के प्रशासनिक नियंत्रण के अन्तर्गत है, उनकी सहायता के लिए सहायक निदेशक (रा.भा.) हैं। हिन्दी अनुभाग में एक संयुक्त निदेशक (राजभाषा) (वर्तमान में रिक्त); एक सहायक निदेशक (रा.भा.); दो वरिष्ठ अनुवाद अधिकारी; एक कनिष्ठ अनुवाद अधिकारी और एक आशुलिपिक कार्यरत हैं। हिन्दी अनुभाग, मंत्रालय के साथ साथ इसके प्रशासनिक नियंत्रणाधीन कार्यालयों में राजभाषा (हिन्दी) नीति के कार्यान्वयन की मॉनीटरिंग करता है।

11.2 संघ सरकार की राजभाषा नीति के कार्यान्वयन के लिए राजभाषा विभाग, गृह मंत्रालय द्वारा जारी वार्षिक कार्यक्रम को ध्यान में रखते हुए पोत परिवहन मंत्रालय ने रिपोर्टाधीन अवधि के दौरान सरकारी कामकाज में हिंदी का अधिक से अधिक प्रयोग करने के लिए अपने प्रयास जारी रखे।

राजभाषा अधिनियम 1963 (यथासंशोधित, 1967) की धारा 3(3) का अनुपालन

11.3 भारत सरकार की राजभाषा नीति के अनुसरण में रिपोर्टाधीन अवधि के दौरान मंत्रालय में राजभाषा अधिनियम 1963 (यथासंशोधित, 1967) की धारा 3(3) के अन्तर्गत आने वाले सभी दस्तावेज हिन्दी और अंग्रेजी दोनों भाषाओं में जारी किए गए।

राजभाषा कार्यान्वयन समिति (राभाकास)

11.4 मंत्रालय में संयुक्त सचिव (पोत परिवहन/राजभाषा) की अध्यक्षता में एक राजभाषा कार्यान्वयन समिति गठित है। यह समिति मंत्रालय में हिन्दी में किए गए कार्य की प्रगति की तिमाही आधार पर समीक्षा करती है। मंत्रालय के कामकाज में राजभाषा हिंदी का प्रगामी प्रयोग बढाने के लिए यह समिति सुझाव देती

है और किए जाने वाले उपायों की सिफारिश करती है। वर्ष 2019–20 में (31.12.2019 तक) समिति की तीन बैठकें आयोजित की गई।

हिंदी के प्रगामी प्रयोग की स्थिति का मूल्यांकन करने के लिए राजभाषा संबंधी निरीक्षणः–

11.5 केंद्र सरकार की राजभाषा नीति के कार्यान्वयन की स्थिति का जायज़ा लेने के लिए संसदीय राजभाषा समिति की पहली उप–समिति एवं मंत्रालय के राजभाषा अधिकारियों द्वारा रिपोर्टाधीन अवधि के दौरान किए गए निरीक्षणों का ब्यौरा निम्नानुसार है:

संसदीय राजभाषा समिति के निरीक्षण :

11.6 पोत परिवहन मंत्रालय के नियंत्रणाधीन कार्यालयों में संसदीय राजभाषा समिति की पहली उप–समिति द्वारा निरीक्षण करने के दौरान हिंदी अनुभाग उनकी निरीक्षण प्रश्नावलियों की समीक्षा करता है और उन्हें आवश्यक मार्ग–दर्शन प्रदान करता है। रिपोर्टाधीन अवधि (31.12.2019 तक) के दौरान संसदीय राजभाषा समिति की पहली उप समिति ने पोत परिवहन मंत्रालय के नियंत्रणाधीन किसी भी कार्यालय का निरीक्षण नहीं किया है:–

नियंत्रणाधीन कार्यालयों के निरीक्षण :

11.7 रिपोर्टाधीन अवधि के दौरान मंत्रालय के अधिकारियों द्वारा इसके नियंत्रणाधीन 07 कार्यालयों का निरीक्षण निम्नानुसार किया है:

1. दीपस्तंभ, कवरत्ती : 13.05.2019
2. उप मुख्य अभियंता (लक्षद्वीप) कार्यालय, अलबनिका, कवरत्ती : 13.05.2019
3. कोचिन पत्तन न्यास, कोच्चि : 15.05.2019
4. मुरगांव पत्तन न्यास, गोवा : 07.10.2019
5. नव मंगलूर पत्तन न्यास, मेंगलूर : 10.10.2019
6. चेन्नई पत्तन न्यास, चेन्नई : 22.10.2019
7. कामराजार पत्तन लि., चेन्नई : 24.10.2019

हिन्दी पखवाड़े का आयोजन

11.8 मंत्रालय में सरकारी कामकाज में हिन्दी के प्रयोग को बढ़ावा दिए जाने के लिए प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से दिनांक 13.09.2019 से 27.09.2019 तक हिन्दी पखवाड़ा आयोजित किया गया। हिन्दी पखवाड़े के दौरान विभिन्न प्रतियोगिताओं का आयोजन किया गया। हिंदी पखवाड़े के दौरान आयोजित प्रतियोगिताओं के विजेताओं को सचिव (पोत परिवहन) द्वारा पुरस्कार प्रदान किए गए। इस वर्ष हिंदी पखवाडे के दौरान 08 प्रतियोगिताओं में कुल 45 अधिकारियों और कर्मचारियों ने भाग लिया और 38 प्रतिभागियों ने 56 पुरस्कार जीते।

श्री गोपाल कृष्ण, सचिव (पोत परिवहन) द्वारा हिंदी पखवाडा पुरस्कार वितरण

हिन्दी कार्यशालाओं का आयोजन

11.9 रिपोर्टाधीन अवधि के दौरान दो हिंदी कार्याशालाओं का आयोजन किया गया। पहली हिंदी कार्याशाला दिनांक 21.05.2019 को आयोजित की गई, जिसमें प्रतिभागियों को अपना सरकारी कामकाज हिंदी में करने के लिए प्रोत्साहित करने हेतु 'सरकारी कामकाज में हिंदी के प्रयोग' विषय में प्रशिक्षित किया गया। इस कार्यशाला में मंत्रालय के विभिन्न अनुभागों से 15 अधिकारियों/कर्मचारियों ने भाग लिया।

11.10 दूसरी हिंदी कार्यशाला का आयोजन हिंदी पखवाडे के दौरान दिनांक 25.09.2019 को किया गया। इसमें 17 अधिकारियों/कर्मचारियों को प्रशिक्षित किया गया। कार्यशाला का विषय था 'हिंदी के प्रगामी प्रयोग से संबंधित तिमाही प्रगति रिपोर्ट कैसे भरें'।

भारतीय पत्तनों, पोत परिवहन एवं अंतर्देशीय जल परिवहन विषयों पर हिंदी में मौलिक पुस्तक लेखन तथा इन्हीं विषयों में अन्य भाषाओं से हिंदी में अनूदित की गई पुस्तकों के लिए पुरस्कार योजना

11.11 पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा भारतीय पत्तनों, पोत परिवहन तथा अंतर्देशीय जल परिवहन विषयों पर हिंदी में मौलिक पुस्तक लेखन तथा इन्हीं विषयों पर अन्य भाषाओं से हिंदी में अनुवाद को प्रोत्साहित करने के लिए एक 'मौलिक पुस्तक लेखन' योजना चलाई जा रही है जिसमें उपर्युक्त दोनों श्रेणियों के अंतर्गत अलग–अलग प्रथम, द्वितीय तथा तृतीय पुरस्कार प्रदान किए जाते हैं। वर्ष 2019–20 के लिए इस योजना को कार्यान्वित करने हेतु कार्रवाई की जा रही है।

राजभाषा शील्ड योजना

11.12 पोत परिवहन मंत्रालय के नियंत्रणाधीन कार्यालयों के मुख्यालयों में राजभाषा हिंदी के प्रयोग को प्रोत्साहित करने के लिए मंत्रालय द्वारा वार्षिक आधार पर राजभाषा शील्ड योजना चलाई जा रही है, जिसमें विजेता कार्यालयों को क्षेत्रवार शील्ड और प्रमाणपत्र प्रदान किए जाते हैं। इसके अंतर्गत वर्ष 2018–19 के लिए विजेताओं की घोषणा की जा चुकी है।

सरकारी कामकाज हिंदी में करने के लिए प्रोत्साहन योजना

11.13 कार्मिकों को अपना सरकारी कामकाज हिंदी में करने के लिए प्रोत्साहित करने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय, राजभाषा विभाग की नकद पुरस्कार योजना को वार्षिक आधार पर लागू कर रहा है। इस योजना के तहत दस पुरस्कार (नकद पुरस्कार) दिए जाने हैं नामतः, दो प्रथम पुरस्कार 5000/– रू. प्रत्येक, तीन द्वितीय पुरस्कार 3000/–रू. प्रत्येक और पांच तृतीय पुरस्कार 2000/–रू. प्रत्येक। वित्त वर्ष के दौरान अपने सरकारी कामकाज में न्यूनतम 20,000 या इससे अधिक हिंदी शब्दों को लिखने वाला कोई भी अधिकारी/कर्मचारी इस योजना में भाग लेने के लिए पात्र है। हिंदीतर भाषी अधिकारियों/कर्मचारियों के लिए न्यूनतम शब्द सीमा 10,000 रखी गई है और इन्हें शब्दों की संख्या में 20% की वेटेज दी जाती है। वर्ष 2018–19 के लिए मंत्रालय के एक कार्मिक को इस योजना के अंतर्गत 5000/– रू. का प्रथम पुरस्कार प्रदान किया गया।

गृह पत्रिका 'नौतरणी'

11.14 मंत्रालय के अधिकारियों एवं कर्मचारियों को हिंदी के सृजनात्मक लेखन को बढावा देने के उद्देश्य से ''नौतरणी'' नामक हिंदी गृह पत्रिका प्रकाशित की जाती है। इसमें अधिकारियों एवं कर्मचारियों के साहित्यिक एवं ज्ञानवर्धक लेखों के साथ–साथ पोत परिवहन मंत्रालय की गतिविधियों के बारे में भी लेख शामिल किए जाते हैं। अब तक इसके पांच अंक प्रकाशित किए जा चुके हैं और छठे अंक के लिए लेख आमंत्रित किए गए हैं।

हिन्दी सलाहकार समितिः–

11.15 सरकार की राजभाषा नीति के प्रभावी कार्यान्वयन के बारे में सलाह देने के उद्देश्य से पोत परिवहन मंत्रालय में हिन्दी सलाहकार समिति का गठन किया गया था जिसका कार्यकाल समाप्त हो गया है। अतः इस समिति के पुनर्गठन के लिए कार्रवाई की जा रही है।

अनुबंध – I

(पैरा 1.5 देखें)

I. निम्नलिखित विषय, जो भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची 1 के अन्तर्गत आते हैं :

1. समुद्री नौवहन और नौचालन; समुद्री व्यापार के लिए शिक्षा और प्रशिक्षण का प्रावधान
2. दीपस्तंभ और दीपपोत
3. भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908, (1908 का 15) और महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) तथा महापत्तनों के रूप में घोषित पत्तनों का प्रशासन
4. अंतर्देशीय जलमार्गों पर यात्रियों और माल की ढुलाई सहित, पोत परिवहन और नौचालन, वाले अंतर्देशीय जलमार्गों को संसद द्वारा विधि द्वारा राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किया गया है, यांत्रिक रूप से चालित जलयानों के लिए ऐसे जलमार्गों पर सड़क का कानून लागू होना
5. पोत निर्माण और पोत–मरम्मत उद्योग

5क. पोत भंजन

6. मत्स्यन जलयान उद्योग
7. फ्लोटिंग क्राफ्ट उद्योग

II. संघ राज्य क्षेत्रों के संदर्भ में :

- अंतर्देशीय जलमार्ग और उन पर यातायात

III. अंडमान और निकोबार द्वीप समूह तथा लक्षद्वीप संघ राज्य क्षेत्रों के संदर्भ में:

- मुख्य भूमि द्वीपों और अंतर–द्वीप नौवहन सेवाओं का संगठन और रखरखाव

IV. अन्य विषय जो पूर्ववर्ती भागों में शामिल नहीं किए गए हैं:

- यांत्रिक रूप से चालित जलयानों के संबंध में अंतर्देशीय जलमार्गों पर नौवहन और नौचालन से संबंधित विधान और अंतर्देशीय जलमार्गों पर यात्रियों और माल की ढुलाई के संबंध में
- छोटे और बड़े पत्तनों के विकास से संबंधित विधान और समन्वय
- डॉक वर्कर्स (रोजगार का विनियमन) अधिनियम, 1948 (1948 का 9) का प्रशासन तथा डॉक कर्मकार (सुरक्षा, स्वास्थ्य और कल्याण) योजना, 1961 के अलावा इसके अन्तर्गत तैयार की गई अन्य योजनाएं
- फ्रीन ऑन बोर्ड/फ्री एलोंग साइट और लागत पर आयात तथा माल भाड़ा/लागत बीमा तथा माल भाड़ा आधार पर माल के आयात के संदर्भ में भारत सरकार/सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों/राज्य सरकारो/राज्य सरकार सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और स्वायत्त निकायों के लिए और उनकी ओर से नौवहन संबंधी प्रबंध करना
- अंतर्देशीय जल परिवहन की योजना
- पत्तनों, नौवहन और अंतर्देशीय जलमार्गों के अवसंरचना क्षेत्रों में निजीकरण नीति का गठन
- प्रदूषण की रोकथाम और नियंत्रण:
  - (क) पत्तन क्षेत्रों सहित पोतों, पोतों के मलबे और समुद्र में परित्यक्त पोतों से होने वाले प्रदूषण की रोकथाम और नियंत्रण
  - (ख) पोतों से होने वाले प्रदूषण की रोकथाम, नियंत्रण और प्रतिरोध से संबंधित कानून का अधिनियमन और प्रशासन; और
  - (ग) पत्तन क्षेत्रों में तेल प्रदूषण की निगरानी और संशोधन। गांधीधाम की टाउनशिप का विकास

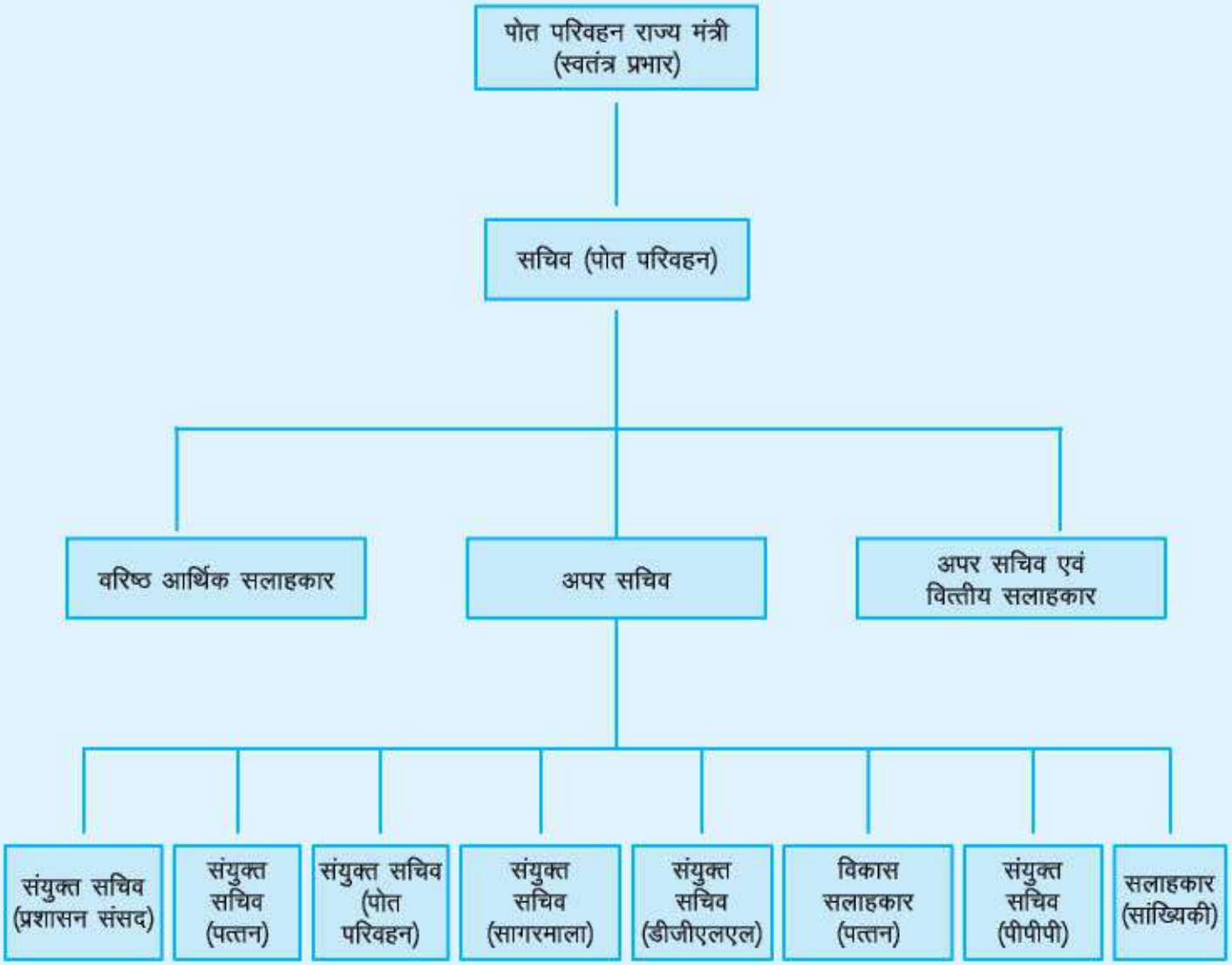
V. अधिनियम

- कोस्टिंग वेसल्स एक्ट, 1838
- भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 (1908 का 15)

- अंतर्देशीय जलयान अधिनियम, 1917 (1917 का 1)
- डॉक वर्कर्स (रोजगार का विनियमन) अधिनियम, 1948 (1948 का 9)
- वाणिज्यि पोत परिवहन अधिनियम, 1958 (1958 का 44)
- महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38)
- नाविक भविष्य निधि अधिनियम, 1966 (1966 का 4)
- भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1985 (1985 का 82)
- माल का बहुविध परिवहन अधिनियम, 1993 (1993 का 28)
- समुद्री नौवहन और महाद्वीपीय शेल्फ पर फिक्स्ड प्लेटफार्म की सुरक्षा विधिविरूद्व कार्य दमन अधिनियम, 2002
- भारतीय समुद्री विश्वविद्यालय अधिनियम, 2008
- राष्ट्रीय जलमार्ग अधिनियम, 2016
- एडमिरल्टी (क्षेत्राधिकार और समुद्री दावों का निपटान) अधिनियम, 2017।
- पोत पुनर्चक्रण अधिनियम, 2019।

अनुबंध – II

(पैरा 1.12 देखें)



अनुबंध – III

(पैरा 10.2 देखें)

01 जनवरी, 2019 को अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और अन्य पिछड़ा वर्ग का प्रतिनिधित्व तथा पूर्ववर्ती कैलेंडर वर्ष 2019 में की गई नियुक्तियों की वार्षिक विवरण।

मंत्रालय/विभाग/संबद्ध/अधीनस्थ कार्यालय : पोत परिवहन

अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति/अन्य पिछड़ा वर्ग का प्रतिनिधित्व (01.01.2020 को)

समूह	कुल कर्मचारी	एससी	एसटी	ओबीसी	ईडब्ल्यूएस	कुल
क	55	10	02	03	-	15
ख	99	17	08	25	-	50
ग (सफाई कर्मचारियों को छोड़कर)	41	10	02	07	-	19
ग (सफाई कर्मचारी)	-	-	-	-	-	-
कुल	195	37	12	35	-	84

वर्ष 2019 के दौरान की गई नियुक्तियों की संख्या

सीधी भर्ती द्वारा					
समूह	एससी	एसटी	ओबीसी	ईडब्ल्यूएस	कुल
क	-	-	01	-	01
ख	-	-	-	-	-
ग (सफाई कर्मचारियों को छोड़कर)	-	-	-	-	-
ग (सफाई कर्मचारी)	-	-	-	-	-
कुल	-	-	01	-	01

पदोन्नति द्वारा				
समूह	एससी	एसटी	ओबीसी	कुल
क	-	-	-	-
ख	-	-	-	-
ग (सफाई कर्मचारियों को छोड़कर)	-	-	-	-
ग (सफाई कर्मचारी)	-	-	-	-
कुल	-	-	-	-

प्रतिनियुक्ति द्वारा				
समूह	वीएच	एचएच	ओएच	कुल
क	-	-	-	-
ख	-	-	-	-
ग (सफाई कर्मचारियों को छोड़कर)	-	-	-	-
ग (सफाई कर्मचारी)	-	-	-	-
कुल	-	-	-	-

अनुबंध – IV

(पैरा 10.7 देखें)

महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा समुक्तियां

मार्च 2018 को समाप्त वर्ष के लिए निम्नलिखित सबसे अद्यतन लेखापरीक्षा रिपोर्ट में आने वाली महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा समुक्तियों का सार नीचे दिया गया है:

संघ सरकार (वाणिज्यिक), लेखापरीक्षा समुक्तियों का अनुपालन–वर्ष 2019 की रिपोर्ट संख्या 13

कोचिन शिपयार्ड लिमिटेड

(i) दो छोर वाले रो–रो फेरी जलयानों के निर्माण हेतु मूल्य उद्धृत करने में अनुचित अनुमान

कोचिन शिपयार्ड लिमिटेड को कोच्ची नगर निगम के लिए निर्मित रो–रो फेरी जलयानों हेतु कम करार मूल्य निर्धारित करने के कारण 7.83 करोड़ रु. का घाटा हुआ। लेखापरीक्षा ने पाया कि अनुमानित लागत और 7.60 करोड़ रु. के करार मूल्य की तुलना में सीएसएल को दोनों जलयानों के निर्माण हेतु 15.43 करोड़ रु. की कुल लागत आई जबकि इसने कुल लागत की तुलना में केवल 7.60 करोड़ रु. की ही वसूली की। 7.83 करोड़ रु. की बकाया राशि को वसूलने के लिए सीएसएल द्वारा कोई दावा नहीं किया गया था। इस प्रकार गलत अनुमान के कारण 7.83 करोड़ रु. की राजस्व हानि हुई।

भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड

(ii) डीपीई दिशानिर्देशों के उल्लंघन में निष्पादन से जुड़े वेतन का भुगतान

डीपीई दिशानिर्देशों के अनुसार सीपीएसई की केवल प्रमुख व्यावसायिक गतिविधियों से प्राप्त लाभों को ही कर्मचारियों को निष्पादन से जुड़े वेतन (पीआरपी) के रूप में वितरित करने के लिए माना जाना था लेकिन भारतीय नौवहन निगम ने पीआरपी के वितरण के लिए गैर प्रमुख लाभों को भी शामिल किया। इस प्रकार एससीआई द्वारा अपने कर्मचारियों को "निष्पादन से जुड़े वेतन" के रूप में किया गया 11.03 करोड़ रु. का भुगतान डीपीई दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं था।

अनुबंध – V

(पैरा 10.16 देखें)

वित्तीय वर्ष 2019–2020 (31.12.2019 तक) के लिए
पोत परिवहन मंत्रालय का अनुदान

(करोड़ रू. में)

अनुदान सं. और नाम		मूल	पूरक	कुल बजट	वास्तविक व्यय	बचत
अनुदान सं. 89	राजस्व लेखा	1635.99	0.00	1635.99	879.79	लागू नहीं
	पूंजीगत लेखा	266.57	0.00	266.57	235.58	
कुल		**1902.56**	**0.00**	**1902.56**	**1115.37**	

स्रोतः ई–लेखा

अनुबंध – VI

(पैरा 10.16 देखें)

विगत 3 वर्षों के लिए केन्द्रीय लेन–देन के विवरण (एस सी टी) के अनुसार प्राप्तियों का शीर्ष–वार ब्यौरा

(करोड़ रुपए में)

राजस्व प्राप्तियां

क्रम सं.	मुख्य शीर्ष	2017-18	2018-19	2019-20 (31.12.2019 तक)
1.	0021– निगम कर से भिन्न अन्य आय पर कर	17.12	19.29	14.27
2.	0045– वस्तुओं और सेवाओं पर अन्य कर और शुल्क	0.00	-1.70	-0.27
3.	0049– ब्याज प्राप्तियां	19.50	235.61	9.75
4.	0050–लाभांश और लाभ	193.67	202.37	194.77
5.	0070–अन्य प्रशासनिक सेवाएं	0.00	0.02	0.00
6.	0071–पेंशन तथा अन्य सेवानिवृत्ति लाभों के लिए अंशदान और वसूलियां	8.73	9.19	9.61
7.	0075 विविध सामान्य सेवाएं	0.00	0.00	0.00
8.	0210–चिकित्सा और जन स्वास्थ्य	0.41	0.42	0.34
9.	0216–आवास	0.36	0.45	0.43
10.	1051–पत्तन तथा दीप स्तंभ	302	306.99	250.33
11.	1052–नौवहन	112.74	98.41	65.97
12.	1056–अंतर्देशीय जल परिवहन	16.48	24.72	0.00
13.	1475 अन्य सामान्य आर्थिक सेवाएं	19.17	0.00	0.00
क	**राजस्व प्राप्तियाँ***	**690.18**	**895.77**	**545.20**

पूंजीगत प्राप्तियाँ

क्रम सं.	मुख्य शीर्ष	2017-18	2018-19	2019-20 (31.12.2019 तक)
1.	4000– विविध पूंजीगत प्राप्तियां	0.00	0.00	0.00
2.	6858– इंजीनियरिंग उद्योगों के लिए' ऋण	0.00	0.00	0.00
3.	7051–पत्तन और दीपस्तंभ के लिए' ऋण	54.25	260.82	7.84
4.	7056–अंतर्देशीय जल परिवहन के लिए'ऋण	0.00	0.00	0.00
5.	7601–राज्य सरकारों को ऋण तथा अग्रिम	0.00	0.00	0.00
6.	7610– सरकारी कर्मचारियो को ऋण	0.31	0.39	0.30
	पूंजीगत प्राप्तियां**	**54.56**	**261.21**	**8.14**

अनुबंध – VII

(पैरा 10.16 देखें)

विगत 3 वर्षों अर्थात् 2017–18 से 2019–20 (31/12/2019 तक) के लिए व्यय का शीर्ष–वार ब्यौरा

(करोड़ रुपए में)

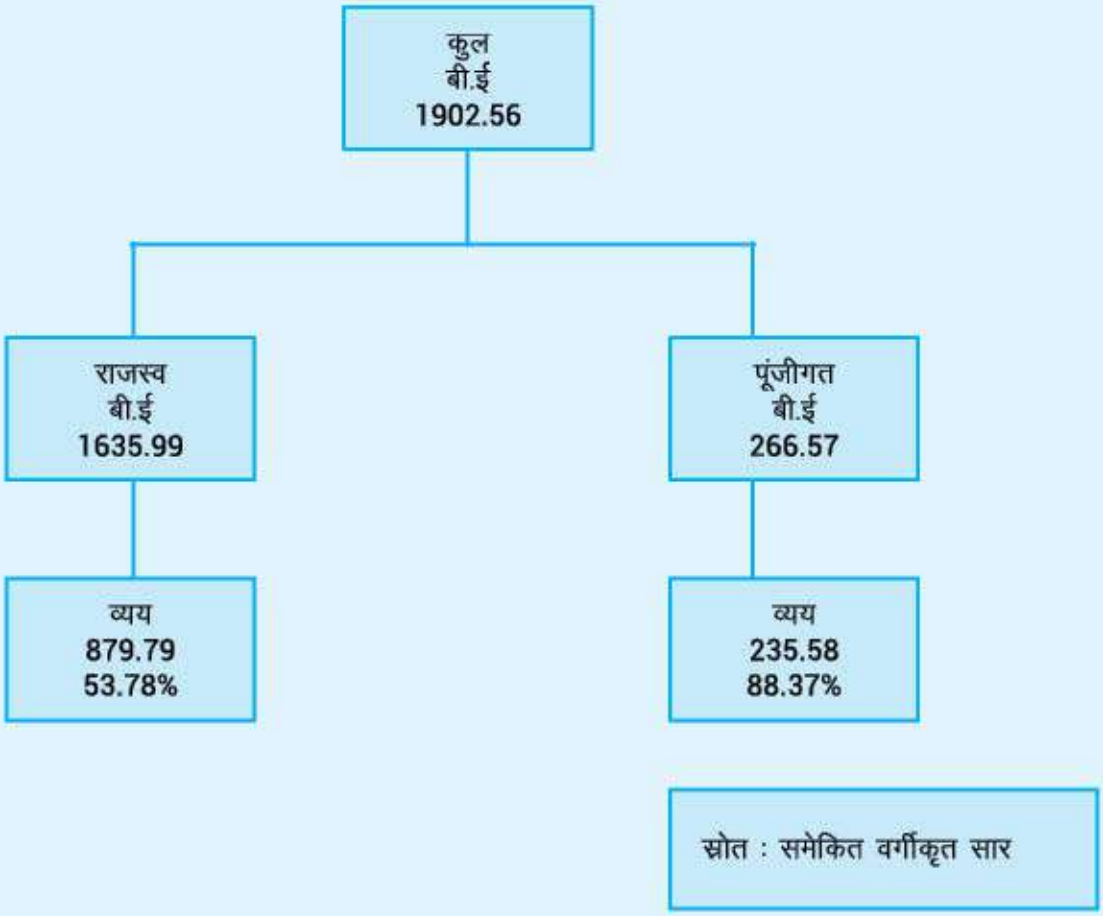
विवरण	2017-18	2018-19	2019-20 (दिसंबर, 2019 तक)
राजस्व व्यय			
2049–ब्याज भुगतान	0.25	0.38	0.22
2071–पेंशन भुगतान	26.25	30.79	29.27
2235–सामाजिक, सुरक्षा और कल्याण	0.07	0.06	0.03
2852–उद्योग	36.76	29.91	18.80
3051–पत्तन और दीपस्तंभ (मांग सं. 87)	764.05	773.33	529.93
3051–पत्तन और दीपस्तंभ (अंडमान और निकोबार प्रशासन)	12.07	9.25	8.80
3052–नौवहन	127.03	124.17	62.82
3056–अंतर्देशीय जल परिवहन	444.91	862.00	403.38
3451–आर्थिक सेवाएँ	49.56	55.74	36.85
3601–राज्य सरकार को अनुदान सहायता	195.60	100.00	27.72
कुल (राजस्व व्यय)	**1656.55**	**1985.63**	**1117.82**
पूंजीगत व्यय			
4405– मत्स्य पालन पर पूंजीगत परिव्यय	9.06	8.18	2.41
4406–वन एवं वन्य जीव पर पूंजीगत परिव्यय	0.00	0.00	
4801– ऊर्जा परियोजना पर पूंजीगत परिव्यय	0.00	1.51	0.17
5051–पत्तन और दीपस्तंभ पर पूंजीगत परिव्यय (मांग सं. 87)	223.14	177.77	263.10
5051–पत्तन और दीपस्तंभ पर पूंजीगत परिव्यय (अंडमान और निकोबार प्रशासन)	4.55	5.74	3.81
5052–नौवहन पर पूंजीगत परिव्यय (अंडमान और निकोबार प्रशासन)	2.02	2.94	0.88
5052–नौवहन पर पूंजीगत परिव्यय (मांग सं. 87)	0.00	-25.26	6.70
5053–नागर विमानन पर पूंजीगत परिव्यय	0.00	0.00	0.00
5075–अन्य परिवहन सेवाएँ	9.71	0.00	0.00
5452– पर्यटन पर पूंजीगत परिव्यय (अंडमान और निकोबार प्रशासन)	0.97	1.05	0.78
6858– इंजीनिरिंग उद्योगों के लिए ऋण	0.00	0.00	0.00
7051–पत्तनों एवं दीपसतंभों के लिए ऋण	0.00	0.00	7.84
7610– सरकारी कर्मचारियों के लिए ऋण	0.00	0.33	0.30
योग (पूंजीगत व्यय)	**249.45**	**172.26**	**285.99**
कुल योग (राजस्व + पूंजीगत)	**1906.00**	**2157.89**	**1403.81**

अनुबंध – VIII

(पैरा 10.16 देखें)

वर्ष 2019–20 (31/12/2019 तक) में वास्तविक व्यय (सकल) का प्रोफाईल

(करोड़ रुपए में)



बी.ई – बजट अनुमान

अनुबंध – IX

(पैरा 10.16 देखें)

पोत परिवहन मंत्रालय

मूल्य ह्रास आरक्षित निधि (8115)	करोड़ रुपये में
01.04.2019 को प्रारंभिक शेष	258.28
अप्रैल से दिसम्बर, 2019 तक प्राप्तियां	19.00
अप्रैल से दिसम्बर, 2019 के दौरान भुगतान	0.00
31.12.2019 को अंत शेष	277.28
सामान्य आरक्षित निधि (8121)	
01.04.2019 को प्रारंभिक शेष	768.23
अप्रैल से दिसंबर, 2019 तक प्राप्तियां	63.82
अप्रैल से दिसंबर, के दौरान भुगतान	0.00
दिनांक 31.12.2019 को अंत शेष	832.05

स्रोत : वर्गीकृत समेकित संक्षिप्त खाता

सत्यमेव जयते

भारत सरकार
पोत परिवहन मंत्रालय

परिवहन भवन, 1, संसद मार्ग
नई दिल्ली –110001
www.shipmin.gov.in

Designed & Printed by **CURRENT**