

उद्योग और अवसंरचना

प्रतिष्ठित, विकासोन्मुखी उद्योगों को सहायता देने के साथ-साथ ऐसी कर नीतियां अपनाना जिनसे छोटे कारोबार का विकास हो और निवेश को बढ़ावा मिले, यही एक ऐसा ज़बर्दस्त फार्मूला है जो हमारे समस्त प्रशासन का आधार है।

—लैरी होगन

हमें यह सोचना बंद कर देना चाहिए कि अवसंरचना एक आर्थिक संचालक है, बल्कि इसे कार्यनीति के रूप में देखना शुरू कर देना चाहिए। आर्थिक संचालक ऐसे सेतुओं का निर्माण करते हैं जो आपको कहीं नहीं पहुंचाते। अवसंरचना में कार्यनीतिक निवेश से दीर्घकालिक विकास की बुनियाद का निर्माण होता है।

—रोजर मैकनमी

समावेशी रोजगार प्रधान उद्योग को बढ़ावा देना और समुत्थानशील अवसंरचना का निर्माण आर्थिक संवृद्धि और विकास के महत्वपूर्ण कारक हैं। सरकार इस दिशा में अनेक क्षेत्र-विशिष्ट उपाय कर रही है। कारोबार करने में आसानी को सुकर बनाने के लिए माल और सेवा कर, शोधन अक्षमता और दिवालियापन संहिता जैसे ढांचागत सुधारों के अलावा सरकार ने इस्पात, वस्त्र, चमड़ा और विद्युत क्षेत्र में अनेक विशिष्ट सुधार किये हैं ताकि इनमें से प्रत्येक क्षेत्र के साथ जुड़ी विशिष्ट चुनौतियों का समाधान किया जा सके। पिछले तीन वर्षों में सरकार द्वारा किए गए विभिन्न सुधारों को अंतरराष्ट्रीय रेटिंग एजेंसियों जैसे कि मूडी 'ज' इन्वेस्टर सर्विस द्वारा स्वीकारा गया है और विश्व बैंक रिपोर्ट 2018 के 'ईज ऑफ डूइंग बिजनेस' की रैंकिंग में भारत का स्थान उन्नत किया गया है। इस अध्याय में उद्योग और अवसंरचना में व्याप्त मौजूदा रुझानों के साथ-साथ अनेक महत्वपूर्ण उपायों और उपलब्धियों की चर्चा की गई है। सड़क, रेलवे, मेट्रो रेल, पोत परिवहन, नागर, विमानन, विद्युत, संचारिकी अवसंरचना में महत्वपूर्ण प्रगति हुई है जिससे अल्पावधि में वृद्धि के गति पकड़ने की संभावना है। सड़क क्षेत्र में नीतिगत हस्तक्षेप से संबंधित भाग में सड़क क्षेत्र में रुकी हुई परियोजनाओं और अनर्जक आस्तियों जैसी समस्याओं; राष्ट्रीय राजमार्गों का और अधिक निर्माण करने के लिए और राज्य राजमार्गों को राष्ट्रीय राजमार्गों में रूपांतरित करने के लिए किए गये उपायों; तथा अधिक जिला सड़कों का विकास करने से संबंधित व्यापक नीति की जरूरत पर चर्चा की गई है।

उद्योग

8.1 वर्ष 2014 से सरकार द्वारा की गई कई उद्योग विशिष्ट सुधार पहलों ने देश में समग्र कारोबारी माहौल को महत्वपूर्ण रूप से सुधारा है। सुधार प्रक्रिया केन्द्र और राज्य सरकारों को कवर करते हुए उपयोगिता और कवरेज की दृष्टि से व्यापक रही है। परिणामस्वरूप, भारत ने विश्व बैंक की डूइंग बिजनेस रिपोर्ट 2018 में अपने पिछले 130वें रैंक से 30 रैंक की उछाल लगाई है। क्रेडिट रेटिंग कंपनी मूडी 'ज' इन्वेस्टर्स सर्विस ने भारत की रेटिंग बीएए3 के न्यूनतम

निवेश ग्रेड से बढ़ाकर बीएए2 कर दी है (ब्यौरा बॉक्स 1 में दिया गया है)।

8.2 यह सरकार द्वारा किए गए अनेक उपायों के कारण संभव हुआ है जिसमें वस्तु और सेवा कर का कार्यान्वयन, दिवालियापन और शोधन अक्षमता संहिता, बैंकों के पुनर्पूजीकरण की प्रणाली और घोषणा तथा मुद्रास्फीति के लक्ष्य निर्धारण की शुरुआत शामिल है। कारोबार को आसान बनाने में सुगमता लाने के अन्य उपायों में औद्योगिक लाइसेंस

सारणी 1. क्षेत्रीय सकल मूल्यवर्धन में वृद्धि (%)

	जीवीए* में हिस्सा	2015-16	2016-17	2017-18	
				ति.1	ति.2
खनन और खदान	3.0	10.5	1.8	-0.7	5.5
विनिर्माण	18.1	10.8	7.9	1.2	7.0
बिजली, गैस जलापूर्ति और अन्य उपयोगिता सेवाएं	2.2	5.0	7.2	7.0	7.6
निर्माण	8.0	5.0	1.7	2.0	2.6
उद्योग	31.2	8.8	5.6	1.6	5.8

स्रोत: केन्द्रीय सांख्यिकी कार्यालय

नोट: *जीवीए में हिस्सा जोकि 2016-17 में है। (स्थिर मूल्यों पर)

और औद्योगिक उद्यमी ज्ञापन के लिए ऑनलाइन आवेदन का प्रारंभ और सरलीकरण, इ-बिज पोर्टल के साथ बीस सेवाओं को जोड़ना, जो विभिन्न सरकारी एजेंसियों की स्वीकृतियां प्राप्त करने के लिए सिंगल पोर्टल विंडो के रूप में कार्य करता है, डीजीएफटी द्वारा निर्यात और आयात के लिए अपेक्षित दस्तावेजों की संख्या को तीन तक सीमित करना शामिल है।

8.3 सकल घरेलू उत्पाद के नवीनतम तिमाही अनुमानों के अनुसार, समग्र औद्योगिक क्षेत्र संवृद्धि 2017-18 की पहली तिमाही में 1.6 प्रतिशत की तुलना में दूसरी तिमाही में 5.8 प्रतिशत के महत्वपूर्ण रूप से उच्च स्तर पर थी। यह मुख्यतः 2017-18 की दूसरी तिमाही में विनिर्माण क्षेत्र में 7.0 प्रतिशत के ठोस विकास के कारण हुआ है। जैसाकि

सारणी 1 में देखा जा सकता है। राष्ट्रीय आय 2017-18 के प्रथम अग्रिम अनुमान के अनुसार समग्र औद्योगिक क्षेत्र वृद्धि 4.4 प्रतिशत है तथा निर्माण वृद्धि 4.6 प्रतिशत है।

औद्योगिक उत्पादन सूचकांक (आईआईपी)

8.4 औद्योगिक उत्पादन सूचकांक औद्योगिक निष्पादन का दूसरा पैमाना है जो केन्द्रीय सांख्यिकी कार्यालय द्वारा जारी किया जाता है। केन्द्रीय सांख्यिकी कार्यालय ने मई, 2017 में आईआईपी के आधार वर्ष को संशोधित करके 2004-05 से 2011-12 कर दिया है। आधार वर्ष 2011-12 के साथ नवीनतम श्रृंखलाएं औद्योगिक क्षेत्र की चालू संरचना का अधिक प्रतिनिधित्व करती हैं। सारणी-2 पिछले दो वर्षों तथा चालू राजकोषीय वर्ष के लिए क्षेत्रीय तथा उपभोग आधारित संवृद्धि दरें दर्शाती है।

सारणी 2. औद्योगिक उत्पादन सूचकांक (आईआईपी) की विकास दर

	भार	2015-16	2016-17	2017-18 अप्रैल-नवम्बर
सामान्य सूचकांक	100	3.3	4.6	3.2
क्षेत्रीय वर्गीकरण				
खनन	14.4	4.3	5.3	3.0
विनिर्माण	77.6	2.8	4.4	3.1
बिजली	8.0	5.7	5.8	5.2
उपयोग आधारित वर्गीकरण				
प्राथमिक वस्तुएं	34.0	5	4.9	3.4
पूँजीगत वस्तुएं	8.2	3	3.2	2.1
मध्यवर्ती वस्तुएं	17.2	1.5	3.3	0.9
अवसंरचना/निर्माण वस्तुएं	12.3	2.8	3.9	3.8
उपभोक्ता टिकाऊ वस्तुएं	12.8	3.4	2.9	-1.4
उपभोक्ता गैर-टिकाऊ वस्तुएं	15.3	2.6	7.9	9.4

स्रोत: केन्द्रीय सांख्यिकी कार्यालय

सारणी 3. आठ मुख्य उद्योगों के उत्पादन में वृद्धि (%)

क्षेत्र	भार	2015-16	2016-17	अप्रैल-नवम्बर 2017-18
कोयला	10.3	4.8	3.2	1.5
कच्चा तेल	9.0	-1.4	-2.5	-0.2
प्राकृतिक गैस	6.9	-4.7	-1.0	4.4
रिफाइनरी उत्पाद	28.0	4.9	4.9	3.6
उर्वरक	2.6	7	0.2	-1.1
इस्पात	17.9	-1.3	10.7	7.2
सीमेंट	5.4	4.6	-1.2	0.6
बिजली	19.9	5.7	5.8	4.9
समग्र सूचकांक	100	3.0	4.8	3.9

स्रोत: औद्योगिक नीति और संवर्धन विभाग

8.5 आईआईपी ने 8.4 प्रतिशत की 25 माह की उच्च वृद्धि दर्ज की है जहां नवम्बर, 2017 में विनिर्माण की संवृद्धि 10.2 प्रतिशत रही है। पूंजी वस्तुएं, अवसंरचना निर्माण और उपभोक्ता गैर टिकाऊ वस्तुओं ने महत्वपूर्ण प्रभाव डाला है। अप्रैल-नवम्बर, 2017 की अवधि के लिए 3.2 प्रतिशत की संवृद्धि दर दर्ज की है। मुख्य उद्योग समूह, जिन्होंने इस अवधि के दौरान विकास में सकारात्मक रूप से योगदान दिया है, वे हैं, कोक और परिष्कृत पेट्रोलियम उत्पाद; भेषज, औषधीय रसायन और वनस्पति उत्पाद; बुनियादी धातुएं; कम्प्यूटर; इलेक्ट्रॉनिक और ऑप्टिकल उत्पाद तथा मोटर वाहन, ट्रेलर्स और सेमी-ट्रेलर्स नकारात्मक योगदान देने वाले उद्योग समूह हैं-तम्बाकू उत्पाद, परिधान; रबड़ और प्लास्टिक उत्पाद; अन्य धातु-भिन्न खनिज उत्पाद और बिजली के उपस्कर हैं।

8.6 आईआईपी के उपयोग-आधारित वर्गीकरण के अनुसार, 2017-18 (अप्रैल-नवम्बर) में, उपभोक्ता गैर-टिकाऊ वस्तुओं ने संगति दिखायी है और 9.4 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की है। इस अवधि के दौरान, मुख्यतः खनिज क्षेत्र और मोटर स्पिरिट उद्योग के इष्टतम से न्यून निष्पादन के कारण प्राथमिक वस्तुओं के सूचकांक में विकास दर ने कमी दर्शायी है जो तुलनात्मक रूप से 3.4 प्रतिशत है। वर्ष 2017-18 (अप्रैल-नवम्बर) में अवसंरचना/निर्माण सामग्री में सीमेंट क्षेत्र के घटिया प्रदर्शन के कारण पिछले वर्ष की इसी अवधि में 5.0 प्रतिशत की तुलना में 3.8 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की

है। पूंजीगत वस्तुओं का निष्पादन मुख्य रूप से 2017-18 की प्रथम तिमाही में जीएसटी की घोषणा के बाद भंडार कम करने के कारण बहुत धीमा रहा है।

आठ मुख्य उद्योग

8.7 आठ मुख्य उद्योगों का सूचकांक कोयला, कच्चा तेल, प्राकृतिक गैस, पेट्रोलियम रिफाइनरी उत्पादन, उर्वरक, इस्पात, सीमेंट और बिजली के निष्पादन को आँकता है। आईआईपी में आधार वर्ष परिवर्तन के अनुसार, औद्योगिक नीति और संवर्धन विभाग ने इन आठ मुख्य उद्योगों के सूचकांक का आधार वर्ष 2004-05 से संशोधित करके 2011-12 कर दिया है। ये उद्योग आईआईपी में 40 प्रतिशत हिस्सा रखते हैं।

8.8 आठ मुख्य उद्योगों के उत्पादन में वृद्धि का ब्यौरा नीचे सारणी 3 में दिया गया है। वर्ष 2016-17 में, इन उद्योगों में 2015-16 में 3 प्रतिशत की तुलना में 4.8 प्रतिशत की वृद्धि हुई। कोयला, रिफाइनरी उत्पाद, इस्पात और बिजली के उत्पादन ने धनात्मक वृद्धि दर्ज की है जबकि इस्पात ने 10.7 प्रतिशत की ठोस वृद्धि दर्ज की है (यह सरकार द्वारा किए गए सकारात्मक उपायों के कारण हो सका है जैसे फरवरी, 2016 में इस्पात आयात पर एमआईपी, डंपिंग रोधी शुल्क आदि का आरोपण)। दूसरी ओर, कच्चा तेल, प्राकृतिक गैस और सीमेंट उत्पादन ने ऋणात्मक वृद्धि दर्ज की है। चालू वित्त वर्ष के दौरान, अप्रैल-नवम्बर, 2017-18 की अवधि में सूचकांक ने 3.9 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की

सारणी 4. बिक्री और लाभ में वृद्धि तथा कारपोरेट क्षेत्र के लिए क्षमता उपयोग (प्रतिशत)

	2016-17				2017-18	
	पहली तिमाही	दूसरी तिमाही	तीसरी तिमाही	चौथी तिमाही	पहली तिमाही	दूसरी तिमाही
बिक्री	-1.0	3.7	4.9	10.2	8.9	9.5
लाभ	28.8	27.5	57.5	22.2	-33.6	-4.0
क्षमता उपयोग	71.7	72.0	71.0	74.6	71.2	---

स्रोत: भारतीय रिजर्व बैंक

टिप्पणी: 1700 विनिर्माण कंपनियों की बिक्री और लाभ तथा 805 विनिर्माण कंपनियों के प्रतिदर्श के आधार पर क्षमता उपयोग

है। कोयला, प्राकृतिक गैस, रिफाइनरी उत्पाद, इस्पात, सीमेंट और बिजली के उत्पादन ने इस अवधि के दौरान धनात्मक वृद्धि दर्ज की है।

कारपोरेट क्षेत्र का निष्पादन

8.9 वर्ष 2017-18 की पहली दो तिमाहियों में 1700 से अधिक गैर-सरकारी गैर-वित्तीय (एनजीएनएफ) सूचीबद्ध विनिर्माण कंपनियों की बिक्री में वृद्धि (वर्षानुवर्ष) 2017-18 की पहली तिमाही में 8.9 प्रतिशत और दूसरी तिमाही में 9.5 प्रतिशत थी (सारणी 4)। यह विनिर्माण क्षेत्र के अंतर्गत लौह और इस्पात तथा मोटर वाहन एवं अन्य परिवहन उपस्कर जैसे उद्योगों के उन्नत निष्पादन के कारण रही है। वर्ष 2016-17 में लाभ के अर्थ में निष्पादन उच्च स्तर पर बना रहा। वर्ष 2017-18 की पहली और दूसरी तिमाही के दौरान मुख्यतः जीएसटी के कार्यान्वयन से संबंधित उत्पादन के स्थगन के कारण लाभ में ऋणात्मक वृद्धि हुई थी। वर्ष 2017-18 की पहली तिमाही में क्षमता उपयोग 2016-17 की चौथी तिमाही

के 74.6 प्रतिशत की तुलना में घट कर 71.2 प्रतिशत हो गया है।

8.10 उद्योगों में सांकेतिक ऋण वृद्धि अक्टूबर 2016 से ऋणात्मक वृद्धि देखने के पश्चात् पहली बार नवम्बर 2017 में धनात्मक होकर 1 प्रतिशत हो गई। ऋण की कम आपूर्ति अधिक अनर्जक आस्तियों के कारण सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों के अपसामान्य तुलन पत्रों के कारण हो सकती है। परंतु यह ऋण की कम मांग को भी प्रदर्शित कर सकती थी। सरकार ने हाल ही में 2.11 लाख करोड़ रुपए के बैंक पुनर्पूजीकरण की घोषणा की है। इसका उद्देश्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों के तुलनपत्रों को स्वस्थ बनाना, उनके तुलनपत्रों को दुरुस्त बनाने के लिए शर्त रखना है ताकि बैंकों को ऋण संवितरण की गति को तेज करने में सहायता मिल सके।

8.11 भारतीय फर्मों द्वारा धनराशि की मांग, ऋण मंदी को ध्यान में रखते हुए, विदेशी वाणिज्यिक उधार और वाणिज्यिक पत्र जैसे वैकल्पिक स्रोतों से पूरी की गई है। जिसे सारणी 5 में देखा जा सकता है।

सारणी 5. ऋण का प्रवाह और उद्योग में वित्तपोषण के वैकल्पिक स्रोत

(बिलियन रुपये)

	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18 (अप्रैल-दिसंबर)
गैर खाद्य ऋण	5464	7024	3882	2427
वृद्धि (प्रतिशत)	---	28.6	-44.7	257.2
वैकल्पिक स्रोत				
कारपोरेट बांड्स	1364	1513	2159	981
वाणिज्यिक पत्र	558	517	1002	900
विदेशी वाणिज्यिक उधार/एफसीसीबी	14	-388	-509	-79.0
कुल वैकल्पिक स्रोत	1936	1642	2652	1801.7
वृद्धि (प्रतिशत)	---	-15.2	61.5	-1.5

स्रोत: भारतीय रिजर्व बैंक वार्षिक रिपोर्ट 2016-17, सारणी II.6

प्रत्यक्ष विदेशी निवेश

8.12 प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई) अर्थव्यवस्था के वित्तपोषण का महत्वपूर्ण स्रोत रहा है। वर्ष 2016 में घोषित एफडीआई नीति सुधार एक छोटी सी ऋणात्मक सूची को छोड़कर अधिकतर क्षेत्रों को स्वतः अनुमोदन मार्ग के अन्तर्गत ले आए हैं। कुल एफडीआई अंतर्वाह पिछले वर्ष के 55.56 बिलियन अमरीकी डालर की तुलना में 8 प्रतिशत बढ़कर 2016-17 में 60.08 बिलियन अमरीकी डालर हो गया है। किसी भी वित्त वर्ष के लिए यह अब तक सर्वाधिक स्तर है। वर्ष 2017-18 में, सितंबर तक, कुल एफडीआई का अंतर्वाह 33.75 बिलियन अमरीकी डालर था।

8.13 एफडीआई इक्विटी अंतर्वाह में, अंश की दृष्टि से, मारीशस, सिंगापुर और जापान, तीन देश भारत में शीर्ष

निवेशक रहे हैं, जिन्होंने 2016-17 के दौरान कुल एफडीआई इक्विटी अंतर्वाह का क्रमशः 36.17 प्रतिशत, 20.03 प्रतिशत तथा 10.83 प्रतिशत अंशदान किया है। एफडीआई इक्विटी अंतर्वाह प्राप्त करने वाले क्षेत्रों के संदर्भ में, सेवाएँ (वित्त, बैंकिंग, बीमा आदि), दूरसंचार और कम्प्यूटर साफ्टवेयर और हार्डवेयर तीन शीर्ष क्षेत्र रहे हैं, जिनके हिस्से क्रमशः 19.97 प्रतिशत, 12.80 प्रतिशत और 8.40 प्रतिशत हैं।

औद्योगिक निष्पादन को बढ़ाने के लिए सरकार द्वारा की गई मुख्य पहलें

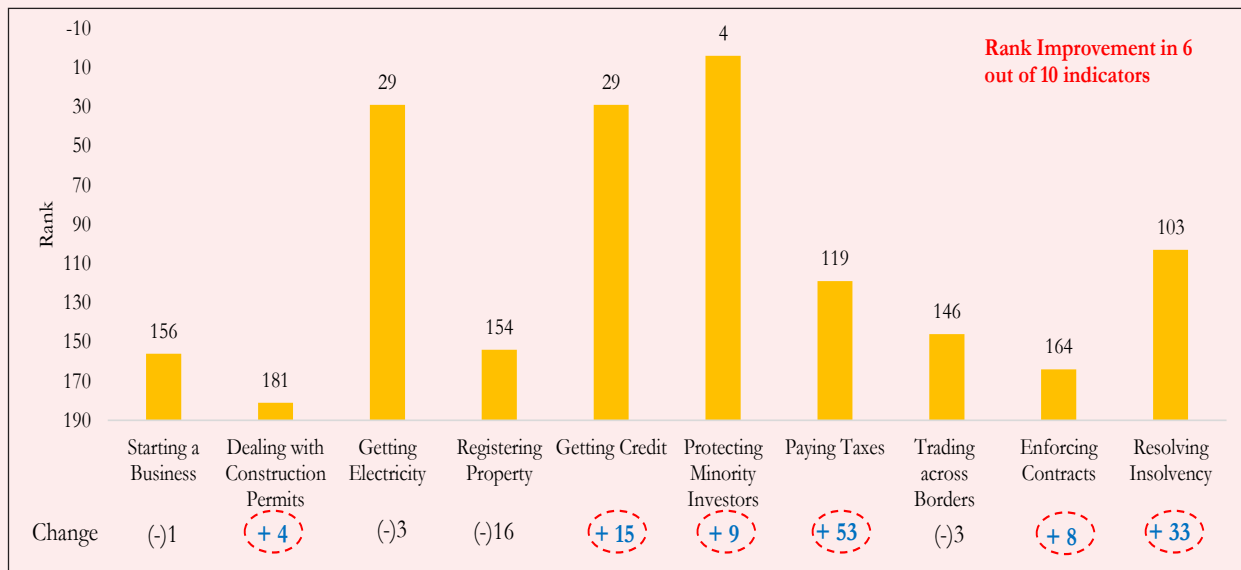
8.14 सरकार ने बहुत से आर्थिक और संस्थागत सुधार शुरू किए हैं, जिससे विश्व बैंक रिपोर्ट, 2018 की ईज ऑफ डूइंग बिजनेस की रैंकिंग में महत्वपूर्ण सुधार हुआ है) (बॉक्स 8.1)।

बॉक्स 8.1 ईज ऑफ डूइंग बिजनेस

वर्ष 2017-18 उदीयमान निवेश संभावना स्थल के रूप में भारत की वैश्विक छवि के लिए उल्लेखनीय रहा है। सरकार द्वारा किए गए सुधारों को मान्यता देते हुए, मूडी'ज इन्वेस्टर सर्विस ने भारत की सरकारी क्रेडिट रेटिंग को 13 वर्ष की अवधि के बाद बीएए3 के न्यूनतम निवेश ग्रेड से बढ़ाकर बीएए2 कर दिया है।

ईज ऑफ डूइंग बिजनेस रिपोर्ट, 2018 में डूइंग बिजनेस टीम द्वारा आंके गए 190 देशों में भारत का रैंक ईज ऑफ डूइंग बिजनेस रिपोर्ट 2017 में इसके 130वें रैंक से 30 रैंक सुधरकर 100 हो गया है। भारत ने दस संकेतकों में से छः, नामतः-निर्माण परमिटों पर संव्यवहार, क्रेडिट लेना, छोटे निवेशकों का संरक्षण, कर भुगतान, सविदा प्रवर्तन और शोधन अक्षमता का समाधान करने में सुधार दर्शाया है (चित्र 1)।

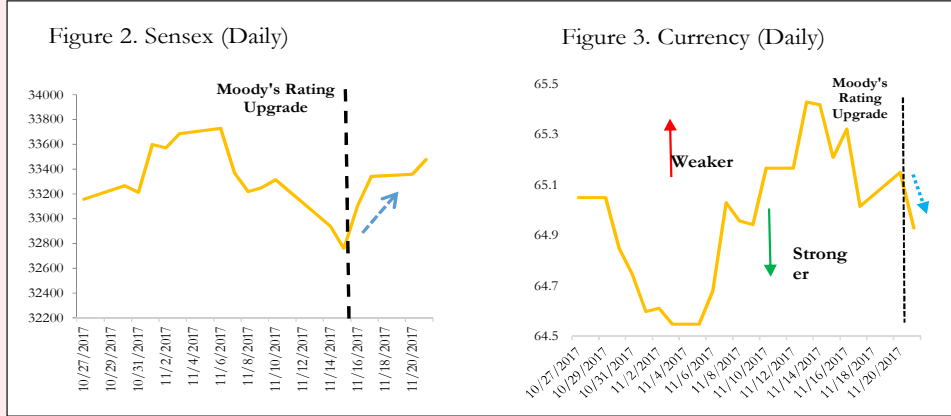
(चित्र 1) कारोबार करने से संबंधित विषयों की रैंकिंग



स्रोत: विश्व बैंक

रैंकिंग में ये प्रगति सरकार द्वारा किए गए विभिन्न सुधार उपायों का परिणाम है जिनमें संरचनागत और गहन सुधार शामिल हैं जैसेकि माल और सेवा कर (जीएसटी) और शोधन अक्षमता एवं दिवालियापन संहिता (आईवीसी), भारत की संस्थाओं को सुदृढ़ करने के लक्ष्य वाले सुधार-विमुद्रीकरण, मौद्रिक नीति के माध्यम से मुद्रास्फीति को लक्षित करता तंत्र; आधार नामांकन में हुई प्रगति और लाभों की लक्षित सुपुर्दगी में इसका प्रयोग तथा सरकारी क्षेत्र के बैंकों के पुनर्जीकरण के लिए सरकारी निर्णय की घोषणा।

इन बेहतर रेटिंग्स का आर्थिक संकेतकों पर तत्काल सकारात्मक असर पड़ा। इसका तत्काल प्रभाव दैनिक सेंसेक्स के संदर्भ में देखा गया जो कुछ ही दिनों में लगभग 700 बिंदु बढ़ गया (चित्र 2)। इसका तत्काल प्रभाव रुपये की विनिमय मूल्यवृद्धि के संदर्भ में भी देखा गया जो बेहतर निवेश के संकेतों और संभावनाओं को परिलक्षित करता है (चित्र 3)। रेटिंग के इस उन्नयन से भारत सरकार के लिए उधार की लागत कम होने की भी संभावना है।



स्रोत: बॉम्बे स्टॉक एक्सचेंज एवं भारतीय रिजर्व बैंक

तथापि, ऐसे कई सुधार और सरलीकृत कार्य हैं जो पहले ही पूरे हो चुके हैं लेकिन अभी उन्हें ईज ऑफ डूइंग बिजनेस टीम द्वारा स्वीकारा जाना शेष है। इनमें से कुछ इस प्रकार हैं:-

निर्माण परमिट:-मुंबई और दिल्ली में नगर निगमों ने प्रक्रियाओं की संख्या घटाकर 8 कर दी है। इसी प्रकार किसी इमारत के निर्माण चक्र के दौरान अनुमोदनों के लिए समय-सीमा घटाकर 60 दिन कर दी गई है।

शोधन अक्षमता का समाधान:-शोधन अक्षमता अर्थतंत्र, नामतः राष्ट्रीय कंपनी कानून अधिकरण (एलसीएलटी), राष्ट्रीय कंपनी कानून अपीलीय अधिकरण (एनसीएलटी), शोधन अक्षमता संबंधी पेशेवर व्यक्ति (आईपी), शोधन अक्षमता संबंधी पेशेवर एजेंसी (आईपीए), शोधन अक्षमता संबंधी पेशेवर निकाय (आईपीके) और भारतीय शोधन अक्षमता एवं दिवालियापन बोर्ड के माध्यम से कारपोरेट कर्जदारों के लिए प्रक्रिया पुनर्व्यवस्थित की गई है।

सीमापार व्यापार:-व्यापार को आसान बनाने के लिए अनेक उपाय किए गए हैं। इनमें उल्लेखनीय हैं:-

कृषि वस्तुओं की आयात संबंधी स्वीकृति के लिए संदेशों को ऑनलाइन भेजे जाने की प्रणाली, आयात और निर्यात के लिए दस्तावेजों की संख्या को 3 तक सीमित करना, आयातों के संबंध में भुगतान करने और कारगर निगरानी के लिए डाटा प्रोसेसिंग हेतु 'आयात डाटा प्रोसेसिंग और प्रबंधन प्रणाली (आईडीपीएमएस)' की स्थापना और निर्यात कंटेनरों के लिए 'गेट इन' समयावधि को 5 दिन से घटाकर 4 दिन किया जाना।

सविदाओं को लागू करना:-सविदाओं को लागू करने की स्थिति को बेहतर बनाने के लिए अनेक सुधार किए गए हैं। महाराष्ट्र और दिल्ली उच्च न्यायालय ने वाणिज्यिक प्रभाग पीठ और वाणिज्यिक अपीलीय प्रभाग पीठ स्थापित की हैं।

क्रेडिट लेना:- संशोधित सारफेइस्ट अधिनियम 2002 में प्रतिभूत ऋणदाताओं को प्राथमिकता दी गई है जिन्हें केन्द्र सरकार अथवा राज्य सरकार अथवा स्थानीय प्राधिकरण को देय अन्य सभी ऋणों एवं समान राजस्व, कर, उपकर और अन्य दरों की तुलना में पहले भुगतान किए जाने हेतु प्राथमिकता दी जाएगी।

कर भुगतान:-सरकार ने कर आधार को व्यापक बनाने के लक्ष्य से रैपिड नामक परियोजना शुरू की है। जिसमें कर अनुपालन को अधिक करदाता अनुकूल बनाने, पारदर्शी बनाने की दृष्टि से कर-सुधार करने के लिए "राजस्व, जवाबदेही, ईमानदारी, सूचना, डिजिटलीकरण" को महत्व दिया जाएगा।

मेक इन इंडिया

8.15 'मेक इन इंडिया' कार्यक्रम 25 सितंबर, 2014 को शुरू किया गया, जिसका उद्देश्य भारत को विनिर्माण, अनुसंधान और नव प्रवर्तन का वैश्विक केन्द्र तथा वैश्विक आपूर्ति श्रृंखला का अभिन्न अंग बनाना है। सरकार ने दस "वैश्विक क्षेत्रों" का पता लगाया है जिनमें वैश्विक चैम्पियन बनने, विनिर्माण में दो अंकों में वृद्धि करने तथा रोजगार के ज्यादा अवसर उत्पन्न करने का सामर्थ्य है। मेक इन इंडिया

संस्करण 2.0 के अंतर्गत नए सिरे से ध्यान देने के लिए पता लगाए गए क्षेत्रों में पूंजीगत वस्तुएँ, मोटर वाहन और मोटर वाहनों के पुर्जे, रक्षा और वातांतरिक्ष, जैव प्रौद्योगिकी, भेषजी और चिकित्सा उपकरण, रसायन, इलैक्ट्रॉनिक प्रणाली डिजाइन और विनिर्माण (ईएसडीएम), चमड़ा और फुटवियर, वस्त्र और परिधान, खाद्य प्रसंस्करण, रत्न और आभूषण, नई तथा नवीकरणीय ऊर्जा, निर्माण, पोत परिवहन और रेलवे शामिल हैं।

बौद्धिक संपदा अधिकार (आईपीआर) नीति

8.16 मई, 2016 में सरकार ने पहली बार बौद्धिक संपदा हेतु भविष्य का खाका तैयार करने के लिए एक व्यापक राष्ट्रीय बौद्धिक संपदा अधिकार (आईपीआर) नीति को अंगीकार किया। इसका उद्देश्य भारतीय बौद्धिक संपदा पारितन्त्र को सुधारना है। इसमें आशा की गई है कि देश में अभिनव परिवर्तनों का अभियान जन्म लेगा तथा उम्मीद है कि हम “रचनात्मक भारत; अभिनव भारत” की दिशा में अग्रसर होंगे। इस नीति के अनुमोदन और बौद्धिक संपदा अधिकार संवर्धन तथा प्रबंधन प्रकोष्ठ (सीआईपीएएम) के सृजन के बाद, आईपीआर और पेटेंट संबंधी कार्रवाइयों में पर्याप्त सुधार हुआ है। अप्रैल-अक्टूबर, 2017 में 45449 पेटेंट तथा 15627 कापीराइट दायर किए गए थे, जबकि 9847 पेटेंट तथा 3541 कापीराइट प्रदान किए गए थे।

स्टार्ट-अप इंडिया

8.17 देश के उद्यमी युवाओं के बीच अभिनव परिवर्तन और उद्यमशीलता को बढ़ावा देने के लिए भारत के माननीय प्रधानमंत्री ने स्वतंत्रता दिवस (15 अगस्त, 2015) को ‘स्टार्ट-अप इंडिया, स्टैंड-अप इंडिया’ पहल की घोषणा की थी। इस पहल का उद्देश्य उस पारितन्त्र को सृजित करना है जो स्टार्ट-अप के विकास के अनुकूल हो। स्टार्ट-अप इंडिया के लिए 19 कार्रवाई बिंदुओं वाली कार्य योजना 16 जनवरी, 2016 को प्रारंभ की गई थी। सरकार ने स्टार्ट-अप पर विनियमकारी बोझ कम करने की जरूरत को स्वीकार किया है और उन्हें 3 श्रम कानूनों और 6 पर्यावरण कानूनों के अंतर्गत स्वयं-प्रमाणित अनुपालन की अनुमति प्रदान की है।

8.18 यह पहल स्टार्ट-अप को अपने मुख्य व्यवसाय पर ध्यान केंद्रित करने और अनुपालन लागत कम रखने में मदद देती है। स्टार्ट-अप इंडिया केंद्र-समस्त स्टार्ट-अप पारितन्त्र के लिए एकल संपर्क बिंदु के रूप में विकसित किया गया है और यह ज्ञान के आदान-प्रदान के साथ-साथ निधियों की सुलभता निश्चित करता है। वित्तपोषण संबंधी सहायता और प्रोत्साहन की व्यवस्था करने के लिए 10,000 करोड़ रुपये की संचित निधि के साथ फंड्स फॉर स्टार्ट-अप (एफएफएस) का गठन हुआ है और इसकी प्रबंध व्यवस्था सिडबी द्वारा की जा रही है। उद्योग-शिक्षण समाज की भागीदारी तथा इंक्यूबेशन

को बढ़ावा देने के लिए भी कई कदम उठाए गए हैं। जैव-उद्यमिता, जैव क्लस्टर, जैव-इंक्यूबेटर को बढ़ावा देने और सुसाध्य बनाने की दृष्टि से प्रौद्योगिकी अंतरण कार्यालय (टीटीओ) और जैव संपर्क कार्यालय देश भर के अनुसंधान संस्थानों और विश्वविद्यालयों में स्थापित किए जा रहे हैं। इस पहल के अंतर्गत जैव प्रौद्योगिकी से जुड़े स्टार्ट-अप को प्रारंभिक पूंजी और इक्विटी वित्तपोषण की सहायता भी दी जा रही है।

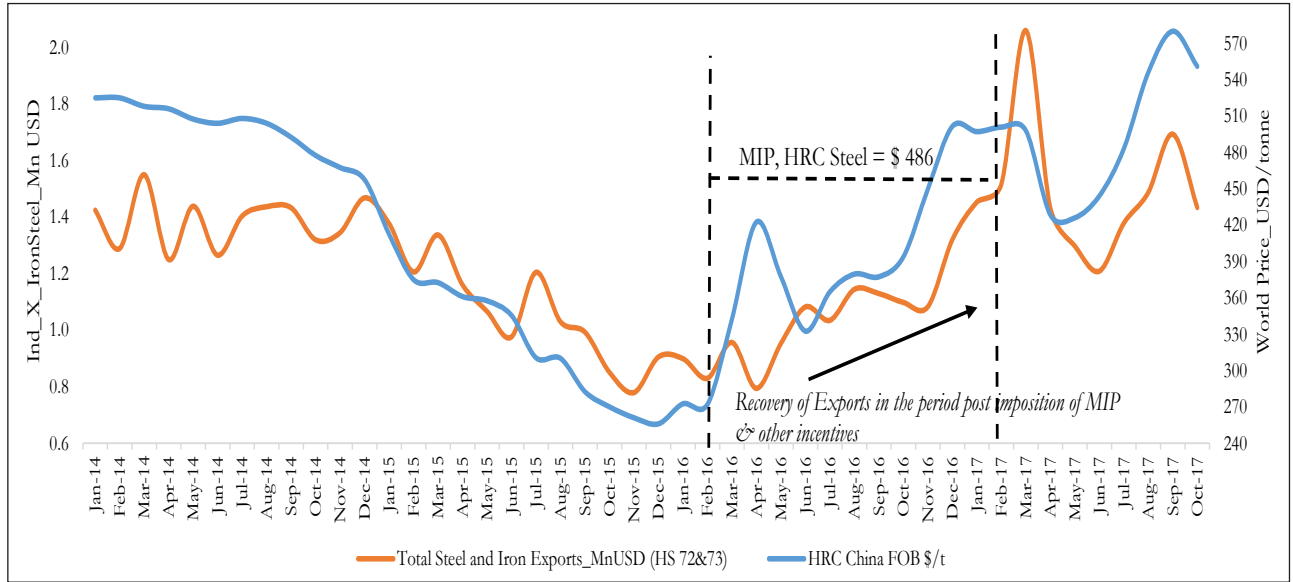
क्षेत्रवार मुद्दे और पहलें

इस्पात क्षेत्र

8.19 विश्व अर्थव्यवस्था में मंदन और इस्पात के उत्पादन में अधिक क्षमता की पृष्ठभूमि में भारत ने 2014-15 के प्रारंभ से ही चीन, दक्षिण कोरिया और यूक्रेन जैसे देशों से भारतीय बाजारों में कम कीमत पर सस्ते इस्पात के आयात में वृद्धि दर्शायी है। सस्ते इस्पात के आयात की इस डंपिंग ने घरेलू उत्पादकों पर प्रतिकूल प्रभाव डाला है। इसको दूर करने के लिए, बढ़ते हुए सीमा शुल्क और एंटी-डंपिंग शुल्क के आरोपण के अलावा, बहुत सी मर्दों पर न्यूनतम आयात मूल्य (एमआईपी) (एक वर्ष की समाप्ति अवधि के साथ) फरवरी, 2016 में शुरू किया गया था। इन उपायों ने घरेलू उत्पादकों की मदद की तथा फरवरी, 2016 से मार्च, 2017 तक निर्यात में सुधार हुआ। तत्पश्चात, निर्यात दोबारा कम होना शुरू हो गया (जैसाकि चित्र 1 में देखा जा सकता है)। सरकार ने फरवरी, 2017 में विभिन्न इस्पात उत्पादों पर एंटी-डंपिंग शुल्कों तथा समतुल्य शुल्कों को अधिसूचित किया है, जो निम्नलिखित हैं:-

1. चीन में उत्पन्न तथा वहां से निर्यातित सीमलैस ट्यूब्स, लौहे के पाइप्स और मिश्रधातु अथवा गैर-मिश्रधातु इस्पात के खोखले प्रोफाइल्स आयात पर एंटी-डंपिंग शुल्क लगाए गए हैं। सरकार ने एचआर कॉयल्स, एचआर प्लेट्स, सीआर उत्पादों, वायर रॉड और कलर कोटिड इस्पात पर भी एंटी-डंपिंग शुल्क लगाया है।
2. सरकार ने चीन, कोरिया, यूरोपीय संघ, दक्षिण अफ्रीका, ताइवान, थाईलैंड और संयुक्त राज्य अमरीका से सभी श्रेणियों/श्रृंखलाओं के स्टेनलैस स्टील के कोल्ड रोलड प्लैट उत्पादों के आयात पर प्रतिकारी शुल्क लगाया है।

चित्र 1. इस्पात का वैश्विक मूल्य, न्यूनतम आयात मूल्य तथा निर्यात



स्रोत: संयुक्त संयंत्र समिति, इस्पात और वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय

8.20 विशेषकर जून, 2017 के बाद इसी समय पर चीन की इस्पात उत्पादन क्षमता में महत्वपूर्ण कटौती के कारण इस्पात की अंतर्राष्ट्रीय कीमतों में बढ़ोत्तरी हुई। सरकार ने मई, 2017 में नई इस्पात नीति प्रारंभ की है। इसके अतिरिक्त, मई 2017 से घरेलू विनिर्मित चयनित लौह एवं इस्पात उत्पादन को वरीयता देने की नीति भी लागू की गई है। इस्पात की कीमतों की वैश्विक प्रवृत्तियों (जून, 2017 के बाद) के साथ सरकार द्वारा किये गये उपायों ने अप्रैल-दिसंबर 2017 की अवधि के दौरान इस्पात के निर्यात में 52.9 प्रतिशत की वृद्धि की जबकि आयात केवल 10.9 प्रतिशत बढ़ा है (सारणी 6)।

सारणी 6 : इस्पात उत्पादन, आयात, निर्यात तथा उपभोग (अप्रैल-दिसंबर 2017)

तैयार इस्पात	मात्रा (मिलियन टन)*	वर्षानुवर्ष %
उत्पादन	79.3	5.6
आयात	6.1	10.9
निर्यात	7.6	52.9
उपयोग	64.9	5.2

स्रोत: संयुक्त संयंत्र समिति, इस्पात मंत्रालय तथा वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय एमएसएमई क्षेत्र

* अनंतिम

एमएसएमई क्षेत्र

8.21 देश के सकल मूल्यवर्धन में एमएसएमई क्षेत्र का हिस्सा लगभग 32 प्रतिशत है। भारत में एमएसएमई बड़े उद्योगों की अपेक्षा कम पूंजी लागत पर व्यापक पैमाने में रोजगार प्रदान करके तथा ग्रामीण और पिछड़े क्षेत्रों में भी औद्योगिकीकरण करके महत्वपूर्ण भूमिका अदा करते हैं। वर्ष 2015-16 की अवधि में राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण (एनएसएस) के 73वें दौर के अनुसार देश में 633.8 लाख असमायोजित गैर-कृषि एमएसएमई विभिन्न आर्थिक कार्यकलापों में लगे हुए हैं जिनके द्वारा 11.10 करोड़ कामगारों को रोजगार प्रदान किया जा रहा है।

8.22 एमएसएमई क्षेत्र व्यापार गतिविधियों को बढ़ाने के लिए पर्याप्त ऋण पाने के संबंध में एक प्रमुख समस्या का सामना करता है। बैंकों द्वारा सवितरित किये गये ऋण पर नवीनतम आंकड़े यह दर्शाते हैं कि नवंबर, 2017 की स्थिति के अनुसार 26041 बिलियन रुपये के कुल बकाया ऋण में से 82.6 प्रतिशत की राशि बड़े उद्योगों को उधार दी गई थी। एमएसएमई ने कुल ऋण बकाया में से केवल 17.4 प्रतिशत प्राप्त किया है। सूक्ष्म और लघु उद्योगों को ऋण की वृद्धि 4.6 प्रतिशत बढ़ी जबकि मध्यम उद्योगों में यह ऋण 8.3 प्रतिशत कम हो गया (सारणी 7)।

सारणी 7. उद्योगों को बकाया ऋण (बिलियन रु.)

	नवम्बर 2016 के अंत में	नवम्बर 2017 के अंत में	वृद्धि दर %
उद्योग	25,793	26,041	1.0
किस्में			
सूक्ष्म और लघु	3,435	3,592	4.6
मध्यम	1,033	947	-8.3
बड़े	2,1325	21,502	0.8

स्रोत: भारतीय रिजर्व बैंक

एमएसएमई क्षेत्र के विकास के लिए कार्यान्वित प्रमुख योजनाएं निम्नानुसार हैं:

- i. प्रधानमंत्री रोजगार सृजन कार्यक्रम (पीएमईजीपी) का उद्देश्य पारंपरिक दस्तकारों तथा बेरोजगार युवाओं को मदद करके गैर कृषि क्षेत्र में सूक्ष्म उद्योगों की स्थापना के जरिए स्वरोजगार के अवसर पैदा करना है।
- ii. सूक्ष्म और लघु उद्योगों के लिए क्रेडिट गारंटी योजना में संपार्श्विक रहित ऋण सुविधा (टर्म ऋण तथा/ अथवा कार्यशील पूंजी) शामिल है जोकि गैर बैंकिंग वित्तीय कंपनी (एनबीएफसी)सहित अर्ह उधारदाता संस्थानों द्वारा नये तथा विद्यमान सूक्ष्म एवं लघु उद्योगों को उधार लेने वाली प्रति इकाई को 200 लाख रुपए तक कर दी गई है।
- iii. क्रेडिट लिंक्ड केपिटल सब्सिडी योजना (सीएलसीएसएस) का उद्देश्य एमएसएमई क्षेत्र के प्रौद्योगिकी उन्नयन को सुगम बनाना है।
- iv. सरकार ने सूक्ष्म उद्योग इकाइयों से संबंधित गतिविधियों के विकास और पुनः वित्तपोषण के लिए प्रधानमंत्री मुद्रा योजना भी शुरू की है। माइक्रो यूनिट डेवलपमेंट एंड रिफाईनेसिंग एजेंसी (मुद्रा) का उद्देश्य गैर-कारपोरेट लघु व्यापार क्षेत्र को वित्तपोषण प्रदान करना है। सरकार ने मुद्रा बैंक भी स्थापित किया है। प्रधानमंत्री मुद्रा योजना (पीएमएमवाई) के अंतर्गत 2016-17 के दौरान दिए गये ऋण ने 1.8 लाख करोड़ रुपये के लक्ष्य को पार कर लिया है। इस राशि में 1.23 लाख करोड़ रुपए बैंकों द्वारा उधार दिए गए जबकि लगभग 57,000 करोड़ रुपए गैर-बैंकिंग संस्थाओं ने उधार

दिए। दिसंबर, 2017 में उधारकर्ताओं की कुल संख्या 10.1 करोड़ थी जिसमें से 7.6 करोड़ से अधिक महिला उधारकर्ता थीं।

वस्त्र और परिधान

8.23 वस्त्र और परिधान क्षेत्र में निर्यात और रोजगार, विशेषकर महिला रोजगार, में वृद्धि के लिए जबर्दस्त संभावना है। यह क्षेत्र ऐतिहासिक अवसरों का गवाह रहा है जिसमें चीन श्रम लागत बढ़ने के कारण कपड़ा निर्यात में अपना बाजार हिस्सा गंवा रहा है। तथापि, भारत के प्रतियोगियों अर्थात् बांग्लादेश, वियतनाम, इथोपिया जिनका ईयू तथा यूएसए के बाजारों में शुल्क मुक्त प्रवेश है; मानव निर्मित रेशे की तुलना में कपास रेशे पर उच्च घरेलू कर, कड़े श्रम कानून; तथा उच्च संभार लागत (जैसा आर्थिक समीक्षा 2016-17 खंड 1, अध्याय 7 में चर्चा की गई है) होने के कारण भारत इस अवसर का लाभ नहीं उठा पा रहा है।

8.24 इस समस्या से निपटने के लिए मंत्रिमंडल ने 22 जून 2016 को परिधान क्षेत्र के लिए 6000 करोड़ रुपए के पैकेज की घोषणा की थी। इस पैकेज के प्रमुख घटकों में 15% से 25% तक मशीनरी (फर्मों के अपेक्षित रोजगार उत्पन्न करने की शर्त पर) के रियायती आयात के लिए संशोधित प्रौद्योगिकी उन्नयन निधि योजना के अंतर्गत बढ़ी हुई सब्सिडी; राज्य लेवी, जो पहले शुल्क वापसी के जरिए धन वापसी नहीं की गई थी, के लिए निर्यात पर राज्य लेवी की छूट का कार्यान्वयन; नये कामगारों के लिए नियोक्ता के पूरे इपीएफएस योगदान, 12 प्रतिशत का सरकार द्वारा वहन; आईएलओ मानदण्ड की तर्ज पर समयोपरि सीमा में बढ़ोत्तरी; तथा नियतकालिक रोजगार की शुरुआत करना शामिल था।

8.25 यह योजना नवंबर, 2016 से कार्यान्वित की गई। शुल्क वापसी के लिए वस्त्र मंत्रालय से केन्द्रीय उत्पाद एवं सीमा शुल्क बोर्ड (सीबीईसी) को मार्च, 2017 में 400 करोड़ रुपए की पहली किश्त जारी की गई जबकि 1554 करोड़ रुपए की दूसरी किश्त मई, 2017 में जारी की गई।

8.26 सरकार ने दिसंबर, 2017 में वस्त्र क्षेत्र में क्षमता निर्माण के लिए योजना अनुमोदित की है। यह योजना 2017-18 से 2019-20 तक 1300 करोड़ रुपए के परिव्यय से लागू होगी। इसमें कौशल विकास एवं उद्यमिता मंत्रालय

(एमएसडीई) द्वारा अधिसूचित सामान्य मानदण्ड के अनुसार वित्तपोषण से राष्ट्रीय कौशल योग्यता ढांचा (एनएसक्यूएफ) अनुवर्ती प्रशिक्षण कार्यक्रम शामिल होगा।

8.27 निर्यात के संवर्धन हेतु पैकेज का प्रभाव अन्तर में भिन्नता तकनीक का उपयोग करके जांचा गया है, जैसाकि आर्थिक समीक्षा 2017-18, खंड 1, अध्याय 1, में चर्चा की गई। यह देखा गया था कि जून, 2016 में इसके कार्यान्वयन से पैकेज का मानवनिर्मित रेशे के बने बनाए परिधान (आरएमजी) के निर्यात पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ा है जबकि ऊन को छोड़कर, अन्य प्राकृतिक रेशों के बने बनाये परिधानों पर सांख्यिकीय रूप से महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ा है। पैकेज का प्रभाव समय के साथ-साथ बढ़ता गया है और इसमें कमी का कोई लक्षण नहीं देखा गया है।

चमड़ा क्षेत्र

8.28 कपड़ा क्षेत्र की तरह ही चमड़ा क्षेत्र भी उच्च रोजगार प्रधान क्षेत्र (जैसाकि आर्थिक समीक्षा 2016-17, खंड 1, अध्याय 7 में चर्चा की गई थी) है। वैश्विक बाजार प्रवृत्तियों को ध्यान में रखते हुए यह फुटवियर उद्योग के प्रोत्साहन के लिए अनुकूल समय है। तथापि, चुनौतियां विद्यमान हैं। फुटवियर की वैश्विक मांग गैर-चमड़ा फुटवियर की ओर बढ़ रही है जबकि भारतीय कर नीति चमड़ा फुटवियर उत्पादन का समर्थन करती है। भारत चमड़ा सामग्री तथा गैर-चमड़ा फुटवियर पर बहुत से विकसित देशों में उच्च सीमा टैरिफ का भी सामना करता है। श्रम और रोजगार के मुद्दों को भी हाल ही में सुलझाया गया है।

8.29 वस्त्र क्षेत्र के समान ही चमड़ा एवं फुटवियर क्षेत्र में रोजगार बढ़ाने के लिए एक योजना अनुमोदित की गई है जिसमें पूरे तीन वित्तीय वर्षों अर्थात् 2017-18 से 2019-20 में 2600 करोड़ रुपए का परिव्यय होगा। इस योजना से चमड़ा क्षेत्र के लिए अवसंरचना का विकास, विशिष्ट रूप से चमड़ा क्षेत्र से संबंधित पर्यावरण चिंताओं को सुलझाना, अतिरिक्त निवेश को सुगम बनाना, रोजगार सृजन तथा उत्पादन में बढ़ोत्तरी सम्मिलित हैं। बढ़ा हुआ कर प्रोत्साहन इस क्षेत्र में बड़े पैमाने पर निवेश को आकर्षित करेगा। इस क्षेत्र की मौसमी प्रवृत्ति को ध्यान में रखते हुए श्रम कानूनों में सुधार बड़े पैमाने की मितव्ययता पाने में सहायता करेगा। यह विशेष पैकेज 3 वर्षों में 3.24 लाख नये रोजगार सृजित करने तथा फुटवियर चमड़ा और सहायक क्षेत्र में संचयी प्रभाव के रूप में 2 लाख रोजगार के औपचारीकरण में

सहायता करने की क्षमता रखता है। इस योजना में बेरोजगार व्यक्तियों को प्लेसमेंट लिंकड स्किल डेवलपमेंट ट्रेनिंग के लिए सहायता प्रदान करना, नये संयंत्र तथा मशीनरी के लिए निवेश हेतु प्रोत्साहन; विद्यमान संयंत्र तथा मशीनरी का आधुनिकीकरण; कामन इफेल्यूएंट ट्रीटमेंट प्लांट (सीईटीपी) का उन्नयन/संस्थापना के लिए सहायता; ब्रांड संवर्धन, तथा कर्मचारी भविष्य निधि में नियोक्ता का अभिदान करना, इत्यादि प्रस्तावित हैं।

रत्न और आभूषण

8.30 भारत रत्न और आभूषण के सबसे बड़े निर्यातकों में से एक है। यह उद्योग देश के कुल विदेशी मुद्रा भंडार में योगदान में महत्वपूर्ण भूमिका निभाने के लिए जाना जाता है। यह सबसे तेजी से बढ़ने वाले क्षेत्रों में से एक है तथा यह निर्यात केन्द्रित तथा गहन रोजगार वाला क्षेत्र है। एनएसएसओ के 68वें दौर के अनुसार 2011-12 में 20.8 लाख व्यक्ति इस क्षेत्र से रोजगार प्राप्त हैं। इस क्षेत्र का निर्यात 2014-15 में 0.7 प्रतिशत से बढ़कर 2016-17 में 12.8 प्रतिशत हो गया है।

8.31 स्वर्णकार औजारों पर आयात शुल्क 30.15 प्रतिशत है। स्वर्ण आभूषण में शुल्क वापसी की दर आभूषण में सोने की मौजूदगी का 246.5 प्रतिशत है।

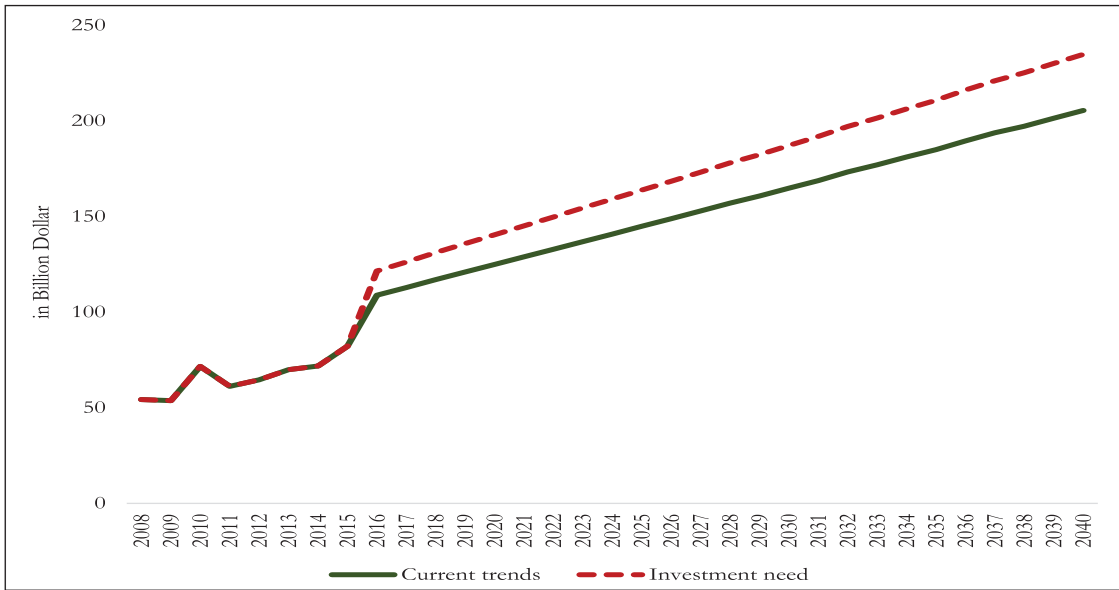
8.32 रत्न एवं आभूषण क्षेत्र में जबर्दस्त गुंजाइश को ध्यान में रखते हुए इस क्षेत्र में रोजगार प्रोत्साहन के लिए निम्नलिखित कार्यक्रम लिये जा सकते हैं:

- आभूषण डिजाइनिंग में प्रशिक्षण के लिए सरकारी निजी भागीदारी प्रतिमान में संभावनाएं तलाशी जा सकती हैं। आभूषण प्रशिक्षण संस्थान रत्न एवं आभूषण क्षेत्र कौशल परिषद से संबद्ध किया जा सकता है।
- ग्रामीण क्षेत्रों में आभूषण विनिर्माण प्रोत्साहित करने के लिए रिफाइनरी, हालमार्किंग केन्द्र इत्यादि जैसी अवसंरचना स्थापित करना।
- बहुस्तरीय आभूषण पार्कों की स्थापना (निर्माताओं, साझा सेवाओं, परीक्षण, बैंकिंग, लाजिस्टिक सहायता इत्यादि को समायोजित करना) जिससे कि अधिक संगठित माहौल में उत्पादन को प्रोत्साहन दिया जा सके।

अवसंरचना क्षेत्र

8.33 उच्च एवं धारणीय संवृद्धि को सुनिश्चित करने के लिए मुख्य रूप से परिवहन, ऊर्जा, संचार, आवास एवं स्वच्छता तथा शहरी अवसंरचना में निवेश अच्छी तरह से आगे आ रहा है। अवसंरचना क्षेत्र में बढ़ा हुआ निवेश प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष दोनों रूप से रोजगार सृजन करने में निश्चित

चित्र 2: अवसंरचना निवेश पूर्वानुमान



स्रोत: ग्लोबल इंफ्रास्ट्रक्चर आउटलुक, जी 20

रूप से मदद करेगा। जैसा कि आर्थिक समीक्षा 2016-17 (खंड-II, अध्याय-8) में रेखांकित किया गया है, भारत उच्चस्तरीय परिवहन संबंधित अवसंरचना प्रदान करने के संबंध में बहुत सी उभर रही अर्थव्यवस्थाओं में बहुत आगे है। तथापि, ग्लोबल इंफ्रास्ट्रक्चर आउटलुक यह दर्शाता है कि बढ़ रहा आय स्तर तथा आर्थिक सम्पन्नता से आने वाले 25 वर्षों में भारत में अवसंरचना निवेश के लिए मांग और बढ़ने की संभावना है। आर्थिक विकास तथा जन-समुदाय के क्षेम को सुधारने के लिए भारत में 2040 तक अवसंरचना विकास करने के लिए लगभग 4.5 ट्रिलियन अमरीकी डालर मूल्य के निवेश की आवश्यकता है। वर्तमान प्रवृत्ति दर्शाती है कि भारत 4.5 ट्रिलियन अमरीकी डालर के अवसंरचना निवेश में से लगभग 3.9 ट्रिलियन अमरीकी डालर पूरा कर सकता है। वर्ष 2040 तक भारत के अवसंरचना निवेश अंतराल के लिए संचयी आंकड़ा लगभग 526 बिलियन अमरीकी डालर होगा।

8.34 चित्र-2 ग्लोबल इंफ्रास्ट्रक्चर आउटलुक तथा भारत में वर्तमान निवेश प्रवृत्ति द्वारा अनुमान लगाये गये वर्षानुवर्ष अवसंरचना निवेश की आवश्यकता को दर्शाता है। ग्लोबल इंफ्रास्ट्रक्चर आउटलुक दर्शाता है कि अपेक्षित अवसंरचना निवेश और निवेश की वर्तमान प्रवृत्ति के बीच आगामी वर्षों में यह अंतराल बढ़ने की उम्मीद है।

8.35 हाल ही में अवसंरचना पर अधिक निवेश करने पर ध्यान केन्द्रित करने से पहले तो अवसंरचना क्षेत्र में निवेश

में भारी कमी थी। निवेश में कमी के पीछे के कारणों में विशेषकर विद्युत और दूरसंचार परियोजनाओं में सरकारी निजी भागीदारी (पीपीपी) का ढह जाना; निजी कंपनियों के भारग्रस्त तुलनपत्र; भूमि और वन स्वीकृति से संबंधित मुद्दे थे। इस समय की जरूरत निजी निवेश से वित्तपोषण, राष्ट्रीय अवसंरचना निवेश बैंक (एनआईआईबी) जैसे अवसंरचना वित्तपोषण समर्पित संस्थानों तथा वैश्विक संस्थानों जैसे एशियाई अवसंरचना निवेश बैंक (एआईआईजी), न्यू डेवलपमेंट बैंक (पूर्ववर्ती ब्रिक्स बैंक), जो सतत विकास परियोजनाओं या अवसंरचना परियोजनाओं में अधिक ध्यान केन्द्रित कर रहे हैं, द्वारा अवसंरचना निवेश अंतराल पाटने की है।

सड़क क्षेत्र में नीतिगत उपाय

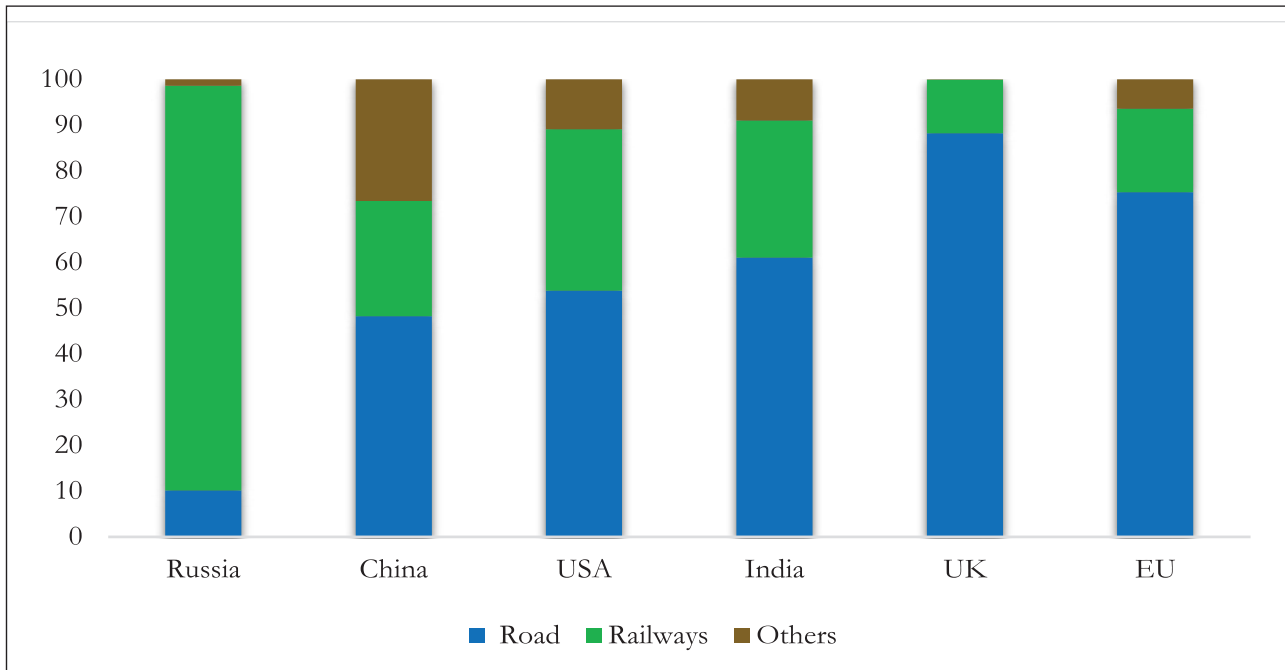
8.36 सड़क परिवहन यातायात हिस्से तथा राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था में योगदान दोनों के संदर्भ में भारत में परिवहन की प्रमुख प्रणाली है। माल तथा यात्रियों की आवाजाही को सुविधाजनक बनाने के अलावा सड़क परिवहन देश के सभी क्षेत्रों के संतुलित सामाजिक आर्थिक विकास का संवर्धन करने में प्रमुख भूमिका निभाता है। परिवहन के अन्य साधनों की अपेक्षा सड़क परिवहन ने यात्री तथा माल ढुलाई, दोनों में इसकी सुगम पहुंच, प्रचालन का लचीलापन, द्वार सेवा तथा विश्वसनीयता से अपनी महत्ती उपयोगिता बनाई है। भारत का 56.17 लाख कि.मी. से अधिक का एक सबसे बड़ा सड़क

सारणी 8: राष्ट्रीय एवं राज्य राजमार्ग तथा अन्य सड़कों की लंबाई

सड़क नेटवर्क	लंबाई
राष्ट्रीय राजमार्ग/एक्सप्रेसवे	1,15,530
राज्य राजमार्ग *	1,76,166
अन्य सड़कें *	53,26,166
कुल	56,17,812

स्रोत: सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय
टिप्पणी: *2015-16 के अनुसार

चित्र 3: अंतर्देशीय माल ढुलाई में सड़क परिवहन मॉडल का हिस्सा



स्रोत: विश्व सड़क सांख्यिकी, अंतरराष्ट्रीय सड़क संघ

नेटवर्क है जिसमें राष्ट्रीय राजमार्ग, एक्सप्रेसवे, राज्य राजमार्ग प्रमुख जिला सड़कें, अन्य जिला सड़कें तथा ग्रामीण सड़कें शामिल हैं। सितंबर, 2017 की स्थिति के अनुसार सारणी 8 सड़क मार्गों की लंबाई का वितरण दर्शाती है।

8.37 अंतर्देशीय माल ढुलाई के मामले में सड़क परिवहन का हिस्सा भारत में रेलवे तथा परिवहन के अन्य साधनों की अपेक्षा रूस, चीन और सं.रा. अमेरीका से कहीं अधिक है (चित्र 3)।

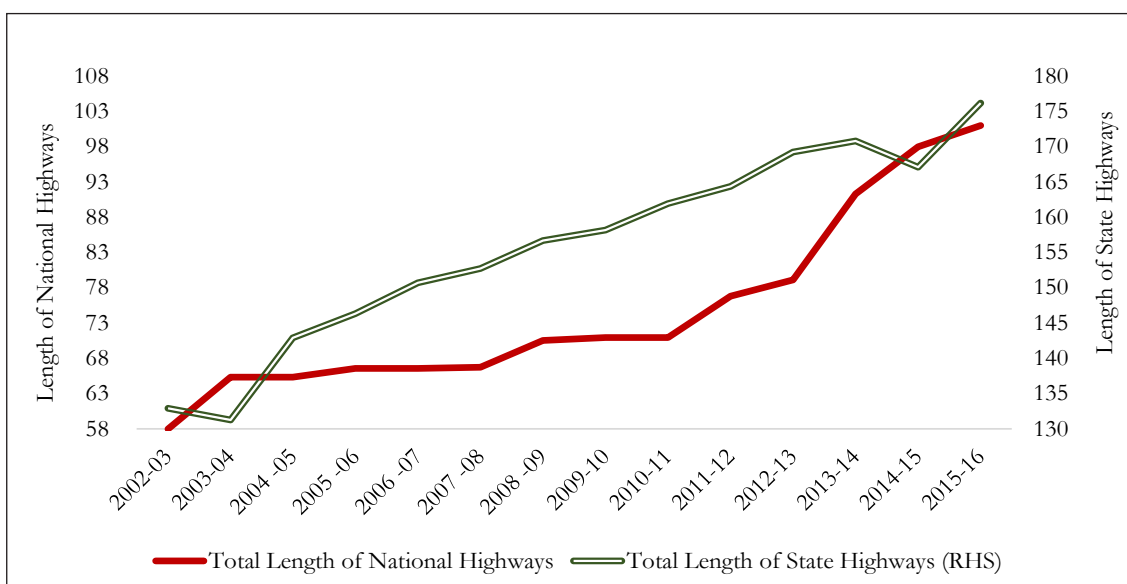
8.38 वर्ष 2001 में सड़कों की कुल लंबाई 33,73,520 कि.मी. थी जिन पर 55 मिलियन वाहन थे। वर्ष 2016 में

सड़कों की कुल लंबाई बढ़कर 56,17,812 कि.मी. हो गई जबकि मोटर वाहनों की कुल संख्या चार गुणा बढ़कर 229 मिलियन हो गई। वाहनों का संघटन यह दर्शाता है कि भारतीय सड़कों पर दुपहिया और सवारी कार, जीप और टैक्सी का हिस्सा बढ़ा है जबकि सार्वजनिक परिवहन, जैसे बस और माल वाहकों का हिस्सा इस अवधि के दौरान कम हो गया है।

राज्य राजमार्ग से राष्ट्रीय राजमार्ग में परिवर्तन

8.39 भारत में राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच)/एक्सप्रेस वे की कुल लंबाई का 2.06 प्रतिशत हैं। पिछले कुछ वर्षों से राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण तीव्र गति से बढ़ा है। हालांकि

चित्र 4: राष्ट्रीय राजमार्ग तथा राज्य राजमार्ग की लंबाई (हजार कि.मी. में)



स्रोत: सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय

सारणी 9: राष्ट्रीय राजमार्गों में परिवर्तित की गई राज्य सड़कों का ब्यौरा

क्र. सं	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	लंबाई (किमी. में)
1.	आन्ध्र प्रदेश	676
2.	असम	9
3.	बिहार	160
4.	हरियाणा	395
5.	हिमाचल प्रदेश	176
6.	जम्मू और कश्मीर	8
7.	कर्नाटक	70
8.	मध्य प्रदेश	9
9.	महाराष्ट्र	387
10.	ओडिशा	193
11.	पंजाब	530
12.	राजस्थान	20
13.	सिक्किम	154
14.	त्रिपुरा	228
15.	तेलंगाना	119
16.	पश्चिम बंगाल	46

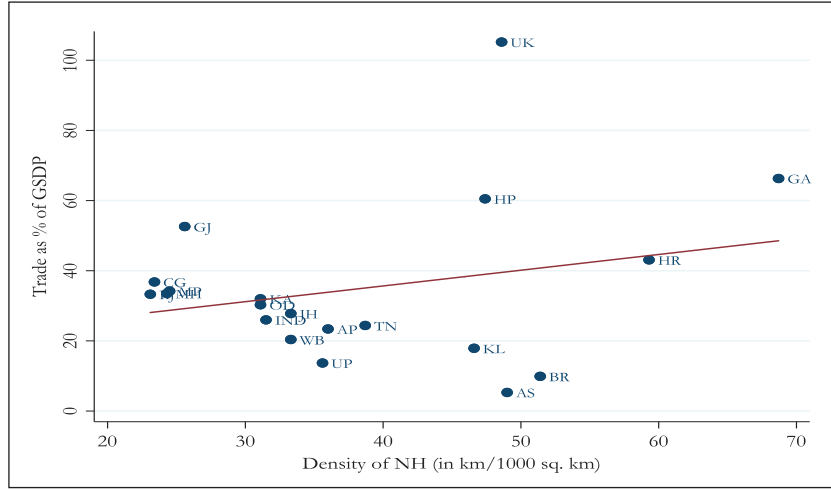
स्रोत: सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय

राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण की दर बढ़ रही है जबकि राज्य राजमार्गों की निर्माण दर गिर रही है (चित्र 4)।

8.40 सरकार ने विभिन्न राज्यों से 64,000 कि.मी. से अधिक की राज्य सड़कों को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में घोषित किये जाने के लिए प्रस्ताव प्राप्त किये हैं जिसमें से

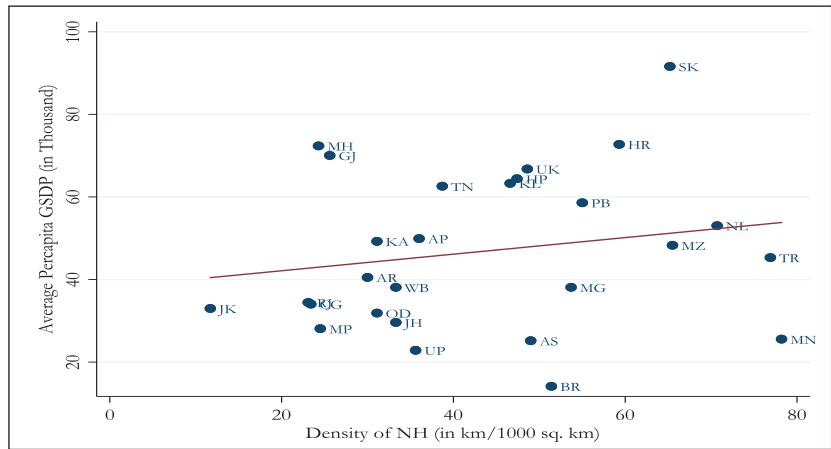
मंत्रालय ने लगभग 10,000 कि.मी. के सड़क/मार्गों को नये राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में घोषित कर दिया है। अभी तक राज्य राजमार्ग के 3180 कि.मी. को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में परिवर्तित कर दिया गया है। राज्य सड़कों के राष्ट्रीय राजमार्ग में राज्यवार परिवर्तन सारणी 9 में दिखाए गए हैं।

चित्र 5: जीएसडीपी प्रतिशत के रूप में राष्ट्रीय राजमार्ग के घनत्व तथा व्यापार का संबंध



स्रोत: सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय

चित्र 6: राष्ट्रीय राजमार्ग के घनत्व तथा प्रति व्यक्ति जीएसडीपी के बीच संबंध



स्रोत: सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय

8.41 भारत की सड़क घनता, क्षेत्रफल के 1.66 कि.मी./वर्ग कि.मी. पर जापान (0.91 कि.मी./वर्ग कि.मी.) यू.एस.ए. (0.67 कि.मी./वर्ग कि.मी.), चीन (0.46 कि.मी./वर्ग कि.मी.), ब्राजील (0.18 कि.मी./वर्ग कि.मी.) तथा रूसी संघ (0.08 कि.मी./वर्ग कि.मी.) से बहुत अधिक थी। भारत में पक्की डामर वाली सड़कों की लंबाई, कुल सड़कों की लंबाई का 61 प्रतिशत थी जो कि यूनाइटेड किंगडम (100 प्रतिशत), कोरिया (83 प्रतिशत), रूस (71 प्रतिशत) तथा चीन (68 प्रतिशत) से बहुत कम थी। सरकार का भारतीय राज्यों में राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने पर ध्यान केन्द्रित करने से व्यापार और प्रति व्यक्ति आय पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ता है। दो रोचक संबंध

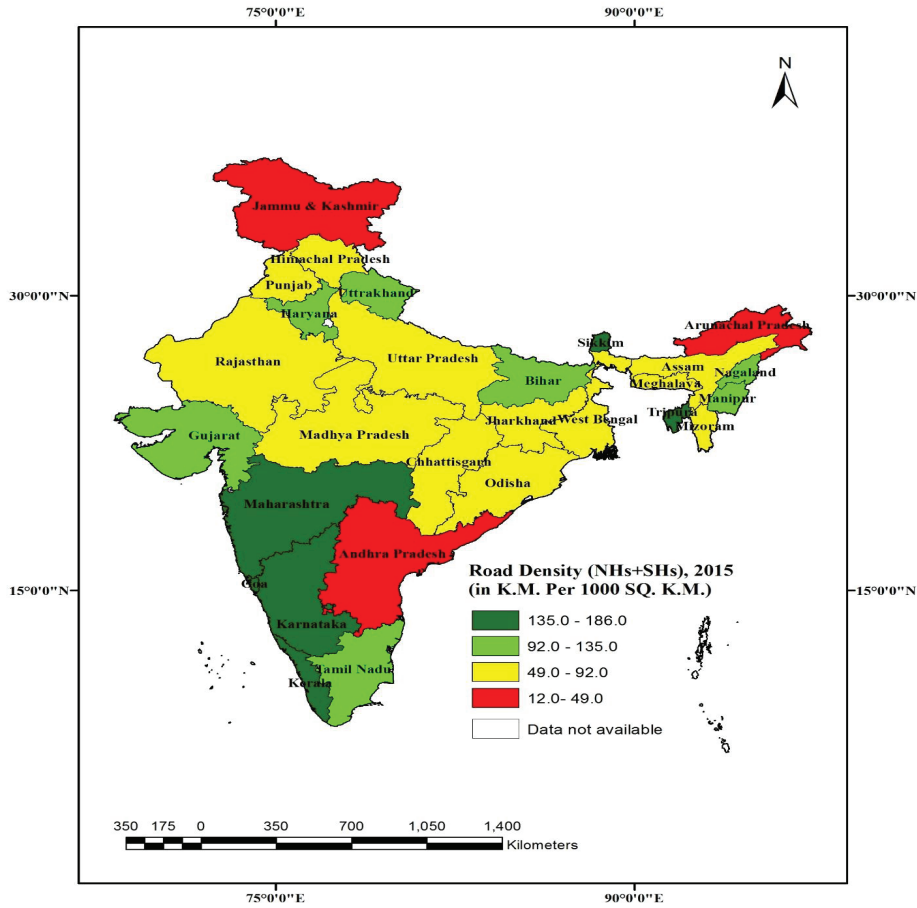
निम्नानुसार स्थापित किये जा सकते हैं।

- भारतीय राज्यों में जितना अधिक राष्ट्रीय राजमार्गों का घनत्व होगा सकल राज्य घरेलू उत्पाद (जीएसडीपी) के प्रतिशत के रूप में अंतरराज्यीय व्यापार (निर्यात+आयात) उतना ही अधिक होगा (चित्र 5)¹।
- भारतीय राज्यों में राष्ट्रीय राजमार्गों के घनत्व और प्रति व्यक्ति आय के बीच सकारात्मक संबंध है। जितना अधिक राष्ट्रीय राजमार्गों का घनत्व उतनी अधिक प्रति व्यक्ति जीएसडीपी (चित्र 6)²।

¹ यहाँ पर राष्ट्रीय राजमार्गों का राज्य-वार घनत्व राष्ट्रीय राजमार्ग और परिवहन मंत्रालय और जीएसडीपी के प्रतिशत के रूप में व्यापार आर्थिक समीक्षा 2016-17, खंड 1 से लिया गया है। इस चित्र में समीक्षा में राज्यों में राष्ट्रीय राजमार्गों और व्यापार के बीच संबंध दर्शाया गया है।

² चित्र 6 राष्ट्रीय राजमार्गों के राज्य वार घनत्व और प्रति व्यक्ति सकल राज्य घरेलू उत्पादों के बीच संबंध दर्शाता है।

मानचित्र 1: भारत में राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच) तथा राज्य राजमार्ग (एसएच) का घनत्व (क्षेत्रफल के कि.मी. प्रति हजार वर्ग कि.मी. में)



स्रोत: सांख्यिकी एवं कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय

8.42 राष्ट्रीय राजमार्ग देश भर में मध्यम और लंबी दूरी के अंतर शहर यात्रियों और माल के यातायात को सुसाध्य बनाते हैं जबकि राज्यों के राजमार्ग राज्य के भीतर प्रमुख केन्द्रों के बीच यातायात के लिए आशयित हैं। महाराष्ट्र, कर्नाटक, केरल और गोवा जैसे अपेक्षाकृत विकसित राज्यों में राष्ट्रीय एवं राज्य स्तरीय राजमार्गों का घनत्व अधिक है। इनके बाद गुजरात, तमिलनाडू, बिहार, हरियाणा और अनेक पर्वतीय राज्यों का अनुक्रम आता है (मानचित्र-1)।

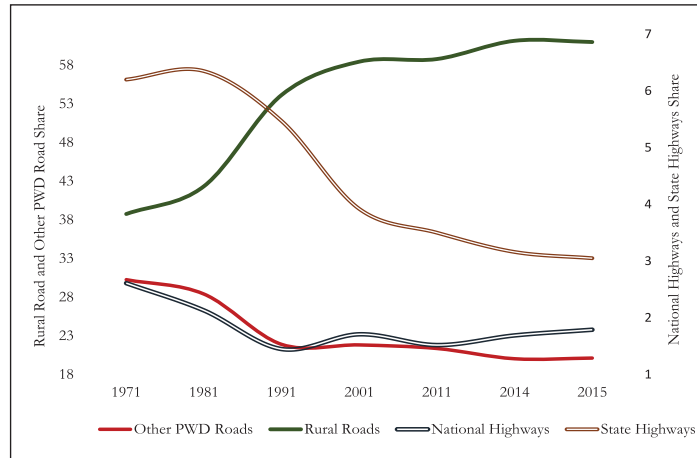
लोक निर्माण विभाग की अन्य सड़कों, विशेषतया जिले की सड़कों के निर्माण की नीति

8.43 लोक निर्माण विभाग की अन्य सड़कों में उस राज्य/संघ राज्य क्षेत्र के लोक निर्माण विभाग द्वारा बनाई गई और रखरखाव की गई जिले की सड़कों व ग्रामीण सड़कों

शामिल हैं। ये सड़कें विद्यालयों और चिकित्सा केन्द्रों तक पहुंच के साथ गांवों के कृषि व अन्य उत्पादों को आसपास के शहरों तक ढुलाई की पहुंच में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती हैं। लोक निर्माण विभाग की अन्य सड़कों, जो अंतरा-जिला आवागमन हेतु मुख्य सड़कों के रूप में कार्य करती हैं, का हिस्सा विगत समय में कम हुआ है (चित्र 7)। भारत में सड़क नेटवर्क में सबसे बड़ा हिस्सा ग्रामीण सड़कों (61 प्रतिशत) का है। वर्ष 2015 में लोक निर्माण विभाग की अन्य सड़कों का हिस्सा दूसरा सबसे बड़ा (20 प्रतिशत), शहरी सड़कें (9 प्रतिशत), परियोजनागत सड़कें (5 प्रतिशत), राज्यों के राजमार्ग (3 प्रतिशत) और राष्ट्रीय राजमार्ग (2 प्रतिशत) बैठता है।

8.44 सरकार प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के जरिए बस्तियों को ग्रामीण सड़कों के माध्यम से जोड़ रही है

चित्र 7: श्रेणियों के अनुसार सड़क नेटवर्क (प्रतिशत)



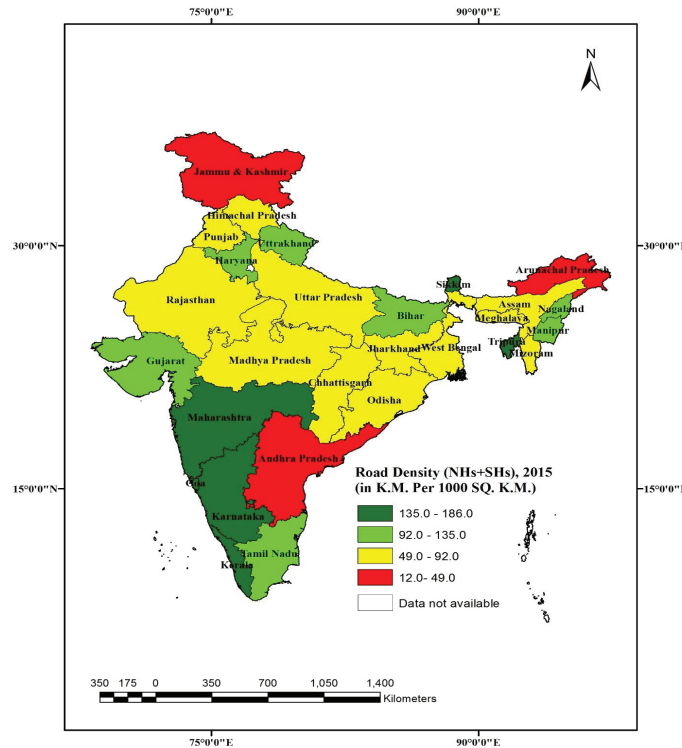
स्रोत: स्टैटिकल ईयर बुक, 2017, सांख्यिकी एवं कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय

जो एक केन्द्र प्रायोजित योजना है। जिले की सड़कें प्रमुख सड़कों और ग्रामीण सड़कों के बीच संपर्क का महत्वपूर्ण कार्य करती हैं। मानचित्र-2 भारतीय राज्यों में प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना की सड़कों का घनत्व दर्शाता है। प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना की सड़कों का घनत्व बिहार, ओडिशा, मध्यप्रदेश, पश्चिम बंगाल, सिक्किम और त्रिपुरा जैसे राज्यों में अधिक है; जबकि यह घनत्व जम्मू

और कश्मीर, गुजरात, केरल और अरुणाचल प्रदेश में कम है। गुजरात, केरल जैसे तुलनात्मक विकसित राज्यों में राष्ट्रीय राजमार्गों और राज्य राजमार्गों का घनत्व अधिक है, जबकि इन राज्यों में प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना के अंतर्गत निर्मित ग्रामीण सड़कों का घनत्व कम है।

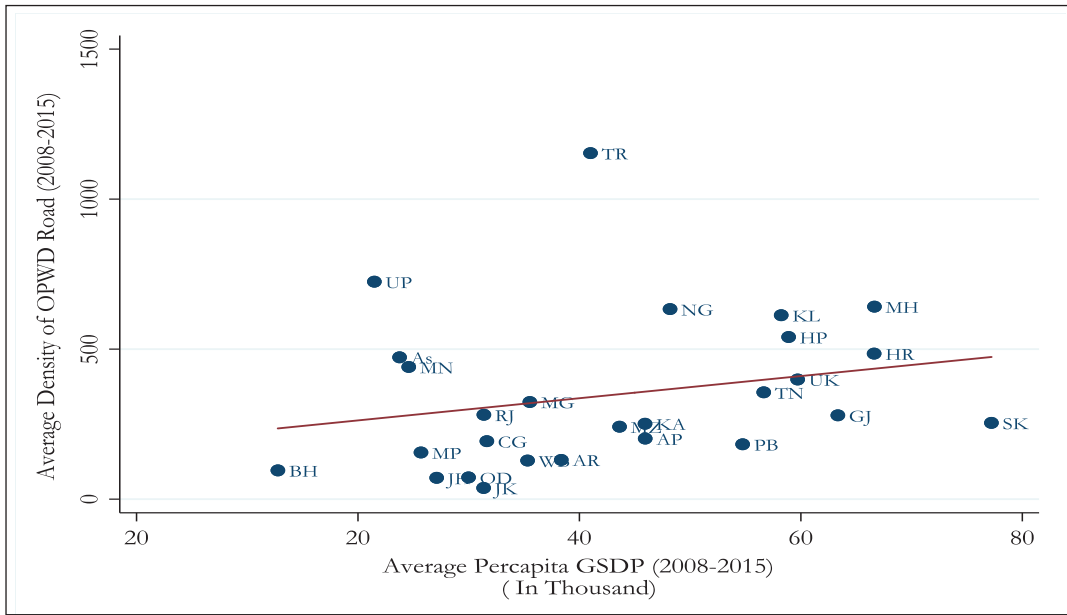
8.45 भारतीय राज्यों में प्रति व्यक्ति जीएसडीपी और

मानचित्र 2: भारत में पीएमजीएसवाई सड़क का घनत्व (क्षेत्रफल के कि.मी. प्रति हजार वर्ग कि.मी. में)



स्रोत: सांख्यिकी एवं कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय

चित्र 8: प्रति व्यक्ति जीएसडीपी तथा ओपीडब्ल्यू की सड़क के घनत्व के बीच संबंध



स्रोत: सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय

ओपीडब्ल्यूडी सड़कों के घनत्व के बीच सकारात्मक संबंध है (चित्र 8)। बिहार, ओडिशा, छत्तीसगढ़, झारखंड तथा जम्मू एवं कश्मीर, पश्चिम बंगाल, मध्य प्रदेश जैसे कई निम्न प्रति व्यक्ति जीएसडीपी वाले अल्प विकसित राज्यों में ओपीडब्ल्यूडी/जिला सड़कों का घनत्व बहुत कम है। असल में, नागालैंड, त्रिपुरा, असम और मणिपुर जैसे पूर्वोत्तर के कई राज्यों में यह घनत्व अधिक है। जिला मुख्यालय और मंडियों आदि तक पहुंच की व्यवस्था करने और आर्थिक कार्यकलाप बढ़ाने के लिए राज्यों के राजमार्गों को संपर्क सुसाध्य बनाने के लिए विशेष परियोजनाओं के जरिए जिले की सड़कों सहित ओपीडब्ल्यूडी सड़कें बनाने की जरूरत है।

सड़क क्षेत्र में रुकी हुई परियोजनाएं और एनपीए की स्थिति

8.46 सितंबर 2017 की स्थिति के अनुसार सभी क्षेत्रों में कुल 1263 चालू निगरानीगत परियोजनाओं में से 3,17,373.9 करोड़ रुपए की (मूल) लागत वाली 482 परियोजनाएं सड़क परिवहन और राजमार्गों की हैं। इनमें से 43 परियोजनाएं लागत वृद्धि और 74 परियोजनाएं निर्माण काल में वृद्धि का सामना कर रही हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम के विभिन्न चरणों में चल रही कुछ परियोजनाएं मुख्यतया, भूमि अधिग्रहण, सुविधाओं में बदलाव, ठेकदारों का घटिया प्रदर्शन, पर्यावरण/वन/वन्यजीव स्वीकृतियों, रेलवे के साथ सड़क ऊपरीगामी पुलों (आरओबी) और सड़क अधोगामी

पुलों (आरयूबी) के मुद्दे, अतिरिक्त सुविधाओं हेतु जनता के आंदोलन और ठेकदारों के साथ विवाचन/संविदात्मक विवाद, आदि की समस्याओं के कारण हैं।

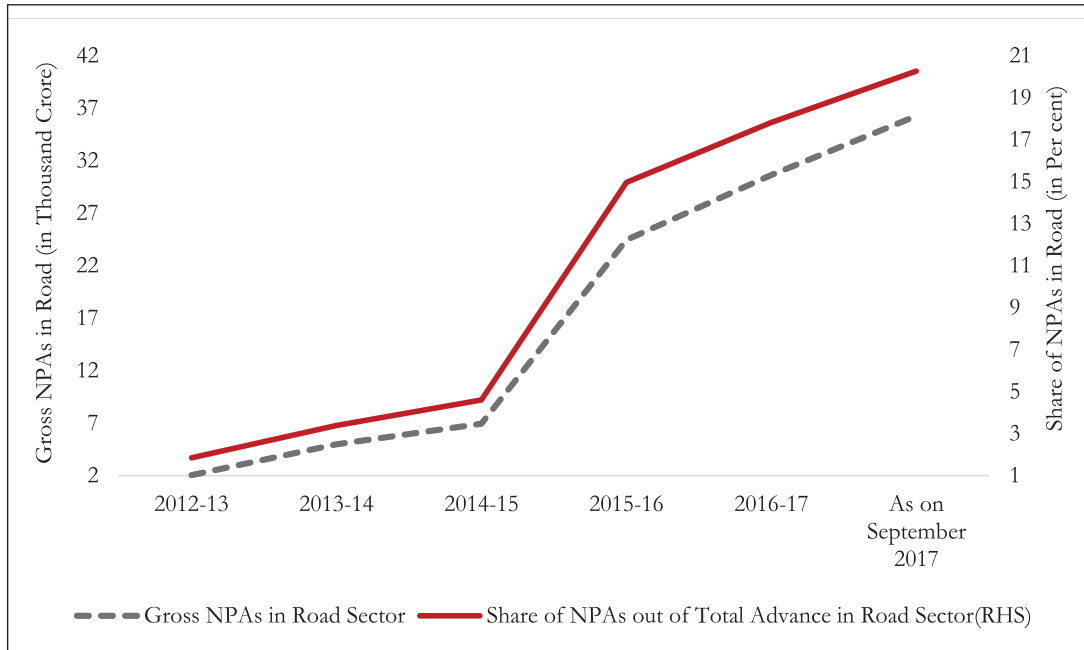
8.47 वर्ष 2012-13 के दौरान सड़क क्षेत्र को दिया गया कुल ऋण 1,27,430 करोड़ रुपए था जो सितंबर 2017-18 में बढ़कर 1,80,277 करोड़ रुपए हो गया है। सड़क क्षेत्र में दिए गए कुल ऋण में से गैर-निष्पादनकारी परिसंपत्तियों (एनपीए) का हिस्सा 2012-13 में 1.9 प्रतिशत से बढ़कर सितंबर 2017-18 में 20.3 प्रतिशत हो गया है (चित्र 9)।

राष्ट्रीय राजमार्गों की रुकी हुई परियोजनाओं के पुनरुद्धार हेतु किए गए उपाय

8.48 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय तथा भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण रुकी हुई परियोजनाओं की मानीटरिंग कर रहे हैं। जहां कहीं वास्तविक कार्य पूर्ण होना तय हो गया है वहां रुकी हुई परियोजनाओं के पुनरुद्धार हेतु एनएचएआई द्वारा एकबारगी निधियों का निवेश किया जाता है। इन निधियों की व्यवस्था सड़कों के विकास हेतु एनएचएआई के पास रखी सांझी निधि से की जाती है।

8.49 इसके अतिरिक्त, विलंबित परियोजनाओं को पूरा करने

चित्र 9 : सड़क क्षेत्र में कुल अग्रिम राशि में से एनपीए का हिस्सा



स्रोत: भारतीय रिजर्व बैंक

में तेजी लाने के लिए परियोजना निर्माताओं, राज्य सरकारों व ठेकेदारों, रियायतग्राहियों/ठेकेदारों के साथ नियमित रूप से बैठकें आयोजित की जाती हैं। भूमि अधिग्रहण और पर्यावरण स्वीकृतियों को सरल व कारगर बनाने, इक्विटी निवेशकों की निकासी, प्रीमियम का पुनः निर्धारण, विवाद निपटान तंत्र में सुधार और विभिन्न स्तरों पर बार-बार पुनरीक्षा करने के अनेक उपाय किए गए हैं।

8.50 परियोजनाओं का क्रियान्वयन सुसाध्य बनाने के लिए इंजीनियरिंग, अधिप्राप्ति और निर्माण (ईपीसी) की बजाय संकर वार्षिकी मॉडल (एचएएम) अपनाया गया है। एचएएम के अंतर्गत पूंजी व्यय आस्थगित कर दिया जाता है (बॉक्स 8.2) और इससे ईपीसी मोड में परियोजनाओं की तुलना में निर्माण के वर्षों के दौरान निधियों की कम राशि की जरूरत पड़ती है। इसके अतिरिक्त, टोल-संचलन-अंतरण (टीओटी) मॉडल, टोल राजस्व का प्रतिभूतिकरण, 'अवसंरचना निवेश न्यास' मार्ग अपनाकर जीवन बीमा निगम, दीर्घावधिक पेंशन निधियों आदि सहित अन्य नवीन वित्त पोषण विकल्पों के जरिए परियोजनाओं के मुद्रीकरण जैसी पहलें की गई हैं ताकि पहले से प्रचालनरत परियोजनाओं के बल पर बाजार से नई पूंजी आकर्षित की जा सके। अनुकूल नीतिगत हस्तक्षेपों के चलते लगभग 88 प्रतिशत परियोजनाएं ठीक रास्ते पर आ गई हैं अथवा समुचित रूप से पुनः तैयार और पुनः संरचित

की गई हैं। रूकी हुई परियोजनाओं की कुल संख्या घटकर तीन रह गई है।

भारत माला परियोजना

8.51 भारतमाला परियोजना राजमार्ग क्षेत्र के लिए नया सर्वसमाहक (अंब्रेला) कार्यक्रम है जो आर्थिक कारीडोर, अंतर कारीडोर और फीडर मार्गों के निर्माण, राष्ट्रीय कारीडोर दक्षता सुधार, सीमा और अंतरराष्ट्रीय संपर्क सड़कें, तटीय और बंदरगाह संपर्क सड़कें तथा ग्रीन-फील्ड एक्सप्रेसवे जैसे प्रभावी हस्तक्षेपों के जरिए महत्वपूर्ण अवसंरचना अंतरों को पाटते हुए देश भर में माल और यात्री आवागमन की दक्षता इष्टतम करने पर केंद्रित होगी। चरण-1 में कुल लगभग 24,800 किलोमीटर सड़कें बनाने का प्रस्ताव है। इसके अतिरिक्त, चरण-1 में एनएचडीपी के अंतर्गत 10,000 किलोमीटर के शेष सड़क निर्माण कार्य भी शामिल हैं। चरण-1 के लिए अनुमानित परिव्यय 5,35,000 करोड़ रुपए है। इस कार्यक्रम का उद्देश्य समग्र राजमार्ग निर्माण/सुधार कार्यक्रम हेतु अधिकतम संसाधन आवंटन प्राप्त करना है।

रेलवे

8.52 सरकार परिवहन के अन्य साधनों से कड़ी प्रतिस्पर्धा का सामना करने के लिए विभिन्न परिवर्तनकारी उपायों की

बॉक्स 8.2. संकर वार्षिकी मॉडल (हैम)

संकर वार्षिकी मॉडल (हैम) दो मॉडलों अर्थात ईपीसी (इंजीनियरिंग, अधिप्राप्ति और निर्माण) मॉडल और बोट-वार्षिकी (बनाओ, चलाओ, अंतरण) मॉडल का संगम है। ईपीसी मॉडल के अंतर्गत निजी निर्माता सड़कों का निर्माण करते हैं और इनकी सड़कों के स्वामित्व, टोल संग्रहण अथवा रखरखाव में कोई भूमिका नहीं है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण निजी निर्माताओं को सड़क के निर्माण हेतु भुगतान करता है। सरकार इस सड़क के पूर्ण स्वामित्व के चलते टोल संग्रहण की पूरी देख भाल और सड़क का रखरखाव करती है।

बीओटी मॉडल के अंतर्गत निजी निर्माताओं की सड़क निर्माण, प्रचालन और सड़क के रखरखाव की करार के अनुसार निर्दिष्ट वर्षों तक सक्रिय भूमिका होती है। प्रचालन के वर्ष पूरे होने पर निजी निर्माता यह परिसंपत्ति सरकार को लौटा देते हैं। बीओटी के अंतर्गत सहमति के अनुसार निजी निर्माता टोल राजस्व (बीओटी टोल मॉडल) अथवा सरकार से वार्षिकी फीस (बीओटी वार्षिकी मॉडल), का संग्रहण करके परियोजनाओं हेतु वित्तपोषण की सारी व्यवस्था करते हैं। बीओटी वार्षिकी मॉडल में टोल राजस्व जोखिम सरकार द्वारा उठाया जाता है। सरकार निजी निर्माताओं को सड़कों के निर्माण व रखरखाव के लिए पूर्व निर्धारित वार्षिकी देती है।

हैम ईपीसी (40 प्रतिशत) और बीओटी-वार्षिकी (60 प्रतिशत) मॉडल से मिलकर बना है। सरकार की तरफ से भारतीय राष्ट्रीय प्राधिकरण कुल परियोजना लागत का 40 प्रतिशत मीलस्टोन से जुड़ी पांच किस्तों में जारी करता है। शेष 60 प्रतिशत की व्यवस्था निर्माता द्वारा स्वयं की जाती है। निर्माता सामान्यतया परियोजना लागत के 20-25 प्रतिशत से अधिक का निवेश नहीं करता है बल्कि शेष ऋण से जुटाता है।

बीओटी टोल माडल में निजी निर्माता निवेश की अपनी इच्छा नहीं दर्शाते थे क्योंकि उन्हें या तो इक्विटी अंशदान अथवा ऋण के जरिए समूचे वित्तपोषण की पूर्ण व्यवस्था करनी होती थी। एनपीए से जुड़ रहे बैंक इन परियोजनाओं हेतु उधार देने के अनिच्छुक होते थे। चूंकि वार्षिकी जैसे क्षतिपूर्ति ढांचे की व्यवस्था नहीं थी, इन निर्माताओं को निम्न यातायात वाली परियोजनाओं में पूरा जोखिम लेना होता था। हैम माडल की बात बेहतर वित्तीय तंत्र की जरूरत के कारण उत्पन्न हुई, जहां जोखिम निर्माताओं और सरकार के बीच रहेगा।

पहल कर रही है ताकि रेलवे को सही मार्ग पर बनाए रखा जा सके। ये उपाय महत्वपूर्ण क्षेत्रों अर्थात डेडिकेटेड फ्रेट कारीडोर, हाई स्पीड रेल, उच्च क्षमता का चल स्टाक, अंतिम छोर तक रेल संपर्क, पत्तन संपर्क में निवेशों को प्राथमिकता देना और निजी व विदेशी प्रत्यक्ष निवेश आकर्षित करने पर केंद्रित हैं। वर्ष 2017-18 (सितंबर 2017 तक) के दौरान भारतीय रेलवे ने राजस्व अर्जन के 2016-17 (सितंबर 2016 तक) 531.23 मिलियन टन की तुलना में 558.10 मिलियन टन की दुलाई की है। यहां 5.06 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

8.53 माल दुलाई में भारतीय रेलवे का हिस्सा विगत अवधि में गिरता रहा है जो मुख्यतया गैर-प्रतिस्पर्धी टैरिफ संरचना के कारण है। हालांकि पिछले वर्ष की तुलना में यात्री किराया कमोबेस बराबर बना हुआ है जबकि माल भाड़े में तीव्र वृद्धि हुई है। रेलवे परिवहन को आकर्षक बनाने और रेलवे के हिस्से में अधोगामी प्रवृत्ति रोकने के लिए 2016-17 में अनेक पहलें की गई थी जिनमें टैरिफ यौक्तिकरण, नई वस्तुओं का वर्गीकरण, स्टेशन-दर-स्टेशन की दरों हेतु नए नीतिगत मार्गनिर्देश, आधानीकरण के जरिए माल भाड़ा समूह का विस्तार, लौह अयस्क के निर्यात हेतु दोहरी मालभाड़ा नीति वापिस लेना, कोयला टैरिफ का

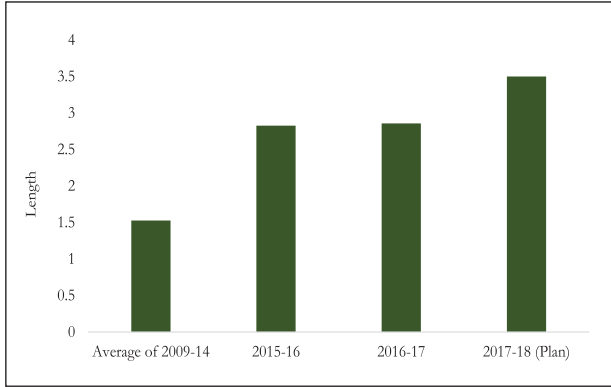
यौक्तिकरण, मेरी गो राउंड (एमजीआर) प्रणाली के नीतिगत मार्ग निर्देश, खुले व समतल वैगनों में बोराबंद सामान की लदाई में छूट, रोल-आन, रोल-आफ (रो-रो) सेवाओं जैसे वितरण के नए माडल, अल्प सीमा रियायत की पुनः शुरूआत और प्रभार हेतु न्यूनतम दूरी में कमी, मालभाड़ा व्यवसाय में डिजीटल भुगतान, दीर्घावधिक टैरिफ संविदा नीति (जो ग्राहकों को टैरिफ स्थायित्व और आकर्षक छूट की व्यवस्था करेगी) और खाली प्रवाह वाली दिशा में लदे हुए यातायात हेतु उदारीकृत स्वचालित मालभाड़ा छूट योजना, आदि शामिल हैं।

8.54 उपर्युक्त पहलों के अतिरिक्त, सरकार ने रेलवे के अवसंरचना विकास पर बल दिया है। पिछले तीन वर्ष के दौरान ब्राड ग्रेज लाइनें चालू करने और विद्युतीकरण पूरा करने की गति बढ़ाई गई है (चित्र 10)। पिछले तीन वर्ष के दौरान पूंजी निवेश भी बढ़ाया गया है (चित्र 11)।

स्टेशनों के पुनर्विकास संबंधी अवसंरचना की स्थिति

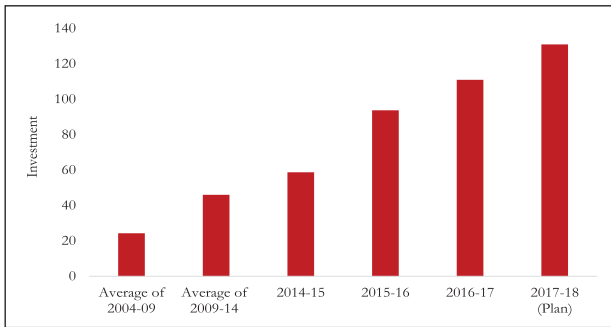
8.55 'स्टेशनों का पुनर्विकास' देश में रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास हेतु यात्री-किराया राजस्व सृजित नहीं करने वाली सबसे बड़ी परियोजना है और इसे अवसंरचना उप-क्षेत्रों की

**चित्र 10: शुरू हो चुकी ब्राड गेज लाइन
(हजार कि.मी.)**



स्रोत: रेल मंत्रालय

चित्र 11: पूंजी निवेश (हजार करोड़ रु. में)



स्रोत: रेल मंत्रालय

सुमेलित सूची में शामिल किया गया है। स्टेशन पुनर्विकास कार्यक्रम में स्टेशनों की खाली हो सकने वाली जगहों के अंदर और उनके आसपास रेलवे की भूमि का वाणिज्यिक विकास किए जाने की परिकल्पना की गई है। पुनर्विकसित किए जाने वाले स्टेशन यात्रियों को विश्वस्तर की सुविधाएं व सेवाएं मुहैया कराएंगे। स्टेशन पुनः विकास विभिन्न तरीकों के माध्यम से किया गया है, जैसे जोनल रेलवे, भारतीय रेलवे स्टेशन विकास कारपोरेशन लि., जे.वी. और स्मार्ट सिटी एस.पी.वी., रेलवे पी.एस.यू. तथा राज्य सरकारों के सहयोग से।

8.56 इससे भी बढ़कर, स्टेशनों के आसपास किया गये वाणिज्यिक विकास उस शहर के महत्वपूर्ण केंद्र बन जाएंगे और वाणिज्यिक व अतिथ्य विकास गुणवत्तापूर्ण खुदरा, की व्यवस्था करेंगे। इसके अतिरिक्त, पुनर्विकसित स्टेशन डिजिटल साइन बोर्ड, एस्केलेटर/एलीवेटर, सेल्फ टिकेटिंग काउंटर, एक्जीक्यूटिव लाउंज, सामान की स्क्रीनिंग की मशीनें, वॉक वे, यात्रियों को रोके रखने की सुविधाएं,

छतों और फर्शों की भव्य एवं विशिष्ट रचनाएं तथा भुगतान पर एवं निशुल्क वाइ-फाई जैसी व्यवस्थाएं प्रदान करेंगे। स्मार्ट शहरों के रूप में पहचाने गए शहरों में स्टेशन पुनः विकास परियोजनाओं के समेकित नियोजन के लिए, रेल मंत्रालय द्वारा आवास और शहरी कार्य मन्त्रालय के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं। रेल भूमि विकास प्राधिकरण एन.वी.सी.सी. (इंडिया) लि. द्वारा संयुक्त रूप से इस योजना के अन्तर्गत पुनः विकास के लिए 10 स्टेशनों को चुना गया है।

मेट्रो रेल तंत्र

8.57 तेजी से होते शहरीकरण ने जन सुविधाओं और परिवहन से जुड़े बुनियादी ढांचे की मांग में बढ़ोतरी की है। अधिक क्षमता वाली रेल आधारित जन परिवहन प्रणाली, जिसे मेट्रो के नाम से जाना जाता है, को शहरी परिवहन की समस्या के समाधान के रूप में देश भर में तेजी से स्वीकारा जा रहा है। दिल्ली मेट्रो की सफलता के बाद, अनेक शहरों में मेट्रो रेल तंत्र को कार्यान्वित किया गया है अथवा वहां इसकी योजना बना रही है। भारत सरकार मेट्रो रेल परियोजनाओं सहित जन परिवहन की व्यवस्था में सुधार लाने के लिए शहरों को वित्तीय सहायता दे रही है। दिल्ली, नोएडा, गुरुग्राम, कोलकाता, मुंबई, चेन्नई, बंगलुरु, हैदराबाद, जयपुर, लखनऊ और कोच्ची जैसे शहरों में इस समय 425 कि॰मी॰ लम्बा मेट्रो रेल तंत्र प्रचालित है और विभिन्न शहरों में दिसम्बर 2017 तक लगभग और 684 कि॰मी॰ अभी निर्माणाधीन है।

8.58 चूंकि मेट्रो रेल परियोजनाओं में बहुत अधिक पूंजी लगती है इसलिए केवल सरकारी खजाने से मेट्रो रेल परियोजनाओं को वित्त पोषित करना कठिन है। इस संदर्भ में भारत सरकार ने देश में मेट्रो रेल के विस्तार के लिए एक पारितन्त्र स्थापित करने की दृष्टि से मेट्रो रेल नीति 2017 अधिसूचित की है। इस नीति में अंतरराष्ट्रीय उदाहरणों से लिए गए सबक शामिल हैं और यह आर्थिक, सामाजिक और पर्यावरणीय दृष्टि से मेट्रो रेल परियोजनाओं की व्यवहार्यता बढ़ाने में व्याप्त अंतराल को पाटती है।

नागर विमानन

8.59 भारत बेची गई घरेलू टिकटों के संदर्भ में विश्वभर में तीसरा सबसे बड़ा और सर्वाधिक तेजी से बढ़ता घरेलू विमानन बाजार है। वर्ष 2016-17 में घरेलू यात्री प्रस्थान में

वार्षिक वृद्धि 23.5 प्रतिशत थी जबकि संयुक्त राज्य अमरीका में यह वृद्धि 3.3 प्रतिशत और चीन में 10.7 प्रतिशत थी।

8.60 घरेलू यात्री यातायात में 2007-08 से 2016-17 के दौरान 9.89 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर) दर्ज की गई। वर्ष 2017-18 (अप्रैल-सितंबर) में, घरेलू एयरलाइनों में 57.5 मिलियन यात्रियों ने यात्रा की, जो पिछले वर्ष की तदनु रूप अवधि की तुलना में 16 प्रतिशत की वृद्धि दर दर्शाती है। अनुसूचित भारतीय और विदेशी कैरियरों ने भारत आने-जाने वाले 29.2 मिलियन यात्रियों की यात्रा सुसाध्य बनाई और इस में पिछले वर्ष की तदनु रूप अवधि की तुलना में 2017-18 (अप्रैल-सितंबर) में 9 प्रतिशत की वृद्धि दर देखी गई। इस अवधि में, ढुलाई किया गया घरेलू हवाई कार्गो 0.61 मिलियन मी. टन रहा जो पिछले वर्ष की तदनु रूप समयावधि की तुलना में 10.27 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है तथा अंतरराष्ट्रीय हवाई कार्गो 1.07 मिलियन मी. टन रहा जो 19.02 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है।

नागर विमानन क्षेत्र के विकास के लिए किए गए हालिया उपाय निम्नानुसार हैं:

क्षेत्रीय संपर्क योजना—‘उड़ें देश का आम नागरिक’ (आरसीएस-उड़ान)

8.61 क्षेत्रीय दृष्टि से महत्वपूर्ण शहरों में जनता के लिए विमान सेवाओं को सुलभ और सस्ता बनाने के लिए अक्टूबर, 2016 में आरसीएस-उड़ान योजना शुरू की गई। यह योजना बाजार आधारित क्षेत्रीय संपर्क को बढ़ावा देने की विश्वस्तर की अपने किस्म की पहली योजना है। 27 राज्यों/ संघ राज्य क्षेत्रों ने आरसीएस-उड़ान के तहत केन्द्र सरकार के साथ समझौता ज्ञापनों पर पहले ही हस्ताक्षर कर लिए हैं। निजी क्षेत्र की अनेक एयरलाइनें इस योजना में सक्रिय भागीदारी कर रही हैं।

विमानपत्तन विकास

8.62 50 असेवित और अल्पसेवित विमान पत्तनों/एयरस्ट्रिप के पुनरुद्धार के लिए 4500 करोड़ रुपए का प्रावधान सरकार की बजटीय सहायता से किया गया है और यह कार्य दिसंबर, 2018 तक पूरा किया जाएगा। एयरस्ट्रिप/विमान पत्तनों का पुनरुद्धार “मांग प्रेरित” होगा, जो एयरलाइन प्रचालकों तथा राज्य सरकारों द्वारा की गई दृढ़ वचनबद्धता पर निर्भर करेगा।

8.63 सरकार ने देश में 18 ग्रीनफील्ड विमानपत्तनों की स्थापना के लिए सिद्धांततः अनुमोदन दे दिया है। इनमें गोवा में मोपा, महाराष्ट्र में नवी मुंबई, शिरडी और सिंधुदुर्ग, कर्नाटक

में बीजापुर, गुलबर्गा, हसन और शिमोगा, कर्नाटक में कन्नूर, पश्चिम बंगाल में दुर्गापुर, मध्यप्रदेश में डाबरा, सिक्किम में पाकयोंग, पुदुच्चेरी में कराईकाल, उत्तर प्रदेश में कुशीनगर, गुजरात में धोलरा और आंध्र प्रदेश में डगधरती मेंडल, भोगपुरम और ओरवाकल्लू शामिल हैं। सरकार ने इन 5 ग्रीनफील्ड विमानपत्तनों के लिए “स्थल संबंधी स्वीकृति” दे दी है: पंजाब में मछीवाड़ा, अरुणाचल प्रदेश में ईटानगर, झारखंड में जमशेदपुर, राजस्थान में अलवर और तेलंगाना में कोठागुडम।

विमान सेवाओं का उदारीकरण

8.64 भारत-अफगानिस्तान विमान माल ढुलाई गलियारा: अफगानिस्तान और भारत के बीच हवाई भाड़ा गलियारा स्थापित करने से संबंधित निर्णय सितंबर, 2016 में लिया गया था। यह गलियारा अफगानिस्तान को, जो भूमि से घिरा एक देश है, विशेषकर जल्दी नष्ट हो जाने वाली वस्तुओं के लिए भारत में बाजार उपलब्ध कराएगा और अफगान व्यापारियों को भारत के आर्थिक विकास और व्यापार नेटवर्क से अपने लाभार्थ फायदा उठाने का अवसर देगा।

8.65 भारत और सर्बिया के बीच वायु सेवा करार: दिनांक 31.01.2003 को हस्ताक्षरित करार को और उदार बनाया गया है और मई, 2017 में इसे अद्यतन रूप दिया गया है ताकि दोनों देशों के बीच व्यापार, निवेश, पर्यटन और सांस्कृतिक आदान-प्रदान को और बढ़ावा दिया जा सके। यह करार अधिक सुरक्षा एवं संरक्षण सुनिश्चित करते हुए दोनों देशों की वायु कैरियर सेवाओं के लिए अधिक संपर्क सुविधा और वाणिज्यिक अवसरों का समर्थकारी माहौल देगा।

पोत परिवहन

8.66 पोत परिवहन किसी भी देश के वस्तु व्यापार का महत्वपूर्ण संकेतक होता है। मात्रा के संदर्भ में भारत के व्यापार का लगभग 95 प्रतिशत और मूल्य के संदर्भ में 68 प्रतिशत व्यापार का परिवहन समुद्र के जरिए होता है। 31 अक्टूबर, 2017 की स्थिति के अनुसार, भारत के पास 18.59 मिलियन (12.23 मिलियन जीटी) के डेड वेट टनेज वाला 1,359 पोत बेड़ा है जिसमें भारतीय नियंत्रणाधीन टनेज भी शामिल है और इसमें भारतीय पोत परिवहन निगम लगभग 34 प्रतिशत, अधिकतम हिस्सा है। इसमें से 16.98 मिलियन डीडव्यूटी (10.77 मिलियन जीटी) के लगभग 437 पोत भारत के महासागरीय व्यापार को संचालित करते हैं और शेष पोत तटीय व्यापार से जुड़े कार्य करते हैं।

8.67 भारतीय टनेज की वृद्धि के लिए और भारतीय व्यापार में भारतीय जहाजों की अधिक भागीदारी को बढ़ावा देने के

लिए, सरकार ने अनेक कदम उठाए हैं जिनमें भारतीय ध्वज वाले जहाजों में इस्तेमाल किए गए बंकर फ्यूल पर जीएसटी को 18 प्रतिशत से घटाकर 5 प्रतिशत कर दिया गया है; विदेशी ध्वज वाले जहाजों की तुलना में भारतीय ध्वज वाले जहाजों पर रोजगाररत भारतीय नाविकों की कर-व्यवस्था में भी समता लाई गई है; भारतीय नियंत्रणाधीन टनेज (आईसीटी) योजना के बाधारहित कार्यान्वयन हेतु मौजूद अड़चनों को हटाया गया है जो भारतीय कंपनियों को विदेशी ध्वज वाले जहाजों के स्वामित्व की अनुमति देती है; और पोत के पंजीकरण, चार्टरिंग की अनुमति प्राप्त करने और चार्टरिंग फीस को ऑनलाइन अदा करने जैसी प्रक्रियात्मक अनुपालन संबंधी कार्यों को आसान बनाया गया है।

पोत निर्माण और पोत मरम्मत उद्योग के लिए गुंजाइश

8.68 पोत निर्माण एक विनिर्माण उद्योग है जिसकी महत्वपूर्ण विशेषता यह है कि इसमें लगभग 65 प्रतिशत मूल्यवर्धन अन्य प्रौद्योगिकीय/सहायक उद्योगों से आता है। भारत में 27 शिपयार्ड हैं जिनमें 6 केंद्र सरकारी क्षेत्र, 2 राज्य सरकारों के अंतर्गत और 19 शिपयार्ड निजी क्षेत्र उपक्रमों के तहत हैं। पोत निर्माण उद्योग प्रत्यक्ष रूप से 30,000 से अधिक लोगों को रोजगार देता है। लेकिन, पिछले वर्षों में इस उद्योग ने अपने आसपास बड़ी संख्या में सहायक यूनितों और उन सविदाकारों का विकास किया है जो लाखों लोगों को रोजगार देते हैं।

8.69 वैश्विक स्तर पर, पोत निर्माण उद्योग में तीन देशों का प्रभुत्व है नामतः दक्षिण कोरिया, चीन और जापान, जो मिलकर पोत निर्माण उद्योग के 90 प्रतिशत से अधिक हिस्से पर अधिकार रखते हैं। पोत निर्माण से जुड़े प्रमुख राष्ट्र प्रत्यक्ष वित्तपोषण और राजकोषीय प्रोत्साहन देकर अपने उद्योग को सहायता देते हैं। यह उल्लेखनीय है कि भारत अंतर्राष्ट्रीय व्यापार मार्ग पर बहुत अनुकूल स्थिति में अवस्थित है, जहां यह व्यापार मार्ग पर पश्चिम से पूर्व को आ रहे जहाजों को अपनी पोत-मरम्मत गतिविधि के लिए आकर्षित कर सकता है। भारत की भौगोलिक दृष्टि से अनुकूल अवस्थिति, श्रम बल की प्रचुरता और कार्य की गुणवत्ता पोत मरम्मत के व्यवसाय के लिए महत्वपूर्ण आधार है। पोत निर्माण उद्योग के लिए बहुत गुंजाइश मौजूद है जिससे लाभ उठाया जा सकता है, जो न सिर्फ मजबूत विनिर्माण आधार का निर्माण करेगी बल्कि लाखों नौकरियां भी सृजित करेगी।

पत्तन विकास

8.70 वर्ष 2016-17 में, भारतीय पत्तनों पर कार्गो ट्रैफिक में 5.9 प्रतिशत (वर्षानुवर्ष) की वृद्धि हुई जहां प्रमुख पत्तनों पर

6.9 प्रतिशत की वृद्धि हुई और गौण पत्तनों पर 4.2 प्रतिशत की वृद्धि हुई। वर्ष 2017-18 में (31.10.2017 तक) प्रमुख पत्तनों पर संचालित कार्गो ट्रैफिक 382.91 मिलियन टन रहा जबकि वर्ष 2016-17 की तदनु रूप अवधि में यह आंकड़ा 370.81 मिलियन टन रहा था। वर्ष 2017-18 में, लगभग 10,000 करोड़ रुपए के निवेश और लगभग 80 एमएमटीपीए की क्षमता वर्धन वाली परियोजनाएं अभी निर्माण हेतु सौंपी जानी हैं। इनमें से, लगभग 2050 करोड़ रुपए के निवेश वाली और 18 एमएमटीपीए क्षमता वर्धन की 12 परियोजनाएं पहले ही निर्माणाधीन हैं (31.10.2017 की स्थिति के अनुसार)।

8.71 इसके अतिरिक्त, सरकार ने प्रमुख पत्तनों के कार्य निष्पादन में सुधार लाने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं:

- क. प्रमुख पत्तनों को अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप किया गया है और 116 कार्यों की पहचान की गई जिसमें से 86 कार्य लागू किए जा चुके हैं और शेष वर्ष 2019 तक कार्यान्वित कर दिए जाएंगे।
- ख. प्रमुख पत्तनों के संस्थागत ढांचे को आधुनिक बनाने के लिए प्रमुख पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 को प्रतिस्थापित करने के लिए प्रमुख पत्तन प्राधिकरण विधेयक, 2016 दिनांक 16.12.2016 को संसद में प्रस्तुत किया गया है। बाद में इसे विभागीय स्थायी समिति को सौंप दिया गया जिसने जुलाई, 2017 में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है।
- ग. जहाजों के रुकने के समय को कम करने, कार्य सम्पादन के समय को कम करने और भीड़भाड़ को कम करने के लिए 9 प्रमुख पत्तनों पर रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन सिस्टम (आरएफआईडी) प्रचालित किए गए हैं। शेष प्रमुख पत्तनों पर आरएफआईडी प्रचालित करने की प्रक्रिया चल रही है जो मार्च, 2018 तक पूरी हो जाएगी।
- घ. एग्जिम कंटेनरों के लिए प्रमुख पत्तनों पर प्रत्यक्ष पत्तन सुपुर्दगी और प्रत्यक्ष पत्तन प्रवेश की सुविधा शुरू की गई है।

सागरमाला कार्यक्रम

8.72 सागरमाला कार्यक्रम देश में पत्तन प्रेरित विकास को बढ़ावा देने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय का फ्लैगशिप कार्यक्रम है जिसमें भारत की 7,500 किलोमीटर लंबी तट रेखा, 14,500 किलोमीटर लंबे संधाव्य रूप से परिवहन योग्य जलमार्ग और महत्वपूर्ण अंतरराष्ट्रीय समुद्री व्यापार मार्गों पर अनुकूल अवस्थिति का लाभ उठाया जाएगा। सागरमाला कार्यक्रम का मुख्य उद्देश्य कम से कम अवसरचना निवेश करते हुए अंतरराष्ट्रीय और घरेलू व्यापार के लिए संभारिकी

लागत को कम करना है। सागरमाला कार्यक्रम के अंतर्गत, अगले 20 वर्षों में लागू किए जाने के लिए 8 लाख करोड़ रुपए से अधिक के संभावित निवेश की 508 परियोजनाओं की पहचान की गई है। इनमें से 2.17 लाख करोड़ रुपए मूल्य की 289 परियोजनाएं कार्यान्वयन और विकास के विभिन्न चरणों पर हैं। ये परियोजनाएं मुख्यतः निजी अथवा पीपीपी मोड के जरिए कार्यान्वित की जा रही हैं। सागरमाला के बजट शीर्ष के तहत, वर्ष 2017-18 के लिए 945.74 करोड़ रुपए की कुल राशि मंजूर की गई है और 49 परियोजनाओं के विकास एवं कार्यान्वयन के लिए 644.96 करोड़ रुपए की राशि पहले ही जारी कर दी गई है।

8.73 फिर भी, वर्ष 2025 तक, 2500 एमएमटीपीए के संभावित यातायात की व्यवस्था करने के लिए भारतीय पत्तन क्षमता को बढ़ाकर 3000+ एमएमटीपीए करने के लिए एक रूपरेखा तैयार कर दी गई है। सभी 12 प्रमुख पत्तनों के लिए, मास्टर प्लान को अंतिम रूप दे दिया गया है। पत्तन मास्टर प्लान में, अगले 20 वर्षों में कार्यान्वित किए जाने के लिए 85,346 करोड़ रुपए की परियोजना लागत से पत्तन क्षमता विस्तार वाली 131 परियोजनाओं की पहचान की गई है।

अंतर्देशीय जलमार्ग परिवहन (आईडब्ल्यूटी)

8.74 गंगा नदी में राष्ट्रीय जलमार्ग-I (एनडब्ल्यू-I) संबंधित जलमार्ग विकास परियोजना, जो एक बड़ी समेकित आईडब्ल्यूटी परियोजना है, 5369 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से वाराणसी और हाल्दिया के बीच प्रारंभ की गई है जो 1380 कि.मी. की दूरी को कवर करती है। एनडब्ल्यू-2 (ब्रह्मपुत्र नदी) में, धुबरी तथा हात्सिंगीमारी के बीच जुलाई 2017 में भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण (आईडब्ल्यूएआई) के पोत पर आरओ-आरओ सेवा प्रारंभ की गई है। इसके अलावा, राष्ट्रीय जलमार्ग अधिनियम, 2016 के अंतर्गत, 106 अतिरिक्त अंतर्देशीय जलमार्गों को राष्ट्रीय जलमार्ग (एनडब्ल्यू) घोषित किया गया है। तकनीकी-आर्थिक अध्ययनों के आधार पर, वर्ष 2017-18 में आठ नए राष्ट्रीय जलमार्गों का विकास किया जा रहा है। इनमें एनडब्ल्यू-16 (बराक नदी); गोवा में तीन एनडब्ल्यू अर्थात् एनडब्ल्यू-27; (कुम्बरजुआ), एनडब्ल्यू-68 (मंडोली), एनडब्ल्यू-111 (जुआरी); एनडब्ल्यू-86 (रुपनारायण नदी); एनडब्ल्यू-97 (सुंदरबन), एनडब्ल्यू-9 (एलाप्पुझा-कोट्टयम-अतीरामपुझा नहर) और एनडब्ल्यू-37 (गंडक नदी) शामिल हैं। कार्गो की संभार लागत को कम करने तथा पूर्वोत्तर और मुख्य भूमि के बीच यात्रियों की आवाजाही को सुगम बनाने के लिए, बांग्लादेश के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं।

8.75 संस्थागत वित्तपोषण प्रदान करने के लिए, सरकार

ने राष्ट्रीय जलमार्गों के विकास और रखरखाव के लिए केन्द्रीय सड़क निधि से 2.5 प्रतिशत प्राप्तियाँ आवंटित करने का प्रस्ताव किया है। वर्ष 2017-18 में, आईडब्ल्यूएआई ने राष्ट्रीय जलमार्गों के विकास पर पूंजीगत व्यय को पूरा करने के लिए 'भारत सरकार के पूर्णतया मोचित बॉन्ड्स' जारी करके बाजार से 660 करोड़ रु. की राशि जुटाई है।

दूरसंचार क्षेत्र

8.76 पिछले कुछ वर्षों में भारतीय दूरसंचार क्षेत्र में प्रमुख सुधारों के परिणामस्वरूप उल्लेखनीय विकास देखा गया है। ये सुधार थे-स्पेक्ट्रम प्रबंधन, भारत नेट कार्यक्रम और "डिजिटल इंडिया" जैसी अंब्रेला स्कीमें ताकि भारत को एक डिजिटल अर्थव्यवस्था में और ज्ञान आधारित समाज में रूपांतरित किया जा सके। सितंबर-अंत 2017 में, कुल अभिदाताओं की संख्या 1207.04 मिलियन थी जिनमें से 501.99 मिलियन कनेक्शन ग्रामीण क्षेत्रों में और 705.05 मिलियन कनेक्शन शहरी क्षेत्रों में थे। सितंबर 2017 की स्थिति के अनुसार, सभी कनेक्शनों में वायरलेस टेलीफोन अब 98.04 प्रतिशत है जबकि लैंडलाइन टेलीफोन अब 1.96 प्रतिशत पर है। भारत में समग्र टेलीघनत्व 93.42 प्रतिशत था जिसमें ग्रामीण क्षेत्रों में 56.78 प्रतिशत और शहरी क्षेत्रों में 172.86 प्रतिशत था (सितंबर, 2017 की स्थिति के अनुसार)। इस समय भारत में मोबाइल उद्योग में प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप से 4 मिलियन से अधिक लोग रोजगाररत हैं।

8.77 लेकिन यह उल्लेखनीय है कि दूरसंचार क्षेत्र बढ़ते घाटों, ऋण भार, कीमत युद्ध, घटी हुई आमदनी और अतार्किक स्पेक्ट्रम लागतों के चलते दबाव की स्थिति से गुजर रहा है जिसे आर्थिक समीक्षा 2016-17 (खंड II) के अध्याय 8 में भी रेखांकित किया गया था। एक नए प्रवेशकर्ता ने बाजार में सस्ती डाटा सेवाओं की सुविधा देकर परिवर्तन ला दिया है और पहले के भागीदारों की आमदनी कम हो गई है। इस संकट ने इन टेलीकॉम कंपनियों के निवेशकों, ऋणदाताओं, भागीदारों और विक्रेताओं पर भी बड़ा असर डाला है।

8.78 विविध अवरोधों के बावजूद, सरकार दूरवर्ती और देहाती गांवों में टेलिकॉम नेटवर्क की सुविधा प्रदान करने और सभी पणधारकों की सहायता से डिजिटल खाई को पाटने के लिए प्रतिबद्ध है। सरकार फ्लैगशिप "भारत नेट" परियोजना लागू (दो चरणों में) कर रही है ताकि प्रत्येक चरण में 2.5 लाख भारतीय ग्राम पंचायतों को ऑप्टिकल फाइबर नेटवर्क के माध्यम से जोड़ा जा सके। यह विश्व में अपने किस्म की सबसे बड़ी ग्रामीण संयोजकता परियोजना है, और डिजिटल भारत कार्यक्रम का प्रथम स्तम्भ है। इससे भविष्य में विविध

इलेक्ट्रॉनिक ई-सेवाएं प्रदान करना और अनुप्रयोग सुविधाजनक होगा जिसमें ई-स्वास्थ्य, ई-शिक्षा, ई-शासन और ई-वाणिज्य शामिल है। इस परियोजना के चरण-I का कार्य तीव्र गति से प्रगति पर चल रहा है। नवम्बर, 2017 की स्थिति के अनुसार, ऑप्टिकल फाइबर केबल की 2,38,677 कि॰मी॰ लम्बी लाइन बिछाकर, यह फाइबर 1,03,275 ग्राम पंचायतों तक पहुंच गया है। सरकार ने भारत नेट परियोजना के द्वितीय चरण को 30,920 करोड़ रुपये के परिव्यय से 13 नवम्बर, 2017 को प्रवर्तित किया है। चरण-II के मार्च, 2019 तक पूरा होने की संभावना है जिससे उच्च गति के ब्रॉडबैंड के माध्यम से 1.5 लाख ग्राम पंचायतें जुड़ेंगी।

8.79 सरकार नई टेलिकॉम पॉलिसी बना रही है, जिसे वर्ष 2018 में, विविध पणधारियों के साथ व्यापक स्तर पर परामर्श करने के बाद, जारी करने का लक्ष्य रखा गया है। मुख्य विषय, जिनको नई टेलिकॉम पॉलिसी में संबोधित करने का प्रयास किया जाएगा, उनमें सेक्टर पर प्रभाव डालने वाले नियामक एवं लाइसेंस प्रक्रिया संबंधी फ्रेमवर्क, सभी के लिए संयोजनता, सेवाओं की गुणवत्ता, व्यापार करने और नई प्रौद्योगिकियों के आमेलन की सुविधा तथा 5जी एवं 'वस्तुओं के इंटरनेट' भी शामिल हैं। भारतीय दूरसंचार नियामक प्राधिकरण (टीआरएआई) ने भी "नेट न्यूट्रैलिटी" संबंधी नई नीति की सिफारिश की है जिसके अनुसार डाटा सेवाओं के लिए पृथक प्रशुल्क प्रतिबंधित होता है। इस नीति के अनुसार, सेवा प्रदाताओं को किसी व्यक्ति, चाहे वह वास्तविक व्यक्ति हो या कानूनी व्यक्ति हो, के साथ जो संतुष्टि, प्रेषक अथवा प्राप्तक, प्रोटोकॉल अथवा प्रयोक्ता उपस्कर पर आधारित पक्षपात पूर्ण व्यवहार पूर्ण, कोई व्यवस्था, करार, अथवा संविदा करने से प्रतिबंधित किया जाना चाहिए।

विद्युत

8.80 अखिल भारतीय अधिष्ठापित विद्युत उत्पादन क्षमता में वर्षों के दौरान पर्याप्त वृद्धि हुई है और 30, नवम्बर, 2017 की स्थिति के अनुसार यह क्षमता बढ़कर 330860.6 मेगावाट हो गई है। चरम समयावधि मांग की तुलना में चरम अभाव अर्थात् चरम विद्युत आपूर्ति में प्रतिशत कमी वर्ष 2012-13 में लगभग 9 प्रतिशत से घटकर वर्ष 2016-17 के दौरान 1.6 प्रतिशत हो गई है, यद्यपि यह अप्रैल-सितम्बर, 2017-18 के दौरान लगभग 2 प्रतिशत रही है।

8.81 विद्युत उत्पादन क्षमता में वृद्धि की इन उपलब्धियों के बावजूद, विद्युत आपूर्ति के वितरण में अवरोध जारी हैं, जैसाकि आर्थिक सर्वेक्षण 2016-17, खंड II, अध्याय 8 में चर्चा की गई है। वितरक कंपनियों के निष्पादन में सुधार लाने के लिए कार्यक्रमों को प्रारंभ किया गया है ताकि वर्ष 2019 तक हर घर में बिजली देने की महत्वाकांक्षी योजना को अमली जामा पहनाया जा सके।

8.82 राज्यों द्वारा दी गई सूचना के अनुसार 1 अप्रैल, 2015 तक अविद्युतीकृत ग्रामों की संख्या 18542 थी। 30 नवम्बर, 2017 की स्थिति के अनुसार, 15183 गांवों में विद्युतीकरण का कार्य संपन्न कर दिया गया है और 1052 ग्रामों को निवास शून्य पाया गया है। शेष 2217 ग्रामों को संभवतः मई, 2018 तक विद्युतीकृत कर दिया जाएगा।

8.83 ग्रामीण क्षेत्रों में विद्युत आपूर्ति को बढ़ाने के उद्देश्य से, दीन दयाल उपाध्याय ग्राम ज्योति योजना दिसम्बर, 2014 में प्रारंभ की गई थी ताकि ग्रामीण क्षेत्रों में, मीटर लगाने सहित, वितरण अवसंरचना को सशक्त करने और संवर्धन के लिए वितरक कंपनियों (डिस्कॉम) को पूंजी व्यय के लिए वित्तीय सहायता प्रदान की जा सके। इस स्कीम के लिए आकलित परिव्यय 43033 करोड़ है। इसके अलावा, पहले राजीव गांधी ग्रामीण विद्युतीकरण योजना (आरजीजीवीवाई) के 39275 करोड़ रुपये के अनुमोदित परिव्यय को इस स्कीम में अग्रेषित किया गया है। "सामान्य श्रेणी" वाले राज्यों में 60 प्रतिशत और "विशेष श्रेणी" वाले राज्यों में 85 प्रतिशत के केंद्रीय सरकार के सहयोग से राज्यों और उनके डिस्कॉमों द्वारा इस स्कीम को कार्यान्वित किया जा रहा है।

8.84 नई स्कीम, सौभाग्य (प्रधान मंत्री सहज बिजली हर घर योजना), देश भर के ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों में बिजली लगवाने की इच्छा रखने वाले सभी बचे हुए घरों में विद्युतीकरण सुनिश्चित करने के लिए सितम्बर, 2017 में शुरू की गई थी, जिसका परिव्यय 16320 करोड़ रुपये है। इस स्कीम में मार्च, 2019 तक जिन लगभग 4 करोड़ घरों में बिजली नहीं पहुंची है, के विद्युतीकरण का विचार किया गया है। दूरस्थ और अगम्य क्षेत्रों में स्थित विद्युतीकरण से वंचित घरों के लिए बैटरी बैक-अप सहित 200-300 वाट के पावर पैक सहित, सोलर फोटो वोल्टैक आधारित एकल सिस्टम्स की व्यवस्था की जानी है, जिसमें पांच वर्ष के लिए मरम्मत और रखरखाव सहित 5 एलईडी लाइटों, एक डीसी फंखे और एक डीसी पावर प्लग स्थापित करने की अनुमति दी जाएगी। वर्ष 2011 की सामाजिक आर्थिक जातीय आधारित जनगणना का उपयोग करते हुए भावी लाभार्थी घरों की पहचान की जाएगी।

8.85 भारत सरकार की ओर से 25354 करोड़ रुपये की बजटीय सहायता सहित 32612 करोड़ रुपये के कुल परिव्यय के साथ नवम्बर, 2014 में एकीकृत विद्युत विकास योजना का अनुमोदन किया गया था। नवम्बर, 2017 के अंत तक 3616 शहरों को शामिल करते हुए 26930 करोड़ रुपये की परियोजनाएं पहले से स्वीकृत की गई हैं और राज्य प्रतिष्ठान निर्माण कार्यों का आबंटन कर रहे हैं।

सारणी 10. राष्ट्रीय एलईडी कार्यक्रम की प्रगति

	उजाला	एसएलएनपी
एलईडी बल्बों की संख्या	28.07 करोड़	41.79 लाख
वितरित/स्ट्रीट लाइटों का प्रतिष्ठापन	36.45 बिलियन	2.80 बिलियन
प्रतिवर्ष बचत की गई बिजली की औसत	7299 मेगावाट	467 मेगावाट
चरम मांग से बचाव	29.53 मिलियन टन CO ₂	1.93 मिलियन टन CO ₂

स्रोत: विद्युत मंत्रालय

8.86 भारत सरकार ने वर्ष 2017-18 के लिए 30 करोड़ रुपये के बजट आबंटन के साथ भारत में स्मार्ट ग्रिड क्रियाकलापों से संबंधित कार्यक्रमों के कार्यान्वयन की प्लान और मॉनिटरी के लिए विद्युत क्षेत्र में राष्ट्रीय स्मार्ट ग्रिड मिशन की स्थापना का भी अनुमोदन किया है।

8.87 जैसाकि आर्थिक समीक्षा 2016-17 खंड-II में विस्तृत चर्चा की गई है, सरकार ने, लाभ संबंधित दबाव, विद्युत की लागत और सकल तकनीकी और वाणिज्यिक क्षतियों में कमी करने के बारे में विचार करते हुए नवम्बर, 2015 में उज्ज्वल डिस्कॉम (डीआईएससीओएम) आश्वासन योजना (यूडीएवाई) शुरू की है। 31 राज्य/संघ राज्य क्षेत्र पहले से ही यूडीएवाई के अंतर्गत आ गए हैं। मुख्य ध्यान डीआईएससीओएमएस के बिल बनाने और संग्रहण दक्षता पर दिया गया है जो वर्ष 2017-18 की प्रथम तिमाही तक बढ़कर 82 प्रतिशत हो गया है। शुल्क दरों में संशोधनों के माध्यम से राज्यों द्वारा उनकी तकनीकी और वाणिज्यिक क्षतियों (एटीएनसी) को कम करने पर ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। वर्तमान प्राकलन सौर ऊर्जा कीमत प्रति केडब्ल्यूएच 2.5 रुपए और पवन ऊर्जा की 3.4 रुपये प्रति केडब्ल्यूएच दर्शाता है।

ऊर्जा संरक्षण

8.88 विद्युत की संवर्धित उपलब्धता पर लक्षित उपर्युक्त विकास के आयामों के अलावा, ऊर्जा दक्षता को भी महत्वपूर्ण माना गया है। प्रकाश की व्यवस्था करने पर ही भारत में कुल विद्युत खपत का लगभग 20 प्रतिशत खर्च हो जाता है। निम्नलिखित को शामिल करते हुए देश में वाणिज्यिक कार्यक्षमता सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा बहुत से अभिक्रम शुरू किए गए हैं जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- राष्ट्रीय एलईडी कार्यक्रम: खर्च वहन करने योग्य दरों पर सर्वाधिक सफल प्रकाश की व्यवस्था करने वाली प्रौद्योगिकी के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए जनवरी, 2015 में एक कार्यक्रम शुरू किया गया था। इस कार्यक्रम में (क) 77 करोड़ तापदीप्त बल्बों के स्थान पर एलईडी बल्ब प्रतिस्थापित करने के उद्देश्य

के साथ घरेलू उपभोक्ताओं को एलईडी बल्ब प्रदान करते हुए सभी के लिए (उजाला) सस्ते एलईडी द्वारा उन्नत ज्योति और (ख) मार्च, 2019 तक 1.34 करोड़ परम्परागत स्ट्रीट लाइटों को स्मार्ट एवं ऊर्जा कार्यक्षम एलईडी स्ट्रीट लाइटों से बदलने के लिए राष्ट्रीय स्ट्रीट प्रकाश व्यवस्था कार्यक्रम (एसएलएनपी) है। दिनांक 5 जनवरी, 2015 से शुरू करके 18 दिसंबर, 2017 तक राष्ट्रीय एलईडी कार्यक्रम के क्रियान्वयन की वर्तमान प्रगति निम्नानुसार है (सारणी 10):

- इसके अतिरिक्त, ऊर्जा संरक्षण ब्यूरो ऊर्जा संरक्षण के लिए अनेक कार्यक्रम साथ-साथ चला रहा है जिसमें उपकरणों, भवनों, यात्री कारों और भारी वाहनों आदि का मानकीकरण करना और उनकी लेबलिंग करना शामिल हैं।

संभार तंत्र क्षेत्र: नई खोज

8.89 संभार तंत्र में परिवहन, भण्डार प्रबंधन, वेयर हाउसिंग, सामग्री संबंधी साज-संभाल और पैकेजिंग और सूचना का समेकन शामिल हैं जो वस्तुओं के मूल स्थान तथा खपत के स्थान के बीच के प्रवाह के प्रबंधन से संबंधित है। भारत में संभार तंत्र अभी तक काफी हद तक असंगठित क्षेत्र बना हुआ है। इस क्षेत्र को कई चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है जैसे कि घरेलू और विश्व बाजार में प्रतिस्पर्धा पर प्रभाव डालने वाले संभार तंत्र की अत्यधिक लागत, अविकसित सामग्री संभाल संबंधी बुनियादी सुविधाएं, खंडित वेयर-हाउसिंग, बहुविध विनियामक/नीति निर्माता निकाय, विभिन्न पद्धतियों से सामान को लाने-ले जाने की निर्वाध सेवा का अभाव समेकित सूचना प्रौद्योगिकी अवसंरचना/आधुनिक प्रौद्योगिकी का अभाव आदि। इस क्षेत्र को समेकित ढंग से विकसित करने के लिए नई प्रौद्योगिकी, संवर्धित निवेश, दक्षता, बाधाओं को दूर करने, अन्तर्राष्ट्रीय परिवहन संवर्धन, स्वायत्तता, क्लियरेंस देने के लिए एकल खिड़की प्रणाली और प्रक्रिया को सरल बनाने पर ध्यान केन्द्रित करने की आवश्यकता है।

8.90 पिछले पांच वर्षों के दौरान भारतीय संभार तंत्र उद्योग 7.8 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक विकास (दर सीएजीआर) से बढ़ते हुए लगभग 160 बिलियन अमेरिकी डालर मूल्य

चित्र 12: संभारिक तंत्र निष्पादन सूचकांक (एलपीआई): भारत की रैंकिंग



स्रोत: विश्व बैंक

के बराबर हो गया है। संभार तंत्र क्षेत्र 22 मिलियन से भी अधिक लोगों को रोजगार प्रदान करता है। बढ़ते संभार तंत्र क्षेत्र ने निर्यात पर बहुत भारी दबाव डाला है और यह अनुमानित रूप से इतना है कि अप्रत्यक्ष संभार तंत्र लागत में 10 प्रतिशत तक की कमी से निर्यात में 5-8 प्रतिशत की बढ़ोतरी हो सकती है। वस्तु एवं सेवा कर (जीएसटी) के लागू होने से भारतीय संभार तंत्र बाजार के 10.5 प्रतिशत की सीएजीआर की दर से बढ़ते हुए वर्ष 2020 में लगभग 215 बिलियन अमेरिकी डालर पर पहुंचने की संभावना है। संभार तंत्र के महत्व को स्वीकार करते हुए इस क्षेत्र के विकास और समेकित विकास के समन्वय हेतु मौजूदा प्रक्रिया में सुधार करने के लिए, बाधाओं और अन्तर की पहचान करने और इस क्षेत्र में प्रौद्योगिकी आधारित दखल की शुरुआत करने के लिए वाणिज्य विभाग में एक नया संभार तंत्र प्रभाग सृजित किया गया है।

8.91 विश्व बैंक की 2016 की वैश्विक रैंकिंग में संभार तंत्र कार्य निष्पादन सूचकांक दर्शाता है कि भारत वर्ष 2014 में 54वें रैंक से उछल कर समग्र संभार तंत्र निष्पादन के संदर्भ में वर्ष 2016 में 35वें रैंक पर आ गया है। संभार तंत्र में बढ़ते व्यापार और बेहतर निष्पादन के अलावा मेक इन इंडिया जैसे कार्यक्रम का विस्तार होगा और भारत वैश्विक आपूर्ति श्रृंखला का महत्वपूर्ण अंग बन सकेगा। भारत ने संभार तंत्र निष्पादन सूचकांक के सभी छः अंगों में अपनी स्थिति को सुदृढ़ बनाया है (चित्र 12)।

8.92 इस क्षेत्र के महत्व को समझते हुए और अक्षमताओं को दूर करने के लिए भारत सरकार ने संभार तंत्र क्षेत्र को अवसंरचना उपक्षेत्र की सुमेलित मास्टर सूची में शामिल किया है।

8.93 अवसंरचना, उप क्षेत्र की सुमेलित मास्टर सूची में संभार तंत्र सेक्टर के समावेश से इस क्षेत्र को अनेक प्रकार से निम्नानुसार लाभ होगा:

- यह दीर्घावधि और युक्तिसंगत ब्याज दरों से इस सेक्टर में क्रेडिट प्रवाह को सुगम बनाने में मददगार होगा।
- अवसंरचना स्थिति से बहुरूपी संभार तंत्र (पार्क) सुविधाओं के निर्माण के लिए अनुमोदन की प्रक्रिया का सरलीकरण होगा जिसमें भण्डारण और परिवहन अवसंरचना दोनों शामिल हैं।
- इससे नियामक प्राधिकरण के माध्यम से बाजार जवाबदेही को प्रोत्साहन मिलेगा और इससे ऋण की सहायता से तथा पेंशन निधि से मान्यता प्राप्त परियोजनाओं में निवेश करना आकर्षित होगा।

पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस

8.94 वर्ष 2017-18 (अप्रैल-अक्टूबर) के दौरान कच्चे तेल के उत्पादन का लक्ष्य 21.85 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) था जिसके तहत वास्तविक उत्पादन 21.06 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) था जिससे केवल 96.38

प्रतिशत लक्ष्य ही पूरा होता है। उत्पादन में कमी मुख्यतः पुराने और सीमांतक फील्डों से घटते हुए उत्पादन, पश्चिमी तटवर्ती क्षेत्रों में कुछ परियोजनाओं के पूरा होने में विलंब, कुओं को गैर-योजनाबद्ध तरीके से बंद करने, प्लेटफार्म/संयंत्रों और पाइपलाइन का काम अपूर्ण रहने के कारण था। वर्ष 2017-18 (अप्रैल-अक्टूबर) के दौरान प्राकृतिक गैस उत्पादन लक्ष्य 20.26 बीसीएम था जिसकी तुलना में वास्तविक उत्पादन 19.22 बीसीएम हुआ जोकि लक्ष्य का 94.87% है। प्राकृतिक गैस के उत्पादन में गिरावट पुराने एवं सीमांत गैस क्षेत्रों से उत्पादन में कमी, कुओं के कार्यनिष्पादन में कमी, विविध स्वीकृतियां प्राप्त करने में विलंब, भूमि अर्जन, उपयोग का अधिकार (आरओयू) अनुमति संबंधी मुद्दों के कारण और विकास परियोजनाओं के लिए स्थानीय समूहों के प्रतिरोध तथा कुओं को प्रसंस्करण प्लेटफॉर्मों/संयंत्रों व पाइपलाइनों को अनियोजित तरीके से बंद किए जाने के कारण हुई है।

8.95 भारत में हाइड्रोकार्बन सेक्टर के कार्यांतरण के लिए कुछ नए महत्वपूर्ण कदम उठाए गए हैं जो निम्नानुसार है:-

अवसादी जल क्षेत्रों की संपूर्ण मैपिंग

8.96 भारत के पास 26 अवसादी जल क्षेत्र हैं जिनका कुलक्षेत्रफल 3.14 मिलियन वर्ग किमी है जोकि तटीय, सतही जल और गहरे जल में फैला हुआ है। लगभग 1.502 मिलियन वर्ग किमी का क्षेत्र, यानी कुल अवसादी क्षेत्र के 48% के संबंध में पर्याप्त भू-वैज्ञानिक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। भावी अन्वेषण एवं उत्पादन (ईएंडपी) गतिविधियां प्रारंभ करने के लिए आधार के रूप में समस्त अनाकलित क्षेत्रों का आकलन करने का अनुमोदन किया जा चुका है और यह तेल एवं गैस के घरेलू उत्पादन में निवेश बढ़ाने में मददगार होगा। यह परियोजना 2932.99 करोड़ रुपए की लागत पर ऑयल इंडिया लिमिटेड (ओआईएल) और तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) द्वारा कार्यान्वित की जा रही है।

परिशोधन क्षमता

8.97 भारत, परिशोधन के मामले में एशिया में चीन के बाद दूसरा सबसे बड़ा देश है। यह अब मांग से अधिक परिशोधन क्षमता के साथ एक रिफाइनरी हब के रूप में उभर रहा है। देश की परिशोधन क्षमता, वर्ष 2016-17 में 230.06 एमएमटीपीए थी, अब बढ़कर 237.06 एमएमटीपीए हो गई है, जिसके तहत एचपीसीएल, मुंबई में 1 एमएमटीपीए क्षमता की वृद्धि हुई है तथा बीपीसीएल, कोच्चि की क्षमता का 9.5 एमएमटीपीए से 15.5 एमएमटीपीए तक विस्तार हुआ है।

राष्ट्रीय गैस-ग्रिड

8.98 देश में राष्ट्रीय गैस-ग्रिड की रचना करने के लिए अतिरिक्त 15000 किमी लंबा पाइपलाइन नेटवर्क स्थापित करने की सरकार की योजना है। पूर्वी भारत की प्रधानमंत्री ऊर्जा गंगा के नाम से लोकप्रिय, 2650 किमी. की जगदीशपुर-हल्दिया एवं बोकारो-धमरा पाइपलाइन (जेएचबीडीपीएल) नामक प्राकृतिक गैस-पाइपलाइन परियोजना के निर्माण कार्य हेतु सरकार ने गेल को सितंबर, 2016 में 5,176 करोड़ रु. (12,940 करोड़ रुपए की अनुमानित पूंजी लागत का 40%) का आंशिक पूंजी अनुदान अनुमोदित किया है। यह परियोजना राष्ट्रीय गैस-ग्रिड को देश के पूर्वी भाग से जोड़ेगी तथा उत्तर प्रदेश, बिहार, झारखंड, ओडिशा और पश्चिम बंगाल में औद्योगिक, वाणिज्यिक, घरेलू और परिवहन सेक्टर को स्वच्छ एवं पर्यावरणानुकूल ईंधन एवं प्राकृतिक गैस की उपलब्धता सुनिश्चित करेगी। ये पाइपलाइन परियोजनाएं इन परियोजनाओं के मार्ग में पड़ने वाले गोरखपुर (उ०प्र०), बरौनी (बिहार) और सिंद्री (झारखंड) स्थित 3 उर्वरक संयंत्रों के पुनरुद्धार में भी सहायता प्रदान करेंगी।

प्रत्यक्ष हितलाभ अन्तरण के अंतर्गत परिवार

8.99 सरकार ने प्रत्यक्ष हस्तांतरित लाभ (पहल) के माध्यम से एलपीजी उपभोक्ताओं को सब्सिडी प्रदान करने की सुलक्षित प्रणाली की शुरुआत की है। सरकार की इस पहल का उद्देश्य यह था कि सब्सिडी लीकेज को समाप्त करने की संकल्पना के आधार पर सब्सिडी को तर्कसंगत बनाया जाए और स्वतः ही सब्सिडी प्राप्त कर लेने की प्रचलित व्यवस्था को बदला जाए। दिनांक 31.10.2017 की स्थिति के अनुसार लगभग 19.05 करोड़ एलपीजी उपभोक्ता 'पहल' योजना में शामिल हो चुके हैं। सबसे बड़ी प्रत्यक्ष हितलाभ अन्तरण (डीबीटी) स्कीम होने के चलते 'पहल' को गिनीज बुक ऑफ वर्ल्ड रिकॉर्ड में शामिल किया गया है। अब तक, 57,196 करोड़ रुपए से अधिक की राशि को उपभोक्ताओं के खातों में सीधे तौर पर हस्तांतरित किया जा चुका है।

गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले परिवारों को एलपीजी कनेक्शन-प्रधानमंत्री उज्ज्वला योजना

8.100 प्रधानमंत्री उज्ज्वला योजना (पीएमयूवाई) के अधीन वर्ष 2018-19 तक 1600/- रुपये प्रति कनेक्शन की सहायता के साथ से गरीबी रेखा के नीचे रहने वाले परिवारों को 5 करोड़ एलपीजी कनेक्शन उपलब्ध कराने का लक्ष्य रखा गया है। स्कीम का उद्देश्य ग्रामीण भारत में अधिकांशतः प्रयोग होने वाले अपरिष्कृत कुकिंग ईंधन को स्वच्छ एवं अधिक परिष्कृत एलपीजी (लिक्वीफाइड पेट्रोलियम गैस) द्वारा प्रतिस्थापित करना है। प्रधानमंत्री उज्ज्वला योजना के अधीन अप्रैल-अक्टूबर, 2017 के दौरान 1.05 करोड़ कनेक्शनों सहित कुल लगभग 1.86 करोड़ नये एलपीजी कनेक्शन दिए गए हैं जिससे निर्धारित 1.5

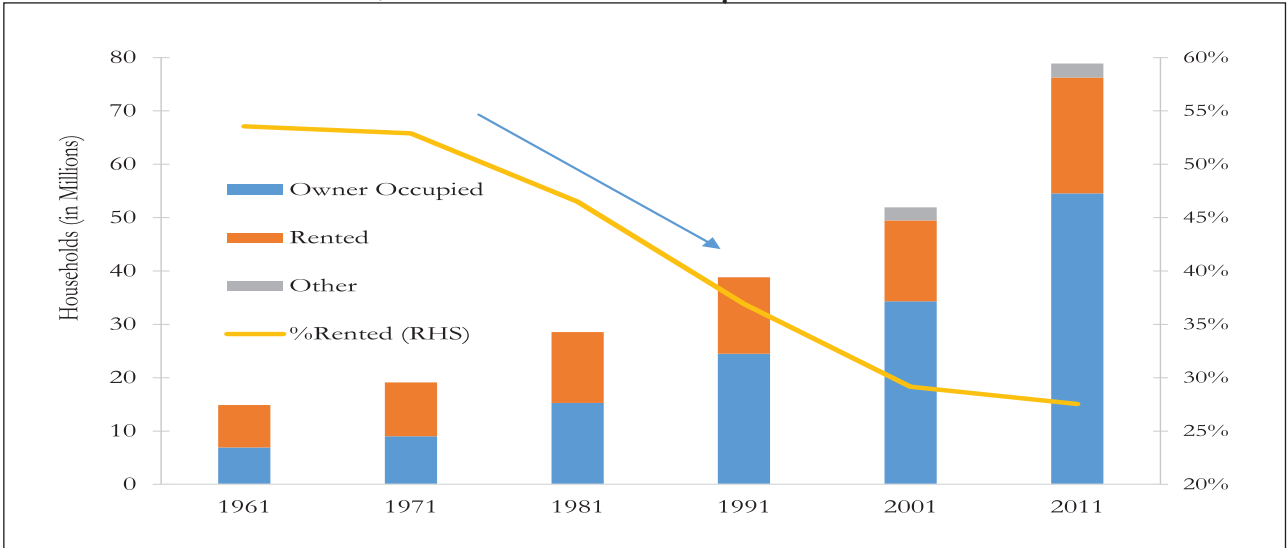
करोड़ के वार्षिक लक्ष्य का 70 प्रतिशत लक्ष्य ही पूरा हो पाया है। जब से यह योजना लांच हुई है, तब से लेकर 31.10.2017 तक प्रधानमंत्री उज्ज्वला योजना के अधीन कुल मिलाकर 3.05 करोड़ नए एलपीजी कनेक्शन दिए गए हैं।

सभी के लिए आवास-कुछ मुद्दे

8.101 सरकार की एक प्रमुख नीति प्राथमिकता के आधार पर

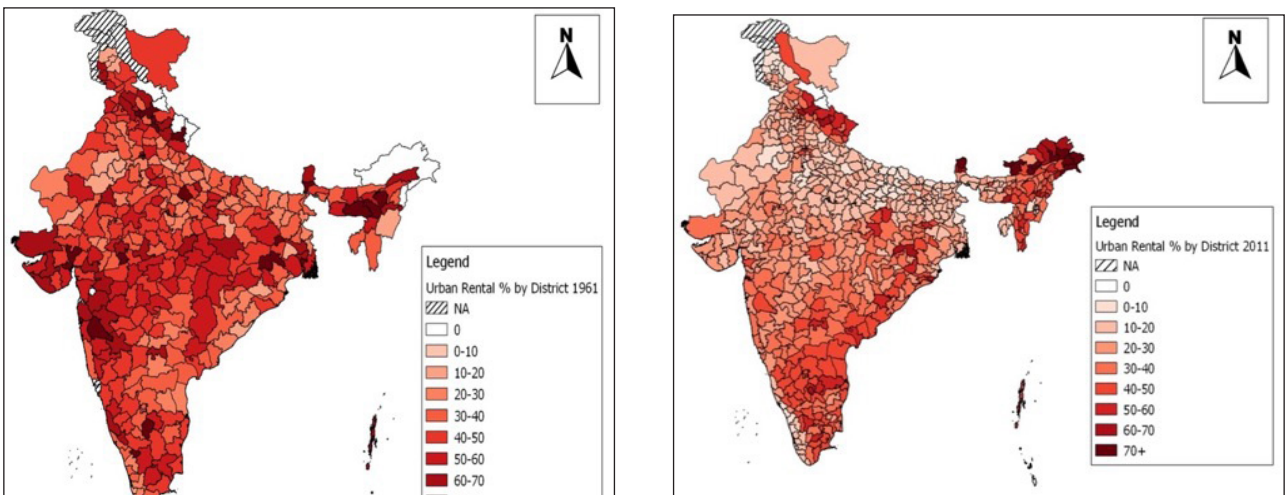
सबके लिए आवास उपलब्ध कराना है। आवासीय आवश्यकताओं को पूरा करने से संबंधित नीतियों में इस तथ्य को मान्यता दी गई है कि भारत में जनसंख्या लगातार बढ़ रही है। एक सफल आवास नीति वह है जो रोजगार के अवसर बढ़ाने के साथ-साथ क्षेत्रीय या स्थानिक आवागमन यानी विभिन्न शहरों के बीच एवं उनके भीतर आवागमन की सुविधाओं में भी वृद्धि करे। आवासीय नीति में ऊर्ध्वाधर आवागमन की भी सुविधा

चित्र 13: शहरी भारत³ में परिवारों के लिए किराया और स्वामित्व ब्यौरा



स्रोत: वर्ष 1981 से 2011 के लिए -हरीश (2015), वर्ष 1971 और 1961 के लिए-भारत की जनगणना

चित्र 14: शहरी भारत में किराए के मकान
क. 1961 ख. 2011



स्रोत: टेंडेल, वी., पटेल,एस., गांधी,एस.,पेथे, ए., एवं अग्रवाल, के. (2016), भारत में किराए के मकानों की कमी: मुम्बई का मामला। पर्यावरण एवं शहरीकरण।

³ टिप्पणी: 'अन्य' वर्ष 2001 में शुरू की गई श्रेणी थी और इसमें नियोजकों द्वारा किराया मुक्त आवास अथवा अप्राधिकृत स्लम/निर्माण के मामलों में जहां परिवार न तो स्वामित्व रखता है न ही किराया देता है, शामिल थे। इसके अलावा 1961 की जनगणना 20 प्रतिशत के प्रतिदर्श पर आधारित है और यह सूचित किये गये आंकड़े प्रतिदर्श के जनसंख्या संबंधी अनुमान हैं।

होनी चाहिए ताकि भारी आबादी सामाजिक-आर्थिक उन्नति की सीढ़ियां चढ़ सके। उपर्युक्त नीतियों में इन समस्याओं के समाधान का प्रयास किया जाना चाहिए जिसमें शहरी डिजाइन से लेकर उप बाजार में लेन-देन की लागत इत्यादि समाहित हैं। इस संदर्भ में इस खण्ड में दो क्षेत्रों, प्रथम किरायेदारी और द्वितीय स्वामित्व के लिए उपलब्ध मकानों पर विचार किया गया है।

किरायेदारी आवासन का महत्व

8.102 किरायेदारी आवासन क्षैतिज और ऊर्ध्वाधर गतिशीलता दोनों के लिए महत्वपूर्ण है। क्योंकि इससे लोगों को मकान क्रय किए बगैर रहने के लिए उचित मकान पाने में सहूलियत होती है। शहर में आने वाले नए लोगों के लिए जबतक वे अपने स्वयं के घर का चयन न कर लें या स्वयं का घर खरीद पाने में सक्षम न हो जाएं, चाहे लोगों की आय कुछ भी क्यों न हो, किराये का मकान आवासीय दृष्टि से एक महत्वपूर्ण आधार है। यह विशेषकर, ग्रामीण क्षेत्रों से आने वाले प्रवासियों, जिनकी आर्थिक स्थिति पहले ही काफी कमजोर होती है, के लिए शहरी क्षेत्र में रहने का आश्रय प्रदान करता है। तुलनात्मक रूप से किसी परिसम्पत्ति को क्रय करने की बजाय किरायेदारी आवासन अधिक महत्वपूर्ण है क्योंकि यह कम लागत में ही लोगों को रहने की सुविधा प्रदान करता है, जबकि परिसम्पत्ति के क्रय में स्थानीय बाजार के जोखिम भी निश्चित होते हैं।

8.103 तथापि, आजादी के समय से ही भारतीय शहरों में किरायेदारी आवासन की हिस्सेदारी में लगातार गिरावट आ रही है। यह वर्ष 1961 में 54 प्रतिशत से घटकर वर्ष 2011 में 28 प्रतिशत रह गई (चित्र 13 देखें)। यद्यपि देश के अधिकांश हिस्सों में किरायेदारी की हिस्सेदारी में जो गिरावट आई है, वह एक समान नहीं है। चित्र 14 में वर्ष 1961 और वर्ष 2011 के मध्य जिला स्तर पर शहरी मकानों के किराये की हिस्सेदारी का तुलनात्मक विवरण दिया गया है। नक्शे में दर्शाया गया है कि उत्तर भारत के राज्यों (हिमालयी राज्यों को छोड़कर) में उक्त गिरावट तेजी से आई है।

8.104 सभी आवासों के अनुपात के रूप में, किराए के आवास ग्रामीण क्षेत्रों की अपेक्षा शहरी क्षेत्र में अधिक हैं। वर्ष, 2011 की जनगणना के अनुसार, किराए के मकानों में रहने वाले परिवारों का हिस्सा ग्रामीण क्षेत्रों में मात्र 5 प्रतिशत था, किन्तु शहरी क्षेत्रों में यह 31 प्रतिशत था। राज्य वार चित्र भी यह दर्शाता है कि गुजरात, महाराष्ट्र और आंध्र प्रदेश जैसे अधिक शहरीकृत राज्यों में किराए के मकानों (हरीश,

2016) का प्रतिशत उच्चतर है। इसी प्रकार से, अपेक्षाकृत बड़े शहरों में किराए के मकानों का हिस्सा अधिक था जो छोटे नगरों में 28 प्रतिशत से मध्यम आकार के नगरों में 36 प्रतिशत तक और बड़े शहरों (कुमार, 2016) में किराए के कुल मकानों का 40 प्रतिशत था।

8.105 भारत सहित बहुत से देशों में सामाजिक-आर्थिक नीति के तहत गृह-स्वामित्व को बढ़ावा दिया जाता है। यद्यपि गृह-स्वामित्व को बढ़ावा देने के पीछे उचित कारण हैं, फिर भी, यह ज्ञात होना चाहिए कि किराए का बाजार भी शहरी आर्थिक प्रणाली का एक महत्वपूर्ण हिस्सा है। हाल ही के कुछ दशकों में, किराया नियंत्रण, अस्पष्ट संपत्ति का अधिकार और संविदा लागू करने से संबंधित कठिनाइयों के कारण भारत में यह बाजार संकुचित हो गया है। क्षैतिज और लम्बवत गतिशीलता प्रदान करने के क्रम में इन समस्याओं का तथा साथ ही साथ तत्संबंधी एक अन्य मुद्दे-उच्च रिक्ति दरों-का समाधान करने की आवश्यकता है।

खाली मकानों की समस्या

8.106 भारत के शहरों में आवास की कमी होने के बावजूद (2012 में 18 मिलियन से अधिक परिवार) (एमएचयूपीए, 2016) खाली मकानों की संख्या में भी वृद्धि की प्रवृत्ति देखी गई है: वर्ष 2001 में 6.5 मिलियन से बढ़ कर वर्ष 2011 में 11.1 मिलियन। राष्ट्रीय जनगणना (कुमार, 2016) के अनुसार, कुल शहरी आवास का लगभग 12 प्रतिशत मकान खाली पड़े हुए हैं (सारणी 11)⁴

8.107 देश के पश्चिमी अर्ध में खाली पड़े हुए मकानों के जिलावार वितरण से खाली पड़े मकानों की, इस क्षेत्र में बहुलता स्पष्ट होती है। प्रमुख राज्यों के शहरी भागों में खाली पड़े हुए मकानों की संख्या और हिस्से को चित्र 15 में दर्शाया गया है। महाराष्ट्र में सबसे अधिक संख्या में (2 मिलियन से थोड़ा अधिक) संख्या में मकान खाली पड़े हुए हैं, इसके बाद गुजरात का स्थान आता (जहां लगभग 1.2 मिलियन खाली पड़े हुए मकान हैं)। गुजरात में कुल आवासीय स्टॉक में सबसे ज्यादा अंश (18.5 प्रतिशत) खाली पड़े हुए मकानों का है, इसके बाद राजस्थान में (17.3 प्रतिशत) और महाराष्ट्र में (16.39 प्रतिशत) मकान खाली पड़े हुए हैं।

8.108 चित्र 16 भारत में 19 प्रमुख शहरों में जनगणना के दौरान खाली पाए गए मकानों की संख्या और अनुपात (शेयर) दर्शाता है। इन शहरों में मुंबई में कुल खाली मकानों की अत्यधिक संख्या (0.48 मिलियन) है, इसके बाद

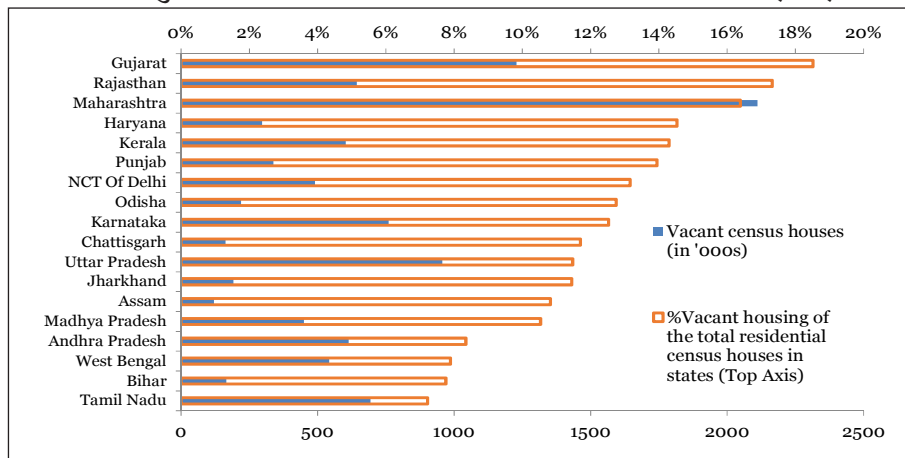
⁴ जनगणना आवास सूचीयन हेतु अनुदेश पुस्तिका में खाली मकानों के वर्गीकरण के अनुदेश हैं; यदि आवास सूचीयन के दौरान कोई जनगणना घर खाली मिलता है अर्थात् इसमें कोई व्यक्ति नहीं रह रहा है और इसका प्रयोग किसी अन्य प्रयोजन हेतु नहीं हो रहा है तो इसे 'खाली लिखें। (<http://www.censusindia.gov.in/2011-Documents/Houselistingper cent20English.pdf>) यह भी ध्यान दें कि अमरीका में खाली आवासों के तुलनीय आंकड़े 3 प्रतिशत से कम हैं (यूस सेंसस ब्यूरो, 2016)।

सारणी 11: भारत के शहरी क्षेत्रों में मकानों और खाली पड़े मकानों का ब्यौरा⁵

प्रकार	मिलियन
खाली मकानों की कुल सं० [1]	11.09
आवास-के लिए उपलब्ध मकानों की कुल सं० [2]	76.13
‘आवास सह अन्य प्रयोग’ के लिए उपलब्ध मकानों की कुल संख्या	2.35
कुल आवासीय स्टॉक [1+2+3=4]	89.58
कुल आवासीय स्टॉक की तुलना में खाली पड़े हुए मकानों का प्रतिशत [1÷4]	12.38 प्रतिशत

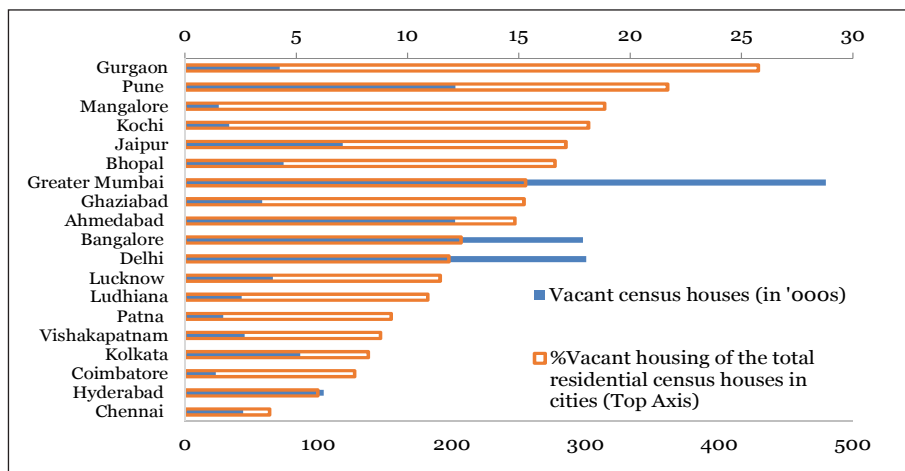
स्रोत: भारत की जनगणना (2011) और आईडीएफसी संस्थान (2017)

चित्र-15: प्रमुख राज्यों (शहरी) में जनगणना के दौरान खाली पाए गए मकान



स्रोत: भारत की जनगणना (2011) और आईडीएफसी संस्थान (2017)

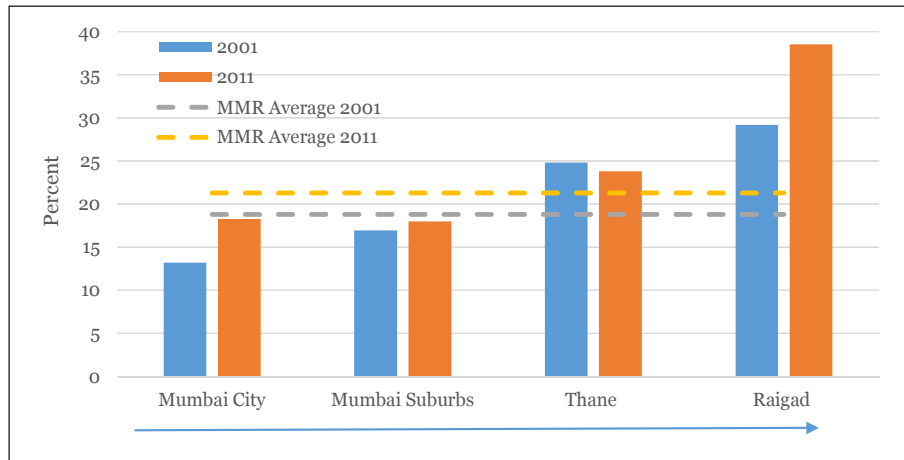
चित्र-16: भारत के कुछ शहरों में जनगणना के दौरान खाली पाए गए मकान



स्रोत: भारत की जनगणना (2011) और आईडीएफसी संस्थान (2017)

⁵ जनगणना वाले घरों के आवासीय, विद्यालय, अस्पताल आदि जैसे अनेक प्रयोग हैं। सभी खाली जनगणना वाले घर आवासीय प्रयोग के लिए हैं।

चित्र 17: मुंबई महानगर क्षेत्र-2001 और 2011 में जनगणना के दौरान कुल शहरी आवास स्टॉक के प्रतिशत के रूप में खाली शहरी मकान



स्रोत: जनगणना 2001 और 2011 तथा आईडीएफसी संस्थान (2017)

दिल्ली में (0.3 मिलियन) और बैंगलुरु में (लगभग 0.3 मिलियन) है। कुल आवासीय स्टॉक में खाली मकानों के अनुपात के अनुसार, गुडगांव का स्थान सबसे ऊपर (26%) है। उच्च खाली दरों की इस अद्भुत घटना को पूरी तरह से नहीं समझा गया परन्तु अस्पष्ट सम्पत्ति अधिकार, कमजोर संविदा प्रबलन और निम्न किराया लब्धि महत्वपूर्ण कारक हो सकते हैं। नए रीयल इस्टेट का स्थानिक वितरण भी एक मुद्दा हो सकता है क्योंकि रिक्त दरों में सामान्यतया अपेक्षाकृत अधिक घनी शहरी क्षेत्रों से पलायन के साथ-साथ वृद्धि होती है। चित्र 17 मुंबई महानगर क्षेत्र (एमएमआर) की यह प्रवृत्ति दर्शाता है जहां रिक्त दरें अत्यधिक घनी

“आइलैण्ड सिटी” और उपनगरों की अपेक्षा थाणे और रायगढ़ के जिले में उच्चतर है।

8.109 भारत की आवास संबंधी अपेक्षाएं जटिल हैं किन्तु अभी तक नीतियों के अंतर्गत अधिक मकान बनाने और मकानों के स्वामित्व पर ही ध्यान केंद्रित किया गया है। उपर्युक्त डाटा यह सुझाव देता है कि हमें ऐसा आदर्श दृष्टिकोण अपनाने की आवश्यकता है जिसमें किरायों और रिक्तता दरों को ध्यान में रखा जाए। इसके बाद, इसके लिए नीति निर्माताओं को इस पर अधिक ध्यान देने की आवश्यकता होती है कि ये संविदा प्रवर्तन, सम्पत्ति अधिकार और आवास आपूर्ति के स्थानिक वितरण बनाम मांग पर अत्यधिक ध्यान दें।

REFERENCES:

1. Harish, S. (2016). “Public Social Rental Housing in India”, *Economic & Political Weekly*, 51(5), 49.
2. Kumar A., (2016). “India’s Residential Rental Housing”, *Economic and Political Weekly*, 51(24), 112-120.
3. Kumar (2016) op.cit.
4. G20 (2017). “Global Infrastructure Outlook”.
5. Government of India (2011). “Census of India”.
6. Government of India (2012). “Ministry of Housing and Urban Poverty Alleviation Report”.
7. Government of India (2017). “Economic Survey 2016-17, Volume I & II”.
8. Government of India (2017). “Joint Plant Committee, Secretary’s DO Report, December 2017”.
9. Government of India (2017). “Statistical Year Book”.
10. International Road Federation (2016). “World Road Statistics”.
11. Reserve Bank of India (2017). “Annual Report, 2016-17”.
12. World Bank (2016). “Connecting to Compete, Trade Logistics in the Global Economy”.

राज्य संकेताक्षर की सूची

Abbreviation	States/UT
AP	Andhra Pradesh
AR	Arunachal Pradesh
AS	Assam
BR	Bihar
CG	Chhattisgarh
GA	Goa
GJ	Gujrat
HR	Haryana
HP	Himachal Pradesh
JK	Jammu and Kashmir
JH	Jharkhand
KA	Karnataka
KL	Kerala
MP	Madhya Pradesh
MH	Maharashtra
MN	Manipur
ML	Meghalaya
MZ	Mizoram
NL	Nagaland
OD	Odisha
PB	Punjab
RJ	Rajasthan
SK	Sikkim
TN	Tamil Nadu
TR	Tripura
UK	Uttarakhand
UP	Uttar Pradesh
WB	West Bengal
TN	Tamil Nadu
AN	Andaman and Nicobar Islands
CH	Chandigarh
DH	Dadra and Nagar Haveli
DD	Daman and Diu
DL	Delhi
LD	Lakshadweep