

मार्च-मई 2020 के दौरान लगाए गए राष्ट्रव्यापी लॉकडाउन तथा अप्रैल-मई 2021 में दूसरी कोविड लहर के दौरान स्थानीयकृत लॉकडाउन के प्रभाव से सेवा क्षेत्र लगभग पूरी तरह से उबर चुका है। वर्ष 2021-22 की पहली छमाही के दौरान सेवा क्षेत्र में 10.8 प्रतिशत की वृद्धि हुई। वर्ष 2021-22 की दूसरी तिमाही में सेवाओं का सकल मूल्यवर्धन (जीवीए) पूर्व-महामारी स्तर को पार कर जाने के कारण सुधार अधिक स्पष्ट है। यद्यपि, संपर्क गहन उप-क्षेत्र होने के कारण, 'व्यापार, होटल, परिवहन, संचार एवं प्रसारण से संबंधित सेवाओं' का जीवीए अभी भी अपने पूर्व-महामारी स्तर से नीचे है। वर्ष 2021-22 में समग्र सेवा क्षेत्र का जीवीए 8.2 प्रतिशत बढ़ने की उम्मीद है, हालांकि ओमीक्रोन वेरियंट का प्रसार निकट अवधि के लिए अनिश्चितता की स्थिति उत्पन्न करता है, विशेष रूप से उन क्षेत्रों में जहां मानव संपर्क अपेक्षित है।

उच्च आवृत्ति संकेतक जैसे कि सेवा क्रय प्रबंधकों का सूचकांक, हवाई माल भाड़ा एवं रेल भाड़ा वर्ष 2020 में नीचे आ गया। इन संकेतकों पर अप्रैल-मई 2021 में दूसरी कोविड लहर का प्रभाव मार्च-मई 2020 में सम्पूर्ण लॉकडाउन के दौरान की तुलना में बहुत अधिक कम था। अप्रैल-दिसंबर 2021 के दौरान, रेल माल भाड़ा अपने पूर्व-महामारी स्तर को पार कर गया, जबकि हवाई माल भाड़ा तथा बंदरगाह यातायात लगभग अपने पूर्व-महामारी स्तर पर पहुंच गया। घरेलू हवाई एवं रेल यात्री यातायात में भी उत्तरोत्तर वृद्धि हो रही है। निर्यात में तेजी के बावजूद कंटेनर की कमी का मुद्दा बंदरगाह यातायात को प्रभावित कर रहा है।

सेवा निर्यात, वर्ष 2020-21 की पहली तीन तिमाहियों के दौरान शुरुआती मंदी के बाद, वर्ष 2020-21 की चौथे तिमाही में अपने पूर्व-महामारी स्तर को पार कर गया। वर्ष 2021-22 की पहली छमाही के दौरान, सॉफ्टवेयर तथा आईटी सेवाओं के निर्यात की वैश्विक मांग से मजबूती प्राप्त करते हुए, सेवा निर्यात में 21.6 प्रतिशत की वृद्धि हुई। विश्व वाणिज्यिक सेवाओं के निर्यात में भारत की हिस्सेदारी वर्ष 2020 में बढ़कर 4.1 प्रतिशत हो गई। इसके अतिरिक्त, आईटी-बीपीएम सेवाओं का राजस्व वर्ष 2020-21 में 194 बिलियन अमेरिकी डॉलर तक पहुंच गया, इसी अवधि के दौरान 1.38 लाखकर्मचारियों को जोड़ा गया। सरकार ने आईटी-बीपीओ क्षेत्र में दूरसंचार नियमों को हटाने के लिए एक प्रमुख सुधार किया। नैसकॉम (NASSCOM) द्वारा किए गए एक सर्वेक्षण के अनुसार, इन सुधारों ने अनुपालन भार को कम किया है, उत्पादकता में वृद्धि की है, वैश्विक प्रतिस्पर्धा में वृद्धि की है तथा भारत में व्यापार करने की लागत को कम किया है। इसी तरह, सरकार ने अंतरिक्ष क्षेत्र को गैर-सरकारी संस्थानों के लिए खोल दिया है, जिससे अंतरिक्ष संपत्तियों एवं गतिविधियों की सामाजिक-आर्थिक उपयोग में वृद्धि होगी। वर्ष 2021-22 की पहली छमाही के दौरान, सेवा

क्षेत्र ने 16.7 बिलियन अमेरिकी डॉलर से अधिक का एफडीआई प्राप्त हुआ, जो भारत में कुल एफडीआई अंतर्वाह का लगभग 54 प्रतिशत है।

विगत छह वर्षों में भारत में स्टार्टअप्स का उल्लेखनीय विकास हुआ है। नए मान्यता प्राप्त स्टार्टअप की संख्या वर्ष 2021-22 में बढ़कर 14,000 से अधिक हो गई है, जो वर्ष 2016-17 में केवल 733 थी। परिणामस्वरूप, भारत अमेरिका तथा चीन के बाद विश्व का तीसरा सबसे बड़ा स्टार्टअप इकोसिस्टम बन गया है। इसके अतिरिक्त, 44 भारतीय स्टार्टअप ने वर्ष 2021 में यूनिकॉर्न का दर्जा हासिल किया है, जो एक रिकॉर्ड है, जिससे भारत में यूनिकॉर्न की कुल संख्या 83 हो गई, और इनमें से अधिकांश सेवा क्षेत्र में हैं।

परिचय

9.1 भारत के सकल घरेलू उत्पाद में सेवा क्षेत्र का योगदान 50 प्रतिशत से अधिक है। जबकि कोविड-19 महामारी का अर्थव्यवस्था के अधिकांश क्षेत्रों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा, सेवा क्षेत्र सबसे अधिक प्रभावित हुआ क्योंकि भारत के जीवीए में इसकी भागीदारी वर्ष 2019-20 में 55 प्रतिशत से घटकर वर्ष 2021-22¹ में 53 प्रतिशत हो गई। सेवा क्षेत्र के भीतर, कोविड-19 का प्रभाव विविध रहा। जबकि गैर-संपर्क सेवाएं जैसे सूचना, संचार, वित्तीय, पेशेवर एवं व्यावसायिक सेवाएं लचीली बनी रही। संपर्क आधारित सेवाएँ जैसे पर्यटन, खुदरा व्यापार, होटल, आतिथ्य तथा मनोरंजन आदि पर बहुत गंभीर प्रभाव रहा।

कोविड-19 का प्रभाव तथा क्रमबद्ध सुधार

9.2 सेवा क्षेत्र वर्ष 2020-21 में वर्ष-दर-वर्ष 8.4 प्रतिशत संकुचित हुआ (तालिका 1)। यह गिरावट उप-क्षेत्र 'व्यापार, होटल, परिवहन, संचार तथा प्रसारण से संबंधित सेवाओं' में वार्षिक 18.2 प्रतिशत के तेज संकुचन से प्रभावित थी। संपर्क-गहन प्रकृति के कारण, इस उप-क्षेत्र में शामिल सेवाओं को विद्यमान महामारी के कारण होने वाले व्यवधानों का सबसे अधिक आघात सहना पड़ा। सेवा उप-क्षेत्र जैसे 'लोक प्रशासन, रक्षा एवं अन्य सेवाएं' जिसमें एक तरफ सरकार द्वारा व्यय और दूसरी ओर स्वास्थ्य, शिक्षा, मनोरंजन आदि जैसी सेवाएं शामिल हैं, वर्ष में 2020-21 में 4.6 प्रतिशत वर्ष-दर-वर्ष संकुचित हुआ। अपेक्षाकृत कम संपर्क गहन उप-क्षेत्र 'वित्तीय, अचल संपत्ति तथा पेशेवर सेवाएं' वर्ष 2020-21 के दौरान इसके जीवीए में 1.5 प्रतिशत की मामूली गिरावट के साथ सबसे कम प्रभावित हुई (तालिका 1)।

9.3 चालू वित्त वर्ष की पहली छमाही के दौरान सेवा क्षेत्र ने लगातार सुधार दर्ज किया। कुल मिलाकर, सेवा क्षेत्र में वर्ष 2021-22 के पहली छमाही में 10.8 प्रतिशत की वृद्धि हुई (तालिका 1)। तिमाही अनुमानों पर करीब से नजर डालने से पता चलता है कि सेवा क्षेत्र (निर्माण को छोड़कर) में सकल मूल्य वर्धन (जीवीए) वर्ष 2021-22 की दूसरी तिमाही में पूर्व-महामारी स्तर² को पार कर गया (तालिका 2, जो वर्ष 2019-20 की तीसरी तिमाही में जीवीए पर तिमाही जीवीए के प्रदर्शन की तुलना करती है)। उप-क्षेत्र श्रव्यापार, होटल, परिवहन, संचार और प्रसारण से संबंधित सेवाएं, जो पिछले वर्ष सबसे अधिक प्रभावित हुईं, वर्ष 2021-22 की पहली छमाही में 18.4 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की। हालाँकि, इस उप-क्षेत्र का त्रैमासिक जीवीए अभी भी अपने पूर्व-महामारी स्तर से नीचे है (तालिका 2)। दूसरी ओर, श्रोक प्रशासन, रक्षा तथा अन्य सेवाओं उप-क्षेत्र के जीवीए में जबरदस्त सुधार देखा गया। वर्ष 2021-22 के पहली छमाही के दौरान, उप-क्षेत्र में वर्ष-दर-वर्ष 12 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जो वर्ष 2021-22 की दूसरी तिमाही में अपने पूर्व-महामारी स्तर को पार कर गया

¹ वर्ष 2021-22 के अग्रिम अनुमान के अनुसार।

² पूर्व-महामारी स्तर, वर्ष 2019-20 के तीसरी छमाही के जीवीए को दर्शाता है

(तालिका 2)। कोविड-19 के मद्देनजर सरकारी खर्च में बढ़ोतरी ने इस उप-क्षेत्र की सुधार में योगदान दिया है। इसके अतिरिक्त, उप-क्षेत्र श्वितीय, अचल संपत्ति तथा पेशेवर सेवाओं में वर्ष 2021-22 की पहली छमाही में वर्ष-दर-वर्ष 5.8 प्रतिशत की वृद्धि हुई। इसका जीवीए पूरे समय लचीला रहा (तालिका 2)।

तालिका 1: सेवा क्षेत्र का प्रदर्शन

क्षेत्र	जीवीए में भागीदारी (प्रतिशत में)	वृद्धि (वर्ष दर वर्ष) (प्रतिशत में)						
		2021-22 (ई)	2018-19 (दूसरी आरई)	2019-20 (पहली आरई)	2020-21 (पीई)	2021-22 (ई)	2021-22	
						पहली तिमाही	दूसरी तिमाही	पहली छमाही
कुल सेवाएँ (निर्माण को छोड़कर)	53	7.2	7.2	-8.4	8.2	11.4	10.2	10.8
व्यापार, होटल, परिवहन, संचार तथा प्रसारण से संबंधित सेवाएँ	16.9	7.1	6.4	-18.2	11.9	34.3	8.2	18.4
वित्तीय, रियल एस्टेट तथा पेशेवर सेवाएँ	20.9	7.2	7.3	-1.5	4.0	3.7	7.8	5.8
लोक प्रशासन, रक्षा तथा अन्य सेवाएँ	15.2	7.4	8.3	-4.6	10.7	5.8	17.4	12.0

स्रोत: सांख्यिकी एवं कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय।

नोट: जीवीए में भागीदारी वर्तमान मूल्य में है तथा जीवीए में वृद्धि वर्ष 2011-12 के स्थिर मूल्य पर है;

*: अन्य सेवाओं में शिक्षा, स्वास्थ्य, मनोरंजन एवं अन्य व्यक्तिगत सेवाएँ शामिल हैं

आरई: संशोधित अनुमान, पीई: अनंतिम अनुमान, ई: अग्रिम अनुमान

तालिका 2: सेवा उप-क्षेत्रों में वर्धित सकल मूल्य

पूर्व-महामारी स्तर से संबंधित (वर्ष 2019-20 तीसरी तिमाही जीवीए = 100)

क्षेत्र	2020-21 पहली तिमाही	2020-21 दूसरी तिमाही	2020-21 तीसरी तिमाही	2020-21 चौथी तिमाही	2021-22 पहली तिमाही	2021-22 दूसरी तिमाही
व्यापार, होटल, परिवहन, संचार और प्रसारण से संबंधित सेवाएँ	52	81	92	108	70	87
संचार, अस्पताल, संचार और संचार से संबंधित	123	126	107	107	127	136
लोक प्रशासन, रक्षा और अन्य सेवाएँ	78	88	98	103	83	104

कुल सेवाएं	84	99	99	106	94	109
कुल जीवीए	78	92	101	106	92	100

स्रोत: सांख्यिकी एवं कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय

9.4 प्रथम अग्रिम अनुमानों के अनुसार, सेवा क्षेत्र का सकल मूल्य वर्धन (जीवीए) वर्ष 2021-22 में 8.2 प्रतिशत बढ़ने का अनुमान है। उप-क्षेत्रों 'व्यापार, होटल, परिवहन, संचार तथा प्रसारण सेवाओं', श्वितीय, अचल संपत्ति तथा पेशेवर सेवाओं और 'लोक प्रशासन, रक्षा तथा अन्य सेवाओं' में वर्ष 2021-22 में क्रमशः 11.9 प्रतिशत, 4 प्रतिशत और 10.7 प्रतिशत की वृद्धि अनुमानित है। यह वृद्धि होने का एक कारण वर्ष 2020-21 में कम आधार होना है। हालांकि, यह ध्यान देने योग्य है कि आर्थिक सर्वेक्षण लिखने के समय, ओमिक्रोन वेरियंट के कारण देश और दुनिया भर में नए प्रतिबंध लगाए जा रहे थे, जो हो रहे सुधार के लिए नया जोखिम पैदा कर रहे थे, विशेष रूप से संपर्क गहन क्षेत्रों में।

उच्च-आवृत्ति संकेतकों में प्रवृत्ति

9.5 सेवा जीवीए में वृद्धि, जब क्रय प्रबंधक सूचकांक (पीएमआई), सेवा सूचकांक, माल यातायात तथा यात्री यातायात जैसे उच्च-आवृत्ति संकेतकों में प्रवृत्ति के साथ देखा जाता है, तो आर्थिक गति में वृद्धि का संकेत मिलता है।

सेवाएं क्रय प्रबंधक सूचकांक (पीएमआई)

9.6 मार्च 2020 से लगातार पांच महीनों तक संकुचित पीएमआई सेवाओं द्वारा मापी गई भारत की सेवा क्षेत्र की गतिविधि में अक्टूबर 2020 में तेजी से सुधार हुआ। यह लगातार तीन महीनों (मई, जून और जुलाई 2021) के लिए दूसरी कोविड-19 लहर के परिणामस्वरूप फिर से नीचे आया। विशेष रूप से, मई-जुलाई 2021 के दौरान संकुचन उतना तेज नहीं था जितना पहले लॉकडाउन के दौरान देखा गया था। ऐसा इसलिए था क्योंकि मार्च 2020 में सम्पूर्ण लॉकडाउन के बजाय, सरकार ने दूसरी कोविड लहर के दौरान स्थानीय प्रतिबंधों की रणनीति अपनाया।

9.7 प्रतिबंधों में ढील के साथ, पीएमआई सेवाओं ने अगस्त 2021 से एक बार फिर से बढ़ना शुरू किया, जो अक्टूबर 2021 में 10 वर्षों में सबसे मजबूत छलांग लगाकर 58.4 हो गई (चित्र 1 (ए))। दिसंबर 2021 में पीएमआई सूचकांक 55.5 पर आ गया।

माल यातायात

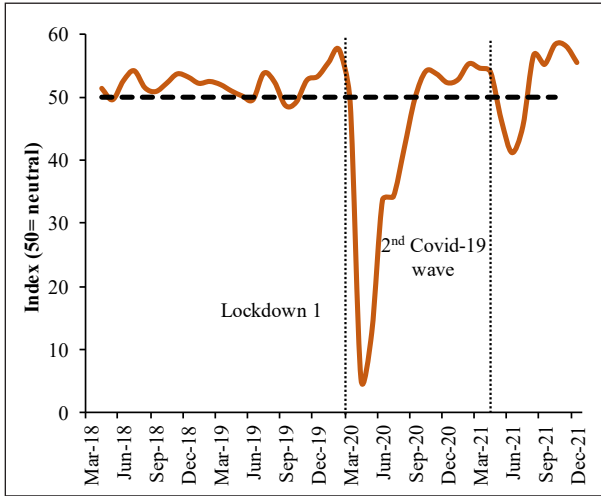
9.8 मार्च 2020 में सम्पूर्ण लॉकडाउन के परिणामस्वरूप माल यातायात (रेल, हवाई और बंदरगाह) में तेजी से गिरावट आई [चित्र 1 (ख, ग तथा घ)]। जून 2020 से जैसे-जैसे अर्थव्यवस्था धीरे-धीरे खुली, माल यातायात में भी सुधार होने लगा। अप्रैल-जून 2021 के दौरान माल यातायात में मजबूत वृद्धि दर्ज की गई, जो आंशिक रूप से पिछले वर्ष की इसी अवधि के दौरान निम्न आधार से वापसी को दर्शाती है। मार्च-मई 2020 में सम्पूर्ण लॉकडाउन के दौरान की तुलना में इन संकेतकों पर अप्रैल-मई 2021 में दूसरी कोविड लहर का प्रभाव बहुत अधिक कम था।

9.9 वर्ष 2021-22 (दिसंबर तक) में, भारतीय रेलवे द्वारा कुल माल ढुलाई 1,029.94 मिलियन टन (एमटी) थी जो वर्ष 2020-21 में इसी अवधि के दौरान 870.08 मीट्रिक टन से 18.37 प्रतिशत अधिक है। वास्तव में, भारतीय रेलवे ने पूर्व-महामारी वर्ष (2019-20) के दौरान इसी अवधि की तुलना में माल ढुलाई में लगभग 16 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की, जहां माल ढुलाई 888.88 मीट्रिक टन थी।

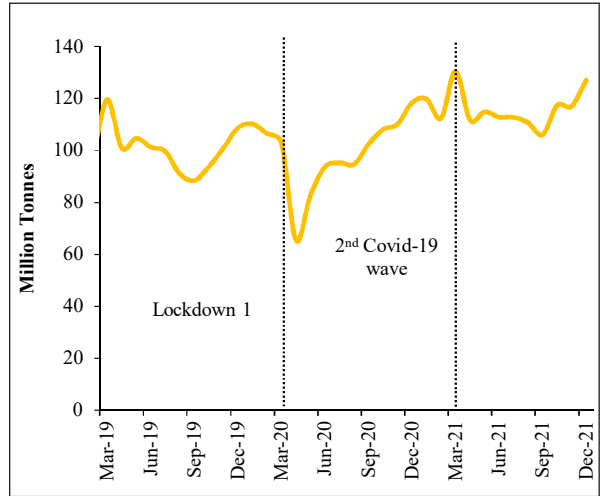
9.10 भारतीय हवाई अड्डों ने वर्ष 2021-22 (नवंबर तक) में 20.97 लाख टन माल ढुलाई की, जबकि पिछले वर्ष की इसी अवधि में 14.44 लाख टन माल ढुलाई हुई थी, जिसमें 45.25 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई। यह अप्रैल-नवंबर 2019 की पूर्व-महामारी अवधि के दौरान 22.88 लाख टन के हवाई माल ढुलाई से थोड़ा कम है।

9.11 अप्रैल-नवंबर 2021 के बीच, भारतीय बंदरगाहों ने वर्ष 2020 में इसी अवधि के दौरान 779.1 मीट्रिक टन की तुलना में 857.3 मीट्रिक टन का कुल माल यातायात संभाला, जिसमें 10 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि दर्ज की गई। वर्ष 2021 में अब तक दर्ज किया गया कार्गो यातायात अप्रैल-नवंबर 2019 के दौरान लगभग 864.3 मीट्रिक टन के पूर्व-महामारी स्तर तक पहुंच गया।

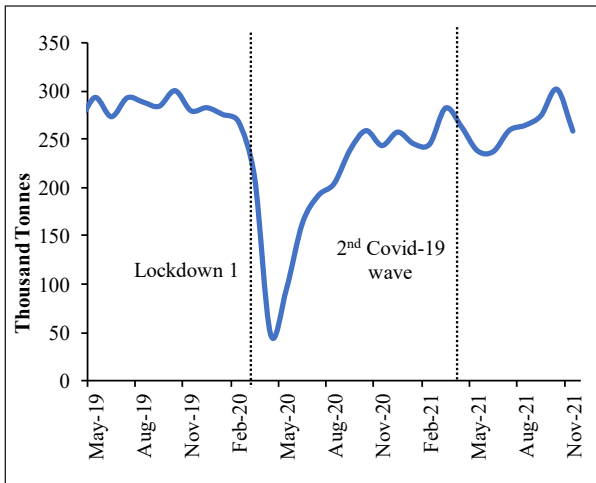
चित्र 1(क): सेवाएँ पीएमआई सूचकांक



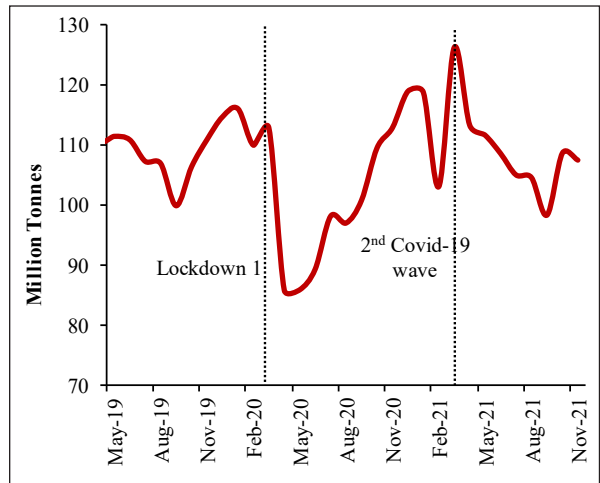
चित्र 1(ख): रेल माल यातायात



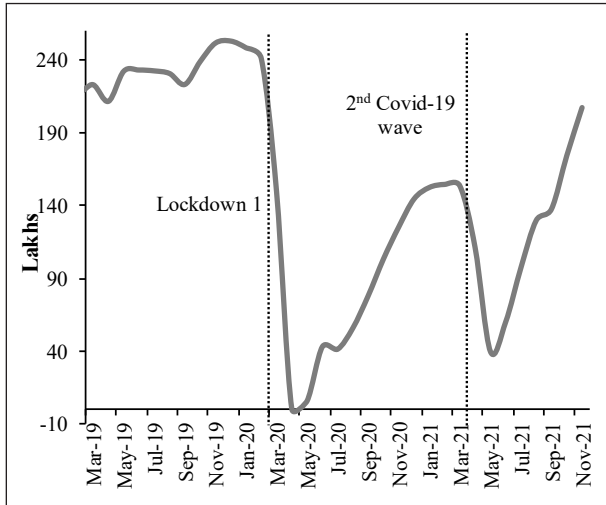
चित्र 1(ग): हवाई माल यातायात



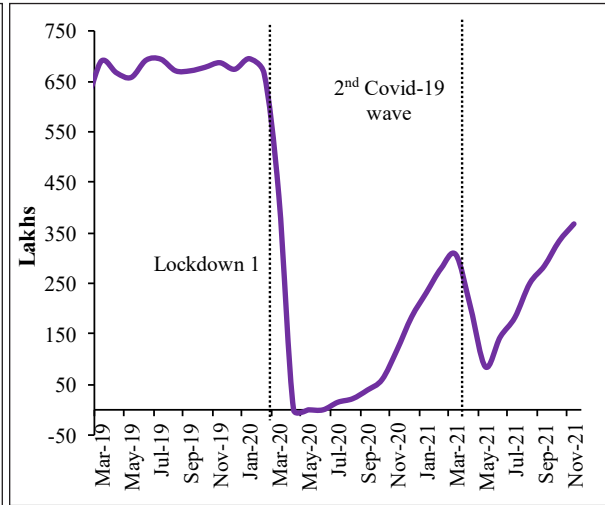
चित्र 1(घ): कार्गो यातायात



चित्र 1(ड): घरेलू हवाई यात्री यातायात



चित्र 1(च): रेल यात्री यातायात



स्रोत: आईएचएस मार्केट अर्थशास्त्र, भारतीय रेलवे, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, बंदरगाह, नौवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय

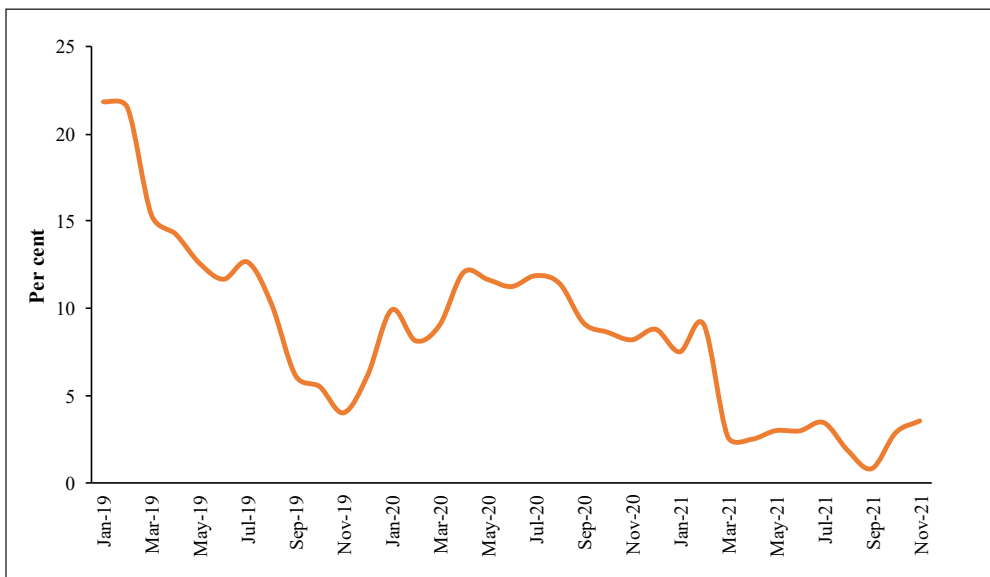
यात्री यातायात

9.12 वर्ष 2020-21 की शुरुआत में यात्रा प्रतिबंधों ने भारतीय विमान सेवाओं तथा रेलवे की आवाजाही को अवरोधित किया, जिससे विमान एवं रेल यात्री यातायात में भारी गिरावट आई [चित्र 1 (च और छ)]। घरेलू यात्री यातायात (विमान तथा रेल दोनों) मासिक आधार पर अगस्त 2020 से उतरोतर ठीक होना शुरू हुआ, लेकिन अप्रैल-मई 2021 में कोविड-19 की दूसरी लहर के कारण हुए व्यवधानों से फिर से नीचे गिर गया। उसके बाद से सुधार हुआ है। अप्रैल-नवंबर 2021 के दौरान, विमान सेवाओं ने 9.56 करोड़ से अधिक घरेलू यात्रियों का परिवहन किया। मासिक आंकड़ा बताता है कि विमान यात्री यातायात धीरे-धीरे पूर्व-महामारी के स्तर पर पहुंच रहा है। दूसरी ओर, रेलवे यात्री यातायात अभी भी पूर्व-महामारी के स्तर से काफी नीचे है। अप्रैल-नवंबर 2021 के दौरान, भारतीय रेलवे ने 185.1 करोड़ से अधिक घरेलू यात्रियों का परिवहन किया। ओमिक्रॉन वेरियंट के उद्भव तथा लगाए गए यात्रा प्रतिबंधों ने निकट अवधि में घरेलू यात्री यातायात के लिए जोखिम उत्पन्न किया है।

सेवा क्षेत्र को बैंक ऋण

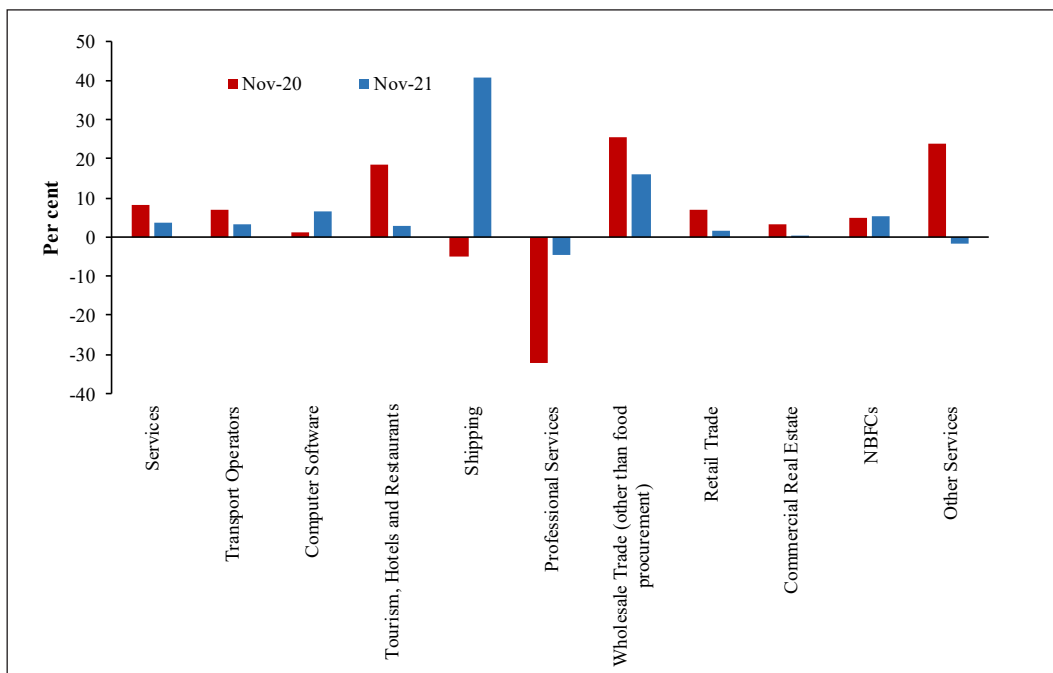
9.13 सेवा क्षेत्र के लिए बैंक ऋण वृद्धि, जो वर्ष 2019 में काफी कम हो गई थी, वर्ष 2020 में बढ़ना शुरू हुई, जो दिसंबर 2019 के 6.2 प्रतिशत की तुलना में दिसंबर 2020 के अंत में बढ़कर 8.8 प्रतिशत (वर्ष-दर-वर्ष) हो गई (चित्र 2)। इस गति ने वर्ष 2021-22 में अपनी गतिक्रम खो दी। नवंबर 2021 के अंत में, बैंक ऋण वृद्धि अपने एक वर्ष पूर्व के 8.2 प्रतिशत की तुलना में घटकर 3.6 प्रतिशत हो गई। हालांकि, यह ध्यान रखना महत्वपूर्ण है कि कॉर्पोरेट्स ने अब तक वर्ष 2021-22 में बैंकिंग पूंजी की तुलना में पूंजी बाजार के माध्यम से अधिक धन जुटाया है (विवरण के लिए अध्याय 4 मौद्रिक प्रबंधन और वित्तीय मध्यस्थता देखें)।

चित्र 2: सेवा क्षेत्र को बैंक ऋण में वृद्धि



स्रोत: भारतीय रिजर्व बैंक

चित्र 3: सेवा उप-क्षेत्रों के लिए बैंक ऋण में वृद्धि (वर्ष-दर-वर्ष)



स्रोत: भारतीय रिजर्व बैंक

नोट: आंकड़ा नवंबर 2020 तथा 2021 तक ऋण को दर्शाता है।

9.14 सेवा क्षेत्र के लिए बैंक ऋण में नवंबर 2021 में 3.6 प्रतिशत की वृद्धि (वर्ष-दर-वर्ष) हुई, जबकि एक वर्ष पूर्व यह 8.2 प्रतिशत थी (चित्र 3)। विकास में मंदी मुख्य रूप से 'पर्यटन, होटल एवं रेस्तरां', 'परिवहन

संचालकों' तथा खुदरा खुदरा के साथ-साथ थोक व्यापार के ऋण में कम वृद्धि के कारण है। दूसरी ओर, 'कंप्यूटर सॉफ्टवेयर', 'नौवहन' और 'गैर-बैंकिंग वित्तीय कंपनियों (एनबीएफसी)' में बैंक ऋण में वृद्धि हुई।

राज्य और केंद्र शासित प्रदेश के स्तर पर सेवा क्षेत्र की हिस्सेदारी

9.15 33 राज्यों और केंद्र शासित प्रदेशों में से 12 में सेवा क्षेत्र का सकल राज्य मूल्य वर्धित (जीएसवीए) में 50 प्रतिशत से अधिक का योगदान है (तालिका 3)। चंडीगढ़ जीएसवीए में 74 प्रतिशत पर सेवाओं की विशेष रूप से उच्च हिस्सेदारी के साथ खड़ा है, जबकि सिक्किम का हिस्सा 24.25 प्रतिशत पर सबसे कम है। विशेष रूप से, सिक्किम के जीएसवीए में सेवाओं की हिस्सेदारी वर्ष 2018-19 में 18 प्रतिशत से बढ़कर 2020-21 में 24 प्रतिशत से अधिक हो गई है।

9.16 इसी तरह, पिछले तीन वर्षों में, हिमाचल प्रदेश तथा ओडिशा के लिए जीएसवीए में सेवाओं की हिस्सेदारी में 4 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि हुई। सेवा जीएसवीए में महाराष्ट्र तथा कर्नाटक शीर्ष दो योगदानकर्ता हैं, जिसमें क्रमशः वर्ष 2020-21 में सेवा क्षेत्र द्वारा 15.1 लाखकरोड़ रुपये और 9.71 लाखकरोड़ रुपये का सकल मूल्य जोड़ा गया है।

9.17 कोविड-9 महामारी तथा आवाजाही में प्रतिबंधों के कारण, सेवा क्षेत्र में जीएसवीए में पूर्व-महामारी वर्ष 2019-20 के सापेक्ष 2020-21 में गिरावट आई। यह 20 में से 13 राज्यों के लिए सही है, जिसका आंकड़ा उपलब्ध है। वर्ष 2020-21 के दौरान, राजस्थान में सेवा जीएसवीए में लगभग 11 प्रतिशत तथा झारखंड और पंजाब में लगभग 10 प्रतिशत की कमी आई। दूसरी ओर, सिक्किम ने वर्ष 2020-21 के दौरान सेवा जीएसवीए में 11.71 प्रतिशत की उच्चतम वृद्धि दर्ज की।

तालिका 3: राज्य और केंद्र-शासित प्रदेश स्तर पर सेवा क्षेत्र का प्रदर्शन

राज्य	जीवीए में सेवा का हिस्सा (प्रतिशत)			सेवा जीवीए में वृद्धि (प्रतिशत, वर्ष-दर-वर्ष)		
	2018-19	2019-20	2020-21	2018-19	2019-20	2020-21
अंडमान व नोकोबार द्वीप समूह	64.09	64.82	64.82	5.05	5.66	-
आंध्र प्रदेश	42.25	41.86	41.64	8.24	6.20	-6.71
अरुणाचल प्रदेश	47.84	46.82	-	-1.19	12.22	-
असम	39.20	42.37	-	-1.64	8.08	-
बिहार	54.78	56.20	57.14	13.94	7.30	-0.11
चंडीगढ़	73.47	74.00	-	2.66	5.50	-
छत्तीसगढ़	30.02	30.64	31.18	8.32	7.71	0.75
दिल्ली	67.84	68.22	68.58	6.20	7.30	-5.48
गोवा	26.54	28.69	-	2.15	6.43	-
गुजरात	25.18	25.73	-	11.03	8.01	-
हरियाणा	40.74	41.98	42.83	7.36	9.02	-5.67
हिमाचल प्रदेश	30.68	32.62	35.45	5.68	7.75	0.50
जम्मू और कश्मीर	53.39	54.66	57.15	10.58	3.04	2.08

झारखंड	34.50	37.28	36.19	9.51	8.23	-9.99
कर्नाटक	52.83	54.83	56.08	8.72	6.73	-3.05
केरल	52.24	53.29	-	7.78	4.09	-
मध्य प्रदेश	33.30	32.94	31.14	9.96	8.70	-8.94
महाराष्ट्र	45.19	47.10	-	7.24	8.29	-
मणिपुर	60.31	59.77	-	6.62	5.53	-
मेघालय	56.55	58.33	59.62	10.89	8.19	-8.67
मिजोरम	49.61	50.82	-	6.63	16.49	-
नगालैंड	57.56	57.45	-	8.59	7.92	-
उड़ीसा	30.27	32.70	34.37	2.24	8.43	-1.01
पुदुचेरी	33.91	34.57	-	6.68	7.95	-
पंजाब	40.43	42.34	41.83	6.95	5.60	-9.40
राजस्थान	43.43	44.01	43.07	11.18	4.43	-10.95
सिक्किम	18.20	21.82	24.25	11.54	20.92	11.71
तमिलनाडु	40.80	41.21	41.81	5.65	5.40	1.11
तेलंगाना	53.89	54.90	54.53	7.91	5.69	-3.94
त्रिपुरा	45.45	45.87	47.95	8.98	13.78	1.78
उत्तर प्रदेश	40.77	42.32	42.35	7.64	7.72	-8.50
उत्तरखंड	27.99	28.58	-	6.41	6.03	-
पश्चिम बंगाल	46.15	47.81	49.77	5.87	7.74	0.59

स्रोत: भारतीय राज्यों पर सांख्यिकी की पुस्तिका, भारतीय रिजर्व बैंक।

नोट: - सर्वेक्षण लिखते समय आंकड़ा उपलब्ध नहीं है।

सेवा क्षेत्र में एफडीआई अंतर्वाह

9.18 भारत में सेवा-क्षेत्र एफडीआई अंतर्वाह का सबसे बड़ा प्राप्तकर्ता है। व्यापार और विकास पर संयुक्त राष्ट्र सम्मेलन (यूएनसीटीएडी) द्वारा विश्व निवेश रिपोर्ट 2021 के अनुसार, भारत वर्ष 2020 में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई) का पांचवां सबसे बड़ा प्राप्तकर्ता था, जो वर्ष 2019 के नौवें स्थान से चार स्थानों का सुधार किया है। वर्ष 2020-21 में, भारत ने 81.97 बिलियन अमेरिकी डॉलर, अब तक का सबसे अधिक वार्षिक एफडीआई अंतर्वाह दर्ज किया है। देश को वर्ष 2021-22 के पहली छमाही में 43.12 बिलियन अमेरिकी डॉलर का एफडीआई अंतर्वाह प्राप्त हुआ। अप्रैल-सितंबर 2021 के दौरान एफडीआई इक्विटी अंतर्वाह, अर्थात् एफडीआई अंतर्वाह से पुनःनिवेशित अर्जन को घटाने के बाद, 31.15 बिलियन अमेरिकी डॉलर थी, जो पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में 3.8 प्रतिशत अधिक थी।

9.19 वर्ष 2021-22 के पहली छमाही के दौरान, सेवा क्षेत्र को 16.73 बिलियन अमेरिकी डॉलर का एफडीआई इक्विटी अंतर्वाह प्राप्त हुआ। यह पिछले वर्ष की इसी अवधि में सेवा में एफडीआई इक्विटी अंतर्वाह की तुलना में 29 प्रतिशत कम है। यह गिरावट कंप्यूटर सॉफ्टवेयर तथा हार्डवेयर उप-क्षेत्र के कारण थी। वर्ष 2020-21 के पहली छमाही में, 'कंप्यूटर सॉफ्टवेयर तथा हार्डवेयर' उप-क्षेत्र में एफडीआई इक्विटी अंतर्वाह 17.55 बिलियन अमेरिकी डॉलर था। यह वर्ष 2021-22 की पहली छमाही में 10 बिलियन अमेरिकी डॉलर की गिरावट के साथ 7.12 बिलियन अमेरिकी डॉलर तक पहुंच गया। यद्यपि, यह अभी भी वर्ष 2019-20 के पहली छमाही

के दौरान इस उप-क्षेत्र में एफडीआई इक्विटी अंतर्वाह से 77 प्रतिशत अधिक है। दूसरी ओर, शशिक्षा उप-क्षेत्र में अप्रैल-सितंबर 2021 में 2.25 बिलियन अमेरिकी डॉलर की मजबूत अंतर्वाह देखी गई। फिर भी, इस अवधि के दौरान भारत में कुल एफडीआई इक्विटी अंतर्वाह में सेवा क्षेत्र का भागीदारी अभी भी 50 प्रतिशत से अधिक है (तालिका 4)।

तालिका 4: सेवा क्षेत्र में सकल एफडीआई इक्विटी अंतर्वाह

सेवा उप-क्षेत्र	वर्ष 2021-22 में सेवा क्षेत्र में सकल एफडीआई इक्विटी अंतर्वाह में भागीदारी (प्रतिशत में)'	(मिलियन अमेरिकी डॉलर)					
		2018-19	2019-20	2020-21	अप्रैल-सितंबर 2019	अप्रैल-सितंबर 2020	अप्रैल-सितंबर 2021
वित्तीय, व्यापार, आउटसोर्सिंग, अनुसंधान तथा विकास, कूरियर, तकनीकी परीक्षण एवं विश्लेषण	18.84	9,158	7,854	5,060	4,455	2,252	3,152
कंप्यूटर सॉफ्टवेयर तथा हार्डवेयर	42.59	6,415	7,673	26,145	4,025	17,554	7,124
व्यापार	12.27	4,462	4,574	2,608	2,143	949	2,052
दूरसंचार	2.25	2,668	4,445	392	4,280	7	376
सूचना एवं प्रसारण	0.54	1,252	823	314	196	161	91
होटल एवं पर्यटन	2.21	1,076	2,938	369	859	283	370
अस्पताल एवं नैदानिक केंद्र	1.97	1,045	635	501	376	163	329
शिक्षा	13.44	777	3,245	1,250	216	604	2,248
खुदरा व्यापार	1.38	443	472	1,338	243	1,230	231
परामर्शदात्री सेवाएं	0.91	411	1,047	938	473	110	153
समुद्री परिवहन	2.22	279	199	294	173	144	372
विमान परिवहन	1.14	191	918	204	114	97	190
कृषि सेवाएं	0.25	88	46	124	23	60	42
सेवा क्षेत्र में सकल एफडीआई इक्विटी अंतर्वाह (मिलियन अमेरिकी डॉलर)		28,265	34,868	39,539	17,577	23,612	16,727
पिछले वर्ष से परिवर्तन (प्रतिशत)		-2.4	23.4	13.4	33.1	34.3	-29.2
भारत में सकल एफडीआई इक्विटी अंतर्वाह (मिलियन अमेरिकी डॉलर)		44,366	49,977	59,636	26,096	30,004	31,153

सकल एफडीआई इक्विटी अंतर्वाह में सेवा क्षेत्र का हिस्सा (प्रतिशत में)	63.7	69.8	66.3	67.4	78.7	53.7
---	------	------	------	------	------	------

स्रोत: उद्योग एवं आंतरिक व्यापार संवर्धन विभाग (डीपीआईआईटी)

नोट: ' : सितंबर 2021 तक

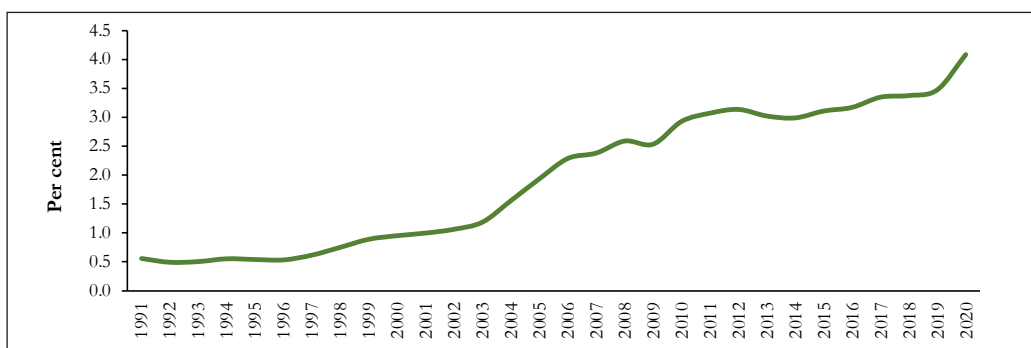
सेवा क्षेत्र में व्यापार

9.20 कोविड-19 महामारी के बाद वर्ष 2020 में वाणिज्यिक सेवाओं के वैश्विक व्यापार में गिरावट दर्ज की गई। वैश्विक सेवाओं में मंदी मुख्यतः यात्रा एवं पर्यटन पर प्रतिबंध तथा परिवहन सेवा मुख्य रूप से यात्रियों की कमी के कारण थी (डब्ल्यूटीओ, 2021)। अब तक 2021 में, विश्वव्यापी व्यापक टीकाकरण और वैश्विक आर्थिक गतिविधि में फिर से शुरू होने के परिणामस्वरूप सेवाओं के वैश्विक व्यापार में सुधार के संकेत मिले हैं। विश्व व्यापार संगठन के अनुसार, वैश्विक सेवा व्यापार अप्रैल-जून 2021 में सकारात्मक विकास क्षेत्र में लौट आया, जो पिछले वर्ष की इसी अवधि से काफी हद तक पलटाव को दर्शाता है, वह तिमाही जिसमें कोविड-19 के कारण सबसे मजबूत प्रभाव महसूस किया गया। वस्तुओं की बढ़ती मांग, कम क्षमता के नौवहन तथा उच्च माल ढुलाई लागत से बल मिला, परिवहन सेवा में वर्ष-दर-वर्ष सुधार हुआ। हालांकि, यात्रा सेवाएं पूर्व-महामारी के स्तर से नीचे हैं। सुधार के संकेतों के बावजूद, विश्व व्यापार संगठन को उम्मीद है कि वर्ष 2021 में वैश्विक सेवाओं के व्यापार में वस्तु व्यापार की तुलना में धीमी गति से वृद्धि होगी, विशेष रूप से यात्रा तथा मनोरंजन से संबंधित क्षेत्रों में।

सेवा निर्यात

9.21 वैश्विक सेवाओं के निर्यात में भारत की प्रमुख स्थान है (चित्र 4)। यह वर्ष 2020 में शीर्ष दस सेवा निर्यातक देशों में बना रहा, विश्व वाणिज्यिक सेवाओं के निर्यात में इसकी भागीदारी वर्ष 2019 में 3.4 प्रतिशत से बढ़कर 2020 में 4.1 प्रतिशत हो गई।

चित्र 4: विश्व वाणिज्यिक सेवा निर्यात में भारत की भागीदारी



स्रोत: विश्व बैंक

नोट: वाणिज्यिक सेवा निर्यात कुल सेवा निर्यात हैं, सरकारी सेवाओं के निर्यात को घटाकर अन्यत्र शामिल नहीं किया गया है। सेवाओं में अंतर्राष्ट्रीय लेनदेन को आईएमएफ के भुगतान संतुलन मैनुअल (1993) द्वारा परिभाषित किया गया है, जो अमूर्त वस्तुओं के आर्थिक प्रतिफल के रूप में है जो एक ही समय में उत्पादित, स्थानांतरित एवं उपभोग किया जा सकता है।

9.22 व्यापारिक निर्यात की तुलना में भारत के सेवाओं का निर्यात पर कोविड-19 प्रेरित वैश्विक लॉकडाउन का प्रभाव कम गंभीर था। वर्ष 2020-21 के दौरान, भारत के माल निर्यात (बीओपी आधार) में 7.5 प्रतिशत (वर्ष-दर-वर्ष) की गिरावट आई, जबकि सेवा निर्यात में केवल 3.3 प्रतिशत (वर्ष-दर-वर्ष) की गिरावट आई। यात्रा निर्यात में प्रभाव बहुत गंभीर था, जो वर्ष 2020-21 में लगभग 72 प्रतिशत गिर गया। वर्ष 2021-22 के पहली छमाही के दौरान, व्यापक टीकाकरण अभियान तथा वैश्विक मांग में तेजी के साथ, भारत के सेवा निर्यात में एक साल पहले इसी अवधि के दौरान 7.8 प्रतिशत की गिरावट के मुकाबले 21.6 प्रतिशत की वृद्धि हुई (तालिका 5)। निर्यात में सुधार लगभग सभी सेवा उप-क्षेत्रों में देखा गया, यात्रा सेवाओं को छोड़कर, जो अंतरराष्ट्रीय यात्रा तथा पर्यटन पर लगातार प्रतिबंधों के कारण संकुचन मोड में रही (तालिका 5)।

तालिका 5: उप-क्षेत्र द्वारा सेवा व्यापार प्रदर्शन

वस्तु समूह	भागीदारी (प्रतिशत में)		मूल्य (बिलियन अमेरिक डॉलर)				वृद्धि (प्रतिशत वर्ष-दर-वर्ष)			
	2010-11	2020-21	2019-20	2020-21	2020-21 (अप्रैल-सितंबर)	2021-22 (अप्रैल-सितंबर)	2019-20	2020-21	2020-21 (अप्रैल-सितंबर)	2021-22 (अप्रैल-सितंबर)
कुल सेवा निर्यात	100	100	213.19	206.09	96.75	117.64	2.5	-3.3	-7.8	21.6
यात्रा	12.7	4.1	30.00	8.48	4.01	3.74	5.5	-71.7	-72.5	-6.6
परिवहन	11.4	10.6	20.99	21.85	10.17	14.32	7.8	4.1	-3.3	40.7
बीमा	1.6	1.2	2.43	2.38	1.15	1.57	-8.7	-2.2	-3	35.9
जीएनआईई ¹	0.4	0.3	0.66	0.63	0.29	0.42	8.0	-4.5	-8.8	43.7
सॉफ्टवेयर सेवा	42.6	48.5	93.10	100	47.41	57.57	11.50	8.6	2.9	21.4
व्यापार सेवा	19.3	23.9	45.72	49.16	22.91	26.82	16.90	7.5	2.5	17.1
वित्तीय सेवा	5.2	2.1	4.73	4.34	2.01	2.50	-2.60	-8.3	-20.3	24.4
संचार	1.3	1.4	2.72	2.80	1.37	1.57	6.30	2.9	2.4	15.0
कुल सेवा आयात	100	100	128.27	117.52	54.9	66.24	1.80	-8.4	-14.2	20.7
यात्रा	13.7	9.8	22.01	11.51	5.53	6.80	1.40	-47.7	-54.8	23.1
परिवहन	17.2	16.8	24.28	19.76	8.98	14.80	18.30	-18.7	-25.9	64.9
बीमा	1.7	1.8	1.74	2.06	0.92	1.00	-2.90	18.4	19.9	9.6
जीएनआईई ¹	1.0	0.9	1.11	1.02	0.52	0.43	-0.70	-7.7	-14	-16.6
सॉफ्टवेयर सेवा	2.7	8.7	8.46	10.26	4.62	5.65	45.50	21.2	15.6	22.4
व्यापार सेवा	34.4	42.1	46.88	49.52	23.87	24.09	16.00	5.6	4.1	0.9
वित्तीय सेवा	9.3	4.1	2.92	4.76	2.17	2.58	-16.30	63.2	94.8	19.0
संचार	1.4	1.2	1.30	1.44	0.66	0.58	14.70	11.0	3.2	-11.3

सेवा व्यापार	100	100	84.92	88.57	41.84	51.40
संतुलन						
माल व्यापार			-157.	-102.	-25.81	-75.13
संतुलन			51	15		

स्रोत: भारतीय रिजर्व बैंक

नोट: *: सरकार अन्यत्र शामिल नहीं है।

9.23 भारत का सॉफ्टवेयर निर्यात, कुल सेवा के निर्यात में 48.5 प्रतिशत की भागीदारी के साथ, नई महामारी चुनौतियों के लिए डिजिटल सहयोग, क्लाउड सेवा एवं आधारभूत अवसंरचना के आधुनिकीकरण के लिए उच्च मांग के साथ कोविड-19 अवधि के दौरान अपेक्षाकृत लचीला रहा। शीर्ष सॉफ्टवेयर कंपनियों ने अपने विनिर्माण, वित्तीय, बैंकिंग तथा बीमा, संचार, खुदरा-व्यापार, जीवन विज्ञान एवं स्वास्थ्य सेवा क्षेत्र में बढ़े हुए राजस्व के कारण वर्ष 2021-22 के पहली छमाही में 21 प्रतिशत (+ के संदर्भ में) से अधिक की औसत राजस्व वृद्धि दर दर्ज की।

9.24 वर्ष 2019-20 तक, भारत यात्रा सेवा-क्षेत्र का बेहतरीन निर्यातक था। हालाँकि, दुनिया भर में लगाए गए आवागमन प्रतिबंधों के कारण विदेशी पर्यटकों के आगमन में गिरावट के बीच, यात्रा पर प्राप्त राजस्व पूर्व-महामारी स्तर से नीचे रहीं। अप्रैल-सितंबर 2021 में, यात्रा निर्यात 3.7 बिलियन अमेरिकी डॉलर था, जो अप्रैल-सितंबर 2020 में यूएस डॉलर 4 बिलियन से थोड़ा कम है और वर्ष 2019 में इसी अवधि (अर्थात पूर्व-महामारी समय) के दौरान यूएस डॉलर 14.6 बिलियन से कहीं अधिक कम है। वर्ष 2020-21 में व्यापार गतिविधि में मंदी तथा आपूर्ति श्रृंखला में व्यवधान के कारण परिवहन सेवा के निर्यात से प्राप्त राजस्व में वृद्धि 4.1 प्रतिशत तक कम हो गई। हालाँकि, सीमा पार व्यापार गतिविधि को फिर से शुरू करने तथा परिवहन लागत को प्रभावित करने वाले शिपिंग कंटेनरों में कमी के साथ, परिवहन से प्राप्त राजस्व में 2021-22 की पहली छमाही में वर्ष-दर-वर्ष आधार पर 40.7 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई (तालिका 5)।

9.25 अन्य क्षेत्रों में, व्यावसायिक सेवा के निर्यात में वर्ष 2021-22 की पहली छमाही में 17.1 प्रतिशत की वृद्धि हुई, यहां तक कि मुख्यतः पेशेवर एवं प्रबंधन परामर्श से संबंधित आमदानी में वृद्धि के कारण पूर्व-महामारी के स्तर को भी पार कर गया।

सेवा आयात

9.26 मुख्यतः यात्रा एवं परिवहन भुगतान में गिरावट के कारण सेवा निर्यात की तुलना में वर्ष 2020-21 में भारत की सेवा आयात में 8.4 प्रतिशत की तेज गिरावट देखी गई।

9.27 वर्ष 2021-22 के पहली छमाही के दौरान, लॉकडाउन प्रतिबंधों में छूट तथा घरेलू आर्थिक गतिविधियां पुनारंभ होने के कारण सेवा आयात में 20.7 प्रतिशत की वृद्धि थी। प्रमुख क्षेत्रों में, विदेशी यात्रा के भुगतान में वर्ष-दर-वर्ष 2021-22 की पहली छमाही में 23 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि हुई, हालाँकि, यह अभी भी अपने पूर्व-महामारी स्तर से काफी नीचे है। नौवहन जहाजों की अंतर्राष्ट्रीय कमी के कारण परिवहन लागत में वृद्धि हुई, जो अप्रैल-सितंबर 2021 के दौरान परिवहन सेवा के कारण खर्च में 64.9 प्रतिशत की वृद्धि से स्पष्ट है। भारत की सेवा आयात में सबसे बड़ी श्रेणी व्यावसायिक सेवा में वर्ष 2021-22 की पहली छमाही में 0.9 प्रतिशत की वृद्धि हुई। व्यावसायिक सेवा के भुगतान में वृद्धि तकनीकी, व्यापार संबंधित, अन्य व्यावसायिक सेवा, विदेशों में कार्यालयों के रखरखाव के लिए उच्च बहिर्गामी प्रेषण के कारण हुई।

9.28 वर्ष 2020-21 में यात्रा तथा परिवहन सेवा निर्यात को प्रभावित करने वाले कोविड-19 महामारी के बावजूद, सेवा के सकल निर्यात में दोहरे अंकों की वृद्धि हुई, सॉफ्टवेयर, व्यापार तथा परिवहन सेवा के निर्यात से सहायता प्राप्त हुई, जिसके परिणामस्वरूप वर्ष 2021-22 के पहली छमाही में सेवा के शुद्ध निर्यात में 22.8 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

प्रमुख सेवाएं: उप-क्षेत्रवार प्रदर्शन तथा नवीनतम नीतियां

9.29 सेवा क्षेत्र के अधिकांश उप-क्षेत्र, विशेषतः विमानन, पर्यटन तथा बंदरगाह यातायात वर्ष 2020-21 में कोविड-19 से संबंधित वैश्विक बंद तथा आवागमन में प्रतिबंधों के कारण मंद पड़ गए। वर्ष 2021-22 में अब तक, इन उप-क्षेत्रों ने सुधार के संकेत दिखाए हैं, जो काफी हद तक पिछले वर्ष की इसी अवधि से पलटाव को दर्शाता है।

9.30 मार्च 2020 से सभी वाणिज्यिक अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों पर प्रतिबंध लगा दिया गया। इससे विदेशी पर्यटक यात्रा प्रभावित हुई और फलस्वरूप पर्यटन से होने वाली विदेशी मुद्रा आय प्रभावित हुई। दूसरी ओर, घरेलू यात्री यातायात में सुधार के कुछ संकेत देखे गए। अप्रैल-नवंबर 2021 के दौरान, 95.63 मिलियन यात्रियों ने यात्रा की, जब कि पिछले वर्ष की इसी अवधि के दौरान 45.2 मिलियन थी। चालू वित्त वर्ष की अप्रैल-नवंबर अवधि के दौरान बंदरगाहों पर कार्गो यातायात लगभग 10 प्रतिशत बढ़कर 857.31 मिलियन टन (एमटी) हो गया, जबकि अप्रैल-नवंबर 2020 के दौरान 779.16 मीट्रिक टन था (तालिका 6)। यह भाग सेवा क्षेत्र के कुछ प्रमुख उप-क्षेत्रों के विकास पर विस्तार से चर्चा करता है।

तालिका 6: भारत के सेवा क्षेत्र में प्रमुख उप-क्षेत्रों का प्रदर्शन

उप-क्षेत्र	संकेतक	इकाई	वर्ष				
			2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
आईटी-बीपीएम (ई-कॉमर्स तथा हार्डवेयर को छोड़कर)	आईटी-बीपीएम राजस्व	अमेरिकी डॉलर बिलियन	151.4	161.8	174.3	177.9 (E)	-
	निर्यात	अमेरिकी डॉलर बिलियन	125.1	135.5	146.6	149.1 (E)	-
	घरेलू	अमेरिकी डॉलर बिलियन	26.3	26.3	28	28.9 (E)	-
विमानन	एयरलाइन यात्री	मिलियन		344.7	340.9	115.7	106.5 [#]
	घरेलू	मिलियन		275.2	274.4	105.6	95.6 [#]
	अंतरराष्ट्रीय	मिलियन		69.4	66.5	10.1	10.9 [#]
दूरसंचार	वायरलेस फोन सब्सक्रिप्शन ^a	मिलियन	1,183.4	1,161.8	1157.8	1181	1,180.8 ^{##}
	वायरलेस इंटरनेट सब्सक्रिप्शन ^a	मिलियन	472.7	582.8	720.8	799.3	810.1 ^{##}
पर्यटन	विदेशी पर्यटकों का आगमन ^b	मिलियन	10.0	10.6	10.9	2.74 ^{###}	-
	पर्यटन से विदेशी मुद्रा आय ^b	अमेरिकी डॉलर बिलियन	27.3	28.6	30.1	6.96 ^{###}	-

शिपिंग	शिपिंग का सकल टन भार	मिलियन टन	12.6	12.8	12.7	13	12.96 [^]
	जहाजों की संख्या	संख्या	1,382	1,405	1,431	1,463	1,488 [^]
बंदरगाह	बंदरगाह यातायात	मिलियन टन	1,208.6	1,277.3	1,317.7	1,246.1	857.3 [#]
	कार्गो क्षमता (प्रमुख बंदरगाह)	मिलियन टन	1,451.2	1,514.1	1,514.9	1,510.6	-

स्रोत: भारतीय दूरसंचार नियामक प्राधिकरण (ट्राई), दूरसंचार विभाग, पर्यटन मंत्रालय, जहाजरानी मंत्रालय, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय, नैसकॉम।

नोट: ^a: आगामी वित्तीय वर्ष के मार्च तक; ^b: कैलेंडर वर्ष के आधार पर; #अप्रैल-नवंबर 2021 के लिए; ##: जून 2021 तक; ###: जनवरी-जून 2020; @: जून 2021 तक; [^]अगस्त 2021 तक। पी = अर्न्तम। E= नैसकॉम अर्न्तम अनुमान

पर्यटन क्षेत्र

9.31 सामान्य समय में, जीडीपी वृद्धि, विदेशी मुद्रा आय तथा रोजगार में पर्यटन क्षेत्र का प्रमुख योगदान है। यद्यपि, कोविड-19 महामारी के कारण भारत सहित हर जगह वैश्विक यात्रा तथा पर्यटन को कमजोर करने वाला प्रभाव पड़ा है।

9.32 संयुक्त राष्ट्र के विश्व पर्यटन संगठन (जनवरी 2021) के विश्व पर्यटन बैरोमीटर के अनुसार, यात्रा पर प्रतिबंध, कम उपभोक्ता विश्वास तथा कोविड-19 प्रसार को अवरोधित करने हेतु वैश्विक संघर्ष ने अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक आगमन (आईटीए) में पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2020 में वैश्विक स्तर पर 74 प्रतिशत की गिरावट आई है। वर्ष 2019 में अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक आगमन कुल 1.5 बिलियन तक पहुंच गया था, और वर्ष 2020 में घटकर 381 मिलियन हो गया, जिससे निर्यात राजस्व में अमेरिकी डॉलर 1.3 ट्रिलियन का अनुमानित नुकसान हुआ। अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन में यह गिरावट वर्ष 2021 में भी जारी है। जनवरी-सितंबर 2021 के दौरान, विश्व में अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक आगमन वर्ष 2020 में इसी अवधि की तुलना में 20 प्रतिशत कम और वर्ष 2019 के स्तर से 64 प्रतिशत नीचे था।

9.33 अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन की पुनरारंभ बड़े पैमाने पर यात्रा प्रतिबंधों, सामंजस्यपूर्ण सुरक्षा तथा स्वच्छता प्रोटोकॉल तथा उपभोक्ताओं के विश्वास को बहाल करने में मदद करने के लिए प्रभावी संचार के संदर्भ में देशों के बीच एक समन्वित प्रतिक्रिया पर निर्भर करती रहेगी। यह ऐसे समय में विशेषतः महत्वपूर्ण है जब कुछ क्षेत्रों में मामले बढ़ रहे हैं और दुनिया के विभिन्न हिस्सों में नए कोविड-19 वेरियंट सामने आ रहे हैं।

9.34 वायरस के प्रसार को रोकने के लिए, भारतीय हवाई क्षेत्र नियामक, नागरिक उड्डयन महानिदेशालय (डीजीसीए) ने मार्च 2020 में सभी वाणिज्यिक अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों को निलंबित कर दिया। इस प्रतिबंध को 31 जनवरी 2022 तक बढ़ा दिया गया। हालांकि, वंदे भारत मिशन के तहत विशेष अंतर्राष्ट्रीय उड़ानें मई 2020 से विभिन्न देशों के साथ विशेष राजनयिक व्यवस्था (हवाई यात्रा व्यवस्था) के तहत स्वदेश वापसी में मदद करने के लिए संचालित हो रही हैं। वर्तमान में, भारत में 35 देशों के साथ परिवहन बबल हैं। इस मिशन के तहत,

³ “परिवहन बबल” या “हवाई यात्रा व्यवस्था” दो देशों के बीच अस्थायी व्यवस्था है जिसका उद्देश्य वाणिज्यिक यात्री सेवाओं को फिर से शुरू करना है जब कोविड-19 महामारी के परिणामस्वरूप नियमित अंतर्राष्ट्रीय उड़ानें निलंबित हैं। वे पारस्परिक प्रकृति के हैं, जिसका अर्थ है कि दोनों देशों की एयरलाइनों को समान लाभ प्राप्त होना।

⁴ अफगानिस्तान, ऑस्ट्रेलिया, बहरीन, बांग्लादेश, भूटान, कनाडा, इथियोपिया, फिनलैंड, फ्रांस, जर्मनी, इराक, जापान, कजाकिस्तान, केन्या, कुवैत, मालदीव, मॉरीशस, नेपाल, नीदरलैंड, नाइजीरिया, ओमान, कतर, रूस, रवांडा, सऊदी अरब, सेशेल्स, सिंगापुर, श्रीलंका, स्विट्जरलैंड, तंजानिया, यूक्रेन, यूएई, यूके, यूएसए, उज्बेकिस्तान।

जो वर्तमान में अपने 15वें चरण में है, 31 दिसंबर, 2021 तक 47,000 से अधिक इनबाउंड और आउटबाउंड उड़ानें संचालित की गई हैं, जिसमें 63.55 लाख से अधिक यात्रियों ने यात्रा की।

9.35 लेखन के समय, कोविड-19 के ओमिक्रॉन वेरियंट के प्रसार के कारण विश्व भर में नए प्रतिबंध लगाए जा रहे थे। इस प्रकार, पर्यटन क्षेत्र, विशेषतः अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन का प्रक्षेपवक्र अनिश्चित बना हुआ है।

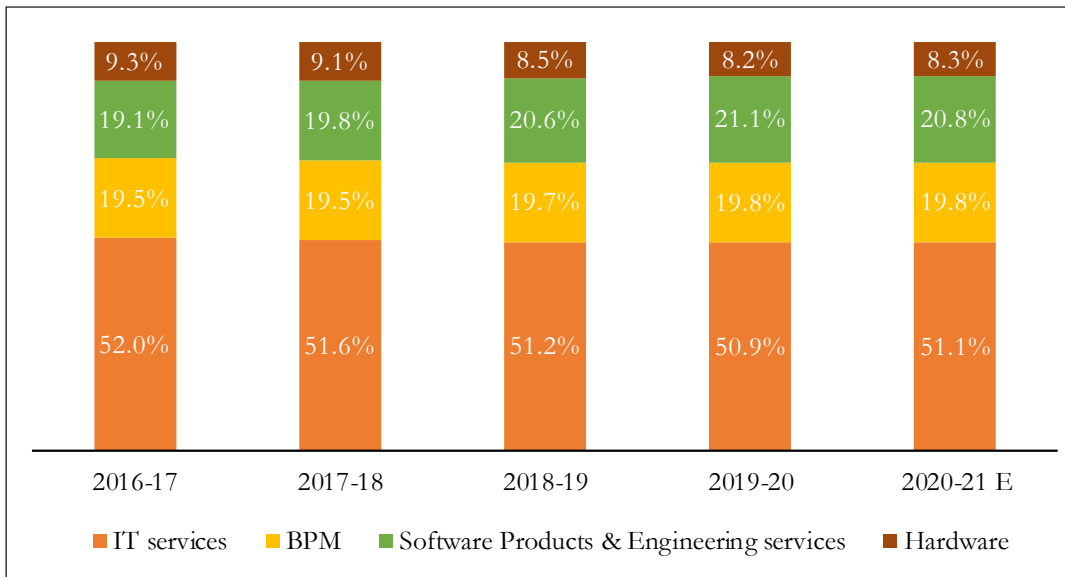
आईटी बीपीएम सेवाएं

9.36 सूचना प्रौद्योगिकी-व्यापार प्रक्रिया प्रबंधन (आईटी-बीपीएम) क्षेत्र भारत की सेवाओं का एक प्रमुख भाग है। वर्ष 2020-21 के दौरान, नैसकॉम के अनंतिम अनुमानों के अनुसार, आईटी-बीपीएम राजस्व (ई-कॉमर्स को छोड़कर) 194 बिलियन अमेरिकी डॉलर तक पहुंच गया, जो 2.26 प्रतिशत की वृद्धि के साथ 1.38 लाखकर्मचारियों को जोड़ता है।

आईटी-बीपीएम उप-क्षेत्रों की भागीदारी

9.37 आईटी-बीपीएम क्षेत्र के भीतर, आईटी सेवाओं का अधिकांश भागीदारी (झ 51 प्रतिशत) है (चित्र 5)। इसका भागीदारी पिछले कई वर्षों से लगातार बना हुआ है। आईटी-बीपीएम क्षेत्र में सॉफ्टवेयर तथा इंजीनियरिंग सेवाओं की भागीदारी, जो प्रतिवर्ष लगातार बढ़ रही थी, वर्ष 2020-21 में मामूली गिरावट के साथ 20.78 प्रतिशत रह गई। बीपीएम सेवाओं की भागीदारी 19.8 प्रतिशत पर समान रहा, जबकि हार्डवेयर सेवाओं की भागीदारी थोड़ा सुधरकर 8.3 प्रतिशत हो गया। वर्ष 2020-21 में, आईटी सेवा, सॉफ्टवेयर तथा इंजीनियरिंग सेवा, बीपीएम सेवा तथा हार्डवेयर सेवा ने क्रमशः अमेरिकी डॉलर 99.1 बिलियन, अमेरिकी डॉलर 40.3 बिलियन, अमेरिकी डॉलर 38.5 बिलियन और अमेरिकी डॉलर 16.1 बिलियन का राजस्व अर्जित किया।

चित्र 5: आईटी-बीपीएम राजस्व में उप-क्षेत्रों की भागीदारी (हार्डवेयर एवं ई-कॉमर्स को छोड़कर)



स्रोत: नैसकॉम। नोट: ई: अनुमान।

आईटी-बीपीएम क्षेत्र में निर्यात का भागीदारी

9.38 वर्ष 2020-21 के दौरान, आईटी-बीपीएम क्षेत्र (हार्डवेयर एवं ई-कॉमर्स को छोड़कर) में कुल राजस्व 2.1 प्रतिशत (वर्ष-दर-वर्ष) की दर से बढ़ा। इस राजस्व का एक बड़ा भाग निर्यात से आता है। वर्ष 2020-21 के दौरान, निर्यात राजस्व 1.93 प्रतिशत बढ़कर 149.1 बिलियन अमेरिकी डॉलर तक पहुंच गया (तालिका 7)।

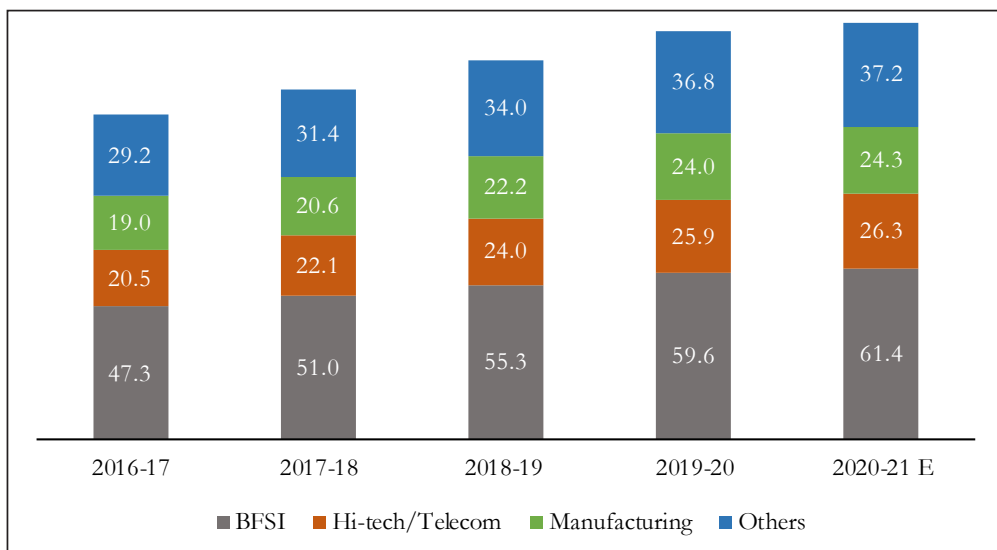
तालिका 7: भारतीय आईटी-बीपीएम उद्योग का निर्यात तथा घरेलू बाजार का आकार (हार्डवेयर एवं ई-कॉमर्स को छोड़कर)

वर्ष	राजस्व (अमेरिकी डॉलर बिलियन)			प्रतिशत वृद्धि (वर्ष-दर-वर्ष)		
	घरेलू	निर्यात	कुल	घरेलू	निर्यात	कुल
2016-17	23.8	116.1	139.9	10.45	7.64	8.11
2017-18	26.3	125.1	151.4	10.44	7.77	8.22
2018-19	26.3	135.5	161.8	-0.27	8.34	6.84
2019-20	28.0	146.3	174.3	6.70	7.93	7.73
2020-21E	28.9	149.1	177.9	3.01	1.93	2.11

स्रोत: नैसकॉम। नोट: ई: अनुमान।

9.39 वर्ष 2020-21 में आईटी-बीपीएम क्षेत्र (हार्डवेयर तथा ई-कॉमर्स को छोड़कर) के निर्यात में कुल 149.1 बिलियन अमेरिकी डॉलर में से, बैंकिंग, वित्तीय सेवा और बीमा (बीएफएसआई) का 61.4 बिलियन अमेरिकी डॉलर का योगदान रहा, जो निर्यात का 41 प्रतिशत से अधिक है। हाई-टेक/दूरसंचार तथा विनिर्माण सेवाओं ने 26.3 बिलियन अमेरिकी डॉलर तथा 24.3 बिलियन अमेरिकी डॉलर का योगदान दिया, जो क्रमशः 17.65 तथा 16.28 प्रतिशत की भागीदारी है (चित्र 6)। सभी तीन उप-क्षेत्रों में 2020-21 वर्ष-दर-वर्ष में निर्यात राजस्व में मामूली वृद्धि देखी गई, जिसमें बीएफएसआई में 3 प्रतिशत, हाई-टेक/दूरसंचार सेवा में 2 प्रतिशत तथा विनिर्माण सेवाओं में 1 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

चित्र 6: भारतीय आईटी-बीपीएम निर्यात राजस्व का क्षेत्र-वार विवरण (हार्डवेयर तथा ई-कॉमर्स को छोड़कर) (बिलियन अमेरिकी डॉलर)



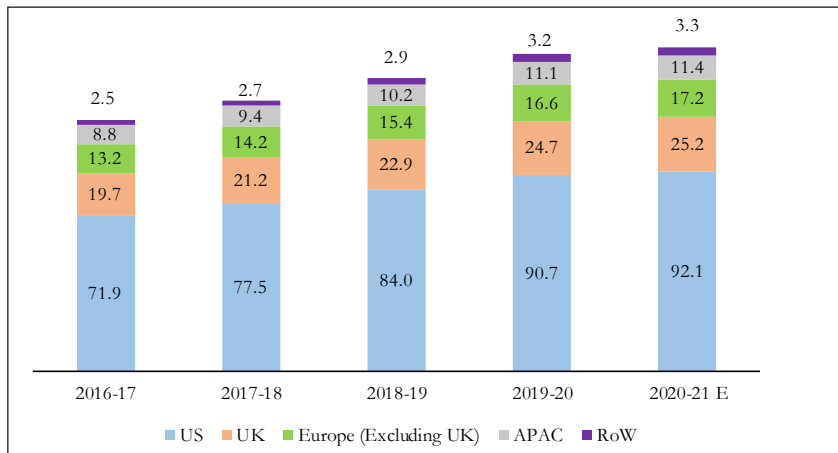
स्रोत: नैसकॉम। नोट: ई: अनुमान।

नोट: अन्य में खुदरा व्यापार, स्वास्थ्य सेवा, मीडिया आदि जैसे उभरते क्षेत्र शामिल हैं।

निर्यात राजस्व का वितरण

9.40 संयुक्त राज्य अमेरिका वर्ष 2020-21 में 92.1 बिलियन अमेरिकी डॉलर के निर्यात राजस्व का सबसे बड़ा प्राप्तकर्ता बना रहा (चित्र 7)। यह कुल आईटी-बीपीएम निर्यात (हार्डवेयर तथा ई-कॉमर्स को छोड़कर) का लगभग 62 प्रतिशत है। इसके बाद ग्रेट ब्रिटेन का स्थान है, जो लगभग 17 प्रतिशत की भागीदारी के साथ आईटी-बीपीएम सेवाओं के लिए दूसरा सबसे बड़ा निर्यात बाजार है। ग्रेट ब्रिटेन को निर्यात से होने वाला राजस्व वर्ष 2020-21 में 25.2 बिलियन अमेरिकी डॉलर था। भारत की निर्यात आय में यूरोप (ग्रेट ब्रिटेन को छोड़कर) और एशिया-प्रशांत का क्रमशः 11.5 प्रतिशत और 7.7 प्रतिशत भागीदारी है।

चित्र 7: भारत के आईटी-बीपीएम निर्यात (हार्डवेयर तथा ई-कॉमर्स को छोड़कर) का भौगोलिक विवरण (बिलियन अमेरिकी डॉलर)



स्रोत: नैसकॉम। नोट: ई: अनुमान।

9.41 पिछले वर्ष के दौरान, अन्य सेवा प्रदाता विनियमों (अधिक विवरण के लिए बॉक्स 1 देखें), और उपभोक्ता संरक्षण (ई-कॉमर्स) नियम, 2020 सहित इस क्षेत्र में नवाचार एवं प्रौद्योगिकी को अपनाने के लिए कई नीतिगत पहल की गई। इससे प्रतिभा तक अभिगम का विस्तार होगा, रोजगार सृजन बढ़ेगा और इस क्षेत्र को विकास एवं नवाचार के अगले स्तर तक पहुंचाएगा।

बॉक्स 1: आईटी-बीपीओ क्षेत्र में दूरसंचार विनियमों को हटाना

पिछले वर्ष, सरकार ने आईटी-बीपीओ क्षेत्र में दूरसंचार नियमों को उदार बनाने के लिए एक बड़ा सुधार किया। विधिक भाषा में, इन्हें अन्य सेवा प्रदाता (ओएसपी) कहा जाता है। नए संशोधित एवं सरलीकृत ओएसपी दिशानिर्देश पहले नवंबर 2020 में तथा आगे जून 2021 में जारी किए गए। इससे पहले, ओएसपी को संशोधित नियम एवं शर्तों - अन्य सेवा प्रदाता 2008 के तहत विनियमित किया गया था।

अधिकृत दूरसंचार सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रदान किए गए दूरसंचार संसाधनों का उपयोग करके टेलीमेडिसिन, ई-कॉमर्स, कॉल सेंटर, नेटवर्क ऑपरेशन सेंटर और अन्य आईटी सक्षम जैसी सेवाओं को चलाने वाली आईटी एवं आईटी-सक्षम सेवा कंपनियों को अन्य सेवा प्रदाता (ओएसपी) के रूप में पंजीकृत होना तथा ओएसपी विनियमों के सख्त दायित्वों का पालन करना आवश्यक था। आवेदन और अनुमोदन प्रक्रियाएं जटिल थीं तथा अनुपालन दायित्व जैसे कि अवसंरचना को साझा करने के संबंध में, घर से काम करने की व्यवस्था, ईपीएबीएक्स का उपयोग एवं इंटरनेट कनेक्टिविटी आदि कठिन थे जो अनुपालन को चुनौतीपूर्ण बना दिया।

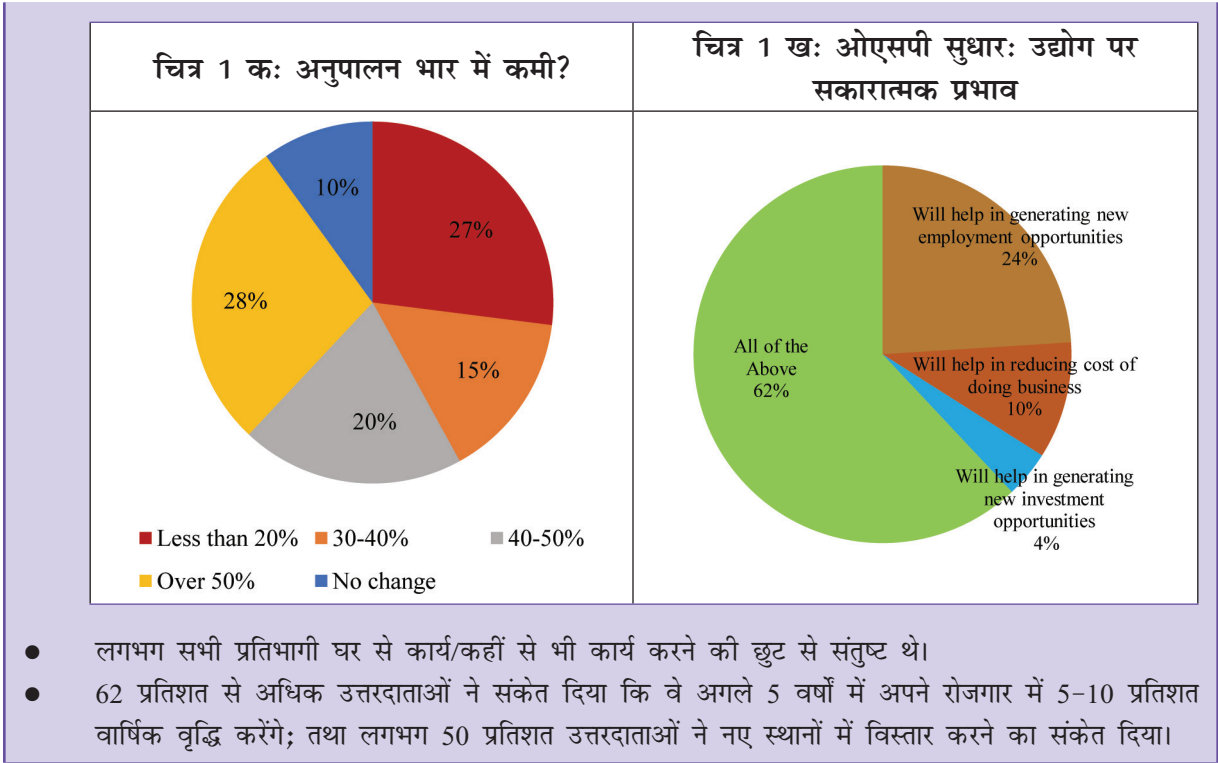
इन मुद्दों का समाधान करने वाले संशोधित दिशानिर्देश इस प्रकार हैं:

- ओएसपी की स्पष्ट परिभाषा: नए दिशानिर्देशों की प्रयोज्यता उन संस्थाओं तक सीमित है जो अपने ग्राहकों को “वॉयस-आधारित बीपीओ सेवाएं” प्रदान करती हैं। वॉयस-आधारित बीपीओ सेवा को कॉल सेंटर सेवा के रूप में परिभाषित किया गया है। नए दिशानिर्देशों ने स्पष्ट किया है कि नॉन-वॉयस-आधारित संस्थाएं ओएसपी व्यवस्था द्वारा नियंत्रित नहीं होंगी।
- पंजीकरण आवश्यकता को हटाना। भारत में ओएसपी केंद्रों के लिए किसी पंजीकरण प्रमाणपत्र की आवश्यकता नहीं होगी।
- बैंक गारंटी की आवश्यकता को हटाना: इन दिशानिर्देशों के तहत किसी भी सुविधा या व्यवस्था के लिए किसी भी बैंक गारंटी की आवश्यकता नहीं होगी।
- घरेलू तथा अंतर्राष्ट्रीय ओएसपी के बीच के अंतर को समाप्त करना: ओएसपी का वर्गीकरण समाप्त कर दिया गया है और एक एकल ओएसपी श्रेणी को उनके घरेलू/अंतर्राष्ट्रीय व्यापार संचालन की परवाह किए बिना पेश किया गया है।
- घर तथा दूरस्थ स्थानों से कार्य करने की अनुमति: घर/कहीं भी प्रतिनिधियों को ओएसपी केंद्र के दूरस्थ प्रतिनिधि के रूप में माना जाएगा। वायरलाइन/वायरलेस पर ब्रॉडबैंड सहित किसी भी तकनीक का उपयोग करके दूरस्थ प्रतिनिधियों के बीच इंटरकनेक्शन की अनुमति है। दूरस्थ प्रतिनिधि अब ओएसपी केंद्र से जुड़े बिना सीधे ग्राहक इलेक्ट्रॉनिक निजी स्वचालित शाखा एक्सचेंज (ईपीएबीएक्स)/केंद्रीकृत ईपीएबीएक्स से जुड़ सकता है।
- ओएसपी के बीच इंटरकनेक्टिविटी की अनुमति: एक या असंबंधित कंपनी के दो या दो से अधिक ओएसपी केंद्रों के बीच इंटरकनेक्शन की अब अनुमति है।
- अवसंरचना को साझा करना: ओएसपी के बीच अवसंरचना को साझा करने की अब अनुमति है। दिशानिर्देश विदेशी स्थानों पर ईपीएबीएक्स के उपयोग की अनुमति देता है।

यह सुधार भारत में आईटी-बीपीओ उद्योग के विकास के लिए एक बड़ा प्रोत्साहन प्रदान करेगा तथा अधिक आय और रोजगार पैदा करने में मदद करेगा।

नैसकॉम ने आईटी-बीपीओ क्षेत्र पर ओएसपी सुधारों के प्रभाव का आकलन करने के लिए अक्टूबर से नवंबर 2021 के बीच एक सर्वेक्षण किया। इसके निष्कर्ष इस प्रकार हैं:

- 92 प्रतिशत प्रतिभागियों ने कहा कि ओएसपी सुधारों ने अनुपालन भार को कम करने में मदद की है। जबकि 28 प्रतिशत प्रतिभागियों ने बताया कि उनका अनुपालन भार 50 प्रतिशत से अधिक कम हो गया, 20 प्रतिशत प्रतिभागियों ने स्वीकार किया कि अनुपालन में 40-50 प्रतिशत की कमी आई है। 15 प्रतिशत प्रतिभागियों ने बताया दिया कि अनुपालन में 30-40 प्रतिशत की कमी (चित्र 1क)।
- 24 प्रतिशत उतरदाताओं को उम्मीद है कि ओएसपी सुधारों से रोजगार के नए अवसर पैदा करने में मदद मिलेगी, 10 प्रतिशत को उम्मीद है कि इससे भारत में व्यापार करने की लागत कम होगी, जबकि 64 प्रतिशत इन सभी लाभों के अर्जित होने की उम्मीद करते हैं (चित्र 1ख)।
- इसके अतिरिक्त, 83 प्रतिशत प्रतिभागियों ने बताया कि इन सुधारों से वित्तीय भार को कम करने में मदद मिलेगी; 24 प्रतिशत उतरदाताओं ने कहा कि इन सुधारों ने उनके संगठन की उत्पादकता में उल्लेखनीय वृद्धि की है; और 94 प्रतिशत ने कहा कि इन सुधारों से विश्व स्तर पर प्रतिस्पर्धात्मकता बढ़ेगी।

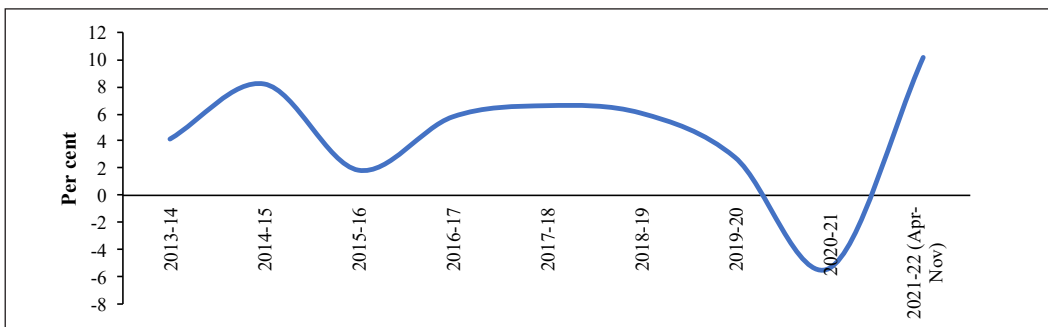


बंदरगाह, नौवहन एवं जलमार्ग सेवाएं

9.42 बंदरगाहों का विकास अर्थव्यवस्था के लिए महत्वपूर्ण है। बंदरगाह भारत में आयात-निर्यात कार्गो का लगभग 90 प्रतिशत तथा मूल्य के हिसाब से 70 प्रतिशत संभालते हैं। मार्च 2021 तक सभी बंदरगाहों की कुल कार्गो क्षमता बढ़कर 1,246.86 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) हो गई, जबकि मार्च 2014 में 1,052.23 एमटीपीए थी।

9.43 कोविड-19 के कारण हुए व्यवधानों से प्रभावित, भारतीय के बंदरगाहों पर कार्गो यातायात वर्ष 2020-21 के दौरान 5.4 प्रतिशत घटकर 1,246.86 मीट्रिक टन हो गया, जो वर्ष 2019-20 के दौरान 1,317.73 मीट्रिक टन था। अब तक वर्ष 2021-22 में बंदरगाह यातायात में वृद्धि हुई है, जबकि पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में अप्रैल-नवंबर 2021 के दौरान 10.16 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज हुई है (चित्र 8)। वर्ष 2021-22 के पहले आठ महीनों के दौरान, बंदरगाहों ने पिछले वर्ष की इसी अवधि में 779.2 मीट्रिक टन की तुलना में लगभग 858.3 मीट्रिक टन का कुल यातायात का संचालन किया।

चित्र 8: सभी बंदरगाहों पर यातायात में वृद्धि (वर्ष-दर-वर्ष)



स्रोत: बंदरगाह, नौवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय

9.44 प्रमुख बंदरगाहों ने अप्रैल-नवंबर 2021 के दौरान लगभग 465.4 मिलियन टन यातायात का संचालन किया, जो पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में 12 प्रतिशत अधिक है। लगभग सभी प्रमुख बंदरगाहों ने (एसएमपी कोलकाता, विजाग और मोरमुगाओ बंदरगाहों को छोड़कर) यातायात में उच्च वृद्धि दर्ज की, जो आंशिक रूप से पिछले वर्ष के समान समय के दौरान कम आधार से पलटाव को दर्शाता है। चेन्नई में कामराजर बंदरगाह ने 70.9 प्रतिशत की उच्चतम वृद्धि दर्ज की, उसके बाद जेएनपीटी बंदरगाह ने 27.9 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की। दीनदयाल पोर्ट ने अप्रैल-नवंबर 2021 के दौरान अधिकतम 85.12 मीट्रिक टन कार्गो का संचालन किया।

9.45 बंदरगाह क्षेत्र की दक्षता का प्रमुख संकेतक शिपिंग टर्नअराउंड टाइम (टीआरटी) है। पिछले सात वर्षों में, प्रमुख बंदरगाहों पर टीआरटी वर्ष 2015-16 में लगभग 3.64 दिनों से घटकर 2021 (अप्रैल-दिसंबर) में 2.25 दिन हो गया है। अब टर्नअराउंड टाइम जेएनपीटी बंदरगाह पर सबसे कम (1.16 दिन) तथा विशाखापत्तनम एवं मोरमुगाओ बंदरगाहों पर सबसे अधिक है (तालिका 8)। कामराजार बंदरगाह ने वर्ष 2015-16 में औसत टर्नअराउंड टाइम को 6.5 दिन से कम करके 2021-22 (अप्रैल-दिसंबर) में 2 दिन से भी कम समय करने में सबसे बड़ा सुधार दिखाया है।

9.46 यूएनसीटीएडी के अनुसार, वैश्विक स्तर पर नौवहन का औसत टर्नअराउंड टाइम वर्ष 2020 में 1 दिन था। यह वर्ष 2019 की तुलना में थोड़ा अधिक है जब टर्नअराउंड टाइम 0.97 दिन था। वर्ष 2020 के दौरान, वायरस प्रसार को रोकने के लिए, टर्मिनल संचालकों, अधिकारियों तथा इंटरमॉडल परिवहन प्रदाताओं ने सामाजिक संपर्क को कम करने के लिए कदम उठाए। इसने बंदरगाह के संचालन को धीमा कर दिया, जिससे बंदरगाह पर जहाजों द्वारा व्यतीत समय में वृद्धि हुई।

तालिका 8: प्रमुख भारतीय बंदरगाहों पर जहाजों का औसत टर्नअराउंड टाइम (दिनों में)

बंदरगाह	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21@	2021-22 (अप्रैल-दिसंबर)
कोलकाता	3.98	4.73	4.11	3.84	4.21	3.18	2.87#
हल्दिया	3.27	3.45	3.76	3.04	3.62	3.09	2.46#
पारादीप	4.50	4.99	3.31	2.51	2.98	2.42	2.28
विशाखापत्तनम	3.84	3.75	2.58	2.51	2.48	2.75	3.15
कामराजार (एन्नोर)	6.53	2.70	2.20	1.97	1.85	1.79	1.95
चेन्नई	2.53	2.51	2.21	1.98	2.00	2.14	2.24
वीओ चिदंबरनारी	3.73	4.40	2.69	1.96	2.01	1.92	2.02
कोचीन	2.18	1.99	1.54	1.47	1.51	1.49	1.44
न्यू मैंगलोर	2.63	2.35	2.04	1.93	1.91	1.91	1.94
मोरमुगाओ	3.65	4.51	2.63	2.63	2.69	3.15	3.15
मुंबई	4.61	3.27	3.72	2.52	2.56	2.46	3.10
जेएनपीटी	2.44	2.01	2.24	2.13	2.00	1.19	1.16
दीनदयाल (कांडला)	4.66	4.40	2.51	3.01	2.94	2.83	2.48
सभी प्रमुख बंदरगाह	3.64	3.43	2.68	2.48	2.59	2.33	2.25

स्रोत: बंदरगाह, नौवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय

नोट: @: वर्ष 2020-21 के दौरान औसत टर्नअराउंड टाइम डी-बोर्डिंग तक पायलट बोर्डिंग पर आधारित है

#: प्रचलित संशोधित फॉर्मूले के अनुसार टर्नअराउंड टाइम की गणना (लॉक टू लॉक)

9.47 वर्ष 2020 में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार पर कोविड-19 महामारी संबंधी प्रतिबंधों के कारण सक्रिय शिपिंग में कंटेनरों का अंतर्वाह कम हो गया। विश्व भर में बंदरगाहों के लंबे समय तक आंशिक रूप से बंद रहने से कुछ बंदरगाहों में कंटेनरों की अधिकता हो गई तथा कुछ में भारी कमी हो गई। उसी समय, बड़े पैमाने पर विनिर्माण में देरी के कारण, पर्याप्त कंटेनरों का निर्माण नहीं किया जा सका। जैसा कि वर्ष 2021 की शुरुआत में वैश्विक अर्थव्यवस्था में सुधार होना शुरू हुआ, विभिन्न भंडारण बिंदुओं पर फंसे कंटेनरों की वापसी तीव्रता से नहीं किया गया। परिणामस्वरूप शिपिंग कंटेनरों के लिए मांग-आपूर्ति में कमी आई, जिससे शिपिंग दरों में बहुत अधिक वृद्धि हुई। अप्रैल-सितंबर 2021 के दौरान, भारत ने परिवहन सेवा के आयात पर 14.8 बिलियन अमेरिकी डॉलर खर्च किए, जो पिछले वर्ष की तुलना में 64.9 प्रतिशत अधिक है।

9.48 कंटेनरों की कमी तथा उच्च मालभाड़ा दरों की समस्या को दूर करने के लिए सरकार ने एक बहु-आयामी रणनीति अपनाई। इसमें खाली कंटेनरों का उच्च आयात, निर्यातकों तथा शिपिंग लाइनों के बीच घनिष्ठ समन्वय की सुविधा द्वारा बेहतर परिचालन योजना, परित्यक्त/निरुद्ध/जब्त कंटेनरों की वापसी, कंटेनरों का शुल्क-रहित प्रवास बढ़ाने जैसे उपायों के माध्यम से अतिरिक्त शिपिंग/कंटेनर क्षमता को सेवा में शामिल करना शामिल है। अन्य उपायों में रेलवे द्वारा खाली जगह के लिए माल भाड़ा छूट, कंटेनर की उपलब्धता को प्रभावी ढंग से बढ़ाने के लिए ट्रेकिंग एवं निगरानी के माध्यम से कंटेनरों के टर्नअराउंड टाइम में सुधार के उपाय तथा जहां भी संभव हो, निर्यातकों द्वारा थोक/ब्रेक-बल्क गति के उपयोग को बढ़ावा देना शामिल हैं।

सागरमाला कार्यक्रम

9.49 सागरमाला कार्यक्रम भारत के 7,500 किलोमीटर लंबी तटरेखा, 14,500 किलोमीटर लंबी संभावित नौगम्य जलमार्ग तथा प्रमुख समुद्री व्यापार मार्गों पर स्थित सामरिक स्थानों का लाभ उठाकर देश में बंदरगाह आधारित विकास को बढ़ावा देने के लिए बंदरगाह, नौवहन तथा जलमार्ग मंत्रालय का प्रमुख कार्यक्रम है। सागरमाला कार्यक्रम का मुख्य उद्देश्य निर्यात, आयात तथा घरेलू व्यापार के लिए रसद लागत को कम करना है। वर्तमान में, 5.53 लाख करोड़ रुपये की कुल 802 परियोजनाएं सागरमाला कार्यक्रम का हिस्सा हैं। इनमें से 94,712 करोड़ रुपये की 181 परियोजनाएं पूरी हो चुकी हैं तथा 2.48 लाख करोड़ रुपये की 398 परियोजनाएं कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं।

अंतरिक्ष क्षेत्र

9.50 1960 के दशक में अपनी स्थापना के बाद से, भारतीय अंतरिक्ष कार्यक्रम में काफी विकास हुआ है। अंतरिक्ष विभाग (डॉस) द्वारा प्रबंधित और मुख्यतः इसकी अनुसंधान तथा विकास शाखा द्वारा निष्पादित, भारतीय अंतरिक्ष अनुसंधान संगठन (इसरो) के क्षमताओं को अंतरिक्ष क्षेत्र के समस्त डोमेन में विकसित किया गया है। इसमें स्वदेशी अंतरिक्ष परिवहन प्रणाली; अंतरिक्ष संपत्ति जिसमें पृथ्वी अवलोकन, उपग्रह संचार, मौसम विज्ञान, अंतरिक्ष विज्ञान तथा नेविगेशन की जरूरतों को पूरा करने वाले उपग्रहों का बेड़ा, भू-अवसंरचना तथा समाज के सामान्य उपयोग के लिए अंतरिक्ष प्रौद्योगिकी के अनुप्रयोगों से संबंधित कई परिचालन कार्यक्रम शामिल हैं।

9.51 विश्व भर में, अंतरिक्ष गतिविधियों की प्रवृत्ति परिवर्तन की अवस्था में है। प्राथमिक रूप से सरकार द्वारा संचालित गतिविधि होने के कारण, इस क्षेत्र में गैर-सरकारी क्षेत्र की बढ़ती भागीदारी देखी जा रही है - न केवल पारंपरिक विक्रेता भूमिका में बल्कि इंड-टू-इंड अंतरिक्ष गतिविधि को शुरू करने में भी। इसे ध्यान में रखते हुए, सरकार ने वर्ष 2020 में अंतरिक्ष क्षेत्र में सुधार किए, जिसमें गैर-सरकारी क्षेत्र को वाह्य अंतरिक्ष की खोज तथा अंतरिक्ष-आधारित सेवाएं प्रदान करने में एक सह-यात्री के रूप में कार्य करने की परिकल्पना

की गई है।

9.52 इसरो के परिचालन प्रक्षेपण वाहनों तथा अंतरिक्ष संपत्तियों को “स्वयं” करने के लिए तथा इन सुधारों के एक भाग के रूप में, इस क्षेत्र में न्यू स्पेस इंडिया लिमिटेड (एनएसआईएल) – सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम (पीएसयू) को सशक्त बनाने के लिए पहला कदम उठाया गया।

9.53 इसके अलावा, वर्तमान आपूर्ति-आधारित मॉडल को मांग-संचालित मॉडल में बदल दिया गया, जो एनएसआईएल उपयोगकर्ता की आवश्यकताओं के एग्रीगेटर के रूप में कार्य करेगा तथा प्रतिबद्धता प्राप्त करेगा। इस संबंध में पहला परिणाम हाल ही में सामने आया जब टाटा स्काई ने ‘इसरो’ द्वारा निर्मित तथा एरियनस्पेस द्वारा प्रारंभ किए जाने वाले आगामी संचार उपग्रह जीसैट-24 पर क्षमता का उपयोग करने के लिए एनएसआईएल के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं।

9.54 दूसरा महत्वपूर्ण कदम अंतरिक्ष विभाग, भारतीय राष्ट्रीय अंतरिक्ष संवर्धन तथा प्राधिकरण केंद्र (इन-स्पेस) के तहत एक स्वतंत्र नोडल एजेंसी का निर्माण करना था, जो एनजीपीई (गैर-सरकारी/निजी संस्था) द्वारा भारत में अंतरिक्ष गतिविधियों के प्रमोटर तथा नियामक के रूप में कार्य करेगा। इस निकाय को एनएसआईएल, इसरो तथा एनजीपीई की आवश्यकताओं के अनुसार लॉन्च मैनिफेस्ट को प्राथमिकता देने का कार्य सौंपा गया। यह निजी क्षेत्र द्वारा उचित लागत पर पूंजी गहन डॉस-स्वामित्व वाली सुविधाओं के उपयोग की भी अनुमति देगा। एजेंसी की घोषणा के एक वर्ष से थोड़ा अधिक समय में ही, अंतरिम इन-स्पेस बोर्ड को बड़े उद्योग, एमएसएमई, स्टार्ट-अप्स तथा शिक्षाविदों से करीब 40 प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं, जिनमें अंतरिक्ष क्षेत्र में व्यापक गतिविधियां – ऊर्ध्वप्रवाह (प्रक्षेपण वाहन/उपग्रह निर्माण) के साथ-साथ अनुप्रवाह (ईओ अनुप्रयोग, संचार, आदि) दोनों को शामिल किया गया।

9.55 तीसरा महत्वपूर्ण कदम देश में अंतरिक्ष गतिविधियों के लिए एक पूर्वानुमेय, दूरदेशी, स्पष्ट एवं सक्षम नियामक व्यवस्था प्रदान करना है। सबसे पहले अद्यतन की जाने वाली स्पेसकॉम एवं स्पेसआरएस नीतियां थीं, जो क्रमशः पारंपरिक उपग्रह संचार और रिमोट सेंसिंग क्षेत्र को और उदार बनाती हैं, इस प्रकार उद्यमियों/उद्योगों को इन डोमेन में इंड-टू-इंड गतिविधियों को शुरू करने में सक्षम बनाती हैं।

9.56 उद्यमियों द्वारा इन पहलों को बहुत उत्साह तथा जोश के साथ स्वीकार किया गया है। इसरो सुविधाओं में पांच गैर-सरकारी उपग्रहों का परीक्षण किया गया, चार छात्र उपग्रहों को पीएसएलवी सी-51 पर प्रक्षेपित किया गया। अंतरिक्ष वस्तुओं के लिए राष्ट्रीय पंजीकरण क्रियाविधि लागू किया गया, जिसमें पांच उपग्रह पंजीकृत हैं। तकनीकी विशेषज्ञता तथा सुविधाओं को साझा करने के लिए गैर-सरकारी/शैक्षणिक संस्थाओं के साथ कुल छह समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किए गए।

9.57 अंतरिक्ष क्षेत्र में संलग्न स्टार्ट-अप की संख्या में प्रवृत्ति भारत में अंतरिक्ष क्षेत्र के विकास की गति को दर्शाता है (तालिका 9)। सिर्फ पिछले तीन वर्षों में अंतरिक्ष क्षेत्र में स्टार्टअप्स की संख्या वर्ष 2019 में 11 से बढ़कर वर्ष 2021 में 47 हो गई है।

तालिका 9: अंतरिक्ष क्षेत्र में स्टार्ट-अप की संख्या

वर्ष	स्टार्ट-अप की संख्या
2012	1
2013	1
2014	1
2015	3
2016	1
2017	8
2018	7
2019	11
2020	21
2021	47
कुल	101

स्रोत: भारतीय अंतरिक्ष अनुसंधान संगठन

नोट: इसरो/अं.वि. किसी भी स्टार्ट-अप को पंजीकृत नहीं करता है। हालांकि, स्टार्टअप्स डीपीआईआईटी के तहत स्टार्टअप-इंडिया के साथ पंजीकृत हैं। स्टार्टअपइंडिया पोर्टल में अंतरिक्ष प्रौद्योगिकी श्रेणी के तहत लगभग 75 स्टार्ट-अप दिखाए गए हैं। लेकिन ये संख्या संपूर्ण नहीं हैं, क्योंकि अन्य श्रेणियों के तहत पंजीकृत कुछ स्टार्ट-अप भी अंतरिक्ष क्षेत्र में शामिल हैं।

9.58 हाल ही में शुरू की गई इन नीतिगत पहलों तथा गैर-सरकारी क्षेत्र की भागीदारी के साथ, भारतीय अंतरिक्ष क्षेत्र को वैश्विक अंतरिक्ष अर्थव्यवस्था के एक बड़े हिस्से पर कब्जा करने की उम्मीद है, जो वर्ष 2020 में 447 बिलियन अमेरिकी डॉलर के करीब था। वर्तमान में, अंतरिक्ष अर्थव्यवस्था में भारत का योगदान केवल 2 प्रतिशत है, जो प्रमुख देशों - संयुक्त राज्य अमेरिका तथा चीन से बहुत पीछे है।

बॉक्स 2: ड्रोन नियम 2021

मार्च 2021 में, नागरिक उड्डयन मंत्रालय ने यूए एसनियम, 2021 को प्रकाशित किया। इन नियमों को बहुत सख्त एवं प्रतिबंधात्मक माना गया क्योंकि इनमें काफी कागजी कार्रवाई, प्रत्येक ड्रोन उड़ान के लिए आवश्यक अनुमति तथा बहुत कम फ्री टू फ्लाईई ग्रीन जोन उपलब्ध थे। फीडबैक के आधार पर, सरकार ने मानव रहित विमान प्रणाली (यूएसएस) नियम, 2021 को निरस्त करने और इसे उदारीकृत ड्रोन नियम, 2021 से बदलने का निर्णय लिया, जिसे 25 अगस्त 2021 को अधिसूचित किया गया। ड्रोन नियम 2021 की प्रमुख विशेषताओं में शामिल हैं:

- कई स्वीकृतियां समाप्त कर दी गईं; भरे जाने वाले कुल फॉर्म 25 से घटाकर 5 कर दिए गए; विशिष्ट प्राधिकरण संख्या, विशिष्ट प्रोटोटाइप पहचान संख्या, निर्माण का प्रमाण पत्र, तथा ऑपरेटर परमिट आदि जैसे विभिन्न अनुमोदनों को समाप्त कर दिया गया। नैनो/माइक्रो ड्रोन के लिए भी कुछ छूट दी गई।

चित्र 3ए: नए ड्रोन नियम 2021 के तहत समाप्त की गई अनुमोदन



स्रोत: पीआईबी

- शुल्क के प्रकार 72 से घटाकर 4 किया गया: शुल्क की संख्या को 72 से घटाकर 4 करने के अलावा, भुगतान की जाने वाली फीस की मात्रा को काफी कम कर दिया गया है और ड्रोन के आकार के साथ अलग कर दिया गया है। उदाहरण के लिए, सभी श्रेणियों के ड्रोन के लिए रिमोट पायलट लाइसेंस शुल्क 3000 रुपये (बड़े ड्रोन के लिए) से घटाकर 100 रुपये कर दिया गया है।
- नियमों की विस्तारित प्रयोज्यता: 500 किग्रा तक के ड्रोन, जो पहले 300 किग्रा की सीमा की तुलना में थे अब नियमों के अधीन हैं। यह ड्रोन टैक्सियों और भारी पेलोड ले जाने वाले ड्रोन को नियमों के दायरे में लाता है। 500 किलोग्राम से अधिक वजन वाले ड्रोन के लिए, विमान नियम 1937 के प्रावधान लागू होंगे।
- सरलीकृत और सुलभ प्रमाणीकरण प्रक्रिया: ड्रोन स्वामित्व और संचालन के लिए वन-स्टेप और वन-टाइम क्लीयरेंस के लिए सिंगल-विंडो प्लेटफॉर्म के रूप में एक डिजिटल स्काई प्लेटफॉर्म को विकसित किया जा रहा है। निर्माता और आयातक स्व-प्रमाणन के माध्यम से डिजिटल स्काई प्लेटफॉर्म पर अपने ड्रोन की विशिष्ट पहचान संख्या उत्पन्न कर सकते हैं।
- पूर्व सुरक्षा मंजूरी को हटाना: पंजीकरण से पहले सुरक्षा मंजूरी की आवश्यकता को समाप्त कर दिया गया है।
- ड्रोन संचालन का विस्तारित क्षेत्र: डिजिटल स्काई प्लेटफॉर्म पर एक इंटरैक्टिव मानचित्र, उस पर रंग-कोडित क्षेत्रों को निर्दिष्ट करता है अर्थात हरा, पीला और लाल, मुक्त क्षेत्रों को दर्शाता है, जिन्हें क्रमशः पूर्व अनुमति और नो-फ्लाई जोन की आवश्यकता होती है। हरित श्रेणी के तहत मुक्त रूप से सुलभ हवाई क्षेत्र को बढ़ाने के लिए इन क्षेत्रों की परिधि को भी उदार बनाया गया है। इस मानचित्र को मशीन-पठनीय एप्लिकेशन प्रोग्रामिंग इंटरफेस के माध्यम से सुलभ बनाया जाएगा।

- विदेशी कंपनियों को छूट: विदेशी स्वामित्व वाली और नियंत्रित भारतीय कंपनियां भारत में ड्रोन संचालन कर सकती हैं। ड्रोन के आयात को विदेश व्यापार महानिदेशालय (डीजीएफटी) द्वारा नियंत्रित किया जाएगा।
- माइक्रो ड्रोन (गैर-व्यावसायिक उपयोग के लिए) और नैनो ड्रोन के लिए रिमोट पायलट लाइसेंस की आवश्यकता नहीं है। डिजिटल स्काई प्लेटफॉर्म के माध्यम से अधिकृत ड्रोन स्कूल से रिमोट पायलट सर्टिफिकेट प्राप्त करने के 15 दिनों के भीतर नागरिक उड्डयन महानिदेशक (डीजीसीए) द्वारा रिमोट पायलट लाइसेंस जारी किया जाएगा।
- अनुसंधान और विकास के लिए छूट (आर एंड डी): हरित क्षेत्र में स्थित परिसरों में अनुसंधान एवं विकास करने वाले ड्रोन निर्माताओं के लिए टाइप प्रमाणन जैसी कुछ आवश्यकताओं को हटा दिया गया है।
- कम किया गया जुर्माना: नए नियमों के तहत अधिकतम जुर्माना 5 लाख रुपये से घटाकर 1 लाख रुपये कर दिया गया है।
- डिजिटल स्काई प्लेटफॉर्म के माध्यम से अधिकृत ड्रोन स्कूल से रिमोट पायलट सर्टिफिकेट प्राप्त करने के 15 दिनों के भीतर नागरिक उड्डयन महानिदेशक (डीजीसीए) द्वारा रिमोट पायलट लाइसेंस जारी किया जाएगा।
- कम किया गया दंड: नए नियमों के तहत अधिकतम जुर्माना 5 लाख रुपये से घटाकर 1 लाख रुपये कर दिया गया है।

बॉक्स 3: भू-स्थानिक डेटा प्राप्त करने और प्रस्तुत करने के लिए संशोधित दिशानिर्देश

दिनांक 15 फरवरी 2021 को विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी विभाग ने मानचित्रों सहित भू-स्थानिक डेटा के निर्माण, अधिग्रहण और उपयोग के लिए दिशानिर्देश जारी किए। भारत में मानचित्रण गतिविधियों के लिए महत्वपूर्ण होने के कारण, भू-स्थानिक डेटा को पहले भारी विनियमित किया गया और ऐसे डेटा के उपयोग के लिए लाइसेंस प्राप्त करने की आवश्यकता थी। स्वतंत्र रूप से तथा सार्वजनिक रूप से उपलब्ध भू-स्थानिक डेटा एवं सेवा में वृद्धि को देखते हुए, पूर्ववर्ती प्रतिबंध अनावश्यक हो गए थे और इस क्षेत्र में तकनीकी नवाचार को गंभीर रूप से बाधित कर दिया था, जिसने विशेष रूप से घरेलू ग्राहकों को प्रभावित किया था। नए जारी किए गए दिशानिर्देशों का उद्देश्य एक अधिक अनुमेय व्यवस्था का निर्माण करना है जो इस क्षेत्र में कार्य कर रही भारतीय कंपनियों का मदद करते हुए उद्योग को सहयोग और प्रगति के लिए खोलती है।

दशानिर्देशों के तहत कुछ प्रमुख बदलाव इस प्रकार हैं:

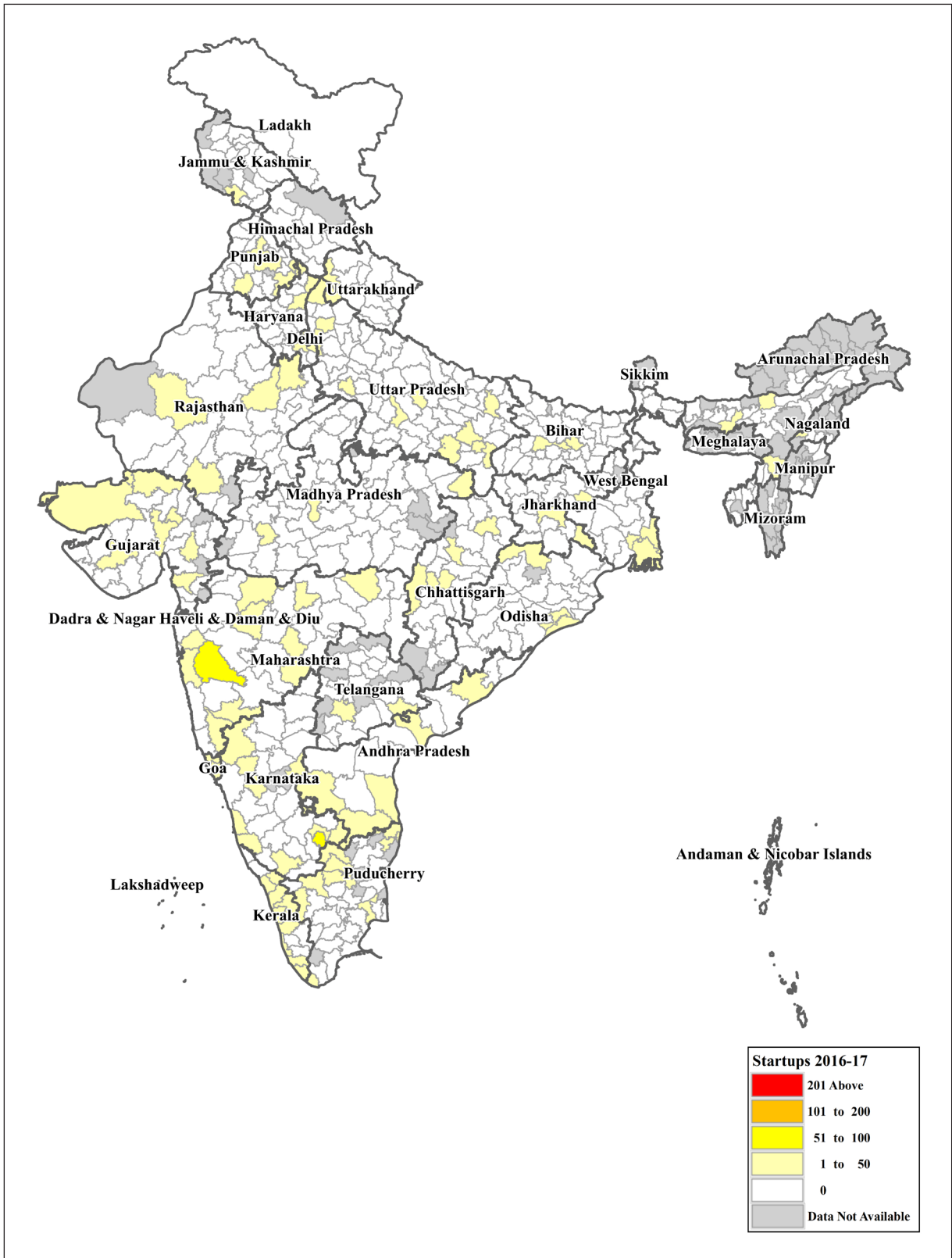
- स्व-प्रमाणन व्यवस्था का शुरुआत: सभी संस्थाओं को अब भू-स्थानिक डेटा और मानचित्रों के उपयोग के लिए पूर्व अनुमोदन या लाइसेंस प्राप्त करने एवं दिशानिर्देशों का पालन करने के लिए एक स्व-प्रमाणन प्रक्रिया का पालन करने की आवश्यकता है।
- प्रतिबंधित क्षेत्रों में छूट: पिछली शासन व्यवस्था के तहत प्रतिबंधित क्षेत्रों के विपरीत, अत्यधिक संवेदनशील स्थानों की विशिष्ट विशेषताओं के लिए केवल मानचित्रण गतिविधियों को प्रतिबंधित किया गया है।

- भारतीय संस्थाओं के लिए विशिष्ट अनुमति: केवल भारतीय स्वामित्व वाली और नियंत्रित संस्थाओं को (प) एक निश्चित विशेष सटीकता से ऊपर भू-स्थानिक डेटा का उपयोग करने की अनुमति है; (पप) जमीनी सच्चाई और सत्यापन जैसी विशिष्ट तकनीकों का उपयोग करना; और (पपप) भारतीय क्षेत्रीय जल में सड़क दृश्य सर्वेक्षण और सर्वेक्षण जैसी गतिविधियों का संचालन करना। जबकि गैर-भारतीय कंपनियों को उपरोक्त में से कोई भी कार्य करने की अनुमति नहीं है, वे केवल अपने भारतीय ग्राहकों की सेवा के उद्देश्य से एपीआई के उपयोग के माध्यम से भारतीय संस्थाओं से इस डेटा को लाइसेंस दे सकते हैं।
- निर्यात प्रतिबंधों पर छूट: दिशानिर्देश 1:100 रिजॉल्यूशन तक के रिजॉल्यूशन वाले मानचित्रों के निर्यात की अनुमति देते हैं, जिससे 1:250000 की पिछली सीमा में ढील दी जाती है। मानचित्र जो निर्दिष्ट रिजॉल्यूशन सीमा से बेहतर हैं उन्हें स्थानीयकृत किया जाना चाहिए, और केवल भारत के भीतर स्थित सर्वर पर संग्रहीत और संसाधित करने की अनुमति है।
- सार्वजनिक रूप से वित्त पोषित डेटा तक खुली पहुंच: दिशानिर्देशों में सार्वजनिक निधि का उपयोग करके उत्पादित सभी भू-स्थानिक डेटा की आवश्यकता होती है, जिसमें भारतीय सर्वेक्षण द्वारा उत्पादित डेटा भी शामिल है, वैज्ञानिक, आर्थिक और विकासात्मक उद्देश्यों के लिए सभी भारतीय संस्थाओं के लिए स्वतंत्र रूप से सुलभ होना चाहिए। वर्गीकृत भू-स्थानिक डेटा की कुछ श्रेणियों को इस आवश्यकता से छूट दी जाएगी।

स्टार्टअप

9.59 भारत में स्टार्टअप पिछले छह वर्षों में उल्लेखनीय रूप से बढ़े हैं, इनमें अधिकांश सेवा क्षेत्र से संबंधित हैं। सरकार ने वर्ष 2021 के दौरान 14,000 से अधिक नए स्टार्टअप को मान्यता दी, जबकि वर्ष 2016-17 के दौरान केवल 733 नए स्टार्टअप की तुलना में सरकार ने 14,000 से अधिक नए स्टार्टअप को मान्यता दी। परिणामस्वरूप, दिनांक 10 जनवरी 2022 तक, भारत में 61,400 से अधिक स्टार्टअप को मान्यता दी गई। चित्र 9 और चित्र 10 भारतीय जिलों में स्टार्टअप प्रसार को दर्शाते हैं। वर्ष 2021 के दौरान, 555 जिलों में कम से कम एक नया स्टार्टअप था। दूसरी ओर, वर्ष 2016-17 में केवल 121 जिलों में कम से कम 1 नया स्टार्टअप था।

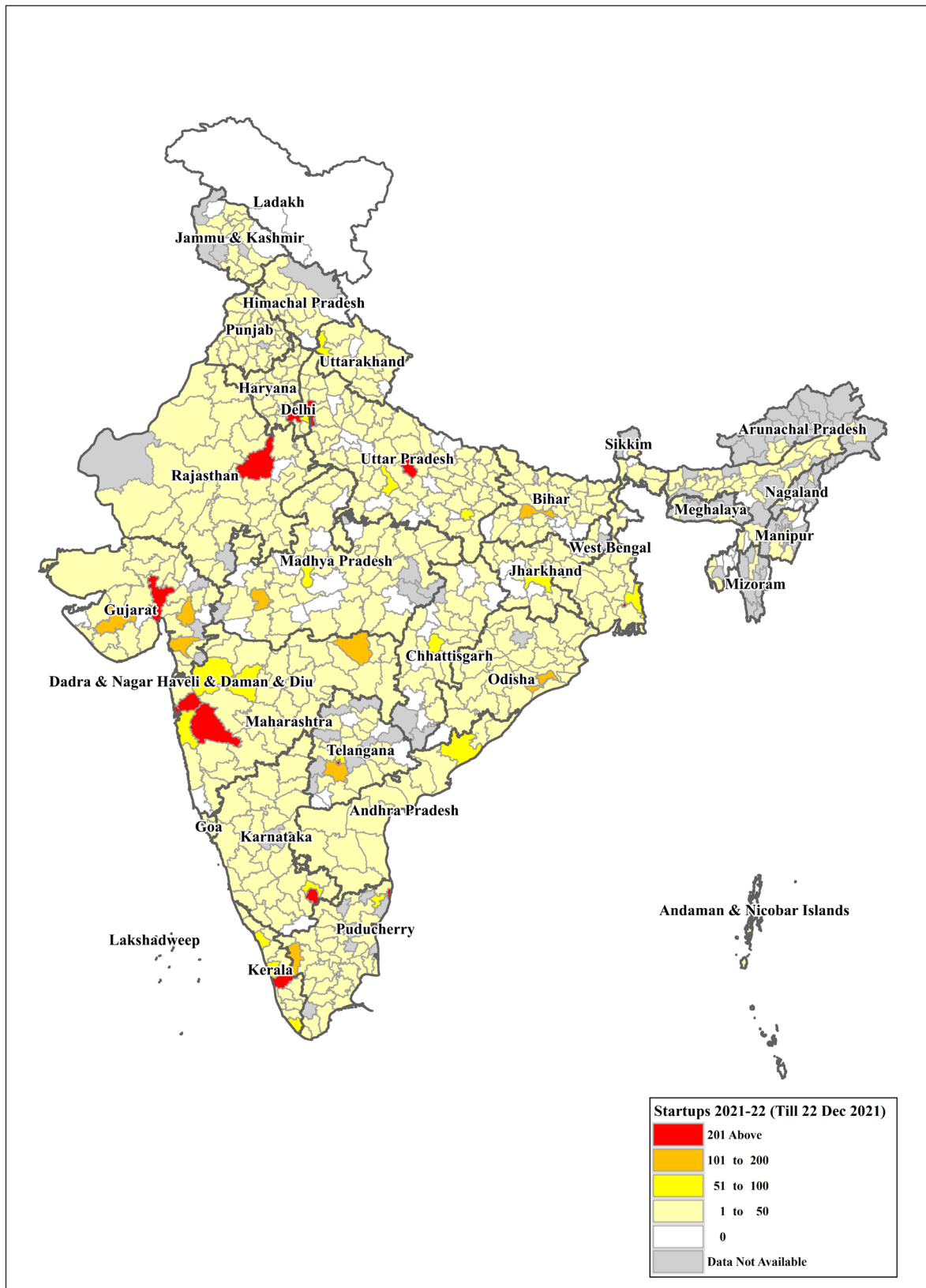
चित्र 9: वर्ष 2016-17 में मान्यता प्राप्त नए स्टार्टअप्स



स्रोत: डीपीआईआईटी

*22 दिसंबर 2021 तक

चित्र 10: वर्ष 2021-22 में मान्यता प्राप्त नए स्टार्टअप'



स्रोत: डीपीआईआईटी

*22 दिसंबर 2021 तक

9.60 हाल के वर्षों में, बेंगलोर की जगह दिल्ली ने भारत की स्टार्टअप राजधानी के स्थान ले लिया है। दिल्ली में 5,000 से अधिक मान्यता प्राप्त स्टार्टअप जोड़े गए, जबकि अप्रैल 2019 से दिसंबर 2021 के बीच बेंगलोर में 4,514 स्टार्टअप जोड़े गए। कुल 11,308 स्टार्टअप के साथ, महाराष्ट्र में सबसे अधिक मान्यता प्राप्त स्टार्टअप हैं।

9.61 भारत में वर्ष 2021 में रिकॉर्ड संख्या में स्टार्ट-अप (44) यूनिर्कॉर्न स्थिति तक पहुंच गया। इसने ग्रेट ब्रिटेन को पीछे छोड़ अमेरिका तथा चीन के बाद तीसरा सबसे बड़ा देश बन गया, जिसने वर्ष 2021 में क्रमशः 487 और 301 जोड़े। दिनांक 14 जनवरी 2022 तक, भारत में 277.77 बिलियन अमेरिकी डॉलर के कुल मूल्यांकन के साथ 83 यूनिर्कॉर्न हैं।

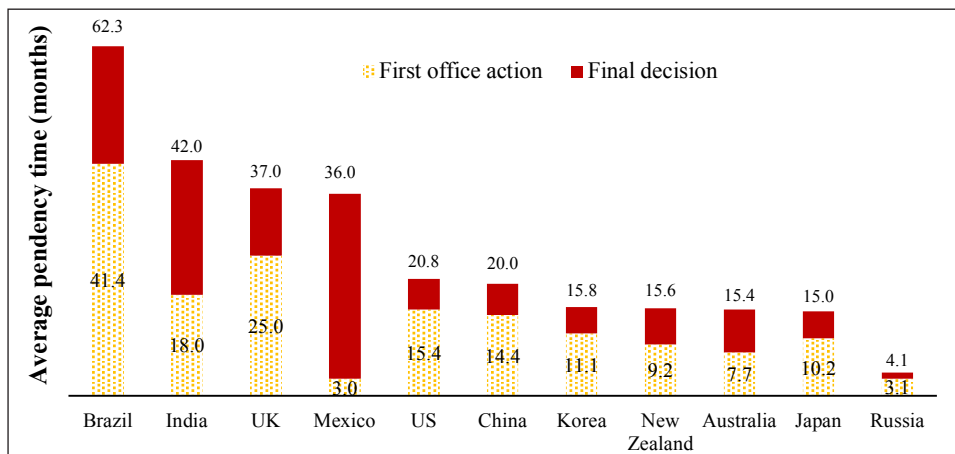
पेटेंट

9.62 भारत के अधिकांश स्टार्टअप आईटी/ज्ञान आधारित क्षेत्र में हैं। बौद्धिक संपदा, विशेष रूप से पेटेंट इस ज्ञान-आधारित अर्थव्यवस्था की कुंजी हैं। भारत में पेटेंट दाखिल करने और देने में क्रमिक वृद्धि हुई है। भारत में दायर पेटेंट की संख्या वर्ष 2010-11 में 39,400 से बढ़कर वर्ष 2016-17 में 45,444 हो गई है, जो वर्ष 2020-21 में 58,502 हो गई है और इसी अवधि के दौरान भारत में दिए गए पेटेंट 7,509 से बढ़कर 9,847 से 28,391 हो गए हैं। इसके अलावा, बहुराष्ट्रीय कंपनियों के बजाय भारतीय निवासियों से पेटेंट आवेदनों की संख्या तेजी से आ रही है। कुल आवेदनों में भारतीय निवासियों की हिस्सेदारी वर्ष 2010-11 में 20 प्रतिशत से बढ़कर वर्ष 2016-17 में लगभग 30 प्रतिशत और वर्ष 2020-21 में 40 प्रतिशत हो गई है। परिणामस्वरूप, ग्लोबल इनोवेशन इंडेक्स में भारत की रैंकिंग 35 रैंक हुई है, जो वर्ष 2015-16 में 81वें से वर्ष 2021 में 46वें स्थान पर है।

9.63 यह एक उल्लेखनीय प्रगति है, लेकिन चीन, अमेरिका, जापान और कोरिया में दिए गए पेटेंट की तुलना में भारत में दिए गए पेटेंट की संख्या अभी भी एक अंश है। विश्व बौद्धिक संपदा संगठन (डब्ल्यूआईपीओ) के अनुसार, चीन, अमेरिका, जापान, कोरिया में दिए गए पेटेंट की संख्या 2020 के लिए क्रमशः 5.30 लाख, 3.52 लाख, 1.79 लाख, 1.35 लाख थी।

9.64 संयुक्त राज्य अमेरिका, चीन, आदि की तुलना में भारत में अपेक्षाकृत कम पेटेंट का एक प्रमुख कारण अनुसंधान और विकास गतिविधियों पर भारत का कम खर्च है, जो वर्ष 2020 में इसके सकल घरेलू उत्पाद का 0.7 प्रतिशत था। हालांकि, यह एकमात्र ऐसा कारण नहीं है। प्रक्रियात्मक देरी और प्रक्रिया की जटिलता भारत में कम पेटेंट का एक और कारण है। भारत में पेटेंट प्राप्त करने में अंतिम निर्णय के लिए औसत पेंडेन्सी वर्ष 2020 तक 42 महीने है। यह यूएसए, चीन, कोरिया और जापान के लिए क्रमशः 20.8, 20, 15.8 और 15 महीने से बहुत अधिक है (चित्र 11)। ध्यान दें कि पेटेंट प्राप्त करने में अंतिम निर्णय के लिए औसत लंबित कार्य वर्ष 2017 में 64 महीने से घटकर 2019 में 52 महीने और 2020 में 42 महीने हो गई है। बॉक्स 4 पेटेंट आवेदन में अपनाई जाने वाली चरण-दर-चरण प्रक्रिया को दर्शाता है और निर्धारित समय सीमा की तुलना वास्तविक समय से करता है।

चित्र 11: वर्ष 2020 में अंतिम निर्णय के लिए लंबित औसत समय



स्रोत: विश्व बौद्धिक संपदा संकेतक, 2021

बॉक्स 4: भारत में पेटेंट आवेदन प्रक्रिया

आवेदन चरण	निर्धारित समय सीमा	वास्तविक समय लिया गया और निर्गत किया गया
<p>एक बार पेटेंट आवेदन दायर करने के बाद, जांच के लिए अनुरोध दाखिल करने की तारीख से 48 महीनों के भीतर कभी भी दायर किया जा सकता है, हालांकि यह आमतौर पर आवेदन के साथ दायर किया जाता है।</p>		
1. प्रकाशन: एक बार आवेदन दायर करने के बाद, इसे नियंत्रक द्वारा प्रकाशित किया जाता है।	18 महीने इतना समय देने का कारण आवेदक को इसे वापस लेने का समय देना है।	18 उवदजी तिवउ जीम कंजम वॉ पिसपदह.
2. जांचकर्ता के लिए संदर्भ: जांचकर्ता एक औपचारिक और साथ ही अनुसन्धान की एक वास्तविक जांच आयोजित करने के लिए नियंत्रक द्वारा नियुक्त अधिकारी होते हैं।	प्रकाशन की तारीख से 1 महीने।	पूरी प्रक्रिया में सामान्यतः 12 महीने लगते हैं। जांचकर्ता की नियुक्ति के चरण में देरी होती है। यह मुख्य रूप से विभिन्न क्षेत्रों में पेटेंट की जांच करने के लिए योग्य जांचकर्ता की कमी के कारण है, जिससे बैकलॉग बन रहा है।
3. प्रथम जांच रिपोर्ट: जांचकर्ता को नियंत्रक को जांच रिपोर्ट प्रस्तुत करनी होगी, जिसके बाद नियंत्रक द्वारा आवेदक को प्रथम जांच रिपोर्ट (एफईआर) जारी की जाती है।	3-5 महीने जांचकर्ता को एफईआर प्राप्त होने की तारीख से 1-3 महीने के भीतर नियंत्रक को जमा करना होगा। फिर नियंत्रक को 2 महीने के भीतर आवेदक को एफईआर जारी करना होगा।	के लिए 6 महीने का समय होता है।
4. सुनवाई: नियंत्रक को एफईआर के जवाबों की वैधता और आवेदक द्वारा पर्याप्त रूप से निपटान नहीं की गई किसी भी बकाया आपत्तियों की वैधता निर्धारित करने के लिए सूचित और सुनवाई करनी चाहिए।	इस चरण को पूरा करने के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई है	सुनवाई आमतौर पर एफईआर के प्रति प्रतिक्रिया प्राप्त करने की तारीख से 6-9 महीनों के भीतर पूरी हो जाती है।

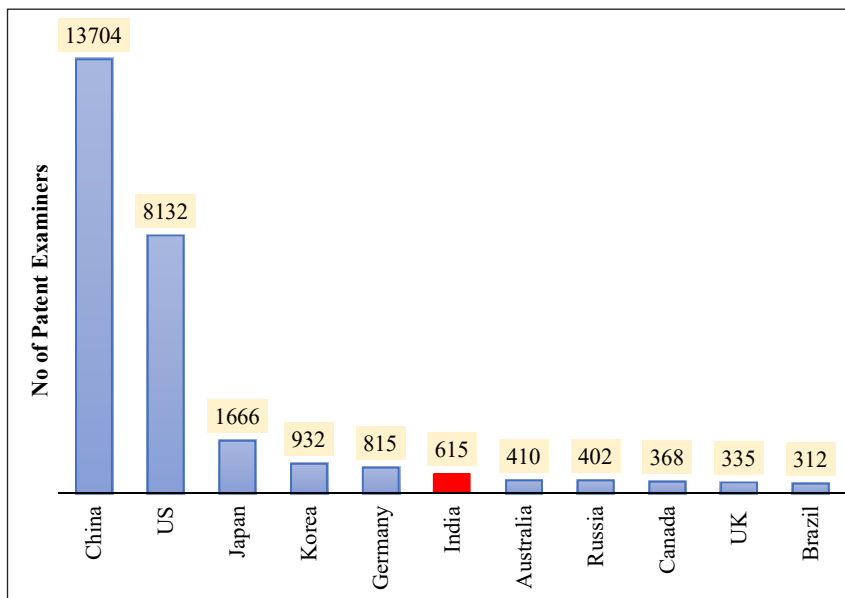
5.	अनुदान पूर्व विरोध: नियंत्रक आवेदन के संबंध में प्राप्त विरोध के आवेदक को सूचित करता है	इस चरण को पूरा करने के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई है। आपत्तियों की अनुमति देने के लिए, पेटेंट दिए जाने से पहले प्रकाशन के बाद कम से कम 6 महीने का समय दिया जाता है।	अधिसूचना आमतौर पर तुरंत प्रदान की जाती है।
सुनवाई के बाद, आवेदक को सुनवाई की तारीख से पंद्रह दिनों के भीतर लिखित प्रस्तुतियाँ और संबंधित दस्तावेज (किसी भी अतिरिक्त जानकारी, स्पष्टीकरण, सबूत और सुनवाई के अनुसार आवश्यक संशोधन सहित) प्रस्तुत करना होगा।			
6.	विपक्ष की सुनवाई: नियंत्रक पक्षों को सुनने के बाद (यदि अनुरोध किया जाता है) सबूतों पर विचार करता है और विपक्ष की वैधता के बारे में निर्णय लेता है।	कार्यवाही के पूरा होने से 1 महीने	आमतौर पर, इसमें लगभग 3-4 महीने लगते हैं।
7.	अनुदान: एक बार पेटेंट दिया और प्रकाशित किया जाता है (प) सभी एफईआर प्रतिक्रियाएं स्वीकार की जाती हैं और (पप) कोई पूर्व-अनुदान विरोध लंबित नहीं है।	इस चरण को पूरा करने के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई है	सभी कार्यवाही के पूरा होने से 4-6 महीने। जहां कोई सुनवाई नहीं होती है, अनुदान आमतौर पर एफईआर को प्रतिक्रिया प्रस्तुत करने की तारीख से 12 महीनों के भीतर जारी किए जाते हैं

स्रोत: सर्वेक्षण अनुमान

9.65 बॉक्स 4 और चित्र 11 दिखाते हैं कि पहले चरण के लिए लिया गया समय, अर्थात् नियंत्रक द्वारा आवेदन को प्रकाशित करने में वर्तमान में क्रमशः 5.4, 14.4, 11.1, 10.2 महीने की तुलना में अमेरिका, चीन, कोरिया और जापान में 18 महीने का समय लगता है। पेटेंट की आवेदन प्रक्रिया में लगने वाले समय को कम करने के लिए, पहले स्टेल्प के लिए निर्धारित समय सीमा को घटाकर 14-15 महीने किया जा सकता है, जिससे इसे अमेरिका और चीन के अनुरूप लाया जा सके।

9.66 दूसरे, भारत के पेटेंट आवेदन में देरी भारत में पेटेंट परीक्षकों की कम संख्या के कारण भी है। 2020 में भारत में पेटेंट परीक्षकों की संख्या 615 थी, जबकि चीन में 13,704, संयुक्त राज्य अमेरिका में 8,132 और जापान में 1,666 थी (चित्र 12)। इससे पहली परीक्षा रिपोर्ट (एफईआर) प्राप्त करने में भारी देरी होती है जिससे पूरी प्रक्रिया में देरी होती है। यह भारत में बौद्धिक संपदा अधिकार व्यवस्था (2021) की वाणिज्य की समीक्षा पर संसदीय स्थायी समिति द्वारा भी नोट किया गया था। इसलिए, पेटेंट परीक्षकों की संख्या बढ़ाने की तत्काल आवश्यकता है।

चित्र 12: 2020 में पेटेंट जांचकर्ताओं की संख्या



स्रोत: विश्व बौद्धिक संपदा संकेतक, 2021

9.67 एक अन्य मुद्दा जिसकी वजह से प्रक्रिया में देरी होती है वह यह है कि एफईआर के जवाबों की वैधता और किसी भी बकाया आपत्तियों को निर्धारित करने के लिए नियंत्रक के पास सुनवाई करने के लिए कानून में कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गयी है, जिसे आवेदक द्वारा पर्याप्त रूप से संबोधित नहीं किया जा सकता है। यह पाया गया कि इसमें आमतौर पर लगभग 6-9 महीने लगते हैं। इसके अतिरिक्त, नियंत्रक द्वारा विपक्ष की सुनवाई के बाद निर्णय जो आमतौर पर 1 महीने में होना चाहिए, उसमें भी आमतौर पर लगभग 3-4 महीने लगते हैं। इसलिए विपक्ष की सुनवाई के बाद अनुदान की एक निश्चित समय-सीमा तय की जानी चाहिए।