

भारत के लॉजिस्टिक सिस्टम हेतु आदर्श ट्रैक

द हिन्दू

पेपर-III
(भारतीय अर्थव्यवस्था)

केन्द्रीय बजट 2023 में 'पीएम गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान' हेतु राज्यों के लिए पहले आवंटित राशि ₹5,000 करोड़ से बढ़ाकर ₹10,000 करोड़ कर दिया गया है और भारतीय रेलवे के लिए ₹2.4 लाख करोड़ के परिव्यय की घोषणा की गई है। यह योजना "सड़कों, रेलवे, हवाई अड्डों, बंदरगाहों, जन परिवहन, जलमार्गों और रसद बुनियादी ढाँचे के इंजनों पर निर्भर आर्थिक विकास और सतत् विकास के लिए परिवर्तनकारी दृष्टिकोण" है।

रसद प्रणाली और माल ढुलाई

रेलवे अपने अखिल भारतीय नेटवर्क को देखते हुए रसद संचालन का एक कुशल और आर्थिक मोड प्रदान करता है और एक समन्वित एवं एकीकृत रसद प्रणाली को सक्षम करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकता है। 2030 तक माल ढुलाई में रेलवे की हिस्सेदारी को 27% से बढ़ाकर 45% करने और माल ढुलाई को 1.2

बिलियन टन से बढ़ाकर 3.3 बिलियन टन करने के लक्ष्य के साथ, पीएम गति शक्ति उन बुनियादी ढाँचागत चुनौतियों का समाधान करने के लिए सही मंच प्रदान करती है, जो रेल द्वारा माल की आवाजाही बाधित हुई है।

लागत से अधिक सुविधा

वर्तमान में, माल ढुलाई के मामले में मॉडल मिश्रण काफी हद तक सड़क परिवहन की ओर झुका हुआ है, जिसमें सड़क मार्ग से 65% माल ढुलाई होती है। इसका प्रभाव सड़कों पर एक बढ़ा हुआ बोझ है इसके अलावा भीड़भाड़ बढ़ा हुआ प्रदूषण और परिणामी रसद लागत में वृद्धि भी है। भारत की रसद प्रतिस्पर्धात्मकता में सुधार के लिए कार्गो संचालन के लिए एक मोड के रूप में रेलवे को अपना महत्वपूर्ण है। परिवहन के विभिन्न रूपों की तुलनीय लागतों पर एक नजर डालने से पता चलता है कि सड़क क्षेत्र में माल ढुलाई की लागत रेल लागत से लगभग दोगुनी है। हालांकि, सड़क परिवहन की सुविधा ने लागत पर वरीयता प्राप्त कर ली है तथा भारत में रेलवे अन्य अधिक लचीले तरीकों से माल ढुलाई का हिस्सा खो रहा है।



2020-21 में कुल माल ढुलाई का हिस्सा

1. कोयले (1.2 बिलियन टन) -	44%
2. लौह अयस्क -	13%
3. सीमेंट -	10%
4. खाद्यान्न -	5%
5. उर्वरक -	4%
6. लौह और इस्पात -	4% आदि।

रेलवे का माल ढुलाई में गैर-बल्क वस्तुओं के परिवहन में बहुत कम हिस्सा है।)

कंटेनर यातायात में वृद्धि

कंटेनरों में गैर-बल्क वस्तुओं को ले जाने की सुविधा के कारण पिछले एक दशक में कंटेनर कृत यातायात में वृद्धि हुई है, जो 2008 में 7.6 मिलियन ट्वेंटी-फुट समतुल्य इकाई (TEU) से बढ़कर 2020 में 16.2 मिलियन TEU हो गई है। (TEU कार्गो क्षमता की एक इकाई है।) विश्व स्तर पर, रेलवे सिस्टम त्वरित और कम लागत वाले कंटेनर संचालन के लिए उन्नत रेल अवसंरचना में भारी निवेश कर रहे हैं। उदाहरण के लिए, चीन कंटेनरों को ले जाने के लिए विशेष ट्रेनों का उपयोग करता है, जो महत्वपूर्ण बंदरगाहों को अंतर्देशीय से जोड़ता है और अधिक दक्षता के लिए कंटेनर ट्रैफिक और नियोजित डबल डेकर कंटेनर कैरिज को स्थानांतरित करने के लिए समर्पित रेल लाइनें हैं।

जबकि भारतीय रेलवे अपने बुनियादी ढाँचे (पीएम गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान) का उन्नयन कर रहा है, जो नई प्राथमिकता वाले क्षेत्रों की पहचान के साथ-साथ मौजूदा परियोजनाओं की निरंतर निगरानी रेल माल ढुलाई के लक्ष्यों को प्राप्त करने में मदद करेगा। वर्तमान में यह संयुक्त राज्य अमेरिका और चीन जैसे अन्य देशों की तुलना में काफी कम है।

सड़क की ओर झुकाव एवं चुनौतियाँ

राष्ट्रीय ट्रांसपोर्ट को कई अवसंरचनात्मक, परिचालन और कनेक्टिविटी चुनौतियों का सामना करना पड़ता है, जिसके परिणामस्वरूप माल यातायात सड़कों पर स्थानांतरित हो जाता है। रेल और पूर्व-संचालन एवं पोस्ट-संचालन की प्रक्रियात्मक देरी जैसे वैगन प्लेसमेंट, लोडिंग और अनलोडिंग संचालन, मल्टी-मोडल हैंडलिंग, आदि द्वारा बढ़ा हुआ पारगमन समय, रेल द्वारा माल ढुलाई में बाधा डालता है। आवश्यक टर्मिनल इंफ्रास्ट्रक्चर की कमी, अच्छे शेड और गोदामों का रख-रखाव और वैगनों की अनिश्चित आपूर्ति कुछ ऐसी बुनियादी

पीएम गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान

- ➔ 13 अक्टूबर 2021 को रसद लागत को कम करने के लिए समन्वित और बुनियादी अवसंरचना परियोजनाओं के निष्पादन हेतु महत्वाकांक्षी गति शक्ति योजना या 'नेशनल मास्टर प्लान फॉर मल्टी-मॉडल कनेक्टिविटी प्लान' लॉन्च किया गया था।
- ➔ **पीएम गति शक्ति:** मल्टी-मोडल कनेक्टिविटी के लिए राष्ट्रीय मास्टर प्लान, जो अनिवार्य रूप से बुनियादी ढांचा कनेक्टिविटी परियोजनाओं की एकीकृत योजना और समन्वित कार्यान्वयन के लिए रेलवे और रोडवेज सहित 16 मंत्रालयों को एक साथ लाने के लिए एक डिजिटल प्लेटफॉर्म है। मल्टी-मोडल कनेक्टिविटी एकीकृत और निर्बाध प्रदान करेगी। परिवहन के एक साधन से दूसरे साधन में लोगों, वस्तुओं और सेवाओं की आवाजाही के लिए कनेक्टिविटी। यह बुनियादी ढाँचे की अंतिम मील कनेक्टिविटी की सुविधा प्रदान करेगा और लोगों के लिए यात्रा के समय को भी कम करेगा।

पीएम गति शक्ति का विजन

Committed To Excellence

पीएम गति शक्ति विभिन्न मंत्रालयों और राज्य सरकारों की बुनियादी ढांचा योजनाओं जैसे भारतमाला, सागरमाला, अंतर्देशीय जलमार्ग, शुष्क/भूमि बंदरगाहों, उड़ान आदि को शामिल करेगी। आर्थिक क्षेत्र जैसे कपड़ा क्लस्टर, फार्मास्युटिकल क्लस्टर, रक्षा गलियारे, इलेक्ट्रॉनिक पार्क, औद्योगिक गलियारे, मछली पकड़ने के क्लस्टर कनेक्टिविटी में सुधार और भारतीय व्यवसायों को अधिक प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए कृषि क्षेत्रों को कवर किया जाएगा। यह BiSAG-N (भास्कराचार्य नेशनल इंस्टीट्यूट फॉर स्पेस एप्लिकेशन एंड जियोइन्फॉर्मेटिक्स) द्वारा विकसित इसरो (भारतीय अंतरिक्ष अनुसंधान संगठन) इमेजरी के साथ स्थानिक योजना उपकरण सहित व्यापक रूप से प्रौद्योगिकी का भी लाभ उठाएगा।

ढांचागत चुनौतियां हैं जिनका ग्राहकों को सामना करना पड़ता है। इसका परिणाम उच्च नेटवर्क संकुलन, निम्न सेवा स्तर और बढ़ा हुआ पारगमन समय होता है। रेल द्वारा एकीकृत फर्स्ट और लास्ट-माइल कनेक्टिविटी के अभाव में कई हैंडलिंग के कारण नुकसान की संभावना बढ़ जाती है और इन्वेंट्री होल्डिंग लागत भी बढ़ जाती है।

एक विशेष इकाई की जरूरत है।

भारत के पूर्वी और पश्चिमी गलियारों और मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्स पार्कों के साथ आने वाले डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर ओवर सैचुरेटेड लाइन क्षमता बाधाओं को कम करेंगे और ट्रेनों के समय में सुधार करेंगे। भारतीय रेलवे को बुनियादी ढांचे में सुधार करने की आवश्यकता है, जो पर्याप्त नीतिगत साधनों द्वारा समर्थित है और संसाधनों का कुशलतापूर्वक उपयोग करने के लिए टर्मिनलों, कंटेनरों और गोदामों के संचालन और प्रबंधन में निजी भागीदारी को भी प्रोत्साहित करता है।

निजी क्षेत्र के साथ साझेदारी में इंटरमॉडल लॉजिस्टिक्स को संभालने के लिए रेलवे के तहत एक विशेष इकाई की स्थापना से रेलवे के सामने आने वाले पहले और आखिरी मील के मुद्दे को दूर करने में मदद मिलेगी। यह कार्गो आवाजाही और भुगतान लेनदेन के लिए ग्राहकों के लिए एकल खिड़की के रूप में कार्य कर सकती है।

निष्कर्ष

प्रत्येक यात्री ट्रेन में दो माल डिब्बे होते हैं। उद्योग की सिफारिशों के आधार पर, दो कार्गो वैगनों में से एक के लिए ऊबर जैसे मॉडल की शुरुआत, जिसमें ग्राहक ऑनलाइन एप्लिकेशन का उपयोग करके वैगन बुक कर सकता है, इन वैगनों की उपयोगिता दर बढ़ाने में मदद कर सकता है। जब तक प्रस्तावित मॉडल की सफलता स्थापित नहीं हो जाती, तब तक भारतीय रेलवे अन्य वैगनों का संचालन जारी रख सकता है, जिस तरह से यह वर्तमान में किया जाता है। यह बुनियादी ढांचे में किसी अतिरिक्त निवेश के बिना सीधे माल ढुलाई बढ़ा सकता है। सड़कों के साथ रेल आवाजाही को प्रतिस्पर्धी बनाने और पड़ोसी देशों जैसे नेपाल और बांग्लादेश को रेल द्वारा निर्यात की सुविधा के लिए पहले और अंतिम मील कनेक्टिविटी के साथ एक एकीकृत रसद अवसंरचना आवश्यक है।

पीएम गति शक्ति छह स्तंभों पर आधारित है।

- व्यापकता:** इसमें एक केंद्रीकृत पोर्टल के साथ विभिन्न मंत्रालयों और विभागों की सभी मौजूदा और नियोजित पहलें शामिल होंगी। प्रत्येक विभाग अब व्यापक तरीके से परियोजनाओं की योजना और निष्पादन करते समय महत्वपूर्ण डेटा प्रदान करते हुए एक-दूसरे की गतिविधियों की दृश्यता में रहेगा।
- प्राथमिकता:** इसके माध्यम से, विभिन्न विभाग क्रॉस-सेक्टरल इंटरैक्शन के माध्यम से अपनी परियोजनाओं को प्राथमिकता देने में सक्षम होंगे।
- अनुकूलन:** राष्ट्रीय मास्टर प्लान महत्वपूर्ण अंतराल की पहचान के बाद परियोजनाओं की योजना बनाने में विभिन्न मंत्रालयों की सहायता करेगा। माल को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने के लिए योजना समय और लागत के मामले में सबसे इष्टतम मार्ग का चयन करने में मदद करेगी।
- तुल्यकालन:** अलग-अलग मंत्रालय और विभाग अक्सर साइलो में काम करते हैं। परियोजना की योजना और कार्यान्वयन में समन्वय की कमी के परिणामस्वरूप देरी होती है। पीएम गति शक्ति प्रत्येक विभाग की गतिविधियों के साथ-साथ शासन की विभिन्न परतों को उनके बीच काम का समन्वय सुनिश्चित करके समग्र रूप से सिंक्रनाइज करने में मदद करेगी।
- विश्लेषणात्मक:** योजना जीआईएस आधारित स्थानिक योजना और 200+ परतों वाले विश्लेषणात्मक उपकरणों के साथ एक ही स्थान पर संपूर्ण डेटा प्रदान करेगी, जिससे निष्पादन एजेंसी को बेहतर दृश्यता मिल सकेगी।
- गतिशील:** सभी मंत्रालय और विभाग अब जीआईएस प्लेटफॉर्म के माध्यम से क्रॉस-सेक्टरल परियोजनाओं की प्रगति की समीक्षा, समीक्षा और निगरानी करने में सक्षम होंगे, क्योंकि सैटेलाइट इमेजरी समय-समय पर जमीनी प्रगति देगी और परियोजनाओं की प्रगति को अपडेट किया जाएगा। पोर्टल पर नियमित रूप से यह मास्टर प्लान को बढ़ाने और अद्यतन करने के लिए महत्वपूर्ण हस्तक्षेपों की पहचान करने में मदद करेगा।

संभावित प्रश्न (Expected Question)

प्रश्न : निम्नलिखित कथनों पर विचार कीजिए-

1. मल्टी-मोडल कनेक्टिविटी को बढ़ावा देने हेतु पीएम गतिशक्ति योजना को लाया गया है।
2. वर्तमान में देश की 65% माल ढुलाई सड़क मार्ग के माध्यम से की जाती है।
3. ट्वेंटी-फुट समतुल्य इकाई (TEU), कार्गो क्षमता की एक इकाई है।

उपर्युक्त कथनों में से कौन-सा/से सही है/हैं?

- (a) केवल 1
- (b) 1 और 2
- (c) 2 और 3
- (d) 1, 2 और 3

Que. Consider the following statements-

1. The PM Gatishakti Yojana has been introduced to promote multi-modal connectivity.
2. At present 65% of the country's freight movement is done through road transport.
3. Twenty-foot Equivalent Unit (TEU), is a unit of cargo capacity.

Which of the statements given above is/are correct?

- (a) 1 Only
- (b) 1 and 2
- (c) 2 and 3
- (d) 1, 2 and 3

उत्तर : D

संभावित प्रश्न व प्रारूप (Expected Question & Format)

प्रश्न : पीएम गति शक्ति योजना देश में रसद लागत को कम करने तथा समन्वित एवं बुनियादी अवसंरचना के विकास में किस प्रकार मदद कर सकता है? चर्चा कीजिए। (250 शब्द)

उत्तर का दृष्टिकोण :-

- ❖ गति शक्ति मिशन की व्याख्या करते हुए उत्तर प्रारंभ कीजिए।
- ❖ वर्तमान के रसद प्रणाली तथा माल ढुलाई का संक्षिप्त विवरण दीजिए।
- ❖ पीएम गति शक्ति योजना किस प्रकार मल्टी-मोडल कनेक्टिविटी को बढ़ावा देकर चुनौतियों से निपट सकती है।
- ❖ आगे का रास्ता बताते हुए निष्कर्ष दीजिए।

नोट : अभ्यास के लिए दिया गया मुख्य परीक्षा का प्रश्न आगामी UPSC मुख्य परीक्षा को ध्यान में रखकर बनाया गया है। अतः इस प्रश्न का उत्तर लिखने के लिए आप इस आलेख के साथ-साथ इस टॉपिक से संबंधित अन्य स्रोतों का भी सहयोग ले सकते हैं।