

बाक्स 8.3.7 : सड़कों पर चुंगी कर

सड़क परियोजनाओं के विकास और अनुरक्षण हेतु चुंगी कर संग्रह सड़क क्षेत्रक में 'उपभोक्ता प्रभारों' की अवधारणा लागू करने का एक साधन है। चुंगी कर राजस्व, पुलों, एक्सप्रेस वेज चार/ छः लेन वाली सड़कों आदि जैसी बड़ी कीमत वाली परियोजनाओं के संबंध में विशेष रूप से उपयोगी है। अधिकांश मामलों में चुंगी कर लगाने से पहले ही यह समझ लिया जाता है कि एक वैकल्पिक साधन उपलब्ध है, जिससे कि जनता को, चुंगी कर आधारित मार्ग, जिससे समय और ईंधन बचता है और एक विकल्प के बीच, जो रास्ता लम्बा, अपेक्षाकृत घटिया और भीड़-भाड़वाला है चुनने की छूट है।

2. चुंगी कर पद्धति, निर्माण करो-चलाओ-हस्तान्तरित करो' (बी ओ टी) जैसी स्कीमों का एक अभिन्न अंग है। इसके अन्तर्गत रियायतप्राप्तकर्ता सड़क निर्मित करता है, उसका कुछेक निश्चित वर्षों के लिए रख-रखाव करता है और सड़क का इस्तेमाल करने वाले वाहनों से सेवा के रूप में चुंगी कर वसूलता है। सरकारी वित्त-पोषित सड़क परियोजनाओं में चुंगी कर लगाना, सड़क परियोजनाओं के विकास और अनुरक्षण हेतु राजस्व अर्जित करने का सोच-समझकर लिया गया एक निर्णय है। केन्द्रीय मंत्रिमंडल ने राष्ट्रीय राजमार्गों के उन सभी खण्डों पर चुंगी कर की वसूली अनुमोदित कर दी है जिन्हें चार/ छः लेन वाला बनाया जा चुका है। यात्री कार यूनिट (पी सी यू) पर आधारित अधिकतम चुंगी कर दर को भी अनुमोदित कर दिया गया है।

3. राष्ट्रीय राजमार्ग के संबंध में सामान्य रूप से और एन एच डी पी के संबंध में विशेष रूप से, चुंगी कर क्षमता के भिन्न-भिन्न अनुमान हैं। दसवीं पंच वर्षीय योजना के लिए सड़क क्षेत्रक संबंधी कार्य दल के अनुसार, स्वर्णिम चतुर्भुज से चुंगी कर क्षमता वर्ष 2004 से 3700 करोड़ रुपए प्रति वर्ष और वर्ष 2008 से पूर्व-पश्चिम गलियारों से 4,500 करोड़ रुपए प्रति वर्ष अनुमानित है। इस विशाल राशि से न केवल सड़कों की अनुरक्षण आवश्यकताएं पूरी हो सकेंगी बल्कि इससे नई सड़क परियोजनाओं के लिए पर्याप्त अधिशेष भी सजित हो सकेगा। आय को ऐसे भावी प्रवाहों की प्रतिभूति के विरुद्ध उधारों द्वारा बढ़ाया जा सकता है जिनका उपयोग बाद में ऋण परिशोधन के लिए किया जा सकता है। ऐसी वित्तीय प्रणाली का, भावी प्राप्तियोग्य राशि को प्रतिभूति के माध्यम से, पहले ही एन एच डी पी द्वारा भावी उपकर प्राप्तियों के संबंध में, परीक्षण किया जा चुका है।

4. राजस्व के स्रोत के रूप में चुंगी करों की सफलता के लिए सर्वाधिक महत्वपूर्ण आवश्यकता लोगों की मनोवृत्ति बदलने की है जो चुंगी कर वसूली की अवधारणा का पहले से ही विरोध करते हैं। तथापि, बेहतर सड़क सेवा और समय तथा ईंधन में बचत के संदर्भ में ऐसे विरोध

को न्यूनतम किया जा सकता है। चुंगी कर प्राधिकारी की भूमिका यह सुनिश्चित करने की

होनी चाहिए कि चुंगीकर पद्धति से लम्बी कतारें न लगे और देरी न हो। इसलिए चुंगीकर (2) राज्य राजमार्गों की वित्तीय आवश्यकताओं को ध्यान में रखते वाली सड़कों पर ट्रैफिक का प्रबंध करने के लिए आधुनिक प्रौद्योगिकी और आधुनिक तरीकों अपनाए गए एक विशेष विधान अधिनियमित करना आवश्यक है। अधिक उपयुक्त होगा। केन्द्रीय सरकार ने, आधारभूत परियोजनाएं शुरू करने वाले उद्यमियों को बहुत सी राजकोषीय व अन्य कर सुविधाएं प्रदान की हैं और माडल बी ओ टी करार भी तैयार किए हैं। राज्य, इन करारों को अपने-अपने राज्य में सड़क परियोजनाओं के संबंध में अपना सकते हैं।

- (3) चूंकि रेलवे ओवरब्रिज का निर्माण उन लेवल क्रॉसिंग पर किया जाता है जहां से भारी मात्रा में ट्रैफिक रेलवे लाइन से गुजरता है इसलिए ऐसे कार्यों का चुंगी कर वित्त पोषण सम्भव है। ऐसे प्रयोग पर महाराष्ट्र पर कार्य चल रहा है जहां बड़ी संख्या में ऐसे रेलवे ओवरब्रिजों का काम चुंगी कर आधार पर शुरू किया गया है।
- (4) विदेशी निधियन भी वित्त-पोषण का एक स्रोत है। एशियाई विकास बैंक, विश्व बैंक, जापान अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग बैंक आदि से चयनित राज्य राजमार्गों के विकास के हेतु उपयोगार्थ निधियों के संबंध में सम्पर्क किया जा सकता है।
- (5) सड़कों द्वारा खनिजों के परिवहन पर अड़िभार लगाकर अतिरिक्त निधियां सृजित की जा सकती हैं। चूंकि पर्याप्त मात्रा में ढुलाई सड़कों द्वारा की जाती है इसलिए इस स्रोत से काफी राजस्व का सृजन किया जा सकता है।

ग्रामीण सड़कों के लिए संसाधन

8.3.101 पी एम जी एस वाई के लिए निधियों का उपलब्ध स्रोत एच एस डी पर उप-कर का 50 प्रतिशत हिस्सा है जो लगभग 2500 करोड़ रुपए बैठता है जो एक निश्चित समय सीमा के अन्दर (2002-07) ऐसी मात्रा में कार्यक्रम के वित्त-पोषण के लिए अपर्याप्त है। लक्ष्य प्राप्त करने के वास्ते, अतिरिक्त संसाधन सृजित करना आवश्यक होगा जिनमें विदेशी निधियन एजेन्सियों से उधार लेना शामिल हो सकता है।

8.3.102 पी एम जी एस वाई के तहत प्राथमिकता न जुड़ी हुई बस्तियों को संयोजकता प्रदान करने की है। किसी जिले में न जुड़ी हुई बस्तियों को कवर किए जाने के बाद ही पहले से जुड़ी बस्तियों में सड़कों के उन्नयन का काम किया जा सकता है। इन में भी कंकड वाली सड़कों द्वारा जुड़ी बस्तियों को प्राथमिकता प्रदान की जाएगी।

8.3.103 ग्रामीण सड़कों के लिए निधियों की उपलब्धता को सुदृढ करने के वास्ते कुछ राज्य कृषि उत्पाद पर बाजार फीस लगाने की प्रवृत्ति अपना रहे हैं। अन्य राज्यों द्वारा विशेष रूप से ग्रामीण सड़कों

दसवीं योजना के लिए भौतिक लक्ष्य

8.3.104 दसवीं योजना के संबंध में विशिष्ट उद्देश्य जिनमें भौतिक लक्ष्य शामिल हैं, निम्नांकित हैं :

राष्ट्रीय राजमार्ग

- (1) दसवीं योजना के दौरान सर्वोच्च प्राथमिकता एन एच डी पी को पूरा किए जाने की है। जी क्यू 2003 के अन्त तक पूरा होना है तथा एन-एस, ई-डब्ल्यू गलियारे 2007 तक। इसलिए एन-एस, ई-डब्ल्यू गलियारा परियोजना ग्यारहवीं योजना के शुरू तक चलती रहेगी।
- (2) एन एच डी पी के अलावा, खण्डों के संबंध में अनेक भौतिक लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं। इनके ब्योरे सलंगनक 8.3.3 में दिए गए हैं। किन्तु इनका राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था में उनके महत्त्व के अनुसार प्राथमिकताकरण करना होगा ताकि उपलब्ध संसाधनों का बड़ी संख्या में प्रतिस्पर्द्धा परियोजनाओं के बीच थोड़ा-थोड़ा फैलाव न हो जिसके फलस्वरूप परिहार्य देरियां हों। एन एच डी पी-भिन्न घटकों के संबंध में प्रमुख भौतिक लक्ष्यों में निम्नलिखित सम्मिलित है :

(क) राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क को अगले दस वर्षों के अन्दर न्यूनतम दो लेन मानकों के लिए त्वरित प्रयास दसवीं योजना के दौरान दो लेन बनाने के लिए लगभग 4,000 कि.मी. का लक्ष्य रखा गया है। एन एच डी पी-भिन्न खण्डों पर लगभग 800 कि.मी. को चार लेनों में बदलने का काम भी लिया किया जाना है।

(ख) सड़क नेटवर्क में विद्यमान कमियों को दूर करना। निर्धारित लक्ष्यों में 2,000 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क को सुदृढ करना 10,000 कि.मी. की सफर करने की कोटि सुधारना, 200 पुलों का पुनरुद्धार आदि शामिल है।

(ग) उच्च घनत्व वाले गलियारों के लिए

बाक्स 8.3.10**सड़क क्षेत्रक : संसाधन जुटाने में समस्याएं**

1. यद्यपि एन एच डी एक प्राथमिकता पूर्ण परियोजना है और लक्ष्यों को पूरा करने के लिए संसाधन आवश्यकताओं की पूर्ति के वास्ते प्रत्येक प्रयास किया जा रहा है, तथापि एन एच डी पी-भिन्न घटकों के संबंध में भौतिक लक्ष्यों को पूरा करने में समस्या पर्याप्त संसाधन जुटाने की है। लक्ष्यों तथा निधियों के उपलब्ध संसाधनों से बहुत बड़े वित्तीय अन्तर का पता चलता है और राजकोषीय विवेक व अन्य क्षेत्रकों के प्रतिस्पर्द्धात्मक दावों को देखते हुए उल्लिखित मात्रा में बजटीय संसाधन जुटाना सम्भव नहीं होगा। समस्या का समाधान, राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था में उनके महत्त्व के अनुसार परियोजनाओं के प्राथमिकताकरण तथा निजी क्षेत्रक भागीदारी जैसे बजट-बाह्य स्रोतों पर बल देने और परिवहन सेवाओं के लिए उपभोक्ता प्रभार आरोपित करने में है। एन एच डी पी जैसी उच्च प्राथमिकताओं वाली परियोजनाओं के लिए संसाधनों को पूरक बनाने के वास्ते पेट्रोल और डीजल पर उप-कर में व द्धि करने की गुंजाइश का भी पता लगाया जा सकता है।
2. यह समझना भी महत्त्वपूर्ण है कि बाजार उधार की अपनी सीमाएं हैं। प्रथमतः सड़क परियोजनाओं के संबंध में बाजार रुझान बाधक के रूप में कार्य कर सकते हैं, विशेष रूप से जबकि पी एम जी एस वाई, एन एच डी पी जैसी अनेक प्रतियोगी परियोजनाएं उन्हीं निवेशकों पर उम्मीद लगाए बैठी हैं। इसलिए सरकार को अन्य आधारिक और परिवहन क्षेत्रकों से दावों के संदर्भ में और साथ ही अन्य समाजार्थिक आवश्यकताओं की दृष्टि से बाजार आवश्यकताओं की प्राथमिकता निर्धारित करनी होगी।
3. इसके अतिरिक्त, विश्व बैंक, ए. वि. बैंक द्विपक्षीय और वाणिज्यिक स्रोत जैसी विदेशी एजेन्सियों से उधार भी राजकोषीय घाटे में व द्धि करते हैं। वे देश के विदेशी और सार्वजनिक ऋण में व द्धि करते हैं। ऐसे उधारों की गुंजाइश भी सीमित है क्योंकि अधिक संस्थानों की देश-वार सीमाएं हैं तथा उपलब्ध संसाधनों को विभिन्न क्षेत्रकों के बीच आबंटित किया जाना है।
4. बाजार उधारों के संबंध में सरकारी गारंटिया देने के संबंध में सार्वजनिक और निजी क्षेत्रक इकाइयों द्वारा तर्क भी पेश किया जाता है। ऐसी गारंटियां फुटकर देनदारी है और इसलिए सरकार के लिए राजकोषीय जोखिम है। इसलिए यद्यपि बल आई ई बी आर पर दिया जाना है, तथापि सार्वजनिक और निजी क्षेत्रक इकाइयों द्वारा बाजार उधार अपनी ही वृत्ति के आधार पर लिए जाने हैं। इस स्थिति में, परिसम्पत्ति-प्रतिभूतिकरण, जिससे निवेशक को कुछ विश्वास होता है, जैसे नवीन निधियन स्कीमें उपयोगी होगी। इनमें, भावी चुंगी कर प्राप्तियों के समर्थन से उनके विरुद्ध उधार जैसी निधियन पद्धतियां शामिल हैं।

5. यद्यपि एन एच डी के विकास के लिए संसाधनों में व द्धि करने की योजना है, तथापि निधियन की अवस्था बनाए रखना का इष्टतम उपयोग करना भी उतना ही जरूरी है। संदर्भ में सड़कों के रूप में सार्वजनिक क्षेत्रक विकास के लिए संसाधनों का पता लगाए जाने की भी जरूरत है। ऐसे निवेश की चुंगीकर निधियन द्वारा वापसी सम्भव हो। इसलिए, बाधा रहित और उच्च गति वाले यातायात के आवागमन की व्यवस्था करने के लिए दसवीं योजना में लगभग 1,000 कि.मी. एक्सप्रेसवेज के सम्भाव्यता

राज्य सड़कों

- (1) सभी राज्य राजमार्गों पर न्यूनतम एकल-लेन-काली टाप वाली सतह होनी चाहिए। जहां प्रतिदिन 1,000 से अधिक वाणिज्यिक वाहनों का ट्रैफिक हो, वहां प्रमुख जिला सड़कों और राज्य राजमार्गों पर अनिवार्य रूप से 1.75 मी. चौड़ाई की हार्ड गोल्डर्स की व्यवस्था की जानी चाहिए। जहां कहीं सम्भव हो, हार्ड गोल्डर्स वाली टाप वाले होने चाहिए। राज्य राजमार्गों पर लगभग 6,800 कि.मी. और प्रमुख जिला सड़कों पर 40,000 कि.मी. को कवर करने का लक्ष्य है।
- (2) राज्य राजमार्ग संयोजन, जिनपर बहुत भारी ट्रैफिक चलता हो, चार लेन वाले होने चाहिए। 'भारी ट्रैफिक' की परिभाषा, 6000 वाणिज्यिक वाहन प्रतिदिन से अधिक के रूप में, की जा सकती है।
- (3) राज्य लम्बाई के लगभग 25 प्रतिशत पर दो-लेन अथवा चौड़ा-कैरिजवे है। सुझाव है कि विद्यमान राज्य राजमार्ग लम्बाई के कम से कम 45 प्रतिशत पर दसवीं योजना के अन्त तक दो लेन वाली पटरी होनी चाहिए। इस प्रयोजनार्थ, उन खण्डों को चुना जाए जहां ट्रैफिक की मात्रा प्रतिदिन 2500 वाणिज्यिक वाहनों से अधिक हो। प्रमुख जिला सड़कों की विद्यमान लम्बाई के लगभग 13,000 कि.मी. पर दो लेन वाले काले टाप के साथ कैरिजवे का लक्ष्य है।

ग्रामीण सड़कें

- (1) दसवीं योजना का मुख्य उद्देश्य, बारह-मासी सड़कों के माध्यम से ग्रामीण संयोजकता प्रदान करने के पी एम जी एस वाई लक्ष्य प्राप्त करना है।
- (2) प्रारम्भिक अनुमानों के अनुसार, 500 व्यक्तियों से अधिक की आबादी वाली लगभग 1,00,000 न जुड़ी हुई बस्तियां हैं। इसलिए काफी अधिक निधियों की आवश्यकता होगी। तथापि, राज्य सरकारें ग्राम सड़क कार्यों के लिए पर्याप्त धन आबंटित कर रही हैं। इसलिए केन्द्र प्रायोजित स्कीम के अन्तर्गत वास्तविक आवश्यकता निवल आधार पर तय की जानी चाहिए। विभिन्न राज्यों में राज्य राजमार्गों तथा प्रमुख जिला सड़कों और

बाक्स 8.3.11 मार्गस्थ सुविधाएं: एन एच डी पी से आगे नजर

- 1 एन एच डी पी के फलस्वरूप हुई सड़क क्षेत्रक में क्रान्ति देश के आर्थिक विकास को प्रोत्साहित करने में और दूरवर्ती क्षेत्रों को मुख्य-धारा के आर्थिक कार्यकलापों के साथ एकीकृत करने में बहुत लाभप्रद होने की सम्भावना है। जी क्यू और एन-एस, ई-डब्ल्यू गलियारों पर बल देने से, सड़कों की अल्प तथा दूरवर्ती यात्रा के संबंध में एक व्यवहार्य विकल्प के रूप में भी उभरने की उम्मीद है, यह एक ऐसी स्थिति है जो उन्नत देशों में पहले से ही विद्यमान है। विकास को समर्थन प्रदान करने के लिए, ऐसे कार्यकलापों को वाणिज्यिक त करके तथा उन्हें पर्यटन विकास के संबंध में योजनाओं के साथ समाकालित करके, मार्गस्थ सुविधाओं के रूप में पूरक सेवाएं प्रदान करने की जरूरत है।
- 2 तथापि मार्गस्थ सुविधाओं की वर्तमान स्थिति बहुत ही असंतोषजनक है। विभिन्न क्षेत्रों के पर्यटन विकास के लिए योजनाओं के साथ-साथ ऐसी सुविधाएं विकसित करने के वास्ते एक व्यापक योजना तैयार करने की जरूरत है। मार्गस्थ पेट्रोल पम्पों और जलपान गहों में विभिन्न सुविधाओं के संबंध में अधिदेशात्मक स्तर निर्धारित किए जाने की जरूरत है। मोटलों, जलपान गहों और मनोरंजनात्मक सुविधाओं के अलावा, इस संबंध में अन्य देशों के सफल अनुभव से सीखते हुए, नगर सीमाओं से दूर गैर-पिग मालों को प्रोत्साहित करने की भी गुंजाइश है। ऐसी कार्रवाई किए जाने से जी क्यू एन-एस, ई-डब्ल्यू गलियारों और उच्च घनत्व वाले एन एच डी पी-भिन्न राष्ट्रीय राजमार्गों और राज्य राजमार्गों के इर्द-गिर्द इलाकों के आर्थिक विकास को बहुत बढ़ावा मिलेगा।
- 3 सरकार के पास धन की तंगी के कारण, ऐसे प्रयास के लिए संसाधन और पहल मुख्यतः निजी क्षेत्रक से प्राप्त होनी होगी। सरकार की भूमिका अनिवार्यतः एक सुविधा प्रदानकर्ता के रूप में सीमित रखनी होगी। एन एच डी पी की सफलता इस

बाक्स 8.3.12
सड़क क्षेत्रक में प्रमुख नीतिगत मुद्दे

1. एन एच डी पी, सड़क क्षेत्रक में, सर्वोच्च प्राथमिकता के साथ एक अग्रणी परियोजना है। तथापि, जी क्यू के विभिन्न खण्डों के लिए ठेके अवार्ड करने में देरियां हुई हैं। इसलिए यह सुनिश्चित करने का अधिकतम प्रयास किया जाना चाहिए कि जी क्यू दिसम्बर 2003 के अपने निर्धारित समय तक पूरा हो जाए। इसका अर्थ और अधिक कारगर मानीटरन पद्धति तथा जवाबदेही कठोरतापूर्वक लागू करना होगा। जी क्यू से सीखे पाठ से एन एस ई डब्ल्यू गलियारा परियोजनाओं के लिए उपयोगी निविष्टि भी प्राप्त होंगी, जिन्हें 2007 तक पूरा किया जाना है।
2. यद्यपि एन एच डी पी एक राष्ट्रीय प्राथमिकता है, तथापि, एन एच डी पी-भिन्न राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क में कमियों को दूर करने की भी जरूरत है। ऐसी कमियों को दूर करने पर नौवीं योजना के दौरान बल दिया गया जिसके फलस्वरूप राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क की सफर करने की गुणवत्ता में काफी सुधार हुआ है। किन्तु, नेटवर्क को वांछित स्तर तक लाए जाने के पहले काफी समय लगेगा। अनुमान है कि चालू कीमतों पर राष्ट्रीय राजमार्गों की कमियों को दूर करने के लिए 1,64,345 करोड़ रुपए की लागत आएगी।
3. सड़क क्षेत्रक को धन की काफी तंगी का सामना करना पड़ रहा है, विशेष रूप से विशाल विस्तार, अनुरक्षण और उन्नयन आवश्यकता को देखते हुए। यद्यपि, बजटीय संसाधनों के आबंटन में सड़क क्षेत्रक को सर्वोच्च प्राथमिकता प्रदान करने की जरूरत पर बल दिया जाना है तथापि संसाधन कमी को पूरा करने के लिए वैकल्पिक साधनों का पता लगाने की जरूरत है। इसलिए सड़क निर्माण कार्यकलापों में निजी क्षेत्रक भागीदारी को प्रोत्साहित किया जाना है।
4. यद्यपि निजी क्षेत्रक की प्रतिक्रिया, विशेष रूप से बी ओ टी पद्धति के संबंध में असंतोषजनक रही है, जिससे निजी क्षेत्रक भागीदारी का एक मुख्य मानदण्ड बनाने की उम्मीद थी। ऐसा इस तथ्य के बावजूद हुआ है कि विधिक औपचारिकताओं को बहुत पहले पूरा कर लिया गया था तथा बी ओ टी कामकाज के संबंध में माडल करार उपलब्ध हैं। बी ओ टी के अन्तर्गत, निवेशक से उम्मीद की जाती है कि वह सड़क का निर्माण करे, एक निश्चित समय तक उसका रख-रखाव करे और उसके बाद उसे सरकार को हस्तान्तरित कर दे। निवेशक को प्रतिफल चुंगी कर वसूली के रूप में होता है। किन्तु, चुंगी कर से राजस्व के बारे में अनिश्चितता ने निवेशक को बी ओ टी प्रस्ताव पेश करने से हतोत्साहित कर दिया है। निजी क्षेत्रक भागीदारी की अन्य पद्धतियों को, जैसे कि वार्षिकी-आधारित बी ओ टी को, जिसके अन्तर्गत सरकार निवेशक को निर्माण तथा अनुरक्षण के बदले में, पहले से तय अवधि के लिए, एक निश्चित वार्षिक अदायगी का वचन देती है, अधिक उत्साहजनक प्रतिक्रिया प्राप्त हुई है। इसलिए कम निवेशक प्रतिक्रिया के कारणों की जांच बी ओ टी परियोजनाओं में निवेशक जोखिमों का मूल्यांकन करने और चुंगी कर से आय को अधिक प्रत्याशित बनाए जाने की जरूरत है।
5. सड़कों पर चुंगी कर आरोपित करके उपभोक्ता-प्रभारत पूरक साधनों का एक प्रभावी साधन बने हुए हैं। इसक अन्तर्गत अनुरक्षण हेतु अदायगी की जा सकती है और भावी चुंगी कर प्राप्तियों के विरुद्ध उधार लेकर संसाधनों में वृद्धि करके परियोजनाओं के लिए पोषण की भी व्यवस्था हो सकती है। किन्तु चुंगी कर संग्रहण की व्यवस्था को चुस्त बनाए जाने

करण।

- एक्सप्रेसवेज के लिए योजना शुरू करना।
- निजी क्षेत्रक को जोड़कर मार्गस्थ सुविधाएं प्रदान करना और विभिन्न क्षेत्रों में पर्यटन के विकास के साथ इन सुविधाओं का विकास प्रोत्साहित करना।

सड़क परिवहन

8.3.106 सड़क परिवहन का देश के आर्थिक विकास और सामाजिक एकीकरण के साथ घनिष्ठ संबंध है। यह परिवहन का प्रमुख मोटरीक त साधन है जो दूरवर्ती तथा पर्वतीय क्षेत्रों को षोष अर्थव्यवस्था के साथ जोड़ता है। सहज सुलभता, संचालन में नम्यता, दरवाजे से दरवाजे तक सेवा और विश्वसनीयता की वजह से सड़क परिवहन को अन्य परिवहन पद्धतियों की तुलना में यात्री और माल भाड़े ट्रैफिक दोनों ही में अधिकाधिक हिस्सा प्राप्त है। राजमार्गों के सुधार में किए जा रहे पर्याप्त निवेश तथा कुल ढुलाई में उच्च मूल्य वस्तुओं के हिस्से में वृद्धि से सड़क परिवहन सेवाओं की मांग को और बढ़ावा मिलेगा।

8.3.107 सड़क परिवहन द्वारा ढोया जाने वाला माल भाड़ा और यात्री ट्रैफिक तेज गति से बढ़ रहा है। यद्यपि सड़क परिवहन द्वारा ढोया जाने वाला माल भाड़ा ट्रैफिक जो 1950—51 में छः बिलियन टन कि.मी. (बी टी के एम) था, बढ़कर 1999—2000 में 520 बी टी के एम हो गया, तथापि इसी अवधि के दौरान यात्री ट्रैफिक 23 बिलियन यात्री से बढ़कर (बी पी के एम) 2220 बी पी के एम हो गया।

नौवीं योजना की समीक्षा

केन्द्रीय सेक्टर

8.3.108 नौवीं योजना में सड़क यातायात सेक्टर के लिये 60 करोड़ रुपये के परिव्यय में से 42.78 करोड़ रुपये की राशि खर्च हुई। खर्च कम होने का मुख्य कारण झाइवरों के प्रशिक्षण, केन्द्रीय सड़क यातायात संस्थान (सी. आई. आर. टी) पुणे तथा राष्ट्रीय डेटा बेस नेटवर्क तथा प्रदूषण नियंत्रण की स्कीमों के तहत कम व्यय होना है।

माल परिवहन

8.3.109 देश में माल भाड़ा प्रक्रिया पर प्रायः निजी प्रचालकों का स्वामित्व तथा नियंत्रण है। जम्मू तथा कश्मीर, मणीपुर, मिजोरम, सिक्किम तथा त्रिपुरा के राज्य सड़क परिवहन उपक्रम (एस आर टी यू) अपने ट्रकों की सीमित संख्या के कारण माल ढुलाई की सीमित सेवाएं प्रदान करते हैं। 2001—02 की वार्षिक योजना के अंत में निगमों/ उपक्रमों के ट्रकों की संख्या लगभग 671 थी। तथापि पुराने वाहनों को बदलने के लिए धन के अभाव के कारण इनकी संख्या तेजी से घट रही है।

8.3.110 1951 में पंजीयित माल मोटर वाहनों की संख्या 82,000 थी जो 1998 में बढ़ कर 25.29 लाख हो गई। अधिकतर माल सेवाएं वाहनों के मालिकों द्वारा प्रचालित हैं। कुल माल में से 80 प्रतिशत से अधिक पर ऐसे ट्रक मालिकों का नियंत्रण है। परिवहन कम्पनियों तथा एजेंसियों का 20 प्रतिशत से कम हिस्सा है।

यात्री यातायात

8.3.111 यात्री यातायात की सेवाएं एस आर टी यू तथा निजी प्रचालकों दोनों द्वारा प्रदान की जाती हैं। उदासीकरण के बाद यात्री यातायात की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए निजी प्रचालकों के प्रवेश के कारण एस आर टी यू का हिस्सा घट गया है। 1980—81 में कुल वाहनों में निजी सेक्टर का हिस्सा 57 प्रतिशत था जो 1997 में बढ़ कर 77.26 प्रतिशत हो गया। यात्री यातायात में वाणिज्यिक तथा निजी वाहनों की सेवाओं को मिला कर निजी सेक्टर का लगभग 90 प्रतिशत हिस्सा है।

राज्य सड़क परिवहन उपक्रम

8.3.112 सार्वजनिक सेक्टर उपक्रमों के संगठनात्मक ढांचे में एकरूपता नहीं है। 62 एस आर टी यू में से 22 की स्थापना कंपनी अधिनियम 1956 के तहत की गई है, 24 सड़क परिवहन अधिनियम 1950 के तहत पंजीयित हैं तथा 8 म्युनिसिपल उपक्रम हैं। षोष 8 सरकारी विभाग हैं। 31.3.2001 को एस आर टी यू के फ्लीट की संख्या लगभग 1.15 लाख थी जिसमें कुल 8,200

करोड़ रुपये का पूंजीगत निवेश था। उनमें 7,43,000 लोग काम करते हैं।

एस. आर. टी. यू. का भौतिक निष्पादन

8.3.113 नौवीं योजना में एस. आर. टी. यू. के निष्पादन संकेतकों में चहुमुखी सुधार हुआ है। 1996-97 में वाहन उत्पादकता प्रति दिवस 275 राजस्व अर्जक कि. मी. प्रति बस थी जो 2001-02 में बढ़कर प्रति दिवस 305 राजस्व अर्जक कि. मी. प्रति बस हो गई। स्टाफ उत्पादकता जो 1996-97 में 40.2 कि.मी. प्रति काम गार प्रति दिवस थी वह 2001-02 में बढ़कर 47.8 कि. मी. प्रति कामगार प्रति दिवस हो गई। प्रचालित फ्लीट पर बस स्टाफ अनुपात में तथा ईंधन कुशलता में भी सुधार हुआ है। यह 1976-77 में 1:7.63 तथा 4.49 कि. मी. प्रति लिटर थी जो 2001-02 में 1:7.16 तथा 4.61 कि. मी. प्रति लिटर हो गई।

8.3.114 उपक्रमों का उत्पादन अलग अलग रहा है। अंध्र प्रदेश, कर्नाटक, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, महाराष्ट्र तथा तमिलनाडु में उपक्रमों का भौतिक निष्पादन बहुत अच्छा रहा है जबकि उत्तर पूर्व, बिहार तथा उड़ीसा के उपक्रम इसमें पीछे रहे। एस. आर. टी. यू. के भौतिक निष्पादन की राज्यवार स्थिति संलग्नक 8.3.5 में दी गई है।

एस. आर. टी. यू. का वित्तीय निष्पादन

8.3.115 लगभग सभी राज्य सड़क यातायात उपक्रमों में निवल हानि रही। अंतिम अनुमानों के अनुसार आठवीं योजना उपक्रमों में 2,679.71 करोड़ रुपये की हानि हुई थी जो नौवीं योजना में बढ़ कर 8,843 करोड़ रुपये हो गई। तथापि पुनर्गठन के बाद 1998-99 से कर्नाटक में दो निगमों (उत्तर पश्चिम कर्नाटक सड़क यातायात निगम (एन. डब्ल्यू. के. आर. टी. सी.) तथा बंगलौर महानगर यातायात निगम (बी. एम. टी. सी.) ने मुनाफा कमाना शुरू कर दिया है।

नीतिगत मुद्दे

सार्वजनिक यातायात सेवाओं को सुदृढ़ करने की आवश्यकता

8.3.116 सार्वजनिक यातायात सेवा, विकल्प, सुविधा, बहुलता तथा सुरक्षा संबंधी आवश्यकता को पूरा करने में असफल रही हैं। महानगरों में मास रेपिड ट्रांसिट सिस्टम भी यातायात की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने में अपर्याप्त रहा है। इसके कारण निजी मोटर वाहनों की संख्या बढ़ी है और यातायात की बढ़ी हुई मांग को पूरा करने के लिए असुरक्षित तथा प्रदूषण फैलाने वाले वाहनों का प्रयोग होने लगा है। इससे प्रणाली में अव्यवस्था हो गई है। यातायात में भीड़-भाड़ हो गई है दुर्घटना दर बढ़ गई है तथा विनियमों का उल्लंघन हो रहा है। विशेषकर बड़े शहरों में स्थिति चिंताजनक है। शहरीकरण के बढ़ जाने और बड़े शहरों में घनी आबादी के कारण वाहन यातायात जिसकी स्थिति पहले से ही कमजोर थी और दबाव में आ गया जिससे शहरी क्षेत्रों में उत्पादकता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है।

8.3.117 इस स्थिति से निपटने के लिये, सार्वजनिक यातायात प्रणाली को सुदृढ़ करना आवश्यक है। बस आधारित सड़क यातायात प्रणाली पूंजी तथा प्रचालन लागत दोनों दृष्टियों से यातायात का सबसे सस्ता साधन है। यह प्रणाली पहले भी सड़क यात्रियों की जरूरतों को पूरा करती है और निकट भविष्य में भी इसकी सर्वाधिक भूमिका बनी रहेगी। यह सुनिश्चित करने के लिये कि सार्वजनिक यातायात प्रणाली, बढ़ती हुई मांग को कुशलपूर्वक पूरा कर सके, बहुत से उपाय करने होंगे। इनमें शामिल हैं: वाहनों की प्रौद्योगिकी तथा ईंधन की गुणवत्ता में सुधार करना, वैकल्पिक ईंधन का उपयोग और निरीक्षण तथा रख-रखाव प्रक्रियाओं में सुधार करना। जबकि गलियारों में अधिक भीड़ के मामलों में उच्च क्षमता बस प्रणालियां शुरू करने पर विचार किया जा सकता है, भीड़-भाड़ वाले क्षेत्रों में विद्युत आधारित यातायात प्रणाली शुरू करना बेहतर होगा। बस आधारित यात्री यातायात प्रणाली को सुदृढ़ करने का काम इस प्रकार किया जाये कि वह निजी दुपहिया स्कूटरों तथा मोटर वाहनों के प्रयोग के स्थान पर एक आकर्षक विकल्प बन जाये।

बाक्स 8.3.11
महानगरों में भीड़ भाड़ कम करना

दिल्ली जैसे बड़े शहर में ट्रैफिक की संकुलता, पर्यावरण की एक प्रमुख समस्या है। भीड़ के समय समस्या विकट हो जाती है। इस प्रकार की संकुलता से (1) यातायात धीमा हो जाता है जिसके परिणामस्वरूप लोगों को देर हो जाती है (2) वाहनों द्वारा धूआं छोड़े जाने से प्रदूषण बहुत अधिक हो जाता है

(3) सार्वजनिक यातायात प्रणाली पर दबाव बढ़ जाता है।

यह समस्या भारत के लिये विशेष नहीं है। बड़े शहरों में ऐसी संकुलता को कम करने के लिये कई अन्य देशों ने प्रयोग किये हैं। इनमें वाहनों के प्रयोग को कम करने के लिए निजी वाहनों पर टुल्क लगाना एक तरीका है।

भारत में, भीड़ के समय यातायात की संकुलता की समस्या का सम्भावित समाधान यह हो सकता है कि बड़े शहरों में अधिक भीड़ वाले क्षेत्रों की पहचान कर ली जाये और ऐसे क्षेत्रों में भीड़ के समय के दौरान चार से कम सवारियों वाला कोई वाहन (अथवा केवल एक सवारी वाले दुपहिया) नहीं चल सकेगा। अनुबंध से बचने के लिए लोग दैनिक साप्ताहिक, मासिक परमिट खरीद सकते हैं। इस स्कीम के निम्नलिखित मुख्य लाभ हो सकते हैं।

- (1) भीड़ के समय संकुलता में कमी
- (2) निजी वाहनों का अधिक किफायती उपयोग
- (3) कम भीड़ वाले घंटों के यातायात का पुनर्वितरण (कुछ कार्यालय अपने काम के समय में परिवर्तन कर सकते हैं)
- (4) कम प्रदूषण
- (5) पेट्रोल और डीजल, जिनका काफी मात्रा में आयात होता है की बचत तथा
- (6) राजस्व जुटाना।

8.3.119 एस आर टी यू को वाणिज्यिक आधार पर चलाना जरूरी है। उनमें कुशलता नहीं है फिर भी उनकी सेवाओं का स्तर निम्न नहीं है। वे दूर दराज के क्षेत्रों को जोड़ने में विशेष रूप से उपयोगी हैं जहां सेवा प्रदान करना निजी क्षेत्र के लिए लाभप्रद न हो। आर्थिक हालात में सुधार करने के लिये, उन्हें और स्वायत्तता दी जानी चाहिये विशेषकर किराया निर्धारित करने में।

निजी सैक्टर की भागीदारी

8.3.120 यात्री यातायात सेवाएं प्रदान करने में निजी सैक्टर के प्रवेश से एस आर टी यू पर दबाव कम हुआ है। तथापि सड़क यातायात सेवा सैक्टर में और अधिक विनियंत्रण की आवश्यकता है। प्रतिबन्धात्मक सरकारी नीतियों को समाप्त किया जाना चाहिये और सरकार की भूमिका केवल जनता को बेहतर यातायात सुविधाएं प्रदान करने की होनी चाहिये।

रुकावटें हटा दिये जाने से निजी प्रचालकों से अधिक कर प्राप्त होगा तथा सरकारी खजाने में अधिक राजस्व आयेगा। सार्वजनिक तथा निजी सेवाओं का बृद्धिमत्तापूर्वक मिला-जुला उपयोग करने की नीति होनी चाहिये क्योंकि मुख्यतः सार्वजनिक क्षेत्र की वर्तमान परिसम्पत्तियों तथा मानव शक्ति संसाधनों का उपयोग किया जाना है। निजी प्रचालकों की होड़ में सार्वजनिक क्षेत्र को सभी रूटों पर वाहन चलाने की आवश्यकता नहीं है। इसके प्रचालन के क्षेत्र को धीरे धीरे कम मुनाफे वाले क्षेत्रों तक सीमित रखा जा सकता है जो सामाजिक-आर्थिक कारणों से जरूरी है। करों में प्रोत्साहन देकर निजी क्षेत्र को उन रूटों पर वाहन चलाने के लिये प्रोत्साहित किया जाये जहां मुनाफा नहीं है। दीर्घकालिक उद्देश्य सभी यात्री यातायात सेवाओं में निजी सैक्टर की उत्कृष्ट भूमिका होना चाहिये।

8.3.121 यात्री यातायात सेवाओं में निजी सैक्टर का प्रवेश भी उसके लिये समस्या रहित नहीं है। वाहन तेज चलाना, आगे वाले वाहन से आगे निकलना, प्रचालन की अनुसूची न होना, कर वंचना तथा अस्वस्थ प्रतियोगिताएं आम बातें हैं। इसलिये निजी सैक्टर के प्रचालकों को नियमित करना जरूरी है। इसके लिये राज्य सरकारों को नियमन प्राधिकरण स्थापित करने चाहिये। ऐसे निकाए का मुख्य कार्य सड़क यातायात प्रचालकों की सुरक्षा, विभिन्न प्रचालकों द्वारा अनुसूची का पालन सुनिश्चित करना तथा भाड़ा तय करना होना चाहिये। यात्री यातायात प्रचालकों को स्वस्थ सामूहिक आधार पर संगठित किया जाना चाहिये विशेष कर दूर दराज के और पिछड़े क्षेत्रों में सुरक्षा, विश्वसनीयता तथा सेवाओं की व्यवस्था को बढ़ावा देने के लिये। राज्य सरकारों को पलीट के न्यूनतम विकासक्षम साइज, प्रचालकों के तकनीकी तथा वित्तीय स्थिति आदि के मानदण्डों के बारे में दिशा- निर्देश जारी करने चाहिये। बड़े शहरों में न्यूनतम 50 के पलीट तथा अन्य क्षेत्रों में आर्थिक रूप से विकास क्षम साइज के साथ निजी प्रचालकों की ऐसी कंपनियां बनाने से कानूनों और भाड़े को शासित करने वाले विनियमों के प्रभावी कार्यान्वयन में मदद मिलेगी।

8.3.122 सड़क यातायात भाड़ा खण्ड में सरकार के लिये छोटे ट्रक प्रचालकों की सहकारिताएं बनाने के लिये कार्रवाई करना जरूरी है। लागत में कमी और पलीट के बेहतर उपयोग के लिये ये सहकारिताएं उपक्रमों के साथ जुड़ सकती हैं।

मोटर वाहन कराधान को युक्तिसंगत बनाना

8.3.123 पहले कितनी ही समितियों ने मोटर वाहन कर ढांचे की जांच की है। इन समितियों की मुख्य सिफारिशें कर प्रक्रियाओं को सरल बनाने तथा एकल बिन्दु कराधान से सम्बन्धित हैं तथा वर्षों के दौरान मोटर वाहन कराधान में बहुत सी विरूपताएं उत्पन्न हो गई हैं। राज्यों तथा संघ शासित क्षेत्रों में कर की दरों में व्यापक अंतर है। इससे सेवाओं का मूल्य युक्तिसंगत ढंग से तय नहीं होता और राज्यों को राजस्व की हानि होती है। इससे अन्तर्राज्य सीमाओं के पार माल की दुलाई तथा यात्रियों के आने जाने

पर भी प्रभाव पड़ता है और प्रचालकों को परेशानी होती है। कर प्रणाली को सरल बनाने की दृष्टि से इसे युक्तिसंगत बनाने की तुरंत आवश्यकता है।

8.3.124 चुंगी तथा बिक्री कर की वजह से वाहनों को अनावश्यक रूप से रोके रखा जाता है। इसके अतिरिक्त परेशानी होती है और प्रचालन की लागत बढ़ती है। इस समय केवल कुछ ही राज्यों में चुंगी लगती है। इन राज्यों को चुंगी समाप्त कर देनी चाहिये और इसकी गुरुआत छोटे हल्कों से की जाये। कर वंचन पर निगरानी रखने के लिये बिक्री कर द्वारा आवश्यक हो सकते हैं परंतु ये द्वार राज्यों के प्रवेश और निर्गम बिन्दुओं पर होने चाहिये न कि रूट के साथ। कार्यविधि को कारगर बनाने तथा बिक्री कर पोस्टों के कम्प्यूटरीकरण से वाहन को कम समय के लिये रोकना पड़ेगा और बेइमानी कम होगी।

प्रौद्योगिकी का उन्नयन

8.3.125 यात्री यातायात खण्ड में नई प्रौद्योगिकी अपनाई गई है विशेषकर निजी वाहनों में तथापि बस यातायात खण्ड में इस बारे में कोई प्रगति नहीं हुई है। इससे अधिक महत्वपूर्ण बात यह है कि सड़क माल भाड़ा परिवहन के क्षेत्र में प्रौद्योगिकी के सम्बंध में ठहराव रहा है। डीजल की निम्न दरों, ट्रकों में क्षमता से अधिक माल के लदान, नियमों तथा विनियमों के कार्यान्वयन में शिथिलता (जो किसी भी तरह से कड़े नहीं हैं) तथा असहयोगपूर्ण कर प्रशासन के कारण ट्रक सैक्टर में प्रौद्योगिकी गुरु करने में रुकावट आई है। कम घड़े के वजन तथा भारी दुलाई बहु-धुरी ट्रकों का इस्तेमाल गुरु करने की तुरंत आवश्यकता है जिनमें ईंधन कुशलता अधिक है।

8.3.126 दो धुरी वाले ट्रकों की तुलना में बहु-धुरी वाले वाहन सड़कों को कम क्षति पहुंचाते हैं। ये वाहन न केवल प्रति टन कि. मी. कम दुलाई खर्च के लिये लागत प्रभावी हैं अपितु इनमें सामनों को लादने/ उतारने की कुशलता बढ़ती है और वाहनों में सामानों की अदला बदली का काम भी अधिक होता है। क्योंकि सड़कों को कम नुकसान होने की वजह से जो बचत होती है उसका लाभ उपभोक्ता

को नहीं पहुँचता, यह जरूरी है कि बहु- धुरी वाले वाहनों के उपयोग को बढ़ावा देने के लिये विशिष्ट कराधान लागू किया जाये।

सड़क सुरक्षा

8.3.127 सड़कों पर सुरक्षा चिन्ता का एक प्रमुख मुद्दा है। भारत में सड़क दुर्घटनाओं में मरने वालों की संख्या बढ़ती जा रही है। 1999 में सड़क दुर्घटनाओं में 81,000 लोगों की मृत्यु हुई जो पिछले तीस सालों की तुलना में 13 गुना है। भारत में प्रति 10,000 वाहनों पर मृत्यु दर 21 है जबकि उच्च आय वाले देशों में 1 से 2 तक है तथा कुछ कम आय वाले देशों में यह दर 4 से 6 तक है। भारत में सड़क यातायात दुर्घटनाओं की अनुमानित आर्थिक लागत 1999–2000 में 55,000 करोड़ रुपये है। योजना आयोग द्वारा सड़क दुर्घटनाओं, चोट की रोकथाम तथा नियंत्रण पर स्थापित कार्यकारी दल के अनुमान के अनुसार वर्ष 1999–2000 में भारत में सड़क दुर्घटनाओं की सामाजिक लागत सकल घरेलू विकास का लगभग 3 प्रतिशत है।

8.3.128 लगभग 65 प्रतिशत दुर्घटनाएं राष्ट्रीय राजमार्ग तथा राज्य सब मार्गों पर होती हैं जो देश में सड़कों की कुल लम्बाई का लगभग 7 प्रतिशत बैठते हैं। वाहनों की औसत गति तथा दुर्घटनाओं के बीच सीधा सम्बंध है। राजमार्गों में जो सुधार हो रहा है उसके साथ साथ यदि उपचारी उपाय नहीं किये जाते हैं तो दुर्घटनाओं की दर बढ़ सकती है। लगभग 83 प्रतिशत सड़क दुर्घटनाएं चालकों की गलती के कारण होती हैं। दुर्घटनाओं के सब से अधिक शिकार पैदल यात्री अथवा गैर-मोटर वाहनों का उपयोग करने वाले होते हैं जिनमें से अधिकतर गरीब होते हैं। वे न केवल दुर्घटनाओं से अपनी सुरक्षा करने में असमर्थ हैं अपितु उनके लिये दुर्घटनाओं के परिणामों का सामना करना भी अत्यधिक कठिन है।

8.3.129 सड़क सुरक्षा उपायों, ड्राइवरों तथा अनुदेशकों के प्रशिक्षण, जनता तथा परिवहन सेवाओं का उपयोग करने वालों के लिये जागरूक कार्यक्रमों, लाइसेंस प्रणाली के कम्प्यूटरीकरण, प्रमुख तारों में पैदल चलने वालों तथा

साइकिलों के लिये पथ बना कर, अलग बस लेन बना कर और आटोमेटिड पार्किंग स्थल बना कर सड़क दुर्घटनाओं को न्यूनतम स्तर पर लाने की आवश्यकता है। इस संबंध में पहले किये गये उपाय दुर्घटना दर को कम करने में अपर्याप्त सिद्ध हुये हैं। इंजीनियरी, शिक्षा तथा नियमन उपबन्धों के प्रवर्तन सहित एक बहु- अनुशासी तथा प्रभावी विधि की आवश्यकता है।

प्रदूषण नियंत्रण तथा वैकल्पिक ईंधन

8.3.130 स्वचालित वाहनों का उपयोग करने वालों की संख्या में वृद्धि तथा निम्न गुणवत्ता वाले ईंधन से भारत में प्रदूषण बढ़ रहा है। कुल उत्स जन में परिवहन सेक्टर का हिस्सा बढ़ रहा है और यह चिन्ता का विषय है। वायु प्रदूषण के साथ गंभीर वसन स्वास्थ्य समस्याएं जुड़ी हैं। वाहनों से फैलने वाले प्रदूषण के मुख्य कारण हैं – भारी मोटर वाहनों में पुरानी इंजन प्रौद्योगिकी, क्षमता से अधिक लदान, यातायात- जाम तथा उत्स जन के मानकों पर निगरानी की कमी।

8.3.131 उत्सजन मानक तय करने के उपाए किये गये हैं। भारत स्टेज 2 मानक जो यूरो 2 मानकों के समान हैं चारों प्रमुख महानगरों में लागू कर दिये गये हैं। निकट भविष्य में यूरो 3 तथा 4 के अनुरूप अधिक कड़े मानक अधिसूचित करने का प्रस्ताव है। प्रदूषण को रोकने की जरूरत को ध्यान में रखते हुये सड़क पर चलने योग्य वाहनों पर, एक व्यापक राष्ट्रीय नीति की आवश्यकता है। वायु के स्तर में सुधार के लिये विशेषकर सार्वजनिक परिवहन फ्लीट में परिवहन प्रचालकों को इस बात के लिये प्रोत्साहित किया जाये कि वे कम प्रदूषण वाले ईंधनों का इस्तेमाल शुरू करें जैसे संपीड़ित प्राकृतिक गैस (सी एन जी), तरल पेट्रोलियम गैस (एल पी जी), ईथनॉल।

डेटा बेस

8.3.132 प्रक्रियात्मक तथा नियोजन के उद्देश्यों के लिए यातायात तथा विभिन्न किस्म के परिवहन की लागतों पर

विस्तृत डेटा अनिवार्य है। सड़क यातायात सेक्टर और परिवहन की अन्य विधियों के संदर्भ में सामानों के एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में लाने ले जाने के संबंध में यातायात के आंकड़ों में जो कमी है, वह अधिक गम्भीर है। यातायात की विभिन्न विधियों की संसाधन लागत के आंकड़े भी नियमित अंतराल पर एकत्र किये जाने चाहिये।

8.3.133 यात्रियों के यात्रा पैटर्न के बारे में सूचना भी उतनी ही महत्वपूर्ण है। छोटे शहरों में तथा महानगरों और छोटे शहरों के बीच अंतर शहर यातायात पर एक नमूना आधार पर सूचना एकत्र करने की आवश्यकता है।

8.3.134 यातायात की समग्रता तथा लागतों के आंकड़ों के अतिरिक्त सड़क परिवहन, विशेषकर निजी सेक्टर में सड़क यातायात परिचालन पर सूचना एकत्र करना आवश्यक है और विशेषकर बड़े शहरों में चलने वाले गैर यांत्रिक वाहनों का डेटा बेस भी विकसित किया जाना चाहिये।

8.3.135 दसवीं योजना में आंकड़ों में जो कमी है उसे पूरा करने के प्रयास किये जायेंगे जिससे नियोजन तथा परियोजना तैयार करने के काम को अधिक वैज्ञानिक बनाया जा सके।

दसवीं योजना के लिये परिव्यय

8.3.136 दसवीं योजना के लिए परिवहन सेक्टर के लिये केन्द्रीय सेक्टर परिव्यय 210 करोड़ रुपये है जो बजटीय सहायता से होगा।

भावी मार्ग

- सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में सामान्य रूप से और विशेषकर शहरी केन्द्रों में सार्वजनिक प्रणाली में सुधार करने के उपाय शुरू करना जिससे सड़कों पर भीड़ भाड़ कम हो और ईंधन की भी बचत हो।
- निजी क्षेत्र को सार्वजनिक परिवहन सेवा व्यवस्था से जोड़ना। यात्री यातायात सेवाओं में बुनियादी आवश्यकता नैगमित

संस्कृति की है जिससे यात्रियों को सुरक्षित, विश्वसनीय तथा अच्छे स्तर की सेवा प्रदान की जा सके। इसके लिये मध्यम तथा बड़े फ्लीट परिचालकों को यात्री यातायात सेवा सेक्टर में शामिल होने के लिये प्रोत्साहन दिये जाने की आवश्यकता है।

- अत्यधिक भारी यातायात वाले जोनों में विशेषकर भीड़ के समय के दौरान निजी वाहनों पर उपभोक्ता प्रभार शुरू करके बड़े शहरों में भीड़-भाड़ को कम करना।
- यात्री तथा माल भाड़ा — दोनों सेक्टरों में उच्चतर क्षमता तथा बेहतर प्रौद्योगिकी वाले वाहनों को प्रोत्साहित करना जिससे कि उच्च स्तर की सड़कों के विकास के अनुरूप सड़क यातायात प्रक्रियाओं का भी विकास हो सके।
- कम धड़े वाले बांट बहु-धुरी वाणिज्यिक मालवाही गाड़ियों को प्रोत्साहन जिससे सड़कों को कम से कम नुकसान हो।
- राज्यों में मोटर वाहन प्रशासन को युक्तिसंगत बनाना।
- स्वच्छ ईंधन पर नीति के साथ साथ सड़क पर चलने योग्य वाहनों पर एक राष्ट्रीय नीति अपनाना। चुनींदा बड़े शहरों तक इन उपायों को सीमित रखने के बजाये एक देशव्यापी नीति जरूरी है।
- जांच पोस्ट, चुंगी, बिक्री कर पोस्ट आदि भौतिक रुकावटों को कम करना, खुले सड़क परिवहन की छूट।
- दुर्घटनाओं की बढ़ती हुई संख्या को कम करने के लिये इंजीनियरी, शिक्षा तथा विनियमन उपबंध के प्रवर्तन को कवर करते करते हुये एक बहु-अनुशासी विधि को अपनाना।

पत्तन

8.3.137 भारत की 5,560 कि. मी. तटरेखा के साथ 12 बड़े पत्तन तथा 184 छोटे/मध्यवर्ती पत्तन हैं। बड़े पत्तन हैं कोलकाता/हल्दिया, मुम्बई, मुम्बई में न्हावा शिवा पर जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जे एन पी टी), चैन्नई, कांची, विशाखापत्तनम, काडला, मारमुगाव, पारादीप, न्यू

तालिका 8.3.17
यातायात (मिलियन टनों में)

वर्ष	पी ओ एल तथा कच्चा उसके उत्पाद	तथा कच्चा लोहा	उर्वरक एफ आर एम	तथा कोयला	कंटेनर	अन्य सामान	जोड़
1997-98	102.64	40.69	8.78	38.85	23.26	37.44	251.66
1998-99	107.41	32.54	9.00	39.02	23.78	39.97	251.72
1999-00	116.71	36.09	10.10	37.09	27.69	44.24	271.92
2000-01	106.68	40.21	9.22	47.81	32.44	44.73	281.09
2001-02 (लक्ष्य)	110.0	42.40	10.50	46.00	35.30	46.90	291.10

पी ओ एल = पेट्रोल, तेल तथा स्नेहक, एफ आर एम = ऊर्वरक कच्चा माल

8.3.139 ज्यादा कमी (लगभग 38 एम. टी) कच्चे पेट्रोलियम तथा उत्पादन यातायात, कोयला तथा ऊर्वरकों में होगी। कंटेनीक त कार्गो भी अनुमान से थोड़ा कम होगा। तथापि कच्चा तथा अन्य खुला भारी कार्गो अनुमान से अधिक होने की आशा है। जामनगर में इस्सार लि. रिफाइनरी को चालू करने तथा कोची पोर्ट ट्रस्ट के कोची के विस्तार और न्यू मंगलौर पत्तन ट्रस्ट की न्यू मंगलौर रिफाइनरी के विस्तार में विलम्ब के कारण विशेषकर कच्चे पेट्रोलियम के मामले में कमी रही।

8.3.140 आठवीं योजना के अन्तिम वर्ष में राज्य पत्तनों पर निपटायी गया कुल ट्रैफिक 27.83 एम टी था जो 2000-01 में बढ़ कर 86.58 एम टी हो गया। यह वृद्धि गुजरात में राज्य पत्तन पर कारगो के कारण हुई। उनका हिस्सा 1996-97 में 19.8 एम टी से बढ़कर 2001-02 में 71.10 एम टी हो गया। नौवीं योजना के दौरान बड़े पत्तनों, राज्य पत्तनों तथा समग्र यातायात पर क्रमशः 4.

9 प्रतिशत, 27.9 प्रतिशत तथा 8.5 प्रतिशत वृद्धि हुई। इससे पता चलता है कि बड़े पत्तनों की तुलना में राज्य पत्तनों का निष्पादन कहीं बेहतर था।

8.3.141 आठवीं योजना के अंत में अर्थात् 31 मार्च 1997 को बड़े पत्तनों की कुल क्षमता 219.55 एम टी थी। नौवीं योजना में क्षमता में 159 एम टी की वृद्धि हुई और कुल क्षमता 374 एम टी हो गई। तथापि नौवीं योजना के अंत में वास्तविक क्षमता केवल 344.4 एम टी होने की संभावना है जिससे योजनावधि में 124.85 एम. टी. की वृद्धि बैठती है। यह क्षमता वृद्धि पत्तनों द्वारा निष्पादित परियोजनाओं तथा बी.ओ.टी. स्कीमों के तहत गुरु की गई परियोजनाओं और निजी सेक्टर के निवेश के कारण प्राप्त की गई। पत्तनों तथा बी ओ टी स्कीमों व अन्य परियोजनाओं द्वारा बढ़ाई गई क्षमता क्रमशः 92.35 एम टी तथा 32.5 एम टी है। नौवीं योजना के अंत में 344.4 एम टी की क्षमता 289.10 एम टी के लक्षित ट्रैफिक को पूरा करने के लिए पर्याप्त से अधिक है। नौवीं योजना में 124.85 एम. टी की क्षमता वृद्धि इस प्रकार है (तालिका 8.3.18)।

तालिका 8.3.18

क्र. सं.	स्कीम का नाम	नौवीं योजना में क्षमता वृद्धि (एम टी)
1.	नौवीं योजना में पत्तनों/ सरकारी वित्त-पोषण के माध्यम से गुरु की गई क्षमता वृद्धि स्कीमों (31 स्कीमों)	92.35
2.	नौवीं योजना में बी ओ टी/ केप्टिव उपभोक्ताओं के माध्यम से पूरी की गई/ पूरी होने वाली क्षमता वृद्धि स्कीमों (10 स्कीमों)	32.50
	सकल योग (1 + 2)	124.85
क्षमता वृद्धि के लिये नौवीं योजना के दौरान गुरु की गई स्कीमों के विवरण संलग्नक 8.3.6 तथा 8.3.7 में दिये गये हैं।		

नौवीं योजना का परिव्यय तथा खर्च

8.3.142 1997-98 से आगे नौवीं योजना के परिव्यय तथा खर्च के विवरण संलग्नक 8.3.8 में दिये गये हैं।

8.3.143 नौवीं योजना के दौरान पत्तन सेक्टर के लिये 9428 करोड़ रुपये का परिव्यय (सर्वेक्षण जहाजों के लिये 262 करोड़ रुपये के परिव्यय को छोड़कर) अनुमोदित किया गया था। इसमें से 6,316 करोड़ रुपये (67 प्रतिशत) प्रचालनाधीन स्कीमों के लिये और षेष 3,112 करोड़ रुपये (33 प्रतिशत) नई योजनाओं के लिये आबंटित किये गये थे। तथापि इस अवधि के दौरान 5 वार्षिक योजनाओं के परिव्ययों का योग 6963.92 करोड़ रुपये था। इसमें से 4,838.92 करोड़ रुपये खर्च होने की आशा

बाक्स 8.3.12

पत्तनों में निजी सेक्टर की भागीदारी

- नौवीं योजना में निजी सेक्टर/केप्टिव उपभोक्ताओं के 8,000 करोड़ रुपये के निवेश और 76 एम टी के लगभग क्षमता वृद्धि की परिकल्पना थी। 3,480.20 करोड़ रुपये के निवेश से 60.25 एम टी क्षमता की निजी सेक्टर/केप्टिव उपभोक्ताओं की 17 निजी परियोजनाओं को पहले ही स्वीकृति दी जा चुकी है और वे निर्माण की विभिन्न अवस्थाओं में हैं।
- 32.86 एम. टी जमा 9 लाख 20 समान यूनिटों के साथ नौ और निजी सेक्टर/केप्टिव उपभोक्ता पत्तन परियोजनाओं तथा 3,608.20 करोड़ रुपये के निवेश की तैयारी है।

है। इसमें निवल बजटीय सहायता की 994.74 करोड़ रुपये की राशि शामिल है जिसके लिये 2,162 करोड़ रुपये का प्रावधान था।

8.3.144 बड़े पत्तनों के संबंध में नौवीं योजना के दौरान परिव्यय की तुलना में खर्च बहुत कम हुआ। कमी के मुख्य कारण रहे हैं— स्कीमों की मंजूरी में विलम्ब, ठेकेदारों द्वारा कार्य में धीमी प्रगति, प्रतिकूल मौसम, संविदागत विवाद/मुकदमे, निविदाओं को अन्तिम रूप देने, ठेके प्रदान करने में विलम्ब तथा परियोजनाओं/स्कीमों का स्थगन और कुछ स्कीमों का त्याग।

निजी सेक्टर की भागीदारी

8.3.145 विभिन्न पत्तनों पर क्षमता में वृद्धि के लिये नौवीं योजना में निजी सेक्टर/केप्टिव उपभोक्ताओं के लिये महत्वपूर्ण भूमिका की कल्पना की गई। बहुत से कदम उठाये गये थे जिनका अब लाभ हुआ है। निजी सेक्टर में अथवा केप्टिव उपभोक्ताओं द्वारा प्रदान किये गये संसाधनों के माध्यम से बहुत सी परियोजनाएं शुरू की जा रही हैं।

विवरण संलग्नक 8.3.9 तथा 8.3.10 में दिये गये हैं।

दसवीं योजना के लिए नीतियां तथा कार्यक्रम

उत्पादकता

8.3.146 नौवीं योजना के अन्तिम वर्ष में लक्षित 289.10 एम टी का यातायात तथा 344.4 एम टी प्रत्याशित क्षमता से पता चलता है कि पत्तन क्षमता अब प्रतिबंध नहीं है। अतः दसवीं योजना में इस बात की जरूरत है कि सेवा के स्तर में सुधार करने के लिये आए जहाजों के मुड़ने के समय को न्यूनतम स्तर पर लाने के लिये पत्तनों पर उत्पादकता में सुधार किया जाये।

8.3.147 जहाजों के मुड़ने में लगने वाले समय, प्रतीक्षा समय तथा औसत जहाज बर्थ दिवस उत्पादन के संबंध में पिछले दशक में थोड़ा सुधार हुआ है, सामान्य रूप से स्वीकृत अंतर्राष्ट्रीय मानक तथा क्षेत्रीय पत्तनों के निष्पादन की तुलना में 8.3.13 निष्पादन साधारण ही बनें।

प्रति जहाज बर्थ दिवस उत्पादन के औसत उत्पादन के संदर्भ में औसत बर्थ पूर्व प्रतीक्षा समय तथा औसत मोड़ने के समय में नौवीं योजना के दौरान सुधार हुआ है। बर्थ पूर्व औसत प्रतीक्षा समय 1996-97 में 1.7 दिन से घट कर 2000-01 में 0.50 दिन रह गया। औसत मोड़ने का समय 1996-97 में 7.5 दिनों से घटकर 2000-01 में 4.7 दिन रह गया। प्रति जहाज बर्थ दिवस उत्पादन 1996-97 में 4,497 टन से बढ़ कर 2000-01 में 6,469 टन हो गया। श्रम उत्पादकता प्रति गेग शिफ्ट उत्पादन के संदर्भ में 1997-98 में 307 टन से बढ़ कर 2000-01 में 413 टन हो गई।

बड़े पत्तनों का निगमितिकरण

8.3.148 विभिन्न पत्तन न्यासों के अधीन बड़े पत्तनों का कार्य प्रचालनात्मक रूप से लचीला नहीं है और निर्णय लेने की प्रक्रिया में निहित विलम्ब के कारण बाजार की बदलती हुई स्थिति के अनुरूप उनमें गीघ्र बदलाव नहीं हो पाते। इसलिये सरकार द्वारा बड़े पत्तनों के निगमितिकरण के लिये कदम उठाये जा रहे हैं।

बाक्स 8.3.14

बड़े पत्तनों का निगमितिकरण

- एक नए बड़े पत्तन, एन्नोर पोर्ट कम्पनी लि. ने 1 फरवरी 2001 से काम करना शुरू कर दिया है।
- यह निर्णय लिया गया है कि मौजूदा बड़े पत्तनों का निगमितिकरण किया जाये और जे. एन. पी. टी. तथा हल्दिया से इस प्रक्रिया को शुरू किया जाये। मौजूदा बड़े पत्तनों के गीघ्र निगमितिकरण के लिये, मेजर पोर्ट ट्रस्ट एक्ट 1963 में संशोधन करना होगा। संशोधन के द्वारा बड़े पत्तनों के उपक्रम के अधिकार उत्तरवर्ती कम्पनियों को देने, परिसम्पत्तियों तथा देनदारियों के स्थानांतरण के दायरे को परिभाषित करने, पूर्ववर्ती पोर्ट ट्रस्ट को दिये गये लाइसेंसों आदि के बारे में उत्तरवर्ती कम्पनियों के अधिकार की सुरक्षा करने, भूमि तथा जल फ्रंट को केन्द्रीय सरकार के अधिकार में देने, परिसम्पत्तियों तथा देनदारियों के स्थानांतरण के लिये रकम का उपबंध करने, पोर्ट ट्रस्टों द्वारा प्राप्त गारंटी की सुरक्षा करने और भूमि व जल फ्रंट को कम्पनियों को पट्टे पर देने की शर्त निर्धारित करनी होगी। मेजर पोर्ट ट्रस्ट संशोधन विधेयक 2001 संसद में प्रस्तुत कर

दिया गया है।

निजी सैक्टर की भागीदारी

8.3.149 पत्तन विकास में निजी सैक्टर की भागीदारी के विस्तृत उद्देश्य इसकी कुशलता, उत्पादकता, सेवाओं के स्तर में सुधार करना तथा पत्तन सेवाओं में प्रतियोगिता उत्पन्न करना है। इसके अतिरिक्त निजी सैक्टर से आशा की जाती है कि वह क्षमता बढ़ाने के लिये अपेक्षित पर्याप्त संसाधन

जुटायेगा और पत्तन सैक्टर में नवीनतम प्रौद्योगिकी तथा प्रबंधन तकनीकें अपनायेगा।

8.3.150 सरकार ने निजी सैक्टर की भागीदारी के लिये निम्नलिखित क्षेत्रों की पहचान की है:

- (1) पत्तनों की परिसम्पत्तियों को पट्टे पर देना।
- (2) कंटेनर टर्मिनलों, बहु कार्गो बर्थों तथा विशिष्ट कार्गो बर्थों, माल गोदामों, भंडारण सुविधाओं, टैंक फार्मों, कंटेनर फ्रंट स्टेशनों का निर्माण तथा प्रचालन, कैप्टिव पावर प्लांट आदि की स्थापना।
- (3) कार्गो निपटान के लिये उपस्करों की पट्टेदारी तथा निजी सैक्टर से फ्लोरिंग रेफ्ट पट्टे पर लेना।
- (4) पायलेटेज
- (5) पत्तन आधारित उद्योगों के लिये कैप्टिव सुविधाएं।

8.3.151 दसवीं योजना के दौरान निजी सैक्टर की भागीदारी के लिए एक महत्वाकांक्षी निवेश योजना शुरू की जानी है। बड़े पत्तनों के लिये योजना आबंटनों के अलावा निजी सैक्टर से लगभग 11,256 करोड़ रुपये के निवेश की आशा है।

संयुक्त उद्यम

8.3.152 संयुक्त कार्य स्थापित करने का उद्देश्य नई प्रौद्योगिकी को अपनाना, बेहतर प्रबंधकीय प्रक्रियाओं को शुरू करना, स्कीमों पर तेजी से अमल करना, अधिकतम पत्तन अवस्थापना के सृजन के लिये लघु पत्तनों के साथ नीतिगत मेल-जोल बढ़ाना तथा पत्तनों के वित्त-पोषण में निजी क्षेत्र के विश्वास में वृद्धि करना है।

8.3.153 बड़े पत्तनों और विदेशी पत्तनों के बीच, बड़े पत्तनों तथा छोटे पत्तनों के बीच टेंडर के बिना और बड़े पत्तन तथा कम्पनियों के बीच टेंडर रूट का अनुसरण करते हुये संयुक्त प्रयास का मंत्रिमंडल द्वारा अनुमोदन कर दिया गया है और संयुक्त उद्यम पर दिशा-निर्देश जारी कर दिये गये हैं। इस उद्देश्य के लिये मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम 1963 में किये गये संशोधन 1 सितम्बर 2000 से लागू हो गये हैं।

गेटवे पत्तनों का विकास

8.3.154 अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में कंटेनीकरण के प्रति रुझान बढ़ रहा है। जे. एन. पी. टी. तथा चेन्नई

पत्तनों का जो मदर वेस्सलस बर्थिंग के लिये सक्षम है, मुख्य मार्ग गेटवे के रूप में विकास करने और उन्हें रेल/ सड़क पुल द्वारा जोड़ने व उन्हें रेल/ सड़क पुल द्वारा जोड़ने व उन्हें कुशल, आधुनिक कंटेनर निपटान की सुविधाओं से सुसज्जित करने की आवश्यकता है। ऐसी अंतर मॉडल सुविधाओं

बाक्स 8.3.155 गेटवे पत्तनों का विकास

इस समय लगभग 70 प्रतिशत कंटेनरों का कोलम्बो, दुबई, सिंगापुर आदि में दूसरे जहाजों पर लदान किया जाता है। इससे भारत के आयात मंहगे पड़ते हैं और पारगमन समय अधिक लगने से और अतिरिक्त पत्तन लागत के कारण निर्माता कम प्रतियोगी हो गये हैं। दो केन्द्र पत्तनों की स्थापना करके भारतीय पत्तनों के माध्यम से जहाजों की बदली से पारगमन समय में बचत होने के साथ साथ प्रति वर्ष 1,000 करोड़ रुपये की बचत होगी। विदेशी पत्तनों पर जहाजों की बदली से बचने की नीति में निम्नलिखित पर जोर दिया जायेगा।

- निजी क्षेत्र की भागीदारी पर ज्यादा जोर देना
- सीमा जुल्क प्रक्रियाओं का सरलीकरण
- सीमा जुल्क में 24 घंटे कार्य शुरू करना।
- सीमा जुल्क कर्मचारियों को समयोपरि भत्ते के बहुलित भुगतान को रोकना।
- निर्यात/ आयात कंटेनर कारगो के लिये व्यापार कानून में छूट
- व्यापार में सुविधा के लिये इलैक्ट्रानिक डेटा अंतर बदली (ई डी आई) को कार्यान्वित करना।
- कारगो के दूसरे जहाजों में लदान के लिये बैंक गारंटी तथा बांड औपचारिकताओं में छूट देना तथा

तैरिफ नीति तथा नियमना प्राधिकरण

8.3.155 इस समय तैरिफ ढांचा लागत-जमा आधार पर निर्धारित किया जाता है जो कारगो सेवाओं के लिये उपयुक्त मूल्य निर्धारण तंत्र नहीं है। तैरिफ तय करते समय उत्पादकता तथा कुशलता में सुधार को भी ध्यान में रखा जाना चाहिये। यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि पत्तनों की अकुशलताओं के लिये उपभोक्ताओं को भुगतान न करना पड़े।

मानव शक्ति नियोजन

8.3.156 शुरू में कारगो निपटान तथा जहाजों पर माल लादने/ उतारने का काम शीर से किया जाता था और अत्यधिक श्रम गहन था। जहाज परिवहन प्रणाली में प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल शुरू हो जाने से स्थिति बदल गई है। अब बड़े जहाजों में माल की ढुलाई और यांत्रिक लदान/ उतरान पर जोर दिया जाने लगा है। उससे भारतीय पत्तनों पर कम कामगारों द्वारा अधिक मात्रा में कारगो का निपटान किया जा सकता है।

के उपलब्ध होने से पूर्व से चेन्नई और उससे आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

और आगे कंटेनर ले जाने वाले जहाजों की लागत

बाक्स 8.3.16
टैरिफ नीति तथा नियमन प्राधि
करण

प्रतियोगी मूल्य निर्धारण की ओर कदम बढ़ाने के समग्र उद्देश्य के साथ टैरिफ नीति में बदलाव की आवश्यकता है। इसके लिए, टैरिफ नीति को सेवा के मानक निर्धारित करने के लिये एक उत्तोलक िक्ति के रूप में भी इस्तेमाल किया जाये। इससे उत्पादकता तथा प्रक्रियात्मक कुशलता में वृद्धि होगी। सहायता की बहुलता को खत्म किया जाये। टैरिफ नीति को पत्तन क्षमता के युक्तिसंगत बनाने के जरिये के रूप में भी इस्तेमाल किया जाना चाहिये। अत्यधिक संकुल सुविधाओं/ समयों के लिये अधिक टैरिफ लिया जाना चाहिये। इसी प्रकार, पुराने जहाजों को निरूत्साहित करने के लिये विशिष्ट टैरिफ ़ुरू किया जाये। इस समय सभी बड़े पत्तनों के लिये टैरिफ अथरिटि फार मेजर पोर्ट्स (टी ए एम पी) टैरिफ ढांचा निर्धारित करती है। तथापि उस व्यवस्था में छोटे पत्तन कवर नहीं होते। छोटे और बड़े सभी पत्तनों में समानता के लिये और प्रतियोगी दरें तय करने के लिये पत्तन प्राधिकरणों द्वारा आंतरिक रूप से टैरिफ निर्धारित कर लिया जाये और वर्तमान नियमन प्राधिकरण (अर्थात् टी ए एम पी) के ढांचे को स्टॉक धारियों के हितों का ध्यान रखने के लिये एक अपीली निकाय के रूप में तैयार किया जाये। इसमें न केवल माल भाड़ा प्रभार तय करने से संबंधित मामले ही कवर करने चाहिये अपितु सेवाओं की

अथवा कुछ नवीन विधियों के माध्यम से विसंघटित की जायेगी। सक्षितारण के साथ ही निर्णय हेतु प्रयत्न किये।

पत्तनों में सूचना प्रौद्योगिकी

8.3.159 मुख्यतः सूचना तथा संचार प्रौद्योगिकी में नवीनताओं के कारण जहाजी उद्योग में विश्व भर में द्रुत प्रौद्योगिकीय परिवर्तन हो रहे हैं। स्वचलन से कुशलता में सुधार हो रहा है जिससे पत्तन सेवाओं की बढ़ती हुई मांग के प्रबंधन में मदद मिलेगी। दसवीं योजना के दौरान तीन प्रमुख क्षेत्रों में स्वचालन पर विशेष ध्यान दिया जाएगा।

(क) पत्तन की सीमाओं के भीतर जहाजों के संचालन के लिये जहाजी यातायात

प्रबंधन प्रणाली (वी टी एम एस) का प्रयोग।

(ख) कारगो/कंटेनर निपटान प्रक्रियाओं में कम्प्यूटरों का उपयोग।

(ग) व्यापार संबंधी दस्तावेजी कार्रवाई के लिये ई-कामर्स/ई डी आई का उपयोग।

पर्यावरण संबंधी स्वीकृति/सुरक्षा/बचाव मुद्दे

8.3.160 पत्तन विकास परियोजनाओं में पर्यावरण संबंधी जिन मुद्दों का समाधान किया जाना है उनमें ामिल हैं: (1) तलकर्षण तथा तलछट के निपटान का समुद्री पर्यावरण पर असर (2) तटरेखा के स्थायित्व अर्थात् जमाव/ कटाव पर परियोजना का असर (3) कच्छ वनस्पति, प्रवाल-भित्ति, बालू के टीलों, प्रजनन तथा घोंसला स्थलों, कछुओं के भ्रमण स्थानों आदि पारिस्थितिकीय संवेदनशीलता वाले क्षेत्रों पर असर (4) क्षेत्र के जल विज्ञान संबंधी संतुलन जिसमें भूमिगत जल की गुणवत्ता ामिल है पर असर (5) पत्तन कार्यकलापों से प्रदूषण (मल मूत्र) के कारण तटीय जल पर असर (6) मछलियों तथा मछुआरों पर असर (7) जोखिम विश्लेषण तथा मानव सहित जलीय व क्षेत्रीय पारिस्थितिकी दोनों पर इसका असर (8) आपातिक स्थिति यदि कोई है तो उससे निपटने के लिए आपदा प्रबंधन/ आकस्मिकता योजनाएं।

8.3.161 पर्यावरण संबंधी स्वीकृति की प्रक्रिया की समीक्षा करने और इसे सरल बनाने की आवश्यकता है।

8.3.162 पत्तनों पर सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिये, नौसेना, तट रक्षकों, सीमा ़ुल्क तथा पत्तन प्राधिकारियों के बीच सूचना के आदान प्रदान के लिये नियमित सम्पर्क रहना चाहिये। संदेहास्पद कार्यकलापों की रिपोर्ट करने के लिये किस प्रकार कार्रवाई की जाये। इस बारे में यदि दिशा-निर्देश तैयार किये जायें और उनका व्यापक प्रचार किया जाये तो इससे भी मदद मिलेगी।

दसवीं योजना के लिये भौतिक लक्ष्य

यातायात

8.3.163 बड़े पत्तनों के माध्यम से यातायात के नौवीं योजना के अंत में 289.10 एम टी से बढ़ कर दसवीं योजना के अंत तक 415 एम टी हो जाने का अनुमान है जो 6 प्रतिशत प्रति र्ष की वृद्धि है। बड़े पत्तनों तथा

तालिका 8.3.19
बड़े पत्तनों तथा अन्य पत्तनों के लिये यातायात अनुमान (जिन्स वार)

पण्य	31.3.2002 को यातायात	अनुमान	
		बड़े पत्तन	अन्य पत्तन
क) पी ओ एल	110.00	154.30	81.00
ख) कच्चा लोहा	42.40	51.50	13.00
ग) कोयला	46.00	71.30	17.00
घ) ऊर्कक	10.50	13.45	5.00
ङ) अन्य कारगो	46.90	62.35	29.00
कठेनीक त कारगो	35.30	61.10	5.00
		(5.09 मिल टी ई यू)	(0.60 मिल टी ई यू)
योग	289.10	415.00	150.00
सकल योग		565.00	

तालिका 8.3.19 से पता चलता है कि दसवीं योजना के दौरान यातायात में मुख्य वृद्धि पेट्रोलीय तेल स्नेहकों, कोयले तथा कठेनीक त कारगो यातायात में होगी। जिन्स वार यातायात के लक्ष्य के विवरण संलग्नक 8.3.11 में दिये गये हैं।

तालिका 8.3.20
दसवीं योजना के अंत में पत्तन वार यातायात तथा क्षमता के अनुमान
(मिलियन टनों में)

क्रम सं.	पत्तन का नाम	31.3.07 के अनुसार	31.3.02 के अनुसार क्षमता	क्षमता वृद्धि	31.3.07 के अंत तक नियोजित क्षमता वृद्धि		
					नई स्कीमें	नौवीं योजना का षे	उत्पादकता में सुधार
1.	कोलकाता	21.40	9.20	—	—	—	—
2.	हल्दिया	33.40	32.40	2.00	—	2.00	—
3.	पारादिप	28.90	37.45	0.60	0.6	—	—
4.	विशाखापट्टनम	60.00	36.20	10.50	7.50	3.00	—
5.	चेन्नई	40.00	27.87	4.20	—	4.20	—
6.	टूटिकोरिन	18.70	14.95	3.35	1.00	2.35	—
7.	कोची	17.20	14.40	13.50	13.50	—	—
8.	न्यू मंगलौर	32.70	28.45	12.00	8.00	4.00	—
9.	मोरमुगावो	26.30	19.98	7.00	2.00	5.00	—
10.	मुम्बई	30.40	37.50	11.50	4.00	7.50	—
11.	जे एन पी टी	34.50	29.00	14.00	9.00	5.00	—
12.	कांडला	51.00	41.00	19.55	—	19.55	—
13.	एन्नौर	20.50	16.00	13.00	13.00	—	—
	सकल योग (सभी बड़े पत्तन)	415.00	344.40	111.20	58.60	52.60	15.00
				+15.00			
				126.60			

दसवीं योजना के दौरान प्रमुख क्षमता वृद्धि विशाखापट्टनम, कोची न्यू मंगलौर, मुम्बई, जे एन पी टी एन्नौर तथा कांडला पत्तनों पर होगी।

क्षमता

8.3.164 दसवीं योजना में भौतिक क्षमता में 126.20 एम टी वृद्धि का अनुमान है। 52.60 एमटी नौवीं योजना से चल रही स्कीमों से, 58.60 एम टी नई स्कीमों से तथा 15.00 एम. टी. उत्पादकता में सुधार होने से। दसवीं योजना

के अंत में पत्तन— वार यातायात तथा क्षमता अनुमानों के विवरण तालिका 8.3.20 में दिये गये हैं।

कार्यक्रम

8.3.165 126.20 एम टी की अनुमानित क्षमता वृद्धि निम्न प्रकार से प्राप्त करने का प्रस्ताव है (तालिका 8.3.21)।

तालिका 8.3.21
दसवीं योजना के दौरान बढ़ाई जाने वाली पत्तन क्षमता

(मिलियन टनों में)

क. नौवीं योजना (31.3.2002 के अनुसार)	अनुमानित क्षमता	344.40
ख. दसवीं योजना (31.3.2007 के अनुसार)	(1) षेप स्कीमों के माध्यम से	52.60
	(2) नई स्कीमों के माध्यम से	58.60
	(3) उत्पादकता सुधार उपायों के माध्यम से	15.00
	कुल (ख)	126.20
	दसवीं योजना के अंत में समग्र क्षमता (क + ख)	470.60

नौवीं योजना की षेप स्कीमों तथा दसवीं योजना के दौरान गुरु की जाने वाली स्कीमों के कारण क्षमता सृजन के स्कीम वार आंकड़े अनुबंध 8.3.12 तथा 8.3.13 में दिये गये हैं।

मध्यम तथा छोटे पत्तनों का विकास

8.3.166 छोटे/मध्यम पत्तन संविधान की संवर्ती सूची के विषय हैं। उनके विकास तथा प्रबंधन की मुख्य जिम्मेदारी संबंधित राज्य सरकारों की है। भारत में 184 छोटे/मध्यम पत्तन हैं। इनमें से अधिकतर महाराष्ट्र, गुजरात, केरल, तमिलनाडु तथा आंध्र प्रदेश में हैं। इनमें से केवल 53 अच्छी तरह विकसित हैं और कारगो निपटान के लिये सभी मौसम बर्हिग सुविधाएं प्रदान करते हैं। षेप पत्तन मछली पकड़ने वाली नौकाओं, यात्री नौकाओं आदि की आवश्यकताओं को पूरा करते हैं। इन पत्तनों पर जो कारगो निपटाये जाते हैं उनमें मुख्यतः मछली उत्पाद, खाद्यान्न, उर्वरक, भवन निर्माण सामग्री, कोयला, सीमेंट, कच्चा पेट्रोल तथा इसके उत्पाद और खाने के तेल शामिल हैं।

8.3.167 छोटे पत्तनों पर यातायात में वृद्धि हो रही है—यह 1996—97 में 27.83 एम टी से बढ़कर 2000—01 में 86.58 एम टी हो गया। इस समय लगभग कुल यातायात

में से 25 प्रतिशत यातायात मध्यम/छोटे पत्तनों पर निपटाया जाता है।

8.3.168 तटीय नौ परिवहन के विकास के कारण छोटे पत्तनों का महत्त्व बढ़ता जा रहा है तथा वे संकुल बड़े पत्तनों का विकल्प समझे जाते हैं। इसलिये संबंधित राज्य सरकारों को छोटे पत्तनों के विकास के लिये षिघ्न पर्याप्त धन प्रदान करना चाहिये जिससे कि तटीय जहाजों की आवश्यकताओं को प्रभावी रूप से पूरा कर सकें और भीतरी प्रदेश के विकास में सहायता कर सकें।

अण्डमान लक्षद्वीप पत्तन कार्यशाला (ए एल एच डब्ल्यू)

8.3.169 अण्डमान तथा निकोबार द्वीपसमूह तथा लक्षद्वीप द्वीपसमूह में पत्तन सुविधाओं के नियोजन, निष्पादन और रख-रखाव के लिये 1965 में अण्डमान लक्षद्वीप पत्तन कार्यशाला (ए एल एच डब्ल्यू) की स्थापना की गई थी। अण्डमान तथा निकोबार द्वीपसमूह में आबादी वाले अधिकतर द्वीपसमूहों में तरंक रोकों,

घाटों तथा संबद्ध कार्यों सहित पत्तन सुविधाएं उपलब्ध की गई हैं। लक्षद्वीप द्वीपसमूह में आबादी वाले सभी 10 द्वीप समूहों पर घाटों का निर्माण किया गया है। चैनल के मार्ग की सफाई की गई है और नौ परिवहन संबंधी सहायता प्रदान की गई है। यह सिफारिश की जाती है कि अण्डमान तथा निकोबार द्वीप समूह में ए एल एच डब्ल्यू स्थापनाओं को अण्डमान तथा निकोबार द्वीप समूह प्रशासन के पत्तन प्रबंधन बोर्ड में मिला दिया जाये तथा लक्षद्वीप द्वीपसमूहों में ए एल एच डब्ल्यू स्थापनाओं को लक्षद्वीप प्रशासन के पत्तन विभाग में मिला दिया जाये। ए एल एच डब्ल्यू द्वारा चलाई जा रही स्कीमों पर नौवीं योजना के दौरान 141.15 करोड़ रुपये खर्च किये जाने का अनुमान है।

8.3.170 द्वीप दसवीं योजना में नौवीं योजना की स्कीमों और अण्डमान तथा निकोबार द्वीप समूह और लक्षद्वीप समूहों दोनों में पत्तन सुविधाओं की भावी आवश्यकताओं पर आधारित नई स्कीमों को पूरा करने पर जोर दिया गया है।

लघु पत्तन सर्वेक्षण संगठन (एम पी एस ओ)

8.3.171 लघु पत्तनों तथा अंतर जल-मार्गों के लिये जल विज्ञान संबंधी सर्वेक्षणों के लिए 1962 में लघु पत्तन सर्वेक्षण संगठन की स्थापना की गई थी। संगठन न मुनाफा न हानि के आधार पर काम करता है। इस समय पत्तनों के निर्माण तथा विस्तार के लिये, अंतर जल-मार्गों के लिये जल विज्ञान संबंधी सर्वेक्षण, नौवहन व बाढ़ नियंत्रण, तटीय क्षरण आदि के लिये नदियों का सर्वेक्षण तथा पत्तनों, संकरी खाड़ियों का सामान्य नौवहन सर्वेक्षण कर रहा है जिनमें अण्डमान तथा निकोबार द्वीपसमूह तथा लक्षद्वीप समूह शामिल है। नौवीं योजना के दौरान एम पी एस ओ ने अपने सर्वेक्षणों से जुड़े कार्यक्रमों पर 2.38 करोड़ रुपये खर्च किये हैं।

8.3.172 यह निर्णय लिया गया है कि एम. पी. एस. ओ का प्रशासन जो मुम्बई में स्थित है को दसवीं योजना के दौरान नौवहन महानिदेशक, मुम्बई को अंतरित कर दिया जाये।

भारतीय तल मार्जन निगम (डी सी आई)

8.3.173 बड़े तथा लघु पत्तनों को एकीकृत तल मार्जन सेवाएं

प्रदान करने के लिये 1976 में भारतीय तल मार्जन निगम की स्थापना की गई थी।

8.3.174 नौवीं योजना के दौरान डी सी आई के लिए 695 करोड़ रुपये का परिव्यय मंजूर किया गया है जिसमें कुल 65 करोड़ रुपये की बजटीय सहायता शामिल है। डी सी आई के पास 65000 घन मीटर के दो ट्रेलर सक्शन ड्रेजर (टी एस डी), 2000 घन मी. पम्प घंटे के कटर सक्शन ड्रेजर (सी एस डी), 4500 घन मी. के तीन टी एस डी और सी एस डी कुम्भ बदली जैसी महत्वपूर्ण स्कीमों हैं। नौवीं योजना के दौरान निगम द्वारा 626.09 करोड़ रुपये खर्च किये जाने का अनुमान है।

8.3.175 नौवीं योजना में बड़े पत्तनों तथा भारतीय नौसेना के लिए 91 मिलियन क्यू. मी. तल मार्जन का अनुमान था जबकि अनुमानित उपलब्धि लगभग 36 मिलियन क्यू. मी. होगी। इतनी कमी का कारण कोलकाता, चैन्नई तथा कोची पत्तनों पर 47.23 मि. क्यू. मी. की तल मार्जन परियोजनाओं का पूरा न होना है। अनुसंधान तल मार्जन के लिये नौवीं योजना का अनुमान 338 मि. क्यू. मी. था। इसमें से 67 मि. क्यू. मी. पत्तनों द्वारा अपने जल मार्जकों से किया जाना था और 21 मि. क्यू. मी. बाहरी एजेंसियों द्वारा किया जाना था। नौवीं योजना के दौरान सम्भावित उपलब्धि लगभग 277 मि. क्यू. मी. होगी जिससे 61 मि. क्यू. मी. की कमी रह जायेगी।

तल मार्जन सैक्टर के विकास कार्यक्रम

तल मार्जन संबंधी आवश्यकताएं

8.3.176 दसवीं योजना में सभी मुख्य पत्तनों और भारतीय नौसेना की अनुसंधान तल मार्जन आवश्यकताएं 319.43 मिलियन घन मीटर हैं। कैपिटल तल मार्जन के लिए उसी प्रकार के अनुमान तैयार किए जा रहे हैं जबकि पत्तनों ने 29.035 मिलियन घन मीटर अनुसंधान तल मार्जन अपने क्राफ्टों से करने का लक्ष्य रखा है जबकि बकाया 290.395 मिलियन घन मीटर समूचे 130.087 मिलियन घन मीटर का कैपिटल तल मार्जन बाह्य स्रोतों से कराया जाएगा।

8.3.177 दसवीं योजना के दौरान सभी बड़े पत्तनों तथा भारतीय नौसेना के लिये मुख्य तथा अनुसंधान तल मार्जन आवश्यकताएं क्रमशः 5.8 मिलियन तथा 11.7 मिलियन क्यू

मी. होने की संभावना है, जो राज्य पत्तन निवेशक, आन्ध्र प्रदेश काकीनाडा के पत्तन विभाग के अनुमान के आधार पर है। राज्य पत्तनों तथा मछली पकड़ने के तटों की आवश्यकताएं मामूली हैं जिन्हें स्थानीय तल मार्जन कम्पनियों द्वारा पूरा कर दिया जायेगा।

8.3.178 दसवीं योजना निम्नलिखित कारकों को ध्यान में रखते हुये बनाई गई है :

- (क) डी सी आई को अपने तल मार्जन उपस्करों को अंतर्राष्ट्रीय कम्पनियों के बराबर रखने के लिये इन्हें प्रत्येक दस वर्ष बाद ठीक ठाक करना चाहिये,
- (ख) बड़े पत्तनों तथा भारतीय नौसेना की वार्षिक मांग को पूरा करने के लिये डी सी आई के पास पर्याप्त तट मार्जन क्षमता है,
- (ग) तट मार्जन के लिये पत्तनों/नौसेना द्वारा खुली निविदाएं आमंत्रित की जाती हैं जिसमें अपनी उपलब्ध तल मार्जन क्षमता के अनुसार डी सी आई भी समय समय पर भाग लेता है।
- (घ) छोटे पत्तनों तथा मछली पकड़ने के तटों की अनुरक्षण तल मार्जन की आवश्यकताएं निजी क्षेत्र में स्थानीय तल मार्जन कम्पनियों, गुजरात नौवहन बोर्ड आदि द्वारा पूरी की जा सकती हैं तथा
- (ङ) उत्पादकता और सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार करने के लिये डी सी आई को प्रयास रखने चाहिये।

योजना परिव्यय

8.3.179 दसवीं योजना में पत्तन सैक्टर के लिये 5418.29 करोड़ रुपये का परिव्यय निश्चित किया गया है।

भावी मार्ग

- निजी सैक्टर की भागीदारी को बढ़ाना।
- कुशल प्रबंधन, सांस्थानिक वित्त-पोषण तथा प्राइवेट निवेशकों को आकर्षित करने के लिये निगमितिकरण के रूप में संगठनात्मक परिवर्तन करना।

- टी ए एम पी को अपीलिय निकाय बनाना तथा इसके क्षेत्राधिकार में सभी तुलनीय गैर प्रमुख पत्तनों को लाना।
- प्रौद्योगिकी का उन्नयन करके बड़े पत्तनों की उत्पादकता में सुधार करना।
- उत्पादकता में सुधार के लिये स्टाफ के मानकों को युक्तिसंगत बनाना।
- दो बड़े गेटवे पत्तन स्थापित करना तथा कुशल रेल तथा सड़क सेवाओं द्वारा अंतर माडल सम्पर्क बनाना।
- भारतीय पत्तनों पर कंटेनरों के अंतरण को प्रोत्साहन देने के लिये प्रक्रिया संबंधी औपचारिकताओंको सरल बनाना जिसमेंसीमा जुल्क प्रक्रियाएं शामिल हैं।
- पत्तनों को जोड़ने के लिये कुशल अंतर परिवहन अवस्थापना सुनिश्चित करना।

नौपरिवहन

8.3.180 व्यापार तथा आर्थिक विकास को बढ़ावा देने में नौवहन की महत्वपूर्ण भूमिका है। भारत में नौपरिवहन सैक्टर का विशेष महत्व है क्योंकि देश का परिमाण की दृष्टि से 90 प्रतिशत तथा मूल्य की दृष्टि से 68 प्रतिशत विदेश व्यापार समुद्र पर आधारित है।

8.3.181 1 मार्च 2002 की स्थिति के अनुसार भारत की 102 नौपरिवहन कम्पनियों के पास कुल मिलाकर 562 जहाजों का बेड़ा है जिसकी समग्र टनेज 6.91 मिलियन है। भारतीय नौपरिवहन निगम (एस सी आई) जो देश का सबसे बड़ा कैरियर है, के पास 97 जहाज हैं जिसकी समग्र टनेज 2.64 मिलियन है जो राष्ट्रीय टनेज का 40 प्रतिशत है। देश के समुद्र आधारित विदेश व्यापार में भारतीय पताका जहाजों का हिस्सा पिछले कुछ वर्षों से लगभग 30 प्रतिशत पर अटका हुआ है।

नौवीं योजना की समीक्षा

8.3.182 जहाज अभिग्रहण के उदारीकरण एवं सरलीकरण की जो प्रक्रिया आठवीं योजना में शुरू की गई थी, नौवीं योजना में जारी रही। पहले जहाजरानी मंत्रालय की जहाज

अभिग्रहण लाइसेंसिंग समिति के अनुमोदन की जो आवश्यकता थी, उसे समाप्त कर दिया गया है।

सभी जहाजों को 1 अप्रैल 2001 से खुला सामान्य लाइसेंस के तहत कर दिया गया है जिससे उनके आयातों में आसानी हो जाये। इसके बावजूद, नौवीं योजना के लक्ष्यों की प्राप्ति में काफी कमी रहने की सम्भावना है। नौवीं योजना के 9 मिलियन समग्र टन भार अर्जन कार्यक्रम के मुकाबले 1 मार्च 2002 की स्थिति के अनुसार केवल 6.91 मिलियन समग्र टन भार की उपलब्धि हुई जो आठवीं योजना में प्राप्त उपलब्धि के बराबर है। इस प्रकार नौवीं योजना में 5

तालिका 8.3.22
टन भार अर्जन कार्यक्रम की प्रगति

मद्द	नौवीं योजना	1997 (दिस)	1998 (दिस)	1999 (दिस)	2000 (दिस)	2001 (दिस)
कुल टन भार (मिलियन समग्र टन भार)	9.00	7.032	6.78	6.78	7.19	7.5-76
एस सी आई		3.123	3.013	3.074	3.056	2.64
जहाजों की संख्या (कुल)		484.000	476.000	484.000	510.000	557.000
एस सी आई		121.000	117.000	120.000	117.000	97.000

तालिका 8.3.23
जहाजरानी का परिव्यय तथा खर्च (केन्द्रीय सैक्टर)

(करोड़ रुपये)

वर्ष	एस सी आई	महा निदेशक (ज)	कुल
1997-98 (परिव्यय)	885.19	12.99	898.18
1997-98 (वास्तविक)	315.00	7.69	322.69
1998-99 (परिव्यय)	1162.61	12.99	1175.60
1998-99 (वास्तविक)	872.00	9.06	881.06
1999-2000 (परिव्यय)	1478.86	12.09	1490.95
1999-2000 (वास्तविक)	160.00	10.77	150.77
2000-01 (परिव्यय)	567.01	18.00	585.01
2000-01 (वास्तविक)	345.00	13.50	358.50
2001-02 (परिव्यय)	835.71	20.00	855.71
2001-02 (संशोधित अनुमान)	692.00	20.00	712.00

टन भार अर्जन में धीमी प्रगति के मुख्य कारण हैं :

- अंतर्राष्ट्रीय प्रतियोगिता के लिये वित्तीय प्रोत्साहनों की कमी।
- विदेशी वाणिज्यिक ऋण प्राप्त करने में कठिनाई।
- इस समय बाजार में मंदी है तथा चार्टर/ माल भाड़े की दरें काफी गिर गई हैं विशेषकर अत्यधिक शुष्क तथा लाइनर सेक्टर में।
- व्यापार पैटर्न में काफी बदलाव जिससे विवश हो कर एस सी आई की बहुत सी परियोजनाओं का परित्याग करना पड़ा।

8.3.183 फरवरी 2001 में एस सी आई को मिनि रत्न का दर्जा दिया गया जिससे उसकी वित्तीय वक्तियों में वृद्धि हुई और वह 300 करोड़ रुपये तक के निवेश के निर्णय स्वयं लेने के लिये सक्षम हो गया। तथापि जब एक परियोजना के लिये दो या तीन बड़े जहाज खरीदने जरूरी हों तो यह सीमा अपर्याप्त पाई गई।

8.3.184 इसके अतिरिक्त आशा है कि एस सी आई संयुक्त उद्यमों में समुचित भागीदारी द्वारा तरलीकृत प्राकृतिक गैस (एल पी जी) के परिवहन में अपनी मौजूदगी दर्ज करा सकेगा। एस सी आई पहले ही जापानी फर्म मैसर्स मितसूई ओ एस के लाइनस तथा ओमान सल्तनत की सरकार के साथ संयुक्त रूप से एल एन जी जहाज "लक्ष्मी" का संचालन कर रहा है। एस सी आई पेट्रोनेट एल एन जी लि. जहाज उपलब्ध कराने में दो संयुक्त उद्यमों में भागीदार है।

दसवीं योजना का दृष्टिकोण

8.3.185 जहाजरानी एक अत्यधिक अस्थिर सैक्टर है जिसमें मंदी का समय बहुत होता है और गर्म बाजारी बहुत थोड़े समय के लिये रहती है। कुल व्यापार में भारतीय जहाजों के हिस्से का पहले से अनुमान लगाना सदैव कठिन होता है और इसलिए भारतीय कंपनियों द्वारा जहाजों की खरीद के लक्ष्य का अनुमान लगाना कठिन होता है। भारतीय फ्लीट के इस्तेमाल की अनिवार्यता को खत्म करते हुये सरकार की नीति के उदारीकरण से जहाजों की मांग के पूर्वानुमान में अनिश्चितता और बढ़ गई है। तेल तथा पी ओएल के व्यापार में भारतीय जहाजों की महत्वपूर्ण भागीदारी है। पेट्रोलियम सैक्टर के लिये प्रशासी मूल्य तंत्र (ए पी एम) के समाप्त होने तथा कंपनियों को कच्चे तेल के आयात के लिये अपनी सुविधाएं स्थापित करने की छूट दिये जाने से इस व्यापार में भारतीय जहाजरानी के हिस्से का अनुमान लगाना कठिन हो जायेगा। इन परिस्थितियों में यह उचित होगा कि उपयुक्त नीतिगत उपायों द्वारा भारतीय जहाजरानी के विकास को आसान बनाया जाये जिससे कि भारतीय जहाजरानी उद्योग प्रतियोगी बना रहे। कितने ही कारणों से भारतीय जहाजरानी उद्योग की उपस्थिति आवश्यक है, सबसे प्रमुख कारण यह है कि माल भाड़ा दरों तथा आपातक स्थिति में फ्लीट की

उपलब्धता पर लाभदायक असर पड़ा है।

8.3.186 दसवीं योजना में जहाजों की खरीद को आसान बनाने के लिये निम्नलिखित कदम उठाना जरूरी है :

- कर आसन अपनाना जैसे टन भार कर, जिसका बहुत से देशों द्वारा अनुसरण किया जाता है।
- कारगो सहायता की वर्तमान नीति को जारी रखना और एल एम जी तक उसका विस्तार।
- अच्छे स्तर के स्टाफ को रखने के लिये चालक दल के लिये कर प्रोत्साहन।
- सार्वजनिक सैक्टर द्वारा जहाजों की खरीद के लिए प्रक्रियाओं का सरलीकरण।

टनभार अर्जन कार्यक्रम

8.3.187 आर्थिक विकास की वर्तमान अवस्था में भारत के लाइनर व्यापार में तेजी से वृद्धि होने की आशा है क्योंकि कच्चे तेल मशीनों/कल पुर्जों तथा संपूरित उद्योगों का आयात अधिक होगा तथा मूल्यवर्धित मर्दों का निर्यात बढ़ेगा। आर आई टी ई एस के अनुमान के अनुसार भारतीय पत्तनों पर लाइनर कारगो यातायात 1996-97 में 45.31 एम एम टी से बढ़ कर 2006-07 में लगभग 118.62 एम एम टी हो जायेगा। यह 10 प्रतिशत प्रतिवर्ष की मिश्रित वृद्धि होगी। इस व्यापार के उचित हिस्से की जरूरतों को पूरा करने के लिये उपयुक्त आकार/टाइप के अतिरिक्त टन भार शुरू करने तथा भारतीय लाइनर फ्लीट में संघटन की तुरंत आवश्यकता है।

8.3.188 तालिका 8.3.24 दसवीं योजना में प्रस्तावित अर्जन को दर्शाती है।

तटीय नौ परिवहन

8.3.189 भारी मात्रा में पण्यों को दूर तक ले जाने के लिये तटीय नौ परिवहन की सबसे अधिक ऊर्जाकुशल और सस्ती विधि है। विस्तृत तट रेखा तथा सड़कों पर संकुलता को देखते हुए तटीय नौपरिवहन एक प्रभावी वैकल्पिक जरिया है। पूर्वी तट पर विशेषकर चेन्नई से विशाखापटनम तक तथा पश्चिमी तट का भी एक खण्ड, तट के समानान्तर है। यह रेल मार्ग कार्गो को समुद्री मार्ग के विपत्थन की सम्भावना प्रदान करता है जिससे भारी बचत होगी।

तालिका 8.3.24
दसवीं योजना के लिये अनुमान-जहाजों की खरीद

क्र. सं.	जहाजों की टाईप	31.3.1997 को फ्लीट की आठवीं योजना के अंत में		1.4.2001 को फ्लीट बल		31.3.2007 को वर्तमान फ्लीट का षे दसवीं योजना के अंत में		दसवीं योजना की अवधि के दौरान सुझाई गई खरीद	
		सं.	जी. टी.	सं.	जी. टी.	सं.	जी. टी.	सं.	जी. टी.
1.	डुष्क कारगो लाइनर	83	0.49	82	0.32	50	0.12	20	0.10
2.	सैल्यूलर कंटेनरस	7	0.09	10	0.14	5	0.1	5	0.12
3.	डुष्क बल्क वाहन	133	3.02	115	2.66	98	2.1	40	1.00
4.	ओ बी ओ	3	0.17	4	0.20	1	0.03	—	—
5.	क्रूड टैंकर	33	1.84	36	1.93	25	1.61	20	1.50
6.	उत्पाद टैंकर	47	0.83	54	1.02	14	0.26	15	0.30
7.	रासायन टैंकर	6	0.10	7	0.10	3	0.06	3	0.06
8.	एल पी जी वाहन	4	0.07	6	0.12	3	0.06	3	0.06
9.	टग	32	0.01	90	0.03	84	0.02	—	—
10.	टिम्बर वाहन	4	0.01	2	0.01	2	0.01	—	—
11.	यात्री वाहन	16	0.06	25	0.07	36	0.7	—	—
12.	एथालीन वाहन	3	0.01	3	0.01	3	0.01	—	—
13.	आर ओ — आर ओ	1	—	1	—	1	—	—	—
14.	ड्रेजर	11	0.04	15	0.06	7	0.03	—	—
15.	ओ एस वी	71	0.09	69	0.07	11	0.02	30	0.04
16.	विशेषीक त ओ एस वी	27	0.08	27	0.07	2	—	20	0.08
17.	एल एन जी	—	—	—	—	—	—	—	—
		481	6.91	546	6.81	345	4.25	156	3.26

ओ बी ओ = तेल बल्क अयस्क; ओ एस वी = अप तट आपूर्ति जहाज; आर ओ आर ओ पिछले षे, पिछले षे

8.3.190 नौवीं योजना अवधि के दौरान, 25 पुराने जहाज बदलने के अलावा 0.265 एम एम टी जी आर टी के 75 अतिरिक्त जहाज खरीदने के भौतिक लक्ष्य का प्रस्ताव किया गया था। यद्यपि उपर्युक्त अवधि के दौरान तटीय फ्लीट में 79 जहाज जोड़े जा चुके हैं जो अतिरिक्त टन भार के लिये 75 जहाजों के योजना लक्ष्य से अधिक हैं, जी आर टी में भुगतान क्षमता में केवल मामूली वृद्धि हुई

है, और लक्ष्य से लगभग 200 प्रतिशत कम है। यह मुख्यतः इसलिये है कि तटीय फ्लीट में बहुत सी कर्ष नावें ामिल कर दी गईं जिनका कारगो/ यात्री यातायात क्षमता पर कोई असर नहीं पड़ा। इसलिये थल आधारित परिवहन विधियों पर दबाव कम नहीं हुआ है।

8.3.191 इस समय तटीय नौपरिवहन द्वारा ले जाया गया कारगो जो पूर्ण रूप से भारतीय जहाजों के लिए आरक्षित है इसमें कोयला, क्लिंकर, सीमेंट, कच्चा तेल, पी. ओ. एल तथा लोह अयस्क शामिल हैं। तथापि तटीय नौ परिवहन का विकास अभी धीमा है। विभिन्न प्रकार की रुकावटें जैसे जटिल सीमा शुल्क प्रक्रियाएं, पत्तन निकासी में लगने वाले समय, कर्मचारियों की अधिक संख्या, खराब पत्तन अवस्थापना आदि के कारण जहाजों के मालिक समर्पित तटीय जहाज खरीदने के अनिच्छुक हैं।

8.3.192 तटीय नौ परिवहन के विकास के लिये निम्नलिखित नीतिगत उपायों पर विचार करने की आवश्यकता है :

- भारतीय तटों पर तटीय नौ परिवहन के लिये अलग पत्तन तय किये जायें।
- उपयुक्त राजकोषीय तथा वित्तीय प्रोत्साहनों के साथ व्यापार कानून को जारी रखा जाये।
- सभी बड़े पत्तनों पर तटीय जहाजों के लिए अलग बर्थे तय की जायें।
- तटीय जहाजों के लिये, कम कड़ी निर्माण, सर्वेक्षण, लोड लाइन तथा सुरक्षा संबंधी अपेक्षाएं।
- तटीय जहाजों के लिये न्यूनतम स्टाफ मानक वाणिज्यिक आधार पर तटीय यातायात को प्रोत्साहन देने की जरूरत को ध्यान में रखते हुये।
- तटीय जहाजों के लिये कल पुर्जे/ उपस्कर के आयात के लिये जहाज के मालिकों तथा उपभोक्ताओं को जहाजी मरम्मत यूनिटों के बराबर सीमा शुल्क छूट दी जाये।

दीप घर तथा दीप पोत

8.3.193 दीप घर तथा दीप पोत विभाग एक राजस्व कमाने वाला विभाग है और भारतीय पत्तनों में प्रवेश करने वाले और वहां से निकासी करने वाले जहाजों से दीप प्रभार से इसकी आमदनी होती है। नौवीं योजना के दौरान 408

करोड़ रुपये की आमदनी होने की आशा थी।

8.3.194 नौवीं योजना के 123 करोड़ रुपये के परिव्यय के मुकाबले इस सैक्टर का खर्च लगभग 62 करोड़ रुपये था। दसवीं योजना में वर्तमान दीप घरों के स्वचालन, प्रशिक्षण सुविधाओं के सुधार तथा तटीय जहाजी यातायात सेवा (सी वी टी एस) की स्थापना पर बल दिया जायेगा। चुनिंदा आधार पर नए दीप घरों की स्थापना पर विचार किया जायेगा।

योजना परिव्यय

8.3.195 दसवीं योजना में जहाजरानी सैक्टर के लिये जहाजरानी मंत्रालय के केन्द्रीय बजट में 6,273.84 करोड़ रुपये का परिव्यय रखा गया है।

अंतर-स्थलीय जल परिवहन

8.3.196 एक अत्यधिक ऊर्जाकुशल, पर्यावरण की दृष्टि से स्वच्छ तथा परिवहन का किफायती जरिया होने के बावजूद अन्तर स्थलीय जल परिवहन अपनी पूरी विकास क्षमता को प्राप्त नहीं कर सका है। भारत में जहाज चलाने योग्य कुल 14,544 कि. मी. जलमार्ग हैं जिसमें से 5,200 कि. मी. जलमार्ग बड़ी नदियों का है और 485 कि. मी. जलमार्ग नहरों का है जहां माली जहाज चल सकते हैं।

8.3.197 भारत में अन्तर-स्थलीय जल परिवहन पर स्वदेशी नावों का प्रभुत्व है जो यात्री परिवहन की आवश्यकताओं को पूरा करती हैं। माली प्रक्रियाएं विशेष स्थानों तक सीमित हैं और प्रदान की गई अधिकतर सेवाएं पुनः यात्री नौकाओं के रूप में हैं। देश में अन्तर-स्थलीय जल परिवहन के माध्यम से बड़े पैमाने पर माल की ढुलाई की व्यवस्था का अभी विकास किया जाना आवश्यक है।

8.3.198 देश में अन्तर-स्थलीय जल परिवहन के विकास को बढ़ावा देने के लिये 1982 में राष्ट्रीय जल मार्गों की अवधारणा शुरू की गई थी। अभी तक तीन जलमार्गों को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किया गया

है। ये हैं हल्दिया से इलाहाबाद तक गंगा (1620 कि. मी.) धुबरी से सदिया तक ब्रह्मपुत्र (891 कि. मी.) और कोट्टापुरम से कोलाम तक वैस्ट कोस्ट चैनल जिसमें चम्पकारा तथा उद्योग मण्डल नहरें शामिल हैं (205 कि. मी.)।

8.3.199 इन जल मार्गों के विकास की जिम्मेदारी भारत के आन्तर-स्थलीय जल मार्ग प्राधिकरण (आई डब्ल्यू ए आई) की है। मुख्य प्रचालक के रूप में यह प्राधिकरण तथा आन्तर-स्थलीय जल परिवहन निगम (सी आई डब्ल्यू टी सी) दो केन्द्रीय एजेंसियां हैं जो आन्तर-स्थलीय जल परिवहन के विकास में लगी हैं। विभिन्न राज्यों के आन्तर-स्थलीय जल संगठनों तथा निजी प्रचालकों द्वारा इन संगठनों के प्रयासों में मदद की जाती है।

नौवीं योजना की समीक्षा तालिका 8.3.25

आई डब्ल्यू ए आई - नौवीं योजना का भारतीय आन्तर-स्थलीय जल मार्ग प्राधिकरण

वर्ष	खर्च की प्रगति (करोड़ रुपये)
1997-98	22.90
1998-99 ब्यय	32.45
1999-2000 ब्यय	26.63
2000-01 ब्यय	36.87
2001-02 (अनन्तिम)	27.85
सकल योग (1997-98 से 2001-02)	146.70

8.3.201 खर्च मुख्यतः नाव्य जल पथ, टर्मिनलों, तीन राष्ट्रीय जलमार्गों पर नौवहन संबंधी सहायताओं की व्यवस्था/ रख-रखाव, कई अन्य जल मार्ग प्रणालियों की तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययनों, केन्द्र प्रायोजित स्कीमों के तहत राज्यों को सहायता और द्वीप जहाजों की खरीद के लिये ऋण ब्याज पर किया गया।

8.3.202 नौवीं योजना के दौरान, आन्तर-स्थलीय जल परिवहन के विकास को बढ़ावा देने के लिए कई कदम उठाये गये। इनमें शामिल हैं आन्तर-स्थलीय जल परिवहन

के विकास के लिए नीति को अन्तिम रूप देना इससे विभिन्न क्षेत्रों की अवस्थापना के विकास तथा एक आन्तर-स्थलीय विकास परिषद की स्थापना में निजी क्षेत्र की भागीदारी में आयसानी होगी जिसके अध्यक्ष केन्द्रीय जहाजरानी मंत्री होंगे और संबद्ध राज्य उस परिषद के सदस्य होंगे। इस परिषद का मुख्य उद्देश्य आन्तर-स्थलीय जल परिवहन नीति के कार्यान्वयन में राज्य सरकारों तथा केन्द्रीय सरकार के बीच बेहतर सम्पर्क को आसान बनाना और उसे परिवहन एक विकासक्षम वैकल्पिक साधन बनाना है।

8.3.203 नौवीं योजना के दौरान आई डब्ल्यू ए आई ने कई परियोजनाएं शुरू की जिनका लक्ष्य राष्ट्रीय जल मार्ग के चुनींदा विस्तारों के लिए दो मीटर की न्यूनतम उपलब्ध गहराई प्रदान करना, टर्मिनलों का निर्माण, और राष्ट्रीय जल मार्ग नं. 1 के कोलकाता फरक्का विस्तार, राष्ट्रीय जल मार्ग नं. 2 में बांग्ला देश तथा भारत व राष्ट्रीय जल मार्ग नं. 3 में कोट्टापुरम-कोलाम में 24 घंटे नौ वहन सुविधा प्रदान करना था। प्राधिकरण ने द्रव सर्वेक्षण लांच नौकाएं तथा तैरने वाले पेन्टून आदि की खरीद भी की।

केन्द्रीय आन्तर-स्थलीय जल परिवहन निगम (सी आई डब्ल्यू टी सी)

8.3.204 रायल स्टीम नेविगेशन एण्ड सी कम्पनी के बीमार यूनिटों का अधिग्रहण करके मई 1967 में सी आई डब्ल्यू टी सी की स्थापना की। सी आई डब्ल्यू टी सी के मुख्य कार्यकलाप हैं:

- (क) हुगली जहां निगम द्वारा किये जाने वाले कुल कारगो कार्य का 80-85 प्रतिशत काम निपटाया जाता है पर कम दूरी का काम।
- (ख) कोलकाता से बांग्ला देश और असम को परिवहन।
- (ग) कोलकाता से राष्ट्रीय जल मार्ग नं. 1 पर विभिन्न गन्तव्य स्थानों पर परिवहन।
- (घ) छोटे तथा मध्यम आकार के जहाजों का निर्माण व मरम्मत।
- (ङ) समुद्र में जाने वाले जहाजों की मरम्मत।

तालिका 8.3.26
सी आई डब्ल्यू टी सी –
नौवीं योजना का परिव्यय तथा खर्च

वर्ष	परिव्यय	खर्च
1997-98	10.00	10.00
1998-99	7.30	7.30
1999-2000	6.04	6.04
2000-01	9.26	7.72
2001-02	25.00	23.80
योग	57.60	54.86

8.3.206 सी आई डब्ल्यू टी सी द्वारा अधिकांश योजना परिव्यय केपिटल ड्रेजिंग जहाजों तथा निपटान सुविधाओं के आधुनिकीकरण पर खर्च किया गया। निगम गुरु से एक नुकसान में चलने वाला संगठन रहा है। मार्च 2001 में सी आई डब्ल्यू टी सी की कुल संचित हानियां तथा प्रचालन हानियां क्रमशः 579 करोड़ रुपये और 291 करोड़ रुपये थी।

8.3.207 सी आई डब्ल्यू टी सी द्वारा निपटाए गये कारगो तथा अर्जित राजस्व में वर्षों में 1999-2000 को छोड़ कर कोई विशेष वृद्धि नहीं हुई है। यह वृद्धि थोड़ी दूरी के काम से हुई है।

8.3.208 लगातार हो रहे नुकसानों और उसके प्रचालनों की खराब उत्पादकता को ध्यान में रखते हुये सी आई डब्ल्यू टी सी के लिए जून 2001 में एक पुनरुद्धार योजना को अन्तिम रूप से दिया गया। चार वर्ष की अवधि में कार्यान्वित किये जाने

वाले कार्यों में शामिल हैं केवल नदी सेवा कार्यकलापों पर ध्यान देना जिससे कि सी आई डब्ल्यू टी सी एक विकासक्षम इकाई हो जाये, चौथे वर्ष में कर्मचारियों की संख्या को 2400 से घटा कर 1400 करना, अधिशेष भूमि तथा भवनों की बिक्री, डिजीजन पुनः संरचना, पांचवें वर्ष से योजनेतर बजट सहायता को पूरी तरह खत्म करना आदि।

दसवीं योजना में नीतियां तथा कार्यक्रम

8.3.209 इस समय बहुत से जल मार्ग नौ संचालन संबंधी खतरों का सामना कर रहे हैं जैसे उथला पानी और शुष्क मौसम के दौरान चैनल की कम चौड़ाई, गाद, तट क्षरण आदि। इसके अतिरिक्त सामानों के परिवहन के बाहरी सड़कों जैसी अवस्थापना की कमी एक बाधा रही है। इसके अतिरिक्त, आन्तर-स्थलीय जल परिवहन के लिए 400 से कम जहाज उपलब्ध हैं। अन्य बाधाएं हैं ; सिंचाई तथा अन्य कार्यों के लिये पानी का मोड़ जिससे नदी का स्तर घट गया; अपर्याप्त ऊर्ध्वाधर तथा क्षैतिज निकासियां और लादने/उतारने/बर्thing की अपर्याप्त सुविधाएं।

8.3.210 सीमाओं और बाधाओं के होते हुए पर्याप्त लम्बाई के नौ वहनयोग्य जल मार्ग से यात्रियों तथा माल भाड़े के परिवहन में आन्तर-स्थलीय जल परिवहन महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकता है। इसका ऐसे क्षेत्रों में पर्याप्त विकास किया जा सकता है जहां जलमार्ग के समीप यातायात गुरु होता है और खत्म होता है। बहु-मॉडल परिवहन के विकास के साथ आन्तर-स्थलीय जल परिवहन ऐसे स्थानों में महत्वपूर्ण भूमिका अदा कर सकता है जहां तटीय नगर

तालिका 8.3.27
सी आई डब्ल्यू टी सी – कारगो परिवहन

वर्ष	कारगो परिवहन लाख टनों में			मालभाड़ा अर्जित (करोड़ रुपये)
	कम दूरी	लम्बी दूरी	कुल	
1995-96	0.25	0.77	1.02	8.30
1996-97	0.20	0.64	0.84	7.20
1997-98	1.00	0.18	1.18	8.00
1998-99	0.96	0.17	1.13	8.10
1999-2000	2.30	0.21	2.51	12.02

भाग में आरम्भ व गन्तव्य स्थान नहीं है। तथापि यह सुनिश्चित करने के लिए कि इस प्रणाली को परिवहन प्रणाली में उचित स्थान मिले, अवस्थापना सुविधाओं के विकास पर बल देना होगा। इसके लिए प्रशिक्षण, नदियों की ड्रेजिंग, 24 घंटे नौ वहन की सुविधा के सृजन, जहाजों की बर्थिंग और नदी के तटीय नगर भाग पर कारगो कार्रवाई से संबंधित परियोजनाएं शुरू करनी होंगी। आन्तर-स्थलीय जल मार्ग परिवहन बेड़े में वृद्धि करना भी जरूरी है।

8.3.211 दसवीं योजना में मौजूदा राष्ट्रीय जल मार्गों के विकास पर बल दिया जायेगा न कि नये मार्गों की घोषणा की जायेगी। निजी सैक्टर को अवस्थापना सुविधाएं तथा आन्तर-स्थलीय जल मार्ग परिवहन जहाजों दोनों प्रदान करने के लिए प्रोत्साहित किया जायेगा। जिन अन्य क्षेत्रों पर जोर दिया जायेगा वे हैं : नदी प्रबंधन के रूप में मौजूदा राष्ट्रीय जल मार्गों पर अवस्थापना को सुदृढ़ करना तथा उसका दर्जा बढ़ाना और जहाज चलाने योग्य गहराई प्रदान करना, यांत्रिक सुविधाओं सहित टर्मिनल, नौपरिवहन सहायता उपकरण प्रदान करना, आन्तर-स्थलीय परिवहन द्वारा पत्तन तथा भीतरी प्रदेश को जोड़ना, नौ परिवहन, तटीय नौपरिवहन और आन्तर-स्थलीय परिवहन के बीच राष्ट्रीय जल मार्गों से जुड़े पत्तनों पर अन्तरा-प भठ, जल आधारित पर्यटन का विकास; अवस्थापना सुविधाओं का विकास और जहाज खरीदने में सुविधा के लिये निजी सैक्टर की भागीदारी को प्रोत्साहन देना।

निजी सैक्टर की भागीदारी

8.3.212 सरकार द्वारा जनवरी 2001 में अनुमोदित आन्तर-स्थलीय जल मार्ग परिवहन नीति का लक्ष्य परिवहन के इस स्वरूप के विकास को बढ़ावा देना है। नीति में निजी क्षेत्र की न केवल स्वामित्व तथा कारगो व यात्री जहाजों के संचालन में अपितु नदी पत्तनों पर टर्मिनलों के निर्माण और संचालन, यांत्रिक त प्रणालियों की व्यवस्था तथा संचालन, नाव्य जल पथ विकास ड्रेजिंग, नौवहन सुविधाओं की व्यवस्था तथा रख रखाव तथा पाइलेट सेवा में भागीदारी को प्रोत्साहन देने के लिये अनेक प्रोत्साहन शामिल हैं। इस प्रकार दसवीं योजना में निजी सैक्टर को संयुक्त उद्यमों, बी ओ टी परियोजनाओं के माध्यम से सभी प्रकार के

आन्तर-स्थलीय जल कार्य-कार्यकलापों में शामिल किया जायेगा।

8.3.213 आन्तर-स्थलीय जल परिवहन में निजी सैक्टर की मदद से इसके विकास के लिये अन्तर माडल विधि तैयार करने की काफी गुंजाइश है। ऐसी परियोजनाएं शुरू की जा सकती हैं जो आन्तर-स्थलीय जल मार्गों को पत्तनों, विशेषकर छोटे तथा मध्यम पत्तनों से जोड़ें। इससे कारगो को भीतरी प्रदेश से सड़क परिवहन की तरफ ले जाये बगैर सीधे गन्तव्य स्थान पर ले जाने में सुविधा हो जायेगी। परियोजना को विकासक्षम बनाने के लिये ऐसी नीति सभी पण्डारियों के सहयोग से तैयार की जायेगी।

8.3.214 उत्तर पूर्व क्षेत्र में आन्तर-स्थलीय जल परिवहन को बांग्लादेश के माध्यम से विभिन्न पण्यों के परिवहन के लिये एक सस्ती विकासक्षम परिवहन प्रणाली के रूप में विकसित करने की अत्यधिक संभावना है। वर्तमान अवस्थापना जिसमें दो मीटर का ड्राफ्ट है का इस्तेमाल किया जा रहा है और स्थायी टर्मिनल स्थापित करने के निर्णय से राष्ट्रीय जल मार्ग नं. 2 के साथ साथ अवस्थापना विकास में ज्यादा रुचि तथा सहयोग की आशा है। तथापि क्षेत्र में कारगो ले जाने के बढ़ते हुये अवसरों का लाभ उठाने के लिए उथले ड्राफ्ट जहाजों के बेड़े को लगाने की आवश्यकता है। इस संबंध में निजी सैक्टर का सहयोग निर्णायक होगा।

8.3.215 आन्तर-स्थलीय जल परिवहन के विकास के लिये निधि की भारी आवश्यकता को देखते हुये, बहु पक्षीय निधि प्राकरण का लाभ निजी सैक्टर के निवेश के रूप में उठाया जायेगा। वित्तीय आवश्यकताओं को पूरा करने के अलावा विदेशी सहायता में तकनीकी विशेषज्ञता भी प्रदान की जायेगी। इससे आन्तर-स्थलीय परिवहन के आधुनिकीकरण में मदद मिलेगी, तब वह परिवहन की अन्य प्रणालियों के साथ प्रभावी प्रतियोगिता कर सकेगा।

8.3.216 पटना में आन्तर-स्थलीय जल प्रशिक्षण संस्थान (एन आई डब्ल्यू टी आई) स्थापित किये जाने के साथ इस सैक्टर में मानव संसाधन विकास पर आवश्यक बल

देते हुये राज्य यूनिटों के साथ प्रशिक्षण कार्यकलापों को सक्रियता से समन्वित किया जायेगा।

8.3.217 सी आई डब्ल्यू टी सी की लगभग 34,300 अचल भार टन (डी डब्ल्यू टी) के परिवहन की क्षमता है। निगम द्वारा केवल लगभग 30 एम टी कि. मी. भार ले जाया गया। सी आई डब्ल्यू टी सी की उत्पादकता केवल 875 टन कि. मी. प्रति टन क्षमता है। यह निजी प्रचालकों की तुलना में बहुत कम है जो 7,000 से 10,000 टन की. मी. प्रति टन क्षमता है। दसवीं योजना में, सी आई डब्ल्यू टी सी की उत्पादकता में सुधार करने पर बल दिया जायेगा। पुनर्गठन पैकेज जून 2001 के कार्यान्वयन के साथ, निगम एक विकासक्षम यूनिट बन जायेगा, राष्ट्रीय जल मार्ग 1 तथा 2 के साथ साथ ढुलाई पर ध्यान केन्द्रित किया जायेगा और उसके द्वारा जल मार्ग के इस लम्बे विस्तार में मुख्य प्रचालन पर जोर दिया जायेगा।

योजना परिव्यय

8.3.218 दसवीं योजना (2002-07) में आई डब्ल्यू टी सैक्टर के लिये जहाजरानी मंत्रालय के केन्द्रीय बजट में 903 करोड़ रुपये का परिव्यय निश्चित किया गया है।

नागर विमानन

8.3.219 रेलवे तथा सड़क परिवहन की तुलना में नागर विमानन का मुख्य लाभ यात्रा की गति है जिससे समय की बचत होती है। इस बचत का कुछ लाभ छोटी यात्रा उड़ानों में रिपोर्ट करने, सुरक्षा जांच, उड़ान, सामान की निकासी आदि में लगने वाले समय के कारण खत्म हो जाता है। तथापि लम्बी यात्रा में परिवहन की अन्य प्रणालियों की तुलना में हवाई यात्रा अधिक लाभप्रद है। व्यापार यात्रा, अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन तथा मंहगी व विकारी वस्तुओं के मामले में हवाई यात्रा विशेष रूप से उपयोगी है। हवाई यातायात से दूर दराज के क्षेत्रों में आसानी से पहुंचा जा सकता है जिनका राष्ट्रीय एकीकरण तथा सुरक्षा की दृष्टि से महत्व है। तथापि इसके लाभ का अनुमान हवाई यात्रा की ऊंची लागत और उसकी उच्च ईंधन गहनता के कारण ऊंचे खर्च के संदर्भ से लगाना होगा।

8.3.220 भारत की अर्थव्यवस्था में नागर विमानन ने महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। यह देश भर में तीव्र तथा विश्वसनीय परिवहन प्रणाली है और उन क्षेत्रों/स्थानों के लिए महत्वपूर्ण है जिन्हें अभी तक रेल अथवा सड़कों से जोड़ा नहीं गया है। 2000-01 में देश में विभिन्न हवाई पत्तनों पर 42.03 मिलियन व्यक्तियों ने देश विदेश की यात्रा की और 846.42 हजार टन कारगो की ढुलाई हुई। बढ़ते हुये वैश्वीकरण के कारण यह सैक्टर भारत की अर्थव्यवस्था को षे विश्व की अर्थ-व्यवस्था से जोड़ने में अधिक महत्वपूर्ण भूमिका निभायेगा।

8.3.221 नागर विमानन सैक्टर के तीन अलग अलग कार्यात्मक अंग हैं - विनियमन व विकासात्मक, प्रचालन तथा अवस्थापना से संबंधित। विनियमन कार्यों की जिम्मेदारी नागर विमानन महानिदेशालय (डी जी सी ए) तथा नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो (बी सी ए एस) की है। प्रचालन संबंधी कार्य एयर इण्डिया लि., इण्डियन एअर लाइन्स लि, पवन हंस हेलीकाप्टरस लि. द्वारा अन्य निजी सैक्टर के एअर लाइन प्रचालकों के साथ मिल कर किये जाते हैं। एअर इण्डिया अंतर्राष्ट्रीय वायु सेवाएं प्रदान करती हैं तथा इण्डियन एअर लाइन्स और इसके पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक इकाई, एलाइन्स एअर तथा अन्य प्रचालक देश के भीतर वायु सेवाएं प्रदान करते हैं। इण्डियन एअर लाइन्स कुछ पड़ोसी देशों को अंतर्राष्ट्रीय हवाई सेवाएं भी प्रदान करती है। पवन हंस हेलिकोप्टरस मुख्यतः पेट्रोलियम सैक्टर में हेलिकाप्टर सहायक सेवाएं प्रदान करते हैं। अवस्थापना संबंधी सुविधाएं भारतीय वायु पत्तन प्राधिकरण (ए ए आई) द्वारा प्रदान की जाती हैं। यह 94 नागर पत्तनों का प्रबंधन करता है जिनमें दिल्ली, मुम्बई, कोलकाता, चैन्नई, तिरुवनन्तपुरम, बंगलौर, हैदराबाद, अहमदाबाद, गोवा, अमृतसर तथा गुवाहाटी स्थित 11 अंतर्राष्ट्रीय नागर पत्तन तथा रक्षा वायु क्षेत्रों में 28 नागर अन्तः क्षेत्र शामिल हैं। इन्दिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी (जी आर यू ए) मुख्य उड़ान संस्था है जो वाणिज्यिक पायलेट लाइसेंस तथा वाणिज्यिक हेलिकाप्टर पाइलेट लाइसेंस प्रदान करने के लिये उड़ान प्रशिक्षण देती है। एअर इण्डिया लि. की एक सहायक इकाई होटल कारपोरेशन आफ इण्डिया भीतरी उड़ान सेवा प्रदान

करने का कारोबार करती है।

नौवीं योजना की समीक्षा

8.3.222 नौवीं योजना में विभिन्न संगठनों द्वारा किया गया अनुमानित खर्च 6,599.51 करोड़ रुपये (59.4 प्रतिशत) है जबकि 11,112.37 करोड़ रुपये का परिव्यय अनुमोदित था। बजटीय सहायता का और भी कम उपयोग हुआ जो 183.77 करोड़ रुपये (37.1 प्रतिशत) है जबकि अनुमोदित बजट सहायता 495.37 करोड़ रुपये की थी (संलग्नक 8.3.14)।

8.3.223 खर्च कम होने का कारण नागर विमानन सैक्टर के कुछ प्रतिबंध हैं। संसाधनों की कमी तथा इन लाइनों के प्रस्तावित विनिवेश को ध्यान में रखते हुये एअर इंडिया तथा इण्डियन एअर लाइन्स ने अपने बेड़े में वृद्धि नहीं की। यह महसूस किया गया कि कार्यनीतिक / संयुक्त उद्यम भागीदार बेड़े में वृद्धि करने के लिये निवेश के निमित्त अधिक उपयुक्त रहेंगे, वे बाजार की बदलती हुई स्थिति के बारे में अपने प्रत्यक्ष ज्ञान को ध्यान में रखेंगे। ए ए आई ने भी दिल्ली तथा मुम्बई में नए टर्मिनल बनाने की अपनी बड़ी परियोजनाओं को शुरू नहीं किया क्योंकि उन्हें लम्बी अवधि के लिये पट्टे पर देने का प्रस्ताव था। कुछ परियोजनाओं को अन्तिम रूप देने और परियोजनाओं का शुरू करने के लिये अनुमोदन प्राप्त करने में भी कुछ विलम्ब हुआ था। कुछ क्षेत्रों में परियोजनाओं की प्रगति भी धीमी थी विशेष कर उत्तर पूर्वी क्षेत्र में। इसके कारण हैं : स्थानीय कानून व्यवस्था संबंधी समस्याएं, आंध्र गि, पानी, अच्छा स्थल न मिलना, मंजूरी के बाद परियोजनाओं में फेर- बदल तथा ठेकेदारों द्वारा मुकदमेबाजी। पवन हंस हेलीकोप्टरस ने बेड़े में वृद्धि के लिये उपबंध किया परंतु ग्राहकों से पक्की मांग न होने के कारण नए हेलिकाप्टर खरीदे नहीं जा सके।

8.2.224 इन सब बातों के होते हुए नौवीं योजना की अवधि के दौरान भारत में नागर विमानन सैक्टर की अवधि के दौरान कुछ महत्वपूर्ण क्रियाकलाप हैं :

- क) सरकार ने काफी हद तक अपने आपको एअर लाइन्स की वाणिज्यिक प्रक्रियाओं से अलग कर लिया।
- ख) संसाधनों की कमी को पूरा करने और

कुशलता में वृद्धि के लिए सरकार ने निजी सैक्टर की भूमिका में वृद्धि के लिये प्रोत्साहन दिया।

- ग) एअर इण्डिया तथा इण्डियन एअर लाइन्स के विनिवेश की प्रक्रिया शुरू की गई। एअर इण्डिया में सरकारी हिस्से को 60 प्रतिशत तक कम करने का निर्णय लिया गया है, जिसमें से 40 प्रतिशत निजी सैक्टर को दिया जायेगा तथा शेष 20 प्रतिशत कर्मचारियों, वित्त संस्थाओं तथा जनता को दिया जायेगा। तथापि किसी विदेशी एअर लाइन द्वारा कुल इक्विटी का 26 प्रतिशत से अधिक नहीं रखा जायेगा। इण्डियन एअर लाइन्स के मामले में विनिवेश की जाने वाली 51 प्रतिशत इक्विटी में से 26 प्रतिशत अनुकूल भागीदारों को तथा शेष 25 प्रतिशत कर्मचारियों, वित्त संस्थाओं तथा जनता को दिया जायेगा। तथापि विनिवेश की प्रक्रिया में विलम्ब हुआ है।
- घ) दिल्ली, मुम्बई, चैन्नई तथा कोलकाता के वर्तमान हवाई पत्तनों को विश्व श्रेणी का बनाने के लिये, दीर्घकालिक पट्टे पर दे कर उनके ढांचे को पुनः तैयार करने का निर्णय दूसरा मील का पत्थर है। तथापि चार बड़े पत्तनों को पट्टे पर देने के काम में विलम्ब हुआ है। कोची अन्तर्राष्ट्रीय एअर पोर्ट लि. द्वारा कोची के समीप नेडूएम्बेसरी में एक नया वायु पत्तन बनाया गया है। इस कंपनी को केरल सरकार द्वारा प्रमोट किया गया है जिसकी इक्विटी में बहुत से अप्रवासी भारतीय तथा वित्त संस्थाएं भागीदार हैं। ग्रीन फील्ड अंतर्राष्ट्रीय एअर पोर्ट हैदराबाद तथा बंगलौर की इक्विटी में भागीदारी भी शुरू होने वाली है— ए ए आई (13 प्रतिशत) राज्य सरकार (13 प्रतिशत) तथा संयुक्त उद्यम भागीदार (74 प्रतिशत)।
- ङ) वायु पत्तन अवस्थापना, स्वदेशी यात्री

तथा कारगो परिवहन सेवा में सुधार/ उन्नयन पर भी बल दिया गया।

- च) देश में तथा अन्यत्र वर्तमान सुरक्षा की स्थिति को ध्यान में रखते हुये यात्रियों की सुरक्षा के लिये भारतीय वायु पत्तनों पर सुरक्षा कड़ी करने के लिये सरकार ने कई विशेष उपाय किये हैं। दिसम्बर 1999 में इण्डियन एअर लाइन्स उड़ान आई सी – 814 के अपहरण की घटना से निपटने के लिए आकस्मिकता योजना में संशोधन किया जा रहा है।

लगे समय आदि सहित) थोड़ी दूरी की यात्राओं में समय की मामूली बचत ही होती है। इसलिये यह वांछनीय है कि 250— 300 कि. मी. तक की थोड़ी दूरी की यात्राएं रेलवे तथा सड़क परिवहन जैसी अन्य परिवहन प्रणालियों से की जायें जिससे दुर्लभ ऊर्जा संसाधनों का अधिकतम उपयोग हो सके। तथापि कठिन क्षेत्रों अथवा जरूरी पर्यटन गन्तव्य के लिये वायु सेवाएं प्रदान करना जरूरी है। देश के लिये वायु परिवहन नीति के संदर्भ में अंतरमाडल मुद्दों का अधिक प्रभावी ढंग से समाधान करने की आवश्यकता है।

दसवीं योजना में उद्देश्य तथा नीतियां

उद्देश्य

8.3.225 दसवीं योजना में नागर विमानन सैक्टर के विकास का मुख्य उद्देश्य स्वदेशी तथा विदेश व्यापार व पर्यटन की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये विश्व स्तर की अवस्थापना सुविधाएं तथा कुशल, सुरक्षित एवं विश्वसनीय वायु सेवाएं प्रदान करना है। दूर दराज के तथा दुर्गम क्षेत्रों की वायु परिवहन की आवश्यकताओं को पूरा करने के काम को भी प्राथमिकता दी जायेगी।

8.3.226 वायु परिवहन एक प्रतियोगी विकास का क्षेत्र है। इसलिये देश में वायु परिवहन विकास के लक्ष्य को निजी सैक्टर की पहले से कहीं अधिक भागीदारी के माध्यम से प्राप्त किया जायेगा।

नीतिगत ढांचा

आन्तरिक वायु परिवहन

8.3.227 नागर विमानन की गति इसका मुख्य लाभ है विशेषकर लम्बी दूरी तथा कठिन क्षेत्रों की यात्राओं में। तथापि वायु परिवहन में ईंधन बहुत खर्च होता है जिसकी लागत वायु प्रक्रियाओं की लागत का लगभग 25 प्रतिशत बैठती है। अंतरमाडल संदर्भ, परिवहन की अन्य प्रणालियों की मौजूदगी को देखते हुये तथा यात्रा के कुल समय पर विचार करते हुये (शहर से वायु पत्तन पहुंचने, रिपोर्टिंग के समय, उड़ान अवधि, सामान की निकासी में

8.3.228 वायु परिवहन यातायात की मांग काफी समय से 10 मिलियन यात्रियों के आस पास ठहरी हुई हैं। नौवीं योजना के प्रथम वर्ष में नकारात्मक वृद्धि रजिस्टर करने के बाद वृद्धि दर बढ़ी। 2000— 01 में यात्री वृद्धि दर 7.9 प्रतिशत थी और योजना के अन्तिम वर्ष में वृद्धि दर के घटने की संभावना है।

8.3.229 वायु परिवहन की मांग का बढ़ना बहुत से कारकों पर निर्भर करता है जिनमें अर्थ-व्यवस्था में वृद्धि की दर तथा वायु सेवा के वास्तविक मूल्यों में कमी शामिल हैं। एअर लाइनें बहुत कम मुनाफे पर चलती हैं। क्षमता का उपयोग वायु प्रचालकों की विकास क्षमता के निर्धारण का एक अन्य मुख्य कारक बन जाता है। यह सुनिश्चित करने के लिये कि वायु परिवहन अपनी भूमिका अपने प्रतियोगी लाभ के अनुसार निभाये, सैक्टर को प्रभावित करने वाली बाधाओं को दूर करना जरूरी है। नागर विमानन सैक्टर में प्रचालन कुशलता में वृद्धि के लिये, अवस्थापना सुविधाओं में वृद्धि की जाये, विशेषकर अधिक लाभ वाले दौड़ पथों का पूर्ण उपयोग सुनिश्चित करने के लिये। जो अन्य उपाय अपेक्षित थे, उनमें शामिल हैं जहां आय भार दण्ड देखा गया हो, वहां दौड़ पथ का विस्तार, वायु यातायात सेवा (ए टी एस) रुटों को सुदृढ़ करना और उड़ान समय को कम करने के लिये सेटैलाइट आधारित यातायात प्रणाली का उपयोग और एक आधुनिक वायु यातायात प्रबंध प्रणाली के माध्यम से अधिकतम उड़ान स्तरों का आबंटन।

8.3.230 एअर लाइन की लागत में ईंधन का सबसे अधिक हिस्सा है। फिर भी विमानन टरबाइन ईंधन के मूल्य अब आयात समानता आधारों पर हैं, अन्तर प्रचालनों के

लिये लागू दरें अंतर्राष्ट्रीय प्रचालनों से काफी ऊंची दर पर बिक्री कर लगता है जो 20 से 36 प्रतिशत है। अन्तर— वायु परिवहन के लिये ऊंची ए टी एफ लागत से प्रचालन की लागत बढ़ जाती है और इसे उन क्षेत्रों में कमजोर कर देती है जहां परिवहन की अन्य प्रणालियों की तुलना में इसके अधिक लाभ है। इस प्रतिबंध को दूर करने से सैक्टर की वृद्धि की दर को आगे बढ़ाने में मदद मिलेगी।

रूट परिक्षेपण दिशानिर्देश

8.3.231 उत्तर पूर्व तथा अन्य दुर्गम क्षेत्रों में वायु सेवाओं को अधिक प्रभावी बनाने की आवश्यकता है। नागर विमानन मंत्रालय ने रूट परिक्षेपण के दिशा—निर्देश तैयार किये हैं जिसमें अन्य बातों के साथ साथ यह व्यवस्था है कि वायु प्रचालक अपनी नियुक्ति क्षमता का कम से कम 10 प्रतिशत मुख्य मार्गों, श्रेणी 2 के मार्गों पर उड़ान भरें जो उत्तर पूर्व क्षेत्र, जम्मू तथा कश्मीर, अण्डमान तथा निकोबार द्वीपसमूह और लक्ष द्वीप को जोड़ते हैं। दिशा— निर्देशों का लक्ष्य यह सुनिश्चित करना है कि श्रेणी 2 मार्गों पर न्यूनतम वायु उड़ाने उपलब्ध हों। तथापि श्रेणी 2 के मार्ग पर वायु उड़ानों से नुकसान होता है क्योंकि ये उड़ाने छोटी होती हैं। रूट परिक्षेपण दिशा— निर्देशों का अभिप्रायः श्रेणी 2 के मार्गों को होने वाले नुकसान की पूर्ति मुख्य मार्गों की उड़ान से हुये मुनाफे से करना है। अतः सभी एअर लाइनें अपनी कुछ उड़ानें श्रेणी 2 के मार्गों पर भरने के लिये विवश हैं। इन क्षेत्रों में विश्वसनीय वायु सेवाओं को सुनिश्चित करने का अधिक उपयुक्त तरीका सीधी सहायता प्रदान करना है। ऐसी हवाई उड़ानों की मदद के लिये अपेक्षित सहायता की राशि का भुगतान मुख्य मार्गों पर भरी गई उड़ानों के अंशदान के माध्यम से स्थापित की गई निधि से किया जाये और कमी को अन्य साधनों से पूरा किया जाये।

विदेशी इक्विटी भागीदारी

8.3.232 इस समय आंतरिक वायु परिवहन नीति में विदेशी एअर लाइनों को आंतरिक वायु परिवहन के लिये बनाई गई कंपनियों में इक्विटी में भागीदारी से मनाही है। नीति में विदेशी व्यक्तियों/ कंपनियों को आंतरिक वायु परिवहन सेवाओं में 40 प्रतिशत तक की भागीदारी की अनुमति है और अनिवासी भारतीयों (एन आर आई)/ विदेशी निगमित

निकायों (ओ सी बी) को 100 प्रतिशत भागीदारी की अनुमति है। यह नीति उचित नहीं है क्योंकि यह उन्हें विवर्जित करती है जिन्हें वास्तव में एअर लाइन प्रचालनों का अनुभव है और उनकी भागीदारी की अनुमति देती है जिनका एअर लाइन्स के कारोबार में कोई अनुभव नहीं है। आंतरिक उड़ानों के लिये बनाई गई कंपनियों में विदेशी एअर लाइन्स के इक्विटी निवेश से संबंधित मुद्दे पर फिर से विचार करने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त नई प्रौद्योगिकी तथा प्रबंधन विशेषज्ञता को आकर्षित करने के लिये आंतरिक एअर लाइन्स प्रचालनों में विदेशी इक्विटी की सीमा में समग्र वृद्धि के बारे में भी विचार किया जाये।

अंतर्राष्ट्रीय वायु परिवहन

8.3.233 पहले कुछ अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर क्षमता संबंधी प्रतिबंध थे और इससे पर्यटन व व्यापार पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा था। द्विपक्षी वायु सेवा करारों के माध्यम से अंतर्राष्ट्रीय सेवाओं की नियमन अनुसूची की नीति की समीक्षा की आवश्यकता है। नीति की समीक्षा करते समय एक ओर राष्ट्रीय वाहकों के हितों का ध्यान रखना है और दूसरी ओर पर्यटन तथा व्यापार को बढ़ावा देने और यात्रियों की सुविधा पर विचार करना है। एअर इण्डिया तथा इण्डियन एअर लाइन्स द्वारा इंकार कर दिये जाने के बाद आंतरिक निजी वाहकों को भी अंतर्राष्ट्रीय वायु परिवहन द्विपक्षी यातायात अधिकारों का उपयोग करने की अनुमति हो। द्विपक्षी बातचीत के माध्यम से प्राप्त भावी अधिकारों के लिये प्रतियोगी बिडिंग पर विचार किया जाना चाहिये।

विदेशी इक्विटी

8.2.234 वर्तमान अंतर्राष्ट्रीय सेवाओं में विदेशी इक्विटी की सीमा 26 प्रतिशत है। सैक्टर में निवेश को आकर्षित करने के लिये, विदेशी इक्विटी में वृद्धि करने की सम्भावना पर विचार करने की आवश्यकता है।

अंतर्राष्ट्रीय वायु परिवहन चार्टर

8.3.235 वर्तमान में अंतर्राष्ट्रीय वायु कारगो सेवाएं खुले आकाश नीति द्वारा आसित हैं। यह सीमा शुल्क तथा आप्रवजन की सुविधा वाले सभी हवाई पत्तनों के लिये लागू है। आंतरिक कारगो की दुलाई के अतिरिक्त देश के भीतर इन उड़ानों पर कोई रोक नहीं है। कारगो के प्रचालकों को बाजार की स्थिति के अनुसार भाड़ा वसूल करने की स्वतंत्रता है।

8.3.236 अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन को बढ़ावा देने के लिये, विदेशी चार्टर उड़ानों की उदार नीति पर भी विचार किया जा सकता है। सीमा शुल्क/आप्रवजन सुविधाओं वाले सभी हवाई पत्तनों पर चार्टर उड़ानों की अनुमति दी जाये।

अवस्थापना सुविधाएं

8.3.237 कुछ हवाई पत्तनों को छोड़कर, उपलब्ध अवस्थापना सेवाओं का अधिकांश वायु पत्तनों पर पूरा उपयोग नहीं किया जा रहा है। ए ए आई के तहत लगभग 50 प्रतिशत वायु पत्तनों का विभिन्न एअर लाइनों द्वारा उपयोग नहीं किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त, बहुत से वायु पत्तन ऐसे हैं जहां पूरी अवस्थापना उपलब्ध है परन्तु वहां दिन में केवल एक या दो उड़ानें ही भरी जाती हैं, जिससे अवस्थापना का कम उपयोग होता है और साथ ही मानव शक्ति बेकार जाती है। ए ए आई के तहत केवल 9 हवाई पत्तन मुनाफा कमाते हैं। इस बात को ध्यान में रखते हुये सरकार के अनुमोदन के बिना कोई नया हवाई पत्तन न

खोला जाये। जहां नया हवाई पत्तन बनाना जरूरी समझा जाये, निजी सैक्टर की भागीदारी को प्रोत्साहित किया जाये।

8.3.238 हवाई यातायात सेवाओं के उन्नयन तथा आधुनिकीकरण की निरंतर आवश्यकता है। विश्व मानकों के अनुरूप नौवहन तथा निगरानी सुविधाओं का दर्जा बढ़ाने के काम को प्राथमिकता दी जाये। नये बड़े वायुयान पत्तनों के डिजाइनों के बारे में नई पद्धतियों पर विचार किया जाये। स्वचालन तथा कम्प्यूटरीकरण, सामान संहालने की सुविधाओं के यान्त्रिकरण तथा हवाई पुलों की व्यवस्था शुरू करके प्रौद्योगिकी उन्नयन में मैदानी सुविधाएं कवर की जायें।

बड़े वायु पत्तनों को पट्टे पर देना

8.3.239 वर्तमान तथा तैयार हो रहे दोनों प्रकार के वायु पत्तनों के लिये निजी सैक्टर की भागीदारी के लिये वायु-पत्तनों के संगठनात्मक ढांचे के निगमितिकरण की आवश्यकता है। दिल्ली, मुंबई चैन्नई तथा कोलकाता के हवाई पत्तनों को विश्व स्तर का बनाने के लिये उन्हें दीर्घकालिक पट्टे पर देने की प्रक्रिया शुरू की जा चुकी है। इससे इन हवाई पत्तनों पर अवस्थापना तथा सुविधाओं में सुधार करने के लिये निवेश को आकर्षित करने में मदद मिलेगी। ए ए आई अन्य वायु पत्तनों को पट्टे पर दे कर किराये की राशि से उनका विकास कर सकती है। चार बड़े पत्तनों को पट्टे पर देने के संबंध में बहुत से मुद्दे हैं। इनमें पट्टे की शर्तें, कर्मचारियों के हस्तांतरण, लीज़ का भुगतान, हवाई माल भाड़ा निश्चित करना, पूंजीगत खर्च का निश्चयन आदि शामिल हैं जिनका जल्दी से समाधान ढाला जाता है जिससे वृद्धि विकास का काम शुरू किया जा सके। एशियाई देशों में नए विकसित वायु पत्तनों में उपलब्ध सुविधाओं के उपयोग में लाइ गैंगेज पत्तनों में प्रतिशत क्षमता और ए ए आई के एम एस द्वारा सभी पत्तनों के विकास के लिये उपयुक्त मानकों का निर्धारण करना भी जरूरी है।

तालिका 1045 नौवीं योजना में एअर इण्डिया की क्षमता

वर्ष	उपलब्ध क्षमता ए टी के एम एस	उपलब्ध क्षमता ए टी के एम एस	वर्ष	उपलब्ध क्षमता ए टी के एम एस
1997-98	2,293.7	1,453.8	1997-98	2,293.7
1998-99	2,394.3	1,473.6	1998-99	2,394.3
1999-2000	2,238.3	1,456.5	1999-2000	2,238.3
2000-01	2,226.9	1,501.4	2000-01	2,226.9
2001-02 (बजट)	2,436.8		2001-02 (बजट)	2,436.8

ए टी के एम एस = उपलब्ध टन कि. मी.;
मी.;

8.3.240 इस बात पर विचार करते हुये कि बड़े वायु पत्तनों का विकास उन्हें दीर्घकालिक पट्टे पर दे कर किया जायेगा और ए टी के एम एस द्वारा स्वयं टन कि. मी. और एअर लाइनों के निजीकरण की दिशा की ओर प्रगति हो रही है, एक विनियामक ढांचे का होना अनिवार्य है। वायु पत्तना का एक स्वाभाविक एकाधिकार माना जाता है और इस लिये उनके विनियमन

तालिका 8.3.29 :
एअर इंडिया : नौवीं योजना में वित्तीय निष्पादन

(करोड़ रुपये)

वित्तीय पैरामीटर	1997-98	1998-99	1999-2000	2000-01	2001-02 बजट
राजस्व संचालन	3,837.21	4,135.26	4,448.05	4,872.71	5,436.70
खर्च प्रचालन	4,029.84	4,139.84	4,372.00	4,869.61	5,464.40
लाभ / (हानि)	(192.63)	(4.58)	76.05	3.10	(27.70)
कुल राजस्व	4,174.16	4,236.72	4,716.97	5,224.10	5,691.90
कुल खर्च	4,355.17	4,411.20	4,754.60	5,268.50	5,670.40
निवल लाभ / (हानि)	(181.01)	(174.48)	(37.63)	(44.40)	21.50

8.3.243 नौवीं योजना के अवधि के दौरान एअर इण्डिया का वित्तीय निष्पादन तालिका 8.3.29 में दिया गया है।

8.3.244 सरकार एअर इंडिया में अपने हिस्से को उपयुक्त भागीदार को बेचने की प्रक्रिया में है जो प्रबंधन विशेषज्ञता ला सके, वित्त की व्यवस्था कर सके और वायुयान खरीदने की प्रक्रिया में मदद कर सके। 11 सितम्बर 2001 को आतंकवादियों के हमले से अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन की भावी संभावनाओं में अनिश्चितता आ गई है और इसलिये विनिवेश प्रक्रिया में विलम्ब होने की संभावना है।

8.3.245 नुकसान होने के कारण एअर इण्डिया ने नौवीं योजना में लीज को छोड़ कर अपने वायुयान बेड़े में कोई वृद्धि नहीं की। एअर इण्डिया 13 वायुयानों का उपयोग बंद करने और 26 नये वायुयान शुरू करने पर विचार करेगा जिनमें 12 वायुयान कम क्षमता के और अधिक दूरी वाले और 14 कम क्षमता और कम दूरी वाले होंगे। दसवीं योजना के अंत तक बेड़े में 36 वायुयान हो जाने की संभावना है।

8.3.246 एअर इण्डिया अपने मार्किटिंग प्रयासों को तेज करेगी, सर्वोत्तम परिणामों तथा अपने निवल मुनाफे में वृद्धि के लिये अपने उत्पाद तथा ऑन टाईम सेवा में सुधार करेगी। कोड शेयरिंग, सन्धियों द्वारा और मुख्य नेट वर्क पर एअर लाइन के अधिकतम फ्लोट लगा कर लीज पर लिये वायुयान उड़ानों के माध्यम से तथा सन्धियों व मैत्री द्वारा गौण नेटवर्क तैयार करके मार्किट शेयर में वृद्धि के प्रयास भी किये जाएंगे।

इण्डियन एअर लाइन्स लि.

8.3.247 पायलेटों तथा इंजीनियरों के निष्क्रमण तथा निजी क्षेत्र द्वारा व्यापक विस्तार के कारण इण्डियन एअर लाइन्स नौवीं योजना के शुरू के वर्षों में अपने बेड़े का पूरा उपयोग नहीं कर सकी। 1996 में इसकी सहायक एअर लाइन्स ऐलायन्स एअर के शुरू होने के बाद इण्डियन एअर लाइन्स वायुयानों के उपयोग में वृद्धि कर सका। उत्पादकता से जुड़ी प्रोत्साहन स्कीम शुरू होने और 1998 में दो वायुयानों की लीज के कारण बाद के वर्षों में क्षमता में वृद्धि करने में मदद मिली। इण्डियन एअर लाइन्स का वर्तमान मार्किट शेयर 50 प्रतिशत से अधिक होने का अनुमान है।

तालिका 8.3.30
इण्डियन एअर लाइन्स : नौवीं योजना में क्षमता तथा यातायात में हुई वृद्धि

वर्ष	उपलब्ध क्षमता ए टी के एम एस	उपलब्ध क्षमता ए टी के एम एस	वर्ष	यातायात में हुई वृद्धि
1996-97	1,075.0	698.0	1996-97	64.9
1997-98	1,094.1	700.0	1997-98	64.1
1998-99	1122.9	709.1	1998-99	63.1
1999-2000	1120.9	740.3	1999-2000	66.0
2000-01 (प्रोव.)	1153.7	777.3	2000-01 (प्रोव.)	67.4

8.3.249 उत्साही मार्किटिंग पहलों, लागत नियंत्रण उपायों तथा वायुयानों के अधिक उपयोग से इण्डियन एअर लाइन्स ने नौवीं योजना के पहले तीन वर्षों में मुनाफा कमाया। तथापि यह कार्य नीति अधिक समय तक नहीं चली। ए टी एफ

मूल्यों में हुई वृद्धि, विमानों के उतरने तथा उनके संचालन प्रभारों में वृद्धि, बीमा किस्त की दरों में वृद्धि और विदेशी मुद्रा विनियमन दरों के प्रतिकूल असर के कारण 2000-01 में नुकसान हुये। नौवीं योजना में इण्डियन एअर लाइन्स का वित्तीय निष्पादन तालिका 8.3.31 में दिया गया है।

तालिका 8.3.31

इण्डियन एअर लाइन्स : नौवीं योजना में वित्तीय निष्पादन

(करोड़ रुपये)

वित्तीय प्रचालन लागत	1997-98 (वास्तविक)	1998-99 (वास्तविक)	1999-2000 (वास्तविक)	2000-01 (संशो. अनु.)	2001-02 (बज. अनु.)
प्रचालन राजस्व	3,769.20	4,025.74	4,154.48	4,292.95	4,665.63
प्रचालन खर्च	3,507.65	3,726.04	3,950.99	4,390.57	4,874.91
प्रचालन लाभ / (हानि)	261.55	299.70	203.49	(97.62)	(209.28)
कुल राजस्व	3,796.14	4,048.91	4,171.19	4,300.45	4,672.13
कुल व्यय	3,744.07	4,028.15	4,117.92	4,550.57	5,000.41
कर पूर्व निवल लाभ / (हानि)	52.07	20.76	53.27	(250.12)	(328.28)

8.3.250 दसवीं योजना अवधि में आंतरिक वायु यात्री यातायात में औसतन 5 प्रतिशत प्रति वर्ष वृद्धि का अनुमान है। इण्डियन एअर लाइन्स अपने मार्किट शेयर को 55 प्रतिशत के आस पास लाने का लक्ष्य बना रही है।

8.3.251 कम किराये तथा कम दूरी की यात्राएं होने के कारण इंडियन एअर लाइन्स का उत्तर पूर्व तथा अंडमान तथा निकोबार द्वीप समूह में प्रचालन आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद नहीं है। उत्तर पूर्व में वायु यातायात प्रचालन पर डी जी सी ए द्वारा दिसम्बर 1999 में गठित समिति का विचार है कि इस क्षेत्र में औसत किराये, जोष भारत से लगभग 40 प्रतिशत कम हैं। क्षेत्र में अनिवार्य न्यूनतम क्षमता अपेक्षाओं के कारण इण्डियन एअर लाइन्स को उत्तर पूर्व में प्रचालनों पर प्रतिवर्ष लगभग 70 करोड़ रुपये का निवल नुकसान होने का अनुमान है। यदि क्षेत्र में किराये में उपयुक्त वृद्धि कर दी जाये, वायु पत्तन प्रभार घटा दिये जायें और आंतरिक वायु यात्रा में कर आईएटीटी से छूट दे दी जाये तो नुकसान में कमी लाई जा सकती है। एअर लाइन्स प्रचालनों में उत्तर पूर्वी परिषद भी आर्थिक मदद दे सकती

है। ए टी एफ दरों में कमी, लीज किराये पर कर रोकने की छूट तथा मुनाफे में सुधार से सभी एअर लाइनों की वित्तीय स्थिति सुधर सकती है।

8.3.252 1990 के दशक में इंडियन एअर लाइन्स ने अपने अंतर्राष्ट्रीय प्रचालनों को खाड़ी क्षेत्र तथा दक्षिण पूर्व एशिया तक विस्तारित किया। इंडियन एअर लाइन्स अपने वर्तमान अंतर्राष्ट्रीय प्रचालनों को मजबूत करने और इंडियन नेशनल कैरियर्स के मार्किट शेयर में वृद्धि करने के लिये अपने नेटवर्क के विस्तार के अवसरों का लाभ उठाते रहने के प्रयास में हैं।

8.3.253 इंडियन एअर लाइन्स का 2003-04 तक ए - 300 तथा बी 737 के फ्लीट को खत्म करने का प्रस्ताव है। दसवीं योजना में तीन टाइपों के जेट वायुयानों तथा एक टाइप के टर्बो-प्रोप वायुयान को फ्लीट में शामिल करने का विचार है। निवेश को कम करने तथा भावी मार्किट आवश्यकताओं के प्रति लचीलापन प्रदान करने के लिये इंडियन एअर लाइन्स की मध्य-आयु में वायुयान की लीज तथा नये वायुयान की खरीद की मिश्रित नीति पर विचार का प्रस्ताव है।

8.3.254 सरकार ने आंतरिक वायु परिवहन नीति के पेरामीटर के भीतर इंडियन एअर लाइन्स में अपनी 51 प्रतिशत इक्विटी का विनिवेश करने का निर्णय लिया है। विनिवेश प्रक्रिया, विनिवेश मंत्रालय द्वारा की जा रही है।

भारतीय वायु पत्तन प्राधिकरण

8.3.255 ए ए आई देश में सिविल विमान पत्तनों तथा रक्षा वायु पत्तनों पर सिविल विदेशी अंतः क्षेत्र के प्रबंध तथा विकास के लिये जिम्मेदार है। यह भारत में प्रचालित हवाई जहाजों के लिये दिक्-संचालन सुविधाएं प्रदान करने के लिये भी जिम्मेदार है।

8.3.256 ए ए आई नौवीं योजना के दौरान अवस्थापना के उन्नयन तथा संचार सुविधाओं के आधुनिकीकरण और वर्तमान अवस्थापना के बनाये रखने के अपने लक्ष्य को प्राप्त करने में सफल रहा। अंतर्राष्ट्रीय व्यापार

में हुई वृद्धि के साथ चलने तथा निर्यात संवर्धन के लिये भंडारण स्थान, बेहतर निपटान क्षमता और विशेषकर दिल्ली तथा बम्बई वायु पत्तनों पर कारगो परिसरों के विकास द्वारा वायु पत्तन अवस्थापना का उन्नयन किया गया। आगरा, जयपुर, अहमदाबाद वाराणसी, लखनऊ तथा तिरुवनन्तपुरम के निर्यात तथा पर्यटन की संभाव्यता वाले भीतरी प्रवेश के वायु पत्तनों के लिये निवेश भी किये गये। हवाई पट्टियों के विकास तथा संचार सुविधाओं के उन्नयन और उत्तर पूर्व, जम्मू तथा कश्मीर व अंडमान तथा निकोबार द्वीपसमूहों में अन्य प्रकार की अवस्थापना के लिये भारी निवेश किया गया क्योंकि इन क्षेत्रों के लिये निजी निवेश मिलने की संभावना नहीं थी और आर्थिक कारण प्रतिकूल थे। 12 वायु पत्तनों की मोडल वायु पत्तनों के रूप में विकसित किये जाने के लिये पहचान की गई और नवीकरण/ नए टर्मिनल परिसरों का निर्माण, रनवे का विस्तार, संचार सुविधाओं का उन्नयन तथा यात्रियों से जुड़ी सुविधाएं उपलब्ध करने का काम अग्रता के आधार पर शुरू किया

तालिका 8.3.32 भारतीय वायु पत्तन प्राधिकरण : वित्तीय निष्पादन

वित्त वर्ष	1997-98 1998-99 1999-2000 2000-01 2001-02				
	(करोड़ रुपये)				
राजस्व	1,279.64	1,591.27	1,691.28	1,873.44	2,148.88
व्यय	963.45	1,255.49	1,346.55	1,514.36	1,740.26
कर पूर्व निवल लाभ/ (हानि)	316.19	335.78	344.73	359.08	408.62
कर का उपबन्ध	120.05	127.37	133.35	145.00	157.32
कर के पश्चात् लाभ	196.14	208.41	211.38	214.08	251.30

8.3.258 दसवीं योजना के दौरान उन्नयन, वायु पत्तन अवस्थापना के आधुनिकीकरण तथा वायु पत्तनों पर सुरक्षा प्रबंधों को मजबूत करने पर जोर दिया जायेगा। लगभग सभी अंतर्राष्ट्रीय वायु पत्तनों पर क्षमता की कमी पड़ रही है जिससे संकुलता बढ़ रही है। राष्ट्रीय वायु पत्तनों पर सेवाओं तथा सुविधाओं को बढ़ावा देने की आवश्यकता है जिससे वे अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप हो सकें। इस लिये सरकार ने ए ए आई के चार बड़े वायु पत्तनों के ढांचे को दीर्घकालिक पट्टे के माध्यम से फिर से तैयार करने का निर्णय किया है। पट्टाधारियों को अल्प अवधि में विशिष्ट

उन्नयन कार्य करने होंगे और बाद में पट्टाधारियों को न्यूनतम पूर्व-अभिज्ञात निष्पादन तथा नियोजन मानकों का पालन करना होगा। इस बात को ध्यान में रखते हुये यह निर्णय किया गया है कि पट्टाधारियों द्वारा दिल्ली तथा मुम्बई टर्मिनल पर बड़े उन्नयन कार्य किये जायेंगे। इसके अतिरिक्त दौड़ पथों, अतिरिक्त टैक्सी पथों तथा वायुयान पत्तन पर वायुयान खड़े करने के स्थानों के उन्नयन का कार्यक्रम दसवीं योजना के दौरान शुरू किया जायेगा। सुरक्षा तथा क्षमता उपयोग के समग्र हित में वायु यातायात प्रबंध प्रणाली में सुधार के लिये सभी वायु पत्तनों पर संचार तथा परिवहन सुविध

गाओं के आधुनिकीकरण तथा उन्नयन का कार्य शुरू किया जायेगा।

87.3.259 स्वचालन तथा कम्प्यूटरीकरण, मोबाइल जांच काउंटर्स की शुरूआत, आप्रवास सुधार, जांचों, कारगो टर्मिनलों में यांत्रिकरण, उड़ानों को इकट्ठा करने में कमी तथा प्रचालन व रखरखाव सुविधा को ठेके पर देने संबंधी काम शुरू किये जायेंगे जिससे यात्री सामान तथा कारगो निपटान का काम गीघ्रता से और कुशलतापूर्वक हो सके। दूरी पर स्थित यात्री टर्मिनलों को भीतरी गलियारों द्वारा जोड़ा जायेगा।

पवन हंस हेलीकाप्टर्स लि.

8.3.260 पवन हंस हेलीकाप्टर्स लि. तेल सैक्टर को हेलीकाप्टर समर्थक सेवाएं प्रदान करता है। तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम (ओ एन जी सी) इसका सबसे बड़ा ग्राहक रहा है। ओ एन जी सी के साथ प्रचालन बनाये रखने का प्रयास किया जायेगा। वर्तमान में पवन हंस राज्य सरकारों, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के लिये काम करता है, तीर्थ यात्रियों के लिये परिवहन सेवाएं प्रदान करता है, पाइप लाइनों की निगरानी आदि करता है। दसवीं योजना के दौरान इसकी सेवाएं पावर सैक्टर, जोखिम भरे खेलों, पर्यटक चार्टर्स, नगर के भीतर परिवहन आंतरिक सैक्टर में नए काम के रूप में अरूणाचल प्रदेश के लिये कारगो तक बढ़ाई जायेगी। इसकी विस्तार योजनाओं के लिये इसके ग्राहक आधार को मजबूत करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय मार्किटों, विशेष कर पड़ोसी देशों में मार्किटों का लाभ उठाने के लिये भी प्रयास किये जायेंगे। इस समय पवन हंस भारत में वाणिज्यिक हेलिकाप्टर प्रचालकों में मुख्य हिस्सेदार है।

8.3.261 व्यापारिक हेलीकाप्टरस खंड में निजी सैक्टर का विकास अभी तक छुट-पुट तथा आकस्मिक चार्टर्स, जिनमें सामूहिक यात्रा तथा चुनाव कार्य शामिल हैं तक सीमित रहा है। ऊंची लागत के कारण, निजी क्षेत्र अभी तक इस क्षेत्र की ओर आकर्षित नहीं हुआ है।

8.3.262 पवन हंस का अपने बेड़े का विस्तार करने और पुराने मध्यम हेलीकाप्टर बेड़े को बदलने का प्रस्ताव है। विस्तार योजना में बड़े, मध्यम आकार के तथा छोटे हेलीकाप्टर शामिल हैं।

सिविल विमानन सुरक्षा ब्यूरो

8.3.263 सिविल विमानन सुरक्षा ब्यूरो वायु पत्तनों पर पर्याप्त सुरक्षा प्रबंध सुनिश्चित करने के लिये जिम्मेदार है। यह समय समय पर राज्य/ संघ शासित क्षेत्र की पुलिस, वायु पत्तन प्राधिकारियों तथा वायुयान चालकों को अपहरण तथा अन्य आतंकवादी गतिविधियों से निपटने के उपायों और वायु पत्तनों पर सुरक्षा सुनिश्चित करने के बारे में अनुदेश तथा दिशा-निर्देश जारी करता है। अंतर्राष्ट्रीय आतंकवादियों की धमकियों का जायजा लेने के लिये अंतर्राष्ट्रीय एजेंसियों से घनिष्ठ संपर्क भी रखता है।

8.2.264 हाल ही में आतंकवादी घटनाओं में वृद्धि तथा वायुयानों के अपहरण से एअर लाइनों के प्रचालनों में सुरक्षा अधिक महत्व का मामला हो गया है। यह महसूस किया जाता है कि वायु प्रचालनों में सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिये सिविल विमानन सुरक्षा ब्यूरो संगठन को उपयुक्त रूप से सुदृढ़ करना अनिवार्य हो गया है। दसवीं योजना में सिविल विमानन सुरक्षा ब्यूरो के वर्तमान ढांचे की व्यापक जांच की जायेगी तथा संगठन के ढांचे में उपयुक्त परिवर्तन किये जाएंगे जिससे विमानन सैक्टर में आतंकवादियों की बढ़ती हुई चुनौतियों से निपटा जा सके। यह भी प्रस्ताव है कि सिविल विमानन सुरक्षा ब्यूरो के ढांचे में बदलाव के लिये मौजूदा चार बड़े अंतर्राष्ट्रीय वायु पत्तनों के साथ पांच नये क्षेत्रीय कार्यालय जोड़ दिये जायें, आठ अधिक संवेदनशील वायु पत्तनों पर कुत्तों के दस्ते लगाये जायें तथा सात उच्च संवेदनशील वायु पत्तनों पर बम का पता लगाने और उन्हें नष्ट करने वाले दस्ते लगाये जाएं, साथ ही पता लगाये गये 14 उच्च संवेदनशील और 33 संवेदनशील इवाई पत्तनों पर अतिरिक्त सुरक्षा उपकरण तथा प्रणालियां लगाई जायें। स्मार्ट कार्ड प्रवेश नियंत्रण डेटा आधारित प्रबंध प्रणाली, बायोमेट्रिक यात्री प्रोफाइलिंग प्रणाली भी शुरू करने का प्रस्ताव है। व्यय सुधार आयोग की बम की जांच तथा नष्ट करने वाले दस्ते तथा कुत्ता दस्ते को केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सी आई एम एफ) में स्थानांतरित करने की सिफारिश की जांच की जा रही है।

इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी

8.3.265 इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी नागर विमानन मंत्रालय के अधीन स्वशासी निकाय है जो वाणिज्यिक विमान चालकों को प्रशिक्षण प्रदान करती है। दसवीं योजना के दौरान आरम्भिक वायुयान खरीदने का प्रस्ताव है। उपकरण तथा वाहनों की खरीद के अलावा कुछ सिविल कार्यभी शुरू किये जायेंगे

भारतीय एरो क्लब

8.3.266 भारतीय एरो क्लब 1927 में स्थापित की गई थी। इसका उद्देश्य युवाओं में विमानन के प्रति रुचि उत्पन्न करना और उन्हें शुरू से प्रशिक्षण देना है। प्रशिक्षण के बाद वे पॉयलट तथा वायुयान अनुसंधान इंजीनियर बन सकते हैं। शुरू में दिल्ली, मुंबई, कोलकाता तथा इलाहाबाद में उड़ान क्लब बनाए गये थे। इस समय देश में अधिकतर राज्यों में भारतीय एरो क्लब सदस्य उड़ान क्लब हैं।

8.3.267 भारतीय एरो क्लब, सभी उड़ान क्लबों ग्लाइडिंग क्लबों तथा अन्य हवाई खेल संगठनों का शिखर निकाय है जो पावर उड़ान, ग्लाइडिंग, गुब्बारा उड़ान, गगन गोताखोरी, हंग ग्लाइडिंग, माइक्रो हल्की उड़ान, पेरासेलिंग, एरो माडलिंग में संलग्न हैं। यह खेल संघ भी है जिसे युवा मामलों तथा खेल मंत्रालय से मान्यता प्राप्त है।

8.3.268 यह एक स्वसमर्थित संगठन है। क्लब ने दिल्ली के समीप एक एरो खेल गांव स्थापित करने का प्रस्ताव किया है। भूमि खरीदने तथा भवन के निर्माण आदि के लिये बजटीय सहायता की आवश्यकता होगी।

भारतीय होटल निगम

8.3.269 भारतीय होटल निगम, एअर इंडिया का सहायक निगम है। नौवीं योजना में इसमें घाटा रहा विशेष कर कम कमरे किराये पर उठने के कारण। विनिवेश आयोग की सिफारिशों के आधार पर भारतीय होटल निगम के होटलों में विनिवेश किया जाता है। विनिवेश मंत्रालय द्वारा विनिवेश प्रक्रिया की जा रही है। 11 मार्च 2002 को मैसर्स ट्यूलिप हास्पीटैलिटी सेवाएं लि. से सेंटूर, जुहू, मुंबई बेचने के लिये करार किया

गया। 26 मार्च को राजगीर में इंडो होकी लि. मैसर्स इम्पेक ट्रेवल्स प्रा. लि. को बेच दिया गया। सेंटूर होटल दिल्ली के मामले में विनिवेश पर मंत्रीमंडल समिति ने अधिक राशि प्राप्त करने के उद्देश्य से साधनों का उपयोग करते हुये फिर से बिडे मंगवाने का निर्देश दिया है।

नाकर विमानन महानिदेशालय

8.3.270 नागर विमानन महानिदेशालय की देश में वायुयान प्रचालनों में गुणवत्ता तथा सुरक्षा सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी है। अंतर्राष्ट्रीय सिविल विमानन संगठन (आई सी ए ओ) के तहत कोआपरेटिव डेवलेपमेंट ऑफ आपरेशनल सेफ्टी एंड एयरवर्दीनेस के अधिनौवीं योजना में शुरू किये गये प्रशिक्षण कार्यक्रम दसवीं योजना में भी जारी रखे जाएंगे। एक यूरो-भारतीय परियोजना के अन्य कार्यक्रम भी शुरू किया जायेगा। नागर विमानन महानिदेशालय के अधिकारियों के गहन उन्नत प्रशिक्षण के माध्यम से विनियामक नियंत्रण को आगे बढ़ाने पर जोर दिया जायेगा।

दसवीं योजना के लिए परिव्यय

8.3.271 केन्द्रीय सैक्टर में नागर विमानन के लिये दसवीं योजना में 12,928 करोड़ रुपये का परिव्यय है इसमें 400 करोड़ रुपये की बजटीय सहायता तथा आई ई बी आर के 12,528 करोड़ रुपये शामिल है।

भावी मार्ग

- इंडियन एअर लाइन्स तथा एअर इंडिया में सरकारी इक्विटी की विनिवेश प्रक्रिया को तेज करना।
- नई प्रौद्योगिकी तथा प्रबंध विशेषज्ञता के लिये आंतरिक तथा विदेशी - दोनों कैरियरस में विदेशी इक्विटी का हिस्सा बढ़ाने पर विचार करना।
- आंतरिक वायु परिवहन के लिये बनाई गई कंपनी में विदेशी एअर लाइनों द्वारा इक्विटी भागीदारी पर लगी रोक पर पुनर्विचार।
- विश्व स्तर के वायु पत्तन बनाने के लिये नगर बड़े वायु पत्तनों को दीर्घकालिक पट्टे पर देने की प्रक्रिया को तेज करना।

परिवहन सैक्टर का पार्श्व चित्र

क्र. सं.	मं	इकाई	1950-	1960-	1970-	1980-	1980-	1990-	1991-	1995-	1996-	1997-	1998-	99-	2000
			51	61	71	81	91	92	96	97	98	99	99	2000	
6	नागरविमानन														
6.1	इण्डियन एयरलाइन्स														
क	उपलब्ध टन कि. मी.	मिलियन	अनु	113	208	663	927	1090	1046	1075	1094	1123	1121		
ख	राजस्व टन कि. मी.	मिलियन	अनु	83	161	420	699	761	723	698	701	709	740		
6.2	एअर इण्डिया														
क	उपलब्ध टन कि. मी.	मिलियन	अनु	अनु	515	1623	2260	1973	2610	2452	2294	2394	2238		
ख	राजस्व टन कि. मी.	मिलियन	अनु	अनु	275	980	1381	1149	1619	1485	1454	1474	1457		
6.3	विमान पतनों व सिविल एन्कलेवों की संख्या	संख्या	अनु	अनु	अनु	84	117	117	120	120	120	122	122		
7	अन्तः स्थलीय जल परिवहन														
7.1	नौवहन जल पथों की लम्बाई	कि. मी.	14544	14544	14544	14544	14544	14544	14544	14544	14646	14646	14646	14646	14646

राष्ट्रीय राजमार्ग की लम्बाई में योजनावार वृद्धि

अवधि	बढ़ाई गई लम्बाई कि. मी. में	कुल लम्बाई कि. मी. में
1.4.1947 को		21,440
प्रथम योजना पूर्व (1947-1951)	815	22,255
प्रथम योजना (1951-1956)	—	22,255
द्वितीय योजना (1956-1961)	1,514	23,769
तृतीय योजना (1961-1966)	179	23,948
मध्यावधि (1966-1969)	52	24,000
चौथी योजना (1969-1974)	4,819	28,819
पांचवी योजना (1974-1978)	158	28,977
मध्यावधि (1978-1980)	46	29,023
छठी योजना (1980-1985)	2,687	31,710
सातवी योजना (1985-1990)	1,902	33,612
मध्यावधि (1990-1992)	77	33,689
आठवी योजना (1992-1997)	609	34,298
नौवीं योजना (1997- 2002)		
1997-1998	4,219	38,517
1998-1999	11,068	49,585
1999-2000	2,425	52,010
2000-2001	5,727	57,737
2001-2002	375	58,112

स्कीम	अवधि 2002-2007 यूनिट / कि. मी. / संख्या
क चार लेनें / छः लेनें	800 कि. मी.
ख दो लेनों में खैड़ा करना	4,000 कि. मी.
ग मजबूत करना	2,000 कि. मी.
घ सवारी गुणवत्ता का सुधार (आई आर क्यू पी)	10,000 कि. मी.
ङ उप मार्ग	25 संख्या
च पुलों का निर्माण	100 संख्या
छ पुलों का सुधार	200 संख्या
ज आर ओ बी / आर यू बी का निर्माण	—
झ पथ सुविधाएं सड़क सुरक्षा तथा विविध	—
ञ एक्सप्रेस वे (भूमि अधिग्रहण)	1,000 कि. मी.
ट रा. रा. नेटवर्क का विस्तार	2,000 कि. मी.
कुल	
अन्य	
द बी आर डी वी योजना	
सकल योग	

परिव्यय तथा खर्च – सड़क परिवहन

(करोड़ रुपये)

स्कीम	नौवी योजना	
	परिव्यय	खर्च
1 एस आर टी सी को पूंजीगत अंशदान	8.63	7.15
2 सड़क सुरक्षा तथा कार्यक्रम	37.42	29.31
सड़क सुरक्षा सैल	0.75	0.73
प्रचार उपाय	8.67	9.17
अनुदान	3.00	1.68
प्रदूषण जांच उपकरण	6.00	3.44
सड़क सुरक्षा उपकरण	4.00	0.98
राष्ट्रीय राजमार्ग / गश्त	15.00	13.09
3 प्रशिक्षण तथा कम्प्यूटर प्रणाली	4.45	2.94
सड़क सुरक्षा राष्ट्रीय संस्थान	2.00	1.10
असंगठित सैक्टर में ड्राइवरों का प्रशिक्षण	0.75	0.85
प्रशिक्षण कार्यक्रम (एच आर डी)	0.50	0.55
कम्प्यूटर प्रणाली	1.20	0.80
4 अनुसंधान विकास	1.15	0.10
5 सी आई आर टी, पूणे को मजबूत बनाना	4.65	1.40
6 विविध अध्ययनों सहित	3.70	1.88
परिवहन अध्ययन	1.50	0.86
डाटा संग्रहण	0.50	0.29
राष्ट्रीय डाटा बेस नेटवर्क	0.95	0.10
मसेटर वाहनों का प्रदूषण नियंत्रण	0.75	0.63
ऊर्जा संरक्षण	0.00	0.00
कुल	60.00	42.78

राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों का राज्य वार भौतिक निष्पादन (2001-02)
(अनन्तिम अनुमान)

एस आर टी यू का नाम	बसों द्वारा वाहन उत्पादकता रास्ते में इस्तेमाल किया किया गया फ्लीट प्रतिशत	राजस्व अर्जन कि. मी. प्रति बस प्रति दिन	प्रचालित फ्लीट पर बस स्टाफ अनुपात	उत्पादकता राजस्व अर्जन कि. मी. प्रति कामगार प्रति दिन	ईंधन कुशलता कि. मी. प्रति लि.
आंध्र प्रदेश	99	315	6.8	44	5.07
अरुणाचल प्रदेश	68	136	5.2	23.9	2.94
असम	51	96	31.0	6	4.0
बिहार	12	29	29.4	8.3	4.1
डी टी सी (दिल्ली)	80	183	10.4	34.7	3.85
गोआ (कदम्बा)	77	203	6.7	40	4.2
गुजरात	88	327	7.0	51.7	5.3
हरियाणा	95	308	6.0	54.4	4.44
हिमाचल प्रदेश	97	222	5.4	42.1	3.52
जम्मू और कश्मीर	65	76	4.1	17.9	3.9
कर्नाटक					
के एस आर टी सी	95	341	5.7	59	4.83
एन डब्ल्यू के आर टी सी	95	333	6.0	52.5	5.01
बी एम टी सी	97	217	5.7	38.2	4.46
एन ई के आर टी सी	92	325	5.5	53.7	4.87
केरल	80	273	7.0	45	4.0
मध्य प्रदेश	81	227	6.0	35.5	4.1
महाराष्ट्र	94	292	6.8	44	4.67
मणिपुर	10	6	17.0	31	3.5
मेघालय	39	60	17.1	9.1	3.5
मिजोरम	54	60	5.0	6.2	3.15
नागालैंड	63	63	11.7	13.1	3.5
उड़ीसा	32	253	7.7	37	4.1
पंजाब रोडवेस	84	222	4.2	46.4	4.25
पेपसू आर टी सी	95	262	5.0	52.2	4.37
राजस्थान	92	310	6.1	58.2	4.85
सिक्किम	80	61	3.2	18.8	3.25
तमिल नाडु	92	376	8.0	50.1	4.29
त्रिपुरा	50	81	18.2	8.9	3.55
उत्तर प्रदेश	93	266	6.2	41.6	4.85
कलकत्ता एस टी सी	70	133	11.3	16.9	3.55
प. बंगाल एस टी सी	65	158	10.5	24.2	3.9
द. बंगाल एस टी सी	74	193	7.9	33.2	3.85
अखिल भारत औसत	90	290	7.2	45.4	4.61

**सरकारी वित्त पोषण के माध्यम से
नौवीं योजना में गुरु की गई क्षमतावृद्धि स्कीमों का ब्यौरा**

क्र. सं.	स्कीम का नाम	नौवीं योजना में क्षमता में की गई वृद्धियां (एम टी में)
1	कांडला में तीसरा तेल घाट	2.00
2	कांडला पर आठवां कारगो बर्थ	0.60
3	हल्दिया पर बर्थ सं. 11 औश्र बार्ज टर्मिनल का निर्माण	1.30
4	विशाखापटनम पोर्ट ट्रस्ट पर बहु-उद्देश्य बर्थ	1.00
5	न्यू मंगलौर पर वास्तविक घाट	3.50
6	टूटीकोरिन पोर्ट ट्रस्ट पर थिथला जल बर्थ	0.25
7	मोरमुगाव पत्तन पर बर्थ नं. 10 तथा 11 के मार्ग स्थल को गहरा करना	0.80
8	इल्दिया पर तीसरा तेल घाट	6.00
9	पारादीप पर दूसरा बहु- उद्देशीय बर्थ	1.00
10	टूटीकोरिन में केपिटल ड्रेजिंग	2.95
11	पारादीप पर पश्चिमी घाट	0.60
12	चेन्नई पत्तन पर 20 एम टी के 3 क्रेन	1.00
13	हल्दिया पर बहु- उद्देश्य बर्थ	1.50
14	विजाग पर एल पी जी बर्थ का निर्माण	1.00
15	एन्नौर में तीसरे पत्तन का निर्माण	16.00
16	मारमुगाव पोर्ट ट्रस्ट पर लौह अयस्क के निपटान के काम में सुधार	0.50
17	मुम्बई में उप जहाजी पाइप लाइनों को बदलना	7.00
18	कांडला पर चौथा तेल पाट	2.00
19	जे एन पी पर फर्टिलाइजर बर्थों को 2.9 एम टी से घटा कर 1.5 एम टी करना(-)	1.40
20	हल्दिया पर बर्थ बहु-उद्देश्य बर्थ नं. 12 का निर्माण	0.40
21	पारादीप पत्तन पर यान्त्रिक त कोयला कार्य सुविधाओं का स जन	20.0
22	परादीप पत्तन पर तेल बर्थ का निर्माण	6.0
23	परादीप पत्तन के पश्चिमी घाट का निर्माण (शेष क्षमता)	1.4
24	विशाखापटनम पोर्ट ट्रस्ट पर दूसरी बहु- उद्देश्य बर्थ का निर्माण	0.7
25	चेन्नई पत्तन पर कंटेनर टर्मिनल का आगे विस्तार	0.5
26	टूटीकोरिन पत्तन पर बर्थ नं. 8 का निर्माण	1.50
27	एन एम पी टी पर एम आर पी एल के विस्तार के लिए पत्तन सुविधाएं (शेष क्षमता)	5.20
28	न्यू मंगलौर पर बहु- उद्देश्य बर्थ का निर्माण	3.00
29	जे. एन पोर्ट पत्तन पर थिथला जल बर्थ का निर्माण	1.20
30	कोचीन पत्तन के बहु- उद्देश्य बर्थ के रूप में बी पी टी का निर्माण	0.50
31	वर्धित उत्पादकता आदि के कारण बड़े पत्तनों के परामर्श से पत्तन की क्षमताओं का पुनर्मूल्यांकन	4.35
	योग	92.35

**बी ओ टी / केप्टिव उपभोक्ता के माध्यम से नौवीं योजना में पूरी की गई /
पूरी की जाने वाली क्षमता वृद्धिकरण स्कीम के विवरण**

क्र. सं.	योजना का नाम	नौवीं योजना में क्षमता वृद्धिकरण (एम टी में)
1.	जे एन पी टी (पी एंड ओ पत्तन) पर नया कंटेनर टर्मिनल	7.80
2.	टूटी कोरिन पत्तन (पी एस ए) पर कंटेनर टर्मिनल	1.80
3.	कांडला पत्तन पर आई एफ एफ सी ओ बर्थ	2.00
4.	कांडला पत्तन पर आई ओ सी का दूसरा एस बी एू सिंगल मूरिंग	10.00
5.	कांडला पत्तन पर केप्टिव आई ओ सी जे टी	2.00
6.	पारादीप पत्तन पर केप्टिव आई ओसी जे टी	0.70
7.	जे एन पी टी पर केप्टिव बी पी सी एल बर्थ	5.50
	कुल (ए)	29.80
	उत्पादकता सुधार उपाए	
1.	फर्टिलाइजर बर्थ (ओसवाल) पारादीप	0.55
2.	जे एन पी टी पर कंटेनर टर्मिनल (एन एस सी आई सी टी)	1.20
3.	टी पी टी पर कंटेनर टर्मिनल (पी एस ए – एस आई सी ए एल)	0.95
	कुल (ख)	2.70
	सकल योग (क + ख)	32.50

नौवीं योजना – परिव्यय तथा खर्च – पत्तन

(करोड़ रुपये)

पत्तन	नौवीं योजना का परि- ब्यय	97-98 परि- ब्यय	97-98 खर्च	98-99 परि- ब्यय	98-99 खर्च	99-00 परिव्यय	99-00 खर्च	00-01 परि- ब्यय	00-01 संभावि	01-02 ब्यय
केलकाता	50	13.45	6.04	7.99	11.04	7.9	12.08	5.04	5.41	2.36
हल्दिया	200	26.27	22.07	22	50.32	22	70.2	59.76	46.22	9.30
आर आर/ एस बी आर स्कीमें	295	5.5		0.11		0.1	0	214.34	0.05	7.11
कुल	545	45.22	28.11	30.1	61.36	30	82.28	279.14	57.68	18.77
मुम्बई	1208	156.24	75.61	110.9	52.46	223.1	211.21	217.99	114.02	70.04
जे एन पी टी	700	94.86	106.75	70.5	21.16	50	50.51	101.70	30.79	22.14
चेन्नई	1500	228.38	123.1	170	225.86	379	302.1	228.50	199.37	130.00
कोची	380	16.21	10.04	10	19.93	20	22.76	26.00	13.81	10.82
विशाखापटनम	900	70.5	55.29	50	51.3	51.8	91.25	138.4	104.97	61.19
कांडला	560	85.08	50.9	65.5	50.19	71.8	63.38	109.93	41.25	48.00
मोर मुगाव	360	15.42	7.78	15	31.05	30	25.5	50.21	30.85	27.76
पारादीप	1200	224.84	117.62	120	199.73	344	235.96	275.52	130.38	60.00
न्यू मंगलौर	640	31.44	20.58	30	14.81	44	44.55	90	88.75	36.65
टूटीकोरिन	550	34.18	16.07	55	48.36	170	194.38	72.6	15.94	32.06
बड़े पत्तन (ए)	8543	1002.37	611.85	727	776.21	1413.7	1323.88	1589.99	821.81	517.43
डी सी आई	695	299.85	75.98	190	96.74	150	115.91	317	265.67	71.79
ए एल एच डब्ल्यू	125	27.3	16.66	30	26.04	30	29.59	42.3	34.76	34.10
एम पी एस ओ	15	1.7	0	1.5	1.11	1.75	1.75	1.23	0.90	0.12
छोटे पत्तन	30	3	0.37	0.5	0	3	0.03	1	0.05	0.05
विविध मद	20	8	2.34	5	2.98	5.25	4.18	5.65	3.21	3.41
अन्य (ख)	885	339.85	95.35	227	126.87	190	151.46	367.18	304.59	109.47
कुल (क+ख)	9428	1342.22	707.2	954	903.08	1603.7	1475.34	1957.17	1126.40	626.90
एन्नौर पत्तन लि.									0.00	0.00
सर्वेक्षण जहाज	262	30	30	30	84.77	20	20	50	25.00	35.53
सकल योग	9690	1372.22	737.2	984	987.85	1623.7	1495.34	2007.17	1151.40	662.43

आर आर = नदी नियंत्रण एस बी आर – जहाज निर्माण तथा मरम्मत

अनुमोदित निजी सैक्टर / कोस्टिव पत्तन परियोजनाएं

क्र. सं.	परियोजना का नाम	पत्तन का नाम	क्षमता (टन)	परियोजना लागत (करोड़ रु.)	परियोजना की स्थिति	
1.	कंटेनर टर्मिनल गया था, आस्ट्रेलिया के नेत त्व में एक संघ है।	जवाहर लाल नेहरू	7.20	800	1997 में एम एस आई सी टी द्वारा कंटेनर टर्मिनल का विकास किया जा रहा है।	
2.	सरल कारगो बर्थ कम प्रगति हुई है। 99 प्रतिशत कार्य पूरा हो गया है। हो चुका है और पीघ ही चालू होने की संभावना है।	जवाहर लाल नेहरू	5.50	200	परियोजना का कार्य बी पी सी एल/एल ओ पी लि. द्वारा किया जा रहा है। परियोजना में अपेक्षा से टर्मिनल लगभग पूरा	
3.	पांचवा तोप घाट	कांडला	2.00	21.5	घाट 30 अप्रैल 1998 को चालू हुआ।	
4.	तेल घाट बनाने का काम हुआ।	कांडला	2.00	20.7	भारतीय तेल निगम को दिया गया। घाट 1 मार्च 2001 को चालू हुआ।	
5.	भारतीय तेल निगम को दिया गया तेल घाट मैसर्स एच पी सी एल चुका है। को दिया गया	कांडला	कांडला	1.50	18.0	यह वास्तविक घाट है जो अब चालू हो
6.	तेल घाट तथा इससे जुड़ी मिलने के कारण सुविधाएं परिद्वार	(कांडला)	15.00	565	परियोजना इस्सार लि. को दी गई तथा पर्यावरणिक अनुमति न उनकी हुई है।	
7.	कंटेनर टर्मिनल प्रचालन हो रहा न्यूनतम आद्योपन्ति की रायल्टी ले	दूटीकोरिन	3.60	100	टर्मिनल 21 दिसम्बर 1999 को चालू किया गया था और अब इसका है चौथे वर्षके लिए (15 जुलाई 2001 से 1400 लाई 2002 तक) 2,28,000 टी ई यू थी। पत्तन ने बी ओ टी प्रचालक से पिछले वर्षों ली है।	
8.	कोस्टिव कोल बर्थ	एस ई पी सी को	दूटीकोरिन	1.50	250	परियोजना 28 अगस्त 1999 को एस ई जी

अनुमोदित निजी सैक्टर / केप्टिव पत्तन परियोजनाएं

क्र. सं.	परियोजना का नाम	पत्तन का नाम	क्षमता (टन)	परियोजना लागत (करोड़ रु.)	परियोजना की स्थिति
17.	न्यू मंगलौर पर बी ओ टी पर विचार किया	न्यू मंगलौर	5.0	250	न्यू मंगलौर पत्तन न्यास द्वारा बी ओ टी आधार पर दो कोयला बर्थों का निर्माण किया गया, एक पर निविदा आदि
	दूसरे केप्टिव उपभोक्ता आधार पर। प्राप्त एक				निविदा को अस्वीकार कर दिया गया है। क्योंकि यह वित्तीय दृष्टि
	से आकर्ष नहीं था।				दूसरा बर्थ केप्टिव उपभोक्ता आधार पर था नामांकन पर यह मैसर्स
	नागार्जुन पावर				कार्पोरेशन लि. (एन पी सी एल) को दिया गया। सरकार ने एन एम
	पी टी तथा एन पी				सी एल के बीच समझौता पायन का अनुमोदन कर दिया गया है।
	जहाजरानी की				मंत्रालय द्वारा सुझाये गये कुछ परिवर्तन इसकी शर्तों के बारे में किये
	जाने हैं जो रायल्टी				प्रभार में और अप फ्रंट में संशोधन करने, भुगतान संशोधन के बारे में
	हैं। उन्होंने				कर्नाटक पावर थर्मल कार्पोरेशन लि. के साथ मामला उठाया है। उन्होंने
	सरकार द्वारा				के पी टी सी एल के साथ हस्ताक्षरित पावर क्रय करारनामे को पीछे
	स्वीकृति दिये जाने				के बारे में उच्च न्यायालय में याचिका दायर की है। माननीय उच्च
	न्यायालय ने अपने				निर्णय में सरकार को निवेश दिया गया है कि वह 8 सप्ताह के भीतर

पी पी ए की

ने उच्च न्यायालय

में पुनरीक्षण याचिका दायर की है।

वित्तीय समापन जैसे ई पी सी ठेके ईंधन आपूर्ति ठेके आदि को

अन्तिम रूप देने आदि

निजी सैक्टर पत्तन परियोजनाएं विचाराधीन अथवा बिड आमंत्रित

क्र. सं.	परियोजना	पत्तन का नाम	क्षमता (एम टी)	परियोजना लागत (करोड़ रु.)	परियोजना की स्थिति
1.	गोवर्धन टर्मिनल का विकास तथा जवाहर अंतरण टर्मिनल		कोची पत्तन	5.00	600 केवल एक बिड पी एण्ड ओ पत्तन से पत्तन न्यास बोर्ड ने प्रस्ताव का अनुमोदन है। मामले पर मंत्रालय में विचार किया जा रहा है।
2.	जवाहर सामायिक टर्मिनल	जवाहर लाल नेहरू पत्तन	15.00	2,000	पत्तन द्वारा हाल में किं गसे बाजार अध चलता है कि यातायात उससे काफी कम परामर्शदाता ने 1993-94 में अनुमान पत्तन की परियोजना की इसके वर्तमान समीक्षा करने की योजना है। पत्तन को ई प्राप्त होगया है जिसे अन्तिम रूप दिया जा रहा है।
3.	बी ओ टी आधार पर चार कंटेनर टर्मिनलों का विकास, रख रखाव, प्रबंधन	मुम्बई पत्तन	5.00 लाख	287	तार्तो को शिथिल करके नये टेंडर मांगे जथा बिडें 28 दिसम्बर 2001 को खोली गई हैं।
4.	दूसरे तरल रासायन/पी ओ एल उत्पाद बंधन निर्माण बी ओ टी आधार पर पिर पाउ में	मुम्बई पत्तन	2 एम टी	94	बिड दस्तावेज तैयार किया जा रहा है।
5.	बी ओ टी आधार पर कारगो के निपटान के का निर्माण और लाइसेंस देना	केप्टिव विशाखापटनम पत्तन			
6.	मैसर्स उत्कल एल्यूमिना		1.00	40	प्रस्तावित डब्ल्यू क्यू 6 बर्थ जिसे डब्ल्यू क्यू 7

वित्तीय समापन की अन्य अपेक्षाएं मैसर्स एन पी सी एल द्वारा तैयार

आन्तिम रूप देने आदि

क्र सं.	परियोजना	पत्तन का नाम	क्षमता (एम टी)	परियोजना लागत (करोड़ रु.)	परियोजना की स्थिति
	अंतर्राष्ट्रीय लि. (डब्ल्यू क्यू 6) अनुमानित लागत उत्कल लिये कहा उत्कल की				के साथ शुरू किया जाना है कि के भाग को पूरा करने के लिये मैसर्स को 5.00 करोड़ रुपये की अग्रिम देने के गया था। निवेश के लिए अभी मैसर्स सहमति ष है।
	ख. मैसर्स एल एण्ड टी (डब्ल्यू क्यू बर्थ) किये जाने का बी पी ई क्यू बनाने के लिये नोटिस डिजाइन तथा बर्थ के नियंत्रण बोर्ड इसके लिये तदनुसार सेवाएं			1.00	445 इसका निर्माण स्वयं बी पी टी द्वारा प्रस्ताव है और बजट अनुमान का अनुमोदन द्वारा किया जाता है। सितम्बर 2003 तक 8 तथा 9 की बी ओ टी बर्थ साथ साथ लिये अक्टूबर 2001 में टेंडर मंगाने के जारी करने के लिये परामर्शदाता द्वारा टेंडर पेपर तैयार किये गये। क्योंकि इस निर्माण के लिये भी आंध्र प्रदेश प्रदूषण की स्वीकृति प्राप्त की जा चुकी है, साथ साथ आवेदन करने का प्रस्ताव है। ई पी टी सी एल, आंध्र प्रदेश सरकार की आर ई आई ए का तैयारी के लिये जी जा रही है।
6.	बाहरी टार्वर पर बहु-उद्देश्य लाइनर बर्थ पर कंटेनर टर्मिनल (सफल निविदा	विशाखापटनम पत्तन	4 लाख टी ई यू	100	बी ओ टी लाइसेंस पर मैसर्स यूनाइटेड एजेंसी आफ इण्डिया प्रा. लि. मुंबई कार) को काम देने हेतु सरकार का

बड़े पत्तनों तथा अन्य पत्तनों के लिये यातायात अनुमान (पणय-वार)

(एम टी में)

क्र. सं.	पणय	31.3.2002 को दाता	अनुमान	
			बड़े पत्तन	अन्य पत्तन
1.	पैट्रोल तेल स्नेहक			
क.	कच्चा		112.50	56.00
ख.	उत्पाद		31.80	10.00
ग.	एल पी जी		5.00	5.00
घ.	एल एन जी		5.00	10.00
ङ.	कुल पी ओ एल	108.00	154.30	81.00
2.	लोह अयस्क	42.40	51.50	13.00
3.	कोयला			
क.	थर्मल		55.15	
ख.	खाना पकाने का कोयला		16.15	
	कुल कोयला	46.00	71.30	17.00
4.	ऊर्वरक			
क.	तैयार		4.96	
ख.	कच्चा माल (शुष्क)		8.49	
	कुल	10.50	13.45	5.00
5.	अन्य माल			
	(अ-कंटेनीक त)	46.90	62.35	29.00
6.	कंटेनीक त माल	35.30	61.10	5.00
			(5.09 मि. टी ई यू)	(0.60 मि. टी ई यू)
	योग	289.10	415.00	150.00
	सकल योग			565.00

नौवीं योजना की षेड स्कीमों के माध्यम से क्षमता वृद्धिकरण के विवरण

क्र. सं.	स्कीम का नाम	एम टी पी ए में अनुमानित संचय
क. स्वीकृत/ चल रही स्कीमों		
1.	बदिनार पर मैसर्स ईस्सार पत्तन सुविधाएं	15.00
2.	कांडला पत्तन पर नामांकन के आधार पर ए पी ई डी ए को बर्थ नं. 5ए का आबंटन	0.35
3.	मुम्बई पत्तन पर एम ओ टी बर्थ का आधुनिकीकरण	4.00
4.	वी ओ टी पर कोयला कार्य के पिरपाऊ पर बर्थ का निर्माण	1.50
5.	मोरमुगाव पत्तन पर 5ए तथा 6ए बर्थ का निर्माण	5.00
6.	टूटीकोरिन पत्तन पर पी एस ए द्वारा उपकरण प्रदान कर प्रत्याशित अतिरिक्त क्षमता	0.85
7.	पी एण्ड ओ पत्तन लि. द्वारा चेन्नई पत्तन पर अतिरिक्त कंटेनर कार्य सुविधाएं	2.50
8.	चेन्नई पत्तन पर पश्चिमी घाट बर्थों का आधुनिकीकरण	1.00
9.	चेन्नई पत्तन पर दक्षिणी घाट तीन तथा पूर्वी घाट बर्थों का आधुनिकीकरण	0.70
10.	हल्दा पत्तन पर बहु-उद्देश्य बर्थ नं. 4ए का निर्माण	1.50
	उप-योग (क)	32.40
ख. मंजूर/ चालू की जाने वाली संभावित स्कीमों		
11.	हल्दिया पर बर्थ नं. 13 का निर्माण	0.50
12.	वी पी टी पर बर्थ नं. डब्ल्यू क्यू 7 बहु-उद्देश्य का निर्माण	1.00
13.	वी पी टी पर बी ओ टी आधार पर ई क्यू 8 तथा ई क्यू का निर्माण	2.00
14.	एन एम पी टी पर अतिरिक्त जनरल बर्थ का निर्माण	4.00
15.	जे एन पी टी पर जहाजी रसायन टर्मिनल (2 बर्थ)	5.00

नई स्कीमों के माध्यम से क्षमता व द्धिकरण के विवरण

क्र सं.	स्कीम का नाम	क्षमता एम टी पी ए में
क	सरकार/ पत्तन निधिकरण	
1.	ओ आर 1 तथा ओ आर 2 बर्थों के विस्तार द्वारा विशाखापटनम के भीतरी हार्बर पर बहु- उद्देश्य बर्थ	0.50
2.	विशाखापटनम पर केप्टिव आधार पर डब्ल्यू क्यू 6 का निर्माण	1.00
3.	टूटीकोरिन पर खाने के तेलों के दो घाट	1.00
4.	कोची पर कच्चे तेल के निपटान की सुविधाएं	6.00
5.	विशाखापटनम पर अयस्क निपटान परिसर का आधुनिकीकरण	6.00
	उप- योग (क)	14.50
ख	संयुक्त उद्यम आधार	
6.	मुरमगाओ पत्तन की वास्को खाड़ी पर बर्थ का निर्माण	2.00
7.	मुम्बई में तट से दूर कंटेनर बर्थ	4.00
	उप- योग (ख)	6.00
ग	निजी सैक्टर	
8.	परादीप पर स्वच्छ कार्गो के लिये बर्थ	0.60
9.	कोचीन के बल्लारपदम कंटेनर टर्मिनल	5.00
10.	कोचीन पत्तन पर एल एन जी / एल पी जी सुविधाएं	2.50
11.	न्यू मंगलौर पर जहाज अन्तरल के लिये कंटेनर टर्मिनल	5.00
12.	न्यू मंगलौर पर एन पी सी एल के लिए केप्टिव कोयला घाटा	3.00
13.	जे एल पत्तन पर थोक बर्थ का सुधार	9.00
14.	एन्नोर पर 2 कोयला बर्थ	8.00
15.	एन्नोर पर रसायनों तथा एल एन जी के लिये दो बर्थ	5.00
	उप योग (ग)	38.10
	योग (क + ख + ग)	58.60

परिव्यय तथा व्यय - नौवीं योजना - सिविल विमानन

(करोड़ रुपये)

क्र. सं.	संगठन	नौवीं योजना अनुमानित वार्षिक	1997-98		1998-99		1999-2000		2000-01		2001-02 की वार्षिक योजना		नौवीं योजना की अनुमानित वार्षिक प्रतिशत		
			वार्षिक	परि.	वार्षिक	परि.	वार्षिक	परि.	वार्षिक	परि.	वार्षिक	परि.	वार्षिक	परि.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	ए आई किस बी एस का	3664	1233.5	517.75	602.53	550.01	433.46	383.09	675.3	641.6	445.44	345.46	77.55	2437.91	66.5
2	आई ए ए आई किस बी एस का	3640.75	470	441.9	630	522.03	540.01	492.27	550	421.26	460	431.8	93.87	2309.26	63.4
3	ए ए आई क) एनएडी ख) आई ए डी	1899.35	334.58	220.53	542.85	210.37	397.61	201.02	505.72	237.15	417.8	191.6	45.86	1060.67	55.8
	योग	3421.87	609.15	338.58	800.43	319.87	697.93	360.63	835.53	348.68	573.71	284.77	49.64	1652.53	48.3
4	किस बी एस का पी एच एच एल	283.37	35.74	10	68.17	25	41	25	37.53	25.2	50.84	40.25	79.17	125.45	44.3
5	एच सी आई	2092	87.25	26.85	90	5.55	101.55	1.21	126.45	2.31	127	32.9	25.91	68.82	32.9
6	बी सी ए एस किस बी एस का	89.55	50	8.52	42.4	10.19	20	13.37	24.77	17.34	23	23.25	101.09	72.67	81.2
7	डी जी सी ए किस बी एस का	25	25	0.01	3	2.35	3.58	1.37	5.72	2.57	5.41	1.25	23.11	7.55	30.2
8	आई जी आर यू ए किस बी एस का	27	3.77	1.07	4.45	3.38	4.4	3.47	5	4.36	5.5	4.6	83.64	16.88	62.5
	योग	11112.37	2470.9	1344.7	2185.8	1424.38	1806.9	1261.41	2229.52	1444.01	1641.31	1125.03	68.54	6599.51	59.4
	किस बी एस का	495.37	56.74	21.08	218.56	41.73	55	35.84	55	38.02	68	47.1	74.76	183.77	37.1

अध्याय 8.4

सूचना और प्रसारण

8.4.1 पिछले दशक में प्रसारण, संचार और सूचना प्रौद्योगिकी (आई.टी.) के क्षेत्रों में बड़ी भारी प्रगति हुई है, जिसका सूचना और प्रसारण के क्षेत्रक /सेक्टर पर बहुत प्रभाव पड़ा है। तेजी से हुए प्रौद्योगिकीय विकास और प्रौद्योगिकियों के अभिनव एवं नवाचारात्मक अनुप्रयोग के फलस्वरूप सूचना तथा प्रसारण सेवाओं में अभूतपूर्व वृद्धि हुई है। साथ ही, यह क्षेत्र अनेक प्रकार की नई-नई सेवाएं प्रदान करने लगा है, जिनमें सामान्य प्रदाय प्रणाली के माध्यम से इंटरनेट, टेलीविजन और टेलीफोनी जैसी सेवाएं भी शामिल हैं। इसका यह परिणाम भी हुआ है कि पहले दूर-दूर तक बड़े-बड़े जन-समूहों तक पहुँचने के लिए संचार के जो बहुत से साधन अपनाए जाते थे वे या तो पुराने एवं अप्रचलित हो गए हैं अथवा उनमें आमूल परिवर्तन आ गया है, तथापि जन-साधरण को विकास संबंधी सूचना देने और न्यूनतम लागत पर उनका हितकर मनोरंजन करने, और स्वस्थ संवृद्धि और प्रतियोगिता को सुकर एवं सुविधापूर्ण बनाने के मूलभूत लक्ष्य आज भी उतने ही सही और सार्थक हैं जितने पहले थे। इस तथ्य को दृष्टिगत रखते हुए, इस सेक्टर के सम्मुख उपस्थित चुनौतियों की समीक्षा करना और दसवीं योजना के लिए प्राथमिकताएं फिर से निर्धारित करना जरूरी हो गया है।

8.4.2 सूचना तथा प्रसारण सेक्टर के कार्यकलापों में तीन क्षेत्र समाविष्ट हैं, अर्थात् प्रसारण (दूरदर्शन और आकाशवाणी जो सार्वजनिक सेवा प्रसारक-प्रसार भारती निगम के अंतर्गत आते हैं), सूचना और फिल्मों, जो एक-दूसरे के पूरक हैं। इनमें से प्रत्येक सेक्टर में विशिष्ट मीडिया इकाइयां रेडियो, टेलीविजन, फिल्म, प्रकाशन, विज्ञापन और पारंपरिक मीडिया जैसे नृत्य तथा नाटक के माध्यम से, समाज के सभी वर्गों की सूचना, शिक्षा तथा मनोरंजन संबंधी आवश्यकताओं को पूरा कर रही हैं। नौवीं योजना तक, प्रसारण सेक्टर में वहन (कैरिज) संबंधी आधारभूत ढांचे के निर्माण पर बल दिया जाता था। इसके फलस्वरूप दूरदर्शन विश्वभर में एक विशालतम भू-स्थलीय नेटवर्क के रूप में उभर आया, जो 89 प्रतिशत जनसंख्या को राष्ट्रीय, क्षेत्रीय तथा स्थानीय-तीनों स्तरों पर सेवाएं प्रदान कर रहा है। आकाशवाणी भी विश्व का एक विशालतम रेडियो संगठन है जिसके 208 प्रसारण केंद्र हैं और यह 24 भाषाओं तथा 146 बोलियों में

समाचार, संगीत, वार्ता और अन्य कार्यक्रमों के माध्यम से 99 प्रतिशत जनसंख्या को अपनी सेवाएं प्रदान कर रहा है।

8.4.3 प्रसारण, जिसके लिए इस सेक्टर का 90 प्रतिशत से भी अधिक योजना परिव्यय आबंटित होता है, प्रौद्योगिकीय प्रगति से सर्वाधिक प्रभावित हुआ है। 80 से भी अधिक निजी चैनलों के आविर्भाव के कारण दूरदर्शन का एकाधिपत्य समाप्त हो गया है। ये निजी चैनल केवल नेटवर्क के माध्यम से देशभर में अपनी धूम मचा रहे हैं। ये नाना प्रकार के कार्यक्रम, जैसे फिल्में, रूपक, ठोस समाचार आदि प्रस्तुत करते हैं और इनके फलस्वरूप दूरदर्शन के दर्शकों में कुछ परिवर्तन हुआ है।

8.4.4 सार्वजनिक सेवा के प्रसारक के रूप में, प्रसार भारती का एक मूल कर्तव्य है सभी नागरिकों के लिए अच्छे स्तर का प्रसारण उपलब्ध कराना। इसके अलावा, आकाशवाणी और दूरदर्शन के बहुत-से कार्यक्रम विकास संबंधी मुद्दों पर जानकारी देने के उद्देश्य से प्रसारित किए जाते हैं और उन्हें राजस्व पैदा करने वाले उद्यम नहीं कहा जा सकता। इसलिए दसवीं योजना के उद्देश्यों में से एक उद्देश्य यह होना चाहिए कि लागत प्रभावी (सस्ती) प्रौद्योगिकी के प्रयोग और गुणवत्तापूर्ण विषय-वस्तु से परिपूर्ण कार्यक्रमों का निर्माण करके संपूर्ण जनता के लिए प्रसारण-सेवाएं सुलभ की जाएं।

8.4.5 सूचना सेक्टर में विशेषज्ञता-प्राप्त जनसंचार (मीडिया) इकाइयां हैं:- विज्ञापन तथा दृश्य-प्रचार निदेशालय (डी.ए.वी.पी), पत्र सूचना कार्यालय (पी.आई.बी.), संगीत तथा नाट्य प्रभाग और क्षेत्र प्रचार निदेशालय, जो 22 क्षेत्रीय कार्यालयों में 268 इकाइयों के माध्यम से विकास संदेश फैलाने के लिए फिल्म प्रदर्शन, स्थानीय कलाकारों की प्रस्तुतियों, सामूहिक चर्चाओं, सार्वजनिक बैठकों, संगोष्ठियों तथा परिचर्चाओं का आयोजन करता है।

8.4.6 फिल्म सेक्टर में विशेषज्ञता-प्राप्त इकाइयां हैं - भारतीय फिल्म तथा टेलीविजन संस्थान (एफ.टी.आई.आई.), पुणे राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम (एन.एफ.डी.सी.), मुंबई, भारतीय बाल फिल्म सोसाइटी

(सी.एफ.एस.आई.), मुंबई, और केंद्रीय फिल्म प्रमाणीकरण बोर्ड (सी.बी.एफ.सी.), जिसका मुख्यालय मुंबई में है, इत्यादि।

8.4.7 सूचना तथा फिल्म सेक्टर भी प्रौद्योगिकीय परिवर्तनों से प्रभावित हुए हैं, जिसके कारण इन विशेषज्ञता-प्राप्त इकाइयों की समीक्षा करना और इन सेक्टरों के प्रति सरकार की नीतियों पर पुनर्विचार करना आवश्यक हो गया है। प्रिंट तथा इलेक्ट्रॉनिक मीडिया में फैले हुए संचार समूहों का उभरना, प्रिंट तथा अन्य मीडिया में विदेशी प्रत्यक्ष निवेश (एफ.डी.आई.) होना, समस्त मनोरंजन उद्योग का एक संगठित उद्योग के रूप में विकास करना कुछ ऐसे मुद्दे हैं जिनसे दसवीं योजना के दौरान निपटना होगा।

नौवीं योजना की समीक्षा

प्रसारण/ ब्रॉडकास्टिंग

8.4.8 नौवीं योजना में, हार्डवेयर के आधुनिकीकरण तथा प्रतिस्थापन और सॉफ्टवेयर की विषय-वस्तु में सुधार के माध्यम से मौजूदा सुविधाओं और आधारभूत ढांचे को सुदृढ़ करने पर विशेष बल दिया गया था। आकाशवाणी के लिए, बलापेक्ष क्षेत्र थे - कार्यक्रम की विषयवस्तु में सुधार करना, कार्यक्रमों को चुनने के लिए अधिक विकल्प प्रस्तुत करना, प्रसारण की गुणवत्ता को सुधारना, तकनीकी विशेषताओं को बढ़ाना, पुराने तथा अप्रचलित उपकरणों को बदलना और रेडियो स्टेशनों पर नई सुविधाएं जोड़ना। नौवीं योजना में 24 प्रसारण केंद्र, 10 सामुदायिक रेडियो केंद्र, 65 ट्रांसमीटर और सात स्टूडियो और स्थापित करने की व्यवस्था थी।

8.4.9 दूरदर्शन के मामले में, अनेक क्षेत्रों के स्तरोन्नयन तथा आधुनिकीकरण पर बल दिया गया था, जैसे समाचार संग्रहण-संकलन, संकेतकों को ऊपर जोड़ना (अपलिकिंग) और उनकी गुणवत्ता में सुधार करना, पूर्वोत्तर क्षेत्रों, जम्मू-कश्मीर और जनजातीय, पहाड़ी एवं सीमावर्ती क्षेत्रों में जहां निजी प्रसारक अपना उद्यम फैलाने में हिचकिचाते हैं, वहां नेटवर्क का विस्तार करना। 23 स्टूडियो, 80 उच्च शक्तिवाले ट्रांसमीटर (एच.पी.टी) और 422 निम्न शक्तिवाले ट्रांसमीटर एवं अतिनिम्न शक्तिवाले ट्रांसमीटर (एल.पी.टी/वी.एल.पी.टी) लगाने का लक्ष्य रखा गया था।

8.4.10 योजना अवधि में, दूरदर्शन और आकाशवाणी दोनों

ने भौगोलिक दृष्टि से पहुँच तथा जनसंख्या की दृष्टि से व्यापकता में पर्याप्त प्रगति की। इस समय दूरदर्शन के दर्शकों की संख्या 40 करोड़ है। योजना अवधि में, दूरदर्शन ने अनेक नए उपग्रह चैनल भी जोड़े, जिनमें डी.डी.स्पोर्ट्स, डी.डी.भारती (जिसने डी.डी.न्यूज का स्थान लिया है), ज्ञान दर्शन (शैक्षिक चैनल), और दो क्षेत्रीय चैनल, अर्थात् कश्मीर (जम्मू तथा कश्मीर) और हिमाचल शामिल है। इसके अलावा, दस मौजूदा क्षेत्रीय भाषा उपग्रह चैनलों पर प्रसारण की अवधि को बढ़ाकर 24 घंटे कर दिया गया है।

8.4.11 आकाशवाणी के मीडियम वेव (एम डब्ल्यू) चैनल की सेवाएं अब 98 प्रतिशत जनसंख्या को और एफ एम चैनल की सेवाएं लगभग 30 प्रतिशत जनसंख्या को उपलब्ध हो रही हैं। एम डब्ल्यू की उपलब्ध फ्रीक्वेंसियां लगभग पूरी तरह व्यस्त हो जाने के कारण और एफ एम सेवाओं के प्रसारण तथा ग्रहण की गुणवत्ता बेहतर होने की वजह से, अब एम डब्ल्यू प्रसारण से ध्यान हटा कर एफ एम प्रसारण पर केंद्रित किया जा रहा है और इन सेवाओं में निजी भागीदारी के लिए भी अनुमति दी जा रही है।

सूचना सेक्टर और फिल्म सेक्टर

8.4.12 सूचना सेक्टर की मीडिया इकाइयों ने अपने कार्यकलापों को विस्तृत तथा आधुनिक बना लिया है। इनमें से बहुत-सी इकाइयां पहली योजना के दौरान शुरू की गई थीं जब विकास बहुत कम हुआ था। किन्तु, इसके बाद, प्रस्तुति के स्तर अंतरराष्ट्रीय स्तर को छूने लगे हैं। साथ ही, निजी क्षेत्र ने पुस्तक प्रकाशन, विज्ञापन और फिल्मों के क्षेत्र में भारी योगदान दिया है। फलस्वरूप, इनमें से कई इकाइयों की भूमिका और प्रासंगिकता की समीक्षा करने की आवश्यकता जोरों से महसूस की जा रही है।

8.4.13 इसी प्रकार, फिल्मों के मामले में, सरकार की भूमिका सेंसर-व्यवस्था और प्रमाणीकरण, पुरस्कार और कच्ची सामग्री देने तक ही सीमित रही है। साथ ही टेलीविजन के चैनलों की बाढ़-सी आ गई है। इसका फिल्म प्रभाग तथा भारतीय बाल फिल्म सोसाइटी जैसी इकाइयों पर कुप्रभाव पड़ा है क्योंकि दर्शकों की पसंद बदल गई है।

नौवीं योजना में उठाए गए नए कदम

8.4.14 नौवीं योजना के दौरान, सरकार ने कई उपाय शुरू

किए जिनका सूचना तथा प्रसारण सेक्टर पर दीर्घकालिक प्रभाव पड़ेगा। इनमें से कुछ उपाय हैं :-

- सभी टेलीविजन चैनलों और भारतीय समाचार अभिकरणों को भारत से अपलिंक करने की अनुमति देना और भारतीय कंपनियों को अपलिंकिंग हब (टेलीपोर्ट) स्थापित करने की अनुमति देना।
- पूर्ण स्वामित्व वाली भारतीय कंपनियों को लाइसेंस फीस के आधार पर निजी एफ एम रेडियो स्टेशन स्थापित करने की अनुमति देना।
- जम्मू तथा कश्मीर में आकाशवाणी तथा दूरदर्शन की सेवाओं में सुधार के लिए 430 करोड़ रुपए के विशेष पैकेज को अनुमोदन देना और ऐसा ही 710 करोड़ रुपए के पैकेज का अनुमोदन पूर्वोत्तर राज्यों तथा द्वीप-समूह क्षेत्रों के लिए देना।
- फिल्मों को उद्योग का दर्जा देना।
- केबल अधिनियम, 1995 में इस आशय का संशोधन करना, कि केबल आपरेटरों के लिए दूरदर्शन के चैनल रखना अनिवार्य हो जाए।
- पुस्तक प्रकाशन तथा पंजीकरण अधिनियम, 1867 के अंतर्गत पंजीकृत समाचार-पत्रों के नाम रखने पर लगी रोक को हटाना।
- भारत में सीधे-घर-तक (डी.टी.एच) टेलीविजन सेवाओं की अनुमति देना।

विा परिव्यय और लक्ष्य प्राप्ति

8.4.15 नौवीं योजना में सूचना तथा प्रसारण सेक्टर के लिए प्रारंभिक परिव्यय 2,843.05 करोड़ रुपए था। इसमें 680.05 करोड़ रुपए बजटीय सहायता के रूप में और 2,163 करोड़ रुपए आंतरिक और बजट-बाह्य संसाधनों (आई.ई.बी.आर) के रूप में शामिल थे। बाद में, वर्ष 1999-2000 में, जम्मू तथा कश्मीर में आकाशवाणी तथा दूरदर्शन के सेवाओं में सुधार लाने के लिए 430 करोड़ रुपए की राशि अतिरिक्त बजटीय सहायता के रूप में अनुमोदित की गई। वार्षिक योजनाओं के दौरान, बजटीय सहायता और आन्तरिक और बजट-बाह्य संसाधनों के रूप में इस धन राशि में कुछ और वृद्धि की गई, जिससे इस सेक्टर के लिए नौवीं योजना के परिव्यय की राशि कुल मिलाकर 3,371.86 करोड़ रुपए हो गई जिसमें 1,010.20

करोड़ रुपए की घरेलू बजटीय सहायता शामिल थी। किन्तु, प्रारंभिक वर्षों में आन्तरिक तथा बजट-बाह्य संसाधनों की वसूली तथा उपयोग में कमी रही। इसलिए 2,782.85 करोड़ रुपए (कुल परिव्यय का 82.5 प्रतिशत) का ही उपयोग हो सका। प्रसार भारती, जोकि आकाशवाणी तथा दूरदर्शन पर शासन करने वाला एक स्वायत्त बोर्ड है, कुल परिव्यय में से 90 प्रतिशत से अधिक के लिए उत्तरदायी रहा। परिव्यय और व्यय का ब्यौरा संलग्नक 8.4.1 में और लक्ष्यों तथा उपलब्धियों का व्यौरा संलग्नक 8.4.2 में दिया गया है।

दसवीं योजना में निर्णायक मुद्दे

8.4.16 प्रसारण सेक्टर में पिछले योजना-व्यय मुख्य रूप से वहन (कैरिज) संबंधी आधारभूत ढांचे के निर्माण से ही संबंधित थे, उनमें विषय-वस्तु की गुणवत्ता बढ़ाने के लिए धनराशियों की व्यवस्था बहुत कम या न के बराबर ही की गई थी। सार्वजनिक सेवा प्रसारण का स्वरूप ही कुछ ऐसा है कि उससे मुनाफा या राजस्व नहीं कमाया जा सकता। इसका मुख्य उद्देश्य सूचना और शिक्षा देना है जो साथ ही मनोरंजक और रोचक भी हो ताकि उसकी ओर दर्शकों का ध्यान लगा रहे। यह सुनिश्चित करने के लिए कि प्रसार भारती एक सार्वजनिक सेवा प्रसारक के रूप में अपनी समादिष्ट तथा सांविधिक भूमिका ठीक से अदा कर रहा है, गुणवत्तापूर्ण प्रसार भारती सामग्री के सृजन पर अधिक बल दिया जाना चाहिए। साथ ही, ऐसी सस्ती वैकल्पिक प्रौद्योगिकियों के प्रयोग पर भी जोर दिया जाना चाहिए जिनसे विभिन्न सार्वजनिक तथा निजी टेलीविजन चैनल पहले से अधिक मात्रा में आसानी से उपलब्ध हों।

8.4.17 सार्वजनिक सेवा के प्रसारक के रूप में, प्रसार भारती के लिए यह भी आवश्यक है कि वह प्रौद्योगिकी के क्षेत्र में हो रही प्रगति के साथ कदम-से-कदम मिलाकर चले। इसलिए उसे बाहर संसार में हो रहे विकास कार्यों और अपनी क्षमताओं को ध्यान में रखते हुए, अपने क्रमादेशन और प्रसारण को डिजिटल/अंकीय बनाने के लिए कदम उठाने चाहिए। इसके अलावा, अपने परिचालन तथा अनुरक्षण की लागत को कम करने के लिए और कार्यक्रम प्रसारण को अधिक विश्वसनीय तथा अक्षुण्ण बनाने के लिए, प्रसार भारती को अपने स्टूडियो तथा प्रसारण सुविधाओं को स्वचल बनाने के प्रयास भी प्रारंभ करने चाहिए।

8.4.18 इस बात पर विचार करते हुए कि भू-स्थलीय नेटवर्क

के माध्यम से दूरदर्शन के विस्तार-क्षेत्र को बढ़ावा, विशेष रूप से छितरी आबादी वाले क्षेत्रों में, काफी व्यय-साध्य होगा, प्रसार भारती को वैकल्पिक लागत-प्रभावी/सस्ती प्रौद्योगिकियों, जैसे क्यू-बैंड में डिजिटल सैटेलाइट वितरण, पर विचार करने की जरूरत है। रेडियो के मामले में, एफ.एम चैनल के सहज लाभों के कारण, भावी विस्तार एफ एम सेवा में ही किया जाना चाहिए और साथ ही मौजूदा एम डब्ल्यू सेवाओं को भी पुख्ता किया जाना चाहिए एम डब्ल्यू सेवाओं के बारे में तभी सोचा जाए जब उनका विस्तार सामरिक महत्व के सीमावर्ती क्षेत्रों तथा पहाड़ी इलाकों में किया जाना हो।

8.4.19 आशा है कि अगली योजना अवधि में, फिल्मों सहित संपूर्ण मनोरंजन सेक्टर, में कई गुना वृद्धि होगी। यह आवश्यक है कि फिल्मों सहित मनोरंजन सामग्री के सर्जन के लिए संस्थागत व्यवस्थाएं विकसित की जाएं और आधारभूत ढांचे (थिएटर आदि) का विस्तार किया जाए ताकि उद्योग अनौपचारिक, और कभी-कभी तो गैर-कानूनी, निधिपोषण स्रोतों पर कम निर्भर रहे

8.4.20 मनोरंजन सेक्टर को तेजी से फलने-फूलने की सुविधाएं देने के लिए आवश्यक मानवीय संसाधनों का विकास करना होगा। यह विकास विद्यमान संस्थाओं के माध्यम से और नई संस्थाएं स्थापित करके किया जा सकेगा। उद्योग से आशा की जाती है कि वह इन क्षेत्रों में बड़ी भूमिका अदा करेगा।

8.4.21 संगीत तथा नाट्य प्रभाग, दृश्य प्रचार निदेशालय जैसी पारंपरिक मीडिया इकाइयां असंबद्ध और अनियमित रूप से कार्य करती रही हैं और अपने संसाधनों को इतनी कम मात्रा में खर्च कर रही हैं कि वह प्रभावकारी नहीं होती। इसलिए उनके कार्यों में समन्वय एवं सहयोग लाना जरूरी है। इन इकाइयों को ऐसे क्षेत्रों पर ध्यान केंद्रित करना होगा जहां गुणवत्तापूर्ण संकेतकों के अभाव में प्रसारण की व्यापकता घटिया स्तर की है, और लोग गरीबी के कारण या बिजली उपलब्ध न होने से टेलीविजन या रेडियो की सेवाओं का लाभ नहीं उठा सकते। उन्हें लक्ष्यगत क्षेत्रों में संयुक्त अभियान चलाने चाहिए।

पूर्वोत्तर राज्यों के लिए विशेष व्यवस्था/पैकेज

8.4.22 पूर्वोत्तर क्षेत्र (सिक्किम सहित) में सूचना तथा प्रसारण की सेवाओं की व्यापकता राष्ट्रीय औसत से बहुत ही नीचे है। इस ओर ध्यान देने की आवश्यकता है ताकि वहां प्रसारण सेवाओं की उपलब्धता को बढ़ाया जा सके और उनके स्तर में सुधार

किया जा सके, खासतौर पर इसलिए कि इस क्षेत्र का राष्ट्रीय एकता तथा विकास के लिए अत्यधिक महत्व है। ऐसा कोई भी निजी चैनल नहीं होगा जो इन दूरदराज, पहाड़ी और छितरी आबादी वाले इलाकों में सेवाएं प्रदान करने के लिए तैयार होगा। इसलिए अक्टूबर, 2001में पूर्वोत्तर तथा द्वीप-समूह क्षेत्रों में दूरदर्शन तथा आकाशवाणी की सेवाओं में सुधार करने के लिए 710 करोड़ रुपए की विशेष धन राशि की व्यवस्था की गई थी। इस संबंध में प्रसार भारती ने भू-स्थलीय तथा उपग्रह प्रसारण के जरिये कार्यान्वयन के लिए एक अलग कार्यक्रम तैयार किया है और इस परियोजना के 2004-05 तक पूरा हो जाने की संभावना है।

दसवीं योजना के लिए नीतिगत नए कदम

8.4.23 दसवीं योजना के दौरान सरकार तथा प्रसार भारती द्वारा उठाए जाने वाले नए नीतिगत बड़े कदमों में से कुछ ये हैं:-

- कुछ ऐसी वैकल्पिक प्रौद्योगिकियां अपनाने के लिए प्रोत्साहन देना जिनसे वाजिब दामों पर, सार्वजनिक तथा निजी प्रसारण सेवाओं में वृद्धि तथा सुधार हो सके।
- स्थानीय समुदायों तथा विश्वविद्यालयों, जैसे मुनाफा न कमाने वाले संगठनों, गैर-सरकारी संस्थाओं आदि द्वारा अपने-अपने समुदायों के शैक्षिक, सांस्कृतिक और आर्थिक विकास के लिए एफ एम श्रेणी के कम शक्ति वाले सामुदायिक रेडियो स्टेशन स्थापित करने की अनुमति देना।
- प्रसारण सेक्टर में उभरते हुए परिदृश्य की आवश्यकताओं को देखते हुए, उपयुक्त समय पर डी टी एच यानी सीधे-घर-तक टेलीविजन सेवाएं पहुँचाने की नीति की समीक्षा करना।

प्रसार भारती के लिए बलापेक्ष क्षेत्र

आकाशवाणी

8.4.24 रेडियो के मामले में, एम डब्ल्यू प्रसारण 99 प्रतिशत जनसंख्या तक पहुंच चुका है, किन्तु एफ एम प्रसारण समस्त विश्व में अधिक पसंद किया जाता है क्योंकि इसमें उच्च स्तर की त्रिविम

(स्टीरियोफोनिक) ध्वनि की व्यवस्था होती है। इसलिए दसवीं योजना में एफ एम प्रसारण की व्यापकता को मौजूदा 30 प्रतिशत जनसंख्या से बढ़ाकर काफी अधिक लोगों तक पहुँचाने पर बल दिया जाना चाहिए और साथ ही एम डब्ल्यू प्रसारण के नेटवर्क को भी मजबूत किया जाना चाहिए। मुख्य बलापेक्ष विषय/क्षेत्र निम्नलिखित है :-

- एम डब्ल्यू प्रसारण का और अधिक विस्तार नहीं, सिवाय उन क्षेत्रों के जो छितरे बसे हैं, पहाड़ी अथवा सीमावर्ती हैं और सामारिक दृष्टि से महत्वपूर्ण हैं जहाँ एम डब्ल्यू प्रसारण व्यवस्था अब भी अधिक लागत-प्रभावी होगी।
- एफ एम रेडियो की पहुँच को बढ़ाना ताकि वह दसवीं योजना के अंत तक 60 प्रतिशत जनसंख्या तक उपलब्ध हो सके। एफ एम रेडियो सेवाओं को राजधानियों तथा छोटे नगरों में प्रदान करने के लिए निजी प्रचालकों/आपरेटरों को प्रोत्साहन देना।
- गुणवत्तापूर्ण सेवाएं प्रदान करने में भागीदारी के लिए निजी प्रचालकों को प्रोत्साहन देना और लाइसेंसों के लिए बोली लगाने की मौजूदा प्रणाली के स्थान पर राजस्व में भागीदारी की पद्धति को अपनाना।
- दसवीं योजना के अंत तक 50 प्रतिशत प्रस्तुतीकरण सुविधाओं को डिजिटल यानी आंकिक बनाना, जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि इंटरनेट और टेलीविजन के कार्यक्रमों के बीच अच्छा तालमेल हो रहा है (जो अन्योन्यसक्रिय रेडियो को भी सहारा देगा)।
- सभी एफ एम ट्रांसमीटरों को और 20 किलोवाट व इससे कम क्षमता के सभी एम डब्ल्यू ट्रांसमीटरों को स्वचालित बनाना।
- उपग्रह तथा भू-स्थलीय दोनों प्रकार के प्रसारण में, प्रायोगिक आधार पर, डिजिटल रेडियो प्रसारण की परियोजनाएं हाथ में लेना। जब भी ये परियोजनाएं वाणिज्यिक दृष्टि से सक्षम हो जाएं तो वैसी ही परियोजनाएं अन्यत्र चलाने पर विचार किया जा सकता है।
- दसवीं योजना में आकाशवाणी की सभी सेवाओं को इंटरनेट पर स्थापित करने का प्रयत्न करना।

- लंबे समय तक चलने वाली उच्च गुणवत्तापूर्ण सामग्री का सृजन करना और आकाशवाणी को एक सार्वजनिक सेवा प्रसारक की भूमिका सम्पन्न करने के लिए समर्थ बनाना।
- पूर्वोत्तर राज्यों (सिक्किम सहित) और द्वीप-समूह क्षेत्रों में रेडियो की पहुँच को सशक्त एवं व्यापक बनाना।
- बेहतर प्रसारण तथा ग्रहण की सुविधा के कारण, साक्षरता के प्रसार के लिए एफ एम रेडियो का प्रयोग करना।

दूरदर्शन

8.4.25 सार्वजनिक सेवाओं के प्रसारक के रूप में, दूरदर्शन की भूमिका एक ऐसे परिदृश्य में अधिक महत्वपूर्ण हो गई है जहाँ निजी प्रसारक प्राथमिक रूप से वाणिज्यिक उद्देश्यों से प्रेरित होकर दर्शक जनता को कार्यक्रम देने के लिए प्रतियोगिता कर रहे हैं। ऐसे में दूरदर्शन को अच्छी गुणवत्ता के कार्यक्रम प्रस्तुत करने पर अधिक ध्यान देना होगा। दसवीं योजना के दौरान निम्नलिखित बातों पर बल दिया जाना चाहिए :-

- टी वी दर्शकों की समस्त संभावित जनसंख्या को योजना अवधि के अंत तक, केयू बैंड में सीधे उपग्रह प्रसारण द्वारा या अन्य तरीकों से, व्यवहार्यतानुसार बहु-चैनल वाली टेलीविजन सेवाएं उपलब्ध कराना।
- पहले से तैयार अच्छी गुणवत्ता वाली सामग्री के प्रसारण को सुनिश्चित करने के लिए दूरदर्शन की प्रस्तुति संबंधी सुविधाओं को डिजिटल प्र रूप में (बड़े केंद्रों के मामले में 100 प्रतिशत और अन्य केंद्रों के मामले में 50 प्रतिशत) बदलना।
- डिजिटल टेरैस्ट्रियल ट्रांसमिशन (डी टी टी) को तभी अपनाना जब उसकी वाणिज्यिक सक्षमता सिद्ध हो जाए। तब निजी क्षेत्र भी उसमें भागीदार बनने के लिए आकर्षित होगा।
- दूरदर्शन द्वारा प्रायोगिक आधार पर अन्योन्य सक्रिय टी वी, वेबकास्टिंग, डेटाकास्टिंग आदि जैसी

सूचना-प्रौद्योगिकी समर्थित मल्टी-मीडिया सेवाओं का परीक्षण करना।

- दूरदर्शन द्वारा बड़े केंद्रों पर 100 प्रतिशत स्टूडियो-कार्य को और अन्य केंद्रों पर 50 प्रतिशत तक स्वचल बनाना।
- दूरदर्शन द्वारा प्रसारण सुविधाओं को बहुत कम शक्ति/कम शक्ति वाले ट्रांसमिटर्स में 100 प्रतिशत तक स्वचल और उच्च शक्ति वाले ट्रांसमिटर्स में 50 प्रतिशत तक स्वचल बनाना।
- के-बैंड प्रौद्योगिकी के माध्यम से दूरदर्शन की 100 प्रतिशत व्यापकता प्राप्त करने के उद्देश्य से, ग्रामीण तथा दूरदराज इलाकों में, वाजिब दामों पर सेट-टॉप बक्से बनाने के लिए समुचित प्रोत्साहन (सब्सिडी सहित) दिया जाना।

मीडिया सेक्टर

फिल्म सेक्टर

8.4.26 भारतीयों के जीवन में फिल्मों का सदैव विशेष स्थान रहा है। इस सेक्टर ने नौवीं योजना के दौरान अत्यधिक विकास किया और उद्योग का दर्जा प्राप्त कर लिया यह एक बहुत बड़ा रोजगार देने वाला सेक्टर है जिसमें लगभग 50 लाख लोगों को प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से रोजगार मिला हुआ है। उद्योग के एक अनुमान के अनुसार फिल्मों का निर्यात, जो 1998 में 200 करोड़ रुपए का था, बढ़कर 2000 में 459 करोड़ का हो गया है। सरकार ने उद्योग के विकास के लिए अनेक कदम उठाए हैं जिनमें 10 प्रतिशत सार्वजनिक स्वामित्व वाली मनोरंजन कंपनियों को सूचीबद्ध करने की अनुमति देना शामिल है।

8.4.27 मनोरंजन उद्योग की कुल मिलाकर सफलता अधिकांशतः उसके अर्जित राजस्व पर निर्भर करती है। इस सेक्टर की संवृद्धि प्रदर्शन संबंधी आधारभूत ढांचे के विस्तार, संस्थागत संसाधनों से वित्त की उपलब्धता, फिल्म तथा एनीमेशन सॉफ्टवेयर के निर्यात और वेबकास्टिंग, मांग-पर वीडियो, प्रति-अवलोकन-भुगतान जैसे उभरते हुए राजस्व स्रोतों से संचालित होगी।

8.4.28 फिल्म सेक्टर को पूर्ण क्षमता प्रदान करने के लिए

निम्नलिखित मुद्दों पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है :-

- (क) वित्त के औपचारिक स्रोतों का दोहन करने के लिए संस्थागत व्यवस्था करना और अपराध-लोक/जगत से अवैध निधियों के प्रवाह को निरुत्साहित करना।
- (ख) फिल्म कंपनियों को मनोरंजन उद्योग के अन्य क्षेत्रों में प्रवेश करने पर विचार करना चाहिए जैसे टेलीविजन पर पूरी फिल्म एक साथ या धारावाहिकों के रूप में प्रसारित करना आदि। इससे फिल्मों के साथ जुड़ी जोखिमें ही कम नहीं होगी बल्कि इससे उन्हें इस सन्निपात एवं परस्पर सहयोग के युग में अपने उत्पादन की अनेक मंचों पर प्रस्तुति को भी बढ़ावा मिलेगा।
- (ग) हमारे देश में प्रदर्शन थिएटरों की संख्या विकसित देशों के मुकाबले बहुत कम है और भारत जैसे देश की विशाल जनसंख्या को देखते हुए अपर्याप्त है।
- (घ) कर-भार हर राज्य में एक समान नहीं है, उसमें अंतर है। आधारभूत ढांचे में निवेश को प्रोत्साहन देने के लिए सरकार को मनोरंजन कर की दरों को मानकीकृत बनाने और उन्हें घटाने पर विचार करना चाहिए।
- (ङ) उद्योग फिल्मों की चोरी की वजह से काफी मात्रा में राजस्व खो रहा है। फिल्मों की चोरी पर कड़ा अंकुश लगाने से उद्योग के राजस्व में पर्याप्त वृद्धि हो जाएगी।
- (च) भारतीय फिल्म और टेलीविजन संस्थान (एफ टी आई आई), सत्यजित राय फिल्म और टेलीविजन संस्थान (एस आर एफ टी आई), कोलकाता और अन्य फिल्म संस्थानों को प्रशिक्षण संबंधी आधारभूत ढांचे और तकनीकों के आधुनिकीकरण पर ध्यान देने की जरूरत है।
- (छ) भारतीय जन-संचार संस्थान (आई आई एम सी), दिल्ली को सबल बनाना होगा ताकि वह मीडिया

इकाइयों के विशेषज्ञतापूर्ण प्रशिक्षण की जरूरतों को पूरा कर सके. रेडियो तथा टेलीविजन पत्रकारिता और वीडियो प्रक्षेपण की सुविधाओं को भी समुचित रूप से सबल बनाया जाना चाहिए। विभिन्न पाठ्यक्रमों/कोर्सों में छात्रों की भर्ती को बढ़ाने की व्यवहार्यता का पता लगाया जाना चाहिए ताकि उपलब्ध आधारभूत सुविधाओं का पूरा-पूरा उपयोग हो सके।

- (ज) भारतीय बाल फिल्म सोसाइटी (सी एफ एस आई) उच्च गुणवत्तापूर्ण सॉफ्टवेयर के उत्पादन को बढ़ाने का प्रयास करे और फिल्मों की दूर-दूर तक पहुँच को सुनिश्चित करे।
- (झ) केंद्रीय फिल्म प्रमाणीकरण बोर्ड (सी बी एफ सी) मुंबई फिल्म संबंधी विनियमों के बेहतर परिवीक्षण के लिए अपने मुख्यालय तथा क्षेत्रीय कार्यालयों में आधारभूत सुविधाएं बढ़ाने के लिए स्कीमें कार्यान्वित करे।

सूचना सेक्टर

प्रिंट मीडिया

8.4.29 भारतीय प्रिंट मीडिया राजनीति तथा अर्थव्यवस्था के क्षेत्र में हुए परिवर्तनों और इलेक्ट्रॉनिक मीडिया से प्रतियोगिता के कारण, आधारभूत रूपांतरण महसूस कर रहा है। विभिन्न दबावों के अंतर्गत काम करते हुए भी, भारतीय प्रेस सशक्त, सक्रिय एवं अनेकवादी है। टेलीविजन के विस्तार के कारण, कुछ बड़े प्रिंट मीडिया घराने टेलीविजन प्रस्तुति तथा चैनलों के स्वामित्व के क्षेत्र में प्रवेश कर रहे हैं। इन मीडिया समूहों का सूचना के प्रवाह तथा नियंत्रण पर पड़ने वाले प्रभाव का भी निकट से अवलोकन करना होगा।

विशेषता प्राप्त मीडिया इकाइयां

8.4.30 डी ए वी पी विभिन्न माध्यमों के जरिये विभिन्न सरकारी मंत्रालयों/विभागों की नीतियों, कार्यक्रमों तथा उपलब्धियों का प्रचार करता है। इस निदेशालय को संचार उपकरणों के प्रौद्योगिकीय उन्नयन तथा कार्यक्रमों की डिजाइन के आधुनिकीकरण पर ध्यान केंद्रित करना होगा। पत्र सूचना ब्यूरो (पी आई बी) मीडिया को सूचना देने वाला

प्रमुख अभिकरण है, उसे दसवीं योजना में सूचना उपस्कर के प्रौद्योगिकीय उन्नयन, सूचना प्रसार कार्यों के आधुनिकीकरण और नए स्थापित किए गए राज्यों की राजधानियों में एक-एक शाखा कार्यालय खोलने पर बल देना चाहिए।

8.4.31 संगीत तथा नाट्य प्रभाग पारंपरिक तथा लोक माध्यमों यानी लोक तथा पारंपरिक नाटकों, नृत्य-नाटकों, पौराणिक कथा-पाठों, कठपुतली के खेलों और ध्वनि तथा प्रकाश कार्यक्रमों के माध्यम से सरकारी नीतियों तथा कार्यक्रमों का प्रचार करता है। इस प्रभाग को पूर्वोत्तर तथा ऐसे अन्य क्षेत्रों में जहां इलेक्ट्रॉनिक मीडिया की पहुंच अब तक सीमित रही है, संचार के पारंपरिक तरीकों के व्यापक प्रयोग, प्रोग्राम तैयार करने की सुविधाओं के आधुनिकीकरण और लोकप्रिय लोककला रूपों के प्रसार पर अपना ध्यान केंद्रित करना चाहिए। क्षेत्र प्रचार निदेशालय, जो राष्ट्रीय विकास में एक प्रधान भूमिका निभा रहा है, को अपना व्याप्ति-क्षेत्र बढ़ाने, क्षेत्रीय कार्यालयों के कंप्यूटरीकरण, फिल्मों की खरीद, प्रभावकारी संचार के लिए स्थानीय सॉफ्टवेयर के सृजन और अपनी फीडबैक व्यवस्था को सुचारु बनाने पर ध्यान देना चाहिए।

सूचना सेक्टर में नए कदम

8.4.32 विज्ञापन कार्य को भाषण तथा अभिव्यक्ति की स्वतंत्रता का ही विस्तार समझा जाता है। यह उत्पादों तथा सेवाओं के बारे में लोगों को जानकारी देता है। इस सेक्टर में पूंजी-निवेश करने से इसे बढ़ावा मिलेगा और प्रौद्योगिकीय जानकारी को प्राप्त करने का अवसर मिलेगा। इस सेक्टर में 100 प्रतिशत विदेशी इक्विटी पूंजी लगाने की अनुमति दे दी गई है।

प्रिंट मीडिया में विदेशी प्रत्यक्ष निवेश (एफ डी आई)

8.4.33 प्रिंट मीडिया की संवृद्धि को प्रोत्साहन देने के उद्देश्य से, सरकार ने हाल ही में अपेक्षाकृत अधिक उदार पैमाने पर विदेशी निवेश के लिए अनुमति दे दी है। सरकार ने वैज्ञानिक, तकनीकी और अन्य विशिष्ट विषयों की विदेशी पत्र-पत्रिकाओं के भारतीय संस्करण निकालने की भी अनुमति दे दी है। वैज्ञानिक, तकनीकी तथा अन्य विशिष्ट विषय में पत्र-पत्रिकाएं निकालने वाली भारतीय इकाइयों में 74 प्रतिशत तक विदेशी प्रत्यक्ष निवेश और समाचारों तथा ज्वलंत विषयों को प्रकाशित करने वाले समाचार-पत्रों तथा पत्रिकाओं का प्रकाशन करने वाली इकाइयों में 26 प्रतिशत तक विदेशी प्रत्यक्ष निवेश की इजाजत दे दी गई है।

राष्ट्रीय प्रेस केंद्र

8.4.34 सूचना तथा प्रसारण मंत्रालय ने नई दिल्ली में एक विश्व स्तर का राष्ट्रीय प्रेस केंद्र स्थापित करने का निश्चय किया है। इसमें सूचना प्राप्त करने और मीडिया को देने की सभी आधुनिक सुविधाएं मौजूद होंगी। इस केंद्र में बड़ा सम्मेलन कक्ष होगा जिसमें दृश्य-श्रव्य प्रस्तुतियों की सुविधाएं होंगी। इसके अलावा, वहां कार्य-कक्ष, पत्रकारों के लिए विश्राम-कक्ष (प्रेसलॉज)/मुद्रण कक्ष, आधुनिक दूरसंचार सुविधाएं, स्टूडियो सुविधाएं आदि भी होंगी।

पत्रकार कल्याण निधि

8.4.35 सूचना तथा प्रसारण मंत्रालय ने एक पत्रकार कल्याण निधि स्थापित की है। इसकी मूल राशि 5 करोड़ रुपए है। इसका उद्देश्य उन पत्रकारों के परिवारों को तत्काल राहत देना है जो अपने कर्तव्यपालन के दौरान अपना जीवन अर्पित कर चुके हैं अथवा स्थायी रूप से विकलांग हो गए हैं।

वित्तीय प्रबंध

8.4.36 सूचना तथा प्रसारण सेक्टर के वित्तपोषण की पद्धति में नौवीं योजना के दौरान उल्लेखनीय परिवर्तन आया। सूचना तथा फिल्म सेक्टर के परिव्यय का लगभग संपूर्ण वित्तपोषण बजटीय सहायता से होने लगा। प्रसारण क्षेत्र के मामले में 25 प्रतिशत अनुमोदित परिव्यय बजटीय सहायता से और शेष 75 प्रतिशत राशि आंतरिक तथा बजट-बाह्य संसाधनों से प्राप्त होता था।

8.4.37 प्रसार भारती के लिए वित्त की व्यवस्था करना दसवीं योजना में एक बड़ा मुद्दा होगा। निगम का वार्षिक योजनागत और योजना-भिन्न व्यय वर्ष 2000-01 में लगभग 1,800 करोड़ रुपए और उसका वार्षिक राजस्व लगभग 700 करोड़ रुपए था। इस प्रकार व्यय और राजस्व में लगभग 1,100 करोड़ रुपए का अंतर था। इस अंतर को कम करने के लिए प्रयत्न किए जाने चाहिए। एक सार्वजनिक सेवा प्रसारक के रूप में अपनी भूमिका निभाते हुए निगम को अपना राजस्व बढ़ाने और बजटीय सहायता पर अपनी निर्भरता को कम करने के लिए भी गंभीर प्रयत्न करने होंगे।

8.4.38 इसी प्रकार सूचना सेक्टर में भी मीडिया इकाइयों की, घरेलू

बजटीय सहायता पर निर्भरता को राजस्व बढ़ाकर कम करने के लिए प्रयत्न करने होंगे। सूचना तथा प्रसारण मंत्रालय को विभिन्न मीडिया इकाइयों के कार्यकलापों की समीक्षा भी करनी होगी, जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि प्रयत्नों का दोहराव नहीं हो रहा है।

8.4.39 मंत्रालय के अंतर्गत राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम और ब्रोडकास्टिंग इंजीनियरिंग कन्सल्टेंट्स इंडिया लि. दो ही ऐसे उपक्रम हैं जो अपने लिए स्वयं वित्त की व्यवस्था करते हैं। फिल्म सेक्टर की अन्य मीडिया इकाइयां बजटीय सहायता पर अत्यधिक निर्भर रहती हैं। इस बात के लिए प्रयत्न करने की आवश्यकता है कि ये इकाइयां फिल्म उद्योग तथा निजी क्षेत्र द्वारा प्रायोजन के जरिये वित्तीय दृष्टि से आत्मनिर्भर हो जाएं।

8.4.40 दसवीं योजना के लिए सूचना और प्रसारण क्षेत्रक हंतु अनुमोदित परिव्यय 5130.00 करोड़ रुपए की घरेलू बजटीय सहायता और मीडियावार परियोजनाओं के वित्त पो-गण के लिए 2380.00 करोड़ रुपए के आई ई बी आर घटकों सहित 5130.00 करोड़ रुपए निर्धारित किया गया है। दसवीं योजना परिव्यय का स्कीमवार ब्यौरा परिशि-ट में दिया गया है।

दसवीं योजना के लिए महत्वपूर्ण मुद्दे

- टेलीविजन और रेडियो सेवाओं के व्याप्ति-क्षेत्र को असेवित क्षेत्रों, विशेष रूप से पूर्वोत्तर राज्यों, सीमावर्ती क्षेत्रों, पहाड़ी प्रदेशों और छितरे बसे हुए इलाकों तक बढ़ाना।
- उपस्कर बदलाव और पिछली योजनाओं में शुरु की गई स्कीमों को पूरा करने के अलावा, प्रसारण उपस्कर को डिजिटल बनाना और निर्माण- प्रस्तुति और प्रेषण की सुविधाओं को स्वचल आटोमेटिक बनाना।
- अधिक व्यापक प्रसार के लिए तीन सेक्टरों अर्थात् सूचना तथा प्रसारण, संचार और सूचना प्रौद्योगिकी का इष्टतम उपयोग करना।
- अमीर तथा गरीब के बीच के डिजिटल भेदभाव को दूर करने के लिए कदम उठाना।

- मानवीय संसाधनों का विकास करने के लिए प्रशिक्षण संबंधी कार्यकलापों को प्रोत्साहन देना, ताकि प्रौद्योगिकीय परिवर्तनों और नई चुनौतियों का मुकाबला किया जा सके।
- प्रतिष्ठित तथा उदीयमान प्रतिभाओं को प्रोत्साहन देकर विषय-वस्तु के स्तर में सुधार करना।

भावी मार्ग

आकाशवाणी

- दसवीं योजना के अंत तक एफ एम रेडियो का इतना विस्तार करना कि 60 प्रतिशत जनसंख्या उसके अंतर्गत आ जाए. राजधानी नगरों और छोटे शहरों में एफ एम रेडियो की सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए निजी प्रचालकों को प्रोत्साहित करना।
- दसवीं योजना के अंत तक निर्माण-प्रस्तुति की 50 प्रतिशत सुविधाओं को डिजिटल बनाना, जिससे कि अच्छी गुणवत्ता अभिसरण के लिए तैयार विषयवस्तु सुनिश्चित की जा सके (इससे अन्योन्य सक्रिय रेडियो को भी सहारा मिलेगा)।
- दसवीं योजना में आकाशवाणी की सभी सेवाओं को इंटरनेट पर लाने का प्रयत्न करना।
- पूर्वोत्तर राज्यों (सिक्किम सहित) और द्वीप-समूह क्षेत्रों में रेडियो की पहुंच को सबल एवं विस्तृत बनाना।
- स्थानीय समुदायों और मुनाफा न कमाने वाले संगठनों, जैसे विश्वविद्यालयों, गैर-सरकारी संगठनों आदि को एफ एम प्रसारण-विधि के अंतर्गत कम-शक्तिवाले सामुदायिक रेडियो स्टेशन स्थापित करने की अनुमति देना।

दूरदर्शन

- दसवीं योजना के अंत तक टी वी दर्शकों की समस्त संभावित जनसंख्या को केयू-बैंड में सीधे उपग्रह प्रसारण द्वारा या अन्य तरीकों से टेलीविजन सेवाएं उपलब्ध कराना।

- पहले से तैयार अच्छी गुणवत्ता वाली सामग्री के प्रसारण को सुनिश्चित करने के लिए दूरदर्शन की निर्माण-प्रस्तुति संबंधी सुविधाओं को बड़े केंद्रों के मामले में 100 प्रतिशत और अन्य केंद्रों के मामले में 50 प्रतिशत तक डिजिटल प्रारूप में बदलना।
- स्टूडियो कार्य को दूरदर्शन के बड़े केंद्रों पर 100 प्रतिशत और अन्य केंद्रों पर 50 प्रतिशत तक स्वचल बनाना।
- दूरदर्शन प्रसारण सुविधाओं को बहुत कम शक्ति/कम शक्ति वाले ट्रांसमीटरों में 100 प्रतिशत तक स्वचल बनाना और उच्च शक्ति वाले ट्रांसमीटरों में 50 प्रतिशत तक स्वचल बनाना।

फिल्म सेक्टर

- वित्त के औपचारिक स्रोतों का दोहन करने के लिए संस्थागत व्यवस्था करना और अपराध जगत से अवैध निधियों के प्रवाह को निरुत्साहित करना।
- प्रदर्शन/प्रदर्शनी थिएटरों की संख्या में वृद्धि करना।
- देश-भर में मनोरंजन-कर के भार का मानकीकरण करना और आधारभूत ढांचे में निवेश को बढ़ावा देने के लिए कर को कम करना।
- उद्योग राजस्व को बढ़ावा देने के लिए फिल्मों की चोरी पर कड़ा अंकुश लगाना।

सूचना सेक्टर

- वैज्ञानिक, तकनीकी तथा अन्य विशिष्ट विषयों की विदेशी पत्र-पत्रिकाओं के भारतीय संस्करण निकालने की अनुमति देना।
- इन पत्र-पत्रिकाओं का प्रकाशन करने वाली कंपनियों में 74 प्रतिशत तक विदेशी निवेश की अनुमति देना।
- समाचार-पत्रों और समाचार तथा ज्वलंत विषयों को प्रकाशित करने वाली भारतीय फर्मों में 26 प्रतिशत तक विदेशी इक्विटी निवेश की अनुमति देना।

सूचना और प्रसारण मंत्रालय
 (नौवीं योजना और वार्षिक योजनाओं के व्यय का विवरण)
 संलग्नक 8.4.1
 (आंकड़े करोड़ रूप में)

क्र.सं.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
क.सं. नीडिया यूनिट															
			नौवीं योजना परियोजना परियोजना (97-2002)	अनुमोदित परियोजना परियोजना 1997-98	अनुमोदित परियोजना परियोजना 1998-99	अनुमोदित परियोजना परियोजना 99-2000	अनुमोदित परियोजना परियोजना 2000-01	अनुमोदित परियोजना परियोजना 2001-02	नौवीं योजना के पांच वर्षों के लिए कुल परियोजना (कालम 4-8)	वार्षिक 1997-98	वार्षिक 1998-99	वार्षिक 1999-2000	वार्षिक 2000-01	प्रत्याशित व्यय 2001-02	नौवीं योजना में कुल व्यय 10 से 14
I सूचना क्षेत्रक															
डीबीएस			93.30	19.00	18.52	17.50	17.21	14.46	87.69	12.51	14.20	16.45	12.76	12.71	68.63
आईबीआर			0	0.00	1.03	1.76	1.51	2.62	6.92	0.00	0.94	1.50	1.90	2.59	6.93
योग			93.30	19.00	19.55	19.26	19.72	17.08	94.61	12.51	15.14	17.95	14.66	15.30	75.56
II फिल्म क्षेत्रक															
डीबीएस			137.20	33.80	34.28	30.50	38.49	32.77	169.84	28.99	21.97	26.95	30.68	21.93	130.52
आईबीआर			45.50	8.20	8.70	6.10	10.70	8.62	42.32	8.23	4.71	3.48	3.50	6.50	26.42
योग			182.7	42.00	42.98	36.60	49.19	41.39	212.16	37.22	26.68	30.43	34.18	28.43	156.94
III प्रसारण क्षेत्रक															
डीबीएस			449.55	74.80	74.80	97.00	213.30	292.77	752.67	42.64	42.60	97.00	207.13	275.00	664.37
आईबीआर			2117.50	484.00	524.60	416.52	427.14	460.16	2312.42	391.99	346.14	381.89	328.62	422.33	1870.97
योग			2567.05	558.80	599.40	513.52	640.44	752.93	3065.09	434.63	388.74	478.89	535.75	697.33	2535.34
IV कुल योग															
डीबीएस			680.05	127.60	127.60	145.00	270.00	340.00	1010.20	84.14	78.77	140.40	250.57	309.64	863.52
आईबीआर			2163.00	492.20	534.33	424.38	439.35	471.40	2361.66	400.22	351.79	386.87	334.02	431.42	1904.32
योग			2843.05	619.80	661.93	569.38	709.35	811.40	3371.86	484.36	430.56	527.27	584.59	741.06	2767.84

डीबीएस - घरेलू बजटीय सहायता
 आईबीआर - आंतरिक और अतिरिक्त बजटीय संसाधन

नौथी योजना - परियोजनाएं - वास्तविक लक्ष्य और उपलब्धि - प्रसारण क्षेत्रक

आकाशवाणी

क्रम संख्या	वास्तविक लक्ष्य (नौथी योजना)	दिनांक 31.3.2001 तक उपलब्धि उपलब्धि	दिनांक 31.3.2002 तक प्रत्याशित	कुल उपलब्धि	कुल कमी	टिप्पणी
I	प्रसारण केन्द्र	24	10	15	9	प्रगति में विलंब और पर्याप्त निधियों के कारण कमी
II	सामुदायिक रेडिया स्टेशन	10	5	5	5	पर्याप्त निधियों की अनुपलब्धता
III	रेडियो ट्रांसमीटर्स (एमडब्ल्यू/एसडब्ल्यू/एफ एम) एम आर स्कीमें	65	28	54	11	पर्याप्त निधियों की अनुपलब्धता
IV	स्टूडियो	7	5	5	2	निधियों की कमी और प्रगति में विलंब
	कुल	106	48	79	27	
	दूरदर्शन					
I	स्टूडियो	23	20	21	2	निर्माण कार्य पूरा होने में विलंब के कारण कमी
II	एचपीटी					
	क) एचपीटी (डीडी 1)	40	24	31	9	संविदा एजेंसियों द्वारा स्थलों की अनुपलब्धता में विलंब के कारण कमी
	ख) एचपीटी (डीडी 2)	40	34	38	2	भवन निर्माण कार्य पूरा करने में और उपस्कर पूर्ति में विलंब के कारण कमी
III	एल पी टी	252	216	230	22	स्थलों की अनुपलब्धता और उपस्कर पूर्ति में विलंब के कारण कमी
IV	वी एल पी टी	170	124	129	41	स्थलों की अनुपलब्धता और उपस्कर पूर्ति में विलंब के कारण कमी
	कुल	525	418	449	76	
					31	

सूचना और प्रसारण मंत्रालय - दसवीं योजना

(लाख रूपए में)

क्रम सं०	मीडिया एकक	प्रस्तावित परिव्यय
I सूचना क्षेत्रक		
1 पी आई बी	5000.00	258.75
2 प्रकाशन	300.00	5.00
3 विज्ञापन और दृश्य प्रचार निदेशालय	1500.00	150.00
4 आईआईएमसी	1455.00	
5 डीएफपी	1100.00	300.00
6 गीत और नाटक प्रभाग	1320.00	150.00
7 आर आर औ टी डी	50.00	
8 आर एन आई	272.00	
9 पी सी आदि	300.00	
मुख्य सचिवालय स्कीम		
10 सूचना भवन	471.00	
11 मानव संसाधन विकास के लिए प्रशिक्षण जोड़	200.00	
	11968.00	863.75
II फिल्म क्षेत्रक		
1 फिल्म प्रभाग	5245.00	175.00
2 एनएफएआई	1360.00	
3 एफटीआईआई, पुण	1210.00	
4 एसआरएफटीआई, कोलकाता	135.00	
5 डीएफएफ	2500.00	
6 सीएफएसआई	2892.00	
7 सीबीएफसी	1400.00	90.00
मुख्य सचिवालय (फिल्म स्कंध) स्कीम		
8 एफएमएसआई की सहायता अनुदान	20.00	
9 पायरेसी विरोधी / समारोह कार्यसंबंधित स्वैच्छिक संगठनों को सहायता अनुदान	80.00	

10	भारत व विदेशों के फिल्म मार्केट में भाग लेना	500.00	
	कुल (2)	15342.00	265.00
III प्रसारण क्षेत्रक			
प्रसार भारती			
1	आकाशवाणी	146355.00	17055.00
	डीबीएस	66355.00	
	आईईबीआर	80000.00	
2	दूरदर्शन	339075.00	38055.00
	डीबीएस	144075.00	
	आईईबीआर	195000.00	
	कुल (3)	485430.00	55110.00
	डीबीएस	210430.00	
	आईईबीआर	275000.00	
III अन्य			
	कुल योग 1+2+3+)	513000.00	56238.75
	डीबीएस	238000.00	
	आईईबीआर	275000.00	

* पूर्वोत्तर राज्य (सिक्किम सहित)

अध्याय 8.5

संचार

डाक

8.5.1 विकास और आधुनिकीकरण के लिए एक प्रभावी डाक प्रणाली महत्वपूर्ण है और यह आधुनिक संचार तथा सूचना प्रौद्योगिकी क्षेत्र के एक महत्वपूर्ण घटक के रूप में तेजी के साथ उभर रही है। लगभग 1.55 लाख डाकघरों से युक्त भारतीय डाक प्रणाली विश्व की विस्तृत प्रणाली है। भारतीय डाक प्रणाली बहुविध प्रकार की डाक सेवाएं प्रदान करने के अलावा, विशेष रूप से ग्रामीण क्षेत्रों में संसाधन जुटाने में भी एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है जिसका परिचय इस बात से मिलता है कि 31 मार्च, 2001 तक 2,18,695 करोड़ रुपए की जमा जुटाई गई थी।

नौवीं योजना की समीक्षा

8.5.2 असेवित क्षेत्रों, विशेष रूप से दूरस्थ और ग्रामीण क्षेत्रों में डाक सेवाओं का विस्तार और डाक प्रचालनों का आधुनिकीकरण नौवीं योजना के दो प्रमुख ध्यातव्य क्षेत्र थे। पंचवर्षीय योजनाओं में पहली बार प्रौद्योगिकी उन्नयन को सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई, नौवीं योजना के समग्र अनुमोदित परिव्यय में से 58 प्रतिशत राशि इसी प्रयोजन के लिए आबंटित की गई। नौवीं योजना में शामिल प्रमुख क्षेत्र इस प्रकार थे:

- आठवीं योजना के दौरान शुरू किए गए आधुनिकीकरण

बाक्स 8.5.1

क्षेत्रक की मूलभूत रूपरेखा

- 31 मार्च, 2001 को 1,54,919 डाकघरों/आउटलेटों से युक्त भारतीय डाक विश्व की विशालतम प्रणाली है। स्थायी डाकघर, जिन्हें विभागीय कार्यालय कहते हैं, उनकी संख्या 26,037 है।
- इनमें से 1,28,882 (83 प्रतिशत) ग्रामीण क्षेत्रों में हैं और उन्हें अतिरिक्त विभागीय शाखा कार्यालय (ईडीबीओ) कहते हैं।
- डाक विभाग के अधीन कुल जनशक्ति लगभग 600,000 है जो कि स्थायी कर्मचारियों (जिनकी संख्या 2,94,301 है) तथा अतिरिक्त विभागीय कर्मचारियों (जिनकी संख्या 3,09,649 है) के बीच लगभग बराबर बंटी हुई है।
- 2001-02 में विभाग का मूल राजस्व व्यय 5,210.83 करोड़ रुपए था, जिसमें 1,458.37 करोड़ रुपए का राजस्व घाटा था।
- योजना परिव्यय, कुल व्यय का बहुत मामूली हिस्सा है और 2001-02 में यह राशि 135 करोड़ रुपए अथवा राजस्व व्यय का 2.59 प्रतिशत थी।
- समूचे योजना परिव्यय का वित्तपोषण बजटीय सहायता के जरिए किया जाता है। कोई बाह्य सहायताप्राप्त परियोजनाएं नहीं हैं।
- 1998 में डाक विभाग में प्राप्तियों के प्रतिशत के रूप में कुल व्यय भारत में 160 प्रतिशत था, जबकि यू.के. में 101 प्रतिशत, अमरीका में 102 प्रतिशत, ब्राजील में 99 प्रतिशत और श्रीलंका में 138 प्रतिशत था।
- कूरियर सेवा को छोड़कर डाक प्रचालन पर अभी भी केन्द्र सरकार का एकाधिकार है।

कार्यक्रमों में नई प्रौद्योगिकी के माध्यम से उनके कार्यक्षेत्र और कवरेज में विस्तार।

- नई सेवाओं, विशेष रूप से व्यापार/व्यावसायिक क्षेत्रों और अभिज्ञात एजेंसी कार्यों के आधुनिकीकरण के लिए नई सेवाओं के विपणन का विकास।
- कौशलों के उन्नयन के लिए प्रशिक्षण के माध्यम से मानव संसाधन विकास।
- प्रबंधन कार्यों को युक्तियुक्त बनाना।
- आधुनिक प्रणालियों के लिए उपयुक्त भवनों और कर्मचारियों के लिए स्टाफ क्वार्टर्स का निर्माण और देखरेख।
- नए क्षेत्रों में लागत प्रभावी ढंग से प्राथमिक काउंटर सुविधाओं का विस्तार।

8.5.3 क्योंकि इस मोर्चे पर निष्पादन संतोषजनक रहा है, इसलिए भौतिक लक्ष्यों की पूर्ति हो जाने की संभावना है। 250 स्थायी डाक घर स्थापित करने के लक्ष्य की जगह 253 डाकघर स्थापित किए जाने की संभावना है। ग्रामीण क्षेत्रों में 2500 डाकघर खोलने के लक्ष्य के लगभग 90 प्रतिशत की पूर्ति हो जाने की संभावना है। इसके अलावा, नौवीं योजना के दौरान 4,691 पंचायत संचार सेवा केंद्र (पीएसएसके) खोले जाने की संभावना है। आधुनिकीकरण के मोर्चे पर भी निष्पादन इन अर्थों में बहुत उत्साहजनक रहा है कि 5,701 बहुप्रयोजन काउंटर मशीनों (एमपीसीएम) की स्थापना अनुमानित है, जबकि लक्ष्य 5,000 का था और इसी प्रकार, 150 वी-एसएटी (अत्यन्त लघुअपरचर टर्मिनल) स्थापित किए जाने की संभावना है, जबकि लक्ष्य 170 का रखा गया था। विभिन्न स्कीमों के लक्ष्यों और उपलब्धियों के ब्यौरे संलग्नक-8.5.2 में दिए गए हैं।

8.5.4 नौवीं योजना में विभिन्न कार्यक्रमों को कार्यान्वित करने के प्रयोजन से डाक क्षेत्र के लिए 507.25 करोड़ रुपए का परिव्यय अनुमोदित किया गया। वार्षिक योजनाओं (बीई) के लिए अनुमानित आबंटनों के आधार पर नौवीं योजना के लिए प्रचालनात्मक अनुमोदित परिव्यय 545 करोड़ रुपए बैठता है। निधियों के वास्तविक आबंटन के आधार पर प्रचालनात्मक परिव्यय 483.16 करोड़ रुपए बैठता है, जबकि योजना के दौरान इसमें से अनुमानतः 408.91 करोड़ रुपए का खर्च होगा। इस प्रकार, उपयोगिता अनुपात अनुमोदित प्रचालनात्मक परिव्यय में से 75 प्रतिशत, वास्तविक आबंटन का 84 प्रतिशत

और नौवीं योजना के अनुमोदित परिव्यय का 80 प्रतिशत बैठता है। न्यून उपयोग होने का मुख्य कारण वर्ष-दर-वर्ष आधार पर आर ई स्तर पर घटे हुए आबंटन हैं। नौवीं योजना के दौरान अनुमोदित परिव्यय और इसके उपयोग से संबंधित विवरण संलग्नक 8.5.3 में देखे जा सकते हैं।

8.5.5 नौवीं योजना की एक अन्य विशेषता यह थी कि विभाग द्वारा समय के साथ बने रहने तथा और अधिक राजस्व कमाने के प्रयोजन से वैविध्यकरण प्रयासों की शुरुआत की गई। ये वैविध्यकरण प्रयास मुख्यतः एक्सप्रेस पार्सलों जैसे प्रीमियम उत्पादों, अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा अंतरण जैसी वित्तीय सेवा शुरु करने और म्यूचुअल फंडों तथा अन्य वित्तीय संस्थानों के लिए एजेंसी कार्य उपलब्ध कराने तथा सूचना प्रौद्योगिकी (आईटी) उत्पादों, जैसेकि ई-पोस्ट शुरु करने के रूप में हैं।

चुनौतियां और नीतिगत सुधार

8.5.6 डाक वित्त में पिछले दशक में अत्यधिक गिरावट आई है। डाक घाटा एक निर्बाध सब्सिडी है जोकि सामान्य बजट का एक अंग है। इस घाटे में लगभग 16 गुना वृद्धि हुई है, अर्थात् जहां 1992-93 में यह घाटा 91.81 करोड़ रुपए का था, 2000-2001 में यह बढ़कर 1,576.35 करोड़ रुपए हो गया (तालिका 8.5.1)। इसके आधारीक और सामाजिक विकास जैसे अन्य मौजूदा क्षेत्रों के लिए संसाधन उपलब्धता के निमित्त गंभीर प्रभाव होंगे।

तालिका 8.5.1
डाक घाटे की प्रवृत्ति

(करोड़ रुपए)

वर्ष	घाटा
1992-93	91.81
1997-98	993.43
1998-99	1,590.97
1999-2000 (सं.अ.)	1,740.53
2000-2001 (सं.अ.)	1,576.35
2001-2002 (ब.अ.)	1,458.37

इस तरह की स्थिति लंबे समय तक गंभीर प्रभावों से अछूती नहीं रह सकती। विभाग को अगले पांच वर्षों के दौरान आत्मनिर्भरता प्राप्त करने की दिशा में प्रयास करने चाहिए और यह काम आय बढ़ाने और लागत घटाने की

दोतरफा कार्यनीति अपनाकर किया जा सकता है। पहला काम तो वैविध्यकरण और लागत शुल्क सूची के अनुरूप बनाने के जरिए किया जा सकता है, जबकि प्रौद्योगिकी को अद्यतन बनाकर और उसके आधुनिकीकरण तथा जनशक्ति की पुनर्तैनाती/कटौती के जरिए लागत कम की जा सकती है।

8.5.7 भारत में डाक सेवाएं सरकारी नीति के एक अंग के

रूप में बहुत अधिक सब्सिडीप्राप्त हैं। जबकि सार्वजनीन डाक सेवा दायित्व (यूपीएसओ) के अधीन शामिल कुछेक मदों के लिए सब्सिडी का औचित्य ठहराया जा सकता है, अन्य सेवाओं का मूल्य निर्धारण लागत आधार पर किया जा सकता है और ऐसा करते समय इस बात का ध्यान रखना होगा कि बाजार कितना कुछ सहन कर सकता है। प्रति इकाई सब्सिडी और विभिन्न सेवाओं के लिए प्रदत्त कुल राशि के ब्यौरे तालिका 8.5.2 में दर्शाए गए हैं।

तालिका 8.5.2
डाक सेवाओं पर सब्सिडी

(अनुमान 2001-2002)

सेवा	प्रति इकाई सब्सिडी	परियात	कुल घाटा (करोड़ रुपए)
पोस्ट कार्ड	555.39	3,185.50	176.92
मुद्रित पोस्ट कार्ड	381.33	1,214.50	46.31
पत्र कार्ड	378.44	4,599.50	174.06
पंजीकरण	1,809.43	2,679.50	484.84
मनी आर्डर	2,894.35	1,105.00	319.83
पंजीकृत समाचारपत्र (एस)	786.86	1,045.50	82.27
पंजीकृत समाचारपत्र (बी)	1,283.25	174.50	22.39
मुद्रित पुस्तकें	1,110.73	322.00	35.77
पार्सल	722.90	684.90	49.95
अन्य	-	13,159.50	33.09
जोड़	-	28,169.50	1,424.93

एस = सिंगल बी = बंडल

8.5.8 पंजीकरण, समाचारपत्रों, पोस्टल आर्डरों, मनी आर्डरों आदि जैसी सेवाओं के लिए सहायता प्रदान किए जाने का कोई औचित्य प्रतीत नहीं होता। विभाग द्वारा प्रदत्त 23 सेवाओं में से केवल बीमा, स्पीड पोस्ट और विदेशी लागत अधिशेष लाभ कमा रही हैं। सर्वग्राही सब्सिडी की इस नीति की समीक्षा किए जाने और इसकी जगह एक दूसरी नीति तैयार किए जाने की आवश्यकता है जिसमें सेवाओं की शुल्क-सूची वाणिज्यिक सिद्धांतों पर तय की जानी चाहिए और उसे समय-समय पर संशोधित करते रहना चाहिए।

8.5.9 विश्व डाक संघ का एक सदस्य होने के नाते, भारत इस बात के लिए वचनबद्ध है कि देश के सभी भागों के प्रयोक्ताओं को वहनीय मूल्यों पर नियमित आधार पर उच्च स्तर की डाक सेवाएं प्रदान की जाएं। तथापि, विश्व डाक संघ (यूपीयू) 1999 की बीजिंग कांग्रेस के अनुसार, प्रत्येक देश को विश्व डाक सेवा के कार्यक्षेत्र को तकनीकी, आर्थिक और सामाजिक परिवेश और साथ ही ग्राहकों की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए परिभाषित करना है। अपनी विशिष्ट आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए और अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलनों

के अनुरूप भारत के लिए यूपीएसओ को स्पष्ट रूप से परिभाषित किए जाने तथा अपनाए जाने की आवश्यकता है। देश में मनीआर्डर अर्थव्यवस्था के महत्व को देखते हुए यूपीएसओ को पोस्ट कार्डों, अंतरदेशीय पत्रों और लिफाफों के साथ-साथ मनीआर्डर को भी शामिल करना होगा। इस तरह की सेवाएं वहनीय मूल्यों पर प्रदान की जाती रहनी चाहिए। अन्य सेवाओं के मूल्य वाणिज्यिक आधार पर तय किए जाने चाहिए जिससे कि आत्मनिर्भरता प्राप्त की जा सके।

8.5.10 भारतीय डाक अधिनियम, 1898 के अधीन विभिन्न डाक मदों की शुल्क सूचियां केंद्रीय सरकार द्वारा निर्धारित की जाती हैं और उन्हें संसद द्वारा अनुमोदित किया जाता है। राजनीतिक कारणों सहित विभिन्न कारणों से शुल्क सूचियां समुचित अंतरालों पर संशोधित नहीं की गई हैं। डाक शुल्क सूचियों का संशोधन प्रचालनात्मक लागतों में वृद्धि के अनुरूप नहीं रहा है। शुल्क सूची निर्धारण की मौजूदा प्रणाली की जगह एक अधिक गतिशील, वस्तुनिष्ठ और पारदर्शी तंत्र स्थापित किए जाने की आवश्यकता है। एक स्वतंत्र विनियामक तंत्र स्थापित किए जाने की जरूरत है जो अन्य बातों के साथ-साथ शुल्क सूची निर्धारण को भी ध्यान में रखेगा।

8.5.11 भारतीय डाक घर अधिनियम, 1898 बहुत पुराना और समयातीत हो चुका है और वह बदलती हुई परिस्थितियों की अपेक्षाओं को पूरा नहीं कर पाता। इसकी जगह एक दूरदर्शी कानून स्थापित किए जाने की आवश्यकता है ताकि अभिसरण के उभरते परिदृश्य, नई प्रौद्योगिकियों और अन्य घटनाओं तथा प्रतियोगिता सहित नए घटनाक्रम का ध्यान रख सकें।

8.5.12 ग्राम डाकघर, अर्थात् ईडीबीओ खोलने की मौजूदा स्कीम में अंतःनिर्मित सब्सिडी की विशाल मात्रा, अर्थात् सामान्य क्षेत्रों के मामले में 67 प्रतिशत और पर्वतीय तथा जनजातीय क्षेत्रों के मामले में 85 प्रतिशत है। इस तरह की व्यवस्था लंबे समय तक नहीं चल सकती। इसके अलावा, स्कीम के अधीन एजेंट स्थायी सरकारी कर्मचारियों का दर्जा मांगने का प्रयास करते हैं और यदि उनकी मांग स्वीकार कर ली जाए, तो वित्तीय प्रणाली पर जबरदस्त भार पड़ेगा। ग्रामीण क्षेत्रों में सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए इस स्कीम की जगह एक नया कार्यक्रम शुरू किया जाना चाहिए। इस संबंध में दो व्यवहार्य विकल्पों की जांच अवश्य की जानी चाहिए। एक तो ग्रामीण क्षेत्रों में डाक सेवाएं प्रदान करने के लिए अतिरिक्त विभागीय कर्मचारियों को विभाग के विशेषाधिकार प्राप्त व्यक्तियों के रूप में बदलना और लाइसेंस

प्राप्त डाक एजेंटों की स्कीम को पुनः चालू करना। पहले विकल्प से विभाग के वित्तीय भार और भावी देयताओं में बड़े पैमाने पर कमी लाने में भी मदद मिल सकती है और उसके साथ-साथ ग्रामीण स्तर पर निजी व्यक्तियों द्वारा संचालित और उनके स्वामित्व वाले अभिसरण केंद्रों की एक विकेंद्रीकृत प्रणाली उपलब्ध कराई जा सकती है।

8.5.13 भारत में डाक नेटवर्क के दो अत्यंत सशक्त और अनूठे लाभ हैं १ विस्तार और विश्वास। नवाचारी कार्यनीतियों की सहायता से इसे डाक सेवाओं के अलावा, विभिन्न प्रकार की सेवाओं की आपूर्ति के लिए एक बड़े लाभ के रूप में बदला जा सकता है ताकि आत्मनिर्भरता प्राप्त हो सके। अभिसरण के उभरते परिदृश्य का लाभ उठाने के उद्देश्य से डाकघरों को बहु-उत्पाद तथा बहु-सेवा आपूर्ति केंद्रों के रूप में विकसित किए जाने की आवश्यकता है, जहां डाक सेवाओं की आपूर्ति उनके काम का मात्र एक हिस्सा होगा। इस प्रयोजन के लिए नई मूल्य-वर्धित सेवाएं, वित्तीय, आई टी-आधारित उत्पाद, ई-वाणिज्य और नए डाक उत्पाद शुरू किए जाने होंगे। निजी स्वामित्व वाले तथा विभाग के विशेषाधिकार प्राप्त व्यक्तियों द्वारा संचालित आउटलेटों के रूप में इन अभिसरण केंद्रों में ग्रामीण और अर्द्ध-शहरी क्षेत्रों के भीतर नई संचार और वित्तीय सेवाएं शुरू करने की क्षमता होगी।

8.5.14 भूमि के वाणिज्यिक दोहन और आईटी-आधारित वित्तीय सेवाओं की शुरुआत जैसी गैर-शुल्क सूची पद्धतियों के माध्यम से बड़ी मात्रा में अतिरिक्त राजस्व अर्जित करना सरकार द्वारा संचालित डाक सेवाओं को स्व-वित्तपोषी बनाने की कार्यनीति के दो अन्य महत्वपूर्ण घटक हैं।

8.5.15 एक निगमित तंत्र दो अंतर्निहित लाभ उपलब्ध कराता है १ तेजी से निर्णय लेना और बाजार से संसाधन जुटाना। इस बात को ध्यान में रखते हुए डाक विभाग के डाक नेटवर्क का समयबद्ध ढंग से निगमीकरण किया जाना आवश्यक बन जाता है। डाक विभाग के कारोबार विकास विभाग की तर्ज पर जिस वित्तीय निदेशालय की स्थापना की परिकल्पना की गई थी, उसे इस दिशा में एक उपाय के रूप में दसवीं योजना के दौरान एक निगम में बदल दिया जाना चाहिए।

8.5.16 कूरियर सेवाओं को छोड़कर डाक सेवाएं अभी भी राज्य का एकाधिकार बनी हुई हैं। सेवाओं की प्रभाविता सुनिश्चित करने और उनकी गुणवत्ता में सुधार लाने की दृष्टि से चुनिन्दा डाक सेवाओं को निजी उद्यमकर्ताओं के लिए

खोलना वांछनीय हो सकता है। ऐसा करने से इस क्षेत्र में अपेक्षित निधियों का प्रवाह सुनिश्चित हो जाएगा, नई प्रौद्योगिकी का प्रवेश होगा और साथ ही, विभाग अपने प्रमुख क्रियाकलाप, अर्थात् डाक ले जाने की ओर अधिक ध्यान दे सकेगा। प्रतियोगिता और एक बराबर की स्थिति सुनिश्चित करने के लिए एक स्वतंत्र विनियामक प्राधिकरण की स्थापना पर विचार किया जा सकता है।

8.5.17 सारी दुनिया में डाक प्रणालियां तेजी के साथ स्ववित्तपोषी बनती जा रही हैं। ये प्रणालियां स्वतंत्र निगमित संस्थाओं द्वारा यूपीएसओ का समुचित ध्यान रखते हुए वाणिज्यिक आधार पर चलाई जा रही हैं। विभिन्न देशों के माडल संलग्नक 8.5.1 में दिए गए हैं। यह जरूरी है कि भारतीय डाक प्रणाली में वैश्विक प्रवृत्तियों के अनुरूप और साथ ही देश की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए उनमें सुधार लाया जाए और उन्हें स्व-वित्तपोषी बनाया जाए। दसवीं योजना के दौरान जो प्रमुख सुधार किए जाने आवश्यक हैं, वे बाक्स 8.5.2 में दिए गए हैं।

बाक्स 8.5.2 सुधारों की कार्यसूची

- डाक विभाग के प्रचालनात्मक नेटवर्क के निगमीकरण के लिए एक विश्वसनीय मार्ग चित्र विकसित और तैयार करना – दसवीं योजना में भारतीय डाक के रूप में।
- चुनिन्दा डाक सेवाओं की व्यवस्था में निजी क्षेत्र का प्रगामी प्रवेश।
- एक स्वतंत्र विनियामक प्राधिकरण स्थापित करके शुल्क सूची निर्धारण का काम नीति निर्माण के कार्य से विलग किए जाने की आवश्यकता है।
- गैर-यूपीएसओ सेवाओं की शुल्क सूची वाणिज्यिक सिद्धांतों के आधार पर नियत की जानी चाहिए और उसमें समय-समय पर संशोधन किया जाना चाहिए।

दसवीं योजना के उद्देश्य और लक्ष्य

8.5.18 दसवीं योजना अवधि के दौरान वित्तीय आत्मनिर्भरता के लक्ष्य की पूर्ति करने के लिए उपयुक्त उपायों का

एक मार्ग चित्र तैयार और कार्यान्वित किए जाने की आवश्यकता है। दसवीं योजना के लिए परिकल्पित प्रमुख उद्देश्य निम्नानुसार हैं :

- वहनीय कीमत पर सार्वजनीन डाक सेवाएं उपलब्ध कराना।
- अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप सेवाओं की गुणवत्ता सुनिश्चित करना।
- बेहतर प्रशासनिक कार्य कुशलता और वित्तीय प्रबंध प्राप्त करने के लिए आधुनिकीकरण और क्रियाविधि पुनः इंजीनियरी।
- प्रचालन की लागत घटाने और ग्राहक संतुष्टि बढ़ाने के उद्देश्य से मौजूदा आधारिक तंत्र का उन्नयन।
- योजना अवधि के अंत तक विभाग के डाक प्रचालनों को स्व-वित्तपोषी बनाना।

8.5.19 दसवीं योजना में परिकल्पित लक्ष्यों के ब्यौरे संलग्नक 8.5.4 में देखे जा सकते हैं। कुछेक प्रमुख लक्ष्य निम्नानुसार हैं :

- 100 विभागीय डाक घर खोलना।
- सभी प्रमुख डाकघरों में कम्प्यूटरीकरण।
- 136 कम्प्यूटरीकृत पंजीकरण केंद्रों (सीआरसी), 506 मंडल कार्यालयों और 611 ग्राहक सेवा केंद्रों का कम्प्यूटरीकरण।
- राष्ट्रीय ढांचा केंद्र की स्थापना।
- 10,000 डाकघरों में श्रम दक्षता में सुधार लाना।
- 45,448 ग्रामीण डाकघरों में आधारिक उपकरणों की व्यवस्था।
- अतिरिक्त स्वचालित डाक प्रोसेसिंग प्रणालियों की स्थापना।

दसवीं योजना में परिकल्पित प्रमुख पहलें

8.5.20 दसवीं योजना के लिए कम्प्यूटरीकरण और संयोज्यता को प्रमुख क्रियाकलाप के रूप में माना गया है। दसवीं योजना के लिए प्रस्तावित परिव्यय का अधिकांश हिस्सा आधुनिकीकरण

तथा यांत्रिकीकरण कार्यक्रम सहित प्रौद्योगिकी उन्नयन के घटक के लिए है। अन्य प्रमुख पहलों में लागत नेटवर्क का विस्तार, कारोबार विकास और वित्तीय सेवाएं शामिल हैं। दसवीं योजना में प्रस्तावित प्रमुख पहलों से संबंधित मुख्य विशेषताएं और प्रमुख मुद्दे निम्नानुसार हैं :

डाक नेटवर्क का विस्तार

8.5.21 100 स्थायी विभागीय डाकघर तथा पीएसएसके और ईडीपीओ की मौजूदा योजनाओं के माध्यम से 6000 अन्य डाकघर/आउटलेट खोले जाने का प्रस्ताव है। ईडीबीओ और पीएसएसके की स्कीमों में बहुत बड़ी मात्रा में सब्सिडी दी जानी होती है। ग्रामीण क्षेत्रों में डाकघर खोलने की मौजूदा नीति की जगह इस तरह की सेवाएं विशेषाधिकार व्यवस्थाओं के माध्यम से प्रदान किए जाने के नवाचारी प्रणालियां स्थापित किए जाने की आवश्यकता है। विभाग को स्व-वित्तपोषी बनाने के समग्र लक्ष्य को ध्यान में रखते हुए मौजूदा स्कीम के अधीन ग्रामीण क्षेत्रों में और कोई डाकघर खोलने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

बाक्स 8.5.3

डाकघर खोलने की नीति की समीक्षा

- मानदंडों के आधार पर नए स्थानों पर यदि किन्हीं नए डाकघर खोले जाने का औचित्य ठहरता है, तो उनकी स्थापना केवल स्टाफ की पुनः तैनाती के माध्यम से की जानी चाहिए।
- सभी मौजूदा डाकघरों की एक समयबद्ध ढंग से व्यापक समीक्षा की जानी चाहिए और जो यूनिट मानदंडों की पूर्ति न करते हों और जहां संसाधनों का न्यून प्रयोग किया जा रहा हो, उन्हें बंद कर दिया जाना चाहिए।
- डाक टिकटों और लेखन सामग्री की बिक्री लाइसेंसप्राप्त डाक एजेंटों की प्रणाली तथा अन्य व्यवहार्य वैकल्पिक माध्यमों से दी जानी चाहिए जिससे कि आउटलेटों को समेकित किया जा सके और नेटवर्क का एक इष्टतम आकार प्राप्त हो सके।
- अतिरिक्त विभागीय कर्मचारियों को विभाग के विशेषाधिकारप्राप्त व्यक्ति बनने को प्रोत्साहित करने के लिए एक अंशदायी पेंशन योजना तैयार किए जाने की आवश्यकता है।

कम्प्यूटरीकरण और संयोज्यता

8.5.22 कम्प्यूटरीकरण और संयोज्यता के लिए प्रस्तावित विभिन्न स्कीमों का संबंध मौजूदा सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार लाने के लिए मूल आधारिक तंत्र का निर्माण करने तथा नवीन मूल्यवर्धित और वित्तीय सेवाएं शुरू करने के लिए एक प्रौद्योगिकीय आधार उपलब्ध कराने के साथ है। विभिन्न डाकघरों, रिकार्ड कार्यालयों, बैंक कार्यालयों, ग्राहक सेवा केंद्रों आदि का नेटवर्क निर्माण समूचे कार्यक्रम का एक अभिन्न अंग है। आईटी-आधारित सेवाएं दसवीं योजना में डाकघरों द्वारा प्रदान किए जाने के लिए परिकल्पित उत्पाद-मिश्र का एक महत्वपूर्ण हिस्सा हैं। अपेक्षित प्रौद्योगिकीय आधार के बिना प्रस्तावित नई सेवाएं शुरू करना व्यवहार्य नहीं हो सकता। कार्यक्रम के अधीन प्रस्तावित अकेला सर्वाधिक महत्वपूर्ण क्रियाकलाप 13,361 डाकघरों का समग्र कम्प्यूटरीकरण और नेटवर्क निर्माण है।

8.5.23 कम्प्यूटरीकरण और आधुनिकीकरण की दिशा में नौवीं योजना में उपलब्ध सीमित संसाधनों के आधार पर एक मामूली शुरुआत की गई थी। इसके फलस्वरूप विभाग एक्सप्रेस पार्सलों, ई-डाक और सैटेलाइट मनीआर्डर जैसी नई मूल्य-वर्धित सेवाएं शुरू कर सका था। दसवीं योजना में कार्यक्रमों को बड़े पैमाने पर किए जाने का बात सोची गई है जिसके संबंध में विभाग के लिए परिव्यय में पर्याप्त वृद्धि की गई है। इस प्रकार, विभाग नई सेवाएं शुरू कर सकेगा और मौजूदा सेवाओं की गुणवत्ता तथा प्रभाविता में सुधार ला सकेगा और इनसे विभाग को संसाधन सृजन में उल्लेखनीय वृद्धि के माध्यम से आत्मनिर्भर होने में काफी मदद मिलेगी।

कारोबार विकास

8.5.24 कार्यक्रम का उद्देश्य स्पीड पोस्ट, एक्सप्रेस पार्सलों, ई-पोस्ट जैसी मौजूदा डाक सेवाओं पर नया बल और उनका विस्तार करना तथा ई-बिलिंग पेमेंट तथा प्रेजेंटमेंट (ईबीपीपी), ई-वाणिज्य आदि जैसे नए उत्पाद लागू करना है। इन उत्पादों की प्रोन्नति के लिए नौवीं योजना के दौरान विभाग में समुचित प्रत्यायोजित प्राधिकार और शक्तियों के साथ स्थापित स्वतंत्र कारोबार विकास निदेशालय का सुदृढीकरण किए जाने की आवश्यकता है। इस निदेशालय ने प्रीमियम सेवाओं को बढ़ावा देने में अत्यन्त उत्साहपूर्ण परिणामों का परिचय दिया है। निदेशालय द्वारा अर्जित राजस्व, जो कि 1994-95 में 40 करोड़ रुपए था, 2000-2001 में बढ़ा कर 281 करोड़ रुपए

हो गया। अपेक्षित प्रौद्योगिकीय सहायता से उपस्थित नए उत्पादों के शुरू किए जाने से दसवीं योजना में आय में कई गुना वृद्धि होने की संभावना है। दसवीं योजना के राजस्व अनुमान तालिका 8.5.3 में दिए गए हैं।

तालिका 8.5.3
राजस्व अनुमान – प्रीमियम उत्पाद
(करोड़ रुपए)

वर्ष	राजस्व
2002-2003	553
2003-2004	774
2004-2005	1,083
2005-2006	1,517
2006-2007	2,124

8.5.25 विभाग का देशव्यापी विस्तार जो कि ग्रामीण क्षेत्रों के सुदूर छोरों का स्पर्श करता है, एक अनुठी परिसंपत्ति है जिसका विभिन्न सेवाओं की आपूर्ति के लिए पूरी तरह दोहन किए जाने की आवश्यकता है। इन सेवाओं से अर्जित आय से विभाग के राजस्व घाटे में कमी करने में काफी बड़ा योगदान मिलेगा। विभाग को स्व-वित्तपोषी बनाने के लक्ष्य को ध्यान में रखते हुए इस कार्यक्रम का सुदृढ़ीकरण किए जाने की आवश्यकता है।

वित्तीय सेवाएं

8.5.26 निगमित क्षेत्र के सहयोग से स्मार्ट कार्ड और एटीएम(आटोमेटेड टेलर मशीन) की शुरुआत दसवीं योजना में परिकल्पित अन्य प्रमुख नई पहलें हैं। मौजूदा उत्पादों की सेवा की गुणवत्ता और उनकी पहुंच को योजना अवधि के दौरान और सुदृढ़ किए जाने की परिकल्पना है। विभाग के मौजूदा आधारिक तंत्र और उसकी पहुंच तथा बड़ी मात्रा में राजस्व अर्जित करने की क्षमता को ध्यान में रखते हुए इस कार्यक्रम पर बल दिए जाने की आवश्यकता है।

भावी मार्ग

8.5.27 दसवीं योजना में डाक प्रणाली को एक आधुनिक, कारगर और स्व-वित्तपोषी तंत्र का रूप देने का प्रयास किया जाएगा। इस लक्ष्य की पूर्ति के लिए दसवीं योजना में परिकल्पित

प्रमुख पहलें/कार्यबिन्दु निम्नानुसार हैं :

- (i) यूपीएसओ का अभिज्ञान और उसे अपनाना और उसकी मदों की आपूर्ति वहनीय मूल्यों पर करना।
- (ii) गैर-यूपीएसओ मदों का मूल्य निर्धारण वाणिज्यिक आधार पर करना।
- (iii) एक स्वतंत्र विनियामक निकाय स्थापित करना जो अन्य बातों के साथ-साथ शुल्क सूची निर्धारण का काम भी देखेगा।
- (iv) स्थानों पर नए डाकघर केवल स्टाफ पुनर्तैनाती करके खोले जाएंगे और इस प्रोजेक्ट के लिए कोई अतिरिक्त पद नहीं बनाए जाएंगे।
- (v) सभी मौजूदा डाकघरों की एक समयबद्ध ढंग से व्यापक समीक्षा की जाएगी और जो यूनिट मानदंडों की पूर्ति नहीं करते हैं अथवा जहां संसाधनों का न्यून प्रयोग होता है, उनका स्टाफ बदल दिया जाएगा।
- (vi) अतिरिक्त विभागीय कर्मचारियों को विभाग के विशेषाधिकार व्यक्ति बनने को प्रोत्साहित करने के लिए एक अंशदायी पेंशन योजना तैयार किए जाने की आवश्यकता है।
- (vii) डाकघरों को बहु-उत्पाद/बहु-सेवा केंद्रों के रूप में काम करना होगा और सेवाओं का अभिसरण प्रमुख मानदंड होगा।
- (viii) दसवीं योजना के दौरान डाक नेटवर्क का कम्प्यूटरीकरण, संयोज्यता और नेटवर्क निर्माण सर्वाधिक प्रमुख योजना क्रियाकलाप होंगे।
- (ix) भारतीय डाकघर अधिनियम, 1898 के स्थान पर एक नया दूरदर्शी कानून बनाए जाने की आवश्यकता है जिससे कि प्रतियोगिता, अभिसरण तथा अन्य नए घटनाक्रमों की देखभाल की जा सके।
- (x) दसवीं योजना में डाक क्षेत्र के लिए डाक क्षेत्र के इंडिया पोस्ट के रूप में निगमीकरण के लिए एक विश्वसनीय मार्गचित्र विकसित और तैयार करना।

- (xi) दसवीं योजना के दौरान कार्यक्रमों, परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए प्रारंभ में 1,100 करोड़ रुपए का परिव्यय मंजूर किया गया था। कम्प्यूटरीकरण और संयोज्यता के प्रमुख क्रियाकलाप के लिए निधियों की मांग की समुचित पूर्ति करने के लिए परिव्यय बढ़ाकर 1,350 करोड़ रुपए कर दिया गया है।

दूरसंचार

8.5.28 दूरसंचार, अर्थव्यवस्था के विभिन्न क्षेत्रों की तीव्र वृद्धि और आधुनिकीकरण के लिए आवश्यक मुख्य समर्थन सेवाओं में से एक है। सूचना प्रौद्योगिकी (आईटी) में अत्यधिक विकास और शेष अर्थव्यवस्था पर इसके उल्लेखनीय प्रभाव के चलते हाल के वर्षों में यह विशेष रूप से महत्वपूर्ण बन गया है। भारत को आईटी और आईटी-समर्थित सेवाओं को लेकर एक विशेष तुलनात्मक लाभ की स्थिति में समझा जाता है। तथापि, इस लाभ को बनाए रखना एक उच्च स्तरीय दूरसंचार आधारिक तंत्र पर निर्भर करता है। इस बात को ध्यान में रखते हुए दसवीं योजना का बल वहनीय दरों पर विश्वस्तरीय दूरसंचार सुविधाएं उपलब्ध कराने पर है। त्वरित आर्थिक उन्नति और सामाजिक बदलाव के लक्ष्य की पूर्ति की दृष्टि से ग्रामीण क्षेत्रों में दूरसंचार सेवाओं की व्यवस्था एक अन्य ध्यातव्य क्षेत्र

होगा। हालांकि, दूरसंचार नेटवर्क ने हाल में तेजी से प्रगति की है, लेकिन फिर भी दसवीं योजना में इस प्रगति में और तेजी लाए जाने की आवश्यकता है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि केवल इतना ही नहीं कि दूरसंचार सेवाएं समूची अर्थव्यवस्था में त्वरित विकास बनाए रखने के लिए अपेक्षित पैमाने पर उपलब्ध कराई जाएं बल्कि यह भी कि उनकी लागत आधुनिकीकरण की दिशा में बढ़ती हुई अर्थव्यवस्था की अपेक्षाओं से मेल खाती हो, यह समान रूप से महत्वपूर्ण है कि इस क्षेत्र में दूसरे देशों की प्रवृत्तियों के अनुरूप संरचनात्मक बदलावों में तेजी लाई जाए।

8.5.29 एक गतिशील क्षेत्र के लिए सुधार एक ऐसी सतत प्रक्रिया है जो प्रौद्योगिकीय नवाचारों सहित परिवर्तन की गतिशीलता के कारण जरूरी हो जाती है। भारत में दूरसंचार क्षेत्र 1991 से सुधारों की एक सतत प्रक्रिया के दौर से गुजर रहा है। अप्रैल 2002 से अंतर्राष्ट्रीय लंबी दूरी की सेवाओं और इंटरनेट टेलीफोनी की शुरुआत के साथ उदारीकरण की प्रक्रिया और इस क्षेत्र में प्रतियोगिता लागू करने की प्रक्रिया पूरी हो गई है। सेवाओं का अभिसरण एक प्रमुख नया उभरता हुआ क्षेत्र है और दूरसंचार क्षेत्र को दसवीं योजना में इस तरफ ध्यान देना होगा। दूरसंचार क्षेत्र में अभी तक किए गए प्रमुख सुधार बाक्स 8.5.4 में दिए गए हैं।

बाक्स 8.5.4

दूरसंचार क्षेत्रक में सुधार

- दूरसंचार उपकरणों का उत्पादन 1991 से पूरी तरह अविनियमित कर दिया गया है।
- सेल्यूलर फोन सेवाओं सहित समूह्य सेवाएं 1992 से निजी क्षेत्र के लिए खोल दी गई हैं।
- मूल सेवाओं में निजी क्षेत्र की सहभागिता की अनुमति देने वाली राष्ट्रीय दूरसंचार नीति (एनटीपी) 1994 में घोषित की गई।
- भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (टीआरएआई) नामक एक स्वतंत्र विनियामक प्राधिकरण 1997 में स्थापित कर दिया गया है।
- इंटरनेट सेवा प्रदाताओं (आईएसपी) के लिए एक नई नीति 1998 में घोषित की गई जिसके अधीन इस क्षेत्र को निजी क्षेत्र प्रदाताओं के लिए खोल दिया गया। यह नीति प्रकृति से प्रोन्नतिकारी थी। आईएसपी को सबमेरिन केबल प्रणालियों के लिए सैटेलाइट तथा लैंडिंग स्टेशन—दोनों प्रकार के अंतर्राष्ट्रीय इंटरनेट गेटवे स्थापित करने की अनुमति दी गई है।
- 1994 की नीति को प्रतिस्थापित करने वाली नई दूरसंचार नीति (एनटीपी) नामक एक नई नीति 1999 में घोषित की गई।
- नियत लाइसेंस शुल्क की व्यवस्था से राजस्व भागीदारी की नई व्यवस्था में अंतरण की अगस्त 1999 में अनुमति दी गई।

- विनियामक तंत्र को टीआरएआई(संशोधन) अधिनियम 2000 के माध्यम से और आगे सुदृढीकृत किया गया है। इस अधिनियम में दूरसंचार विवाद निपटान और अपीलीय ट्रीब्युनल नामक एक स्वतंत्र विवाद निपटान तंत्र की स्थापना का प्रावधान है।
- लंबी दूरी की राष्ट्रीय सेवा अगस्त 2000 में प्रतियोगियों के लिए खोल दी गई।
- दूरसंचार के प्रचालन नेटवर्क का भारत संचार निगम लिमिटेड नामक एक सरकारी कंपनी के रूप में 1 अक्टूबर 2001 को निगमीकरण कर दिया गया।
- विदेश दूरसंचार निगम लिमिटेड (वीएसएनएल) तथा एचटीएल लिमिटेड का विनिवेश कर दिया गया है।
- संचार अभिसरण विधेयक 2001 लोक सभा में प्रस्तुत किया गया और उसे अब संसद की स्थायी समिति को भेज दिया गया है।
- चार महानगरों में से प्रत्येक महानगर में और 13 परिमंडलों में चौथे सेल्युलर प्रचालक की अनुमति दे दी गई है।
- वायरलेस में स्थानीय लूप (डब्ल्यूएलएल) सुलभता प्रौद्योगिकी के प्रयोग के साथ-साथ मूल सेवाओं में अप्रतिबंधित प्रवेश की अनुमति दे दी गई है।
- आधारीक तंत्र प्रदाताओं के दो वर्गों को एक छोर से दूसरे छोर तक बेंडविडथ और डार्क फाइबर,मार्ग का अधिकार,टावर,डक्ट स्थान आदि प्रदान करने की अनुमति दे दी गई है।
- अंतर्राष्ट्रीय लंबी दूरी की सेवाएं (आईएलडी) 1 अप्रैल 2002 से प्रतियोगियों के लिए खोल दी गई हैं।
- इंटरनेट टेलीफोनी भी 1 अप्रैल 2002 से खोल दी गई है।
- सार्वजनीन सेवा दायित्व संबंधी मार्गनिर्देश 27 मार्च 2002 को घोषित कर दिए गए हैं।

8.5.30 1999 में घोषित नई दूरसंचार नीति ने दूरसंचार क्षेत्र में विश्व स्तर पर हो रहे दूरगामी प्रौद्योगिकीय घटनाक्रम और भारत को विश्व की एक आईटी महाशक्ति बनाने के सरकार के संकल्प को कार्यान्वित करने की बात को ध्यान में रखते हुए एनटीपी 1994 को संशोधित किया गया था। एनटीपी 1999, एनटीपी 1994 के कार्यान्वयन से उत्पन्न होने वाली समस्याओं को हल करने का भी प्रयास करती है। एनटीपी 1999 के लक्ष्य निम्नानुसार हैं :

- नागरिकों के लिए वहनीय और प्रभावी दूरसंचार सेवा उपलब्ध कराना।
- ग्रामीण क्षेत्रों सहित सभी असेवित क्षेत्रों में सर्वसुलभ सेवा के प्रावधान तथा देश की अर्थव्यवस्था की मांगों को पूरा करने में समर्थ उच्च स्तरीय सेवाओं के प्रावधान के बीच संतुलन स्थापित करने का प्रयास करना।
- देश में दूरस्थ,पर्वतीय और जनजातीय क्षेत्रों में दूरसंचार सुविधाओं का विकास प्रोत्साहित करना।
- आईटी, मीडिया,दूरसंचार और उपभोक्ता इलेक्ट्रॉनिक्स के अभिसरण को ध्यान में रखते हुए एक आधुनिक और प्रभावी दूरसंचार आधारीक तंत्र का निर्माण करना और इस प्रकार भारत को आईटी के क्षेत्र में एक महान शक्ति बनाने की ओर बढ़ाना।
- जहां कहीं औचित्य हो,वहां पब्लिक काल आफिस (पीसीओ) को ऐसे पब्लिक टेलीइन्फो केंद्रों में बदलना जो कि समेकित सेवा डिजिटल नेटवर्क(आईएसडीएन) सेवाओं,दूरस्थ डाटाबेस सुलभता,सरकारी और सामुदायिक सूचना प्रणालियों आदि जैसी मल्टीमीडिया सेवाएं उपलब्ध कराते हों।
- दूरसंचार क्षेत्र को एक समयबद्ध ढंग से शहरी और ग्रामीणश्रदोनों क्षेत्रों को ऐसे उच्चतर प्रतियोगी वातावरण में अंतरित करना जोकि सभी पण्यधारियों के लिए एकसमान अवसर और एकसमान माहौल उपलब्ध कराता हो।

- देश में अनुसंधान और विकास (आरएंडडी) के प्रयासों को सुदृढ़ बनाने और विश्व स्तरीय उत्पादन क्षमताएं निर्मित करने को प्रोत्साहन देना।
- स्पेक्ट्रम प्रबंध में प्रभाविता और पारदर्शिता प्राप्त करना।
- देश के रक्षा और सुरक्षा हितों का ध्यान देना।
- भारतीय दूरसंचार कंपनियों को सच्चे अर्थों में विश्व पण्यधारी बनने के योग्य बनाना।

नौवीं योजना की समीक्षा

8.5.31 नौवीं योजना अवधि के दौरान दूरसंचार सेवाओं में

एक रिकार्ड वृद्धि दर प्राप्त की गई। नेटवर्क में (सुसज्जित क्षमता) लगभग 22 प्रतिशत की औसत दर से वृद्धि हुई। सेल्यूलर मोबाइल फोन और स्थिर लाइन फोन-दोनों में हुई वृद्धि समान रूप से प्रभावी रही है। जहां निजी क्षेत्रों ने अपने प्रयास सेल्यूलर मोबाइल फोन क्षेत्र की ओर केंद्रित किए, सरकारी क्षेत्र में हुई वृद्धि मुख्यतः स्थिर लाइन कनेक्शनों के कारण थी। नौवीं योजना के दौरान 237 लाख सीधी एक्सचेंज लाइनों (डीईएल) का लक्ष्य रखा गया था, जबकि 240.55 लाख अतिरिक्त डीईएल प्रदान की गई हैं। सेल्यूलर नेटवर्क का 3.40 लाख कनेक्शनों का लघु आधार था जोकि योजना के अंत तक बढ़कर 64.31 लाख कनेक्शन तक पहुंच गया। इस वृद्धि के फलस्वरूप टेलीघनत्व, जोकि नौवीं योजना के आरंभ में 1.57 था, वह 31 मार्च, 2002 को लगभग तिगुना, अर्थात 4.4 तक पहुंच गया। इसके बारे में ब्यौरे तालिका 8.5.4 में दिए गए हैं।

तालिका 8.5.4
नेटवर्क विस्तार – नौवीं योजना

(लाख लाइनें)

	31.3.1997	31.3.2002	निवल वृद्धि - नौवीं योजना			सीएजीईआर
	को	को	सरकारी	निजी	जोड़	प्रतिशत
स्थिर	145.40	234.68	5.87	240.55	385.95	21.56
सेल्यूलर	3.40	2.14	58.77	60.91	64.31	80.00
जोड़	148.80	236.82	64.64	301.46	450.26	24.79
टेलीघनत्व	1.57	-	-	-	4.4	-
वीपीटी	2.61	2.061	0.00846	2.07	4.68	12.39

8.5.32 सरकारी क्षेत्र, अर्थात भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) और महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड (एमटीएनएल) का निष्पादन प्रभावशाली रहा है। मूल योजना में जहां 185 लाख नए कनेक्शन देने का लक्ष्य रखा गया था (और जिसे बीएसएनएल तथा एमटीएनएल के मध्यावधिक मूल्यांकन में बदलकर 222.7 लाख) तथा निजी क्षेत्र सहित समूचे क्षेत्र के लिए 237 लाख बना दिया गया था, नौवीं योजना के दौरान कुल मिलाकर 240.55 लाख कनेक्शन लगाए गए जिसमें निजी क्षेत्र का योगदान शामिल है जिसका अर्थ यह हुआ कि निष्पादन नौवीं योजना दस्तावेज में परिकल्पित लक्ष्य से अधिक रहा। नौवीं योजना की एक अन्य विशेषता यह है कि इसमें सरकारी क्षेत्र द्वारा सेल्यूलर सेवाओं की शुरुआत की गई। एमटीएनएल ने तीसरे प्रचालक के रूप

में दिल्ली और मुंबई में मोबाइल सेवाओं की शुरुआत की गई। नौवीं योजना के दौरान सरकारी क्षेत्र के लक्ष्य और उपलब्धियों के ब्यौरे संलग्नक 8.5.5 में दिए गए हैं।

8.5.33 नौवीं योजना के दौरान निजी क्षेत्र का निष्पादन मिला-जुला रहा। जहां सेल्यूलर नेटवर्क के विस्तार में इसका निष्पादन बहुत अच्छा रहा, वहां स्थिर लाइन क्षेत्र में इसका निष्पादन उतना उत्साहपूर्ण नहीं था। 52 लाख (मूलतः) के लक्ष्य और 14.3 लाख के संशोधित लक्ष्य की तुलना में केवल 5.9 डीईएल लगाए गए हैं। निजी क्षेत्र की इस धीमी उन्नति के लिए मूलतः जिम्मेदार इस तरह की बाधाएं हैं, जैसेकि लाइसेंस संबंधी करार, अयर्थाथ रूप से उच्चतर लाइसेंस शुल्क, राजस्व हिस्सेदारी, राइट आफ वे आदि।

8.5.34 सरकारी क्षेत्र के लिए नौवीं योजना में 46442.04 करोड़ रुपए का परिव्यय मंजूर किया गया जिसका वित्तपोषण मूलतः आंतरिक और बजटेंतर संसाधनों (आईईबीआर) द्वारा किया जाना था। इसमें टीआरएआई तथा बेतार अनुश्रवण संगठन (डब्ल्यूएमओ) जैसे विनियामक निकायों के लिए योजना परिव्यय के वित्तपोषण के निमित्त 44.04 करोड़ रुपए का एक लघु बजट सहायता घटक शामिल था। नौवीं योजना के अनुमोदित परिव्यय प्रकृति से मात्र संकेतात्मक थे और वार्षिक परियोजना वर्ष के दौरान उपलब्ध हो सकने वाले संसाधनों की मात्रा के आधार पर तय किए जाने थे। वर्ष-दर-वर्ष आधार पर अनुमोदित वार्षिक योजना परिव्ययों के आधार पर नौवीं योजना का प्रचालनात्मक परिव्यय 84,783.90 करोड़ रुपए बैठता है जिसमें 208.20 करोड़ रुपए की बजटीय सहायता शामिल है। इसके विपरीत, योजना व्यय अनुमानतः 69,407.62 करोड़ रुपए हुआ। इससे यह पता चलता है कि मूलतः अनुमोदित परिव्यय की तुलना में 163 प्रतिशत का तथा अनुमोदित प्रचालनात्मक परिव्यय के 89 प्रतिशत का प्रयोग किया गया। प्रचालनात्मक परिव्यय की तुलना में व्यय में जो कमी रही है, उसका मुख्य कारण एमटीएनएल और बीएसएनएल द्वारा न्यून व्यय रहा है जिसकी वजह कुछ नई परियोजनाएं हाथ में लेने में हुई देशी और उपकरणों की लागत में कमी थी। जहां तक वित्तपोषण की स्थिति का संबंध है, आईईबीआर की उत्पत्ति लक्षित (प्रचालनात्मक परिव्यय की तुलना में) की तुलना में न्यून रही जिसका मुख्य कारण बाजार उधारों की घटी हुई मांग थी। बीएसएनएल और एमटीएनएल द्वारा आंतरिक संसाधन सृजन में आई कमी अंशतः टैरिफ पुनर्संतुलन के कारण हो सकती है। नौवीं योजना के परिव्यय और व्यय के ब्यौरे संलग्नक 8.5.6 में दिए गए हैं।

टेलीकाम नेटवर्क की मौजूदा स्थिति

8.5.35 मूल दूरसंचार सेवा नेटवर्क, जिसमें स्वतंत्रता के समय लगभग 84 हजार कनेक्शन थे, उनकी संख्या 31 मार्च 2002 को बढ़कर लगभग 385.95 लाख सक्रिय कनेक्शनों तक पहुंच गई है। मूल सेवा नेटवर्क, टेलीफोन क्षेत्र का एक बहुत बड़ा हिस्सा है, जोकि सक्रिय दूरसंचार नेटवर्क का लगभग 86 प्रतिशत बैठता है। मौजूदा दूर-संचार नेटवर्क की प्रमुख विशेषताएं बाक्स 8.5.5 में दी गई हैं।

बाक्स 8.5.5

31.03.2002 को टेलीफोन नेटवर्क की स्थिति

- टेलीफोन केंद्रों की कुल संख्या — 35,023
- ग्रामीण टेलीफोन केंद्रों की संख्या — 26,953
- कुल स्थिर टेलीफोन कनेक्शन — 385.95 लाख
- सेल्यूलर मोबाइल फोनों की संख्या — 64.31 लाख
- ट्रंक आटो एक्सचेंज लाइनें (टीएएक्स) — 34.27 लाख
- टेली घनत्व — अखिल भारत — 4.4
- ग्रामीण पब्लिक टेलीफोनों की संख्या — 4.68 लाख
- इंटरनेट कनेक्शन — 38 लाख (31 जनवरी 2002 तक)

दसवीं योजना के लिए चुनौतियां

8.5.36 बाजार में प्रतियोगिता की शुरुआत हो जाने से आयोजना का बल डीईएल और नेटवर्क के समग्र विकास से हटकर इस क्षेत्र/बाजार के लिए उपयुक्त नीतिगत ढांचा उपलब्ध कराने पर होना चाहिए ताकि अपेक्षा के अनुसार तथा समग्र नीतिगत लक्ष्यों के अनुरूप आगे बढ़ा जा सके। इस प्रयोजन के लिए उपयुक्त नीतिगत पहलें और संगत विनियामक रूपरेखा निर्धारित करने के लिए उसमें कुछ बातें ध्यान में रखनी होंगी। इस संबंध में विचारणीय प्रमुख तत्व/प्रवृत्तियां बाक्स 8.5.6 में दिए गए हैं।

8.5.37 भारत में दूरसंचार एक सर्वाधिक तेजी से बढ़ता हुआ क्षेत्र है। तथापि, वैश्विक वृद्धि नमूनों और संकेतकों के संदर्भ में यह क्षेत्र अभी भी विकास की प्रारंभिक अवस्थाओं में बना हुआ है। हमारा टेली घनत्व मात्र 4.01 था जबकि इस आशय का वैश्विक औसत 32.78 (दिसम्बर 2001) तथा चीन द्वारा प्राप्त 24.98 था। विकसित और विकासशील देशों — दोनों के बीच टेली घनत्व की तुलनात्मक स्थिति तालिका सं. 8.5.5 में प्रस्तुत है। इन देशों के संबंध में प्रति व्यक्ति आय, पीसी, इंटरनेट प्रयोक्ताओं आदि की संख्या जैसे अन्य संकेतकों सहित टेली घनत्व की स्थिति संलग्नक 8.5.7 तथा 8.5.8 में दर्शाई गई है।

बाक्स 8.5.6

भावी नीतिगत पहलों के लिए संगत कारक और प्रवृत्तियां

- वैश्विक प्रवृत्तियों और भारतीय अनुभव के आधार पर सेल्यूलर मोबाइल सेवा की वृद्धि दर आने वाले कई वर्षों तक ऊंची बनी रहेगी। इसके दो महत्वपूर्ण प्रभाव ये हैं कि प्रति लाइन औसत लागत में कमी आएगी तथा सेल्यूलर मोबाइल/डब्ल्यूएलएलएम ग्रामीण क्षेत्रों में विस्तार का एक प्रमुख साधन बन जाएगा।
- अगले पांच वर्षों में निवेशों के लिए पूंजी की आवश्यकता मौजूदा लागत की तुलना में कम रहने की संभावना है जिसका कारण उपकरणों की लागत में निरंतर गिरावट और साथ ही, रेलवे, पावर ग्रिड कारपोरेशन आदि जैसे आधारीक प्रदाताओं के प्रवेश के कारण उत्पन्न प्रतियोगिता के फलस्वरूप नेटवर्क की न्यून लागत और अन्य पण्यधारियों द्वारा उच्च क्षमता वृद्धि है।
- उपभोक्ता आधार का एक छोटा का हिस्सा मांग राजस्व के बड़े हिस्से का निर्माण करता है। प्रतियोगियों के बीच उच्च आय वाली उपभोक्ता श्रेणी मुख्य प्रतियोगिता का कारण होगी जिसके फलस्वरूप इस श्रेणी, अर्थात् लंबी दूरी की कालों के लिए लागू शुल्कों में गिरावट आएगी। इसका परिणाम यह होगा कि लंबी दूरी के शुल्क, यहां तक कि विनियामक द्वारा निर्धारित शुल्क की तुलना में भी कम हो सकते हैं।
- प्रतियोगिता के कारण समय के साथ-साथ अधिशेष का मार्जिन कम हो जाएगा। तथापि, लागतों में गिरावट के कारण प्रतिउपभोक्ता ब्रेक-इवन राजस्व भी कम हो जाएगा।
- वायस टेलीफोनी की तुलना में डाटा सेवाओं के अधिक तेजी से बढ़ने की संभावना है। इसका अर्थ यह है कि कुछ समय के बाद ब्राड-बैंड संबंधों पर बल दिए जाने की आवश्यकता होगी ताकि इन सेवाओं को अपेक्षित आधार पर मुहैया कराया जा सके।
- देश के ग्रामीण और दूरस्थ क्षेत्रों में विशाल असेवित क्षेत्रों के कारण, जिनकी भुगतान की मात्रा भी कम रहने की संभावना है, यूएसओ के कारण प्रतिबद्धताओं के विशाल होने की संभावना है।
- सेवाओं के अभिसरण की प्रवृत्ति के फलस्वरूप उद्योग और बाजारों की रचना में बड़े बदलाव आ सकते हैं।

आईटी तथा आईएंडबी एवं अर्थव्यवस्था के अन्य क्षेत्रों की मांगों की पूर्ति करने के प्रयोजन के इस क्षेत्रको, विशेष रूप से ब्राड-बैंड के क्षेत्र को काफी अधिक तेजी के साथ विस्तारित करना होगा। इसी परिप्रेक्ष्य को ध्यान में रखते हुए, इस क्षेत्र के साथ अगले एक दशक अथवा इसी प्रकार की अवधि के लिए अनिवार्यतः एक आधिकारिक क्षेत्र के रूप में व्यवहार किए जाने की आवश्यकता है। एक बार अपेक्षित टेली घनत्व प्राप्त कर लेने के बाद और आवश्यक सहयोगी नेटवर्क स्थापित कर लिए जाने के बाद इस क्षेत्र के साथ एक सेवा क्षेत्र जैसा व्यवहार किया जा सकता है।

8.5.38 आने वाले वर्षों में झूटतम वृद्धि सुनिश्चित करने के लिए दूरसंचार क्षेत्र के संबंध में करें और विनियमों

से संबंधित सरकार की स्थूल नीति भी प्रोन्नयक प्रकृति की होनी चाहिए। संसाधन जुटाने अथवा सरकार द्वारा राजस्व अर्जन इस क्षेत्र को शासित करने वाली नीति के लिए बाधक नहीं होना चाहिए। राजस्व अंश और स्पेक्ट्रम शुल्कों के रूप में लाइसेंस शुल्क की मात्रा इसी सिद्धांत से निर्देशित होनी चाहिए। विश्व के अधिकांश प्रगामी प्रशासनों द्वारा अपनाई गई नीति को ध्यान में रखते हुए यह जरूरी नहीं है कि लाइसेंस शुल्क को विनियम तथा सार्वजनीन सेवा दायित्व (यूएसओ) के प्रचालन की लागत के अनुरूप बनाया जाए। प्रोन्नयन नीति के एक अंग के रूप में टीआरएआई के लिए यह जरूरी है कि वह राजस्व अंश और यूएसओ क्षेत्र के संबंध में नए सिरे से काम करे।

तालिका 8.5.6
दूरसंचार विकास – अंतर्राष्ट्रीय तुलना
(दिसम्बर 2001 को)

देश	जनसंख्या (करोड़)	जीडीपी प्रतिव्यक्ति (अमरीकी डालर)*	डीईएल(स्थर) (लाख लाइनें)	सेलफोन (लाख लाइनें)	कुल फोन (लाख लाइनें)	टेली-घनत्व
संयुक्त राज्य अमरीका	28.59	36211.00	1900.00	1270.00	3170.00	110.88
यू.के.	6.01	23694	353.26	470.26	823.52	137.02
आस्ट्रेलिया	1.93	19897	100.60	111.69	212.29	109.99
ब्राजील	17.18	3500	374.31	287.46	661.77	38.52
मेक्सिको	10.04	5807	137.73	217.57	355.30	35.39
दक्षिण अफ्रीका	4.38	2882	49.69	91.97	141.66	32.36
मिश्र	6.46	1424	66.50	27.94	94.44	14.63
जापान	12.73	34337	760.00	748.19	1508.19	118.45
मलेशिया	2.38	3838	47.38	71.28	118.66	49.86
चीन	129.61	834	1790.34	1448.12	3238.46	24.98
पाकिस्तान	14.50	425	34.00	8.00	42.00	2.90
भारत	102.70	455	347.32	64.31	411.63	4.01
एशिया	360.67	2354	3911.79	3366.14	7277.93	20.17
विश्व	607.91	5274	10460.88	9462.97	19923.85	32.78

स्रोत : विश्व दूरसंचार विकास रिपोर्ट, 2002

* प्रतिव्यक्ति आय के आंकड़े वर्ष 2000 से संबंधित हैं

8.5.39 विभिन्न क्षेत्रों में अनेक प्रचालकों की मौजूदगी का अर्थ उन स्थितियों पर बल दिए जाने की आवश्यकता के रूप में होता है जो इन प्रचालकों को सुचारू रूप से काम करने के योग्य बना सकेगी। बहु-प्रचालक प्रणाली को विकसित करने और उपभोक्ता आधार को बिना बाधाओं के अपना विस्तार करने के लिए आधार बनाने की दृष्टि से विशिष्ट आयोजन जरूरी होगा। निष्पक्ष तथा सामयिक अंतर-संबंध सुनिश्चित करना इस तरह के प्रयास का एक बड़ा हिस्सा है। संप्रति, अंतर-संबंध के मार्ग की एक बड़ी बाधा तब उत्पन्न होती है जबकि वृत्तिभोगी के लिए अपेक्षित क्षमता स्थापित करने के निमित्त समुचित निधि उपलब्ध कराना कठिन हो

जाता है क्योंकि उसके फलस्वरूप लागतों की पूर्ति के लिए समुचित भुगतान सृजित नहीं हो पाएगा। ऐसी स्थिति में, सरकारी हस्तक्षेप का औचित्य हो जाता है और एक ऐसी निधि स्थापित की जानी उचित है जोकि अपर्याप्त मांग की स्थितियों में क्षमता स्थापित करने की लागत की पूर्ति में सहायता प्रदान कर सके। सरकार इस प्रकार वित्तपोषित की गई राशि को एक अवधि के बाद वसूल कर सकती है।

8.5.40 रेडियो आवृत्ति (आरएफ) स्पेक्ट्रम एक विरल प्राकृतिक संसाधन है। अंतर्राष्ट्रीय करारों के अनुसार, इसमें रेडियो संचार सेवाओं और उपभोक्ताओं, शिक्षा, सिविल, सरकारी

और निजी की विशाल संख्या की हिस्सेदारी होती है जो सह-अस्तित्व और सर्वाधिक प्रभावी प्रयोग के सिद्धांतों पर आधारित होती है। टेलीफोनों की कुल संख्या में सेल्यूलर मोबाइल का बढ़ता हुआ हिस्सा इस बात का संकेत देता है कि आवर्ती स्पेक्ट्रम आबंटित करने की नीति पर अधिक बल दिए जाने की आवश्यकता है। सेल्यूलर मोबाइल टेलीफोनों के अलावा, जिनके संबंध में दसवीं योजना के अंत तक लाइनों की बहुत बड़ी संख्या मौजूद होगी, मूल सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रयुक्त डब्ल्यूएलएल के लिए भी आवर्ती स्पेक्ट्रम की आवश्यकता होगी। नई प्रौद्योगिकी के

उभरने के साथ रेडियो स्पेक्ट्रम के योजना निर्माताओं के लिए भी एक बड़ी चुनौती पेश आएगी। अधिकाधिक रूप से वायरलेस प्रौद्योगिकियां अपनाए जाने और उन्हें अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप बनाए जाने की आवश्यकता का अर्थ यह होगा कि वायरलेस स्पेक्ट्रम की कमी की ओर ध्यान देना होगा और कतिपय आवर्ती बैंडों में प्रतियोगी मांगों का समाधान करना होगा। स्पेक्ट्रम आबंटन और लाइसेंस प्रदान करने की प्रक्रिया को शासित करने वाली नीति इस ढंग से तैयार की जानी चाहिए कि इस विरल संसाधन का इष्टतम प्रयोग किया जाए और यह विकास के लिए बाधा न बन जाए।

बाक्स 8.5.7

मार्गदर्शी सिद्धांत – स्पेक्ट्रम नीति

- स्पेक्ट्रम नीति प्रकृति से प्रोन्नयक होनी चाहिए, आय संबंधी तत्वों की भूमिका गौण रहनी चाहिए।
- मूल्य निर्धारण और आबंटन से यह सुनिश्चित होना चाहिए कि उपलब्ध स्पेक्ट्रम का प्रयोग इष्टतम रूप से किया जाए।
- किसी एक समय पर किसी प्रचालक को आबंटित स्पेक्ट्रम का इष्टतम प्रयोग सुनिश्चित करने के उद्देश्य से लाइसेंसधारी के पास उपलब्ध अधिशेष क्षमता को एक सीमित अवधि के लिए अन्य उपभोक्ताओं को पट्टे पर दिए जाने/ सुपुर्द किए जाने की छूट दी जानी चाहिए, किन्तु यह ध्यान रखा जाए कि जिन प्रणालियों के लिए बैंड आबंटित किया गया है, उनपर अनुचित दबाव न पड़े।
- यह जरूरी नहीं है कि स्पेक्ट्रम मूल्य निर्धारण एक गतिशील ढंग से स्थान और समय के अनुसार सापेक्ष मांग और पूर्ति पर आधारित हो। अवसर लागत को किसी एक स्थिति में संसाधन की सापेक्ष विरलता परिलक्षित करनी चाहिए।
- उपलब्ध स्पेक्ट्रम के एक बहुत बड़े हिस्से का प्रयोग रक्षा, पुलिस और अर्द्ध-सैनिक बलों द्वारा किया जाता है। इन बलों द्वारा प्रयुक्त प्रौद्योगिकी के उन्नयन और उसके आधुनिकीकरण के लिए एक ठोस कार्ययोजना बनाई जानी आवश्यक है जिससे कि स्पेक्ट्रम का प्रभावी और इष्टतम प्रयोग सुनिश्चित हो सके और सिविलियन प्रयोजनों द्वारा प्रयोग के लिए अधिशेष संसाधन उपलब्ध कराए जा सकें। इस प्रयोजन के लिए अपेक्षित निधियां उपलब्ध कराई जानी होंगी।
- स्पेक्ट्रम मूल्य निर्धारण के लिए स्पेक्ट्रम प्रभावी प्रौद्योगिकी का प्रवर्तन और प्रोत्साहन सुनिश्चित किए जाने की भी आवश्यकता है।

8.5.41 इष्टतम विकास तथा मुक्त और निष्पक्ष प्रतियोगिता सुनिश्चित करने के लिए एक स्वतंत्र और प्रभावी विनियामक निकाय की मौजूदगी महत्वपूर्ण है। विनियामक की स्वतंत्रता बहुत हद तक इन बातों पर निर्भर करती है : वित्तपोषण तंत्र, विनियामक निकाय का गठन और इसके कार्यकरण को निर्देशित करने वाले सिद्धांत। बजटीय सहायता से वित्तपोषण की मौजूदा प्रणाली की बजाए एक ऐसी प्रणाली अपनाई जानी आवश्यक है जिससे कि विनियामक निकाय

स्व-वित्तपोषी बन सकें। इस प्रयोजन के लिए टेलीकाम प्रचालकों से इकट्ठा की गई लेवी/फीस में से अपेक्षित निधियां प्रदान करना एक इस तरह का विकल्प हो सकता है। विनियामक तंत्र को प्रभावी बनाने के लिए स्थायित्व तथा विनियामक सिद्धांतों की स्पष्टता समान रूप से महत्वपूर्ण है। इस संबंध में जिन मूल सिद्धांतों की ओर ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है, उनका उल्लेख बाक्स 8.5.8 में किया गया है।

बाक्स 8.5.8
विनियमन के संबंध में मूल सिद्धांत

- विवाद निपटान सहित विभिन्न विनियामक क्रियाविधियों के लिए, जैसे कि अंतर-संबंध, सेवा की गुणवत्ता, यूएसओ वित्तपोषण आदि समय-सीमाएं निर्धारित की जाएं।
- लाइसेंस की शर्तों की पूर्ति न किए जाने और जिन शर्तों के अधीन वे लागू होती हैं, उनके लिए दंडों की एक स्पष्टतः निर्धारित सूची स्थापित करना।
- उद्योग द्वारा स्व-विनियमन के लिए वेंचमार्क विकसित करना।
- विनियामक और उपभोक्ता निकायों के बीच आदान-प्रदान के लिए एक तंत्र विकसित करना जिससे कि सेवा के स्तर और विनियमन के वांछित मानकों की पूर्ति के संबंध में उपभोक्ताओं से सूचना और फीडबैक का सतत प्रवाह सुनिश्चित किया जा सके।

8.5.42 विनियामक निकाय का प्रभावी कार्यकरण सुनिश्चित करने के लिए दो महत्वपूर्ण इनपुट हैं : इसके स्टाफ के कौशलों का सतत उन्नयन और अधुनातम प्रौद्योगिकीय विकासों सहित तभी संगत सूचना का नियमित प्रवाह। इन लक्ष्यों की पूर्ति के लिए एक संरचित दृष्टिकोण विकसित किए जाने की आवश्यकता है। यह सुनिश्चित करने के अलावा कि विनियामकों द्वारा सक्षम कार्मिक आकृष्ट किए जाएं, समुचित प्रशिक्षण सुविधाएं और अनुसंधान तथा सूचना सेवा के लिए एक तंत्र विकसित किए जाने की आवश्यकता है। इस संबंध में विशिष्ट कार्यों के लिए अनुसंधान संस्थानों का एक दल अभिज्ञात किया जा सकता है। स्वयं योजना आयोग भी इस तरह के नेटवर्क का एक हिस्सा हो सकता है।

8.5.43 सेवाओं के अभिसरण के फलस्वरूप सेवा संगठन, उद्योग की संरचना और जिस ढंग से बाजार आयोजित किए जाते हैं, उन्हें लेकर एक प्रतीकात्मक बदलाव हो रहा है। आशा है कि इसके फलस्वरूप संसाधनों का इष्टतम प्रयोग और न्यूनतम लागत आधार पर सेवाओं की व्यवस्था हो सकेगी। प्रत्येक श्रेणी/सेवा के लिए सेवा विभाजन और अलग लाइसेंस अनावश्यक बन जाते हैं और वे केवल कृत्रिम अवरोधों के रूप में काम करते हैं। सभी दूरसंचार सेवाओं के लिए

एक सामान्य अथवा एकल लाइसेंस जारी करके और एक सामान्य राजस्व हिस्सेदारी फार्मूला तैयार करके उन्हें हटाए जाने की आवश्यकता है। अतः, अनेक लाइसेंसों की प्रणाली की जगह एकल-लाइसेंस व्यवस्था कायम करनी होगी जिसका अर्थ यह होगा कि समूचे देश में सेवाओं और प्रचालकों के बीच एक पूर्ण प्रतियोगिता की स्थिति बन जाएगी। संचार अभिसरण विधेयक के माध्यम से सेवाओं के अभिसरण के लिए बुनियादी तंत्र उपलब्ध कराए जाने की संभावना है। विधेयक में लाइसेंसों की विभिन्न श्रेणियों का प्रावधान है, जैसे कि आधारीक सुविधाएं, नेटवर्क निर्माण सेवाएं, नेटवर्क अनुप्रयोग सेवाएं। विधेयक के अधीन नामित प्राधिकारी इस संबंध में निर्णय ले सकेगा कि जब कोई विशेष प्रचालक लाइसेंसों की एक से अधिक श्रेणियां कवर करना चाहता है, तो लाइसेंस देने की व्यवस्था किस प्रकार की जाए। किन्हीं अन्य श्रेणियों के लिए लाइसेंस मंजूर करते समय परिकल्पित प्राधिकारी लाइसेंस की प्रत्येक श्रेणी में लाइसेंसधारी द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली सुविधाओं अथवा सेवाओं का कार्यक्षेत्र सीमित अथवा प्रतिबंधित कर सकता है और साथ ही, सुविधा अथवा सेवा उपलब्ध कराने के लिए शर्तें भी निर्धारित कर सकता है। इस दृष्टिकोण का मूल उद्देश्य यह है कि संचार परिदृश्य के साथ उपयुक्त रूप से एक क्रमबद्ध ढंग से निपटा जाए। आशा है कि इस विधेयक द्वारा अभिसरण व्यवस्था में संपूर्ण अंतरण सुनिश्चित हो सकेगा और प्रचालकों को डीओटी द्वारा जारी किए गए लाइसेंसों के पुनर्विधीकरण के साथ शुरूआत करने को नहीं कहा जाएगा।

8.5.44 किसी लाइसेंस की शर्तों और प्रतिबंधों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए प्रौद्योगिकी प्रतिबंध सर्वोत्तम रास्ता नहीं है। अनुपालन को प्रभावी और कारगर माध्यमों से सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता है, जिनमें क्रांतिक मामलों में सुपरिभाषित दंडों और लाइसेंसों का रद्द किया जाना शामिल होगा। इष्टतम विकास और न्यूनतम लागत आधार पर सेवा की उपलब्धि सुनिश्चित करने के लिए यह आवश्यक है कि लाइसेंस प्रौद्योगिकी निरपेक्ष हो। मौजूदा नीति को यह छूट नहीं होनी चाहिए कि वह प्रौद्योगिकीय नवाचारों से उत्पन्न होने वाले लाभों को रोके रखे, बशर्त कि ऐसा करना राष्ट्र तथा उपभोक्ता के हितों के प्रतिकूल न हो। इस संबंध में देखे जाने पर इंटरनेट टेलीफोनी और डब्ल्यूएलएल मोबाइल सेवाओं की प्रतिबंधात्मक नीति की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है। इंटरनेट टेलीफोनी के लाभ ऐसे किसी भी व्यक्ति के लिए मुक्त

रूप से उपलब्ध होने चाहिए जिसके पास सुविधा स्थापित करने के संसाधन हों और उन्हें आईएसपी के माध्यम से सरणीकृत करने के लिए प्रतिबंधित न किया जाए। इसी प्रकार, सेवाओं को समयबद्ध ढंग से और वहनीय आधार पर ग्रामीण क्षेत्रों तक ले जाए जाने के प्रयोजन से सेवाओं के त्वरित प्रवर्तन और इसकी लागत प्रभाविता में डब्ल्यूएलएल प्रौद्योगिकी की विशाल क्षमता का भी पूरी तरह से दोहन किए जाने की आवश्यकता है। विशेष रूप से ग्रामीण नेटवर्कों में इसके प्रयोग के संबंध में विभिन्न प्रतिबंध तत्काल हटाए जाने की आवश्यकता है। क्योंकि डब्ल्यूएलएल आधारित सेवाएं मूलतः बुनियादी सेवाओं की प्रकृति की होती हैं, इसलिए निम्नतम मूल्य-निर्धारण (किराए) की अवधारणा अवांछित प्रतीत होती है और वह प्रतियोगिता, प्रभाविता, वहनीयता तथा उपभोक्ता कल्याण की मूल भावना के प्रतिकूल है।

8.5.45 हालांकि 70 प्रतिशत भारतवर्ष गांव में रहता है और जीडीपी में ग्रामीण क्षेत्रों का योगदान लगभग 30 प्रतिशत है, फिर भी इन क्षेत्रों में दूरसंचार सुविधाओं का विकास असंतोषपूर्ण बना हुआ है। ग्रामीण क्षेत्रों में टेलीघनत्व मात्र 1.14 है, जबकि शहरी क्षेत्रों में यह 10.16 है। सामान्य सुलभता की दृष्टि से देखे जाने पर देश के कुल गांवों में लगभग एक-तिहाई गांवों को बुनियादी दूरसंचार सुविधाओं से जोड़ा जाना बाकी है। एनटीपी-1999 के अनुसार, सरकार शेष सभी गांवों को 2002 तक ध्वनि और न्यून स्पीड डाटा सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए वचनबद्ध है। बीएसएनएल के सृजन द्वारा दूरसंचार विभाग के नेटवर्क के निगमीकरण के साथ ग्रामीण टेलीफोनी सरकारी क्षेत्र का प्राथमिक दायित्व नहीं रह गया है। शहरी क्षेत्रों में नेटवर्क के आत्मनिर्भर विस्तार की तुलना में ग्रामीण क्षेत्रों में सेवा प्रदान करना अव्यवहार्य समझा जाता है। इस बात को ध्यान में रखते हुए, नीति-निर्माताओं के लिए यह जरूरी है कि ये ग्रामीण क्षेत्रों में टेली-घनत्व बढ़ाने की ओर अधिक ध्यान दें। ग्रामीण दूरसंचार के प्रति हमारे दृष्टिकोण को लेकर अभी तक जो बुनियादी कमी है, वह यह है कि जहां कहीं व्यवहार्य हो, इसे एक आत्मनिर्भर कारोबार प्रस्ताव बनाने की दिशा में हमारे प्रयास नाकाफी रहे हैं। देश में ऐसे बहुत बड़े हिस्से हैं जहां सब्सिडी की आवश्यकता पूरी तरह समाप्त की जा सकती है अथवा उसे कम से कम घटाया तो जा ही सकता है। यह काम किसी एक क्षेत्र (जैसे कि नकदी फसलें उगाने वाले क्षेत्र, ऐसे क्षेत्र जहां व्यापक मत्स्य पालन अथवा एक्वाकल्ब, कृषि उद्योग आदि हैं) के वाणिज्यिक क्रियाकलापों का प्रयोग करके अथवा विशेष रूप से मरोरंजन

घटक अथवा ई-सरकार का एक घातक अनुप्रयोग के रूप में प्रयोग करके, अभिसरण के लाभों को अधिकतम करके किया जा सकता है। नेटवर्क का वांछित गति से विस्तार सुनिश्चित करने और इसका उपयुक्त वित्तपोषण सुनिश्चित करने के लिए एक नया नीतिगत तंत्र यथाशीघ्र निर्मित किए जाने की आवश्यकता है। इस कार्यक्रम के वित्तपोषण के लिए यूएसओ निधि एक प्रमुख स्रोत हो सकता है। प्रभाविता सुनिश्चित करने के लिए ग्रामीण क्षेत्रों में दूरसंचार सेवाओं का प्रावधान न्यूनतम लागत पर आधारित होना चाहिए, भले ही इन सेवाओं के वित्तपोषण का तरीका कोई भी हो।

8.5.46 ऐसा सोचा गया है कि दूरस्थ, दुर्गम और ग्रामीण क्षेत्रों में सेवाएं उपलब्ध कराने के घाटे के व्यवहार्य वित्तपोषण के लिए यूएसओ निधि तंत्र के माध्यम से जुटाए गए संसाधन का प्रमुख स्रोत होंगे। यूएसओ के अधीन वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए मार्गदर्शी सिद्धांतों को अंतिम रूप दे दिया गया है जिससे कि सार्वजनीन सेवा सहायता नीति (यूएसएसपी) का कार्यान्वयन किया जा सके। नीति के अधीन यह सहायता 2002-2003 से उपलब्ध कराई जाएगी। जारी किए गए मार्गदर्शी सिद्धांतों की प्रमुख बातें निम्नानुसार हैं:

- यूएसओ के अधीन सहायता सार्वजनिक सुलभता अथवा सामुदायिक टेलीफोन-दोनों के लिए तथा निवल उच्च खर्च वाले ग्रामीण/दूरस्थ क्षेत्रों में व्यक्तिगत पारिवारिक टेलीफोनों के रूप में उपलब्ध कराई जाएगी।
- यूएसओ निधि के अधीन सहायता सार्वजनीन सेवा उपलब्ध कराने की निवल लागत (अर्थात्, डाक-राजस्व) की पूर्ति के लिए प्रदान की जाएगी।
- आवश्यकता के आधार पर सार्वजनीन सेवा लेवी (यूएसएल) के प्रति प्रतिशत योगदान को बढ़ाया जा सकता है, लेकिन वह लाइसेंस शुल्क की मौजूदा प्रतिशत की ऊपरी सीमा के भीतर होगी।
- यूएसओ का कार्यान्वयन दो स्पष्टतः अभिनिर्धारणीय धाराओं में विभाजित होगा, अर्थात् सार्वजनिक टेलीकाम तथा सूचना सेवाओं का प्रावधान (धारा-1) और निवल उच्च लागत उच्च खर्च वाले ग्रामीण/दूरस्थ क्षेत्रों में पारिवारिक टेलीफोनों का प्रावधान (धारा-2)। निधियों के संवितरण की दृष्टि से धारा-1 को प्राथमिकता दी जाएगी।

बाक्स 8.5.9**ग्रामीण दूरसंचार सेवाएं प्रोन्नत करने के लिए नीतिगत पहलें**

- ग्रामीण दूरसंचार का आशय ग्राम पब्लिक टेलीफोन के माध्यम से सुलभता उपलब्ध कराने से कहीं अधिक है। इसका अर्थ मांग के अनुसार व्यक्तियों को मल्टीमीडिया सहित सभी सेवाएं उपलब्ध कराना है। एनटीपी-1999 के लक्ष्यों को ध्यान में रखते हुए इस आशय की नीति प्रकृति से प्रोन्नायक होनी चाहिए।
- निजी उद्यमकर्ताओं के माध्यम से दूरसंचार के कारोबार-आधारित विकास को प्रोत्साहित करने पर विशिष्ट बल दिया जाना चाहिए और ऐसा करते समय प्रधानमंत्री रोजगार योजना सहित सरकार की संबंधित योजनाओं का प्रयोग किया जा सकता है।
- निधियों की आवश्यकता को यूएसओ फंड के माध्यम से समुचित रूप से पूरा किया जा सकता है और यदि आवश्यकता हो, तो यूएसओ लेवी में समुचित वृद्धि की जा सकती है।
- ग्रामीण क्षेत्रों में स्पेक्ट्रम की अवसर लागत को ध्यान में रखते हुए इन क्षेत्रों में सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए केवल नाममात्र का स्पेक्ट्रम शुल्क लगाया जाना चाहिए।
- ग्रामीण सेवाओं के लिए डब्ल्यूएलएल प्रौद्योगिकी विशिष्ट उपभोगिता को ध्यान में रखते हुए ग्रामीण क्षेत्रों में डब्ल्यूएलएल आधारित सीमित संचल सेवाओं के साथ मूल्य संवर्धित सेवाओं की तरह नहीं बल्कि बुनियादी सेवाओं के अनुरूप व्यवहार किया जाना चाहिए और उनका मूल्यनिर्धारण भी तदनुसार किया जाना चाहिए। निम्न मूल्य निर्धारण की अवधारणा अवांछनीय है और वह प्रतियोगिता, उपभोक्ता संरक्षण तथा लागत प्रभावी प्रौद्योगिकी की प्रोन्नति के प्रतिकूल है।
- ग्रामीण क्षेत्रों के लिए एक मुक्त और पारदर्शी विशेषाधिकार नीति अवश्य तैयार की जानी चाहिए ताकि विशेषाधिकारप्राप्त व्यक्तियों को राजस्व हिस्सेदारी के आधार पर दूरसंचार सुविधा प्रदान करने के योग्य बनाया जा सके।
- वहनीयता के मुद्दे को ध्यान में रखते हुए, इंटरनेट टेलीफोनी को कारोबार माडल के एक हिस्से के रूप में शामिल किया जाए। प्रयोग और उसके परिणामस्वरूप आयसृजन को प्रोत्साहित करने के लिए ग्रामीण जनता के लिए अंतर्वस्तु और रुचि के आवेदनपत्रों के विकास की ओर प्राथमिक रूप से ध्यान देना होगा।
- परिमंडल और राष्ट्रीयश्रद्धोनों स्तरों पर ग्रामीण दूरसंचार की प्रतियोगिता के नियमित अनुश्रवण के लिए उपयुक्त तंत्र का निर्माण।

- यूएसओ का कार्यान्वयन न्यूनतम उद्धृत सब्सिडी सहायता आधार पर एक बहुस्तरीय बोली प्रक्रिया के माध्यम से किया जाएगा। न्यूनतम सब्सिडी की पेशकश करने वाली न्यूनतम बोली स्वीकार की जाएगी, बशर्ते कि वह डीओटी द्वारा निर्धारित बेंचमार्क लागत की ऊपरी सीमा के भीतर हो।
- प्राप्तियों को यूएसओ में जमा करने के लिए एक अलग निधि स्थापित की जा रही है और फिलहाल इसका प्रशासन दूरसंचार विभाग द्वारा किया जाएगा।

सम्प्रति, यूएसएल की दर प्रचालकों के समायोजित सकल राजस्व के 5 प्रतिशत पर नियत की गई है। बोली की प्रक्रिया के संबंध में लागू विस्तृत शर्तें और उपबंध जारी किए जाने बाकी हैं। कार्यकरण, पारदर्शिता और प्रभाविता की पूर्ण स्वतंत्रता सुनिश्चित करने के लिए निधि की देखभाल का काम किसी सरकारी विभाग की समग्र देखरेख में किसी स्वायत्त एजेंसी को सौंपा जा सकता है। अतः, यह प्रस्ताव है कि दूरसंचार विभाग के अधीन एक स्वायत्त यूनिट के रूप में सार्वजनीन सेवा दायित्व बोर्ड स्थापित किया जाए। संसाधनों के जुटाए जाने और उनके प्रशासन से संबंधित कुछेक मुख्य मुद्दे बाक्स 8.5.10 में दिए गए हैं।

बाक्स 8.5.10
यूएसओ निधि संबंधी मुद्दे

- वित्तपोषण की बड़ी मांगों की पूर्ति करने के उद्देश्य से आईएसपी सहित सभी दूरसंचार प्रचालकों के लिए, जिन्हें इंटरनेट टेलीफोनी प्रदान करने की अनुमति दी गई है, यूएसओ निधि के लिए योगदान जरूरी है क्योंकि वे दूरसंचार नेटवर्क का एक अभिन्न अंग हैं। अभिसरण के उभरते परिदृश्य में पृथक सेवा खंड निश्चित रूप से विलुप्त हो जाएंगे।
- पूर्ण पारदर्शिता और जवाबदेही बनाए रखने के लिए यह आवश्यक है कि यूएसओ लेवी का निर्धारण और संग्रह एक स्वतंत्र लेवी के रूप में किया जाए।
- यदि आवश्यक हो, तो यूएसओ अपेक्षाओं की पूर्ति करने के लिए यूएसओ लेवी बढ़ाई जा सकती है।
- नेटवर्क के विस्तार अथवा उपभोक्ता आधार के गठन के लिए वृत्तिभोगी पणधारियों के संबंध में यदि कोई विशिष्ट शर्तें लगाई जाती हैं, तो वे शर्तें नए प्रवेशकर्ताओं पर भी लागू होंगी।
- जिस सीमा तक वृत्तिभोगियों पर अतिरिक्त शर्तें लगाई जाती हैं, उस सीमा तक वृत्तिभोगी के लिए अतिरिक्त वित्तपोषण उपलब्ध कराने पर विचार करने का आधार है।
- यूएसओ निधि का प्रशासन सार्वजनिक सेवा दायित्व बोर्ड नामक एक नए निकाय को सौंपा जाए। प्रशासनिक प्रयोजनों के लिए यह दूरसंचार विभाग का एक अंग हो सकता है।
- बोर्ड को पूर्णतः स्वायत्त बनाए रखने के लिए यह आवश्यक है कि उसे यूएसओ लेवी के माध्यम से वित्तपोषित किया जाए।
- इस बोर्ड को प्रशासन के अलावा, सलाहकारी तथा अनुश्रवण की भूमिका भी निभानी हो सकती है। बोर्ड को एक व्यापक आधार प्रदान करने के लिए इसमें वित्त मंत्रालय, योजना आयोग और संचार विभाग जैसे सरकारी विभागों तथा उद्योग संगठनों, उपभोक्ता निकायों और बाह्य विशेषज्ञों के प्रतिनिधि शामिल होने चाहिए।

8.5.47 दूरसंचार संभवतः एक लाभकारी क्षेत्र है और सरकारी क्षेत्र, अर्थात् बीएसएनएल और एमटीएनएल द्वारा सेवाएं प्रदान करने का काम नितान्त रूप से आईईबीआर के वित्तपोषण के माध्यम से जारी रखा जाना चाहिए। प्रचालनों की कारगरता और प्रभावी प्रतियोगिता सुनिश्चित करने के लिए बीएसएनएल और एमटीएनएल की निवेश नीतियों सहित निर्णय लेने की प्रक्रिया को पूर्णतः वाणिज्यिक दृष्टि से निर्देशित किए जाने की आवश्यकता है। बजटीय सहायता मूलतः केवल अनुश्रवण और विनियामक तंत्रों के वित्तपोषण के लिए तब तक जारी रखी जानी चाहिए जब तक कि वे स्व-वित्तपोधी न बन जाएं, लेकिन इस बात को ध्यान में रखते हुए कि ग्रामीण क्षेत्रों में टेली-घनत्व को बढ़ावा देना एक राष्ट्रीय लक्ष्य है और यदि बीएसएनएल को इस संबंध में सरकार की प्रतिबद्धता का दायित्व निभाने को कहा जाता है, तो इस प्रयोजन के लिए अपेक्षित बजटीय सहायता प्रदान करनी होगी जिससे कि यह सुनिश्चित हो सके कि वह घाटे में न जाए।

8.5.48 दसवीं योजना के दौरान बुनियादी दूरसंचार सेवाएं उपलब्ध कराने में सरकारी क्षेत्र को एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाते रहना होगा। दसवीं योजना के दौरान जिन 828 लाख नए कनेक्शन उपलब्ध कराने की बात सोची गई है, उनमें से सरकारी क्षेत्र के यूनितों, अर्थात् बीएसएनएल और एमटीएनएल से 395.23 लाख अतिरिक्त कनेक्शन उपलब्ध कराने की अपेक्षा की गई है। इस प्रयोजन के लिए ग्रामीण क्षेत्रों में नेटवर्क के विस्तार के निमित्त बीएसएनएल के लिए सरकार से किसी बजटीय सहायता का प्रावधान नहीं है। तथापि, यूएसओ सहायता और अन्य स्रोतों के माध्यम से अतिरिक्त संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर सरकारी क्षेत्र दसवीं योजना अवधि के दौरान प्रमुख सेवाओं के लिए कहीं उच्चतर लक्ष्यों की पूर्ति करने की स्थिति में हो सकता है। ऐसी संभावना है कि सेल्यूलर सेवाएं दसवीं योजना में सरकारी क्षेत्र की विस्तार योजनाओं का एक महत्वपूर्ण अंग होंगी। कंपनी द्वारा तैयार की गई योजनाओं के अनुसार, सेल्यूलर सेवाओं के मामले में बीएसएनएल के एक प्रमुख राष्ट्रीय पणधारी होने की संभावना है। सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के लिए एक बराबरी का माहौल सुनिश्चित करने के निमित्त आयकर अधिनियम की धारा 80 (1)ए के अधीन निजी प्रचालकों को जो पांच वर्ष का करावकाश उपलब्ध है, वह एमटीएनएल तथा बीएसएनएल को भी उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता है। ऐसा इसलिए जरूरी है कि क्योंकि दसवीं योजना के दौरान परिकल्पित नए निवेश में से एक बहुत बड़ा हिस्सा इन दो उद्यमों से प्राप्त होने की संभावना है।

8.5.49 दसवीं योजना के दौरान दूरसंचार सेवाओं के विस्तार में निजी निवेश द्वारा भी एक महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह किए जाने की संभावना है। मूल्य-वर्धित सेवाओं के क्षेत्र में निजी क्षेत्र एक प्रभावी भूमिका निभाता रहेगा। निजी प्रचालकों द्वारा निवेश की मात्रा मूलतः ऐसे निवेशों/श्रुनियामी और मूल्य-वर्धित सेवाएं/श्रुनों पर प्रतिलाभ की दर से निर्धारित होंगी।

घरेलू निजी क्षेत्र के संसाधनों की पूर्ति में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई) को भी एक प्रमुख भूमिका निभानी है क्योंकि परिकल्पित निवेश की मात्रा बहुत विशाल है। निजी क्षेत्र निवेश को प्रोत्साहित करने के लिए उपयुक्त नीतिगत पहलें हाथ में लेनी होंगी। कुछेक अपेक्षित प्रमुख पहलें बाक्स 8.5.11 में दी गई हैं।

बाक्स 8.5.11

निजी क्षेत्र निवेश को प्रोत्साहित करना

- उद्योग संघों का एक मंच के रूप में एक शीर्षस्थ निकाय स्थापित करना जिससे कि दूरसंचार सेवा क्षेत्र से संबंधित विभिन्न मुद्दों की बाबत एक एकीकृत दृष्टिकोण तैयार किया जा सके।
- सभी संबंधित एजेंसियों से बाधामुक्त और समयबद्ध मंजूरियां सुनिश्चित करने के लिए एक एकल खिड़की निकासी स्कीम तैयार की जाए।
- बराबरी के वातावरण की दृष्टि से किसी विशिष्ट सेवा के सभी प्रचालकों को लाइसेंस शुल्क की अदायगी और सेवा मानकों की गुणवत्ता सहित लाइसेंसों के एकसमान उपबंध और शर्तें लागू की जानी चाहिए।
- अंतर-संबद्ध मुद्दों के बारे में वृत्तिभोगी और साथ ही नए प्रवेशकर्ता को अपने सोच बदलनी होगी और मतभेदों को द्विपक्षीय आधार पर हल करना होगा।
- परियोजनाओं का शीघ्र कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए राइट आफ दि वे के संबंध में समिति द्वारा अनुशंसित आदर्श मार्गदर्शी सिद्धांत सभी राज्य सरकारों तथा अन्य एजेंसियों द्वारा अपनाए जाने चाहिए।
- अभिकल्पित अभिसरण व्यवस्था में एक पूर्ण अंतरण सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता है ताकि इस संबंध में भावी नीतिगत विकल्पों को लेकर किसी भी प्रकार की अनिश्चितताएं समाप्त की जा सकें।
- बैंकों तथा अन्य वित्तीय संस्थानों द्वारा दूरसंचार के साथ अन्य प्राथमिकता वाले क्षेत्रों की भांति एक प्राथमिकता क्षेत्र जैसा व्यवहार किए जाने की आवश्यकता है।
- प्रचालकों को सरकार की नीति के अनुसार, ग्रामीण क्षेत्रों में अपने नेटवर्क का विस्तार कर सकने के योग्य बनाने को प्रोत्साहित करने के लिए समुचित यूएसओ सहायता प्रदान की जानी चाहिए।

8.5.50 एनटीपी-1999 में ऐसा सोचा गया है कि भारत, दूरसंचार उपकरणों का एक प्रमुख उत्पादनकर्ता आधार तथा एक प्रमुख निर्यातकर्ता के रूप में उभरेगा। स्वदेशी उद्योग की उत्पादन क्षमता विश्व में अन्य प्रमुख प्रचालकों की तुलना में बहुत थोड़ी है और देश में दूरसंचार उपकरण के कुल उत्पादन में निर्यात का हिस्सा बहुत मामूली है। एक ध्यातव्य क्षेत्र के रूप में निर्यात को प्रोत्साहित करना और भारतीय बहु-राष्ट्रीय कंपनियों का विकास इस क्षेत्र में हमारे प्रमुख लक्ष्य होने चाहिए। इस लक्ष्य की पूर्ति के लिए दसवीं योजना का उद्देश्य यह होना चाहिए कि अधुनातम प्रौद्योगिकी के अंतरण, सस्ते अंतर्राष्ट्रीय वित्त की सुलभता, विदेशी कंपनियों के साथ संयुक्त

उद्यमों, इनपुटों पर सीमा-शुल्क और आयात शुल्क का युक्तियुक्तकरण तथा एक सशक्त उद्योग प्रायोजित अनुसंधान और विकास आधार के द्वारा संबंधित अवरोध दूर किए जाएं। इस क्षेत्र में तेजी से बदलती हुई प्रौद्योगिकी और विकसित देशों के संदर्भ में मौजूदा प्रौद्योगिकीय पिछड़ेपन के कारण भारतवर्ष को तत्काल भविष्य में बड़े पैमाने पर प्रौद्योगिकी के अंतरण पर आश्रित होना होगा। प्रमुख अंतर्राष्ट्रीय कंपनियों के साथ इस तरह का गठबंधन प्राप्त करना प्रौद्योगिकीय अंतरण की समग्र प्रक्रिया का एक अभिन्न अंग होगा।

8.5.51 देश में एक गतिशील और सशक्त दूरसंचार हार्डवेयर

क्षेत्र को बढ़ावा देने के लिए सशक्त अनुसंधान एवं विकास आधारित तंत्र अत्यन्त महत्वपूर्ण है। स्वदेशी दूरसंचार प्रौद्योगिकी प्राप्त करने और राष्ट्रीय मानक निर्मित करने के प्रयोजन से यह आवश्यक है कि दूरसंचार अनुसंधान एवं विकास का सुदृढीकरण किया जाए। प्रौद्योगिकी विकास के साथ-साथ, अनुसंधान एवं विकास प्रयासों का वैविध्यकरण किया जाना होगा। इसे अपना ध्यान सेवाओं, प्रणालियों, प्रक्रियाओं और बाजारों पर केंद्रित करना होगा। ऐसा करने से अनुसंधान एवं विकास क्रियाकलापों का उपभोक्ता के लिए प्रशासनिक दिशाअनुकूलन सुनिश्चित हो सकेगा। अनुप्रयोग अनुसंधान को भी प्रोत्साहित किए जाने की आवश्यकता है ताकि अनुसंधान परियोजनाएं वाणिज्यिक दृष्टि से व्यवहार्य बन सकें और स्थानीय स्थितियों में प्रयोग के लिए उपयुक्त उत्पाद तैयार किए जा सकें। दूरसंचार में अनुसंधान एवं विकास प्रयास, यदि वे प्रकृति से बहु-विषय क्षेत्रीय हैं, तो उनके अधिक प्रभावी होने की परिकल्पना की गई है। दूरसंचार क्षेत्र में अन्य विषयक्षेत्रों के बीच अर्थशास्त्र, सामाजिक विज्ञान और प्रबंध की सर्वाधिक उन्नत अवधारणाएं शामिल हैं। अनुसंधान एवं विकास क्रियाकलापों को केंद्रित प्राथमिकता प्रदान करने के उद्देश्य से कुछेक विशिष्ट नीतिगत कार्यबिन्दु निम्नानुसार हैं :

- अनुसंधान एवं विकास परियोजनाओं की प्राथमिकता निर्धारित करना, उनके आयोजन और वित्तपोषण के लिए एक शीर्षस्थ निकाय के रूप में दूरसंचार अनुसंधान परिषद की स्थापना करना। यह परिषद मूलतः उद्योग द्वारा वित्तपोषित और शासित निकाय होना चाहिए जिसमें सरकार अनुदान के रूप में एकबारगी कार्पस निधि प्रदान करेगी। यह कार्पस निधि इतनी बड़ी होनी चाहिए कि पात्र परियोजना को 5-6 वर्ष तक वित्तपोषित कर सके ताकि उपयोगी परिणाम सुनिश्चित हो सकें।
- सरकारी क्षेत्र में सेंटर फार डेवलपमेंट आफ टेलीमेटिक्स (सी-डाट) नामक शीर्षस्थ संस्थान में उपलब्ध मौजूदा आधुनिक तंत्र इतना उच्चस्तरीय है कि यदि इसे वस्तुतः एक राष्ट्रीय अनुसंधान संगठन में बदल दिया जाए, तो यह कहीं बेहतर प्रयोजनों की प्राप्ति कर सकता है। संगठन के वित्तपोषण और प्रबंध में उद्योग को पूरी तरह सहयोजित किया जाना चाहिए। यह ऐसी स्थिति में होना चाहिए कि इसे स्वयं अपनी क्षमता के आधार पर प्रस्तावित संचार अनुसंधान परिषद अथवा

किसी अन्य स्रोत से उपयुक्त अनुसंधान परियोजनाएं प्राप्त हो सकें। इस तरह के बदलाव के लिए आवश्यक बजटीय सहायता तब तक प्रदान की जानी होगी जब तक कि सी-डाट स्व-वित्तपोषी नहीं बन जाता।

- अनुसंधान एवं विकास कार्पस निधि के वित्तपोषण के लिए संगठित क्षेत्र में कंपनियों की कुल बिक्री का कोई निश्चित प्रतिशत आबंटित कर दिया जाना चाहिए जिससे कि अनुसंधान क्रियाकलापों के लिए निधियों का समुचित और नियमित प्रवाह सुनिश्चित हो सके।
- अनुसंधान एवं विकास क्रियाकलापों में कार्यरत स्टाफ को बनाए रखने के लिए उपयुक्त वेतनेतर लाभों और वेतन के संबंध में निर्णय लेने के मामले में पीएसयू कंपनियों को छूट प्रदान की जानी चाहिए, क्योंकि वैज्ञानिक प्रतिभा के और अधिक आकर्षक बाह्य-संगठनों में चले जाने के कारण मानवीय संसाधनों के एट्रीशन की दर बहुत ऊंची है।

दसवीं योजना के उद्देश्य और लक्ष्य

8.5.52 दसवीं योजना की नीतियां और कार्यक्रम एक विश्वस्तरीय दूरसंचार आधुनिक तंत्र निर्मित करने के बुनियादी लक्ष्य से निर्देशित हैं जिससे कि आईटी-आधारित क्षेत्र की आवश्यकताएं और आधुनिकीकरण की ओर बढ़ती हुई अर्थव्यवस्था की मांगें न्यूनतम लागत आधार पर पूरी की जा सकें। उपभोक्ताओं को उनके पैसे का मूल्य और हर व्यक्ति को हर स्थान पर बुनियादी दूरसंचार सेवाओं की सहज और वहनीय सुलभता सुनिश्चित करना दसवीं योजना की नीतियों का एक अन्य लक्ष्य होगा। दसवीं योजना के लिए परिकल्पित प्रमुख उद्देश्य निम्नानुसार हैं :

- (i) सभी महानगरों के लिए वहनीय और प्रभावी दूरसंचार सुविधाएं।
- (ii) ग्रामीण क्षेत्रों सहित सभी असेवित क्षेत्रों में सर्वसुलभ सेवाओं का प्रावधान।
- (iii) दूरसंचार, आईटी तथा मीडिया के अभिसरण की पूर्ति के लिए एक आधुनिक तथा प्रभावी दूरसंचार आधुनिक तंत्र निर्मित करना।

- (iv) सभी पणधारियों को समान अवसर और बराबरी का माहौल प्रदान करके दूरसंचार क्षेत्र को एक अधिक प्रतियोगी वातावरण में अंतरित करना।
- (v) देश में अनुसंधान एवं विकास के प्रयासों का सुदृढीकरण।
- (vi) स्पेक्ट्रम प्रबंध में प्रभाविता और पारदर्शिता प्राप्त करना।
- (vii) देश के रक्षा और सुरक्षा हितों के रक्षा करना।
- (viii) भारतीय दूरसंचार कंपनियों को वस्तुतः विश्व पणधारी बनने के योग्य बनाना।

8.5.53 दसवीं योजना का प्रमुख बल वहनीय कीमतों पर विश्वस्तरीय सुविधाएं उपलब्ध कराने पर होगा। दूरसंचार विभाग के नेटवर्क के निगमीकरण के साथ सरकारी और निजीश्रेदोनों क्षेत्रों के नेटवर्क विस्तार/सेवारम्भ योजनाएं विभिन्न स्तरों की मांग से निर्देशित होंगी। एनटीपी, 1999 के स्थूल उद्देश्यों और दसवीं योजना में परिकल्पित उद्देश्यों के अनुरूप दसवीं योजना के लिए दूरसंचार क्षेत्र के संबंध में निम्न विशिष्ट लक्ष्य सोच गए हैं :

- 2002-2003 के अंत तक टेलीफोन अधिकांशतः मांग पर उपलब्ध कराए जाने के प्रयास करना और इस तरह के प्रयास आगे बनाए रखना।
- 31 मार्च 2007 तक 9.91 का समग्र टेली-घनत्व प्राप्त करना।
- दिसम्बर 2002 तक देश के सभी गांवों में दूरसंचार कवरेज प्राप्त करना और सभी ग्रामीण क्षेत्रों में विश्वसनीय पारिषण मीडिया उपलब्ध कराना।
- मार्च 2003 के अंत तक सभी केंद्रों को विश्वसनीय मीडिया उपलब्ध कराना।
- मार्च 2003 के अंत तक दो लाख से अधिक की जनसंख्या वाले सभी कस्बों में आईएसडीएन सहित प्रौद्योगिकियों का प्रयोग करते हुए उच्च गति वाली डाटा और मल्टीमीडिया क्षमता उपलब्ध कराना।

दसवीं योजना के दौरान नेटवर्क का विस्तार

8.5.54 एनटीपी, 1999 देश में दूरसंचार क्षेत्र के भावी विकास

और उन्नति के लिए बुनियादी ढांचा उपलब्ध कराती है। नीति का एक प्रमुख लक्ष्य वर्ष 2002 तक मांग पर टेलीफोन उपलब्ध कराना और इसके बाद भी इस स्थिति को बनाए रखना है जिससे कि वर्ष 2005 तक 7 का टेली घनत्व और वर्ष 2010 तक 15 का टेली-घनत्व प्राप्त किया जा सके। टेली-घनत्व के उक्त लक्ष्यों को ध्यान में रखते हुए यह जरूरी है कि देश दसवीं योजना अवधि, अर्थात् मार्च 2007 तक 9.91 का समग्र टेली घनत्व प्राप्त कर ले। टेली घनत्व उपर्युक्त लक्ष्यों की पूर्ति करने के लिए दसवीं योजना के दौरान लगभग 650 लाख अतिरिक्त कनेक्शन प्रदान किए जाने होंगे। मार्च 2007 तक 11.5 का टेली घनत्व प्राप्त करने के लक्ष्य की पूर्ति की एक अन्य अभिधारणा पर काम करते हुए, दसवीं पंचवर्षीय योजना के लिए दूरसंचार क्षेत्र संबंधी कार्यकारी समूह ने यह सिफारिश की थी कि दसवीं योजना के दौरान 817.10 लाख नए कनेक्शन दिए जाने की आवश्यकता है। विकास की मौजूदा प्रवृत्ति, सरकारी क्षेत्र द्वारा तैयार की गई योजनाओं और निधियों की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए कार्यकारी समूह के अनुमान उच्चतर दिखाई देते हैं। उपर्युक्त तथ्यों को ध्यान में रखते हुए मार्च 2007 तक 9.91 टेली घनत्व के लक्ष्य की पूर्ति अधिक यथार्थपूर्ण लगती है। योजना अवधि के दौरान की गई निवल वृद्धि में से सेल्यूलर, स्थिर और डब्ल्यूएलएल आधारित सीमित मोबिलिटी लाइनों के बीच वितरण, बाजार के उभरते आचरण, प्रौद्योगिकीय नवाचारों की उपलब्धता तथा विकल्पों और उपस्कर के सापेक्ष मूल्यों पर निर्भर करेगा। भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) तथा महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड (एमटीएनएल) द्वारा तैयार की गई प्रारंभिक योजनाओं के अनुसार, सरकारी क्षेत्र अनुमानतः लगभग 395 लाख अतिरिक्त कनेक्शन प्रदान करेगा। इसका अर्थ यह हुआ कि बाकी कनेक्शन, अर्थात् लगभग 255 लाख कनेक्शन निजी क्षेत्र द्वारा उपलब्ध कराए जाएंगे।

भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल)

8.5.55 भूतपूर्व दूरसंचार विभाग के पुनर्गठन के फलस्वरूप भारत-संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) 1.10.2000 को अस्तित्व में आया। इस प्रकार, नीति निर्माण को सेवा प्रावधान और विनियमन से अलग करने की सुधार की प्रक्रिया पूरी कर ली गई है। बीएसएनएल के लिए इस पुनर्गठन के दो महत्वपूर्ण निहितार्थ थे, अर्थात् :

- (i) आगे से बीएसएनएल को एक वाणिज्यिक संस्थान के रूप में काम करना होगा, अन्य बातों के साथ-

साथ इसकी निवेश नीतियां, लाभ/विशुद्ध रूप से वाणिज्यिक दृष्टि से निर्देशित होंगी।

- (ii) बीएसएनएल को निगमित कर, लाइसेंस शुल्क, लाभांश के भुगतान जैसी अतिरिक्त वित्तीय देनदारियां चुकानी होंगी जोकि भूतपूर्व दूरसंचार विभाग के मामले में लागू नहीं थीं।

8.5.56 उपर्युक्त के अलावा, बीएसएनएल राष्ट्रीय दूरसंचार नीति के निर्देशों के अनुसरण में ग्राम पब्लिक टेलीफोन (वीपीटी) सहित अलाभकारी क्षेत्रों में भी टेलीफोन उपलब्ध करा रहा है और इस जिम्मेदारी के कारण निगम की वित्तीय स्थिति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है।

8.5.57 कंपनी की संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर, इसने दसवीं योजना के दौरान 367.67 लाख नए कनेक्शन प्रदान करने की योजना बनाई है। मोबाइल सेवाओं की अनुमानित मांग को ध्यान में रखते हुए कंपनी का प्रमुख बल विभिन्न परिमंडलों में तीसरे प्रचालक के रूप में सेल्युलर मोबाइल सेवाओं के विस्तार पर रहेगा। दसवीं योजना के दौरान कंपनी द्वारा परिकल्पित विस्तारित कार्यक्रम के स्थूल ब्यौरे तालिका में दिए गए हैं :

तालिका 8.5.6
नेटवर्क का विस्तार – बीएसएनएल
(लाख लाइनें)

टेलीफोनों की किस्म	शहरी	ग्रामीण	जोड़
स्थिर	80.00	0.90	80.90
डब्ल्यूएलएल	51.00	11.93	62.93
सेल्युलर मोबाइल	222.00	1.84	223.84
जोड़	353.00	14.67	367.67

महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड (एमटीएनएल)

8.5.58 एमटीएनएल को सन् 2000 तक दिल्ली और मुंबई में दो महानगरों में, जहां इसका प्रचालन होता था, एकाधिकार प्राप्त था। उसके बाद से मुंबई में निजी प्रचालकों ने बुनियादी सेवाएं प्रदान करनी शुरू कर दी हैं और आशा है कि दिल्ली में भी शीघ्र ही यह व्यवस्था शुरू हो जाएगी। दसवीं योजना के दौरान निजी प्रचालकों से जुड़ी प्रतियोगिता के पेश आने

की उम्मीद है। मुंबई और दिल्ली में एक प्रमुख पणधारी के रूप में अपनी स्थिति बनाए रखने के लिए एमटीएनएल ने दसवीं योजना के दौरान अपने सेल्युलर नेटवर्क का बड़े पैमाने पर विस्तार करने की बात सोची है। कंपनी की विकास और प्रतियोगिता की समग्र कार्यनीति का एक अन्य प्रमुख घटक है : इंटरनेट सेवाओं का विस्तार तथा आईटी संबंधी सेवाओं का प्रवर्तन। कंपनी द्वारा तैयार की गई योजनाओं के अनुसार, दसवीं योजना के दौरान 11.57 लाख सेल्युलर फोन सहित 27.56 लाख अतिरिक्त टेलीफोन कनेक्शन प्रदान किए जाने की संभावना है। कंपनी के समूचे योजना परिव्यय का वित्तपोषण आंतरिक और बजटेतर संसाधनों के माध्यम से किया जाएगा।

आईटीआई लिमिटेड

8.5.59 देश में कारोबार और साथ ही रोजगार श्रद्धोनों दृष्टियों से आईटीआई लिमिटेड दूरसंचार उपकरण उत्पादन क्षेत्र में एकमात्र सबसे बड़ी कंपनी है। डीओटी और एमटीएनएल द्वारा वैश्विक प्रतियोगी बोली की नीति अपनाए जाने के फलस्वरूप 1994-99 की अवधि में घाटा उठाने के बाद कंपनी की स्थिति में पिछले दो वर्षों में सुधार आया है। 2000-2001 के दौरान कंपनी ने 27 करोड़ रुपए का निवल लाभ कमाया।

8.5.60 एचटीएल लिमिटेड, के विनिवेश के बाद दूरसंचार उपकरण उत्पादन क्षेत्र में आईटीआई लिमिटेड एकमात्र पीएसयू बाकी बची है। साथ ही, यह कंपनी एक ऐसी पीएसयू है जिसे विनिवेश आयोग द्वारा सरकार की इक्विटी घटाकर 26 प्रतिशत किए जाने के लिए अभिज्ञात किया गया है। पिछले वर्षों के दौरान कंपनी ने आवश्यक प्रौद्योगिकी क्षमताएं प्राप्त की हैं और उसके पास समुचित कुशल जनशक्ति मौजूद है। एमएनसी के प्रति आवश्यक लचीलापन/रोक उपलब्ध कराने के लिए कम से कम एक स्वस्थ, सशक्त और प्रभावी सरकारी क्षेत्र यूनिट की मौजूदगी सर्वाधिक आवश्यक है। भारत को एक प्रमुख उत्पादन आधार तथा दूरसंचार उपकरण का निर्यातकर्ता बनाने और इस क्षेत्र में भारतीय बहुराष्ट्रीय कंपनियों को विकसित करने के हमारे लक्ष्य की पूर्ति करने में भी यह कंपनी एक महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकती है। बदलते हुए परिदृश्य में अपनी भूमिका निभाने के लिए इस कंपनी को प्रभावी और प्रतियोगी बनाया जाना होगा। इस प्रयोजन के लिए कंपनी का सुदृढीकरण और पूंजी संरचना के लिए आवश्यक निधियां उपलब्ध कराने सहित इसकी पुनर्संरचना और प्रमुख अंतर्राष्ट्रीय पणधारियों के साथ महत्वपूर्ण समझौतों

की अनुमति देनी आवश्यक होगी। जनशक्ति का इष्टतम स्तर प्राप्त करने के लिए एक प्रभावी स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना को कार्यरूप देने के उद्देश्य से आवश्यक वित्तीय सहायता जुटानी होगी।

8.5.61 कंपनी ने दसवीं योजना के दौरान आधुनिकीकरण और वैविध्यकरण की और योजनाएं तैयार की हैं। परिव्यय का वित्तपोषण कंपनी द्वारा जुटाए जाने वाले आईईबीआर से किया जाएगा।

विनियामक निकाय

8.5.62 1952 में स्थापित बेतार आयोजना और समन्वय (डब्ल्यूपीसी) स्कंध, रेडियो आवर्ती स्पेक्ट्रम और जियो-स्टेशनरी आरबिट (जीएसओ) का समुचित उपयोग सुनिश्चित करने के लिए राष्ट्रीय रेडियो विनियामक प्राधिकरण है। इस क्रियाकलाप में डब्ल्यूएमओ इसकी सहायता करता है। अर्थव्यवस्था के उदारीकरण के फलस्वरूप दूरसंचार क्षेत्र में पणधारियों और सेवाओं की संख्या में कई गुना वृद्धि होनी निश्चित है। इस कारण इस संगठन का और आगे सुदृढीकरण किया जाना होगा ताकि वह अपने विनियामक कार्य प्रभावी रूप से कर सके।

8.5.63 1977 में स्थापित टीआरएआई दूरसंचार क्षेत्र में विनियामक कार्य करने के लिए जिम्मेदार शीर्षस्थ संगठन है। टीआरएआई संशोधन अधिनियम, 2000 के फलस्वरूप दूरसंचार विवाद और अपीलीय न्यायाधिकरण (टीडीएसएटी) स्थापित किया गया है।

8.5.64 इन विनियामक निकायों के परिव्यय का वित्तपोषण, जब तक वे स्व-वित्तपोषी नहीं बन जाते, सरकार की बजटीय सहायता में से किया जाएगा। इन संगठनों में सुविधाओं के आधुनिकीकरण और उन्नयन के लिए दूरसंचार क्षेत्र सुधार तकनीकी सहायता परियोजना नामक एक विश्व बैंक सहायता प्राप्त परियोजना कार्यान्वित की जा रही है। 72 मिलियन अमरीकी डालर लागत की यह परियोजना दिसम्बर 2004 तक की चार वर्ष की अवधि के दौरान कार्यान्वित की जाएगी।

सेंटर फार डेवलपमेंट आफ टेलीमेटिक्स (सी-डाट)

8.5.65 सी-डाट दूरसंचार क्षेत्र में अनुसंधान एवं विकास क्रियाकलाप में प्रवृत्त सरकारी क्षेत्र की एक प्रमुख एजेंसी है। यह केंद्र ग्रामीण केंद्रों के विकास में, जिन्होंने विषम स्थितियों

में उत्कृष्ट निष्पादन का परिचय दिया है, अग्रणी रहा है। भारतीय दूरसंचार नेटवर्क में सक्रिय कुल लाइनों में 40 प्रतिशत से अधिक का श्रेय सी-डाट प्रौद्योगिकी को जाता है। सी-डाट लाइसेंसधारी विनिर्माता, दूसरे देशों को, जहां भारतीय ग्रामीण क्षेत्रों से मिलती-जुलती स्थिति है, तकनीकी स्विचों का निर्यात कर रहे हैं।

8.5.66 दसवीं योजना के दौरान सी-डाट की अनुसंधान योजना का बल अन्य वैश्विक पणधारियों द्वारा पेश सेवाओं और विशेषताओं के अनुरूप लागत प्रभावी प्रौद्योगिकियों के विकास पर रहेगा। ब्राड-बैंड स्थिर और मोबाइल उपभोक्ता पहुंच प्रणाली और साथ ही, बैकबोन सिस्टम से युक्त हाई बैंड की मांगों की पूर्ति के लिए उत्पादों का विकास दसवीं योजना की कार्यनीति का एक महत्वपूर्ण अंग होगा। कुछेक प्रमुख ध्यातव्य क्षेत्र निम्नानुसार हैं :

- बुद्धिमतापूर्ण नेटवर्क सेवाएं
- जीएसएम वैयक्तिक संचार सेवाएं
- तीसरी पीढ़ी की मोबाइल संचार प्रणाली
- केए बैंड उपग्रह संचार
- ध्वनि और डाटा अभिसरण के लिए सैल तथा पैकेट स्विचिंग प्रौद्योगिकियां
- अल्ट्रा हाई बिट रेट नेटवर्क बैकबोन
- मौजूदा वायरलाइन नेटवर्क की विस्तार आयोजना

8.5.67 सितम्बर 2000 तक सी-डाट के योजना परिव्यय का वित्तपोषण डीओटी द्वारा सृजित आईआर में से किया जाता था। एक स्वतंत्र निगमित निकाय के रूप में बीएसएनएल की स्थापना के साथ वित्तपोषण का यह माध्यम अब उपलब्ध नहीं रहा है और योजना परिव्यय का वित्तपोषण बजटीय सहायता से किए जाने की आवश्यकता है।

8.5.68 किसी भी क्षेत्र में अनुसंधान एवं विकास क्रियाकलाप भावी उन्नति सुनिश्चित करने के लिए अत्यन्त महत्वपूर्ण होते हैं और इसलिए उन्हें पूरा समर्थन प्रदान किया जाना चाहिए। तथापि, यह उल्लेख्य है कि सी-डाट के अनुसंधान एवं विकास के एक प्रमुख लाभग्राही के रूप में यह आवश्यक है कि इसके क्रियाकलापों के वित्तपोषण के लिए उद्योग को पूरी तरह सहयोजित किया जाए। इसके अलावा, यह भी जरूरी है कि सी-डाट रायल्टी, परामर्श आदि के माध्यम से आंतरिक संसाधन सृजित करने की ओर अधिक ध्यान दिया जाए ताकि सरकारी सहायता पर इसकी निर्भरता कम हो सके।

भावी मार्ग

8.5.69 दसवीं योजना में एक आधुनिक और प्रभावी दूरसंचार आधारिक तंत्र निर्मित करने के प्रयास किए जाएंगे जिससे कि विश्वस्तरीय दूरसंचार सुविधाएं वहनीय दरों पर उपलब्ध कराई जा सकें, दूरसंचार, आईटी तथा मीडिया के अभिसरण की मांगों की पूर्ति की जा सके और सभी असेवित क्षेत्रों में सार्वजनीन सेवा उपलब्ध कराई जा सके। उपर्युक्त लक्ष्यों की पूर्ति के लिए दसवीं योजना में परिकल्पित प्रमुख पहलें/कार्यबिन्दु निम्नानुसार हैं :

- (i) योजना के दौरान मार्च 2007 तक 9.91 के टेली घनत्व के लक्ष्य की पूर्ति करके लगभग 650 लाख नए कनेक्शन प्रदान करने की बात सोची गई है।
- (ii) अगले दशक अथवा एकाध वर्ष आगे पीछे के लिए दूरसंचार क्षेत्र के साथ एक आधारिक क्षेत्र जैसा व्यवहार किए जाने की आवश्यकता है जिससे कि एनटीपी, 1999 में निर्धारित लक्ष्यों के अनुसार टेली-घनत्व के लक्ष्यों की पूर्ति की जा सके। अर्थव्यवस्था के अन्य क्षेत्रों, विशेष रूप से दूरसंचार प्रौद्योगिकी और मनोरंजन की मांगों की पूर्ति करने के लिए ब्राड-बैंड की वृद्धि की काफी ऊंची दर प्राप्त करने में भी इसकी सहायता की परिकल्पना की गई है।
- (iii) दूरसंचार क्षेत्र के लिए करों और विनियमों के संबंध में सरकार की स्थूल नीति प्रकृति से प्रोन्नायक होनी चाहिए ताकि आने वाले वर्षों में ऐसी स्थिति में विकास सुनिश्चित हो सके। क्षेत्र को शासित करने वाली बृहत नीति के लिए राजस्व सृजन एक प्रमुख बाधक तत्व नहीं होना चाहिए। इस सिद्धांत से निर्देशित और विश्व के सर्वाधिक उन्नतिशील प्रशासनों द्वारा अपनाई गई नीति के अनुरूप यह जरूरी नहीं है कि लाइसेंस शुल्क को सार्वजनीन सेवा दायित्व (यूएसओ) के विनियमन और प्रशासन की लागत के साथ जोड़ा जाए।
- (iv) उच्च विकास बनाए रखने के लिए बहु-प्रचालक परिदृश्य में निष्पक्ष और सामयिक अंतर-संबंध सुनिश्चित करना एक प्रमुख इनपुट है। इस संबंध में बढी हुई मांग की पूर्ति करने के लिए, विशेष रूप से वृत्तिभोगी प्रचालक की क्षमता के सृजन की आवश्यकताओं के वित्तपोषण के लिए निधि स्थापित करने के रूप में सरकार के हस्तक्षेप की आवश्यकता हो सकती है।
- (v) स्पेक्ट्रम आबंटन और लाइसेंस प्रदान करने को शासित करने वाली नीति इस तरह से तैयार की जानी चाहिए कि इस विरल संस्थान का प्रयोग इष्टतम ढंग से किया जाए और यह विकास के लिए बाधक तत्व न बन सके। स्पेक्ट्रम का मूल्य

निर्धारण एक गतिशील ढंग से स्थान और समय के परिप्रेक्ष्य में सापेक्ष मांग और पूर्ति पर आधारित होना चाहिए और स्पेक्ट्रम प्रभावी प्रौद्योगिकी के प्रवर्तन को बढ़ावा देना चाहिए। उपलब्ध स्पेक्ट्रम के एक बहुत बड़े हिस्से का प्रयोग रक्षा, पुलिस और अर्द्ध-सैनिक बलों द्वारा किया जा रहा है। इन बलों द्वारा प्रयुक्त प्रौद्योगिकी के उन्नयन और आधुनिकीकरण के लिए एक ठोस कार्ययोजना तैयार किए जाने की आवश्यकता है ताकि आबंटित स्पेक्ट्रम का प्रभावी और इष्टतम प्रयोग और अधिशेष स्पेक्ट्रम को सिविलियन प्रयोजनों के लिए प्रदान किया जाना सुनिश्चित हो सके। इस प्रयोजन के लिए आवश्यक निधियां उपलब्ध कराई जानी होंगी।

- (vi) इष्टतम विकास तथा मुक्त और निष्पक्ष प्रतियोगिता सुनिश्चित करने के लिए एक स्वतंत्र और प्रभावी विनियामक निकाय की मौजूदगी महत्वपूर्ण है। इस संबंध में जिन बुनियादी सिद्धांतों की ओर ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है, वे निम्नानुसार हैं:
 - विभिन्न विनियामक क्रियाविधियों के लिए समय-सीमाएं निर्धारित करना।
 - लाइसेंस की शर्तों का और जिन स्थितियों के अधीन वे लागू होती हैं, उनकी पूर्ति न करने के लिए दंडों की एक सुस्पष्टतः निर्धारित अनुसूची स्थापित करना।
 - उद्योग द्वारा स्व-विनियमन के लिए बेंचमार्क विकसित करना।
 - विनियामक और उपभोक्ता निकायों के बीच वैचारिक आदान-प्रदान के लिए एक तंत्र विकसित करना जिससे कि उपभोक्ताओं से सूचना और फीडबैक का सतत प्रवाह सुनिश्चित हो सके ताकि सेवा की गुणवत्ता और विनियमन के वांछित मानकों की पूर्ति हो सके।
- (vii) यूएसओ के प्रभावी कार्यान्वयन के लिए निधियों की पर्याप्तता सुनिश्चित की जानी होगी। यदि आवश्यक हो, तो यूएसओ लेवी की दरों में समुचित वृद्धि की जा सकती है।
- (viii) ग्रामीण दूरसंचार सेवाओं के विकास को शासित करने वाली नीति प्रकृति से प्रोन्नायक होनी चाहिए जिससे कि इन क्षेत्रों में टेली-घनत्व को एनटीपी, 1999 के लक्ष्यों के अनुसार बढ़ाया जा सके।
- (ix) दसवीं योजना में दूरसंचार क्षेत्र के लिए 86984.00 करोड़ रुपये का परिव्यय अनुमोदित किया गया है जो 1500 करोड़ रुपये की बजट सहायता में शामिल हैं। दसवीं योजना के परिव्यय का संस्था-वार ब्यौरा परिशिष्ट में दिया गया है।

डाक प्रणाली की प्रमुख विशेषताएं अंतर्राष्ट्रीय परिदृश्य

संयुक्त राज्य अमरीका

- एक ऐसी स्थिति प्राप्त करना जरूरी जिसमें राजस्व लागत के बराबर होता है।
- लाभ कमाने का कोई कानूनी दायित्व नहीं।
- हानि/लाभ अग्रेषित किए जाते हैं।
- सामान्य जनता से निधियां उधार ली जा सकती हैं।
- रियायती डाक की प्रतिपूर्ति की जानी होती है।

कनाडा

- कनाडा डाक वाणिज्यिक आधार पर चलाई जाती है।
- लाभ कमाना जरूरी है।
- लाभों का उपयोग स्व-वित्तपोषण के लिए किया जाता है।
- यदि कोई घाटे हों, तो उन्हें बैंक के लेनदेन से पूरा कर लिया जाता है।

इंडोनेशिया

- लाभ कमाना जरूरी है।
- यह अंतिम देयताओं से राजस्व को अपने पास रखता है।
- यह राज्य-सब्सिडी प्राप्त नहीं है।

जापान

- आत्मनिर्भर
- कोई बजट सहायता नहीं
- अगर कोई घाटे होते हैं, तो उन्हें अगले वर्ष अग्रेषित किया जाता है।

मलेशिया

- एक निजी लिमिटेड कंपनी।
- उससे लाभ कमाने की आशा की जाती है।
- यह अपने स्वामित्व की सीमांत देयताएं अपने पास रख लेता है।
- संघीय सरकार से कोई आर्थिक सहायता नहीं।

न्यूजीलैंड

- लाभ कमाना आवश्यक है।
- लाभ शेयरधारियों के बीच लाभांश के रूप में वितरित कर दिया जाता है।

थाईलैंड

- राज्य उद्यम लेखांकन और वित्त विनियमन के अनुसार सीएटी को अर्जित लाभों को राज्य राजस्व के रूप में प्रदान करना होता है।

डाक सेवाओं के घाटे राज्य द्वारा पूरे किए जाते हैं और इनपुट दूरसंचार क्षेत्र द्वारा प्रदान किए जाते हैं।

नौवीं योजना 1997-2002
वास्तविक निष्पादन - डाक क्षेत्रक

योजनाएं	नौवीं योजना 1997-98	1998-99	1999-00	2000-01	2002	बजटप्रत्याशित	उपलब्धि
	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	अनुमान		
डाक नेटवर्क का विस्तार							
क. डाकघर खोलना							
ईडीपीओ	2500	402	598	386	363	500	2249
डीएसओएस	250	52	50	49	52	50	253
ईडीबीओ के लिए आधारिक उपकरण	2400	7746	3395	798	9555	8000	29494
पंचायत संचार सेवा		200	486	2005	2000		4691
प्रौद्योगिकी का उन्नयन							
क) एमपीसीएम की आपूर्ति एसबी लेन							
	5000	918	1429	1250	1104	1000	5701
ख) डाक का आधुनिकीकरण	505	308	98	139	161	125	831
यांत्रिक उपकरण							
हैंड कैंसलर्स	10000	0	3285	5705	6211	5000	20201
स्टैम्प कैंसल मशीन	100	20	20	20	20	20	100
इलेक्ट्रिक फ्रेंकिंग मशीन	500	250	150	111	100	100	711
टाइंग तथा बंडलिंग मशीन	30		30				30
सैटेलाइट मनीआर्डर							
वीएसएटी की स्थापना	170	0	0	62	88		150
ईएसएमओ की स्थापना	2000	318	318	266	466	400	1768
वीएसएटी का उन्नयन	75		21	0			21
सामग्री प्रबंध							
मुद्रण तथा पेपर कटिंग	1						0
डीजल फोर्क ट्राली	4						0
प्रशिक्षण प्रणाली प्रचालन	150	30	50			100	180
मानव संसाधन विकास							
सेवाकालीन प्रशिक्षण-ग्रेड 'ए'	180	30	24	170	156	140	520
पुनश्चर्या प्रशिक्षण	16051	4551	4315	2782	2424	2500	16572

कम्प्यूटर प्रशिक्षण	12000	2775	4062	3200	13959	10000	33996
ईडीबीपीएम का प्रशिक्षण	51000			18000	15168	21500	54668
ग्रेड 'सी' आदि का प्रशिक्षण	15750	7107	6970	7400	6836	6000	34313
ग्राहक देखभाल केंद्र	228	67	60	55	22	26	230
आधुनिकीकरण डाक प्रोसेसिंग							
एएमपीसी की स्थापना	2				0	2	2
क्यूलर फेसर कैंसलर्स					2		2
मेल आफिस आधुनिकीकरण	120	20	43	38	27	17	145
आरएमएस वैन एयर ब्रेक	28			28			28
आरएमएस वैनो का संशोधन	30		24		2		26
एमएमएस वाहनों की खरीद	50	8	12	2	4	7	33
पंजीकरण आपूर्ति			22+6	22+6			22+6
एचआरओ/डीओ कम्प्यूटरीकरण	20	1		6	8	7	22
टीएमओ कम्प्यूटरीकरण	25	6	7	6	8	4	31
मोपेड	500		147	147			147
कारोबार विकास विपणन							
पीएफ का कम्प्यूटरीकरण	40	8	10	29	17	2	66
स्पीड पोस्ट का कारोबार कार्यालय	40 केंद्र	7	20	30			57 केंद्र
एसपीसीसी का कम्प्यूटरीकरण	50			20			20
डाक जीवन बीमा							
आरपीएलआई कम्प्यूटरीकरण	32आर		11आर	+ 120 एचओ गैर-योजना को अंतरित			
कम्प्यूटरों का उन्नयन	20आर		4सी	+ 1पीएलआई गैर-योजना को अंतरित			
डाक टिकट संग्रह (कम्प्यूटरीकरण)	52	5	21	16	120	79	241
डाक भवन	420	54	25	35	45	48	207
स्टाफ क्वार्टर्स	950	275	196	133	206	190	1000
युक्तियुक्तकरण/तथा वित्तीय प्रबंध							प्रशासनिक
शाखा का कम्प्यूटरीकरण		4	4	36डी	37डी		एमआईएस
अंतर-संबंधन						17	17

नौवीं योजना परिव्यय तथा व्यय
डाक क्षेत्रगत

;करोड़ रुपये में

योजना	नौवीं योजना	1997-98	1998-99	1999-00	2000-01	2001-02	नौवीं योजना						
प्रत्याशित	योजना	बाजट	बाजट	बाजट	बाजट	बाजट	प्रधानात्मक						
परिव्यय अनुमान	अनुमान	अनुमान	अनुमान	अनुमान	अनुमान	अनुमान	परिव्यय						
व्यय													
आधारभूत तंत्र	42.70	3.55	3.92	5.03	3.96	4.97	7.79	10.89	8.47	15.00	16.44	39.44	40.58
का विकास													
कम्प्यूटीकरण	133.98	31.12	28.30	21.28	22.76	29.63	30.22	28.17	26.63	21.01	32.11	131.21	140.02
तथा													
संयोज्यता													
मानव	14.08	2.79	2.35	2.94	2.84	2.74	2.96	2.73	3.26	3.67	3.67	14.87	15.08
संसाधन													
विकास	141.30	8.79	3.37	12.72	7.28	38.22	16.57	43.94	3.31	61.00	14.05	164.67	44.58
मेल प्रोसेस													
कारोबार	17.80	3.85	2.29	4.25	3.66	7.20	6.03	4.15	4.98	4.00	3.49	23.45	20.45
विकास													
वित्तीय सेवाएं	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
सामग्री प्रबंध	1.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.12	0.63	0.66	0.77	0.77	1.40	1.55
पीएलआई	14.42	4.00	2.96	4.35	2.28	1.52	1.34	0.00	0.00	0.00	0.00	9.87	6.58
डाक टिकट													
संग्रह	5.12	0.50	0.50	0.85	0.69	0.57	0.52	1.74	1.71	1.20	1.20	4.86	4.62
स्थापना													
विकास	119.62	35.00	24.13	39.80	27.53	10.88	20.76	26.65	25.78	24.00	23.58	136.33	121.78
प्रशासन तथा													
वित्त	9.63	5.40	2.73	3.78	1.69	2.73	1.21	0.75	0.53	4.00	3.34	16.66	9.50
लोक													
शिकायत	7.40	0.00	1.72	0.00	1.00	1.54	0.76	0.35	0.29	0.35	0.40	2.24	4.17
जोड़	507.25	95.00	72.27	95.00	73.69	100.00	88.28	120.00	75.62	135.00	99.05	545.00	408.91*

दसवीं योजना (2002-07)
डाक क्षेत्रक - वास्तविक लक्ष्य

योजनाएं	नौवीं योजना 1996-2002		दसवीं योजना वार्षिक योजना (2002-07)	वार्षिक योजना (2002-03)
	लक्ष्य	उपलब्धि	लक्ष्य	लक्ष्य
I आधारभूत तंत्र का विकास				
पीएसएसके		4961	5000	1500
ईडीबीओ	2500	2249	1000	250
डीपीओ	250	253	100	20
II कम्प्यूटरीकरण और संयोज्यता				
डाकघरों का नेटवर्क निर्माण			13361	150
एचआरओ का नेटवर्क निर्माण	20	22	47+22	10
टीएमओ का नेटवर्क निर्माण	25	31	33+67	15
सीआरसी का नेटवर्क निर्माण			136+50	20
पीएओ का नेटवर्क निर्माण			9	2
सर्कल कार्यालयों का नेटवर्क निर्माण			20	3
क्षेत्रीय कार्यालयों का नेटवर्क निर्माण			22	7
डीओ का नेटवर्क निर्माण			37	8
सीसीसी का नेटवर्क निर्माण			506	102
विदेश डाक केंद्रों का नेटवर्क निर्माण			611	62
विदेश डाकघरों का नेटवर्क निर्माण				4
स्पीड डाक आपूर्ति कार्यालय का नेटवर्क निर्माण				4
स्पीड डाक बुकिंग कार्यालय का नेटवर्क निर्माण			200	40
राष्ट्रीय डाटा केंद्र			500	100
ट्रैक तथा ट्रेस प्रणाली				1
वार्षिक रखरखाव तथा आरएंडडी				4
साफ्टवेयर विकास				
साफ्टवेयर परिष्करण				
अध्ययन/सर्वेक्षण				
III यांत्रिकीकरण तथा आधुनिकीकरण				
डाकघरों में श्रम दक्षता सुधार			10000	100

* प्रयोग कम रहा है जिसका मूल कारण वित्त मंत्रालय द्वारा वर्ष-दर-वर्ष आरआई अवस्था में परिवर्धन में कटौती की गई है।

मनीआर्डरों में श्रम दक्षता सुधार			400	100
ग्रामीण डाकघरों को आधारभूत उपकरण	2400	29494	45448	1818
यांत्रिकी उपकरण				
अंतर्राष्ट्रीय एमएसएस				
एएमपीसी	2			1
मौली मोटर वाहन				
यांत्रिकीकृत आपूर्ति				
एयर-ब्रेक डाक वाहन			20	
IV कारोबार विकास				
स्पीड पोस्ट				
स्पीड नेट				
स्पीड पोस्ट केंद्रों का आधुनिकीकरण				100
एसपीसी का आईएसओ प्रमाणन				
एक्सप्रेस पार्सल डाक सेवाएं				
आईपीपी हब विकास				5
प्रीमियम उत्पाद				1
बाजार सर्वेक्षण				
ई-पोस्ट				
ई-बिलपोस्ट				
नए उत्पाद तथा सेवाएं				
V वित्तीय सेवाएं				
व्यावसायिक परामर्श				200000
स्मार्ट कार्ड				
बिक्री केंद्र बिन्दु				400
सीआर प्रबंध				
VI मानव संसाधन				
विकास				
सेवाकालीन				6000
कम्प्यूटर				1000
प्रशिक्षण उपकरण				
दूरस्थ शिक्षा				

– सेवाकालीन	360000	3500
– कम्प्यूटर	190000	18000
– प्रशिक्षण उपकरण		
प्रशिक्षण भवन		
ग्रेड 'ए' का प्रशिक्षण		100
एफएस		
बीडी		
डाक टिक संग्रह प्रशिक्षण		
VII सम्पदा विकास		
डाकघरों/स्पीड केंद्रों/मनीआर्डरों का निर्माण	50+500	
प्रशिसानिक कार्यालय	50	
स्टाफ क्वार्टर	2000	
भूमि की खरीद		
भवनों का रखरखाव		
परम्परागत भवनों का रखरखाव		
छुटपुट कार्य		
VIII डाक टिकट संग्रह		
डीएलपीई	250	25
यंत्र तथा उपकरण	500	40
बाजार अनुसंधान तथा सर्वेक्षण		

नौवीं योजना (1997-02)
वास्तविक लक्ष्य तथा उपलब्धियाँ - दूरसंचार

योजना का नाम	मूल लक्ष्य	संशोधित लक्ष्य	1995-98 लक्ष्य	1998-99 वास्तविक लक्ष्य	1999-00 लक्ष्य	2001-01 वास्तविक लक्ष्य	2002-03 लक्ष्य
स्विचिंग क्षमता (लाख लाइनें)	230.00	298.00	36.00	49.30	54.70	72.35	82.46
डीओटी	200.60	273.00	30.80	44.00	49.00	67.00	77.76
एमटीएनएल	29.40	25.00	5.20	5.30	5.70	4.30	4.70
सीधी एक्सचेंज लाइनें (लाख लाइनें)	185.00	222.70	29.00	36.00	45.50	52.40	72.30
डीओटी	160.00	200.70	24.60	31.50	40.60	48.00	68.30
एमटीएनएल	25.00	22.00	4.40	4.50	4.90	4.40	4.00
टीएक्स (लाख लाइनें)	18.00	23.06	3.25	4.50	4.53	5.15	10.10
डीओटी	15.24	18.87	2.75	3.87	4.00	4.00	9.00
एमटीएनएल	2.76	4.19	0.50	0.63	0.53	1.15	1.10
माइक्रोवेव प्रणालियाँ (000 कि.मी.)	90.00	70.00	18.00	19.50	15.00	10.00	7.50
ऑप्टिकल फाइबर प्रणाली (000 कि.मी.)	140.00	270.00	22.00	35.00	40.00	100.00	126.00
वीपीटी (000 संख्या)	239.16	278.87	83.00	80.50	45.00	70.00	144.00

नौवीं योजना (1997-2002) में टेलीकाम क्षेत्रक का परिव्यय तथा व्यय

(करोड़ रुपए)

संगठन	नौवीं योजना 1997-98 1998-99 1999-00 2000-01 2001-02						नौवीं योजना वास्तविक वास्तविक परिव्यय व्यय		
	परिव्यय	मध्यावधिकवास्तविक	वास्तविकवास्तविक	वास्तविकवास्तविक	वास्तविकवास्तविक	बजट अनुमान			
बीएसएनएल	37995.00	66193.00	8733.58	9556.11	12643.55	12203.96	16574.00	66974.00	59711.20
आईआर नेट	30965.00	51889.00	8733.58	9556.11	10074.55	11643.96	11341.00	53579.37	51349.20
बांड	7030.00	14304.00	0.00	0.00	2569.00	560.00	5233.00	13394.63	8362.00
जीबीएस								0.00	0.00
एमटीएनएल	5446.00	5446.00	912.54	977.44	872.00	967.36	1600.00	10998.00	5329.34
आईआर	4066.00	5446.00	912.54	0.00	872.00	967.36	1600.00	8640.85	5329.34
बांड	1380.00	0.00	0.00	761.62	0.00	0.00	0.00	2357.15	0.00
वीएसएनएल	2737	7319.03	407.71	761.62	431.41	347.18	1814.66	5907.7	3762.58
आईआर	2737	7319.03	407.71	5.75	431.41	347.18	1814.66	5907.7	3762.58
डब्ल्यूएमओ	44.04	268.73	4.37		1.35	5.27	10.00	41.20	19.65
डब्ल्यूपीसी					0.17	0.83	95.00	100.00	28.33
टीआरएआई						2.00	4.00	6.00	6.00
टीडीएसएटी								0.00	0.00
टीईसी					3.11	1.36	4.00	4.00	12.95
आईआर					3.11	0.00	0.00	0.00	0.00
जीबीएस					0.00	1.36	4.00	4.00	12.95
सी-डाट					80.97	110.66	52.00	218.00	429.38
आईआर					80.97	0.00	0.00	166.00	
जीबीएस					0.00	110.66	52.00	52.00	429.38
आईटीआई	175.00	106.64	15.00	42.00	44.00	24.00	125.00	455.00	250.00
आईआर	0.00	106.64	-148.00	-52.00	44.00	24.00	125.00	231.00	-7.00
बांड्स	150.00	0.00	150.00	94.00	0.00	0.00	0.00	74.00	244.00
अन्य	25.00	0.00	13.00	0.00	0.00	0.00	0.00	149.00	13.00
बीएसएनएल								1.00	0.00
एचटीएल	45.00	81.29	5.73	9.42	5.34	16.33	20.18	80.00	57.00
आईआर	27.00	49.59	5.73	9.42	5.34	14.39	12.92	48.19	47.80
बांड्स	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
अन्य	18.00	7.20	0.00	0.00	0.00	1.94	7.26	27.81	9.29
डीबीएस	0.00	24.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.00	0.00
जोड़	46442.04	79414.69	10078.93	11352.34	13997.65	13678.95	20298.84	84783.90	69406.71
आईआर	46398.00	64810.26	9911.56	11252.59	11427.30	12996.89	14893.58	68502.11	60481.92
बांड		14304.00	150.00	94.00	2569.00	560.00	5233.00	15880.78	8608.00
अन्य	0.00	7.20	13.00	0.00	0.00	1.94	7.26	192.81	22.20
डीबीएस	44.04	293.23	4.37	5.75	1.35	120.12	165.00	208.20	296.59

विशेष : सितम्बर 2000 तक डब्ल्यूपीसी, टीईसी तथा सी-डाट, बीओटी/बीएसएनएल के अंग थे।

* सी- डाट द्वारा प्रत्याशित वास्तविक खर्चों से संबंधित है, इसमें दूरसंचार विभाग का आईआर घटक और डीबीएस, जिसका उल्लेख पूर्ववर्ती खानों में किया जा चुका है, शामिल हैं।

टेली-घनत्व – अंतर्राष्ट्रीय तुलना (31.12.2001)

देश	मुख्य टेलीफोन लाइनें (लाख)			टेली-घनत्व		
	1995	2001	सीएजीआर %	1995	2001	सीएजीआर %
संयुक्त राज्य अमरीका	1597.35	1900	2.9	60.73	66.45	1.5
यू. के.	294.11	353.26	3.1	50.18	58.8	2.7
आस्ट्रेलिया	89	100.6	2.1	49.25	52.02	0.9
ब्राजील	132.63	374.3	18.9	8.51	21.78	17
मेक्सिको	88.01	137.73	7.7	9.39	13.72	6.5
दक्षिण अफ्रीका	40.02	49.69	3.7	10.14	11.35	1.9
मिश्र	27.16	66.5	16.1	4.67	10.3	14.1
जापान	622.92	760	3.4	49.61	59.69	3.1
मलेशिया	33.32	47.38	6	16.57	19.91	3.1
चीन	407.05	1790.34	28	3.3	13.81	26.9
पाकिस्तान	21.27	34	8.1	1.67	2.35	5.8
भारत#	119.78	347.32	19.4	1.29	3.38	17.4
एशिया	1816.88	3911.79	13.6	5.46	10.85	12.1
विश्व	6892.51	10460.9	7.2	12.29	17.21	5.8

स्रोत : विश्व टेलीकॉम विकास रिपोर्ट 2002

: 64.31 लाख क्लैक्टर कनेक्शनों (31.3.2002) सहित 450.26 लाख के कुल टेलीफोन कनेक्शनों का आधार टेलीघनत्व 4.4 बैठता है।

**टेलीकाम विकाव – अंतर्राष्ट्रीय तुलना
(दिसम्बर 2001 को)**

देश	जनसंख्या (करोड़)	प्रतिव्यक्ति जीडीपी (अमरीकी(लाख लाइनें) डालर)*	डीईएल (स्थिर) (लाख लाइनें)	टेली-घनत्व	प्रति 100 व्यक्तियों पर पीसी की संख्या	प्रति 1,000 परव्यक्तियों पर इंटरनेट उपभोक्ता
संयुक्त राज्य अमरीका	28.59	36211	1900	66.45	62.25	4995.1
यू.के.	6.01	23694	353.26	58.8	36.62	3995.01
आस्ट्रेलिया	1.93	19897	100.6	52.02	51.71	3723.05
ब्राजील	17.18	3500	374.3	21.78	6.29	465.58
मेक्सिको	10.03	5807	137.73	13.72	6.87	362.23
दक्षिण अफ्रीका	4.38	2882	49.69	11.35	6.85	700.58
मिश्र	6.45	1424	66.5	10.3	1.55	92.95
जापान	12.73	34337	760	59.69	34.87	4547.1
मलेशिया	2.38	3838	47.38	19.91	12.61	2394.96
चीन	129.61	834	1790.34	13.81	1.93	260
पाकिस्तान	14.5	425	34	2035	0.41	34.49
भारत#	102.71	455	347.32	3.38	0.58	68.16
एशिया	360.67	2354	3911.79	10.85	3.31	437.49
विश्व	607.91	5274	10460.9	17.21	8.42	823.24

स्रोत : विश्व टेलीकॉम विकास रिपोर्ट 2002

: 64.31 लाख क्लैक्टर कनेक्शनों (31.3.2002) सहित 450.26 लाख के कुल टेलीफोन कनेक्शनों के आधार पर टेलीघनत्व 4.4 बैठता है।

* : जनसंख्या और आय (जी डी पी) के आंकड़े वर्ष 2002 से संबंधित हैं।