

भारत की लॉजिस्टिक्स प्रणाली में बदलाव

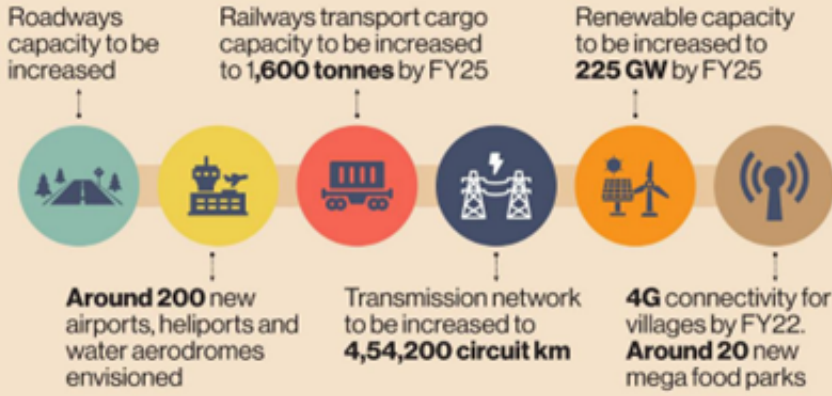
यह एडिटरियल 06/03/2023 को 'हद्वि बिजनेस लाइन' में प्रकाशित "The ideal track to run India's logistics system" लेख पर आधारित है। इसमें भारत की लॉजिस्टिक्स प्रणाली से संबद्ध मुद्दों और इन्हें संबोधित करने के उपायों के बारे में चर्चा की गई है।

संदर्भ

[केंद्रीय बजट 2023](#) ने राज्यों के लिये 'पीएम गतिशक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान' के आवंटन को दोगुना कर दिया है (5,000 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 10,000 करोड़ रुपए) और भारतीय रेलवे के लिये 2.4 लाख करोड़ रुपए के परवियय की घोषणा की है।

- यह योजना "सड़कों, रेलवे, हवाई अड्डों, बंदरगाहों, जन परविहन, जलमार्गों और लॉजिस्टिक्स अवसंरचना के इंजनों पर निर्भर आर्थिक विकास एवं सतत विकास के लिये एक परिवर्तनकारी दृष्टिकोण" है।
- रेल द्वारा माल ढुलाई में बाधा उत्पन्न करने वाली अवसंरचना संबंधी चुनौतियों का समाधान करने हेतु एक उपयुक्त मंच प्रदान करते हुए [पीएम गतिशक्ति](#) ने वर्ष 2030 तक रेल माल ढुलाई को 27% से बढ़ाकर 45% करने और माल ढुलाई की मात्रा को 1.2 बिलियन टन से बढ़ाकर 3.3 बिलियन टन तक करने का लक्ष्य निर्धारित किया है।

GATI SHAKTI MASTER PLAN



- इस परदृश्य में, लॉजिस्टिक्स के क्षेत्र में देश की प्रतस्पर्द्धात्मकता की वृद्धि के लिये लॉजिस्टिक्स प्रणाली में सुधार लाना आवश्यक है।

भारत की लॉजिस्टिक्स प्रणाली से संबद्ध मुद्दे

- **मॉडल मक्स का एक ओर झुका होना:**
 - भारत की माल ढुलाई में मॉडल मक्स (Modal Mix) सड़क परविहन की ओर बहुत अधिक झुका हुआ है, जहाँ 65% माल ढुलाई सड़क मार्ग से संपन्न होती है। इससे सड़कों पर भीड़भाड़, प्रदूषण और लॉजिस्टिक्स लागत में वृद्धि जैसे परणाम उत्पन्न हुए हैं।
- **रेल फ्रेट हस्सिसेदारी की हानि:**
 - रेलवे परविहन का अधिक लागत प्रभावी साधन है, लेकिन सड़क परविहन की सुविधा के कारण अधिक लचीले साधनों के समक्ष माल ढुलाई में अपनी हस्सिसेदारी खो रही है।
 - भारतीय रेलवे आवश्यक ट्रमनिल अवसंरचना की कमी, अच्छे शेड एवं गोदामों के रखरखाव, वैगनों की अनशिचति आपूर्ति, बारहमासी सड़कों की अनुपस्थिति (जसिसे देश का एक बड़ा हस्सिसा रेलवे की पहुँच से बाहर है) जैसी अवसंरचनात्मक चुनौतियों का सामना कर रही है।
 - इसके परणामस्वरूप उच्च नेटवर्क संकुलन, नमिन सेवा स्तर और पारगमन समय में वृद्धि की स्थिति बिनती है।

- **थोक वस्तुओं का प्रभुत्व:**
 - कोयला, लौह अयस्क, सीमेंट, खाद्यान्न और उर्वरक भारत के माल ढुलाई में एक महत्वपूर्ण हिस्सा रखते हैं, जबकि गैर-थोक वस्तुओं की रेल माल ढुलाई में बहुत कम हिस्सेदारी है।
 - वर्ष 2020-21 में भारत की कुल 1.2 बिलियन टन माल ढुलाई में कोयले की हिस्सेदारी 44% थी; इसके बाद लौह अयस्क (13%), सीमेंट (10%), खाद्यान्न (5%), उर्वरक (4%), लौह एवं इस्पात ((4%) का स्थान रहा।
 - रेल माल ढुलाई में गैर-थोक वस्तुओं की हिस्सेदारी बहुत कम है।
- **परिचालन और कनेक्टिविटी संबंधी चुनौतियाँ:**
 - रेल द्वारा अधिक पारगमन समय, गमन के पूर्व और बाद की प्रक्रियात्मक देरी, मल्टी-मॉडल हैंडलिंग तथा रेल द्वारा एकीकृत प्रथम और अंतमि-मील कनेक्टिविटी की अनुपस्थिति भारत की लॉजिस्टिक्स प्रणाली के समक्ष वदियमान परिचालन एवं कनेक्टिविटी संबंधी चुनौतियों में से कुछ हैं।
- **कुशल और विशेषज्ञ कर्मियों की कमी:**
 - यह सबसे प्रमुख चिंताओं में से एक के रूप में उभरा है, विशेष रूप से माल की बढ़ती मात्रा, जटिल संचालन और मल्टी-टास्किंग के साथ बढ़ते कार्य दबाव के कारण।
 - मुख्यतः श्रम-गहन प्रक्रियाओं के लिये अनुभवी मानव संसाधन की उपलब्धता, उच्च कौशल एवं विशेषज्ञता की मांग लॉजिस्टिक्स कंपनियों के लिये चुनौतीपूर्ण है।
- **भंडारण और कराधान संबंधी वसिगतियाँ:**
 - लॉजिस्टिक्स कंपनियों आम तौर पर भंडारण या वेयरहाउसिंग का विकल्प चुनती हैं क्योंकि यह उन्हें सामानों को भंडारित करने और मांग के अनुरूप उन्हें ग्राहक के पास पहुँचाने में सक्षम बनाता है। यह पारगमन समय को कम करने में मदद करता है।
 - लेकिन भंडारण लागतहीन रूप से उपलब्ध नहीं है और इष्टतम उपयोग के लिये उपयुक्त योजना की आवश्यकता रखता है।
- **वर्षा:**
 - भारत में लॉजिस्टिक्स उद्योग अत्यधिक खंडित है, जहाँ कई छोटे और मध्यम आकार के खिलाड़ी स्वतंत्र रूप से कार्यरत हैं, जिससे संसाधनों के उप-इष्टतम उपयोग एवं उच्च लागत की स्थिति बनती है।
- **अक्षम आपूर्ति शृंखला प्रबंधन:**
 - आपूर्ति शृंखला में विभिन्न खिलाड़ियों (नरिमाता, वतिरक, खुदरा विक्रेता आदि) के बीच समन्वय की कमी के कारण अक्षमता, देरी और लागत में वृद्धि की स्थिति बनती है।

लॉजिस्टिक्स से संबंधित प्रमुख पहलें

- [राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति \(NLP\)](#)
- [माल का बहुवधि परिवहन अधिनियम, 1993](#)
- [पीएम गति शक्ति योजना](#)
- [मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क](#)
- [लीड्स रिपोर्ट](#)
- [डेडकिटेड फ्रेट कॉरडोर](#)
- [सागरमाला परियोजना](#)
- [भारतमाला परियोजना](#)

आगे की राह

- **नविश की आवश्यकता:**
 - भारत को अपनी लॉजिस्टिक्स प्रतस्पर्द्धात्मकता में सुधार के लिये चीन की तरह त्वरित एवं नमिन-लागत कंटेनर गमन के लिये उन्नत रेल अवसंरचना में भारी नविश करने की आवश्यकता है।
 - प्राथमिकता के नए क्षेत्रों की पहचान करने के साथ-साथ मौजूदा परियोजनाओं की नरितर नगिरानी भी रेल माल ढुलाई के लक्ष्यों को प्राप्त करने में मदद करेगी।
 - भारत को अतसिंतुप्त लाइन क्षमता बाधाओं को कम करने और ट्रेनों के परिचालन समय में सुधार करने के लिये डेडकिटेड फ्रेट कॉरडोर विकसित करने पर ध्यान देने की आवश्यकता है।
 - भारत के पूर्वी एवं पश्चिमी कॉरडोर पर विकसित किये जा रहे डेडकिटेड फ्रेट कॉरडोर और मल्टी-मॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क अतसिंतुप्त लाइन क्षमता बाधाओं को कम करेंगे और ट्रेनों के परिचालन समय में सुधार करेंगे।
- **नजी भागीदारी को प्रोत्साहित करना:**
 - भारतीय रेलवे को लॉजिस्टिक्स प्रणाली की दक्षता बढ़ाने के लिये टर्मिनलों, कंटेनरों एवं गोदामों के संचालन और प्रबंधन में नजी भागीदारी को प्रोत्साहित करना चाहिये।
- **एक विशेष इकाई की स्थापना:**
 - भारतीय रेलवे को इंटरमॉडल लॉजिस्टिक्स के प्रबंधन के लिये नजी क्षेत्र के साथ साझेदारी में एक विशेष इकाई (special entity) स्थापित करनी चाहिये जो कार्गो आवाजाही एवं भुगतान लेनदेन के संबंध में ग्राहकों के लिये एकल खड़िकी के रूप में कार्य कर सके।
- **एकीकृत लॉजिस्टिक्स अवसंरचना:**
 - नेपाल और बांग्लादेश जैसे पड़ोसी देशों को रेल द्वारा नरियात की सुविधा के लिये प्रथम और अंतमि-मील कनेक्टिविटी के साथ एक एकीकृत लॉजिस्टिक्स अवसंरचना का नरिमाण कया जाना आवश्यक है।
- **पड़ोसी देशों के साथ सहयोग नरिमाण:**

- भारत को एक नरिबाध लॉजस्टिक्स नेटवर्क वकिसति करने के लयि पड़ोसी देशों के साथ सहयोग नरिमाण करना चाहयि जो सीमाओं के पार माल की कुशल आवाजाही की सुवधिा प्रदान कर सके ।
- **उदाहरण के लयि:**
 - बांग्लादेश और भारत 'पेट्रापोल-बेनापोल एकीकृत चेक पोस्ट (ICP)' में सहयोग का नरिमाण कर सकते हैं, जसिने पहले ही दोनों देशों के बीच व्यापार सुवधिा को बेहतर बनाया है ।
 - भारत और म्यांमार के बीच 'कलादान मल्टी-मॉडल ट्रंजिट ट्रंसपोर्ट प्रोजेक्ट' इस तरह के सहयोग नरिमाण का एक अचछा उदाहरण है जो भारत के कोलकाता एवं हल्दयिा बंदरगाहों को म्यांमार के सतिवे बंदरगाह से जोड़ने पर लक्षति है ।
- **डजिटल प्रौद्योगकियिों को अपनाना:**
 - **ब्लॉकचेन, इंटरनेट ऑफ थगिस (IoT) एवं आर्टफिशियल इंटेलजेंस (AI) जैसी डजिटल प्रौद्योगकियिों** को अपनाने से लॉजस्टिक्स प्रणाली की दक्षता बढ़ाने और परचालन लागत को कम करने में मदद मलि सकती है ।
- **कौशल नरिमाण एवं प्रशकषण:**
 - लॉजस्टिक्स प्रणाली के सुचारू संचालन को सुनश्चिति करने के लयि लॉजस्टिक्स उद्योग से संलग्न कारयबल का कौशल नरिमाण एवं प्रशकषण महत्त्वपूर्ण है ।
- **नयामक सुधार:**
 - भारत को नयामक ढाँचे को सरल बनाने और लॉजस्टिक्स क्षेत्र के वकिस की बाधाओं को दूर करने के लयि नयामक सुधार करने की भी आवश्यकता है ।

अभ्यास प्रश्न: भारत की लॉजस्टिक्स प्रणाली की प्रतसिप्रद्धात्मकता को प्रभावति करने वाली प्रमुख चुनौतियिों और बाधाएँ कौन-सी हैं? देश के आर्थक वकिस और प्रतसिप्रद्धात्मकता को बढ़ावा देने के लयि उन्हें संबोधति करने के उपाय सुझाएँ ।

UPSC सवलि सेवा परीक्षा, वगित वर्ष के प्रश्न (PYQs)

मुख्य परीक्षा

Q. गत-शकतियोजना को कनेकटिविटी के लक्ष्य को प्राप्त करने के लयि सरकार और नजिी क्षेत्र के बीच सावधानीपूर्वक समन्वय की आवश्यकता है । चर्चा कीजयि । (वर्ष 2022)

PDF Referenece URL: <https://www.drishtiias.com/hindi/printpdf/transforming-india-s-logistics-system>