

## उद्योग एवं अवसंरचना

“आलस्य हर कार्य को कठिन बना देता है किंतु उद्यमशीलता से हर कार्य आसान हो जाता है।”

- बेंजमिन फ्रेंकलिन

राजा थल, जल, मार्गों द्वारा और शहरी बाजारों/पत्तनों के माध्यम से व्यापार का प्रतिष्ठापन करते हुए व्यापार और वाणिज्य को प्रोत्साहित करेगा।

- अर्थशास्त्र

उद्योग-अवसंरचना संयोग की उपकथा का उल्लेख किए बिना आर्थिक संवृद्धि की कथा प्रायः अधूरी ही होगी। 133 करोड़ से अधिक लोगों का घर होने के नाते भारत को एक प्रफुल्लित एवं लचकदार अवसंरचना के साथ एक मजबूत औद्योगिक व्यवस्था की आवश्यकता है। वर्ष 2018-19 के दौरान औद्योगिक उत्पादन सूचकांक (आईआईपी) के संदर्भ में औद्योगिक विकास की दर वर्ष 2017-18 की 4.4 प्रतिशत की तुलना में 3.6 प्रतिशत रही। वर्ष 2018-19 के दौरान यह गिरावट मुख्य तौर पर मध्यम एवं लघु उद्योगों को धीमे क्रेडिट प्रवाह; नकदी की कमी के कारण एनबीएफसी द्वारा दी जाने वाली उधारी में कमी; प्रमुख क्षेत्रों जैसेकि मोटरवाहन उद्योग, फार्मास्यूटिकल्स और मशीनरी एवं उपस्कर सेक्टरों के लिए घरेलू मांग में धीमेपन; अंतरराष्ट्रीय स्तर पर कच्चे तेल की कीमतों में अस्थिरता; इत्यादि, की वजह से तृतीय एवं चतुर्थ तिमाही में धीमी विनिर्माण गतिविधियों के कारण रही हैं। इस बीच, आठ प्रमुख अवसंरचना सहायक उद्योगों ने वर्ष 2018-19 के दौरान 4.3 प्रतिशत की समग्र वृद्धि दर हासिल की जो वर्ष 2017-18 में प्राप्त वृद्धि दर के बराबर ही है। विनिर्माण वृद्धि को उच्चतर गति देने के लिए सरकार ने प्रमुख क्षेत्रों में अनेक उपायों की शुरुआत की है, जैसे स्टार्ट-अप इंडिया, ईज ऑफ डुइंग बिजनेस, मेक इन इंडिया, विदेशी प्रत्यक्ष निवेश नीति सुधार, इत्यादि। वर्ल्ड डुइंग बिजनेस रिपोर्ट, 2019, द्वारा की गई 190 देशों की रैंकिंग में भारत ने वर्ष 2018 में 77वां स्थान हासिल किया है, जिसके अनुसार भारत ने वर्ष 2017 की अपनी 100वीं रैंक से 23 रैंक ऊपर छलांग लगाई है।

औद्योगिक विकास के लिए एक सुदृढ़ एवं लचकदार अवसंरचना का होना एक मूलभूत एवं अत्यावश्यक शर्त है। यद्यपि भारत ने अवसंरचना पर बरसों-बरस निवेश किया है तथापि, अवसंरचना क्षेत्र में मुख्य चुनौती पर्याप्त निवेश एकत्र करने की है, जो कि परिणाम में अनेक ट्रिलियन डॉलर का बैठता है। अवसंरचना-निवेश के अंतरों को सार्वजनिक एवं निजी दोनों क्षेत्रों के सहयोग से विभिन्न सुधारात्मक उपायों से पाटा जाएगा।

### भारतीय उद्योग: एक सिंहावलोकन

8.1 किसी भी अर्थव्यवस्था के समग्र विकास के निर्धारण में उद्योग एक निर्णायक भूमिका निभाता है। वर्ष 2018-19 के दौरान औद्योगिक क्षेत्र के कार्यनिष्पादन में वर्ष 2017-18 की तुलना में सुधार हुआ है। केंद्रीय सांख्यिकीय

कार्यालय (सीएसओ) द्वारा जारी वार्षिक राष्ट्रीय आय 2018-19 के अनंतिम प्राक्कलनों के अनुसार, वास्तविक सकल मूल्य वर्धित (जीवीए) औद्योगिक विकास की दर वर्ष 2017-18 में 5.9 प्रतिशत की तुलना में वर्ष 2018-19 के दौरान बढ़कर 6.9 प्रतिशत हो गई (तालिका

1)। वर्ष 2018-19 के दौरान निर्माण क्षेत्र के अंतर्गत क्रमशः 8.7 प्रतिशत और विनिर्माण क्षेत्र के अंतर्गत 6.9 प्रतिशत विकास दर देखी गई है। खनन एवं खदान क्षेत्र में वर्ष 2017-18 की तुलना में वर्ष 2018-19 के दौरान धीमी वृद्धि देखी गई है।

### औद्योगिक उत्पादन सूचकांक ( आईआईपी )

8.2 औद्योगिक उत्पादन सूचकांक (आईआईपी) औद्योगिक कार्यनिष्पादन का एक माप है जो औद्योगिक

विकास के क्षेत्र में हमारी स्थिति पर कुछ प्रकाश डालता है। आईआईपी विनिर्माण क्षेत्र को 77.63 प्रतिशत, खनन क्षेत्र को 14.37 प्रतिशत और बिजलीक्षेत्र को 7.99 प्रतिशत भारांक प्रदान करता है। आईआईपी के अनुसार औद्योगिक विकास दर वर्ष 2017-18 में 4.4 प्रतिशत की तुलना में वर्ष 2018-19 में 3.6 प्रतिशत थी। वर्ष 2018-19 के दौरान खनन, विनिर्माण और बिजली क्षेत्र में क्रमशः 2.9 प्रतिशत, 3.6 प्रतिशत और 5.2 प्रतिशत की धनात्मक वृद्धि दर्ज की गई (तालिका 2)।

तालिका 1: औद्योगिक क्षेत्र में सकल मूल्य वर्धित

क्षेत्र	स्थिर कीमतों पर जीवीए की वृद्धि दर ( प्रतिशत में )			वर्तमान कीमतों पर जीवीए का हिस्सा ( प्रतिशत ) में
	2016-17	2017-18	2018-19 (P)^	2018-19 (P)^
खनन एवं खदान	9.5	5.1	1.3	2.4
विनिर्माण	7.9	5.9	6.9	16.4
बिजली, गैस, जलापूर्ति एवं अन्य उपयोगी सेवाएं	10.0	8.6	7.0	2.8
निर्माण	6.1	5.6	8.7	8.0
उद्योग	7.7	5.9	6.9	29.6

स्रोत: केंद्रीय सांख्यिकीय कार्यालय (सीएसओ)। 'पी': अनंतिम प्राक्कलन

तालिका 2: आईआईपी की वृद्धि दर ( आधार: वर्ष 2011-12 ) ( प्रतिशत में )

क्षेत्र/यूबीसी	भारांक	2016-17	2017-18	2018-19 (P)
क्षेत्र संबंधी वर्गीकरण				
खनन	14.3725	5.3	2.3	2.9
विनिर्माण	77.6332	4.4	4.6	3.6
बिजली	7.9943	5.8	5.4	5.2
सामान्य सूचकांक	100.00	4.6	4.4	3.6
उपयोग आधारित वर्गीकरण (यूबीसी)				
प्राथमिक माल	34.0486	4.9	3.7	3.5
पूंजीगत माल	8.2230	3.2	4.0	2.8
मध्यवर्ती माल	17.2215	3.3	2.3	-0.5
अवसंरचना/निर्माण संबंधी माल	12.3384	3.9	5.6	7.5
उपभोक्ता वस्तुएं	12.8393	2.9	0.8	5.5
गैर-उपभोक्ता वस्तुएं	15.3292	7.9	10.6	3.9

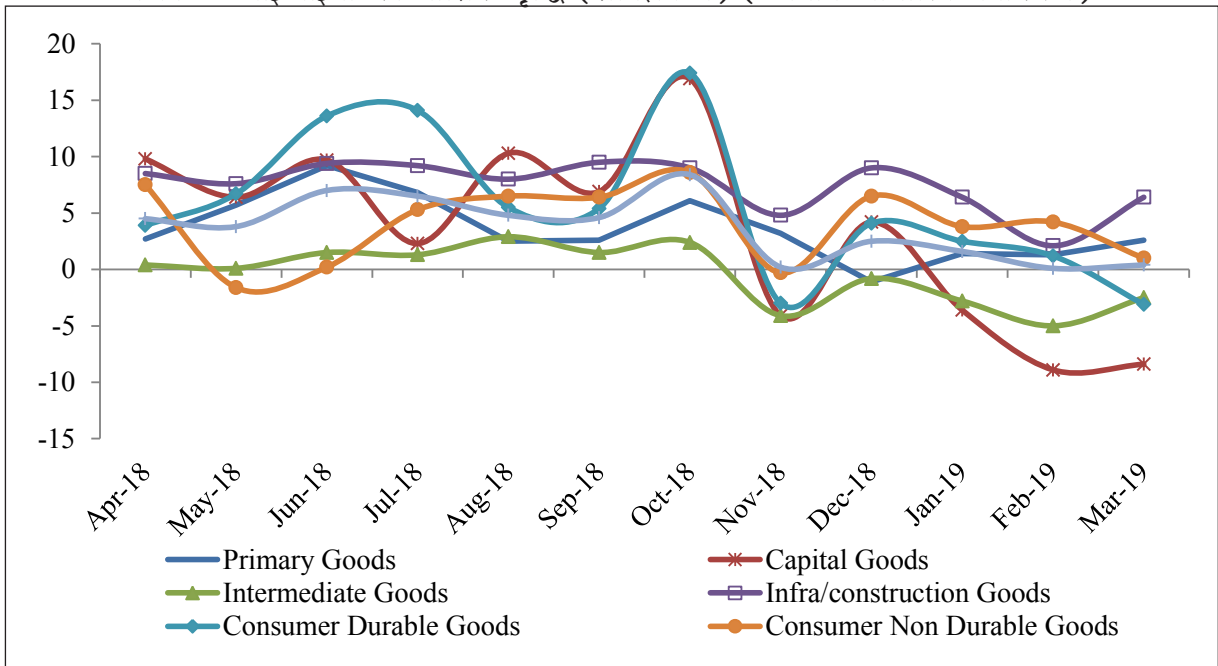
स्रोत: एनएसओ। पी: अनंतिम

8.3 आईआईपी के उपयोग आधारित वर्गीकरण के अनुसार, वर्ष 2018-19 में अवसंरचना/निर्माण संबंधी माल का सूचकांक सीमेंट एवं इस्पात सेक्टर के बेहतरीन कार्यानिष्पादन से उत्प्रेरित होकर 7.5 प्रतिशत की दर पर बना रहा (चित्र 1)। बड़े पैमाने पर सार्वजनिक व्यय से इन क्षेत्रों के लिए मांग में उछाल आया है। प्राथमिक माल और गैर-उपभोक्ता माल ने वर्ष 2018-19 के दौरान क्रमशः 3.5 प्रतिशत और 3.9 प्रतिशत की धनात्मक वृद्धि दर दर्ज की है। दूसरी ओर, पूंजीगत माल के क्षेत्रों ने वर्ष 2018-19 के दौरान 2.8 प्रतिशत की मध्यम वृद्धि दर दर्ज की है जो निवेश गतिविधियों में गिरावट का संकेत है।

वास्तविक सकल निर्धारित पूंजी संघटन द्वारा यथासंकेतित समग्र निवेश में वर्ष 2018-19 में 10 प्रतिशत की वृद्धि हुई है, परंतु वर्ष 2018-19 के दौरान, चालू कीमतों पर जीडीपी में इसका हिस्सा मामूली उच्चता के साथ 29.3 प्रतिशत पर रहने का प्राक्कलन है। उपभोक्ता माल के अंतर्गत, 2018-19 में उपभोक्ता वस्तुओं ने 5.5 प्रतिशत की वृद्धि के साथ सुधरा हुआ कार्यानिष्पादन दर्शाया है।

8.4 आठ प्रमुख उद्योगों का सूचकांक कोयला, कच्चे तेल, प्राकृतिक गैस, पेट्रोलियम रिफाइनरी उत्पाद, उर्वरक स्टील, सीमेंट और बिजली के कार्यानिष्पादन संबंधी

चित्र 1: आईआईपी की मासिक वृद्धि ( प्रतिशत में ) ( उपयोग आधारित वर्गीकरण )



स्रोत: एसओ।

विवरण प्रस्तुत करता है। इन आठ प्रमुख उद्योगों का औद्योगिक उत्पादन सूचकांक में लगभग 40.3 प्रतिशत हिस्सा बनता है। आठ प्रमुख उद्योगों के समग्र सूचकांक ने 2017-18 में प्राप्त वृद्धि के समान 2018-19 में 4.3 प्रतिशत की वृद्धि दर दर्ज की। कोयला, इस्पात, सीमेंट, बिजली, रिफाइनरी उत्पाद, प्राकृतिक गैस और उर्वरकों ने वर्ष 2018-19 में धनात्मक वृद्धि बनाए रखी तथा सीमेंट और कोयला उद्योग ने क्रमशः 13.3 प्रतिशत और 7.4 प्रतिशत की उच्चतर वृद्धि दर दर्ज की। (तालिका 3) वर्ष 2017-18 और 2018-19 के दौरान औद्योगिक

उत्पादन सूचकांक, आठ प्रमुख उद्योगों और विनिर्माण क्षेत्र के संदर्भ में तीन माह की परिवर्तनशील औसत माह दर माह वृद्धि दर (प्रतिशत में) दर्शाती है कि तीनों संकेतक साथ-साथ बढ़ते हैं और फरवरी, 2019 से इनमें सुधार शुरू हुआ है (चित्र 2)।

### केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम ( सीपीएसई )

8.5 केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम भारतीय अर्थव्यवस्था में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। लोक उद्यम विभाग के अनुसार तारीख 31 मार्च 2018 को यथास्थिति

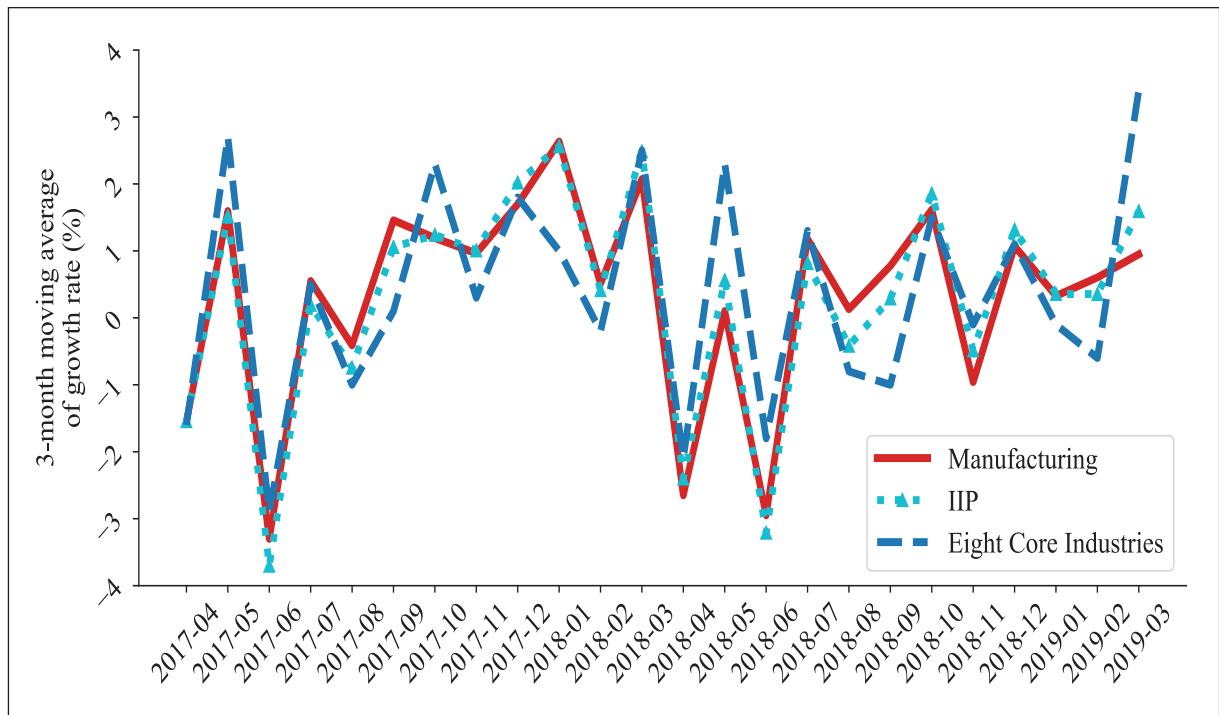
तालिका 3: आठ प्रमुख उद्योगों के उत्पादन में वृद्धि (प्रतिशत में)

क्षेत्र (सेक्टर)	भारांक	2016-17	2017-18	2018-19 (P)
कोयला	10.3335	3.2	2.6	7.4
कच्चा तेल	8.9833	-2.5	-0.9	-4.1
प्राकृतिक गैस	6.8768	-1.0	2.9	0.8
रिफाइनरी उत्पाद	28.0376	4.9	4.6	3.1
उर्वरक	2.6276	0.2	0.03	0.3
इस्पात	17.9166	10.7	5.6	4.7
सीमेंट	5.3720	-1.2	6.3	13.3
बिजली	19.8530	5.8	5.3	5.2
समग्र सूचकांक	100.00	4.8	4.3	4.3

स्रोत: आर्थिक सलाहकार का कार्यालय, डीपीआईआईटी। पी: अंतिम

टिप्पणी: ऊपर निर्दिष्ट उद्योग-वार भारांक औद्योगिक उत्पादन सूचकांक से व्युत्पन्न अलग-अलग उद्योग के भारांक हैं और 100 के समतुल्य आईसीआई के संयुक्त भारांक के आधार पर यथानुपात उल्लिखित किए गए हैं।

चित्र 2: वर्ष 2017-18 और वर्ष 2018-19 में औद्योगिक उत्पादन सूचकांक, आठ प्रमुख उद्योगों और विनिर्माण क्षेत्र के संदर्भ में 3 माह के परिवर्तनशील औसत माह-दर माह की वृद्धि दर (प्रतिशत में)

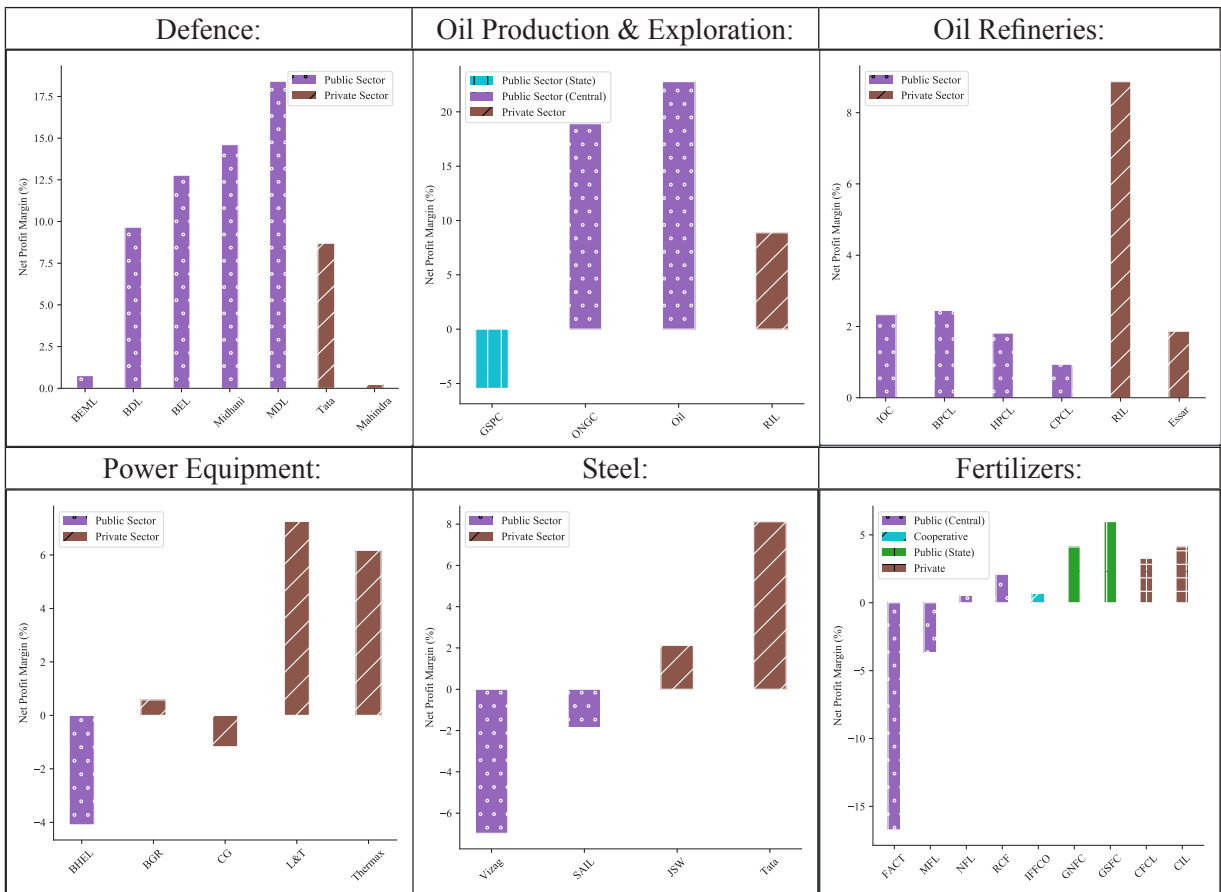


स्रोत: आर्थिक सलाहकार का कार्यालय, डीपीआईआईटी, राष्ट्रीय सांख्यिकीय कार्यालय।

केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों की संख्या 339 है। वर्ष 2017-18 के दौरान इन 339 केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों में से, 257 उद्यम प्रचालनिक स्थिति में और 82 उद्यम अप्रचालनिक स्थिति में थे। प्रचालित 257 केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों में से, 184 केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम लाभ की स्थिति में थे और 71 उद्यम हानि की स्थिति में थे तथा 2 केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम न लाभ न हानि की स्थिति में थे। वर्ष 2017-18 के दौरान लाभ कमाने वाले (184) केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों का लाभ 1,59,635 करोड़ रुपए रहा जबकि हानि वाले (71) केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों की हानि 31,261 करोड़ रुपए रही। वर्ष 2017-18 के दौरान 257 प्रचालित केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों का समग्र निवल लाभ 2.29 प्रतिशत बढ़कर 1,28,374 करोड़

रुपए हो गया। साथ ही, वर्ष 2017-18 में कुल केन्द्रीय राजकोष में केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों के अंशदान में पूर्ववर्ती वर्ष की तुलना में 2.98 प्रतिशत की कमी आई। कुछ चयनित क्षेत्रों में 5 वर्ष के औसत निवल लाभ मार्जिन (प्रतिशत में) का उपयोग करते हुए निजी क्षेत्र की तुलना में कुछ केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों के कार्यनिष्पादन के एक तुलनात्मक विश्लेषण से यह पता चलता है कि कुछ क्षेत्रों में केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों के लिए सुधार की बहुत गुंजाइश है क्योंकि निजी क्षेत्र की फर्मों ने सार्वजनिक क्षेत्र के फर्मों की तुलना बेहतर कार्य निष्पादित किया है (चित्र 3)। इन चयनित उद्योगों में परिसंपदाओं पर प्रतिलाभ और इक्विटी पर प्रतिलाभ सार्वजनिक और निजी दोनों फर्मों के संदर्भ में समान स्थिति दर्शाता है।

**चित्र 3: चयनित क्षेत्रों में 5 वर्ष के औसत निवल लाभ मार्जिन के अनुसार निजी क्षेत्र की तुलना में कुछ केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों का कार्यनिष्पादन ( प्रतिशत में )**



स्रोत: सीएमआई

## कारपोरेट क्षेत्र का कार्यनिष्पादन

8.6 वर्ष 2018-2019 के दौरान 1700 से अधिक गैर-सरकारी गैर-वित्तीय (एनजीएनएफ) सूचीबद्ध विनिर्माण कम्पनियों की बिक्री की वृद्धि (वर्ष-दर-वर्ष) प्रथम तिमाही में 21.6 प्रतिशत, द्वितीय तिमाही में 19.3 प्रतिशत, तृतीय तिमाही में 13.2 प्रतिशत थी। भारतीय रिजर्व बैंक के अनुसार, गैर-सरकारी गैर वित्तीय (एनजीएनएफ) सूचीबद्ध निर्माण कंपनियों ने वर्ष 2016-17 के चतुर्थ तिमाही में नामिक बिक्री में दोहरे

अंकों की वृद्धि दर दर्ज की गई है और वर्ष 2018-19 के दूसरी तिमाही तक बीच-बीच में हल्की गिरावट के साथ अपनी सुधारवादी स्थिति जारी रखी। वर्ष 2018-19 की तीसरी तिमाही में, कपड़ा, लोहा एवं इस्पात, मोटर वाहनों और अन्य परिवहन उपस्करों के सम्मुख उत्पन्न न्यून मांग स्थितियों के कारण विनिर्माण कंपनियों की नामिक बिक्री में हल्की कमी देखी गई। सकारात्मक पक्ष यह है कि उपभोक्ता चालित क्षेत्रों, यथा खाद्य उत्पादों पेय पदार्थों और औषधियों के संबंध में मांग परिदृश्य

तालिका 4: कारपोरेट क्षेत्र के लिए बिक्री, निवल लाभ और क्षमता उपयोग की संवृद्धि (प्रतिशत में)

मद्	2016-17				2017-18				2018-19		
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3
बिक्री	-1.0	3.7	4.9	10.2	8.9	9.5	14.0	13.4	21.6	19.3	13.2
निवल लाभ	28.8	27.5	57.5	22.2	-33.6	-4.0	-2.4	6.3	59.8	29.4	43.1
क्षमता उपयोग	71.7	72.0	71.0	74.6	71.2	71.8	74.1	75.2	73.8	74.8	75.9

स्रोत: भारतीय रिजर्व बैंक

टिप्पणी: सूचीबद्ध 1700 से अधिक विनिर्माण कम्पनियों की बिक्री और निवल लाभ और 800 से अधिक संगत कंपनियों के प्रतिदर्श पर क्षमता-उपयोग।

में सुधार हुआ है। वर्ष 2018-19 की तीसरी तिमाही में भारत के विनिर्माण क्षेत्र की क्षमता का उपयोग बढ़कर 75.9 प्रतिशत हो गया, जो वर्ष 2017-18 की तीसरी तिमाही की तुलना में अधिक है (तालिका 4)।

## औद्योगिक क्षेत्र में सकल पूंजी निर्माण

8.7 एनएसओ द्वारा 31 जनवरी, 2019 को जारी राष्ट्रीय आय, उपभोग व्यय, बचत और पूंजी निर्माण के आंकड़ों के अनुसार, उद्योग में सकल पूंजी निर्माण (जीसीएफ)

की संवृद्धि दर वर्ष 2016-17 में (-) 0.7 प्रतिशत से वर्ष 2017-18 में 7.6 प्रतिशत तक तेज वृद्धि दर्ज की गई है जो उद्योग में निवेश की बढ़ोत्तरी को दर्शाता है। वर्ष 2017-18 में खनन एवं उत्खनन, विनिर्माण, बिजली, गैस, जल आपूर्ति और अन्य उपयोगी सेवाओं और निर्माण ने क्रमशः 7.1 प्रतिशत, 8.0 प्रतिशत, 6.1 प्रतिशत और 8.4 प्रतिशत की सकल पूंजी निर्माण की संवृद्धि दर दर्ज की गई थी। (तालिका 5)

तालिका 5: उद्योग वार (वर्ष 2011-12 में स्थिर कीमत पर) सकल पूंजी निर्माण की संवृद्धि दर

	2015-16*	2016-17#	2017-18@
उद्योग	11.1	-0.7	7.6
खनन एवं उत्खनन	-19.6	16.4	7.1
विनिर्माण	11.4	1.3	8.0
बिजली, गैस, जल-आपूर्ति और अन्य उपयोगी	22.4	-12.9	6.1
सेवाएं निर्माण	2.6	10.1	8.4

स्रोत: एनएसओ

टिप्पणी: \* = तीसरा संशोधित प्राक्कलन रु = दूसरा संशोधित प्राक्कलन, @ = प्रथम संशोधित प्राक्कलन

## औद्योगिक क्षेत्र को क्रेडिट प्रवाह

8.8 भारतीय रिजर्व बैंक के अनुसार, औद्योगिक क्षेत्र में सकल बैंक क्रेडिट प्रवाह में मार्च, 2018 में 0.7 प्रतिशत हुई वृद्धि की तुलना में मार्च, 2019 में 6.9 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। रासायनों एवं रासायनिक उत्पादों, सीमेंट एवं सीमेंट उत्पादों, सभी इंजीनियरी उद्योगों, निर्माण, अवसंरचना, अन्य उद्योगों जैसे उद्योगों को क्रेडिट प्रवाह

में वर्ष 2018-19 के दौरान वृद्धि हुई, जबकि वर्ष 2018-19 में कपड़ा, पेट्रोलियम, कोयला उत्पादों और नाभिकीय ईंधन, मूल धातु एवं धात्विक उत्पादों जैसे उद्योगों में तेजी से गिरावट देखी गई। खनन एवं उत्खनन, खाद्य प्रसंस्करण वाहन पुर्जों और परिवहन उपस्करों के मामले में वर्ष 2018-19 के दौरान कम संवृद्धि दर दर्ज की गई (तालिका 6)।

तालिका 6: सकल बैंक ऋण का उद्योग-वार परिनियोजन की संवृद्धि (प्रतिशत में)

	2017-18*	2018-19**
उद्योग	0.7	6.9
खनन एवं उत्खनन (कोयला सहित)	19.7	1.1
खाद्य और प्रसंस्करण	6.8	1.1
वस्त्र उद्योग	6.9	-3.0
पेट्रोलियम, कोयला उत्पाद और नाभिकीय ईंधन	9.4	-3.1
लकड़ी और लकड़ी उत्पाद	3.3	10.2
रसायन और रासायनिक उत्पाद	-5.5	17.5
कांच और कांच के उत्पाद	6.5	17.0
समस्त इंजीनियरी	3.8	8.6
सीमेंट एवं सीमेंट उत्पाद	-3.1	5.9
मूलधातु एवं धातु उत्पाद	-1.2	-10.7
वाहन, वाहन के पूर्जों और परिवहन उपस्कर	7.0	1.4
निर्माण	9.5	10.4
अवसंरचना	-1.7	18.5
अन्य उद्योग धन्धे	-4.2	6.8

स्रोत: भारतीय रिजर्व बैंक।

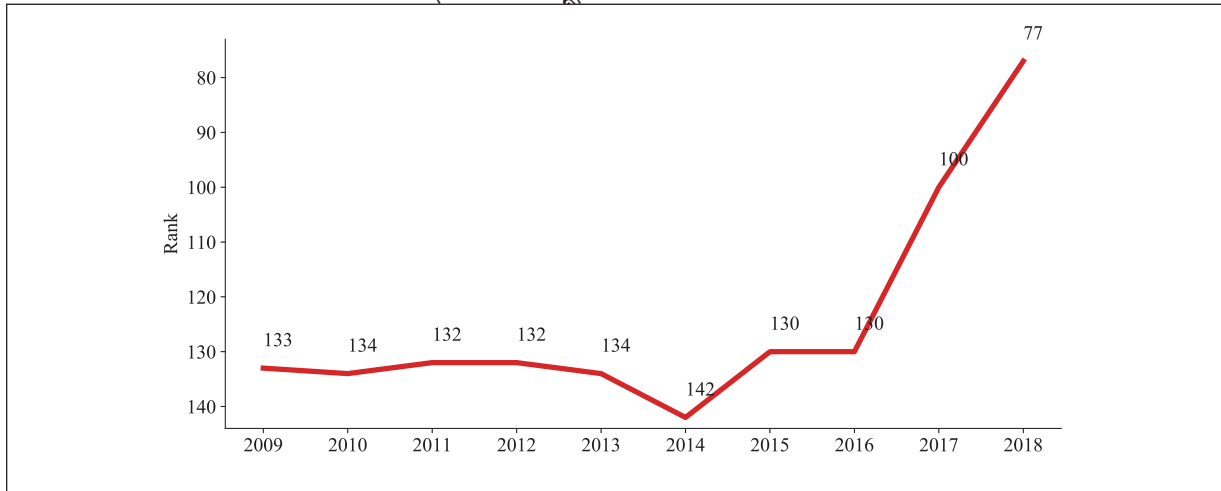
टिप्पणी: \*2017 के मार्च अंत की तुलना में 2018 के मार्च अंत में। \*\*2018 के मार्च अंत की तुलना में 2019 के मार्च अंत में।

## भारत में औद्योगिक क्षेत्र को बढ़ावा देने के लिए उठाए गए प्रमुख कदम

8.9 भारत सरकार ने 2014 से उद्योगों के सुधार संबंधी अनेक कदम उठाए हैं जिनसे समग्र कारोबारी माहौल में महत्वपूर्ण सुधार हुआ है। कारोबारी सुविधा में सुधार हेतु मौजूदा नियमों को सरल और तर्कसंगत बनाने पर तथा

शासन को अधिक दक्ष और प्रभावी बनाने के लिए सूचना प्रौद्योगिकी के प्रयोग पर जोर दिया गया है। 31 अक्टूबर, 2018 को जारी वर्ल्ड बैंक डूइंग बिजनेस (डीबी) रिपोर्ट 2019 के अनुसार, भारत 190 देशों में अपनी स्थिति को सुधारते हुए 77वें स्थान पर पहुंच गया है और डूइंग बिजनेस रिपोर्ट 2018 में अपने 100वें स्थान से 23 स्थान की बढ़त प्राप्त की है। (चित्र 4)

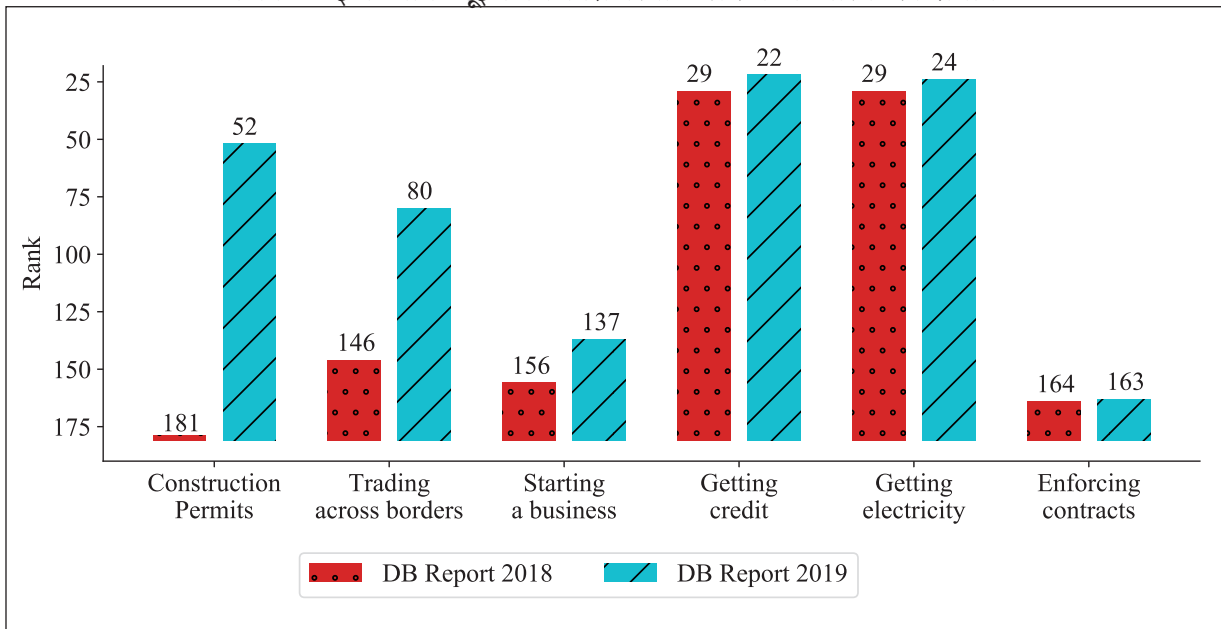
चित्र 4: वर्ल्ड बैंक ईज ऑफ डूइंग बिजनेस रिपोर्टों में भारत की रैंकिंग



8.10 वर्ल्ड बैंक डूइंग बिजनेस रिपोर्ट 2019 में 10 संकेतकों को शामिल किया गया है जो किसी एक व्यवसाय के जीवन-चक्र को दर्शाते हैं। भारत ने 10 में

से 6 संकेतकों में अपने रैंक में सुधार किया है और अन्तरराष्ट्रीय सर्वोत्तम प्रक्रियाओं (दूरी से निकटतम की ओर प्राप्तांक) के करीब पहुंच गया है (चित्र 5)।

चित्र 5: ईज ऑफ डूइंग बिजनेस रिपोर्ट रैंकिंग में भारत की प्रगति



8.11 स्टार्ट-अप आर्थिक विकास को बढ़ावा देते हैं, रोजगार पैदा करते हैं और नवाचार की संस्कृति को बढ़ावा देते हैं। उद्यमी युवाओं के बीच नवाचार और उद्यमशीलता को बढ़ावा देने के लिए, भारत के माननीय प्रधानमंत्री ने 15 अगस्त, 2015 को “स्टार्ट-अप इंडिया, स्टैंड-अप इंडिया” पहल की घोषणा की थी। इस पहल

का उद्देश्य एक ऐसे पारिस्थितिकी तंत्र का निर्माण करना है जो स्टार्ट-अप के विकास के लिए अनुकूल हो। 16 जनवरी, 2016 को 19 कार्य-बिंदुओं को शामिल करते हुए एक कार्य योजना का अनावरण किया गया। 1 मार्च, 2019 को, 16,578 नए स्टार्ट-अप को 499 जिलों में मान्यता दी गई टियर-II और टियर-III शहरों



में 47 प्रतिशत स्टार्ट-अप और 46 प्रतिशत मान्यता प्राप्त स्टार्ट-अप में कम से कम एक महिला निदेशक है। विनियमों को आसान बनाने के लिए कई कदम उठाए गए हैं, जैसे-स्टार्ट-अप द्वारा एकत्र किए गए निवेश पर आयकर से छूट, स्टार्ट-अप के लिए ईज ऑफ डूइंग बिजनेस में सुधार हेतु 22 विनियामक सुधार लागू करना, 6 श्रम कानूनों और 3 पर्यावरण कानूनों के लिए स्व-प्रमाणन व्यवस्था, स्टार्ट-अप पारिस्थितिकी तंत्र के लिए 'वन

स्टॉप शॉप के रूप में स्टार्ट-अप इंडिया हब स्थापित करना, जिसमें 2,37,902 उपयोगकर्ताओं ने व्यवसाय की योजना बनाने के लिए निःशुल्क स्टार्ट-अप इंडिया अधिगम कार्यक्रम का लाभ उठाया है, समर्पित सुविधा सेवाओं के माध्यम से 647 स्टार्ट-अप को समर्थित करना, 1,262 स्टार्ट-अप को समर्थित करना, 1,262 स्टार्ट-अप को ज्ञानगुरुओं के साथ जोड़ना आदि। महाराष्ट्र कर्नाटक और दिल्ली भारत में मान्यता प्राप्त स्टार्ट-अप के राज्य-वार

**तालिका 7: भारत में मान्यता प्राप्त स्टार्ट-अप का प्रमुख राज्य-वार वितरण (% में)**

क्रम सं.	राज्य/संघ राज्यक्षेत्र	मान्यता प्राप्त स्टार्ट-अप का प्रतिशत
1	महाराष्ट्र	18.91
2	कर्नाटक	14.67
3	दिल्ली	13.38
4	उत्तर प्रदेश	8.23
5	तेलंगाना	5.59
6	हरियाणा	5.33
7	तमिलनाडु	5.18
8	गुजरात	5.17
9	केरल	4.00
10	पश्चिम बंगाल	3.03

स्रोत: डीपीआईआईटी

वितरण के मामले में शीर्ष दस प्रदर्शनकर्ताओं में शामिल हैं (तालिका 7)।

8.12 मान्यताप्राप्त स्टार्टअप के उद्योगवार वितरण के अनुसार, 15% सूचना प्रौद्योगिकी उसके बाद स्वास्थ्य

**तालिका 8: भारत में मान्यताप्राप्त स्टार्टअप का प्रमुख उद्योगों के संदर्भ में वितरण ( प्रतिशत में )**

क्रम सं.	उद्योग	मान्यताप्राप्त स्टार्टअप का प्रतिशत
1	सूचना प्रौद्योगिकी सेवाएं	15.23
2	स्वास्थ्य देखभाल एवं जीवन विज्ञान	8.97
3	शिक्षा	8.07
4	व्यावसायिक एवं वाणिज्यिक सेवाएं	4.15
5	खाद्य एवं पेय पदार्थ	4.01
6	कृषि	3.73
7	वित्त प्रौद्योगिकी	3.10
8	नवीकरणीय ऊर्जा	3.09
9	इंटरनेट संबद्धता	3.05
10	प्रौद्योगिकी हार्डवेयर	3.04

स्रोत: उद्योग संवर्धन और आंतरिक व्यापार विभाग (डीपीआईआईटी)।

देखभाल व जीवन विज्ञान की 9% और शिक्षा क्षेत्र की हिस्सेदारी 8% थी (तालिका 8)।

### विदेशी प्रत्यक्ष निवेश ( एफडीआई )

8.13 विदेशी प्रत्यक्ष निवेश को आर्थिक विकास का प्रमुख चालक माना जाता है क्योंकि यह पूंजी, दक्षता तथा प्रौद्योगिकी को लाकर मेज़बान देश की उत्पादकता में वृद्धि करता है। सरकार द्वारा विदेशी प्रत्यक्ष निवेश की एक उदार नीति के माध्यम से निवेश को प्रोत्साहित करने की एक पूर्व-सक्रिय पहल की जा रही है। वर्ष 2017-18 में 44.85 बिलियन अमेरिकी डालर की तुलना में वर्ष 2018-19 के दौरान विदेशी प्रत्यक्ष निवेश का कुल इक्विटी अंतर्प्रवाह 44.36 बिलियन अमेरिकी डालर रहा। वर्ष 2018-19 के दौरान 44.36 बिलियन अमेरिकी डालर के एफडीआई इक्विटी अंतर्प्रवाह में से 70% से अधिक भाग मुख्य रूप से सिंगापुर, मॉरिशस, नीदरलैंड, जापान, यूनाइटेड किंगडम आदि देशों से आया था।

### क्षेत्र-वार मुद्दे और कार्यनिष्पादन

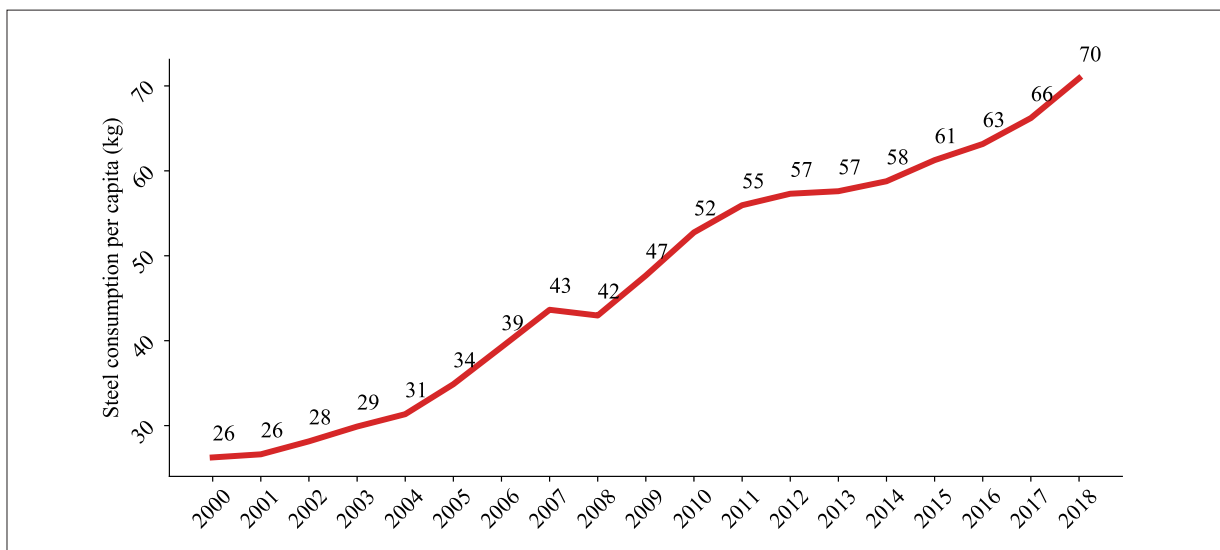
#### इस्पात

8.14 इस्पात क्षेत्र अर्थव्यवस्था के अंतर्गत प्रमुख उद्योगों में से एक है जो सामग्री प्रवाह और आय सृजन के संदर्भ में

मजबूत पश्च एवं अग्रगामी संबंधों का निर्वाह करता है। प्राक्कलनों के अनुसार, इस्पात उद्योग भारत की जीडीपी में लगभग 1.4 से 2.0 प्रतिशत तक का योगदान करता है और आधिकारिक आईआईपी में इसका भारांक 7.22 प्रतिशत है तथा थोक कीमत सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में इसका हिस्सा 7.53 प्रतिशत है। वैश्विक स्तर पर भारत जापान को पछाड़ते हुए 6 प्रतिशत वैश्विक हिस्सेदारी के साथ कच्चे इस्पात का दूसरा सबसे बड़ा उत्पादक हो गया है। वर्ष 2018-19 के दौरान, 106.56 मिलियन टन कच्चे इस्पात का उत्पादन हुआ जो वर्ष 2017-18 की संगत अवधि में 103.13 मिलियन टन की तुलना में 3.3 प्रतिशत की वृद्धि पर रहा और इसकी उपयोग क्षमता 77.24 प्रतिशत रही।

8.15 चीन और संयुक्त राज्य अमेरिका के बाद भारत तैयार इस्पात का तीसरा सबसे बड़ा उपभोक्ता रहा है, हालांकि, इसकी प्रति व्यक्ति खपत केवल 69 किलोग्राम है, जबकि वैश्विक औसत खपत 214 किलोग्राम है (चित्र 6)। अवसंरचना, निर्माण और ऑटोमोबाइल सेक्टर में भारी निवेश के साथ, इस्पात मांग और अनुरूपी खपत में 7.4 प्रतिशत की औसत वृद्धि हो रही है। इससे 2030 तक स्टील का उत्पादन 255 मिलियन टन तक हो जाएगा और प्रति व्यक्ति स्टील की खपत 160 किलोग्राम हो जाएगी।

चित्र 6: वर्ष 2012-2018 के दौरान भारतीय इस्पात क्षेत्र में प्रतिव्यक्ति खपत ( किलोग्राम में )



स्रोत: इस्पात मंत्रालय।

8.16 वैश्विक परिदृश्य में, वर्ष 2018-19 इस्पात बाजार के आधारभूत तत्वों के कमजोर पड़ने, व्यापार टकराव में वृद्धि होने, संरक्षणवादी उपाय लागू होने और इस्पात क्षेत्र में अतिरिक्त क्षमता होने का गवाह रहा है। संयुक्त राज्य अमेरिका, यूरोपीय संघ और कनाडा द्वारा अधिरोपित व्यापार प्रतिबंध उपायों के कारण भारत के निर्यात में गिरावट आई है। वर्ष 2017-18 में कुल इस्पात निर्यात 9.62 मि.टन था जो घट कर 2018-19 में 6.9 मि.टन रह गया। दूसरी ओर कोरिया, जापान तथा आसियान देशों से आयात में वृद्धि हुई है। वर्ष 2018-19 में भारत तैयार इस्पात का निवल आयातक बना रहा - यह 7.8 मिलियन टन 2017-18 के 7.48 मि.टन से कुछ अधिक था।

8.17 राष्ट्रीय इस्पात नीति 2017 के द्वारा वर्ष 2030 तक मांग और आपूर्ति दोनों के लिए भारतीय इस्पात के लिए दीर्घकालिक विकास को प्रोत्साहित करने हेतु इस उद्योग को व्यापक नीतिगत निर्देश प्रदान किए गए हैं। इन्सॉल्वेंसी एंड बैंकरप्सी कोड (आईबीसी) के अधीन व्यापार सुधारात्मक उपाय, अनर्जक परिसंपत्तियों के समाधान से इस्पात के घरेलू उत्पादन में वृद्धि हुई है। राष्ट्रीय इस्पात नीति, 2017 के कार्यान्वयन से यह परिकल्पना की गई है कि घरेलू इस्पात को बढ़ावा देने संबंधी वातावरण के सृजन से उद्योग में विस्तार होगा और इस तरह एक परिदृश्य सुनिश्चित किया जाएगा, जहां तकनीकी रूप से उन्नत और विश्व स्तर पर प्रतिस्पर्धी इस्पात उद्योग के माध्यम से उत्पादन के द्वारा खपत में वृद्धि की प्रत्याशित गति के साथ सामंजस्य स्थापित किया जा सकेगा।

8.18 भारतीय इस्पात उद्योग के सम्मुख उत्पन्न कुछ चुनौतियाँ क्षमता विस्तार के संदर्भ में हैं, क्योंकि इस्पात की मांग आर्थिक विकास में वृद्धि के साथ जुड़ी होती है। उच्च ग्रेड और मूल्य वर्धित इस्पात, जिसे वर्तमान में आयात किया जाता है, का उपयोग विद्युत, प्रतिरक्षा और वाहन उद्योगों में किया जाता है। खनन पट्टे प्राप्त करने में लंबा समय लगने और और कोकिंग कोल के आयात पर उच्च निर्भरता के कारण इस्पात उत्पादन की लागत में वृद्धि हो जाती है। इस संबंध में लॉजिस्टिक लागत भी मुख्य व्यवधान के रूप में कार्य करती है।

## चमड़ा और फुटवियर

8.19 भारतीय चमड़ा एवं फुटवियर उद्योग, रोजगार का एक प्रमुख क्षेत्र है। यह फुटवियर का दूसरा सबसे बड़ा उत्पादक, चमड़े के परिधानों का दूसरा सबसे बड़ा निर्यातक और चमड़े के सामान का पांचवा सबसे बड़ा निर्यातक है। फुटवियर की वैश्विक मांग गैर-चमड़ा फुटवियर (नॉन लेदर फुटवियर) की ओर बढ़ रही है, जबकि भारतीय कर नीतियां चमड़े के फुटवियर उत्पादन की पक्षधर हैं। भारत को अपने सहभागी देशों के बाजारों में चमड़े के सामान और गैर-चमड़ा फुटवियर के लिए उच्च प्रशुल्कों (टैरिफ) का सामना करना पड़ता है। इन चुनौतियों का सामना करने के लिए, भारतीय फुटवियर एवं अनुषंगी विकास कार्यक्रम (2017-20) के अधीन 2600 करोड़ रुपये का एक विशेष पैकेज दिया गया है। चमड़ा उद्योग के लिए दिए गए विशेष पैकेज में 3 वर्षों (2017-20) में 3.24 लाख नई नौकरियां सृजन करने की क्षमता है और इससे 2 लाख रोजगारों को औपचारिक स्वरूप प्रदान करने में सहायता भी प्राप्त हो सकती है।

## रत्न और आभूषण

8.20 रत्न एवं आभूषण क्षेत्र से निर्यात के साथ-साथ रोजगार सृजन में 5 मिलियन का महत्वपूर्ण योगदान मिलता है। 2017-18 वर्ष के दौरान, रत्न और आभूषण का निर्यात कुल वाणिज्य माल के निर्यात का 13.69 प्रतिशत था। इस क्षेत्र को मजबूत करने के उद्देश्य से, सरकार ने कई कदम उठाए हैं, जैसे-विशेष अधिसूचित क्षेत्र की स्थापना, रत्न एवं आभूषण क्षेत्र के लिए सामान्य सुविधा केंद्रों (कॉमन फ़ैसिलिटी सेंटरों) की स्थापना, प्रयोगशाला में विकसित हीरे के लिए अलग आईटीसी एचएस कोड का सृजन, कटे और पॉलिश किए गए हीरे और कीमती पत्थरों के लिए जीएसटी दरों में कमी, निर्दिष्ट एजेंसियों और बैंकों द्वारा सोने के आयात पर एकीकृत माल और सेवा कर में छूट, निर्यातकों को नामित एजेंसियों द्वारा सोने की आपूर्ति पर जीएसटी से छूट और अंतरराष्ट्रीय मेलों में भाग लेने के लिए वित्तीय सहायता उपलब्ध कराना इत्यादि। घरेलू विनिर्माण को मजबूत करने और छोटे पैमाने पर आधारित घरेलू आभूषण उद्योग को संगठित करने में सहायता करने के लिए, एक घरेलू रत्न एवं आभूषण परिषद की परिकल्पना की गई है, और जनवरी, 2019 में इसको प्रारंभ कर दिया गया है।

## सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम ( एमएसएमई )

8.21 भारत में सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम (एमएसएमई) क्षेत्र रोजगार के अधिक अवसर उपलब्ध कराने, ग्रामीण क्षेत्रों का औद्योगिकीकरण करने, क्षेत्रीय असंतुलन को कम करने आदि में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है। सरकार बेहतर क्रेडिट प्रवाह, प्रौद्योगिकी उन्नयन, व्यवसाय करने में आसानी (ईज ऑफ़ डूइंग बिजनेस) और बाजार तक पहुंच के लिए इस महत्वपूर्ण क्षेत्र की सहायता करने के लिए प्रतिबद्ध है। नवंबर 2018 में, सरकार ने इस क्षेत्र के तीव्रतर विकास के लिए और व्यापार करने में आसानी (ईज ऑफ़ डूइंग बिजनेस) को बढ़ावा देने के लिए अनेक महत्वपूर्ण घोषणाएं कीं, जिनमें ऑनलाइन पोर्टल के माध्यम से 59 मिनट के भीतर 1 करोड़ रुपये तक के ऋणों के लिए 'सैद्धांतिक अनुमोदन' प्रदान करना शामिल था। सभी जीएसटी पंजीकृत एमएसएमई के लिए 1 करोड़ रुपये तक के वृद्धिशील क्रेडिट के संबंध में 2 प्रतिशत की ब्याज सहायता भी प्रदान की जा रही है और यह योजना 975 करोड़ रुपये के आवंटन के साथ दो वित्तीय वर्षों, यथा, 2018-19 और 2019-20 की अवधि के लिए प्रचालन में रहेगी। भारतीय लघु उद्योग विकास बैंक इस स्कीम के कार्यान्वयन के लिए नोडल एजेंसी के रूप में कार्य करता है। अनुसूचित वाणिज्यिक बैंकों और भारतीय रिज़र्व बैंक द्वारा पंजीकृत महत्वपूर्ण गैर-बैंकिंग वित्त कंपनियों और क्षेत्रीय ग्रामीण बैंकों द्वारा प्रदत्त आवधिक ऋण या कार्यशील पूंजी को इस स्कीम के अंतर्गत शामिल किया जाएगा।

8.22 सरकार ने प्रधानमंत्री रोजगार सृजन कार्यक्रम, सूक्ष्म और लघु उद्यमों के लिए क्रेडिट गारंटी न्यास निधि, प्रौद्योगिकी उन्नयन के लिए क्रेडिट समर्थित पूंजी सब्सिडी योजना, पारंपरिक उद्योगों के उत्थान के लिए निधि योजना तथा नए उद्यमों की स्थापना एवं मौजूदा उद्यमों के विकास के लिए सूक्ष्म और लघु उद्यम-क्लस्टर विकास कार्यक्रम, जैसी कई योजनाएं/कार्यक्रम चलाए हैं।

## कपड़ा और वस्त्र

8.23 भारतीय कपड़ा उद्योग जो दुनिया में दूसरा सबसे बड़ा निर्माता और निर्यातक है, विनिर्माण में 12.65 प्रतिशत और जीडीपी में 2.3 प्रतिशत का योगदान देता है। कपड़ा और वस्त्र के वैश्विक व्यापार में भारत का हिस्सा 5 प्रतिशत है। 2017-18 के दौरान, भारत के कुल

निर्यात में कपड़ा और वस्त्र का महत्वपूर्ण 13 प्रतिशत हिस्सा है। यह क्षेत्र कृषि के बाद सबसे बड़ा निर्यातक है, जो सीधे तौर पर 4.5 करोड़ लोगों को रोजगार देता है और संबद्ध क्षेत्रों में अन्य 6 करोड़ लोगों को रोजगार उपलब्ध कराता है। वस्त्र उद्योग सामाजिक गतिशीलता को बेहतर बनाने में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है, क्योंकि इस क्षेत्र में अधिकांशतः महिलाओं को नियोजित किया जाता है। इन सबसे ऊपर, ग्रामीण अर्थव्यवस्था के पिछड़े वर्गों से जुड़कर यह क्षेत्र लाखों किसानों, कारीगरों, हथकरघा और हस्तकला निर्माताओं को रोजगार का बड़ा अवसर प्रदान करता है। यह क्षेत्र सरकार की प्रमुख पहलों, यथा - मेक इन इंडिया, स्किल इंडिया, महिला सशक्तीकरण और ग्रामीण युवा रोजगार के साथ पूरी तरह से जुड़ा हुआ है।

8.24 कपड़ा आपूर्ति श्रृंखला संभवतः उपयोग किए जाने वाले कच्चे माल, अपनाई जाने वाली प्रौद्योगिकी और निर्मित किए जाने वाले उत्पादों के संदर्भ में सर्वाधिक विविधतापूर्ण श्रृंखलाओं में से एक है। हालांकि, स्केल की कमी या खंडित और बिखरी हुई विनिर्माण जैसी कई चुनौतियां मौजूद हैं। कताई खंड को छोड़कर, अन्य सभी क्षेत्रों में स्केल की कमी है जबकि ओटन और कताई क्षेत्र अंतरराष्ट्रीय मानकों के अनुरूप हैं, बुनाई प्रसंस्करण और कढ़ाई में आंशिक रूप से प्रौद्योगिकी की कमी अभी मौजूद है तथा बटन, कपड़ा और वस्त्र तैयार करने वाले क्षेत्रों में अधिक तकनीकी कमी मौजूद है। हाल के दिनों में, कई विकासशील देश, प्रमुख बाजारों तक पहुंच के लिए शून्य/अधिमान्य शुल्क का लाभ लेते हुए वस्त्र क्षेत्र में भारत के प्रमुख प्रतिस्पर्धी बन गए हैं। भारत को भारतीय वस्त्रों के निर्यात में बाहरी देशों, जो शुल्क मुक्त पहुंच का लाभ प्राप्त कर रहे हैं, के मुकाबले अधिक औसत प्रशुल्कों (टैरिफ) का सामना करना पड़ रहा है।

8.25 प्रतिस्पर्धा के मुद्दे का समाधान करने के लिए तथा कपड़ा और वस्त्र निर्यात को बढ़ावा देने के लिए, सरकार ने वस्त्र और मेड-अप क्षेत्रों के लिए एक विशेष पैकेज की घोषणा की है। इस पैकेज में राज्य लेवी की छूट (आरओएसएल), श्रम कानून में सुधारों, संशोधित प्रौद्योगिकी उन्नयन निधि योजना (एटीयूएफएस) के तहत अतिरिक्त प्रोत्साहनों और आयकर अधिनियम की धारा 80JJA में शिथिलता की व्यवस्था है। इसके अलावा, 1 नवम्बर, 2017 से भारतीय वाणिज्यिक-वस्तु निर्यात

योजना के अधीन वस्त्रों की दरों को 2 प्रतिशत से बढ़ाकर 4 प्रतिशत, मेड-अप, हथकरघा और हस्तशिल्प की दरों को 5 प्रतिशत से बढ़ाकर 7 प्रतिशत कर दिया गया है। कपड़ा मूल्य श्रृंखला में फाइबर, धागा और फेब्रिक जैसे उत्पादों को मजबूत किया जा रहा है और विभिन्न योजनाओं के माध्यम से इन्हें प्रतिस्पर्धी बनाया जा रहा है। मार्केट एक्सेस इनिशिएटिव स्कीम के तहत निर्यातकों को सहायता भी प्रदान की जाती है। इसके अलावा, सरकार ने दिनांक 02 नवम्बर 2018 से कपड़ा क्षेत्र के लिए प्री एंड पोस्ट शिपमेंट क्रेडिट के लिए ब्याज समानता दर को 3 प्रतिशत से बढ़ाकर 5 प्रतिशत तक कर दिया गया है। जो लाभ पहले केवल विनिर्माताओं तक ही सीमित था, उसे वर्ष 2019 से व्यापारी निर्यातकों तक व्यापक कर दिया गया है।

### अवसंरचना

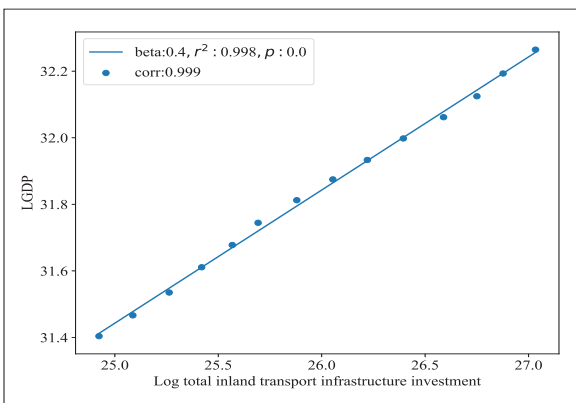
8.26 आर्थिक साहित्य में, अवसंरचना को “उपरि पूंजी” या “सामाजिक उपरि पूंजी” के लोकप्रिय नाम से जाना जाता है। प्रसिद्ध अर्थशास्त्री ए० ओ० हर्शमैन ने कहा है कि सामाजिक ऊपरी पूंजी, “वह बुनियादी सेवाएं हैं जिनके बिना प्राथमिक, द्वितीयक और तृतीयक उत्पादक गतिविधियां संपन्न नहीं हो सकती हैं”। किसी अर्थव्यवस्था के सामाजिक और आर्थिक रूपांतरण की सफलता ही लोगों को समावेशी और संधारणीय अवसंरचना की सुविधाएं उपलब्ध कराने में निहित होती है और आर्थिक संवृद्धि की गति इस बात पर निर्भर करती है कि अर्थव्यवस्था कितनी सक्षमता एवं विवेकपूर्ण रूप से अवसंरचना संबंधी अड़चनों को दूर करने में

समर्थ है। एसडीजी लक्ष्य संख्या 9 का उद्देश्य, “सभी के लिए किफायती और समान उपलब्धता पर फोकस के साथ आर्थिक विकास और बेहतर मानवीय जीवन में सहायतार्थ गुणवत्तापूर्ण, विश्वसनीय, संधारणीय और लचीली अवसंरचना, जिसमें क्षेत्रीय और सीमा-पारीय अवसंरचना भी शामिल हो, का विकास करना है”।

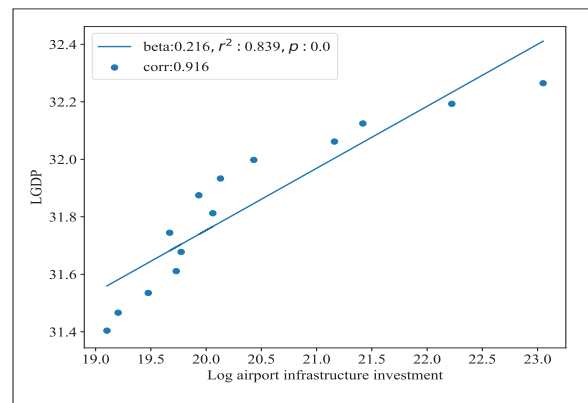
8.27 आर्थिक विकास में अवसंरचना के विकास की भूमिका को इस साहित्य में विशेष रूप से स्वीकार किया गया है। भारत के संबंध में अवसंरचना निवेश और आर्थिक संवृद्धि के बीच का सह-संबंध बहुत उच्च है (चित्र 8 से 11)। अंतर्देशीय परिवहन, सड़क परिवहन, रेल और विमान पत्तन अवसंरचना में निवेश का जीडीपी के साथ सहसंबंध 0.90 से अधिक है, जो संकेत करता है कि जीडीपी और अवसंरचना निवेश के बीच एक मजबूत सह-संबंध है। यह आगे इस तथ्य को दोहराता है कि देश में आर्थिक विकास के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए अवसंरचना में बड़े पैमाने पर निवेश किए जाने की आवश्यकता है।

8.28 भारत को प्रत्येक वर्ष अवसंरचना पर सकल घरेलू उत्पाद का 7-8 प्रतिशत खर्च करना चाहिए जो वार्षिक अवसंरचना निवेश पर वर्तमान में कुल मिलाकर 200 बिलियन अमेरिकी डालर होता है। हालांकि भारत अवसंरचना पर वार्षिक आय से केवल लगभग 100-110 बिलियन अमेरिकी डालर खर्च कर पा रहा है और इसमें प्रतिवर्ष लगभग 90 बिलियन अमेरिकी डालर की कमी रह जाती है। चूंकि राजकोषीय दबाव के कारण अपेक्षित गति से सार्वजनिक निवेश के विस्तार की गुंजाइश काफी कम

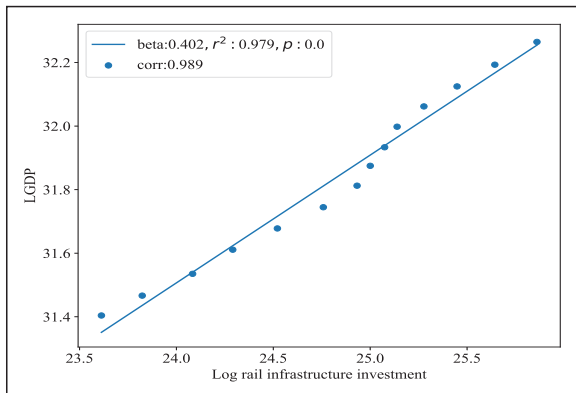
चित्र 7: जीडीपी और अंतर्देशीय परिवहन अवसंरचना निवेश



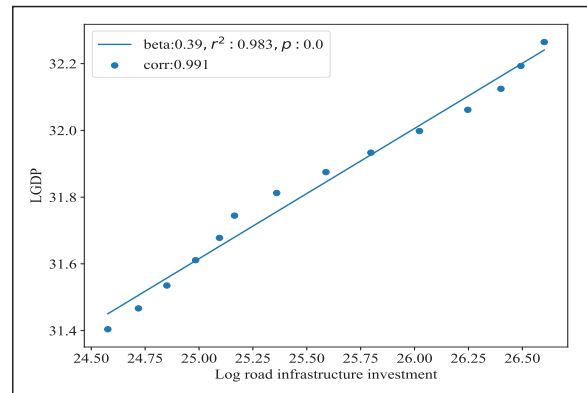
चित्र 8: जीडीपी और विमानपत्तन अवसंरचना निवेश



चित्र 9: जीडीपी और रेल अवसंरचना निवेश



चित्र 10: जीडीपी और सड़क परिवहन अवसंरचना निवेश



स्रोत: इंडियन पब्लिक फाइनेंस स्टैटिस्टिक; एमओएसपीआई एवं आईटीएफ-ओईसीडी (रेल निवेश डाटा)।

टिप्पणी: बीटा प्रतिगमन/स्लोप है,  $r^2$ - $r$  का वर्ग है, द्वारा  $p$ -मान दर्शाया गया है।

हो जाती है, अतः अवसंरचना में निजी पूंजी के प्रवाह की गति को बढ़ाने की तत्काल आवश्यकता है। अवसंरचना में निवेश को बढ़ाने की तत्काल आवश्यकता है। अवसंरचना में निवेश को बढ़ाने के उद्देश्य से लगभग 400 बिलियन रुपये की पूंजी से राष्ट्रीय निवेश और अवसंरचना निधि (एन आई आई एफ) की स्थापना की गई है। (इसका उद्देश्य व्यावसायिक रूप से लाभदायक परियोजनाओं में निवेश के अवसरों को बढ़ावा देना है। इसके अलावा देश में आधारभूत ढांचे से संबंधित कम्पनियों द्वारा जारी किए गए बांडों की क्रेडिट रेटिंग को बढ़ाने के लिए आधारभूत ढांचा संबंधी परियोजनाओं हेतु एक क्रेडिट इन्हेंसमेंट फंड शीघ्र ही जारी किया जाएगा। प्रत्याशित हानि उपागम पर आधारित आधारभूत ढांचा संबंधी परियोजनाओं के लिए एक नई क्रेडिट रेटिंग प्रणाली की शुरुआत कर दी गई है जो दीर्घकालिक निवेशकों द्वारा किए गए प्रामाणिक निर्णय हेतु अतिरिक्त जोखिम निर्धारण तंत्र उपलब्ध कराती है। इन सबके अलावा आधारभूत ढांचे में निवेश में वृद्धि को बढ़ाने के लिए अन्य उपाय भी किए गए हैं जैसेकि अवसंरचना निवेश ट्रस्ट, रियल इस्टेट इनवेस्टमेंट ट्रस्ट इत्यादि।

### सड़क क्षेत्र:

8.29 सड़कें परिवहन की एक बहुआयामी एकीकृत प्रणाली का हिस्सा हैं जो हवाई अड्डों, रेलवे स्टेशनों बंदरगाहों और अन्य लॉजिस्टिक हब जैसे महत्वपूर्ण केंद्रों को जोड़ती हैं और अबाध आपूर्ति प्रबंधन में एक महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वहन करते हुए आर्थिक संवृद्धि के लिए उत्प्रेरक का कार्य करती है। यह रेल, हवाई

यातायात और अंतर्देशीय जलमार्गों की तुलना में परिवहन का प्रमुख साधन है और इसकी हिस्सेदारी जी वी ए की लगभग 3.14 प्रतिशत है और देश भर में माल ढुलाई और यात्री यातायात में इसकी हिस्सेदारी क्रमशः 69 प्रतिशत और 90 प्रतिशत है। भारत में 01 मार्च 2017 की स्थिति के अनुसार लगभग 58.98 लाख कि.मी. का सड़क नेटवर्क है जिसमें ग्रामीण सड़कें 70.65% और राष्ट्रीय राजमार्ग 1.94 प्रतिशत हैं (तालिका 9)। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने वर्ष 2018-19 को 'निर्माण वर्ष' घोषित किया और यह देश में राष्ट्रीय राजमार्गों के नेटवर्क के विस्तार और उन्नयन के लिए लगातार प्रयास कर रहा है, जिसके परिणामस्वरूप प्रतिदिन किलोमीटर में सड़क निर्माण की गति में वृद्धि हुई। तुलनात्मक रूप से जहां वर्ष 2014-15 में प्रतिदिन 12 किलोमीटर सड़क का निर्माण होता था, वहीं वर्ष 2018-19 में प्रतिदिन 30 किलोमीटर की दर से सड़कों का निर्माण हुआ (तालिका 10)।

8.30 जिन प्रमुख अवरोधों का सामना करना पड़ा है, वे निम्न हैं:- बड़ी परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए निधियों की उपलब्धता, भूमि अधिग्रहण और लाभार्थियों को मुआवजे के भुगतान की लंबी प्रक्रियाएं, पर्यावरण संबंधी समस्याएं, परियोजना के कार्यान्वयन में विलम्ब के कारण समय एवं लागत में बढ़ोत्तरी, प्रक्रियात्मक विलम्ब, यातायात में अपेक्षा से कमतर वृद्धि, परियोजनाओं में जोखिम का बढ़ना जिसके परिणामस्वरूप परियोजनाएं रुक जाती हैं या उनकी रफ्तार सुस्त हो जाती है तथा रख-रखाव के लिए धन की कमी।

तालिका 9: सड़कों की लंबाई: श्रेणी वार

सड़क की श्रेणी	सड़कों की लंबाई (कि.मी.)	सड़कों की कुल हिस्सेदारी (प्रतिशत में)
राष्ट्रीय राजमार्ग (एन एच)	1,14,158	1.94
राज्य राजमार्ग (एस एच)	1,75,036	2.97
जिला सड़क	5,86,181	9.94
ग्रामीण सड़क (जे आर वाई सड़क सहित)	41,66,916	70.65
शहरी सड़कें	5,26,483	8.93
परियोजना वाली सड़कें	3,28,897	5.58
कुल	58,97,671	100

स्रोत: सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार।

तालिका 10: निर्माण के लिए सौंपी गई और निर्मित सड़कों की लंबाई (लंबाई कि.मी. में)

वर्ष 2014-15 से वर्ष 2018-19 की अवधि के दौरान निर्माण के लिए सौंपी गई और निर्मित सड़कों की लंबाई के संबंध में सूचना	वर्ष				
	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
अवार्ड की गई राष्ट्रीय/सड़क परियोजनाएं	7,972	10,098	15,948	17,055	5,470
राष्ट्रीय राजमार्गों/सड़कों का निर्माण	4,410	6,061	8,231	9,829	10,824
सड़क निर्माण प्रतिदिन	12	17	23	27	30

स्रोत: सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार।

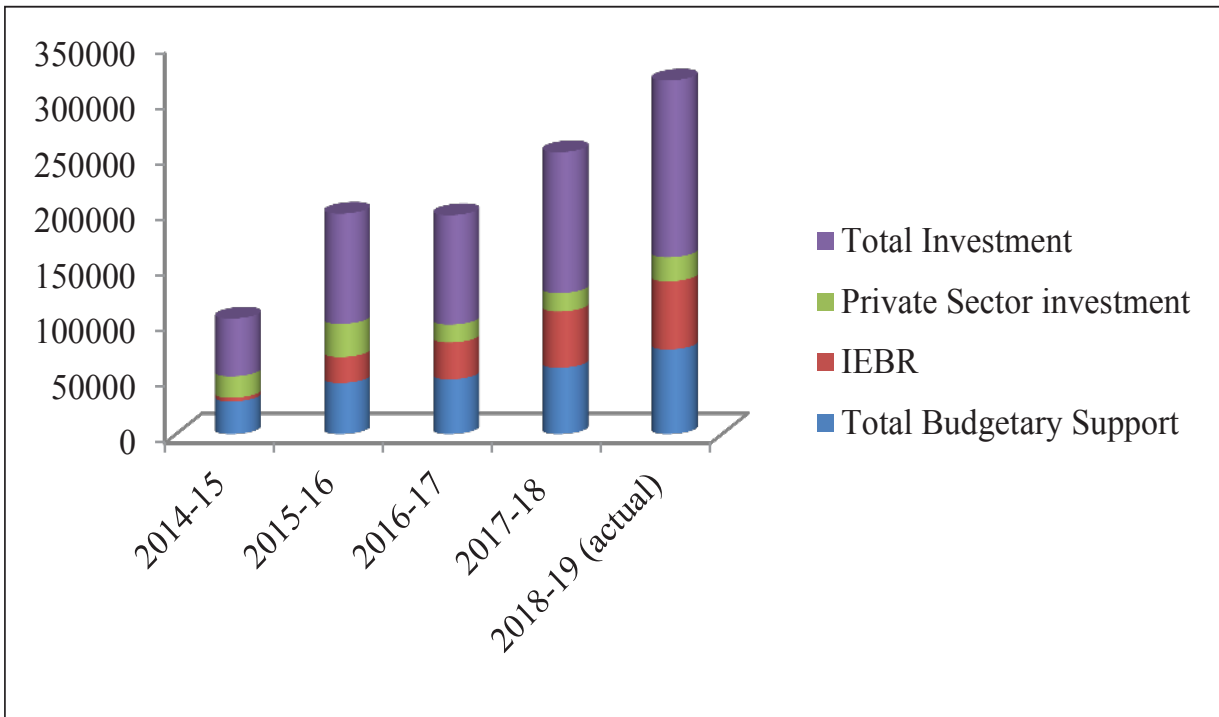
8.31 सड़क सैक्टर द्वारा सामना की जाने वाली प्रमुख चुनौतियों का मुकाबला करने के लिए एक चाक-चौकबंद क्षेत्र नीति की शुरुआत करके निर्माण की गति में वृद्धि की गई थी। जिसमें अनुमोदन सीमाओं के संवर्धित प्रत्यायोजन की सहायता से अनुमोदकर्ता प्राधिकारियों का उल्लेख करते हुए प्रक्रिया को सरल बनाना, अंतर-मंत्रालयी समन्वयन के लिए तंत्र को ठीक करना, सुस्त पड़ी हुई परियोजनाओं को पटरी पर लाने के लिए व्यापक कदम उठाना, निजी और सार्वजनिक दोनों प्रकार की निधियों का लाभ उठाने के लिए उन्नत परियोजनाओं का वित्तपोषण करना, भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करना, पहाड़ी क्षेत्रों में सड़क निर्माण के मानकों पर स्पष्ट दिशानिर्देश जारी करना आदि शामिल हैं।

8.32 इस सैक्टर में भारी निवेश किया गया है और कुल निवेश तीन गुना से भी अधिक बढ़ गया है। पहले जहां

वर्ष 2014-15 में कुल निवेश 51,914 करोड़ रुपये था, वहीं वर्ष 2018-19 में यह निवेश बढ़कर 158,839 करोड़ रुपये हो गया। भारत में, सड़कों के क्षेत्र में निवेश बजटीय समर्थन, आंतरिक और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (आईईबीआर) तथा निजी क्षेत्र के निवेश में वित्तपोषण से होता है। वर्ष 2018-19 में सड़क सैक्टर में हुए कुल निवेश में बजटीय समर्थन की हिस्सेदारी 48 प्रतिशत थी, और आंतरिक और अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईईबीआर) 39 प्रतिशत थे व निजी निवेश 14 प्रतिशत था (चित्र 11)।

8.33 निजी क्षेत्र निवेश में काफी मंदी है क्योंकि निजी निवेशकों को अल्पकालिक निवेश में ही दिलचस्पी है जबकि एनएचएआई और एनएचआईसीएल सड़क परियोजनाओं में लगाने वाली निर्माण पूर्व लंबी अवधि को ध्यान में रखते हुए लंबी अवधि की उधार व्यवस्था

चित्र 11: सड़क निर्माण क्षेत्र में निवेश ( रु. करोड़ में )



स्रोत: एमओआरटीएच

की तलाश में रहते हैं। यातायात की अनिश्चितता के कारण पथकर (टोल) को मूर्तरूप नहीं दिया जा सका, फलस्वरूप अनुमानित राजस्व में घाटे की जोखिम भी है।

8.34 केंद्रीय सड़क निधि (सीआरएफ), जो राजमार्ग क्षेत्र के लिए बजटीय सहायता का एक प्रमुख स्रोत है, को भी वित्त अधिनियम, 2018 के द्वारा संशोधित किया गया था, और केंद्रीय सड़क और अवसंरचना निधि (सीआरआईएफ) द्वारा प्रतिस्थापित कर दिया गया जिसमें अब निधि को विभिन्न बुनियादी ढांचे वाले सैक्टरों जैसे सड़क परिवहन, ऊर्जा, पेय जल और स्वच्छता, संचार, सामाजिक और वाणिज्यिक अवसंरचना के लिए चिन्हित किया जाना चाहिए।

8.35 वर्ष 2014-15 से वर्ष 2018-19 की अवधि के दौरान सड़क क्षेत्र की प्रमुख उपलब्धियों में ईस्टर्न पेरीफेरल एक्सप्रेसवे, दिल्ली-मेरठ एक्सप्रेसवे और धोला-सदिया ब्रिज का निर्माण शामिल था। ईस्टर्न पेरीफेरल एक्सप्रेसवे का उद्घाटन 27.05.2018 को किया गया था। इस एक्सप्रेसवे के निर्माण का उद्देश्य राष्ट्रीय राजधानी के

मार्गों से भीड़ को कम करना तथा दिल्ली से होकर गुजरने वाले वाहनों को वैकल्पिक रूट (मार्ग) उपलब्ध करना था। दिल्ली-मेरठ एक्सप्रेसवे देश का पहला राष्ट्रीय राजमार्ग है जिसमें 14 लेन, डेडीकेटेड साइकिल ट्रैक और कई पर्यावरण अनुकूल सुविधाओं के साथ पैदल मार्ग भी हैं। धोला-सदिया ब्रिज असम को अरुणाचल प्रदेश से जोड़ता है और 24x7 कनेक्टिविटी सुनिश्चित करता है।

## रेलवे

8.36 भारत में रेल परिवहन का इतिहास 1832 से शुरू होता है। लंबी दूरी की किफायती परिवहन का साधन रेलवे होने के कारण भारतीय रेलवे ने सराहनीय प्रगति की है। भारतीय रेलवे ने यात्रियों को सुरक्षित और आरामदायक यात्रा की सुविधा प्रदान करने के क्रम में कई कदम उठाए हैं जैसे प्रमुख स्टेशनों पर लिफ्टों/एस्केलेटर्स, प्लास्टिक बोतल क्रशर मशीनों, मशीनीकृत सफाई तथा हाउसकीपिंग इत्यादि का प्रावधान करना।



## माल ढुलाई और यात्री निष्पादन

8.37 भारतीय रेलवे ने वर्ष 2016-17 के दौरान 1106.15 मिलियन टन के राजस्व अर्जक माल भाड़ा लदान की तुलना में वर्ष 2017-18 में 1159.55 मिलियन टन (कोंकण रेलवे द्वारा किए गए लदान को छोड़कर) का राजस्व अर्जक माल भाड़ा लदान किया था। इसमें 4.83 प्रतिशत की वृद्धि पुनः दर्ज की गई थी जिसमें वर्ष 2016-17 में लदान वृद्धि 53.40 मिलियन टन रही। वर्ष 2018-19 में, भारतीय रेलवे ने 1221.39 मिलियन टन का राजस्व अर्जक माल भाड़ा लदान किया था, जो वर्ष 2017-18 के भाड़ा यातायात से 61.84 मिलियन टन की वृद्धि दर्शाता है, अर्थात् इसमें 5.33 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी। वर्ष 2016-17 की तुलना में वर्ष 2017-18 के दौरान भारतीय रेलवे से यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या में 2.09 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी। इसी प्रकार वर्ष 2017-18 की तुलना में वर्ष 2018-19 में भारतीय

रेलवे से यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या में 0.64 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी।

## रेल संरक्षा

8.38 क्रमागत ट्रेन दुर्घटनाओं के श्रेणी-वार ब्यौरा से पता चलता है कि वर्ष 2018-19 (तालिका 11) में ट्रेनों के टकराने की घटना शून्य हो गई। जहां वर्ष 2016-17 में ट्रेनों के पटरी से उतरने की 78 घटनाएं हुई थीं वहीं वर्ष 2018-19 में यह घटकर 46 हो गई। हांलाकि वर्ष 2016-17 (तालिका 11) की तुलना में वर्ष 2018-19 में ट्रेन में आग लगने की घटना 2016-17 में आग लगने की 1 घटना से बढ़कर 6 हो गई (तालिका 11)।

## मिशन विद्युतीकरण

8.39 भारतीय रेलवे ने अपने ब्रॉडगैज नेटवर्क के 100 प्रतिशत विद्युतीकरण करने के लिए एक प्रमुख

तालिका 11: रेल दुर्घटनाओं की दर

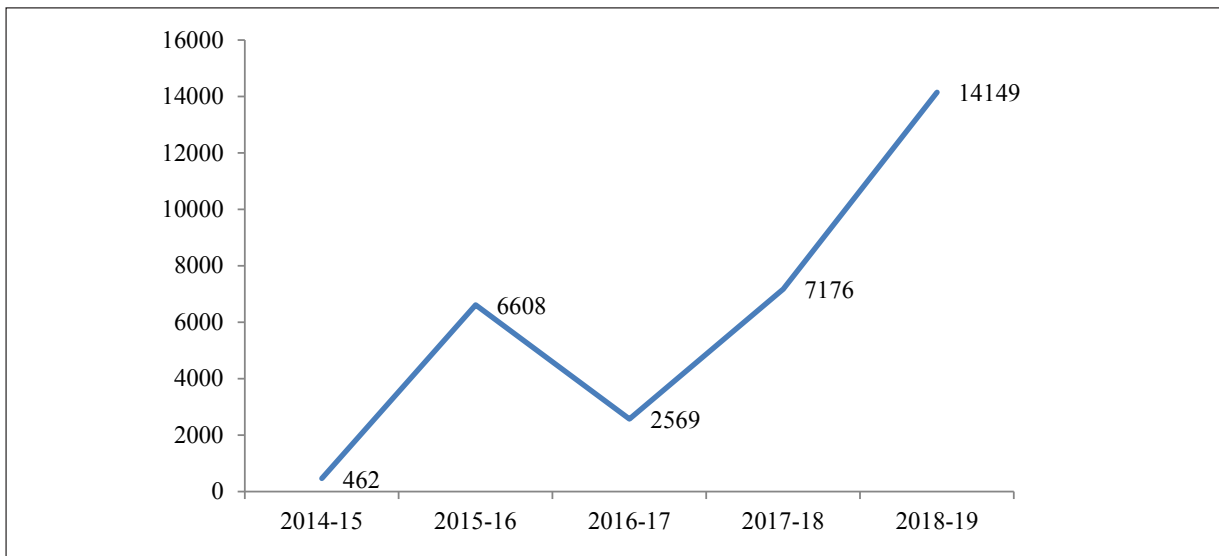
दुर्घटनाओं के प्रकार	2016-17	2017-18	2018-19
टक्कर	5	3	0
पटरी से उतरना	78	54	46
कर्मचारी की तैनाती वाले समपार स्थल पर दुर्घटनाएं	0	3	3
मानवरहित समपार	20	10	3
दुर्घटनाएं ट्रेनों में आग लगना	1	3	6
विविध	0	0	1
कुल	104	73	59

स्रोत: रेल मंत्रालय।

विद्युतीकरण कार्यक्रम की शुरूआत की है। इससे आयातित डीजल तेल पर देश की निर्भरता कम होगी। 01 अप्रैल 2019 की स्थिति के अनुसार भारतीय रेलवे के पास विद्युत चालित 35,488 किलोमीटर मार्ग का नेटवर्क है, जो कुल नेटवर्क का 51.85 प्रतिशत है और 64.50 प्रतिशत माल ढुलाई करता है और 53.70 प्रतिशत कोचिंग ट्रैफिक का वहन करता है। विद्युतीकरण की गति में वृद्धि हुई है और वर्ष 2021 तक इसे बढ़ाकर 38000 कि.मी. करना तय किया गया है (चित्र 12)।

8.40 स्वच्छ रेल, स्वच्छ भारत' मिशन स्वच्छता पर केंद्रित है। स्वच्छ रेल पोर्टल के अनुसार, क श्रेणी के स्टेशनों में स्वच्छता के मामले में भारत में ब्यास रेल स्टेशन को प्रथम स्थान हासिल हुआ है और क-1 की सूची वाले रेल स्टेशनों में 'विशाखापटनम' शीर्ष पर रहा। ऊर्जा और जल संरक्षण के क्षेत्र में भी रेलवे ने वास्तविक प्रयास किए हैं और "ग्रीन रेटिंग" हासिल करने के लिए भारतीय रेलवे के स्टेशनों में होड़ लगी हुई है। इसी प्रकार से भारतीय रेल ने भारतीय उद्योग

चित्र 12: स्वीकृत विद्युतीकरण निर्माणकार्यों के रूझान (रूट किलोमीटर)



स्रोत: सीओआर ई वेबसाइट <https://core.indianrailways.gov.in>

महासंघ के सहयोग से ग्रीन उद्योग प्रमाणन के माध्यम से कार्यशाला और उत्पादन यूनिटों को ग्रीन प्रमाणीकरण के लिए प्रोत्साहित किया है। अभी तक 10 रेल स्टेशन, 34 कार्यशालाएं और 4 उत्पादन यूनिटें भारतीय उद्योग महासंघ द्वारा प्रमाणित घोषित की गई हैं। स्वच्छ रेल, स्वच्छ भारत में की गई प्रगति का विवरण तालिका 12

### नागर विमानन

8.41 वर्ष 2018-19 के दौरान भारतीय अनुसूचित घरेलू हवाई परिवहन में यात्रियों और सामान के परिवहन में क्रमशः 14 प्रतिशत और 12 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई है। राजस्व यात्री किलोमीटर (आर पी के) में घरेलू यात्री यातायात विश्व में तेजी से वृद्धि कर रहा है। वर्ष 2018-19 के दौरान कुल घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों की संख्या 204 मिलियन दर्ज की गई थी। हवाई विमान

तालिका 12: स्वच्छ रेल, स्वच्छ भारत की प्रगति

कार्यकलाप	स्थिति की 31.03.2015	स्थिति की 31.03.2019
यात्री डिब्बों में जैव शौचालय	19746 Nos	195917 Nos
स्टेशनों पर यांत्रिक सफाई संविदा	584 स्टेशन	890 स्टेशन
प्लास्टिक बॉटल क्रशिंग मशीन	शून्य	128 स्टेशन
कूड़ा बिनने की संविदाएं	877 स्टेशन	1280 स्टेशन
कचरे के डिब्बे	कुछ स्टेशनों पर	सभी मुख्य स्टेशनों पर
ईएमएस (आईएसओ: 1400) प्रमाणन	शून्य	8 स्टेशन
स्टेशनों की स्वच्छता के लिए आबंटित निधियां	294 लाख	643 लाख
किए गए व्यक्तियों की संख्या	3.7 लाख	4.4 लाख

स्रोत: रेल मंत्रालय।

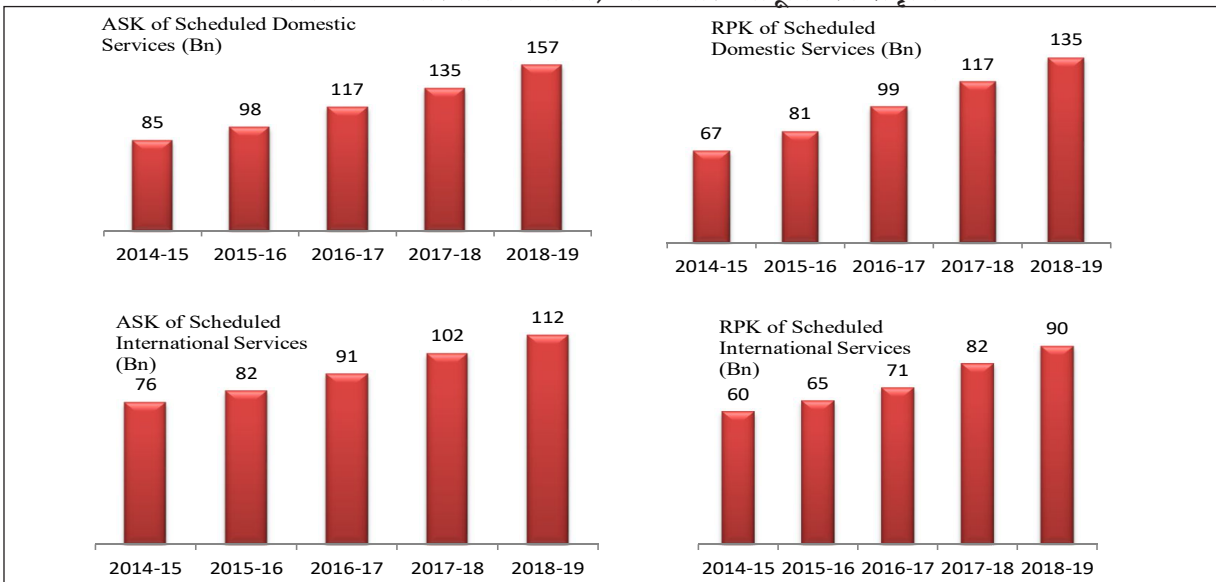
यात्रियों की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने और दूर-दराज के क्षेत्रों में हवाई संपर्क की व्यवस्था करने के लिए नए ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों और हवाई अड्डे के बुनियादी ढांचे का तीव्र गति से किया जा रहा है। वर्ष 2018-19 के अंतिम चरण में कुल 107 हवाई अड्डों पर निर्धारित एयरलाइन संचालन की व्यवस्था की गई। इनमें सिक्किम में पेकयोंग में और केरल में कन्नूर चौथे अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे को नए ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे के रूप में शामिल किया गया है। हवाई अड्डा सेक्टर में संयुक्त उपक्रमों के निष्पादन के आधार पर सरकार ने भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के द: ब्राउनफील्ड हवाई अड्डे, सरकारी निजी भागीदारी के आधार पर प्रचालन, अनुरक्षण और विकास मॉडल (गुवाहाटी, लखनऊ, जयपुर, अहमदाबाद, मंगलौर और त्रिवेंद्रम) के रूप में पट्टे पर देने का निर्णय

लिया है, जिसके कारण भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के राजस्व में संवर्धन के अलावा इन हवाई अड्डों पर सेवा की गुणवत्ता में वृद्धि किए जाने की अपेक्षा है। नागर विमानन में मांग और आपूर्ति की प्रवृत्ति दर्शाती है कि विमान यात्रियों की संख्या संसाधनों की अपेक्षा अधिक है (चित्र 14)

### उड़ान

8.42 “उड़े देश का आम नागरिक-उड़ान” योजना के अंतर्गत, क्षेत्रीय संपर्क के लिए बोली लगाए जाने के तीन चरणों में कुल 719 रूट आबंटित किए गए हैं, जिनमें से 182 रूट चालू स्थिति में हैं (तालिका 13), भौगोलिक रूप से ये रूट व्यापक रूप से फैले हुए हैं, जो देश भर को जोड़ते हैं और संतुलित क्षेत्रीय विकास सुनिश्चित करते

**चित्र 13: भारतीय विमानन, मांग और आपूर्ति की प्रवृत्ति**



स्रोत: डीजीसीए डाटा, 2019

एएसके: उपलब्ध सीट किलोमीटर; आरपीके: राजस्व यात्री किलोमीटर

हैं, और कार्गो यातायात को सुविधाजनक सस्ता बनाते हैं। वर्तमान में 22 से अधिक राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को हवाई यातायात से जोड़ा जा चुका है। एक बार सभी रूटों पर हवाई यातायात चालन शुरू होने के बाद, प्रतिवर्ष एक करोड़ से अधिक आरसीएस-उड़ान सीटें उपलब्ध होंगी, और 21 राज्यों में प्रत्येक राज्य में 3 से अधिक हवाई अड्डे उपलब्ध होंगे। उड़ान से पूर्व, केवल 7 राज्यों में ही 3 से अधिक हवाई अड्डे प्रचालन अवस्था में थे। कुल मिलाकर, इस योजना ने हवाई सेवाओं से वंचित 23

राज्यों को हवाई मार्गों से जोड़ा है और वर्ष 2026-27 तक 100 हवाई अड्डों को चालू करने का लक्ष्य रखा गया है। उड़ान (अंतर्राष्ट्रीय) योजना हाल ही में शुरू की गई है; जिसके अंतर्गत गुवाहाटी हवाई अड्डा जल्द ही बैकाक और ढाका से जुड़ जाएगा। अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों के साथ देश के अन्य शहरों को भी जोड़ा जाएगा।

8.43 वर्ष 2017-18 की अपेक्षा वर्ष 2018-19 में 12.1 प्रतिशत की प्रभावशाली दो अंकों में घरेलू एयर कार्गो

विकास दर हासिल की गई और भारत में 3.6 एम एम टी एयर कार्गो का निपटान किया गया। 17 प्रतिशत की

कूरियर सेवाओं में वृद्धि के साथ-साथ विगत चार वर्षों में प्रति वर्ष निपटाए गए जनरल कार्गो टन भार में 10

तालिका 13: क्षेत्रीय संपर्क योजना का स्नैपशॉट (आरसीएस-उड़ान)

योजना	आबंटित प्रचालन	आरसीएस हवाई अड्डों + आरसीएस रूट	आरसीएस मार्गों का हेलीपोर्ट की संख्या
उड़ान-1	128	43	72
उड़ान-2	312	0 हवाई अड्डे + 31 हेलीपोर्ट	84
उड़ान-3	279	हवाई अड्डे + 10 वाटरड्रोम	26
उड़ान (कुल)	719	हवाई अड्डे + 31 हेलीपोर्ट + 10 वाटरड्रोम	182

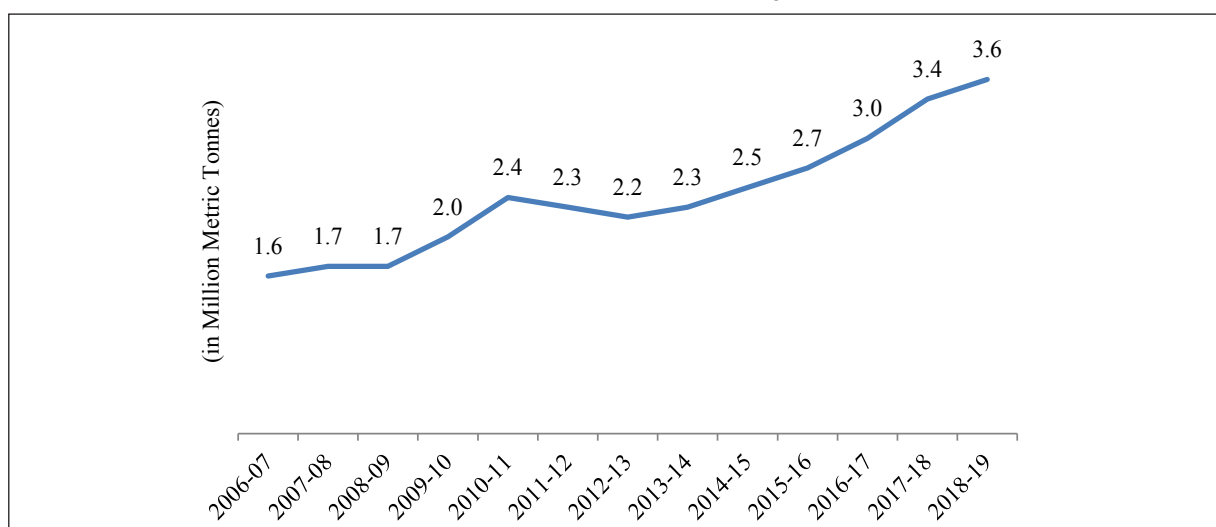
स्रोत: नागर विमानन मंत्रालय।

प्रतिशत से अधिक वृद्धि दर्ज की गई। समग्र राष्ट्रीय नागर विमानन नीति, 2016 के उद्देश्यों के अनुरूप, कई पहल शुरू की गई और उपाय किए गए। प्रथम राष्ट्रीय एयर कार्गो पॉलिसी की रूपरेखा जनवरी, 2019 को आयोजित किए गए वैश्विक विमानन शिखर सम्मेलन में जारी की गई थी। इसका उद्देश्य वर्ष 2026-27 तक 10 मिलियन टन भार वहन के लक्ष्य पर पहुंचने के लिए घरेलू और निर्यात-आयात हवाई भाड़े के लिए समग्र मूल्य श्रृंखला का मौलिक पुनर्विन्यास है। साथ ही इसका उद्देश्य वहनीय लागत पर आम जन को हवाई माल परिवहन की व्यवस्था उपलब्ध कराना और प्रत्येक गांव को राष्ट्र के साथ वैश्विक आपूर्ति श्रृंखला के साथ जोड़ने की

व्यवस्था करने के लिए भारतीय एयर कार्गो नेटवर्क को मजबूती प्रदान करना है। इसका लक्ष्य आगामी 10 वर्षों की अवधि में एयर कार्गो और संभार तंत्र को कुशल, समेकित और लागत और समय के साथ प्रभावी बनाना भी है (चित्र 14)।

8.44 एमआरओ: उच्च हवाई अड्डा टैरिफ, रॉयल्टी और अन्य प्रभार, नागर विमानन सेक्टर में कुछ कुशल जनशक्ति की कमी और अनुरक्षण, मरम्मत एवं ओवरहाल सुविधाओं, विशेषकर इंजन, लैंडिंग गियर, प्रोपेलर और एयरफ्रेम की आवधिक अनुरक्षण, मरम्मत और ओवरहॉल के साथ-साथ एयरक्राफ्ट की लीज अवधि की समाप्ति

चित्र 14: राष्ट्रीय एयर कार्गो वृद्धि



स्रोत: नागर विमानन मंत्रालय।

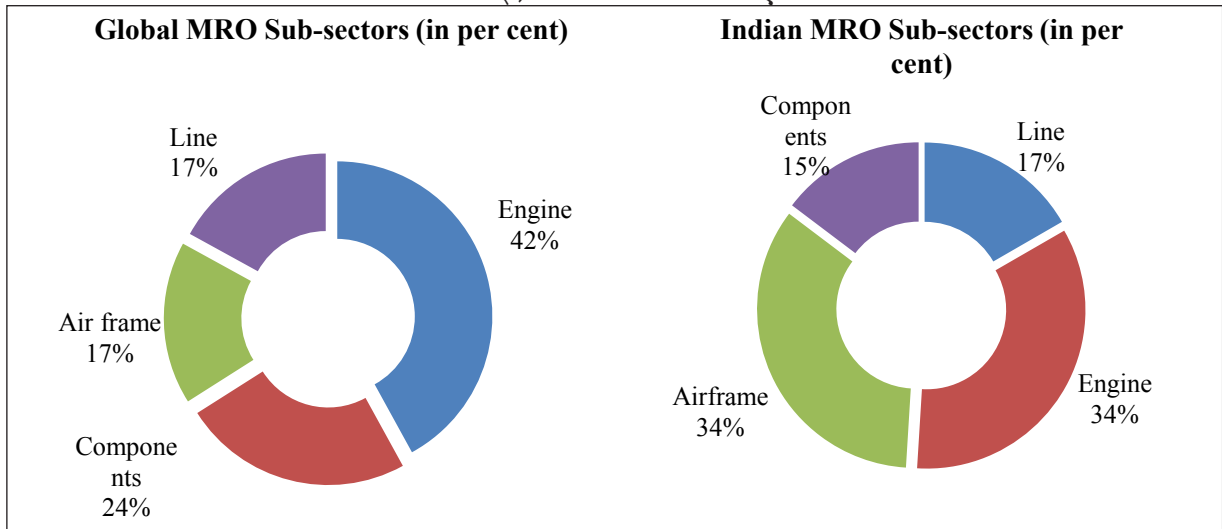
पर गहन और कई प्रकार की जांच के लिए विदेशी आपूर्तिकर्ताओं पर निर्भरता के कारण घरेलू एयर लाइनों के बीच तीखी प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा दिया है। वर्तमान में भारत में एयर लाइंस द्वारा एमआरओ सेवाओं का वार्षिक आयात लगभग 9,700 करोड़ रुपये हैं। एयर लाइंस के बेड़े में वार्षिक रूप से 100 हवाई विमानों की वृद्धि के साथ घरेलू और आयातित भारतीय विमानों के अनुरक्षण, मरम्मत और ओवरहाल की लागत पर वार्षिक रूप में

21,600 करोड़ व्यय होने का अनुमान है और आगामी पांच वर्षों में यदि एयरलाइंस के बेड़े में विमानों की संख्या 2,000 हो जाती है, तो इनके अनुरक्षण, मरम्मत और ओवरहाल पर लगभग 36,000 करोड़ रुपये व्यय होने का अनुमान है (चित्र 15)।

### विमानन टर्बाइन ईंधन

8.45 2018-19 के दौरान वैश्विक कच्चे तेल की

चित्र 15: मई, 2019 में भारत में एमआरओ



स्रोत: नागर विमानन मंत्रालय।

कीमतों में उच्च और अप्रत्याशित परिवर्तन होने के कारण यह विमानन टर्बाइन ईंधन पर उच्च घरेलू कर व्यवस्था के साथ संयुक्त हो गया है (चित्र 16)। इसके कारण एयरलाइन कैरियर और सामान्य विमानन की तरफ से की जाने वाली इस मांग में वृद्धि हुई है कि वे ईंधन को इनपुट टैक्स क्रेडिट के साथ जीएसटी के दायरे में लाएं ताकि अंतरराष्ट्रीय कैरियरों की तुलना में उनके लिए भी समान व्यवस्था लागू हो सके।

### जहाजरानी

8.46 भारत की व्यापार गतिकी में नौपरिवहन की मुख्य भूमिका है। भारतीय नौपरिवहन सांख्यिकी 2018, के अनुसार, भारत के पास दिसम्बर, 2017 के अंत में 12.35 मिलियन जीआरटी के साथ 1371 यान की नौसेना शक्ति की तुलना में 12.68 मिलियन की सकल पंजीकृत टनभार (जीआरटी) के साथ 1400 यान की नौसेना शक्ति थी। 31 जनवरी, 2019 की स्थिति के

अनुसार, भारत के पास भारतीय नियंत्रित टनभार सहित, 19.22 मिलियन (12.74 मिलियन जीटी की डीडब्ल्यूटी के साथ 1405 जहाजों की नौसेना शक्ति थी जिसमें भारतीय जहाजरानी निगम (एससीआई) का लगभग 30.52 प्रतिशत का बड़ा हिस्सा था। इसके 17.58 मिलियन डीडब्ल्यूटी (11.26) मिलियन जीटी) के लगभग 458 जहाज भारत के विदेशी व्यापार का प्रबंध करते हैं और शेष तटवर्ती व्यापार के लिए हैं।

### पत्तन क्षेत्र

8.47 जल परिवहन भारत के व्यापार की गत्यात्मकता के विकास के लिए अति महत्वपूर्ण है। पत्तनों के माध्यम से मात्रा की दृष्टि से लगभग 90 प्रतिशत और मूल्य की दृष्टि से 70 प्रतिशत आयात-निर्यात माल का आवागमन होता है। निरंतर बढ़ती हुई व्यापार अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए सागरमाला, परियोजना उन्नति आदि जैसी सुकल्पित अवसंरचना विकास परियोजनाओं के कार्यान्वयन

की सहायता से पत्तन क्षमता के विस्तार को सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई है। फरवरी, 2019 के लिए संभारिकी डाटा बैंक द्वारा प्रकाशित पत्तन निष्पादन बैंच मार्किंग एवं निष्पादन सूचकांक के अनुसार, गेटवे टर्मिनल इंडिया शीर्ष निष्पादक श्रेणी में है और अंतरराष्ट्रीय कंटेनर ट्रांशिपमेंट टर्मिनल, कोच्चि निम्न निष्पादक श्रेणी में है।

8.48 कारोबार करने की सुगमता को सुकर बनाने की दिशा में, जहाजरानी मंत्रालय ने प्रमुख पत्तनों में निवास समय और लेन-देन लागत में कमी करने के लिए विविध पैरामीटरों की पहचान की थी। इनमें हस्त प्रक्रियाओं को हटाना, भाग लेने वाली सरकारी एजेंसियों के लिए प्रयोगशालाओं हेतु आवास, प्रत्यक्ष पत्तन सुपुर्दगी, कंटेनर स्कैनरों का अधिष्ठापन, ई डिलीवरी आर्डर, रेडियो आवृत्ति पहचान आधारित गेट ओटोमेशन प्रणाली आदि शामिल हैं। इन सभी पहलों को जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास में पहले ही कार्यान्वित कर दिया गया है और इनको अन्य प्रमुख पत्तनों में भी लागू करने की कार्रवाई की जा रही है।

### अंतरदेशीय जलमार्ग परिवहन

8.49 बनारस में भारत का प्रथम मल्टी मोडल टर्मिनल (एमएमटी) का उद्घाटन माननीय प्रधान मंत्री द्वारा 12 नवम्बर, 2018 को किया गया था और गंगा पर प्रथम कंटेनर परेषण जिसे कोलकाता से भेजा गया था, बनारस मल्टी मोडल टर्मिनल (एमएमटी) पर उसी दिन प्राप्त किया गया था। एमएमटी का मुख्य फोकस अंतरदेशीय जलमार्गों को बढ़ावा देना है क्योंकि जलमार्ग और पर्यावरण के अनुकूल होते हैं। अभिगम को बढ़ाने और इंडो-बंगलादेश प्रोटोकॉल रूट के द्वारा आशुगंज और जकीगानी और सिराजगंज तथा बंगलादेश में दाइखावा के बीच ड्रेजिंग (तलहटी की सफाई) करते हुए, 80:20 (भारत की भागीदारी 80 प्रतिशत और बंगला देश की हिस्सेदारी 20 प्रतिशत) के माध्यम से पूर्वोत्तर भारत के साथ वैकल्पिक संपर्क स्थापित करने के लिए कार्य का श्रीगणेश किया गया है। अक्टूबर, 2018 में भारत और बंगला देश के बीच तटीय और प्रोटोकॉल रूट पर यात्रियों और क्रूज सेवा के संबंध में समझौता ज्ञापन के मानक प्रचालन प्रक्रिया पर यात्रियों/पर्यटकों की द्विपक्षीय आवागमन को बढ़ावा देने के लिए दो देशों द्वारा हस्ताक्षर किए गए हैं। वर्ष 2017-18 में राष्ट्रीय जलमार्गों पर

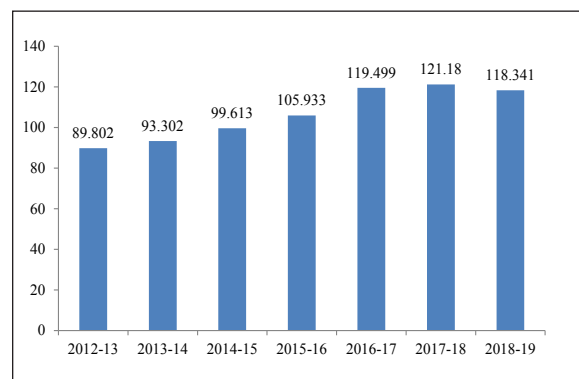
कार्गो ट्रेफिक 55 मिलियन टन था और वर्ष 2018-19 के दौरान इसमें 31 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई है।

### दूरसंचार क्षेत्र

8.50 दूरसंचार को दुनिया भर में विकास और लोगों को सशक्त बनाकर गरीबी को घटाने की दिशा में एक शक्तिशाली उपकरण के रूप में मान्यता दी गई है। पिछले कुछ वर्षों में भारत में उपभोक्ता संबंधी मांगों में जबरदस्त वृद्धि होने तथा भारत सरकार की सकारात्मक नीतियों के कारण दूरसंचार क्षेत्र में विकास हुआ है।

8.51 वर्ष 2013-14 में टेलीफोन कनेक्शन 93.30 करोड़ थे जो वर्ष 2018-19 में बढ़कर 118.34 करोड़ हो गए अर्थात् इसमें 26.84 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई (चित्र 17)। मार्च, 2019 तक टेलीफोन कनेक्शन लेने वाले ग्राहकों की कुल संख्या 118.34 करोड़ थी जिसमें से 51.42 करोड़ कनेक्शन ग्रामीण क्षेत्रों में थे और 66.91 करोड़ कनेक्शन शहरी क्षेत्रों में थे। अब कुल ग्राहकों में से वायरलेस टेलीफोन लेने वाले ग्राहकों की हिस्सेदारी 98.17 प्रतिशत है जबकि अब लैंडलाइन टेलीफोनों की हिस्सेदारी मात्र 1.83 प्रतिशत है। मार्च, 2019 के अंत में भारत में कुल टेली-घनत्व 90.10 प्रतिशत है जिसमें ग्रामीण टेली-घनत्व 57.50 प्रतिशत और शहरी टेली-घनत्व 159.66 प्रतिशत है। हालांकि मार्च, 2019 के अंत में निजी क्षेत्र ने 88.72 प्रतिशत (104.99 करोड़) की हिस्सेदारी के साथ अपना दबदबा कायम रखा है जबकि सार्वजनिक क्षेत्र की हिस्सेदारी 11.28 प्रतिशत (13.35 करोड़) है।

चित्र 16: कुल टेलीफोन कनेक्शन (करोड़ में)



स्रोत: दूरसंचार मंत्रालय।

## भारत की मोबाइल अर्थव्यवस्था

8.52 मोबाइल उद्योग ने वहनीय प्रशुल्कों, व्यापक उपलब्धता, मोबाइल नंबर पोर्टबिलिटी (एमएनपी) के प्रारंभ, 3जी एवं 4जी कवरेज के विस्तार, विकासवादी उपभोग पैटर्न तथा उपयुक्त नीति एवं विनियामक परिवेश से प्रेरित होकर विगत कुछ वर्षों के दौरान घातांकी वृद्धि देखी है। जीएसएमए रिपोर्ट के अनुसार, मोबाइल उद्योग भारत के जीडीपी में लगभग 6.5 प्रतिशत का योगदान करता है। वर्ष 2020 तक जीडीपी में टेलीकॉम उद्योग का योगदान 8.2 प्रतिशत तक पहुंचने की संभावना है। वर्ष 2018 में, मोबाइल प्रौद्योगिकी एवं सेवाओं ने वैश्विक जीडीपी में 4.6 प्रतिशत का योगदान किया जोकि एक ऐसा योगदान है जो 3.9 ट्रिलियन यू.एस. डॉलर की आर्थिक मूल्य वर्धित राशि के बराबर है। वर्ष 2023 तक, मोबाइल उद्योग का अंशदान 4.8 ट्रिलियन यू.एस. डॉलर (जीडीपी के 4.8 प्रतिशत) पर पहुंच जाएगा। व्यापक मोबाइल पारिस्थितिकी ने कुल 32 मिलियन नौकरियों में भी (प्रत्यक्षतः और अप्रत्यक्षतः) सहायता की तथा सार्वजनिक क्षेत्र के वित्तपोषण में एक ठोस योगदान किया जिसके तहत लगभग 500 बिलियन यू.एस. डॉलर की राशि (विनियामक और स्पेक्ट्रम शुल्कों से पूर्व) सामान्य कराधान के माध्यम से जुटाई गई। इसके अतिरिक्त, अगले 15 वर्षों के दौरान 5जी प्रौद्योगिकी से वैश्विक अर्थव्यवस्था को 2.2 ट्रिलियन यू.एस. डॉलर का योगदान होने की संभावना है जिसके मुख्य क्षेत्रों में नई प्रौद्योगिकी से सर्वाधिक लाभ लेने वाले विनिर्माण, उपयोगी एवं व्यवसायिक/वित्तीय सेवाओं के क्षेत्र में शामिल होंगे।

### नीतिगत पहल

वर्ष 2020 तक भारत को 5जी हेतु तैयार करना

8.53 विश्व अगली पीढ़ी की वायरलेस प्रौद्योगिकी 5जी के मुहाने पर खड़ा है। नेटवर्किंग समाज की संभावना का विस्तार करने हेतु एक आधार के रूप में 5जी को अंगीकार किया गया है। “स्मार्ट चीजों” को बड़े पैमाने पर एक दूसरे से जोड़ने के लिए परिदृश्य का विस्तार हो रहा है। भारत के लिए, 5जी तकनीक उद्योगों को वैश्विक बाजारों तक पहुंचने का, उपभोक्ताओं को बड़े पैमाने पर किफायती से लाभ लेने का तथा नागरिकों को दरवाजे पर खड़े शासन से और चिकित्सा सहायता, लाभांतरण, शिक्षा, मनोरंजन सेवाओं की उपलब्धता से

तथा डिजिटल भुगतान, ज्ञान एवं सेवाओं में मितव्ययता से लाभान्वित होने का असवर प्रदान करती है। सरकार ने भारत में 5जी हेतु विजन तैयार करने के लिए उच्च स्तरीय 5जी भारत 2020 फोरम का गठन किया है और “भारत को 5जी हेतु तैयार करने संबंधी इसकी रिपोर्ट 23 अगस्त, 2018 को प्रस्तुत कर दी है। इस फोरम की सिफारिशों के आधार पर स्पेक्ट्रम नीति, विनियामक नीति, शिक्षा एवं जागरूकता प्रोन्नयन कार्यक्रम, एप्लीकेशन एवं यूजकेस लैब्स, अनुप्रयोग संस्तर विकास मानकों, प्रमुख परीक्षण एवं प्रौद्योगिकीय प्रदर्शन तथा 5जी तकनीक पर अंतरराष्ट्रीय मानकों में भागीदारी विषयों पर सात समितियों का गठन किया गया है।

### मशीन से मशीन संचार के लिए 13 अंकीय मशीन से मशीन नंबरिंग योजना

8.54 मशीन से मशीन (एम 2 एम) संचार/वस्तुओं का अंतराजाल ऐसी तकनीकों को संदर्भित करता है जिसमें मानव हस्तक्षेप के बिना नेटवर्क के माध्यम से परस्पर संवाद करने वाली मशीनों और उपकरण होते हैं। संसर और संचार मॉडल अक्सर मशीन से मशीन उपकरणों के भीतर लगे होते हैं जिससे डाटा को तार के अथवा बेतार संचार नेटवर्क के माध्यम से एक डिवाइस से दूसरी डिवाइस में संचारित किया जा सकता है। आम लोगों के लिए मशीन से मशीन/वस्तुओं के अंतराजाल के परिवर्तनकारी प्रभाव को अभिकल्पित सेवाओं के तरीके के परिवर्तन के माध्यम से महसूस किया जाएगा और यह इस बात पर निर्भर करेगा कि नागरिकों की आवश्यकताओं को और अधिक दक्षतापूर्वक और प्रभावशाली रूप से पूरा करने के लिए, वे सूचना का उपयोग कैसे करते हैं।

### दूरसंचार क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश

8.55 प्रत्यक्ष विदेशी निवेश ने देश में दूरसंचार अवसंरचना के प्रसार के लिए अत्यधिक आवश्यक फाइनेंस के माध्यम से वर्षों से दूरसंचार क्षेत्र की प्रगति में योगदान करने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा की है। वर्ष 2018-19 के दौरान प्रत्यक्ष विदेशी निवेश ईक्विटी अंतर्वाह 2.67 बिलियन अमेरिकी डालर को छू गया जो कि वर्ष 2015-16 में रही 1.3 बिलियन अमेरिकी डालर के स्तर से दोगुने से अधिक की वृद्धि है। दूरसंचार क्षेत्र में पर्याप्त विदेशी अंतर्वाह सरकारी नीति, सुधारों और कारोबार करने की

सुविधा की दिशा में किए गए उपायों में वैश्विक समुदाय के विश्वास और देश में दूरसंचार क्षेत्र की उज्ज्वल संभावनाओं का सूचक है।

### डिजिटल संचार आयोग ( डीसीसी )

8.56 जिसे अब तक दूरसंचार आयोग के रूप में जाना जाता था, की स्थापना भारत सरकार द्वारा दिनांक 11 अप्रैल, 1989 के संकल्प द्वारा की गई थी जिसके अंतर्गत दूर संचार के विविध पहलुओं पर कार्यवाई करने की भारत सरकार की प्रशासनिक एवं वित्तीय शक्तियां दी गई थीं। दिनांक 22 अक्टूबर, 2018 के संकल्प के तहत 'दूरसंचार आयोग' को 'डिजिटल संचार आयोग' के रूप में पुनः पदनामित किया गया है ताकि नई उद्घोषित 'राष्ट्रीय डिजिटल संचार नीति-2018' का प्रभावी कार्यान्वयन और संवीक्षण सुनिश्चित किया जा सके।

### पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस

8.57 सरकार का उद्देश्य आत्मनिर्भरता प्राप्त करते हुए देश के ऊर्जा क्षेत्र में "सुधार, निष्पादन और परिवर्तन" करना है। वर्ष 2017-2040 तक की अवधि के दौरान भारत की प्राथमिक ऊर्जा की मांग में 4.2<sup>1</sup> प्रतिशत के सीएजीआर पर बढ़ने की अपेक्षा की जाती है, जो दुनिया की किसी भी बड़ी अर्थव्यवस्था की तुलना में सामान्य से तेज है। इस प्रकार से पेट्रोलियम ईंधन और पेट्रोकेमिकल की बढ़ती मांग को पूरा करने के लिए शोधन क्षमता को बढ़ाए जाने की आवश्यकता है, जो अनवरत सकल घरेलू उत्पाद को बनाए रखने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। मार्च, 2019 के दौरान कच्चे तेल का उत्पादन 2854.32 टीएमटी था जो निर्धारित लक्ष्य से 12.99 प्रतिशत कम है और मार्च, 2018 की तुलना में 6.16 प्रतिशत कम है (चित्र 17)। मार्च, 2019 के दौरान प्राकृतिक गैस का उत्पादन 32.873 बीसीएम था, जो 2017-18 के उत्पादन से 0.69 प्रतिशत अधिक है (चित्र 17)।

8.58 वर्ष 2018-19 के दौरान रिफाइनरी का उत्पादन (संसाधित किए गए कच्चे तेल के संदर्भ में) 257.20 एमएमटी था जो वर्ष 2017-18 में हुए कुल उत्पादन की तुलना में 2.09 प्रतिशत अधिक था। मार्च, 2019 के दौरान रिफाइनरी का उत्पादन 22,495.43 टीएमटी

था, जो मार्च, 2018 के दौरान हुए उत्पादन की तुलना में 6.51 प्रतिशत अधिक था और माह के लिए निर्धारित लक्ष्य की अपेक्षा 8.18 प्रतिशत अधिक है। वर्तमान में देशभर में कुल 23 परिष्करणशालाएं हैं, जिनमें से 18 परिष्करणशालाएं सार्वजनिक सेक्टर की और 2 संयुक्त उपक्रम सेक्टर की तथा 3 परिष्करणशालाएं निजी सेक्टर की हैं। मौजूदा परिष्करणशालाओं की क्षमता में सुधार/विस्तार और निचले स्तर की परिष्करण-शालाओं की संख्या के माध्यम से वर्ष 2030 तक परिष्करणशालाओं की क्षमता को लगभग 400 एमएमटीपीए (मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष) बढ़ाने का लक्ष्य रखा गया है (चित्र 18)।

### नीतिगत पहलें

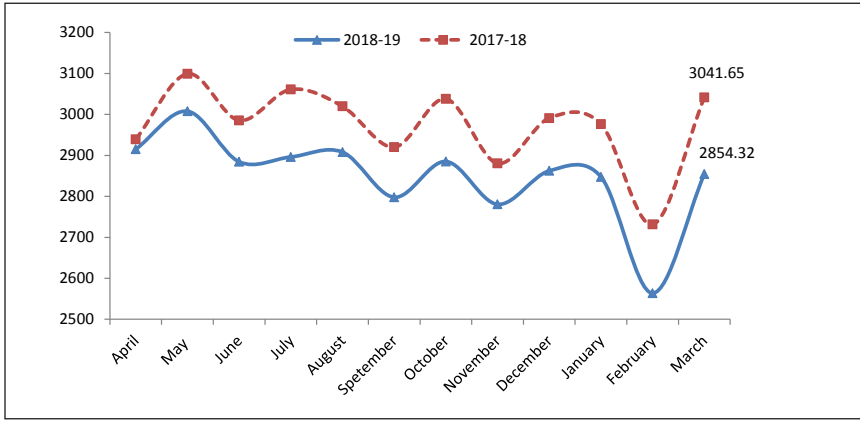
8.59 पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने सुधारों के संबंध में कई नए कदम उठाए हैं: जो इस प्रकार हैं— हाइड्रोकार्बन एक्सप्लोरेशन लाइसेंसिंग पॉलिसी (एचईएलपी)/ओपन ऐंक्रेज लाइसेंसिंग पॉलिसी (ओएएलपी), डिस्कवर्ड स्माल फील्ड (डीएसएफ) नीति, तेल और गैस के लिए परिष्कृत खोज प्रणाली को प्रोत्साहित करने और प्रेरित करने की नीति, मौजूदा उत्पादन भागीदारी संविदा (पीएससी) के अधीन गैर पारंपरिक हाइड्रोकार्बन के अन्वेषण और दोहन के लिए नीतिगत रूपरेखा, कोल बेड मीथेन संविदाएं और नामांकन फील्ड, हाइड्रोकार्बन की खोज के प्रारंभिक मुद्रीकरण के लिए पीएससी अवधि के अधीन छूट, विस्तार और स्पष्टीकरण के संबंध में नीति, कोल बेड मीथेन के शीघ्र मुद्रीकरण के लिए नीति, राष्ट्रीय डाटा भण्डार तैयार करना, अवसादी चट्टानों वाले बेसिनों में गैर-निर्धारित क्षेत्रों का आंकलन करना, हाइड्रोकार्बन संसाधनों का पुनर्मूल्यांकन करना, पीएससी के विस्तार के लिए नीति, पूर्व-एनईएलपी और एनईएलपी ब्लॉकों में पीएससी के कार्यों को सुव्यवस्थित करने के लिए नीतिगत रूपरेखा।

8.60 अन्वेषण को बढ़ावा देने, शीघ्र मुद्रीकरण, उत्पादन को प्रोत्साहित करने, पद्धति को सरल बनाने और कारोबार करने की सुविधा को बढ़ावा देने के उद्देश्य से, सरकार द्वारा हाइड्रोकार्बन सेक्टर में 19 फरवरी, 2019 को अनेक नीतिगत निर्णय लिए गए हैं, जिनकी मुख्य विशेषताओं को नीचे दिया गया है:—

<sup>1</sup> बी पी एनर्जी आउटलुक 2019

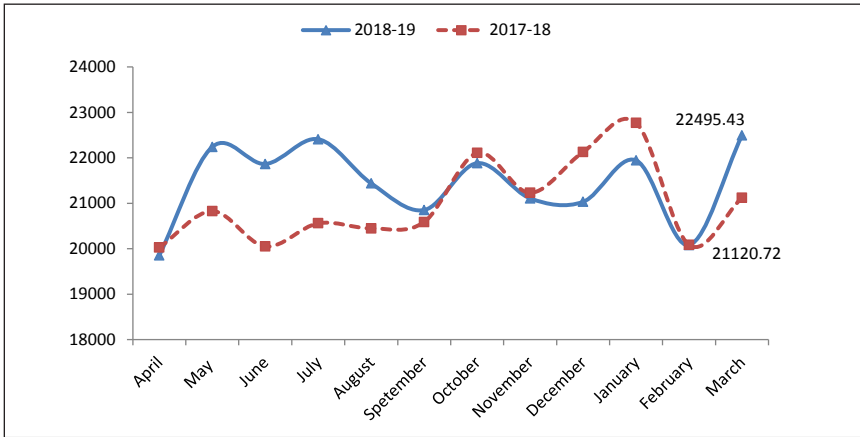


चित्र 17: कच्चे तेल का मासिक उत्पादन ( मात्रा टीएमटी में )



स्रोत: मासिक रिपोर्ट, पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय।

चित्र 18: रिफाइनरी का मासिक उत्पादन ( मात्रा टीएमटी में )



स्रोत: मासिक रिपोर्ट, पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय।

- (i) न्यूनतम कार्य प्रोग्राम (एमडब्ल्यूपी) के भारमान में वृद्धि की गई है।
- (ii) उच्चतम राजस्व बिन्दु पर राजस्व भागीदारी उच्चतम सीमा को 50 प्रतिशत पर नियत किया जाएगा।
- (iii) न्यूनतम कार्य प्रतिबद्धता कार्यक्रम को पूरा करने की समय सीमा को घटाया गया।
- (iv) कोई उत्पादन और राजस्व शेयरिंग नहीं, अप्रत्याशित लाभ के मामलों को छोड़कर, केवल सांविधिक वसूलियां।
- (v) प्रतिस्पर्धात्मक बोली प्रक्रिया पर आधारित सुविधाजनक आधार पर पूर्ण विपणन और कीमत

निर्धारण स्वतंत्रता।

- (vi) यदि उत्पादन 4 वर्ष/5 वर्ष के भीतर प्रारंभ होता है, तो रियायती रॉयल्टी की मंजूरी।
- (vii) उत्पादन में वृद्धि करने के लिए राष्ट्रीय तेल कंपनियों (एनओसी) को पंजीकृत विशिष्ट कार्यान्वयन मॉडल जैसे कि तकनीकी सेवा मॉडल, संयुक्त उद्यम मॉडल, कृषि मॉडल आदि का चयन करने की स्वतंत्रता दी गई है।
- (viii) मूल्य और विपणन स्वतंत्रता को प्राप्त करने हेतु नए गैस क्षेत्रों का पता लगाना।
- (ix) राष्ट्रीय तेल कंपनियों को डीजीएच के पर्यवेक्षण के अंतर्गत राजस्व भागीदारी मॉडल पर पूरी

विपणन और कीमत निर्धारण स्वतंत्रता के साथ बोली से बाहर के क्षेत्रों को भी सौंपा गया है।

8.61 प्रधानमंत्री उज्ज्वला योजना (पीएमयूवाई) को वर्ष 2016-17 से प्रारंभ करते हुए 3 वर्ष की अवधि के भीतर गरीबी रेखा से नीचे (बीपीएल) के परिवारों से संबंधित 5 करोड़ महिलाओं को एलपीजी कनेक्शन प्रदान करने के उद्देश्य से शुरू किया गया था। बाद में इस लक्ष्य को 5 करोड़ से बढ़ाकर 8 करोड़ कर दिया गया जिसे वर्ष 2019-2020 तक पूरा किया जाएगा। इस स्कीम के अंतर्गत 31 मार्च, 2019 तक 7.189 करोड़ एलपीजी गैस कनेक्शन जारी किए जा चुके हैं। यहां यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि 5 करोड़ एलपीजी कनेक्शन जारी करने का वास्तविक लक्ष्य 3 अगस्त, 2018 तक पूरा कर लिया गया था जो 31 मार्च, 2019 के निर्धारित लक्ष्य से 8 माह पहले था।

### विद्युत क्षेत्र

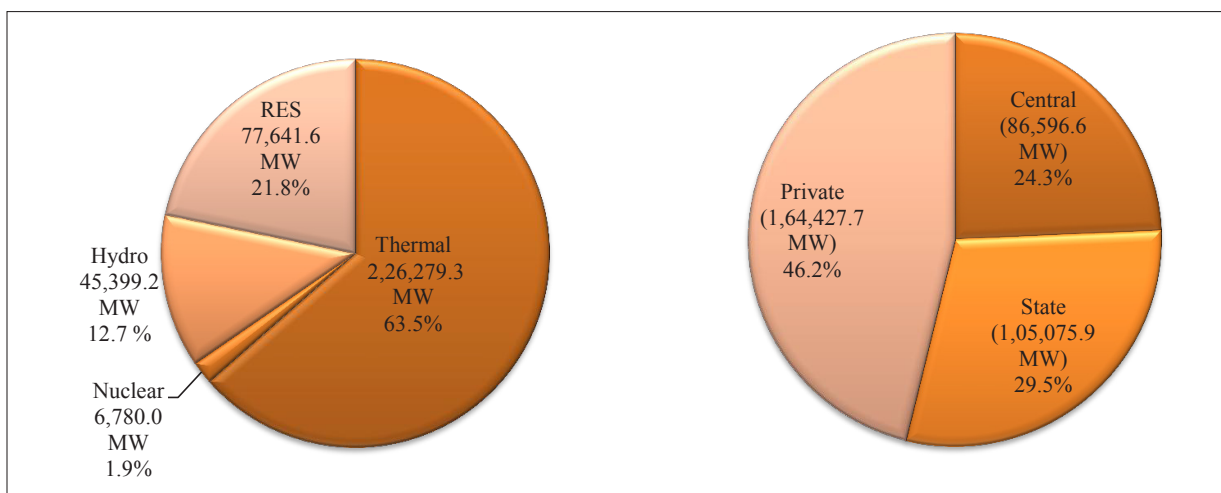
8.62 भारत का विद्युत क्षेत्र इस क्षेत्र में निवेश को बढ़ावा देने के सरकार के निरन्तर प्रयासों के कारण इन वर्षों में एक शानदार बदलाव का साक्षी रहा है। परिणामस्वरूप, विश्व आर्थिक मंच द्वारा प्रकाशित ऊर्जा संक्रांति सूचकांक में भारत ने अपनी रैंक (76वीं पोजिशन) को सुधारा है। विश्व आर्थिक मंच की प्रभावी ऊर्जा संक्रांति प्रोत्साहन, 2019 रिपोर्ट बताती है कि “सुदृढ़ राजनैतिक प्रतिबद्धता, स्थायी नीति सामाजिक व्यवस्था, ग्रिड विस्तार के प्रयोग

और विकेन्द्रीकृत जनन स्रोतों व अवसंरचना में निवेश के लिए सहायक परिवेश के कारण भारत, इंडोनेशिया और बंगलादेश ने सार्वभौमिक विद्युतीकरण की दिशा में तीव्र प्रगति की है।”

8.63 सार्वभौमिक विद्युतीकरण के साथ-साथ, बिजली उत्पादन और प्रेषण में सराहनीय प्रगति की गई है। स्थापित क्षमता वर्ष 2018 में 3,44,002 मेगावाट से बढ़कर वर्ष 2019 में 3,56,100.19 मेगावाट हो गयी है। वर्ष 2018-19 के दौरान कुल ऊर्जा उत्पादन 1376 बीयू (आयात और नवीकरणीय ऊर्जा स्रोतों सहित) था। थर्मल पावर (तापीय ऊर्जा) की क्षमता 64 प्रतिशत है और नवीकरणीय ऊर्जा का दूसरा स्थान है (चित्र 19)। इसके अलावा, 46 प्रतिशत से अधिक विद्युत उत्पादन निजी क्षेत्र से आता है। इसके अतिरिक्त, शिखर कमी अर्थात शिखर सामयिक मांग की तुलना में शिखर सामयिक विद्युत आपूर्ति वर्ष 2012-13 में लगभग 9 प्रतिशत से घटकर वर्ष 2018-19 में (मार्च, 2019 की स्थिति के अनुसार) 0.8 प्रतिशत रह गई है।

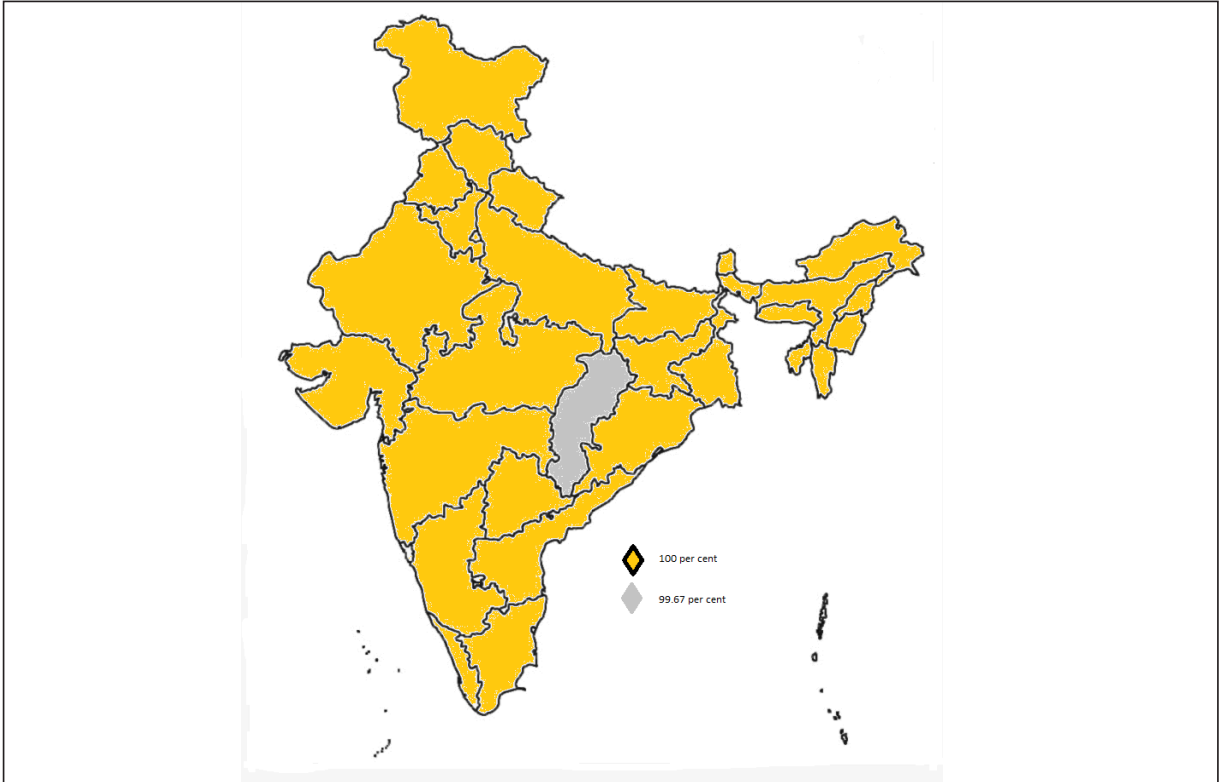
8.64 प्रधानमंत्री सहज बिजली हर घर योजना (सौभाग्य) अक्टूबर, 2017 में आरंभ की गई थी जिसका उद्देश्य ग्रामीण क्षेत्रों में सभी शेष बचे गैर विद्युतीकृत परिवारों और शहरी क्षेत्रों में सभी गरीब परिवारों को मार्च, 2019 तक बिजली के कनेक्शन प्रदान करके और अंतिम छोर तक संयोजनता द्वारा सभी परिवारों का विद्युतीकरण करना

चित्र 19: अप्रैल, 2019 की स्थिति के अनुसार कुल विद्युत उत्पादन क्षमता (ईंधनवार और क्षेत्रवार)



स्रोत: विद्युत मंत्रालय।

चित्र 20: विद्युतीकरण की स्थिति



स्रोत: <https://saubhagya.gov.in>

था। मार्च, 2019, की स्थिति के अनुसार, सौभाग्य योजना आरंभ करने से लेकर 2.62 करोड़ घरों का विद्युतीकरण किया जा चुका है (चित्र 20)।

### आवासन

8.65 आवास देश में सबसे अधिक तेजी से बढ़ते हुए क्षेत्रों में से एक है। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार, 377.1 मिलियन भारतीय, जो देश की आबादी का 31.04 प्रतिशत हैं, शहरी क्षेत्रों में रहते हैं जिनके वर्ष 2031 तक 600 मिलियन से अधिक होने का अनुमान है। भारत में शहरीकरण एक महत्वपूर्ण और अनिवार्य प्रक्रिया बन गई है और यह राष्ट्रीय आर्थिक संवृद्धि और गरीबी हटाने का एक महत्वपूर्ण कृत संकल्प रहा है। शहरीकरण की प्रक्रिया की यह विशेषता रही है कि इससे बड़े शहरों की संख्या में वृद्धि हुई है, यद्यपि यह कहा जा सकता है कि भारत ग्रामीण बहुलता से शहरीवत समाज में परिवर्तन के मध्य में है। आवास और शहरी कार्य मंत्रालय (एमओएचयूए) शहरी क्षेत्र के संगत विविध मुद्दों का निवारण उपयुक्त नीति दिशानिर्देशों, अधीनस्थ विधान और क्षेत्रीय कार्यक्रमों के माध्यम से करता है।

### नीतिगत पहलें

#### स्थावर संपदा/रियल एस्टेट ( विनियम और विकास ) अधिनियम, 2016 ( रेरा )

8.66 रियल एस्टेट क्षेत्र में एक महत्वपूर्ण समस्या आवास परियोजनाओं में विलंब करने के लिए घर खरीददारों द्वारा बिल्डरों से लड़ी जा रही कानूनी लड़ाई है। रियल एस्टेट विनियामक प्राधिकरण (रेरा) रियल एस्टेट क्षेत्र में कार्यान्वित महत्वपूर्ण सुधारों में से एक है। इस परिवर्तनकारी विधान का मुख्य उद्देश्य नियंत्रण सुनिश्चित करना और रियल एस्टेट क्षेत्र को एक कार्यक्षम एवं पारदर्शी तरीके में बढ़ाने व घर खरीददारों के हित को संरक्षित करना सुनिश्चित करना है। 30 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों ने रेरा के तहत नियम अधिसूचित किए हैं और 28 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में विनियामक प्राधिकरण नियत किए हैं। 21 राज्यों ने रियल एस्टेट अपील अधिकरण स्थापित किए हैं। 4 उत्तर पूर्वी राज्यों (अरूणाचल प्रदेश, मेघालय, नागालैंड और सिक्किम) में रेरा के अंतर्गत नियम अधिसूचित करने की प्रक्रिया चल रही है। यद्यपि

तालिका 14: स्मार्ट सिटी मिशन के चार दौर

	दौर 1	दौर 2	दौर 3	दौर 4	कुल
चयनित शहरों की सं०	20	40	30	10*	100
चयन की अवधि	जनवरी 2016	मई to सितम्बर 2016	जून 2017	जनवरी 2018	
परियोजनाओं की कुल संख्या	829	1,959	1,891	472	5,151
निवेश (करोड़ रुपये में)	48,064	83,698	57,393	15,863	2,05,018
औसत एस सी टी (करोड़ रुपये में)	2,403	2,092	1,913	1,586	2,050

स्रोत: आवासन एवं शहरी कार्य मंत्रालय।

टिप्पणी: शिलांग को जून, 2018 में 100वां स्मार्ट सिटी चुना गया है।

रेरा जम्मू एवं काश्मीर राज्य में लागू नहीं था, फिर भी, इस राज्य ने अपना स्वयं का विधान, जो “जम्मू एवं काश्मीर रियल एस्टेट (विनियम एवं विकास) अधिनियम, 2018” के नाम से जाना जाता है, 16 दिसंबर, 2018 को बना लिया है।

### प्रधानमंत्री आवास योजना (शहरी)

8.67 प्रधानमंत्री आवास योजना की शुरुआत 25 जून, 2015 को की गई थी जिसका उद्देश्य सभी पात्र परिवारों/हिताधिकारियों को वर्ष 2022 तक आवास सुविधाएं प्रदान करना था। अब तक, 4427 नगरों/शहरों को प्रधानमंत्री आवास योजना (शहरी) के अंतर्गत शामिल किया गया है। इस मिशन की अवधि सात वर्ष (2015-16 से 2021-22 तक) है और इसमें चार घटक हैं। “स्वस्थाने” स्लम पुनर्विकास, क्रेडिट संबद्ध सब्सिडी स्कीम, सरकारी अथवा निजी क्षेत्र की भागीदारी में किफायती आवास और हिताधिकारी-संचालित निजी आवास निर्माण/आवास वृद्धियां।

### स्मार्ट सिटी मिशन

8.68 स्मार्ट सिटी मिशन (एससीएम) जून, 2015 में 5 वर्ष की अवधि के लिए प्रारंभ किया गया था, जिसका उद्देश्य उन शहरों को बढ़ावा देना था जो महत्वपूर्ण अवसंरचना प्रदान करते हैं और इसके नागरिकों को एक शालीन जीवन शैली प्रदान करना था। (तालिका 14) स्मार्ट सिटी पहल के रणनीतिक घटक क्षेत्र आधारित विकास जिसमें शहर का सुधार (रिट्रोफिटिंग), शहर का

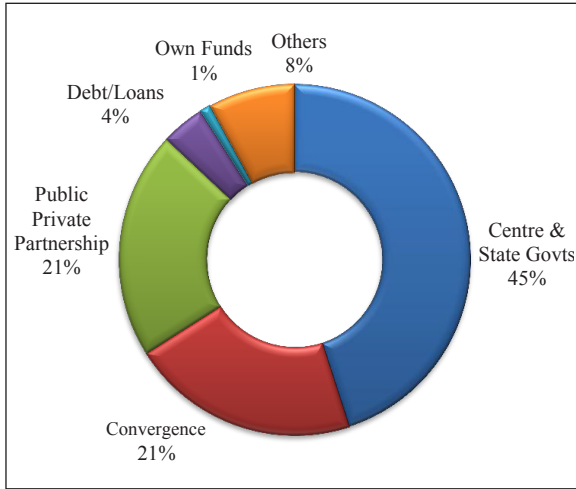
नवीकरण (पुनर्विकास) और शहर का विस्तार (हरित क्षेत्र विकास) तथा पैन-सिटी विकास शामिल है जिसमें शहर के बड़े हिस्सों को शामिल करते हुए, उत्कृष्ट समाधान लागू किए जाते हैं। इस मिशन के अंतर्गत 100 शहरों में इन शहरों के चयन संबंधित तारीख से 5 वर्ष की अवधि में 2, 05, 018 करोड़ रुपये की लागत की 5,151 परियोजनाओं का निष्पादन किया जाना प्रस्तावित किया गया है। इस कार्यक्रम की रूपरेखा में वित्तीय नवाचार शामिल है। केंद्र और राज्य सरकारों का योगदान रुपये 93,552 करोड़ (45 प्रतिशत) तथा सार्वजनिक निजी भागीदारी का योगदान रुपये 41,022 करोड़ (21 प्रतिशत) है (चित्र 21)।

कार्यक्रम के अभिकल्प में वित्तीय नवाचार सन्निहित होता है। केंद्र सरकार और राज्य सरकारों से प्राप्त निधि का वितरण: 93,522 करोड़ रुपये (45 प्रतिशत) और सरकारी निजी भागीदारी से प्राप्त निधि 41,022 करोड़ रुपये (21 प्रतिशत) (चित्र 22)।

### मौजूदा कार्यान्वयन स्थिति

8.69 स्मार्ट सिटी मिशन के अंतर्गत सभी 100 शहरों को विशेष प्रयोजन व्यवस्था (एसपीवी), शहरी स्तरीय सलाहकार फोरम और नियुक्त परियोजना प्रबंधन परामर्श को (पीएमसी) में शामिल किया गया है। एकीकृत नियंत्रण और नियंत्रण केंद्रों, स्मार्ट सड़कों विशुद्ध पेयजल छतों पर सौर ऊर्जा, और जीवंत सार्वजनिक स्थलों से संबंधित परियोजनाओं के कार्यान्वयन के संबंध में महत्वपूर्ण प्रगति की गई है (तालिका 15)।

**चित्र 22: स्मार्ट सिटी मिशन के अंतर्गत**



स्रोत: आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय।







### अन्य स्मार्ट सिटी मिशन पहलें

8.70 इस मिशन के अंतर्गत अनेक ऐसी नई पहलें प्रारंभ की गई हैं जिनसे शहरी विकास विविध पहलुओं में एकीकृत विकास ही सुनिश्चित नहीं होगा बल्कि इनसे विकास के अगले चरण के लिए इस मिशन को आगे भी बढ़ाया जा सकेगा। शहरों के लिए 'जीवन की सुगमता सूचकांक संबंधी प्रथम फ्रेमवर्क जून 2017 में प्रारंभ किया गया था, जिसका उद्देश्य शहरी योजना और प्रबंधन में

डाटा संचालित उपागम को शिफ्ट करने में सुविधा प्रदान करने के लिए और शहरों में स्वस्थ कर प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा देने के लिए सूचकांक तैयार करना। सूचकांक को सुधारने के अंग के रूप में एक नया संस्करण "जीवन की सुगमता (ईओएल) सूचकांक 2019 शुरू किया है, जिसके अंतर्गत नागरिकों के जीवन की गुणवत्ता, आर्थिक क्षमता और संधारणीय जैसे तीन स्तम्भों से परे जीने की सुगमता के परिणामों और उद्देश्यों पर अधिक ध्यान केंद्रित किया गया है, जिनको 50 संकेतकों से परे 14 ओर भी श्रेणियों में विभक्त किया गया है। एक अन्य सूचकांक, नगर पालिका कार्यनिष्पादन सूचकांक (एमपीआई), 2019 के अंतर्गत नगर पालिकाओं के क्षेत्रीय कार्य निष्पादन की 5 उर्ध्वाधर सैट से परे अर्थात् सेवा, वित्त, योजना, प्रौद्योगिकी और शासन से परे क्षेत्रीय निष्पादन की जांच की जाती है। ईओएल 2019 एमपीआई 2019 के साथ परिणाम संकेतकों पर ध्यान केंद्रित करता है जिसके अंतर्गत नगरों के कार्य निष्पादन का मूल्यांकन संबलों के आधार पर किया जाएगा। बेहतर जीवन के संकेतक संधारणीय विकास लक्ष्यों से सशक्त रूप से संबद्ध होते हैं और इस कार्रवाई से हमारे देश को एसडीजी को सही दिशा देने और इसे पूरा करने में सहायता मिलेगी।

8.71 नवाचार और सुपुर्दगी के माध्यम से सरकार के नए शहरी रूपांतरण एजेंडे को कार्यान्वित करने के लिए शहरी

**तालिका 15: स्मार्ट सिटी मिशन के अंतर्गत की गई प्रगति**

 <p><b>Smart Command &amp; Control Centres</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Completed- 16 cities (₹ 2, 927 cr)</li> <li>•Work started- 44 Cities (₹ 4, 170 cr)</li> <li>•Tendered- 11 cities (₹1,509 cr)</li> </ul>	 <p><b>Smart water</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Completed- 24 cities (₹ 1,218 cr)</li> <li>•Work started- 54 cities (₹10,119 cr)</li> <li>•Tendered - 36 cities (₹9,614 cr)</li> </ul>
 <p><b>Smart Roads</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Completed- 23 cities (₹ 835 cr)</li> <li>•Work started -58 cities (₹9,511 cr)</li> <li>•Tendered- 36 cities (₹4,119 cr)</li> </ul>	 <p><b>Public Private Partnership</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Completed- 26 cities (₹2,282 cr)</li> <li>•Work started- 45 cities (₹10,552 cr)</li> <li>•Tendered- 36 cities (₹9,614 cr)</li> </ul>
 <p><b>Smart Solar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Completed- 15 cities (₹ 113 cr)</li> <li>•Work started -37 cities (₹707 cr)</li> <li>•Tendered- 8 cities (₹140 cr)</li> </ul>	 <p><b>Vibrant Public Spaces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Completed- 21 cities (₹277 cr)</li> <li>•Work started- 34 cities (₹4,688 cr)</li> <li>•Tendered- 20 cities (₹3,293 cr)</li> </ul>

स्रोत: आवास एवं शहरी मंत्रालय।

नवाचार के सुव्यवस्थित पारिस्थितिकी तंत्र को पोषित करने के लिए बढ़ती हुई आवश्यकता है जिससे कि प्रौद्योगिकी, शासन, वित्तपोषण और नागरिक प्रतिभागिता में नवाचार को प्रोत्साहन दिया जा सकता है। यह प्रकल्पित किया जाता है कि आवश्यक भौतिक और डिजिटल अवसंरचना की सहायता से एनयूआईएच नवाचारी प्रयासों को संबल प्रदान करेगा और शहरी अवसंरचना के लिए आवश्यक क्षमता का सृजन करेगा। एनयूआईएच राष्ट्रीय स्तर की एक संस्था होगी जो शहरी क्षेत्र में क्षमता सृजन और शासन सुधारों के लिए राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों में हब और स्पोक नेटवर्क के माध्यम से आवास एवं शहरी मंत्रालय (एमओएचयूए) की समग्र नवाचारी पद्धति को आगे बढ़ाएगी।

### अवसंरचना फाइनेंस: सरकारी निजी भागीदारी (पीपीपी)

8.72 अवसंरचना में निजी निवेश मुख्यतः पीपीपी के रूप में आया है। पिछले दशक में भारत में अवसंरचना निवेश का एक तिहाई से अधिक निवेश निजी क्षेत्र से आया है। सरकारी निजी भागीदारी स्कीम अवसंरचना गैप की समस्या का निवारण करने और अवसंरचना संबंधी सेवाएं प्रदान करने में दक्षता सुधार करने में मदद करती है। विश्व बैंक के अवसंरचना (पीपीआई) डाटाबेस में निजी भागीदारी के अनुसार, विकासशील देशों में भारत की स्थिति सरकारी निजी भागीदारी परियोजनाओं और संबद्ध निवेश दोनों की दृष्टि से दूसरे स्थान पर है। अवसंरचना कार्यक्रम में भारतीय निजी भागीदारी अनेक सरकारी निजी भागीदारी मॉडलों की सहायता करती है जिसमें प्रबंधन संविदाएं, बिल्ड ऑपरेट-ट्रांसफर (बीओटी) संविदाएं, डिजाइन, बिल्ड-फाइनेंस-ऑपरेट-ट्रांसफर (डीबीएफओटी) संविदाएं, पुनर्वास-ऑपरेट-ट्रांसफर (आरओटी), हाईब्रिड एन्युटी मॉडल (एचएएम), और टोल-ऑपरेट-ट्रांसफर (टीओटी) मॉडल भी शामिल हैं। बीओटी मॉडल के अंतर्गत, दो वर्जन हैं-यथा बीओटी (टोल) और बीओटी (एक्युटी) जो इस बात पर निर्भर करता है कि यातायात जोखिम का वहन कौन करता है। बीओटी (टोल) के मामले में, यातायात जोखिम का वहन सरकारी निजी भागीदारी रियायतों द्वारा किया जाता है जबकि बीओटी (एक्युटी) के मामले में, इसका वहन सरकार (लोक प्राधिकरण) द्वारा किया जाता है।

8.73 इस क्षेत्र द्वारा झेली जा रही चुनौतियों में से एक चुनौती उन परियोजनाओं के लिए एक व्यापक समाधान/समझौता विकल्प सोच निकालना है जो या तो बीच में अटके पड़ी हैं अथवा जिनमें मध्यस्थता विवादों/दावों का निपटारा नहीं किया गया है। अवसंरचना क्षेत्रों में विवादों का समयबद्ध समाधान करने के लिए एक संस्थागत तंत्र स्थापित करने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त, निजी डेवलपर्स ने लीवरेज्ड बैलेंस शीटों के विवादों का सामना किया है और आक्रामक बोली प्रणाली ने उनके लिए परियोजनाओं को पूरा करने के लिए संसाधन जुटाना मुश्किल कर दिया है। तदनुसार, सरकार ने अवसंरचना परियोजनाओं में सरकारी निजी भागीदारी को प्रोत्साहित करने के लिए हाइब्रिड वार्षिकी स्वरूप अपनाया है। सरकार निर्माण अवधि में समग्र परियोजना लागत की 40 प्रतिशत लागत का योगदान करती है, और शेष 60 प्रतिशत लागत का भुगतान परियोजना निर्माण के पूरा होने के बाद द्विवार्षिकी के रूप में किया जाता है। एचएएम मॉडल निजी रियायतियों के लिए पर्याप्त रूप से जोखिम रहित है। एचएएम मॉडल के अंतर्गत आक्रामक बोली लगाने को हतोत्साहित करने के लिए, एक अतिरिक्त निष्पादन सुरक्षा की व्यवस्था है जो उसी स्थिति में लागू होगी जिसमें सबसे निम्न बोलीदाता की बोली परियोजना लागत आकलित परियोजना लागत के संबंध में 10 प्रतिशत से भी अधिक कम है।

### भावी परिदृश्य:

8.74 प्रगति पथ पर तेजी से आगे बढ़ते हुए विश्व में विकास संवेग बनाए रखने के लिए, भारत को अपने उद्योग और अवसंरचना को विकसित करना होगा। उभरती हुई अर्थव्यवस्था के रूप में, उद्योग 4.0 और अगली पीढ़ी की अवसंरचना के लिए विशाल क्षेत्र हैं। उद्योग 4.0 और अगली पीढ़ी की अवसंरचना के पूरी तरह से मिल जाने की शक्ति की अनुभूति के लिए, उन कठिनाइयों को दूर करना आवश्यक है जो प्रगति पथ में बाधक बनी हुई हैं। उद्योग 4.0 से औद्योगिक क्षेत्रों में स्वचलीकरण आता है जबकि अगली पीढ़ी की अवसंरचना वस्तुओं के अंतराजाल, (इंटरनेट ऑफ थिंग्स) भौतिक अवसंरचना की क्षमता को अधिकतम करने के साथ-साथ स्वचलीकरण जैसी भौतिक अवसंरचना और प्रौद्योगिकी लाती है। निर्बाध और तीव्र यात्रा के लिए, भारत को गुणवत्ता अवसंरचना में पर्याप्त और समय पर

निवेश की आवश्यकता है।

8.75 वर्ष 2032 तक दस ट्रिलियन डॉलर की अर्थव्यवस्था तैयार करने के लिए, भारत को मजबूत और लचीली अवसंरचना की आवश्यकता है। सरकारी निवेश से देश की समग्र अवसंरचना निवेश अपेक्षाओं को निधि प्रदान की जा सकती है। इसके अलावा, निजी निवेशक प्रायः कम विकसित राज्यों की तुलना में अधिक विकसित

भारतीय राज्यों में अपनी पूंजी लगाने के लिए उत्सुक होते हैं। इसलिए, वास्तविक चुनौती सार्वजनिक क्षेत्र के सहयोग से देश भर में पर्याप्त निजी निवेश लाना है। भौतिक अवसंरचना के साथ; सामाजिक अवसंरचना का प्रावधान भी उतना ही महत्वपूर्ण है क्योंकि ये दोनों यह निर्धारित करेंगे कि भारत को 2030 तक दुनिया में कौन सा स्थान प्राप्त होगा।

### अध्याय, एक नज़र में

- औद्योगिक उत्पादन सूचकांक (आईआईपी) के संदर्भ में औद्योगिक विकास दर 2017-18 में 4.4 प्रतिशत विकास दर की तुलना में 2018-19 में 3.6 प्रतिशत दर्ज की गई। मुख्य रूप से 2018-19 की तीसरी और चौथी तिमाही में नियंत्रित विनिर्माण कार्य के कारण आईआईपी वृद्धि में कमी आयी।
- वर्ष 2018-19 में आठ मुख्य उद्योगों के समग्र सूचकांक में 4.3 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई है, जो 2017-18 में प्राप्त वृद्धि दर के बराबर है।
- वर्ल्ड बैंक डइंग बिजनेस (डिबी) रिपोर्ट, 2019 के आधार पर किए गए मूल्यांकन के अनुसार, भारत ने 2018 में अपनी रैंकिंग में सुधार करते हुए 190 देशों के मध्य 77वीं "रैंक" प्राप्त की है। भारत ने 2017 में अपने 100 वीं रैंक से 23 रैंक की छलांग लगाई है।
- क्षेत्र विशिष्ट प्रमुख कार्यक्रमों जैसे - सौभाग्य योजना, पीएमएवाई आदि के निर्माण के साथ हरित, संधारणीय और लचीले अवसंरचना निर्माण को उचित महत्व दिया गया है।
- कि॰मी॰ में सड़क निर्माण वर्ष 2014-15 में 12 कि॰मी॰ प्रतिदिन की तुलना में वर्ष 2018-19 में 30 कि॰मी॰ प्रतिदिन हो गया।
- रेलभाड़ा एवं यात्री यातायात वर्ष 2017-18 की तुलना में वर्ष 2018-19 में क्रमशः 5.33 प्रतिशत और 0.64 प्रतिशत हो गया।
- भारत में कुल टेलिफोन कनेक्शनों की संख्या वर्ष 2018-19 में 118.34 करोड़ पहुंच गई।
- बिजली की अधिष्ठापित क्षमता वर्ष 2018 में 3,44,002 मेगावाट से बढ़कर वर्ष 2019 में 3,56,100 मेगावाट हो गई है।
- देश में सरकारी निजी भागीदारी एक ऐसा आदर्श है जिसने आधारभूत संरचनाओं के लिए किए जाने वाले निवेशों में रह जाने वाली कमी को दूर किया जा सकता है।
- अवसंरचना क्षेत्रों में विवादों के समयबद्ध समाधान के लिए एक संस्थागत तंत्र स्थापित करने की आवश्यकता है।