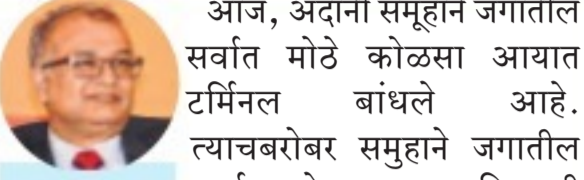


इंडियाज कोस्टलाइन इंजिन अँड व्हील ऑफ इकॉनॉमिक ग्रोथ

जागतिक दर्जाच्या पायाभूत सुविधेतूनच आर्थिकवृद्धी



संदीप मेहता
प्रेसिडेंट,
अदानी पोर्ट्स
अँड सेझ

आज, अदानी समूहाने जगातील सर्वात मोठे कोळसा आयात टर्मिनल बांधले आहे. त्याचबरोबर समूहाने जगातील सर्वात मोठा एकाच ठिकाणी वीजनिर्मिती सुविधा प्रकल्प उभा केला आहे. आमच्याकडे भारतातील सर्वात मोठे कंटेनर टर्मिनल आहे. देशासाठी पायाभूत सुविधा उभारण्याचे 'व्हिजन' अदानी समूहाकडे आहे. आम्ही जे काही करतो, ते जागतिक दर्जाचे असते. भारतात अनेक चांगल्या बाबी घडत आहेत, परंतु उश्मिने आणि जेवढ्या उपलब्ध हव्या आहेत, तेवढ्या नाहीत. माझा व्यक्तिगत असा विश्वास आहे की, भारताला जागतिक दर्जाची पायाभूत सुविधा हवी आहे, ज्यामुळे आर्थिकवृद्धी होईल. त्यामुळे जीवनशैलीत सुधारणा होऊन आर्थिकवृद्धीला चालना मिळेल. आम्ही जॅम्हा या व्यवसायात उतरलो, जॅम्हा फार भयानक अवस्था होती. परंतु आम्ही तंत्रज्ञानाचा वापर केल्याने कार्यक्षमता वाढली. त्याचबरोबर स्थानिक लोकांना सोबत घेतल्याने त्याचाही लाभ आम्हाला झाला. स्थानिकांना रोजगार देऊन त्यांच्या संपत्तीत वाढ कशी होईल हे पाहिले.

पायाभूत सुविधांमुळेच औद्योगिक विकास



राजीव अग्रवाल
सीईओ आणि
एमडी, एस्सार्
पोर्ट्स

गुजरातमधील उद्योगामुळे आमच्या समूहाला औद्योगिक क्षेत्राचा मोठा अनुभव आहे. एस्सारने पहिला स्टील प्रकल्प गुजरातमध्ये उभा केला. याशिवाय, बंदरासाठी लागणाऱ्या विविध सुविधा निर्माण केल्या. खोल जेट्टी, पाईपलाईन्स, परस्परांना जोडणाऱ्या सुविधा, गोदामे उपलब्ध करून दिली. या पायाभूत सुविधांमुळे एस्सार समूहाला वीज प्रकल्प उभा करणे सोयीचे झाले. आमच्या प्रकल्पांमुळे गुजरातचा औद्योगिक विकास कसा झाला हे एक उत्तम उदाहरण आहे. आज, समूहाच्या भारतातील पाच विविध ठिकाणी १७० दशलक्ष टन पोर्ट क्षमता आहे तर ५८ दशलक्ष टन अन्य ठिकाणी क्षमता आहे. हाजिरा येथेही आम्ही मालवाहू जहाजे हाताळण्याची क्षमता असल्याचे आम्ही दाखवून दिले आहे. तसेच ब्रिटेनमध्ये २० दशलक्ष टन क्षमता, कॅनडामध्ये १० दशलक्ष टन आणि मोझाम्बिके येथे सुरु होणाऱ्या प्रकल्पाची क्षमता २० दशलक्ष टन क्षमता असेल.

बंदरांना रेल्वेने जोडण्याची कामे वेगाने सुरु



अनुपकुमार अग्रवाल
एमडी, इंडियन
पोर्ट रेल
कॉर्पोरेशन

इंडियन पोर्ट रेल कॉर्पोरेशन (आयपीआरसीएल)ची स्थापना तीन वर्षांपूर्वी अंतर्गत आणि बंदरांशी जोडण्याच्या अर्थात बहुतांश रेल्वेने जोडण्याच्या विशिष्ट उद्देशाने झाली. आम्ही आठ प्रकल्प पूर्ण केले असून २० प्रकल्पांचे काम सुरु आहे तर आणखी १० प्रकल्प डीपीआर/निविदाच्या स्थितीत आहेत. आमची कंपनी सध्या बंदरातील रेल्वेच्या पायाभूत सुविधांचे आधुनिकीकरण १०० ठिकाणी करण्यात येत आहे. एकूण अशा रेल्वेची लांबी १ हजार कि.मी. आहे. याशिवाय, आम्ही दोन मोठे प्रकल्प हाती घेतले असून त्यापैकी एक मनमाड - इंदूर-मनमाड-जेएनपीटी हा सरासरी ६५० किमीचा प्रकल्प हाती घेतला आहे. हा प्रकल्प पुण्याला जोडल्यास त्याची लांबी ८५० किमी होते. दुसरा जैसलमेरला कांडला बंदराला जोडण्यात येणार आहे. भारताला ७५०० किलोमीचा सागरीकिनारा लाभला असून 'यू' आकारात असलेला हा सागरीकिनारा भारतासाठी मोठा लाभदायक आहे. जर योग्यरित्या त्याला जोडल्यास हे 'ह्रिटरलंड' अंतर कुदूरीही २ हजार किमीपेक्षा जास्त असणार नाही, अमेरिकेत हेच अंतर पाच हजार ते सहा हजार किलोमीटर इतके आहे.

कर आणि कॅबोटेज कायद्यासंदर्भात पाठिंबा देणारे सरकारचे धोरण हवे



अनुपकुमार शर्मा
सीएचडी,
शिपिंग
कॉर्पोरेशन
ऑफ इंडिया

एससीआय ही देशाची मुख्य मालवाहू जहाज कंपनी आहे. आम्ही कंटेनर, कूड, बल्क, ऑफशोर आणि वायू (एलएनजी व एलपीजी) अशा सर्व क्षेत्रात काम करतो. ही सरकारी मालवाहू कंपनी असली तरी ही कंपनी उत्तमपणे काम करत आहे. आम्हाला मालवाहू जहाजांसाठी आणि विदेशातील जहाजांसाठी स्वतंत्र टर्मिनलची आवश्यकता आहे. मालवाहूतुकीचा खर्च कमी व्हावा हे नक्कीच. त्यामुळे आम्हाला कर आणि कॅबोटेज कायद्यासंदर्भात पाठिंबा देणारे सरकारचे धोरण हवे आहे. बहुतांश कंटेनर जेएनपीटीला येतात, तेथून ते भिंबंडी आणि नंतर ते ट्रकने मुंबईला जातात. त्यामुळे मुंबई पोर्ट ट्रस्टवरून वाहतुकीचे नियोजन केले तर शक्य ठरू की वाहतूक कमी होईल, असे ते म्हणाले.

जलवाहतूक सर्वात स्वरस्त

नितीन गडकरी यांचे प्रतिपादन



जलवाहतूक ही रस्ते, रेल्वे आणि हवाई वाहतुकीच्या तुलनेत खूपच स्वस्त आहे. रस्त्यांमार्गे होणाऱ्या मालवाहतुकीसाठी प्रति किलोमीटर १० रुपये, रेल्वेने केल्यास सहा रुपये तर जलवाहतुकीसाठी फक्त एक रुपया खर्च येतो. चीनमध्ये जलवाहतुकीद्वारे होणाऱ्या मालवाहतुकीचा खर्च ८ ते ते १० रुपये तर भारतात १८ टक्के खर्च येत असून हा खर्चही कमी करण्याचे प्रयत्न सुरु आहेत. तर त्यामुळे जलवाहतुकीवर भर देण्यात येत असून वाहतूक खर्च कमी झाल्याने विविध वस्तू काही प्रमाणात स्वस्त नक्कीच मिळतील, असे प्रतिपादन केंद्रीय रस्ते, याशिवाय, नद्यांच्या माध्यमातून निर्यातीसाठी जलवाहतुकीचा वापर सुरु केला जाणार आहे. त्याचाच भाग म्हणून वाराणसीहून बांगलादेशात साखरेची निर्यात करण्यात आली. तसेच गंगा नदीत पंचतारांकित आणि सप्ततारांकित 'फ्लोर्टिंग हॉटेल्स' सुरु करण्यात येणार आहेत.

एलएनजीच्या मागणीत मोठी वाढ झाल्याने विस्तार कार्यक्रम



कॅ. संजय गुप्ता
एससीपी
(शिपिंग),
पेट्रोनेट
एलएनजी

आम्ही सर्वात मोठे एलएनजी आयातदार असून भारतात उपलब्ध असलेली एलएनजीची मागणी पूर्ण करण्याचे कंपनीचे धोरण आहे. परवडणाऱ्या दरात उपलब्ध असलेल्या एलएनजीची मागणी दिवसेंदिवस वाढत असल्याने कंपनीच्या कामकाजाचा विस्तार होत आहे. २००४ आणि २००५ मध्ये प्रथम दोन जहाजे तर तिसरे आणि चौथे २००९ नंतर देशात एलएनजी घेऊन आले. तर सध्या ३ टक्क्यांवरून एलएनजीचा हिस्सा २६ टक्क्यांवर पोहोचला आहे. प्रारंभी कतारहून येणारे एलएनजीचे प्रमाण आता कमी झाले असून ऑस्ट्रेलियातून वाढले आहे. क्षमतेनुसार पाहता २००४ मध्ये २००४ मध्ये ५ दशलक्ष एमटीपीए पाहता २००९ मध्ये १० दशलक्ष आणि २०१६ मध्ये १५ दशलक्ष एमटीपीएपर्यंत वाढ झाली. आमची सध्याचा विस्तार पाहता पुढील वर्षी एकूण क्षमता १७५ दशलक्ष होईल. बांगलादेश, श्रीलंका, मॉरिशस आणि पोर्ट ब्लेअर येथे विस्तार करत आहोत.

जहाजांवरिल जीएसटी रद्द करणे गरजेचे



अनिल डेवली
सीईओ,
इंडियन नॅशनल
शीप ओनर्स
असोसिएशन

इंडियन नॅशनल शीप ओनर्स असोसिएशन (आयएनएसए) ही संघटना साधारणपणे ९० वर्षांची जुनी असल्याने भारतातील शिपिंग उद्योग किती जुना हे दिसते. 'आयएनएसए'च्या सदस्यांपैकी ६० टक्के सदस्य हे विदेशात कामकाज करण्यास प्राधान्य देतात. भारतीय मालवाहू जहाजांचा भारतातील परिस्थितीनुसार २५.९६ टक्के जास्त आहे. त्यामुळे भारतात कामकाज करणे परवडत नाही. त्यामुळे विदेशात कामकाज करण्यास प्राधान्य दिले जाते. आपल्याकडील 'आयजीएसटी' म्हणजे भारतात जहाज विकत आणणे म्हणजे पाच टक्के जास्त खर्चिक आहे भारतीय जहाज कंपनी ८२ टक्के जास्त 'टनेज' कर देतात व इंधनापोटी सिंगापूर, कोलंबोच्या तुलनेत २० ते ३० टक्के जास्त खर्च करतात.

आंतरराष्ट्रीय कूड टर्मिनल उभारणार



गौतम डे
वरिष्ठ डेप्युटी
ट्रॅफिक मॅनेजर,
मुंबई पोर्ट ट्रस्ट

मुंबई पोर्ट ट्रस्ट हे भारतातील सर्वात मोठे दुसरे बंदर असून त्याची स्थापना १९७२ मध्ये झाली. मुंबई बंदरामुळे मुंबई व परिसराचा आर्थिक विकास झाला आहे. सर्व जुन्या बंदरांप्रमाणेच मुंबई बंदरामुळेही आधुनिकीकरणाची समस्या होती, तसे आधुनिकीकरण करण्यात आले आहे. अनेक नवे प्रकल्प हाती घेण्यात आली आहेत. आज तीन दशकानंतर तुलना करता आम्ही तीनपट वाहतूक करतो आणि कर्मचाऱ्यांची संख्या आज आठ हजार असून पूर्वी ती ४६ हजार इतकी होती. आता सागरी वाहतुकीवर आम्ही लक्ष्य केंद्रित केले आहे. त्यामुळे मुंबई -गोवा-मुंबई कूड सेवा नुकतीच सुरु झाली. सध्या ४० जहाजे असून पुढील वर्षी ती संख्या १५९ पर्यंत जाईल. तसेच आमच्याकडे ४० हजार चौ. फूटाचे आंतरराष्ट्रीय कूड टर्मिनल उभारण्यात येणार असून तेथून पुढील ५ वर्षात ३.२ दशलक्ष पर्यटक ये-जा करू शकतील.

सर्व छायाचित्रे : बी. एल. सोनी



नितीन गडकरी यांनी शिपिंग उद्योगातील व्यापार संधीवर मार्गदर्शन केले.



चर्चासत्रात सहभागी झालेले अनिल देव्हिल, आर. एन. भास्कर, अनुपकुमार शर्मा, राजीव अग्रवाल, संदीप मेहता, संजय गुप्ता यांचे अभिषेक कर्नाती आणि नितीन गडकरी यांच्यासोबत घेतलेले छायाचित्र.



फ्री प्रेस जर्नल व नवशक्ति आयोजित कार्यक्रमाला नितीन गडकरी यांचे आगमन झाले असता फ्री प्रेस जर्नल ग्रुपचे संचालक अभिषेक कर्नाती आणि नवशक्तिचे संपादक सुकृत खांडेकर यांनी त्यांचे स्वागत केले.



आर. एन. भास्कर, अनुपकुमार अग्रवाल, अनुपकुमार शर्मा, संजय गुप्ता, अनिल देव्हिल आणि अभिषेक कर्नाती.



कार्यक्रमाला उपस्थित असलेले शिपिंग उद्योगातील उद्योजक, विविध कंपन्यांचे सीईओ, एमडी आणि अभ्यासक.



नितीन गडकरी यांना बोलते करताना फ्री प्रेस जर्नलचे सल्लागार संपादक आर. एन.भास्कर.



उपस्थितांचे स्वागत करताना फ्री प्रेस जर्नल ग्रुपचे संचालक अभिषेक कर्नाती.



नितीन गडकरी यांच्याशी चर्चा करताना अभिषेक कर्नाती.



अनुपकुमार शर्मा यांना भेटवस्तू देताना फ्री प्रेस जर्नल ग्रुपचे व्यवस्थापकीय संपादक जी. एल. लखोटिया.



अभिषेक कर्नाती यांनी कोरियन कौन्सिलेट जनरलचे साँगजिन किम यांच्याशी संवाद साधला.