पीएम-गतिशक्ति : महत्वपूर्ण पहल

'पीएम-गतिशक्ति' पहल भारत की ढांचागत संरचना में क्रांतिकारी बदलाव ला रही है। डिजिटल नियोजन उपकरणों के प्रयोग से परियोजनायें जल्दी पूरी होती हैं तथा बहुआयामी कनेक्टिविटी में सुधार होता है।

उत्तम गुप्ता
(लेखक, नीति विश्लेषक हैं)

उद्योग एवं आंतरिक व्यापार प्रोत्साहन विभाग-डीपीआईआईटी विभाग के सचिव अमरदीप सिंह ने अब तक 'पीएम गतिशक्ति' पहल में 208 बड़ी परियोजनाओं की संस्तुति की है जिनमें सड़क, रेलवे, शहरी विकास तथा तेल व गैस क्षेत्र की 1539,000 करोड़ की परियोजनायें शामिल हैं। इन परियोजनाओं की संस्तुति अंतर-मंत्रालयी समूह द्वारा की गई है जिसे नेटवर्क प्लानिंग समूह-एनपीजी कहा गया है। इसका गठन पीएम गतिशक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान-एनएमपी के अंतर्गत हुआ है। अक्टूबर, 2021 में शुरू पीएम गतिशक्ति एनएमपी 100 लाख करोड़ की परियोजनाओं का संचालन करता है जिसका उद्देश्य अगले पांच साल में भारत की ढांचागत संरचना में क्रांतिकारी परिवर्तन करना है। इसका उद्देश्य एक विश्वस्तरीय समन्वित ढांचा तैयार करना है जो जीवन स्थितियों में सुधार करे, आर्थिक वृद्धि को गति दे तथा भारतीय बिजनेसों को ज्यादा प्रतियोगी बनाए। इसके लिए परियोजनायें पूरी करने में तेजी लाना, समय सीमा घटाना, बहुआयामी कनेक्टिविटी में सुधार करना, विभिन्न क्षेत्रों में क्षमता बढ़ाना, लॉजिस्टिक्स में सुधार करना, रोजगार सृजन करना तथा खोजों को बढ़ावा देना प्रमुख कार्य हैं। पीएम गतिशक्ति एनएमपी का विकास एक डिजिटल मास्टर प्लानिंग टूल के रूप में किया गया है।

यह गतिशील भौगोलिक सूचना व्यवस्था-जीआईएस प्लेटफार्म पर काम करती है। यहां ढांचागत संरचनाओं से संबंधित सभी 16 मंत्रालयों व विभागों की विशिष्ट कार्ययोजनाओं तथा राज्यों का डेटा एक समग्र डेटाबेस में समाहित होता है। एनएमपी पोर्टल में जियोस्पेटियल डेटा के 1,600 से अधिक स्तर हैं जिनमें किसी क्षेत्र के सभी भौतिक व सामाजिक ढांचागत डेटा प्रदर्शित होते हैं। इनमें भूमि, बंदरगाह, जंगल व राजमार्ग आदि शामिल हैं। एनएमपी लगभग सात प्रमुख क्षेत्रों को शामिल करता है जो आर्थिक वृद्धि तथा सहज कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने के लिए जरूरी हैं। इन क्षेत्रों में सड़कें, रेलवे, बंदरगाह, हवाईअड्डे, व्यापक परिवहन, जलमार्ग तथा लाजिस्टिक ढांचा शामिल हैं। इनको विभिन्न क्षेत्रों से समर्थन और सहयोग मिलता है जिनमें ऊर्जा, संचार, आईटी संचार, पानी व सीवेज की उपलब्धता तथा सामाजिक ढांचा शामिल हैं। ऊर्जा के अंतर्गत सभी ईंधन, जैसे पेट्रोल, डीजल, एटीएफ, प्राकृतिक गैस व बिजली आदि आते हैं। अंतर-मंत्रालयी एनपीजी में कनेक्टिविटी, ढांचागत मंत्रालय व विभागों के प्रतिनिधि शामिल होते हैं जो नेटवर्क नियोजन विभाग के साथ विचार-विमर्श कर एकीकृत नियोजन व प्रस्तावों का समेकन सुनिश्चित करते हैं।

एनपीजी हर पखवाड़े मिलती है तथा ढांचागत परियोजनाओं पर विचार कर इनकी मल्टी-मोडेलिटी सुनिश्चित करती है। इसका अर्थ है कि फैक्ट्री, बंदरगाह व गोदाम से उपभोक्ताओं के स्थान तक अनेक परिवहन माध्यमों में समन्वय बनाया जाता है। इसके साथ ही परियोजना स्थान और उसके आसपास समग्र विकास के लिए प्रयासों में समन्वय होता है। 500 करोड़ रुपये से अधिक की सभी ढांचागत परियोजनायें एनपीजी के माध्यम से लागू होती हैं। नियोजन स्तर पर डीपीआर बनाने के पहले ही एनपीजी की संस्तुति जरूरी होती है। इसके बाद परियोजना को सार्वजनिक निवेश बोर्ड-पीआईबी या सार्वजनिक निवेश बोर्ड-पीआईबी या वित्त मंत्रालय के अंतर्गत खर्च विभाग और कैबिनेट की संस्तुति की सामान्य प्रक्रिया की जरूरत होती है। सरल भाषा में कहें तो एनएमपी एक केन्द्रीकृत पोर्टल प्रदान करती है जिसमें सभी वर्तमान परियोजनाओं या पहलों, क्रियान्वित हो रही परियोजनाओं तथा नियोजन के स्तर पर परियोजनाओं की पूरी तस्वीर सामने आती है। इससे सभी मंत्रालयों व विभागों संबंधी सभी महत्वपूर्ण डेटा सामने आते हैं जिनकी आवश्यकता नियोजन या क्रियान्वयन को सक्षम बनाने के लिए होती है। इससे ढांचागत संरचना में महत्वपूर्ण कमियों का पता चलता है तथा परिवहन के सर्वाधिक सक्षम तरीके तलाशने में सहायता मिलती है। इससे खर्च कम होता है तथा विलंब न्यूनतम हो जाता है। पीएम गतिशक्ति पहल के अंतर्गत बंदरगाहों की ढांचागत संरचना में 156 कमियों की पहचान की गई है जो कोयला, सीमेंट, उर्वरक तथा अनाज जैसी बड़ी मात्रा में चीजों के परिवहन में सामने आती थीं।

इस योजना से परियोजनाओं को प्राथमिकता देने में भी सहायता मिलती है। इसमें सभी क्षेत्रों से समुचित संवाद शामिल है। इससे सुनिश्चित होता है कि मंत्रालय परियोजनाओं को एकसाथ रखने तथा संसाधनों का उपयुक्त आवंटन करने में सामंजस्य से काम करते हैं। इससे राष्ट्रीय प्राथमिकताओं को महत्व मिलता है तथा चीजों का दुहराव नहीं होता है और कमियां दूर की जाती हैं। मंत्रालय द्वारा डीपीआर बनने से पहले ही एनपीजी की स्वीकृति से सही पसंद करने में आसानी होती है, विलंब से बचा जा सकता है तथा संसाधनों की भारी बरबादी थमती है। यह पहले की व्यवस्थाओं में आम बात थी जब मंत्रालय और विभाग अलग-अलग काम करते थे, उनके बीच समन्वय का अभाव था तथा वे दूसरे विभागों में कार्य की प्रगति से अनजान रहते थे।

इसके साथ ही उनको प्रमुख पैरामीटरों पर उपलब्ध डेटा का लाभ नहीं मिलता था। पीएम गतिशक्ति एक जीवन्त व्यवस्था है जो परियोजनाओं के नियोजन व क्रियान्वयन के निर्देशन में उपयोगी गतिशील ढांचा पेश करती है। इसमें निगरानी के लिए उपग्रह से प्राप्त तस्वीरों का प्रयोग होता है जिससे मंत्रालय कार्य की प्रगति पर नजर रख सकते हैं तथा परियोजनाओं को समय पर पूरा करने के लिए उपयुक्त आवश्यक संशोधन कर सकते हैं। पीएम गतिशक्ति के अंतर्गत सभी महत्वपूर्ण क्षेत्रों की क्षमता में असाधारण सुधार हुआ है। इनमें बंदरगाह, हवाईअड्डे, रेलवे, राजमार्ग, सड़कें, आदि शामिल हैं। यह पीएम गतिशक्ति के अंतर्गत किए जा रहे प्रयासों की सफलता का प्रमाण है। लेकिन अभी हमें लंबा रास्ता तय करना है। वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण ने 2019-20 के अपने पहले बजट में अगले पांच साल में ढांचागत संरचना में 100 लाख करोड़ रुपये निवेश की बात कही थी। इसमें से 39 प्रतिशत या 3900,000 करोड़ केन्द्र तथा समान राशि राज्यों की ओर से आनी थी, जबकि बाकी 2200,000 करोड़ निजी क्षेत्र से आना था। इसके विपरीत पीएम गतिशक्ति के अंतर्गत निवेश केवल 1539,000 करोड़ आया है जो केवल 15 प्रतिशत है। यदि हम इसे केन्द्र द्वारा निवेश प्रतिबद्धता का केवल एक हिस्सा मान लें तो भी यह लगभग 40 प्रतिशत होता है।

जहां तक राज्यों का सवाल है, वे 3900,000 करोड़ निवेश के अपने लक्ष्य से बहुत पीछे हैं। उत्तर प्रदेश और गुजरात को छोड़ कर अनेक अन्य राज्यों ने अभी पीएम गतिशक्ति प्लेटफार्म पर स्वयं को जोड़ा भी नहीं है। यह प्लेटफार्म पारदर्शिता सुनिश्चित कर कमियों की पहचान करता है तथा संस्तुतियों की तेजी से सहमति में बेहतर समन्वय का काम कर सकता है, लेकिन यह विकल्प नहीं बन सकता है। केन्द्र तथा राज्यों के स्तर पर संस्तुतियां संबंधित अधिकारियों से ही मिलनी होती हैं। इसलिए परियोजनाओं में खासकर उन स्थितियों में काफी विलंब होता है, जब उनको पर्यावरण अनुमतियों की आवश्यकता हो या भूमि अधिग्रहण की अनुमति लेनी हो।

स्थानीय स्तर पर परियोजनाओं के खिलाफ विरोध प्रदर्शन परियोजनाओं में और ज्यादा विलंब का कारण बनते हैं। अपने पुराने दृष्टिकोण पर कायम रहने के कारण अक्सर संसाधनों पर दावों के मामले में विवाद होता है। सड़कों और रेलवे के मामले में ऐसे टकराव परियोजना में विलंब का कारण बनते हैं। इसके साथ ही विभिन्न राज्यों के बीच भी समन्वय का अभाव हो सकता है, जैसा कि 'सागरमाला' व 'भारतमाला' परियोजनाओं में हो रहा है। इससे परियोजनाओं की प्रगति प्रभावित होती है। पुराना या अधूरा डेटा भी बड़ी समस्या का कारण बनता है। उदाहरण के लिए केवल 13 राज्यों में भूमि रिकार्डों का डिजिटलीकरण हुआ है। इससे राज्यों में परियोजनाओं में विलंब होता है। अनेक जिलों में ग्रामीण सड़क परियोजनाओं की नियमित निगरानी के अभाव में इनको पूरा होने में विलंब होता है।

ये बाधायें भारतीय बिजनेसों को ज्यादा प्रतियोगी बनाने तथा आम आदमी की जीवन सुगमता के रास्ते में आड़े आती हैं। ऐसे में पीएम गतिशक्ति को पूर्ण क्षमता प्राप्त करने के लिए सभी पक्षों, खासकर राज्यों को एकसाथ आकर बाधायें दूर करनी होंगी।