

पूर्वोत्तर भारत में जलमार्ग

विश्वपति त्रिवेदी



ब्रह्मपुत्र और उसकी सहायक नदियों का विशाल अपवाह क्षेत्र पूर्वोत्तर में जल परिवहन के लिए विपुल संभावनाएं उपलब्ध कराता है। यह सुखद है कि केंद्र सरकार ने अब इस ओर ध्यान देना शुरू किया है। इन संभावनाओं पर ठीक से कार्य किया गया तो ब्रह्मपुत्र व लोहित दिबांग घाटी न सिर्फ इस क्षेत्र या केवल भारत के लिए बल्कि अंतर्राष्ट्रीय परिवहन के लिए एक उन्नत जलमार्ग उपलब्ध करा सकती है

भा भारत में जलमार्ग का उपयोग करने की अवधारणा नई नहीं है। अकबर के समय से ही, यमुना और गंगा में लोगों और सामग्री के परिवहन के लिए जलमार्ग का इस्तेमाल किया जाता रहा है। आगे चलकर, ब्रिटिश शासन के दौरान भारत में कई जलमार्गों को विकसित किया गया और कई नदियों का जलमार्ग के तौर पर उपयोग जारी रखा गया लेकिन आजादी के बाद, ज्यादा जोर रेल और सड़क क्षेत्र पर दिया गया, परिणामतः जलमार्ग परिवहन में कमी आई। लगभग 14,500 किलोमीटर उपलब्ध जलमार्ग के बावजूद, पिछले वर्ष तक बमुश्किल 4,500 किलोमीटर को ही राष्ट्रीय जलमार्ग के रूप में घोषित किया गया। अब जाकर सरकार ने अंतर्देशीय जल परिवहन की दिशा में बहुत ही आक्रामक रुख अख्तियार किया है और 106 अतिरिक्त जलमार्ग को राष्ट्रीय जलमार्ग के रूप में घोषित किया है। अब इनकी संख्या मौजूदा 5 से बढ़कर 111

हो गई है। इनमें से 19 नदियां पूर्वोत्तर भारत में हैं। (तालिका 1 देखें)

पूर्वोत्तर में घोषित ये नव राष्ट्रीय जलमार्ग निश्चित रूप से एक व्यवहारिक विकल्प के रूप में उभरेंगे और इस क्षेत्र के रसद परिवहन के लिए और अतिरिक्त सहायता प्रदान करेंगे।

पूर्वोत्तर भारत में जलमार्ग की नौवहन क्षमता का बेहतर उपयोग अभी किया जाना बाकी है। राष्ट्रीय जलमार्ग 2 (एनडब्ल्यू2), जो कि 891 किलोमीटर लंबा है और यह ब्रह्मपुत्र नदी का हिस्सा है। यह बांग्लादेश की सीमा के समीप धुबरी से शुरू होकर सदिया तक बहती है। इसमें हमेशा से ही काफी क्षमता उपलब्ध थी, लेकिन इस शक्तिशाली ब्रह्मपुत्र को एक जलमार्ग के रूप में उस प्रकार से व्यापक तौर पर विकसित नहीं किया गया जिससे माल और लोगों का सुरक्षित रूप में और नियमित तौर पर परिवहन किया जा सके। पासीघाट के पास ब्रह्मपुत्र के ऊपरी भाग में जलमार्ग पर यातायात का एक नियमित प्रवाह है, लेकिन

तालिका 1: पूर्वोत्तर के प्रमुख राष्ट्रीय जलमार्ग

राज्य	सं.	नदियों/नहरों के नाम
अ. प्रदेश	1	लोहित
असम	14	आई, बराक, बेकी, धनसिरी/चटे, देहिंग, दिखु, दोगांस, गंगाधर, जिनजीराम, कोपिली, लोहित, पुथिमारी, सुबनसिरी और तलवांग (धलेश्वरी)
मेघालय	5	गनोल, जिंजीराम, कैशी, सिमसांग और उमनगोट (दावकी)
मिजोरम	1	तलवांग (धलेश्वरी)
नागालैंड	1	तिजु - जुंगकी
कुल	19	

नोट: लोहित, जिंजीराम और तलवांग पूर्वोत्तर के एक से अधिक राज्यों में फैले हैं। इसलिए 19 नदियां पूर्वोत्तर में हैं। नोट: गंगधर असम और पश्चिम बंगाल में है।

लेखक भारत सरकार के जहाजरानी मंत्रालय में राष्ट्रीय जहाजरानी बोर्ड के अध्यक्ष हैं। इससे पूर्व विभिन्न विभागों में सचिव स्तर के पदों पर रहे हैं। इंडियन एयरलाइंस का एयर इंडिया में विलय होने के पूर्व तक इसके चेयरमैन व प्रबंध निदेशक रहे हैं। वह वाशिंगटन स्थित अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष के साथ भी काम कर चुके हैं। ईमेल: devtrivedi@gmail.com, chmnsb-ship@nic.in

चित्र 1: भारत-बांग्लादेश प्रोटोकॉल रूट्स कनेक्शन
रा. जलमार्ग नं. 2 और 6



नौकाओं और उपलब्ध नावों के प्रकार, क्षमता और संख्या सीमित हैं। इस क्षेत्र में सेना भी नदी के उस पार अपने वाहनों के परिवहन के लिए जलमार्ग का उपयोग करती है। सदी के शुरुआती दौर में जलमार्ग 2 का आरंभ बिंदु धुबरी एक प्रसिद्ध बंदरगाह हुआ करता था, लेकिन संजीदगी से उसकी देखभाल नहीं हो सकी। इस क्षेत्र में मछली और सब्जियां काफी मात्रा में उपलब्ध हैं, जो कि आंतरिक और बांग्लादेश दोनों ओर की मांग की पूर्ति के लिए पर्याप्त हैं। चित्र 2 देखें।

भारत बांग्लादेश प्रोटोकॉल मार्ग

योजनाकारों, ने अच्छे परिणाम पाने के उद्देश्य से भारत बांग्लादेश प्रोटोकॉल मार्ग पर राष्ट्रीय जलमार्ग 2 को बांग्लादेश के रास्ते राष्ट्रीय जलमार्ग 1 (हुगली/गंगा) से जोड़ा। लेकिन सीमा पार मुद्दों, बांग्लादेश के रास्ते नौकायन, बांग्लादेश के रास्ते जलमार्ग के विकास की कमी, पूरे प्रोटोकॉल मार्ग (बांग्लादेश में पद्मा नदी के ऊपर) पर ड्राट की उपलब्धता की कमी (तकनीकी रूप में

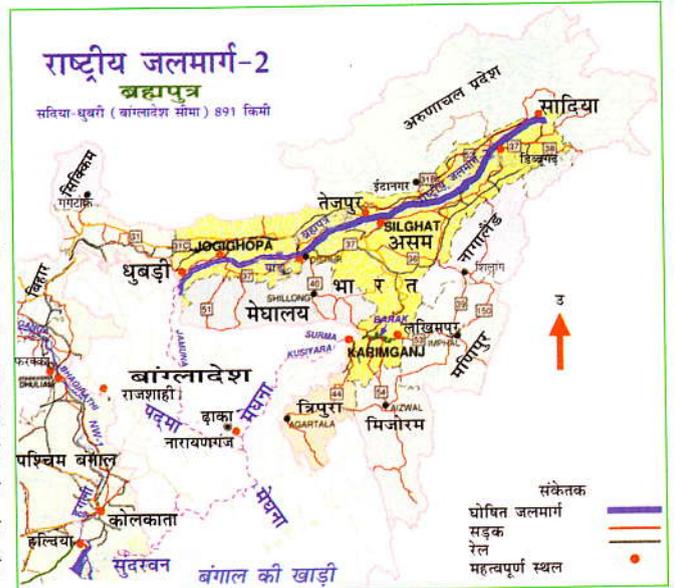
सकती है (और ले जाया जाना चाहिए)। इससे परिवहन में लाखों रुपये की बचत के साथ ही सड़कों पर भीड़ में कमी भी आएगी। भारतीय खाद्य निगम ने कभी इस तरह की पहल नहीं की, या कभी की भी तो पूर्वोत्तर में खाद्यान्न ले जाने के लिए परिवहन के इस सस्ते प्रारूप का उपयोग करने में वे सफल नहीं हो पाए। चित्र 2 देखें।

भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण (आईडब्ल्यूआई), एनडब्ल्यू 2 पर बुनियादी ढांचे के निर्माण की योजना बना रहा है और अवसंरचना विकसित कर रहा है, लेकिन अभी भी इस दिशा में एक लंबी दूरी तय किया जाना

इसे लिस्ट अबलेवल डेपथ कहा जाता है) ने इसे एक व्यावहारिक विकल्प होने से वंचित कर दिया। वास्तव में, पूर्वोत्तर में जन वितरण प्रणाली (जो कि उचित मूल्य की दुकानों/राशन की दुकानों के लिए है) में गेहूं और चावल की हुलाई प्रोटोकॉल मार्ग पर ले जाई जा

बाकी है। पांडु घाट पर रेलवे से सटे पुल का निर्माण कार्य पूरा हो चुका है, लेकिन अभी तक वहां माल की आवाजाही पर्याप्त रूप से नहीं देखी गई है। आईडब्ल्यूआई ने धुबरी में लगभग एक रो-रो (रोल ऑन, रोल ऑफ) घाट का निर्माण पूरा कर लिया है, लेकिन दूसरे किनारे पर हातसिंहमारी में तटबंध के कटाव के कारण बड़े पैमाने पर कुछ तकनीकी समस्याएं उत्पन्न हुई हैं। करीमगंज और आशुगंज की ओर प्रोटोकॉल मार्ग के जरिये परिवहन का मसला किसी न किसी विवाद में उलझ कर रह गया है।

चित्र 2



जहाजरानी मंत्रालय द्वारा पूर्वोत्तर में अतिरिक्त 19 जलमार्गों की घोषणा से केंद्र सरकार को अच्छी तरह से योजना बनाने का अवसर मिलेगा और सरकार पूर्वोत्तर में कुशल परिवहन के लिए समन्वित तरीके से नदियों का उपयोग करने में सक्षम हो पाएगी। □

प्रकाशन विभाग की पत्रिकाओं की नई दरें

क्रम	पत्रिका	प्रति अंक	वार्षिक	द्विवार्षिक	त्रिवार्षिक	विशेषांक
1	योजना*	22	230	430	610	30
2	कुरुक्षेत्र	22	230	430	610	30
3	आजकल*	22	230	430	610	30
4	बाल भारती	15	160	300	420	20
5	रोजगार समाचार#	12	530	1000	1400	लागू नहीं

* नयी दरें अप्रैल 2016 अंक से लागू, # रोजगार समाचार की नई दरें 6 फरवरी 2016 से लागू
पत्रिकाओं की सदस्यता ऑनलाइन भी ली जा सकती है। ऑनलाइन लिंक के लिए योजना/प्रकाशन विभाग/भारत कोष वेबसाइट पर जाएं।