

सेतुसमुद्रम : एक महंगी यात्रा

जेकब जॉन

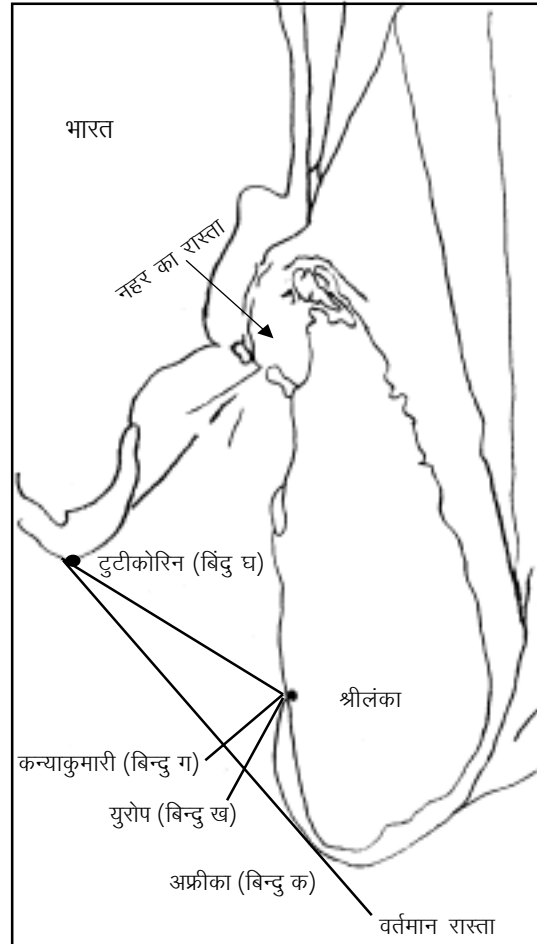
सेतुसमुद्रम शिप कैनल प्रोजेक्ट (एस.एस.सी.पी.) में कल्पना की गई है एक ऐसी नहर की जो मन्नार की खाड़ी को बंगाल की खाड़ी से जोड़ेगी ताकि जहाज़ों का आवागमन हो सके। प्रोजेक्ट में यह दावा किया गया है कि इस नहर के बन जाने के बाद भारत के पश्चिमी तट से पूर्वी तट को जाने वाले जहाज़ों को श्रीलंका का चक्कर नहीं काटना पड़ेगा। इस तरह उन्हें 570 नॉटिकल मील की यात्रा कम करनी पड़ेगी जिससे 30 घण्टे की बचत होगी। इस लेख में प्रोजेक्ट की छानबीन करके देखेंगे कि ये दावे कहां तक सही हैं।

समय की बचत

प्रोजेक्ट का यह दावा कि यात्रा के समय में 30 घण्टे तक की बचत होगी लगभग किसी सेल के दावों की तरह है। 30 घण्टे तक की बचत का दावा सिर्फ उसी मामले में सही है जब जहाज़ टुटीकोरिन से चेन्नै या चेन्नै से टुटीकोरिन जाए। मगर कन्याकुमारी से कोलकाता की यात्रा में यह बचत मात्र 18 घण्टे होगी और सभी यात्राओं के लिए औसत बचत सिर्फ 22 घण्टे की होगी। प्रोजेक्ट रिपोर्ट में जिन यात्राओं को संदर्भ बिंदु के रूप में लिया गया है वे निम्न बिंदुओं से शुरू हो सकती हैं -

कन्याकुमारी (बिंदु ग) या टुटीकोरिन (बिंदु घ)। ये संदर्भ बिंदु उन यात्राओं के लिए तो ठीक हैं जो भारत के पश्चिमी तट से शुरू होती हैं। मगर बाहर से आने वाले जहाज़ों के लिए समय में बचत नगण्य ही होगी।

यूरोप और अफ्रीका (मॉरिशस) से आने वाले जहाज़ बिंदु क या ख से मार्ग विचलन करेंगे। इनके लिए कुल बचत क्रमशः 215 और 70 नॉटिकल मील होगी। उल्लेखनीय तथ्य यह है कि इस प्रोजेक्ट में आमदनी का 60 प्रतिशत भाग बाहर से आने वाले जहाज़ (गैर-तटवर्ती यात्राओं) से प्राप्त होने की बात कही गई है। समय व



दूरी में बचत में अंतर की परवाह किए बगैर प्रोजेक्ट में यह मान लिया गया है कि ये जहाज़ नई नहर का उपयोग करने को उत्सुक होंगे।

हमने दूरी में बचत में अंतर की गणना के लिए गूगल अर्थ सॉफ्टवेयर का उपयोग किया और आंकड़ों की सत्यता को परखने के लिए हायड्रोग्राफर्स और समुद्री भूगोलविदों से परामर्श किया। इसके अलावा वर्ल्ड शिपिंग रजिस्टर की मदद भी ली गई। प्रोजेक्ट रिपोर्ट में दूरियों

की गणना के बाद यह गणना की गई है कि विभिन्न शुरुआती बिंदुओं से कोलकाता की यात्रा में कितने समय की बचत होगी।

खुले समुद्र में जहाज़ करीब 12 नॉट की गति से चलते हैं मगर नहर (लंबाई 82 नॉटिकल मील) में उनकी गति 8 नॉट से अधिक नहीं होगी। नहर के ज़रिए यात्रा के दौरान 2 घण्टे पायलेटेज में भी खर्च होंगे। लिहाज़ा टुटीकोरिन से आने वाले जहाज़ों के लिए तो बचत काफी ज़्यादा (करीब 22 घण्टे) होगी। मगर युरोप की ओर से आने वाले जहाज़ों के लिए यह बचत मात्र 8 घण्टे होगी। और तो और, अफ्रीका (मॉरिशस) से चले जहाज़ों को तो मात्र 4 घण्टे का लाभ मिलेगा। अर्थात् तटीय जहाज़ों और गैर-तटीय जहाज़ों की बचत में काफी अंतर होगा।

प्रोजेक्ट में दावा किया गया है कि एस.एस.सी.पी. की बदौलत जो समय की बचत होगी उसके चलते जहाज़ का किराया कम देना होगा और ईंधन भी बचेगा। लिहाज़ा नहर से होकर जाने में जो धन बचेगा वह एस.एस.सी.पी. द्वारा शुल्क के रूप में वसूला जा सकता है। इसकी मात्रा का पता लगाने के लिए संभावित बचत की गणना ज़रूरी है। जैसे 20,000 डेड वेट टन (डी.डब्ल्यू.टी.) जहाज़ का उदाहरण लिया गया है। इसी जहाज़ द्वारा दो अलग-अलग किस्म की यात्राओं में बचत की गणना की जा सकती है - एक तटीय यात्रा और एक गैर-तटीय यात्रा।

गणना से पता चलता है कि दो तरह की यात्राओं में बचने वाली राशि में ज़मीन-आसमान का फर्क है। जैसे तटीय जहाज़ों में बचत गैर-तटीय जहाज़ों की अपेक्षा 4 गुना अधिक होगी। इसी प्रकार की गणना ईंधन खर्च में बचत के लिए भी की जा सकती है।

प्रोजेक्ट रिपोर्ट में बताया गया है कि 20,000 टन के जहाज़ के लिए ईंधन 29.2 कि.ग्रा. प्रति कि.मी. लगेगा। मगर नहर का उपयोग करते समय जहाज़ों को ज्यादा महंगा मैरीन डीज़ल ऑइल (एम.डी.ओ.) इस्तेमाल करना होगा। जबकि खुले समुद्र में वे अपेक्षाकृत सस्ता इंटरमीडिएट फ्यूल ऑइल (आई.एफ.ओ.) इस्तेमाल कर

सकते हैं। इन दो तरह के ईंधन के आधार पर तुलना करें तो पता चलता है कि तटीय जहाज़ों की बचत बाहरी गैर तटीय जहाज़ों की अपेक्षा 10 गुना अधिक होगी।

यदि जहाज़ के भाड़े और ईंधन के खर्च में अंतरों को जोड़ दें तो पता चलेगा कि नहर के उपयोग से कितनी बचत होगी। गणना से पता चलता है कि 20,000 टन के तटीय जहाज़ नहर का उपयोग करके औसतन 17,962 डॉलर बचाएंगे जबकि गैर-तटीय जहाज़ों की बचत मात्र 3,989 डॉलर होगी। दूसरे शब्दों में, गैर तटीय जहाज़ों को नहर से होकर जाने में मात्र 28 प्रतिशत की बचत होती है। अब यदि इन दोनों तरह के जहाज़ों पर नहर-उपयोग का बराबर शुल्क लगाया गया, तो गैर तटीय जहाज़ वहां आने से रहे। सेतुसमुद्रम प्रोजेक्ट में विचार यह है कि बचत का 50 प्रतिशत शुल्क के रूप में वसूल किया जाएगा। प्रोजेक्ट के मुताबिक 20,000 टन के जहाज़ के लिए नहर शुल्क 8,981 डॉलर होगा। अर्थात् गैर-तटीय जहाज़ों को नहर का उपयोग करने पर 4,992 डॉलर का नुकसान होगा (जबकि ये जहाज़ आमदनी में 60 प्रतिशत देंगे, ऐसा माना गया है)। तो ये जहाज़ पहले की तरह श्रीलंका का चक्कर लगाकर जाते रहेंगे। दूसरी ओर, यदि नहर उपयोग शुल्क को घटाया जाए तो प्रोजेक्ट घाटे में जाएगा।

ऐसी परिस्थिति में यह कोई अचरज की बात नहीं है कि अभी तक किसी ग्राहक ने इस नहर का उपयोग करने के लिए प्रोजेक्ट से अनुबंध नहीं किया है जबकि योजना के मुताबिक नवंबर 2008 तक प्रोजेक्ट पूरा हो जाना है।

यदि यह मान भी लिया जाए कि थोड़े से फायदे के लिए जहाज़ नहर का उपयोग करने लगे तो भी कई मुद्दे मुंह बाए खड़े हैं। जैसे भारतीय नौसेना के एक सेवा निवृत्त हायड्रोग्राफर ने बताया है, यह नहर भारत और श्रीलंका के मध्य में है। मगर इसके लिए जो आंकड़े एकत्रित किए गए हैं वे इस रेखा के भारतीय तरफ के समुद्र के हैं। यानी दूसरी ओर के आंकड़े पता नहीं हैं। हो सकता है कि इस वजह से लागत का ठीक अनुमान न

लगाया गया हो। जैसे यह माना गया है कि प्रति वर्ष रख-रखाव की दृष्टि 20,000 घन मीटर मलबा हटाना होगा। मगर पाक खाड़ी में दक्षिण भारतीय नदियां भारी मात्रा में तलछट लाती हैं। अतः हो सकता है कि वास्तविक खुदाई कहीं ज़्यादा करनी पड़े। रख-रखाव के अलावा शुरूआती खुदाई भी शायद अनुमान से ज़्यादा करनी पड़ेगी। यह बात निविदाओं में नज़र भी आने लगी है।

तो आमदनी के अति आकलन तथा लागत के न्यून आकलन के चलते यह एक बड़ा सवाल है कि क्या यह प्रोजेक्ट आर्थिक रूप से व्यावहारिक है। और यदि एस.एस.सी.पी. की लागत व आमदनी का सही आकलन

हुआ है तो भी अन्य कारणों से इस पर पुनर्विचार की ज़रूरत हो सकती है। इस संदर्भ में ब्याज दरों, ऋण दरों वगैरह पर ध्यान देना होगा।

उपरोक्त समीक्षा से लगता है कि एस.एस.सी.पी. के वायदे कुछ जहाज़ों के लिए सही हो सकते हैं मगर अन्य जहाज़ों के लिए इसकी उपयोगिता को आंकने में गम्भीर खामियां हैं। इस खामी की वजह से शायद प्रोजेक्ट अव्यावहारिक साबित हो। यह भी कहा जा सकता है कि इस प्रोजेक्ट की लागत शायद वर्तमान आकलन से कहीं अधिक होगी। इन सब बातों के चलते जवाबदेही की कोई व्यवस्था बनाना ज़रूरी लगता है। **(स्रोत विशेष फीचर्स)**