

30 जुलाई 2019 को आयोजित निर्यात संवर्धन पर स्थायी समिति (स्कोप) - पोत परिवहन की 49वीं बैठक के एजेंडा पर कार्यवाही
(4 जुलाई 2019 को आयोजित बैठक के क्रम में)

	संगठन का नाम	मुद्दे जिन पर संक्षेप में चर्चा की गई	4 जुलाई 2019 और 30 जुलाई 2019 को आयोजित बैठक में लिए गए निर्णय / अभ्युक्तियां
1.	एलएमसीएस मैरीटाइम प्राइवेट लिमिटेड (आईएनएसए से संबद्ध) (मेल दिनांक 5 दिसंबर 2019)	<p>सेवा निर्यात प्रोत्साहन योजना (एसईआईएस) के लाभ प्राप्त करने में कठिनाई</p> <p>एसईआईएस का मुख्य उद्देश्य भारत से निर्यात को बढ़ावा देना है ताकि विदेशी मुद्रा अर्जित की जा सके और अच्छी मात्रा में भारत लाई जा सके और इस प्रकार विभिन्न माध्यमों से भारत के विकास में मदद की जा सके। हमारे प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी का शुरुआती दिनों से ही व्यवसायी के दृष्टिकोण से यह विजन रहा है कि कारोबार करने को सरल बनाया जाए। तथापि, विदेश व्यापार नीति के कुछ उपबंधों / संशोधनों को विपरीत दिशा में काम करते हुए देखकर हम निराशा महसूस कर रहे हैं।</p> <p>एसईआईएस के लाभों का दावा करने से जुड़े मुद्दों का नीचे उल्लेख किया गया है :</p> <p>इसके अलावा सार्वजनिक नीति संख्या 45/2015-2020 दिनांक 5 दिसंबर 2017 के नोट 5 का हवाला देते हुए उल्लेखनीय है कि यदि किसी पोत परिवहन कंपनी / एयरलाइंस द्वारा किसी विदेशी राष्ट्र एक्स से विदेशी राष्ट्र वाई में परिवहन करते समय उसके मार्ग भारत को बिल्कुल भी स्पर्श नहीं करते हैं तो वह एसईआईएस के लाभों का दावा करने के लिए हकदार नहीं होगी।</p>	<p>यह मुद्दा विदेशी फर्म से कार्गो का आयात करने वाली भारतीय पोत परिवहन कंपनी से संबंधित है जिसमें उक्त भारतीय पोत परिवहन कंपनी द्वारा सेवाओं का निर्यात और इस प्रकार देश के लिए विदेशी मुद्रा का अर्जन शामिल है।</p> <p>इस मुद्दे पर निर्णय के लिए लाजिस्टिक्स प्रभाग डीजीएफटी के साथ समन्वय करेगा।</p>

		<p>एलएमसीएस का दृष्टिकोण यह है कि जहां विदेश जाने वाला कोई वेजल अक्सर भारतीय समुद्र को स्पर्श करता है तो उसे विदेश जाने वाले जलयान के उसके स्टेटस के विरुद्ध तटीय जलयान के रूप में समझा जाएगा जिससे वह अपने अन्य लाभ गंवा सकता है जो उसे उपलब्ध हो सकते हैं।</p> <p>द्वितीयतः, यदि विदेश जाने वाला कोई वेजल अक्सर भारतीय समुद्र को स्पर्श करता है तो उसे अपने गंतव्य पर पहुंचने में अधिक समय लग सकता है और इस प्रकार उसके व्यवसाय का नुकसान हो सकता है। वे इस बात से सहमत हैं कि इस प्रकार के प्रावधान एयरलाइन कंपनियों पर लागू हो सकते हैं क्योंकि एयरलाइन कंपनियों और पोत परिवहन कंपनियों का व्यवसाय माडल भिन्न होता है जिससे पोत परिवहन कंपनी पर लागू होने वाला प्रावधान एयरलाइन कंपनी पर लागू नहीं हो सकता है और विलोमतः एयरलाइन कंपनी पर लागू होने वाला प्रावधान पोत परिवहन कंपनी पर लागू नहीं हो सकता है।</p> <p>एलएमसीएस ने बताया है कि कारोबार करने में सरलता प्रदान करने के लिए ऐसे प्रावधानों पर पुनर्विचार किया जाना चाहिए।</p>	
2.	<p>कंटेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (इंडिया) (सीएसएलए), मार्फत दि बांबे चैंबर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री, मुंबई (मेल िदनांक 10 मई, 2019)</p>	<p>(1) वार्षिक कंटेनर बांड :</p> <p>मौजूदा प्रक्रिया :</p> <p>सभी पोत परिवहन कंपनियों द्वारा मैनुअल रूप में प्रमुख रजिस्टर तैयार किया जाता है जिसे सभी पोर्ट कस्टम के लोकेशन पर सीमा शुल्क विभाग में रखा जाता है।</p> <p>पोत परिवहन कंपनियों के प्रतिनिधि द्वारा प्रमुख रजिस्टर में मैनुअल रूप में वेजलवार आयात कंटेनर के ब्यौरे दर्ज किए जाते हैं।</p> <p>सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा ट्रांसशिपमेंट कंटेनर को छोड़कर सभी आयात</p>	<p>2 (1) : सीएसएलए अगली बैठक में अद्यतन जानकारी प्रदान करेगा क्योंकि कस्टम 1 अगस्त 2019 से मामले का समाधान कर रहा है। 1 अगस्त, 2019</p>

		<p>कंटेनर के लिए सीएमसी परमीशन जारी किया जाता है।</p> <p>कंटेनरों के निर्यात के बाद सीमा शुल्क प्राधिकारियों को पुनर्निर्यात की सूची प्रस्तुत की जाती है और तदुसार प्रमुख रजिस्टर में मैनुअल रूप में निर्यात वेजल के ब्यौरे अपडेट किए जाते हैं और बांड क्रेडिट किया जाता है।</p> <p>जब आगमन तिथि के छः माह के अंदर कंटेनर का पुनर्निर्यात नहीं किया जाता है तो कस्टम कंटेनर सेल विभाग को बांड की अवधि बढ़ाने के लिए आवेदन प्रस्तुत किया जाता है।</p> <p>यदि वास्तविक कारण (कस्टम द्वारा रोक, परित्याग के मामले आदि) के कारण कंटेनर का पुनः निर्यात नहीं किया जाता है तो कस्टम द्वारा अवधि बढ़ाई जाती है।</p> <p>प्रस्तावित प्रक्रिया :</p> <p>प्रत्येक पोत परिवहन कंपनी के लिए एकल बांड होना चाहिए जिसके तहत सभी भारतीय बंदरगाहों के आयात - निर्यात लेनदेन शामिल होने चाहिए।</p> <p>बांड टर्मिनल डिस्चार्ज सूची या आयात सामान्य मैनीफेस्ट के आधार पर डेबिट किया जाना चाहिए तथा टर्मिनल लोड सूची पर क्रेडिट प्रक्रिया आधारित होनी चाहिए।</p> <p>टर्मिनल डिस्चार्ज या लोड सूची सबसे व्यवहार्य विकल्प होगा क्योंकि कस्टम निर्यात या आयात मैनीफेस्ट में खाली कंटेनरों का उल्लेख नहीं होता है। निर्यात मैनीफेस्ट के लिए अनिवार्य फील्ड के रूप में कस्टम सिस्टम द्वारा शिपिंग बिल और इसी तरह निर्यात मैनीफेस्ट के लिए लैंडिंग बिल नंबर की आवश्यकता होती है जो खाली कंटेनरों के मामले में उपलब्ध</p>	
--	--	--	--

		<p>नहीं होगा। साथ ही अधिकांश बार भारतीय ग्राहकों की निर्यात संबंधी आवश्यकता को पूरा करने के लिए बहुत संक्षिप्त नोटिस पर वेजल से खाली कंटेनर डिस्चार्ज किए जाते हैं जिसे अधिकांश बार अपेक्षित वेजल सेवेज पर नहीं पाया जाता है। अतः यदि सामान्य आयात मैनीफेस्ट में खाली कंटेनरों को शामिल किया जाता है तो इनवर्ड क्लियरेंस के बाद भी खाली कंटेनरों को शामिल करने / हटाने का विकल्प होना चाहिए जो कस्टम की दृष्टि से संभव नहीं है।</p> <p>टर्मिनल डिस्चार्ज सूची, लोड सूची, सामान्य आयात मैनीफेस्ट और सामान्य निर्यात मैनीफेस्ट को अखिल भारतीय स्तर पर कस्टम के सिस्टम के साथ एकीकृत किया जाना चाहिए। खाली कंटेनरों के लिए छूट होनी चाहिए। आयात के लिए लदे कंटेनरों की स्टेटस रिपोर्ट को आनलाइन सिस्टम में कस्टोडियन / निर्णयन प्राधिकारी द्वारा अपडेट किया जाना चाहिए। कस्टम द्वारा रोक / सरकारी प्राधिकारियों द्वारा परित्यक्त कार्गो / जब्त कार्गो के लिए किसी मैनुअल हस्तक्षेप के बगैर सिस्टम द्वारा बांड की अवधि स्वतः बढ़ाई जानी चाहिए।</p> <p>बांड नवीकरण प्रक्रिया आनलाइन प्रक्रिया होनी चाहिए।</p> <p>(2) ईजीएम फाइल करने की प्रक्रियाएं :</p> <p>इस समय ईजीएम दो तरीकों से फाइल किए जाते हैं : आइसगेट में ईडीआई के माध्यम से और मैनुअल रूप में हार्ड कॉपी के माध्यम से। पहले ईजीएम की हार्ड कॉपी के लिए पोत परिवहन कंपनी को प्रत्येक कंटेनर के लिए तैयार की गई मेट रसीद की कॉपी प्रस्तुत करके प्रत्येक शिपिंग बिल पर निवारक अधिकारी से पृष्ठांकन प्राप्त करना होता था, कंपाइल करना होता था और फिर दाखिल किए गए ईजीएम की हार्ड कॉपी के साथ उसे</p>	<p>2 (2) : उपरोक्तानुसार</p>
--	--	---	------------------------------

	<p>संलग्न करना होता था। सार्वजनिक नोटिस 150/11.2016 के माध्यम से शिपिंग बिल पर पृष्ठांकन प्राप्त करने तथा ईजीएम के साथ मेट रसीद को अटैच करने की आवश्यकता समाप्त कर दी गई है। क्या कस्टम आन लाइन फाइलिंग तथा कारोबार करने की सरलता को ध्यान में रखते हुए ईजीएम की हार्ड कॉपी फाइल करने की आवश्यकता को समाप्त करने की संभावना पर विचार कर सकता है?</p> <p>तथापि, आईसीडी कंटेनरों के मामले में स्पष्टता नहीं है क्योंकि सार्वजनिक नोटिस में आईसीडी यूनिटों का कोई उल्लेख नहीं है। शिपिंग बिल पर बोर्डिंग कार्यालय से पृष्ठांकन प्राप्त करने का कार्य अभी भी जारी है। आईसीडी से शिपिंग बिल की दो टीआर प्रतियां प्राप्त होती हैं। ईजीएम के साथ पृष्ठांकन वाली एक टीआर प्रति ईसीयू डी नोड में प्रस्तुत की जाती है और टीआर की एक प्रति संबंधित आईसीडी लोकेशन को भेजने के लिए निवारक कार्यालय को सौंपी जाती है। चूंकि अब आईसीडी कंटेनर के लिए भी ईडीआई ईजीएम आनलाइन फाइल किया जाता है और शिपिंग बिल आइसगेट / कस्टम सिस्टम में उपलब्ध हैं इसलिए टीआर की दो प्रतियां प्राप्त करने और एक प्रति वापस भेजने की प्रथा बंद की जानी चाहिए। इसी तरह आईसीडी के शिपिंग बिल पर बोर्डिंग कार्यालय से पृष्ठांकन प्राप्त करने की प्रथा को भी सार्वजनिक नोटिस 150/11.2016 के अनुसार स्थानीय शिपिंग बिलों के लिए प्रणाली के अनुसरण में बंद किया जाना चाहिए। इससे ढेर सारे मैनुअल कार्य तथा कागजों का अंबार लगाने से बचने में मदद मिलेगी और यह कारोबार करने की सरलता की नीति के अनुरूप भी होगा।</p> <p>(3) टर्मिनल लोड सूची को ईजीएम के रूप में समझा जाए :</p> <p>टर्मिनल लोड सूची को ईजीएम के रूप में समझा जाए तथा शिपिंग लाइन</p>	<p>2 (3) : उपरोक्तानुसार</p>
--	--	------------------------------

	<p>द्वारा अलग से ईजीएम फाइल करने की आवश्यकता नहीं होनी चाहिए। क्योंकि सभी ब्यौरे आइसगेट में पहले से उपलब्ध हैं।</p> <p>(4) बोर्डिंग अधिकारी को प्रस्तुत फीडबैक फार्म :</p> <p>फीडबैक फार्म जिसे मास्टर द्वारा बोर्डिंग अधिकारी को प्रस्तुत किया जाना होता है जिसके बाद कस्टम को वेजल के आधिकारिक ईमेल आईडी के माध्यम से मास्टर द्वारा बोर्डिंग की औपचारिकताएं प्रस्तुत की जानी चाहिए जिसे कस्टम के कुछ वरिष्ठ अधिकारी द्वारा अटेंड किया जा सकता है। इस समय फीडबैक फार्म केवल औपचारिकता मात्र है जो मास्टर द्वारा किया जाता है क्योंकि कस्टम के बोर्डिंग अधिकारी को हाथ से पेपर देना होता है जिससे इस फीडबैक फार्म का प्रयोजन फीका पड़ जाता है।</p> <p>(5) पोत परिवहन कंपनियों को 8 दस्तावेजों की हार्ड प्रतियां प्रस्तुत करनी होती हैं :</p> <p>वर्तमान परिपाटी के अनुसार, पोत परिवहन कंपनियों को वेजल के लंगर डालने पर कस्टम के बोर्डिंग दल को संलग्न 18 दस्तावेजों की हार्ड प्रतियां प्रस्तुत करनी होती हैं (बोर्डिंग के लिए दस्तावेजों की सूची - JNPT. xls)। इसके अलावा वेजल के लंगर डालने के संबंध में वेजल के लंगर डालने से एक दिन पहले सभी प्राधिकारियों को सूचना पत्र प्रस्तुत किया जाता है। बुनियादी तौर पर अपेक्षित दस्तावेजों को अपलोड करने के लिए सिस्टम में प्रावधान होना चाहिए तथा दस्तावेजों की इतनी सारी हार्ड प्रतियां लेने की कोई आवश्यकता नहीं होनी चाहिए। संबंधित विभाग स्वयं सिस्टम से दस्तावेजों को देखने में समर्थ होने चाहिए। इससे डिजिटीकरण तथा कारोबार करने की सरलता पर सरकार की पहल को समर्थन मिलेगा।</p>	<p>2 (4) : नियमित आधार पर फीडबैक पर कस्टम द्वारा की गई कार्रवाई एवं विश्लेषण।</p> <p>2 (5) : लाजिस्टिक्स प्रभाग आनलाइन प्रस्तुत किए जाने वाले दस्तावेजों के डिजिटीकरण के लिए कस्टम, सीएसएलए और आईएनएसए के साथ समन्वय स्थापित करेगा।</p>
--	---	---

	<p>(6) बिचौलिए :</p> <p>पोत परिवहन कंपनियां, जो सभी सीएसएलए की सदस्य हैं, अपने दृष्टिकोण में पारदर्शी हैं तथा वेबसाइट पर / पब्लिक डोमेन में अपने सभी प्रभारों को प्रदर्शित किया है। तथापि, बिचौलिए जो लैंडिंग के अपने स्वयं के हाउस बिल भी जारी कर सकते हैं, प्रभारों में बढ़ोतरी करते हैं जिसकी वजह से अंतिम ग्राहक को अधिक प्रभार देना पड़ता है।</p> <p>व्यापार के लाभ के लिए व्यापार के इस खंड (बिचौलिए) को विनियमित करने की आवश्यकता है।</p> <p>(7) पीसीएस 1X सिस्टम :</p> <p>प्राथमिक महत्व की डाटा सुरक्षा चूंकि भारत सरकार इस डाटा का स्वामी है और सेवाओं का प्रोपराइटर है इसलिए भारत सरकार द्वारा एक औपचारिक सार्वजनिक घोषणा / अधिसूचना जारी की जानी चाहिए जिसमें इस बात की पुष्टि हो कि पीसीएस सर्वर पर उपलब्ध डाटा सुरक्षित है और भारत सरकार या इसके वेंडर, पोर्टल द्वारा इसे डायरेक्ट कंसाइनी / शिपर के अलावा किसी के साथ साझा नहीं किया जाएगा या किसी अन्य प्रयोजन के लिए उसका प्रयोग नहीं किया जाएगा।</p> <p>भारत में सभी बंदरगाहों पर प्रक्रियाओं का मानकीकरण तथा पीसीएस 1X सिस्टम में सभी हितधारकों की भागीदारी इस सिस्टम की सफलता के लिए अपेक्षित है।</p> <p>(8) एससीएमटी :</p> <p>1 अप्रैल 2019 से एससीएमटी के लागू होने को ध्यान में रखते हुए</p>	<p>2 (6) : यह गहन चिंता का विषय है। कृपया एफआईएलए, सीएसएल, एफआईईओ प्रारूप एसओपी तथा प्रारूप दस्तावेजों जैसे कि विभिन्न व्यापार संस्थाओं आदि द्वारा बीजक, बिल का प्रस्ताव करें। एफआईएलए का प्रतिनिधि बैठक की अध्यक्षता कर सकता है। अगली बैठक में रिपोर्ट प्रस्तुत की जा सकती है।</p> <p>2 (7) : आईपीए द्वारा मामले का समाधान किया गया है। अतः बंद किया जाता है।</p> <p>2 (8) : कस्टम द्वारा समाधान किया गया है, इसलिए बंद किया जाता है।</p>
--	--	--

		<p>पंजीकरण की प्रक्रिया अबाध होनी चाहिए तथा पोत परिवहन कंपनियों के साथ ईडीआई डाटा संरचना साझी की जानी चाहिए।</p> <p>सीसीएस 1X सिस्टम को एससीएमटी के साथ संरेखित किया जाना चाहिए।</p>										
3.	<p>इंडियन नेशनल शिपऑनर्स एसोसिएशन (इंसा), मुंबई</p>	<p>(1) इस क्षेत्र में विदेशी जलयानों को उपलब्ध ईंधन की मैचिंग लागत (जीएसटी पूर्व) की दर पर ऑयल पीएसयू द्वारा बंकर ईंधन की आपूर्ति सुनिश्चित किया जाना।</p> <p>भारतीय कंपनियों द्वारा ऐसी दरों पर बंकर की आपूर्ति की जाती है जो इस क्षेत्र में जैसे कि कोलंबो और सिंगापुर में समान उत्पादों के लिए कीमतों की तुलना में अधिक हैं। भारतीय कंपनियों के पास भारतीय आपूर्तिकर्ताओं से बंकर का क्रय करने के अलावा कोई विकल्प नहीं है। परंतु तट पर होड़ करने वाले विदेश जलयान भारत के बाहर सस्ती दरों पर बंकर ईंधन का क्रय करने में समर्थ हैं। तट पर विदेशी जलयानों के समान ही भारतीय जलयानों को भाड़े का प्रस्ताव करना होता है। इसकी वजह से भारतीय जलयानों की प्रतिस्पर्धी क्षमता समाप्त हो जाती है। कृपया नीचे दी गई तालिका देखें :</p> <table><tr><th>बंकर ऑयल का प्रकार</th><th>भारत में लागत (अमरीकी डालर में प्रति मीट्रिक टन)</th><th>कोलंबो / सिंगापुर में लागत</th></tr><tr><td>एफओ लागत</td><td>556.8 अमरीकी डालर</td><td>507 अमरीकी डालर</td></tr><tr><td>डीओ लागत</td><td>1230.8 अमरीकी डालर</td><td>655 अमरीकी डालर</td></tr></table> <p>आईओसीएल द्वारा ऊंची कीमत पर बंकर ईंधन की बिक्री करने का कोई</p>	बंकर ऑयल का प्रकार	भारत में लागत (अमरीकी डालर में प्रति मीट्रिक टन)	कोलंबो / सिंगापुर में लागत	एफओ लागत	556.8 अमरीकी डालर	507 अमरीकी डालर	डीओ लागत	1230.8 अमरीकी डालर	655 अमरीकी डालर	<p>3 (1) : पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय, जीएसटी के साथ मुद्दे पर चर्चा की जाएगी।</p>
बंकर ऑयल का प्रकार	भारत में लागत (अमरीकी डालर में प्रति मीट्रिक टन)	कोलंबो / सिंगापुर में लागत										
एफओ लागत	556.8 अमरीकी डालर	507 अमरीकी डालर										
डीओ लागत	1230.8 अमरीकी डालर	655 अमरीकी डालर										

	<p>औचित्य नहीं है। आईओसीएल अंतर्राष्ट्रीय कीमतों पर सभी उत्पादों का निर्यात करता है परंतु भारतीय कंपनियों को ऊंची लागत पर बिक्री करने पर जोर देता है। इस विसंगति को दूर करने की आवश्यकता है तथा आईओसीएल को अंतर्राष्ट्रीय कीमतों पर भारतीय जलयानों को ईंधन की बिक्री करने का निदेश दिया जाना चाहिए। [पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय / आईओसीएल]</p> <p>(2) लंगारगाह पर भारतीय क्रू को साइन आन / ऑफ करने की अनुमति</p> <p>अप्रवासन ब्यूरो 25 सितंबर 2017 से पारादीप तथा कोच्चि बंदरगाहों पर लंगारगाह पर भारतीय क्रू को साइन ऑन / ऑफ करने की अनुमति नहीं देता है। इसका अपवाद तब होता है जब क्रू बीमार पड़ जाता है। ये वेजल बर्थ के समानांतर नहीं आ सकते हैं क्योंकि उनको धारा में कार्गो डिस्चार्ज करना होता है।</p> <p>(3) भारतीय फ्लैग टग तथा आफशोर वेजल पर जीआर छूट</p> <p>भारतीय फ्लैग टग बोट और / या आफशोर सर्विस वेजल से हर बार व्यवसाय के प्रयोजनार्थ भारत के बाहर जाने की अपेक्षा होती है, कस्टम प्राधिकारियों द्वारा उनसे आरबीआई से प्रत्याभूत धनप्रेषण (जीआर) छूट प्राप्त करने के लिए कहा जाता है जिसे ले जाने के लिए कस्टम प्राधिकारी वेजल को अनुमति प्रदान नहीं करते हैं। निर्यात के लिए आरबीआई की अनुमति प्राप्त करने में किसी भी रूप में 15 से 20 दिन का समय लगता है जिसे जीआर छूट कहा जाता है। आरबीआई ने उनको सूचित किया है कि फेमा 23 (आर) के विनियम 4 के अंतर्गत छूट वाली मदों की सूची में टग बोट, आफशोर वेजल आदि को</p>	<p>3 (2) : निर्णय के लिए अप्रवासन ब्यूरो तथा पोत परिवहन मंत्रालय के साथ चर्चा की जाएगी।</p> <p>3 (3) : डीजीएफटी तथा आरबीआई के साथ मुद्दे पर चर्चा की जाएगी।</p>
--	---	---

	<p>शामिल करने की आवश्यकता है। यह कार्य डीजीएफटी द्वारा किया जाना है। यह मामला डीजीएफटी और आरबीआई के बीच घूम रहा है तथा भारतीय उद्योग को कोई राहत नहीं मिल रही है जो ऐसी सेवाओं के निर्यात में लाचार हैं।</p> <p>(4) वेजल के अधिग्रहण के लिए प्रयुक्त अपनी निधियों की प्रतिपूर्ति के लिए ईसीबी आय के उपयोग की अनुमति प्रदान करने के लिए वर्तमान ईसीबी नीति में संशोधन</p> <p>ऋण की निधियां प्राप्त होने से पूर्व भारतीय पोत परिवहन कंपनियां वेजल के अधिग्रहण के लिए अपनी स्वयं की निधियों का प्रयोग करती हैं। तथापि, जब ईसीबी ऋण निधि प्राप्त हो जाती है तो ऋण की इन निधियों का प्रयोग भारतीय पोत परिवहन कंपनी द्वारा पहले प्रयुक्त स्वयं की निधियों के प्रतिस्थापन / प्रतिपूर्ति के लिए भारतीय पोत परिवहन कंपनी द्वारा नहीं किया जा सकता है।</p> <p>हमारे सदस्य ईसीबी ऋण की मंजूरी न मिलने तक रुपए में अपनी स्वयं की निधियों या विदेशी मुद्रा निधि का नियमित रूप से प्रयोग करते हैं और इसलिए कठिनाई का सामना करते हैं।</p> <p>इसलिए, वे यह अनुरोध कर रहे हैं कि पहले प्रयुक्त अपनी स्वयं की निधियों की प्रतिपूर्ति के प्रयोजनार्थ ईसीबी वित्त पोषण से प्राप्त ऋण की ऐसी निधियों का प्रयोग करने के लिए भारतीय पोत परिवहन कंपनियों को अनुमति प्रदान करने के लिए ईसीबी नीति में संशोधन किया जाए।</p> <p>उन्होंने स्पष्ट किया है कि वे केवल भारतीय रुपए में या विदेशी मुद्रा में</p>	<p>3 (4) : डीजीएफटी तथा आरबीआई के साथ मुद्दे पर चर्चा की जाएगी।</p>
--	---	---

		अपनी स्वयं की निधियों की प्रतिपूर्ति चाहते हैं। वे ईसीबी निधियों के साथ रूप में ऋण का प्रतिस्थापन प्राप्त नहीं करना चाहते हैं।	
4.	शिपिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, मुंबई (एससीआई) (मेल दिनांक 20 मई, 2019)	<p>पृष्ठभूमि : शिपिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (एससीआई) के पास विदेशी ध्वज वाले चार्टर्ड कंटेनर वेजल अर्थात एमसीपी लिंज और एमवी एमसीपी साल्जबर्ग हैं जिन्हें मेन लैंड - पोर्ट ब्लेयर सेक्टर के बीच व्यापार में वृद्धि के लिए भारत के पूर्वी तट पर तैनात किया गया है। इस संबंध में कृपया नोट करें कि अप्रवासन ब्यूरो, चेन्नई सी पोर्ट ने यह सुनिश्चित करने का निदेश दिया है कि 60 दिन के बाद कोस्टल रन वेजल पर काम करने के लिए विदेशी कू के पास मान्य रोजगार / व्यवसाय वीजा होना चाहिए या अन्यथा वे समुचित वीजा प्राप्त करने के लिए साइन ऑफ होने चाहिए यदि वे कोस्टल रन वेजल पर रोजगार में बने रहना चाहते हैं। सूचना के तौर पर, एमवी एमसीपी लिंज के स्वामियों ने एससीआई को सूचित किया है कि वे संबंधित भारतीय दूतावासों से अपने विदेशी कू के लिए अपेक्षित रोजगार / व्यवसाय वीजा प्राप्त करने में असमर्थ हैं।</p> <p>अनुरोध : अनुरोध है कि 60 दिन के बाद कोस्टल रन वेजल पर काम करने के लिए मान्य रोजगार / व्यवसाय वीजा का धारक होने या कोस्टल रन वेजल पर काम करना जारी रखने के इच्छुक होने पर समुचित वीजा प्राप्त करने के लिए साइन ऑफ होने के संबंध में विदेशी कू की आवश्यकता से संबंधित मामले को कृपया अप्रवासन ब्यूरो, गृह मंत्रालय के साथ या उपयुक्त फोरम में दिखाया जाए और कृपया भारतीय तटीय व्यापार की वृद्धि सुनिश्चित करने के लिए उपर्युक्त वीजा आवश्यकता से छूट प्रदान करने के लिए संबंधित प्राधिकारियों द्वारा अनुकूल निर्देश जारी किए जाएं।</p> <p>पृष्ठभूमि : इस समय एग्जिम / अंतर्राष्ट्रीय समुद्री व्यापार के लिए प्रयुक्त कंटेनरों को नियत अवधि के लिए ड्यूटी के भुगतान के बगैर भारत में इस</p>	अभिवेदन में रोजगार के लिए वीजा की आवश्यकता से छूट प्रदान करने की मांग की गई है। अध्यक्ष ने वीजा के नियमों का अनुसरण करने की इच्छा व्यक्त की है। इस मुद्दे पर किसी अग्रतर कार्रवाई की आवश्यकता नहीं है, इसलिए बंद किया जाता है।

	<p>शर्त पर आयात करने की अनुमति प्रदान की गई है कि किसी भारतीय बंदरगाह पर उनकी एंटी के बाद छः माह के अंदर उनका पुनः निर्यात किया जाएगा। कंटेनरों के डिस्चार्ज, डि-स्टफ होने, डिपो / नामित साइट पर वापस लौटने के समय तक 15 से 25 दिन का समय बीत जाएगा और जब कोस्टल मूवमेंट के लिए एक समुद्री यात्रा के लिए उस कंटेनर का प्रयोग किया जाएगा तथा खाली कंटेनर मूल बंदरगाह पर वापस आएगा तो कुल लगभग 80 से 90 दिन का समय बीत गया होगा। परिणामतः उक्त कंटेनर दो कोस्टल वोयेज की अवधि भी कवर करने में असमर्थ होते हैं। इसलिए, एग्जिम कंटेनर के पुनः निर्यात के लिए 6 माह की अवधि बहुत कम है, जिन्हें भारतीय तटीय व्यापार की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपेक्षित माल की अबाध आपूर्ति प्रदान करने के लिए कोस्टल कार्गो मूवमेंट के लिए तैनात किया जाता है।</p> <p>इसके अलावा, सीबीईसी / सीबीडीटी बोर्ड की जानकारी में लाया गया है कि अधिकांश कोस्टल शिपिंग रूट पर रिटर्न कार्गो की सीमित उपलब्धता के कारण खाली कंटेनरों को रिपोजिशन करने की लागत अधिक है जिससे कोस्टल शिपिंग की कुल लाजिस्टिक लागत बढ़ जाती है। इसलिए, लाजिस्टिक लागत कम करने के लिए अधिसूचना संख्या 104/94 दिनांक 16 मार्च 1994 के अंतर्गत आयातित एग्जिम कंटेनरों को घरेलू माल की दुलाई करने की अनुमति प्रदान करने का अनुरोध किया गया है।</p> <p>अनुरोध (1) : अपेक्षित माल की उपलब्धता के संबंध में भारतीय तटीय व्यापार की समस्याओं को दूर करने के लिए एग्जिम कंटेनरों के पुनः निर्यात की आवश्यकता को वर्तमान छः माह की अवधि से बढ़ाकर 12 माह करने का अनुरोध किया जाता है।</p> <p>पृष्ठभूमि : कोस्टल वेजल को ड्यूटी फ्री बंकर की आपूर्ति।</p>	
--	---	--

		<p>अनुरोध (2) : भारतीय तटीय व्यापार प्रचालन की प्रतिस्पर्धी क्षमता बढ़ाने के लिए अनुरोध है कि कृपया प्राधिकारी तटीय वेजल को इयूटी फ्री बंकर की आपूर्ति पर विचार करें जिससे बहुमूल्य विदेशी मुद्रा के बहिर्गमन पर पर्याप्त बचत करने में भी मदद मिलेगी, जो इस समय आसपास के बंकरिंग हब जैसे कि कोलंबो, फुजैरा आदि को प्राप्त हो रहा है। इस संबंध में यह भी अनुरोध है कि प्रचालन की अन्य बाधाओं जैसे कि विशुद्ध कोस्टल वेजल के लिए पोर्ट क्लियरेंस प्राप्त करने की अनिवार्य आवश्यकता को कृपया समाप्त किया जाए जिससे कोस्टल वेजल के फास्टर टर्नअराउंड में मदद मिलेगी।</p> <p>इसी तरह, कृपया भारतीय तटीय व्यापार प्रचालकों की प्रचालन संबंधी अड़चनों को दूर किया जाए और समाधान किया जाए अर्थात दो भारतीय बंदरगाहों के बीच एग्जिम बाक्स की ढुलाई करने वाले भारतीय तट पर प्रचालन कर रहे विदेशी फ्लैग वेजल को बंकर पर कस्टम इयूटी के भुगतान के बगैर प्रचालन करने की अनुमति दी गई है जबकि भारतीय वेजल से तट पर कार्गो लाने के लिए हर बार कोस्टल स्टेटस में परिवर्तन की अपेक्षा होती है।</p> <p>भारतीय उप महाद्वीप के बंदरगाहों अर्थात कोलंबो और चटगांव पर केवल सभी कस्टम संबद्ध औपचारिकताओं के लिए कोस्टल पोर्ट के रूप में विचार किया जा सकता है। इन वेजल को कोलंबो एवं चटगांव जाने के लिए हर बार कोस्टल स्टेटस में परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होती है। ऐसे स्टीकर लगाए जा सकते हैं जिसमें "विदेशी भूभाग से होते हुए तटीय ढुलाई" का उल्लेख हो। इसके अलावा, कोस्टल कार्गो तथा वेजल के लिए अलग सिंगल विंडो क्लियरेंस का विकास कारोबार करने की सरलता को बढ़ावा देने तथा भारतीय तटीय व्यापार प्रचालकों की प्रतिस्पर्धी क्षमता एवं मेहनताना बढ़ाने</p>	<p>लाजिस्टिक्स प्रभाग शिपिंग लाइन द्वारा लगाए गए प्रभारों जैसे कि कंटेनर क्लीनिंग, रिपेयर चार्ज आदि सहित संगत मुद्दों की जांच करेगा।</p> <p>लाजिस्टिक्स प्रभाग कस्टम, इंसा और कोस्टल कंटेनर ट्रांसपोर्टर एसोसिएशन के परामर्श से जांच करेगा।</p>
--	--	---	---

		<p>की दिशा में सही कदम होगा।</p> <p>कोस्टल पोर्ट और टर्मिनल टैरिफ को तर्गसंगत बनाना भी बहुत स्वागत योग्य पहल होगी, जो भारतीय तटीय व्यापार की प्रतिस्पर्धी क्षमता बढ़ाने में काफी मददगार होगी तथा बहुत गहरी तथा समन्वित उद्यमी पहल प्रेरित करेगी, भीड़भाड़ वाले रेल / रोड सेक्टर से मोडल शिफ्ट को बढ़ावा देगी और भारतीय तट के चारों ओर कार्गो के मूवमेंट के लिए सुरक्षित, पर्यावरण की दृष्टि से अनुकूल विकल्प के विकास में योगदान देगी।</p>	
5.	<p>मुंबई एंड न्हावा शेवा शिप एजेंट एसोसिएशन (मंशा) (मेल दिनांक 23 मई, 2019)</p>	<p>1. वार्षिक कंटेनर बांड को वर्तमान में मैनुअल से वेबसाइट पर आनलाइन में परिवर्तित किया जाए / आटो अपडेट किया जाए</p> <p>मौजूदा मैनुअल प्रक्रिया को वेजल आपरेटर द्वारा निर्यात मैनीफेस्ट की फाइलिंग की आवश्यकता को समाप्त करके सरल बनाया जा सकता है क्योंकि टर्मिनल लोड लिस्ट / डिस्चार्ज लिस्ट को कस्टम के सिस्टम के साथ एकीकृत किया जा सकता है। सुझाव है कि अखिल भारतीय एकल आनलाइन सततता बांड शुरू किया जाए जिसे देश के विभिन्न टर्मिनल पर स्वचालित ढंग से डेबिट / क्रेडिट करके प्रोसेस किया जा सकता है।</p> <p>मौजूदा प्रक्रिया :</p> <p>सभी पोत परिवहन कंपनियों द्वारा मैनुअल रूप में प्रमुख रजिस्टर तैयार किया जाता है जिसे सभी पोर्ट कस्टम के लोकेशन पर सीमा शुल्क विभाग में रखा जाता है। पोत परिवहन कंपनियों के प्रतिनिधि द्वारा प्रमुख रजिस्टर में मैनुअल रूप में वेजलवार आयात कंटेनर के ब्यौरे दर्ज किए जाते हैं।</p>	<p>पीसीएस 1.X और आइसगेट के साथ एकीकरण के लिए आईपीए के साथ समन्वय स्थापित किया जाए। आईपीए आगे की राह का सुझाव दे।</p>

	<p>सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा ट्रांसशिपमेंट कंटेनर को छोड़कर सभी आयात कंटेनर के लिए सीएमसी परमीशन आनलाइन जारी किया जाता है। कंटेनरों के निर्यात के बाद सीमा शुल्क प्राधिकारियों को पुनर्निर्यात की सूची प्रस्तुत की जाती है और तदुसार प्रमुख रजिस्टर में मैनुअल रूप में निर्यात वेजल के ब्यौरे अपडेट किए जाते हैं और बांड क्रेडिट किया जाता है। जब आगमन तिथि के छः माह के अंदर कंटेनर का पुनर्निर्यात नहीं किया जाता है तो कस्टम कंटेनर सेल विभाग को बांड की अवधि बढ़ाने के लिए आवेदन प्रस्तुत किया जाता है। यदि शिप एजेंट / लाइन के नियंत्रण से परे वास्तविक कारण जैसे कि कस्टम द्वारा रोक, परित्याग के मामले आदि के कारण कंटेनर का पुनः निर्यात नहीं किया जाता है तो कस्टम द्वारा अवधि बढ़ाई जाती है।</p> <p>प्रस्तावित प्रक्रिया :</p> <p>अखिल भारतीय आधार पर प्रत्येक पोत परिवहन कंपनी के लिए एकल बांड होना चाहिए जिसके तहत सभी भारतीय बंदरगाहों के आयात - निर्यात लेनदेन शामिल होने चाहिए। बांड टर्मिनल डिस्चार्ज सूची या आयात सामान्य मैनीफेस्ट के आधार पर डेबिट किया जाना चाहिए तथा टर्मिनल लोड सूची के आधार पर क्रेडिट प्रक्रिया आधारित होनी चाहिए। इस समय टर्मिनल डिस्चार्ज या लोड सूची सबसे व्यवहार्य विकल्प होगा क्योंकि कस्टम निर्यात या आयात मैनीफेस्ट में खाली कंटेनरों का उल्लेख नहीं होता है। टर्मिनल डिस्चार्ज सूची, लोड सूची, सामान्य आयात मैनीफेस्ट और सामान्य निर्यात मैनीफेस्ट को अखिल भारतीय स्तर पर कस्टम के सिस्टम के साथ एकीकृत किया जाना चाहिए। आनलाइन बांड सिस्टम में डेबिट / क्रेडिट के लिए अखिल भारतीय आधार पर एससीएमटी विनियम के कार्यान्वयन के बाद आईजीएम / ईजीएम में खाली कंटेनरों को शामिल किया जाएगा / उनका ध्यान रखा जाएगा। सीएमसी द्वारा इस प्रयोजनार्थ</p>	
--	---	--

	<p>टर्मिनल डिस्चार्ज लिस्ट और निर्यात सूची (टीडीआर) का प्रयोग किया जा सकता है। बांड नवीकरण प्रक्रिया आनलाइन होनी चाहिए। टर्मिनल लोड सूची को ईजीएम के रूप में समझना चाहिए तथा शिपिंग लाइन द्वारा अलग से ईजीएम फाइल करने की आवश्यकता नहीं होनी चाहिए। ये ब्यौरे पहले से ही आइसगेट में उपलब्ध हैं। कस्टम / आइसगेट के सिस्टम के साथ टर्मिनल लोड लिस्ट के एकीकृत हो जाने पर यह किया जा सकता है।</p> <p>2. आइसगेट सिस्टम</p> <p>इस समय ईजीएम दो तरीकों से फाइल किए जाते हैं : आइसगेट में ईडीआई के माध्यम से और मैनुअल रूप में हार्ड कॉपी के माध्यम से। पहले ईजीएम की हार्ड कॉपी के लिए पोत परिवहन कंपनी को प्रत्येक कंटेनर के लिए तैयार की गई मेट रसीद की कॉपी प्रस्तुत करके प्रत्येक शिपिंग बिल पर निवारक अधिकारी से पृष्ठांकन प्राप्त करना होता था, कंपाइल करना होता था और फिर दाखिल किए गए ईजीएम की हार्ड कॉपी के साथ उसे संलग्न करना होता था। सार्वजनिक नोटिस 150/11.2016 के माध्यम से शिपिंग बिल पर पृष्ठांकन प्राप्त करने तथा ईजीएम के साथ मेट रसीद को अटैच करने की आवश्यकता समाप्त कर दी गई है। क्या कस्टम आन लाइन फाइलिंग तथा कारोबार करने की सरलता (ईओडीबी) को ध्यान में रखते हुए ईजीएम की हार्ड कॉपी फाइल करने की आवश्यकता को समाप्त करने की संभावना पर विचार कर सकता है?</p> <p>तथापि, आईसीडी कंटेनरों के मामले में स्पष्टता नहीं है क्योंकि सार्वजनिक नोटिस में आईसीडी यूनिटों का कोई उल्लेख नहीं है। शिपिंग बिल पर बोर्डिंग कार्यालय से पृष्ठांकन प्राप्त करने का कार्य अभी भी जारी है। आईसीडी से शिपिंग बिल की दो टी/आर प्रतियां प्राप्त होती हैं। ईजीएम के साथ पृष्ठांकन वाली एक टी/आर प्रति ईसीयू, डी नोड में प्रस्तुत की जाती</p>	
--	---	--

	<p>हैं और टीआर की एक प्रति संबंधित आईसीडी लोकेशन को भेजने के लिए निवारक कार्यालय को सौंपी जाती है। चूंकि अब आईसीडी कंटेनर के लिए भी ईडीआई ईजीएम आनलाइन फाइल किया जाता है और शिपिंग बिल आइसगेट / कस्टम सिस्टम में उपलब्ध हैं इसलिए टी/आर की दो प्रतियां प्राप्त करने और एक प्रति वापस भेजने की प्रथा बंद की जानी चाहिए। इसी तरह आईसीडी के शिपिंग बिल पर बोर्डिंग कार्यालय से पृष्ठांकन प्राप्त करने की प्रथा को भी सार्वजनिक नोटिस 150/11.2016 के अनुसार स्थानीय शिपिंग बिलों के लिए प्रणाली के अनुसरण में बंद किया जाना चाहिए। इससे ढेर सारे मैनुअल कार्य तथा कागजों का अंबार लगाने से बचने में मदद मिलेगी और यह कारोबार करने की सरलता की नीति के अनुरूप भी होगा।</p> <p>इसी तरह, आईजीएम के हार्ड कॉपी की कोई आवश्यकता नहीं होनी चाहिए। क्योंकि सभी ब्यौरे इलेक्ट्रॉनिक रूप में दाखिल किए जाते हैं। ईडीआई आईजीएम में एम्पटी को भी शामिल करने का प्रावधान होना चाहिए जिससे एससीएमटी विनियम की आवश्यकता पूरी होगी।</p> <p>3. कस्टम बोर्डिंग टीम को प्रस्तुत किए जाने वाले दस्तावेज</p> <p>वर्तमान परिपाटी के अनुसार, पोत परिवहन कंपनियों को वेजल के लंगर डालने पर कस्टम के बोर्डिंग दल को संलग्न 18 दस्तावेजों की हार्ड प्रतियां प्रस्तुत करनी होती हैं। इसके अलावा वेजल के लंगर डालने के संबंध में वेजल के लंगर डालने से एक दिन पहले सभी प्राधिकारियों को सूचना पत्र प्रस्तुत किया जाता है। बुनियादी तौर पर अपेक्षित दस्तावेजों को अपलोड करने के लिए सिस्टम में प्रावधान होना चाहिए तथा दस्तावेजों की इतनी सारी हार्ड प्रतियां लेने की कोई आवश्यकता नहीं होनी चाहिए। संबंधित विभाग स्वयं सिस्टम से दस्तावेजों को देखने में समर्थ होने चाहिए। इससे</p>	
--	---	--

		<p>डिजिटीकरण तथा कारोबार करने की सरलता पर सरकार की पहल को समर्थन मिलेगा।</p> <p>4. लदान पत्र और पोत परिवहन पत्र का विखंडन</p> <p>अक्सर ऐसा होता है कि अप्रत्याशित परिस्थितियों में जैसे कि गैट्री का ब्रेकडाउन, रेल / रोड से कंटेनर का देर से पहुंचाना आदि के कारण निर्यात कंटेनर पर आंशिक रूप से माल की लदाई होती है और शेष माल बाद में भेजा जाता है। इसी तरह आयात कंटेनर भी विभिन्न वेजल में प्राप्त होते हैं। तथापि ऐसी घटनाओं से निर्यात एवं आयात के लिए बिल को पोत परिवहन पत्र या लदान पत्र में विखंडित करना पड़ता है। पोत परिवहन या डिलीवरी लेने के लिए पोत परिवहन बिल या आईजीएम बिल के विखंडन की आवश्यकता को समाप्त किया जा सकता है। इसके स्थान पर निर्यात कंटेनर के शिपमेंट या आयात की डिलीवरी लेने के लिए अगले वेजल के लिए समान दस्तावेज दाखिल किए जा सकते हैं। विखंडन के लिए मैनुअल लेनदेन का सहारा लिए बगैर आनलाइन लेनदेन को सुगम बनाने के लिए अनेक रोटेशन नंबर के लिए कस्टम द्वारा समान पोत परिवहन पत्र स्वीकार किया जाना चाहिए।</p> <p>5. आनलाइन आइसगेट रोटेशन के अंतर्गत वेजल के नाम के आटो पापुलेशन / पूछताछ के लिए प्रावधान</p> <p>बहुधा विभिन्न कंपनियों / पोत परिवहन कंपनियों द्वारा समान वेजल को किराए पर लिया जाता है। तथापि, आइसगेट रोटेशन माड्यूल के अभाव के कारण आइसगेट सिस्टम संगत फार्म में प्रयोक्ता द्वारा आईएमओ नंबर प्रविष्ट किए जाने के बाद वेजल का नाम आटो पापुलेट करने में असमर्थ होता है। यदि सिस्टम में उपयुक्त ढंग से परिवर्तन किया जाए तो यह</p>	
--	--	--	--

		<p>बहुत उपयोगी होगा।</p> <p>6. कस्टम, टर्मिनल तथा विभिन्न प्राधिकारियों के बीच डाटा का इंटरचेंज</p> <p>पोर्ट, टर्मिनल, अप्रवासन, कस्टम प्राधिकारियों, पुलिस, आयकर, सीआईएसएफ, पीएचओ आदि को समान डाटा प्रस्तुत करने की आवश्यकता होती है। सभी संबंधित हितधारकों / प्राधिकारियों को सिस्टम में शामिल किया जाना चाहिए ताकि वे हार्ड कॉपी की मांग करने या समान वेजल के प्रचालन के लिए बार बार साफ्ट कॉपी प्रस्तुत करने को आवश्यक बनाने की बजाय अपनी आवश्यकता के अनुसार संगत सूचना / दस्तावेज निकाल सकें।</p> <p>हमारे सदस्यों से उपर्युक्त सुझावों में से कुछ से शीघ्र एवं पारदर्शी निर्णयों के लिए आनलाइन पद्धति अपनाकर जनता (व्यापार) और कस्टम पोर्ट अधिकारियों के बीच मैनुअल इंटरैक्शन से पूर्णतः बचा जा सकता है या उसमें कमी आ सकती है। वे आद्योपांत नहीं हो सकते हैं परंतु हम आगे भी आपके विचारार्थ पर्याप्त रूप से अग्रिम में भेजने का प्रयास करेंगे, यदि हमें यथासमय प्राप्त होंगे।</p>	
6.	फेडरेशन ऑफ शिप एजेंट्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (फेडसाई)	<p>1. प्रतिबंधात्मक परिपाटियों को हटाना और बाजार की ताकतों के बीच उचित प्रतिस्पर्धा का सुनिश्चय करना</p> <p>(1 क) टैरिफ</p> <p>डिजिटल डाटा इंटरचेंज तथा प्रक्रियाएं शुरू करने के सिलसिले में मंत्रालय के अधिकारियों द्वारा आयोजित चर्चा सत्र के दौरान शिप एजेंटों / कंपनियों ने प्रभावशाली तरीके से व्यक्त किया था कि डाटा सुरक्षा, गोपनीयता तथा निजता के प्रावधान का सुनिश्चय करना आवश्यक है जिसका अध्यक्ष द्वारा</p>	6 (1) (क) : पीसीएस IX वाणिज्यिक डाटा की गोपनीयता बनाए रखता है। अतः मुद्दे को बंद किया जाता है।

	<p>समर्थन किया गया। कार्यक्रम विकासक (मैसर्स पोर्टल इनफार्मेशन सिस्टम) द्वारा कुछ प्रावधान दिए गए हैं तथा यह प्रस्ताव किया गया कि पीसीएस 1x पर सुरक्षित एनक्रिप्टेड ई-इनवायस साझा किया जा सकता है जिसे केवल अकिधकृत हितधारक (केवल अंतिम कंसाइनिंग / निर्यातक, न कि अन्य) सुरक्षित पास कोड के माध्यम देख सकते हैं। यह गोपनीयता एवं निजता बनाए रखने से प्रतियोगिता अधिनियम के अंतर्गत प्रतिस्पर्धी लाभ बनाए रखने की संभावना अधिक होगी क्योंकि अन्यथा ऐसी संभावना होती है कि पोर्ट पर वास्तविक लागत का अधिक उल्लेख किया जाए। शिप एजेंट / कंपनी द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं की प्रकृति एवं गुणवत्ता के आधार पर प्रलेखन शुल्क (विशेष रूप से कंप्यूटरीकरण के कारण) जैसे प्रभारों में प्रतियोगियों के बीच भिन्नता होगी। वे जिस लागत की तलाश में हैं उस पर उनके माल को सौंपने के लिए एग्जिम व्यापार को उपयुक्त कंपनी का पता लगाना होगा। यह शिपर / आयातक आदि द्वारा बीएल खंड के अनुसार सेवाओं की प्रकृति पर भी निर्भर होगा। प्रतियोगिता अधिनियम के अंतर्गत मर्चेन्ट नेवी के समान सोच वाले प्रचालकों के समूह की व्यक्तिगत कंपनियों (कंपनियों / शि एजेंटों आदि) द्वारा प्रभार एवं टैरिफ लगाने के संबंध में गोपनीयता बनाए रखने की आवश्यकता होगी।</p> <p>(1 ख) वेजल का परिवर्तन</p> <p>पाया गया है कि विदेश से कोस्टल और कोस्टल से विदेश में वेजल के परिवर्तन के लिए प्रलेखन एवं प्रक्रियाएं पोर्ट दर पोर्ट भिन्न होती हैं। इसकी वजह से कई बार अनुचित विलंब होता है और वेजल / एग्जिम व्यापार की लागत बढ़ती है। मंत्रालय तथा सीबीआईसी के साथ इस मुद्दे को उठाया गया है और कुछ प्रगतिशील कदम उठाए गए हैं जिनमें और सुधार की आवश्यकता है / काटछांट करने की आवश्यकता है तथा सभी बंदरगाहों पर लागू मानक प्रचालन प्रक्रिया शुरू की जानी चाहिए।</p>	<p>6 (1) (ख) : फेडसाई अगली बैठक में प्रारूप मानक प्रचालन प्रक्रिया का सुझाव दे सकता है।</p>
--	--	---

		<p>वेजल के परिवर्तन में हो रही कठिनाइयों के मुद्दों से संबंधित अटैचमेंट अनुबंध 1 के रूप में संलग्न है।</p> <p>(1 ग) इलेक्ट्रॉनिक डाटा इंटरचेंज (ईडीआई)</p> <p>पोर्ट कम्युनिटी सिस्टम (पीसीएस) की शुरुआत तथा मौजूदा आइसगेट से पीसीएस सिस्टम से आइसगेट सिस्टम में डाटा का स्वतंत्र विनिमय और पारेषण होना चाहिए जिससे बार बार डाटा फीड करने तथा विभिन्न फार्मेट की हार्ड प्रतियां प्रस्तुत करने की आवश्यकता कम होगी। सीमा शुल्क प्राधिकारियों के साथ इस मुद्दे को भी उस समय उठाया गया है जब एससीएमटी विनियमों को लागू करने के लिए उन पर चर्चा हुई थी। इससे शीघ्रता से क्लियरेंस और मैनुअल इंटरफेस के बगैर दस्तावेजों के मूवमेंट में सुगमता होगी।</p> <p>2. मंगलौर इंटरनेशनल एयरपोर्ट (एमआईए) पर नाशवान कार्गो की हैंडलिंग</p> <p>हम आपके ध्यान में यह लाना चाहते हैं कि हाल ही में हमारे सदस्यों को मंगलौर इंटरनेशनल एयरपोर्ट (एमआईए) पर 24x7 कस्टम क्लियरेंस सुविधा शुरू करने के लिए एग्जिम व्यापार से अनुरोध प्राप्त हुए हैं ताकि लाजिस्टिकल लाभ प्राप्त किया जा सके। नोटिस किया गया है कि शाम की उड़ानें एयर कार्गो के लिए पर्याप्त स्थान प्रदान करने में असमर्थ होती हैं और सबेरे की उड़ानों में निर्यातकों को प्रदान करने के लिए काफी स्थान होता है।</p> <p>इस समय कार्गो के लिए एमआईए पर शाम के घंटों के बाद कस्टम क्लियरेंस की सुविधा उपलब्ध नहीं है। चूंकि निर्यातक अपने नाशवान कार्गो को भोर की फ्लाइट से कनेक्ट करना चाहेंगे इसलिए हमारा अनुरोध है कि</p>	<p>6 (1) (ग) : पीसीएस IX और आइसगेट द्वारा इस मामले का निराकरण किया जा रहा है तथा एनसीटीएफ और पीएमओ द्वारा निगरानी की जा रही है। अतः मुद्दे को बंद किया जाता है।</p> <p>6 (2) : कस्टम से आवश्यक कदम उठाने तथा अगली बैठक में सूचित करने का अनुरोध किया जा सकता है।</p>
--	--	--	--

		<p>शिपर से विशिष्ट अनुरोध पर शाम के घंटों के बाद कस्टम क्लियरेंस की सुविधा प्रदान की जाए। निर्यात टैफिक के स्थिर हो जाने पर एमआईए में 24x7 क्लियरेंस सुविधा शुरू की जा सकती है।</p> <p>उनके सदस्य इस बात को लेकर चिंतित हैं कि इस समय एयरक्राफ्ट की ग्राउंडिंग, अनिश्चितता तथा उड़ानों के रद्द होने के कारण एग्जिम व्यापार हर क्षेत्र में मुश्किलों और दबाव का सामना कर रहा है। यदि सीमा शुल्क विभाग इस अनुरोध पर ध्यान देगा तो विशेष रूप से गर्मी के मौसम के दौरान व्यापार को राहत प्राप्त होगी।</p> <p>इसके अलावा फेडसाई द्वारा सूचित किया गया कि भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण, मंगलौर से एयर कार्गो प्रबंधक शाम के घंटों के बाद कस्टम क्लियरेंस के लिए आवश्यक सहायता प्रदान करने के लिए सहमत हो गए हैं।</p> <p>उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए फेडसाई ने कार्गो के अबाध क्लियरेंस को सुगम बनाने के लिए एमआईए पर कस्टम क्लियरेंस का समय बढ़ाने के इस मुद्दे को उठाने का अनुरोध किया है।</p>	
7.	कंटेनर फ्रेट स्टेशन एसोसिएशन ऑफ इंडिया (सीएफएसएआई) मेल दिनांक 29 मई 2019	<p>1) निर्यात के लिए सीएफएस (कस्टम एरिया) में लाए गए परंतु निर्यात न किए गए या शट आउट प्राप्त न किए गए माल का निस्तारण</p> <p>पृष्ठभूमि : व्यापार सुगमता के उपाय के रूप में निर्यात के लिए आशयित कार्गो को जांच सूची तथा पोत परिवहन पत्र (एसबी) नंबर के आधार पर सीएफएस परिसर के अंदर ले जाने की अनुमति प्रदान की गई है। तथापि, नोटिस किया गया है कि कतिपय अवसरों पर विभिन्न कारणों से संबंधित सीमा शुल्क क्षेत्राधिकार द्वारा लेट एक्सपोर्ट आर्डर (एलईओ) प्रदान किए जाने के बाद भी माल छोड़ दिया जाता है।</p>	7 (1) : एफआईईओ के साथ सीएफएसएआई, बीसीबीए, एफएफएफएआई से दो दो सदस्यों की समिति प्रत्येक मुद्दे पर प्रारूप मानक प्रचालन प्रक्रिया और आगे की राह का ब्यौरा प्रस्तुत कर सकती है। एफआईईओ के प्रतिनिधि बैठक की अध्यक्षता कर सकते हैं। अगली बैठक में रिपोर्ट प्रस्तुत की जा सकती है।

	<p>परिपाटी के अनुसार संबंधित सदस्य सीएफएस निर्यात कार्गो के क्लियरेंस के लिए निर्यातकों से संपर्क करने का प्रयास करते हैं, तथापि बहुधा निर्यातक सीएफएस के पत्रों का जवाब तक नहीं देते हैं। इसकी वजह से सीएफएस में क्लियर न किए गए निर्यात कार्गो का ढेर लगने की समस्या उत्पन्न हो गई है। इस समय अकेले जेएनपीटी में इस तरह के लगभग 770 मामले हैं। अखिल भारतीय आंकड़े सारवान रूप से अधिक होंगे।</p> <p>सीबीआईसी / सीमा शुल्क आयुक्तालय से किसी दिशानिर्देश के अभाव में ऐसे माल के निस्तारण के लिए सदस्य सीएफएस द्वारा कोई कार्रवाई शुरू नहीं की जा सकती है। ये बाक्स सीएफएस में पड़े रहते हैं और सीएफएस के राजस्व का सृजन करने वाले बहुमूल्य क्षेत्र को ब्लाक कर देते हैं। यह बहुत आवश्यक है कि ऐसे माल को समय समय पर निस्तारित किया जाए।</p> <p>2) नाशवान माल के लिए निस्तारण तंत्र</p> <p>हालांकि सीबीआईसी के परिपत्र संख्या 49/2018 के अनुसार अघोषित एवं लावारिस डिब्बाबंद कार्गो के लिए दिशानिर्देश तैयार किए गए हैं, तथापि निस्तारण के लिए संबंधित पीजीए से एनओसी प्राप्त करने में प्रक्रियागत विलंब के कारण नाशवान कार्गो पर सबसे बुरा प्रभाव पड़ता है क्योंकि उनकी शेल्फ लाइफ कम होती है, दैनिक आधार पर उनका मूल्य काफी घटता है और शीघ्र ही यह देयता बन जाता है क्योंकि ऐसे कार्गो की समय से नीलामी न होने पर वे सड़ने लगते हैं और मानव उपभोग के लिए अनुपयुक्त हो जाते हैं। इसके बाद उनको भारी लागत पर कस्टोडियन द्वारा निर्धारित ढंग से नस्ट करने की आवश्यकता होती है। इस समस्या का समाधान करने की आवश्यकता है।</p>	<p>7 (2) : एफएसएसएआई पीक्यू और एक्यू के परामर्श से मानक प्रचालन प्रक्रिया तैयार करना। सीएफएसएआई सहित एफआईईओ समिति प्रथम दृष्टया विचार के लिए प्रारूप मानक प्रचालन प्रक्रिया का सुझाव दे सकती है।</p>
--	--	--

		<p>(3) कस्टम द्वारा "पूर्ण जब्ती" के अधीन कार्गो के लिए कस्टोडियन को राजस्व की क्षति तथा किसी क्षतिपूर्ति (ग्राउंड रेंट तक) का प्रावधान न होना</p> <p>ऐतिहासिक रूप में जब कार्गो का न्याय निर्णयन किया जाना होता है तो सामान्य परिपाटी उन्मोचन फाइन लगाने की थी जिसका भुगतान कस्टोडियन (हमारे मामले में सीएफएस) को करना होता था, जिसके बाद वह कस्टम द्वारा लगाई गई शर्तों, यदि कोई हो, के अनुपालन के अधीन माल की नीलामी कर सकता है। तथापि, अब यह प्रथा बंद हो गई है। अब कस्टम माल की नीलामी करता है और सफल बोलीदाता को कस्टोडियन (सीएफएस) को प्रोद्भूत ग्राउंड रेंट तथा अन्य जायज देयों के भुगतान के बगैर ही माल ले जाने की अनुमति प्रदान कर दी जाती है।</p> <p>ऐसे परिदृश्य में, जबकि सीएफएस व्यय करते हैं और ऐसे कार्गो के संबंध में लागत वहन करते हैं परंतु कस्टम द्वारा प्राप्त की गई आय से उनको क्षतिपूर्ति नहीं दी जा रही है। यहां यह उल्लेखनीय है कि सीएफएस का गठन विशाल कैपेक्स के साथ होता है और पर्याप्त ओपेक्स होता है तथा कस्टोडियन को उनकी वास्तविक लागत से बंचित रखना घोर अनुचित है तथा कस्टम को ऐसे कार्गो की नीलामी से एकत्र की गई आय से कस्टोडियन को जायज देय राशि का भुगतान करने पर विचार करना चाहिए।</p> <p>(4) रोककर रखे गए कंटेनर पर शीघ्रता से निर्णय लेना :</p> <p>पूरे भारत में ऐसे अनेक कंटेनर हैं जिनको एसआईआईबी, सीआईयू,</p>	<p>7 (3 एवं 4) 48वीं बैठक की कार्रवाई में समाधान किया गया मुद्दा। अतः बंद किया जाता है।</p>
--	--	--	---

		<p>एआईयू, सीबीआई, डीआरआई, स्थानीय कस्टम, पुलिस तथा अन्य एजेंसियों द्वारा रोककर रखा जाता है जिनका निस्तारण इन मामलों का न्याय निर्णयन होने तक नहीं किया जा सकता है। इसमें कई महीने लग जाते हैं तथा कई मामलों में इन प्राधिकारियों द्वारा निर्णय से अवगत कराने में वर्षों लग जाते हैं। चूंकि ये जांच एजेंसियां हैं, इसलिए सामान्यतया स्थानीय आयुक्तालय भी दखल देने से परहेज करते हैं। इन कंटेनर से कुछ समय के बाद कार्गो खराब होने लगता है और कई मामलों में माल अपना वाणिज्यिक मूल्य खो देता है और व्यावहारिक रूप में उनका निस्तारण करना असंभव हो जाता है। क्या कुछ गंभीर धोखाधड़ी या जटिल मुद्दों को छोड़कर ऐसे मामलों के निस्तारण के लिए कोई समय सीमा निर्धारित की जा सकती है।</p>	
8.	<p>जवाहरलाल नेहरू बंदरगाह न्यास मेल दिनांक 29 मई 2019</p>	<p>(i) जेएनपीटी के लिए समर्पित फ्रेट कोरिडोर (डीएफसीसी) के कार्य को गति देना।</p> <p>डीएफसी (समर्पित फ्रेट कोरिडोर) परियोजना का उद्देश्य जेएन पोर्ट और एनसीआर क्षेत्र के बीच विश्वसनीय, पर्यावरण हितैषी और लागत प्रभावी संपर्क का सुनिश्चय करना था। कम फ्रेट के जेएनपीटी केन्द्रित लाभ उठाने और वैश्विक गंतव्यों तक व्यापक सीधे संपर्क के लिए एनसीआर क्षेत्र से निर्यात के लिए जेएनपीटी तक रेल संपर्क आवश्यक है। जेएन पोर्ट पर रेल शेयर जो 2009-10 के दौरान 29 प्रतिशत था, पिछले 5 से 6 वर्षों में कम होता जा रहा है जिसके कारण अनेक हैं जैसे कि रेल फ्रेट की अधिक लागत, पहले से विज्ञापित अनुसूची का अभाव और ट्रांजिट की लंबी अवधि। पिछले वित्त वर्ष 2018-19 के दौरान रेल शेयर की मात्रा कुल थ्रोपुट का केवल 14.65 प्रतिशत था तथा अब एनसीआर क्षेत्र से रेल के माध्यम से कुल थ्रोपुट का लगभग 33 प्रतिशत है। रेल का शेयर बढ़ाने के उद्देश्य से हाल की अवधि में बीएमसीटी टर्मिनल में चार अतिरिक्त डीएफसी</p>	<p>8 (i) : नोट कर लिया गया है। कोई विशिष्ट कार्रवाई या सुझाव नहीं है। अतः बंद किया जाता है।</p>

	<p>अनुपालक लाइनों, जसई तक अतिरिक्त लेन लाइन और स्वयं डीएफसी के लिए कॉमन रेल यार्ड के रूप में जेएनपीटी में रेल अवसंरचना के लिए भारी पूंजी निवेश किया गया है।</p> <p>मार्च 2017 में डीएफसी के तैयार हो जाने की उम्मीद थी ताकि यह जेएनपीटी पर चौथे कंटेनर टर्मिनल के आरंभ होने से उत्पन्न कंटेनर परिवहन की अतिरिक्त मांग को भी पूरा कर सके। चौथा कंटेनर टर्मिनल चालू हो गया है तथा 2020 तक 2.4 मिलियन टीईयू के अतिरिक्त थ्रोपुट के हैंडल किए जाने की उम्मीद है। इसके कारण सड़क पर अनाशयित और अवांछित लोड बढ़ रहा है। यह एफडीआई से सृजित नए टर्मिनल पर क्षमता के उपयोग को प्रतिकूल रूप से प्रभावित कर सकता है।</p> <p>वर्तमान स्थिति के अनुसार दिल्ली - पालनपुर सेक्शन 2020 तक पूरा हो जाएगा। पालनपुर - मुंद्रा लिंक के इसी समय सीमा में पूर्ण होने की उम्मीद है। तथापि, जेएनपीटी तक शेष कोरिडोर के 2022 तक पूर्ण होने की संभावना है।</p> <p>यदि जेएनपीटी तक डीएफसी संपर्क का निर्माण शीघ्रता से नहीं होगा तो जेएनपीटी विशिष्ट एनसीआर रेल ट्रैफिक का एक बड़ा भाग मुद्रा में शिफ्ट होगा और उस ट्रैफिक को पुनः प्राप्त करना बहुत कठिन होगा जिसे यह गवां देगा। इस तरह डीएफसी कोरिडोर को जेएनपीटी तक ले जाने का प्रयोजन ही विफल हो जाएगा और पूर्ण होने पर कोरिडोर अलाभप्रद हो जाएगा। भारी कैपेक्स के लिए जेएनपीटी के पीपीपी प्रचालकों द्वारा ट्रैफिक के अनुमानों पर आधारित अनुमान संशोधन के कारण बिगड़ जाएगा, जिसका उन्होंने अनुमान नहीं लगाया है। पीएसए पहले ही सरोकार व्यक्त कर चुका है।</p>	
--	--	--

		<p>2016 से ही जेएनपीटी डीएफसी से सरोकार व्यक्त करता रहा है और जेएनपीटी की ओर से भी कार्य शुरू करने का अनुरोध करता रहा है। सरोकार निरंतर उच्चतर स्तर तक उठाए गए हैं। जेएनपीटी ने रेल द्वारा जेएनपीटी तक कैरिज बहाल करने एवं बढ़ाने के लिए उपायों की पहचान करने के लिए कार्यपालक निदेशक (रणनीतिक आयोजना), रेलवे बोर्ड तथा मुख्य फ्रेट परिवहन प्रबंधक (मध्य रेलवे) की उपस्थिति में कोंकोर तथा टर्मिनल आपरेटर्स के साथ 23 अप्रैल 2019 को एक बैठक आयोजित की।</p> <p>दोनों कार्यपालक निदेशकों (रेलवे बोर्ड) और सीएफटीएम (मध्य रेलवे) की यह राय थी कि जेएनपीटी के लिए कंटेनरों के रेल कैरिज को बहाल करने तथा बढ़ाने के लिए जेएनपीटी तक डीएफसी कनेक्शन का शीघ्रता से निर्माण सर्वोच्च प्राथमिकता होनी चाहिए।</p> <p>अनुरोध है कि प्राथमिकता के आधार पर जेएनपीटी तक समर्पित फ्रेट कोरिडोर (डीएफसी) के कार्य की गति बढ़ाने के लिए रेल मंत्रालय के साथ मुद्दे को उठाया जाए।</p> <p>(ii) कुछ हितधारकों द्वारा पोर्ट कम्युनिटी सिस्टम पीसीएस 1x को न अपनाया जाना :</p> <p>पोर्ट कम्युनिटी के सभी सदस्यों को अचूक रूप से एकीकृत करने तथा संदेश एवं सूचना के आदान प्रदान के लिए एकल खिड़की के रूप में काम करने के लिए इलेक्ट्रानिक प्लेटफार्म करने के उद्देश्य से 11 दिसंबर 2018 से पोर्ट कम्युनिटी सिस्टम (पीसीएस) को पीसीएस 1x में अपग्रेड किया गया है। पीसीएस 1x के विशाल कार्य तथा हितधारकों के कवरेज में सुधार</p>	<p>8 (ii) व्यापार निकायों जैसे कि एफआईएलए, एफएफएफएआई, एमएमटीओआई आदि के परामर्श से आईपीए इस दिशा में पहले से ही प्रयासरत है।</p>
--	--	---	---

	<p>को देखते हुए निर्णय लिया गया है कि सभी व्यापार संबद्ध इलेक्ट्रॉनिक दस्तावेजों के आदान प्रदान एवं क्लियरेंस के लिए पीसीएस 1x के प्रयोग को सभी हितधारकों के लिए 11 दिसंबर, 2018 से अनिवार्य किया जाए।</p> <p>आईपीए तथा पोर्ट के सतत प्रयासों से कुल 27 हितधारकों में से निम्नलिखित 14 श्रेणियों को पोर्टल पर शामिल किया गया है जो इस प्रकार हैं : i) पोर्ट, ii) टर्मिनल ऑपरेटर (टीओ), iii) शिपिंग एजेंट, शिपिंग लाइन, iv) कंटेनर एजेंट, v) कस्टम (आइसगेट), vi) कंटेनर फ्रेट स्टेशन, vii) कस्टम हाउस एजेंट; आयातक, viii) शिप हैंडलर, ix) जहाजकुली, x) बैंक, xi) रेल परिवहन, xii) सड़क परिवहन, xiii) मर्केटाइल मरीन डिपार्टमेंट, xiv) नेवी और कोस्ट गार्ड।</p> <p>हितधारकों की शेष 13 श्रेणियों को शामिल करने के लिए विभिन्न बैठकों का आयोजन किया गया है, जो इस प्रकार हैं : i) सर्वेयर, ii) बंदरगाह स्वास्थ्य संगठन, iii) पादप संघरोध संगठन, iv) अप्रवासन, v) टैंक फार्म ऑपरेटर, vi) बार्ज स्वामी; ऑपरेटर, vii) इनलैंड वाटरवे, vii) कोस्टल शिपिंग में शामिल हितधारक, ix) खाली यार्ड, x) फ्रेट फारवर्डर, xi) एनवीओसीसी, xii) डीजीएलएल, xiii) बंकर सप्लायर्स। कुछ हितधारकों द्वारा व्यक्त किया गया प्रमुख सरोकार डाटा निजता है। पीसीएस 1x एप्लीकेशन के लिए तैनात आईसीटी अवसंरचना के संबंध में आईपीए ने एनसीआईआईपीसी तथा सीईआरटी के परामर्श से वीएपीटी तथा अन्य साइबर सुरक्षा लेखा परीक्षा की है। इसके अलावा, डीसीएसआई नामक तीसरे पक्ष से एप्लीकेशन की लेखा परीक्षा विचाराधीन है। उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए स्कोप समिति शेष हितधारकों को आगे आने तथा जल्दी ही पीसीएस 1x सिस्टम का प्रयोग करने का अनुरोध कर सकती है।</p>	<p>पोत परिवहन मंत्रालय तथा वाणिज्य विभाग के लाजिस्टिक्स प्रभाग द्वारा समन्वय किया गया। अतः बंद किया जाता है।</p>
--	--	--

	<p>(iii) रेल सेवाओं में अनुमेयता में सुधार तथा रेलवे ट्रैफिक को तर्कसंगत बनाकर रेल माडल शेयर में वृद्धि का लक्ष्य</p> <p>रेलवे का घटता शेयर जेएनपीटी के लिए चिंता का प्रमुख कारण है। लाजिस्टिक विकास समिति की रिपोर्ट में भी इस बात का उल्लेख है (पृष्ठ 63) कि जेएनपीटी पर व्यापार कार्गो में रेल माडल शेयर वित्त वर्ष 2010 में 26 प्रतिशत से घटकर वर्ष 2017-18 में लगभग 14 प्रतिशत हो गया है। अधिक फ्रेट टैरिफ, समय सारणी पर आधारित फ्रेट ट्रेन का अभाव, रैंक / अन्य रोलिंग स्टॉक की अपर्याप्त उपलब्धता और रेल परिवहन की धीमी गति को इस संबंध में मुख्य कारण के रूप में नोट किया गया। जेएनपीटी रिपोर्ट में संस्तुत सुझावों का भरपूर समर्थन करता है अर्थात् (i) रेल फ्रेट टैरिफ संरचना (स्लैब तथा पूर्ण टैरिफ दरें दोनों) कम से कम चुनिंदा पायलट रूट (अर्थात् दिल्ली - जेएनपीटी) पर कम की जा सकती है और युक्तिसंगत बनाई जा सकती है। (ii) रेलवे व्यापार के लिए श्रेष्ठ रेल परिवहन सेवाएं प्रदान करने तथा अपने फ्रेट माडल मिक्स में गिरावट पर लगाम लगाने के लिए कुछ चुनिंदा पायलट रूट के लिए समय सारणी पर आधारित फ्रेट ट्रेन संचालित करने में सहायता प्रदान कर सकता है।</p> <p>(iv) इनबाउंड / आउटबाउंड रेल आयतन के मध्य अंतर :</p> <p>वित्त वर्ष 2018-19 के दौरान जेएनपीटी पर रेल द्वारा हैंडल किए गए आयात / निर्यात कार्गो की मात्रा कुल रेल मात्रा के 53 प्रतिशत / 47 प्रतिशत थी। व्यापार मात्रा में अंतर से इनबाउंड रेल क्षमता के कम उपयोग में वृद्धि होती है और इसलिए लाजिस्टिक्स की समग्र लागत बढ़ जाती है। अंतर को पाटने के लिए प्रयास किए जाने की आवश्यकता है।</p>	<p>8 (iii) : नोट कर लिया गया है। कोई विशिष्ट कार्रवाई का सुझाव नहीं है। अतः बंद किया जाता है।</p> <p>8 (iv) नोट कर लिया गया है। कोई विशिष्ट कार्रवाई का सुझाव नहीं है। अतः बंद किया जाता है।</p>
9.	ब्रिहनमुंबई कस्टम (क) पार्किंग प्लाजा में अपर्याप्त अवसंरचना	

	ब्रोकर्स एसोसिएशन (बीसीबीए) मेल दिनांक 31 मई 2019	<p>जेएनसीएच देश के निर्यात आयतन के लगभग 30 प्रतिशत को हैंडल करता है तथा निर्यात कंसाइनमेंट के अबाध कामकाज को सुगम बनाने के उद्देश्य से मजबूत अवसंरचना सुविधाओं में वृद्धि करने की आवश्यकता होगी। हम पार्किंग प्लाजा में निम्नलिखित सुविधाएं यथाशीघ्र उपलब्ध कराने का सुझाव देते हैं :</p> <ul style="list-style-type: none"> • वाई - फाई की सुविधाएं • यूनिवर्सल आरएफआईडी रीडर • चौबीस घंटे काम करने वाले प्रचालन स्टाफ के लिए सुविधाएं • यदि कंटेनर आरएमएस द्वारा लाया नहीं जाता है तो कस्टम जांच करने के लिए प्रत्येक पार्किंग प्लाजा में पर्याप्त स्थान <p>(ख) सभी कस्टम स्टेशन पर प्रतिभागी सरकारी एजेंसियां (पीजीए) उपलब्ध होनी चाहिए</p> <p>कारोबार करने में सरलता के लिए तथा ड्वेल टाइम घटाने के लिए जेएन कस्टम पर सभी कंसाइनमेंट को समय से रिलीज करने के लिए सभी पीजीए अधिकारी उपलब्ध होने चाहिए।</p> <p>(ग) शिपिंग लाइन और एजेंट / फ्रेट फारवर्डर द्वारा वसूले जाने वाले प्रभारों में पारदर्शिता</p>	<p>9 (क) : जेएनपीटी अगली बैठक में अनुपालन के बारे में बताए।</p> <p>9 (ख) : यदि बंदरगाह पर पीजीए की तैनाती नहीं हो सकती है, तो कुछ घटकों को आउटसोर्स करने आवश्यकता होगी। पीजीए के परामर्श से जेएनपीटी आउटसोर्सिंग के लिए एसओपी का सुझाव दे, कम से कम ऐसे तीन पीजीए के लिए एसओपी का प्रस्ताव करे।</p>
--	--	---	---

		<p>भारत में कार्गो के पहुंचने के बाद शिपिंग लाइन / शिपिंग एजेंट तथा कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) द्वारा लगाए जाने वाले विभिन्न प्रभारों जैसे कि ऑफ डाक प्रभार, लेट डीओ प्रभार, उपकरण असंतुलन प्रभार, पोर्ट कंजेशन प्रभार, शिपिंग प्रभार आदि के कारण व्यापार एवं उद्योग जगत बहुत अधिक अनानुमेयता का सामना कर रहा है। अतः बेहतर पारदर्शिता के लिए व्यापार जगत प्राधिकारियों से लंबे समय से यह अनुरोध कर रहा है कि शिपिंग लाइन को अपने लदान पत्र में इन प्रभारों का उल्लेख करना चाहिए। एनवीओसीसी / फारवर्डर को विनियमों के अधीन लाया जाना चाहिए ताकि वे सेवा स्तर एवं लागत का अनुपालन करें।</p> <p>इस संबंध में जेएन कस्टम ने पारदर्शिता तथा शिपिंग लाइन / एनवीओसीसी की निगरानी के लिए एक महत्वपूर्ण सार्वजनिक नोटिस संख्या 01/2017 जारी किया है। तथापि, पोत परिवहन कंपनियों द्वारा इनका बिल्कुल भी पालन नहीं किया जा रहा है।</p>	9 (ग) : जेएनपीटी इसे लागू करने में जेएस कस्टम की मदद करे।
10.	चेन्नई पोर्ट ट्रस्ट (सीपीटी)	सीपीटी ने अपने पत्र संख्या ए3/80/2018/टी (एमएंडएस) दिनांक 23 मई 2019 के माध्यम से सूचित किया है कि स्कोप - शिपिंग की आगामी 49वीं बैठक के लिए उनका कोई एजेंडा बिंदु नहीं है।	बंद
11.	न्यू मंगलौर पोर्ट ट्रस्ट (एनएमपीटी)	एनएमपीटी ने पत्र संख्या एनएमपीटी/टीएम/एमओएस-स्कोप/2019 दिनांक 16 मई 2019 के माध्यम से बताया है कि स्कोप - शिपिंग की आगामी 49वीं बैठक के लिए उनका कोई एजेंडा बिंदु नहीं है।	बंद
12.	मुंबई पोर्ट ट्रस्ट (एमपीटी) ईमेल दिनांक 4 जून 2019 के माध्यम से प्राप्त हुआ।	<p>1. कस्टम द्वारा जब्त किए गए / रोके गए माल का निस्तारण।</p> <p>कस्टम द्वारा 100133 पैकेज जब्त किए गए हैं / रोक लिए गए हैं और 20 साल से अधिक समय से पड़े हुए हैं तथा माल गोदाम क्षेत्र के बहुमूल्य स्थान को घेरे हुए हैं। इसकी वजह से आयात / निर्यात कार्गो के लिए माल गोदाम में भंडारण के लिए स्थान की उपलब्धता समाप्त हो गई है। कृपया सीबीआईसी से त्वरित निस्तारण के लिए अनुरोध किया जाए।</p>	12 (1) : सीबीआईसी हर हाल में अक्टूबर 2019 तक निर्णय ले।

		<p>2. आटोमोबाइल के निर्यात के लिए रेल सेवाएं</p> <p>एमबीपीटी कार / मोबाइल के निर्यात के लिए मुख्य गेटवे पोर्ट है जो वर्ष में 2,25,000 से अधिक कारों का निर्यात कर रहा है। कार निर्माण कंपनियों ने अपने कारखानों से या आसपास के किसी बिंदु से (जैसे कि पुणे) मुंबई पोर्ट तक लाने के लिए रेल सुविधा उपलब्ध कराने के लिए अनुरोध किया है। यह लागत प्रभावी समाधान तथा पर्यावरण हितैषी परिवहन में परिणत होगा।</p> <p>कृपया रेल मंत्रालय से आवश्यक कार्रवाई करने का अनुरोध किया जाए।</p>	<p>12 (2) : लाजिस्टिक्स प्रभाग सहायता प्रदान करने के लिए मुंबई पोर्ट ट्रस्ट और रेल मंत्रालय के साथ काम करेगा।</p>								
13.	<p>वीओ चिदंबरनार पोर्ट ट्रस्ट (वीओसीपीटी) ईमेल दिनांक 4 जून 2019 के माध्यम से प्राप्त हुआ।</p>	<p>i) 24 x 7 के लिए पीक्यू सेवाओं का उपलब्ध न होना :</p> <p>सभी पादप संबद्ध सामग्रियों के क्लियरेंस के लिए पीक्यू सेवाओं की आवश्यकता होती है तथा वीओसीपीटी भारी मात्रा में टिंबर, दलहन, खाद्यान्न, कच्ची काजू, खोपरा, खली, कच्ची कपास, बादाम, हर्ब, काली मिर्च, मसालों, फलों तथा अन्य रेफ्रिजरेटेड सामग्रियों जैसे कि सेब, संतरा, केला आदि हैंडल करता है जिसके लिए पीक्यू क्लियरेंस की आवश्यकता होती है। पिछले तीन वर्षों के दौरान वीओसी पीटी पोर्ट पर हैंडल किए गए टिंबर, कच्ची काजू, दलहनों तथा खली की मात्रा नीचे दी गई है :</p> <p>सारणी 1 :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>अवधि</th><th>2016-17</th><th>201 7-18</th><th>2018-19</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>टिंबर</td><td>2,88,542 मीट्रिक टन</td><td>4,20,976 मीट्रिक टन</td><td>2,48,484 मीट्रिक टन</td></tr> </tbody> </table>	अवधि	2016-17	201 7-18	2018-19	टिंबर	2,88,542 मीट्रिक टन	4,20,976 मीट्रिक टन	2,48,484 मीट्रिक टन	<p>13 (i) : वीओसीपीटी पीजीए सेवाएं के कुछ घटकों की आउटसोर्सिंग के लिए पीजीए के परामर्श से एसओपी का प्रस्ताव कर सकता है, जिन्हें स्टाफ की कमी कारण बंदरगाह पर तैनात नहीं किया जा सकता है। इस समय बंदरगाह पर पीजीए द्वारा जो सेवाएं प्रदान नहीं की जा सकती हैं उनके आधार पर विभिन्न पीजीए के लिए आउटसोर्सिंग के एसओपी में अंतर हो सकता है।</p> <p>वीओसीपीटी शुरू में तीन पीजीए तक के लिए प्रारूप एसओपी के साथ शुरुआत कर सकता है।</p>
अवधि	2016-17	201 7-18	2018-19								
टिंबर	2,88,542 मीट्रिक टन	4,20,976 मीट्रिक टन	2,48,484 मीट्रिक टन								

कच्ची काजू	55,932 मीट्रिक टन	39,618 मीट्रिक टन	23,949 मीट्रिक टन
दालें	93,472 मीट्रिक टन	1,26,541 मीट्रिक टन	15,000 मीट्रिक टन
खली / खोपरा	1,40,880 मीट्रिक टन	1,96,245 मीट्रिक टन	1,83,652 मीट्रिक टन

प्रयोक्ताओं से यह शिकायत प्राप्त हुई है कि रात्रि के समय, सप्ताहंत एवं अवकाशों के दौरान पीक्यू सेवाएं उपलब्ध न होने के कारण आयात कंसाइनमेंट का क्लियरेंस बहुत प्रभावित होता है।

ii) तूतीकोरीन में एफएसएसएआई की प्रयोगशाला की अनुपलब्धता :

इस समय एफएसएसएआई का कार्यालय बंदरगाह परिसर में स्थित है। अधिकारी खाद्य वस्तुओं के सैंपल एकत्र करता है और चेन्नई एवं मदुरै में स्थित अधिकृत प्रयोगशालाओं में उसे अग्रेषित करता है। उल्लेखनीय है कि वीओसीपीटी परिसर में खाद्य वस्तुओं की जांच के लिए प्रयोगशाला उपलब्ध न होने से आयात कार्गो के क्लियरेंस में 3 से 5 दिन का विलंब हो रहा है। बंदरगाह के प्रयोक्ता तूतीकोरीन में जांच प्रयोगशाला स्थापित करने का अनुरोध करते हैं। उल्लेखनीय है कि सारणी 1 में वर्णित कार्गो जिसके लिए एफएसएसएआई से क्लियरेंस की आवश्यकता होती है, के अलावा पिछले तीन वर्षों के दौरान पाम आयल की हैंडलिंग की गई जिसके लिए एफएसएसएआई से क्लियरेंस की आवश्यकता होती है, जिसका ब्यौरा नीचे सारणी में दिया गया है :

सारणी 2 :

13 (ii) प्रयोग रहित बांड के अधीन अंतरण का प्रयोग सहित स्थिति से निपटने के लिए उपयुक्त एसओपी का सुझाव देना।

		<table border="1"> <tr> <th>अवधि</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th></tr> <tr> <td>पाम आयल</td><td>2,13,868 मीट्रिक टन</td><td>3,53,374 मीट्रिक टन</td><td>3,77,928 मीट्रिक टन</td></tr> </table> <p>उपर्युक्त सारणी 1 और 2 में दर्शाए गए आयात कार्गो की मात्रा से देखा जा सकता है कि आयातक पीक्यू सेवाओं के 24x7 उपलब्ध न होने तथा वीओसीपीटी में एफएसएसएआई की प्रयोगशाला के अभाव में कार्गो के क्लियरेंस के लिए प्रतीक्षा नहीं कर सकते हैं।</p> <p>iii) डिलीवरी आर्डर जारी करने में विलंब :</p> <p>आयातकों के एजेंटों ने सूचित किया कि पोत परिवहन कंपनियों की सेवाएं 24x7 आधार पर उपलब्ध नहीं हैं। सप्ताहांतों और अवकाशों के दौरान डिलीवरी आर्डर जारी करने के लिए पोत परिवहन कंपनियों की सेवा उपलब्ध नहीं होती है। इसकी वजह से आयात कंटेनर के क्लियरेंस तथा उपकरण की उपलब्धता में विलंब होता है।</p> <p>पता चला है कि एग्जिम व्यापार विभिन्न सांविधिक विनियामक संस्थाओं जैसे कि कस्टम, पादप संगरोध, भारतीय खाद्य सुरक्षा मानक प्राधिकरण (एफएसएसएआई), अन्य प्रतिभागी सरकारी एजेंसियों (पीजीए) तथा व्यापार विरादरी के दायरे में आता है। यद्यपि आनलाइन एवं एकल खिड़की क्लियरेंस के लिए व्यापार सुगमता के लिए एकल खिड़की दखल (स्विफ्ट) नामक प्रणाली के तहत इन विनियामकों का गठन किया गया है, नमूना लेने तथा क्लियरेंस के लिए दिन छिपने के बाद तथा सप्ताहांतों के दौरान इनकी उपलब्धता 24x7 आधार पर नहीं है। इससे आयात कंसाइनमेंट का समय से क्लियरेंस प्रभावित होता है तथा भंडारण की लागत बढ़ जाती है।</p>	अवधि	2016-17	2017-18	2018-19	पाम आयल	2,13,868 मीट्रिक टन	3,53,374 मीट्रिक टन	3,77,928 मीट्रिक टन	<p>13 (iii) : आईपीए और सीएलएसए इस समस्या के समाधान के लिए एसओपी तैयार करें और अगली बैठक में प्रस्तुत करें।</p>
अवधि	2016-17	2017-18	2018-19								
पाम आयल	2,13,868 मीट्रिक टन	3,53,374 मीट्रिक टन	3,77,928 मीट्रिक टन								

14.	मेल दिनांक 5 मई 2019 के माध्यम से सीडब्ल्यूसी	सीडब्ल्यूसी ने मेल दिनांक 4 जून 2019 के माध्यम से सूचित किया है कि सीडब्ल्यूसी का कोई एजेंडा बिंदु नहीं है।	बंद
15.	ईमेल दिनांक 5 जून 2019 के माध्यम से नेशनल एसोसिएशन ऑफ कंटेनर फ्रेट स्टेशन (एनएसीएफएस)	<p>मूवर को लिंक किए बगैर स्वतंत्र रूप से चेसिस के लिए पंजीकरण प्रदान करके और अनुमति देकर लाजिस्टिक्स की परिवहन लागत कम करना</p> <p>जैसा कि आप जानते हैं, भारत में इस समय मूवर एवं चेसिस दोनों के लिए केवल ट्रेलर के लिए एकल पंजीकरण अनुमत है। हम मूवर और चेसिस के लिए अलग पंजीकरण का अनुरोध करते हैं क्योंकि कंटेनर के साथ चेसिस को कार्गो की लोडिंग / डि-स्टफिंग के लिए 10 घंटे से अधिक समय तक माल गोदाम पर रुकना पड़ता है तथा मूवर को चेसिस के साथ रुकना पड़ता है; चेसिस की लागत 8 लाख रुपए है तथा मूवर की लागत लगभग 25 लाख रुपए है। उत्पादकता में सुधार तथा मूवर के अनेक एवं पूर्ण उपयोग के लिए हमें दूसरे देशों में अपनाई जा रही प्रथा के अनुसार मूवर को लिंक किए बगैर अलग से चेसिस का पंजीकरण कराना होता है। इससे लाजिस्टिक्स की कुल लागत में लगभग 1 प्रतिशत की कटौती से परिवहन लागत कम होगी।</p>	बंद क्योंकि सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की अधिसूचना द्वारा इसका समाधान हो चुका है।
16.	ईमेल दिनांक 4 जून 2019 के माध्यम से निर्यात उन्मुख यूनिटों तथा विशेष आर्थिक क्षेत्र यूनिटों के लिए निर्यात संवर्धन	<p>स्कोप - शिपिंग की बैठक में ईपीसीईएस का अनुरोध</p> <p>1. टर्मिनल तथा पोर्ट एरिया में सामान्य भीड़-भाड़ से शिपमेंट प्रभावित हो रहा है। न्हावा शेवा पोर्ट पर भीड़-भाड़ से उत्पन्न प्रचालनात्मक कठिनाइयों की वजह से निर्यातक डिलीवरी की अनुसूची के अंदर शिपमेंट के नियोजित निष्पादन में अंतर करने के लिए मजबूर हैं क्योंकि वाहनों के लिए टर्नअराउंड टाइम भीड़-भाड़ के कारण बढ़ रहा है।</p>	16 (1) : यह सुझाव सामान्य है। ईपीसीईएस औपचारिक एजेंडा के माध्यम से अगली बैठक में करणीय बिंदुओं का उल्लेख करे। अतः बंद किया जाता है।

	<p>परिषद (ईपीसीईएस)</p>	<p>सुझाव</p> <p>व्यवधान के कारण अतिरिक्त व्यय करना पड़ता है तथा शिपमेंट में विलंब से लेनदेन लागत प्रतिकूल रूप से प्रभावित होती है। लेनदेन लागत में किसी कटौती से निर्यात की प्रतिस्पर्धी क्षमता बढ़ेगी। इसके अलावा, आयात और निर्यात की गतिविधियों में समय महत्वपूर्ण कारक होता है।</p> <p>(2) पोत परिवहन कंपनियों, एजेंटों, सीएफएस आदि द्वारा निर्यातकों से वसूल किए जा रहे अनुचित प्रभारों पर नियंत्रण रखने के लिए कोई प्रभावी तंत्र नहीं है।</p> <p>सुझाव</p> <p>लगाए जा रहे प्रभारों की निगरानी के लिए कोई विनियामक संस्था गठित करने की संभावना पर तत्काल विचार करने की आवश्यकता है जिससे निर्यातकों / आयातकों को काफी मदद मिलेगी।</p> <p>(3) पोर्ट एरिया या सीएफएस में श्रमिकों की अक्सर हड़ताल (नियोजित या अचानक) से भी शिपिंग की अनुसूची प्रभावित होती है।</p> <p>श्रम के मुद्दों पर प्रभावी अंतःक्रिया के लिए तंत्र होना चाहिए ताकि हड़ताल न हो और श्रम से संबंधित अन्य समस्याओं का समाधान हो सके।</p> <p>(4) निर्यात के लिए पोत परिवहन कंपनियों को भुगतान किए जाने वाले टर्मिनल हैंडलिंग प्रभार (टीएचसी) तथा अधिभारों की समाप्ति। इस समय सी फ्रेट के अलावा ड्राई एवं रीफर एफसीएल दोनों के लिए पोत परिवहन कंपनियों द्वारा टीएचसी प्रभारित किया जा रहा है।</p> <p>टीएचसी से अंतर्राष्ट्रीय बाजार में माल की लागत पर सीधा प्रभाव पड़ता है।</p>	<p>16 (2) : पोत परिवहन मंत्रालय तथा लाजिस्टिक्स प्रभाग समस्या का समाधान कर रहे हैं।</p> <p>16 (3) : बंदरगाहों पर तंत्र मौजूद है। अतः बंद किया जाता है।</p> <p>16 (4) : पोत परिवहन मंत्रालय के साथ लाजिस्टिक्स प्रभाग इस सुझाव की जांच करेगा।</p>
--	------------------------------------	---	--

	<p>भारत से किए गए शिपमेंट के लिए शिपिंग लागत अपने चरम पर है तथा इससे सभी क्षेत्रों में निर्यात गैर प्रतियोगी बन जाता है। टीएचसी + अधिभार से माल की लागत बढ़ जाती है और अंतर्राष्ट्रीय बाजारों में प्रतिस्पर्धी क्षमता प्रतिकूल रूप से प्रभावित होती है।</p> <p>प्राधिकारियों से टीएचसी + अधिभार समाप्त करने पर विचार करने और आवश्यक होने पर इसे पोत परिवहन कंपनियों को निर्यात के लिए भुगतान किए जाने वाले "सर्वसमावेशी फ्रेट रेट" से प्रतिस्थापित करने पर विचार करने का अनुरोध किया जाता है। फ्रेट प्रभारों में टीएचसी + अधिभारों के विलय से निर्यात व्यापार नियत लागत प्राप्त करने में समर्थ होगा तथा चर कारक नहीं होंगे।</p> <p>5. कस्टम द्वारा शिपिंग बिल की ईपी प्रति की गैर आपूर्ति के कारण एसईजेड यूनिटों के लिए एमईआईएस के लाभ प्राप्त करने में संभावित कठिनाइयां</p> <p>हम आपके ध्यान में निश्चित रूप से संभावित समस्या को लाना चाहते हैं जो एमईआईएस के लाभों को प्राप्त करने में सभी एसईजेड यूनिटों के लिए बहुत शीघ्र उत्पन्न हो सकती है। सीमा शुल्क के परिपत्र संख्या 55/2016 दिनांक 23 नवंबर /2016 पैरा 2 (ग) में निहित अनुदेशों के अनुसरण में अब कस्टम अन्य दस्तावेजों के साथ शिपिंग बिल की ईपी प्रति की आपूर्ति नहीं करेगा। जमीनी सच्चाइयों को समझने के लिए हम निम्नलिखित तथ्य / प्रक्रियाएं प्रस्तुत करना चाहते हैं जिनका इस समय अनुपालन किया जा रहा है :</p> <p>1. सभी एसईजेड यूनिटें गैर ईडीआई पोर्ट के पोर्टल पर अपना शिपिंग बिल आनलाइन फाइल कर रही हैं।</p>	<p>16 (5) : डीजीएफटी तथा कस्टम के साथ लाजिस्टिक्स प्रभाग समीक्षा करेगा।</p>
--	---	---

		<p>2. ये शिपिंग बिल आइसगेट में पहुंचते हैं और इसके बाद डीजीएफटी की साइट पर पारेषित नहीं होते हैं।</p> <p>3. विकास आयुक्त का कार्यालय विदेश व्यापार नीति के अनुसार एमईआईएस के निर्गम के लिए शिपिंग बिल की मूल ईपी प्रति प्रस्तुत करने पर जोर देगा।</p> <p>4. सीमा शुल्क के परिपत्र संख्या 55/2016 दिनांक 23 नवंबर 2016 (पैरा 2 (ग) के अनुसार कस्टम ईपी प्रतियां जारी नहीं करता है।</p> <p>5. इससे बिलों के लिए एक "लॉगजैम" का सृजन होगा जहां ईपी प्रतियां प्राप्त नहीं होती हैं। अनेक एसईजेड ने ऐसे शिपिंग बिल को शामिल करते हुए एमईआईएस के लिए अपना आवेदन अभी तक दाखिल नहीं किया है।</p> <p>महोदय, कहने की आवश्यकता नहीं है कि एमईआईएस के लाभों में विलंब / अस्वीकृति से एसईजेड यूनिट के वित्तीय प्रवाह की स्थिति प्रभावित होगी तथा जिस मामूली मार्जिन पर वे अपना निर्यात कर रही हैं उसे ध्यान में रखते हुए वे और मुश्किल में पड़ जाएंगी। इसलिए, हमारा आपसे नम्र निवेदन है कि कृपया इस मामले पर विचार करें और निम्नलिखित के माध्यम से संभावित समस्या के समाधान में मदद करें</p> <p>सीमा शुल्क के उपर्युक्त परिपत्र की समीक्षा के लिए राजस्व विभाग के साथ मामले को उठाना ताकि एसईजेड सहित सभी निर्यातकों के लिए युनिवर्सल आनलाइन सिस्टम के लागू न होने को ध्यान में रखते हुए एसईजेड को शिपिंग बिल की ईपी प्रतियां प्रदान की जा सकें।</p> <p>अथवा</p> <p>युनिवर्सल आनलाइन सिस्टम के स्थापित होने तक एसईजेड यूनिटों के लिए एमईआईएस के लाभों के लिए शिपिंग बिल की ईपी प्रति प्रस्तुत करने से छूट प्रदान करने के लिए डीजीएफटी को निदेश देना। कहने का तात्पर्य यह है कि शिपिंग बिल के ब्यौरे आइसगेट से अपने आप डीजीएफटी की</p>	
--	--	--	--

		साइट में अंतरित होने चाहिए।	
17	कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) ईमेल दिनांक 4 जून, 2019 के माध्यम से	<p>निर्यात के संवर्धन के लिए स्कोप (शिपिंग) की 49वीं बैठक के लिए एजेंडा में शामिल करने के लिए मुद्दे / ब्रीफ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) एफएसएसएआई, पादप संगरोध, पशु संगरोध, वस्त्र समिति, औषधि नियंत्रक, वन्य जीव ब्यूरो आदि जैसी साझेदार सरकारी एजेंसियों (पीजीए) द्वारा हल्दिया में कार्यालय / प्रयोगशालाओं की स्थापना। 2) इस समय रियल टाइम आधार पर पीसीएस के माध्यम से शिपिंग बिल और आईजीएम नियमित रूप से नहीं भेजे जा रहे हैं। ईडीआई के माध्यम से एलईओ, आउट ऑफ चेंज उपलब्ध नहीं हैं। रियल टाइम आधार पर पीसीएस के साथ आइसगेट का एकीकरण आवश्यक है। 3) पोत परिवहन कंपनियों द्वारा लगाए जाने वाले प्रभारों (टर्मिनल हैंडलिंग प्रभार) में पारदर्शिता। 4) हल्दिया में पूर्ण विकसित अप्रवासन कार्यालय की स्थापना। 5) सभी मामलों में इलेक्ट्रॉनिक डिलीवरी आर्डर उपलब्ध कराया जाए। 	<p>17 (1) : कृपया संबंधित पीजीए के परामर्श से पीजीए की विशिष्ट गतिविधियों की आउटसोर्सिंग के लिए एसओपी का प्रस्ताव करें। तीन पीजीए से शुरुआत करें और अगली बैठक में प्रस्तुत करें।</p> <p>17 (2) : यह कार्य किया जा रहा है, अतः बंद किया जाता है।</p> <p>17 (3) प्रारूप एसओपी के लिए सीएसएलए और आईएनएसए के साथ आईपीए चर्चा करे और अगली बैठक में प्रस्तुत करे।</p> <p>17 (4) : कृपया गृह मंत्रालय को पत्र लिखें और अनुवर्ती कार्रवाई करें। लाजिस्टिक्स प्रभाग सुगमता प्रदान करेगा।</p> <p>17 (5) : कार्यान्वयन अनुसूची के लिए सीएसएलए</p>

		<p>6) शिपिंग बिल में संशोधन के बगैर कस्टम द्वारा आंशिक शट आउट की अनुमति प्रदान की जाए।</p> <p>7) विदेशी वेजल के कोस्टल रन वेजल में परिवर्तन एवं कोस्टल रन वेजल के विदेशी वेजल में परिवर्तन को सरल बनाया जाए।</p> <p>8) ड्राई बल्क कार्गो के मूल्यांकन को जोखिम प्रबंध प्रणाली (आरएमएस) के कार्यक्षेत्र में लाया जाए।</p> <p>9) रविवार और अवकाश सहित 24 घंटे कार्गो का मूल्यांकन किया जाए।</p> <p>10) लुधियाना से कोलकाता / हल्दिया होते हुए आईसीडी - टीकेडी, कानपुर, भदोही तक समर्पित फ्रेट कोरिडोर का विकास।</p> <p>11) आईसीडी - टीकेडी से कोलकाता / हल्दिया तक समर्पित कंटेनर रैक सेवा।</p> <p>12) लौह अयस्क के निर्यात के लिए ड्यूटी का मूल्यांकन को सभी प्रमुख बंदरगाहों के लिए एकसमान और पारदर्शी बनाया जाए।</p>	<p>और आईएनएसए के साथ आईपीए चर्चा करे।</p> <p>17 (6) : कृपया सीएलएसए, आईएनएसए, एफआईआईओ, एफएफएफआई के परामर्श से आईपीए एसओपी का सुझाव दे।</p> <p>17 (7) : कृपया विचार करने के लिए एसओपी का सुझाव दें।</p> <p>17 (8) : एसओपी के साथ औपचारिक प्रस्ताव का सुझाव दें।</p> <p>17 (9) : लाजिस्टिक्स प्रभाग तथा केपीटी कस्टम के साथ समन्वय करेंगे।</p> <p>17 (10) : लाजिस्टिक्स प्रभाग डीएफसीसी और आईआरए के साथ समन्वय करेगा।</p> <p>17 (11) : लाजिस्टिक्स प्रभाग रेल मंत्रालय के साथ समन्वय करेगा।</p> <p>17 (12) : इंडिया पोर्ट्स एसोसिएशन (आईपीए) विचार करने के लिए एसओपी का प्रस्ताव कर सकता है।</p>
--	--	---	--

18	<p>ईमेल दिनांक 6 जून 2019 के माध्यम से प्राप्त कनफेडरेशन ऑफ इंडियन इंडस्ट्री (सीआईआई)।</p>	<p>सीआईआई - राष्ट्रीय पोत परिवहन एवं बंदरगाह समिति जून 2019 के लिए निर्धारित स्कोप बैठक में चर्चा के लिए निम्नलिखित बिंदु प्रस्तुत करना चाहती है :</p> <p>बिंदुओं को उसी क्रम में रखा गया है जिनमें उनको पोर्ट सेक्टर, शिपिंग सेक्टर तथा प्रक्रिया / डिजिटीकरण के मुद्दों के सेक्टर में उजागर किया गया है।</p> <p>पोर्ट सेक्टर के लिए मुख्य बिंदु</p> <ul style="list-style-type: none"> • प्रमुख बंदरगाहों के लिए भूस्वामी माडल अपनाना - दक्षता लाने / लागत कम करने के लिए मौजूदा तथा सभी नए टर्मिनल प्रचालन को निजी क्षेत्र में लाने के लिए रोडमैप • एग्जिम विकास के लिए पोर्ट लैंड - बंदरगाह भूमि आवंटन नीति में संशोधन करके और अतिरिक्त प्रोत्साहनों का सृजन करके निर्यात केन्द्रित उद्योगों की प्रतिस्पर्धी क्षमता में सुधार के लिए बंदरगाह की भूमि का उपयोग <p>शिपिंग सेक्टर के लिए मुख्य बिंदु</p> <p>देश में कोस्टल शिपिंग, इनलैंड वाटरवे सिस्टम तथा मल्टीमाडल हब के विकास पर भी ध्यान दिया जाएगा।</p> <ul style="list-style-type: none"> • इनलैंड वाटरवे को सक्रिय करना - बार्ज क्षमता में निवेश करने के लिए बार्ज प्रचालकों को प्रोत्साहित करने के लिए वित्त पोषण एवं ग्रीन फील्ड के जोखिमों का समाधान करना 	<p>नोट किए गए मुद्दे सामान्य प्रकृति के हैं। अतः बंद किया जाता है।</p> <p>नोट किए गए मुद्दे सामान्य प्रकृति के हैं। अतः बंद किया जाता है।</p> <p>नोट किए गए मुद्दे सामान्य प्रकृति के हैं। अतः बंद किया जाता है।</p>
----	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> कोस्टल पुश - इनफ्रा (सीमेंट, कृषि, उर्वरक आदि जैसी प्रमुख वस्तुओं के लिए कोस्टल संकेन्द्रित बर्थ, साइलो / बैगिंग / हैंडलिंग क्षमता) में और निवेश के माध्यम से कोस्टल शिपिंग पर निरंतर बल देना सरकारी प्रयासों को संपूरित करने के लिए अवसंरचना के सृजन के लिए बड़े पैमाने पर निजी क्षेत्र की भागीदारी को बढ़ावा दिया जाना चाहिए। <p>यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि भारतीय पोत परिवहन उद्योग के प्रचालन की लागत में वृद्धि करने वाली नीतियों को दुरुस्त किया जाए ताकि तटीय परिवहन का विकास हो सके, इनमें निम्नलिखित शामिल होंगे :</p> <ul style="list-style-type: none"> इस क्षेत्र में विदेशी जलयानों को उपलब्ध ईंधन की मैचिंग लागत (जीएसटी पूर्व) की दर पर ऑयल पीएसयू द्वारा बंकर ईंधन की आपूर्ति सुनिश्चित किया जाना। भारतीय समुद्री क्षेत्र में प्रचालन करने वाले सभी वेजल के लिए टीडीएस के प्रावधानों के संबंध में कानून की एकसमान प्रयोज्यता का सुनिश्चय करना। <ul style="list-style-type: none"> इस सेक्टर के विकास के लिए निजी बेड़ा प्रचालन को सहायता प्रदान करने की आवश्यकता होगी। सेक्टर को अधिक प्रभावी एवं आकर्षक बनाने के लिए बेड़ा, फेयरवे, 	<p>नोट किए गए मुद्दे सामान्य प्रकृति के हैं। अतः बंद किया जाता है।</p> <p>नोट किए गए मुद्दे सामान्य प्रकृति के हैं। अतः बंद किया जाता है।</p> <p>अलग से जांच की जाएगी</p> <p>अलग से जांच की जाएगी</p> <p>नोट किए गए मुद्दे सामान्य प्रकृति के हैं। अतः बंद किया जाता है।</p> <p>नोट किए गए मुद्दे सामान्य प्रकृति के हैं। अतः बंद किया जाता है।</p>
--	--	--	---

		<p>टर्मिनल तथा नेविगेशनल ऐड्स के आवश्यक विकास एवं आधुनिकीकरण को बढ़ावा देने की आवश्यकता होगी।</p> <ul style="list-style-type: none"> • यंत्रीकृत कार्गो की हैंडलिंग एवं प्रचालन के लिए क्रियाशील रीवर टर्मिनल स्थापित किए जाने चाहिए। • सेक्टर के स्थायी विकास के लिए कौशल विकास तथा जनशक्ति विकास पर मुख्य बल दिया जाना चाहिए। <p>सेक्टर में डिजिटलीकरण के लिए मुख्य बिंदु</p> <ul style="list-style-type: none"> • एग्जिम व्यापार प्रक्रिया का डिजिटलीकरण - सभी हितधारकों / प्रलेखन प्रक्रियाओं को सामान्य प्लेटफार्म पर लाकर हम किस तरह अंत दर अंत प्रक्रिया को अधिक डिजिटल एवं अचूक बनाते हैं • स्टार्टअप - एलसीएल / एलटीएल एकीकरण, कार्गो ट्रैक एंड ट्रेस, भीड़-भाड़ से जुड़ी समस्याओं के समाधान के लिए स्टार्टअप की अधिक गतिविधि को प्रोत्साहित करना तथा अधुनातन प्रौद्योगिकी / समाधान, उदाहरणार्थ ब्लैकचेन शुरू करना 	<p>नोट किए गए मुद्दे सामान्य प्रकृति के हैं। अतः बंद किया जाता है।</p> <p>नोट किए गए मुद्दे सामान्य प्रकृति के हैं। अतः बंद किया जाता है।</p> <p>नोट किए गए मुद्दे सामान्य प्रकृति के हैं। अतः बंद किया जाता है।</p> <p>नोट किए गए मुद्दे सामान्य प्रकृति के हैं। अतः बंद किया जाता है।</p>
19.	मेल दिनांक 26 जून 2019 के माध्यम से प्राप्त फेडरेशन ऑफ इंडिया चैंबरस ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्रीज (फिक्की)	<p>कार्गो के अचूक परिवहन की चुनौतियां</p> <p>❖ शिपिंग सेक्टर में बाधाएं : यूएसए, चीन, कोरिया और जापान जैसे देशों से तुलना करने पर पोर्ट रूपरेखा में मौलिक रूप से भारत बहुत पीछे है। भारतीय बंदरगाहों पर टर्नअराउंड की सामान्य अवधि 4-5 दिन है जबकि यह चीन के बंदरगाहों पर मात्र एक दिन और सिंगापुर में मात्र दो घंटे है। इस तरह न्यासियों का संसदीय बोर्ड दृढ़ता के साथ सुझाव</p>	<p>नोट कर लिया गया है। भारतीय बंदरगाहों में ट्रांसशिपमेंट इको सिस्टम का विकास विचाराधीन है।</p>

		<p>देता है कि भारत अपने प्रमुख बंदरगाहों पर सामर्थ्य साथ केप डीलिंग का सृजन करे क्योंकि पूरे विश्व में परिवहन उद्योग केप एस्टीमेट वेजल की ओर शीघ्रता से बढ़ रहा है। वैश्विक स्तर पर आज सर्वोत्तम 10 बंदरगाहों में से 7 बंदरगाह चीन में हैं, जबकि भारत का कोई भी बंदरगाह मुख्य 20 बंदरगाहों में शामिल नहीं है। अधिकांश भारतीय बंदरगाहों में केप साइज के वेजल को डील करने के लिए ड्राफ्ट नहीं है। भारतीय बंदरगाहों पर पहुंचने वाले कंटेनर वेजल का सामान्य आकार लगभग 5000 टीईयू है - जबकि चीन में यह लगभग 12000 टीईयू है। बड़े केप साइज के वेजल 15000 टीईयू कैरी करते हैं। भारत के सबसे बड़े कंटेनर पोर्ट जेएनपीटी पर आयतन के अनुसार ड्राफ्ट 14 मीटर है, जबकि केप एस्टीमेट वेजल के लिए 18 मीटर के ड्राफ्ट की आवश्यकता होती है। विशाल केप एस्टीमेट होल्डर शिप को डील करने के लिए हमारे पास फ्रेमवर्क न होने के कारण भारत के कंपार्टमेंट पेलोड के लगभग 25 प्रतिशत का ट्रांसशिपमेंट कोलंबो या सिंगापुर में होता है।</p> <p>भारतीय निर्यात की बाधाएं :</p> <p>❖ उत्पादन की अधिक लागत : यद्यपि नवाचारी कारकों तथा कम लाभप्रदता से उत्पादन के अत्यधिक व्यय में वृद्धि होती है, मूल्यांकन किया गया है कि भारत में उत्पादन की लागत में अकेले व्याज दर का अनुपात लगभग 5 प्रतिशत है। इसके अलावा भारत में बैंक प्रभार लगभग 3 प्रतिशत है, जबकि जापान और कोरिया जैसे देशों में यह 1 प्रतिशत है। इसी तरह हांगकांग, सिंगापुर की तुलना में भारत में पोर्ट प्रभार 3-4 गुना अधिक हैं।</p>	<p>भारतीय निर्यात की बाधाओं से संबंधित मुद्दों को नोट कर लिया गया है। अतः बंद किया जाता है।</p>
--	--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> ❖ अविश्वसनीय कारक : गुणवत्ता के अलावा, भारतीय निर्यातकों को कुछ कारकों पर अविश्वसनीय के रूप में देखा जाता है, उदाहरण के लिए संविदा से पीछे हटना और संविदा की मूल शर्तों पर उसका निर्वहन करने से मना करना, बिक्री पश्चात संक्षिप्त प्रशासन प्रदान करने में विफलता आदि। यद्यपि दक्षिण कोरिया, जापान और ताइवान जैसे देशों के निर्यातक किसी प्रकार के बगैर नियमित रूप से क्षतिग्रस्त या दोषपूर्ण यूनिट की आपूर्ति करते हैं। ❖ समुचित अवसंरचना का अभाव : भारत में बिजली की कमी और ब्रेकडाउन से उत्पादन की अनुसूची गड़बड़ा जाती है, अपर्याप्त तथा अविश्वसनीय परिवहन से लागत में वृद्धि होती है तथा समय से शिपमेंट पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है और संचार की सुविधाएं उपलब्ध न होने से निर्यात के विकास में बाधा उत्पन्न होती है। दूसरा बड़ा कारण माल के भंडारण के लिए हवाई अड्डों और बंदरगाहों दोनों पर अवसंरचना की अच्छी सुविधाओं का अभाव है। इसके अलावा भारत में निर्यात संवर्धन बहुत कम है। ❖ बचा हुआ निर्यात : समस्या यह है कि निर्यात के लिए उत्पादन करने के सतत प्रयास के स्थान पर बचे हुए माल के निर्यात का दृष्टिकोण अपनाया जा रहा है। यह भारतीय निर्यात क्षेत्र की गंभीर कमी है जिसकी वजह से यह अनेक उत्पादों के संबंध में पर्याप्त मात्रा में सतत एवं अबाध आपूर्ति प्रदान करने में असमर्थ है। आज भी हम जो पैदा करते हैं उसका निर्यात करने की प्रवृत्ति मौजूद है, न कि निर्यात के लिए माल पैदा करने की प्रवृत्ति है। ❖ चेहराविहीन मौजूदगी : भारतीय निर्यात को विदेशी बाजारों में उसी रूप 	
--	--	--	--

		<p>में बेचा जाता है जिस रूप में उनका निर्यात किया जाता है परंतु विदेशी ब्रांड नाम के तहत। हालांकि चमड़े की बनी वस्तुओं, सी फूड, मसाला आदि जैसी वस्तुओं की पुनः पैकेजिंग या प्रोसेसिंग हो सकती है परंतु भारतीय बाजारों में उनकी मौजूदगी चेहराविहीन है। यह सच है कि जब किसी उत्पाद के साथ कोई विदेशी ब्रांड नाम जुड़ जाता है तो भारतीय ब्रांड नाम की तुलना में उसी उत्पाद के लिए अधिक मूल्य प्राप्त होता है।</p> <p>❖ जटिल प्रलेखन एवं प्रक्रिया : विभिन्न प्राधिकरणों द्वारा निर्धारित मौजूदा प्रक्रियाओं एवं प्रलेखन की औपचारिकताओं को देश में निर्यात की संपूर्ण गतिविधि पर उसके प्रभाव पर ज्यादा ध्यान दिए बगैर व्यक्तिगत आवश्यकताओं के अनुरूप विकसित किया गया है।</p>	
20	<p>मेल दिनांक 24 जून 2019 के माध्यम से फेडरेशन ऑफ इंडियन एक्सपोर्ट अर्गनाइजेशन (एफआईईओ)</p>	<p>(क) पोत परिवहन कंपनियों तथा शिपिंग एजेंटों के लिए केवाईसी :</p> <p>निर्यातक से पोत परिवहन कंपनियों / शिपिंग एजेंटों को केवाईसी तथा सहायक दस्तावेज प्रस्तुत करने की आवश्यकता होती है। केवाईसी फार्मेट में एकरूपता नहीं है। पोत परिवहन कंपनियां तथा एजेंट अवांछित / गोपनीय सूचना पर भी जोर दे रहे हैं। विभिन्न पोत परिवहन कंपनियों / एजेंटों के अपने स्वयं के अलग अलग फार्मेट हैं। व्यापार में केवाईसी का फार्मेट एक जैसा होना चाहिए। द्वितीयतः, कुछ पोत परिवहन कंपनियों (विशेष रूप से पीआईएल) के लिए हर बार हमें केवाईसी प्रस्तुत करने की आवश्यकता होती है। उनकी बांबे शाखा में प्रस्तुत किया गया केवाईसी भारत में अन्यत्र उनकी शाखाओं से बुकिंग प्राप्त करने के लिए और विलोमतः मान्य नहीं है। भले ही हमने केवाईसी पहले प्रस्तुत किया हो परंतु पीआईएल केवाईसी पुनः प्रस्तुत करने पर जोर देता है।</p> <p>(ख) पोत परिवहन कंपनियों द्वारा मनमाने प्रभार :</p>	<p>20 (क) : आईपीए प्रारूप एसओपी तथा आगे की राह का सुझाव दे।</p>

	<p>i) पोत परिवहन कंपनियां तथा शिपिंग एजेंट सील के लिए 300 रुपए से 700 रुपए की राशि वसूल कर रहे हैं, जबकि सील की वास्तविक लागत 50 रुपए से कम है।</p> <p>ii) शिपिंग एजेंट (नामित शिपमेंट के मामले में) अधिक टर्मिनल हैंडलिंग प्रभार वसूल रहे हैं। एक मामले में उन्होंने मुंद्रा में प्रति कंटेनर 13900 रुपए का टीएचसी प्रभारित किया है। जब स्पष्टीकरण / कम करने के लिए कहा गया तो उन्होंने निर्यातक को बस यह सूचित किया कि यह उनका मानक प्रभार है और यदि वे भुगतान नहीं करेंगे तो वे लेट बीएल चार्ज प्रभारित करेंगे। वास्तव में लेट बीएल चार्ज पर प्रतिबंध लगाने के लिए मानदंड होना चाहिए।</p> <p>iii) डिलीवरी आर्डर के लिए अधिक प्रभार</p> <p>iv) आज भी कुछ शिपिंग एजेंट ईएनएस प्रभार लगा रहे हैं या वे किसी अन्य शीर्ष के तहत इस प्रभार की वसूली कर रहे हैं। सुझाव : पोत परिवहन कंपनियों को देय सभी प्रभार सी फ्रेट कालम में लदान पत्र में घोषित किए जाने चाहिए और यदि इसकी घोषणा नहीं की जाती है तो संबंधित पोत परिवहन कंपनी को किसी प्रभार का भुगतान नहीं किया जाएगा।</p> <p>(ग) सूचित किया गया है कि ऐसी खबर है कि आईसीडी माधोसिंह (आईएनएमबीएस6) भदोही, उत्तर प्रदेश निर्यात की गतिविधियां बंद करने पर विचार कर रहा है जिसके कारण निर्यात करने वाले वर्ग ने चिंता व्यक्त की है जिसे कृपया स्पष्ट करें।</p> <p>(घ) इस समय कोलकाता पोर्ट से लिए गए खाली कंटेनर को मुंबई पोर्ट से</p>	<p>20 (ख) : कृपया आईपीए सुझावों पर अपनी टिप्पणियां प्रदान करें।</p>
--	--	---

		<p>बाहर निर्यात करने की अपेक्षा नहीं की जा सकती है। यही नहीं, आयातित माल की ढुलाई करने वाला कंटेनर पोर्ट को वापस खाली करके भेजा जाना चाहिए तथा खाली कंटेनर निर्यात के लिए कारखाना तक पहुंचाया जाना चाहिए। यह न केवल पर्यावरण की दृष्टि से प्रतिकूल है अपितु इसकी लेनदेन लागत भी काफी है। कोलकाता पोर्ट की नाकामी के कारण हमें मुंबई पोर्ट का प्रयोग करना पड़ता है तथा ट्रक से माल भेजना पड़ता है। यूरोप में हैमबर्ग से खाली कंटेनर लेने और दूसरे देश में रोटर्डम से उसे भेजने की परिपाटी है।</p> <p>इस समय पोत परिवहन कंपनियां विशिष्ट सीएफएस पर माल की उपलब्धता के आधार पर सीआरओ (कंटेनर रिलीज आर्डर) जारी करेंगी। एक मामले की सूचना प्रदान की गई है जहां चेन्नई में सत्व सीएफएस का प्रयोग करने वाला निर्यातक, जहां समान पोत परिवहन कंपनी के लिए कंटेनर उपलब्ध हैं परंतु वे दूसरे सीएफएस के माल के लिए जाते हैं जिससे परिवहन की अतिरिक्त लागत वहन करनी पड़ती है। इसके अलावा सीएफएस में अच्छे कंटेनर प्राप्त करने में एक दिन से अधिक समय तक इंतजार करना पड़ता है जिसकी वजह से हाल्टिंग प्रभार वहन करना पड़ता है। पोत परिवहन कंपनी / सीएफएस क्षतिग्रस्त कंटेनर को अलग से भंडारित कर सकते हैं। इसके अलावा, सिस्टम में सीएफएस का इंटर ट्रांसफर मूवमेंट होना चाहिए ताकि शिपर अपनी आवश्यकता के अनुसार कंटेनर प्राप्त कर सके।</p> <p>(ड.) उत्तर भारत के निर्यातक अक्सर दिल्ली / गुडगांव के निकट आईसीडी से कस्टम क्लियरेंस के बाद पीओएल जैसे कि मुंद्रा पोर्ट / न्हावा शेवा तक रेल से निर्यात एफसीएल के इनलैंड परिवहन के लिए कठिनाइयों का सामना करते हैं। कई बार दूसरे रूटों के लिए रेल लाइन के व्यस्त होने के</p>	<p>20 (ग) : यह मुद्दा अव्यवहार्य है। अतः बंद किया जाता है।</p> <p>20 (घ) : एफआईईओ संकल्प के लिए मामले के समाधान के साथ संबंधित संघों का उल्लेख करते हुए औपचारिक प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।</p>
--	--	---	---

		<p>कारण आईसीडी जीडीएल से गेटवे रेल फ्रेट द्वारा रेलिंग आउट कंटेनर में काफी विलंब होता है। आईसीडी से पोर्ट तक निर्यात कार्गो के इनलैंड परिवहन को रेलवे द्वारा प्राथमिकता दी जानी चाहिए।</p> <p>(च) पंतनगर पोर्ट (आईएनएचडी 6) में कंटेनरों की सफाई के लिए कोई सुविधा नहीं है। कई बार कंटेनर इतने गंदे होते हैं कि हमारे उत्पाद दूषित हो जाते हैं और उनकी गुणवत्ता कम हो जाती है। पंतनगर पोर्ट (आईएनएचडी 6) के प्रबंधन को कंटेनरों की सफाई के लिए कोई व्यवस्था करने की सलाह दी जा सकती है।</p> <p>(छ) आईसीडी बंगलौर से चेन्नई पोर्ट तक टाइम टेबल ट्रेन की आवश्यकता है।</p> <p style="text-align: center;">कस्टम</p> <p>(क) जब भी नए उत्पाद के लिए कोई आर्डर प्राप्त होता है तो मर्चेंट एक्सपोर्टर को संबंधित विनिर्माता के परिसर के लिए सेल्फ सीलिंग परमीशन प्राप्त करने की आवश्यकता होती है तथा वे निम्नलिखित समस्याओं का सामना करते हैं :</p> <p>(i) कारखाने पर क्षेत्राधिकार रखने वाले कस्टम कार्यालय, न कि जीएसटी कार्यालय में सेल्फ सीलिंग परमीशन के लिए आवेदन करने की आवश्यकता होती है क्योंकि यह पता करने का कार्य होता है कि किस आयुक्तालय का क्षेत्राधिकार है और किस उप कार्यालय से हमें संपर्क करने की आवश्यकता है।</p> <p>(ii) दस्तावेज जैसे कि परिसर के स्वामित्व के मूल दस्तावेज या स्टफिंग परिसर का लीज रेंटल। ऐसे मामले की सूचना प्रदान की गई है जिसमें</p>	<p>20 (ड.) : रेलवे समस्या का समाधान कर रहा है।</p> <p>20 (च) : अगली बैठक में या उससे पहले ब्यौरों के साथ एफआईईओ औपचारिक प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।</p> <p>20 क (i) : कस्टम आयुक्तालय तथा उप कार्यालयों</p>
--	--	--	---

		<p>विनिर्माता स्वतंत्रता पूर्व कंपनी है और स्टॉक एक्सचेंज में सूचीबद्ध है जो संभवतः ऐसे प्रत्येक निर्यातक के साथ भूमि स्वामित्व के अपने दस्तावेजों को साझा नहीं कर सकता है जिसे वे अपने माल की बिक्री कर रहे हैं। बोर्ड प्रमाण के रूप में जीएसटी पंजीकरण या आईईसी को स्वीकार करने पर विचार कर सकता है। इसके अलावा नियमों के अनुसार सीमा शुल्क अधीक्षक से परिसर का दौरा करने एवं निरीक्षण करने तथा अपनी सत्यापन रिपोर्ट प्रस्तुत करने की अपेक्षा होती है।</p> <p>(iii) सेल्फ सीलिंग परमीशन जारी करने के लिए 15 दिन और रिपोर्ट के लिए 48 घंटे के समय के मानदंड को व्यवहार में लागू करना। इसके अलावा, प्रत्येक सीमा शुल्क कार्यालय ने अपेक्षित दस्तावेजों के लिए अपना स्वयं का सेट तैयार किया है। तथापि, प्रलेखन के लिए उनको बोर्ड के निर्देशों का पालन करना चाहिए।</p> <p>(ख) आज भी शिपिंग बिल (ईडीआई) लगातार स्टेशनरी (पेपर) पर प्रिंट होते हैं। निर्यात की एक मद के लिए भी 2-3 पेज की आवश्यकता होती है। डॉट मैट्रिक्स द्वारा मुद्रित ब्यौरे अधिकांश बार स्पष्ट नहीं होते हैं। तीन पेज के शिपिंग बिल के ब्यौरों को ए4 साइज के एक पेपर में समाहित किया जा सकता है यदि इसकी रिप्रोग्रामिंग की जाए और लेजर में प्रिंट किया जाए।</p>	<p>का क्षेत्राधिकार प्रकाशित कर सकता है।</p> <p>20 क (ii) : कस्टम के साथ लाजिस्टिक प्रभाग चर्चा करे।</p> <p>20 क (iii) लाजिस्टिक प्रभाग दस्तावेजों के मानक सेट के लिए कस्टम के साथ चर्चा करे।</p> <p>20 (ख) कस्टम के साथ लाजिस्टिक विभाग चर्चा करे।</p>
21	विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) - मेल दिनांक 18 जून 2019	विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) से संबंधित कोई मुद्दा नहीं है।	बंद

**वेजल के परिवर्तन में हो रही कठिनाइयां
(फेडसाई द्वारा प्रदान किया गया)**

1. इस प्रारूप परिपत्र में एक सरोकार को दूर नहीं किया गया है जो इस प्रकार है :

अधिसूचना संख्या 8/2019 दिनांक 26 फरवरी 2019 में कंटेनर में कोस्टल गुड्स की ढुलाई तथा गैर कंटेनराइज्ड कार्गो शामिल नहीं है / सुगम नहीं बनाया गया है। इसके अलावा विदेशी क्षेत्र के माध्यम से पारगमन को सुगम बनाना। यहां ब्रेक बल्क तथा लूज बल्क कार्गो की ढुलाई को शामिल करने की आवश्यकता है। लूज बल्क कार्गो की ढुलाई के लिए प्रारूप परिपत्र में कोई प्रावधान नहीं है।

आपकी सूचना के लिए तथा मुद्दे को उजागर करने के लिए हम अपने अपने विचार व्यक्त करना चाहते हैं जो इस प्रकार हैं :

यदि भारत में विभिन्न बंदरगाहों के लिए ड्राई / लिक्विड बल्क कार्गो के साथ किसी विदेशी बंदरगाह से भारत आने वाला वेजल, पहुंचने के पहले बंदरगाह पर कार्गो के डिस्चार्ज के बाद, शिप में उपलब्ध खाली स्थान का लाभप्रद ढंग से उपयोग एक भारतीय बंदरगाह से दूसरे भारतीय बंदरगाह तक कोस्टल गुड्स की ढुलाई के लिए किया जा सकता है, तो क्या यह विदेशी भूभाग से होते हुए पारगमन है अथवा अन्यथा (विदेशी भूभाग से पारगमन न होते हुए कोस्टल गुड्स का मूवमेंट है)।

इस सुविधा से घरेलू कार्गो मूवमेंट की लागत कम हो जाएगी और कोस्टल कार्गो, विशेष रूप से छोटे पार्सल के त्वरित मूवमेंट को सुगम बनाने तथा शिप की आसानी से पहचान करने के लिए शिपिंग ट्रेड को प्रोत्साहित भी करेगा तथा छोटे पार्सल के लिए वेजल की पहचान करना सरल और बहुत लागत प्रभावी होगा।

नीचे उसका सारांश दिया गया है जो हमने 13 दिसंबर 2018 को सदस्य (सीमा शुल्क) को लिखा है :

(सीमा शुल्क के साथ उठाए जाने के लिए)

2. विदेश जाने वाले वेजल (विदेशी / भारतीय ध्वज) के परिवर्तन के लिए सामान्य प्रक्रिया अपनाने की आवश्यकता है क्योंकि वर्तमान में विभिन्न सीपोर्ट कस्टम स्टेशन बंकर एवं माल पर ड्यूटी के संग्रहण के लिए अलग अलग परिपाटियां अपना रहे हैं। हमने सीबीआईसी के समक्ष कई बार यह मुद्दा रखा है परंतु सीबीआईसी के अधिकारियों द्वारा बार बार आश्वासन दिए जाने के बावजूद अभी तक कोई कार्रवाई नहीं की गई है।

विवाद का मुख्य क्षेत्र बंकर एवं माल के मूल्यांकन से संबंधित है। कांडला मुंद्रा एवं कोचीन जैसे कस्टम स्टेशन ईंधन तेल तथा एचएसडी के आयात मूल्य को लेते हैं जो उचित एवं न्यायसंगत है। व्यापार जगत इससे खुश है। तथापि, अन्य स्टेशनों पर मूल्यांकन के लिए अपनाई गई परिपाटी यह है कि वे मैसर्स इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) द्वारा आपूर्ति किए गए बंकर की कीमत और / या वह कीमत लेते हैं जिस पर बंकर सप्लायर द्वारा विदेशी बंदरगाहों पर बंकर की आपूर्ति की जाती है।

(सीमा शुल्क के साथ उठाए जाने के लिए)

इस परिपाटी से ड्यूटी संग्रहण की कीमत अपने आप 50 प्रतिशत से अधिक बढ़ जाती है। इसके अलावा, आपकी जानकारी में लाया जाता है कि आईओसीएल / फारेन पोर्ट बंकर सप्लायर अधिकांशतः बांडेड स्टोरेज टैंक में पड़े आयातित स्टॉक से बंकर की आपूर्ति करते हैं और इस प्रकार उस पर फ्रेट और बीमा प्रभार शामिल हो चुके होते हैं। वास्तव में उसमें भंडारण प्रभार, भारत में लगाए जाने वाले स्थानीय प्रभार जैसे कि प्रवेश कर, डिलीवरी प्रभार, अन्य स्थानीय कर तथा लाभ भी शामिल होते हैं और इस प्रकार आईओसीएल / फारेन पोर्ट बंकर सप्लायर की कीमत पहले से ही बढ़ी होती है और इस प्रकार पुनः फ्रेट एवं बीमा प्रभार शामिल करने का कोई कारण नहीं है।

उदाहरण के तौर पर, कांडला में बंकर सप्लायर बंकर का आयात कर रहे हैं तथा आगमन पर उसे बांडेड टैंक में भंडारित किया जाता है जिससे वे बंकर के रूप में जलयानों को सप्लाई करते हैं। उनके द्वारा सप्लाई किए जाने तक अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कीमत के आधार पर कीमत में 16 से 50 प्रतिशत की वृद्धि हो चुकी होती है। इस कीमत में सभी वित्तीय लागत, हैंडलिंग लागत, भंडारण एवं लाभ घटक शामिल होते हैं। यह मूल्यांकन नियमावली के सभी सिद्धांतों का घोर उल्लंघन है।

अपनाई जा रही परिपाटी के अनुसार, इस सप्लाई पर फ्रेट प्रभार की वजह से कीमत में पुनः 20 प्रतिशत जुड़ जाता है और बीमा प्रभार के लिए 1.125 प्रतिशत जुड़ता है जिससे समकालीन आयात मूल्य की तुलना में कीमत बढ़ जाती है। समकालीन आयात मूल्य से तुलना करने पर मूल्य में काफी अंतर होता है।

इस सिलसिले में हम केन्द्रीय उत्पाद शुल्क एवं सेवा कर आयुक्त, भारत बनाम मैसर्स संजीवनी नान-फेरस ट्रेडिंग प्राइवेट लिमिटेड, नोएडा के मामले में 2017 की सिविल अपील संख्या 18300-18305 में माननीय उच्चतम न्यायालय के आदेश दिनांक 10 दिसंबर 2018 की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहते हैं जिसमें माननीय उच्चतम न्यायालय ने साफतौर पर कहा है कि समकालीन आयात मूल्य को लेने की आवश्यकता है और इस बात पर भी जोर दिया है कि सीमा शुल्क अधिनियम 1962 की धारा 14 (1) के अनुसार मूल्यांकन किया जाना चाहिए। बोर्ड ने परिपत्र संख्या 1006/13/2015-सीएक्स दिनांक 21 सितंबर 2015 के माध्यम से अनुदेश जारी किया

है कि सभी क्षेत्रीय कार्यालय माननीय उच्चतम न्यायालय तथा उच्च न्यायालय के आदेश को स्वीकार करें और इस प्रकार माननीय उच्चतम न्यायालय के आदेश की उपर्युक्त टिप्पणी को लागू करने की आवश्यकता है।

3. हम यहां यह भी जोड़ना चाहते हैं कि कोई जुर्माना या दंड लगाए बगैर अध्याय शीर्ष 9805 के तहत माल का वर्गीकरण किया जाता है। तथापि, छोटे बंदरगाहों में माल का वर्गीकरण अलग अध्याय शीर्ष अर्थात 2106 के तहत किया जाता है जो सही नहीं है तथा इसलिए इसमें सुधार की आवश्यकता है।

(सीमा शुल्क के साथ उठाए जाने के लिए)