

निर्यात संवर्धन पर स्थायी समिति (स्कोप) - एयर की 4 जुलाई 2019 और 30 जुलाई 2019 को आयोजित 57वीं बैठक की कार्यवाही

क्र. सं.	संगठन का नाम	उठाए गए मुद्दों का सारांश / स्थिति	30 जुलाई 2019 को आयोजित बैठक में लिया गया निर्णय
1.	एएआई कार्गो लाजिस्टिक्स एंड एलाइड सर्विसेज कंपनी लिमिटेड (एएआईसीएलएएस)	<p>1. मुद्दा : टियर 2 / टियर 3 शहरों वाले एयरपोर्ट पर एएआईसीएलएएस के लिए कस्टम वसूली प्रभारों से छूट</p> <p>स्थिति : यद्यपि एएआईसीएलएएस अन्य बातों के साथ अपनी सामाजिक - आर्थिक बाध्यता के तहत टीयर-2 / 3 वाले शहरों के एयरपोर्ट पर निर्यातकों की सुविधा के लिए अवसंरचना / सुविधाओं का सृजन कर रहा है तथापि, टीयर 2 / 3 शहरों वाले एयरपोर्ट पर कस्टम लागत वसूली प्रभारों की समीक्षा के लिए सीबीआईसी, वित्त मंत्रालय के साथ कई बार मामला उठाया गया है परंतु एएआईसीएलएएस के लिए इन प्रभारों से छूट अभी भी मृग मरीचिका बनी हुई है, जो कार्गो की कम मात्रा तथा प्रचालन की ऊंची लागत के कारण तरक्की नहीं कर पा रहा है। कस्टम लागत वसूली से प्रचालन की ऊंची लागत में और वृद्धि हो जाती है जिस पर गंभीरता से विचार करने तथा छूट प्रदान करने के लिए समीक्षा करने की आवश्यकता है।</p> <p>एएआईसीएलएएस की अभ्युक्तियां : अतीत में असंख्य बार नागर विमानन मंत्रालय के माध्यम से इस मुद्दे को सीबीआईसी / वित्त मंत्रालय के साथ उठाया गया है।</p> <p>2. मुद्दा : कस्टम द्वारा एएआई से एएआईसीएलएएस को अभिरक्षकत्व का हस्तांतरण</p> <p>स्थिति : एएआई ने 11 अगस्त 2016 को प्रकार्यात्मक एवं प्रशासनिक दृष्टि से स्वतंत्र संगठन अर्थात एएआईसीएलएएस में अपने कार्गो निदेशालय का विलय एवं निगमन कर दिया है जिसका उद्देश्य कार्गो लाजिस्टिक व्यवसाय में उपलब्ध प्रचुर अवसरों का उपयोग करने के लिए व्यावसायिक एवं जिम्मेदार सेवा उद्यम का निर्माण करना है। तदुसार,</p>	<p>1 (1) : नागर विमानन मंत्रालय के साथ लाजिस्टिक्स प्रभाग शीघ्रता से निर्णय के लिए इसे कस्टम तथा वित्त मंत्रालय के साथ उठाएगा।</p> <p>1 (2) : शीघ्रता से निर्णय के लिए</p>

	<p>सीबीआईसी से विभिन्न भारतीय हवाई अड्डों पर एएआई को सौंपे गए अभिरक्षकत्व को एएआई कार्गो लाजिस्टिक्स एंड एलायड सर्विसेज कंपनी लिमिटेड (एएआईसीएलएएस) के पक्ष में हस्तांतरित करने का अनुरोध किया गया है परंतु कस्टम से अभी तक जवाब प्राप्त नहीं हुआ है।</p> <p>एएआईसीएलएएस की अभ्युक्तियां : अतीत में कई बार नागर विमानन मंत्रालय के माध्यम से मामले को सीबीआईसी के साथ उठाया गया है।</p> <p>3. मुद्दा : कस्टम द्वारा ईसीसीएस के कार्यान्वयन में विलंब</p> <p>स्थिति : कस्टम द्वारा एक्सप्रेस कार्गो क्लियरिंग सिस्टम (ईसीसीएस) का कार्यान्वयन न किए जाने से कोलकाता तथा त्रिची हवाई अड्डा पर इंटरनेशनल कूरियर टर्मिनल का कार्यान्वयन प्रभावित हुआ है। इससे न केवल कूरियर की वृद्धि प्रभावित हो रही है अपितु हितधारकों का व्यवसाय भी प्रभावित हो रहा है। भारतीय हवाई अड्डों पर अंतर्राष्ट्रीय कूरियर में वृद्धि के लिए सीबीआईसी द्वारा इस मुद्दे का शीघ्रता से समाधान किए जाने की आवश्यकता है।</p> <p>एएआईसीएलएएस की अभ्युक्तियां : नागर विमानन मंत्रालय के माध्यम से सीबीआईसी के साथ तथा सीसीजी में भी मामले को उठाया गया है परंतु गतिरोध बना हुआ है।</p> <p>4. मुद्दा : एग्जिम कार्गो की शीघ्रता से प्रोसेसिंग करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय कार्गो सुविधाओं में अन्य विनियामक एजेंसियों के स्टाफ की कमी</p> <p>स्थिति : यद्यपि एएआईसीएलएएस टीयर 2 / 3 के शहरों में नई अंतर्राष्ट्रीय कार्गो सुविधाएं सृजित कर रहा है परंतु कार्गो विनियामक प्राधिकारियों जैसे कि कस्टम, पादप संगरोध, सहायक औषधि नियंत्रक तथा पशु संगरोध अधिकारी (अधिकारियों) आदि की तैनाती में</p>	<p>नागर विमानन मंत्रालय के साथ लाजिस्टिक्स प्रभाग इसे कस्टम के साथ उठाएगा।</p> <p>1 (3) : शीघ्रता से कार्रवाई के लिए लाजिस्टिक्स प्रभाग तथा नागर विमानन मंत्रालय कस्टम के साथ अनुवर्ती कार्रवाई करेंगे।</p> <p>1 (4) : एएआईसीएलएएस मुद्दे के समाधान के लिए संबंधित पीजीए की कुछ गतिविधियों की</p>
--	--	---

		<p>विलंब / तैनाती न होने से शीघ्रता से सुविधाओं को क्रियाशील बनाना तथा निर्यात कार्गो का क्लियरेंस संभव नहीं हो रहा है जिससे एग्जिम व्यापार की वृद्धि प्रभावित होती है। एएआईसीएलएएस कार्गो सुविधाओं में विनियामक एजेंसियों के स्टाफ की आवश्यकता की सूची अनुबंध के रूप में संलग्न है।</p> <p>एएआईसीएलएएस की अभ्युक्तियां : नागर विमानन मंत्रालय को कई बार अवगत कराया गया है परंतु हवाई अड्डों पर स्टाफ की कमी बनी हुई है।</p>	<p>आउटसोर्सिंग के लिए एसओपी का सुझाव दे सकता है। 3 पीजीए के साथ शुरुआत की जा सकती है।</p>
2.	<p>एयर कार्गो एजेंट्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एसीएआई)</p>	<p>एजेंडा के बिंदुवार मुद्दे इस प्रकार हैं :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. एयर कार्गो कम्प्लेक्स का नियोजित एवं एकीकृत विकास 2. टीयर 2 और टीयर 3 के शहरों के लिए पर्याप्त हवाई संपर्क 3. एयर फ्रेट स्टेशन (एएफएस) पर नीति का प्रभावी कार्यान्वयन 4. 30 सितंबर 2019 के बाद एयर फ्रेट इंडस्ट्री के लिए जीएसटी से छूट 5. कूरियर शिपमेंट की तुलना में एयर फ्रेट शिपमेंट के लिए सीमा शुल्क की प्रक्रियाओं एवं विनियमों में प्रमुख अंतर 6. एयरलाइंस द्वारा सुरक्षा घोषणा के विभिन्न फार्मेट के लिए मांग 7. शिपमेंट में आंशिक संशोधन को आनलाइन किया जाए 8. "व्हील्स अप" चरण पर आईजीएम 9. एयरपोर्ट आपरेटर और कस्टोडियन के लिए मानक प्रचालन प्रक्रियाओं (एसओपी) तथा न्यूनतम सेवा मानकों को लागू करना एवं शुरू करना 10. प्रमुख हवाई अड्डों जहां कस्टम क्लियरेंस का कार्य 24x7 होता है, पर संबद्ध एजेंसियों (पादप संरक्षण, संगरोध एवं भंडारण विभाग (डीपीपीक्यूएंडएस), भारतीय खाद्य सुरक्षा मानक प्राधिकरण (एफएसएसआई), औषधि नियंत्रक (सीडीएससीओ), पशु संगरोध (एक्यूसीएस), वन्य जीव अपराध नियंत्रण ब्यूरो (डब्ल्यूसीसीबी) और वस्त्र समिति) की 24x7 उपलब्धता। 11. ट्रांसशिपमेंट के विनियमों एवं प्रक्रियाओं के संबंध में स्पष्टता। इस प्रयोजनार्थ सेक्टर एयर वेबिल का प्रयोग अभी भी अनुमत नहीं है। 	<p>बंद कर दिया गया क्योंकि अलग से इन मुद्दों का समाधान किया जा रहा है तथा संबंधित मर्दानों में कार्रवाई नोट की गई है।</p>

<p>3.</p>	<p>ब्रिहनमुम्बई कस्टम ब्रोकर्स एसोसिएशन, मुंबई (बीसीबीए) तथा फेडरेशन ऑफ फ्रेट फारवर्डर्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एफएफएफआई)</p>	<p>12. अंतर्राष्ट्रीय कार्गो के लिए आईजीआई एयरपोर्ट, नई दिल्ली पर कस्टोडियन द्वारा एयर फ्रेट फारवर्डर पर कस्टम सुगमता शुल्क लगाया जाना।</p> <p>1. एसीसी मुंबई में अवसंरचना : जैसा कि पिछली बैठकों में बताया गया, चूंकि एयर कार्गो कम्प्लेक्स, मुंबई देश का प्रीमियर एयर कार्गो कम्प्लेक्स है इसलिए बड़े अवसंरचना सुधार की आवश्यकता है।</p> <p>उन्होंने आयात / निर्यात के माल (सामान्य कार्गो) को हैंडल करने के लिए अतिरिक्त क्षमता तथा नए माल गोदाम की उपलब्धता के लिए समयबद्ध कार्यक्रम के लिए अनुरोध किया। समयबद्ध ढंग से समुचित अवसंरचना की आवश्यकता है जिससे एयर कार्गो व्यापार की मात्रा में वृद्धि तथा अतिरिक्त वृद्धि को हैंडल करने में मदद मिलेगी।</p> <p>2. आनलाइन ई-डिलीवरी : सीबीईसी के परिपत्र संख्या 24/2015-सीमा शुल्क दिनांक 14 अक्टूबर 2015 के माध्यम से तथा एसीसी पीएन नंबर 09/2015 दिनांक 17 जुलाई 2015 के माध्यम से आनलाइन ई-डिलीवरी आर्डर जारी करने का कार्य आरंभ हुआ परंतु देखा जा रहा है कि एयरवे बिल के मूल दस्तावेजों की हार्ड प्रतियों पर अभी भी जोर दिया जा रहा है।</p> <p>सुझाव :</p> <p>(क) यदि हमें डिजिटल भारत की दिशा में प्रगति करनी है तो डिलीवरी के समय एयरवे बिल की हार्ड प्रति पर जोर देने का कार्य तत्काल प्रभाव से बंद किया जाना चाहिए।</p>	<p>3 (1) : 56वीं बैठक के अंग के रूप में इस मुद्दे का समाधान किया गया है। अतः यहां बंद किया जाता है।</p> <p>3 (2) (क) : कस्टम शीघ्रता से मामले का समाधान करे। साइट विजिट के आधार पर अध्यक्ष ने बताया कि ऐसा इसलिए हो रहा है कि निरीक्षण के दौरान साइट पर अधिकारियों एवं निरीक्षकों के पास हैंड हेल्ड डिजिटल मीडिया की सुविधा नहीं होती है। उनको जो डिजिटल मीडिया प्रदान किया जाता है वह कंप्यूटर टर्मिनल है जो गतिशील नहीं है जबकि साइट निरीक्षक को साइट पर निरीक्षण किए जाने वाले सभी ब्यौरों की आवश्यकता होती है जो कंप्यूटर</p>
-----------	---	--	---

		<p>(ख) एयरलाइंस / कंसोल एजेंट को प्रभारों के भुगतान के लिए एक भुगतान गेटवे का तत्काल सृजन किया जाना चाहिए क्योंकि एयरलाइंस / कंसोल एजेंट द्वारा वर्तमान युग में डिमांड ड्राफ्ट / पे ऑर्डर के माध्यम से भुगतान पर जोर देने से ई-डिलीवरी ऑर्डर का प्रयोजन विफल हो रहा है।</p> <p>3. एयर इंडिया इंपोर्ट शेड, मुंबई में अपर्याप्त अवसंरचना के कारण आयात कंसाइनमेंट के क्लियरेंस में विलंब</p> <p>हम इस बात का उल्लेख करना चाहते हैं कि भारत सरकार आयात - निर्यात कार्गो का समय से क्लियरेंस सुनिश्चित करने का प्रयास कर रही है ताकि कारोबार करने की सरलता में हमारे देश की रैंकिंग में सुधार हो सके। तथापि, मुंबई में एयर इंडिया आयात और निर्यात शेड का वर्तमान कामकाज एवं हालात उक्त प्रयास के विपरीत है।</p> <p>अपने विभिन्न पत्रों के माध्यम से हमने एयर इंडिया शेड के कामकाज से संबंधित अनेक बिंदुओं को उठाया है जिन पर तत्काल ध्यान देने की आवश्यकता है और जिससे आयात एवं निर्यात कार्गो के क्लियरेंस में सुधार लाना संभव होगा।</p> <p>प्रचालन के स्तर पर व्यापार द्वारा अनेक कठिनाइयों का सामना किया जा रहा है जिन पर तत्काल ध्यान देने की आवश्यकता है।</p>	<p>टर्मिनल वाले कार्यालय लोकेशन से भिन्न है।</p> <p>3 (2) (ख): एएआईसीएलएस, डायल, बायल एवं एफएफएफआई आगे की राह का सुझाव दें और अगली बैठक में रिपोर्ट प्रस्तुत करें। श्री केकू गजदर बैठक की अध्यक्षता कर सकते हैं।</p> <p>3 (3) : टाइम स्टॉप प्रोसेस, सत्यनिष्ठा के मुद्दों के समाधान, सामग्री हैंडलिंग प्रक्रिया, भंडारण, माल गोदाम के रखरखाव, सुरक्षा प्रणालियों के लिए लाजिस्टिक्स प्रभाग नागर विमानन मंत्रालय तथा एयर इंडिया के साथ काम करेगा।</p>
--	--	--	--

	<p>वेयरहाउस से संबंधित मुद्दे :</p> <p>(क) पैकेज को फारवर्ड करने में विलंब से कस्टम द्वारा जांच में विलंब हो रहा है और डिलीवरी प्रभावित हो रही है।</p> <p>(ख) फोर्कलिफ्ट जैसे हैंडलिंग के उपकरणों तथा जनशक्ति के उपलब्ध न होने से आयात एवं निर्यात कार्गो के क्लियरेंस में काफी विलंब हो रहा है।</p> <p>(ग) एयर इंडिया के फोर्कलिफ्ट आपरेटर एवं लोडर द्वारा किराया मांगने के स्वभाव से संपूर्ण एक्जिम व्यापार को असुविधा हो रही है।</p> <p>(घ) गलत हैंडलिंग के कारण तथा पर्यवेक्षण के अभाव से आयात एवं निर्यात कंसाइनमेंट को भारी क्षति होती है।</p> <p>(ङ) एयर इंडिया के वरिष्ठ अधिकारी स्थिति को नियंत्रित करने में असमर्थ हैं, हालांकि पिछले 12 महीनों से इस मुद्दे को उठाया जा रहा है।</p> <p>(च) शेड में लाइटिंग की व्यवस्था अच्छी न होने से कस्टम द्वारा जांच में विलंब होता है।</p> <p>(छ) सुरक्षा उपाय के लिए कोई निगरानी कैमरा नहीं लगाया गया है।</p> <p>(ज) आज भी आयात पैकेजों को रोटेशन नंबर देने की पुरानी प्रक्रिया का अनुसरण किया जा रहा है जो समय साध्य है, पैकेज क्षतिग्रस्त हो जाते हैं, गलत आर-नंबर की मार्किंग में चूक होती है, एयर इंडिया के स्टाफ में नीरसता पैदा होती है और लोडर एवं स्टाफ की अवांछित संलिप्तता होती है जो अपेक्षित से कम है। बेहतर दक्षता के लिए पैकेजों को रोटेशन नंबर देने से बचने के लिए समय।</p> <p>ईडीआई तथा बिलिंग के मुद्दे :</p> <p>क) कस्टम ईडीआई सिस्टम डाटा एयर इंडिया के बिलिंग सेक्शन से लिंक नहीं है।</p> <p>ख) बिलिंग कॉपी में स्ट्रिपिंग के ब्यौरों का उल्लेख नहीं होता है।</p> <p>ग) गेट पास कॉपी पर प्रिंटिंग पठनीय नहीं है।</p> <p>घ) आयात के कंसाइनमेंट पर वेयरहाउस प्रभारों के आनलाइन भुगतान को अभी तक</p>	<p>ईडीआई तथा बिलिंग के मुद्दे :</p> <p>कस्टम ईडीआई के साथ एयर इंडिया के बिलिंग सिस्टम को एकीकृत करने तथा अन्य मुद्दों</p>
--	--	--

	<p>चालू नहीं किया गया है।</p> <p>हमें इस बात पर गर्व है कि हम अपने राष्ट्रीय कैरियर अर्थात एयर इंडिया से जुड़े हैं परंतु यदि एयर इंडिया एयर कार्गो, मुंबई के अभिरक्षकत्व के संचालन में गंभीर नहीं है तो आयात एवं निर्यात के कंसाइनमेंट के समय से क्लियरेंस को सुगम बनाने के लिए शीर्ष प्राथमिकता के आधार पर वैकल्पिक व्यवस्था करने की आवश्यकता है।</p> <p>4. नए एयरपोर्ट का विकास जो नवी मुंबई में निर्मित किया जा रहा है</p> <p>एग्जिम क्लियरेंस में महत्वपूर्ण हितधारक के रूप में हम नए एयरपोर्ट में मजबूत एयर कार्गो अवसंरचना की प्रदायगी के लिए सभी हितधारकों की सक्रिय भागीदारी चाहते हैं, जो नवी मुंबई में निर्मित किया जा रहा है।</p> <p>5. कूरियर सेल, मुंबई में कस्टम क्लियरेंस के कार्य का निष्पादन - अपेक्षित सामान्य अभिरक्षक</p> <p>यह कूरियर सेल में कस्टम क्लियरेंस के कार्य के निष्पादन के संबंध में सार्वजनिक नोटिस संख्या 34/2018-19 दिनांक 7 जनवरी 2019 (प्रति संलग्न) के निर्गम के संबंध है। हम सूचित करना चाहते हैं कि किसी अधिसूचित कस्टम क्षेत्र में कस्टम क्लियरेंस से संबंधित कार्य करने के लिए कस्टम ब्रोकर को लाइसेंस दिया जाता है।</p> <p>हमारी राय में निर्यात एवं आयात माल के कस्टम क्लियरेंस की जिम्मेदारी का निर्वहन सीमा शुल्क अधिनियम 1962 की धारा 146 के अनुपालन में किसी लाइसेंसी कस्टम ब्रोकर द्वारा ही किया जा सकता है।</p>	<p>के लिए लाजिस्टिक्स प्रभाग नागर विमानन मंत्रालय, एयर इंडिया तथा कस्टम के साथ काम करेगा।</p> <p>3 (4) : यह परियोजना विकास का मुद्दा है जो स्कोप एयर के कार्यक्षेत्र में नहीं आता है। अतः बंद किया जाता है।</p> <p>3 (5) : लाजिस्टिक्स प्रभाग मुद्दे के समाधान के लिए नागर विमानन मंत्रालय तथा कस्टम के साथ चर्चा करेगा।</p>
--	---	--

4.	पीएचडी चैंबर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री, नई दिल्ली	<p>हम यह सूचित करना चाहते हैं कि जहां तक कूरियर विनियम के अंतर्गत निर्धारित कूरियर आगम पत्र में अधिकृत कूरियर कंपनियों द्वारा कूरियर कार्गो के क्लियरेंस का संबंध है, क्लियरेंस का कार्य कूरियर एजेंसी द्वारा किया जाए। तथापि, जब माल रोका जाता है तो अधिसूचित कस्टम स्टेशन से आयात एवं निर्यात माल का क्लियरेंस करने के लिए किसी लाइसेंसी कस्टम ब्रोकर की नियुक्ति करना आयातक या निर्यातक का मौलिक अधिकार है। अतः कस्टम ब्रोकर को आयातक के प्राधिकार पर ऐसे माल के लिए कूरियर सुविधा के माध्यम से आयात एवं निर्यात माल का क्लियरेंस करने की अनुमति प्रदान की जानी चाहिए जो कस्टम द्वारा रोके जाते हैं।</p> <p>6. सभी कस्टम स्टेशन पर प्रतिभागी सरकारी एजेंसियां (पीजीए) उपलब्ध होनी चाहिए</p> <p>कारोबार करने की सरलता के लिए तथा ड्वेल टाइम कम करने के लिए सभी कंसाइनमेंट को समय से छोड़ने के लिए एयर कार्गो कम्प्लेक्स तथा जेएन कस्टम पर सभी पीजीए के कार्यालय उपलब्ध होने चाहिए।</p> <p>देश की निर्यात क्षमता का उपयोग करने के लिए नवीनतम तथा अधिकतम दक्ष प्रौद्योगिकी एवं तकनीकों की उपलब्धता, दीर्घ अवधि के ऋणों के लिए क्रेडिट की अधिक उपलब्धता, कच्चे माल तक सरल पहुंच, उत्पादों के मजबूत विपणन के लिए लिंकेज के लिए निर्माण और श्रम की उत्पादकता, श्रम लोच तथा पूंजी दक्षता में सुधार की दृष्टि से निर्यात करने में समग्र सरलता बढ़ाने की आवश्यकता है।</p> <p>निर्यात बढ़ाने के लिए 5 सूत्रीय रणनीति में निर्यात की मात्रा बढ़ाने के लिए संभावित उत्पादों की पहचान करना; एशियाई तथा अफ्रीकी अर्थव्यवस्थाओं में अधिक पहुंच के माध्यम से उभरती एवं विकासशील अर्थव्यवस्थाओं के लिए निर्यात वृद्धि को सुदृढ़ करना; निर्यात एवं लाजिस्टिक्स अवसंरचना में संरचनात्मक सुधार; सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यमों की पूर्ति श्रृंखला का विकास तथा निर्यात करने की समग्र सरलता में वृद्धि करना शामिल है।</p>	<p>3 (6) : अन्य संदर्भों में इस मुद्दे का समाधान किया जा रहा है। अतः यहां बंद किया जाता है।</p>
----	---	--	---

		<p>उत्पाद श्रेणियों में भारतीय निर्यातकों के लिए प्रचुर संभावना है जिसमें वे वाहन, वाहनों के पार्ट्स एवं असेसरीज, पेट्रोलियम ऑयल एवं दवा सहित विविध क्षेत्रों में अपनी निर्यात उन्मुख फर्मों को सुदृढ़ करके वैश्विक स्तर पर अधिक मांग का लाभ उठा सकते हैं।</p> <p>कुछ महत्वपूर्ण सुझाव इस प्रकार हैं :</p> <p>1. निर्यात तथा समवत निर्यात के लिए इनपुट के इयूटी फ्री आयात के लिए कस्टम अधिसूचना 24 और 25 दिनांक 1 मार्च 2005 के अंतर्गत मौजूदा इयूटी फ्री आयात की प्रक्रियाओं द्वारा अग्रिम प्राधिकार योजना का प्रतिस्थापन</p> <p>मुद्दा : वर्तमान में भारतीय निर्यातकों को शून्य कस्टम इयूटी पर निर्यात के लिए अपेक्षित इनपुट का आयात करने के लिए अग्रिम प्राधिकार लाइसेंस (एएएल) का प्रयोग करना होता है जो बहुत उबाऊ एवं जटिल प्रक्रिया है तथा विनिर्माता को तीन अलग अलग प्राधिकारियों के साथ संव्यवहार करने की आवश्यकता होती है। कस्टम, एक्साइज / जीएसटी तथा डीजीएफटी जिसकी वजह से भारतीय निर्यातकों की प्रतिस्पर्धी क्षमता समाप्त हो जाती है।</p> <p>सुझाव : बहुत सरल एवं प्रभावी तरीका टेलीकॉम टेबल, कलकुलेटर आदि जैसे सूचना प्रौद्योगिकी करार (आईटीए) उत्पादों के विनिर्माण के लिए इनपुट के जीरो इयूटी आयात के लिए प्रदान की गई अनुमति की तरह प्रक्रिया लागू करना है। इसे कस्टम अधिसूचना संख्या 24/2005 और 25/2005 के माध्यम से पहले से ही लागू किया गया है जिसमें आयातक को केवल कस्टम (उत्पाद शुल्क योग्य माल के निर्माण के लिए इयूटी की रियायती दर पर माल का आयात) नियमावली का पालन करना होता है। अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर प्रतिस्पर्धी बनने में इसी तरह की विधि देश के निर्माताओं के लिए काफी मददगार हो सकती है जो यह सुनिश्चित करे कि इनपुट / कच्चा माल केवल निर्यात उत्पाद के लिए उत्पादन में प्रयुक्त किया जा रहा है।</p>	<p>4 (1) : डीजीएफटी जांच करेगा और अगली बैठक तक या उससे पहले जवाब प्रस्तुत करेगा।</p>
--	--	--	--

		<p>2. आयातकों के लिए कस्टम क्लियरेंस :</p> <p>भारतीय कस्टम (पोर्ट, इनलैंड कंटेनर डीपो तथा कंटेनर फ्रेट सर्विसेज में कस्टम कार्यालय)</p> <p>मुद्दा : नियमित अनुपालन के बावजूद आयात क्लियरेंस हमेशा बाधा रही है। यह विशेष रूप से खाद्य पदार्थों विशेष रूप से वेलनेस बल्क के आयात के मामले में है; कस्टम क्लियरेंस की प्रक्रियाएं कठिन हैं जिसमें अनेक घोषणाएं प्रस्तुत करने के साथ ही एफएसएसएआई के प्रयोगशालाओं में ढेर सारे परीक्षण शामिल हैं। कस्टम क्लियरेंस में सामान्यतया 7 से 10 दिन लग जाते हैं। आयात क्लियरेंस में विलंब से भारी मात्रा में कंटेनर अवरोधन एवं वेयरहाउस प्रभारों का भुगतान करना पड़ता है जिससे भारतीय बाजार में बेंची जाने वाली सामग्री की कीमत सीधे बढ़ जाती है।</p> <p>सुझाव : सुझाव यह है कि पिछली उपलब्धियों को ध्यान में रखते हुए कस्टम क्लियरेंस की प्रक्रिया को और सरल बनाया जाए। प्री-बर्थिंग डिटेंशन टाइम को न्यूनतम करने तथा पोर्ट पर पहुंचने वाले वेजल के टर्नअराउंड टाइम को कम करने के लिए पोर्ट की क्षमता बढ़ाने के लिए नए बर्थ एवं टर्मिनल का निर्माण। प्रचालन की दक्षता में सुधार के लिए लोडिंग / अनलोडिंग के अधुनातन उपकरणों के साथ बर्थ के आधुनिकीकरण की आवश्यकता है। कार्गो को शीघ्रता से खाली करने के लिए आने वाले समय में रेल / रोड कनेक्टिविटी को सुदृढ़ करना आवश्यक है।</p> <p>3. एमएसएमई के समक्ष प्रौद्योगिकी एवं अवसंरचना से जुड़ी अड़चनें</p> <p>मुद्दा : प्रौद्योगिकी के मोर्चे पर, पाया गया है कि प्रौद्योगिकी अंगीकरण के न्यून स्तर के कारण नवाचार का अभाव है जिससे हमारे निर्यात पथ में मूल्यवर्धन कम होता है। अक्सर एमएसएमई आयातक द्वारा निर्धारित गुणवत्ता के मानकों का पालन करने और / या निर्यात</p>	<p>4 (2) : एफएसएसएआई के लिए आरएमएस सिस्टम का विकास किया जा रहा है। लाजिस्टिक्स प्रभाग मुद्दे का समाधान करेगा।</p>
--	--	--	---

	<p>बाजार के लिए उपयुक्त उत्पाद स्थापित करने में समर्थ नहीं होते हैं।</p> <p>सुझाव : अच्छे उत्पादों पर बल दिया जाना चाहिए जो निर्यात के लिए तैयार हों। उत्कृष्टता (नवाचार) केन्द्रों का निर्माण करना जो प्रौद्योगिकी केन्द्रों या उपकरण कक्षों की दक्षता सुदृढ़ करें। उद्देश्य एमएसएमई के लिए नवाचारी उत्पादों एवं प्रक्रियाओं की आवश्यकताओं की पहचान करना है।</p> <p>4. निर्यात के अवसरों की दृष्टि से एमएसएमई के लिए बाजार अनुसंधान तथा आसूचना</p> <p>मुद्दा : एमएसएमई सेक्टर नीति परिवेश में नई घटनाओं के संबंध में जागरूकता के अभाव और / या सीमित जानकारी से संबंधित चुनौतियों का सामना कर रहा है। इसके अलावा, एमएसएमई के लिए निर्यात उत्पादों का विपणन एक बड़ी चुनौती है तथा अधिकांश एमएसएमई सूचना की विसंगति तथा प्रतिस्पर्धात्मकता की समस्या से जूझ रहे हैं। यह भी पाया गया है कि एमएसएमई को विदेशी बाजारों के कामकाज का ज्ञान नहीं होता है और विशेष रूप से निर्यात वितरण चैनल से संपर्क स्थापित करने और विदेशी ग्राहकों से संचार करने में कठिनाइयां होती हैं।</p> <p>सुझाव : सुझाव दिया जाता है कि सरकार अनुसंधान करने तथा विभिन्न देशों में निर्यात के अवसरों के बारे में सूचना का मिलान करने के लिए कोई तंत्र स्थापित करे। बाजार का आकार, और पृथक्करण, विकास दर, रुझान, खरीदारी की वृत्तियों, विनियामक आवश्यकताओं, उत्पाद की आवश्यकताओं, वितरण चैनल तथा बाजार में मौजूद प्रतियोगियों के बारे में जानकारी आदि जैसे क्षेत्रों पर बाजार अनुसंधान करने के लिए एमएसएमई को वित्तीय सहायता प्रदान की जा सकती है। योजना एमएसएमई के लिए किसी अंतर्राष्ट्रीय विपणन / बाजार प्रवेश योजना के विकास की लागत को शामिल करने तथा ब्राड बैंडिंग, गुणवत्ता उन्नयन एवं पैकेजिंग में निर्यात उन्मुख एमएसएमई को सहायता प्रदान करने पर भी विचार कर सकती है।</p>	<p>4 (3) : नोट किए गए के रूप में बंद किया गया।</p> <p>4 (4) : नोट किए गए के रूप में बंद किया गया।</p>
--	--	---

		<p>विदेश व्यापार के प्रचालनों जैसे कि निरीक्षण, क्लियरेंस में विलंब, शिपिंग, कस्टम एवं ड्यूटी ड्राबैक या रिफंड आदि से संबंधित मामलों में एमएसएमई की सभी समस्याओं एवं बाधाओं को दूर करने के लिए एक आनलाइन शिकायत निवारण प्रणाली स्थापित की जानी चाहिए।</p> <p>5. निर्यात अवसंरचना का सुदृढ़ीकरण</p> <p>अवसंरचना संपर्क के अंतरालों को पाटकर, वितरण एवं व्यापार की लागतों को घटाकर, अर्थव्यवस्था में व्यापार, निवेश एवं निर्यात में तेजी लाकर उत्पादक क्षमता का निर्माण करने में मदद करती है। इसलिए वैश्विक बाजार में भारतीय निर्यातकों की प्रतिस्पर्धी क्षमता बढ़ाने के लिए मजबूत एवं आधुनिक निर्यात अवसंरचना समय की मांग है। निर्यात अवसंरचना के सुदृढ़ीकरण पर प्रमुख सुझाव इस प्रकार हैं :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. बंदरगाहों की ओर जाने वाली एलीवेटेड सड़कों के निर्माण से भूमि अधिग्रहण की समस्या से बचा जा सकता है और बंदरगाह आने और जाने के लिए अबाध फास्ट ट्रैफिक की उपलब्धता सुनिश्चित होगी। 2. परियोजना आयात तथा ईपीसीजी की योजनाओं के अंतर्गत बंदरगाह विकास के लिए सभी मर्दों के लिए ड्यूटी में छूट प्रदान करने / ड्यूटी से छूट प्रदान करने के रूप में अतिरिक्त प्रोत्साहन की आवश्यकता है क्योंकि इस समय योजना के अंतर्गत केवल उपकरण एवं मशीनरी को लाभ प्रदान किया जाता है। 3. सीमेंट, स्टील और संरचनात्मक सामग्री जो प्राथमिक लागत है तथा पूंजी परिसंपत्ति की प्रकृति की भी है, जैसी निर्माण सामग्रियों को योजनाओं के अंतर्गत लाभ प्रदान किया जाना चाहिए। 4. कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) / इनलैंड कंटेनर डीपो (आईसीडी) से बंदरगाह तक ट्रेन के माध्यम से संपर्क को सुदृढ़ करने की आवश्यकता है क्योंकि कंटेनरों को काफी समय तक प्रतीक्षा करनी पड़ती है जिससे लागत में काफी वृद्धि हो जाती है। इसलिए, विशेष 	<p>4 (5) : नोट किए गए के रूप में बंद किया गया।</p>
--	--	---	--

		<p>रूप से विंटर के दौरान आने वाले समय में ट्रेनों की फ्रिक्वेंसी बढ़ाई जाएगी।</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. एकल खिड़की वेबसाइट पर आयात, निर्यात शुल्क आदि से भिन्न सभी शुल्कों एवं प्रभारों के प्रकाशन के माध्यम से लैंड, एयर एंड वाटर के माध्यम से कार्गो की सरलता बढ़ाने पर बल देना। 6. शिपिंग स्टेशन के निकटतम फास्ट मूवर रखने के लिए प्रोत्साहन प्रदान किया जाना चाहिए ताकि हमारे निर्यात परिदृश्य में सुधार के लिए अंतः दर अंतः दृष्टिगोचरता में सुधार हो। 7. प्री-बर्थिंग डिटेंशन टाइम को न्यूनतम करने के लिए पोर्ट की क्षमता बढ़ाने के लिए नए बर्थ एवं टर्मिनल का निर्माण। 8. प्रचालन की दक्षता में सुधार लाने के लिए लोडिंग / अनलोडिंग के अधुनातन के उपकरणों के साथ बर्थ का आधुनिकीकरण तथा कार्गो को शीघ्रता से खाली करने के लिए बंदरगाहों के सड़क / रेल संपर्क में सुधार। 9. वर्तमान में गेट इन टाइम अर्थात् टर्मिनल कट-आफ से पूर्व कुछ दिन के लिए गेट खोलते हैं। यह फैक्ट्री से लोड होने वाले कंटेनरों की आयोजना को प्रतिबंधित करता है क्योंकि कंटेनरों को बफर में खाली करना होता है या रोकना पड़ता है जिसकी वजह से शिपर को अतिरिक्त लागत वहन करनी पड़ती है। इसलिए, अबाध प्रवाह के लिए ग्राउंड रेंट के आधार पर कंटेनर को अंदर जाने की अनुमति प्रदान की जानी चाहिए ताकि बफर एवं डिटेंशन लागत वहन न करनी पड़े। 10. अधिक संख्या में अधीक्षकों / जांच अधिकारियों की तैनाती के माध्यम से डाक स्टाफिंग के लिए जांच की बारंबारता बढ़ाने की आवश्यकता है ताकि कार्गो के पहुंचने पर उसी दिन उसकी जांच हो सके और क्लियरेंस प्रदान किया जा सके। समयबद्ध ढंग से सभी बड़े बंदरगाहों पर अधिक संख्या में तौल सेतु या तौल सिस्टम वाले क्रेन इंस्टाल करना। 	
--	--	--	--

5.	दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डायल)	<p>स्कोप (एयर) की आगामी 57वीं बैठक में डायल द्वारा प्रस्तुत करने के लिए एजेंडा के प्रस्तावित बिंदु नीचे संलग्न किए गए हैं :</p> <p>1. कस्टम इलेक्ट्रानिक डाटा इंटरचेंज (ईडीआई) सिस्टम (आईसीईएस) में अक्सर ब्रेकडाउन :</p> <p>आइसगेट सिस्टम में अक्सर ब्रेकडाउन होता है जिससे कार्गो के क्लियरेंस में विलंब होता है, कनेक्शन मिस होता है और एग्जिम व्यापार में कठिनाइयां होती हैं जिससे समग्र प्रक्रिया की गति धीमी पड़ जाती है।</p> <p>सिफारिश :</p> <p>आईसीईएस सिस्टम को नए वर्जन के साथ अपग्रेड किया जाना चाहिए ताकि इस तरह के विलंब से बचा जा सके और तेजी से कार्गो की प्रोसेसिंग की जा सके।</p> <p>2. कस्टम सिस्टम के साथ सीटीओ कार्गो की पृथक रिपोर्ट के संदेशों का एकीकरण</p> <p>आईजीएम के ब्यौरे प्राप्त होने पर कार्गो टर्मिनल आपरेटर कार्गो को अलग करते हैं तथा हार्ड कॉपी के साथ कस्टम को इलेक्ट्रानिक रूप से इंपोर्ट फ्लाइट की कार्गो पृथक रिपोर्ट प्रस्तुत करते हैं। हार्ड कॉपी की प्रस्तुति जोड़ी गई प्रक्रिया है जिसे समाप्त किया जा सकता है और प्रक्रिया की गति बढ़ाई जा सकती है।</p> <p>सिफारिश :</p> <p>आइस गेट सिस्टम के माध्यम से इलेक्ट्रानिक रूप से पृथक रिपोर्ट के संदेशों को प्रोसेस किया जाना चाहिए तथा हार्ड कॉपी की प्रस्तुति समाप्त की जानी चाहिए।</p> <p>3. अंतर्राष्ट्रीय दर अंतर्राष्ट्रीय ट्रांसशिपमेंट कार्गो - आइस गेट सिस्टम में ट्रांसशिपमेंट कार्गो</p>	<p>5 (1) : नोट कर लिया गया है। डाउनटाइम के लिए सिस्टम की नियमित रूप से निगरानी की जा रही है तथा यह काफी कम हो गया है। अतः बंद किया जाता है।</p> <p>5 (2) और (3) : व्यापार निकायों ने ईसीसीएस और आइसगेट के एकीकरण की मांग की है। सदस्यों के साथ चर्चा के बाद एएआई अपना जवाब प्रस्तुत करे। अध्यक्ष ने राय व्यक्त की कि पोर्ट कम्युनिटी सिस्टम की तर्ज पर एसीएस (एयर कम्युनिटी सिस्टम) होना</p>

		<p>के आईजीएम ब्यौरों को आईजीएम की स्वचालित रूप में बंदी के लिए मास्टर या हाउस एयरवे बिल के आईजीएम ब्यौरों के साथ एकीकृत किया जाना चाहिए</p> <p>इस समय अंतर्राष्ट्रीय दर अंतर्राष्ट्रीय ट्रांसशिपमेंट (टीपी) कार्गो के लिए आइसगेट सिस्टम में आईजीएम क्लोजर हाथ से करने की आवश्यकता होती है जो उबाऊ प्रक्रिया है। इसे सरल बनाने की आवश्यकता है।</p> <p>सिफारिश :</p> <p>अंतर्राष्ट्रीय दर अंतर्राष्ट्रीय (आई दर आई) ट्रांसशिपमेंट कार्गो के लिए इलेक्ट्रानिक रूप से अपने आप आईजीएम की बंदी के लिए आइस गेट सिस्टम में ट्रांसशिपमेंट कार्गो के आईजीएम ब्यौरों को आईजीएम की स्वचालित रूप में बंदी के लिए मास्टर या हाउस एयरवे बिल के आईजीएम ब्यौरों के साथ एकीकृत किया जाना चाहिए।</p> <p>4. आईजीएम की इनवर्ड इंट्री आनलाइन की जानी चाहिए</p> <p>इस समय आयात फ्लाइट के लिए आईजीएम की इनवर्ड इंट्री कस्टम द्वारा मैन्युअल रूप में की जा रही है। इसके लिए एयरलाइन के प्रतिनिधि को कस्टम के सिस्टम में इंट्री कराने के लिए कस्टम से संपर्क करने की आवश्यकता होती है जो समय साध्य प्रक्रिया है।</p> <p>सिफारिश :</p> <p>आइसगेट में एयरलाइंस द्वारा आईजीएम की इलेक्ट्रानिक प्रस्तुति और इसके बाद आइसगेट में पृथक रिपोर्ट संदेश की प्रस्तुति के साथ कस्टोडियन द्वारा कार्गो के पृथक्करण की प्रस्तुति के बाद आईजीएम की इनवर्ड इंट्री के ब्यौरे अपने आप आइसगेट के माध्यम से कस्टोडियन की पृथक्करण रिपोर्ट के संदेशों के आधार पर अपडेट किए जाने चाहिए।</p> <p>5. शिपमेंट में आंशिक संशोधन को आनलाइन किया जाए</p>	<p>चाहिए। लाजिस्टिक्स प्रभाग, कस्टम और नागर विमानन मंत्रालय शीघ्रता से इस मुद्दे का समाधान करें।</p> <p>5 (4) : लाजिस्टिक्स प्रभाग, कस्टम और नागर विमानन मंत्रालय शीघ्रता से इस मुद्दे का समाधान करें।</p>
--	--	--	--

		<p>फिलहाल कस्टम के आइसगेट सिस्टम में आयात कार्गो के आंशिक शिपमेंट क्लियरेंस / डिलीवरी का प्रावधान नहीं है।</p> <p>किसी आंशिक शिपमेंट लोड के क्लियरेंस / डिलीवरी लेने के लिए कस्टम से मैनुअल परमीशन की आवश्यकता होती है। इस समय आंशिक शिपमेंट के क्लियरेंस / डिलीवरी के लिए एयरलाइंस, कस्टोडियन और कस्टम के बीच भेजे जाने वाले संदेशों के लिए आइसगेट में कोई इलेक्ट्रॉनिक इंटरफेस उपलब्ध नहीं है। मैनुअल परमीशन की इस प्रक्रिया में अधिक समय लगता है।</p> <p>सिफारिश :</p> <p>कस्टम के आइसगेट सिस्टम में आयात कार्गो के शिपमेंट के आंशिक क्लियरेंस / डिलीवरी का प्रावधान होना चाहिए ताकि आइसगेट में कस्टोडियन से इलेक्ट्रॉनिक अलगाव संदेश की प्राप्ति के तुरंत बाद आईजीएम की इनवर्ड इंट्री अपने आप आगम पत्र के क्लियरेंस के लिए आइसगेट सिस्टम में आंशिक लगान के ब्यौरों को प्रदर्शित कर सके।</p> <p>इसके बाद प्राप्त अन्य शेष भाग को भी समान ढंग से आइसगेट सिस्टम के माध्यम से इलेक्ट्रॉनिक रूप से प्रोसेस किया जाना चाहिए।</p> <p>6. आइसगेट सिस्टम के साथ सभी पीजीए सिस्टम का एकीकरण तथा एग्जिम कार्गो की शीघ्रता से प्रोसेसिंग के लिए अंतर्राष्ट्रीय कार्गो की सुविधाओं पर प्रतिभागी सरकारी एजेंसियों (पीजीए) के स्टाफ की मौजूदगी</p> <p>यदि कार्गो टर्मिनल 24x7 प्रचालन करते हैं तो कार्गो कम्प्लेक्स के अंदर 24x7 आधार पर पीजीए के अधिकारी जैसे कि पादप संगरोध, सहायक औषधि नियंत्रक, पशु संगरोध अधिकारी, डब्ल्यूसीसीबी आदि मौजूद नहीं होते हैं। इन अधिकारियों के मौजूद न होने से निर्यात एवं आयात कार्गो के क्लियरेंस में विलंब होता है।</p>	<p>5 (5) : लाजिस्टिक्स प्रभाग, कस्टम और नागर विमानन मंत्रालय एसओपी तथा आनलाइन सुगमता के माध्यम से शीघ्रता से इस मुद्दे का समाधान करें।</p> <p>यह एक महत्वपूर्ण मुद्दा है जो अनेक क्षेत्र स्तरीय समस्याओं का समाधान कर सकता है।</p> <p>5 (6) : लाजिस्टिक्स प्रभाग, कस्टम और नागर विमानन मंत्रालय द्वारा शीघ्रता से समाधान किया जाए। लाजिस्टिक्स प्रभाग सुगमता प्रदान करे।</p>
--	--	---	--

		<p>सिफारिश :</p> <p>कस्टम के आइसगेट सिस्टम में सभी पीजीए सिस्टम के साथ इलेक्ट्रॉनिक इंटरफेस के माध्यम से कार्गो के क्लियरेंस के लिए प्रावधान होना चाहिए ताकि स्वीकृति एवं डिलीवरी के लिए कार्गो क्लियरेंस को इलेक्ट्रॉनिक रूप से प्रोसेस किया जा सके।</p> <p>कार्गो की जांच तथा शीघ्रता से क्लियरेंस के लिए 24x7 आधार पर एयरपोर्ट पर पीजीए के अधिकारी मौजूद होने चाहिए।</p>	
6.	एयर इंडिया	<p>1. डीईएल पर संदर्भित किए जाने के लिए ट्रांसशिपमेंट कूरियर कंसाइनमेंट, विशेष रूप से यूएसए जाने वाले कंसाइनमेंट के लिए कोई सुविधा नहीं है। इससे हमारे कूरियर का मूवमेंट प्रभावित हो रहा है।</p> <p>2. कस्टम द्वारा जांच में विलंब के कारण दिल्ली में कूरियर टर्मिनल पर आवक कूरियर शिपमेंट का अंबार लगता जा रहा है।</p> <p>3. कस्टम द्वारा 1 अप्रैल 2019 से ढाका से भारतीय बंदरगाहों के लिए ट्रांसशिपमेंट की अनुमति नहीं है। हमारे कोलकाता कार्यालय ने मामले को उठाया है परंतु अभी तक मुद्दे का समाधान नहीं हुआ है।</p>	<p>6 (1) और (2) : अगली बैठक से पूर्व डायल मुद्दे का समाधान करे। नागर विमानन मंत्रालय, लाजिस्टिक्स प्रभाग समन्वय करें। निगरानी के लिए प्रोसेस पर तारीख की मुहर लगाई जाएगी।</p> <p>6 (3) : समाधान हो जाने के कारण बंद किया जाता है।</p>
7.	एक्सप्रेस इंडस्ट्री काउंसिल ऑफ इंडिया (ईआईसीआई)	<p>एक्सप्रेस टर्मिनल पर कस्टम के कर्मचारियों की तैनाती : विभिन्न एक्सप्रेस टर्मिनल, विशेष रूप से बंगलौर में कस्टम अधिकारियों की कमी जिससे क्लियरेंस एवं इवेल टाइम प्रतिकूल रूप से प्रभावित होते हैं।</p>	<p>अगली बैठक से पूर्व कस्टम इस मुद्दे का कृपया समाधान करे।</p>
8.	फेडरेशन ऑफ इंडियन एक्सपोर्ट अर्गनाइजेशंस (एफआईईओ)	<p>(क) एयरपोर्ट पर करंट हैंडलिंग के मुद्दे</p> <p>1. फल एवं सब्जी जैसी नाशवान वस्तुओं के निर्यात के लिए एयरपोर्ट पर पूर्ति श्रृंखला में अनेक स्पर्श बिंदु हैं जिससे काफी विलंब होता है।</p>	<p>8 (1, 2 और 3) : एआईसीएलएस, डायल और मायल के साथ एफआईईओ एसओपी तथा कार्यान्वयन</p>

		<p>2. फलों एवं सब्जियों के कोल्ड चेन के प्रबंधन के लिए ग्राउंड टीम के प्रशिक्षण का अभाव।</p> <p>3. इस समय एयरपोर्ट पर नाशवान कार्गो को वापस करने के लिए कोई निर्दिष्ट समय नहीं है।</p> <ul style="list-style-type: none"> • सामान्य कार्गो के लिए समय सीमा डी 5 निर्धारित की गई है (प्रस्थान से 5 घंटे पहले)। • नाशवान वस्तुओं के निर्यात के लिए विभिन्न एयरपोर्ट / एयरलाइन के अपने स्वयं के दिशानिर्देश हैं - दिल्ली में डी 4, मुंबई डी 5, बीएलआर में डी 4, चेन्नई डी 3 <p>4. प्रलेखन : लाइव एंड वेल् कार्गो के लिए वाहन द्वारा पैक हाउस से एयरपोर्ट तक फाइटोसेनेटरी के मूल प्रमाण पत्र को अपने साथ ले जाने की आवश्यकता होती है, जिसके बाद एयरपोर्ट पर ड्यूटी अधिकारी द्वारा भौतिक रूप से हैंडओवर किया जाता है / जांच की जाती है जो समय एवं लागत साध्य गतिविधि है। प्रचालनों की गति में सुधार के लिए प्रलेखन जैसे कि फाइटोसेनेटरी प्रमाण पत्र का डिजिटलीकरण।</p> <p>5. एयरपोर्ट पर रीफर वाहन / यूनिटों के लिए सीमित प्लगइन प्वाइंट जिससे किसी विलंब की स्थिति में तापमान बनाए रखने की समस्या उत्पन्न हो सकती है।</p>	<p>मानक के साथ आ सकता है। श्री केकू गजदर, सीएमडी - एएआईसीएलएएस समिति की अध्यक्षता कर सकते हैं और रिपोर्ट प्रस्तुत कर सकते हैं तथा अगली बैठक में इसे प्रस्तुत कर सकते हैं।</p> <p>8 (4) : एसओपी की जांच करने एवं विकास करने के लिए। लाजिस्टिक्स प्रभाग चार माह में एसओपी के विकास के लिए नागर विमानन मंत्रालय, एफआईईओ, एएआईसीएलएएस और संबंधित पीजीए के साथ समन्वय स्थापित करेगा। एएआईसीएलएएस पहली बैठक के लिए प्रारूप का प्रस्ताव करेगा।</p> <p>8 (5) : एएआईसीएलएएस, डायल और मायल, एफआईईओ अपेक्षित प्रावधान तथा इसमें वृद्धि पर अगली बैठक से पूर्व रिपोर्ट प्रदान करेंगे। श्री केकू गजदर, सीएमडी,</p>
--	--	---	--

		<p>एएआईसीएलएएस द्वारा अध्यक्षा की जा सकती है।</p>
	<p>6. सीपीसी से एयरक्राफ्ट में पैकड कंटेनर के मूवमेंट के लिए मुंबई / बंगलौर / चेन्नई / गोवा एयरपोर्ट पर कोई पूल डोली नहीं है। कहीं भी एयरक्राफ्ट में इस पारगमन एवं लोडिंग में 90 से 120 मिनट का समय लगता है जहां कंसाइनमेंट परिवेशी तापमान के प्रभाव में आता है और गर्मियों में तापमान से कंसाइनमेंट खराब हो सकता है।</p> <p>7. यद्यपि वैक्सीन एवं इंसुलिन जैसे उत्पादों का परिवहन एवं भंडारण एनवायरोटेन्स के सक्रिय कूलिंग समाधानों की सहायता से +2 से +8 डिग्री सेंटीग्रेड के तापमान बैंड के अंदर किया जाता है, व्यवसाय का मुख्य अवलंब अर्थात निर्मित फर्मुलेशन जिनका परिवहन एवं भंडारण +15 से +25 डिग्री सेंटीग्रेड के बीच करने की आवश्यकता होती है, को तापमान में उतार चढ़ाव का हमेशा जोखिम रहता है क्योंकि किसी सक्रिय या निष्क्रिय समाधान द्वारा इस सेगमेंट को विशेष रूप से सपोर्ट नहीं किया जाता है क्योंकि ये विकल्प महंगे हैं। यद्यपि ऐसा कार्गो मुंबई में तापमान नियंत्रित कार्गो सेवा केंद्र (सीएससी) के माध्यम से भेजा जाता है परंतु का उच्छादन होता है। सीएससी मुंबई की वर्तमान क्षमता पर्याप्त नहीं है तथा निर्यात के लिए इसमें वृद्धि करने की आवश्यकता है।</p> <p>हानिकर माल (डीजीआर) के मूवमेंट के दौरान भी निर्यातकों को समस्याओं का सामना करना पड़ता है क्योंकि सीएससी डीजीआर पैलेटाइज्ड टेम्प्रेचर कार्गो स्वीकार नहीं करता है और</p>	<p>8 (6) : एएआईसीएलएएस, डायल, मायल और एफआईआईओ सरोकार का समाधान करने की विधि पर एसओपी के साथ आ सकते हैं। अध्यक्ष के रूप में सीएमडी, एएआईसीएलएएस अगली बैठक में रिपोर्ट कर सकते हैं और उपस्थित हो सकते हैं।</p> <p>8 (7) : एएआईसीएलएएस, डायल, मायल और एफआईआईओ इस सरोकार का समाधान कर सकते हैं। अध्यक्ष के रूप में सीएमडी, एएआईसीएलएएस अगली बैठक में आगे की राह पर रिपोर्ट प्रस्तुत कर सकते हैं।</p>

	<p>एमआईएल में स्थान की समस्या है तथा ऐसे कंसाइनमेंट को वाहनों पर रोक दिया जाता है।</p> <p>8. एयरपोर्ट पर कोल्ड चेन अवसंरचना में सुधार, जैसे कि रीफर के लिए प्लग प्वाइंट की संख्या में वृद्धि, परिवहन के लिए कोल्ड डोली, फलों / सब्जियों के लिए एक्सरे स्कैनर आदि।</p> <p>9. नाशवान उत्पादों के निर्यात में सहायता के लिए अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों की संख्या में वृद्धि करके / बड़े एक्सरे स्कैनर स्थापित करके अमृतसर / गोवा / नासिक एयरपोर्ट का विस्तार।</p> <p>10. लुधियाना और चंडीगढ़ के एयरपोर्ट पर अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट प्रचालन की आवश्यकता है।</p> <p>11. एयर एक्सपोर्ट के लिए दस्तावेजों (बीजक, पैकिंग सूची, एडीसी शीट, फेमा घोषणा, गैर हानिकर प्रमाण पत्र, निर्यात मूल्य की घोषणा) की हार्ड कॉपी अब भी प्रस्तुत करने की आवश्यकता होती है जबकि फैक्ट्री से भरे गए समुद्री कंटेनर शिपमेंट के लिए इसकी आवश्यकता नहीं होती है।</p>	<p>8 (8) : यह मुद्दा सामान्य प्रकृति का है और इसलिए छोड़ दिया गया है।</p> <p>8 (9) : नागर विमानन मंत्रालय अगली बैठक में या उसके पहले जवाब देगा।</p> <p>8 (10) : नागर विमानन मंत्रालय अगली बैठक में या उसके पहले जवाब देगा।</p> <p>8 (11) : एएआईसीएलएएस, डायल, मायल और एफआईआईओ तथ्यात्मक रिपोर्ट तैयार कर सकते हैं तथा आगे की राह पर सुझाव दे सकते हैं। श्री केकू गजदर, सीएमडी, एएआईसीएलएएस अध्यक्षता कर सकते हैं।</p>
--	--	---

	<p>12. आईजीआई दिल्ली पर पिछले 6 महीनों से एयरपोर्ट पर फोटो कॉपियर या कंप्यूटर / इंटरनेट की कोई सुविधा नहीं है। यह सुविधा जनवरी 2019 तक मौजूद थी। पिछले ठेकेदार का ठेका समाप्त हो जाने के बाद प्राधिकारियों - सेलेबी / डीसीएससी / डायल / जीएमआर ने न तो ठेका को नवीकृत किया है और न ही किसी दूसरी कंपनी को इसे आवंटित किया है। (5 जून, 2019 की स्थिति के अनुसार)</p> <p>यह सुझाव प्राप्त हुआ है कि कार्गो का कस्टम क्लियरेंस एफआईएफओ आधार पर किया जाना चाहिए तथा पिछले शिपमेंट के कस्टम कस्टम क्लियरेंस या आपति को लिखित रूप में सिस्टम में प्रस्तुत किए जाने तक अगला क्लियरेंस नहीं होना चाहिए।</p> <p>(ख) एयर फ्रेट लागत तथा ग्राउंड हैंडलिंग प्रभार पर चुनौतियां</p> <p>हैंडलिंग, प्रोसेसिंग एवं भंडारण लागत (जो सामान्य कार्गो के लिए प्रभारित की जाती है) नाशवान वस्तुओं के निर्यात पर भी प्रभारित की जा रही है, हालांकि इन सेवाओं का प्रयोग नहीं किया जाता है। इसके अलावा, अप्रैल 2017 में दिल्ली एयरपोर्ट पर हैंडलिंग के प्रभारों में लगभग 6.25 रुपये प्रति किलो की वृद्धि की गई है (जबकि मुंबई / बंगलौर एयरपोर्ट के प्रभार लगभग 3.45 रुपये प्रति किलो हैं)। अतः नाशवान वस्तुओं के निर्यात के लिए हैंडलिंग / पैकेजिंग तथा भंडारण लागत पर छूट के विकल्प की तलाश की जा सकती है।</p> <p>आईआरए द्वारा तर्कसंगत स्तर पर निजी तथा सरकार द्वारा प्रचालित केन्द्रों के बीच ग्राउंड हैंडलिंग के प्रभारों की बेंच मार्किंग तथा प्रभारों की कैपिंग।</p> <p>(ख) सभी प्रमुख बंदरगाहों पर टीएसपी (टर्मिनल प्रभार) में एकरूपता का अभाव जहां दिल्ली शीर्ष पर है। सुझाव है कि एक समान टीएसपी प्रभार 0.50 रुपये प्रति किलो से अधिक नहीं होना चाहिए (जिसमें केवल स्कैनिंग एवं सुरक्षा शुल्क शामिल हैं क्योंकि नाशवान उत्पाद द्वारा</p>	<p>8 (12) : डायल को जवाब देना है।</p> <p>अगली बैठक में कस्टम द्वारा कार्गो के कस्टम क्लियरेंस के संबंध में एसओपी निर्दिष्ट की जा सकती है।</p> <p>8 (बी) (क) से (ग) : आईआरए द्वारा इन परिवर्तनों / मामलों का निर्धारण किया जाता है। अतः यहां बंद किया जाता है।</p>
--	--	---

		<p>किसी अन्य सेवा का उपभोग नहीं किया जाता है)।</p> <p>(ग) कुछ सेक्टर में नाशवान वस्तुओं के मूवमेंट के लिए घरेलू एयर फ्रेट की लागत अधिक है / अंतर्राष्ट्रीय लागत के बराबर है। (दिल्ली - बंगलौर कार्गो की दरें दिल्ली - दुबई कार्गो की दर के समान हैं)</p> <p>(घ) अधिकांश अंतर्राष्ट्रीय कैरियर के पास फलों एवं सब्जियों के निर्यात के लिए कोई न्यूनतम स्थान आवंटित नहीं है जिसके कारण एफएंडवी कार्गो को कई बार नकार दिया जाता है और अधिक मूल्य वाले फर्मा कार्गो को वरीयता दी जाती है।</p> <p>(ड.) ट्रांजिट के समय को कम करने के लिए निर्यात के लिए नाशवान उत्पादों की ढुलाई करने वाले वाहनों को नो इंट्री टाइम के दौरान भी शहर की सीमाओं में प्रवेश करने की अनुमति प्रदान करने के लिए सड़क परिवहन मंत्रालय का अनुरोध।</p>	<p>8 (बी) (घ) : विवरण बहुत सामान्य है और इसलिए कार्रवाई के लायक कुछ भी नहीं है। बंद किया जाता है।</p> <p>8 (बी) (ड.) : स्पष्ट किया गया कि यह कोई मुद्दा नहीं है। अतः बंद किया जाता है।</p>
9.	कृषि एवं प्रसंस्कृत खाद्य उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण (अपेडा)	<p>कृषि एवं प्रसंस्कृत खाद्य उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण (अपेडा) ने पत्र दिनांक 14 जून 2019 के माध्यम से सूचित किया है कि अनाज एवं अनाज के उत्पादों के निर्यातकों को बैठक की सूचना परिचालित की गई थी। निर्यातकों द्वारा उठाए गए कुछ मुद्दों को यहां प्रस्तुत किया जा रहा है जिसके तहत निर्यात संवर्धन पर स्थायी समिति (स्कोप) एयर - 2019 की 57वीं बैठक में विचार किया जा सकता है।</p> <p>i. पोत परिवहन कंपनियां निर्यातकों से टर्मिनल हैंडलिंग प्रभार (टीएचसी) की वसूली कर रही हैं। सीएच भी टीएचसी प्रभारों के अलावा लिफ्ट ऑन, लिफ्ट ऑफ प्रभारों की वसूली कर रहे हैं। पोत परिवहन कंपनी द्वारा टीएचसी का विभाजन प्रदान नहीं किया जाता है जिससे कि पता चल सके कि लिफ्ट ऑन और लिफ्ट ऑफ प्रभार टीएचसी में शामिल हैं या नहीं। पोत परिवहन कंपनी द्वारा इसको स्पष्ट करने की आवश्यकता है।</p>	<p>ये मामले स्कोप - पोत परिवहन से संबंधित हैं। अन्य संदर्भों में इन मुद्दों का समाधान किया जा रहा है। अतः यहां बंद किया जाता है।</p>

	<p>ii. यह आम प्रथा है कि फैक्ट्री में कंटेनर भरे जाते हैं तथा बंदरगाह पर पहुंचाए जाते हैं और कंटेनर की कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) के बाहर ऑफ लोडिंग होती है। माल गोदाम में भंडारण नहीं होता है परंतु फिर भी सीएचए और सीएफएस सीएफएस प्रभारों के लिए बीजक तैयार करते हैं। सीएचए तथा सीएफएस के स्वामियों द्वारा लगाया गया यह प्रभार अनुचित है। ऐसे मामलों में कंटेनर पर सीएफएस प्रभार नहीं लगाया जाना चाहिए जहां माल गोदाम में कार्गो का भंडारण नहीं होता है। कई बार यह भी देखने में आता है कि सीएफएस प्रभारों की वसूली के लिए कंटेनर को सीएफएस के माल गोदाम में या बाहर रोककर रखा जाता है। भारत में सभी बंदरगाहों से यह प्रथा बंद होनी चाहिए।</p> <p>iii. रायपुर चावल के उत्पादन का केन्द्र है तथा निर्यातक चावल के निर्यात को सुगम बनाने के लिए अबाध क्लियरेंस एवं परिवहन के लिए निम्नलिखित व्यवस्था चाहते हैं :</p> <p>(क) कस्टम क्लियरेंस, वेयरहाउसिंग तथा अन्य सुविधाओं के लिए रायपुर में ड्राई पोर्ट को सक्रिय करना।</p> <p>(ख) ट्रेन द्वारा कार्गो का अबाध मूवमेंट</p> <p>(ग) विजाग (वीरयतः) और काकीनाड़ा, कृष्णापट्टनम जैसे अन्य बंदरगाहों के लिए दैनिक ट्रेन की उपलब्धता।</p>	
--	---	--

क्र. सं.	एयरपोर्ट	एडीसी	# पीपीक्यू	एपीएचओ	डब्ल्यूसीसीबी	एफएसएसएआई	एक्यूसीएस	अभ्युक्तियां
1.	* औरंगाबाद	अपेक्षित है	अपेक्षित है					
2.	चेन्नई				अपेक्षित है	अपेक्षित है	अपेक्षित है	
3.	गोवा		अपेक्षित है					
4.	गुवाहाटी		अपेक्षित है					
5.	इंदौर	अपेक्षित है	अपेक्षित है			अपेक्षित है		
6.	कोलकाता					अपेक्षित है		
7.	मंगलौर		अपेक्षित है					
8.	पटना		अपेक्षित है					
9.	वाराणसी		अपेक्षित है					
10.	विजाग		अपेक्षित है			अपेक्षित है	अपेक्षित है	

* स्टेशन पर कार्गो सुविधा अभी तक शुरू नहीं हुई है क्योंकि कस्टम की ईडीआई कनेक्टिविटी की प्रतीक्षा की जा रही है।

इन हवाई अड्डों के अलावा, कृषि एवं किसान कल्याण मंत्रालय, पीपीक्यू विभाग ने पत्र दिनांक 22 अक्टूबर 2018 के माध्यम से त्रिची, त्रिवेंद्रम, लखनऊ, हैदराबाद, अहमदाबाद, कोयंबटूर, दिल्ली और चेन्नई में पीक्यू कार्यालय सह प्रयोगशाला स्थापित करने के लिए स्थान की आवश्यकता भेजी है परंतु पीपीक्यू विभाग के किसी प्रतिनिधि ने एएआईसीएलएएस के इन हवाई अड्डों पर स्थान की आवश्यकता के लिए एएआईसीएलएएस से संपर्क नहीं किया है।

संक्षेपाक्षर :

एडीसी : सहायक औषधि नियंत्रक : स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय

पीपीक्यू : पादप संरक्षण संगरोध एवं भंडारण अधिकारी : कृषि एवं किसान कल्याण मंत्रालय

एपीएचओ : एयरपोर्ट स्वास्थ्य संगठन : स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय
डब्ल्यूसीसीबी : वन्य जीव अपराध नियंत्रण ब्यूरो : पर्यावरण एवं वन मंत्रालय
एफएसएसएआई : भारतीय खाद्य सुरक्षा एवं मानक प्राधिकरण : स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय
एक्यूसीएस : पशु संगरोध एवं प्रमाणन सेवाएं : कृषि एवं किसान कल्याण मंत्रालय