

# औसतन, समुद्र तट के हर 500 किमी पर एक अडानी बंदरगाह, 10 वर्षों में 24 प्रतिशत बढ़ी बाजार में हिस्पेदारी

## जनचौक

2001 में सिर्फ एक बड़े बंदरगाह, मुंद्रा से, अडानी समूह आज सबसे बड़ी निजी ऑपरेटर बन गया है, जिसके 14 बंदरगाहों और टर्मिनल देश के बंदरगाहों से गुजरने वाले सभी कारों का एक चौथाई हिस्सा संभालते हैं। यह हैरतअंगेज विस्तार सरकार के कुछ कारों में चिंता का कारण बन रहा है। द इंडियन एक्सप्रेस से बातचीत करते हुए एक पूर्व प्रतिस्पर्धा नियामक सहित तीन शीर्ष अधिकारियों ने चिंता जाहिर की है।

दरअसल, भारत की 5,422 किलोमीटर लंबी तटरेखा पर, अडानी की उपस्थिति औसतन हर 500 किमी पर है।

गौर करने वाली बातें ये हैं कि-

10 वर्षों में, अडानी बंदरगाहों की ओर से संभाला गया कुल कारों वित्त वर्ष 2013 में लगभग चार गुना बढ़कर 337 मिलियन टन हो गया। इसकी मात्रा उद्योग की 4 प्रतिशत की तुलना में 14 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक बढ़ोत्तरी की दर से बढ़ी। अगर अडानी की हिस्सेदारी हटा दी जाए, तो बाद वाला अंकड़ा बमुशिक्ल 2.7 फीसदी रह जाता है।

कुल माल डुलार्ड में समूह की बाजार हिस्सेदारी 2013 में लगभग 9 प्रतिशत से लगभग तीन गुना बढ़कर 2023 में लगभग 24 प्रतिशत हो गई है। जबकि केंद्र सरकार की ओर से नियंत्रित बंदरगाहों की संख्या 2013 में 58.5 प्रतिशत से घटकर लगभग 54.5 प्रतिशत हो गई है। जो बंदरगाह केंद्र सरकार के अधीन नहीं हैं, उनमें अडानी की बाजार हिस्सेदारी 50 प्रतिशत के आंकड़े को पार कर गई है।

यह सब पोर्ट ऑपरेटर और लॉजिस्टिक्स कंपनी अडानी पोर्ट्स एंड स्पेशल इकोनॉमिक जॉन लिमिटेड (एपीएसईजे) को एक तीय नेटवर्क देता है जो केंद्र सरकार की ओर से नियंत्रित 12 बंदरगाहों को टकरा देता है।

वास्तव में, बंदरगाह क्षेत्र में अडानी समूह की बाजार हिस्सेदारी में बढ़ोत्तरी का एक हिस्सा 10 वर्षों में 9 प्रतिशत से 24 प्रतिशत तक हो गया है जबकि केंद्र सरकार की ओर से नियंत्रित बंदरगाहों का कारों शेयर गिर गया है।

वित्त वर्ष 2013 और वित्त वर्ष 23 के बीच अडानी की कुल कारों मात्रा 14 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक बढ़ोत्तरी दर से बढ़ी है। वित्त वर्ष 23 में यह 337 मिलियन टन था। इसके विपरीत, अन्य सभी बंदरगाहों की कारों मात्रा वित्त वर्ष 2013 में 842.66 मिलियन टन से बढ़कर वित्त वर्ष 23 में 1,096.39 मिलियन टन यानि केवल 2.7 प्रतिशत की सीएजीआर से बढ़ी।

सरकारी अधिकारियों और नियामकों के एक वर्ग के बीच इस बात पर किसी का ध्यान नहीं गया कि यह बढ़ोत्तरी अकार्बनिक मार्ग से हुई है।

इंडियन एक्सप्रेस की ओर से विश्लेषण किए गए कारों हैंडलिंग डेटा से पता चलता है कि अडानी समूह की ओर से पिछले दशक में अधिग्रहीत बंदरगाहों का कंपनी द्वारा प्रबंधित कुल कारों वॉल्यूम (123.7

मिलियन टन या 337 मिलियन टन या 37 प्रतिशत) का एक तिहाई से अधिक हिस्सा है। उसी अधिकारी ने कहा कि, "इस तरह का विकास मॉडल बढ़ते एकाग्रता जोखिम के बारे में चिंताओं को बढ़ाता है।"

अडानी समूह के प्रवक्ता को इसके बढ़ते विकास और सहायक एकाग्रता जोखिमों पर टिप्पणियों के लिए भेजे गए मेल का कोई जवाब नहीं मिला।

बंदरगाह दक्षता के प्रमुख संकेतकों जैसे टर्नअराउंड समय मालवाहक जहाज के प्रवेश और निकास के बीच की अवधि पर अडानी के बंदरगाह सरकार से बेहतर प्रदर्शन करते हैं। अगस्त में, कंपनी ने कहा कि जहाजों के लिए उसका औसत टर्नअराउंड समय लगभग 0.7 दिन था, जबकि केंद्र सरकार की ओर से नियंत्रित बंदरगाहों का औसत टर्नअराउंड समय लगभग दो दिन था।

हालांकि, समुद्र तट के पार विशेष रूप से विशिष्ट भौगोलिक क्षेत्रों में पश्चिम से पूर्व एक कारोबारी की बढ़ती उपस्थिति का मतलब संभावित रूप से शिपिंग कंपनियों की सौदेबाजी की शक्ति का ऋमिक क्षरण है।

शिपिंग मंत्रालय के एक वरिष्ठ अधिकारी ने कहा कि अडानी पोर्ट्स अच्छी तरह से प्रबंधित और लाभदायक व्यवसाय हो सकते हैं, लेकिन उच्च बाजार एकाग्रता के काफी रिस्क थे।

आर्थिक मंत्रालय के एक अन्य वरिष्ठ अधिकारी ने अपना नाम न बताने की शर्त पर कहा कि शिपिंग जैसे रणनीतिक क्षेत्र में इस बाजार एकाग्रता को लेकर जिस बात ने चिंता बढ़ा दी है, वह सबसे पहले अडानी समूह के खिलाफ विंडनबर्ग रिसर्च और, हाल ही में, संगठित अपराध और भ्रष्टाचार रिपोर्टिंग प्रोजेक्ट की ओर से प्राप्त दस्तावेजों पर आधारित रिपोर्ट में और गर्जियन और फाइरेंशियल टाइम्स के साथ साझा किया गया लेखांकन धोखाधड़ी और स्टॉक हेरफेर के आरोपों की पृष्ठभूमि है।

अडानी समूह ने लगातार इन आरोपों का खंडन किया है और इन्हें प्रेरित बताया है।

एक दशक पहले, वित्त वर्ष 2013 में, अडानी समूह के बंदरगाह व्यवसाय में लगभग 91 मिलियन टन का कारों वॉल्यूम था, जो सभी बंदरगाहों की ओर से प्रबंधित संचयी कारों वॉल्यूम का केवल 10 प्रतिशत था, और सभी छोटे बंदरगाहों की ओर से प्रबंधित वॉल्यूम का 23 प्रतिशत से अधिक था।

यदि बंदरगाह सरकार नियंत्रित नहीं कर रही है तो वह एक छोटा बंदरगाह है। इसलिए, अडानी के स्वामित्व वाला मुंद्रा पोर्ट भी एक छोटा बंदरगाह है, भले ही इसने वित्त वर्ष 2013 में सबसे अधिक कारों 155 मिलियन टन, को संभाला, जो कि 12 केंद्र सरकार के स्वामित्व वाले बंदरगाहों में से किसी से भी अधिक है।

जो बंदरगाह केंद्र सरकार के नियंत्रण में नहीं हैं, उनमें अडानी समूह की पैट काफी अधिक है। वित्त वर्ष 23 में, छोटे बंदरगाह जो केंद्र सरकार के स्वामित्व में नहीं हैं ने करीब 650 मिलियन टन कारों को



## एक अन्य पूर्व सीसीआई

चेयररपर्सन ने नियामक के लिए कहा कि बंदरगाहों और हवाई अड्डों जैसे "प्राकृतिक एकाधिकार" वाले क्षेत्रों में

**एक कंपनी की बढ़ोत्तरी उतनी चिंता का विषय नहीं है, उनका स्पष्ट अधिदेश**

"एकाधिकार के दुरुपयोग" को संबोधित

करना और रोकना है। और जब तक इसका सबूत न हो, तब तक हस्तक्षेप का

अधिकार के क्षेत्रों में भी तेजी से बढ़ी है। यह अब भारत में

निजी क्षेत्र का सबसे बड़ा हवाई अड्डा परिचालक है

जिसके अंतर्गत आठ हवाई अड्डे हैं। यह समूह देश का

सबसे बड़ा सीमेंट निर्माता और निजी क्षेत्र का थर्मल

पावर उत्पादक भी है।

संभाला, जबकि व्यापक, जिसका कारों मुख्य रूप से भारत में इसके आठ परिचालन छोटे बंदरगाहों से आया था, ने लगभग

337 मिलियन टन मात्रा में संभाला।

बंदरगाहों के अलावा, व्यापक जहाजों पर भी टर्मिनल संचालित करता है। एक बंदरगाह, केरल में विजिंजम, निर्माणाधीन है, और श्यामा प्रसाद मुखर्जी बंदरगाह (हल्डिया) में एक टर्मिनल भी निर्माणाधीन है। कंपनी ने अप्रैल में पुडुचेरी में कार्डिकल पोर्ट का अधिग्रहण भी पूरा किया, लेकिन चूंकि यह वित्तीय वर्ष 23 में अडानी समूह का हिस्सा नहीं था, इसलिए इसकी मात्रा अडानी की कुल बाजार हिस्सेदारी में शामिल नहीं है।

इन 10 वर्षों में, APSEZ की मात्रा में अधिकांश वर्षों में प्रमुख बंदरगाहों और

छोटे बंदरगाहों की ओर से संभाली गई मात्रा की तुलना में अधिक बढ़ोत्तरी दर्ज की गई। वित्त वर्ष 2011 में भी, जब भारत के कुल बंदरगाहों की मात्रा, और प्रमुख और छोटे बंदरगाहों की मात्रा में महामारी के कारण साल-दर-साल 4 प्रतिशत से अधिक की कमी आई, APSEZ की मात्रा पिछले वर्ष की तुलना में लगभग 11 प्रतिशत अधिक थी। ASPEZ विस्तार को बढ़ावा देने के लिए अधिग्रहणों की एक श्रृंखला थी जैसे ओडिशा में धामरा, तमिलनाडु में कट्टपल्ली, आंध्र प्रदेश में कृष्णपुर्नम और गंगावरम और महाराष्ट्र में दिंदी। वित्तीय वर्ष 23 में, APSEZ की गैर-मुंद्रा मात्रा उसके कुल पोर्ट कारों का 54 प्रतिशत थी, जो वित्त वर्ष 2013 से लगभग 36 प्रतिशत की छूटकर से बढ़ी है।

## बढ़ती चिंता

पूर्व सीसीआई प्रमुख ने नाम न छापने की शर्त पर कहा कि भारतीय प्रतिस्पर्धा आयोग (सीसीआई) के एक पूर्व अध्यक्ष के अनुसार, व्यापक स्तर पर बंदरगाहों को प्राकृतिक एकाधिकार माना जा सकता है, लेकिन इसके साथ कुछ मुद्दे भी हैं। "इसकी (APSEZ की) हिस्सेदारी लगातार तेजी से बढ़ रही है। यह निश्चित रूप से चिंता का विषय है। यदि एक कारोबारी की क्षमता में धीरे-धीरे बढ़ोत्तरी हो रही है जबकि अन्य कारोबारी गिर रहे हैं या सुस्त पड़ रहे हैं। हो

सकता