



दैनिक संपादकीय विश्लेषण

विषय

भारत का बंदरगाह प्रदर्शन और
सागरमाला परियोजना

भारत का बंदरगाह प्रदर्शन और सागरमाला परियोजना

सन्दर्भ

- भारत की रणनीतिक भौगोलिक स्थिति और उसकी बढ़ती अर्थव्यवस्था ने इसके बंदरगाहों को वैश्विक व्यापार के लिए महत्वपूर्ण प्रवेश द्वार बना दिया है।
- सागरमाला परियोजना, भारत सरकार की एक प्रमुख पहल, ने भारत के समुद्री परिवहन को बदलने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है।
- सागरमाला के बाद प्रदर्शन करने वाले और पिछड़े बंदरगाहों के बीच अंतर बढ़ रहा है। इस अंतर को समाप्त करने की आवश्यकता है।

भारत का बंदरगाह क्षेत्र

- बंदरगाह भारतीय अर्थव्यवस्था की जीवन रेखा हैं, भारत का 80 प्रतिशत से अधिक माल व्यापार (मात्रा के अनुसार) समुद्री मार्गों से होता है।
- भारत, 7,500 किलोमीटर से अधिक लंबी अपनी विशाल तटरेखा के साथ, वैश्विक समुद्री व्यापार में महत्वपूर्ण भूमिका निभाने के लिए रणनीतिक रूप से तैयार है।
- स्वतंत्रता के समय, भारत में पाँच प्रमुख बंदरगाह बचे थे, और आज भारत में 13 प्रमुख एवं 200 से अधिक अधिसूचित गैर-प्रमुख बंदरगाह हैं, जो वैश्विक आपूर्ति शृंखलाओं में प्रमुख नोड हैं तथा अर्थव्यवस्था के विकास के लिए भी महत्वपूर्ण हैं।
- भारत में प्रमुख बंदरगाहों का प्रबंधन केंद्र सरकार द्वारा किया जाता है। वे भारतीय संविधान की संघ सूची के अंतर्गत आते हैं, जिसका अर्थ है कि उन्हें विनियमित करने और प्रबंधित करने की प्राथमिक जिम्मेदारी केंद्र सरकार की है।
- छोटे बंदरगाहों का प्रबंधन राज्य सरकारों द्वारा अपने संबंधित राज्य समुद्री बोर्डों के माध्यम से किया जाता है। गुजरात, महाराष्ट्र और तमिलनाडु जैसे राज्यों के पास गैर-प्रमुख बंदरगाहों को नियंत्रित करने के लिए अपने स्वयं के बोर्ड हैं। ये बंदरगाह समर्त्त सूची के अंतर्गत आते हैं।

बंदरगाह प्रदर्शन की वर्तमान स्थिति

- विश्व बैंक और S&P ग्लोबल मार्केट इंटेलिजेंस द्वारा 2023 के लिए विकसित कंटेनर पोर्ट परफॉर्मेंस इंडेक्स (CPPI) के नवीनतम संस्करण में भारत के नौ बंदरगाहों ने वैश्विक शीर्ष 100 रैंकिंग में जगह बनाई है।
- ये नौ बंदरगाह हैं: विशाखापत्तनम (19), मुंद्रा (27), पीपावाव (41), कामराजार (47), कोचीन (63), हजीरा (68), कृष्णपट्टनम (71), चेन्नई (80) और जवाहरलाल नेहरू (96)।
 - CPPI में रैंक हमें बताते हैं कि जहाजों और कार्गो के कुशल संचालन में परिचालन दक्षता और सेवा वितरण के माध्यम से महत्वपूर्ण सुधार हुआ है।
- जैसा कि CPPI में दर्शाया गया है, भारतीय बंदरगाहों ने परिचालन दक्षता, कार्गो हैंडलिंग और सेवा वितरण में उल्लेखनीय सुधार देखा है। हालाँकि, इन उपलब्धियों के बावजूद, सबसे अच्छा प्रदर्शन करने वाले बंदरगाहों और पीछे रहने वाले बंदरगाहों के बीच एक अंतर बना हुआ है।
- मुंद्रा, पीपावाव और जवाहरलाल नेहरू पोर्ट जैसे बंदरगाहों ने भी वैश्विक शीर्ष 100 रैंकिंग में जगह बनाई है, लेकिन कई बंदरगाह हैं, विशेष रूप से पूर्व में और कुछ दक्षिण में, जिनकी दक्षता में समान सुधार नहीं देखा गया है।

सागरमाला परियोजना

- 2014 में शुरू की गई सागरमाला परियोजना का उद्देश्य भारत के बंदरगाहों को आधुनिक बनाना, कनेक्टिविटी में सुधार करना और रसद दक्षता में वृद्धि करना है। इस महत्वाकांक्षी पहल के प्रमुख घटकों में शामिल हैं:
 - बंदरगाह आधुनिकीकरण:** बंदरगाहों, टर्मिनलों और कार्गो हैंडलिंग उपकरणों सहित बंदरगाह के बुनियादी ढांचे का उन्नयन।
 - तटीय नौवहन:** सड़क और रेल की भीड़ को कम करने के लिए तटीय नौवहन को बढ़ावा देना।
 - अंतर्र्देशीय जलमार्ग:** माल को कुशलतापूर्वक परिवहन करने के लिए अंतर्र्देशीय जलमार्ग का विकास करना।
 - लॉजिस्टिक्स दक्षता:** लॉजिस्टिक्स प्रक्रियाओं को सुव्यवस्थित करने और लागत कम करने के उपायों को लागू करना।

सागरमाला की प्रमुख उपलब्धियाँ

- बंदरगाह क्षमता:** वित्त वर्ष 2012 में भारत के प्रमुख बंदरगाहों की संयुक्त क्षमता 1,598 मिलियन टन प्रति वर्ष (MTPA) थी। आने वाले वर्षों में इस क्षमता में उल्लेखनीय वृद्धि होने की उम्मीद है।
- टर्नअराउंड समय में कमी:** टर्नअराउंड समय वित्त वर्ष 2017 में 82.32 घंटे से बढ़कर वित्त वर्ष 21 में 62.16 घंटे हो गया है, जो बेहतर कार्गो हैंडलिंग और परिचालन दक्षता को दर्शाता है।
- गैर-प्रमुख बंदरगाहों की वृद्धि:** गैर-प्रमुख बंदरगाहों की भूमिका बढ़ गई है, इन बंदरगाहों का वित्त वर्ष 2012 में कुल कार्गो यातायात का 45% हिस्सा है।

Impact from Sagarmala – 2025

INR 4 lakh cr	Infrastructure investment mobilisation Port modernization: ~65,000 INR crores Connectivity: ~220,000 INR crores	Double	Share of waterways – inland and coastal – in modal mix from 6%
INR 35,000-40,000 cr ¹	Logistics cost saving per annum Optimise modal mix for existing capacities: ~21,000-27,000 INR crores Reduce time to export by 5 days: 5,000-6,000 INR crores	USD 110 bn	Boost to exports
40 lakh			New direct jobs, and 60 lakh indirect jobs

प्रमुख चुनौतियाँ और सुधार के क्षेत्र

- सागरमाला परियोजना के माध्यम से हुई महत्वपूर्ण प्रगति के बावजूद, भारत के बंदरगाह बुनियादी ढांचे में कई चुनौतियाँ बनी हुई हैं:
 - उच्च टर्नअराउंड समय:** जबकि भारत ने वित्त वर्ष 2011 में टर्नअराउंड समय (जहाज के आगमन और प्रस्थान के बीच लगने वाला समय) को घटाकर 62.16 घंटे कर दिया है, जापान (8.16 घंटे), ताइवान (10.56 घंटे) जैसे देशों के साथ यह अभी भी वैश्विक मानकों से काफी पीछे है। हांगकांग (12.48 घंटे) में बहुत कम टर्नअराउंड समय है।
 - उत्पादकता में अंतराल:** हालाँकि दीनदयाल, पारादीप और जवाहरलाल नेहरू जैसे बंदरगाहों ने उत्पादकता में पर्याप्त वृद्धि दिखाई है, लेकिन पूर्वी और दक्षिणी क्षेत्रों के बंदरगाह पिछड़ गए हैं।

- **जटिल सीमा शुल्क प्रक्रियाएं:** सिंगापुर जैसे आधुनिक बंदरगाहों के विपरीत, जहां 95% कंटेनरों को भौतिक जांच के बिना मंजूरी दे दी जाती है, भारतीय बंदरगाहों को अभी भी 10% कंटेनरों की भौतिक जांच की आवश्यकता होती है, जिससे देरी होती है और परिवहन लागत अधिक होती है।
- **कम उपयोग की गई क्षमता:** कुशल कार्गो हैंडलिंग सिस्टम और पुराने उपकरणों की कमी के कारण कुछ बंदरगाह अभी भी अपनी पूरी क्षमता से कम पर कार्य करते हैं।
- **पर्यावरणीय चुनौतियाँ:** बंदरगाह गतिविधियाँ जैसे तेल रिसाव, गिट्टी पानी का निर्वहन और बंदरगाह विकास के लिए ड्रेजिंग संचालन समुद्री पर्यावरण के लिए हानिकारक हैं।
- **विनियामक बाधाएँ:** भारतीय बंदरगाहों का प्रशासन खंडित है, प्रमुख बंदरगाह केंद्र सरकार द्वारा शासित होते हैं और छोटे बंदरगाह राज्य सरकारों द्वारा नियंत्रित होते हैं। विश्व बैंक ने एकीकृत नियामक संस्था की कमी पर प्रकाश डाला है।
- **बंदरगाह विकास के सामाजिक प्रभाव:** बंदरगाह विकास प्रायः स्वदेशी तटीय जनसँख्या के विस्थापन का कारण बनता है। आंध्र प्रदेश में गंगावरम बंदरगाह और गुजरात में मुंद्रा बंदरगाह जैसे बंदरगाहों को स्थानीय समुदायों के विस्थापन के कारण सामाजिक प्रतिरोध का सामना करना पड़ा है।

सामरिक और आर्थिक प्रभाव

- बंदरगाह के प्रदर्शन में सुधार का भारत की अर्थव्यवस्था पर व्यापक प्रभाव है:
 - **व्यापार को बढ़ावा:** FY24 में, भारत के सभी प्रमुख बंदरगाहों ने 817.97 मिलियन टन (MT) कार्गो यातायात संभाला, जो FY23 में 784.305 मिलियन टन से 4.45% अधिक है।
 - **रोजगार सृजन:** बंदरगाह विकास और आधुनिकीकरण परिवहन, रसद और विनिर्माण क्षेत्रों में लाखों प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष रोजगार सृजित करते हैं।
 - **विदेशी निवेश:** बेहतर बंदरगाह सुविधाएं विदेशी निवेश को आकर्षित करती हैं और वैश्विक व्यापार संबंधों को बढ़ावा देती हैं।
 - **आर्थिक विकास:** कुशल बंदरगाह विनिर्माण, कृषि और ऊर्जा जैसे अन्य क्षेत्रों के विकास का समर्थन करते हैं, जो निर्यात एवं आयात के लिए सुचारू रसद पर निर्भर हैं।
 - **नीली अर्थव्यवस्था को बढ़ावा:** भारत विश्व के शीर्ष पांच मछली उत्पादकों में से एक है, और विकसित बंदरगाह बुनियादी ढांचा समुद्री उत्पादों के निर्यात को बढ़ावा देने में सहायता कर सकता है। नीली अर्थव्यवस्था में बंदरगाह केंद्रीय भूमिका निभाते हैं।
 - **राष्ट्रीय सुरक्षा को मजबूत करना:** नौसेना अड्डों, परमाणु ऊर्जा संयंत्रों और उपग्रह एवं मिसाइल लॉन्चिंग रेंज सहित बंदरगाहों के पास रणनीतिक प्रतिष्ठानों की सुरक्षा के लिए अच्छी तरह से विकसित बंदरगाह महत्वपूर्ण हैं।
 - **हिंद महासागर क्षेत्र में एक नेट सुरक्षा प्रदाता के रूप में भारत:** भारतीय बंदरगाहों के विकास के साथ, भारत दक्षिण एशियाई क्षेत्र के लिए एक समुद्री केंद्र के रूप में कार्य कर सकता है, अपने बंदरगाहों को तटीय विकास के लिए हब और स्पौक मॉडल के हिस्से के रूप में पेश कर सकता है।

भविष्य की संभावनाएँ और विस्तार योजनाएँ

- 2030 और उससे आगे के लिए भारत की समुद्री दृष्टि दो प्रमुख पहलों द्वारा परिभाषित की गई है:
 - **मैरीटाइम इंडिया विजन (MIV) 2030:** इस विजन का लक्ष्य भारत की बंदरगाह क्षमता को 3,000 मिलियन टन प्रति वर्ष तक बढ़ाना, लॉजिस्टिक्स लागत को कम करना और क्षेत्र की समग्र दक्षता में सुधार करना है।

- **समुद्री अमृत काल विजन (MAKV) 2047:** उन्नत डिजिटलीकरण, स्वचालन और हरित प्रथाओं के साथ भारत को एक वैश्विक समुद्री केंद्र बनने की कल्पना करता है।
- भारत की 2035 तक बंदरगाह परियोजनाओं में 82 बिलियन अमेरिकी डॉलर का निवेश करने की योजना है।
- ड्राफ्ट इंडियन पोर्ट्स बिल 2021, जिसे जुलाई 2021 में प्रसारित किया गया था, का उद्देश्य उन छोटे बंदरगाहों के प्रशासन को केंद्रीकृत करना है जो वर्तमान में राज्य सरकारों द्वारा प्रबंधित हैं।
- जुलाई 2021 में, नेविगेशन के लिए समुद्री सहायता विधेयक 2021 संसद द्वारा पारित किया गया था, जिसमें इस क्षेत्र में वैश्विक सर्वोत्तम प्रथाओं, तकनीकी विकास और भारत के अंतर्राष्ट्रीय दायित्वों को शामिल किया गया था।

निष्कर्ष

- 2030 तक, भारत की वार्षिक बंदरगाह क्षमता 3,000 मिलियन टन से अधिक होने की संभावना है। इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए सरकार के सक्रिय मार्गदर्शन और सहभागिता के अलावा निजी क्षेत्र की भागीदारी भी महत्वपूर्ण है।
- समुद्री क्षेत्र में बेहतर केंद्र-राज्य समन्वय व्यापक और समावेशी विकास का मार्ग प्रशस्त करेगा।
- समुद्री राज्य विकास परिषद (MSDC) को मजबूत करना और समुद्री विकास निधि (MDF) लॉन्च करना कुछ आसान परिणाम हैं जिन्हें तुरंत लागू किया जा सकता है।

Source: [BL](#)



दैनिक मुख्य परीक्षा अभ्यास प्रश्न

प्रश्न. भारतीय बंदरगाहों के बीच प्रदर्शन के विभिन्न स्तरों में योगदान देने वाले कारकों का विश्लेषण करें। शीर्ष प्रदर्शन करने वाले और पिछड़े बंदरगाहों के बीच अंतर को समाप्त करने के लिए कौन सी रणनीतियाँ अपनाई जा सकती हैं?