विझिंजम अंतर्राष्ट्रीय बंदरगाह परियोजना

प्रीलिम्स के लिये:

विझिंजम अंतर्राष्ट्रीय बंदरगाह, सार्वजनिक-निजी भागीदारी

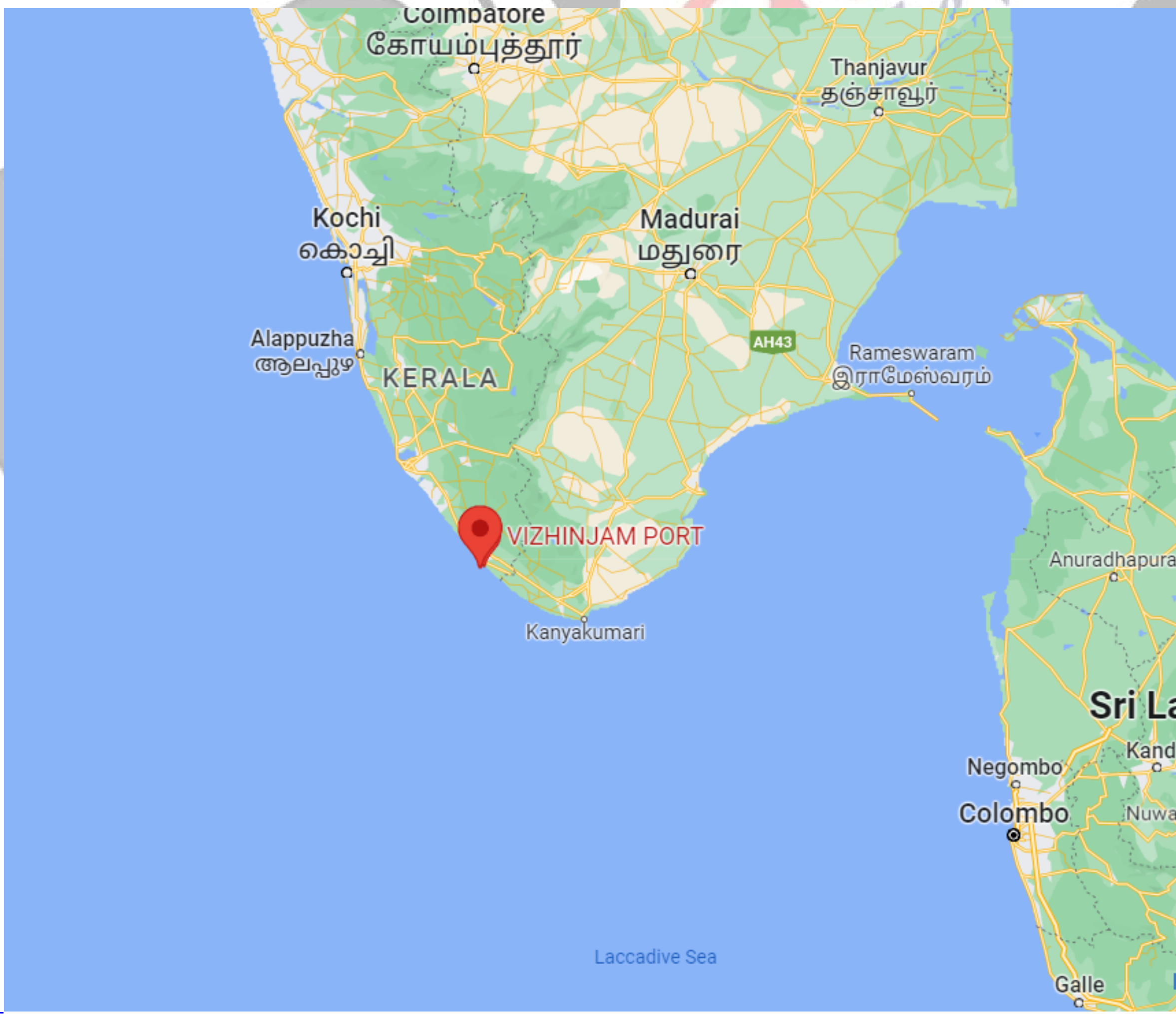
मेन्स के लिये:

भारत में विकास परियोजनाओं से संबंधित मुद्दे और चुनौतियाँ, वृद्धि विकास तथा रोज़गार, पत्तन

स्रोत: इंडियन एक्सप्रेस

चर्चा में क्यों?

विझिंजम अंतर्राष्ट्रीय बंदरगाह परियोजना, भारत का पहला डीपवॉटर ट्रांसशिपमेंट पोर्ट ने हाल ही में **पहले मालवाहक जहाज़ के बंदरगाह पर पहुँचने** से ध्यान आकर्षित किया।

//


नोट:

- ट्रांसशिपमेंट के लिये उपयोग किया जाने वाला गहरे पानी का बंदरगाह वह है जो माल को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने वाले बड़े जहाज़ों को समायोजित कर सकता है।
- इसमें **गहरे पानी की वाहिका तथा वस्तुओं को चढ़ाने व उतारने के लिये एक बड़ा निर्धारित क्षेत्र है** । इस बंदरगाह पर एक जहाज़ से दूसरे जहाज़ तक माल के हस्तांतरण की भी सुविधा उपलब्ध है।

विझिंजिम अंतर्राष्ट्रीय बंदरगाह परियोजना:

- विझिंजिम इंटरनेशनल ट्रांसशिपमेंट डीपवाटर मल्टीपर्पज़ सीपोर्ट **केरल सरकार** द्वारा शुरू की गई एक महत्त्वाकांक्षी परियोजना है।
    - यह मुख्य रूप से क्रूज़ टर्मिनल, लिक्विड बल्क बर्थ तथा अतिरिक्त टर्मिनलों की सुविधाओं से युक्त है जिसे **ट्रांसशिपमेंट एवं गेटवे कंटेनर व्यवसाय** के कार्य को पूरा करने के लिये डिज़ाइन किया गया है।
- **अदानी पोर्ट्स प्राइवेट लिमिटेड** वर्तमान में सार्वजनिक-निजी भागीदारी के माध्यम से बंदरगाह का विकास कर रहा है, जिसमें **डिज़ाइन, निर्माण, वित्त, संचालन व हस्तांतरण (Design, Build, Finance, Operate, and Transfer- DBFOT)** ढाँचे के अनुसार प्रबंधित घटक शामिल हैं।
- यह **केरल के तिरुवनंतपुरम** में स्थित है। भारत के दक्षिणी तट पर इसकी अवस्थिति **अंतर्राष्ट्रीय शिपिंग मार्गों** तक आसान पहुँच प्रदान करती है।
    - यह **कोलंबो, सिंगापुर और दुबई** जैसे वैश्विक ट्रांसशिपमेंट केंद्रों के साथ प्रतिस्पर्द्धा करने की स्थिति में है, जिससे विदेशी गंतव्यों तक **कंटेनर आवाजाही की लागत** कम हो जाएगी।
- बंदरगाह की **प्राकृतिक गहराई 18 मीटर से अधिक है,** जिसे आगे 20 मीटर तक बढ़ाया जा सकता है।
    - इस गहराई के चलते यह बंदरगाह पर्याप्त कार्गो क्षमता वाले बड़े जहाज़ों और मुख्य जहाज़ों को समायोजित करने में सक्षम है।
- **पहले चरण में** प्रारंभिक क्षमता **एक मिलियन (बीस फुट समतुल्य इकाई) TEU निर्धारित की गई है,** जिसमें 6.2 मिलियन TEU तक विस्तार की संभावना है।
- **परियोजना प्रगति:**
    - इस परियोजना से 5,000 प्रत्यक्ष रोज़गार के अवसर उत्पन्न होने और औद्योगिक गलियारे तथा क्रूज़ पर्यटन को प्रोत्साहित किये जाने की उम्मीद है।
    - परियोजना लगभग **65.46 प्रतिशत** पूरी हो चुकी है। मुख्य रूप से प्राकृतिक आपदाओं, विरोध प्रदर्शनों और लॉजिस्टिकल संबंधी चुनौतियों जैसे कारकों के कारण पिछले कुछ वर्षों में इस परियोजना में देरी हुई है।
        - वर्तमान समय-सीमा दिसंबर 2024 तक पहले चरण के परिचालन के लिये तैयार होने की उम्मीद है।

भारत को डीपवॉटर कंटेनर ट्रांसशिपमेंट पोर्ट की आवश्यकता:

- भारत में **12 प्रमुख बंदरगाह** हैं। हालाँकि देश में अत्यधिक बड़े मालवाहक जहाज़ों को संभालने के लिये **लैंडसाइड मेगा-पोर्ट और टर्मिनल अवसंरचना** का अभाव है।
    - इसलिये **भारत का लगभग 75 प्रतिशत ट्रांसशिपमेंट कार्गो** परिचालन भारत के बाहर के बंदरगाहों, मुख्य रूप से कोलंबो, सिंगापुर और क्लैंग बंदरगाहों के माध्यम से किया जाता है।
- वित्तीय वर्ष 2021-22 में भारत का कुल ट्रांसशिपमेंट कार्गो **लगभग 4.6 मिलियन TEU** (TEU अर्थात् 20 फुट समतुल्य इकाइयों की कार्गो क्षमता) था, **जिसमें से लगभग 4.2 मिलियन TEU** का भारत के बाहर संचालन किया गया था।
- एक बंदरगाह को ट्रांसशिपमेंट हब के रूप में विकसित करने से **विदेशी मुद्रा बचत**, **प्रत्यक्ष विदेशी निवेश**, अन्य भारतीय बंदरगाहों पर **आर्थिक गतिविधि में वृद्धि**, संबंधित लॉजिस्टिक्स बुनियादी ढाँचे का विकास, रोज़गार सृजन, बेहतर संचालन/लॉजिस्टिक्स दक्षता और राजस्व हिस्सेदारी में वृद्धि जैसे महत्त्वपूर्ण लाभ प्राप्त होंगे।
    - इससे जहाज़ सेवाओं, रसद और बंकरिंग (जहाज़ों के लिये ईंधन की आपूर्ति) सहित संबंधित व्यवसायों को भी बढ़ावा मिलता है।
- एक गहन जल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट पोर्ट भारी संख्या में कंटेनर ट्रांसशिपमेंट को आकर्षित कर सकता है जिनका वर्तमान में परिचालन कोलंबो, सिंगापुर और दुबई की ओर हो रहा है।

- **भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908** के तहत परिभाषित केंद्र और राज्य सरकार के क्षेत्राधिकार के अनुसार भारत में पत्तनों/बंदरगाहों को **महापत्तन**/बड़े बंदरगाह (Major Ports) और **गैर-महापत्तन**/छोटे पत्तन/छोटे बंदरगाह (Minor Ports) के रूप में वर्गीकृत किया गया है अर्थात् महापत्तनों का स्वामित्व एवं प्रबंधन का उत्तरदायित्व केंद्र सरकार के पास होता है जबकि गैर-महापत्तनों का स्वामित्व एवं प्रबंधन का उत्तरदायित्व राज्य सरकारों के पास होता है।
- **महापत्तन प्राधिकरण अधिनियम, 2021** भारत में महापत्तनों के नियमन, संचालन एवं नियोजन का प्रावधान करता है और इन बंदरगाहों को अधिक स्वायत्तता प्रदान करता है। इसने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 का स्थान लिया है।
- **कार्यात्मक महापत्तनों की वर्तमान संख्या 12 है। 13वाँ** महापत्तन **वधावन बंदरगाह, महाराष्ट्र** (निर्माणाधीन) है।

Drishti IAS

UPSC सिविल सेवा परीक्षा, विगत वर्ष के प्रश्न

??????????:

प्रश्न. हाल ही में निम्नलिखित राज्यों में से किसने एक लंबे नौ संचालन चैनल द्वारा समुद्र से जोड़े जाने के लिये एक कृत्रिम अंतर्देशीय बंदरगाह के निर्माण की संभावना का पता लगाया है? (2016)

(a) आंध्र प्रदेश
(b) छत्तीसगढ़
(c) कर्नाटक
(d) राजस्थान

उत्तर: (d)

PDF Refernece URL: https://www.drishtiias.com/hindi/printpdf/vizhinjam-international-seaport-project