

कंटेनर पोर्ट परफॉर्मेंस इंडेक्स (CPPI) 2023

प्रलिस के लयः

[सागरमाला कार्यक्रम](#), बड़े और छोटे बंदरगाह, जहाज नरिमाण वत्ततीय सहायता नीतऱ (SBFAP), [प्रतयकष वदशी नवऱश \(FDI\)](#), कंटेनर बंदरगाह प्रदर्शन सूचकांक (CPPI)

मेन्स के लयः

भारत के बंदरगाह पारसिथतऱकी तंत्र का परदृश्य, भारत में बंदरगाह कषेत्र के सामने आने वाली चुनौतऱयऱँ, आगे की राह

[स्रोत: पी.आई.बी.](#)

चर्चा में क्यऱँ?

भारत के बंदरगाह वकऱस कार्यक्रम को एक बड़ा बढावा मलऱा क्यऱँकऱ कंटेनर पोर्ट परफॉर्मेंस इंडेक्स (CPPI), 2023 में पहली बार भारत के [9 बंदरगाहऱँ](#) को ग्लोबल टॉप 100 में शामिल कयऱा गया ।

- इस उपलब्धऱका श्रेय [सागरमाला कार्यक्रम](#) को दयऱा गया है, जसऱने बंदरगाहऱँ के आधुनकीकरण एवं उनकी दकषता में सुधार पर ध्यान केंद्रतऱ कयऱा है ।

CPPI, 2023 की मुख्य वशैषताएँ क्यऱा हैं?

- सूचकांक के बारे में:
 - यह वशऱव बैंक और S&P ग्लोबल मार्केट इंटेलजेंस दवऱा वकऱसतऱ एक वैश्वकी सूचकांक है । यह दुनयऱा भर के कंटेनर बंदरगाहऱँ के प्रदर्शन को मापता है और साथ ही उनकी तुलना करता है ।
 - यह सूचकांक 405 वैश्वकी कंटेनर बंदरगाहऱँ को दकषता के आधार पर रैंकगऱ करता है, तथा कंटेनर जहाजऱँ के बंदरगाह पर उहरने की अवधऱपर ध्यान केंद्रतऱ करता है ।
 - इसका प्राथमकी उद्देश्य बंदरगाहऱँ से लेकर शऱपऱगऱ लाइनों, राषट्रीय सरकारऱँ के साथ-साथ उपभोक्ताऱँ तक वैश्वकी वऱापार प्रणाली और आपूर्तऱ शृंखलाऱँ में वभऱऱनऱ हतऱधारकऱँ के लाभ वृद्धऱ कषेत्रऱँ की पहचान करना है ।
- ग्लोबल रैंकगऱ:
 - CPPI, 2023 रैंकगऱ में चीन का यऱंगशऱन बंदरगाह पहले स्थऱन पर है, उसके बाद ओमान का सलालाह बंदरगाह है । कार्टऱजेना बंदरगाह तीसरे तथा टैजयऱर-मेडऱटेरेनयऱन बंदरगाह चौथे स्थऱन पर है ।
- भारत की स्थतऱऱः
 - वशऱाखऱापत्तनम बंदरगाह वरष 2022 में 115वें स्थऱन से वरष 2023 की रैंकगऱ में 19वें स्थऱन पर पहुँच गया है और साथ ही यह वैश्वकी स्तर पर शीरष 20 में पहुँचने वाला पहला भारतीय बंदरगाह बन गया है ।
 - [मुंदरा पोर्ट/बंदरगाह](#) ने भी अपनी स्थतऱऱऱें सुधार कयऱा है, जो पछऱले वरष के 48वें स्थऱन से बढकर वर्तमान रैंकगऱ में 27वें स्थऱन पर पहुँच गया है ।
 - शीरष 100 में स्थऱन प्रापुत करने वाले अन्य सात भारतीय बंदरगाह हैं - पीपावाव (41), कामराज (47), कोचीन (63), हजीरा (68), कृषणापट्टनम (71), चेन्नई (80) और जवाहरलाल नेहरू (96) ।

सागरमाला कार्यक्रम

- वरष 2015 में शुरु कयऱा गया सागरमाला कार्यक्रम, बंदरगाह, जहाजरऱनी और जलमार्ग मंत्रालय की एक प्रमुख पहल है, जो देश के [समुद्री कषेत्र](#) को बदलने के लयऱि सरकार दवऱा एक दूरदर्शी दृषटकीण का प्रतनऱधऱतऱव करता है ।
- भारत की वऱापक तटरेखा, नौगम्य जलमार्ग एवं रणनीतकी समुद्री वऱापार मार्गऱँ के साथ, सागरमाला का उद्देश्य बंदरगाह-आधारतऱ वकऱस तथा

तटीय समुदाय के उत्थान के लिये इन संसाधनों की अपर्युक्त क्षमता का उपयोग करना है।

- यह घरेलू एवं अंतरराष्ट्रीय व्यापार दोनों के लिये रसद लागत को कम करके के साथ इसके प्रदर्शन को बढ़ाने का भी प्रयास करता है। तटीय एवं जलमार्ग परिवहन का लाभ उठाकर, कार्यक्रम का उद्देश्य व्यापक बुनियादी ढांचे के नविश की आवश्यकता को कम करना है,
- इस प्रकार रसद को अधिक कुशल बनाना और साथ ही भारतीय नरियात की प्रतस्पर्धात्मकता में सुधार करना है।

भारत के बंदरगाह पारस्थितिकी तंत्र का परदृश्य क्या है?

■ प्रचियः

- पोत परिवहन मंत्रालय के अनुसार, भारत का लगभग 95% व्यापार मात्रा के हिसाब से और 70% व्यापार मूल्य के हिसाब से होता है, जिसमें समुद्री परिवहन माध्यम होता है।
 - नवंबर, 2020 में प्रधानमंत्री ने जहाजरानी मंत्रालय का नाम बदलकर **पत्तन, पोत परिवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय** कर दिया।
- भारत सरकार बंदरगाह क्षेत्र को समर्थन देने में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाती है। इसने बंदरगाह और बंदरगाह निर्माण एवं रखरखाव परियोजनाओं के लिये स्वचालित मार्ग के तहत 100% तक **प्रत्यक्ष वदेशी नविश (FDI)** की अनुमति दी है।

■ प्रमुख पत्तन बनाम लघु पत्तनः

- भारत में बंदरगाहों को **भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908** के तहत परभाषित केंद्र एवं राज्य सरकार के अधिकार क्षेत्र के अनुसार प्रमुख और लघु बंदरगाहों के रूप में वर्गीकृत किया गया है।
 - सभी 13 प्रमुख बंदरगाहों को **प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट अधिनियम, 1963** के तहत शासित किया जाता है, जबकि उनका स्वामित्व और प्रबंधन केंद्र सरकार द्वारा किया जाता है।
 - सभी लघु बंदरगाहों को **भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908** के तहत शासित किया जाता है और उनका स्वामित्व और प्रबंधन राज्य सरकारों द्वारा किया जाता है।
- सागरमाला के लिये राष्ट्रीय परियोजना योजना के तहत, देश में छह नवीन मेगा बंदरगाह विकसित किये जाएंगे।

■ संबंधित आंकड़ेः

- भारत 7,516.6 किलोमीटर की तटरेखा के साथ **वशिव का सोलहवाँ सबसे बड़ा समुद्री देश (Maritime Country)** है। भारतीय पत्तन एवं पोत उद्योग **देश के व्यापार और वाणिज्य में वृद्धि को बनाए रखने में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं।**
 - भारत में बंदरगाह क्षेत्र बाहरी व्यापार में उच्च वृद्धि से प्रेरित है।
 - वित्त वर्ष 23 में भारत के प्रमुख बंदरगाहों के द्वारा 783.50 मिलियन टन कार्गो यातायात हुआ, जिसका तात्पर्य वित्त वर्ष 16-23 में 3.26% की **चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (CAGR)** से है।
 - वित्त वर्ष 24 (अप्रैल-जनवरी) में प्रमुख पत्तनों द्वारा किया गया कार्गो यातायात 677.22 मिलियन टन था।
- घरेलू जलमार्ग माल परिवहन का एक **लागत प्रभावी और पर्यावरण की दृष्टि से सतत तरीका** है।
 - सरकार का लक्ष्य वर्ष 2030 तक 23 **अंतरदेशीय जलमार्गों** को प्रारंभ करना है।

■ प्रमुख पहलेंः

- वर्ष 2023 में पत्तन, पोत परिवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय ने बंदरगाह शुल्कों में पारदर्शिता बढ़ाने और दंड को अद्यतन करने के उद्देश्य से **भारतीय पत्तन अधिनियम का प्रस्ताव** रखा।
 - यह अधिनियम **एकीकृत योजना के लिये समुद्री राज्य विकास परिषद (MSDC)** को सशक्त बनाता है, जो राज्य समुद्री बोर्डों के बीच संघर्षों के लिये **त्रि-स्तरीय विवाद समाधान तंत्र प्रस्तुत** करता है।
- **मेक इन इंडिया पहल** के तहत जहाज निर्माण उद्योग को बढ़ावा देने के लिये, मंत्रालय ने **जहाज निर्माण वित्तीय सहायता नीति (SBFAP) प्रस्तुत** की।
 - मार्च, 2026 तक लागू यह योजना भारतीय शिपियार्ड को वित्तीय सहायता प्रदान करती है, प्रतस्पर्धा को प्रोत्साहित करती है और वैश्विक ऑर्डर हासिल करती है।

नोटः

- भारत विश्व में सबसे बड़ा शिप ब्रेकिंग फेसिलिटीज़ (Ship Breaking Facilities) का घर है, जिसके तट पर 150 यार्ड से ज़्यादा का स्थान है। औसतन भारत में प्रत्येक वर्ष करीब 6.2 मिलियन GT (सकल टन भार) स्क्रैप किया जाता है, जेनरल में स्क्रैप किये गए कुल टन भार का 33% है।
- भारत प्रत्येक वर्ष करीब 70 लाख GT का पुनर्चक्रण करता है, जिसके बाद बांग्लादेश, पाकिस्तान और चीन का नंबर आता है।
- गुजरात में अलंग शिप ब्रेकिंग यार्ड विश्व का सबसे बड़ा जहाज पुनर्चक्रण सुविधा (Ship Recycling Facility) है।

भारत के प्रमुख पत्तन (बंदरगाह)



- 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।

भारत में बंदरगाह क्षेत्र के समक्ष चुनौतियाँ:

- वैश्विक नौवहन में भारत की सीमिति हसिसेदारी: वशाल तटरेखा और रणनीतिक भौगोलिक अवस्थिति के बावजूद, वैश्विक नौवहन में भारत की हसिसेदारी सीमिति बनी हुई है। हाल के आँकड़ों के अनुसार, भारतीय जहाजों की वशिष केनौवहन में 1% से भी कम की हसिसेदारी है, जो चीन जैसे देशों (लगभग 19%) से बहुत पीछे है।
 - हालाँकि कुल नाविकों में भारत (वैश्विक नाविकों में लगभग 10% हसिसेदारी) तीसरे स्थान (केवल चीन और फलीपींस से पीछे) पर है।
- भारतीय बंदरगाहों पर उच्च टर्नअराउंड समय: भारतीय बंदरगाहों पर उच्च टर्नअराउंड समय से न केवल दक्षता प्रभावति होती है बल्कि शिपिंग कंपनियों के लयि लागत में वृद्धि होती है।
 - भारतीय बंदरगाहों का औसतन टर्नअराउंड समय 3-4 दिनों का है जबकि सिगिपुर और शंघाई जैसे प्रमुख बंदरगाहों में यह एक दिन से भी कम का है। इसका कारण पुराना बुनयिदी ढाँचा, नौकरशाही की नषिकरयिता तथा बंदरगाह हैडलगि की अपर्याप्त सुवधिओं का होना है।
 - कसिी एक बंदरगाह पर खराब प्रदर्शन से आयात/नरियात लागत बढ़ने एवं प्रतसिप्रदधा कम होने के साथ आर्थिक वकिस में बाधा आ सकती है। इससे वशिष रूप से भू-आबद्ध वकिसशील देशों (LLDCs) के साथ छोटे द्वीपीय वकिसशील देशों (SIDS) पर नकारात्मक प्रभाव पड़ सकता है।
- बुनयिदी ढाँचा और परचालन अक्षमताएँ: मौजूदा बंदरगाह क्षेत्र सड़क एवं रेल की सीमिति कनेक्टविटी, कार्गो हैडलगि उपकरण तथा मशीनरी के अभाव, नमिन स्तरीय अंतरदेशीय कनेक्टविटी, अपर्याप्त ड्रेजगि क्षमता और तकनीकी वशिषजज्ञता के अभाव से ग्रस्त है।
 - बुनयिदी ढाँचे हेतु सहायक बीमा और वतितपोषण कंपनियाँ मुख्य रूप से भारत के बाहर स्थिति हैं। उदाहरण के लयि समुद्री क्षेत्र से संबंधति अधकिांश बीमा कंपनियों का मुख्यालय लंदन में है, जसिसे भारतीय शिपिंग फर्मों के लयिघरेलू स्तर पर लागत प्रभावी एवं वशिषसनीय सेवाओं तक पहुँच सुनश्चित करना चुनौतीपूर्ण हो जाता है।

आगे की राह:

- डजिटिलीकरण: डजिटिल और भौतिक संपर्क एक दूसरे के पूरक हैं। जसि तरह कृत्रमि बुद्धमिता (AI), इंटरनेट ऑफ थगिस (IoT) और ब्लाकचेन जैसी नवीनतम तकनीकों से व्यापार को लाभ होता है, उसी तरह बंदरगाह और शिपिंग संचालन को भी डजिटिलीकरण से उत्पन्न अवसरों का लाभ उठाने से लाभ होगा।
- बंदरगाह आधुनिकीकरण: शिपिंग लाइनों और व्यापारियों को जहाजों और कार्गो के लयि तेज़, वशिषसनीय तथा लागत-कुशल सेवाओं की आवश्यकता होती है। बंदरगाहों को अपनी तकनीकी, संस्थागत एवं मानवीय क्षमताओं में लगातार नविश करने की आवश्यकता है। इस संबंध में सार्वजनिक व नजि सहयोग महत्त्वपूर्ण है।
- आंतरिक क्षेत्र का वसितार: बंदरगाहों को पड़ोसी देशों और घरेलू उत्पादन केंद्रों से वस्तुओं को आकर्षति करने का लक्ष्य रखना चाहिये।
 - पड़ोसी देशों (खास तौर पर भूमि से घरे देशों के कई बंदरगाहों और व्यापारियों) के बीच एक साझा हति है। गलियारों, क्षेत्रीय ट्रकगि बाजारों तथा सीमा पार व्यापार एवं पारगमन सुवधि में नविश से बंदरगाहों के अंदरूनी इलाकों का वसितार करने में मदद मलि सकती है।
- स्थरिता को बढ़ावा देना: बंदरगाह के हतिधारक वविधि हैं और इसमें शिपिंग लाइनें तथा व्यापारी साथ ही सामाजिक साझेदार एवं बंदरगाह-शहर समुदाय शामिल हो सकते हैं। हतिधारक तेज़ी से मांग कर रहे हैं कि बंदरगाह अपने सामाजिक, आर्थिक व पर्यावरणीय स्थरिता दायित्वों को पूरा करें।

दृष्टिभेन्स प्रश्न

प्रश्न. भारतीय बंदरगाह पारस्थितिकि तंत्र के वर्तमान परदृश्य का वशिलेषण कीजयि। साथ ही भारत में बंदरगाह क्षेत्र के समक्ष आने वाली प्रमुख चुनौतियों पर प्रकाश डालयि।

UPSC सविलि सेवा परीक्षा वगित वर्ष के प्रश्न (PYQ)

प्रश्न. नमिनलखिति युगों पर वचिर कीजयि: (2023)

पत्तन (पोर्ट)	वशिषताएँ
1. कामराज पोर्ट	भारत में एक कंपनी के रूप में पंजीकृत सबसे पहला प्रमुख पत्तन
2. मुंदरा पोर्ट	भारत में नजि स्वामित्व वाला सबसे बड़ा पत्तन
3. वशिखापत्तनम पोर्ट	भारत का सबसे बड़ा कंटेनर पोर्ट

उपर्युक्त युगों में से कतिने युग सही सुमेलति हैं?

- केवल एक युग
- केवल दो युग
- सभी तीन युग
- कोई भी युग नहीं

उत्तर: (b)

प्रश्न. भारत में बंदरगाहों को प्रमुख और गैर-प्रमुख बंदरगाहों के रूप में वर्गीकृत किया गया है। निम्नलिखित में से कौन एक गैर-प्रमुख बंदरगाह है? (2009)

- (a) कोच्चि (कोचीन)
- (b) दाहेज
- (c) पारादीप
- (d) न्यू मैंगलोर

उत्तर: (b)

PDF Reference URL: <https://www.drishtiias.com/hindi/printpdf/container-port-performance-index-cppi-2023>

