



ગુજરાતનાં બંદરો : સ્પર્ધામ વિકાસયાત્રા







**ગુજરાતનાં બંદરો :
સ્વર્ણિમ વિકાસયાત્રા**



પ્રકાશક : માહિતી કમિશનર, ગુજરાત રાજ્ય, ગાંધીનગર.

લેખન - સંપાદન : શિશિર શેઠ

પ્રોસેસિંગ અને મુદ્રણ : સરકારી ફોટો લીથો પ્રેસ, અમદાવાદ.

વર્ષ : ૨૦૧૦

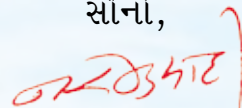


કુદરતી સંપત્તિ જે તે પ્રદેશને સાંપડી છે તે ભગવાને માનવીને અર્પેલી ભૌગોલિક ભેટ છે. વૈવિધ્ય સભર કુદરતી ખજાનામાં જળ, જમીન, જંગલ, પર્વતો અને પ્રાકૃતિક સૌંદર્ય ગુજરાત રાજ્યની પ્રજાના ભાગ્યમાં મળ્યું છે, જે આપણી મૂડી છે. રાજ્યને ૧૬૦૦ કિ.મી. લાંબો દરિયા કિનારો અને તેના સીમાવર્તી વિસ્તારમાં વિકસેલા નાનાં - મોટાં બંદરો, (બારાઓ) રાજ્યના વિકાસનાં વાહક અને પ્રગતિની પગદંડી સમાન આ અદ્યતન ટેકનોલોજીથી સજ્જ રાજ્યને વિદેશી હૂંડિયામણ રળી આપતાં આ બંદરો એ ગુજરાતની આગવી ઓળખ ઊભી કરી છે. કચ્છનું મહાબંદર કંડલા તથા હજીરા, ડુમ્મસ, ઓખા, બેડી જેવા અન્ય બંદરો રાજ્યની પ્રગતિની દિવાદાંડી સમાન ઊભરતા વિકાસના નમૂના છે.

ગુજરાત રાજ્ય માહિતી ખાતા દ્વારા સ્વર્ણિમ વિકાસ યાત્રામાં ગુજરાતના બંદરો નામની પુસ્તિકા પ્રસિધ્ધ કરાઈ રહી છે તે આનંદ અને ગૌરવની વાત છે.

બંદરોનો સોનેરી ઇતિહાસ, બંદરોનું મહત્વ, દરિયાઈ વ્યાપાર, મત્સ્ય વ્યાપાર, ગુજરાતનો જહાજ ભાંગવાનો ભાવનગરનો અલંગ ઉદ્યોગ, રો-રો-ફેરી સર્વિસ, જેવાં અનેક પાસાંઓને આવરી લેવામાં આવ્યાં છે. આ પુસ્તિકા, વિદેશી પ્રવાસીઓ, રાજ્યના ઉદ્યોગ સાહસિકો અને સહેલાણીઓને ઉપયોગી બનશે એવી શ્રદ્ધા સાથે પ્રસિદ્ધ થતા પ્રકાશનને હાર્દિક શુભેચ્છા પાઠવું છું.

સૌનો,


(નરેન્દ્ર મોદી)

ગુજરાતનો શિરમોર બંદર વિકાસ...

આપણા રાજ્યને ૧૬૦૦ કિ.મી. લાંબા દરિયાકિનારાનું વરદાન પ્રાપ્ત થયું છે. સિંધુ ખીણની સભ્યતાના સમયથી જ વહાણવટા ક્ષેત્રે અગ્રિમ રહેલા ગુજરાતના વહાણવટાનો આજે ફરી એક વખત વિશ્વમાં ડંકો વાગી રહ્યો છે.

ગુજરાત સરકારે ખાનગી ક્ષેત્રના સહયોગથી રાજ્યનાં બંદરોનો સર્વાંગી વિકાસ કરવા માટે જે પહેલ શરૂ કરી છે એનાં રૂડાં પરિણામો આજે સ્પષ્ટપણે જોવા મળી રહ્યાં છે.

૧લી મે, ૧૯૬૦ના રોજ ગુજરાત રાજ્ય અસ્તિત્વમાં આવ્યું ત્યારથી ખંતીલા ગુજરાતીઓએ શરૂ કરેલી વિકાસયાત્રા આજે પાંચ દાયકા બાદ પણ વિકાસપથ પર નિરંતર આગળ ધપી રહી છે. દરેક ક્ષેત્રમાં ગુજરાત શિરમોર બન્યું છે ત્યારે બંદર વિકાસ પણ એમાંથી બાકાત નથી.

ગુજરાત રાજ્ય જ્યારે તેની સ્થાપનાની સુવર્ણ જયંતી ઉજવી રહ્યું છે ત્યારે બંદર ક્ષેત્રે ગુજરાતે હાંસલ કરેલી સ્વર્ણમ વિકાસની સિદ્ધિઓ આપની સમક્ષ રજૂ કરતાં અતિશય હર્ષની લાગણી અનુભવી રહ્યો છું.

વિ. ચિરુપુગલ, આઈ.એ.એસ.
માહિતી કમિશનર

ગુજરાતનાં બંદરો : એક સ્પર્ધિમ સફર



આ પશું ગુજરાત રાજ્ય અનેકવિધ ભૌગોલિક વૈવિધ્ય ધરાવે છે. જંગલો, પર્વતો, નદીઓ, રણ- વિસ્તાર જેવી ભૌગોલિક વિવિધતા ધરાવતા ગુજરાતને કુદરત તરફથી ૧૬૦૦ કિ.મી. લાંબા દરિયાકિનારાના આશીર્વાદપણસાંપડ્યા છે. ગુજરાતનો દરિયાકિનારો ખાંચાખૂંચીવાળો અને બંદરોના વિકાસ માટે એકદમ સાનુકૂળ છે. ઉપરાંત વહાણવટા માટે અતિ ઉપયોગી એવા કચ્છ અને ખંભાતના બે અખાતો પણ ગુજરાતને મળ્યા છે.

કોઈ પણ રાજ્યના કે રાષ્ટ્રના આર્થિક વિકાસમાં વેપાર-વાણિજ્ય કેન્દ્ર સ્થાને રહેલાં હોય છે. વેપાર-વાણિજ્યના વિકાસમાં બંદરોની ભૂમિકા મહત્ત્વપૂર્ણ હોય છે કારણ કે, બંદરોના અસ્તિત્વ વગર મોટે પાયે આંતરરાષ્ટ્રીય વ્યાપાર શક્ય જ નથી અને માટે જ વિશ્વના આર્થિક રીતે અગ્રણી રાષ્ટ્રોના વિકાસમાં બંદરો અને વહાણવટાનો અમૂલ્ય ફાળો

રહેલો છે.

અંદાજે ૭૫૦૦ કિલોમીટરનો વિશાળ દરિયા- કિનારો ધરાવતા ભારતના આર્થિક વિકાસમાં પણ બંદરોનું સૌથી વધુ યોગદાન રહેલું છે. દેશના કાલિકટ, વિશાખાપટ્ટનમ, તુતિકોરીન, કોલકાતા, મુંબઈ જેવાં બંદરો વર્ષોથી વિદેશો સાથેના વ્યાપારનાં પ્રવેશદ્વાર રહ્યાં છે.

આપણી ગરવી ગુજરાત ભૂમિ દેશનાં બધાં રાજ્યોમાં સહુથી વધારે લાંબો દરિયાકિનારો ધરાવતી હોવાને કારણે દેશની કુલ આયાત-નિકાસમાં તેનો બહુમૂલ્ય ફાળો રહ્યો છે. ગુજરાતનાં ૧ મેજર અને ૪૧ નોન મેજર બંદરો રાજ્ય અને રાષ્ટ્રના અર્થતંત્ર માટે કરોડરજબુ બની રહ્યાં છે.

ગુજરાત રાજ્ય વર્ષ ૨૦૧૦માં જ્યારે એની સ્થાપનાની સુવર્ણ જયંતી ઊજવી રહ્યું છે ત્યારે આ અવસરે એક નજર કરીએ ગત પચાસ વર્ષોમાં બંદર ક્ષેત્રે ગુજરાતે સાધેલા સ્પર્ધિમ વિકાસ પર.

બંદરોનું મહત્વ



પ્રાચીન કાળથી જ માનવસંસ્કૃતિમાં બંદરોનું સવિશેષ મહત્ત્વ રહેલું છે. પૃથ્વી પર માનવસભ્યતા વિકસ્યા બાદ મનુષ્યે જ્યારે પ્રથમ વખત દરિયો જોયો ત્યારથી તેના મનમાં ક્ષિતિજની પેલે પાર શું હશે તે જાણવાની તાલાવેલી જાગી અને પોતાની આ જિજ્ઞાસા- વૃત્તિને સંતોષવા માટે તે નાનકડી હોડીના સહારે અફાટ સાગરને ખેડવા નીકળી પડ્યો. વિશ્વમાં અલગ અલગ સ્થળોએ વિકસેલી જુદી જુદી માનવસભ્યતાઓ વચ્ચે ધીમે ધીમે વેપાર-વાણિજ્યનો વિકાસ થયો. એ સમયે વેપાર માટેના બે મુખ્ય માર્ગ હતા: જમીન અને દરિયાઈ માર્ગ.

સાહસિક પ્રજાઓએ મોટી ક્ષમતા ધરાવતાં વહાણો બાંધવાની કલા વિકસાવી

અને દરિયાઈ માર્ગે વ્યાપારનો વ્યાપ વધાર્યો અને અનુભવને આધારે નૌકાશાસ્ત્ર અને વહાણવટાનો વિકાસ કર્યો. પ્રાચીન કાળમાં સિંધુ સંસ્કૃતિના લોથલ અને મધ્યપૂર્વનાં બંદરો વહાણવટા- વ્યવસાયથી ઘમઘમતાં રહેતાં હતાં. એ સમયે વિકસેલી માનવ-સંસ્કૃતિના વિકાસમાં, વેપાર-વાણિજ્યના વિકાસમાં અને સાંસ્કૃતિક આદાન-પ્રદાનમાં બંદરોએ મહત્ત્વનો ભાગ ભજવ્યો હતો. વિશ્વમાં માનવસભ્યતા વિકસી અને લોથલ જેવાં બંદરો વિકાસ પામ્યાં ત્યારથી લઈને આજ દિવસ સુધી માનવજીવનમાં અને અર્થતંત્રમાં બંદરોનું મહત્ત્વ એટલું જ રહ્યું છે બલ્કે અનેકગણું વધી ગયું છે. બંદરોના અનેકવિધ ફાયદાઓ જોઈએ તો,

- અંદરો માનવશ્રમને માટે રોજગારીની તકોનું સર્જન કરે છે.
- અંદરોના વિકાસને કારણે શહેરી વસાહતોનો વિકાસ ઝડપી બને છે.
- અંદરોના વિકાસની સાથે શિપિંગ કંપનીઓ, વીમા કંપનીઓ, શરાફો, દલાલો, આયાત-નિકાસ કરતા એજન્ટો જેવી આનુષંગિક સેવાઓનો પણ વિકાસ થાય છે.
- અંદરોને કારણે પ્રત્યક્ષ અને પરોક્ષ રીતે રાષ્ટ્રીય આવકમાં વધારો થાય છે, જેને લીધે લોકોની માથાદીઠ આવકનું પ્રમાણ વધે છે તેમજ લોકોનાં જીવનધોરણમાં સુધારો થાય છે.
- અંદરોની આસપાસના વિસ્તારોમાં ઔદ્યોગિક વિકાસની સંભાવનાઓ બળવત્તર બને છે.
- અંદરોના વિકાસને કારણે પીઠપ્રદેશ (હિન્ટરલેન્ડ)નો વિકાસ પણ શક્ય બને છે.
- નાનાં અને મધ્યમ કક્ષાનાં અંદરો આંતરિક અને સ્થાનિક વ્યાપારને પણ કિફાયતી જળમાર્ગ પૂરો પાડે છે.
- અંદરો સીધી રીતે આંતરરાષ્ટ્રીય સંપર્કો ધરાવતાં હોવાને કારણે તેની આસપાસના પ્રદેશોમાં હોટેલ અને પ્રવાસન-ઉદ્યોગનો વિકાસ થાય છે.
- મત્સ્યોદ્યોગ અને તેને આધારિત અન્ય વ્યાપાર-ઉદ્યોગોનો વિકાસ થાય છે.
- રાષ્ટ્રના સંરક્ષણની દ્રષ્ટિએ નૌકાદળ માટે અંદરો મહત્વપૂર્ણ બની રહે છે.
- અંદરો દ્વારા આર્થિક સમૃદ્ધતા હાંસલ થતાં રાજકીય રીતે પણ જે-તે રાજ્ય કે દેશ પ્રભાવશાળી પુરવાર થાય છે.
- સંસ્કૃતિનું આદાન-પ્રદાન કરવામાં પણ અંદરો મહત્વનો ભાગ ભજવે છે.



ગુજરાતનાં બંદરોનો સોનેરી ઇતિહાસ

પ્રાચીન કાળથી જ ગુજરાતની ઉદ્યોગ સાહસિક વ્યાપારી પ્રજાએ ગુજરાતને મળેલી આ કુદરતી બક્ષિસનું મહત્ત્વ આંકી લીધું હતું અને તેથી જ તો આશરે ૪૦૦૦ વર્ષ પૂર્વે લોથલમાં, ગુજરાતનું જ નહીં પરંતુ વિશ્વનું સૌ પ્રથમ બંદર ગુજરાતની પ્રજાએ વિકસાવ્યું હતું. ખંભાતના અખાતમાં આવેલું લોથલ બંદર એ વખતે આંતરરાષ્ટ્રીય વ્યાપારનું મુખ્ય કેન્દ્ર બની રહ્યું હતું. હડપ્પન સંસ્કૃતિના મહત્ત્વના સ્થળ સમાન લોથલમાં જહાજોને લાંગરવા માટે વિશ્વના સૌ પ્રથમ કૃત્રિમ ધક્કાનું (જેટી) નિર્માણ કરવામાં આવ્યું હતું. લોથલ બંદર પરથી એ સમયે મધ્ય પૂર્વના દેશો સાથે ધીકતો વ્યાપાર ચાલતો હતો. દેશ-દેશાવરનાં વહાણો લોથલ બંદર પર લાંગરતાં અને લોથલનાં બજારો વિદેશી

વ્યાપારીઓની ચહલ-પહલથી ઊભરાતાં રહેતાં.

લોથલ બાદ કાળક્રમે ખંભાત, સુરત અને ભરૂચ જેવાં બંદરોનો પણ વિકાસ થયો અને તે આંતરરાષ્ટ્રીય વ્યાપારનાં મુખ્ય કેન્દ્રો બન્યાં. જાવા, સુમાત્રા, બાલી, બોર્નિયો જેવા અગ્નિ એશિયાના દેશો સાથે ગુજરાતી વ્યાપારીઓનો મોટે પાયે વ્યાપાર ચાલતો હતો તો ઇબ્રિખ્ત, અરબસ્તાન અને ઇરાન સાથે પણ ગુજરાતનાં બંદરો પરથી નિયમિતપણે વ્યાપાર ચાલતો હોવાનું ઇતિહાસનાં પૃષ્ઠો પર નોંધાયેલું છે.

ગુજરાત તથા ભારતની મુલાકાતે આવેલા ટેવેનિયન, મેન્ડેલ્સો અને થેવેનો જેવા તત્કાલીન યુરોપિયનો, ચીની મુસાફર હ્યુ-એન-સાંગ તથા ઇબ્ન બતુતા અને અલ બરુની જેવા આરબ મુસાફરો- ઇતિહાસકારોએ પણ ગુજરાતનાં

સોમનાથ, દ્વારકા, ખંભાત અને ભરૂચ જેવાં ધમધમતાં બંદરો વિશે અને તેના સમૃદ્ધ વ્યાપાર અંગે વિગતવાર વર્ણન કર્યું છે.

એ સમયનાં મહત્ત્વપૂર્ણ એવાં ખંભાત, સુરત અને ભરૂચ બંદર પરથી પરશિયા, ઇબ્રિખ્ત અને અરબસ્તાનમાં સૂંઠ, એલચી, જીરું, હરડે, આંબળાં, લાખ, રૂ, ખાંડ, તેલ, સૂરોખાર, ચોખા, મધ, જરી, ગળી, મલમલ, કિનખાબ, સુતરાઉ કાપડ અને સાટીન જેવી ચીજોની



મોટે પાયે નિકાસ થતી હતી. જ્યારે હાથીદાંત, ખજૂર, માણેક, મોતી, રેશમી કાપડ તથા અત્તર જેવી વસ્તુઓની આયાત થતી હતી.

રોમન ઇતિહાસકારોએ તો તેમના દસ્તાવેજોમાં આપણા નિકાસ વ્યાપારને કારણે તેમના દેશની સંપત્તિ ભારતમાં ઢસડાઈ જતી હોવા સામે ભારોભાર દુઃખની લાગણી વ્યક્ત કરી હતી.

રોમન ઇતિહાસકારોની



આ નોંધ પરથી સહેજેય અંદાજ લગાવી શકાય છે કે, એ સમયમાં આપણો વિદેશો સાથે કેટલો ઘીકતો નિકાસ વ્યાપાર હશે. ‘લંકાની લાડી અને ઘોઘાનો વર’ તથા ‘જે જાય જાવે તે કદી પાછો ન આવે અને જે પાછો આવે તો પડિયાં ને પડિયાં ભરીને સંપત્તિ લાવે’ જેવી કહેવતો પણ ગુજરાતના સમૃદ્ધ વહાણવટાની જ શાખ પૂરે છે.

તાપી નદીના મુખ પર આવેલા સુરત બંદરની કીર્તિ પણ દેશ-દેશાવરમાં ફેલાયેલી હતી. સુરત બંદર પરથી મુસ્લિમો હજ પઢવા માટે અરબસ્તાન જવા રવાના થતા હતા અને તેથી જ મુસ્લિમો સુરતને બાબુલ મક્કાના હુલામણા નામથી ઓળખતા હતા. એક સમયે જાહોજલાલીના સર્વોચ્ચ સ્થાને બિરાજતા સુરત બંદર પર ૮૪ બંદરોના વાવટા ફરકતા હોવાનું કહેવાય છે. ગુજરાતના આવા જ અન્ય પ્રસિદ્ધ બંદર સંજાણ પરથી સવાયા ગુજરાતી બનીને રહી જનારી પારસી પ્રજાએ ગુજરાતની ઘરતી પર પ્રથમ વખત કદમ માંડ્યું હતું.

કચ્છના રામજી માલમ અને હાજી કાસમ જેવા અનેક નરબંકાઓએ દરિયો ખેડીને

ગુજરાતની નામના વિદેશોની ઘરતી સુધી પહોંચાડી હતી. એવું કહેવાય છે કે, ભારત શોધવા માટે નીકળેલા વાસ્કો-ડી-ગામાને પૂર્વ આફ્રિકાના મોઝામ્બિક પાસે ભારતનો રસ્તો દેખાડનારો નાવિક પણ ગુજરાતી જ હતો. ધંધા-વ્યવસાય અર્થે ગુજરાતનાં બંદરોએથી નીકળેલા કચ્છી ભાણુશાલી, વણિક, લોહાણા, ખોજા, મેમણ, વ્હોરા અને પટેલો આફ્રિકાના અનેક દેશોમાં જઈને વસ્યા અને ગુજરાતના સમુદ્રી વ્યાપારને સમૃદ્ધ બનાવ્યો.

કાળક્રમે ગુજરાતમાં રાજકીય પરિવર્તનો થતાં રહ્યાં, સત્તાઓ બદલાતી રહી અને ગુજરાતના વહાણવટા વ્યવસાય અને બંદરોની પણ ચડતી-પડતી થતી રહી. બ્રિટિશ શાસનકાળ દરમિયાન તથા આઝાદી બાદ પણ થોડાં વર્ષો સુધી ગુજરાતનાં બંદરો ઉપેક્ષિત રહ્યાં. ૧૯૪૭માં આપણો દેશ બ્રિટિશ શાસનની ગુલામીમાંથી મુક્ત થયો. ભારતને આઝાદી મળી અને સાથે-સાથે દેશના ભાગલા પણ પડ્યા. પશ્ચિમ ભારત માટે અતિ મહત્વનું કરાંચી બંદર ભાગલા બાદ પાકિસ્તાનને ફાળે ગયું. પશ્ચિમ, મધ્ય



અને ઉત્તર ભારતના ઇંધા-વ્યવસાય અને આયાત-નિકાસ માટે દેશના પશ્ચિમ વિસ્તારમાં એક નવા અંદરને વિકસાવવાની તાત્કાલિક જરૂરિયાત વર્તાઈ અને ભારત સરકારે ગુજરાતના કંડલા અંદરને વિકસાવવાનો નિર્ણય લઈને તેને મુક્ત અંદર બહાર કરી કંડલા અંદરનો વિકાસ કર્યો.

ઈ.સ. ૧૯૬૦માં મહા ગુજરાતની ચળવળના પરિપાકરૂપે બૃહદ મુંબઈ રાજ્યમાંથી ગુજરાતને અલગ કરવાનો નિર્ણય લેવામાં આવ્યો અને ૧ મે, ૧૯૬૦ના રોજ સ્વતંત્ર ગુજરાત રાજ્ય અસ્તિત્વમાં આવ્યું. સ્વતંત્ર રાજ્ય તરીકે અસ્તિત્વમાં આવ્યા બાદ પણ થોડાં વર્ષો સુધી એક સમયે જેનો સિતારો બુલંદી પર હતો એવા ગુજરાતનો વહાણવટા- વ્યવસાય અને

અંદરોની સ્થિતિ બહુ સારી ન હતી. સુરત અને ભરૂચ જેવાં ઐતિહાસિક અંદરો કાંપનું પુરાણ થવાને કારણે બહુ ઉપયોગી રહ્યાં ન હતાં તો, દરિયો પાછળ ખસી જવાને કારણે પણ ઘોઘા, ધોલેરા અને ખંભાત જેવાં અનેક અંદરોની પડતીની દશા શરૂ થઈ હતી. એક સમયે જે રાજ્યનો વ્યાપાર સાત સમંદર પાર સુધી વિસ્તર્યો હતો તેમાં ધીમે-ધીમે ઓટ આવવાની શરૂઆત થઈ.



ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડની રચના : બંદરો અને દરિયાઇ વ્યાપારનું પુનરુત્થાન

દરિયાઈ વેપાર ક્ષેત્રે ઘણાં વર્ષો સુધી સંઘર્ષ વેઠ્યા પછી ૧૯૮૦નો દાયકો ગુજરાતનાં બંદરો અને વહાણવટા વ્યવસાય માટે પુનરુત્થાનનો યુગ લઈને આવ્યો. ગુજરાતનાં બંદરો અને વહાણવટાના વ્યવસાયમાં નવા પ્રાણ પૂરવા માટે વર્ષ ૧૯૮૨માં દેશમાં પ્રથમ વખત ગુજરાતમાં ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડની સ્થાપના થઈ, જે આજે કંડલા સિવાયનાં ગુજરાતનાં બાકી તમામ ૪૧ નોન મેજર બંદરોનાં વિકાસ, વહીવટ અને સંભાળ માટેની કામગીરી અને જવાબદારી સંભાળી રહ્યું છે. બોર્ડ દ્વારા બંદરોના ઉત્કર્ષ

માટે અમલમાં મુકાયેલી અનેકવિધ વિકાસલક્ષી અને દૂરંદેશીભરી નીતિઓના કારણે આજે દિવસ-રાત ધમધમી રહેલાં ગુજરાતનાં ૪૧ નોન મેજર બંદરો દેશના ગ્રોથ એન્જિનને ચાલક બળ પૂરું પાડી રહ્યાં છે.

ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ દ્વારા અમલમાં મુકાયેલી વિવિધ નીતિઓનો ઉદ્દેશ એક જ છે અને તે છે રાજ્યનાં બંદરોનો સર્વાંગી વિકાસ. રાજ્યનાં બંદરોનો વિકાસ કરવા માટે તથા આધુનિક માળખાગત સુવિધાઓ ઊભી કરવા માટે જી.એમ.બી.એ ખાનગી ક્ષેત્રના સહકારથી વિકાસ સાધવાની નીતિ અપનાવી છે. ખાનગી



ક્ષેત્રના સહકારથી બંદરોનો વિકાસ સાધવાની જી.એમ.બી.ની આ નીતિનાં સારા પરિણામો આજે જોવા મળી રહ્યાં છે. આ નીતિની ફળશ્રુતિ રૂપે વર્ષ ૧૯૯૮માં દેશના સૌ પ્રથમ ખાનગી બંદર તરીકે વિકસેલા પીપાવાવ બંદરથી શરૂ થયેલી સફર આજે અનેક પડાવો હાંસલ કરીને, ખાનગી કંપનીઓના સાથ અને સહકારથી ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ સફળતાનાં સીમાચિહ્નો સર કરી રહ્યું છે.

ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડના દીર્ઘ દ્રષ્ટિપૂર્ણ આયોજનને કારણે

ગુજરાતના વહાણવટાનો ફરી એક વખત સુવર્ણકાળ આવ્યો છે. ગુજરાતનાં બંદરો આંતરરાષ્ટ્રીય બંદરો સાથે સીધી હરીફાઈ કરી રહ્યાં છે. ગુજરાતનાં બંદરોની વિકાસયાત્રામાં સામેલ થવા માટે વિશ્વ પણ આજે ગુજરાતને આંગણે આવી રહ્યું છે. ગુજરાતનાં બંદરોએ સર કરેલા આ સ્વર્ણિમ સોપાનો પાછળ ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડના વૈજ્ઞાનિક તેમજ વાણિજ્યિક અભિગમનો મહત્વનો ફાળો રહેલો છે.



ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડની સિદ્ધિઓ

વહાણવટા અને બંદરોના સર્વાંગી વિકાસ માટે ગુજરાતમાં સ્થાપવામાં આવેલી સ્વાયત્ત સંસ્થા ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ, બંદરોના વિકાસ માટે કચેલી કામગીરી અને અનેકવિધ પગલાંની અસરો હવે સ્પષ્ટપણે જોવા મળી રહી છે. બંદરોનો સર્વાંગી વિકાસ થવાને કારણે ગુજરાતના દરિયાકિનારા પરથી માલની અવર-જવરના પ્રમાણમાં મોટા પાયે વધારો થયો છે.

ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ એક હકીકતથી પૂરેપૂરું વાકેફ હતું કે, બંદરોના વિકાસમાં જે તે પ્રદેશના વ્યાપારીઓ અને ઉદ્યોગપતિઓનો સહકાર પણ અતિ મહત્વનો બની રહે છે. વળી વ્યાપારી કે ઉદ્યોગપતિ વર્ગ જે તે બંદરનો ઉપયોગ ત્યારે જ કરે જ્યારે તેમને પણ આર્થિક લાભ થતો હોય. જે છેવટે બંદરોના વિકાસમાં અને તેના કારણે ગુજરાતના વિકાસમાં અગત્યની ભૂમિકા ભજવે છે. આમ બંને પક્ષે લાભ માટે ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ દ્વારા બંદર સંચાલિત સેવાઓમાં ખાનગી ભાગીદારીને પ્રોત્સાહન આપતી નીતિઓ ઘડાઈ છે. તેની શરૂઆત થઈ ડિસેમ્બર, ૧૯૯૫માં બંદર નીતિની જાહેરાતથી. વિકાસલક્ષી અને ઉદારવાદી એવી એક પછી એક અનેક નીતિઓના કારણે અને બંદરોના વિકાસ માટે ખાનગી ક્ષેત્રના સહકારને લીધે જ ગુજરાતનાં બંદરો ફરી એક વખત સોળે કલાએ ખીલી શક્યાં છે.

૧૯૯૪-૯૫માં ગુજરાતનાં બંદરો પર કુલ ૧૫૮.૮૭ મિલિયન મેટ્રિક ટન માલસામાનની આયાત નિકાસ થઈ હતી જે ૨૦૦૯-૧૦ના અંત સુધીમાં ૯૪૨.૮૦ લાખ મેટ્રિક ટન પર

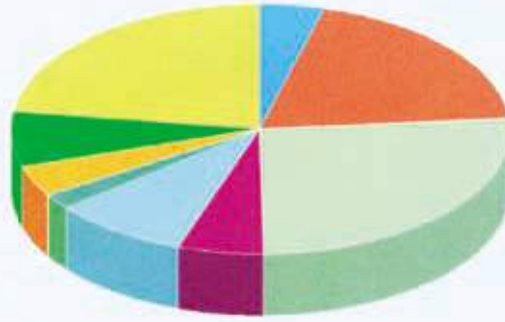


પહોંચી ગઈ છે.

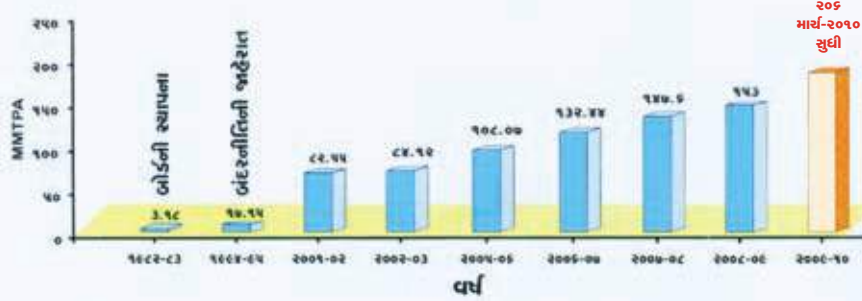
વર્ષ ૨૦૦૩માં દેશ અને દુનિયાભરના ઉદ્યોગપતિઓને ગુજરાતમાં વ્યાપાર માટે પ્રોત્સાહન આપતી સૌપ્રથમ વાઇબ્રન્ટ સમિટ યોજાઈ એ પહેલાં વર્ષ ૨૦૦૨-૦૩માં ગુજરાતમાં કુલ મળીને ૮૯૩.૪૮ મિલિયન મેટ્રિક ટન માલ-સામાનની હેરફેર કરતો

ટ્રાફિક રહ્યો હતો. જે ફક્ત ચાર વર્ષના ટૂંકાગાળામાં દોઢ ગણો વધીને ૧૩૬૮.૫૩ મિલિયન મેટ્રિક ટન થઈ ગયો હતો. માત્ર દોઢ દાયકાના ટૂંકા ગાળામાં સાધેલી આ અભૂતપૂર્વ સફળતાના પાયામાં રહેલી છે ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડની વિવિધ વિકાસલક્ષી નીતિઓ.

જીએમબી બંદરો - માલ સામાનનું પરિવહન



જીએમબી બંદરોમાં ટ્રાફિક વૃદ્ધિ



વર્ષ પ્રમાણે વહાણોની સંખ્યા



બંદરોનો વિકાસ : રાજ્ય સરકારનો હકારાત્મક અભિગમ, પ્રોત્સાહક નીતિઓ

મુખ્યના શરીરમાં જેમ રક્તવાહિનીઓ રક્તના વહન દ્વારા જીવનને ધબકતું રાખે છે એ જ રીતે પરિવહનની સુવિધાઓ રાજ્યના અર્થતંત્રને ધબકતું રાખે છે. પ્રાચીન કાળમાં ટ્યૂકડું રોમ એક વિરાટ સામ્રાજ્ય તરીકે ઊભરી આવ્યું એના પાયામાં હતું રોમનું ઉત્તમ કક્ષાનું માર્ગ જોડાણ. રસ્તાઓના ઉપયોગી જોડાણના કારણે જ રોમે એવો અભૂતપૂર્વ વિકાસ સાધ્યો કે હજુ તેને યાદ કરવામાં આવે છે.

કોઈ પણ પ્રદેશના સર્વાંગી વિકાસ માટે માર્ગ જોડાણ એ પાયાની જરૂરિયાત છે. વર્તમાન ગુજરાત સરકાર રસ્તાઓના અને તેના એકમેક સાથેના જોડાણના મહત્વને સમજી ચૂકી છે. માટે જ ગુજરાત આજે બારમાસી રસ્તાઓનું ઉત્તમ રોડ નેટવર્ક ધરાવે છે. બંદરોના વિકાસ માટે પણ માળખાકીય સુવિધાઓ ખૂબ જ અગત્યની બની રહે છે. જો રાજ્યનાં બંદરો ઉત્તમ માર્ગજોડાણ દ્વારા તેના પીઠપ્રદેશ સાથે સંકળાયેલાં હોય તો માલની ઝડપી હેરફેર શક્ય બને છે અને ઝડપી હેરફેરને કારણે અર્થતંત્રના વેગમાં વધારો થાય છે.

ગુજરાતનાં બંદરોએ સ્વર્ણમ સિદ્ધિઓનાં જે શિખરો સર કર્યા છે એમાં શ્રેષ્ઠ કક્ષાનાં માર્ગજોડાણોનો સિંહફાળો છે. ગુજરાતમાં બંદરોને નજીકના તમામ મુખ્ય માર્ગો, રેલવે લાઈન

અને હવાઈમથકો સાથે જોડવામાં આવ્યાં છે. સરકારની આ દીર્ઘદ્રષ્ટિના પરિણામે ગુજરાતનાં બંદરો પર ટ્રાફિક વધ્યો છે. અત્યાર સુધી માલની આયાત-નિકાસ માટે મુંબઈ બંદરનો ઉપયોગ કરતા રાજસ્થાન, મધ્યપ્રદેશ, પંજાબ, હરિયાણા, દિલ્હી, જમ્મુ અને કાશ્મીર, હિમાચલ પ્રદેશ અને ઉત્તર પ્રદેશ જેવાં રાજ્યો હવે માલની ઝડપી આયાત નિકાસ માટે ગુજરાતનાં બંદરો તરફ વળ્યાં છે.

ગુજરાતનાં બંદરો પર ટ્રાફિકમાં વધારો થતાં રાજ્યના અર્થતંત્રને તેનો સીધો લાભ મળતો થયો છે. દેશમાં સહુથી અગત્યની ગણાતી એવી દિલ્હી-મુંબઈ ફ્રેઈટ કોરિડોર સાથે રાજ્યનાં બંદરોને જોડી દેવાની દૂરંદેશીભરી યોજના પણ ગુજરાત સરકારે ઘડી કાઢી છે. આ યોજના હેઠળ રાજ્યનાં





બંદરોને દેશના અર્થતંત્રમાં ઘોરી નસ સમાન ગણાતી દિલ્હી-મુંબઈ કોરિડોર સાથે જોડી દીધા છે.

આ ઉપરાંત, રાજ્ય સરકારે લખપતથી લઈને ઉમરગામ સુધીના દરિયાઈ પટ્ટીમાં આવેલાં રાજ્યનાં તમામ બંદરોને કોસ્ટલ હાઇવે દ્વારા જોડવાની એક મહત્વકાંક્ષી યોજના પણ બનાવી છે, જે અંતર્ગત રાજ્યનાં બંદરોને કોસ્ટલ હાઇવે દ્વારા સાંકળી લેવામાં આવ્યાં છે.

માર્ગ, રેલ અને હવાઈ માર્ગ સાથે ગુજરાતના બંદરો સીધાં જોડાયેલાં હોવાથી આપણા દેશના અને અન્ય દેશોનાં ઉદ્યોગગૃહો પણ ગુજરાત તરફ આકર્ષાયાં છે, જેમાં ગુજરાત સરકાર અને ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ દ્વારા વખતોવખત અમલમાં મુકાયેલી વિવિધ નીતિઓનો પણ અમૂલ્ય ફાળો છે.

■ બંદર નીતિ – ૧૯૯૫

- આ બંદર નીતિ અંતર્ગત દસ બંદરોને વિકસાવવાનું આયોજન કરવામાં આવ્યું છે. હજીરા બંદરનો વિકાસ કરવામાં આવ્યો છે.

- આ ઉપરાંત હજીરા, મરોલી, ઘોલેરા, વાંસી-બોરસી, સીમર અને મીઠી બોરડી જેવાં ૬ બંદરોને સંપૂર્ણ ખાનગી મૂડીરોકાણથી વિકસાવવાનું આયોજન પણ છે.
- ઘોલેરા બંદરના વિકાસ માટેની વિકાસકાર કંપનીએ પર્યાવરણને લગતી અગત્યની મંજૂરી મેળવી લીધી છે. આ ઉપરાંત જમીન-સંપાદનને લગતી કાર્યવાહી પણ પ્રગતિમાં છે.
- સીમર બંદરના વિકાસ માટે શાપુરજી પાલનજી કંપનીને ધરાદાપત્ર પાઠવવામાં આવ્યો છે.
- મુદ્રા, પોશીત્રા, બેડી અને દહેજ આ ૪ બંદરોને સંયુક્ત રીતે વિકસાવવાનું આયોજન છે.
- મુદ્રા અને દહેજ બંદરનો સંયુક્ત રીતે વિકાસ કરવામાં આવ્યો છે.
- બેડી બંદરના વિકાસ માટે વિકાસકાર કંપનીની પસંદગીની કાર્યવાહી પ્રગતિમાં છે.
- પોશીત્રા બંદરના વિકાસ માટે પર્યાવરણ અંગેની મંજૂરી મળ્યા બાદ આગળની કામગીરી થશે.
- સૂત્રાપાડા, ખંભાત, મહુવા અને દહેજ એમ ચાર બંદરોના વિકાસ માટે ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ દ્વારા વૈશ્વિક સ્તરે ટેન્ડરિંગ કરીને વિકાસકારોની પસંદગી કરવામાં આવી છે અને આ અંગેનો ધરાદાપત્ર પણ તેઓને પાઠવવામાં આવ્યો છે.

આ ઉપરાંત ખાનગી ક્ષેત્રની મદદથી બંદરોનો વિકાસ અને બંદરોની આંતરમાળખાકીય સુવિધાઓ વધારવામાં આવી રહી છે.

બંદર	વિકાસકાર કંપની
દહેજ	સ્ટર્લિંગ બાયોટેક
ખંભાત	આઇએલએન્ડ એફએસ
સૂત્રાપાડા	એલ એન્ડ ટી
મહુવા	નિરમા કેમિકલ્સ

■ બિલ્ડ ઓન ઓપરેટ ઍન્ડ ટ્રાન્સફર (BOOT) પોલિસી – ૧૯૯૭

ગુજરાતના ઔદ્યોગિક વિકાસને અને ગુજરાતનાં બંદરો પર વધી રહેલા માલ-સામાનના ટ્રાફિકને ધ્યાનમાં રાખીને ભવિષ્યની જરૂરિયાતોને પહોંચી વળવા માટે બંદરોના યોગ્ય વિકાસની જરૂરિયાત ઊભી થઈ છે.

ગુજરાતનાં બંદરોના વિકાસ માટે સરકારે ખાનગીકરણની નીતિ અપનાવી છે.

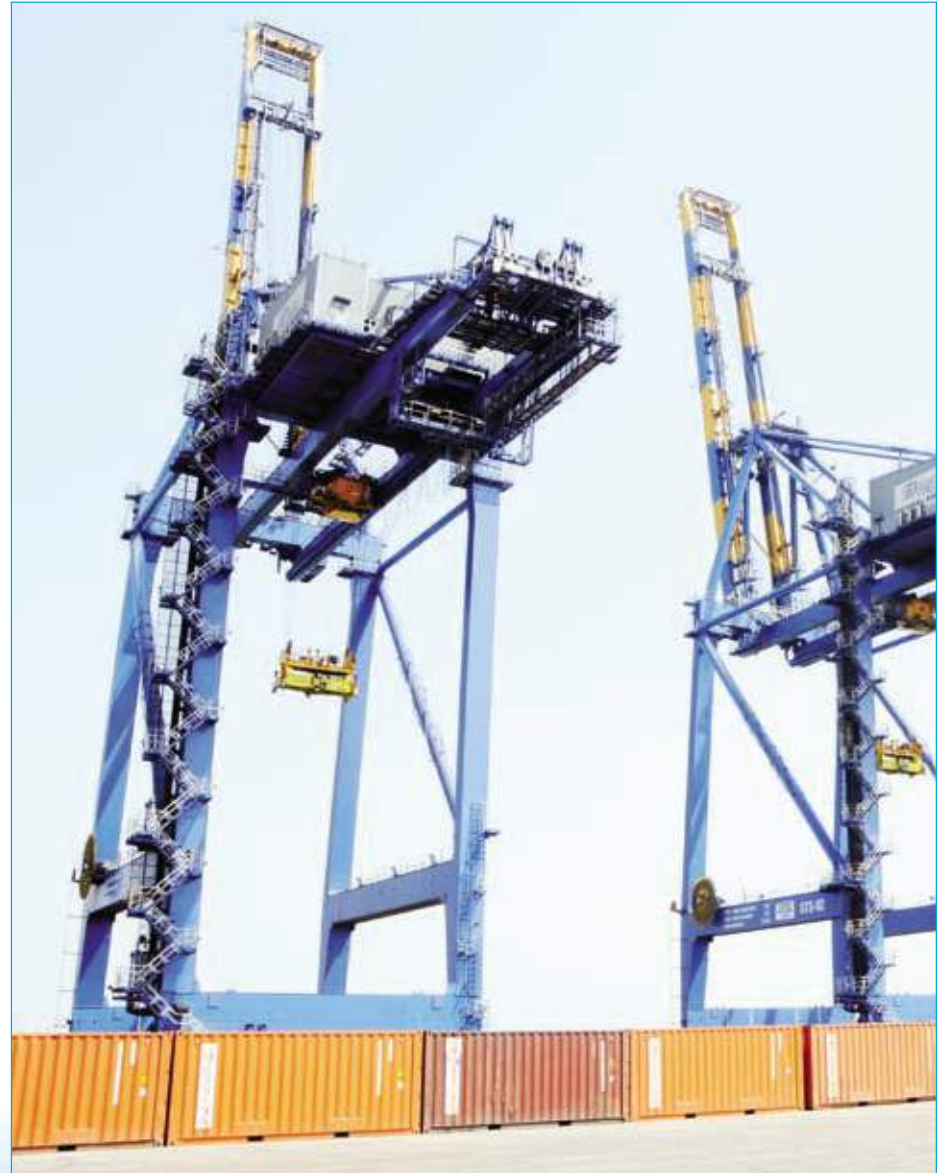
Build, Own, Operate and Transfer, આ સિદ્ધાંતોને આવરી લેતી ખાનગીકરણની આ નીતિ એટલે કે,

૧. સમયસર માળખાકીય સુવિધાની રચના
૨. ખાનગી ક્ષેત્રને બંદરોનો વહીવટ કરવાની સ્વાયત્તતા
૩. પીઠપ્રદેશના વિકાસ સાથે બંદરોના વિકાસનો સુમેળ અને
૪. સરકારની આર્થિક જવાબદારી તદ્દન ઓછી

ગુજરાતનાં બંદરોનો ખાનગી ક્ષેત્ર દ્વારા વિકાસ થવાને કારણે સરકારના વહીવટી ખર્ચમાં ઘટાડો થશે. ઉપરાંત નાણાકીય સહિતની અન્ય જવાબદારીઓ પણ ઓછી થશે. જેથી રાજ્ય સરકારની આવકનો અન્ય માળખાકીય સુવિધાઓના વિકાસ માટે ઉપયોગ કરી શકાશે.

ખાનગી બંદરો માટે અપનાવવામાં આવેલાં ધારાધોરણો

ખાનગી બંદરો વિકસાવવા માટે રાજ્ય સરકારે પારદર્શક પદ્ધતિ અપનાવી છે. વૈશ્વિક સ્તરે જાહેર ખબર આપીને ખાનગી મૂડીરોકાણકારો પાસેથી દરખાસ્ત (પ્રપોઝલ) મગાવવામાં આવે છે. ત્યાર બાદ દરખાસ્ત કરનાર કંપનીની નાણાકીય સક્ષમતા, અનુભવ, બંદર ક્ષેત્રે આંતરમાળખાકીય સુવિધાઓમાં કરેલું મૂડીરોકાણ વગેરેને આધારે મૂલ્યાંકન કરીને વિકાસકારની પસંદગી કરવામાં આવે છે.





■ SEZ (સેઝ) પોલિસી – ૨૦૦૦

અંદરના વિકાસની શક્યતા હોય ત્યાં સ્પેશિયલ ઇકોનોમી ઝોન (SEZ) જાહેર કરીને તેને વધુ ધીકતાં વ્યાપાર કેન્દ્રો બનાવવાની સરકારની નેમ છે. દહેજ, મુન્દ્રા, હજીરા અને ઘોલેરા જેવાં વિકાસની સંપૂર્ણ શક્યતા ધરાવતાં અંદરની આસપાસના વિસ્તારને સ્પેશિયલ ઇકોનોમિક ઝોન તરીકે જાહેર કરવામાં આવ્યા છે.

■ અન્ય અગત્યની નીતિઓ

આ ઉપરાંત કેપ્ટિવ જેટી – ૧૯૮૭, પ્રાઇવેટ જેટી મોડેલ - ૧૯૯૬, સેઝ ઍક્ટ (ગુજરાત) – ૨૦૦૪, કોસ્ટલ એરિયા ડેવલપમેન્ટ ઍથોરિટીની રચના – ૨૦૦૬, કેપ્ટિવ જેટીનું વિસ્તરણ – ૨૦૦૮ અને શિપ બિલ્ડિંગ પોલિસી – ૨૦૧૦ દ્વારા ખાનગી રોકાણને પ્રોત્સાહન આપી બંને પક્ષે win-win situationનું નિર્માણ કર્યું છે.

BOOT (બૂટ) નીતિના સિદ્ધાંતો મુજબ રોકાણ કરનારી વિકાસકાર કંપનીઓ માટે ૩૦ વર્ષનો કન્સેશન પીરિયડ નક્કી કરવામાં આવ્યો છે.

BOOT (બૂટ) નીતિ અંતર્ગત રાજ્યમાં ૧૦ નવાં અંદરોને વિકસાવવા પસંદગી કરવામાં આવી છે.

આ નીતિના કારણે એક સમયે ઔદ્યોગિક દ્રષ્ટિએ અવિકસિત એવા કચ્છ અને સૌરાષ્ટ્રમાં માળખાગત સુવિધાઓનો વિકાસ થઈને અંદરો ધમધમતાં થયાં છે. મુન્દ્રા, પીપાવાવ, દહેજ અને હજીરા તેનાં ઉત્તમ ઉદાહરણો છે.

■ જી.આઇ.ડી. ધારો – ૧૯૯૯

માળખાકીય સુવિધાઓ માટેની યોજનામાં ખાનગી મૂડીરોકાણકારોને ગુજરાત ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપમેન્ટ ઓર્ડિનન્સ (જી.આઇ.ડી.) દ્વારા રક્ષણ પૂરું પડાયું છે.



સમૃદ્ધિનાં પ્રવેશદ્વાર : ગુજરાતનાં બંદરો



ભારતને વિશાળ દરિયાકિનારાના આશીર્વાદ સાંપડ્યા છે. ૭૫૦૦ કિલોમીટર લાંબા ભારતના દરિયાકિનારા પર સેંકડો નાના-મોટા બંદરો વિકસ્યા છે. દેશનાં અન્ય રાજ્યોના દરિયાકિનારાની સરખામણીએ ગુજરાતનો દરિયાકિનારો અનેક પ્રાકૃતિક વિશેષતાઓ ધરાવે છે. ગુજરાતનાં બંદરોને અરબ સાગરનો સીધો લાભ મળ્યો છે. આ ઉપરાંત કચ્છ અને ખંભાતના બે અખાતોની બક્ષિસ પણ ગુજરાતને મળી છે. વિશ્વના સૌથી મહત્વપૂર્ણ જળમાર્ગોમાંનો એક સુએઝ જળમાર્ગ અરબ સાગરમાંથી પસાર થાય છે. આ જળમાર્ગ દ્વારા પૂર્વ અને દક્ષિણ આફ્રિકાના દેશો, ઈરાનના અખાતમાં આવેલા મધ્યપૂર્વના દેશો, શ્રીલંકા અને

સુદૂર પૂર્વ અને અગ્નિ એશિયાના દેશો તથા યુરોપના દેશો સાથે ગુજરાતનાં બંદરો જોડાયેલાં છે.

૧૬૦૦કિલોમીટરનોલાંબોદરિયાકિનારો ધરાવતા ગુજરાતના સાગરકાંઠારૂપી હાર પર ૪૨ બંદરોરૂપી હીરાઓનો ઝગમગાટ સમગ્ર વિશ્વની આંખો આંજી રહ્યો છે.

ભૌગોલિક રીતે ગુજરાતના દરિયાકિનારા અને બંદરોના ત્રણ વિભાગ પાડી શકાય.

- ૧) મધ્ય અને દક્ષિણ ગુજરાતનો દરિયાકિનારો તથા તેનાં બંદરો
- ૨) સૌરાષ્ટ્રનો દરિયાકિનારો તથા તેનાં બંદરો અને
- ૩) કચ્છનો દરિયાકિનારો અને તેનાં બંદરો



મધ્ય અને દક્ષિણ ગુજરાતનો દરિયાકિનારો તથા તેનાં બંદરો

ખંભાતથી લઈને છેક દક્ષિણમાં આવેલા ઉમરગામ સુધીના પટ્ટામાં આવેલા દરિયાઈ વિસ્તારને મધ્ય તથા દક્ષિણ ગુજરાતના દરિયાકિનારા તરીકે ઓળખવામાં આવે છે. સાબરમતી, મહી, ઢાઢર, નર્મદા, કીમ, કોલક, તાપી જેવી નદીઓ અહીં દરિયાને મળતી હોવાથી અનેક ખાડીઓ અને ખાંચાખૂંચીવાળા દરિયા- કિનારાનું નિર્માણ થયું છે. મધ્ય ગુજરાત અને દક્ષિણ ગુજરાતના દરિયાકિનારા પર આવેલાં મહત્વનાં બંદરોમાં ખંભાત, ભરૂચ, દહેજ, સુરત, મગદલ્લા અને હજીરાનો સમાવેશ થાય છે. આ ઉપરાંત કોલક, મરોલી, કલાઈ, વાંસી બોરસી, ઉમરસાડી, વલસાડ, બીલીમોરા, ભાગવા, ઑંજલ, ઉમરગામ જેવાં નાનાં બંદરો પણ આવેલાં છે જ્યાં મુખ્યત્વે મત્સ્યઉદ્યોગને લગતી પ્રવૃત્તિઓ જ વધુ ચાલે છે.

સૌરાષ્ટ્રનો દરિયાકિનારો તથા તેનાં બંદરો

ભાવનગર જિલ્લાના ઘોઘાથી લઈને રાજકોટ જિલ્લાના નવલખી સુધીનો દરિયાઈ વિસ્તાર સૌરાષ્ટ્રના દરિયાકાંઠા તરીકે પ્રચલિત છે. જેમાંથી ઓખાથી લઈને ભાવનગર નજીક આવેલા ગોપનાથ સુધીના દરિયાકાંઠાને ખુલ્લા અરબ સાગરનો લાભ મળે છે. સૌરાષ્ટ્રના દરિયાકાંઠે, ભાવનગર, પીપાવાવ, માંગરોળ, વેરાવળ, નવી બંદર, પોરબંદર, સિક્કા, સલાયા, ઓખા, બેડી

જેવાં મહત્વનાં બંદરો આવેલાં છે. આ ઉપરાંત રાજપરા, માઢવાડ, કોડીનાર, સૂત્રાપાડા, હિરકોટ, ઘામલેજ, ચોરવાડ, મિયાણી, ઘોઘા, તળાખા, મહુવા, જોડિયા, લાંબા, રૂપેણ અને પિંઢારા જેવાં અન્ય બંદરો પણ આવેલાં છે. સૌરાષ્ટ્રનો ઉત્તર કિનારો પવનની અસરોથી મુક્ત હોવાને કારણે આ વિસ્તારનાં બંદરોને સુરક્ષિત અને શાંત બારાઓ પ્રાપ્ત થયા છે.



કચ્છનો દરિયાકિનારો અને તેનાં બંદરો

વ્યૂહાત્મક રીતે મહત્વપૂર્ણ એવા કચ્છ જિલ્લામાં કોટેશ્વરથી લઈને કંડલા સુધીના કચ્છના અખાતના વિસ્તારમાં આવેલાં બંદરોનો સારો એવો વિકાસ થયો છે. કચ્છના અખાતમાં જખો, માંડવી, મુન્દ્રા, કંડલા જેવાં બંદરો આવેલાં છે. કચ્છનો દરિયાકિનારો કાદવ-કીચડવાળો અને

રેતાળ છે, જેથી મુન્દ્રા અને માંડવી જેવાં કચ્છનાં બંદરોને ટ્રેલિંગ દ્વારા કાંપ ઉલેચવાની સતત જરૂર પડે છે.

કચ્છમાં આવેલા મહાબંદર કંડલાનું સંચાલન કેન્દ્ર સરકારની સ્વાયત સંસ્થા કંડલા પોર્ટ ટ્રસ્ટ દ્વારા કરવામાં આવે છે.



ગુજરાતના ૨૬માંથી ૧૩ જિલ્લાઓને દરિયાકિનારો પ્રાપ્ત થયો છે.

દરિયાકિનારો ધરાવતા જિલ્લાઓ	જિલ્લામાં આવેલાં બંદરો
વલસાડ	મરોલી, કોલક, ઉમરસાડી, વલસાડ, ઉમરગામ
નવસારી	વાંસી બોરસી, ઓંજલ, બીલીમોરા, ભાગવા
સુરત	મગદલ્લા, સુરત, હજીરા
ભરૂચ	દહેજ, ભરૂચ
આણંદ	ખંભાત
અમદાવાદ	ઘોલેરા
ભાવનગર	ભાવનગર, મહુવા, ઘોઘા, તળાજા
અમરેલી	જાફરાબાદ, પીપાવાવ
જૂનાગઢ	વેરાવળ, માંગરોળ, રાજપરા, માઢવાડ, નવાબંદર, ચોરવાડ
પોરબંદર	પોરબંદર
જામનગર	બેડી, રોઝી, સિક્કા, સલાયા, ઓખા, બોડિયા, રૂપેણ, પીંઢારા
રાજકોટ	નવલખી
કચ્છ	કોટેશ્વર, જખો, મુન્દ્રા, કંડલા, માંડવી



ગુજરાતમાં બંદરોના વિકાસ માટેના પરિબળો



વાહન-વ્યવહારનાં વિવિધ માધ્યમો અને સાધનોમાં કિંમતની દ્રષ્ટિએ સૌથી કિફાયતી જો કોઈ પ્રકાર હોય તો તે જળમાર્ગ છે. ગુજરાતને દેશના સૌથી લાંબા દરિયાકિનારાનું વરદાન મળ્યું છે, જેના પર અનેક બંદરો વિકસાવવામાં આવ્યાં છે. જે તે બંદરના વિકાસ માટે અનેક પરિબળો ભાગ ભજવતાં હોય છે. ગુજરાતનાં બંદરોના વિકાસમાં પણ અનેક પરિબળોએ મહત્ત્વનો ભાગ ભજવ્યો છે.

ગુજરાતની પશ્ચિમે અરબ સાગર છે, જેમાં કચ્છનો અખાત અને ખંભાતના અખાતો આવેલા છે. જેના કારણે ગુજરાતનો દરિયાકિનારો ભારતમાં સૌથી વિશાળ - ૧૬૦૦ કિ.મી. લંબાઈ ધરાવતો બન્યો છે.

આ લાંબા દરિયાકિનારા પર આવેલાં

બંદરો મધ્ય પૂર્વ, આફ્રિકા, યુરોપ અને લેટિન અમેરિકાના દેશો સાથેના જળમાર્ગો સાથે જોડાયેલાં છે.

ગુજરાતનો દરિયાકિનારો ખાંચા ખૂંચીવાળો છે, જે ભૌગોલિક રીતે બંદરોના નિર્માણ માટે મહત્ત્વનું પરિબળ છે.

સિક્કા, સીમર, મુન્દ્રા, પોરબંદર અને દહેજ જેવાં ઊંડું પાણી ધરાવતાં સ્થળો હોવાથી વિશાળ શિપ પણ આસાનીથી આવન-જાવન કરી શકે છે.

પીઠ પ્રદેશો કોઈ પણ બંદરના વિકાસ માટે મહત્ત્વના પુરવાર થતા હોય છે. અન્ય રાજ્યો સાથે વાહન-વ્યવહારથી જોડાયેલા ગુજરાત પાસે ઉત્તર અને મધ્ય ભારતનાં રાજ્યોને આવરી લેતો વિશાળ પીઠ- પ્રદેશ છે.

ગુજરાતનાં બંદરો રેલવે અને સડકમાર્ગ



દ્વારા ઉત્તમ રીતે જોડાયેલાં છે.

રાજ્યમાં સૌથી વધારે ઓપરેશનલ અને કાર્ગો બંદરો કાર્યરત છે.

માત્ર પ્રાકૃતિક કે ભૌગોલિક પરિબળો અનુકૂળ હોવા માત્રથી વિકાસ નથી સાધી શકાતો. એ માટે જરૂરી છે આવાં પરિબળોમાંથી લાભ મેળવી શકવાની દીર્ઘદ્રષ્ટિ એટલે કે માનવસર્જિત પરિબળો. ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ અને ગુજરાત સરકાર દ્વારા લેવાયેલાં પગલાંને કારણે થયેલો આ વિકાસ નજર સામે જોઈ શકાય છે.

કચ્છના લખપતથી લઈને દક્ષિણ ગુજરાતના ઉમરગામ સુધી કોસ્ટલ હાઇવેનું કાર્ય પ્રગતિમાં છે.

વિશ્વના સૌથી વધારે શિપ રિસાયક્લિંગ યાર્ડમાંનું એક અલંગ યાર્ડ ગુજરાતમાં આવેલું છે.

વિકાસલક્ષી અને ઉદારવાદી પૌલિસીને કારણે ખાનગી ક્ષેત્રની કંપનીઓ ગુજરાતનાં બંદરોના વિકાસ માટે આકર્ષાઈ છે.

ઔદ્યોગિક વિકાસમાં અગ્રણી હોવાના કારણે ગુજરાતમાં વેપાર સતત વધતો રહેવાની ખાતરી મળે છે.

બંદરોના વિકાસ માટે તમામ સહાય પૂરી પાડવા રાજ્ય સરકાર કટિબદ્ધ છે તો સાથે સાથે ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ પણ પારદર્શક નીતિઓ અને કાર્ય- પદ્ધતિઓ અપનાવી છે.

આમ, ગુજરાતને તેનાં દરિયાકિનારાનાં સ્થાન, લંબાઈ, વિસ્તાર, વિકાસ અને રાજ્યની પૌલિસીની કારણે તો લાભ મળે જ છે, પણ સહુથી વધુ લાભકર્તા તો તેની ઔદ્યોગિક અને વ્યાપારી દૂરંદેશી ધરાવતી જનતા છે જે ઉદારતા, સ્વાર્પણ અને દૃઢ સંકલ્પશક્તિ ધરાવે છે.



બંદરોના વિકાસમાં વાઇબ્રન્ટ ગુજરાત ગ્લોબલ ઇન્વેસ્ટર સમિટની આશાસ્પદ ભૂમિકા



છેલ્લા એક દશકમાં ગુજરાતે સાધેલી અદ્વિતીય પ્રગતિને કારણે સમગ્ર વિશ્વને ગુજરાતની નોંધ લેવાની ફરજ પડી છે. ભારતનું ગ્રોથ એન્જિન બની ચૂકેલા ગુજરાતમાં આવીને વિકાસની આ મહા યાત્રામાં ભાગીદાર થવા માટે સમગ્ર વિશ્વ આતુર છે.

વિશ્વને ગુજરાતના આંગણે આમંત્રવા માટેનું પ્લેટફોર્મ એટલે ગુજરાત સરકારનું વધુ એક અભિનવ કદમ, વાઇબ્રન્ટ ગુજરાત ગ્લોબલ ઇન્વેસ્ટર સમિટ. વૈશ્વિક સ્તરે ખાનગી રોકાણકારોને ગુજરાતમાં આવકારવા માટે ગુજરાત સરકાર દ્વારા વાઇબ્રન્ટ ગુજરાત ગ્લોબલ ઇન્વેસ્ટર સમિટનું આયોજન કરવામાં આવે છે.

રાજ્ય સરકારના આ દૂરંદેશીપૂર્ણ આયોજનને કારણે વિશ્વભરના અગ્રણી ઉદ્યોગગૃહો ગુજરાતમાં રોકાણ કરવા માટે

આકર્ષાયાં છે. ગુજરાતનાં બંદરોના સ્વર્ણમ વિકાસમાં વાઇબ્રન્ટ ગુજરાત ગ્લોબલ ઇન્વેસ્ટર સમિટની ભૂમિકા પણ મહત્વની પુરવાર થઈ રહી છે.

વર્તમાન ગુજરાત સરકારની દીર્ઘદૃષ્ટિને કારણે વિકાસક્ષેત્રે હરણફાળ ભરીને ગુજરાત આજે ભારતનું ગ્રોથ એન્જિન બની ચૂક્યું છે. વૈશ્વિક અર્થતંત્રનું હબ બનવા સજ્જ બનેલા ગુજરાતને આંગણે આજે સમગ્ર વિશ્વ આવવા માટે આતુર છે.

વર્ષ ૨૦૦૯માં યોજાયેલી વાઇબ્રન્ટ ગુજરાત ગ્લોબલ ઇન્વેસ્ટર સમિટમાં ખાનગી મૂડીરોકાણ દ્વારા ગુજરાતનાં બંદરોને વિકસાવવા માટે વિવિધ ખાનગી કંપનીઓ સાથે ૫૦ સમજૂતી કરારો કરવામાં આવ્યા હતા. આ એમ.ઓ. યુ.ને કારણે આગામી વર્ષોમાં બંદર ક્ષેત્રે રૂ. ૮૫,૭૨૦ કરોડનું મૂડીરોકાણ થવાનો

અંદાજ છે. આ સમિટમાં બંદરોના વિકાસ મરીનને લગતા અભ્યાસક્રમો જેવી બંદરો ઉપરાંત ફેરી સર્વિસ, શિપ યાર્ડનો વિકાસ, સંબંધિત અન્ય યોજનાઓ માટે એમ.ઓ. મરીન ટુરિઝમ, નોલેજ સેન્ટર અને યુ. સાઇન કરવામાં આવ્યા હતા.

વાઇબ્રન્ટ ગુજરાત ગ્લોબલ ઇન્વેસ્ટર્સ સમિટ-૨૦૦૯માં બંદર ક્ષેત્રે થયેલા એમ.ઓ.યુ.ની વિગતો:

ક્રમ	વિગત	એમ.ઓ.યુ.ની સંખ્યા	સંભવિત મૂડીરોકાણ (રૂ. કરોડમાં)
૧.	ખાનગી બંદરોના વિસ્તૃતિકરણની યોજના	૫	૨૦,૬૫૦
૨.	નવા ગ્રીનફીલ્ડ બંદરોનો વિકાસ	૫	૨૧,૭૦૦
૩.	ખાનગી પોર્ટ ટર્મિનલનો વિકાસ	૭	૧૬,૯૮૦
૪.	ખાનગી જેટી	૪	૨,૪૬૦
૫.	શિપયાર્ડનો વિકાસ	૧૭	૨૦,૩૫૫
૬.	પ્રવાહી કાર્ગોના ઝડપી પરિવહન માટે એસબીએમ ઇન્સ્ટોલેશન	૨	૧,૧૦૦
૭.	રો-રો ફેરી સર્વિસ	૨	૧,૦૨૦
૮.	ફ્લોટિંગ હોટેલ, ક્રૂઝ શિપ, બીચનો વિકાસ	૩	૭૦૫
૯.	ઇનોવેટિવ યોજનાઓ, કો. ઓપરેશન અને નોલેજ સેન્ટર	૫	૭૫૦

જ્યારે વર્ષ ૨૦૦૯માં યોજવામાં આવેલી વાઇબ્રન્ટ ગુજરાત ગ્લોબલ ઇન્વેસ્ટર્સ સમિટમાં બંદરોના વિકાસ માટે ખાનગી કંપનીઓ દ્વારા ગુજરાત સરકાર સાથે ૨૪ સમજૂતી કરારો પર સહી કરવામાં આવી હતી.

ક્રમ	કંપનીનું નામ	દેશ	યોજનાનું નામ	મૂડી- રોકાણ (રૂ. કરોડમાં)
૧.	વર્જિનિયા પોર્ટ ઓર્થોરિટી	અમેરિકા	દહેજ ખાતે એસઇએસ સંબંધિત બંદરીય સુવિધાઓ વિકસાવવા અંગે	૧૫૦૦
૨.	પીએસએ ઇન્ટરનેશનલ	સિંગાપોર	હજીરા ખાતે કન્ટેઇનર ટર્મિનલ વિકસાવવા બાબત	૧૫૦૦
૩.	આઇએચસી, હોલેન્ડ	નેધરલેન્ડ	ગુજરાતનાં બંદરો પર ડ્રેજિંગ સાધનો અને ડ્રેજર સુવિધા અને નિભાવ	૫૦
૪.	આતાશ નોર કન્ટ્રોલ	નોર્વે	ખંભાતના અખાતમાં વેસલ્સ ટ્રાફિકના મોનિટરિંગની સુવિધા અંગે	૧૩૦

વિવિધ વાઇબ્રન્ટ ગુજરાત ગ્લોબલ ઇન્વેસ્ટર સમિટમાં પોર્ટ સેક્ટરમાં થયેલાં મૂડીરોકાણોની સમજૂતી અંગે માહિતી

વર્ષ	મૂડીરોકાણ (રૂ. કરોડમાં)
૨૦૦૩	૨,૨૦૦
૨૦૦૫	૧૫,૫૮૫
૨૦૦૭	૧૩,૬૫૮
૨૦૦૯	૮૫,૭૨૦
કુલ	૧,૧૭,૧૬૩

બંદર ક્ષેત્રે ખાનગી મૂડીરોકાણ

વર્ષ	મૂડીરોકાણ (રૂ. કરોડમાં)
૨૦૦૨-૦૩	૧૬૦૦
૨૦૦૩-૦૪	૩૮૧૬
૨૦૦૪-૦૫	૧૫૯૬
૨૦૦૫-૦૬	૧૨૪૨
૨૦૦૬-૦૭	૧૬૨૪
૨૦૦૭-૦૮	૧૪૫૯
૨૦૦૮-૦૯	૧૯૩૪
કુલ	૧૩,૨૭૧

ગુજરાતનાં બંદરોના વિકાસમાં વિદેશી કંપનીઓનું યોગદાન

ગુજરાતનાં બંદરોનો સ્વર્ણમ વિકાસ કરવા માટે ગુજરાત સરકારે ખાનગીકરણની નીતિ અપનાવી છે. ગુજરાતના વિકાસમાં સહભાગી થવા માટે ગ્લોબલ ગુજરાત વિભાવના અંતર્ગત ગુજરાત સરકાર બંદરોના વિકાસ માટે પણ વિદેશી ખાનગી મૂડીરોકાણકારોને આવકારી રહી છે. ગુજરાતમાં નિયમિત રીતે યોજાતી વાઇબ્રન્ટ ગુજરાત ગ્લોબલ ઇન્વેસ્ટર સમિટને કારણે વિદેશી રોકાણકારોને પણ ગુજરાતનું મહત્વ સમજાયું છે. આંતરરાષ્ટ્રીય સ્તરની અનેક નામાંકિત કંપનીઓ ગુજરાતનાં બંદરોના વિકાસમાં સહભાગી થઈ છે.

ગુજરાતનાં વિવિધ બંદરોના વિકાસમાં સહભાગી વિદેશી કંપનીઓ

- શેલ ગેસ બી.વી., નેધરલેન્ડ
- ટોટલ ગેસ, ફ્રાન્સ
- મર્કસ, ડેનમાર્ક
- રાસ ગેસ, કતાર
- ક્રેઇન એનર્જી
- નાઇકો, કેનેડા
- પી એન્ડ ઓ, મોરેશિયસ





દેશમાં થતી આયાત

માલસામાન	દેશમાંથી આયાત
એલએનજી અને એલપીજી	યુએઇ, કતાર, પનામા
કોલસો	સાઉથ આફ્રિકા, ઇન્ડોનેશિયા, ઓસ્ટ્રેલિયા, ચીન
ફૂડ ઓઇલ અને પેટ્રોલિયમ પ્રોડક્ટ્સ	યુએઇ, મેક્સિકો
જનરલ કાર્ગો	યુરોપ, ગલ્ફ, યુએસએ

દેશમાંથી થતી નિકાસ

માલસામાન	દેશમાં નિકાસ
પેટ્રોલિયમ અને કેમિકલ્સ	યુએઇ, યુરોપ, સિંગાપોર, ઇન્ડોનેશિયા
મિનરલ્સ	યુએઇ, ચીન, જ્યોર્જિયા, જાપાન
અનાજ અને કૃષિ પેદાશો	યુએસએ, ચીન, ઇન્ડોનેશિયા, યુએઇ અને જાપાન
જનરલ કાર્ગો	યુરોપ, શ્રીલંકા, યુએઇ

બંદરોના વિકાસ માટે રાજ્યમાં ૬ સેઝ (SEZ)નું નિર્માણ

ગુજરાતનાં બંદરોનો સર્વાંગી વિકાસ કરવા માટે રાજ્યના દીર્ઘદ્રષ્ટા મુખ્યમંત્રી શ્રી નરેન્દ્ર મોદીની સરકારે રાજ્યના દરિયાકાંઠાના વિસ્તારમાં કુલ ૬ જગ્યાઓ

પર મલ્ટી પ્રોડક્ટ સ્પેશિયલ ઇકોનોમિક ઝોન બનાવવાનો મહત્વપૂર્ણ નિર્ણય કર્યો છે.

બંદર આધારિત વિવિધ સેઝમાં ખાસ કરીને હળવા અને ભારે એન્જિનિયરિંગ ઉદ્યોગ, ટેક્સટાઇલ્સ, કેમિકલ્સ અને ફાર્માસ્યુટિકલ્સ, લોજિસ્ટિક્સ, પેટ્રોલિયમ રિફાઇનરી, ડાઉન સ્ટ્રીમ પ્રોસેસિંગ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ, જેમ્સ એન્ડ જ્વેલરી, સિરેમિક, એગ્રો એન્ડ ફૂડ પ્રોસેસિંગ, પોલિ પ્રોપિલીન પ્લાન, સ્ટીલ પ્રોડક્ટ્સ તથા ઇપીસી અને ફેબ્રિકેશન ઉદ્યોગોનો વિકાસ કરવામાં આવશે.

બંદરોની આસપાસના વિસ્તારોમાં સેઝની રચના થવાને કારણે આયાત-નિકાસ વ્યાપારમાં અભૂતપૂર્વ પરિવર્તનો આવશે. બંદરો પર આયાત-નિકાસનું કામ

વધશે જેથી રોજગારીની તકોમાં વધારો થશે. વિદેશી હૂંડિયામણની આવકમાં પણ વધારો થશે. પરિણામે લોકોની માથાદીઠ આવકમાં અને તેમનાં જીવનધોરણમાં પણ તફાવત આવશે.

ગુજરાતમાં બંદર આધારિત બનનારા સેઝ અંગેની વિગત

બંદર આધારિત SEZ

કંડલા પોર્ટ SEZ

મુન્દ્રા પોર્ટ SEZ

દહેજ SEZ

સ્ટર્લિંગ SEZ

એસ્સાર હજીરા SEZ

રીલાયન્સ SEZ





ઈ.સ. ૧૯૩૧થી કંડલાનો બંદર તરીકે ઉપયોગ કરવાની શરૂઆત થઈ ચુકી હતી અને ૧૯૫૦ સુધી તેનો લઘુ બંદર તરીકે ઉપયોગ પણ થતો હતો પરંતુ, ૧૯૪૭માં પશ્ચિમ ભારતનું મહત્વનું કરાંચી બંદર પાકિસ્તાનને ફાળે ગયું એ સંજોગોમાં દેશના પશ્ચિમ વિસ્તારમાં એક નવા બંદરનો વિકાસ કરવાની તાતી જરૂરિયાત ઊભી થઈ. કરાંચી બંદરની ખોટ પૂરવા માટે કંડલા બંદર ઉપર પસંદગી ઉતારવામાં આવી. કેન્દ્ર સરકારે જૂના કંડલા બંદરની નજીકમાં હાલના કંડલા બંદરનું નિર્માણ કરી ૧૯૫૫માં તેને મહાબંદર તરીકે ઘોષિત કર્યું. કચ્છના અખાતમાં આવેલું સુરક્ષિત બારું અને કુદરતી સગવડો ધરાવતું કંડલા બંદર, કેટલીક પ્રાકૃતિક અનુકૂળતાઓ પણ ધરાવે છે. કંડલા બંદરનું મહત્વ

પારખીને તેને બારમાસી બંદર તરીકે વિકસાવવા કચ્છના મહારાવે આરસીસીની એક જેટીનું નિર્માણ કરાવ્યું હતું.

કંડલામાં વાર્ષિક સરેરાશ વરસાદનું પ્રમાણ ૩૫ સે.મી. જેટલું છે. વળી અહીંનું

હવામાન એકંદરે સૂકું રહેતું હોવાથી માલસામાન બગડી જવાની ભીતિ રહેતી નથી. આ ઉપરાંત બંદરનું તળિયું ઝીણી રેતી ધરાવતું હોવાથી વિશાળ કદના જહાજોના તળિયાને નુકસાન થવાનો ડર રહેતો નથી.

કંડલા બંદર પાસે દરિયો ૧૨ મીટર જેટલી ઊંડાઈ ધરાવતો હોવાથી અંદાજે ૧૨ મીટરનો ડ્રાફ્ટ ધરાવતું શિપ આસાનીથી બંદરમાં પ્રવેશી શકે છે. કંડલા બંદર ઉપર બાંધવામાં આવેલા ચાર વિશાળ ઘક્કા ઉપર એક સાથે ચાર સ્ટીમરો લાંગરી શકે તેવી સવલત છે. શિપમાં ઝડપથી માલસામાન ચડાવવા-ઉતારવા માટે જંગી ક્રેઇન, ઓઇલ ટેન્કર ખાલી કરવા માટે શક્તિશાળી પંપ અને પાઇપલાઇનની સગવડ છે. આ ઉપરાંત માલની જાળવણી માટે બંદર પર જંગી ક્ષમતા ધરાવતાં ગોદામો અને પ્લોટની પણ સવલત છે.

કંડલા બંદરને કાશ્મીર, પંજાબ, દિલ્હી, રાજસ્થાન, ઉત્તર પ્રદેશ જેવાં રાજ્યોનો ૧૦ લાખ ચોરસ કિ.મી.નો વિશાળ પીઠપ્રદેશ હાંસલ થયો છે. દૂરના પીઠપ્રદેશો સુધી માલસામાનના ઝડપી પરિવહન માટે કંડલાને બ્રોડ ગેજ રેલમાર્ગ અને નેશનલ હાઇવે નંબર ૮-અ દ્વારા જોડવામાં આવ્યું છે.

કંડલા બંદરના વહીવટ અને વ્યવસ્થાપન માટે કંડલા પોર્ટ ટ્રસ્ટ નામની સ્વાયત્ત સંસ્થા કાર્યરત છે. કંડલાના વિકાસ માટે સરકારે પણ અનેકવિધ પગલાં ભર્યાં છે. તેને મુક્ત વ્યાપાર બંદર જાહેર કરવામાં આવ્યું છે. ઉપરાંત, નિકાસકારો અને ઉદ્યોગપતિઓને

અહીં વિશેષ સવલતો આપવામાં આવી છે. નિકાસ કરવાના માલના ગોડાઉનના ભાડામાં રાહત આપવામાં આવે છે અને માલની હેરફેરના ખર્ચમાં પણ આકર્ષક રીબેટ

આપવામાં આવે છે. કંડલાના મુક્ત વ્યાપાર ક્ષેત્રમાં આવેલાં કારખાનાંઓને વિદેશમાંથી કાચા માલની આયાત અને ઉત્પાદિત માલની નિકાસ કરવા દેવામાં આવે છે.

કંડલા બંદરેથી નિકાસ થતી વસ્તુઓ

- લોખંડ-પોલાદ
- કાચી ધાતુ
- ચોખા
- ડાંગરની કુશ્કીમાંથી બનાવેલું તેલ
- દિવેલ
- હાડકાંનો ભૂકો
- મીઠું

કંડલા બંદરેથી આયાત થતી વસ્તુઓ

- ખાતર
- ગંધક
- રોક ફોસ્ફેટ
- જસત
- વનસ્પતિ તેલ
- સીસું
- ફોસ્ફોરિક એસિડ
- કોલસો
- ખાંડ
- ઇમારતી લાકડું
- અનાજ
- ખનીજ તેલ



ટ્રાફિકની સ્થિતિ :

દેશનાં અન્ય બંદરોની સરખામણીએ માલસામાનના પરિવહનથી સદા ધમધમતું રહેતું મેજર બંદર કંડલા નંબર : ૧ રહ્યું

છે. જેને કારણે તે હંમેશાં ગુજરાતનું ગૌરવ બની રહ્યું છે. કંડલા બંદરની શ્રેષ્ઠતમ કામગીરીની સાક્ષી પૂરે છે આ આંકડાઓ.

વર્ષ ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન દેશનાં મોટાં બંદરોના માલ-પરિવહનના આંકડાઓ
(એપ્રિલ-૦૯ થી માર્ચ-૨૦૧૦ સુધીના આંકડા)

બંદર	ટાર્ગેટ/ ટ્રાફિક	પી.ઓ. એલ.	આયર્ન ઓર	રા.ખાતરો FIN. RAW	કોલસો COKING	કન્ટેઈનર TEUs	અન્ય	કાર્ગો	કુલ
કોલકાતા									
કોલકાતા									
ડોક.સિસ્ટમ	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૧૦	૬૪૬	૬૬૭	-	૩૩	૧૬	૩૪૬	૪૪૧૮	૧૧૮૮૦
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૦૯	૩૩૪૬	૪૩૮	-	૨૩	૦૮	૨૭૯	૨૬૦૬	૧૧૪૧૫
કોલકાતા									
હલ્દિયા ડોક.									
કોમ્પલેક્ષ	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૧૦	૮૫૩૨	૬૬૧૭	૧૭૪	૯૦	૫૫૫૦	૧૧૩	૫૫૦૭	૨૯૬૧૧
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૦૯	૧૫૯૮૨	૭૭૮૯	૩૧૦	૨૦૩	૫૫૬૯	૧૧૯	૪૪૫૨	૩૮૧૩૫
કોલકાતા									
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૧૦	૯૭૧૮	૭૨૮૪	૧૭૪	૧૨૩	૫૫૬૬	૪૫૯	૯૯૨૫	૪૧૪૯૧
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૦૯	૧૯૩૨૮	૮૨૨૭	૩૧૦	૧૨૬	૫૫૭૭	૩૯૮	૭૧૪૮	૪૯૫૫૦
પારાદીપ									
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૧૦	૧૦૫૦૮	૧૫૦૦૪	૮૧	૩૦૯૮	૪૪૬૨	૪	૫૨૭૧	૫૨૦૨૦
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૦૯	૨૫૩૬	૧૨૫૩૫	૧૭૩	૩૦૯૬	૫૩૬૪	૨	૪૭૫૫	૪૧૨૮૩
વિશાખાપટ્ટનમ									
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૧૦	૧૬૫૨૫	૧૭૪૧૯	૨૮૭૬	૬૭૧	૭૨૬૮	૮૬	૧૦૧૫૮	૫૯૮૩૩
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૦૯	૧૪૪૩૭	૧૫૯૦૮	૩૨૩૮	૭૦૭	૭૦૭૩	૮૦	૯૨૯૭	૫૭૯૩૩
એન્જોર									
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૧૦	૩૮૯	૮૭૬	-	-	-	-	૮૩	૯૭૧૨
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૦૯	૩૬૬	૧૧૧૧	-	-	-	-	૩૧૦	૧૦૫૦૦

બંદર	ટાર્ગેટ/ ટ્રાફિક	પી.ઓ. એલ.	આચર્ન ઓર	રા.ખાતરો FIN. RAW	કોલસો COKING	કન્ટેઈનર TEUs	અન્ય	કાર્ગો	કુલ
ચેન્નઈ									
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૧૦	૧૨૨૪૮	૭૧૮૦	૩૬૨	૧૯૨	૧૪૫૭	૧૧૦૨	૧૧૩૭૮	૫૫૪૮૮
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૦૯	૧૨૦૮૯	૭૮૨૧	૪૭૨	૨૩૯	૧૫૯૮	૧૦૫૨	૯૩૬૭	૫૨૭૭૬
તુલિકોરીન									
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૧૦	૪૮૦	-	૧૨૦૩	૭૩૯	-	૩૯૭	૮૩૨૭	૨૧૭૨૬
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૦૯	૪૪૬	-	૧૦૫૮	૫૮૫	-	૪૦૦	૭૧૦૯	૧૯૩૬૪
કોચીન									
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૧૦	૧૦૭૧૦	-	૧૩૫	૧૬૮	૧૦૮	૨૬૫	૯૪૫	૧૫૩૪૮
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૦૯	૯૬૩૮	-	૧૯૩	૨૬૫	૨૧૫	૨૩૮	૯૬૩	૧૩૯૮૧
ન્યૂ મેંગ્લોર									
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૧૦	૧૯૬૨૩	૬૪૮૬	૭૪૫	૧૩	૨૬૯૯	૨૮	૨૮૮૯	૩૨૮૮૧
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૦૯	૧૯૨૩૭	૯૩૭૬	૮૬૨	૧૩	૧૭૩૭	૩૧	૨૦૨૦	૩૩૬૨૪
માર્માગોવા									
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૧૦	૮૫૯	૩૫૨૦૨	૧૨૫	-	૩૫૫૨	૧૬	૨૦૬૫	૪૨૮૫૭
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૦૯	૭૯૧	૩૦૧૩૩	૧૮૨	-	૩૬૪૧	૧૩	૧૮૭૮	૩૭૧૬૯
મુંબઈ									
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૧૦	૩૨૧૫૦	-	૧૦૦	૧૮૦	-	૯૧	૧૧૭૯૦	૪૮૩૫૦
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૦૯	૩૧૨૯૦	-	૧૧૬	૧૯૧	-	૮૮	૧૧૬૯૯	૪૭૪૪૫
જે.એન.પી.ટી.									
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૧૦	૪૩૮૩	-	-	-	-	૩૬૭૭	૨૩૯૧	૫૪૮૬૫
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૦૯	૫૨૨૦	-	-	-	-	૩૬૧૯	૭૪૪	૫૨૨૧૪
કંડલા									
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૧૦	૪૨૭૧૯	૬૬૦	૪૬૪૫	૬૫૯	૮૨૨	૧૩૨	૧૮૬૯૬	૭૨૪૪૯
	એપ્રિલ-ફેબ્રુ.								
	૨૦૦૯	૪૧૬૬૬	૬૧	૪૯૩૪	૨૭૪	૪૧૭	૧૩૦	૧૫૭૮૦	૬૬૪૪૦

સ્ત્રોત - ઈન્ડિયન પોર્ટ એસોસિએશન, ગુજરાત મેટ્રોપોલિટન બોર્ડ

ગુજરાતનાં અગત્યનાં નોન મેજર બંદરો

ભાવનગર

સૌ રાષ્ટ્રના પૂર્વ ભાગમાં પંભાતના અખાતને મળતી કાળુભાર નદીની ખાડીના મુખ પર આવેલું ભાવનગર બંદર ગુજરાતનું એક મહત્વનું નોન મેજર બંદર છે.

ભાવનગર રાજ્યના રાજવી ભાવસિંહજી પહેલાએ આ બંદરનો વ્યવસ્થિત વિકાસ કર્યો હતો અને અખેરાજીએ પંભાતના અખાતને ચાચિયાઓના ત્રાસમાંથી મુક્ત કરાવતાં ભાવનગર બંદર પરના વ્યાપારને

ઉત્તેજન મળ્યું હતું.

ઓગણીસમી સદી દરમિયાન ભાવનગર બંદરનો પીઠપ્રદેશ છેક રાજસ્થાન, મધ્ય પ્રદેશ અને પંજાબ સુધી ફેલાયેલો હતો. ભાવનગર બંદરેથી મોરેશિયસ, જેદાહ, મોઝામ્બિક, શ્રીલંકા, બસરા, મસ્કત, મલ્લાકા, પેનાંગ અને ઝાંઝીબાર સાથે આયાત-નિકાસ થતી હતી.

ભાવનગરમાં બારમાસી પ્રકારનું હાલનું બંદર લોકગેટની સગવડ ધરાવે છે. જહાજોને લાંગરવા માટે બંદર પર ત્રણ ઘડકાઓ બનાવવામાં

આવ્યા છે. માલના લોડિંગ-અનલોડિંગ માટે બંદર પર જંગી ઊંટડા અને ગોદામોની સગવડ છે. ભાવનગર રેલવે માર્ગ અને સડક માર્ગે જોડાયેલું હોવાથી માલની ઝડપી ઠેરફેર શક્ય બને છે.

ભાવનગર બંદરેથી આયાત થતી વસ્તુઓ

- ચૂનાનો પથ્થર
- ન્યૂઝ પ્રિન્ટ
- પ્રોપિલીન
- ફ્લોરસ્પાર
- ગંધક
- સ્ટીલ પાઇપ
- ખાતર
- રોક ફોસ્ફેટ
- કોલસો
- લોખંડનો ભંગાર

ભાવનગર બંદરેથી નિકાસ થતી વસ્તુઓ

- સિંગદાણા
- ક્વાસિયાનો ખોળ
- અનાજ
- મીઠું
- સોયાબીન
- સિંગખોળ
- મશીનરી
- ડુંગળી
- ચિનાઇ માટી
- સોડાએશ
- બોક્સાઇટ



૧. ભાવનગર બંદરની કુલ ક્ષમતા ૧૪૦૦ લાખ ટન.
૨. ઈરાનના અખાતમાં આવેલાં બંદરો, પોલેન્ડ અને અમેરિકાથી રાસાયણિક ખાતરોની આયાત.
૩. પોલેન્ડ, બલ્ગેરિયા, રશિયા, થાઇલેન્ડ, જાપાન, ચેકોસ્લોવાકિયામાં સિંગખોળની નિકાસ.

વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૮-૦૯ દરમિયાન ભાવનગર બંદર પરથી કુલ ૧૩.૧૧ લાખ ટનની આયાત થઈ હતી.

વર્ષ	માલની આયાત (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૨.૫૭
૨૦૦૨-૦૩	૩.૦૧
૨૦૦૩-૦૪	૧.૪૦
૨૦૦૪-૦૫	૧.૩૦
૨૦૦૫-૦૬	૧.૦૧
૨૦૦૬-૦૭	૧.૫૫
૨૦૦૭-૦૮	૦.૯૧
૨૦૦૮-૦૯	૦.૮૪
૨૦૦૯-૧૦	૦.૫૨

વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૮-૦૯ દરમિયાન ભાવનગર બંદર પરથી કુલ ૯.૮૬ લાખ ટનની નિકાસ થઈ છે.

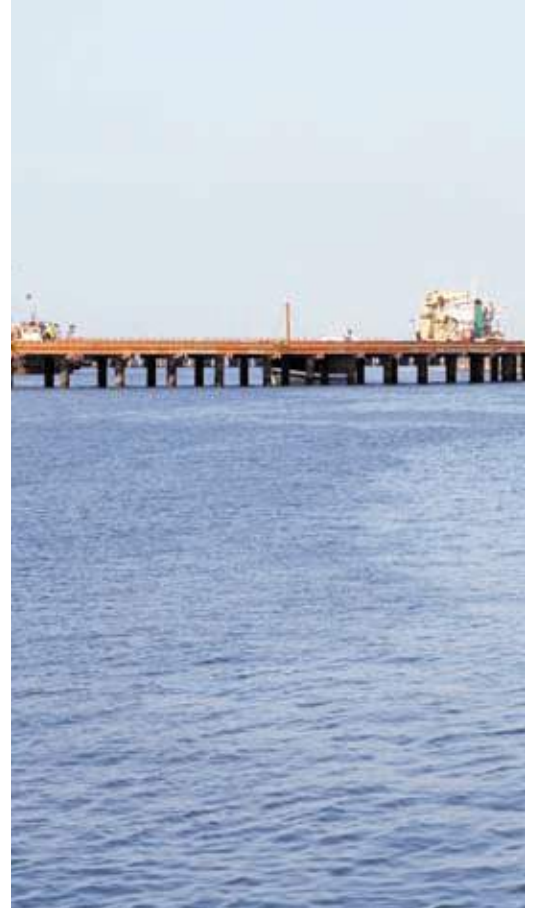
વર્ષ	માલની નિકાસ (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૧.૫૯
૨૦૦૨-૦૩	૨.૯૩
૨૦૦૩-૦૪	૨.૧૫
૨૦૦૪-૦૫	૧.૪૮
૨૦૦૫-૦૬	૧.૩૨
૨૦૦૬-૦૭	૦.૨૦
૨૦૦૭-૦૮	૦.૧૯
૨૦૦૮-૦૯	૦.૦૦
૨૦૦૯-૧૦	૦.૦૦



પોરબંદર

સૌ રાષ્ટ્રના પશ્ચિમ છેડે ખુલ્લા અરબી સમુદ્ર પર આવેલું પોરબંદર એ બારમાસી બંદર છે. બ્રેક વોટર દ્વારા આ બંદરને સુરક્ષિત બનાવાયું છે. પોરબંદરના દરિયાનું તળિયું ખડકાળ હોવાથી વહાણો માટે જોખમી બને છે અને વખતોવખત ડ્રેજિંગ દ્વારા તળિયાને ઊંડું બનાવવું પડે છે. પોરબંદરમાં સ્ટીમરો છેક બારામાં પ્રવેશી શકે છે. અહીં એક સાથે બે સ્ટીમરો લાંગરી શકે તેવી સવલત છે. પોરબંદરની જેટી ૧૭૫ મીટર લંબાઈ ધરાવે છે. ઉપરાંત આ બંદર પર ૧૫૦ મીટર લાંબી સૌરાષ્ટ્ર સિમેન્ટ જેટી પણ આવેલી છે.

અહીંના બંદર પર માલસામાન ઉતારવા-ચડાવવા માટે અત્યાધુનિક ક્રેનની સગવડ છે. ઉપરાંત માલ-સામાનના સંગ્રહ માટે મોટાં ગોડાઉન પણ બનાવવામાં આવ્યાં છે. બંદરેથી માલ લાવવા-લઈ જવા માટે રેલ અને સડક માર્ગની પણ વ્યવસ્થા છે. પોરબંદરમાં માછીમારી ઉદ્યોગ પણ સારા પ્રમાણમાં વિકસ્યો છે. મોટે ભાગે ખારવા સમાજના લોકો માછીમારી- વ્યવસાય સાથે સંકળાયેલા છે. મત્સ્યોદ્યોગને કારણે



માછીમારીને આનુષંગિક વેપાર-દંધાનો પણ વિકાસ થયો છે.

પોરબંદરેથી આયાત થતી વસ્તુઓ

- કુદરતી વાયુ
- ખજૂર
- પિંગ આયર્ન
- કોલસો
- ઇમારતી લાકડું
- ખાંડ

પોરબંદરેથી નિકાસ થતી વસ્તુઓ

- લસણ
- ડુંગળી
- માછલાં
- અનાજ
- વનસ્પતિ ઘી
- સિમેન્ટ
- ખોળ
- ચૂના પથ્થર
- ચૂનો
- મીઠું
- રસાયણો





- બોક્સાઈટ
- સિંગદાણા
- એલપીજી આયાત કરનાર સૌ પ્રથમ બંદરનું બહુમાન પોરબંદરને ફાળે

વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન પોરબંદરથી કુલ ૪૬.૯૮ લાખ ટનની આયાત થઈ હતી.

વર્ષ	માલની આયાત (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૫.૩૫
૨૦૦૨-૦૩	૫.૬૮
૨૦૦૩-૦૪	૬.૧૦
૨૦૦૪-૦૫	૬.૨૪
૨૦૦૫-૦૬	૪.૯૩
૨૦૦૬-૦૭	૩.૯૩
૨૦૦૭-૦૮	૬.૧૨
૨૦૦૮-૦૯	૫.૩૦
૨૦૦૯-૧૦	૩.૯૩

વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન પોરબંદરથી કુલ ૧૩૨.૦૨ લાખ ટનની નિકાસ થઈ હતી.

વર્ષ	માલની નિકાસ (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૦૫.૧૨
૨૦૦૨-૦૩	૦૮.૧૩
૨૦૦૩-૦૪	૦૮.૩૯
૨૦૦૪-૦૫	૧૬.૬૪
૨૦૦૫-૦૬	૧૫.૯૮
૨૦૦૬-૦૭	૨૦.૯૬
૨૦૦૭-૦૮	૨૮.૮૭
૨૦૦૮-૦૯	૨૧.૫૦
૨૦૦૯-૧૦	૬.૪૩

વેરાવળ

વેરાવળ એ અતિ પ્રાચીન બંદર છે. ઈ.સ બીજી સદીમાં થઈ ગયેલા પ્રખ્યાત રોમન ભૂગોળવેતા ટોલેમીએ પણ તેની નોંધોમાં વેરાવળનો ઉલ્લેખ કર્યો છે. મધ્ય યુગ દરમિયાન મુસ્લિમો હજ યાત્રાએ જવા માટે પણ વેરાવળ બંદરનો મોટે પાયે ઉપયોગ કરતા હતા.

સૌરાષ્ટ્રના દક્ષિણ કિનારે ખુલ્લા અરબી સમુદ્ર પર આવેલું આ ઐતિહાસિક બંદર મધ્યમ કક્ષાનું એટલે કે નોન મેજર બંદર છે. ચોમાસા દરમિયાન વેરાવળનો દરિયો તોફાની બનતો હોવાથી તે દરમિયાન બારાને બંધ રાખવામાં આવે છે.

વેરાવળના દરિયાના તળિયે કાદવ-

કીચડની સમસ્યા નથી, પરંતુ દરિયા-કિનારો સીધો અને તળિયું ખડકાળ હોવાથી તથા પશ્ચિમ બેસિન અને બંદરના પ્રવેશ માર્ગની વચ્ચે ખરાબો આવેલો હોવાથી વહાણો માટે જોખમી છે. બ્રેક વોટર દ્વારા બંદરને સુરક્ષિત બનાવાયેલું હોવા છતાં ચોમાસા દરમિયાન તે અસુરક્ષિત હોય છે.

વેરાવળ એ લાઇટરેજ પ્રકારનું બંદર છે. વેરાવળના ઘક્કાથી અંદાજે ૧.૫ કિ.મી. દૂર ખુલ્લા દરિયામાં જહાજ લાંગરે છે અને ત્યાર બાદ બાર્જ અને હોડીઓ દ્વારા માલની હેન્ડલિંગ કરવામાં આવે છે. વેરાવળ બંદર પર માલસંગ્રહ માટે ગોદામો, ઊંટડા અને ઘક્કાની ઉત્તમ સગવડ ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ દ્વારા ઉપલબ્ધ કરાઈ છે, પરંતુ આ બંદરનો અગત્યના મત્સ્ય બંદર તરીકે વધારે વિકાસ થયો છે.

વેરાવળ બંદર પર મોટે પાયે માછલાં પકડવાની પ્રવૃત્તિ ચાલે છે. મોટે ભાગે ખારવા સમાજના ભાઈઓ અહીં માછીમારી વ્યવસાય સાથે સંકળાયેલા છે. મોટી માત્રામાં મત્સ્યોદ્યોગ વિકસ્યો હોવાથી બંદર પર મત્સ્યોદ્યોગને આનુષંગિક સેવાઓનો પણ સારો વિકાસ થયો છે. માછલાંને બગડતાં અટકાવવા માટે તેના સંગ્રહ માટે શીતગૃહોની સવલત છે. વેરાવળ બંદરની માછલીઓની વિદેશોમાં મોટી માગ છે. સૂકવેલાં અને મીઠું ચડાવેલાં માછલાંની મોટે પાયે રશિયા, જાપાન અને યુ.એસ. એ. જેવા દેશોમાં નિકાસ થાય છે.



વેરાવળ બંદરથી આયાત થતી વસ્તુઓ

- ખજૂર
- કપાસિયા
- લોખંડ
- પોલાદ
- કોલસો
- ખાતર
- કાગળનો માવો
- ઇમારતી લાકડું

વેરાવળ બંદરથી નિકાસ થતી વસ્તુઓ

- માછલી
- સિંગદાણા
- સિંગખોળ
- ચૂના પથ્થર
- ચૂનો
- ડુંગળી
- સોડાએશ
- સિમેન્ટ
- અનાજ

૧. વેરાવળ બંદર પર કેનેડાથી અનાજની આયાત થાય છે.
૨. વેરાવળ બંદર પર જાપાનથી ખાતરની આયાત થાય છે.
૩. વેરાવળ બંદરેથી યુ.કે., હોલેન્ડ, યુગોસ્લોવાકિયા તથા અન્ય યુરોપિયન દેશો અને જાપાનમાં સિંગદાણાની નિકાસ થાય છે.

વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન વેરાવળથી કુલ ૪.૩૭ લાખ ટનની નિકાસ થઈ હતી.

વર્ષ	માલની નિકાસ (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૦.૪૨
૨૦૦૨-૦૩	૦.૩૦
૨૦૦૩-૦૪	૦.૩૪
૨૦૦૪-૦૫	૦.૩૬
૨૦૦૫-૦૬	૦.૪૭
૨૦૦૬-૦૭	૦.૫૭
૨૦૦૭-૦૮	૦.૫૧
૨૦૦૮-૦૯	૦.૬૭
૨૦૦૯-૧૦	૦.૭૩



ઓખા



સૌરાષ્ટ્રના છેક વાયવ્ય છેડા પર કચ્છના અખાતમાં આવેલું આ બંદર ગુજરાતનું બીજું એક અગત્યનું બંદર છે. આંતરરાષ્ટ્રીય વહાણવટાના અતિ મહત્વના ગણાતા સુએઝ જળમાર્ગ પર તે આવેલું છે. વડોદરાના મહારાજા સયાજીરાવ ગાયકવાડ શ્રીજાએ ઓખા બંદરને વિકસાવ્યું હતું અને ઈ.સ. ૧૯૨૬માં તેમના હસ્તે જ બંદરનું ઉદ્ઘાટન કરવામાં આવ્યું હતું.

શંખોદ્ધાર અને સમીઆણી બેટને કારણે ઓખા બંદરને દરિયાઈ

તોફાનો અને વાવાઝોડાં સામે થોડા અંશે કુદરતી રક્ષણ પ્રાપ્ત થયું છે. આ ઉપરાંત દરિયામાં પુસ્તો બાંધીને ઓખા બંદરને ચોમાસાનાં તોફાનો સામે સુરક્ષિત બનાવાયું છે. ઓખા બંદર પર આવેલા સયાજી પીયર સુધી રેલવે અને સડક માર્ગ બનાવાયા છે જેથી જહાજ પરથી સીધા જ રેલવેના વેગનમાં કે વાહનોમાં માલની હેરફેર શક્ય બને છે.

પુલ્લા બારાનું લંગર સ્થાન બંદરથી અંદાજે ૨.૪ કિ.મી. દૂર છે જ્યારે અન્ય રક્ષિત લંગર સ્થાન ૪ કિ.મી. દૂર આવેલું છે. ગમે તેટલી મોટી લંબાઈનાં શિપ

અહીં લાંગરી શકે છે. ઓખા બંદર પર માલસામાનના સંગ્રહ માટે ગોદામો તથા શેડની સવલત ઉપલબ્ધ છે. આ ઉપરાંત માલના લોડિંગ-અનલોડિંગ માટે ઊંટડાની પણ સગવડ છે. બેટ દ્વારકા માટે ઓખા બંદર પરથી ફેરી સર્વિસ ચાલે છે. દર વર્ષે અંદાજે પાંચેક લાખ મુસાફરોની હેરફેર ઓખા બંદર પરથી કરવામાં આવે છે. નજીકમાં જ જગપ્રસિદ્ધ યાત્રાધામ દ્વારિકા આવેલું હોવાથી ઓખા બંદર પર મુસાફરો-યાત્રાળુઓની ભારે અવર-જવર રહે છે.

- ઓખા બંદર પરથી ખનીજ તેલ અને અનાજની આયાત થાય છે.
- ઈરાનના અખાતમાં આવેલાં બંદરો પર સિમેન્ટની તથા હોલેન્ડ અને જાપાનમાં બોક્સાઇટની નિકાસ ઓખા બંદર પરથી કરવામાં આવે છે.





વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન ઓખા બંદરથી કુલ ૬૭ લાખ ટનની આયાત થઈ હતી.

વર્ષ	માલની આયાત (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૫.૬૬
૨૦૦૨-૦૩	૭.૩૪
૨૦૦૩-૦૪	૬.૮૬
૨૦૦૪-૦૫	૯.૪૫
૨૦૦૫-૦૬	૭.૦૯
૨૦૦૬-૦૭	૮.૨૫
૨૦૦૭-૦૮	૮.૬૪
૨૦૦૮-૦૯	૮.૦૧
૨૦૦૯-૧૦	૫.૭૦

વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન ઓખા બંદરથી કુલ ૧૦૪.૯૧ લાખ ટનની નિકાસ થઈ હતી.

વર્ષ	માલની નિકાસ (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૬.૮૩
૨૦૦૨-૦૩	૭.૮૪
૨૦૦૩-૦૪	૫.૨૯
૨૦૦૪-૦૫	૪.૯૬
૨૦૦૫-૦૬	૫.૪૨
૨૦૦૬-૦૭	૨૩.૮૮
૨૦૦૭-૦૮	૩૨.૪૪
૨૦૦૮-૦૯	૯.૦૦
૨૦૦૯-૧૦	૫.૨૫

બેડી

સચ્ચના અખાતના પૂર્વ ભાગમાં અને સૌરાષ્ટ્રના ઉત્તર કિનારે જામનગર જિલ્લામાં આવેલું બેડી બંદર બારમાસી પ્રકારનું ગુજરાતનું અન્ય એક અગત્યનું નોન મેજર બંદર છે. તે લાઇટહેવ પ્રકારનું બંદર છે. ઓટ વખતે પાણી ઊતરી જતાં હોવાથી તથા કાઢવવાળું તળિયું હોવાથી મોટાં જહાજો કિનારા સુધી આવી શકતાં નથી. બેડી બંદરના ઘક્કાથી લગભગ અગિયાર કિ.મી. દૂર દરિયામાં જહાજો લાંગરે છે. જો કે આ બંદરને કાલવન, છાડ અને જુંદરા જેવા ટાપુઓને કારણે વાવાઝોડાં અને પશ્ચિમના પવનોથી બંદરને રક્ષણ મળે છે.

બેડી બંદરના ડોકને અત્યાર સુધીમાં આઠથી પણ વધુ વખત વિસ્તારવામાં

આવ્યો છે. તાજેતરમાં જ ૪૦૦ મીટર લાંબા ઘક્કાનું તથા ૧૦૦ મીટર લાંબી આર.સી. સી.ની જેટીનું નિર્માણ કરવામાં આવ્યું છે. ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ દ્વારા આ બંદર પર ગોડાઉન, રસ્તા, પ્લેટફોર્મ અને પાણી-પુરવઠાની વ્યવસ્થા ઊભી કરવામાં આવી છે. બેડી બંદરની નજીકમાં આવેલાં રોઝી બંદર અને નવી બંદરને પણ છેલ્લાં થોડાં વર્ષોમાં વિકસાવવામાં આવ્યાં છે.

ગુજરાતનાં બંદરો પરથી પરદેશ નિકાસ થતાં કુલ માલના અંદાજે ૭૦ ટકા માલસામાન બેડી બંદરથી નિકાસ થાય છે. સરકારને ગુજરાતમાં નિકાસ-વ્યાપારમાંથી જે વિદેશી હૂંડિયામણની આવક થાય છે તેના લગભગ ૫૫ ટકાથી પણ વધુ રકમ બેડી બંદર પરથી થતી નિકાસમાંથી મળે છે. બેડી બંદર પરથી યુ.કે., યુગોસ્લાવિયા, રશિયા, હોલેન્ડ અને જાપાનમાં માલની નિકાસ થાય છે જ્યારે ઈરાની અખાતના દેશો, બેલ્જિયમ, અમેરિકા અને યુરોપિયન દેશોમાંથી માલની આયાત કરવામાં આવે છે. ગુજરાતના આર્થિક વિકાસમાં બેડી બંદરનો ફાળો આગળ પડતો છે.

બેડી બંદર પરથી આયાત થતી વસ્તુઓ

- લોખંડ
- ખાદ્યતેલ
- ખજૂર
- ખાતર
- સોપારી
- મશીનરી
- રોક ફોસ્ફેટ



બેડી બંદર પરથી નિકાસ થતી વસ્તુઓ

- કાચું ઊન
- ગુવારગમ
- બોક્સાઇટ
- સિંગખોળ
- સિંગદાણા
- મીઠું
- બેન્ટોનાઇટ
- વનસ્પતિ ઘી

વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન બેડી બંદરથી કુલ ૧૦૪.૧૪ લાખ ટનની આયાત થઈ હતી.

વર્ષ	માલની આયાત (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૫.૫૩
૨૦૦૨-૦૩	૬.૬૮
૨૦૦૩-૦૪	૧૧.૦૧
૨૦૦૪-૦૫	૧૩.૪૩
૨૦૦૫-૦૬	૧૩.૦૫
૨૦૦૬-૦૭	૧૩.૧૩
૨૦૦૭-૦૮	૧૩.૮૮
૨૦૦૮-૦૯	૧૪.૦૦
૨૦૦૯-૧૦	૧૩.૪૩

વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન બેડી બંદરથી કુલ ૨૦૨.૦૩ લાખ ટનની નિકાસ થઈ હતી.

વર્ષ	માલની નિકાસ (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૨૫.૬૩
૨૦૦૨-૦૩	૨૧.૬૪
૨૦૦૩-૦૪	૧૮.૦૪
૨૦૦૪-૦૫	૧૮.૯૪
૨૦૦૫-૦૬	૩૧.૩૩
૨૦૦૬-૦૭	૨૮.૫૨
૨૦૦૭-૦૮	૩૯.૧૩
૨૦૦૮-૦૯	૧૧.૮૮
૨૦૦૯-૧૦	૬.૯૨



માંડવી

કચ્છ જિલ્લામાં કચ્છના અખાત પર રુક્માવતી નદીના જમણા કિનારા પર આવેલું માંડવી એ કચ્છનું પ્રાચીન અને જાણીતું બંદર છે.

માંડવીનો શાબ્દિક અર્થ દરિયાઈ જહાતનું થાણું એવો થાય છે. કચ્છના જાડેજા વંશના શાસકોએ માંડવી બંદરના વિકાસ માટે મહત્વના પ્રયાસો કર્યા હતા. કચ્છના મુખ્ય બંદરમાં જેની ગણના થતી હતી તેવા માંડવી બંદરની જાહોજલાલી ૧૮મી સદી દરમિયાન ટોચ પર પહોંચી હતી. ઇતિહાસમાં પ્રસિદ્ધ એવા રામજી માલમ જેવા વહાણવટી આ બંદર પરથી જ દરિયો ખેડવા જતા. અઢારમી સદી દરમિયાન માંડવી બંદર પરથી જ અનેક કચ્છી વેપારીઓ વ્યાપાર અર્થે આફ્રિકા ખંડમાં જઈ વસ્યા હતા.

માંડવી એ મોસમી પ્રકારનું નોન મેજર બંદર છે. ચોમાસામાં દરિયો તોફાની રહેતો હોવાથી ત્યારે આ બંદરનો ઉપયોગ કરવામાં આવતો નથી. માંડવી બંદરના બારાનો આકાર તેના વિકાસમાં સહુથી મોટી અડચણરૂપ છે. આ બંદરનો સમુદ્ર તરફનો વિસ્તાર વધુ પહોળો છે જ્યારે બંદર તરફનો ભાગ સાંકડો હોવાને લીધે

મોજાની અસર વધુ પ્રમાણમાં થાય છે. માંડવી લાઇટરેજ પ્રકારનું બંદર હોવાથી શિપ બંદર પર લાંગરી શકતું નથી. દરિયામાં ૨.૫ કિ.મી. દૂર શિપ લાંગરે છે અને ત્યાર બાદ મછવા અને નાની હોડીઓ દ્વારા માલસામાનની હેરફેર કરવામાં આવે છે.

માંડવી બંદર પર દેશી પ્રકારના જહાજ બાંધવાનો વ્યવસાય પણ સારા પ્રમાણમાં ખીલ્યો છે. પરંપરાગત રીતે બનાવવામાં આવતા લાકડાંના જહાજોને આજે પણ માંડવીમાં મોટી સંખ્યામાં બનાવવામાં આવે છે.

માંડવી બંદર પરથી આયાત થતી વસ્તુઓ

- ખજૂર
- સિમેન્ટ
- ઇમારતી લાકડું
- મકાન-બાંધકામનો સામાન

માંડવી બંદર પરથી નિકાસ થતી વસ્તુઓ

- ચિનાઇ માટી
- બોક્સાઇટ
- બેન્ટોનાઇટ
- અન્ય ચીજવસ્તુઓ





નવલખી



રાજકોટ જિલ્લાનું એક માત્ર બંદર એટલે કચ્છના અખાત પર સૌરાષ્ટ્રના છેક ઈશાન છેડે મોરબી નજીક આવેલું નવલખી બંદર. સુઈ અને વરસામેડી ખાડીના સંગમ સ્થાન પર આવેલા આ નવલખી બેટને મોરબીના ઠાકોરસાહેબ સર વાઘજી જાડેજાએ પુરાણ કરીને તળભૂમિ સાથે જોડી દીધો હતો.

નવલખી એ બારમાસી પ્રકારનું સુરક્ષિત બંદર છે.

તેની ચેનલ અંદાજે એક કિ.મી. પહોળી અને ૨.૫ કિ.મી. લાંબી છે. નવલખીની નાળના પ્રવેશ પાસે ખરાબાઓ આવેલા હોવાથી અને રેતીનાં ભાઠાં હોવાથી વહાણવટા માટે થોડું જોખમી છે.

નવલખી બંદર પર માલના સંગ્રહ માટે જંગી ગોદામો અને માલ ચડાવવા-ઉતારવા માટે આધુનિક સગવડો ઉપલબ્ધ છે. લાઇટરેજ પ્રકારના આ નોન મેજર પોર્ટ પર ઘક્કાથી ૫.૫ કિ.મી. દૂર દરિયામાં એક સાથે બે જહાજ લાંગરવાની સુવિધા છે. નવલખી બંદર રેલવે અને સડકમાર્ગ જોડાણની ઉત્તમ સુવિધા ધરાવે છે.

આઝાદી પહેલાં નવલખી માત્ર આયાતી બંદર હતું. આ બંદર પર ઇમારતી લાકડું, નળિયાં, પેટ્રોલિયમ પેદાશો, સોપારી,

મસાલા, લોખંડ, પોલાદ, રંગ, રસાયણ અને કાપડ વગેરેની આયાત થતી હતી. હાલમાં જાપાન, કોરિયા, ફિલિપાઇન્સ અને સિંગાપોર વગેરે દેશોમાં માલની નિકાસ કરવામાં આવે છે.

નવલખી બંદર પરથી આયાત થતી વસ્તુઓ

- રાસાયણિક ખાતર
- અનાજ
- પિંગ આયર્ન
- કોલસો
- ફ્લોરસ્યાર

નવલખી બંદર પરથી નિકાસ થતી વસ્તુઓ

- મીઠું
- ખોળ
- સિંગદાણા
- અનાજ





વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન નવલખી ખંદરથી કુલ ૧૭૩.૪૩ લાખ ટનની આયાત થઈ હતી.

વર્ષ	માલની આયાત (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૧૬.૮૪
૨૦૦૨-૦૩	૧૧.૪૧
૨૦૦૩-૦૪	૭.૯૪
૨૦૦૪-૦૫	૧૧.૨૦
૨૦૦૫-૦૬	૧૫.૭૭
૨૦૦૬-૦૭	૧૬.૬૧
૨૦૦૭-૦૮	૨૩.૧૯
૨૦૦૮-૦૯	૨૭.૦૩
૨૦૦૯-૧૦	૪૩.૪૪

વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન નવલખી ખંદરથી કુલ ૧૦.૧૭ લાખ ટનની નિકાસ થઈ હતી.

વર્ષ	માલની નિકાસ (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૦.૫૧
૨૦૦૨-૦૩	૦.૫૦
૨૦૦૩-૦૪	૦.૬૧
૨૦૦૪-૦૫	૧.૩૦
૨૦૦૫-૦૬	૨.૪૫
૨૦૦૬-૦૭	૧.૦૭
૨૦૦૭-૦૮	૧.૨૨
૨૦૦૮-૦૯	૧.૩૧
૨૦૦૯-૧૦	૧.૨૦

સિક્કા



સો રાષ્ટ્રના ઉત્તરમાં બેડીની ખાડીના મુખથી અંદાજે ૩૦ કિ.મી. દૂર કચ્છના અખાતના પૂર્વ કાંઠે આવેલું સિક્કા બંદર એ બારમાસી પ્રકારનું નોન મેજર બંદર છે.

સિક્કા બંદરને કુદરતી બારું મળ્યું છે, ઉપરાંત અહીં કાંપના જમાવની સમસ્યા પણ નથી. નજીકમાં ખડક શૂંખલાઓ આવેલી હોવાથી દરિયાઈ તોફાનો અને વાવાઝોડાં સામે બંદરને કુદરતી રક્ષણ પ્રાપ્ત થાય છે. જેથી સિક્કા બંદર

પર વર્ષની બધી ઋતુઓ દરમિયાન જહાજ આવન-જાવન કરી શકે છે.

જામનગર જિલ્લામાં આવેલું સિક્કા ૧૯૪૫ સુધી ફક્ત માછીમારોનું એક નાનકડું ગામડું જ હતું. ૧૯૪૯માં અહીં દિગ્વિજય સિમેન્ટ કંપનીની સ્થાપના થઈ અને ત્યારથી ગામના વિકાસનો પણ પ્રારંભ થયો.

૧૯૪૬માં નિમાયેલી સમિતિએ સિક્કાને નોકામથક તરીકે વિકસાવવાની ભલામણ કરી હતી. બાદમાં બંદરવિકાસ માટે નિમાયેલી કસ્તુરભાઈ લાલભાઈ સમિતિએ પણ તેમના અહેવાલમાં સિક્કાના ઊંડા પાણીવાળા કુદરતી બારાની, મીઠા પાણીની ઉપલબ્ધતાની અને સિક્કાના વ્યૂહાત્મક

સ્થાનની વિશેષ નોંધ લીધી હતી. મધ્યમ કક્ષાનાં બંદરોના વિકાસ માટે ૧૯૬૦માં નિમાયેલી સમિતિના અહેવાલમાં પણ સિક્કાના મહત્ત્વને સ્વીકારવામાં આવ્યું હતું.

સિક્કામાં જીએનએફસીના ડાય એમોનિયા ફોસ્ફેટ ફર્ટિલાઇઝર પ્રોજેક્ટ માટે ફોસ્ફોરિક એસિડ અને પ્રવાહી એમોનિયા આયાત કરવા માટે જેટી બનાવવામાં આવી છે. રીલાયન્સ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ દ્વારા પણ સિક્કા નજીક ખનીજ તેલની રીફાઇનરીનું નિર્માણ કરવામાં આવ્યું છે. આ રીફાઇનરીના માલની હેરફેર માટે રીલાયન્સે લો-લો અને રો-રો જેટી બાંધી છે અને ક્રૂડ ઓઇલના વહન માટે દરિયામાં પાઇપલાઇન પણ નંખાઈ છે.

સિંગાયમાં આવેલા ઘક્કા પરથી સિંગાય સોલ્ટ વર્ક્સના મીઠાની હેરફેર કરવામાં આવે છે જ્યારે સિક્કા બંદર પરથી શ્રી દિગ્વિજય સિમેન્ટ કંપની માટે સિમેન્ટ, કોલસા અને ચૂનાના પથ્થરની હેરફેર કરવામાં આવે છે.

મીઠું, સિમેન્ટ અને અન્ય ચીજવસ્તુઓની અહીંથી નિકાસ કરવામાં આવે છે અને દેશના અન્ય ભાગોમાંથી કોલસાની આયાત કરવામાં આવે છે.



સિક્કા બંદર પરથી આયાત થતી વસ્તુઓ

- કોલસો
- મશીનરી
- ક્રૂડ ઓઇલ
- ફોસ્ફોરિક એસિડ
- પ્રોપિલીન
- પ્રવાહી એમોનિયા

સિક્કા બંદર પરથી નિકાસ થતી વસ્તુઓ

- મીઠું
- ચૂનાનો પથ્થર
- સિમેન્ટ

વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન સિક્કા બંદરથી કુલ ૩૩૮૦.૧૭ લાખ ટનની આયાત થઈ હતી.

વર્ષ	માલની આયાત (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૩૧૭.૮૦
૨૦૦૨-૦૩	૩૦૮.૮૨
૨૦૦૩-૦૪	૩૨૮.૬૦
૨૦૦૪-૦૫	૩૩૨.૬૦
૨૦૦૫-૦૬	૩૩૨.૧૯
૨૦૦૬-૦૭	૩૭૦.૨૪
૨૦૦૭-૦૮	૩૬૬.૬૫
૨૦૦૮-૦૯	૩૯૬.૫૯
૨૦૦૯-૧૦	૬૨૬.૬૮



વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન સિક્કા બંદરથી કુલ ૨૦૩૧.૩૮ લાખ ટનની નિકાસ થઈ હતી.

વર્ષ	માલની નિકાસ (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૧૫૪.૦૯
૨૦૦૨-૦૩	૧૪૯.૮૫
૨૦૦૩-૦૪	૧૬૯.૬૦
૨૦૦૪-૦૫	૧૮૨.૪૯
૨૦૦૫-૦૬	૧૮૯.૬૧
૨૦૦૬-૦૭	૨૩૨.૨૮
૨૦૦૭-૦૮	૨૫૨.૦૦
૨૦૦૮-૦૯	૨૫૬.૨૧
૨૦૦૯-૧૦	૪૪૫.૨૫



મગદલ્લા

દક્ષિણ ગુજરાતમાં સુરત નજીક આવેલું મગદલ્લા બંદર એ ઝડપથી વિકસી રહેલું મહત્વનું નોન મેજર બંદર છે. કાંપના પુરાણની સમસ્યાનો સામનો કરી રહેલા સુરત બંદરની અવેજીમાં સુરત આસપાસના વિસ્તારમાં અન્ય બંદર વિકસાવવાની જરૂરિયાત ઊભી થઈ. મધ્યમ કક્ષાનાં બંદરો માટે નીમવામાં આવેલી સમિતિએ પણ તેના અહેવાલમાં ભૌગોલિક રીતે અનુકૂળ જગ્યા પર આવેલા મગદલ્લાને સુરતના વિકલ્પ તરીકે વિકસાવવાની ભલામણ કરી હતી.

મગદલ્લા બંદર તાપી નદીના મુખ પર દક્ષિણ કિનારે સુરતથી હેઠવાસમાં ૧૩ કિ.મી. દૂર આવેલું છે. સુરતની આસપાસના વિસ્તારમાં ઝડપી ઔદ્યોગિક વિકાસ થયો હોવાથી મગદલ્લા બંદરનો પણ

સારો વિકાસ થયો છે. મોસમી પ્રકારના આ બંદર પર નાનાં જહાજો બારામાં સીધાં પ્રવેશી શકે છે.

મગદલ્લા બંદર પર ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડની ચાર જેટી આવેલી છે. આ જેટી પરથી જીએસીએલ અને જીએનએફ્સી દ્વારા રોક ફોસ્ફેટની આયાત કરવામાં આવે છે. આ ઉપરાંત મગદલ્લા બંદર પર ખાનગી જેટી બાંધવાની પણ પરવાનગી આપવામાં આવી છે. મગદલ્લા બંદર પર રીલાયન્સ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ, લાર્સન એન્ડ ટુબ્રો, એસ્સાર સ્ટીલ લિ., કૃભકો અને અંબુજા સિમેન્ટ લિ.ની જેટી પણ આવેલી છે.

મગદલ્લા ધોરી માર્ગ દ્વારા સુરત સાથે જોડાયેલું છે અને બંદરથી નજીવા અંતર પર જ હવાઈ મથકની પણ સુવિધા છે.

મગદલ્લા બંદર પરથી આયાત થતી વસ્તુઓ

- કોલસો
- કોલસાની ભૂંડી
- ચૂનાનો પથ્થર
- સિમેન્ટ
- મશીનરી
- રૉફ ફોસ્ફેટ
- લોહ ધાતુ
- ઈડીસી
- પોલાદ
- નેપ્થા
- પાક્સીલીન
- સ્ક્રેપ
- સ્પોન્જ આયર્ન
- એસિટિક એસિડ
- એચ.આર. કોઈલ્સ
- બેન્ઝીન





મગદલ્લા બંદર પરથી નિકાસ થતી વસ્તુઓ

- અનાજ
- ખોળ
- સોયાબીન
- ચૂનાનો પથ્થર
- પતરાં
- પોલાદ
- એચ.આર. કોઈલ્સ
- એચ.બી.આઈ. મશીનરી
- નેપ્થા
- ઈથિલીન
- મોલાસીસ
- પ્રોપિલીન
- બેન્ઝીન
- બેન્ટોનાઈટ

વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન મગદલ્લા બંદરથી કુલ ૯૭૯.૬૪ લાખ ટનની આયાત થઈ હતી.

વર્ષ	માલની આયાત (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૭૫.૭૩
૨૦૦૨-૦૩	૮૫.૭૫
૨૦૦૩-૦૪	૯૪.૫૪
૨૦૦૪-૦૫	૧૦૦.૭૯
૨૦૦૫-૦૬	૧૧૫.૦૬
૨૦૦૬-૦૭	૧૨૨.૦૯
૨૦૦૭-૦૮	૧૨૦.૧૯
૨૦૦૮-૦૯	૧૨૫.૭૪
૨૦૦૯-૧૦	૧૩૯.૭૫

વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન મગદલ્લા બંદરથી કુલ ૧૫૨.૪૩ લાખ ટનની નિકાસ થઈ હતી.

વર્ષ	માલની નિકાસ (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૧૩.૫૩
૨૦૦૨-૦૩	૧૦.૬૪
૨૦૦૩-૦૪	૧૩.૮૧
૨૦૦૪-૦૫	૧૫.૬૩
૨૦૦૫-૦૬	૧૮.૧૬
૨૦૦૬-૦૭	૨૧.૧૫
૨૦૦૭-૦૮	૨૧.૪૯
૨૦૦૮-૦૯	૧૪.૭૩
૨૦૦૯-૧૦	૨૩.૨૯

ગુજરાતનાં ખાનગી બંદરો

મુન્દ્રા

સરખના અખાતમાં ઉત્તર કિનારે બોચા ક્રીકમાં ભૂખી અને કેવડી નદીના સંગમ પર જૂનું મુન્દ્રા બંદર આવેલું છે. આ બંદર પરથી લોખંડના ભંગાર, ખારેક, લાકડું, ખાતર વગેરેની આયાત થાય છે જ્યારે નળિયાં, સૂકું ઘાસ, મીઠું, સિંગદાણા, ડુંગળી, આરસ, ચિરોડી અને સેનેટરી વેર્સ વગેરેની નિકાસ થાય છે.

જૂના મુન્દ્રા બંદરની નજીકમાં ગુજરાત અદાણી પોર્ટ લિ. દ્વારા નવા બહુહેતુક બંદરનો વિકાસ કરવામાં આવ્યો છે. કુદરતી સવલતો ધરાવતું નવું મુન્દ્રા બંદર બારમાસી પ્રકારનું બંદર છે. આ બંદર નવીનાળના ટાપુઓથી ઘેરાયેલું હોવાથી મોસમી પવનોની અસરો સામે કુદરતી રક્ષણ પ્રાપ્ત કરે છે. વિશાળ જહાજો આ બંદર પરથી સીધાં જેટી પર લાંગરી શકાય છે.

માલના સંગ્રહ, હેરફેર અને તેને આનુષંગિક સેવાઓ પૂરી પાડતું અને શ્રેષ્ઠ માળખાગત સુવિધાઓ ધરાવતું ગુજરાતનું આ ઉત્તમ ખાનગી બંદર છે. માલના સંગ્રહ માટે બંદર પર ખુલ્લાં અને શેડવાળાં ગોદામો માટે વિશાળ જગ્યા ઉપલબ્ધ છે. જેટી પર લાંગરેલાં વિશાળ જહાજોમાંથી માલને ઝડપથી ચડાવવા અને ઉતારવા માટે જંગી ક્રેનો લગાવવામાં આવ્યાં છે. ભારતના પશ્ચિમ કિનારે આવેલાં બંદરોમાં સહુથી વધારે પ્રવાહી



માલના સંગ્રહ માટેની ક્ષમતા મુન્દ્રા બંદર ધરાવે છે. આ ઉપરાંત કન્ટેઇનરોની ઝડપી હેરફેર માટે મુન્દ્રા બંદર પર એક કન્ટેઇનર ટર્મિનલ પણ બાંધવામાં આવ્યું છે. વિરાટ ક્રેનની મદદથી આ ટર્મિનલ પર ગણતરીના સમયમાં જહાજમાં કન્ટેઇનર ચડાવી અને ઉતારી શકાય છે. દેશના ખાનગી ક્ષેત્રના સહુથી વિશાળ બંદરનું બહુમાન આ બંદરને શીરે છે.

આ બંદર પર ઓઇલ ટેન્કર જહાજો પણ લાંગરી શકાય છે અને પાઇપ લાઇન દ્વારા ક્રૂડ ઓઇલની હેરફેર કરી શકાય તે માટેની પણ વ્યવસ્થા કરવામાં આવી છે.

દેશના કુલ આયાત-નિકાસ વ્યાપારમાં મુન્દ્રા બંદરનો ફાળો ૪૦ ટકાથી પણ વધુ છે જેના પરથી આ બંદરની મહત્તા સમજી શકાય એમ છે. મુન્દ્રા બંદર રેલમાર્ગ અને ધોરીમાર્ગ દ્વારા દેશના અન્ય માર્ગો સાથે જોડાયેલું છે. મધ્યપ્રદેશ, રાજસ્થાન, પંજાબ, હરિયાણા, દિલ્હી, હિમાચલ પ્રદેશ અને ઉત્તર પ્રદેશ જેવાં રાજ્યોનો તેના પીઠપ્રદેશમાં સમાવેશ થાય છે.

મુદ્રા બંદરની વિશેષતાઓ

- મુદ્રા બંદર ખાતે પી એન્ડ ઓ પોર્ટ નામની આંતરરાષ્ટ્રીય ખ્યાતિપ્રાપ્ત કંપની દ્વારા રૂ. ૬૦૦ કરોડના ખર્ચે અન્ય એક આધુનિક કન્ટેઇનર ટર્મિનલ વિકસાવવામાં આવ્યું છે.
- પંજાબ, હરિયાણા અને ઉત્તર પ્રદેશ જેવાં રાજ્યોને પહેલાં ભૌગોલિક રીતે દૂર આવેલા મુંબઈ પોર્ટ પરથી કન્ટેઇનર લાવવાં-મોકલવાં પડતાં હતાં, પરંતુ હવે મુદ્રા અને પીપાવાવ બંદર પર કન્ટેઇનર ટર્મિનલની સુવિધા ઉપલબ્ધ થવાને કારણે હવે ઉત્તર ભારતનાં રાજ્યોને કન્ટેઇનરની હેરફેર માટે પ્રમાણમાં ઓછા અંતરે સવલત મળી શકી છે.
- બલ્ક કાર્ગોના પરિવહન માટે મુદ્રા બંદર ખાતે ટી-૨ ટર્મિનલનું બાંધકામ પૂર્ણ કરાયું છે.
- આશરે ૯ મિલિયન મેટ્રિક ટન પેટ્રોલિયમ પ્રોડક્ટની હેરફેર કરવાના આયોજન સાથે ગુજરાત અદાણી પોર્ટ લિ. દ્વારા ફ્લૂ ઓઇલની આયાત અને કોમર્શિયલ કાર્ગોની હેરફેર માટે સિંગલ પોઇન્ટ મુરિંગ

સુવિધા ઊભી કરવામાં આવી છે.

- મુદ્રા બંદર પર મોટી ક્ષમતાનાં જહાજો સરળતાથી આવન-જાવન કરી શકે તે માટે બંદરના તળિયામાં એકઠા થતા કાંપને ઉલેચીને તળિયું ઊંડું કરવા માટે રૂ. ૩૦ કરોડના ખર્ચે ડ્રેજર વસાવવામાં આવ્યું છે.
- કચ્છના મુદ્રા બંદર પર રૂ. ૪૯૦૦ કરોડના ખર્ચે આધુનિક બંદર સુવિધાઓનો વિકાસ કરવામાં આવ્યો છે. સોલિડ, લિક્વિડ, કન્ટેઇનર, કાર, ઓડીસી વગેરે તમામ પ્રકારના કાર્ગો પરિવહન માટે મુદ્રામાં સુવિધાઓને વિકસાવવામાં આવી છે.
- મુદ્રા પોર્ટ એસઇએસ લિ. દ્વારા મુદ્રામાં અલ્ટ્રા મેગા પાવર પ્લાન્ટ માટે કોલસા આયાત કરવા માટે અલાયદું કોલ ટર્મિનલ વિકસાવવામાં આવ્યું છે.
- મુદ્રા અને પીપાવાવ બંદર ખાતે વિશ્વ કક્ષાની કન્ટેઇનર શિપિંગ લાઇન્સના મૂડીરોકાણ દ્વારા આધુનિક કન્ટેઇનર ટર્મિનલનો વિકાસ કરાયો છે.



પીપાવાવ



સૌ રાષ્ટ્રના દક્ષિણ કિનારે ઝડપથી વિકસેલું બંદર એટલે પીપાવાવ. ગુજરાત સરકાર દ્વારા અપનાવાયેલી બૂટ નીતિ અંતર્ગત આ બંદરનો વિકાસ કરાયો છે. પીપાવાવ પોર્ટ લિ. (જીપીપીએલ) નામની ખાનગી કંપની દ્વારા આ બંદરનો વિકાસ અને વહીવટ થઈ રહ્યો છે. આ બંદર આદર્શ બંદર માટેની તમામ અનુકૂળતાઓ ધરાવે છે.

ગુજરાતનાં બંદરો અત્યાધુનિક ટબે વિકસાવવાની સ્વર્ણમ ગુજરાતના સ્વપ્નદર્શી એવા મુખ્યમંત્રી શ્રી નરેન્દ્ર મોદીની જે નેમ છે તેમાં આ બંદરનો પણ સમાવેશ થાય છે.

પીપાવાવ બંદર એ ગુજરાતનું જ નહીં, પરંતુ ભારતનું પણ સર્વપ્રથમ ખાનગી ક્ષેત્રનું બંદર છે. જે આજે કન્ટેઈનર્સ અને કાર્ગો માટે ભારતના પશ્ચિમ સમુદ્ર કિનારે અગત્યના પ્રવેશદ્વાર તરીકે ઊભર્યું છે. આ બંદર પર ખવાણ અને કાંપની સમસ્યાનો સામનો કરવો પડતો નથી. આ ઉપરાંત નૈઋત્યના મોસમી પવનો સામે પણ તેને કુદરતી રક્ષણ મળે છે અને તેથી જ પીપાવાવ બંદર જહાજો સીધાં જ લાંગરી શકે એવા આદર્શ બારમાસી બંદર તરીકે ઊભરી આવ્યું છે.

સિયાલ બેટ, સવાઈ બેટ અને ચાંચ ટાપુઓ પીપાવાવને ઘેરી લે છે, જે ચોમાસાના

તોફાની પવનો સામે રક્ષણ આપે છે તેમજ કુદરતી બ્રેકવોટર તરીકે પણ કામ કરે છે. અહીં બે નંબરની જેટીની પહોળાઈ વધારાતાં બંદર વધુ સક્ષમ બન્યું છે. હાલ તેને કન્ટેઇનર માટે અલાયદા ટર્મિનલ તરીકે ઉપયોગમાં લેવામાં આવે છે.

આ બંદરનું મહત્વ જોતાં તેના વિકાસને ગતિ આપવા માટે ઈ.સ. ૧૯૯૨-૯૩ માં ગુજરાત પીપાવાવ પોર્ટ લિ.ની રચના કરવામાં આવી હતી. ત્યાર બાદ આ બંદરના સર્વાંગી વિકાસ માટે અનેકવિધ પગલાં ભરાયાં છે. બંદર નજીક સમુદ્રના તળિયાની ૧૧ મીટર ઊંડાઈને વધારીને ૧૬ મીટર સુધી લઈ જવામાં આવી છે. જેથી જહાજો આસાનીથી બંદર પર લાંગરી શકે. પીપાવાવ બંદરના વિસ્તરણ-કાર્યક્રમ હેઠળ એપ્રોચ ચેનલ તથા બર્થની આબુબાબુ કેપિટલ ડ્રેવિંગ કરીને સમુદ્ર તળની ઊંડાઈ વધારી છે.

સૌરાષ્ટ્રના દક્ષિણ છેડે આવેલા પીપાવાવ બંદર પરથી પીઠપ્રદેશમાં માલની ઝડપી ઠેરફેર કરી શકાય તે માટે પીપાવાવ બંદરને બ્રોડગેજ રેલમાર્ગ દ્વારા જોડવામાં આવ્યું છે. આ રેલમાર્ગ દ્વારા ડબલ સ્ટેક કન્ટેઇનરનું ઝડપી પરિવહન કરવામાં આવી રહ્યું છે. ઉપરાંત પીપાવાવ બંદર માર્ગ-જોડાણ દ્વારા પણ અન્ય ભાગો સાથે જોડાયેલું છે.

આ બંદર પર વિશેષ લંબાઈ ધરાવતી આર.સી.સી. જેટીની સવલત હોવાથી માલસામાનની ઠેરફેરની કામગીરી રાત-દિન ધમધમે છે. પ્રવાહી પેટ્રોલિયમ ગેસ (એલ. પી.જી.) જેટીની પણ સુવિધા મળતાં આ બંદરનો વધુ વિકાસ થયો છે. પીપાવાવ બંદર સાનુકૂળ દરિયાઈ પરિસ્થિતિ ધરાવતું કુદરતી બંદર હોવાથી તેને આધુનિક વિશ્વ કક્ષાના બંદર તરીકે વિકસાવવા માટે ગુજરાત સરકારે વિશેષ ધ્યાન કેન્દ્રિત કર્યું છે.



પીપાવાવ બંદરની આ વિશેષતાઓને કારણે જ વિદેશી મૂડીરોકાણકારો પણ આકર્ષિત થયા છે. ડેનમાર્કની આંતરરાષ્ટ્રીય શિપિંગ અને ટર્મિનલ ઓપરેટર કંપની, એ. પી. મૂલર મર્ક્સ દ્વારા પીપાવાવ પોર્ટ લિ. કંપનીમાં મૂડીરોકાણ વધારવાની દરખાસ્તને કેન્દ્ર સરકાર અને ગુજરાત સરકારે વર્ષ ૨૦૦૫માં મંજૂરીની મહોર મારી દીધી છે. આ દરખાસ્ત અંતર્ગત રૂ. ૧,૦૦૦ કરોડના ખર્ચે પીપાવાવ બંદર ખાતે ચેનલની પહોળાઈ વધારવા, સમર્પિત કન્ટેઇનર ટર્મિનલ વિકસાવવા અને કન્ટેઇનર હેન્ડલિંગ માટે આધુનિક કેન વસાવવાનું આયોજન છે.

પીપાવાવ બંદરની વિશેષતાઓ

- દેશનું અને ગુજરાતનું સૌ પ્રથમ ખાનગી બંદર.
- પીપાવાવ બંદરના વિકાસમાં ખાનગી મૂડી- રોકાણને કારણે બંદર પર કન્ટેઇનર તેમજ માલ-સામાનના અન્ય ટ્રાફિકમાં ઉત્તરોત્તર વધારો

થઈ રહ્યો છે.

- માલની ઝડપી હેરફેર કરવા માટે ૨૦૦૬માં પીપાવાવ બંદરને ડબલ સ્ટેક કન્ટેઇનર રેલ સુવિધાથી સજ્જ કરવામાં આવ્યું છે .
- પીપાવાવ બંદર દ્વારા ૪૭૪૪ ટીઇયુની જંગી ક્ષમતા ધરાવતા મેઇન લાઇન કન્ટેઇનર વેસલ્સ પર પણ માલનું લોડિંગ, અન-લોડિંગ કરાયું છે.
- ગુજરાતનાં અન્ય બંદરો પર આવતા વેસલ્સની સરખામણીમાં આ વેસલ્સની ક્ષમતા સહુથી વધુ છે.
- પીપાવાવ શિપયાર્ડ લિ. દ્વારા પીપાવાવ ખાતે આંતરરાષ્ટ્રીય કક્ષાના શિપ બિલ્ડિંગ યાર્ડની સ્થાપના કરવામાં આવી છે.



પીપાવાવ બંદર પરથી આયાત થતી વસ્તુઓ

- કોલસો
- સિમેન્ટ
- વિદ્યુત
- રાસાયણિક ખાતરો
- ચૂનાનો પથ્થર
- મશીનરી
- બોક્સાઈટ
- એચ.એસ.ડી.
- આયર્ન ઓર
- સ્ટીલ કોઈલ્સ

પીપાવાવ બંદર પરથી નિકાસ થતી વસ્તુઓ

- કાચું લોખંડ
- કોલસો
- સિમેન્ટ
- સ્ટીલ કોઈલ્સ
- સ્ટીલ પ્લેટ
- મશીનરી



વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન પીપાવાવ બંદરથી કુલ ૧૪૯.૪૯ લાખ ટનની આયાત થઈ હતી.

વર્ષ	માલની આયાત (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૯.૪૩
૨૦૦૨-૦૩	૮.૮૨
૨૦૦૩-૦૪	૮.૪૭
૨૦૦૪-૦૫	૧૩.૪૩
૨૦૦૫-૦૬	૧૩.૨૩
૨૦૦૬-૦૭	૧૬.૯૬
૨૦૦૭-૦૮	૧૩.૨૨
૨૦૦૮-૦૯	૩૩.૮૪
૨૦૦૯-૧૦	૩૨.૦૯

વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન પીપાવાવ બંદરથી કુલ ૫૪.૪૪ લાખ ટનની નિકાસ થઈ હતી.

વર્ષ	માલની નિકાસ (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૫.૯૬
૨૦૦૨-૦૩	૯.૦૮
૨૦૦૩-૦૪	૧૦.૫૯
૨૦૦૪-૦૫	૬.૯૧
૨૦૦૫-૦૬	૬.૪૦
૨૦૦૬-૦૭	૫.૪૪
૨૦૦૭-૦૮	૩.૨૦
૨૦૦૮-૦૯	૩.૩૩
૨૦૦૯-૧૦	૩.૫૩

પોશિત્રા

કન્ટેઈનર પોર્ટ ફેસિલિટી ધરાવતું ગુજરાતનું વધુ એક શિરમોર બંદર એટલે પોશિત્રા. સૌરાષ્ટ્રના ઉત્તર કિનારે કચ્છના અખાતના પ્રવેશ નજીક આવેલા આ બંદરનો ગુજરાતનાં ગ્રીન ફિલ્ડ બંદરોમાં સમાવેશ થાય છે. પોશિત્રા બંદરના વિકાસ માટે મેસર્સ ગુજરાત પોશિત્રા પોર્ટ કંપની લિમિટેડની રચના કરવામાં આવી છે. આ ઉપરાંત બંદરના વિકાસ માટે કેટલાંક વિશિષ્ટ મોડેલ્સને પણ અપનાવવામાં આવ્યાં છે.

બારમાસી પ્રકારનું પોશિત્રા બંદર કુદરતી રીતે ઊંડા પાણીવાળું બંદર છે. આ બંદર પર કન્ટેઈનરની ઝડપી હેરફેર માટે ઊંટડાની સુવિધા છે તથા પ્રવાહી માલની હેરફેર માટેની પણ સગવડ ઉપલબ્ધ છે. આ ઉપરાંત અન્ય જરૂરી માળખાગત સુવિધાઓ ઉપરાંત પોશિત્રા બંદર માર્ગ અને રેલમાર્ગ-જોડાણની સવલત પણ ધરાવે છે.

પોશિત્રા બંદરના વિકાસની અસરો રાજ્યના અર્થતંત્ર પર પણ જોવા મળી રહી છે. પોશિત્રા બંદર પરની કામગીરી તથા તેને આનુષંગિક કામગીરીને કારણે આ વિસ્તારમાં આર્થિક પ્રવૃત્તિઓને ઉત્તેજન

મળ્યું છે અને અનેક લોકોને રોજગારી મળી છે. ભવિષ્યમાં પણ વધુ રોજગારીની તકો ઊભી થવાની તકો રહેલી છે.

આજે જ્યારે સમગ્ર વિશ્વ ગ્લોબલ વોર્મિંગની વિકટ સમસ્યાનો સામનો કરી રહ્યું છે ત્યારે ગુજરાત સરકાર પણ ગ્લોબલ વોર્મિંગની સમસ્યાનો સામનો કરવા માટે કટિબદ્ધ છે અને તેથી જ પર્યાવરણના રક્ષણ માટે સજાગ ગુજરાત સરકારે પોશિત્રા બંદરનો ગ્રીન ફિલ્ડ પ્રોજેક્ટ અંતર્ગત સમાવેશ કર્યો છે. આ બંદરને સંપૂર્ણ પ્રદૂષણમુક્ત બંદર તરીકે વિકસાવવાનો રાજ્ય સરકારનો નિર્ધાર છે.

આ ઉપરાંત પોશિત્રા બંદર નજીક ૨૬૧ મેગાવોટની ક્ષમતા ધરાવતું એક વીજમથક પણ સ્થાપવામાં આવ્યું છે. નજીકના ભવિષ્યમાં આ વીજમથકની ક્ષમતા વધારીને ૧૭૦૦ મેગાવોટ કરવાનું આયોજન છે.

બંદરોના વિકાસને વર્તમાન ગુજરાત સરકાર પ્રાધાન્ય આપી રહી છે જેના ભાગ રૂપે પોશિત્રા બંદરના વિકાસ માટે કર-રાહતો જાહેર કરવામાં આવી છે.





દહેજ

ગ્રીન ફીલ્ડ પ્રોજેક્ટ અંતર્ગત વિકસાવવામાં આવેલું વધુ એક ખાનગી બંદર એટલે ગુજરાતમાં ખંભાતના અખાતમાં આવેલું દહેજ.

ફક્ત ગુજરાતનું જ નહીં, પરંતુ દેશના પ્રથમ કેમિકલ પોર્ટનું બહુમાન દહેજને ફાળે જાય છે. ગુજરાત કેમિકલ પોર્ટ ટર્મિનલ કંપની લિ. (જીસીપીટીસીએલ) દ્વારા દહેજ બંદર ખાતે કેમિકલ ટર્મિનલ વિકસાવવામાં આવ્યું છે.

દહેજ બંદરે દરિયામાં ૧૬ મીટરની ઊંડાઈ મળે છે, જેથી ૬૦,૦૦૦થી વધુ ડેડવેઈટ ટનનાં જહાજો અહીં લાંગરી શકાય છે.

પેટ્રોનેટ એલ.એન.જી. લિ. (પી.એલ. એલ.) દ્વારા દહેજ ખાતે ભારતનું પ્રથમ લિક્વિડ નેચરલ ગેસ (એલ.એન.જી.) ટર્મિનલ બનાવવામાં આવ્યું છે. દહેજ ખાતે આવેલા આ એલએનજી ટર્મિનલ દ્વારા ગુજરાત ઉપરાંત ઉત્તરપ્રદેશ, મધ્યપ્રદેશ, રાજસ્થાન, દિલ્હી અને હરિયાણા સુધી ગેસ પૂરો પાડવામાં આવે છે.

આ બંદરના ભૌગોલિક મહત્ત્વને ધ્યાનમાં રાખીને તેના વિકાસ માટે ગુજરાત સરકારે વિવિધ કદમ ઊઠાવ્યાં છે. ૧૯૯૫ની બંદર નીતિ હેઠળ દહેજ બંદરનો વિકાસ ગુજરાત મેરિટાઈમ બોર્ડ (જી.એમ.બી.), ઈન્ડિયન



એન્ડ કેમિકલ્સ લિ., ગુજરાત નર્મદા વેલી ફર્ટિલાઇઝર્સ કંપની લિ. (જીએનએફસી), ગુજરાત ઈન્ડસ્ટ્રિયલ ઈન્વેસ્ટમેન્ટ કોર્પોરેશન (જીઆઈડીસી) અને ગુજરાત આલ્કલીઝ એન્ડ કેમિકલ્સ લિ. (જીએસીએલ)ના સંયુક્ત સાહસ રૂપે કરવામાં આવ્યો છે.

બંદર પર ૪ સ્ટોરેજ ટર્મિનલ પર ૩ લાખ ઘનમીટર પ્રવાહી રસાયણોના સંગ્રહની સુવિધા છે. ઉપરાંત અહીં ટર્મિનલ ઓટોમેશન સિસ્ટમ પણ ગોઠવવામાં આવી છે. બંદર પરની તમામ સવલતોને કમ્પ્યુટરાઈઝ્ડ નેટવર્ક સાથે સાંકળી લેવાઈ છે.

આ વિસ્તારમાં ધમધમતા ઉદ્યોગો તથા શરૂ થનારા નવા ઉદ્યોગોની રસાયણો, પેટ્રોલિયમ પેદાશો તથા કાચા માલની જરૂરિયાતને ધ્યાનમાં રાખીને દહેજ બંદર પર વિશેષ વ્યવસ્થા કરવામાં આવી છે. જી.એ.પી.એલ. દ્વારા દહેજ બંદર પર ૪ બર્થ ધરાવતી બહુહેતુક જેટી બાંધવામાં આવી છે.

આ ગ્રીન ફીલ્ડ બંદર પર આંતરરાષ્ટ્રીય કક્ષાનાં ગોદામો તથા માલસામાનના અને પ્રવાહી વસ્તુઓના વહન માટેની આધુનિક સગવડો પણ ઊભી કરવામાં આવી છે. વ્યાપારી બંદર તરીકેની પોતાની આગવી ઓળખ ઊભી કરનારા દહેજ બંદરથી ફક્ત ૧૨૦ કિ.મી.ના અંતરે ગણાતા વડોદરાનું હવાઈમથક આવેલું છે. જ્યારે ૫૦ કિ.મી.ના અંતરે ભરૂચના રેલવે સ્ટેશન દ્વારા તે મુંબઈ અને દિલ્હી સાથે સંકળાયેલું છે. આ ઉપરાંત ભરૂચ પાસેથી પસાર થતા રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ નં. ૮નો પણ દહેજને લાભ મળે છે.

૨૦૦૩થી દહેજ બંદરના કન્ટેઇનર ટર્મિનલ ઉપરથી માલ વહનની કામગીરી



ચાલુ છે. આ બંદર પરથી ગુજરાત ઉપરાંત મધ્યપ્રદેશ, રાજસ્થાન, દિલ્હી, ઉત્તર પ્રદેશ, હરિયાણા, પંજાબ, હિમાચલ પ્રદેશ તથા જમ્મુ-કાશ્મીર જેવા પ્રદેશોના કાર્ગોનું વહન કરવામાં આવે છે.

આજે દહેજ બંદર ગુજરાતની જ નહીં, ભારતની સમૃદ્ધિનું પ્રવેશદ્વાર બની રહ્યું છે. આથી જ બંદરની સલામતી અને પર્યાવરણના જતન માટેનાં તમામ ધારાધોરણો પણ કડકાઈથી પાળવામાં આવે છે. સંકટ સમયે સુખની કડી બની રહેતા ડિઝાસ્ટર મેનેજમેન્ટ પ્લાનની પણ અહીં રચના કરવામાં આવી છે. જેમાં ફાયર ફાઈટિંગ સિસ્ટમ, ઓટો ફાયર એલાર્મ, ઓટો ફાયર એન્ડ ગેસ ડિટેક્શન સિસ્ટમ પણ વિકસાવાઈ છે. ગ્રીન ફીલ્ડ દહેજ બંદરમાં પર્યાવરણના રક્ષણ માટે ૩૭ હેક્ટરના વિસ્તારમાં મોટી માત્રામાં વૃક્ષો ઉછેરીને ગ્રીનબેલ્ટ તૈયાર કરવામાં આવ્યો છે. ઔદ્યોગિક કચરાના નિકાલ અને ટ્રીટમેન્ટ માટે પ્લાન્ટની વ્યવસ્થા પણ મોજૂદ છે. આ બંદર પર માલનો બગાડ અટકાવવા માટે ક્લોઝ્ડ કાર્ગો હેન્ડલિંગ સિસ્ટમ પણ વિકસાવવામાં આવી છે.

ગુજરાત કેમિકલ પોર્ટ ટર્મિનલ કંપની લિ. (જીસીપીટીસીએલ) તરીકે ઓળખાતું આ બંદર, ગુજરાતના ગોલ્ડન કોરિડોર તરીકે ઓળખાતા ઔદ્યોગિક પટ્ટામાં આવેલું છે. અંદાજે ૨૦૦ મોટા, ૩૦૦૦થી વધુ લઘુ અને મધ્યમ કક્ષાના ઉદ્યોગો ધરાવતા આ ઔદ્યોગિક વિસ્તારની ગણના એશિયાના સહુથી મોટા ઔદ્યોગિક

વિસ્તારમાં થાય છે.

આવી અનેક સુવિધાઓથી સજ્જ હોવાથી દહેજ બંદર આંતરરાષ્ટ્રીય ફ્લક પર સ્થાન પામ્યું છે અને ગુજરાતની બંદર ક્ષેત્રે આ એક સ્વર્ણમ સિદ્ધિ છે. ગાંધાર તેલ ક્ષેત્રમાં ખનીજ તેલ અને કુદરતી વાયુ મળતાં આ બંદરના વિકાસ માટેની ઉજ્જવળ શક્યતાઓ રહેલી છે.



દહેજ બંદરની વિશેષતાઓ

- દહેજ બંદર પરથી દેશના સૌ પ્રથમ અત્યાધુનિક એલએનજી કેરિયર દિશા દ્વારા એલ.એન.જી. કાર્ગોની હેરફેર કરવામાં આવી હતી.
- દેશના સૌ પ્રથમ આંતરરાષ્ટ્રીય કક્ષાના એલએનજી ટર્મિનલનું નિર્માણ પણ આ બંદર પર કરવામાં આવેલું છે.
- આ ટર્મિનલમાં પેટ્રોનેટ એલએનજી લિ. દ્વારા રૂ. ૩૦૦૦ કરોડનું રોકાણ કરવામાં આવ્યું છે અને વર્ષ દરમિયાન ૫૦ લાખ ટન કુદરતી વાયુની આયાત કરવાનું નિશ્ચિત કરાયું છે.
- પેટ્રોનેટ એલએનજી લિ. અને અદાણી પેટ્રોનેટ પોર્ટ પ્રા. લિ.ની સંયુક્ત ભાગીદારીથી રૂ. ૬૦૦ કરોડના ખર્ચે દહેજ ખાતે સોલિડ કાર્ગો પોર્ટ ટર્મિનલનું બાંધકામ હાથ ધરવામાં આવ્યું છે. આ ટર્મિનલનું મોટા ભાગનું કામ પૂર્ણ થઈ ચૂક્યું છે.
- દહેજ ખાતે કન્ટેઇનરના પરિવહન માટે જરૂરી રબર ટાયર કેનના ઉત્પાદન માટે ખાનગી કંપની દ્વારા દરખાસ્ત મળી છે. હાલમાં આ પ્રકારની કેનો વિદેશમાંથી આયાત કરવામાં આવે છે. આ યોજના અમલી બનશે ત્યારે ગુજરાતમાં જ કેનોનું ઉત્પાદન શક્ય બનશે, જે દેશની આ પ્રકારની પ્રથમ સુવિધા હશે.

દહેજ બંદર પરથી આયાત થતી વસ્તુઓ

- એમોનિયા
- બૂટાડેન
- બોરોન ઓર
- કોલસો
- તાંબું
- ઈ.ડી.સી.
- ઈથિલીન
- ઈથાઈલ હેક્સાનોલ
- ઈથાઈલ આલ્કોહોલ
- એલ.એન.જી.
- મશીનરી
- મેનથોલ
- નેપ્થા
- પ્રોપીન
- પ્રોપિલીન
- રૉક ફ્રૉસ્ટ્રેટ
- વી.સી.એમ.

દહેજ બંદર પરથી નિકાસ થતી વસ્તુઓ

- કોસ્ટિક સોડા
- ડી.ઈ.જી.
- ઈથિલીન
- એમ.ઈ.જી.
- ઓઈલ કેક્સ
- એસબીએમ



વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨ થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન દહેજ બંદરથી કુલ ૬૫૫.૧૨ લાખ ટનની આયાત થઈ હતી.

વર્ષ	માલની આયાત (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૩૪.૧૮
૨૦૦૨-૦૩	૩૮.૨૩
૨૦૦૩-૦૪	૩૭.૩૫
૨૦૦૪-૦૫	૬૩.૧૪
૨૦૦૫-૦૬	૮૪.૯૬
૨૦૦૬-૦૭	૯૩.૭૦
૨૦૦૭-૦૮	૯૭.૪૮
૨૦૦૮-૦૯	૯૫.૦૯
૨૦૦૯-૧૦	૧૧૦.૯૯

વર્ષ ૨૦૦૧-૦૨ થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન દહેજ બંદરથી કુલ ૬૦.૮૩ લાખ ટનની નિકાસ થઈ હતી.

વર્ષ	માલની નિકાસ (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૧-૦૨	૦૦.૩૪
૨૦૦૨-૦૩	૦૦.૩૮
૨૦૦૩-૦૪	૦૧.૧૭
૨૦૦૪-૦૫	૦૨.૧૧
૨૦૦૫-૦૬	૦૩.૪૮
૨૦૦૬-૦૭	૦૭.૨૧
૨૦૦૭-૦૮	૧૬.૯૧
૨૦૦૮-૦૯	૧૪.૯૩
૨૦૦૯-૧૦	૧૪.૩૦

હજીરા

બંદરોનો ખાનગી ક્ષેત્ર દ્વારા વિકાસ કરવાની ગુજરાત સરકારે જે નીતિ અપનાવી છે તેના ભાગ રૂપે હજીરા બંદરનો વિકાસ કરવામાં આવ્યો છે. રૂ. ૨૦ હજાર કરોડની યોજના દ્વારા હજીરા બંદરનું વિકાસ કાર્ય હાથ ધરવામાં આવ્યું હતું.

સુરત નજીક આવેલા હજીરાની આસપાસ ઉદ્યોગોનો સારા પ્રમાણમાં વિકાસ થયો છે. રીલાયન્સ ઈન્ડસ્ટ્રીઝ અને એસ્સાર જેવાં નામાંકિત ઉદ્યોગગૃહોના પ્લાન્ટ હજીરામાં આવેલાં છે.

હજીરા બંદરના વિકાસ માટે તાપી નદીમાં હજીરા ચેનલ વોટર તૈયાર કરવામાં આવી છે. હજીરા બંદર ઉત્તમ માર્ગ જોડાણ સહિતની અનેક અત્યાધુનિક સવલતો પણ ધરાવે છે.

શેલ હજીરા કંપનીનું એલએનજી ટર્મિનલ હજીરા બંદર ખાતે આવેલું છે. રીલાયન્સ ઈન્ડસ્ટ્રીઝ તથા એસ્સાર દ્વારા

અહીં ચાર જેટી બાંધવામાં આવી છે. આ ઉપરાંત ક્રિભકો અને લાર્સન એન્ડ ટુલ્કોની કેપ્ટિવ જેટી પણ અહીં આવેલી છે.

રૂ. ૩,૩૪૧ કરોડ કરતાં વધુના મૂડીરોકાણને લીધે આગવી ઓળખ ધરાવતું હજીરા બંદર ઘન અને પ્રવાહી માલની હેરફેર માટે પણ શ્રેષ્ઠ અને અદ્યતન સવલતો ધરાવે છે.

હજીરા બંદરની વિશેષતા એ છે કે આ બંદર સમગ્ર વર્ષ દરમિયાન ઓછામાં ઓછા ખર્ચથી ઉપયોગમાં લઈ શકાય છે. ગુજરાત સ્ટેટ પેટ્રોનેટ લિ. ગેસ ગ્રિડ માટે હજીરા એ પ્રવેશબિંદુ સમાન છે. ગુજરાત, મધ્યપ્રદેશ, રાજસ્થાન, ઉત્તરપ્રદેશ, હરિયાણા અને દિલ્હીને ગેસ પૂરો પાડતી પાર્થપલાઈન અહીંથી શરૂ થાય છે.

હજીરા બંદરે વિકાસનો નવો માર્ગ કંડારીને સ્વર્ણમ ગુજરાતની વિકાસયાત્રાને નવી દિશા ચીંધી છે.



હજીરા બંદરની વિશેષતાઓ

- ગુજરાતના બે એલએનજી ટર્મિનલ પૈકીનું એક હજીરા ખાતે આવેલું છે.
- હજીરા બંદર ખાતે શેલ કંપની દ્વારા રૂ. ૩૭૯૨ કરોડના રોકાણ સાથે અત્યાધુનિક એલએનજી ટર્મિનલ વિકસાવવામાં આવ્યું છે. આ ઉપરાંત સોલિડ અને કન્ટેઇનર ટર્મિનલના વિકાસ માટે વિકાસકારોની પસંદગી કરવામાં આવી છે.
- વર્ષ ૨૦૦૪થી હજીરા બંદર પર એલએનજીની આયાત કરવાનું શરૂ થઈ ગયું છે.

- હજીરા ખાતે આવેલા એલએનજી ટર્મિનલના વિકાસ માટે પોર્ટ ઓફ સિંગાપોર ઓથોરિટી સાથે કરાર કરવામાં આવ્યા છે.

વર્ષ ૨૦૦૫-૦૬થી ૨૦૦૯-૧૦ દરમિયાન હજીરા બંદરથી કુલ ૬૧.૬ લાખ ટનની આયાત થઈ હતી.

વર્ષ	માલની આયાત (લાખ ટનમાં)
૨૦૦૫-૦૬	૧.૭૨
૨૦૦૬-૦૭	૧૧.૨૦
૨૦૦૭-૦૮	૧૯.૬૩
૨૦૦૮-૦૯	૧૫.૬૦
૨૦૦૯-૧૦	૧૩.૪૫



ગુજરાતનાં મત્સ્ય બંદરો



રાજ્યનો લાંબો દરિયાકિનારો નદીનાળ દ્વારા કોતરાયેલો હોવાથી અહીં મત્સ્યોદ્યોગ પણ સારા પ્રમાણમાં વિકસ્યો છે. ખંડિય છાજલીના વિસ્તાર સહિત માછીમારી માટે ઉપયોગી એવો વિશાળ દરિયાઈ વિસ્તાર ગુજરાત ધરાવે છે.

ખંભાત અને કચ્છના અખાતો ઉપરાંત અરબ સાગરના કિનારે ગુજરાત વિશાળ ખંડિય છાજલી ધરાવે છે. દરિયાકિનારે સમુદ્ર તળમાં આવેલો ખંડિયા છાજલી એ એવો વિસ્તાર છે જ્યાં સમુદ્ર જીવસૃષ્ટિ વિકસવા માટે સહુથી વધુ અનુકૂળતા રહેલી હોય છે. ગુજરાતના સાગરકાંઠાની વિશેષતા એ છે કે તે ઘણે જગ્યાએ છીછરો હોવાથી સૂર્ય પ્રકાશ ઊંડે સુધી પહોંચે છે. તેથી માછલીઓને ખોરાક માટે જરૂરી પ્લેન્ક્ટનનો

વિકાસ થઈ શકે છે.

આવી અનેક ભૌગોલિક અનુકૂળતાઓને કારણે તથા રાજ્ય સરકારની પ્રોત્સાહક નીતિઓને કારણે ગુજરાતના દરિયાકિનારે મત્સ્ય બંદરો અને મત્સ્યોદ્યોગનો સારા પ્રમાણમાં વિકાસ થયો છે. ગુજરાતમાં દરિયાકિનારે અંદાજે ૨૧૫ જેટલા મત્સ્ય ઉત્પાદન કેન્દ્રો આવેલાં છે.

ગુજરાતમાં ખાસ કરીને સૌરાષ્ટ્ર અને કચ્છના દરિયાકાંઠે મત્સ્યોદ્યોગ વધુ પ્રમાણમાં ખીલ્યો છે.

સૌરાષ્ટ્ર-કચ્છના વેરાવળ, પોરબંદર, દ્વારકા, ઓખા, જાફરાબાદ, બેડી, માઢવાડ, રૂપેણ, માંડવી, સલાયા, માંગરોળ, જખો, રાજપરા બંદરો અને દક્ષિણ ગુજરાતમાં વાંસી બોરસી, ઉમરગામ, નારગોલ અને ઉમરસદી, મરોલી, ઓંજલ, કાવી વગેરે બંદરો અગ્રણી મત્સ્યબંદરો તરીકે વિકસ્યાં છે. દ્વારકા નજીકનું મત્સ્ય ક્ષેત્ર દેશના ઉત્તમ મત્સ્ય ક્ષેત્રોમાંનું એક ગણાય છે.

ગુજરાતના પ્રથમ કક્ષાનાં મત્સ્ય બંદરોમાં વેરાવળ, પોરબંદર, માંગરોળ, જાફરાબાદ, જખો, દ્વારકા, ઓખા, રાજપરા, નવાબંદર અને ઉમરસદીનો સમાવેશ થાય છે.

ગુજરાતનાં મત્સ્ય કેન્દ્રો જમીન માર્ગ, રેલવે અને દરિયાઈ માર્ગ દ્વારા અન્ય રાજ્યોનાં કેન્દ્રો સાથે જોડાયેલાં હોઈ મત્સ્ય ઉત્પાદન સહેલાઈથી અને તાજ સ્વરૂપમાં નિકાસ કરી શકાય છે. આ ઉપરાંત વધારાની માછલીને સાચવવા માટે મુખ્ય મત્સ્ય કેન્દ્રો પર બરફનાં કારખાનાં,

શીતઘૂહો, કેનિંગ પ્લાન્ટ અને ફ્રિઝિંગ પ્લાન્ટની સુવિધા પણ વિકસાવાઈ છે. ગુજરાતમાં સહુથી વધુ કેનિંગ અને ફ્રિઝિંગ પ્લાન્ટ વેરાવળમાં આવેલાં છે.

ગુજરાતમાં માછી, ખારવા, કોળી, વાઘેર અને મિયાણા જેવી કોમો માછીમારીના વ્યવસાય સાથે સંકળાયેલી છે. જેઓ યાંત્રિક અને બિનયાંત્રિક હોડી વડે માછીમારી કરે છે. દરિયામાં દૂરના વિસ્તારો સુધી જઈને માછલાં પકડવા માટે ઘન્ટો પોલિશ ટ્રોલર્સ અને મેક્સિકન ટ્રોલર્સનો ઉપયોગ કરવામાં આવે છે. વેરાવળ, પોરબંદર, માંડવી જેવાં બંદરો પર માછીમારી માટેની હોડી બનાવવાનો વ્યવસાય પણ સારા પ્રમાણમાં વિકાસ પામ્યો છે.

ગુજરાતના દરિયાકિનારેથી વિવિધ પ્રકારની માછલીઓ મળી આવે છે, જેમાં



પ્રોન, બુમલા, બોમ્બે ડક્કસ, કાળી પ્રોમ્ફેટ, સફેદ પ્રોમ્ફેટ, સાલ્મન, હિલ્સા, ઝીંગા ઉપરાંત લોબ્સ્ટર અને કેબનો સમાવેશ થાય છે. આ ઉપરાંત ઓખા અને વેરાવળ બંદરની વચ્ચેથી શાર્ક માછલીઓ પણ મળી આવે છે. જોકે, શાર્ક માછલીની ઝડપથી ઘટતી જતી સંખ્યાને ધ્યાનમાં રાખીને શાર્ક બચાવવાની ચાલુ થયેલી ઝુંબેશને પરિણામે માછીમારોમાં જાગૃતિ આવી છે અને ગુજરાતના માછીમારો શાર્ક માછલીને પકડવાનું ટાળે છે.

ચોમાસાની ઋતુ સિવાય ગુજરાતનાં મત્સ્ય બંદરો મત્સ્યોદ્યોગની પ્રવૃત્તિથી ઘમઘમતાં હોય છે. મત્સ્યોદ્યોગનો વિકાસ થવાને કારણે આ ઉદ્યોગને આનુષંગિક ઉદ્યોગો જેવા કે માછીમારીની જાળ બનાવવાનો ઉદ્યોગ, માછલીની સુકવણી અને પેકિંગનો





ઉદ્યોગ, માછલીઓને બગડતી અટકાવવા માટે બરફ બનાવવાનો ઉદ્યોગ, ટ્રાન્સપોર્ટ ઉદ્યોગ વગેરેનો પણ મોટા પ્રમાણમાં વિકાસ થયો છે જેને કારણે મોટી સંખ્યામાં લોકોને રોજગારી મળી રહી છે. ગુજરાતના સમુદ્રકિનારે પ્રાપ્ત થતી ઉત્તમ કક્ષાની માછલીઓની દેશ ઉપરાંત વિદેશોમાં પણ ભારે માગ છે. ગુજરાતના દરિયાકિનારે પકડાતી માછલીઓની મોટે પાયે વિદેશોમાં નિકાસ કરવામાં આવે છે. જેને કારણે દેશને વિદેશી દૂંડિયામણની આવક થાય છે.

રાજ્યના અંદરોના વિકાસ ઉપરાંત મત્સ્ય અંદરોના વિકાસ માટે પણ ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ કાર્યરત છે. દક્ષિણ ગુજરાતના વાંસી બોરસી અને ઘોલાઇ જેવાં મત્સ્ય અંદરોને વિકસાવવા માટે જી.એમ. બી.એ અનેકવિધ પગલાંઓ લીધાં છે.



શિપ બ્રેકિંગ ક્ષેત્રે નંબર ૧ ગુજરાત

વર્તમાન ગુજરાત સરકારની દૂરદેશીભરી નીતિઓનો સીધો લાભ ગુજરાતનાં બંદરોને મળ્યો છે. ગુજરાતનાં બંદરોની વૈશ્વિક કક્ષાએ નોંધ લેવાઈ રહી છે. ગુજરાત સરકારની પ્રોત્સાહક નીતિઓના કારણે

ગુજરાતનાં બંદરો આજે વિશ્વના અન્ય બંદરોને સીધી સ્પર્ધા આપી રહ્યાં છે. વહાણવટા ક્ષેત્રે તો ગુજરાત નંબર વન બન્યું જ છે, પરંતુ સાથે સાથે શિપ બ્રેકિંગ વ્યવસાયમાં પણ ગુજરાત આજે વિશ્વમાં મોખરાનું સ્થાન ધરાવે છે.

અગાઉ કહેવાતું હતું કે ગુજરાતને દેશનો સૌથી લાંબો દરિયાકિનારો મળ્યો છે, પણ બંદરીય સુવિધાઓ માટે તે અનુકૂળ નથી. જો કે આજે એ વાતને વર્તમાન સરકારે ખોટી ઠેરવી છે. આજે ગુજરાતનાં બંદરો ભારતની સમૃદ્ધિનાં પ્રવેશદ્વાર બની રહ્યાં છે. વિશ્વ કક્ષાની અત્યાધુનિક સુવિધાઓથી સજ્જ ગુજરાતનાં બંદરો ગુજરાતની આગવી ઓળખ બન્યાં છે.

સ્વર્ણિમ ગુજરાતના સ્વપ્નદ્રષ્ટા મુખ્યમંત્રીશ્રી નરેન્દ્ર મોદીએ ગુજરાતના બંદરોના મહત્વને સમજીને તેના વિકાસ દ્વારા રાજ્ય અને રાષ્ટ્રનો વિકાસ કરવાનો સંકલ્પ કર્યો અને તેમની સૂઝબૂઝને કારણે



જ વહાણવટા ક્ષેત્રે વિશ્વ કક્ષાએ ગુજરાતનો ડંકો વાગતો થયો છે.

ગુજરાતના વિકાસની નોંધ માત્ર દેશમાં જ નહીં, પરંતુ વૈશ્વિક ફલક પર પણ લેવાઈ રહી છે. દરિયાના પાણીનાં પ્રચંડ મોજાંની માફક ગુજરાતનો ગ્રોથ રેટ પણ સતત ઉછાળા મારી રહ્યો છે. રાજ્યનાં ૧ મેજર અને ૪૧ નોન મેજર બંદરો ગુજરાતનું ગ્રોથ એન્જિન બની રહ્યાં છે, જે ગુજરાતીઓ ઉપરાંત પરપ્રાંતીયોને પણ મોટે પાયે રોજગારી પૂરી પાડી રહ્યાં છે.

ગુજરાતમાં ભાવનગર જિલ્લાના અલંગ ખાતે જહાજો ભાંગવાનો વ્યવસાય પૂર્ણકળાએ ખીલ્યો છે. આજે અલંગની ગણના વિશ્વના અગ્ર હરોળના શિપ બ્રેકિંગ યાર્ડમાં કરવામાં આવે છે. દર વર્ષે અનેક મોટાં જહાજોને અલંગમાં ભાંગવામાં આવે છે. આ ઉપરાંત જામનગર જિલ્લાના સંચાણા બંદરને પણ શિપ બ્રેકિંગ યાર્ડ તરીકે વિકસાવવામાં આવ્યું છે.

અલંગ

ભારતમાં જહાજ ભાંગવાનો ઉદ્યોગ ઘણો જૂનો છે. વિશ્વમાં જહાજો ભાંગવાના ઉદ્યોગમાં ભારત પ્રથમ સ્થાન ધરાવે છે. એમાંય ગુજરાતના ભાવનગર પાસે આવેલું અલંગ શિપ બ્રેકિંગ ક્ષેત્રે દુનિયાભરમાં પોતાની આગવી ઓળખ પ્રસ્થાપિત કરી ચૂક્યું છે.

ફેબ્રુઆરી-૧૯૮૩માં એમ.વી. કોટા ટેબોન્ગ જહાજને ભાંગવા સાથે અલંગમાં શિપ બ્રેકિંગ વ્યવસાયના શ્રીગણેશ થયા હતા. ત્યારદિનથી લઈને આજ દિન સુધીમાં અનેક મહાકાય જહાજોને ભાંગવામાં આવ્યાં છે. વર્ષ ૧૯૮૩માં કુલ ૨૪,૭૧૬ ટનનાં પાંચ જહાજ ભાંગવામાં આવ્યાં હતાં.

એશિયા ખંડમાં જહાજ ભાંગવાના સહુથી સલામત ચાર્ટર્ડ તરીકે અલંગની ગણના થાય છે. બંદરો અને શિપ બ્રેકિંગ વ્યવસાયને ઉત્તેજન આપવા માટે કટિબદ્ધ ગુજરાત સરકારે અહીં ૧૦ કિ.મી.ના વિસ્તારમાં ૧૮૩ પ્લોટ પાડીને જહાજ ભાંગવાના

ઉદ્યોગને પ્રોત્સાહન પૂરું પાડ્યું છે. આ ઉપરાંત રૂ. ૬૨ કરોડના જંગી ખર્ચે જરૂરી માળખાકીય સવલતો પણ ઊભી કરી છે.

૧૯૮૩માં અલંગ ચાર્ટ શરૂ થયું ત્યારથી તે પ્રગતિના પંથે વિકાસકૂચ કરી રહ્યું છે. વર્ષ ૨૦૦૧ પછી શિપ બ્રેકિંગ ક્ષેત્રે અલંગે વિરાટ હરણફાળ ભરી છે.

અલંગ જ કેમ પસંદ કરવામાં આવ્યું ?

જહાજ ભાંગવાના ઉદ્યોગ માટે એ જરૂરી છે કે તે જગ્યાએ મોટી ભરતીવાળો દરિયો, કિનારાથી સમુદ્ર તરફ ધીમો ઢોળાવ અને કિનારાનું તળ જહાજને સ્થિર રાખી શકે તેવું હોવું જોઈએ. આ બધી જ સુવિધાઓ અલંગ બંદરે કુદરતી રીતે પ્રાપ્ય હોવાથી પસંદગીનો કળશ અલંગ પર ઢોળવામાં આવ્યો. ગુજરાત મેરિટાઈમ બોર્ડે આ ઉદ્યોગ માટે તમામ માળખાકીય સુવિધાઓ અલંગ-સોસિયામાં ઊભી કરી. જેના



પરિણામ સ્વરૂપે આજે અલંગ શિપ બ્રેકિંગ યાર્ડ વિશ્વમાં પ્રથમ સ્થાને છે.

વિશ્વના સૌથી મોટા શિપ બ્રેકિંગ યાર્ડ અલંગમાં આ જહાજવાડામાં ૨૫,૦૦૦થી વધુ કુશળ અને બિનકુશળ લોકોને રોજગારી મળે છે. આ સિવાય રી-રોલિંગ મિલ્સ, ફાઉન્ડ્રી, ઑક્સિજન પ્લાન્ટ, પરિવહન સાથે સંકળાયેલા લોકોને, સ્કેપ યાર્ડ વગેરેમાં કામ કરતા લોકોને મોટી સંખ્યામાં રોજગારી મળે છે. વાર્ષિક ૪.૦ મિલિયન મેટ્રિક ટન જહાજો ભાંગવાની ક્ષમતા ધરાવતું અલંગ શિપ બ્રેકિંગ યાર્ડ રાજ્ય અને દેશના અર્થતંત્રને સતત ધબકતું રાખવામાં સિંહફાળો આપી રહ્યું છે. આજે સ્વર્ણમ ગુજરાતની આગવી ઓળખ બની ચૂક્યું છે, અલંગ શિપ બ્રેકિંગ યાર્ડ અને શિપ બ્રેકિંગ ક્ષેત્રે ગુજરાતની યશકલગીની શોભા વધારવા માટે સંચાણા બંદર પણ કમર કરી રહ્યું છે.

અલંગમાં છેલ્લાં પાંચ વર્ષમાં ભાંગવામાં આવેલાં જહાજો

ક્રમ	વર્ષ	શિપ	એલ.ડી.ટી. (ટન)
૧	૨૦૦૫-૦૬	૧૦૧	૪,૫૦,૩૬૧
૨	૨૦૦૬-૦૭	૧૩૬	૭,૬૦,૮૦૦
૩	૨૦૦૭-૦૮	૧૩૬	૬,૪૩,૪૩૭
૪	૨૦૦૮-૦૯	૨૬૪	૧૯,૪૪,૧૬૨
૫	૨૦૦૯-૧૦	૩૨૧	૨૭,૧૦,૯૦૭

અલંગમાં છેલ્લાં પાંચ વર્ષોમાં થયેલી નક્કર કામગીરીની વિગતો

વર્તમાન સરકારના ક્રાંતિકારી પગલાંના કારણે ગુજરાતનાં તમામ બંદરોને અદ્યતન બનાવવા ઉપરાંત અલંગ ખાતે છેલ્લાં પાંચ



વર્ષ દરમિયાન ૩. ૪૨ કરોડના ખર્ચે શિપ બ્રેકિંગ યાર્ડના વિકાસ માટે મહત્વની યોજનાઓ પૂર્ણ કરવામાં આવી છે.

- મહી-પરીએજ આધારિત પાણી-પુરવઠા યોજના
- તાલીમ-સહ-કલ્યાણ સંકુલનું નિર્માણ
- સિમેન્ટ-કોંક્રિટના રસ્તા
- જોખમી તથા ઘન કચરાના નિકાલ માટે લેન્ડ ફિલ્ડ સાઈટનું નિર્માણ
- અલંગ-ત્રાજપના મુખ્ય લિંક રસ્તાની પહોળાઈ વધારી તેના નવીનીકરણનું કામ
- ફાયર સ્ટેશનના નવા સંકુલનું નિર્માણ.

આ સિવાય પણ અલંગ શિપ બ્રેકિંગ યાર્ડને વધુ વિકસાવવા માટે ૧૧ કરોડ ૨૫ લાખ રૂપિયાનાં કામો પ્રગતિમાં છે, જે પૂર્ણ થયા બાદ અલંગ શિપ બ્રેકિંગ યાર્ડ નવી સ્વર્ણમ સિદ્ધિઓ સર કરશે.

ગુજરાતમાં જહાજ-બાંધકામ ઉદ્યોગની વિસ્તરી રહેલી ક્ષિતિજો



અ પણા ગુજરાતનો વહાણવટા સાથે સૈકાઓ જૂનો સંબંધ છે. ગુજરાતના વેપારીઓ દોરી-લોટો લઈને વિદેશોમાં વ્યાપાર અર્થે જતા એ વહાણ પણ ગુજરાતીઓનાં જ હતાં. સૈકાઓ અગાઉ ગુજરાતના ઉદ્યોગસાહસિકો વહાણવટાના વ્યવસાયમાં નામના મેળવી ચૂક્યા હતા. એ સમયે વિદેશથી કોઈ ભારે જહાજો ખરીદતું નહોતું, પણ વહાણો બનાવવાનો ઉદ્યોગ ગુજરાતમાં જ વિકસ્યો હતો, જે આજદિન સુધી સતત ચાલુ છે.

લોથલ સમયથી ચાલ્યા આવતા જહાજ બનાવવાના ઉદ્યોગે ગુજરાતને વહાણવટા ક્ષેત્રે આગવી ઓળખ પ્રદાન કરી છે. માંડવીમાં આજે પણ પરંપરાગત રીતે ચાલી આવતી ટબ મુજબ વહાણો બનાવવામાં આવે છે. નાની હોડીઓથી લઈને મોટાં વહાણો આજે પણ ગુજરાતમાં બને છે. જે કે વહાણો બનાવવાના ક્ષેત્રે વૈશ્વિક સ્તરે

નામના મેળવે એવી યોજનાઓ ગુજરાત રાજ્યે હાથ ધરી છે.

હાલ ગુજરાતમાં જહાજો બનાવવાની ક્ષમતાની વાત કરીએ તો ૩,૦૦,૦૦૦ ડેડવેઈટ ટનનાં જહાજોનું ત્રણ સ્થળોએ નિર્માણ કરવામાં આવે છે.

જહાજ નિર્માણ ક્ષેત્રે હાલની ક્ષમતા

એબીજી શિપયાર્ડ લિ.	૧,૨૦,૦૦૦ ડેડવેઈટ
પીપાવાવ શિપયાર્ડ લિ.	૩,૦૦,૦૦૦ ડેડવેઈટ
એલ એન્ડ ટી હજુરા	૧૦,૦૦૦ ડેડવેઈટ

ગુજરાત શિપ બિલ્ડિંગ ઈન્ડસ્ટ્રી ક્ષેત્રે સતત વિકાસ સાધી રહ્યું છે. વિશ્વના કોઈ પણ દેશમાં બનતાં હોય તેવાં અત્યાધુનિક ટેકનોલોજીથી સુસજ્જ જહાજો ગુજરાતમાં

પણ નિર્માણ પામે એવું આયોજન હાથ ધરાયું છે. તો આવો, ગુજરાત શિપ બિલ્ડિંગ ક્ષેત્રે કેવી હરણફાળ ભરવા માટે સજ્જ છે તેના પર એક નજર કરીએ.

- નવાં શિપ બાંધવાના ચાર્ડની ઝડપભેર કામગીરી પીપાવાવ અને હજીરા ખાતે પ્રગતિમાં છે.
- ૧૬૫ એકરમાં એબીજી શિપચાર્ડનું બાંધકામ દહેજ ખાતે પૂરજોશમાં ચાલુ છે. ટૂંક સમયમાં જ ગુજરાતનું દહેજ બંદર ૦.૧૨ મિલિયન ડેડવેઈટ ટન સુધીનાં તોલિંગ જહાજોનું નિર્માણ કરી શકવા સક્ષમ બની જશે.
- મરિન શિપ બિલ્ડિંગ પાર્ક તૈયાર કરવાનું આયોજન છે જ્યાં જહાજોની મરામત માટેની તમામ પ્રકારની સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ હશે.
- દહેજ અને કચ્છના અખાતમાં એક જંબો મરિન શિપચાર્ડના પ્રોજેક્ટની દરખાસ્ત છે.

જહાજ નિર્માણના ક્ષેત્રે ગુજરાતનાં જમા પાસાં

ગુજરાતમાં નાનાં અને મોટાં જહાજોનું નિર્માણ અને મરામત કાર્ય સૈકાઓથી થતું આવ્યું છે. પરિણામે અહીં સ્થિતિ સાનુકૂળ હોવા ઉપરાંત બીજાં એવાં ઘણાં પરિબલો પ્રેરકબળ બન્યાં છે જે ખાનગી મૂડીરોકાણકારોને શિપ બિલ્ડિંગ ઈન્ડસ્ટ્રી ક્ષેત્રે આકર્ષે છે. આ રહ્યાં એ જમા પાસાં

- નવાં વહાણોની માંગ, તેની સાર-સંભાળ અને તેના મરામત કાર્યની સુવિધા
- પસંદગીનાં સ્થળોની ઉપલબ્ધતા
- સ્ટીલ, મશીનરી, લાકડું અને નોન ફેરર મેટલ વગેરેની ઉપલબ્ધતા
- કુશળ કારિગરો અને અન્ય રાજ્યો અને વિદેશોની સરખામણીમાં ઓછું વેતન અને મજૂરી ખર્ચ
- ઉદ્યોગો માટે પ્રોત્સાહક અને હકારાત્મક વાતાવરણની સુવિધા
- ગુજરાત સરકાર દ્વારા તમામ પ્રકારની જરૂરી મદદ અને પ્રોત્સાહક ભૂમિકા.



ડ્રેજિંગ

વિશ્વ સ્તરે અંદરોને વિકસાવવા તેમજ તેને જીવંત રાખવા ડ્રેજિંગને ખુબજ અગત્યનો ભાગ ગણવામાં આવે છે. આ બાબતે દરેક અંદરોએ ડ્રેજિંગને પ્રાધાન્ય આપી અંદરના એપ્રોચ માર્ગ તેમજ હાર્બર બેઝીનની ઉંડાઈ જળવાઈ રહે તે અંગેના સઘન પ્રયત્નો હાથ ધરાય છે. ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ પણ આ બાબતે વૈશ્વિક હરોળમાં સાથે રહેવા સતત પ્રયત્નશીલ છે.

ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ હસ્તકના ઓલવેધર, ફેરવેધર તેમજ ફીશરીઝ અંદરોની કાર્યક્ષમતામાં વધારો થાય તે બાબતને ધ્યાને રાખી ટ્રાફિક તેમજ મત્સ્યોદ્યોગ પ્રવૃત્તિને અડચણ ન થાય તે રીતે વર્ષ દરમ્યાન મેઈન્ટેનન્સ ડ્રેજિંગની કામગીરી ખાતા પાસે ઉપલબ્ધ ડ્રેજરો દ્વારા કરવામાં આવે છે. ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડ પાસે હાલમાં ૯ કટર સક્શન ડ્રેજર, ૫ ગ્રેબ ડ્રેજર ઉપલબ્ધ છે. આ ઉપરાંત ૫ સેલ્ફ પ્રોપેલ્ડ હોપર બાર્જ, ૨ સ્પ્લીટ હોપર

બાર્જ, પાર્થપ લાઇન્સ, પોન્ટુન્સ, તેમજ અન્ય ડ્રેજિંગ સાધનોનો સમાવેશ થાય છે.

વર્ષ ૨૦૦૯-૧૦ દરમ્યાન રૂ. ૫૩૫.૭૫ લાખ (કેપીટલ ખર્ચ સિવાયના) ખર્ચે કુલ ૧૪,૬૫,૧૬૮ ઘનમીટર ડ્રેજિંગ કરવામાં આવેલ છે. આ ઉપરાંત ડ્રેજિંગની સતત જરૂરિયાતને પહોંચી વળવા જીએમબી દ્વારા સબસીડી ડ્રેજિંગ કંપનીના આયોજન તથા બે નંગ પ્રોપેલ્ડ હોપર બાર્જ, એક નંગ ડ્રેજર તથા બે-નંગ કટર સેક્શન અંદાજે રૂ. ૪૦ કરોડના ખર્ચે ખરીદ કરવાની કાર્યવાહી પણ હાથ ધરવામાં આવી છે. આ ઉપરાંત યાંત્રિક કોલ હેન્ડલિંગ પ્રણાલી તથા ડસ્ટ સપ્રેશન પ્રણાલીના ઉપયોગનું પણ આયોજન કરાયું છે.

ગુજરાત મેરીટાઇમ બોર્ડના આવાં અનેકવિધ પગલાંઓને કારણે જ આજે જીએમબી હસ્તકના અંદરો તથા ખાનગી સેક્ટરના અંદરો વિશ્વનાં અત્યાધુનિક અંદરો સાથે સીધી હરિફાઈ કરી રહ્યા છે.

ડ્રેજિંગ ખર્ચની વિગતો

ક્રમ	અંદરનું નામ	ડ્રેજિંગનો જથ્થો (ક્યુ.મીટર)	થયેલ ખર્ચ (રૂપિયામાં)
૧.	ભાવનગર	૯,૦૦,૮૩૮	૨,૦૭,૫૪,૪૯૬
૨.	પોરબંદર	૪,૪૨,૪૧૨	૨,૨૨,૬૭,૪૯૪
૩.	બેડીબંદર	૩૪,૪૦૦	૬૩,૩૬,૦૨૨
૪.	વેરાવળ	૪૬,૨૮૭	૮,૨૦,૦૩૧
૫.	નવલખી	૩૫,૬૬૦	૨૯,૦૨,૦૮૫
૬.	માંડવી	૩,૨૦૦	૩,૦૦,૦૦૦
૭.	માંગરોળ	૨,૩૭૧	૧,૯૪,૪૨૨
	કુલ	૧૪,૬૫,૧૬૮	૫,૩૫,૭૪,૫૫૦

રો-રો ફેરી સર્વિસ

હાલમાં ગુજરાતનાં વિવિધ બંદરો પરથી કાર્ગોની હેરફેર કરવામાં આવે છે. ગુજરાતને દેશનો સૌથી લાંબો દરિયાકિનારો મળ્યો છે ત્યારે મુસાફરોના પરિવહન માટે પણ સમુદ્રી જળમાર્ગ મહત્વના સાબિત થઈ શકે તેમ છે. દરિયાઈ માર્ગે મુસાફરોની હેરફેર માટે રહેલી ઊંચળી તકોને ધ્યાને રાખીને સરકારે બંદર નીતિ હેઠળ માલસામાનની સાથે સાથે મુસાફરોની હેરફેર માટે રો-રો ફેરી સર્વિસ ચાલુ કરવાનું આયોજન કરેલું છે.

સૌરાષ્ટ્રના ઘોઘા બંદર અને મધ્ય ગુજરાતના દહેજ વચ્ચે દહેજ-ઘોઘા ટ્રાન્સ સી ફેરી સર્વિસ લિમિટેડ નામની સંયુક્ત ક્ષેત્રની કંપનીના નેજા હેઠળ માલસામાન અને મુસાફરોની હેરફેર માટે સેવા ઊભી કરવા માટે આયોજન છે.

સૌરાષ્ટ્રના ઘોઘા, પીપાવાવ બંદર તથા દક્ષિણ ગુજરાતના સુવાલી અને દહેજ બંદરો પર મુસાફરો અને માલસામાનની હેરફેર માટે રો-રો ફેરી સર્વિસનાં ટર્મિનલ ઊભાં કરવાની સરકારની યોજના છે.

કચ્છના માંડવી બંદરથી ઓખા અને રોઝી બંદર સુધી રો-રો ફેરી સર્વિસ શરૂ કરવા માટે ખાનગી કંપનીને પરવાનગી આપી દેવામાં આવી છે. આ ઉપરાંત પીપાવાવ-જાફરાબાદથી મુંબઈ વચ્ચે પણ રો-રો ફેરી સર્વિસ શરૂ કરવા માટે સરકાર ગંભીરતાપૂર્વક વિચારી રહી છે.

- રો-રો ફેરી સર્વિસના પ્રથમ તબક્કામાં ઘોઘા અને દહેજ વચ્ચે રો-રો ફેરી સર્વિસ શરૂ કરાશે.
- જી.એમ.બી. દ્વારા રો-રો ફેરી સર્વિસનાં ટર્મિનલ ઊભાં કરાશે.



- આ ટર્મિનલનું સંચાલન પસંદ કરાયેલા ઓપરેટર દ્વારા કરવામાં આવશે.
- રો-રો ફેરી સર્વિસને કારણે મોટા પ્રમાણમાં માલસામાન અને મુસાફરોની હેરફેર કરી શકાશે.
- રો-રો ફેરી સર્વિસને કારણે સમય અને નાણાંની બચત થશે.

રો-રો ફેરી સર્વિસ રૂટ



કેષ્ટિવ જેટી



સરકારે ગુજરાત રાજ્યનાં અંદરોને ખાનગી ક્ષેત્ર દ્વારા વિકસાવવાનો અભિગમ અપનાવ્યો છે. દેશની ઔદ્યોગિક રાજધાની બનેલા ગુજરાતને અનેક નામાંકિત રાષ્ટ્રીય અને આંતરરાષ્ટ્રીય કંપનીઓએ પોતાનું કાર્ય ક્ષેત્ર બનાવ્યું છે.

ગુજરાતનાં અંદર આધારિત ઉદ્યોગગૃહોને કાચા માલની આયાત અને તેચાર માલની નિકાસ કરવા માટે સરકારે કેષ્ટિવ જેટીઓ બાંધવાની પરવાનગી આપી છે.

કેષ્ટિવ જેટી બનાવવાના વિચારને ૧૯૯૩માં ઔપચારિક રીતે રજૂ કરવામાં આવ્યો હતો. ગુજરાતનાં અંદરો પર કેષ્ટિવ જેટીના નિર્માણ માટે ગુજરાત સરકારે બિલ્ટ, ઓપરેટ અને મેઇન્ટેઇન એટલે કે બુટ મોડેલને અપનાવ્યું છે, જે અંતર્ગત કેષ્ટિવ જેટીનો વિકાસ અને એની સારસંભાળ ખાનગી ક્ષેત્રની કંપનીઓ દ્વારા કરવામાં આવે છે. ૨૫ વર્ષના ભાડા પહે અપાયેલી કેષ્ટિવ જેટીના સંચાલનમાં

ખાનગી કંપનીઓને પૂર્ણ સ્વતંત્રતા બક્ષવામાં આવી છે. આ ઉપરાંત ભવિષ્યમાં જે ખાનગી ક્ષેત્રની કંપનીઓને કેષ્ટિવ જેટીનું વિસ્તૃતિકરણ કરવું હોય તો તેની પણ સરકારે જોગવાઈ કરી છે.

ગુજરાતનાં અનેક અંદરો પર ખાનગી કંપનીઓ દ્વારા કેષ્ટિવ જેટીનું નિર્માણ કરવામાં આવ્યું છે. ગુજરાતનાં અંદરોના વિકાસમાં મહત્વનું યોગદાન પ્રદાન કરી રહેલી આ કેષ્ટિવ જેટીઓ રાજ્યના અર્થતંત્રનું ચાલક બળ બની છે અને દેશના ગ્રોથ એન્જિનને નવી તાકાત અર્પી રહી છે.

- ૧૯૭૮માં રાજ્યમાં પ્રથમ વખત દિગ્વિજય સિમેન્ટ કંપની લિ.ની કેષ્ટિવ જેટી કાર્યરત થઈ.
- જી.એમ.બી. અંદરોનો લગભગ ૬૦% કાર્ગો કેષ્ટિવ જેટી પરથી વહન કરવામાં આવે છે.

- કેષ્ટિવ જેટીને કારણે જી.એમ.બી.બંદરોની ક્ષમતા ૯૦ મિલિયન ટનની થઈ છે.
- આ ક્ષેત્રે કુલ ૪,૩૦૦ કરોડનું મૂડીરોકાણ કરવામાં આવ્યું છે.



જી.એમ.બી. હસ્તકનાં બંદરો પર આવેલી કેષ્ટિવ જેટીના નામની યાદી

૧.	ગુજરાત અંબુજા સિમેન્ટ લિ. (જૂની જેટી)	મૂળ ઢારકા
૨.	ગુજરાત અંબુજા સિમેન્ટ લિ. (નવી જેટી)	મૂળ ઢારકા
૩.	જી.એસ.એફ.સી.	સિક્કા
૪.	શ્રી દિગ્વિજય સિમેન્ટ કંપની લિ.	સિક્કા
૫.	રીલાયન્સ પોર્ટ એન્ડ ટર્મિનલ લિ.	સિક્કા
૬.	રીલાયન્સ પોર્ટ એન્ડ ટર્મિનલ લિ.	સિક્કા
૭.	રીલાયન્સ પોર્ટ એન્ડ ટર્મિનલ લિ.	સિક્કા
૮.	રીલાયન્સ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ લિ.	હજીરા
૯.	રીલાયન્સ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ લિ.	હજીરા
૧૦.	રીલાયન્સ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ લિ.	હજીરા
૧૧.	રીલાયન્સ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ લિ.	હજીરા
૧૨.	એસ્સાર સ્ટીલ લિ.	હજીરા
૧૩.	એસ્સાર એલ.પી.જી. જેટી	હજીરા
૧૪.	ગુજરાત અંબુજા સિમેન્ટ લિ.	હજીરા
૧૫.	લાર્સન એન્ડ ટુબ્રો લિ	હજીરા
૧૬.	અલ્ટ્રાટેક સિમેન્ટ લિ.	કોવાયા
૧૭.	આઇ.પી.સી.એલ.	દહેજ
૧૮.	દહેજ હાર્બર ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર લિ.	દહેજ
૧૯.	સાંધી ઇન્ડસ્ટ્રીઝ લિ.	જખો

આ ઉપરાંત ગુજરાતના દરિયાકિનારે કચ્છમાં કેષ્ટિવ જેટીનો વિકાસ કરવા માગે સિમેન્ટ પ્લાન્ટ તથા કેષ્ટિવ જેટીના વિકાસ છે જ્યારે બાકાબાદમાં ઇન્ડો રામા સિમેન્ટ માટે અનેક કંપનીઓએ દરખાસ્ત કરી લિમિટેડ દ્વારા અને મહુવામાં અલ્ટ્રાટેક છે, જે મુજબ દીપક સિમેન્ટ એન્ડ કેમિકલ સિમેન્ટ દ્વારા કેષ્ટિવ જેટીના વિકાસની લિમિટેડ અને એ.બી.જી. સિમેન્ટ લિમિટેડ દરખાસ્ત છે.

ખાનગી જેટી

અંદરો સર્વાંગી સ્વર્ણિમ વિકાસ સાથે તે માટે ગુજરાત સરકારે ખાનગી ક્ષેત્રની સહાયથી અંદરોનો વિકાસ કરવાનો મહત્વપૂર્ણ નિર્ણય કર્યો છે. આ અન્વયે અંદરો પર ઉપલબ્ધ વર્તમાન સગવડો વડે ખાનગી મૂડીરોકાણ દ્વારા અંદરનો વિકાસ કરવા માટે જેટી બાંધવાની ખાનગી ક્ષેત્રને મંજૂરી આપવામાં આવી છે. ખાનગી ક્ષેત્રને જેટીની મંજૂરી આપવાનો મૂળભૂત હેતુ અંદરની કાર્યક્ષમતા વધારવાનો છે. મૂડીરોકાણને આધારે ખાનગી ક્ષેત્રની

કંપનીઓને જેટીનો ઉપયોગ કરવા માટે ૫ વર્ષથી લઈને ૨૫ વર્ષ સુધીની લીઝ આપવામાં આવી છે.

હાલમાં ગુજરાતનાં વિવિધ અંદરો પર ૧૨ ખાનગી જેટીઓ બિલ્ટ, ઓપરેટ એન્ડ ટ્રાન્સફર એટલે કે BOT મોડેલ પર કાર્યરત છે. જી.એમ.બી. અથવા ખાનગી ક્ષેત્રની કંપની દ્વારા વિકસાવવામાં આવેલી આ જેટીનો ઉપયોગ કરનારી ખાનગી કંપનીને અંદર વપરાશના ભાડામાં રાહત આપવામાં આવે છે.



ગુજરાતનાં અંદરો પર કાર્યરત ખાનગી જેટીની માહિતી

વિગત	ખાનગી કંપનીનું નામ
રોઝી પીયર, બેડી ખાતે ૧૦૦ મી. જેટી	જે. એમ. બક્ષી એન્ડ કું.
નવા અંદર ખાતે ૯૦ મી. વ્હાઈ	શક્તિ ક્લિયરિંગ એજન્સી પ્રા.લિ.
રોઝી પીયર, બેડી ખાતે ૧૦૦ મી. વ્હાઈ	રુચિ ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર લિ.
રોઝી પીયર, બેડી ખાતે ૫૦ મી. આરસીસી જેટી	શાંતિલાલ મલ્ટીપોર્ટ ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર લિ.
રોઝી પીયર, બેડી ખાતે ૨૫૦ મી. જેટી	કોન્ટેનેન્ટલ વેર હાઉસિંગ કોર્પો. લિ.
નવલખી ખાતે ૧૦૧ મી. જેટી	યુનાઇટેડ શિપર્સ લિ.
નવલખી ખાતે ૭૬.૫ મી. વ્હાઈ	જયદીપ એસોશિયેટ્સ લિ.
નવલખી ખાતે ૯૨ મી. વ્હાઈ	શ્રીજી શિપિંગ
પોરબંદર ખાતે ૧૫૦ મી. વ્હાઈ	સૌરાષ્ટ્ર સિમેન્ટ લિ.
જખો ખાતે ૯૦ મી. જેટી	ગુડઅર્થ મેરિટાઇમ લિ.
મુન્દ્રા ખાતે ૬૦ મી. વ્હાઈ	આશાપુરા માઇનકેમ લિ.
દહેજ ખાતે ૧૦૪ મી. જેટી	વેલસ્પન

ગુજરાતનાં બંદરોની ઉજ્જવળ આવતી કાલ

આ પણા ગુજરાતે દેશનાં અન્ય રાજ્યોને વિકાસનો એક નવો રાહ ચીંધ્યો છે. ગરવી ગુર્જર ઘરા રાહ બતાવવા સક્ષમ બની છે તેનું કારણ છે તેને સાંપડેલું સબળ અને સ્થિર નેતૃત્વ.

ગુજરાત દરેક ક્ષેત્રમાં સફળતાનાં સ્વર્ણિમ શિખરો સર કરે તે માટે રાજ્ય સરકાર સતત પ્રયત્નશીલ છે. ગુજરાતની આ વિકાસયાત્રાને બળ પૂરું પાડવા માટે રાજ્ય સરકારે આ બજેટમાં જંગી બોગવાઈઓ કરી છે.

અન્ય ક્ષેત્રોની સાથે સાથે રાજ્યનાં બંદરો પણ સિદ્ધિઓનાં સ્વર્ણિમ સોપાનો હાંસલ કરે એ માટે દીર્ઘદ્રષ્ટા રાજ્ય સરકારે આ વર્ષે બજેટમાં બંદર વિકાસ માટે ૭૧.૮૫ ટકાનો જંગી વધારો કર્યો.

ગુજરાત રાજ્ય ૧૬૦૦ કિ.મી.નો વિશાળ દરિયાકિનારો ધરાવતું હોવાથી સ્વાભાવિક રીતે જ સમુદ્રકાંઠાની સુરક્ષા મહત્વપૂર્ણ બની જાય છે. તેથી જ સુરક્ષા પ્રત્યે સજાગ અને કટિબદ્ધ રાજ્ય સરકારે ગુજરાતના દરિયાકિનારાને સુરક્ષિત બનાવવા માટે બજેટમાં વિશેષ બોગવાઈ કરી છે.

ગુજરાતમાં બંદરો અને વહાણવટાના વિકાસ માટે રાજ્ય સરકારે ચાલુ વર્ષના બજેટમાં કરેલી બોગવાઈઓ ઉપર એક નજર...

- દહેજ અને ભાવનગર ખાતે કલસ્ટર સ્વરૂપે મરીન શિપ બિલ્ડિંગ પાર્ક માટે કુલ ૩,૪૦૦ કરોડ રૂપિયાનો પ્રોજેક્ટ
- દહેજ ખાતે નવા ટર્મિનલ માટે રૂપિયા ૨,૦૦૦ કરોડનો પ્રોજેક્ટ
- હજીરા બંદરના વિસ્તરણ માટે રૂપિયા ૧,૫૦૦ કરોડનો પ્રોજેક્ટ
- સમુદ્રી સુરક્ષા અને જહાજોના

ટ્રાફિક વ્યવસ્થાપનની અત્યાધુનિક સિસ્ટમ વિકસાવવા માટે રૂપિયા ૧૨૫ કરોડનો પ્રોજેક્ટ

- તમામ બંદરો પર અને આબુબાબુના વિસ્તારોમાં પર્યાવરણનું સમતુલન જાળવવા અને કુદરત તરફથી મળેલ સંપત્તિના બદલામાં કુદરતને પરત આપવાની ભાવના સાથેનો રૂપિયા ૧૨૦ કરોડનો પ્રોજેક્ટ.

ગુજરાતનાં બંદરોના સ્વર્ણિમ વિકાસ માટે કાર્યરત રાજ્ય સરકારે બજેટમાં કરેલી આ બોગવાઈઓથી નિ:શંકપણે ગુજરાતના હીરારૂપી બંદરોનો ઝળહળાટ વધુ દીપી ઊઠશે.

શિપ બિલ્ડિંગ, ગ્રીન ફીલ્ડ, કેપ્ટિવ જેટી, બંદરો આધારિત સેઝ, માળખાગત સુવિધાઓ, દરિયાઈ વિસ્તારોની સઘન સુરક્ષા જેવા ગુજરાત સરકારનાં આ પગલાંઓને કારણે ગુજરાતનાં બંદરો ભવિષ્યમાં હજુ અસીમ ઊંચાઈઓને પાર કરશે એમાં કોઈ બેમત નથી.



BOOT મોડેલ અંતર્ગત ખાનગી ક્ષેત્રમાં નવાં ગ્રીનફીલ્ડ બંદરોનો વિકાસ

રાજ્યના દરિયાકિનારે ગુજરાત મેરિટાઇમ બોર્ડ દ્વારા ગ્રીનફીલ્ડ સ્થળોને ખારમાસી અને જહાજો સીધા લાંગરી શકે તેવાં બંદરો તરીકે વિકસાવાનો નિર્ણય કર્યો છે. જંગી મૂડીરોકાણ માગી લેતા આ પ્રોજેક્ટ્સને બિલ્ડ, ઓન, ઓપરેટ એન્ડ ટ્રાન્સફર એટલે કે BOOT મોડેલ અંતર્ગત વિકસાવવામાં આવશે.

હાલમાં રાજ્યમાં પીપાવાવ, દહેજ, મુન્દ્રા અને હજીરા ખાતે ગ્રીનફીલ્ડ બંદરો કાર્યરત છે. જ્યારે ધોલેરા પોર્ટ લિ. નામની ખાનગી ક્ષેત્રની કંપની ધોલેરા બંદરને ગ્રીનફીલ્ડ બંદર તરીકે વિકસાવવા ઇચ્છે છે. આ માટે કંપની દ્વારા જી.એમ.બી.ને એક વિગતવાર પ્રોજેક્ટ અહેવાલ પણ સુપ્રત કરવામાં આવ્યો છે જેને જી.એમ.બી.એ માન્યતા પણ આપી દીધી છે. પર્યાવરણને લગતી મંજૂરી મળ્યા બાદ ધોલેરા બંદરના વિકાસ માટેની કામગીરીનો પ્રારંભ કરવામાં આવશે. આ ઉપરાંત પોશિત્રા બંદરને ગ્રીનફીલ્ડ બંદર તરીકે વિકસાવવા માટે સંયુક્ત ક્ષેત્રની કંપની ગુજરાત પોશિત્રા પોર્ટ કંપની લિમિટેડની રચના કરવામાં આવી છે. પોશિત્રા બંદરના વિકાસ માટે પર્યાવરણને લગતી મંજૂરીની રાહ જોવાઈ રહી છે.





રાજ્યમાં કાર્યરત ગ્રીનફીલ્ડ બંદરો પીપાવાવ, દહેજ, મુન્દ્રા, હજીરા બંદર નીતિ અંતર્ગત બાકીનાં ગ્રીનફીલ્ડ બંદરોનો વિકાસ મરોલી

અંદાજે રૂ. ૧,૦૦૦ કરોડના મૂડીરોકાણ સાથે દક્ષિણ ગુજરાતના મરોલી બંદરનો વિકાસ કરવામાં આવશે. વાર્ષિક ૧૦ મેટ્રિક મિલિયન ટનની ક્ષમતા ધરાવનારા આ બંદર પર કન્ટેઇનર અને બલ્ક કાર્ગો બંધને વિકસાવવામાં આવશે.

સ્વિસ ચેલેન્જ રૂટ દ્વારા મરોલી બંદરના વિકાસ માટે વિકાસકાર કંપનીની પસંદગી કરવામાં આવશે અને આ માટે જી.એમ.બી. એ કામગીરી શરૂ પણ કરી દીધી છે.

સિમર (છારા)

સૌરાષ્ટ્રના દક્ષિણ કિનારે આવેલા સિમર બંદરનો વિકાસ કરવા માટે જી.એમ.બી. એ શાપુરજી પાલનજી કંપની લિમિટેડની પસંદગી કરી છે. આ કંપની દ્વારા અંદાજે રૂ. ૭૫૦ કરોડના ખર્ચે સિમર બંદરનો ગ્રીનફીલ્ડ બંદર તરીકે વિકાસ કરવામાં આવશે. સોલિડ બલ્ક કાર્ગોના વહન માટે બંદર પર બે બંધનો વિકાસ કરવાનું કંપનીનું આયોજન છે. ગ્રીનફીલ્ડ સિમર



બંદરની વાર્ષિક માલ વહન ક્ષમતા ૫ મેટ્રિક મિલિયન ટનની હશે.

વાંસી બોરસી

દક્ષિણ ગુજરાતના વાંસી બોરસી બંદરને અંદાજે રૂ. ૧,૭૭૫ કરોડના મૂડીરોકાણ સાથે વિકસાવવાનું સરકારનું આયોજન છે. હાલમાં આ બંદરને વિકસાવવા માટેની ખાનગી ક્ષેત્ર તરફથી મળેલી બીડ સરકારશ્રી સમક્ષ વિચારાધીન છે.

વાંસી બોરસી બંદર પર ઘન અને પ્રવાહી માલસામાનના વહન માટે ૪ બંધ બનાવવાનું આયોજન છે, જેની વાર્ષિક વહનક્ષમતા ૧૪ મેટ્રિક મિલિયન ટનની હશે.

મીઠી વીરડી

અંદાજે રૂ. ૪૮૦ કરોડના મૂડીરોકાણ સાથે મીઠી વીરડીને ગ્રીનફીલ્ડ બંદર તરીકે વિકસાવવાની જી.એમ.બી.ની

નેમ છે. વાર્ષિક ૫ મેટ્રિક મિલિયન ટન માલસામાનની વહનક્ષમતા ધરાવનારા આ બંદર પર ઘન માલસામાન અને સ્ટીલ ઉત્પાદનો માટે ૨ બર્થનું નિર્માણ કરવામાં આવશે.

આ બંદરના વિકાસ માટેની ખાનગી ક્ષેત્રની બીડ વિચારાધીન છે.

બેડી બંદરના વિકાસ માટે અંદાજે રૂ. ૮૩૦ કરોડનું ખાનગી ક્ષેત્રનું મૂડીરોકાણ કરવામાં આવશે. ઘન માલસામાનના પરિવહન માટે અહીં ૨ બર્થનો વિકાસ કરવામાં આવશે જેની વાર્ષિક માલપરિવહનની ક્ષમતા ૧૦ મેટ્રિક મિલિયન ટન હશે.

નવા ગ્રીનફીલ્ડ બંદરો

બંદરનું નામ	પ્રોજેક્ટ	રોકાણ (રૂ. કરોડમાં)
છારા	બલ્ક કાર્ગો (૨ બર્થ)	૧૦૮૦
સૂત્રાપાડા	બલ્ક કાર્ગો (૨ બર્થ)	૨૦૦૦
પંભાત	બલ્ક કાર્ગો (૨ બર્થ)	૧૨૦
મહુવા	ડ્રાય બલ્ક (૨ બર્થ)	૪૨૫
દહેજ	સેઝ સાથે સંલગ્ન બંદર (૩ બર્થ)	૧૦૯૧
બેડી	ડ્રાય બલ્ક (૨ બર્થ)	૮૨૦
વાંસી બોરસી	લિક્વિડ અને કન્ટેઇનર ટર્મિનલ (૨ બર્થ)	૧૭૭૩
મોટાવા	બલ્ક કાર્ગો જેટી (૨ બર્થ)	૮૬૨
મરોલી	કન્ટેઇનર અને બલ્ક કાર્ગો (૩ બર્થ)	૨૦૦૦
પોશિત્રા	કન્ટેઇનર અને પીઓએલ ટર્મિનલ (૨ બર્થ)	૨૦૦૦



નિર્ધારિત કરાયેલાં અન્ય બંદરોનો વિકાસ

રાજ્યના દરિયાકિનારે ૧૦ ગ્રીનફીલ્ડ બંદરોનો સર્વાંગી વિકાસ કરવાની સાથે સાથે જી.એમ.બી. દ્વારા આ ઉપરાંત પણ વિકાસ માટે અન્ય અનુકૂળ સ્થળો પસંદ કર્યા છે, જેમાં મહુવા, પંભાત, દહેજ, સૂત્રાપાડા, મોઢાવા અને પોરબંદરનો સમાવેશ થાય છે.

આ સ્થળોના વિકાસ માટેની કામગીરી પણ જી.એમ.બી.એ શરૂ કરી દીધી છે. દહેજ, મહુવા અને પંભાત બંદરોના વિકાસ માટે રહેલી શક્યતાઓ અંગેનો અહેવાલ તૈયાર કરી દેવાયો છે.





ગુજરાતમાં મેરિટાઈમ તાલીમી સંસ્થાઓની સ્થાપના

આ પણા રાજ્ય ગુજરાતે બંદર ક્ષેત્રે હરણજાળ ભરી છે ત્યારે વહાણવટા ક્ષેત્રે ભવિષ્યમાં કુશળ માનવ સંસાધનની મોટે પાયે જરૂરિયાત ઊભી થવાની છે. ગુજરાતના વહાણવટા વ્યવસાયને વધુ વેગવંતો બનાવવા માટે તથા બંદરોને સફળતાની નવી ક્ષિતિજો પાર કરાવવા માટે નિપુણ માનવ સંસાધન પૂરું પાડવા માટે ગુજરાત સરકારે વિશેષ ધ્યાન કેન્દ્રિત કર્યું છે.

આ ક્ષેત્રમાં ઊભી થનારી કુશળ માનવ સંસાધનની ભારે માગને પહોંચી વળવા માટે ગુજરાત સરકારે આ ક્ષેત્રના નિષ્ણાતો ઘર-આંગણે જ તૈયાર કરવાનો નિર્ણય લીધો છે.

અમદાવાદ અને વડોદરા જેવા મહાનગરોમાં મરીન ઇન્સ્ટિટ્યૂટ સ્થાપવા

ઉપર સરકારે વિશેષ ભાર મૂક્યો છે.

ગુજરાત સરકાર શિપ બિલ્ડિંગ ઈન્ડસ્ટ્રીના વિકાસ માટે જરૂરી સંલગ્ન માળખાકીય સુવિધાઓ વિકસાવી રહી છે, તેમાં મેરિટાઈમ તાલીમી સંસ્થાઓની સ્થાપના કરવી એ પણ તેના પ્રથમ એજન્ડામાં છે. સરકાર દ્વારા સતત આ બાબતે જરૂરી મદદ પૂરી પાડીને વિવિધ જાણીતી સંસ્થાઓને આ પ્રકારના કોર્સ શરૂ કરવા માટે પ્રોત્સાહક વાતાવરણ ઊભું કરવામાં આવી રહ્યું છે.

નિપુણ માનવ સંસાધન તૈયાર કરવા માટે સરકાર ખાનગી સંસ્થાઓનો સહયોગ લઈને આગળ વધવા માગે છે. આ ઉપરાંત મેરિટાઈમ સેક્ટરમાં જરૂરી માનવ સંસાધનની ક્યારેય અછત ન સર્જાય અને આ સેક્ટર સતત સ્વર્ણમ

ઊંચાઈઓ સર કરવું રહે તે માટે ગુજરાતના મુખ્યમંત્રી નરેન્દ્રભાઈ મોદીએ રાજ્યમાં મરીન યુનિવર્સિટીની સ્થાપના કરવાનો આવકારદાયક વિચાર પણ આપ્યો છે.

ખાનગી મૂડીરોકાણકારોને આકર્ષવા માટે રાજ્યમાં યોજાતી વાઇબ્રન્ટ ગુજરાત ગ્લોબલ ઇન્વેસ્ટર સમિટ દરમિયાન રાજ્યમાં મરીન ટેકનોલોજી ક્ષેત્રે આધુનિક અને ઉચ્ચ શિક્ષણ આપવા માટે વિવિધ સંસ્થાઓ સાથે રાજ્ય સરકારે સમજૂતી કરારો કર્યા છે.

વાઇબ્રન્ટ ગુજરાત ગ્લોબલ ઇન્વેસ્ટર સમિટ દરમિયાન સમજૂતી કરાર કરનારી વિવિધ ખાનગી સંસ્થાઓ

- રામસિંગ ઇજુમલ એજ્યુકેશન ટ્રસ્ટ, વડોદરા
- બી.એસ.સી. નોટિકલ સાયન્સ

એન્ડ એસ.ટી.વી.સી. કોર્સ

- ગણપત યુનિવર્સિટી, ખેરવા
- બી.ઈ. મરીન એન્જિનિયરિંગ કોર્સ
- મેસર્સ એ.બી.જી. શિપયાર્ડ, સુરત
- શિપ બિલ્ડિંગ ટેકનોલોજી કોર્સ

ગુજરાત યુનિવર્સિટીમાં પોસ્ટ ગ્રેજ્યુએટ ડિપ્લોમા ઇન પોર્ટ મેનેજમેન્ટ નામનો કોર્સ પણ શરૂ થઈ ચૂક્યો છે.

જ્યારે રાજ્યમાં ખાનગી ક્ષેત્રના સહકારથી ભવિષ્યમાં મેરિટાઈમ ક્ષેત્રે શિક્ષણ આપતી સંસ્થાઓ શરૂ થતાં જ ગુજરાતના વહાણવટા ઉદ્યોગને કુશળ તજજ્ઞો, કારીગરો અને નિષ્ણાત મરીન એન્જિનિયરો પચાત્તિ માત્રામાં મળી રહેશે અને ઘરઆંગણે તૈયાર થયેલું ગુણવત્તાસભર નિપુણ માનવ સંસાધન ગુજરાતના વહાણવટાને સફળતાની નવી ઊંચાઈઓ સુધી લઈ જશે.



માળખાગત સુવિધાઓનો વિકાસ

બંદરોનો સર્વાંગી વિકાસ કરવા માટે માળખાગત સુવિધાઓનો વિકાસ કરવો અતિ જરૂરી છે અને તેથી જ રાજ્યનાં બંદરોના વિકાસ માટે ગુજરાત સરકારે માળખાકીય સુવિધાઓ વિકસાવવા પર વિશેષ પ્રાધાન્ય આપી રહી છે.

રાજધાની નવી દિલ્હી અને દેશના આર્થિક પાટનગર મુંબઈ વચ્ચે માલસામાનની ઝડપી હેરફેર માટે જાપાન સરકારના સહકારથી ભારત સરકાર ડેડિકેટેડ રેલ ફેઝ્ટ કોરિડોરનો વિકાસ કરવા જઈ રહી છે. આ કોરિડોરની બંને બાજુના ૧૫૦ કિ.મી. સુધીના વિસ્તારને દિલ્હી-મુંબઈ ઇન્ડસ્ટ્રિયલ કોરિડોર તરીકે વિકસાવવાનું પણ સરકારનું આયોજન છે.

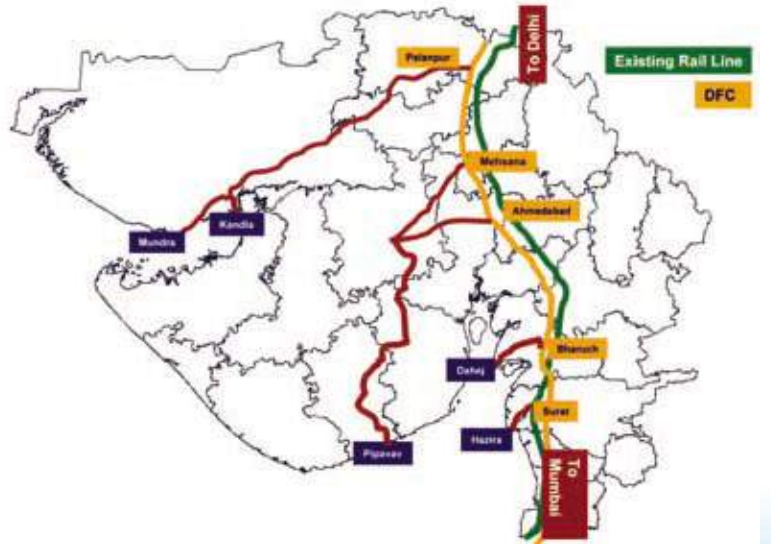
ગુજરાતનાં બંદરોના પીઠપ્રદેશ માટે આ ડી.આર.એફ.સી. ખૂબ જ ઉપયોગી નીવડશે. તેથી જ ગુજરાત સરકારે

રાજ્યનાં બંદરોને ડી.આર.એફ.સી. સાથે જોડવાની એક મહત્વાકાંક્ષી યોજના ઘડીને દૂરંદેશીનું ઉત્તમ ઉદાહરણ પૂરું પાડ્યું છે. ગુજરાતમાંથી પસાર થનારી ડી.આર.એફ. સી. સાથે ગુજરાતનાં બંદરોનું માર્ગ જોડાણ થવાને કારણે માલની ખૂબ ઝડપી હેરફેર શક્ય બનશે જેથી અર્થતંત્રને વધુ વેગ મળશે.

- હજીરા-ઘર્રાપોર હાઇવેનું મજબૂતીકરણ કરીને તેને ચારમાર્ગીય રસ્તામાં તબદીલ કરવામાં આવશે.
- ઘર્રાપોર-જહાંગીરપુરા અને જહાંગીરપુરા-ઓલપાડ હાઇવેને પણ ચારમાર્ગીય બનાવવામાં આવશે.
- ઘર્રાપોર-મગદલ્લા રાજ્યધોરીમાર્ગને ૩. ૮૦ કરોડના ખર્ચે ચારમાર્ગીય બનાવવાનું આયોજન છે.



બંદરોને જોડતું રોડ નેટવર્ક





- જ્યારે સચીન-પલસાણા રાજ્ય ધોરીમાર્ગને અંદાજે રૂ. ૪૬.૪૦ કરોડના ખર્ચે મજબૂત બનાવીને ચારમાર્ગીય બનાવાશે.
- દહેજ-ભરૂચ વચ્ચેના અંદાજે ૪૮ કિ.મી. લંબાઈના રાજ્ય ધોરી માર્ગને રૂ.૧૬૭ના ખર્ચે ચાર માર્ગીય બનાવવામાં આવશે.
- દહેજ-ગાંધારને જોડતા ૨૧ કિ.મી. લંબાઈના રાજ્ય ધોરી માર્ગની ક્ષમતા વધારવામાં આવશે અને તેને પણ ચારમાર્ગીય બનાવવામાં આવશે.
- આ ઉપરાંત ગાંધાર-આમોદ અને આમોદ-કરજણ રાજ્ય ધોરી માર્ગને પણ ફોર લેન બનાવવામાં આવશે.
- રાજુલા-મહુવા-તળાજા-ભાવનગર વચ્ચે ૧૩૧ કિ.મી. લંબાઈના રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ ૮-ઈને ચારમાર્ગીય બનાવવામાં આવશે.
- રૂ.૧૩૬ કરોડના ખર્ચે મુન્દ્રા બંદરને ધ્રોડગેજ રેલ માર્ગથી જોડવામાં આવ્યું છે, જ્યારે પીપાવાવ બંદરને રૂ. ૩૭૩ કરોડના ખર્ચે રેલ માર્ગથી જોડવામાં આવ્યું છે. આ બંને યોજનાઓને રેલવે વિભાગ અને બંદર વપરાશકારોના સંયુક્ત સાહસથી સાકાર કરવામાં આવી છે. આ ઉપરાંત દહેજ અને હજીરા બંદરને એસ.પી.વી. મોડેલ હેઠળ રેલ માર્ગે જોડવા માટે ગુજરાત સરકારે યોજના હાથ ધરી છે.
- રીલાયન્સ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ દ્વારા જામનગર નજીક વિશ્વના સૌથી વિશાળ પેટ્રોલિયમ રીફાઇનરી સંકુલની સ્થાપના કરવામાં આવી છે. આયાત-નિકાસની માગને પહોંચી વળવા માટે અને આ સંકુલના વિસ્તૃતિકરણના ભાગ રૂપે ત્રણ નવાં એસ. પી.એમ. સ્થાપવામાં આવેલાં છે.
- એસ્સાર કંપની દ્વારા મગદલ્લા ખાતે ૫૫૦ મી. લંબાઈની ડીપ વોટર બર્થ બનાવવા તથા નવી ચેનલ બનાવવા ડ્રેજિંગની કામગીરી પૂર્ણ થઈ ચૂકી છે.
- સિક્કા ખાતે ભારત ઓમાન રીફાઇનરી લિ. દ્વારા એસ.બી. એમ. તથા સંલગ્ન પાઇપલાઇનનું બાંધકામ પૂર્ણ કરીને તેને કાર્યરત કરાવ્યું છે.

ગુજરાતનાં બંદરોનું વર્ગીકરણ

અ) જી.એમ.બી. સંચાલિત બંદરો	૧૧
બ) ખાનગી ક્ષેત્રનાં બંદરો	૦૪
ક) સંયુક્ત ક્ષેત્રનાં બંદર	૦૧
ડ) મત્સ્ય બારાઓ	૦૫
ઘ) શિપ રીસાઇકલિંગ યાર્ડ	૦૨
ઙ) શબિ બિલ્ડિંગ યાર્ડ	૦૯

જીએમબી હસ્તકનાં બંદરો પરની જેટીનું વર્ગીકરણ

અ) જી.એમ.બી. જેટી	૨૦
બ) ખાનગી જેટી	૧૨
ક) કેપ્ટિવ જેટી	૨૩

ગુજરાતનાં બંદરોની કુલ ક્ષમતા

પ્રોજેક્ટ	ક્ષમતા	રોકાણ (રૂ. કરોડમાં)
વર્તમાન ગ્રીનફિલ્ડ બંદરો	૧૧૯	૩૦,૯૫૭
નવા ગ્રીન ફિલ્ડ બંદરો	૭૭	૧૧,૯૫૦
નવા સિંગલ પોઇન્ટ મુરિંગ	૮૮	૫,૮૫૦
કેપ્ટિવ, ખાનગી અને જીએમબી જેટી	૪૧	૨,૫૬૫
કુલ	૩૨૫	૫૧,૩૨૨

સંદર્ભ સૂચિ

૧. ગુજરાતની આર્થિક પ્રાદેશિક ભૂગણ
- મંજુલાબહેન બી. દવે
૨. ભારતના બંદરો
ગુજરાતનો બંદર વિકાસ
- ડૉ. શિવપ્રસાદ રાજગોર
૩. બંદરો અને બારાની ભૂગણ
- પ્રો. મહેન્દ્ર આર. શાહ





