

## ब्यौरे वार इतिहास

वर्ष 1668 में राजकीय अधिकार पत्र द्वारा ईस्ट इंडिया कंपनी को पोर्ट और द्वीप हस्तांतरित करने के बाद पोर्ट के विकास की शुरुवात हुई, व्यापार को बढ़ावा देने के लिए कंपनी ने विविध उपायों के रूप में कस्टम हाऊस, वेयरहाऊस, निर्जल गोदियाँ आदि के निर्माण कार्य किये. वर्ष 1813 में, ब्रिटिश संसद के कानून ने कंपनी का व्यावसायिक एकाधिकार समाप्त किया. इसके फलस्वरूप, पोर्ट के व्यापार में बड़ी तेजी आयी. वर्ष 1858, ईस्ट इंडिया कंपनी के बहिर्गमन तथा ब्रिटिश सम्राट के सीधे शासन में मुंबई को सौंपने का साक्षी रहा. वर्ष 1873 में, मुंबई पोर्ट के प्रशासनिक कार्यकलाप के लिए वर्तमान सांविधिक स्वायत्तशासी पोर्ट ट्रस्ट का ढाँचा तैयार किया गया.

वर्ष 1869 में, सुइज नहर के खुलने के कारण मुंबई के समुद्री व्यापार में क्रांतिकारी परिवर्तन हुआ. इससे पूर्व तट से पश्चिम तट तक आयात और निर्यात व्यापार का संपूर्ण परिदृश्य बदल गया और मुंबई पोर्ट भारत का मुख्य प्रवेशद्वार बन गया. भारत में पहली गोदी का निर्माण वर्ष 1875 में मुंबई स्थित ससून गोदी का हुआ. उसके बाद प्रिन्सेस और विक्टोरिया गोदियाँ का निर्माण क्रमशः वर्ष 1880 और 1888 में हुआ. तथापि, इंदिरा गोदी में "ऑफ शोअर कंटेनर टर्मिनल" के संबंध में कंटेनरों के लिए अस्थायी स्टेकिंग यार्ड तैयार करके परामर्शदाता क्षेत्र में बदलने के लिए प्रिन्सेस और विक्टोरिया गोदी की भराई की जा रही है. वर्ष 1904-1914 में निर्मित, मुंबई की गोदियों में से सबसे अत्याधुनिक अलेक्झेंड्रा गोदी का नाम बदलकर जनवरी 1972 में इंदिरा गोदी रखा गया. पेट्रोलियम उत्पादों और द्रव रसायनों की सम्हलाई के लिए वर्ष 1923 में पीर पाव स्थित एक जेट्टी का निर्माण किया और दिसम्बर 1996 में 47,000 विस्थापित टन भार के टैंकरों की सम्हलाई के लिए योग्य एक नयी आधुनिक जेट्टी शुरू की गई. वर्ष 1952-1956 के बीच जवाहर द्वीप स्थित तीन घाटों सहित आधुनिक तेल टर्मिनल का निर्माण किया गया था और 1980-1984 के बीच 1,25,000 तक विस्थापित टन भार के टैंकरों को प्राप्त करने की क्षमता वाले चौथे तेल घाट का निर्माण किया गया.

### कालक्रम

निर्माण काल (1873-1914)	
1873	निगम निकाय के रूप में बॉम्बे पोर्ट ट्रस्ट का गठन.

1875	4 घाटों सहित 12.2 मीटर का प्रवेशद्वार के साथ पाल जहाजों के लिए प्रथम गोदी, ससून गोदी का प्रारंभ.
1880	14 घाटों सहित 6.4 की गहराई और 20.1 मीटर का अभिकल्पित प्रवेशद्वार के साथ, भाप पर चलने वाले जहाजों के लिए प्रिन्सेस गोदी का प्रारंभ.
1888	15 घाटों सहित 7.3 मी. की गहराई और 24.4 मी. का अभिकल्पित प्रवेशद्वार के साथ विक्टोरिया गोदी का प्रारंभ.
1891	160 मी. लंबाई सहित प्रिन्सेस गोदी में मेरीवेदर निर्जल गोदी स्थापित कर - निर्जल गोदी सुविधा का सृजन.
1914	यात्री घाट सम्मिलित, 20 घाटों सहित 180 मी. लंबाई तथा 30 मी. चौड़ाई तथा 10.7 मी. गहराई वाले अभिकल्पित लॉक गेट प्रवेश द्वार ऍलेकड्रेंडा गोदी (परिवर्तित नाम इंदिरा गोदी) का प्रारंभ.
<b>विस्तारण काल (1915-1950)</b>	
1915	ट्रंक रेलवे के साथ अंतरापृष्ठ पोर्ट के स्वामित्व वाली रेलवे प्रणाली की शुरुवात.
1916-22	सडकें, ट्रांज़िट शेड्स, गोदाम और सहायक बुनियादी ढाँचें का निर्माण.
1923	मुंबई उत्तर की तरफ पीर पाव स्थित पीओएल उत्पादों की सम्हलाई के लिए अधिकतम 170 मी. लंबाई और 6.4 मी. गहराई के अनुज्ञेय घाट की शुरुवात.
1950	इंदिरा गोदी में दूसरी निर्जल गोदी अर्थात्, 304 मी. लंबी ह्यूजेस निर्जल गोदी का निर्माण.
<b>विस्तारण - स्वतंत्रता के बाद का काल(1947-1999)</b>	
1947-48	14 अप्रैल 1944 को विक्टोरिया गोदी में विदेशी जहाज फोर्ट स्टार्डकाईन पर विस्फोट होने की वजह से हुई क्षति की मरम्मत और पुनर्वास और स्वतंत्रता पश्चात बढ़ते हुए यातायात का निपटान.
1948	पोर्ट में मजदूरों का स्थायीकरण और मजदूर का रोजगार विनियमित करने के लिए डॉक लेबर बोर्ड की स्थापना.
1954-56	48,000 डीडब्ल्यूटी और 10.2 मी. से 11.3 मी. के बीच तलछट वाले कच्चे औटर पीओएल उत्पादों के बड़े टैंकों की सम्हलाई के लिए तीन जेट्टियों सहित बूचर आइलैंड (परिवर्तित नाम जवाहर द्वीप) स्थित समुद्री तेल टर्मिनल की शुरुवात.
1969	गोदी विस्तार योजना के तहत इंदिरा गोदी में और 7 घाटों की वृद्धि.
1970	बॅलार्ड पिअर एक्सटेंशन स्थित लकजरी लाइनर्स के लिए नये यात्री घाट की शुरुवात.

<b>कंटेनराइजेशन की चुनौती :</b>	
1973	अमेरिकन प्रेसिडेंट लाइन से संबंधी पहले कंटेनर जहाज के आगमन के साथ मुंबई पोर्ट में कंटेनराइजेशन युग का आरंभ.
1980-84	कंटेनर यातायात की सम्हलाई हेतु कंटेनर सम्हलाई उपकरण सुविधाओं का संयोजन, कंटेनर फ्रेट स्टेशन की स्थापना, अन्तर्देशीय कंटेनर डिपो को जोड़ने वाले रेल कंटेनर डिपो का विकास और बीपीएस घाट का समर्पित कंटेनर टर्मिनल के रूप में परिवर्तन.
<b>भविष्य की व्यापार आवश्यकताएँ पूरी करना</b>	
1984	80,000 डीडब्ल्यूटी तक के बड़े तेल टैंकर की सम्हलाई के लिए जवाहर द्वीप में 14.3 मी. तलछट सहित चौथी तेल जेट्टी का निर्माण.
1993	शिवड़ी में 33,000 व.मी. आच्छादित क्षेत्र सहित एशिया के सबसे बड़े गोदाम का निर्माण.
1994	बॉम्बे डॉक लेबर बोर्ड का अधिक्रमण और उसके कर्मचारियों का एकीकृत माल सम्हलाई तथा परिचालनों में कार्य-कुशलता के लिए मुंबई पोर्ट में समावेश.
1996	11.1 मी. तलछट सहित पीर पाव स्थित अत्याधुनिक रसायन टर्मिनल की शुरुवात.
1997	जवाहरलाल नेहरू पोर्ट सहित संपूर्ण मुंबई पोर्ट बंदरगाह क्षेत्र को सुरक्षित करने के लिए -रडार आधारित कंप्यूटरीकृत आधुनिक जहाज यातायात प्रबंधन प्रणाली का संस्थापन.
<b>भविष्य के लिए आधुनिकीकरण</b>	
1989	पोर्ट परिचालनों के विभिन्न क्षेत्रों में ऑनलाइन पर लक्ष्य रखकर कंप्यूटरीकरण का प्रारंभ.
1994	अमरीकन प्रेसिडेंट लाइन को कंटेनर जहाजों के लिए मौजूदा घाट के पोर्ट ऑपरेटिंग कार्गो ऑपरेशन लायसेंसिंग के तहत निजी क्षेत्र की सहभागिता के लिए सभी प्रमुख बंदरगाहों में प्रथम प्रयास.
1996	कंटेनर जहाजों के लिए दो और घाटों के लिए लायसेंसिंग योजना बढ़ायी गई; लायसेंसधारी मेसर्स एक्स-प्रेस कंटेनर लाइन (यू के) लिमिटेड और मे. श्रेयस शिपिंग लिमिटेड.
2000-04	जवाहर द्वीप और तट के बीच अंतः समुद्री पाईपलाईन्स की प्रतिस्थापना, जवाहर द्वीप स्थित 1,2,3 जेट्टियों का आधुनिकीकरण और लगभग 11

	मिलियन टन क्षमता प्रतिवर्ष की वृद्धि करते हुए तटीय पाईपलाईन्स की प्रतिस्थापना.
2000	10 टन क्षमतावाली, 8 विद्युत व्हार्फ क्रेन्स की खरीद.
2010	16 टन क्षमतावाली, 3 विद्युतव्हार्फ क्रेन्स की खरीद.
2011	जहाज यातायात प्रबंधन प्रणाली के बदले अत्याधुनिक तकनीक युक्त जहाज यातायात प्रणाली की प्रतिस्थापना.
2007	अप-तट कंटेनर टर्मिनल, इंदिरा गोदी का निर्माण कार्य.