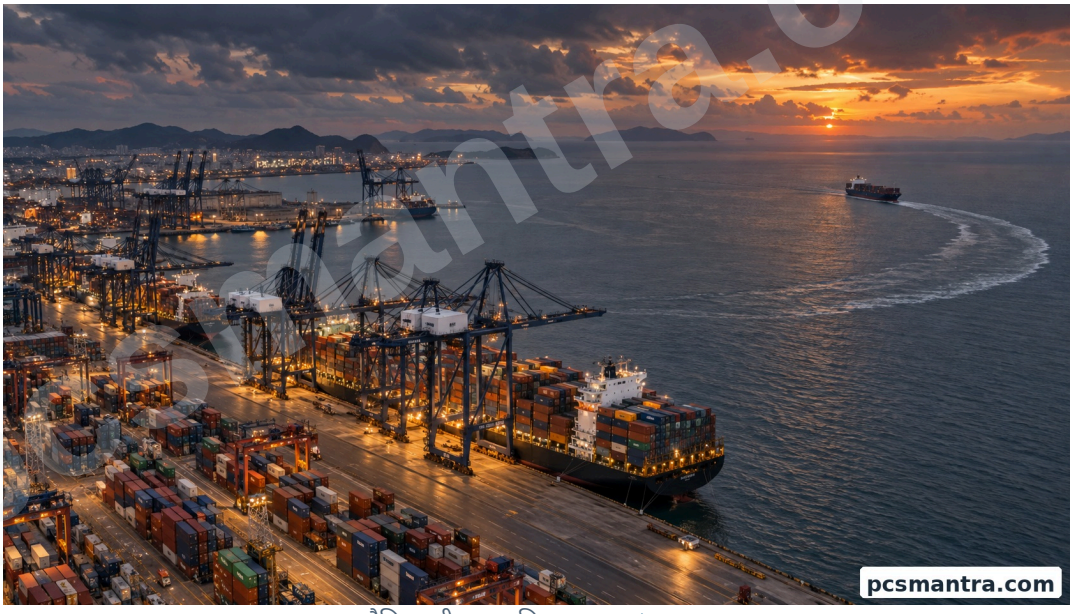
समुद्री व्यापार 2026: ठहराव का पूर्वानुमान और बंदरगाहों की तैयारी

मूल प्रकाशन: 27 नवंबर 2026

समाचार-संदर्भ: UNCTAD ने 26 नवंबर 2026 को 'रिव्यू ऑफ़ मैरीटाइम ट्रांसपोर्ट 2026' जारी की। इसके अनुसार 2026 में विश्व समुद्री व्यापार की मात्रा में कोई वृद्धि नहीं होगी।

मुख्य परीक्षा: GS-3: अर्थव्यवस्था, बुनियादी ढाँचा, आपूर्ति शृंखला; GS-2: अंतर्राष्ट्रीय संगठन, समुद्री कानून।
प्रिलिम्स: UNCTAD, टन-मील, चोकपॉइंट, UNCLOS, HNS कन्वेंशन, BBNJ समझौता।

परीक्षा-प्रासंगिकता: मुख्य परीक्षा के लिए उच्च (GS-3 और GS-2); प्रिलिम्स के लिए मध्यम (संस्थाएँ, कन्वेंशन, शब्दावली)।



मौलिक प्रतीकात्मक चित्र: pcsmantra.com

खबरों में क्यों

माल समुद्र के रास्ते चलता है तो दुनिया की महँगाई, ईंधन की क़ीमत और कारखानों की आपूर्ति भी उसी के साथ चलती है। इसलिए जहाज़ों की चाल पर आई रुकावट सीधे आम उपभोक्ता तक पहुँचती है।

संयुक्त राष्ट्र व्यापार एवं विकास सम्मेलन (UNCTAD) की नई रिपोर्ट बताती है कि 2025 में समुद्री व्यापार बढ़ा, पर रफ़्तार धीमी रही। 2026 के लिए अनुमान शून्य वृद्धि का है। कारण एक साथ चार रास्तों पर दबाव है: होर्मुज़ जलडमरूमध्य, लाल सागर-स्वेज़ नहर, काला सागर और पनामा नहर।

बुनियादी बातें:
चोकपॉइंट: समुद्र का वह संकरा रास्ता जिससे बहुत सारे जहाज़ गुज़रते हैं और जिसका कोई आसान विकल्प नहीं होता (जैसे होर्मुज़ जलडमरूमध्य)।
टन-मील: माल की मात्रा (टन) को उसके तय किए गए रास्ते की दूरी (मील) से गुणा करने पर मिलने वाला माप। माल उतना ही रहे पर रास्ता लंबा हो जाए तो टन-मील बढ़ जाते हैं।

रिपोर्ट के प्रमुख आँकड़े

संकेतक	आँकड़ा
2025 में समुद्री व्यापार	12.3 अरब टन, 2024 से 1.9 प्रतिशत अधिक (2024 में वृद्धि 3.9 प्रतिशत थी)
2025 में बेड़े की क्षमता	3.5 प्रतिशत की बढ़ोतरी, यानी जहाज़ों की क्षमता व्यापार से तेज़ बढ़ी
2026 का अनुमान	कुल समुद्री व्यापार 0 प्रतिशत; कंटेनर व्यापार 3.3 प्रतिशत
2027 का अनुमान	कुल 3.2 प्रतिशत; कंटेनर 3.5 प्रतिशत
2026-2031 (चक्रवृद्धि वार्षिक दर)	कुल 2.5 प्रतिशत; कंटेनर 2.7 प्रतिशत
वैश्विक बेड़ा (1 जनवरी 2026)	2.53 अरब डेडवेट टन, 1,15,655 जहाज़; अनुमानित मूल्य 1.74 ट्रिलियन डॉलर
20 वर्ष से पुराने जहाज़	संख्या में लगभग 42 प्रतिशत, क्षमता में 17.4 प्रतिशत (2025)

कुल व्यापार ठहरा, फिर भी कंटेनर क्यों बढ़ेगा?

यह विरोधाभास नहीं है। **कंटेनर व्यापार:** यह कुल समुद्री व्यापार का सिर्फ़ एक हिस्सा है। कुल माल में तेल, गैस, रासायनिक और सूखे थोक माल (जैसे कोयला, अनाज, अयस्क) भी आते हैं। 2026 में कंटेनर व्यापार के 3.3 प्रतिशत बढ़ने के बावजूद कुल मात्रा के स्थिर रहने का मतलब है कि बाक़ी श्रेणियों का योग कंटेनर की बढ़त को संतुलित कर देगा। रिपोर्ट के अनुसार जून 2025 से जून 2026 के बीच तेल टैंकरों के बंदरगाह-आगमन घटे, जो होर्मुज़ संकट से जुड़ा है।

चार रास्तों पर एक साथ दबाव

होर्मुज़ जलडमरूमध्य: वैश्विक तेल आपूर्ति का लगभग 20 प्रतिशत यहीं से गुज़रता है। पश्चिम एशिया में 28 फ़रवरी 2026 को संघर्ष शुरू होने से पहले रोज़ लगभग 120 जहाज़ यहाँ से निकलते थे। मार्च की शुरुआत तक आवाजाही लगभग 95 प्रतिशत घट गई। उस समय फ़ारस की खाड़ी क्षेत्र में लगभग 3,200 जहाज़ थे और IMO ने शुरुआत में 20,000 से अधिक नाविकों के फँसे होने की सूचना दी थी।

इस्लामाबाद समझौता ज्ञापन: जून 2026 में हुए इस समझौते में 60 दिन की वार्ता-अवधि तय हुई और होर्मुज़ में जहाज़रानी बहाल करने के प्रावधान थे। आवाजाही सुधरने लगी थी, पर जुलाई में संघर्ष फिर शुरू होने से हालात पलट गए। रिपोर्ट के अनुसार सितंबर 2026 के अंत तक फँसे नाविकों की निकासी की IMO योजना स्थगित थी।

लाल सागर-स्वेज़ नहर: जहाज़ अफ़्रीका के 'केप ऑफ़ गुड होप' के रास्ते जाते रहे। इससे दूरी, लागत और जहाज़ों की क्षमता पर बोझ बढ़ा। बाब-अल-मंदेब जलडमरूमध्य से टन-भार के हिसाब से आवाजाही अगस्त 2026 के पहले सप्ताह में दूसरी तिमाही के औसत की तुलना में अनुमानतः 43 प्रतिशत घटी।

काला सागर: सुरक्षा जोखिमों से अनाज व्यापार प्रभावित हुआ।

पनामा नहर: अमेरिका से ऊर्जा-निर्यात बढ़ने और अल नीनो की आशंका में नए 'ड्राफ़्ट' (जहाज़ के पानी में डूबने की गहराई) प्रतिबंधों से जहाज़ों का इंतज़ार बढ़ा और पारगमन-स्लॉट की नीलामी महँगी हुई।

लंबा रास्ता: क्यों बढ़ीं दूरी, लागत और उत्सर्जन

दूरी का दबाव: 2015 से 2025 के बीच टन-मील औसतन 2.8 प्रतिशत सालाना बढ़े, जबकि मात्रा (टन) 1.6 प्रतिशत। यानी माल को पहले से लंबी दूरी तय करनी पड़ रही है। एशिया-यूरोप मार्ग की औसत यात्रा-दूरी लाल सागर संकट से पहले की तुलना में लगभग 30 प्रतिशत बढ़ गई।

लागत का दबाव: लंबी यात्रा से परिवहन और इन्वेंटरी की लागत बढ़ती है और डिलीवरी में देर होती है। शंघाई कंटेनर फ़्रेट इंडेक्स (SCFI) जनवरी 2026 के लगभग 1,500 अंक से अगस्त 2026 में लगभग 3,400 अंक पर पहुँच गया। 2025 में इसका औसत 1,581 अंक था।

उत्सर्जन का दबाव: लंबे रास्ते का मतलब है अधिक ईंधन-खपत। रिपोर्ट के अनुसार जहाज़रानी का कुल उत्सर्जन ऊँचा बना हुआ है, हालाँकि उत्सर्जन-तीव्रता (प्रति इकाई माल) में सुधार हुआ है।

उपभोक्ता पर असर: UNCTAD के सिमुलेशन के अनुसार, यदि समुद्री ईंधन की लागत 2027 के अंत तक 70-80 प्रतिशत बढ़ी रहे, तो उपभोक्ता क़ीमतें वैश्विक स्तर पर 0.19 प्रतिशत, छोटे द्वीपीय विकासशील देशों (SIDS) में 0.27 प्रतिशत और अल्प-विकसित देशों (LDC) में 0.35 प्रतिशत बढ़ेंगी। यह केवल ईंधन-लागत के रास्ते का असर है, तेल की बढ़ी क़ीमतों के व्यापक असर को छोड़कर।

बंदरगाहों की परीक्षा

भीड़ और इंतज़ार: 2019 से 2026 की पहली छमाही के बीच जहाज़ों का औसत वैश्विक इंतज़ार-समय लगभग दोगुना हो गया। वैकल्पिक बंदरगाहों ने बदला हुआ माल सँभाला, पर वहाँ भीड़ बढ़ी।

बंदरगाह प्रदर्शन स्कोरकार्ड: UNCTAD के TrainForTrade कार्यक्रम के स्कोरकार्ड में इस वर्ष 70 से अधिक बंदरगाह-संस्थाओं ने आँकड़े दिए। 2025 में बंदरगाहों का राजस्व लगभग 9 प्रतिशत बढ़ा जबकि माल की मात्रा लगभग 5 प्रतिशत। पूँजीगत व्यय में पर्यावरण-निवेश का हिस्सा 9 प्रतिशत हो गया, जो 2016-2025 के अधिकांश वर्षों में 1 प्रतिशत से कम था। बंदरगाह के कार्यबल में महिलाएँ 18 प्रतिशत हैं।

कनेक्टिविटी: जून 2026 में लाइनर शिपिंग कनेक्टिविटी में एशिया आगे रहा और चीन पहले स्थान पर था। अफ़्रीकी बंदरगाहों पर 2018 से 2025 के बीच कंटेनर जहाज़ों के आगमन में 30 प्रतिशत और टैंकरों के आगमन में 85 प्रतिशत की वृद्धि हुई। 2006 से अल्प-विकसित देशों की कनेक्टिविटी लगभग 47 प्रतिशत बढ़ी।

नए नियम और समझौते

नियम या समझौता	स्थिति और प्रमुख बात
MASS कोड	IMO की स्वायत्त जहाज़ों के लिए ग़ैर-बाध्यकारी संहिता 1 जुलाई 2026 से प्रभावी है। अनिवार्य संहिता 2030 में अपनाई जाने की परिकल्पना है।
BBNJ समझौता	UNCLOS के तहत उच्च समुद्र की जैव-विविधता का समझौता जनवरी 2026 में लागू हुआ।
बीजिंग कन्वेंशन	जहाज़ों की न्यायिक बिक्री के सीमा-पार प्रभाव पर संयुक्त राष्ट्र कन्वेंशन फ़रवरी 2026 में लागू हुआ।
HNS कन्वेंशन	ख़तरनाक और हानिकारक पदार्थों के समुद्री परिवहन से हुई क्षति के मुआवज़े का 2010 का कन्वेंशन नवंबर

नियम या समझौता	स्थिति और प्रमुख बात
	2027 में लागू होगा। इसमें जहाज़-मालिक की सख़्त जवाबदेही, अनिवार्य बीमा और माल-प्राप्तकर्ताओं के वित्त-पोषित अंतर्राष्ट्रीय कोष का ढाँचा है; प्रति घटना मुआवज़ा 25 करोड़ विशेष आहरण अधिकार (SDR) तक है।
नेगोशिएबल कार्गो डॉक्यूमेंट्स कन्वेंशन	माल के हस्तांतरणीय काग़ज़ी और इलेक्ट्रॉनिक स्वामित्व-दस्तावेज़ों का एक समान ढाँचा देने वाला नया संयुक्त राष्ट्र कन्वेंशन।

भारत के लिए क्या मायने

भारत जैसे बड़े आयातक और समुद्री व्यापार पर निर्भर देश के लिए रिपोर्ट की सीख सीधी है: बंदरगाह की तैयारी केवल क्षमता का सवाल नहीं, बल्कि वैकल्पिक मार्ग, पीछे के संपर्क और पहले से तय योजना का सवाल है।

चोकपॉइंट पर निर्भरता की निगरानी: रिपोर्ट आयात-स्रोतों, समुद्री गलियारों और चोकपॉइंट पर निर्भरता की निगरानी और आपातकालीन योजना की सलाह देती है। यह ऊर्जा और उर्वरक जैसे आयात पर निर्भर देशों के लिए सीधे प्रासंगिक है।

वैकल्पिक बंदरगाह और अंतर्देशीय संपर्क: रिपोर्ट के अनुसार वैकल्पिक बंदरगाहों ने माल चलता रखा, पर भीड़ बढ़ी। इसलिए बंदरगाह की क्षमता के साथ पीछे के रेल-सड़क संपर्क (हिंटरलैंड) की तैयारी भी ज़रूरी है।

समुद्री सुरक्षा, जहाज़रानी के नियम और लाल सागर संकट पर pcsmantra की यह सामग्री भी देखें।

> **संबंधित लेख**
>
> समुद्री जहाजों का हरित बदलाव: IMO की परीक्षा
>
> लाल सागर संकट और भारत की तेल सुरक्षा: बाब अल-मंदब बाधा, रूसी कच्चा तेल और विकल्प
>
> हॉर्मुज़ बंद, पाइपलाइन निशाने पर: हूती हमलों से लाल सागर में ऊर्जा संकट गहराया
>
> अलंग-सोसिया: जहाज़ रीसाइक्लिंग में भारत की हिस्सेदारी

आगे की राह

डिज़ाइन से लचीलापन: संकट आने से पहले योजना बनाना, जिसमें वैकल्पिक मार्ग और रीयल-टाइम निगरानी शामिल हों।
गलियारा-आधारित निरंतरता योजना: पड़ोसी देशों के साथ मिलकर वैकल्पिक पारगमन-मार्ग पहले से तय करना और अभ्यास से परखना। रिपोर्ट के अनुसार राष्ट्रीय व्यापार सुविधा समितियाँ इसका समन्वय कर सकती हैं।
डिजिटलीकरण और साइबर सुरक्षा: दक्षता बढ़ाने के साथ साइबर जोखिम का प्रबंधन।
बेड़े का नवीनीकरण: कम कार्बन वाले जहाज़ और वैकल्पिक ईंधन, स्पष्ट नियमों और वित्त के साथ। रिपोर्ट के अनुसार जहाज़ों के पुनर्चक्रण (रीसाइक्लिंग) में तेज़ी आने की संभावना है।
समुद्री मार्गों की सुरक्षा: UNCLOS के तहत नौवहन की स्वतंत्रता और पारगमन-मार्ग के अधिकार की रक्षा।

निष्कर्ष: रिपोर्ट का सूत्र है 'डिज़ाइन से लचीलापन और डिफ़ॉल्ट रूप से स्थिरता'। 2026 में सवाल केवल यह नहीं है कि कितना माल जाएगा, बल्कि यह भी कि वह किस रास्ते, किस लागत और किस उत्सर्जन पर जाएगा।

मुख्य परीक्षा अभ्यास प्रश्न

प्रश्न 1. 'वैश्विक समुद्री व्यापार में ठहराव के बावजूद टन-मील और लागत में वृद्धि चिंता का विषय है।' चोकपॉइंट पर बढ़ते दबाव के संदर्भ में इस कथन का विश्लेषण कीजिए और बंदरगाहों तथा व्यापार-सुविधा के स्तर पर आवश्यक उपाय सुझाइए। (250 शब्द, 15 अंक)

उत्तर की रूपरेखा

भूमिका: UNCTAD के अनुसार 2025 में 12.3 अरब टन व्यापार (1.9 प्रतिशत वृद्धि) के बाद 2026 में शून्य वृद्धि का अनुमान; टन-मील को परिभाषित करें।

मुख्य भाग: होर्मुज़, लाल सागर, काला सागर और पनामा पर एक साथ दबाव; लंबा रास्ता (एशिया-यूरोप दूरी लगभग 30 प्रतिशत अधिक)। लागत और महँगाई: SCFI का उछाल; ईंधन-लागत से LDC और SIDS पर अधिक असर। बंदरगाहों पर भीड़ और इंतज़ार-समय का लगभग दोगुना होना। उपाय: गलियारा-आधारित निरंतरता योजना, राष्ट्रीय व्यापार सुविधा समितियाँ, हिंटरलैंड संपर्क, डिजिटलीकरण और साइबर सुरक्षा, हरित बेड़ा।

निष्कर्ष: 'डिज़ाइन से लचीलापन और डिफ़ॉल्ट रूप से स्थिरता' की ओर बदलाव।

अक्सर पूछे जाने वाले प्रश्न (FAQ)

संक्षिप्त उत्तर: UNCTAD के अनुसार 2026 में समुद्री व्यापार की मात्रा स्थिर रहेगी और 2027 में 3.2 प्रतिशत की वापसी का अनुमान है।

▼ प्रश्न 1. UNCTAD की इस रिपोर्ट का नाम क्या है और यह कितने अंतराल पर आती है?

'रिव्यू ऑफ़ मैरीटाइम ट्रांसपोर्ट', जो UNCTAD की वार्षिक रिपोर्ट है। 2026 के संस्करण का उप-शीर्षक है 'शिपिंग एट ए क्रॉसरोड्स'।

▼ प्रश्न 2. रास्ता लंबा होने से जहाज़ों की क्षमता पर क्या असर पड़ता है?

लंबी यात्रा में जहाज़ अधिक समय व्यस्त रहते हैं, इसलिए उपलब्ध क्षमता कम हो जाती है और भाड़ा बढ़ता है। रिपोर्ट के अनुसार केप के रास्ते, धीमी गति और बंदरगाह-भीड़ ने प्रभावी क्षमता को सीमित किया।

▼ प्रश्न 3. HNS कन्वेंशन किन पदार्थों पर लागू होगा?

रसायन, द्रवीकृत गैस और वैकल्पिक ईंधन जैसे पदार्थों के समुद्री परिवहन पर। यह इनके समुद्री ईंधन के रूप में उपयोग से हुई क्षति पर लागू नहीं होगा।

स्रोत

UNCTAD: Review of Maritime Transport 2026 (26 नवंबर 2026)

UNCTAD: Review of Maritime Transport 2026 - Overview (PDF)