

भारत के समुद्री भवषिय की रूपरेखा

यह संपादकीय 12/11/2024 को फाइनेंशियल एक्सप्रेस में प्रकाशित “[India needs to build ships](#)” पर आधारित है। व्यापार के लिये विदेशी जहाजों पर भारत की भारी निर्भरता, जहाज निर्माण में सीमिति वतितपोषण वकिलपों के साथ, आर्थिक और रणनीतिक जोखमि खड़े करती है। प्रमुख जहाज निर्माण देशों के बाज़ार को नर्धितरति करने के साथ, भारत को अपने समुद्री क्षेत्र को सुदृढ़ करने के लिये नीतगित सुधारों की तत्काल आवश्यकता है।

प्रलिमिस के लिये:

[भारत का समुद्री क्षेत्र](#), [जहाज निर्माण](#), [SARFAESI अधनियिम](#), [समुद्री भारत वजिन 2030](#), [सागरमाला कार्यक्रम](#), [लाल सागर संकट](#), [सटरगि ऑफ परलस](#), [क्षेत्र में सभी के लिये सुरकषा और विकास \(SAGAR\) वजिन](#), [भारत-मध्य पूर्व-यूरोप आर्थिक गलयिरा](#), [हरति सागर पहल](#), [INS वकिरांत](#), [BIMSTEC](#), [IORA](#), [तटीय वनियिमन क्षेत्र](#)

मेन्स के लिये:

भारत के समुद्री क्षेत्र की वर्तमान स्थिति, समुद्री बुनयादी अवसंरचना को बढ़ाने में भारत के सामने आने वाली प्रमुख समस्यारें।

जैसे-जैसे भारत विश्व की तीसरी सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था बनने की ओर बढ़ रहा है, वैश्विक [जहाज निर्माण \(0.07%\)](#) और [जहाज स्वामित्व \(1.2%\)](#) में इसकी न्यूनतम हसिसेदारी सामरिक एवं आर्थिक जोखमिों को उजागर करती है। **95% व्यापार के लिये विदेशी जहाजों पर निर्भर रहने से विदेशी मुद्रा का भारी बहरिवाह हुआ है।** सामंजस्यपूर्ण बुनयादी अवसंरचना की सूची और [SARFAESI अधनियिम](#) से जहाजों को बाहर करने से प्रतस्पर्धी वतितपोषण तक पहुँच सीमिति हो जाती है, जिससे विकास अवरुध हो जाता है। **वैश्विक जहाज निर्माण में चीन, दक्षिण कोरिया और जापान का 93% वर्चस्व है, इसलिये भारत के समुद्री क्षेत्र को उसकी आर्थिक आकांक्षाओं के साथ जोड़ने के लिये तत्काल नीतगित सुधारों की आवश्यकता है।**

भारत के समुद्री क्षेत्र की वर्तमान स्थिति क्या है?

- **स्थिति:** भारत विश्व स्तर पर **16वाँ सबसे बड़ा समुद्री देश** है।
 - भारतीय समुद्री क्षेत्र मात्रा की दृष्टि से भारत के **95% व्यापार** तथा **मूल्य की दृष्टि से 70% व्यापार** का प्रबंधन करता है।
 - भारत **टन भार के हिसाब से विश्व का तीसरा सबसे बड़ा जहाज पुनर्चक्रणकर्त्ता** है, तथा जहाज-पुनर्चक्रण (Ship-Breaking) के क्षेत्र में वैश्विक बाज़ार में इसकी **30% हसिसेदारी** है, तथा विश्व की **सबसे बड़ी जहाज-पुनर्चक्रण की सुवधि अलंग** में स्थिति है।
- **समुद्री विकास के लिये सरकारी पहल**
 - **मैरीटाइम इंडिया वजिन- 2030:** मार्च 2021 में लॉन्च किए गये इस वजिन में भारतीय समुद्री क्षेत्र के व्यापक विकास के लिये 150 से अधिक पहल शामिल हैं।
 - इसका उद्देश्य भारत के समुद्री उद्योग के वभिन्न पहलुओं में त्वरति विकास के लिये एक रूपरेखा तैयार करना है।
 - **सागरमाला कार्यक्रम (2015):** बंदरगाह आधारति विकास और रसद आधारति औद्योगिक विकास पर ध्यान केंद्रति करता है।
 - इसमें चार प्रमुख क्षेत्रों में 123 बलियिन डॉलर के नविश के साथ 415 परयोजनाएँ शामिल हैं:
 - **बंदरगाह आधुनिकीकरण और नये बंदरगाह का विकास**
 - पोर्ट कनेक्टिविटी संवर्धन
 - बंदरगाह-संबंधति औद्योगिकीकरण
 - तटीय सामुदायिक विकास
 - लक्ष्यों में **मौजूदा परसिंपत्तियों से 2.7 बलियिन डॉलर का वार्षिक राजस्व उत्पन्न करना** और **वर्ष 2030 तक 2 बलियिन प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष नौकरियों का सृजन** करना शामिल है।

भारत के लिये समुद्री बुनयादी अवसंरचना में नविश क्यों महत्त्वपूर्ण है?

- **आर्थिक सुरकषा और व्यापार अनुकूलता:** हाल ही में [लाल सागर संकट](#), जहाँ [हूती हमलों](#) ने वैश्विक शपिगि मार्गों को बाधति कर दिया, ने भारत की समुद्री कमज़ोरियों को प्रदर्शति किया, जिसके कारण **वर्ष 2024 की पहली छमाही में वैश्विक शपिगि लागत में वृद्धा हुई** और जहाजों को अफ्रीका के चारों ओर लंबे मार्ग से परविहन के लिये बाध्य होना पड़ा।

- वदेशी जहाजों पर भारत की अत्यधिक निर्भरता (अंतरराष्ट्रीय माल का 95%) के परिणामस्वरूप सत्र 2022-23 में माल दुलाई लागत बढ़कर 75 बिलियन डॉलर हो गई, तथा अनुमान है कि यह लागत शीघ्र ही 100 बिलियन डॉलर से अधिक हो जाएगी।
- चूँकि वैश्विक आपूर्ति शृंखलाएँ **यूक्रेन युद्ध से लेकर मध्य पूर्व तनाव तक**, बढ़ते भू-राजनीतिक दबावों का सामना कर रही हैं, इसलिये भारत की समुद्री आत्मनिर्भरता की कमी (वदेशी व्यापार के लिये केवल 487 जहाज़) एक बहुत बड़ा आर्थिक जोखिम खड़े करती है।
- घरेलू समुद्री अवसंरचना के निर्माण से **वदेशी मुद्रा के बहिरगमन से बचा जा सकता है** तथा **व्यापार मार्गों पर बेहतर नियंत्रण** प्राप्त किया जा सकता है।
- **भारत-प्रशांत क्षेत्र में रणनीतिक स्थिति:** भारत का समुद्री अवसंरचना विकास **भारत-प्रशांत क्षेत्र** में इसकी बढ़ती भूमिका के अनुरूप है, विशेष रूप से इसलिये क्योंकि चीन 'सुटरिंग ऑफ प्रलस' जैसी पहलों के माध्यम से अपनी उपस्थिति बढ़ा रहा है और **46.6% बाज़ार हस्तिदारी** के साथ वैश्विक जहाज़ निर्माण पर हावी है।
 - वर्ष 2023 में **भारत-मध्य पूर्व-यूरोप आर्थिक गलियारे (IMEC) की घोषणा** जैसे हालिया घटनाक्रम, जो चीन के समुद्री रेशम मार्ग के साथ प्रतिस्पर्धा करते हैं, समुद्री क्षमताओं के रणनीतिक महत्त्व को प्रदर्शित करते हैं।
 - इसके अलावा, **क्षेत्र में सभी के लिये सुरक्षा और विकास (SAGAR)** जैसी पहलों में भारत के नेतृत्व हेतु विश्वसनीय होने के लिये मज़बूत समुद्री बुनियादी अवसंरचना की आवश्यकता है।
- **रोज़गार सृजन एवं कौशल विकास:** भारत का जनसांख्यिकीय लाभांश समुद्री बुनियादी अवसंरचना में एक अनूठा अवसर प्रस्तुत करता है, विशेष रूप से तब जब पारंपरिक जहाज़ निर्माण करने वाले राष्ट्रों की आबादी वृद्ध होती जा रही है।
 - भारत, नाविकी आपूर्ति के मामले में विश्व स्तर पर तीसरे स्थान पर है (जो वैश्विक समुद्री कार्यबल में 10% का योगदान देता है), इस क्षेत्र में रोजगार की व्यापक संभावनाएँ हैं।
 - सागरमाला कार्यक्रम जैसी हालिया पहलों से पहले ही बड़ी संख्या में रोजगारों का सृजन हुआ है, तथा अनुमान है कि बंदरगाह आधारित विकास परियोजनाओं के माध्यम से लाखों और रोजगारों का सृजन होगा।
- **पार्यावरणीय स्थिरता और ऊर्जा सुरक्षा:** समुद्री बुनियादी अवसंरचना का आधुनिकीकरण **भारत की COP28 प्रतिबद्धताओं और ग्रीन शिपिंग पहलों के अनुरूप** है।
 - इंटरनेशनल मेरीटाइम आर्गेनाइज़ेशन की रणनीति 2023, जिसका लक्ष्य वर्ष 2050 तक शुद्ध-शून्य उत्सर्जन है, हरित नौवहन अवसंरचना में निवेश को महत्त्वपूर्ण बनाती है।
 - भारत की हालिया **हरित सागर पहल** संधारणीय समुद्री बुनियादी अवसंरचना के प्रति प्रतिबद्धता दर्शाती है।
 - कोचीन शिपियार्ड की शून्य-उत्सर्जन वाली स्वायत्त जहाज़ों और मुंबई की इलेक्ट्रिक वॉटर टैक्सी प्रणाली जैसी परियोजनाओं की सफलता संधारणीय समुद्री समाधानों की व्यवहार्यता को दर्शाती है।
- **घरेलू वनिरमाण और आत्मनिर्भरता:** समुद्री बुनियादी अवसंरचना में निवेश **भारत की आत्मनिर्भर भारत पहल** और वैश्विक वनिरमाण केंद्र बनने के लक्ष्य का समर्थन करता है।
 - स्वदेशी विमानवाहक पोत **INS विक्रान्त** जैसी हाल की सफलताएँ भारत की जहाज़ निर्माण क्षमताओं को प्रदर्शित करती हैं।
 - समुद्री उत्पादों को शामिल करने के लिये **PLI योजना का विस्तार** घरेलू वनिरमाण वृद्धि के लिये आधार तैयार करता है।
- **क्षेत्रीय संपर्क और व्यापार एकीकरण:** समुद्री बुनियादी अवसंरचना का विकास भारत की **BIMSTEC** और **IORA** जैसी क्षेत्रीय संपर्क पहलों को बढ़ाता है।
 - म्यांमार में सतित्वे बंदरगाह का सफल शुभारंभ और **इंडोनेशिया में सबंग बंदरगाह का विकास** भारत के बढ़ते समुद्री सहयोग को दर्शाता है।
 - राजनीतिक तनाव के बावजूद मालदीव और श्रीलंका के साथ समुद्री संपर्क के लिये हाल के समझौते, सतत् समुद्री बुनियादी अवसंरचना के विकास के महत्त्व को उजागर करते हैं।

समुद्री बुनियादी अवसंरचना को बढ़ाने में भारत के सामने प्रमुख समस्याएँ क्या हैं?

- **वित्तपोषण और अवसंरचना स्थिति संबंधी बाधाएँ** जहाज़ों को अवसंरचना की समन्वित सूची में शामिल नहीं किये जाने का मुद्दा (उन्हें अवसंरचना के रूप में वर्गीकृत नहीं किया गया है) वित्तपोषण विकल्पों को गंभीर रूप से सीमित करता है, बावजूद इसके कि शिपियार्डों को वर्ष 2016 से अवसंरचना का दर्जा प्राप्त है।
 - **SARFAESI अधिनियम, 2002** से अपवर्जित होने के कारण बैंक दीर्घकालिक ऋण प्रदान करने में अनिच्छुक हो जाते हैं, **क्योंकि जहाज़ों को सुरक्षित परिसंपत्तियों के रूप में गिरी नहीं रखा जा सकता।**
 - इसके अलावा, भारत में वित्तपोषण लागत अधिक है क्योंकि **जहाज़ निर्माण महत्त्वपूर्ण कच्चे माल के आयात पर बहुत अधिक निर्भर करता है।**
 - वर्तमान में भारत के पास वैश्विक जहाज़ निर्माण बाज़ार में मात्र **0.06% की हस्तिदारी** है, जो कि वित्तीय बाधाओं के कारण चीन, दक्षिण कोरिया और जापान जैसे अग्रणी देशों से काफी पीछे है।
- **बंदरगाह अवसंरचना और दक्षता अंतराल:** सत्र 2022-23 में **1.4 बिलियन टन से अधिक कार्गो के प्रबंधन** के बावजूद, भारतीय बंदरगाह अंतरराष्ट्रीय मानकों से काफी नीचे दक्षता मेट्रिक्स के साथ संघर्ष करते हैं।
 - भारतीय बंदरगाहों पर **औसत टर्नअराउंड टाइम 2.1 दिन** है, जबकि सिंगापुर में यह 0.6 दिन है।
 - भारत के मौजूदा प्रमुख बंदरगाहों की **गहनता सीमित है, जिससे बहुत बड़े कंटेनर जहाज़ों की सुविधा सीमित हो जाती है, जिससे निकटवर्ती देशों में ट्रांसशिपमेंट केंद्रों पर निर्भरता बढ़ जाती है।**
- **कुशल कार्यबल और बुनियादी अवसंरचना की कमी:** हालाँकि भारत में वैश्विक नाविकों की संख्या का **10-12% हस्तिदारा** है, फरि भी विशेष जहाज़ निर्माण कौशल की कमी है।
 - इसके अलावा, भारतीय समुद्री क्षेत्र **स्मार्ट बंदरगाह प्रौद्योगिकियों और स्वचालन के अंगीकरण में पीछे है।**
 - बंदरगाह परिचालन में **ब्लॉकचेन, IoT और AI प्रौद्योगिकियों का एकीकरण** अभी भी प्रारंभिक अवस्था में है।
- **वनिधिमक एवं नीति समन्वय:** अनेक वनिधिमक निकाय और अतवियापी अधिकार क्षेत्र परिचालन अक्षमताएँ उत्पन्न करते हैं।

- बंदरगाह वसितार और समुद्री बुनियादी अवसंरचना के विकास को भूमि अधिग्रहण और **तटीय वनियमन क्षेत्र** अनुपालन में बहुत बड़ी चुनौतियों का सामना करना पड़ता है।
- समुद्री क्षेत्र में शामिल सरकारी एजेंसियों के बीच समन्वय के कारण परियोजना अनुमोदन में विलंब होता है, प्रमुख बंदरगाह परियोजनाओं के लिये औसतन 2-3 वर्ष का समय लग जाता है।
- मैरीटाइम इंडिया वज़िन- 2030 में घोषणाओं के बावजूद **एकल खड़की अनुमोदन प्रणाली का अभाव** विकास में बाधा बन रहा है।
- **प्रतसिपर्द्धा एवं बाज़ार स्थिति:** भारत को स्थापित समुद्री राष्ट्रों और उभरते भागीदारों से तीव्र प्रतसिपर्द्धा का सामना करना पड़ रहा है।
 - जहाज़ निर्माण (वैश्विक हस्सेदारी 46.6%) और कंटेनर वनिरिमाण में चीन का प्रभुत्व प्रवेश में बहुत-सी बाधाएँ उत्पन्न करता है।
 - भारतीय शिपयार्डों द्वारा **60-70% क्षमता उपयोग पर परचालन** करने के कारण पैमाने की अर्थव्यवस्थाओं की कमी से प्रतसिपर्द्धात्मकता पर और अधिक प्रभाव पड़ता है।
- **तटीय नौवहन विकास में पछिड़ापन:** 7,500 कमी. की तटरेखा के बावजूद, तटीय नौवहन भारत के घरेलू माल यातायात का केवल 6% ही है।
 - वर्तमान में, पूर्वी भारत से दक्षिण और पश्चिमी भारत तक तटीय मार्ग से लगभग **30 मलियन टन (MT) कोयला का नौवहन** किया जाता है; वर्ष 2030 तक संभावित मांग लगभग **100 मीटरिक टन** है।
- **आंतरिक क्षेत्रों में कनेक्टिविटी का अभाव:** अंतमि मील तक कनेक्टिविटी एक बड़ी चुनौती बनी हुई है, क्योंकि केवल **30% प्रमुख बंदरगाहों** में ही सीधी रेल निकासी प्रणाली है।
 - प्रमुख बंदरगाहों को औद्योगिक समूहों से जोड़ने वाले समर्पित माल दुलाई गलियारों की अनुपस्थिति से रसद लागत में **15-20% की वृद्धि** होती है।
 - तटीय नौवहन और अंतरदेशीय जलमार्ग अवसंरचना का सीमिति विकास बहुवधि परविहन विकल्पों को सीमिति करता है।

समुद्री बुनियादी अवसंरचना के विकास में तेज़ी लाने के लिये भारत क्या उपाय अपना सकता है?

- **एकीकृत बंदरगाह विकास फरेमवर्क:** प्रमुख और लघु बंदरगाहों में विकास को समन्विति करने, अंतर-बंदरगाह प्रतसिपर्द्धा को समाप्त करने और वशिषज्जता को बढ़ावा देने के लिये एक एकीकृत **राष्ट्रीय बंदरगाह ग्रडि प्राधिकरण** की स्थापना करने की आवश्यकता है।
 - हब-एंड-स्पोक मॉडल लागू किया जाना चाहिये, जहाँ 3-4 मेगा बंदरगाह (जैसे **नया वधावन बंदरगाह**) **ट्रांसशिपमेंट हब** के रूप में कार्य करें, जबकि अन्य फीडर बंदरगाहों के रूप में कार्य करें।
 - क्षेत्रीय कार्गो प्रोफाइल और अंतरदेशीय औद्योगिक समूहों के साथ **संरखति बंदरगाह-वशिषिट मास्टर प्लान** वकिसति किया जाना चाहिये।
 - कार्गो स्थरिता सुनिश्चिति करने के लिये बंदरगाह विकास को औद्योगिक गलियारों और **वशिष आर्थिक क्षेत्रों** से जोड़ा जाना चाहिये।
- **प्रोद्योगिकी-संचालति बंदरगाह आधुनिकीकरण:** पायलट परियोजनाओं के रूप में **JNPT** और **मुंद्रा** से शुरुआत करते हुए सभी प्रमुख बंदरगाहों पर **स्मार्ट पोर्ट इंफ्रास्ट्रक्चर मैनेजमेंट सिस्टम (SPIMS)** की तैनाती की जाएगी।
 - **JNPT के हालिया डिजिटलीकरण** की सफलता के आधार पर, पेपरलेस (कागज़ रहति) व्यापार सुविधा के लिये **ब्लॉकचेन-आधारति पोर्ट कम्युनिटी सिस्टम** की शुरुआत की जानी चाहिये।
 - **IoT-सक्षम कार्गो ट्रैकिंग** और बंदरगाह उपकरण नगिरानी प्रणालियाँ स्थापति की जानी चाहिये।
 - **यूनाइटेड कगिडम की तरह** सीमा शुल्क, आवरण और बंदरगाह परचालन को एकीकृत करते हुए राष्ट्रीय समुद्री एकल खड़की के विकास में तेज़ी लाना चाहिये।
- **बहुवधिीय संपर्कता संवर्द्धन:** प्रमुख बंदरगाहों को औद्योगिक केंद्रों से जोड़ने वाले समर्पित माल गलियारा खंडों के लंबति कार्य को तेज़ी से पूरा करने की आवश्यकता है।
 - एकीकृत **लॉजिस्टिक्स पार्कों** के साथ तटीय आर्थिक क्षेत्रों का विकास किया जाना चाहिये। **गुजरात के सफल GIFT सर्टि मॉडल** की तरह सभी बंदरगाहों पर मानकीकृत **बंदरगाह-रेल-सड़क संपर्क मॉडल लागू** किया जाना चाहिये।
 - अंतमि-मील परियोजनाओं के लिये **राष्ट्रीय अवसंरचना पाइपलाइन** के अंतर्गत एक समर्पित बंदरगाह संपर्क नधि बनाएं।
- **हरति बंदरगाह पहल:** सभी बंदरगाहों के लिये सौर और पवन ऊर्जा एकीकरण को अनविर्य बनाने तथा नवीकरणीय ऊर्जा उपयोग के एक नशिचिति प्रतशित को लक्ष्य बनाने की आवश्यकता है।
 - लंगर डाले जहाज़ों से होने वाले उत्सर्जन में कटौती करने के लिये **तट से जहाज़ तक वदियुत आपूर्ति प्रणाली सुनिश्चिति** की जानी चाहिये।
 - **पर्यावरण अनुकूल बंदरगाह परियोजनाओं के लिये ग्रीन चैनल अपरुवल** वकिसति किया जाना चाहिये। सभी बंदरगाहों पर स्वचालति पर्यावरण नगिरानी प्रणाली स्थापति की जानी चाहिये।
 - **इलेक्ट्रिक वाहन अवसंरचना** के साथ मालवाहक जहाज़ों की आवाजाही के लिये समर्पित हरति गलियारे बनाए जाने चाहिये।
- **कौशल विकास और क्षमता नरिमाण:** नजी क्षेत्र के साथ साझेदारी में सभी प्रमुख बंदरगाहों पर समुद्री कौशल विकास केंद्र स्थापति करने की आवश्यकता है।
 - **बंदरगाह स्वचालन और स्मार्ट बंदरगाह संचालन के लिये वशिष पाठ्यक्रम** बनाए जाने चाहिये। बंदरगाह कर्मचारियों के लिये वैश्विक मानकों के अनुरूप अनविर्य प्रमाणन कार्यक्रम लागू किया जाना चाहिये।
 - **जुआन अंतरण के लिये अग्रणी अंतरराष्ट्रीय बंदरगाहों के साथ आदान-प्रदान कार्यक्रम** वकिसति किया जाना चाहिये। बंदरगाह प्रोद्योगिकी पर ध्यान केंद्रति करते हुए IIT और समुद्री वशिष्वदियालयों में समुद्री नवाचार प्रयोगशालाएँ स्थापति की जानी चाहिये।
- **नजी क्षेत्र की भागीदारी मॉडल:** अधिकि संतुलति जोखमि-साझाकरण तंतर और स्पष्ट नकिस वकिलपों के साथ **PPP ढाँचे को पुनः डिज़ाइन** करने की आवश्यकता है।
 - सफल राजमार्ग परियोजनाओं के समान **बंदरगाह परियोजनाओं के लिये हाइब्रिड वार्षिकी मॉडल** लागू किया जाना चाहिये।
 - राज्यों और नजी क्षेत्र की इक्वटी भागीदारी के साथ **बंदरगाह आधारति विकास के लिये वशिष प्रयोजन वाहन** नरिमति किये जाने चाहिये।
 - दीर्घकालिक पूंजी आकर्षति करने के लिये **बंदरगाह अवसंरचना नविश ट्रस्ट (InvITs)** की स्थापना की जानी चाहिये।

- **तटीय सामुदायिक एकीकरण:** वाणज्यिक बंदरगाह विकास के साथ-साथ मत्स्यन वाले बंदरगाहों और तटीय पर्यटन बुनियादी अवसंरचना का विकास करने की आवश्यकता है।
 - बंदरगाह से संबंधित गतिविधियों में तटीय समुदायों के लिये विशेष रूप से कौशल विकास कार्यक्रम बनाए जाने चाहिये।
 - परियोजना प्रभावित व्यक्तियों के लिये दीर्घकालिक आजीविका सहायता के साथ व्यापक पुनर्वास पैकेज लागू किया जाना चाहिये।
 - स्थानीय व्यापार और मत्स्यन जैसी गतिविधियों के लिये समुदाय-प्रबंधित छोटे बंदरगाहों की स्थापना की जानी चाहिये।
- **बंदरगाह दक्षता संवर्द्धन कार्यक्रम:** रयिल टाइम मॉनिटरिंग और पुरस्कार के साथ बंदरगाह प्रदर्शन बेंचमार्कगि प्रणाली को लागू करने की आवश्यकता है।
 - बंदरगाह-वशिष्ट कार्गो प्रोफाइल के आधार पर विशेष कार्गो हैंडलिंग सुविधाएँ विकसित की जानी चाहिये।
 - तटीय शपिंग को बढ़ावा देने के लिये सभी प्रमुख बंदरगाहों पर समर्पित तटीय बर्थ बनाए जाने चाहिये। रसद लागत को कम करने के लिये बंदरगाह आधारित मुक्त व्यापार भंडारण क्षेत्र स्थापित किये जाने चाहिये।

नषिकर्ष:

भारत के समुद्री बुनियादी अवसंरचना को मज़बूत करना व्यापार अनुकूलता बढ़ाने, आर्थिक विकास को बढ़ावा देने और अपनी आर्थिक आकांक्षाओं के अनुरूप रणनीतिक सुरक्षा को सुदृढ़ करने के लिये आवश्यक है। लक्षित नीति सुधारों और नविश के माध्यम से, भारत वदेशी जहाज़ों पर अपनी निर्भरता कम कर सकता है, संधारणीय प्रथाओं (SDG 9: उद्योग, नवाचार और बुनियादी अवसंरचना) को बढ़ावा दे सकता है। साथ ही, एक मज़बूत समुद्री क्षेत्र विकसित करने से न केवल घरेलू वनिर्माण को समर्थन मिलेगा बल्कि भविष्य की पीढ़ियों के लिये पर्यावरणीय स्थिरता (SDG 13: जलवायु कार्रवाई) भी बढ़ेगी।

????? ???? ????:

प्रश्न. भारत के समुद्री बुनियादी अवसंरचना के विकास के सामरिक, आर्थिक और पर्यावरणीय महत्त्व का आकलन कीजिये। इस क्षेत्र को मज़बूत करने से भारत की आत्मनिर्भरता, व्यापार अनुकूलता और हृदि-प्रशांत क्षेत्र में क्षेत्रीय सुरक्षा में किस तरह योगदान हो सकता है?

यूपीएससी सविलि सेवा परीक्षा, वगित वर्ष के प्रश्न (PYQ)

????? ???? ????:

प्रश्न. 'क्षेत्रीय सहयोग के लिये हृदि महासागर रमि संघ [इंडियन ओशन रमि एसोसियेशन फॉर रीजनल कोऑपरेशन (IOR-ARC)]' के संदर्भ में, नमिनलखित कथनों पर वचार कीजिये: (2015)

1. इसकी स्थापना अत्यंत हाल ही में समुद्री डकैती घटनाओं और तेल अधपिलाव (ऑयल स्पलिस) की दुर्घटनाओं के प्रतिक्रियास्वरूप की गई है।
2. यह एक ऐसी मैत्री है जो केवल समुद्री सुरक्षा हेतु है।

उपर्युक्त कथनों में से कौन-सा/से सही है/हैं?

- (a) केवल 1
- (b) केवल 2
- (c) 1 और 2 दोनों
- (d) न तो 1 और न ही 2

उत्तर: (d)

प्रश्न. ब्लू कार्बन क्या है?

- (a) महासागरों और तटीय पारस्थितिक तंत्रों द्वारा प्रगृहीत कार्बन
- (b) वन जैव मात्रा (बायोमास) और कृषि मृदा में प्रच्छादित कार्बन
- (c) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस में अंतर्विष्ट कार्बन
- (d) वायुमंडल में वदियमान कार्बन

उत्तर: (a)

????? ????:

प्रश्न. 'नीली क्रांति' को परभाषित करते हुए भारत में मत्स्यपालन की समस्याओं और रणनीतियों को समझाइये। (2018)

PDF Refernece URL: <https://www.drishtias.com/hindi/printpdf/charting-india-s-maritime-future>

