Akshardhara Research Journal
Single Blind Peer-Reviewed & Refereed International Research Journal
E ISSN -3048-8095 / SJIF Impact- 5.16 / October 2026/ Special Issue 05 Volume I

10

प्रकल्प सागरमाला' या महत्त्वाकांक्षी प्रकल्पाचा भूराजकीय आणि आर्थिक दृष्टिकोनातून केलेला अभ्यास: ऐतिहासिक सागरी मार्गांच्या पुनरुज्जीवनाचा प्रयत्न

कौस्तुभ जोशी
सहाय्यक प्राध्यापक,
शि.प्र.मंडळींचे रामनारायण रुईया स्वायत्त महाविद्यालय, मुंबई

DOI. https://doi-ds.org/doilink/10.2026-66945714/ARJ/2026/V1/SI05/101026A010

गोषवारा

युरोपियन दर्यावर्दींनी सागरी व्यापारी मार्गांचा शोध लावल्यामुळेच जणू व्यापारात नवे पर्व सुरू झाले असा समज आपल्याकडे आता रूढ केला गेला आहे. भारतीय व्यापाराच्या संदर्भात ऐतिहासिक सागरी व्यापारी मार्ग हा काहीसा विस्मृतीत गेलेला मुद्दा मानावा लागेल. चोल वंशीयांनी आशिया खंडात प्रबळ नौदलाच्या बळावर आपले सामरिक महत्त्व प्रस्थापित केले होते. 'ज्याचे आरमार त्याचा समुद्र आणि ज्याचा समुद्र त्याचे राज्य' अशा स्पष्ट वाक्यातून छत्रपती शिवरायांनी सागरी मार्ग का आणि कसे महत्त्वाचे ठरतात हे लिहून ठेवले आहे. मराठा आरमारांच्या पराक्रमानंतर शतकांच्या दुष्काळानंतर पुन्हा एकदा भारत आपले भूराजकीय स्थान वापरून जागतिक व्यापाराच्या क्षितिजावर येऊ पाहत आहे. हा प्रवास साम्राज्यवाद किंवा युद्धखोरीसाठी नव्हे तर व्यापारी मार्गावरील आश्वासक ठाणे तयार करणे या उद्देशाने आपल्याला आगामी काळात नियोजन करावे लागणार आहे. सात हजार किलोमीटरपेक्षा अधिक लांबीचा समुद्रकिनारा असूनही जागतिक व्यापारात आपला वाटा नगण्य आहे. या दृष्टीने 'सागरमाला' प्रकल्प भविष्यवेधी तर आहेच पण दक्षिण आशिया, आग्नेय आशिया आणि आफ्रिका यांना जोडणाऱ्या भौगोलिक टप्प्यात भारतीय बंदरांचे महाकाय प्रकल्प एक नवी 'इकोसिस्टीम' तयार करणार आहेत. प्रस्तुत निबंधातून याविषयी अधिक अभ्यास करण्याचा प्रयत्न केला आहे. भारतातील बंदरांची मालिका जागतिक बाजाराला का आणि कशी पूरक ठरू शकते हे शोधायचा प्रयत्न केला आहे. हाँगकाँग आणि सिंगापूर यांची व्यापारी मक्तेदारी बंदरांच्या विकासातून का उदयास आली हे सूत्र घेऊन जागतिक मालवाहतुकीत भारताचे स्थान का कमी आहे व ते कसे वाढवता येईल याबद्दल विस्तृत मांडणी केली आहे. असे महाकाय प्रकल्प उभारण्यात कोणत्या संस्थात्मक आणि आर्थिक अडचणी येऊ शकतात याचा आढावा घेतला आहे. अखेरच्या टप्प्यात या प्रकल्पाचे लाभ आणि भविष्यातील आव्हाने यांचा विचार केला आहे.

बीज शब्द : भू राजकीय घडामोडी (Geopolitics), सागरी व्यापार (Marine Trade), प्रकल्प सागरमाला (Project Sagarmala)

जागतिक व्यापाराचे बदलते चित्र आणि भारत

एकविसावे शतक चौथ्या औद्योगिक क्रांतीचे असणार आहे असे म्हटले जाते. भारताचे जागतिक अर्थकारणातील आणि राजकारणातील स्थान गेल्या पंचवीस वर्षात झपाट्याने बदलले आहे १९९१ या वर्षात नवीन आर्थिक धोरणाचा स्वीकार केल्यानंतर भारतीय अर्थव्यवस्थेने कात टाकण्यास सुरुवात केली. माहिती तंत्रज्ञान क्षेत्रातील अभूतपूर्व कामगिरीच्या जोरावर भारताने सुरुवात केलेल्या प्रगतीला आता जोड मिळण्याची गरज आहे ती औद्योगीकरणाची. भारताची कृषी प्रधानता आकडेवारीच्या दृष्टीने जरी महत्त्वाची असली तरीही औद्योगीकरण आणि सेवा क्षेत्राला पर्याय नाही. टाचणी पासून संरक्षण विषयक उपकरणांपर्यंत अनेक वस्तूंची सढळहस्ते आयात करणाऱ्या देशाचा यापुढचा टप्पा अत्याधुनिक तंत्रज्ञान वापरून वस्तूंची निर्मिती करणे व त्याचे निर्यात बाजारातील महत्त्व वाढवणे असा असणार आहे. अकरा वर्षांपूर्वी सुरू केलेल्या मेक इन इंडिया या उपक्रमात हेच अभिप्रेत आहे. उत्पादक कोणत्याही देशाचा असला तरी उत्पादनाची साधने व जागा भारताची असली पाहिजे व त्याद्वारे निर्माण झालेली उत्पादने जगभरात पोहोचली पाहिजेत असे हे व्यावसायिक प्रारूप आहे. मात्र यासाठी सर्वाधिक गरज आहे ती म्हणजे वेगवान मालवाहतूक करणाऱ्या मार्गांची. देशांतर्गत मालवाहतुकीचे मार्ग जसे महत्त्वाचे आहेत तसेच आंतरराष्ट्रीय स्तरावर मालवाहतूक करणे व भारताचे भौगोलिक स्थान वापरून घेऊन या क्षेत्रात भारताचा वाटा उंचावणे महत्त्वाचे आव्हान आहे. दक्षिण व आग्नेय आशियातील हॉंगकॉंग, शांघाई, सिंगापूर, क्वालालंपूर या बंदरी शहरांनी फक्त आयात निर्यातीचे मार्ग ताब्यात ठेवल्याने किती फायदा मिळवता येतो हे सिद्ध केले आहे. सात हजार किलोमीटर पेक्षा जास्त सागरी किनारा असूनही मागच्या शतकात बांधल्या गेलेल्या निवडक बंदरांपलीकडे आपण प्रगती करू शकलो नाही. याच संदर्भात प्रकल्प सागरमाला भविष्यवेधी ठरणार आहे. आपले भूराजकीय स्थान वापरून आंतरराष्ट्रीय व्यापारातील महत्त्वाचे ठाणे म्हणून भारत विकसित होण्यासाठी प्रकल्प सागरमाला महत्वाची भूमिका पार पाडणार आहे.

जागतिक व्यापारातील भारताचे स्थान व तौलनिक अभ्यास

जगाच्या व्यापारातील भारताचे स्थान नेमके किती आहे ? कोणते आहे ? कुठे आहे ? हे समजून घेण्याआधी एक आकडेवारी लक्षवेधी म्हणून मांडावीशी वाटते. सागरी मार्गाने होणाऱ्या व्यापारात सर्वाधिक महत्त्वाचे ठरतात ते कंटेनर, अर्थात यातून मालाची वाहतूक केली जाते. चीन दरवर्षी सहा दशलक्ष कंटेनर बनवतो व त्या तुलनेत भारतात फक्त ३०००० कंटेनर बनतात. यावरूनच भारताचे जगाच्या व्यापारातील स्थान किती सूक्ष्म आहे

©Copyright 2025 ADRJ. All Rights Reserved

Akshardhara Research Journal
Single Blind Peer-Reviewed & Refereed International Research Journal
E ISSN -3048-8095 / SJIF Impact- 5.16 / October 2026/ Special Issue 05 Volume I

याचा अंदाज येईल. जागतिक व्यापारातील मालवाहतुकीपैकी १६ % जहाजांचा ताफा आणि ५१ % जहाज बांधणी चीन या एकट्या देशाकडे आहे. तर भारताचा हा वाटा अवघा दीड टक्का इतका आहे. चीनमधील बंदरे सहजपणे ३०० दशलक्ष TEUs एवढी उलाढाल करतात तर भारत २५ दशलक्ष टन एवढी उलाढाल करतो. भारताशी तुलना केल्यास चीनची लॉजिस्टिक खर्चातील होणारी बचत त्यांचा व्यापार फायदेशीर ठरण्यासाठी महत्त्वाची ठरते आणि यासाठीच प्रकल्प सागरमाला महत्त्वाचा ठरणार आहे.

लॉजिस्टिक या क्षेत्राचा विचार केल्यास भारताची वस्तू आणि माल ने आण करण्याचा खर्च (लॉजिस्टिक कॉस्ट) जीडीपीच्या १९% आहे तर चीन या देशासाठी तो अवघा १२ % व ब्रिटन साठी १३.४३ % आहे. उदाहरणार्थ कोळशावर वीज निर्मिती करणारे प्रकल्प ५०० ते ७०० किलोमीटर अंतरावर असतील व त्यासाठी जाणीवपूर्वक आखला गेलेला लॉजिस्टिक कॉरिडॉर नसेल तर त्याचा खर्च दुपटीने अधिक होतो. जागतिक बँकेच्या अहवालानुसार भारताचा लॉजिस्टिक्स परफॉर्मन्स इंडेक्स (LPI) ३५ वा आहे मात्र मलेशिया, चीन, तुर्की, दक्षिण आफ्रिका या देशांच्या तुलनेत आपला क्रमांक खालीच आहे.

सिंगापूर, रोटरडॅम, हॉंगकॉंग या तुलनेत भारतातील बंदरांची कार्यक्षमता अत्यंत कमी आहे. कार्यक्षमता आणि अधिकाधिक कंटेनर हाताळण्याची क्षमता याचा विचार केल्यास जगातील आघाडीच्या दहा बंदरांपैकी सात चिनी बंदरे आहेत. भारतातील एकही बंदर जगातील आघाडीच्या तीस बंदरांमध्ये नाही. भारतातील कंटेनर बऱ्याचदा कोलंबो, सिंगापूर अशा बंदरां मार्गे 'ट्रान्स शीप' म्हणजे परस्पर पाठवणी केली जाते. या पार्श्वभूमीवर प्रकल्प सागरमाला भविष्यवेधी आहे.

सागरमाला प्रकल्पाची गरज आणि वैशिष्ट्ये

- बंदरांचे आधुनिकीकरण आणि नवीन बंदरांची निर्मिती - सहा महाकाय बंदरे आणि त्या संबंधित १२८ प्रकल्प मंजूर करण्यात आले आहेत.
- बंदरांशी संलग्न औद्योगीकरण - विशेष आर्थिक क्षेत्र आणि स्मार्ट इंडस्ट्रियल पोर्ट सिटीज या प्रकल्पांतर्गत ३५ ठिकाणी गुंतवणुकीस प्राधान्य देण्यात येणार आहे.
- दळणवळण सुविधा निर्मिती - बंदरांच्या जाळ्याशी जोडणारे रस्ते, रेल्वे आणि शक्य असेल तिकडे अंतर्गत जलवाहतुकीचे नवे मार्ग तयार करणे.
- जहाज बांधणी उद्योग - सागरमाला प्रकल्पाच्या दुसऱ्या टप्प्यात स्वदेशी जहाज बांधणी निर्मितीला पाठबळ देण्यात येणार आहे.

मार्च २०२५ वर्ष अखेरीस सागरमाला बहुउद्देशीय योजनेपैकी १०३ उद्दिष्टे यशस्वी झाली असून दरवर्षी पाचशे वीस दशलक्ष टन मालाची वाहतूक करणे शक्य झाले आहे. सागरी मार्गाने होणाऱ्या व्यापारात गेल्या दशकभरात ११८ टक्क्याची वाढ झालेली आहे.

सागरमाला प्रकल्पाने उदयास येणारी क्षेत्र

सागरमाला प्रकल्पाचा उद्देश फक्त आयात निर्यातीसाठी बंदरांची निर्मिती एवढाच मर्यादित नसून जी नवीन महाकाय बंदरे उभारली जातील त्याच्या आसपास औद्योगिक विकासासाठी क्षेत्र निर्माण करण्यात येईल. यात तयार वस्त्रप्रावरणे, इलेक्ट्रॉनिक्स वस्तू, वाहन निर्मिती उद्योग, चामड्याच्या वस्तू आणि पादत्राणे, फर्निचर, खाद्य प्रक्रिया उद्योग, अन्नप्रक्रिया उद्योग यांचा समावेश आहे. विविध उद्योग त्या स्थानिक स्थितीनुसार विकसित केले जाणे अपेक्षित आहे. यासाठी १४ ठिकाणी कोस्टल इकॉनॉमिक झोन म्हणजेच किनारपट्टीच्या परिसरातील आर्थिक क्षेत्र तयार केली जाणार आहेत.

सागरमाला प्रकल्पातील संस्थात्मक आणि आर्थिक अडचणी

सागरमाला प्रकल्प नियोजन आणि अंमलबजावणी या दोन्ही टप्प्यात एकाच सरकारी यंत्रणेकडे सोपवला गेलेला नाही ही यातील सर्वात मोठी अडचण आहे. पोर्ट ट्रस्ट, भारतीय रेल्वे, नॅशनल हायवे अथॉरिटी ऑफ इंडिया, कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया, निर्गुंतवणूक खाते अशा विविध सरकारी यंत्रणांच्या समन्वयातून हा प्रकल्प आकाराला येणार आहे.

- *केंद्र आणि राज्य शासनातील समन्वयाचा अभाव* - हे पहिले महत्त्वाचे कारण आहे. प्रकल्पातील विविध परवानग्या विविध विभागांकडून वेळेत न मिळाल्यामुळे नुकसान होते.
- *जमीन अधिग्रहण आणि विस्थापितांचे प्रश्न* - एखादे महाकाय बंदर उभारायचे ठरवले तर सर्वप्रथम प्रश्न येतो तो त्यासाठी जागा संपादित करण्याचा. सामाजिक, पर्यावरणीय आणि कायदेशीर अडचणींमुळे बंदरांसाठी जागा मिळणे अवघड होऊन बसते.
- *प्रकल्पातील भागीदारांची सहमती* - बहुतांश सागरमाला प्रकल्पातील कामे बंदरांची व समुद्रकिनाऱ्याशी संबंधित आहेत. त्यामुळे मासेमारी करणाऱ्या समुदायाला खाजगीकरणाची भीती वाटते व म्हणून अशा प्रकल्पांना स्थानिक पातळीवरून कडाडून विरोध होतो.
- *लाल फितीचा कारभार* - प्रकल्प सुरू करण्यातील सगळ्यात महत्त्वाची अडचण म्हणजे विविध खात्याच्या कर्मचाऱ्यांचा प्रकल्प राबवण्यातील उत्साह एकसमान नसतो. कधी नाईलाज तर कधी जाणीवपूर्वक कागदी अडचणी निर्माण करून प्रकल्प अर्धवट ठेवला जातो.

संशोधनातील मर्यादा आणि पुढील संशोधनासाठी वाव

सागरमाला प्रकल्प नियोजनातून प्रत्यक्ष अंमलबजावणी या पातळीपर्यंत येण्यासाठी जवळपास दहा वर्षे उलटून गेली आहेत. २५ मार्च २०१५ या दिवशी केंद्रीय मंत्रिमंडळाने या प्रस्तावाला मान्यता दिली. आजपर्यंत अंमलबजावणीच्या विविध पातळीवर हा प्रकल्प अडथळ्याच्या शर्यतीचा सामना करत आहे. सदर प्रकल्पाचा आवाका आणि त्यासाठी लागणारे गुंतवणुकीचे

महाकाय आकडे भारतीय अर्थव्यवस्थेसाठी नवीन आहेत. आजपर्यंत परदेशी गुंतवणूकदारांनी केलेल्या गुंतवणुकीचे आकडे आपण ऐकत आलो आहोत. या प्रकल्पात सार्वजनिक आणि खाजगी भागीदारीचा गांभीर्याने विचार केला गेला आहे. सदर संशोधन निबंधात या प्रकल्पाचा भू राजकीय आणि व्यापारी मार्गाच्या दृष्टीने आढावा घेण्याचा प्रयत्न केला गेला आहे. सागरी मार्गांवर निर्विवाद वर्चस्व असलेल्या आपल्या पूर्वजांचे स्मरण आपण ठेवणे आवश्यक आहे. व्यापाराचे मार्ग ज्याप्रमाणे संस्कृती जोडतात त्याचप्रमाणे समृद्धीही आणतात हेही तितकेच महत्त्वाचे. सागरमाला प्रकल्पाच्या निमित्ताने उपलब्ध आकडेवारीचा विचार करून सदर निबंध सादर केला गेला आहे व प्रकल्पातील प्रत्येक बाबीचा सविस्तर आढावा घेणे विस्तारभयास्तव टाळले आहे. सागरमाला प्रकल्पातील बंदरांच्या निर्मितीत होणारा पर्यावरणीय ह्रास, केंद्र आणि शासनाचे संबंध व त्याचा प्रकल्पाच्या अंमलबजावणीवर होणारा परिणाम, सागरमाला प्रकल्पामुळे तयार होणारे औद्योगिक शहरांचे नवे समूह आणि त्यातून उदयास येणाऱ्या औद्योगिक वर्गाचा अभ्यास असे विषय संशोधकांसाठी खुले होणार आहेत.

समारोप

२ सप्टेंबर २०२२ या दिवशी 'पंतप्रधान श्री नरेंद्र मोदी' यांनी भारतीय नौदलाच्या बोधचिन्हात एक बदल केला. ब्रिटिशांच्या काळातील सेंट जॉर्ज क्रॉस काढून त्या ऐवजी 'छत्रपती शिवाजी महाराजांच्या' राजमुद्रेचे अष्टकोनी प्रारूप त्या बोधचिन्हाला देण्यात आले. महाराष्ट्राच्या आणि पर्यायाने भारताच्या सागरी ताकदीचे महत्त्व सर्वप्रथम ओळखणारा द्रष्टा राजा म्हणजे 'श्रीशिवछत्रपती' होत. व्यापारी आणि राज्यकर्ते यांच्यातील फरक त्यांनी चाणाक्षपणे टिपला होता. सध्या सुरू असलेल्या आखाती युद्धाच्या संदर्भात सागरी मार्गांचे महत्त्व कसे आणि किती आहे हे वेगळे सांगायची गरज नाही. ज्याच्या हाती व्यापाराची नाडी असते त्यालाच जग पादाक्रांत करता येते हे 'शिवसूत्र' प्रकल्प सागरमाला नव्याने अधोरेखित करणार आहे.

संदर्भ

Deshmukh, A. (2023). Hinterland connectivity and market share: a case of Indian container ports. World Maritime University Ph.D. Dissertations. https://commons.wmu.se/phd_dissertations/30/. Accessed on 23 May 2025.

Government of India (n.d.) Sagarmala.gov.in. https://www.shipmin.gov.in/sites/default/files/6642376426SagarmalaNewsletterFinal28122016.pdf. Accessed on 24 May 2025.

IJRSET. (n.d.). Impact of Sagarmala Project on Indian Economy – A Critical Study. Journal of Research in Science Engineering and Technology. https://www.ijraset.com/best-journal/impact-of-sagarmala-project-on-india-economy-a-critical-study. Accessed on 30 May 2025.

India Today. (2025, April 2). *Adani's Mundra Port sets record with 200-MMT annual cargo handling*. https://www.indiatoday.in/business/story/adani-mundra-port-sets-record-with-200-mmt-annual-cargo-handling-business-update-2703051-2025-04-02. Accessed on 28 June 2025.

International Maritime Organisation (IMO). (n.d.). *MARITIME INDIA VISION 2030*. https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Air%20pollution/Maritime%20India%20vision%202030.pdf. Accessed on 28 June 2025.

Kumar, R. (2019). Public-private partnerships in Indian port connectivity. Journal of Infrastructure Development, 11(1), 65–79. 10.69974/glskalp.05.02.02 Accessed on 10 June 2025.

Maritime Gateway. (2025, January 4). *Jawaharlal Nehru Port Authority's container traffic rises 12% in 2024*. https://www.maritimegateway.com/jawaharlal-nehru-port-authoritys-container-traffic-rises-12-in-2024/. Accessed on 21 June 2025.

Ministry of Ports, Shipping and Waterways. (2016). NPP Executive Summary. Sagarmala.gov.in. https://sagarmala.gov.in/sites/default/files/NPP%20executive%20summary.pdf. Accessed on 14 June 2025.

Ministry of Ports, Shipping and Waterways. (2021). Maritime India Vision 2030. Government of India. https://sagarmala.gov.in/sites/default/files/MIV%202030%20Report.pdf . Accessed on 23 May 2025

MNRE. (2024, September 11). *Scheme Guidelines for Implementation of "Viability Gap Funding (VGF) Scheme for offshore wind energy projects."*. Ministry of New and Renewable Energy. https://cdnbbsr.s3waas.gov.in/s3716e1b8c6cd17b771da77391355749f3/uploads/2024/09/20240912108998 7626.pdf 14 June 2025.

PIB. (2024, June 19). *Cabinet approves Viability Gap Funding (VGF) scheme for implementation of Offshore Wind Energy Projects*. Press Information Bureau. https://www.pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=2026700. Accessed on 14 June 2025.

PIB. (2025, March 27). Sagarmala Programme: Powering India's Maritime Revolution. Press Information Bureau. https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2115878. Accessed on 04 July 2025.

Press Information Bureau (PIB). (2024a, April 3). *Jawaharlal Nehru Port Authority (JNPA) Achieves Record Throughput of 6.43 Million TEUs*. https://www.pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=2017003. Accessed on 28 June 2025.

Press Information Bureau (PIB). (2024b, January 21). *"JNPA amongst top global ports and India's largest port with 10+ million TEUs capacity": Sarbananda Sonowal*. https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2094901. Accessed on 28 June 2025.

Press Information Bureau (PIB). (2025, April 4). *Growth disparity between major and minor ports*. https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2118871. Accessed on 29 June 2025.

Raghuram, G., & Ranganathan, R. (2018). Port connectivity and logistics in India: Issues and potential. Indian Journal of Transport Management, 42(2), 23–30.

SagarMala – Port Connectivity Enhancement, Government of India. (n.d.). https://sagarmala.gov.in/project/port-connectivity. Accessed on 14 June 2025.

Sagarmala. (n.d.). Port Modernization & New Port Development, Government of India. Sagarmala.gov.in. https://sagarmala.gov.in/project/port-modernization. Accessed on 24 May 2025.

Singh, A., & Verma, S. (2020). Evaluating the impact of port infrastructure on trade in India. Maritime Economics & Logistics, 22(3), 301–315. Online available at 10.1186/s41072-018-0027-0Accessed on 31 May 2025.

ThePrint. (2025, April 2). *Mundra Port becomes India's first to handle 200 million tonne cargo*. https://theprint.in/economy/mundra-port-becomes-indias-first-to-handle-200-million-tonne-cargo/2575396/. Accessed on 29 June 2025.

Times of India. (2025, March 27). 'Kerala accepts centre's Rs 818 cr viability gap funding for Vizhinjam port.' *ETInfra.com*. https://infra.economictimes.indiatimes.com/news/ports-shipping/kerala-accepts-centres-rs-818-cr-viability-gap-funding-for-vizhinjam-port/119575594 Accessed on 05 July 2025.

Tradlinx. (2025, March 5). *India Port List: Mundra, Nhava Sheva, Paradip, Deendayal, Visakhapatnam*. https://blogs.tradlinx.com/india-port-list-mundra-nhava-sheva-paradip-deendayal-visakhapatnam/. Accessed on 29 June 2025.

VGF Final Projects List – Public private partneships in India. (n.d.). https://pppinindia-dynamic.pleximus.in/vgf-final-approved-statewises/Kerala accessed on 05 July 2025.

World Shipping Council. (n.d.). *Top 50 Ports*. https://www.worldshipping.org/top-50-ports (Accessed July 05, 2025.)