

भारत के जहाज़ निर्माण उद्योग का सुदृढ़ीकरण

यह एडिटरियल 04/02/2025 को द हट्टि में प्रकाशित “[Some wind behind the sails of India's shipping industry](#)” पर आधारित है। यह लेख मज़बूत GDP वृद्धि और सागरमाला परियोजना में ₹5.8 लाख करोड़ नविश के बावजूद वैश्विक रैंकिंग में गरिब और न्यूनतम बेड़े के वसितार का सामना कर रहे भारत के शिपिंग उद्योग की स्थिति को दर्शाता है। हालाँकि बजट 2025 में ₹25,000 करोड़ के समुद्री विकास कोष जैसी पहल आशाजनक है, फरि भी इस क्षेत्र को फरि से जीवंत करने के लिये और अधिक सुधार आवश्यक है।

प्रलिमिस के लिये:

[शिपिंग उद्योग](#), [सागरमाला कार्यक्रम](#), [प्रमुख बंदरगाह](#), [गत शक्ति पहल](#), [मैरीटाइम इंडिया वज़िन- 2030](#), [अंतरराष्ट्रीय समुद्री संगठन](#), [ग्रीन हाइड्रोजन मशिन](#), [प्रत्यक्ष वदिशी नविश](#), [जहाज़ मरम्मत और प्रबंधन \(MRO\)](#), [मेक इन इंडिया](#), [उत्पादन-संबंध प्रोत्साहन \(PLI\)](#), [राष्ट्रीय अवसंरचना पाइपलाइन](#), [भारतीय अंतरदेशीय जलमार्ग प्राधिकरण \(IWAI\)](#)

मेन्स के लिये:

भारत में जहाज़ निर्माण क्षेत्र की वर्तमान स्थिति, भारत में जहाज़ निर्माण क्षेत्र के विकास में बाधक प्रमुख मुद्दे।

[सागरमाला कार्यक्रम](#) (वर्ष 2035 तक 5.8 लाख करोड़ रूपए) के माध्यम से भारत की मज़बूत GDP वृद्धि और महत्वपूर्ण समुद्री नविश के बावजूद, देश का [शिपिंग उद्योग](#) कार्गो हैंडलिंग एवं जहाज़ संख्या में न्यूनतम वृद्धि के साथ स्थिर बना हुआ है। भारतीय बेड़े ने हाल ही में **21 वर्ष की औसत आयु में** सुधार किया है, लेकिन **जहाज़ स्वामित्व में भारत की वैश्विक रैंकिंग 17वें से 19वें स्थान पर** आ गई है। हालाँकि सरकार की हालिया बजट- 2025 घोषणाएँ, जिसमें **25,000 करोड़ रूपए का समुद्री विकास कोष** और **जहाज़ों के लिये बुनियादी अवसंरचना** का दर्जा शामिल है, सकारात्मक कदम हैं, लेकिन भारत को अभी भी अपने शिपिंग क्षेत्र को पुनर्जीवित करने के लिये कई प्रमुख क्षेत्रों पर ध्यान केंद्रित करने की आवश्यकता है।

भारत में जहाज़ निर्माण क्षेत्र की वर्तमान स्थिति क्या है?

- **वषिय:** वर्ष 2024 में, भारतीय जहाज़ निर्माण उद्योग का मूल्य 1.12 बलियन डॉलर था, जो कविवर्ष 2022 के 90 मलियन डॉलर के मूल्यांकन से एक महत्वपूर्ण उछाल है।
 - भारत में 13 [प्रमुख बंदरगाह](#), 200 से ज़्यादा अन्य बंदरगाह, 30 शिपियार्ड हैं जिनमें सार्वजनिक और नज़ी दोनों क्षेत्र की कंपनियों शामिल हैं। प्रमुख शिपियार्ड में शामिल हैं:
 - **सार्वजनिक क्षेत्र:**
 - कोचीन शिपियार्ड लिमिटेड (CSL)
 - हट्टिसतान शिपियार्ड लिमिटेड (HSL)
 - गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एंड इंजीनियर्स (GRSE)
 - मझगाँव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड (MDL)
 - **प्राइवेट सेक्टर:**
 - L&T शिपबिल्डिंग
 - रलियंस नेवल एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड (RNEL)
 - **सरकारी पहल और नीतिसमर्थन**
 - **जहाज़ निर्माण वित्तीय सहायता नीति (वर्ष 2016-2026)** - जहाज़ निर्माण अनुबंधों पर 20% तक की सब्सिडी प्रदान करती है।
 - **सागरमाला कार्यक्रम** - इसका उद्देश्य बंदरगाहों का आधुनिकीकरण, तटीय शिपिंग का विकास और रसद दक्षता को बढ़ाना है।
 - **जहाज़ निर्माण में आत्मनिर्भर भारत** - वमिन वाहक (INS वकिर्रांत) सहित **स्वदेशी युद्धपोत उत्पादन** पर ध्यान केंद्रित करना।
 - भारत को वर्ष **2047** तक पुराने जहाज़ों को प्रतिस्थापित करने के लिये लगभग 700 वाणज्यिक जहाज़ों (200 समुद्री और 500 तटीय/अंतरदेशीय) की आवश्यकता है।
 - **गत शक्ति पहल** — जहाज़ निर्माण से संबंधित रसद को बढ़ावा देने के लिये बुनियादी अवसंरचना को बढ़ावा देना।

जहाज़ निर्माण क्षेत्र में नविश भारत के लिये महत्वपूर्ण क्यों है?

- **आर्थिक विकास और वैश्विक बाज़ार हसिसेदारी का वसितार:** जहाज़ नरिमाण में नविश से वनिरिमाण को बढ़ावा मलिन, रोज़गार सृजन और इसपात एवं इलेक्ट्रॉनिक्स जैसे सहायक उद्योगों को सशक्त करने के माध्यम से **गुणक प्रभाव** अर्थात् पूरे अर्थव्यवस्था में कई अन्य लाभ उत्पन्न हो सकते हैं।
 - भारत के बढ़ते वैश्विक व्यापार के साथ, एक सुदृढ़ घरेलू जहाज़ नरिमाण क्षेत्र **वदिशी नरिभरता को कम कर सकता है और नरियात बढ़ा सकता है।**
 - भारत का जहाज़ नरिमाण उद्योग 90 मिलियन डॉलर (वर्ष 2022) से बढ़कर 1.12 बिलियन डॉलर (वर्ष 2024) हो गया तथ्यवर्ष **2033 तक 8 बिलियन डॉलर (60% CAGR) होने का अनुमान है।**
 - **मैरीटाइम इंडिया वज़िन- 2030** का लक्ष्य वर्ष 2030 तक भारत को शीर्ष 10 जहाज़ नरिमाण देशों में शामिल कराना है।
- **सामरिक और रक्षा तैयारी:** एक सुदृढ़ जहाज़ नरिमाण क्षेत्र **राष्ट्रीय सुरक्षा के लिये महत्त्वपूर्ण** है, जो युद्धपोतों, पनडुबयों और गश्ती जहाज़ों के नरिमाण में आत्मनरिभरता सुनिश्चित करता है।
 - स्वदेशी जहाज़ नरिमाण को सुदृढ़ करना **आत्मनरिभर भारत के साथ संरेखित** है, जिससे वदिशी नरिभरता कम होगी और **समुद्री सीमाओं को अधिक प्रभावी ढंग से सुरक्षित** किया जा सकेगा।
 - **प्रोजेक्ट 75** के अंतर्गत छह स्कॉर्पीन श्रेणी की पनडुबयों (कलवरी श्रेणी) का नरिमाण स्वदेशी रूप से **संझगाँव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड, मुंबई** में किया गया है।
- **तटीय और ब्लू इकॉनमी विकास को समर्थन:** जहाज़ नरिमाण भारत की **ब्लू इकॉनमी** का एक अभिन्न अंग है, जिसमें मात्स्यिकी, बंदरगाह विकास और समुद्री पर्यटन शामिल हैं।
 - एक सुदृढ़ जहाज़ नरिमाण उद्योग **अंतरदेशीय और तटीय शिपिंग को बढ़ाता है, रसद लागत को कम करता है और सड़क व रेल नेटवर्क पर भीड़भाड़ को कम करता है।**
 - इसके अतिरिक्त, यह भारत को **खनजिों और हाइड्रोकार्बन के लिये गहन सागरीय अन्वेषण में सहायता** प्रदान कर सकता है, जिससे ऊर्जा सुरक्षा में सुधार होगा।
 - **ब्लू इकॉनमी** भारत के **सकल घरेलू उत्पाद में 4% का योगदान** देती है। सागरमाला कार्यक्रम का लक्ष्य बंदरगाह आधारित विकास, तटीय आर्थिक क्षेत्र और जलमार्ग वसितार है।
- **नवीकरणीय और हरित शिपिंग को सुदृढ़ करना:** **नेट जीरो 2070 लक्ष्यों** के साथ, भारत को एक संधारणीय जहाज़ नरिमाण क्षेत्र की आवश्यकता है जो न्यूनतम उत्सर्जन, ईंधन-कुशल जहाज़ों का उत्पादन करता हो।
 - हरित हाइड्रोजन चालित और इलेक्ट्रिक जहाज़ों में नविश से भारत को **अंतरराष्ट्रीय समुद्री संगठन (IMO)** के मानदंडों का अनुपालन करने में मदद मिलेगी।
 - **ग्रीन शिपियार्ड** विकसित करने से वैश्विक संधारणीय नौ-परविहन में भारत की स्थिति भी मज़बूत होगी।
 - कोचीन शिपियार्ड ने भारत के **ग्रीन हाइड्रोजन मिशन** के अनुरूप, वर्ष 2024 में भारत की पहली हाइड्रोजन ईंधन चालित नौका लॉन्च की।
- **वैश्विक आपूर्ति शृंखलाओं में भारत की भूमिका को बढ़ाना:** एक सुदृढ़ जहाज़ नरिमाण क्षेत्र **वैश्विक समुद्री आपूर्ति शृंखलाओं में भारत की स्थिति** को मज़बूत करता है, जिससे यह जहाज़ नरिमाण, मरम्मत और पट्टे के लिये एक पसंदीदा गंतव्य बन गया है।
 - इससे **पूर्वी एशियाई देशों पर नरिभरता कम** हो जाएगी और यह वैश्विक आपूर्ति शृंखला वविधिकरण के रुझान के अनुरूप हो जाएगा।
 - भारत समुद्री वनिरिमाण में **प्रत्यक्ष वदिशी नविश (FDI)** भी आकर्षित कर सकता है।

भारत में जहाज़ नरिमाण क्षेत्र के विकास में बाधा डालने वाले प्रमुख मुद्दे क्या हैं?

- **प्रतस्पर्द्धी जहाज़ नरिमाण पारस्थितिकी तंत्र का अभाव:** भारत का जहाज़ नरिमाण उद्योग लंबी नरिमाण समयसीमा और असंगत गुणवत्ता मानकों से ग्रस्त है, जिससे भारत द्वारा नरिमित जहाज़ वैश्विक बाज़ार में कम प्रतस्पर्द्धी बन जाते हैं।
 - चीन, दक्षिण कोरिया और जापान के विपरीत, भारत में नकिटस्थ शिपियार्ड, कलपुरजा आपूर्तिकिर्त्ताओं तथा उन्नत अनुसंधान एवं विकास सुविधाओं वाले एक अच्छी तरह से एकीकृत समुद्री क्लस्टर का अभाव है।
 - इसके अतिरिक्त, प्रशासनिक बाधाओं के कारण **परियोजना निष्पादन में विलंब से प्रतस्पर्द्धात्मकता और कम हो जाती है।**
 - वैश्विक जहाज़ नरिमाण में भारत मात्र **0.06% हसिसेदारी के साथ 20वें स्थान पर** है, जबकि अकेले चीन की हसिसेदारी **50% से अधिक** है।
 - भारतीय शिपियार्डों का वार्षिक जहाज़ नरिमाण उत्पादन केवल **0.072 मिलियन GT** है, जिसे मैरीटाइम इंडिया वज़िन (MIV) वर्ष 2030 के लक्ष्यों को पूरा करने के लिये वर्ष **2030 तक 0.33 मिलियन GT** तक बढ़ाने की आवश्यकता है।
- **उच्च पूंजी लागत और वित्तपोषण का अभाव:** जहाज़ नरिमाण एक **पूंजी-प्रधान उद्योग** है, जिसमें शिपियार्ड, मशीनरी और कुशल श्रम में महत्त्वपूर्ण अग्रिम नविश की आवश्यकता होती है।
 - भारतीय जहाज़ नरिमाता कंपनियों को **कम लागत पर वित्तपोषण प्राप्त करने में कठिनाई** होती है, जबकि उनके वैश्विक प्रतस्पर्द्धियों को मज़बूत सरकारी समर्थित वित्तीय सहायता प्राप्त होती है।
 - दीर्घकालिक जहाज़ नरिमाण ऋण सुविधाओं तथा समर्पित समुद्री वित्तपोषण संस्थान का अभाव भारत की प्रतस्पर्द्धात्मक क्षमता को और कमज़ोर करता है।
 - चीन अपने घरेलू जहाज़ नरिमाण उद्योग को भारी सबसिडी देता है, जबकि वदिशी प्रतस्पर्द्धियों पर प्रतबिंध लगाता है, जिससे गैर-चीनी जहाज़ नरिमाताओं की बाज़ार पहुँच सीमित हो जाती है, जबकि भारतीय शिपियार्ड महंगे वाणिज्यिक बैंक ऋणों पर नरिभर रहते हैं।
- **आयातित कच्चे माल और घटकों पर भारी नरिभरता:** भारत के जहाज़ नरिमाता समुद्री ग्रेड स्टील, नेविगेशन सिस्टम और प्रणोदन उपकरण जैसे महत्त्वपूर्ण घटकों के लिये वदिशी आपूर्तिकिर्त्ताओं पर नरिभर हैं, जिसके परिणामस्वरूप उच्च लागत एवं आपूर्ति शृंखला कमज़ोरियाँ उत्पन्न होती हैं।
 - **मेक इन इंडिया** के बावजूद जहाज़ नरिमाण घटकों का घरेलू वनिरिमाण अपर्याप्त बना हुआ है।
 - गरिवट के बावजूद भी भारत ने वर्ष **2023 में 479.60 मिलियन अमरीकी डॉलर मूल्य के जहाज़ों, नावों और फ्लोटिंग अवसंरचनाओं**

का आयात किया।

- **बुनियादी अवसंरचना की बाधाएँ और आधुनिक शिपियार्डों का अभाव:** भारत के शिपियार्ड वैश्विक अग्रणी देशों की तुलना में छोटे और कम स्वचालित हैं, जिसके कारण उत्पादन लागत अधिक है तथा निर्माण समय भी अधिक लगता है।
 - कई सरकारी शिपियार्ड पुरानी मशीनरी और अपर्याप्त ड्राई डॉक्स के साथ काम करते हैं, जिससे बड़े जहाज़ निर्माण की उनकी क्षमता सीमित हो जाती है।
 - इसके अलावा, बंदरगाहों पर भीड़भाड़ और नमिनसुतरीय रसद व्यवस्था के कारण जहाज़ निर्माण आपूर्ति शृंखला में अकुशलताएँ बढ़ जाती हैं।
 - कोचीन शिपियार्ड का सबसे बड़ा ड्राई डॉक 310 मीटर का है, जबकि चीन का शंघाई वैगाओकियाओ शिपियार्ड विश्व का सबसे बड़ा ड्राई डॉक है, जहाँ बड़े जहाज़ बनाए जा सकते हैं।
- **जहाज़ निर्माण के लिये सुदृढ़ घरेलू बाज़ार का अभाव:** चीन के विपरीत, जहाँ नए जहाज़ों की घरेलू मांग बहुत अधिक है, भारत की शिपिंग कंपनियाँ भारतीय शिपियार्डों से नए जहाज़ मंगवाने के बजाय अन्य विदेशी जहाज़ खरीदना पसंद करती हैं।
 - इसका कारण उच्च लागत, डिलीवरी की लंबी अवधि तथा भारत में निर्मित जहाज़ों के लिये वित्तपोषण विकल्पों का अभाव है।
 - मज़बूत घरेलू ऑर्डर बुक के बिना, भारतीय शिपियार्ड उत्पादन बढ़ाने और लागत कम करने के लिये संघर्ष करते हैं।
- **कमज़ोर मरम्मत और रखरखाव इकोसिस्टम:** यद्यपि भारत में व्यापारी नौसेना और रक्षा बेड़े में वृद्धि हो रही है, इसकी जहाज़ मरम्मत और प्रबंधन (MRO) क्षमताएँ अविकसित बनी हुई हैं।
 - वैश्विक जहाज़ मरम्मत बाज़ार में भारत की हसिसेदारी 1% से भी कम है। कई भारतीय जहाज़ मालिक लागत और गुणवत्ता संबंधी चिंताओं के कारण मरम्मत के लिये भारतीय शिपियार्ड के बजाय सिंगापुर, चीन या UAE को जहाज़ भेजना पसंद करते हैं।
 - अत्याधुनिक ड्राई डॉक और मरम्मत संबंधी बुनियादी अवसंरचना की कमी के कारण भारत की आकर्षक जहाज़ मरम्मत बाज़ार पर प्रभावी होने की क्षमता सीमित हो गई है।

भारत अपने जहाज़ निर्माण क्षेत्र के विकास में तीव्रता लाने के लिये क्या उपाय अपना सकता है?

- **जहाज़ निर्माण घटकों के घरेलू वित्तपोषण को सुदृढ़ करना:** आयातित समुद्री-ग्रेड स्टील, प्रणोदन प्रणाली और नेविगेशन उपकरण पर निर्भरता को कम करना, भारतीय निर्मित जहाज़ों को लागत-प्रतस्पर्धी बनाने के लिये महत्वपूर्ण है।
 - प्रमुख जहाज़ निर्माण घटकों को शामिल करने के लिये उन्नत वित्तपोषण के लिये उत्पादन-संबंध प्रोत्साहन (PLI) योजना का विस्तार किया जा सकता है, जिससे घरेलू उत्पादन को बढ़ावा मिलेगा।
 - इसके अतिरिक्त, मेक इन इंडिया को सागरमाला कार्यक्रम के साथ जोड़कर बंदरगाहों के नक़्क़ा समर्पित समुद्री औद्योगिक क्षेत्र बनाए जा सकते हैं।
 - संरचित तरीके से स्वदेशीकरण को बढ़ावा देने के लिये चरणबद्ध वित्तपोषण कार्यक्रम (PMP) भी शुरू किया जा सकता है।
- **समर्पित जहाज़ निर्माण वित्त की स्थापना:** सार्वजनिक-नज़्ज़ि भागीदारी (PPP) मॉडल के तहत एक समर्पित जहाज़ निर्माण और समुद्री वित्तपोषण संस्थान कम ब्याज दर पर ऋण, नरियात ऋण एवं जहाज़ पट्टे के विकल्प प्रदान कर सकता है।
 - संरचित वित्तपोषण सुनिश्चित करने के लिये इसे राष्ट्रीय अवसंरचना पाइपलाइन (NIP) से जोड़ा जा सकता है।
 - जहाज़ निर्माण नरियात संवर्द्धन कोष, रियायती दरों पर ऋण उपलब्ध कराकर भारतीय शिपियार्डों को वैश्विक स्तर पर प्रतस्पर्द्धा करने में भी मदद कर सकता है।
- **मौजूदा शिपियार्ड अवसंरचना का पुनरुद्धार और विस्तार:** उद्यम और सेवा केंद्रों का विकास (DESH) विधियक- 2022 को पारित करने में तीव्रता लाने की आवश्यकता है, जिसका लाभ समुद्री SEZ बनाने के लिये उठाया जा सकता है, जिससे जहाज़ निर्माताओं को विश्व स्तरीय रसद, प्रौद्योगिकी और कर लाभ प्राप्त करने में मदद मिलेगी।
 - कोचीन शिपियार्ड, मज़गाँव डॉक और हदिसतान शिपियार्ड जैसे मौजूदा सार्वजनिक क्षेत्र के शिपियार्डों को सार्वजनिक-नज़्ज़ि भागीदारी (PPP) मॉडल के तहत आधुनिक बनाया जाना चाहिये, जिससे वैश्विक विशेषज्ञता एवं निवेश को आमंत्रित किया जा सके।
 - इसके अलावा, भारत को रंगराजन आयोग की सिफारिश के अनुसार जहाज़ों को बुनियादी अवसंरचना की सूची में वर्गीकृत करने की आवश्यकता है।
- **भारत में निर्मित जहाज़ों के लिये सतत घरेलू मांग का सृजन:** भारतीय अंतरदेशीय जलमार्ग प्राधिकरण (IWAI) और बंदरगाह मंत्रालय को एक भारतीय खरीद नीति अपनानी चाहिये, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी सकारात्मक स्वदेशीकरण सूची के अनुरूप, भविष्य में सभी सरकारी और रक्षा जहाज़ के ऑर्डर भारतीय शिपियार्डों को ही दिये जाएँ।
 - इसके अतिरिक्त, PM गतिशक्ति पहल को जहाज़ निर्माण के साथ जोड़ने से मालवाहक जहाज़ों, यात्री नौकाओं और तटीय परिवहन जहाज़ों की मांग को बढ़ावा मिल सकता है।
- **नवीकरणीय ऊर्जा और हरित नौवहन के साथ जहाज़ निर्माण को एकीकृत करना:** भारत के नेट जीरो लक्ष्य- 2070 के साथ संरेखित करने के लिये, जहाज़ निर्माण क्षेत्र को शून्य उत्सर्जन, हरित हाइड्रोजन-संचालित और इलेक्ट्रिक जहाज़ों में विकसित होना चाहिये।
 - राष्ट्रीय हरित हाइड्रोजन मिशन को हाइड्रोजन-संचालित जहाज़ों एवं ईंधन संबंधी बुनियादी अवसंरचना विकसित करने के लिये जहाज़ निर्माण के साथ एकीकृत किया जा सकता है।
 - इसके अतिरिक्त, बैटरी भंडारण और इलेक्ट्रिक मोबिलिटी हेतु PLI योजनाओं को विद्युत चालित अंतरदेशीय एवं तटीय जहाज़ों को बढ़ावा देने के लिये बढ़ाया जा सकता है, जिससे डीज़ल चालित जहाज़ों पर निर्भरता कम हो जाएगी।
- **अनुसंधान, नवाचार और कौशल विकास के लिये समुद्री क्लस्टर:** उच्च स्तरीय अनुसंधान एवं विकास तथा उद्योग-अकादमिक सहयोग की कमी ने उन्नत जहाज़ निर्माण प्रौद्योगिकियों में भारत को नवाचार को धीमा कर दिया है।
 - मैरीटाइम इंडिया विज़न- 2030 के तहत एक राष्ट्रीय समुद्री नवाचार केंद्र स्थापित किया जाना चाहिये, जो स्टार्टअप, रक्षा अनुसंधान एवं विकास और नज़्ज़ि जहाज़ निर्माणकर्त्ताओं को स्मार्ट जहाज़ों, AI-आधारित नेविगेशन व मॉड्यूलर जहाज़ डिज़ाइन पर सहयोग करने के लिये प्रोत्साहित करेगा।
 - जहाज़ निर्माण प्रशिक्षण संस्थानों के साथ कौशल भारत कार्यक्रम को एकीकृत करने से उद्योग के लिये कुशल श्रमिकों की

नरितर आपूरतसुनश्चिति हो सकती है।

- नजी शपियार्डों के लिये वत्तितीय सहायता और प्रोत्साहन: वर्तमान में केवल कुछ ही सरकारी शपियार्डों को प्रमुख रक्षा और वाणज्यिक जहाज़ के ऑर्डर प्राप्त होते हैं, जसिसे नजी भागीदारों का कम उपयोग हो पाता है।
 - जहाज़ नरिमाण वत्तितीय सहायता नीति (SFAS) को वर्ष 2026 से आगे तक वसितारति करने तथा इसकी अनुमोदन प्रक्रिया को सरल बनाने से नजी नविश को प्रोत्साहन मलि सकता है।
 - नये शपियार्डों की स्थापना और मौजूदा शपियार्डों के उन्नयन के लिये प्रारंभिक पूंजी सब्सिडी प्रदान करने हेतु वयवहार्यता अंतर वत्तिपोषण (VGF) योजना को भी बढ़ाया जा सकता है।
- वैश्विक जहाज़ नरिमाण आपूरतशृंखलाओं में भारत की स्थितिको मज़बूत करना: भारत को जहाज़ों और समुद्री उपकरणों के लिये नरियात केंद्र बनने के लिये ASEAN और संयुक्त राज्य अमेरिका के साथ मुक्त व्यापार समझौतों (FTA) का लाभ उठाना चाहिये।
 - हुंडई, मत्सुबशी और Daewoo जैसी अग्रणी वैश्विक जहाज़ नरिमाण कंपनियों के साथ सह-उत्पादन समझौते स्थापति करने से भारत को उन्नत जहाज़ नरिमाण प्रौद्योगिकी हासिल करने में मदद मलि सकती है।
- प्रशासन संबंधी वलिंब को कम करना और व्यापार में सुगमता बढ़ाना: भारत में जहाज़ नरिमाण अनुमोदन प्रक्रिया जटलि है, जसिमें कई मंत्रालय और नयामक निकाय शामिल हैं।
 - जहाज़ नरिमाण अनुमोदन के लिये एकल खडिकी अनुमोदन प्रणाली स्थापति करने से वलिंब कम हो सकता है, कर संरचना सरल हो सकती है, और लाइसेंसिंग सुचारू हो सकती है।
 - इसके अतरिकित, राज्यों में कर प्रोत्साहनों में सामंजस्य स्थापति करने से नविश आकर्षति होगा तथा नीतगित असंगतियों को रोका जा सकेगा जो नजी भागीदारी को हतोत्साहति करती हैं।

नषिकर्ष:

भारत के जहाज़ नरिमाण कषेत्र में आर्थिक वकिस, समुद्री सुरक्षा और वैश्विक आपूरतशृंखला एकीकरण के लिये अपार संभावनाएँ हैं, लेकिन उच्च पूंजी लागत, पुरानी बुनयिदी अवसंरचना एवं आयात पर भारी नरिभरता जैसी संरचनात्मक चुनौतियाँ प्रगति में बाधा डालती हैं। हालाँकि समुद्री वकिस कोष और जहाज़ों के लिये बुनयिदी अवसंरचना की स्थिति जैसी पहल सकारात्मक कदम हैं, फरि भी दृढ़ नीतगित हस्तक्षेप, घरेलू वनरिमाण प्रोत्साहन और वत्तिपोषण सहायता आवश्यक बने हुए हैं।

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

प्रश्न. अपनी रणनीतिक स्थिति और बढ़ते व्यापार के बावजूद, भारत का शपिगि कषेत्र अवकिसति बना हुआ है, जसिसे इसकी वैश्विक प्रतस्पर्द्धात्मकता प्रभावति हो रही है। प्रमुख संरचनात्मक चुनौतियों का वशिलेषण कीजिये और इसके पुनरुद्धार के लिये नीतगित उपाय सुझाइये।

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

????????????

प्रश्न 1. हदि महासागर नौसैनिकि परसिंवाद (समिपोज़ियम) (IONS) के संबंध में नमिनलखिति पर वचिर कीजिये: (2017)

1. प्रारंभी (इनोंगुरल) IONS भारत में 2015 में भारतीय नौसेना की अध्यक्षता में हुआ था।
2. IONS एक स्वैच्छिक पहल है जो हदि महासागर कषेत्र के समुद्रतटवर्ती देशों (स्टेट्स) की नौसेनाओं के बीच समुद्री सहयोग को बढ़ाना चाहता 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, न ही 2

उत्तर: (b)

प्रश्न 2. 'कषेत्रीय सहयोग के लिये हदि महासागर रमि संघ [इंडियन ओशन रमि एसोसिएशन फॉर रीजनल कोऑपरेशन (IOR-ARC)]' के संदर्भ में, नमिनलखिति कथनों पर वचिर कीजिये: (2015)

1. इसकी स्थापना अत्यंत हाल ही में समुद्री डकैती की घटनाओं और तेल अधपिलाव (आयल 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)

परश्न 3. दक्षिण पूरव एशिया ने भू-रणनीतिक दृष्टिसे महत्त्वपूर्ण क्षेत्र के रूप में समय और स्थान के साथ वैश्विक समुदाय का ध्यान आकर्षित किया है। निम्नलिखित में से कौन-सा इस वैश्विक परिप्रेक्ष्य के लिये सबसे अधिक ठोस व्याख्या है? (2011)

- (a) द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान यह सबसे सक्रिय युद्ध क्षेत्र था
- (b) इसका चीन और भारत जैसी एशियाई शक्तियों के बीच स्थिति होना
- (c) शीत युद्ध काल के दौरान यह महाशक्तियों के बीच टकराव का क्षेत्र था
- (d) प्रशांत और हिंद महासागर के बीच इसका स्थान और इसका उत्कृष्ट समुद्री स्थिति

उत्तर: (d)

PDF Refernece URL: <https://www.drishtias.com/hindi/printpdf/boosting-india-s-shipbuilding-industry>

