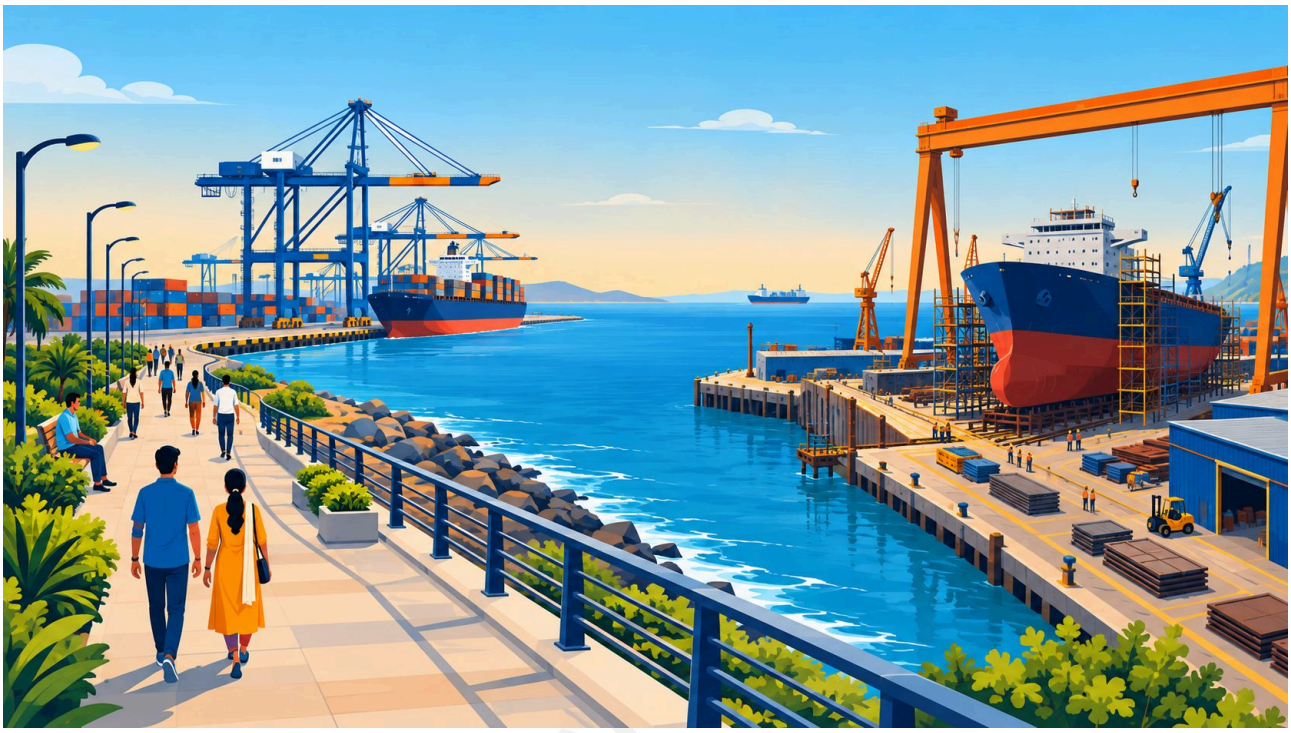
आंध्र का समुद्री दांव: बंदरगाह से पोत-निर्माण तक

प्रकाशित: 13 नवंबर 2026 · pcsmantra.com



मौलिक प्रतीकात्मक चित्र: pcsmantra.com

खबरों में क्यों?

आंध्र प्रदेश में बंदरगाह-विस्तार के साथ पोत-निर्माण और जहाज-मरम्मत का औद्योगिक आधार बढ़ाने पर जोर दिया गया है। चर्चा का प्रमुख केंद्र दुगराजपट्टनम का प्रस्तावित ग्रीनफील्ड पोत-निर्माण क्लस्टर है। बंदरगाह पर माल संभालने की क्षमता और जहाज बनाने की क्षमता अलग हैं; दोनों को एक ही आंकड़े या उपलब्धि के रूप में नहीं पढ़ना चाहिए।

दुगराजपट्टनम क्लस्टर: तथ्य और अवस्था

सैद्धांतिक स्वीकृति: आधिकारिक समुद्री प्रशासन पृष्ठ के अनुसार क्लस्टर को राष्ट्रीय पोत-निर्माण मिशन के अंतर्गत सैद्धांतिक स्वीकृति मिल चुका है। यह परियोजना का परिचालन शुरू होने या हर अंतिम अनुमति मिल जाने का प्रमाण नहीं है।

संयुक्त व्यवस्था: आंध्र प्रदेश मैरीटाइम बोर्ड और विशाखापत्तनम पोर्ट अथॉरिटी की 50:50 संयुक्त उद्यम वाली विशेष प्रयोजन संस्था, NSHIP-AP, बनाई गई है। SPV अर्थात विशेष प्रयोजन संस्था किसी निर्धारित परियोजना को आगे बढ़ाने के लिए गठित अलग संगठनात्मक इकाई है।

भौतिक प्रस्ताव: आधिकारिक प्रोफाइल में लगभग 3,488 एकड़ भूमि और लगभग 2.1 किलोमीटर वाटरफ्रंट दर्ज है। वाटरफ्रंट यहां पानी से लगी वह तटीय सीमा है जिसका औद्योगिक उपयोग प्रस्तावित है। भूमि-अधिग्रहण प्रगतिशील अवस्था में है और संशोधित तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता रिपोर्ट समीक्षा में बताई गई है।

निवेश और क्षमता: मंत्री के वक्तव्य की 12 नवंबर की रिपोर्टों में लगभग ₹30,000 करोड़ प्रस्तावित निवेश और सालाना 1.2 मिलियन GT की लक्षित क्षमता का उल्लेख है। इसे खर्च हो चुकी राशि या वर्तमान में हासिल उत्पादन न समझें।

GT को माल के वजन से न मिलाएं

ग्रॉस टनेज (GT): जहाज के सभी बंद आंतरिक स्थानों के आयतन पर आधारित आकार-सूचकांक है। यह विमाहीन सूचकांक है, जहाज या उसमें लदे माल का मीट्रिक टन में वजन नहीं।

इसलिए 1.2 मिलियन GT की पोत-निर्माण क्षमता और बंदरगाह का मिलियन मीट्रिक टन में वार्षिक कार्गो दो अलग माप हैं। समान दिखने वाला 'टन' शब्द इन्हें जोड़ने या सीधे तुलना करने का आधार नहीं है।

चार ग्रीनफील्ड बंदरगाह

सम्मेलन-संबंधी रिपोर्टों में मुलापेटा, मछलीपट्टनम, रामायपट्टनम और काकीनाडा SEZ में चार ग्रीनफील्ड बंदरगाह परियोजनाओं का उल्लेख है।

ग्रीनफील्ड: नई जगह पर नई परियोजना विकसित करना। इसके विपरीत मौजूदा बंदरगाह का विस्तार या आधुनिकीकरण ब्राउनफील्ड विकास का उदाहरण हो सकता है। ग्रीनफील्ड का अर्थ यह नहीं कि परियोजना पर्यावरणीय प्रभाव से मुक्त है।

ये चार बंदरगाह और दुगराजपट्टनम का पोत-निर्माण क्लस्टर एक ही परियोजना नहीं हैं। इसी तरह विशाखापत्तनम पोर्ट की प्रोमेनेड परियोजना अलग नागरिक-सुविधा है; उसके आंकड़ों को इस क्लस्टर की लागत में नहीं जोड़ा जाना चाहिए।

बंदरगाह और पोत-निर्माण में अंतर

गतिविधि	मुख्य काम	संबंधित अवसंरचना
बंदरगाह	माल और यात्रियों की आवाजाही	बर्थ, टर्मिनल, यार्ड और संपर्क-मार्ग
पोत-निर्माण	नए जहाज तैयार करना	निर्माण-यार्ड, डिजाइन और उपकरण-आपूर्ति
जहाज-मरम्मत	जहाजों का रखरखाव और सुधार	मरम्मत-यार्ड, तकनीकी कर्मी और डॉक

औद्योगिक क्लस्टर का उद्देश्य संबंधित कंपनियों, उपकरण-आपूर्तिकर्ताओं और कौशल को एक क्षेत्र में जोड़ना है। इससे काम की लागत और समन्वय में लाभ हो सकता है, लेकिन सफलता निवेश, ऑर्डर, तकनीक, वित्त और प्रशिक्षित श्रमिकों पर निर्भर करेगी।

क्यों महत्वपूर्ण है?

विनिर्माण: पोत-निर्माण इस्पात, उपकरण, डिजाइन और इंजीनियरिंग सेवाओं की मांग से जुड़ता है।

लॉजिस्टिक्स: बंदरगाह तभी अधिक उपयोगी बनते हैं जब सड़क, रेल और अंतर्देशीय औद्योगिक क्षेत्रों से उनका संपर्क अच्छा हो।

समुद्री अवसर: आंध्र का पूर्वी तट एशियाई व्यापार से जुड़ाव का अवसर देता है। लेकिन अच्छी अवस्थिति अकेले वैश्विक प्रतिस्पर्धा की गारंटी नहीं है।

सावधानियां: तटीय पारिस्थितिकी, मछुआरा समुदाय, भूमि, जल-गहराई और ड्रेजिंग के प्रभाव का नियमानुसार आकलन जरूरी है। ड्रेजिंग जलमार्ग या बंदरगाह की तलछट हटाकर आवश्यक गहराई बनाए रखने की प्रक्रिया है।

आगे की राह

समुद्री विकास को घोषणा से परिचालन तक पहुंचाने के लिए व्यवहार्यता, वित्त, तकनीक और स्थानीय समुदायों का भरोसा साथ चाहिए। परीक्षा में प्रस्तावित निवेश, सैद्धांतिक स्वीकृति और वास्तविक उपलब्धि के बीच अंतर सबसे महत्वपूर्ण है।

> **संबंधित लेख:** विशाखापत्तनम बंदरगाह की ₹560 करोड़ परियोजनाएं पढ़ें: [विशाखापत्तनम पोर्ट प्रोमेनेड: ₹560 करोड़ की नई परियोजनाएं]