

# नील अर्थक्रांती (नील अर्थव्यवस्था)

प्रा.डॉ.सुनील एन. ढेरे.

{ प्रोफेसर .कला व वाणिज्य महाविद्यालय. बोरिअरब .ता.दारव्हा.जिल्हा.यवतमाळ.}

सारांश: आपल्या पृथ्वीच्या पृष्ठभागाचा विचार करता (सुमारे 510 दशलक्ष चौरस किलोमीटर )त्यामध्ये सुमारे सात दशांश इतका भाग पाणी म्हणजे महासागर आणि समुद्र आहेत (360 दशलक्ष चौरस किलोमीटर) त्यामुळे नद्या म्हणजे आपल्याला मिळालेली एक भेटच आहेत. अमेरीगो वेस्टीने मुंडस नोव्हस( नवीन जग )शोधून काढण्यापूर्वी मानव जातीने समुद्र पार केले होते .आज वाहतूक ही जागतिक स्तरावर सर्व व्यापी आहे, परंतु महासागर आणि समुद्रद्वारे झालेल्या जलवाहतूकीचे या ग्रहाच्या प्रगतीमध्ये मोठे योगदान आहे .जसजसे औद्योगीकरण आणि आंतरराष्ट्रीय व्यापाराचा विस्तार होत गेला तसतसे देशांनी बंदरे, विमानतळ, उत्पादनासाठी आवश्यक असलेली गोदामे आणि समुद्रात जाणारी मोठी जहाजे यामध्ये वाढत्या प्रमाणात गुंतवणूक केली .जरी प्राचीन काळापासून व्यापाराची भरभराट झाली असली तरी ,सागरी वाहतूक ही तंत्रज्ञान आणि जहाजाची मालवाहू शक्ती यामध्ये परिपक्व झाली ती दुसऱ्या महायुद्धानंतर ,विशेषता विसाव्या शतकाच्या शेवटच्या तीन दशकात घन,द्रव्य आणि द्रवरूप वायूवर चालणाऱ्या वेगवेगळ्या जहाजा वरून माल वाहून नेले जातात आणि जागतिक ग्राहकाला पुरक अशा व्यापाराचे प्रमाण अनेक पटींनी वाढलेले आहे. जागतिकीकरण, सागरी अभियांत्रिकी तंत्रज्ञान आणि कंटेनरीकरणामुळे व्यापारातील अडथळे कमी झाले आणि उल्लेखनीय म्हणजे संगणकीकरणामुळे आंतरराष्ट्रीय व्यापार आणि वाहतूकीचे मार्ग आणि पद्धती बदलल्या. सूक्ष्म अर्थ आणि महत्त्वाच्या बाबतीत "सागरी अर्थव्यवस्था "या संकल्पनेपेक्षा " नील अर्थक्रांती "ही नवी आणि अधिक समकालीन संकल्पना आहे. विशेषता छोट्या बेटावरील विकसनशील देश तसेच आंतरराष्ट्रीय संस्था, माध्यमे ,तज्ञ आणि सरकारमध्ये ही संकल्पना आता लोकप्रिय होऊ लागली आहे.

## प्रस्तावना:

भारताची भौगोलिक आणि भूराजकीय परिस्थिती आणि हिंद महासागरावर भारताचे असलेले अवलंबित्व यामुळे केंद्र सरकार भारताच्या नील अर्थक्रांतीची संकल्पना उच्च पातळीवरून राबवत आहे. त्यातही हिंद महासागरावर विशेष भर दिला जात आहे. हिंद महासागरावरील नील अर्थव्यवस्था आज जागतिक आर्थिक कॉरिडोर बनली आहे. हिंद महासागर जगातील तिसरा क्रमांकाचा सर्वात मोठा महासागर असून ,त्याची व्याप्ती ६८.५ दशलक्ष चौरस किलोमीटर इतकी आहे .तेल आणि खनिजे अशा नैसर्गिक स्रोतांनी समृद्ध असलेल्या या महासागराच्या किनाऱ्यावर पृथ्वीवरील एकूण लोकसंख्येपैकी एक तृतीयांश लोकसंख्या आहे. आपल्या पृथ्वीच्या एकूण आकारमानात एक तृतीयांश भूमी आहे आणि उर्वरित दोन तृतीयांश पाणी आहे. माणसाने आपल्या गरजा भागवण्यासाठी सुरुवातीपासूनच निसर्गाचे शोषण केले त्याचा बेसुमार वापर केला आणि आता जेव्हा मानवी लोकसंख्या वेगाने वाढते आहे अशा वेळी उपलब्ध भूमी मात्र तेवढीच आहे .त्यामुळे पृथ्वीवर असलेल्या मोजक्या संसाधनावर ताण पडतो आहे .लोकसंख्येची वाढ आणि नैसर्गिक स्रोतांच्या बेसुमार वापराचा वेग आता निसर्गाच्या पुनरुज्जीवनाच्या पुनर्निर्मितीच्या क्षमतेपेक्षा अधिक झाला आहे .भूमीचा वापर करण्याची माणसाची पद्धत आणि त्याची प्रकार यामुळे नैसर्गिक स्रोतांची कधीही भरून न निघू शकणारी हानी झाली आहे. महासागर हा पृथ्वीवरील सर्वात मौल्यवान असा नैसर्गिक स्रोत आहे. मात्र आपली ऊर्जा ,अन्न मनोरंजन, लष्करी गरजांसाठी आणि आध्यात्मिक गरजांसाठी समुद्राचा माणसाने वाटेल तसा वापर केला आहे, करत आहे. प्रवासी आणि मालवाहतूक अशा दोन्हीसाठी महासागराचा वापर केला जातो. आज सुमारे 80% जागतिक व्यापार सागरा मार्गे होत आहे आणि आता जेव्हा जागतिक व्यापाराची आकारमान वाढते आहे अशावेळी येत्या वीस वर्षात व्यापारी जहाजांची संख्या दुपटीने किंवा तिपटीने वाढेल असा अंदाज व्यक्त केला जात आहे. सूक्ष्म अर्थ आणि महत्त्वाच्या बाबतीत" सागरी अर्थव्यवस्था "या संकल्पनेपेक्षा "नील अर्थक्रांती "ही नवी आणि अधिक समकालीन संकल्पना आहे. विशेषता छोट्या बेटावरील विकसनशील देश तसेच आंतरराष्ट्रीय संस्था, माध्यमे तज्ञ आणि सरकारांमध्ये ही संकल्पना आता लोकप्रिय होऊ लागली आहे. नील अर्थव्यवस्थेच्या संकल्पनेत महासागरात असलेले स्रोत आणि सागरी संपत्तीचा श्वास्वत विकास, ज्यात संबंधित नद्या ,जलाशय आणि किनारी मार्ग अशा सगळ्या नैसर्गिक स्रोतांचा समावेश आहे. स्रोतांच्या शाश्वत विकासात समानता, सर्वसमावेशकता ,नवमिष आणि आधुनिक तंत्रज्ञान अशा सर्व गोष्टी सुनिश्चित कराव्या लागतात.

### नील अर्थव्यवस्थेची संकल्पना:

शाश्वत विकासाच्या उद्दिष्टांचा अविभाज्य घटक म्हणून "नील अर्थव्यवस्थेकडे" बघितले जात आहे. नील अर्थव्यवस्था अन्न सुरक्षा, दारिद्र्य निर्मूलन, तसेच हवामान बदलाच्या परिणामाचा सामना आणि त्यातून चिवट पणे टिकून राहण्याचे धोरण विकसित करणे, व्यापार आणि गुंतागुंत गुंतवणुकीचा विस्तार, वाढती सागरी दळणवळण व्यवस्था, वाढते वैविध्यकरण, रोजगार निर्मिती आणि सामाजिक आर्थिक विकास अशा सगळ्यासाठी लक्षणीय योगदान देईल असे "इंडियन ओशन रिम असोसिएशन" ने नमूद केले आहे. व्यावसायिक दृष्टीने बघता नील अर्थव्यवस्थेसाठी अभिनव आणि गतिमान अशा व्यावसायिक मॉडेलची गरज आहे. त्याशिवाय भारत आणि इतर संबंधित देशांमध्ये व्यावसायिक संबंध निर्माण करण्याची गरज आहे. विशेषता त्या दिशांशी जे हिंद महासागर प्रदेशात आहेत. नील अर्थव्यवस्था जिथे प्रत्यक्षात राबवली जाणार आहे तो सगळा प्रदेश म्हणजे भारताच्या आजूबाजूचा सागरी किनारा, अर्थातच नील अर्थव्यवस्था म्हणूनच आपल्या शेजारी असलेल्या आणि त्याच्या आजूबाजूच्या देशाकडे विशेष लक्ष दिले जात आहे. 2050 पर्यंत भारताची लोकसंख्या 1.7 दशलक्ष असेल असा अंदाज वर्तवण्यात आला आहे. त्यामुळे नील अर्थक्रांतीमुळे भविष्यात अन्नसुरक्षा आणि कोट्यावधी लोकांना रोजगार मिळू शकेल अशी अपेक्षा आहे. विकास सागरी पर्यावरणासमोर असलेले धोके आणि राष्ट्रीय सुरक्षाविषयक चिंता अशा सगळ्या गोष्टी देशाच्या भविष्याला आकार देणाऱ्या ठरणार आहेत त्याही पलीकडे खोल समुद्रात एखादी दुर्घटना झाली आणि जर कोणाचे जीव धोक्यात असतील किंवा देशहितासाठी देखील सागरी सीमा आणि किनाऱ्यांचे संरक्षण करण्यासाठी देश तटरक्षक दलांवरच अवलंबून आहे आपल्या ह्या जबाबदाऱ्यांची पूर्ण जाणीव असलेल्या तटरक्षक दलाने आपला नवा मार्ग तयार केला आहे आणि त्यानुसार मालमत्तेचे नूतनीकरण आणि क्षमता वाढवण्याची महत्वाकांशी योजना सुरू केली आहे. या जबाबदाऱ्या पार पडण्याची क्षमता असलेल्या उच्च कार्यक्षमतेच्या अधिकारी कर्मचाऱ्यांसह आधुनिक उपकरणे आणि तंत्रज्ञानाशी जुळवून घेत आहे भारतीय तटरक्षक दल पुढील आव्हानांना तोंड देण्यासाठी सदैव तत्पर राहील.

### भारताच्या नील अर्थव्यवस्थेचे सिंहावलोकन:

भारताची नील अर्थव्यवस्था ही राष्ट्रीय अर्थव्यवस्थेचा एक उपविभाग आहे ज्यामध्ये संपूर्ण महासागर संसाधन प्रणाली तसेच देशाच्या कायदेशीर अधिकार क्षेत्रातील सागरी, सागरी आणि किनारा तसेच किनारपट्टी क्षेत्रामध्ये मानवनिर्मित आर्थिक पायाभूत सुविधांचा समावेश आहे. नील अर्थव्यवस्थेची संकल्पना बहुआयामी असून देशाच्या आर्थिक वाढीमध्ये तिची भूमिका अतिशय महत्त्वाची ठरणार आहे, कारण देशाच्या अर्थव्यवस्थेत सागरी हितसंबंध अतिशय व्यापक स्तरावर अस्तित्वात आहेत. भारताच्या सकल राष्ट्रीय उत्पादनात नील अर्थव्यवस्थेचा वाटा आत्ताच अंदाजे चार टक्के इतका आहे आणि या व्यवस्थेची यंत्रणा सुधारल्यानंतर हा वाटा वाढण्याचा ही अंदाज आहे. कोविड-19 महामारीमुळे निर्माण झालेल्या संकटकाळातही हे क्षेत्र भक्कमपणे पाय रोवून उभे होते. एप्रिल 2021 ते फेब्रुवारी 2022 दरम्यान या क्षेत्राने 56 हजार दोनशे (US\$ 7.2 अब्ज) रुपयांची निर्यात नोंदवली आहे. महासागरी संसाधने, सागरी आर्थिक विकासासाठी भौतिक पायाभूत सुविधा, सागरी सुविधा आणि किनारी व्यवस्थापन सेवा, ह्या सगळ्या गोष्टी आर्थिक विकास आणि शाश्वतता सुनिश्चित करण्यासह राष्ट्रीय सुरक्षिततेसाठीही आवश्यक आहेत. भारताच्या नील अर्थव्यवस्थेत मत्स्यव्यवसाय आणि खनिजे अत्यंत महत्त्वाचे घटक आहेत. त्याशिवाय हिंद महासागरातील खनिज विकासासाठी व्यावसायिक महत्त्व असलेली दोन महत्त्वाची खनिजे म्हणजे पोलिमिडॅलिक नोंडुल आणि पोलिमिडॅलिक सल्फाइड्स होय. पोलिमिडॅलिक नोंडुल म्हणजे पॉलीमेटॅलिकच्या गाठी साधारणपणे गोल्ड आणि टेनिस बॉल च्या आकाराच्या असतात. यात निकेल, कोबाल्ट, लोह आणि मॅग्नीज अशी खनिजे आढळतात. लाखो वर्षांपासून समुद्राच्या तळात निर्माण झालेली ही खनिजे साधारणपणे समुद्रात चार ते पाच किलोमीटर खोल पाण्यात आढळतात. 1987 मध्ये भारताला मध्य हिंद महासागर बेसिन मधील पॉलीमेटॅलिक नोंडुल शोधण्याचे विशेष अधिकार देण्यात आले. त्यानंतर या परिसरात चार दशलक्ष चौरस महिलांचा शोध घेण्यात आला तेव्हापासून समुद्र तळाशी दोन खाणी विकसित करण्यात आल्या किनारपट्टीवरील अर्थव्यवस्थेवर 40 लाख मच्छीमार आणि किनारी शहरे मोठ्या प्रमाणात अवलंबून आहेत. भारत हा जगातील दुसरा सर्वात मोठा मासे उत्पादक देश असून त्याच्याकडे दोन लाख 50 हजार मासेमारी नोका आहेत. 7517 किलोमीटरच्या किनारपट्टीसह भारताची सागरी स्थिती अतिशय उत्तम आहे. भारतातील नऊ राज्यांनाही सागरी किनारपट्टी लाभली आहे. भारतात 200 बंदरे आहेत त्यापैकी 12 प्रमुख बंदरे आहेत जिथून आर्थिक वर्ष 2021 मध्ये 541.76 दशलक्ष टन मालाची व्यावसायिक वाहतूक झाली यातील सर्वाधिक म्हणजे एकूण वाहतुकीच्या 62.6% वाहतूक गोव्यात असलेल्या मुरगाव बंदरावरून झाली जहाज बांधणी आणि नौकांनयन हे देखील भारताच्या नील अर्थव्यवस्थेची महत्त्वाची पैलू आहेत. किनारी जहाज वाहतुकीचा सरासरी वाटा 2035 पर्यंत 33% पर्यंत वाढण्याची क्षमता

या बंदरामध्ये आहे सध्या हा वाटा साधारण ६%सहा टक्के इतका आहे देशातील बहुतांश ठिकाणी तेल आणि वायूचा पुरवठा समुद्रमार्गे केला जातो, ज्यामुळे हिंद महासागराचा प्रदेश भारताच्या आर्थिक विकासासाठी अतिशय महत्वाचा ठरतो 2025 पर्यंत ही महासागरावरील हे अवलंबित्व लक्षणीय रित्या वाढण्याची अपेक्षा आहे भारताच्या हिंद महासागराची संबंधित नील अर्थव्यवस्था ही जागतिक आर्थिक मार्गिका ठरली आहे.

### नील अर्थक्रांती एकात्मिक विकास आणि मत्स्य उत्पादनाचे व्यवस्थापन :

केंद्र सरकार पुरस्कृत योजनेची सीएसएस स्थापना 2015-16 स\*\*\* झाली असून त्यासाठी 3000 कोटी रुपयांची म्हणजे 384 पॉईंट तीन दशलक्ष डॉलर्सची पंचवार्षिक तरतूद करण्यात आली आहे तसेच मत्स्य व्यवसाय आणि सागरी जलचर पायाभूत सुविधा विकास निधी एफ आय डी एफ ची वर्ष 2018 19 मध्ये स्थापना करण्यात आली असून त्यासाठी 7552 48 कोटी रुपये निधी म्हणजे 963.5 दशलक्ष डॉलर्स इतक्या निधीची तरतूद करण्यात आली असून त्या अंतर्गत राज्य केंद्रशासित प्रदेशांना तिथल्या संबंधित व्यवसायांना आणि खाजगी क्षेत्रांनाही आर्थिक मदत दिली जाते जेणेकरून मत्स्य व्यवसायाशी संबंधित पायाभूत सुविधा मधली तफावत भरून काढता येईल काढता येईल केंद्र सरकारने मे 2020 मध्ये प्रधानमंत्री मत्स्य संपदा योजनेचा पीएमएमएसवाय शुभारंभ केला यात 20000 50 कोटी रुपयांची म्हणजे 2.5 अब्ज डॉलर्सची आजवरची सर्वात मोठी गुंतवणूक केली जाणार आहे. या निधीतून भारतातील मत्स्य व्यवसाय क्षेत्राचा शाश्वत आणि जबाबदार विकास करण्यासाठी नील अर्थक्रांती केली जाणार आहे हवामान बदल पर्यावरणाचा ऱ्हास संसाधनापर्यंत पोहोचणे आणि सागरी मार्गाचा विस्तार करणे आणि विकसित होणारी आंतरराष्ट्रीय महासागर व्यवस्था सागरी सुरक्षेवर लक्ष केंद्रित करण्याची गरज यात अधोरेखित करण्यात आली आहे.

### सागरी सुरक्षा धोरण :

अर्थव्यवस्थेच्या दिशेने शाश्वत विकास उद्दिष्टे सी. डी. जी. एस. पूर्ण करण्यासाठी कटिबद्ध राष्ट्र यामध्ये महासागरांची भूमिका महत्त्वपूर्ण ठरणार आहे. धोरणात्मक पर्यावरणीय आणि सागरी परिसंस्थेच्या आव्हानांना तोंड देणे हे भारत आणि जगासमोरील सर्वात मोठे आव्हान आहे. नील अर्थव्यवस्था अमलात आणण्यासाठी सागरी सुरक्षा हे महत्वाचे साधन आहे. उदाहरणार्थ दिशादर्शक मार्गाचे रक्षण करणे सागरी उद्योगांना महत्वाचा समुद्र शास्त्रीय डेटा प्रदान करणे आणि मौल्यवान सागरी संसाधनावर हक्कांचे संरक्षण करणे आणि सागरी अधिकार क्षेत्रातील दावा केलेल्या क्षेत्रामधील घडामोडींवर लक्ष ठेवणे अशा गोष्टींचा समावेश आहे बिगर पारंपरिक सुरक्षेच्या धोक्याचा परिणाम लष्करी तसेच राजनैतिक धोरणांवर होतो त्याशिवाय ऑपरेशन प्रशिक्षण क्षमता निर्माण आणि पर्यावरण संरक्षणावरही होतो सागरी सुरक्षा लष्करी आणि पारंपारिक मुद्द्यांपासून गैर पारंपारिक सुरक्षा धोक्यांकडे वळल्याने सुरक्षेच्या मुद्द्यांमध्येही संक्रमण दिसून आले आहे. आज सागरी खान क्षेत्र ही आर्थिक विकासाचे महत्वाचे घटक ठरले आहेत दक्षिण पश्चिम महासागर सीमा क्षेत्रात चिन्हे यादीत खनिज उत्खनन सुरू केले आहे म्हणूनच या क्षेत्रात अनेक व्यापक संधी असल्या तरी खान उत्खननामुळे होत असलेल्या मोठ्या प्रदूषणामुळे या क्षेत्राविषयी अद्याप अनिश्चितता कायम राहणार आहे खोल समुद्रातील खाणकामाचा सागरी परिसंस्थेवर आणि पर्यावरणावर होणारा परिणाम समजून घेण्यासाठी आणखी संशोधन करण्याची गरज आहे अनियंत्रित आणि बेकायदेशीर मासेमारी हा महासागरातील पर्यावरणास धोक्यात आणणारा आणखी एक पैलू आहे आणि बेकायदेशीर अहवाल न दिलेला आणि अनियंत्रित मासेमारीला चाप लावण्यासाठी नियंत्रण आणि संतुलन स्थापित केले गेले असले तरी सध्याच्या आंतरराष्ट्रीय कायदा शासनाने अजूनही कठोर अडथळे आणि वाढत्या समस्येचे निराकरण करण्यासाठी कठोर यंत्रणांचा अभाव आहे.

### निष्कर्ष :

नील अर्थव्यवस्थेच्या माध्यमातून शाश्वत विकासाची उद्दिष्टे साध्य करण्यासाठी तसेच सागरी वाहतूक आणि माहिती यंत्रणेत होणारी क्रांती बंदरे आणि जहाज बांधणी तसेच खनिज संशोधन आणि उत्खनन अशा क्षेत्रात होणारा विकास सागरी पर्यावरणासमोर असलेले धोके आणि राष्ट्रीय सुरक्षा विषयक चिंता अशा सगळ्या गोष्टी देशाच्या भविष्याला आकार देणाऱ्या ठरणार आहेत. त्याही पलीकडे खोल समुद्रात एखादी दुर्घटना झाली आणि कोणाचे जीव धोक्यात असतील किंवा देशहितासाठी देखील सागरी सीमा आणि किनाऱ्यांचे संरक्षण करण्यासाठी देश तटरक्षक दलावर अवलंबून आहे. आपल्या या जबाबदारांची पूर्ण जाणीव असलेल्या तटरक्षक दलाने आपला नवा मार्ग तयार केला आहे. आणि त्यानुसार मालमत्तेचे नूतनीकरण आणि क्षमता वाढवण्याची महत्वाची योजना सुरू केली आहे. या जबाबदारांच्या पार पडण्याची क्षमता असलेल्या उच्च कार्यक्षमतेच्या

अधिकारी कर्मचाऱ्यांसह आधुनिक उपकरणे आणि तंत्रज्ञानाशी जुळवून घेत आहे. भारतीय तटरक्षक दल पुढील आव्हानांना तोंड देण्यासाठी सदैव तत्पर राहिल.

### संदर्भ ग्रंथ:

1. विकासाचे अर्थशास्त्र व सिद्धांत -डॉ.पू. कुरुलकर.
2. आंतरराष्ट्रीय विपणन- डॉ.वी. कडवेकर
3. योजना मासिक
4. [www.WTO.org](http://www.WTO.org)