The Academic
International Journal of Multidisciplinary Research

An Online Peer Reviewed / Refereed Journal
Volume 4 | Issue 7 | July 2026
ISSN: 2583-973X (Online), SJIF IF(2026): 5.6
Website: www.theacademic.in

समुद्री खतरों से नीली अर्थव्यवस्था की सुरक्षा के संदर्भ में भारत की नीतिगत प्रतिक्रियाओं का विश्लेषण

दुर्गा शंकर यादव1, माधवेन्द्र प्रताप सिंह गोंड2, ममता कन्नौजिया 3

(शोधार्थी) रक्षा एवं स्त्रातजिक अध्ययन विभाग, दीन दयाल उपाध्याय गोरखपुर विश्वविद्यालय, गोरखपुर

DOI : https://doi.org/10.5281/zenodo.22097226

ARTICLE DETAILS

Research Paper

Received: 23-06-2026

Accepted: 15-07-2026

Published: 21-08-2026

Keywords:

ब्लू इकोनॉमी, *SAGAR,* समुद्री डकैती, साइबर सुरक्षा, *IPOI,*समुद्री सुरक्षा।

ABSTRACT

भारत की "नीली अर्थव्यवस्था" देश के समग्र विकास में अत्यंत महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है, जिसमें व्यापार, मत्स्य पालन, ऊर्जा अन्वेषण, बंदरगाह संचालन और तटीय समुदायों की आजीविका जैसी समुद्री गतिविधियों का व्यापक दायरा शामिल है। भारत वर्तमान समय में अपने विशाल समुद्री संसाधनों की क्षमता का दोहन करने का प्रयास कर रहा है, ऐसे में हाल के समुद्री खतरों ने सुरक्षा उपायों को मजबूत करने की आवश्यकता को रेखांकित किया है। जहाजों पर हमले, नाविकों की सुरक्षा व्यवस्था, साइबर सुरक्षा चुनौतियाँ और महत्वपूर्ण समुद्री मार्गों पर अस्थिरता जैसी घटनाओं ने देश की समुद्री सुरक्षा तैयारियों में खामियों को उजागर किया है। इसके जवाब में, भारत सरकार ने समुद्री सुरक्षा अवसंरचना को मजबूत करने के लिए महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं। इनमें नौसेना की सतर्कता बढ़ाना, समुद्री हितधारकों को सलाह जारी करना, विभिन्न समुद्री एजेंसियों के बीच बेहतर समन्वय को बढ़ावा देना और समकालीन चुनौतियों को ध्यान में रखते हुए अपने समुद्री सिद्धांत को संशोधित करना शामिल है। इन प्रयासों का उद्देश्य पारंपरिक नौसेना रक्षा से आगे बढ़कर मार्ग सुरक्षा, जोखिम मूल्यांकन, अंतरराष्ट्रीय सहयोग और पारिस्थितिकी तंत्र प्रबंधन पर जोर देना है। इन सक्रिय उपायों के बावजूद, कई बाधाएं बनी हुई हैं। नीतियों का प्रभावी कार्यान्वयन, विभिन्न एजेंसियों के बीच

Disclaimer: The opinions, interpretations, conclusions, recommendations, analyses, and statements expressed in this research article are solely those of the author(s) and do not reflect the views, policies, or positions of the Publisher, Chief Editor, Editors, Editorial Board, Reviewers, or their affiliated institutions. The author(s) are solely responsible for ensuring the originality, authenticity, and integrity of the manuscript and for ensuring that it is free from plagiarism, AI-generated content, copyright infringement, data falsification, and any other form of academic misconduct.

निर्बाध समन्वय और मजबूत समुद्री अवसंरचना का विकास जैसी चुनौतियां अभी भी अड़चनें पैदा कर रही हैं। भारत की नीली अर्थव्यवस्था की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए एक व्यापक दृष्टिकोण की आवश्यकता है जो समुद्री सुरक्षा को आर्थिक लचीलेपन और क्षेत्रीय सहयोग के साथ संतुलित करे। बदलते समुद्री वातावरण की जटिलताओं से निपटने के लिए सतत प्रतिबद्धता और एकीकृत रणनीतियों की आवश्यकता है ताकि समुद्री हितों की रक्षा करते हुए सतत विकास और क्षेत्रीय स्थिरता को बढ़ावा दिया जा सके।

1. प्रस्तावना –

भारत की नीली अर्थव्यवस्था देश के समग्र विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है, जिसमें समुद्री व्यापार, मत्स्य पालन, ऊर्जा संसाधन, बंदरगाह अवसंरचना और तटीय समुदायों की आजीविका जैसे प्रमुख क्षेत्र शामिल हैं। देश में समुद्री गतिविधियों के विस्तार के साथ-साथ उभरते खतरे भी सामने आ रहे हैं जो इसके समुद्री क्षेत्र की सुरक्षा और स्थिरता को खतरे में डालते हैं। हाल की घटनाओं, जिनमें जहाजों पर हमले, नाविकों के लिए खतरे, साइबर सुरक्षा संबंधी कमजोरियां और महत्वपूर्ण समुद्री मार्गों पर व्यवधान शामिल हैं, ने सुरक्षा संबंधी महत्वपूर्ण कमियों को उजागर किया है। इसके जवाब में, सरकार ने सक्रिय कदम उठाए हैं, जैसे नौसेना गश्ती और निगरानी बढ़ाना, समुद्री हितधारकों को सुरक्षा सलाह जारी करना, विभिन्न एजेंसियों के बीच समन्वय बढ़ाना और उभरते खतरों से बेहतर ढंग से निपटने के लिए रणनीतिक नीतियों को अद्यतन करना।

भारत की सफलता, ऊर्जा आवश्यकताओं और आत्मनिर्भरता के लिए ब्लू इकोनॉमी अत्यंत महत्वपूर्ण है। इसमें भारत के नियमों के अंतर्गत आने वाले महासागरों और तटरेखाओं से संबंधित सभी चीजें शामिल हैं, जैसे बंदरगाह, जहाज और समुद्री संसाधन। यह दर्शाता है कि आर्थिक विकास, पर्यावरण संरक्षण और देश की सुरक्षा आपस में किस प्रकार जुड़े हुए हैं। भारत का लगभग 11098 किलोमीटर लंबा विशाल तट, कई द्वीप और एक बड़ा समुद्री क्षेत्र है, जिसे अनन्य आर्थिक क्षेत्र कहा जाता है जो असीमित प्राकृतिक संसाधनों का भंडार है तथा इसके द्वारा भारत की आर्थिक शक्ति का प्रवाह होता है। भारत के व्यापार का परिमाण के लिहाज से लगभग 95 प्रतिशत और मूल्य के हिसाब से तकरीबन 70 प्रतिशत हिस्सा समुद्री मार्गों के जरिए होता है। वास्तव में समुद्र भारत के वाणिज्य की प्राणशक्ति है। कच्चे तेल और कोयले से लेकर इलेक्ट्रॉनिक्स, कपड़ा और कृषि उत्पादों तक देश के आयात और निर्यात का बड़ा हिस्सा व्यस्त बंदरगाहों से होकर गुजरता है। ये बंदरगाह भारत को विश्व भर के बाजारों से जोड़ते हैं।

यह 40 लाख से अधिक मछुआरों और तटीय परिवारों को आजीविका कमाने में भी मदद करती है। लेकिन, जैसे-जैसे भारत अपने समुद्री संसाधनों का अधिक उपयोग कर रहा है, उसे नई सुरक्षा चुनौतियों का सामना करना पड़

रहा है। अतीत में, भारत ने स्थलीय खतरों पर अधिक ध्यान केंद्रित किया और समुद्री खतरों पर ज्यादा ध्यान नहीं दिया। अब, 'विजन न्यू इंडिया 2030' और 'विकसित भारत 2047' जैसी योजनाओं में देश के विकास के लिए नीली अर्थव्यवस्था को अत्यंत महत्वपूर्ण माना गया है। पुराने और नए दोनों प्रकार के खतरों से समुद्री संसाधनों और तटरेखाओं की रक्षा करना भारत की सर्वोच्च प्राथमिकता बन गई है।

आज के वैश्विक आर्थिक परिदृश्य में 'ब्लू इकोनॉमी' का महत्व सर्वोपरि हो गया है। लंबी तटरेखा, विस्तृत ईईजेड, समृद्ध समुद्री संसाधन और व्यापारिक बंदरगाह भारत के आर्थिक विकास की धुरी हैं। हालांकि, इस समुद्री अर्थव्यवस्था को वर्तमान में जलवायु परिवर्तन, समुद्री डकैती, आतंकवाद, अवैध मत्स्यन, साइबर खतरों और भू-राजनीतिक तनावों जैसी कई जटिल चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है। इन खतरों से निपटने और अपनी समुद्री संपदा को सुरक्षित करने के लिए भारत ने 'सागर', इंडो-पैसिफिक ओशन इनिशिएटिव, मैरीटाइम डोमेन अवेयरनेस और नौसेना के आधुनिकीकरण सहित कई रणनीतिक कदम उठाए हैं।

भारत की समुद्री सुरक्षा रणनीति अब पारंपरिक रक्षा से परे व्यापक दायरे पर जोर देती है, जिसका उद्देश्य महत्वपूर्ण व्यापार मार्गों की सुरक्षा करना, जहाजरानी से जुड़े जोखिमों को कम करना और समुद्री मामलों में अंतरराष्ट्रीय सहयोग को बढ़ावा देना है। ये प्रयास आर्थिक हितों की रक्षा और भारतीय जलक्षेत्र से माल और संसाधनों के सुचारू प्रवाह को सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक हैं। 25,000 करोड़ रूपए की राशि के साथ, समुद्री विकास कोष (एमडीएफ) भारत की नौवहन क्षमता और जहाज निर्माण क्षमता के विस्तार के लिए दीर्घकालिक वित्तपोषण प्रदान करेगा। इसके अतिरिक्त, 24,736 करोड़ रूपए के परिव्यय वाली संशोधित जहाज निर्माण वित्तीय सहायता योजना (एसबीएफएएस) घरेलू लागत संबंधी नुकसानों से निपटने और जहाज़-तोड़ने को बढ़ावा देने के लिए है, जबकि 19,989 करोड़ रूपए के परिव्यय के साथ जहाज निर्माण विकास योजना (एसबीडीएस) ग्रीनफील्ड क्लस्टर, यार्ड के विस्तार और जोखिम कवरेज को प्रोत्साहित करती है।25 इसके अलावा, विशाखापत्तनम में 305 करोड़ रुपये की लागत से निर्मित भारतीय जहाज प्रौद्योगिकी केंद्र (आईएसटीसी) जहाज डिजाइन, अनुसंधान एवं विकास, इंजीनियरिंग और कौशल विकास के लिए एक राष्ट्रीय केंद्र के रूप में उभरेगा।

उल्लेखनीय प्रगति के बावजूद, देश को अभी भी नीति कार्यान्वयन, अंतर-एजेंसी समन्वय और अवसंरचना एवं निगरानी प्रणालियों के आधुनिकीकरण से संबंधित चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है। व्यापक समुद्री सुरक्षा प्राप्त करने के लिए अंततः एक संतुलित दृष्टिकोण की आवश्यकता होती है जो सुरक्षा संबंधी चिंताओं, आर्थिक प्राथमिकताओं और क्षेत्रीय सहयोग पर विचार करता है, विशेष रूप से जब तेजी से अस्थिर होते वैश्विक समुद्री वातावरण में समुद्री तनाव और पर्यावरणीय चुनौतियां अधिक जटिल होती जा रही हैं।

2. ब्लू इकोनॉमी के समक्ष प्रमुख समुद्री खतरे-

भारतीय नीली अर्थव्यवस्था की सुरक्षा के समक्ष उपस्थित खतरों का स्वरूप बहुआयामी है, जिसे भू-राजनीतिक, असममित तथा पारिस्थितिक श्रेणियों में विश्लेषित किया जा सकता है।

भू-राजनीतिक एवं पारंपरिक खतरे

हिंद महासागर क्षेत्र वैश्विक व्यापार और ऊर्जा आपूर्ति का प्रमुख गलियारा है। इस क्षेत्र में महान शक्तियों की बढ़ती प्रतिद्वंद्विता और बाह्य समुद्री शक्तियों की उपस्थिति भारत के अनन्य आर्थिक क्षेत्र और समुद्री संचार लाइनों के लिए चुनौती उत्पन्न करती है। चीन की नौसैनिक पैठ तथा पाकिस्तान और म्यांमार के रास्ते हिंद महासागर में उसकी उपस्थिति भारत के रणनीतिक और ऊर्जा सुरक्षा हितों के प्रत्यक्ष टकराव में है। अपतटीय ऊर्जा परिसंपत्तियों, जैसे तेल और गैस रिग्स तथा प्रस्तावित पवन ऊर्जा फार्मों को किसी भी सैन्य या अर्ध-सैन्य तनाव के दौरान सीधा खतरा रहता है।

गैर-पारंपरिक खतरे

गैर-पारंपरिक खतरों में समुद्री डकैती, सशस्त्र डकैती, अवैध, अघोषित और अनियंत्रित मत्स्यन, तथा नशीले पदार्थों एवं हथियारों की संगठित तस्करी शामिल हैं। मन्नार की खाड़ी, अरब सागर और बंगाल की खाड़ी के समुद्री मार्ग पाकिस्तान और अफगानिस्तान स्थित ड्रग कार्टेल द्वारा तेजी से उपयोग में लाए जा रहे हैं। इसके अतिरिक्त, 2008 के मुंबई आतंकवादी हमलों ने यह सिद्ध किया था कि असममित समुद्री खतरे किस प्रकार राष्ट्रीय सुरक्षा, तटीय आर्थिक संपत्तियों और निवेश के माहौल को ध्वस्त कर सकते हैं।

पारिस्थितिक और जलवायु संबंधी जोखिम

तटीय और समुद्री पर्यावरण पर बढ़ता मानवीय दबाव, समुद्री जल स्तर में वृद्धि, चक्रवातों की बढ़ती आवृत्ति, तटीय क्षरण और तेल रिसाव जैसी घटनाएं नीली अर्थव्यवस्था की नींव को कमजोर करती हैं। जलवायु परिवर्तन के कारण बंदरगाहों और तटीय अवसंरचना की संवेदनशीलता बढ़ रही है, जिससे अरबों डॉलर के निवेश पर अनिश्चितता का साया मंडरा रहा है। इसके साथ ही, अनियंत्रित मत्स्यन और महासागरीय प्रदूषण से तटीय समुदायों की आजीविका पर संकट गहरा रहा है। ये सभी खतरे समुद्री व्यापार, मत्स्य संसाधनों, ऊर्जा सुरक्षा और समुद्री अवसंरचना को प्रभावित करते हैं।

3. भारत की नीतिगत प्रतिक्रियाएँ-

समुद्री खतरों के एकीकृत प्रबंधन के लिए भारत सरकार ने संस्थागत विखंडन को समाप्त करने और एक सुदृढ़ कमान ढांचे की स्थापना के लिए महत्वपूर्ण कानूनी व प्रशासनिक सुधार किए हैं। जो निम्नवत है-

राष्ट्रीय समुद्री सुरक्षा समन्वयक (NMSC)का गठन

1999 के करगिल युद्ध के बाद मंत्रियों के समूह की सिफारिशों और 2008 के मुंबई हमलों के गंभीर सबक के पश्चात, फरवरी 2022 में भारत के पहले राष्ट्रीय समुद्री सुरक्षा समन्वयककी नियुक्ति की गई। राष्ट्रीय सुरक्षा परिषद सचिवालय के तहत कार्यरत और राष्ट्रीय सुरक्षा सलाहकार (NSA) को रिपोर्ट करने वाले NMSC का मुख्य अधिदेश सैन्य और नागरिक समुद्री एजेंसियों के बीच प्रभावी तालमेल स्थापित करना है। NMSC भारतीय नौसेना, भारतीय तटरक्षक बल (ICG), जहाजरानी मंत्रालय, बंदरगाहों और राज्य समुद्री बोर्डों के बीच मध्यस्थ के रूप में कार्य करता है, जो पूर्व में क्षेत्राधिकार संबंधी दोहराव और पृथक संचालन की समस्याओं से ग्रस्त थे।

राज्य समुद्री सुरक्षा समन्वयक (SMSC) का ढांचा

भारत के संवैधानिक ढांचे के तहत (अनुच्छेद 246 और सातवीं अनुसूची), 'सुरक्षा' का विषय केंद्र और राज्यों के बीच विभाजित है, जहाँ तटीय पुलिसिंग राज्यों के अधिकार क्षेत्र में आती है। अंतर-एजेंसी समन्वय की कमी को दूर करने के लिए केंद्र स्तर पर NMSC की तर्ज पर राज्यों के स्तर पर 'राज्य समुद्री सुरक्षा समन्वयक' (SMSC) के गठन की रणनीति प्रस्तावित की गई है। यह व्यवस्था राज्य मरीन पुलिस की परिचालन क्षमताओं को बढ़ाकर केंद्रीय सुरक्षा एजेंसियों के साथ उनकी त्वरित प्रतिक्रिया को सक्षम बनाती है।

कानूनी विधान: समुद्री एंटी-पायरेसी अधिनियम 2022

अंतरराष्ट्रीय समुद्री कानून (UNCLOS) के साथ घरेलू कानूनी ढांचे को सुसंगत बनाने के लिए भारत ने 'समुद्री एंटी-पायरेसी अधिनियम 2022' लागू किया। यह अधिनियम खुले समुद्रों में भारतीय नौसेना और तटरक्षक बल को समुद्री डकैतों के विरुद्ध दंडात्मक कार्रवाई करने, उनकी संपत्तियों को जब्त करने तथा भारतीय क्षेत्राधिकार में मुकदमा चलाने का स्पष्ट वैधानिक अधिकार प्रदान करता है। इसके अतिरिक्त, जहाजरानी महानिदेशालय (DGS Order No. 2 of 2023) द्वारा गठित 'समुद्री सुरक्षा शाखा' Mercantile Marine Domain Awareness Centre (MMDAC) और Long-Range Identification and Tracking (LRIT) के माध्यम से भारतीय ध्वज वाले जहाजों की चौबीसों घंटे निगरानी सुनिश्चित करती है।

समुद्री स्थानिकी नियोजन (MSP) और सतत महासागर शासन

नीली अर्थव्यवस्था की सुरक्षा केवल सैन्य उपायों तक सीमित नहीं है, बल्कि इसमें महासागरीय संसाधनों का दीर्घकालिक और गैर-संघर्षपूर्ण प्रबंधन भी शामिल है। विभिन्न आर्थिक गतिविधियों जैसे बंदरगाह विस्तार, खनन, मत्स्य पालन और पर्यटन के बीच बढ़ते स्थानिकी टकराव को प्रबंधित करने के लिए 'समुद्री स्थानिकी नियोजन' (MSP) को एक केंद्रीय नीतिगत उपकरण के रूप में अपनाया गया है।

भारत-नॉर्वे एकीकृत महासागर पहल एवं पायलट परियोजनाएं

वर्ष 2019 में हस्ताक्षरित भारत-नॉर्वे द्विपक्षीय समझौते के तहत, पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय (MoES) ने अपने संलग्न कार्यालय 'राष्ट्रीय तटीय अनुसंधान केंद्र' (NCCR) के माध्यम से देश में MSP ढांचे का विकास प्रारंभ किया। इसके अंतर्गत पुदुचेरी को एक घने शहरीकृत मुख्य भूमि तटीय क्षेत्र के रूप में और लक्षद्वीप को एक नाजुक द्वीप पारिस्थितिकी तंत्र के रूप में पायलट स्थल चुना गया।

इस नियोजन प्रक्रिया का मुख्य उद्देश्य समुद्र के विभिन्न क्षेत्रों का वैज्ञानिक मानचित्रण करना है, जिससे आर्थिक गतिविधियों और पर्यावरण संरक्षण के बीच संतुलन बनाया जा सके। इस व्यवस्था को तकनीकी संबल प्रदान करने के लिए 'साहव' (SAHAV) नामक एक वेब-आधारित MSP पोर्टल विकसित किया गया है, जो तटीय डेटा के एकीकरण और निर्णय प्रक्रिया में सहायता करता है। पुदुचेरी और लक्षद्वीप के सफल मॉडलों के आधार पर इस ढांचे को अब तमिलनाडु जैसे अन्य तटीय राज्यों में भी लागू किया जा रहा है।

राष्ट्रीय ब्लू इकोनॉमी नीति का मसौदा और BEAC

पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय(MoES) द्वारा अंतिम रूप दी जा रही राष्ट्रीय नीति में नीली अर्थव्यवस्था के सात प्रमुख विषयगत क्षेत्रों को चिन्हित किया गया है। इन क्षेत्रों में समुद्री मत्स्य पालन व एक्वाकल्चर, तटीय व गहन समुद्री खनन और अपतटीय ऊर्जा, बंदरगाह व लॉजिस्टिक्स, तटीय पर्यटन, समुद्री बायोटेक्नोलॉजी, आपदा जोखिम प्रबंधन, तथा सुरक्षा व रणनीतिक आयाम शामिल हैं। नीति के प्रभावी क्रियान्वयन हेतु 'राष्ट्रीय नीली अर्थव्यवस्था सलाहकार परिषद' (BEAC) के गठन की सिफारिश की गई है, जिसमें संबंधित मंत्रालयों के सचिव, तटीय राज्यों के मुख्य सचिव और उद्योग जगत के प्रतिनिधि शामिल होंगे।

क्षेत्रीय कूटनीति, सूचना साझाकरण और बहुपक्षीय सुरक्षा ढांचा

समुद्री खतरे सीमाहीन होते हैं; अतएव, भारत की नीली अर्थव्यवस्था की सुरक्षा हिंद महासागर के पड़ोसी देशों के साथ एक मजबूत और सहभागी सुरक्षा सहयोग और समन्वय पर निर्भर करती है। जैसे SAGAR (Security and Growth for All in the Region) के माध्यम से क्षेत्रीय सहयोग।

भारत के 'सागर' (Security and Growth for All in the Region) और नवीन 'महासागर' दृष्टिकोण के माध्यम से भारत स्वयं को हिंद महासागर क्षेत्र में 'नेट सुरक्षा प्रदाता' (Net Security Provider) और 'प्रथम उत्तरदाता' (First Responder) के रूप में स्थापित कर रहा है। इसका मुख्य लक्ष्य केवल अपनी सीमाओं की रक्षा करना नहीं, बल्कि पड़ोसी द्वीप राष्ट्रों की तटीय निगरानी और क्षमता निर्माण में सहयोग प्रदान करना है। Indo-Pacific Oceans Initiative (IPOI) द्वारा समुद्री शासन को सुदृढ़ करना।

इसके अतिरिक्त भारतीय नौसेना एवं भारतीय तटरक्षक बल का आधुनिकीकरण, समुद्री डोमेन जागरूकता (Maritime Domain Awareness) और सूचना साझाकरण, तटीय सुरक्षा योजना, रडार नेटवर्क तथा समुद्री निगरानी प्रणाली, सागरमाला परियोजना के माध्यम से बंदरगाह विकास, ब्लू इकोनॉमी नीति एवं सतत मत्स्य प्रबंधन, QUAD, IORA, IONS तथा BIMSTEC जैसे मंचों पर सहयोग इत्यादि पहलों का उद्देश्य समुद्री व्यापार, मत्स्य संसाधनों और समुद्री अवसंरचना की सुरक्षा सुनिश्चित करना है।

कोलंबो सुरक्षा सम्मेलन (CSC) की भूमिका

वर्ष 2011 में भारत, श्रीलंका और मालदीव के बीच शुरू हुआ त्रिस्तरीय समुद्री सहयोग 2020 में पुनर्जीवित होकर 'कोलंबो सुरक्षा सम्मेलन' (CSC) के रूप में संस्थागत रूप ले चुका है, जिसका स्थायी सचिवालय कोलंबो में स्थित है। 2022 में मॉरीशस, 2024 में बांग्लादेश और 2025 में सेशेल्स के पूर्ण सदस्य के रूप में शामिल होने से इसका भौगोलिक दायरा संपूर्ण पश्चिमी और केंद्रीय हिंद महासागर तक विस्तृत हो चुका है।

कोलंबो सुरक्षा सम्मेलन के तहत सहयोग को पांच प्रमुख स्तंभों में विभाजित किया गया है: समुद्री सुरक्षा और संरक्षा, आतंकवाद और कट्टरपंथ का मुकाबला, संगठित अपराध व तस्करी पर नियंत्रण, साइबर सुरक्षा व महत्वपूर्ण अवसंरचना की रक्षा, तथा मानवीय सहायता और आपदा राहत (HADR)। CSC के माध्यम से नियमित रूप से संयुक्त नौसैनिक अभ्यास, तटीय गश्त, और आतंकवाद-विरोधी जांच प्रशिक्षण आयोजित किए जाते हैं।

समुद्री डोमेन जागरूकता (MDA) और IFC-IOR

समुद्री खतरों की वास्तविक समय में पहचान के लिए भारत ने गुरुग्राम में 'सूचना संलयन केंद्र - हिंद महासागर क्षेत्र' (IFC-IOR) की स्थापना 2018 में की। यह केंद्र 12 भागीदार देशों के अंतर्राष्ट्रीय संपर्क अधिकारियों (ILO) की प्रतिनिधित्व करता है और 65 से अधिक अंतर्राष्ट्रीय एजेंसियों से जुड़ा हुआ है। भारत ने 22 से अधिक देशों के साथ 'व्हाइट शिपिंग' समझौते किए हैं और अपने सैन्य उपग्रहों (GSAT-7A), P-8I गश्ती विमानों और लीज पर लिए गए सी-गार्जियन ड्रोन के जरिए प्राप्त डेटा को क्षेत्रीय सहयोगियों के साथ साझा करता है। इसके अतिरिक्त, क्वाड (Quad) के 'इंडो-पैसिफिक पार्टनरशिप फॉर मैरिटाइम डोमेन अवेयरनेस' (IPMDA) पहल के तहत भारत उपग्रह प्रौद्योगिकियों का उपयोग करके अवैध नौवहन और डार्क वेसल्स पर नज़र रख रहा है।

निष्कर्ष-

भारत की ब्लू इकोनॉमी का भविष्य समुद्री सुरक्षा से गहराई से जुड़ा हुआ है। समुद्री खतरों की बदलती प्रकृति को देखते हुए केवल सैन्य शक्ति पर्याप्त नहीं होगी, बल्कि समुद्री शासन, क्षेत्रीय सहयोग, तकनीकी नवाचार, पर्यावरण संरक्षण तथा सतत विकास को एकीकृत दृष्टिकोण के साथ आगे बढ़ाना होगा। भारत की सागर नीति, इंडो-पैसिफिक रणनीति तथा समुद्री सुरक्षा पहलें इस दिशा में महत्वपूर्ण कदम हैं, किन्तु दीर्घकालिक सफलता के लिए संस्थागत समन्वय, आधुनिक प्रौद्योगिकी और प्रभावी समुद्री शासन आवश्यक रहेगा।

समुद्री खतरों से भारत की नीली अर्थव्यवस्था की सुरक्षा के लिए अपनाई गई नीतिगत प्रतिक्रियाएं यह दर्शाती हैं कि देश एक संकीर्ण सैन्य-केंद्रित दृष्टिकोण से निकलकर एक एकीकृत 'सुरक्षा-संबद्ध-विकास' मॉडल की ओर बढ़ चुका है। NMSC का गठन, एंटी-पायरेसी अधिनियम 2022, समुद्री स्थानिकी नियोजन, और कोलंबो सुरक्षा सम्मेलन जैसे कदम इस बात के प्रमाण हैं कि भारत अपनी समुद्री संप्रभुता की रक्षा करते हुए आर्थिक विकास के अवसरों को सुरक्षित करने के लिए प्रतिबद्ध है।

इस सुरक्षा ढांचा को अधिक सुदृढ़ और परिणाममुखी बनाने के लिए बहुआयामी नीतिगत कदम आवश्यक हैं। सर्वप्रथम, 'राज्य समुद्री सुरक्षा समन्वयक' (SMSC) के पदों को सभी तटीय राज्यों में वैधानिक रूप से शीघ्र अधिसूचित किया जाना चाहिए और राज्य मरीन पुलिस को भारतीय तटरक्षक बल के मानकीकृत प्रशिक्षण ढांचे में शामिल किया जाना चाहिए। द्वितीय, पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय की राष्ट्रीय नीली अर्थव्यवस्था नीति को शीघ्र लागू करते हुए 'राष्ट्रीय नीली अर्थव्यवस्था सलाहकार परिषद' को कार्यकारी शक्तियां प्रदान की जानी चाहिए और MSP के दायरे को सभी तटीय राज्यों में विस्तारित किया जाना चाहिए।

तृतीय, IFC-IOR, DGS के MMDAC और तटीय रडार नेटवर्क के डेटा को कृत्रिम बुद्धिमत्ता (AI) आधारित विश्लेषणात्मक टूल्स के साथ जोड़कर एक 'एकीकृत राष्ट्रीय समुद्री चित्र' तैयार किया जाना चाहिए, जो NMSC के प्रत्यक्ष पर्यवेक्षण में काम करे। अंततः, कोलंबो सुरक्षा सम्मेलन (CSC) के तहत संयुक्त तटीय गश्त और HADR अभ्यासों का मानकीकरण करके हिंद महासागर में एक ऐसा समावेशी सुरक्षा ढांचा विकसित किया जाना चाहिए जो बाह्य खतरों को निष्प्रभावी करते हुए सतत नीली अर्थव्यवस्था के विकास को सुरक्षित कर सके। भारत की नीली अर्थव्यवस्था का भविष्य इस बात पर निर्भर करेगा कि वह अपने वैधानिक और संस्थागत सुधारों को कितनी तेजी से व्यावहारिक धरातल पर उतारता है। भारत की समुद्री नीतियाँ व्यापक हैं, किन्तु कुछ कार्य को बढ़ावा देने कि आवश्यकता है जो अभी भी कमियों के रूप में विद्यमान हैं जो निम्नवत हैं —

- विभिन्न एजेंसियों के बीच बेहतर समन्वय की स्थापित करने आवश्यकता है।
- समुद्री साइबर सुरक्षा ढाँचे को और अधिक मजबूत कर क्रियान्वित करने की आवश्यकता है।
- ब्लू इकोनॉमी के लिए पृथक कानूनी एवं संस्थागत ढाँचे का निर्माण करना चाहिए।
- तटीय समुदायों की अधिक भागीदारी को बढ़ावा दिया जाना चाहिए।
- समुद्री अनुसंधान एवं नवाचार में निवेश मे वृद्धि करना।
- अंडमान एवं निकोबार तथा लक्षद्वीप जैसे द्वीपीय क्षेत्रों की सामरिक एवं आर्थिक क्षमता का दोहन बढ़ाने हेतु ढांचागत निर्माण को बढ़ावा देना।

संदर्भ ग्रंथ सूची-

- Aswani, R. S. (2022). Non-Traditional Maritime Security Threats in the Indian Ocean Region: Policy Alternatives. Journal of Public Affairs.
- Singh, R. (2019). India's Maritime Security and Policy: An Imperative for the Blue Economy. Springer.
- Pareek, V. (2026). Indian Maritime Policy in the 21st Century: An Analysis of Strategic Challenges and Emerging Opportunities. Research Review International Journal of Multidisciplinary.
- NITI Aayog. India's Blue Economy Strategy.
- Ministry of External Affairs, Government of India. SAGAR Vision.
- https://timesofindia.indiatimes.com/india/jaishankar-says-attacks-on-civilian-shipping-cannot-be-tolerated-calls-for-maritime-security-amid-middle-east-crisis/articleshow/132580162.cms?utm_source=chatgpt.com
- Bateman, S. (2016). Maritime security governance in the Indian Ocean region. Journal of the Indian Ocean Region, 12(1), 5–23. DOI: https://doi.org/10.1080/19480881.2016.1138709

- Baruah, D. M. (2025). India's maritime future: Security, connectivity and the Blue Economy. Observer Research Foundation.
- Information Fusion Centre–Indian Ocean Region. (2024). Enhancing maritime domain awareness and regional maritime cooperation in the Indian Ocean Region. Gurugram: IFC-IOR.
- Chaturvedi, S. (2024). Mapping maritime security in the Indian Ocean. Journal of the Indian Ocean Region, 20(2), 221–226.
- Parmar, S. S. (2024, July). India's maritime security strategy in the Indian Ocean region. In P. Kapil & S. Hira (Eds.), The Indian Ocean and its littorals: Geopolitics, security, technology & economy (pp. 18–22). Centre for Research on Strategic and Security Issues (NatStrat).
- https://www.moes.gov.in/static/uploads/2025/09/2002f7a328184b9203f70b5dc15c4f7.pdf
- https://www.indiawaterportal.org/faqs/faq-everything-you-need-to-know-about-the-blue-economy
- Ministry of Earth Sciences invites stakeholders' suggestions on the Draft Blue Economy Policy for India.
- PIB, https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=1698608
- INDIA'S Blue Economy : A Draft Policy Framework, https://incois.gov.in/documents/Reports/Others/Report_2020_20251023100635.pdf
- https://rsisinternational.org/journals/ijriss/articles/blue-economy-in-india-unlocking-maritime-potential-for-sustainable-and-inclusive-development/
- https://dgma.gov.in/nautical-wing/maritime-security
- Marine Spatial Planning - NCCR, https://nccr.gov.in/sites/default/files/msp.pdf
- Colombo Security Conclave:Need for Transition towards Sustainable Energy Security
- United Service Institution of India, https://usiofindia.org/pdf/USI%20Journal%20-%20Jul-Sep%202023-134-144.pdf 11. India's Maritime Security Coordinator has his mission cut out, https://www.orfonline.org/expert-speak/indias-maritime-security-coordinator-has-his-mission-cut-out
- https://maritimeindia.org/strengthening-maritime-security-governance-in-india-a-case-for-state-maritime-security-coordinators/
- Indo-Pacific Partnership for Maritime Domain Awareness
- https://www.pmc.gov.au/resources/quad-leaders-summit-2023/indo-pacific-partnership-maritime-domain-awareness Samudrayaan "Matsya 6000" | Deep sea Submersible |