

सागरमाला : भारताच्या सागरी क्षेत्राचा कायाकल्प

नवी दिल्ली, 11 एप्रिल 2026

मुख्य मुद्दे

- 'सागरमाला' अंतर्गत 6.06 लाख कोटी रूपये खर्चाचे एकूण 845 प्रकल्प राबवले जात आहेत. त्यापैकी 1.57 लाख कोटी रूपये खर्चाचे 315 प्रकल्प पूर्ण झाले आहेत.
- आत्तापर्यांत किनारपट्टीवरील सात बर्थ म्हणजेच गोदीचे प्रकल्प पूर्ण झाल्यामुळे, माल हाताळणी क्षमतेमध्ये आता 9.84 दशलक्ष टनांची भर पडली आहे.
- आर्थिक वर्ष 2025-26 मध्ये, भारताच्या प्रमुख बंदरांनी विक्रमी म्हणजे जवळपास 915 दशलक्ष टन मालाची हाताळणी केली.
- 'सागरमाला 2.0' चे उद्दिष्ट 85,482 कोटी रूपयांचा आर्थिक आधार लाभलेल्या, 3.6 लाख कोटी रूपयांच्या गुंतवणुकीला चालना देणे हे आहे.

प्रस्तावना

भारताच्या व्यापार आणि आर्थिक घडामोडींना आकार देण्यामध्ये देशाचे सागरी क्षेत्र मध्यवर्ती भूमिका बजावते. देशाला जवळपास 11,099 किलोमीटर लांबीची किनारपट्टी लाभली आहे. त्याचबरोबर देशामध्ये सुमारे 14,500 किलोमीटर लांबीचे संभाव्य जलमार्गही येथे उपलब्ध आहेत. किनारपट्टीच्या प्रदेशांमध्ये अनेक प्रमुख बंदरे वसलेली आहेत. ही बंदरे भारताला जागतिक सागरी मार्गाशी जोडले जात आहेत, त्यामुळे वस्तू आणि प्रवाशांच्या वाहतुकीमध्ये सुलभता निर्माण होत आहे. देशाच्या एकूण व्यापारापैकी आकारमानानुसार विचार केला तर, सुमारे 95% आणि मूल्यानुसार पाहिले तर सुमारे 70% व्यापार सागरी मार्गाद्वारे हाताळला जातो.

भारतामध्ये 12 प्रमुख बंदरे आहेत, तसेच 200 पेक्षा जास्त लहान (प्रमुख नसलेली) बंदरे आहेत. प्रमुख बंदरांचा कारभार हा 'बंदरे, जहाजबांधणी आणि जलमार्ग मंत्रालया'च्या प्रशासकीय नियंत्रणाखाली आहे. तर लहान बंदरे ही संबंधित त्या त्या राज्यांच्या सागरी मंडळांच्या किंवा राज्य सरकारांच्या अधिकारक्षेत्रात येतात. ही बंदरे कच्च्या तेलापासून ते कोळसा, कंटेनर्स, खते आणि कृषी उत्पादनांपर्यंतच्या विविध प्रकारच्या मालाची (कार्गोची) हाताळणी करतात. यामुळेच बंदरे आणि जहाजबांधणी क्षेत्र हे देशाच्या व्यापार-वाहतूक व्यवस्थापनाच्या केंद्रस्थानी आले आहे.



यावर आधारित, मार्च 2015 मध्ये सागरमाला कार्यक्रम सुरु करण्यात आला, ज्याचा उद्देश बंदर-केंद्रित विकासाला चालना देणे हा आहे. या कार्यक्रमाचे उद्दिष्ट, लॉजिस्टिक्स कार्यक्षमता वाढवणे, वाहतूक खर्च कमी करणे आणि विद्यमान रस्ते व रेल्वे नेटवर्कसोबत किनारी जलवाहतूक आणि अंतर्गत जलमार्गांचा अधिक वापर करून व्यापाराला पाठबळ देणे हा आहे. बंदरांचे आधुनिकीकरण आणि बांधकाम करण्याबरोबरच बंदरांच्या जोडणीमध्ये सुधारणे करणे, यावर या कार्यक्रमामध्ये प्रामुख्याने लक्ष केंद्रित केले आहे. त्याचबरोबर सार्वजनिक आणि खाजगी अशा दोन्ही क्षेत्रांमधील गुंतवणुकीला प्रोत्साहन दिले जात आहे.



सागरमाला कार्यक्रमाचे घटक

सागरमाला कार्यक्रामामध्ये भारताच्या सागरी क्षेत्राचे कायाकल्प करण्याच्या उद्देशाने आखलेल्या अनेक प्रमुख घटकांचा समावेश आहे. सागरमाला कार्यक्रमांतर्गत येणाऱ्या प्रकल्पांच्या संपूर्ण संचाची विभागणी खाली दर्शविल्याप्रमाणे 5 मुख्य स्तंभांमध्ये आणि 24 श्रेणींमध्ये करण्यात आली आहे.

बंदरांचे आधुनिकीकरण आणि नवीन बंदरांचा विकास

हा मुख्य स्तंभ विद्यमान बंदरांचे श्रेणीवर्धन करण्यासाठी, त्याचबरोबर आहे त्या बंदरांची क्षमता विस्तारण्यासाठी आणि कार्यसंचालनातील कार्यक्षमता सुधारण्यासाठी, नवीन बंदरे विकसित करण्यावर लक्ष केंद्रित करणारा आहे. यामध्ये पायाभूत सुविधांमधील त्रुटी दूर करणे, तसेच बंदरांच्या कामकाजात आधुनिकीकरण, यांत्रिकीकरण आणि डिजिटल प्रणालींचा अवलंब करणे या बाबींचा समावेश होतो.

बंदर संपर्काची सुविधा वाढविणे -

या घटकाचा उद्देश बंदरे आणि अंतर्गत प्रदेश यांच्यातील संपर्क मजबूत करणे आहे. त्यामुळे मालवाहतुकीची जलद आणि अधिक किफायतशीर वाहतूक सुलभ होईल. यामध्ये अखंड माल वाहतुकीसाठी रस्ते, रेल्वे, किनारी जलवाहतूक आणि अंतर्गत जलमार्गांना एकत्रित करणाऱ्या बहुविध वाहतूक जाळ्यांच्या विकासाचा समावेश आहे.

बंदर-आधारित औद्योगिकीकरण

हा कार्यक्रम उत्पादन आणि आर्थिक घडामोडींना पाठिंबा देण्यासाठी बंदरांच्या जवळच्या भागांमध्ये औद्योगिक समूहांच्या विकासाला प्रोत्साहन देणारा आहे. बंदरांच्या जवळच उद्योग व्यवसाय असतील तर माल वाहतुकीचा खर्च कमी होण्यास मदत होते आणि देशांतर्गत तसेच आंतरराष्ट्रीय बाजारपेठांमध्ये प्रवेश करणे अधिक सुलभ जाते.

किनारी समुदाय विकास

हा स्तंभ किनारी प्रदेशांमधील उपजीविका सुधारण्यावर आणि शाश्वत विकासाला चालना देण्यावर लक्ष केंद्रित करतो. यामध्ये कौशल्य विकास कार्यक्रम, मत्स्यव्यवसाय आणि किनारी पर्यटनासाठी पाठिंबा, तसेच किनारी समुदायांसाठी आर्थिक संधी वाढवण्याच्या उद्देशाने असलेल्या उपक्रमांचा समावेश आहे.

किनारी जलवाहतूक आणि अंतर्गत जलमार्ग वाहतूक

हा घटक मालवाहतुकीसाठी किनारी जलवाहतूक आणि अंतर्गत जलमार्गांच्या अधिक वापरास प्रोत्साहन देतो. हे वाहतुकीचे प्रकार रस्ते आणि रेल्वे वाहतुकीला किफायतशीर आणि पर्यावरणाच्या दृष्टीने शाश्वत पर्याय देतात, तसेच विद्यमान वाहतूक जाळ्यांवरील गर्दी कमी करण्यास मदत करतात.



यशाची वाटचाल: कामगिरी आणि महत्त्वाचे टप्पे

गेल्या अकरा वर्षांत, 'सागरमाला कार्यक्रमाने लक्षवेधी आणि ठोस परिणाम साध्य केले आहेत. या कार्यक्रमांतर्गत झालेली एकूण प्रगती, सागरी पायाभूत सुविधांच्या विकासातील या कार्यक्रमाची व्याप्ती आणि दीर्घकालीन प्रभाव अधोरेखित होतो. या कार्यक्रमांतर्गत, सुमारे 845 प्रकल्प हाती

घेण्यात आले आहेत. या प्रकल्पांसाठी अंदाजे 6.06 लाख कोटी रुपये इतका खर्च येईल, असे अपेक्षित आहे. 24 मार्च, 2026 पर्यंत, या प्रकल्पामध्ये 1.57 लाख कोटी खर्चाचे 315 प्रकल्प पूर्ण झाले आहेत. तर 210 प्रकल्पांचे काम सध्या प्रगतिपथावर आहे. याशिवाय आणखी 320 प्रकल्प नियोजनाच्या टप्प्यापर्यंत आले आहेत.

बंदरांच्या पायाभूत सुविधा बळकट करणे, दळणवळण संपर्क व्यवस्था सुधारणे आणि किनारपट्टीवरील प्रदेशांमध्ये आर्थिक घडामोडींना चालना देणे याबाबत सागरमाला उपक्रमामध्ये सातत्यपूर्ण प्रगती खालील उपक्रमांतून दिसून येते.

पायाभूत सुविधांची निर्मिती आणि क्षमता विस्तार

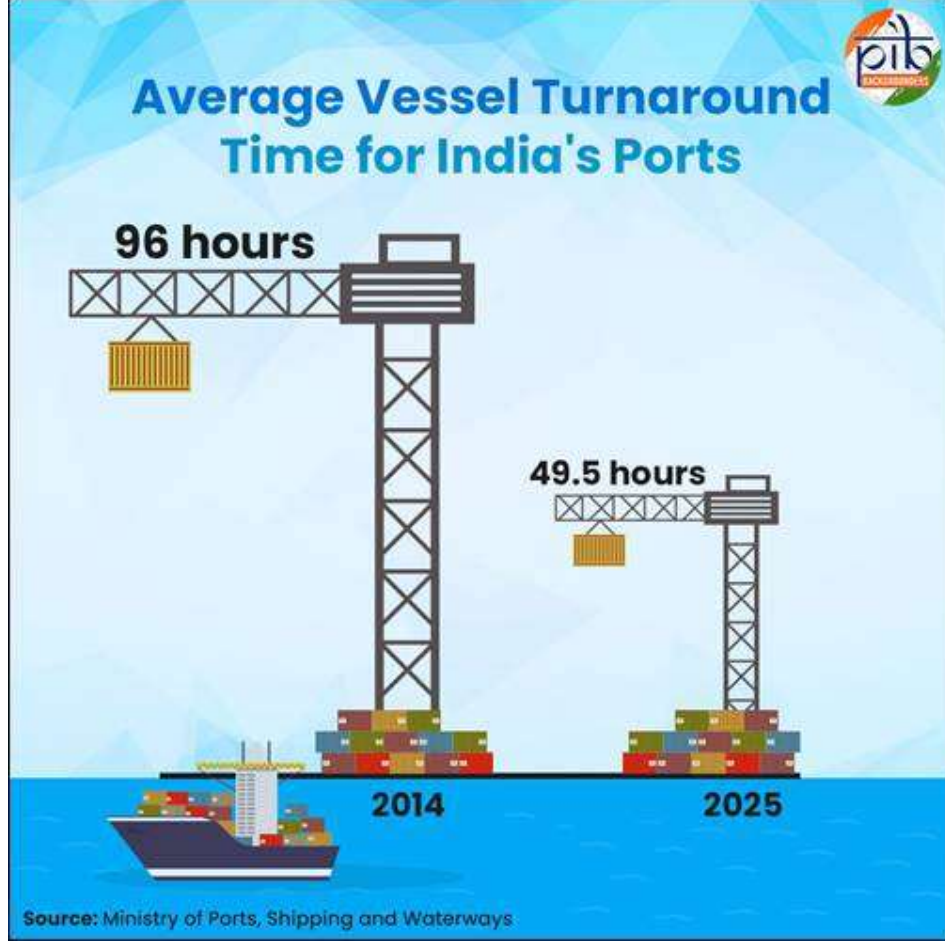
लक्ष्य-केंद्रित गुंतवणुकीच्या माध्यमातून किनारपट्टीवरील पायाभूत सुविधा बळकट करण्यात आणि माल हाताळणीची क्षमता वाढवण्यात लक्षणीय प्रगती साध्य करण्यात आली आहे.

- **मत्स्य बंदरांचा विकास:** एकूण 11 मत्स्य बंदर प्रकल्प पूर्ण करण्यात आले आहेत. त्यांच्यासाठी 1,057 कोटी रुपये इतका खर्च झाला आहे. या प्रकल्पांमुळे 30,000 हून अधिक मच्छिमारांना थेट लाभ झाला आहे. कर्नाटक राज्यात, 'मालपे' येथील मत्स्य बंदराचा तिसऱ्या टप्प्यातील विस्तार आणि आधुनिकीकरण पूर्ण झाले आहे, तर 'कुलाई' येथील मत्स्य बंदराच्या विकासाचे काम सध्या प्रगतिपथावर आहे.
- **किनारपट्टीवरील धक्क्यांचा विकास:** या प्रकल्पांतील सात किनारपट्टीवरील धक्क्यांच्या उभारणीचे काम पूर्ण करण्यात आले आहे. यासाठी एकूण 494 कोटी रुपये खर्च करण्यात आले. त्यामुळे आता सात किनारपट्टीवरील माल हाताळणीच्या क्षमतेत प्रतिवर्षाला 9.84 दशलक्ष टनांची भर पडली आहे.
- **कोलकाता येथील 'श्यामा प्रसाद मुखर्जी बंदर' येथील ऐतिहासिक 'बॅस्क्युल ब्रिज'चे नूतनीकरण** सध्या सुरू आहे. बंदराचा ऐतिहासिक वारसा जतन करण्याबरोबरच, येथील महत्त्वपूर्ण पायाभूत सुविधा अद्ययावत करणे हा या नूतनीकरणाचा उद्देश आहे. हे काम पूर्ण झाल्यानंतर, या आधुनिक सेतूमुळे बंदराच्या आवारात माल आणि वाहनांची वाहतूक अधिक सुरक्षित, जलद आणि कार्यक्षमतेने करणे शक्य होईल. परिणामी, भारतातील सर्वात जुन्या आणि सर्वाधिक वर्दळीच्या बंदरांपैकी एक असलेल्या या बंदराची 'लॉजिस्टिक्स' म्हणजेच मालवाहतूक व्यवस्थापन कार्यक्षमता अधिक चांगली होईल.
- **मुंबई बंदराच्या 'पीर पाऊ टर्मिनल' येथे अग्निशमन सुविधांचा विस्तार** करण्याचा एक प्रकल्प सध्या प्रगतिपथावर आहे. एकूण 52.69 कोटी रुपये खर्च असलेल्या या प्रकल्पाचा मुख्य उद्देश, बंदरावरील सुरक्षाविषयक पायाभूत सुविधा अधिक बळकट करणे हा आहे.

बंदरांच्या कामगिरीत सुधारणा आणि जागतिक स्तरावरील स्थान

या कार्यक्रमांतर्गत झालेला आमूलाग्र बदल, भारतीय बंदरांच्या सुधारित कार्यक्षमतेतून आणि जागतिक स्तरावरील त्यांची वाढलेली स्पर्धात्मकता यातून ठळकपणे दिसून येतो.

- **माल हाताळणीचा विक्रम:** भारताच्या प्रमुख बंदरांनी आर्थिक वर्ष 2025-26 दरम्यान एकत्रितपणे 915.17 दशलक्ष टन इतक्या विक्रमी मालाची हाताळणी केली आहे. याद्वारे त्यांनी 904 दशलक्ष टनांचे वार्षिक उद्दिष्ट ओलांडले आहे. ही कामगिरी 7.06% ची वार्षिक वाढ दर्शवते आणि सागरी व्यापारातील सातत्यपूर्ण प्रगती अधोरेखित करते.
- **कार्यसंचालन कार्यक्षमता:** जहाजांच्या सरासरी 'टर्नअराऊंड टाइम'मध्ये (बंदरात येऊन माल उतरवून पुन्हा निघून जाण्यासाठी लागणारा वेळ) लक्षणीय घट झाली आहे. 2014 मध्ये जहाजांचा 'टर्नअराऊंड टाइम' 96 तासांचा होता. आता हा कालावधी 2025 मध्ये 49.5 तासांपर्यंत खाली आला आहे. ही सुधारणा बंदरांची वाढलेली कार्यक्षमता आणि माल हाताळणीचा वाढलेला वेग दर्शवते.
- **जागतिक स्तरावर मान्यता:** भारतीय बंदरांनी आपले जागतिक स्थान अधिक मजबूत केले आहे, जगातील अव्वल 100 बंदरांमध्ये भारताच्या 9 बंदरांचा समावेश आहे. यामध्ये कंटेनर वाहतुकीच्या दृष्टीने अव्वल 20 बंदरांमध्ये स्थान मिळवणाऱ्या विशाखापट्टणम बंदराचाही समावेश आहे.
- **देशांतर्गत जलमार्गामध्ये वाढ:** देशांतर्गत जलमार्गामधून होणारी मालवाहतूक आर्थिक वर्ष 2013-14 मधील 18.10 दशलक्ष टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) वरून आर्थिक वर्ष 2024-25 मध्ये 145.50 दशलक्ष टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) पर्यंत वाढली आहे, जी सुमारे 700% वाढ दर्शवते आणि अधिक कार्यक्षम व वैविध्यपूर्ण लॉजिस्टिक्स प्रणालीसाठी योगदान देते.



प्रवासी संपर्क सुविधा आणि शहरी जलमार्ग वाहतूक

या कार्यक्रमाने किनारी आणि देशांतर्गत जलमार्गांद्वारे प्रवासी आणि वाहनांच्या वाहतुकीच्या विस्ताराला देखील पाठबळ दिले असून यामुळे संपर्क व्यवस्था सुधारली आहे आणि प्रवासाचा वेळ कमी झाला आहे.

- **रो-पॅक्स आणि फेरी सेवा:** शहरी जलवाहतूक व्यवस्था मजबूत करण्यासाठी 1,233 कोटी रुपयांच्या गुंतवणुकीसह एकूण 29 रो-पॅक्स (वाहने आणि प्रवासी दोन्ही वाहून नेणारे जहाज) आणि प्रवासी फेरी प्रकल्प हाती घेण्यात आले आहेत. यापैकी सुमारे 706 कोटी रुपये खर्चाचे 17 प्रकल्प पूर्ण झाले असून, जलद आणि अधिक कार्यक्षम वाहतुकीचे पर्याय उपलब्ध झाल्यामुळे 35 लाखांहून अधिक प्रवाशांना लाभ मिळाला आहे.
- **सुधारित प्रवास कार्यक्षमता:** घोघा-हाजिरा रो-पॅक्स सेवा सुरु झाल्याने रस्त्यावरून प्रवास करण्यासाठी लागणारा सुमारे 10 तासांचा वेळ सागरी मार्गामुळे सुमारे 4 तासांपर्यंत कमी झाला आहे. यामुळे 36,000 हून अधिक ट्रक, 61,000 कार आणि सुमारे 4 लाख प्रवाशांची वाहतूक शक्य झाली आहे. मुंबई-मांडवा फेरी सेवेने 109 किलोमीटरच्या रस्त्यावरील

प्रवासाऐवजी 18.5 किलोमीटरचा सागरी मार्ग उपलब्ध करून रस्त्यावरील वाहतूक कोंडी कमी केली आहे, परिणामी प्रवासाचा वेळ लक्षणीयरीत्या कमी झाला आहे.

किनारी भागातील उपजीविका आणि कौशल्य विकास

या कार्यक्रमांमुळे पायाभूत सुविधांच्या पलीकडे जाऊन, लक्षित कौशल्य विकास उपक्रमांद्वारे किनारी भागातील समुदायांच्या उपजीविकेत सुधारणा करण्यास हातभार लावला आहे.

- दीन दयाल उपाध्याय ग्रामीण कौशल्य योजना (डीडीयू-जीकेवाय) या उपक्रमांतर्गत 7,600 हून अधिक उमेदवारांना कौशल्य प्रशिक्षण मिळाले असून, त्यापैकी 3,100 हून अधिक व्यक्तींना सागरी आणि संबंधित क्षेत्रांमध्ये यशस्वीपणे रोजगार मिळाला आहे.

सागरमाला कार्यक्रमांतर्गत बंदर केंद्रित औद्योगिकीकरण तसेच सागरी आणि संबंधित पायाभूत सुविधांच्या विस्तारामुळे, सुमारे 1 कोटी रोजगार संधींची एकत्रित क्षमता निर्माण होण्याचा अंदाज आहे, यामध्ये 40 लाख प्रत्यक्ष आणि 60 लाख अप्रत्यक्ष रोजगार संधींचा समावेश आहे.

सागरमाला कार्यक्रमाची संस्थात्मक रचना

सागरमाला कार्यक्रमाला एका बहुस्तरीय आराखड्याचा आधार आहे, जो केंद्र आणि राज्यांमध्ये समन्वित नियोजन, कार्यक्षम अंमलबजावणी आणि निरंतर देखरेख सक्षम करण्यासाठी तयार केली आहे. या आराखड्याचे प्रमुख घटक खालीलप्रमाणे आहेत:

- राष्ट्रीय सागरमाला सर्वोच्च समिती (एनएसएसी):

मे 2015 मध्ये स्थापित, एनएसएसी ही सागरमाला कार्यक्रमासाठी एकूण धोरणात्मक मार्गदर्शन आणि देखरेख करणारी सर्वोच्च संस्था आहे. ही समिती नियोजन आणि अंमलबजावणीच्या महत्त्वाच्या पैलूंचा आढावा घेते आणि प्रकल्पांचे व्यापक उद्दिष्टांशी संरेखन होईल याची खात्री करते.

- सागरी राज्य विकास परिषद (एमएसडीसी):

केंद्र-राज्य समन्वय सुलभ करण्यासाठी एमएसडीसी ची बैठक वेळोवेळी आयोजित केली जाते. प्रगतीचा आढावा घेण्यासाठी, आंतर-मंत्रालयीन समस्यांचे निराकरण करण्यासाठी तसेच बंदरे आणि संबंधित पायाभूत सुविधांच्या समन्वित विकासाला प्रोत्साहन देण्यासाठी ही परिषद केंद्रीय मंत्रालये, राज्य सरकारे आणि सागरी हितधारकांना एकत्र आणते.

- राज्य सागरमाला समित्या (एसएससी):

किनारी राज्यांमध्ये आणि केंद्रशासित प्रदेशांमध्ये गठीत करण्यात आलेल्या एसएससी या प्रकल्प निश्चित करणे, अंमलबजावणीतील समन्वय साधणे आणि राज्य स्तरावर प्रगतीवर देखरेख ठेवणे

यासाठी जबाबदार आहेत. कार्यक्रमाच्या एकूण उद्दिष्टांची राज्य-स्तरीय प्राधान्यक्रम जोडण्यामध्ये त्या महत्त्वपूर्ण भूमिका बजावतात.

- सागरमाला फायनान्स कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एसएमएफसीएल):

ऑगस्ट 2016 मध्ये स्थापन झालेल्या सागरमाला डेव्हलपमेंट कंपनी लिमिटेडने (एसडीसीएल) भारताच्या सागरी पायाभूत सुविधांच्या विकासात महत्त्वाची भूमिका बजावली आहे. जून 2025 मध्ये, एसडीसीएलमध्ये एक महत्त्वपूर्ण परिवर्तन झाले आणि तिची सागरमाला फायनान्स कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एसएमएफसीएल) म्हणून पुनर्रचना करण्यात आली. हे स्थित्यंतर विस्तारित कार्यकक्षा दर्शवते, ज्यामध्ये एसएमएफसीएल सागरी क्षेत्रावर लक्ष केंद्रित करणारी भारतातील पहिली नॉन-बँकिंग वित्तीय कंपनी (एनबीएफसी) म्हणून स्थापित झाली आहे. सागरी क्षेत्राच्या गरजांनुसार तयार केलेले आर्थिक उपाय प्रदान करणे, निधीपुरवठ्यातील गंभीर तफावत दूर करणे तसेच बंदरे, नौवहन पायाभूत सुविधा आणि संबंधित उद्योगांच्या विकासाला पाठिंबा देणे हे एसएमएफसीएलचे उद्दिष्ट आहे. कंपनीने डिसेंबर 2025 मध्ये सुमारे 4,300 कोटी रुपयांच्या कर्जाला मंजुरी देऊन, सागरी वित्तपुरवठा क्षेत्रात औपचारिक प्रवेश केला आहे, तसेच सागरी क्षेत्रासाठी एक समर्पित आणि विश्वासार्ह वित्तपुरवठादार म्हणून उदयास येण्याचा आपला संकल्प अधिक दृढ केला आहे.

नवोन्मेषाची पुढील लाट

सागरमाला 2.0

मार्च 2015 मध्ये सुरु झालेल्या सागरमाला कार्यक्रमाचा पुढील टप्पा म्हणून सागरमाला 2.0 प्रस्तावित आहे. हा कार्यक्रम समुद्री भारतीय दृष्टिकोन (एमआयव्ही) 2030 आणि समुद्री अमृत काळ दृष्टिकोन (एमएकेव्ही) 2047 मध्ये उल्लेख केलेला सागरी क्षेत्रासाठीचा अधिक व्यापक आणि एकात्मिक राष्ट्रीय दृष्टिकोनाचा अवलंब करतो. बंदरांचे सर्वसमावेशक आधुनिकीकरण, बंदर-आधारित औद्योगिकीकरणाला प्रोत्साहन, बंदरांशी किनारी आणि अंतर्गत भागांची संपर्क व्यवस्था सुधारणे, देशांतर्गत जलमार्ग आणि किनारी जहाज वाहतूक सेवांमध्ये वाढ, बेट आणि किनारी समुदायांचा विकास तसेच शाश्वत विकासाच्या उद्दिष्टांशी सुसंगत असलेल्या नवोन्मेषाला चालना देऊन भारताला जागतिक सागरी केंद्र म्हणून स्थापित करणे, हे या योजनेचे उद्दिष्ट आहे. 'विकसित भारत 2047' या राष्ट्रीय दृष्टिकोनानुसार, सागरमाला 2.0 ही सर्वसमावेशक आर्थिक विकास, रोजगार निर्मिती आणि लॉजिस्टिक्स खर्चात कपात करण्यासाठी म्हणूनही या योजना संकल्पित आहे. प्रस्तावित योजनेत एकूण 85,482 कोटी रुपयांच्या अर्थसंकल्पीय सहाय्याची आणि 3.6 लाख कोटी रुपयांच्या एकूण गुंतवणुकीची तरतूद आहे. योजनेच्या कालावधीत बंदरे, देशांतर्गत जलमार्ग आणि किनारी पायाभूत सुविधा, सागरी सेवा, किनारी विकास, संशोधन आणि विकास तसेच संस्थात्मक बळकटीकरण यांसारख्या निश्चित उपाययोजनांसाठी या निधीचा वापर केला जाईल.

निष्कर्ष

गेल्या दशकात भारताच्या सागरी क्षेत्रात क्षमता, संपर्क व्यवस्था आणि कार्यक्षमतेत मोठ्या प्रमाणात वाढ झाली आहे. सागरमाला कार्यक्रमाने बंदरांचे आधुनिकीकरण, किनारी आणि देशांतर्गत जलमार्गांच्या पायाभूत सुविधांचा विकास तसेच माल हाताळणी क्षमतेत वाढ करण्यास हातभार लावला आहे. एकूणच या पूर्ण झालेल्या प्रकल्पांमुळे बंदरांची क्षमता मोजता येण्याजोगी वाढली आहे, जहाजांचा टर्न अराउंड वेळ कमी झाला आहे तसेच बंदर आधारित औद्योगिक आणि किनारी समुदायांच्या विकासाला पाठबळ मिळाले आहे. एकूणच, या उपक्रमामुळे व्यापार आणि औद्योगिक क्रियांना चालना देत भारताच्या सागरी पायाभूत सुविधांना मजबूत करण्यासाठी संरचित आणि दीर्घकालीन विकासाचा मार्ग उपलब्ध झाला आहे.

Ministry of Ports, Shipping and Waterways

<https://shipmin.gov.in/division/sagarmala>

<https://sagarmala.gov.in/about-sagarmala/introduction>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2115878®=3&lang=2>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2213361®=3&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2182563®=3&lang=2>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2179597®=3&lang=2>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2227175®=3&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2227671®=3&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressReleaseDetailm.aspx?PRID=2227670>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2152677>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2227671®=6&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2113023®=3&lang=2>

<https://www.pib.gov.in/PressReleaseframePage.aspx?PRID=2054522®=3&lang=2>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2210308®=3&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2244787®=3&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2249113®=3&lang=1>

Press Information Bureau

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2182563®=3&lang=2>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2172354®=3&lang=2>

पीडीएफ येथे पाहता येईल

नेहा कुलकर्णी / सुवर्णा बेडेकर / श्रद्धा मुखेडकर