

Institute of  
Chinese Studies

ICS

中国研究所 DELHI

No. 36



Analysis

November 2015

## चीन की वैश्विक आर्थिक रणनीति: एशिया, भारत और विश्व पर असर\*

पूर्व राजदूत श्याम सरन

अध्यक्ष, विकासशील देशों के लिए अनुसंधान और सूचना प्रणाली, नई दिल्ली तथा  
अध्यक्ष, राष्ट्रीय सुरक्षा सलाहकार बोर्ड  
[saranshyam46@gmail.com](mailto:saranshyam46@gmail.com)

**प्रसिद्ध** भू-राजनीतिक विचारक, हेल्फोर्ड  
मेकिंडर ने 1904 में ही कह दिया था कि आंतरिक  
या ध्रुवीय जलनिकासी की विशेषता से परिपूर्ण  
और समुद्र-शक्ति से अभेद्य होने के कारण  
यूरेशिया का भीतरी क्षेत्र, वैश्विक राजनीति का  
'केन्द्र-बिंदु' बन कर रहेगा। उनका यह मानना था  
कि विश्व के सबसे बड़े भूभाग पर शासन करना,  
दुनिया के ऊपर प्रभुत्व का आधार बनेगा, जो कि  
समय और पहुँच के मामले में जहाज़ों की तुलना  
में रेल की श्रेष्ठता जैसा होगा। उन्होंने  
भविष्यवाणी की थी कि भविष्य में अगर रूस

और चीन एक साथ आते हैं, तो वे समुद्री दुनिया  
को मात दे सकते हैं। बेशक, प्रथम विश्व-युद्ध के  
बाद के दिनों में मेकिंडर को अपने प्रारंभिक  
विचार में संशोधन करने पर मजबूर होना पड़ा।  
द्वितीय विश्व-युद्ध के बाद के हालात को देख कर  
उन्होंने पहले ही यह भांप लिया था कि भविष्य में  
दुनिया, संयुक्त उत्तरी अटलांटिक या जिसे  
उन्होंने मिडलैंड सागर का नाम दिया था, और  
एशियाई शक्तियों के बीच भू-राजनीतिक रूप से  
संतुलित होगी। इसीलिए, उन्होंने कहा था कि भू-  
राजनीतिक प्रभुत्व के लिए महाद्विपीय और  
समुद्री, दोनों ही आयामों की ज़रूरत पड़ेगी। बाद

के भू-राजनीतिक विचारक, अल्फ्रेड महान ने भी यूरोशिया केंद्रित वैश्विक नज़रिया पेश किया, लेकिन उनका ज़ोर समुद्री शक्ति पर ज़्यादा था, जो कि पश्चिमी और प्राच्य सिस्टम वाले दोहरे वैश्विक ढाँचे को आपस में जोड़ता है।

## चीन भूगोलीय राजनीति को बदलना चाहता है

**इस** पृष्ठभूमि में, हम इस समय यही देख रहे हैं कि चीन One Belt One Road (OBOR) नामक अपनी पहल के द्वारा महाद्विपीय समुद्री भूराजनीतिक क्षेत्र बनाने में व्यस्त है। यह बेल्ट इस भूराजनीतिक क्षेत्र के महाद्विपीय आयाम का प्रदर्शन है। यह रेल मार्गों, भू-राजमार्गों, तेल और गैस पाइपलाइनों तथा बुनियादी ढाँचे की अन्य परियोजनाओं का एक नेटवर्क है, जो मध्य एशिया और रूस होते हुए Trans-Siberian Railway (ट्रांस-साइबेरियन रेलवे) को जोड़ती हुई और कज़ाकिस्तान तथा मंगोलिया से होकर गुज़रने वाली यह लाइन मॉस्को तक जाती है), मध्य चीन के शियान से लेकर रॉटरडैम और वेनिस तक फैला हुआ है।

*बेल्ट और रोड, दोनों में क्षेत्रीय फंडे और इकाइयाँ शामिल हैं, जो उभरते हुए परिवहन नेटवर्क की पहुँच में वृद्धि करती हैं, लेकिन महत्वपूर्ण केंद्रों पर रोड को बेल्ट से जोड़ने का काम भी कर रही हैं।*

रोड एक समुद्री आयाम है। चीन के पूर्वी समुद्री तट से निकलने वाली ये सड़कें कई बंदरगाहों और अन्य तटीय बुनियादी ढाँचों को एक-दूसरे से जोड़ती हैं और दक्षिण-पूर्व एशिया, दक्षिण-एशिया, खाड़ी के देशों, पूर्वी-अफ्रीका और भू-मध्य सागर तक फैली हुई हैं, जो यूरोप के एथेंस (यूनान), वेनिस (इटली) और रॉटरडैम (नीदरलैंड) तथा अफ्रीका के मोम्बासा (कीनिया) में समाप्त होने के कारण एक फंडे की शकल बनाती हैं।

बेल्ट और रोड, दोनों में क्षेत्रीय फंडे और इकाइयाँ शामिल हैं, जो उभरते हुए परिवहन नेटवर्क की पहुँच में वृद्धि करती हैं, लेकिन महत्वपूर्ण केंद्रों पर रोड को बेल्ट से जोड़ने का काम भी कर रही हैं। इस प्रकार, CPEC अति-महत्वपूर्ण इसलिए है, क्योंकि ग्वादर बंदरगाह उन बिंदुओं में से एक है, जहाँ रोड और बेल्ट एक-दूसरे को काटते हैं। BCIM के द्वारा निर्मित उपखंड भारत के लिए लाभकारी है। प्रस्तावित BCIM दक्षिणी चीन के युन्नान को म्यांमार, बंगलादेश और पूर्वी भारत से जोड़ना चाहता है।

OBOR का मकसद केवल भौतिक मूलढाँचा ही तैयार करना नहीं है, बल्कि यह तो इस पहल का अभिन्न अंग है। चीनी राष्ट्रीय संसाधन और विकास आयोग तथा विदेश मंत्रालय द्वारा इसी साल मार्च में घोषित बेल्ट-रोड पहल का विज़न और ऐक्शन प्लान, इस पहल के समग्र औचित्य को विस्तार से बताता है। उप-प्रधानमंत्री Zhang

Gaoli (चांग काओली), जो उस उच्च-स्तरीय समूह के प्रमुख भी हैं, जिसे इस परियोजना के संचालन की जिम्मेदारी सौंपी गई है, के शब्दों में इसके उद्देश्य निम्नलिखित हैं:

- पूरे एशिया महाद्वीप में नीति समन्वय को बढ़ाना,
- व्यापार उदारीकरण,
- वित्तीय एकीकरण, और
- लोगों से लोगों के बीच संबंधों सहित कनेक्टिविटी।

दस्तावेज़ में OBOR के बारे में कहा गया है कि 'यह एक व्यवस्थित परियोजना है, जिसका निर्माण सभी के हितों को पूरा करने के लिए बाहमी-परामर्श से, संयुक्त रूप से होना चाहिए और बेल्ट तथा रोड से जुड़े सभी देशों की विकास से संबंधित रणनीतियों को एकीकृत करने की कोशिश की जानी चाहिए।'

अतः इस पहल को सन्निहित भूमि और समुद्री क्षेत्र बनाने के एक साधन के तौर पर देखा जा रहा है, जहाँ इसमें शामिल देश एक जैसी आर्थिक नीतियों को आगे बढ़ाएंगे। इस आर्थिक नीति के अंतर्गत व्यापारिक और आर्थिक सहयोग से भौतिक मूलढांचा तैयार किया जाएगा। लोगों से लोगों के बीच संबंधों का समावेश यह स्वीकार करना है कि इस महत्वाकांक्षी पहल के निरंतर कार्यान्वयन के लिए सौहार्दपूर्ण राजनीतिक वातावरण के निर्माण में, सॉफ्ट-पावर महत्वपूर्ण भूमिका निभाएंगे।

दस्तावेज़ में आगे कहा गया है कि 'Multipolar world (बहु-ध्रुवीय दुनिया), आर्थिक वैश्वीकरण, सांस्कृतिक विविधता और सूचना प्रौद्योगिकी के विस्तृत प्रयोग को आगे बढ़ाने के लिए संयुक्त रूप से बेल्ट और रोड के निर्माण की इस पहल का मकसद वैश्विक मुक्त व्यापार व्यवस्था तथा खुले क्षेत्रवाद की भावना से खुली विश्व अर्थव्यवस्था को बनाए रखना है।'

*'OBOR एक व्यवस्थित परियोजना है, जिसका निर्माण सभी के हितों को पूरा करने के लिए बाहमी-परामर्श से, संयुक्त रूप से होना चाहिए और बेल्ट तथा रोड से जुड़े सभी देशों की विकास से संबंधित रणनीतियों को एकीकृत करने की कोशिश की जानी चाहिए।'*

अतः OBOR को अमरीका की अगुवाई में, एशिया में बनने वाले दो बड़े अतिविशेष आर्थिक ब्लाक -Trans-Pacific Partnership (TTP) तथा Trans-Atlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) - के जवाब की शकल में भी देखा जा सकता है। उदाहरण के तौर पर, रोड पूरी तरह उत्तर-पूर्वी एशिया के लिए है, जबकि बेल्ट यूरोप के लिए। इसीलिए, OBOR एक विकल्प पेश करता है और अमरीका द्वारा प्रवर्तित आर्थिक संरचना के मुकाबले शायद

चीन की अधिक समावेशी संरचना है। दस्तावेज़ में लिखा है: 'बेल्ट और रोड एशिया, यूरोप तथा अफ्रीका के देशों से गुज़रती हुई एक सिरे पर जीवंत पूर्व-एशिया आर्थिक चक्र तथा दूसरे सिरे पर विकसित यूरोपी आर्थिक चक्र को जोड़ती है और उन देशों पर आधारित है, जहाँ आर्थिक विकास की अपार संभावनाएं हैं।'

*OBOR आर्थिक रणनीति का एक हिस्सा है, जो चीन को अपने यहाँ भारी मात्रा में पड़े तैयार माल की समस्या से निपटने का अवसर प्रदान करेगा।*

चीन की इन घोषणाओं से स्पष्ट हो जाना चाहिए कि वह इस द्विआयामी पहल को अपने भू-रणनीतिक क्षेत्र को हासिल करने की दीर्घकालिक परियोजना - जिसके महाद्विपीय और समुद्री, दोनों आयाम हैं - के तौर पर देख रहा है। यह केवल एक आर्थिक पहल ही नहीं है। इसके राजनीतिक और सुरक्षा से संबंधित निहितार्थ पूरी तरह स्पष्ट हैं। चीन के रणनीतिकार, किसी भी हालत में आर्थिक और सुरक्षा से संबंधित उद्देश्यों को एक-दूसरे से अलग नहीं करते। इनमें से हर एक, दूसरे को सशक्त करता है, हालांकि आर्थिक तत्व कभी-कभार सुरक्षा से संबंधित निहितार्थों पर हावी हो जाते हैं।

अपने विज़न और विस्तृत कार्य-योजना की व्याख्या के बाद चीन अब अगले चरण के क्रियान्वयन पर ध्यान केंद्रित कर रहा है, यानी 'प्रमुख दिशाएं, प्रमुख देश और प्रमुख परियोजनाएं।'

## आर्थिक रणनीति की शकल में OBOR

**यहाँ** पर उल्लेखनीय है कि 'Made in China 2025' के नाम से चीन की दूसरी सबसे बड़ी रणनीतिक योजना, चीन को 'दुनिया की फैक्ट्री' से बदल कर 'दुनिया की उत्पादक शक्ति' बनाना चाहती है, जो 'नवीन उत्पादों और उत्पादक प्रक्रियाओं से परिपूर्ण' हों। यह मेड इन चाइना 2025 OBOR पहल से पूरी तरह मेल खाती है। Bank of China International के CEO, ली थंग ने हाल ही में दावा किया था कि OBOR 'चीन को वस्तुओं के कम स्तर पर निर्यात वाले देश से बड़े स्तर पर वस्तुओं, पूंजी तथा तकनीक के निर्यात वाले देश में बदल देगा।'

OBOR आर्थिक रणनीति का एक हिस्सा है, जो चीन को अपने यहाँ भारी मात्रा में पड़े तैयार माल की समस्या से निपटने का अवसर प्रदान करेगा। OBOR के क्रियान्वयन में जिन मूल-ढाँचों की बड़ी मात्रा में ज़रूरत पड़ेगी, उनमें निर्माण सामग्री और उत्पादन सहायक सामान प्रमुख हैं। ये दोनों

क्षेत्र ऐसे हैं, जिनकी क्षमताओं को चीन ने अभी बड़े पैमाने पर इस्तेमाल नहीं किया है। इन क्षेत्रों में कार्यरत कुशल तथा अकुशल श्रमिक भी निर्यात में उसके लिए प्रोत्साहन का काम करेंगे, क्योंकि चीनी अर्थव्यवस्था की धीमी रफ्तार के कारण इनकी संख्या भी काफी बढ़ी है।

इसके अलावा, इस प्रकार के ढांचागत निवेश में बड़ी पूंजी की भी आवश्यकता पड़ेगी। OBOR की इस पहल में चीनी नेतृत्व वाला Asian Infrastructure Investment Bank (पूँजी 100 बिलियन अमरीकी डॉलर), BRICS New Development Bank (पूँजी 50 बिलियन अमरीकी डॉलर, जो बढ़ कर 100 बिलियन डॉलर तक हो सकती है) और प्रस्तावित शंघाई सहयोग संगठन फ़ाइनेंसिंग संस्था शामिल हैं। इस पहल की परियोजनाओं को धन मुहैया कराने के लिए 40 बिलियन अमरीकी डॉलर के एक समर्पित Silk Road Fund की स्थापना भी की गई है। CPEC परियोजना, जिसके अंतर्गत 11 बिलियन अमरीकी डॉलर की लागत से सड़कें, रेलवेज़ तथा ग्वाटर बंदरगाह बनाए जाने हैं, की कुछ हद तक आर्थिक सहायता इसी फ़ंड से की जाएगी। चीनी कारोबारी समाचारपत्र *Caixin* की एक रिपोर्ट में कहा गया है कि OBOR पहल की सहायता के लिए चीन अपने पर्याप्त विदेशी मुद्रा भंडार से 62 बिलियन अमरीकी डॉलर की पूँजी सरकारी नियंत्रण वाले 'पॉलिसी बैंकों' में डालेगा। राशि का आधा China

Development Bank को जाएगा, बाकी 30 बिलियन अमरीकी डॉलर चाइना एग्ज़िम बैंक को. शेष राशि चीन के कृषि विकास बैंक को मिलेगी. अतः OBOR के अंतर्गत परियोजनाओं की फ़ंडिंग के लिए धन की पर्याप्त सप्लाई मौजूद है।

*OBOR के पीछे एक प्रमुख कारण चीन के अपेक्षाकृत गरीब, पश्चिमी तथा दक्षिणी प्रांतों में विकास की गति को तेज़ करना है।*

OBOR के पीछे एक प्रमुख कारण चीन के अपेक्षाकृत गरीब, पश्चिमी तथा दक्षिणी प्रांतों में विकास की गति को तेज़ करना है। ख़बरों में आया है कि जिन प्रांतों को इस पहल के 'बेल्ट' वाले भाग से जोड़ा जाएगा, उनमें ढांचागत और सीमापार परियोजनाओं के लिए 20 बिलियन अमरीकी डॉलर उपलब्ध हैं। इन प्रांतों में ख़ास तौर से, चीन के पश्चिमी छोर के Sichuan (सछुआन), Gansu (कांसू) तथा Qinghai (छिंगहाय), और दक्षिणी छोर का Yunnan (युन्नान) शामिल हैं। इसीलिए, Chongqing (छोंगछिंग) को रेल लाइन गलियारा की एक शाखा के प्रस्थान बिंदु के तौर पर विकसित किया जा रहा है, जो इसे जर्मन शहर Duisburg (डुइसबर्ग) से जोड़ेगा। (दूसरा फ़्रेट कोरिडोर Beijing (पेईचिंग) को बंदरगाह शहर हैमबर्ग से जोड़ेगा, जबकि तीसरा कोरिडोर Wuhan (ऊहान) को युरोप के

किसी स्टेशन से जोड़ने के लिए प्रस्तावित है, लेकिन अभी इसकी पहचान नहीं हुई है।)

चीन ने OBOR को रूसी नेतृत्व वाली EEU, जिसमें रूस, आर्मीनिया, बेलारूस, कज़ाकिस्तान तथा किरगिस्तान शामिल हैं और SCO के साथ जोड़ने की कोशिश की है।

यह साफ़ दिखाई दे रहा है कि चीन ने अपनी इस पहल के यूरेशियाई हिस्से में रूस को सहभागी बनाने में सफलता हासिल की है। इस प्रकार उसने मॉस्को के इस संदेह को दूर कर दिया है कि चीन, जो उसका 'निकट पड़ोसी' है, रूस को किनारे लगाने में व्यस्त है। चीन ने OBOR को रूसी नेतृत्व वाली यूरेशिया आर्थिक यूनियन (EEU, जिसमें रूस, आर्मीनिया, बेलारूस, कज़ाकिस्तान तथा किरगिस्तान शामिल हैं) और Shanghai Cooperation Organization के साथ जोड़ने की कोशिश की है। एक रूसी बयान में यह कहते हुए इस पहल का स्वागत किया गया है कि साइबेरिया, कज़ाकिस्तान, मध्य एशिया तथा चीन के पश्चिमी प्रांत, 'Eurasia के प्राकृतिक केंद्र हैं'। पिछले SCO शिखर सम्मेलन में चीनी राष्ट्रपति शी चिनपिंग ने कहा था कि उनका देश इस भूभाग में 4000 किलोमीटर रेलवे लाइन बिछाने तथा 10,000 किलोमीटर हाइवे

बनाने पर जोर देगा और यह कि, मध्य एशिया की परियोजनाओं के लिए सिल्क रोड कोष (Silk Road Fund) से 16 बिलियन अमरीकी डॉलर जारी किये जाएंगे।

रूस और चीन को जोड़ने वाली दो प्रमुख ऊर्जा परियोजनाएं हैं। पहली, 400 मिलियन अमरीकी डॉलर वाली बहुचर्चित 'Power of Siberia' पाइपलाइन तथा दूसरी, पश्चिमी साइबेरिया को चीन से जोड़ने वाली अल्ताई गैस पाइपलाइन है। मगर, ऐसी रिपोर्टें भी आई हैं कि चीन ने जो फंड देने का वादा किया था, उसमें कमी की वजह से इन परियोजनाओं में देरी हो सकती है।

OBOR के एक महत्वपूर्ण पहलू को यहाँ उजागर करना ज़रूरी है, क्योंकि अभी उस पर ज़्यादा ध्यान नहीं दिया गया है। यह बेल्ट और रोड का यूरोपी अंग है, जो कि चीन द्वारा यूरेशिया के पूर्वी तथा पश्चिमी, दोनों भागों में अपना प्रभाव बढ़ाने के लिए ज़रूरी है। इसके लिए चीन ने बहुत सावधानी से भू-गलियारे में बुनियादी केंद्रों और समुद्री गलियारे में टर्मिनल केंद्रों को चुना है। उदाहरण के तौर पर, ट्रांस-साइबेरियन लिंक में Hungary (हंगरी) का चुनाव मुख्य लॉजिस्टिक्स हब के तौर पर किया गया है। यह यूरोप में चीनी निर्यातों के लिए वितरण बिंदु तथा यूरोपी आयातों के लिए संग्रह बिंदु का काम कर सकते हैं।

चीन ने Greece के आर्थिक संकट का लाभ उठाते हुए, खुद को पायरियस (एथेंस) के सामरिक बंदरगाह पर स्थापित करने की कोशिश की है। चीनी जहाज़रानी कंपनी, कॉस्को, को इस बंदरगाह के विस्तार तथा यहाँ दो आधुनिक कंटेनर टर्मिनल बनाने के लिए 35 वर्ष की छूट दी गई है। वह इस बंदरगाह में यूनानी सरकार के 67 प्रतिशत हिस्से को भी प्राप्त करने की कोशिश करेगा, जब बंदरगाह को पूरी तरह प्राइवेटाइज़ किया जाएगा। यूनानी शिपिंग टनभार दुनिया के सबसे बड़े टनभारों में से एक है और यूनानी शिपिंग लाइन के अधिकतर जहाज़ चीन द्वारा निर्मित हैं, जो कि जहाज़-निर्माण के उद्योग में दुनिया का सबसे बड़ा देश है। अतः पायरियस यूरोप के साथ चीनी कारोबार के लिए एक बड़े लॉजिस्टिक्स हब के तौर पर काम करेगा। चीन भूमि समुद्र (Land-Sea) एक्सप्रेस की योजना बना रहा है, जो पायरियस को यूरोप के प्रमुख केंद्रों से जोड़ेगा। पायरियस से पश्चिमी यूरोप तक तेज़ रफ़्तार रेल लाइन बनाने के लिए 2.5 बिलियन अमरीकी डॉलर की एक परियोजना शुरू की गई है।

यूरोप का दूसरा बड़ा स्टेशन रॉटरडैम का डच बंदरगाह है, जो कि पूरे महाद्वीप का एक महत्त्वपूर्ण कार्गो हब है। पाकिस्तान के ग्वादर की तरह ही रॉटरडैम एक ऐसा बिंदु है, जहाँ भूमि और समुद्री गलियारों के बेल्ट तथा रोड आपस में मिलते हैं। इसे भी चीन-यूरोप व्यापार के बड़े लॉजिस्टिक्स सेंटर के

तौर पर पेश किया जा रहा है। तीसरा स्टेशन (टर्मिनल) जर्मनी का हैम्बर्ग है।

पायरियस तथा रॉटरडैम के अलावा, चीन ने तीन और बड़े लॉजिस्टिक्स और ट्रांसपोर्ट हब बनाए हैं, एक यूनाइटेड किंगडम (UK) के विगान (मैंचेस्टर) में तथा दो और शिफोल एयरपोर्ट, एम्सटरडम, नीदरलैंड में। आखिरी वाला, रॉटरडैम के करीबी बंदरगाह को जोड़ेगा।

*प्रधानमंत्री Li Keqiang (ली खःछियांग) की ब्रसेल्स यात्रा के दौरान चीन ने घोषणा की थी कि वह यूरोप के नए इन्फ्रास्ट्रक्चर में निवेश करने के लिए तैयार है।*

हाल ही में, प्रधानमंत्री Li Keqiang (ली खःछियांग) की ब्रसेल्स यात्रा के दौरान चीन ने घोषणा की थी कि वह यूरोप के नए इन्फ्रास्ट्रक्चर में निवेश करने के लिए तैयार है। सामरिक निवेश के लिए यह जंकर प्रायोजित 315 बिलियन यूरो के यूरोपी फंड से आर्थिक सहायता प्राप्त कर सकता है। अगर चीन OBOR के उद्देश्यों को पूरा करने वाली परियोजनाओं में निवेश करता है, तो इसमें हैरानी की कोई बात नहीं होनी चाहिए।

OBOR परियोजना में डिजिटल सिल्क रोड और साइबर स्पेस में सिल्क रोड भी शामिल हैं। एक सहायक इंटरनेट प्लस प्लान का

प्रस्ताव भी है, जो OBOR देशों को सुपरफॉस्ट ब्रॉडबैंड नेटवर्क से जोड़ेगा।

चीन OBOR देशों में वित्तीय एकीकरण के विस्तार को भी अहमियत देता है। वह यह काम संस्थाओं (जैसे AIIB (Asian Infrastructure Development Bank) तथा NDB (New Development Bank) की स्थापना और भारी रकम लगा कर, दोनों ही तरीकों से करना चाहता है।

चीन OBOR देशों में वित्तीय एकीकरण के विस्तार को भी अहमियत देता है। वह यह काम संस्थाओं (जैसे AIIB तथा NDB की स्थापना और भारी रकम लगा कर, दोनों ही तरीकों से करना चाहता है।

Wigan लॉजिस्टिक्स हब के अतिरिक्त लंदन, युआन बांड की शुरुआत के लिए चीन का पसंदीदा केंद्र बन चुका है। चीन ने ब्रिटिश राजधानी में रियल एस्टेट के पुनर्विकास में निवेश किया है, साथ ही वह हिकले के प्रस्तावित प्रमाणु ऊर्जा स्टेशन के लिए 3 बिलियन अमरीकी डालर का इंतेज़ाम भी करेगा। ब्रिटेन के बहुत से बैंकों को चीन में काम करने के लिए लाइसेंस जारी किये गए हैं। ब्रिटेन की इस पहल से प्रेरित होकर फ्रैंकफर्ट और पेरिस जैसे यूरोप के अन्य वित्तीय केंद्र भी इस प्रतिस्पर्धा में शामिल होना चाहते हैं। इस प्रकार, चीन का मानना

है कि यूरोप एक परिष्कृत वित्तीय नेटवर्क स्थापित करने में उसकी मदद करेगा, जिसके नतीजे में महत्वाकांक्षी भौतिक नेटवर्क तैयार होगा, जो यूरेशिया को आपस में जोड़ेगा।

यह पहलू इसलिए महत्वपूर्ण है, क्योंकि यह उस ट्रांस-अटलांटिक गठबंधन को तोड़ सकता है, या शायद पहले ही तोड़ चुका है, जो शीत युद्ध के अंत से ही भू-राजनीति की स्थिर और पूर्वकथनीय विशेषता रहा है। अमरीका के विरोध के बावजूद, AIIB में शामिल होने के लिए ब्रिटेन द्वारा तत्परता दिखाना और फिर यूरोपीय ताकतों द्वारा भी ऐसा ही किया जाना, इस उभरते हुए रुझान का स्पष्ट संकेत है। TTIP को हकीकत का रूप देने में जितनी देरी होगी, चीन को अपने यूरेशियाई प्रोजेक्ट को सफल बनाने का उतना ही मौका मिलेगा।

## भारत के विकल्प

**सॉल** बर्नहार्ड कोहन ने अपनी पुस्तक *Geopolitics* में, उभरते हुए भू-राजनीतिक परिदृश्य का विश्लेषण करते हुए बताया है कि इस शताब्दी में तीन रणनीतिक क्षेत्रों का उदय होगा। पहला है उत्तरी अटलांटिक तथा उत्तरी पैसिफिक बेसिन में अमरीकी प्रभुत्व वाली समुद्री दुनिया। दूसरा है समुद्री यूरोप, जो यूरोपी यूनियन के चारों ओर संगठित है। और, तीसरा है महाद्वीपीय एशिया भू-



रणनीतिक क्षेत्र, जिसमें यूरोशिया के सभी देश शामिल हैं तथा रूस जिसका असली केंद्र है। लेकिन, जैसा कि पहले कहा गया, चीन एक अलग महाद्विपीय क्षेत्र बन कर उभरा है, जिसकी वजह से मध्य एशिया में रूस तथा उत्तरी पैसिफिक में अमरीका का स्थान कम हुआ है।

US को अमरीकी गोलाई तक ही सीमित रखने के लिए, एक तरफ रूस तथा दूसरी तरफ यूरोप से तालमेल बढ़ाने की कोशिशें शुरू हो चुकी हैं। इस मंसूबे के दूरगामी प्रभाव पड़ सकते हैं, क्योंकि चीन अगर ओबीओआर में निहित वैश्विक रणनीति में सफल हो जाता है, तो भारत भूमि तथा समुद्री एशिया, दोनों में ही हाशिये पर चला जाएगा, या फिर मजबूरी से या पसंद से चीनी प्रभुत्व वाले नेटवर्क (जिसे भारत के विदेश सचिव, एस जयशंकर नई दुनिया की 'hard-wiring' कहते हैं) का अधीनस्थ घटक बन जाएगा।

मज़ेदार बात यह है कि, कोहन ने एक ऐसे समय की परिकल्पना की है, जब चीन की तरह भारत भी महाद्विपीय/समुद्री भूरणनीतिक क्षेत्र की स्थापना कर सकेगा। वह यह काम हिंद महासागर के पूर्वी तथा पश्चिमी किनारों और भारत से जुड़े तथा यूरोशिया के दक्षिण में स्थित उपमहाद्विपीय भूभाग पर अपना प्रभुत्व कायम करके करेगा। अगर भारत ऐसा करने में सफल हो गया, तो उसे अपने दरवाज़े पर ही पूरी

आज़ादी के साथ, चीनी भूरणनीतिक क्षेत्र की चुनौती का जवाब देने का अवसर प्राप्त हो जाएगा। चीन के साथ मुकाबला करने तथा उसे पीछे ढकेलने की अगर किसी देश में क्षमता है, तो वह केवल भारत है। वर्तमान विषमताएं किसी से छुपी हुई नहीं हैं। इस दीर्घकालिक उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए भारत को क्या करना चाहिए, यह भी सबको मालूम है।

*फिलहाल भारत के पास न तो साधन हैं, न ही उसके पास ऐसी कोई राजनीतिक तथा आर्थिक शक्ति है, जिसके दम पर वह विश्वस्तरीय प्रतियोगी और वैकल्पिक connectivity network तैयार कर सके।*

फिलहाल भारत के पास न तो साधन हैं, न ही उसके पास ऐसी कोई राजनीतिक तथा आर्थिक शक्ति है, जिसके दम पर वह विश्वस्तरीय प्रतियोगी और वैकल्पिक connectivity network तैयार कर सके। इसी लिए, यह ज़्यादा उचित होगा कि OBOR के उन घटकों का ध्यानपूर्वक मूल्यांकन किया जाए, जो सही मायनों में बड़े बाज़ारों तथा संसाधन सप्लाई करने वाले देशों तक खुद भारत की कनेक्टिविटी को बेहतर कर सकें तथा इसमें उसी तरह साझेदार बनें, जैसा कि उन्होंने AIIB और NDB के साथ किया है। उदाहरण के तौर

पर, ईरान से होकर तथा उसकी चाहबहार बंदरगाह का इस्तेमाल करते हुए मध्य एशिया तक रोड/रेल लिंक बनाया जाए, उसके बाद मध्य एशिया और रूस के साथ-साथ यूरोप तक पहुँचने के लिए चीन ने जो रास्ते बनाए हैं, उनका प्रयोग किया जाए।

*भारत के लिए चीनी OBOR के जवाब में अपने सीमित साधनों को इन परियोजनाओं पर लगाने से बेहतर यही होगा कि वह अपने अति-महत्वपूर्ण स्थानों की रक्षा के लिए नज़दीकी समुद्रों तथा द्वीपों के आस-पास मौजूद उन रास्तों और बंदरगाहों पर ध्यान दे, जो संख्या में तो थोड़े हैं, लेकिन रणनीतिक रूप से महत्वपूर्ण हैं।*

भारत के लिए यह भी महत्वपूर्ण हो सकता है कि वह अपने सीमित साधनों का उपयोग करते हुए हिंद महासागर में बंदरगाहों का एक जाल बनाए, जो राजमार्गों और रेल लाइनों से जुड़े हों, ठीक उसी तरह जैसा हमें योजनाबद्ध मेकांग-गंगा कोरिडोर तथा सितवे-मिज़ोरम मल्टी मॉडल ट्रांसपोर्ट कोरिडोर में देखने को मिलता है। श्रीलंका के पूर्वी तट, त्रिंकोमाली में गहरे पानी में बंदरगाह बनाकर उसे उर्जा तथा ट्रांसपोर्ट का बड़ा केंद्र बनाने की योजना काफ़ी लंबे समय से विचाराधीन है। और इस चेतावनी भरे संदेश के बावजूद

कि चीन दक्षिणी श्रीलंका में हंबनटोटा बंदरगाह बना रहा है तथा कोलंबो बंदरगाह को विस्तार दे रहा है, इंडियन ऑयल द्वारा त्रिंकोमाली में स्थित टैंक फॉर्म को अपने कंट्रोल में लेने के बाद से अभी तक वहाँ भारत की तरफ़ से कोई काम नहीं हुआ है। अंडमान तथा निकोबार द्वीप बंगाल की खाड़ी के बीचों बीच स्थित हैं, जिनका विकास तटीय तथा उनसे आगे के राज्यों के लिए क्षेत्रीय शिपिंग हब के तौर पर किया जा सकता है। लेकिन, इन द्वीपों के साथ दूरवर्ती स्थान जैसा ही व्यवहार किया जा रहा है बजाय इसके कि उनसे एक अति-महत्वपूर्ण समुद्री क्षेत्र के मध्य में स्थित स्थान के तौर पर लाभ उठाया जाता।

इस बात की काफ़ी चर्चा रही कि भारत हिंद महासागर के चारों तरफ़ स्थित तथा मानसून हवाओं से जुड़े हुए सभी देशों को आपस में जोड़ने के लिए स्पाइस रूट, कॉटन रूट और मौसम परियोजना शुरू कर रहा है। भारत के लिए चीनी OBOR के जवाब में अपने सीमित साधनों को इन परियोजनाओं पर लगाने से बेहतर यही होगा कि वह अपने अति-महत्वपूर्ण स्थानों की रक्षा के लिए नज़दीकी समुद्रों तथा द्वीपों के आस-पास मौजूद उन रास्तों और बंदरगाहों पर ध्यान दे, जो संख्या में तो थोड़े हैं, लेकिन रणनीतिक रूप से महत्वपूर्ण हैं।

संक्षिप्त में अगर कहा जाए, तो पहली प्राथमिकता होगी बंगाल बेसिन की खाड़ी के

लिए अपने अंडमान तथा निकोबार द्वीपों को आधुनिक ट्रांसपोर्ट और शिपिंग हब के तौर पर विकसित करना। उसके बाद दूसरी प्राथमिकता होगी पश्चिम में चाहबहार से मध्य एशिया तक रोड/रेल लिंक बनाना; त्रिंकोमाली से पूर्व, बंगाल की खाड़ी तथा आगे के तटीय बंदरगाहों तक शिपिंग लिंक; भारत के पूर्वी साहिल को जोड़ने वाला मेकांग-गंगा कोरिडोर; और सितवे बदरगाह सहित म्यांमार के रखिन प्रांत में कालादान Multi-modal Transport Corridor (मल्टी-मॉडल ट्रांसपोर्ट कोरिडोर)। और फिर प्रस्तावित BCIM कोरिडोर इस व्यापक नेटवर्क का भाग बन सकता है। यह प्राथमिक चक्र जैसे ही तैयार हो जाए और हमें संसाधन उपलब्ध हो जाएं, हम धीरे-धीरे इस चक्र को और बड़ा कर सकते हैं। यहाँ पर गौर करने वाली बात यह है कि इस 21वीं शताब्दी में रणनीति, सुरक्षा और

अर्थशास्त्र साथ-साथ चल रहे हैं। आर्थिक तथा व्यापारिक रिश्तों का घना जाल बनाना अपने आप में सुरक्षा की गारंटी है।

यह कहना सही है कि चीन ने OBOR पहल के क्रियान्वयन में महत्वाकांक्षा और कल्पना का एक स्तर दिखाया है, भारत के राष्ट्रीय कार्यों में जिसका हमेशा अभाव रहता है। भारतीय विद्वानों और नीति निर्माताओं को OBOR जैसे मुद्दों, जिनका भारत के प्रमुख हितों पर बड़ा असर पड़ेगा, पर सामरिक दृष्टि से सोचना और काम करना चाहिए।

\*चीनी अध्ययन संस्थान, दिल्ली, अनंत सेंटर तथा इंडिया इंटरनेशनल सेंटर द्वारा 30 सितंबर 2015 को आयोजित 'चीन संगोष्ठी' में दिये गए व्याख्यान का अनुवाद।

---

*The views expressed here are those of the author and not necessarily of the Institute of Chinese Studies.*

The ICS is an interdisciplinary research institution which has a leadership role in promoting Chinese and East Asian Studies in India. The *ICS Analysis* aims to provide informed and balanced inputs in policy formulation based on extensive interactions among wide community of scholars, experts, diplomats and military personnel.



No. 35   Oct 2015	What does China's global economic strategy mean for Asia, India and the World?
No. 34   Sept 2015	नरेंद्र मोदी के पहले साल में भारत की चीन-नीति का आँकलन
No. 33   Aug 2015	China's Role in Afghan-Taliban Peace Talks: Afghan Perspectives
No. 32   Aug 2015	India's Myanmar Strike: The China Factor
No. 31   July 2015	Deconstructing the Shanghai Stock Exchange Crash
No. 30   May 2015	China and Vietnam: Neither Thick Friends nor Constant Antagonists
No. 29   Mar 2015	Applying the 'Going Out' Strategy: Chinese Provinces and Cities Engage India
No. 28   Mar 2015	China, the Debt Trap and the Future Prospects for its Economy
No. 27   Feb 2015	Will he or Won't he? Recent Sino-Tibetan Exchanges over the Dalai Lama's Reincarnation
No. 26   Jan 2015	China-Sri Lanka Ties Post-Rajapaksa: Major Changes Unlikely
No. 25   Jan 2015	Chinese Combat Troops Join UN Peacekeeping Operations in South Sudan: A New Beginning?
No. 24   Dec 2014	China's 'Going Out' Policy: Sub-National Economic Trajectories
No. 23   Dec 2014	The Ebola Crisis: Responses from India and China
No. 22   Nov 2014	18th CPC Central Committee Fourth Plenum: Rule of Law with Chinese Characteristics
No. 21   Nov 2014	The New BRICS Development Bank and the Aid Architecture

## PUBLICATIONS



A short brief on a topic of Contemporary interest with policy-related inputs.



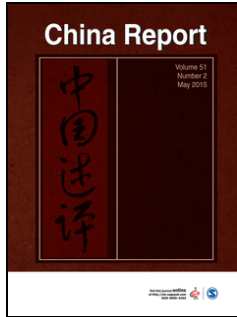
Platform for ongoing research of the ICS faculty and associates.



Authored by the faculty, also emerging from research projects and international conferences.



In draft form and are works-in-progress.



In its 51<sup>st</sup> year of publication, *China Report* is a quarterly referred journal in the field of social sciences and international relations. It welcomes and offers a platform for original research from a multi-disciplinary perspective in new emerging areas by scholars and research students.

*China Report* is brought out by Sage Publications Ltd, New Delhi.

<b>Editor</b>	Madhavi Thampi
<b>Assistant Editor</b>	Jabin T. Jacob
<b>Book Review</b>	Kishan S. Rana



8/17, Sri Ram Road, Delhi - 110054, INDIA  
Tel: +91-11-2393 8202 | Fax: +91-11-2383 0728  
info@icsin.org | <http://icsin.org>