

# अ सिल्क रोड टू द हेवेन्स

लेखक - सी. राजा मोहन (निदेशक, इंस्टीट्यूट ऑफ साउथ एशियन स्टडीज, नेशनल यूनिवर्सिटी ऑफ सिंगापुर)

यह आलेख सामान्य अध्ययन प्रश्न पत्र-II (अंतर्राष्ट्रीय संबंध) से संबंधित है।

## इंडियन एक्सप्रेस

23 अप्रैल, 2019

“बीआरआई से दूर होने के बावजूद, भारत यह स्वीकार करता है कि चीन से विस्तारित होने वाले गलियारों में अंतरिक्ष और डिजिटल क्षेत्र में अंतर-संबंध है।”

बीजिंग में इस सप्ताह चीन के बेल्ट एंड रोड फोरम की दूसरी पुनरावृत्ति के रूप में, भारत के समक्ष एक अजीब दुविधा है। भारत की क्षेत्रीय संप्रभुता पर बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव के प्रभाव के बारे में गहन चिंताएं और इसकी पड़ोसी भू-राजनीति भारत को इसके दृश्यमान आकर्षण का विरोध करने के लिए मजबूर करती हैं। बीजिंग से काफी दबाव मिलने के बावजूद 2017 में फोरम के शुभारंभ से दूर रहने वाले भारत ने घोषणा की है कि वह इस बार फिर से इससे दूर रहेगा।

हालांकि, भले ही भारत बीआरआई से दूर रहना चाहता है, लेकिन भारत के पास सभी प्रकार की कनेक्टिविटी पर चीन का अनुकरण करने के अलावा कोई विकल्प मौजूद नहीं है। देखा जाये, तो भारत ने एक दशक से भी अधिक समय पहले कनेक्टिविटी के मंत्र को अपनाया था, लेकिन चीन के बीआरआई ने क्षेत्रीय कनेक्टिविटी पर एक साथ कार्य करने के लिए दिल्ली पर हमेशा दबाव डाला है।



चुनौती के पैमाने ने भारत को अपनी पारंपरिक 'लोन-रेंजर (स्वदम-तंदहमत)' वाली मानसिकता को त्यागने के लिए प्रोत्साहित किया है और भारत-प्रशांत क्षेत्र में क्षेत्रीय संपर्क को बढ़ावा देने के लिए दूसरे देशों विशेष रूप से जापान, ऑस्ट्रेलिया और संयुक्त राज्य अमेरिका के साथ काम करने पर विचार करने के लिए मजबूर किया है।

इस बीच, भारत का यह मानना है कि बीआरआई दो आयामी उद्देश्यों से अधिक है। बीआरआई के तहत, 'बेल्ट' का अर्थ ओवरलैंड कनेक्टिविटी के बारे में था और 'रोड' चीन के पूर्वी समुद्र तट से फैल रहे समुद्री गलियारों को संदर्भित करता है। बीआरआई के अतिरिक्त और अंतर-संबंधित आयाम बाह्य अंतरिक्ष और डिजिटल क्षेत्र में कनेक्टिविटी के बारे में हैं।

भूमि और समुद्री गलियारों के विपरीत, भारत के लिए यह केवल अंतरिक्ष और डिजिटल सिल्क रोड का समर्थन करने या उसका समर्थन नहीं करने का सवाल नहीं है। दिल्ली खुद को पहले से ही इन पहलुओं में बंधी हुई पाती है। चीनी दूरसंचार पर भारत की गहरी निर्भरता अब एक वास्तविकता बन गयी है। साथ ही चीन की अंतरिक्ष सेवाओं पर पाकिस्तान, नेपाल और श्रीलंका जैसे भारत के पड़ोसियों की भी निर्भरता बढ़ती जा रही है।

चीन के अंतरिक्ष रेशम मार्ग के केंद्र में BeiDou उपग्रह नेविगेशन प्रणाली है। सप्ताहांत में, चीन ने BeiDou प्रणाली के लिए एक उपग्रह लॉन्च किया, जिसके बारे में यह उम्मीद की जा रही है कि यह अमेरिकी ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (GPS), रूसी ग्लोनास (GLONASS) और यूरोपीय गैलिलियो को टक्कर देगी। BeiDou भूस्थिर और मध्यवर्ती पृथ्वी की कक्षाओं में कई उपग्रहों से मिलकर बनेगी। तीसरी पीढ़ी की BeiDou प्रणाली अगले साल तक चालू हो जाएगी और उम्मीद है कि यह वर्तमान की पश्चिमी और रूसी प्रणालियों की तुलना में बेहतर सटीकता प्रदान करेगी।

हालांकि, पहला BeiDou सिस्टम 2000 में आया था, लेकिन अब इसे बेल्ट और रोड इनिशिएटिव के एक महत्वपूर्ण घटक के रूप में प्रस्तुत किया जा रहा है, जिसे 2013 में लॉन्च किया गया था। कुछ विश्लेषकों ने इसे BeiDou को डिजिटल गोंद (Digital Glue) कहा है जिसने बीआरआई को जोड़ रखा है। बीआरआई के साथ उद्योगों और बुनियादी ढांचा परियोजनाओं को जोड़ने से, चीन के उपग्रह नेविगेशन और संचार प्रणाली को अंतरिक्ष में नए डिजिटल बुनियादी ढांचे पर हावी होने की उम्मीद की जा रही है। अंतरिक्ष आधारित इंटरनेट सेवाओं के लिए नए विचार उभरने के साथ-साथ चीन भी इसी ओर आगे बढ़ रहा है। गूगल, अमेज़ॉन और स्पेसएक्स सभी विकासशील परियोजनाएं हैं जो सैकड़ों उपग्रहों के नेटवर्क के माध्यम से दुनिया भर में ब्रॉडबैंड सेवाएं प्रदान करती हैं।

2018 के अंत में, चीन ने अपने नियोजित 320 उपग्रहों में से पहली को पृथ्वी की निम्न कक्षा में लॉन्च किया है। इस साल के अंत तक, नौ उपग्रहों के एक नेटवर्क से अंतरिक्ष आधारित इंटरनेट सेवाओं के लिए संभावनाओं का प्रदर्शन करने की उम्मीद है। होंगयान परियोजना के तहत 320 उपग्रहों के पूरे भाग को 2025 तक चालू होने की उम्मीद है।

मीडिया रिपोर्टों के मुताबिक, चीन तिआनजिन में सालाना 130 होंगयान उपग्रहों को इकट्ठा करने के लिए एक सुविधा दे रहा है। होंगयान मेगा-तारा समूह को पूरे इलाके में हर समय दो तरफा संचार की सुविधा प्रदान करने के लिए डिजाइन किया गया है, जो जमीनी डेटा संग्रह और विनिमय, जहाज पहचान और ट्रैकिंग, मोबाइल प्रसारण तथा नेविगेशन सिग्नल बढ़ाने जैसी नागरिक सेवाओं की एक विस्तृत श्रृंखला प्रदान करता है।

चीन ने एक बिग अर्थ डेटा पहल भी शुरू की है जो कृषि से लेकर आपदा प्रबंधन तक सतत विकास के पूरे स्पेक्ट्रम में उपयोग के लिए बड़े पैमाने पर रिमोट-सेंसिंग डेटा और वाणिज्यिक उत्पादों की जनरेशन का विकास करेगी। चीन न केवल अंतरिक्ष-आधारित सेवाएं प्रदान कर रहा है, बल्कि बड़ी संख्या में देशों को उपग्रहों को निर्यात करने, अंतरिक्ष से संबंधित बुनियादी ढांचे और प्रशिक्षण हेतु अंतरिक्ष कर्मियों की संख्या बढ़ाने का भी कारोबार कर रहा है।

हालांकि, चीन इसे अंतर्राष्ट्रीय सहयोग के माध्यम से अंतरिक्ष और डिजिटल कनेक्टिविटी को बढ़ावा देने के अपने प्रयास के हिस्से के रूप में प्रस्तुत करता है, लेकिन इसके भू-राजनीतिक निहितार्थों को अनदेखा नहीं किया जा सकता है, विशेष रूप से बीजिंग की वैश्विक निगरानी और खुफिया क्षमताओं के विस्तार करने में, पीएलए की सैन्य प्रभावशीलता को उन्नत करने में और विकासशील राष्ट्रों के डिजिटल बुनियादी ढांचे को आकार देने में।

भारत का अंतरिक्ष कार्यक्रम भी राष्ट्रीय दूरसंचार के आधुनिकीकरण, राष्ट्रीय विकास के लिए दूरस्थ संवेदी आंकड़ों के अनुप्रयोग और हाल ही में राष्ट्रीय सुरक्षा के लिए विकासशील पहलों पर ध्यान केंद्रित करके विकसित हुआ है। भारत के पास गगन (GAGAN) नामक अपनी खुद की एक सैटेलाइट नेविगेशन प्रणाली है। भारत की रिमोट सेंसिंग क्षमता भी प्रभावशाली है। यदि भारत कहीं चूक गया है तो वह है विस्तारक पैमाना, जिसे चीन ने अपने अंतरिक्ष कार्यक्रम में अपनाया है।

पारंपरिक बेल्ट एंड रोड परियोजनाओं के विपरीत, भारत में अंतरिक्ष और डिजिटल क्षेत्र में महत्वपूर्ण क्षमताएं हैं। भारत को ऐसी नीतियों को अपनाना चाहिए जो उन्हें आवश्यक राजनीतिक समर्थन, वाणिज्यिक महत्वाकांक्षा और संगठनात्मक पैमाने पर बढ़ावा दें, जिसके बाद दिल्ली निश्चित रूप से अंतरिक्ष और डिजिटल कनेक्टिविटी के भविष्य को आकार दे सकती है।

## वन बेल्ट, वन रोड

### परिचय

- रेशम सड़क आर्थिक पट्टी तथा 21वीं सदी की सामुद्रिक रेशम सड़क की दो परियोजनाओं को मिलाने के लिये सितंबर, 2013 में 'वन बेल्ट, वन रोड' कार्यक्रम का प्रस्ताव दिया गया था।
- प्रस्तावित 'वन बेल्ट, वन रोड' 1400 अरब डॉलर की परियोजना है। ओबीओआर को 35 वर्ष में पूरा किये जाने की लक्ष्य है, जब 2049 में चीनी गणराज्य का 100वीं वर्षगाँठ मनाई जाएगी।
- विश्व के 55 प्रतिशत सकल राष्ट्रीय उत्पाद (जीएनपी), 70 प्रतिशत जनसंख्या तथा 75 प्रतिशत ज्ञात ऊर्जा भंडारों को समेटने की क्षमता वाली यह योजना वास्तव में चीन द्वारा भूमि एवं समुद्री परिवहन मार्ग बनाने के लिये है, जो चीन के उत्पादन केंद्रों को दुनिया भर के बाजारों एवं प्राकृतिक संसाधन केंद्रों से जोड़ेंगे।
- बेल्ट के गलियारे यूरेशिया में प्रमुख पुलों, चीन-मंगोलिया-रूस, चीन-मध्य एवं पश्चिम एशिया, चीन-भारत-चीन प्रायद्वीप, चीन-पाकिस्तान, बांग्लादेश-चीन-भारत-म्यांमार से गुजरेंगे।
- यहाँ 'बेल्ट' से तात्पर्य सिल्क रोड आर्थिक बेल्ट से है जो तीन स्थल मार्गों से मिलकर बनी है- (i) चीन, मध्य एशिया और यूरोप को जोड़ने वाला मार्ग। (ii) चीन को मध्य व पश्चिम एशिया के माध्यम से फारस की खाड़ी और भूमध्यसागर से जोड़ने वाला मार्ग। (iii) चीन को दक्षिण-पूर्व एशिया, दक्षिण एशिया और हिन्द महासागर से जोड़ने वाला मार्ग।
- 'रोड' से तात्पर्य 21वीं सदी की समुद्री सिल्क रोड से है जिसका निर्माण दक्षिण चीन सागर व हिन्द महासागर के माध्यम से चीन के तट से यूरोप में व्यापार करने तथा दक्षिण चीन सागर के माध्यम से चीन के तट से दक्षिण प्रशांत तक व्यापार करने के लिये किया गया है।

### इन गलियारों से जाल बिछाएगा चीन

1. चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारा
2. न्यू यूरेशियन लैंड ब्रिज
3. चीन-मध्य एशिया-पश्चिम एशिया आर्थिक गलियारा
4. चीन-मंगोलिया-रूस आर्थिक गलियारा
5. बांग्लादेश-चीन-भारत-म्यांमार आर्थिक गलियारा
6. चीन-इंडोचाइना-प्रायद्वीप आर्थिक गलियारा

### चीन के लिये महत्त्वपूर्ण क्यों?

- विशेषज्ञों का मानना है कि 'वन बेल्ट, वन रोड' पहल चीन की आर्थिक कूटनीति का खाका है।
- विशेषज्ञ यह भी मानते हैं कि चीन स्वयं को अकेला महसूस करता है क्योंकि वह जी-7 में शामिल नहीं है और केवल ब्रिक्स देशों तक ही सीमित है।

- उनका मानना है कि अपने आर्थिक विस्तार को जारी रखने के लिये चीन को एक नीति की आवश्यकता थी और 'वन बेल्ट, वन रोड' पहल ने उसकी इस मंशा को बखूबी पूरा किया है।

### भारत के लिए लाभ

- प्रतिस्पर्धी नेटवर्क स्थापित करने के लिये आज भारत में संसाधनों की कमी है। इसलिये वह OBOR के उन घटकों में भाग लेने के लिये उपयुक्त हो सकता है जो प्रमुख बाजारों और संसाधनों की आपूर्ति के लिए भारतीय कनेक्टिविटी में सुधार ला सकते हैं।
- इसमें 60 देशों के साथ-साथ एशियन इन्फ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट बैंक (एआईआईबी), ब्रिक्स के नव विकास बैंक, सिल्क रोड फंड, सीआईसी के समर्थन वाले कोष और संभवतः एससीओ विकास बैंक समेत कई अंतर्राष्ट्रीय वित्तीय संस्थान जुड़ रहे हैं और साथ ही इसे ऑस्ट्रेलिया का भी समर्थन हासिल है।
- यदि भारत को 2050 तक विश्व की सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था या दूसरी सबसे बड़ी इकॉनमी बनना है तो एशियन मार्केट को बिना एकीकृत किये यह संभव नहीं हो सकता है। इसलिए इस परियोजना में शामिल होकर एशियाई बाजारों के एकीकरण में हिस्सेदार बनना चाहिये और उसका लाभ भी उठाना चाहिये।

### भारत पर प्रभाव

- भारत की सबसे बड़ी चिंता यह है कि यदि चीन का वन बेल्ट, वन रोड का सपना साकार हो गया तो चीन निर्विवाद रूप से एशिया की सबसे बड़ी शक्ति के तौर पर उभरेगा, जिससे भारत की महत्वाकांक्षाओं को धक्का लग सकता है।
- पाकिस्तान अधिकृत कश्मीर से गुजरने वाला चीन-पाकिस्तान आर्थिक कॉरिडोर (सीपीईसी) भी ओबीओआर का ही हिस्सा है।
- भारत, चीन-पाक इकोनॉमिक कॉरिडोर के खिलाफ लगातार विरोध दर्ज करा रहा है। भारत की नजर में यह कॉरिडोर उसकी संप्रभुता को चुनौती देने वाला है।
- ओबीओआर के माध्यम से चीन अन्तर्राष्ट्रीय सीमाओं को नई दिशा देना चाहता है जो इसने दक्षिण एशिया में काम करना भी शुरू कर दिया है, भारत पर इसका सीधा तथा प्रतिकूल प्रभाव होगा। चीन की इस पहल में भू-राजनीतिक उद्देश्य निहित हैं।

### सिल्क रूट क्या है ?

- सिल्क रूट को प्राचीन चीनी सभ्यता के व्यापारिक मार्ग के रूप में जाना जाता है। 200 साल ईसा पूर्व से दूसरी शताब्दी के बीच हन राजवंश के शासन काल में रेशम का व्यापार बढ़ा। 5वीं से 8वीं सदी तक चीनी, अरबी, तुर्की, भारतीय,

पारसी, सोमालियाई, रोमन, सीरिया और अरमेनियाई आदि व्यापारियों ने इस सिल्क रूट का काफी इस्तेमाल किया।

- ज्ञातव्य है कि इस मार्ग पर केवल रेशम का व्यापार नहीं होता था, बल्कि इससे जुड़े सभी लोग अपने-अपने उत्पादों जैसे घोड़ों इत्यादि का व्यापार भी करते थे।
- लद्दाख के एक बड़े इलाके पर चीन का कब्जा है, उसके पश्चिम में पाकिस्तान ने अपने कब्जे का एक बड़ा हिस्सा 1962 की भारत-चीन लड़ाई के बाद चीन को सुपुर्द कर दिया है।

कराकोरम हाइवे कश्मीर में चीन का पहला trans-border infrastructure project है जो साठ के दशक का है।

- तब से ही पाकिस्तान के कब्जे वाले कश्मीर में चीन का दखल बढ़ता गया है। चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारे को पाकिस्तान के कब्जे वाले कश्मीर के साथ जुड़ने से कश्मीर विवाद में चीन की भूमिका और बढ़ गई है।

### संभावित प्रश्न ( प्रारंभिक परीक्षा )

1. वन बेल्ट, वन रोड, के सन्दर्भ में निम्नलिखित कथनों पर विचार कीजिए:-

1. रेशम सड़क आर्थिक पट्टी तथा सामुद्रिक रेशम सड़क परियोजनाओं को मिलाकर 2013 में इसे प्रस्तावित किया गया था।
2. इसे 35 वर्ष में पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है।
3. पाकिस्तान अधिकृत कश्मीर से गुजरने वाला चीन-पाकिस्तान आर्थिक कॉरिडोर इसका हिस्सा है।

उपर्युक्त में से कौन-सा/से कथन सत्य है/हैं?

- (a) 1 और 2
- (b) केवल 2
- (c) 1 और 3
- (d) 1, 2 और 3

Q. Consider the following statements regarding the One Belt, One Road-

1. It was proposed in 2013 by combining Silk Road Economic Belt and Maritime Silk Road projects..
2. It has been targeted to be completed in 35 years.
3. It is a part of the China-Pakistan Economic Corridor, which passes through Pakistan Occupied Kashmir.

Which of the above statements is/are correct?

- (a) 1 and 2
- (b) Only 2
- (c) 1 and 3
- (d) 1, 2 and 3

### संभावित प्रश्न ( मुख्य परीक्षा )

प्रश्न:- 'वन बेल्ट, वन रोड' को लेकर चीन के अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर बढ़ते प्रभाव को देखते हुए भारत को किस प्रकार की रणनीति अपनानी चाहिए? चर्चा कीजिए। ( 250 शब्द )

Q. Considering the increasing international influence of China due to One Belt One Road, what kind of strategy should India adopt? Discuss. (250 Words)

नोट : 22 अप्रैल को दिए गए प्रारंभिक परीक्षा (संभावित प्रश्न) का उत्तर 1(a) होगा।