



नए सिल्क रोड के साथ

यह आलेख सामान्य अध्ययन प्रश्न-पत्र-11
(अंतर्राष्ट्रीय संबंध) से संबंधित है।

द हिन्दू

लेखक - लीला चौकण, जेम्स जे. नेदुम्पारा (प्रोफेसर)

26 नवम्बर, 2018

“बीआरआई जैसे क्षेत्रीय समझौते अधिक व्यापारिक उदारिकरण लक्ष्यों को प्राप्त करने में सहायक सिद्ध हो सकते हैं।”

हाल ही में प्रथम विश्व युद्ध के अंत के उपलक्ष्य में मनाए जाने वाले पेरिस पीस फोरम में, अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष और विश्व बैंक के प्रमुखों ने अधिक समावेशी बहुपक्षवाद के लिए आवाज उठाई। असमानताओं के मामले में 1914 और आज की स्थितियों के बीच तुलना करते हुए, उन्होंने एक विभाजनकारी वैश्वीकरण के प्रलोभन के खिलाफ चेतावनी दी जो केवल सबसे अमीर लोगों को लाभ पहुंचा सकता है।

चीन का अपने बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव (बीआरआई) के माध्यम से एक नए जुड़े बहुपक्षवाद पर भाषण, एक ही समावेशी परियोजना पर निर्माण है, जो अब एक गैर-पश्चिमी और गैर-लोकतांत्रिक महाशक्ति के नेतृत्व में है। वास्तव में चीन की महत्वाकांक्षा दुनिया को प्रभावित करने से संबंधित है। शायद ही कभी बहु-उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए चीन के बीआरआई और इसके प्रभाव का विश्लेषण करते समय एक मानक दृढ़ संकल्प को संबोधित किया गया हो।

ओबीओआर का मकसद है व्यापार के लिए समुद्री और जमीनी, दोनों तरह के रास्तों का विकास करना।

असल में ओबीओआर एक पारिभाषिक शब्दावली है जिसका आशय सिल्क रोड के आर्थिक क्षेत्र और 21वीं सदी के समुद्री सिल्क रोड, दो महंगी ट्रेड प्रमोशन और बुनियादी विकास परियोजनाओं से है।

एशिया, यूरोप और अफ्रीका में फैले छह आर्थिक गलियारों की तुलना में बीआरआई के लिए और भी कुछ है, जिनमें से 50 अरब डॉलर चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारा (सीपीईसी) शायद सबसे विवादास्पद है। बीआरआई साझा ब्याज और साझा विकास इसलिए देश में मार्क्सवाद-लेनिनवाद और चीनी विशेषताओं के साथ पूंजीवाद के साथ सह-अस्तित्व में है, जो अब अपने संरक्षणवादी अमेरिकी प्रतिद्वंद्वी से अधिक व्यापार-अनुकूल होने के लिए जाना जाता है। बीआरआई एक राजनीतिक परियोजना है और चीनी को कोई फर्क नहीं पड़ता कि इस प्रयास में और इसके वित्त पोषण में शामिल होने वाले अन्य भागीदारों की संख्या कितनी है।

मापदंड अभी तक कानूनी नहीं

इस संबंध में, बीजिंग द्वारा निर्धारित मानक ढांचा एक दिलचस्प भूमिका निभाता है। ये मानदंड खुद को मार्गदर्शन सिद्धांतों, घोषणाओं, सामान्य समझौतों और अन्य संचार उपकरणों के रूप में प्रकट करते हैं जिनमें ई-कॉमर्स, डिजिटल अर्थव्यवस्था, स्मार्ट शहरों और विज्ञान और प्रौद्योगिकी पार्कों के लिए नवाचार कार्य योजनाओं की कल्पना की गई डिजिटल सिल्क रोड का शायद ही अध्ययन किया गया है। वे एक मानक आधार, व्यवहार का एक रूप, पालन करने के लिए एक मानक का गठन करते हैं, लेकिन अभी तक कानूनी रूप से बाध्यकारी नहीं हैं। वास्तव में बीआरआई किसी भी समर्पित कानून के बिना विकसित हो रहा है और साथ ही यह न तो कोई व्यापक व्यापार या आर्थिक साझेदारी है। यह पारंपरिक व्यापार समझौतों से अलग है जो बाजार पहुंच बाधाओं को खत्म करने, नियमों को सुसंगत बनाने और प्रवेश के लिए पूर्व शर्त लागू करने की तलाश में हैं। इससे संबंधित तथ्य केवल उन वैधानिक दस्तावेजों जैसे- विदेशी व्यापार समझौतों, द्विपक्षीय निवेश संधि और अन्य अंतर्राष्ट्रीय निवेश समझौते, जिसमें चीन एक पार्टी हो, में पाया जा सकता है। हालांकि, समझौतों के इन नेटवर्कों के पास बीआरआई के साथ कोई विशेष संबंध नहीं है, हालांकि उन्हें बीआरआई से उत्पन्न मुद्दों को हल करने के लिए लाया जा सकता है। चीन राज्य की स्वामित्व वाली कंपनियों और विदेशी व्यापार भागीदारों, सार्वजनिक या निजी सहित चीनी फर्मों के बीच कई राज्य प्रायोजित व्यावसायिक अनुबंधों की एक पार्टी है।

फिर भी यह गैर कानूनी तानाशाही प्रस्ताव अभी तक किसी के लिए अजीब नहीं है। बीआरआई की प्रकृति चीनी विशेषताओं के साथ यथार्थवाद का एक अभिव्यक्ति के अलावा कुछ भी नहीं है जिसमें लगातार तेजी से बदलते परिवेश को समायोजित करने की क्षमता है।

संस्थागत रणनीतियों

बीआरआई की संस्थागत सेटिंग भी हल्की है। संयुक्त समितियों को रखा गया है और मौजूदा संस्थानों को शंघाई सहयोग संगठन से एशियाई इंफ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट बैंक (एआईआईबी) में एकत्रित किया गया है, जो बीआरआई में योगदान दे रहा है, इसके बावजूद इसके कुछ सदस्यों और भारत विशेष रूप से दूर की स्थिति में है, जो एआईबीबी वित्त पोषण का सबसे बड़ा प्राप्तकर्ता है।

दक्षिणपूर्व एशियाई राष्ट्रों और छह देशों के एसोसिएशन के बीच क्षेत्रीय व्यापक आर्थिक साझेदारी (आरसीईपी) वार्ता एशिया-प्रशांत क्षेत्र के भीतर बाजार पहुंच और एकीकरण लक्ष्यों से निपटने के लिए बेहतर ढंग से सुसज्जित है। इसलिए, बीआरआई का विवाद समाधान वाणिज्यिक विवादों पर मुख्य रूप से होना चाहिए, जिसमें परियोजनाएं या अनुबंध संबंधी दायित्व शामिल होगा।



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 की 100वीं वर्षगांठ 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 इकॉनॉमिक 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 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।

सकराकोरम 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. चीन की अतिमहत्वाकांक्षी परियोजना 'वन बेल्ट वन रोड' के संदर्भ में निम्नलिखित कथनों पर विचार कीजिए:
 1. इस परियोजना का उद्देश्य व्यापार के लिए समुद्री रास्तों के साथ-साथ जमीनी रास्तों का विकास करना है।
 2. यह कार्यक्रम रेशम सड़क, आर्थिक पट्टी तथा सामुद्रिक रेशम सड़क का सम्मिलित परियोजना है।
 उपर्युक्त में से कौन-सा/से कथन सत्य है/हैं?
 - (a) केवल 1
 - (b) केवल 2
 - (c) 1 और 2 दोनों
 - (d) न तो 1, न ही 2

संभावित प्रश्न (मुख्य परीक्षा)

प्रश्न: हाल ही में सुर्खियों में रहे चीन की अतिमहत्वाकांक्षी परियोजना 'वन बेल्ट वन रोड' से आप क्या समझते हैं? इस परियोजना से भारत पर क्या प्रभाव पड़ेगा? समालोचनात्मक चर्चा करें। (250 शब्द)

नोट :

24 नवम्बर को दिए गए प्रारंभिक परीक्षा (संभावित प्रश्न) का उत्तर 1(c) होगा।

GS World
Committed To Excellence