

# द सिल्वर बुलेट

साभार: द हिन्दू  
(11 अक्टूबर, 2017)

अजित मेनन (मद्रास इंस्टीट्यूट ऑफ डेवलपमेंट स्टडीज),  
जॉनी स्टीफन (टाटा सामाजिक विज्ञान संस्थान, हैदराबाद)

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

8 सितंबर को तमिलनाडु फिशरीज यूनिवर्सिटी (टीएनएफयू) ने चेन्नई में गहरे समुद्र में मछली पकड़ने पर एक दिवसीय कार्यशाला का आयोजन किया, यह उद्देश्य पाक खाड़ी में ट्राउलिंग (जाल से मछली पकड़ने का कार्य) के विकल्प के रूप में गहरे समुद्र में मछली पकड़ने को बढ़ावा देना है। गहरे समुद्र में मछली पकड़ने के समर्थकों का तर्क यह है कि दूरदराज के समुद्र में बेहतर पकड़ने का लालच और श्रीलंका के जल में क्रॉस-बॉर्डर मछली पकड़ने के जोखिम से बचने से इसकी सफलता सुनिश्चित हो सकेगी। लेकिन सवाल यह है कि क्या यह उतना सरल है?

गहरे समुद्र में मछली पकड़ना हमेशा देश के ब्लू क्रांति दृष्टि का एक अविभाज्य हिस्सा रहा है जो मछली पकड़ने के संसाधनों को 200 समुद्री मील अनन्य आर्थिक क्षेत्र (ईईजेड) के भीतर अधिक से अधिक बढ़ाने से संबंधित है। पाक खाड़ी में वर्तमान योजना यह है कि खाड़ी से 2,000 ट्रॉलरों अर्थात् मछली पकड़ने के लिए उपयोग में लाया जाने वाला जहाज को एक साथ रख कर उन्हें गहरे समुद्र के जहाजों के साथ बदलना है, जो बंगाल की खाड़ी और मन्नार की खाड़ी में मछली पकड़ते हैं। इसका समय अवधि तीन साल (2017-2020) तय किया गया है, जिसमें अकेले पहले साल में 500 नावें बदल दी जाएंगी। केन्द्रीय और तमिलनाडु सरकार ने योजना में क्रमशः 800 करोड़ और 320 करोड़ रुपये की योजना बनाई है। प्रत्येक पोत ट्यूना के लिए लंबे समय तक अस्तर और/या गिल्लेटिंग के लिए उपयुक्त होगा और 80 लाख की इसकी इकाई लागत होगी। इस यूनिट की लागत से, ट्रॉल मालिकों को केवल 8 लाख रुपये का भुगतान करना पड़ेगा और पांडियन ग्राम बैंक से ऋण के जरिए 16 लाख रुपये प्राप्त हो जायेगा। शेष राशि 56 लाख राज्य और केंद्र सरकारों द्वारा साझा सब्सिडी होगी।

**जटिल मुद्दा:** भारत और श्रीलंका के बीच होने वाली उच्च स्तरीय बैठकों में पाक खाड़ी में मछली पकड़ने वालों के संघर्ष को प्रमुखता से चेचा में शामिल किया जाता रहा है। संघर्ष की उत्पत्ति जटिल है और इसे हल करना मुश्किल है। मुख्य मुद्दा यह है कि तमिलनाडु के ट्रॉलरों के बड़े आकार के बेड़े के साथ क्या करना है जो श्रीलंका के पानी में नियमित रूप से मछली, अक्सर श्रीलंका के उत्तरी प्रांत से छोटे पैमाने पर तमिल मछुआरों की नौकाओं और गियर को नुकसान पहुंचाते हैं। श्रीलंका सरकार ने न केवल ट्रॉलिंग पर प्रतिबंध लगाने वाले एक कानून को पारित किया है, बल्कि इसकी नौसेना अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा पर भारतीय नावों और मछुआरों को पकड़ने के लिए सतर्कतापूर्वक गश्त कर रही है।

योजना (जैसा कि गो (133) (पशुपालन, दुग्ध और मत्स्य विभाग, तमिलनाडु, 14 जुलाई, 2017) में अनुमानित है कि संभवतः पाक खाड़ी से कई ट्रॉल वाले जहाजों को निकालना है। गहरे समुद्र में मछली पकड़ने की परियोजना के संभावित लाभार्थियों के पास 12 किमी से अधिक की एक पंजीकृत, समुद्री पोत होना चाहिए जो कि पाक खाड़ी के बाहर समाप्त हो जाना चाहिए या निपटाया जाना चाहिए। निपटान वाले पोत को भी सत्यापित किया जाना चाहिए। समान रूप से महत्वपूर्ण, नई प्रतिस्थापन ट्यूना लंबी लाइनर नौकाएं पाक खाड़ी में ट्रॉल या संचालित नहीं कर सकती हैं। सरकार अब मन्नार की खाड़ी में पाक खाड़ी के दक्षिण में स्थित, मकाईयूर में एक नया गहरे समुद्र में मछली पकड़ने के बंदरगाह का निर्माण कर रही है, जहां इनमें से कई जहाजों का यहाँ लंगर डालने की संभावना है। यहाँ उन मालिकों को प्राथमिकता दी जाएगी, जिनकी नाव श्रीलंका में गिरफ्तार कर लिया गया था या क्षतिग्रस्त हो गया था। लाभार्थियों को उन्हें प्राप्त करने के पांच साल के भीतर अपनी नौकाओं को बेचने की अनुमति नहीं है, हालांकि अभी तक यह स्पष्ट नहीं है कि यह कैसे लागू किया जाएगा।

**एक फिसलन भरी ढलान:** प्रशासक और वैज्ञानिकों ने समान रूप से सवाल उठाए हैं। सबसे पहला, क्या बंगाल की खाड़ी और मन्नार की खाड़ी के आस-पास के पानी में मछलियों का स्टॉक पर्याप्त हैं, जो गहरे समुद्र में मछली पकड़ने वाले जहाजों के बड़े और नए बेड़ों के लिए आर्थिक रूप



से उचित हैं? और पाक खाड़ी ट्रेवल मार्शलर्स, जो एक-दिवसीय मछली पकड़ने के लिए उपयोग किया जाता है, वह क्या पर्याप्त कौशल और गहरे समुद्र में मछली पकड़ने के लिए उचित है?

भारतीय ईईजेड में मत्स्य संसाधन की संभावना को पुनर्जीवित करने के लिए वर्किंग ग्रुप की भारत सरकार की रिपोर्ट से पता चलता है कि महासागर क्षेत्रों में 208,000 टन की अधिकतम संभावित उपज है। हालांकि, महत्वपूर्ण बात तो यह है कि, रिपोर्ट में इस बात पर प्रकाश डाला गया कि महासागर के शेरों का पूरी तरह से शोषण नहीं किया गया है, यह ये नहीं बताता है कि हिंद महासागर में शेष महासागर के शेर मौजूद हैं या न ही यह बंगाल की खाड़ी या मन्नार की खाड़ी में हो सकता है। इसके अलावा, रिपोर्ट में यह चेतावनी दी गई है कि महासागर संसाधन बाध्यकारी हैं और इसलिए इसे कई अन्य देशों द्वारा भी लक्षित किया जाता है।

निष्पक्षता में, अधिकारियों ने प्रशिक्षण की जरूरतों को ध्यान में रखा है और टीएनएफयू और मत्स्य पालन समुद्री और इंजीनियरिंग प्रशिक्षण संस्थान के सहयोग से विशेष सुविधाएं स्थापित कर रहे हैं। आवेदक ट्रॉल मालिक भी कम से कम ऑपरेशन के शुरुआती समय के लिए थुथरूर के परिचालन गहरे समुद्र में मछली पकड़ने के बेड़े से कुछ विशेष श्रमिकों को काम करने की उम्मीद करते हैं।

ट्रॉल मछुआरों के लिए, मुख्य चिंता यह है कि क्या गहरे समुद्र में मछली पकड़ना एक अच्छा निवेश है या नहीं? कुछ मछुआरों ने गहरे समुद्र में मछली पकड़ने की उच्च परिचालन लागत और पांडियन ग्राम बैंक द्वारा लगाए गए ऋण चुकौती कार्यक्रम के बारे में संदेह व्यक्त किया है। इसलिए, वे आवेदकों के वित्तीय अंशदान को कम करने के लिए सरकार पर दबाव डाल रहे हैं।

**मॉनिटरिंग महत्वपूर्ण है:** गहरे समुद्र में मछली पकड़ने से पाक खाड़ी में मछली पकड़ने का संघर्ष कम होना, मौजूदा ट्राल बेड़े के आकार घटाने पर पूरी तरह से निर्भर है। कागज पर, आवश्यक सुरक्षा उपायों की जगह होती है: प्रतिभागी ट्रॉल मालिकों को अपनी नौकाओं को आत्मसमर्पण करना पड़ता है, जबकि गहरे समुद्र में मछली पकड़ने वाले जहाजों को पाक खाड़ी में अनुमति नहीं दी जाएगी। लेकिन हमेशा नियमों का पालन नहीं किया जाता है। सरकार को यह सुनिश्चित करना होगा कि शेष जहाजों का आकार या इंजन हार्सपावर में अपग्रेड नहीं किया गया है, क्योंकि पाक खाड़ी में कई ट्रॉल मालिकों ने अपने इंजन क्षमताओं को गुप्त रूप से कानूनी सीमा से परे बढ़ा दिया है।

समान रूप से चिंता का विषय है तमिलनाडु मत्स्य विभाग की क्षमता की निगरानी, नियंत्रण और क्रियान्वयन की निगरानी (एमसीएस) को संचालित करने की क्षमता। विनियम हमेशा अस्तित्व में रहे हैं, लेकिन शायद ही कभी विवेकानुसार ढंग से लागू किया गया हो। पाक खाड़ी संघर्ष के लिए एक बहु-आयामी दृष्टिकोण की आवश्यकता है। एक सशक्त एमसीएस प्रणाली पर एक साथ फोकस के साथ कई अन्य समाधान जैसे कि खरीदें-बैंक, वैकल्पिक आजीविका और कौशल विकास को शुरू किया जाना चाहिए। तभी तो यह घुसपैठ की मछली पकड़ने के संघर्ष को अंततः हल किया जा सकेगा।

### जलसंधि, जलसंयोजक या जलडमरूमध्य

**जलसंधि या जलसंयोजक** या जलडमरूमध्य ऐसे संकरे जल मार्ग को कहते हैं जो दो बड़े जल भागों को आपस में जोड़ता हो। इसका भौगोलिक आकार अक्सर डमरू जैसा होता है, इसलिये इसे जलडमरूमध्य भी कहते हैं। यह दो बड़े जलीय भागों के मध्य में एक जलसंधि होती है। इसमें से नौकाएँ गुजरकर एक बड़े जलाशय से दूसरे बड़े जलाशय तक आती जाती रहती हैं।

- **पाक जलडमरूमध्य (Palk Strait):** भारत के राज्य तमिलनाडु और द्वीप राष्ट्र श्रीलंका के उत्तरी भाग के बीच स्थित एक जलसंयोगी है। यह बंगाल की खाड़ी को पूर्वोत्तर में पाक खाड़ी और दक्षिण-पश्चिम में मन्नार की खाड़ी के साथ जोड़ता है। इस जलडमरूमध्य की चौड़ाई 53-80 किमी (33-50 मील) है। इसमें कई नदियों विसर्जित होती हैं जिसमें तमिलनाडु के वैगई नदी प्रमुख है। इस जलडमरूमध्य का नाम रॉबर्ट पाक जो ब्रिटिश राज के दौरान मद्रास प्रेसीडेंसी (1755-1763) का एक गवर्नर था, के नाम पर है।
- **मन्नार की खाड़ी:** एक उथले पानी की खाड़ी है जो हिन्द महासागर में लक्षद्वीप सागर के एक भाग का निर्माण करती है। यह खाड़ी भारत के दक्षिणपूर्व सिरे और श्रीलंका के पश्चिमी तट के बीच स्थित है। भारत के रामेश्वरम द्वीप से लेकर श्रीलंका के मन्नार द्वीप तक चूना पत्थर से बने द्वीपों की रामसेतु नामक एक श्रृंखला, इस खाड़ी को पाक खाड़ी से पृथक करती है। दक्षिण भारत की तमिरबरणि नदी और श्रीलंका की अरुवी अरु नदी इसी खाड़ी में गिरती हैं।

### संभावित प्रश्न

पाक खाड़ी में व्याप्त संघर्ष को समाप्त करने के लिए बहु-आयामी दृष्टिकोण की आवश्यकता है। इस कथन के सन्दर्भ में भारत के लिए पाक खाड़ी के महत्व को बताएं।

**There is a need for multi-dimensional approach to end the conflicts in Pak Bay. In the context of this statement, tell the importance of Pak Bay for India. (200 WORD)**