



E-ISSN: 2664-603X

P-ISSN: 2664-6021

IJPSG 2023; 5(1): 360-362

www.journalofpoliticalscience.com

Received: 15-04-2023

Accepted: 03-05-2023

महेन्द्र सिंह

शोधार्थी, राजनीति विज्ञान विभाग,
जय नारायण व्यास विश्वविद्यालय,
जोधपुर, राजस्थान, भारत

चीन की सिल्क रोड नीति और पश्चिम एशिया में भारत की समुद्री कूटनीति

महेन्द्र सिंह

सारांश

सिल्क रोड एशिया, यूरोप और अफ्रीका को जोड़ने वाले प्राचीन व्यापारिक मार्गों का एक नेटवर्क है। सिल्क रोड के विशाल व्यापार नेटवर्क ने न केवल माल और कीमती वस्तुओं का परिवहन किया बल्कि ज्ञान, विचारों, संस्कृतियों और विश्वासों का व्यापक प्रसार किया जिसका यूरेशियन लोगों के इतिहास और सभ्यताओं पर गहरा प्रभाव पड़ा। सिल्क रोड के साथ यात्री न केवल व्यापार से बल्कि सिल्क रोड के साथ शहरों के बीच होने वाले बौद्धिक और सांस्कृतिक आदान-प्रदान से भी आकर्षित हुए, जिनमें से कई संस्कृति और शिक्षा के केन्द्र के रूप में विकसित हुए। इस तरह कला, साहित्य और विज्ञान के साथ ही शिल्प और प्रौद्योगिकियों को इन मार्गों की लम्बाई के साथ समाजों में साक्षा किया गया और इस तरह भाषाओं, धर्मों और संस्कृतियों ने एक दूसरे को विकसित और प्रभावित किया।¹

पूरे इतिहास में बदलते भू-राजनीतिक संदर्भों के अनुसार ये मार्ग समय के साथ विकसित हुए। उदाहरण के लिए रोमन साम्राज्य के व्यापारी पार्थियनों, रोम के दुश्मनों के क्षेत्र को पार करने से बचने की कोशिश करेंगे इसलिए काकेशस क्षेत्र और कैस्पियन सागर के उपर उत्तर की ओर जाने वाले मार्ग अपनाए। इसी तरह जब प्रारम्भिक युग में मध्य एशियाई कदमों को पार करने वाली नदियों के नेटवर्क पर व्यापक व्यापार हुआ तो उनका जल स्तर बढ़ गया और व्यापार मार्ग उसी के अनुसार बदलते गए।

मूल शब्द: भारत-चीन संबंध, सिल्क रोड, समुद्री कूटनीति, हिन्द महासागर।

प्रस्तावना

सिल्क रोड को चीनी भाषा में "सिलू" भी कहा जाता था। यह प्राचीन सामरिक परिवहन मार्ग का आम नाम था। यह मार्ग चीन से प्रारम्भ हुआ और मध्य एशिया, पश्चिमी अफ्रीका, अफ्रीका तथा यूरोप से होकर गुजरा। एक जर्मन भूगोलवेत्ता ने जब सबसे पहले सिल्क रोड के नाम का इस्तेमाल किया, तब उसमें केवल चीन के झिनजियांग से लेकर मध्य एशिया तक सड़क मार्ग ही शामिल था। समय के साथ विस्तार हुआ और यह मार्ग पश्चिम एशिया, यूरोप और अफ्रीका पहुंचा। यह सिल्क रूट सड़क मार्ग और जल मार्ग दोनों से बनता है। सिल्क रूट पश्चिमी जगत और पूर्वी दुनिया के बीच आर्थिक और सांस्कृतिक आदान-प्रदान का प्रयायवाची भी है। सिल्क रोड, जो शियान और भूमध्यसागर के पूर्वी तट के बीच थी, का आधा हिस्सा झिनजियांग में स्थित था। झिनजियांग में पश्चिमी और पूर्वी संस्कृतियों का मिलन होता था और कई लोगों ने यात्रा की थी।

सिल्क रोड नीति के तहत चीन अब पूरे एशिया और यूरोप में सड़क, रेलवे, सुरंग, पुल, पाइपलाइन और बंदरगाहों के विशाल नेटवर्क की योजना बना रहा है और फंडिंग, या निर्माण में मदद कर रहा है। सिल्क रोड को लेकर यूरोप से वार्ता 1990 के दशक में शुरू हुई जिसके तहत यूरोप को मध्य एशिया से अंतर्राष्ट्रीय परिवहन गलियारे यूरोप-काकेशस - एशिया द्वारा जोड़ने की योजना थी।²

चीन की सिल्क रोड के मायने

चीन सरकार द्वारा शुरू की गई समुद्री सिल्क रोड पहल को व्यापक भू राजनीतिक परिप्रेक्ष्य में देखना चाहिए। भारत प्रशान्त क्षेत्र में भारत के समुद्र हित के लिए इसके निहितार्थ भी हैं। लेकिन इस परियोजना को स्वतंत्र रूप से नहीं देखना चाहिए बल्कि यह चीन के बन बेल्ट वन रोड की रणनीति के व्यापक प्रयास का हिस्सा है। कहा तो यही जा रहा है कि इसके माध्यम से झिनजियांग से बाल्टिक सागर तक एशिया-यूरोप शिपिंग रूट के अलावा समुद्री और थल आधारित वाणिज्यिक बुनियादी ढांचे का विकास होगा।

इंडोनेशिया में अक्टूबर 2013 में आयोजित आसियान शिखर सम्मेलन में चीन के राष्ट्रपति जिनपिंग ने पहली बार जब समुद्री सिल्क रोड का खाका खींचा था, उसी समय से भारत तथा अन्य क्षेत्रीय शक्तियों के बीच इस पर बहस छिड़ गई थी।

Corresponding Author:

महेन्द्र सिंह

शोधार्थी, राजनीति विज्ञान विभाग,
जय नारायण व्यास विश्वविद्यालय,
जोधपुर, राजस्थान, भारत

भारत इस बात को लेकर हमेशा से दुविधा में है कि इस प्रस्ताव के पीछे चीन का मकसद क्या है। अन्तर्राष्ट्रीय राजनीति में किसी भी देश की नीति को लेकर इस तरह की आशंका होना स्वाभाविक है क्योंकि भारत और चीन के सम्बन्धों का मामला हमेशा ही पेचीदा रहा है।

शक्तिशाली होने की रणनीति

कौटिल्य की पुस्तक अर्थशास्त्र में संप्रभुता को लेकर लिखा है— बलं शक्तिः सुखं सिद्धिः। इसका मतलब है कि एक राष्ट्र के लिए ताकत ही शक्ति है और उसका अंत खुशी है। उन्होंने लिखा है कि ताकत तीन तरह की होती है। कौटिल्य ने यह सब कुछ लगभग 2400 साल पहले लिखा था, लेकिन यह आज भी प्रासंगिक है। इसे और बेहतर ढंग से इस तरह समझा जा सकता है कि सैन्य, आर्थिक, विचारात्मक, जिसमें तकनीकी शक्ति भी शामिल हो, राष्ट्रीय शक्ति कहलाती है। मौजूदा अन्तर्राष्ट्रीय प्रणाली अंतरनिर्भरता की है और अन्तर्राष्ट्रीय प्रणाली में खुशी प्राप्त करने के लिए शक्ति अर्जित करनी जरूरी है। क्योंकि देशों के बीच प्रतिस्पर्धा अवश्यभावी है। प्राथमिक तौर पर ऐसा इसलिए क्योंकि देश ज्यादातर अराजक तौर पर ही काम करते हैं और अन्तर्राष्ट्रीय राजनीति का ढांचा किसी देश के आंतरिक परिवर्तन से बहुत ज्यादा प्रभावित नहीं होता।¹³

सिल्क रोड का प्रभाव

चीन की समाचार एजेंसी ने इस सड़क योजना का नक्शा जारी किया यह 'न्यू सिल्क रोड' जिसे आर्थिक बेल्ट के रूप में जाना जाता है, इसको दो भागों में बांटा गया है। नक्शे के अनुसार भूमि आधारित 'न्यू सिल्क रोड' चीन से शुरू होकर लान्चो, उरुमची और खोरगास को जाएगा जो कजाकिस्तान की सीमा के नजदीक है। सिल्क रोड मध्य एशिया से दक्षिण पश्चिम एशिया होते हुए उसके बाद इराक, सीरिया, तुर्की और पश्चिम की तरफ घूमने से पहले उत्तरी ईरान तक जाएगा। इस्तांबुल से सिल्क रोड बोस्पोरस स्ट्रेट को पार करके फिर यूरोप, बुल्गारिया, रोमानिया चेकास्लोवाकिया और जर्मनी तक पहुंचेगा।

चीन व्यापक परिवहन नेटवर्क के विकास की पहल के माध्यम से सड़कों, रेलवे, बंदरगाहों और ऊर्जा गलियारों के निर्माण के जरिये अपनी भू राजनीतिक स्थिति को मजबूत करने के लिए निर्णायक कदम उठा रहा है। न्यू सिल्क रोड के सपने के साथ चीन हिन्द महासागर में बहुत सारे अधूरे सपनों को पूरा करने की आकांक्षा रखता है। इससे यह स्पष्ट है कि चीन काफी आसानी से दुनिया की पूर्व शक्तियों को चुनौती देने के लिए अपने खुद के एक मजबूत अन्तर्राष्ट्रीय व्यक्तित्व का निर्माण करने का प्रयास कर रहा है। यह मुख्य रूप से एशिया तथा हिंद महासागर में चीन की एक महत्वपूर्ण रणनीतिक परियोजना है।

समुद्री सिल्क रोड में शामिल होने के लिए श्रीलंका दोनों राज्यों के 'रणनीतिक आकांक्षाओं' की निकटता को इंगित करता है तथा राष्ट्रीय हितों को आत्मसात करने के प्रति प्रतिबिंबित है।¹⁴

सिल्क रोड पहल

चीनी नेताओं ने एक सौम्य शक्ति के रूप में खुद को प्रदर्शित करने के प्रयास के बावजूद अन्तर्राष्ट्रीय समुदाय को अभी तक चीन के दीर्घकालिक उद्देश्य के प्रति आश्वस्त होना बाकी है। वह यह कि चीन विकास की अपनी आगे की दौड़ में भी शांतिपूर्ण बना रहेगा। इस प्रकार से चीन की लगभग प्रत्येक नीतिगत पहल अन्तर्राष्ट्रीय समुदाय द्वारा गहरे अविश्वास के तौर पर देखी जाती है। यही कारण है कि चीन की नवीनतम नीतिगत पहल 'एक बेल्ट, एक रोड' को भी संदेह के साथ देखा जाता है। सिल्क रोड आर्थिक बेल्ट को प्रस्तावित करते हुए जो मध्य एशिया से होते हुए यूरोप की ओर जाती है उन्होंने कहा कि घनिष्ठ सम्बन्धों को बनाने, सहयोग को गहरा करने और यूरो-एशिया क्षेत्र में

विकास के विस्तार के लिए प्रस्तावित है, हमें एक नवीन दृष्टिकोण रखना चाहिए और संयुक्त रूप से सिल्क रोड के साथ एक आर्थिक बेल्ट का निर्माण करना चाहिए। यह एक महान उपक्रम होगा जिसमें मार्ग के साथ जुड़े सभी देशों के लोगों को लाभ होगा। इतिहास के रिकार्ड बताते हैं कि चीन और यूरोप दोनों मध्य एशिया के माध्यम से समृद्धिशाली व्यापार सम्बन्धों का आनंद ले रहे हैं। जो उनके लिए भारी आर्थिक भाग्य से कम नहीं है और निश्चित तौर पर उनकी सामाजिक आर्थिक स्थिति में सुधार हुआ है।

चीन के असली मंसूबों को लेकर सशंकित स्थितियों के बीच डिप्लोमेट ने लिखा कि 'इस क्षेत्र के साथ चीन का व्यापार 2013 में 50 बिलियन डालर तक बढ़ गया जो 2000 में महज 1.8 बिलियन डालर था। यह अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष का कहना है। चीनी कम्पनियों का हिस्सा कजाकिस्तान के तेल उत्पादन का एक चौथाई के करीब है और तुर्कमेनिस्तान के गैस निर्यात के आधे से अधिक हिस्से पर उसका कब्जा है। चीन के सरकारी बैंक एक्विजम बैंक में ताजिकिस्तान और किर्गिस्तान के सरकारी कर्ज का क्रमशः 49 फीसदी और 36 फीसदी की लेनदारी है।¹⁵

भारत की समुद्री कूटनीति

समुद्री कूटनीति से आशय है कि भारत के द्वारा अपने समीप स्थिति समुद्रों में अपनी सुरक्षा के लिए अब तक क्या प्रयास किये हैं। वास्तव में देखा जाये तो भारत का पहला नौसेना पेपर 1948 में तैयार हुआ था। 1980 के दशक के बाद के दौर में भारत ने एक लम्बे समय की देरी से नौसेना अधिग्रहण कार्यक्रम को अपनाया है जिसके तहत भारतीय नौसेना के एक विमान वाहक और कई युद्धपोत, पनडुब्बियां और विमान के साथ एक परमाणु हमला करने वाली पनडुब्बी को शामिल किया।

भारत के वर्तमान प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने समुद्री शक्ति को ध्यान में रखते हुए भारत के भू-राजनीतिक प्रभाव का इस्तेमाल कर भारत प्रशांत क्षेत्र की सुरक्षा की अवधारणा को पुख्ता करते हुए उसे नया जीवन दिया है। प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने बहुत तेजी से दूसरी क्षेत्रीय समुद्री ताकतों के साथ अपने सम्पर्क को तेज कर दिया है। 26 अक्टूबर 2015 को समुद्री सुरक्षा को सुनिश्चित करना : भारत की समुद्री सुरक्षा रणनीति के नाम से समुद्री रणनीति का मुकाबला करने का ऐलान किया। भारत समय-समय पर अपनी समुद्री कूटनीति की समीक्षा करता रहता है और समय और आवश्यकता के अनुसार बदलाव व सुधार भी करता रहता है। पहले की रणनीति ने बदलते भू राजनीतिक माहौल और भारतीय समुद्री क्षेत्रों पर उनके प्रभाव का ख्याल नहीं रखा जिसे अब बेहतर तरीके से हल कर लिया गया है और हिन्द महासागर में उभरते सुरक्षा गति विज्ञान के इर्द-गिर्द है।

पिछले कुछ वर्षों में भारत अपने को हिन्द महासागर में केन्द्रित किए हुए था और उभरते सुरक्षा बदलावों ने पूरे हिंद महासागर की तस्वीर बदल दी। इस बात को लेकर अमेरिका, ऑस्ट्रेलिया, जापान सहित आसियान के देशों में मिली जुली प्रतिक्रिया रही है। पिछले दशकों में समुद्री सिद्धांत के विकास के संदर्भ में भारत के पास कुछ समुद्री सिद्धांत हैं जैसे कि भारतीय समुद्री सिद्धांत (2004) समुद्र को इस्तेमाल करने की स्वतंत्रता: 21 वीं सदी के लिए भारतीय समुद्र रणनीति (2007) और गुटनिरपेक्ष 2.0 (2012) प्रमुख हैं और 2015 में सागरों की सुरक्षा को सुनिश्चित करना भारतीय समुद्री सुरक्षा रणनीति जो 2007 का संसोधित और परिवर्तित सिद्धांत है।

पूर्व प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह ने चीन की महत्वाकांक्षी समुद्री सिल्क रोड योजना के प्रति समर्थन व्यक्त किया था लेकिन उनके उत्तराधिकारी नरेन्द्र मोदी ने इस मामले में विलंबकारी रणनीति अपनाकर भारत के दृष्टिकोण को बदल दिया। ग्लोबल टाइम्स के अनुसार भारतीय रणनीति और सरकार का मानना है कि इस पहल के पीछे कुछ भू रणनीतिक डिजाइन है। अब भारत

ने पहल के विभिन्न हिस्सों को लेकर विरोध, विलंबकारी और प्रतिरक्षा की नीति को अपनाया है। भारत का शुरुआत से ही हिंद महासागर में समुद्री सिल्क रोड के सामरिक प्रभाव को लेकर अलग नजरिया रहा है। उपराष्ट्रपति हामिद अंसारी ने जून में बीजिंग की यात्रा की थी उनका कहना था कि समुद्री सिल्क रोड को लेकर नई दिल्ली ने और ज्यादा ब्योरे की मांग की थी।

सही तरीके से देखा जाये तो भारत द्वारा अति महत्वपूर्ण समुद्री व्यापार और समुद्री सुरक्षा पर बहुत कम ध्यान दिया गया है। भारत शुरू से ही समुद्री मामलों में सक्रिय नहीं रहा। भारत सही तरीके से यह भी नहीं भांप पाया कि वह एक उभरती हुई शक्ति है और इसे शांति और सहयोग के लिए वास्तविक रूप से क्या कदम उठाना चाहिए। देखा जाये तो भारत का समुद्री इतिहास तीसरी सहस्राब्दी ईसा पूर्व से ही उस समय प्रारम्भ हो चुका था जब सिंधु घाटी ने समुद्री संबंध मेसोपोटामिया से स्थापित कर लिए थे।

इस प्रकार समुद्री संबंध तथा व्यापार संबंध कलिंग (ओडिशा) के दक्षिण पूर्व एशिया तक थे जिसमें इण्डोनेशिया, श्रीलंका और म्यांमार भी शामिल थे। मेसोपोटामिया और अफ्रीका के तटवर्ती क्षेत्रों से भी व्यापारिक संबंध बढ़े। इसके अलावा उत्तर में मराठों ने समुद्री सेना तैयार कर ली थी जो कि पुर्तगाल और ब्रिटेन की जहाजों के लिए बहुत बड़ी चुनौती बनी हुई थी। फारस की खाड़ी से लेकर भूमध्यसागर तक भी व्यापारिक संबंध तब तक खूब बढ़ा जब कि समुद्री मार्गों पर यूरोप का दबदबा कायम नहीं हुआ।

2014 में विश्व व्यापार में भारत की भागीदारी 1.7 फीसदी रह गई और चीन की हिस्सेदारी बढ़कर 12.2 फीसदी हो गई। ग्लोबल मैरिन ट्रेडस 2030 की एक रिपोर्ट के मुताबिक चीन का घरेलू उत्पादन 17 वर्षों में बढ़कर दोगुना हो जायेगा।⁶

हिन्द महासागर में भारत की भूमिका

हिन्द महासागर में भारत अपना केन्द्रीय स्थान रखता है और सामान की मुक्त आवाजाही के लिए वह इस जलमार्ग पर बहुत अधिक निर्भर रहता है। वर्ष 2015 की भारतीय नौसेना की समुद्री सुरक्षा रणनीति में हिन्द महासागर के महत्व को उजागर किया गया था और कहा गया कि "आईओआर में भारत की केन्द्रीय स्थिति जो मुख्य अन्तर्राष्ट्रीय शिपिंग लेन में दोनों ओर फैली है इसके कई फायदे पहुंचाती है। यह आई ओ आर के बाहरी छोर पर स्थित है और लगभग सभी चैकपाइंट भारत से समान दूरी पर हैं जिसके कारण इसके समुद्री बलों को पहुंच जीविका और गतिशीलता की सुविधा पूरे क्षेत्र में प्राप्य है"। रणनीतिक दस्तावेज में आगे कहा गया है कि "भारतीय हित वाले समुद्री क्षेत्रों में भारतीय नौसेना जो अपने निशान छोड़ रही है उसमें समुद्री पड़ोस में सुरक्षा प्रदाता के रूप में बढ़ते सुरक्षा ढांचे और योगदान के साथ समुद्री डकैती का मुकाबला करने के लिए तैनाती, समुद्री सुरक्षा, गैर लड़ाकू निकासी और एचएडीआर (HADR) ऑपरेशन शामिल है।"

फरवरी 2021 में एयरो इंडिया में चीफ ऑफ द एयर स्टाफ कान्कलेव के उदघाटन सत्र में अपने संबोधन के दौरान रक्षा मंत्री राजनाथ सिंह ने भी आई ओ आर में भारत के एक सुरक्षा प्रदाता होने के विचार को सामने रखा था। उन्होंने कहा था "भू राजनीतिक रूप से हिन्द महासागर क्षेत्र में भारत एक विश्वसनीय साक्षीदार है और यह इस क्षेत्र में एक शुद्ध सुरक्षा प्रदाता होने की भूमिका निभा सकता है। एचएडीआर में सहयोग और समन्वय के लिए भारत नियमित रूप से अपने पड़ोसियों के साथ अभ्यास करता रहा है जिसका उद्देश्य विशेषज्ञता को साक्षा करना और क्षमताओं के निर्माण में सहायता करना है।"⁸

निष्कर्ष

दि राइज एण्ड फॉल ऑफ दि ग्रेट पावर्स के लेखक पॉल कैनेडी

ने अपनी एक दूसरी पुस्तक "प्रिपेयरिंग फॉर दि ट्वेंटी फर्स्ट सेंचुरी" में तर्क दिया है कि भारत और चीन एक दूसरे को और इस ग्रह को नुकसान पहुंचा सकते हैं, खासतौर से उनकी बढ़ती जनसंख्या और सीमित संसाधनों को देखते हुए ऐसा कहा जा सकता है। उन्होंने विकसित देशों को अपनी पूंजी, तकनीक और ब्रेन पावर से इनकी सहायता का आग्रह किया है।⁹ इस तर्क की कुछ सीमाएं हो सकती हैं, पहला पश्चिमी नजरियें से देखें तो विकसित देश भारत और चीन की किस सीमा तक और किस इरादे से मदद करना चाहते हैं। और ये दोनों देश किस सीमा तक उनकी मदद स्वीकार करने के प्रति इच्छुक हैं।

वर्तमान में यही सिल्क रोड अब वन बेल्ट वन रोड के रूप में चीन की विदेश नीति का लक्ष्य बन चुका है। चीन आने वाले समय में इसे आर्थिक, राजनीतिक, सैन्य और सांस्कृतिक रूप से बढ़ावा देगा। भारत को इससे सबक लेना चाहिए और नए सिल्क रोड के हितधारकों से उचित गठजोड़ कर भारत भी इसका फायदा उठा सकता है। मसलन ईरान जहां भारत ने चाहबार पोर्ट में भारी निवेश किया है। लेकिन भारत को दक्षिण पूर्व एशिया से अपने संबंध मजबूत करने के लिए गंभीर प्रयास करने चाहिए। नई दिल्ली को पाकिस्तान से भी नियंत्रित संबंध बनाए रखना होगा, इससे न केवल तापी पाइपलाइन के लिए सहूलियत होगी बल्कि अफगानिस्तान और मध्य एशिया तक पहुंचने में आसानी बनी रहेगी। भारत को सीमावर्ती क्षेत्रों को लेकर भी अपने दृष्टिकोण में बदलाव लाना होगा।

संदर्भ

1. <https://en.unesco.org/silkroad>
2. वर्ल्ड फोकस, अंक 57 दिसम्बर, 2016
3. Kautalya, Arthashastra, tr., R Shamsastry, P. 368
4. Shannon Tiezzi, "China's" New Silk Road' Vision Revealed. The Diplomat, May 09, 2014
5. China, India and the Indian Ocean
6. वर्ल्ड फोकस, अंक 57 दिसम्बर 2016 पे. 7, 8
7. Maritime Security Strategy, The Indian Navy, 2015
8. Hindustan Times, 3 February, 2021
9. Paul Kennedy, Preparing for the Twenty first Century, New Delhi, Indus 1983, P. 193.