



हिंदमहासागर में चीन का बढ़ता प्रभाव: भारत के समक्ष चुनौतियां एवं संभावनाएं

नवीन सिंह

शोध छात्र, राजनीति विज्ञान विभाग, इलाहाबाद विश्वविद्यालय प्रयागराज, उत्तर प्रदेश, भारत

सारांश

एशिया, अफ्रीका तथा ऑस्ट्रेलिया तीन महाद्वीपों से घिरा हिंदमहासागर उपग्रह छायाचित्रों तथा मानचित्रों पर एक बहुत बड़ी प्राकृतिक झील की तरह प्रतीत होता है। हिंदमहासागर अपने सामरिक एवं व्यापारिक महत्व के कारण प्राचीन काल से ही विभिन्न शक्तियों के आकर्षण एवं प्रतिद्वंद्विता का केंद्र रहा है। चीन, दक्षिण चीन सागर में स्थित चीनी द्वीपसमूह हाईनान से लेकर मलक्का स्ट्रेट, बंगाल की खाड़ी, अरब सागर से होते हुए पूर्वी अफ्रीका तक के विशाल इलाकों में अपने सामरिक अड्डे स्थापित कर रहा है। यह अड्डे बंदरगाहों हवाई पट्टी, निगरानी केंद्रों के रूप में बनाए जा रहे हैं। ये चीनी अड्डे भारत की सीमाओं के एकदम नजदीक है जो भारतीय सुरक्षा को चुनौती प्रस्तुत कर रहे हैं चीन के भारत को घेरने के इस नीति को अमेरिकी रक्षा मंत्रालय पेंटागन ने मोतियों की माला (स्ट्रिंग ऑफ पर्ल्स) का नाम दिया। चीन अब पूरे विश्व में अपनी व्यापारिक व सामरिक स्थिति मजबूत करने के लिए वन बेल्ट वन रोड की नीति पर काम कर रहा है, इसके दो रूट आर्थिक सिल्क रोड व समुद्री सिल्क रोड होंगे। वन बेल्ट वन रोड का एक अहम हिस्सा चीन-पाकिस्तान आर्थिक कारिडोर(ब्ल्क) भारत की संप्रभुता व सुरक्षा के लिए चुनौती उत्पन्न कर रहा है। भारत चीन के इन चुनौतियों को समझते हुए इस क्षेत्र में अपने को मजबूत करने के लिए विभिन्न संभावनाएं तलाश रहा है। भारत अपनी नौ सैन्य शक्ति तथा आयुध क्षेत्रों को मजबूत करने के साथ ही कूटनीति का भी प्रयोग कर रहा है। भारत की जहां मालाबार नौ सैन्य शक्ति चीनी शक्ति को चुनौती दे रही है, वही एशिया अफ्रीका ग्रोथ, कॉरिडोर जो कि भारत और जापान के सहयोग से विकसित किया जा रहा है, चीन के विवादास्पद वन बेल्ट वन रोड प्रोजेक्ट का करारा जवाब माना जा रहा है। इसी प्रकार जहां भारत कि सागरमाला परियोजना भारत को चीन की समुद्री चुनौतियों से भारत की सुरक्षा करेगी वहीं कई रक्षा विशेषज्ञ मानते हैं कि भारत में चीन के स्ट्रिंग आफ पर्ल्स की रणनीति को चुनौती देने के लिए एक नई रणनीति नेकलेस आफ डायमंड की बनाई है। इसके अलावा भारत-जापान-अमेरिका-ऑस्ट्रेलिया मिलकर चतुर्भुज सुरक्षा संवाद (फ्नाक्) का निर्माण किया है, जो कि चीन के बढ़ते प्रभुत्व को प्रति संतुलित करेगा।

प्रस्तुत शोध पत्र में हिंद महासागर में चीन के बढ़ते प्रभुत्व से भारत को उत्पन्न होने वाली चुनौतियों का आकलन करना तथा इन चुनौतियों से निपटने के लिए भारत के विभिन्न संभावनाओं की तलाश करना है।

मूल शब्द: स्ट्रिंग आफ पर्ल्स (String of Pearls), वन बेल्ट वन रोड, सीपेक, नेकलेस आफ डायमंड, चतुर्भुज सुरक्षा संवाद (QUAD), सागरमाला परियोजना

प्रस्तावना

चीन का बढ़ता प्रभाव

वास्तव में हिंद महासागर क्षेत्र में चीन की दिलचस्पी पुरानी है। चीन के इस क्षेत्र में रुचि 12वीं 13वीं सदी में दक्षिणी सुंग शासनकाल के दौरान बढ़ी थी। वर्ष 1405 व 1431 ईसवी के बीच इस क्षेत्र में प्रभुत्व स्थापित करने के उद्देश्य से हिंद महासागर क्षेत्र में चीन द्वारा सातवां सैनिक कार्यवाही की गई। किंतु चीन की नौसेना लंबी अवधि तक हिंदमहासागर में अपने दबाव को कायम नहीं रख सकी और प्रशांत महासागर (चीन सागर) में चीनी नौसेना वापस लौट गई।

21वीं सदी में चीन एक बार फिर साउथ चाइना सी वा हिंदमहासागर में अपना प्रभुत्व स्थापित करने के लिए अपनी नौसेना का विस्तार कर रहा है। भारत की तुलना में चीन का रक्षा बजट तीन गुना अधिक है और यह विश्व में अमेरिका के बाद दूसरे स्थान पर है। चीन के पास इस समय 1200 किलोमीटर की दूरी तक प्रहारक क्षमता वाले प्रक्षेपास्त्र हैं, जिन्हें तिब्बत में भारत को लक्ष्य मानकर तैनात किया गया है। चीन का इस समय असली इरादा यही है कि हिंद महासागर में वर्चस्व स्थापित करते हुए अपने आर्थिक विकास की दर को एक नई दिशा प्रदान करना है, ताकि वह अपने को एक महाशक्ति के रूप में स्थापित कर सके। चीन पूर्वी अफ्रीका से लेकर चीनी द्वीप समूह हाइनान तक के विशाल इलाके में अपने अड्डे स्थापित कर रहा है, यह अड्डे बंदरगाहों, रसद केंद्रों, निगरानी केंद्रों तथा सैनिक अड्डों के रूप में बनाए जा रहे हैं। यह चीनी अड्डे भारत के सीमाओं के बिल्कुल निकट हैं, जिससे भारत का हिंद महासागर में प्राकृतिक बढ़त को सीमित किया जा सके, चीन के भारत को घेरने की इस नीति को अमेरिकी विद्वान ब्रूज ऐलेन हैमिल्टन ने सन 2005 में मोतियों की माला String of Pearls नाम दिया। की बात का जिक्र 2005 में अमेरिकी रक्षा मंत्रालय ने एशिया में 'ऊर्जा का भविष्य' नामक खुफिया रिपोर्ट में किया। पेंटागन की इस रिपोर्ट में चीन द्वारा समुद्र में तैयार किए जा रहे मोतियों की माला का विस्तृत विवरण दिया। भारत के संदर्भ में जतपदह व चिंतमंसे की बात करें तो चीन भारत के चारों ओर अपने अड्डे स्थापित कर रहा है। बर्मा के सितवे पोर्ट को तैयार किया जा रहा है, जो कोलकाता से ज्यादा दूर नहीं है। साथ ही मलक्का स्ट्रेट के करीब बने म्यांमार के कोको द्वीप में ना केवल हवाई पंपी व मिलिट्री बेस बना लिया है, बल्कि इलेक्ट्रॉनिक इंटेलेजेंस

इकट्ठा करने की एक पूरी इकाई स्थापित कर ली है। यह कोको द्वीप अंडमान निकोबार से मात्र 45 किलोमीटर दूरी पर है। जहां से भारतीय नौसेना की गतिविधियों पर नजर रखी जाती है। भारत के सारे मिसाइल परीक्षण और उपग्रह प्रक्षेपण के काम पूर्वी तट पर होते हैं इस लिहाज से चीन का अड्डा सामरिक दृष्टिकोण से महत्वपूर्ण है। चीन ने भारत के पड़ोसी देश बांग्लादेश के चटगांव बंदरगाह पर अपने लिए एक कंटेनर-पोर्ट तैयार किया है। चीन के द्वारा इस बंदरगाह का आधुनिकीकरण किया जा रहा है। बंदरगाह को रेल और रोड द्वारा चीन के पश्चिमी क्षेत्र (युन्नान) से जोड़ने की उसकी योजना है।

भारत के दक्षिणी छोर पर स्थित श्रीलंका में भी चीन ने हंबनटोटा बंदरगाह को तैयार किया है। इस बंदरगाह पर चीन की पनडुब्बियों को देखा जाता रहा है। इससे साफ है कि भले ही चीन यह कहे कि वह दूसरे देशों में बंदरगाह पूरी तरह से व्यापारिक दृष्टिकोण से तैयार कर रहा है, लेकिन इन पनडुब्बियों की मौजूदगी ने साफ कर दिया है कि इन व्यापारिक बंदरगाहों की जरूरत पड़ने पर सैन्य बंदरगाहों में भी परिवर्तित किया जा सकता है। चीन पाकिस्तान के ग्वादर बंदरगाह को विकसित कर रहा है इस बंदरगाह का निर्माण आर्थिक एवं सामरिक दृष्टि से अत्यंत महत्वपूर्ण है। भारत सहित दक्षिण एशियाई देशों की सुरक्षा चिंता बढ़ना स्वाभाविक है क्योंकि यह बंदरगाह भारत से मात्र 460 किलोमीटर पर है तथा ईरान से सटा है, यहां से हरमुज जल संधि से निकलने वाली सभी व्यापारिक जहाजों पर निगरानी रखी जा सकती है। इस बंदरगाह में नाभिकीय पनडुब्बी या एवं प्रक्षेपास्त्रों से लैस नवीनतम जलयानों की तैनाती चीन के द्वारा की जा रही है, यदि पाकिस्तान अपने नापाक इरादे के तहत चीन को ग्वादर समुद्री अड्डे पर अपना समुद्री आधार बनाने की सुविधा प्रदान कर देता है तो निःसंदेह यह भारतीय सुरक्षा प्रवेश के लिए एक गंभीर चिंतन का विषय है, इसी तरह चीन मालदीव में भी बंदरगाह का विकास कर रहा है तथा मालदीव में अपनी पहुंच बढ़ा रहा है। उसने वहां की आंतरिक राजनीति भी प्रभावित किया है तथा वहां स्थिर होती राजनीति को अस्थिर किया है। चीन हिंदमहासागर में भारत के पड़ोस में उसे घेरने के साथ ही साथ पश्चिम एशिया व पूर्वी अफ्रीकी देशों में भी अपनी स्थिति मजबूत कर रहा है। पिछले दिनों चीन ने हिंदमहासागर के छोटे से द्वीप सेशेल्स में भी नौसैनिक अड्डा बना लिया है, चीन का कहना है कि यह नौसैनिक अड्डा उसने समुद्री लुटेरों से अपने जहाजों की रक्षा के लिए स्थापित किया है, पर यह चीन के स्ट्रिंग ऑफ पर्ल्स का हिस्सा है, जो मैनलैंड चीन से सूडान के पोर्ट तक बना रहा है।

वन बेल्ट वन रोड: न्यू सिल्क रोड के नाम से जानी जाने वाली वन बेल्ट वन रोड (OBOR) परियोजना का सर्वप्रथम राष्ट्रपति शी जिनपिंग ने नजरबायेव विश्वविद्यालय अस्थाना (कजाकिस्तान) में 7 सितंबर 2013 को भाषण देते हुए अपने नजरिए की रूपरेखा पेश की थी। उनके अनुसार इसका उद्देश्य इस बेल्ट का चौतरफा विकास करना था, जिससे व्यापार पारगमन और यातायात व कनेक्टिविटी को बढ़ावा मिलेगा। अपनी इस पहल के समर्थन में चीनी सरकार इस बेल्ट के देशों के राजनीतिज्ञ नौकरशाहों विद्वानों पत्रकारों कारोबारियों और आम आदमी को आंदोलित करने के लिए सेमिनार, सम्मेलन, संगोष्ठीओं और कार्यशाला आदि का आयोजन कर रही है। वन बेल्ट वन रोड शिखर सम्मेलन 15 मई 2017 को बीजिंग में संपन्न हुआ। शिखर सम्मेलन में 57 देशों के प्रतिनिधियों के लिए वन बेल्ट वन रोड पहल के तहत व्यापार मार्गों के नेटवर्क का निर्माण करने की चीन की योजनाओं का प्रदर्शन किया गया। ओबोर की वित्तीय शाखा एशियाई बुनियादी ढांचा निवेश बैंक (एआईआईबी) के संस्थापक सदस्य के रूप में भारत को इस शिखर सम्मेलन में शामिल होना चाहिए, लेकिन भारत ने संप्रभुता प्रक्रियाओं और नेतृत्व से संबंधित कुछ मुद्दों को लेकर इस सम्मेलन का बहिष्कार किया। ओबोर का बहिष्कार करते हुए भारत ने कहा, "कोई भी देश उस परियोजना को स्वीकार नहीं कर सकता जिसमें उसकी संप्रभुता और क्षेत्रीय अखंडता को अनदेखा किया गया हो"।

वन बेल्ट वन रोड के तहत 2049 तक एशिया, यूरोप और अफ्रीका, तीन महाद्वीपों को जोड़ने वाले नए मार्गों को जोड़ने की बात कही गई है। वन बेल्ट वन रोड के दो रूट होंगे, पहला- लैण्ड रूट जिसे सिल्क रोड आर्थिक बेल्ट कहा गया, दूसरा - समुद्री रूट जिसे समुद्री सिल्करोड के नाम से जाना जाएगा। यदि पहले लैंड रूट की बात करें तो यह रूट प्राचीन कालीन व्यापार, वाणिज्य और व्यक्ति संपर्क के पुराने रूट को पुनर्जीवित करेगा। इस रूट से पहले सिल्क का व्यापार होता था, इसी के नाम से इसे सिल्क रोड आर्थिक बेल्ट कहा जा है। यह बेल्ट मध्य चीन के झियांग से शुरू होकर पश्चिम में लानझाऊ और खोरगास (झिजियांग) तक जाता है। इसके बाद वहां से दक्षिण पश्चिम में घूम कर मध्य एशिया से उत्तर में ईरान तक जाता है, वहां से इराक, सीरिया और टर्की की ओर मुड़ जाता है। टर्की की राजधानी इस्तांबुल से यह बेल्ट बॉस्फोरस जलडमरूमध्य पार करता हुआ उत्तर पश्चिम में यूरोप की तरफ चला जाता है, जहां से बुलगारिया, रोमानिया, जर्मनी तक जाता है, जर्मनी के डड्सबर्ग पहुंचने के बाद यह उत्तर की ओर घूम कर नीदरलैंड के रॉटरडम तक पहुंचता है, जहां से दक्षिण की ओर घूमता है और इटली के वेनिस तक पहुंचता है, जहां इसका मिलन समुद्री सिल्क रूट से होता है। दूसरा -प्रस्तावित समुद्री सिल्करोड की बात करें तो यह चीन के प्यूजी प्रांत के क्वानझाऊ से शुरू होता है और चीन के तीन महत्वपूर्ण शहरों गुवांझाऊ, बीहेई और हेकाऊ को छूता है। इसके बाद दक्षिण में मलक्का जलडमरूमध्य की ओर मुड़ जाता है और कुआलालंपुर से समुद्री सिल्क रोड भारत के शहर कोलकाता पहुंचता है और फिर हिंदमहासागर से गुजर कर केन्या की राजधानी नैरोबी पहुंचता है, नैरोबी से समुद्री सिल्क रोड उत्तर में हार्न ऑफ अफ्रीका की ओर मुड़ जाता है और फिर लाल सागर में मेडिटेरेनियन तक पहुंचता है जहां से एथेंस पहुंचता है और फिर वहां से गुजर कर आखिर में वेनिस पहुंचकर सिल्क रोड आर्थिक बेल्ट से मिल जाता है।

वन बेल्ट वन रोड का एक अहम हिस्सा चीन-पाकिस्तान आर्थिक कारिडोर (CPEC) भारत की चिंता का प्रमुख कारण है। चीन के राष्ट्रपति शी जिनपिंग ने आधिकारिक रूप से नवंबर 2014 में चीन-पाकिस्तान आर्थिक कारिडोर की घोषणा की। इसके लिए लागत करीबन 45 अरब डालर और पूरे खर्च को चीन वहन करेगा इसके तहत चीन का मुख्य उद्देश्य पाकिस्तान में ऐसा रोड और रेल नेटवर्क बनाना है, जिससे चीन को अरब सागर में सामान पहुंचाने में सहायता मिल सके, इसके लिए अपने देश के कसगर से पाकिस्तान के रावलपिंडी को, हाईवे से जोड़ा है, जिसे काराकोरम हाईवे कहा जाता है। इसके बाद रावलपिंडी को कराची और लाहौर से जोड़ा जा रहा है। इस तरह चीन पाकिस्तान के ग्वादर बंदरगाह तक का रास्ता साफ कर रहा है। इससे हिंदमहासागर में चीन की पहुंच आसान हो जाएगी तथा ग्वादर पोर्ट से इस क्षेत्र में

उसकी व्यापारिक व सामरिक स्थिति भी मजबूत हो जाएगी, जो भारत के प्रमुख बंदरगाहों व हरमुज जल संधि (जहां से फारस की खाड़ी के प्रमुख व्यापार होते हैं) काफी नजदीक व मध्य में स्थित है। वर्तमान में चीन को अफ्रीका तक पहुंचने के लिए लगभग 12000 किलोमीटर की दूरी तय करनी होती है। जो सीपेक की वजह से घटकर 3000 किलोमीटर रह जाएगी। चीन सीपेक के जरिए अब पूरे उत्तर भारत के चारों ओर फैल गया है। चीन राजस्थान से सटे पाकिस्तानी बॉर्डर पर बड़ी मात्रा में चीनी सैनिक तैनात कर दिए हैं जिसे भारत पर नजर रखी जा सके। सीपेक का सबसे बड़ा विरोध भारत कर रहा है इसका कारण यह है कि इसके तहत बनने वाली काराकोरम हाईवे पाक अधिकृत जम्मू-कश्मीर व अक्साई चीन से होकर गुजरेगी जो कि वैधानिक रूप से भारतीय हिस्सा है। यह भारतीय संप्रभुता और अखंडता के लिए चुनौती है।

विकल्प

हिंदमहासागर में भारत को चीन व विश्व की अन्य शक्तियों की तुलना में प्राकृतिक बढ़त प्राप्त है तथा हिंद महासागर में भारत के सामरिक व आर्थिक हित विद्यमान हैं। भारत चीन के प्रतिद्वंद्विता को समझते हुए इस क्षेत्र में अपने को मजबूत करने का प्रयास कर रहा है। भारत वर्तमान समय में विश्व का प्रथम सैन्य सामग्री आयातक देश है। भारत, रूस-अमेरिका- फ्रांस- इजराइल आदि देशों से विभिन्न प्रकार के सैन्य अस्त्रों को खरीद रहा है तथा भारत अपनी नौ सैनिक शक्ति भी बढ़ा रहा है। ग्लोबल फायर पावर रैंकिंग में विश्व के सबसे ताकतवर सेना की सूची में शामिल 133 देशों में भारत चौथे नंबर पर है। भारत ने 12 अगस्त 2013 को अपनी स्वदेशी विमान वाहक (आईएसी) विक्रांत का जलावरण कराया। इसके साथ ही यह चुनिंदा देशों की कतार में खड़ा हो गया है। मात्र तीन अन्य देशों के पास ही ऐसे विशाल आकार के नौसेना प्लेटफार्म हैं। भारतीय नौसेना दुनिया के उन गिनी चुनी सेनाओं की फेहरिस्त में शामिल हो गई है, जो परमाणु पनडुब्बियों के बल पर समुद्र की गहराइयों में अपना दबदबा कायम रखे हुए हैं। इसके अलावा समुद्री क्षेत्र में चीन के बढ़ते दखल का जवाब देने के लिए अंडमान निकोबार द्वीप समूह की कैंपबेल खाड़ी में भारतीय नौसेना का पहला एयर स्टेशन भी खोला गया है। यह मलक्का स्ट्रेट से मात्र 75 मील की समुद्री दूरी पर है। इस एयर स्टेशन पर सबसे बड़े जहाज सी-17 ग्लोबमास्टर व हरक्यूलिस को रखा जाएगा। चार इंजनों वाली सी-17 ग्लोबमास्टर 2400 मील समुद्री दूरी तक कार्रवाई करने में सक्षम है।

भारत का मालाबार नौ-सैन्य अभ्यास: रणनीतिक व कूटनीतिक रूप से बहुत महत्वपूर्ण है। भारत व अमेरिका के बीच 1992 से यह युद्धाभ्यास होता आ रहा है। साल 2015 में जापान भी इस युद्धाभ्यास में नियमित तौर पर भाग लेने लगा है। जापान ने साल 2007 में भी एक बार संयुक्त सैन्य अभ्यास में भाग लिया था, परंतु चीन के विरोध के कारण कुछ सालों तक इस युद्धाभ्यास में शामिल नहीं हुआ। सिविकम बॉर्डर पर भारत और चीन के बीच बढ़ती तनातनी के बाद 10 से 17 जुलाई तक भारत, जापान और अमेरिका ने युद्ध अभ्यास किया युद्धाभ्यास को चीन अपने खिलाफ मानता है। इसके अलावा भारत का सिंगापुर, इंडोनेशिया अन्य पूर्वी एशियाई देशों के साथ द्विपक्षीय नौ-सैन्य अभ्यास चल रहा है जिससे इसकी स्थिति मजबूत हुई है।

एशिया अफ्रीका विकास गलियारा: (एशिया अफ्रीका ग्रोथ कॉरिडोर- एएजीसी) भारत और जापान की सरकारों के बीच एक गुणवत्तापूर्ण आर्थिक सहयोग व विकास करार है। एएजीसी परियोजना का मुख्य दृष्टिकोण प्राचीन समुद्री मार्गों को फिर से खोजते हुए भारत और दक्षिण एशिया, दक्षिण पूर्व एशिया के देशों के साथ अफ्रीकी महाद्वीप को जोड़ने वाले नए समुद्री गलियारों को बनाना है। एएजीसी के तहत अफ्रीका के जिबूती को गुजरात के जामनगर से जोड़ा जाएगा तथा कोलकाता को म्यांमार के सित्तवे बंदरगाह से जोड़ा जाएगा। इस प्रकार भारत, एशिया अफ्रीका ग्रोथ कॉरिडोर के बीचो-बीच स्थित होगा। भारत की हिंद महासागर में विशेष स्थिति उसे महत्वपूर्ण लाभ पहुंचाएगी क्योंकि वह अफ्रीकी देशों के साथ-साथ दक्षिण पूर्वी एशियाई देशों के बाजारों में सीधे पहुंच स्थापित कर सकेगा। इस प्रकार यह चीन के वन बेल्ट वन रोड का विकल्प साबित होगा।

ईरान से चाबहार बंदरगाह: समझौता कर भारत ने पाकिस्तान और चीन को माकूल जवाब दिया है। यह भारत के सामरिक व व्यवसाय की दृष्टि से काफी अहम है। चाबहार बंदरगाह ईरान के सिस्तान-बलूचिस्तान प्रांतों में स्थित है। ओमान की खाड़ी में स्थित यह बंदर का ईरान के दक्षिणी समुद्री तट को भारत के पश्चिमी समुद्री तट से जोड़ता है। इस समझौते में भारत, ईरान और अफगानिस्तान सम्मिलित हैं। भारत के दृष्टिकोण से इस बंदरगाह का बहुउद्देशीय महत्व है। भारत की पहुंच इस बंदरगाह के माध्यम से अफगानिस्तान व मध्य एशिया तक हो जाएगी। अभी यहां जाने के लिए पाकिस्तान से होकर जाना पड़ता है। इस प्रकार यह पाकिस्तान का विकल्प होगा। चाबहार बंदरगाह हार्मुज जलसंधि के निकट है। जो कि फारस की खाड़ी से होने वाले व्यापार का मुख्य रास्ता है। इसके साथ ही यह ग्वादर बंदरगाह से मात्र 72 किलोमीटर की दूरी पर है। ग्वादर बंदरगाह के माध्यम से चीन, भारत व हिंदमहासागर महासागर में अपनी बढ़त हासिल कर रहा था, जिसका की चाबहार बंदरगाह विकल्प साबित हो रहा है।

सागरमाला परियोजना: परियोजना भी भारतीय सामुद्रिक नीति का प्रमुख हिस्सा है। सागरमाला परियोजना की घोषणा 15 अगस्त 2003 को तत्कालीन प्रधानमंत्री अटल बिहारी बाजपेयी ने की थी यह परियोजना देश के सभी बंदरगाहों को आपस में जोड़ने से सम्बद्ध है। इसे सागरमाला इसलिए कहा गया क्योंकि इस परियोजना के अंतर्गत देश के सभी प्रमुख और गैर प्रमुख बंदरगाहों को नई तकनीक से लैस करना और समुद्र व्यापार को बढ़ावा देना है। मोदी सरकार ने 2014 से पुनः इस परियोजना पर तेजी दिखाई है प्रधानमंत्री मोदी के अनुसार इस परियोजना में न केवल बंदरगाह का विकास होगा बल्कि बंदरगाह के द्वारा भी विकास सुनिश्चित होगा। इसमें सभी बंदरगाहों को परस्पर सड़क परियोजना, रेल परियोजना व हवाई परियोजना से जोड़ा जाएगा अनुमान लगाया जा रहा है कि सब कुछ योजना के मुताबिक रहा तो सागर माला से सरकार सालाना औसतन 40000 करोड़ रुपए की बचत होगी। इसके अलावा सामरिक व रणनीतिक रूप से भी यह परियोजना

महत्वपूर्ण है क्योंकि चीन की पहुंच भारत के पड़ोसी देशों के माध्यम से एकदम नजदीक तक हो गई है, जिसके विकल्प के रूप में इसको देखा जा रहा है।

कई रक्षा विशेषज्ञ मानते हैं कि भारत ने चीन के स्ट्रिंग आफ पर्लस रणनीति को चुनौती देने के लिए एक नई रणनीति बनाई है जिसका नाम वह नेकलेस आफ डायमंड देते हैं। लेकिन भारत सरकार की तरफ से ऐसी कोई घोषित नीति नहीं है। हां भारत सरकार हिंदमहासागर में अपने व्यापारिक तथा सामरिक स्थिति को मजबूती देने का प्रयास कर रहा है। इसके चलते भारत विभिन्न व्यापारिक व सामरिक पोर्ट विकसित कर रहा है। जिसका कि वह प्रयोग कर सके। इसमें इंडोनेशिया का सबंग पोर्ट मुख्य है जोकि मलक्का जलसंधि के नजदीक है और इस पोर्ट के माध्यम से हिंद महासागर के मुख्य प्रवेश द्वार पर जो व्यापारिक दृष्टिकोण के माध्यम से बहुत महत्वपूर्ण है अपनी बढ़त हासिल कर सकता है। सिंगापुर के चांगी पोर्ट पर भी अपना नौ-सैन्य बेस स्थापित कर रहा है। साउथ चाइना सी में जाने का मुख्य मार्ग इसी पोर्ट से होकर जा गुजरता है। यह रणनीतिक रूप से बहुत महत्वपूर्ण है इसके अलावा ओमान के दुकम पोर्ट का प्रयोग भी अब भारत का सकेगा जो रणनीतिक रूप से अत्यंत महत्वपूर्ण है। यद्यपि कि भारत की पहुंच ईरान के चाबहार बंदरगाह तक पहले ही हो चुकी है। ये दो बंदरगाह भारत के लिए बहुत महत्वपूर्ण सिद्ध हो सकते हैं क्योंकि यह बंदरगाह हरमुज जल संधि के एकदम नजदीक हैं। यह जलसंधि हिंदमहासागर व फारस की खाड़ी को जोड़ती है। फारस की खाड़ी के सभी खनिज तेलों के व्यापार का यह एकमात्र व्यापारिक मार्ग है। इसके साथ-साथ यह भारत के लिए इसलिए भी महत्वपूर्ण है क्योंकि यहां से भारत, चीन के ग्वादर पोर्ट को काउंटर कर सकता है। सेशेल्स के साथ मिलकर एजम्पसन आईलैंड में नौसेना बनाने को लेकर भारत ने सहमति जताई है। एजम्पसन आईलैंड में नौसेना अड्डा, चीन को भारत का जवाब माना जा रहा है, भारत के इस फैसले से हिंदमहासागर में रणनीतिक ताकत बढ़ेगी क्योंकि चीन ने हिंदमहासागर में ही जिबूती में अपना नौ-सैन्य अड्डा बना रखा है।

निष्कर्ष

चीन के बढ़ते वैश्विक दर्जे ने विश्व राजनीति के बारे में उसकी सोच को बदल दिया है। चीन अपने समुद्र तटीय क्षेत्र से निकलकर हिंदमहासागर क्षेत्र में अपनी आक्रामक नीति का परिचय दे रहा है। स्ट्रिंग आफ पर्लस नीति के माध्यम से वह न केवल हिंदमहासागर के मुख्य व्यापारिक मार्गों व चोक प्वाइन्ट्स पर अपनी सामरिक स्थिति मजबूत की है बल्कि हिंदमहासागर के मुख्य तटीय देश भारत की प्राकृतिक बढ़त को सीमित करते हुए, उसके मुख्य पड़ोसी देशों के बंदरगाहों में अपने सामरिक अड्डे स्थापित किए हैं, जो कि भारत के सुरक्षा के लिए खतरा साबित हो रहा है। इसके अलावा सीपेक (चीन-पाकिस्तान आर्थिक कारिडोर) के माध्यम से भारत की संप्रभुता को चुनौती दे रहा है।

भारत इन चुनौतियों का सामना विभिन्न रणनीतियों के माध्यम से कर रहा है जैसे भारत, अमेरिका और जापान के साथ मिलकर मालाबार सैन्य अभ्यास कर रहा है। चतुर्भुज सुरक्षा संवाद (QUAD) भारत, अमेरिका, आस्ट्रेलिया और जापान देशों का एक समूह है, जिसका उद्देश्य भारत-प्रशांत क्षेत्र में लोकतांत्रिक देशों के हितों की रक्षा करना और वैश्विक चुनौतियों का सामना करना है। क्वाड अंतरराष्ट्रीय कानूनों पर आधारित स्वतंत्र मुक्त और समृद्ध भारत-प्रशांत क्षेत्र सुनिश्चित करने के लिए प्रतिबद्ध है। चीन क्वाड को अपने विरुद्ध स्थापित किया गया संगठन मानकर इसका विरोध करता है। इसके अलावा सागरमाला परियोजना, नेकलेस आफ डायमंड जैसे परियोजनाओं के माध्यम से भारत नौ सैन्य अड्डों को मजबूती प्रदान कर रहा है ताकि वह चीन द्वारा उत्पन्न की गई चुनौतियों को प्रति संतुलित कर सके।

यद्यपि कि भारत व चीन हिंद महासागर क्षेत्र में परस्पर प्रतिद्वंद्वी हैं, दोनों के बीच कई मुद्दों पर परस्पर विरोध भी है, किंतु दोनों एशिया की दो महत्वपूर्ण उभरती शक्ति हैं, और दोनों विकासशील देश हैं, हिंद महासागर में दोनों के विकास के लिए अत्यधिक संभावनाएं हैं। यदि दोनों साथ मिलकर विकास की संभावनाओं का अन्वेषण करें तो कहीं बेहतर परिणाम होगा, इससे हिंद-प्रशांत क्षेत्र में शांति, स्थिरता, मुक्त आवागमन की सुविधा और समृद्धि स्थापित होगी।

संदर्भ

1. Khurana GS. Maritime forces in pursuit of National security, (Delhi: Shipra Publisher), 2008
2. Saran Hari Sinha, Harsh Kumar. Hind Mahasagar: Chunautiyan Evam Vikalp, (Delhi: Pratus publication), 2012.
3. Agarwal Amita. Indian Ocean and world peace, (New Delhi: Kanishka Publication), 2012.
4. Chew Emrys. Crouching tiger, Hidden Dragon: The Indian Ocean and the maritime balance of power in Historical Perspective, (Singapore: S. Rajaratnan School of International studies), 2007.
5. Maupin Agathe. France in the Indian Ocean: A Geo-Political Perspective and its implications for Africa, Johannesburg (South Africa): SAIIA (South Africa Institution of International Affairs), 2007.
6. Kumar Kamal. Indian Ocean as Zone of Peace: Problems and Prospects, (New Delhi: APH Publication), 2007.
7. Ballabh Anand. Towards Dominating Indian Ocean, (Delhi: Forward Books), 2013.
8. Mohan C Raja. Samundra Manthan: Sino-India rivalry in the Indo-Pacific Ocean. Carnegie Endowment of International Peace, 2012.
9. World Focus, (Hindi Edition), 2018, 75.
10. Sivach RS, Kumar Satish. Hindi Mahasafar Evam Bharat Ki Samudrik Suraksha, (New Delhi: Sri Sani Printografraj), 2015.
11. Ramasamy Bala. China's One belt one road initiative: the impact of trade Facilitation versus physical infrastructure on exports, The World economy, 2019, 42(6). <https://doi.org/10.1111/Twec.12808>.
12. Pant Harshvardhan. India's security and Foreign policy, (New Delhi: The orient Blackswan), 2019.
13. Singh Abhijit. The Nautical Dimension of India's Act East Policy, S.Rajratnan School of International Studies, Policy Report, 2019. <https://www.rsis.edu.sg>.

14. Mittal Raj. Sino-Indian Relations in the Indian Ocean: Conflict or convergence, Strategic analysis, (Australia:Future Directions International), 2019.