



INTERNATIONAL JOURNAL OF CREATIVE RESEARCH THOUGHTS (IJCRT)

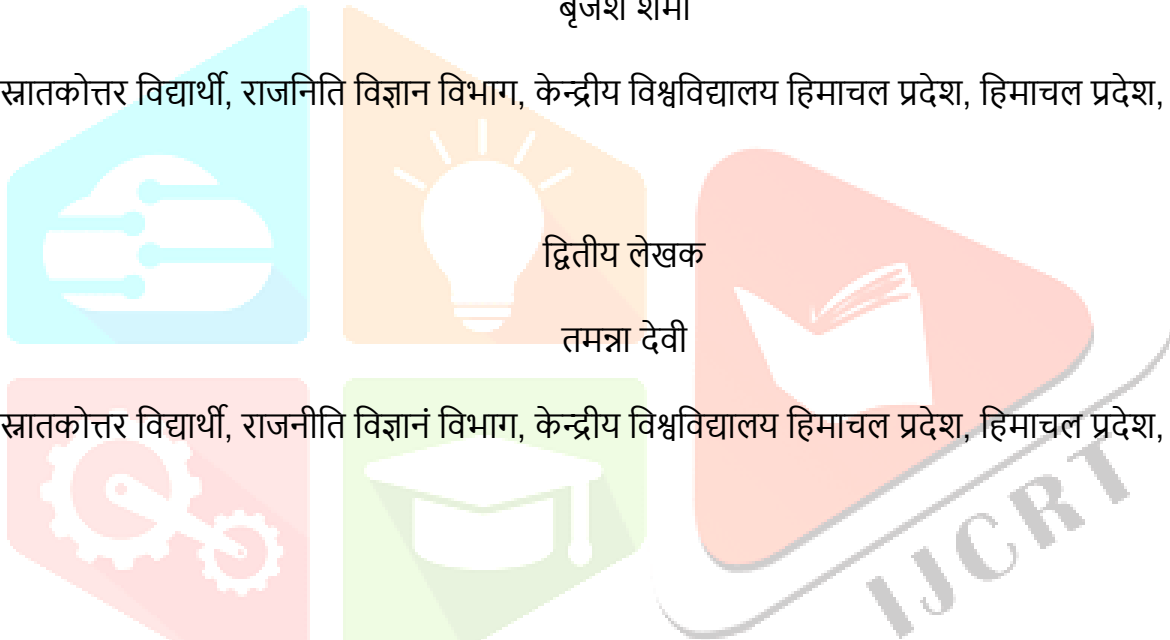
An International Open Access, Peer-reviewed, Refereed Journal

दक्षिण एशिया में चीन की बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव रणनीति

प्रथम लेखक

बृजेश शर्मा

स्नातकोत्तर विद्यार्थी, राजनीति विज्ञान विभाग, केन्द्रीय विश्वविद्यालय हिमाचल प्रदेश, हिमाचल प्रदेश, भारत,



द्वितीय लेखक

तमन्ना देवी

स्नातकोत्तर विद्यार्थी, राजनीति विज्ञान विभाग, केन्द्रीय विश्वविद्यालय हिमाचल प्रदेश, हिमाचल प्रदेश, भारत,

सार

चीन की बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव एक महत्त्वकांक्षी रणनीति है, जिसका उद्देश्य विभिन्न देशों के साथ संयोजकता स्थापित करके अपनी आर्थिक स्थिति में सुधार लाना तथा वैश्विक स्तर पर वर्चस्व स्थापित करना है। विशेष रूप से चीन हिन्द महासागर तक पहुँच प्राप्त करना चाहता है ताकि वह अपनी ऊर्जा सुरक्षा को सुनिश्चित कर सके। हिन्द महासागर तक पहुँच प्राप्त करने के लिए दक्षिण एशिया का क्षेत्र चीन के लिए बहुत महत्वपूर्ण है तथा इस क्षेत्र पर भारत का अधिपत्य है। इसलिए चीन द्वारा बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव के अंतर्गत इस क्षेत्र में चलाई जाने वाली परियोजनाओं का उद्देश्य इस क्षेत्र में भारत के अधिपत्य को समाप्त करना है। इस लेख में दक्षिण एशिया के क्षेत्र में चीन के हितों का तथा उन हितों को पूरा करने के लिए चीन द्वारा अपनाई गई रणनीति का वर्णन किया जाएगा। साथ ही साथ इस चीज़ का भी वर्णन किया जाएगा कि भारत चीन की इन परियोजनाओं में शामिल क्यों नहीं होना चाहता तथा चीन की इन परियोजनाओं का मुकाबला करने लिए भारत क्या कदम उठा रहा है।

मुख्य बिंदु: बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव, दक्षिण एशिया, चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारा, मलक्का दुविधा, स्ट्रिंग ऑफ़ पर्स।

परिचय

वर्ष 2013 के अंत में कजाखस्तान की यात्रा के दौरान राष्ट्रपति शी जिनपिंग ने सबसे पहले सिल्क रोड आर्थिक बेल्ट का विचार रखा था, जो कि 2000 वर्ष पूर्व भी अस्तित्व में थी। नई सिल्क रोड आर्थिक बेल्ट मध्य एशिया के माध्यम से चीन से यूरोप तक जाती है। शी जिनपिंग का यह विचार एक वर्ष के दौरान ही आर्थिक रणनीतिक पहल में बदल गया। आरम्भ में इसे 'वन बेल्ट वन रोड' के नाम से जाना गया किन्तु बाद में समुद्री रेशम मार्ग नमक समुद्री घटक को इसमें शामिल करने पर इसे 'बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव' कहा गया। इसकी औपचारिक रूप से घोषणा भले ही 2013 में की गई थी, परन्तु कई दशक पहले से ही इस पर कार्य आरम्भ हो चुका था (मिलर,2022)। माओ-त्से-तुंग के समय में हुए बुनियादी ढांचे के निर्माण और निवेश को चीनी आर्थिक सफलता के लिए महत्वपूर्ण माना जाता है। शीत युद्ध के समय भी चीनी सरकार ने द्विपक्षीय परियोजनाओं के निर्माण को प्रोत्साहन दिया था, जैसे कि चीन-पाकिस्तान काराकोरम राजमार्ग। दंग शिआओपिंग और जियांग जेमिन ने भी अपने शासनकाल के दौरान चीन के पश्चिमी प्रान्तों को सड़कों, राष्ट्रीय राजमार्गों के माध्यम से अन्य प्रान्तों के साथ जोड़ने का प्रयास किया(मिलर,2022)। 1990 के पश्चात् चीन ने इसे बहुपक्षीय कूटनीति में बदल दिया। तथा चीन ने अपने पड़ोसी देशों के साथ मिलकर परियोजनाओं को चलाना आरम्भ कर दिया, जैसे कि बंगलादेश-चीन-भारत-म्यांमार आर्थिक गलियारा, चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारा इत्यादि। वर्तमान बीआरआई के अंतर्गत आने वाली इन परियोजनाओं को चीन द्वारा विभिन्न देशों में चलाया जा रहा है, किन्तु दक्षिण एशिया का क्षेत्र चीन के लिए बहुत महत्वपूर्ण सिद्ध होगा (अनवर,2019)। चीन अब तक भारत को इन परियोजनाओं में सम्मिलित करने के सन्दर्भ में असफल रहा है। क्योंकि भारत इस परियोजना को चीन की सोची समझी साजिश मानता है। तथा भारत चीन की इन परियोजनाओं का मुकाबला करने के लिए विभिन्न प्रकार के कदम भी उठा रहा है। इस अध्याय में इस विषय पर चर्चा की जाएगी कि दक्षिण एशिया का क्षेत्र चीन के लिए इतना जरूरी क्यों है? तथा दक्षिण एशिया के क्षेत्र में चीन की बीआरआई के अंतर्गत आने वाली परियोजनाओं के पीछे क्या रणनीति है?

दक्षिण एशिया के क्षेत्र का चीन के लिए महत्त्व

दक्षिण एशिया शब्द का प्रयोग केवल पिछले 5 दशकों से किया जा रहा है, ब्रिटिश समय में इसे भारतीय उपमहाद्वीप के नाम से जाना जाता था, जब पाकिस्तान भी भारत में ही शामिल था। शीत युद्ध के समय पाकिस्तान और अफगानिस्तान को मध्य एशिया का भाग माना जाता था, क्योंकि ये देश उस क्षेत्र के अधिक नज़दीक थे(घियासी,2021)। द्वितीय विश्वयुद्ध के पहले तो भारत को भी दक्षिण पूर्व एशिया में सम्मिलित किया जाता था। इसलिए दक्षिण एशिया की अवधारणा अभी नई है। वर्तमान में दक्षिण एशिया में 8 देश शामिल हैं- मालदीव, श्रीलंका, भारत, पाकिस्तान, अफगानिस्तान, नेपाल, भूटान, तथा बंगलादेश। इस दक्षिण एशिया के क्षेत्र में चीन की आर्थिक और राजनीतिक भूमिका ता तेज़ी से विस्तार हुआ है। चीन ने व्यापार, निवेश, सैन्य सम्बन्धों, कूटनीति और सांस्कृतिक क्रियाकलापों के माध्यम से दक्षिण एशिया के पूरे क्षेत्र में अपने प्रभाव को बढ़ा लिया है(घियासी,2021)। सामरिक रूप से दक्षिण एशिया और दक्षिण पूर्व एशिया दोनों क्षेत्र चीन की बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव रणनीति के लिए सबसे महत्वपूर्ण है। दोनों ही क्षेत्र हिन्द महासागर तक पहुँच प्राप्त

करने के लिए चीन के लिए प्रवेश द्वार हैं। इसके साथ-साथ दक्षिण एशिया का क्षेत्र चीन के विभिन्न हितों की पूर्ति के लिए सहायक सिद्ध हो सकता है:-

भू-राजनैतिक हित

भारत को छोड़ कर चीन ही ऐसा देश है जो दक्षिण एशिया के ज्यादातर देशों के साथ अपनी सीमा साझा करता है। बंगलादेश को छोड़ कर चीन सभी दक्षिण एशियाई देशों के साथ अपनी सीमा साझा करता है, जबकि मालदीव और श्रीलंका द्वीपीय देश हैं(घियासी,2021)। अफगानिस्तान को दक्षिण एशिया और मध्य एशिया का चौराहा माना जाता है, क्योंकि ये दक्षिण एशिया को मध्य एशिया और मध्य एशिया को पश्चिमी एशिया से जोड़ता है। बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव का फ्लैगशिप प्रोजेक्ट भी दक्षिण एशिया से होकर ही गुजरता है। बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव की सबसे ज्यादा आलोचना करने वाला देश भी दक्षिण एशिया में ही स्थित है। दक्षिण एशिया बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव के लिए उपजाऊ क्षेत्र भी प्रदान करता है। दक्षिण एशिया क्षेत्र की जनसँख्या का 1/5 भाग 14 से 24 साल की उम्र के बीच का है।

जातीय और धार्मिक हित

चीन अपने मुस्लिम बहुसंख्यक क्षेत्र शिनजियांग में बढ़ते हुए जातीय तनाव को लेकर बहुत चिंतित है। इसके अतिरिक्त चीन और पाकिस्तान में बढ़ता हुआ उग्रवाद तथा भारत में हिन्दू मुस्लिम में बढ़ता हुआ तनाव व्यापक धार्मिक हिंसा को जन्म दे सकता है। तथा ये धार्मिक हिंसा पड़ोसी देशों, विशेषकर चीन के अशांत क्षेत्र शिनजियांग में भी फैल सकती है(एंडरसन,2018)। क्योंकि चीन का शिनजियांग क्षेत्र मंगोलिया, रूस, कजाखस्तान, किर्गिस्तान, तज़ाकिस्तान, अफगानिस्तान, और भारत के साथ अपनी सीमा साँझा करता है(रौफ&जेडेन,2023)। अपनी बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव और चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारे को लॉन्च करके चीन अफगानिस्तान और पाकिस्तान में अपने आर्थिक हितों का विस्तार करना चाहता है और शिनजियांग क्षेत्र का विस्तार करके चीन इस क्षेत्र में स्थिरता लाना चाहता है। इसके अतिरिक्त अफगानिस्तान और पाकिस्तान के कबाइली क्षेत्र संघर्ष, उग्रवाद, आतंकवाद, और उग्रवाद से पीड़ित हैं। इनके पास जिहादियों के विभिन्न नेटवर्क भी हैं, जिनमें तालिवान, हक्कानी नेटवर्क, अल-काईदा, और इस्लामिक राज्य शामिल हैं। तथा ये सभी नेटवर्क विदेशी लड़ाकुओं को आकर्षित करने में सक्षम हैं, जिनमें शिनजियांग उइगुर भी शामिल हैं। वास्तव में ये चीन के समक्ष एक बहुत बड़ी चुनौती है। इसलिए आधारभूत परियोजनाओं में निवेश करके चीन अपने पिछड़े क्षेत्रों का विकास करना चाहता है ताकि इन क्षेत्रों में स्थिरता लाई जा सके।

सुरक्षा सम्बन्धी हित

चीन अपनी राष्ट्रिय सुरक्षा के लिए अपने पश्चिमी क्षेत्रों का विकास करना चाहता है, ताकि वहां स्थिरता बनी रहे। इस सन्दर्भ में चीन दक्षिण एशिया में चलाई जाने वाली कई परियोजनाओं के माध्यम से अपने इन प्रान्तों के विकास हेतु इन्हें दक्षिण एशिया से जोड़ने का प्रयास कर रहा है(कुमार,2019)। चीन अफगानिस्तान तथा पाकिस्तान में कई प्रकार की आधारभूत संरचनाओं का निर्माण कर रहा है तथा वहां शांति की स्थापना हेतु भी प्रयास कर रहा है ताकि वहां पर फैली अशांति चीन के पश्चिमी प्रान्तों में भी न फैल जाए।

आर्थिक हित

जैसा कि हम भली भांति परिचित हैं कि चाहे वह जनसँख्या की दृष्टि से हो या अर्थव्यवस्था की दृष्टि से दक्षिण एशिया के क्षेत्र में भारत का ही दबदबा है। क्योंकि इस क्षेत्र के सकल घरेलू उत्पाद में 80% भारत का योगदान, 10% पाकिस्तान का, 6% बंगलादेश तथा 2% श्रीलंका का योगदान है(अली,2020)। इसलिए चीन दक्षिण एशिया में निवेश तथा व्यापार के माध्यम से भारत के अधिपत्य को कम करना चाहता है। चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारे के निर्माण के पीछे चीन का उद्देश्य पश्चिमी चीन में आर्थिक और सामाजिक विकास को बढ़ावा देना है। अपनी ऊर्जा सम्बन्धी कूटनीति के माध्यम से चीन बांग्लादेश के विशाल अप्रयुक्त प्राकृतिक गैस भण्डार तक पहुँच बनाना चाहता है। इसके अतिरिक्त, चीन के लिए बांग्लादेश का महत्त्व इसके 160 मिलियन मजबूत बाज़ार में निहित है। बांग्लादेश चीन को सस्ते श्रम की आपूर्ति प्रदान करता है तथा चीनी विनिर्माण उद्योगों के लिए आउटसोर्सिंग गंतव्य प्रदान करता है। भारत की बढ़ती हुई आबादी भी चीनी कम्पनियों के लिए एक आकर्षक उपभोक्ता बाज़ार प्रदान करती है(जैन,2018)। चीन ने अमेरिका की स्थिति को देखते हुए इस बात का भली-भांति अनुभव कर लिया है कि वैश्विक मुद्रा होने से अन्तराष्ट्रीय वित्तीय बाज़ार में लाभ प्राप्त होता है। इस बात को ध्यान में रखते हुए चीन द्वारा 'बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव' के सन्दर्भ में जितने भी लेन-देन होते हैं, वे सब चीनी करेंसी में ही होते हैं। इस कारण चीनी मुद्रा का भी विस्तार हुआ है(अनवर,2019)।

दक्षिण एशिया के क्षेत्र में चीन की 'बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव' के अंतर्गत आने वाली चार महत्त्वपूर्ण परियोजनाएं

वर्ष 2013 से चीन ने बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव के अंतर्गत आने वाली परियोजनाओं के माध्यम से दक्षिण एशिया के क्षेत्र में अपने राजनितिक और आर्थिक जुड़ाव को बहुत अधिक बढ़ा लिया है(फैसल,2021)। दक्षिण एशिया के क्षेत्र में बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव के अंतर्गत आने वाली चार महत्त्वपूर्ण परियोजनाओं में चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारा, बांग्लादेश-चीन-भारत-म्यांमार आर्थिक गलियारा, ट्रांस हिमालयन आर्थिक गलियारा और 21वीं सदी का समुद्री रेशम मार्ग शामिल है।

चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारा

दक्षिण एशिया में चलाई जाने वाली इन 4 परियोजनाओं में से चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारा सबसे उन्नत परियोजना है। इसे बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव का फ्लैगशिप प्रोजेक्ट भी कहा जाता है। वर्ष 2015 में चीन और पाकिस्तान ने ये घोषणा की थी कि यह गलियारा शिनजियांग के काश्गर से शुरू होगा तथा पाकिस्तान के दक्षिण पश्चिमी बलूचिस्तान प्रान्त के ग्वादर में समाप्त होगा। क्योंकि ये गलियारा पाक-अधिकृत कश्मीर से होकर गुजरता है, इसलिए भारत इस गलियारे का विरोधी है। किन्तु भारत के विरोध के बावजूद भी चीन और पाकिस्तान ने न सिर्फ इस गलियारे का निर्माण कार्य जारी रखा है, अपितु हाल ही में इस परियोजना में अफगानिस्तान को शामिल करने का निर्णय ले लिया है।

बांग्लादेश-चीन-भारत-म्यांमार आर्थिक गलियारा

यह गलियारा चीन के दक्षिण पश्चिम स्थलबद्ध क्षेत्रों को पूर्वी भारत, बांग्लादेश तथा म्यांमार के साथ जोड़ता है। इस आर्थिक गलियारे का उद्देश्य संयोजकता, व्यापार, लोगों से लोगों के सम्पर्क तथा निवेश को बढ़ावा देना है। बांग्लादेश-चीन-भारत-म्यांमार आर्थिक गलियारा चीन में यूनान प्रान्त की राजधानी कुनमिंग, म्यांमार में मांडले और लाश्लो, उत्तर पूर्व में इम्फाल (मणिपुर) और सिचर (असम), बांग्लादेश में सिलहट और ढाका और अंत में भारत में कोलकता में जोड़ता है। क्योंकि भारत कर उत्तर-पूर्वी राज्यों की अर्थव्यवस्था बहुत पिछड़ी हुई है, इसलिए यह गलियारा उनकी अर्थव्यवस्था के विकास में सहायक सिद्ध हो सकती है (मर्चिंग,2020)।

ट्रांस हिमालयन इकोनोमिक कॉरिडोर

बीआरआई के सन्दर्भ में चीन नेपाल को एक भूमि मार्ग के रूप में देखता है, जोकि चीन को भारतीय अर्थव्यवस्था से जोड़ता है। ट्रांस हिमालयन इकोनोमिक कॉरिडोर सिचुआन प्रान्त के चेंगदू से शुरू होकर तिब्बत से होते हुए काठमांडू तक जाता है, तथा अंत में भारत के रेलवे नेटवर्क से जुड़ता है(फैसल,2021)। नेपाल को चीन के साथ जोड़ने के सन्दर्भ में चीन की अपनी कुछ भू-राजनितिक महत्वाकांक्षाएँ हैं। क्योंकि तिब्बत चीन का एक स्वायत्त क्षेत्र है तथा ये भारत और चीन के बीच विवाद का भी मुख्य कारण है, इसलिए चीन नेपाल के माध्यम से इस क्षेत्र पर अधिक से अधिक अपना प्रभाव बढ़ाना चाहता है(अनवर,2020)।

21वीं सदी का समुद्री रेशम मार्ग

21वीं सदी का समुद्री रेशम मार्ग की कल्पना बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव के सन्दर्भ में की गई थी, जिसका उद्देश्य रेशम सड़क आर्थिक बेल्ट, हिन्द महासागर, दक्षिण पूर्व एशिया, तथा अफ्रीका के साथ चीन की समुद्री संयोजकता को मजबूत करना है। इस क्षेत्रीय संयोजकता को बढ़ाने के साथ-साथ इस परियोजना का उद्देश्य प्राचीन सिल्क रोड सम्बन्धी समुद्री मार्गों के साथ चीन के ऐतिहासिक और सांस्कृतिक संबंधों को पुनर्जीवित करना है। 21वीं सदी का समुद्री रेशम मार्ग कई तरह की आधारभूत परियोजनाओं को शामिल करता है जिनमें बंदरगाहें, सड़कें, राजमार्ग, पुल, हवाई अड्डे और

तेल और गैस पाइपलाइन शामिल हैं(अनवर,2020)। 2017 में चीन द्वारा 21वीं सदी के समुद्री रेशम मार्ग के अंतर्गत निर्मित प्रारंभिक परियोजना श्रीलंका की हमबनटोटा बंदरगाह थी। ग्वादर बंदरगाह अभी तक निर्माणाधीन है जोकि होरमुज़ से सीधे नीचे फारस की खाड़ी के मुहाने के करीब स्थित है। पाकिस्तान की ग्वादर बंदरगाह में चीन की पीपल लिबरेशन नेवी आर्मी की उपस्थिति का मुख्य उद्देश्य हिन्द प्रशांत क्षेत्र में अपनी उपस्थिति का विस्तार करके भारत और संयुक्त राज्य अमेरिका का प्रतिकार करना है।

दक्षिण एशिया के क्षेत्र में बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव के सन्दर्भ में चीन की रणनीति

चीन हमेशा से ये दावा करता है कि दक्षिण एशिया में बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव के अंतर्गत चलाई जाने वाली इन परियोजनाओं के पीछे चीन का उद्देश्य दक्षिण एशिया का विकास करना तथा इस क्षेत्र में संयोजकता को बढ़ावा देना है। परन्तु इस सन्दर्भ में चीन द्वारा किए गए कार्यों का गहनता से विश्लेषण करने पर ये ज्ञात होता है कि चीन इन परियोजनाओं के माध्यम से केवल अपने राष्ट्रिय हितों को सुरक्षा प्रदान करना चाहता है।

भारत में चीन की बीआरआई रणनीति

अगर भारत के सन्दर्भ में चीन की बीआरआई रणनीति सम्बन्धी उद्देश्य को देखें तो चीन भारत को अपनी 'स्ट्रिंग ऑफ़ पर्ल्स' नीति के माध्यम से चारों ओर से घेरना चाहता है। यह एक ऐसी रणनीति है जिसका उपयोग चीन द्वारा भारत का मुकाबला करने और उसे भौगोलिक रूप से भारत को दुनिया के बाकी हिस्सों से अलग करने के लिए किया जा रहा है। भारतीय अध्ययन के अनुसार मोतियों की माला को रणनीतिक रूप से भारत और समुद्री सीमाओं के आस-पास वाणिज्यिक गतिविधियों के प्रयास के रूप में देखा जा रहा है। चीन की इस रणनीति के माध्यम से चीन ने जिबूती, ग्वादर, हमबनटोटा, चटगाँव, म्यांमार की सित्तवे बंदरगाह, तथा मालदीव में अपनी पैदल सेना और नौसेना स्थापित कर रखी है(घोष,2020)। भारत के सन्दर्भ में चीन अपने बांग्लादेश-चीन-भारत-म्यांमार आर्थिक गलियारे का उपयोग उत्तर पूर्वी राज्यों पर अपना प्रभाव बढ़ाने के लिए करना चाहता है।

पाकिस्तान में चीन की बीआरआई रणनीति

पाकिस्तान में चलाई जाने वाली चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारा नामक परियोजना के माध्यम से अरब सागर में पहुँच प्राप्त करना चाहता है तथा इसके माध्यम से मलक्का डिलेमा से भी बाहर आ पाएगा। इस परियोजना के माध्यम से चीन अपने स्वायत्त क्षेत्र शिनजियांग में भी जातीय तथा धार्मिक समस्या से बाहर आ पाएगा। चीन इस परियोजना के माध्यम से पाकिस्तान में अपनी उपस्थिति बढ़ा कर बलूचिस्तान के प्राकृतिक संसाधनों का भी शोषण करना चाहता है। ग्वादर बंदरगाह अरब सागर पर चीन के लिए एक रणनीतिक स्थान है जो कि ईरान से 44 मील और ओमान से 200 मील की दूरी पर स्थित है। इसके माध्यम से यदि चीन को खाड़ी देशों से उर्जा आयात करनी होगी तो तो ये मार्ग चीन को 8000

मील की बचत प्रदान करेगा और शिनजियांग को चीन के पूर्वी तटों से भी नज़दीक बंदरगाह अर्थात ग्वादर बंदरगाह की प्राप्ति होगी।

अफगानिस्तान में चीन की बीआरआई रणनीति

चीन अफगानिस्तान में मुख्य रूप से सुरक्षा हितों से प्रेरित है। चीन अफगानिस्तान में आधारभूत संरचना का निर्माण इसलिए करना चाहता है ताकि वहां पर उपस्थित आतंकवाद का प्रभाव चीन तक न फैल जाए(ग्रोसमैन,2020)। पिछले कुछ समय से तालिवान और अफगानिस्तान के बीच सम्बन्ध काफी घनिष्ठ हुए हैं। इसके पीछे भी चीन की रणनीति है। क्योंकि काफी लम्बे समय तक अफगानिस्तान अमेरिका के प्रभाव में रहा है, इसलिए अब चीन ऐसी कोई भी परिस्थिति उत्पन्न नहीं होने देना चाहता की अमेरिका का दोबारा फिर से अफगानिस्तान पर प्रभाव हो जाए (यौसफजई,2022)। अफगानिस्तान में चीन की गहरी भागीदारी के पीछे चीन के आर्थिक हित भी छिपे हुए हैं। अफगानिस्तान मध्य एशिया और दक्षिण एशिया के चौराहे पर स्थित है। इसमें दक्षिण एशिया, पश्चिमी एशिया और चीन के बाजारों को जोड़ने की क्षमता है, जिसके माध्यम से चीन व्यापार और पारगमन का अवसर प्राप्त करके आर्थिक लाभ प्राप्त करना चाहता है(पांडे,2019)।

बंगलादेश, नेपाल, श्रीलंका, भूटान और नेपाल में चीन की बीआरआई रणनीति

चीनी प्रधानमंत्री ली केकियांग ने बंगलादेशी प्रधानमंत्री शेख हसीना से मुलाक़ात के दौरान बीआरआई फंडिंग के माध्यम से बंगलादेश के आर्थिक विकास के विषय पर चर्चा की थी। वर्ष 2016 में चीनी सेना ने चटगाँव बंदरगाह की यात्रा की, क्योंकि ये बंदरगाह बीजिंग के लिए भू-रणनीतिक मूल्य रखता है(ग्रॉसमैन,2020)। चीन इस बंदरगाह को सैन्य बंदरगाह में बदल देना चाहता है। इसके अतिरिक्त चीन अपने यूनान प्रान्त का बांग्लादेश के साथ सम्पर्क बनाकर बंगाल की खाड़ी तक पहुँच प्राप्त करना चाहता है(कुमार,2020)।

चीन बीआरआई के अंतर्गत नेपाल की मुख्य तीन नदियों कोशी, गण्डकी, तथा करनाली पर हाइड्रोपॉवर प्रोजेक्ट का निर्माण कर इन नदियों पर नियंत्रण स्थापित करने का प्रयास करना चाहता है। अपने इस प्रयास से चीन भारत के समक्ष समस्याएं खड़ी करना चाहता है, क्योंकि इन तीनों नदियों का पानी बह कर भारत की ओर जाता है(कुमार,2020)। इसके अतिरिक्त चीन इस बात से भी भली-भाँति अवगत है कि नेपाल में लगभग 20,000 तिब्बती शरणार्थी हैं और इसके अलावा नेपाली आबादी की भी एक अच्छी संख्या है जो बौद्ध धर्म का पालन करती है। इसलिए चीन अपने स्वायत्त प्रान्त तिब्बत में किसी भी तरह के धार्मिक खतरे से बचने के लिए तिब्बती और नेपाली मूल के बौद्धों पर भी नज़र रखना चाहता है।

श्रीलंका में इस इनिशिएटिव के अंतर्गत चीन ने दो जाल बिछाए हैं:- ऋण जाल और रणनीतिक जाल(अबेयगूनसेकर,2022)। ऋण जाल का उदाहरण हम हमबनटोटा बंदरगाह की समस्या के रूप में देख सकते हैं। जब श्रीलंका चीन के ऋणों की वापसी नहीं कर पाया था तब चीन ने 99 वर्षों के लिए श्रीलंका की हमबनटोटा बंदरगाह पर कब्ज़ा कर लिया था। इसके अतिरिक्त चीन के रणनीतिक जाल का उदाहरण चीन द्वारा श्रीलंका को दी जाने वाली सैन्य सहायता के रूप में देख सकते हैं। क्योंकि हमबनटोटा बंदरगाह चीन को अपने क्षेत्रीय प्रतिद्वंदी भारत के पड़ोसी देशों पर पकड़ प्रदान करता है और महत्वपूर्ण सैन्य तथा वाणिज्यिक जलमार्ग प्रदान करती है। चीन हमबनटोटा जैसी अन्य बंदरगाहों की सहायता से हिन्द महासागर में उसी रणनीति का पालन कर रहा है जैसे उसने दक्षिण चीन सागर में पहले नागरिक उद्देश्यों के लिए विकास परियोजनाएं शुरू की और बाद में अन्य देशों को शामिल करने के लिए सैन्य और नौसैनिक अड्डों का विकास किया(मिश्रा&मिश्रा,2021)।

चीन मालदीव में भारत के प्रभाव को कम करने के लिए तथा अपने प्रभाव को बढ़ाने के लिए बीआरआई के अंतर्गत उसका विकास कर रहा है। मालदीव रणनीतिक रूप से चीन के लिए बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि ये हिन्द महासागर के ठीक बीच में स्थित है तथा इसकी दक्षिण एशिया के सभी देशों के बाजारों तक पहुँच है। इस सन्दर्भ में भी चीन मालदीव से लाभ प्राप्त करना चाहता है(सिंह,2019)।

भारत और भूटान के सम्बन्ध आरम्भ से ही बहुत अच्छे रहे हैं। भारत ने आरम्भ से ही हर क्षेत्र में भूटान की सहायता की है। वर्ष 2017 के डोकलाम संकट के समय भी भारत ने भूटान की ओर से हस्तक्षेप किया था। आर्थिक क्षेत्र में भी भारत ने भूटान को बहुत सहायता प्रदान की है। इसके विपरीत भूटान के चीन के साथ कोई राजनयिक सम्बन्ध नहीं हैं। इस बात से भी चीन को समस्या है क्योंकि भूटान चीन के लिए बहुत महत्वपूर्ण साबित हो सकता है। हालांकि भूटान एक छोटी अर्थव्यवस्था वाला देश है, किन्तु फिर भी भूटान तिब्बत और तिब्बतियों के लिए लाभदायक सिद्ध हो सकता है। भूटान चीन की 'पश्चिमी विकास रणनीति' के लिए भी लाभदायक सिद्ध होगा क्योंकि ये तिब्बत को हिमालयी क्षेत्र में एक केन्द्रीय स्थान हासिल करने की अनुमति दे सकता है। इसके अतिरिक्त भूटान भी नेपाल की तरह तिब्बत के साथ धार्मिक, ऐतिहासिक और सांस्कृतिक सम्बन्ध साँझा करता है, जोकि तिब्बत के धार्मिक और जातीय खतरे को टाल सकता है(झा,2013)। इन सभी लाभों को देखते हुए चीन ने कई बार भूत को अपनी बीआरआई रणनीति में शामिल होने के लिए निमंत्रण दिए, किन्तु चीन भूटान को बीआरआई में शामिल करने के सन्दर्भ में असफल रहा है। इस सन्दर्भ में भूटान का कहना था कि बीआरआई के बारे में उसे पर्याप्त जानकारी नहीं है, इसलिए वह इसमें शामिल नहीं होना चाहता। इसके अतिरिक्त जिस प्रकार चीन ने डोकलाम पर कब्ज़ा करने की कोशिश की थी, इसके कारण भी भूटान इस परियोजना में शामिल नहीं होना चाहता। क्योंकि डोकलाम भूटान का एक अभिन्न अंग है(पैत्रानोबिस,2018)।

दक्षिण एशिया के क्षेत्र में न केवल भूटान बल्कि भारत भी इस परियोजना का कड़ा विरोध करता है। क्योंकि भारत बीआरआई को चीन की एक सोची समझी साजिश के रूप में देखता है।

भारत के बीआरआई में शामिल न होने के कारण

भारत चीन को एक बहुत बड़े भू-राजनैतिक खतरे के रूप में देखता है। यद्यपि भारत को बीआरआई से बहुत से लाभ प्राप्त हो सकते हैं, किन्तु भारत की भू-राजनैतिक चिंताएं बीआरआई को लेकर भारत के व्यवहार को संदिग्ध बनाती हैं (मिलर, 2022)। भारत को चीन की इस परियोजना में शामिल होने से बहुत से लाभ प्राप्त हो सकते हैं। उदाहरण के लिए भारत को इस परियोजना में शामिल होने से मध्य एशिया, और मध्य पूर्वी देशों के बाज़ार में पहुँच प्राप्त हो सकती है। भारत स्वयं भी पिछले कुछ समय से दक्षिण पूर्वी एशिया और मध्य एशिया से संयोजकता बनाने का प्रयास कर रहा है, तथा इस सन्दर्भ में बीआरआई भारत को कई प्रकार के अवसर प्रदान करता है। बीआरआई न केवल रेलमार्गों और सड़कों के माध्यम से संयोजकता प्रदान करता है, बल्कि यह डिजिटल प्रौद्योगिकी सम्बन्धी आधारभूत संरचनाओं के निर्माण में भी सहायता प्रदान करता है। इससे भारत को सूचना संचार के क्षेत्र में भी लाभ प्राप्त होगा (कुमार, 2019)। इन सबके बावजूद भी भारत बीआरआई का विरोध करता है, जिसके कारण निम्नलिखित हैं:-

आर्थिक गलियारों को लेकर भारत की सुरक्षा सम्बन्धी चिंताएं

इस परियोजना के सन्दर्भ में चीन और पाकिस्तान का कहना है कि इसके माध्यम से वे चीन और पाकिस्तान के लोगों के जीवन में सुधार करना चाहते हैं, दोनों के बीच के द्विपक्षीय सम्बन्धों को और अधिक मजबूती प्रदान करना चाहते हैं तथा लोगों से लोगों के सम्पर्क को बढ़ावा देना चाहते हैं (सीपीईसी.पीके)। परन्तु सभी आर्थिक गलियारों में से चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारा भारत के समक्ष सबसे बड़ी चिंता है। ये गलियारा चीन के शिनजियांग को पाकिस्तान के बलूचिस्तान से जोड़ता है परन्तु इसमें समस्या ये है कि ये गलियारा पाक-अधिकृत कश्मीर से होकर गुजरता है, जोकि भारत की सुरक्षा के सन्दर्भ में एक खतरा है (कुमार, 2019)। भारत इस गलियारे को अपनी क्षेत्रीय आखंडता और प्रभुता में हस्तक्षेप मानता है (राजगोपालन, 2022)। न सिर्फ चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारा बल्कि बंगलादेश-चीन-भारत-म्यांमार आर्थिक गलियारा भी भारत की सुरक्षा के समक्ष एक खतरा है। क्योंकि इसके माध्यम से चीन अपने यूनान प्रान्त को भारत के उत्तर-पूर्वी राज्यों के साथ जोड़ना चाहता है। इससे चीन भारत के उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में अपना प्रभाव बढ़ाने की कोशिश करेगा (कुमार, 2019)। भारत उत्तर पूर्वी क्षेत्र के सन्दर्भ में चीन पर विश्वास नहीं कर सकता क्योंकि भारत चीन की फाइव फिंगर्स नीति से भी भली भाँति अवगत है। जिसमें चीन तिब्बत को अपने दाहिने हाथ का नाम देता है तथा लद्दाख, नेपाल, भूटान, सिक्किम तथा अरुणाचल प्रदेश को इस हाथ की पांच उंगलियाँ मानता है। तिब्बत पर चीन पहले से ही कब्ज़ा कर चुका है तथा अन्य पांच राज्यों को भी भारत से स्वतन्त्र करवा कर अपने देश में शामिल करना चाहता है। लद्दाख के अक्साई चिन नामक क्षेत्र को भी चीन हथिया चुका है। पिछले ही वर्ष चीन ने अरुणाचल प्रदेश के तवांग नामक क्षेत्र में घुसने का प्रयास करके वास्तविक नियंत्रण रेखा (LAC) का अपमान किया (द इंडियन एक्सप्रेस, 2022)।

चीन की स्ट्रिंग ऑफ़ पल्स नमक रणनीति

स्ट्रिंग ऑफ़ पल्स का चीनी सिद्धांत भारत को भूमि तथा समुद्र दोनों से भारत को घेरने के चीन के इरादे को संदर्भित करता है(दबास,2017)। चीन हिन्द-प्रशांत के क्षेत्र में भारत जैसी अन्य प्रमुख शक्तियों को चुनौती देना चाहता है (पैट&शिवमूर्ति,2022)। हिन्द महासागर में विकास के जरिए बीजिंग ये संकेत दे रहा है कि हिन्द महासागर अब भारत के प्रभाव का क्षेत्र नहीं रहा तथा दक्षिण एशिया भी अब केवल भारत के प्रभाव का क्षेत्र नहीं रहा। बीजिंग उभरती हुई बहुध्रुवीय दुनिया में स्वयं को एक नए नेता के रूप में पेश करने का प्रयास कर रहा है(पैट&शिवमूर्ति,2022)। इसलिए यह नीति भारत के लिए एक समस्या है।

चीन की ऋण-जाल नामक रणनीति

भारत चीन की ऋण जाल नीति से भी चिंतित है। चीन का कहना है की उसकी इन परियोजनाओं का उद्देश्य दक्षिण एशिया को ऋण-जाक में फंसाना नहीं बल्कि इस क्षेत्र का विकास करना है। परन्तु वास्तविकता चीन के इस बयान से बहुत अलग है। उदाहरण के लिए हम वर्ष 2017 में श्रीलंका में उभरे हम्बनटोटा के मुद्दे को देख सकते हैं। जिसमें श्रीलंका द्वारा ऋण की वापसी न कर पाने पर चीन ने हम्बनटोटा बंदरगाह पर 99 वर्षों के लिए कब्ज़ा कर लिया(कुमार,2019)। कुछ रिपोर्टों और अध्ययनों से पता चलता है कि बीआरआई के माध्यम से चीन अन्य देशों को ऋण जाल में फंसा कर उन देशों के संसाधनों को हडपना चाहता है, जिससे ऋण प्राप्त करने वाले देश की अर्थव्यवस्था कमजोर होगी। इस सन्दर्भ में एक प्रमुख यूरोपीय टिप्पणीकार का कहना है कि बीआरआई और कुछ नहीं अपितु 'वन बेल्ट, वन रोड और वन ट्रेड' है(कुमार,2019)। जैसे कि चीन ने हम्बनटोटा बंदरगाह पर अपना अधिकार जमा लिया है, इसलिए अब चीन को वहां अपना सैन्य कूप स्थापित करने का अधिकार मिल गया है। इससे अब चीन हिन्द महासागर से चीन की गतिविधियों पर नज़र रख सकता है, जिससे भारत सरकार चिंतित है(देशपांडे,2020)।

भारत द्वारा इसे एक भव्य रणनीति के रूप में देखना

दक्षिण एशिया के 4 महत्वपूर्ण गलियारे अर्थात चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारा, बंगलादेश-चीन-भारत-म्यांमार आर्थिक गलियारा, ट्रांस हिमालयन आर्थिक गलियारा तथा समुद्री रेशम मार्ग भारत के सामरिक हितों के समक्ष एक समस्या है। क्योंकि ये भारत की महाद्वीपीय और समुद्री सीमाओं के करीब हैं और ये भारत के सुरक्षा हितों और सामरिक वातावरण को प्रभावित कर रहे हैं। जिस तरह से चीन ने श्रीलंका को अपने ऋण जाल में फंसाया है, इस बात को ध्यान में रखते हुए भारत चीन की इन परियोजनाओं को आर्थिक परियोजनाओं के सन्दर्भ में न देख कर इसे एक भव्य रणनीति के रूप में देखता है।

चीन भारत की एक्ट ईस्ट नीति के समक्ष एक चुनौती

अगर चीन म्यांमार के रास्ते बंगाल की खाड़ी तक पहुँच प्राप्त करना चाहता है तो उसे भारत को म्यांमार से बाहर करना पड़ेगा। इसलिए चीन म्यांमार की अंतराष्ट्रीय सीमा को अस्थिर करके या उन्हें अलगाववाद में उलझाकर चीन अपने इस कार्य को अंजाम दे सकता है। भारत की एक्ट ईस्ट नीति तभी सफल हो सकती है जब उसके उत्तर पूर्वी राज्यों में शांति तथा स्थिरता बनी रहेगी।

भारत द्वारा चीन की बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव का मुकाबला करने के लिए उठाए गए कदम

प्रोजेक्ट मौसम

प्रोजेक्ट मौसम भारत के सांस्कृतिक मंत्रालय की एक परियोजना है, जिसका उद्देश्य विभिन्न हिन्द महासागरीय राज्यों के साथ भारत के व्यापार और शिपिंग लिंक को फिर से स्थापित करना है। इस परियोजना का उद्देश्य इस विषय पर ज्ञान अर्जित करना भी है कि किस प्रकार प्राचीन काल में मानसूनी हवाओं ने भारत के समुद्री व्यापार में मदद की थी तथा किस प्रकार इन मानसूनी हवाओं ने स्थानीय अर्थव्यवस्थाओं, कला तथा सांस्कृतिक पहचान को प्रभावित किया था(हल्दर,2018)। वर्तमान समय में भारत द्वारा इस रणनीति का प्रयोग हिन्द महासागरीय राज्यों के साथ संबंधों को पुनर्स्थापित करने के लिए तथा हिन्द महासागर में चीन के समुद्री सिल्क रोड का मुकाबला करने के लिए किया जा रहा है।

ईरान के साथ सहयोग

भारत ईरान में चाबहार बंदरगाह का विकास कर रहा है। क्योंकि चाबहार बंदरगाह भारत और पूरे दक्षिण एशियाई उपमहाद्वीप को फारस की खाड़ी, मध्य एशिया तथा यूरोप से जोड़ती है। क्योंकि पाकिस्तान ने अपने देश में भारत के अफगानिस्तान तक पहुँच प्राप्त करने वाले सभी मार्ग बंद कर दिए थे, इसलिए भारत द्वारा पाकिस्तान के लिए जबाबी कारवाई के रूप में भी चाबहार बंदरगाह का विकास किया जा रहा है। इस बंदरगाह के विकास से भारत अफगानिस्तान से होकर मध्य एशिया तक पहुँच प्राप्त कर पाएगा।

मध्य एशियाई देशों के साथ सहयोग

भारत मध्य एशिया के देशों को बहुत महत्वपूर्ण मानता है, क्योंकि व्यापार के उद्देश्य से मध्य एशिया का क्षेत्र बहुत महत्वपूर्ण है। चीन कजाखस्तान, किर्गिस्तान तथा ताजीकिस्तान के साथ सीमा साझा करता है, जिससे वह इन देशों के साथ व्यापार का भरपूर लाभ प्राप्त कर पता है। भारत भी लगातार यहाँ व्यापार के सन्दर्भ में चीन का मुकाबला करने के लिए तथा इस क्षेत्र से संबंधों को मजबूत बनाने के लिए मध्य एशिया के देशों के साथ सुरक्षा और रणनीतिक सहयोग को बढ़ावा दे रहा है।

मालाबार अभ्यास

मालाबार अभ्यास क्राड देशों के बीच होने वाला नौसैनिक अभ्यास है। इस अभ्यास को चीन ने अपनी सुरक्षा के समक्ष एक चुनौती माना है(कुमार,2016)। क्योंकि क्राड देशों द्वारा ये अभ्यास हिन्द महासागर के क्षेत्र में चीन की सैन्य क्षमता का मुकाबला करना है।

निष्कर्ष

हम देख सकते हैं कि दक्षिण एशिया का क्षेत्र चीन की बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव के लिए बहुत आवश्यक है। इस क्षेत्र से चीन के जातीय, धार्मिक, आर्थिक तथा सुरक्षा सम्बन्धी हित जुड़े हुए हैं। चीन भारत को अपनी बीआरआई सम्बन्धी परियोजनाओं में शामिल करने के सन्दर्भ में असफल रहा है। क्योंकि भारत चीन की इन परियोजनाओं को चीन की एक साजिश के रूप में देखता है। इस सन्दर्भ में भारत के समक्ष सबसे बड़ी समस्या चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारा है, जोकि पाक-अधिकृत कश्मीर से होकर गुजरता है। क्योंकि ये क्षेत्र भारत तथा पाकिस्तान के मध्य एक विवादित क्षेत्र है, इसलिए भारत इसे अपनी क्षेत्रीय आखंडता तथा प्रभुता में हस्तक्षेप मानता है। बंगलादेश-चीन-भारत-म्यांमार आर्थिक गलियारे के माध्यम से भी चीन भारत के उत्तर-पूर्वी राज्यों पर अपना नियंत्रण कायम करना चाहता है। अपने 'मोतियों की माला' नामक सिद्धांत के माध्यम से चीन भारत को चारों ओर से घेरने में प्रयासरत है। भारत भी चीन की इस रणनीति का मुकाबला करने का प्रयास कर रहा है। उदाहरण के लिए भारत ने वक्त आने पर हर फोरम में चीन की बीआरआई रणनीति का विरोध किया है। भारत न केवल विरोध जताता है बल्कि चीन की इस रणनीति का मुकाबला करने के लिए अन्य देशों से अपने द्विपक्षीय संबंधों को सुधार रहा है। भारत ईरान में चाबहार बंदरगाह का भी विकास कर रहा है ताकि मध्य एशिया तक पहुँच पाने के लिए उसे पाकिस्तान की मदद की आवश्यकता न पड़े। चीन की इस रणनीति का मुकाबला करने के लिए ये आवश्यक है कि दक्षिण एशिया के सभी देश एक साथ मिलकर कार्य करें तथा सार्क को अधिक से अधिक सफलता प्रदान करने की कोशिश करें। दक्षिण एशिया के सभी देशों को सार्क के सन्दर्भ में इस तरह कार्य करने की आवश्यकता है, जिससे वे सार्क को भी यूरोपियन यूनियन और आसियान जैसी सफलता हासिल करवा पाएं। इसके अतिरिक्त भारत और अमेरिका दोनों ही चीन की बीआरआई रणनीति को समान रूप में देखते हैं, दक्षिण एशिया के क्षेत्र को चीन से सुरक्षित रखने के लिए भारत तथा अमेरिका दोनों को एक साथ मिलकर कार्य करने की

आवश्यकता है। अमेरिका दक्षिण एशिया के देशों को चीन के द्वारा प्रदान किए जाने वाले ऋणों के सन्दर्भ में सचेत रहने के लिए जागरूक कर सकता है। इसके अतिरिक्त अमेरिका दक्षिण एशिया के देशों को बीआरआई से होने वाले नुकसानों के सन्दर्भ में भी जागरूक कर सकता है, ताकि दक्षिण एशिया के देशों का ध्यान बीआरआई के अंतर्गत आने वाली परियोजनाओं से हटाया जा सके।

सन्दर्भ

Abeyagoonasekera, A (2022). The Trap: China's Afganistan Policy: From Calculated Indifference To Strategic Engagement. INSTITUTE FOR SECURITY AND DEVELOPMENT. <http://www.isdp.eu/the-trap-china's-debt-restructuring-and-strategic-manipulation-in-Srilanka/>

Ali, M (2020). China's Belt and road initiative in south Asia and beyond: apprehensions, risks and opportunities. IPRI JOURNAL, XX(2). 26-52. <http://cdn.crf.org>

Anwar, A. (2019). *Belt and Road Initiative: What's in it for China?* East-West Center. <http://www.jstor.org/stable/resrep25013>

Anwar, A. (2020). SOUTH ASIA AND CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE: SECURITY IMPLICATIONS AND WAYS FORWARD. In A. L. Vuving (Ed.), *HINDSIGHT, INSIGHT, FORESIGHT: Thinking About Security in the Indo-Pacific* (pp. 161–178). Daniel K. Inouye Asia-Pacific Center for Security Studies. <http://www.jstor.org/stable/resrep26667.15>

Dabas, M. (2017, June). Here is all you should know about 'string of pearls' china's policy to encircle India. India Times. <http://www.indiatimes.com/news/india/here-is-aal-you-should-know-about-string-of-pearls-china-s-policy-to-encircle-india-324315.html>

Ghiassy, R. (2021). The Belt and Road Initiative in South Asia: Regional Impact and the Evolution of Perceptions and Policy Responses. In F. Schneider (Ed.), *Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative: Asserting Agency through Regional Connectivity* (pp. 265–290). Amsterdam University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1dc9k7j.14>

Grossman, G (2020). What China Wants In South Asia?. OBSERVER RESEARCH FOUNDATION. <http://www.orfonline.org/research/what-china-wants-in-south-asia-67665/>

Haldar, S. (2018). Mapping Substance in India's Counter-strategies to China's Emergent Belt and Road Initiative: Narratives and Counter-Narratives. *Indian Journal of Asian Affairs*, 31(1/2), 75–90. <https://www.jstor.org/stable/26608824>

Jain, R. (2018). China's Economic Expansion in South Asia: Strengths, Challenges and Opportunities. *Indian Journal of Asian Affairs*, 31(1/2), 21–36. <https://www.jstor.org/stable/26608821>

Jha, T (2013). China And Its Peripheries: Limited Objectives In Bhutan. ETH ZURICH.

<https://www.files.ethz.ch/isn/168057/IB233-TilakJha-ChinaPeriphery-Bhutan.pdf>

Kumar, S.V (2019). China's Belt And Road Initiative (BRI): India's Concerns, Responses And Strategies. *INTERNATIONAL JOURNAL OF CHINA STUDIES*. 10(1): 27-45. https://www.researchgate.net/publication/340428623_China's_Belt_and_Road_Initiative_BRI_India's_Concerns_Responses_and_Strategies

Kumar, N (2020). China's Increasing Footprints In Myanmar, Bangladesh And Nepal: Strategic Implications For India. RESEARCHGATE. https://www.researchgate.net/publication/340174908_China's_Increasing_Footprints_in_Myanmar_Bangladesh_and_Nepal_Strategic_Implications_for_India

Miller, M.C (2022). China's belt and road initiative in south Asia. Council On Foreign Relations. <http://cdn.cfr.org> MISHRA, M., & MISHRA, V. K. (2021). China's Belt And Road Initiatives: EXAMINING DEBT TRAP DIPLOMACY FOR REGIONAL SUPREMACY IN THE CONTEXT OF SRI LANKA. *World Affairs: The Journal of International Issues*, 25(1), 122–135. <https://www.jstor.org/stable/48622938>

Pandey, S (2019). Understanding China's Afghanistan Policy: From Calculated Indifference To Strategic Engagement. OBSERVER RESEARCH FOUNDATION. <https://www.orfonline.org/series/eye-on-cina/>

Pant, H.V & Shivamurthy, A.G (2022). China And Indian Jostle In The Indian Ocean. OBSERVER RESEARCH FOUNDATION. <https://www.orfonline/research/china-and-india-jostle-in-the-indian-ocean/>

Patronobis, S (2018, July 24). 'Join BRI And Share Development Bonus': China Reached Out To Bhutan. Hindustan Times. <https://www.hindustantimes.com/world-news/china-reaches-out-to-bhutan-sends-first-delegation-to-thimphu-after-doklam-standoff/story-ZUzWkoV3Mofp76FXLVbyTO.html>

Rajagopalan, R.J (2022). India's Latest Concerns With China-Pakistan Economic Corridor. OBSERVER RESEARCH FOUNDATION. <https://www.orgomline.org/research/india's-latest-concerns-with-thw-cpec/>

Singh, A.G (2019). China's Vision For The Belt And Road In South Asia. THE DIPLOMAT. <https://thediplomat.com/2019/03/chinas-vision-for-the-belt-and-road-in-south-asia/>

Yousafzai, Z.I (2022). China's Interest In Afghanistan One Year After The US Withdrawal. THE JAMESTOWN FOUNDATION. <https://jamestown.org/program/chinas-interests-in-afghanistan-one-year-after-the-u-s-withdrawal/>