



INTERNATIONAL JOURNAL OF CREATIVE RESEARCH THOUGHTS (IJCRT)

An International Open Access, Peer-reviewed, Refereed Journal

वन बेल्ट वन रोड : भारत का कूटनीतिक प्रत्युत्तर

डॉ राखी कुशवाह

प्रस्तावना— चीन एक विकासशील शक्तिशाली देश है जो कि वर्तमान में बहुत तेजी से एक महान शक्तिशाली राष्ट्र के रूप में उभर रहा है। सर्वप्रथम नेपोलियन ने चीन की बढ़ती शक्ति के सन्दर्भ में दूनियों का अवधान अपनी ओर आकृषित किया था।¹ वर्तमान में चीन दूनियों का सबसे बड़ा आर्थिक मंच स्थापित करने के प्रयास का नेतृत्व करने की कोसिश कर रहा है। जिसकी स्वायत्ता वैश्विक स्तर पर अधिक है। चीन ने अपनी वैश्विक स्थिति को मजबूत करने के लिए कई प्रयास किये हैं। वैश्विक स्तर पर अन्तर्राष्ट्रीय स्थिति को अग्रिण करने और अन्य देशों के साथ अपने सम्बन्धों को विकसित करने के लिए बहूपक्षीय पहल श्वन बेल्ट वन रोड ; वृद्ध की परियोजना का प्रस्ताव दिया है।² ओबीओआर की आधारशीला चीन के राष्ट्रपति जिनपिंग द्वारा प्रस्तुत की गयी। सितंबर और अक्टुबर 2013 में कजाकिस्तान और इंडोनेशिया में अपनी यात्रा के दौरान वन बेल्ट और वन रोड का प्रचार किया।³ हालांकि औपचारिक रूप से वन बेल्ट वन रोड परियोजना की घोषणा 28 मार्च 2015 को हैनान में एशिया वार्षिक सम्मेलन के अवसर पर की। यह परियोजना चीन की सबसे महत्वकांक्षी विदेशी और आर्थिक नीतियों में से एक है। वन बेल्ट और वन रोड या ओबीओआर भविष्य के लिये एक व्यापक योजना का कार्यन्वयन है।⁴ इस परियोजना की दो आधारशिला है। जो दो मार्गों को दर्शाति है; नयी सिल्क रोड आर्थिक बेल्ट और 21 वीं सदी समुद्री सिल्क रोड।⁵

ओबीओआर एक प्राचीन योजना है जिसका प्रारम्भ 2,000 वर्ष से अधिक पूर्व किया गया था। प्राचीन समय में इस परियोजना के माध्यम से चीन के व्यापारिक मार्ग को मध्य एशिया और अरब देशों से जोड़ा गया था।⁶ वर्तमान अवधि में इसी परियोजना को पुनर्जीवित और नवीनीकरण कर प्रारम्भ किया गया है। ओबीओआर में तीन महाद्वीपों के 65 देशों, 4⁷ :60: विश्व की जनता और वैश्विक सकल घरेलू उत्पाद का लगभग 40: को शामिल किया जायेगा।⁷ इस परियोजना का उद्देश्य अफ्रीका, एशिया और यूरोप के कई देशों को सड़क और समुद्र के मार्ग से जोड़ा जा रहा है। इन महाद्वीपों को एक

साथ जोड़ने से इन देशों के मध्य कारोबार और इन्फ्रास्ट्रक्चर को विकसित करना है। 900 डॉलर अरब की कुल धनराशि से चीन ओबीओआर का निर्माण करना चाहता है। इस परियोजना में कई सड़के, रेल मार्ग, बंदरगाह, समुद्र मार्ग से देशों को जोड़ने का प्रस्ताव है।⁸ ओबीओआर का कार्य संचालन कम-से-कम 30-40 वर्षों की दीर्घ अवधि में सम्पूर्ण होगा। इस सन्दर्भ में 2049 को एक महत्वपूर्ण मील का पत्थर कहा जाता है क्योंकि यह वह वर्ष है जब पीपुल्स रिपब्लिक ऑफ चाइना की स्थापना की 100 वीं वर्षगांठ मनाई जायेगी।⁹

वर्ष 2012 में उरूमति में आयोजित एक व्यापार प्रदर्शन के दौरान चीनी प्रधानमंत्री वेन जियाबाओ ने घोषणा की की, श्राचीन सिल्क रोड ने अपने पूर्व उत्साह और जीवन शक्ति को पुनः प्राप्त किया है।¹⁰ रेल और सड़क मार्ग पाइपलाइन आदि के निर्माण के आधार पर वेन के ये विचार भविष्य में सत्य सिद्ध हो सकते हैं।¹⁰

वन बेल्ट और वन रोड क्या है ?

वन बेल्ट और वन रोड चीन की विदेशी नीति और आर्थिक घरेलू का प्रमुख संचालक है। वर्तमान में इस परियोजना का उद्देश्य आन्तरिक और बाहरी क्षेत्र के बाजारों के लिए प्राचीन सिल्क रोड व्यापार मार्गों को पुनः विकसित करना है। ट्रैवल चाइना गाइड कलरफुली ने बताया है कि, दूसरी शताब्दी ईसा पूर्व से चौदहवीं शताब्दी ईसा पूर्व के अन्त तक एक महान व्यापार पूर्वी चीन में चंगान ; अब जियानद्ध से उद्भव और पश्चिम में भूमध्यसागरीय क्षेत्र में विलुप्त हो गया, जिसके द्वारा चीन रोमन सम्राज्य से जुड़ा था। रेशम मार्ग का प्रमुख व्यापारिक उत्पाद, जिसने इस सड़क पर यात्रा के दौरान रेशम मार्ग का नाम 1877 में 'फर्डिनेंड वॉन चिरथोफेन' एक प्रसिद्ध जर्मन भूगोलशास्त्री के नाम पर रखा गया था।¹¹ इस प्राचीन मार्ग के जरिये चीनी, अरबी, तुर्की, भारतीय, पारसी, सोमालियाई, रोमन, सीरियाई और अरमेनियाई आदि देश व्यापार करते थे। इस मार्ग के जरिये सबसे अधिक निवेश रेशम उत्पादक का होता था इसी कारण इस रूट का नाम सिल्क रूट पड़ा। इस प्राचीन मार्ग से केवल उत्पादन का ही आयात-निर्यात नहीं होता था बल्कि चीन, भारत, फारसी, अरबी, ग्रीक और रोम की संस्कृतियों का पारस्परिक आदान-प्रदान होता था।¹²

वर्तमान में प्राचीन सिल्क रोड, चीन की सबसे महत्वपूर्ण अंतर्राष्ट्रीय आर्थिक एवं व्यापारिक पहल में से एक है जिसको श्वन बेल्ट वन रोड¹³ ; व्हवद्ध नामक नाम से जाना जाता है। वर्तमान में ओबीओआर के दो प्रमुख प्रकार हैं – प्रथम: नया सिल्क रोड आर्थिक बेल्ट और द्वितीय: 21 वीं सदी का समुद्री सिल्क रोड हैं। ओबीओआर एशिया, यूरोप और अफ्रीका महाद्वीपों से होकर गुजरता है जो की एक छोर पर जीवंत पूर्व एशियाई आर्थिक चक्र को दूसरे छोर पर विकसित यूरोपीय आर्थिक चक्र के साथ जोड़ता है।¹³ नया सिल्क रोड आर्थिक बेल्ट, इस रूट को मॉस्को के माध्यम से एशिया के जरिये यूरोप से जोड़ा जायेगा। 21 वीं सदी का समुद्री सिल्क रोड, पूर्वी चीन बंदरगाह से दक्षिण-पूर्वी एशिया ; 'साऊथ चाइना सी'

तथा मलक्का की खाड़ी के जरिये इण्डोनेशिया, लाओस, वियतनाम, मलेशिया आदि देशों के मार्ग से गुजरते हुए हिंद महासागर, अरब सागर से गुजरते हुए पूर्वी अफ्रीका, फारस की खाड़ी के जरिये यूरोप देशों से जोड़ा जायेगा। समुद्री सिल्क रोड का लक्ष्य चीनी बंदरगाहों को इन तीन महाद्वीपों के बंदरगाहों से सम्पर्क करना है।¹⁴

ओबीओआर एक ऐसी अवधारणा है जिसमें विश्व के तीन महाद्वीपों एशिया, यूरोप और अफ्रीका देशों के मध्य सम्पर्क स्थापित करना है। ओबीओआर का मकसद आर्थिक बुनियादी ढांचे की कमी को दूर करना है और इस परियोजना के माध्यम से रेल मार्ग, बंदरगाहों, समुद्रमार्गों, तेल और गैस पाइपलाइनों, रिफाइनरियों, और फ्री ट्रेड जोन आदि इन महाद्वीपों से इनका सम्पर्क कर विकास पर अवधान केन्द्रित करना है। जिसके माध्यम से व्यापार में वृद्धि, आर्थिक विकास और आधारभूत संरचना को बढ़ाने में मदद मिलेगी।¹⁵ वन बेल्ट वन रोड एक व्यापक परियोजना है। नया सिल्क रोड आर्थिक बेल्ट और 21 वीं सदी का समुद्री सिल्क रोड के अतिरिक्त, इस परियोजना के छः आर्थिक गलियारे मुख्य रूप से महत्वपूर्ण है :-

चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारा ; यह गलियारा 56 डॉलर अरब अमेरिकी की शेष धनराशि में सम्पूर्ण किया जायेगा। जिसे चीन के पश्चिमी शिनजियांग में स्थित कशगर प्रांत से कनेक्ट होने की उम्मीद है, जिसमें राजमार्गों रेलवे और पाइप लाइनों के नेटवर्क के माध्यम से कश्मीर और पाकिस्तान के ग्वादर पोर्ट से जोड़ा जा रहा है।¹⁶ सीपीईसी से चीन तक कूड ऑयल की पहुंच आसान हो जायेगी। चीन में 80: कूड ऑयल मलक्का की खाड़ी से शंघाई पहुंचता है। अभी करीब 16 किलो मीटर का फासला है लेकिन सीपीईसी से ये दूरी 11 हजार किलो मीटर की दूरी रह जायेगी।¹⁷ सीपीईसी का भारत द्वारा पूर्ण रूप से विरोध किया गया है क्योंकि सीपीईसी पाकिस्तान के कब्जे वाले कश्मीर के गिलगित-बाल्टिस्तान इलाके से भी होकर गुजरता है, जबकि इन इलाकों को भारत अपना भू-क्षेत्र मानता है। भारत चीन के सीपीईसी को अपनी सम्प्रभूता के खिलाफ मानता है।¹⁸ भारत सीपीईसी के सन्दर्भ में अधिक चिंतित है क्योंकि भारत पीओके को अपना अभिन्न अंग मानता है। भारत की सबसे बड़ी चिंता यह की पाकिस्तान इस क्षेत्र में आंतकवादियों को ट्रेनिंग भारत में भेजकर छद्म युद्ध कर रहा है। दूसरी ओर चीन पाकिस्तान को दीर्घ अवधि से समर्थन करता रहा है। हालांकि इस सन्दर्भ में चीन का कहना है कि, सीपीईसी का भारत-पाकिस्तान सीमा विवाद से कोई सम्बन्ध नहीं है।¹⁹

नया यूरेशिया भूमि पुल, यह परियोजना चीन के लिए सीपीईसी के समान महत्वपूर्ण गलियारा है। इस योजना के माध्यम से चीन मध्य एशिया के जरिये यूरोप से जुड़ चूका है। मध्य एशिया के लिए चीनी दृष्टिकोण अपने स्वयं के आर्थिक और व्यावसायिक हितों के लक्ष्य पर आधारित है।²⁰ चीन मध्य एशिया को एक महत्वपूर्ण क्षेत्र के रूप में देखता है जो अपने स्वयं के आर्थिक विकास को व्यापार मार्गों के माध्यम से बढ़ावा देने में मदद करेगा, जो हाइड्रोकार्बन संसाधनों की चीनी मांग को पूर्ण करता है, और यूरेशियन क्षेत्र के लगभग हर हिस्से में चीन द्वारा कई रेल का निर्माण कर रहा है। सड़क और रेलवे के

निर्माण में और उर्जा क्षेत्र में कई महत्वपूर्ण निवेश हुए हैं। मध्य एशिया और चीन के मध्य सबसे महत्वपूर्ण उर्जा समझौतों में से एक है। यह 1100 मील की गैस पाइपलाइन है, जो तुर्कमेन गैस को उज्बेकिस्तान और कजाखस्तान के माध्यम से चीन में स्थानांतरित करती है। मध्य एशिया-चीन गैस पाइपलाइन ने 2009 में कार्य करना प्रारम्भ किया और इसका लक्ष्य इस वर्ष 40 अरब घन मीटर गैस की अपनी पूर्ण आर्थिक क्षमता तक पहुंचने का लक्ष्य था। अन्य एक महत्वपूर्ण परियोजना कजाखस्तान-चीन तेल पाइपलाइन है, जो चीन की प्रथम समान्तर रेखा है। जो प्रतिवर्ष 14 मिलियन 26 टन तेल उपलब्ध करवाता है। चीन उर्जा, व्यापार और परिवहन मार्ग सहित कई क्षेत्रों में मध्य एशियाई देशों के साथ बहुपक्षीय भगीदारी को विकसित करने में रूचि ले रहा है। चीन ने उदार ऋण मध्य एशियाई देशों को प्रदान किया है। उदाहरण के लिए तुर्कमेनिस्तान में लगभग 4 अरब डॉलर दिए। चीन ने कजाखस्तान में 2009 में 10 अरब डॉलर का ऋण प्रदान किया। जिसमें कज मुनई गैस, कजाखस्तान की राष्ट्रीय तेल और गैस कम्पनी को 5 अरब डॉर का ऋण शामिल किया है।²¹

चीन-नेपाल-भारत गलियारा, चीन नेपाल के माध्यम से भारत से सम्पर्क करना चाहता है। इसी के आधार पर चीन ने नेपाल को इस परियोजना में शामिल किया है। नेपाल ने इस परियोजना पर हस्ताक्षर कर दिये हैं। जिसका भारत पर नकारात्मक प्रभाव पड़ सकता है।²² **चीन-रूस-मंगोलिया-आर्थिक गलियारा**, जून 2016 में इस परियोजना पर चीन, रूस, और मंगोलिया ने हस्ताक्षर किये। जिनङ्ग से प्रारम्भ होने वाला यह हाइवे मध्य पूर्वी मंगोलिया से गुजरते हुए मध्य रूस तक पहुंच बनायेगा। **चीन मध्य एशिया और पश्चिम एशिया**, यह पूर्व प्राचीन रेशम मार्ग है जिसे वर्तमान युग में रेल और सड़क मार्ग में तब्दिल करने की योजना है। यह गलियारा कजाखस्तान, किर्गिस्तान, ताजिकिस्तान, और तुर्कमेनिस्तान से ईरान, सउदी अरब, और तुर्की को जोड़ेगा। **चीन-बांगलादेश-भारत-म्यांमार गलियारा**, इस परियोजना के तहत इन चार देशों को रेल मार्ग तथा सड़क के माध्यम से जोड़ा जाना था। हांलाकि वर्तमान में भारत की आपत्तियों के आधार पर इस गलियारे में परिवर्तन किया जा चुका है। अब चीन, बांगलादेश, म्यांमार को शामिल किया गया है।²³

इन गलियारों के अतिरिक्त चीन से एक जलमार्ग म्यांमार, वियतनाम, लाओस, थाइलैण्ड के जरिये होते हुए मलेशिया, शिंगापुर, और इण्डोनेशिया के जरिये हिंदमहासागर की ओर जायेगा। जिसे दक्षिण-पूर्वी एशिया के नामक नाम से जाना जाता है।²⁴

भारतीय दृष्टिकोण

ओबीओआर की पहल को 21 वीं शताब्दी की शुरुआत में एशिया के विकसित भू-राजनीति एशिया के सन्दर्भ में भी देखा जा सकता है। वर्तमान में एशिया का उदय पूर्व में जापान के नेतृत्व में और अब चीन और अन्य एशियाई देशों ने वैश्विक भू-राजनीति में एक नयी स्थिति तैयार की है। भारत भी विकसित हो रहा है और 2015 में भारत सबसे तेजी से बढ़ने वाली प्रमुख वैश्विक अर्थव्यवस्था के रूप में उभरा है। एशिया के दक्षिण भाग में हिंद महासागर की ओर से अपनी रणनीतिक स्थान के साथ, ओबीओआर के समग्र रूप में भारत की महत्वपूर्ण भूमिका है। सिल्क रोड के दक्षिण, पश्चिमी मार्ग ने भारत को चैंगदू, सियुआनद्ध और कुनमिंग, युत्रानद्ध को कोलकाता से और उड़ीसा के तट कलिंग को इस परियोजना से जोड़ा है। हालांकि भारत सिल्क रोड आर्थिक बेल्ट से भी औपचाकि रूप से जुड़ा हुआ है, 1954 में चीन के साथ अपनी संधि के तहत तिब्बत के व्यापार सम्बन्धों के माध्यम से जुड़ा हुआ है। यदि भारत और चीन के मध्य जम्मू और कश्मीर प्रांत के क्षेत्रीय मुद्दे अन्त में समाधान हो जाते हैं और भारत-चीन सीमा विवाद शांतिपूर्ण रूप से निर्धारित हो जाता है, तो ऐतिहासिक व्यापार मार्ग लद्दाख से झिजियांग तक और आगे भी पहाड़ों पर फिर से प्रारम्भ किया जा सकता है।²⁵

वर्तमान में चीन की वाणिज्य एकीकरण और चीन की विरासत बढ़ती जा रही है, भारत की भागीदारी ओबीओआर के लिए प्रमुख तत्व होने की सम्भावना है। हालही के दशकों में एशिया के साथ भारत की विदेश नीति का एक महत्वपूर्ण घटक रहा है और भारत ने इनके लिए महत्वपूर्ण प्रस्ताव दिये हैं।

ऐतिहासिक स्थितियों का निरीक्षण करते हुए, भारत चीन की रणनीतिक चाल ओबीओआर पहल के सन्दर्भ को समझ सकता है। चीन के लिए भूमि पर पश्चिमी क्षेत्र का विकास करना और पड़ोसी तथा दूरदराज के देशों के साथ सम्बन्धों में सुधार करना सामरिक और आर्थिक अनिवार्यता दोनों ही हैं। भारत यह भी जानता है कि यह नीति यूरेशियन क्षेत्र में चीन की उपस्थिति को मजबूत करती है।²⁶

भारत ने अब तक ओबीओआर में शामिल होने के लिए कोई जानकारी अधिकारिक तौर पर उपलब्ध नहीं करवायी है। हालांकि भारत कहीं-न-कहीं ओबीओआर परियोजना में भूमिका अदा कर रहा है, क्योंकि बीसीआइएम और एआईआईबी के संस्थापक सदस्य है। इस अधार पर भारत अप्रत्यक्ष रूप से इस परियोजना में सामिल है। 1 जूलाई 2015 को सिंगापुर में फुलरटन व्याख्यान में भारत के विदेश सचिव एस. जयशंकर ने कहा की, यदि किसी राष्ट्र की कोई पहल है और एक देश एक राष्ट्रीय पहल को लागू करने के लिए आगे बढ़ रहा है, अन्य देशों पर यह अनिवार्य रूप से खरीदना नहीं है। जहां हम खड़े है वह यह है कि यदि ऐसा कुछ है कि जिसके लिए वह एक बड़ी खरिद चाहते है, तो इस पर बड़ी चर्चा की

आवश्यकता होगी; परन्तु ऐसा नहीं हुआ है। वर्तमान में भारत की मुख्य चिंता का विषय यह है कि यदि अन्य प्रभावित राज्यों में ओबीओआर को पूर्ण समर्थन मिलता है, तो भारत वैश्विक स्तर पर अलग-थलग हो जायेगा। इस कारण भारत इस परियोजना में भागीदारी कर सकता है। ओबीओआर में भारत की सक्रिय भागीदारी के महत्वपूर्ण लाभ हैं, इससे भारत की सीमा और बाहरी क्षेत्रों के बुनियादी ढांचे का विकास करने में मदद मिलेगी, परन्तु वर्तमान में पूर्ण रूप से मदद करने में असमर्थ हैं।²⁷

भारत चीन की परियोजना ओबीओआर में शामिल होकर एक महत्वपूर्ण भूमिका का आगाह कर सकता है। परन्तु भारत की मुख्य चिंता का विषय यह भी है कि ओबीओआर में पाकिस्तान की महत्वपूर्ण भूमिका है और चीन हमेशा भारत को ज्यादा अधिक महत्व न देकर पाकिस्तान का समर्थन करता रहा है। अर्थात् चीन के साथ पाकिस्तान की भागीदारी भारत के लिए एक बड़ा खतरा साबित हो सकती है। हालांकि चीन भारत के व्यापक बाजार पर मुख्य रूप से निर्भर है। जिसका भारत मुख्य रूप से इस फायदे का लाभ ले सकता है।²⁸

वन बेल्ट और वन रोड: भारत का कूटनीतिक प्रत्युत्तर

चीन की बढ़ती वैश्विक स्वायत्ता के आधार पर भारत ने भी चीन की परियोजना ओबीओआर की प्रतिक्रिया में पड़ोसी देश और अन्य देशों के साथ अपने सम्पर्क में वृद्धि करने का प्रयास कर रहा है। कई वर्षों से भारत ने पड़ोसी देशों के साथ सड़क, रेल, समुद्र और वायु मार्ग से जुड़ने के लिए कोशिशें प्रारम्भ कर दी हैं।²⁹ वर्तमान में भारत चीन की शक्ति को ही उसकी कमजोरी बनाकर वैश्विक स्तर पर 'शक्ति सांतुलन' की अवधारणा को विकसित कर रहा है। भारत ने चीन की परियोजना, वन बेल्ट और वन रोड की प्रतिक्रिया और उसकी रणनीति के खिलाफ भारत द्वारा कूटनीतिक प्रत्युत्तर निम्न रूप में दिया है:

एशिया-अफ्रीका समुद्री गलियारा- वन बेल्ट वन रोड की प्रतिक्रिया के संदर्भ में, भारत ने जापान की सहायता से एशिया-अफ्रीका ग्रोथ गलियारा ;। लब्ध विकसित करने की योजना का निर्माण किया है। जिसका उद्देश्य महाद्वीप पर चीन की बढ़ती उपस्थिति को कम करके, अफ्रीका में विकास और निवेश को अधिक बढ़ावा देना है, और एएजीसी का प्रमुख उद्देश्य दक्षिण एशिया और दक्षिण पूर्वी एशिया देशों के साथ अफ्रीकी महाद्वीप को जोड़ने वाले, नए समुद्री गलियारे का निर्माण करके श्रुक्त और खुला भारत-प्रशांत क्षेत्र निर्माण करने का प्रयास है। एएजीसी के माध्यम से जामनगर ;गुजरात के बंदरगाहों को जिबूती ईडन की खाड़ी से जोड़ने की परियोजना है। इसी प्रकार से मोम्बासा और जंजीबार के बंदरगाहों को मदुरै के पास बंदरगाहों को जोड़ा जायेगा। समुद्री गलियारे के विकास के अतिरिक्त एएजीसी द्वारा एशिया-अफ्रीका देशों

के मध्य औद्योगिक और परिवहन बुनियादी ढांचे का निर्माण करने का भी प्रस्ताव रखा है।³⁰

चाबहार बंदरगाह— ईरान के दक्षिण-पूर्वी तट पर सिस्तान-बलूचिस्तान प्रांत में स्थित चाबहार बंदरगाह, भारत के लिए एक महत्वपूर्ण पहल है, क्योंकि भारत, ईरान के जरिये अफगानिस्तान और मध्य एशिया के देशों से व्यापारिक सम्पर्क स्थापित कर रहा है। भारत, रूस और ईरान द्वारा शुरू की गई अंतर्राष्ट्रीय उत्तर दक्षिण परिवहन कॉरिडोर मध्य एशिया में भारत के लिए एक और कनेक्टिविटी का समाधान है। जो चीन के सिल्क रूट और सीपीईसी (गवादर) को प्रभावित कर सकता है। वर्तमान में चाबहार और गवादर बंदरगाह के मध्य प्रतियोगिता मुख्य रूप से दो कारणों पर निर्भर है। भारत और चीन की सेना (विशेष रूप से नौसेना) की हिंद महासागर में मौजूदगी बढ़ सकती है। दूसरा यह की चाबहार बंदरगाह, गवादर बंदरगाह (ब्ब) के महत्व को अफगानिस्तान और मध्य एशिया में कम कर सकता है।³¹

मौसम परियोजना— यह भारत की मृदुल कूटनीति है। यह परियोजना सांस्कृतिक मंत्रालय के अधिन है और इसका प्रमुख उद्देश्य भारतीय महासागर देशों के मध्य संचार लिंक को पुनः स्थापित करने और उनके सांस्कृतिक मूल्यों को बढ़ाने के लिए है।

सागरमाला— यह बंदरगाहों के सम्पर्क से सम्बन्धित है। जिसका आधारभूत उद्देश्य अप्रत्यक्ष विकास, बुनियादी ढांचे और कनेक्टिविटी पर अवधान केंद्रित करना है। यह परियोजना प्रमुख और गैर-प्रमुख बंदरगाहों की क्षमता बढ़ाने और उनकी आधुनिकीकरण प्रक्रिया को प्रारम्भ करने के लिए है।

नेवल पोर्ट्स :- भारत मेडागास्कर, सेशेल्स और मॉरीशस जैसे देशों का हिंद महासागर क्षेत्रों में नौसैनिक बंदरगाहों का विकास कर रहा है।

इत्यादि परियोजना के आधार पर भारत चीन की परियोजना की प्रतिक्रिया का उत्तर अपनी इन कूटनीतिक परियोजनाओं के आधार पर कर रहा है। अर्थात् चीन को शक्ति संतुलित करने के महत्वपूर्ण प्रयास हैं।

निष्कर्ष—

वन बेल्ट वन रोड शी जिनपिंग की सबसे महत्वकांक्षी परियोजनाओं में से एक है। जिसका मुख्य लक्ष्य चीन के पड़ोसी राज्य के क्षेत्रों में बुनियादी ढांचे का निर्माण कर चीन के आर्थिक व्यापार को एक गति प्रदान करना है। इस परियोजना का सम्बन्ध भू-राजनीतिक से है, जिसमें विश्व के तीन महाद्वीपों के देशों को शामिल किया गया है। चीन एक विस्तारवादी राज्य है, जो अपने हितों की पूर्ति के लिए युद्ध भी कर सकता है। इसी कारण चीन वैश्विक स्तर पर एक बड़े खतरे के रूप में उभर रहा

है। चीन ओबीओआर के जरिये भारत को भूमि और समुद्र, दोनों ही तरफ से घेरने के प्रयास कर रहा है लेकिन भारत ने चीन की इस परियोजना की प्रतिक्रिया का उत्तर अपनी कुटनीतिक परियोजना से दे रहा है। जिसे वैश्विक स्तर पर शक्ति संतुलन की संज्ञा दी जा सकती है।

सन्दर्भ सुचि—

1. Sen, Gautam (2016): "China-One Belt and One Road Initiative:Strategic & Economic Implications", Vivekananda International Foundation, New Delhi, at <http://www.vifindia.org/sites/default/files/china-one-belt-and-one-road-initiative-strategic-and-economic-implications.pdf>
2. Jinchun, Tian (2016) : "One Belt and One Road : Connecting China and the world ", McKisney & Company, at <http://www.globalinfrastructureinitiative.com/sites/default/files/pdf/One-belt-and-one-road.pdf>
3. Ibid
4. China's new silk route The long and winding road; *PwC's Growth Markets Centre*, 2016 at <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf>
5. Prospects and challenges on China's 'one belt, one road': a risk assessment report: The Economist Intelligence Unit, 2015 at <https://static1.squarespace.com/static/529fcf02e4b0aa09f5b7ff67/t/554c49cee4b06fc215162cb4/1431062990726/One+Belt,+One+Road.pdf>
6. Ibid
7. Shukla, Prabhat (2015); Understanding the Chinese One-Belt-one-Road, Vivekanand International Foundation, at <http://www.vifindia.org/sites/default/files/understanding-the-chines-one-belt-one-road.pdf>
8. Mah, Raymond (2016); "One Belt, One Road: Impact on Opportunities for Asia and Europe " Lawasia Confrence, at www.lawasia.asn.au/tra_and_inv%20-%20mah.pdf
9. Ibid
10. Ibid
11. Ibid
12. Ibid
13. Ibid
14. Ibid
15. Ibid
16. One belt on road project, and China's plan (2017) at <http://www.drishtiiias.com/hindi/general-studies-articles/one-road-one-belt-project-and-china-strategy>

17. Ahmad Ramey, Shakhil; China Pakistan Economic Corridor: A Chinese Being Materlized Through Pakistan, SDPI, at [https://sdpi.org/publications/files/China-Pakistan-Economic-Corridor-\(Shakeel-Ahmad-Ramay\).pdf](https://sdpi.org/publications/files/China-Pakistan-Economic-Corridor-(Shakeel-Ahmad-Ramay).pdf)
18. India with America on "One Belt, One Road" at <www.dw.com/India-with-America-on -One-Belt-One -Road /a-40801304>
19. <http://www.dw.com/hi/D;k&gS&phu&dk&ou&csYV&ou&jksM&izkstsDV/g-38843256>
20. Ibid
21. Ibid
22. Ibid
23. What is One Belt, One Road in China? at <https://www.quora.com/What-is-One-Belt-One-Road-in-China>
24. Cai, Peter (2017), "Understanding China's Belt and Road Initiative" Lowy Institution, at https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative_WEB_1.pdf
25. Ibid
26. Ibid
27. Ibid
28. Ibid
29. Ibid
30. Nair, Avinas (2017), To counter OBOR, India and Japan propose Asia-Africa sea corridor, <http://indianexpress.com/article/explained/to-counter-obor-india-and-japan-propose-asia-africa-sea-corridor-4681749/>
31. Chabahar, India's strategic gateway on fast track, vs OBOR (2017) at http://www.business-standard.com/article/news-ani/chabahar-india-s-strategic-gateway-on-fast-track-vs-obor-117100200096_1.html