



भारतीय वैश्विक परिषद



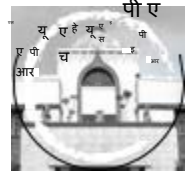
# दक्षिण एशिया में अवसंरचना निर्माण की भू-राजनीति

कारण एवं नतीजे

डॉ. श्रबाना बरुआ



भारतीय वैश्विक परिषद



# दक्षिण एशिया में अवसंरचना निर्माण की भू-राजनीति

कारण एवं नतीजे

डॉ. श्रबाना बरुआ



भारतीय वैश्विक परिषद (आईसीडब्ल्यूए) की स्थापना 1943 में सर तेज बहादुर सप्रू और डॉ. एच.एन. कुंजूरु के नेतृत्व में प्रख्यात बुद्धिजीवियों के एक समूह द्वारा की गई थी। इसका मुख्य उद्देश्य अंतरराष्ट्रीय संबंधों के संदर्भ में भारतीय परिप्रेक्ष्य का निर्माण करना और विदेश नीति के मुद्दों पर ज्ञान व चिंतन के संग्रहकर्ता के रूप में कार्य करना था। परिषद आज आंतरिक संकाय के साथ-साथ बाहरी विशेषज्ञों के माध्यम से नीति अनुसंधान आयोजित करती है। संस्था नियमित रूप से सम्मेलनों, संगोष्ठियों, गोलमेज चर्चाओं, व्याख्यानों सहित बौद्धिक गतिविधियां आयोजित करती है और कई प्रकार के प्रकाशन भी प्रकाशित करती है। संस्था पास अच्छे संग्रह वाला एक पुस्तकालय है और एक सक्रिय वेबसाइट है, और यह 'इंडिया क्वार्टर्ली' पत्रिका प्रकाशित करती है। अंतरराष्ट्रीय मुद्दों पर बेहतर ज्ञान को बढ़ावा देने तथा आपसी सहयोग के क्षेत्रों को विकसित करने हेतु आईसीडब्ल्यूए ने अंतरराष्ट्रीय थिंक टैंक और अनुसंधान संस्थानों के साथ 50 से अधिक समझौता ज्ञापन किए हैं। परिषद की भारत में अग्रणी अनुसंधान संस्थानों, थिंक टैंक और विश्वविद्यालयों के साथ भी साझेदारी है।

**दक्षिण एशिया में अवसरचना निर्माण की भ्रूजनीति: कारण एवं नतीजे**

सर्वप्रथम प्रकाशित, जनवरी 2024

© भारतीय वैश्विक परिषद

आईएसबीएन: 978-93-83445-84-4

सभी अधिकार आरक्षित हैं। कॉपीराइट धारक की लिखित अनुमति के बिना, इस प्रकाशन का कोई भी हिस्सा किसी भी प्रारूप में या किसी भी माध्यम से, इलेक्ट्रॉनिक, यांत्रिक, फोटोकॉपी रिकॉर्डिंग, या अन्यथा, पुनः प्रस्तुत या किसी पुनर्प्रति प्रणाली में संग्रहीत या प्रेषित नहीं किया जा सकता है।

इस प्रकाशन में उद्धृत तथ्यों और विचारों की जिम्मेदारी विशेषतः लेखकों की है और उनकी व्याख्या भारतीय वैश्विक परिषद, नई दिल्ली के विचारों या नीति को व्यक्त नहीं करती है।

**भारतीय वैश्विक परिषद**

सप्रू हाउस, बाराखंभा रोड

नई दिल्ली 110001, भारत

टेलिफोन: +91-11-2331 7246 | फ़ैक्स: +91-11-

2332 0638 [www.icwa.in](http://www.icwa.in)

## अंतर्वस्तु

सार-संक्षेप.....	5
प्रस्तावना.....	7
दक्षिण एशिया में अवसंरचना परियोजनाओं की तीव्र वृद्धि.....	14
पश्चिमी दक्षिण एशिया .....	15
दक्षिणी दक्षिण एशिया .....	28
पूर्वी दक्षिण एशिया .....	33
उत्तरी दक्षिण एशिया .....	38
मध्य दक्षिण एशिया .....	45
दक्षिण एशिया में अवसंरचना निर्माण में वृद्धि के कारण.....	49
भारतीय कारक.....	49
अवसंरचना की बढ़ती कमी और ज़रूरतें .....	57
चीनी कारक .....	63
बहुपक्षीय एजेंडा .....	65
दक्षिण एशिया में अवसंरचना निर्माण के नतीजे.....	69
भू-रणनीतिक प्रतिस्पर्धा एवं बाहरी पक्षों द्वारा हस्तक्षेप ।	69
निजी पक्षों की मांग .....	75

दक्षिण एशिया के भीतर बढ़ता एकीकरण .....	77
ऋण जाल की संवृति .....	80
निष्कर्ष .....	83



## सार-संक्षेप

औपनिवेशिक काल से, अवसंरचना में निवेश को अन्य राज्यों पर प्रभाव डालने का साधन माना गया है। हालांकि, कई औपनिवेशिक शक्तियों ने अपने खुद के लाभ हेतु अपने उपनिवेशों में भौतिक एवं कनेक्टिविटी अवसंरचना का सृजन किया, लेकिन आज कहानी वैसी नहीं है। बुनियादी ढांचा अंतरराष्ट्रीय संबंधों में एक महत्वपूर्ण घटक बन गया है, जो तेजी से राष्ट्रों की विदेश नीति के एजेंडे का हिस्सा बन रहा है। यह ध्यान देने वाली बात है कि दुनिया के अधिकांश हिस्सों में अवसंरचना में मांग एवं आपूर्ति के बीच का अंतर अधिक है। लेकिन इस अंतर को दूर करने की प्रवृत्ति बढ़ रही है। दक्षिण एशिया में, ऐसा क्षेत्र जिसके लिए 2030 तक अपने सकल घरेलू उत्पाद का लगभग 8.8% जलवायु समायोजित निवेश करना आवश्यक है, अगर वह अवसंरचना की मांगों को पूरा करता है, तो विगत दशक में बुनियादी ढांचा परियोजनाओं का प्रसार देखा जा सकता है। इससे क्षेत्र और उससे परे संबंधों में सुधार हुआ है, जिनमें से अधिकांश द्विपक्षीय, क्षेत्रीय या बहुपक्षीय स्तरों पर शुरू किए जा रहे हैं। इससे क्षेत्र के भीतर बाहरी पक्षों के हस्तक्षेप को भी बढ़ावा मिला है, जिससे अंततः अवसंरचना के निर्माण पर प्रतिस्पर्धा बढ़ गई है, जिनमें से कई को रणनीतिक लाभ के रूप में देखा जाता है।

---

दक्षिण एशिया में, ऐसा क्षेत्र जिसके लिए 2030 तक अपने सकल घरेलू उत्पाद का लगभग 8.8% जलवायु समायोजित निवेश करना आवश्यक है, अगर वह अवसंरचना की मांगों को पूरा करता है, तो विगत दशक में बुनियादी ढांचा परियोजनाओं का प्रसार देखा जा सकता है। इससे क्षेत्र और उससे परे संबंधों में सुधार हुआ है, जिनमें से अधिकांश द्विपक्षीय, क्षेत्रीय या बहुपक्षीय स्तरों पर शुरू किए जा रहे हैं।

---

यह शोधपत्र दक्षिण एशिया में परिवहन कनेक्टिविटी और ऊर्जा बुनियादी ढांचे पर केंद्रित है तथा इस संदर्भ में तीन सवालों का जवाब तलाशने का प्रयास करता है। पहला, दक्षिण एशिया के अंदर शुरु की गई महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचा परियोजनाएं कौन-सी हैं तथा इसमें शामिल भागीदार/पक्ष कौन हैं? तथा, दूसरा वे कौन से कारण हैं जिनकी वजह से दक्षिण एशिया में बुनियादी ढाँचे के निर्माण में तेजी आई है? तीसरा, क्षेत्र में अवसंरचना के निर्माण में वृद्धि के भू-राजनीतिक नतीजे क्या हैं? ऐसा करते हुए, यह निष्कर्ष निकलता है कि दक्षिण एशिया, जहां पुल एवं पुश दोनों कारक अवसंरचना के निर्माण में तेजी ला रहे हैं, अवसंरचना के परिवर्तन पर आधारित भू-राजनीतिक इंटरफेस हेतु एक गतिशील क्षेत्र के रूप में उभरा है। यहां, भारत ने एक महत्वपूर्ण भूमिका निभानी शुरु कर दी है, जिसपर पहले चीन का प्रभुत्व था। साथ ही, जबकि राष्ट्रों ने अब तक इस क्षेत्र में अग्रणी भूमिका निभाई है, फिर भी निजी पक्षों की आवश्यकता बढ़ गई है और धीरे-धीरे अवसंरचना से संबंधित क्षेत्रों में रास्ता तलाश रही है।

**कीवर्ड:** बुनियादी ढाँचा, कनेक्टिविटी, दक्षिण एशिया, भू-राजनीतिक प्रतिस्पर्धा





## प्रस्तावना

अवसंरचना राष्ट्रों एवं बहुपक्षीय संस्थानों के नीतिगत एजेंडे के एक महत्वपूर्ण घटक के रूप में उभरा है। कनेक्टिविटी कॉरिडोर एवं बुनियादी ढांचा परियोजनाओं के निर्माण पर बात करना हाल के दिनों में एक चलन सा बन गया है। ऐसा नहीं है कि अवसंरचना का निर्माण पहले महत्वपूर्ण नहीं था। फिर भी भौतिक एवं सामाजिक अवसंरचना का अध्ययन काफी हद तक विकासात्मक अर्थशास्त्रियों के क्षेत्र तक ही सीमित था। लेकिन, अब इसमें कई बदलाव आया है।

सिद्धांत रूप में, अल्बर्ट ओ. हिर्शमैन, हैंस डब्ल्यू. सिंगर ने 'इकोनॉमिक ओवरहेड (आर्थिक उपरि)' एवं 'सोशल ओवरहेड कैपिटल (सामाजिक उपरि पूंजी)' शब्द के इस्तेमाल से परिवहन, बिजली एवं पानी की आपूर्ति जैसे अवसंरचना के निवेश को दर्शाया है, जिसे आयात नहीं किया जा सकता है लेकिन इसके लिए भारी प्रतिष्ठानों एवं जन सहायता की आवश्यकता होती है और जो अर्थव्यवस्था का आधार बन सकता है।<sup>1</sup> इसी तरह, इसी विचार का इस्तेमाल करते हुए, रेगनर नर्कसे,<sup>2</sup> वॉल्ट डब्ल्यू. रोस्टो,<sup>3</sup> वी.के.आर.वी. राव और अन्य अर्थशास्त्रियों ने अवसंरचना में निवेश के मॉडल का विश्लेषण करके विश्व अर्थव्यवस्था का अध्ययन किया। हालाँकि, हाल के दिनों में, यह देखा गया है कि अवसंरचना का अध्ययन करना मात्र अर्थशास्त्रियों के बस की बात नहीं है। अंतर्राष्ट्रीय संबंधों (आईआर) से लेकर पर्यावरण, भूगोल आदि क्षेत्रों के विश्लेषण में बुनियादी ढांचा महत्वपूर्ण हो गया है। उदाहरण के लिए, आर्थिक भूगोल के क्षेत्र में अवसंरचना, विशेषतः कनेक्टिविटी से संबंधित, के बारे में बढ़ती चर्चा को का ही उदाहरण देखें।

---

1 Hirschman, A. 1951.

2 Ragnar Nurkse, "International Trade Theory and Development Policy", in Ellis, H.S., ed., *Development for Latin America*, New York: St. Martin's Press, 1961, pp. 234–263.

3 Rostow, W.W. (1959, 1962), "Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto", *The Economic History Review*, Vol. 12 (1): 1–16.

---

सिद्धांत एवं व्यवहार दोनों ही अवसंरचना के महत्व को दर्शाते हैं और जब हम भू-राजनीति का अध्ययन करते हैं तो इसे एक घटक मानना महत्वपूर्ण है।

---

उदाहरण के लिए, 1991 में पॉल क्रुगमैन द्वारा स्थानिक मॉडल का प्रतिपादन (जिसमें उन्होंने किसी क्षेत्र के विकास पर बुनियादी ढांचे के प्रभाव को सामने रखा) किया गया।<sup>4</sup> 2000 के दशक की शुरुआत से, नए आर्थिक भूगोल (एनईजी) मॉडल में विभिन्न क्षेत्रों में बुनियादी ढांचा परियोजनाओं के प्रभाव को सामने रखा गया और अवसंरचना पर अनुसंधान हेतु ये प्रासंगिक हो गए। आर्मिन श्मुट्जलर, रॉबर्ट कार्लसन और जिम हॉल<sup>5</sup> की कृतियां इसके कुछ उदाहरण हैं। दूसरी ओर, अंतर्राष्ट्रीय संबंधों एवं राजनीति के क्षेत्र में, अवसंरचना का अध्ययन कूटनीति एवं विदेश नीति के संदर्भ में किया जा रहा है। इन क्षेत्रों से संबंधित साहित्यिक सामग्री में 'इंफ्रास्ट्रक्चर डिप्लोमेसी' शब्द का व्यापक उपयोग भी देखा जा सकता है।<sup>6</sup> हालाँकि, इनमें से अधिकांश साहित्यिक सामग्री अब तक कनेक्टिविटी क्षेत्र में चीन के प्रयासों पर केंद्रित हैं, खासकर बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव (बीआरआई) के माध्यम से। सैद्धांतिक परिभाषा के अनुसार, यह शोधपत्र परिवहन (माल, लोगों एवं संसाधनों) और ऊर्जा (तेल, जलविद्युत एवं गैस) से संबंधित अवसंरचना का अध्ययन करता है। इस संदर्भ में, एशियाई विकास बैंक (एडीबी) द्वारा दी गई परिभाषा उपयोगी पाई गई है, अर्थात् "परिवहन में राजमार्गों, पुलों, सड़कों, रेलवे, सुरंगों, हवाई क्षेत्र के रनवे, पोर्ट/बंदरगाहों, जलमार्गों और संबंधित बंदरगाह एवं जलमार्ग सुविधाओं पर

4 Wilburn, K. (1988), "The nature of Rothschild's Loan: International capital and South African railway diplomacy, politics and construction, 1891-1892", *South African Journal of Economic History*, Vol. 3(1): 4-19.

5 Hall, J. et al. (eds) (2016), *The Future of National Infrastructure: A System-of-Systems Approach*, Cambridge University Press.

6 See Vijay Sakuja (2015), Fanqi Jia and Mia Bennett (2018), Laurids S. Lauridsen (2019), Wilson Jeffrey (2020), all of who use the term 'infrastructure diplomacy' in context of international relations and strategic studies



सिविल इंजीनियरिंग कार्य शामिल हैं।”<sup>7</sup> इस शोधपत्र में बुनियादी ढांचे की परिभाषा में ऊर्जा अवसंरचना जैसे हाइड्रो-इलेक्ट्रिक पावर (एचईपी) परियोजनाएं और तेल व गैस पाइपलाइन भी शामिल हैं।

व्यवहारतः, यदि हम अवसंरचना के अध्ययन को अर्थशास्त्र एवं राजनीति के दायरे में मानते हैं, तो यह ध्यान दिया जा सकता है कि जिन राष्ट्रों के पास अवसंरचना के निर्माण के साधन थे, उनमें दूसरों की तुलना में अधिक विकास देखा गया। औपनिवेशिक काल से, अवसंरचना में निवेश को दूसरों की तुलना में अधिक शक्ति एवं प्रभाव हासिल करने का एक तरीका माना जाता था। 19वीं सदी में ब्रिटेन और फ्रांस इसके उदाहरण हैं। भारतीय उपमहाद्वीप में अंग्रेजों द्वारा बिछाई गई रेलवे लाइनों को अधिक शक्ति हासिल करने का ब्रिटिश साम्राज्य<sup>8</sup> का 'साधन' कहा गया है। 1890 के दशक में, एकाधिकार के लिए बाजारों का शोषण करने एवं उन्हें प्रभावित करने के उद्देश्य से फ्रांसीसियों द्वारा वियतनाम और कंबोडिया में राजमार्ग, सड़कें, नहरें और पुल बनाए गए थे। संक्षेप में, अवसंरचना के निर्माण ने सत्ता की राजनीति को प्रभावित किया। उपनिवेशवाद के बाद के काल तक काफी हद तक यही स्थिति रही। पिछली शताब्दी में, अमेरिका ने 1948 की मार्शल योजना के ज़रिए पश्चिमी यूरोप के आर्थिक अवसंरचना के पुनर्निर्माण में निवेश किया था। इस संदर्भ में सामाजिक और भौतिक अवसंरचना के निर्माण एवं पुनर्निर्माण हेतु बहुत अधिक सहायता और धन भी आवंटित किया गया था।

सिद्धांत एवं व्यवहार दोनों ही अवसंरचना के महत्व को दर्शाते हैं और जब हम भू-राजनीति का अध्ययन करते हैं तो इसे एक घटक मानना महत्वपूर्ण है। चूंकि अंतरराष्ट्रीय ध्यान में ट्रांस-अटलांटिक से इंडो-पैसिफिक की ओर धीमी एवं स्थिर गति से बदलाव देखा गया,

---

7 ADB (2017), “Meeting Asia’s Infrastructure Needs”, p. 19.

8 Daniel Headrick, *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, 1981.

---

हालांकि, बुनियादी ढांचा परियोजनाओं पर सहयोग का परिणाम लगभग सभी मामलों में ऋणकर्ता एवं ऋणदाता के बीच अनुबंध की प्रकृति पर निर्भर करता है, कुछ परियोजनाएं विशेष रूप अनुत्पादक हो जाती हैं।

दक्षिण एशिया में, श्रीलंका और पाकिस्तान जैसे देश जो आर्थिक संकट से जूझ रहे हैं, उन पर अंतरराष्ट्रीय ऋण बहुत अधिक हैं, जो विशेष रूप से चीन द्वारा अव्यवहार्य या अपूर्ण बुनियादी ढांचा परियोजनाओं के कारण वहन किया गया है।

---

इसका कारण भारत, चीन, जापान, इंडोनेशिया और एशिया के अन्य देशों का विकास माना गया है, इन राष्ट्रों की विदेशी नीतियों के भीतर बुनियादी ढांचे के निर्माण के बढ़ते महत्व को भी देखा जा सकता है। हालांकि जापान ने 1997 में सिल्क रोड डिप्लोमेसी योजना पर चर्चा की थी, लेकिन 2004 में जापान ने मध्य एशिया एवं कोकेशियान क्षेत्र पर ध्यान केंद्रित करते हुए इसे महत्वपूर्ण बनाया। इसने आधिकारिक विकास सहायता (ओडीए) के ज़रिए भारतीय उपमहाद्वीप के आसपास अवसंरचना में निवेश करना भी शुरू किया। भारत पहला देश था जिसे जापान ने 1958 में<sup>9</sup> ओडीए ऋण प्रदान किया था, जिससे दोनों देशों के बीच सहयोग की शुरुआत हुई जो हाल के दिनों में काफी बढ़ा है। दूसरी ओर, चीन 2000 के दशक की शुरुआत से बुनियादी ढांचा निर्माण क्षेत्र में एक प्रमुख देश बना हुआ है। 2000 के दशक के मध्य में अमेरिकी फर्म, एलन बूज़ हैमिल्टन की रिपोर्ट में भारतीय उपमहाद्वीप के आसपास रणनीतिक परिसंपत्ति के रूप में बनाए जा रहे कई चीनी बंदरगाहों एवं हिंद महासागर में 'स्ट्रिंग ऑफ प्लर्स' बनाने के चीनी प्रयास के बारे में आगाह किया गया था। इससे विशेष रूप से दक्षिण एशिया के आसपास भू-राजनीतिक एवं भू-रणनीतिक प्रतिस्पर्धा में वृद्धि हुई। इस संदर्भ में, यह शोधपत्र इस बात पर बल देता है कि अवसंरचना के निर्माण ने 21वीं सदी में सत्ता की राजनीति का मार्ग प्रशस्त किया है

---

9 MoFA, Japan, 2011, URL: [https://www.mofa.go.jp/policy/oda/region/sw\\_asia/india\\_o.pdf](https://www.mofa.go.jp/policy/oda/region/sw_asia/india_o.pdf)



और उन कारणों को समझने का प्रयास करता है जिनकी वजह से हाल के दिनों में अवसंरचना पर इतना अधिक ध्यान केंद्रित किया गया है।

जबकि इसका एक कारण चीनी कारक रहा है, अन्य कारकों ने भी अवसंरचना को तेज गति से विदेश नीति की गतिविधियों का साधन बनने हेतु प्रेरित किया है। कुछ राष्ट्रों की देश एवं विदेश दोनों जगहों पर अवसंरचना जैसे पूंजी-गहन क्षेत्र में निवेश करने की बढ़ी हुई क्षमता भी एक ऐसा ही कारण है। यहां, भारत कारक को अधिक विस्तार से समझाया गया है। 1999 में, स्वर्णिम चतुर्भुज परियोजना (जीक्यूपी) शुरू की गई थी, जिसे भारतमाला परियोजना में जोड़ दिया गया है। 2003 तक, श्री अटल बिहारी वाजपेयी ने जिसे अब सागरमाला कार्यक्रम कहा जाता है, की कल्पना की, जो भारतमाला का समुद्री परिणाम है, जिसने भारत में बंदरगाह कनेक्टिविटी एवं अंतर्देशीय जल परिवहन प्रणाली को आधुनिक बनाने में अहम भूमिका निभाई है। भारत ने बुनियादी ढांचा परियोजना के संदर्भ में पड़ोसी देशों के साथ भी काम किया है, चूंकि विगत कुछ वर्षों में इसकी नीति में बदलाव आया है। इसकी 'नेबरहुड फ्रस्ट' नीति इसी बदलाव को दर्शाती है। इसके अलावा, बांग्लादेश, म्यांमार और भूटान के साथ शुरू की गई परियोजनाओं का उद्देश्य न केवल भारत के पूर्वी पड़ोस के साथ कनेक्टिविटी बढ़ाना है बल्कि भारत की एकट ईस्ट नीति को और अधिक सुदृढ़ बनाना भी है।

बुनियादी ढाँचा परियोजनाओं के बढ़ने का एक अन्य कारण अर्थव्यवस्थाओं के विकसित होने के साथ-साथ बुनियादी ढाँचे एवं कनेक्टिविटी क्षेत्र में अंतर है। 2017 में, प्राइस वॉटरहाउस कूपर (पीडब्ल्यूसी) ने अनुमान लगाया था कि 2050 तक भारत 42 ट्रिलियन डॉलर की जीडीपी के साथ चीन के बाद दूसरी सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था होगी, जबकि 12 ट्रिलियन डॉलर की अर्थव्यवस्था के साथ इंडोनेशिया, संयुक्त राज्य अमेरिका के बाद चौथी सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था होगी।<sup>10</sup>

---

10 PWC Report, "World in 2050", February 2017, URL: <https://www.pwc.com/gx/en/research-insights/economy/the-world-in-2050.html>

भारत को अपनी बुनियादी ढांचागत जरूरतों को पूरा करने हेतु 2040 तक लगभग \$4.5 ट्रिलियन (जिनमें भौतिक और सामाजिक बुनियादी ढांचा दोनों शामिल हैं) की आवश्यकता है।<sup>11</sup> इंडोनेशिया में आसियान (दक्षिण पूर्व एशियाई राष्ट्र संघ) के सदस्य देशों के बीच सबसे अधिक बुनियादी ढांचा अंतर है।<sup>12</sup> ऐसे बुनियादी ढांचे की खामियाँ सभी क्षेत्रों में देखी जा सकती हैं। इंडोनेशिया के मामले में, उसने इस अंतर को कम करने हेतु चीन और जापान जैसे राज्यों के साथ साझेदारी की है। जापान द्वारा इंडोनेशिया में बहुत कम ब्याज दरों पर बनाया जा रहा हाई-स्पीड रेलवे (एचएसआर) नेटवर्क दक्षिण पूर्व एशिया में बुनियादी ढांचा कूटनीति का एक उदाहरण है।

जबकि बुनियादी ढांचा परियोजनाओं पर सहयोग का परिणाम लगभग सभी मामलों में ऋणकर्ता एवं ऋणदाता के बीच अनुबंध की प्रकृति पर निर्भर करता है, कुछ परियोजनाएं विशेष रूप से अनुत्पादक हो जाती हैं। दक्षिण एशिया में, श्रीलंका और पाकिस्तान जैसे देश जो आर्थिक संकट से जूझ रहे हैं, उन पर अंतरराष्ट्रीय ऋण बहुत अधिक हैं, जो विशेष रूप से चीन द्वारा अव्यवहार्य या अपूर्ण बुनियादी ढांचा परियोजनाओं के कारण वहन किया गया है। द्विपक्षीय स्तर पर, अवसंरचना के निर्माण को आज विदेश नीति के एजेंडे में बहुत अधिक जगह दी गई है। बहुपक्षीय स्तर पर भी यही स्थिति है। 2010 में अपनाया गया आसियान कनेक्टिविटी मास्टर प्लान इसका ही उदाहरण है। इससे दक्षिण एशिया से भी कनेक्टिविटी बढ़ी है। इसी तरह, परिवहन कनेक्टिविटी के लिए बहुक्षेत्रीय तकनीकी एवं आर्थिक सहयोग के लिए बंगाल की खाड़ी पहल (बिम्सटेक) मास्टर प्लान दक्षिण और दक्षिण पूर्व एशिया के देशों के बीच परियोजना सहयोग में वृद्धि को दर्शाता है। दक्षिण एशियाई क्षेत्रीय सहयोग संघ (सार्क) के 18वें शिखर सम्मेलन

11 Ministry of Finance, Government of India, National Infrastructure Pipeline, Report of the Task Force, 2021, URL: <https://static.pib.gov.in/WriteReadData/userfiles/DEA%20IPF%20NIP%20Report%20Vol%201.pdf>.

12 PWC, Understanding infrastructure opportunities in ASEAN, Infrastructure Series Report, 2016.



में 2014 में एक मोटर वाहन समझौते (एमवीए) की आवश्यकता की घोषणा की गई। सार्क एमवीए पर हस्ताक्षर नहीं हुए। हालाँकि, 2015 में हस्ताक्षरित एमवीए को भूटान के इससे हटने के बावजूद अब बांग्लादेश-भूटान-भारत-नेपाल (बीबीआईएन) उप-क्षेत्रीय ढांचे के तहत लागू किया जाना है। यह उन देशों की स्थिति को दर्शाता है जो बेहतर कनेक्टिविटी और एकीकरण के माध्यम से आपस में व्यापार एवं लोगों का सहज प्रवाह चाहते हैं। इसका एक अन्य उदाहरण 2001 में एडीबी द्वारा शुरू किया गया दक्षिण एशिया उप-क्षेत्रीय आर्थिक सहयोग (एसएएसईसी) कार्यक्रम है। एसएएसईसी का उद्देश्य क्षेत्रीय समृद्धि को बढ़ावा देना, आर्थिक अवसरों को बढ़ाना और दक्षिण एशिया के भीतर बेहतर कनेक्टिविटी और म्यांमार के माध्यम से दक्षिण पूर्व एशिया के साथ व्यापार का एक आम दृष्टिकोण साझा करना है। भारत के पश्चिम में, अंतर्राष्ट्रीय उत्तर-दक्षिण परिवहन गलियारा (आईएनएसटीसी) जैसी परियोजनाओं में पिछले दो दशकों में वृद्धि देखी गई है। उदाहरण के लिए, यह 2018 में भारत द्वारा हस्ताक्षरित अश्गाबात समझौते से मेल खाता है। इस तरह के विकास से सामान्य तौर पर दक्षिण एशिया के लिए बेहतर कनेक्टिविटी एवं व्यापार संभावनाएं पैदा हुई हैं।

ऊपर उल्लिखित इन सभी कारकों एवं उदाहरणों को या तो पुश फैक्टर माना जा सकता है, यानी घरेलू कारणों से अवसरचना के निर्माण की आवश्यकताएं और प्रतिबद्धताएं, या पुल फैक्टर माना जा सकता है, यानी बाहरी स्रोतों के कारण शुरू किया हुआ। इन दोनों कारकों ने संयुक्त रूप से जिस तरह से देशों ने एक-दूसरे के साथ, सामान्य तौर पर और विशेष रूप से दक्षिण एशिया में जुड़ाव को बढ़ाया है, उसमें विभिन्न परिणाम सामने आए हैं। इस शोधपत्र में आगे कुछ परिणामों पर विस्तार से चर्चा की गई है। उनमें से चार पर प्रकाश डाला गया है, अर्थात् बढ़ी हुई भू-रणनीतिक प्रतिस्पर्धा और बाहरी पक्षों का हस्तक्षेप; बुनियादी ढांचा क्षेत्र में निजी पक्षों की मांग; दक्षिण एशिया के भीतर एवं आसपास के क्षेत्रों में व्यापार की बेहतर गुंजाइश; और राष्ट्रों का बढ़ता ऋण।

इनमें से प्रत्येक परिणाम या नतीजों को उनकी संबंधित श्रेणियों में केस स्टडीज़ द्वारा समझाया गया है।

विभिन्न बुनियादी ढांचा परियोजनाओं, इसकी भू-राजनीतिक प्रासंगिकता तथा क्षेत्रीय गतिशीलता पर निहितार्थ को ध्यान में रखते हुए, इस शोधपत्र का अंतिम खंड कुछ नीतिगत सिफारिशों की रूपरेखा तैयार करता है। सिफारिशों को सामान्य एवं भारत-विशिष्ट बिंदुओं में विभाजित किया गया है जो क्षेत्र में अवसंरचना में सहयोग को बढ़ाने और विभिन्न बाधाओं एवं भू-रणनीतिक असुरक्षाओं से निपटने हेतु उपयोगी हो सकते हैं, जो ऐसे समय में हो रहा है जब दुनिया में बदलाव हो रहा है, यह एक नई विश्व व्यवस्था की ओर बढ़ रही है, जो एशिया के भीतर आकार ले रही है।

## दक्षिण एशिया में अवसंरचना परियोजनाओं की तीव्र वृद्धि

पारंपरिक परिभाषा के अनुसार, दक्षिण एशिया एक ऐसा क्षेत्र है जिसमें आठ राष्ट्र - अफगानिस्तान, बांग्लादेश, भूटान, भारत, मालदीव, नेपाल, पाकिस्तान और श्रीलंका शामिल हैं। इसकी भू-रणनीतिक अवस्थिति को अहम माना जाता है और समुद्री क्षेत्र के तेजी से भूराजनीति के संदर्भ में महत्वपूर्ण बनने की वजह से यह अधिक महत्वपूर्ण हो गया है। आर्थिक रूप से, 2019 में, विश्व बैंक (डब्ल्यूबी) ने अनुमान लगाया कि दक्षिण एशिया दुनिया में सबसे तेजी से बढ़ने वाला क्षेत्र है, जिसकी इस वर्ष औसत विकास दर 9% थी।<sup>13</sup> यह पूर्वानुमान कुछ अन्य कारणों के अलावा, कोविड-19 महामारी के कारण उत्पन्न स्थिति के कारण कम रहा। फिर भी, जैसे ही कुछ देशों की विकास दर स्थिर हुई, इसने अवसंरचना जैसे पूंजी गहन क्षेत्रों में निवेश करने की उनकी निरंतर क्षमता एवं आवश्यकता को दिखाया। दक्षिण एशिया के सबसे बड़े देश भारत

---

<sup>13</sup> World Bank, South Asia Economic Focus, "Spring 2018: Jobless Growth?", URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/825921524822907777/pdf/125779-PUB-PUBLIC.pdf>



में 2014-2015 के बाद से घरेलू एवं विदेशी नीति एजेंडे के रूप में कनेक्टिविटी को प्राथमिकता देने में नीतिगत बदलाव आया है।<sup>14</sup> उदाहरण के लिए, एसएएसईसी के तहत बढ़ती परियोजनाओं और बीबीआईएन ढांचे के तहत कई समझौतों से स्पष्टतः इस क्षेत्र पर इसका प्रभाव पड़ा है। 2021 में हस्ताक्षरित भारत एवं यूरोपीय संघ के बीच कनेक्टिविटी साझेदारी परियोजना ने पश्चिमी देशों को भी अवसंरचना के मैदान में ला दिया है। जब मिलेनियम चैलेंज कॉरपोरेशन (एमसीसी) के माध्यम से नेपाल में अमेरिका के हस्तक्षेप का अध्ययन किया गया, जिसे अंततः मार्च 2022 में मंजूरी दे दी गई, तो इससे व्यापक भू-राजनीतिक परिवर्तन का पता चला, खासकर जब वैश्विक तनाव बढ़ रहा है, चीन की विश्व राजनीति पर हावी होने की कोशिश एवं यूक्रेन युद्ध ने विभाजन पैदा कर दिया है जिसे सावधानीपूर्वक संभालने की आवश्यकता है। लेकिन, इस शोधपत्र के संदर्भ में, यह समझना जरूरी है कि दक्षिण एशिया के भीतर महत्वपूर्ण अवसंरचना परियोजनाएं कहां स्थित हैं, उनमें शामिल पक्ष कौन-कौन हैं और बुनियादी ढांचा परियोजनाओं का क्षेत्र के लिए क्या मतलब है? यह खंड ऐसे ही सवालों पर प्रकाश डालता है।

## **प्रमुख परियोजनाएँ और प्रमुख भागीदार**

### **पश्चिमी दक्षिण एशिया**

भारत, अफगानिस्तान एवं पाकिस्तान की कई परियोजनाएं हैं जो दक्षिण एशिया के पश्चिमी मोर्चे पर बढ़ते अवसंरचना के निर्माण को दर्शाती हैं। अगस्त 2021 से अफगानिस्तान में एक बदला हुआ राजनीतिक परिदृश्य देखा गया है जब तालिबान ने काबुल में सत्ता पर कब्जा कर लिया। अमेरिका के हटते ही, नए देश अफगानिस्तान के साथ साझेदारी करन चाह रहे हैं,

---

14 Constantino Xavier, "Sambandh as Strategy: India's New Approach to Regional Connectivity", Brookings India, 2020.

---

मई 2023 में, इस्लामाबाद में आयोजित 5वें चीन-अफगानिस्तान-पाकिस्तान विदेश मंत्री संवाद के दौरान, चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारे (सीपीईसी) को अफगानिस्तान तक बढ़ने पर सहमति बनी। यह अफगानिस्तान में बुनियादी ढांचा परियोजनाओं की अगुवाई करने वाला एक प्रमुख भागीदार बनने की चीन की इच्छा को इंगित करता है, जैसा कि वह पाकिस्तान में रहा है।

---

, बुनियादी ढांचा या अवसंरचना क्षेत्र सहित। हालिया संदर्भ में, मार्च 2023 में, रूस, ईरान और पाकिस्तान ने अफगानिस्तान में आठ बुनियादी ढांचा परियोजनाओं में 1 बिलियन डॉलर तक की राशि निवेश करने की घोषणा की।<sup>15</sup> मई 2023 में, इस्लामाबाद में आयोजित 5वीं चीन-अफगानिस्तान-पाकिस्तान विदेश मंत्री वार्ता के दौरान, चीन-पाकिस्तान आर्थिक गलियारे (सीपीईसी) को अफगानिस्तान तक बढ़ाने करने पर सहमति बनी।<sup>16</sup> यह अफगानिस्तान में बुनियादी ढांचा परियोजनाओं की अगुवाई करने वाला एक प्रमुख भागीदार बनने की चीन की इच्छा को इंगित करता है, जैसा कि वह पाकिस्तान में रहा है।

चीन की बीआरआई के अंतर्गत, सीपीईसी पश्चिमी दक्षिण एशिया में एक प्रमुख परियोजना के रूप में उभरी है। हाल के वर्षों में इसकी आलोचना हो रही है, इसकी कुछ उप-परियोजनाएँ या तो रूकी हुई हैं, विलंबित हैं या यहाँ तक कि इनपर कई बार हमला भी किया गया है।<sup>17</sup>

---

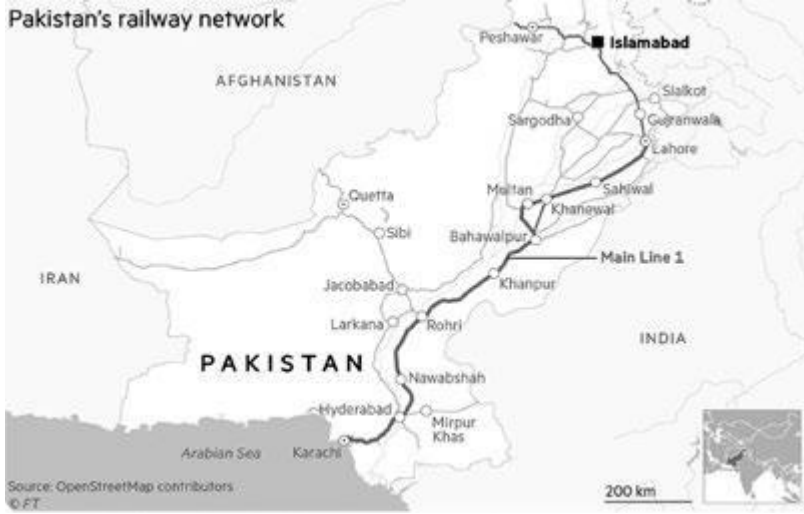
15 Reuters, "Taliban sets up investment consortium with firms from Russia, Iran", 22 February 2023, URL: <https://www.reuters.com/world/middle-east/taliban-sets-up-investment-consortium-with-firms-russia-iran-2023-02-22/>.

16 Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, "Joint Statement of the 5th China-Afghanistan-Pakistan Foreign Ministers' Dialogue", 9 May 2023, URL: [https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjdt\\_665385/2649\\_665393/202305/t20230509\\_11073522.htm#:~:text=Foreign%20Minister%20Bilawal%20Bhutto%20Zardari,Pakistan%20on%206th%20May%202023.](https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjdt_665385/2649_665393/202305/t20230509_11073522.htm#:~:text=Foreign%20Minister%20Bilawal%20Bhutto%20Zardari,Pakistan%20on%206th%20May%202023.)

17 At a local level, protests in December 2022 engulfed the Gwadar project, as it is seen as a way of exploiting the resources and location of the volatile and relatively backward Balochistan province of Pakistan in the south.



चित्र 1: सीपीईसी के तहत पाकिस्तान रेलवे नेटवर्क की मुख्य लाइन-1



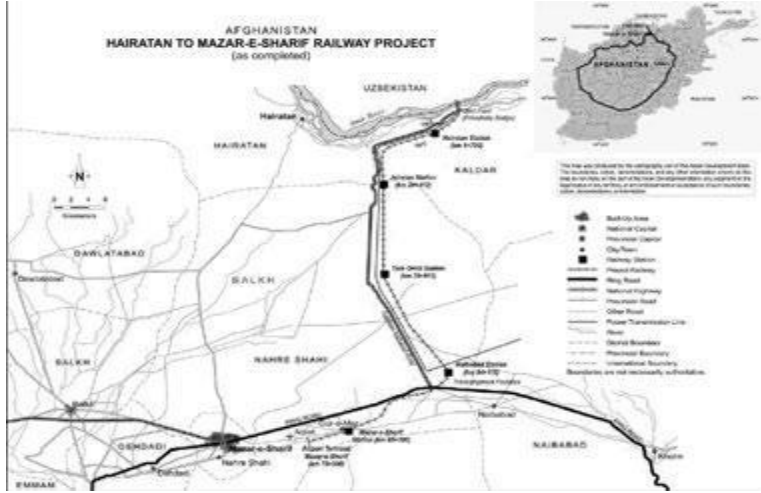
स्रोत: फाइनेंशियल टाइम्स, यूआरएल: <https://www.ft.com/content/44c26d5c-97d2-4181-b5a4-9ef66ce776db>

फिर भी, चीन और पाकिस्तान दोनों सीपीईसी को 'गेम चेंजर' मानते रहे हैं। सीपीईसी में बीआरआई की अवधारणा से पहले है, जिसमें आधिकारिक तौर पर 2015 में पाकिस्तान भी शामिल हुआ था। इसके अलावा, जनवरी 2023 में, मेल लाइन -1 (एमएल - 1) रेलवे नेटवर्क और कराची सर्कुलर रेलवे (केसीआर) पर लंबे समय से प्रतीक्षित उन्नयन कार्य के बारे में खबर आई। एमएल-1 सीपीईसी के तहत सबसे बड़ी बुनियादी ढांचा परियोजना है, जिसकी अनुमानित लागत 6.86 बिलियन डॉलर है। यह पेशावर और कराची को जोड़ता है, जिसकी कुल लंबाई 1687 किमी (चित्र 1 देखें) है। दूसरी ओर, केसीआर (सीपीईसी का भी हिस्सा) एक अंतर-क्षेत्रीय पारगमन प्रणाली है, जिसका निर्माण लगभग 35.5 मिलियन डॉलर (294 बिलियन रुपये) की अनुमानित लागत से किया जा रहा है और 2025 तक पूरा होने की संभावना है। इस पर दोबारा काम शुरू किया जा रहा है।

सपू हाउस

शोधपत्र

## चित्र 2: हेरातन से मज़ार-ए-शरीफ रेलवे परियोजना



स्रोत: डेविड हिल, 2013, यूआरएल: [https://www.carecprogram.org/uploads/003\\_102\\_209\\_implem-railway-afg.pdf](https://www.carecprogram.org/uploads/003_102_209_implem-railway-afg.pdf)

इन विकासकार्य से बड़े पैमाने पर क्षेत्र में बेहतर कनेक्टिविटी के अवसर खुलते हैं। केंद्र बिंदु के रूप में मज़ार-ए-शरीफ से अफगानिस्तान में हेयरटन तक रेलवे लाइन (चित्र 2 देखें) को इसका एक उदाहरण माना जा सकता है। एडीबी द्वारा वित्त पोषित, इस परियोजना को तुर्कमेनिस्तान को जोड़ने हेतु बढ़ाया जा रहा है, जिसकी अनुमानित लागत \$800 मिलियन है और डब्ल्यूबी द्वारा वित्तपोषित ट्रांस-अफगान रेलवे के हिस्से के रूप में इसे काबुल से होते हुए पेशावर तक जोड़ने का प्रस्ताव किया जा रहा है। तुर्कमेनिस्तान से अफगानिस्तान होते हुए पेशावर तक कनेक्टिविटी बनाए रखी जा सकती है। इसके बाद पेशावर अपने बंदरगाह सहित कराची से जुड़ जाएगा, जिसके माध्यम से बहुत अधिक निर्यात (यहां तक कि अफगानिस्तान के लिए भी) होता है।

कराची बंदरगाह से लगभग 630 किमी पश्चिम में ग्वादर गहरे समुद्री बंदरगाह स्थित है जिसे क्षेत्र में चीनी रणनीतिक हितों को साधने के लिए बनाया गया (चित्र 3 देखें) है।

---

पूर्व में कल्पना की गई कई परियोजनाओं में पुनरुद्धार  
देखा जा रहा है और उनमें नए पहलुओं को जोड़कर उनमें  
तेजी लाई जा रही है।

---

अप्रैल 2015 तक चीन ने इस पर 40 वर्ष का नियंत्रण हासिल कर लिया। बीआरआई की योजना के अनुसार, ग्वादर से शिनजियांग के काशगर शहर तक रेलवे, सड़कें, पाइपलाइनें चलाई जाएंगी। इस संबंध में चीन की योजनाएँ अभी तक फलीभूत नहीं हुई हैं। लेकिन, चीन ने 1979 तक काराकोरम राजमार्ग खोल दिया था, जो पाकिस्तान से होकर खुंजरेब दर्रे के माध्यम से चीन में प्रवेश करता था। तब से, यह चीन तथा पाकिस्तान का एक व्यापारिक मार्ग बना हुआ है, जो बड़े बीआरआई ढांचे में शामिल हो गया है। इसके अलावा, 1995 में, पाकिस्तान, चीन, किर्गिस्तान एवं कजाकिस्तान के बीच चतुर्भुज व्यापार एवं टैरिफ समझौते (क्यूटीटीए) पर हस्ताक्षर किए गए। इसके पीछे विचार यह था कि पाकिस्तान को अफगानिस्तान को दरकिनार करते हुए मध्य एशिया तक पहुंचने की सुविधा दी जाए। क्यूटीटीए के अनुसार, जून 2023 में, पाकिस्तान से पहली पारगमन खेप चीन के माध्यम से अल्माटी, कजाकिस्तान भेजी गई (चित्र 4 देखें) थी।<sup>18</sup> पाकिस्तान और कजाकिस्तान ने खुंजरेब दर्रे पर सिल्क रोड ड्राई पोर्ट की शुरुआत भी की। इसी तरह, अफगानिस्तान सिल्क रोड व्यापार मार्ग के कुछ हिस्सों को पुनः खोलने के लिए बातचीत कर रहा है, खासकर चीन के साथ वाखान कॉरिडोर के माध्यम से, जो वर्तमान स्थिति में वर्ष के केवल पांच महीनों तक ही चल पाता है।<sup>19</sup> इसलिए, यह स्पष्ट है कि पूर्व में परिकल्पित कई परियोजनाओं में पुनरुद्धार देखा जा रहा है और नए पहलुओं को जोड़कर उनमें तेजी लाई जा रही है।

---

18 Pakistan Daily, "Historic as Pakistan starts border trade with Kazakhstan via Silk Route", 4 June 2023, URL: <https://en.daily-pakistan.com.pk/04-Jun-2023/historic-as-pakistan-kick-starts-border-trade-with-kazakhstan-via-silk-route>

19 Chris Devonshire-Ellis, "Afghanistan In Talks With China To Re-Establish Old Silk Road Trade Routes", Silk Road Briefing, 30 November 2022, URL: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/11/30/afghanistan-in-talks-with-china-to-re-establish-old-silk-road-trade-routes/>

चित्र 3: कराची, ग्वादर और चाबहार बंदरगाह



स्रोत: <https://clarionindia.net/india-to-sign-mou-with-iran-on-strategic-chabahar-port-close-to-pak-border-during-modi-visit/>

चित्र 4: क्यूटीए



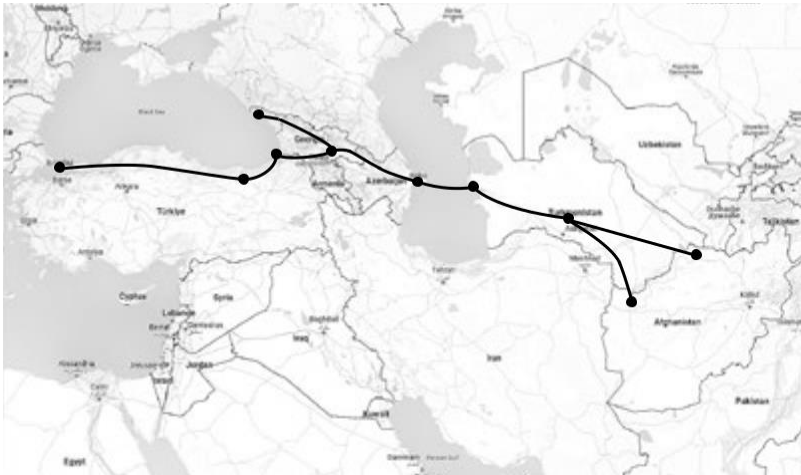
<https://twitter.com/AsfandBhattani/status/1258766102752002048/photo/1>



यह भी देखा जा सकता है कि चीन को इन मार्गों से लाभ मिलने के अलावा, ये मार्ग मध्य एशिया एवं दक्षिण एशिया के बीच संबंधों को बढ़ाते हैं।

अफगानिस्तान को मध्य एशिया एवं दक्षिण एशिया के बीच एक महत्वपूर्ण पारगमन मार्ग के रूप में देखा जा सकता है। अफगानिस्तान राष्ट्रीय विकास रणनीति 2008-2020 ने दोनों क्षेत्रों के बीच बेहतर परिवहन हेतु सड़क और रेलवे नेटवर्क को बढ़ावा देने की योजना प्रदान की। इस सन्दर्भ में अनेक उदाहरण दिये जा सकते हैं। पहला मध्य एशिया-दक्षिण एशिया विद्युत परियोजना (सीएसए-1000) है। यह इस क्षेत्र की सबसे बड़ी ऊर्जा परियोजनाओं में से एक है और इसका लक्ष्य ताजिकिस्तान एवं किर्गिस्तान से पाकिस्तान और अफगानिस्तान तक 1250 किमी तक फैले 560 पावर केबल कॉलम के माध्यम से 1300 मेगावाट अधिशेष जलविद्युत ऊर्जा संचारित करना है।<sup>20</sup>

#### चित्र 5: लापीस लाजुली परिवहन गलियारा



स्रोत: सिल्क रोड ब्रीफिंग, 21 अगस्त 2022, यूआरएल: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/08/21/turkmenistan-essential-for-lapis-lazuli-corridor-connectivity-international-road-transport-union/>

---

जिस वर्ष बीआरआई लॉन्च किया गया था, उसी वर्ष भारत ने ईरान के साथ चाबहार बंदरगाह पर एक समझौता किया, जो दक्षिण एशिया को फारस की खाड़ी और मध्य एशिया के माध्यम से यूरोप से जोड़ता है। भारत चाबहार बंदरगाह परियोजना को आर्मेनिया के माध्यम से आईएनएसटीसी से जोड़ना चाहता है।

---

एक अन्य ऊर्जा परियोजना तुर्कमेनिस्तान-अफगानिस्तान-पाकिस्तान-भारत (टीएपीआई) है। कनेक्टिविटी गलियारों के संबंध में, लापीस लाजुली गलियारा जो अफगानिस्तान, तुर्कमेनिस्तान, अजरबैजान, जॉर्जिया और तुर्की को जोड़ता है, प्रमुख (चित्र 5 देखें) है। अफगानिस्तान भी मध्य एशिया क्षेत्रीय आर्थिक सहयोग (सीएआरईसी) गलियारों के छह गलियारों में से तीन का हिस्सा है, अर्थात् गलियारा 3 जो रूस को अफगानिस्तान और मध्य एशिया के माध्यम से मध्य पूर्व और दक्षिण एशिया से जोड़ता है; गलियारा 5 पूर्वी एशिया को मध्य एशिया से होते हुए अरब सागर से जोड़ता है; और कॉरिडोर 6 यूरोप को अरब सागर के ग्वादर, बंदर अब्बास बंदरगाह से जोड़ता है। ये मल्टीमॉडल कॉरिडोर हैं जो क्षेत्र में अंतर्संबंधों को बढ़ाते हैं। इस संदर्भ में आईएनएसटीसी भी एक महत्वपूर्ण परियोजना है।

2002 में, रूस, भारत और ईरान ने रेल, सड़क एवं जहाज़ मार्ग का एक मल्टीमॉडल नेटवर्क, उत्तर-दक्षिण परिवहन गलियारा (एनएसटीसी) बनाने की पुष्टि की। तब से, एशिया को यूरेशिया तथा उससे आगे तक जोड़ने वाले कनेक्टिविटी कॉरिडोर का एक नेटवर्क बनाने हेतु कम से कम 10 देशों (अज़रबैजान, आर्मेनिया, बेलारूस, कजाकिस्तान और अन्य सहित) को शामिल किया गया है। इस अंतर्राष्ट्रीय एनएसटीसी (आईएनएसटीसी, चित्र 7 देखें) को अक्सर चीन के बीआरआई का जवाब माना जाता है।

---

20 Zabihullah Jahanmal, "Afghan Part of CASA-1000 Project 30% Completed", Tolo News, 28 March 2021, URL: <https://tolonews.com/index.php/business-171036>.



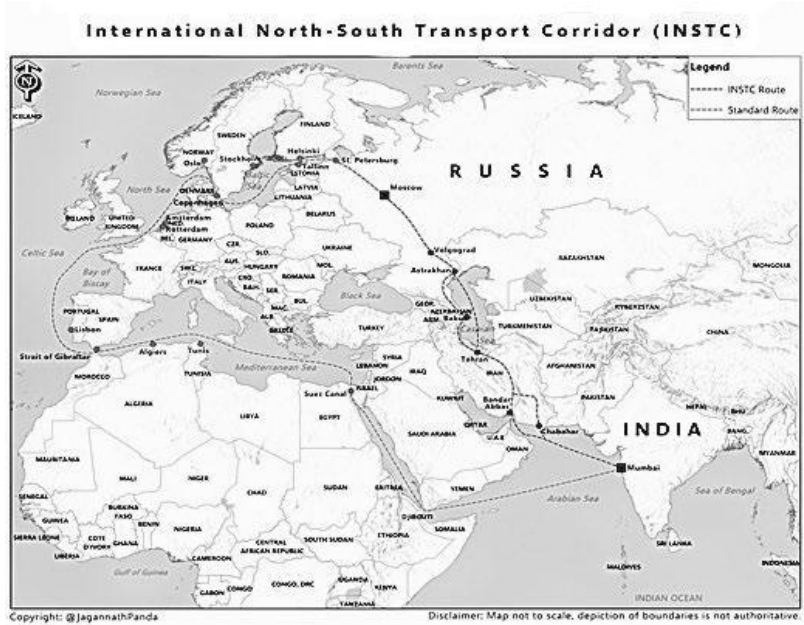


गौरतलब है कि जिस साल बीआरआई लॉन्च हुआ था, उसी साल भारत ने ईरान के साथ चाबहार बंदरगाह पर एक समझौता किया था जो दक्षिण एशिया को मध्य एशिया के माध्यम से फारस की खाड़ी और यूरोप से जोड़ता है। भारत चाबहार बंदरगाह परियोजना को आर्मेनिया के माध्यम से आईएनएसटीसी से जोड़ना चाहता है। इस पर आर्मेनिया की स्थिति स्पष्ट नहीं है और कई कठिनाइयां हैं।<sup>21</sup> बंदरगाह के सामरिक महत्व को कम नहीं आंका जा सकता क्योंकि यह पाकिस्तान के ग्वादर बंदरगाह से केवल 72 किमी दूर (चित्र 3 देखें) है। इसके अलावा, 2016 में ईरान, भारत और अफगानिस्तान के बीच एक त्रिपक्षीय समझौते पर हस्ताक्षर किए गए थे, जिसका उद्देश्य ऐसा अंतर्राष्ट्रीय परिवहन और पारगमन गलियारा स्थापित करना था जो भारतीय निर्यात को पाकिस्तान को दरकिनार कर अफगानिस्तान तक पहुंचने में सक्षम बनाता है। इस संदर्भ में भारत की बुनियादी ढांचा कूटनीति चाबहार बंदरगाह के दो टर्मिनल, एक मुक्त व्यापार क्षेत्र और जाहेदान तक रेलवे लाइन बनाने की योजना पर बातचीत के इर्द-गिर्द घूमती है। इसका परिणाम तब मिला जब अक्टूबर 2017 में पहली गेहूं खेप चाबहार से अफगानिस्तान के लिए रवाना हुई, जिसके बाद इंडिया पोर्ट ग्लोबल प्राइवेट लिमिटेड (आईपीजीपीएल) ने फरवरी 2018 में बंदरगाह (शाहिद बेहस्ती टर्मिनल) को संचालित करने का 18 महीने का पट्टा हासिल किया। हालाँकि, देश पर अमेरिकी दबाव से जुड़ी भू-राजनीतिक जटिलताओं के कारण नई दिल्ली ने फिलहाल रेलवे लाइन से हाथ खींच लिया है। साथ ही, नई दिल्ली ने भारत-मध्य पूर्व-यूरोप आर्थिक गलियारे (आईएमईसी) की शुरुआत को प्रोत्साहित किया है, जो यूरोपीय संघ और सात देशों, अर्थात् भारत, अमेरिका, सऊदी अरब, संयुक्त अरब अमीरात (यूएई), फ्रांस, जर्मनी और इटली के बीच एक व्यापक परिवहन नेटवर्क है। इसे सितंबर 2023 में जी20 शिखर सम्मेलन के मौके पर लॉन्च किया गया था और

---

21 See Yeghia Tashjian, "Armenia and India's Vision of 'North-South Corridor': A Strategy or a 'Pipe Dream'", The Armenian Weekly, 24 March 2021, URL: <https://armenianweekly.com/2021/03/24/armenia-and-indias-vision-of-north-south-corridor-a-strategy-or-a-pipe-dream/>.

## चित्र 6: अंतर्राष्ट्रीय उत्तर-दक्षिण परिवहन गलियारा



स्रोत: पांडा, जे. फरवरी 2023, यूसुअरएल: <https://isdp.eu/publication/revitalization-instc-analyzing-geopolitical-reignments-and-the-china-factor/>

एक मल्टीमॉडल नेटवर्क है जो जी-7 पहल, पार्टनरशिप फॉर ग्लोबल इंफ्रास्ट्रक्चर एंड इन्वेस्टमेंट (पीजीआईआई) के हिस्से के रूप में योजनाबद्ध है।

बहु-देशीय ढांचे के तहत या बीआरआई (जो चीन को इस क्षेत्र का शीर्ष बुनियादी ढांचा भागीदार बनाता है) के तहत शुरू की गई परियोजनाओं के अलावा, ऐसे अन्य भागीदार भी हैं जो दक्षिण एशिया के पश्चिमी मोर्चे पर अहम माना जा सकता है। अफगानिस्तान में, डब्ल्यूबी और एडीबी ने देश के भीतर 2700 किमी रिंग रोड को पूरा करने में मदद की, जबकि एडीबी एवं यूएसएआईडी (यूनाइटेड स्टेट्स एजेंसी फॉर इंटरनेशनल डेवलपमेंट) समग्र वित्त पोषण के मामले में अग्रणी हैं।

दक्षिण एशिया में अवसरचना निर्माण की भू-राजनीति  
कारण एवं नतीजे

---

नई दिल्ली ने भारत-मध्य पूर्व-यूरोप आर्थिक गलियारे (आईएमईसी) की शुरुआत को प्रोत्साहित किया है, जो यूरोपीय संघ और सात देशों, अर्थात् भारत, अमेरिका, सऊदी अरब, संयुक्त अरब अमीरात (यूएई), फ्रांस, जर्मनी और इटली के बीच एक व्यापक परिवहन नेटवर्क है।

---

2003 और 2017 के बीच, दोनों संगठनों ने 2000 किलोमीटर लंबी सड़कों का निर्माण एवं सुधार किया, जो अफगानिस्तान के पांच सबसे अधिक आबादी वाले शहरों को जोड़ती हैं।<sup>22</sup> 2022 में, अफगानिस्तान में एडीबी द्वारा \$6.9 बिलियन की संचयी प्रतिबद्धता में से, 47 परियोजनाओं में 38.69% और 48 परियोजनाओं में 30.82% क्रमशः अवसंरचना एवं ऊर्जा क्षेत्रों में निवेश किया गया था।<sup>23</sup> पाकिस्तान में भी, एडीबी ने भारी निवेश किया है, खासकर ऊर्जा क्षेत्र में, 2022 तक 145 परियोजनाओं में 10.3 मिलियन डॉलर का निवेश किया गया है।<sup>24</sup> तुर्की जैसे कुछ अन्य भागीदारों ने भी पाकिस्तान के ऊर्जा क्षेत्र में निवेश करने में रुचि दिखाई है। पाकिस्तान का एक अन्य प्रमुख भागीदार सऊदी अरब है। 2018 में, रियाद ने पाकिस्तान में तीन सड़क एवं ऊर्जा परियोजनाओं पर समझौतों पर हस्ताक्षर करके सीपीईसी का हिस्सा बनने की घोषणा की। इसके एक हिस्से के रूप में, 2019 में, सऊदी अरब ने ग्वादर बंदरगाह शहर में लगभग 20 बिलियन डॉलर के निवेश के साथ एक तेल रिफाइनरी विकसित करने हेतु एक समझौते पर हस्ताक्षर किए, हालांकि बाद में इसे हब क्षेत्र में स्थानांतरित कर दिया गया। हाल ही में, अप्रैल 2023 में, रियाद बहुउद्देश्यीय मोहम्मद बांध परियोजना को सह-वित्तपोषित करने पर सहमत हुआ। 2019 में, यूके ने पाकिस्तान में परियोजनाओं हेतु 1.27 बिलियन डॉलर (1 बिलियन पाउंड) तक के वित्तपोषण की घोषणा की, जबकि

---

22 US Embassy in Afghanistan, "U.S. Collaboration in Infrastructure Continues and Expands", 8 July 2021, URL: <https://af.usembassy.gov/u-s-collaboration-in-infrastructure-continues-and-expands/>.

23 ADB Member Fact Sheet, Afghanistan, URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/27747/afg-2022.pdf>.

24 ADB Member Fact Sheet, URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/27786/pak-2022.pdf>.

तालिका 1

पश्चिमी दक्षिण एशिया में प्रमुख बुनियादी ढांचा परियोजनाएं एवं भागीदार

देश	क्षेत्र	क्षेत्र	प्रमुख साझेदार	स्थिति
अफगानिस्तान		मजार-ए-शरीफ से हैयरटन तक	एडीबी ने 165 मिलियन डॉलर का अनुदान दिया और अफगानिस्तान सरकार ने 5 मिलियन डॉलर का योगदान दिया। <sup>1</sup>	2010 में संचालित
बहुदेशीय - अफगानिस्तान, उज्बेकिस्तान और पाकिस्तान	रेलवे	मजार-ए-शरीफ से काबुल होते हुए पेशावर तक ट्रांस-अफगान रेलवे	डब्ल्यूबी	फरवरी 2021 में उज्बेकिस्तान, अफगानिस्तान और पाकिस्तान के बीच समझौते पर हस्ताक्षर। <sup>2</sup>
पाकिस्तान		पेशावर से कराची तक मुख्य लाइन-1	चीन (सीपीईसी के तहत)	एक अंतराल के बाद, 2023 में काम फिर से शुरू किया जा रहा है।
बहुदेशीय -		1814 किमी की तापी गैस पाइपलाइन	टीएपीआई पाइपलाइन कंपनी, एक संघ	फरवरी 2018,

<p>तुर्कमेनिस्तान, अफगानिस्तान, पाकिस्तान, भारत</p>	<p>ऊर्जा</p>	<p>जिसमें तुर्कमेनिस्तान की 85% हिस्सेदारी और अन्य की 5% हिस्सेदारी है</p>	<p>फरवरी 2018, अफगानिस्तान और पाकिस्तान के बीच पाइपलाइन का निर्माण शुरू हो गया था लेकिन काम रुका हुआ है।</p>
<p>बहुदेशीय - ताजिकिस्तान, किर्गिस्तान, पाकिस्तान, अफगानिस्तान</p>		<p>सीएसए-1000</p>	<p>निर्माणाधीन</p>

- 1 ADB, Report and Recommendation of the President of the Board of Directors: Proposed Asian Development Fund Grant to the Islamic Republic of Afghanistan for the Hairatan to Mazar-e-Sharif Railway Project, 2009, URL: <http://afghanistanembassy.org.uk/english/business-investment/infrastructure/>.
- 2 Hugh Ollard, "What's Behind the Planned Uzbekistan-Afghanistan-Pakistan Railway?", 25 February 2021, The Diplomat, URL: <https://thediplomat.com/2021/02/whats-behind-the-planned-uzbekistan-afghanistan-pakistan-railway/>.



देश	क्षेत्र	क्षेत्र	प्रमुख साझेदार	स्थिति
अफगानिस्तान	रोडवेज	गार्डेज़-खोस्त राजमार्ग, सबसे लंबी सतत सड़क	यूएसएआईडी (यूनाइटेड स्टेट्स एजेंसी फॉर इंटरनेशनल डेवलपमेंट)	परिचालित
पाकिस्तान		काराकोरम राजमार्ग	चीन	1979 से जनता के लिए खोला गया। एक व्यापारिक मार्ग होने के कारण इसे अच्छी तरह से बनाए रखा गया है।
पाकिस्तान	आर्थिक (मल्टीमॉडल) गलियारे	सीपीईसी	चीन	अनुमानित लागत लगभग \$62 बिलियन है, जिसमें से कथित तौर पर \$25 बिलियन का निवेश किया गया है। ग्वादर गहरे समुद्र बंदरगाह सहित कई परियोजनाएँ पिछड़ रही हैं।
बहु-देशीय		लापीस		2018 में परिचालन

– अफगानिस्तान, तुर्कमेनिस्तान, अज़रबैजान, जॉर्जिया और टर्की		लाजुली गलियारा		
बहु-देशीय		आईएनएसटीसी		
बहु-देशीय		आईएमईसी		
पाकिस्तान		मोहम्मद बांध और ग्वादर तेल रिफाइनरी	सऊदी अरब	
स्रोत: लेखक द्वारा संकलित				

सप्रू हाउस

शोधपत्र

---

श्रीलंका और मालदीव के द्वीपीय देशों में बुनियादी ढांचागत परियोजनाओं का प्रसार हो रहा है। हालाँकि, बेहतर बुनियादी ढाँचे की दिशा में आगे बढ़ते हुए दोनों ने प्रायः खुद को महान शक्ति की राजनीति के बीच संतुलन बनाते हुए पाया है।

---

कंपनियों को पाकिस्तान में निवेश करने हेतु प्रोत्साहित किया, यह देखते हुए कि डब्ल्यूबी के अनुसार, देश में इज ऑफ इंडिंग बिजनेस (ईओडीबी) में सुधार हुआ है। ब्रेक्सिट के बाद, यूके ने सीपीईसी का 'प्रमुख भागीदार' बनने में रुचि दिखाई, हालांकि इस पर कोई नया विकास नहीं हुआ है, खासकर जब पाकिस्तान खुद बड़े आर्थिक एवं घरेलू राजनीतिक दबाव से जूझ रहा है। अफगानिस्तान में भी, इसने कई सामाजिक बुनियादी ढांचा परियोजनाओं में निवेश (जो इस शोधपत्र के दायरे से बाहर हैं) किया है।

## दक्षिणी दक्षिण एशिया

श्रीलंका और मालदीव के द्वीपीय देशों में बुनियादी ढांचागत परियोजनाओं का प्रसार हो रहा है। हालाँकि, बेहतर बुनियादी ढाँचे की दिशा में आगे बढ़ते हुए दोनों ने प्रायः खुद को महान शक्ति की राजनीति के बीच संतुलन बनाते हुए पाया है। मालदीव और श्रीलंका दोनों के 2014 में बीआरआई में शामिल होने से चीन इस संदर्भ में एक प्रमुख देश रहा है। मालदीव में, 2012 और 2020 के बीच, चीनी एक्विजिशन बैंक के 625.4 मिलियन डॉलर के ऋण का उपयोग आवास परियोजनाओं, हवाई अड्डे के विकास परियोजना और सिनामाले पुल के निर्माण हेतु किया गया है, जिसे चीन-मालदीव मैत्री पुल (चित्र 7 देखें) के रूप में भी जाना जाता है।<sup>25</sup> मालदीव में सबसे बड़ी बिजली परियोजना, 5वीं बिजली विकास परियोजना, चीन के एक्विजिशन बैंक से 79 मिलियन डॉलर के ऋण के माध्यम से वित्त पोषित है।

---

25 Shantanu Roy-Chaudhury, *The China Factor: Beijing's Expanding Engagement in Sri Lanka, Maldives, Bangladesh and Myanmar*, Knowledge World, 2021



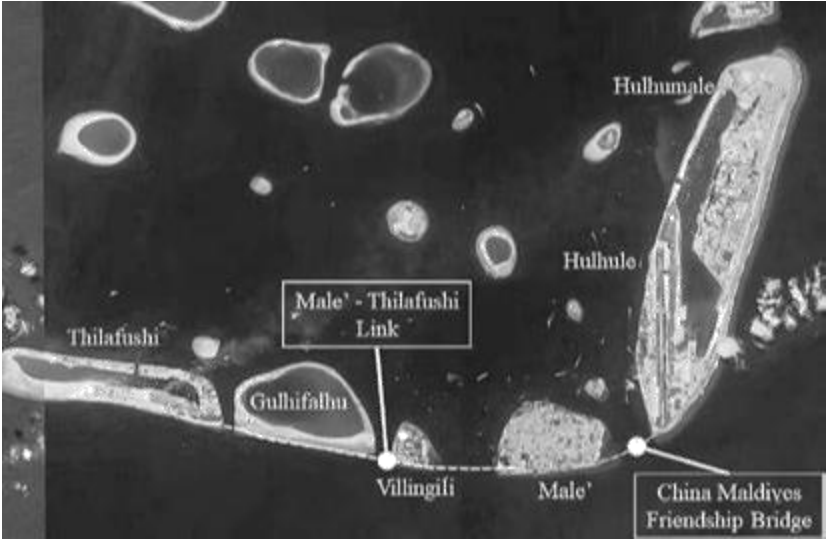


इनमें से कुछ परियोजनाओं की आलोचना के बावजूद, सोलिह सरकार द्वारा 2019-2020 में चीन एवं मालदीव के बीच कई नए समझौतों पर हस्ताक्षर किए गए, जो उस समय चीन की ओर झुकाव को दर्शाता है। यह वह घटना है जिसने चीन को 2016 में 50 वर्षों की अवधि के लिए मालदीव से फेयधू फिनोल्हू द्वीप को पट्टे पर लेने को आसान बनाया था, एक ऐसा समझौता जो श्रीलंका में हंबनटोटा बंदरगाह पर चीन के दावे के समान दिखता (अगले भाग में विस्तार से समझाया गया है) है। श्रीलंका के भीतर, चीन ने 248 मिलियन डॉलर के निवेश के साथ उत्तरी सड़क पुनर्वास परियोजना, कोलंबो-कटुनायके एक्सप्रेसवे का निर्माण, 1.3 बिलियन डॉलर की लागत से लकविजय पावर प्लांट, 190 मिलियन डॉलर के निवेश के साथ मटाला अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे, \$500 मिलियन निवेश के साथ, कोलंबो इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल (सीआईसीटी) (तालिका 2 देखें) आदि में निवेश किया है। श्रीलंका के महिंदा राजपक्षे ने राष्ट्रपति (2004-2015) और प्रधानमंत्री (2018, 2019-2022) दोनों कार्यकाल के दौरान चीन का पक्ष लिया था। परिणामस्वरूप, चीन ने कथित तौर पर घरेलू राजनीति में हस्तक्षेप करने के अलावा, हंबनटोटा में मटाला राजपक्षे अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के निर्माण हेतु अधिक ऋण दिए।<sup>26</sup> हालाँकि, एम. सिरिसेना ने श्रीलंका के राष्ट्रपति के रूप में अपने कार्यकाल के दौरान, चीन की ओर झुकाव की बात से नकारने की कोशिश की जिसे एम. राजपक्षे ने प्राथमिकता दी थी। ऐसे घरेलू निर्णयों के साथ, अवसंरचना पर भू-राजनीति भी अलग-अलग दिशा लेती है। मालदीव और श्रीलंका दोनों में, भारत अवसंरचना के क्षेत्र में एक महत्वपूर्ण भागीदार के रूप में उभरा है।

मालदीव में, 'इंडिया फर्स्ट' 2018 से राष्ट्रपति सोलिह सरकार का एक विदेश नीति प्रयास रहा है।

---

26 New York Times reported that a Chinese company in Sri Lanka provided \$7.8 million to Rajapaksa for the Presidential elections of 2015. URL: <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>.



**चित्र 7: ग्रेटर माले कनेक्टिविटी परियोजना**

स्रोत: इंडिया इन्फ्राहब, अगस्त 2021, यूआरएल: <https://indiainfrahub.com/2021/uncategorized/maldives-largest-ever-infra-project-funded-by-india-all-you-should-know-about-the-greater-male-connectivity-project/>

फरवरी 2021 में, भारत द्वारा प्रदान की गई पिछली विकास एवं आर्थिक सहायता (उदाहरण के लिए \$250 मिलियन सॉफ्ट लोन) के अलावा, बुनियादी ढांचे में सुधार के लिए पांच समझौतों पर हस्ताक्षर किए गए। इसमें एक्जिम बैंक ऑफ इंडिया द्वारा पहले हस्ताक्षरित सड़क विकास समझौते हेतु \$25 मिलियन एलओसी (लाइन ऑफ क्रेडिट) पर पुनः विचार करना शामिल था। इसके अलावा, इस बात पर भी प्रकाश डाला जाना चाहिए कि, तुलनात्मक रूप से, अवसंरचना के निर्माण में भारत के अधिकांश प्रयास विकासात्मक अवसंरचना की ओर उन्मुख थे। हुलहुमाले में 2000 यूनिट्स की आवास परियोजना के निर्माण पर 2021 का समझौता और उत्तरी मालदीव में मछली पकड़ने के प्रसंस्करण संयंत्र के निर्माण हेतु 0.5 मिलियन डॉलर का अनुदान इसका साक्ष्य है। इससे पहले, 2020 में, भारत ने देश की सबसे बड़ी नागरिक बुनियादी ढांचा परियोजनाओं में से एक, ग्रेटर माले कनेक्टिविटी प्रोजेक्ट की सहायता के लिए \$400 मिलियन की लाइन ऑफ क्रेडिट और \$100 मिलियन का अनुदान बढ़ाया था।



## तालिका 2

### श्रीलंका में चीनी परियोजनाएँ

## CHINESE INVESTMENTS IN SRI LANKA

GATEWAY HOUSE MAP NO. 7

31<sup>ST</sup> JANUARY, 2018



### PROJECTS

### COORDINATES

PROJECTS	COORDINATES
<b>TRANSPORT</b>	
R1 Northern Roads Rehabilitation Project	A1, B1, A2
R2 Priority Roads Project - I	B2, A2
R3 Priority Roads Project - II	A1, B1, A1, B1
R4 Priority Roads Project - III	A2, A3
R5 Construction of Outer Circular Road in Trincomalee	B1, B2
R6 Construction of Colombo - Kataragama Expressway	A2, A3
R7 Construction of Outer Circular Highway - Phase II (Battaramulla - Kewellipattu)	A2, A3
R8 Construction of Central Expressway Project - Phase I (Kuliyapaya - Matigama)	A2, A3
R9 Construction of the Southern Expressway - Phase I (Galle to Matigama)	A2
R10 Extension of the Southern Expressway - Phase I (Matigama to Solara)	A1, B1
R11 Extension of the Southern Expressway - Phase II (Solara to Weligama)	B1
R12 Extension of the Southern Expressway - Phase III (Weligama to Andaraawewa)	B2
R13 Extension of the Southern Expressway - Phase IV (Matigama to Hambantota via Andaraawewa)	B2
R14 Matara - Kataragama Railway Line Extension - Phase I (Matara - Solara)	A1, B1
<b>ENERGY</b>	
E1 Lakvijaya Coal Power Plant	A2
E2 Managalkanda Reservoir Headwork Project	B2
E3 Breakdowns Hydro-power Project	A1
E4 Thakshila Reservoir Project	B2
E5 Natural Gas Power Plant	B2
<b>UTILITIES</b>	
T1 Thambattagama Water Supply Project	A2
T2 Kattankudy Division Sewage Disposal Project	B2
T3 Greater Kandy Water Supply and Sanitation Project	A2
T4 Katana Water Supply Project	A2
T5 Gampaha, Atangala Miruvagoda Integrated Water Supply Scheme	A2
T6 Waste Water Infrastructure for Greater Hambantota	B2
<b>PORTS &amp; AIRPORTS</b>	
P1 Colombo South Harbour Expansion Project	A3
P2 Hambantota Port Development Project	B2
AP1 Mattala Hambantota International Airport	B2
<b>INDUSTRIES &amp; SPECIAL ECONOMIC ZONES</b>	
Z1 Colombo Free City	A3
Z2 Sri Lanka - China Logistics and Industrial Zone	B2
<b>OIL &amp; GAS</b>	
G1 Methanogenesis Oil Tank Farm Project	A3
G2 Barking Facility and Tank Farm Project	B2
<b>RESEARCH &amp; DEVELOPMENT</b>	
RD1 China - Sri Lanka Joint Centre for Water Technology Research and Demonstration	B2
<b>COMMUNICATION</b>	
CT Colombo Loka Tower	A3
<p>  Road                         R.L. Railway                         AP Airport                         Sea Port                         Thermal Energy                         Hydro Energy                 </p> <p>  Oil &amp; Gas                         Research &amp; Development                         Industries &amp; SEZs                         ICT Infrastructure                         Water &amp; Waste Treatment                 </p>	

स्रोत: गेटवे हाउस, <https://www.gatewayhouse.in/chinese-investments-in-sri-lanka/>

इस परियोजना के तहत 6.7 किमी लंबा पुल एवं सेतु राजधानी माले को तीन निकटवर्ती द्वीपों से जोड़ेगा। इसी तरह, श्रीलंका में भी 2019 के बाद अवसंरचना के मोर्चे पर भारत के साथ संबंधों में मजबूती आई है। नई दिल्ली ने 2019 में \$400 मिलियन की एलओसी की घोषणा की, जिसका उद्देश्य देश के अवसंरचना के विकास को मजबूत करना है। अवसंरचना के विकास के मामले में भारत की उपलब्धि कम रही है, जैसे कि देश के उत्तरपूर्वी हिस्से में 60,000 आवास इकाइयों का निर्माण किया जाना है। वह कनेक्टिविटी क्षेत्र में भी तेजी से निवेश करने का प्रयास कर रहा है। भारत ने श्रीलंका में नॉन-स्टार्टर मटाला हवाई अड्डे के संचालन को शुरू करने हेतु एक संयुक्त समझौता करने में अपनी रुचि दिखाई थी, लेकिन यह सफल नहीं हुआ। हालाँकि श्रीलंका, भारत और जापान के बीच कोलंबो बंदरगाह पर ईस्ट कोस्ट टर्मिनल के निर्माण हेतु त्रिपक्षीय समझौते को रद्द कर दिया गया था, लेकिन 2021 में श्रीलंका और भारत और जापान की कंपनियों के बीच 35 साल की अवधि के लिए वेस्ट कोस्ट टर्मिनल के निर्माण-संचालन-हस्तांतरण (बीओटी) के समझौते पर हस्ताक्षर किए गए।

जापान भी दक्षिण एशिया में अवसंरचना के क्षेत्र में अधिक सक्रिय भागीदार बन गया है। टोक्यो ने मालदीव के सुरक्षा अवसंरचना क्षेत्र (जो इस शोधपत्र के दायरे से बाहर है) को मजबूत करने की मांग की और \$57 मिलियन (800 मिलियन जापानी येन) की अनुदान राशि प्रदान की है। श्रीलंका में, 2014 में केलानी नदी पर नए पुल के निर्माण कार्य, हबराना-वेयंगोडा ट्रांसमिशन लाइन परियोजना (2012), बंदरनायके अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा विकास चरण 2 (2012 और 2016) आदि जैसी परियोजनाओं के लिए ऋण जापान द्वारा प्रदान किया गया है।

---

जापान भी दक्षिण एशिया में अवसंरचना के क्षेत्र में अधिक सक्रिय  
भागीदार बन गया है

---



बहुपक्षीय साझेदारों में एडीबी को एक प्रमुख निवेशक माना जा सकता है। इसने 2022 में मालदीव में 21 परिवहन परियोजनाओं एवं 18 ऊर्जा परियोजनाओं में निवेश किया है। हालांकि एडीबी के अधिकांश निवेश सार्वजनिक क्षेत्र के प्रबंधन हेतु निर्धारित हैं।<sup>27</sup> इसी तरह, श्रीलंका को 2022 में परिवहन क्षेत्र में 89 परियोजनाओं के लिए एडीबी से 3.5 मिलियन डॉलर मिले हैं।<sup>28</sup> दूसरी ओर, एशिया इंफ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट बैंक (एआईआईबी) ने मालदीव में कई परियोजनाओं को वित्त पोषित किया है, हालांकि वे बुनियादी ढांचा क्षेत्र पर केंद्रित नहीं हैं। कहना होगा कि, सौर ऊर्जा विकास और ऊर्जा भंडारण समाधान परियोजना हेतु एआईआईबी की \$20 मिलियन की मंजूरी को ऊर्जा क्षेत्र में एक उदाहरण माना जा सकता है।<sup>29</sup>

## पूर्वी दक्षिण एशिया

पूर्व की ओर, अवसंरचना के क्षेत्र में बड़े विकास हुए हैं, भारत तथा बांग्लादेश ने अवसंरचना पर अपने संबंधों को सुधारा है, खासकर बीबीआईएन ढांचे के तहत। द्विपक्षीय रूप से, भारत ने सड़क, रेलवे, शिपिंग और बंदरगाहों जैसे अवसंरचना के विकास हेतु 8 बिलियन डॉलर के तीन एलओसी को बढ़ाया है। भारत और बांग्लादेश के बीच अंतर्देशीय जल व्यापार और पारगमन पर एक प्रोटोकॉल है जिसे पुनः शुरु किया जा रहा है। सितंबर 2022 में पीएम शेरिफ की भारत यात्रा के दौरान कई प्रमुख अवसंरचना

---

27 ADB Member Fact Sheet, URL:

<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/27779/mld-2022.pdf>.

28 ADB Member Fact Sheet, URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/27797/sri-2022.pdf>.

29 AIIB, URL: <https://www.aiib.org/en/projects/details/2021/approved/Maldives-Solar-Power-Development-and-Energy-Storage-Solution.html>.

परियोजनाओं पर चर्चा की गई। उनमें से, खुलना में मैत्री बिजली संयंत्र का उद्घाटन किया गया, जिसमें भारत द्वारा रियायती शर्तों पर 1.6 बिलियन डॉलर दिए गए। रूपशा पुल, जो खुलना-मोंगला बंदरगाह सिंगल-ट्रैक ब्रॉड-गेज रेल परियोजना का एक महत्वपूर्ण हिस्सा है, का भी उद्घाटन किया गया। अन्य परियोजनाओं में खुलना दर्शन रेलवे लिंक परियोजना, पारबतीपुर-कौनिया रेलवे लाइन समेत अन्य शामिल हैं। बीबीआईएन के अंतर्गत, बांग्लादेश में कई परियोजनाएं (तालिका 3 देखें; इसका विवरण बीबीआईएन एकीकरण खंड में देखा जा सकता है) शुरू की गई हैं। इसके साथ बांग्लादेश एवं भारत के उत्तर-पूर्व क्षेत्र (एनईआर) में जापान की बढ़ती रुचियां और निवेश भी जुड़ गया है। 2012 में, जापानी अंतर्राष्ट्रीय सहयोग एजेंसी (जेआईसीए) ने पद्मा बहुउद्देशीय पुल परियोजना और खुलना जल आपूर्ति परियोजना हेतु बांग्लादेश को ऋण सहायता प्रदान की। अनुदान एवं ऋण दोनों के रूप में जापान का ओडीए संवितरण पिछले दशक में बांग्लादेश में बढ़ रहा है। 2021 में, जेआईसीए की सहायता डब्ल्यूबी और एडीबी की कुल 714.4 मिलियन डॉलर की सहायता को पार (जिसमें से केवल कुछ राशि अवसंरचना के लिए थी) कर गई। विगत कुछ वर्षों में जापान की कुछ बुनियादी ढांचा परियोजनाओं में ढाका में मेट्रो रेल, शाहजलाल अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे पर तीसरा टर्मिनल, जमुना नदी पर रेलवे पुल, चटोग्राम-कॉक्स बाजार राजमार्ग सुधार परियोजना, मटरबारी बंदरगाह विकास परियोजना, शामिल हैं। जापान 2014 में बंगाल की खाड़ी औद्योगिक विकास बेल्ट या बिग बी के प्रस्ताव के अलावा भारत और बांग्लादेश में परियोजनाओं को जोड़ने हेतु उत्सुक रहा है। 2023 में, जापान ने बांग्लादेश में एक औद्योगिक केंद्र बनाने का प्रस्ताव रखा, जो मूल्य श्रृंखलाओं को जोड़ेगा और एनईआर एवं बांग्लादेश को सहज तरीके से एकीकृत करेगा, खासकर जब मटरबारी गहरे समुद्र का बंदरगाह पूरा हो जाएगा।<sup>30</sup>



जापान द्वारा बनाया जा रहा धुबरी-फुलबारी पुल भी इस क्षेत्र में गेम चेंजर हो सकता है। एनईआर में, 2019 तक विभिन्न परियोजनाओं में जापान का कुल निवेश 1.8 बिलियन डॉलर (13,000 करोड़ रुपये) था।<sup>31</sup> उनमें से, असम और मेघालय में फैली पूर्वोत्तर सड़क नेटवर्क कनेक्टिविटी सुधार परियोजना विशेष रूप से प्रासंगिक है।

अवसंरचना के क्षेत्र में चीन का काफी प्रभाव रहा है। 1986 की शुरुआत में, चीन ने बुरिगंगा नदी पर बांग्लादेश-चीन मैत्री पुल का निर्माण किया, जो ढाका एवं मुंशीगंज को जोड़ता है। तब से, ऐसे नौ पुल चीनी सहायता (या प्रक्रिया में हैं) से बनाए गए हैं।<sup>32</sup> बीआरआई नेटवर्क के हिस्से के रूप में, जिसमें बांग्लादेश 2016 में शामिल हुआ, देश के भीतर चीनी निवेश में वृद्धि देखी गई, जो कथित तौर पर 2017 तक 28 बिलियन डॉलर की स्वीकृत राशि तक पहुंच गई। चीन ने देश की अब तक की सबसे बड़ी बुनियादी ढांचा परियोजना, पद्मा ब्रिज हेतु 3.1 बिलियन डॉलर का ऋण (हालांकि इस संदर्भ में भ्रष्टाचार सहित कई विवाद थे) दिया। बीजिंग शहरी निर्माण समूह द्वारा सिलहट हवाई अड्डे का विस्तार, पायरा सागर बंदरगाह का निर्माण, मोंगला बंदरगाह का विस्तार एवं आधुनिकीकरण, गुआशाओ, पटुआखली और बरिशाल जैसे कोयला आधारित बिजली संयंत्रों की स्थापना चीन की बांग्लादेश में शुरु की गई कई परियोजनाओं में से एक हैं।

---

30 Manoj Kumar, "Japan proposes industrial hub in Bangladesh with supply chains to India", Reuters, 11 April 2023, URL: <https://www.reuters.com/markets/emerging/japan-proposes-industrial-hub-bangladesh-with-supply-chains-india-2023-04-11/>.

31 Press Bureau of India (2019), Government of India, Ministry of Development of North Eastern Region, "Japan to invest Rs 13,000 cr in Northeast", 12 June 2019, URL: <https://pib.gov.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=190376>.

32 Shantanu Roy-Chaudhury, 2021.

---

## बांग्लादेश और भारत के उत्तर-पूर्व क्षेत्र (एनईआर) में जापान की बढ़ती रुचियाँ और निवेश।

---

2022 में, ढाका में कोरिया-बांग्लादेश इंफ्रास्ट्रक्चर कोऑपरेशन सेंटर (एलबीआईसीसी) के उद्घाटन के साथ दक्षिण कोरिया को बांग्लादेश में अवसंरचना क्षेत्र में भी प्रवेश करते देखा गया। इसके तहत, पांच परियोजनाओं को सहयोग हेतु चिह्नित किया गया था, अर्थात् मेघना पुल, ढाका-मैमनसिंह राजमार्ग, ढाका सर्कुलर रेलवे, मटरबारी-मदुनाघाट 400केवी ट्रांसमिशन लाइन एवं पूर्वांचल न्यू टाउन विद्युत वितरण लाइन। इसके विश्लेषण से पता चलता है कि कोरिया-बांग्लादेश संबंध अवसंरचना के क्षेत्र में सहयोग के कारण किस दिशा में जा रहे हैं।

बहुपक्षीय साझेदारों में, बांग्लादेश में एडीबी की प्रतिबद्धताएं ऊर्जा एवं अवसंरचना क्षेत्रों हेतु सबसे अधिक थीं, जिसमें 2022 में कुल 3.3 बिलियन डॉलर का क्रमशः 19.32% और 19.18% निवेश किया गया था। डब्ल्यूबी ने बांग्लादेश के साथ अपनी विकासात्मक साझेदारी के हिस्से के रूप में, 2023 तक 56 परियोजनाओं के लिए 16.3 बिलियन डॉलर प्रदान किए हैं।<sup>33</sup>

हालाँकि म्यांमार में बुनियादी ढाँचा विकास दक्षिण एशिया के निश्चित पूर्वावलोकन से परे है, लेकिन यह उल्लेख किया जा सकता है कि, मई 2023 में, कलादान मल्टीमॉडल ट्रांजिट एंड ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट (केएमटीटीपी) के हिस्से के रूप में भारत द्वारा निर्मित सिटवे बंदरगाह का संचालन लंबे समय से विलंबित था, अंततः जिसका उद्घाटन हुआ और कोलकाता बंदरगाह से 1000 मीट्रिक टन सीमेंट ले जाने वाले शिपमेंट को दोनों देशों के प्रतिनिधिमंडलों ने संयुक्त रूप से प्राप्त किया।<sup>34</sup>

---

33 The World Bank, "Bangladesh and the World Bank Celebrate 50 Years Of Strong Partnership", 1 May 2023, URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2023/05/01/bangladesh-and-the-world-bank-celebrate-50-years-of-strong-partnership>.

34 PIB, Government of India, "Shri Sarbananda Sonowal receives the First Indian Cargo Ship at the Sittwe Port", 9 May 2023, URL: <https://pib.gov.in/newsite/pmreleases.aspx?mincode=46>



### तालिका 3

#### बीबीआईएन के तहत बांग्लादेश में कुछ परिवहन अवसंरचना और कनेक्टिविटी पहल

पहल	महत्व
बंगबंधु रेलवे ब्रिज	यह जमुना नदी पर एक दोहरी गेज, डबल-ट्रैक रेलवे पुल है, जिसका उद्देश्य बांग्लादेश में रेल कनेक्टिविटी में सुधार करना है।
हल्दीबाड़ी-चिलाहाटी रेलवे लाइन	यह परियोजना पूरी हो गई है और बांग्लादेश और भारत के बीच परिचालन रेलवे लाइनों की संख्या बढ़कर पांच हो गई है।
अखुरा-अगरतला रेलवे लिंक	परियोजना आंशिक रूप से पूरी हो गई है और इससे पूर्वोत्तर भारत, बांग्लादेश और शेष भारत के बीच कनेक्टिविटी में सुधार होगा।
एसएसईसी ढाका-नॉर्थवेस्ट कॉरिडोर सड़क परियोजना	यह परियोजना ढाका-उत्तर-पश्चिम अंतर्राष्ट्रीय व्यापार गलियारे को उन्नत करने, क्षेत्रीय कनेक्टिविटी को मजबूत करने और बीबीआईएन देशों के बीच क्षेत्रीय व्यापार को बढ़ावा देने के लिए है।
अंतर्देशीय जल पारगमन और व्यापार पर प्रोटोकॉल के तहत बांग्लादेश और भारत के बीच पांच नए बंदरगाहों पर बातचीत	राजशाही, सुल्तानगंज, चिलमारी, दाउदकांडी और बहादुराबाद बांग्लादेश में हैं, जबकि धुलियान, मैया, कोलाघाट, सोनामुरा और जोगीघोषा भारत में हैं। यह प्रोटोकॉल के तहत प्रत्येक तरफ 11 पोर्ट ऑफ कॉल प्रस्तुत करता है।
मोंगला-खुलना रेल परियोजना	प्रोजेक्ट पूरा हो गया है। यह देश के दूसरे सबसे बड़े बंदरगाह मोंगला को पड़ोसी देशों, अर्थात् भूटान, भारत और नेपाल से जोड़ने वाले रेलवे नेटवर्क को मजबूत करेगा। रूपशा रेलवे ब्रिज बांग्लादेश में सबसे लंबा ब्रिज है।
मातरबारी गहरा समुद्री बंदरगाह	यह बांग्लादेश में चौथा बंदरगाह होगा और बीबीआईएन उपक्षेत्र की बढ़ती निर्यात और आयात आवश्यकताओं को संभालने में मदद करेगा। साथ ही, इससे चटगांव बंदरगाह पर भीड़भाड़ कम करने में भी मदद मिलेगी।

पहल	महत्व
द्विपक्षीय तटीय शिपिंग समझौते के तहत भारत के साथ चार पोर्ट ऑफ कॉल	बांग्लादेश में मटरबारी बंदरगाह (कॉक्स बाजार) और मुक्तरपुर बंदरगाह (मुंशीगंज), और भारत में धामरा बंदरगाह (ओडिशा) और कामराजार बंदरगाह (चेन्नई) दोनों देशों के बीच पोर्ट ऑफ कॉल हैं। तटीय शिपिंग समझौते के तहत प्रत्येक देश में सात पोर्ट ऑफ कॉल हैं।
एशियाई राजमार्ग (एएच) नेटवर्क	बांग्लादेश में 1741 किमी के तीन एएच नेटवर्क हैं जिनमें एएच1 (492 किमी), एएच2 (517 किमी) और एएच41 (726 किमी) शामिल हैं। ये एएच बांग्लादेश को भारत से और भारत के माध्यम से नेपाल से जोड़ते हैं।
पद्मा ब्रिज	6.15 किलोमीटर लंबा यह पुल बांग्लादेश की राजधानी को 21 दक्षिण-पश्चिमी जिलों से जोड़ता है और इससे बांग्लादेश की जीडीपी में 1.2% की वृद्धि होने की उम्मीद है।
ट्रांस-एशियाई रेलवे नेटवर्क	ट्रांस-एशियाई रेलवे नेटवर्क बांग्लादेश से होकर गुजरता है, जो इसे मध्य और दक्षिण पूर्व एशिया से जोड़ता है।

स्रोत: कट्स इंटरनेशनल रिपोर्ट 2023, पृ. 67, लेखक द्वारा अद्यतन

## उत्तरी दक्षिण एशिया

भूटान और नेपाल को दक्षिण एशिया के उत्तरी मोर्चे में एकसाथ जा सकता है और बीबीआईएन ढांचे के तहत इनका अध्ययन किया जा सकता है। इस संदर्भ में, भूटान के साथ भारत का बुनियादी ढांचागत सहयोग, विशेष रूप से ऊर्जा क्षेत्र में, उल्लेखनीय है। अप्रैल 2023 में भूटान के राजा की नई दिल्ली यात्रा के दौरान भारत एवं भूटान ने बुनियादी ढांचे के सहयोग, विशेषतः जलविद्युत ऊर्जा में अपने संबंधों को एक नई शुरुआत दी। 1020 मेगावाट पुनात्सांगछू-II संयंत्र जो 2010 से निर्माणाधीन है



---

भूटान के विपरीत, नेपाल की बुनियादी ढांचागत परियोजनाएं विदेशी साझेदारों की भू-राजनीतिक शक्ति को दर्शाने का शिकार हो गई हैं। इस संदर्भ में, सबसे प्रमुख उदाहरण अमेरिका के मिलेनियम चैलेंज कॉरपोरेशन (एमसीसी) और चीन के बीआरआई के इर्द-गिर्द घूमता है।

---

(2024 में चालू होने की उम्मीद है), छुखा जलविद्युत संयंत्र से बिजली के लिए टैरिफ दरों में संशोधन (जिसे 1987 में भारत से 100% वित्त पोषण के साथ चालू किया गया था), और बिजली की बिक्री पर चर्चा 64 मेगावाट बसोचू संयंत्र से विचार-विमर्श के कुछ बिंदु थे।<sup>35</sup> इसके अलावा, 1200 मेगावाट पुनात्सांगछू-1, जिसका निर्माण 2008 में शुरू हुआ था, 2025 में पूरा होना है। 2014 में, भारत और भूटान ने देश में पहले संयुक्त उद्यम मॉडल एचईपी, यानी 600MW खोलौंग्चू परियोजना की नींव रखी। रियायत समझौते पर 2020 में हस्ताक्षर किए गए थे और यह भारत सरकार द्वारा वित्तपोषित सातवीं एचईपी है।<sup>36</sup> 2019 में 720 मेगावाट मध्य भूटान में मंगेदचू परियोजना का उद्घाटन प्रधानमंत्री मोदी ने किया। इसे इसकी इंजीनियरिंग के लिए भी जाना जाता है, जो भारत एवं भूटान के बीच गुणवत्तापूर्ण बुनियादी ढांचागत सहयोग का संकेत है। जलविद्युत के अलावा, भारत ने ग्यालसुंग इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट हेतु 2 बिलियन डॉलर की अनुदान सहायता प्रदान की है, जो अपनी दिशा में विकासात्मक है। यह ध्यान दिया जा सकता है कि भूटान में एबीडी निवेश का 29.64% ऊर्जा क्षेत्र हेतु है। परिवहन क्षेत्र को 2022 में \$183 मिलियन की राशि प्राप्त हुई, जो एडीबी निवेश का 15.2% है, जो ऊर्जा क्षेत्र के बाद दूसरे स्थान पर है।<sup>37</sup>

---

35 Royal Bhutanese Embassy, New Delhi, "Joint Statement on Visit of His Majesty The King of Bhutan to India", 5 April 2023, URL: <https://www.mfa.gov.bt/rbedelhi/joint-statement-on-visit-of-his-majesty-the-king-of-bhutan-to-india-03-05-april-2023/>.

36 Key Bhutan-India Development Projects, URL: [https://www.indembthimphu.gov.in/adminpart/key\\_development\\_projects\\_webpage\\_july9.pdf](https://www.indembthimphu.gov.in/adminpart/key_development_projects_webpage_july9.pdf).

37 ADB Member Fact Sheet, URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/27755/bhu-2022.pdf>.

जहां तक चीन का सवाल है, भूटान ने बीआरआई को स्वीकार नहीं किया है। भले ही भूटान-चीन संबंध कई स्तरों पर सौहार्दपूर्ण से अधिक रहे हैं, लेकिन पारंपरिक कनेक्टिविटी और ऊर्जा परियोजनाओं के मामले में भूटान में चीन की बुनियादी ढांचागत पहुंच सीमित है। दूसरी ओर, अमेरिका और जापान जैसे देश कुछ मामलों में भूटान के साथ सहयोग कर रहे हैं। 2007 में, जापानी बैंक फॉर इंटरनेशनल कोऑपरेशन (जेबीआईसी) ने भूटान को ग्रामीण विद्युतीकरण परियोजना के लिए ओडीए ऋण प्रदान किया, जो देश के लिए अपनी तरह का पहला था।<sup>38</sup> भूटान भी ऊर्जा एकीकरण के लिए दक्षिण एशिया क्षेत्रीय पहल (एसएआरआई/ईआई) का हिस्सा है, जिसे यूएसएआईडी द्वारा वित्त पोषित किया जाता है।

भूटान के विपरीत, नेपाल की बुनियादी ढांचागत परियोजनाएं विदेशी साझेदारों की भू-राजनीतिक शक्ति को दर्शाने का शिकार हो गई हैं। इस संदर्भ में, सबसे प्रमुख उदाहरण अमेरिका के मिलेनियम चैलेंज कॉरपोरेशन (एमसीसी) और चीन के बीआरआई के इर्द-गिर्द घूमता है। अमेरिकी विदेशी सहायता एजेंसी एमसीसी ने 2014 में नेपाल के साथ एक समझौते पर हस्ताक्षर किए, जिसका उद्देश्य नेपाल को 2030 तक मध्यम आय का दर्जा हासिल करने के लिए अपने आर्थिक विकास को आगे बढ़ाने में सक्षम बनाने के लिए शिक्षा, स्वास्थ्य, कृषि, सड़क एवं परिवहन क्षेत्रों सहित अन्य क्षेत्रों में 500 मिलियन डॉलर का निवेश करना था। इसमें से 130 मिलियन डॉलर केवल कनेक्टिविटी और ऊर्जा क्षेत्रों में निवेश किए जाने की जानकारी है।<sup>39</sup> न केवल यह नेपाल द्वारा प्राप्त अब तक का सबसे बड़ा अनुदान है, एक ऐसा देश जो एमसीसी अनुदान हेतु अर्हता प्राप्त करने वाला दक्षिण एशिया का पहला देश था, लेकिन साथ ही नेपाल ने इस कार्यक्रम में योगदान करने

38 "JBIC Provides First ODA Loan to Bhutan", 9 May 2007, URL: [https://www2.jica.go.jp/yen\\_loan/pdf/en/5671/20070509.pdf](https://www2.jica.go.jp/yen_loan/pdf/en/5671/20070509.pdf).

39 Sohini Nayak, "The Millennium Challenge Corporation's Nepal compact finally ratified", ORF, 14 March 2022, URL: <https://www.orfonline.org/expert-speak/the-millennium-challenge-corporation-mccs-nepal-compact-finally-ratified/>



के लिए जिस 130 मिलियन डॉलर की सहमति दी है, वह "एमसीसी के इतिहास में किसी भी भागीदार सरकार का सबसे बड़ा अग्रिम योगदान" है।<sup>40</sup> फिर भी, एमसीसी को 2022 तक अनुमोदित नहीं किया गया था। इसके मुख्य कारणों में से एक अमेरिका की इंडो-पैसिफिक रणनीति (आईपीएस) के साथ इसका जुड़ाव था। यह खबर 2018 में दिए गए अमेरिकी आधिकारिक बयानों से पता चलती है। जबकि नेपाल ने आईपीएस के साथ किसी भी तरह के संबंध से इनकार किया है। अमेरिकी आधिकारिक बयानों में एमसीसी की तुलना बीआरआई से की गई। इस बीच नेपाल 2017 में बीआरआई में शामिल हो गया। 2019 में, नेपाल में बीआरआई के तहत नौ परियोजनाओं (हालांकि पहले यह संख्या 35 थी) को आगे बढ़ाया जाना था। 2019 में शी जिनपिंग की नेपाल यात्रा 1996 के बाद किसी चीनी राष्ट्रपति की पहली यात्रा थी और इस दौरान 20 समझौतों पर हस्ताक्षर किए गए थे, जो नेपाल में चीन की विशेष रुचि का संकेत है। चीन-नेपाल संबंधों को नेपाल की घरेलू राजनीति में चीनी प्रभाव के संदर्भ में भी देखा जाना चाहिए। केपी शमा ओली के नेतृत्व वाली कम्युनिस्ट पार्टी ऑफ नेपाल-यूनिफाइड मार्क्सवादी लेनिनवादी (सीपीएन-यूएमएल) को चीन का समर्थक माना जाता है, जबकि पुष्प कमल दहल (प्रचंड), जो दिसंबर 2022 में तीसरी बार प्रधानमंत्री बने हैं, को माओ का प्रबल अनुयायी माना जाता है। इससे पिछले दशक में चीन को नेपाल के भीतर गहरी पैठ बनाने में मदद मिली है, जब मोटे तौर पर दोनों नेताओं में से कोई एक ही सत्ता में रहा है। बीआरआई परियोजनाओं में से, ट्रांस-हिमालयी बहुआयामी कनेक्टिविटी नेटवर्क (टीएचएमसीएन) एक प्रमुख परियोजना है जिसमें जिलॉन्ग/कीरुंग से काठमांडू तक ट्रांस-हिमालयन रेलवे को जोड़ना, अरनिको राजमार्ग को अपग्रेड करना, सुरंग सड़कों का निर्माण शामिल है। चीन ने नेपाल में आईसीपी (एकीकृत चेक पोस्ट) स्थापित करने, तीन उत्तर-दक्षिण गलियारों, अर्थात् कोसी, गंडकी और कर्णाली आर्थिक गलियारों को उन्नत करने पर काम किया है। काठमांडू-पोखरा-लुम्बिनी रेलवे लाइन का निर्माण भी चीन की मदद से किया जा रहा है।

40 US Embassy in Nepal, "The MCC-Nepal Compact top ten facts", 3 March 2022, URL: [https:// np.usembassy.gov/mcc-in-nepal-top-ten-facts/](https://np.usembassy.gov/mcc-in-nepal-top-ten-facts/).

---

मई-जून 2023 में, भारत और नेपाल के बीच मौजूद पारगमन संधि को संशोधित किया गया, जो अन्य पहलुओं के अलावा, भारत के अंतर्देशीय जलमार्गों तक पहुंच प्रदान करती है।

---

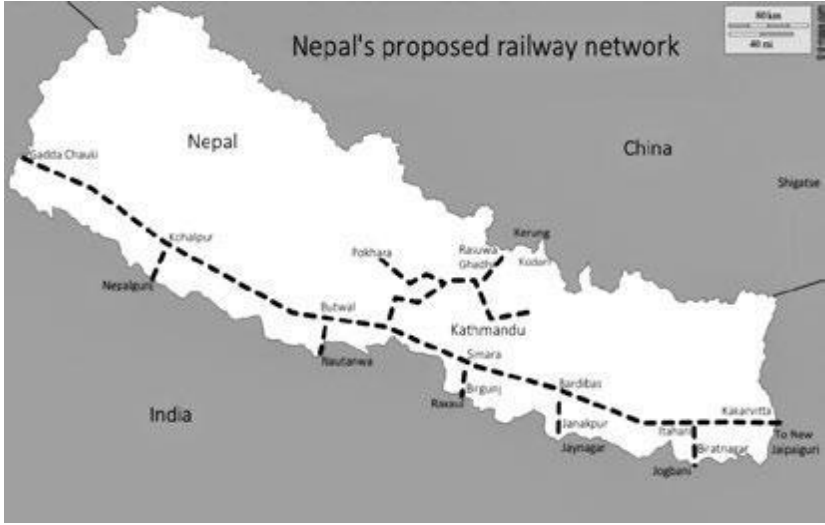
ऐसा कहना होगा कि, हालांकि 2015 में 'आर्थिक नाकेबंदी' के बाद भारत के साथ नेपाल के खराब संबंधों के परिणामस्वरूप चीन के साथ संबंधों में सुधार हुआ है, लेकिन नेपाल-चीन समीकरण को हल्के में नहीं लिया जा सकता है।

भारत ने नेपाल के साथ विशेष रूप से कनेक्टिविटी और ऊर्जा क्षेत्रों में साझेदारी की है। मई-जून 2023 में पीएम प्रचंड की भारत यात्रा के दौरान, भारत और नेपाल के बीच मौजूद पारगमन संधि को संशोधित किया गया, जो अन्य पहलुओं के अलावा, भारत के अंतर्देशीय जलमार्गों तक पहुंच प्रदान करती है।<sup>41</sup> रेल कनेक्टिविटी के संबंध में, बिजलपुरा तक जुड़ने हेतु जयनगर-कुर्था लाइन का विस्तार जल्द ही चालू होने के कारण नेपाल सरकार (चित्र 8 देखें) को सौंप दिया गया था। जोगबनी-विराटनगर रेल लाइन पर एक सीमा पार माल टुलाई लाइन भी जोड़ी गई है, जिसका उद्घाटन हाल ही में हुआ है, जबकि रक्सौल-काठमांडू रेल लिंक पर अंतिम स्थान सर्वेक्षण रिपोर्ट नेपाल को सौंप दी गई है। भारतीय अनुदान सहायता से, रुपईडीहा-नेपालगुंग आईसीपी का उद्घाटन किया गया, सुनौली-भैरहवा में मिरर आईसीपी का भूमि पूजन समारोह आयोजित किया गया और दोधरा चंदानी में एक अन्य आईसीपी के निर्माण हेतु एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए। ऊर्जा अवसंरचना के मोर्चे पर, मोतिहारी-अमलेखगंज पाइपलाइन को दूसरे चरण के माध्यम से चितवन तक बढ़ाया जाएगा, जबकि सिलीगुड़ी और झापा के बीच एक नई पाइपलाइन स्थापित करने हेतु मई-जून 2023 में पीएम दहल की भारत यात्रा के दौरान एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए।

---

41 Ministry of External Affairs, GoI, "Visit of Prime Minister of Nepal Rt Hon'ble Mr. Pushpa Kamal Dahal 'Prachanda' to India", 2 June 2023, URL: [https://www.mea.gov.in/press-releases.htm?dtl/36643/Visit\\_of\\_Prime\\_Minister\\_of\\_Nepal\\_Rt\\_Honble\\_Mr\\_Pushpa\\_Kamal\\_Dahal\\_Prachanda\\_to\\_India](https://www.mea.gov.in/press-releases.htm?dtl/36643/Visit_of_Prime_Minister_of_Nepal_Rt_Honble_Mr_Pushpa_Kamal_Dahal_Prachanda_to_India)

## चित्र 8: नेपाल का प्रस्तावित रेलवे नेटवर्क



स्रोत: [https://www.researchgate.net/figure/Map-of-Proposed-Railway-by-Nepal-for-OBOR-VI-WHY-IS-SITUATIONAL-ANALYSIS-REQUIRED-FOR\\_fig1\\_327525564](https://www.researchgate.net/figure/Map-of-Proposed-Railway-by-Nepal-for-OBOR-VI-WHY-IS-SITUATIONAL-ANALYSIS-REQUIRED-FOR_fig1_327525564)

इसके अलावा, दीर्घकालिक बिजली व्यापार हेतु एक समझौते को अंतिम रूप दिया गया, जहां भारत दस वर्षों में नेपाल से 10,000 मेगावाट बिजली आयात करेगा। भारत नेपाल से 452 मेगावाट बिजली आयात करता है। यह अप्रैल 2022 में हस्ताक्षरित विद्युत क्षेत्र सहयोग पर संयुक्त दृष्टि वक्तव्य का परिणाम है, जिसके अनुसार भारत नेपाल में 900 मेगावाट अरुण-3 जल-विद्युत परियोजना का भी निर्माण कर रहा है। दोनों देशों ने 480 मेगावाट फुकट-करनाली परियोजना के विकास के लिए एक समझौता जापन और 669 मेगावाट निचली अरुण परियोजना के निर्माण के लिए एक परियोजना विकास समझौते पर भी हस्ताक्षर किए।<sup>42</sup>

जहां तक बीबीआईएन का संबंध है, भूटान और नेपाल दोनों ने महत्वपूर्ण विकास देखा है। नेपाल में बीबीआईएन के तहत कुछ परियोजनाओं में

42 Ibid.

सपू हाउस

डब्ल्यूबी द्वारा नेपाल रणनीतिक सड़क कनेक्टिविटी एवं सुधार परियोजनाएं, करनाली, नारायणी, कालीगंडकी और कोशी नदियों में जल परिवहन की सुविधा, काठमांडू-कुलेखानी-हेटौंडा सुरंग रोड, चार महत्वपूर्ण व्यापार मार्गों को छह में अपग्रेड करना-लेन राजमार्ग, काठमांडू-कोल्हू-त्रिशुली-स्याब्रुबेसी-रसुवागढ़ी गलियारे का उन्नयन, सहित अन्य शामिल हैं।<sup>43</sup> नेपाल के बहुपक्षीय साझेदारों के बीच, एडीबी ने बड़ी मात्रा में फंडिंग प्रदान की है, जो ऊर्जा क्षेत्र में सबसे अधिक है, 2022 में 75 परियोजनाओं ने संचयी निवेश का 20.65% प्राप्त किया। परिवहन क्षेत्र, 72 परियोजनाओं और कुल निवेश का 18.90% के साथ, दूसरे स्थान पर है। इसी तरह, 2019 में, एआईआईबी ने अपर त्रिशूली-1 हाइड्रोपावर प्रोजेक्ट के लिए 90 मिलियन डॉलर तक के ऋण को मंजूरी दी, जो नेपाल में एआईआईबी की पहली परियोजना है। इसने अपने प्रोजेक्ट प्रिपरेशन स्पेशल फंड से प्रस्तावित तमाकोशी वी हाइड्रोइलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट हेतु \$0.9 मिलियन और प्रस्तावित पावर डिस्ट्रीब्यूशन सिस्टम अपग्रेड एवं विस्तार प्रोजेक्ट के लिए \$1 मिलियन भी प्रदान किए हैं।<sup>44</sup>

भूटान में, फुएंशोलिंग में मिनी ड्राई पोर्ट का निर्माण, पसाखा में ड्राई पोर्ट, दक्षिणी पूर्व-पश्चिम राजमार्ग के साथ 68.3 किमी लंबी सड़क जैसी एसएसईसी सड़क कनेक्टिविटी परियोजनाएं और पसाखा के पास सीमा पार बिंदु से 1.2 किमी पहुंच मार्ग, मुजनाई-न्योएनपालिंग रेल लाइन जैसी परियोजनाओं की तेजी से ट्रेकिंग, कोखराझार से गेलेपु, पाठशाला से नंगलम और रंगिया से समद्रुप झोंकर रेल लाइनों का अध्ययन कुछ ऐसी परियोजनाएं हैं जो चल रही हैं। व्यापार सुविधा और रसद परियोजनाओं के माध्यम से क्षेत्रीय कनेक्टिविटी को बढ़ावा देने के अलावा, विशेषतः भारतीय सीमा के

43 CUTS International Report, 2023, p. 70.

44 AIIB, URL: <https://www.aiib.org/en/news-events/news/2019/AIIB-Approves-First-Investment-in-Nepal.html>.





करीब फुएंतशोलिंग क्षेत्र में, भूटान में हवाई कनेक्टिविटी परिवहन प्रणाली में सुधार करने का भी प्रयास किया जा रहा है। बीबीआईएन ढांचे के भीतर, बांग्लादेश ने मुख्यतः ऊर्जा क्षेत्र के संबंध में बुनियादी ढांचागत परियोजनाओं पर भूटान के साथ साझेदारी की है। जून 2023 में, भारत, नेपाल एवं बांग्लादेश ने एक बिजली-साझाकरण समझौते के मसौदे को अंतिम रूप दिया है, जो भारतीय ग्रिड के माध्यम से बिजली के व्यापार की सुविधा देगा।<sup>45</sup>

## मध्य दक्षिण एशिया

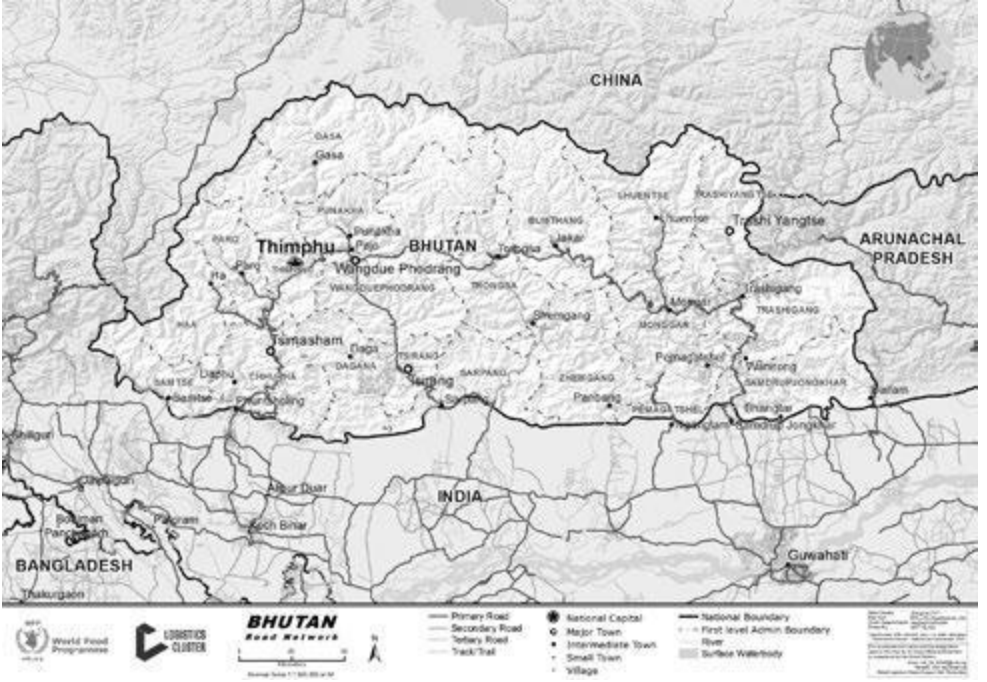
जबकि दक्षिण एशिया में अवसंरचना निर्माण के कारण के रूप में भारतीय कारक पर इस शोधपत्र के अगले खंड में विस्तार से चर्चा की गई है, यह ध्यान रखना महत्वपूर्ण है कि घरेलू स्तर पर बुनियादी ढांचे में उछाल के कारण, बाहरी भागीदारों के साथ भारत की बुनियादी ढांचा कूटनीति की गुंजाइश बढ़ रही है। भारत में सबसे सार्थक मामला जापान का है। भारत में हाई-स्पीड रेलवे (एचएसआर) परियोजना, यानी मुंबई से अहमदाबाद तक बुलेट ट्रेन परियोजना (चित्र 10 देखें), जापानी अंतर्राष्ट्रीय सहयोग एजेंसी (जेआईसीए) द्वारा बनाई जा रही है, जिसने 81% लागत को कवर करते हुए ओडीए ऋण प्रदान किया है। पहली किश्त 2018,<sup>46</sup> में 50 वर्षों में भुगतान की जाने वाली 0.5% ब्याज दर के साथ स्वीकृत की गई थी। जापान ने उत्तर-पूर्व क्षेत्र (एनईआर) के अवसंरचना के विकास में भी भारी निवेश किया है। इसने विभिन्न विकास परियोजनाओं के लिए \$1.8 बिलियन (13,000 करोड़ रुपये) के ऋण की घोषणा की है, जिसमें से पूर्वोत्तर सड़क नेटवर्क

---

45 Rezaul H. Laskar, "India, Nepal, Bangladesh finalise tripartite power trade agreement draft", *Hindustan Times*, 15 June 2023, URL: <https://www.hindustantimes.com/india-news/india-nepal-bangladesh-finalise-tripartite-power-trade-agreement-draft-101686842536062.html>.

46 Japan International Cooperation Agency, "JICA Supports Project for the Mumbai-Ahmedabad High-Speed Rail by Providing an ODA loan of INR 5,500 Crore as Tranche 1" Press Release, 28 September 2018, URL: [https://www.jica.go.jp/india/english/office/topics/press180928\\_01.html](https://www.jica.go.jp/india/english/office/topics/press180928_01.html).

## चित्र 9: भूटान में सड़क नेटवर्क



स्रोत: <https://dlca.logcluster.org/23-shutan-road-network>

कनेक्टिविटी सुधार परियोजना (असम एवं मेघालय में) इस अध्ययन के संदर्भ में आती है।<sup>47</sup> अन्य साझेदारों में से सिंगापुर एवं यूएई को भी भारत के अवसंरचना के क्षेत्र में कुछ जगह मिली है। जहां वित्त वर्ष 2023 में एफडीआई के मामले में सिंगापुर भारत में सबसे बड़ा निवेशक बनकर उभरा, वहीं यूएई चौथे स्थान पर है। इसके पश्चात् मुख्यतः समुद्री परिवहन, बिजली और निर्माण गतिविधियों जैसे क्षेत्रों में निवेश किया गया है। दूसरी ओर, सिंगापुर मास्टर प्लान गुवाहाटी 2025 और शहर में एक कौशल विकास

47 Japan International Cooperation Agency, "JICA Extends ODA Loan of INR 980 Crore for the North East Road Network Connectivity Improvement Project (Phase 4)", Press Release, 27 March 2020, URL: [https://www.jica.go.jp/india/english/office/topics/press200327\\_08.html](https://www.jica.go.jp/india/english/office/topics/press200327_08.html). JICA 2020.



केंद्र बनाने में मदद करने हेतु सहमत हुआ, जबकि नई दिल्ली रेलवे पुनर्विकास परियोजना चरण 2 का नाम अन्य निवेश योजनाओं में सूचीबद्ध है।

जहां तक भारत के बहुपक्षीय साझेदारों का संबंध है, एडीबी ने 2022 में भारत में 60.6 मिलियन डॉलर का संचयी निवेश किया है। इसका 33%, जिसकी राशि \$20.2 मिलियन है, परिवहन क्षेत्र में और 24.6%, राशि \$14.9 मिलियन, ऊर्जा क्षेत्र में इस्तेमाल किया गया है।<sup>48</sup> एआईआईबी ने भारत में कुछ बुनियादी ढांचा परियोजनाओं में भी भागीदारी की है। चेन्नई मेट्रो रेल चरण 2 परियोजना, चेन्नई पेरिफेरल रिंग रोड (खंड 2 एवं 3), असम माध्यमिक सड़क नेटवर्क सुधार परियोजना कुछ नाम हैं।<sup>49</sup>

पश्चिमी साझेदारों में से, भारत और यूरोपीय संघ ने मई 2021 में यूरोपीय संघ-भारत कनेक्टिविटी साझेदारी पर हस्ताक्षर किए। यह कनेक्टिविटी की एक टिकाऊ, पारदर्शी, व्यवहार्य और नियम-आधारित धारणा प्रदान करने की आवश्यकता पर आधारित है। इसे इंडो-पैसिफिक में बीआरआई का विकल्प माना जा रहा है, क्योंकि यह "अप्रैल 2021 में जारी ईयू इंडो-पैसिफिक रणनीति में संकल्पित, एशिया की ओर अधिक यूरोपीय झुकाव," के साथ संरेखित है।<sup>50</sup> जबकि इसके तहत परियोजनाओं की अभी पहचान की जा रही है, 2021-2027 की अवधि हेतु यूरोपीय आयोग द्वारा नेबरहुड डेवलपमेंट एंड इंटरनेशनल कोऑपरेशन इंडस्ट्रमेंट (एनडीआईसीआई) को \$85.7 बिलियन (79 बिलियन यूरो) की राशि आवंटित की गई है। यहां यह ध्यान दिया जा सकता है कि हालांकि यह साझेदारी केवल कनेक्टिविटी या ऊर्जा क्षेत्र तक ही सीमित नहीं है (जोकि इस शोधपत्र का मुख्य विषय है),

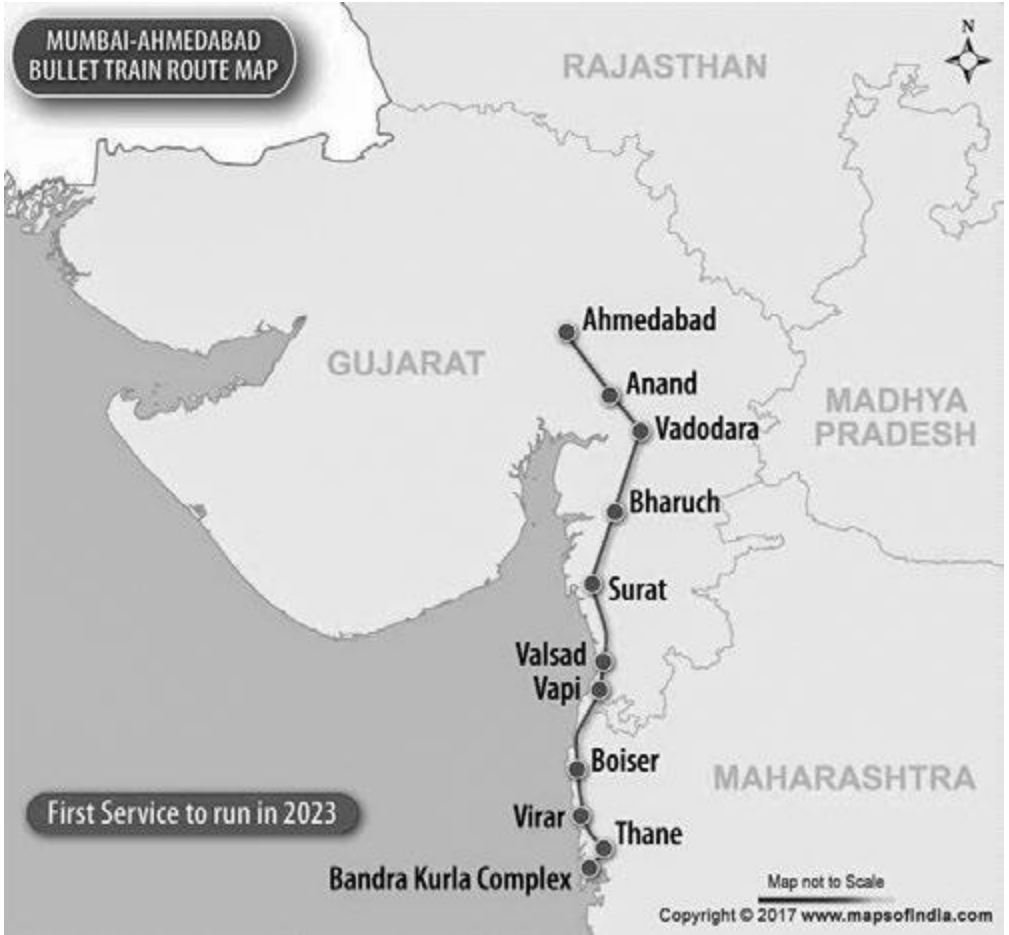
---

48 ADB Member Fact Sheet, URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/27768/ind-2022.pdf>.

49 AIB, URL: [https://www.aiib.org/en/projects/list/year/All/member/India/sector/All/project\\_type/All/financing\\_type/All/status/Approved](https://www.aiib.org/en/projects/list/year/All/member/India/sector/All/project_type/All/financing_type/All/status/Approved).

50 Andrea Moreschi, "The EU-India Connectivity Partnership: Can Brussels step up its connectivity game in the Indo-Pacific?", ORF, 16 September 2021, URL: <https://www.orfonline.org/expert-speak/the-eu-india-connectivity-partnership/>.

चित्र 10: मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन रूट मानचित्र



स्रोत: <https://dlca.logcluster.org/23-shutan-road-network>



यह यूरोपीय संघ और भारत के बीच समग्र संबंधों में बुनियादी ढांचे के महत्व को रेखांकित करता है, क्योंकि दोनों द्विपक्षीय संबंधों को रणनीतिक प्रकृति के रूप में परिभाषित करते हैं।

## दक्षिण एशिया में अवसंरचना निर्माण में वृद्धि के कारण

उपरोक्त खंड दक्षिण एशिया में अवसंरचना परियोजनाओं पर डेटा-आधारित परिप्रेक्ष्य पेश करता है। जैसा कि स्पष्ट है, विगत दशक में दक्षिण एशिया में न केवल बुनियादी ढांचा परियोजनाएं अंतर-राज्य संबंधों का हिस्सा बन गई हैं, बल्कि ऐसे स्पष्ट कारण भी हैं जिन्हें रेखांकित किया जा सकता है। यह खंड उन कारणों में से कुछ का विस्तार से वर्णन करता है। दो कारणों को पुश फैक्टर के रूप में वर्णित किया गया है, अर्थात् भारतीय कारक एवं दक्षिण एशिया में अवसंरचना का अंतर, जबकि अन्य दो कारकों को पुल फैक्टर के रूप में समझाया गया है, अर्थात् अवसंरचना पर चीन फैक्टर और बहुपक्षीय एजेंडा।

### *कारणों के रूप पुल कारक*

#### भारतीय कारक

जनवरी 2020 में, रायसीना डायलॉग में बोलते हुए, भारत के विदेश मंत्री एस. जयशंकर ने कहा की, 'जब अवसंरचना एवं कनेक्टिविटी क्षेत्रों में अपने प्रदर्शन और प्रतिबद्धताओं का आकलन करने की बात आती है, तो 'भारत अपने अतीत का कैदी है'। हालाँकि, उन्होंने जोर देकर कहा कि हाल के दिनों में चीजें अलग रही हैं, और कहा की, "मेरे अनुमान के अनुसार हमारी दुनिया के विभिन्न हिस्सों में 142 कनेक्टिविटी परियोजनाएं चल रही हैं।"

सपू हाउस

शोधपत्र

जिनमें से 53 पिछले पांच वर्षों में पूरे हो चुके हैं।”<sup>51</sup> यह बयान अवसंरचना के क्षेत्र में भारत की बढ़ती भागीदारी को दर्शाता है तथा बदले में भारत की बुनियादी ढांचा कूटनीति के बढ़ते दायरे को सामने लाता है। दक्षिण एशिया में सबसे बड़े एवं केंद्रीय देश के रूप में, अवसंरचना के विकास में निवेश व विदेश नीति के लक्ष्य के रूप में कनेक्टिविटी को आगे बढ़ाने से एक क्षेत्र के रूप में दक्षिण एशिया में संबंधों को बढ़ावा देने में मदद मिली है। ऐसा कहना होगा कि, यहां भी, ऐसे आंतरिक एवं बाहरी कारण हैं जिनकी वजह से यह वृद्धि हुई है, जिनमें से प्रत्येक को भारत के लिए पुश और पुल कारकों के रूप में माना जा सकता है।

व्यापार करने हेतु एक मजबूत देश के रूप में<sup>52</sup> और एक ऐसे देश के रूप में जहां बुनियादी ढांचा कूटनीति को एक नीति के रूप में आगे बढ़ाया जा रहा है, भारत की स्थिति में सुधार करने के उद्देश्य से पिछले दशक में कई बुनियादी ढांचा परियोजनाएं और पहल शुरू की गई हैं। लेकिन घरेलू स्तर पर, भारत की अवसंरचना की कहानी बहुत पहले 2000 के दशक की शुरुआत में शुरू हुई थी। उदाहरण के लिए, 2003 में, अटल बिहारी वाजपेयी ने स्वर्णिम चतुर्भुज परियोजना (जीक्यूपी) के समुद्री परिणाम के रूप में अब ज्ञात सागरमाला कार्यक्रम की कल्पना की, जिसे 1999 में लॉन्च किया गया था। जीक्यूपी का लक्ष्य चार मेट्रो शहरों दिल्ली, मुंबई, कोलकाता और चेन्नई के साथ देश के सड़क एवं राजमार्ग क्षेत्रों में सुधार करना था। जीक्यूपी को भारतमाला परियोजना में सम्मिलित कर दिया गया है।

---

51 Ministry of External Affairs, "External Affairs Minister in Conversation at Raisina Dialogue 2020: The India Way", 16 January 2020, URL: <https://www.mea.gov.in/interviews.htm?dtl/32305>.

52 India's ranking, as per the Ease of Doing Business (EoDB) report of the World Bank, jumped to 63rd position among 190 countries in 2020. This is a leap of 79 position from 2015 to 2019, most of which is attributed to India's image worldwide as a result of proactive diplomacy and its improved infrastructure provisions. On the other hand, a US-based law firm, Wilmer Hale, has noted in an independent study that China has sought to manipulate its EoDB ranking that would otherwise bring it down from 78th to 85th position in the World Bank chart in 2017. As a consequence, the WB has decided to scrap publication of its EoDB report by September 2021.



---

2020 में जारी नेशनल इंफ्रास्ट्रक्चर पाइपलाइन (एनआईपी) रिपोर्ट का लक्ष्य अगले पांच वर्षों के भीतर पूरे देश में लगभग 13 बिलियन डॉलर (102 ट्रिलियन रुपये) का निवेश करना है। इसके अंतर्गत, कई परियोजनाएँ हैं जिनका उद्देश्य विशेषतः रेलवे, राजमार्ग, सड़क मार्ग एवं जलमार्ग की कनेक्टिविटी अवसंरचना में सुधार करना है।

---

दूसरी ओर, सागरमाला ने सितंबर 2019 तक पूरी की गई कुल 121 परियोजनाओं के साथ भारत में बंदरगाह कनेक्टिविटी और अंतर्देशीय जल परिवहन प्रणाली को आधुनिक बनाने में अच्छा काम किया है।<sup>53</sup> 2020 में जारी नेशनल इंफ्रास्ट्रक्चर पाइपलाइन (एनआईपी) रिपोर्ट का लक्ष्य अगले पांच वर्षों के भीतर पूरे देश में लगभग 13 बिलियन डॉलर (102 ट्रिलियन रुपये) का निवेश करना है।<sup>54</sup> इसके अंतर्गत, कई परियोजनाएँ हैं जिनका उद्देश्य विशेषतः रेलवे, राजमार्ग, सड़क मार्ग एवं जलमार्ग की कनेक्टिविटी अवसंरचना में सुधार करना है। उस समय अधिक ध्यान तथा बड़े निवेश के लिए दबाव, कनेक्टिविटी, भौतिक संबंधों, बढ़ती ऊर्जा जरूरतों, लोगों से लोगों के बीच संपर्क में वृद्धि आदि के विचारों पर अंतरराष्ट्रीय गतिविधियों में सक्रिय होने की भारत की अपनी इच्छा से आया था, जिसके परिणामस्वरूप ये परिवर्तन हो रहे थे। दूसरी ओर, जापान, रूस, अमेरिका, चीन और अन्य जैसे देशों के साथ-साथ क्षेत्र में भारत की बढ़ती भूमिका के परिणामस्वरूप बहुपक्षीय मंच एवं पहलों द्वारा प्रदान किए गए अवसरों द्वारा पुल प्रदान किया गया था। जबकि इस पुश के परिणामस्वरूप घरेलू स्तर पर भारत के परिवहन और कनेक्टिविटी क्षेत्रों में सुधार हेतु विभिन्न योजनाओं और कार्यक्रमों का कार्यान्वयन हुआ,

---

53 Ministry of Ports and Shipping, Government of India, Sagarmala, URL: <http://sagarmala.gov.in/projects/projects-under-sagarmala>.

54 Ministry of Commerce and Industry, Government of India, National Infrastructure Pipeline Report, 2021.

इस पुश ने भारत को उसी दिशा में चीन की आक्रामक रणनीति का विकल्प तलाशने के उद्देश्य से अन्य देशों के साथ साझेदारी करने के लिए प्रेरित किया।

भारत की लुक ईस्ट पॉलिसी (एलईपी) 1992 में लागू की गई थी और इसका उद्देश्य अपने पूर्वी पड़ोस के साथ संबंधों को बढ़ावा देना था। फिर भी, पूर्व से जुड़ने का मतलब इस दिशा के गेटवे में सुधार करना था। भारत के एनईआर को ऐसे गेटवे माना गया जिस पर अधिक ध्यान देने की आवश्यकता थी। एनईआर में घरेलू स्तर पर आगामी विकास पहलों का श्रेय भारत की अंतरराष्ट्रीय आवश्यकता एवं उसकी विदेश नीति के लक्ष्यों को पूरा करने को दिया जाता है। 2005 में, उत्तर पूर्वी क्षेत्र के विकास विभाग को डीओएनईआर का एक अलग मंत्रालय बनाया गया था। इसके बाद कई तरह की गतिविधियां शुरू हुईं, जिनमें क्षेत्र के अवसंरचना में सुधार एवं देश के भीतर व बाहर एनईआर में कनेक्टिविटी बाधाओं को दूर करने पर ध्यान दिया गया। आंतरिक कनेक्टिविटी के लिए, उसी वर्ष उत्तर-पूर्वी राज्य सड़क निवेश कार्यक्रम (एनईएसआरआईपी) के तहत परियोजनाओं के लिए व्यवहार्यता अध्ययन किया गया था, जिसे बाद में उत्तर-पूर्व क्षेत्र विकास योजना का नाम दिया गया। इसके परिणामस्वरूप एनएच7 को अपग्रेड करने की योजना बनाई गई, जिसे एडीबी से वित्त पोषण द्वारा सहायता प्रदान की गई है, हाल ही में दो किशतों के माध्यम से \$400 मिलियन स्वीकृत किए गए हैं। 2008 तक, एनईआर विज्ञान दस्तावेज़ जारी किया गया था। इसमें सड़कों, रेलवे, वायुमार्ग और पुलों के निर्माण एवं उन्नयन के माध्यम से एनईआर कनेक्टिविटी में सुधार करने की कई योजनाएं हैं। 2019 तक, विभिन्न बहुपक्षीय एजेंसियों द्वारा वित्त पोषित एनईआर हेतु 21 बाहरी सहायता प्राप्त अवसंरचना के साथ-साथ विकास परियोजनाओं की योजना बनाई गई थी।<sup>55</sup> ये कुछ उदाहरण हैं जो दर्शाते हैं कि आसियान क्षेत्र सहित

55 Ibid.





भारत के पड़ोस के साथ जुड़ाव बढ़ाने हेतु घरेलू नीति के एक घटक के रूप में बुनियादी ढांचा किस हद तक महत्वपूर्ण हो गया है।

हालाँकि बुनियादी ढांचा परियोजनाओं में तेजी का मुख्य कारण नरेंद्र मोदी सरकार द्वारा 2014 में एलईपी को एकट ईस्ट पॉलिसी (एईपी) में बदलना रहा। कूटनीति को पारंपरिक ट्रैक 1 मोड से आगे बढ़ाने की आवश्यकता को पहचानते हुए, भारत सरकार ने बी2बी (व्यापार से व्यवसाय, यानी मल्टी-ट्रैक डिप्लोमेसी संस्थान के अनुसार ट्रैक 3) और पी2पी (लोगों से लोगों के बीच निजी नागरिक के बीच, यानी ट्रैक 4) पर बातचीत एवं सहयोग को प्रोत्साहित किया। इससे पड़ोसी देशों के साथ स्थानीय व्यापार करने वाले लोगों द्वारा लघु एवं मध्यम उद्यमों (एसएमई) के उदभव जैसी आर्थिक गतिविधियों में वृद्धि देखी गई। हालाँकि, 1990 और 2000 के दशक में आर्थिक कूटनीति की शुरुआत और उसके बाद की विभिन्न आर्थिक गतिविधियाँ बाधाओं से जकड़ी हुई थीं। निश्चित रूप से, इसका मूल कारण बेहतर अवसंरचना और कनेक्टिविटी की कमी थी। इसका मतलब यह है कि कम से कम बेहतर परिवहन के रास्ते सुनिश्चित करके भौगोलिक निकटता एवं समय निकटता के बीच के अंतर को कम करना होगा। इसके अलावा, एनईआर के प्रचुर स्थानीय संसाधनों (जल विद्युत, कोयला और बांस उद्योग जैसे उत्पाद) का कम उपयोग किया गया। इस समस्या को गंभीरता से लिया गया और इससे निपटने हेतु कई विकल्पों पर विचार किया गया। 2016 में शुरू की गई उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक) योजना भारत की क्षेत्रीय कनेक्टिविटी योजना (आरसीएस) को बढ़ावा देने हेतु उठाया गया एक कदम था। उदाहरण के लिए, 2019 में भारत-बांग्लादेश हितधारकों की बैठक में, भारतीय नागरिक उड्डयन मंत्रालय एवं राज्य सरकारों ने एनईआर से बेहतर कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने हेतु छह मार्गों पर अंतरराष्ट्रीय उड़ानें शुरू करने की घोषणा की, अर्थात् गुवाहाटी-ढाका, गुवाहाटी-बैकॉक, गुवाहाटी- कुआलालंपुर, गुवाहाटी-

काठमांडू, गुवाहाटी-हनोई और गुवाहाटी-यांगून। इससे पहले, दिसंबर 2017 में, सामाजिक एवं भौतिक अवसंरचना की जरूरतों से निपटने हेतु नॉर्थ ईस्ट स्पेशल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट स्कीम (एनईएसआईडीएस) को मंजूरी दी गई थी। जैसा कि हाल की घटनाओं से पता चलता है, एनईआर 1990 के दशक की शुरुआत में युन्नान की तरह ही निवेश एवं ध्यान का केंद्र बनकर उभरा है।

2014 में सार्क समूह को दोबारा प्रचलित करने के भारत के प्रयास के पश्चात से, नेपाल एवं भूटान जैसे छोटे राज्यों के बीच देश की सशक्त छवि को लेकर सवाल उठ रहे थे, जिसे अब तक 'बिग ब्रदर' के रूप में देखा जाता है। यहां, यह तर्क दिया जा सकता है कि भारत ने अन्य बातों के अलावा बुनियादी ढांचा कूटनीति का सहारा लेकर अपनी नकारात्मक एवं डराने वाली छवि का मुकाबला करने का प्रयास किया। काठमांडू में 18वें सार्क शिखर सम्मेलन में, भारत ने बीबीआईएन उप-क्षेत्रीय ढांचे के तहत मोटर्स वाहन अधिनियम (एमवीए) का विचार प्रस्तावित किया था। इसकी उत्पत्ति 1997 के दक्षिण एशियाई विकास चतुर्भुज (एसएजीक्यू) में हुई जब चारों देशों ने अवसंरचना की कमियों को दूर करने, आर्थिक एवं औद्योगिक संबंध विकसित करने, उप-क्षेत्र की समानताओं पर ध्यान केंद्रित करने और विकास में तेजी लाने के तरीके खोजने का एक साझा लक्ष्य तय किया। बीबीआईएन का लक्ष्य आज ऐसे कार्यात्मक परिवहन गलियारे बनाना है जिन्हें अंततः आर्थिक गलियारों में बदला जा सके। इस संदर्भ में, भारत की भूमिका महत्वपूर्ण (जैसा कि इस शोधपत्र में दिए गए उदाहरणों से पता चलता है) है।

यदि अपने पूर्व के साथ भारत का जुड़ाव बीबीआईएन से आगे बढ़ाया जाता है, तो म्यांमार एक अन्य उदाहरण बन जाता है जहां अवसंरचना के निर्माण के माध्यम से भारत की पहुंच पहले की तुलना में आज अधिक गंभीर है। उप-क्षेत्रीय स्तर पर, 1999 में, कुनमिंग पहल ने बांग्लादेश-चीन-भारत-म्यांमार (बीसीआईएम) क्षेत्रीय सहयोग का नेतृत्व किया।



चित्र 11: कलादान मल्टीमॉडल ट्रांजिट एवं परिवहन परियोजना



स्रोत: <https://theprint.in/diplomacy/110-km-road-is-final-challenge-for-long-delayed-india-myanmar-karadan-connectivity-project/629247/>

फोरम की शुरुआत ट्रेक 2 राजनयिक फोरम के रूप में हुई। यह वह दौर था जब एडीबी द्वारा समर्थित ग्रेटर मेकांग उप-क्षेत्र (जीएमएस) आर्थिक सहयोग कार्यक्रम 1992 में शुरु की गई अपनी विभिन्न कनेक्टिविटी एवं अवसंरचना के विकास पहलों के साथ अच्छा प्रदर्शन कर रहा था। इसी संदर्भ में, भारत विकास और क्षेत्रीय कनेक्टिविटी पहल में क्षेत्रीय रूप से शामिल होना चाहता है। जबकि म्यांमार की ओर से व्यापार विभाग ने ट्रेक 1 मोड के रूप में बीसीआईएम क्षेत्रीय सहयोग मंच में देश का प्रतिनिधित्व किया, भारत के लिए यह नीति अनुसंधान केंद्र (सीपीआर) शामिल था। इसके अलावा, म्यांमार के साथ, केएमटीटीपी (चित्र 11 देखें) और त्रिपक्षीय राजमार्ग (टीएलएच) महत्वपूर्ण परियोजनाएं हैं। केएमटीटीपी का इस शोधपत्र की शुरुआत में उल्लेख मिलता है। जहां तक त्रिपक्षीय राजमार्ग का संबंध है, इस बहुपक्षीय पहल का लक्ष्य भारत में मणिपुर के मोरेह शहर को म्यांमार के माध्यम से थाईलैंड के माई सॉट से जोड़ना है।<sup>56</sup>

इसकी कुल लागत 140 मिलियन डॉलर आंकी गई है। बताया जाता है कि 2012 में भारत ने म्यांमार को 500 मिलियन डॉलर का ऋण प्रदान किया था। इसके अलावा, थाईलैंड पहुंचने के लिए दो मार्ग हैं, एक मांडले के माध्यम से और दूसरा इसे बायपास करते हुए। पूर्व का हिस्सा मोरेह से तमू से कालेवा तक मैत्री सड़क के साथ संरेखित है। तब से, इसका 101 किलोमीटर लंबा कालेवा-यार्गी खंड खराब स्थिति में है। भारत इसे चार-लेन राजमार्ग में अपग्रेड करने हेतु 11 मिलियन डॉलर का निवेश करने पर सहमत हुआ है। वहीं, टीएलएच मार्ग पर 69 पुल (कुल 70 में से) ऐसे हैं जिन्हें बेहतर करने की जरूरत है। भारत मदद के लिए तैयार हो गया है।

जबकि कुछ साल पहले भारत की लुक वेस्ट पॉलिसी समय की मांग थी, यह तर्क दिया जा सकता है कि जब भारत ने अपने पश्चिमी पड़ोस के प्रति अपनी विदेश नीति में सुधार करना शुरू किया, तो ऐसा बुनियादी ढांचे की आम मांग (चाहे ऊर्जा संसाधनों के परिवहन के लिए या माल में व्यापार के लिए बेहतर रास्ते के लिए) और कई देशों के बीच कनेक्टिविटी पर ध्यान केंद्रित करके किया गया था। इसका ताजा उदाहरण यूएस-यूई-सऊदी अरब-भारत संयुक्त रेलवे परियोजना है जिस पर मई 2023 में आई2यू2 (भारत, इज़राइल, अमेरिका एवं यूई) ढांचे के तहत सहमति बनी थी। यह खाड़ी और अरब देशों को रेलवे लाइन के जरिए और भारत को शिपिंग लेन के जरिए जोड़ेगा। ध्यान देने वाली बात यह है कि इस समझौते पर राष्ट्रीय सुरक्षा सलाहकार के स्तर पर हस्ताक्षर किए गए थे, जो भू-राजनीतिक और भू-रणनीतिक उद्देश्यों के लिए अवसंरचना के निर्माण के महत्व का भी संकेत है।

---

56 for update and details, see ADB report 2018



---

जबकि कुछ साल पहले भारत की लुक वेस्ट पॉलिसी समय की मांग थी, यह तर्क दिया जा सकता है कि जब भारत ने अपने पश्चिमी पड़ोस के प्रति अपनी विदेश नीति में सुधार करना शुरू किया, तो ऐसा बुनियादी ढांचे की आम मांग (चाहे ऊर्जा संसाधनों के परिवहन के लिए या माल में व्यापार के लिए बेहतर रास्ते के लिए) और कई देशों के बीच कनेक्टिविटी पर ध्यान केंद्रित करके किया गया था। इसका ताजा उदाहरण यूएस-यूई-सऊदी अरब-भारत संयुक्त रेलवे परियोजना है जिस पर मई 2023 में सहमति बनी थी।

---

## अवसंरचना की बढ़ती कमी और ज़रूरतें

2000 के दशक में, भारत और बांग्लादेश के बीच केवल एक रेल लिंक था। 1960 के दशक में, उनमें से लगभग एक दर्जन थे, जिनमें से अधिकांश 1971 में पूर्वी पाकिस्तान के विभाजन से बाधित हुए थे।<sup>57</sup> दक्षिण एशिया के देशों के भीतर एकीकरण का स्तर दुनिया के कई क्षेत्रों की तुलना में बहुत कम है। ऐसा कहा जाता है कि नेपाल एवं पाकिस्तान की तुलना में दुबई से बैंकॉक के लिए उड़ान भरना आसान है, जहां कोई सीधी उड़ान मौजूद नहीं है। 2017 तक, दिल्ली और ढाका के बीच केवल एक नॉन-स्टॉप लिंक मौजूद था।<sup>58</sup> ये दक्षिण एशिया के भीतर कनेक्टिविटी की प्रमुख समस्याएं थीं, एक अंतर जिसे अभी भी दूर करने की आवश्यकता है।

जैसे-जैसे अर्थव्यवस्थाएं विकसित होती हैं, इसकी वृद्धि को बनाए रखने के लिए इसकी क्षमता एवं अवसंरचना का निर्माण करने की आवश्यकता होती है। ऐसा सभी देशों के लिए है। इस क्षेत्र की जरूरतों और कमियों को समझने हेतु अवसंरचना पर तीन रिपोर्टों की जांच की जा सकती है।

---

57 Constantino Xavier, "Sambandh as Strategy", Policy Brief, Brookings India, 2020.

58 Ibid.

सबसे पहले, बुनियादी ढांचे के अंतर पर एक वैश्विक परिप्रेक्ष्य मैकिन्से ग्लोबल इंस्टीट्यूट की 2016 की रिपोर्ट 'ब्रिजिंग ग्लोबल इंफ्रास्ट्रक्चर गैप्स' के ज़रिए पेश किया गया है।<sup>59</sup> इसमें कहा गया है कि 2030 तक अनुमानित विकास अनुमानों को पूरा करने हेतु दुनिया को 3.3 ट्रिलियन डॉलर के वार्षिक अवसंरचना के निवेश की आवश्यकता है। हालांकि, पहले से ही संचित बैकलॉग के बावजूद, सालाना 350 बिलियन डॉलर की कमी है। यह रिपोर्ट बताती है कि वैश्विक अवसंरचना का अंतर बढ़ा है और आवश्यक निवेश बढ़ रहे हैं। दूसरा, 2017 में, एडीबी की 'मीटिंग एशियाज़ इंफ्रास्ट्रक्चर नीड्स' शीर्षक वाली रिपोर्ट 2016-2030 की अवधि हेतु एशिया की विकासशील बुनियादी ढांचा आवश्यकताओं पर एक दृष्टिकोण पेश करती है। इसका अनुमान है कि एशिया के 45 देशों को अपने अवसंरचना के अंतर को पूरा करने हेतु कुल मिलाकर \$26 ट्रिलियन या \$1.7 ट्रिलियन वार्षिक निवेश (जलवायु समायोजित अनुमान) की आवश्यकता होगी। इसमें से 14.7 बिलियन डॉलर यानी 56% और 8.3 बिलियन डॉलर यानी 31.9% निवेश क्रमशः बिजली और परिवहन क्षेत्रों में किया जाना है। जीडीपी गणना के अनुसार, दक्षिण एशिया को अकेले अवसंरचना में 8.8% निवेश करने की आवश्यकता होगी।<sup>60</sup> यह रिपोर्ट बताती है कि एशिया में कई राज्यों में व्यापक अवसंरचना का अंतर पाया गया है, जो क्षेत्रीय विकास के लिए बाधा बन गया है, जिसे धीरे-धीरे दूर किया जा रहा है। वहीं, 2017 में प्रकाशित ऑक्सफोर्ड इकोनॉमिक्स एंड ग्लोबल इंफ्रास्ट्रक्चर हब (एक जी20 पहल) की 'ग्लोबल इंफ्रास्ट्रक्चर आउटलुक' शीर्षक वाली तीसरी रिपोर्ट से पता चलता है कि इसके बावजूद कि एशिया में बुनियादी ढांचे की सबसे बड़ी समग्र आवश्यकता है, यानी 2040 तक 54%, जो कि \$51 ट्रिलियन है, इस क्षेत्र में अमेरिका एवं अफ्रीका की तुलना में \$4.6 ट्रिलियन का अपेक्षाकृत छोटा अंतर होने का अनुमान है।<sup>61</sup>

59 Woetzel, J., Nicklas, G. et al., "Bridging Global Infrastructure Gaps", McKinsey Global Institute, June 2016 URL: <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/business%20functions/operations/our%20insights/bridging%20global%20infrastructure%20gaps/bridging-global-infrastructure-gaps-full-report-june-2016.pdf>.

60 Asian Development Bank, "Meeting Asia's Infrastructure Needs", 2017, URL: <https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs>. Ibid. p. 9.

61 Global Infrastructure Outlook, 2017, URL: <https://outlook.gihub.org/>.

अमेरिका, चीन, भारत और जापान संयुक्त रूप से वैश्विक अवसंरचना की आधी से अधिक जरूरतों को पूरा करते हैं, यानी केवल एशिया के तीन देशों में अवसंरचना की भारी आवश्यकता है। इसके अलावा, यदि एशिया में अवसंरचना का अंतर कम हो जाता है, तो इसका अर्थ यह होगा कि क्षेत्र में अधिक निवेश हुआ है। इससे पता चलता है कि विशेष रूप से चीन, भारत और जापान ने इस अंतर को कम करने हेतु कदम उठाए हैं, जो इस शोधपत्र में भी परिलक्षित होता है।

#### तालिका 4

##### 2040 तक अवसंरचना की जरूरतों एवं अंतराल का पूर्वानुमान

देश	मौजूदा निवेश रुझान	आवश्यक निवेश	निवेश अंतर
अफ़गानिस्तान	एनए	एनए	एनए
बांग्लादेश	\$417 बिलियन	\$608 बिलियन	\$192 बिलियन
भूटान	एनए	एनए	एनए
भारत	\$3.5 ट्रिलियन	\$4.3 ट्रिलियन	\$526 बिलियन
मालदीव	एनए	एनए	एनए
नेपाल	एनए	एनए	एनए
पाकिस्तान	\$355 बिलियन	\$480 बिलियन	\$124 बिलियन
श्रीलंका	एनए	एनए	एनए
वैश्विक (57 देश)	\$79 ट्रिलियन	\$94 ट्रिलियन	\$15 ट्रिलियन

स्रोत: लेखक द्वारा संकलित ग्लोबल इंफ्रास्ट्रक्चर आउटलुक में डेटा के अनुसार एनए

= अनुपलब्ध

एक साथ रखे जाने पर ये डेटा बुनियादी ढांचे में निवेश की तत्काल आवश्यकता को दर्शाता है। यही कारण है कि देशों ने अवसंरचना को घरेलू एवं अंतरराष्ट्रीय स्तर पर अपने नीतिगत एजेंडे के हिस्से के रूप में देखना शुरू कर दिया है। दिलचस्प बात यह है कि चीन में भविष्य हेतु अवसंरचना की सबसे बड़ी मांगों में से एक है, और साथ ही एशिया में अवसंरचना के अंतर को कम करने में भी अग्रणी है।<sup>62</sup>

इसलिए चीन कारक (जैसा कि नीचे बताया गया है) दक्षिण एशिया एवं उसके बाहर बुनियादी ढांचे के निर्माण में तेजी का एक कारण है। इसी तरह, भारत कारक दक्षिण एशियाई संदर्भ में एक भूमिका निभाता है। इन दोनों मामलों में, जैसे-जैसे इन अर्थव्यवस्थाओं में वृद्धि हो रही है, अवसंरचना के अंतर को दूर करने की आवश्यकता है, जिससे अवसंरचना में निवेश बढ़ेगा, ताकि विकासात्मक लक्ष्य को बनाए रखा जा सके। अवसंरचना में निवेश के एक कारण के रूप में, भारत के बढ़ते दबाव कारक को माना जा सकता है। यहां, प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना (पीएमजीएसवाई), जो देश के दूरदराज के हिस्सों में सभी तरह की सड़कें उपलब्ध कराने हेतु केंद्र सरकार का एक ग्रामीण सड़क कार्यक्रम है, को देखा जा सकती है। अध्ययनों में पाया गया है कि पीएमजीएसवाई ने "कम वेतन वाली कृषि से निर्माण और, एक सीमित सीमा तक, विनिर्माण में रोजगार के संक्रमण को सक्षम करके" जुड़े जिलों में गरीबी में कमी लायी है।<sup>63</sup> यह न केवल भारत की अंतिम मील कनेक्टिविटी की आवश्यकता को पूरा करता है बल्कि इसे अपनी सामाजिक एवं विकास संबंधी मांगों का ध्यान रखने में भी सक्षम बनाता है। श्रीलंका में इसका एक परिणाम ग्रामीण सड़कों के विकास के लिए *मागा नेगुमा* योजना है, ऐसी योजना जिसे श्रीलंका में संघर्ष के बाद के विकास परिदृश्य की दिशा में काम करते हुए तैयार किया गया था। 2009-2010 में, सड़कों, रेलवे और बिजली व ऊर्जा क्षेत्र में निवेश को प्राथमिकता दी गई क्योंकि यह माना गया था कि बेहतर बुनियादी ढांचा "न केवल देश में मध्यम से दीर्घकालिक आर्थिक विकास की संभावनाओं को मजबूत करने हेतु आवश्यक है, बल्कि देश के उत्तर और पूर्व (एन एंड ई) में आजीविका के अवसरों को विकसित करने और सुधारने हेतु एक अल्पकालिक उपशामक के रूप में भी।"<sup>64</sup> इस आवश्यकता और प्रयास ने विशेष रूप से एडीबी, डब्ल्यूबी, चीन और भारत से एफडीआई, ओडीए ऋण एवं अनुदान के रूप में विदेशी निवेश भी आकर्षित किया।

63 Ibid. p. 9.

64 "Sri Lanka: State of Economy 2010, Post-Conflict Economic Development Challenges", Institute of Policy Studies of Sri Lanka.





2009 में, श्रीलंका का विदेशी वित्तपोषण \$2.2 बिलियन से ऊपर पहुंच गया, जिसका 75% हिस्सा बंदरगाहों, सड़कों और पुलों जैसे बुनियादी ढांचे के विकास में इस्तेमाल किया गया।<sup>65</sup> अपेक्षित विदेशी सहायता की सूची तालिका 5 में दी गई है।

**तालिका 5**

**पूर्वोत्तर श्रीलंका में चयनित क्षेत्रों के लिए अपेक्षित बाहरी सहायता: 2010-2011**

क्षेत्र	दाता	राशि अमेरिकी डॉलर में मिलियन में	प्रांत
सड़कें	चीन	423	उत्तर
	ईडीसीएफ/कोरिया	102	उत्तर
	विश्व बैंक	40	पूर्वोत्तर
	एशियाई विकास बैंक	154	एन/एनसीपी
	जेआईसीए	43	पूर्व
रेलवे	भारत	733	उत्तर
ऊर्जा	एशियाई विकास बैंक	90	पूर्व
जल एवं स्वच्छता	ऑस्ट्रेलिया	119	पूर्व
जल एवं स्वच्छता	जेआईसीए	53	पूर्व
जल एवं स्वच्छता	एशियाई विकास बैंक	90	उत्तर
स्वास्थ्य	भारत	1	उत्तर
	जेआईसीए	25	उत्तर
शिक्षा	भारत	2	पूर्व
	केओआईसीए/कोरिया	2	पूर्व
	केओआईसीए/कोरिया	2	पूर्व

यह ध्यान दिया गया है कि डेटा, व्यापार, वित्त एवं लोगों के वैश्विक नेटवर्क से बेहतर कनेक्शन वाले देश उन राज्यों की तुलना में 40% अधिक विकसित होते हैं जो कम जुड़े हुए हैं।<sup>66</sup> इसलिए एकीकरण और कनेक्शन की यह आवश्यकता अवसंरचना के निर्माण का एक कारण बन जाती है। जब किसी देश के साथ व्यापारिक संबंध बढ़ते हैं, तो बेहतर कनेक्टिविटी एवं अवसंरचना की आवश्यकता भी बढ़ती है। यहां नेपाल का मामला उपयुक्त है। चीन के साथ-साथ बीबीआईएन के साथ इसके जुड़ाव से पता चलता है कि भूमि से घिरे देश के रूप में नेपाल की स्थिति ने देश के भीतर एवं बाहर बुनियादी ढांचा परियोजनाओं को बढ़ावा दिया है। नेपाल द्वारा चीन के साथ पारगमन संधि पर हस्ताक्षर करने का एक कारण यह था कि वह अपनी 30% जरूरतों को पूरा करने हेतु चीन में पाइपलाइन के माध्यम से कजाकिस्तान से पेट्रोलियम आयात करने में सक्षम हो सके। हालाँकि, चूँकि यह विचार अच्छा नहीं रहा, जब भारत के साथ स्थिति में सुधार हुआ, तो तेल आयात हेतु सामान्य मार्ग अपनाए गए। बांग्लादेश के साथ नेपाल के संबंधों में, भारत नेपाल से ऊर्जा और माल के संचरण हेतु एक पारगमन मार्ग बन जाता है। ऐसे कारणों का मतलब है कि ढांचागत विकास में निवेश करना होगा, खासकर सीमावर्ती क्षेत्रों और एकीकृत मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक हब में, जिसे नेपाल ने गंभीरता से लिया है। भारत और नेपाल ने तीन एकीकृत चेक पोस्ट खोले हैं और 2023 में अपने पारगमन समझौते को नवीनीकृत किया है। हालांकि, कुछ मामलों में, अवसंरचना की वास्तविक मांग या आवश्यकता के स्थान पर राजनीतिक प्रेरणाओं ने हस्तक्षेप किया है। श्रीलंका में, महिंदा राजपक्षे की सरकार द्वारा स्वीकृत मटाला हवाई अड्डा देश के लिए सिर्फ एक दिखाने की चीज है। इसी तरह, पाकिस्तान के बलूचिस्तान प्रांत में सीपीईसी की कई परियोजनाओं को आर्थिक रूप से बिखरे हुए पाकिस्तान की तुलना में चीन

66 Manyika et al. (2014), "Global flows in a digital age: How trade, finance, people, and data connect the world economy", McKinsey Global Institute, April 2014, URL: <https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Featured%20Insights/Globalization/Global%20flows%20in%20a%20digital%20age/MGI%20Global%20flows%20in%20a%20digital%20age%20Executive%20summary.pdf>



को लाभ पहुंचाने के रूप में देखा जाता है, जो चीनी ऋण की उच्च ब्याज दरों से जूझ रहा है। किसी भी मामले में, अवसंरचना में निवेश की आवश्यकता एवं मांग दक्षिण एशिया में अवसंरचना की बढ़ती भू-राजनीति का कारण है, क्योंकि इससे ऐसा समझने वाले देश को लाभ भी मिलता है।

## कारणों के रूप पृथक् कारक

### चीनी कारक

बीआरआई ने एक ही झटके में चीन को वैश्विक मानचित्र पर ला दिया तथा कुछ ही वर्षों में इसे अवसंरचना में दिग्गज देश बना दिया। बीआरआई के माध्यम से चीन जो करने में कामयाब रहा, वह पहले से मौजूद बिखरे हुए अवसंरचना के निवेश एवं परियोजनाओं को और अधिक सशक्त मेगा विजन (कम से कम दिखने में) में लाना है। इसने अवसंरचना एवं कनेक्टिविटी के मुद्दे को विदेशी नीतियों और आईआर अध्ययनों के एजेंडे में शामिल कर दिया है। जब बीआरआई को विश्व स्तर पर वन बेल्ट वन रोड (ओबीओआर) के रूप में जाना जाता था, तो कई लोगों को उम्मीद थी कि यह मार्शल योजना के समान होगा। जैसा कि इतिहास से पता चलता है, औपनिवेशिक काल के दौरान चीन को अपमानित करने का एक तरीका अन्य राज्यों द्वारा उनके व्यापारिक बंदरगाहों पर नियंत्रण करना था, जिसे महत्वपूर्ण अवसंरचना के रूप में माना जाता था।<sup>67</sup> नतीजतन, अपने अतीत के गौरव को वापस पाने के लक्ष्य के तहत, चीन ने अवसंरचना पर ध्यान केंद्रित करना शुरू कर दिया, खासकर भौतिक कनेक्टिविटी क्षेत्र में। आज, बीआरआई अपने निपटान में एक भू-राजनीतिक उपकरण के रूप में उभरा है, प्रभाव के माध्यम से अधिक शक्ति प्राप्त करने का एक साधन।

---

67 For instance, after the defeat of China in the Opium War of 1839, when Hong Kong was ceded to the British, the latter gained further economic control by trading through many of the ports. Similarly, over time, many European countries had concessions and trading rights in about 80 ports and towns. See Norman Lowe, 2013:420-21.

63 देशों में चीन के स्वामित्व वाले लगभग 100 बंदरगाहों के साथ,<sup>68</sup> बीजिंग ने कथित तौर पर 150 से अधिक राज्यों में फैली विभिन्न बीआरआई परियोजनाओं में 3 ट्रिलियन डॉलर का निवेश किया है।<sup>69</sup> स्पष्ट समस्या यह है कि चीन द्वारा बीआरआई को सभी के लिए 'फायदे' के सौदे के रूप में पेश करना अच्छा नहीं रहा है। वास्तव में, इसने दुनिया के कई हिस्सों में, विशेषकर हिंद महासागर के आसपास, अवसंरचना एवं कनेक्टिविटी निर्माण के लिए अभूतपूर्व महान शक्ति की दौड़ को शुरु किया है। यह देखते हुए कि 'स्ट्रिंग ऑफ पलर्स' सिद्धांत ने पिछले दशक में और अधिक ध्यान आकर्षित किया है, दक्षिण एशिया में चीन की उपस्थिति विभिन्न कारणों से तेजी से चिंता का विषय बन गई है। चाहे वह पाकिस्तान में ग्वादर के बंदरगाहों के कारण हो, श्रीलंका में हंबनटोटा, बांग्लादेश में चटगांव एनं प्यारा, म्यांमार में क्यौकप्यू या आर्थिक गलियारे बनाने के लिए राजमार्गों और रेलवे के निर्माण के कारण, कई देशों को चीन की उनके क्षेत्र में उपस्थिति पर प्रतिक्रिया करने पड़ी है। चीन ने 1990 के दशक में देश के भीतर इस्पात और सीमेंट उद्योग में अत्यधिक क्षमता के परिणामस्वरूप उपलब्ध धन और सामग्री को इसके बाहर बुनियादी ढांचा परियोजनाओं के निर्माण की पेशकश करके उपयोग करना शुरू कर दिया। दिलचस्प बात यह है कि इसके चलते 'सीमेंट डिप्लोमेसी' शब्द का भी इस्तेमाल किया जाने लगा। इसमें कोई संदेह नहीं है कि इस तरह के निर्यात ने चीन को 2013 में ओबीओआर शुरू करने हेतु एक प्रोत्साहन या आर्थिक क्षमता प्रदान की।

---

68 Matthew Rochat, "China's Growing Dominance in Maritime Shipping", *The Diplomat*, URL: <https://thediplomat.com/2021/12/chinas-growing-dominance-in-maritime-shipping/>.

69 Ibid.

---

बीआरआई के माध्यम से चीन जो करने में कामयाब रहा, वह पहले से मौजूद बिखरे हुए अवसंरचना के निवेश एवं परियोजनाओं को और अधिक सशक्त मेगा विजन (कम से कम दिखने में) में लाना है। इसने अवसंरचना एवं कनेक्टिविटी के मुद्दे को विदेशी नीतियों और आईआर अध्ययनों के एजेंडे में शामिल कर दिया है।

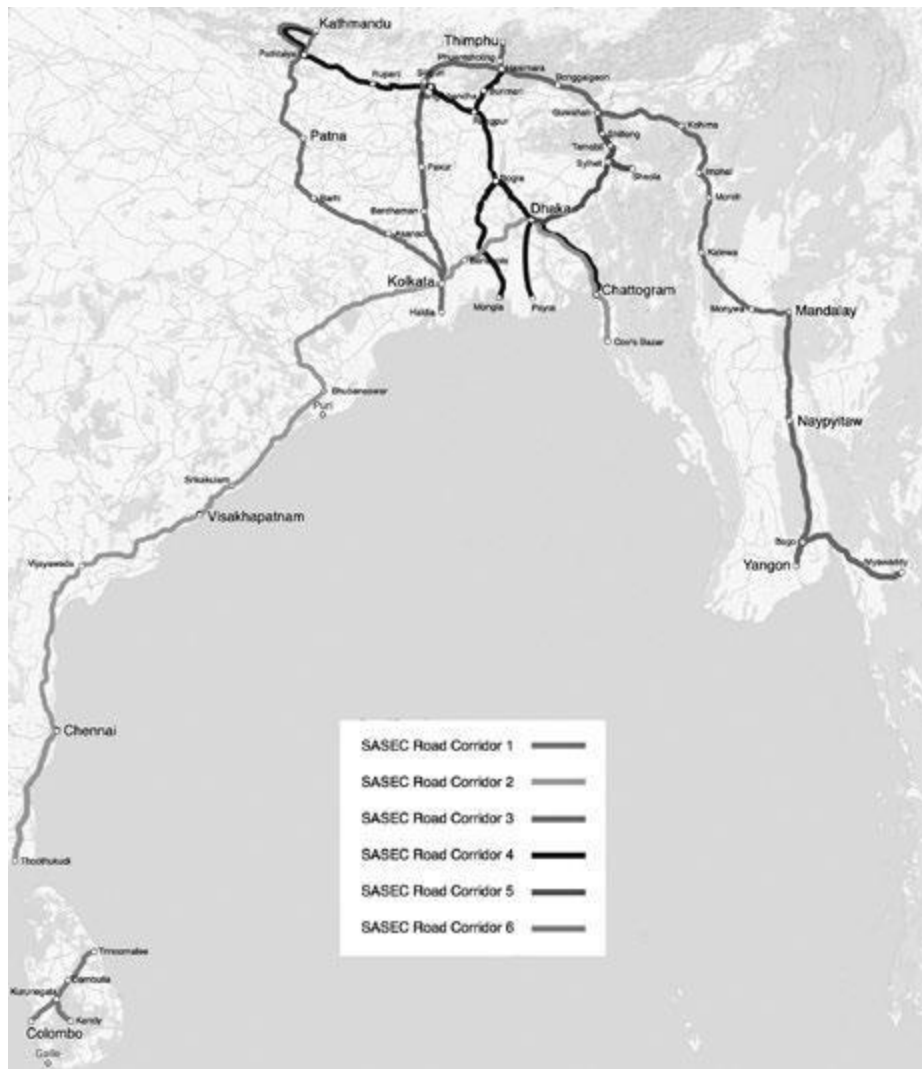
---

जैसे-जैसे बुनियादी ढाँचे के क्षेत्र में चीन का आक्रमण रवैया बढ़ता गया, वैसे-वैसे इस क्षेत्र में चीन के कदमों को संतुलित करने की आवश्यकता भी बढ़ने लगी। परिणामस्वरूप, बुनियादी ढाँचे के विकास में तेजी आई है। (चीनी कारक पर विवरण पूरे शोधपत्र में पढ़ा जा सकता है।)

## बहुपक्षीय एजेंडा

जिस तरह बुनियादी ढांचा द्विपक्षीय स्तर पर नीतिगत एजेंडे के रूप में उभरा है, उसी तरह बहुपक्षीय स्तर पर भी इसको अहमियत दी गई है। दक्षिण एशिया में, 1996 की शुरुआत में बीबीआईएन राष्ट्रों के बीच गठित दक्षिण एशिया विकास चतुर्भुज (एसएजीक्यू) जैसी पहलों के भीतर भी अवसंरचना पर ध्यान दिया गया। हालांकि उस समय मुख्य ध्यान व्यापार एवं आर्थिक एकीकरण पर था, लेकिन ढांचागत क्षमता बढ़ाने की आवश्यकता को सभी ने माना। 2001 में, कनेक्टिविटी में सुधार, व्यापार संवर्धन एवं क्षेत्रीय एकीकरण को सुदृढ़ करने हेतु परियोजना-आधारित साझेदारी में दक्षिण एशियाई राज्यों (पाकिस्तान और अफगानिस्तान को छोड़कर) के बीच एक कार्यक्रम के रूप में दक्षिण एशिया उप-क्षेत्रीय आर्थिक सहयोग (एसएएसईसी) की स्थापना की गई थी। परिवहन (चित्र 12 और 13 देखें) और ऊर्जा क्षेत्रों को निवेश की प्राथमिकता वाला क्षेत्र माना गया। इस तरह के प्रयासों से 2006 में सार्क क्षेत्रीय मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्ट अध्ययन की शुरुआत हुई, जिसे पहले संयुक्त राष्ट्र की एशिया प्रशांत आर्थिक एवं सामाजिक परिषद (ईएससीएपी) द्वारा बड़े पैमाने पर बढ़ावा दिया गया था। इसके परिणामस्वरूप, सार्क गलियारों को चिन्हित किया गया है तथा इन योजनाओं पर काम किया गया है। 2014 तक, कनेक्टिविटी और भौतिक अवसंरचना के सृजन पर ध्यान देते हुए एसएजीक्यू को बीबीआईएन में बदल दिया गया था। जैसा कि इस शोधपत्र में विभिन्न उदाहरणों से देखा गया है, बीबीआईएन राष्ट्रों में विगत दशक में बुनियादी ढांचा परियोजनाओं की संख्या में वृद्धि देखी गई है।

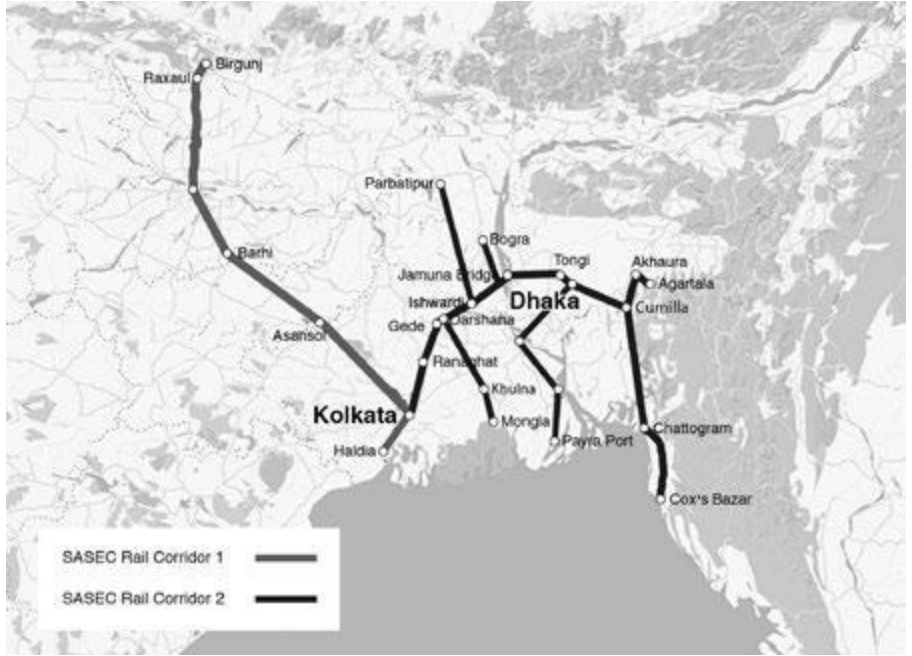
चित्र 12: एसएसईसी रोड कॉरिडोर



स्रोत: एडीबी, <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/551061/sasec-operational-plan-2016-2025-update.pdf>



चित्र 13: एसएएसईसी रेल कॉरिडोर



स्रोत: एडीबी, <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/551061/sasec-operational-plan-2016-2025-update.pdf>

इस बीच, अन्य क्षेत्रीय समूह भी बेहतर सहयोग और एकीकरण के एजेंडे के रूप में कनेक्टिविटी को अहमियत देने लगे। 2010 में अपनाया गया आसियान कनेक्टिविटी मास्टर प्लान इसका उदाहरण है। 2016 तक, ऐसी 39 पहलें पूरी हो चुकी थीं, जिनमें से 18 भौतिक अवसंरचना से संबंधित थीं।<sup>70</sup> इसे एमपीएसी 2025 में अपग्रेड किया गया था।

70 Master Plan on ASEAN Connectivity 2025, URL: [https://asean.org/wp-content/uploads/2021/08/8\\_compressed.pdf](https://asean.org/wp-content/uploads/2021/08/8_compressed.pdf).

इसके तहत नई पहलों की रूपरेखा तैयार की गई और अन्य कारणों के अलावा इसके दृष्टिकोण को व्यापक बनाया गया, क्योंकि "बुनियादी ढाँचे पर खर्च की आवश्यकता पहले स्तर से दोगुने से भी अधिक" बढ़ गई थी।<sup>71</sup> परिणामस्वरूप, एशियाई राजमार्ग नेटवर्क पर अच्छी प्रगति हुई है जो सभी आसियान सदस्य देशों को पड़ोसी देशों से जोड़ता है, जिनमें से कई को दक्षिण एशिया के साथ बेहतर कनेक्टिविटी से लाभ मिलता है। इसी तरह, परिवहन कनेक्टिविटी के लिए बिम्सटेक मास्टर प्लान दक्षिण और दक्षिण पूर्व एशिया के राष्ट्रों के बीच परियोजना सहयोग की संख्या में वृद्धि को दर्शाता है। रिपोर्ट के अनुसार, परिवहन बुनियादी ढांचा क्षेत्र में 107 बिलियन डॉलर की अनुमानित लागत वाली 179 परियोजनाएं चल रही हैं।<sup>72</sup> 2017 में तैयार किए गए बिम्सटेक तटीय शिपिंग समझौते को भी अंतिम रूप दिया गया है तथा इसके लागू होने की प्रतीक्षा है। यह बिम्सटेक के भागीदार देशों के भीतर समुद्री सहयोग का एक उदाहरण है। इसके अलावा, 2010 से, एडीबी द्वारा समर्थित एसएसईसी कार्यक्रम सार्क और बिम्सटेक ढांचे के तहत चिन्हित की गई कनेक्टिविटी परियोजनाओं पर ध्यान केंद्रित कर रहे हैं। उदाहरण के लिए, एडीबी ने "प्राथमिकता वाली उपक्षेत्रीय परिवहन परियोजनाओं की योजना तैयार करने और प्रगति की निगरानी करने" हेतु एसएसईसी व्यापार सुविधा और परिवहन कार्य समूह (टीएफटीडब्ल्यूजी) को पुनर्जीवित करने में मदद की, जिसमें सार्क कॉरिडोर 4 और 8, एनईआर तथा म्यांमार को जोड़ने वाले एशियाई राजमार्ग 2, अन्य शामिल थे।<sup>73</sup> नेपाल में, एसएसईसी सड़क सुधार परियोजना के तहत 2016 में 256 मिलियन डॉलर का ऋण प्रस्तावित किया गया था।<sup>74</sup> इससे क्षेत्र के रूप में दक्षिण एशिया में बुनियादी ढांचा परियोजनाओं पर सहयोग का प्रसार हुआ है। इसलिए बहुपक्षवाद और अवसंरचना पर इसके फोकस को अवसंरचना परियोजनाओं पर क्षेत्र में बढ़ती भू-राजनीतिक रुचि का प्रमुख कारण माना जाता है।

71 Ibid., p. 8.

72 CUTS International Report, 2023, p. 53.

73 Proposed SASEC Road Connectivity Investment Program.

74 ADB Report and Recommendation of the President to the Board of Directors, URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/48337-002-rrp.pdf>.



## दक्षिण एशिया में अवसंरचना निर्माण के नतीजे

जैसा कि इस शोधपत्र में दिए गए उदाहरणों से स्पष्ट है, भू-राजनीतिक प्रतिस्पर्धा, विशेषतः चीनी कारक के परिणामस्वरूप, अवसंरचना में वृद्धि के नतीजों में से एक है। इसके परिणामस्वरूप दक्षिण एशिया के राष्ट्रों पर कर्ज भी बढ़ गया, जिनमें से कुछ देश आर्थिक संकट से गुजर रहे थे। अवसंरचना के क्षेत्र में अंतर को कम करने की आवश्यकता से लेकर, इस क्षेत्र में निजी क्षेत्र की मांग बढ़ रही है, जिसे धीरे-धीरे लेकिन सामने रखा जा रहा है। इसके अलावा, दक्षिण एशिया के भीतर बढ़ते एकीकरण को बढ़ती बुनियादी ढांचा परियोजनाओं का परिणाम माना जा सकता है, जिसे कभी-कभी एक कारक भी माना जाता है, जो दुनिया के कई अन्य क्षेत्रों की तुलना में पिछड़ गया है। भविष्य के लिए नीतिगत सिफारिशों की रूपरेखा तैयार करने हेतु इन परिणामों का विश्लेषण करने की आवश्यकता है।

## भू-रणनीतिक प्रतिस्पर्धा एवं बाहरी पक्षों द्वारा हस्तक्षेप

राज्यों के बीच ढांचागत क्षेत्र पर प्रतिस्पर्धा बढ़ रही है, खासकर उन देशों के बीच जो इस संबंध में चीनी प्रभुत्व के साथ संतुलन चाहते हैं। चूंकि आज पहले की तुलना में अधिक देश सक्रिय हैं, इसलिए जब अवसंरचना के निर्माण की बात आती है, तो देश चीन के अलावा अन्य विकल्पों पर भी विचार कर रहे हैं। इसने देशों को यह तय करने हेतु सुविधा भी दी है कि उसके क्षेत्र में किसे क्या, कहाँ और कितनी अहमियत मिलेगी। परिणामस्वरूप, दक्षिण एशिया में अवसंरचना के निर्माण की होड़ से प्रेरित होकर भू-राजनीतिक प्रतिस्पर्धा बढ़ गई है। नीचे दक्षिण एशिया के चार उदाहरण दिए गए हैं जो इस बात का समर्थन करते हैं।

---

भू-राजनीतिक प्रतिस्पर्धा, विशेषतः चीनी कारक के परिणामस्वरूप, अवसंरचना में वृद्धि के नतीजों में से एक है। इसके परिणामस्वरूप दक्षिण एशिया के राष्ट्रों पर कर्ज भी बढ़ गया, जिनमें से कुछ देश आर्थिक संकट से गुजर रहे थे। अवसंरचना के क्षेत्र में अंतर को कम करने की आवश्यकता से लेकर, इस क्षेत्र में निजी क्षेत्र की मांग बढ़ रही है, जिसे धीरे-धीरे लेकिन सामने रखा जा रहा है। इसके अलावा, दक्षिण एशिया के भीतर बढ़ते एकीकरण को बढ़ती बुनियादी ढांचा परियोजनाओं का परिणाम माना जा सकता है, जिसे कभी-कभी एक कारक भी माना जाता है, जो दुनिया के कई अन्य क्षेत्रों की तुलना में पिछड़ गया है।

---

पहला, बांग्लादेश में, भारत के नेशनल स्टॉक एक्सचेंज (एनएसई) और अमेरिका के नैस्डैक 2018 में बांग्लादेश के सबसे बड़े स्टॉक एक्सचेंज में 25% हिस्सेदारी हासिल करने हेतु शेन्जेन एवं शंघाई स्टॉक एक्सचेंज के चीनी कंसोर्टियम से बोली हार गए।<sup>75</sup> जातव्य है कि बांग्लादेश में चीन ने उस समय निवेश किया था जब अन्य देश बांग्लादेश की मदद करने के लिए इंकार कर चुके थे। उदाहरण के लिए, 2012 में, डब्ल्यूबी ने भ्रष्टाचार का हवाला देते हुए पद्मा ब्रिज परियोजना के लिए 1.2 बिलियन डॉलर का क्रेडिट रद्द कर दिया था। इसी तरह, 2015 में, बागेरहाट में रामपाल पावर प्लांट के लिए फ्रांसीसी बैंकों से ऑफर एवं नॉर्वेजियन सरकार से मिलने वाला फंड वापस ले लिया गया था।<sup>76</sup> इस बीच, चीन देश में अपनी बंदरगाह परियोजनाओं के ज़रिए बंगाल की खाड़ी में एक समुद्री आउटलेट तक पहुंच के दृष्टिकोण के साथ, बांग्लादेश के साथ अपने संबंधों को बढ़ाने में कामयाब रहा।

---

75 Amit Bhandari and Chandni Jindal, Gateway House, 2017, URL:

<http://www.gatewayhouse.in/chinese-investments-in-indias-neighbourhood/>.

76 Ibid., p. 210.

हालाँकि, चीन को लेकर जासी की गई समन्वित चेतावनियाँ का असर हुआ, ऐसा प्रतीत होता है। बांग्लादेश ने सोनादिया में गहरे समुद्र में बने बंदरगाह, जिस पर बातचीत चल रही थी, को रद्द करके चीन को दूर कर दिया। इसके बजाय जापान (जेआईसीए) मटरबारी गहरे समुद्र में बंदरगाह का निर्माण कर रहा है। दूसरा, मालदीव में चीन-भारत के बीच टकराव से देश के भीतर कई खेमे बन गए हैं। 2012 में भारतीय कंपनी जीएमआर का एयरपोर्ट बनाने का ठेका रद्द कर चीन के बीजिंग अर्बन कंस्ट्रक्शन ग्रुप को दे दिया गया था। चीन समर्थक नेता अब्दुल्ला यामीन 2013 में भारत समर्थक राष्ट्रपति गमाल ए. नसीर को हटाकर सत्ता में आए। मालदीव जल्द ही चीन के बीआरआई का हिस्सा बन गया। चीन-मालदीव मैत्री पुल, वेलेना अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे का विस्तार एवं उन्नयन (830 मिलियन डॉलर के चीन के पैसे से), ट्रांस-मालदीवियन एयरवेज के बहुमत शेयर का अधिग्रहण, आदि जैसी चीनी अवसरचना परियोजनाएं काफी फली-फूलीं। फिर भी, मालदीव को 2017 में उसी वर्ष भारत और जापान द्वारा शुरू किए गए एशिया-अफ्रीका ग्रोथ कॉरिडोर (एएजीसी) में शामिल होने की जल्दी थी, जब तीन चीनी नौसैनिक पोतों ने माले में डॉक किया, जिससे भारतीय चिंताएं बढ़ गईं। तीसरा, नेपाल में, चीन के साथ रिश्तों में आई सख्ती, खासकर जब 2015 में भारत-नेपाल रिश्ते तनावपूर्ण हुए, को अब हल्के में नहीं लिया जा सकता। अमेरिका के एमसीसी को बीआरआई का विकल्प माना जा रहा है और इसकी भूमिका का उल्लेख पहले ही किया जा चुका है। जब तत्कालीन चीनी विदेश मंत्री वांग यी ने 2022 में नेपाल का दौरा किया, तो नेपाल ने बीआरआई की परियोजनाओं को लेकर स्पष्ट सावधानी बरती। काठमांडू ने जोर देकर कहा कि परियोजनाओं के लिए ऋण 'सॉफ्ट लोन' या 'रियायती ऋण' होना चाहिए और ब्याज दर 2% से अधिक नहीं होनी चाहिए।<sup>77</sup>

77 Prithvi Man Shrestha, "Loans on commercial terms could greatly increase Nepal's debt burden", Kathmandu Post, 29 March 2022, URL: <https://kathmandupost.com/national/2022/03/29/loans-on-commercial-terms-could-greatly-increase-nepal-s-debt-burden>.

दरअसल, उस समय दोनों देशों के बीच हस्ताक्षरित नौ समझौतों में से, कथित तौर पर बीआरआई को लेकर कोई भी समझौता नहीं हुआ था।<sup>78</sup> बीआरआई नेपाल में सफल नहीं रहा है। 2016 में, नेपाल और चीन ने एक पारगमन समझौते पर हस्ताक्षर किए, खासकर चूंकि उस समय भारत के माध्यम से सामान्य मार्ग दुर्गम था। इस समझौते के अनुसार, नेपाल को सात चीनी बंदरगाहों (चार समुद्री बंदरगाह एवं तीन भूमि बंदरगाह) तक पहुंच प्राप्त है। हालाँकि, 2019 में इसे लागू करने हेतु प्रोटोकॉल समझौते पर हस्ताक्षर करने के बावजूद, दोनों देशों ने अभी तक इस संबंध में कोई मानक संचालन प्रक्रिया तैयार नहीं की है। चौथा, श्रीलंका में, कोलंबो बंदरगाह पर ईस्ट कोस्ट टर्मिनल (ईसीटी) के निर्माण हेतु 2019 में भारत और जापान के साथ एक सहयोग जापान पर हस्ताक्षर किए गए थे। यह सिरीसेना सरकार के दौरान हुआ था। जनवरी 2021 तक, गोटबाया राजपक्षे की सरकार "क्षेत्रीय भू-राजनीतिक चिंताओं" को देखते हुए एक त्रिपक्षीय समझौते पर आगे बढ़ी। लेकिन हैरानी तब हुई जब एक महीने बाद कैबिनेट ने समझौते से हाथ खींच लिया। टर्मिनल का पूर्ण स्वामित्व श्रीलंका पोर्ट्स अथॉरिटी (एसएलपीए) के पास होने को लेकर सार्वजनिक विरोध प्रदर्शन हुए थे। ये विरोध प्रदर्शन कथित तौर पर किसी बाहरी पक्ष (चीन की ओर इशारा) के इशारे पर किया जा रहा था। एक साल बाद, जब राजपक्षे सरकार ने ईसीटी को राज्य संचालित सीएचईसी को सौंप दिया, तो भू-राजनीतिक प्रतिस्पर्धा स्पष्ट हो गई। इसके अलावा, 2020 में, श्रीलंका ने कोलंबो लाइट रेल परियोजना को निलंबित कर दिया, जिसे जेआईसीए से 1.5 बिलियन डॉलर के ऋण से बनाया जा रहा था। अगस्त 2022 तक, देश में आर्थिक संकट से उत्पन्न समस्याओं के कारण, जापान ने श्रीलंका में अपनी 12 बुनियादी ढांचा परियोजनाओं (इसमें विकासात्मक परियोजनाएं शामिल हैं) को रोक दिया। उस दौरान, अमेरिका ने "साझीदार देश की भागीदारी की कमी" का हवाला देते हुए, श्रीलंका के परिवहन

78 Kathmandu Post, "Wang visit: Nepal, China sign nine agreements, none on BRI", 27 March 2022, URL: <https://kathmandupost.com/national/2022/03/27/wang-visit-nepal-china-sign-nine-agreements-none-on-bri>

बुनियादी ढांचे और भूमि प्रबंधन को उन्नत करने हेतु दिए गए 480 मिलियन डॉलर के अपने एमसीसी अनुदान को भी वापस ले लिया।<sup>79</sup>

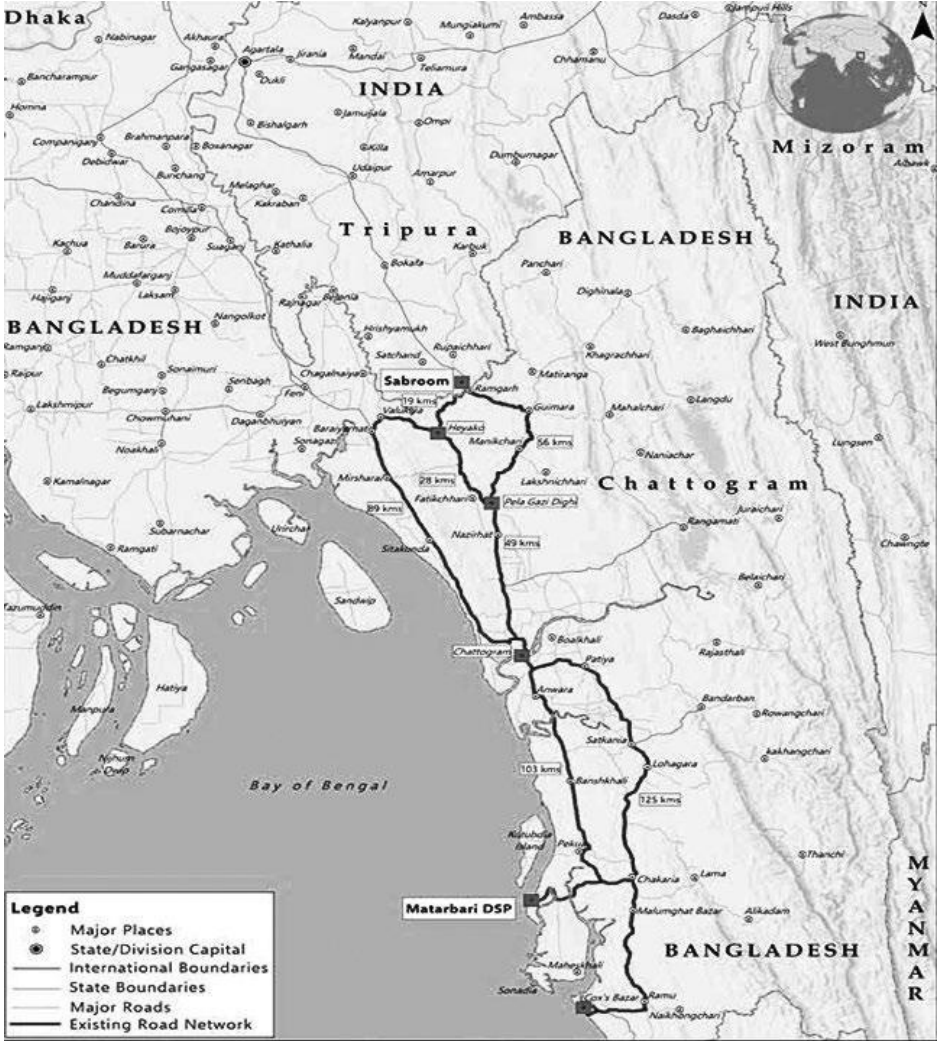
इन उदाहरणों से पता चलता है कि अवसंरचना एवं कनेक्टिविटी परियोजनाएं ऐसे क्षेत्र के रूप में उभरी हैं जहां प्रतिस्पर्धा बढ़ी है, जिससे देशों के बीच संबंधों पर असर पड़ रहा है। इस क्षेत्र में जापान जैसे देशों की भूमिका भी बढ़ी है। 2015 में टोक्यो की क्वालिटी इंफ्रास्ट्रक्चर पार्टनरशिप (पीक्यूआई) की घोषणा, जिसे बाद में एन्हैन्स्ट पीक्यूआई (ईपीक्यूआई) में अपग्रेड किया गया, इसी ओर इशारा करता है। इसके पीछे का विचार "गुणवत्ता के साथ-साथ संख्या" के अवसंरचना पर ध्यान केंद्रित (बीआरआई कथित तौर पर जिस पर ध्यान केंद्रित करता है, यानी संख्याओं के विपरीत) करना है। पीक्यूआई के तहत, जापान का लक्ष्य एशिया की अवसंरचना के लिए अपने ओडीए ऋणों को लगभग 25% तक बढ़ाना, जापान एवं एडीबी के बीच सहयोग बढ़ाना और अन्य उपायों के बीच निजी क्षेत्र के निवेश को आकर्षित करना है।<sup>80</sup> इस संबंध में 2019 में लॉन्च किए गए ब्लू डॉट नेटवर्क (बीडीएन) का उदाहरण भी लिया जा सकता है। जापान, अमेरिका तथा ऑस्ट्रेलिया के बीच बहुपक्षीय उद्यम के रूप में, यह योजना सभी बुनियादी ढांचा परियोजनाओं के लिए क्षेत्र में बेहतर गुणवत्ता और पारदर्शिता हेतु स्क्रीनिंग मैकेनिज्म का कार्य करती है। इसे बीआरआई का विकल्प माना गया है, खासकर इसलिए क्योंकि बीआरआई के तहत कई परियोजनाओं को अपारदर्शी तरीके से लागू किया जा रहा था, जिसमें चीनी हितों को मुख्य लक्ष्य माना गया था। इससे संबंधित साहित्य चीन और जापान के बीच ऐसी प्रतिस्पर्धा का संकेत देता है।<sup>81</sup> ये उदाहरण भू-राजनीति को समझने में अवसंरचना के बढ़ते महत्व का प्रमाण हैं।

79 Colombo Gazette, 9 November 2022, URL: <https://colombogazette.com/2022/11/09/sri-lanka-says-no-decision-to-see-mcc-grant/>.

80 MoFA, Japan, 21 May 2015.

81 Blake Berger's work on 'infrastructure export competition' between China and Japan, especially in Southeast Asia, can be referred to.

चित्र 14: मोंगला और माताबारी बंदरगाहों से सबरुम कनेक्टिविटी



Asian Confluence, India. Disclaimer: For general reference use only, depiction of boundaries is not authoritative. Map not to scale

स्रोत: एशियाई कनेक्शन रिपोर्ट, 2023



## निजी पक्षों की मांग

हालाँकि बुनियादी ढाँचे का अंतर अधिक बड़ा है, फिर भी इसे एशिया में अधिक कुशलता से संबोधित किया जा रहा है। अवसंरचना जैसे पूंजी-प्रधान क्षेत्र में राज्य की भागीदारी के अलावा, निजी क्षेत्र को भी जगह दी जा रही है। सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मॉडल और विशेषतः सिंगापुर के निजी पक्षों के मामले को दक्षिण एशिया में अवसंरचना के निर्माण के परिणामस्वरूप उजागर किया गया है।

'द वेब ऑफ ट्रांसपोर्ट कॉरिडोर इन साउथ एशिया' नामक रिपोर्ट में, अवसंरचना में शामिल निजी क्षेत्र पर किए गए एक अध्ययन से पता चलता है कि "निजी क्षेत्र की भागीदारी की व्यवस्था प्रबंधन अनुबंधों (बिना किसी कमर्शियल निवेश के) से लेकर पट्टे, निर्माण-संचालन-हस्तांतरण (बीओटी) व्यवस्थाएं, रियायतें और अन्य बातों के अलावा निजी निवेश से होती है।"<sup>82</sup> इसका मुख्य कारण यह है कि निजी पक्षों के पास आम तौर पर उस पैमाने पर निवेश का बेंडविड्थ नहीं होता है जिसकी कुछ परिवहन बुनियादी संरचना में आवश्यकता है। ऐसी भी विफलताएं हैं जहां पीपीपी मॉडल आगे नहीं बढ़ पाए हैं, जैसे कि नेपाल की फास्ट ट्रेक राजमार्ग परियोजना के मामले में, जो 1996 से पिछड़ गई थी। हालाँकि, पीपीपी मॉडल के मामले में, भारतीय रेलवे एवं कुछ हद तक राजमार्गों (जो हालाँकि कम सफल रहे हैं) में निजी क्षेत्रों की भूमिका बढ़ रही है। पाकिस्तान में भी, बंदरगाहों के लिए पीपीपी सफल रहे हैं। ग्वादर बंदरगाह ने संचालन के लिए पोर्ट ऑफ सिंगापुर अथॉरिटी के साथ एक समझौता किया, जबकि कराची बंदरगाह ने गहरे पानी के बंदरगाह के निर्माण और संचालन हेतु हचिसन पोर्ट होल्डिंग्स (ब्रिटिश वर्जिन आइलैंड) के साथ सहयोग किया। जापान का पीक्यूआई निजी फंडिंग जुटाने और नए प्रकार के ओडीए ऋणों का इस्तेमाल करने पर भी ध्यान देता है जो अवसंरचना में पीपीपी की भागीदारी को सुविधाजनक बनाते हैं।

82 "The Web of Transport Corridor in South Asia", 2018, URL:

<https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/978-1-4648-1215-6>.

हालाँकि बुनियादी ढाँचे का अंतर अधिक बड़ा है, फिर भी इसे एशिया में अधिक कुशलता से संबोधित किया जा रहा है। अवसंरचना जैसे पूंजी-प्रधान क्षेत्र में राज्य की भागीदारी के अलावा, निजी क्षेत्र को भी जगह दी जा रही है। सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मॉडल और विशेषतः सिंगापुर के निजी पक्षों के मामले को दक्षिण एशिया में अवसंरचना के निर्माण के परिणामस्वरूप उजागर किया गया है।

### तालिका 6

#### दक्षिण एशिया में अवसंरचना में निजी भागीदारी

देश	हवाई अड्डे	बंदरगाह	रेलवे	सड़कें	कुल संख्या, देश द्वारा	कुल का प्रतिशत, देश के अनुसार
भारत	9	48	10	399	466	95.5
पाकिस्तान	1	13	0	0	14	2.9
बांग्लादेश	1	2	0	2	5	1.0
श्रीलंका	0	2	0	0	2	0.4
नेपाल	0	0	0	1	1	0.2
भूटान	0	0	0	0	0	0.0
कुल	11	65	0	402	488	100





देश	हवाई अड्डे	बंदरगाह	रेलवे	सड़कें	कुल संख्या, देश द्वारा	कुल का प्रतिशत, देश के अनुसार
उपक्षेत्र द्वारा कुल का प्रतिशत	2.3	13.3	2.0	82.4	100	

स्रोत: दक्षिण एशिया में परिवहन गलियारे का जाल

जब अवसंरचना के क्षेत्र में भागीदारी की बात आती है तो सिंगापुर की निजी कंपनियों का मामला भी दिलचस्प है। ऐसा ही एक उदाहरण एंटरप्राइज सिंगापुर और मॉनिटरी अथॉरिटी ऑफ सिंगापुर (एमएएस) द्वारा स्थापित इंफ्रास्ट्रक्चर एशिया का है, जो अवसंरचना के क्षेत्र में सार्वजनिक एवं निजी दोनों के काम को सुविधाजनक बनाता है। इसने अगस्त 2022 तक भारत में 11 परियोजनाओं को सूचीबद्ध किया है।<sup>83</sup> इसी तरह, रैफल्स इंफ्रास्ट्रक्चर, जो पीपीपी मॉडल के तहत संचालित है, ने बांग्लादेश में अवसंरचना क्षेत्र में निवेश किया है, 2022 में की गई 800 मिलियन डॉलर की आवास परियोजना इसका हालिया उदाहरण है। इसी प्रकार, कई निजी कंपनियाँ दक्षिण एशिया में विभिन्न स्तरों पर कार्यरत हैं, जिनकी संख्या हाल के वर्षों में बढ़ी है। ऐसा वास्तव में अवसंरचना के निर्माण की मांग की वजह से हुआ है।

## दक्षिण एशिया के भीतर बढ़ता एकीकरण

अवसंरचना को परिभाषित करने का एक अन्य तरीका प्रुडहोम द्वारा दिए गए अभिकथन में पाया जाता है, कि यह "दूरियों को कम करता है, बाजारों का विस्तार करता है, और व्यापार बाधाओं को कम करने का काम करता है"।<sup>84</sup> इस परिभाषा के अनुसार, अवसंरचना से एकीकरण बेहतर होता है, एक ऐसी स्थिति जो आज दक्षिण एशिया में कम ही देखने को मिलती है।

83 Lee Kah Whye, "Over USD 2.7 billion infrastructure projects in India, Asia listed on new Singapore Online Portal", ANI, 8 August 2022, URL: <https://www.aninews.in/news/world/asia/over-usd-27-billion-infrastructure-projects-in-india-asia-listed-on-new-singapore-online-portal20220808065915/>.

यहां बीबीआईएन का मामला सामने आया है। जब निर्बाध कनेक्टिविटी की दिशा में काम करने की बात आती है, तो बाधाओं का सामना करने के बावजूद एमवीए एक अच्छा उदाहरण है। लेकिन इससे परे, प्रेरक के रूप में जापान की भूमिका महत्वपूर्ण है। टोक्यो का 2009 से भारत के साथ एक व्यापक आर्थिक साझेदारी समझौता (सीईपीए) है और बांग्लादेश के साथ भी इसकी संभावना तलाश रही है। ऐसी उम्मीद है कि फुलबारी-धुबरी पुल के साथ-साथ मातरबारी बंदरगाह इस क्षेत्र के लिए गेम चेंजर साबित होगा। ये परियोजनाएं उत्तरी और पूर्वी दक्षिण एशिया के भीतर एकीकरण को दर्शाते हुए एक बड़ी मूल्य श्रृंखला बनाने हेतु बिग बी जैसे प्रस्तावों की कल्पना करने में सक्षम बनाती हैं। इसके अलावा, भारत और बांग्लादेश सीईपीए पर भी काम कर रहे हैं। सबरूम में आगामी आईसीपी को चटगाँव बंदरगाह या मटरबारी बंदरगाह से जोड़ने का प्रस्ताव (चित्र 14 देखें) किया जा रहा है। बेहतर व्यापार के लिए बांग्लादेश में चटगाँव और मॉंगला बंदरगाहों के तीसरे देश द्वारा उपयोग पर समझौते पर भी विचार किया जा रहा है।<sup>85</sup> आईसीपी और लैंड कस्टम स्टेशनों (एलएससी) की संख्या बढ़ रही है, और उनके माध्यम से वार्षिक यात्री एवं माल की आवाजाही बढ़ रही सिवाय कोविड के दौरान धीमी गति के (तालिका 7 देखें) है। दूसरे मोर्चे पर, जून 2023 में, भारत नेपाल और बांग्लादेश के बीच शक्ति साझाकरण समझौते के लिए एक पारगमन बिंदु बनने पर सहमत हुआ। यह भारत और भूटान, बांग्लादेश, नेपाल और म्यांमार के बीच इन देशों के साथ बिजली कनेक्टिविटी में सुधार हेतु मौजूद समझौता जापानों से अलग है। बीबीआईएन के बीच एक एकीकृत पावर ग्रिड प्रणाली पर चर्चा चल रही है, जो बढ़ाए जाने पर दक्षिण एशिया

84 Rémy Prud'homme, "Infrastructure And Development", Paper prepared for the ABCDE (Annual Bank Conference on Development Economics), Washington, 3–5 May 2004.

85 Asian Confluence Report, "Assessing Connectivity between Northeast India and Bangladesh: Towards a Prosperous Bay of Bengal Region", 2023, URL: <https://www.asianconfluence.org/pdf/1691605305Assessing%20Connectivity%20between%20Northeast%20India%20and%20Bangladesh.pdf>.



को जोड़ेगी।<sup>86</sup> बीबीआईएन देशों के भीतर हवाई कनेक्टिविटी में भी सुधार हुआ है, जिसमें भारत की उड़ान योजना समर्थक के रूप में अग्रणी रही है। दरअसल, कनेक्टिविटी बाधाओं को कम करना इस तरह की प्रगति का मूल केंद्र है।

### तालिका 7

#### पेट्रापोल, अगरतला, श्रीमंतपुर और सुतारकांडी आईसीपी पर वार्षिक यात्री आवाजाही

आईसीपी	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21
(संख्या में)						
अगरतला	90455	99101	161117	239468	328153	8499
पेट्रापोल	1589246	1910316	2663069	2354962	2476191	194530
सुतारकांडी	6966	6156	7616	8821	10002	614
श्रीमंतपुर	16258	21120	24607	52848	89154	10
कुल	1702925	2036693	2856409	2656099	2903500	203653

स्रोत: एशियाई कंनफ्लुएंस रिपोर्ट, 2023

### तालिका 8

#### पेट्रापोल, अगरतला, श्रीमंतपुर और सुतारकांडी आईसीपी पर वार्षिक मालवाहक वाहन की आवाजाही

आईसीपी	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21
(संख्या में)						
अगरतला	30193	11485	10995	12073	13371	11146

86 Utpal Bhaskar, "S. Asia power pool to play key role in S. Asia-S.E. Asia corridor", Mint, 1 November 2021, URL: <https://www.livemint.com/industry/energy/s-asia-power-pool-to-play-key-role-in-s-asia-s-e-asia-corridor-11635705211467.html>.

आईसीपी	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21
(संख्या में)						
पेट्रोल	128995	146706	146341	163555	154055	106334
सुतारकांडी	11251	14695	18181	9346	15365	8534
श्रीमंतपुर	5642	6054	8976	7995	10420	5714
नेर	47086	32234	38152	29414	39156	25394
कुल	176081	178940	184493	192969	193211	131728

स्रोत: एशियाई कंनफ्लुएंस रिपोर्ट, 2023

## ऋण जाल की संवृति

अवसंरचना की जरूरत के कारण, दक्षिण एशिया के कई देश, अन्य देशों की तरह, विदेशी ऋणदाताओं की ओर देख रहे हैं। इस वजह से, वित्तपोषण बुनियादी ढाँचा देश की नीतियों या बहुपक्षीय विकास बैंकों (एमडीबी) का एक हिस्सा बन गया है। बुनियादी ढांचे के विकास हेतु मदद लेने के लिए देशों के पास संसाधनों का पर्याप्त भंडार है। एआईआईबी जनवरी 2016 में बीजिंग में मुख्यालय के साथ शुरू की गई एक चीनी पहल है, जिसका लक्ष्य इंफ्रास्ट्रक्चर फॉर टुमॉरो (आई4टी) है जो टिकाऊ हो। विश्व बैंक ने 2015 में अपनी ग्लोबल इंफ्रास्ट्रक्चर फैसिलिटी (जीआईएफ) लॉन्च की थी। लेकिन चीन द्वारा अकेले उपलब्ध कराया गया वित्त इसकी तुलना में अधिक है। चाइना एक्सपोर्ट इंपोर्ट (एक्जिम) बैंक, चाइना डेवलपमेंट बैंक (सीडीबी), और इंडस्ट्रियल एंड कमर्शियल बैंक ऑफ चाइना चीन के इंफ्रास्ट्रक्चर फंड के लिए अग्रणी एजेंसियां हैं। इन बैंकों से परे, चीन ने बीआरआई की सुविधा हेतु 2014 में सिल्क रोड फंड लॉन्च किया।



अकेले चीन ने ओबीओआर पर 40 बिलियन डॉलर खर्च करने का वादा किया है।<sup>87</sup> यह चीन के लिए प्रभाव का साधन बन गया है। इस संदर्भ में जहां चीन सर्वोच्च ऋणदाता बना हुआ है, वहीं जापान, एडीबी और एआईआईबी ने भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। लेकिन, जबकि जापानी ऋण कम ब्याज दरों के साथ निर्धारित होते हैं और अब तक, ऐसे ऋणों की वजह से कर्ज का बोझ पैदा नहीं हुआ है, वहीं चीनी ऋणों ने दक्षिण एशिया में ऋण चूक की स्थिति पैदा कर दी है। दो मामले, एक जो चीन द्वारा ऋण देने को समझाने का प्रयास करता है और दूसरा जो श्रीलंका के ऋण जाल से संबंधित है, नीचे बताए गए हैं।

बहुपक्षीय फंडिंग की तुलना में चीन द्वारा की गई द्विपक्षीय फंडिंग अपेक्षाकृत अधिक है। इससे चीन को ऋण लेने वाले देशों पर अपना प्रभाव डालने में मदद मिलती है, साथ ही यह बात भी सामने आई है कि चीन बहुपक्षीय एजेंसियों को भी भारी मात्रा में धन मुहैया कराता रहता है। जहां दिसंबर 2018 तक एआईआईबी ने लगभग 7.5 बिलियन डॉलर का निवेश किया, वहीं सीडीबी ने बीआरआई देशों पर 110 बिलियन डॉलर का निवेश किया, जो कि बहुत अधिक है। इसी तरह, चीन का एक्जिम बैंक 2015 से बीआरआई पर ध्यान केंद्रित कर रहा है और उसने कथित तौर पर 49 देशों में 1000 से अधिक परियोजनाओं को वित्तपोषित करने की योजना बनाई है।<sup>88</sup> इसके अलावा, यदि बहुपक्षीय बैंकों की तुलना में चीनी बैंकों द्वारा द्विपक्षीय ऋण देने के सिद्धांतों को समझा जाए, तो ऐसी नीतियां दिखाई देती हैं जो पहले मामले में चीन को फायदा पहुंचाने हेतु हैं, उससे भी बदतर, देनदार पर प्रभाव डालने तथा प्रभावित करने का काम किया है। उदाहरण के लिए, एडीबी शायद ही कभी कुल पूंजी इक्विटी हिस्सेदारी का 25% से अधिक का अधिग्रहण करता है।<sup>89</sup> एआईआईबी अधिकतम 30% हिस्सेदारी की अनुमति देता है।<sup>90</sup>

---

87 Gerald Chan, *Understanding China's New Diplomacy Silk Roads and Bullet Trains*, Edward Elgar Publication, 2018, p. 60.

88 Bruno Maçães, *Belt and Road: A Chinese World Order*, New Delhi, Penguin Viking, 2020, p. 49.

89 J. Hillman, 2019.

90 AIB, Sovereign Backed Financing, 2021, URL: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/financing-operations/index.html>.

चीन के पास ज्यादातर मामलों में ऐसा कोई सिद्धांत नहीं है। श्रीलंका में हंबनटोटा बंदरगाह, जहां चीनी के वित्तपोषण का उपयोग किया जाता है, ने चाइना मर्चेन्ट्स पोर्ट होल्डिंग को 80% हिस्सेदारी हासिल करने हेतु प्रेरित किया है। राज्य स्वामित्व वाली सीएनपीसी के पास म्यांमार में तेल एवं गैस पाइपलाइन परियोजना में 51% स्वामित्व हिस्सेदारी है। इसके अलावा, एडीबी आमतौर पर कभी भी सबसे बड़ा एकल निवेशक नहीं होता है। ऐसा कोई सिद्धांत बैंकों की चीनी धाराओं में नहीं लिखा है। चीन की यह आक्रामक फंडिंग दक्षिण एशिया में बुनियादी ढांचे के निर्माण पर बढ़ते भू-राजनीतिक विवाद का कारण हो सकती है, लेकिन इसका असर क्षेत्र के देशों के लिए ऋण जाल के रूप में पड़ा है।

यह अनुमान लगाया गया है कि चूंकि श्रीलंका की 70% बुनियादी ढांचा परियोजनाएं चीन द्वारा निर्मित या वित्त पोषित हैं, और यह देखते हुए कि कई परियोजनाएं या तो विलंबित हो गईं या अव्यवहार्य पाई गईं या निलंबित कर दी गईं, इनसे बढ़ते कर्ज के कारण श्रीलंका पर भारी आर्थिक बोझ पड़ा और श्रीलंका के डिफॉल्ट होने का कारण बताया गया। 2008 में, चीनी फंडिंग श्रीलंका के विदेशी ऋण का केवल 2% थी। लेकिन 2018 तक, इसने 8 बिलियन डॉलर का ऋण दिया था, ऋण को पुनर्भुगतान के इक्विटी मानदंडों में परिवर्तित किया था और श्रीलंका से 10% ऋण लिया था।<sup>91</sup> यह जातव्य होना चाहिए कि उस समय सबसे बड़ा ऋणदाता चीन नहीं था, हालांकि, तब एडीबी 12% के साथ पहले स्थान पर था, उसके बाद जापान 11% के साथ एवं विश्व बैंक 10% के साथ दूसरे और तीसरे स्थान पर थे। फिर भी जिस गति से चीन ने धन मुहैया कराया वह श्रीलंका में विदेश नीति को प्रभावित करने में एक महत्वपूर्ण कारक था। चीनी ऋण एवं इक्विटी 11 बिलियन डॉलर से अधिक मूल्य की 50 से अधिक परियोजनाओं को वित्तपोषित कर रहे हैं। उनमें से अधिकांश सड़कें एवं जल प्रशोधन संयंत्र हैं, लेकिन श्रीलंका में सबसे बड़ी परियोजनाएं हंबनटोटा बंदरगाह, कोलंबो बंदरगाह शहर और लाकविजय थर्मल पावर प्लांट हैं।

91 J. Hillman, 2019: 9.

---

यह अनुमान लगाया गया है कि चूंकि श्रीलंका की 70% बुनियादी ढांचा परियोजनाएं चीन द्वारा निर्मित या वित्त पोषित हैं, और यह देखते हुए कि कई परियोजनाएं या तो विलंबित हो गईं या अव्यवहार्य पाई गईं या निलंबित कर दी गईं, इनसे बढ़ते कर्ज के कारण श्रीलंका पर भारी आर्थिक बोझ पड़ा और श्रीलंका के डिफॉल्ट होने का कारण बताया गया।

---

हंबनटोटा बंदरगाह पर अब दिया गया 99-वर्ष का पट्टा चीन द्वारा ऋण को इक्विटी में परिवर्तित करने का एक अन्य परिणाम है, ऐसा तकनीकी सिद्धांत जिससे चीन को लाभ पहुंचता है। श्रीलंका की तरह ही, छोटे देश भी बुनियादी ढांचागत ऋण के कारण कर्ज के जाल में फंस जाते हैं। एडडाटा, डब्ल्यूबी, हार्वर्ड केनेडी स्कूल और कील इंस्टीट्यूट फॉर वर्ल्ड इकोनॉमी के एक अध्ययन में, यह सामने आया है कि "2010 में ऋणकर्ता संकटग्रस्त देशों को बीजिंग के विदेशी ऋण पोर्टफोलियो के 5 प्रतिशत से भी कम की मदद मिलती थी, लेकिन यह आंकड़ा 2022 तक 60 प्रतिशत तक बढ़ गया।"<sup>92</sup> यह दक्षिण एशिया के छोटे देशों के लिए चिंता का विषय है।

## निष्कर्ष

दक्षिण एशिया में ढांचागत विकास की गति काफी तेज़ रही है। चूंकि यह शोधपत्र बुनियादी ढांचे के निर्माण के इर्द-गिर्द बढ़ती भू-राजनीतिक प्रतिस्पर्धा के प्रमुख कारणों तथा नतीजों को रेखांकित करता है, यह इस क्षेत्र में बाहरी पक्षों की बढ़ती भूमिका, अवसंरचना परियोजनाओं पर भू-राजनीतिक प्रतिस्पर्धा बढ़ाने वाली घटनाओं को भी सामने रखता है। ये पाँच प्रमुख बातें निष्कर्ष के तौरपर मानी जा सकती हैं।

---

92 Alex Wooley, "Chinese Development Finance", AIDDATA, 27 March 2023, URL: <https://www.aiddata.org/blog/belt-and-road-bailout-lending-reaches-record-levels>.

पहला, हालांकि, 2000 के दशक की शुरुआत से चीन के उद्भव एवं बीआरआई की घोषणा की वजह से अवसंरचना के निर्माण और बुनियादी ढांचे की कूटनीति के आधार पर भू-राजनीतिक प्रतिस्पर्धा में वृद्धि हुई, जैसा कि मालदीव, बांग्लादेश तथा नेपाल में देखा गया है, लेकिन इन सभी विकास की वजह मात्र चीन नहीं है। दक्षिण एशिया में बुनियादी ढांचा क्षेत्र के कारकों में से, जापान हाल ही में इस तरह के भू-राजनीतिक विकास पर प्रतिक्रिया देने हेतु तैयार हुआ है। यह भी दिखाई दे रहा है कि जापान उन देशों के साथ साझेदारी करना चाहता है जो चीन की तेजी से वृद्धि एवं अंतरराष्ट्रीय पहुंच के तरीकों को लेकर टोक्यो के समान विचार रखते हैं। इन सबके बीच, भारत इस संबंध में एक करीबी भागीदार बन गया है। अमेरिका, दक्षिण कोरिया और सिंगापुर भी क्षेत्र के कुछ देशों के साथ अपने जुड़ाव बढ़ाते हुए दिखाई दे रहे हैं। दूसरा, बुनियादी ढांचे के निर्माण की भू-राजनीति का अध्ययन घरेलू एवं अंतरराष्ट्रीय दोनों कारकों के नज़रिए से किया जाना चाहिए, जिन्हें इस शोधपत्र में पुल और पुश कारक कहा गया है। हालांकि, अब तक इस क्षेत्र में ढांचागत गतिशीलता पर पुल कारक हावी रहे हैं, विशेषतः भारत से आने वाले पुश कारकों ने बुनियादी ढांचा परियोजनाओं के विकास में योगदान दिया है। तीसरा, दक्षिण एशिया में बुनियादी ढांचे में निवेश की आवश्यकता कहीं अधिक है, लेकिन इस अंतर को ठीक दूर किया जा रहा है, मुख्यतः क्षेत्र के बाहर से आने वाले कारकों द्वारा। इस संदर्भ में भारत, चीन, जापान और एडीबी ने अग्रणी भूमिका निभाई है।

---

हालांकि, 2000 के दशक की शुरुआत से चीन के उद्भव एवं बीआरआई की घोषणा की वजह से अवसंरचना के निर्माण और बुनियादी ढांचे की कूटनीति के आधार पर भू-राजनीतिक प्रतिस्पर्धा में वृद्धि हुई, जैसा कि मालदीव, बांग्लादेश तथा नेपाल में देखा गया है, लेकिन इन सभी विकास की वजह मात्र चीन नहीं है। दक्षिण एशिया में बुनियादी ढांचा क्षेत्र के कारकोें में से, जापान हाल ही में इस तरह के भू-राजनीतिक विकास पर प्रतिक्रिया देने हेतु तैयार हुआ है।

---



---

बुनियादी ढांचे के निर्माण की भू-राजनीति का अध्ययन घरेलू एवं अंतरराष्ट्रीय दोनों कारकों के नज़रिए से किया जाना चाहिए, जिन्हें इस शोधपत्र में पुल और पुश कारक कहा गया है। हालांकि, अब तक इस क्षेत्र में ढांचागत गतिशीलता पर पुल कारक हावी रहे हैं, विशेषतः भारत से आने वाले पुश कारकों ने बुनियादी ढांचा परियोजनाओं के विकास में योगदान दिया है।

---

चौथा, बुनियादी ढांचे के क्षेत्र में निजी पक्षों की भूमिका बढ़ रही है क्योंकि उनके लिए उपयुक्त परिचालन परिवेश तलाशने हेतु नीतियां बनाई जा रही हैं। पीपीपी मॉडल इसमें अग्रणी है और विशेष रूप से सिंगापुर दक्षिण एशिया में बुनियादी ढांचे के क्षेत्र में निजी पक्षों को प्रोत्साहित करने में अग्रणी रहा है। पांचवां, बहुपक्षीय मंचों ने बुनियादी ढांचे की कनेक्टिविटी पर एजेंडे को तेजी से प्राथमिकता दी है। हालांकि इसके परिणामस्वरूप अंतर-राज्य बुनियादी ढांचा परियोजनाओं का विकास हुआ है, विशेष रूप से बीबीआईएन देशों के भीतर क्षेत्रीय एकीकरण की संभावना बढ़ गई है।

हाल के दिनों में अवसंरचना चर्चा का प्रमुख विषय बन गया है। बुनियादी ढांचे की कूटनीति को अधिकांश देशों की विदेश नीति के एजेंडे में भी जगह मिली है, खासकर जब अर्थव्यवस्थाएं तथा विकास संबंधी प्राथमिकताएं बढ़ी हैं। हालांकि, बढ़ते अवसंरचना क्षेत्र ने क्षेत्र में कई कमियों को संबोधित किया है और दक्षिण एशिया में बेहतर एकीकरण के रास्ते खोले हैं, स्पष्ट एवं वस्तुनिष्ठ नीतियां इस दौर की जरूरत बन गई हैं, कम प्रसार वाली बुनियादी ढांचा परियोजनाएं व्यवहार्यता, लागत या उचित आकलन के बिना उलटा असर डालती हैं। इस संबंध में, चार सिफारिशें, दो सामान्य एवं दो भारत-विशिष्ट बिंदु, नीचे बताए गए हैं:

1. बुनियादी ढांचे के निर्माण का उद्देश्य जहां आवश्यक हो वहां अंतर को भरना और राज्य, अंतर-राज्य एवं अंतर-क्षेत्रीय स्तरों पर परियोजनाओं को सुव्यवस्थित करने का प्रयास करना होना चाहिए।

---

बहुपक्षीय मंचों ने बुनियादी ढांचे की कनेक्टिविटी पर एजेंडे को तेजी से प्राथमिकता दी है। हालांकि इसके परिणामस्वरूप अंतर-राज्य बुनियादी ढांचा परियोजनाओं का विकास हुआ है, विशेष रूप से बीबीआईएन देशों के भीतर क्षेत्रीय एकीकरण की संभावना बढ़ गई है।

---

इसके लिए तीनों स्तरों पर बेहतर नीतिगत समन्वय एवं विचारों का आदान-प्रदान बहुत जरूरी है। इस संबंध में, यह सुझाव दिया जा सकता है कि परिवहन कनेक्टिविटी हेतु बिम्सटेक मास्टर प्लान की प्रगति पर कार्य समूहों के माध्यम से औपचारिक/आधिकारिक स्तर पर बीबीआईएन कनेक्टिविटी योजनाओं या आसियान कनेक्टिविटी के लिए मास्टर प्लान के साथ चर्चा की जानी चाहिए। दूसरी ओर, आईएनएसटीसी के तहत शुरू की जा रही परियोजनाओं का आकलन अन्य द्विपक्षीय परियोजनाओं जैसे कि अफगानिस्तान से मध्य एशिया और यूरोप तक जाने वाले गलियारे के साथ किया जा सकता है। अवसंरचना के निर्माण पर क्षेत्रीय प्रगति को बेहतर ढंग से समझने हेतु परियोजनाओं से संबंधित इन आंकड़ों को एकत्रित किया जा सकता है और कार्य समूहों के माध्यम से समय पर समीक्षा की जा सकती है। इसके बदले कार्य समूहों को एक नए तकनीकी क्षेत्रीय मंच के भीतर स्थापित किया जा सकता है जिसे दक्षिण एशिया में अवसंरचना पर ध्यान केंद्रित करने हेतु अनिवार्य किया गया है।

2. सीमा पार ढांचागत परियोजनाओं के संबंध में, भूमि अधिग्रहण (जैसा कि नेपाल और बांग्लादेश में बीबीआईएन परियोजनाओं के मामले में), पर्यावरणीय प्रभाव का मूल्यांकन या विवादों के समाधान से संबंधित कई समस्याएं आती हैं। ऐसे मामले में, सीमा पार वाली परियोजनाओं के सुचारू कार्यान्वयन हेतु मजबूत निवारण तंत्र का होना आवश्यक है। यदि कोई क्षेत्रीय मंच है,



---

अवसंरचना के निर्माण का उद्देश्य जहां आवश्यक हो वहां अंतर को भरना तथा राज्य, अंतर-राज्य और अंतर-क्षेत्रीय स्तरों पर परियोजनाओं को सुव्यवस्थित करने का प्रयास करना होना चाहिए। इसके लिए तीनों स्तरों पर बेहतर नीतिगत समन्वय एवं विचारों का आदान-प्रदान जरूरी है।

---

को ऐसे मुद्दों को एकल तंत्र और विचार-विमर्श के बाद तैयार की गई क्षेत्रीय नीतियों के माध्यम से हल किया जा सकता है। इससे न केवल मुकदमेबाजी के बोझ को कम किया जा सकता है बल्कि क्षेत्र में परियोजनाओं की गुणवत्ता जांच एवं उचित चैनलिंग में भी मदद मिल सकती है।

3. अवसंरचना के निर्माण पर अध्ययन को प्रोत्साहित करने हेतु संस्थान और थिंक टैंक ऐसे फेलोशिप और कार्यक्रम ला सकते हैं जो संबंधित विषयों पर शोध करने वालों को अनुदान प्रदान करते हों या क्षेत्र के दौरे की सुविधा प्रदान करते हैं, चाहे वे इंजीनियरिंग, भूगोल, विदेश नीति या अन्य क्षेत्र से हों। जैसा कि शोधपत्र में बताया गया है, अवसंरचना का अध्ययन लंबे समय से मुख्य आर्थिक और विकास अध्ययन के क्षेत्र से आगे बढ़कर आईआर जैसे क्षेत्र तक पहुंच चुका है। इसलिए यदि भारत को दक्षिण एशिया और उससे आगे अवसंरचना कूटनीति का अग्रणी बनना है तो युवा मस्तिष्क को इस दिशा में विशेष रूप से प्रशिक्षित किया जाना चाहिए।

भारत के भीतर, यह सुझाव दिया जा सकता है कि विदेश मंत्रालय के अंतर्गत एक नया प्रभाग बनाया जा सकता है जो अवसंरचना की कूटनीति पर केंद्रित हो। जब नेहरू के समय में विदेशों के साथ आर्थिक संबंधों पर ध्यान केंद्रित हुआ, तो 1964 में आर्थिक कूटनीति प्रभाग की स्थापना की गई। जब विकासात्मक अवसंरचना एवं कार्यक्रमों पर भारत की साझेदारी बढ़ने लगी, तो 2012 में विकास साझेदारी प्रशासन (डीपीए) प्रभाग बनाया गया।

---

सीमा पार वाली परियोजनाओं के सुचारू कार्यान्वयन हेतु  
सुदृढ निवारण तंत्र का होना आवश्यक है।

---

वर्तमान में, “डीपीए I परियोजना का आकलन एवं क्रेडिट लाइनों से निपटता है; डीपीए II क्षमता सृजन योजनाओं, आपदा राहत, भारतीय तकनीकी एवं आर्थिक सहयोग कार्यक्रम से संबंधित है और डीपीए III परियोजना कार्यान्वयन से संबंधित है”<sup>93</sup> जो इस संबंध में भारत की बढ़ती प्रतिबद्धताओं को दर्शाता है। डीपीए IV 2020 में बनाया गया था। अब तक, विदेशों के साथ सामाजिक अवसंरचना के निर्माण की साझेदारी बड़े पैमाने पर इन प्रभागों या क्षेत्र-विशिष्ट प्रभागों के अंतर्गत आती है जो उक्त क्षेत्र के भीतर द्विपक्षीय या बहुपक्षीय परियोजनाओं को अपनाते हैं। हालाँकि, अवसंरचना कूटनीति पर एक अलग प्रभाग होने से न केवल क्षेत्र एवं उससे परे भौतिक बुनियादी ढाँचे और कनेक्टिविटी के निर्माण की दिशा में भारत के गंभीर प्रयासों को प्रदर्शित करने में मदद मिलेगी, बल्कि इसे ऊपर सुझाए गए क्षेत्रीय मंचों के साथ समन्वय करने में भी आसानी होगी।

दक्षिण एशिया में अवसंरचना की भू-राजनीति का अध्ययन एक बड़े अंतरराष्ट्रीय परिदृश्य का ही हिस्सा है, जहां बुनियादी ढांचा अध्ययन का एक महत्वपूर्ण घटक बन गया है।

---

अवसंरचना के निर्माण पर अध्ययन को प्रोत्साहित करने हेतु संस्थान और थिंक टैंक ऐसे फेलोशिप और कार्यक्रम ला सकते हैं जो संबंधित विषयों पर शोध करने वालों को अनुदान प्रदान करते हो या क्षेत्र के दौरे की सुविधा प्रदान करते हैं, चाहे वे इंजीनियरिंग, भूगोल, विदेश नीति या अन्य क्षेत्र से हों।

---

93 Consulate General of India, Guangzhou, Development Partnership Admin, URL: <https://www.cgiguangzhou.gov.in/page/development-partner/>.



विगत दशक में इस बदलाव को गति मिली है और दक्षिण एशियाई देशों के एक-दूसरे के साथ जुड़ने के तरीके को प्रभावित किया, लेकिन यह प्रक्रिया अभी भी चल रही है। इस संबंध में भारत ने विकासात्मक एवं सामाजिक बुनियादी ढांचे पर ध्यान केंद्रित करने से लेकर अधिक योजनाबद्ध तरीके से भौतिक एवं कनेक्टिविटी बुनियादी ढांचे के निर्माण तक एक लंबा सफर तय किया है। चूँकि आज दुनिया कई ऐसी समस्याओं से घिरी हुई है जो विश्व व्यवस्था को पुनः आकार दे रहे हैं, अवसंरचना के इस घटक पर ध्यान केंद्रित करना और विदेश नीति एवं आईआर के ढांचे के भीतर इसके महत्व को समझना महत्वपूर्ण है।



लेखिका के बारे में

|



**डॉ. श्रबाना बरुआ** भारतीय वैश्विक परिषद, नई दिल्ली में शोध अध्येता हैं। इससे पहले, वह दिल्ली विश्वविद्यालय के हिंदू कॉलेज में राजनीति विज्ञान विभाग में अध्यापिका थीं। उनका शोध दक्षिण एवं दक्षिण पूर्व एशिया के साथ-साथ चीन तथा क्षेत्र में बुनियादी ढांचे के विकास में भू-राजनीतिक एवं सुरक्षा मुद्दों पर केंद्रित है। उन्होंने अंतरराष्ट्रीय राजनीति, संगठन एवं निरस्त्रीकरण केंद्र (सीआईपीओडी), स्कूल ऑफ इंटरनेशनल स्टडीज, जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय से पीएचडी की है। उनकी डॉक्टरेट शोधलेख का शीर्षक 'चीन एवं भारत द्वारा बुनियादी ढांचा कूटनीति का प्रभाव के साधन के रूप में इस्तेमाल: म्यांमार की केस स्टडी' था। अपने एम.फिल के लिए, उन्होंने कोपेनहेगन स्कूल के सिक्योरिटाइजेशन नज़रिए से, सियाचिन में निरंतर सैन्यीकरण एवं पाकिस्तान के साथ भारत के विवाद का अध्ययन किया। डॉ. बरुआ ने पहले मुंबई स्थित थिंक टैंक गेटवे हाउस और नेपाल इंस्टीट्यूट ऑफ इंटरनेशनल कोऑपरेशन एंड एंगेजमेंट (एनआईआईसीई), काठमांडू के साथ काम किया है। उन्होंने दिल्ली विश्वविद्यालय के हिंदू कॉलेज से राजनीति विज्ञान में स्नातक एवं स्नातकोत्तर की डिग्री प्राप्त की है। उनकी पीयर-रिव्यू वाली कई पत्रिकाओं एवं ऑनलाइन मंचों पर कई लेख, पुस्तक समीक्षाएं और टिप्पणियां प्रकाशित हुई हैं। उन्होंने हांगकांग, सैन फ्रांसिस्को, यांगून, काठमांडू सहित कई राष्ट्रीय एवं अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलनों में भी शोधपत्र प्रस्तुत किए हैं। उन्होंने इंडियाज न्यूक्लियर टाइम्स: बायोग्राफिकल

टेल्स' (2023) नामक पुस्तक का सह-संपादन किया है। वह वैश्विक राजनीति पर हिंदुस्तान टाइम्स के लिए भी लिखती हैं।







भारतीय वैश्विक परिषद

सम्पू हाउस, बाराखंभा रोड, नई दिल्ली 110 001, भारत

दूरभाष. : +91-11-23317246, फैक्स: +91-11-2332063

