

कनेक्टिविटी गतिशीलता में परिवर्तन
मध्य एशिया और भारत के बढ़ते संबंध

डॉ. पुनीत गौड़

Page no.3

सेंट्रल में कनेक्टिविटी डायनामिक्स बदलना

एशिया और भारत

बढ़ती व्यस्तता

डॉ. पुनीत गौड़

द इंडियन काउंसिल ऑफ वल्ड अफेयर्स (आईसीडब्ल्यूए) की स्थापना 1943 में सर तेज बहादुर सप्रू और डॉ एचएन कुंजरू के नेतृत्व में प्रख्यात बुद्धिजीवियों के एक समूह द्वारा की गई थी। इसका मुख्य उद्देश्य अंतर्राष्ट्रीय संबंधों पर एक भारतीय परिप्रेक्ष्य बनाना और विदेश नीति के मुद्दों पर ज्ञान और सोच के भंडार के रूप में कार्य करना था। परिषद आज एक इन-हाउस संकाय के साथ-साथ बाहरी विशेषज्ञों के माध्यम से नीति अनुसंधान आयोजित करती है। यह नियमित रूप से सम्मेलनों, सेमिनारों, गोलमेज चर्चाओं, व्याख्यानो सहित बौद्धिक गतिविधियों की एक सरणी का आयोजन करता है और प्रकाशनों की एक श्रृंखला लाता है। इसमें एक अच्छी तरह से स्टॉक की गई लाइब्रेरी, एक सक्रिय वेबसाइट है, और जर्नल इंडिया क्वार्टरली प्रकाशित करती है। आईसीडब्ल्यूए ने अंतर्राष्ट्रीय मुद्दों पर बेहतर समझ को बढ़ावा देने और आपसी सहयोग के क्षेत्रों को विकसित करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय 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 साझेदारी भी है।

मध्य एशिया में कनेक्टिविटी की बदलती गतिशीलता और भारत की बढ़ती भागीदारी

पहली बार प्रकाशित, अगस्त 2023

© द इंडियन काउंसिल ऑफ वल्ड अफेयर्सआईएसबीएन: 978-93-83445-81-3

सभी अधिकार सुरक्षित हैं। कॉपीराइट स्वामी की लिखित अनुमति प्राप्त किए बिना, इस प्रकाशन के किसी भी भाग को पुनः प्रस्तुत, पुनर्प्राप्ति प्रणाली में संग्रहीत या प्रेषित नहीं किया जा सकता है, किसी भी रूप में या किसी भी माध्यम से, इलेक्ट्रॉनिक, यांत्रिक, फोटोकॉपी रिकॉर्डिंग, या अन्यथा।

इस प्रकाशन में तथ्यों और विचारों की जिम्मेदारी विशेष रूप से लेखकों की है और उनकी व्याख्या आवश्यक रूप से विश्व मामलों की भारतीय परिषद, नई दिल्ली के विचारों या नीति को प्रतिबिंबित नहीं करती है।

इंडियन काउंसिल ऑफ वल्ड अफेयर्स सप्रू हाउस, बाराखंभा रोड नई दिल्ली 110001, भारत

टी: +91-11-2331 7246-49 | F: +91-11-2332 2710

www.icwa.in

सामग्री

परिचय.....	7
मध्य एशिया: (पुनः) कनेक्टिविटी की भू-राजनीति.....	13
मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी का जायजा लेना.....	16
मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी परियोजनाएं.....	19
अंतर-क्षेत्रीय रेल गलियारे.....	29
मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय सहयोग:	
संभावनाएं और चुनौतियां.....	30
मध्य एशिया की अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी.....	34
मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय रेल संपर्क.....	57
मध्य एशिया में कनेक्टिविटी गतिशीलता में बदलाव.....	64
मध्य एशिया में भारत की बढ़ती भागीदारी.....	66
निष्कर्ष.....	80
लेखक के बारे में.....	83

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

सारांश

मध्य एशिया यूरेशियन भूमि के मध्य में रणनीतिक रूप से स्थित है और एशिया और यूरोप के बीच एक थल सेतु की भूमिका निभाता है। प्राचीन समय में, सिल्क रोड, यूरेशिया को उत्तरी अफ्रीका से जोड़ने वाला एक विशाल नेटवर्क था, महाद्वीपों के बीच वस्तुओं के आवागमन के लिए सेवाएं प्रदान करता था। 21वीं सदी की शुरुआत से, यूरेशिया में एक भू-राजनितिक परिवर्तन का काम चल रहा है, और यह क्षेत्र महत्वपूर्ण आर्थिक और राजनीतिक विकास का एक केंद्रीय स्थली बन रहा था। भारत और मध्य एशिया के बीच मजबूत व्यापारिक और सांस्कृतिक संबंधों का पता सिंधु घाटी सभ्यता से लगाया जा सकता है। सामान, लोग और विचारों का आदान-प्रदान प्राचीन सिल्क रोड के साथ होता था। बाद में सिल्क रोड की कमजोरी, यूरोपीय खोज की युग की शुरुआत, और औपनिवेशिकता इन दोनों क्षेत्रों के बीच संबंधों की कमी के पीछे कारण थे। समकालीन काल में, भारत और मध्य एशिया के बीच संयोजन को सीधे सड़क मार्ग की कमी के कारण सीमित किया गया है। मध्य एशिया भू-सिमटा है, और संयोजन नजदीकी सहयोग को चुनौती देने के रूप में जारी रहता है, खासकर भारत की पुनर्नवीन रुचि के माध्यम से इस क्षेत्र में।

भारत के साथ मध्य एशियाई देशों के संयोजन की पुनर्स्थापना एक मुख्य प्राथमिकता रहती है। मध्य एशिया विभिन्न देशों द्वारा हाल ही में शुरू की गई विभिन्न संयोजना पहलों का केंद्रबिंदु है। इस संदर्भ में, मध्य एशिया के संयोजन की बदलती गतियों का अध्ययन करके, यह पेपर प्रयास करता है कि ये पहल कैसे भारत और मध्य एशिया के बीच संबंधों को और भी मजबूत कर सकते हैं।

कीवर्ड: भारत-मध्य एशिया संयोजन, आईएनएसटीसी, चाबहार, आशगाबत समझौता, सिल्क रोड

संप्रू

हाउस

पेपर

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

परिचय

संयोजन इतिहास के दौरान मानव जीवन में विकास के लिए एक महत्वपूर्ण कारक रहा है। इसकी कई रूपें हो सकती हैं, जिसमें परिवहन बुनियादी ढांचे के माध्यम से भौतिक संयोजन, जैसे कि सड़कें, रेलवे, और बंदरगाहें शामिल हैं, और संचार नेटवर्क और इंटरनेट के माध्यम से डिजिटल संयोजन। आज की वैश्विक दुनिया में, संयोजन आर्थिक विकास, क्षेत्रीय स्थिरता, और राजनीतिक सहयोग को आकार देने में महत्वपूर्ण है। यह देशों के बीच सहयोग और परस्पर निर्भरता को बढ़ावा देता है, आर्थिक विकास और विकास का समर्थन करता है, और भौगोलिक और सांस्कृतिक बाधाओं को पार करने में मदद करता है। अंतर राष्ट्रीय संबंधों को मजबूत करना, आर्थिक विकास को प्रोत्साहित करना, और शक्ति के विभाजन और प्रभाव पर प्रभाव डालना महत्वपूर्ण हो जाता है।

हालांकि, संयोजन विशेष रूप से उन देशों के बीच में प्रतिस्पर्धा और संघर्ष को भी बढ़ा सकता है, जो यद्यपि महत्वपूर्ण परिवहन और संचार मार्गों और केन्द्रों के नियंत्रण के लिए प्रतिस्पर्धा कर रहे हैं। यह एक जटिल और गतिशील क्षेत्र है जिसे आर्थिक, राजनीतिक, और रणनीतिक कारकों द्वारा आकार दिया गया है और यह वैश्विक अर्थव्यवस्था और अंतरराष्ट्रीय संबंधों के लिए दूर तक पहुँचने वाले परिणाम हैं। तथापि, बदलते संयोजन गतिविधियाँ जटिल और बहुपहलु होती हैं और कई राजनीतिक, आर्थिक, और सुरक्षा संविचारों को शामिल करती हैं।

कई कारक, जैसे क्षेत्रीय शक्तियों के बीच प्रतिस्पर्धा, सीमांत विवाद और सुरक्षा की चुनौतियाँ, और देशों और क्षेत्रों के बीच आर्थिक विकास के विभिन्न स्तर, संचार की भूगोलगत गतिकी को प्रभावित करते हैं।

मानव इतिहास के दौरान दुनिया के विकास में संयोजन एक महत्वपूर्ण कारक रहा है।

1. लोवेल सी. मैथ्यूज और बी. ठक्कर (2012), "वैश्वीकरण के प्रति पारसंवादिक संवाद पर प्रभाव," हेक्टर कुआज़ा-मोंटीएल (संपादक), वैश्वीकरण (अध्याय 13): इंटेकओपन

समू

हाउस

परिचय 6

यातायात और ऊर्जा नेटवर्क बनाने से क्षेत्रीय शक्ति गतिकी और सामरिक रूप से संबंधित देशों के आर्थिक और सामरिक हिट्स पर प्रभाव डाल सकते हैं।

19वीं और 20वीं सदी में रेलमार्ग, हाईवे, और वायुयात्रा के विकास ने परिवहन की गति और प्रदूषण में महत्वपूर्ण वृद्धि की और आर्थिक विकास को प्रोत्साहित किया। उसी तरह, 20वीं सदी के अंत और 21वीं सदी की शुरुआत में इंटरनेट और अन्य संचार प्रौद्योगिकियों के विकास ने देशों और क्षेत्रों के बीच जानकारी और विचारों के प्रवाह को बड़े पैमाने पर बढ़ावा दिया और वैश्विक व्यापार और वाणिज्य की वृद्धि को सुविधाजनक बनाया। आधुनिक काल में, परिवहन और संचार प्रौद्योगिकियों के सुधारने से, देशों और क्षेत्रों के बीच यात्रा और संचार करने में आसानी और तेजी से हुई है। परिवहन, संचार, और जानकारी प्रौद्योगिकियों के विकास, जैसे कि इंटरनेट और उपग्रह संचार, ने वैश्वीकरण और बढ़ते हुए अंतःसंबंध को सुविधाजनक बनाया है।

इस संदर्भ में, मध्य एशिया की रणनीतिक स्थिति यूरोप और एशिया के संचार में महत्वपूर्ण एक केंद्र बनाती है

इस संदर्भ में, मध्य एशिया की रणनीतिक स्थिति यूरोप और एशिया के संचार में महत्वपूर्ण एक केंद्र बनाती है।

2. कॉलिन फ्लंट और कुइपिंग जू (2019), "संयोजन, सहयोग, और प्रमुख प्रतिस्पर्धा की भूगोलराजनीति: द बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव," जियोफोरम, खंड 99, पृ. 95-101

3. ए. शेरेट (2004), "व्यापार मार्ग: वैश्विक व्यापार की वृद्धि ।"

4. एल. ए. ओगुंसोला (2005), "जानकारी और संचार प्रौद्योगिकियाँ और वैश्वीकरण के प्रभाव: विकासशील देशों के लिए इकीसवीं सदी की 'डिजिटल गुलामी' - कल्पना या वास्तविकता?" ई-जीएसएल 1999-2009 (मात्राएँ 1-10), 58

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ

८

और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

ऐतिहासिक दृष्टिकोण से, मध्य एशिया महत्वपूर्ण व्यापारिक और सांस्कृतिक मार्गों का चौराहा रहा है, जिसमें सिल्क रोड भी शामिल है, जो एशिया, मध्य पूर्व, यूरोप, और अफ्रीका को जोड़ने वाला एक महत्वपूर्ण व्यापारिक मार्ग था। इसी तरह, भारतीय महासागर और मध्य सागर की मार्गों ने विभिन्न क्षेत्रों को जोड़ा और वस्त्र, विचार और संस्कृतियों की आदान-प्रदान को सुगम बनाया। यह क्षेत्र कई महत्वपूर्ण व्यापारिक मार्गों पर स्थित है, जैसे कि प्राचीन सिल्क रोड और आधुनिक ट्रांस-एशिया रेलवे नेटवर्क, जो यूरोप और एशिया को जोड़ते हैं। मध्य एशियाई क्षेत्र यूरोप और एशिया को जोड़ता है और मध्य पूर्व और पूर्व एशिया को आपस में जोड़ता है। यह क्षेत्र सांस्कृतिक, वाणिज्यिक और राजनीतिक आदान-प्रदान का केंद्र रहा है।

मध्य एशिया की स्थिति, संसाधनों और आर्थिक विकास क्षमता ने उसे वैश्विक मंच पर बढ़ते महत्वपूर्ण खिलाड़ी बना दिया है। आजकल, यह विभिन्न पहलुओं के माध्यम से वैश्विक संबंधों में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है, जैसे कि परिवहन और व्यापार मार्ग स्थापित करके सिल्क रोड को पुनर्जीवित करना। हाल के वर्षों में, इन व्यापारिक मार्गों को पुनर्जीवित करने के प्रयास किए गए हैं, जिसमें रेल और सड़क नेटवर्क की तरह की आधुनिक बुनाई जैसे मॉडर्न बुनाई शामिल है, जो संबंध सुदृढ़ करने और आर्थिक विकास को प्रोत्साहित करने में मदद करते हैं। मध्य एशियाई क्षेत्र के साथ संबंध में वाणिज्यिक विकास की दिशा में बढ़ी हुई रुचि है, जैसे कि नई सड़कें, रेलवे, और ऊर्जा पाइपलाइन निर्माण जैसे ढांचे के विकास के माध्यम से। ये प्रयास आर्थिक सहयोग को बढ़ावा देने, परिवहन नेटवर्क को सुदृढ़ करने, और क्षेत्र में और उसके पार के देशों के बीच सांस्कृतिक आदान-प्रदान को बढ़ावा देने का उद्देश्य है।

5 सा। व्हिटफील्ड और यू. सिम्स-विलियम्स (संपा.), (2004), सिल्क रोड: व्यापार, यात्रा, युद्ध और धर्म, लंदन: सेरिंडिया पब्लिकेशन

6 जोनाथन ई. हिलमैन (2018), चीन-यूरोप रेलवे का उदय रिपोर्ट, सेंटर फॉर स्ट्रैटेजिक और इंटरनेशनल स्टडीज (सीएसआईएस), 15, पृ।

5-11

7 उसीसी।"

सप्रू हाउस पेपर

परिचय

"मध्य एशियाई क्षेत्र विभिन्न भागों के बीच संबंध सुदृढ़ करने में महत्वपूर्ण है, आर्थिक और वाणिज्यिक संवाद को बढ़ावा देने में मदद करता है और वैश्विक ऊर्जा गतिकी को आकार देता है।"

मध्य एशियाई क्षेत्र विभिन्न भागों के बीच संबंध सुदृढ़ करने में भी महत्वपूर्ण है, आर्थिक और वाणिज्यिक संवाद को बढ़ावा देने में मदद करता है और वैश्विक ऊर्जा गतिकी को आकार देता है। व्यापार के साथ ही, मध्य एशिया ऊर्जा ट्रांजिट के लिए भी महत्वपूर्ण है, क्योंकि यह महत्वपूर्ण तेल और गैस संरचनाओं का घर है और ऊर्जा संसाधनों का मुख्य उत्पादक है। यह क्षेत्र संचार के लिए भी महत्वपूर्ण है, क्योंकि यह एशिया और यूरोप को जोड़ने वाले फाइबर-ऑप्टिक केबलों के लिए मुख्य ट्रांजिट प्वाइंट का कार्य करता है। मध्य एशिया किसी भी प्रकार से वैश्विक अर्थव्यवस्था में अधिक प्रमुख भूमिका निभा सकता है। यह देशों और क्षेत्रों के बीच बेहतर भौतिकीकृत और अंतर-क्षेत्रीय संबंधों के माध्यम से महत्वपूर्ण योगदान कर सकता है।

भारत और मध्य एशिया के बीच निकट व्यापारिक और सांस्कृतिक संबंध इंडस घाटी सभ्यता की ओर पहुँच सकते हैं।¹⁰ सामग्री, लोग और विचार दोनों पक्षों के बीच प्राचीन सिल्क रोड पर बहते थे।

भारत और मध्य एशिया के बीच निकट व्यापारिक और सांस्कृतिक
संबंध इंडस घाटी सभ्यता तक पहुँच सकते हैं।

8 म. रस्सीमोव) 2015), पश्चिमी और रूसी हितों के संदर्भ में मध्य एशिया। ल'यूरोप एन फॉर्मेशन, 375, 140-154

9 कुनगोर्न कुनावत, आत्सुको ओकुडा, और डोंगजुंग ली) 2018), बेल्ट और रोड पहल :चीन-मध्य एशिया मार्ग में आईसीटी संबंध को बढ़ावा देना, इंफ्रास्ट्रक्चर, नीति और विकास की जर्नल।

10 मीना सिंह राय) 2001), मध्य एशिया में भारत की रुचियाँ, स्ट्रैटेजिक विश्लेषण, खंड XXIV, संख्या 12

"भारत और मध्य एशियाई देश सहयोग की खोज में हैं ताकि
सामंजस्यिक विकास के लिए पुनः जुड़ सकें।"

बाद में, सिल्क रोड की कमजोरी, यूरोपीय खोज के युग की शुरुआत, और औपनिवेशिकता ने भारत और क्षेत्र के बीच संबंधों में कमी को देखा। वर्तमान में, भारत और मध्य एशिया के बीच संबंधों को सीधे सड़क मार्ग की कमी के कारण सीमित किया गया है।¹¹ मध्य एशिया भू-संचित है, और संबंधों को नजदीकी सहयोग में चुनौती आगे बढ़ती है, खासकर जब भारत की पुनर्वासित रुचि को मद्देनजर रखा जाता है।¹²

हालांकि, भारत और मध्य एशियाई देश सहयोग की खोज में हैं ताकि सामंजस्यिक विकास के लिए पुनः जुड़ सकें। मध्य एशिया भी भारत के साथ अधिक संलग्न होना चाहता है क्योंकि यह ऊर्जा संसाधनों के लिए एक बड़ी बाजार, संभावित निवेशक और प्रौद्योगिकी साथी है। इसके अलावा, भारत वैश्विक आर्थिक और राजनीतिक विकास में महत्वपूर्ण खिलाड़ी है। भारत ने 2012 में 'कनेक्ट सेंट्रल एशिया' नीति की घोषणा की थी जो संबंधों को और भी गहराई तक बढ़ाने के लिए एक समग्र ढांचा था। प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी का 2015 में पांच मध्य एशियाई देशों का यात्रा भारत और क्षेत्र के बीच संलग्नता को पुनर्जीवित करने में एक मील का पत्थर है।

2015 में प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी की पांच मध्य एशियाई देशों की यात्रा
भारत और क्षेत्र के बीच संलग्नता को पुनर्जीवित करने में एक मील का पत्थर है।

11 उसीसी।

12 राज कुमार कोठारी) 2020), भारत की रणनीतिक रुचियाँ मध्य एशिया में, वर्ल्ड अफेयर्स : इंटरनेशनल इश्यूज़ का जर्नल, खंड 24, नं. 1, पृ1100-117

13 राजदूत विजय ठाकुर सिंह, सीजी, आईसीडब्ल्यूए, द्वारा की गई परिचयक टिप्पणियाँ, आईसीडब्ल्यूए की अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन में, जिसमें भारत-मध्य एशिया डिप्लोमेटिक संबंधों की 30वीं वर्षगांठ की याद में आयोजित की गई थी, "भारत-मध्य एशिया संबंधों की गतिविधियाँ : माप और दायरा", 15 दिसंबर 2022, उपलब्ध यहाँ है : https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=2&ls_id=8711&lid=5700

परिचय

संपूर्ण

हाउस

पेपर

११

अंतर-क्षेत्रीय संबंध की कमी, मध्य एशियाई देशों के साथ द्विपक्षीय और क्षेत्रीय आर्थिक सहयोग की पूरी संभावना की प्रतिस्थापना में एक महत्वपूर्ण सीमा में से एक है। मध्य एशिया विभिन्न संबंधितता पहलुओं का केंद्रबिंदु है। इस परिणामस्वरूप, भारत की मध्य एशियाई देशों के साथ पुनर्संबंध स्थापित करना एक मुख्य प्राथमिकता रहती है।¹⁴

इसके बाद, COVID-19 महामारी के प्रकोप के कारण वैश्विक आपूर्ति और मांग में व्यवधान पैदा हुआ, जिससे उत्पादों और सेवाओं के व्यापार पर असर पड़ा। इसने वैश्विक आपूर्ति नेटवर्क को नुकसान पहुंचाया और क्षेत्रीय सहयोग को प्रतिबंधित किया। कई देशों ने महामारी के प्रारंभ में सीमाएँ बंद की ताकि सीमाओं के पार संक्रमण को रोक सकें, जिससे आर्थिक विकास कम हो गया, व्यापार में बाधा आई और वैश्विक संबंध को खतरा पहुँचा।¹⁵ दूसरे, 2021 में तालिबान के द्वारा काबुल का अधिग्रहण मध्य और दक्षिण एशिया में क्षेत्रीय स्थिरता के बारे में चिंताएँ उत्पन्न की है, जिससे क्षेत्रीय संबंधों की गतिविधियों पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ा।¹⁶ तीसरे, एक साल से अधिक समय तक, रूस-यूक्रेन संघर्ष ने वैश्विक प्रभावों के साथ मध्य एशियाई क्षेत्र और उसके परे के लिए नए चुनौतियों को सामने लाया है। मध्य एशिया आर्थिक रूप से रूस से जुड़ा हुआ है,

2021 में तालिबान द्वारा काबुल का अधिग्रहण मध्य और दक्षिण

एशिया में क्षेत्रीय स्थिरता के बारे में चिंताएँ उत्पन्न की है,

जिससे क्षेत्रीय संबंधों की गतिविधियों के प्रभाव को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित किया गया है।

14 उसीसी।

15 सेरपिल आदे और मेहमेत सेकिन आदे) 2020), COVID-19 के प्रभाव का खाद्य आपूर्ति श्रृंखला पर, खाद्य गुणवत्ता और सुरक्षा, खंड 4, संख्या 4, पृ। 167-180

16 जियाई चोउ) 2022), अफगानिस्तान और उसके पड़ोस :तालिबान के अधिग्रहण के बाद क्षेत्रीय सहयोग की मूल्यांकन, स्टॉकहोल्म इंटरनेशनल पीस रिसर्च इंस्टीट्यूट

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

और उस देश पर प्रतिबंध उस क्षेत्रीय अर्थव्यवस्थाओं और अंतर-क्षेत्रीय संबंधता को प्रभावित करते हैं।¹⁷ हालांकि, इन क्षेत्र में अपूर्व घटनाएँ अंतर-क्षेत्रीय और अंतर-क्षेत्रीय संबंधता को मजबूत करने का भी एक अवसर है।

इस संदर्भ में, प्रिंट पेपर मध्य एशिया में परिवर्तित संबंध गति की जांच करता है। यह भी क्षेत्र में चल रही संबंधता पहलुओं का विश्लेषण करता है और चर्चा करता है कि ये पहल कैसे भारत और मध्य एशिया के बीच संबंध को और भी मजबूत कर सकते हैं। पेपर उस क्षेत्र में क्षेत्रीय और वैश्विक कारकों के हितों की धारणा पर भी विचार करता है। यह क्षेत्र में परिवर्तित संबंधता गति की जांच करता है और एक सहयोगी ढांचे के संगठन की तालमेल का सुझाव देता है, जिसमें अधिक महत्वपूर्ण सामंजस्यिक आर्थिक लाभ हो सकते हैं। पेपर यह भी कोशिश करता है कि ये पहल कैसे भारत और मध्य एशिया के बीच संबंध को और भी मजबूत कर सकते हैं।

मध्य एशिया: (पुनः) कनेक्टिविटी की भू-राजनीति

मध्य एशिया यूरोशिया के हृदय में स्थित है, जिसमें कज़ाख़स्तान, किर्गिज़स्तान, उज़्बेकिस्तान, तुर्कमेनिस्तान और ताजिकिस्तान जैसे देश शामिल हैं। यह एक विविध क्षेत्र है जिसमें एक टर्किक, मंगोल और ईरानी सभ्यताओं के मिश्रण के प्रभाव से युक्त है। यह अपनी विशाल मरुस्थलों, पर्वतमालाओं और तेल, गैस, खनिज और उर्वरक जैसे प्राकृतिक संसाधनों के लिए भी प्रसिद्ध है। मध्य एशिया आशिया-पैसिफिक क्षेत्र के लिए परिवहन केन्द्र और ऊर्जा स्रोत के रूप में बढ़ते हुए महत्वपूर्ण हो रहा है।¹⁸

17 पुनीत गौर) 2022), रूस-यूक्रेन संकट और मध्य एशियाई देशों के लिए प्रासंगिकता, इंडियन कौंसिल ऑफ वर्ल्ड अफेयर्स) gd(, न्यू दिल्ली

18 निकोला पी .कोटेसी) 2016), मध्य एशिया इशा :बढ़ते ट्रांस-रीजनल संबंधों का मानचित्रण, यूरोशियन स्टडीज का जर्नल, खंड 7, संख्या 1, पृ। 3-13

सपरू हाउस पेपर

मध्य एशिया: (पुनः) कनेक्टिविटी की भू-राजनीति

यह क्षेत्र प्रमुख व्यापार और ऊर्जा मार्गों के संघटन में है और कई प्रमुख देशों जैसे कि चीन, भारत, ईरान, रूस और तुर्की के समीप स्थित है। इससे क्षेत्र को एक महत्वपूर्ण रणनीतिक सम्मान बनाता है और क्षेत्रीय और वैश्विक शक्तियों का ध्यान आकर्षित होता है।¹⁹ मध्य एशिया प्राकृतिक संसाधनों से समृद्ध है, जिसमें तेल, गैस, खनिज और पानी शामिल है, जो क्षेत्र की अर्थव्यवस्थाओं और दुनिया के लिए महत्वपूर्ण हैं।²⁰ 2021 में तुर्कमेनिस्तान ने प्राकृतिक गैस के आठवें सबसे बड़े निर्यातक बने और दुनिया में छठे सबसे बड़े प्राकृतिक गैस भंडार रखा (कज़ाखस्तान और उज़्बेकिस्तान यथाक्रम 15वें और 19वें स्थान पर हैं)। रूस और नॉर्वे के बाद, तुर्कमेनिस्तान यूरोशिया के शीर्ष तीन पाइपलाइन गैस निर्यातकों में से एक है। 2020 में कज़ाखस्तान ने कच्चे तेल के नौवें सबसे बड़े निर्यातक बने और उसके पास दुनिया में बारहवें सबसे अधिक तेल संचय था। इसके अलावा, 2021 में कज़ाखस्तान ने उरेनियम का सबसे बड़ा उत्पादक बनने का गर्व प्राप्त किया, जो वैश्विक रूप से उत्पन्न की गई कुल मात्रा के लगभग आधे हिस्से का योगदान दिया। कज़ाखस्तान के पास दुनिया के दूसरे सबसे अधिक उरेनियम जमा है।²¹

2021 में, यूक्रेन, सबसे बड़े यूरोपीय उत्पादक, दसवें स्थान पर रहा, जबकि उज़्बेकिस्तान ने यूरेनियम उत्पादन में पांचवें स्थान पर स्थान बनाया। मध्य एशिया और भी महत्वपूर्ण हो जाएगा जैसे-जैसे कुछ राष्ट्र तेल और गैस की सीमाएँ पूरी करने और भूतल ईंधन पर आश्रितता को कम करने के लिए परमाणु ऊर्जा के प्रति अधिक संवादशील होते हैं। क्षेत्र में समकालीन भूगोलिक घटनाएँ, जैसे कि यूक्रेन संकट के बाद रूस पर लगाए गए प्रतिबंध ।

19 एडीबी) 2014), आर्थिक केंद्रों के साथ मध्य एशिया का कनेक्ट, एशियाई विकास बैंक संस्थान

20 उसी

21 यांग जियांग) 2022), "चीन मध्य एशिया में प्रभाव में अगुआई कर रहा है," डीआईआईएस नीति संक्षिप्त, डेनिश इंस्टीट्यूट फॉर इंटरनेशनल स्टडीज, डेनमार्क

आर्थिक, राजनीतिक और सुरक्षा कारकों ने पुनर्संबंध(ज्यामिति की मध्य एशिया की भूगोलशास्त्रिय को बड़े रूप से आकार दिया है।

अफगानिस्तान में तालिबान के प्रबंधन और तेल-धनी राष्ट्रों में अस्थिर सुरक्षा स्थितियाँ, इन घटनाओं ने क्षेत्र को ऐसे क्षेत्रीय और वैश्विक शक्तियों के बीच प्रतियोगिता के मुख्य केंद्र बना दिया है जो इन संसाधनों के पहुँच को सुरक्षित करने का प्रयास कर रहे हैं।²²

मध्य एशिया में विविध जातिगत और धार्मिक समूहों का भी घर है। इसकी जातिगत और धार्मिक विवादों से भरपूर एक जटिल इतिहास है।²³ ये विवाद क्षेत्रीय स्थिरता और सुरक्षा को कमजोर कर सकते हैं और बाहरी कारकों का ध्यान आकर्षित कर सकते हैं, जो इन तनावों का रणनीतिक लाभ प्राप्त करने का प्रयास कर रहे हैं। क्षेत्र महाशक्ति प्रतिस्पर्धा के लिए महत्वपूर्ण है, क्योंकि क्षेत्रीय और वैश्विक शक्तियाँ अपने रणनीतिक हितों को आगे बढ़ाने का प्रयास करती हैं। इस प्रतिस्पर्धा को कई कारक प्रेरित करते हैं, जिनमें संसाधन पहुँच, राजनीतिक प्रभाव और सुरक्षा हित शामिल हैं।

आर्थिक, राजनीतिक और सुरक्षा कारक मध्य एशिया: (पुनः) कनेक्टिविटी की भू-राजनीति को महत्वपूर्ण रूप से आकार देते हैं। मध्य एशियाई क्षेत्र का महत्व कई अंतर्गत व्यापार मार्गों के बीच पुल के रूप में है, जो पूर्वी यूरोप और अफ्रीका को दक्षिण और पूर्व एशिया से जोड़ते हैं, जिनमें संयोजन होता है। इसलिए, तीन दशकों से अधिक का समय) USSR की विघटन के बाद की अवधि(, संपूर्ण दुनिया में विभिन्न पुनर्संबंध (संयोजनों के लिए आवाज़ें सुनी गई हैं, जिनका उद्देश्य मध्य एशियाई क्षेत्र के साथ सड़क मार्गों की व्यापारिक संवादशीलता को बढ़ाना है।²⁴

22 उसी

23 बारफील्ड जे .थॉमस) 2010), मध्य एशिया में बहुसंख्यक समाजों की संभावनाएँ, कल्चरल सर्वाइवल, कैम्ब्रिज

24 मनमोहन पारकाश) 2006), मध्य एशिया कनेक्ट करना :क्षेत्रीय सहयोग के लिए एक रोडमैप, एशियाई विकास बैंक)एडीबी(

सपरू हाउस पेपर

मध्य एशिया: (पुनः) कनेक्टिविटी की भू-राजनीति

मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी का जायजा लेना

पिछले दस वर्षों में जो विकास दिखाया गया है, मध्य एशियाई राज्यों की आर्थिक संवादशीलता विश्व में सबसे कम विकसित अर्थव्यवस्थाओं में से एक है, जिसके ग्लोबल वस्तु और सेवाओं (जीडीपी (की पहुँच 60% से कम है।²⁵ सेंट्रल एशिया वर्ल्ड बैंक के मूल व्यापार और परिवहन सूचकांकों पर भी बुरा प्रदर्शन करता है।²⁶ जिनमें लवाज़ शिपमेंट की समयबद्धता, बुनियादी ढांचे की गुणवत्ता, और सीमा पार करने और शिपमेंट स्वतःस्थिति और सीमा सुनिश्चिती प्रक्रियाओं की प्रभावकारिता शामिल हैं।

पाँच मध्य एशियाई देशों के बीच अधिकतम अलगाव से ज्यादा समानताएँ होने के बावजूद, जैसे साझा इतिहास, भाषा) रूसी भाषा को भाषांतरिक भाषा के रूप में, धर्म, भूगोलिक स्थिति, राजनीतिक प्रणाली, आर्थिक संरचना और सामान्य भू-रणनीतिक और भू-राजनीतिक चुनौतियाँ, मध्य एशियाई देशों के बीच सहयोग की कमी ने स्वतंत्रता के बाद से क्षेत्र की पूरी संभावना की पहचान को प्रभावित किया है। मध्य एशियाई देशों के बीच समृद्धि से भरी अंतर-क्षेत्रीय सहयोग और संवादशीलता की पूर्णता की अनुपस्थिति ने क्षेत्र की विकास की संभावना को रोका है।

तथापि, क्षेत्रीय देशों के बीच आपसी प्रवृत्ति और सहयोग पिछले कुछ वर्षों में स्थिरता से बढ़ी है।

"25 ओईसीडी इंटरनेशनल ट्रांसपोर्ट फोरम सूचकांक, उपलब्ध है :<https://www.itf-oecd.org/tags/indicators>

26 विश्व बैंक, इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स परफॉरमेंस सूचकांक, उपलब्ध है :<https://lpi.worldbank.org/>"

मध्य एशिया में परिवर्तनकारी संवादशीलता

की दिशा व भारत की वृद्धि की भागीदारी

मध्य एशियाई संघ, मध्य एशियाई संघटन, या मध्य एशियाई आर्थिक समुदाय, जिनमें से सभी को 1990 के दशक में और 2000 की शुरुआत में प्रस्तुत और छोड़ दिया गया था, वे सभी 2018 में अस्ताना में हुई मुलाकात के बाद चर्चा में वापस लाए जा रहे हैं। 2017²⁷ में उज़्बेकिस्तान के राष्ट्रपति शव्कत मिर्जियोयेव ने मध्य एशियाई नेताओं की नियमित परामर्श सभाएँ आयोजित करने की पहल ली। पहली मुलाकात मार्च 2018 में कज़ाखिस्तान की राजधानी अस्ताना में हुई²⁸

2022 में किर्गिज़स्तान के शहर चोल्पोन-आता में मध्य एशियाई राज्यों की चौथी परामर्श सभा आयोजित की गई। सभी पांच मध्य एशियाई देशों - कज़ाखिस्तान, किर्गिज़स्तान, ताजिकिस्तान, तुर्कमेनिस्तान और उज़्बेकिस्तान - के नेता सभी इस सभा में शामिल हुए। इन परामर्श सभाओं में कई महत्वपूर्ण मुद्दों पर चर्चा की गई, जैसे कि सामान्य सुरक्षा की चुनौतियाँ, संवादशीलता को सुधारना, मध्य एशिया में एक एकल सांस्कृतिक अंतरिक्ष बनाना, व्यापार में वृद्धि, और आर्थिक मज़बूती को मज़बूत करना।

मध्य एशियाई देश भी परिवहन मार्गों का कुशल उपयोग करने का महत्व देते हैं ताकि देशों की परिवहन और पारवहन संभावना को खोला जा सके और इंटर-क्षेत्रीय संवादशीलता को सुधारा जा सके, ताकि क्षेत्र उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम मार्गों पर अपनी महत्वपूर्ण स्थिति से लाभान्वित हो सके। सेंट्रल एशियाई रेपब्लिकस (केआर) इंटर-क्षेत्रीय संवादशीलता के लिए परिवहन मार्गों के संयुक्त विकास का विचार करते हैं। मध्य एशियाई देशों ने संवादशीलता को सुधारने और वैकल्पिक मार्ग विकसित करने के लिए कई प्रस्ताव पेश किए। "तुर्कमेनिस्तान ने "मध्य एशिया-कस्पियाई सागर-काली सागर"

27 के.वाई.मेशेर्याकोव) 2014), "मध्य एशियाई एकीकरण और रूसी विदेश नीति," मिडल-ईस्ट जर्नल ऑफ़ साइंटिफ़िक रिसर्च, खंड 21, संख्या 1, पृष्ठ 66-70

28 द एशिया टुडे, "मध्य एशियाई राज्यों के मुख्यों की 4 वीं परामर्श सभा की शुरुआत किर्गिज़स्तान में," 21 जुलाई 2022

संप्रू हाउस पेपर

मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी का जायजा लेना

और" मध्य एशिया-पश्चिम खाड़ी "परिवहन मार्गों के विकास का प्रस्ताव दिया। किर्गिज़स्तान ने चीन-किर्गिज़स्तान-उज़्बेकिस्तान रेलवे की निर्माण की चर्चा की, जिससे मध्य एशिया की निवेश और पारवहन संभावना मज़बूत हो सके।²⁹

कज़ाखस्तान ने अधिक विकास के प्रस्ताव दिए हैं ट्रांस-कस्पियन इंटरनेशनल ट्रांसपोर्ट रूट) TATR) के लिए, जिसे "मिडल कोरिडोर "भी कहा जाता है। यह मार्ग फरवरी 2022 से चल रहे रूस-यूक्रेन संकट के कारण और भी प्रासंगिक हो गया है। कज़ाखस्तान ने इच्छुकता जाहिर की है कि वह माज़ार-ए-शरीफ-काबुल-पेशावर रेलवे लाइन का निर्माण करने में भाग लेने के लिए तैयार है, ताकि दक्षिण एशिया-मध्य एशिया संवादशीलता की दिशा में कदम उठा सके।³⁰

अंतर-क्षेत्रीय आर्थिक एकीकरण को और भी बेहतर बनाने के लिए, मध्य एशियाई देशों ने" मध्य एशियाई देशों के एकीकृत वस्तु वितरण प्रणाली "पर आधारित सीमा व्यापार और आर्थिक केंद्रों का नेटवर्क प्रस्तुत किया। इस प्रणाली का आकलन है कि यह कृषि उत्पादकों, निर्यातकों, आयातकों, खरीददारों, और क्षेत्र से लॉजिस्टिक कंपनियों को एकजुट करने का उद्देश्य है और उन्हें अन्य देशों में निर्यात को सुविधाजनक बनाने की सहायता करना है। मध्य एशियाई देशों के नेताओं ने आर्थिक क्षेत्रों की डिजिटलीकरण को विशेष ध्यान देने का आवाहन किया, जो लागत को कम करेगा और उत्पादों की प्रतिस्पर्धा सुनिश्चित करेगा। उन्होंने सह-सामान्य जल संसाधनों का संयुक्त लाभकारी उपयोग के लिए समय-समय पर जलविद्युत परियोजनाओं के प्रयास की चर्चा की, जिसमें कम्बाराता HPP-1 का निर्माण शामिल है, जो किर्गिज़स्तान में होगा।

29 ग्लोबल सोर्स पार्टनर, "मध्य एशियाई राष्ट्रपतियों की मुलाकात," 22 जुलाई 2022,
<https://www.globalsourcepartners.com/posts/central-asian-presidents-meet/teaser>

30 यूरेक्टिव, "कज़ाखस्तान ने चौथे मध्य एशिया राज्यों के समिट पर पहल की की घोषणाएँ," 22 जुलाई 2022,
<https://www.euractiv.com/section/central-asia/news/kazakhstan-announces-initiatives-at-fourth-summit-of-central-asia-states/>

मध्य एशिया में संवादशीलता के बदलते
गतिविधियाँ और भारत की बढ़ती भागीदारी

सुधारीत द्विपक्षीय संबंधों और परामर्शिक सभाओं के माध्यम से,
मध्य एशियाई देश राजनीतिक, व्यापारिक, आर्थिक, सांस्कृतिक,
मानवीय और अंतरराष्ट्रीय मामलों में व्यापक
अंतर-क्षेत्रीय सहयोग की दिशा में कदम रखने की कोशिश कर रहे हैं।

यह जलविद्युत ऊर्जा सुरक्षा को मध्य एशियाई देशों की मजबूती देगा।³¹

सुधारीत द्विपक्षीय संबंधों और परामर्शिक सभाओं के माध्यम से, मध्य एशियाई देश राजनीतिक, व्यापारिक, आर्थिक, सांस्कृतिक, मानवीय और अंतरराष्ट्रीय मामलों में व्यापक अंतर-क्षेत्रीय सहयोग की दिशा में कदम रख रहे हैं। परामर्शिक सभाएँ मध्य एशियाई देशों के लिए क्षेत्रीय चुनौतियों को सिर्फ विचार करने और उन्हें दूर करने के तरीके खोजने के लिए एकमात्र क्षेत्रीय मंच है। परामर्शिक सभाएँ मध्य एशियाई देशों की इच्छा को साक्षात्कार करती हैं और एक "पाँच-पक्षीय" सहयोग ढांचा बनाने का उद्देश्य पूरा करती हैं। इस संदर्भ में, मध्य एशिया में विशेष अंतर-क्षेत्रीय संजाल परियोजनाओं का विश्लेषण महत्वपूर्ण है।

मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी परियोजनाएं

कुछ महत्वपूर्ण क्षेत्रीय संबंध परियोजनाएँ मध्य एशिया में जारी हैं या योजनित हैं जो क्षेत्र के देशों के बीच परिवहन, व्यापार और आर्थिक संबंधों को सुधारने के उद्देश्य से काम की जा रही हैं।

31 न्यूज सेंट्रल एशिया, "किर्गिजस्तान में मध्य एशिया राज्यों के नेताओं की चौथी परामर्शिक समिट ने बेहतर क्षेत्रीय अंतरंग संकुलन के खिलाफ बाहरी झटकों के खिलाफ संयुक्त दृष्टिकोण और कई पहल को प्रस्तुत किया," 22 जुलाई 2022

ये परियोजनाएँ क्षेत्र में और अन्य देशों के साथ आर्थिक और परिवहन संबंधों को महत्वपूर्ण रूप से बढ़ाने की संभावना रखती हैं, जो व्यापार और निवेश के लिए नए अवसर प्रदान करती हैं और सतत आर्थिक विकास और विकास को प्रोत्साहित करती हैं।

ऐशिया और प्रशांत महासागर के सदस्यों के बीच महामारी और उसके परिणामों का संघटन और उनके बाद की स्थिति को निपटाने के लिए पांच प्रमुख मल्टीलेटरल डेवलपमेंट बैंक (MDBs) जिन्होंने रीजनल कोऑपरेशन एंड इंटीग्रेशन (RCI) का उपयोग किया, निम्नलिखित हैं:³²

- द एशियाई डेवलपमेंट बैंक (ए डी बी)
- द एशियाई इंफ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट बैंक (ए आई आई बी),
- द यूरोपियन बैंक फॉर रिकंस्ट्रक्शन एंड डेवलपमेंट (इ बी आर डी)
- द इस्लामिक डेवलपमेंट बैंक (इस डी बी),
- द वर्ल्ड बैंक ग्रुप

क्षेत्र में सहयोग और संबंध को मजबूत करने के लिए एक प्रमुख पहल है सेंट्रल एशिया रीजनल इकनोमिक कोऑपरेशन (CAREC) कार्यक्रम, जिसका उद्देश्य क्षेत्र में देशों के बीच आर्थिक एकीकरण और सहयोग को बढ़ाना है। कार्यक्रम का मुख्य ध्यान परिवहन और ऊर्जा के मार्गों के विकास और सीमांत व्यापार को सुविधाजनक बनाने के लिए सीमांत सहयोग बढ़ाने पर है।

मध्य एशिया क्षेत्रीय आर्थिक सहयोग

(सेंट्रल एशिया रीजनल इकनोमिक कोऑपरेशन) CAREC (मध्य एशिया में विकास और आर्थिक वृद्धि को बढ़ावा

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

देने के लिए क्षेत्रीय सहयोग का एक मंच है जिसमें व्यापार, निवेश और परिवहन के संबंधों को बढ़ावा दिया जाता है। सीएआरईसी को 2001 में स्थापित किया गया था और वर्तमान में इसमें 11 सदस्य देश शामिल हैं : अफगानिस्तान, अजरबैजान, चीन, कजाखस्तान, किर्गिजस्तान, मंगोलिया, पाकिस्तान, ताजिकिस्तान, तुर्कमेनिस्तान, उज्बेकिस्तान और जॉर्जिया।³³

CAREC का प्राथमिक ध्यान क्षेत्र में परिवहन और ऊर्जा मार्गों के विकास की सहायता करना है, सीमा पार व्यापार और निवेश को सुधारना, और जल और ऊर्जा संसाधन, पर्यावरण संरक्षण, और सीमा प्रबंधन जैसे मुद्दों पर सहयोग को प्रोत्साहित करना है। संगठन का काम क्षेत्रीय कनेक्टिविटी परियोजनाओं की कार्यान्वयन में सहायता करना है, जिसमें सड़क, रेलमार्ग, हवाई अड्डे, और ऊर्जा प्रसारण लाइनें बनाने शामिल हैं। सीएआरईसी ने यह भी स्थापित किया है कि विभागीय परियोजनाओं और पहलों का एक कार्यक्रम है जो क्षेत्रीय बुनियादी ढांचे को सुधारने और सीमा पार व्यापार और निवेश को सुविधाजनक बनाने के लिए स्थापित किया गया है।³⁴

CAREC कार्यक्रम को एडीबी, वर्ल्ड बैंक और पुनर्निर्माण और विकास के लिए यूरोपीय बैंक से महत्वपूर्ण समर्थन प्राप्त हुआ है। इस पहल को निवेश आकर्षित किया गया है और क्षेत्रीय सहयोग को बढ़ावा दिया गया है, जो प्रायोगिक देशों के आर्थिक विकास और विकास में योगदान करता है (Table 1)।³⁵

33 सेंट्रल एशिया रीजनल इकनॉमिक कोऑपरेशन) CAREC (कार्यक्रम, उपलब्ध यहाँ : https://www.carecprogram.org/?page_id=31

34 शुभा चटर्जी, " CAREC की पुनरावलोकन : मध्य एशिया में क्षेत्रीय आर्थिक एकीकरण के एक नए दृष्टिकोण," हिमालयी और मध्य एशियाई अध्ययन, संख्या 22, किसी/किसी 2, हिमालयी अनुसंधान और सांस्कृतिक फाउंडेशन, जनवरी 2018, पृष्ठ 138

35 CAREC 2030 विकास प्रभाव मूल्यांकन) 2017-2020), उपलब्ध यहाँ : <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/790611/carec-2030-defr-2017-2020.pdf>

सपरू हाउस पेपर

मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी परियोजनाएं

क्षेत्र में सहयोग और संयोजन को मजबूत करने के लिए एक प्रमुख पहल है, सेंट्रल एशिया रीजनल इकनॉमिक कोऑपरेशन (CAREC) कार्यक्रम, जिसका उद्देश्य क्षेत्र में आर्थिक एकीकरण और सहयोग को बढ़ावा देना है, देशों के बीच सहयोग बढ़ाना।

तालिका 1: CAREC मार्ग और शामिल देश

मार्ग 1	यूरोप - पूर्व एशिया (कजाखस्तान, किर्गिज गणराज्य, और शिनजियांग)
मार्ग 2	मेडिटेरेनियन - पूर्व एशिया (अफगानिस्तान, आज़रबाइजान, कजाखस्तान, किर्गिज गणराज्य, ताजिकिस्तान, तुर्कमेनिस्तान, उज़्बेकिस्तान, और शिनजियांग)
मार्ग 3	रूस संघ - मध्य पूर्व और दक्षिण एशिया (अफगानिस्तान, कजाखस्तान, किर्गिज गणराज्य, ताजिकिस्तान, तुर्कमेनिस्तान, और उज़्बेकिस्तान)
मार्ग 4	रूस संघ - पूर्व एशिया (इनर मंगोलिया आज़रबाइजानी गणराज्य, मंगोलिया, और उज़्बेकिस्तान)
मार्ग 5	पूर्व एशिया - मध्य पूर्व और दक्षिण एशिया (अफगानिस्तान, किर्गिज गणराज्य, पाकिस्तान, ताजिकिस्तान, और उच्च वायुचाप)
मार्ग 6	यूरोप - मध्य पूर्व और दक्षिण एशिया (अफगानिस्तान, कजाखस्तान, पाकिस्तान, ताजिकिस्तान, तुर्कमेनिस्तान, और उज़्बेकिस्तान)

CAREC परियोजना द्वारा छह प्राथमिकता कोरिडोरों की पहचान की गई है (मानचित्र 1), जिन्हें आर्थिक सहयोग और मध्य एशियाई देशों के बीच वृद्धि के लिए सुधारे आर्थिक सहयोग और बढ़ी हुई व्यापार एकीकरण के माध्यम से आर्थिक कोरिडोर में बदलने का उद्देश्य है। इन कोरिडोरों का चयन करने के लिए कुछ मानदंड हैं, जैसे कि वर्तमान यातायात मात्रा, प्रत्याशित यातायात वृद्धि और आर्थिक संभावना

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

मानचित्र 1: छहसेंट्रल एशिया रीजनल इकनोमिक कोऑपरेशनमार्गो



स्रोत : CAREC सचिवालय

भविष्य की क्षमता समुदाय और आर्थिक केंद्रों को जोड़ने की, भविष्य में यात्रा समय को कम करने की संभावना, इंफ्रास्ट्रक्चर, प्रौद्योगिकी और प्रबंधन में निवेश के माध्यम से आर्थिक और वित्तीय स्थिरता, और बहुमोदी दृष्टिकोण) सड़क और रेल (की संभावना है।³⁶

2001 से, CAREC ने क्षेत्रीय आर्थिक सहयोग में महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं, विशेष रूप से व्यापार, ऊर्जा, और परिवहन के क्षेत्र में विकास में।

36 CAREC परिवहन रणनीति 2030, उपलब्ध है <https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-Transport-Strategy-2030-MC-Draft.pdf>

सपरू हाउस पेपर

मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी परियोजनाएं

चाबहार, कराची और ग्वादर के पोर्ट इन क्षेत्रों के दक्षिणी हिस्से से अंतरराष्ट्रीय व्यापार के लिए महत्वपूर्ण संभावनाएँ बना सकते हैं। प्रत्येक कोरिडोर भी CAREC राष्ट्रों के लिए कम से कम दो महत्वपूर्ण युरेशियन बाजारों तक पहुँच को बढ़ाता है।³⁷

2001 से, CAREC ने क्षेत्रीय आर्थिक सहयोग में महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं, विशेष रूप से व्यापार, ऊर्जा और परिवहन क्षेत्रों के विकास में। 2013 में CAREC ट्रांसपोर्ट एंड ट्रेड फैसिलिटेशन स्ट्रेटेजी (टीटीफस) 2020) द्वारा अंतरराष्ट्रीय मानकों के अनुसार सभी छह परिवहन कोरिडोरों के लिए निवेश प्रस्तावना प्रकाशित की गई थी। 2020 की दृष्टि के अनुसार, 1,800 किमी रेल ट्रेक और 7,800 किमी के सीएआरईसी कोरिडोर सड़कों की निर्माण लक्ष्यों को 2017 में पूरा किया गया। जैसा कि टीटीएफएस 2020 में कहा गया है, कोरिडोर 1, 3, 4, 5 और 6 अब भी मौजूद हैं। 2017 में, जब जॉर्जिया ने सीएआरईसी कार्यक्रम में शामिल हो गया, कोरिडोर 2 का संशोधन हुआ। सीएआरईसी की बहुमाध्यमिक नेटवर्क की पहुँच काले सागर पोर्ट और तुर्की के साथ भूमि सीमा की ओर बढ़ गई है क्योंकि कोरिडोर को जॉर्जिया तक विस्तारित किया गया है।³⁸

सीएआरईसी में निवेश जून 2021 में 41.1 अरब डॉलर से जून 2022 में 45.7 अरब डॉलर तक बढ़ गए थे, जिनमें सीएआरईसी देशों में फैले 246 क्षेत्रीय परियोजनाएं शामिल थीं। प्रोग्राम के लगभग 16.9 अरब डॉलर का भाग एडीबी द्वारा वित्तपोषित किया गया था, 19.4 अरब डॉलर का भाग अंतरराष्ट्रीय विकास साथियों द्वारा, और 9 अरब डॉलर का भाग सीएआरईसी की सरकारों द्वारा (चित्र 1)। इन निवेशों में से लगभग 71% यानी लगभग 32 अरब डॉलर, परिवहन के लिए प्रदान किए गए हैं; 22%,

37 कारेक कोरिडोर और व्यापारिकता की संभावनाओं की दिशा में से सिखने का काम,
कट्स इंटरनेशनल

38 सेंट्रल एशिया रीजनल इकनोमिक कोऑपरेशन (कारेक), "कारेक कोरिडोर", यहाँ देखें :<https://www.carecprogram.org/>

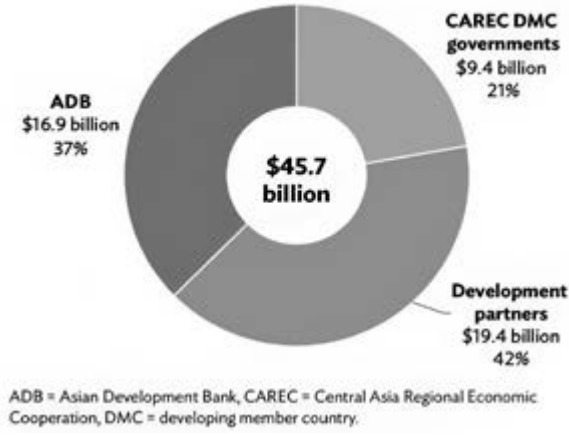
संवाद और सहयोग के दृष्टिकोण में परिवर्तन:

मध्य एशिया में संचार गतिविधियों में परिवर्तन और भारत की बढ़ती भागीदारी

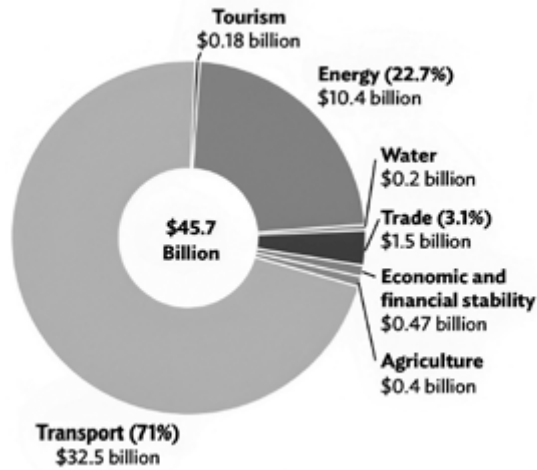
चित्र 1: निधि स्रोत द्वारा निवेश - CARECP

(30 जून 2022 को, \$ बिलियनों में)

स्रोत : एशियाई आर्थिक संघटन रिपोर्ट 2023



चित्र 2: क्षेत्र द्वारा निवेश - CARECP



स्रोत : एशियाई आर्थिक संघटन रिपोर्ट 2023

सपरू हाउस पेपर

मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी परियोजनाएं

या इससे अधिक, यानी कि लगभग US\$10 अरब, ऊर्जा के लिए जाते हैं; और 3%, यानी US\$1.4 अरब, व्यापार के लिए जाते हैं) चित्र 2). केयरेक अपने निवेशों को विविधिकरण कर रहा है, जिसमें कृषि और पर्यटन भी शामिल हैं, हालांकि इसका अधिकांश केंद्र इन सामान्य समर्थन उद्योगों पर होता है।³⁹

दक्षिण एशिया के लिए CAREC कॉरिडोर 2 का महत्व

यूरोप-कॉकेशस-एशिया कॉरिडोर, जिसे CAREC कॉरिडोर 2 के रूप में जाना जाता है) मानचित्र 2), ब्रॉडर CAREC परिवहन योजना का एक महत्वपूर्ण घटक है। यह कॉरिडोर महत्वपूर्ण है क्योंकि यह कई राष्ट्रों के माध्यम से पूर्व एशिया को मध्यसागर क्षेत्र से जोड़ता है। ईरान के चाबहार पोर्ट का उपयोग करके, कॉरिडोर 2 बीबीआईएन (बांग्लादेश, भूटान, भारत, और नेपाल (उप-क्षेत्र, मध्य एशिया, और यूरोप के बीच संबंधों को और भी सुगम बनाता है। कॉरिडोर 2 सेंट्रल एशिया से महत्वपूर्ण आयात-निर्यात का भी संचालन करता है, और इसमें और भी अधिक व्यापार की अत्यधिक संभावना है।⁴⁰

BBIN उप-क्षेत्र को कॉरिडोर 5 और 6 के माध्यम से संयुक्त द्विध्रुवीय तरीकों से मध्य एशिया और यूरोप से जोड़ा जा सकता है। क्योंकि कॉरिडोर 5 और 6 पाकिस्तान के माध्यम से भारत तक पहुंचने के लिए जाते हैं, और दोनों देशों के बीच जटिल और उथल-पुथल वाले संबंधों को ध्यान में रखते हुए, कॉरिडोर 2 क्षेत्रीय सहयोग के लिए और भी अधिक व्यावसायिक है, जो कि क्षेत्रीय सहयोग को भीतर और बाहर में संभावनाओं के साथ संभावित बनाता है।

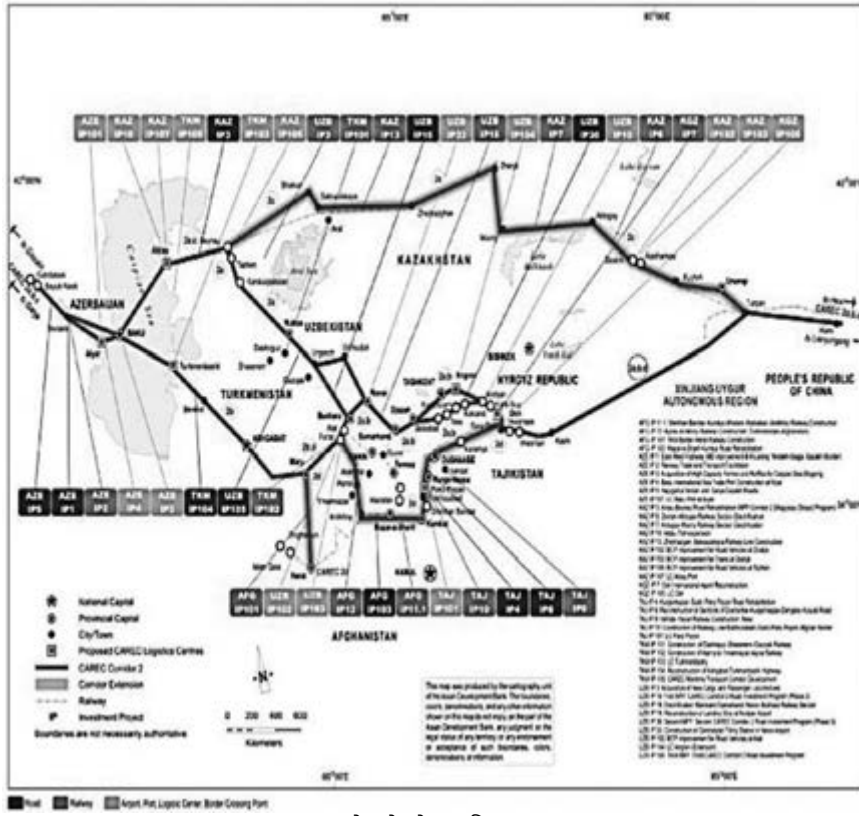
कॉरिडोर 2 सबसे लंबा है और इसमें 9,900 किलोमीटर सड़कें, 9,700 किलोमीटर रेलमार्ग और छह लॉजिस्टिक हब्स शामिल हैं। क्षेत्रीय और घरेलू वस्त्र उत्पादों, औद्योगिक मशीनरी

39 एशियाई आर्थिक सांघटन रिपोर्ट 2023: एशिया और प्रशांत महासागर में व्यापार, निवेश, और जलवायु परिवर्तन, एशियाई विकास बैंक

40 कारेक कॉरिडोर से सीखने के लिए कामकाज नोट और बीबीआईएन उपक्षेत्र के लिए कनेक्टिविटी परियोजनाओं का आकलन, कट्स इंटरनेशनल

41 उपरोक्त

मानचित्र 2: केयरेक कॉरिडर 2



स्रोत :केयरेक सचिवालय

और धातुएँ, साथ ही) निर्यात के लिए (खाद्य, कपास और बून्दों की गतिविधियों की प्राचुर्य में वृद्धि हो रही है।⁴² उज़्बेकिस्तान और अज़रबाइजान आपूर्तिकर्ताओं के लिए महत्वपूर्ण ट्रांजिट हब हैं। इन दोनों राष्ट्रों से बहुत सारी माल ईरान, तुर्कमेनिस्तान और तुर्की के माध्यम से दक्षिणी यूरोप पहुँचती है।⁴³

42 उसीसी।

43 उसीसी।

मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी परियोजनाएं

सपरू हाउस पेपर

यह मार्ग मध्य एशिया को प्रमुख जनसंख्या केंद्रों और आर्थिक हब्स से जोड़ सकता है। इसके अलावा, कॉरिडोर 2 में बहुआयामी परिवहन की अद्वितीय संभावना है) काला समुद्र और कैस्पियन समुद्र को जोड़ना; सड़क और रेल संरचना। हालांकि, क्योंकि यह मार्ग कई राष्ट्रों को पार करता है, कॉरिडोर 2 में अन्य मार्गों की तुलना में अधिक बॉर्डर क्रॉसिंग पॉइंट्स (बी स प)होते हैं, जो पारिती और परिवहन को अवरुद्ध कर सकते हैं।⁴⁴

CAREC आर्थिक मार्ग विकास

CAREC के द्वारा सदस्य राज्यों के विशिष्ट सीमान्त क्षेत्रों में संयोजन, व्यापार और आर्थिक गतिविधि को सुधारने के लिए एक बहुपक्षीय रणनीति शामिल है, जिसमें इकनोमिक कॉरिडोर डेवलपमेंट (इ स डी) शामिल है। इस क्षेत्र का काम दो परिणामों की प्राप्ति की दिशा में हो रहा है :आर्थिक मार्गों के सफल विकास और(इ स डी) संबंधित परियोजनाओं की सृजन और कार्यान्वयन।⁴⁵ अलमाटी-बिश्केक आर्थिक मार्ग) ABEC) CAREC कार्यक्रम के तहत पायलट आर्थिक मार्ग है। ABEC के लिए प्रेरणा यह है कि अल्माटी) कजाखस्तान का सबसे बड़ा शहर (और बिश्केक, किर्गिजस्तान की राजधानी, एक साथ कई काम कर सकते हैं जो न केवल अकेले किसी एक से ही हो सकता है। दो शहरों के बीच केवल 240 किलोमीटर की दूरी है, जिसमें सेवाओं में उच्च आर्थिक घनत्व और उनके परिक्षेत्रों में कृषि होती है।⁴⁶

अलमाटी-बिश्केक आर्थिक मार्ग) ABEC(

CAREC कार्यक्रम के तहत पायलट आर्थिक मार्ग है।

44 आर्थिक मार्ग विकास, केयरेक सचिवालय, यहाँ उपलब्ध है :https://www.carecprogram.org/?page_id=18146

45 उसीसी।

46 उसीसी।

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

केयरेक ध्वारा चारों दिशाओं की मार्ग और बेल्ट एंड रोड पहल क्षेत्र अलमाती-बिश्केक आर्थिक मार्ग को पार करते हैं। ऐतिहासिक सिल्क रोड, पर्वत श्रृंगार, और इस्सिक-कुल झील ने पर्यटन की संभावनाओं को परिशीलित किया है। हालांकि, दोनों देशों के बीच व्यापार उपयुक्तता से कम है, विशेष रूप से कृषि उत्पादों और सेवाओं में, और क्षेत्र अब भी एक आर्थिक रूप में एक होने का फायदा उठाने की आवश्यकता है। शिमकेंट-ताशकंद-खुजंद आर्थिक मार्ग (एसटीकेसी) दूसरी ऐसी परियोजना है पाइपलाइन जो विकास की ओर बढ़ रही है। यह कज़ाखस्तान के शहर शिमकेंट को उज़्बेकिस्तान की राजधानी ताशकंद और ताजिकिस्तान के खुजंद से जोड़ता है। तीनों शहर और प्राकृतिक क्षेत्र एक दूसरे के लिए आसान पहुंचने में हैं, और उनके पास एक सम्पर्क क्षेत्र की अपेक्षित जनसंख्या है - करीब मध्य एशिया की कुल जनसंख्या का लगभग 15% तुर्कस्तान) कज़ाखस्तान(, ताशकंद) उज़्बेकिस्तान(, और सोगद) ताजिकिस्तान (क्षेत्रों में रहती है।⁴⁷

अंतर-क्षेत्रीय रेल गलियारे

अधिकांश CAREC देश भूमि-समूह वाले हैं। CAREC कार्यक्रम का उद्देश्य सदस्य देशों की मदद करना है कि वे भूमि-समूह से भूमि-संबंधित स्थिति में से गुजरने में सहायता प्राप्त करें, जिससे व्यापार में वृद्धि हो और CAREC क्षेत्र को उसके पड़ोसियों के साथ और अधिक गहरे रूप से मिलान कर वार्ता हो सके। आने वाले दशकों में यूरोशियन और ग्लोबल पारित्रयोजना यातायात, साथ ही क्षेत्रीय व्यापार का विकास, मध्य एशिया के लिए बहुत लाभकारी होगा। रेलवे की क्षमता को सुधारने के लिए सामान के यातायात को पहुँचाने की क्षमता में सुधार करना,

"शिमकेंट-ताशकंद-खुजांड आर्थिक मार्ग
(एसटीकेसी) पाइपलाइन में दूसरा ऐसा परियोजना है।"

47 उसीसी।

सप्रू हाउस पेपर

अंतर-क्षेत्रीय रेल गलियारे

एक सस्ते और पर्यावरण संरक्षणशील तरीके में यह मदद करेगा कि ये भूमि-समूह देश व्यापार को विस्तारित कर सकें।"

CAREC क्षेत्र में, लगभग 25,000 किलोमीटर रेलवे ट्रैक देशों को जोड़ते हैं) मानचित्र 3)⁴⁸ इस क्षेत्र को और प्रतिस्पर्धात्मक बनाने के लिए एक विश्वसनीय और प्रभावी परिवहन प्रणाली की आवश्यकता है। रेलवे बुनाई की बेहतर ढंग से होने पर आर्थिक विकास और वैश्विक प्रतिस्पर्धा में वृद्धि होगी। इसके अलावा, बढ़ी हुई रेल बुनाई भू-क्षेत्रीय एकीकरण और सहयोग को बढ़ावा देगी, लोगों, माल और सेवाओं के लिए संवादना को सुधारकर संवादनात्मकता को बढ़ावा देगी।

पुनर्विचारित CAREC परिवहन रणनीति 2030, TTFS 2020 से प्राप्त उपलब्धियों और ज्ञान को बढ़ावा देती है। यह सुधारे गए आपातकालिक क्रियाकलापों को जोड़ता है और सुरक्षितता और पारिस्थितिकता क्षेत्र में CAREC 2030 दिशानिर्देशों से जुड़ता है। प्रत्येक रणनीतिक कार्यक्रम अब CAREC 2030 के उद्देश्यों से अधिक जुड़ा हुआ है।⁴⁹ परिवहन रणनीति CAREC Integrated Trade Agenda 2030 के साथ सहयोग करेगी। नए परिवहन संवाद को विकसित करने के साथ-साथ, परिवहन रणनीति 2030 को CAREC परिवहन नेटवर्क की स्थायिता और गुणवत्ता को बढ़ावा देने का महत्वपूर्ण ध्यान दिया गया है।⁵⁰

"मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय सहयोग :संभावनाएँ और चुनौतियाँ"

मध्य एशियाई राज्यों ने समय के साथ अपनी अर्थव्यवस्था को विकसित किया है और विस्तार की विशाल संभावना है।

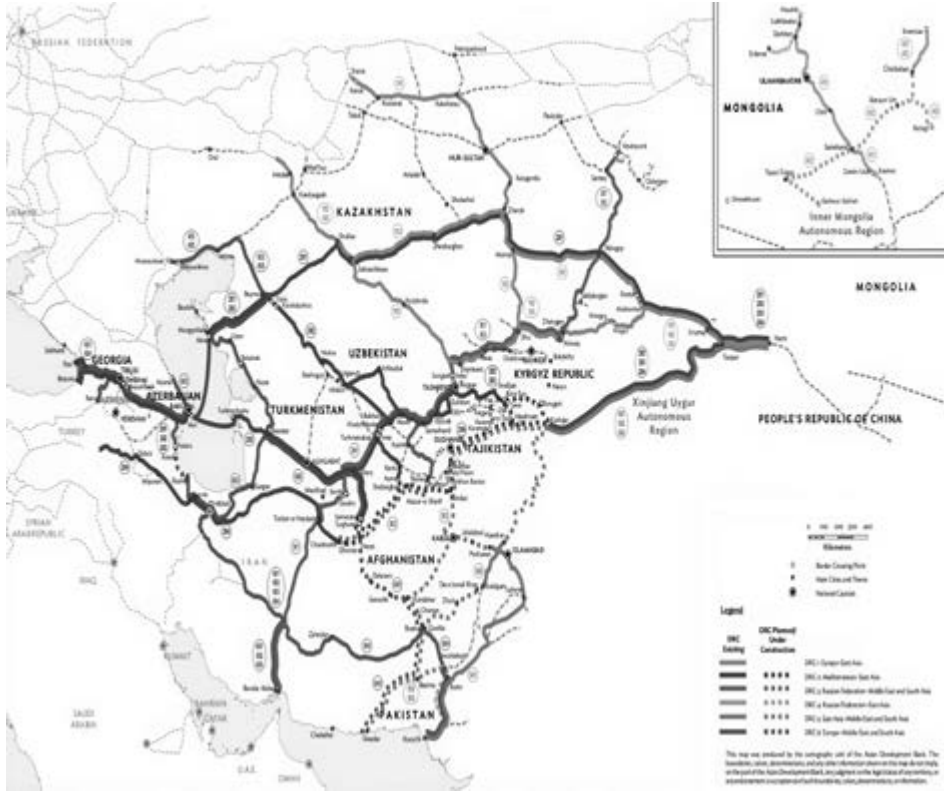
48 रेलवे की संभावनाओं को खोलना :CAREC के लिए एक रेलवे रणनीति, 2017-2030, एशियाई विकास बैंक"

49" CAREC 2030: क्षेत्र को साझा और विकृतिशील विकास के लिए कनेक्ट करना,सेंट्रल एशिया रीजनल इकनोमिक कोऑपरेशन)केयरेक (कार्यक्रम"

50 उपरोक्त

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

"मानचित्र 3: केयरेक डिज़ाइनेटेड रेल कॉरिडोरस"



स्रोत :केयरेक सचिवालय

"2022 में मध्य एशिया की सम्मिलित जीडीपी US\$397 बिलियन थी। यह 2000 से एक गुणा 8.6 के रूप में बढ़ गया है। खरीदी की शक्ति परित्याग में, क्षेत्र की दुनिया की अर्थव्यवस्था में बढ़ोतरी 1.8-गुना हो गई। जीडीपी प्रति नागरिक, पीपीपी, क्षेत्र के अधिकांश राज्यों में तीन गुना बढ़ गया। जनसंख्या आंकड़ों के अनुसार, आगामी वर्षों में कामकाजी बढ़ने की संभावना है। 2000 से 2019 के बीच, जनसंचार का प्रचुरता से वृद्धि हुई है।"

सप्रू हाउस पेपर

मध्य एशिया में अंतर- क्षेत्रीय सहयोग :संभावनाएँ और चुनौतियाँ"

जो कि त्रिपल किये गए औसत आंकन से अधिक है।⁵¹ मध्य एशिया में, निर्यात से आय के बढ़ते राजस्व, प्रवासी कामगारों के प्रेषण, और विदेशी सीधे निवेश ने आय की वृद्धि का समर्थन किया है और गरीबी को कम किया है। मध्य एशियाई देशों की औसत वार्षिक आर्थिक वृद्धि 6.2% है, जो वैश्विक औसत और कई विकासशील देशों से दोगुनी तेज़ है।

क्षेत्र का विदेशी वस्तु व्यापार 2022 में 211.2 अरब डॉलर तक पहुँचा और 8.4 गुना बढ़ गया। मध्य एशियाई देशों के बीच द्विपक्षीय वाणिज्य तेज़ अंतरराष्ट्रीय व्यापार की तुलना में और भी तेज़ी से बढ़ रहा है। 2014 में 6.4% से बढ़कर 2022 में 10.6% तक, मध्य एशिया के कुल विदेशी व्यापार में मिली-जुली वस्तु व्यापार की वृद्धि हो रही है। 2017 के बाद से, उज्बेकिस्तान के व्यापारिक क्रियाकलाप ने क्षेत्रीय व्यापार संख्याओं को काफी बढ़ा दिया है। क्षेत्रीय व्यापार विकास दर निवेश में सहयोग पर प्रभाव डालती है। क्षेत्रीय सहयोग के माध्यम से, भू-रचना और उद्योग सहयोग क्षेत्रीय अर्थव्यवस्थाओं के लिए शीर्ष प्राथमिकताएँ हैं।⁵²

"हालांकि, क्षेत्र की अर्थव्यवस्थाएँ वस्तु निर्यात और प्रवासी मजदूरों के रेमिटेंस से प्रमुख रूप से प्रभावित होती हैं। अन्य महत्वपूर्ण समस्याएँ शासकीय संरचना की मानक स्थिति, स्थानिक परिवहन प्रणालियों में भीड़, सामाजिक समस्याएँ, मैक्रोआर्थिक चिंताएँ, और क्षेत्रीय व्यापार और आर्थिक संबंधों में समन्वय की आवश्यकता शामिल हैं।"

मध्य एशियाई राज्यों ने समय के साथ अपनी अर्थव्यवस्थाएँ विकसित की हैं और उनमें विस्तार की अत्यधिक संभावना है।

51 येवोनी विनोकुरोव और अंतोन मलाखोव) 2023), "मध्य एशिया के शेष विकास चुनौतियों का समाधान," द डिप्लोमेट

52 उपरोक्त

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

ये तत्व मध्य एशियाई देशों के आर्थिक विकास को खतरे में डाल सकते हैं। समुंद्र तक पहुंच की कमी, अविकसित वित्तीय क्षेत्र, कम इंटर-क्षेत्रीय सहयोग, खासकर जल और ऊर्जा क्षेत्र में, और जलवायु परिवर्तन कुछ मुख्य चुनौतियाँ हैं जो मध्य एशियाई देशों के सामने हैं।

आर्थिक विकास, राजनीतिक स्थिरता, और क्षेत्रीय एकीकरण को प्रोत्साहित करके और महाशक्ति संघर्ष को कम करके, इंटर-रीजनल कनेक्टिविटी का संभावना है कि यह मध्य एशिया के भविष्य को आकार देने में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकता है। इसमें सड़क, रेलवे, और हवाई अड्डों जैसे परिवहन ढांचे के विकास का शामिल है ताकि देश के हर शहर और क्षेत्र के बीच परिवहन संबंध बेहतर हो सकें। इसके अलावा, सीमांत व्यापार और निवेश को बढ़ावा देने और क्षेत्र में ऊर्जा सहयोग को बढ़ावा देने के लिए उदाहरण देशों के बीच की कोशिशों की गई हैं। इसका उद्देश्य आर्थिक एकीकरण में वृद्धि करना है और स्थायी क्षेत्रीय विकास बढ़ाना है। मध्य एशियाई देशों ने जल और ऊर्जा संसाधन, पर्यावरण संरक्षण, और सीमा प्रबंधन जैसे मुद्दों पर सहयोग किया है ताकि वे अपने आर्थिक और सामाजिक कल्याण को सुधार सकें। इंटर-रीजनल कनेक्टिविटी में सुधार करना क्षेत्र की दीर्घकालिक स्थिरता और समृद्धि के लिए महत्वपूर्ण है। हालांकि क्षेत्र को गहरे आर्थिक एकीकरण के लिए विशिष्ट चुनौतियां हैं

आर्थिक विकास, राजनीतिक स्थिरता, और क्षेत्रीय एकीकरण को प्रोत्साहित करके और महाशक्ति संघर्ष को कम करके, इंटर-रीजनल कनेक्टिविटी मध्य एशिया के भविष्य को आकार देने में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकती है।

53 मध्य एशिया वॉटर और एनर्जी प्रोग्राम) सीएडब्ल्यूईपी(, दी वर्ल्ड बैंक, उपलब्ध है यहाँ :
<https://www.worldbank.org/en/region/eca/brief/cawep>

सप्रू हाउस पेपर

मध्य एशिया में अंतर- क्षेत्रीय सहयोग :संभावनाएँ और चुनौतियाँ"

"जैसे कि इसकी ज़मीनी सीमा स्थिति और प्रमुख उत्पादन केंद्रों से दूरी, इसके अंदर और बाहर की बेहतर कनेक्टिविटी की आवश्यकता होती है ताकि इन चुनौतियों का सामना किया जा सके। इसलिए, मध्य एशिया में इंटर-रीजनल कनेक्टिविटी के बदलते गतिविधियों को समझना भी महत्वपूर्ण है।"

"मध्य एशिया की अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी"

सिल्क रोड के मध्य में स्थित होने के कारण, जिसने पूरे पूर्व एशिया को मध्य पूर्व और यूरोप से जोड़ा था, मध्य एशिया क्षेत्र अत्यधिक लाभान्वित हुआ। हालांकि, 18वीं सदी में जब एशिया और यूरोप के बीच व्यापार समुंद्र मार्गों पर चला गया, तब मध्य एशिया महत्वपूर्ण व्यापारिक मार्गों पर स्थित नहीं रहा।" महान खेल "के दौरान भी, ब्रिटिश और रूसी साम्राज्यों के बीच अफगानिस्तान पर प्रतिस्पर्धा मध्य एशिया के पड़ोसी देशों तक फैली।⁵⁴

मध्य एशिया को अन्य भागों से अलग करने वाली कृत्रिम बाधा को सबसे पहले ब्रिटिश साम्राज्य के समापन के साथ मिटा दिया गया, भारत में 1947 में, और विशेष रूप से, 1991 में सोवियत संघ के विघटन के बाद।⁵⁵ इस परिणामस्वरूप, पिछले दो दशकों में भारत और चीन दोनों की आर्थिक प्रगति के कारण, मध्य एशिया क्षेत्र एशियाई और यूरोपीय बड़े बाजारों के बीच का कड़ा जुड़वाने वाला बन गया, जिसमें 70% विश्व जनसंख्या, 75% ऊर्जा संसाधन और 70% जीडीपी शामिल है।⁵⁶

मध्य एशिया से यूरोप की ओर भूमि परिवहन में बदलते इंटर-रीजनल
कनेक्टिविटी गतिकी में वृद्धि हुई है।

54 - डॉ. एफ. वॉल्फगैंग और डॉ. वी. पॉल) २०१९, "कनेक्टिंग सेंट्रल एशिया टू द वर्ल्ड", ब्रूकिंग्स

55 - उपरोक्त

56 - उपरोक्त

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

मध्य एशिया से यूरोप तक की भूमि परिवहन में बदलते इंटर-रीजनल कनेक्टिविटी गतिविधियों के कारण बढ़ गया है। मध्य एशिया के परिवहन प्रणालियों के विकास को महत्वपूर्ण वित्तीय सहायता प्राप्त हो रही है। मध्य एशिया को चीन की बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव (बीआरआई) के तहत मौजूद और आगामी परियोजनाओं का लाभ हो रहा है। उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम कनेक्टिविटी के माध्यम से मध्य और दक्षिण एशिया के बीच ऐतिहासिक व्यापार मार्गों की पुनर्स्थापना में स्थिर प्रगति हुई है।⁵⁷

हाल के समय में मध्य एशिया क्षेत्र से जुड़ने के प्रयासों में नए उत्साह के संकेत दिख रहे हैं। प्रमुख विश्व शक्तियाँ यहां विभिन्न गतिमानों पर कनेक्टिविटी परियोजनाओं में लगे हुए हैं, जिनकी गति भिन्न हो सकती है, यदि वे सटीक रूप से समान नहीं होते। मध्य एशिया को तुर्की, जापान और यूरोपियन यूनियन (एउ) का ध्यान आकर्षित करता है। आने वाले दशकों में, संयुक्त राज्य अमेरिका-चीन-रूस के बीच महाशक्ति प्रतिस्पर्धा मध्य एशियाई परिदृश्य में शक्ति संतुलन को परिभाषित करेगी।⁵⁸ इंटर-रीजनल कनेक्टिविटी परियोजनाएँ इस प्रतिस्पर्धा को व्यक्त करने के लिए व्यावहारिक उपकरण हैं।

मध्य एशिया क्षेत्र से जुड़ने के प्रयास हाल ही में पुनर्जीवन प्राप्त कर रहे हैं।

प्रमुख विश्व शक्तियों के पास यथावत कनेक्टिविटी परियोजनाएँ हैं जो विभिन्न गतियों में प्रगति कर रही हैं,

जो एक दूसरे के साथ संगत या यथावत नहीं हैं।

57 रोज़ा नुर्गोज़हायेवा) 2020), चीन के बेल्ट और रोड कैसे मध्य एशिया को बदल रहे हैं? द डिप्लोमेट, उपलब्ध : <https://thediplomat.com/2020/07/how-is-chinas-belt-and-road-changing-central-asia/>

58 पी .गौर) 2019), न्यू सिल्क रोड डिप्लोमेसी :भारत की चुनौतियों और प्रतिक्रियाएँ, मध्य एशिया और कॉकैसस, कोल 20, सं .1, पृ . 56-61

सप्रू हाउस पेपर

मध्य एशिया की अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी

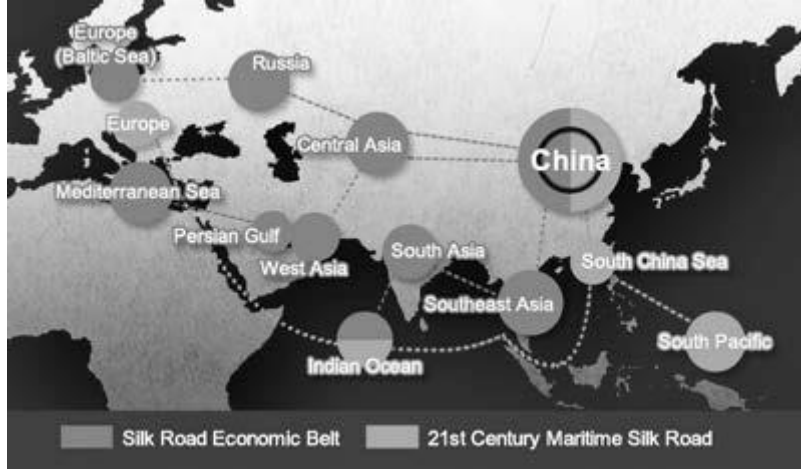
बेल्ट और रोड पहली

BRI एक भूगर्भिक और समुंदरी मार्गों का समूह है। पहला है सिल्क रोड इकनोमिक बेल्ट ((स इ र बी), जो इंफ्रास्ट्रक्चर जैसे कि रेलवे, सड़क, और बंदरगाह की निर्माण को महत्व देता है, जिससे चीन को मध्य एशिया और मध्य पूर्व के माध्यम से यूरोप के साथ जोड़ा जा सके। दूसरा है 21वीं सदी का मेरीटाइम सिल्क रोड (म स र) , जिसका उद्देश्य चीन की तटीय क्षेत्रों को दक्षिण चीन सागर और हिंद महासागर के माध्यम से यूरोप से जोड़ना है। यह लगभग एक दशक हो चुका है जब चीनी राष्ट्रपति शी जिनपिंग ने 2013 में अस्ताना में न्यू सिल्क रोड) मानचित्र 4) का अवगत किया था। उसके बाद से, इसे आर्थिक विकास को प्रोत्साहित करने और व्यापार को बढ़ाने की संभावना के लिए संबोधित किया गया है; इसे कर्ज संवादनीता, पारदर्शिता की कमी, निवेश की अनिश्चितता, सामाजिक प्रतिरोध, और भूगोलिक तनावों के बारे में चिंताएं के कारण भी आलोचना का सामना किया है।

"छह BRI मार्गों में से दो मार्ग चीन को यूरोप, ईरान, और पश्चिम एशिया से जोड़ते हैं, जो मध्य एशिया के माध्यम से जाते हैं। पहला है न्यू युरेशियन लैंड ब्रिज आर्थिक बेल्ट, जो चीन को मध्य एशिया और रूस के माध्यम से यूरोप से जोड़ता है। इसमें नई सड़कों और रेलवे की निर्माण भी शामिल है ताकि व्यापार और परिवहन में सुधार हो सके। दूसरा है चीन-मध्य एशिया-पश्चिम एशिया आर्थिक बेल्ट, जो चीन को ईरान, तुर्की, कजाखस्तान, उजबेकिस्तान, और मध्य और पश्चिम एशिया से जोड़ता है।"

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

मानचित्र 4: बेल्ट और रोड पहल (BRI)



Source: <https://www.globaltimes.cn/special-coverage/Belt%20and%20Road%20Initiative%20News%20Desk.html>

इसका मुख्य ध्यान संचार और व्यापार में सुधार के लिए इंफ्रास्ट्रक्चर की निर्माण पर है, जिसमें पाइपलाइन, सड़कों, और रेलवे शामिल हैं।⁵⁹

इस अवधि के दौरान, चीन का मध्य एशियाई देशों के साथ व्यापार बढ़ रहा है। उदाहरण के लिए, 2019 में तुर्कमेनिस्तान के साथ चीन उपयोग द्वारा निर्यात का सबसे महत्वपूर्ण व्यापारिक साथी है और किर्गिज़स्तान और उज़्बेकिस्तान के सबसे बड़े व्यापारिक साथी है जिनके आधिकारिक आंकड़े हैं। चीन अन्य मध्य एशियाई राष्ट्रों के लिए उनके वस्तुओं की आयात-निर्यात करने के लिए एक लोकप्रिय स्थान है) तालिका 2)।

2015 और 2019 के बीच चीन की मध्य एशियाई राष्ट्रों से वस्तुओं की आयात 35% बढ़ गई।

59 OECD बिजनेस एंड फाइनेंस आउटलुक 2018, वैश्विक व्यापार, निवेश और वित्त परिदृश्य में चीन की बेल्ट एंड रोड पहल, आर्थिक सहयोग और विकास संगठन) ओईसीडी(, <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-vyapar-nivesh-aur-vitt-paridrysh-par-upalabdh-hai.pdf>

सप्रू हाउस पेपर

मध्य एशिया की अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी

"Table 2: चीन-सेंट्रल एशिया व्यापारिक साथी"

China's Role as Central Asia's Most Important Trading Partner						
Central Asia countries	Importing from China			Exporting to China		
	China's ranking as a trading partner	Trade volume (US\$ million)	Share in the country's total imports	China's ranking as a trading partner	Trade volume (US\$ million)	Share in the country's total exports
 Kazakhstan	2	6,537	17.0%	2	7,823	13.6%
 Kyrgyzstan	1	1,733	35.4%	6	81	4.1%
 Tajikistan	3	605	18.2%	5	55.4	5.0%
 Turkmenistan	3	431	14.3%	1	8,686	80.2%
 Uzbekistan	1	5,052	23.1%	3	1,768	12.3%

Source: <https://www.china-briefing.com/news/china-and-central-asia-bilateral-trade-relationships-and-future-outlook/>

US\$15,054 मिलियन से US\$20,276 मिलियन तक बढ़ गया, जिसमें कजाखस्तान, ताजिकिस्तान, और उज़्बेकिस्तान ने सबसे अधिक वृद्धि दर की थी) Table 3).⁶⁰

उसी दौरान, चीन की सामान के निर्यात मध्य एशियाई देशों को 49% से बढ़कर US\$17,563 मिलियन से US\$26,207 मिलियन हुआ। चीनी आयातों में सबसे बड़ी वृद्धि दर के साथ, उज़्बेकिस्तान ने 2015 से 2019 के बीच चीन से अपने खरीददारियों में 126% की वृद्धि दर्ज की, जबकि ताजिकिस्तान और तुर्कमेनिस्तान ने चीनी निर्यातों में गिरावट देखी) Table 4).⁶¹

60 चीन ब्रीफिंग) 2021), "चीन और मध्य एशिया :द्विपक्षीय व्यापार संबंध और भविष्य की दृष्टि", उपलब्ध है <https://www.china-briefing.com/news/china-and-central-asia-bilateral-trade-relationships-and-future-outlook/>

61 उपरोक्त

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

Table 3: मध्य एशियाई देशों से चीन की निर्यात) अमेरिकी डॉलर में) (2015–2019)

China's Role as Central Asia's Most Important Trading Partner						
Central Asia countries	Importing from China			Exporting to China		
	China's ranking as a trading partner	Trade volume (US\$ million)	Share in the country's total imports	China's ranking as a trading partner	Trade volume (US\$ million)	Share in the country's total exports
 Kazakhstan	2	6,537	17.0%	2	7,823	13.6%
 Kyrgyzstan	1	1,733	35.4%	6	81	4.1%
 Tajikistan	3	605	18.2%	5	55.4	5.0%
 Turkmenistan	3	431	14.3%	1	8,686	80.2%
 Uzbekistan	1	5,052	23.1%	3	1,768	12.3%

Source: <https://www.china-briefing.com/news/china-and-central-asia-bilateral-trade-relationships-and-future-outlook/>

"Table 4: चीन से मध्य एशियाई देशों की निर्यात) अमेरिकी डॉलर में) (2015–2019)"

China's Role as Central Asia's Most Important Trading Partner						
Central Asia countries	Importing from China			Exporting to China		
	China's ranking as a trading partner	Trade volume (US\$ million)	Share in the country's total imports	China's ranking as a trading partner	Trade volume (US\$ million)	Share in the country's total exports
 Kazakhstan	2	6,537	17.0%	2	7,823	13.6%
 Kyrgyzstan	1	1,733	35.4%	6	81	4.1%
 Tajikistan	3	605	18.2%	5	55.4	5.0%
 Turkmenistan	3	431	14.3%	1	8,686	80.2%
 Uzbekistan	1	5,052	23.1%	3	1,768	12.3%

Source: <https://www.china-briefing.com/news/china-and-central-asia-bilateral-trade-relationships-and-future-outlook/>

सप्रू हाउस पेपर

मध्य एशिया की अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी

चीन को BRI पहलुओं के माध्यम से एक उदार निवेशक के रूप में प्रस्तुत किया जाता है, लेकिन उसकी "कर्ज फंडा नीति" अब और छिपे उद्देश्य नहीं है।

चीन मध्य एशियाई देशों में कई बुनाई पहलुओं का समर्थन भी कर रहा है। मध्य एशियाई क्षेत्र हाइड्रोकार्बनों में समृद्ध है और यह महत्वपूर्ण आपूर्ति और एक सुरक्षित विकल्प दोनों है। इसके परिणामस्वरूप, चीन ने कज़ाखस्तान से तेल आयात करने के लिए पाइपलाइन और तुर्कमेनिस्तान से प्राकृतिक गैस आयात करने के लिए गैस पाइपलाइन निर्मित किए हैं।

इसके अलावा, चीन ने मध्य एशियाई गणराज्यों के साथ रेल और सड़क संयोजन बनाए हैं और इन्हें अन्य सीआईएस राष्ट्रों और यूरोप को शामिल करके विस्तारित किया है। मध्य एशियाई देश भी निवेश की आवश्यकता है, मुख्य रूप से अपनी बड़ी प्राकृतिक संपत्तियों का उपयोग करने के लिए। स्वतंत्रता के बाद, कज़ाखस्तान के अलावा, अन्य मध्य एशियाई राष्ट्रों में से कोई भी पर्याप्त घरेलू राजस्व उत्पन्न करने में सक्षम नहीं हो सके हैं। इस समुंद्री क्षेत्र के लिए, अंतरराष्ट्रीय व्यापार नेटवर्क में मजबूत संबंध और बाजार-मुख्याध्यायी अर्थव्यवस्थाएँ विश्वभर में विविध परियोजनाओं को आकर्षित करने के लिए प्राथमिकता है।⁶²

चीन का लक्ष्य उसके सीमाओं के बाहर अपने बाजारों को विस्तारित करना है, क्योंकि वहाँ उसकी श्रम-आधारित, कम मूल्यसूची योग्यता वाली, प्रदूषणकारी औद्योगिक सुविधाओं और प्रौद्योगिकी की अतिशय-क्षमता हो गई है।⁶³

चीन का लक्ष्य अपनी सीमाओं के बाहर अपने बाजारों का विस्तार करना है, क्योंकि वहाँ उसके श्रम-प्रवर्तन, कम मूल्य से युक्त, प्रदूषणकारी औद्योगिक सुविधाएँ और प्रौद्योगिकी की अतिशय क्षमता के कारण अधिक क्षमता हो गई है और यहाँ उपकरण और प्रौद्योगिकी है।

62 टी. हैरी (2021), सेंट्रल एशिया में बेल्ट और रोड पहल :डेस्क स्टडी, आईटीयूसी

63 उपर्युक्त स्रोत

तालिका 5: चीन के कर्ज, जैसा कि किर्गिज़स्तान, कज़ाखस्तान, और ताजिकिस्तान द्वारा सूचित किए गए) अमेरिकी डॉलर में(

	2013	2014	2015	2016	2017 (Jan-Aug)
Kyrgyzstan total debt	758	1,116	1,296	1,483	1,639
Loans from China	3,159	3,437	3,601	3,743	3,985
Loans from China (in percent, total)	24	32	36	40	41
Kazakhstan total debt	148,753	157,062	153,456	163,758	167,890*
Loans from China	15,840	15,969	13,248	12,589	11,975*
Loans from China (in percent, total)	11	10	9	8	7
Tajikistan total debt	2,188.5	2,095.9	2,194	n/a	n/a
Loans from China	915	915	1,080	n/a	n/a
Loans from China (in percent, total)	42	44	49	n/a	n/a

स्रोत :किर्गिज़ गणराज्य के वित्त मंत्रालय; कज़ाखिस्तान गणराज्य के राष्ट्रीय बैंक

चीन इसके अलावा क्षमता क्षेत्र के बिना प्रतिबंध पहुँच पाने की भी तलाश में है, मुख्य रूप से क्योंकि तीन मध्य एशियाई राष्ट्र सीधे चीन की सीमा पर हैं। चीनी व्यापारिक उद्यमों, खासकर पारंपरिक क्षेत्रों में, विकसित नहीं हुए हैं, जिससे उन्हें विदेश में नई संभावनाओं की खोज करनी पड़ती है।⁶⁴

चीन को बीआरआई पहलुओं के माध्यम से एक उदार निवेशक के रूप में प्रस्तुत किया जाता है, लेकिन उसकी "कर्ज फंडा नीति" अब और छिपे उद्देश्य नहीं है) तालिका 5)। यह भी कहा जाता है कि "बीआरआई सबसे पहले और सबसे अधिक चीन की घरेलू आर्थिक संकटों का एक प्रतिक्रिया है, जो चीनी उत्पादन को एक कम लागत मॉडल) 'मेड इन चाइना') से एक मूल्य योग्य उत्पादन मॉडल) 'क्रिएटेड बाय चाइना') में स्थानांतरित करने की निर्णायक समय की बढ़ती रही है"।⁶⁵

64 उपर्युक्त स्रोत

65 म .लारूएल) 2018), चीन की बेल्ट और रोड पहल और मध्य एशिया में इसका प्रभाव, वॉशिंगटन, डीसी :दी जॉर्ज वाशिंगटन विश्वविद्यालय, मध्य एशिया कार्यक्रम

सप्रू हाउस पेपर

मध्य एशिया की अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी

चीन विभिन्न बीआरआई परियोजनाओं के माध्यम से मध्य एशिया के नवीकरणीय ऊर्जा उद्योगों पर व्यापक प्रभाव डालता है। हालांकि, कोई भी व्यापक रूप से स्वीकृत श्रेणियाँ या महत्वपूर्ण मापदंड अब विद्यमान नहीं हैं जो एक बीआरआई परियोजना का गठन करते हैं। क्योंकि अब इतने सारे द्विपक्षीय समझौते सिल्क रोड और बीआरआई छतरी के तहत समूहीकृत किए जा रहे हैं, इसलिए चीन और मध्य एशिया के राष्ट्रों के बीच अन्य सक्रिय द्विपक्षीय पहलुओं से बीआरआई को विश्लेषणात्मक रूप से अलग करना कठिन हो गया है।⁶⁶

मध्य एशिया के लिए चीन की बीआरआई संबंधित रणनीति के कई पहलुओं को समझना महत्वपूर्ण है। चीन की घोषित विदेश नीति का सिद्धांत अपने साथियों की आंतरिक मामलों में हस्तक्षेप नहीं करने के चारों ओर है। हालांकि, अपनी कर्ज फंडा नीति के माध्यम से, चीन ने देशों को आर्थिक रूप से आश्रित बना दिया है और उनके आंतरिक और राजनीतिक मामलों में हस्तक्षेप किया है।⁶⁷

इसके अलावा, चीन अपनी नई सिल्क रोड कार्यक्रम के संदेहकों को मनाने के लिए एक समावेशी कथा बनाने का प्रयास कर रहा है। चीन की परियोजना के लिए उचित शब्द चुनने के प्रयासों से पता चलता है कि "वन बेल्ट, वन रोड" (ओबीओआर (से) बेल्ट और रोड पहल) "बीआरआई (में एक परिवर्तन हुआ है। चीनी सरकार का कारण बीआरआई को परियोजना के विभिन्न नेटवर्क समूहों को अधिक सटीक रूप से प्रतिनिधित्व करेगा, जबकि ओबीओआर एक एकल नेटवर्क को दर्शाता था। चीनी सरकार ने इस पहल की धाराएँ कम से कम सॉफ्ट पॉवर राजनीति की ओर बदल दी है, यदि केवल उसकी कथा में ही।⁶⁸

66 बी .डेव) 2018), चीन की सिल्क रोड इकॉनॉमिक बेल्ट पहल मध्य एशिया में :आर्थिक और सुरक्षा प्रभाव, L. मार्लीन) संपादक(, चीन की बेल्ट और रोड पहल और मध्य एशिया में इसके प्रभाव, पृ .97-108। वॉशिंगटन, डीसी :दी जॉर्ज वाशिंगटन विश्वविद्यालय, मध्य एशिया कार्यक्रम

67 डेबोराह ब्रॉटीगेम) 2020), चीनी 'कर्ज फंडा डिप्लोमेसी' पर एक महत्वपूर्ण दृष्टिकोण :एक मीम की निगाह, क्षेत्र विकास और नीति, खंड 5 संख्या 1, पृ .1-14, DOI: 10.1080/23792949.2019.1689828

68 एंजेला स्टैज़ल) 2017), चीन की बेल्ट और रोड - नया नाम, समान संदेह? यूरोपीय विदेश रिश्तों पर परिषद) ईसीएफआर(

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

कैसा -1000

कैसा -1000 सेंट्रल एशिया-साउथ एशिया इलेक्ट्रिसिटी ट्रांसमिशन एंड ट्रेड प्रोजेक्ट (मैप 5) एक अंतरसरकारी परियोजना है जो मध्य और दक्षिण एशिया के बीच उनके विद्युत ग्रिड को जोड़कर ऊर्जा सहयोग और सुरक्षा को बढ़ाने का उद्देश्य रखती है। यह परियोजना क्षेत्र में ऊर्जा सहयोग और सुरक्षा को बढ़ाने का प्रयास करती है जिसके तहत मध्य एशिया में उत्पन्न 1,300 मेगावॉट की अधिशेष बिजली को दक्षिण एशिया के ऊर्जा-कमी देशों में निर्यात किया जा सकता है।

किर्गिज़स्तान और ताजिकिस्तान मध्य एशिया के दो देश हैं जो बिजली की अधिशेषता का अनुभव करते हैं। पहाड़ी श्रृंगारों से जल धारा किर्गिज़ गणराज्य और ताजिकिस्तान में नदियों को भरता है, जिनमें पृथ्वी की सबसे प्रचुर और स्वच्छ जलवायु ऊर्जा संसाधन हैं। वहीं, अफगानिस्तान और पाकिस्तान दो दक्षिण एशियाई देश हैं जिनकी बिजली में अपर्याप्तता है और तेजी से बढ़ती मांग है। लाखों लोग बिजली के बिना रहते हैं क्योंकि दोनों देश अपने नागरिकों की बिजली की आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर सकते, खासकर गर्मियों के दौरान।

MAP5: कैसा -1000



'69 स्वाति सिन्हा) 2018), कैसा -1000 निर्माण :अफगानिस्तान के विकास की दिशा में एक कदम, सेंटर फॉर एयर पावर स्टडीज (CAPS)'

परियोजना का प्रमुख उद्देश्य किर्गिज़स्तान और ताजिकिस्तान से अफगानिस्तान और पाकिस्तान में बिजली की कमी को दूर करना है जिसके लिए अधिशेष बिजली को आयात किया जाएगा। इस संदर्भ में, 1.2 अरब डॉलर कैसा -1000 बिजली प्रसारण और व्यापार परियोजना का उद्देश्य किर्गिज़स्तान और ताजिकिस्तान से बिजली को अफगानिस्तान और पाकिस्तान में ले जाने के लिए 1,300 किलोमीटर लंबी ट्रांसमिशन लाइन स्थापित करना है। इस ट्रांसमिशन लाइन की क्षमता 1,300 मेगावॉट होगी और इससे सालाना 5,000 गिगावॉट-घंटे तक बिजली का निर्यात किया जा सकेगा। परियोजना की योजना सहमति वाले देशों के लिए महत्वपूर्ण आर्थिक और सामाजिक लाभ लाने की उम्मीद है, जिसमें नौकरियाँ बनाना, बिजली की पहुँच में वृद्धि , और क्षेत्रीय व्यापार और सहयोग को बढ़ावा देना शामिल है। कैसा -1000 को विश्व बैंक, एशियाई विकास बैंक, और इस्लामी विकास बैंक सहित विभिन्न अंतरराष्ट्रीय संगठनों के समर्थन से लागू किया जा रहा है। परियोजना की पूर्णता की उम्मीद 2025 तक है।

70

हालांकि कोरोनावायरस के प्रकोप के कारण कैसा -1000 परियोजना को अस्थायी रूप से रोक दिया गया है, कैसा -1000 परियोजना के भविष्य की आर्थिक संभावनाएँ भी अफगानिस्तान में राजतंत्र तालिबान के ताकत में आने के बाद राजनीतिक परिस्थितियों पर निर्भर करेंगी, जो अगस्त 2021 में हुआ था।⁷¹

कैसा -1000 परियोजना के भविष्य की आर्थिक संभावनाएँ

अफगानिस्तान में तालिबान के शासनान्तरण के बाद की राजनीतिक परिस्थितियों पर निर्भर करती हैं, जो अगस्त 2021 में हुआ था।

70 वारिस अहमद फैज़ी (2022), नए अफगानिस्तान के संदर्भ में कैसा -1000 इलेक्ट्रिक मेगाप्रोजेक्ट का भविष्य, सेंट्रल एशिया प्रोग्राम (सीएपी), जॉर्ज वाशिंगटन विश्वविद्यालय, वाशिंगटन डीसी

71 कैसा -1000 इलेक्ट्रिक मेगाप्रोजेक्ट के भविष्य के संदर्भ में - <https://centralasiaprogram.org/future-कैसा-1000-electric-megaproject-context-afghanistan>

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई
बरकरारी

यह परियोजना क्षेत्रीय आर्थिक एकता को बढ़ावा देने और सतत विकास को बढ़ावा देने का एक महत्वपूर्ण कदम है। कैसा -1000 का उल्लेखनीय रूप से ऊर्जा व्यापार को बढ़ावा देने और क्षेत्रीय सहयोग को बढ़ावा देने की उम्मीद है, जिससे भाग लेने वाले देशों के सतत आर्थिक विकास और विकास में योगदान होगा। इस परियोजना को भारतीय उपमहाद्वीप में ऊर्जा की कमी को पूरा करने का एक तरीका भी माना जाता है और इसे पारंपरिक स्रोतों जैसे कि कोयला और तेल की तुलना में एक और स्वच्छ और सतत ऊर्जा स्रोत प्रदान करने के रूप में देखा जाता है।

पारगमन और परिवहन गलियारा

थे ट्रांजिट एंड ट्रांसपोर्ट कॉरिडोर TRACECA मानचित्र (6) एक अंतरराष्ट्रीय परिवहन कार्यक्रम है जिसका उद्देश्य यूरोप और एशिया के बीच के परिवहन संबंधों को बेहतर बनाना है, काले सागर और कस्पियन सागर क्षेत्र के देशों के माध्यम से। TRACECA का मिशन है परिवहन के क्षेत्र में क्षेत्रीय सहयोग को बढ़ावा देना और क्षेत्रीय परिवहन बुनाई को सुधारना।



मानचित्र ६ :TRACECA(एशिया-कॉकैसस-परिवहन मार्ग यूरोप)

स्रोत :<https://report.ge/en/economics/traceca-unified-transit-deal-approved/>

सापरू हाउस पेपर

मध्य एशिया की अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी

इस कार्यक्रम का मुख्य ध्यान मौजूदा परिवहन मार्गों के विकास, जमानत प्रक्रियाओं और सीमा पार करने की सुधार, और क्षेत्रीय व्यापार और निवेश को बढ़ावा देने पर है। TRACECA भी भाग लेने वाले देशों को ज्ञान और सर्वोत्तम प्रथाओं को साझा करने और उनके विकास रणनीतियों को समन्वयित करने के लिए एक मंच प्रदान करता है। यूरोपीय संघ ने TRACECA पहल की थी, और 1993 में, यूरोपीय संघ ने तीन साउथ कॉकैसस गणराज्यों, पांच मध्य एशियाई गणराज्यों, ईरान, और यूक्रेन के साथ बहुपक्षीय समझौते की साइन की।

TRACECA कार्यक्रम को यूरोपीय संघ, संयुक्त राष्ट्र आर्थिक आयोग यूरोप (यूएनईसीई), और विश्व बैंक से महत्वपूर्ण समर्थन प्राप्त हुआ है। 1995 से, यूरोपीय संघ ने क्षेत्र में 14 परिवहन पहलों के लिए वित्त प्रदान किया है, हालांकि इन पहलों ने क्षेत्रीय मार्गों के निर्माण पर महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं डाला है। 10 अक्टूबर 2022 को, TRACECA देशों के राज्य निकायों और TRACECA राष्ट्रों के सहित विश्व पारदर्शी दस्तावेज़ परियोजना के परीक्षण (जीटीआरडी) के लिए कामकाज समूह की तीसरी मीटिंग हुई, जिसमें अजरबैजान, कजाकस्तान, ताजिकिस्तान, उज़बेकिस्तान, और तुर्कमेनिस्तान सहित TRACECA राष्ट्रों के राज्य निकायों और जमानत विभागों के प्रतिनिधियों से मिलकर विचार किया गया। जीटीआरडी के माध्यम से माल के परिवहन के पहले पायलट प्रोजेक्ट को TRACECA (यूरोप-के सदस्य राष्ट्रों ने इस मीटिंग पर आरंभ किया।⁷² (एशिया परिवहन मार्ग-कॉकैसस

हालांकि, TRACECA के माध्यम से मध्य एशिया और कॉकैसस के माध्यम से परिवहन मार्गों का विकास और उपयोग अपर्याप्त साबित हुआ है। इसका व्यापारिक उपयोग के लिए उच्च लागत और लंबी पारिस्थितिक के कारण यह फिजूल आता है।

72) युरेशिया व्यापार आज(2022), जीटीआरडी द्वारा समर्थित माल परिवहन को TRACECA देशों द्वारा शुरू किया गया, <https://eurasiabusinessstoday.com/by-industry/automotive-transport/gtrd-supported-cargo-transportation-launched-by-traceca-countries/> पर उपलब्ध है।

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

इस कार्यक्रम को कई चुनौतियों का सामना करना पड़ता है, जैसे कि पर्यापक वित्त प्रदान और निवेश की कमी, कुछ क्षेत्रों में अपर्यापक बुनाई, और कुछ देशों में राजनीतिक अस्थिरता और संघर्ष।⁷³

मध्य एशिया पर्शियन खाड़ी परिवहन -मार्ग

मध्य एशिया पर्शियन गल्फ परिवहन मार्ग (मानचित्र न. 7) एक प्रस्तावित परिवहन मार्ग है जिसका उद्देश्य मध्य एशिया के देशों को पर्शियन गल्फ क्षेत्र से जोड़ना है। इस मार्ग का मार्ग अफगानिस्तान, ईरान, और तुर्कमेनिस्तान के माध्यम से होगा, मध्य एशिया के ऊर्जा संग्रहीत देशों और पर्शियन गल्फ पोर्ट्स के बीच सीधे जुड़ाव प्रदान करते हुए। प्रस्तावित परिवहन मार्ग एक तरीका है जिससे मध्य एशिया और पर्शियन गल्फ के बीच व्यापार और निवेश को बढ़ावा मिलेगा और सामान और वस्त्रादिकों के लिए एक छोटा और लागत कुशल परिवहन मार्ग-प्रदान करेगा। इस प्रोजेक्ट की उम्मीद है कि यह देशों के बीच क्षेत्रीय सहयोग और एकीकरण को बढ़ावा देगा और भाग लेने वाले देशों के आर्थिक विकास और विकास में योगदान करेगा।⁷⁴

मध्य एशिया पर्शियन गल्फ परिवहन मार्ग -, मध्य एशिया में क्षेत्रीय कनेक्टिविटी और सहयोग को सुधारने के एक बड़े पहलू का हिस्सा है। इसे अन्य क्षेत्रीय परिवहन परियोजनाओं के संदर्भ में देखा जा रहा है, जैसे कि TRACECA और लापिस लाजूली मार्ग।⁷⁵

73 त्रिस्तान केन्डरडाइन और पीटर बुक्सी (2021), मिडिल कॉरिडर कैस्पियन इंटरनेशनल ट्रांसपोर्ट-ट्रांस -रूट की नीति विकास और व्यापार संभावना, एडीबीआई वर्किंग पेपर सीरीज, एशियन डेवलपमेंट बैंक इंस्टीट्यूट

74 पॉल गोबल (2021), साउथ कॉकैसस में परिवहन मार्गों के बीच प्रतिस्पर्धा बढ़ रही है, युरेशिया डेली मॉनिटर, दि जेम्सटाउन फाउंडेशन, वाशिंगटन डीसी, <https://jamestown.org/about-us/contact-us/> पर उपलब्ध है।

सापरू हाउस पेपर

मध्य एशिया की अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी

मानचित्र 7: मध्य एशिया पर्शियन गल्फ परिवहन मार्ग -

स्रोत :<https://www.railfreight.com/corridors/2022/02/09/persian-gulf-black-sea-corridor-why-does-iran-need-a-new-gateway/>



यातायात मार्ग में हाइवे, रेलवे, बंदरगाह, और सीमा और सीमा पार करने की सुविधाओं का एक नेटवर्क शामिल है। वस्त्रादि के परिवहन के लिए एक और सीधा मार्ग प्रदान करके, मध्य एशिया पर्शियन गल्फ परिवहन मार्ग - के द्वारा यह उम्मीद है कि भाग लेने वाले देशों के बीच व्यापार और निवेश में वृद्धि होगी, अंतरराष्ट्रीय बाजारों तक पहुँच में सुधार होगा, और आर्थिक सहयोग के लिए नई अवसर बनेंगे। प्रोजेक्ट के कार्यान्वयन के लिए महत्वपूर्ण निवेश और भाग लेने वाले देशों और अंतरराष्ट्रीय समुदाय के बीच सहयोग की आवश्यकता होगी, साथ ही साथ राजनीतिक, सुरक्षा, और तकनीकी चुनौतियों का समाधान भी।

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

लापीस लाजुली गलियारा

लापिस लाजुली कॉरिडोर (मानचित्र 8) एक परिवहन मार्ग है जो अफगानिस्तान को मध्य एशिया और काकेशस के देशों के माध्यम से काला सागर और यूरोप के बंदरगाहों से जोड़ता है। 2017 में, अफगानिस्तान, तुर्कमेनिस्तान, अजरबैजान, जॉर्जिया और तुर्की के बीच लापीस लाजुली पारगमन गलियारे के निर्माण पर एक समझौता किया गया था, जो पांच देशों को जोड़ेगा, अश्गाबात में आयोजित 7 वें अफगानिस्तान रीजनल इकनॉमिक कोऑपरेशन कांफ्रेंस (आरईसीसीए) में।⁷⁶

मानचित्र 8: लापीस लाजुली कॉरिडोर



स्रोत: http://recca.af/?page_id=2080

76 शोएब अहमद रहीम (2019), लापीस लाजुली कॉरिडोर: अफगानिस्तान और सदस्य देशों की आर्थिक आकांक्षाओं को पूरा करना, करदान जर्नल ऑफ इकॉनॉमिक्स एंड मैनेजमेंट साइंसेज, करदान प्रकाशन काबुल, अफगानिस्तान

संप्र

हाउस

पेपर

मध्य एशिया की अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी

मध्य एशिया-फारस की खाड़ी परिवहन गलियारा मध्य एशिया में क्षेत्रीय कनेक्टिविटी और सहयोग में सुधार के लिए एक बड़ी पहल का हिस्सा है।

इसे अन्य क्षेत्रीय परिवहन परियोजनाओं, जैसे TRACECA और लापिस लाजुली कॉरिडोर के संदर्भ में माना जा रहा है।

"लापिस लाजुली" शब्द लगभग 2,000 साल पहले अफगानिस्तान से काकेशस, रूस, बाल्कन, यूरोप और उत्तरी अफ्रीका में अर्ध-कीमती पत्थरों के परिवहन के प्राचीन व्यापार मार्गों से आया है।⁷⁷ गलियारे का उद्देश्य अफगानिस्तान और यूरोप के बाजारों और उससे परे माल परिवहन के लिए अधिक प्रत्यक्ष और कुशल मार्ग प्रदान करना और मध्य एशिया और काकेशस में क्षेत्रीय कनेक्टिविटी को बढ़ाना है। उत्तरी फरयाब प्रांत में अकीना सिटी और तुर्कमेनिस्तान के साथ अफगानिस्तान की सीमा के पास स्थित पश्चिमी हेरात में तोरघुंडी शहर गलियारे के शुरुआती बिंदु हैं। इसके अलावा, तोरघुंदी और अकीना से तुर्कमेनिस्तान तक रेल कनेक्शन हैं। सड़कें तुर्कमेनिस्तान में कैस्पियन सागर पर एक बंदरगाह तुर्कमेनबाशी के पश्चिम में जारी हैं। कैस्पियन के पार होने के बाद, गलियारा अज़रबैजान की राजधानी बाकू तक जारी है। फिर यह जॉर्जिया की राजधानी त्बिलिसी और पोटी और बटुमी के जॉर्जियाई बंदरगाहों से जुड़ता है। अंत में, गलियारा यूरोपीय प्रवेश द्वार पर तुर्की के शहरों कार्स और इस्तांबुल से जुड़ जाएगा।⁷⁸

लापिस लाजुली कॉरिडोर में राजमार्गों, रेलमार्गों, बंदरगाहों और सीमा शुल्क और सीमा पार करने की सुविधाओं का एक नेटवर्क शामिल है। यह परियोजना अफगानिस्तान में आर्थिक वृद्धि और विकास में सुधार और देश को क्षेत्रीय और वैश्विक अर्थव्यवस्था में एकीकृत करने के व्यापक प्रयास का हिस्सा है। माल परिवहन के लिए अधिक सीधा मार्ग प्रदान करके, लापिस लाजुली कॉरिडोर से अफगानिस्तान और भाग लेने वाले देशों के बीच व्यापार और निवेश में वृद्धि होने, अंतर्राष्ट्रीय बाजारों तक पहुंच में सुधार करने और आर्थिक सहयोग के लिए नए अवसर पैदा करने की उम्मीद है।

इस पहल को संयुक्त राष्ट्र, विश्व बैंक और यूरोपीय संघ सहित अंतर्राष्ट्रीय समुदाय से समर्थन मिला है। लापिस लाजुली कॉरिडोर यूरोप और एशिया के बीच कनेक्टिविटी में सुधार और क्षेत्रीय आर्थिक सहयोग को बढ़ाने के लिए अधिक महत्वपूर्ण प्रयास के लिए महत्वपूर्ण है।

मध्य एशिया-चीन गैस पाइपलाइन

मध्य एशिया-चीन गैस पाइपलाइन (मानचित्र 9) मध्य एशिया से चीन तक एक प्राकृतिक गैस पाइपलाइन प्रणाली है, जिसे चीन की बढ़ती ऊर्जा मांग को पूरा करने और इसके आयात में विविधता लाने के लिए बनाया गया है। पाइपलाइन तुर्कमेनिस्तान से शुरू होती है और चीन तक पहुंचने से पहले उज्बेकिस्तान और कजाकिस्तान से होकर गुजरती है। इसकी कई शाखाएँ हैं और यह 8000 किमी से अधिक दूरी तक चलती है।⁷⁹ एक नई पाइपलाइन के माध्यम से चीन को तुर्कमेन गैस भेजने का विचार 2006 से चीनी और तुर्कमेन नेताओं के बीच चर्चा का विषय रहा है। मध्य एशिया-चीन गैस पाइपलाइन की पहली लाइन (लाइन ए) 2009 में, दूसरी लाइन (लाइन बी) 2010 में और तीसरी लाइन (लाइन सी) 2014 में सेवा में चली गई। पाइपलाइन के तीन समानांतर खंड, जो तुर्कमेनिस्तान को उज्बेकिस्तान और कजाकिस्तान के माध्यम से चीन से जोड़ते हैं, 2014 तक 55 बिलियन क्यूबिक मीटर गैस की संयुक्त वार्षिक क्षमता है।

79 - मामुका त्सरेटेली (2020), मध्य एशियाई ऊर्जा का विकास, अमेरिकी विदेश नीति परिषद, वाशिंगटन, डीसी

संपूर्ण

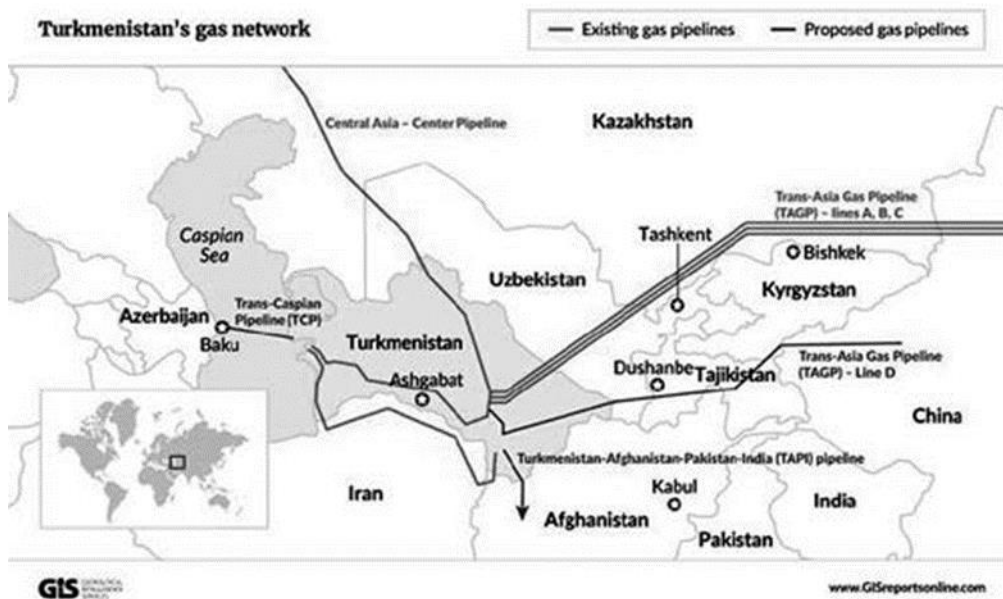
हाउस

पेपर

मध्य एशिया की अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी

यह मध्य एशिया में सबसे विस्तारित पाइपलाइन नेटवर्क है और इस क्षेत्र में अब तक की सबसे महंगी चीनी परियोजना है, जिसमें तीन मुख्य लाइनों के लिए 5,511 किलोमीटर की कुल लंबाई है।⁸⁰ नेटवर्क ने 2009 में परिचालन शुरू करने के बाद से मार्च 2022 तक चीन में कुल मिलाकर 390 बिलियन क्यूबिक मीटर (बीसीएम) गैस पहुंचाई है।⁸¹ मध्य एशिया-चीन गैस पाइपलाइन को क्षेत्र के आर्थिक विकास और ऊर्जा सुरक्षा को बढ़ावा देने वाली एक प्रभावी क्षेत्रीय एकीकरण और सहयोग परियोजना के रूप में देखा गया है।

मानचित्र 9: मध्य एशिया-चीन गैस पाइपलाइन



स्रोत: मध्य एशिया-चीन गैस पाइपलाइन (लाइन ए, लाइन बी, और लाइन सी) - ग्लोबल चाइना का पीपुल्स मानचित्र (thepeoplesmap.net)

80 फरखोद अमीनजोनोव और ओलेस्या डोयगलयुक (2023), "मध्य एशिया-चीन गैस पाइपलाइन (लाइन ए, लाइन बी और लाइन सी)," ग्लोबल चाइना का पीपुल्स मानचित्र

81 पूर्वोक्त

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ

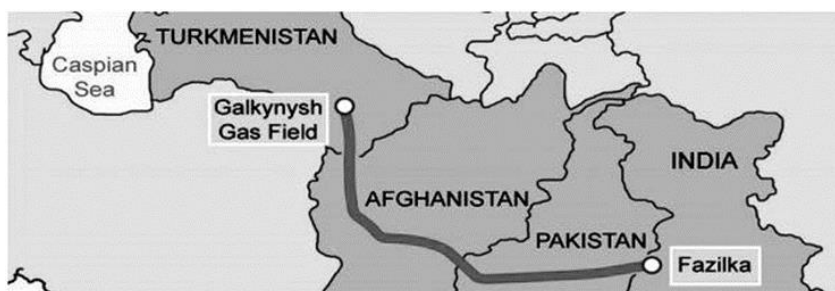
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

ट्रांस-अफगानिस्तान पाइपलाइन (टीएपीआई)

तुर्कमेनिस्तान-अफगानिस्तान-पाकिस्तान-भारत (टीएपीआई) पाइपलाइन (मानचित्र 10) एक प्राकृतिक गैस पाइपलाइन परियोजना है जिसे पहली बार 1990 के दशक में तुर्कमेनिस्तान से अफगानिस्तान और पाकिस्तान और भारत में प्राकृतिक गैस के परिवहन के लिए प्रस्तावित किया गया था। परियोजना का उद्देश्य तुर्कमेनिस्तान के गालकिनिश गैस क्षेत्र से अफगानिस्तान, पाकिस्तान और भारत को प्रस्तावित 1814 किलोमीटर लंबी पाइपलाइन के माध्यम से 33 बिलियन क्यूबिक मीटर गैस का परिवहन करना है, जिसे "पीएस पाइपलाइन" कहा जाता है। इसके अफगानिस्तान के कंधार और हेरात प्रांतों से गुजरने की उम्मीद है, जहां से यह पाकिस्तान के क्वेटा और मुल्तान से गुजरेगा और फिर भारत-पाकिस्तान सीमा के पास पंजाब के एक जिले फाजिल्का में समाप्त होगा। 10 बिलियन यूएस डॉलर की परियोजना विफल रही इसकी कल्पना लगभग तीन दशक पहले की गई थी।⁸²

भारत 1990 के दशक में परिकल्पित मेगा गैस पाइपलाइन परियोजना में भाग लेना जारी रखे हुए है।

मानचित्र 10: ट्रांस-अफगानिस्तान पाइपलाइन (टीएपीआई)



स्रोत: <https://www.khabarindia.in/afghanistan-start-part-tapi-gas-pipeline-project-soon/>

82 मधुरा जोशी (2011), तुर्कमेनिस्तान-अफगानिस्तान पाकिस्तान-भारत पाइपलाइन संभावना या पाइप ड्रीम?, गेटवे हाउस: इंडियन काउंसिल ऑन ग्लोबल रिलेशंस

संपूर्ण

हाउस

पेपर

मध्य एशिया की अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी

एक विशेष उद्देश्य वाला अंतर्राष्ट्रीय संघ - टीएपीआई पाइपलाइन कंपनी लिमिटेड (टीपीसीएल) - नवंबर 2014 में शामिल किया गया था। यह निर्णय लिया गया कि भारत से, राज्य के स्वामित्व वाली गैस पाकिस्तान के इंटरस्टेट गैस सिस्टम (आईएसजीएस) और अफगानिस्तान के अफगान गैस एंटरप्राइज (एजीई) के साथ टीपीसीएल में 5% हिस्सेदारी लेगी, दोनों की परियोजना में 5% हिस्सेदारी होगी। वहीं, तुर्कमेनिस्तान की तुर्कमेनगाज के पास 85% की बहुमत हिस्सेदारी होगी। अप्रैल 2016 में, भारत ने अन्य परियोजना शेयरधारकों के साथ एशियाई विकास बैंक के साथ एक निवेश समझौते पर हस्ताक्षर किए, जिसके तहत परियोजना के चरणों में से एक को निधि देने के लिए 200 मिलियन यूएस डॉलर का प्रारंभिक बजट निर्धारित किया गया था।⁸³ 2021 में अफगानिस्तान में तालिबान की वापसी के साथ, परियोजना की सुरक्षा के बारे में चिंताएं बढ़ गई हैं। अक्टूबर 2021 में, तुर्कमेनिस्तान के एक उच्च स्तरीय प्रतिनिधिमंडल ने परियोजना के भविष्य के रोड मानचित्र पर चर्चा करने के लिए काबुल में वरिष्ठ तालिबान नेताओं से मुलाकात की, जिसमें यह निर्णय लिया गया कि तापी परियोजना पर "विशेष ध्यान"⁸⁴ दिया जाएगा। जहां तालिबान ने दावा किया है कि तापी परियोजना प्राथमिकता बनी हुई है और सुरक्षा प्रदान करेगी।

जनवरी 2022 में पहले भारत-मध्य एशिया शिखर सम्मेलन के दौरान, तुर्कमेनिस्तान के राष्ट्रपति ने टीएपीआई परियोजना के "महत्व पर जोर दिया"।

83 नयनिमा बसु (2022), तुर्कमेनिस्तान, अफगानिस्तान ने तापी गैस पाइपलाइन को फिर से आगे बढ़ाया, लेकिन यही कारण है कि भारत सावधानी बरत रहा है, जैसा कि दिप्रिंट ने <https://theprint.in/diplomacy/turkmenistan-afghanistan-पुश-तापी-गैस-पाइपलाइन-अगेन-अगेन-पर-उपलब्ध-है-लेकिन-यही-कारण-है-कि-भारत-सतर्क-हो-रहा-है-823185/>

84 पूर्वोक्त

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

जनवरी 2022 में पहले भारत-मध्य एशिया शिखर सम्मेलन के दौरान, तुर्कमेनिस्तान के राष्ट्रपति ने टीएपीआई परियोजना के "महत्व पर जोर दिया"।⁸⁵

एक बार पूरा होने के बाद, तापी परियोजना क्षेत्रीय सहयोग को बढ़ावा देगी और प्राकृतिक गैस के एक नए स्रोत तक पहुंच प्रदान करके भाग लेने वाले देशों की ऊर्जा सुरक्षा को बढ़ाएगी। पाइपलाइन से क्षेत्र में रोजगार सृजन और राजस्व सृजन जैसे नए आर्थिक अवसर पैदा होने की भी उम्मीद है।

ट्रांस-कैस्पियन अंतर्राष्ट्रीय परिवहन रूट/मध्य गलियारा

ट्रांस-कैस्पियन इंटरनेशनल ट्रांसपोर्ट रूट (टीआईटीआर), जिसे मध्य कॉरिडोर (मानचित्र 11) के रूप में जाना जाता है, दक्षिण पूर्व एशिया और चीन से शुरू होता है, कजाकिस्तान, कैस्पियन सागर, अज़रबैजान, जॉर्जिया और आगे यूरोपीय देशों तक चलता है। यह रेल, समुद्र और सड़क परिवहन मोड को जोड़ती है और रूस के माध्यम से पारंपरिक परिवहन मार्गों का विकल्प प्रदान करती है। मध्य गलियारा कैस्पियन क्षेत्र में आर्थिक विकास और क्षेत्रीय एकीकरण को बढ़ावा देता है। टीआईटीआर की स्थापना को क्षेत्रीय व्यापार बढ़ाने की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम के रूप में देखा गया है और निवेश के अवसर, आर्थिक विकास को बढ़ावा देना और क्षेत्रीय एकीकरण।⁸⁶

ट्रांस-कैस्पियन इंटरनेशनल ट्रांसपोर्ट रूट (टीआईटीआर), जिसे मध्य गलियारे के रूप में जाना जाता है, दक्षिण पूर्व एशिया और चीन से शुरू होता है, कजाकिस्तान, कैस्पियन सागर, अज़रबैजान, जॉर्जिया और आगे यूरोपीय देशों तक जाता है।

85 पूर्वोक्त

86 जेम्स जे काराफानो (2022), मध्य एशिया के मध्य गलियारे ने रूस के खर्च पर कर्षण प्राप्त किया, भू-राजनीतिक खुफिया सेवा एजी (जीआईएस), लिकटेंस्टीन

संप्र

हाउस

पेपर

मध्य एशिया की अंतर-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी

मानचित्र 11: ट्रांस-कैस्पियन इंटरनेशनल ट्रांसपोर्ट रूट (टीआईटीआर)/मध्य गलियारा



स्रोत: <https://www.railfrit.com/beltandroad/2022/04/07/मध्य-गलियारा-utlc-to-be-b-स्थापित-2023/?gdpr=इनकार>

चार देशों- जॉर्जिया, अज़रबैजान, तुर्की और कजाकिस्तान ने 31 मार्च 2022 को ट्रांस-कैस्पियन इंटरनेशनल ट्रांसपोर्ट कॉरिडोर के विकास पर एक चतुर्भुज घोषणा पर हस्ताक्षर किए, जिसका उद्देश्य अधिक सहयोग को बढ़ावा देना और गलियारे की सीमा से लगे देशों की पारगमन क्षमता को बढ़ाना है।⁸⁷ इस संयुक्त उद्यम का उद्देश्य उच्च गुणवत्ता वाले इंटरमॉडल परिवहन और रसद सेवाओं की पेशकश करके, सीमा पार कीमतों को सुसंगत करके और एक एकीकृत आईटी प्लेटफॉर्म स्थापित करके चीन से तुर्की और काला सागर बंदरगाहों तक माल परिवहन सेवाओं को पूरी तरह से स्वचालित करना है।

87 निकोस पापाटोलियोस (2022), 2023, RailFreight.com में स्थापित होने वाला मध्य गलियारा संयुक्त उद्यम, 2022-2027 के लिए <https://www.newsilkroaddiscovery.com/kazakhstan-azerbaijan-georgia-and-turkey-हस्ताक्षरित-ए-रोडमानचित्र-फॉर-द-डिवेलप-ऑफ-द-मिडिल-कॉरिडोर> पर उपलब्ध है।

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ

और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

रूस-यूक्रेन संकट का विश्व भू-राजनीति पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ रहा है। देश अब यूरोपीय बाजार तक पहुंचने के लिए वस्तुओं के विकल्प की तलाश कर रहे हैं।

रूस-यूक्रेन संकट का विश्व भू-राजनीति पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ रहा है। रूसी सरकार पर लगाए गए अंतरराष्ट्रीय प्रतिबंधों से रूसी पड़ोसी भी प्रभावित हुए हैं। देश अब यूरोपीय बाजार तक पहुंचने के लिए वस्तुओं के विकल्प की तलाश कर रहे हैं। संबंधों और सहयोग को बढ़ावा देने के अलावा, मध्य एशियाई देश अब ट्रांस-कैस्पियन कॉरिडोर को मजबूत करने के लिए काकेशस की ओर देख रहे हैं। "ट्रांस-काकेशस ट्रांजिट कॉरिडोर (सीटीसी)" के माध्यम से, माल के परिवहन के लिए अन्य क्षेत्रीय मार्गों के प्रतिस्पर्धी विकल्प के रूप में सीटीसी को विकसित करने में जॉर्जिया और अज़रबैजान द्वारा निभाई जाने वाली भूमिका पर जोर देने के साथ, विशेष रूप से चीन और यूरोप के बीच कंटेनरीकृत माल के लिए, और दोनों देशों में एक मजबूत और पेशेवर परिवहन प्रणाली को बढ़ावा देने के लिए, पड़ोसी अर्थव्यवस्थाओं (कजाकिस्तान, तुर्की और अन्य) के सहयोग से।⁸⁸

मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय रेल कनेक्टिविटी

मध्य एशिया में कई रेल कनेक्टिविटी परियोजनाओं का उद्देश्य परिवहन बुनियादी ढांचे में सुधार करना है और आर्थिक विकास को बढ़ावा देना क्षेत्र में। ये परियोजनाएं मध्य एशिया के देशों के बीच कनेक्टिविटी बढ़ाने और उन्हें अधिक व्यापक यूरोशियन परिवहन नेटवर्क में एकीकृत करने के लिए अधिक महत्वपूर्ण प्रयास का हिस्सा हैं।

88 निकोस पापाटोलियोस (2022), विश्व बैंक: "अज़रबैजान और जॉर्जिया मध्य गलियारे को बदल सकते हैं, यहां उन्हें क्या करना चाहिए," RailFreight.com पर उपलब्ध <https://www.railfreight.com/>

2022/04/18/विश्व-बैंक-अज़रबैजान-और-जॉर्जिया-मध्य-गलियारे को बदल सकते हैं-यहाँ-उन्हें क्या करना चाहिए/

सप्रू

हाउस

पेपर

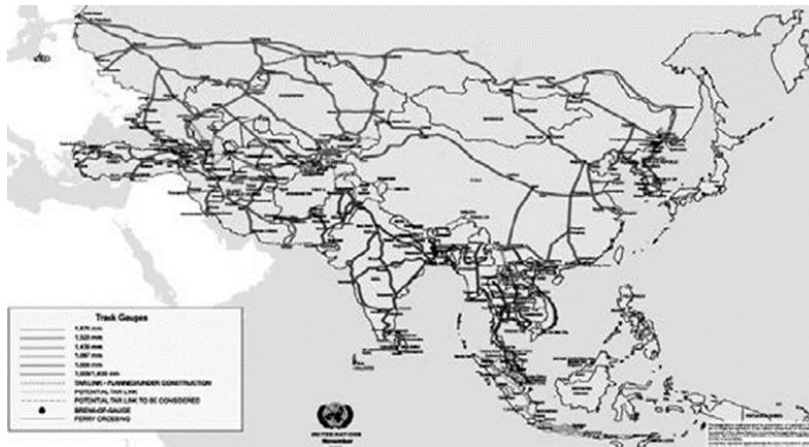
मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय रेल कनेक्टिविटी

ट्रांस-एशियन रेलवे नेटवर्क एक ऐसी परियोजना है जिसका उद्देश्य भाग लेने वाले देशों के बीच व्यापार, पर्यटन और सांस्कृतिक आदान-प्रदान को बढ़ावा देने के उद्देश्य से एशिया और यूरोप के विभिन्न देशों के रेलवे नेटवर्क को जोड़ना है।

ट्रांस-एशियाई रेलवे नेटवर्क

ट्रांस-एशियन रेलवे नेटवर्क (मानचित्र 12) एक परियोजना है जिसका उद्देश्य एशिया और यूरोप के विभिन्न देशों के रेलवे नेटवर्क को जोड़ना है, जिसका उद्देश्य भाग लेने वाले देशों के बीच व्यापार, पर्यटन और सांस्कृतिक आदान-प्रदान को बढ़ावा देना है।

मानचित्र 12: ट्रांस-एशियाई रेलवे नेटवर्क



स्रोत: https://www.researchgate.net/figure/Trans-Asian-Railway-Network_fig2_228285292

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ

और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

यह परियोजना 1960 के दशक में एशिया और प्रशांत के लिए संयुक्त राष्ट्र के इकनोमिक एंड सोशल कमीशन फॉर एशिया एंड थे पसिफ़िक (ईएससीएपी) द्वारा शुरू की गई थी और तब से कई देशों द्वारा इसका समर्थन किया गया है।⁸⁹

तालिका 2: ट्रांस-एशियाई रेलवे मार्ग

दक्षिण पूर्व एशिया	कंबोडिया, मलेशिया, लाओस, म्यांमार, थाईलैंड, सिंगापुर, वियतनाम	12,600 किमी
पूर्वोत्तर एशिया	चीन, मंगोलिया, दक्षिण कोरिया, उत्तर कोरिया, रूसी संघ	32,500 किमी
मध्य एशिया और काकेशस	आर्मेनिया, जॉर्जिया, अज़रबैजान, कजाकिस्तान, ताजिकिस्तान, किर्गिस्तान, तुर्कमेनिस्तान, उजबेकिस्तान	13,200 किमी
दक्षिण एशिया, साथ ही ईरान और तुर्की	बांग्लादेश, भारत, नेपाल, पाकिस्तान, श्रीलंका, ईरान, तुर्की	22,600 किमी
कुल		80,900 किमी

स्रोत: www.unescap.org

ट्रांस-एशियन रेलवे नेटवर्क के एशिया भर में कई गलियारे हैं, जो विभिन्न देशों और क्षेत्रों को जोड़ते हैं। इन गलियारों में उत्तर-दक्षिण गलियारा, पूर्व-पश्चिम गलियारा, दक्षिण पूर्व एशिया गलियारा, दक्षिण एशिया गलियारा और मध्य एशिया गलियारा शामिल हैं। इसमें मौजूदा रेलवे बुनियादी ढांचे के साथ-साथ नई रेलवे लाइनों का निर्माण किया जा रहा है।⁹⁰

89 पियरे चार्टी (2007), एशिया के लिए ट्रांस-एशियाई रेलवे, परिवहन और संचार बुलेटिन और प्रशांत, नंबर 77, पीपी 1-24।

90 मोहम्मद एस करीम एट अल (2020), ट्रांस-एशियन रेलवे नेटवर्क: सतत विकास लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए पूर्व और पश्चिम के लिए एक गेटवे, इंटरनेशनल जर्नल ऑफ आर्ट्स एंड सोशल साइंस, वॉल्यूम 3 नंबर 3, पीपी 130-141।

सप्रू

हाउस

पेपर

मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय रेल कनेक्टिविटी

परियोजना को विभिन्न चुनौतियों का सामना करना पड़ा है, जिसमें धन, तकनीकी और तार्किक मुद्दे और राजनीतिक बाधाएं शामिल हैं। हालांकि, कई देशों ने क्षेत्रीय सहयोग और विकास को बढ़ावा देने में ट्रांस-एशियाई रेलवे नेटवर्क के संभावित लाभों को पहचानते हुए परियोजना में निवेश करना जारी रखा है।

एक बार पूरा होने के बाद, ट्रांस-एशियन रेलवे नेटवर्क से क्षेत्रों और महाद्वीपों में लोगों और सामानों की आवाजाही की सुविधा मिलने, व्यापार और आर्थिक विकास में सुधार और भाग लेने वाले देशों के बीच सांस्कृतिक आदान-प्रदान को बढ़ावा देने की उम्मीद है।

कजाकिस्तान-तुर्कमेनिस्तान-ईरान रेल लिंक

कजाकिस्तान-तुर्कमेनिस्तान-ईरान (केटीआई) रेल लिंक (मानचित्र 13) एक रेलवे परियोजना है जो तीन देशों को जोड़ती है, माल और यात्रियों को उनके बीच यात्रा करने के लिए एक सीधा मार्ग प्रदान करती है। यह परियोजना 2007 में शुरू हुई और 2014 में पूरी हुई।

मानचित्र 13: कजाकिस्तान-तुर्कमेनिस्तान-ईरान रेल लिंक



स्रोत: <https://railturkey.org/2014/12/03/kazakhstan-turkmenistan-iran-railway/>

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ

और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

कजाकिस्तान-तुर्कमेनिस्तान-ईरान (केटीआई) रेल लिंक एक रेलवे परियोजना है जो तीन देशों को जोड़ती है, माल और यात्रियों को उनके बीच यात्रा करने के लिए एक सीधा मार्ग प्रदान करती है।

908 किलोमीटर लंबा खंड कजाकिस्तान में उज़ेन (120 किमी) से शुरू होता है, तुर्कमेनिस्तान से होते हुए ग्जिलगया-बेरेकेट-एट्रेक (700 किमी) तक जाता है, और ईरान में गोरगन (88 किमी) में समाप्त होता है। यह मार्ग क्षेत्र के सभी महत्वपूर्ण बंदरगाहों और टर्मिनलों को जोड़कर ट्रेनों पर अधिक ध्यान केंद्रित करेगा। रेलवे लाइन अधिक महत्वपूर्ण उत्तर-दक्षिण परिवहन गलियारे का एक हिस्सा है, जो भारत और मध्य पूर्व को ईरान और कैस्पियन सागर के माध्यम से रूस और यूरोप से जोड़ता है।⁹¹

कजाकिस्तान-तुर्कमेनिस्तान-ईरान रेल लिंक क्षेत्रीय परिवहन नेटवर्क और इसमें शामिल देशों की अर्थव्यवस्थाओं को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित करता है। यह तीन देशों के बीच माल के परिवहन के लिए एक अधिक कुशल और लागत प्रभावी मार्ग प्रदान करता है और उन्हें व्यापक यूरेशियन परिवहन नेटवर्क से जोड़ता है।

इस परियोजना ने क्षेत्रीय सहयोग और एकीकरण को बढ़ावा देते हुए तीनों देशों के बीच राजनीतिक और आर्थिक संबंधों को भी मजबूत किया है। इसने पर्यटन और सांस्कृतिक आदान-प्रदान के लिए नए अवसर भी प्रदान किए हैं, क्योंकि यात्री अब कजाकिस्तान, तुर्कमेनिस्तान और ईरान के विविध परिदृश्य और संस्कृतियों का आसानी से पता लगा सकते हैं।

चीन-किर्गिस्तान-उजबेकिस्तान रेलवे

चीन-किर्गिस्तान-उजबेकिस्तान (सीकेयू) रेलवे (मानचित्र 14) एक प्रमुख परिवहन परियोजना है जो चीन के शिनजियांग प्रांत को किर्गिस्तान के माध्यम से उजबेकिस्तान से जोड़ती है।

91- स्लावोमिर होराक (2022), यूरेशियन रेलवे भू-राजनीति में तुर्कमेनिस्तान, मध्य एशियाई सर्वेक्षण, डीओआई: 10.1080/02634937.2022.2085663

संपूर्ण

हाउस

पेपर

मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय रेल कनेक्टिविटी

मानचित्र 14: चीन-किर्गिस्तान-उजबेकिस्तान रेलवे



रेलवे की कुल लंबाई लगभग 1,000 किलोमीटर है। यह चीन के बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव (बीआरआई) का हिस्सा है, जिसका उद्देश्य क्षेत्र में व्यापार और आर्थिक विकास को बढ़ावा देना है।⁹²

इस परियोजना में नई रेलवे लाइनों के निर्माण के साथ-साथ मौजूदा रेलवे बुनियादी ढांचे का नवीकरण भी शामिल है। रेलवे लाइन चीन के काशगर शहर से शुरू होती है और उजबेकिस्तान के अंदीजान और कोकंद शहरों की ओर जाने से पहले किर्गिस्तान की राजधानी बिश्केक से होकर गुजरती है।⁹³

चीन-किर्गिस्तान-उजबेकिस्तान रेलवे के शुरू होने की उम्मीद है परिवहन के बुनियादी ढांचे में काफी सुधार और क्षेत्र में आर्थिक विकास को बढ़ावा देना।

Not typed

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ

और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

यह माल और यात्रियों के लिए चीन और मध्य एशिया के बीच एक अधिक कुशल और लागत प्रभावी परिवहन मार्ग प्रदान करेगा, परिवहन लागत को कम करेगा और देशों के बीच व्यापार संबंधों में सुधार करेगा।

सीकेयू रेलवे परियोजना को अफगानिस्तान से क्षेत्र की निकटता के कारण धन, तकनीकी मुद्दों और सुरक्षा चिंताओं सहित विभिन्न चुनौतियों का सामना करना पड़ा है। हालांकि, परियोजना में परिवहन बुनियादी ढांचे में काफी सुधार करने और क्षेत्र में आर्थिक विकास को बढ़ावा देने की क्षमता है, जिससे यह चीन की बीआरआई रणनीति का एक अनिवार्य हिस्सा बन गया है।⁹⁴

ट्रांस-अफगान रेलवे लाइन

ट्रांस-अफगान रेलवे लाइन एक प्रस्तावित रेलवे परियोजना है जो अफगानिस्तान को पड़ोसी देशों से जोड़ती है, जिसमें ईरान, तुर्कमेनिस्तान, उजबेकिस्तान, ताजिकिस्तान और संभावित रूप से आगे चीन और पाकिस्तान शामिल हैं। परियोजना का उद्देश्य क्षेत्रीय कनेक्टिविटी और आर्थिक विकास को बढ़ावा देना है।⁹⁵

रेलवे परियोजना कई वर्षों से चर्चा में है और सुरक्षा चिंताओं और वित्तपोषण के मुद्दों सहित विभिन्न चुनौतियों का सामना कर रही है। दशकों से संघर्ष और अस्थिरता से ग्रस्त अफगानिस्तान में सुरक्षा की स्थिति परियोजना के कार्यान्वयन के लिए एक महत्वपूर्ण चुनौती है। इसके अलावा, परियोजना के लिए वित्तपोषण अभी भी निर्धारित किया जा रहा है, क्योंकि अफगानिस्तान सीमित वित्तीय संसाधनों के साथ एक कम आय वाला देश है, और अंतर्राष्ट्रीय समुदाय देश में बुनियादी ढांचा परियोजनाओं में निवेश करने में संकोच कर रहा है।

94 आईबीआईडी

95 सोफिया नीना बर्ना-असेफी (2022), ट्रांस-अफगान रेलवे लाइन: ट्रैक पर वापस? राजनयिक, <https://thediplomat.com/2022/07/the-trans-afghan-railway-line-back-on-track/> पर उपलब्ध

सप्रू हाउस पेपर

मध्य एशिया में अंतर-क्षेत्रीय रेल कनेक्टिविटी

हालांकि, इस परियोजना ने हाल ही में नए सिरे से ध्यान आकर्षित किया है, खासकर 2021 में अफगानिस्तान से अमेरिकी वापसी के बाद। उज्बेकिस्तान अपने आपूर्ति चैनलों में विविधता लाने और यूरो-एशियाई व्यापार की मात्रा को बढ़ावा देने के ताशकंद के प्रयास के हिस्से के रूप में कराची, ग्वादर और कासिम के पाकिस्तान के बंदरगाहों तक पहुंच पर भी जोर देता है। 96 चीन ने भी परियोजना में रुचि व्यक्त की है, और रेलवे लाइन में संभावित चीनी निवेश के बारे में चर्चा हुई।⁹⁷

ट्रांस-अफगान रेलवे लाइन में क्षेत्रीय कनेक्टिविटी और आर्थिक विकास को बढ़ावा देने के साथ-साथ सीमाओं के पार माल और लोगों की आवाजाही को सुविधाजनक बनाने की क्षमता है। हालांकि, इसका कार्यान्वयन सुरक्षा, वित्तपोषण और क्षेत्रीय राजनीतिक स्थिरता सहित विभिन्न कारकों पर निर्भर करेगा।

मध्य एशिया में कनेक्टिविटी गतिशीलता में बदलाव

अफगानिस्तान में तालिबान शासन और रूस-यूक्रेन संकट ने परिवहन और ऊर्जा से संबंधित मध्य एशिया में कनेक्टिविटी की संभावनाओं को गंभीर रूप से प्रभावित किया।

अफगानिस्तान में तालिबान शासन और रूस-यूक्रेन संकट ने परिवहन और ऊर्जा से संबंधित मध्य एशिया में कनेक्टिविटी की संभावनाओं को गंभीर रूप से प्रभावित किया।

96 उमिदा हाहिमोवा (2021), उज्बेकिस्तान ईरानी बंदरगाहों पर पाकिस्तान को प्राथमिकता देता है, द डिप्लोमैट, <https://thediomat.com/2021/02/uzbekistan-prioritizes-pakistani-over-iranian-ports/> पर उपलब्ध है

97 क्रिस डी एलिस (2022), चीन अफगानिस्तान बेल्ट एंड रोड रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर, सिल्क रोड ब्रीफिंग में सहायता करने के लिए तैयार है, जो <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/07/28/china-ready-to-assist-इन-अफगानिस्तान-बेल्ट-एंड-रोड-रेलवे-इंफ्रास्ट्रक्चर> पर उपलब्ध है।

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ

और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

कैस्पियन क्षेत्र में ऊर्जा कनेक्टिविटी की गतिशीलता भी काफी बदल रही है।

इस संदर्भ में, मध्य एशियाई देश वैकल्पिक मार्गों की भी खोज कर रहे हैं, जो लैंडलॉक क्षेत्र के देशों के लिए आवश्यक हैं। यूक्रेन संघर्ष की शुरुआत ने रूस को दरकिनार करने की स्पष्ट इच्छा का खुलासा किया, जिस पर पश्चिम ने व्यापक प्रतिबंध लगाए हैं।⁹⁸

नतीजतन, मध्य एशियाई परिवहन नेटवर्क दो दिशाओं में बढ़ रहे हैं: पश्चिम में, जहां कजाकिस्तान और कैस्पियन सागर चीन-यूरोपीय व्यापार मार्गों में आवश्यक लिंक के रूप में काम करते हैं, और दक्षिण में, जिसे या तो भूमि या समुद्र द्वारा पहुँचा जा सकता है (कजाकिस्तान और तुर्कमेनिस्तान से अज़रबैजान और ईरान तक बंदरगाह लिंक का विकास)।⁹⁹

कैस्पियन क्षेत्र में ऊर्जा कनेक्टिविटी की गतिशीलता भी काफी बदल रही है। कजाकिस्तान अपनी मुख्य तेल पाइपलाइन की रूसी नाकाबंदी के बावजूद यूरोपीय बाजारों में तेल शिपिंग जारी रखने के लिए कैस्पियन सागर का उपयोग कर रहा है। चीन और दक्षिण एशिया के लिए तुर्कमेनिस्तान की गैस शिपमेंट भी अफगानिस्तान में तालिबान शासन द्वारा बाधित की गई थी। ईरान और अज़रबैजान के बीच संघर्ष के कारण तुर्की को चीन से जोड़ने वाले मध्य गलियारा का कैस्पियन क्षेत्र में महत्व है। इस पृष्ठभूमि के साथ, मध्य एशियाई क्षेत्र के साथ भारत की कनेक्टिविटी ताकत और संभावनाओं का विश्लेषण करना आवश्यक है, खासकर वर्तमान भू-राजनीतिक घटनाओं के बीच।

98 माइकल लेवीस्टोन (2022), "अंतर्राष्ट्रीय संकटों के चौराहे पर मध्य एशिया में कनेक्टिविटी: परिवहन, ऊर्जा और पानी अन्योन्याश्रितता से नए सहयोग के तरीकों तक," *Russie.Nei.Reports*, नंबर 41, इफ्री, नवंबर 2022।

99 आईबीआईडी

समूह हाउस पेपर

मध्य एशिया में कनेक्टिविटी गतिशीलता में बदलाव

मध्य एशियाई क्षेत्र को जोड़ने के लिए कनेक्टिविटी और क्षेत्रीय सुरक्षा भारत के अत्यंत कारण हैं।

मध्य एशिया में भारत की बढ़ती भागीदारी

मध्य एशियाई क्षेत्र के साथ राजनयिक संबंधों को आगे बढ़ाने के लिए भारत की तत्परता आवश्यक है, खासकर तेजी से बदलती वैश्विक, आर्थिक और राजनीतिक स्थिति के बीच। मध्य एशियाई क्षेत्र को जोड़ने के लिए कनेक्टिविटी और क्षेत्रीय सुरक्षा भारत के अत्यंत कारण हैं। अफगानिस्तान की वर्तमान स्थिति और क्षेत्र की समग्र भू-राजनीतिक और भू-रणनीतिक स्थिति भारत को कनेक्टिविटी पर अधिक ध्यान केंद्रित करने के लिए प्रोत्साहित करती है, विशेष रूप से प्रत्यक्ष भूमि पहुंच की चुनौतियों को दूर करने के लिए।

1990 के दशक की शुरुआत से, मध्य एशियाई देश आर्थिक विविधीकरण और सामाजिक विकास के लिए एक उपयोगी साझेदारी के लिए भारत की ओर देख रहे हैं। भारत और क्षेत्र के पांच गणराज्यों के बीच राजनयिक संबंधों की 30 वीं वर्षगांठ आपसी हित, समझ और दोस्ती के आधार पर सहयोग को मजबूत करने के लिए और प्रोत्साहन प्रदान करती है। भारत मध्य एशियाई देशों के साथ बहुआयामी संबंधों के लिए रचनात्मक और गंभीर प्रयास कर रहा है। हाल की बैठकों से दोनों पक्षों द्वारा ठोस परिणाम प्राप्त करने के लिए परिकल्पित व्यावहारिक कदमों का संकेत मिलता है।

1990 के दशक की शुरुआत से, मध्य एशियाई देश आर्थिक विविधीकरण और सामाजिक विकास के लिए एक उपयोगी साझेदारी के लिए भारत की ओर देख रहे हैं।

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ

और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

भारत ने पहली बार भारत-मध्य एशिया की मेजबानी की

शिखर सम्मेलन 27 जनवरी 2022 को वर्चुअल रूप से होगा।

पिछले दशकों में, विशेष रूप से अफगानिस्तान पर भारत-मध्य एशिया वार्ता और क्षेत्रीय सुरक्षा वार्ता सहित मंत्रिस्तरीय स्तर पर निरंतर उच्च स्तरीय आदान-प्रदान हुआ है, ताकि जुड़ाव को मजबूत किया जा सके, विशेष रूप से क्षेत्रीय भू-राजनीतिक स्थितियों को तेजी से बदलने में। 2015 में प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी की सभी पांच मध्य एशियाई देशों की यात्रा भारत और मध्य एशियाई देशों के बीच संबंधों को बढ़ाने में एक मील का पत्थर थी।¹⁰⁰

भारत ने 27 जनवरी 2022 को पहले भारत-मध्य एशिया शिखर सम्मेलन की वर्चुअल मेजबानी की।¹⁰¹ शिखर सम्मेलन ने मध्य एशियाई देशों और भारत के नेताओं के बीच राजनीतिक समझ को मजबूत किया। पहले शिखर सम्मेलन में, भारत और मध्य एशियाई देशों ने अगले तीस वर्षों के लिए सहयोग को मजबूत करने के लिए एक रोड मानचित्र का प्रस्ताव रखा। पीएम मोदी ने एक एकीकृत और स्थिर विस्तारित पड़ोस के भारत के दृष्टिकोण के लिए "मध्य एशिया केंद्रीय है" पर प्रकाश डाला। पीएम मोदी ने भारत और मध्य एशिया के बीच भविष्य के सहयोग के लिए एक "महत्वाकांक्षी दृष्टिकोण" बनाने का भी आग्रह किया, जिसमें कहा गया कि यह दोनों पक्षों के बीच कनेक्टिविटी और सहयोग के लिए एक पूरी रणनीति को सक्षम करेगा। आपसी हितों को ध्यान में रखते हुए दोनों पक्षों द्वारा एक व्यापक "दिल्ली घोषणा" को अपनाया गया था।

पीएम मोदी ने एक एकीकृत और स्थिर विस्तारित पड़ोस के भारत के दृष्टिकोण के लिए "मध्य एशिया केंद्रीय है" पर प्रकाश डाला।

100 आईबीआईडी

101 अतहर जफर (2022), भारत-मध्य एशिया शिखर सम्मेलन: क्षेत्र के साथ जुड़ाव में एक मील का पत्थर, अंक संक्षिप्त, विश्व मामलों की भारतीय परिषद, https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_id=7074&ढक्कन=4798 उपलब्ध है।

102 आईबीआईडी

सप्रू हाउस पेपर

मध्य एशिया में भारत की बढ़ती भागीदारी

एक्सटर्नल अफेयर्स मिनिस्त्री (ईएएम) डॉ. एस जयशंकर ने कहा कि "भारत और मध्य एशिया के बीच संबंधों को 4 सी पर ध्यान केंद्रित करना चाहिए - वाणिज्य, क्षमता वृद्धि, कनेक्टिविटी और संपर्क"।

भारत-मध्य एशिया शिखर सम्मेलन के माध्यम से समावेशी भागीदारी जारी रखने के लिए हर दो साल में शिखर स्तरीय बैठक आयोजित करने और नई दिल्ली में सचिवालय के रूप में "भारत-मध्य एशिया केंद्र" स्थापित करने का निर्णय लिया गया है। 103

हाल के वर्षों में दोनों पक्षों की ओर से कनेक्टिविटी पर ध्यान केंद्रित किया गया है।

एक्सटर्नल अफेयर्स मिनिस्त्री (ईएएम) डॉ. एस. जयशंकर ने 18 दिसंबर 2022 को भारत-मध्य एशिया वार्ता की तीसरी बैठक में कहा कि "भारत और मध्य एशिया के बीच संबंधों को 4 सी पर ध्यान केंद्रित करना चाहिए - वाणिज्य, क्षमता वृद्धि, कनेक्टिविटी और संपर्क"। भारत और मध्य एशिया के बीच अधिक कनेक्टिविटी को बढ़ावा देने के लिए कई महत्वपूर्ण पहल की गई हैं, जैसे चाबहार बंदरगाह, इंटरनेशनल नार्थ साउथ ट्रांसपोर्ट कॉरिडोर (आईएनएसटीसी), और अश्गाबात समझौता। मध्य एशिया में बुनियादी ढांचा परियोजनाओं के लिए, भारत ने हाल ही में 1 बिलियन अमेरिकी डॉलर की लाइन ऑफ क्रेडिट की घोषणा की है और वर्तमान में पूरे क्षेत्र में कई हाई इम्पैक्ट कम्युनिटी डेवलपमेंट प्रोजेक्ट्स (एचआईसीडीपी) लगा रहा है। इन पहलों का उद्देश्य आर्थिक और वाणिज्यिक संबंधों को बढ़ाना और देशों के बीच वस्तुओं, सेवाओं और ऊर्जा के प्रवाह का समर्थन करना है।

103 विदेश मंत्रालय, भारत सरकार, "पहले भारत-मध्य एशिया शिखर सम्मेलन की दिल्ली घोषणा", 27 जनवरी 2022, <https://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/34773/> दिल्ली + घोषणा + + 1 + इंडिया सेंट्रल + एशिया + शिखर सम्मेलन, 28 जनवरी 2022 को एक्सेस किया गया

104 द टाइम्स ऑफ इंडिया (2021), भारत वाणिज्य, कनेक्टिविटी पर ध्यान केंद्रित करने के साथ संबंधों को अगले स्तर पर ले जाएगा: जयशंकर ने मध्य एशिया संवाद में कहा,

http://timesofindia.indiatimes.com/लेख शो/88368574.cms?utm_source=रुचि की सामग्री&utm_medium=text&utm_campaign=cppst

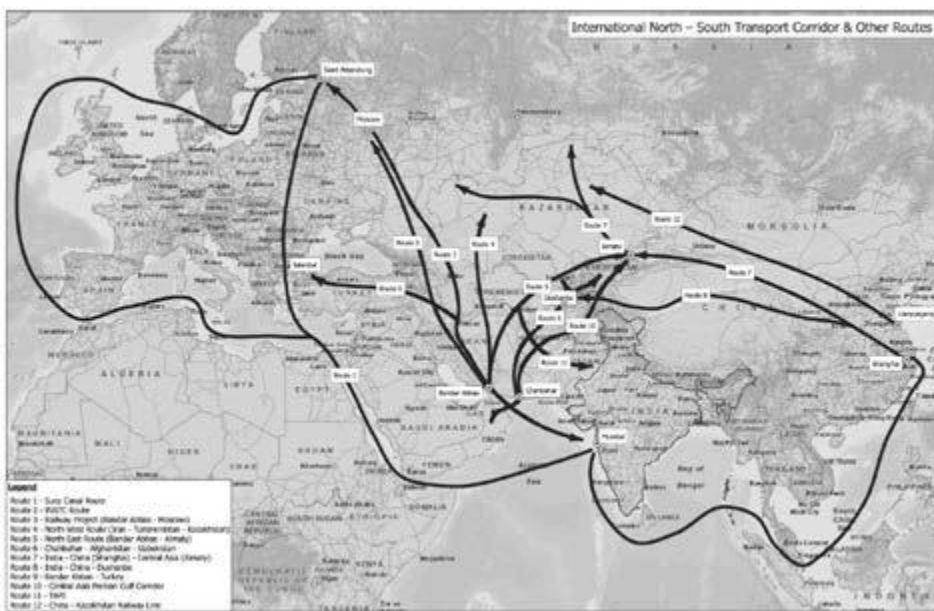
मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ

और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

अंतर्राष्ट्रीय उत्तर-दक्षिण परिवहन गलियारे

सड़कों, रेल और समुद्री लेन की एक परस्पर प्रणाली को अंतर्राष्ट्रीय उत्तर-दक्षिण परिवहन गलियारे (मानचित्र 15) के रूप में जाना जाता है। यह मध्य एशिया, फारस की खाड़ी और हिंद महासागर के देशों को यूरोप के उत्तर-पश्चिमी क्षेत्र और नॉर्डिक देशों से जोड़ता है। यह गलियारा माल दुलाई के लिए जिब्राल्टर और स्वेज नहर से गुजरने वाले समुद्री मार्गों से यूरेशिया में मल्टीमॉडल मार्गों तक संक्रमण करना आसान बना सकता है। रूसी संघ, इस्लामी गणराज्य ईरान और भारत द्वारा हस्ताक्षरित अंतर्राष्ट्रीय उत्तर-दक्षिण परिवहन गलियारे ("समझौता") पर अंतर-सरकारी समझौते ने सितंबर 2000 में आयोजित परिवहन पर दूसरे अंतर्राष्ट्रीय यूरेशियन सम्मेलन में गलियारे के निर्माण के लिए रूपरेखा प्रदान की।

मानचित्र 15: अंतर्राष्ट्रीय उत्तर-दक्षिण परिवहन गलियारे (आईएनएसटीसी)



स्रोत: https://www.idsa.in/issuebrief/InternationalNorthSouthTransportCorridor_msroy_180815

समूह हाउस पेपर

मध्य एशिया में भारत की बढ़ती भागीदारी

सभी तीन पक्षों द्वारा अनुमोदित होने के बाद, समझौता 16 मई 2002 को प्रभावी हुआ।¹⁰⁵ तब से, कजाकिस्तान, किर्गिस्तान, ताजिकिस्तान, ओमान, अज़रबैजान, आर्मेनिया, यूक्रेन, तुर्की, बेलारूस और सीरिया शामिल हो गए हैं, जबकि बुल्गारिया ने पर्यवेक्षक के रूप में कार्य किया है।

इस मल्टीमॉडल मार्ग के सक्रियण में लंबे समय से देरी हो रही थी। ईरान पर लगाए गए प्रतिबंधों और परिवहन बुनियादी ढांचे की सीमाओं के साथ, आईएनएसटीसी अन्य यूरेशियन गलियारों की तरह उड़ान भरने में सक्षम नहीं है। परियोजना एक मामूली गति से आगे बढ़ी। फेडरेशन ऑफ फ्रेंट फॉरवर्डर्स एसोसिएशन इन इंडिया (एफएफएफएआई) ने 2014 में मुद्दों के क्षेत्रों को समझने और गलियारों की पूरी क्षमता का एहसास करने के लिए ड्राई रन किया, जिससे इसके बाद इसे थोड़ा बढ़ावा मिला। इसके अतिरिक्त, रूस, ईरान, भारत और ग्यारह अतिरिक्त देशों के प्रतिनिधि आईएनएसटीसी के लिए ड्राफ्ट ट्रांजिट और सीमा शुल्क समझौतों को मंजूरी देने के लिए 2015 में नई दिल्ली में एकत्र हुए। भारत, ईरान, रूस, सीएआर और यूरोप को जोड़ने वाले जहाज-रेल-सड़क नेटवर्क के समझौते ने रसद समस्याओं को संबोधित करने और माल स्थानांतरित करने के लिए कानूनी आधार प्रदान किया।¹⁰⁶

दोनों देशों के बीच माल परिवहन के लिए आईएनएसटीसी का उपयोग करने के लिए रुस्सियन रेलवेज लोजिस्टिक्स जॉइंट स्टॉक कंपनी (आरजेडडी) और राज्य के स्वामित्व वाले कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया (कॉनकोर) द्वारा 2020 में एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए थे।

105 विनोकुरोव एट अल (2022), अंतर्राष्ट्रीय उत्तर-दक्षिण परिवहन गलियारा: रूस के "दक्षिण की धुरी" और ट्रान-यूरेशियन कनेक्टिविटी को बढ़ावा देना, रूसी जर्नल ऑफ इकोनॉमिक्स, वॉल्यूम 8, पीपी 159-173।

106 सिल्क रोड ब्रीफिंग, 24 मार्च 2020, [https:// www.silkroadbriefing.com/news/2020/03/24/india-russia-connect-supply-chains-via-irans-instc/](https://www.silkroadbriefing.com/news/2020/03/24/india-russia-connect-supply-chains-via-irans-instc/), 15 जून 2022 को एक्सेस की गई, "भारत और ईरान ईरान के आईएनएसटीसी के माध्यम से आपूर्ति श्रृंखलाओं को जोड़ने के लिए।

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ

और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

आईएनएसटीसी का पश्चिमी मार्ग, जो भारत और यूरोप को जोड़ता है, जून 2021 में चालू हो गया; इस गलियारे का उपयोग करते हुए, एक फिनिश लॉजिस्टिक्स व्यवसाय ने मुंबई में 30 कंटेनर वितरित किए। 11 जून 2022 को रूस के कैस्पियन सागर बंदरगाह क्षेत्र एस्ट्राखान में सोल्यंका से एक परीक्षण कार्गो रवाना हुआ। वहां से, इसे ईरान के अंजाली ले जाया गया, फिर सड़क मार्ग से बंदर अब्बास बंदरगाह और फिर नवी मुंबई में न्हावा शेवा ले जाया गया, जो भारत का सबसे बड़ा कंटेनर बंदरगाह है जिसे जवाहरलाल नेहरू पोर्ट के नाम से जाना जाता है। शिपमेंट में कथित तौर पर लकड़ी के लैमिनेट्स के दो 40 फुट के कंटेनर थे, जिनका वजन लगभग 41 टन था। यह 24 दिनों में भारत पहुंचा, जो स्वेज नहर के माध्यम से सामान्य मार्ग से महत्वपूर्ण कमी का प्रतिनिधित्व करता है। 107

पारंपरिक मार्ग की तुलना में, गलियारा भारत को रूसी, मध्य एशियाई और यूरोपीय बाजारों तक सीधे पहुंचने की अनुमति देगा। दूसरी ओर, गलियारा रूस और ईरान को अपने लंबे समय से व्यापारिक भागीदारों के साथ व्यापार करने में प्रतिबंधों से उत्पन्न कठिनाइयों पर काबू पाने में सहायता करेगा। इस संदर्भ में, पायलट परीक्षण पूरा करना एक उल्लेखनीय मील का पत्थर है, खासकर रूस और ईरान पर लगाए गए वर्तमान अमेरिकी प्रतिबंधों को देखते हुए। पश्चिमी देशों द्वारा सख्त प्रतिबंध लगाए जाने के बाद, रूस आईएनएसटीसी पर अधिक केंद्रित हो गया, जो मॉस्को को एक महत्वपूर्ण आर्थिक पारगमन मार्ग प्रदान करता है।

पश्चिमी देशों द्वारा सख्त प्रतिबंध लगाए जाने के बाद, रूस आईएनएसटीसी पर अधिक केंद्रित हो गया, जो मॉस्को को एक महत्वपूर्ण आर्थिक पारगमन मार्ग प्रदान करता है।

107 आईबीआईडी

सप्रू हाउस पेपर

मध्य एशिया में भारत की बढ़ती भागीदारी

महामारी और रूस-यूक्रेन संकट के प्रभावित होने वाले यूरेशिया में माल परिवहन आपूर्ति श्रृंखलाओं को पुनर्कॉन्फ़िगर करने की आवश्यकता है।

यह उम्मीद की जाती है कि 2030 तक, आईएनएसटीसी कॉरिडोर सालाना 25 मिलियन टन या 75% तक माल ढुलाई कर सकता है। यूरेशिया, दक्षिण एशिया और खाड़ी के बीच सभी कंटेनर यातायात की संख्या। 108

2022 में, यूरोपीय संघ ने शिपमेंट की यात्रा के लिए रास्ता खोलने के लिए हस्तक्षेप करने से पहले, लिथुआनिया ने बाल्टिक में एक रूसी एन्क्लेव, कैलिनिनग्राद के लिए यूरोपीय संघ द्वारा प्रतिबंधित सामानों पर पारगमन प्रतिबंध लगा दिया। कजाकिस्तान रूस में ऐसे सामानों के पारगमन को प्रतिबंधित करने वाले कानून पर भी विचार कर रहा था।¹⁰⁹ हालांकि, आईएनएसटीसी का तेजी से संचालन क्षेत्र के भू-राजनीतिक परिदृश्य में हाल के महत्वपूर्ण परिवर्तनों को देखते हुए विशेष रूप से प्रासंगिक है। महामारी और रूस-यूक्रेन संकट से प्रभावित यूरेशिया में माल परिवहन आपूर्ति श्रृंखलाओं को फिर से कॉन्फ़िगर करने की आवश्यकता है। यूरेशिया के पूरे क्षेत्र को गंभीर पश्चिमी प्रतिबंधों और यूरोपीय संघ के देशों द्वारा दो ईएईयू सदस्यों- रूस और बेलारूस के साथ अपनी भूमि सीमा के साथ सड़क पारगमन की नाकाबंदी के संदर्भ में रसद और आपूर्ति श्रृंखलाओं को पुनर्गठित करने के एक दुर्जेय मुद्दे का सामना करना पड़ रहा है। आईएनएसटीसी इस संदर्भ में रूस के लिए अधिक महत्वपूर्ण हो जाता है और भारत, ईरान, तुर्की और अन्य दक्षिण एशियाई और फारस की खाड़ी के देशों के साथ व्यापार विस्तार की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम बन जाएगा, विशेष रूप से ईएईयू और मध्य एशियाई देशों के लिए।¹¹⁰

108 चारु सूदन कस्तूरी (2022), "क्या आईएनएसटीसी रूस का नया आर्थिक पलायन मार्ग है?" Aljazeera

109 आईबीआईडी

110 मुहम्मद अतहर जावेद (2023), 21 वीं सदी के रसद और नई आर्थिक व्यवस्था: एक नए उत्तर-दक्षिण परिवहन गलियारे के लिए संभावनाएं, विशेषज्ञ राय, वल्दाई चर्चा क्लब, <https://valdaiclub.com/a/highlights/logistics-of-the-21st-century-new-economic-order/> पर उपलब्ध

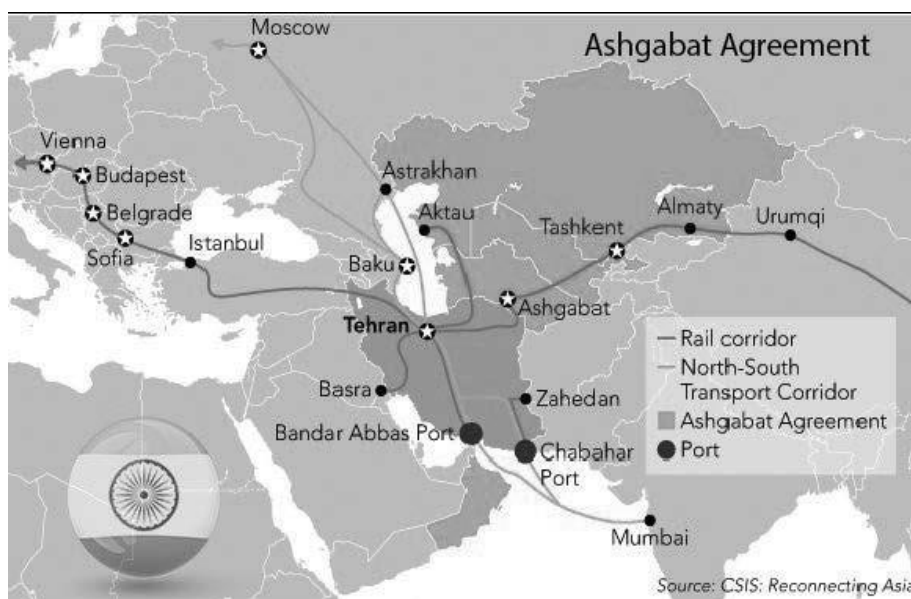
मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ

और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

अशगाबात समझौता

मध्य एशिया और फारस की खाड़ी के बीच एक मल्टीमॉडल ट्रांजिट कॉरिडोर बनाने के लिए अप्रैल 2011 में अशगाबात समझौते की स्थापना की गई थी (मानचित्र 16)। 25 अप्रैल 2011 को, उजबेकिस्तान, तुर्कमेनिस्तान, ईरान, ओमान और कतर समझौते पर हस्ताक्षर करने वाले पहले देश थे। फारसी और ओमानी बंदरगाहों के साथ एशियाई गणराज्य (सीएआर)।

मानचित्र 16: अशगाबात समझौता



स्रोत: सीएसआईएस: एशिया को फिर से जोड़ना

111 पी. स्टोबदान (2018), अशगाबात समझौते में भारत के शामिल होने का महत्व, आईडीएसए-टिप्पणी, मनोहर परिकर रक्षा अध्ययन और विश्लेषण संस्थान (एमपी-आईडीएसए), [https://idsa.in/आईडीएसए_टिप्पणियों / agreement_p](https://idsa.in/आईडीएसए_टिप्पणियों/_agreement_p) महत्व पर उपलब्ध है।

सप्रू हाउस पेपर

मध्य एशिया में भारत की बढ़ती भागीदारी

अशगाबात समझौता भारत को यूरेशियन क्षेत्र के साथ व्यापार को बढ़ावा देने के लिए वर्तमान पारगमन और परिवहन मार्ग का उपयोग करने में सक्षम बनाता है।

6 अगस्त 2014 को, मस्कट में कानूनी, प्रक्रियात्मक और बुनियादी ढांचे सहित एक मेमोरेंडम ऑफ अंडरस्टैंडिंग (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए थे। हालांकि बाद में कतर 2013 में इस समझौते से अलग हो गया था। अप्रैल 2016 में, अशगाबात समझौता प्रभावी हुआ। कजाकिस्तान और पाकिस्तान 2016 में गठबंधन में शामिल हुए।¹¹²

भारत ने औपचारिक रूप से 23 मार्च 2016 को अशगाबात समझौते में शामिल होने की इच्छा व्यक्त की। इसके बाद, भारत अशगाबात समझौते में शामिल हो गया। अशगाबात समझौते के निक्षेपागार राज्य, तुर्कमेनिस्तान ने 2018 में भारत को सूचित किया कि "सभी चार संस्थापक सदस्यों ने समझौते में भारत की सदस्यता स्वीकार कर ली है"। बेहतर कनेक्टिविटी के लिए इंटरनेशनल नार्थ-साउथ ट्रांसपोर्ट कॉरिडोर (आईएनएसटीसी) को लागू करने के भारत के प्रयासों का समन्वय भी किया जाएगा। अशगाबात समझौता भारत को अपने माल ढुलाई व्यवसाय को पारंपरिक समुद्री चैनलों से भूमि मार्गों में बदलने में मदद कर सकता है।

चाबहार समझौता

ईरान को एक पारगमन देश के रूप में विचार ने पहली बार कब आकर्षित किया? मध्य एशिया से निकटता के कारण 1990 का दशक। 2003 के बाद से, अफगानिस्तान और उससे आगे तक पहुंचने के लिए चाबहार बंदरगाह का उपयोग करने पर लंबे समय से चर्चा हुई है।

112 आईबीआईडी

113 आईबीआईडी

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ

और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

चाबहार बंदरगाह का उपयोग करने पर भारत, ईरान और अफगानिस्तान के बीच 2016 का त्रिपक्षीय समझौता और इसके विकास और संबंधित बुनियादी ढांचे के लिए 500 मिलियन अमेरिकी डॉलर का योगदान करने की भारत की इच्छा ईरान परमाणु समझौते के बाद संपन्न हुई थी, जिसे औपचारिक रूप से जॉइंट कम्प्रेहेंसिव प्लान ऑफ एक्शन (जेसीपीओए) के रूप में जाना जाता है। जुलाई 2015 में। त्रिपक्षीय समझौते का उद्देश्य दक्षिण-पूर्वी ईरान में चाबहार बंदरगाह के माध्यम से इन देशों के बीच एक रणनीतिक पारगमन और परिवहन मार्ग स्थापित करना है। 115

ईरान, भारत और उजबेकिस्तान के बीच चाबहार बंदरगाह और अन्य कनेक्टिविटी परियोजनाओं पर अभिसरण की मांग के लिए 2020 में एक त्रिपक्षीय कार्य समिति बनाई गई थी। समिति ने दिसंबर 2021 में अपनी दूसरी बैठक में चाबहार में शाहिद बेहेशती टर्मिनल के महत्व पर जोर दिया। इसमें दक्षिण एशिया और मध्य एशिया के बीच एक परिवहन गलियारा बनाने पर चर्चा की गई। 116

जनवरी 2022 में भारत-मध्य एशिया शिखर सम्मेलन में विभिन्न कनेक्टिविटी पहलों के समन्वय के लिए भी कदम उठाए गए थे।

114 विनय कौरा (2017), मध्य एशिया और भारत-अफगानिस्तान-ईरान त्रिकोणीय संबंध में भारत के उद्देश्य, जर्नल ऑफ सेंट्रल एशियन स्टडीज, वॉल्यूम XXIV, पीपी 23-41।

115 सुभोमी भट्टाचार्जी (2018), चाबहार पोर्ट एंड इंडिया, पॉलिसी ब्रीफ 80, विकासशील देशों के लिए अनुसंधान और सूचना प्रणाली (आरआईएस), नई दिल्ली

116 विदेश मंत्रालय, भारत, ईरान, उजबेकिस्तान ने चाबहार बंदरगाह, 14 दिसंबर 2021 पर त्रिपक्षीय बैठक आयोजित की, जो चाबहार-पोर्ट 20211214225509/ पर

<https://www.aninews.in/news/world/asia/india-iran-uzbekistan-hold-त्रिपक्षीय-बैठक-ऑन-चाबहार-पोर्ट-20211214225509/>

सप्रू हाउस पेपर

मध्य एशिया में भारत की बढ़ती भागीदारी

मानचित्र 17: चाबहार बंदरगाह



स्रोत: <https://www.news Bharati.com/Encyc/2021/3/4/Chabahar-Day-India-Iran-.html>

जनवरी 2022 में भारत-मध्य एशिया शिखर सम्मेलन में विभिन्न कनेक्टिविटी पहलों के समन्वय के लिए भी कदम उठाए गए थे। उदाहरण के लिए, भारत ने वस्तुओं और सेवाओं के मुक्त आवागमन पर चर्चा करने और इसकी क्षमता को प्राप्त करने के लिए चाबहार बंदरगाह पर एक संयुक्त कार्य समूह की स्थापना का प्रस्ताव दिया। सभी पांच मध्य एशियाई देश चाबहार बंदरगाह को आईएनएसटीसी में शामिल करने के भारत के प्रस्ताव पर सहमत हुए। 117

चाबहार दक्षिण-पूर्वी ईरान में एक बंदरगाह है, जो ओमान की खाड़ी (मानचित्र 17) पर स्थित है। यह सिस्तान-बलूचिस्तान प्रांत में है, जो ईरान के सबसे कम विकसित प्रांतों में से एक है। ईरान के सबसे व्यस्त बंदरगाह बंदर अब्बास के विपरीत, चाबहार एक गहरे पानी का बंदरगाह है, जिसकी होर्मुज जलडमरूमध्य के बाहर हिंद महासागर तक सीधी पहुंच है।

117 विदेश मंत्रालय, दिल्ली प्रथम भारत-मध्य एशिया शिखर सम्मेलन की घोषणा, 27 जनवरी 2022, <https://eoi.gov.in/tashkent/?pdf13991?000> पर उपलब्ध है

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ

और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

ईरान के एकमात्र खुले बंदरगाह में दो बंदरगाह हैं: शाहिद बेहेशती और शाहिद कलंतरी। 118

चाबहार समझौता क्षेत्रीय व्यापार और आर्थिक एकीकरण के लिए एक महत्वपूर्ण विकास है, विशेष रूप से अफगानिस्तान के लिए, जो अंतरराष्ट्रीय व्यापार के लिए पाकिस्तान के बंदरगाहों पर बहुत अधिक निर्भर करता है। चीन ने ईरान के साथ द्विपक्षीय संबंध विकसित करके चाबहार में भी रुचि दिखाई है। हाल ही में हस्ताक्षरित चीन-ईरान 25-वर्षीय सहयोग कार्यक्रम, जिसमें चीन रियायती और गारंटीकृत ऊर्जा कीमतों और बीआरआई परियोजनाओं पर सहयोग के बदले ईरानी अर्थव्यवस्था में 400 बिलियन अमेरिकी डॉलर का निवेश करने पर सहमत हुआ, कई विश्लेषकों द्वारा चीन के लिए बंदरगाह में धीरे-धीरे अपनी उपस्थिति का दावा करने के तरीके के रूप में देखा जाता है, भले ही उसने अभी तक सीधे चाबहार बंदरगाह परियोजना में प्रवेश नहीं किया है। चाबहार बंदरगाह में चीन-ईरानी संपर्क का पैमाना अभी भी अपेक्षाकृत छोटा है। हालांकि, ईरान के साथ चीन की बढ़ती गतिविधि के संकेत से पता चलता है कि चीन अधिक महत्वपूर्ण क्षेत्रीय प्रभुत्व के लिए भारत के साथ प्रतिस्पर्धा कर रहा है।¹¹⁹

अफगानिस्तान में तालिबान सरकार ने चाबहार बंदरगाह का समर्थन किया है और कहा है कि वह आवश्यक "सुविधाएं" देने के लिए तैयार है। तालिबान के विदेश मंत्रालय ने उत्तर-दक्षिण अंतरराष्ट्रीय परिवहन गलियारे में चाबहार बंदरगाह को शामिल करने के विचार का "स्वागत" किया, जो ईरान और अजरबैजान के माध्यम से चलता है और मुंबई को मास्को से जोड़ता है।

118 क्या है ईरान परमाणु समझौता? विदेश संबंध परिषद, <https://www.cfr.org/backgrounder/क्या-ईरान-परमाणु-समझौता>

119 सोरोश अलियासगैरी और मारिन एकस्ट्रॉम (2021), "चाबहार बंदरगाह और चीन और भारत के साथ ईरान का रणनीतिक संतुलन," द डिप्लोमैट

समूह हाउस पेपर

मध्य एशिया में भारत की बढ़ती भागीदारी

भारत ईरान के सहयोग से चाबहार में शाहिद बेशती बंदरगाह के पहले चरण के विकास में भाग ले रहा है।

बयान में इस बात पर जोर दिया गया है कि शासन "इस संबंध में सभी आवश्यक सुरक्षा और सुविधाएं प्रदान करने के लिए तैयार है"।¹²⁰

भारत ईरान के सहयोग से चाबहार में शाहिद बेशती बंदरगाह के पहले चरण के विकास में भाग ले रहा है। चूंकि यह परियोजना पूरे क्षेत्र में कनेक्टिविटी बढ़ाएगी, विशेष रूप से लैंडलॉक मध्य एशिया के लिए, भारत ने 85 मिलियन अमेरिकी डॉलर खर्च किए हैं। इसके अतिरिक्त, भारत ने 25 मिलियन अमेरिकी डॉलर के अतिरिक्त उपकरण प्रदान किए हैं, जिनमें 140 टन के साथ छह मोबाइल हार्बर क्रेन और 100 टन क्षमता वाले चार शामिल हैं।

इस बंदरगाह के जरिए अफगानिस्तान तक मानवीय सहायता पहुंचाई गई है। भारत ने 2020 में मानवीय खाद्य सहायता के रूप में अफगानिस्तान को 75,000 मीट्रिक टन गेहूं भेजने के लिए चाबहार बंदरगाह का इस्तेमाल किया था। बंदरगाह ने दिसंबर 2018 से 215 नौकाओं और 4 मिलियन टन थोक और सामान्य कार्गो को संभाला है, जब परिचालन इंडियन कंपनी इंडिया पोर्ट्स ग्लोबल लिमिटेड (आईपीजीएल) द्वारा लिया गया था।¹²¹

चाबहार-जाहेदान रेलवे

चाबहार-जाहेदान रेलवे (मानचित्र 18) एक रेलवे लाइन परियोजना है जो दक्षिण-पूर्वी बंदरगाह शहर चाबहार को ईरान के दक्षिण-पूर्व में जाहेदान शहर से जोड़ती है।

भारत ने 2020 में मानवीय खाद्य सहायता के रूप में अफगानिस्तान को 75,000 मीट्रिक टन गेहूं भेजने के लिए चाबहार बंदरगाह का इस्तेमाल किया था।

120 सिद्धांत सिब्बल (2022), "तालिबान ने भारत निर्मित चाबहार बंदरगाह का उपयोग वापस कर दिया, कहते हैं कि 'सुविधाएं प्रदान करने के लिए तैयार हैं'।

121 आईबीआईडी

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ

और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

रेलवे परियोजना आईएनएसटीसी का एक हिस्सा है, जो भारत और मध्य पूर्व को ईरान के माध्यम से रूस और यूरोप से जोड़ता है।¹²²

चाबहार-जाहेदान रेलवे की कुल लंबाई लगभग 628 किलोमीटर है और इसका निर्माण कई चरणों में किया जा रहा है। भारत ने जरांज से डेलराम (मानचित्र) तक इस 200 किलोमीटर के राजमार्ग का निर्माण किया और इसे 2009 में अफगानिस्तान में स्थानांतरित कर दिया।¹²³

2016 में प्रधानमंत्री की ईरान यात्रा के दौरान, चाबहार-जाहेदान रेलवे परियोजना के निर्माण के संबंध में ईरानी रेलवे की बिल्डिंग एंड डेवलपमेंट ऑफ ट्रांसपोर्टेशन इंफ्रास्ट्रक्चर कंपनी (सीडीटीआईसी) और भारतीय रेलवे के इरकॉन के बीच एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए थे।

122 दिपांजन रॉय चौधरी (2021), आईएनएसटीसी मेगा-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी पहल में चाबहार बंदरगाह को शामिल करने पर ध्यान केंद्रित करता है, द इकोनॉमिक टाइम्स, https://economictimes.indiatimes.com/न्यूज/इंडिया/आईएनएसटीसी-फोकस-ऑन-इन-चाबहार-पोर्ट-इन-मेगा-रीजनल-कनेक्टिविटी-इनिशिएटिव/आर्टिकलशो/86749583.cms?utm_source=रुचि की सामग्री&utm_medium=text&utm_campaign=cppst पर उपलब्ध है।

123 वी. के. शशिकुमार (2011), तालिबान के नियंत्रण में भारत निर्मित जरांज-डेलराम राजमार्ग, भारतीय रक्षा समीक्षा, <http://www.indiandefencereview.com/news/indian-built-zaranj-delaram> पर उपलब्ध है- राजमार्ग-अंडर-तालिबान-नियंत्रण /

समूह हाउस पेपर

मध्य एशिया में भारत की बढ़ती भागीदारी

रेलवे की यह पहल अफगानिस्तान और मध्य एशिया के लिए शत्रुतापूर्ण पाकिस्तान से अलग एक वैकल्पिक व्यापार मार्ग स्थापित करने के भारत के उद्देश्य के अनुरूप है। समझौता ज्ञापन की शर्तों के तहत, भारतीय रेलवे के एक डिवीजन इरकॉन ने सभी सेवाओं की आपूर्ति करने, अधिचरणा कार्य करने और रेलवे परियोजना को वित्त पोषित करने पर सहमति व्यक्त की। कुल सहायता \$ 1.6 बिलियन होने का अनुमान लगाया गया था।

एक बार पूरा होने के बाद, चाबहार-ज़ाहेदान रेलवे से दोनों शहरों और अधिक व्यापक ईरानी रेलवे नेटवर्क के बीच माल और यात्रियों के परिवहन की सुविधा मिलने की उम्मीद है। यह भारत और अफगानिस्तान के बीच माल परिवहन के लिए एक अधिक कुशल और लागत प्रभावी मार्ग भी प्रदान करेगा और इस क्षेत्र को व्यापक यूरेशियन परिवहन नेटवर्क से जोड़ेगा। यह एक पारगमन केंद्र के रूप में ईरान की स्थिति को भी मजबूत करता है और क्षेत्रीय सहयोग और एकीकरण को बढ़ावा देता है।

समाप्ति

मध्य और दक्षिण एशियाई क्षेत्र व्यापार, निवेश, बैंकिंग, बुनियादी ढांचे, क्षेत्रीय मूल्य श्रृंखला और कनेक्टिविटी के संबंध में दुनिया भर में सबसे कम आर्थिक रूप से एकीकृत हैं। इन क्षेत्रों के बीच और उसके पार इस तरह के क्षेत्रीय संपर्क की क्षमता को महसूस करने से आर्थिक विकास, उत्पादकता और समृद्धि को काफी बढ़ावा मिलेगा। क्षेत्रीय स्थिरता और आर्थिक विकास को बढ़ावा देने में मध्य एशिया के देशों के बीच सीमा पार सहयोग को प्रोत्साहित करना महत्वपूर्ण है। उन पहलों का समर्थन करके जो सीमा पार सहयोग को प्रोत्साहित करते हैं और माल, लोगों और सूचना के प्रवाह को सुविधाजनक बनाते हैं, इसे बढ़ावा देना संभव है मध्य एशिया के देशों के बीच घनिष्ठ संबंध।

124 देवांजना नाग (2021), "चाबहार-ज़ाहेदान रेलवे परियोजना पर ईरान के साथ भारत की बातचीत", <https://www.financialexpress.com/business/railways-india-engaged-with-iran-ऑन-चाबहार-ज़ाहेदान-रेलवे-परियोजना पर उपलब्ध फाइनेंशियल एक्सप्रेस कहती है-मोदी-सरकार-विवरण-यहां-2187687/>

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ

और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

क्षेत्र और उससे परे हाल की भू-राजनीतिक घटनाओं के कारण, मध्य एशिया में कनेक्टिविटी की गतिशीलता तेजी से बदल रही है, जो इस क्षेत्र को मध्य एशियाई अर्थव्यवस्थाओं की विविधता और प्रतिस्पर्धा बढ़ाने का अवसर प्रदान करती है।

बेहतर यूरोशियन कनेक्टिविटी मध्य एशियाई देशों को अपनी अर्थव्यवस्था में विविधता लाने की अनुमति देती है। क्षेत्र और उससे परे हाल की भू-राजनीतिक घटनाओं के कारण, मध्य एशिया में कनेक्टिविटी की गतिशीलता तेजी से बदल रही है, जो इस क्षेत्र को मध्य एशियाई अर्थव्यवस्थाओं की विविधता और प्रतिस्पर्धा बढ़ाने का अवसर प्रदान करती है। राजनीतिक और आर्थिक रूप से, कैस्पियन क्षेत्र एक चौराहे पर है और मार्गों को जोड़ने के लिए कई विकल्प हैं। ट्रांस-कैस्पियन कॉरिडोर और अन्य नई परिवहन संभावनाओं के लिए मध्य एशियाई देशों को घरेलू नीति सुधारों को निष्पादित करने की भी आवश्यकता होती है जो व्यवसायों और सीमा पार व्यापार को सरल बनाते हैं। समकालीन मध्य एशिया परिवर्तन की प्रक्रिया में है और आम भू-राजनीतिक, सुरक्षा और आर्थिक चुनौतियों का सामना कर रहा है। ये चुनौतियां मध्य एशिया में आपस में जुड़ी हुई हैं और इन्हें कम करने के लिए इस क्षेत्र से सामूहिक दृष्टिकोण की आवश्यकता है।

समकालीन मध्य एशिया परिवर्तन की प्रक्रिया में है और आम भू-राजनीतिक, सुरक्षा और आर्थिक चुनौतियों का सामना कर रहा है। ये चुनौतियां मध्य एशिया में आपस में जुड़ी हुई हैं और इन्हें कम करने के लिए इस क्षेत्र से सामूहिक दृष्टिकोण की आवश्यकता है।

समूह हाउस पेपर

क्षेत्र में बदलते भू-राजनीतिक परिदृश्य के बीच भारत
और मध्य एशियाई देशों के बीच बढ़ती भागीदारी दोनों पक्षों के लिए महत्वपूर्ण है।

मध्य एशिया में बहुपक्षीय और अंतर्राष्ट्रीय सहयोग की संभावनाएं भी इस पर निर्भर करेंगी
सभी पांच देशों के बीच क्षेत्रीय सहयोग।

क्षेत्रीय स्थिरता और आर्थिक विकास को बढ़ावा देने के लिए मध्य एशिया में स्थानीय, क्षेत्रीय और अंतर्राष्ट्रीय कनेक्टिविटी पहलों का तालमेल आवश्यक है। विभिन्न पहलों के तालमेल से क्षेत्रीय व्यापार और निवेश का समर्थन करने के लिए एक अधिक एकीकृत और कुशल नेटवर्क की सुविधा होगी। यह लागत प्रभावी कार्यान्वयन भी प्रदान करेगा। अन्य अभिनेताओं से विभिन्न पहलों को एक साथ लाकर, प्रत्येक पहल के लाभों को अधिकतम करना और एक अधिक व्यापक और परस्पर क्षेत्रीय बुनियादी ढांचा नेटवर्क बनाना संभव है। एकीकृत परिवहन, ऊर्जा और संचार नेटवर्क क्षेत्रीय स्थिरता और आर्थिक विकास को बढ़ावा देंगे। स्थानीय, क्षेत्रीय और अंतर्राष्ट्रीय अभिनेताओं के बीच समन्वय और सूचना और संसाधनों को साझा करने से यह सुनिश्चित करना संभव हो जाता है कि पहल प्रयासों के पूरक और सुसंगत हैं।

इस संदर्भ में, पिछले कुछ वर्षों में, भारत और मध्य एशियाई देशों के बीच सहयोग को बढ़ावा देने के लिए कई क्षेत्रीय और अंतर्राष्ट्रीय कनेक्टिविटी पहल महत्वपूर्ण हो गई हैं। क्षेत्र में बदलते भू-राजनीतिक परिदृश्य के बीच भारत और मध्य एशियाई देशों के बीच बढ़ती भागीदारी दोनों पक्षों के लिए महत्वपूर्ण है।

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

लेखक के बारे में

सप्रू हाउस पेपर

लेखक के बारे

८३



डॉ. पुनीत गौड़ इंडियन काउंसिल ऑफ वर्ल्ड अफेयर्स, विदेश मंत्रालय, नई दिल्ली, भारत में रिसर्च फेलो हैं। वह 2016 से विदेशी विशेषज्ञ के रूप में यूरोशियन नेशनल यूनिवर्सिटी, नूर-सुल्तान, कजाकिस्तान से जुड़े हुए हैं। वह कई विश्वविद्यालयों से विजिटिंग प्रोफेसर के रूप में भी जुड़े हुए हैं जैसे बुखारा स्टेट यूनिवर्सिटी, उजबेकिस्तान, अल-फराबी कजाख नेशनल यूनिवर्सिटी, अल्माटी और करगांडा स्टेट यूनिवर्सिटी, कजाकिस्तान। इससे पहले, डॉ गौड़ सेंटर फॉर रिसर्च इन रूरल एंड इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट (सीआरआरआईडी), चंडीगढ़ के साथ एसोसिएट फेलो के रूप में जुड़े थे और परियोजना निदेशक के रूप में "कई सिल्क रोड के बीच मध्य एशिया: चौराहे पर भारतीय नीति" परियोजना में लगे हुए थे। आईसीएसएसआर, मानव संसाधन विकास मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा। इससे पहले, उन्होंने विदेश मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा प्रायोजित "दक्षिण और मध्य एशिया में सहकारी विकास, शांति और सुरक्षा" नामक कार्यक्रम / परियोजना में उसी संस्थान सीआरआरआईडी के साथ सहायक प्रोफेसर (मध्य एशिया) के रूप में काम किया। उनके पास शिक्षण और अनुसंधान क्षेत्र में दस से अधिक वर्षों का अनुभव है। उन्होंने पुस्तकों और पत्रिकाओं में शोध पत्र प्रकाशित किए हैं। उन्होंने भारत, कजाकिस्तान और अन्य देशों में कई राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय सेमिनारों में पेपर प्रस्तुत किए हैं। वह अंतरराष्ट्रीय ख्याति के कई संघों और संगठनों के साथ अनुसंधान गतिविधियों में भी सक्रिय रूप से लगे हुए हैं।

मध्य एशिया में बदलते संयोजन गतिविधियाँ
और भारत की बढ़ती हुई बरकरारी

विश्व मामलों की भारतीय परिषद

सप्रू हाउस, बाराखंभा रोड, नई दिल्ली 110 001,
इंडिया टेली: +91-11-2331 7246-49, फैक्स: +91-11-2332 2710

www.icwa.in