



ओबीओआर प्रकल्प आणि भारतावर होणारा परिणाम

डॉ. बी. डी. तोडकर

संरक्षण व सामरिकशास्त्र विभाग,
न्यू आर्ट्स, कॉमर्स अँड सायन्स कॉलेज,
अहमदनगर महाराष्ट्र भारत

प्रस्तावना :

निद्रिस्त चिनी ड्रॅगन जागा झाल्यास आक्रमक होऊन तो जगाचा विनाश करू शकतो, अशी चीनविषयक भीती शीतयुद्धकाळात पाश्चात्य जगताकडून सातत्याने केली जात होती. १९८० नंतर हे चित्र खरे होऊ लागलेले आपणास दिसून येते. सुरुवातीला अध्यक्ष वीज डेंग यांनी दूरदृष्टीने चीनसाठी आक्रमक धोरण आखण्यास सुरुवात केली. हेच धोरण आज अध्यक्ष शी जिनपिंग राबवताना दिसून येतात.

वास्तविक पाहता सन १९७८ पासून चीनमध्ये आर्थिक सुधारणांची प्रक्रिया सुरु झाली. या प्रक्रियेत चीनमध्ये एकीकडे आर्थिक भांडवल, औद्योगिक उत्पादन क्षमता आणि प्रशिक्षित मनुष्यबळ यांची प्रचंड अतिरिक्तता निर्माण झालेली आहे. तर दुसरीकडे मध्यम वर्गाच्या आर्थिक उत्पन्नात आणि कामगार वर्गाच्या सामाजिक स्थानात प्रगतीच्या संधी कमी झाल्या आहेत. याशिवाय चीनमधील आर्थिक प्रगतीची विभागीय दरी रुंदावली आहे. आर्थिक विकासाच्या फळवाटपातील भौगोलिक विषमता आणि अर्थव्यवस्थेचा कमी होत चाललेला विकास दर हे देशाची सामाजिक आणि आर्थिक घडण कोलमडण्याचे प्राथमिक लक्षण असल्याचे चीनी नेतृत्वाच्या वेळीच लक्षात आले आहे. असे असतानाच राष्ट्राध्यक्ष शी जिनपिंग यांनी 'वन बेल्ट वन रोड' या प्रकल्पाची घोषणा केली आहे. हा चीनच्या स्वप्नपूर्तीचा मार्ग असल्याचे त्यांनी स्पष्ट केले असून जगभर तो आज चर्चेचा विषय झाला आहे. हा प्रकल्प पूर्णपणे राबविण्यात चीन यशस्वी झाला तर त्याचे भारतासह एकूण ६५ देशांशी अर्थ - व्यवहाराचे घट्ट जाळे विणले जाईल. असे असले तरी भारत मात्र याला विरोध करताना दिसतो त्याचे प्रमुख कारण म्हणजे याअंतर्गत असलेला चीन - पाकिस्तान आर्थिक महामार्ग हे होय. या सर्वांचे सर्वांगीण विश्लेषण करण्याचा प्रयत्न 'ओबीओआर प्रकल्प आणि भारतावर होणारे परिणाम' या संशोधन लेखात केलेला आहे.

संशोधन लेखाची उद्दिष्टे :

- १ ओबीओआर प्रकल्पाची ऐतिहासिक पार्श्वभूमी अभ्यासणे.
- २ ओबीओआर प्रकल्प का आणि कशासाठी याचा अभ्यास करणे.

डॉ. बी. डी. तोडकर

1Page

- ३ ओबीओआर प्रकल्प काय आहे याचा अभ्यास करणे .
- ४ ओबीओआर प्रकल्पाची उद्दिष्टे याचा अभ्यास करणे .
- ५ ओबीओआर परिषदेचा आढावा घेणे .
- ६ ओबीओआर प्रकल्प आणि भारताचा विरोध याचा अभ्यास अभ्यासणे .

संशोधन लेखाचे गृहितक :

'ओबीओआर प्रकल्प आणि भारतावर होणारे परिणाम' या विषयाचे भारताचे राष्ट्रीय हित व भारताचे परराष्ट्रीय धोरण यामध्ये महत्त्वाचे स्थान असून केवळ आपल्या अस्तित्वासाठीच आणि पाकिस्तान व चीन युतीला शह देण्यासाठीच या प्रकल्पाला भारताने विरोध केलेला आहे

संशोधन पद्धती :

'ओबीओआर प्रकल्प आणि भारतावर होणारे परिणाम' या संशोधन शोध लेखामध्ये इतिहास व विश्लेषण संशोधन पद्धतीचा अवलंब केला असून शोध लेखातील विवेचन द्वितीय साधन सामग्रीवर आधारलेले आहे .यासाठी विविध वर्तमानपत्रातील लेखांचा उपयोग करण्यात आलेला आहे .

ऐतिहासिक पार्श्वभूमी

साधारणपणे २ हजार वर्षांपूर्वी चीन ज्यावेळी प्रगतीच्या शिखरावर होता त्यावेळी चीनच्या पूर्व भागापासून ते भूमध्य सागराच्या पश्चिम किनारपट्टीपर्यंत विस्तृत व्यापारी मार्ग तयार झाला होता .त्या मार्गाने युरोप आणि चीनदरम्यान अनेक वस्तूंचा व्यापार घडत होता ज्यामध्ये चीनच्या सिल्कने विशेष नाव कमावले होते .हाच धागा पकडत जर्मन भौगोलिक अभ्यासक फर्डिनान्द रिक्तोफन याने सन १९७७ मध्ये या मार्गाला 'सिल्क रोड' असे नाव दिले होते .याचेच आधुनिक रूप म्हणून 'वन बेल्ट वन रोड' या प्रकल्पाकडे पाहता येईल .

या प्रकल्पाच्या माध्यमातून चीनला गतवैभव पुन्हा प्राप्त होईल या दुर्दम्य आत्मविश्वासातून प्रकल्पातील दोन प्रमुख घटकांना 'सिल्क भू - मार्ग' आणि '२१ व्या शतकातील सिल्क व्यापारी मार्ग' या संज्ञा देण्यात आल्या आहेत . सिल्क भू - मार्गाद्वारे चीनच्या पूर्व आणि उत्तर भागांना एकीकडे मध्य आशिया, रशिया आणि युरोपातील बाल्टिक प्रदेशांशी जोडण्यात येणार आहे, तर दुसरा मार्ग पाकिस्तान, अफगाणिस्तान, पश्चिमी खंडी आणि पश्चिम आशियामार्गे युरोपच्या सीमांवर पोहोचणार आहे .सिल्क भू - मार्गातील तिसऱ्या मार्गाचा भारताशी प्रत्यक्ष संबंध आहे .यामध्ये चीनच्या नैऋत्येकडील भागांना नेपाळ, भारत (ईशान्य भारत , बांगलादेश मार्गे वेगाने समृद्ध होणाऱ्या आशियानशी जोडण्याची योजना आहे .सिल्क व्यापारी समुदाय चीनच्या दक्षिण किनाऱ्यावरून हिंदी महासागरमार्गे (म्हणजे दक्षिण आशियातून पूर्व आफ्रिकेतील बंदरगांवांना जोडत युरोपमध्ये स्पेन व इटलीच्या किनाऱ्यापर्यंत नेण्यात येणार आहे .

२०१३ साली चीनचे राष्ट्राध्यक्ष शी जिनपिंग यांनी त्या ऐतिहासिक रेशीम मार्गाची आठवण जागवून चीनला युरोप, आशिया आणि आफ्रिकेतील देशांशी आर्थिकदृष्ट्या घट्टपणे जोडणाऱ्या 'वन बेल्ट वन रोड' या महत्त्वालंक्षी प्रकल्पाची घोषणा केली . त्यानंतर चीन सातत्याने हा प्रकल्प प्रत्यक्षात आणण्यासाठी राजनैतिक आणि आर्थिक दोन्ही दृष्टीने प्रयत्नशील

आहे .या बेल्ट रोडमध्ये सहभागी देशांमध्ये रस्ते, रेल्वेमार्ग, बंदरे, वीज प्रकल्प, विशेष आर्थिक क्षेत्र, तेलवाहिन्या याचे जाळे विणून व्यापार - उदीम वाढवला जाईल आणि त्यायोगे आर्थिक समृद्धीचे समृद्धीचे एकसंघ पट्टे घडतील, चीन अधिकृतारित्या ओबीओआरच्या माध्यमातून सहभागी देशांपुढे मांडतोय .

प्रकल्प का आणि कशासाठी

आशियान, पाकिस्तान, अफगाणिस्तान, मध्य आशिया, पश्चिम आशिया, हिंदी महासागरतील बेटे आणि आफ्रिकेचा पूर्व किनारा या विशाल प्रदेशाचे चीनकेंद्रित परस्पर अवलंबन वाढल्यास आणि युरोप व रशियाशी व्यापारी संबंध वळकट झाल्यास चीनला एकटे पाडण्याचे म्हणजेच 'आशिया - पॅसिफिक क्षेत्राला आधार' व 'ट्रान्स - पॅसिफिक भागीदारी' अशा प्रकारचे धोरण अमेरिकेने आखले .याला विरोध करण्याच्या विचारातून 'वन बेल्ट वन रोड' ची संकल्पना चीनने पुढे आणली आहे .

याशिवाय चीनच्या ऊर्जा - गरजा भागविण्यासाठी तेल व नैसर्गिक वायू आयातीचे मार्ग या प्रकल्पाद्वारे सुरक्षित करण्यात येणार आहे .चीनच्या नैर्ऋत्य आणि वायव्य भागांतील प्रांतांचे वेगाने औद्योगिकीकरण करत मागासलेपण कमी करणे आणि फुटीर प्रवृत्तींना आळा घालणे, हा आणखी एक महत्त्वाचा हेतू या प्रकल्पामागे आहे .

चीनच्या प्रचंड भौगोलिक आकारामुळे त्या देशाच्या सर्वांगीण विकासावर मर्यादा आल्या आहेत .उदा ., वायव्य व नैर्ऋत्येकडील प्रांतांना तेल व वायूचा पुरवठा करण्यासाठी किंवा तिथल्या वस्तूंची निर्यात करण्यासाठी चीनच्या बंदरांचा उपयोग करणे खर्चाचे आणि खुल्या अर्थव्यवस्थेतील स्पर्धेच्या गणिताशी न जुळणारे आहे, पण वायव्य प्रांतांना पाकिस्तानातील ग्वादर बंदर जवळचे आहे, तर नैर्ऋत्येतील प्रांतांना ढाका आणि कोलकाता बंदरे सोईची आहेत .चीनच्या उत्तरेकडील प्रांतांना रशियातून तेल व नैसर्गिक वायूंचा पुरवठा उपलब्ध करून देणे आणि त्याच मार्गाने युरोपची बाजारपेठ गाठणे हे आर्थिकदृष्ट्या तर्कशुद्ध आहे . चीनमधील मागासलेल्या प्रांतांना विकासाची सुवर्णसंधी मिळवून देण्यासाठी हा प्रकल्प चीनने पुढे केला आहे .

तसेच कोरिया ते मंगोलिया ते कझाकस्तान, अफगाणिस्तान, पाकिस्तान ते नेपाळ, म्यानमार, भारत अशा अनेक देशांना चीनची सीमा भिडलेली आहे .आकाराने मोठ्या असलेल्या या चीनची जागतिक महत्त्वाकांक्षा रशियाप्रमाणेच लपून राहिलेली नाही .मोठा आकार, मोठी अर्थव्यवस्था असूनही चीनला 'जी - ७' या प्रगत गटांच्या देशात स्थान नाही .ती मक्तेदारी पाश्चात्य देशांचीच .अशा वेळी अन्य मार्गाने जागतिक राजकारणातील प्रस्थापितांच्या या वर्चस्वास आव्हान देत त्यांच्यावर आघाडी घेण्याच्या उद्देशाने चीनने हा महत्त्वाकांक्षी कार्यक्रम हाती घेतला आहे .

'वन बेल्ट वन रोड' प्रकल्प काय आहे

चीनमधील गरीबी समूळ नष्ट करत चीनला मध्यम दर्जाची अर्थव्यवस्था बनण्यासाठी देशाच्या आर्थिक शक्तीची देशाच्या सीमांवाहेर वाढ होणे गरजेचे आहे .मागील दोन दशकांमध्ये सातत्याने वाढीचा वार्षिक दर १० टक्के टिकवल्यानंतर आता तो ७ टक्क्यांवर घसरला आहे .चीनच्या आर्थिक विकासाच्या प्रवासातील या टप्प्याला चिनी नेतृत्वाने 'न्यू नॉर्मल' ही संज्ञा दिली आहे .एकीकडे वाढीचा दर कमी झाला असला तरी दुसरीकडे लोह, स्टील आणि सिमेंट या औद्योगिक क्षेत्रांमध्ये चीनच्या उत्पादन क्षमतेत अनुलनीय वाढ झालेली आहे .याशिवाय चीनकडे ४ ट्रिलियन डॉलर एवढा प्रचंड परकीय चलनाचा साठा आहे .मागील ३० वर्षांतील आर्थिक सुधारणांच्या काळात तयार झालेल्या प्रशिक्षित मनुष्यबळावर विकासाचा दर कमी

झाल्याने अन्याय होणार नाही याची काळजी चीनला घ्यायची आहे. यासाठी चीनने सुरुवातीला आफ्रिका खंडात मोठ्या प्रमाणात गुंतवणूक करून देशातील भांडवल आणि मनुष्यबळाला एक वाट मोकळी केली होती. मात्र आफ्रिकेतील गुंतवणुकीच्या आणि मनुष्यबळ पाठवण्याच्या शक्यता कमी होत चालल्या आहेत. आफ्रिकेतील विकासाचा स्तर आणि भारतासह इतर विकसनशील व विकसित देशांतील भांडवलाशी तिथे असलेली स्पर्धा लक्षात घेत चीनने आपल्याच शेजारी प्रदेशांमध्ये तसेच समुद्री मार्गावरील महत्त्वाच्या बंदरांमध्ये गुंतवणूक करण्याचा महत्त्वाकांक्षी निर्णय घेतला आहे. यालाच 'वन वेल्ड वन रोड' प्रकल्प अशी संज्ञा देण्यात आली आहे.

या प्रकल्पामुळे आशिया, युरोप आणि आफ्रिका हे तीन खंड एकमेकांशी जोडले जाणार आहेत. म्हणजेच साधारण ४४० कोटींच्या जनसंख्येस हा प्रकल्प स्पर्ध करणार आहे. या प्रकल्पामुळे आशिया खंड आफ्रिका आणि युरोपला जोडला जाणार आहे, पण प्रामुख्याने चीन आफ्रिका आणि युरोप देशांना जोडण्यासाठीचा हा प्रकल्प आहे. या प्रकल्पामुळे चीन युरोप आणि आफ्रिकेला खालील सहा पद्धतींनी जोडला जाईल,

- १ त्यातील पहिला मार्ग आहे, नवा युरेशियन जमिनीवरील पुल - हा मार्ग पश्चिम चीनमधून पश्चिम रशियापर्यंत जाणार आहे.
- २ दुसरा मार्ग आहे, चीन - मंगोलिया - रशिया. हा मार्ग उत्तर चीनमधून पूर्व रशियापर्यंत जाणार आहे.
- ३ तिसरा मार्ग आहे, चीन - मध्य व पश्चिम आशिया. हा मार्ग पश्चिम चीनमधून तुर्कस्तानपर्यंत जाणार आहे.
- ४ चौथा मार्ग आहे, चीन - इंडोनेशिया. हा मार्ग दक्षिण चीन ते सिंगापूर असा असेल.
- ५ पाचवा मार्ग आहे, चीन - पाकिस्तान. हा मार्ग नैऋत्य चीनपासून पाकिस्तानपर्यंत येणार आहे.
- ६ सहावा मार्ग आहे, चीन - बांगलादेश - भारत - म्यानमार. हा मार्ग दक्षिण चीनपासून भारतापर्यंत येणार आहे. याशिवाय चीनच्या किना-यापासून सिंगापूर आणि भारतातून भूमध्य समुद्रापर्यंत जाणारा सिल्क रोडही आहे.

प्रकल्पाची उद्दिष्टे किंवा हेतू

चीनमध्ये अनेक पायाभूत प्रकल्प विद्यमान मागणीच्या पूर्ततेसाठी नाही तर भावी मागणीच्या अंदाजांवर राबवले गेले होते. स्थानिकांची संमती, पर्यावरण वगैरेंचा फारसा विचार न करता सरकारी यंत्रणेने रेटलेले असे प्रकल्प इतर देशांमधल्या पायाभूत प्रकल्पांच्या तुलनेत फार झपाट्याने उभे राहिले. अशा प्रकल्पांच्या अंमलबजावणीसाठी आणि बांधकामासाठी सरकारी कंपन्यांनी मोठी क्षमता निर्माण केली होती. अलीकडच्या वर्षांमध्ये मात्र चीनचा स्वतःच्या गुंतवणुकीचा झपाटा आटला आहे. पूर्वी २५ ते ३० टक्क्यांनी वाढणारी गुंतवणूक अलीकडच्या काळात आठ ते नऊ टक्क्यांनी वाढतेय. तेव्हा प्रकल्प बांधणी कंपन्यांसाठी नवी कुरणे उपलब्ध करवणे, हा ओबीओआरचा एक संलग्न हेतू असू शकतो.

दुसरा हेतू हा चीनच्या भूगोलाशी निगडित आहे. निर्यातीच्या जोरावर चीनचा पूर्वेकडचा किनारी भाग मोठ्या प्रमाणावर विकसित झाला असला तरी चीनचा आतला, वायव्येकडचा मोठा भूभाग अजूनही वराच मागासलेला आहे. एकीकडे पाकिस्तान - इराणमार्गे आणि दुसरीकडे मंगोलिया, उझबेकिस्तान यांच्याबरोबर वायव्य चीनचा भूभाग व्यापारी संबंधांनी आणि मालवाहतूक साधनांनी जोडला गेला की या भागामध्येही मोठे उद्योग येऊ शकतील आणि ऊर्जा - संसाधने चीनमध्ये आणणेही सोपे पडेल, असे चीनचे गणित आहे.

पाकिस्तानमध्ये ग्वादर बंदर चीनसाठी म्हणूनच महत्त्वाचे आहे. चीनने ते ओबीओआर सुरु होण्याच्या आधी बांधले होते. आता ओबीओआरमध्ये त्याची क्षमता वाढविण्यासाठी आणि पाकिस्तानमध्ये २१ वीजप्रकल्प उभारण्यासाठी चीनने सुमारे साठ अब्ज डॉलर कबूल केले आहेत.

या प्रकल्प - सूत्रामागे बरीच आर्थिक कारणे असली तरी त्याचा मुख्य हेतू चीनच्या आंतरराष्ट्रीय नेतृत्वाच्या आकांक्षांशी जोडलेला आहे, असे बरेचसे विश्लेषक मानतात. चीनला २१ व्या शतकातली जागतिक आर्थिक माहसत्ता वनायचे आहे.

चीनला आपले युआन हे चलन आंतरराष्ट्रीय चलन म्हणून पुढे आणायचे आहे. एकीकडे ट्रम्प यांची अमेरिका आपल्यापुरतेच पाहतेय अशावेळी चीनने जागतिकीकरणाचा झेंडा आपल्या खाद्यावर घेऊन ओबीओआरचा घाट घातलाय आणि 'रिजनल कॉम्प्रिहेन्सिव्ह इकॉनॉमिक पार्टनरशिप (आरसेप) नावाचा मुक्त व्यापार करार दामटण्याचेही त्यांचे प्रयत्न सुरु आहेत.

ओबीओआर परिषद

१४ आणि १५ मे रोजी चीनची राजधानी बीजिंग इथे चीनच्या पुढाकाराने 'वन बेल्ट वन रोड' (ओबीओआर) या नावाने जो महाकाय प्रकल्प राबवला जातोय, त्या संदर्भातील ही परिषद भरविण्यात आली. त्यात 'वन बेल्ट वन रोड' हा प्रकल्प पूर्णत्वास नेण्यासाठी प्रयत्नांची केवळ चर्चा करण्यात आली. त्यामध्ये ६५ देशांचे प्रतिनिधी, २९ राष्ट्रांचे राष्ट्राध्यक्ष, अन्य अनेक देशांतील अधिकारी, अभ्यासक सहभागी झाले होते. या परिषदेत 'वन बेल्ट वन रोड' हा प्रकल्प प्रत्यक्षात आणण्यासाठी पुढच्या पाच वर्षांमध्ये त्यासाठी आवश्यक असलेले धोरण ठरवले गेले, तसेच आर्थिक निधी कसा उभारता येईल त्या संदर्भातील दिशाधोरणे ठरवण्यात आली.

या परिषदेतील भूमिका स्पष्ट करताना स्वदेशी उद्योगांना संरक्षण हे धोरण मोडीत काढत जागतिकीकरण, खुल्या सीमा व विविध देशांच्या आर्थिक सहकार्याची अपेक्षा व्यक्त केली. त्यामध्ये प्रामुख्याने या प्रकल्पापुढे येणारे अडथळे दूर करण्यासाठी सामूहिक विरोध करण्याचे आवाहन चीनने केले.

या प्रकल्पातून चीनला स्वतःची बाजारपेठ वाढवायची आहे आणि दक्षिण आशियातील अनेक देश लष्करी व आर्थिक क्षमतेने दुबळे आहेत, त्यांच्या बाजारपेठा सक्षम करताना चीनला स्वतःचा लष्करी व आर्थिक पाया भक्कम करायचा आहे. नाटा व वॉर्सा गटांच्या धर्तीवर आज चीनला दक्षिण आशियाच्या आर्थिक विकासाचा एक महासंघ स्वतःच्या नियंत्रणाखाली निर्माण करावयाचा आहे. हेच भारतासाठी धोक्याचे आहे.

या परिषदेचे महत्त्व इतके की आंतरराष्ट्रीय संबंधांत प्रतिस्पर्धी असलेल्या अमेरिकेलादेखील या परिषदेकडे दुर्लक्ष करण्याचा आपला निर्धार सोडावा लागला. अध्यक्ष डोनाल्ड ट्रम्प प्रशासनातील ज्येष्ठ संचालक या परिषदेत शिष्टमंडळासह सहभागी झाले. तसेच अमेरिकेचा दुसरा प्रतिस्पर्धी असलेल्या रशियाचे अध्यक्ष पुतीन हेच जातीने या परिषदेत हजेर राहिले.

परंतु भारतासाठी ही परिषद इतकी महत्त्वाची की, या प्रकल्पाचा काही भाग पाकव्याप्त काश्मीरमध्ये राबविला जात असल्यामुळे यावर बहिष्कार घालण्याचा निर्णय नरेंद्र मोदी सरकारला घ्यावा लागला. पाकिस्तान, श्रीलंका, बांगलादेश आदी आपले अन्य शेजारी देश या परिषदेस उपस्थित असताना भारताची या परिषदेतील अनुपस्थिती या परिषदेचे महत्त्व आणि आपली आगतिक्ता अधोरेखित करणारी आहे. असे असले तरी जगातील बऱ्याच देशांच्या राष्ट्रप्रमुखांनी आणि शिष्टमंडळांनी या परिषदेला हजेरी लावून चीनच्या महत्त्वाकांक्षेला दुजोरा दिला.

या प्रकल्पाच्या माध्यमातून एकीकडे युरोप तर दुस-या दिशेला आफ्रिका खंडापर्यंतचा सर्व टापू, रस्ते वा जलमार्गाने जोडण्याचा चीनचा प्रयत्न आहे. यात अर्धा डझन रेल्वेमार्ग, अतिजलद रस्ते, महामार्ग आणि बंदरे उभारली जातील. आपला आर्थिक विकास पुढील टप्प्यावर नेऊ इच्छिणा-या चीनसाठी हा प्रकल्प महत्त्वाचा असून जिनपिंग यांचे हे पाऊल जागतिक आर्थिक मुसद्देगिरीतील मोठे धोरणात्मक बदल मानले जाते. चीनचा दावा असा की या प्रकल्पाचा फायदा एकट्या चीनला मिळणार नसून या टप्प्यातील सर्वच देशांतील व्यापार - उदिमास त्यामुळे गती येईल.

चीनच्या मते 'ओबीओआर'हा प्रकल्प सामूहिक विकासाची संकल्पना आहे. तसेच 'ओबीओआर'मध्ये चीन किंवा इतर कुणीही नेतृत्वस्थानी नसेल आणि यातील सहभाग पूर्णपणे स्वैच्छिक असेल असे चीनचे म्हणणे आहे. तसेच 'ओबीओआर'मध्ये कसलेही राजकीय - वैचारिक साम्य नसलेले देश फक्त आर्थिक विकासाच्या निकषावर परस्परांशी सहकार्य करतील ही चीनची भूमिका आहे. भारताचे प्रोजेक्ट मेक इन इंडिया आणि डिजिटल इंडियासारखे कार्यक्रम 'ओबीओआर'च्या तात्त्विक मांडणीला पूरक असून त्यांच्या यशाने 'ओबीओआर'ला बळकटी येणार असल्याचे चीनने बोलून दाखविले आहे.

याशिवाय, '२१ व्या शतकातील समुद्री सिल्क मार्ग'या 'ओबीओआर'च्या महासागरी टप्प्यात भारत सहभागी झाल्यास दोन्ही देश आपापल्या प्रभाव क्षेत्रात एकमेकांच्या आर्थिक हिताचे रक्षण करू शकतील असे चीनचे म्हणणे आहे. हिंदी महासागरात भारताने चीनच्या व्यापारी हिताचे रक्षण करायचे आणि चीनने दक्षिण व पूर्व चिनी सागरात भारताच्या हितांचे रक्षण करायचे असे सरळसोट समीकरण आहे. पण भारताने सहकार्य न केल्यास हिंदी महासागरात आपल्या हितांची जोपासना करण्यासाठी चीन पावले उचलेल असेसुद्धा त्या देशाने स्पष्ट केले आहे.

थोडक्यात 'ओबीओआर'च्या कक्षा रुंदावत प्रत्येक देशाच्या आर्थिक हिताचा त्यात समावेश करणे शक्य आहे. पण एखाद्या देशाच्या सहभागाशिवायदेखील 'ओबीओआर'राबवण्यात येईल, असा सावध इशारा चीनने दिला आहे. सुरुवातीपासून भारताने या प्रकल्पाशी अघोषित असहकार्य पुकारले आहे.

भारत आणि पाश्चिमात्य देशांच्या चिंता लक्षात घेत चीनच्या राष्ट्राध्यक्षांनी 'ओबीओआर'च्या तीन लक्ष्मणरेषाही या परिपदेत घोषित केल्या आहेत. त्या पुढीलप्रमाणे -

- १ 'ओबीओआर'च्या माध्यमातून चीन इतर देशांच्या अंतर्गत व्यवहारात हस्तक्षेप करणार नाही.
- २ भू-सामरिक संदर्भात चीन 'वैरभावाचे वर्तुळ'वाढवण्याचा प्रयत्न करणार नाही.
- ३ चीन एकाधिकारशाही किंवा वर्चस्ववादी व्यवहार करणार नाही.

प्रत्यक्षात, चीनने 'ओबीओआर'संदर्भात सल्लामसलतीशिवाय एकतर्फी निर्णय घेतल्याची भारताची भावना आहे. 'ओबीओआर'संपूर्ण आशियाच्या आर्थिक पुनरुत्थानासाठी असल्याचा दावा चिनी नेते करतात, पण प्रकल्पाची आखणी आणि घोषणा करताना भारतासारख्या महत्त्वाच्या देशाला दुय्यम दर्जाची वागणूक देण्यात आल्याचे दिसते आहे. 'ओबीओआर'च्या माध्यमातून ज्या छोट्या देशांमध्ये चीनने मूलभूत सुविधांची उभारणी सुरु केली आहे, तिथे सुरक्षेची जबाबदारी पुरवण्याची त्यांची तयारी आहे. म्हणजेच 'ओबीओआर'द्वारे आर्थिक संबंधांसह संरक्षण व्यवस्थेचे जाळे विणले जाण्याची दाट शक्यता आहे. भारतासारखे देश याकडे वर्चस्ववादी कृती म्हणूनच बघणार यात शंका नाही.

प्रकल्पाचा खर्च आणि चीनची आर्थिक परिस्थिती

या प्रकल्पांतर्गत येणा-या प्रदेशांमध्ये मूलभूत संरचनांचे जाळे निर्माण करण्यात येणार आहे. महामार्ग - लोहमार्ग बांधणे, बंदरगांवाचा विकास करणे आणि भू - मार्गावर विद्युत्निर्मितीसारख्या इतर मूलभूत संरचनांची पूर्तता करणे. यासाठी चिनी भांडवल, तंत्रज्ञान आणि प्रशिक्षित मनुष्यबळ उपलब्ध करून देण्यात येत आहे.

या प्रकल्पासाठी सुमारे ६५ लाख डॉलर खर्च अपेक्षित आहे. त्यापैकी चीन ५७ लाख डॉलर खर्च देणार आहे. उरलेला साडेचार लाख डॉलर खर्च हे या ६५ देशांमधून उभे करण्यासाठी प्रयत्न केले जाणार आहेत. पुढच्या पाच वर्षांत हा प्रकल्प पूर्ण केला जाणार आहे. यासाठी चीनने फेब्रुवारी २०१४ मध्ये ४० विलियन डॉलरच्या 'सिल्क रोड इन्फ्रास्ट्रक्चर फंडा'ची स्थापना केली आहे.

याशिवाय ऑक्टोबर २०१४ मध्ये १०० विलियन डॉलरच्या गुंतवणुकीने एशियन इन्फ्रा इन्व्हेस्टमेंट बँकेची स्थापना करण्यात आली आहे. भारतासह एकूण २१ आशियाई देश या बँकेचे सदस्य आहेत. संपूर्ण जागतिक अर्थव्यवस्थेत योगदान देणे हे या बँकेचे मुख्य उद्दिष्ट असले तरी 'वन वेल्ड वन रोड' प्रकल्पासाठी या बँकेचा पुरेपूर उपयोग करून घेईल हे उघड आहे.

वास्तविक पाहता चीनच्या आर्थिक परिस्थितीला गेल्या तीन वर्षांमध्ये काही खिडारं पडलेली आहेत. चीनची परकीय चलनाची गंगाजळी चार हजार अब्ज डॉलरवरून तीन हजार अब्ज डॉलरपर्यंत रोडावली आहे. ती आणखी खालावू नये, यासाठी चीनला काही महिन्यांपूर्वीच भांडवली व्यवहारांवर नियंत्रणे आणावी लागली होती. त्यामुळे ओबीओआरच्या प्रकल्पांमध्ये चीनला डॉलरमध्ये फार मोठ्या रकमा ओतता येणार नाहीत. सध्या या प्रकल्पांसाठी चिनी बँका युआनमध्ये कर्ज पुरवठा करताहेत ख-या, पण चीनमध्ये झालेल्या प्रचंड कर्जवाढीबद्दल तिथले सरकार आणि आंतरराष्ट्रीय पतमापन संस्था आधीच चिंतेत आहेत. तिथली कर्जाची पातळी जीडीपीच्या २४० टक्क्यांवर पोहोचली आहे. गेल्या काही आठवड्यांमध्ये या चिंतेपोटी चीनच्या केंद्रीय बँकेने पुरवठ्याची नाकेबंदी करून कर्जवाढीला चाप लावण्याचा प्रयत्न केला होता. त्यापाठोपाठ या आठवड्यात मूडीज या पतमापन संस्थेने कर्जपातळीबद्दल चिंता व्यक्त करून चीनचे पतमानांकन एका पायरीने घटविले.

अशा परिस्थितीत ओबीओआर या प्रकल्पांसाठी चीन किती प्रमाणात कर्जपुरवठा करू शकेल, याबद्दल अनेकांना शंका आहे. एकीकडे प्रकल्पांची भलीमोठी यादी बनवली जात आहे. या प्रकल्पांमध्ये चार ते सहा हजार अब्ज डॉलरची गुंतवणूक होईल, असे अंदाज प्रसिद्ध होत आहेत. अशा परिस्थितीत चिनी बँका आणि जपान - युरोपातून होणारी गुंतवणूक यांच्यावर या प्रकल्प - सूत्राची भिस्त राहिल, असे एकंदरीत दिसतेय. त्यातही काही अडचणी आहेत.

फिच या आंतरराष्ट्रीय पतमापन संस्थेने जानेवारीमध्ये ओबीओआरच्या प्रकल्पांबद्दल एक अहवाल प्रसिद्ध केला होता. यातले बरेचसे प्रकल्प आर्थिकदृष्ट्या आतवड्याचे ठरू शकतील आणि राजकीय उद्दिष्टांपोटी त्या प्रकल्पांना कर्ज पुरवठा करणा-या चिनी बँकांची जोग्यता वाढू शकेल, असा इशारा या अहवालात देण्यात आला होता.

'ओबीओआर' आणि भारताचा विरोध

चीननिर्मित 'ओबीओआर' प्रकल्पाला खालील काही कारणामुळे भारत विरोध करत आहे. ती खालीलप्रमाणे -

१ चीनला भारताची खरी गरज आहे ती 'ओबीओआर'च्या बांगलादेश - चीन - इंडिया - म्यानमार (बी.सी.आय.एम. आर्थिक महामार्ग निर्मितीत! पण याबाबत भारत फारसा उत्साही नाही. याबाबत भारताचे दोन मुख्य आक्षेप आहेत. एक, यातील प्रकल्प आर्थिक असले तरी त्यांचे दूरगामी उद्दिष्ट सामरिक आहे आणि त्यातून भारताची सामरिक कोंडी होऊ शकते. दोन, यातील सर्व टप्पे यशस्वी झाल्यास पुढील २५ वर्षांमध्ये जागतिक अर्थव्यवस्था पूर्णपणे चीनकेंद्रीत होणार आहे, जे भारताच्या दीर्घकालीन हिताचे नाही.

२ 'ओबीओआर'ला तिबेटमार्गे नेपाळपर्यंत प्रशस्त करण्यासाठी चीनने हालचाली सुरु केल्या आहेत ही भारतासाठी डोकेदुःखी ठरणार आहे. तिथे 'ओबीओआर'च्या माध्यमातून भरघोष आर्थिक गुंतवणूक करण्यासाठी चीन सरसावला आहे. चीनने आपल्या मुख्य प्रदेशापासून तिबेटपर्यंत बांधलेला लोहमार्ग नेपाळमधील लुम्बिनीपर्यंत विस्तारित करण्याचा प्रस्ताव आहे. यासाठी नेपाळ सरकारने प्राथमिक सर्वेक्षणाचे काम हाती घ्यावे असा चीनचा आग्रह आहे. हा लोहमार्ग भारत - नेपाळ आर्थिक संबंधांना तडा देणारा ठरू शकतो. याशिवाय भारताप्रमाणे नेपाळशी सांस्कृतिक संबंध जोडण्याच्या चीनच्या प्रयत्नांचा हा एक भाग आहे. गौतम बुद्धांच्या जन्मस्थानापर्यंत 'ओबीओआर'चा विस्तार करत हा आर्थिकच नाही तर सांस्कृतिक प्रकल्प असल्याचा संदेश चीनला द्यायचा आहे.

३ चीनच्या नैर्ऋत्येकडील प्रांतांना कोलकाता व ढाका बंदरांशी जोडणे आणि भारत - बांगलादेशमार्गे आशियानशी खुला व्यापार सुरु करणे यासाठी भारताचे सहकार्य नितांत गरजेचे आहे. खरे तर हा प्रकल्प भारताच्या ईशान्य राज्यांसाठी 'गेम - चेंजर' ठरू शकतो. या राज्यांमध्ये मूलभूत सुविधांच्या निर्माणात भारताशी सहकार्य करण्याची चीनची तयारी आहे. शिवाय, ईशान्येचा भाग आशियानला जोडला गेल्यास भारत - अशियान ग्बुल्या आर्थिक क्षेत्राचा वाव कित्येक पटींनी वाढणार आहे. पण सन १९६२ च्या युद्धाच्या आठवणी आणि चीनद्वारे अरुणाचल प्रदेशावर सांगण्यात येणारा हक्क यामुळे या प्रदेशांत चीनशी सहकार्य करण्याचे धाडस भारताला करवत नाही.

४ 'ओबीओआर'मधील 'चीन - पाकिस्तान आर्थिक महामार्ग' भारतासाठी डोकेदुःखीचा भाग ठरणार आहे. कारण भारताचा सार्वभौमत्वाचा मुद्दा प्रामुख्याने याच महाप्रकल्पाचा एक भाग असलेल्या सीईपीसीसंबंधित आहे. प्रकल्पाचा हा भाग जम्मू - काश्मीरचा भाग असलेल्या गिलगिट - बाल्टिस्तान परिसरातून जाणारा आहे. फाळणीनंतर लगेचच टोळीवाल्यांच्या आडून पाकिस्तानने काश्मीर गिळंकृत करण्याचा प्रयत्न केला, तेव्हा जम्मू आणि काश्मीर हे स्वतंत्र संस्थान होते. त्याच्या राजाने भारताकडे मदत मागितल्यानंतर संस्थान भारतात विलीन झाल्यानंतरच भारतीय सैन्याने कारवाई केली आणि टोळीवाल्यांच्या ताब्यातून दोन तृतीयांश भाग मुक्त केला. उरलेला मूळ संस्थानाचा तिसरा हिस्सा पाकच्या ताब्यात राहिला. मात्र, त्यावरचा अधिकृत हक्क भारताने कधीच सोडलेला नाही. ७० वर्षांत या भागातल्या व्यवस्थेत आणि पाकच्या नियंत्रणात फारसा फरक पडला नसला, तरी काश्मीर प्रश्नावरच्या कधीही होणा-या अंतिम वाटाघाटीत 'कायदेशिरपणे भारताचा भाग पाकव्याप्त काश्मीर म्हणून पाकने ताब्यात ठेवला आहे', हा भारताच्या बाजूचा मुद्दा आहे.

या प्रकल्पातील चीन पाकिस्तान आर्थिक कॉरिडोर अर्थात सीपीईसी हा चीनला पाकिस्तानशी जोडणारा महामार्ग. यासाठी चीन आपल्या पाकिस्तान या शत्रूराष्ट्रात ५४०० कोटी डॉलर इतकी प्रचंड गुंतवणूक करणार असून यासाठी उभारला जाणारा महामार्ग हा थेट पाकव्याप्त काश्मीरमधून जाणार आहे. पाकिस्तानातील ग्वादर बंदरास याच अंतर्गत चीनकडून आर्थिक मदत मिळत असून हे बंदर लवकरच चीनशी जोडले जाईल. तसेच गिलगिट, बाल्टिस्तान आदी प्रदेशांच्या विकासासाठीही चीनने करारमदार केले असून हे सारे भारताच्या सार्वभौमत्वास आव्हान देणारे आहेत, एकंदरीत सीईपीसी हा 'वन वेल्ड वन रोड'चा प्रकल्पाचाच भाग आहे. याचाच अर्थ असा की जर भारताने 'वन वेल्ड वन रोड'ला मान्यता दिली, तर एक प्रकारे भारताने गिलगिट - बाल्टिस्तानमध्ये जे परिक्षेत्र विकासाचे काम चालू आहे, त्यालाही मान्यता दिल्यासारखे होईल. त्यामुळेच भारताचा या प्रकल्पाला विरोध असणे स्वाभाविक आहे.

५ पाकिस्तान आणि भारत यांतील रक्ताळलेला काश्मीरकेंद्रीत इतिहास आणि वर्तमानात चीनची भूमिका ही कायमच पाकिस्तानची तळी उचलणारी राहिलेली आहे .तेव्हा ओबोर प्रकल्पातील चीन पाकिस्तान महामार्ग हे थेट भारतालाच आव्हान मानले जाते आणि त्यात काही गैर नाही .पण चीनच्या दाव्यानुसार, सीईपीसी हा केवळ आर्थिक प्रकल्प असून, त्याचा काश्मीरप्रश्नावर कोणताही परिणाम होणार नाही .काश्मीरवावतची चीनची भूमिका कायम आहे .पाकिस्तानही जवळपास हीच भाषा बोलत आहे .चीनने भारताला 'अर्थपूर्ण संवाद म्हणजे काय ' अशी विचारणाही केली आहे .वरवर चीनचा युक्तिवाद योग्य वाटू शकतो .मात्र, ज्या भागावर भारताचा कायदेशिर अधिकार आहे, तिथून भारताच्या परस्पर पायाभूत सुविधांचे महाप्रचंड जाळे उभे राहणार आहे .त्यात चीनची अब्जावधींची गुंतवणूक असेल .एकदा ही गुंतवणूक झाली की चीनचा या भागात पक्का हितसंबंध तयार होईल आणि त्याचा दीर्घकाळात काश्मीरवर परिणाम होणारच नाही, याची हमी काय

६ चीन - पाकिस्तान कॉरिडोर निर्मितीच्या अटी एवढ्या कडक आहेत की, त्यामुळे पाकिस्तानचे सार्वभौमत्व चीनकडे गहाण पडण्याची शक्यता आहे .सुमारे ५० बिलियन डॉलर खर्चाच्या या कॉरिडोरसाठी चीनने पाकला ७५ टक्के कर्ज दिले आहे, ज्यावर चीन ७ टक्के व्याज आकारणार आहे व त्याच्या विम्याचा खर्च १६ टक्के आहे, अशा प्रकारे जवळपास २३ टक्के दरसाल कर्जावर परतावा द्यावा लागेल .या प्रकल्पाचा २५ टक्के भाग रस्तेवांधणीचा आहे तर ७५ टक्के भाग हा वीजनिर्मितीचा आहे .ही वीज कोळशावर होणार आहे व त्यासाठी आफ्रिकेतून कोळसा येणार आहे .ही वीज ७ रूपये युनिट या दराने चीन पाकला विकणार असून ती सर्व वीज विकत घेणे पाकवर बंधनकारक आहे .यासंदर्भात काहींनी तर या प्रकल्पाचे वर्णन 'नव्या अवतारातले ईस्ट इंडिया कंपनीचे आगमन' असे पाकिस्तानात केले आहे .

थोडक्यात, पाकचा संपूर्ण कारभार ताब्यात घेण्याची तयारी चीनने चालवली आहे, भारताच्या पश्चिम सीमेवर सीमेवर चीनने अशा प्रकारे वस्तान वसवणे भारताला धोकादायक वाटत आहे .त्यामुळेही, पाकिस्तानातील सीपेकला पर्यायाने वेल्ड अॅण्ड रोड प्रकल्पाला भारताचा विरोध आहे .

शेवट

चालू शतकातला सर्वात मोठा प्रकल्प म्हणून गाजावाजा होत असलेला ओबीओआर हा रूढार्थाने पाहिला तर एकसंघ प्रकल्प नाही .निरनिराळ्या प्रकल्पांना वांधणारा असे हे एक प्रकल्प सूत्र आहे .हा प्रकल्प पूर्णपणे रावविण्यात चीन यशस्वी झाला तर त्याचे भारतासह एकूण ६५ देशांशी अर्थ - व्यवहाराचे घट्ट जाळे विणले जाईल .जगातील ४ .४ बिलियन लोक आणि जागतिक अर्थव्यवस्थेचा ४० टक्के जीडीपी या प्रकल्पाच्या प्रभाव क्षेत्रात येईल .चीनच्या या विशाल व महत्वाकांक्षी प्रकल्पात सहकार्य करायचे की नाही, हा भारतापुढील यक्षप्रश्न आहे!

यावर भारताची भूमिका काय राहिली पाहिजे तर चीनच्या या प्रकल्पात भारताने सहभागी होणे चीनच्या पथ्यावर पडणारे आहे,चीनच्या वक्तव्यानुसार भारत या प्रकल्पात सामील झाला नाही किंवा भारताने यावर वहिष्कार टाकल्यास आशियात आर्थिक एकाकीपणा ओढवून घेण्याचा भारताला धोका आहे .त्यामुळे भारताचे नुकसान होणार आहे .याला पर्यायी आंतरराष्ट्रीय योजना अमलात आणण्याची भारताची आर्थिक क्षमता नाही . साहजिकच, चीनच्या या प्रकल्पाच्या आव्हानाला भारताला अद्याप तोड सापडलेली नाही . चीनने आपल्या आर्थिक सामर्थ्याचे दर्शन घडवले आहे .मात्र भारताने या सर्व परिस्थितीत सावधगिरीची भूमिका घेतली पाहिजे आणि सावधगिरीने पावले टाकली पाहिजेत .



अशा परिस्थितीत भारताने अमेरिका आणि जपान यांच्या मदतीने पर्यायी व्यवस्था विकसित करणे फार महत्त्वाचे आहे . तसेच 'गुजराल सिद्धांतानुसार' छोट्या शेजारी देशांना आपल्या प्रभाव क्षेत्रात ठेवायचे आणि अमेरिका, युरोपीय संघ, रशिया व जपानसह चीनशी द्विपक्षीय व्यापारी संबंध अधिकाधिक सद्दृढ करायचे असे दीर्घकालीन संयमित धोरण भारताला अमलात आणावे लागेल . तरच चीनच्या या महाप्रचंड अशा प्रकल्पाला विरोध केल्यासारखे होईल .

संदर्भ

1. April 2015, <http://csis.org/publication/building-chinas-one-belt-one-road>
2. David Christian, "Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History." *Journal of World History* 11, no. 1 (2000): 1–26.
3. Christian, "Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History." *Journal of World History* 11, no. 1 (2000).
4. Alfred J Andrea, The Silk Road in World History, in *Asian Review of World Histories* 2:1 (January 2014), 105-127,
5. Peter Hopkirk, *Foreign Devils on the Silk Road: The Search for the Lost Treasures of Central Asia* (Oxford: Oxford University Press, 1980).
6. L. Boulnois, *The Silk Road*, trans. D. Chamberlain (New York: E. P. Dutton, 1966),
7. P. D. Curtin, *Cross-Cultural Trade in World History* (Cambridge: Cambridge University Press, 1985);
8. Janet L. AbuLughod, *Before European Hegemony: The World System A.D. 1250 –1350* (Oxford: Oxford University Press, 1989);
9. Robert Olsen, R. (2012) "Arabia-Asia: China Builds New Silk Road, But Is The Middle East Ready?" *Forbes*, October 2012 ,
10. Xi calls for Asian political parties' support on Belt and Road', *Xinhua*, 16 October 2015, http://www.china.org.cn/world/2015-10/16/content_36820852.htm.
11. Scott Kennedy, David A. Parker, ' Building China's "One Belt, One Road"', 3 April 2015, <http://csis.org/publication/building-chinas-one-belt-one-road>
12. Agatha Kratz, 'One Belt, One Road: What's in it for China's economic players?', in "One Belt, One Road": China's Great Leap Outward, European Council on Foreign Relations,
13. Timothy Dunne, Milja Kurki, Steve Smith, *International Relations Theories: Discipline and Diversity*, (Oxford: Oxford University Press, 2007),