RESEARCH COMMUNICATIONS
(An International Open Access, Peer Reviewed, Multidisciplinary Online Journal)
https://research-communications.cmpcollege.ac.in
C. M. P. DEGREE COLLEGE
(A Constituent P.G. College, University of Allahabad)

Volume-3, Issue-2, July-December 2025, pp 183-189 ISSN: 2584-1270
DOI: doi.org/10.65719/RC.3.2.2025.183

हिन्द महासागर क्षेत्र में भारत की सुरक्षा चुनौतियां

संजना गुप्ता[1] एवं हर्ष साहू[2]

[1]असिस्टेंट प्रोफेसर एवं [2]शोध छात्र

राजनीति विज्ञान विभाग,सी.एम.पी.डिग्री कॉलेज,इलाहाबाद विश्वविद्यालय, प्रयागराज (उ.प्र.)

ई-मेल: *harshsahu2033@gmail.com*

सारांश

भारत के लिए हिंद महासागर क्षेत्र (IOR) में सुरक्षा चुनौतियाँ बहुआयामी और जटिल हैं, जो भू-राजनीतिक बदलाव, समुद्री प्रतिस्पर्धा और क्षेत्रीय गतिशीलताओं से प्रभावित हैं। IOR भारत के आर्थिक हितों के लिए महत्वपूर्ण है, विशेषकर व्यापार और ऊर्जा सुरक्षा के संदर्भ में, क्योंकि इसके 90% से अधिक व्यापार इन जल क्षेत्रों से होता है। हालाँकि, यह क्षेत्र चीन की आक्रामक उपस्थिति के कारण बढ़ती तनावों का सामना कर रहा है, विशेष रूप से बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव और दक्षिण चीन सागर में सैन्य विस्तार के माध्यम से। इसके अतिरिक्त, समुद्री डकैती, समुद्री आतंकवाद, और गैर-राज्य अभिनेताओं की गतिविधियाँ समुद्री सुरक्षा के लिए महत्वपूर्ण खतरों का निर्माण करती हैं। भारत को अपने पड़ोसियों से भी चुनौतियाँ हैं, जिसमें पाकिस्तान की समुद्री आकांक्षाएँ और चीन तथा श्रीलंका और मालदीव जैसे देशों के बीच रणनीतिक साझेदारियाँ शामिल हैं। इन चुनौतियों का सामना करने के लिए, भारत अपनी समुद्री क्षमताओं को बढ़ा रहा है, हिंद महासागर रिम एसोसिएशन(IORA) जैसी पहलों के माध्यम से क्षेत्रीय भागीदारी को मजबूत कर रहा है और नियम-आधारित समुद्री व्यवस्था को बढ़ावा दे रहा है। यह लेख हिंदमहासागर में अपने हितों की सुरक्षा और स्थिरता बनाए रखने के लिए भारत के लिए एक समग्र और सहयोगात्मक दृष्टिकोण अपनाने की तात्कालिकता को रेखांकित करता है।

मूल शब्द: *हिन्द महासागर रिम एसोसिएशन, हिंद महासागर नौसैनिक संगोष्ठी, बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव, स्ट्रिंग ऑफ़ पर्ल्स, आई एम बी एल*

परिचय

सागर सदैव से ही सभ्यता एवं संस्कृति के विस्तार के माध्यम का कार्य करते रहे हैं। हिंद महासागर प्रशांत और अटलांटिक महासागरों के बाद दुनिया का तीसरा सबसे बड़ा महासागर है और अपनी रणनीतिक स्थिति के कारण यह विश्व का सबसे समृद्ध महासागर भी है। हिंद महासागर विश्व के प्रमुख क्षेत्रों जैसे अफ्रीकी तट, दक्षिण -पश्चिम एशिया ,पूर्वी और उत्तरी एशिया को भी जोड़ता है। यह साथ अलग-अलग जलमार्गों को भी जोड़ता है जिन्हें सात चोक पॉइंट कहा जाता है।

विश्व की विभिन्न महाशक्तियां ऐतिहासिक काल से ही इस क्षेत्र की ओर आकर्षित हुए हैं ।मूलतः यह क्षेत्र आर्थिक और राजनीतिक दृष्टिकोण से महत्वपूर्ण है क्योंकि यह बाजार भी प्रदान करता है और एशिया को नियंत्रित करने के लिए धुरी की स्थिति भी प्रदान करता है। इस संदर्भ में अमेरिकी एडमिरल अल्फ्रेड थेयर महान ने कहा है कि," जिसका भी हिंद महासागर पर नियंत्रण होगा वह एशिया पर प्रभुत्व स्थापित करेगा। यह महासागर सात समुद्रों की कुंजी है 21वीं सदी में दुनिया की नियति का निर्धारण उसके जल क्षेत्र तय करेंगे।[1]

विगत वर्षों में हिंद महासागर एवं परिमंडलीय राष्ट्रों का विविध दृष्टियों से महत्व सर्वविदित हो चुका है। इनमें भारत अपने राष्ट्रीय हितों को ध्यान में रखते हुए संतुलन बनाने का प्रयास करता है।इस बात में कोई संदेह नहीं है कि भारत की स्थिति रणनीतिक रूप से महत्वपूर्ण है। स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद प्रथम प्रधानमंत्री नेहरू भारत को विश्व का नेतृत्व करने योग्य बनना चाहते थे ।बाद में 1970 के दशक में प्रधानमंत्री इंदिरा गांधी ने यथार्थवादी दृष्टिकोण अपनाया इस संदर्भ में स्कॉट ने तर्क दिया है कि इंदिरा ने भारत की क्षेत्रीय सीमाओं की ओर ध्यान दिया परंतु वह नेपाल पाकिस्तान बांग्लादेश की ओर केंद्रित था।

हालांकि समय बीतने के साथ भारत ने तटीय सीमाओं की ओर ध्यान देना शुरू कर दिया है भारत भी अपनी नौसेना को नीले पानी की नौसेना(Blue Water Navy) बनाना चाहता है। आज के समय में हिंद महासागर भारतीय विदेश नीति के लिए सर्वोच्च प्राथमिकता बन गया है। चीन भारत के लिए सबसे मजबूत प्रतिद्वंद्वी के रूप में उभरा है स्कॉट के अनुसार चीन द्वारा हिंद महासागर में नौसैनिक और व्यापारिक प्रभुत्व को बढ़ाने के लिए मोतियों की माला (String Of Pearls) की नीति को अपनाया है। चीन अपनी नौसेना को लगातार आधुनिक बना रहा है। एक सशस्त्र राष्ट्र के निर्माण के लिए समुद्र पर प्रभुत्व आवश्यक है। चीन ने यह समझ लिया है कि भारत और जापान एशिया में उसके सामने चुनौती बनकर उभरे हैं यही कारण है कि वह और भी आक्रामक होकर भारत को घेरने का प्रयास कर रहा है।[2]

भारत 7000 किमी से अधिक लंबी तटरेखा रखता है जो इसे समुद्री डकैती या पाइरेसी, आतंकवाद, तस्करी, अवैध मत्स्यग्रहणऔर पर्यावरणीय क्षरण जैसे विभिन्न खतरों के प्रति संवेदनशील बनाता है। भारत को अपनी तटीय और अपतटीय आस्तियों—जैसे तेल एवं गैस प्रतिष्ठानों, मत्स्यग्रहण क्षेत्रों और बंदरगाहों कोइन खतरों से बचाने की ज़रूरत है।

भारत की अर्थव्यवस्था व्यापक रूप से समुद्री क्षेत्र पर निर्भर करती है, जहाँ इसका 70% से अधिक व्यापार मूल्य और लगभग 95% व्यापार समुद्र के माध्यम से संपन्न होता है। भारत अपनी अधिकांश ऊर्जा आवश्यकताओं का आयात भी समुद्री क्षेत्र से, विशेषकर से करता है।

इस परिदृश्य में, भारत को हिंद महासागर में और उससे आगे के क्षेत्रों में **संचार के समुद्री मार्गों (Sea Lanes of Communication- SLOCs)** की सुरक्षा एवं नौवहन की स्वतंत्रता सुनिश्चित करने की आवश्यकता है, जो इसके आर्थिक विकास और ऊर्जा सुरक्षा के लिये महत्त्वपूर्ण हैं।

सुरक्षा चुनौतियां

भारत कोहिंद महासागर क्षेत्र (IOR) में कई सुरक्षा चुनौतियों का सामना करना पड़ता है, जो कि अपने रणनीतिक महत्व के कारण अत्यधिक महत्वपूर्ण है। यह क्षेत्र प्रमुख समुद्री व्यापार मार्गों के रूप में कार्य करता है और भारत के भू-राजनीतिक हितों के लिए विशेष महत्व रखता है।

1. समुद्री डकैती (Piracy)

हिंद महासागर क्षेत्र (आईओआर) अपने जलमार्गों के विशाल विस्तार के कारण अत्यधिक सामरिक महत्व रखता है, जो वैश्विक व्यापार और वाणिज्य के लिए महत्वपूर्ण धमनियों के रूप में कार्य करते हैं। हिंद महासागर में समुद्री डकैती एक बड़ी समस्या के रूप में उपस्थित है।समुद्री डकैती एक व्यापक शब्द है जिसका उपयोग समुद्र या बंदरगाह में जहाजों से छोटी-मोटी चोरी से लेकर सशस्त्र डकैती और फिरौती के लिए जहाज का अपहरण करने जैसे अपराधों को वर्णित करने के लिए किया जाता है।

अंतर्राष्ट्रीय चैंबर ऑफ कॉमर्स इंटरनेशनल मैरीटाइम ब्यूरो , जो वैश्विक स्तर पर समुद्री डकैती के हमलों पर नज़र रखता है, के अनुसारवर्ष 2011 में हिंद महासागर क्षेत्र में सोमाली समुद्री डाकुओं द्वारा किए गए हमलों की कुल संख्या अपने चरम पर थी, जब 237 घटनाएं दर्ज की गईं, जिनमें बंदूकधारियों ने हिंद महासागर में सोमाली तट से 3,655 किलोमीटर (2,270 मील) दूर तक हमले किए। लेकिन 2015 और 2020 के बीच इसमें भारी गिरावट आई और यह संख्या घटकर 14 हो गई।भारतीय नौसेना की रिपोर्ट के अनुसार हिंद महासागर क्षेत्र (IOR) में समुद्री डकैती और सशस्त्र डकैती में 2023 में 20

प्रतिशत की वृद्धि देखी गई, जबकि 2022 में 161 घटनाएं दर्ज की गईं।[3] भारतीय नौसेना द्वारा इससे निपटने के लिए 14 दिसंबर, 2023 से 23 मार्च, 2024 तक समुद्री सुरक्षा अभियान ('ऑपरेशन संकल्प') को संचालित किया गया।[4]

2. चीन का बढ़ता हुआ हस्तक्षेप

हिंद महासागर में चीन की बढ़ती सैन्य उपस्थिति और बढ़ते प्रभाव ने भारत, ऑस्ट्रेलिया और संयुक्त राज्य अमेरिका जैसे देशों को चिंतित करदिया है।पिछले कुछ दशकों में चीन ने तेज़ी से अपनी नौसैनिक क्षमताओं का आधुनिकीकरण किया है. चीनी नौसेना ने विमान वाहक जहाज़ों, सतही युद्धपोतों और सैन्य पनडुब्बियों को बड़ी संख्या में अपने बेड़ों में शामिल किया है।अमेरिकी रक्षा विभाग की 'चीन की सैन्य शक्ति रिपोर्ट 2022'के अनुसार, चीन की योजना 'संख्यात्मक रूप से' दुनिया में सबसे बड़ी है। चीन 12 परमाणु पनडुब्बियों सहित लगभग 60 पनडुब्बियों का संचालन करता है, जिनकी कुल संख्या 2035 तक 80 तक बढ़ने की उम्मीद है। चीन की बढ़ती नौसैनिक क्षमताओं को देखते हुए, यह संभावना है कि चीनी पनडुब्बियों को हिंद महासागर में और भी अधिक बार तैनात किया जाएगा।

हाल ही में भारत के विदेश मंत्री जयशंकर ने कहा, "पिछले 20-25 वर्षों पर नज़र डालें तो हिंद महासागर में चीनी नौसैनिकों की मौजूदगी और गतिविधि में लगातार बढ़ोतरी हुई है. चीनी नौसेना के आकार में बहुत तेज़ वृद्धि हुई है. तो जब आपके पास बहुत बड़ी नौसेना होगी, तो वह कहीं न कहीं अपनी तैनाती के संदर्भ में भी दिखाई देगी।"[5]

हिन्द महासागर में चीन जिस रणनीति को विकसित करता दिख रहा है उसे "स्ट्रिंग ऑफ़ पर्ल्स" के नाम से जाना जाता है।इस रणनीति के मुताबिक़ हिंद महासागर के आसपास के देशों में रणनीतिक बंदरगाहों और बुनियादी ढांचे का निर्माण और सुरक्षा शामिल है जिसका उपयोग ज़रूरत पड़ने पर सैन्य उद्देश्यों के लिए किया जा सकता है।माना जाता है कि ये "पर्ल्स" चीन की ऊर्जा हितों और सुरक्षा उद्देश्यों की रक्षा के लिए मध्य पूर्व से दक्षिण चीन सागर तक समुद्री मार्गों पर कई देशों के साथ रणनीतिक संबंध बनाने में मदद करने के लिए बनाए जा रहे हैं।

Figure1.*Graphical elaboration of 'String of Pearl Theory. uploaded by Syed Mudasser Abbas*

चीन हॉर्न ऑफ़ अफ़्रीका में जिबूती में और पाकिस्तान के ग्वादर में बंदरगाह बना रहा है, साथ ही उसने श्रीलंका के हंबनटोटा को 99 साल की लीज़ पर ले लिया है। ये बंदरगाह चीन को हिंद महासागर क्षेत्र में अपनी नौसैनिक पहुँच और प्रभाव बढ़ाने में मददगार हैं।यह सैन्य उपस्थिति चीन को संकट के दौरान अतिरिक्त क्षमता और प्रभाव प्रदान करती है। उदाहरण के लिए, 2014 में, गैर-हिंद महासागर राष्ट्र होने के बावजूद, चीन ने मालदीव में माले में जल संकट पर तुरंत प्रतिक्रिया दी। हालांकि भारत मालदीव को सहायता प्रदान करने वाला पहला देश था, लेकिन चीन ने इसके तुरंत बाद समय पर अपनी जवाबदेही स्थापित की है।

उदय भास्कर कहते हैं कि मंशा साफ़ है, "चीन हमेशा से हिंद महासागर में अपनी मजबूत उपस्थिति बनाए रखना चाहता है।"[6]

3. ऊर्जा सुरक्षा

हिंद महासागर ऊर्जा और वस्तुओं के परिवहन के लिए एक प्रमुख मार्ग है। हिंद महासागर में तीन प्रमुख समुद्री संचार मार्ग (SLOC)भारत की ऊर्जा सुरक्षा और आर्थिक समृद्धि के लिए महत्वपूर्ण हैं।भारत अपनी ऊर्जा सुरक्षा के लिये हिंद महासागर पर बहुत अधिक निर्भर करता है तथा इसका लगभग 80% कच्चा तेल आयात इसी जलमार्ग से होता है।भारत के सामरिक तेल निक्षेप, जिनकी वर्तमान क्षमता 5.33 मिलियन टन है, आपूर्ति में व्यवधान की स्थिति में केवल 9.5 दिन की सुरक्षा प्रदान करते हैं।भारत अपनी ऊर्जा आवश्यकताओं के लिए बड़ी मात्रा में तेल और गैस का आयात करता है, जिनमें से अधिकांश आयात समुद्री मार्गों से होते हैं। भारतीय महासागर क्षेत्र में कई महत्वपूर्ण जलमार्ग हैं, जैसे कि हॉर्मुज़ जलडमरूमध्य और मलक्का जलडमरूमध्य, जिनसे होकर भारत के ऊर्जा आयात का बड़ा हिस्सा गुजरता है। अगर इन मार्गों में किसी भी प्रकार का व्यवधान होता है–जैसे युद्ध, समुद्री डकैती, या कोई भू-राजनीतिक तनाव–तो यह भारत की ऊर्जा आपूर्ति को गंभीर रूप से प्रभावित कर सकता है।

इसके अलावा, भारत के पास अपनी घरेलू तेल उत्पादन क्षमता सीमित है, जिसके कारण उसे पश्चिम एशिया और अफ्रीका के देशों पर निर्भर रहना पड़ता है। इस वजह से, इन क्षेत्रों में होने वाली अस्थिरता या टकराव भी भारत की ऊर्जा सुरक्षा के लिए एक चुनौती बन जाते हैं।इसलिएभारत स्वतंत्र, खुला, समावेशी, शांतिपूर्ण और समृद्ध हिंद महासागर क्षेत्र के सिद्धांत का समर्थन करता है और हिंद महासागर को शांति क्षेत्र घोषित करने की घोषणा का समर्थन जारी रखे हुए है।[7]

4. अवैध तस्करी

हिंद महासागर क्षेत्र मादक पदार्थों, हथियारों और मनुष्यों की तस्करी जैसी गतिविधियों का केंद्र है। इस क्षेत्र में चारकोल, सिगरेट, लुप्तप्राय प्रजातियों और अन्य प्रतिबंधित वस्तुओं की तस्करी भी आम बात है। मादक दवाओं- हेरोइन, एम्फ़ैटेमिन और भांग का प्रवाह अफ़गानिस्तान से अरब देशों और अरब सागर/स्वेज़ नहर/लाल सागर शिपिंग मार्ग के माध्यम से यूरोप में होता है। अवैध हथियारों का प्रवाह अधिशेष क्षेत्र से संघर्ष वाले क्षेत्र में होता है। सबसे ज़्यादा चिंता ईरान से यमन और यमन और सोमालिया के बीच छोटे हथियारों और हल्के हथियारों के प्रवाह की है। हिंद महासागर क्षेत्र में अवैध रूप से तस्करी किए गए लोगों के लिए कई स्रोत देश हैं और यह प्रवाह एशियाई उपमहाद्वीप से पूर्वी अरब प्रायद्वीप और दक्षिणी लाल सागर से दक्षिणी अरब प्रायद्वीप तक होता है। सोमालिया, यमन, सऊदी अरब, इरिट्रिया, अफ़गानिस्तान, सूडान जैसे देश अवैध मानव तस्करी से सबसे ज़्यादा जुड़े हुए हैं।

5. आतंकवाद

हिंद महासागर क्षेत्र ने इक्कीसवीं सदी में बहुत से भू-राजनीतिक और सुरक्षा हितों को आकर्षित किया है, साथ ही कई समुद्री सुरक्षा खतरों के लिए एक प्रमुख केंद्र बिंदु भी बन गया है। एक महान शक्ति की अनुपस्थिति के साथ-साथ कई महत्वपूर्ण और व्यस्ततम समुद्री संचार मार्ग (एसएलओसी) और चोक पॉइंट्स की उपस्थिति, जिन पर अंतर्राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था गंभीर रूप से निर्भर करती है, ने हिंद महासागर को प्रमुख आतंकवादी संगठनों के लिए प्रजनन स्थल बनाने में योगदान दिया है।

समुद्री आतंकवाद इस क्षेत्र की प्रमुख और लगातार चुनौतियों में से एक के रूप में उभरा है, जिसने क्षेत्रीय राज्यों के साथ-साथ अंतर्राष्ट्रीय समुदाय को इसके द्वारा उत्पन्न खतरों से निपटने के लिए कुछ पहलों के साथ आगे आने के लिए प्रेरित किया है।

6. क्षेत्रीय विवाद

समुद्र में सीमाएँ मानव निर्मित हैं, जो तेलऔरगैस उत्पाद न से लेकर मत्स्य पालन और पर्यावरण संरक्षण तक हर चीज़ के लिए महत्वपूर्ण हैं। वर्तमान में, सभी महाद्वीपों में आधी से ज़्यादा समुद्री सीमाएँ अभी भी विवादित हैं। भारत के भी पड़ोसी देशों के साथ समुद्री सीमाओं को लेकर विवाद हैं जो उनके साथ संबंधों को प्रभावित करते रहते हैं।

- भारत और श्रीलंका के बीच मत्स्यपालन से संबंधित विवाद प्रमुख है। तमिलनाडु के मछुआरे श्रीलंकाई जलक्षेत्र में मछली पकड़ने जाते हैं, जिससे दोनों देशों के बीच तनाव उत्पन्न होता हालांकि दोनों देशों के मध्य द्विपक्षीय सीमा समझौता 1976 में कर लिया गया था।श्रीलंकाई नौसेना कई बार भारतीय मछुआरों को गिरफ्तार करती है, जो द्विपक्षीय संबंधों को प्रभावित करता है।तमिलनाडु द्वारा किए गए दावे यह हैं कि अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा (IMBL) के कारण तमिलनाडु के मछुआरा समुदाय को नुकसान हो रहा है तथा कच्चातिवु द्वीप को भारत को वापस किया जाना चाहिए, और द्विपक्षीय समझौतों के तहत भारतीय मछुआरों को यहां प्रवेश करने का अधिकार प्राप्त होना चाहिए।[8]

- भारत और पाकिस्तान के बीच समुद्री क्षेत्र का भी विवाद है, खासकर सर क्रीक क्षेत्र में। सर क्रीक विवाद दोनों देशों की समुद्री सीमाओं से जुड़ा है।यह 96 किलोमीटर लंबी क्रीक है, जो अरब सागर में खुलती है। क्रीक का विवाद भूमि के साथ-साथ समुद्री क्षेत्र पर अधिकार से जुड़ा है, क्योंकि यह क्षेत्र तेल और प्राकृतिक गैस से भरपूर माना जाता है, और यह दोनों देशों के मछुआरों के लिए महत्वपूर्ण मछली पकड़ने का क्षेत्र भी है।

- भारत का बांग्लादेश के साथ विवाद का मुख्य मुद्दा आर्थिक क्षेत्र (Exclusive Economic Zone, EEZ) और महाद्वीपीय शेल्फ की सीमा रेखा का निर्धारण था।संयुक्त राष्ट्र द्वारा स्थापित अंतरराष्ट्रीय समुद्री कानून न्यायाधिकरण (ITLOS) ने 2014 में इस विवाद का निर्णय किया। इस फैसले के तहत बांग्लादेश को 19,467 वर्ग किलोमीटर का समुद्री क्षेत्र मिला। भारत ने इस फैसले को स्वीकार किया, जिससे विवाद का शांतिपूर्ण समाधान हुआ।

गैर पारंपरिक चुनौतियां

हिंद महासागर क्षेत्र (IOR) में गैर-पारंपरिक खतरों का सामना भी भारत को करना पड़ता है, जो सुरक्षा चुनौतियों को और जटिल बना देते हैं। ये पारंपरिक सैन्य खतरों से अलग होते हैं और व्यापक रूप से सुरक्षा को प्रभावित करते हैं।

- **समुद्री प्रदूषण और तेलरिसाव से संबंधित पर्यावरणीय आपदाएं** -समुद्र में तेल से संबंधित आपदाएं न केवल पर्यावरणविदों के लिए, बल्कि नाविकों और सुरक्षा विशेषज्ञों के लिए भी बड़ी परेशानी हैं। ये समुद्री पर्यावरण की पारिस्थितिकी के साथ विनाशकारी प्रभाव पैदा करती हैं और समुद्री सुरक्षा को प्रभावित करने की क्षमता रखती हैं।ये पर्यावरणीय खतरे समुद्री पारिस्थितिकी तंत्र को कमजोर करते हैं, जिससे मछली पकड़ने और समुद्री जीवन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है।

- **अवैध मत्स्य ग्रहण मत्स्य ग्रहण(Illegal Fishing) :** अवैध मत्स्य ग्रहण गतिविधियों से समुद्री सुरक्षा को खतरा पहुँचता है, जो समुद्री संसाधनों को कम कर सकता है औरत टवर्ती समुदायों की आजीविका को नुकसान पहुँचा सकता है। उदाहरण के लिये श्रीलंकाई मछुआरों द्वारा भारतीय जल में मछली पकड़ना।

- **प्राकृतिक आपदाएँ:** समुद्री क्षेत्र में चक्रवात और सुनामीजैसी प्राकृतिक आपदाओं की बढ़ती आवृत्ति एवं तीव्रता समुद्री सुरक्षा और आपातकालीन प्रतिक्रिया प्रयासों के लिये उल्लेखनीय चुनौतियाँ पैदा करती हैं।

- **साइबर और सूचना सुरक्षा**:समुद्री व्यापार और नौसेना संचालन में बढ़ती डिजिटल निर्भरता के साथ साइबर हमलों और डेटा चोरी का खतरा भी बढ़ गया है। समुद्री साइबर सुरक्षा उल्लंघन न केवल व्यापार को प्रभावित करते हैं, बल्कि रणनीतिक सैन्य सूचनाओं के लिए भी खतरा हैं।उदाहरण के लिएचीनी जहाज युआन वांग 5 अगस्त 2022 में हंबनटोटा बंदरगाह पर आयाथा।[9] भारत के लिए चीनी शोध जहाजों की आवाजाही चिंता का सबब बनी हुई है क्योंकि इन पर ये आरोप लगते रहते हैं कि ये वैज्ञानिक शोध की आड़ में भारत के सुरक्षा प्रतिष्ठानों की जासूसी करने का प्रयास करते हैं।

समुद्री सुरक्षा बढ़ाने के लिये भारत द्वारा की गई पहलें

हालांकि प्रारंभ में धीमी गति से कार्य किया गया, दिल्ली ने आईओआर (भारतीय महासागर क्षेत्र) में अपनी नीतियों को तेजी से संशोधित किया और अपनी संलग्नताओं और उपस्थिति को पुनर्जीवित किया। भारत की समुद्री संलग्नताओं में एक

महत्वपूर्ण बदलाव भागीदारी के महत्व की समझ रही है। चीन के अपने पड़ोस में बढ़ते प्रभाव के जवाब में, भारत अपनी गति बढ़ा रहा है और अपनी साझेदारियों का लाभ उठाकर नई और उभरती चुनौतियों का सामना कर रहा है ताकि एक ऐसा समुद्री वातावरण तैयार किया जा सके जो उसके रणनीतिक हितों के अनुकूल हो।

भारत द्वारा किये गए प्रयास इस प्रकार हैं -

- **समुद्री सुरक्षा एजेंसियों की क्षमता बढ़ाना:** इसमें देश के समुद्री क्षेत्रों की निगरानी एवं गश्त के लिये अपनी क्षमताओं को बढ़ाने के लिये भारतीय नौसेना, तट रक्षक एवं समुद्री पुलिस का आधुनिकीकरण और विस्तार करना शामिल है।इसके तहत विमान वाहक, पनडुब्बी, फ्रिगेट, हेलीकॉप्टर, रडार एवं उपग्रह जैसे उन्नत प्लेटफॉर्मों, प्रणालियों एवं उपकरणों का अधिग्रहण करना भी शामिल है।

- **इंटर-एजेंसीसहयोगकोसुदृढ़करनेकेलिएतंत्रकीस्थापना करना:** इसमें समुद्री और तटीय सुरक्षा को सुदृढ़ करने के लिये राष्ट्रीय समिति (National Committee for Strengthening Maritime and Coastal Security), राष्ट्रीय समुद्री सुरक्षा समन्वयक (National Maritime Security Coordinator), संयुक्त संचालन केंद्र (Joint Operations Centers) और तटीय सुरक्षा संचालन केंद्र (Coastal Security Operations Centers) जैसे विभिन्न निकायों एवं समितियों का गठन करना शामिल है। इन निकायों के द्वारा हिंद महासागर क्षेत्र की सुरक्षा, व्यापार को लेकर सहयोग करना,विभिन्न सूचनाओं काआदान-प्रदानकरना, किसीआपातकालीन स्थिति से निपटने की कार्य योजना तैयार करने में सुविधा होती है।

- **मछुआरों और तटवर्ती समुदायों काविकास:** इसमें बायोमीट्रिक पहचान पत्र जारी करना, ट्रांसपोंडर एवं संकट चेतावनी ट्रांसमीटरों की स्थापना, सामुदायिक जागरूकता एवं शिक्षा कार्यक्रमों का संचालन और आजीविका एवं कल्याण योजनाओं के प्रावधान जैसे विभिन्न उपायों का कार्यान्वयन शामिल है।इनका उद्देश्य मछुआरों और तटवर्ती समुदायों को समुद्री सुरक्षा ढाँचे में शामिल करना तथा उनकी सुरक्षा एवं कल्याण को बढ़ाना है।

- **क्षेत्र में सभी के लिये सुरक्षा और विकास** (Security and Growth for All in the Region- SAGAR)इस पहल के द्वारा हिंद महासागरक्षेत्र में आर्थिक विकास एवं पारस्परिक सहयोग को बढ़ाने का प्रयास किया जाता है। यह सुरक्षा और शक्ति के साथ-साथ विकास एवं समृद्धि की आवश्यकताओं के बीच संतुलन स्थापित करती है। इस पहल के द्वारा हिंद महा सागर क्षेत्र के देशो के साथ तनावों को कम करके पर्यटन,शिक्षा,चिकित्सा जैसे क्षेत्रों में पारस्परिक सहयोग को बढ़ाने का प्रयास भारत द्वारा किया जा रहा है।[10]

- **चतुर्भुज सुरक्षा संवाद** (Quadrilateral Security Dialogue- QUAD), **हिंद महासागर रिम एसोसिएशन (IORA)** और **आसियान क्षेत्रीय फोरम** (ASEAN Regional Forum- ARF) जैसे द्विपक्षीय, त्रिपक्षीय या बहुपक्षीय संगठनों के माध्यम से हिंद महासागर क्षेत्र में भारत कार्य कर रहा है। वर्तमान समय में क्वॉड इस क्षेत्र के महत्वपूर्ण सहयोग संगठन के रूप में उभरा है। क्वॉड देशों द्वारा मालाबार युद्ध अभ्यास में प्रतिभा करना चीन को एक कड़े संदेश के रूप में देखा जा रहा है।[11] इन संगठनों के माध्यम से कई नएअवसरों के द्वार खुले हैं जिससे हम तेजी सेआपसी सहयोग को बढ़ाने के लिए कार्य कर सकते हैं।

- **सतत्विकासएवंक्षेत्रीयएकीकरण:** और बहुपक्षीय सहयोग के माध्यम से गरीबी, असमानता, भ्रष्टाचार, शासन और जलवायु परिवर्तन जैसे गैर-पारंपरिक खतरों के मूल कारणों एवं प्रेरकों को संबोधित करना। ये तटीय समुदायों कीआजीविका,प्रत्यास्थता एवं सुरक्षा में सुधार करने और आपराधिकगतिविधियों के लिये प्रोत्साहन एवं अवसरों को कम करने में मदद कर सकते हैं।

निष्कर्ष

जैसे-जैसे बीजिंग अपनी महाशक्तिबनने की महत्वाकांक्षाओं को आगे बढ़ाता है, भारत-चीन प्रतिस्पर्धा हिंद महासागर क्षेत्र (IOR) में बढ़ेगी। अपने रणनीतिक हितों को सुरक्षित रखने और IOR में एक प्रमुख भूमिका बनाए रखने के लिए, भारत को समुद्री क्षेत्र में अपने भौगोलिक लाभों को बनाए रखना होगा। IOR में बढ़ी हुई और निरंतर उपस्थिति, प्रभावी समुद्री डोमेन जागरूकता (MDA) के साथ, क्षेत्र में नई सुरक्षा चुनौतियों का सामना करने के लिए दिल्ली की क्षमता को बढ़ावा देगी और IOR के लिए एक सुरक्षा ढांचा प्रदान करेगी।[12] भारत समुद्री सुरक्षा के लिये प्रतिबद्ध है और इसने उभरते परिदृश्य में आगे

बढ़ने के लिये SAGAR और IONS जैसी पहलें की है। भारत का क्षमता निर्माण और अंतर्राष्ट्रीय सहयोग न केवल इसकी तटरेखा की रक्षा करता है बल्कि वैश्विक समुद्री स्थिरता में भी योगदान देता है। सुरक्षित समुद्र का दृष्टिकोण भारत को एक ऐसे भविष्य की ओर आगे बढ़ने के लिये प्रेरित करता है जो प्रत्यास्थता, अनुकूलनशीलता और सहयोग को महत्त्व देता है। प्रमुख बंदरगाहों और महासागरीय चोक पॉइंट्स के पास संयुक्त समुद्री केंद्रों (JMCs) की स्थापना समुद्री सहयोग की दिशा में एक महत्वपूर्ण मील का पत्थर साबित हो सकती है। समुद्र समान विचारधारा वाले देशों को एक साथ ला सकता है, जो बदले में इस क्षेत्र की रणनीतिक धारणाओं को प्रभावित कर सकते हैं। वास्तवमें, जैसा कि पुरानी कहावत है: "समुद्र जोड़ता है, जबकि भूमि विभाजित करती है।''[13]

सन्दर्भ सूची

1. R, Suresh. (2014). *Maritime security of India: The coastal security challenges and policy options* (1st ed.). Vij Books India.
2. Scott, D. (2013). India's aspiration and strategy for the Indian Ocean: Securing the waves? *Journal of Strategic Studies, 36*(2–3), 273–297. https://doi.org/10.1080/01402390.2012.728134
3. *The Hindu Business Line*. (2024, February 23). Piracy, armed robbery witness 20% jump in Indian Ocean: Navy. *The Hindu Business Line*. https://www.thehindubusinessline.com/news/national/piracy-armed-robbery-witness-20-jump-in-indian-ocean-navy/article67877507.ece
4. Press Information Bureau. (2024, March 23). *Indian Navy's maritime security operations ("Operation Sankalp") complete 100 days of sustained action* [Press release]. Press Information Bureau, Government of India. https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2016215
5. Raghavendra Rao. (2023, September 30). हिंदमहासागर में चीन का बढ़ता दबदबा भारत के लिए कितना बड़ा सिर दर्द. *BBC News Hindi*. https://www.bbc.com/hindi/articles/cle6g7l0xvqo
6. *Ibid.*
7. United Nations General Assembly. (1973). *Declaration of the Indian Ocean as a zone of peace* (Resolution A/RES/2992(XXVII)). United Nations. https://digitallibrary.un.org/record/191429?ln=en
8. Government of Tamil Nadu. (2012). *Fisheries policy note: 2012–2013, Demand No. 7* (Thiru K. A. Jayapal, Minister for Fisheries). Fisheries Department. https://agritech.tnau.ac.in/fishery/pdf/fisheries-%20policy%20note%202012-13.pdf
9. Tan, Y. (2022, August 16). Chinese 'spy ship' Yuan Wang 5 docks in Sri Lanka despite Indian concern. *BBC News*. https://www.bbc.com/news/world-asia-62558767
10. Indian Council of World Affairs. (2023). *India and the island states in the Indian Ocean: Evolving geopolitics and security perspectives*. Indian Council of World Affairs. https://www.icwa.in/pdfs/IndiaIslandStatesIndianOcean.pdf
11. Jaishankar, S. (2024). *Why Bharat matters*. Rupa & Co.
12. Baruah, D. M. (2019, October 23). *Strengthening Delhi's strategic partnerships in the Indian Ocean*. Center for a New American Security. https://www.cnas.org/publications/reports/strengthening-delhis-strategic-partnerships-in-the-indianocean
13. Ghosh, P. K. (2004, January 18–20). *Maritime security challenges in South Asia and the Indian Ocean: Response strategies* (Paper presented at the Center for Strategic and International Studies – American-Pacific Sealanes Security Institute conference, Honolulu, Hawaii). Unpublished conference paper. https://www.defence.lk/upload/ebooks/GHOSH%2C%20Maritime%20Security%20Challenges%20In%20Asia%20_%20Indian%20Ocean.pdf