అమెరికా, చైనా, రష్యా

తమ సరిహద్దులకు ఆవల అంతర్జాతీయ రహదార్ల ప్రారంభం

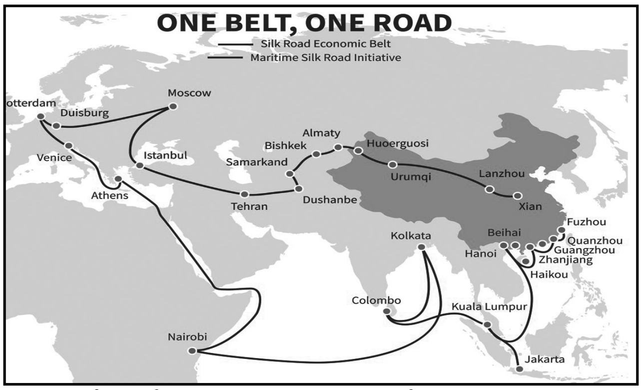
ప్రపంచ సార్వభౌమత్వానికి అమెరికా (జి-7), రష్యా, చైనా దేశాలు తమలో తాము పోటీపడుతూ లక్షల కోట్ల వ్యయంతో ప్రపంచ స్థాయి పథకాలను ప్రారంభిస్తున్నాయి. జి-7 దేశాల ఆధ్వర్యంలో 'ప్రపంచ మౌలిక సదుపాయాలు, మదుపులో భాగస్వామ్యం' (పిజిఐఐ) పథకానికి అమెరికా నాయకత్వం వహిస్తోంది. చైనా 'బెల్ట్ అండ్ రోడ్ ఇనీషియేటివ్' (బిఆర్ఐ) ప్రారంభించగా, రష్యా 'అంతర్జాతీయ ఉత్తర, దక్షిణ రవాణా కారిడార్'(ఐఎన్ఎస్‌టిసి)ని ప్రతిపాదించింది. ఈ ప్రాజెక్టులతో తమ హద్దులనధిగమించి వారు కార్మికుల శ్రమశక్తిని కొల్లగొడతారు. బహుశా ఆయా దేశాల ఆర్థిక వ్యవస్థలు దీనితో ఏమైనా అభివృద్ధి చెందవచ్చేమోగానీ, సామాన్య ప్రజల జీవనం ఈ ప్రతిపాదనలతో మారేదేమీ లేదు. కేవలం పెట్టుబడిదారులు శ్రమశక్తిని దోచుకోవటంతో లభించిన లాభాలను తమ జేబుల్లో నింపుకోవటమే జరుగుతుంది. సామ్రాజ్యవాద ఆధిపత్యంతో కూడిన వారి ప్రతిపాదిత పథకాల లోని 'నిజాయితీ'ని ఎవరైనా గ్రహించవచ్చు.

పి జి ఐ ఐ

ప్రపంచవ్యాపితంగా అభివృద్ధిచెందుతున్న దేశాలలో మౌలిక వసతుల పథకాలకు నిధుల నందజేయటం-అమెరికా నాయకత్వంలోని 'ఏడు దేశాల గ్రూపు'(జి-7) యొక్క సమ్మిళిత ప్రయత్నం. యునైటెడ్ కింగ్‌డమ్ (యుకె)లో జరిగిన 47వ జి-7 సదస్సులో అమెరికా అధ్యక్షుడు బైడెన్ ప్రకటించిన 'బ్లూడాట్ నెట్‌వర్క్' చొరవయొక్క నూతన రూపమే పిజిఐఐ. జర్మనీలో 2022 జూన్‌లో జరిగిన 48వ జి-7 సదస్సులో మొదటిసారిగా ఈ భాగస్వామ్య పథకాన్ని ప్రకటించారు. చైనా అమలుచేస్తున్న 'బెల్ట్ అండ్ రోడ్ ఇనీషియేటివ్'(బిఆర్ఐ)కి ప్రతిగా ఈ కూటమిని ప్రకటించినట్లుగా పరిగణించాలి. పిజిఐఐ దిశగా ఇప్పటికి గ్రాంటులు, సమాఖ్య ఆర్థిక తోడ్పాటు, ప్రైవేటు రంగ పెట్టుబడులను సమకూర్చటాల ద్వారా అమెరికా 3 వేల కోట్ల డాలర్లను సమీకరించింది.

బ్లూడాట్ నెట్‌వర్క్

ప్రపంచ వ్యాపితంగా నిలదొక్కుకోగలిగే మౌలిక వసతుల అభివృద్ధి సూత్రాలను ముందుకు తీసుకెళ్ళేందుకు అమెరికా, జపాన్, ఆస్ట్రేలియా, యు.కె., స్పెయిన్ దేశాలు 'బ్లూడాట్ నెట్‌వర్క్'ను బహుళ పక్ష ప్రయత్నంగా ప్రారంభించాయి. ఈ సూత్రాలపై ఆధారపడి మౌలిక వసతుల పథకాల సర్టిఫికేషన్ కొరకు ఒక కార్యవిధానాన్ని అభివృద్ధి చేసేందుకు అమెరికా, ఆస్ట్రేలియా, జపాన్, యు.కె. దేశాలు 'ఓఇసిడి'తో కలసి పని చేస్తున్నాయి. 'బ్లూడాట్ నెట్‌వర్క్' అవగాహనను ప్రారంభిం



చటంలో ఆస్ట్రేలియాకు చెందిన 'ఆస్ట్రేలియా డిపార్ట్‌మెంట్ ఆఫ్ ఫారిన్ ఎఫైర్స్ అండ్ ట్రేడ్' (డిఎఫ్ఏటి) మరియు 'జపనీస్ బ్యాంక్ ఫర్ ఇంటర్‌నేషనల్ కో ఆపరేషన్' (జెబిఐసి) అమెరికాతో చేతులు కలిపాయి. 2023 ఏప్రిల్‌లో యు.కె., 2023 మేలో స్పెయిన్ దేశాలు బ్లూడాట్ నెట్‌వర్క్ స్టీరింగ్ కమిటీలో చేరాయి. 2035 నాటికి అభివృద్ధి చెందుతున్న దేశాలకు అవసరమైన 40 ట్రిలియన్ డాలర్ల విలువైన మౌలిక సదుపాయాల కల్పనల కోసం చైనా రూపొందించిన బిఆర్ఐకి ప్రతిగా రూపొందించినదే బ్లూడాట్ నెట్‌వర్క్.

పిజిఐఐ సమకూర్చిన ప్రాథమిక పెట్టుబడులు

రైల్, సౌర విద్యుత్తు, డిజిటల్, చిన్న మాడ్యులర్ రియాక్టర్, సైబర్ భద్రత, టెలికాం, పోర్టులు, శుద్ధ ఇంధన సరఫరా గొలుసులు మొదలైన రంగాలలో పిజిఐఐ 190 కోట్ల 25 లక్షల డాలర్ల పెట్టుబడులు పెట్టింది. ఈ నిధులను అంగోలా, డిఆర్‌సి, ఘనా, ఇండోనేషియా, రుమేనియా, కోస్టారికా, ఈక్వెడార్, ఇండియా, బ్రెజిల్ దేశాలలో పెట్టుబడులు పెట్టారు.

చైనా: బెల్ట్ అండ్ రోడ్ ఇనీషియేటివ్ (బిఆర్ఐ)

2013 సెప్టెంబర్‌లో కజకిస్థాన్‌లో జరిగిన మౌలిక సదుపాయాల పెట్టుబడుల సభలో చైనా అధ్యక్షుడు జిన్‌పింగ్ చైనా ప్రభుత్వ విధానంగా 'బెల్ట్ అండ్ రోడ్ ఇనీషియేటివ్'ను మొదటగా ప్రకటించాడు. 'బిఆర్ఐ' ప్రస్తుతానికి 147 దేశాలకు విస్తరించి వుంది. చైనా నిధులతో నడిచే మౌలిక సదుపాయాల ప్రాజెక్టులను-యూరోపియన్ యూనియన్, అమెరికాలలో మినహా ప్రపంచవ్యాపితంగా చేపట్టటం జరిగింది. ఇ.యు. మరియు అమెరికాలు అంతర్జాతీయంగా పెట్టుబడులు పెట్టకుండా తమ మౌలిక సదుపాయాల అవసరాలనే లక్ష్యంగా చేసుకున్నవిగా కనిపించేవి అయినప్పటికీ 'గ్లోబల్లీకనెక్టెడ్ యూరప్' వంటి అభివృద్ధి పథకాలున్నాయి. ప్రపంచవ్యాపితంగా షుమారు నాలుగు ట్రిలియన్ డాలర్ల వ్యయ అంచనాలతో 2970 బెల్ట్ అండ్ రోడ్ ప్రాజెక్టులకు చైనా నిధులు సమకూర్చిందని అంచనా.

ఈ బిఆర్ఐలో చైనా-మంగోలియా-రష్యా ఎకనామిక్ కారిడార్, న్యూ యురేసియన్ ల్యాండ్ బ్రిడ్జ్, చైనా-మధ్య ఆసియా-పశ్చిమ ఆసియా ఎకనమిక్ కారిడార్, చైనా-ఇండో చైనా పెనిన్సులా ఎకనమిక్ కారిడార్, చైనా-పాకిస్థాన్ ఎకనమిక్ కారిడార్, బంగ్లాదేశ్-చైనా-ఇండియా-మయన్మార్ ఎకనమిక్ కారిడార్‌ల వంటి ఆరు అంతర్జాతీయ ఎకనమిక్ కారిడార్ లున్నాయు. చైనా యొక్క బెల్ట్ అండ్ రోడ్ ఇనీషియేటివ్ (బిఆర్ఐ)కు, దాని ప్రధాన పథకమైన చైనా, పాకిస్థాన్ ఎకనామిక్ కారిడార్ (సిపిఇసి)గా చెప్పబడే దానిపట్ల భారత్ తన తీవ్ర వ్యతిరేకతను తెలియజేసింది.

రష్యా : ఐఎన్ఎస్‌టిసి

ఇది మొట్టమొదట 2000 సం॥లో ప్రారంభమైంది. రష్యాలోని బాల్టిక్ సముద్రాన్ని, ఇండియా పశ్చిమ భాగంలోని అరేబియా సముద్రతీర ఓడరేవులతో ఇరాన్ గుండా అనుసంధానం చేసి రవాణా కారిడార్‌ను నిర్మించాలనేది ఆలోచన. దీనికనుగుణంగా 2002 సం॥లో 7200 కి॥మీ పొడవైన అంతర్జాతీయ ఎన్ఎస్‌టిసి నిర్మాణానికి ఇండియా, రష్యా, ఇరాన్ దేశాలు ప్రాథమికమైన ఒప్పందాలపై సంతకాలు చేశాయి. మూడు సం॥ల తర్వాత, అజర్ బైజాన్ కూడా ఒప్పందంపై సంతకం చేసింది. అంతిమంగా ఈ ఒప్పందాన్ని ఇండియా, రష్యా, ఇరాన్, అజర్‌బైజాన్, బెలారస్, బల్గేరియా, ఆర్మీనియా, కజకిస్థాన్, కిర్గిస్థాన్, ఒమన్, తజకిస్థాన్, టర్కీ, యుక్రెయిన్ వంటి 13 దేశాలు ఆమోదించాయి.

అయితే, కీలక దేశాలు శక్తిసామర్థ్యాలు, చురుకుదనం కలిగివున్నప్పటికీ సంవత్సరాల తరబడీ ఆ ప్రాజెక్టు అమలులో పురోగతి చాలా కొద్దిగా మాత్రమే వుంది. ఇరాన్ అణు కార్యక్రమంపై పశ్చిమదేశాల ఆంక్షలు, ఈ మందగమనానికి ఒకానొక కారణంగా వుంది. అమెరికా ఆంక్షల భయంతో ఇస్లామిక్ రిపబ్లిక్‌లో భారీ పెట్టుబడులు పెట్టేందుకు ఇతర దేశాలు, వారి ప్రైవేటు కార్పొరేషన్లు విముఖంగా వున్నాయి. అయితే 2022 ఫిబ్రవరిలో ఉక్రెయిన్‌పై రష్యా దురాక్రమణ, దాని తర్వాత పశ్చిమదేశాలు రష్యాపై ఆంక్షలు విధించటం వంటి పరిణామాలు ఐఎన్ఎస్‌టిసికి తాజా ప్రేరణ కల్పించి రష్యా, ఇరాన్‌లను సన్నిహితం చేసినట్లుగా కన్పిస్తోంది.

ఈ సం॥రం ఫిబ్రవరిలో రష్యా అధ్యక్షుడు వ్లదిమీర్ పుతిన్ ఫెడరల్ అసెంబ్లీలో ప్రసంగిస్తూ రష్యా ఐఎన్ఎస్‌టిసిని అభివృద్ధి చేస్తోందని, ఇది ఇండియా, ఇరాన్, పాకిస్థాన్ అదేవిధంగా గల్ఫ్ దేశాలన్నింటితో నూతన వాణిజ్య మార్గాలను తెరుస్తుందని పేర్కొన్నారు. “మనం నల్లసముద్రం, అజోవ్ సముద్ర తీరాల్లో నౌకాశ్రయాలను అభివృద్ధిచేయాలి. ఉత్తర-దక్షిణ అంతర్జాతీయ కారిడార్‌పై మనం ప్రత్యేకించి కేంద్రీకరించాలి’ అని పుతిన్ అన్నారు. ఇటీవల పుతిన్, ఇరాన్ అధ్యక్షుడు ఇబ్రహీమ్ రైసీ ఆన్‌లైన్ ద్వారా ఒకసారి కలుసుకున్న సందర్భంగా, ఇరు దేశాలూ ఐఎన్ఎస్‌టిసిలో తూర్పుదిక్కు సమాహారంలోని ఓ కీలక సంబంధమైన 162 కి.మీ. పొడవైన రాష్ట్-అస్తారా రైల్వేలైన్‌ను అభివృద్ధి చేయాలనే ఒప్పందంపై సంతకాలు చేశాయి.

అసలైన పథకం ప్రకారం, ఈ కారిడార్‌కు అనేక శాఖలున్నాయి. కాస్పియన్ సముద్ర పశ్చిమభాగాన, అజర్ బైజాన్ గుండా రష్యాను ఇరాన్‌తో అనుసంధానం చేస్తుంది. తూర్పునున్న శాఖ కాస్పియన్ సముద్ర తీరం పొడవునా విస్తరించి, తుర్కుమెనిస్థాన్, కజకిస్తాన్ వంటి మధ్యఆసియా దేశాల వివిధ రోడ్డు, రైలు మార్గాల సమాహారాలతో ప్రధాన కారిడార్‌ను అనుసంధానం చేస్తుంది.

భారతదేశంలోని ‘ఫ్రెయిట్ ఫార్ వర్డర్స్ సంఘాల సమాఖ్య’ యొక్క ఒక నివేదిక ప్రకారం, ప్రస్తుత సాంప్రదాయ మార్గంకంటే ఈ కారిడార్ మార్గం 30 శాతం చౌకగానూ, రవాణా వ్యయం 40శాతం తక్కువగానూ వుంది. రష్యా లేదా యూరప్ నుండి భారతదేశానికి సూయజ్‌కాలవ-బాల్టిక్ సముద్రం-ఉత్తర సముద్రం-మధ్యధరా -అరేబియా సముద్రాల గుండా సాంప్రదాయ మార్గంలో వస్తువులను తరలించటం జరుగుతోంది. ఐఎన్ఎస్‌టిసిని సూయజ్ కాలువ మార్గానికి ఒక ప్రత్యామ్నాయమని పుతిన్ పేర్కొంటున్నాడు.

రాష్ట్-అస్తారా లింక్ :

పశ్చిమశాఖలో, వేగవంతమైన రాష్ట్- అస్తారా రైల్వే మార్గం అజర్ బైజాన్ రైల్వేలను ఇరాన్ రైల్వేలతో అనుసంధానం చేసి, సెయింట్‌పీటర్స్ బర్గ్ నుండి ఇరాన్‌లో వత్తిడి అధికంగా వుండే నౌకాశ్రయమైన, గల్ఫ్‌లోని బండార్ అబ్బాస్ వరకు సూటైన

2013-2023 సం॥ల నడుమ వివిధ రంగాలలో బిఆర్ఐ ఒప్పందాలలో పెరుగుదల/తరుగుదల

రంగం	2016	2017	2018	2019	2020	2021
వ్యవసాయం	121%	-5.6%	5%	23%	31%	-8.3%
రసాయనాలు	51%	124%	-72%	192%	-11%	17%
వినోదం	-25%	-3%	-11%	9%	-34%	-4%
ఆర్థికం	710%	173%	-71%	100%	-88%	-100%
ఆరోగ్యం	-13%	345%	-47%	-45%	-50%	362%
సైనిక వ్యవహారాలు	114%	193%	-89%	-80%	630%	35%
రియల్ ఎస్టేట్	-17%	51%	-15%	5%	-60%	28%
సాంకేతికత	-58%	15%	25%	41%	-63%	-88%
రవాణా	-43%	7%	103%	-30%	-43%	-1%
పర్యాటకం	451%	13%	-89%	26%	-100%	-
వినియోగ వస్తువులు	41%	-44%	-31%	150%	-61%	169%
ఇతరములు	-21%	156%	9%	-59%	-55%	36%
గనులు & లోహాలు	-5%	1%	185%	-47%	-48%	89%

మూలం: గ్రీన్ ఫైనాన్స్ అండ్ డెవలప్‌మెంట్ సెంటర్, ఏఐఐ

కారిడార్‌ను తెరుస్తుంది. పశ్చిమదేశాల ఆంక్షల తాకిడితో, రష్యా, ఇరాన్‌లు పనులను వేగవంతం చేయాలని తలపెట్టాయి. ఇటీవల జరిగిన ఒప్పందం ప్రకారం, రైల్వే నిర్మాణాలపై రష్యా 173 కోట్ల డాలర్లను మదుపు చేయనుండగా, ఇరాన్ ఉజ్జాయింపుగా 500 కోట్ల డాలర్లను ఖర్చు చేయాలనుకోవటంతోపాటుగా, విదేశీ మదుపరుల కోసం ఎదురు చూస్తోంది. రాష్ట్-అస్తారా అనుసంధానం 48 నెలలలో పూర్తి అవుతుందని ఇరాన్, రష్యాలు ప్రకటిస్తున్నాయి.

మనకు కావలసిన ఇంధన అవసరాల్లో 80 శాతాన్ని దిగుమతి చేసుకోవటంపైన ఆధారపడి వున్న మన దేశానికి, ఈ కారిడార్ ఇంధన భద్రత కోసం తాజా మార్గాలను తెరుస్తోంది. గత సం॥రం పైగా కాలంలో ఇండియా ప్రధానంగా రష్యాతో తన ఇంధన ఒప్పందాలను పెంపుచేసింది.

అదేవిధంగా ఈ కారిడార్, ఇండియా, మధ్యఆసియాల నడుమ వాణిజ్యాన్ని మరింత పెంపుచేయగలదు. ఇరాన్ అభివృద్ధి చేస్తున్న ఛాబహార్ అనే నౌకాశ్రయాన్ని ఈ కారిడార్‌తో అనుసంధానం చేయవలసిందిగా ఇండియా ప్రస్తుతం అడుగుతోంది.

కాగితాలపై ఈ ప్రాజెక్టు ఎంతటి శక్తివంతమైనదిగా వున్నప్పటికీ, ఈ ప్రాజెక్టు ఇప్పటికీ అనేక సవాళ్ళను ఎదుర్కొంటోంది. కాస్పికన్ సముద్ర పొడవునా రాష్ట్-అస్తార్ రైల్వే నిర్మాణం, ఆర్థిక-ఆచరణ కారణాల రెండింటితో ఆలస్యం జరుగుతూవస్తోంది. ఈ అనుసంధానంలో 22 సొరంగాలు, 15 ప్రత్యేక వంతెనలు నిర్మించాల్సి వుండటంతో, ముందుగా నిర్ణయించుకున్న 48 నెలల కాలపరిమితిలోపు పూర్తవుతుందన్న గ్యారెంటీ లేదు.

గతకాలపు సోవియట్ రిపబ్లిక్కులలో కూడా ఉపయోగించిన రష్యన్ రైల్‌గేజ్, ఇరాన్ ఉపయోగించే దానికి భిన్నమైంది. పైగా, భౌగోళికమైన సమస్యలున్నాయి. రష్యా, ఇరాన్‌లకు ఈ ప్రాజెక్టుకు తగినన్ని నిధులు సేకరించటం కష్టంగా తోస్తోంది. ఈ దేశాలు ఇప్పటికే ఆంక్షలతో తంటాలు పడుతుండటంతోపాటు, మూడో పక్షాలు ఇరాన్‌లో మదుపుచేయటంపట్ల విముఖంగా వున్నాయి.

అజర్‌బైజాన్‌తో ఇరాన్ సంబంధం ఉద్రిక్తంగానే వుంది. అజర్‌బైజాన్ ఆర్మేనియాల నడుమ యుద్ధం, కాకసస్ భౌగోళిక రాజకీయాలను సంక్లిష్టం చేస్తున్న నేపథ్యంలో తన అంతరంగిక విషయాల్లో ఇరాన్ జోక్యం చేసుకుంటోందని 'బకు' పదేపదే ఆరోపణలు చేస్తోంది.

ఏమైనా, సవాళ్ళు వున్నప్పటికీ యురేషియా ఆర్థిక సమగ్రత కొరకు రూపొందించుకున్న తమ పథకాలలో ఈ కారిడార్‌ను ఓ శక్తివంతమైనదిగా, పరిస్థితులను తారుమారు చేయగలిగినదిగా చూస్తూ రష్యన్లు, ఇరానియన్లు నిశ్చయాత్మకంగా ముందుకు సాగుతున్నట్లే కన్పిస్తోంది.

*****