

भारत की समुद्री सुरक्षा के लिए खतरा और उनसे निपटने के उपाय**अमित कुमार पटेल¹, डॉ० कुलदीप सिंह²**¹शोध छात्र (जे०आर०एफ०) प्रोफेसर राजेन्द्र सिंह (रज्जु भैया) विश्वविद्यालय, प्रयागराज उ०प्र०²असिस्टेंट प्रोफेसर, पी. बी. पी. जी. कॉलेज, प्रतापगढ़ उ०प्र०

Received: 24 Oct 2024, Accepted & Reviewed: 25 Nov 2024, Published: 30 November 2024

Abstract

भारत का महासागरों के साथ ऐतिहासिक संबंध रहा है और यह किसी भी अन्य द्वीप देश की तरह महासागरों/समुद्रों पर निर्भर है। भारत की भू-रणनीतिक स्थिति उसे हिंद महासागर क्षेत्र में एक महत्वपूर्ण खिलाड़ी बनाती है। इस क्षेत्र में विशाल जनसंख्या, ऊर्जा, परिवहन तथा मुख्य प्रवेश मार्ग प्रदान करने के कारण हिंद महासागर अब रणनीतिक रूप से दुनिया के सबसे सक्रिय क्षेत्रों में से एक है। विशेष रूप से शीत युद्ध के बाद इस क्षेत्र में बाह्य शक्तियों के हस्तक्षेप ने भारतीय समुद्री क्षेत्र के लिए सुरक्षा खतरों को बढ़ा दिया है।

मुख्य शब्द— संप्रभुता, गैर-पारंपरिक सुरक्षा, नाजुकता, भू-राजनीति, विकास।**Introduction**

समुद्री सुरक्षा की अवधारणा अपने आप में एक व्यापक अवधारणा है जो अनिवार्य रूप से गैर-पारंपरिक और साथ ही पारंपरिक सुरक्षा खतरों को संबोधित करती है। समुद्री सुरक्षा के लिए राज्य अभिकर्ताओं के साथ-साथ गैर-राज्य अभिकर्ताओं के परस्पर सहयोग एवं समन्वय की आवश्यकता होती है। समुद्री सुरक्षा में सामूहिक और सहकारी क्रम में जोखिम की न्यूनता और भेद्यता में कमी शामिल है ताकि राष्ट्रीय, स्थानीय और वैश्विक महत्वपूर्ण हितों, लक्ष्यों और मूल मूल्यों की रक्षा, रोकथाम और साथ ही उन्हें बढ़ावा दिया जा सके। इन महत्वपूर्ण हितों में राज्य की संप्रभुता, आर्थिक विकास, मानव और सामाजिक विकास पर्यावरण और महासागर संसाधन और उच्च समुद्र में नौवहन की स्वतंत्रता शामिल है।¹

हम इस तथ्य से अवगत हैं कि यह पृथ्वी की सतह के तीन-चौथाई से अधिक हिस्से पर प्रभावी रूप से उभरता है। एक तरफ, पृथ्वी की सतह का तीन-चौथाई हिस्सा पानी से ढका हुआ है और इस पानी का तीन-चौथाई हिस्सा प्रभावी रूप से नो मैन्स लैंड है। वैश्वीकरण के शीत युद्ध के बाद के युग में लगातार बढ़ते व्यापार के साथ जो मुख्य रूप से समुद्र से होकर गुजरता है क्योंकि समुद्र परिवहन का सबसे सस्ता साधन है, जिससे मनुष्य अपनी अधिकांश जरूरतों के लिए समुद्र पर निर्भर हो जाता है। जो मुख्य रूप से समुद्री परिवहन पर आधारित है, क्योंकि समुद्र परिवहन का सबसे सस्ता साधन है, जिससे मनुष्य अपनी अधिकांश आवश्यकताओं के लिए समुद्र पर निर्भर रहता है। समुद्री सुरक्षा शब्द का मूल अर्थ समुद्र से भय या खतरे से मुक्ति है। यह अवधारणा मूल रूप से व्यक्ति से व्यक्ति और राज्य से राज्य तक भिन्न होती है। यह किसी की भौगोलिक, भू-राजनीतिक, आर्थिक और जनसांख्यिकीय स्थिति पर आधारित है। UNCLOS समुद्री सुरक्षा को शांतिपूर्ण उद्देश्य के लिए समुद्र का शांतिपूर्ण उपयोग के रूप में परिभाषित करता है ताकि सभी लोग इससे लाभान्वित हों। यहां शांति का मतलब सिर्फ युद्ध का न होना ही नहीं बल्कि समुद्र/महासागरों में अन्याय का न होना भी है। भारत ने सामरिक और आर्थिक दोनों ही दृष्टि से 21वीं सदी में तीसरा सबसे बड़ा और शायद सबसे महत्वपूर्ण महासागर होने का खिताब अपने नाम किया

है। भारतीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने संयुक्त राष्ट्र के मंच पर जोर देकर कहा कि 21वीं सदी एशिया की है और विशेषकर भारत की, इसमें हिंद महासागर की बहुत बड़ी भूमिका है। भारत न केवल भौगोलिक और भू-राजनीतिक रूप से बल्कि ऐतिहासिक रूप से भी समुद्र पर निर्भर है। भारतीय पौराणिक कथाओं में हिंद महासागर को रत्नाकर कहा गया है जिसका अर्थ है शरत्नों का निर्माता या रचयिता। 11 समुद्री राज्यों और द्वीपों के साथ, भारत किसी भी अन्य द्वीप राष्ट्र की तरह समुद्र पर निर्भर है। 7576 किमी लंबी तटरेखा और लगभग 2.2 मिलियन वर्ग किमी ईईजेड के साथ, भारत की समुद्री सुरक्षा के लिए खतरे और चुनौतियां भी बहुत बड़ी हैं।

भारत की समुद्री सुरक्षा के लिए चुनौतियाँ/खतरे— जैसा कि ऊपर बताया गया है, भारत के पास विशाल तटरेखा और विशाल ईईजेड है, जो इसे समुद्र/महासागर संसाधनों में सबसे समृद्ध राष्ट्रों में से एक बनाता है। भारत की समुद्री आबादी बहुत बड़ी है। यह कई यूरोपीय और अफ्रीकी देशों की पूरी आबादी से भी ज्यादा है। भारत के सामने आने वाली सुरक्षा चुनौतियों में मूल रूप से दो मुख्य बिंदु हैं— प्रमुख शक्ति रणनीतिक प्रतियोगिताएँ और कम तीव्रता वाले संघर्ष और समुद्री डकैती।²

अटलांटिक-प्रशांत क्षेत्र से वैश्विक समुद्री फोकस का भारत-प्रशांत क्षेत्र की ओर स्थानांतरण, इस क्षेत्र में प्रमुख शक्तियों के बीच अपने महत्वपूर्ण हितों के लिए संभावित प्रतियोगिता की ओर ले जाता है। अमेरिका और चीन का ऊर्जा जोर और हाइड्रोजन और पेट्रोलियम उत्पादों के लिए पश्चिम एशिया पर उनकी निर्भरता भारतीय उपमहाद्वीपों के आसपास के एसएलओसी और चोक पॉइंट्स को कमजोर बनाती है। इसलिए भारत की समुद्री सुरक्षा पर सीधा असर पड़ता है। चीन का हिन्द महासागर में लगातार बढ़ता प्रभाव और द्विपीय देशों के साथ मिलकर भारत के विरुद्ध घेरे कि नीति के द्वारा सामरिक और रणनीतिक रूप से कजोर करने का प्रयास किया जा रहा है। भारत को अपनी आर्थिक वृद्धि और ऊर्जा आवश्यकताओं के लिए समुद्री व्यापार पर निर्भर रहना पड़ता है। प्रभावी समुद्री व्यापार के लिए बुनियादी ढांचे को विकसित करने की आवश्यकता है जो भारत की समुद्री सुरक्षा के प्रतिमान को और बढ़ाएगा।

सामुद्रिक सुरक्षा की राज्य-आधारित पारंपरिक समस्याओं में समुद्री-मार्ग सुरक्षा, आंतरिक राजनीतिक अस्थिरता, भू-राजनीतिक हलचल, क्षेत्रीय विवाद, उग्रवाद और अंतर-राज्यीय तनाव शामिल हैं, जो आजकल गैर-राज्य स्रोतों और समसामयिक संबंधों से बढ़ते खतरों के साथ जुड़ गए हैं। इन गैर-राज्यीय खतरों के स्रोत हैं— समुद्री डकैती, आतंकवाद, मानव तस्करी (मानव और ड्रग्स), पर्यावरण क्षरण के प्रभाव, संसाधनों की कमी, प्राकृतिक आपदाएँ, जलवायु परिवर्तन, अस्थिर राज्य, निष्क्रिय संस्थान, ऊर्जा सुरक्षा और SLOC के प्रति भेद्यता। ये विविध चुनौतियाँ इस क्षेत्र की सीमा से लगे विविध और राजनीतिक रूप से अस्थिर राष्ट्रों से सम्बंधित हैं, जिससे राजनीतिक तनाव और अस्थिरता का खतरा पैदा होता है।

पारंपरिक राज्य आधारित समस्याओं जिसमें संयुक्त राज्य अमेरिका, चीन, जापान और ऑस्ट्रेलिया जैसी कुछ प्रमुख शक्तियों के बीच शक्ति संघर्ष एवं रणनीतिक प्रतिस्पर्धा के गठजोड़ का भारत भी एक अपरिहार्य हिस्सा है। भारत की समुद्री सुरक्षा के प्रति भेद्यता व्यापक कूटनीतिक नीतियों और एक दूसरे के साथ द्विपक्षीय और बहुपक्षीय संबंधों को बढ़ाती है। यह उनके महत्वपूर्ण हितों और मार्मिक मूल्यों की रक्षा करने तथा इसके अलावा एक दूसरे को बढ़ावा देने के लिए आपसी तनावों को कम करता है।³

लेकिन प्रभाव और शक्ति के इस संघर्ष के साथ-साथ, IOR में समुद्री सुरक्षा के लिए कुछ गैर-पारंपरिक खतरों पर भी चर्चा की जानी चाहिए।

1. समुद्री डकैती
2. आतंकवाद
3. तस्करी
4. पर्यावरण सुरक्षा चुनौतियाँ
5. ऊर्जा सुरक्षा और SLOC की भेद्यता

1. समुद्री डकैती— जब समुद्री सुरक्षा के लिए गैर-पारंपरिक खतरे की बात की जाती है, तो आधुनिक समय में उच्च समुद्र (High Sea) में समुद्री डकैती का संकट सबसे प्रमुख है। शिपिंग। आजकल समुद्री लुटेरे आधुनिक गैजेट और हथियारों जैसे मोडेम, सैटेलाइट फोन, रडार, स्पीडबोट से सुसज्जित हैं। तीव्र आवृत्ति वाले रेडियो, ग्रेनेड, मोर्टर आदि से आसानी से व्यापारी जहाजों और जहाजों पर नियंत्रण कर लेते हैं। भौगोलिक स्थिति तथा कमजोर कानूनी व्यवस्था के कारण हिंद महासागर क्षेत्र समुद्री डकैती का शिकार बन गया। हिंद महासागर में अफ्रीकी तट और मलक्का जलडमरूमध्य के पास कई उथले क्षेत्र और चोक पॉइंट हैं, जो समुद्री लुटेरों के लिए हमले करने और उन्हें त्वरित प्रवेश द्वार प्रदान करने के लिए संचालन की दृष्टि से भी उपयुक्त हैं। कुछ प्रभावी बंदरगाह सुरक्षा उपायों के कारण हाल के वर्षों में समुद्री डकैती की घटनाओं में बहुत कमी आई है यद्यपि उच्च समुद्र में अभी भी कुछ असफल प्रयास दर्ज किए गए हैं। यह समस्या तब तक जारी रहेगी जब तक कि कुछ प्रभावी समुद्री क्षेत्र कानून प्रवर्तन एजेंसियां नहीं बनाई जातीं।

आतंकवाद— जब हम आतंकवाद शब्द की बात करते हैं तो इसमें कोई संदेह नहीं है कि भारत भी समुद्री आतंकवाद की समस्या से प्रभावित है। देश की आर्थिक राजधानी मुंबई पर 26/11 के हमले ने नौसेना/समुद्री रक्षा के पूरे ढांचे को तहस-नहस कर दिया और इस पर कुछ गंभीर सवाल खड़े कर दिए। मुंबई हमलों ने तटीय जल की सुरक्षा को बहुत प्रभावी ढंग से चुनौती दी। 2008 में मुंबई पर 26/11 के हमलों के अलावा, हिंद महासागर क्षेत्र में आतंकवादी गतिविधियों की कई अन्य घटनाएं भी हुई हैं जैसे 2008 में यूएसएस कोर पर आतंकवादी हमला और 2002 में फ्रांसीसी टैंकर एमवी लिम्बर्ग पर हमला। 26 फरवरी 2004 को मनीला के निकट 'सुपरफेरी 14' के डूबने की घटना में 116 लोग मारे गए थे, जिसकी जिम्मेदारी भी आतंकवादी संगठन 'अबू सैय्यफ ग्रुप' ने ली थी।⁴ ये घटनाएं समुद्री पर्यावरण में आतंकवाद के खतरे के बारे में बहुत कुछ कहती हैं, जो बहुत गंभीर है और जैसा कि जोशुआ एच. ने एशियाई सर्वेक्षण (2006) में "दक्षिण पूर्व एशिया में समुद्री मार्गों की सुरक्षा" पर अपने लेख में कहा है जिसका विकसित अर्थव्यवस्था पर गंभीर प्रभाव पड़ता है, "समुद्री परिदृश्य में आतंकवाद को रोकने के लिए प्रभावी कदम उठाए जाने चाहिए"।⁵

2. तस्करी (मादक पदार्थ और मानव) — परिवहन का मार्ग सस्ता होने के कारण तथा किसी भी बड़े तटीय देश कि कानूनी सीमा से बाहर होने के कारण, इस क्षेत्र का उच्च समुद्र मादक पदार्थों और मानव की अवैध तस्करी के लिए आसान मार्ग प्रदान करते हैं। इन अंतरराष्ट्रीय सुरक्षा चिंताओं के प्रभाव आतंकवाद को बढ़ावा देने से लेकर अवैध आब्रजन तक हैं जो सामाजिक-राजनीतिक अस्थिरता पैदा करते हैं। भारत की भू-राजनीतिक स्थिति दुनिया के दो सबसे अवैध अफीम उत्पादक क्षेत्रों के पास है— पश्चिमी भाग में अफगानिस्तान, पाकिस्तान और ईरान से युक्त गोल्डन क्रिसेंट और पूर्वी भाग में म्यांमार, थाईलैंड और

लाओस से युक्त गोल्डन ट्राएंगल अपनी लंबी और छिद्रपूर्ण तटरेखा के कारण उसे अवैध ड्रग व्यापार का शिकार बनाता है।

3. ऊर्जा सुरक्षा और SLOC की चिंता— समुद्री सुरक्षा के लिए पारंपरिक और गैर—पारंपरिक दोनों चुनौतियाँ मुख्य रूप से SLOC और इसकी सुरक्षा पर केंद्रित हैं। सामरिक और आर्थिक महत्व पर पहले ही चर्चा की जा चुकी है। सभी देश और विशेष रूप से भारत के लिए SLOC से 90 प्रतिशत व्यापार होता है। ऊर्जा सुरक्षा भी एक बड़ी चिंता का विषय है, क्योंकि देश की 90 प्रतिशत ऊर्जा आवश्यकता इन संचार मार्गों के माध्यम से पूरी होती है और यहां तक कि फारस की खाड़ी और प्रशांत महासागर को हिंद महासागर से जोड़ने वाले हुरमुज जलडमरूमध्य और मलक्का जलडमरूमध्य जैसे प्रमुख अवरोध बिंदुओं पर अस्थायी अवरोध भी ऊर्जा सुरक्षा पर भारी प्रभाव डालेगा। भारतीय परिप्रेक्ष्य से देखा जाए तो समुद्र के निकट सुरक्षा में महत्वपूर्ण सुधार हुए हैं, फिर भी कुछ बड़ी खामियों को दूर किया जाना अभी बाकी है। मुंबई में 2008 में हुए 26/11 के हमले ने भारतीय समुद्री सुरक्षा ढांचे की कुछ बड़ी खामियों को उजागर किया। सबसे पहले, इसने भारत के समुद्र तट की छिद्रपूर्ण प्रकृति को उजागर किया, यह निगरानी प्रणाली में प्रभावशीलता की कमी और अंतर—एजेंसी समन्वय की कमी को भी दर्शाता है। 26/11 के हमले के बाद सरकार ने 2.2 मिलियन वर्ग किलोमीटर के विशाल ईईजेड की सुरक्षा के लिए कई उपाय किए, जैसे तटीय पुलिस स्टेशनों का निर्माण; निगरानी बुनियादी ढांचे का विकास, समुद्र तट के साथ रडार स्टेशनों की स्थापना और स्वचालित पहचान प्रणाली की स्थापना। ये गतिविधियाँ तटीय सुरक्षा योजना (सीएसएस) के दायरे में की गईं, जिससे समुद्र के रास्ते सुदूर पूर्व और पश्चिमी देशों में मादक पदार्थों की बड़ी खेप के संचरण की अनुमति मिली। विशेष रूप से म्यांमार के बंदरगाह दुनिया भर में मादक पदार्थों की तस्करी के लिए प्रमुख आधार हैं।¹⁰ ये मार्ग क्षेत्र में धन शोधन के लिए भी प्रवेश द्वार प्रदान करते हैं। नशीले पदार्थों, मनुष्यों और हथियारों की अवैध तस्करी जैसे उपर्युक्त खतरों को प्रभावी ढंग से संबोधित करने के लिए क्षेत्रीय, उप—क्षेत्रीय, राष्ट्रीय, स्थानीय और साथ ही वैश्विक स्तर पर ठोस कार्रवाई की आवश्यकता है।

4. पर्यावरण सुरक्षा चुनौतियां— भारत जैसे देश की समुद्री संरचना के सामने एक और बड़ी चुनौती हिंद महासागर क्षेत्र में प्राकृतिक आपदाएं हैं। हिंद महासागर क्षेत्र दुनिया की लगभग 70: प्राकृतिक आपदाओं का केंद्र है समुद्र में हर साल 150 से ज्यादा दुर्घटनाएँ खराब दृश्यता, रडार की गैर—सेवाक्षमता, पतवारों की विफलता, बॉयलर विस्फोट और मानवीय त्रुटियों के कारण होती हैं।¹¹ (खुराना, 2004) इन प्राकृतिक और मानव निर्मित आपदाओं और क्षेत्रों में कार्गो द्वारा प्रदूषण के कारण पानी का प्रदूषण होता है जिससे क्षेत्र का पारिस्थितिकी संतुलन बिगड़ जाता है। इनमें से प्रत्येक उपक्रम को खुफिया नेटवर्क द्वारा सहायता प्रदान की जाती है जो देश के वैध क्षेत्र में समुद्री गतिविधियों की प्रभावी निगरानी की सुविधा प्रदान करता है।

भारतीय समुद्री सुरक्षा की पूरी संरचना मूल रूप से तीन परतों वाली है, जिसमें तटीय पुलिस तटीय जल क्षेत्र की सुरक्षा करती है। इसके अलावा, दूसरे स्तर पर भारतीय तटीय रक्षक ईईजेड और तटीय जल (प्रभावी रूप से 12 एनएम से 200 एनएम तक) के भीतर के क्षेत्र की रक्षा और सुरक्षा के लिए जिम्मेदार है और अंत में भारतीय नौसेना 200 एनएम से आगे के उच्च समुद्र की रक्षा के लिए जिम्मेदार है। हालाँकि ये एजेंसियाँ अपने आप में बहुत कुशल हैं, लेकिन देश के समुद्री क्षेत्रों और तटरेखा की और भी अधिक प्रभावी सुरक्षा के लिए उनके बीच समन्वय भी आवश्यक है।

भारतीय नौसेना, भारतीय तटरक्षक बल और तटीय पुलिस के साथ मिलकर द्विवार्षिक अभ्यास 'सागर-कवच' का आयोजन किया जाता है, ताकि टीम वर्क की भावना सीखी जा सके और संयुक्त रूप से समुद्री सुरक्षा की जा सके। अक्टूबर 2017 में गुजरात में शुरू हुए इस अभ्यास के नवीनतम संस्करण में भारतीय नौसेना और आईसीजी के जहाज और विमान, भारतीय नौसेना और भारतीय वायु सेना के यूएवी, पुलिस कमांडो के कर्मी, बीएसएफ और समुद्री पुलिस की गश्ती नौकाएं और भारतीय सीमा शुल्क शामिल हैं, जिससे यह अभ्यास और भी प्रभावी हो गया है, ताकि अंतर-एजेंसी समन्वय को बढ़ाया जा सके।

समुद्री क्षेत्रों और तटरेखा को किसी भी बाहरी खतरे/घुसपैटिए से सुरक्षित रखने के अलावा, ये एजेंसियाँ नियमित प्राकृतिक और मानव निर्मित आपदाओं के कारण उत्पन्न होने वाले पारिस्थितिक असंतुलन को नियंत्रित करने के लिए भी जिम्मेदार हैं। समुद्री प्रदूषण के प्रमुख कारणों में से एक तेल रिसाव है जो आस-पास के समुद्री पारिस्थितिकी को भारी नुकसान पहुंचाता है। इन तेल रिसावों और अन्य मानव निर्मित आपदाओं और प्रदूषण को उचित अंतर-एजेंसी समन्वय और सैनिकों की नियमित गश्त और समुद्री प्रदूषण के खतरों के बारे में तटरेखा पर स्थानीय लोगों के बीच जागरूकता पैदा करके नियंत्रित किया जा सकता है।

निष्कर्ष— हालांकि एजेंसियां भारत के समुद्री क्षेत्र में रक्षा और सुरक्षा सुनिश्चित करने के अपने काम में बहुत प्रभावी हैं, खासकर 2008 में 26/11 के आतंकवादी हमले के बाद, लेकिन फिर भी कुछ प्रमुख सुरक्षा उल्लंघन होते हैं जैसे 2011 की शुरुआती तिमाही में एक रूसी युगल अनजाने में भारत के समुद्री क्षेत्र में प्रवेश कर गया, जिसे केवल मुंबई तट के पास मछुआरों ने देखा, जैसा कि 2013 में भारत के ईईजेड में समुद्री डाकूओं के संदेह में एक इतालवी टैंकर द्वारा मछुआरे को गोली मारने की घटना या 2014 में मुंबई के पास किसी जहाज का किसी की नजर में न आने पर प्रवेश। इसके अलावा जनवरी 2017 में दो जहाज एम.टी. बी.डब्ल्यू. मैपल और एम.टी. डॉन कांचीपुरम एन्नोर के कामराजर बंदरगाह के पास टकरा गए, जिससे अधिकारियों की लापरवाही के कारण तेल रिसाव हो गया। भारत ने समुद्री सुरक्षा ढांचे को बेहतर बनाने के लिए कुछ अच्छे काम किए हैं, जिसमें इंडियन ओशन रिम एसोसिएशन, इंडियन ओशन नेवल सिम्पोजियम, ईस्ट एशिया समिट जैसे अंतर्राष्ट्रीय या क्षेत्रीय मंचों की सक्रिय भागीदारी के साथ-साथ समुद्री क्षेत्र में अपनी खुफिया सेवा को मजबूत करना शामिल है। भारत ने मुंबई, कोच्चि, विशाखापत्तनम और पोर्ट ब्लेयर में निगरानी प्रणाली को बढ़ाकर अपने बुनियादी ढांचे को बेहतर बनाने के लिए कुछ प्रमुख कदम उठाए हैं।

अपने तटीय क्षेत्रों और द्वीपों पर 51 रडार स्टेशनों (20 भारतीय नौसेना और 3 तटरक्षक) का नेटवर्क स्थापित करना, परिचालन और तकनीकी रूप से अपनी समुद्री सुरक्षा संरचना को मजबूत करने के लिए राष्ट्रीय समुद्री डोमेन जागरूकता ग्रिड बनाने पर ध्यान केंद्रित करना। यद्यपि ये बहुत महत्वपूर्ण कदम हैं, फिर भी भारतीय समुद्री सुरक्षा में शीर्ष प्राधिकरण का अभाव है। 2013 में तैयार तटीय सुरक्षा विधेयक को अभी तक मंजूरी नहीं मिली है और राष्ट्रीय समुद्री प्राधिकरण (एनएमए) की आवश्यकता बहुत महत्वपूर्ण है। भारत सरकार की हाल की परियोजनाएँ – परियोजना सागरमाला और परियोजना मौसम – तटीय अवसंरचना को और मजबूत करेंगी, जिससे सुरक्षा में सुविधा होगी। समुद्री क्षेत्र भारत की शक्ति स्थिति और भारत की ऊर्जा सुरक्षा और आर्थिक विकास का एक महत्वपूर्ण घटक होने में बहुत महत्वपूर्ण आयाम है। सुरक्षित

समुद्री क्षेत्र आर्थिक, विकास, पर्यावरण स्थिरता और रणनीतिक हितों के बीच संतुलन सुनिश्चित करेगा और देश के समग्र विकास को आगे बढ़ाएगा, जिससे शांति और समृद्धि आएगी।

सन्दर्भ सूची—

- 1- https://idsa.in/system/files/JDS_8_2_2014_LeeCordner.pdf
- 2- <http://theconversation.com/cooperation-is-key-to-securing-maritime-security-in-the-indian-ocean-67989>
- 3- <https://nationalinterest.in/india-and-the-indo-pacific-balance-of-power-1814c5a5f6a1>
- 4- www.jstor.org/stable/10.7249/mg485dhs.
- 5- Emerging Maritime Security Environment in the Indian Ocean Region: Challenges and Responses, praghya pandey, http://paperroom.ipsa.org/papers/paper_34577.pdf
- 6- (Sakhuja,2010)
7. सिंह के. आर., मेरीटीम सिक्योरिटी फॉर इण्डिया न्यू चेलेन्जेज एण्ड रिसपोन्सबिलिटी, न्यू सेन्च्युरी प्रकाशन, नई दिल्ली, 2008 पृ.सं. 1
8. सहगल के., इण्डियन सिक्योरिटी सिस्टम डी. एस. ए., संस्करण 11, संख्या—2, अक्टू. ए सिस्टम अप्रोच, आई. नवम्बर 1978, पृ.सं. 105
9. पणिककर के. एम., इण्डियन मेरीटीम डॉक्ट्रिन आई.एन.बी.आर. 8. 2009, पृ.सं. 47
10. चौपड़ा आर, ए सेमिनार ऑन मेरीटीम हिस्ट्री सैनिक समाचार 49. संख्या—4,16—28, फरवरी, 2002, www-mod-nic-in@samachar@html@ch15.html पर उपलब्ध
11. वाल्टन. सी डाले, जिओपॉलिटिक्स एण्ड द ग्रेट पावर्स इन द ट्वन्टी फर्स्ट सेन्च्युरी मल्टीपॉलेरिटी एण्ड द रिवोल्यूशन इन द स्ट्रेटजिक पर्सपेक्टिव रोटलेज प्रकाशन, न्यूयार्क, 2007, पृ.सं. 20
12. पणिककर के. एम., इण्डिया एण्ड द इण्डियन ओशियन, एलन एण्ड अनविन प्रकाशन, 1957 पृ.सं. —17
13. विवियन लुईस, फोर्ब्स, द मेरीटीम बाउन्ड्रीज ऑफ इण्डियन ओशियन रीजन, सिंगापुर युनिवर्सिटी प्रकाशन, सिंगापुर, 1995, पृष्ठ सं. 29
14. मिश्रा रामनारायण, इण्डियन ओशियन एण्ड इण्डियाज सिक्योरिटी, मित्तल प्रकाशन, दिल्ली, 1986, पृ.सं. 1
15. इण्डियन ओशियन ए.सी. ऑफ अनसर्टेनिटी. पयूचर डायरेक्शन्स इन्टरनेशनल द्वारा इण्डियन ओशियन रिसर्च प्रोग्राम के अन्तर्गत प्रकाशित पत्रिका, पश्चिमी पर्थ, ऑस्ट्रेलिया, फरवरी, 2012, पृ.सं. 9
16. अग्रवाल अमिता, इण्डियन ओशियन एण्ड वर्ल्ड पीस कनिष्क प्रकाशन, नई दिल्ली, 2000, पृ.सं. 8
17. जूलिया जे. गोथोल्ड व डोनाल्ड डब्ल्यू. गोथोल्ड, इण्डियन ओशियन. क्लिओ प्रकाशन, केलिफोर्निया, 1988, पृ.सं. 13
18. नोलन रॉय, एनएक्सक्लूसिव प्रपोसल, आर्थर हाऊस प्रकाशन, संयुक्त राष्ट्र अमेरिका, 2005, पृ.सं. 578
19. लेहटन जी. ल्यूक, क्रिटिकल इश्यूज इन द इण्डियन ओशियन रीजन 2020, इण्डियन ओशियन, ए सी ऑफ अनसर्टेनिटी में प्रकाशित शोध पत्र, पयूचर डायरेक्शन्स इन्टरनेशनल, पश्चिमी पर्थ, ऑस्ट्रेलिया, फरवरी, 2012, पृ. सं. 9
20. अग्रवाल अमिता, इण्डो यू. एस. रिलेशन्स एण्ड पीस प्रोसपेक्ट्स इन साउथ वेस्ट इण्डियन ओशियन, कावेरी प्रकाशन, नई दिल्ली, 2008 पृ.सं. 188

21. सखुजा विजय, द इण्डियन ओशियन इन 2015, (IPCS) इन्सटीट्यूट ऑफ पीस एण्ड कॉन्फ्लिक्ट स्टडीज द्वारा प्रकाशित विशेष प्रतिवेदन 167, जनवरी, 2015, पृ.सं.-5
22. सी. राजा मोहन, समुद्र मन्थन सिनो इण्डियन राइवलरी इन द इण्डो पॅसिफिक, कारनेज एन्डोमेन्ट फोर एन्टरनेशनल पीस, मेसाचुसेट्स, वांशिगटन, 2012, पृ.सं. 109
23. एडमिरल अरूण प्रकाश, चाइना टर्न्स टू द इण्डियन ओशियन, इण्डियन नेवल स्ट्रेटजी इन ट्वन्टी फर्स्ट सेन्चुरी, मई, 2011 पृ.सं. 126
24. एनर्जी फ्यूचर्स इन एशिया संयुक्त राज्य अमेरिका के रक्षा विभाग द्वारा जारी प्रतिवेदन चाइना बिल्ड्स अप स्ट्रेटजिक सी लेन्स, द वांशिगटन टाइम्स, वांशिगटन, 17 जनवरी, 2005
25. फर्सन क्रिस्टोपर, स्ट्रिंग्स ऑफ पल्स मीटींग द चैलेन्ज ऑफ चाइनाज राइजिंग पावर अक्रास द एशियन लिटोरल, कार्लिसल पेपर्स इन सिक्योरिटी स्ट्रेटजी, जुलाई 2006, 4 मई, 2013
26. डेविड बुएस्टर, बेयोन्ड द स्ट्रिंग्स ऑफ पल्स इज देयर रियली ए सिक्योरिटी डिलेमा इन द इण्डियन ओशियन, 11 अगस्त, 2014
27. ऐरिक मेयर, विद ऑयल एण्ड गैस पाइपलाइन, चाइना टेक्स ए शोर्टकट म्यांमार, इकॉनॉमिक, पोलिटिकल एण्ड सोशियल न्यूज ऑन चाइना, फरवरी 9, 2015, www-forbes-com पर उपलब्ध