सप्रू हाउस पेपर

दक्षिण पूर्व एशिया से जुडाव का निर्माण: भारत-म्यांमार-थाईलैंड त्रिपक्षीय हाईवे

डॉ. तेम्जेंमेरें एओ

सार

यह पेपर अपने तत्काल पड़ोस, मुख्य रूप से दक्षिण पूर्व एशिया के साथ, भौगोलिक निकटता के कारण अपनी कनेक्टिविटी बनाने और बढ़ाने के भारत के प्रयासों पर एक अध्ययन है। लोगों, व्यापार और संस्कृति के मुक्त प्रवाह के लिए उपयोग किए जाने वाले प्राचीन सहस्राब्दियों के संपर्क मार्गों के महत्व को फिर से खोजा गया है और लुक ईस्ट पॉलिसी और एक्ट ईस्ट पॉलिसी के माध्यम से इसे प्रोत्साहन दिया गया है। यह पेपर पिछले कुछ दशकों में भारत और दक्षिण पूर्व एशियाई देशों के संघ के बीच बढ़ते संबंधों पर प्रकाश डालता है, जिसके लिए कनेक्टिविटी के एक मजबूत नेटवर्क की आवश्यकता होती है। भारत-म्यांमार-थाईलैंड त्रिपक्षीय राजमार्ग, जो म्यांमार के माध्यम से दक्षिण पूर्व एशिया के साथ इस प्राचीन संपर्क का पुनर्निर्माण कर रहा है, भारत की बढ़ती पहुँच के लिए मूलभूत है, इस पेपर का प्रमुख विषय होगा। यह पेपर त्रिपक्षीय राजमार्ग के तहत कुछ प्रमुख परियोजनाओं पर प्रकाश डालता है जो भारत और दक्षिण पूर्व एशिया के बीच व्यापक संपर्क के अवसर प्रदान करती हैं । यह पेपर भारत के उत्तर पूर्व के लिए सकारात्मक बाहरीताओं पर भी प्रकाश डालता है, जो इन कनेक्टिविटी परियोजनाओं के परिणामस्वरूप दक्षिण पूर्व एशिया में प्रवेश द्वार है।

***प्रमुख शब्द** : भारत, म्यांमार, थाईलैंड, उत्तर पूर्व क्षेत्र, कनेक्टिविटी, त्रिपक्षीय राजमार्ग*

परिचय

दक्षिण पूर्व एशियाई क्षेत्र - भारत के महाद्वीपीय भूभाग से लेकर इसके समुद्री स्थान तक- में कुछ उभरती हुई वैश्विक शक्तियाँ शामिल हैं और एक जटिल सामरिक और विदेश नीति चुनौती प्रस्तुत करता है। इन चुनौतियों का मुकाबला करने के लिए अपने विस्तारित पड़ोस की गतिशीलता द्वारा दर्शाए गए अवसरों का लाभ उठाते हुए कनेक्टिविटी पर जोर दिया गया है। प्राचीन सहस्राब्दियों से दक्षिण और दक्षिण पूर्व एशिया के देशों के साथ संपर्क भारत के संबंधों की रीढ़ रहा है। समकालीन भारतीय विदेश नीति इस क्षेत्र के साथ संपर्क का एक मजबूत नेटवर्क विकसित करके दक्षिण पूर्व एशिया में राष्ट्रों के साथ प्राचीन संपर्कों के साझा अनुभवों का पुनर्निर्माण करना चाहती है।

1990 के दशक की शुरुआत में _'लुक ईस्ट' नीति [एलईपी] की घोषणा शीत युद्ध के बाद भारत की अपनी आर्थिक कमजोरियों को दूर करने की दिशा में थी। इस नीति ने दक्षिण पूर्व एशियाई राष्ट्र संघ [आसियान] के माध्यम से दक्षिण पूर्व एशिया के साथ एक मजबूत आर्थिक और सुरक्षा साझेदारी के निर्माण को सक्षम बनाया।

'एक्ट ईस्ट' नीति [एईपी] कनेक्टिविटी के पहलू पर ध्यान केंद्रित करके दक्षिण पूर्व एशिया के साथ संपर्क को बढ़ाकर 'लुक ईस्ट' द्वारा निर्धारित दृष्टिकोण को और विकसित करने का प्रयास करती है।

जबकि कनेक्टिविटी एजेंडा भारत के बड़े आउटरीच का हिस्सा है, इसके विकास और वृद्धि के उत्प्रेरक के रूप में महत्वपूर्ण घरेलू निहितार्थ हैं। दक्षिण पूर्व एशिया के देशों के साथ चल रही कनेक्टिविटी साझेदारी इस क्षेत्र के साथ भारत की दीर्घकालिक आर्थिक और रणनीतिक प्रतिबद्धता को संबोधित करने की दिशा में केवल एक महत्वपूर्ण कदम ही प्रस्तुत नहीं करती है बल्कि भारत के उत्तर पूर्वी क्षेत्र की विकासात्मक चुनौतियों का समाधान करने में भी मदद करती है। सड़कें आर्थिक विकास और वृद्धि का केंद्र हैं और आज उत्तर पूर्व भारत और दक्षिण पूर्व एशिया के बीच आर्थिक संबंधों को मजबूत करने में रुचि बढ़ रही है। भारत के पड़ोसी देश आर्थिक विकास की प्रभावशाली दरों के साथ एशिया में सबसे अधिक गतिशील हैं। भारत का उत्तर पूर्व अपनी भौगोलिक सीमा का 98 प्रतिशत विदेशी राष्ट्रों के साथ साझा करता है, जिसमें से 31.65 प्रतिशत म्यांमार के साथ है। दक्षिण और दक्षिण पूर्व एशिया के साथ उनकी भौगोलिक निकटता के अलावा क्षेत्र की मानव और प्राकृतिक संसाधन क्षमता के साथ साझा ऐतिहासिक और सांस्कृतिक संबंध, विकास को बढ़ावा देने के लिए व्यापार को एक व्यवहार्य विकल्प बनाते हैं।[1] इस क्षमता की प्राप्ति पूरे क्षेत्र में निर्मित कनेक्टिविटी नेटवर्क पर निर्भर करेगी जो अपने पड़ोसियों के साथ व्यापार को सुविधाजनक बनाने में मदद करेगी।

फिर भी, मौजूदा ढाँचागत बाधाओं ने उत्तर पूर्व में औद्योगिक विकास, निवेश और व्यापार की प्रगति को बाधित किया है। भारत के बाकी हिस्सों की तुलना में उत्तर पूर्व में कनेक्टिविटी इंफ्रास्ट्रक्चर बहुत पीछे रह गया है। एलईपी, जिसने भारत के दक्षिण पूर्वी पड़ोसियों के साथ नए सिरे से सहयोग की माँग की, ने उत्तर पूर्व के विकास पर इस जुड़ाव के माध्यम से सकारात्मक बाहरीताओं को रेखांकित किया। पूर्वोत्तर में विद्यमान बुनियादी ढाँचागत कमजोरियों को पहले दूर करने की आवश्यकता सर्वोच्च प्राथमिकता बन गई ।[2] सितंबर 2005 में घोषित 'पूर्वोत्तर में विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम' [एसएआरडीपी-एनई] जैसे कार्यक्रम इस दिशा में एक कदम आगे थे। एसएआरडीपी-एनई के माध्यम से उद्देश्य राष्ट्रीय राजमार्गों और राज्यों की राजधानियों के बीच कनेक्शन को उन्नत करके, सीमा क्षेत्र में रणनीतिक महत्व की सड़कों में सुधार करके और पड़ोसी देशों के साथ

---

[1]Pradyut Guha, ―Harnessing India‗s Trade Potential with South and South East Asia Through North Eastern States‖, in Nawal K. Paswanedi, *India's North East and Beyond: Governance, Development, and Security,* (Akansha Publishing House: New Delhi, 2017), p- 169-171. ,

[2]VenkatkchalamAnbumozhi, Ichiro Kutani, and Mahendra P Lama, ―Energising Connectivity between North East India and its Neighbours‖, *ERIA,* 2019, https://think-asia.org/bitstream/handle/11540/9804/ERIA_Book_Energising_Connectivity_North East_India%28NER%29_2019.pdf?sequence=1, June 19, 2020

कनेक्टिविटी में सुधार करके पूरे क्षेत्र में मेगा सड़कों का निर्माण करना था।[3] भारत के उत्तर पूर्व के राज्यों के लिए, पड़ोसी देशों के साथ संपर्क एक विशिष्ट महत्व रखता है क्योंकि यह आर्थिक और सामाजिक विकास दोनों को सक्षम बनाता है।

भारत के कनेक्टिविटी एजेंडा के व्यापक ढाँचे के तहत सड़कों और राजमार्गों का एक मजबूत नेटवर्क एक साझा जरिया है जो एशिया में देशों और उप-क्षेत्रों के लिए विकास के कई क्षेत्रों को जोड़ता है। इसके अलावा, एलईपी और एईपी के माध्यम से माल, वाणिज्य और लोगों की आसान आवाजाही को सक्षम करके आसियान के साथ आर्थिक एकीकरण में सुधार पर ध्यान केंद्रित किया गया है। 'एक्ट ईस्ट' नीति के तहत भारत और म्यांमार के बीच संपर्क एक महत्वपूर्ण तत्व है क्योंकि इसमें पूर्वोत्तर के माध्यम से इसे दक्षिण और दक्षिण पूर्व एशियाई देशों के साथ जोड़ने की क्षमता है। भारत-म्यांमार-थाईलैंड त्रिपक्षीय राजमार्ग [आईएमटीटीएच] के माध्यम से रोडवेज के एक मजबूत नेटवर्क का विकास मौजूदा फासले को पाटने में महत्वपूर्ण हो जाता है। अवसर इस तथ्य में निहित है कि त्रिपक्षीय राजमार्ग के तहत संपर्क गलियारों की परिकल्पना आर्थिक गलियारों के रूप में की गई है जो दक्षिण और दक्षिण पूर्व एशिया के बाजारों को खोलकर उत्तर पूर्व में विकास को प्रोत्साहित करेंगे। इसके अलावा, कंबोडिया, लाओ पीडीआर और वियतनाम के लिए त्रिपक्षीय राजमार्ग का विस्तार करने की योजनाएँ आकार ले रही हैं, और इनसे भारत और आसियान के बीच व्यापार, पर्यटन और लोगों से लोगों के बीच संपर्क बढ़ाने के लिए नए रास्ते खुलेंगे।[4]

कनेक्टिविटी के माध्यम से आसियान-भारत साझेदारी को मजबूत बनाना

शीत युद्ध के बाद भारत की विदेश नीति के दृष्टिकोण में बेहतर संपर्क का निर्माण एक प्रमुख घटक बन गया। एलईपी दक्षिण पूर्व और पूर्वी एशिया के साथ व्यापार और निवेश का विस्तार करके भारत के आर्थिक विकास को बढ़ावा देने के अपने रेखांकित एजेंडे के लिए घरेलू उत्पादन को आर्थिक रूप से कुशल बनाने पर निर्भर थी। इस आर्थिक दक्षता को प्राप्त करने की दिशा में पहला कदम परिवहन लागत को कम करना था। इसलिए, भारत की नीति राष्ट्रीय और साथ ही क्षेत्रीय कनेक्टिविटी के निर्माण पर जोर देने लगी। 2014 में घोषित एईपी, मौजूदा नीति का ही विस्तृत रूप है और एशिया-प्रशांत क्षेत्र में भारत के विस्तारित पड़ोस पर ध्यान केन्द्रित करती है। एईपी ने विशेष रूप से आसियान के साथ संपर्क के महत्व को सुदृढ़ किया है क्योंकि यह आर्थिक, रणनीतिक और सामाजिक-सांस्कृतिक क्षेत्रों में सहयोग के स्तर को बढ़ाएगा जो क्षेत्रीय एकीकरण और समृद्धि स्थापित करने में महत्वपूर्ण हैं।

---

[3]–Brief Status of SARDP-NE‖, *Ministry of Development of the North Eastern Region,* Government of India, March 2012, https://mdoner.gov.in/print/infrastructure/sardp-ne, accessed on February 25, 2020.

[4] ―ASEAN-India Connectivity: Mapping Pathways of Shared Prosperity‖, *Ministry of External Affairs,* Government of India,http://www.mea.gov.in/Portal/IndiaArticleAll/636508288003662093_mea-blog-connectivity-ASEAN.pdf, accessed on February 26, 2020.

भारत आसियान के साथ बहुआयामी संपर्क-भूमि, वायु, समुद्री, सांस्कृतिक, सभ्यतागत, डिजिटल और लोगों से लोगों के बीच संपर्क साझा करता है। भारत और आसियान देशों ने समानता के सिद्धांतों, एक-दूसरे की क्षमताओं को समझने और एक-दूसरे के बारे में ज्ञान को मजबूत करने के आधार पर संयुक्त साझेदारी, सहयोग और विकास का मार्ग प्रशस्त किया है। अपने नब्बे के दशक के एलईपी को वर्तमान एईपी में परिवर्तित करते हुए, भारत सरकार ने साझेदारी को आगे बढ़ाने में एक प्रमुख घटक के रूप में कनेक्टिविटी पर जोर दिया है। यह अच्छी तरह से स्थापित तथ्य है कि बेहतर कनेक्टिविटी विकास और वृद्धि के रास्ते को आगे बढ़ाती है। ऐसी ही एक पहल कलादान परियोजना है जो नवनिर्मित नदी और राजमार्ग परिवहन प्रणाली के माध्यम से म्यांमार में अराकान और चिन राज्यों को पार करके कोलकाता को मिजोरम से जोड़ने में मदद करेगी। जबकि यह उत्तर पूर्व में एक वैकल्पिक मार्ग प्रदान करेगा, यह म्यांमार और शेष दक्षिण पूर्व एशिया के साथ आर्थिक संबंधों को बढ़ाने में मदद करेगा।[5] उत्पादन की समग्र लागत को कम करके, रसद लागत को कम करके, यह निवेश को आकर्षित करने में मदद करता है जो आगे रोजगार पैदा करता है और गरीबी के स्तर को कम करता है। कम व्यापार लागत के साथ एक मजबूत उत्पादन नेटवर्क सुनिश्चित करने के लिए कनेक्टिविटी उत्प्रेरक के रूप में भी काम करती है। ये प्रमुख तत्व हैं जो इस क्षेत्र में आर्थिक एकीकरण की प्रक्रिया को बढ़ावा देते हैं। 2011 के विश्व बैंक के एक अध्ययन का अनुमान है कि बुनियादी ढाँचे पर खर्च किए गए सकल घरेलू उत्पाद [जीडीपी] का अतिरिक्त 1 प्रतिशत, जिसमें दूरसंचार, बिजली और सड़कें शामिल हैं, वैश्विक सकल घरेलू उत्पाद में 2 प्रतिशत की वृद्धि करेगा और विकासशील देश में सकल घरेलू उत्पाद में लगभग 7 प्रतिशत वृद्धि होगी।[6] इससे आसियान और भारत के लिए अपने संपर्क सहयोग को और बढ़ाने की काफी संभावनाएँ हैं।

जब कि भारत और आसियान कनेक्टिविटी के विभिन्न आयामों का पता लगाते हैं, तीन व्यापक कारक हैं जो इस साझेदारी को आकार देने के लिए मूलभूत हैं।

आर्थिक कारक

शीत युद्ध के बाद की अवधि में, भारत ने दक्षिण पूर्व एशिया के साथ अपने आर्थिक संबंधों के विस्तार पर ध्यान केंद्रित किया। इस अवधि के दौरान भारत एक आर्थिक मंदी का अनुभव कर रहा था, जबकि आसियान

[5]Lt Col Sanjay Thakur, ―Connectivity Between North East Region and Neighbouring Countries: Opportunities and Challenges‖, in Nawal K. Paswanedi, *India's North East and Beyond: Governance, Development, and Security*, (Akansha Publishing House: New Delhi, 2017), p- 42.

[6]CésarCalderón, Enrique Moral-Benito, and Luis Servén, ―Is Infrastructure Capital Productive? A Dynamic Heterogeneous Approach,‖ *World Bank Policy Research Working Paper 5682*, June 2011, http://documents.worldbank.org/curated/en/990231468331034266/pdf/WPS5682.pdf, accessed on April 3, 2020.

राष्ट्र अधिक विकास की संभावना के साथ मजबूत अर्थव्यवस्थाओं के रूप में उभर रहे थे। यह भारत और इस क्षेत्र के देशों के बीच आर्थिक जुड़ाव बढ़ाने के लिए एक उपयुक्त क्षण साबित हुआ।

एलईपी के माध्यम से अपने पूर्वी पड़ोसियों तक भारत की राजनयिक पहुँच, जहाँ अर्थशास्त्र मूल रूप से प्रमुख कारक था, क्योंकि भारत आसियान के देशों के साथ अपने आर्थिक संबंधों को सुधारने में सक्षम था।[7] आसियान के भीतर भारत के प्रमुख व्यापारिक भागीदार इंडोनेशिया, मलेशिया और सिंगापुर हैं। पिछले तीन दशकों में संगठन के साथ इसका व्यापार बढ़ा है। 1992 से 1996 तक, भारत का दोतरफा व्यापार दोगुना से अधिक 6 बिलियन अमेरिकी डॉलर तक पहुँच गया और वर्ष 2002 में 10 बिलियन अमेरिकी डॉलर के लक्ष्य को पार कर गया। भारत द्वारा इस क्षेत्र में निर्यात किए जाने वाले प्राथमिक सामान रत्न और आभूषण, दवाएं और फार्मास्यूटिकल्स, इलेक्ट्रॉनिक सामान, माँस और माँस उत्पाद, चीनी, सूती धागे के कपड़े, गेहूँ, मसाले और तैयार चमड़े हैं। बदले में भारत आसियान से वनस्पति तेल, इलेक्ट्रॉनिक सामान, न्यूजप्रिंट, प्राकृतिक रबर, मोती और कीमती पत्थरों और लकड़ी और लकड़ी के उत्पादों का आयात करता है।[8]

भारत और आसियान ने 13 अगस्त 2009 को एक मुक्त व्यापार समझौते [एफटीए]; और 1 जुलाई, 2015 को सेवाओं और निवेश में व्यापार पर करार पर हस्ताक्षर किए। इसके अलावा, भारत ने 1 सितंबर 2004 को थाईलैंड के साथ अर्ली हार्वेस्ट स्कीम [ईएचएस] लागू की और सिंगापुर और मलेशिया के साथ क्रमशः अगस्त 2005 और जुलाई 2011 में व्यापक आर्थिक सहयोग समझौता [सीईसीए] लागू किया।[9]

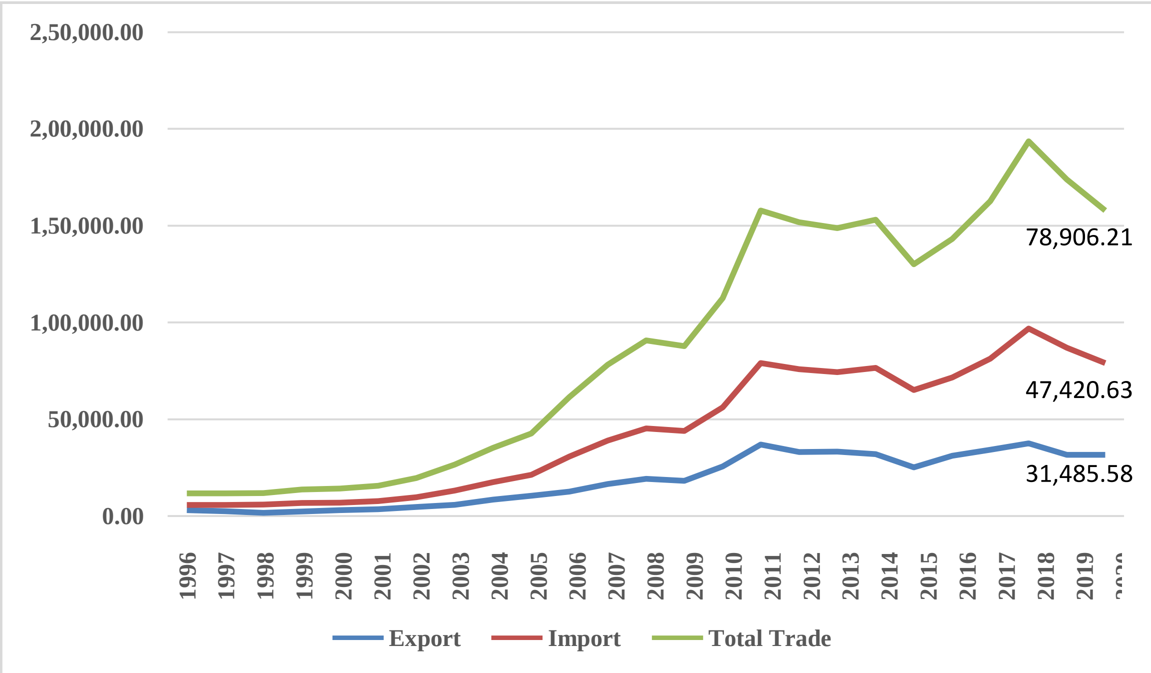
---

[7] Temjenmeren Ao and Dhrubajyoti Bhattacharjee, ―Perspective on the India-ASEAN Summit‖, *ICWA*, April 19, 2018, https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_id=4919&lid=1799, accessed on June 20, 2020.

[8] Ganganath Jha, *India and Southeast Asia: Introspection for Future Partnership*, (Anamika Publishers & Distributors Ltd: Delhi, 2010), p.47-48.

[9] ―India-ASEAN bilateral trade may double by 2025 to $ 300 billion: Study‖, *Business Standard*, November 12, 2019, https://www.business-standard.com/article/economy-policy/india-asean-bilateral-trade-may-double-by-2025-to-300-billion-study-119111200547_1.html, accessed on April 10, 2020.

चित्र एक: आसियान के साथ भारत का व्यापार [आँकड़े मिलियन अमरीकी डॉलर में]



स्रोत : वाणिज्य विभाग, भारत सरकार

इन समझौतों पर हस्ताक्षर और कार्यान्वयन ने भारत और आसियान के बीच समग्र व्यापार को आगे बढ़ाया है जैसा कि चित्र एक में दर्शाया गया है। आसियान के साथ भारत का कुल व्यापार 1996 में 5.8 बिलियन अमेरिकी डॉलर से बढ़कर 2019 में 86.9 बिलियन अमेरिकी डॉलर, 2020 में, कोविड-19 महामारी के कारण मामूली गिरावट के साथ 78.9 अमेरिकी डॉलर हो गया है । इसके अलावा, 2025 तक द्विपक्षीय व्यापार को 300 बिलियन अमेरिकी डॉलर तक बढ़ाने के लिए ईमानदारी से प्रयास किया जा रहा है। जैसा कि ऊपर दिए गए चित्र में दर्शाया गया है, आसियान के साथ भारत का कुल व्यापार बढ़ा है और अन्य आसियान देशों के साथ संपन्न व्यापार समझौतों के साथ एफटीए पर हस्ताक्षर के साथ, इसने भारत के व्यापार घाटे में और वृद्धि की है। व्यापार संतुलन में बढ़ती विषमता ने चिंता बढ़ा दी है और भारत और आसियान सामान में एफटीए की समीक्षा कर रहे हैं, जो प्रधान मंत्री [पीएम] नरेंद्र मोदी के अनुसार, जिन्होंने नवंबर 2019 में बैंकॉक में आसियान शिखर सम्मेलन को संबोधित करते हुए कहा था कि इससे आर्थिक संबंध मजबूत होगे और व्यापार अधिक संतुलित होगा। [10]

[10]–India-ASEAN FTA review: Further liberalisation of trade on agenda, *Business Standard*, November 29, 2019, https://www.business-standard.com/article/pti-stories/india-asean-fta-review-could-include-further-liberalisation-of-trade-in-goods-119112901018_1.html, accessed on June 15, 2020.

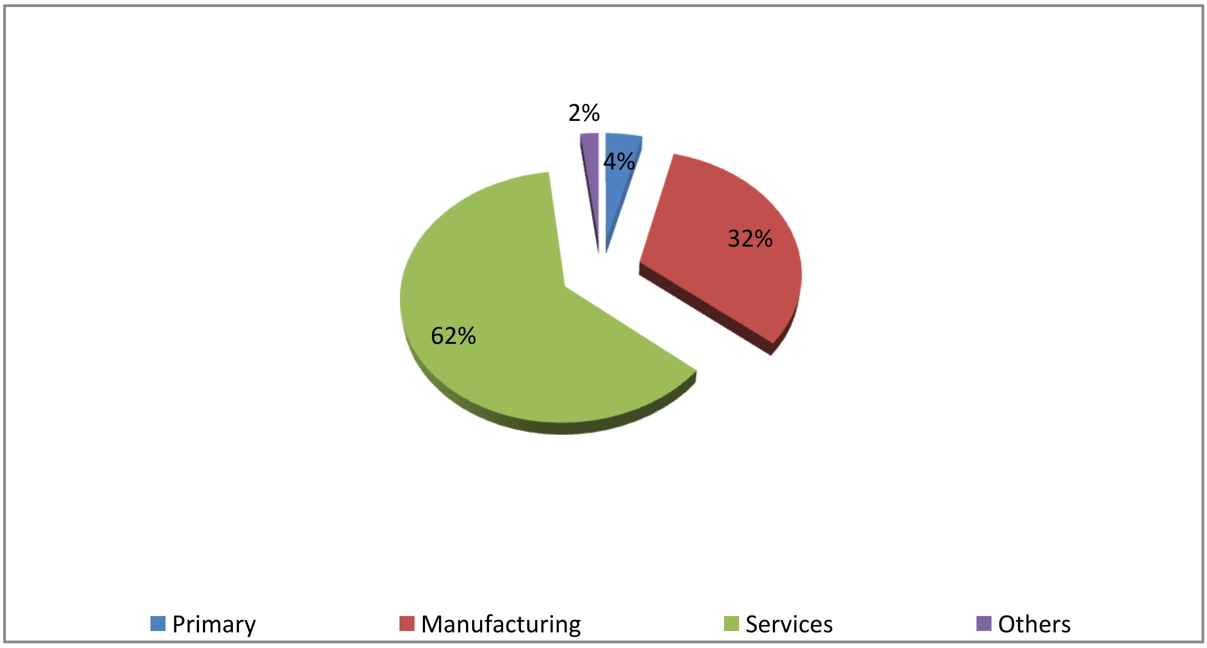
भारत के प्रत्यक्ष विदेशी निवेश [एफडीआई] के संदर्भ में, आसियान देशों सिंगापुर के साथ अंतर्वाह और बहिर्वाह, उसके बाद इंडोनेशिया, थाईलैंड, फिलीपींस और मलेशिया निवेश के प्रमुख हिस्से का प्रतिनिधित्व करते हैं। ये एफडीआई अंतर्वाह बिजली और तेल रिफाइनरी, दूरसंचार, बिजली के उपकरण, सूचना प्रौद्योगिकी [आईटी] जैसे क्षेत्रों में हैं, साथ ही बड़े निवेश प्रवाह भी फार्मास्यूटिकल्स और जैव प्रौद्योगिकी क्षेत्रों में जा रहे हैं। भारतीय वैश्विक आउटवर्ड एफडीआई [ओएफडीआई] स्टॉक का एक महत्वपूर्ण हिस्सा आसियान में है, जो भारतीय कंपनियों के लिए एक प्रमुख निवेश गंतव्य बना हुआ है। अधिकांश भारतीय ओएफडीआई मुख्य रूप से बैंकिंग और वित्त, आईटी और आईटी-सक्षम सेवाओं [आईटीईएस] में सेवा क्षेत्र के उद्योगों में जाते हैं। आसियान में भारतीय विनिर्माण ओएफडीआई धातु और परिवहन उपकरण उद्योगों में महत्वपूर्ण है।[11] आसियान-भारत मुक्त व्यापार समझौता भारतीय उद्योगों और निर्यातकों को परिचालन का विस्तार करने और आसियान बाजारों में निवेश के अन्य क्षेत्रों का पता लगाने के अवसर प्रदान करता है।

भारत-आसियान कनेक्टिविटी को मजबूत करने के प्रयास में, भारत मेकांग-गंगा सहयोग, बहु-क्षेत्रीय तकनीकी और आर्थिक सहयोग के लिए बंगाल की खाड़ी पहल [बिम्सटेक] जैसे उप-क्षेत्रीय संगठनों के माध्यम से और साथ में कंबोडिया, लाओस पीडीआर, म्यांमार, वियतनाम [सीएलएमवी] देशों के लिए 1 बिलियन अमेरिकी डॉलर के विकास कोष की स्थापना के साथ इस क्षेत्र में भौतिक और साथ ही डिजिटल कनेक्टिविटी परियोजनाओं में भी निवेश कर रहा है। दक्षिण पूर्व एशिया का इन्फ्रास्ट्रक्चरल सहयोग, बढ़ती मध्यम वर्ग की आबादी की जरूरतों को पूरा करने के लिए भारत को इस क्षेत्र में विकास परियोजनाओं में निवेश करने का अवसर प्रदान करता है। इस तरह के निवेशों को केवल भौतिक रूप में होना आवश्यक नहीं है बल्कि भारत क्षमता और क्षमता विकास के रूप में सॉफ्ट निवेश भी प्रदान कर सकता है।[12]

[11]―ASEAN-India Development and Cooperation Report 2021: Avenues for Cooperation in Indo-Pacific‖, *ASEAN-India Centre at RIS*, November 2020, p-90-92.

[12]–India ASEAN Trade and Investment Relations: Opportunities and Challenges‖, *The Associated Chambers of Commerce and Industry of India,* July 2016, http://www.assocham.org/upload/docs/ASEAN-STUDY.pdf, accessed on February 19, 2018.

चित्र दो : उद्योगों द्वारा आसियान में भारतीय समुद्र-पार निवेश गतिविधियाँ, 2005-2015 में [%]



स्रोत : http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/unctad_asean_air2017d1.pdf

चित्र दो इंगित करता है कि जहाँ 62 प्रतिशत निवेश सेवा क्षेत्र में और 32 प्रतिशत विनिर्माण क्षेत्र में था, वहीं आसियान में प्राथमिक क्षेत्र में भारत का प्रत्यक्ष विदेशी निवेश लगभग 4 प्रतिशत था जो मुख्य रूप से कच्चे पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस के निष्कर्षण में था। 2017 में प्रकाशित एक संयुक्त आसियान-यूएनसीटीएडी निवेश रिपोर्ट के अनुसार, भारतीय विनिर्माण निवेश ओएफडीआई का लगभग 32 प्रतिशत हैं जो प्रौद्योगिकी-गहन उद्योगों में केंद्रित है और 2005-2015 के दौरान, मध्यम-प्रौद्योगिकी उद्योग अर्थात् मूल धातु और गढ़े हुए धातु उत्पादों का सबसे बड़ा हिस्सा था, इसके बाद उच्च-प्रौद्योगिकी उद्योग जैसे मोटर वाहन और अन्य परिवहन उपकरण 34.3 प्रतिशत हिस्सेदारी के साथ थे। इन दोनों उद्योगों को इस क्षेत्र में भारतीय विनिर्माण ओएफडीआई प्रवाह का लगभग 72 प्रतिशत प्राप्त हुआ। इसके अलावा, हाल के वर्षों में, विशेष रूप से 2015 में, फार्मास्यूटिकल्स में भारतीय निवेश तेजी से बढ़ा है। आसियान में सेवाओं में भारतीय निवेश गतिविधियों में 2005-2015 के दौरान तेजी से विस्तार हुआ है और कुल भारत ओएफडीआई का 62 प्रतिशत था। इन निवेशों का बड़ा हिस्सा संचार सेवाओं और उसके बाद निर्माण और परिवहन और भंडारण में था ।

व्यावसायिक सेवाएँ, वैज्ञानिक और तकनीकी गतिविधियाँ, और आईटी और आईटीईएस सेवाएँ भी महत्वपूर्ण हैं और बढ़ रही हैं। ‖[13]

आसियान से भारत का आवक एफडीआई 2010 में 1.53 बिलियन अमेरिकी डॉलर से बढ़कर 2019 में 70.67 बिलियन अमेरिकी डॉलर हो गया है, जबकि आसियान देशों को बाहरी एफडीआई भी 2010 में 12.52 बिलियन अमेरिकी डॉलर से बढ़कर 2019 में 60.5 बिलियन अमेरिकी डॉलर हो गया है।[14] पिछले दशकों में बढ़ती भारत-आसियान आर्थिक भागीदारी भौतिक, डिजिटल और लोगों से लोगों के बीच संबंध बनाने के मामले में उनके कनेक्टिविटी एजेंडा में और मदद करने के लिए एक प्रमुख पूर्व-आवश्यकता बन गई है। 25 जनवरी, 2018 को नई दिल्ली में आयोजित आसियान-भारत स्मारक शिखर सम्मेलन से पहले अपनी द्विपक्षीय बैठकों के दौरान, भारत के प्रधान मंत्री मोदी और म्यांमार की स्टेट काउंसलर आंग सान सू की ने सित्तवे बंदरगाह और त्रिपक्षीय राजमार्ग के जल्द से जल्द संचालन की आवश्यकता पर बात की। उन्होंने द्विपक्षीय संबंधों को और मजबूत करने के लिए सीमा पार व्यापार को बढ़ावा देने पर भी बात की। पीएम मोदी और थाई पीएम चान-ओ-चा के बीच इसी तरह की बैठक में मेकांग-गंगा सहयोग और बिम्सटेक जैसे उप-क्षेत्रीय समूहों के माध्यम से कनेक्टिविटी बढ़ाने पर जोर दिया गया था। इसके अलावा, दोनों देशों ने यह भी कहा कि वे पर्यटन क्षेत्र में अधिक सहयोग की दिशा में काम करेंगे।‖[15]

सुरक्षा कारक

यह ध्यान देने की आवश्यकता है कि अंडमान द्वीप समूह और इंडोनेशिया के बीच की भौतिक दूरी मात्र 195 किलोमीटर है। भारत म्यांमार के साथ समुद्री और 1643 किलोमीटर की भूमि सीमा के साथ-साथ थाईलैंड के साथ 151.6 किलोमीटर की समुद्री सीमा भी साझा करता है।[16] भारत और आसियान के बीच समुद्री संबंध महत्वपूर्ण हैं क्योंकि अधिकांश भारी मात्रा में वाणिज्यिक भण्डार व्यापार समुद्र के रास्ते होता है, जिसमें पिछले कुछ दशकों में वृद्धि देखी गई है। हालाँकि, थाईलैंड के लाम चाबांग बंदरगाह और मलेशिया और सिंगापुर के बंदरगाहों के अलावा, भारत और बाकी आसियान के बीच कोई सीधा कनेक्शन नहीं है। इसके अलावा, उभरती हुई भू-राजनीतिक गतिशीलता, भारत-आसियान समुद्री संपर्क के निर्माण और व्यापार की चुनौतियों में इजाफा

[13] ―ASEAN Investment Report 2017: Foreign Direct Investment and Economic Zones in ASEAN‖, *United Nations Conference on Trade and Development,* October 2017,https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/unctad_asean_air2017d1.pdf, accessed on June 22, 2020.

[14] ―ASEAN-India Development and Cooperation Report 2021: Avenues for Cooperation in Indo-Pacific‖, *ASEAN-India Centre at RIS,* November 2020, p-88.

[15] ―Transcript of Media Briefing by Secretary (East) on ASEAN-India Commemorative Summit (January 25, 2018)‖, *Ministry of External Affairs,* Government of India, January 26, 2018, http://www.mea.gov.in/media-briefings.htm?dtl/29392/Transcript+of+Media+Briefing+by+Secretary+East+on+ASEANIndia+Commemorative+Summit+January+25+2018, accessed on March 21, 2018.

[16] ―Limits in the Seas No 93 Continental Shelf Boundaries: India-Indonesia-Thailand‖, *Office of the Geographer, Bureau of Intelligence and Research,* August 17, 1981, https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/12/LIS-93.pdf, accessed on March 26, 2021.

करती है।[17] इस प्रकार, यह कहना कि आसियान का भारत के लिए रणनीतिक हित नहीं है, असत्य होगा। यह समुद्री और भौतिक सीमा जिसे भारत इन तीन राज्यों के साथ साझा करता है, भू-रणनीतिक रूप से भारत को दक्षिण पूर्व एशिया और बड़े आसियान राज्यों से जोड़ता है। ये संबंध भारत और आसियान को साझा सुरक्षा चुनौतियों पर विचारों का आदान-प्रदान करने की अनुमति देते हैं, और इस क्षेत्र के लिए बकाया और उभरते दोनों खतरों से निपटने के साधन हैं। साझा सुरक्षा चिंताओं के परिणामस्वरूप भारत को 1992 में आसियान का क्षेत्रीय भागीदार और 1995 में पूर्ण संवाद भागीदार बनने के लिए आमंत्रित किया गया था। क्षेत्रीय साझेदारी ने व्यापार, निवेश और पर्यटन संबंधों को बढ़ावा देने में मदद की, जबकि संवाद साझेदारी ने दोनों को सुरक्षा, राजनीतिक, आर्थिक और सांस्कृतिक क्षेत्रों में सहयोग के लिए एक व्यापक एजेंडा को आगे बढ़ाने के लिए एक मंच प्रदान किया। इस संबंध को तब और आगे बढ़ाया गया जब भारत 1996 में आसियान क्षेत्रीय मंच [एआरएफ] का सदस्य बना।[18] आसियान और भारत दोनों इस क्षेत्र में उभरती भू-राजनीतिक गतिशीलता से अवगत हैं जो समुद्री संपर्क और व्यापार के लिए उनके सहयोग को मजबूत करने की आवश्यकता को और बढाता है। एआरएफ का उद्देश्य विश्वास निर्माण, संघर्ष समाधान और निवारक कूटनीति को सहायता और बढ़ावा देना है। भारत एआरएफ का एक सक्रिय सदस्य रहा है और उसने खोज और बचाव, समुद्री डकैती और आपदा राहत सहित कई क्षेत्रों में आसियान के साथ मिलकर काम किया है।[19] भारत ने अक्टूबर 2003 में आसियान की मित्रता और सहयोग संधि [टीएसी] को स्वीकार किया, जो क्षेत्रीय शांति और स्थिरता को और बढ़ावा देती है, साथ ही 2005 में स्थापित पूर्वी एशिया शिखर सम्मेलन [ईएएस] और 2010 में स्थापित आसियान रक्षा मंत्रिस्तरीय बैठक प्लस जैसी आसियान सुरक्षा वार्ता पहलों का हिस्सा भी बना। आसियान के नेतृत्व वाली इन विभिन्न सुरक्षा पहलों में भारत की सदस्यता गैर-हस्तक्षेप, एक-दूसरे की क्षेत्रीय अखंडता और संप्रभुता के लिए सम्मान और शांतिपूर्ण तरीके से विवादों को सुलझाने के सिद्धांतों पर उनके आपसी और साझा विचारों की सूचक है। जैसा कि भारत और आसियान कई क्षेत्रीय और उप-क्षेत्रीय प्लेटफार्मों में एक दूसरे के साथ सहयोग करते हैं, इसने सुरक्षा के क्षेत्र में सहयोग को मजबूत करने में सकारात्मक योगदान दिया है। 2012 में भारत-आसियान रणनीतिक साझेदारी की स्थापना ने आसियान के साथ-साथ व्यक्तिगत आसियान

[17]―ASEAN-India Maritime Connectivity Report‖, *ASEAN-India Centre at Research and Information System for Developing Countries*,2014, http://www.mcrg.ac.in/logistics/Report_Final_Print_Martitime_connectivity.pdf, accessed on March 5, 2021.

[18]Temjenmeren Ao and Dhrubajyoti Bhattacharjee, ―Perspective on the India-ASEAN Summit‖, *ICWA*, April 19, 2018, https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_id=4919&lid=1799, accessed on June 20, 2020.

[19]Ganganath Jha, *India and Southeast Asia: Introspection for Future Partnership*, (Anamika Publishers & Distribtors Ltd: Delhi, 2010), p.46-47.

राज्यों के साथ सुरक्षा के क्षेत्र में मजबूत सहयोग को और सक्षम बनाया है। जनवरी 2018 में आसियान-भारत स्मारक शिखर सम्मेलन में, नेताओं ने आतंकवाद के खतरे का मुकाबला करने, समुद्री सुरक्षा सहयोग को बढ़ावा देने और कनेक्टिविटी बढ़ाने के लिए सामूहिक रूप से काम करके अपने सुरक्षा सहयोग को और विस्तारित करने पर सहमति व्यक्त की।[20]

भारत ने व्यवहार्य क्षेत्रीय सुरक्षा ढाँचे के निर्माण के उद्देश्य का समर्थन किया है। इसके लिए, भारत बातचीत और वार्ता के माध्यम से एक शांतिपूर्ण क्षेत्र के निर्माण के संगठन में आसियान की केंद्रीयता और इसकी सकारात्मक भूमिका को स्वीकार करता है। इंडो-पैसिफिक की अवधारणा के बढ़ने के साथ ही, भारत और आसियान के बीच रणनीतिक तालमेल क्षेत्र में शांति और सुरक्षा बनाए रखने के लिए अनिवार्य होगा। भारत और आसियान के लिए क्षेत्र में सुरक्षा सुनिश्चित करने और उभरते इंडो-पैसिफिक निर्माण में अपनी प्रतिबद्धता को साकार करने के लिए कनेक्टिविटी एक आवश्यक तत्व है। आईएमटीटीएच एक ऐसी कनेक्टिविटी पहल है जो भारत, म्यांमार और थाईलैंड के बीच भूमि संपर्क का निर्माण करके, लाओ पीडीआर और वियतनाम तक विस्तारित की जाएगी, जो विकसित सुरक्षा सहयोग में एक प्रमुख घटक बन जाएगी।

सामाजिक-सांस्कृतिक कारक

2018 के गणतंत्र दिवस परेड में विदेश मंत्रालय [एमईए], भारत सरकार द्वारा प्रस्तुत दो झांकियों ने भारत और आसियान के बीच सभ्यतागत संबंधों का समारोह मनाया। भारत-आसियान स्मारक शिखर सम्मेलन [2018] के पूर्ण अधिवेशन में अपनी उद्घाटन टिप्पणी के दौरान प्रधान मंत्री मोदी ने कहा कि, कई शताब्दियों के दौरान बौद्ध धर्म और इस्लाम द्वारा स्थापित विशिष्ट संबंधों के साथ भारतीय महाकाव्य रामायण भारतीय उपमहाद्वीप और आसियान के बीच एक साझा विरासत है।‖[21] इस तरह के मजबूत और निरंतर सांस्कृतिक संबंध वह नींव हैं जिस पर दोनों अपनी साझेदारी का निर्माण जारी रखते हैं।आज, भारत और आसियान के बीच सामाजिक-सांस्कृतिक सहयोग लोगों से लोगों के संपर्क, शिक्षा, स्वास्थ्य, मानव संसाधन विकास, विज्ञान और प्रौद्योगिकी [एसएंडटी], और इसी तरह के क्षेत्रों में फैला हुआ है। इसमें फार्मास्यूटिकल्स, परिवहन और बुनियादी

[20] ―Transcript of Media Briefing on ASEAN-India Commemorative Summit (January 26, 2018)‖, *Ministry of External Affairs*, Government of India, http://mea.gov.in/media-briefings.htm?dtl%2F29399%2FTranscript_of_Media_Briefing_on_ASEANIndia_Commemorative_Summit_January_26_2018=, accessed on march 21, 2018.

[21] Opening remarks by the PM at the Plenary Session of the INDIA- ASEAN Commemorative Summit (January 25, 2018), Ministry of External Affairs, Government of India, http://mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/29390/Opening_remarks_by_the_PM_at_the_Plenary_Session_of_the_INDIA_ASEAN_Commemorative_Summit_January_25_2018 accessed on February 20, 2018

ढाँचे में सहयोग भी शामिल है। आसियान और भारत विभिन्न क्षमता निर्माण परियोजनाओं, छोटे और मध्यम उद्यमों [एसएमई], पर्यटन, सूचना और संचार प्रौद्योगिकी [आईसीटी] में सक्रिय रूप से शामिल रहे हैं। जलवायु परिवर्तन, जैव विविधता का संरक्षण, कृषि, खाद्य सुरक्षा, आपदा प्रबंधन, ऊर्जा और आसियान एकीकरण के लिए पहल [आईएआई] सहयोग के महत्वपूर्ण क्षेत्रों के रूप में उभर रहा है।‖[22]

भारत और आसियान के बीच सहयोग को बढ़ावा देने वाला एक प्रमुख कारक इस क्षेत्र में बसे भारतीय डायस्पोरा और साथ ही आसियान देशों में आने वाले भारतीय पर्यटकों की बढ़ती संख्या द्वारा निभाई गई महत्वपूर्ण भूमिका रही है। भारत इस क्षेत्र में सांस्कृतिक कूटनीति में सक्रिय रूप से शामिल रहा है। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण [एएसआई] जैसी भारतीय एजेंसियों ने ऐतिहासिक स्मारकों और स्थलों को पुनर्स्थापित करने के लिए कंबोडिया, लाओ पीडीआर, म्यांमार और वियतनाम में अपने समकक्षों के साथ भागीदारी की है। जैसे-जैसे प्रत्येक संस्कृति के साथ परिचय होता है, मजबूत संबंध बनाने के लिए 'दूसरे' के बारे में गलत धारणाएँ दूर हो जाती हैं। आसियान सामाजिक-सांस्कृतिक समुदाय के उप महासचिव वोंगथेप अर्थकाइवलवती ने क्षेत्र को बाँधने वाले लंबे समय तक चलने वाले सांस्कृतिक जुड़ावों पर जोर देने के साथ अंतरसांस्कृतिक संवाद के महत्व पर प्रकाश डाला।[23] जकार्ता में आयोजित आसियान-भारत सांस्कृतिक और सभ्यता संबंधी लिंक पर दूसरे अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन [जनवरी 20, 2017] में आसियान और भारत के बीच मौजूदा सहयोग को और मजबूत करने की आवश्यकता पर बल दिया गया। इसने आसियान-भारत रणनीतिक साझेदारी की चुनौतियों को दूर करने में मदद करने के लिए लोगों से लोगों के बीच संपर्क और सांस्कृतिक संबंधों जैसे व्यवहार्य नीति विकल्पों की पहचान करने की आवश्यकता पर जोर दिया।[24]

भारत और आसियान दोनों राज्यों में नेतृत्व द्वारा संस्कृति की भूमिका और लोगों से लोगों के संपर्क में वृद्धि के महत्व को महसूस किया गया है। यह इस तथ्य से स्पष्ट है कि पीएम मोदी ने आसियान-भारत स्मारक शिखर सम्मेलन में 2019 को आसियान-भारत पर्यटन वर्ष के रूप में घोषित किया। भारत ने आगे पर्यटन को और बढ़ावा देने के लिए मूर्त और गैर-मूर्त सांस्कृतिक विरासत सर्किट स्थापित करने का प्रस्ताव दिया है। इनमें से प्रस्तावित बौद्ध पर्यटन सर्किट आसियान पर्यटकों और तीर्थयात्रियों को भारत की ओर आकर्षित करने के लिए महत्वपूर्ण होगा। बौद्ध सर्किट की बाजार क्षमता बेजोड़ है, क्योंकि यह क्षेत्र में बड़ी संख्या में बौद्ध

[22] ―Overview – ASEAN India Dialogue‖, *Ministry of External Affairs*, Government of India, February 2017, http://asean.org/storage/2012/05/Overview-ASEAN-India-as-of-February-2017r4CL.pdf accessed on February 15, 2018

[23] ―ASEAN, India to boost cultural cooperation and linkages‖, *Official ASEAN Website*¸ January 20, 2017, http://asean.org/asean-india-to-boost-cultural-cooperation-and-linkages/ accessed on February 15, 2018

[24] Ibid. ―ASEAN, India to boost cultural cooperation and linkages‖, *Official ASEAN Website*¸ January 20, 2017, http://asean.org/asean-india-to-boost-cultural-cooperation-and-linkages/ accessed on February 15, 2018

आबादी है और यह पर्यटन उद्योग को चलाने में मदद करेगी। अपने सांस्कृतिक संसाधनों के मामले में 2017 विश्व आर्थिक मंच के यात्रा और पर्यटन प्रतिस्पर्धात्मकता सूचकांक द्वारा 9वें स्थान पर होने के बावजूद, भारत पर्यटन प्रतिस्पर्धा के मामले में 136 देशों में से 40 वें स्थान पर है, जबकि भारत का अपने प्रतिस्पर्धी मूल्य निर्धारण, समृद्ध प्राकृतिक और सांस्कृतिक संसाधनों के मामले में अच्छा स्कोर है, उसे मौजूदा बुनियादी ढांचे जैसे खराब सड़कों, अपर्याप्त ट्रेन कनेक्शन और पर्याप्त हवाई अड्डों और उड़ानों की कमी को दूर करने की आवश्यकता है।[25]

अंतर-सांस्कृतिक संबंध भारत और आसियान दोनों की सांस्कृतिक विविधता को बढ़ावा देते हुए, संबंधों को स्थापित करने और मतभेदों को पाटने के लिए महत्वपूर्ण हैं। नींव के रूप में सामाजिक-सांस्कृतिक संबंधों के साथ, आसियान के राष्ट्रों के साथ भारत के संबंध आज भी प्रगति और समृद्धि के लिए एक साझेदारी के रूप में विकसित हो रहे हैं जो टिकाऊ है। भविष्य के लिए इस स्थायी साझेदारी के निर्माण में आसियान और भारत के लिए कनेक्टिविटी अभिसरण का एक प्रमुख क्षेत्र है। एक दूसरे से जुड़े क्षेत्र के लाभ केवल आर्थिक समृद्धि तक सीमित नहीं होंगे, बल्कि यह मौजूदा सामाजिक-सांस्कृतिक साझेदारी को गहरा करते हुए एक-दूसरे की सुरक्षा चिंताओं को बेहतर ढंग से समझने में मदद करेगा। जापान और चीन के बाद भारत आसियान कनेक्टिविटी समन्वय समिति [एसीसीसी] के साथ एक समर्पित परामर्श बैठक शुरू करने वाला तीसरा देश है। इस तरह की परामर्शी बैठकों का उद्देश्य आसियान कनेक्टिविटी पर मास्टर प्लान [एमपीएसी] का समर्थन करने के लिए भारत के लिए संभावनाओं का पता लगाना है, और इसे भारत के साथ भौतिक रूप से जोड़ना है। वर्तमान में, भारत आसियान के साथ भूमि, जल और वायु के माध्यम से कई कनेक्टिविटी परियोजनाओं पर काम कर रहा है और एमपीएसी के हिस्से के रूप में उन्हें एक दूसरे के साथ जोड़ना चाहेगा। वर्तमान स्वरूप में आसियान-भारत सड़क संपर्क एशियाई राजमार्ग [एएच] और आईएमटीटीएच के साथ चलता है। आईएमटीटीएच इस क्षेत्र के साथ भारत के बहुआयामी संबंधों में एक नई गतिशीलता पैदा करने के लिए तैयार है। यह पहल, जो भारत में मोरेह से तीन देशों को म्यांमार में बागान के माध्यम से थाईलैंड में माई सॉट से जोड़ती है, पहली बार 2002 में प्रस्तावित की गई थी।[26] कनेक्टिविटी परियोजना भारत के उत्तर पूर्व के लिए भी फायदेमंद साबित होगी जो आसियान के प्रवेश द्वार के रूप में कार्य करती है। बेहतर कनेक्टिविटी से इस क्षेत्र में आर्थिक गतिविधियों और विकास को गति मिलेगी।

---

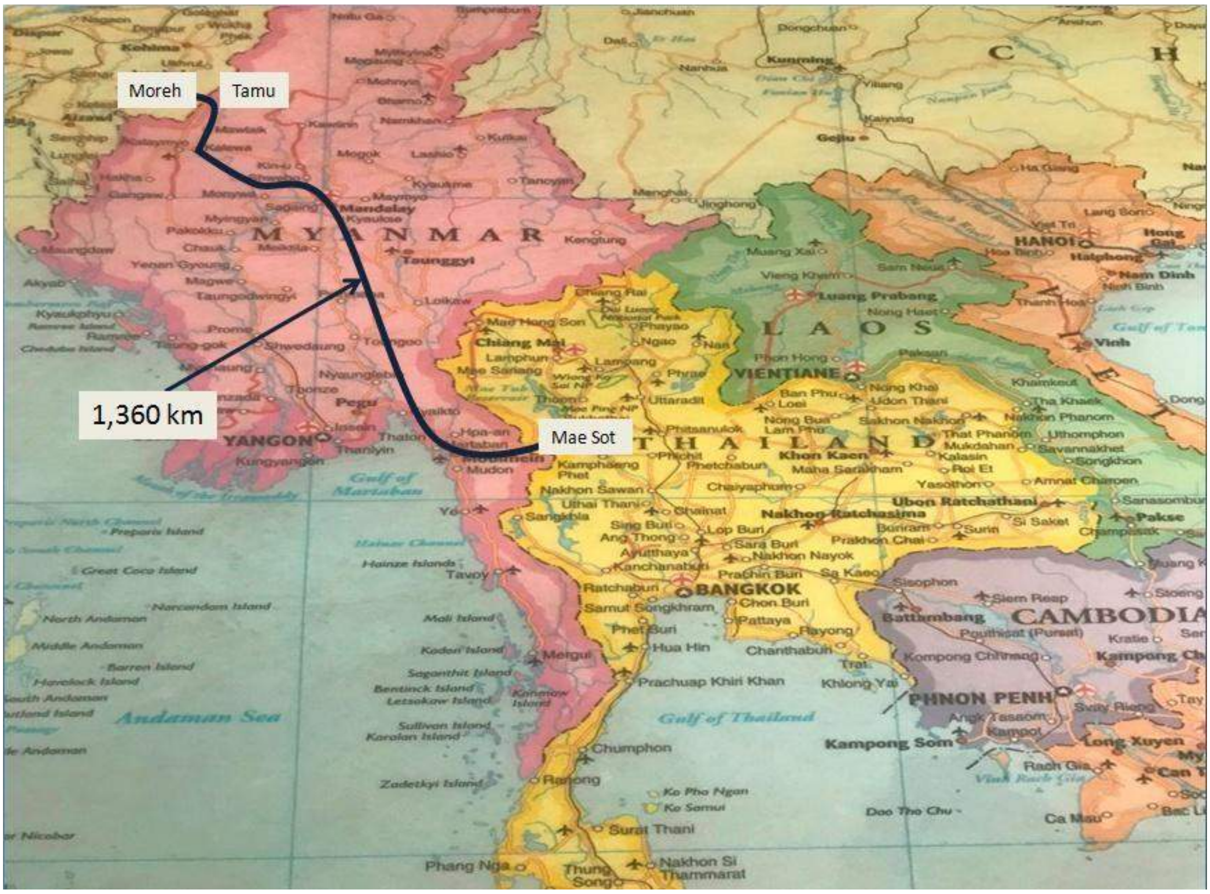
[25] ―The Buddhist Circuit in South Asia‖, *The World Bank,* http://documents1.worldbank.org/curated/en/387491563440124268/pdf/The-Buddhist-Circuit-A-Program-for-the-Development-of-the-Buddhist-Circuit-in-South-Asia.pdf, accessed on March 8, 2021.

[26] Suyash Desai, ―ASEAN and India Converge on Connectivity‖, *The Diplomat,* December 19, 2017, https://thediplomat.com/2017/12/asean-and-india-converge-on-connectivity/, accessed on February 2, 2020.

भारत-म्यांमार-थाईलैंड त्रिपक्षीय राजमार्ग

आईएमटीटीएच भारत और दक्षिण पूर्व एशियाई देशों के बीच संपर्क की स्थापना में सबसे महत्वपूर्ण कदम का प्रतिनिधित्व करता है। अप्रैल 2002 में यांगून में परिवहन लिंकेज पर एक त्रिपक्षीय मंत्रिस्तरीय बैठक में, भारत, म्यांमार और थाईलैंड को जोड़ने वाले एक त्रिपक्षीय राजमार्ग के विचार पर चर्चा की गई थी। 2004 में, 'अवसर और दोस्ती का राजमार्ग' कहे जाने वाले त्रिपक्षीय राजमार्ग के निर्माण पर सहमति बनी थी। 700 मिलियन अमेरिकी डॉलर की अनुमानित लागत से निर्माण किए जाने के लिए, यह निर्णय लिया गया था कि लागत भारत, म्यांमार और थाईलैंड की सरकारों और एशियाई विकास बैंक द्वारा वहन की जाएगी । आईएमटीटीएच में 78 किलोमीटर नई सड़कों का निर्माण, लगभग 400 किलोमीटर सड़कों का उन्नयन, हर मौसम के लिए उपयुक्त संपर्क मार्ग का निर्माण, और कमजोर या जर्जर पुलों का पुनर्वास और पुनर्निर्माण शामिल है। त्रिपक्षीय राजमार्ग की स्थापना के पीछे उद्देश्य केवल वस्तुओं और सेवाओं की आवाजाही को सुगम बनाना ही नहीं था, बल्कि लोगों और विचारों को भी सुगम बनाना था।[27]

नक्शा एक : आईएमटीटीएच का नक्शा



स्रोत : लेखक का अपना

आईएमटीटीएच जैसा कि मैप वन में दर्शाया गया है, एक 1360 किलोमीटर लंबा सीमा पार परिवहन नेटवर्क है जो

[27] Kiran Sharma, –Modi backs India-Myanmar-Thailand highway's Indochina extension‖, *Nikkei Asian Review*, December 29, 2017, https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Modi-backs-IndiaMyanmarThailand-highway-extension, accessed on February 27, 2020.

भारत के उत्तर पूर्वी राज्य मणिपुर में मोरेह और म्यांमार के माध्यम से थाईलैंड में माई सॉट को जोड़ता है। आईएमटीटीएच ट्रांसनेशनल एशियन हाईवे का हिस्सा है, जिसमें 32 सदस्य देशों से गुजरने वाली 1,41,000 किलोमीटर सड़कें शामिल हैं।[28]

मानचित्र दो : आईएमटीटीएच मार्ग

स्रोत : — आसियान-भारत विकास और सहयोग रिपोर्ट 2021: भारत-प्रशांत क्षेत्र में सहयोग के द्वार, आरआईएस में आसियान-भारत केंद्र, नवंबर 2020, पृष्ठ- 196।

मानचित्र दो में दिए गए आईएमटीटीएच के संरेखण इस प्रकार हैं:

1. मोरेह [भारत] - तमू [म्यांमार] कालेवा
2. कालेवा-याज्ञी
3. याज्ञी-चौंगमा-मोन्यवा
4. मोन्यवा (मांडाले)
5. मांडाले -मिकटीला बाईपास
6. मिकटीला बाईपास तौंगू-ऑक्टविन-पयज्ञी
7. पयज्ञी थेनज़ायत थाटन
8. थाटन-मावलामायिन (कावकारेइक)
4. कावकारेइक (म्यावाडी)
5. म्यावाडी- माई सॉट [थाईलैंड]

[28] Prabir De, –ASEAN-India Connectivity: An Indian Perspective‖, December 2011, https://www.eria.org/CHAPTER%203%20%20ASEAN%20-%20India%20Connectivity%20An%20Indian%20Perspective.pdf, accessed on February 24, 2020.

आईएमटीटीएच के प्रति भारत की प्रतिबद्धता

भारत के उत्तर पूर्व में देश के बाकी हिस्सों के साथ सड़क और रेल बुनियादी ढाँचे में समानता की कमी का क्षेत्र की वृद्धि और विकास पर सीधा प्रभाव पड़ा है। उत्तर पूर्व क्षेत्र रेल और सड़क मार्ग से शेष भारत के साथ केवल 22 किलोमीटर चौड़े चिकन नेक [सिलीगुड़ी कॉरिडोर] के माध्यम से जुड़ा हुआ है। क्षेत्र के इस हिस्से के लिए इसकी प्रमुख पहाड़ी स्थलाकृति को देखते हुए, सड़कें यात्रा का एक महत्वपूर्ण साधन और जीवन रेखा हैं क्योंकि यात्रा के अन्य साधन या तो बहुत महंगे हैं या उन्हें स्थापित करना मुश्किल है। सिक्किम को छोड़कर उत्तर पूर्व के अधिकांश पहाड़ी राज्यों में सड़क के अपर्याप्त नेटवर्क का सामना करना पड़ रहा है जो अभी तक असतही ही हैं । इसके अलावा, असम और त्रिपुरा में मानसून के दौरान विनाशकारी बाढ़ और बारिश के कारण सड़कों के नेटवर्क का कवरेज धीमा हो गया है क्योंकि मानसून के बाद के मौसम में सारे प्रयास मरम्मत और बहाली के लिए किए जाते हैं।[29] आईएमटीटीएच जिसका उद्देश्य मोरेह से माई सॉट तक कनेक्टिविटी का निर्माण करना है, सड़क नेटवर्क का विस्तार करेगा जिससे माल, सेवाओं और लोगों की आवाजाही में वृद्धि होगी।

मानचित्र तीन : तमू कलेवा रोड [लम्बाई 160 कि.मी.]

स्रोत : http://www.mfa.go.th/asean/contents/files/news-20131227-195521-501895.pdf

मानचित्र तीन के संदर्भ में, भारत सरकार की सहायता से मोरेह/तमू से कालेवा तक भारत-म्यांमार मैत्री मार्ग का उद्घाटन 2001 में किया गया था।

[29] K R Dikshit and Jutta K Dikshit, *North-East India: Land, People, and Economy* (New York: Springer Dordrecht, 2014), p. 690-691.

आईएमटीटीएच के पहले खंड के रूप में 160 किलोमीटर की कुल लंबाई वाली यह सड़क भारत के सीमा सड़क संगठन [बीआरओ] द्वारा पुनर्निर्मित की गई थी, जिसने 132 किलोमीटर सड़क के उन्नयन को पूरा किया और 2009 में 27.28 मिलियन अमेरिकी डॉलर की कुल लागत पर म्यांमार को सौंप दिया। भारत सरकार म्यांमार में तमू-कीगोन-कलेवा [टीकेके] सड़क के रखरखाव के लिए भी उत्तरदायी है। शेष 28 किलोमीटर के आवश्यकतानुसार पुनर्निर्माण या सुदृढ़ीकरण का कार्य किया जा रहा है।[30]

भारत ने अय्यरवाडी नदी पर एक पुल के निर्माण और म्यांमार में क्याडेट के निकट पगडण्डी के लिए एक विस्तृत परियोजना रिपोर्ट [डीपीआर] की तैयारी भी शुरू कर दी है। भारत ने 78 किलोमीटर के लुप्त लिंक और 58 किलोमीटर के बुनियादी ढांचे के उन्नयन की जिम्मेदारी ली है। फरवरी 2012 में म्यांमार के निर्माण मंत्रालय के केंद्रीय मंत्री की भारत यात्रा के दौरान, म्यांमार ने त्रिपक्षीय राजमार्ग के एक वैकल्पिक संरेखण का प्रस्ताव रखा और भारत से कालेवा-यज्ञी खंड [120 किलोमीटर] के बीच सड़क का निर्माण करने का अनुरोध किया, जिसे मान लिया गया था ।[31]

मई 2012 में तत्कालीन प्रधान मंत्री डॉ मनमोहन सिंह द्वारा म्यांमार की राजकीय यात्रा के दौरान, दोनों पक्षों ने दोनों देशों के बीच संपर्क को बढ़ाकर लोगों के बीच वाणिज्यिक, सांस्कृतिक, पर्यटन और अन्य आदान-प्रदान को बढ़ावा देने के बारे में बात की थी।– कनेक्टिविटी के महत्व को समझते हुए पीएम सिंह ने संयुक्त बयान में घोषणा की कि भारत तमू-कालेवा मैत्री मार्ग पर 71 पुलों की मरम्मत और उन्नयन का कार्य करेगा। दोनों नेताओं ने इस बात पर सहमति व्यक्त की कि भारत आईएमटीटीएच के कालेवा- यज्ञी सड़क खंड को राजमार्ग मानकों के अनुरूप अपग्रेड करेगा जबकि म्यांमार पारस्परिक रूप से 2016 तक यार्गी-मोन्यवा खंड को राजमार्ग मानकों के अनुरूप अपग्रेड करने का कार्य करेगा।‖[32] 2015 में, भारत ने तीन राष्ट्रों के बीच कार्गो और यात्री वाहनों के आवागमन को विनियमित करने और सुगम बनाने के लिए भारत-म्यांमार-थाईलैंड मोटर वाहन समझौते की स्थापना का भी प्रस्ताव रखा। यह समझौता वर्तमान में भारत, म्यांमार और थाईलैंड के बीच अंतर-सरकारी वार्ता के तहत है। अगस्त 2016 में म्यांमार के राष्ट्रपति यू हटिन क्याव की भारत की राजकीय यात्रा के दौरान, आईएमटीटीएच परियोजना के कार्यान्वयन से संबंधित दो समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किए गए। इन समझौता ज्ञापनों में म्यांमार में त्रिपक्षीय राजमार्ग के कालेवा-याज्ञी में टीकेके खंड और सड़क खंड में

---

[30]Op.Cit 28, Prabir De.

[31] –Preparatory Study for North East Road Network Connectivity Improvement Project [Phase 2]‖, *Japan International Cooperation Agency,* November 2016, https://www.jica.go.jp/english/our_work/social_environmental/id/asia/south/india/c8h0vm00009um3lw-att/c8h0vm0000bd9euo.pdf, accessed on March 17, 2020.

[32] –Joint Statement by India and Myanmar on the State visit of Prime Minister of India to Myanmar‖, *Ministry of External Affairs,* Government of India,May 28, 2012, https://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/19893/Joint+Statement+by+India+and+Myanmar+on+the+State+visit+of+Prime+Minister+of+India+to+Myanmar, accessed on March 3, 2020.

पुलों और संपर्क सड़क के निर्माण और उन्नयन में सहयोग शामिल है।[33]

8 दिसंबर, 2016 को राज्यसभा में त्रिपक्षीय राजमार्ग परियोजनाओं की स्थिति पर एक प्रश्न के उत्तर में विदेश मंत्रालय में तत्कालीन राज्य मंत्री जनरल वीके सिंह ने कहा कि भारत सरकार ने दो परियोजनाएं शुरू की हैं। अर्थात्, तमू-किगोन-कलेवा खंड [149.70 किमी] में संपर्क सड़कों सहित 69 पुलों का निर्माण और कालेवां और यार्गी खंड [120.74 किमी] के बीच सड़क का निर्माण।‖[34] इन दोनों खंडों पर मई 2018 में कालेवा-याज़ी खंड के लिए और नवंबर 2017 टीकेके खंड के लिए इंजीनियरिंग, खरीद और निर्माण मोड पर कार्य सौंपा गया था।[35] भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण [एनएचएआई] ने जनवरी 2018 में पुंज लॉयड और वराह इंफ्रा के संयुक्त उद्यम को कालेवा-यार्गी खंड में दो-लेन राजमार्ग के निर्माण के लिए कार्य-सौंपने का पत्र जारी किया। 122 किलोमीटर सड़क पर काम 28 मई, 2018 को शुरू हुआ, और 2022 तक पूरा होने की उम्मीद है और अनुमानित लागत 11.20 अरब रुपये की है, जिसे विदेश मंत्रालय द्वारा वित्त पोषित किया जा रहा है।[36]

जनरल वी के सिंह ने 20 दिसंबर, 2018 को कलेवा-याज़ी और टीकेके रोड खंड पर 69 पुलों के निर्माण पर राज्यसभा को सूचित करते हुए कहा कि ... ठेकेदार परियोजना स्थल पर कार्य प्रवृत्त हो गए हैं और दोनों परियोजनाओं को पूरा करने के लिए निर्धारित समय निष्पादन एजेंसी द्वारा परियोजना स्थल पर कार्य शुरू होने की तारीख से तीन वर्ष है‖[37]

[33] –India- Myanmar Joint Statement during the visit of the President of Myanmar to India (29 August 2016)‖, *Ministry of External Affairs, Government of India,* August 29, 2016, https://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/27343/India+Myanmar+Joint+Statement+during+the+visit+of+the+President+of+Myanmar+to+India+29+August+2016, accessed on March 2, 2020.

[34] –Question No.2578 India-Myanmar-Thailand Highway‖, *Ministry of External Affairs, Government of India,*December 8, 2016, https://www.mea.gov.in/rajya-sabha.htm?dtl/27794/QUESTION+NO2578+INDIAMYANMARTHAILAND+HIGHWAY, accessed on March 2, 2020.

[35] –India-Myanmar-Thailand Trilateral Highway‖, *Press Information Bureau, Government of India,* January 3, 2019, https://pib.gov.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=187130, accessed on March 17, 2020.

[36] ―ASEAN-India Development and Cooperation Report 2021: Avenues for Cooperation in Indo-Pacific‖, ASEAN-India Centre at RIS, November 2020, p-197.

[37] Gen V K Singh, –Question No. 1127 Status of Trilateral Highway Project‖, December 20, 2018, https://www.mea.gov.in/rajya-sabha.htm?dtl/30799/QUESTION+NO1127+STATUS+OF+TRILATERAL+HIGHWAY+PROJECT, accessed on February 27, 2020.

जनवरी 2019 में, भारत सरकार ने आईएमटीटीएच की सड़क परियोजनाओं के लिए स्वीकृत 1,830.87 करोड़

रुपये के फंड में से 193.16 करोड़ रुपये जारी किए। तत्कालीन सड़क परिवहन और राजमार्ग राज्य मंत्री मनसुख एल मंडाविया ने संसद को एक जवाब में कहा कि मंत्रालय द्वारा जारी की गई धनराशि कालेवा-यज्ञी सड़क खंड के लिए 1,459.29 करोड़ रुपये की स्वीकृत लागत में से 188.32 करोड़ रुपये और टीकेके रोड सेक्शन पर एप्रोच रोड के साथ 69 पुलों के लिए स्वीकृत लागत 371.58 करोड़ रुपये में से 4.84 करोड़ रुपये है।[38]

असम गण परिषद (एजीपी) के सांसद बीरेंद्र प्रसाद वैश्य द्वारा 23 सितंबर, 2020 को आईएमटीटीएच की स्थिति पर राज्यसभा में उठाए गए सवाल के जवाब में विदेश मंत्री डॉ एस जयशंकर ने एक पत्र में उठाए गए मुद्दे को संबोधित किया। विदेश मंत्री के अनुसार, कालेवा-यज्ञी सड़क खंड, जो त्रिपक्षीय राजमार्ग के हिस्सों में सबसे चुनौतीपूर्ण है, इस सड़क का निर्माण चल रहा है और लगभग एक-चौथाई सड़क का काम पूरा हो चुका है... । टीकेके में संपर्क सड़कों सहित 69 पुलों का कार्य, दिसंबर 2018 में ठेकेदार को असंतोषजनक प्रदर्शन के कारण बर्खास्त कर दिए जाने के बाद रुक गया था, अगस्त 2020 में, मणिपुर उच्च न्यायालय ने ठेकेदार की अपील को खारिज कर दिया और बर्खास्तगी को बरकरार रखा। केंद्रीय मंत्री ने कहा कि ..हाई कोर्ट के आदेश के बाद मोरेह और तमू के बीच पहले पुल का काम जल्द शुरू होने की उम्मीद है। शेष 68 पुलों के कार्य को तकनीकी और लागत मानकों में संशोधन के बाद अलग से लिया जाएगा...‖[39]

भारत और दक्षिण पूर्व एशिया के बीच बेहतर संपर्क की मांग को पूरा करने में मदद करने के लिए आईएमटीटीएच के माध्यम से सड़क नेटवर्क का निर्माण केंद्रीय हो गया है। आधुनिक सड़क संपर्क स्थापित करके आईएमटीटीएच भारत और दक्षिण पूर्व एशिया के बीच व्यापार और लोगों की सुविधा को सक्षम करेगा। त्रिपक्षीय राजमार्ग के माध्यम से सड़क संपर्क के निर्माण में यह न केवल संबंधों को मजबूत करेगा और आसियान के साथ भारत के व्यापक संपर्क एजेंडा, जो भौतिक और डिजिटल कनेक्टिविटी का समर्थन करने वाली परियोजनाओं को बढ़ावा देता है, में मदद करेगा बल्कि म्यांमार के साथ द्विपक्षीय संबंधों के लिए भी महत्वपूर्ण होगा।

म्यांमार आईएमटीटीएच का एक महत्वपूर्ण अंग है

भारत और म्यांमार अपनी 1,643 किलोमीटर की साझी सीमा पर अधिक से अधिक संपर्क बनाने की दिशा में

[38] ―Govt releases Rs 193.16 cr fund for India-Myanmar-Thailand highway project‖, *Business Standards*, January 3, 2019, https://www.business-standard.com/article/economy-policy/govt-releases-rs-193-16-cr-fund-for-india-myanmar-thailand-highway-project-119010300502_1.html, accessed on March 3, 2020.

[39] ―Steps on to complete India-Myanmar-Thailand Trilateral Highways‖, *Deccan Chronicle*, October 6, 2020, https://www.deccanchronicle.com/nation/current-affairs/061020/steps-on-to-complete-india-myanmar-thailand-trilateral-highways.html, Accessed on September 3, 2021.

काम कर रहे हैं। पूर्वोत्तर भारत के चार राज्य, अरुणाचल प्रदेश, मणिपुर, मिजोरम और नागालैंड, म्यांमार के साथ अंतर्राष्ट्रीय सीमाएँ साझा करते हैं, जिसके कारण कनेक्टिविटी, द्विपक्षीय संबंधों में चर्चा का एक महत्वपूर्ण बिंदु बन जाती है। सीमावर्ती पूर्वोत्तर राज्य म्यांमार के साथ मजबूत आर्थिक और सांस्कृतिक संबंध भी साझा करते हैं। इसलिए, भारत के उत्तर पूर्व और म्यांमार के बीच संपर्क का निर्माण एलईपी का आधार था और आईएमटीटीएच के साथ हाई-प्रोफाइल बुनियादी ढाँचा परियोजनाओं में से एक के रूप में एईपी में भी इसका प्रोत्साहन प्राप्त करना जारी है। त्रिपक्षीय राजमार्गों का आंतरिक उद्देश्य उत्तर पूर्व भारत और दक्षिण पूर्व एशिया के बीच एक कड़ी बनाने के उद्देश्य से सड़क परियोजनाएं हैं। तथापि, म्यांमार के साथ इस अंतरराष्ट्रीय सीमा का एक बड़ा हिस्सा झरझरा, पर्वतीय और बसा हुआ है। व्यापार को सुविधाजनक बनाने के प्रयास में, चार भूमि सीमा शुल्क स्टेशन [एलसीएस] संचालन में हैं, जिनमें से मणिपुर में सबसे व्यस्त मोरेह एलसीएस है जो भारत के उत्तर पूर्व और म्यांमार के बीच समस्त व्यापार का लगभग 99 प्रतिशत संभालता है।[40]

मानचित्र चार : म्यांमार में आईएमटीटीएच

Source:https://en.wikipedia.org/wiki/India–Myanmar–Thailand_Trilateral_Highway#/media/File:India– Myanmar–Thailand_Trilateral_Highway.svg

[40] ―Expansion of North East India's Trade and Investment with Bangladesh and Myanmar: An Assessment of the Opportunities and Constraints‖, *Ministry of Development of North Eastern Region*, October 2011, https://mdoner.gov.in/contentimages/files/RIS_Border_Trade_Report_final.pdf, accessed on June 16, 2020.

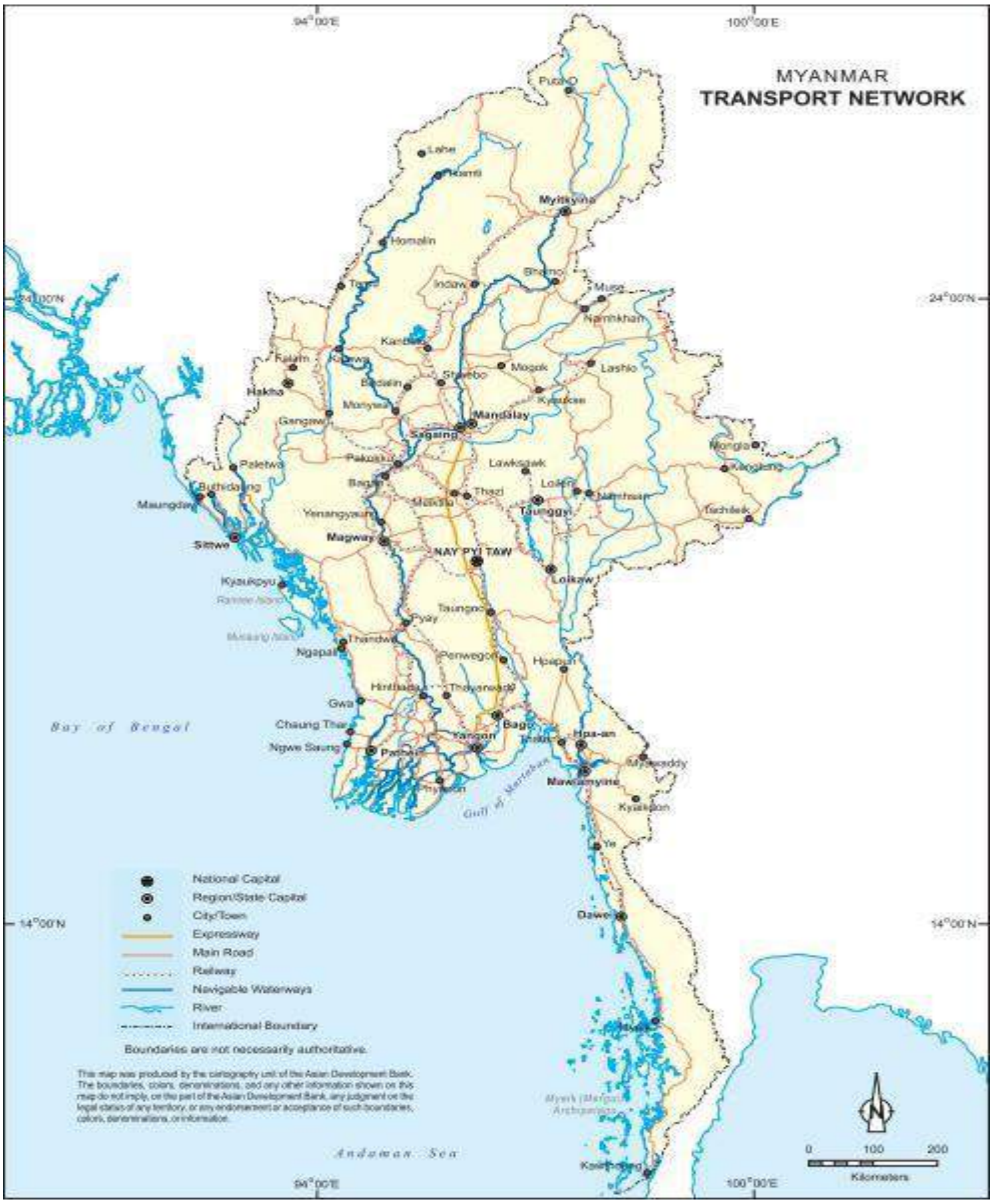
आईएमटीटीएच जिसे शुरुआत में मेकांग गंगा सहयोग [एमजीसी] के कार्यक्रम के तहत शुरू किया गया था, भारत और म्यांमार के बीच सीमा पार संपर्क में सुधार के लिए महत्वपूर्ण है। जैसा कि मानचित्र चार में देखा गया है, आईएमटीटीएच की सफलता काफी हद तक इस बात पर निर्भर करेगी कि म्यांमार कैसे बुनियादी ढाँचा परियोजनाओं को सफलतापूर्वक लागू करने में सक्षम है, क्योंकि त्रिपक्षीय राजमार्ग का बड़ा हिस्सा इससे होकर गुजरता है। मोरेह से आईएमटीटीएच तामू में प्रवेश करता है और दक्षिण-पूर्वी म्यांमार में म्यावाडी शहर के माध्यम से थाईलैंड में प्रवेश करने से पहले मांडले, नायपीताव, बागो - जो कि यांगून से लगभग 91 किमी दूर है-से होकर गुजरेगा। इसलिए, म्यांमार अपनी रणनीतिक स्थानीयता के आधार पर दक्षिण और दक्षिण पूर्व एशिया में फैला हुआ है, जो भारत के बड़े कनेक्टिविटी एजेंडे की कुंजी है। म्यांमार में हो रहे राजनीतिक और आर्थिक परिवर्तन के साथ अपने पड़ोसियों के प्रति भारत की निरंतर राजनयिक पहुंच सहयोग के लिए एक अभूतपूर्व अवसर प्रस्तुत करती है। आईएमटीटीएच के संदर्भ में, म्यांमार भारत के एकीकरण प्रयासों को बढ़ावा देने के लिए एक प्रमुख भागीदार बन गया है, विशेष रूप से दक्षिण पूर्व एशिया के साथ अपनी भूमि-आधारित कनेक्टिविटी के मामले में। दुर्भाग्य से, म्यांमार का परिवहन बुनियादी ढाँचा अन्य आसियान राज्यों से पीछे है, इसके 60 प्रतिशत राजमार्ग खराब स्थिति में हैं। म्यांमार के निर्माण मंत्रालय के अनुसार, ... इसकी 20 मिलियन आबादी के पास बुनियादी सड़कों तक पहुँच नहीं है और इसके लिए 2016-2030 में 45-60 बिलियन अमेरिकी डॉलर के निवेश की आवश्यकता होगी।‖[41]

एशिया में 10वें अंतरसरकारी क्षेत्रीय पर्यावरणीय रूप से सतत परिवहन [ईएसटी] फोरम की 2017 की रिपोर्ट के अनुसार, "म्यांमार में लगभग 15 प्रतिशत पंजीकृत गाँव सड़क मार्ग से नहीं जुड़े हुए हैं। सड़क से जुड़े गांवों में से 40 प्रतिशत से अधिक शुष्क मौसम वाली ग्रामीण सड़कों से जुड़े हुए हैं जो बरसात के मौसम में जल्दी ही अगम्य हो जाते हैं। मौजूदा पंजीकृत गाँवों में से आधे वर्ष के अधिकांश भाग के दौरान या पूरे वर्ष भर भौतिक रूप से अलग-थलग हैं, क्योंकि सभी मौसमों के लिए उपयुक्त ग्रामीण सड़क पहुँच की कमी है, जिससे 14 मिलियन से अधिक ग्रामीण लोग प्रभावित हुए हैं। सभी मौसमों के अनुकूल सड़कों तक पहुँच की कमी-लोगों की स्वास्थ्य सेवाओं, शिक्षा, रोजगार के अवसरों, बाजारों और अन्य सेवाओं और सुविधाओं तक पहुंच प्राप्त करने की क्षमता पर अनुषंगी प्रभाव डालती है, जिससे उनका और पूरे देश का विकास सीमित हो जाता है।[42]

[41]–Status of Road Transport and Transit Facilitations in Myanmar‖, *Ministry of Construction, Government of the Union of Myanmar*, February 6, 2018, https://www.unescap.org/sites/default/files/Myanmar_9.pdf, accessed on March 3, 2020.

[42]–National Strategy for Rural Roads and Access‖, *Government of the Republic of the Union of Myanmar*, January 2017, https://www.uncrd.or.jp/content/documents/483210%20EST%20Forum_Country%20Report_Myanmar.pdf, accessed on March 3, 2020.

मानचित्र पाँच: म्यांमार परिवहन नेटवर्क



Source*:* https://www.adb.org/sites/default/files/publication/184794/mya-transport-policy-note-es.pdf

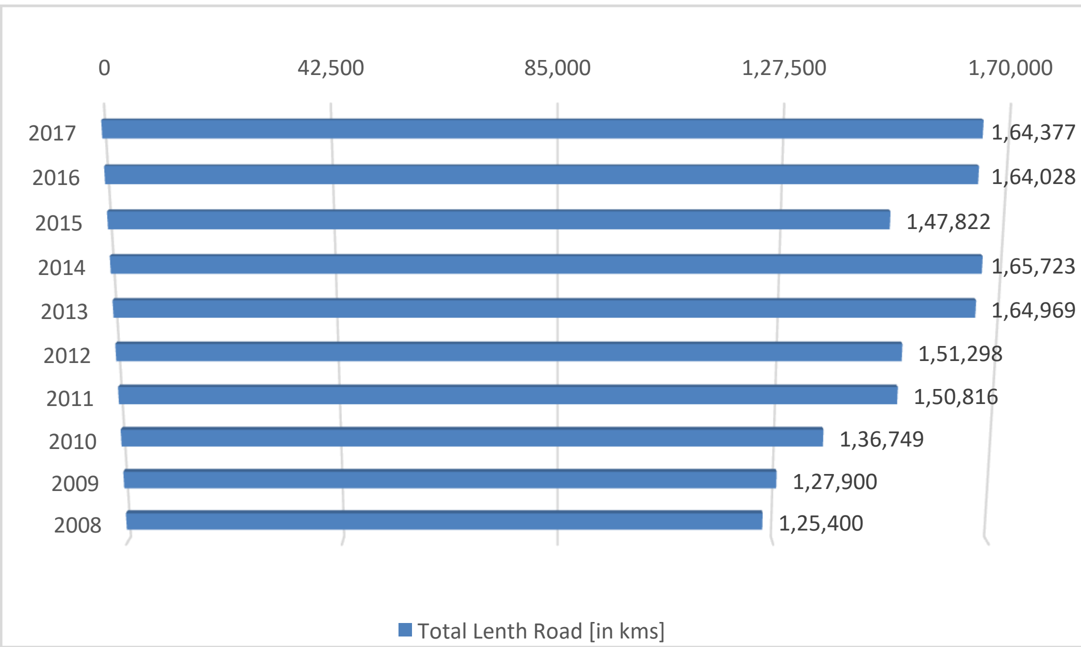
ऊपर म्यांमार का नक्शा इसके परिवहन नेटवर्क को दर्शाता है जिसमें सड़क मार्ग, रेलवे और जलमार्ग शामिल हैं। 2016 की एशियाई विकास बैंक की रिपोर्ट के अनुसार, म्यांमार परिवहन में पर्याप्त निवेश नहीं कर रहा है। 2005 और 2015 के बीच निवेश सकल घरेलू उत्पाद का 1 प्रतिशत -1.5 प्रतिशत था। विकास के समान स्तर पर, अन्य देश आमतौर पर अपने सकल घरेलू उत्पाद का 3 प्रतिशत - 5 प्रतिशत अपने परिवहन बुनियादी ढांचे में निवेश करते हैं।[43]

[43] –Myanmar Transport Sector Policy Note: Summery for Decision Makers‖, *Asian Development Bank*, 2016, https://www.adb.org/sites/default/files/publication/184794/mya-transport-policy-note-es.pdf, accessed on March 3, 2020.

इस क्षेत्र में सीमित निवेश के परिणामस्वरूप, म्यांमार के परिवहन क्षेत्र को नुकसान हुआ है क्योंकि आवश्यकता उपलब्ध संसाधनों को पार कर गई है। रिपोर्ट में आगे कहा गया है कि सड़क और रेल रखरखाव पर खर्च भी जितनी जरूरत है उससे दो से तीन गुना कम रहा है। अपर्याप्त रखरखाव के परिणामस्वरूप, म्यांमार की परिवहन अवसंरचना 1990 और 2015 के बीच अंतरराष्ट्रीय मानकों से काफी नीचे गिर गई है।[44]

एशियाई विकास बैंक के अनुमानों के मुताबिक, म्यांमार को सभी गांवों को जोड़ने के लिए अपने सड़क नेटवर्क को 157,000 किलोमीटर से बढ़ाकर लगभग 260,000 किलोमीटर करने की जरूरत है। इस लक्ष्य को प्राप्त करने और देश के भीतर बेहतर कनेक्टिविटी बनाने के लिए, म्यांमार ने 2014 में जापान इंटरनेशनल कोऑपरेशन एजेंसी [जेआईसीए] की सहायता से एक मास्टर प्लान तैयार किया। योजना के तहत, म्यांमार के परिवहन और संचार मंत्रालय को मास्टर प्लान के तहत विभिन्न परियोजनाओं के त्वरित कार्यान्वयन की निगरानी के लिए अन्य मंत्रालयों और जेआईसीए के साथ समन्वय और सहयोग के लिए फोकस बिंदु बनाया गया था। 2004 और 2014 के बीच कुछ प्रगति हुई थी; राजमार्ग विभाग - जिसे पहले लोक निर्माण के रूप में जाना जाता था - ने 10,000 किलोमीटर से अधिक नई ट्रंक सड़कों को जोड़ा। सड़क परिवहन में अब लंबी दूरी की यात्रा का प्रभुत्व है, जिसमें 90 प्रतिशत माल ढुलाई और 86 प्रतिशत यात्री परिवहन है। इसके अलावा, 2011-2015 के बाजार सुधारों ने भी म्यांमार के परिवहन क्षेत्र में सुधार करने में मदद की है।[45]

चित्र तीन : म्यांमार में सड़क की कुल लंबाई, 2008-2017 [किलो मीटर में]



[44] Ibid.
[45] Ibid.

Source*:* https://data.aseanstats.org/indicator/ASE.TRP.ROD.A.001

चित्र तीन में बार आरेख में डेटा 2008-2017 में म्यांमार में कुल सड़क की लंबाई को दर्शाता है। यह पता लगाया जा सकता है कि मास्टर प्लान के लागू होने के बाद से देश में सड़क-मार्ग के कवरेज में वृद्धि हुई है। म्यांमार सरकार ने ग्रामीण सड़कों और पहुँच के लिए राष्ट्रीय रणनीति भी शुरू की है जिसके माध्यम से उसका म्यांमार के सभी गांवों में सभी मौसमों में पहुँच प्रदान करने का इरादा है। यह 2030 तक समाप्त होने वाली एक दीर्घकालिक योजना है, जिसके दौरान म्यांमार सरकार का लक्ष्य म्यांमार के प्रत्येक राज्य और क्षेत्र के कम से कम 80 प्रतिशत गांवों तक सभी मौसमों में सड़क पहुँच प्रदान करना है। यह अनुमान लगाया गया है कि इसमें 3.9 बिलियन अमेरिकी डॉलर खर्च होंगे, जिसमें सड़कों और पुलों के उन्नयन और नए निर्माण के लिए 2.5 बिलियन अमेरिकी डॉलर और रखरखाव के लिए 1.4 बिलियन अमेरिकी डॉलर शामिल हैं।[46]

आईएमटीटीएच के तहत, म्यांमार कमजोर पुलों और मध्यवर्ती पहुँच मार्गों के पुनर्निर्माण और पुनर्वास का कार्य करेगा। भारत द्वारा म्यांमार को सड़कों के उन्नयन के साथ-साथ नए राजमार्गों के निर्माण के वित्तपोषण के लिए रियायती दरों पर ऋण की पेशकश की गई है। थाईलैंड ने थाटन-हपा-ए- कावकारेइक-खंड [136 किमी] और कावकारेइक-मायावाडी खंड [62 किमी], जो ग्रेटर मेकांग उपक्षेत्र के तहत पूर्व पश्चिम आर्थिक गलियारे [ईडब्ल्यूईसी] का भी हिस्सा हैं, के तहत सड़कों के उन्नयन के वित्तपोषण के लिए रियायती ऋण देने पर सहमति व्यक्त की है। थाइलैंड की सरकार ने थॉटन-मावलामाइन-मुडोन-कावकारेइक मार्ग के भी वित्तपोषण में म्यांमार की सहायता करने पर सहमति व्यक्त की है जो आईएमटीटीएच परियोजना के दूसरे चरण का हिस्सा है। म्यांमार जर्जर और कमजोर पुलों के पुनर्वास और पुनर्निर्माण के साथ-साथ पकोक्कू से बागान तक मौजूदा फेरी क्रॉसिंग तक दोनों सिरों पर सभी मौसम में उपयुक्त मध्यवर्ती लेन पहुँच सड़कों का निर्माण कर रहा है। इसने वाणिज्यिक आधार पर ऑपरेटरों द्वारा निर्मित, संचालित और रखरखाव किए जा रहे राजमार्ग के खंडों की संभावना का पता लगाने का भी निर्णय लिया है ताकि कंपनियों को परियोजनाओं में निवेश करने के लिए प्रोत्साहित किया जाए ।[47]

भारत भी म्यांमार के साथ इसके सड़क नेटवर्क को बढ़ाने और सुधारने के प्रयासों में लिए एक भागीदार है, और दोनों देश 2001 में स्थापित दक्षिण एशिया उप-क्षेत्रीय आर्थिक सहयोग [एसएएसईसी] जैसी विभिन्न उप-क्षेत्रीय पहलों का हिस्सा हैं। एसएएसईसी की स्थापना परियोजना-आधारित साझेदारी को बढ़ाने और क्षेत्रीय समृद्धि

[46] ―National Strategy for Rural Roads and Access‖, *Government of the Republic of the Union of Myanmar*, January 2017, https://www.uncrd.or.jp/content/documents/483210%20EST%20Forum_Country%20Report_Myanmar.pdf, accessed on March 3, 2020.

[47]Op.Cit 28, Prabir De

को बढ़ावा देने के प्राथमिक उद्देश्य से की गई थी। एसएएसईसी के माध्यम से विभिन्न विकासात्मक बाधाओं को दूर करने के लिए सहयोग का निर्माण करने का एक गंभीर प्रयास किया गया है। ऐसी ही एक चुनौती इंट्रा- और अंतर-उप-क्षेत्रीय कनेक्टिविटी में सुधार है, जो बंगाल की खाड़ी की बहु-क्षेत्रीय तकनीकी और आर्थिक सहयोग पहल [बिम्सटेक] जैसी अन्य उप-क्षेत्रीय पहल से जुड़ी हुई है।[48] बिम्सटेक के तहत परिवहन कनेक्टिविटी प्राथमिकता का एक क्षेत्र है जिसमें आईएमटीटीएच, काले-कलावाओ-क्योंग-तमू [भारत-म्यांमार दोस्ती] सड़क, जिरीबाम [मणिपुर] - हनोई रेल लिंक, कलादान मल्टी मोडल ट्रांजिट और परिवहन परियोजनाएँ शामिल हैं। मणिपुर में चुराचांदपुर और टिपाईमुख के रास्ते सड़क मार्ग से आईएमटीटीआर को कलादान परियोजना और इंफाल को आइजोल से जोड़ने की संभावना है।[49] कनेक्टिविटी के इस नेटवर्क की स्थापना से उत्तर पूर्व और म्यांमार के माध्यम से दक्षिण पूर्व एशिया के साथ भारत के एकीकरण में मदद मिलेगी। 24 नवंबर, 2020 को आयोजित भारत और म्यांमार की सरकारों के बीच 7वीं संयुक्त व्यापार समिति की बैठक में, दोनों पक्षों ने नोट किया कि द्विपक्षीय व्यापार के मौजूदा स्तर में बृहत्तर संभावनाएँ हैं। बैठक में कनेक्टिविटी परियोजनाओं की स्थिति की समीक्षा की गई और दोनों पक्षों ने सीमा पर बुनियादी ढांचे को बढ़ाने की आवश्यकता पर सहमति व्यक्त की, जिससे व्यापार में और वृद्धि होगी।[50] एशियाई विकास बैंक के अनुसार म्यांमार में लोकतांत्रिक परिवर्तन के बाद से इसकी अर्थव्यवस्था और वित्तीय क्षेत्र खुले हैं जिसने पड़ोसी देशों के साथ विकास और व्यापक भागीदारी के लिए एक बड़ा अवसर प्रदान किया है।[51] 1 फरवरी, 2021 को नागरिक सरकार के खिलाफ तख्तापलट में सत्ता पर कब्जा करने के बाद सैन्य सरकार और लोकतांत्रिक ताकतों के बीच गतिरोध; गंभीर चिंता पैदा करता है। कई अन्य देशों की तरह म्यांमार पहले से ही कोविड-19 महामारी से प्रतिकूल नतीजों का सामना कर रहा है और चल रहे राजनीतिक संकट ने एक दशक की आर्थिक प्रगति, जो उसने हासिल की है, को जोखिम में डाल दिया है।

---

[48] ―Towards Seamless Connectivity in SASEC‖, https://www.unescap.org/sites/default/files/Agendaitem3b_Ronal%20Butiong_ADB.pdf, Accessed on March 17, 2021.

[49] ―The India–Myanmar–Thailand Trilateral Highway and Its Possible Eastward Extension to Lao PDR, Cambodia, and Viet Nam: Challenges and Opportunities‖, *Economic Research Institute for ASEAN and East Asia Research Project Report 2020, No.02b*, June 2020, https://www.eria.org/uploads/media/Research-Project-Report/2020-02-Trilateral-Highway-Report/Trilateral-Highway-Background-Papers.pdf, accessed on March 15, 2021.

[50] ―India-Myanmar 7th Joint Trade Committee Meeting Vows to Strengthen Economic Partnership‖, *South Asia Subregional Economic Cooperation*, November 24, 2020, https://www.sasec.asia/index.php?page=news&nid=1210&url=ind-myn-trade-committee-2020, Accessed on March 17, 2021.

[51] ―Connecting South Asia and Southeast Asia: Interim Report‖, *Asian Development Bank",* 2013, https://www.adb.org/sites/default/files/publication/159321/adbi-connecting-south-asia-southeast-asia-interim-report.pdf, accessed on March 12, 2020.

म्यांमार की राजनीतिक अशांति, जिसके कारण बड़े पैमाने पर विरोध प्रदर्शन हुए हैं, नागरिक-सेना के संघर्षों ने हिंसा की घटनाओं को जन्म दिया है, ने लाखों सार्वजनिक और निजी क्षेत्र के श्रमिकों को आकर्षित किया है जो लोकतंत्र बहाल होने तक काम करने से इनकार करते हैं।[52] एशियाई विकास बैंक के अनुमानों के अनुसार म्यांमार की जीडीपी वृद्धि 2021 में 9.8 प्रतिशत तक सिकुड़ जाने की उम्मीद के साथ अर्थव्यवस्था पर इसका गंभीर प्रभाव पड़ रहा है।[53]

मोरेह में कोरोना वायरस के प्रकोप के बाद मार्च 2020 से सीमा को विस्तारित रूप से बंद करने, और फिर म्यांमार में तख्तापलट के परिणामस्वरूप समुदायों के लिए व्यापार का नुकसान हुआ है। हालाँकि महामारी के बाद व्यापार मार्ग बंद कर दिए गए थे, मोरेह और तमू के बीच छोटे पैमाने पर अनियमित और अवैध व्यापार जारी रहा। यह आंदोलन भी अब असंभव हो गया है जबकि अस्थिर राजनीतिक माहौल को देखते हुए म्यांमार ने अपनी सीमा को पूरी तरह से सील कर दिया है।[54] राजनीतिक अशांति उन देशों और संस्थाओं के बीच चिंता पैदा करती है जिनके म्यांमार में पर्याप्त व्यापार और निवेश हित हैं। उदाहरण के लिए, म्यांमार तख्तापलट के विरोध में अमेरिका जैसे कुछ पश्चिमी देशों द्वारा लगाए गए प्रतिबंधों ने विदेशी कंपनियों को म्यांमार में अपने निवेश का सावधानीपूर्वक पुनर्मूल्यांकन करने के लिए मजबूर किया है। विशेष रूप से अमेरिका से मजबूत संबंधों वाली वित्तीय कंपनियों को अमेरिकी प्रतिबंधों का कड़ाई से अनुपालन सुनिश्चित करने की आवश्यकता होती है, इस प्रकार म्यांमार से संबंधित भुगतान, वित्तपोषण और अन्य लेनदेन प्रभावित होते हैं।[55] यह आईएमटीटीएच सहित चल रही विकासात्मक साझेदारियों के भविष्य को संभावित रूप से प्रभावित कर सकता है।

थाईलैंड के माध्यम से कनेक्टिविटी को आगे बढ़ाना

आज कनेक्टिविटी के क्षेत्र में भारत और थाईलैंड के बीच सहयोग उनके द्विपक्षीय संबंधों में एक प्रमुख चालक के रूप में उभरा है। दोनों देशों ने संपर्क को नीतिगत प्राथमिकता के रूप में रखा है और इस तथ्य को देखते हुए कि वे अपने संपर्क एजेंडा को संबोधित करने के मामले में एक कठिन चुनौती का सामना कर रहे हैं, सहयोग के लिए एक समान आधार मौजूद है। वर्तमान में, भारत और थाईलैंड एशिया और प्रशांत के लिए

[52]HtweHtwe Thein, and Michael Gillan, ―How the coup is destroying Myanmar‘s economy‖, *East Asia Forum*, June 23, 2021, https://www.eastasiaforum.org/2021/06/23/how-the-coup-is-destroying-myanmars-economy/, Accessed on August 7, 2021.

[53] ―Economic indicators for Myanmar‖, *Asian Development Bank*, https://www.adb.org/countries/myanmar/economy, Accessed on August 7, 2021.

[54] Neha Banka, ―Recovering from lockdown, Myanmar coup deals a fresh blow to Moreh traders‖, *The Indian Express*, February 6, 2021, https://indianexpress.com/article/north-east-india/manipur/recovering-from-lockdown-myanmar-coup-deals-a-fresh-blow-to-moreh-traders-7176947/, Accessed on September 2, 2021.

[55] Gwen Robinson and Thompson Chau, ―US sanctions on Myanmar: 5 things to know‖, *Nikkei Asia*, February 12, 2021, https://asia.nikkei.com/Spotlight/Myanmar-Crisis/US-sanctions-on-Myanmar-5-things-to-know, Accessed on September 7, 2021.

संयुक्त राष्ट्र आर्थिक और सामाजिक आयोग [यूएनईएससीएपी] के तहत एशियाई राजमार्ग नेटवर्क जैसी पहलों के माध्यम से क्षेत्रीय संपर्क में सुधार पर निकट सहयोग कर रहे हैं। वर्तमान में, भारत और थाईलैंड एशिया और प्रशांत के लिए संयुक्त राष्ट्र आर्थिक और सामाजिक आयोग [यूएनईएससीएपी] के तहत एशियाई राजमार्ग नेटवर्क, बिम्सटेक ढांचे के तहत बिम्सटेक ट्रांसपोर्ट इंफ्रास्ट्रक्चर और लॉजिस्टिक्स स्टडी बीटीआईएलएस और आईएमटीटीएच जैसी पहलों के माध्यम से क्षेत्रीय कनेक्टिविटी में सुधार पर निकट सहयोग कर रहे हैं, जो कि पूर्वोत्तर भारत से म्यांमार के रास्ते सड़क मार्ग से भारत को थाईलैंड से जोड़ेगा।

थाईलैंड की अवस्थिति रणनीतिक होने के कारण दक्षिण एशिया, दक्षिण पूर्व एशिया और पूर्वी एशिया के बीच एक ट्रांस-शिपमेंट केंद्र बन सकता है। इसलिए थाई सरकार ने; थाईलैंड के लिए क्षेत्रीय लोगिस्टिक केंद्र बनने का लक्ष्य निर्धारित किया। इस लक्ष्य को पूरा करने के लिए, थाईलैंड के लिए अपनी कनेक्टिविटी में सुधार करना महत्वपूर्ण था; भौतिक अवसंरचना और व्यापार सुविधा दोनों के संदर्भ में।[56] वर्तमान थाईलैंड अवसंरचना योजना [2015-2022] पड़ोसी देशों के साथ राजमार्ग नेटवर्क लिंकेज के साथ-साथ हवाई परिवहन क्षमता में वृद्धि और समुद्री परिवहन विकास को प्राथमिकता देती है। [57] 2016 में, सरकार ने अर्थव्यवस्था को प्रोत्साहित करने के लिए डिज़ाइन किए गए परिवहन क्षेत्र में महत्वपूर्ण निवेश वृद्धि को मंजूरी दी। दिसंबर 2016 में, थाई कैबिनेट ने 2017 के लिए 25.6 बिलियन अमेरिकी डॉलर की बुनियादी ढाँचा कार्य योजना को मंजूरी दी जिसमें नई सड़क, रेल, विमानन और बंदरगाह परियोजनाओं पर ध्यान केंद्रित करने वाली 36 परिवहन परियोजनाएँ शामिल थीं।[58]

जैसा कि भारत सीएलएमवी देशों के साथ अपने संबंधों को और मजबूत करना चाहता है, आईएमटीटीएच द्वारा प्रदान किया गया सीमा पार परिवहन नेटवर्क भी भारत-मेकांग संबंधों के निर्माण में महत्वपूर्ण होगा जिसमें विशाल अवसर बड़े पैमाने पर अभी तक अप्रयुक्त हैं। थाईलैंड एक बार म्यांमार से भूमि मार्ग से जुड़ जाए तो ; भारत और कंबोडिया, म्यांमार, लाओस और वियतनाम [सीएलएमवी] के साथ-साथ मलेशिया, सिंगापुर और अन्य पूर्वी एशियाई देशों के लिए परिवहन का एक महत्वपूर्ण चैनल बन सकता है।[59]

---

[56]Juthiph Chirathivat and Kornkarun Cheewatrakoolpong, ―Thailand‘s Economic Integration with Neighbouring countries and Possible Connectivity with South Asia‖, Working Paper Series No: 520 (April 2015), *Asian Development Bank Institute*, https://www.adb.org/sites/default/files/publication/159839/adbi-wp520.pdf, accessed on May 2, 2018.

[57] ―Thailand‘s Economic Outlook and Key Economic Politicise‖, *Department of International Economic Affairs, Ministry of Foreign Affairs*, https://www.thaiindia.net/images/Pages_from_Thailand_Economic_Fact_Sheet_Quarter_1-2560_as_of_July_2017.pdf, accessed on May 1, 2018.

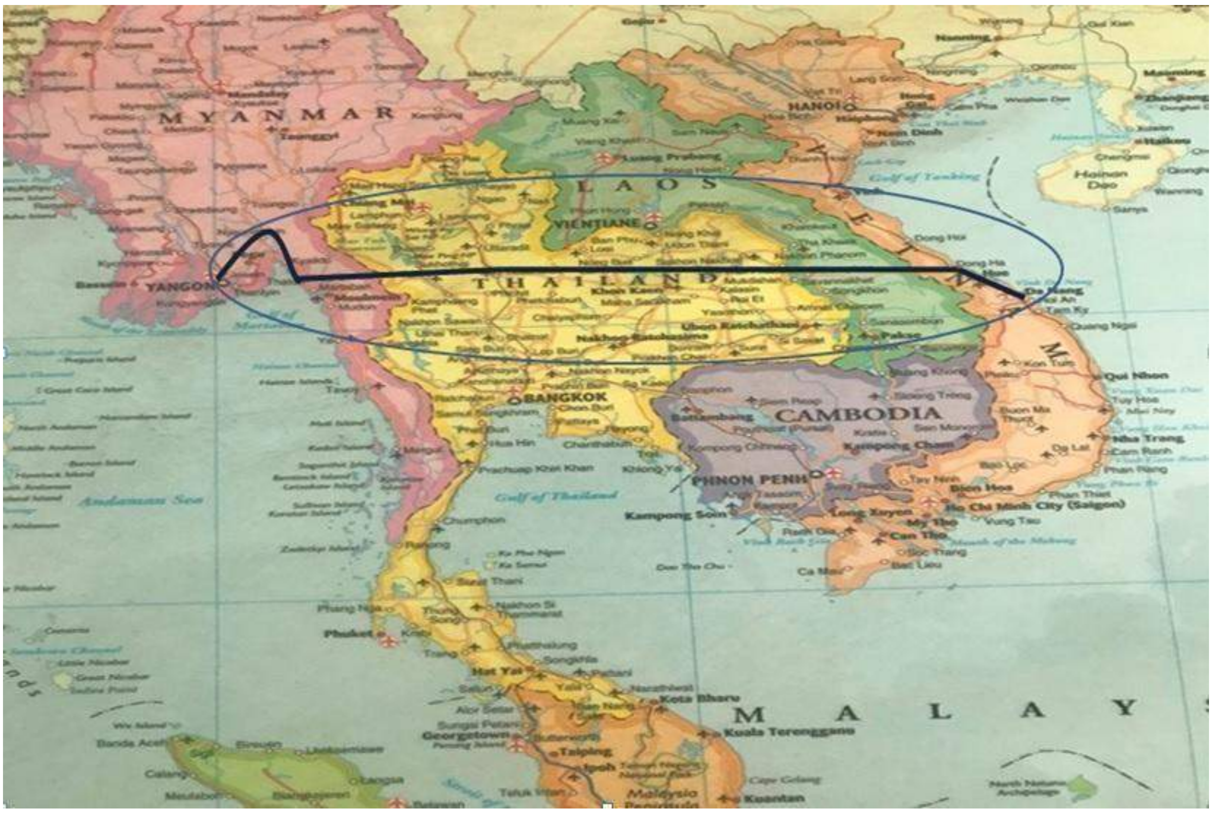
[58] ―Greater Mekong Highway Expansion Phase 2 Project [RRP THA 41682]‖, *Asian Development Bank*, https://www.adb.org/sites/default/files/linked-documents/41682-039-ssa.pdf, accessed on March 20, 2020.

[59]Arpita Mukherjee and Tanu M Goyal, ―Integrating South and Southeast Asia through Services Value Chain: The Case of India and Thailand‖, *Indian Council for Research on International Economic Relations*, June 2015, https://www.econstor.eu/bitstream/10419/176319/1/icrier-wp-301.pdf, Accessed on March 19, 2021.

भारत इस संपर्क को साकार करने के प्रयास कर रहा है। भारत सरकार के केंद्रीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री, श्री नितिन गडकरी के एक प्रेस बयान [23 जनवरी, 2018] के अनुसार, भारत-म्यांमार-थाईलैंड त्रिपक्षीय राजमार्ग निकट भविष्य में चालू होने की संभावना है। उन्होंने आगे कहा कि, कंबोडिया, लाओ पीडीआर और वियतनाम के लिए त्रिपक्षीय राजमार्ग के विस्तार की योजना बनाई जा रही है और कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में है।[60] भारत ने भारत और आसियान के बीच भौतिक और डिजिटल कनेक्टिविटी का समर्थन करने वाली परियोजनाओं को बढ़ावा देने के लिए 1 बिलियन अमेरिकी डॉलर के ऋण की पेशकश की है। भारत ने कंबोडिया, लाओस, म्यांमार और वियतनाम में विनिर्माण केंद्रों का समर्थन करने के लिए 77 मिलियन अमेरिकी डॉलर का एक परियोजना विकास कोष भी स्थापित किया है।[61] इसके अलावा, आईएमटीटीएच ग्रेटर मेकांग उप-क्षेत्र के ईस्ट वेस्ट इकोनॉमिक कॉरिडोर [ईडब्ल्यूईसी] के साथ म्यांमार के सबसे पश्चिमी बंदरगाह शहर मावलमाइन से मिलता है जैसा कि मानचित्र छह में दर्शाया गया है।

गलियारा मावलमाइन के अपने प्रारंभिक बिंदु से - कायिन [म्यांमार] राज्य, यासोथन प्रांत, मुकदहन [थाईलैंड], सवानाखेत [लाओस], क्वांग त्रि, थाऊथीन ह्यू और वियतनाम में दा नांग के सबसे पूर्वी बंदरगाह शहर के माध्यम से गुजरता है।

मानचित्र छह : पूर्व-पश्चिम आर्थिक गलियारे का नक्शा



स्रोत : लेखक का अपना

[60] –India-Myanmar-Thailand Trilateral Highway by 2019: Gadkari‖, *Business Today*, January 23, 2018, *https://www.businesstoday.in/pti-feed/india-myanmar-thailand-trilateral-highway-by-2019-gadkari/story/268663.html*, accessed on May 2, 2018.

[61] Kiran Sharma, –Modi backs India-Myanmar-Thailand highway‘s Indochina extension‖, *Nikkei Asian Review*, December 29, 2017, https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Modi-backs-IndiaMyanmarThailand-highway-extension, accessed on March 15, 2020.

ईडब्ल्यूईसी को अक्टूबर 1998 में ग्रेटर मेकांग उप-क्षेत्र [जी एमएस] के 8वें जीएमएस मंत्रिस्तरीय सम्मेलन के दौरान एक प्रमुख पहल के रूप में लॉन्च किया गया था। यह एक बड़ी परियोजना है, जो म्यांमार, थाईलैंड, लाओस और वियतनाम के तेरह प्रांतों से होकर गुजरती है.[62] थाईलैंड के माई सॉट जिले के ताक प्रांत में दूसरा थाईलैंड-म्यांमार फ्रेंडशिप ब्रिज, थाईलैंड और म्यांमार की सरकारों द्वारा 30 अक्टूबर, 2019 को आधिकारिक तौर पर यातायात के लिए खोला गया था। पुल मोई नदी के ऊपर से गुजरता है, और थाईलैंड के माई सॉट जिले को मयावादिन म्यांमार[63] के साथ जोड़ता है जो आईएमटीटीएच का हिस्सा भी है। दूसरा फ्रेंडशिप ब्रिज ईडब्ल्यूईसी का हिस्सा है, जो म्यांमार, थाईलैंड, लाओ पीपुल्स डेमोक्रेटिक रिपब्लिक और वियतनाम को जोड़ता है। आईएमटीटीएच म्यांमार-थाईलैंड सीमा पर ईडब्ल्यूईसी से जुड़ता है, जो म्यांमार और थाईलैंड के अलावा, भारत और विशेष रूप से इसके उत्तर पूर्व क्षेत्र, कंबोडिया, लाओस, वियतनाम के साथ मूल्य श्रृंखला संबंधों की और संभावनाओं को खोलता है।[64]

आईएमटीटीएच के तहत भूमि मार्ग जो थाईलैंड के माध्यम से भारत को दक्षिण पूर्व एशिया से जोड़ेगा, वह म्यांमार में मेकांग-इंडिया इकोनॉमिक कॉरिडोर [एमआईईसी] से भी जुड़ता है। यह गलियारा म्यांमार में दावाई बंदरगाह के माध्यम से चेन्नई को बैंकॉक से जोड़ेगा जो एक बार पूरा हो जाने पर भारत को दक्षिण पूर्व एशिया के लिए एक वैकल्पिक समुद्री मार्ग प्रदान करेगा, परिवहन समय में कटौती करेगा और मलक्का के भीड़भाड़ वाले जलडमरूमध्य पर निर्भरता कम करेगा। एमआईईसी म्यांमार और थाईलैंड से लेकर अन्य आसियान देशों जैसे कंबोडिया और वियतनाम तक दक्षिणी आर्थिक गलियारे का विस्तार होगा। जैसा कि भारत भी निकट भविष्य में अपने समुद्री यातायात में वृद्धि देखने की उम्मीद कर रहा है और थाईलैंड के आसियान के केंद्र में स्थित - होने के भौगोलिक लाभ - को देखते हुए यह दक्षिणपूर्व और पूर्वी एशिया में भारत के लिए एक महत्वपूर्ण पुल बन गया है। थाईलैंड एमआईईसी के विकास पर शुरू से ही समुद्री मार्ग के माध्यम से चेन्नई बंदरगाह को म्यांमार में दावेई गहरे समुद्र बंदरगाह और थाईलैंड में लाम चाबांग गहरे समुद्र बंदरगाह से जोड़ता था, जैसा कि मानचित्र सात में दिखाया गया है। आर्थिक गलियारा भारत और आसियान राज्यों के बीच विभिन्न उद्योगों के लिए विभिन्न कच्चे माल और पार्ट्स के परिवहन की सुविधा में मदद करेगा।[65]

---

[62] –East-West Economic Corridor‖, *MTIP*, http://mythuyport.com/eastwest-economic-corridor/, accessed on April 6, 2020.

[63] –Second Thailand-Myanmar Friendship Bridge to Stimulate Cross-border Trade‖, *Greater Mekong Subregion,* December 13, 2019, https://greatermekong.org/second-thailand-myanmar-friendship-bridge-stimulate-cross-border-trade, accessed on March 20, 2020.

[64] Dipanjan Roy Chaudhury, ―Southeast Asian corridor eyes business opportunities with Delhi via Bay of Benhal‖, *The Economic Times,* December 5, 2019, https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/southeast-asian-corridor-eyes-business-opportunities-with-india-via-bay-of-bengal/articleshow/72388422.cms, accessed on April 3, 2020.

[65] Lt Col N K Chhibber and Col S K Shishodia, –India-Thailand Relations‖, in Sanjay Kumar (ed) *India-Thailand Bilateral Relations* (Mohit Publication, New Delhi: 2013), p. 124.

मानचित्र सात: चेन्नई बंदरगाह को म्यांमार में दावेई गहरे समुद्री बंदरगाह और थाईलैंड में लाम चाबांग गहरे समुद्र बंदरगाह से जोड़ने वाला समुद्री मार्ग

स्रोत : लेखक का अपना, मानचित्र स्रोत: http://www.nationsonline.org/oneworld/map_of_southeast_asia.htm

दिसंबर 2012 में आयोजित आसियान-भारत स्मारक शिखर सम्मेलन में, थाईलैंड ने न केवल आसियान-भारत संबंधों के ढांचे के तहत, बल्कि बिम्सटेक और मेकांग-गंगा सहयोग के ढांचे में भी भारत के साथ मिलकर काम करने में रुचि व्यक्त की। थाईलैंड के प्रधान मंत्री प्रयुत चान-ओ-चा ने 2016 में घोषणा की कि उनकी सरकार भारत के साथ आर्थिक सहयोग को मजबूत करने के लिए 'एक्ट वेस्ट' नीति अपनाएगी।[66] दोतरफा निवेश को बढ़ावा देने के प्रयास में, भारत और थाईलैंड ने जून 2016 में प्रधान मंत्री चान-ओ-चा की नई दिल्ली यात्रा के दौरान एक नई द्विपक्षीय निवेश संधि [बीआईटी] पर फिर से बातचीत करने का भी फैसला किया। दोनों देशों के बीच बढ़ी हुई कनेक्टिविटी से दोतरफा निवेश को फायदा होगा। [67]

---

[66] ―Thai firms urged to invest in India‖, *Bangkok Post*, July 31, 2018, https://www.bangkokpost.com/business/1513002/thai-firms-urged-to-invest-in-india, accessed on June 29, 2020.

[67] Asif Ahmad, ―India Thailand Strategic Partnership and Defence Relations in the Changing Regional Security Landscape‖, in Sanjay Kumar (ed) *India-Thailand Bilateral Relations* (Mohit Publication, New Delhi: 2013), p. 236-237.

फिर भी, बीआईटी की सफलता वर्तमान कनेक्टिविटी परियोजनाओं के निष्कर्ष पर निर्भर है जो व्यापार और वाणिज्य के विस्तार को सक्षम करते हुए वस्तुओं और सेवाओं के परिवहन के लिए निर्बाध कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने के लिए महत्वपूर्ण होगी।

आईएमटीटीएच के माध्यम से भारत के उत्तर पूर्व के लिए अवसर

भारत के उत्तर पूर्व में आर्थिक अविकसितता की समस्या आंशिक रूप से इस क्षेत्र तक सीमित पहुँच के कारण है। अपर्याप्त सड़क अवसंरचना का इसकी वृद्धि और विकास पर सीधा प्रभाव पड़ता है और देश के बाकी हिस्सों की तुलना में इस क्षेत्र के पिछड़ेपन का एक मुख्य कारण है। जबकि 1947 में देश के विभाजन के समय भू-राजनीतिक अलगाव एक कारक है, इसकी स्थलाकृतिक विशेषता भी एक ऐसा कारक है जिसके कारण, असम के घाटी क्षेत्रों को छोड़कर इस क्षेत्र तक सीमित पहुँच है। इसलिए, सड़क के बुनियादी ढांचे की समग्र क्षमता और रखरखाव का स्तर, विशेष रूप से पहाड़ी क्षेत्रों में, संतोषजनक नहीं है।

उत्तर पूर्व के भीतर कनेक्टिविटी

अंग्रेजों के आने से पहले, उत्तर पूर्व के पहाड़ी इलाकों में कोई भी सड़कें मौजूद नहीं थीं। सड़कों का वर्तमान नेटवर्क काफी हद तक ब्रिटिश शासन के दौरान निर्मित मौजूदा पुरानी सड़कों के संशोधन, सुधार और सुदृढ़ीकरण का परिणाम है।[68] वर्तमान में, इस क्षेत्र में सड़क के बुनियादी ढाँचे की अपेक्षाकृत कमी है, हालाँकि इस क्षेत्र का प्रति व्यक्ति सड़क घनत्व देश के बाकी हिस्सों की तुलना में काफी अधिक है, जो कि जनसंख्या के कम घनत्व और क्षेत्र के पहाड़ी इलाके को देखते हुए, स्वाभाविक है। प्रति इकाई क्षेत्र में सड़क की लंबाई केवल नागालैंड, असम और त्रिपुरा में अधिक है। उत्तर पूर्व में समतल सड़कों का प्रतिशत 62 प्रतिशत के राष्ट्रीय औसत की तुलना में केवल 29 प्रतिशत है।[69] 80,000 किलोमीटर से अधिक के क्षेत्रफल के साथ इस क्षेत्र के सबसे बड़े राज्य, अरुणाचल प्रदेश के प्रति 100 किलोमीटर क्षेत्र में केवल 20 किलोमीटर से अधिक सड़क है। कुल मिलाकर असम, मेघालय और त्रिपुरा राज्य में सड़कों की लंबाई उचित है, लेकिन इनमें से बड़े हिस्से अभी भी असमतल हैं।[70] उत्तर पूर्व में राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल लंबाई 13,258 किलोमीटर है, जिन्हें विभिन्न राज्य और केंद्रीय एजेंसियों जैसे, राज्य लोक निर्माण विभाग [पीडब्ल्यूडी], सीमा सड़क संगठन [बीआरओ], भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण [एनएचएआई] और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय [एमओआरटीएच] के तहत राष्ट्रीय राजमार्ग और बुनियादी ढांचा विकास निगम [एनएचआईडीसीएल] द्वारा विकसित और अनुरक्षित किया

---

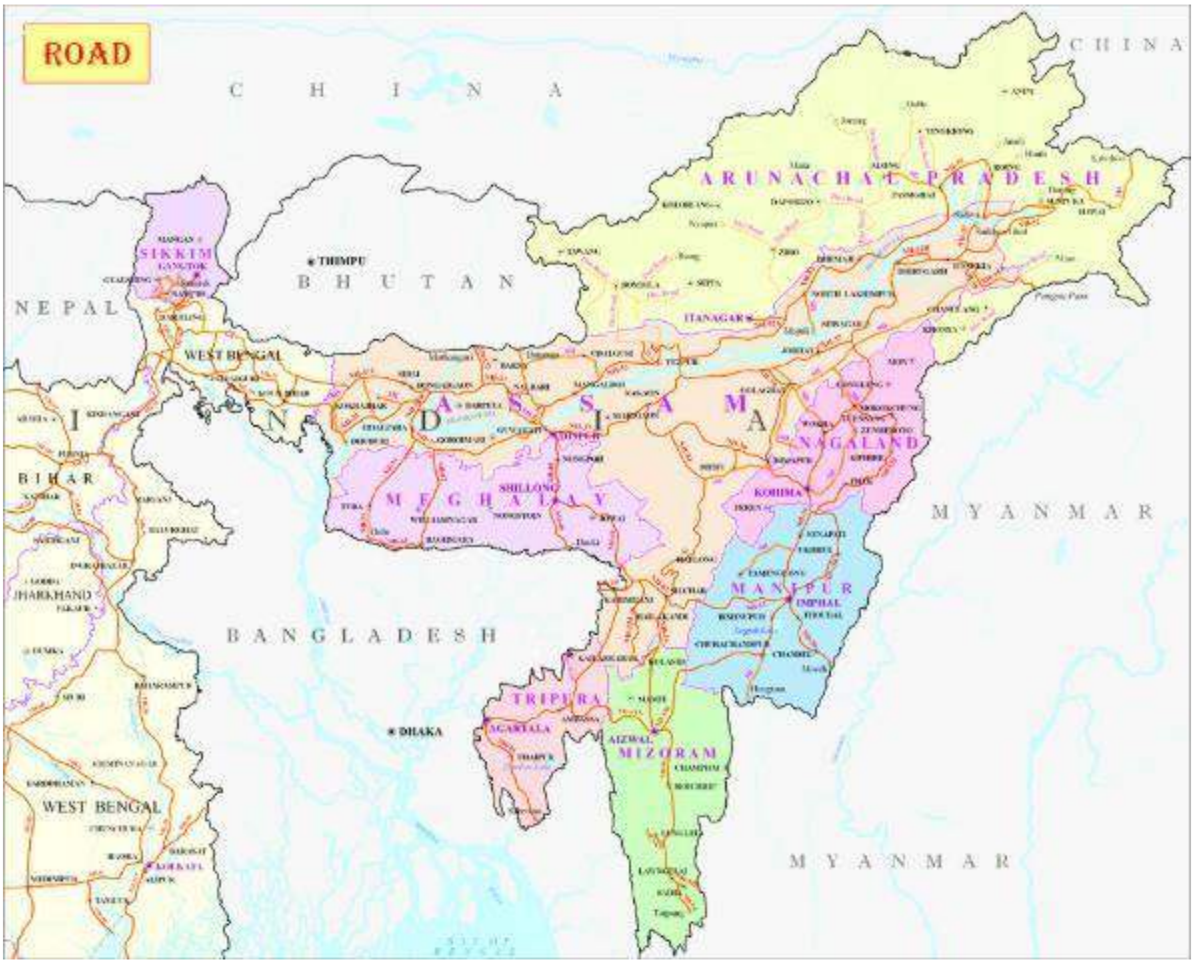
68 K R Dikshit and Jutta K Dikshit, *North-East India: Land, People, and Economy* (New York: Springer Dordrecht, 2014), p. 690.

69 –Gateway to the ASEAN India‘s north east frontier‖, *FICCI*, November 27, 2014, https://www.pwc.in/assets/pdfs/publications/2014/gateway-to-the-asean.pdf, accessed on March 12, 2020.

70 Op. Cit 62, K R Dikshit and Jutta K Dikshit, p. 690.

जा रहा है । 13,258 किलोमीटर की कुल लंबाई में से लगभग 12,476 किलोमीटर एनएचआईडीसीएल और संबंधित राज्य के पीडब्ल्यूडी के पास है। बाकी 782 किलोमीटर की लंबाई एनएचएआई के पास है। मंत्रालय पूर्वोत्तर में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास पर, बजट आवंटन का 10 प्रतिशत क्षेत्र के लिए निर्धारित करते हुए विशेष ध्यान दे रहा है।[71] मानचित्र आठ, उत्तर पूर्व भारत में राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क को दर्शाता है। यह देखा जा सकता है कि नेटवर्क मुख्य रूप से उत्तर पूर्व राज्यों की राजधानियों और प्रमुख जिलों के साथ-साथ अंतरराष्ट्रीय सीमा पार नेटवर्क को जोड़ता है।

मानचित्र आठ: उत्तर पूर्व भारत में राष्ट्रीय राजमार्ग

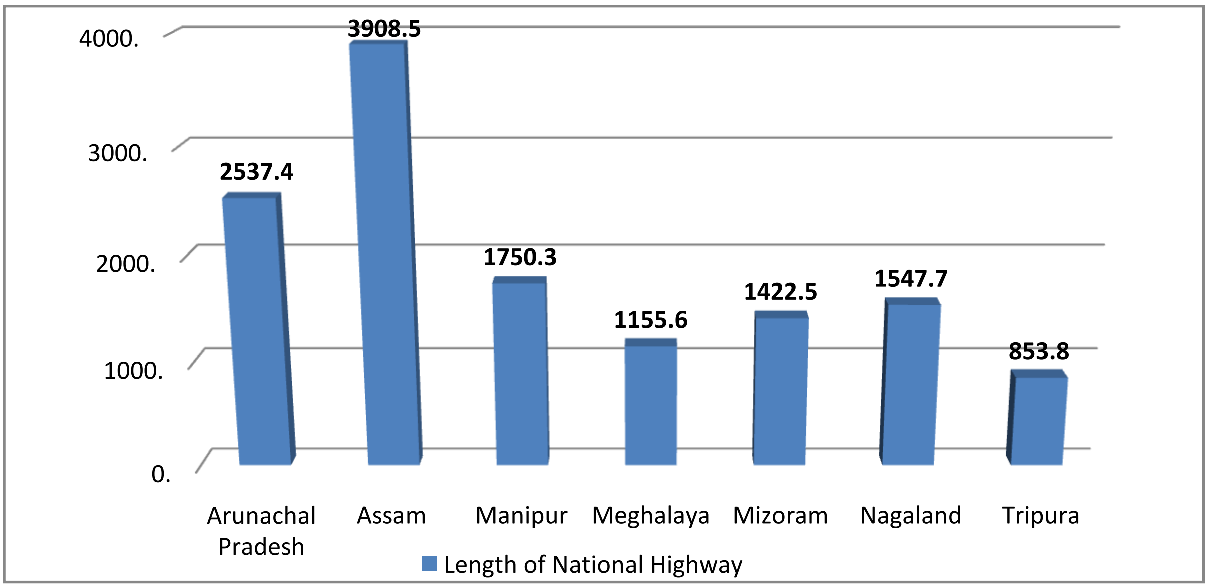


स्रोत : https://mdoner.gov.in/infrastructure/road-map-only-nh-

[71] –Preparatory Study for North-East Road Network Connectivity Improvement Project [Phase 2]‖, *Japan International Cooperation Agency,* February 2018, https://www.jica.go.jp/english/our_work/social_environmental/id/asia/south/india/c8h0vm0000as3y0t-att/c8h0vm0000czwmci.pdf, accessed on April 3, 2020.

चित्र चार में डेटा नवंबर 2018 को सात पूर्वोत्तर राज्यों में राष्ट्रीय राजमार्ग की कुल लंबाई को दर्शाता है। उत्तर पूर्व में राष्ट्रीय राजमार्ग की कुल लंबाई लगभग 13,176 किलोमीटर है। यह राज्य के राजमार्गों और प्रमुख जिला सड़कों से जुड़ा हुआ है जो लोगों और माल की अंतर-राज्य आवाजाही को सुविधाजनक बनाने के लिए विशेष रूप से महत्वपूर्ण हैं। इन सड़कों का विकास और रखरखाव तीन एजेंसियों - राज्य पीडब्ल्यूडी, बीआरओ और एनएचएआई द्वारा किया गया है।[72]

चित्र चार: पूर्वोत्तर राज्यों में राष्ट्रीय राजमार्गों की लंबाई [किमी में]



स्रोत: : https://nhai.gov.in/writereaddata/Portal/Images/pdf/StateWiseLengthNHsIndia.pdf

त्रिपक्षीय राजमार्ग के माध्यम से पड़ोसी देशों के साथ संपर्क

पूर्वोत्तर क्षेत्र विकास मंत्रालय [डीओएनईआर], भारत सरकार द्वारा विकसित पूर्वोत्तर क्षेत्र विजन 2020 दस्तावेज़ के तहत कनेक्टिविटी को प्राथमिकता दी गई है, जिसका जुलाई 2008 में सार्वजनिक किया गया था।[73] विज़न दस्तावेज़ के अनुसार, तत्काल प्राथमिकता सीमावर्ती क्षेत्रों तक आवश्यक बुनियादी ढाँचे का निर्माण करना, सीमा-पार बिंदुओं में कनेक्टिविटी और संचार लिंक स्थापित करना है, जिसके माध्यम से उत्तर पूर्व के पड़ोसी

[72] ―Sate wise length of NH in India as on 30.11.2018‖, *National Highway Authority of India*, https://nhai.gov.in/writereaddata/Portal/Images/pdf/StateWiseLengthNHsIndia.pdf, accessed on March 3, 2020.

[73] ―Road Map [Only NH]‖, *Ministry of Development of North Eastern Region*, https://mdoner.gov.in/infrastructure/road-map-only-nh-, accessed on March 11, 2020

देशों के साथ व्यापार और आर्थिक आदान-प्रदान होता है। नीति की आर्थिक सफलता बुनियादी ढांचे के विकास पर निर्भर करेगी जिसकी वर्तमान में इस क्षेत्र में कमी है। इसके लिए इस क्षेत्र के पड़ोसी देशों के साथ व्यापार, पारगमन और निवेश के बकाया मुद्दों को हल करने के लिए नीति को फिर से परिभाषित करने की आवश्यकता है। नीति को व्यापार करने के स्थानीय तरीकों के भी निर्माण को स्वीकार करना और मदद करना है; यह स्थानीय समुदायों के इस डर को कम करेगा कि उनकी उपेक्षा की जा रही है या उन्हें विस्थापित किया जा रहा है। विज़न दस्तावेज़ में सिफारिश की गई है कि राज्य और केंद्र दोनों सरकारों को न केवल उत्तर पूर्व में परियोजनाओं में निवेश को बढ़ावा देना होगा, बल्कि भागीदार देशों, विशेष रूप से म्यांमार में बुनियादी ढाँचा परियोजनाओं में भी निवेश को बढ़ावा देना होगा, जो भारत को दक्षिण पूर्व एशिया के अन्य देशों से जोड़ने में महत्वपूर्ण होगा। [74]

मानचित्र नौ : उत्तर पूर्व क्षेत्र द्वारा साझा की गई अंतर्राष्ट्रीय सीमा

स्रोत : http://www.geocurrents.info/geopolitics/insurgency-sex-and-tribalism-in-North Eastern-india

मानचित्र नौ से पता चलता है कि भारत का उत्तर पूर्व चीन, भूटान, बांग्लादेश और म्यांमार के बीच स्थित है,

[74] Ministry of Development of North Eastern Region, Government of India, ―Vision Document 2020,‖ p. 09, http://mdoner.gov.in/sites/default/files/silo2_content/ner_vision/Vision_2020.pdf, (accessed on 29 November 2015).

जिसकी अंतरराष्ट्रीय सीमा लगभग 4,500 किलोमीटर है। उत्तर पूर्व राष्ट्रीय सीमाओं को साझा करने की तुलना में अंतरराष्ट्रीय सीमाओं को अधिक साझा करता है, जिससे यह रणनीतिक रूप से बहुत महत्वपूर्ण हो जाता है। अतीत में इसने क्षेत्र में उद्योग और व्यापार के विकास को भी प्रभावित किया था क्योंकि इसके कारण क्षेत्र का अति-सुरक्षाकरण हुआ था। हालाँकि, आज नई दिल्ली की अपने पूर्वी पड़ोसियों तक बढ़ती पहुँच के साथ, यह उत्तर पूर्व के लिए एक बड़ा अवसर प्रदान करता है। यह क्षेत्र रणनीतिक रूप से अपने भौगोलिक के कारण भारत और दक्षिण और दक्षिण पूर्व एशिया के देशों के बीच एक भूमि पुल के रूप में कार्य करने के लिए अवस्थित है। उत्तर पूर्व के भीतर और शेष भारत के साथ अपर्याप्त संपर्क क्षेत्र के समग्र विकास के लिए एक बाधा रहा है। यह देखते हुए कि भारत म्यांमार के साथ एक लंबी भूमि सीमा और समुद्री सीमा साझा करता है, आईएमटीटीएच अन्य संपर्क गलियारों से जोड़कर, बंगाल की खाड़ी को दक्षिण चीन सागर से जोड़ने में मदद करेगा। वर्तमान में, उत्तर पूर्व क्षेत्र का दक्षिण पूर्व एशिया के साथ व्यापार में योगदान 1 से 2 प्रतिशत की सीमा में बना हुआ है। उत्तर पूर्व की भौगोलिक स्थिति को देखते हुए इस क्षेत्र में दक्षिण और दक्षिण पूर्व एशिया के साथ बढ़ते व्यापार के एक बड़े हिस्से पर कब्जा करने की क्षमता है। इसके अलावा, अन्य कनेक्टिविटी परियोजनाओं जैसे कि कलादान मल्टी मोडल ट्रांसपोर्ट लिंक के माध्यम से यह सित्तवे परियोजना और पलेटवा अंतर्देशीय जल टर्मिनल के माध्यम से उत्तर पूर्व तक पहुंच प्रदान करेगा।[75] म्यांमार के दक्षिण-पश्चिम में भारतीय सहायता से बनाया गया सित्तवे बांग्लादेश सीमा से लगभग 50 किलोमीटर दूर है, जो इसे रणनीतिक महत्व प्रदान करता है क्योंकि यह बंगाल की खाड़ी में है और हिंद महासागर क्षेत्र का प्रवेश द्वार है।[76] इस बड़ी अभिगम्यता में पूर्वोत्तर क्षेत्र को लॉजिस्टिक हब में बदलने की क्षमता है।

इस पहलू से आईएमटीटीएच महत्वपूर्ण है क्योंकि यह म्यांमार के माध्यम से उत्तर पूर्व भारत और दक्षिण पूर्व एशियाई देशों, साथ ही बांग्लादेश, भूटान और नेपाल के अन्य निकटवर्ती पड़ोसी देशों के बीच संपर्क को बढ़ाएगा। परिवहन नेटवर्क के निर्माण से त्रिपक्षीय राजमार्ग बांग्लादेश जैसे अन्य पड़ोसी देशों के साथ आर्थिक, सामाजिक और सुरक्षा जरूरतों में सहयोग करेगा, जिनके साथ चार उत्तर पूर्वी राज्य - त्रिपुरा, मेघालय, मिजोरम और असम - 1,880 किलोमीटर की सीमा साझा करते हैं। मेघालय राज्य को बांग्लादेश के साथ डौकी, शेला, बाघमारा, बुरेंगापारा और महेंद्रगंज पर जोड़ने और इसी तरह त्रिपुरा को कालकालीघाट, कमालपुर, खोवाई, रानिर बाजार और सबरम में जोड़ने से इन दोनों राज्यों के बीच और देश के बाकी हिस्सों के बीच वैकल्पिक मार्गों की सुविधा होगी,

---

[75] ―Gateway to the ASEAN India‘s north east frontier‖, *FICCI*, November 27, 2014, https://www.pwc.in/assets/pdfs/publications/2014/gateway-to-the-asean.pdf, accessed on March 12, 2020.

[76] Ravi Sinha, ―Geostrategic importance of Dawei Port in Myanmar for India‖, *One India*, July 9, 2021, https://www.oneindia.com/india/geostrategic-importance-of-dawei-port-in-myanmar-for-india-3283705.html, Accessed on September 7, 2021.

[77]Arvind Kumar, ―Regional Connectivity for shared prosperity in North East India‖, *Tech Monitor*, Jan-Mar 2014, http://www.techmonitor.net/tm/images/5/53/14jan_mar_sf2.pdf, accessed on March 18, 2021.

जबकि एशियाई राजमार्ग नेटवर्क और बांग्लादेश के प्रमुख शहरों तक भी पहुँच प्रदान करेगा।[77] इसके अलावा, चटगांव बंदरगाह तक पहुंच, जो त्रिपुरा में सबरूम से केवल 75 किलोमीटर दूर है और अंतर्देशीय जल मार्ग के खुलने से उत्तर पूर्व का आर्थिक पुनरुत्थान हो सकता है और यह इस क्षेत्र में भारत के लिए एक महत्वपूर्ण प्रवेश द्वार बन सकता है।[78]

प्रधान मंत्री मोदी और बांग्लादेश की प्रधान मंत्री शेख हसीना के बीच 17 दिसंबर, 2020 को आयोजित एक आभासी शिखर सम्मेलन के दौरान, शेख हसीना ने आईएमटीटीएच परियोजना में शामिल होने के लिए रुचि साझा की थी। आभासी शिखर सम्मेलन के दौरान, भारत ने बांग्लादेश से पश्चिम बंगाल (हिली) से मेघालय के वेस्ट गारो हिल्स जिले के महेंद्रगंज तक कनेक्टिविटी की अनुमति देने का अनुरोध किया है। भारत ने अगरतला-अखौरा से शुरू होकर न्यूनतम नकारात्मक सूची वाले एक लैंड पोर्ट का और चट्टोग्राम बंदरगाह से भारत के उत्तर पूर्व में माल के परिवहन के लिए भी अनुरोध किया।[79] 26-27 मार्च 2021 तक भारतीय प्रधान मंत्री द्वारा बांग्लादेश की राजकीय यात्रा के दौरान,___..बांग्लादेश ने भारत-म्यांमार-थाईलैंड त्रिपक्षीय राजमार्ग परियोजना की चल रही पहल में भागीदार होने की अपनी उत्सुकता को दोहराया...‖[80] यह बांग्लादेश को दक्षिण पूर्व एशियाई देशों के साथ सीधा संपर्क प्रदान करेगा और क्षेत्रीय व्यापार को बढ़ावा देने में मदद करेगा। इसके अलावा, चूँकि बांग्लादेश भी बांग्लादेश, भूटान, भारत, नेपाल (बीबीआईएन) कनेक्टिविटी नेटवर्क का हिस्सा है, यह मौजूदा नेटवर्क को आपस में जोड़ने के माध्यम से इसे बड़े क्षेत्र से जोड़कर पूर्वोत्तर के लिए आर्थिक और व्यापार के अवसरों को बढ़ावा देगा ।[81]

व्यापक कनेक्टिविटी के निर्माण में आईएमटीटीएच की सफलता को बिम्सटेक के माध्यम से भी सुगम बनाया जा सकता है जिसमें म्यांमार और थाईलैंड सदस्य हैं। बिम्सटेक ने 14 रोड कॉरिडोर, 4 रेल कॉरिडोर, 2

[78] ―North Eastern Region Vision 2020‖, *North Eastern Council*, May 13, 2008, http://necouncil.gov.in/sites/default/files/about-us/Vision_2020.pdf, accessed on March 18, 2021.

[79] Huma Siddiqui, ―Bangladesh to join Trilateral Highway with India, Myanmar and Thailand? Yet to be decide‖, *Financial Express*, December 18, 2020, https://www.financialexpress.com/infrastructure/roadways/bangladesh-to-join-trilateral-highway-with-india-myanmar-and-thailand-yet-to-be-decided/2152378/, Accessed on September 3, 2021.

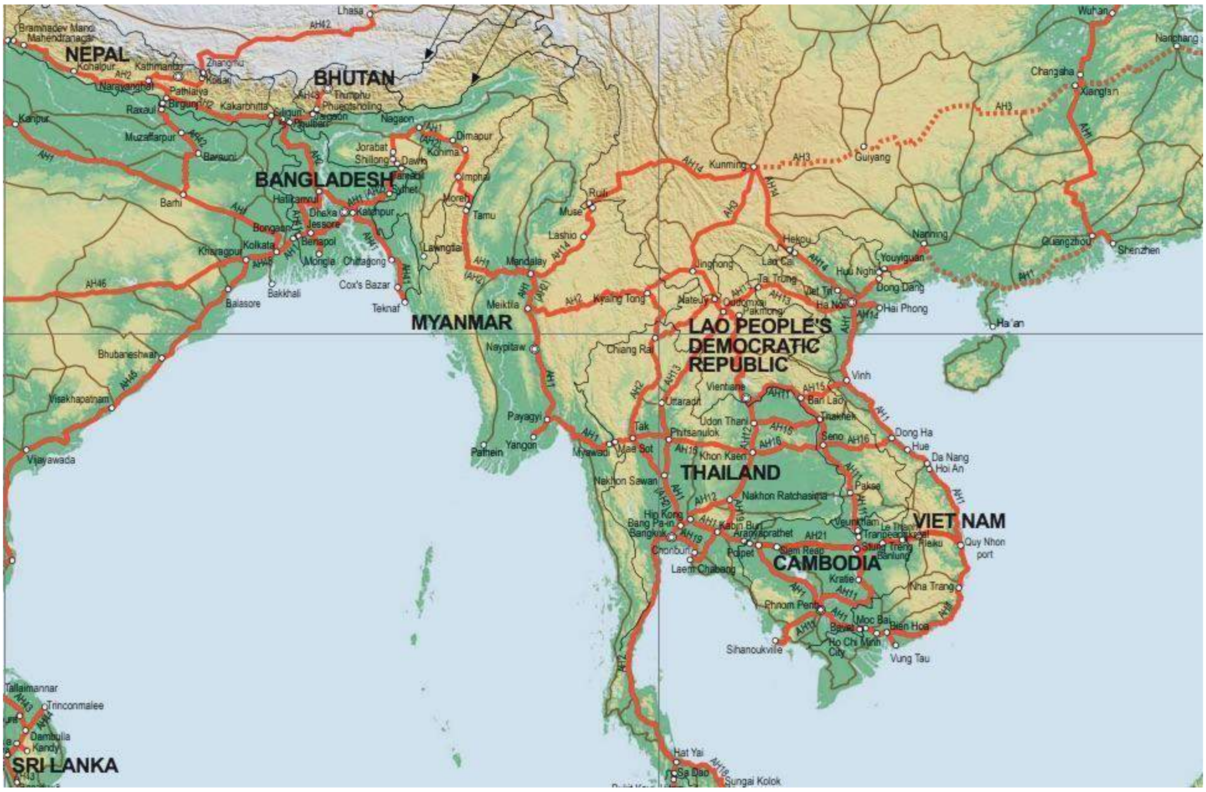
[80] ―Joint Statement issued on the occasion of the visit of Prime Minister of India to Bangladesh‖, *PIB*, March 27, 2021, https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=1708132, Accessed on September 3, 2021.

[81] Rajeswari Pillai Rajagopalan, ―Connectivity Gaining Greater Currency in India-Bangladesh Relations‖, *The Diplomat*, January 14, 2021, https://thediplomat.com/2021/01/connectivity-gaining-greater-currency-in-india-bangladesh-relations/, Accessed on September 3, 2021.

[82] The Asian Highway concept was formally proposed in 1959 as a network of 65,000 km in 15 member countries to promote the development of international road transport in the Asian region. Over the years, the Asian Highway network has become a set of existing national highway links connecting major cities to promote regional integration. The two Asian Highways will pass through the north east and will overlap with each other to effectively provide north east India connectivity with Bangladesh apart from Myanmar and other ASEAN countries. The highways will follow the alignment of NH39, NH36, NH37 and NH40. See:// https://www.pwc.in/assets/pdfs/publications/2014/gateway-to-the-asean.pdf

अंतर्देशीय जलमार्ग कॉरिडोर, 11 समुद्री गेटवे और 15 एविएशन गेटवे की पहचान की है। इनमें से कुछ सड़क और रेलवे गलियारे ट्रांस एशियन हाईवे[82] नेटवर्क और ट्रांस एशियन रेलवे मार्गों के साथ ओवरलैप करते हैं। ट्रांस एशियन हाईवे जो भारत के उत्तर पूर्व में त्रिपक्षीय राजमार्ग के साथ मिल जाता है, व्यापक कनेक्टिविटी लिंकेज के निर्माण की गुंजाइश प्रदान करता है। अप्रैल, 2004 में आयोजित यूएनईएससीएपी के 60वें वार्षिक सत्र के दौरान भारत ने एशियाई राजमार्ग नेटवर्क पर अंतर-सरकारी समझौते पर हस्ताक्षर किए, जो एशियाई राजमार्ग नेटवर्क पर पड़ने वाले राजमार्ग मार्गों के समन्वित विकास का आह्वान करता है। जिन देशों से यह राजमार्ग गुजरेगा, उन्हें अपने राष्ट्रीय कार्यक्रमों के ढांचे के भीतर सड़क मार्ग के न्यूनतम स्वीकार्य मानक विकसित करने की आवश्यकता है जो परिवहन और पर्यटन क्षेत्रों के विकास को बढ़ावा देने के साथ-साथ व्यापार और वाणिज्य को आगे बढ़ाएंगे। एशियाई राजमार्ग [एएच] 1 और एएच 2, जैसा कि मानचित्र दस में दर्शाया गया है, मणिपुर राज्य में मोरेह में भारत-म्यांमार सीमा से राष्ट्रीय राजमार्ग के विस्तार के बाद इंफाल- कोहिमा [नागालैंड] - दीमापुर- नागांव- जोराबत [असम] - शिलांग- दावकी- तमाबिलुप से होकर मेघालय राज्य में भारत-बांग्लादेश सीमा तक, जिसकी लंबाई लगभग 740 किलोमीटर है, भारत के उत्तर पूर्वी राज्यों से होकर गुजरता है।[83]

मानचित दस : एशियाई राजमार्ग के अंतर्गत आने वाला उत्तर पूर्व भारत



स्रोत : https://www.unescap.org/sites/default/files/AH-map_0.pdf

---

83 —Asian Highway Projects‖, *Ministry of Road Transport and Highways, Press Information Bureau,* September 9, 2011, https://pib.gov.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=75869, accessed on April 3, 2020.

आईएमटीटीएच की मार्गरेखा एएच-1 के अंतर्गत आती है, जिसका यूएनईएससीएपी द्वारा अनुसरण किया जा रहा है। राजमार्ग मोरेह को थाईलैंड में माई सॉट के साथ बागान [म्यांमार में] के माध्यम से जोड़ता है, जिसे अक्सर दक्षिण पूर्व एशिया के साथ दक्षिण के बीच भूमि पुल कहा जाता है। एएच -1 और एएच -2 भारत के उत्तर पूर्व से होकर गुजरेंगे और बांग्लादेश और अन्य आसियान देशों के अलावा म्यांमार के साथ भारत के उत्तर पूर्व को प्रभावी ढंग से कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए एक-दूसरे के साथ ओवरलैप करेंगे। आईएमटीटीएच के तहत मोरेह-तमू मार्ग, जो भारत और म्यांमार के बीच सीमा व्यापार का मुख्य मार्ग है, एएच -1 [बैंकाक - मोरेह - इंफाल - कोहिमा - दीमापुर - नागांव - जोराबत - शिलांग - दावकी - तमाबिल - सिलहट - कच्छपुर - ढाका - पेट्रापोल - बारासात] और एएच-2 [बैंकाक - मोरेह - इंफाल - कोहिमा - दीमापुर - नगांव - जोराबट - शिलांग - दावकी - सिलहट - ढाका - सिलीगुड़ी - नेपाल] के साथ ओवरलैप होता है। इन सड़क संपर्कों का पूरा लाभ उठाने और उन्हें एशियाई राजमार्गों के साथ एकीकृत करने के लिए, उत्तर पूर्व में लगभग 431 किलोमीटर की सड़कें जो तृतीय श्रेणी या उससे नीचे हैं, उन्हें श्रेणी I में अपग्रेड करना होगा। इसके लिए योजना और निवेश की आवश्यकता होगी।[84]

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार के अनुसार, पूर्व-पश्चिम कॉरिडोर[85] जो एनएचएआई की राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना [एनएचडीपी] के तहत है और एसएआरडीपी-एनई मार्गों के साथ एकीकृत करने के लिए भारत के उत्तर पूर्व में एशियाई राजमार्गों के विस्तार के उन्नयन का कार्य कर रहे हैं।[86] एनएचडीपी और एसएआरडीपी-एनई द्वारा शुरू की गई परियोजनाओं को नीचे दी गई तालिका में सूचीबद्ध किया गया है।

एनएच संख्या	राज्य का नाम	अनुभाग	लंबाई [किमी]	कार्यक्रम	अनुमानित लागत [करोड़ रुपए]
एनएच 39	नगालैंड	कोहिमा-दीमापुर	81	एसएआरडीपी-एनई	1098
एनएच 36 और 37	असम	दबोका-नागांव-जोराबाट	145	एनएचडीपी के तहत ईस्ट-वेस्ट कॉरिडोर	1192

[84]Op.Cit 69, FICCI

[85] The East-West Corridor is of 3,300 km length connecting Porbandar in Gujarat to Silchar in Assam. In the North East, the East-West Corridor starts at Srirampur and ends at Silchar. This project aims to improve the connectivity of the North Eastern Region with the rest of India through a 670 kms long four-lane divided highway between Srirampur and Silchar. The Corridor does not go beyond Assam. For Details See: https://mdoner.gov.in/east-west-corridor

[86]Op.Cit 71, Asian Highway Projects

एनएच 40	मेघालय	जोराबाट-बारापानी	62	एसएआरडीपी-एनई	536
एनएच 40	मेघालय	बारापानी-शिलांग	18	एसएआरडीपी-एनई	180

स्रोत : https://pib.gov.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=75869

भारत सरकार ने पूर्वोत्तर राज्यों में सड़क और रेल संपर्क दोनों में सुधार के लिए बहु-अरब डॉलर की परियोजनाएँ भी शुरू की हैं। आईएमटीटीएच के समानांतर एक त्रिपक्षीय रेल संपर्क परियोजना के लिए प्रारंभिक सर्वेक्षण शुरू किया जा रहा है जिसमें जापान ने भी वित्त-पोषण और भारत के साथ सहयोग करने में अपनी रुचि व्यक्त की है। भारत, म्यांमार और थाईलैंड की सरकारें भी वर्तमान में कार्गो और यात्री वाहनों के आवागमन को विनियमित करने और सुविधाजनक बनाने के लिए प्रोटोकॉल के साथ एक मोटर वाहन समझौते (एमवीए) पर बातचीत कर रही हैं।[87] एक बार लागू हो जाने पर एमवीए तीन देशों को जोड़ेगा और सड़क संपर्क स्थापित करेगा और आर्थिक विकास को बढ़ावा देगा। इसके अलावा, कंबोडिया, लाओ पीडीआर और वियतनाम के लिए आईएमटीटीएच का पूर्व की ओर विस्तार सड़क संपर्क को मजबूत करेगा और मेकांग उप-क्षेत्र में आर्थिक एकीकरण और सहयोग को मजबूत करेगा।

एक उन्नत आर्थिक जुड़ाव के अवसर

उत्तर पूर्व क्षेत्र दक्षिण, दक्षिणपूर्व और पूर्वी एशिया के देशों के साथ अपने आर्थिक जुड़ाव को बढ़ाने की दिशा में भारत का प्रवेश द्वार है। सीमा पार व्यापार उत्तर पूर्वी राज्यों की अर्थव्यवस्थाओं के एक महत्वपूर्ण घटक के रूप में उभरा है जिसमें आईएमटीटीएच महत्वपूर्ण हो जाता है क्योंकि यह पड़ोसी देशों के साथ व्यापार मार्गों के विकास को सुविधाजनक बनाने में मदद करेगा। भारत-म्यांमार सीमा के दोनों ओर बुनियादी ढांचे में व्यापार और निवेश को बढ़ावा देना सर्वोच्च प्राथमिकता है। जनवरी 1994 में भारत सरकार और म्यांमार के बीच हस्ताक्षरित भारत-म्यांमार सीमा व्यापार समझौते से सीमा के दोनों किनारों पर रहने वाले लोगों द्वारा स्थानीय रूप से उत्पादित वस्तुओं के आदान-प्रदान को सुविधाजनक बनाने में मदद मिलती है। अप्रैल 1995 में 22 कृषि मदों के व्यापार के लिए म्यांमार में मोरेह से तामू तक 25 किलोमीटर के व्यापार मार्ग के उद्घाटन के साथ पहला सीमा पार व्यापार समझौता लागू किया गया था। 2008 में इस व्यापार को कुल 62 वस्तुओं के साथ सामान्य व्यापार में अपग्रेड किया गया था जिसमें गैर-कृषि सामान शामिल थे।

[87] ―India-Myanmar-Thailand Trilateral Highway‖, *Maritime Gateway*, November 5, 2019, https://www.maritimegateway.com/india-myanmar-thailand-trilateral-highway/, Accessed on September 3, 2021.

यह व्यापार भूमि सीमा शुल्क स्टेशनों और एकीकृत चेक पोस्ट [आईसीपी] की स्थापना के द्वारा किया गया ताकि माल की तीव्र आवाजाही को सुगम बनाया जा सके।[88] सामान्य व्यापार तंत्र के तहत, उन्नत भुगतान प्रणाली के माध्यम से भारत और म्यांमार द्वारा सहमत मुक्त प्रवाह वाली मुद्राओं में माल के निर्यात और आयात की अनुमति थी।[89]

2018 में म्यांमार ने आधिकारिक तौर पर तमू में आयोजित एक समारोह में भारत के साथ अपनी सीमा, आगंतुकों के लिए भूमि मार्गों के माध्यम से म्यांमार में प्रवेश करने के लिए आवश्यक विशेष भूमि प्रवेश अनुमति के उन्मूलन को चिह्नित करते हुए, खोली थी।[90] मोरेह में सड़कों और बुनियादी ढांचे का निर्माण, जो उत्तर पूर्व में एक प्रमुख सीमा व्यापार केंद्र बन गया है, को दक्षिण पूर्व एशियाई देशों के साथ व्यापार की सुविधा के लिए भारत सरकार द्वारा वित्त पोषित किया गया था। बढ़े हुए व्यापार ने सीमावर्ती क्षेत्रों में लोगों को लाभकारी रोजगार प्रदान किया है, विकास में सहायता की है और भारत-म्यांमार संबंधों, विशेष रूप से व्यापार संबंधों को मजबूत करने में मदद की है।

भारत और म्यांमार ने 1994 में मिजोरम के चम्फाई जिले के एक गांव ज़ोखावथर और म्यांमार के चिन राज्य में स्थित रिह के बीच एक सीमा व्यापार समझौते पर हस्ताक्षर किए। ये दोनों गाँव एक दूसरे से सटे हुए हैं और एक पुल के माध्यम से भौतिक रूप से जुड़े हुए हैं जिसका उपयोग दोनों देशों में माल के निर्यात और आयात के लिए किया जाता है। जनवरी 2004 से द्विपक्षीय सीमा व्यापार ज़ोखावथर और रिह के निर्दिष्ट सीमा बिंदुओं के माध्यम से किया जा रहा है।[91] भारत और म्यांमार ने संयुक्त रूप से अगस्त 2018 में मिजोरम-म्यांमार सीमा पर ज़ोखावथर-रिह में भूमि सीमा क्रॉसिंग का उद्घाटन किया। क्रॉसिंग वैध पासपोर्ट और वीजा के आधार पर लोगों की आवाजाही की सुविधा प्रदान करता है जो दोनों देशों के बीच आर्थिक और सामाजिक संपर्क को बढ़ावा देने में मदद करता है।[92] इसके साथ बेहतर आपूर्ति श्रृंखला और क्षेत्र में मौजूदा गलियारों को मजबूत करने की भी आवश्यकता है। त्रिपक्षीय राजमार्ग के पूरा होने और आईएमटीटीएच के पूर्व की ओर विस्तार के कार्यान्वयन के बाद आर्थिक गतिविधियों में संभावित उछाल के मद्देनजर उत्तर पूर्व में कौशल विकास के माध्यम से औद्योगीकरण को बढ़ावा देने के लिए एक और बड़ा कदम उठाए जाने की जरूरत है। कौशल विकास विशेष रूप से अन्यों के साथ खाद्य प्रसंस्करण, परिधान निर्माण, लघु और ग्रामोद्योग,

---

[88]MarchangReimeingam, ―Moreh- Namphalong Borders Trade‖, *Working Paper 346, The Institute for Social and Economic Change,* 2015, http://www.isec.ac.in/WP%20346%20-%20Marchang%20Reimeingam%20-%20Final.pdf, accessed on June 6, 2020.

[89]Ruatdiki Hmar, ―Globalisation and the Look East Policy: Dimensions of Connectivity in Indo-Mayanmar Border Trade‖, *Mizoram University Journal of Humanities and Social Sciences*, Vol V Issue 1, June 2019, http://mzuhssjournal.in/images/resources/v5n1/hmar.pdf, accessed on June 2, 2020.

[90] NgangbamIndrakanta Singh and Henry L. Khojol, ―India, Myanmar enhance land connectivity‖, *The Telegraph*, August 9, 2018, https://www.telegraphindia.com/states/north-east/india-myanmar-enhance-land-connectivity/cid/1216891, accessed on June 2, 2020.

[91]Op. Cit 75, MarchangReimeingam.

[92]Op. Cit 77, NgangbamIndrakanta Singh and Henry L. Khojol.

पर्यटन, वस्तुओं और सेवाओं के व्यापार और निर्माण गतिविधियों पर ध्यान केंद्रित कर सकता है।[93]

त्रिपक्षीय राजमार्ग के कार्यान्वयन के लिए चुनौतियाँ

त्रिपक्षीय राजमार्ग की संभावना, जो परिवहन की लागत को कम करने और वाणिज्यिक गतिविधियों को बढ़ावा देने में मदद करेगी, कई बाधाओं का सामना कर रही है। खराब वित्तीय और संस्थागत समर्थन से लेकर सुरक्षा के मुद्दों तक ये कारक क्षेत्र में कनेक्टिविटी पहल के सफल कार्यान्वयन को कमजोर करते हैं। इन कनेक्टिविटी परियोजनाओं के कार्यान्वयन में भूमि अधिग्रहण, उपयोगिता परिवर्तन, कानून और व्यवस्था की समस्याओं, वन और वन्य जीवन मंजूरी प्राप्त करने में विलम्ब आदि के कारण भी देरी का सामना करना पड़ा है। इसके अलावा, म्यांमार और भारत के बीच प्रतिबंधात्मक संस्थागत व्यवस्था, विशेष रूप से व्यापार योग्य वस्तुओं और निपटान के तरीकों पर प्रतिबंध ने व्यापार के विकास को और सीमित कर दिया है। कई स्थितियों में, म्यांमार से आने वाले सामान मूल रूप से म्यांमार के नहीं हैं क्योंकि यह चीन और थाईलैंड से आने वाले सामानों के निर्यात के लिए एक बिचौलिए के रूप में कार्य करता है। एक अन्य बड़ी चुनौती जिसे संबोधित करने की आवश्यकता है, वह है संस्थागत और वित्तीय सहायता की कमी के कारण आईएमटीटीएच के तहत वर्तमान परियोजनाओं की धीमी प्रगति। इसके परिणामस्वरूप भारत और दक्षिण पूर्व एशिया के बीच संपर्क व्यवधानों के बोझ तले दब गया है और परिवहन लागत उच्च बनी हुई है। आवश्यक संस्थागत समर्थन और सरकारी प्रतिबद्धताओं की कमी इस त्रिपक्षीय राजमार्ग के विकास को धीमा करने के कुछ कारण हैं। यह तर्क दिया गया है कि तीनों देशों के बीच गहरा क्षेत्रीय सहयोग त्रिपक्षीय राजमार्ग के विकास को फिर से शुरू करने में मदद करेगा।[94]

एक स्थिर सुरक्षा वातावरण जो कि कनेक्टिविटी परियोजनाओं के सफल कार्यान्वयन के लिए एक पूर्व-आवश्यकता है, पूर्वोत्तर में एक प्रमुख चिंता का विषय बना हुआ है। यह क्षेत्र गैर-पारंपरिक सुरक्षा खतरों का सामना करता है जिसमें मानव तस्करी, साइबर अपराध, कम तीव्रता के संघर्ष, नशीले पदार्थों और छोटे हथियारों की आवाजाही, अंतरराष्ट्रीय आर्थिक अपराध और सामान्य अराजकता की व्यापकता शामिल हैं। जबकि उग्रवाद का स्तर कम हो गया है, वे जबरन वसूली रैकेट, अपहरण, और फिरौती के संचालन के साथ-साथ नशीले पदार्थों और हथियारों की तस्करी चलाने के लिए जाने जाते हैं। इसने न केवल चल रही कनेक्टिविटी परियोजनाओं की गति को प्रभावित किया है बल्कि पूर्वोत्तर और पड़ोसी देशों के बीच व्यापार के विकास को भी

---

[93] ―The India–Myanmar–Thailand Trilateral Highway and Its Possible Eastward Extension to Lao PDR, Cambodia, and Viet Nam: Challenges and Opportunities‖, *Economic Research Institute for ASEAN and East Asia Research Project Report 2020, No.02b*, June 2020, https://www.eria.org/uploads/media/Research-Project-Report/2020-02-Trilateral-Highway-Report/Trilateral-Highway-Background-Papers.pdf, accessed on March 15, 2021.

[94] Op. Cit 28, Prabir De.

गंभीर रूप से सीमित कर दिया है।

भारत-म्यांमार और म्यांमार-थाई सीमा क्षेत्रों में कई विद्रोही समूहों के संचालन के साथ, एक खतरा है कि उनकी गतिविधियों से वर्तमान कनेक्टिविटी परियोजनाओं को खतरा हो सकता है। म्यांमार से रोहिंग्या और बांग्लादेश से चकमा जैसे अवैध प्रवासियों की आमद भी उच्च अपराध दर की ओर ले जा रही है क्योंकि नौकरियों के लिए अधिक प्रतिस्पर्धा होगी, और जातीय आधार पर उग्रवाद के विकास को बढ़ावा मिलेगा। इसके अलावा, रोहिंग्या संकट को नजरअंदाज नहीं किया जा सकता है, मानवीय मुद्दा होने के अलावा, भारत और थाईलैंड में महत्वपूर्ण अनियमित प्रवासियों की उपस्थिति त्रिपक्षीय राजमार्ग के तहत चल रही कनेक्टिविटी परियोजनाओं को प्रभावित कर सकती है।[95]

उत्तर पूर्व के भीतर और शेष भारत के साथ अपर्याप्त संपर्क क्षेत्र के समग्र विकास के लिए एक बाधा रहा है। इसलिए यह जरूरी है कि प्राथमिक ध्यान कनेक्टिविटी विकास जैसे बुनियादी ढाँचे पर हो। इसमें राज्यों के मौजूदा सड़क नेटवर्क में सुधार और राज्य राजमार्ग नेटवर्क का विस्तार शामिल है। इस क्षेत्र में बेहतर और तेज कनेक्टिविटी एक सकारात्मक कारोबारी माहौल और परिवहन, कृषि, पर्यटन, ऊर्जा, शहरी विकास और अन्य बहु-क्षेत्र / सीमा क्षेत्र विकास जैसे क्षेत्रों में निवेश को प्रोत्साहित करेगी। जबकि इस लक्ष्य को प्राप्त करने में प्राथमिक अवरोध क्षेत्र में पर्याप्त भौतिक और औद्योगिक बुनियादी ढाँचे की सुविधाओं की कमी है, जो माल और लोगों की आवाजाही दोनों को भी प्रभावित करता है। यह सड़क नेटवर्क माल और सेवाओं की आवाजाही के माध्यम से आर्थिक विकास में सुधार लाने में फायदेमंद होगा। क्षेत्र के सामाजिक विकास के लिए एक मजबूत सड़क नेटवर्क की भी आवश्यकता है। इसके अलावा सुरक्षा के दृष्टिकोण से यह आपात स्थितियों में सुरक्षा तंत्र की तेजी से तैनाती की अनुमति देगा।

निष्कर्ष

यह सर्वविदित है कि कम परिवहन लागत अच्छे बुनियादी ढांचे और सुचारू सीमा प्रक्रियाओं का परिणाम है जो व्यापार और वाणिज्य के लिए एक पूर्वापेक्षा है। सड़क और रेल संपर्क, अपर्याप्त सीमा क्रॉसिंग पॉइंट आदि जैसे मजबूत भौतिक बुनियादी ढांचे की कमी ने भारत और उसके पड़ोसियों के बीच व्यापार को बाधित किया है। जबकि भारत और दक्षिण पूर्व एशिया के बीच संपर्क का एक मजबूत नेटवर्क बनाने की आवश्यकता ने गति पकड़ ली है, इसे अभी तक पूरा नहीं किया गया है।

[95] Byron Chong, –Pursuing Development through Connectivity: An Analysis of India‘s Northeast Region‖, *Centre on Asia and Globalisation, Lee Kuan Yew School of Public Policy, National University of Singapore*, December 2018, https://lkyspp.nus.edu.sg/docs/default-source/cag/byronchong---pursuing-development-through-connectivity_19dec2018.pdf, Accessed on September 3, 2021.

म्यांमार में लोकतांत्रिक परिवर्तन का सकारात्मक प्रभाव पड़ा क्योंकि इसकी आर्थिक और विकासात्मक भागीदारी के मामले में पर्याप्त प्रगति हुई थी। कनेक्टिविटी साझेदारी के संदर्भ में, राजनीतिक स्थिरता के एक दशक ने वैश्वीकरण और कनेक्टिविटी के रुझानों से अलग-थलग पड़े दशकों को एक प्रमुख आवश्यकता बनने में मदद की। जबकि कनेक्टिविटी परियोजनाओं पर वर्तमान राजनीतिक अस्थिरता के परिणाम को मापा जाना बाकी है, इसका असर पहले से ही अर्थव्यवस्था पर इसके प्रभाव के रूप में देखा जा रहा है। यह आईएमटीटीएच के तहत चलाई जा रही परियोजनाओं के सुचारू कार्यान्वयन में साफ़ देखा जा सकता है।

जैसा कि भारत अपनी विनिर्माण उत्पादन क्षमताओं को बढ़ाना चाहता है और वैश्विक आपूर्ति श्रृंखला में और एकीकृत होना चाहता है, तो आंतरिक रूप से और अपने पड़ोसी देशों के साथ कनेक्टिविटी के एक मजबूत नेटवर्क की स्थापना महत्वपूर्ण हो जाती है। आवश्यकता भारत के उत्तर पूर्व की क्षमता का दोहन करने की है जो दक्षिण और दक्षिण पूर्व एशिया के देशों के साथ अंतरराष्ट्रीय सीमाओं को साझा करता है, जो देश आज दुनिया के सबसे गतिशील आर्थिक क्षेत्रों में से एक के रूप में उभर रहे हैं। भारत के उत्तर पूर्व और दक्षिण पूर्व एशिया में पाए जाने वाले जातीय समूहों के बीच मौजूद गहरी सामाजिक और सांस्कृतिक समानताओं द्वारा निर्देशित अनौपचारिक व्यापार, वर्तमान कनेक्टिविटी एजेंडा का एक महत्वपूर्ण आयाम है। औपचारिक व्यापार तंत्र के कार्यान्वयन के साथ, जो कि भारत-म्यांमार सीमा व्यापार समझौता है, कनेक्टिविटी के एक मजबूत नेटवर्क की आवश्यकता और भी सर्वोपरि हो जाती है। हालांकि, यह खराब और अविकसित भौतिक और संस्थागत बुनियादी ढांचे के कारण विवश है जो व्यापार और वाणिज्य के प्रवाह को सीमित करता है। अग्रिम भुगतान की अनुमति देने के लिए अपर्याप्त वित्तीय तंत्र जैसे मुद्दे; खाद्य उत्पादों के लिए पर्याप्त परीक्षण सुविधाओं के अभाव को संबोधित करने की आवश्यकता है। क्योंकि खाद्य पदार्थों को दूसरे राज्य में भेजने के साथ-साथ संपूर्ण परीक्षण प्रक्रिया के लिए संपूर्ण रसद आवश्यकताओं के कारण भारी देरी हुई है और माल की आवाजाही में लागत बढ़ी है। ये मौजूदा कमियाँ सीमा व्यापार के संबंध में कई कठिनाइयों का सामना करने और आर्थिक विकास क्षमता को सीमित करने का मूल कारण रही हैं। संरचनात्मक और संस्थागत कमजोरियों को दूर करने की जरूरत है, जबकि भारत दक्षिण पूर्व एशिया में कनेक्टिविटी का निर्माण जारी रखे हुए है। भारत का संपर्क एजेंडा अपने निकटतम पड़ोसियों के साथ अपने संबंधों को आकार देने में एक महत्वपूर्ण कारक रहा है और यह सभी आयामों में प्रगतिशील विकास सुनिश्चित करने के लिए रेखांकित सिद्धांत पर आधारित है। इसमें आईएमटीटीएच कनेक्टिविटी के व्यापक आयाम तक पहुँच प्रदान करता है और भारत की वर्तमान एक्ट ईस्ट पालिसी में परिकल्पित पहलों के सफल कार्यान्वयन में सहायता करेगा।