



भारतीय
वैश्विक
परिषद



केआरए का इस्थमस

मलय प्रायद्वीप को
रेल और नहर से जोड़ना

श्रीपति नारायणन, पीएच.डी.



केआरए का इस्थमस

मलय प्रायद्वीप को रेल और नहर से
जोड़ना



श्रीपति नारायणन, पीएच.डी.



भारतीय वैश्विक
परिषद

भारतीय वैश्विक परिषद (आईसीडब्ल्यूए) की स्थापना 1943 में सर तेज बहादुर सप्रू और डॉ. एच.एन. कुंजरू के नेतृत्व में प्रतिष्ठित बुद्धिजीवियों के एक समूह द्वारा की गई थी। इसका मुख्य उद्देश्य अंतर्राष्ट्रीय संबंधों पर एक भारतीय परिप्रेक्ष्य बनाना और विदेश नीति के मुद्दों पर ज्ञान और सोच के भंडार के रूप में कार्य करना था। 2001 में संसद के एक अधिनियम द्वारा, भारतीय वैश्विक परिषद को राष्ट्रीय महत्व की संस्था घोषित किया गया है। परिषद आज एक आंतरिक संकाय के साथ-साथ बाहरी विशेषज्ञों के माध्यम से नीति अनुसंधान आयोजित करती है। यह नियमित रूप से सम्मेलनों, संगोष्ठियों, गोलमेज चर्चाओं, व्याख्यानों सहित बौद्धिक गतिविधियाँ आयोजित करती है और प्रकाशन करती है। इसमें सुभंडारित पुस्तकालय, एक सक्रिय वेबसाइट है, और 'इंडिया क्वार्टरली' पत्रिका का प्रकाशन करती है। आईसीडब्ल्यूए ने अंतर्राष्ट्रीय थिंक टैंक और अनुसंधान संस्थानों के साथ 50 से अधिक समझौता ज्ञापन किए हैं ताकि अंतर्राष्ट्रीय मुद्दों पर बेहतर समझ को बढ़ावा दिया जा सके और आपसी सहयोग के क्षेत्रों को विकसित किया जा सके। परिषद की भारत में अग्रणी अनुसंधान संस्थानों, थिंक टैंक और विश्वविद्यालयों के साथ साझेदारी भी है।

केआरए का इस्थमस

मलय प्रायद्वीप को रेल और नहर से जोड़ना।

प्रथम प्रकाशित, अक्टूबर, 2002

© भारतीय वैश्विक परिषद

आईएसबीएन: 978-93-83445-68-4

सर्वाधिकार सुरक्षित हैं। प्रकाशक की लिखित अनुमति प्राप्त किए बिना इस प्रकाशन के किसी भी भाग को पुनः प्रस्तुत नहीं किया जा सकता है, पुनर्प्राप्ति प्रणाली में संग्रहीत नहीं किया जा सकता है, या किसी भी रूप में या किसी भी माध्यम से, इलेक्ट्रॉनिक, यांत्रिक, फोटोकॉपी रिकॉर्डिंग, या अन्यथा प्रेषित नहीं किया जा सकता है।

इस प्रकाशन में तथ्यों और विचारों की जिम्मेदारी विशेष रूप से लेखकों की है और उनकी व्याख्या आवश्यक रूप से भारतीय वैश्विक परिषद, नई दिल्ली के विचारों या नीति को प्रतिबिंबित नहीं करती है।

भारतीय वैश्विक परिषद

सप्रू हाउस, बाराखंभा रोड
नई दिल्ली 110001, भारत,

टेलीफोन: +91-11-2331 7242 | फैक्स: +91-11-2332 2710

www.icwa.in

विषय-वस्तु

सारांश.....	5
प्रस्तावना: समुद्र और भूमि द्वारा.....	7
एशिया से जुड़ाव: स्थापना में विरासत	11
भाग 1: केआरए का इस्थमस-नहर और एक भूमि पुल के बीच.....	17
चुनौतियां और चिंता के मुद्दे.....	25
भाग 2: कुनमिंग-सिंगापुर रेलवे लाइन.....	37
एसकेआरएल के तीन मार्ग.....	42
एसकेआरएल के लिए चुनौतियां.....	44
थाईलैंड और एचएसआर.....	48
निष्कर्ष: महत्वाकांक्षी, भविष्यवादी, लेकिन.....	53



केआरए का इस्थमस

मलय प्रायद्वीप को रेल और नहर से जोड़ना

सारांश

केआरए का इस्थमस, जो एक भूमि पुल के रूप में कार्य करता है जो मलय प्रायद्वीप को महाद्वीपीय दक्षिण पूर्व एशिया के बाकी हिस्सों से जोड़ता है, दो कनेक्टिविटी नेटवर्क के केंद्र में रहा है। पहला इस्थमस को काटने वाली एक नहर है, जिससे अंडमान सागर और थाईलैंड की खाड़ी को जोड़ा जा सकता है। दूसरा सिंगापुर-कुनमिंग रेल लाइन (एसकेआरएल) है, जिसका उद्देश्य चीन के युन्नान प्रांत की राजधानी कुनमिंग के साथ दक्षिण पूर्व एशिया के महाद्वीपीय भाग के भीतर रेल कनेक्टिविटी प्रदान करना है। ये दोनों कनेक्टिविटी नेटवर्क कई वर्षों से पाइपलाइन में हैं। यह शोध-पत्र इन दोनों नेटवर्कों में हुई प्रगति और क्षेत्र पर उसी के निहितार्थ का विश्लेषण करता है। शोध-पत्र बड़े हिंद-प्रशांत क्षेत्र (आईपीआर) के संदर्भ में इन दो कनेक्टिविटी नेटवर्क के निहितार्थ की भी जांच करता है। यहां ध्यान दें कि इन दोनों संचार नेटवर्कों की क्षमता आर्थिक और लोगों से लोगों के संपर्क के स्तर को बढ़ाती है, जो बदले में दक्षिण पूर्व एशियाई देशों पर चीन के प्रभाव पर परिलक्षित होगी।

कीवर्ड: केआरए नहर, सिंगापुर-कुनमिंग रेल लाइन (एसकेआरएल), आसियान कनेक्टिविटी मास्टर प्लान (एमपीएसी), चीन

प्रस्तावना: समुद्र और भूमि द्वारा

केआरए का इस्थमस, जो मलय प्रायद्वीप और मुख्य भूमि दक्षिण पूर्व एशिया के बीच एक भूमि लिंक के रूप में कार्य करता है, को एक अतिव्यापी और परस्पर जुड़े इतिहास, सभ्यतागत संबंधों, व्यापार संबंधों और राजनीतिक विरासत के साथ एक साझा भौगोलिक स्थान के रूप में देखा जाना है। इस क्षेत्र की भौगोलिक स्थिति जो महाद्वीपीय दक्षिण पूर्व एशिया और संचार के निकटवर्ती समुद्री लेन (एसएलओसी) को कवर करती है, न केवल इस क्षेत्र के भीतर के देशों के लिए महत्वपूर्ण है, बल्कि उन क्षेत्रों के लिए भी महत्वपूर्ण है जो बहुत दूर हैं। स्थान को देखते हुए, यह क्षेत्र सामान्य युग के शुरुआती दिनों से क्षेत्रीय और अंतर्राष्ट्रीय व्यापार और लोगों से लोगों के संपर्क दोनों के लिए एक केंद्र बना हुआ है, और वैश्विक वाणिज्य और समुद्री यातायात के लिए महत्वपूर्ण बना हुआ है।

जो इस क्षेत्र को वैश्विक वाणिज्य और समुद्री व्यापार के लिए महत्वपूर्ण बनाता है, वह लोम्बोक और सुंडा स्ट्रेट के साथ मलक्का जलडमरूमध्य जैसे महत्वपूर्ण एसएलओसी का स्थान है। ये जल चैनल प्रमुख समुद्री राजमार्ग हैं, जो दक्षिण चीन सागर के माध्यम से हिंद महासागर क्षेत्र और प्रशांत महासागर के पानी को जोड़ते हैं। भौगोलिक स्थिति के अलावा, एक ऐतिहासिक परिप्रेक्ष्य से, इस क्षेत्र ने भारत और चीन के बीच व्यापार के लिए एक केंद्र के रूप में कार्य किया था, जो पूर्व-आधुनिक/औद्योगिक युग में दो महान अर्थव्यवस्थाएं थीं, क्योंकि अनुमानित हवा के पैटर्न ने इन जल के माध्यम से जहाजों के नौकायन की सुविधा प्रदान की थी²। वर्तमान संदर्भ में, यह क्षेत्र अब हिंद महासागर और प्रशांत महासागर के तटों के बीच और यहां तक कि इन दो महासागरों से परे भी अंतर्राष्ट्रीय व्यापार के लिए राजमार्ग बन गया है।

केआरए का इस्थमस, जो मलय प्रायद्वीप और मुख्य भूमि
दक्षिण पूर्व एशिया के बीच एक भूमि लिंक के रूप में कार्य
करता है।

यह क्षेत्र सामान्य युग के शुरुआती दिनों से क्षेत्रीय और अंतर्राष्ट्रीय व्यापार
और लोगों से लोगों के संपर्क दोनों के लिए एक केंद्र बना हुआ है, और
वैश्विक वाणिज्य और समुद्री यातायात के लिए महत्वपूर्ण बना हुआ है।



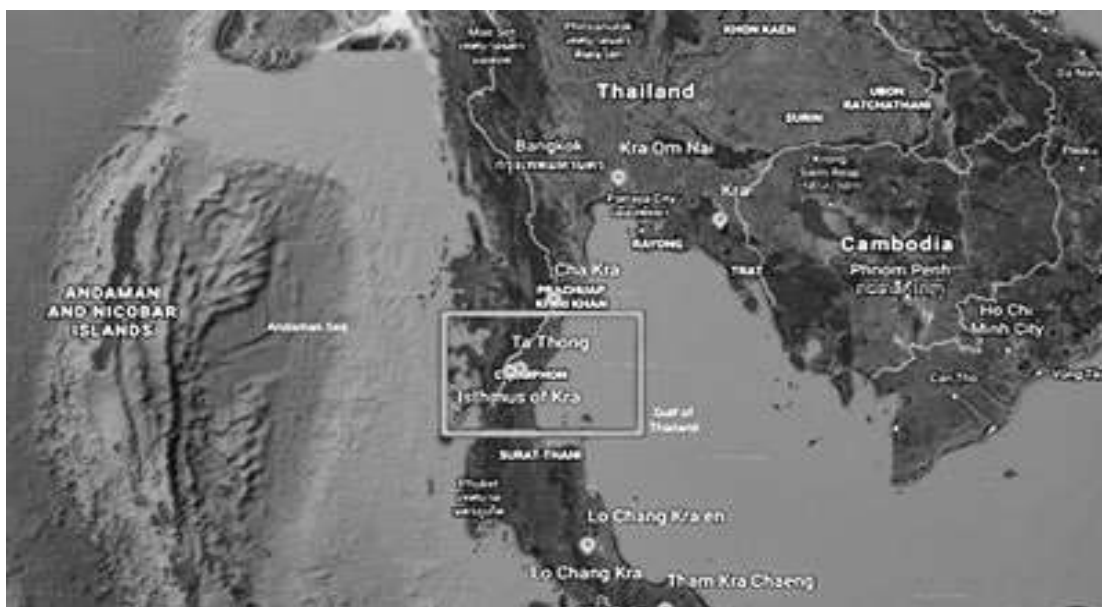
वैश्विक व्यापार के लिए दक्षिण पूर्व एशिया के पानी की केंद्रीयता के कारण, इस क्षेत्र ने न केवल कई राज्यों बल्कि व्यापार केंद्रों के उदय और पतन को देखा है। यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि इस क्षेत्र का समकालीन राजनीतिक इतिहास काफी हद तक क्षेत्रीय और अतिरिक्त क्षेत्रीय दोनों देशों की व्यावसायिक अनिवार्यताओं से एक से अधिक तरीकों से प्रभावित हुआ है। ये वाणिज्यिक अनिवार्यताएं न केवल दक्षिण पूर्व एशिया के भीतर एंड्रेपोट्स की पहुंच तक सीमित हैं, बल्कि हिंद महासागर और प्रशांत महासागर के बीच प्रमुख पारगमन मार्गों को सुरक्षित करने के लिए भी काम करती हैं। यही कारण है कि दक्षिण पूर्व एशिया और इस भौगोलिक क्षेत्र में तटीय राज्यों का पानी रणनीतिक महत्व का है।

यह इस कारक के कारण भी है कि यह क्षेत्र लगातार थैलेसोक्रेसी के रणनीतिक कैलकुलस के भीतर रहा है। नतीजतन, सदियों से इस क्षेत्र की संस्कृति, भाषा और जनसांख्यिकी कई बाहरी/गैर-क्षेत्रीय नायकों से प्रभावित हुई है। ये बाहरी प्रभाव न केवल भारत, चीन और अरब व्यापारियों के साथ इस क्षेत्र के ऐतिहासिक संबंधों तक सीमित हैं, बल्कि बाद के यूरोपीय उपनिवेशवाद और द्वितीय विश्व युद्ध के अंत के बाद से विकसित वैश्विक व्यवस्था भी शामिल हैं।

ये बाहरी प्रभाव न केवल भारत, चीन और अरब व्यापारियों के साथ इस क्षेत्र के ऐतिहासिक संबंधों तक सीमित हैं, बल्कि बाद के यूरोपीय उपनिवेशवाद और द्वितीय विश्व युद्ध के अंत के बाद से विकसित वैश्विक व्यवस्था भी शामिल है।


समकालीन संदर्भ में, गुरुत्वाकर्षण के वैश्विक आर्थिक केंद्र में ट्रांस-अटलांटिक निर्माण से हिंद-प्रशांत क्षेत्र में बदलाव ने एक ही क्षेत्र के रूप में पूरे दक्षिण पूर्व एशिया के महत्व को बढ़ा दिया है। एक निर्माण के रूप में हिंद-प्रशांत की मुख्य विशेषताओं में से एक, जो पूरे एशियाई समुद्र तट को कवर करता है, यह तथ्य है कि यह भौगोलिक स्थान कोविड-19 महामारी की शुरुआत से पहले 2019 में वैश्विक समुद्री व्यापारिक व्यापार के आधे से अधिक के लिए जिम्मेदार था³। वैश्विक आर्थिक पाई में यह हिस्सा अधिक महत्व प्राप्त करता है क्योंकि वैश्विक व्यापारिक व्यापार का 80 प्रतिशत समुद्री है⁴। दक्षिण पूर्व एशिया के संदर्भ में, इस क्षेत्र का पानी वैश्विक व्यापार और वाणिज्य के लिए अब तक का सबसे व्यस्त जलमार्ग है। मलक्का जलडमरूमध्य, जो मलय प्रायद्वीप के सिरे पर स्थित है, अकेले वार्षिक आधार पर अपने पानी को पार करने वाले 80,000 से अधिक जहाजों का गवाह है⁵।

समकालीन संदर्भ में, गुरुत्वाकर्षण के वैश्विक आर्थिक केंद्र में ट्रांस-अटलांटिक निर्माण से हिंद-प्रशांत क्षेत्र में बदलाव ने एक ही क्षेत्र के रूप में पूरे दक्षिण पूर्व एशिया के महत्व को बढ़ा दिया है।



मानचित्र 1: केआरए के इस्थमस का स्थान स्रोत: भारत-ऑस्ट्रेलिया-अमेरिका थाईलैंड में केआरए नहर परियोजना के चीनी सपने को चकनाचूर करने के लिए एक साथ शामिल हुए, इंडिया ब्लूम्स, <https://www.indiablooms.com/world-details/SA/25935/india-australia-us-join-party-to-shatter-chinese-dream-of-kra-canal-project-in-thailand.html>





एशिया को जोड़ना स्थापना की विरासत

केआरए/थाई नहर और कुनमिंग-सिंगापुर हाई स्पीड रेल (एचएसआर) दोनों को 'विरासत परियोजनाएं' कहा जा सकता है क्योंकि दोनों की परिकल्पना कम से कम एक सदी पहले की गई थी। थाई नहर का इतिहास 1677⁶ में थाई राजा नरई द ग्रेट, अयुथया साम्राज्य के शासनकाल के दौरान है। थाई राजा ने इस प्रयास में फ्रांस की सहायता मांगी थी। तथापि, प्रारंभिक अध्ययन के बाद यह महसूस किया गया कि नहर के निर्माण की संभावनाएं व्यवहार्य नहीं थीं⁷। For the अयुथया राजा के लिए, थाईलैंड के पूर्वी और पश्चिमी तटों के बीच एक समुद्री लिंक के निर्माण के लिए प्राथमिक प्रेरणा इन दो जल निकायों के बीच तेजी से सेना की आवाजाही की सुविधा प्रदान करना था ताकि तत्कालीन बर्मी साम्राज्य द्वारा शत्रुतापूर्ण कार्यों से राष्ट्र की रक्षा की जा सके⁸।

हालांकि, इसने निर्णय निर्माताओं की लगातार पीढ़ियों को संचार के एक समुद्री चैनल की आकांक्षा रखने से नहीं रोका जो थाईलैंड की खाड़ी और अंडमान सागर को जोड़ सकता था। एक नहर के निर्माण के लिए किए गए कुछ उल्लेखनीय अध्ययन ब्रिटेन द्वारा 1843, 1849, 1863 और 1872 में किए गए थे⁹; तथापि, उन्नीसवीं शताब्दी के दौरान समुद्री संपर्क के लिए ब्रिटिश और फ्रांसीसी अनिवार्यताएं तत्काल सैन्य विचार से प्रेरित नहीं थीं, बल्कि इस क्षेत्र में उनके बड़े औपनिवेशिक हितों के कारण थीं।

केआरए/थाई नहर का इतिहास 1677 में थाई राजा नरई द ग्रेट के
शासनकाल के दौरान अयुथया साम्राज्य का है।

एक नहर के निर्माण के लिए किए गए उल्लेखनीय अध्ययन ब्रिटेन
द्वारा 1843, 1849, 1863 और 1872 में किए गए थे; और 1883 में
फ्रांस द्वारा।



इस तथ्य के कारण कि वर्षों से कई परियोजना अध्ययन किए गए थे, कई संभावित मार्गों की पहचान की गई थी। 1950 के दशक में, संभावित बारह¹⁰ चैनलों में से चार संभावित चैनलों को शॉर्टलिस्ट किया गया था, जिसमें केवल एक, जिसे रूट '9 ए' कहा जाता था, को आशाजनक माना जाता था¹¹। लेकिन फिर, एक नहर के निर्माण की संभावना को फिर से बंद कर दिया गया जब तक कि 1972 में एक थाई उद्योगपति, केवाई चाउ द्वारा इसे फिर से नहीं देखा गया।



1950 के दशक में, संभावित बारह में से चार संभावित चैनलों को शॉर्टलिस्ट किया गया था।

केवाई चाउ के कहने पर किए गए अध्ययन में रूट 9 ए के बजाय रूट '5 ए' को सबसे व्यवहार्य मार्ग के रूप में पहचाना गया था। 1972 के अध्ययन ने यह भी पहचान की थी कि इस नहर परियोजना को वित्तीय रूप से व्यवहार्य बनाने के रास्ते संभावित राजस्व पर आधारित थे जो बंदरगाह संचालन, पारगमन शुल्क और ट्रांसशिपमेंट शुल्क से उत्पन्न होंगे।

मानचित्र II: 1950 के दशक में प्रस्तावित संभावित केआरए नहर मार्ग स्रोत: थाई नहर-दक्षिणी थाईलैंड में केआरए के इस्थमस के पार प्रस्तावित नहर, भविष्य के दक्षिण पूर्व एशिया, <https://futuresoutheastasia.com/thai-canal/>



मानचित्र III: केआरए नहर मार्गों के संभावित 12 मार्ग स्रोत: थाई नहर-दक्षिणी थाईलैंड, भविष्य के दक्षिण पूर्व एशिया में केआरए के इस्थमस के पार प्रस्तावित नहर,

केवाई चाउ के कहने पर किए गए अध्ययन में रूट 9 ए के बजाय रूट '5 ए' को सबसे व्यवहार्य मार्ग के रूप में पहचाना गया था। 1972 के अध्ययन ने यह भी पहचान की थी कि इस नहर परियोजना को वित्तीय रूप से व्यवहार्य बनाने के रास्ते संभावित राजस्व पर आधारित थे जो बंदरगाह संचालन, पारगमन शुल्क और ट्रांसशिपमेंट शुल्क से उत्पन्न होंगे। हालांकि, 1973 के तेल संकट के कारण वैश्विक आर्थिक मंदी के परिणामस्वरूप इस परियोजना को एक बार फिर से बंद कर दिया गया था¹²। इस आर्थिक मंदी के बावजूद, 1970 और 1980 के दशक में, जापान ने भी पश्चिम एशिया से अपने तेल शिपमेंट को सुरक्षित करने के प्राथमिक उद्देश्य के साथ मलक्का¹³ के भीड़भाड़ और समुद्री डाकू प्रभावित जलडमरूमध्य की तुलना में वैकल्पिक समुद्री मार्ग के रूप में निर्माण की संभावनाओं की तलाश की है। संचार के साधन के रूप में रेलवे भी परिवहन का एक नया साधन है¹⁴।

<https://futuresoutheastasia.com/thai-canal/> दूसरी ओर, भूमि पुल जो रेल द्वारा थाईलैंड और सिंगापुर को जोड़ने के लिए है, एक अपेक्षाकृत नई अवधारणा है। शिपिंग के विपरीत, संचार के साधन के रूप में रेलवे भी परिवहन का अपेक्षाकृत एक नया साधन है।

जापान ने भी पश्चिम एशिया से अपने तेल शिपमेंट को सुरक्षित करने के प्राथमिक उद्देश्य के साथ मलक्का के भीड़भाड़ और समुद्री डाकू-प्रभावित जलडमरूमध्य की तुलना में वैकल्पिक समुद्री मार्ग के रूप में निर्माण की संभावनाओं की तलाश की है।



मानचित्र IV: रूट 5A और 9A स्रोत: फुकैट पोल: क्या थाईलैंड को केआरए नहर का निर्माण करना चाहिए?, फुकैट समाचार <https://www.thephuketnews.com/phuket-poll-should-thailand-build-the-kra-canal-65961.php>

चीन में कुनमिंग, और इस क्षेत्र के सभी देशों को जोड़ना¹⁵। हालांकि यह प्रस्ताव तब साकार नहीं हुआ था। यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि इस क्षेत्र में कई रेलवे लाइनें और सड़क नेटवर्क हैं। इनमें से कुछ भूतल परिवहन नेटवर्क कुनमिंग-सिंगापुर रेल लाइन प्रस्तावित होने से पहले ही चालू थे। बर्मा रोड, डेथ रेलवे और द्वितीय विश्व युद्ध के विंटेज स्टिलवेल रोड। यद्यपि इन संचार नेटवर्कों का निर्माण युद्ध के प्रयासों को सुविधाजनक बनाने के लिए किया गया था, लेकिन ऐसे अन्य नेटवर्क हैं जो यूरोपीय औपनिवेशिक स्वामी की निगरानी में क्षेत्रीय व्यापार और वाणिज्य को वन करने में सहायक रहे हैं। वर्तमान में, चीन के बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव (बीआरआई) के तत्वावधान में इस क्षेत्र में रेल लाइन को हाई-स्पीड रेल के रूप में फिर से परिभाषित किया गया है।



यह केवल 1900 में था कि ब्रिटेन और फ्रांस दोनों ने सिंगापुर और चीन में कुनमिंग के बीच एक रेलवे नेटवर्क का प्रस्ताव दिया था।

किसी भी अंतरराष्ट्रीय कनेक्टिविटी परियोजनाओं के प्रभाव "राजनीतिक, आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक और धार्मिक डोमेन" के संदर्भ में महसूस किए जाते हैं। यह बदले में "राजनीतिक संस्थानों, भौतिक बुनियादी ढांचे, ज्ञान शासन, आबादी, बाजार और दृश्य इमेजिनरी" के शब्दों को भी साकार करता है। यह व्यवस्था, शक्ति और शासन की भू-राजनीतिक कल्पनाओं के निर्माण में योगदान देता है"।

एक सैद्धांतिक परिप्रेक्ष्य के लिए, इन दोनों कनेक्टिविटी उपक्रमों का निहितार्थ इस तथ्य पर निर्भर करता है कि किसी भी अंतरराष्ट्रीय कनेक्टिविटी परियोजनाओं के प्रभाव "राजनीतिक, आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक और धार्मिक डोमेन" के संदर्भ में महसूस किए जाते हैं¹⁶। यह बदले में "राजनीतिक संस्थानों, भौतिक बुनियादी ढांचे, ज्ञान शासन, आबादी, बाजार और दृश्य इमेजिनरी" के शब्दों को भी साकार करता है। यह व्यवस्था, शक्ति और शासन की भू-राजनीतिक कल्पनाओं के निर्माण में योगदान देता है¹⁷।

केआरए का इस्थमस
नहर और एक भूमि
पुल के बीच

—
नहर
पुल

सत्रवीं शताब्दी के बाद से केआरए नहर के निर्माण के लिए प्राथमिक आकर्षण हिंद महासागर क्षेत्र और पूर्वी एशिया के पानी के बीच नौकायन दूरी को कम करने की क्षमता में था। कम नौकायन दूरी न केवल नौकायन समय को कम करने करेगी, बल्कि मत्स्यन उद्योग के लिए कम रसद लागत भी होगी। यदि नहर का निर्माण किया जाता है, तो हिंद महासागर क्षेत्र और पूर्वी एशियाई जल के पानी के बीच की दूरी को लगभग 700 समुद्री मील¹⁸, या समुद्र में दो-तीन दिनों के नौकायन समय तक कम करने की आशा है¹⁹। पूर्वी एशियाई जल के पानी के बीच की दूरी को लगभग 700 समुद्री मील 18, या समुद्र में दो-तीन दिनों के नौकायन समय तक कम करने की आशा है। मौद्रिक संदर्भ में, 2011 में संयुक्त राष्ट्र के एक अध्ययन के अनुसार, यह अनुमान लगाया गया था कि इस नहर के मलक्का जलडमरूमध्य के लिए एक वैकल्पिक मार्ग बनने की स्थिति में मत्स्यन उद्योग के लिए कुल वित्तीय लाभ ईंधन और परिवहन लागत, चार्टर शुल्क और बंकरिंग पर बचत के रूप में मत्स्यन कंपनियों के लिए 500 मिलियन अमेरिकी डॉलर²⁰ से अधिक नहीं होगा। यह वित्तीय बचत काफी हद तक तत्कालीन प्रचलित वैश्विक कच्चे तेल की कीमतों पर आधारित थी जो औसतन लगभग 111 अमेरिकी डॉलर/बैरल²¹ थी। यह 2022 की दूसरी छमाही के लिए लगभग 108 अमेरिकी डॉलर प्रति बैरल के तेल की कीमतों के वर्तमान पूर्वानुमान के समान है²²।

सत्रवीं शताब्दी के बाद से केआरए नहर के निर्माण के लिए प्राथमिक आकर्षण हिंद महासागर क्षेत्र और पूर्वी एशिया के पानी के बीच नौकायन दूरी को कम करने की क्षमता में था।

2000 के दशक की शुरुआत में, तत्कालीन थाई प्रधानमंत्री थाकसिन शिनावत्रा की सरकार ने इस नहर के निर्माण की देश की इच्छा को पुनर्जीवित किया और व्यवहार्यता अध्ययन करने के लिए एक समिति की स्थापना की।

2000 के दशक की शुरुआत में, तत्कालीन थाई प्रधानमंत्री थाकसिन शिनावत्रा की सरकार ने इस नहर के निर्माण की देश की इच्छा को पुनर्जीवित किया और व्यवहार्यता अध्ययन करने के लिए एक समिति की स्थापना की। सहस्राब्दी के मोड़ पर इस परियोजना पर पुनर्विचार करने के कारण मलेशियाई समुद्री संस्थान द्वारा किए गए एक अध्ययन पर आधारित थे। इस अध्ययन ने विश्व बैंक के आंकड़ों का हवाला देते हुए भविष्यवाणी की थी कि मलक्का जलडमरूमध्य को 2030 तक अपने पानी को पार करने वाले 140,000²³

से अधिक जहाजों के वार्षिक यातायात को पूरा करना होगा, जबकि चैनल को प्रति वर्ष 122,600 से अधिक जहाजों के मत्स्यन यातायात को बनाए रखने की आशा नहीं है²⁴।

हालांकि, थाईलैंड में 2006 के सैन्य तख्तापलट से इस समिति का काम छोटा हो गया था। यहां तक कि जब सरकारी अध्ययन एक नवजात अवस्था में था, तब भी यह देखा गया था कि तकनीकी चुनौतियों के कारण इस परियोजना के एक व्यवहार्य उपक्रम बनने की संभावना सवालियों के घेरे में थी²⁵। बहरहाल, थाकसिन शिनावात्रा द्वारा बोए गए बीज को दरकिनार नहीं किया गया क्योंकि सेवानिवृत्त जनरलों, राजनेताओं और कॉर्पोरेट अधिकारियों का एक छोटा समूह थाई-चीनी सांस्कृतिक और आर्थिक संघ (टीसीसीईएटी)²⁶ के सहयोग से थाई कैनाल एसोसिएशन (टीसीए) के बैनर तले 2015 से इस विचार पर विचार कर रहा है²⁷।

विश्व बैंक के आंकड़ों ने भविष्यवाणी की थी कि मलक्का जलडमरूमध्य को 2030 तक अपने जल क्षेत्र में पारगमन करने वाले 140,000 से अधिक जहाजों के वार्षिक यातायात को पूरा करना होगा, जबकि चैनल को प्रति वर्ष 122,600 से अधिक जहाजों के मत्स्यन यातायात को बनाए रखने की आशा नहीं है।

उसी वर्ष दो संस्थाओं, अर्थात् चीन-थाईलैंड केआरए इंफ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट एंड डेवलपमेंट कंपनी और एशिया यूनियन ग्रुप के बीच 28-36 बिलियन अमेरिकी डॉलर की अनुमानित लागत से नहर के निर्माण के लिए एक समझौता जापान (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए थे, जो कि अपनाई जा रही निर्माण तकनीक के अधीन है²⁸। हालांकि, अन्य अनुमान भी हैं जो निर्माण लागत को 55 बिलियन अमेरिकी डॉलर पर रखते हैं²⁹। टीसीए और टीसीसीईएटी के अलावा, खलॉंग थाई पार्टी, या थाई कैनाल पार्टी, एक स्थानीय राजनीतिक दल, भी नहर के पक्ष में था और 2019 के आम चुनावों में इसे साकार करने के लिए अभियान चलाया। हालांकि, दक्षिणी थाईलैंड में लोगों की भावनाओं को प्रस्तुत करने के दावे के बावजूद पार्टी कोई वास्तविक चुनावी प्रभाव डालने में विफल रही³⁰।

28-36 बिलियन अमरीकी डॉलर की अनुमानित लागत पर नहर के निर्माण के लिए, जिस प्रकार की निर्माण तकनीक अपनाई जा रही है। हालांकि, अन्य अनुमान भी हैं जो निर्माण लागत को 55 बिलियन अमेरिकी डॉलर का अनुमान लगाते हैं।



इस तरह के एक समुद्री लिंक के निर्माण की वकालत के बावजूद, थाईलैंड और चीन की सरकारों ने इस टीसीए और टीसीसीईएटी के संबंध में अपनी दूरी बनाए रखी है। चीन के लिए केआरए/थाई नहर को आधिकारिक तौर पर अपने बीआरआई उपक्रम के हिस्से के रूप में सूचीबद्ध नहीं किया गया है³¹, जबकि प्रधानमंत्री प्रयुत चान-ओ-चा के तहत थाई सरकार, जिन्होंने 2014 में सैन्य तख्तापलट के बाद पदभार संभाला था, ने फरवरी 2018 में कहा था कि थाई नहर उनके प्रशासन के लिए प्राथमिकता नहीं थी। अपने पूर्वी और पश्चिमी तटों के बीच एक समुद्री पुल एक वास्तविकता बन रहा है³²। लेकिन राष्ट्र को जिन चुनौतियों से पार पाना होगा, उन्हें नहर को वित्तीय रूप से व्यवहार्य बनाने में एक कठिन कार्य के रूप में देखा जाता है।

बीजिंग अपनी कथित 'मलक्का दुविधा' से वैकल्पिक समुद्री मार्ग के रूप में इस तरह की नहर को देखने के लिए उत्साहित था।

यह इस पृष्ठभूमि में था कि थाई संसद ने जनवरी 2020 में नहर परियोजना की व्यवहार्यता का अध्ययन करने के लिए एक तदर्थ समिति का गठन किया था³³। इस व्यवहार्यता रिपोर्ट को 4 फरवरी, 2022 को संसद में मतदान के लिए रखा गया था और सदन द्वारा नहर निर्माण परियोजना के खिलाफ 144 सदस्यों और पक्ष में 121 सदस्यों के वोट से खारिज कर दिया गया था, जिसमें 53 अनुपस्थित थे³⁴।

ऐसा माना जाता है कि यह अध्ययन चीनी दबाव³⁵ के तहत लिया गया था क्योंकि बीजिंग अपनी कथित 'मलक्का दुविधा' से वैकल्पिक समुद्री मार्ग के रूप में इस तरह की नहर का निर्माण देखने के लिए उत्साहित था। चीन के लिए, मलक्का जलडमरूमध्य, जापान, दक्षिण कोरिया और पूर्वी एशिया के अन्य देशों के समान प्रमुख एसएलओसी है, और उनकी ऊर्जा सुरक्षा के लिए मुख्य आधार है, जो एक दूसरे से स्वतंत्र है, और विशेष रूप से पश्चिम एशिया और अफ्रीका से हाइड्रोकार्बन शिपमेंट से संबंधित है, इसके अलावा उनके सामान्य अंतर्राष्ट्रीय व्यापार और वाणिज्य के अन्य पहलुओं का समर्थन करता है। यह मलक्का के सभी महत्वपूर्ण जलडमरूमध्य के माध्यम से समुद्री संचार के किसी भी व्यवधान की आशंका है और इस प्रकार ऊर्जा शिपमेंट को प्रतिबंधित करता है, जो बीजिंग के लिए चिंता का कारण रहा है। यही कारण है कि चीन ने नहर परियोजना में रुचि ली है।

यह मलक्का के सभी महत्वपूर्ण जलडमरूमध्य के माध्यम से समुद्री संचार के किसी भी व्यवधान की आशंका है और इस प्रकार ऊर्जा शिपमेंट को प्रतिबंधित करता है, जो बीजिंग के लिए चिंता का कारण रहा है। यही कारण है कि चीन ने नहर परियोजना में रुचि ली है।

इसके अतिरिक्त, कुछ पर्यवेक्षकों ने बताया है कि केआरए के इस्थमस में और उसके आसपास एक कनेक्टिविटी परियोजना की इच्छा 'पुनर्जीवित' हो जाती है जब भी थाई अर्थव्यवस्था नीचे की ओर होती है³⁶। नहर द्वारा उत्पन्न होने वाले संभावित मौद्रिक लाभ को आर्थिक संकटों के लिए रामबाण के रूप में देखा जाता है जो समय-समय पर थाईलैंड साम्राज्य को पीड़ित करता है।

वर्तमान में, संसदीय वोट के कारण, केआरए के इस्थमस के पार लैंडब्रिज के पक्ष में एक नहर बनाने की इच्छा को रोक दिया गया है। प्रस्तावित भूमि पुल, कुल मिलाकर, नहर की तरह एक समान संरेखण पर वैचारिक रूप से है, क्योंकि इसका उद्देश्य भी रेल और सड़क के माध्यम से थाईलैंड के पूर्वी और पश्चिमी तटों को जोड़ना है। यह मल्टीमॉडल भूतल परिवहन गलियारा थाईलैंड की खाड़ी पर चुम्फन प्रांत में अभी तक निर्मित गहरे समुद्री बंदरगाह को जोड़ेगा और इसमें अंडमान सागर पर रानोंग के मौजूदा छोटे बंदरगाह को आधुनिक में अपग्रेड करना भी शामिल होगा। क्योंकि इसका उद्देश्य थाईलैंड के पूर्वी और पश्चिमी तटों को रेल और सड़क के माध्यम से जोड़ना है।

पर्यवेक्षकों ने बताया है कि केआरए के इस्थमस और उसके आसपास एक कनेक्टिविटी परियोजना की इच्छा 'पुनर्जीवित' हो जाती है जब भी थाई अर्थव्यवस्था नीचे की ओर होती है। नहर द्वारा उत्पन्न होने वाले संभावित मौद्रिक लाभ को आर्थिक संकटों के लिए रामबाण के रूप में देखा जाता है जो समय-समय पर थाईलैंड साम्राज्य को पीड़ित करता है।



यह मल्टीमॉडल भूतल परिवहन गलियारा थाईलैंड की खाड़ी पर चुम्फन प्रांत में अभी तक निर्मित गहरे समुद्री बंदरगाह को जोड़ेगा और इसमें अंडमान सागर पर रानोंग के मौजूदा छोटे बंदरगाह को आधुनिक गहरे समुद्र के बंदरगाह में अपग्रेड करना भी शामिल होगा।



यह मल्टीमॉडल लैंड-ब्रिज, जिसमें दोहरी ट्रैक रेल लाइन और एक सड़क शामिल होगी, लगभग 120 किमी लंबा होगा और इसे 102³⁸ किमी केआरए नहर के विकल्प के रूप में देखा जाता है। इस तरह की मेगा परियोजना को आगे बढ़ाने का औचित्य भी केआरए नहर की तर्ज पर है³⁹, हालांकि, चाहे वह नहर हो या भूमि पुल, इन दोनों परियोजनाओं के सामने आने वाली चुनौतियां समान हैं।

नक्शा वी: थाई लैंड ब्रिज और केआरए नहर *स्रोत: नहरें और भूमि पुल: दक्षिणी थाईलैंड के लिए मेगा-इंफ्रास्ट्रक्चर प्रस्ताव, आईएसईएस-यूसोफ इशाक संस्थान, https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2020/12/ISEAS_Perspective_2021_4.pdf Page 4*

केआरए/थाई नहर से 2-3 दिनों के समुद्री समय की बचत होने की आशा है। यह अपने आप में इस मार्ग को बड़े समुद्री लाइनरों के लिए आकर्षक नहीं बनाएगा। यह बड़े समुद्र जाने वाले जहाजों के लिए है; एक वैकल्पिक मार्ग व्यावसायिक रूप से केवल तभी आकर्षक होता है जब वह नौकायन के 'कम से कम पांच दिनों की बचत' कर सकता है।

चुनौतियां और चिंता के मुद्दे

जो प्राथमिक आरक्षण उठाए गए हैं, वे इस परियोजना की वास्तविक उपयोगिता में रहे हैं⁴⁰। केआरए/थाई नहर से 2-3 दिनों के समुद्री समय की बचत होने की आशा है। यह अपने आप में इस मार्ग को बड़े समुद्री

लाइनरों के लिए आकर्षक नहीं बनाएगा। यह बड़े समुद्र जाने वाले जहाजों के लिए है; एक वैकल्पिक मार्ग व्यावसायिक रूप से केवल तभी आकर्षक होता है जब वह नौकायन के 'कम से कम पांच दिनों की बचत' कर सकता है। इसमें अलग-अलग बंदरगाहों में टर्नअराउंड समय को भी शामिल करना होगा। इसके अतिरिक्त, अन्य परिचालन चिंताएं भी हैं जिन्हें उठाया गया है। नहर को वाणिज्यिक रूप से समझने के लिए, थाईलैंड को न केवल इसमें निवेश करना होगा, बल्कि ट्रांसशिपमेंट बुनियादी ढांचे, बंकरिंग, विशेष आर्थिक क्षेत्र (एसईजेड) आदि के विकास के संदर्भ में अतिरिक्त निवेश भी करना होगा। विभिन्न अध्ययनों के आधार पर इसके लिए अनुमानित निवेश 30-80 बिलियन अमेरिकी डॉलर के बीच होने का अनुमान है⁴¹। जबकि अकेले एसईजेड को विकसित करने का सबसे रूढ़िवादी अनुमान 22 बिलियन अमेरिकी डॉलर है⁴²।

जबकि अकेले एसईजेड को विकसित करने का सबसे रूढ़िवादी अनुमान 22 बिलियन अमेरिकी डॉलर है।

एक अन्य मुद्दा जो उठाया गया है वह नहर की परिचालन लागत से संबंधित है। नहर को अपनी निर्माण लागत वसूलने के लिए, इसे पारगमन शुल्क लेना होगा, जो पनामा नहर और स्वेज नहर का उपयोग करने वाले जहाजों पर लगाया जा रहा है। 2018 तक, पनामा और स्वेज नहर के लिए पारगमन शुल्क क्रमशः न्यूनतम यूएस 125,000 अमेरिकी डॉलर और 250,000 अमेरिकी डॉलर प्रति पारगमन था⁴³। यह अनुमान लगाया गया है कि इस नहर के चालू होने की स्थिति में, इसे निर्माण की पूंजी लागत को कवर करने के लिए पारगमन शुल्क लेना होगा, जो कुछ अनुमानों के अनुसार प्रति जहाज न्यूनतम 115,000 अमेरिकी डॉलर प्रति पारगमन होना चाहिए⁴⁴।

तीसरी चिंता नहर के पारिस्थितिक और पर्यावरणीय प्रभाव की है। इस संबंध में, प्राथमिक चिंता अंडमान सागर और थाईलैंड की खाड़ी के बीच जल स्तर की ऊंचाई में भिन्नता है। अंडमान सागर थाईलैंड की खाड़ी से लगभग तीन मीटर ऊंचा है⁴⁵। दो जल निकायों के बीच जल स्तर में परिवर्तन का पारिस्थितिक और पर्यावरणीय प्रभाव होगा⁴⁶। आर्थिक दृष्टि से, इसका प्रभाव अंडमान सागर और थाईलैंड की खाड़ी में 40,000 मछुआरों⁴⁷ द्वारा वहन किया जाएगा, जिनकी आजीविका इस नहर से प्रभावित हो सकती है। यद्यपि यह अनुमान लगाया गया है कि नहर उन मछुआरों के लिए इस्थमस के दोनों ओर मछली पकड़ने के मैदानों तक पहुंच की सुविधा प्रदान करेगी जो नहर के माध्यम से यात्रा कर सकते हैं, समुद्री पारिस्थितिकी पर परियोजना के संभावित नकारात्मक प्रभाव के कारण यह एक सपना हो सकता है और इस प्रकार मत्स्य पालन क्षेत्र पर जो इस नहर के निर्माण का कारण बन सकता है।



थाईलैंड के पर्यटन केंद्र के रूप में केआरए इस्थमस क्षेत्र, इस क्षेत्र से कुल राजस्व का 40 प्रतिशत योगदान करने का अनुमान है।

चिंता का एक और क्षेत्र संभावित नकारात्मक प्रभाव रहा है जो इस नहर का थाईलैंड के आकर्षक पर्यटन क्षेत्र पर हो सकता है। केआरए इस्थमस क्षेत्र, थाईलैंड के एक पर्यटक केंद्र के रूप में, इस क्षेत्र के कुल राजस्व का 40 प्रतिशत योगदान करने का अनुमान है⁴⁸। इसके अतिरिक्त, मानव जीवन में व्यवधान की लागत को भी ध्यान में रखना होगा। कुछ मामलों में, एक रूढ़िवादी अनुमान ने पहचान की है कि इस नहर के निर्माण से पहले 65,000 से अधिक ग्रामीणों को स्थानांतरित करना होगा⁴⁹। हालांकि, यह इस नहर के कारण होने वाली आजीविका व्यवधान की अवसर लागत को ध्यान में नहीं रखता है क्योंकि मत्स्य पालन और पर्यटन जैसी मौजूदा आर्थिक गतिविधियों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता है।

कुछ खातों से, एक रूढ़िवादी अनुमान ने पहचान की है कि इस नहर के निर्माण से पहले 65,000 से अधिक ग्रामीणों को स्थानांतरित करना होगा।

चिंता का चौथा क्षेत्र क्षेत्र में मत्स्यन उद्योग पर इस जलमार्ग का प्रभाव होगा। इस प्रकार, सिंगापुर का बंदरगाह, दुनिया का सबसे बड़ा ट्रांसशिपमेंट हब⁵⁰ और मलेशिया का पोर्ट क्लैंग, जो दुनिया का 12 वां सबसे व्यस्त बंदरगाह है, प्रस्तावित नहर के आसपास के क्षेत्र में स्थित हैं⁵¹। ये दोनों बंदरगाह वैश्विक शिपिंग उद्योग के अभिन्न अंग हैं क्योंकि वे महत्वपूर्ण ट्रांसशिपमेंट हब के रूप में काम करते हैं। ये ट्रांसशिपमेंट हब, जो वैश्विक मत्स्यन उद्योग, विशेष रूप से कंटेनर कार्गो का आधार हैं, बड़े पैमाने पर 'हब एंड स्पोक' मॉडल में काम करते हैं, क्योंकि यह रसद के मामले में परिचालन लचीलापन का अधिक स्तर प्रदान करता है, जिसके परिणामस्वरूप वैश्विक मत्स्यन उद्योग⁵² के लिए परिचालन लागत में उल्लेखनीय कमी आती है। ये बंदरगाह 'पूर्व-पश्चिम ट्रंक समुद्री मार्ग' क्लैंग और सिंगापुर के साथ भी हैं⁵³।

प्रत्यक्ष शिपमेंट का विकल्प केवल तभी चुना जाता है जब एक पोत द्वारा ले जाया गया अधिकांश कार्गो मूल और गंतव्य के एकल बंदरगाह के बीच होता है, जैसे कि थोक कार्गो जैसे कच्चे तेल, प्राकृतिक गैस, रसायन और अनाज।

अंतर्राष्ट्रीय व्यापारी मत्स्यन का यह पहलू महत्वपूर्ण है क्योंकि वैश्विक कंटेनरीकृत माल दुलाई के अधिकांश रसद ट्रांसशिपमेंट हब पर केंद्रित हैं, न कि प्रत्यक्ष शिपमेंट। प्रत्यक्ष शिपमेंट का विकल्प केवल तभी चुना जाता है जब एक पोत द्वारा ले जाया गया अधिकांश कार्गो मूल और गंतव्य के एकल बंदरगाह के बीच होता है, जैसे कि थोक कार्गो जैसे कच्चे तेल, प्राकृतिक गैस, रसायन और अनाज। इस प्रतिमान को देखते हुए, थाई नहर, यहां तक कि ट्रांसशिपमेंट सुविधा के साथ, पर्याप्त यातायात को आकर्षित नहीं कर सकती है क्योंकि कंटेनर जहाज ऐसे बंदरगाहों का विकल्प चुनेंगे जो उनके संचालन में कुशल हैं। सिंगापुर के प्रधानमंत्री ली सीन लूंग ने कहा कि दक्षता हमें (सिंगापुर को) नेतृत्व में रखेगी⁵⁴।

चिंता का पांचवां बिंदु ऐसी नहर के निर्माण की सुरक्षा और राजनीतिक निहितार्थ है। यह मुद्दा थाई नहर के संदर्भ में विवाद का एक गंभीर कारण रहा है क्योंकि इसे पहली बार सत्रहवीं शताब्दी में व्यक्त किया गया था। हालांकि, समकालीन संदर्भ में, राजनीतिक और सुरक्षा निहितार्थ पहले से कहीं अधिक स्पष्ट रहे हैं। यह इस तरह के विचारों के कारण था कि ब्रिटेन ने 1946 में थाईलैंड साम्राज्य को एक संधि में मजबूर कर दिया था, जिसने इस बात पर सीमाएं लगाईं कि राज्य के आरए के इस्थमस में और उसके आसपास क्या कर सकता है और क्या नहीं कर सकता है। इस संधि के अनुसार, थाईलैंड को पूर्व ब्रिटिश सहमति के बिना हिंद महासागर और थाईलैंड की खाड़ी के पानी को जोड़ने वाली कोई परियोजना शुरू नहीं करनी थी। ब्रिटेन के लिए, सिंगापुर पर इसका औपनिवेशिक कब्जा न केवल महत्व का था, बल्कि यह तथ्य भी था कि यह औपनिवेशिक चौकी मलक्का के सभी महत्वपूर्ण जलडमरूमध्य की देखरेख कर रही थी। ब्रिटेन के लिए, मलक्का जलडमरूमध्य के लिए कोई भी वैकल्पिक एसएलओसी सीधे ब्रिटिश समुद्री साम्राज्य के अवशेषों के लिए एक झटका होगा, विशेष रूप से युद्ध के बाद के युग में।

सिंगापुर के प्रधानमंत्री ली सीन लूंग ने कहा कि दक्षता हमें (सिंगापुर) नेतृत्व में रखेगी।



ब्रिटिश विचार सिंगापुर में अपने तत्कालीन प्रचलित औपनिवेशिक हितों के अवशेषों द्वारा पूर्व-परिभाषित किया गया था। यह इस औपनिवेशिक हित और सिंगापुर की केंद्रीयता को क्षेत्र के व्यापार और वाणिज्य के लिए एक ट्रांसशिपमेंट और लॉजिस्टिक हब के रूप में प्रमुख बंदरगाह के रूप में संरक्षित करने के लिए था कि इस संधि को थाईलैंड पर मजबूर किया गया था। इसी तरह, वर्तमान संदर्भ में, केआरए के इस्थमस के माध्यम से कनेक्टिविटी नेटवर्क के पक्ष में तर्क राजनीतिक, सुरक्षा और रणनीतिक विचारों पर आधारित हैं। केआरए में चीनी हित तथाकथित 'मलक्का दुविधा' पर आधारित रहे हैं, जैसा कि 2003 में तत्कालीन चीनी राष्ट्रपति हू जिंताओ द्वारा व्यक्त किया गया था, जिसमें बीजिंग को आशंका थी कि इसकी ऊर्जा आपूर्ति को "कुछ प्रमुख शक्तियों" द्वारा हस्तक्षेप किया जा सकता है क्योंकि बीजिंग मलक्का जलडमरूमध्य के माध्यम से चलने वाली अपनी अधिकांश तेल आपूर्ति के लिए निर्भर था/ यह अन्य कारकों के अलावा इस चिंता के कारण था कि चीन ने मलक्का जलडमरूमध्य के पश्चिम में आने वाले क्षेत्रों में (ग्रीनफील्ड) बंदरगाहों, रेलवे नेटवर्क, राजमार्गों और पाइपलाइनों के विकास/निर्माण जैसी काफी बुनियादी ढांचा परियोजनाओं को शुरू करना शुरू कर दिया है। इस तरह के निवेश का उद्देश्य ऊर्जा शिपमेंट को सुरक्षित करना था, जिनमें से अधिकांश पश्चिम एशिया या अफ्रीका से प्राप्त किए गए थे और साथ ही आयातित हाइड्रोकार्बन संसाधनों के परिवहन के लिए वैकल्पिक मार्ग विकसित कर रहे थे। इसी चिंता के कारण चीन ने म्यांमार के माध्यम से एक हाइड्रोकार्बन पाइपलाइन भी विकसित की थी। हालांकि, म्यांमार के माध्यम से इस पाइपलाइन से प्राप्त ऊर्जा की मात्रा नगण्य है और चीन के कुल प्राकृतिक गैस आयात का लगभग तीन प्रतिशत है।

म्यांमार के माध्यम से इस पाइपलाइन से प्राप्त ऊर्जा की मात्रा नगण्य है और चीन के कुल प्राकृतिक गैस आयात का लगभग तीन प्रतिशत है।

हालांकि, केआरए नहर या भूमि पुल के माध्यम से ऊर्जा शिपमेंट के लिए एक वैकल्पिक एसएलओसी सुरक्षित करने के लिए चीन के लिए तर्क चीनी ऊर्जा सुरक्षा में योगदान नहीं देगा। इसका पहला कारण यह है कि थाई मार्ग को अभी भी हिंद महासागर के समुद्री क्षेत्र और इसके चोकपॉइंट्स से गुजरना होगा, जिसमें चीन के प्रति शत्रुतापूर्ण नौसेनाओं द्वारा वैश्विक मत्स्यन का हस्तक्षेप अभी भी संभव होगा। दूसरे, केआरए के इस्थमस के जलमार्ग मलक्का जलडमरूमध्य या यहां तक कि सुंडा या लोम्बोक जलडमरूमध्य के विपरीत "अंतर्राष्ट्रीय नेविगेशन के लिए उपयोग किए जाने वाले जलडमरूमध्य" के लिए यूएनसीएलओएस-परिभाषित विशिष्ट शासन के अंतर्गत नहीं आएंगे। यूएनसीएलओएस प्रावधान 'निर्दोष मत्स्यन' के लिए गारंटर के रूप में कार्य करता है। इस प्रकार, या तो थाई नहर या भूमि-पुल तक पहुंचने के लिए, अंतर्राष्ट्रीय मत्स्यन को अंडमान सागर के माध्यम से पारगमन करना होगा। यह

ध्यान दिया जाना चाहिए कि अंडमान सागर का अधिकांश हिस्सा एक तटीय राज्य के विशेष आर्थिक क्षेत्र (ईईजेड) के भीतर है, और इस प्रकार 'निर्दोष मत्स्यन' के अप्रतिबंधित मार्ग की गारंटी नहीं देता है।

केआरए नहर या भूमि पुल के माध्यम से ऊर्जा शिपमेंट के लिए एक वैकल्पिक एसएलओसी आवश्यक रूप से चीनी ऊर्जा सुरक्षा में योगदान नहीं देगा।

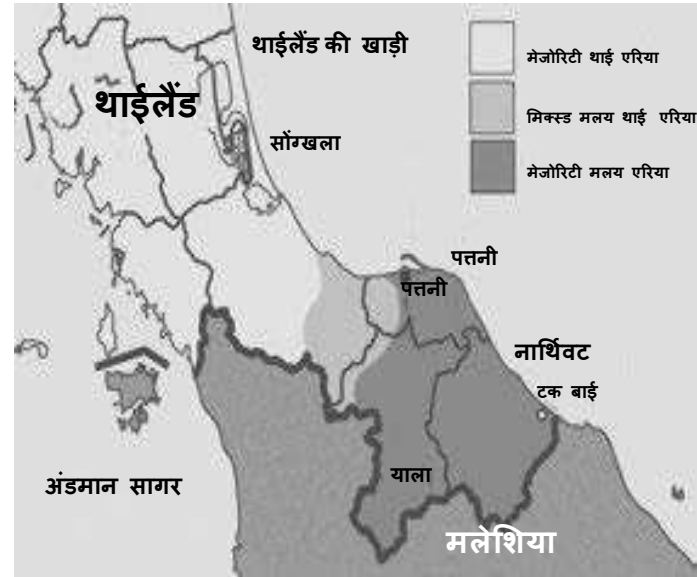
इसके अलावा, अंतर्राष्ट्रीय संबंधों की विकसित प्रकृति के कारण, थाईलैंड वैश्विक मत्स्यन के लिए जो वैकल्पिक मार्ग प्रदान कर सकता है, वह कई देशों के हितों को भी परेशान कर सकता है। इसी संदर्भ में थाई राजनीति के कुछ वर्गों ने अपनी आपत्तियां व्यक्त की थीं। थाईलैंड के पूर्व प्रधानमंत्री अभिसित वेज्जाजीवा और तत्कालीन उप प्रधानमंत्री जनरल प्रवित वॉंगसुवान ने विशेष रूप से नहर परियोजना पर संदेह व्यक्त किया था। वर्तमान प्रधानमंत्री प्रयुत चान-ओ-चा ने भी ऐसा ही किया है। दिए गए कारणों में से एक चीन और संयुक्त राज्य अमेरिका के बीच प्रतिद्वंद्विता थी, जो बदले में थाईलैंड को दोनों देशों के बीच रणनीतिक प्रतिद्वंद्विता में पक्ष लेने के लिए मजबूर करेगी।

केआरए के इस्थमस के जलमार्ग मलक्का जलडमरूमध्य के विपरीत या यहां तक कि सुंडा या लोम्बोक के जलडमरूमध्य के विपरीत "अंतर्राष्ट्रीय नेविगेशन के लिए उपयोग किए जाने वाले जलडमरूमध्य" के लिए यूएनसीएलओएस-परिभाषित विशिष्ट शासन के अंतर्गत नहीं आएंगे।

यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि अंडमान सागर का अधिकांश हिस्सा एक तटीय राज्य के विशेष आर्थिक क्षेत्र (ईईजेड) के भीतर है, और इस प्रकार 'निर्दोष मत्स्यन' के अप्रतिबंधित मार्ग की गारंटी नहीं देता है।



एक राज्य के रूप में थाईलैंड के लिए, रणनीतिक निहितार्थ अत्यंत महत्वपूर्ण हैं क्योंकि राज्य अंतरराष्ट्रीय संबंधों में बड़े पैमाने पर व्यावहारिक नीति का पालन कर रहा है, जिसे बदले में 'पवन नीति के साथ झुकना', 'बांस कूटनीति' या 'विदेश नीति के लिए लचीला दृष्टिकोण' के रूप में चित्रित किया गया है। इस प्रकार, दूसरे शब्दों में, इसका मतलब है कि अपने बाहरी संबंधों के प्रति थाई दृष्टिकोण को 'हवा के बहने के लिए के रूप में लचीला' व्यक्त किया जा सकता है, या अपने बाहरी जुड़ाव में गैर-टकराव के रूप में व्यक्त किया जा सकता है। यह विदेशी संबंधों के प्रति बैंकॉक के दृष्टिकोण की इस प्रकृति के कारण भी है कि सितंबर 2021 के अंत में यह बताया गया था कि भारत, ऑस्ट्रेलिया और संयुक्त राज्य अमेरिका ने नहर परियोजना में अपनी रुचि व्यक्त की थी।



मानचित्र VI: दक्षिणी थाईलैंड का नृवंशविज्ञान मानचित्र स्रोत: बारिसन

रेवोलुसी नेशनल, विकिपीडिया, https://en.wikipedia.org/wiki/Barisan_Revolusi_Nasional

Barisan_Revolusi_Nasional

अपने बाहरी संबंधों के प्रति थाई दृष्टिकोण को 'हवा के बहने के लिए लचीला' या अपने बाहरी जुड़ाव में गैर-टकराव के रूप में व्यक्त किया जा सकता है।

हालांकि, थाईलैंड के लिए राजनीतिक, सुरक्षा और रणनीतिक विचार न केवल क्षेत्रीय और वैश्विक शक्ति प्रतिद्वंद्विता तक सीमित हैं, बल्कि आंतरिक सुरक्षा/घरेलू राजनीति भी हैं। इस गिनती पर थाईलैंड के लिए प्राथमिक चिंता, विशेष रूप से नहर के मामले में, यह है कि यह दक्षिणी भागों और देश के बाकी हिस्सों के बीच एक भौतिक बाधा प्रदान करेगा। यह, अपने आप में, कोई बड़ा महत्व नहीं है, खासकर जब बिखरे हुए पुरातन दक्षिण पूर्व एशियाई क्षेत्र के संदर्भ में लिया जाता है, लेकिन इस तथ्य के लिए कि दक्षिणी थाईलैंड जातीय-धार्मिक अलगाववादी विद्रोह का एक गर्म बिस्तर है जिसे आधी सदी से अधिक समय तक खोजा जा सकता है। बदले में इस मुद्दे की उत्पत्ति 1909 की एंग्लो-सियामी संधि या बैंकॉक संधि में पाई जा सकती है, जब थाईलैंड (तब सियाम) और मलेशिया के बीच सीमा को ब्रिटेन की सतर्क आंखों के तहत सीमांकित किया गया था⁶⁵।

सितंबर 2021 के अंत में यह बताया गया था कि भारत, ऑस्ट्रेलिया और संयुक्त राज्य अमेरिका ने नहर परियोजना में अपनी रुचि व्यक्त की थी।

दक्षिणी थाईलैंड जातीय-धार्मिक अलगाववादी विद्रोह का एक गर्म बिस्तर है जिसे आधी सदी से अधिक समय से देखा जा सकता है।



मानचित्र VII: मलय-मुस्लिम बहुल दक्षिण थाईलैंड प्रांत

स्रोत: थाईलैंड का दक्षिणी विद्रोह-कौन लड़ रहा है?, द थाइगर, <https://thethaiger.com/news/south/insurgency/thailands-southern-insurgency-fighting-violence>

इस अलगाववादी आंदोलन का केंद्र मलेशिया की सीमा से लगे मलय-मुस्लिम बहुल थाई प्रांतों याला, नरथिवत और पट्टानी पर केंद्रित है, जो अन्यथा एक थाई बौद्ध राष्ट्र से आत्मनिर्णय की मांग कर रहे हैं। हिंसक आंदोलन ने 1960-1998, 1998-2004 और 2004 के बाद से तीन अलग-अलग चरण देखे हैं⁶⁶। 2004 में सशस्त्र आंदोलन के पुनरुत्थान के बाद से, 7000 से अधिक लोगों ने अपनी जान गंवाई है और लगभग दोगुने लोग घायल हुए हैं⁶⁷। वर्तमान में, कुछ आलोचकों के अनुसार, इस विवाद के समाधान की गुंजाइश बहुत कम है। यह विद्रोह आंदोलन इन कई दशकों से थाईलैंड के लिए चिंता का कारण रहा है



और यह चिंता का स्रोत बना रहेगा। यही कारण है कि थाईलैंड देश के इस्थमस क्षेत्र में किसी भी बड़े बुनियादी ढांचे के विकास को शुरू करने के लिए सतर्क रहेगा क्योंकि इसे देश के बाकी हिस्सों से 'गहरे दक्षिण' को शारीरिक रूप से अलग करने के रूप में देखा जा सकता है।

यह अलगाववादी आंदोलन मलेशिया की सीमा से लगे याला, नरथिवत और पट्टानी के मलय-मुस्लिम बहुल थाई प्रांतों पर केंद्रित है, जो अन्यथा एक थाई बौद्ध राष्ट्र से आत्मनिर्णय की मांग कर रहे हैं।

देश के इस्थमस क्षेत्र में किसी भी प्रमुख बुनियादी ढांचे के विकास को देश के बाकी हिस्सों से 'गहरे दक्षिण' को शारीरिक रूप से अलग करने के रूप में देखा जा सकता है।

कुनमिंग-सिंगापुर रेलवे लाइन

॥
भागा



गापुर-कुनमिंग रेल लिंक (एसकेआरएल) प्राथमिक लाइन को संदर्भित करता है जो मलेशिया और थाईलैंड के माध्यम से चलने वाली दो शहरों को जोड़ता है, पूर्व में कंबोडिया, लाओस और वियतनाम के माध्यम से समानांतर लाइनों के साथ एक सामान्य लिंक के रूप में, और म्यांमार को जोड़ने वाली एक पश्चिमी लाइन के रूप में।

सिंगापुर-कुनमिंग रेल लिंक (एसकेआरएल) प्राथमिक लाइन को संदर्भित करता है जो मलेशिया और थाईलैंड के माध्यम से चलने वाले दो शहरों को जोड़ता है, एक सामान्य लिंक के रूप में कंबोडिया, लाओस और वियतनाम के माध्यम से पूर्व में समानांतर लाइनों के साथ, और म्यांमार को जोड़ने वाली एक पश्चिमी लाइन। बैंकॉक की थाई राजधानी पूरे नेटवर्क के लिए आधार होगी, और मलेशिया में कुआलालंपुर के साथ जुड़कर सिंगापुर में प्रतिच्छेद करेगी और फिर समाप्त हो जाएगी।

थाई राजधानी बैंकॉक पूरे नेटवर्क के लिए आधार होगी, मलेशिया में कुआलालंपुर के साथ जुड़कर सिंगापुर में प्रतिच्छेद करेगी और फिर समाप्त हो जाएगी।

एसकेआरएल को एक बड़ी आसियान व्यापक कनेक्टिविटी परियोजना के हिस्से के रूप में फिर से देखा गया था, जिसे आसियान कनेक्टिविटी (एमपीएसी) का मास्टर प्लान कहा जाता है, जिसे कभी-कभी पैन-एशिया रेलवे नेटवर्क भी कहा जाता है। एमपीएसी पूरी तरह से रेल कनेक्टिविटी पर केंद्रित नहीं था, बल्कि इसमें एक बड़ा फोकस है जिसमें भौतिक कनेक्टिविटी (परिवहन, आईसीटी और ऊर्जा) शामिल है जिसमें रेल और राजमार्ग कनेक्टिविटी दोनों शामिल हैं; संस्थागत व्यवस्था (व्यापार, निवेश और सेवा उदारीकरण); और अधिक एकीकृत आसियान समुदाय के साथ लोगों के बीच संबंध (शिक्षा, संस्कृति और पर्यटन) और सुविधाजनक

जैसा कि पहले ही बताया गया है, यह हाई-स्पीड रेल लाइन महाद्वीपीय दक्षिण पूर्व एशिया को जोड़ने के एंग्लो-फ्रेंच प्रस्ताव से अलग नहीं है। हालांकि, एस्केआरएल को एक बड़ी आसियान व्यापक कनेक्टिविटी परियोजना के हिस्से के रूप में फिर से देखा गया था, जिसे आसियान कनेक्टिविटी (एमपीएसी) का मास्टर प्लान कहा जाता है, जिसे कभी-कभी पैन-एशिया रेलवे नेटवर्क भी कहा जाता है। एमपीएसी पूरी तरह से रेल कनेक्टिविटी पर केंद्रित नहीं था, बल्कि इसमें एक बड़ा फोकस है जिसमें भौतिक कनेक्टिविटी (परिवहन, आईसीटी और ऊर्जा) शामिल है जिसमें रेल और राजमार्ग कनेक्टिविटी दोनों शामिल हैं; संस्थागत व्यवस्था (व्यापार, निवेश और सेवा उदारीकरण); और अधिक एकीकृत आसियान समुदाय के साथ लोगों से लोगों के संबंध (शिक्षा, संस्कृति और पर्यटन) और सुविधाजनक बनाना⁷⁰।

1995 में आयोजित पांचवें आसियान शिखर सम्मेलन के दौरान ही एस्केआरएल⁷¹ को औपचारिक रूप से प्रस्तावित किया गया था और 1996 में आसियान-मेकांग बेसिन विकास सहयोग पहल के एक हिस्से के रूप में एक विशेष कार्य समूह का गठन किया गया था। 1997-99⁷³ में एक व्यवहार्यता अध्ययन किया गया था।

छठे आसियान परिवहन मंत्रियों और 2000 में आयोजित चौथे आसियान अनौपचारिक शिखर सम्मेलन में व्यवहार्यता अध्ययन को 15 बिलियन अमेरिकी डॉलर से अधिक के अनुमानित मूल्य-टैग के साथ स्वीकार किया गया था, जो 6,600 किमी से अधिक की कुल दूरी को कवर करता है।

छठे आसियान परिवहन मंत्रियों और 2000 में आयोजित चौथे आसियान अनौपचारिक शिखर सम्मेलन के दौरान, व्यवहार्यता अध्ययन को 6,600 किमी⁷⁵ से अधिक की कुल दूरी को कवर करते हुए 15 बिलियन अमेरिकी डॉलर⁷⁴ से अधिक के अनुमानित मूल्य-टैग के साथ स्वीकार किया गया था। जिन प्राथमिक कमियों की पहचान की गई थी, वे ट्रांस-नेशनल नेटवर्क पर थे, जिन्हें या तो नई लाइनों को बिछाने या पुरानी लाइनों को अपग्रेड करने की आवश्यकता थी, न कि भाग लेने वाले देशों के अंतर-राष्ट्रीय नेटवर्क के रूप में। उस समय यह आशा की गई थी कि कंबोडिया, लाओ पीडीआर, मलेशिया, म्यांमार, थाईलैंड और वियतनाम के बीच 4,069 किमी के एस्केआरएल में लापता लिंक 2015 तक पूरे हो सकते हैं। उस समय



यह आशा की गई थी कि कंबोडिया, लाओ पीडीआर, मलेशिया, म्यांमार, थाईलैंड और वियतनाम के बीच 4,069 किमी के एसकेआरएल में लापता लिंक 2015 तक पूरे हो सकते हैं⁷⁶।

रेलवे लाइन को एक एकल उपक्रम के रूप में नहीं देखा जाना चाहिए, बल्कि व्यक्तिगत परियोजनाओं की एक श्रृंखला के रूप में देखा जाना चाहिए जो एक बड़े नेटवर्क में फ़ीड करेंगे।

इस प्रकार, रेलवे लाइन को एक एकल उपक्रम के रूप में नहीं देखा जाना चाहिए, बल्कि व्यक्तिगत परियोजनाओं की एक श्रृंखला के रूप में देखा जाना चाहिए जो एक बड़े नेटवर्क में फ़ीड करेंगे। यह भी ध्यान दिया जाना चाहिए कि मूल आसियान प्रस्ताव इस क्षेत्र के पारंपरिक रेल नेटवर्क को जोड़ने पर आधारित था और है। हालांकि, हाई-स्पीडरेल (एचएसआर), जिसे चीन अन्य देशों, विशेष रूप से दक्षिण पूर्व एशिया में निर्यात करने का इच्छुक रहा है, अब एसकेआरएल का एक हिस्सा बन गया है। वहीं, 2013 में चीन द्वारा बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव (बीआरआई) की घोषणा के बाद से एसकेआरएल को बीआरआई के हिस्से के रूप में शामिल किया गया है।

1997 में आसियान सदस्यों द्वारा इसकी अवधारणा के बाद से, इस रेलवे नेटवर्क को एक वाहन के रूप में परिकल्पित किया गया है जो "क्षेत्रीय आर्थिक एकीकरण की सुविधा प्रदान करेगा और आर्थिक विकास के लिए उत्प्रेरक के रूप में काम करेगा⁷⁷।



मानचित्र VIII: सिंगापुर-कुनमिंग रेल लाइन स्रोत: कुनमिंग-सिंगापुर हाई स्पीड रेल नेटवर्क, भू-राजनीतिक मॉनिटर, <https://www.geopoliticalmonitor.com/wp-content/uploads/2017/12/Nanning-Singapore-HSR-FULLSIZE-FINAL-900.jpg>

हाई-स्पीड रेल (एचएसआर), जिसे चीन अन्य देशों, विशेष रूप से दक्षिण पूर्व एशिया में निर्यात करने का इच्छुक रहा है, अब एसकेआरएल का एक हिस्सा बन गया है।

414 किलोमीटर लंबी लाओस-चीन रेलवे लाइन का उद्घाटन 12 दिसंबर, 2021 को लाओ पीडीआर की राजधानी वियनतियाने के बीच सीमावर्ती शहर बोटेन के साथ 6 बिलियन अमेरिकी डॉलर की लागत से किया गया था।

एसकेआरएल के तीन मार्ग

इस प्रकार अब तक एसकेआरएल में लापता लिंक के खंडों पर काम चरणों में किया जा रहा है और अभी भी एक काम प्रगति पर है-लेकिन एक लाइन के लिए जो पूरा हो गया है। 414 किलोमीटर लंबी लाओस-चीन रेलवे लाइन का उद्घाटन 12 दिसंबर, 2021 को लाओ पीडीआर की राजधानी वियनतियाने के बीच सीमावर्ती शहर बोटेन के साथ 6 बिलियन अमेरिकी डॉलर की लागत से किया गया था⁷⁸। इस रेल लाइन का महत्व कंबोडिया के लिए एक छोटे ओवरलैंड व्यापार मार्ग के पक्ष में समुद्री व्यापार पर निर्भरता को कम करना होगा। विश्व बैंक द्वारा यह अनुमान लगाया गया है कि लाओस और चीन के बीच वाणिज्यिक यातायात 2016.79 में 1.6 मिलियन टन की तुलना में 2030 तक 3.9 मिलियन टन के उच्च स्तर तक बढ़ सकता है⁷⁹।

विश्व बैंक का अनुमान है कि लाओस और चीन के बीच वाणिज्यिक यातायात 2016 में 1.6 मिलियन टन की तुलना में 2030 तक 3.9 मिलियन टन के उच्च स्तर तक बढ़ सकता है।

म्यांमार में पश्चिमी लाइन 1,920 किमी लंबी है और कुनमिंग और यांगून के बीच है। निर्माण कार्य दो चरणों में किया जा रहा है। यह पहला चरण चीन के भीतर कुनमिंग और रुइली के सीमावर्ती टाउनशिप के बीच है। दूसरा चरण रुइली और यांगून के बीच मांडले के रास्ते है। इस प्रकार, चीन के भीतर अनुभाग पूरा हो गया है, म्यांमार की ओर निर्माण अभी भी चल रहा है। यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि कुनमिंग और यांगून के बीच पहले से ही एक सड़क मार्ग मौजूद है जो द्वितीय विश्व युद्ध युग के पुराने बर्मा रोड के समान संरेखण पर है⁸⁰। यह भी ध्यान दिया जाना चाहिए कि बीआरआई के तहत, चीन ने एक और रेल लाइन का प्रस्ताव दिया है, जो म्यांमार के बंगाल की खाड़ी तट पर क्वाउकफियू को



मांडले से जोड़ती है। इस संबंध में, दोनों पक्षों ने जनवरी 2021 में 18 महीने के लंबे व्यवहार्यता अध्ययन करने के लिए एक समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं⁸¹।

बैंकॉक और सिंगापुर के बीच लिंक, जो आसियान के पैन-एशिया रेल नेटवर्क का एक हिस्सा है, लेकिन बाद में बीआरआई के तहत चीन द्वारा हाई स्पीड रेल के रूप में प्रस्तावित, 250 किमी प्रति घंटे की गति के साथ, कुछ समय के लिए स्थगित कर दिया गया है।

मध्य और पूर्वी लाइनों पर, थाईलैंड के भीतर रेल बुनियादी ढांचे को अपग्रेड करने का कार्य 2014 में पूरा हुआ था। कंबोडिया के भीतर 302 किमी रेल लाइन का निर्माण 2018 तक पूरा हो गया था। कंबोडिया और वियतनाम में रेल पटरियों का उन्नयन कार्य चल रहा है और पूरा होने वाला है⁸²। हालांकि, बैंकॉक और सिंगापुर के बीच महत्वपूर्ण लिंक, जो आसियान के पैन-एशिया रेल नेटवर्क का एक हिस्सा है, लेकिन बाद में बीआरआई के तहत चीन द्वारा हाई स्पीड रेल के रूप में प्रस्तावित, 250 किमी प्रति घंटे की गति के साथ, इस लाइन के निर्माण की लागत के कारण कुछ समय के लिए स्थगित कर दिया गया है।

एसकेआरएल के लिए चुनौतियां

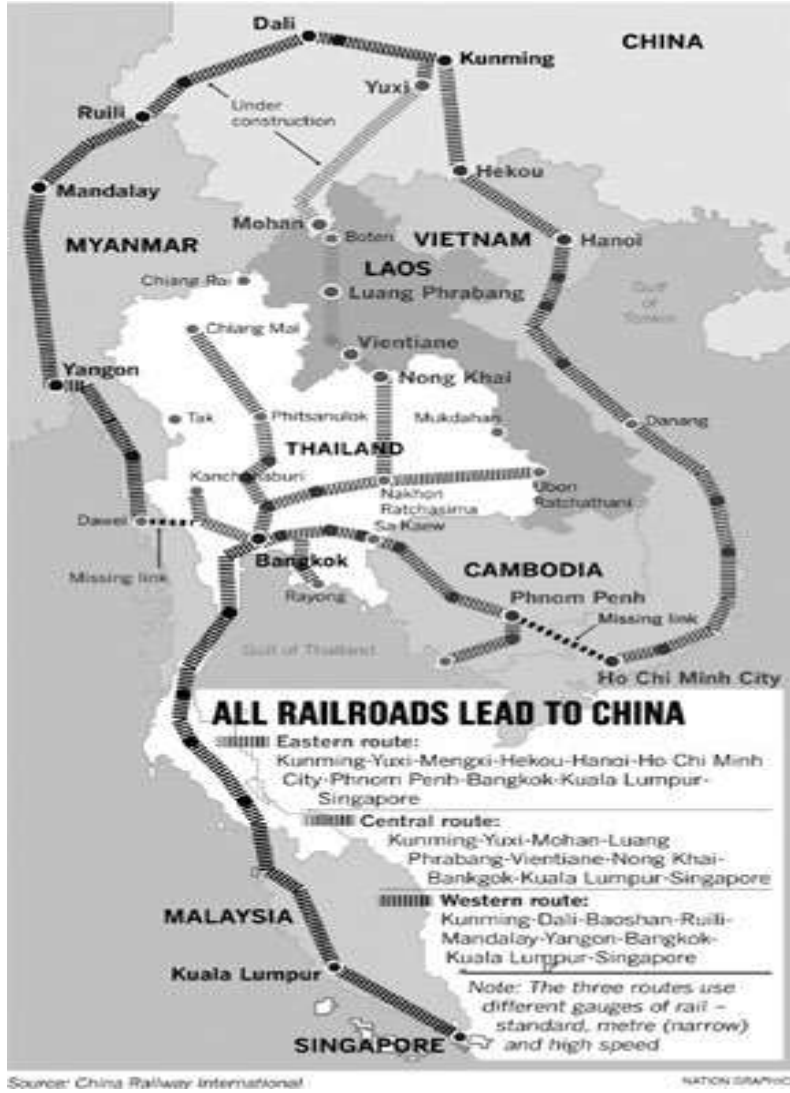
इस रेल लाइन के सामने आने वाली चुनौतियों में से एक रेल पटरियों का अलग-अलग गेज है। दक्षिण पूर्व एशिया में रेल गेज का सबसे आम रूप धीमी एक मीटर 'संकीर्ण गेज' है, न कि 1.435 मीटर 'मानक गेज',⁸³ जिसका उपयोग चीन में किया जाता है। दूसरे, इस क्षेत्र में अधिकांश रेल लाइन एकल ट्रैक है जो दो-तरफा रेल यातायात को सीमित करती है। गेज का सवाल और जटिल हो जाता है, इस तथ्य को देखते हुए कि एक नेटवर्क के रूप में एसकेआरएल दो नहीं बल्कि तीन अलग-अलग गेजों पर काम कर रहा होगा, अर्थात्, संकीर्ण, मानक और उच्च गति (जो वास्तव में मानक गेज है लेकिन एक समर्पित ट्रैक है जो पारंपरिक ट्रेल नेटवर्क से जुड़ा नहीं है)। कई गेजों के साथ चुनौतियां न केवल रेल परिवहन के रसद तक सीमित हैं, बल्कि रेल परिवहन की वास्तविक गति में भी परिलक्षित होती हैं। इस वजह से एसकेआरएल की अनुमानित शीर्ष गति 150 किमी प्रति घंटे से 250 किमी प्रतिघंटे⁸⁴ तक होती है। इस भारी भिन्नता के कारण, कुनमिंग-सिंगापुर नेटवर्क को हाई-स्पीड रेल (एचएसआर) परियोजना कहना एक गलत धारणा है, क्योंकि एचएसआर की पारंपरिक अंडरस्टेटिंग कम से कम 250 किमी प्रति घंटे की शीर्ष गति वाला नेटवर्क है।

दक्षिण पूर्व एशिया में रेल गेज का सबसे आम रूप धीमी एक मीटर 'संकीर्ण गेज' है, न कि 1.435 मीटर 'मानक गेज', जिसका उपयोग चीन में किया जाता है। दूसरे, इस क्षेत्र में अधिकांश रेल लाइन एकल ट्रैक है जो दो-तरफा रेल यातायात को सीमित करती है।

तीसरा तथ्य यह है कि इस क्षेत्र में अधिकांश अंतर्देशीय रसद रोडवेज पर आधारित हैं, न कि रेल पर। उदाहरण के लिए, थाईलैंड के मामले में, रेलवे यात्री यातायात⁸⁵ का केवल पांचवां हिस्सा और कार्गो यातायात का लगभग दो प्रतिशत है। चिंता का चौथा मुद्दा एसकेआरएल के वित्तपोषण और वाणिज्यिक व्यवहार्यता को लेकर है। यह मुद्दा न केवल इस क्षेत्र में रेल परिवहन के आर्थिकी तक सीमित है, बल्कि इसके साथ राजनीतिक और रणनीतिक विचार की डिग्री भी है। यह विचार एसकेआरएल के मूल में रहा है।

तीसरा तथ्य यह है कि इस क्षेत्र में अधिकांश अंतर्देशीय रसद रोडवेज पर आधारित हैं, न कि रेल पर। उदाहरण के लिए, थाईलैंड के मामले में, रेलवे यात्री यातायात का केवल पांचवां हिस्सा और कार्गो यातायात का लगभग दो प्रतिशत है।





मानचित्र IX: सिंगापुर-कुनमिंग रेल लाइन स्रोत: हाई-स्पीड दक्षिण पूर्व एशियाई रेल लिंक का पूरा होना अभी भी ट्रैक से बहुत नीचे है, द नेशन-थाईलैंड, <https://www.nationthailand.com/international/30336801>

मलयसिसा के मामले में, एचएसआर, अपनी अवधारणा के बाद से, कुआलालंपुर को सिंगापुर के साथ जोड़ने की योजना बनाई गई है।

इस तथ्य के कारण कि एसकेआरएल एक बुनियादी ढांचा उपक्रम नहीं है, बल्कि परियोजनाओं की एक श्रृंखला है जो एक बड़े नेटवर्क में फ़ीड करती है, इस रेलवे प्रणाली की वाणिज्यिक व्यवहार्यता के संदर्भ में जिन चुनौतियों का सामना करना पड़ता है, वे काफी महत्वपूर्ण हैं। यही कारण है कि एसकेआरएल के कुछ खंडों पर कुछ साझेदार देशों द्वारा पुनरावलोकन किया गया है। दो उल्लेखनीय भाग लेने वाले राष्ट्र जिन्होंने चीनी प्रायोजित रेलवे नेटवर्क में अपनी भागीदारी पर फिर से विचार किया है, वे थाईलैंड और मलेशिया हैं।

थाईलैंड और मलेशिया दोनों एसकेआरएल की प्राप्ति के लिए महत्वपूर्ण हैं क्योंकि ये दोनों राष्ट्र नेटवर्क के केंद्र में हैं। थाईलैंड के मामले में, बैंकॉक इस नेटवर्क के तंत्रिका केंद्र के रूप में कार्य करता है, जिसमें सभी तीन लाइनें इस शहर में एकत्र होती हैं और फिर मलेशिया के माध्यम से सिंगापुर तक दक्षिण की ओर जाती हैं। यह इन कारणों से है कि दक्षिण पूर्व एशिया के सबसे बड़े रेलवे स्टेशन, बेंग सू ग्रेंड स्टेशन का उद्घाटन बैंकॉक में नवंबर 2020 में सार्वजनिक उपयोग के लिए किया गया था। बेंग सू ग्रेंड स्टेशन न केवल थाईलैंड में मौजूदा रेल परिवहन प्रणाली⁸⁶ की सेवा करेगा, बल्कि थाईलैंड के एचएसआर के लिए केंद्र के रूप में भी काम करेगा। मलेशिया के मामले में, एचएसआर, अपनी अवधारणा के बाद से, कुआलालंपुर को सिंगापुर के साथ जोड़ने की योजना बनाई गई है।

एसकेआरएल एक बुनियादी ढांचा उपक्रम नहीं है, बल्कि परियोजनाओं की एक श्रृंखला है जो एक बड़े नेटवर्क में फ़ीड करती है।

थाईलैंड में राजनीतिक अस्थिरता और सरकार में बदलाव के कारण, एचएसआर के निर्माण के प्रस्ताव को ठंडे बस्ते में डाल दिया गया था।

थाईलैंड और एचएसआर

थाईलैंड में एचएसआर की प्राथमिक रूपरेखा उत्तर-दक्षिण गलियारे पर आधारित थी, जिसमें कुनमिंग उत्तर में टर्मिनल स्टेशन और दक्षिण की ओर सिंगापुर था। इस अंत तक, थाई एचएसआर को दो अलग-अलग लाइनों के रूप में माना जा सकता है। उत्तरी मार्ग लाओस के माध्यम से थाईलैंड और चीन के बीच एक लिंक प्रदान करने के लिए डिज़ाइन किया गया है। उत्तरी एचएसआर लाइन के विकास को दो में विभाजित किया गया था। 253 किलोमीटर का पहला चरण बैंकॉक और मध्य थाईलैंड में नखोन रत्चासिमा के बीच था। दूसरा चरण थाई-लाओस सीमा के करीब नखोन रत्चासिमा और नोंग खाई के बीच था⁸⁷। सीमावर्ती शहर नोंग खाई से, रेलवे लाइन को कुनमिंग-वियनाम लाइन से जोड़ना था।



2018 में मलेशिया में सरकार में बदलाव के परिणामस्वरूप कुआलालंपुर ने एचएसआर पर फिर से विचार किया। इसका एक कारण इस लाइन की लाभप्रदता का मुद्दा था।

हालांकि, राजनीतिक अस्थिरता और थाईलैंड में सरकार में बदलाव के कारण, एचएसआर के निर्माण के प्रस्ताव को ठंडे बस्ते में डाल दिया गया। यही कारण था कि 2014 में चीन के साथ हस्ताक्षरित समझौता जापान (एमओयू) के परिणामस्वरूप 2020 तक वास्तविक निर्माण अनुबंध नहीं हुए। लाओस-चीन खंड में पूरी तरह से देरी के कारण काम के अनुबंधों पर हस्ताक्षर किए जाने में देरी भी हुई⁸⁸। 2020 का सौदा केवल 5.85 बिलियन अमेरिकी डॉलर के मूल्य टैग के साथ नखोन रत्चासिमा तक खंड के निर्माण के लिए था⁸⁹। हालांकि, जुलाई 2022 में चीनी विदेश मंत्री वांग यी की थाईलैंड यात्रा के बाद, दोनों ने फैसला किया है कि 609 किलोमीटर एचएसआर 2028 तक पूरा हो जाएगा और नॉक खाई खंड को भी कवर करेगा⁹⁰। मंत्री वांग यी की यात्रा के परिणामस्वरूप न केवल रुकी हुई अवसंरचना परियोजना में संशोधन हुआ, बल्कि द्विपक्षीय संबंधों में मेल-मिलाप भी परिलक्षित हुआ है जो दोनों देशों की 'भिन्न प्राथमिकताओं'⁹¹ के कारण अपने सर्वश्रेष्ठ स्तर पर नहीं थे।

मलेशिया और थाईलैंड ने फरवरी 2022 में अपने संबंधित राजधानी शहरों के बीच एचएसआर की व्यवहार्यता का अध्ययन करने के लिए समझौता जापान में प्रवेश किया है।

दूसरी ओर, दक्षिणी खंड पर चुनौतियों का सामना करना पड़ा, बैंकाक-कुआलालंपुर-सिंगापुर खंड का बजट 17 बिलियन अमेरिकी डॉलर⁹² था। 350 किलोमीटर लंबे दक्षिणी लिंक को मूल रूप से 2010 में कुआलालंपुर-सिंगापुर एचएसआर के रूप में अवधारणाबद्ध किया गया था, जिसमें 2016 में शहर राज्य और मलेशिया के बीच एक समझौता जापान पर हस्ताक्षर किए गए थे। समझौता जापान के समय, यह आशा की गई थी कि एचएसआर 2026⁹³ के अंत तक चालू हो जाएगा, हालांकि, 2018 में मलेशिया में सरकार में बदलाव के परिणामस्वरूप कुआलालंपुर ने एचएसआर पर फिर से विचार किया। इसका एक कारण इस लाइन की लाभप्रदता का मुद्दा था। कुछ अध्ययनों के अनुसार न तो सिंगापुर और न ही मलेशिया के पास इस

एचएसआर को वित्तीय रूप से व्यवहार्य बनाने के लिए जनसंख्या घनत्व होगा⁹⁴। मलेशिया में खेला जाने वाला एक अन्य कारक भ्रष्टाचार और वित्तीय अनियमितता⁹⁵ का आरोप था। 95 समझौता जापन की चूक और बाद में एचएसआर परियोजना के रद्द होने के कारण, मलेशिया ने मार्च 2021 में सिंगापुर को मुआवजे के रूप में 76.30 मिलियन अमेरिकी डॉलर का भुगतान किया था जो शहर-राज्य ने पहले ही खर्च कर दिया था⁹⁶।

रेल नेटवर्क को भूमि अधिग्रहण और उसके बाद विस्थापित होने वाले लोगों के पुनर्वास और पुनर्स्थापन की चुनौतियों को भी ध्यान में रखना होगा। इससे सिंगापुर को कुनमिंग से जोड़ने वाले रेलवे नेटवर्क को साकार करने में अतिरिक्त समय और लागत लगेगी। लागत व्यक्तिगत राष्ट्रों के राष्ट्रीय ऋण आंकड़ों में भी परिलक्षित होगी जो इस बहुराष्ट्रीय रेल कनेक्टिविटी परियोजना में भागीदारी करेंगे।

सिंगापुर के साथ एचएसआर से मलेशिया का बाहर निकलना रास्ते का अंत नहीं है। ऐसा इसलिए है क्योंकि मलेशिया और थाईलैंड ने फरवरी 2022⁹⁷ में अपने संबंधित राजधानी शहरों के बीच एचएसआर की व्यवहार्यता का अध्ययन करने के लिए समझौता जापन किया है। हालांकि, आलोचकों ने इस एचएसआर को पुनर्जीवित करने की वित्तीय व्यवहार्यता पर सवाल उठाया है। वाणिज्यिक मोर्चे पर, जिस विवादास्पद मुद्दे की ओर ध्यान दिलाया गया है, वह यह है कि एचएसआर का वाणिज्यिक मूल्य सबसे अच्छा है यदि परिचालन दूरी 200 से 1000 किमी⁹⁸ तक है। यदि सिंगापुर तक विस्तारित किया जाता है, तो यह लंबा होगा। एक और वाणिज्यिक चुनौती जिसमें एचएसआर को ध्यान में रखना होगा, वह प्रतिस्पर्धा है जो इसे मौजूदा नागरिक उड्डयन उद्योग, विशेष रूप से कम लागत वाले वाहकों से सामना करना पड़ेगा जो पहले से ही इस क्षेत्र में बहुत आवश्यक कनेक्टिविटी प्रदान कर रहे हैं। सुरक्षा के मोर्चे पर, कुआलालंपुर और बैंकॉक के बीच भी एचएसआर को दक्षिणी थाईलैंड से गुजरना होगा जो पहले से ही अलगाववादी विद्रोह का सामना कर रहा है। इससे सुरक्षा संबंधी चिंताएं बढ़ेंगी और इसे नकारने के लिए अतिरिक्त लागत खर्च करनी होगी, इस प्रकार एचएसआर की कुल लागत बढ़ जाएगी⁹⁹।

इसके अतिरिक्त, इस महत्वाकांक्षा को साकार करने के लिए रेल नेटवर्क को भूमि अधिग्रहण और बाद में विस्थापित होने वाले लोगों के पुनर्वास और पुनर्स्थापन की चुनौतियों को भी ध्यान में रखना होगा। इससे सिंगापुर को कुनमिंग से जोड़ने वाले रेलवे नेटवर्क को साकार करने में अतिरिक्त समय और लागत



लगेगी। लागत व्यक्तिगत राष्ट्रों के राष्ट्रीय ऋण आंकड़ों में भी परिलक्षित होगी जो इस बहुराष्ट्रीय रेल कनेक्टिविटी परियोजना में भागीदारी करेंगे। इसके अलावा, इस तरह के एक संपूर्ण संचार नेटवर्क को चलाने और बनाए रखने के लिए आवश्यक मानव शक्ति को प्रशिक्षित करने की खोज भी है।



निष्कर्ष
महत्वाकांक्षी,
भविष्यवादी, लेकिन...





थाईलैंड एचएसआर योजना 2022

- पूर्वोत्तर एचएसआर
 - चरण 1 (2026)
 - चरण 2 (2029)
- पूर्वी एचएसआर
 - चरण 1 (2027)
 - चरण 2 (2037)
- उत्तरी एचएसआर
 - चरण 1 (2032)
 - चरण 2 (2037)
- दक्षिणी एचएसआर
 - चरण 1 (2032)
 - चरण 2 (2037)

मानचित्र X: थाईलैंड में हाई स्पीड रेल स्रोत: थाईलैंड एचएसआर योजना 2022, विकिपीडिया,
https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Thailand_HSR_2022.svg

अपनी महत्वाकांक्षी बीआरआई परियोजना को स्पष्ट करते समय, चीन ने छह आर्थिक गलियारों की पहचान की थी। दक्षिण पूर्व एशिया के संबंध में, यह चीन-इंडोचाइना प्रायद्वीप आर्थिक गलियारा (सीआईसीपीईसी) है जो चीन में दक्षिण श्रृंखला सागर तट पर पर्ल नदी डेल्टा से सिंगापुर तक फैला हुआ है। बीजिंग के लिए, सीआईसीपीईसी को एक भूमि पुल के रूप में देखा जाता है जो चीन को इंडोचीन प्रायद्वीप से जोड़ता है ताकि क्षेत्र में राष्ट्रों के बीच सहयोग को बढ़ावा दिया जा सके और "साझा भविष्य के चीन-आसियान समुदाय को मजबूत किया जा सके"¹⁰⁰।

चीनी बीआरआई के अलावा, इस क्षेत्र के देशों का भी उनके बीच कनेक्टिविटी के गलियारों में सुधार का अपना आकलन रहा है। यह इस संदर्भ में था कि पैन-एशिया रेलवे नेटवर्क के रूप में दक्षिण पूर्व एशियाई रेलवे नेटवर्क पहली बार आसियान द्वारा प्रस्तावित किया गया था। बदले में, यह एक बहुत महत्वाकांक्षी

ट्रांस-एशियाई रेलवे का हिस्सा होना था, जिसे मूल रूप से 1960 में संयुक्त राष्ट्र द्वारा संकल्पित किया गया था, जिसे अप्रैल 2006 में एक अंतर-सरकारी समझौते पर हस्ताक्षर किए जाने के बाद कुछ आकर्षण प्राप्त हुआ था¹⁰¹।

बीजिंग, सीआईसीपीईसी को एक भूमि पुल के रूप में देखा जाता है जो चीन को इंडोचीन प्रायद्वीप के साथ जोड़ता है ताकि क्षेत्र में देशों के बीच सहयोग को बढ़ावा दिया जा सके और "साझा भविष्य के चीन-आसियान समुदाय को मजबूत किया जा सके"।

केआरए नहर और एसकेआरएल सहित कनेक्टिविटी परियोजनाओं की बहुलता को केवल बीआरआई परियोजनाओं के रूप में नहीं देखा जाना चाहिए, बल्कि उनके राष्ट्रीय मूल्यांकन के आधार पर अलग-अलग देशों द्वारा पहल की जानी चाहिए। तथापि, नहर और एसकेआरएल दोनों के मामले में ऐसी अवसंरचना परियोजनाओं के कार्यान्वयन को आकार देने के लिए अनेक मुद्दे आए हैं। हालांकि, महत्वपूर्ण बात यह है कि ये परियोजनाएं, उनके कार्यान्वयन की स्थिति के बावजूद, महत्वाकांक्षी, भविष्यवादी और संबंधित राष्ट्रों की राष्ट्रीय प्राथमिकता से निकटता से जुड़ी हुई हैं। बहरहाल, पेस्टल (राजनीतिक, आर्थिक, समाजशास्त्रीय, तकनीकी, कानूनी और पर्यावरणीय) विश्लेषण जो अब तक किए गए हैं, नहर के निर्माण की दिशा में काफी हद तक प्रतिकूल रहे हैं। रेलवे के संबंध में कुछ विशिष्ट मुद्दे उठाए गए हैं।

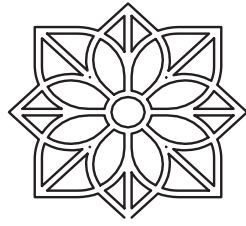
हालांकि, इन दोनों उपक्रमों का महत्व चीन के साथ दक्षिण पूर्व एशिया को एकीकृत करने की उनकी क्षमता में है। नहर के मामले में, इसकी संभावनाएं, यदि और जब इसे साकार किया जाता है, तो यह क्षेत्र में एसएलओसी नेटवर्क को बदल देगा, जो बदले में क्षेत्र की राजनीतिक, सुरक्षा और रणनीतिक वास्तुकला के संदर्भ में निहितार्थ होगा। दूसरी ओर रेलवे नेटवर्क न केवल चीन के साथ दक्षिण पूर्व एशिया की अर्थव्यवस्थाओं को एकीकृत करेगा, बल्कि लोगों के बीच अधिक संपर्क भी होगा। यह बदले में चीन पर इस क्षेत्र की निर्भरता को बढ़ा सकता है।

पेस्टल (राजनीतिक, आर्थिक, समाजशास्त्रीय, तकनीकी, कानूनी और पर्यावरणीय) विश्लेषण जो अब तक किए गए हैं, नहर के निर्माण की दिशा में काफी हद तक प्रतिकूल रहे हैं। रेलवे के संबंध में कुछ विशिष्ट मुद्दे उठाए गए हैं।



हालांकि, केआरए नहर कुछ समय के लिए रुकी हुई प्रतीत होती है और एसकेआरएल कुछ प्रगति कर रहा है, कुछ कारक हैं जिन्हें यह सुनिश्चित करने में ध्यान में रखना होगा कि रेल लाइन सफेद हाथी में न बदल जाए। इस बाधा को केवल तभी दूर किया जा सकता है जब रेल लाइन पर महत्वपूर्ण वाणिज्यिक यातायात चल रहा हो, विशेष रूप से दो-तरफा यातायात। यह दो-तरफा यातायात केवल वाणिज्यिक गतिविधि होने पर संभव होगा, जो बदले में चीन और दक्षिण पूर्व एशिया दोनों में औद्योगिक समूहों की मौजूदा प्रकृति में बदलाव लाएगा। हालांकि, मौजूदा औद्योगिक समूहों और आर्थिक गतिविधि के केंद्रों का पुनर्गठन उनके साथ चुनौतियों का अपना सेट लाएगा और इसे अपने आप में सराहना की आवश्यकता है।

नहर, इसकी संभावनाएं, यदि और जब इसे साकार किया जाता है, तो यह क्षेत्र में एसएलओसी नेटवर्क को बदल देगा, जो बदले में क्षेत्र की राजनीतिक, सुरक्षा और रणनीतिक वास्तुकला के संदर्भ में निहितार्थ होगा। दूसरी ओर रेलवे नेटवर्क न केवल चीन के साथ दक्षिण पूर्व एशिया की अर्थव्यवस्थाओं को एकीकृत करेगा, बल्कि लोगों के बीच अधिक संपर्क भी होगा। यह बदले में चीन पर इस क्षेत्र की निर्भरता को बढ़ा सकता है।



पाद-टिप्पणियाँ

1. लियोंग साउ हेंग, "मलय प्रायद्वीप में प्राचीन व्यापारिक केंद्र", यूनेस्को संयुक्त राष्ट्र शैक्षिक, वैज्ञानिक और सांस्कृतिक संगठन है, https://en.unesco.org/silkroad/sites/default/files/knowledge-bank-article/ancient_trading_centres_in_the_malay_peninsula.pdf, page 4, 2 जून, 2022 को अभिगम्य।
2. बारबरा वाटसन एंडाया, "दक्षिण पूर्व एशिया का परिचय", एशियाई समाज, <https://asiasociety.org/शिक्षा/परिचय-दक्षिण-पूर्व-एशिया>, 3 जून, 2022 को अभिगम्य।
3. "यूएनसीटीएडी की समुद्री परिवहन की समीक्षा 2020: एशिया और प्रशांत पर हाइलाइट्स और आंकड़े", व्यापार और विकास पर संयुक्त राष्ट्र सम्मेलन (यूएनसीटीएडी), 12 नवंबर, 2020, <https://unctad.org/प्रेस-सामग्री/अनस्टेड-रिव्यू-मैरीटाइम-ट्रांसपोर्ट-2020-हाइलाइट्स-एंड-फिगर्स-एशिया-एंड-पैसिफिक>, 2 जून, 2022 को अभिगम्य।
4. समुद्री परिवहन 2021 की समीक्षा, व्यापार और विकास पर संयुक्त राष्ट्र सम्मेलन (अंकटाड), 2021 <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>, 2 जून, 2022 को अभिगम्य।
5. मलक्का जलडमरूमध्य की समृद्धि एक प्रमुख समुद्री व्यापार मार्ग के रूप में, मलेशिया के समुद्री संस्थान, 25 नवंबर, 202, <https://www.mima.gov.my/news/the-prosperity-of-the-straits-of-malacca>, 2 जून, 2022 को अभिगम्य।
6. मेगन रूडलार्ड और असुका सैतो, "क्रा नहर और दक्षिण पूर्व एशियाई विकास का निर्माण", ईआईआरइन्फ्रेस्ट्रक्चर, 11 अक्टूबर, 2013, https://larouchepub.com/eiw/public/2013/ईआरवी-40-एन-40-20131011/16-24_4040.pdf, पृष्ठ 17। 8 जून 2022 को अभिगम्य।
7. शॉन कैमरन, "भूमि या समुद्र से: थाईलैंड क्रा नहर के साथ दृढ़ है", लोवी इंस्टीट्यूट, 22 सितंबर, 2021, <https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/land-or-sea-thailand-perseveres-with-kra-canal>, 30 मई, 2022 को अभिगम्य।
8. रिया मेनन, "थाईलैंड की क्रा नहर: मलक्का स्ट्रेट के चारों ओर चीन का रास्ता", द डिप्लोमैट, 06 अप्रैल, 2018, <https://thediplomat.com/2018/04/thailands-kra-canal-chinas-way-around-the-malacca-strait/>, 3 जून, 2022 को अभिगम्य।
9. इयान स्टोरी, "थाईलैंड की बारहमासी क्रा नहर परियोजना: पेशेवरों, विपक्ष और संभावित गेम चेंजर्स" आईएसईएस-यूसोफ इशाक इंस्टीट्यूट, 24 सितंबर, 2019, https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2019_76.pdf, page 3, 7 जून, 2022 को अभिगम्य।
10. फुकेत पोल: क्या थाईलैंड को क्रा नहर का निर्माण करना चाहिए?, फुकेत न्यूज़, 14 फरवरी, 2018, <https://www.thephuketnews.com/phuket-poll-should-thailand-build-the-kra-canal-65961.php>, 8 जून, 2022 को अभिगम्य।
11. कवि चॉंगकिट्टावोर्न, क्या क्रा नहर की खुदाई अभी भी एक पाइप सपना है?, बैंकॉक पोस्ट, 28 जनवरी, 2020, <https://www.bangkokpost.com/opinion/opinion/1845214/is-digging-kra-canal-still-a-pipe-dream->, 3 जून, 2022 को अभिगम्य।
12. इयान स्टोरी, "थाईलैंड की बारहमासी क्रा नहर परियोजना: पेशेवरों, विपक्ष और संभावित गेम चेंजर्स" आईएसईएस-यूसोफ इशाक इंस्टीट्यूट, 24 सितंबर, 2019, https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2019_76.pdf, page 3, 7 जून, 2022.
13. अचमद जुहदी और एडा तुरान, "क्रा नहर परियोजना और विश्व समुद्री व्यापार पर इसका प्रभाव", समुद्री पर्यावरण के लिए इंजीनियरिंग जर्नल, 26 जनवरी, 2021, <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/14750902211033690> 21 जून, 2022 को अभिगम्य।
14. इयान स्टोरी, "थाईलैंड की बारहमासी क्रा नहर परियोजना: पेशेवरों, विपक्ष और संभावित गेम चेंजर्स" आईएसईएस-यूसोफ इशाक इंस्टीट्यूट, 24 सितंबर, 2019, https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2019_76.pdf, page 3 7 जून, 2022 को अभिगम्य।
15. एसई-एशिया रेलवे विचार को पुनर्जीवित किया गया, बीबीसी, 4 नवंबर, 2001, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/1637032.stm>, 7 जून, 2022 को अभिगम्य।

16. ग्लोबल कनेक्टिविटीज की राजनीति, ग्रोनिंगन विश्वविद्यालय, <https://www.rug.nl/research/icog/research/research-centres/centre-for-international-relations-research-/history-and-theory-of-international-relations/htir-research-themes/politics-of-global-connectivities/?lang=en>, 25 सितंबर, 2022 को अभिगम्य।
17. ग्लोबल कनेक्टिविटीज की राजनीति, ग्रोनिंगन विश्वविद्यालय, <https://www.rug.nl/research/icog/research/research-centres/centre-for-international-relations-research-/history-and-theory-of-international-relations/htir-research-themes/politics-of-global-connectivities/?lang=en>, 25 सितंबर, 2022 को अभिगम्य।
18. मैकेलेफ, 'क्रा नहर की भू-राजनीति', Military.Com, 4 अक्टूबर, 2017, <https://www.military.com/daily-news/2017/10/04/geopolitic-kra-canal.html>, 7 जून, 2022 को अभिगम्य।
19. रैंडी थानथॉग-नाइट, 'लॉजिस्टिक हब के रूप में स्थिति को बढ़ावा देने के लिए शिपिंग लाइन शुरू करने के लिए थाईलैंड', ब्लूमबर्ग, 23 सितंबर, 2021, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-09-23/thailand-to-start-shipping-line-to-boost-status-as-logistics-hub>, 8 जून, 2022 को अभिगम्य।
20. एलन डॉसन, 'क्रा मी ए रिवर', बैंकॉक पोस्ट, 17 सितंबर, 2017, <https://www.bangkokpost.com/opinion/opinion/1325803/kra-me-a-river>, 3 जून, 2022 को अभिगम्य।
21. 2011 संक्षिप्त: ब्रेंट कच्चे तेल का औसत 2011 में 100 अमरीकी डॉलर प्रति बैरल से अधिक है, यूएस एनर्जी इंफॉर्मेशन एडमिनिस्ट्रेशन, 12 जनवरी, 2012, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=4550> 8 जून, 2022 को अभिगम्य।
22. अल्पकालिक ऊर्जा आउटलुक, यूएस एनर्जी इंफॉर्मेशन एडमिनिस्ट्रेशन, 12 जुलाई, 2022, <https://www.eia.gov/outlooks/steo/#:~:text=The%20Brent%20crude%20oil%20spot,potential%20for%20oil%20price%20volatility>, 8 जून, 2022 को अभिगम्य।
23. प्रवीण स्वामी, "हिंद महासागर को नया रूप देने के लिए चीन द्वारा नहर की योजना पर जोर दिए जाने से भारत में डर बढ़ गया है", बिजनेस स्टैंडर्ड, 6 अप्रैल, 2018, https://www.business-standard.com/article/economy-policy/china-pushes-plan-for-canal-to-reshape-indian-ocean-118040600034_1.html, 17 जून, 2022 को अभिगम्य।
24. अब्दुल रहमान, एनएसएफ, मोहम्मद सल्लेह, एनएच, अहमद नजीब, एएफ एट अल "मलेशिया में समुद्री व्यापार पैटर्न पर क्रा नहर निर्णय का विश्लेषण करने के लिए एक वर्णनात्मक विधि" जर्नल ऑफ शिपिंग एंड ट्रेड, 21 नवंबर, 2016, <https://jshippingandtrade.springeropen.com/articles/10.1186/s41072-016-0016-0>, 15 जून, 2022 को अभिगम्य।
25. विवादास्पद थाई नहर फिर से सुर्खियों में, बैंकॉक पोस्ट, 14 अक्टूबर, 2020, <https://www.bangkokpost.com/business/2001843/controversial-thai-canal-back-in-spotlight>, 13 जून, 2022 को अभिगम्य।
26. शॉन कैमरन, "भूमि या समुद्र से: थाईलैंड क्रा नहर के साथ दृढ़ है", लोवी इंस्टीट्यूट, 22 सितंबर, 2021, <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/land-or-sea-thailand-perseveres-with-kra-canal>, 30 मई, 2022 को अभिगम्य।
27. सम्मेलन ने क्रा नहर, रॉयल थाई दूतावास, वाशिंगटन डीसी पर व्यवहार्यता अध्ययन का आग्रह किया, <https://thaiembdc.org/2017/09/25/conference-urges-feasibility-study-on-kra-canal/>, 14 जून, 2022 को अभिगम्य।
28. ली होंग लियांग, 'थाईलैंड, चीन ने एक नई रणनीतिक क्रा नहर के निर्माण के लिए समझौते पर हस्ताक्षर किए', सीट्रेड मैरीटाइम न्यूज, 19 मई, 2015, <https://www.seatrade-maritime.com/asia/thailand-china-sign-agreement-construct-new-strategic-kra-canal>, 14 जून, 2022
29. सम्मेलन ने क्रा नहर, रॉयल थाई दूतावास, वाशिंगटन डीसी पर व्यवहार्यता अध्ययन का आग्रह किया, <https://thaiembdc.org/2017/09/25/conference-urges-feasibility-study-on-kra-canal/>, 14 जून, 2022 को अभिगम्य।
30. टर्म्सक चेलेरम्पलनुप्प, 'नहरें और भूमि पुल: दक्षिणी थाईलैंड के लिए मेगा-इंफ्रास्ट्रक्चर प्रस्ताव', आईएसईएस-यूसोफ इशाक इंस्टीट्यूट, 22 जनवरी, 2021, https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2020/12/ISEAS_Perspective_2021_4.pdf, page 6, 29 जून, 2022 को अभिगम्य।
31. इयान स्टोरी, 'थाईलैंड की क्रा नहर के साथ भारत का जुनून: कुछ भी नहीं के बारे में बहुत कुछ नहीं', आईएसईएस-यूसोफ इशाक इंस्टीट्यूट, 8 सितंबर, 2020, <https://www.iseas.edu.sg/media/commentaries/indias-obsession-with-thailands-kra-canal-much-ado-about-nothing/>, 7 जून, 2022 को अभिगम्य।



32. प्रस्तावित क्रा नहर थाई सरकार के लिए प्राथमिकता वाली परियोजना नहीं है, स्ट्रेट्स टाइम्स, 13 फरवरी, 2018, <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/proposed-kra-canal-not-priority-project-for-thai-govt>, 21 जून, 2022 को अभिगम्य।
33. नहर परियोजना पर फिर से विचार करने का समय, बैंकॉक पोस्ट, 20 जनवरी, 2020, <https://www.bangkokpost.com/opinion/opinion/1839359/time-to-revisit-canal-project>, 24 जून, 2022 को अभिगम्य।
34. अपिन्या विपेटायोतिन, 'थाई नहर योजना मर नहीं जाएगी, कार्यकर्ता कहते हैं', बैंकॉक पोस्ट, 7 फरवरी, 2022, <https://www.bangkokpost.com/thailand/general/2259755/thai-canal-plan-wont-die-says-activist>, 24 जून, 2022 को अभिगम्य।
35. यान नाइंग, 'थाई नहर के लिए चीन के नए सिरे से दबाव का विरोध करने के लिए क्षेत्रीय प्रयास की आवश्यकता है', इरावदी, 8 मार्च, 2022, <https://Error! Hyperlink reference not valid.chinas-renewed-push-for-thai-canal.html>, 30 मई, 2022 को अभिगम्य।
36. इयान स्टोरी, 'थाईलैंड की क्रा नहर के साथ भारत का जुनून: कुछ भी नहीं के बारे में बहुत कुछ नहीं', आईएसईएस-यूसोफ इशाक इंस्टीट्यूट, 8 सितंबर, 2020, <https://www.iseas.edu.sg/media/commentaries/indias-obsession-with-thailands-kra-canal-much-ado-about-nothing/> 7 जून, 2022 को अभिगम्य।
37. टर्म्साक चेलेरम्पलनुप्प, 'नहरें और भूमि पुल: दक्षिणी थाईलैंड के लिए मेगा-इंफ्रास्ट्रक्चर प्रस्ताव', आईएसईएस-यूसोफ इशाक इंस्टीट्यूट, 22 जनवरी, 2021, https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2020/12/ISEAS_Perspective_2021_4.pdf, page 3 29 जून, 2022 को अभिगम्य।
38. पो-हिंग त्सेंग और निक पिल्चर, 'क्रा नहर के अवसरों और चुनौतियों की जांच: एक पेस्टेल/एसडब्ल्यूओटी विश्लेषण', मैरीटाइम बिजनेस रिव्यू, एमराल्ड इनसाइट, 17 अगस्त, 2022, <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/MABR-02-2021-0011/full/pdf?title=examining-the-opportunities-and-challenges-of-the-kra-canal-a-pesteleswt-analysis>, page 163 26 जून, 2022 को अभिगम्य।
39. रेंडी थानथोंग-नाइट, 'थाईलैंड स्टडीज मलक्का बाईपास टू लिंक इंडियन, पैसिफिक ओशन', ब्लूमबर्ग, 24 अगस्त, 2020, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-08-24/thailand-studies-malacca-bypass-to-link-indian-pacific-oceans> 8 जून, 2022 को अभिगम्य।
40. चतरुदी थेपारत, 'विवादास्पद थाई नहर फिर से सुर्खियों में', बैंकॉक पोस्ट, 14 अक्टूबर, 2020, <https://www.bangkokpost.com/business/2001843/controversial-thai-canal-back-in-spotlight>, 13 जून, 2022 को अभिगम्य।
मनोज केवलरमानी, अनिरुद्ध कनिसेट्टी और कुणाल किनी, 'क्रा नहर: भारत के लिए इसका क्या मतलब है?', द तकशिला इंस्टीट्यूशन, मार्च 2019, [https://static1.squarespace.com/static/618a55c4cb03246776b68559/t/62a6cd70feb13f141d78cf4a/1655098738592/TDS-The-](https://static1.squarespace.com/static/618a55c4cb03246776b68559/t/62a6cd70feb13f141d78cf4a/1655098738592/TDS-The-Kra-Canal-MK-AK-KK-2019-02-1.pdf)
41. Kra-Canal-MK- AK-KK-2019-02-1.pdf, page 5. 26 जून, 2022 को अभिगम्य।
42. ग्रे नॉर्मन, 'तेल नहर जो कभी नहीं हो सकती है', तेल की कीमत, 15 मार्च, 2018, <https://oilprice.com/Energy-General/The-Oil-Canal-That-May-Never-Be.html>, 17 जून, 2022 को अभिगम्य।
43. प्रवीण स्वामी, "हिंद महासागर को नया रूप देने के लिए चीन द्वारा नहर की योजना पर जोर दिए जाने से भारत में डर बढ़ गया है", बिजनेस स्टैंडर्ड, 6 अप्रैल, 2018, https://www.business-standard.com/article/economy-policy/china-pushes-plan-for-canal-to-reshape-indian-ocean-118040600034_1.html, 17 जून, 2022 को अभिगम्य।
44. ग्रे नॉर्मन, 'तेल नहर जो कभी नहीं हो सकती है', तेल की कीमत, 15 मार्च, 2018, <https://oilprice.com/Energy-General/The-Oil-Canal-That-May-Never-Be.html>, 17 जून, 2022 को अभिगम्य।
45. तोरु ताकाहाशी, 'थाई 'भूमि पुल' परियोजना चीन-अमेरिका में पकड़ी गई। रस्साकशी', निककेई एशिया, 20 फरवरी, 2022 <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Comment/Thai-land-bridge-project-caught-in-Sino-U.S.-tug-of-war>, 30 मई, 2022 को अभिगम्य।
46. यान नाइंग, 'थाई नहर के लिए चीन के नए सिरे से दबाव का विरोध करने के लिए क्षेत्रीय प्रयास की आवश्यकता है', इरावदी, 8 मार्च, 2022, [https://www.irrawaddy.com/opinion/guest-column/regional-effort-needed-to-resist-chinas-renewed-](https://www.irrawaddy.com/opinion/guest-column/regional-effort-needed-to-resist-chinas-renewed)

- push-for-thai-canal.html, 30 मई, 2022 को अभिगम्य।
47. थाईलैंड अपने तटों, रेडियो मुक्त एशिया को जोड़ने के लिए 'लैंड ब्रिज' पर नजर रखता है, 14 सितंबर, 2020, <https://www.rfa.org/english/news/myanmar/land-bridge-09142020112444.html>, 20 जून, 2022 को अभिगम्य।
48. प्रवीण स्वामी, "हिंद महासागर को नया रूप देने के लिए चीन द्वारा नहर की योजना पर जोर दिए जाने से भारत में डर बढ़ गया है", *बिजनेस स्टैंडर्ड*, 6 अप्रैल, 2018, https://www.business-standard.com/article/economy-policy/china-pushes-plan-for-canal-to-reshape-indian-ocean-118040600034_1.html, 17 जून, 2022 को अभिगम्य।
49. टर्म्साक चेलेरम्पलानुप, 'नहरें और भूमि पुल: दक्षिणी थाईलैंड के लिए मेगा-इंफ्रास्ट्रक्चर प्रस्ताव', *आईएसईएस-यूसोफ इशाक इंस्टीट्यूट*, 22 जनवरी, 2021, https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2020/12/ISEAS_Perspective_2021_4.pdf, page 7, 27 जून, 2022 को अभिगम्य।
50. रौनेक, 'दुनिया के शीर्ष 10 सबसे व्यस्त बंदरगाह', *मरीन इनसाइट*, 2 फरवरी, 2021, <https://www.marineinsight.com/ports/top-10-busiest-ports-in-the-world/>, 20 जून, 2022 को अभिगम्य।
51. शीर्ष पचास कंटेनर बंदरगाह, *विश्व शिपिंग परिषद*, <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>, 26 जून, 2022 को अभिगम्य।
52. ट्रांसशिपमेंट, डॉयचे पोस्ट डीएचएल ग्रुप, <https://lot.dhl.com/glossary/transshipment#:~:text=Fueled%20by%20the%20growth%20in,bring%20about%20significant%20cost%20benefits>, 21 जून, 2022 को अभिगम्य।
53. चथुमी कविरत्न, तोमोया कावासाकी, शिन्या हनाओका और ताकुमा मत्सुदा, 'शिपिंग लाइनों द्वारा ट्रांसशिपमेंट हब पोर्ट चयन मानदंड: बंगाल की खाड़ी के आसपास हब बंदरगाहों का मामला', *जर्नल ऑफ शिपिंग एंड ट्रेड*, 20 अप्रैल, 2018, <https://jshippingandtrade.springeropen.com/articles/10.1186/s41072-018-0030-5>, 21 जून, 2022 को अभिगम्य।
54. एलन डॉसन, 'क्रा मी ए रिवर', *बैंकॉक पोस्ट*, 17 सितंबर, 2017, <https://www.bangkokpost.com/opinion/opinion/1325803/kra-me-a-river>, 3 जून, 2022 को अभिगम्य।
55. रिया मेनन, "थाईलैंड की क्रा नहर: मलक्का स्ट्रेट के चारों ओर चीन का रास्ता", *द डिप्लोमैट*, 06 अप्रैल, 2018, <https://thediplomat.com/2018/04/thailands-kra-canal-chinas-way-around-the-malacca-strait/>, 3 जून, 2022 को अभिगम्य।
56. मेघन रूइलार्ड और असुका सैतो, 'बिल्डिंग द क्रा कैनाल एंड साउथईस्ट एशियन डेवलपमेंट', *कार्यकारी खुफिया समीक्षा*, 11 अक्टूबर, 2013, https://larouchepub.com/other/2013/4040bld_kra_एशिया.html, 8 जून, 2022। 1946 एंग्लो-थाई संधि अनुच्छेद 7 कहता है: "सियामी सरकार यह वचन देती है कि यूनाइटेड किंगडम की सरकार की पूर्व सहमति के बिना हिंद महासागर और सियाम की खाड़ी को जोड़ने वाली कोई भी नहर सियामी क्षेत्र में नहीं काटी जाएगी।
57. मेघन रूइलार्ड और असुका सैतो, 'बिल्डिंग द क्रा कैनाल एंड साउथईस्ट एशियन डेवलपमेंट', *कार्यकारी खुफिया समीक्षा*, 11 अक्टूबर, 2013, https://larouchepub.com/other/2013/4040bld_kra_एशिया.html, 8 जून, 2022 को अभिगम्य।
58. इयान स्टोरी, 'चीन की "मलक्का दुविधा"', *जेम्स टाउन फाउंडेशन*, 12 अप्रैल, 2006, <https://jamestown.org/program/chinas-malacca-dilemma/>, 30 जून, 2022 को अभिगम्य।
59. चीन, यूएस एनर्जी इंफॉर्मेशन एडमिनिस्ट्रेशन, 30 सितंबर, 2020, <https://www.eia.gov/international/analysis/country/CHN>, 30 जून, 2022 को अभिगम्य।
60. टर्म्साक चेलेरम्पलानुप, 'नहरें और भूमि पुल: दक्षिणी थाईलैंड के लिए मेगा-इंफ्रास्ट्रक्चर प्रस्ताव', *आईएसईएस-यूसोफ इशाक इंस्टीट्यूट*, 22 जनवरी, 2021, https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2020/12/ISEAS_Perspective_2021_4.pdf, page 7 29 जून, 2022 को अभिगम्य।
61. पीरा चारोएनवटानानुकुल, 'थाई विदेश नीति व्यवहारों के अध्ययन के लिए पुनर्विचार दृष्टिकोण', *दक्षिण पूर्व एशिया की क्योटो समीक्षा*, मार्च 2017, <https://kyotoreview.org/yav/thai-foreign-policy-व्यवहार/26> जून, 2022 को अभिगम्य।
62. अर्ने किसलेंको, 'हवा के साथ झुकना: थाई विदेश नीति की निरंतरता और लचीलापन', *अंतर्राष्ट्रीय जर्नल*, शरद ऋतु 2002, <https://www.jstor.org/stable/40203691>, Page 537 27 जून, 2022 को अभिगम्य।
63. शॉन कैमरन, 'क्रा नहर के साथ थाईलैंड कायम है', *ऑस्ट्रेलियाई नौसेना संस्थान*, 24 सितंबर, 2021,



- <https://navalinstitute.com.au/19539-2/>, 30 जून, 2022 को अभिगम्य।
64. पीटर चॉक, 'दक्षिणी थाईलैंड में मलय-मुस्लिम विद्रोह पीटर चॉक', *रैंड कॉर्पोरेशन*, 2008, https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/occasional_papers/2008/RAND_OP198.pdf, page 1, 26 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
65. उदय बखशी, 'थाईलैंड के गहरे दक्षिण में स्पष्ट गतिरोध', *द डिप्लोमैट*, 20 दिसंबर, 2021, <https://thediplomat.com/2021/12/the-apparent-stalemate-in-thailands-deep-south/>, 26 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
66. पीटर चॉक, 'दक्षिणी थाईलैंड में मलय-मुस्लिम विद्रोह पीटर चॉक', *रैंड कॉर्पोरेशन*, 2008, https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/occasional_papers/2008/RAND_OP198.pdf, page 1, 26 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
67. मरियम अहमद, 'थाई डीप साउथ के निवासियों को अगले सप्ताह की शांति वार्ता से ज्यादा आशा नहीं है', *बनारस न्यूज*, 7 जनवरी, 2022, <https://www.benarnews.org/english/news/thai/deep-south-residents-not-hopeful-about-peace-talks-01072022133307.html>, 30 जून, 2022 को अभिगम्य।
68. सिंगापुर-कुनमिंग रेल लिंक (एसकेआरएल), *रेलवे प्रौद्योगिकी*, 18 दिसंबर, 2019, <https://www.railway-technology.com/projects/singapore-kunming-rail-link-skr/>, 30 मई, 2022 एसई-एशिया रेलवे विचार को पुनर्जीवित किया गया, *बीबीसी*, 4 नवंबर, 2001, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/1637032.stm>, 7 जून, 2022 को अभिगम्य।
69. आसियान कनेक्टिविटी-2025 पर मास्टर प्लान, *आसियान सचिवालय जकार्ता*, <https://asean.org/wp-content/uploads/2018/01/47.-December-2017-MPAC2025-2nd-Reprint-.pdf>, page 8, 28 सितंबर को अभिगम्य।
70. तीरारात सोंगमुआंग और विचयानी ओचा, 'आसियान कनेक्टिविटी: हाई स्पीड रेल थाईलैंड के लिए क्या ला सकती है?', *एसोसिएशन ऑफ प्राइवेट हायर एजुकेशन इंस्टीट्यूट्स ऑफ थाईलैंड (एपीएचईआईटी)*, दिसंबर 2016, <https://apheit.bu.ac.th/journal/Inter-vol5-1/p28-39-Teerarat%20Songmuang.pdf> page 29 14 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
71. तौक चंकोसल, "द सिंगापुर कुनमिंग रेल लिंक", *इंफ्रास्ट्रक्चर निवेशक: आसियान इंटेलिजेंस रिपोर्ट*, फरवरी 2013, http://aadcp2.org/wp-content/uploads/ASEAN_InfrastructureIntelligenceReport.pdf, page 11 18 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
72. तीरारात सोंगमुआंग और विचयानी ओचा, 'आसियान कनेक्टिविटी: हाई स्पीड रेल थाईलैंड में क्या ला सकती है?', *एसोसिएशन ऑफ प्राइवेट हायर एजुकेशन इंस्टीट्यूट्स ऑफ थाईलैंड (एपीएचईआईटी)*, दिसंबर 2016, <https://apheit.bu.ac.th/journal/Inter-vol5-1/p28-39-Teerarat%20Songmuang.pdf>, page 29 14 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
73. सिंगापुर-कुनमिंग रेल लिंक (एसकेआरएल), *रेलवे प्रौद्योगिकी*, 18 दिसंबर, 2019, <https://www.railway-technology.com/projects/singapore-kunming-rail-link-skr/>, 30 मई, 2022 को अभिगम्य।
74. सिंगापुर-कुनमिंग रेल लिंक, *एशिया और प्रशांत के लिए संयुक्त राष्ट्र आर्थिक और सामाजिक आयोग*, मार्च 2015। <https://www.unescap.org/sites/default/d8files/Malaysia%20-%20Present%20Singapore%20-%20Kunming%20rail%20link.pdf>, page 2 18 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
75. आसियान कनेक्टिविटी पर मास्टर प्लान, *आसियान सचिवालय*, जनवरी 2011, <https://www.usasean.org/system/files/downloads/MPAC.pdf>, page 12 18 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
76. तौक चंकोसल, "द सिंगापुर कुनमिंग रेल लिंक", *इंफ्रास्ट्रक्चर निवेशक: आसियान इंटेलिजेंस रिपोर्ट*, फरवरी 2013, http://aadcp2.org/wp-content/uploads/ASEAN_InfrastructureIntelligenceReport.pdf, page 11 18 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
77. अयमान फलक मदीना, 'पूरा चीन-लाओस रेलवे: आसियान और एशिया प्रशांत के लिए अवसर लाना', *आसियान ब्रीफिंग*, 21 दिसंबर, 2021, <https://Error! Hyperlink reference not valid. china-laos-railway/>, 19 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
78. लैंडलॉक से लैंड-लिंक तक: लाओ-चीन रेल कनेक्टिविटी की क्षमता को अनलॉक करना, *विश्व बैंक*, 2020, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/33891/Main-Report.pdf?sequence=5&isAllowed=y>,

page 9 19 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।

79. एम शहीदुल इस्लाम, "जब म्यांमार में ड्रैगन हाथी से मिलता है", *द स्ट्रेट्स टाइम्स*, 12 अक्टूबर, 2017, <https://www.straitstimes.com/asia/south-asia/when-the-dragon-meets-the-elephant-in-myanmar-the-daily-star-columnist>, 19 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
80. नान ल्विन, 'म्यांमार में बीआरआई रेलवे लिंक पर व्यवहार्यता अध्ययन में 18 महीने लगेंगे', *इरावदी*, 14 जनवरी, 2021, <https://www.irrawaddy.com/news/burma/feasibility-study-bri-railway-link-myanmar-take-18-months.html>, 19 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
81. सिंगापुर-कुनमिंग रेल लिंक (एसकेआरएल), *रेलवे प्रौद्योगिकी*, 18 दिसंबर, 2019, <https://www.railway-technology.com/projects/singapore-kunming-rail-link-skr/> 20 मई, 2022 को अभिगम्य।
82. जेम्स क्लार्क, 'अगर हर प्रस्तावित रेलवे का निर्माण किया जाता है तो दक्षिण पूर्व एशिया कैसा दिखेगा?', *द डिप्लोमैट*, 26 अक्टूबर, 2016, <https://thediplomat.com/2016/10/what-would-southeast-asia-look-like-if-every-proposed-railway-was-built/>, 21 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
83. हाई-स्पीड दक्षिण पूर्व एशियाई रेल लिंक का पूरा होना अभी भी ट्रैक से बहुत नीचे है, *द नेशन-थाईलैंड*, 21 जनवरी, 2018, <https://www.nationthailand.com/international/30336801>, 21 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
84. तोरु ताकाहाशी, 'चीन का पैन-एशियाई रेलवे स्पटर थाईलैंड में रुक गया', *निक्केई एशिया*, 16 जनवरी, 2022, <https://asia.nikkei.com/Economy/China-s-pan-Asian-railway-sputters-to-a-halt-in-Thailand#:~:text=BANGKOK%20%2D%2D%20China's%20plan%20to,and%20both%20countries'%20diverging%20priorities>, 3 जून, 2022 को अभिगम्य।
85. माया माजुरन, 'पैन-एशियाई रेलवे क्षेत्रीय कनेक्टिविटी को बढ़ावा देता है', *चाइना डेली*, 8 जनवरी, 2022, <https://global.chinadaily.com.cn/a/202201/08/WS61d8f3aba310cdd39bc7fdd3.html>, 2 जून, 2022 को अभिगम्य।
86. माइकल हार्ट, बैंकॉक से नोंग खाई तक: चीन का थाई रेलवे विजन एज फॉरवर्ड', *भू-राजनीतिक मॉनिटर*, 26 अप्रैल, 2021, <https://www.geopoliticalmonitor.com/from-bangkok-to-nong-khai-chinas-thai-railway-vision-edges-forward/>, 20 जून, 2022 को अभिगम्य।
87. ज़सॉबोर पीटर, 'थाईलैंड ने चीन के साथ हाई-स्पीड रेल लिंक को खत्म करने के लिए 2028 लक्ष्य निर्धारित किया', *वॉयस ऑफ अमेरिका*, 17 जुलाई, 2022, <https://www.voanews.com/a/thailand-sets-2028-target-to-finish-high-speed-rail-link-with-china/6662154.html> 22 जून, 2022 को अभिगम्य।
88. "चीन, थाईलैंड ने हाई-स्पीड रेल लाइन पर समझौते पर हस्ताक्षर किए, जो 2026 में खुलने के लिए तैयार हैं", *ग्लोबल टाइम्स*, 29 मार्च, 2021, <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219753.shtml>, 21 जून, 2022 को अभिगम्य।
89. ज़सॉबोर पीटर, 'थाईलैंड ने चीन के साथ हाई-स्पीड रेल लिंक को खत्म करने के लिए 2028 लक्ष्य निर्धारित किया', *वॉयस ऑफ अमेरिका*, 17 जुलाई, 2022, <https://www.voanews.com/a/thailand-sets-2028-target-to-finish-high-speed-rail-link-with-china/6662154.html> 22 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
90. तोरु ताकाहाशी, 'चीन का पैन-एशियाई रेलवे स्पटर थाईलैंड में रुक गया', *निक्केई एशिया*, 16 जनवरी, 2022, <https://asia.nikkei.com/Economy/China-s-pan-Asian-railway-sputters-to-a-halt-in-Thailand#:~:text=BANGKOK%20%2D%2D%20China's%20plan%20to,and%20both%20countries'%20diverging%20priorities>, 27 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
91. मलेशिया ने रद्द की गई हाई-स्पीड रेल परियोजना, *रेलवे प्रौद्योगिकी* के लिए सिंगापुर को 76 मिलियन अमरीकी डॉलर का भुगतान किया, 30 मार्च, 2021 <https://www.railway-technology.com/news/malaysia-singapore-high-speed-rail/>, 23 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
92. टोमू किकुची और अकियो तनाहाशी, 'कुआलालंपुर-सिंगापुर हाई स्पीड रेल की लाभप्रदता', *आरएसआईएस, एनयूएस*, अक्टूबर 2018, https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2018/10/PR181024_Profitability-of-the-KL-Spore-High-Speed-Rail.pdf, page 2, 14 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
93. टोमू किकुची और अकियो तनाहाशी, 'कुआलालंपुर-सिंगापुर हाई स्पीड रेल की लाभप्रदता', *आरएसआईएस, एनयूएस*, अक्टूबर



- 2018, https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2018/10/PR181024_Profitability-of-the-KL-Spore-High-Speed-Rail.pdf, page 12, 14 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
94. आईएमडीबी घोटाला: नजीब रजाक ने कर्ज को हल करने में मदद के बदले बीजिंग को परियोजनाओं की पेशकश की, *साउथ चाइना मॉर्निंग पोस्ट*, 4 सितंबर, 2019 <https://www.scmp.com/news/asia/southeast-asia/article/3025633/1mdb-scandal-jho-low-promised-najib-razaks-aides-boss-will>, 21 जुलाई, 2022.
95. मलेशिया ने रद्द की गई हाई-स्पीड रेल परियोजना, *रेलवे प्रौद्योगिकी* के लिए सिंगापुर को 76 मिलियन अमरीकी डॉलर का भुगतान किया, 30 मार्च, 2021 <https://www.railway-technology.com/news/malaysia-singapore-high-speed-rail/>, 23 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
96. हाई स्पीड रेल परियोजना बैंकॉक में विस्तारित हो सकती है, व्यवहार्यता अध्ययन आयोजित किया जाएगा, *बिजनेस टुडे*, 26 फरवरी, 2022, <https://www.businesstoday.com.my/2022/02/26/high-speed-rail-project-could-extend-into-bangkok-feasibility-study-to-be-conducted/>
97. मैटियो प्रुसी, लौरा लोन्ज़ा, "यात्री विमानन और हाई-स्पीड रेल: चयनित यूरोपीय मार्गों पर उत्सर्जन प्रोफाइल की तुलना", *जर्नल ऑफ एडवांस्ड ट्रांसपोर्टेशन*, 2 फरवरी, 2018, <https://www.hindawi.com/journals/jat/2018/6205714/#B55>, 22 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
98. वू शांग-सू, सावधानी के साथ आगे बढ़ें: बैंकॉक और कुआलालंपुर के लिए हाई-स्पीड रेल, *लोवी इंस्टीट्यूट*, 6 जून, 2022, <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/proceed-caution-high-speed-rail-bangkok-and-kuala-lumpur>, 21 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
99. बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव के तहत छह आर्थिक गलियारे क्या हैं?, *राज्य परिषद सूचना कार्यालय, पीपुल्स रिपब्लिक ऑफ चाइना*, 4 अगस्त, 2020, http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm, 19 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।
100. ट्रांस-एशियाई रेलवे नेटवर्क, *एशिया और प्रशांत के लिए संयुक्त राष्ट्र आर्थिक और सामाजिक आयोग*, <https://www.unescap.org/our-work/transport/trans-asian-railway-network>, 28 जुलाई, 2022 को अभिगम्य।





भारतीय वैश्विक
परिषद

संपूर्ण हाउस, बाराखंभा रोड, नई दिल्ली-110 001, इंडिया
टेल: +91-11-23317242, फैक्स: +91-11-23322710

www.icwa.in