

# சீனாவும் இந்து சமுத்திரமும்

கே.ரீ.கணேசலிங்கம்





# சீனாவும் இந்து சமுத்திரமும்

கலாநிதி.கே.ஈ.கணேசலிங்கம்  
முதுநிலைவிரிவுரையாளர்  
தலைவர், அரசுநிவியல்துறை  
யாழ்.பல்கலைக்கழகம்



சேமமடு

2017

## நூற் குறிப்பு

நூற் தலைப்பு	: சீனாவும் இந்துசமுத்திரமும்
நூலாசிரியர்	: கலாநிதி கே.நீ.கணேசலிங்கம் ©
பதிப்பாளர்	: சதபூபத்மசீலன்
பதிப்பாண்டு	: 2017
பதிப்புரிமை	: ஆசிரியருக்கே
எழுத்து	: 10.5 புள்ளி
பக்கங்கள்	: XVIII+142
படிகள்	: 1000
விலை	: ரூ. 500.00
அச்சிடல்	: சேமமடு பதிப்பகம், கொழும்பு -11. தொ.பே: 0777 345 666.
வெளியீடு	: சேமமடு பொத்தகசாலை, யுஜி.50, பீப்பள்ஸ் பார்க், கொழும்பு-11. தொ.பே:011-2472362, 2331475 மின்னஞ்சல் : Chemamadu@yahoo.com
ISBN	: 978-955-685-045-1
Title	: SEENAVUM INTHU SAMUTHTHIRAMUM
Author	: Dr.K.T.Ganeshalingam ©
Publisher	: Stp.Pathmaseelan
Edition	: 2017
Price	: Rs.500.00
Published by	: Chemamadu Poththakasalai UG.50, People's Park, Colombo -11. T.P : 011-2472362, 2331475
Printed by	: Chemamadu Pathippakam, Colombo -11. T.P 0777 345 666. Chemamadu@yahoo.com www.Chemamadu.com
வெளியீட்டு எண்	: CBCN : 2017-01-01-146

## சமர்ப்பணம்

எனது ஆரம்பக் கல்விக்கான  
கணித அறிவை தந்த மதிப்புக்குரிய  
ஆசான் கணபதிப்பிள்ளை மார்க்கண்டு  
அவர்களுக்கும்  
எழுத்தறிவைத் தந்த அன்புக்குரிய ஆசிரியை  
கனகையன் பூலோகநாயகிக்கும்  
இந்நூல் சமர்ப்பணம்

உங்கள் மாணவன்  
கலாநிதி கே.ரீ.கணேசலிங்கம்



## அணிந்துரை

கலாநிதி கணேசலிங்கம் அவர்கள் யாழ்ப்பல்கலைக்கழக அரசறிவியற் துறையின் துறைத்தலைவராக பணியாற்றிக் கொண்டிருப்பவர். அனுபவம் வாய்ந்த ஆசிரியர், ஆய்வாளர், எழுத்தாளர். ஏற்கனவே இவரது நூல்கள் பல வெளிவந்து வாசகர்கள் மத்தியில் பெரும் வரவேற்பை பெற்றிருக்கின்றன. இத்தகைய ஒருவரின் நூலுக்கு அணிந்துரை எழுதும்படி கேட்டபொழுது உண்மையில் அணிந்துரை ஒன்று அவசியமா என்ற எண்ணமே எனக்கு ஏற்பட்டது. ஆனால் அவரது நூலின் கையெழுத்துப் பிரதியை வாசித்த பொழுது ஏற்பட்ட ஆர்வமும் ஆய்வின் ஆழமும் புதிய விடயங்களும் அணிந்துரை ஒன்றின் அவசியத்தை எனக்கு நிறையவே உணர்த்தியிருந்தது.

சீனாவின் எழுச்சி என்பது முழு உலகையுமே திரும்பிப் பார்க்க வைத்திருக்கின்ற ஒரு விடயம். உலகமே இன்று சீனாவின் மீதே மையம் கொண்டிருக்கின்றது. சீனா உலக வல்லரசாகுமா? அமெரிக்க - சீன வல்லரசுப் போட்டி எவ்வாறிருக்கப் போகின்றது? மூன்றாம் உலகப் போரிற்கு சீனா காரணமாக அமைந்துவிடுமா? என்பது போன்ற பல்வேறு வினாக்கள் எழுப்பப்படுகின்றன. மிகமுக்கியமாக 1950 களில் இருந்து இன்றுவரை 60 ஆண்டு காலத்தில் மேற்குலகம் அடைந்த வளர்ச்சியை சீனா மிக வேகமாக (1970 களில் "பொருளாதார திறந்துவிடலுக்கு" பின்னர் இருந்து 1970 ஆண்டு காலப்பகுதியில் அடைந்திருக்கிறதாயின் 2020ல் சீனாவின் வளர்ச்சி எவ்வாறிருக்கப் போகின்றது என்ற கேள்வி உலகத்தின் கவனத்தை சீனாவின் மீது திருப்பியிருக்கிறது. இதனை நிரூபிக்கின்ற விதமாக சீனா 2011ல் உலகின் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியில் (GDP) இரண்டாம் இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. இவ்வாறாக சீனாவின் அரசியல், இராணுவ, பொருளாதார, கலாசார எழுச்சியானது எவ்வாறு இருக்கப் போகின்றது

என்பதும் உலகத்தால் எவ்வாறு பார்க்கப்படுகின்றது என்பதும் தற்காலத்தில் விவாதத்திற்குரிய விடயமாக மாறியிருக்கின்றது. உலகம் சீனாவின் எழுச்சியை அச்சுறுத்தலாகப் பார்க்கின்றதா அல்லது வாய்ப்பாகப் பார்க்கின்றதா மற்றும் சீனா தன்னுடைய எழுச்சியை எவ்வாறு பார்க்கின்றது என்பவை எதிர்கால உலகைத் தீர்மானிக்கின்ற முக்கிய விடயங்களாக கொள்ளப்படுகின்றன.

தற்கால உலகின் அதிசயங்களில் ஒன்று எனக் குறிப்பிடக்கூடிய அளவுக்கு சீனாவின் எழுச்சியும் வளர்ச்சியும் காணப்படுகின்றது. பொதுவாக ஒரு நாட்டினுடைய எழுச்சியும் வளர்ச்சியும் நல்ல விடயமாக சாதகமாகவே நோக்கப்படுகின்றது. ஆனால் சீனாவின் எழுச்சியையும் வளர்ச்சியையும் சில நாடுகளும் அறிஞர்களும் சாதகமாகவும் வாய்ப்பாகவும் நோக்குகின்ற அதேசமயம் பாதகமாகவும் நெருக்கடியாகவும் நினைக்கின்றனர். பொதுவாக சீனாவின் எழுச்சி பற்றி மூன்று விதமான கருத்துக்கள் காணப்படுகின்றன. முதலாவது சீனாவின் எழுச்சியானது உலகிற்கு அச்சுறுத்தலானது என்ற கருத்து, (*China Threat Theory*). உலகளாவிய ரீதியில் மேற்குலகமும் குறிப்பாக அமெரிக்காவும் மற்றும் ஜப்பானும் தெற்காசியாவில் இந்தியாவும் சீனாவின் எழுச்சியானது உலகிற்கு அச்சுறுத்தலானது என்ற கருத்தைக் கொண்டுள்ளன. இரண்டாவதாக சீனாவின் எழுச்சியானது உலகிற்கு நல்லதொரு வாய்ப்பாக அமைந்திருக்கின்றது என்ற கருத்து (*China Opportunity Theory*). ஐரோப்பிய நாடுகள் சிலவும் தென் கிழக்காசிய மற்றும் இந்தியா தவிர்ந்த தெற்காசிய நாடுகள் சிலவும் சீனாவின் எழுச்சியானது உலகிற்கு நல்லதொரு வாய்ப்பாக அமைந்திருக்கின்றது என்ற கருத்தைக் கொண்டுள்ளன. மூன்றாவது சீனாவின் எழுச்சி பற்றிய சீனாவின் கருத்து, (*China's Peaceful Rise Theory*). அமைதியான வழியில் எழுச்சி பெறுதல் என்ற அடிப்படையில் உலக அமைதியை பேணுவதனூடாக தனது நாட்டை ஏனைய நாடுகளுக்கு பாதிப்பற்ற வகையில் அபிவிருத்தி செய்வதையே சீனாவின் எழுச்சியானது குறிக்கின்றது என சீனா வலியுறுத்துகின்றது.

இத்தகையதொரு பின்னணியிலேயே நூலாசிரியருடைய இந்த நூலையும் அவரது கருத்துக்களையும் நாம் நோக்க வேண்டும். இந்த நூலில் கலாநிதி கணேசலிங்கம் அவர்கள் தற்கால உலக அரசியலில் மையம் கொண்டிருக்கின்ற மிக முக்கியமான கருப்பொருள்களை

காலத்தின் தேவை கருதி மிக துல்லியமாக வெளிக்கொண்டு வந்திருக்கிறார். இரு உலகப்போர்கள், பனிப்போர், அமெரிக்க பயங்கரவாதத் தாக்குதல் என்ற விடயங்களையெல்லாம் தாண்டி இன்று உலகம் புவிசார் அரசியலின் செல்வாக்கிற்கு உட்பட்டிருக்கின்றது. சீனாவின் எழுச்சி, இந்துசமுத்திரத்தின் மீதான ஆதிக்கம் என்பனவெல்லாம் புவிசார் அரசியலினை விளங்கிக்கொள்ளாதவர்கள் உலக அரசியலையும் அதன் போக்கையும் விளங்கிக்கொள்ள முடியாது என்று சொல்லுமளவுக்கு அதனது முக்கியத்துவம் அதிகரித்திருக்கின்றது. இதனைக் கருத்திற்கொண்டு நூலாசிரியர் இந்து சமுத்திர பிராந்தியம் பற்றியும் சீனா இந்து சமுத்திரப்பிராந்தியத்தில் கொண்டுள்ள செல்வாக்கு பற்றியும் இந்து சமுத்திரப் பிராந்திய நாடுகளுடன் சீனா கொண்டுள்ள உறவின் தன்மை பற்றியும் புவிசார் அரசியலின் அடிப்படையில் மிக ஆழமான ஒரு ஆய்வை நம் கண்முன்னே கொண்டுவந்திருக்கின்றார்.

எக்காலத்திலும் இந்து சமுத்திரத்தின் முக்கியத்துவம் குறைத்து மதிப்பிடக் கூடியதொன்றல்ல. வர்த்தக நோக்கிலும் இராணுவ ரீதியாகவும் புவிசார் அரசியல் அடிப்படையிலும் இதனது முக்கியத்துவம் வரலாற்று காலம் தொடக்கமே உணரப்பட்டு வந்திருக்கிறது. தற்காலத்தில் இந்தியாவினதும் சீனாவினதும் இராணுவ மற்றும் பொருளாதார ரீதியான எழுச்சி இந்துசமுத்திரப் பிராந்தியத்தின் மீதான போட்டியை அதிகரிக்கச் செய்திருக்கின்றது. அதாவது இந்து சமுத்திரப் பிராந்தியத்தினை தமது கட்டுப்பாட்டுக்குள் வைத்திருப்பவரே எதிர்கால உலகின் வல்லரசாக இருக்க முடியும் என்று நினைக்குமளவுக்கு இதனது முக்கியத்துவம் அதிகரிக்கின்றது.

இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டு உலகம் இந்து சமுத்திரத்தை மையமாகக் கொண்டே இயங்கும் என்பதும் மூன்றாம் உலகப்போர் ஒன்று ஏற்படுமாக இருந்தால் அது இப் பிராந்தியத்திலிருந்தே தொடங்குவதற்கான வாய்ப்புக்கள் அதிகமாக உள்ளது என்பதும் அண்மைக்காலத்தில் மேற்கு நாடுகளின் கவனம் இப் பிராந்தியத்தினை நோக்கி அதிகரித்திருப்பதும் இந்து சமுத்திரப் பிராந்தியம் கொண்டுள்ள புவிசார் தந்திரோபாய நிலையின் முக்கியத்துவத்தையே எடுத்து விளக்குகின்றது. இத்தகைய யதார்த்தமான கருத்துக்களை மிகவும் விளக்கமாக எளிதில் புரிந்து கொள்ளக்கூடிய விதத்தில் கலாநிதி கணேசலிங்கம் அவர்கள் நமக்கு தந்துள்ளார்.

வளர்ச்சியடைந்து வருகின்ற சீனப் பொருளாதாரமானது தற்காலத்தில் உலகப் பொருளாதாரத்தினை தீர்மானிக்கக் கூடிய அளவுக்கு முக்கியத்துவமடைந்துள்ளது. இதன் காரணமாக வர்த்தக பொருளாதார நோக்கங்களின் அடிப்படையில் இந்து சமுத்திரத்தின் முக்கியத்துவத்தை சீனா பெரிதும் உணர்ந்திருக்கின்றது. வரலாற்றுக் காலத்திலிருந்து பட்டுப்பாதை வியாபாரம் தொடங்கி தற்காலத்தில் முத்துமாலைத் தொடர் வரைக்கும் சீனா இந்துசமுத்திர பிராந்தியத்தில் காட்டிவருகின்ற ஆர்வம் இதை எடுத்துக் காட்டுகின்றது. இத்தகைய இந்துசமுத்திரத்தின் மீதான சீனாவின் ஆர்வம் ஏனைய மேற்கு நாடுகளையும் இதன் பக்கம் திருப்பியிருக்கின்றது. எனவே நூலாசிரியர் எதிர்காலத்தில் ஏற்படப்போகும் இந்துசமுத்திரத்தினை மையமாகக் கொண்ட வல்லரசுப் போட்டாபோட்டி எவ்வாறு இருக்கப் போகின்றது என்பதை மிக நுணுக்கமாக தனது ஆய்வுப் புலமையினால் நமக்கு எடுத்து விளக்குகின்றார்.

பொதுவாக ஆங்கில மொழியிலேயே உலக அரசியல் பற்றிய விடயங்கள் அதிகமாக காணப்படுவதுண்டு. இதனால் தமிழில் இத்தகைய நூல்கள் குறைவாகவே காணப்படுகின்றன. இக்குறையை இந்நூலின் மூலம் ஆசிரியர் நிவர்த்தி செய்திருக்கின்றார். சர்வதேச அரசியல் மற்றும் உலக விவகாரங்களில் அக்கறையுள்ள வாசகர்களுக்கும் மாணவர்களுக்கும் இந்நூல் மிகப் பயனுடையதாக அமைவதோடு தற்கால உலகம் பற்றிய ஒரு புதிய பார்வையையும் விளக்கத்தையும் தருகின்றது. சர்வதேச அரசியல் மற்றும் தெற்காசிய அரசியல் நூற்தொகுதி வரிசையில் இந்நூல் பேசப்படுகின்ற ஒன்றாக இருக்கும் என்பதில் எவ்வித ஐயமுமில்லை.

**கலாநிதி.ச.பாஸ்கரன்**

சிரேஸ்ட விரிவுரையாளர்

அரசறிவியற் துறை

பேராதனைப் பல்கலைக்கழகம்

## முன்னுரை

“சீனாவும் இந்துசமுத்திரமும்” என்ற இந் நூல் கடந்த மூன்று வருடங்களாக கலாநிதிப்பட்ட ஆய்வினை மேற்கொண்ட போது தேடப்பட்ட தகவல்களின் மேலதிக வாசிப்பினால் உருவானதாகும். இன்றைய உலக ஒழுங்கு பற்றிய தேடலில் மிகப்பிந்திய முடிவுகளை வெளியிடும் அமெரிக்கப் பல்கலைக்கலைமான ஹவாட்ன் சர்வதேச அரசியல் கற்கையின் பேராசிரியரான ஜோஸப்நை இன் கருத்துக்கள் கவனத்திற்குரியவை.

அவர் தொடர்ச்சியாக உலக ஒழுங்குபற்றிய ஆய்வில் ஈடுபட்டுவருவதனால் இன்றைய உலக ஒழுங்கின் போக்குகளை சரிவர முன்வைத்து வருபவராக உள்ளார். அவரது வாதமே அமெரிக்கா தலைமையிலான மேற்கு உலகம் முடிப்புக்கு வந்து கொண்டிருப்பதாகவும் பலதுருவ ஒழுங்குக்குள் உலகம் நகர்வதாகவும் அதில் சீனாவின் பங்கு அதிகமானதெனவும் தெளிவுபடுத்தியுள்ளார்.

அமெரிக்காவின் இராணுவ - அரசியல் வலுவை சீனா சமப்படுத்தாது விடலும் பொருளாதாரத்தில் மிகப் பெரும் சக்தியாக எழுச்சியடைந்துள்ளது எனக் குறிப்பிடுகின்றார். ஆனால் அமெரிக்காவின் முன்னாள் வெளிவிவகார செயலாளரும் ஜனநாயகக்கட்சியின் ஜனாதிபதி வேப்பாளராக விளங்கியவருமான கில்லாரி கிளின்டன் சீனா இராணுவ ரீதியில் அமெரிக்காவுக்கு நெருக்கடி கொடுக்கும் நாடாக வளர்ந்துள்ளதுடன் அமெரிக்காவை வேவுபார்க்கும் நாடாக உள்ளதென குறிப்பிடுகின்றார். உலகை அமெரிக்கா வேவுபார்க்க அமெரிக்காவை சீனா வேவுபார்க்கின்றது என்றால் அதன் வலியை வளர்த்துள்ளது என்பதையே காட்டுகின்றது. இருந்த போதும் சீனாவை வெற்றி கொள்ள அல்லது எழுச்சியை தடுக்க அமெரிக்க

உலகளாவிய கூட்டுக்களைப் பலப்படுத்தி வருகிறது. குறிப்பாக ஜப்பான், ஐரோப்பிய யூனியனின் மற்றும் இந்தியா ஆகிய நாடுகளை அமெரிக்க தனது அணிக்குள் வைத்துக் கொண்டு சீனாவை எதிர்கொள்கிறது. இத்தகைய அணியின் பலத்துடன் உலக ஒழுங்கு ஒரு பல்துருவ அரசியலுக்குள் பிரவேசித்துள்ளது என்பதை ஜோசப்பை குறிப்பிடுகின்றார். அவரது வாதம் மிக நியாயமானதாகவே அமைந்துள்ளது. சீனா, ரஷ்யா, என்பன ஓரணியிலும் அமெரிக்கா, ஐரோப்பிய யூனியன், ஜப்பான், பிரித்தானிய ஓரணியிலும் பயணித்த போதும் பொருளாதார, அரசியல் இராணுவ நிலையில் ஒன்றில் ஒன்று தங்கியுள்ளது என்பதே பல்துருவ அணிக்கான பரிமாணமாக உள்ளது. இதுமட்டுமன்றி அரசியலிலும், இராணுவத்திலும் அமெரிக்க அணிவல்லமை பொருந்தியதாக அமைய சீனா பொருளாதார பலத்தையும் இராணுவ கடற்பலத்தையும் கொண்டிருக்கிறது. இதனை இன்னோர் அமெரிக்க ஆய்வாளரும் முன்னால் இந்தியாவுக்கான அமெரிக்கதூதுவருமான வில்லியம் ஆவேரி குறிப்பிடுவது கவனத்திற்குரியது.

உலகிலேயே சீனா 1.6 மில்லியல் இராணுவத்தைக் கொண்டுள்ள நாடு 2025 இல் அமெரிக்காவின் கடற்படையைவிட வலுவுடைய கடற்படையைக் கொண்ட நாடாகமாற உள்ளது. 2010 இல் சீனா 119 பில்லியன் அமெரிக்க டொலரை பாதுகாப்பு செலவீனத்திற்கு ஒதுக்கியிருந்தது. அது 2020 இல் 225 பில்லியன் அமெரிக்க டொலராகவும் 2030 இல் 425 பில்லியனாகவும் அமையவுள்ளது என்கின்றார் ஆவேரி. இதனால் சீனாவின் இராணுவ பலம் அதிகரிக்கப் போகிறது. அதிலும் கடற்படை மிக அத்தமானதாக அமையவுள்ளது. காரணம் சமுத்திரங்கள் மற்றும் கடல்கள் வரகத்துடனும் போக்குவரத்துடனும் வளங்களை அதிகம் கொண்டுள்ள வகையிலும் மிக முக்கியம் பெறுகிறது. இதனால் சமுத்திரங்களை நோக்கி வல்லரசுகளின் நகர்வுகள் முதன்மையடைந்துள்ளன.

ஏறக்குறை உலக வர்த்தகத்தில் 90 சதவீதத்திற்கு மேல் சமுத்திரங்களுடாகவே பொருட்கள் பரிமாற்றப்படுகின்றன. பனாமா, சுயஸ் கால்வாய்களின் முக்கியத்துவமும், மலாக்கா நீரிணையின் பங்கும் கப்பல் போக்குவரத்தின் பிரதான பகுதிகளாக உள்ளது. சீனாவின் எண்ணெய் இறக்குமதி மலாக்கா நீரிணையூடாக ஏறக்குறைய 40

சதவீதம் நிகழ்கிறது. சீனாவுக்குரிய மிகப் பிரதான பிரச்சினை சக்திவள நெருக்கடியாகும். இதனால் உலகிலுள்ள எண்ணெய்வளம் உள்ள அனைத்துப் பிராந்தியங்களுடனும் தரை, கடல் ரீதியான தொடர்புகளை ஏற்படுத்தி சீனா மக்களின் நுகர்வுக்கு அவசியமான எண்ணெய் வளத்தினை இறக்குமதி செய்கின்றது.

ஆனால் சீனாவின் சக்திவள நெருக்கடியை ஒருவகை உபாயமாக கருதும் அமெரிக்கா சமுத்திரங்களை கட்டுப்பாட்டுக்கு கொண்டுவர சக்திவள நெருக்கடியை ஒரு தந்திரோபாயமாக கொண்டு சீனாக்கடற்படை பலமடைகிறது எனக் குறிப்பிடுகின்றது. ஏனெனில் இத்தகையை மரபார்ந்த பாணியிலேயே அமெரிக்கா தனது கடற்படையை உருவாக்கியதாகவும் அதனை உருவாக்கி திட்டமிட்ட அட்மிரல் தயா மாகன் குறிப்பிடுகின்றார். ஏறக்குறைய சீனா தயாமாகனின் அதே அணுகுமுறையை பின்பற்றி தனது கடற்படை கொள்கையை வளர்த்து வருகின்றது.

2012 இல் சீனா தனது கடற்படையை நவீனமயப்படுத்தும் திட்டத்தை 1980, 1990, 2000 ஆண்டுகளுக்கு பின் முன்வைத்தது. அதன் பிரதான இலக்குகளாக பின்வருவனவற்றை முதன்மைப்படுத்தி வெளியிட்டது.

1. எதிரி படைகளின் தாக்குதலை எதிர்கொள்ளும் விதத்தில் ஆயுத தளபாடங்களை கடற்படையுடன் சேர்த்துக்கொள்ளுதல் குறிப்பாக சீனாவின் பாதுகாப்பு திணைக்களம் (DOD) பின்வரும் ஆயுத தளபாடங்களை கடற்படையுடன் இணைப்பதென தீர்மானித்துள்ளது.

அ) ஏவுகணைகள் - ASBMs, ASCMs, LACMs, SAMs,

ஆ) கடற்படைக்கான கப்பல்கள் தாக்குதல் திறன்கொண்ட நீர்மூழ்கிகள், விமானத் தாங்கிக் கப்பல்கள், அழிவை ஏற்படுத்தும் படகுகள், பழைய காலத்தில் பயன்படுத்தப்பட்ட தொழில் நுட்பத்தைக் கொண்ட போர்க்கப்பல்கள், ரோந்துக்கப்பல்கள், நீரிலும், தரையிலும் பயணம் செய்யக்கூடிய கப்பல்கள், மிதக்கும் வைத்தியசாலை கப்பல்கள், என்பனவற்றுடன் கட்டளையும் கட்டுபாடும், தொடர்பாடலும் கணணிவலையமைப்பும் புலனாய்வும், கண்காணிப்பையும் மற்றும் இராணுவப் புலனாய்வுகளையும் கொண்டு செயற்படுதல்.

2. எதிர் தாக்குதல் கடல், பிரிவு ஒன்றை உருவாக்குதல் அப்படைப்பிரிவு C41SR முறைமையைக் கொண்டியங்குவதாக திட்டமிட்டுள்ளது.
3. சீனாவின் ஆட்புலம் பிரதேசமாக தென்சீனாக்கடல் பகுதியையும், கிழக்கு சீனாக்கடற்பகுதியையும் (ECS) சர்வதேச கடல் சட்டங்களுக்கு அமைவாக ஏற்படுத்திக் கொள்ளுதல்.
4. சீனாவின் கடல்பகுதியில் 200 கடல்மைல் தூரத்திற்குள் (EEZ) எந்த வெளிநாட்டு கடற்படை மற்றும் இராணுவ நடவடிக்கைக்கு அனுமதி வழங்குவதில்லை என்பது
5. சீனாவிற்கான சக்திவளத்தை பெறுகின்ற நோக்குடன் இந்துசமுத்திரம் உட்பட பாரசீக்குடா வரையான பிரதேசத்தில் கடல் வலையத் தொலைத்தொடர்பு (SLCN) நடவடிக்கையை பேணுதல், பாதுகாத்தல், பயன்படுத்துதல்.

என்ற இலக்குடன் சீனா தனது கடற்படையை நவீனமயப்படுத்தி வருகிறது. அதன் சாராம்சமாகவே சீனாவானது இந்துசமுத்திரம் நோக்கி தனது கடற்படையை நகர்த்துகின்றது. இதனால் ஏற்பட்ட உந்துதலாகவே முத்துமாலைத் தொடரும் இந்துசமுத்திர நாடுகளுடனான சீனாவின் உறவும் காணப்படுகின்றது.

அதன் அடிப்படையிலேயே சீனாவும் இந்து சமுத்திரமும் என்ற நூல் எழுதப்பட்டுள்ளது. இதன் பொருளடக்கத்தில் ஐந்து அத்தியாயம் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளது. முதலாவது அத்தியாயம் இந்து சமுத்திரம் பற்றிய பொதுவான அறிமுகமாக அமைந்துள்ளது. இந்தப்பகுதி புவிசார் அரசியலுக்கான அடிப்படையாக தரப்பட்டுள்ளது.

இரண்டாவது அத்தியாயம் ஆரம்பகால சீனா இந்து சமுத்திர உறவு ஆராயப்படுகிறது. அது முழுமையாக ஒரு வரலாற்று பதிவினை ஓர் ஒழுங்கில் தரமுயற்சிக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பகுதி சீனாவின் இந்து சமுத்திரம் சார் செல்வாக்கினை கோடிகாட்ட முயலுகின்றது மட்டுமன்றி கடற்படையின் தோற்றத்தில் மேற்கு நாடுகளை விட முன்னோடியாக சீனா விளங்கியதென்பது மிகத் தெளிவான ஆதாரங்களுடன் தரப்படுகின்றது.

மூன்றாம் அத்தியாயம் மிக நீண்டதாக வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது. சீனாவின் முத்துமாலைத் தொடர் பற்றிய பகுதியாகும். இன்றைய உலகப்

போட்டியில் அதிகம் பேசப்படும் முத்துமாலைத் தொடர் பிராந்திய சர்வதேச அரசியலில் ஏற்படுத்திவரும் தாக்கங்களை ஆராய முயற்சிக்கப்பட்டுள்ளது. இதில் முத்துமாலைத் தொடரின் கடல்சார் துறைமுகங்களின் புவிசார் உறவுகளும் அதன் விளைவுகளும் மிகத்தெளிவாக பரிசீலிக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் சீனா கடல்சார் கொள்கையும், உருவாக்கத்திற்கு பின்புலமாக அமைந்துள்ள சீனாவின் சக்திவள நெருக்கடியும் தெளிவாக ஆராயப்பட்டுள்ளது.

நான்காவது அத்தியாயம் இந்துசமுத்திர விழிம்பு நாடுகளுடன் சீனாவின் உறவு ஆராயப்பட்டுள்ளது. சீனா உலக வல்லரசாகும் நோக்குடன் இந்துசமுத்திர நாடுகளை நட்புறவினால் கையாள முனைகின்றமை குறிப்பிடப்படுகிறது. பொருளாதார உதவியும், உடன்படிக்கைகளும் நேரடி முதலீட்டு முயற்சிகளும், நன்கொடைகளும் அத்தீமமான தலையடற்ற வர்த்தக கொள்கைப்போக்கும் சீனாவினது உபாயமாக காணப்படுகிறது. மேற்குலகத்திற்கு நேர்மாறான நட்பினை உருவாக்கி வரும் சீனா ஏற்படுத்தக்கூடிய தாக்கங்களை இவ்வத்தியாயம் கூற முயலுகின்றது.

ஐந்தாம் அத்தியாயம் இலங்கையின் கொழும்புத் திட்டமும் சீன ஒத்துழைப்பும் தெளிவுபடுத்தப்படுகிறது. இதன் முக்கியத்துவம் கருதி தனி அத்தியாயமாக ஆய்வு வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது.

முடிவுரை என்ற ஆறாம் அத்தியாயம், அத்தியாயங்களின் தொகுப்பாக அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

நிறைவாக இந்த நூலை எழுதத்தூண்டியதிலிருந்து அதன் வெளியீடுவரையும் பல புலமைசார் நண்பர்கள் உதவியுற்றனர். முதன்மையானவர் எனது கலாநிதிபட்ட ஆய்வின் வழிகாட்டியும் சர்வதேச கற்கைத்துறையில் முன்னாள் தலைவருமான மாணவர்நலச்சேவைக்கான பீடாதிபதியுமான பேராசிரியர் பி. மூர்த்தி அவர்களின் பங்களிப்பாகும். தேடலின் நோக்குடனும் சரியான ஆய்வினை எட்ட வேண்டும் என்ற அவாவிலும் கடந்த மூன்று வருடங்கள் அவருடன் வாழ்ந்ததன் விளைவாக எழுந்ததே இந்த நூல். எப்போதும் புதிய விடயங்களை தாம் தேடுவதுடனும் அவற்றை எமக்கும் தத்துவத்துடன் அதனை எப்படி ஆய்வாக கொண்டுவருவதென ஆலோசனை தந்தவர் பேராசிரியர் மூர்த்தி அவர்கள். அவரது

பங்களிப்பில்லாது இந்த நூல் உருவாகியிருக்கவே முடியாது. என்னை தனது ஆய்வு மாணவர்களாக மட்டும் அவர் கருதவில்லை. நண்பனாக சகபாடியாக உறவினனாக வாழ்ந்த தகமையுடைய ஒரு பேராசிரியர். இவரது ஆய்வு ரீதியான கண்டிப்பு மனிதாபிமானமும் என்னை வளப்படுத்தியது என்றால் மிகையாகாது.

அடுத்து பேராசிரியர் டி. சம்பந்தன் அவர்கள் சர்வதேச கற்கைகள் மற்றும் சமூக விஞ்ஞான பீடத்தின் முன்னாள் பீடாதிபதியாக பணியாற்றிய போதும் ஓய்வு பெற்ற பின்பும் அவரது ஆய்வுசார் வலுவூட்டல் எனக்கு தனிப்பட்ட ரீதியிலும் புலமைசார் தரத்திலும் முதன்மையானது. இந்த நூலை எழுதுவதற்கான முதல் புள்ளியை தொடக்கிவைத்தவர் பேராசிரியர் சம்பந்தன் அவர்கள் தான். சர்வதேச நிதிசார் பொருளாதாரத்தில் தேர்ச்சி பெற்ற பேராசிரியர், புதுச்சேரிப் பல்கலைக்கழகத்தில் நான் வாழ்ந்த முழுக்காலமும் அவரது ஆலோசனையும் வழிகாட்டலும் பெற்றவன். அந்தவகையில் அவரது அன்பு நேசிப்பு, அறிவு சார் வழிகாட்டல் எனது புலமைக்கும் மேலும் மெருகூட்டியது. பேராசிரியர் மூர்த்தியும், பேராசிரியர் சம்பந்தனும் சேர்ந்த கலவையாக நான் கலாநிதிப்பட்டத்தின் ஆய்வினை நிறைவு செய்தேன். அதன் இன்னோர் பிரதிபலிப்பாகவே சீனாவும் இந்து சமுத்திரமும் என்ற நூல் அமைந்துள்ளது. அவர்கள் புலமை சேவை, நேசிப்பு, மதிப்பிற்குரியது. தட்டிக்கொடுக்கும் மன நிலை எல்லாவற்றுக்கும் மேலாக வீழ்கின்றபோதெல்லாம் கைகொடுக்கும் பண்பு வாழ்நாளில் மறக்கவோ நினைக்காதிருக்கவோ முடியாது. உயர்ந்த உள்ளம் படைத்த பேராசிரியர்மூர்த்தி, பேராசிரியர் சம்பந்தன் இருவருக்கும் எனது நன்றிகள்.

இவர்களோடு மானிடவியல் பேராசிரியரும் முன்னாள் துறைத்தலைவருமான ஏ. செல்லப்பெருமாள் அவர்கள் எனது ஆய்வுப்பயணத்தில் பங்கெடுத்தவர். எனது கலாநிதிப்பட்ட ஆய்வுக்குழுவின் அங்கத்தவராக மட்டுமன்றி தனிப்பட்ட ரீதியிலும் மனித நேயத்திலும் நல்ல நண்பனாக கண்டிப்புள்ள பேராசிரியராக ஆலோசனை தரும் உறவினனாக என்னோடு வாழ்ந்தவர். அவரது நட்புக்கும் அறிவுசார் பங்களிப்புக்கும் எனது நன்றிகள்.

அடுத்து மிக முக்கிய பங்காளியான எனது கலாநிதிப்பட்ட ஆய்வாளனும், சகபாடியும், நண்பனுமான கே.வி.தங்கவேல்

குறிப்பிடப்பட வேண்டியவர். இவரது ஆய்வுத்தேடலும் அளவும் அறிமுகமான முதல் நாளே கண்டுகொண்டேன். என்னிடம் இருக்கும் ஆயிரக்கணக்கான புத்தகங்களுக்கு முதல் சொந்தக்காரன் தங்கவேலுதான். எனது கலாநிதிப்பட்ட ஆய்வுக்கும், அதன் இலக்கிய மீளாய்வுக்குமான நூல்களை வலைத்தளங்களிலிருந்து தரை இறக்கம் செய்தும் நூலகங்களிலிருந்து பிரதி செய்யப்பட்டு அளவிட முடியாத அறிவுச் செல்வத்தை தந்துதவியவன். உதவி என்றால் அதுவும் புலமைசார் உதவி என்றால் அது மேற்படி மூவரும் தான் பேராசிரியர் மூர்த்தி, பேராசிரியர் சம்பந்தன் மற்றும் தங்கவேல். இவர்களால் தான் நான் இன்று உயிர்பெற்றிருக்கிறேன் எனபது மறுக்க முடியாத செய்தியாகும். கலாநிதிப்பட்ட ஆய்வாளன் தங்கவேல் தன் உயிரை விற்றாவது நூல்களை வாங்கும் எண்ணம் கொண்டவர்.

இன்னோர் பிரதான நண்பர் பேராசிரியர் எஸ்.பக்தவச்சல பாரதி அவர்கள். புதுச்சேரி மொழியியல் பண்பாட்டு ஆய்வு மையத்தின் பணிப்பாளரும் மானிடவியல் பேராசிரியருமான பாரதி அவர்கள் எனது வெளியீடுகளையும், ஆய்வுகளையும் மதித்து தட்டிக்கொடுத்து ஊக்குவிப்பவர். புதுச்சேரியில் வாழ்ந்த காலம் முழுவதும் அவரது நட்பும், விருந்தோம்பல் பண்பும், அவரது குடும்பம் எனது ஆரோக்கியத்தில் கொண்டுள்ள பங்களிப்பும் தனித்துவமானது. பேராசிரியர் பாரதி அவர்களின் ஆய்வு முறையியலையும், அவரது எழுத்து வேகத்தையும் பின்பற்ற வேண்டும் என்ற ஆவலும் அவாவும் எனக்கு ஏற்படக் காரணமானவர். அன்பிலும் அறிவிலும் உயர்ந்த உள்ளம் என்றால் அது பக்தவச்சல பாரதி தான். இவரை எனக்கு அறிமுகப்படுத்திய எங்கள் முன்னாள் யாழ்ப்பாணப் பல்கலைக்கழக துணைவேந்தர் பேராசிரியர் என். சண்முகலிங்கனுக்கு நன்றிகள்.

இன்னோர் மிகப் பிரதான பாத்திரம் முனைவர் வீரமுருகன். தமிழ்துறை புலமையானாலும் மொழி அரசியலில் பாண்டித்தியம் பெற்றவர் எனது ஆய்வு வழிக்கும் என்றும் பக்கபலமானவர். இந்த நூலை தொடங்குகின்றதற்கு உரித்தான அடிப்படையை அவரது கருத்தரங்கம் ஒன்று காரணமாகியது. அக்கருத்தரங்கில் வரலாற்றுத்துறை பேராசிரியர் ராஜன் அவர்கள் தனது உரையில் பழைய பட்டுப்பாலைகளில் ஒன்றான தரைவழிபாதை பற்றி குறிப்பிட்ட போது இந்திய சீன வர்த்தகப் பாதை வழியே தான் நடந்து பயணித்ததாகவும் அதன் தொல்லியன் ஆதாரங்களை கேள்வி நேரத்தின் போது

முன்வைத்தமையும் ஆச்சரியமாக அமைந்தது. அவரது பட்டுப்பாபை பற்றிய உரையாடல் எனது ஆய்வில் பட்டுப்பாபை பற்றிய தேடலை அதிகப்படுத்தியது. இந்த சந்தர்ப்பத்தை தந்த முனைவர் வீரமுருகனுக்கு நன்றிகள்.

அடுத்து முனைவர் ரமேஸ், ஆந்திர மாநிலத்தை சேர்ந்தவன். பொருளியல்துறையின் முனைவர் பட்டம் பெற்றவன். வெங்கடேஸ்வராப் பல்கலைக்கழகத்தில் நிகழ்ந்த ஒரு கருத்தரங்கில் சீன - இலங்கை உறவு பற்றிய செயலமர்வை மேற்கொள்ள உதவியவர் அவரது ஒத்துழைப்பினால் திருப்பதி வெங்கடேஸ்வரனை 45 நிமிடத்தில் தரிதிக்க வாய்ப்பு கிடைத்தது. அவனது நட்பு, ஆய்வு ரீதியான ஆலோசனை எப்போதும் துடிப்புடன் என்மனதை ஊக்குவிக்கும் நண்பன். இந்த நூலை தயாரிக்கும் போது ஆங்கில மொழியில் தரவேண்டுமென ஆலோசனை செய்தவர். எனக்கு ஏற்படும் நெருக்கடிகளை முடிந்தவரை போராடித் தீர்த்து வைக்கும் எனது சகபாடி. அடுத்து விரிவுரையாளர் மகேந்திரபாபு, கொல்கத்தா பல்கலைக்கழக முனைவர்பட்ட ஆய்வாளர் விஸ்வாஸ் ஆகிய நண்பர்களுடன் கொழும்பு பல்கலைக்கழக விரிவுரையாளர் புதுச்சேரிப் பல்கலைக்கழக சர்வதேச நிதி முகாமை கற்கையில் முனைவர்பட்ட ஆய்வை நிறைவுசெய்துள்ள கலாநிதி திருமதி புவி சாந்தகுமாரிக்கும் அவரது குடும்பத்திற்கும் நன்றிகள். இந்த நூலுக்கு அணிந்துரை தந்த கலாநிதி பாஸ்கரன் சிரேஷ்ட விரிவுரையாளர், பேராதனைப் பல்கலைக்கழகம் அவர்களுக்கும் அவர்களது நட்புக்கும் அரசறிவியலுக்கு காத்திரமான பங்காற்ற உழைக்கும் அவரது ஆய்வுப் பணிக்கும் ஒத்துழைப்புக்கும் எனது நன்றிகள். நிறைவாக எனது மனைவி சாந்தினிக்கும் பிள்ளைகள் சரோன், சாரங்கிக்கும் எனது அறிவுப் பயணத்தில் எல்லாச் சந்தர்ப்பத்திலும் என்னோடு போராடி தங்களை அர்ப்பணித்தமைக்கு அவர்களுக்கும் நன்றிகள்.

இந்தப் பதிப்பை வெளியிட்ட சேமமடு பதிப்பகத்திற்கும் அவர்களது ஒத்துழைப்புக்கும் நன்றிகள்.

**கலாநிதி.கே.ஈ.கணேசலிங்கம்.**

02.11.2016

## பதிப்புரை

சேமமடு பதிப்பகம் தனது பத்தாவது ஆண்டை பூர்த்தி செய்திருக்கின்றது. கடந்த நூற்றிருபது மாத பயணத்தை வெற்றியான படிகளாக ஆக்குவதில் எம்மை வழிநடத்தியது, ஆலோசனை வழங்கிய ஆசிரியர்களின் பங்கு மிகப் பெரியது. அரசறிவியல்துறை நண்பர் கணேசலிங்கத்தினாரின் வகிபாகமும் முக்கியமானது.

எமது இருபத்தி ஆறாவது வெளியீடான "தென்னாசியாவின் அரசியல் கலாசாரம்" என்னும் நூலுடன் ஆரம்பமாகிய கே.ரீ அவர்களின் தொடர்புகள். "சர்வதேச அரசியல் சில பார்வைகள்", "பலஸ்தீனம் ஒரு சமகால நோக்கு", "சமகால அரசியல் செல்நெறிகள்" எனத் தொடர்ந்து இன்று "சீனாவும் இந்து சமுத்திரமும்" எனும் நூலுடன் பயணம் தொடர்கின்றது. இவருக்கு சேமமடு பதிப்பகம் சார்பாக நன்றிகளும் பாராட்டுக்களும் கூறிக்கொள்வதில் மட்டற்ற மகிழ்ச்சியடைகின்றேன்.

இலங்கையின் ஆயுத மௌனிப்பின் பின்னரான அரசியல் அரங்குகள், சர்வதேச அரசியல் நகர்வுகள், இந்து சமுத்திரத்தின் முத்துமாலை கட்டமைப்புக்கள் அம்பாந்தோட்டை துறைமுகப் பின்னணிகள், போராட்டங்கள் இலாப நட்டங்கள், கொழும்பு துறைமுக நகரத் திட்டம் சர்வதேசத்துடன் எவ்வளவு தூரம் முக்கியம் பெறுகிறது அல்லது எவ்வாறு முக்கியப்படுத்தப்படும் இன்னும் பல புதிய நோக்குடன் இந்நூல் ஆழ்ந்து ஆராயப்பட்டுள்ளது.

சமகால அரசியல் கற்கைகளை மேற்கொள்ளும் மாணவர்கள் மட்டுமன்றி அரசியல்வாதிகளும் தெரிந்துகொள்ள, விளங்கிக்கொள்ள மிகவும் உதவும் என நாம் நம்புகின்றோம். இந்நூல் வெளிவர பலவழிகளிலும் உதவிய நல்லுள்ளங்கள் அனைவருக்கும் பாராட்டுக்களும் நன்றிகளும்.

113, சேமமடு  
பத்மகிரி  
வவுனியா

பதிப்பாளர்  
சத்ய.பத்மசீலன்

## பொருளடக்கம்

அணிந்துரை	V
முன்னுரை	IX
பதிப்புரை	XVII
அத்தியாயம் -1	
இந்து சமுத்திரப் பிராந்தியம் ஓர் அறிமுகம்	1
அத்தியாயம் -2	
சீனாவும் இந்து சமுத்திரமும் புராதன காலம் முதல் 15ம் நூற்றாண்டு வரை	22
அத்தியாயம் -3	
சீனாவின் முத்துமாலைத் தொடரும் இந்து சமுத்திரமும்	37
அத்தியாயம் -4	
இந்துசமுத்திர விழிப்பு நாடுகளுடனான சீனாவின் உறவு	106
அத்தியாயம் -5	
கொழும்பு துறைமுகம் நகரத் திட்டம்	123
முடிவுரை	132
பின்இணைப்பு	136
உசாத்துணை நூல்கள்	139

## இந்து சமுத்திரப் பிராந்தியம் ஓர் அறிமுகம்

(Introduction To Indian Ocean Region)

சமுத்திரவியல் அல்லது சமுத்திரம் சார் அரசியல் என்பது அரசறிவியல் கற்கைநெறியின் ஓர் அலகாக பல்கலைக்கழகங்களிலும் கல்லூரிகளிலும் போதிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஆனாலும் பெருமளவு ஆய்வுத்தளத்தில் கடல்சார் கொள்கையை முதன்மைப்படுத்தும் ஆய்வாளர்களாலும் கடற்படை கல்விசார் அலகிலுமே அதிகமாக ஆதிக்கத்தினை சமுத்திரவியல் கற்கை கொண்டிருக்கின்றது. பல நூற்றாண்டுகளாக ஆட்சியாளர்கள் உலகத்தை மேலாதிக்கம் செய்வதற்கு கடல்படையை உருவாக்குகின்ற போது தவிர்க்க முடியாது சமுத்திரவியல்சார் கள ஆய்வுகளும், தகவல்களும் அத்தியாவசியமாகியது. மேலும் சமுத்திரங்கள் நிலப்பரப்பினை சூழ்ந்திருப்பதும் வளங்களையும் நிலப்பரப்புக்கான இயற்கையான பாதுகாப்பு அரணைக் கொண்டிருப்பதும் அதன் முக்கியத்துவத்தினை அரசுகளின் ஆட்சியாளர்களால் மட்டுமன்றி அதை அண்டி வாழும் மக்களது வாழ்விலும் முக்கியமாகின்றது. அத்தோடு நில அமைப்புக்களுக்கிடையே தொடர்புகளை ஏற்படுத்தவும் உறவுகளை வைத்திருக்கக்கூடிய நிலவுரு அமைப்பையும் கொண்டதாக சமுத்திரங்கள் காணப்படுகின்றன. இயற்கையாக மட்டுமன்றி செயற்கையாகக் கூட சில சமுத்திரங்களுக்கிடையிலான தொடர்புகளை ஏற்படுத்தக்கூடிய அமைப்பினை சமுத்திரங்கள் கொண்டிருக்கின்றன.

இதுவே சமுத்திரங்கள் அரசுகளினது உயிர்வாழ்வுக்கு அவசியமானதென்ற கருத்து<sup>1</sup> நிலவுவதற்கான அடிப்படையாகும். ஆரம்ப காலப்பகுதியிலிருந்து இக்கருத்து இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டு வரை நிலைத்திருக்கிறது. கடல்சார் தொழில்நுட்பத்தின் வளர்ச்சி அரசுகளின் எழுச்சிக்கும் பேரரசுவாதத்திற்கும் மூலகாரணமாக அமைந்துள்ளது. கடல்சார் அரசுகள் அல்லது சமுத்திரம் சார் அரசுகள்

தமது கடல் பலத்தை அதிகரிப்பதன் மூலம் ஏனைய அரசுகளை கட்டுப்படுத்தவும் ஆதிக்கம் செய்யவும் உதவுகின்ற காரணியாக சமுத்திரங்கள் காணப்படுகின்றன.

கடல் அதிகாரக் கொள்கையைப் பிரகடனப்படுத்தியவர்கள் நில அதிகாரக் கொள்கை வகுப்பாளருக்கு நிகரான கருத்தினை முன்வைக்கின்றனர். *Ratzel, Mackinder, Haushofer* ஆகியோரில் நில அதிகாரம் தொடர்பான கொள்கை நிகராக *Nicholas Spykman, Alfred T. Mahan, Sir Julian Carbett* ஆகியோரால் கடல் அதிகாரக் கொள்கை வலியுறுத்தப்பட்டுள்ளது. 19 ஆம் 20 ஆம் நூற்றாண்டுகளில் கடலதிகாரக் கொள்கையின் முக்கியத்துவம் உணரப்பட்டதுடன் அவ்வகை ஆய்வுகள் அரசுகளின் எழுச்சிக்கு அவசியமானது. *Mahan* நில அதிகாரத்தை கைப்பற்றுவதற்கும் கைப்பற்றிய நிலப் பரப்பினை தக்கவைப்பதற்கும் மையமாக சமுத்திரங்களே காணப்படுகின்றது எனக் குறிப்பிடுகின்றார்<sup>2</sup>. வளர்ந்த நாடுகள் அல்லது மேற்குலக நாடுகள் உலக அதிகாரத்தின் பெரும் பகுதியை ஆட்சி செய்து வருகின்றன. பனாமாக் கால்வாய், சுயஸ் கால்வாய் என்பனவற்றின் உருவாக்கம் வளர்ச்சி குன்றிய தெற்கு நாடுகளின் வாணிபத்தையும் அரசியல் அதிகாரத்தையும் கட்டுப்படுத்தி முழு உலக அதிகாரத்தையும் தமக்குக் கீழ் கொண்டுவர முயல்வதை குறிப்பதாகவே *Mahan* கணிப்பிடுகின்றார்<sup>3</sup>. 1890 இல் அவர் எழுதிய "*The influence of Sea power upon History*" என்ற நூல் கடல்சார் கொள்கையில் அரசுகளின் இயல்புகளை மாற்றியதுடன் ஒரு புதிய உத்வேகத்தினை கொடுத்தது. அமெரிக்காவின் கடலாதிக்கத்திற்கு வழிவகுத்த அவரது கொள்கை உலக நாடுகளின் கடலாதிக்கத்திற்கும் முனைப்புடையதாக விளங்கியது. இதனால் சமுத்திரங்கள் என்றுமில்லாத அளவுக்கு முக்கியத்துவம் பெற ஆரம்பித்தன. அவரது வாதத்தில் பிரதானமானதாக அடுத்து வரும் நூற்றாண்டுகளில் நிலத்தின் முக்கியத்துவம் குறைந்து சமுத்திரங்களின் முக்கியத்துவம் அதிகரித்துவிடுமென எதிர்வு கூறியிருந்தார். அதிலும் ஆங்கில - அமெரிக்க கூட்டு கடல் வலு உலகை ஆளும் பலமுடையதாக அமையுமென்ற அவரது கருத்து கடந்த நூற்றாண்டு வரை நிலைத்திருந்தது. தற்போதைய நூற்றாண்டிலும் அமெரிக்க - ஆங்கிலேய கூட்டு வலு முடிந்துவிட்டதென்று கூறமுடியாது. ஆனால் போட்டியும், பிற சக்திகளின் வலுவும் அதிகரித்துவிட்டதென்றே கூறலாம்.

Mahan ஐப் பின்பற்றிய Spykman விழிம்பு நிலக் கொள்கையை (Rimland Theory) பிரகடனப்படுத்தினார்<sup>4</sup>. அவரது விழிம்பு நிலப் பிரதேசமாக ஐரோ - ஆசியாவை இனங்காட்டினர். அதில் இந்தியா, சீனா, ரஷ்யா என்பன முக்கிய நாடுகளாக இனங்கண்டார். இவ்வகை நிலத்தை அமெரிக்க - ஆங்கிலேய கூட்டு ஆளவேண்டுமாயின் அவை உள்ளடங்கிய சமுத்திரங்களை ஆள வேண்டுமென்ற முடிவுக்கு வந்திருந்தார். இவ் விழிம்பு நிலத்தினை இலகுவாக கட்டுப்படுத்த முடியாது என்றும் அவ்வாறு கட்டுப்படுத்த வேண்டுமாயின் துறைமுகங்களை இணைத்து நெருக்கமான இராணுவ வலைப்பின்னலுக்கூடாகவே ஆளுகை செய்யமுடியுமென்று குறிப்பிட்டார். அவ்வாறு இப்பகுதி ஆளுவதன் மூலம் முழு உலகமும் ஆளுகை செய்ய வாய்ப்புண்டாகும் என அமெரிக்க - ஆங்கிலேய ஆட்சியாளர்களுக்கு ஆலோசனை கூறினார்

இருதய நிலக் கொள்கையை முன்வைத்த Mackinder 1943 இல் மைய நில சமுத்திரக் (Midland Ocean) கொள்கையை பிரகடனப்படுத்தி சமுத்திரங்களுக்கு வலுக் கொடுத்தார். அவரது "The round world and the winning of the peace" என ஆய்வுப் பொருளானது பௌதீக புவியியலின் நில அமைப்பை மட்டுமன்றி சமுத்திரப் பகுதியையும் அதன் இயற்கை வளங்களையும் அதன் பரப்பலகுகளையும் சர்வதேச அரசியலின் உயிரோட்டமான பகுதி என இனங்காட்ட உதவியது<sup>5</sup>. அவரது மூன்றாவது கொள்கையாக வெளிவந்தமை மைய நில-சமுத்திரக் கொள்கையில் பசுபிக் சமுத்திரத்தினாலும் அத்திலாந்திக் சமுத்திரத்தாலும் அரண் செய்யப்பட்ட அமெரிக்கா உலகத்தில் எழுச்சி பெறும் என்று அதற்கு அதன் அமைவிடமும், வெளியமைப்புமே காரணமென தனது வாதத்தினை முன்வைத்தார்.

எனவே ஐரோப்பிய அமெரிக்க ஆய்வாளர்களின் கவனத்தில் சமுத்திரம் சார் அரசியல் உலகை ஆளுகை செய்வதற்காக உருவாக்கப்பட்டதென்றே கூறுகின்ற முடிவுக்கு வரமுடியும். ஐரோப்பிய, அராபிய, கடலோடிகளும் சமுத்திரம்சார் ஆய்வாளர்களும் நெப்போலியன், அலெக்ஸ்சாண்டர் போன்ற சக்கரவர்த்திகளும் சமுத்திரங்கள் முக்கியமென உலகத்தை கவனம் கொள்ள வைத்தனர். அவ்வாறே இந்தியர்களும் சீனர்களும் இந்து சமுத்திரம் முக்கியமென்ற

கருத்தை மிக ஆரம்ப காலத்தில் பிரகடனப்படுத்தினர். அராபியர்கள், சீனர்கள், இந்தியர்கள் ஆகிய முடியாட்சி அரசர்கள் இந்து சமுத்திர நாடுகளுடன் வாணிபத்தினை மேற்கொள்வதற்கு இந்து சமுத்திரத்தினை பயன்படுத்தியதுடன் அது தொடர்பான தகவல்களை ஏடுகளிலும் புராதன கற்களிலும் நாணயங்களிலும் பதிவுசெய்து வைத்துள்ளனர்<sup>6</sup>. சோழ மன்னர்களின் ஆட்சியில் இந்து சமுத்திரம் வர்த்தக ரீதியிலும் போர் உத்திக்கான வாய்ப்புக்களுக்கும் பண்பாட்டு பரவலுக்கும் காரணமாக அமைந்தது. அவ்வாறே ஓட்டமன் சாம்ராட்சியத்தின் விஸ்தரிப்பிலும் இந்து சமுத்திரம் கடல் சார் வாணிபத்திற்கு பக்கபலமாக அமைந்தது. இந்திய துணைக் கண்டத்தின் துறைமுகங்களை இணைக்கவும் துறைமுக நகரங்களுக்கிடையில் வர்த்தக நடவடிக்கையை மேற்கொள்ளவும் இந்து சமுத்திரம் பெரிதும் உதவியது<sup>7</sup>. அவ்வாறே ஐரோப்பியரது வருகைக்கும் சமுத்திரம் சார் தொழில்நுட்பத்தினை அடிப்படையாகக் கொண்டு இந்து சமுத்திரம் நோக்கி ஐரோப்பியர் வருகை தந்தனர்.

ஐரோப்பிய ஆய்வாளர்கள் போன்று இந்திய சமுத்திரம் சார் ஆய்வில் முதன்மையானவராக மதிக்கப்படும் K.N.பணிக்கர் இந்து சமுத்திரம் பற்றிய நீண்ட ஆய்வினை மேற்கொண்டுள்ளார். இந்தியாவின் உயிர்வாழ்வு இந்து சமுத்திரத்திலேயே தங்கியுள்ளது என்றார். இந்தியாவின் சுதந்திரம் இந்து சமுத்திர நீர்பரப்பின் சுதந்திரத்தில் தங்கியுள்ளது எனக் குறிப்பிட்டார்<sup>8</sup> என்று இந்தியா சார்ந்து குறிப்பிட்டாலும் இந்து சமுத்திரத்தின் முக்கியத்துவத்தினை மிகப் பெரிய அரசின் உயிர்வாழ்வுடன் ஒப்பிடுமளவுக்கு இந்து சமுத்திரம் முக்கியமானதென்பதை உணரமுடியும். எனவே சமுத்திரம்சார் அரசியல் மிக வலுவான ஓரம்சம் என்பது வல்லரசுகளுக்கும் அவை சார்ந்த அரசுகளுக்கும் மட்டும் உரியதென்ற கருத்து நிலவினாலும் கடல்சார்ந்த வர்த்தக வளர்ச்சி எல்லா அரசுகளுக்கும் சமுத்திரம் அவசியமாகியுள்ளது.

அரசுகளின் பொருளாதார பலத்தை தக்கவைக்கக்கூடிய வாய்ப்பு சமுத்திரங்களின் வளங்களுக்குரியதாக மாறியுள்ளது. சமுத்திரங்கள் ஒவ்வொன்றும் இயற்கை வளங்களை மிக அதிகமாக கொண்டிருக்கின்றன. மனிதனால் கண்டறிய முடியாத, பயன்பாட்டுக்கு உட்படுத்த முடியாத

நிறைவான இயற்கை வளங்களை சமுத்திரங்கள் கொண்டிருக்கின்றன<sup>9</sup>. மேலும் இன்றைய காலத்தில் மட்டுமன்றி ஆரம்ப காலத்திலிருந்து வர்த்தக மார்க்கத்திற்கான மையமாக சமுத்திரங்கள் காணப்பட்டுள்ளன. இன்று உலகத்தின் வர்த்தகத்தில் ஏறக்குறைய 95% சதவீதமானவை சமுத்திரங்கள் மார்க்கமாகவே நிகழ்கின்றது<sup>10</sup>. இதனால் சமுத்திரங்கள் மேலாதிக்க அரசுகளுக்கு மட்டுமல்லாது எல்லா வகை அரசுகளின் உயிர்வாழ்வுக்கு அவசியமானவை என்ற கருத்து மேலும் வலுப்படுத்தப்படுகின்றது.

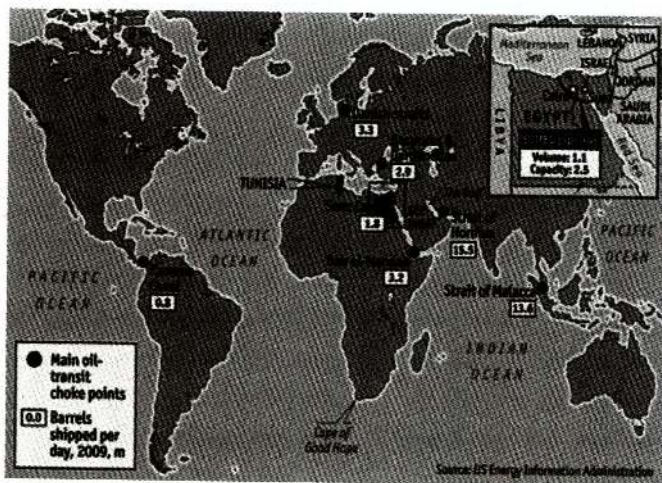
இவ்வகை வரைபுக்குள் இந்து சமுத்திரப் பிராந்தியம் இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டின் அதிமுக்கியம் பெறும் பிராந்தியமாக அமெரிக்க ஆய்வாளர்களாலும் கடல் தொழில் நுட்பவியலாளர்களாலும் கடற்படைத் தளபதிகளாலும் அளவீடு செய்யப்படுகின்றது. ஏனெனில் ஆசியாக் கண்டத்து நாடுகளான சீனாவும் இந்தியாவும் உலகத்தை மேலாதிக்கம் செய்யும் வல்லமையுடைய நாடுகளாக இருப்பதுடன் இந்த நாடுகளை மையப்படுத்திய பொருளாதார முதலீட்டு குவிவு அதிகரித்து வருகின்றது. வர்த்தகம் இன்றைய பொருளாதாரத்தின் பிரதான அம்சமாகவுள்ளது. நுகர்வும் உற்பத்தியும் இந்து சமுத்திர நாடுகளை அடிப்படையாக கொண்டிருப்பதனால் வர்த்தகம் இந்து சமுத்திரத்தை அதிகம் மையப்படுத்தியுள்ளது. சனத்தொகையின் பிரமித்த வளர்ச்சி இந்தியா, சீனாவை நோக்கிய பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான அடிப்படையென்பது பொருளியலாளர்களால் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது. அதிலும் குறிப்பாக அறிவுசார் மனித உழைப்பின் பங்கும் நுகர்வுசார் மனித உற்பத்தியும் மேற்குறித்த இரு நாடுகளது பொருளாதார செழிப்புக்கு காரணமாக அமைந்தது<sup>11</sup>.

மேலும் இந்து சமுத்திரம் மீதான கட்டுப்பாட்டை மேற்கு நாடுகளும் பின்னர் சோவியத் யூனியனும் பங்குபோட்ட நிலை இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டில் மாற்றமடைந்தது. இந்தியாவின் பங்கு எப்போதும் பலவீனமானதாகவே காணப்பட்டு வந்துள்ளது. ஆனால் சீனா புதிதாக இந்து சமுத்திரம் மீதான செல்வாக்கை இருபதாம் நூற்றாண்டின் பின்னரைப் பகுதியில் அதிகரிக்க ஆரம்பித்திருந்தது<sup>12</sup> இந்து சமுத்திர விழிம்பு நாடுகளையும் இந்து சமுத்திர துறைமுகங்களையும் தனது கட்டுப்பாட்டுக்குள் கொண்டுவர சீனா

முனைந்து வருகிறது. அது மட்டுமல்லாது உலக வல்லரசுக்கான பொருளாதார இராணுவப் போட்டியில் சீனாவை மெதுமெதுவாக இணைத்துக் கொள்வதில் சீன ஆட்சியாளர்கள் முனைப்புக் காட்டினர். மேலும் சீனாவின் பொருளாதாரப் பாய்ச்சலும் இராணுவ வல்லமை விருத்தியும் இந்து சமுத்திரம் மீதான ஈர்ப்புத் தன்மையை அதிகரிக்க வைத்தது. மேற்குலகின் நிதி நெருக்கடி படிப்படியாக பொருளாதார நெருக்கடியாக பரிமாணமெடுக்க அந்த நாடுகளின் ஆட்சியாளர்களும் நுகர்வாளர்களும் ஆசியாக் கண்டம் நோக்கி அசைய ஆரம்பித்தனர். இவை எல்லாமே இந்து சமுத்திரம் முதன்மையடையக் காரணமாக அமைந்தது.

மேலாண்மை அரசுகளின் அதிகார அரசியலுக்கான போட்டியினை அவதானிக்கும் போது மேற்கு நாடுகள் இந்து சமுத்திரத்தையும் கிழக்கு நாடுகள் பசுபிக், அத்திலாந்திக் சமுத்திரத்தையும் நோக்கி கொதிநிலை அரசியலை உருவாக்க விரும்புகின்றன. இது சோவியத் ரஷ்சியாவின் வீழ்ச்சிவரை அதாவது பனிப்போர் முடியும்வரை அமெரிக்க - சோவியத் போட்டியாக காணப்பட்டது. தற்போது அமெரிக்க - சீனப் போட்டியாக விளங்குகிறது. இதில் இந்து சமுத்திரப் போட்டியில் இந்தியா அமெரிக்கா எதிர் சீனா என்ற போட்டித் தன்மை நிலவுகிறது<sup>13</sup>. எனவே தான் இந்து சமுத்திரம் நோக்கிய கொதிநிலை அதன் முக்கியத்துவத்தை அதிகரிக்க வைத்துள்ளது.

## இந்து சமுத்திரத்தின் அமைவிடம்



உலகளாவிய சமுத்திர வைப்பு முறையில் மூன்றாவது பெரிய பரப்பைக் கொண்ட (பசுபிக், அத்திலாந்திக்) சமுத்திரமாக இந்து சமுத்திரம் திகழ்கிறது<sup>14</sup>. உலக அளவீட்டில் 20 சதவீத பரப்பளவைக் கொண்ட இந்து சமுத்திரம் 73556000 சதுர கிலோ மீற்றர் விஸ்தீரணமுடையது<sup>15</sup>. (68556 sq.million) அமெரிக்காவின் நிலப்பரப்புடன் ஒப்பிடும்போது 5.5 மடங்கு பெரியது. இதன் கடற்கரையோரம் 66526 கிலோமீற்றராகவுள்ளது. இந்து சமுத்திரம் நான்கு பிரதான நீர் பாதைகளை உள்ளடக்கியிருக்கின்றது.

1. சுயஸ் கால்வாய் (எகிப்து)
2. பெப் எல் மண்டப் (யேமன்) (Bab El Mandeb)
3. ஹாமோஸ் நீரிணை (Strait of Hormuz)
4. மலாக்கா நீரிணை (இந்தோனேசியா - மலேசியா)

இவற்றுடன் அந்தமான் கடல், அரபிக் கடல், வங்காள விரிகுடா, புளோஸ் கடல், அவுஸ்ரேலிய, ஏடன் குடா, ஓமான் குடா, யாவாக் கடல், மொசாம்பிக் கால்வாய், பாரசீக வளைகுடா, சாக் கடல், செங்கடல், திமோர் கடல்<sup>17</sup> என்பன இந்து சமுத்திரத்துடன் கலக்கும் நீர்ப்பகுதிகளையும் உள்ளடக்கிய பிரதேசமாக காணப்படுகின்றது. மடகஸ்கா, கொமோ ரோஸ், சிசிலீ, மாலைதீவு, மொரிசியஸ் இலங்கை ஆகிய சிறிய தீவுகளை இந்து சமுத்திரப் பரப்பில் காணமுடிகின்றது. மேலும் சென்னை, கொழும்பு, டேபன், ஜகாட்டா, கல்கத்தா, மெல்பேன், மும்பாய், ரிட்சுக்குடா ஆகிய பிரதான துறைமுகங்களை<sup>18</sup> உள்ளடக்கியதாக இந்து சமுத்திரம் விளங்குகிறது.

அகுல்ஹஸ் (Agulhas) முனையிலிருந்து தெற்காக ஓடும் 20° (பாகை) கிழக்கு நெடுங்கோடு மூலம் அட்லாண்டிக் பெருங்கடலிலிருந்து 147° (பாகை) கிழக்கு நெடுங்கோடு மூலம் பசுபிக் பெருங்கடலிலிருந்தும் பிரிக்கப்படுகிறது. அவ்வாறு அத்திலாந்திக் சமுத்திரத்தின் தெற்கு நெடுங்கோடு 60° (பாகை) பிரிப்பையும் வடக்கு பகுதியின் பிரிப்பு தெளிவான ஆசியக் கண்டத்தினால் இந்து சமுத்திரம் பிரிநிலைப் படுத்தப்பட்டதாக ஐக்கிய நாடுகள் சபையின் வரைபு குறிப்பிடுகின்றது<sup>19</sup>. ஆபிரிக்கா மற்றும் அவுஸ்ரேலிய தெற்கு முனையில் இந்து சமுத்திரத்தின் அகலம் 10000 கிலோ மீற்றராக உள்ளது. இவ்வாறே செங்குத்தான

கண்டத்திட்டையும் கண்டத் திட்டுப் பாறைகளையும் ஆழ்கடல் இடைவரை மேடுகளையும் கொண்டுள்ளது இந்து சமுத்திரத்தின் சிறப்பம்சமாகும். ஏனைய சமுத்திரங்களுடன் ஒப்பிடும்போது இதன் கண்டத்திட்டுப் பாறைகள் 200 கிலோ மீற்றர் அகலத்தைச் சராசரியாக கொண்டிருக்கின்றன<sup>20</sup>.

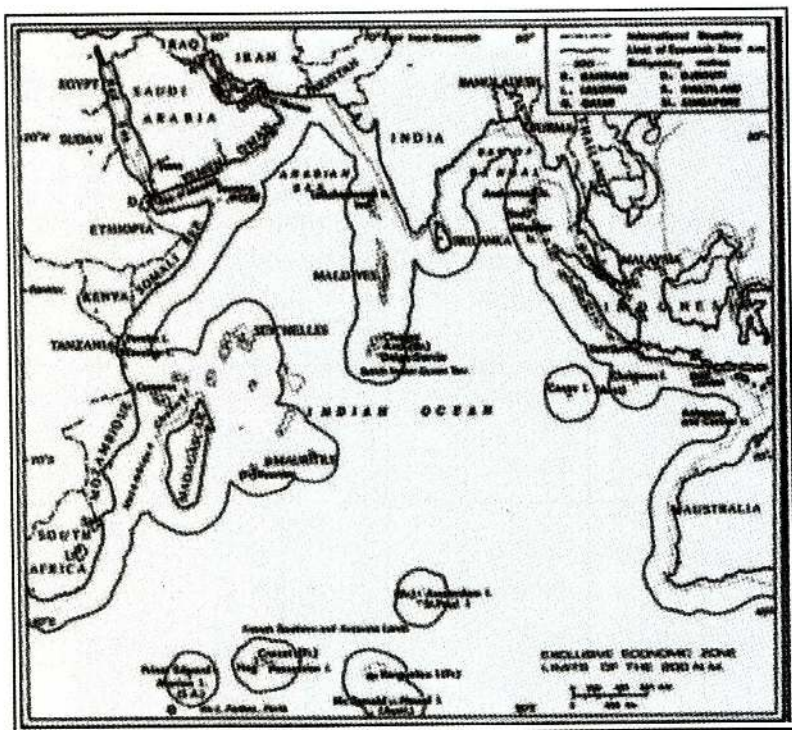
இக்கடலின் ஆழம் சராசரியாக 3890 மீற்றராகும். (12760 அடி) இந்து சமுத்திரத்தின் மிக ஆழமான கடற்பகுதியாக 50° (பாகை) தெற்கே அட்சரேகைக்கு வடக்கே உள்ள ஜாவா அகழியாகும். இதன் ஆழம் 7450 மீற்றராகும்<sup>21</sup> (24442 அடி). இப்படுக்கை 86 சதவீதம் பிலாஜிக்<sup>22</sup> படிமங்களால் மூடப்பட்டிருக்கிறது. மீதி 14 சதவீதமும் மண்படிமங்களால் மூடப்பட்டிருப்பதுடன் தென்பகுதி பனிப்படிமங்களால் மூடப்பட்டிருப்பதை அவதானிக்க முடிகிறது.

இந்து சமுத்திரத்தின் நீரோட்டம் பருவக்காற்றினால் கட்டுப்படுத்தப்படுகிறது. இரு பெரும் நீரோட்டங்களின் திசைகள் காணப்படுகின்றன.

- 1) வடவரைக்கோளத்தில் கடியாரப் பாதையூடாக வலமிருந்து இடம் நோக்கி நகர்கிறது.
- 2) நிலநடுக் கோட்டின் தெற்குப் பக்கமாக எதிர் கடியாரப் பாதையூடாக இடமிருந்து வலம் நோக்கிய நகர்வு அமைந்துள்ளது<sup>23</sup>.

இந்து சமுத்திரத்தின் வெப்பநிலை 22°C (72°F) தொடக்கம் 28°C (82°F) வரையாக கிழக்குப் பகுதி காணப்படுகிறது. ஆண்டின் நடுப்பகுதியில் இவ் வெப்பநிலையை தாண்டாமளவுக்கு அதிகரிப்பு நிகழ்கிறது. தென்பகுதி மிகக் குறைவான வெப்பநிலை ஆண்டு முழுவதும் அமைந்திருக்கும். நீரின் உப்புத் தன்மை 1000 க்கு 32 - 37 சதவீதமாகவே காணப்படும். பனிப்பாறைகள் 65° (பாகை)க்கு அட்சரேகைக்கு தெற்கு ஆண்டு முழுவதும் காணப்படும்.

இந்து சமுத்திரத்தின் எல்லைகள்



இந்து சமுத்திர தட்டின் தோற்றம் *Paleozoic* காலத்தில் *Gondwana* Landmass பகுதியில் ஏற்பட்ட பிரிப்பினால் தோன்றியதென்பதுடன் தற்போதைய தென்னமெரிக்கா, ஆபிரிக்கா மற்றும் அவுஸ்ரேலியா கண்டங்களிலிருந்து உருவானதென்பது புவிசார் வரலாற்று தகவலுடாக தெரியவருகின்றது<sup>24</sup>. இந்து சமுத்திரம் தொடர்பான முதல் அறிவுபூர்வமான இடவாய்வு கண்டறியப்பட்ட காலம் ஏறக்குறைய கி.மு. 3000 - 1000 ஆண்டாகக் கொள்ளப்படுகின்றது. அதனைத் தொடர்ந்து வாஸ்கொடகாமா (*Vasco da Gama*) 1497 இலும் கப்டன் ஜேம்ஸ் குக் (*Captain James Cook*) 1772 - 1776 வரை நிகழ்ந்த கடற் பயணத்தின் மூலம் இந்து சமுத்திரம் தொடர்பான மேலதிக தகவல்கள் கிடைத்தன. இவர்களுடன் மேலும் பல கடல் பயணத்தை மேற்கொண்டவர்கள் மூலம் (1872 - 76) கிடைத்த தகவல்கள், ஜோன் முறாய் (*John Murray*) 1935 - 36 வரையான காலத்தில் மேற்கொண்ட

கடல் பயணம் 1959 - 65 வரை சர்வதேச இந்து சமுத்திர ஆய்வு அமையம் மேற்கொண்ட தேடலிலும் பல்வேறுபட்ட இந்து சமுத்திரம் தொடர்பான சமுத்திரவியல் தகவல்கள் கிடைத்தன. ஆனால் இந்து சமுத்திரம் தொடர்பான முதல் கடல் பயணத்தை இந்தியர்கள், எகிப்தியர்கள் மற்றும் பிலிப்பீனோசியன் மேற்கொண்டதாக ஆதாரங்கள் நிறுவுகின்றன<sup>25</sup>.

இந்து சமுத்திரம் பிற சமுத்திரங்களுடன் ஒப்பிடும்போது சில சாதகமான அம்சங்களையும் அதேவேளை ஆபத்தான விடயங்களையும் கொண்டிருக்கின்றது. இதனை பின்வரும் அட்டவணை காட்டுகின்றது.

Oceans	Continental sheaf	Continental Rise	Ocean Basin and Rise	Ocean Ridge	Trenches	Volcanic Ridges	Percent of Ocean
Pacific	13.3	2.7	43.0	35.9	2.9	2.5	50.0
Atlantic	17.1	8.0	39.3	32.3	0.7	2.0	26.0
Indian	9.1	5.7	49.2	30.2	0.3	5.4	20.5
Arctic	68.2	20.8	00.0	4.2	00.0	6.8	3.4

Source : Journals of Geophysical Research, Volume - 7 , 1992

இந்து சமுத்திரம் கரையோரப் பகுதி வலிமையான மணல் திட்டுக்களால் ஆனது. இதனால் சமுத்திரத் தட்டுக்களின் அசைவு மிக மெதுவாகவே நிகழக்கூடியது. அத்துடன் இத் தகடுகள் வளரும் தன்மை கொண்டவை. இரண்டு தகடுகள் அசையும் போது தகடுகளின் பெருக்கம் நிகழக்கூடியது. முரண்பாடுடைய தகடுகளும் அவற்றின் உப பிரிவுகளும் தவிர்க்கமுடியாத அசைவுகளுக்கு காரணமாகிவிடும். மேலும் தகட்டுக்களின் பெருக்கமடையும் இயல்பினால் கடல் வழி நிலம் அல்லது கடல் தட்டுக்களின் பெருக்கமும் நிகழ்கின்றது. இந்து சமுத்திரத்தின் கரையோரப் பகுதி மலைகள், மணல் திட்டுக்கள், நிலக்கூம்பு, குடாக்கள், தகடுகள், பாரிய மணல் திட்டுக்கள், தீவுகள்,

கடலடிப் பாறைகள், பனிப்பாறைகள் என ஏகப்பட்ட அம்சங்களை கொண்டிருக்கின்றது. இவை இராணுவ, பொருளாதார முக்கியத்துவம் பொருந்தியதால் மேலாண்மை செய்யும் அரசுகள் இந்து சமுத்திரம் மீதான கவனத்தை அதிகம் கொண்டிருக்கின்றன. மேலாதிக்க சக்திகளின் கடல் போக்குவரத்து, வர்த்தக நடவடிக்கை மற்றும் இந்து சமுத்திர நாடுகளின் வளங்களையும் சுரண்டுவதற்கான வாய்ப்புக்களை பயன்படுத்தி வருகின்றன. இதனால் இராணுவ ரீதியில் ஆதிக்கத்தை நிலைநாட்ட இந்து சமுத்திர நாடுகளையும் அவற்றின் துறைமுகங்களையும் செல்வாக்குக்குள் உட்படுத்த போட்டியிட்டு வருகின்றன.

### இந்து சமுத்திரத்தின் வளங்கள்

இயற்கையாகவே இந்து சமுத்திரத்தின் அமைவிடம் இயற்கை வளங்களை அதிகம் கொண்டிருக்கும் பகுதியாக காணப்படுகிறது. ஆபிரிக்கா, ஆசியா, அவுஸ்ரேலியா ஆகிய மூன்று கண்டத் திட்டுகளுக்கும் இடையில் அமைந்திருப்பதும் லெமோரியாக் கண்டத்தின் பிரிப்புகளின் பகுதியாக அமைந்ததனாலும் இயற்கையாகவே வளங்களை கொண்டிருக்கின்றது. மேலும் மத்திய கோட்டின் பிரிவுகளுக்கிடையேயுள்ளமையும் அதன் கடல் வளத்தின் வளர்ச்சிக்கும் நிலைத்திருக்கும் தன்மைக்கும் காரணமாக உள்ளது.<sup>26</sup>

இந்து சமுத்திரத்தில் காணப்படும் வளங்களாக எரிபொருள் மூல வளங்களுக்கான பெற்றோலியமும் எரிவாயுவும் மிக முக்கியமான வளமாக காணப்படுகிறது. இதில் பெற்றோலியம் மிக அதிகமாக உற்பத்தி நிகழும் பிராந்தியமாக மேற்காசியா காணப்படுகிறது. வட ஆபிரிக்கா மற்றய கண்டங்களில் பெற்றோலியம் காணப்பட்டாலும் தென்மேற்காசியாவில் உலக பெற்றோலிய உற்பத்தியில் 40 சதவீதமான பங்கு உண்டென கணக்கிடப்பட்டுள்ளது.<sup>27</sup> சவுதியரேபியா, குவைத், ஈரான், ஈராக் என்பன இப் பிராந்தியத்தில் அதிக பெற்றோலிய உற்பத்தி செய்யும் நாடுகளாக காணப்படுகின்றன. சவுதியரேபியாவில் மட்டும் ஒரு நாளுக்கு 87 மில்லியன் கலன் பெற்றோலிய உற்பத்தி நிகழ்கிறது.<sup>28</sup>

இந்து சமுத்திர எரிபொருளின் கணிசமான பகுதி நுகர்வுக்கான நாடுகள் பட்டியலில் சீனா மற்றும் ஐரோப்பிய நாடுகள் முன்னணி

பெறுகின்றன. இன்றைய உலகில் எரிபொருளே ஐரோப்பிய அமெரிக்க, சீன நாடுகளின் பிற உற்பத்திகளுக்கான மூலப் பொருளாக விளங்குகின்றது. இதனால் இந்து சமுத்திரம் பிரதான சமுத்திரமாகவும் வல்லரசு நாடுகளின் போட்டிக்குரிய பிரதேசமாகவும் காணப்படுகிறது.

பெற்றோலியம் எரிவாயு தவிரந்த விதத்தில் தாது மணல், சிலிக்கா மணல் மற்றும் இரசாயனப் படிமங்கள் ஏராளமாக காணப்படுகின்றன. இவை இந்தியா, இலங்கை, தாய்லாந்து, தென் ஆபிரிக்கா, இந்தோனேசியா ஆகிய நாடுகளில் அதிகமாக காணப்படுகின்றது. தகரம், செம்பு, ஈயம் என்பன பரவலாகவும் தென்கிழக்காசியாவிலுள்ள மலேசியா, தாய்லாந்து, இந்தோனேசியாவை அண்டிய பகுதிகளிலும் அவுஸ்ரேலியாவிலும் காணப்படுகின்றது. செம்பு, ஈயம் அவுஸ்ரேலியாவில் அதிகமாகவும் ஆபிரிக்க நாடுகளிலும் காணப்படுகின்றது.

தாதுப் பொருட்கள் அதிகம் காணப்படும் நாடுகளாக இந்து சமுத்திர விழிப்பு நாடுகள் காணப்படுகின்றன. தங்கம், வெள்ளி, பிளாட்டினம் என்பன தென்னாபிரிக்கா, சிம்பாவே, இந்தியா, அவுஸ்ரேலியா ஆகிய நாடுகளின் பகுதிகளில் அதிகமாக காணப்படுகின்றது. யுரேனியம் தென்னாபிரிக்கா, அவுஸ்ரேலியா ஆகிய நாடுகளில் அதிகமாக காணப்படுகிறது.

இவற்றைவிட கடல்வாழ் உயிரினங்கள் ஏனைய சமுத்திரங்கள் இல்லாத வகை இனங்கள் இந்து சமுத்திரத்தில் காணப்படுகிறது. இதற்கு காரணம் இந்து சமுத்திரத்தின் உட்பகுதியின் அமைப்பு சில விசேடமான அம்சங்களை கொண்டிருப்பதேயாகும்.

குறிப்பாக 1960 களில் சர்வதேச நிலை இயற்பியல் ஆய்வாளர்கள் கண்டுபிடித்த சில விடயங்கள் பெரும் மலைத்தொடர்கள், அத்திலாந்திக் மற்றும் பசுபிக்குடன் சேருவதை கண்டறிந்துள்ளனர்<sup>29</sup>. இவற்றைவிட வங்காள விரிகுடாவிலிருந்து அவுஸ்ரேலியாக் கண்டம் வரை நெடிய தொடர் ஒன்று செல்வதாக ரஷ்ய கப்பலோட்டிகள் கண்டறிந்துள்ளனர்<sup>30</sup>. இவ்வாறு ஏராளமான அம்சங்கள் கடலின் உட்பகுதியில் காணப்படுவதால் இந்து சமுத்திரம் வளமுடைய உலக

அரசுகளின் ஆதிக்கத்துக்கான போட்டி மையமாக விளங்குகிறது. வளங்கள் மறுபக்கத்தில் போக்குவரத்தின் உயிர்நாடியாக கடல் அமைந்திருப்பதும் கடல் சார் தொழில்நுட்பம் இலாபமானதென்பது அதன் முக்கியத்துவத்தை அதிகரித்துள்ளது.

## இந்து சமுத்திர நாடுகள்

இந்து சமுத்திர நாடுகள் ஆசியா, ஆபிரிக்கா, அவுஸ்தேலியா கண்டங்களைச் சேர்ந்த முப்பத்தி ஏழு நாடுகள் இந்து சமுத்திர கரையோர நாடுகளாகும்<sup>31</sup>. இவற்றைவிட பதினொரு நாடுகள் இந்து சமுத்திரத்தின் துறைமுகங்களுக்கு பின்புல நாடுகளாக விளங்குகின்றன. மொத்தமாக நாற்பத்தி எட்டு நாடுகள் இந்து சமுத்திரப் பிராந்திய நாடுகளாக விளங்குகின்றன. இவற்றில் தீவுகளும் பின்புல நாடுகளையும் உள்ளடக்கியது. 18 ஆபிரிக்ககண்டத்திலும், 11 மேற்காசியாப் பிராந்தியத்திலும், 07 தென்னாசியாவிலும், 06 தென்கிழக்காசியாவிலும், 05 தீவு நாடுகளும் அவுஸ்ரேலியாவிலும் உள்ளடங்குகின்றன. மொத்த மக்கள் தொகையில் இந்து சமுத்திர நாடுகளின் சனத்தொகை 2.6 பில்லியன் உலக சனத்தொகையில் இது 29.6 சதவீதமாகும்.<sup>32</sup>

இந்து சமுத்திர நாடுகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு ஐந்து புவிசார் அரசியல் பிராந்தியமாக வகைப்படுத்தமுடியும்.

1. தென்னாசியப் பிராந்தியம்
2. தென்மேற்காசியப் பிராந்தியம்
3. தென்கிழக்காசியப் பிராந்தியம்
4. கிழக்காபிரிக்கப் பிராந்தியம்
5. அவுஸ்ரேலியப் பிராந்தியம்

என்பனவாகும்.

தென்னாசியப் பிராந்தியத்தினைப் பொறுத்தவரை இந்து சமுத்திர நீர் நிலையுடன் நேரடியான பிரதேசங்களில் ஒன்றாகும். பெருமளவுக்கு இந்து சமுத்திரம் என்பது தென்னாசியா சார்ந்த குறிப்பாக இந்தியா சார்ந்த ஒரு வலுவான பிரதேசமாக அடையாளப்படுத்தப்படுகிறது<sup>33</sup>. இதில் மிக வலுவான அரசாக இந்தியா விளங்குகிறது. பெரிய

நிலப்பரப்பும் அதிக மக்கள் தொகையும் உடைய இந்தியா இந்து சமுத்திரத்தின் கரையோரத்துறைமுகங்களை அதிகமாகவும் கரையோரப் பகுதியை அதிகமாகவும் கொண்டிருக்கும் நாடாக விளங்குகிறது. இந்தியாவின் இந்து சமுத்திர கரையோரம் 6100 கிலோமீற்றர் நீளத்தை கொண்டுள்ளது<sup>34</sup>. அந்தமான் நிக்கோபார் தீவுகளையும், வங்காள விரிகுடாவையும் இலட்ச தீவுகளையும் அராபிக் கடற்பகுதியையும் உள்ளடக்கிய கரையோரப்பகுதியாக 7517 கிலோ மீற்றர் உள்ளடங்கியிருக்கின்றது<sup>35</sup>. இதைவிட இந்தியாவின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள சிறுதீவுகளும் இந்தியாவின் கரையோரப் பகுதியாகவே காணப்படுகின்றன. இந்தியாவுக்கு அடுத்த நிலையில் பாகிஸ்தான், வங்காளதேஷ், இலங்கை, மாலையீவு என்பன இந்து சமுத்திர நாடுகளாக விளங்குகின்றன. இந் நாடுகளது துறைமுகங்கள் மிக வலுவான போக்குவரத்துக்குரிய மையங்களாக விளங்குகின்றன. திருகோணமலை, ஹம்பாந்தோட்டை, கொழும்பு, சிட்டகொங், கொல்கத்தா, விசாகப் பட்டினம், சென்னை, கொச்சி, கர்வர், கம்பே, கோவா, மும்பாய் என்பன மிக முக்கியம் வாய்ந்த துறைமுகங்கள் இந்தியா சார்ந்த இந்துசமுத்திர வட்டகைக்குள் காணப்படுகின்றன<sup>36</sup>.

(தென்)மேற்காசியப் பிராந்தியம் ஐரோப்பிய மற்றும் அமெரிக்கக் கண்ட நாடுகளால் மத்திய கிழக்கு நாடுகள் என அழைக்கப்படுகின்றது. இதில் இந்து சமுத்திரத்துடன் நேரடி தொடர்புடைய தென்மேற்காசிய நாடுகளான ஈரான், ஈராக், குவைத், அரபு எமிரேட், ஓமான், யேமன், இஸ்ரேல், எகிப்து, சவுதி அரேபியா என்பன காணப்படுகின்றன<sup>37</sup>. இவற்றைவிட ஏடன் துறைமுகம் இந்து சமுத்திரத்துக்குள் நுழைவாயில் மிக முக்கியமானதாக மேற்குப் பகுதியில் அமைந்துள்ளது. யேமனுக்கு சொந்தமான பெரின் தீவு, சொகொற்றா தீவு ஓமானுக்கு சொந்தமான அல்மாசறா தீவும் கேந்திர நிலையங்களாக காணப்படுகின்றன. மேலும் ஓமான் குடாவும், ஹாமேஸ் நீரிணையும் பிரதான கேந்திர மையங்களாக காணப்படுகின்றன<sup>38</sup>. ஈரானின் கரையோரம் என்பதனால் அதற்கான முக்கியத்துவம் அதிகமாக இன்றைய உலக அரசியலில் பார்க்கப்படுகின்றது.

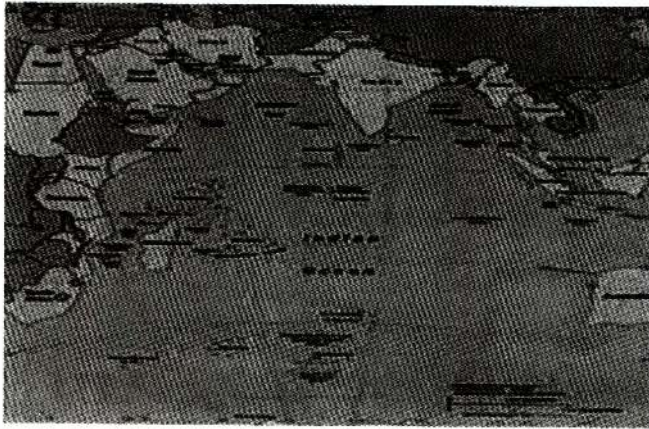
அடுத்து ஆசியாவின் கிழக்குப் பகுதியில் அமைந்துள்ள உப பிராந்தியமான தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளை நோக்குவோம். இதில்

மியான்மார் (பர்மா), மலேசியா, சிங்கப்பூர், இந்தோனேசியா, தாய்லாந்து என்பன மிக முக்கியமான இந்து சமுத்திர கரையோர நாடுகளாகும். இதில் மலாக்கா நீரிணை மிக முக்கியமான தென்கிழக்கு இந்து சமுத்திர நுழைவு வாயிலாகும்<sup>39</sup>. இப் பகுதியில் அமைந்துள்ள சிங்கப்பூர், சிறீவே (Sillwe) துறைமுகங்கள் பிரபல்யமானவையாக உள்ளன. ஆண்டுக்கு அதிக கப்பல்கள் போக்குவரத்து நிகழும் துறைமுகங்களில் ஒன்றாக சிங்கப்பூர் காணப்படுவது<sup>40</sup> குறிப்பிடத்தக்கதாகும். அதேபோன்று மலாக்கா நீரிணை மிக புராதன போக்குவரத்து மையமாகவும் பாதுகாப்பு தடுப்பு வலயமாகவும் விளங்குகிறது.

கிழக்கு ஆபிரிக்கப் பிராந்தியம் சோமாலியா, கென்யா, தன்சானியா, மொசாம்பிக், தென்னாபிரிக்கா என்பவற்றுடன் மடகஸ்கர் அதற்கு வடக்காகவும் கிழக்காகவும் காணப்படும் மொறீசியஸ், கொமோரஸ், சிசில் மற்றும் எத்தியோப்பியாவுக்கு கிழக்கு பாகத்தில் காணப்படும் தஹலக் என்பன கேந்திர முக்கியத்துவம் வாய்ந்த தீவுகளாக விளங்குகின்றன<sup>41</sup>. மேலும் ஆபிரிக்க பிராந்தியத்தில் காணப்படும் மொகடிசு, தாக்எஸ்ஸலாம், மொஸாம்பிக் லோறேன்கோ, மார்க்குவெஸ், டர்பன், எலிசபெத் என்பன பிரதானமான துறைமுகங்களாக காணப்படுகின்றன.

இறுதியாக அவுஸ்ரேலியா கண்டத்தின் மேற்கு பகுதி இந்து சமுத்திரத்துடன் நேரடி தொடர்பினைக் கொண்ட பகுதியாக விளங்குகிறது. இங்கு அவுஸ்ரேலியாவுடன் கொக்கோஸ் தீவு மிக முக்கிய கேந்திர மையமாக விளங்குகிறது. அவுஸ்ரேலியாவின் பேர்த் துறைமுகம் மிகப் பிரதான துறைமுகமாக காணப்படுகின்றமை குறிப்பிடத்தக்க விடயமாகும்.

இந்து சமுத்திரத்தின் மத்திய பகுதியில் அமைந்துள்ள சாகோஸ் தீவுக் கூட்டத்திலுள்ள டியாகோ காசியா மிக முக்கிய கேந்திர நிலையமாக திகழுகின்றது<sup>42</sup>.



### இந்து சமுத்திரமும் வல்லரசுகளும்

இந்து சமுத்திரம் மீதான வல்லரசுகளது செல்வாக்கு என்பது மிகப் பிந்திய அம்சமாக அமைந்தாலும் மிக ஆரம்பத்திலிருந்து இந்து சமுத்திர ஆதிக்க சக்திகளின் கட்டுப்பாட்டுக்குள் இருந்துள்ளது. அதிலும் குறிப்பாக வர்த்தக நோக்குடனேயே அதிகமான போக்குவரத்துக்களும் தொடர்பு களும் நிகழ்ந்துள்ளது. எகிப்தியர் இந்தியர்கள் கி.மு. 3000 - 1000 ஆண்டு களுக்கிடையேயே இந்து சமுத்திரம் பற்றிய கண்டு பிடிப்புக்களையும் அதன் பயன்பாடுகளையும் அனுபவித்துள்ளனர்<sup>43</sup>. அவர்களின் பின்னாக எழுந்த குறு நில ஆட்சிகளும் பெரும் பேரரசு ஆட்சிகளும் இந்து சமுத்திரத்தினை வர்த்தக நோக்கத்திற்காக மட்டுமன்றி போர் மற்றும் ஆக்கிரமிப்பு நோக்குடனும் பயன்படுத்தியுள்ளனர்<sup>44</sup>. இந்தியாவின் தென்பகுதியில் எழுச்சி பெற்ற பெரும் பேரரசுகள் இந்து சமுத்திர நாடுகளை கட்டுப்படுத்த இந்து சமுத்திரத்தினை பயன்படுத்தியதுடன் கடற்படையை பெரும் போரிடும் ஆயுதமாக அப்போரரசுகள் கையாண்டுள்ளன. சோழப் பேரரசு இதில் மிக முதன்மையானதாக காணப்பட்டது. தென்னிந்தியாவின் எழுச்சியடைந்த பேரரசுகள் இந்து சமுத்திரத்தின் மீதான ஆதிக்கத்தை பேணுவதற்கு கடற்படையை கட்டி வளர்த்ததுடன் எல்லையோர நாடுகள் மீது படையெடுப்புக்களை அவ்வப்போது மேற்கொண்டதாக வரலாறு கூறுகின்றது.

இவர்களை அடுத்து இஸ்லாமிய படையெடுப்புக்களும் அதனை அடுத்து எழுச்சிபெற்ற பேரரசுகளும் இந்தியாவையும் இந்து சமுத்திரத்தையும் செல்வாக்குக்குள் வைத்திருந்தன. குறிப்பாக ஒட்டமன் சாம்ராட்சியம் மூன்று நூற்றாண்டுக்கு மேல் இந்து சமுத்திரத்தினை ஆதிக்கத்துக்குள் வைத்திருந்தது<sup>45</sup>. அவ்வாறே 15ம் நூற்றாண்டில் சீனக் கடற்படையின் எழுச்சிக்கு வித்திட்ட மிங் பரம்பரை செங் கீ. இன் தலைமையில் இந்து சமுத்திரத்தில் வியாபார நோக்குடன் சீனர்களின் இந்துசமுத்திரம் நோக்கிய விஸ்தரிப்பு ஆரம்பித்தது<sup>46</sup>. பின்பு படிப்படியாக இந்து சமுத்திர விழிப்பு நாடுகளுடன் நெருக்கமான உறவையும் ஏற்படுத்திக் கொண்டது. குறிப்பாக கிழக்கு இந்தியக் கரை இலங்கை, பாரசீக வளைகுடா மற்றும் ஆபிரிக்க கரையோரம் வரையான நடவடிக்கையில் ஈடுபட்டது.

அதனை அடுத்து ஐரோப்பியரது வருகை வாஸ்கொடகாமாவினது பயணத்துடன் ஆரம்பமாகியது<sup>47</sup>. 16ம் நூற்றாண்டிலிருந்து இருபதாம் நூற்றாண்டு நடுப்பகுதிவரை ஐரோப்பியர் ஆதிக்கம் நிலவியது. போத்துக்கேயர், டச்சுக்காரரை அடுத்து பிரித்தானியாவின் ஆதிக்கம் இந்து சமுத்திரத்தினை மிக உயர்வான கடலியல் தந்திரத்தின் மையமாக திகழச் செய்தனர். இந்தியாவை அரண் செய்ய இந்து சமுத்திரத்தின் தீவுகளையும் நாடுகளையும் தடுப்பு சுவராக அமைத்து பாதுகாத்ததை அவர்களது ஆட்சிக்காலத்தில் காணமுடிந்தது. பிரித்தானியரது வீழ்ச்சி பனிபோர் உலகத்தினை உருவாக்கியது. அமெரிக்கா எதிர் சோவியத் யூனியன் என்ற எதிரிகளது அரசியல், இராணுவ, பொருளாதாரப் போட்டிக்குள் இந்து சமுத்திரம் அகப்பட்டிருந்தது. இக்காலத்தில் இந்து சமுத்திர நாடுகள் குடியேற்ற வாதத்திலிருந்து விடுபட்ட அரசுகளாகவும் விடுபட முயற்சித்த அரசுகளாகவும் காணப்பட்டன. சுதந்திர இந்தியா இந்து சமுத்திரத்தை ஆளுகைக்கு உட்படுத்த முயன்றவேளை சோவியத் யூனியனினதும் அமெரிக்காவினதும் நெருக்கடியால் அத்தகைய விடயத்தை கைவிட்டதுடன் சர்வதேச மட்டத்தில் சோவியத் யூனியனின் ஆதரவை முதன்மைப்படுத்தி எல்லையோரத்தை பாதுகாக்கும் உபாயங்களை உருவாக்கியது.

சோவியத் யூனியனது வீழ்ச்சி அமெரிக்க தலைமையிலான புதிய உலக ஒழுங்கினை உருவாக்கியது. அது செப்ரெம்பர் தாக்குதலுக்கு பின்பு (09/11) பஸ்துருவ அரசியல் பரிமாணத்தை முன்னெடுத்தது.

அதன் பின்பு சீனா இந்து சமுத்திரத்தின் மீதான செல்வாக்கினை அதிகரிக்க ஆரம்பித்தது. தற்போது இந்து சமுத்திரத்தில் சீனா, அமெரிக்கா, இந்தியா என்ற மும்முனைப் போட்டி நிகழ்கிறது<sup>48</sup>. வல்லரசுகளின் இந்து சமுத்திரம் மீதான போட்டிக்கு வலுவாக உள்ள காரணங்கள்

- 1) இந்து சமுத்திரத்தில் குவிந்துள்ள வளங்களை கையகப்படுத்துவது
- 2) வல்லரசுகளது வினியோகப் பாதைகளை தக்கவைப்பது
- 3) வல்லரசுகளது உலகளாவிய பாதுகாப்பு வலைப்பின்னலை பேணுதல்
- 4) இந்து சமுத்திரத்தின் மீது ஆதிக்கத்தினை கொண்டிருப்பதன் மூலம் ஆசியாவை ஆளுதல்<sup>49</sup> என்பனவாகும்.

### முடிவுரை

இந்து சமுத்திரத்தினை அறிமுகப்படுத்தும் விதத்தில் அமைக்கப்பட்ட பகுதி ஆய்வுக்கு ஏற்ப வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது. இந்து சமுத்திரத்தின் ஆரம்பத்திலிருந்து தற்போதைய வல்லரசுகளின் போட்டித்தன்மை வரை ஆராயப்பட்டுள்ளது. இதனால் ஏனைய சமுத்திரங்களைக் காட்டிலும் இந்து சமுத்திரம் காலத்தால் முக்கியத்துவமுடையதென்பதை கோடிட்டுக் காட்டியுள்ளது. இந்துசமுத்திரத்தை மையப்படுத்தியே இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டு காணப்படுமென்பதில் சந்தேகம் கொள்ள வேண்டியதில்லை. ஆசியா ஆபிரிக்கா அவுஸ்ரேலியா ஆகிய கண்டங்கள் இந்து சமுத்திரத்துடன் நேரடியான உறவைக் கொண்டிருப்பதனால் அதன் முக்கியத்துவம் மேலும் அதிகரித்துள்ள என்பது தெளிவாக நிறுவப்பட்டுள்ளது.

### அடிக்குறிப்பு

1. See K. N. Panikkar, *Asia and Western Dominance, A survey of the Vasso-Da-Gama Epoch of Asian History 1498 - 1945*, hearge Allen and unwin, LTD, Ruskin House museum street lands, 1965.
2. Soul Bernard Cohen, *Geography and politics in a divided world*, methuen London 1964, p. 45.

3. Ibid.,
4. Ibid p.46
5. Ibid, p.42
6. M.L. Bhargava, *Indian Ocean strategies Through the Ages (with Rare and Antique maps)* Riliance Publishing House, New Delhi 1990, Pp 05 - 06.
7. Ibid, p.02
8. Ibid. Pp 24 - 25
9. ஆர் பார்தசாரதி (மொ.பெ) இந்துமாக் கடல் மர்மங்கள் (லெமூரியாக் கண்டம்) நியூ செஞ்சுரி புக் ஹவுஸ் (பி)லிட், சென்னை, பக்.100
10. Lasanda Kurukulasuriya; 'Can Sri Lanka be a hup and haven in Indian Ocean?' 'The Sunday Times, from the sidelines view(s) 799, P. 162. And, G.S. Khurana, "Shaping security in India's maritime east, Role of Andaman & Nicoba", Strategic analysis Vol. 30, No. 1, January 2006.
11. See, Arvind Kumar, "Prahav Kumar(Ed) India - China relations. Prospect for building synergy in the Twenty first century", (Report on the Nation semior) 2012, Manipal center for Asian studies, Manipal University, India.
12. Xinhua News, 'U.S Pacific commander pledges to work on US - China military ties', June 16, 2012.
13. Ibid.,
14. A. Yogamoorthi, "Geographical aspects of the Indian Ocean - An overview", N. Krishnan, S. Gabriel (Ed) *Indian Ocean, problems and prespectives for cooperation*, school of International studies, Pondicherry University, 1992, p. 130.
15. Ibid.,

16. Ibid, p.138
17. Ibid.,
18. James Kraska, *Indian Ocean security and the law of the sea*. US Naval war college on Newport, Rhode Island 2012, P. 437.
19. A. Yogamoorthy opp.cit. p. 132
20. Ibid,
21. Ibid,
22. Ibid,
23. Ibid, Dorothy Perkins, *Encycbpiedia of China, The essential Reference to China, its History and culture*, Checkmark Book, 2000.
24. A. Yogamoorthy, opp.cit. p. 131
25. Ibid.,
26. Milo Kearney, *The Indian Ocean in world History*, Routledge, Taylor and francis group New york and London, 2004, P. 02
27. Bruce Blair, "Chen yali, and Eric Hagt, The oil weapon myth of China's vulnerability", *The national Journal of China security*, issue - 03, 2008.
28. M.L. Bhargava, p. 313.
29. ஆர் பார்த்தசாரதி, பக்.101,
30. மேற்படி நூல்.
31. Robert D. Kaplan, *Monsoon, The Indian Ocean and the future of American Power*, Random House, New york, 2010, p.02
32. Sambateman & Jane Chan, *Asean and the Indian Ocean The key maritime links*. RSIS November 2011, p.08
33. K.N. Panikkar opp.cit.

34. James Kraska, *Indian Ocean security and the law of the sea*, Naval war college, USA, 2012, p.471.
35. Ibid, p.472
36. Robert D. Kaplan, opp.cit. p.60
37. James Kraska, opp.cit. p.476
38. Robert D. Kaplan opp.cit. p.62
39. Harvir Sharma, "China's Interests in the Indian Rim countries and India's maritime security", *India quarterly*, vol, LVII No. 04 October - December 2001, New Delhi, p.67.
40. Christopter, J. Pehrosn, 'String of Pearls meeting the challenge of China's rising power Across the Asian littoral', PA, US. Army war college strategic studies Institute, 2006. P.01
41. Rasiv. Bhatia, 'An ocean of opportunities'. *The Hindu*, March 7, 2012.
42. Robert D.Kaplan, opp.cit
43. A. Yogamoorthy opp.cit p. 131
44. M.L. Bhargava, opp.cit. p. 49
45. Robert D. Kaplan, "The Indian Ocean and the future of American power", *Carnegie council, The voice for Ethnic in International affairs*, November, 01. 2001.
46. Robert D. Kaplan, *Monsoon*, opp.cited p. 10
47. Ibid, p. 29.
48. Robert D. Kaplan, *The Indian ocean* opp.cited p. 12
49. Gassaway N. Cory, *A Diamond in the string of pearls, The strategic importance of Sri Lanka for Indian Ocean Regional stability*, 04 May 2011, Naval war college New port, USN,p.02.

## சீனாவும் இந்து சமுத்திரமும் புராதன காலம் முதல் 15ம் நூற்றாண்டு வரை

(China and Indian Ocean, From Ancient period To Fifteen Century)

### அறிமுகம்

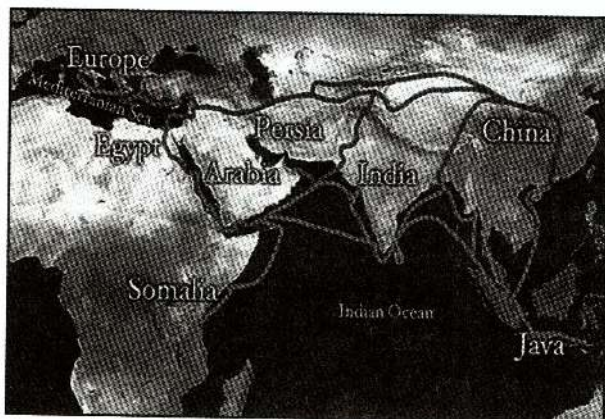
சீனா இந்து சமுத்திர பிராந்தியத்துடன் நேரடித் தொடர்பில்லாத நாடு என்ற வகையில் அதன் பிரவேசம் ஏறக்குறைய அமெரிக்கா, சோவியத் யூனியன் போன்று சர்வதேச ஆதிக்கத்தை நோக்கியதாக அமைந்துள்ளது. சீனாவின் கடலாதிக்கம் முழுமையாக பசுபிக் சமுத்திரத்தை அண்டிய தென்சீனக் கடல் பகுதியிலேயே காணப்படுகிறது. சீனா படிப்படியாக பொருளாதார செழிப்பினையும் அதனுடன் கூடிய இராணுவ வல்லமையையும் பெருக்கிக் கொண்டு பிற பிராந்திய நாடுகளையும் அவற்றின் துறைமுகங்களையும் வர்த்தக நோக்கத்துடன் அணுகிவருகிறது. சீனாவின் பொருளாதார பாய்ச்சலும் அரசியல் ரீதியான மென்போக்கு (Soft Power) அணுகுமுறையும் வேகமாக உலக நாடுகளுடன் உறவினைப் பலப்படுத்த உதவியது. அது மட்டுமன்றி ஆசிய ஆபிரிக்க இலத்தீன் அமெரிக்க நாடுகள் மத்தியில் அதிக செல்வாக்கினை பிடித்துள்ள சீன ஐரோப்பிய, அமெரிக்க கண்டத்து நாடுகளுடன் வர்த்தக ரீதியில் நெருக்கமான உறவைக் கொண்டிருக்கின்றது. இதனால் உலகளாவிய வர்த்தக வலையமைப்பைக் கொண்டுள்ள சீனா கடல் ரீதியாக தொடர்பாடலை அதிகம் உருவாக்கி வருகின்றது. ஆசியா - ஆபிரிக்க தென் அமெரிக்க வட்டகை நாடுகளை கடல்ரீதியில் இணைத்துக் கொண்டு வர்த்தக ரீதியிலான உறவை பலப்படுத்தி வருகிறது.

### பட்டுப்பாதை வியாபாரம் (Silk Road Route)

பட்டுப்பாதை வியாபாரம் என்பது உலகத்தில் சீனாவின் வர்த்தக ரீதியான பாதையைக் குறிப்பதாகும். பட்டுப்பாதை என்பது கவிகை

(Caravan) வண்டிகளும் கடற்கலங்களும் பயணம் செய்த பாதையைக் குறிப்பதாகும்<sup>1</sup>. ஆசியாவின் தென்பகுதி ஊடாக தொடரான பல துறைமுகங்களையும் நகரங்களையும் இணைத்து அமைக்கப்பட்ட பாதையே பட்டுப்பாதை என்றும் குறிப்பிடப்படுகிறது. பட்டுப்பாதை என்ற பெயர் Woven silk textiles உற்பத்திக்கு சீனாவின் Mawangdui, Changsha, Hanan ஆகிய மாகாணங்கள் ஹீன் (Han) முடியின் ஆட்சிக்காலத்தில் மிகப் பிரபல்யமாக விளங்கியது<sup>2</sup>. இவ் உற்பத்தியினை வியாபாரம் செய்வதற்காக ஏற்படுத்தப்பட்ட வினியோகப் பாதையே பட்டுப்பாதை என்ற தனித்துவத்தை தனதாக்கிக் கொண்டது. ஹீன் முடியாட்சியின் ஆதிக்கம் கி.மு. 260 முதல்கி.பி. 220 வரை சீனாவில் நிலவியது<sup>3</sup>. இப்பாதைக்கான வியாபாரம் மிகப் பிரபல்யமாக உலக நாடுகள் மத்தியில் முதன்மைப்படுத்தப்பட்டது. இப் பட்டுப் பாதை வியாபாரம் தரை ரீதியாகவும், கடல் ரீதியாகவும் பிரபல்யம் அடைந்தது.

### புராதன பட்டுப் பாதை



பட்டுப்பாதை என்ற பெயரை ஜேர்மனிய சொல்லான *seidensfra Be* என்பது குறிப்பதாகவும், ஜேர்மானிய புவியியலாளரான *Lerdinand von Richthofen* 1877 இல் இப்பெயரைச் சூட்டியதாகவும் வரலாற்று தகவல்கள் தெரிவிக்கின்றன<sup>4</sup>. எதுவாயினும் சீனாவின் வர்த்தகப் பாதையைக் குறிப்பதென்பது தெளிவாகவுள்ளது. சீனாவின்

மையப்பகுதிக்கு அப்பால் வடக்கு பக்கமான பாதை புல்கர் - கிப் சாக் பகுதியூடாக கிழக்கு ஐரோப்பாவுக்கும் கிரீ மியர் குடாவுக்கு சென்று அங்கிருந்து கருங்கடல், மர்மாரக் கடல் என்பனவற்றைக் கடந்து பால்சான் பகுதியூடாக வெளியை அடைகின்றது<sup>5</sup>. இதே போன்று சீனாவின் தெற்கு திசையூடாக துருகிஸ்தான் - கோராசான் ஊடாக மொசப்பதேமியா அனதோலியா சென்று அங்கிருந்து தெற்கு அனதோலியாவிலுள்ள அண்டியோச் ஊடாக மத்தியதரைக்கடலை அல்லது லேவண்ட ஊடாக எகிப்துக்கும் வட ஆபிரிக்காவுக்கும் செல்கிறது<sup>6</sup>.

இதனடிப்படையில் ஐரோப்பாவிலிருந்து எகிப்து வழியாக சோமாலியவுக்கும் அங்கிருந்து அரேபிய வளைகுடாவுக்கும் அப்பகுதியிலிருந்து ஈரான் ஆப்கானிஸ்தான் நகர்ந்து பாகிஸ்தான் இந்தியப் பகுதிகளுக்கூடாக இலங்கைக்கும் அங்கிருந்து வங்காளாதேஷ்க்கும் ஜாவா - இந்தோனேசியாவுக்கும் பின்னர் வியட்னாம் ஊடாக சீனாவை வந்தடையும் நேர்த்தியான கடல்பாதை அமைந்திருந்தது<sup>7</sup>. சீனாவின் வியாபாரப் பாதை இந்து சமுத்திரத்தின் கிழக்கு வாயிலை கட்டுப்பாட்டில் வைத்திருந்ததுடன் மலாக்கா நீரிணையிலும் இந்து சமுத்திரத்தின் மேற்குப்பகுதி வரையான கடல்பரப்பில் செல்வாக்குடையதாக விளங்கியது.

சீனாவின் பட்டுப்பாதை வியாபாரத்தின் மூலம் சீன நாகரிகத்தின் அம்சங்கள் பிற நாகரிகங்களுடன் சேர்ந்துக்கொண்டமை மிகப் பிரதான பரப்புகையாக அமைந்தது. இதனால் ஏனைய நாகரிகங்களின் செழுமைக்கு சீன நாகரிகம் பங்களித்ததாக வரலாற்று ஆசிரியர்கள் குறிப்பிடுகின்றனர். அது மட்டுமன்றி உற்பத்திப் பொருட்கள் பரிமாற்றப்பட்டும், வியாபார உத்தியை ஏற்படுத்தவும் வர்த்தக ரீதியில் உலகத்தை இணைக்கவும் சீன முனைந்துள்ளதை காணமுடிகின்றது.

ஹீன் பரம்பரையின் முடியாட்சியில் Wudi பேரரசு மிகப் பிரபல்யம் பெற்றது. ஏறக்குறைய கி.மு. 142 முதல் கி.பி 87 வரை ஆட்சி அதிகாரத்தினை தக்க வைத்திருந்தது<sup>8</sup>. இப் பேரரசின் ஆட்சியின் போது சீனாவின் தென்பகுதி பிராந்தியமான Chekiang, Fukien ஆகிய பகுதிகள் ஆதிக்கத்துக்குள்ளான. நிர்வாக முறைமையில் திட்டமிட்ட ஒழுங்கமைப்பு ஏற்படுத்தப்பட்டது. மேலும் அக்காலப்பகுதியில் ரோமப்

பேரரசின் செல்வாக்கு சீன பட்டுப்பாதை வியாபாரத்தை தனக்குரியதாக மாற்றியிருந்தது. இதனை முறியடித்து வடக்கு சீனாவையும் ஈரானின் நிலப்பகுதி மட்டுமன்றி கடல் பகுதிவரை செல்வாக்கு செலுத்த காரணமாக இப்பேரரசு செயல்பட்டதாக வரலாற்று தகவல்கள் குறிப்பிடுகின்றன<sup>9</sup>. இப் பேரரசு கி.மு. 139 இல் ஏறக்குறைய ஏழு லட்சம் படைகளைக் கொண்ட சீனாவின் குடியேற்றவாத ஆட்சியினை பின்பற்றியதை அவதானிக்க முடிகிறது. மேலும் பல நாடுகளுடன் உறவை ஏற்படுத்தியது என்றும் மத்திய ஆசியா, முழுவதும் செல்வாக்கை பரப்பியதாகவும் கூறப்படுகின்றது<sup>10</sup>. கி.மு. 111 இல் இப் பேரரசு சீனாவின் முதலாவது கடல் ஆதிக்கத்தை முதன்மைப்படுத்தி செயல்பட்டது. குறிப்பாக கடல் வாணிபத்தையும் கடல்சார் பட்டுப் பாதையையும் வலுப்படுத்தியதுடன் மீன்பிடிக்குறித்தான கப்பல்களை தயார்செய்து இந்து சமுத்திரத்தின் கிழக்கு கடற்பரப்பின் வாயில் கடவையான மலாக்கா நீரிணையினை செல்வாக்குக்குள் வைத்திருந்தது. குறிப்பாக வடக்கு வியட்நாம் பிராந்தியத்திலிருந்து அலெக்ஸ்டான்ரியான் (*Alexandrian glass*) பகுதி வரையும் கட்டுப்பாட்டுக்குள் வைத்திருக்கும் கடல் படைப் பலத்தை கொண்டிருந்தமை தெரியவருகிறது<sup>11</sup>. இது சீனாவின் கடலாதிக்க கொள்கையின் வலுவான கட்டமெனக் குறிப்பிடமுடியும்.

இதனை அடுத்த பல நூற்றாண்டுகள் கிரேக்கரும் பின்னர் வலுவான ரோம சாம்ராட்சியத்தின் எழுச்சியும் அதனுடன் எகிப்து என்பன இந்து சமுத்திரத்தின் வாணிப ஆதிக்கத்தை தக்கவைத்திருந்தன. இப்பேரரசுகள் ஐரோப்பிய - ஆசிய வர்த்தகத்தினை அதிகரித்து வந்தன. கடல் ரீதியான போக்குவரத்திலும் தரை ரீதியான தொடர்பினையும் கொண்டிருந்த ரோமப்பேரரசு காலம் வாணிபம் சிறப்பான இடத்தினை வகுத்திருந்தது. அக் காலப்பகுதியில் இந்தியாவும் அதன் பேரரசுகளும் வங்களாவிரிகுடா தொடங்கி இந்து சமுத்திரத்தின் கிழக்கு கடற்கரையையும் மத்திய இந்து சமுத்திரத்தினையும் ஆதிக்கம் செய்தன<sup>12</sup>. அப்போது சீனாவுக்கு இந்தியாவின் கடற்படைப் பலம் பெரும் நெருக்கடியாக அமைந்திருந்தது என வரலாற்று ஆசிரியர்கள் குறிப்பிடுகின்றனர்.

சீனாவின் Wang Mang பேரரசின் எழுச்சி (AD. 9 - 23) வலுவான கடற்கலங்களை கொண்டிருந்ததாக மூன்றாம் நூற்றாண்டில் சீன

மொழியில் எழுதப்பட்ட *Nan - Chool - Wu Chib (Strange Things of the South)* என்ற நூலில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது<sup>13</sup>. மேலும் 700 மேற்பட்ட கடற்படைகளையும் 260 தொன் எடையையும் கொண்ட கடற்கலங்கள் சீனாவிடம் காணப்பட்டதாகவும் கம்போடியாவின் தூதுவர் நிலையத்தை அமைத்து உறவை ஏற்படுத்திக் கொண்டதாகவும் ஆதாரங்கள் உறுதிப்படுத்துகின்றன. அக்காலத்தில் ரோம பேரரசு இந்திய பேரரசினது கடலாதிக்கம் நிலவியதாகவும் சீனா கிழக்கு இந்து சமுத்திரத்துடன் தனது வியாபாரத்தினை மேற்கொண்டதாகவும் வரலாற்று ஆதாரங்கள் தெரிவிக்கின்றன. இறுதியில் ஹீன் பரம்பரையின் ஆதிக்கம் சீனாவில் முடிவுக்குவர சீனா மூன்று துண்டுகளாக துண்டாடப்பட்டதுடன் கடலாதிக்கம் பலவீனமடைந்தது. ரோமப் பேரரசு முழுமையான பலத்தை கடலிலும் ஆசிய பிராந்தியங்களிலும் தக்கவைத்திருந்தது.

கி.மு. 617 இல் மீண்டும் சீனாவில் *Tang* பரம்பரையின் முடியாட்சி எழுச்சி பெற்றது. இது கடலாதிக்கத்தை நிலைநாட்டும் முயற்சியில் ஈடுபட்டது. கொரியா, ஜப்பான், வியட்னாம் ஆகிய அரசுகளுடன் வர்த்தக ரீதியான உறவைப் பலப்படுத்தியதுடன்<sup>14</sup> கிழக்கு இந்துசமுத்திரப் பிராந்தியத்திலும் தமது கடலாதிக்கத்தை வில்தரிக்க முனைந்தது. கி.பி. 717 முதல் 720 வரையான காலப்பகுதியில் சீன பௌத்த துறவியும் கடலோடியுமான *Yijing* உம் சுமாத்திரா வழியாக இந்தியாவை அடைந்தனர் என தெரியவந்துள்ளது<sup>15</sup>. இக் காலப் பகுதியில் சீனாவின் வியாபாரப் பொருட்களுடன் பெரும் கப்பல்கள் இந்தோனேசியா, பர்மா (மியான்மார்) வழியாக பாரசீகத்திற்கும் அதன் வழியாக சோமாலியாவுக்கும் பயணம் மேற்கொண்டிருந்தன<sup>16</sup>. இதன் மூலம் சீனாவின் கடல்வாணிபம் மிக சிறப்பாக நிகழ்ந்ததுடன் கடல் வலிமையை பலப்படுத்த வேண்டிய சூழலை வலுவான பிற அரசுகளுக்கு ஏற்படுத்தியது.

கி.பி. 960 இல் *Sung* முடியாட்சியின் எழுச்சி இந்து சமுத்திரத்தில் சீனாவின் செல்வாக்கினை மீண்டும் ஏற்படுத்த காரணமாகியது. குறிப்பாக ஜெனரல் *Tai Tzu* தலைமையில் சீனக்கடல் ஆதிக்கம் வர்த்தக ரீதியில் இடம்பிடித்தது<sup>17</sup>. இதற்கு மூலகாரணமாக இரும்பு மற்றும் உருக்கு உற்பத்தியில் இரட்டிப்பு வளர்ச்சியை *Hovan* மற்றும் *Hopei*

மாகாணங்கள் பெற்றிருந்தன. இதன் உற்பத்தி அதிகரிப்பு சீனாவின் கடல் ரீதியான நடவடிக்கைகளிலும் விவசாய உற்பத்தியிலும் புதிய கால்வாய்களை அமைப்பதிலும் பெரியளவான பங்காற்றியதுடன் வியாபாரத்திற்கான அதிக வாய்ப்புக்களை ஏற்படுத்தியது. Sung முடியாட்சி தனது தலைநகரத்தைக்கூட மாற்றிக் கொள்ள காரணமாக அமைந்ததென வரலாற்றாய்வாளர்கள் குறிப்பிடுகின்றனர். கால்வாய்களை அமைத்ததன் வாயிலாக சீனாவின் தெற்கு கடற்கரைக்கும் வடக்கு கடற்கரைக்கும் இடையிலான வாணிபம் விருத்தியடைந்தது. இது சீனாவின் கடலாதிக்கத்தை சாத்தியமாக்கும் வழிமுறைகளை ஏற்படுத்தியது. பதினோராம் நூற்றாண்டு முதல்பதினைந்தாம் நூற்றாண்டு வரை சீனாவின் கடல்சார் பொருளாதார எழுச்சிக்கு மூலகாரணமாக Sung முடியாட்சி அமைந்தமை தெரியவருகின்றது<sup>18</sup>. இம் முடியாட்சியின் காலத்தில் சீனா ஆயுத தளபாட உற்பத்தியிலும் நாணயத் தாள்களை பரிமாற்றத்துக்கு உட்படுத்தும் நடவடிக்கையிலும் முதன்மை வகித்தது. மேலும் விவசாயப் பொருளாதாரத்திலும் கடல் வர்த்தகத்திலும் அதிக செல்வாக்கினை சீனா முன்னெடுத்தது. அதிலும் குறிப்பாக Kao Tsung (1127 - 1162) காலப்பகுதியில் மீளவும் கடல்சார் வாணிபத்தில் அதிக முக்கியத்துவம் பெற்றது<sup>19</sup>. சீனாவின் கடற்படையை விருத்தி செய்ய முயன்ற Hui Tsung சீனாவின் கரையோர மாகாணங்களுக்கிடையிலான வாணிபத்தை செழிப்படைய செய்ததுடன் கடற்படையொன்றை கட்டி வளர்த்தமை குறிப்பிடத்தக்கது. சீன அரசாங்கம் ஹய்னன் இருந்து தென் சீனக்கடல் வரையுமான பகுதியில் கால்வாய் அமைத்து கடற்படையை வலிமைப்படுத்தியது<sup>20</sup>. இயந்திரங்களைக் கொண்ட கப்பல்களை அமைத்ததுடன், பாரிய கப்பல்களைக் கொண்ட கடல்படையை உருவாக்கியது. கப்பல் தரிப்பதற்கான அமைவிடங்கள், மற்றும் கடல்படை பின்தள வசதிகள் அனைத்தும் மேற்கொள்ளப்பட்டது. 100க்கு மேற்பட்ட கப்பல்களும் 50,000 க்கு மேற்பட்ட பணியாளர்களையும் கொண்ட கடல்படை இக் காலப்பகுதியில் சீனாவிடம் காணப்பட்டது<sup>21</sup>. சீனாவுக்கு தேயிலை, ஆடை ஏற்றுமதியிலான அதிக இலாபம் கிடைத்தது.

பன்னிரெண்டாம் நூற்றாண்டில் சீனாவின் வர்த்தகம் இந்து சமுத்திர நாடுகளுடன் அதிகரித்தது. குறிப்பாக மலாக்கா நீரிணை

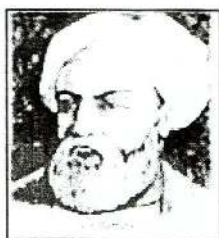
மற்றும் இந்தியாவின் தென்மேற்கு பகுதி வரையும் (ஒரிஷா) வர்த்தகம் விரிவடைந்திருந்தது. மேலும் கர்நாடக பகுதியிலிருந்து கிழக்கு ஆபிரிக்கா வரையும் சீனாவினது வர்த்தக நடவடிக்கை நிலவியதாக வரலாற்று ஆதாரங்கள் உறுதிப்படுத்துகின்றன<sup>22</sup>. பதின்மூன்றாம் நூற்றாண்டில் சீனா இந்து சமுத்திரத்தின் அராபிய நாடுகளுடன் மிக நெருக்கமான கடல் ரீதியான வர்த்தக தொடர்பை கொண்டிருந்தது. அதற்கு அடிப்படையில் கடல் தொடர்பான தொழில்நுட்பம் வளர்ச்சியை நோக்கியதாக காணப்பட்டது. சீனர்களின் கப்பல்களின் போக்குவரத்துக்கான வாய்ப்புக்களை தொழில்நுட்ப சாதனங்களுடாக விருத்தி செய்துகொண்டது. துறைமுகங்களை அடையாளப்படுத்துதல், கப்பல்களின் போக்குவரத்திற்கான பாதைகளை இனங்காணும் வரைபடங்களை தயாரித்து கொண்டமை, *Mariner's compass* பாவிக்கப்பட்டமை. இரவிலும் கப்பல்கள் துறைமுகங்களை அடைவதற்கான சமீஞ்ஞைகளை அமைத்தமை என்பன சீனக்கடல் போக்குவரத்தில் காணப்பட்ட பலமான அம்சமாக அமைந்தது. இக் காலப்பகுதியில் 120 தொன் எடையுடைய கப்பல்களையும் (*Cargos*) நூற்றுக்கு மேற்பட்ட பணியாளர்களைக் கொண்ட வர்த்தக பொருட்களை பரிமாற்றம் செய்யும் நடவடிக்கையில் சீனா ஈடுபட்டது. சீனாவின் கடல் ரீதியான ஆதிக்கத்திற்கு அதன் தொழில்நுட்பம் வலுவான பங்களிப்பினை வழங்கியதாகவும் கூறப்படுவது சரியான விடயமாகவே உள்ளது. இரும்பு, உருக்கு என்பவற்றின் அதீத வளர்ச்சியும் அறிவுலக கண்டுபிடிப்புக்களின் வளர்ச்சியும் இணைந்து சீனாவின் கடல்சார் தொழில்நுட்பத்தினை அதிகரிக்க செய்ததன் மூலம் கடல் ரீதியான வாணிபம் வளர்ச்சியடைந்தது எனக் குறிப்பிட முடியும்.

அடுத்துவந்த நூற்றாண்டின் முழுப்பகுதியும் இத்தாலிய வர்த்தகத்தின் ஆதிக்கமும் மொங்கோலிய பேரரசின் செல்வாக்கும் இந்து சமுத்திரத்தையும் சீனாவையும் ஆதிக்கத்துக்குள்ளாக்கியிருந்தது. சீனாவை ஆதிக்கம் செய்த மொங்கோலியப் பேரரசு சீனாவின் கடல்படையையும், கடற்பாதையையும் பயன்படுத்தி இந்து சமுத்திரத்தின் கிழக்கு, தென்மேற்கு பகுதியையும் அரேபியாவின் சில பகுதியிலும் வர்த்தகத்தில் ஈடுபட்டது<sup>23</sup>. குறிப்பாக யாவா, சுமாத்திர உட்பட மலாக்கா நீரிணையூடான இந்து சமுத்திரத்தின் கிழக்கினையும்,

தென்சீனக் கடற்பகுதி நாடுகளுடனும் வியாபாரத்தில் ஈடுபட்டது. 1368 இல் மீளவும் மொங்கோலிய பேரரசை தோற்கடித்து மிங் (Ming) பேரரசு சீனாவில் எழுச்சியடைந்தது. இப்பேரரசு மீளவும் இந்து சமுத்திரம் மீதான செல்வாக்கினை பலப்படுத்தியதுடன் 1407 இல் வடவியட்னாமின் Annam பகுதியை கைப்பற்றியது. சீனக் கடற்படை அட்மிரல் Cheng Ho (Zheng He) தலைமையில் சீனாவின் கடற்படை பாரிய எழுச்சி கண்டது<sup>24</sup>. மார்க்கோபோலோ (Marco Polo - 1285 வருகை தந்தார்) இபான் பட்டுடா (Iban Battuta) ஆகியோர் சீனாவுக்கு வருகை தந்ததாகவும் அதில் இபான் பட்டுடா 1329, 1349 இலுமாக இரு தடவை சீனாவுக்கு Zheng He இன் கப்பலில் வருகை தந்ததாக அவரது பயணக் குறிப்பு மூலம் அறியமுடிகிறதென Kaplan குறிப்பிடுகின்றார்<sup>25</sup>. அதே நேரம் Zheng He இன் கப்பல்கள் இந்து சமுத்திரம் வழியாக பயணித்ததாகவும் ஆயுதங்களை வெளிப்படையாக தாங்கிய கடற்படை வீரர்கள் பயணம் செய்ததாகவும் ஒரு பாரிய கடற்படையை சீனா வைத்திருந்ததாகவும்குறிப்பிடுகின்றனர்.<sup>26</sup>



மார்க்கோபோலோ

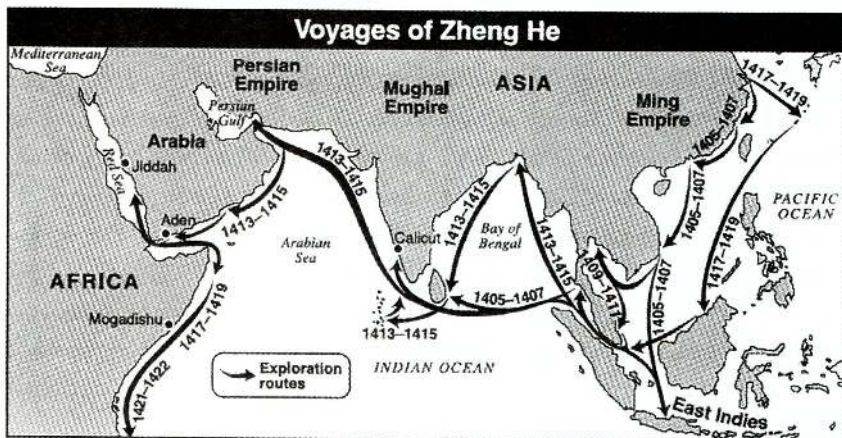


இவான் பட்டுடா



கெஃங்கீ

இதைவிட ஜெயஞ்சலத்தை சேர்ந்த புவியியலாளரான Al-Muqaddasi குறிப்பிடும்போது ஓமான், யேமன், சாக் கடல், அரேபியா குடா வழியாக சுமாத்திரா முதல் மலாக்கா நீரிணை வரையான கடல் பாதையை சீன கடற்படை கட்டுப்பாட்டில் வைத்திருந்ததாகவும் அதனுடாக தனது போக்குவரத்தை மேற்கொண்டதாகவும் குறிப்பிடுகின்றார்<sup>27</sup>.



Source: Elisabeth Gaynor Ellis and Anthony Esler, *World History, Connections to Today*, Prentice Hall (adapted)

செஷங் கீ இன் தலைமையிலான சீன கடற்படை (1420 இல்) 1500 தொன் எடையுள்ள கப்பல்களை கொண்டிருந்ததுடன் 400 அடி நீளமுடைய 100 - 200 வரையான கப்பல்களையும் 40 - 60 இடைப்பட்ட போர்க் கப்பல்களையும் கலிபர், ரொக்கற், சிறு ஆயுதங்களை அக் கடற்படை கொண்டிருந்ததாகவும் ஏறக்குறைய 28 வருடங்களாக இந்துசமுத்திரத்தை ஆதிக்கம் செய்ததாக தெரியவருகிறது<sup>28</sup>. இந்தக் கப்பல்கள் கொரியா, ஜப்பான், மற்றைய தென்கிழக்காசிய நாடுகள், இந்தியா மற்றும் கிழக்கு ஆபிரிக்காவுடன் வந்ததக் தொடர்புகளையும் கடல் ரீதியான செல்வாக்கினையும் செலுத்தியதாக தெரியவருகிறது. செஷங் கீ இலங்கைக்கு மட்டும் ஐந்து தடவை விஜயம் செய்ததாகவும் இலங்கை மீதான ஆதிக்கத்தை பரப்பும் நோக்குடனும் இலங்கையில் தனது சிற்றரசினை நிறுவும் முயற்சியாகவும் இந்த விஜயம் அமைந்ததென வரலாற்று ஆசிரியர் ஜானக குணத்திலக குறிப்பிடுகின்றார்<sup>29</sup>. இச் சுற்றுப் பயணத்தின்போது செஷங் கீ 50000 கிலோ மீற்றர் பயணம் செய்ததுடன் 30 நாடுகளுக்கு விஜயம் செய்ததாக அவர் மேலும் தெரிவிக்கின்றார். ஒரு தடவை இலங்கைக்கு வந்தபோது செஷங் கீ காலியில் உலகப் பிரசித்தி பெற்ற மும்மொழி கல்வெட்டினை திறந்து வைத்துள்ளார். காலியிலுள்ள கிறிப்து வீதியில் இக் கல்வெட்டு காணப்படுகிறது. அக் கல்வெட்டில் குறிப்பிடப்பட்ட விடயம் கவனிக்கத்தக்கது.

காலி கல்வெட்டு



பொய்து சிவந்த காலம் வீதம்... ஸாஸ்திரத்தினை நோக்கித்து நாம். ஸ்ரீராம கிருஷ்ணமடம்...  
மேயில் பதாஸம்... ஸுபகர்ப்பு... மேயலுயில் ஸர் துணை... கங்கா நான் நாகரீக மெய்  
மேயலமையுயில் கமையுயில் திரிபா... ஸுத நான்... மடமடமடமட இவ்வுத நாயுயில் மன் மிவந்த  
மன்மன் துதிவந்திவந்த தாயுயில் துணைப் புத்திவந்த துதி நான்மன்... 1983 ஸ்ரீ... நான்மன் புத்தி  
தந்திமேயுயில்... மையுயில்... ஸ்ரீ... து புத்திவந்த மடமட... மேயல... து ஸ்ரீ...  
மடமடமட மையுயில்... இவ்வு புத்தி நாயுயில் மடமடமடமட மையுயில் தந்திவந்த தந்திவந்த...  
இவ்வு மையுயில் தந்திவந்திவந்த தந்திவந்த... இவ்வு மையுயில் தந்திவந்த மையுயில்... மேயல...  
... மையுயில் தந்திவந்த... மேயல மையுயில் மேயலமையுயில்... தந்தி... மையுயில் மேயல மேயல  
மையுயில் மேயலமையுயில்... இவ்வு மையுயில் தந்திவந்த தந்தி... மையுயில் மையுயில் மேயலமையுயில்  
மையுயில் தந்திவந்த தந்திவந்த தந்திவந்த மேயலமையுயில் தந்திவந்தமையுயில்... மையுயில்  
மையுயில் மேயல மையுயில் மேயலமையுயில் மேயலமையுயில் தந்திவந்த தந்திவந்த... தந்தி  
தந்திவந்த மையுயில் மேயலமையுயில் மேயலமையுயில் மேயலமையுயில்...

-31-

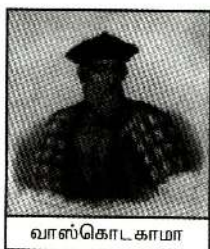
மேலும் அட்மிரல் ஷெங் கீ இலங்கையின் மத்திய மலைநாட்டிலுள்ள பௌத்த விகாரைகளுக்கு விஜயம் செய்ததாகவும் அவைகளுக்கு அன்பளிப்புகளை வழங்கியதாகவும் தெரியவருகிறது. குறிப்பாக 1000 தங்க கட்டிகள், 5000 சில்வர் கட்டிகள், பல வகையிலும் பல வர்ணங்களிலும் அமைந்த 50 உருளைகளில் பட்டுத்துணிகள், நான்கு சோடி தங்க ஆபரணப் பதாதைகள், தங்கம் பொறிக்கப்பட்ட பட்டுக்கள், ஐந்து பண்டைக்கால விளக்குகள், தங்க மூலாம் பூசப்பட்ட புராதன பூச்சாடிகள், 2500 குப்பிகளின் வாசனை திரவியங்கள், பத்து சோடி அரக்கு மெழுகுதிரிகள்<sup>31</sup> என்பன.

அக் காலப்பகுதியில் கோட்டையை ஆண்ட வீர அழகேஸ்வரா செங் கீ. இன் விஜயத்தை எதிர்த்ததாகவும், 1411 இல் மீண்டும் வருகை தந்த செங் கீ வீர அழகேஸ்வராவை கைதுசெய்து சீனாவுக்கு நாடு கடத்தியதாகவும் சிங்கள இராஜ்ஜியத்தினை ஆறாம் பராக்கிரமபாகு என பெயர் மாற்றிக் கொண்ட செபனானவிடம் கையளித்தார். இவரே பிரித்தானியருக்கு முன் இலங்கையை ஒன்றிணைத்து ஆட்சி செய்ததாக வரலாற்றாசிரியரும் தொல்லியலாளருமான செனரத் பரணவிதாரண குறிப்பிடுகின்றார்<sup>32</sup>. ஆறாம் பராக்கிரமபாகு 1416, 1420 ஆண்டுகளில் சீனாவுக்கு பயணம் மேற்கொண்டதாக வி. எல். பி. மென்டிஸ் குறிப்பிடுகின்றார்<sup>33</sup>.

எனவே இந்து சமுத்திரத்தின் சீனாவின் கடல்படை விரிவாக்கத்தில் இலங்கை பிரதான இடத்தை பெற்றிருந்தமை குறிப்பிடக்கூடிய அம்சமாகும்.

ஷெங் கீ இன் தலைமையிலான கடற்படை 1405 - 1433 வரை இந்து சமுத்திர நாடுகளுடன் பாரிய வர்த்தக உறவைப் பேணியது. குறிப்பாக புறாணை மலாக்கா, ஜாவா, சுமாத்திரா, இலங்கை, கலிகட், ஏடன், ஒமூஸ், யேமன், மாலின்டி, மடகஸ்ஹீ, சன்சிபார் ஆகிய துறைமுகங்களுக்கு ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட தடவை ஷெங் கீ வியாபார நோக்கமாக விஜயம் செய்துள்ளார். இதில் சன்சிபார் சீனாவின் வர்த்தக மையமாக அல்லது தளமாக விளங்கியது. குறிப்பாக இந்து சமுத்திரத்தின் மேற்கு பகுதி அரபுக்களின் வர்த்தக தளமாக காணப்பட்டபோது சீனாவின் கடற்படைக் கப்பல்கள் கிழக்காசிய நாடுகளின் பொருட்களை ஏற்றிச் சென்று அராபிய நாட்டுப்

பொருட்களை எடுத்துவந்த பரிமாற்றத்தை மேற்கொண்டிருந்தமை கவனிக்கத்தக்கதாகும். மேலும் இந்தியாவின் மலபார் கடலோரம் காணப்பட்ட துறைமுகங்களுக்கும் மாலைதீவுக்கும் நட்புக்கலந்த விஜயத்தினை ஷெங் கீ மேற்கொண்டதுடன் இந்தியாவின் குஜராத், கலிகட் துறைமுக நகரங்களுடன் வர்த்தக தொடர்பினை வைத்திருந்தமை தெரியவருகிறது. இந்து சமுத்திரத்தின் மேற்கு பக்கமாக Hormuz, பராசீக வளைகுடா ஆகிய கேந்திர நிலைகளுடனான இப்பகுதி நாடுகளுடன் பாரிய வர்த்தக தொடர்பினை பேணியது. சீனப் பொருட்கள் பரிமாற்றப்பட்டதுடன் அக்கேந்திர நிலையங்களுடாக வரும் ஐரோப்பிய, அராபிய பொருட்களை பரிமாற்றம் செய்ய உதவியாக அமைந்தது. இதன் பின்னர் சீனாவில் ஏற்பட்ட ஆட்சி மாற்றமும் உள்நாட்டரசியலின் பலவீனமும் படிப்படியாக கடற்படை வலுவை சீனா இழக்க பிரதான காரணமாக அமைந்தது. மேலும் அந்நிய சக்திகளின் ஊடுருவல் அதிகரித்ததுடன் அராபிய பேரரசும் இத்தாலிய அரசின் கடல் வாணிப செல்வாக்கும் இந்து சமுத்திரத்தில் அதிகரித்தது. அத்துடன் 1498 இல் வாஸ்கொடகாமாவின் (Vasco da Gama) இந்து சமுத்திரம் நோக்கிய வருகை ஆசிய, ஆபிரிக்க கண்டங்களின் மாற்றத்தினை ஏற்படுத்தியது<sup>34</sup>.



வாஸ்கொடகாமா

எனவே சீனாவின் ஆரம்பகால இந்து சமுத்திரம் சார் விரிவாக்கம் பலமானதாக அமைந்தது. இந்து சமுத்திரம் அல்லா ஒரு பிராந்திய நாடான சீனாவின் நடவடிக்கை வல்லரசுகளுக்கு சமமானதாக புராதன காலத்திலிருந்து காணப்படுகிறது. தென்சீனக் கடலையும் இந்து சமுத்திரத்தையும் பற்றிய தெளிவான பரீச்சயமான அனுபவம் சீனக் கடற்படையிடம் உண்டு என்பதனை அவதானிக்க முடியும். சீன சார்பான ஆய்வாளர்களும் சீன ஆட்சியாளரும் இந்து சமுத்திரம் பொதுவானதும் கேந்திர ரீதியில் சீனாவுக்கு முக்கியமானதென வாதிடுகின்றனர். ஆசிய, ஆபிரிக்க நாடுகளுடனான உறவு மட்டுமன்றி அமெரிக்கா கண்டம் வரையுமான போக்குவரத்துப் பாதையாக இந்து சமுத்திரம் காணப்படுவது சீனாவுக்கு அவசியமானதாக மாறியுள்ளது.

சீனா ஆச்சரியங்களும், குழப்பங்களும், முரண்பாடுகளும் கொண்ட நாடாகவுள்ளதனால் எப்போதும் விழிப்பாக இருக்கின்றது. அரசியல் ஆட்சி பிழைக்கும் போது சீனாவின் இருப்பு குலைந்து போகிறது. அதனால் சீனா தனது அரசியல் வலுவை கெட்டியாக வைத்துக் கொள்ள உழைகிறது. அதனடிப்படையிலேயே சீனாவையும் இந்து சமுத்திரத்தையும் அவதானித்தல் அவசியமானதும் சரியானதுமான முடிபுகளுக்கு இட்டுச் செல்லும். எப்போதும் ஒரு தேசம் வரலாற்றி லிருந்து எழுச்சி பெறுகிறது. சீனா உலகிலேயே பெரும் மக்கள் தொகை உடைய நாடு என்பது இன்றைய பொருளாதாரத்தில் திறவுகோலாக வுள்ளது. இது இந்தியாவுக்கும் பொருந்துகிறது. ஆனால் உலகப் பொருளாதார போட்டியில் சீனா முந்திக் கொண்டு செல்கிறது. 2030 இல் இலக்கம் ஒன்றை எட்டிவிடும் என்கிறார்கள். இதற்கு சீனாவின் வர்த்தகம் மிகப் பிரதான பங்காற்றியுள்ளது. சீனாவின் வர்த்தகத்தின் 60-70 சதவீதமான கடல்சார் பரிமாற்றமூடாகவே நிகழ்கிறது. அதுவும் இந்து சமுத்திரத்தினூடாக நிகழ்கிறது என புள்ளி விபரங்கள் மூலம் அறியமுடிகிறது.

### அடிக்குறிப்புகள்

1. Dorothy Perkins, *Encyclopedia of China, The Essential Reference to China, Its History and culturer*, Checkmark Book, New York, 2000, p.464.
2. Milo Kearney, *The Indian Ocean in world History*, Routledge, Taylor and francis group New york and London, 2004, p.39.
3. Ibid.,
4. Dorothy, opp.cited, p. 465.
5. Milo Kearney, opp.cited, p.40
6. Ibid.,
7. Ibid.,
8. Ibid, p.40.

9. See, Robert D. Kaplan, *Monsoon, The Indian ocean and future of Amerccan power*, Random House New York, 2010.
10. Milo Kearney, op.cited
11. Ibid.,
12. See, M.L. Bharqava, *Indian Ocean strategic Through the Ages (with Rare and Antique maps)* Riliance publishing House, New Delhi, 1990.
13. Milo Kearney opp.cited, p.44
14. Robert D. Kaplan. opp.cited, p.29
15. Ibid,
16. Milo kearnery, opp.cited, p.59
17. Ibid, p.78
18. Ibid,
19. Ibid, p.79
20. Ibid,
21. Ibid,
22. Ibid,
23. Ibid, Pp 90 - 91
24. Robert D. Kaplan, opp.cited, p.22
25. Ibid,
26. Ibid, p.23
27. Ibid,
28. Milo kearney, opp. cited, p.94

29. Kumar David, When The Treasure Fleet Sailed Into Galle. Colombo Telegraph. November, 2013.
30. Ibid,
31. Ibid,
32. Ibid,
33. V.L.B. Mendish, *Foreign relations of Sri Lanka*, Tisara publishers, Colombo, p.79, 1978.
34. Robert D. Kaplan opp.cited, p.23.

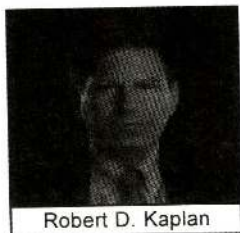
## சீனாவின் முத்துமாலைத் தொடரும் இந்து சமுத்திரமும் (China's String of Pearls and Indian Ocean)

### முகவுரை

முத்துமாலை (String of Pearls) என்பது 2004 இல் Booz Allen என்ற அமெரிக்கர் 'Energy Futures Asia' என்ற தலைப்பில் அமெரிக்க பாதுகாப்பு அமைச்சுக்கு வழங்கிய அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்ட சொல்லாடலாக உலகத்திற்கு அறிமுகமாகிறது<sup>1</sup>. ஆனால் இலங்கையை இந்து சமுத்திரத்தின் முத்து என இந்தியாவின் முன்னாள் பிரதமர் ஜவகர்லால் நேரு 1940 களில் குறிப்பிட்டிருந்த விடயம் கிழக்கு நாடுகளில் பிரபலமடைந்திருந்தது. முத்துமாலை என்பது பல முத்துக்களாகிய துறைமுகங்கள் இணைந்த சீனாவின் கடல்சார்ந்த புவிசார் அரசியல் செல்வாக்கினை அல்லது இராணுவ பிரசன்னத்தை குறிப்பதாகும்<sup>2</sup>. இதுகூட அமெரிக்கர்களின் விபரணமாகவே உள்ளது. சீனாவைப் பொறுத்த வரை இந்து சமுத்திரத்திலுடாக தனது சக்தி வளமாகிய எண்ணெய்யை இறக்குமதி செய்வதற்கான போக்குவரத்து விநியோகப் பாதையாகவே முத்துமாலைத் தொடரை வரையறை செய்ய முயலுகின்றது<sup>3</sup>. ஆனால் அமெரிக்கர்கள் முத்துமாலை தொடர் பற்றிய சீனாவின் நடவடிக்கையை மிக முக்கியமான தந்திரோபாயமாகவும், ஆபத்தான நடவடிக்கை எனவும் கருதி செயல்பட்டு வருகின்றன. குறிப்பாக அமெரிக்காவின் இராணுவ மையமான பென்ரகன் "முத்துமாலை என்பது அழகான முத்துக்கள் சேர்ந்தது அல்ல. சீனா என்கின்ற அபாயமான அல்லது கொலைகாரனது பிராந்திய சுற்று"<sup>4</sup> எனக் குறிப்பிடுகின்றது.

இதேபோன்று 2005 இல் அமெரிக்க பாதுகாப்பு செயலாளர் ரொனால்ட் ரம்ஸ்பீட் 'Energy Futures in Asia' என்ற மார்ஷல்

அறிக்கையில் முத்துமாலைத் தொடர் தந்திரோபாயம் அமெரிக்காவின் ஆசியா மீதான நலன்களை நெருக்கடிக்குள்ளாக்குவதுடன் ஆசியாவில் காணப்படும் இடைவெளியை விவேகமாக சீனாவின் இராணுவத்திற்குரியதாக வளர்த்துவிடும் என்றார்<sup>5</sup>.

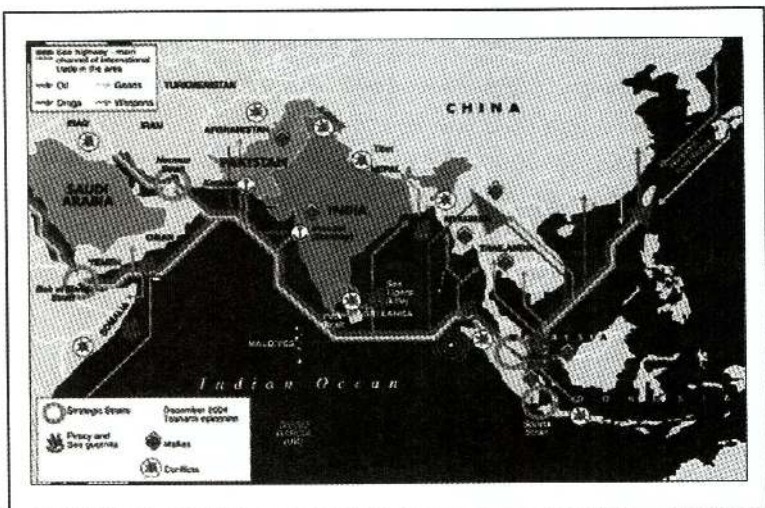


Robert D. Kaplan

இதேபோன்று முன்னாள் பென்டகன் ஆலோசகரும் அமெரிக்காவின் ஆய்வாளருமான ஹொபேட் ஹப்லன் (Robert D. Kaplan) இந்து சமுத்திரம் உலகினை கவர்ந்திழுக்கும் 'தந்திரோபாயமான மையமாகிவிட்டது. இதில் ஈரோசியா, சீனா என்பன உட்பட யாருடைய கட்டுப்பாட்டில் இப்பகுதி இருக்கின்றதோ அவர்களே உலக ஆதிக்கத்துக்குரியவர்கள். இந்து சமுத்திரம் சக்தி வள மற்றும் வர்த்தக ரீதியில் மேற்காசியாவுக்கும் சீனாவுக்கும் மற்றும் தென்கிழக்காசிய நாடுகளுக்கும் இடையில் உயிரோட்டமுள்ள நீர்நிலைகளைக் கொண்ட போக்குவரத்துப் பாதையாக உள்ளது. இது தெற்கு - தெற்கு பொருளாதார ஒத்துழைப்பினை சீனா-ஆபிரிக்கா மற்றும் இலத்தீன் அமெரிக்காவுக்கு இடையில் உறவுகளை ஏற்படுத்திக் கொள்ள உதவும் மிக முக்கிய தந்திரோபாய பகுதியாக மாறியுள்ளது<sup>6</sup> என்றார்.

எனவே இந்து சமுத்திரம் உயிர்நாடிதான் என்பதை உலகம் எப்போதும் உணர்ந்திருப்பதை விட இப்போது அதிகமான உணர்வுகளை ஏற்படுத்தியுள்ளது. அதற்கு காரணம் சீனாவின் முத்துமாலைத் தொடர் அமெரிக்காவின் நலன்களுக்கு ஆசியாவிலும் ஆபிரிக்காவிலும் இலத்தீன் அமெரிக்காவிலும் விடப்பட்ட சவாலாகவே விளங்குகிறது.

## இந்து சமுத்திரமும் தந்திரோபாய நிலப்பகுதியும்



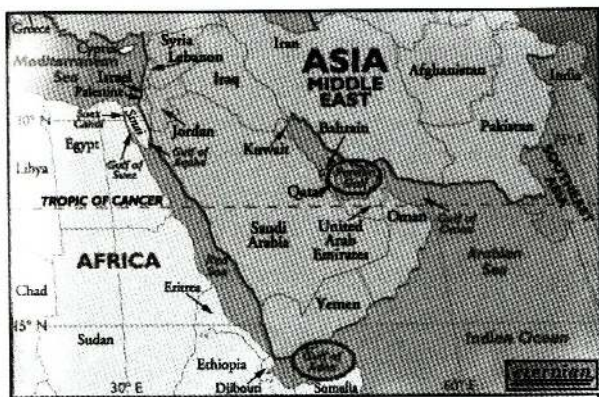
ஆதாரம்: *Maritime Balance of Power in the Asia-Pacific Report of a Conference Organised by the Institute of Defence and Strategic Studies, Singapore*  
8th – 9th March 2005.

ஆனால் சீனாவே தனது நுகர்வுக்கான தேவைகளை நிறைவு செய்யும் வர்த்தகப் பாதையே முத்துமாலைத் தொடர் எனக் கூறுகிறது. சீனாவின் வர்த்தகத்திற்கும், நுகர்வுக்கும் இந்து சமுத்திரம் தெளிவான தொடுகையை கொண்டிருந்தமை கடந்த காலத்திலும் தற்போதும் அவதானிக்க முடிகிறது. சீனா மேற்காசியாவிலிருந்தும் இதர எண்ணெய்வள நாடுகளிடமிருந்தும் இறக்குமதி செய்யும் எண்ணெயின் அளவு உலகத்தில் இரண்டாவது இடத்திலுள்ளது. சீனாவின் நுகர்வுக்காக 1993 இல் இரண்டு மில்லியன் பரல் எண்ணெய் தேவைப்பட்டது. இது 2020 இல் எட்டு மில்லியன் பரலாக அதிகரிக்க வுள்ளது. ஏறக்குறைய இறக்குமதியில் 2006 இல் 47 சதவீதம் நுகர்வுக்கு ஒதுக்கும் சீனா 2025 இல் 75 சதவீதமாக இது அதிகரிக்குமென கணக்கிடப்பட்டுள்ளது. சீனாவின் உற்பத்தி நடவடிக்கைக்கும் நுகர்வுக்குமான தேவை அதிகரித்திருப்பதனால் அதன் வர்த்தக நடவடிக்கை அதிகரித்திருக்கின்றதென சீனா வாதிடுகின்றது. அதற்கான ஆதாரங்கள் பலவற்றை முன்வைக்கின்றது.

குறிப்பாக 2009 இல் மட்டும் சீனாவின் எண்ணெய் தாங்கிக் கப்பல்கள் மற்றும் வாணிப நோக்குடன் ஏடன் துறைமுகத்திற்கு மட்டும் நகர்ந்தவை 1265 ஆகும். இதில் ஏழு கப்பல்கள் கடற்கொள்ளையரால் தாக்கப்பட்டுள்ளது<sup>8</sup>. இதனால் சீனக் கடற்படையின் பிரசன்னம் அவசியமெனக் கருதுகின்ற நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. சோமாலியாவை அண்டிய பகுதியில் 2000 மேற்பட்ட கடற்கொள்ளையர்கள் 60 படகுகளில் 2008 இல் மட்டும் 100 மேற்பட்ட கப்பல்களை தாக்கியுள்ளனர் என்ற தகவலும் முதன்மைப்படுத்தப்படுகிறது. இதனை அடிப்படையாகக் கொண்ட கடற்கொள்ளையரை அவதானிக்கும் கோலாலம்பூர் (Kuala Lumpur) அறிக்கையில் பதிவாகியுள்ளது என்பதும் மேற்படி தகவலை உறுதிப்படுத்துகின்றது<sup>9</sup>. இதனை அடுத்து சீனா மட்டுமல்ல இந்தியா, ஐரோப்பிய யூனியன், அமெரிக்கா உட்பட்ட நாடுகள் சோமாலியாவுடன் கூட்டு ரோந்திலும் தமது கப்பலுக்கான பாதுகாப்பினையும் உறுதிப்படுத்தி வருகின்றன<sup>10</sup>.

மேலும் ஏடன்குடா, சுயஸ் கால்வாய், பாரசீக் குடாவை உள்ளடக்கிய பகுதிகளுக்கிடாகவே சீனாவின் எண்ணெய் இறக்குமதி நிகழ்வதுடன் கடற்கொள்ளையரால் பாரிய ஆபத்துகள் நிலவுவதும் சீனாவின் கடல்படை கண்காணிப்பு அவசியமானதென சீனா வாதிடுகிறது. சவுதியரேபியாவிடமிருந்து மட்டும் ஆண்டு ஒன்றுக்கு இரண்டு மில்லியன் பரல் எண்ணெயை சீனா இறக்குமதி செய்து வருகிறது. ஏறக்குறைய சீனாவின் முழு மொத்த இறக்குமதியில் அரைப்பங்கினை ( $\frac{1}{2}$ ) மேற்காசியா நாடுகளிடமிருந்து இறக்குமதி செய்கிறது. 2009 முற்பகுதியில் சவுதியரேபியாவுக்கு விஜயம் செய்த சீனாவின் அப்போதைய ஜனாதிபதி ஹீ ஜிண்டாவோ 36 மில்லியன் தொன்னாக எண்ணெய் இறக்குமதியை அதிகரிக்க பேச்சுவார்த்தை செய்துள்ளதாக தெரியவருகிறது<sup>11</sup>.

ஏடன்குடா, சுயஸ் கால்வாய், பாரசீகக் குடா

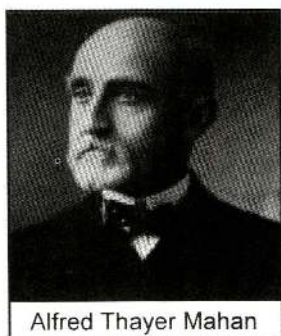


ஆதாரம்: Google map, 2016

எனவே சீனாவின் சக்திவள நெருக்கடியும் கடற்கொள்ளையரது நடவடிக்கையும் அதன் இராணுவ ரீதியான கடற்படை பிரசன்னத்தை இந்து சமுத்திரத்தின் மீது ஏற்படுத்தியுள்ளது. சக்திவளத் தேவையை முதன்மைப்படுத்தி சீனா தனது கடற்படையை பாரியளவில் இந்து சமுத்திரத்தில் மட்டுமன்றி பிற சமுத்திரங்களிலும் கட்டமைத்து வருகிறது. 2012 ஆம் ஆண்டு புதிதாக பாரிய விமானம் தாங்கிக் கப்பலை தென் சீனக் கடற்பரப்பில் ரோந்துசெய்து வருவதுடன் இந்து சமுத்திரத்திற்கு அதனை பரீட்சாத்த நடவடிக்கைக்காக 2013 இல் ஈடுபடுத்தியுள்ளது. இதன் வருகையை அடுத்து 2040 இல் மேலும் இரு பாரிய விமானம் தாங்கிக் கப்பல்களை கட்டும் பணியை சீன ஆரம்பித்துள்ளது.

நவீன சீனாவின் கடற்படைக் கொள்கையை உருவாக்கிய Liu Huaqing என்ற அட்மிரல் சேர் யூலியன் ஹர்பிற் (Sir Julian Carbett) இனதும் அட்மிரல் தயாகமாஹன் (Alfred Thayer Mahan) ஆகிய இருவரதும் கடற்படைக் கொள்கைகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு தயாரித்தார். முன்னவர் பிரித்தானிய சட்ட வல்லுனரும் கடற்படை வரலாற்று ஆய்வாளருமாவர். பின்னவர் அமெரிக்க கடற்படையில் அட்மிரல் இவர் 1890 இல் வெளியிட்ட "The influence of sea power upon History" என்ற நூல் உலக கடற்படைச் சரித்திரத்தையே வரையக்

காரணமாக அமைந்தது<sup>12</sup>. இருவரது சிந்தனையிலும் கடற்படைத் தந்திரோபாயம் வாணிப நோக்கத்துக்கான கடற்படையானது கடற்பரப்பில் எப்போதும் தாக்குதலை பிற கடற்படைக்கு ஏற்படுத்தி ஆபத்து விளைவிக்கக் கூடிய வலிமையுடன் இருப்பது அவசியமான தென மாஹன் குறிப்பிட்டார். அதனை ஏற்றுக் கொண்டதுடன் கடல்படைத் தந்திரோபாயம் என்பது கடல் வாணிபத்தை முழுமையாக ஆளும் பலத்தை வல்லரசு நாடு கொண்டிருக்க வேண்டும் என Carbett குறிப்பிட்டார்<sup>13</sup>. இதனை பின்புலமாகக் கொண்ட சீனா "Offshore active defense" எனும் கொள்கையை முன்னெடுத்தது.



Alfred Thayer Mahan

சீனாவின் கடற்படை நவீனமாக்குதல் பற்றிய சிந்தனை 1990 களில் முன்வைக்கப் பட்டது. 1980 முதல் அதற்கான தொடர்ச்சி யான தேவைப்பாடு எழுந்தது. அதன் நிமிர்ந்தம் 1996 இல் இரண்டு அமெரிக்க விமானதாங்கிப் போர்க்கப்பல் களின் சகிதம் தைவானின் கடற்படைப் பயிற்சியில் இரு நாடுகள் ஈடுபட்டதும் சீனா தைவானை அண்டிய பகுதியில் ஏவுகணைப் பரிசோதனையும் - கடற்படைபயிற்சியை மேற்கொண்ட போது கடற்படையினை நவீனமயப்படுத்த வேண்டிய அவசியத்தை உணர்ந்தது. அதன் பிரகாரம் கடற்படைக்கான ஆயுத தளபாடத்தை பெருக்குதல் - கடற்படைக் கொள்கையை மாற்றியமைத்தல் தரத்தையும் அளவையும் அதிகரித்தல் - கடற்படைக்கான கல்வி ரீதியான வலுவூட்டலை மேற்கொள்ளல் - பயிற்சிலும் மற்றும் ஒத்திகைகளை மேற்கொள்வதென சீனா சில தீர்மானங்களுக்கு தயாரானது. காரணம் சீனா மீது அமெரிக்காவின் கடற்படையானதும் விமானப்படையினதும் நடவடிக்கை மட்டுமன்றி சீனாவின் தென் சீனக் கடற்பகுதிக்குள்ளும் கிழக்கு சீனக் கடற்பகுதிக்குள்ளும் பிற நாடுகளது பிரவேசமும் அத்துமீறிய வளச்சுரண்டலும் நிகழ்ந்ததுடன் சீனாவின் விசேட பொருளாதார வலயத்தினுள் (EEZ) அன்னிய நாடுகளது சுரண்டலும் சீனாவின் கடற்படை நவீன மயப்படுத்தலுக்கு காரணமென சீனா கூறுகின்றது. 2001 மார்ச் - செப்ரெம்பர் 2002 காலப்பகுதியிலும் மற்றும்

மார்ச் 2009- மே 2009 ஆகிய ஆண்டுகளில் சீனக் கப்பல்களுடன் அமெரிக்க போர்க்கப்பல்கள் முட்டிக்கொள்வதும் உராஞ்சுவதும் வழமையானதாக அமைந்தது. ஏப்ரல் 2001 இல் அமெரிக்க கடற்படையின் EP-3 விமானம் ஒன்று சீனாவின் தீவான ஹைய்னனின் இருந்து அதன் தென்கிழக்கு திசையில் தென்சீனக்கடலில் 65 மைல் தொலைவில் கண்கணிப்பில் ஈடுபட்டமை கண்டறியப்பட்டு ஹைய்னன் தீவில் தரையிறக்கப்பட்டது. இவ்வாறு பாரிய எல்லைமீறலும் ஆக்கிரமிப்பும் நிகழ்ந்த என்பதை கருத்தில் கொண்டே சீனா கடற்படையை பலப்படுத்த திட்டமிட்டது. இதனடிப்படையில் பாரிய கடற்படையை உருவாக்கும் விதத்தில் சீனா ரஷ்யாவின் உதவியுடனும் உள்நாட்டின் உற்பத்தியிலுமாக ஆயுத தளபாடத்தினை அதிகரித்தது.

கடந்த இரண்டு தசாப்தங்களாக சீனா இந்து சமுத்திர துறைமுகங்களை அபிவிருத்தி செய்யும் நோக்குடன் பாரிய முதலீடுகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. இது சீனாவின் ஆட்கடல் அபிவிருத்திக்கான உபாயமாக அமைந்துள்ளதுடன் துறைமுகங்களின் உட்கட்டமைப்புக்களையும் அவற்றுக்கான பின்தள வலுவையும் விருத்தி செய்தும் வருகின்றது. தென்சீனக் கடலிலிருந்து மலாக்கா நீரிணையூடாக மேற்கு ஆசியாவுக்கும் ஆபிரிக்காவுக்கும் செல்லும் துறைமுகங்களை இணைக்கும் திட்டம் சீனாவின் கடல்கொள்கையின் ஒரங்கமாக விளங்குகிறது. இதுவே "String of pearls" என அழைக்கப்படுகிறது. சீனாவின் ஹயினன் (Hainan) தீவு தொடக்கம் அதன் எல்லைக்குட்பட்டதும் வியட்நாமின் கிழக்குப் பகுதியிலுள்ள 300 கடல் மைலுக்கு அப்பாலுள்ள வுடி (Woody) தீவு என்பவற்றுடன் வங்காளதேசத்தின் சிட்டகொங் (Cittagong) மியான்மாரின் கரையோரத் துறைமுகமான சிற்சீவே (Sittwe), இலங்கையின் தென்முனை துறைமுகமான ஹம்பாந்தோட்டை (Hambantota), பாகிஸ்தானின் கடற்படை துறைமுகமான குவாடர் (Gwader)<sup>14</sup> ஆகிய துறைமுகங்களை இணைப்பதுடன் ஆபிரிக்காவின் மொறிசியஸ்தல் சிசில் (Menritius, Seychells) தீவுகளும் அதன் விஸ்தரிப்புக்குள் உள்ளடங்கியுள்ளது. அதனடிப்படையில் சீனாவின் முத்துமாலைத் தொடர் பற்றிய கடற்கொள்கையைப் பரிசீலிப்பது பொருத்தமானதாக அமையும்.

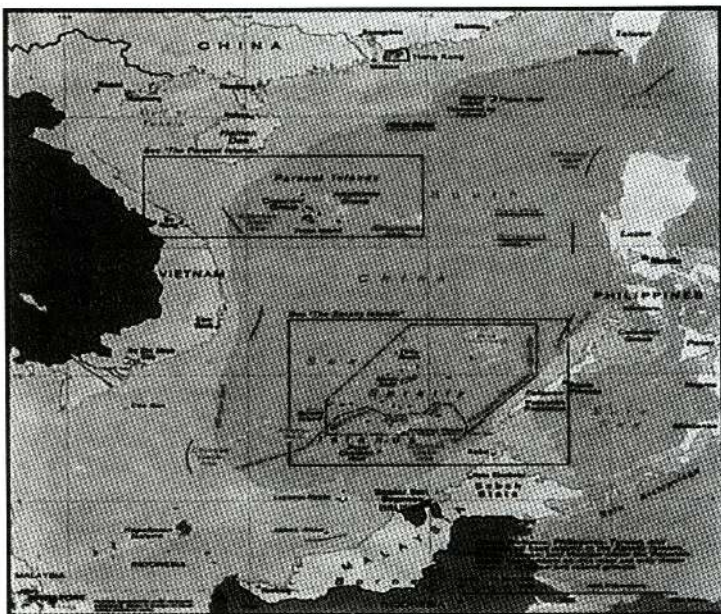
## தென்சீனக் கடல் தீவுகள்

### வூடி (Woody) தீவு

இத்தீவு சீனாவின் ஆட்புல பரப்புக்குள் அமைந்துள்ளது. முத்துமாலைத் தொடரின் பின் தளமாக விளங்குவது. தென் சீனக்கடலின் காணப்படும் தீவுகளில் தந்திரோபாயமான தீவுகளில் ஒன்றான வூடி தீவு உள்ளது. இதன் மொத்த நிலப்பரப்பு 0.8 சதுர மைல்களாகும். நீளம் 1850 கிலோ மீற்றரும் அகலம் 1160 கிலோ மீற்றருமாகும்<sup>15</sup>. இங்கு மிகக்குறைந்த மக்கள் வாழ்வதாகவும் பகுதிநேர, முழுநேர மீனவர் மீன்பிடித் தொழிலுக்காக சீனாவின் இதர பகுதிகளிலிருந்து வருகை தருவதாகவும் தகவல்கள் உறுதிப்படுத்துகின்றன. அதிலும் ஹைய்னன் மாகாண மக்களே அதிகம் இத்தீவுகள் பிரவேசிக்க முடியும் என்பதுடன் சீன மத்திய அரசாங்கத்தின் அனுமதியுடனேயே மீன்பிடிக்க முடியுமெனவும் கூறப்படுகிறது. (நில உரு அமைப்பினைப் பார்க்க) வூடித்தீவு தொடர்பாக இப்பிராந்திய நாடுகள் மத்தியில் சீனாவுடன் முரண்பாடு மிக நீண்ட காலமாக நிலவிவருகிறது. குறிப்பாக வியட்னாம், தைவான் ஆகிய இரு நாடுகளும் வூடித்தீவு தமக்குரியதென உரிமை கோரிவருகின்றன<sup>16</sup>.

ஆனால் சீனாவின் மிங் முடியாட்சிக் காலத்தில் சிறப்பான கடற்படையை தலைமை தாங்கி நடாத்திய Zheng He என்ற அட்மிரல் இத்தீவினை கடற்படையின் நடவடிக்கைக்காக பயன்படுத்தியதாகவும் சீனாவின் கட்டுப்பாட்டில் இத்தீவு காணப்பட்டதாகவும் வரலாற்று தகவல்கள் உறுதிப்படுத்துகின்றன<sup>17</sup>. அதனைத் தொடர்ந்து ஹீவாண்டொங் (Xuanton) பேரரசு காலத்திலும் இத் தீவினை சீன ஆட்சியாளர்களே நிர்வகித்து வந்துள்ளனர்.

## தென்சீனக் கடல் பகுதியும் தீவுக்கூட்டமும்



ஆதாரம்: Bill Geriz & Rowan Scarborough, woody island missiles. *The Washington Times*, 15. June 2001.

இதேபோன்று இப்பகுதியில் அமைந்துள்ள இன்னோர் தீவான பாராஸில் தீவு (Paracel) முக்கியத்துவம் பெறுகிறது. இதுவும் ஆரம்பகாலத்தில் சீனாவின் பூரண கட்டுப்பாட்டில் அமைந்திருந்தது. இதன் பரப்பு 15000 சதுரகிலோமீற்றர் உடையது. கடற்கரை 518 கி.மீ. நீளமுடையதாகவும் றொக்கி (Rocky) தீவு என அழைக்கப்படும் பகுதி மட்டுமே 14 m உயரமானதாக உள்ளதெனவும் தெரியவருகிறது<sup>18</sup>. இவற்றுடன் 30 தீவுகளை உள்ளடக்கி ஸ்பரல்லி (spratly) தீவுக்கூட்டம் தென்சீனக் கடற்பகுதியின் மையத்தையண்டி அமைந்துள்ளது. இவற்றின் மொத்த நிலப்பகுதி 15000 சதுரகிலோமீற்றர் எனவும் 5800 சதுரமைல் கடற்கரையைக் கொண்டதாகவும் சீன வரலாற்று தகவல்கள் உறுதிப்படுத்துகின்றன<sup>19</sup>. இவை சீனாவுக்கும் வியட்னாமுக்கும் நடுப்பகுதியில் அமைந்திருப்பதனால் சீனாவும் வியட்னாமும் உரிமை கோரி வருகின்றன. சீனாவின் ஷைம்னன் மாகாணத்திலிருந்து 180 கடல்மைல் தூரத்தில் அமைந்துள்ள இத்தீவுகள் (330 km/210 mil)

ஹையன்ன் மாகாணத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. இத் தீவுகள் அனைத்துமே “ஸன் ஸா” (Sansha) நகரத்தை மட்டுமே கொண்டதாகவுள்ளன. இத்தீவுகளில் பாராசில் சீனாவின் குவாங்டொங் (Guangdong) முடியாட்சியின் கீழ் சீனாவுடன் இணைக்கப்பட்டதாகவும் பின்னர் 1932 இல் பிரான்ஸின் கீழ் இருந்த இந்தோனேசியா ஆக்கிரமித்துக் கொண்டதாகவும் தெரியவருகிறது. மேலும் இரண்டாம் உலக யுத்தத்தின் போது ஜப்பான் இத்தீவினை கைப்பற்றி தனது கடற்படை நடவடிக்கைக்காக பயன்படுத்தியதெனவும் மீண்டும் 1946 இல் சீனக் குடியரசு தனது நான்கு யுத்தக் கப்பல்களை அனுப்பி அத்தீவினைக் கைப்பற்றியதாகவும் உறுதிப்படுத்தப்பட்ட தகவல்கள் தெரிவிக்கின்றது<sup>20</sup>. சீனக் குடியரசு கைப்பற்றியதும் லுடி தீவுக்கு விஜயம் செய்த கடற்படை அதற்கு ‘Yong Xing’ என பெயர் மாற்றம் செய்து சீனாவின் கடற்படை நடவடிக்கைக்கான கேந்திர நிலையங்களாக உறுதிப்படுத்தியது. ஆனால் 1950 இல் ஹையன்ன் தீவில் ஏற்பட்ட சிவில் யுத்தத்தில் இத் தீவுகள் சீனாவின் பிடியிலிருந்து விடுபடும் நடவடிக்கையில் ஈடுபட்டன. அதில் தென் வியட்னாமின் ஆட்சியாளர்களும் தைவானியரும் காரணமாக அமைந்தனர். பின்னர் சீன மக்கள் குடியரசு படையினரது இராணுவ நடவடிக்கையில் புரட்சியாளர்கள் சரணடைய ஹையன்ன் உட்பட்ட பிரதேசங்கள் சீனாவின் கட்டுப்பாட்டிற்கு வந்தது. ஆனால் பாராசில் தீவு வியட்னாமின் கட்டுப்பாட்டிற்குள்ளாகியது. ஏறக்குறைய 1974 இலேயே சீன கடற்படையின் ஒரு மட்டுப்படுத்தப்பட்ட இராணுவ நடவடிக்கையின் மூலம் அத்தீவை சீன தனது கட்டுப்பாட்டிற்குள் இணைந்து கொண்டது<sup>21</sup>.

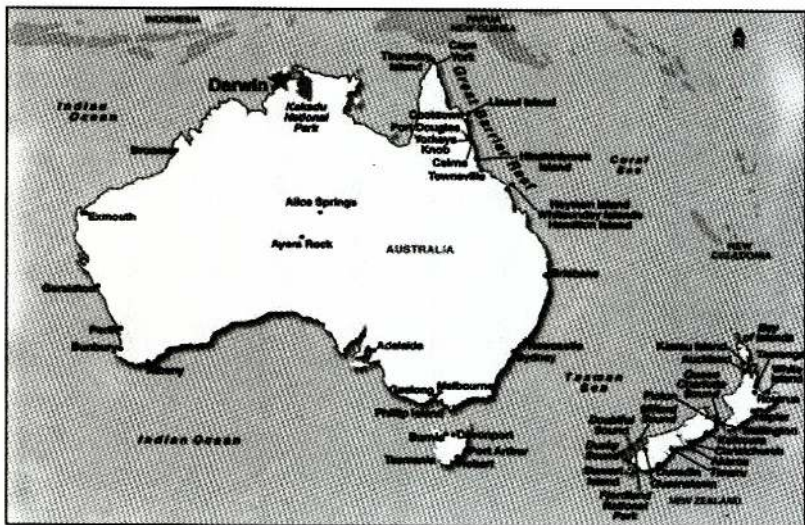
தற்போது இத்தீவுகள் அனைத்தும் சீனாவின் கட்டுப்பாட்டில் இருப்பதாக கூறப்பட்டாலும் ஜப்பான் ஒருபுறமும் வியட்னாம், இந்தோனேசியா மறு பக்கமாகவும் இத்தீவுகளுக்கு உரிமை கோரிவருகின்றன. ஆனால் சீனா பாராசில் மற்றும் லுடி தீவுகளை இராணுவ, கடற்படையின் தளங்களை நிறுவி அதனை சீனாவிலுடையதென உறுதிப்படுத்தி வருகிறது. குறிப்பாக 1950 களுக்கு பின்னர் இத்தீவுகளுக்கான போக்குவரத்து கடல்வழியிலானதாகவே அமைந்தது. ஏறக்குறைய 13 - 15 மணித்தியாலங்கள் சீன பிரதான நிலப்பகுதியிலிருந்து தீவுகளுக்கு பயணம் செய்ய தேவைப்பட்டது.

ஆனால் சீனா 1990 யூலையில் விமான நிலையம் ஒன்றை வூடி தீவில் நிறுவியதுடன் 2005 இல் அதனை நவீன மயப்படுத்தி பிரதான கடல் போக்குவரத்து பாதையாகவும் சீனா பிரகடனப்படுத்தியுள்ளது<sup>22</sup>. 2009 ஜனவரியில் அமெரிக்க இராணுவ மையமான பென்ரகன் உளவு பார்க்கும் செயற்கைக் கோள் மூலம் பதிவு செய்த செய்மதிப் படங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு பரபரப்பான செய்தியை உலகத்திற்கு வெளிப்படுத்தியதுடன் அப்படங்களையும் பிரசுரம் செய்தது. சீன இராணுவம் தனது விமானப் படையை விரிவாக்கம் செய்யும் நடவடிக்கையில் வூடித் தீவினை நோக்கி நகர்வதாகவும் 54 - 27 இடைப்பட்ட தொகை தாக்குதல் விமானங்களை வூடித் தீவிலும், பராசில் தீவிலும் நிறுத்தியுள்ளதாக குறிப்பிட்டது<sup>23</sup>. அது மட்டுமன்றி வூடித் தீவில் HY - 2 Seersucker என்ற போர்க் கப்பலை நிறுத்தியுள்ளதுடன் அது 3000 தொன் வலுவடையதெனவும் விமான எதிர்ப்பு பிரங்கிகளைக் கொண்டதாக அக்கப்பல் காணப்படுவதெனவும் குறிப்பிட்டது<sup>24</sup>. அதேநேரம் சீன வூடித் தீவில் JH - 07 குண்டுவிச்சு விமானங்களையும் SU - 30 போர்க்கப்பலை நிறுத்தியுள்ளதை உடன்படுவது போல் செய்தி வெளியிட்டது<sup>25</sup>.

சீனாவின் இத்தீவுகள் மீதான இராணுவ கடற்படை பிரசன்னம் அமெரிக்காவின் ஐப்பான் மற்றும் அவுஸ்ரேலியாவில் நிறுவியுள்ள கடற்படை - இராணுவ தளங்களுக்கு ஆபத்தானதென அமெரிக்கா கருதுகிறது. தென்சீனக் கடல் பசுபிக் கடலின் ஒரு பகுதி என்பதனாலும் சீனாவின் இராணுவம் நகர்வது பசுபிக் முழுவதிலும் அமெரிக்க செல்வாக்குக்கு ஆபத்தெனவும் கருதும் நிலை அமெரிக்கர்களிடம் காணப்படுவது கவனத்திற்குரியது. இதனால் இப்போது அமெரிக்கா ஆசிய - பசுபிக் வட்டகை அல்லது பிரதேசமென புதிய இராணுவ வியூகத்தை அமைத்துக் கொண்டு இப்பகுதி நாடுகளை ஒன்றிணைக்கும் முயற்சியில் ஈடுபட்டு வருகிறது. 2011 இல் அவுஸ்ரேலியாவுடன் செய்து கொள்ளப்பட்ட இராணுவ உடன்படிக்கையிலும் மேலும் ஓர் அமெரிக்க இராணுவ - கடற்படைத் தளத்தினை டாவின் (Darwin) பகுதியில் நிறுவியுள்ளது<sup>26</sup>. இது தொடர்பாக சீனக் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி விடுத்த அறிக்கையில் அவுஸ்ரேலியாவுடனான பொருளாதார ஒத்துழைப்புக் களை சீன நிறுத்திக் கொள்ளவேண்டும் என்ற எச்சரிக்கையை விடுத்துள்ளது<sup>27</sup>. ஆனால் அப்போதைய சீன வெளிவிவகார அமைச்சர்

Liu Weimin குறிப்பிடும் போது அப்பிராந்தியம் மீது சீனாவுக்கு எந்த இலாபமும் கிடையாது. அமெரிக்க - அவுஸ்தேலிய உடன்படிக்கையை நட்பு நாடுகளுக்கு இடையிலான விடயமென கருதுவதுடன் எந்த நாட்டுடனும் இராணுவ கூட்டை ஏற்படுத்துவதற்கு சீனா தூண்டுதலாக அமையாது எனக் குறிப்பிட்டார்<sup>28</sup>. ஆனால் ஆய்வாளர்களின் பார்வையில் சீனாவுக்கு எதிரான நடவடிக்கையாகவே அமெரிக்காவின் அவுஸ்ரேலியா நோக்கிய துறைமுகத்திட்டத்தை கருத முடியும்.

### டார்வின் துறைமுகம்



Google Map, 2016.

இதேநேரம் இன்னோர் பிரதான அம்சம் தென்சீனக் கடல் பகுதியில் நிகழ்ந்துவருகிறது. வியட்நாம் - இந்திய நெருக்கம் அதிகரித்திருப்பதுடன் இப்பகுதியில் வியட்நாமின் கரையோரமாக எண்ணெய் அகழ்வுக்கான உடன்பாட்டில் இரு நாடுகளும் ஒத்துழைப்பதாகவும் அதனை சீனா தடுக்கும் நடவடிக்கையில் வியட்நாமுடன் பேச்சுவார்த்தையில் ஈடுபட்டுவருவதாகவும் தெரியவருகிறது. இந்தியா - வியட்நாம் உறவுக்கு பின்னால் அமெரிக்கா ஐப்பான் என்பன காணப்படுவதாகவும் தென்சீனக் கடல் பகுதி தொடர்பான சர்ச்சையொன்றில் ஆசியான் நாடுகள் கவனம் செலுத்தி

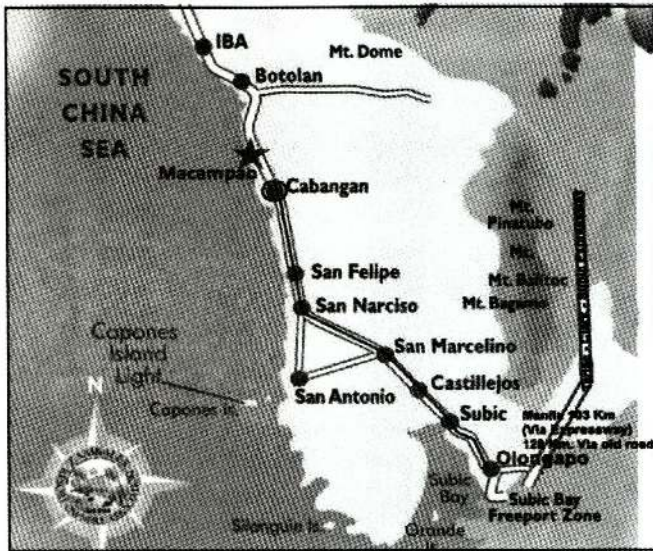
வருவதனை அவதானிக்க முடிகிறது<sup>29</sup>. இது ஒட்டுமொத்தமாக ஆசியான் நாடுகளுக்கு ஆபத்தானதாக அமையலாம். இவ்வாறு தென்சீனக் கடல்பகுதி மீது பிராந்திய நாடுகளை விட ஏனைய வல்லரசுகள் கவனமெடுப்பதற்கான காரணத்தை நோக்குவது பொருத்தமானதாக அமையும்.

குறிப்பாக தென்சீனக்கடல் பகுதியில் எண்ணெய் வளம் காணப்படுவதனை சீனா, அமெரிக்கா, பிரித்தானிய போன்ற நாடுகள் கண்டறிந்துள்ளன. அதிலும் ஸ்பரல்லி தீவுகளிலும் பாராஸில் தீவிலுமாக 105 பில்லியன் பரல் எண்ணெய் இருப்பதாக சீனாவின் நிலவள அமைச்சு கண்டறிந்துள்ளது. இதில் தென்சீனக்கடல் பகுதியில் 18 பில்லியன் தொன் மசகு எண்ணெய் உட்பட மொத்தமாக 213 பில்லியன் பரல் எண்ணெய் இருப்பதாக கண்டறிந்துள்ளன<sup>30</sup>. இதற்கு ஏற்ப சீனா இப்பகுதியில் கொண்டிருக்கும் எண்ணெய் வளத்தினை அமெரிக்கா தனதாக்க பல முயற்சிகளை முன்னெடுத்து வருகிறது. குறிப்பாக அமெரிக்கா வியட்நாமை அதிகம் பயன்படுத்துகிறதாக சீனா குற்றம்சாட்டுகிறது.

ஜூலை 2012 இல் வியட்நாம் தேசிய மக்களவையில் சீன எண்ணெய்வள அகழ்வுக்கு எதிராக ஸ்பரல்லி மற்றும் பாராஸில் தீவுகளின் எல்லைகளை வியட்நாமுக்குரியதாக்க வேண்டுமென சட்டமியற்றியுள்ளது<sup>31</sup>. மேலும் 2011 இல் அமெரிக்கா வியட்நாமுடன் இராணுவ ஒத்துழைப்புக்களை ஏற்படுத்தியதுடன் வியட்நாம், பிலிப்பைன்ஸ் என்பவற்றுடன் இணைந்து தென்சீனக் கடல்பகுதியில் அமைதியான இராணுவ ஒத்திகையொன்றினை வோசிங்டன் மேற்கொண்டது<sup>32</sup>. 2010 பிரித்தானியாவும் அமெரிக்காவும் இணைந்து கொண்டு அமெரிக்க சார்புடைய *Anadarko Petroleum Cooperation* என்ற அமைப்பு இப் பிராந்தியத்தில் எண்ணெய் அகழ்வுக்கான ஆய்வுகளை மேற்கொண்டிருந்தது<sup>33</sup>. 2012 ஏப்ரலில் பிலிப்பைன்ஸ் போர்க்கப்பலான *Gregorio del pilar* இப்பகுதிக்கு பிரவேசித்து இரு சீன மீன்பிடிப் படகுகளையும் மீனவர்களையும் கைதுசெய்ய முயற்சித்ததுடன் இரு அவதானிப்பு படகுகளை கைப்பற்றி சென்றது<sup>34</sup>.

இவ்வாறு சீனாவுக்கு எதிராக பிலிப்ஸன்ஸ், வியட்நாம், ஜப்பான், கொரியா போன்ற நாடுகளை தூண்டிவிடுவதுடன் பென்டகன் இராணுவ ரீதியான பிரவேசத்தை தென்சீனக் கடலில் ஏற்படுத்திக் கொள்ள முனைகின்றது என்ற குற்றச்சாட்டை சீன முன்வைக்கிறது.

**கப்பெனஸ் தீவின் அமைவிடம்**



ஆதாரம்: SiteMaps, Thomas Publishing Company. All Rights Reserved, 2012.

இவற்றைவிட சீனாவுக்கும் வியட்நாமுக்கும் இடையில் இராணுவ ரீதியான முறுகல்களும் மோதலும் கடந்த காலங்களில் தென்சீனக் கடல் சார்ந்து ஏற்பட்டுள்ளது. சீனக் கடற்படை வியட்நாமின் கடல்படை மீது ஸ்பரல்லி தீவில் 1988 இல் தாக்குதல் நடத்தியது. அப்போது 70 வியட்நாமிய கடற்படை கொல்லப்பட்டதுடன் ஸ்பரல்லி தீவின் சில பகுதிகளிலுள்ள தீவுகளை கைப்பற்றியது. இதனை வியட்நாமின் ரொன்கின் வளைகுடா பகுதியிலுள்ள நீர்நிலைகளை அண்டிய எண்ணெய் அகழ்வுகளினை எதிர்க்கும் நடவடிக்கையாகவே வியட்நாம் கருதுகிறது. மேலும் 1992 இல் ரொன்கின் வளைகுடா (Gulf of Tonkin) பகுதியில் சீனா தரையிறக்கமொன்றை மேற்கொண்டது. 1994 இல்

எண்ணெய் அகழ்வு பகுதியில் மோதல் ஏற்பட்டது<sup>35</sup>. அவ்வாறே 1995 இல் பிலிப்பைன்ஸ் மிஸ்சீப் (Mischief) பகுதியை ஆக்கிரமித்தது. 1996 இல் சீனாவுக்கு சொந்தமான மூன்று கடற்படைக் கப்பலுடன் பிலிப்பைன்ஸ் கடற்படை 90 நிமிடம் துப்பாக்கி சண்டை கப்பொனஸ் (Capones) தீவில் நிகழ்ந்தது. இதனுடன் மீன்பிடிப்பது தொடர்பாகவும் இரு நாடுகளும் ஒரே பகுதியை உரிமை கோரி வருகின்றன. 1997 இல் சீனாவின் மூன்று கடற்படை யுத்தக் கப்பல்கள் பிலிப்பைன்ஸ் பனாரா கொற்டா (Panata, Kota) தீவுகளை கைப்பற்றியது. 1999 இல் பிலிப்பைன்ஸ் யுத்தக் கப்பல்கள் சீனாவின் இரு மீன்பிடிப் படகுகளை மூழ்கடித்தது<sup>36</sup>. ஆனால் 2016இல் புதிதாக பதவிக்கு வந்த புரட்சிகரமான பிலிப்பைன்ஸ் ஜனாதிபதி பதவியேற்ற குறுகிய காலத்தில் சீனாவுக்கு உத்தியோகபூர்வ விஜயத்தினை மேற்கொண்டார். இருநாட்டுக்குமான பல உடன்படிக்கைகளின் ஜனாதிபதி ரோட் ரிகோடு டெர்டே சீனாவுடன் மேற்கொண்டுள்ளார். சீனா, பிலிப்பைன்ஸ் தனது செல்வாக்குக்குள் கொண்டு வந்துள்ளதென அரசியல் விமர்சகர்கள் கூறுகின்றனர்.

#### டக்கின் வளைகுடா பகுதி



ஆதாரம், Google Map, 2016

எனவே தென்சீனக் கடல்பகுதியில் வூடி (Woody) மற்றும் பாராஸில் (Paracel) தீவுகளை சீன இராணுவ கடற்படை ரீதியில் கட்டி வளர்ப்பதுடன் அப்பகுதியின் எண்ணெய் வளத்தினை தக்கவைக்கவும், இந்து சமுத்திரத்திற்குள் அமைக்கப்பட்டுள்ள முத்துமாலைத் தொடருக்கு பின்தளமாகவும் கருதியே செயல்படு கின்றது. இதனை மேலும் உறுதிப்படுத்தும் விதத்தில் தாய்லாந்தினுடாக மலாக்கா நீரிணைக்கு செல்லும் கால்வாய் திட்டமொன்றை சீனா தாய்லாந்துடன் 20 மில்லியன் அ.டொலர் செலவீனத்தில் மேற்கொள்ளும் உடன்பாட்டில் ஒப்பமிட்டுள்ளது<sup>37</sup>. இது காரா கால்வாய் (Kara Isthmus) என பெயரிடப்பட்டுள்ளது. இது பெருமளவுக்கு மலாக்கா நீரிணைக்கு செல்வதற்கான பாதையை தரைப்பகுதியால் பிரித்து மேற்கொள்ளப்படும் நடவடிக்கையாகும். இக்கால்வாய் திட்டத்திற்கான துறைமுக வசதிகளையும் தங்கும் நிலையத்தையும் அதற்குரித்தான உட்கட்டமைப்பு வசதிகளையும் சீனா மேற்கொண்டு வருகிறது. இது பற்றிய அமெரிக்க தென்பிராந்திய கட்டளை மையம் பென்டகனுக்கு 1990 ஆண்டு வழங்கிய அறிக்கையில் சீனா இதனை ஒரு வர்த்தக துறைமுகமாக அமைப்பதுடன் முழு உலகத்தினதும் போக்குவரத்து தந்திரோபாய பகுதியை தனது கட்டுப்பாட்டில் வைக்கவும் இது ஒரு வகை பரிசோதனை நிலையமாக<sup>38</sup> அது மாற்றிக்கொள்ளும் எனக் குறிப்பிட்டுள்ளது. இதன் பின்னர் பென்டகன் தாய்லாந்தின் தலைநகரத்திற்கு அமெரிக்க கடற்படையை அனுப்பியதுடன் இரு நாடுகளும் இணைந்து கண்காணிப்பு விமான தளமொன்றை தாய் துறைமுகத்தில் அமைக்க முடிவானதுடன் இரு நாட்டுக்குமான வர்த்தக பாதையொன்றையும் இராணுவ ஒத்துழைப்பினையும் ஏற்படுத்திக் கொண்டுள்ளது. மேலும் சிங்கப்பூர் - தாய்லாந்து பாதுகாப்பு வர்த்தக உறவையும் அமெரிக்கா ஏற்படுத்தியுள்ளது. 2014 இல் அமெரிக்க கடற்படையின் திட்டமிட்ட நிகழ்ச்சி நிரலின்படி ஆசிய பசுபிக் பிராந்தியத்திற்கான P - 3 C Orion கண்காணிப்பு நடவடிக்கைக்கு பதிலாக P - 8A posiedon மற்றும் விமானம் தாங்கி போர்க்கப்பலையும் ரோந்து நடவடிக்கையில் ஈடுபடுத்தப்போவதாக கூறியுள்ளது<sup>39</sup>.

## கரா கால்வாய் அமைவிடம்



Proposed bridges over the Malacca and Sunda straits would link Malaysia and Indonesia and the Indonesian islands of Sumatra and Java.

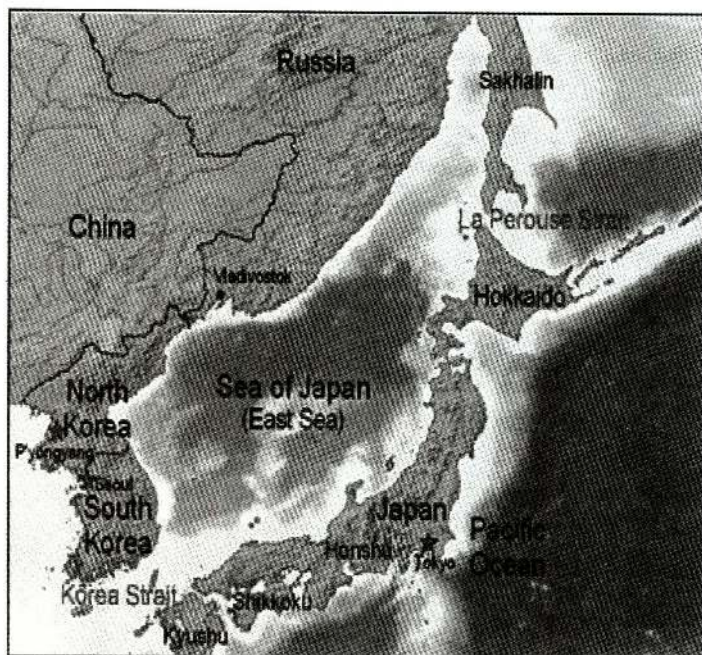
இதனை அடுத்து சீனா 2013 பிற்பகுதியில் பாரிய நடவடிக்கை ஒன்றினை மேற்கொண்டது. முதலில் ஹைய்னன் தீவின் மீதான பிடியை பலப்படுத்தும் விதத்தில் சீனாவின் கடல் எல்லையை வரையக்கும் கடற்படை ஒழுங்கினை நிறைவேற்றியமை குறிப்பிடத்தக்கது. இதனை சற்று விரிவாக நோக்குதல் அவசியமானது.

1993 ஆம் ஆண்டு மாகாண மீன்பிடிச் சட்டத்தினை உருவாக்கியதுடன் 2004 இல் அதனை மீளமைப்பு செய்து தேசிய கடற்ச்சட்டமாக விரிவாக்கியது. அதன் பிரகாரம் 2011இல் தென்சீனக் கடல் பகுதியில் அரைப்பங்கினை அல்லது இரண்டு மில்லியன் சதுரகிலோமீற்றர் பகுதியை ஹைய்னன் தீவுக்குரியதென உரிமைப் பிரகடனம் செய்யது. 2014 இல் மீளவும் புதிய கடற்படைக்கான ஒழுங்கினை ஹைய்னன் மக்கள் காங்கிரஸ் 2014 ஜனவரியில் அமுலுக்கு வரும் வகையில் 2013 நவம்பரில் பிரகடனப்படுத்தியது. அதன் பிரகாரம் ஹைய்னன் தீவின் கடற்பகுதியின் எல்லைக்குள் பிறநாட்டுக் கடற்படை மற்றும் மீன்பிடிப்படகுகள் உட்பட அனைத்துவகை கடல் சாதனங்களும் அரசு கடற்பிரிவின் கட்டுப்பாட்டில் இயங்கும்

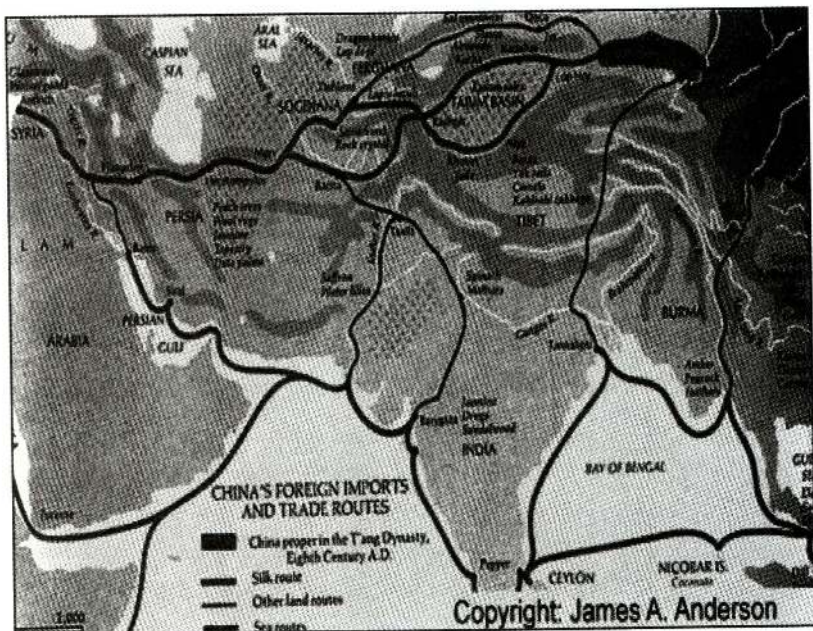
திணைக்களத்தின் அனுமதியுடன் பிரவேசிக்க முடியுமெனவும் அதனை மீறி செயல்படும் எந்த நாட்டின் கடல்சாதனங்களுக்கு 91800 அ.டொ. தண்டமாக அறவிடப்படுமென அறிவித்துள்ளது.

இரண்டாவது விடயமாக சீன அரசு அறிவித்த சுயாதீனமான ஆகாய பாதுகாப்பு வலயம் அமைந்துள்ளது. (ADIZ) 2013 நவம்பர் காலப்பதியில் சீன அரசால் வெளியிடப்பட்ட ஆகாயப் பாதுகாப்பு வலயம் கிழக்கு சீனக் கடல் பகுதியில் காணப்படும் தீவுகள் தொடர்பாக எழுந்துள்ள சர்ச்சையை கருத்தில் கொண்டும் தென்சீனக் கடல் பகுதி தீவுகளைப் பாதுகாக்கும் நோக்குடனும் மேற்கொள்ளப்பட்டதாக கூறமுடியும். இதுவும் ஏறக்குறைய குறிப்பிடப்பட்ட ஆகாய பரப்பில் சீனாவின் அனுமதியின்றி பறக்கும் விமானங்களை கட்டுப்படுத்தவும் தனது ஆகாய எல்லையை வலுப்படுத்தவும் சீனா எடுத்த நடவடிக்கையாகவே கருதப்படுகிறது. கீழே காட்டப்படும் வரைபடங்கள் மேற்குறித்த விடயத்தினை தெளிவாக விளங்கிக்கொள்ள உதவும்.

**கிழக்கு சீனக் கடல் பகுதி**



சீனாவின் சுயாதீன ஆகாயப் பாதுகாப்பு வலயம் (ADIZ)



*Sources; The Diplomat, 21 May 2015*

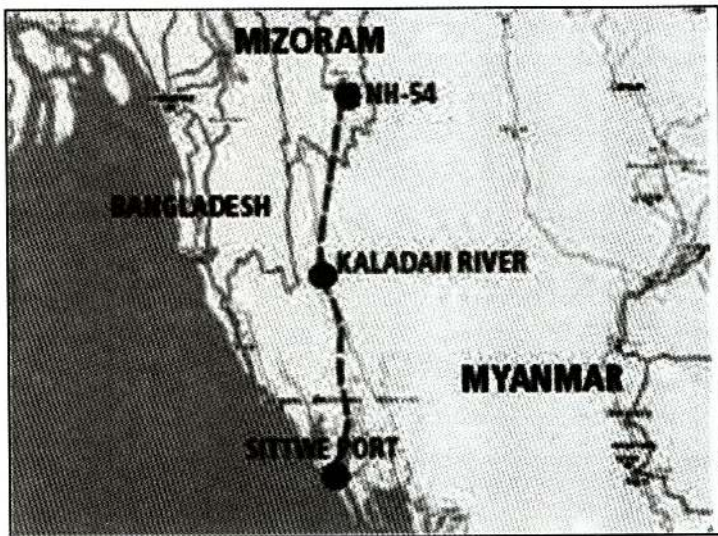
எனவே தென்சீனக்கடல் வல்லரசுகளின் போட்டிக்களமாக இந்துசமுத்திரம் போன்று காணப்படுகிறது. சீனாவின் கடல் பலத்தை தென்சீனக் கடலிலிருந்து முறியடிக்க அமெரிக்கா திட்டமிட்டிருப்பதுடன் அமெரிக்கா சீனாவுக்கு எதிராக இந்தியா ஐப்பான் தென்கொரியா வியட்நாம் பிலிப்பைன்ஸ் ஆகியவற்றை இணைத்து செயல்படுத்தி வருகிறது.இப் பகுதி சீனா ஐப்பான் அமெரிக்கா ஆகிய மூன்று சக்திகளுக்கிடையிலான போட்டியாக மாறிவிட்டது. அமெரிக்கா தனது B-52 மற்றும் P-8யு விமானங்களை இத்தீவுகளுக்கு மேலால் சீனாவின் எச்சரிக்கையையும் மீறி பறப்பில் ஈடுபடுத்தியது.இதனால் இரு நாடுகளுக்குமிடையில் போர் மூழும் சூழல் ஒன்று ஏற்பட்டது.இது பற்றி முன்னாள் CIA இன் பிரதி பணிப்பாளர் Michal Morel குறிப்பிடும்

போது "சீனாவுக்கும் -அமெரிக்காவுக்குமான போர் ஒன்று ஏற்படுவது முழு உலகத்திற்குக்கும் ஆபத்தானது. எதிர்காலத்தில் கூட அப்படியொன்று சாத்தியப்படுமால் முழுமையான அபாயம் தவிர்க்க முடியாது என்றார். மேலும் சீனா சுயாதீனமாக கிழக்கு சீனக்கடற் பகுதியில் அமைந்துள்ள தீவு (Man Made Island) சார்ந்து வல்லரசுகளுக்கிடையிலான அதிருப்தியும் போருக்கான முனைப்பும் காணப்படுகிறது. அமெரிக்காவின் புதிய ஜனாதிபதி ரொனட்டுடரம்ப் சீனாவுக்கெதிரான கொள்கையும் சீன தென்சீன, கிழக்குசீன கடற்பகுதியில் மேற்கொண்டு வரும் கடற்படை ஒத்திகைகள், அணுவாய்வு நிலையம் அமைப்பதற்கான நடவடிக்கைகள், அப்பகுதியில் சீனா நிறுத்தியுள்ள போர்க்கப்பல்களால் அதிக பதட்டம் ஏற்பட்டு வருகிறது.

### மியான்மார் துறைமுகமான சிற்வே (Sittwe)

சீனாவின் முத்துமாலைத் தொகுதியின் அடுத்த பிரதான துறைமுகம் Sittwe ஆகும். இது மியான்மாரின் கடல்பகுதியில் அமைந்துள்ள துறைமுகமாகும். சீனாவுக்கும் மியான்மாருக்குமான உறவு மிக வலிமையானது. சீனாவின் Yunnan மாகாணத்துடன் தரைத்தொடர்பைக் கொண்டுள்ள மியான்மார் சீனாவின் அயல் நாடாகும். மியான்மார் முழு உலகத்திலும் பத்தாவது மிகப் பெரிய இயற்கை வாயுவை கொண்டிருக்கும் நாடு. ஏறக்குறைய 90 ரில்லியன் (Trillion) கீழ்பிக் பீற் பரப்பளவில் அமைந்துள்ளதெனக் கணக்கிடப்பட்டுள்ளது. இவ்வாறு 22 இடங்களில் அமைந்தள்ளது குறிப்பிடத்தக்கது. இதில் 19 க்கு மேற்பட்ட பகுதி நாட்டின் உட்பகுதிக்குள்ளும் மூன்றுக்கு மேற்பட்டவை கடல் கரையோரத்திலும் (12 க.மை.) காணப்படுவது குறிப்பிடத்தக்கது<sup>10</sup>. மேலும் சீனா மியான்மார் இராணுவ அரசாங்கத்துடன் நெருக்கமான ஒத்துழைப்புக் களையும் உடன்பாடுகளையும் மேற்கொண்டுள்ளது. வங்காள விரிகுடாவுக்கும் மலாக்கா நீரிணைக்கும் மிக நெருங்கிய பகுதியில் அமைந்துள்ள மியான்மார் கடல் ரீதியான தந்திரோபாய மையமாக காணப்படுகின்றது. அது மட்டுமன்றி இந்தியாவின் கிழக்கு பிரதேசத்தில் அமைந்துள்ள கடற்படைத் துறைமுகங்களையும் தென்பகுதியிலுள்ள கேந்திர மையங்களையும் கண்காணிக்க பெரிதும் உதவும் பகுதியாக வுள்ளது. இதனால் இந்து சமுத்திரத்தில் சீனாவின் பிரசன்னத்தை அதிகம் முதன்மைப்படுத்தும் துறைமுகமாக சிற்வே காணப்படுவது குறிப்பிடத்தக்க அம்சமாகும்.

சிற்வே துறைமுகத்தின் அமைவிடம்

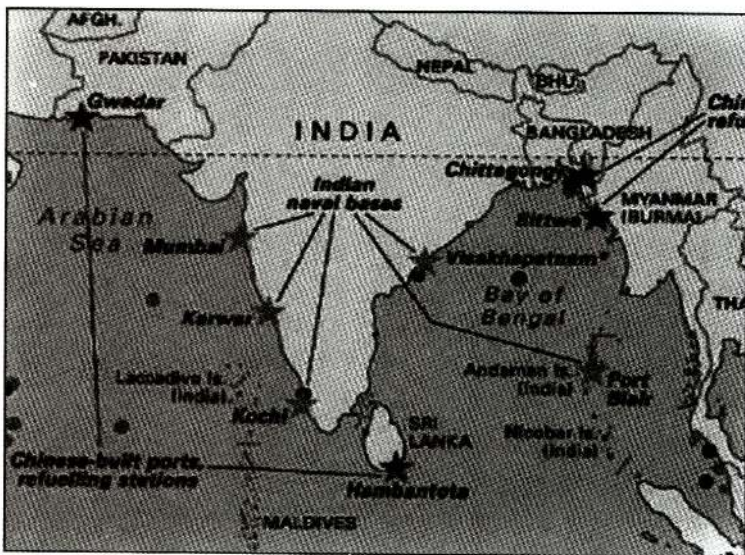


ஆதாரம்: www.myanmarmatter.com, 2016.

இதன் அமைவிடம் மியான்மாரின் Rakhine மாகாணத்தின் வடதென் கரையோரப் பட்டினமான காணப்படுகிறது. இதன் பெயர் பர்மிய மொழியில் Saite - Twey அதாவது போரின் சந்திப்புக்கான இடம் என்பதை குறிப்பதாக வரலாற்று தகவல்கள் உறுதிப்படுத்துகின்றன<sup>41</sup>. Bodawpaga என்ற மன்னனின் Mrank- ஐந்தாம் பேரரசானது 1784 இல் இப்பகுதியில் பர்மியப் படைகளால் முறியடிக்கப்பட்டு Kalanden ஆற்றோரம் கொல்லப்பட்டனர். தரையாலும் கடலினாலும் சூழப்பட்ட இப் பகுதியில் Mrank-ஐந்தாம் பேரரசின் படைகள் வெற்றி கொள்ளப்பட்ட இடத்தினையே பர்மியர் சிற்வே என அழைத்தனர். 1825 இல் முதலாவது பர்மிய - பிரித்தானியப் படைகளுக்கிடையிலான போரில் பிரித்தானிய படைகள் தரையிறக்கப்பட்ட பகுதியாக சிற்வே காணப்பட்டது<sup>42</sup>. இதனை பிரித்தானியர் Akyab பின்னர் Arakan இடம் என அழைத்தனர். காரணம் இதன் புராதன பெயராக 'Ahkyaib - daw' என்பதாகவே காணப்பட்டது. இதிலேயே இரு நாட்டுப்படைகளுக்குமான போர் நிகழ்ந்ததாக தெரியவருகிறது.

சிறீவே மியான்மாரின் சிறியளவிலான மீன்பிடி பட்டினமாகும். பிரித்தானியர் பர்மாவைக் கைப்பற்றிய பின்னர் மிக செல்வம் கொழித்த நகரமாக மாறியது. 1826 முதல் நாற்பது வருடங்களில் பின்தங்கியதாக விளங்கிய பிரதேசத்தை நவீன நகரமாக பிரித்தானியரே மாற்றினர். 1901 இல் பர்மாவிலேயே மூன்றாவது துறைமுகமாக எழுச்சிபெறச் செய்தனர். இங்கேதான் பர்மாவின் பௌத்தமதம் தோற்றம் பெற்றதெனவும் பிரித்தானிய காலனித்துவ ஆட்சிக்கு எதிரான போராட்டத்தை பௌத்த பிக்குகள் ஆரம்பித்ததாக தகவல்கள் உறுதிப்படுத்துகின்றன<sup>43</sup>. இவ்வாறு 2007 இலும் பௌத்த பிக்குகள் மியான்மாரின் இராணுவ ஆட்சிக்கு எதிராக இங்கிருந்தே போராட்டத்தை ஆரம்பித்தமை குறிப்பிடத்தக்கதாகும். தேரவாத பௌத்தம், இந்துமதம், அனிமினும் மற்றும் இஸ்லாம் மதம் என்பன பல மதப் பிரிவுகளாகக் காணப்படுகின்றன.

**சீன-இந்திய துறைமுகங்கள்**



ஆதாரம்: Google Map 2012.

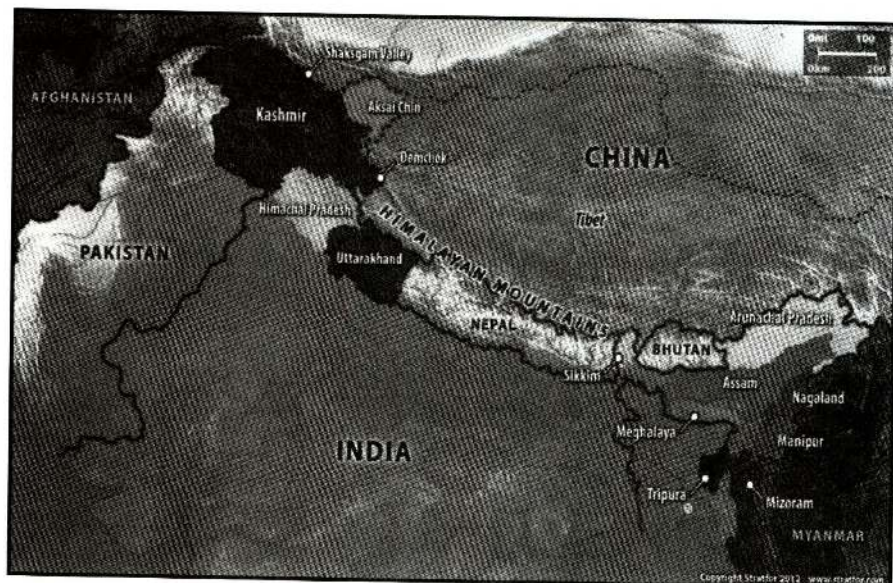
சீனாவின் 'String of pearls' கடல்சார் தந்திரோபாயத்தின் ஓரங்கமாக சிறீவே இனங் காணப்பட்டது. 1992 ஆம் ஆண்டு முதல் சீனாவின் எண்ணெய் குழாய் பரிமாற்றத் திட்டத்தில் சிறீவே ஊடாக

சீனாவின் Yunnan மாகாணத்திற்கு எண்ணெய் மற்றும் எரிவாயுவை பெறுவதற்கான நடவடிக்கையாவே Sittwe துறைமுக விருத்தித் திட்டமிடப்பட்டது<sup>44</sup>. குறிப்பாக இந்து சமுத்திரத்தின் மேற்கு பதியான ஆபிரிக்கா, மேற்காசியப் பகுதியிலிருந்து இந்து சமுத்திரத்தின் கிழக்கு துறைமுக நகரமான Sittwe க்கு பரிமாற்றி அதனூடாக சீனாவுக்கு கொண்டு செல்வதே அக்கருத்திட்டத்தின் நோக்கமாக அமைந்தது. இதற்காக சீனா 350 மில்லியன் அ.டொலர் மியான்மார் துறைமுக அபிவிருத்திக்காக வழங்கியிருந்தது.

சீனாவின் எண்ணெய் குழாய் திட்டத்தினூடாக சீனா ஆபிரிக்க மேற்காசியா விலிருந்து மசகு எண்ணெய் எரிவாயு பெறுவது போன்று சீனச் சந்தை நோக்கிய ஆபிரிக்க, மேற்காசிய நாடுகளின் பொருட்களை பரிமாற்றவும் உதவுமென கருதப்பட்டது<sup>45</sup>. இதனூடாக கடல் வாணிபத்தினை நவீன மயப்படுத்தி மேற்காசியா, ஆபிரிக்காவுடன் தொடர்பினை சீனா பலப்படுத்தலாமென திட்டமிட்டது. ஆனால் இத் திட்டத்தினை முறியடிக்கும் விதத்தில் அமெரிக்க கடற்படையில் நடவடிக்கை அமைந்ததனால் சீனாவினால் திட்டம் பூரணப்படுத்த முடியாத நிலை ஏற்பட்டுள்ளதாக இந்திய-அமெரிக்க சார்பு ஆய்வாளர்கள் குறிப்பிடுகின்றனர்<sup>46</sup>. மேலும் 2009 இல் இந்திய - மியான்மார் உடன்பாடொன்று இது தொடர்பாக எட்டப்பட்டது. அதாவது 'Kaladan Transport Project' ஒன்றினை மேற்கொள்வதற்கு மியான்மார் உடன்பட்டது<sup>47</sup>. இதன் பிரதான அபிவிருத்தி திட்ட மிடலாக Sittwe துறைமுக விருத்தியும் உள்ளடக்கப்படுவது குறிப்பிடத்தக்க அம்சமாகும். 75 மில்லியன் அ.டொலரில் இருந்து 210 மில்லியன் அ.டொலர் வரை செலவினை மேற்கொள்ளத் திட்டமிடப்பட்டுள்ள இவ் அபிவிருத்தி திட்டம் Sittwe துறைமுகத்தில் புதிதாக கப்பல்கள் நிறுத்துவதற்கும் பொருட்களை பரிமாற்றம் செய்வதற்குமான ஜெற்றி(Jetty) அமைவிடம் கட்டப்படுவதும் 120 கி.மீ. நீளமான Kaladan இருந்து Paletwa வீதி அமைக்கவும் இந்தியா திட்டமிட்டுள்ளது. காரணம் Kaladan ஆறானது இந்தியாவின் மிசேராம் மாநிலத்திலிருந்து உருவாகி சிற்வே தென்பகுதியை வந்தடைகின்றது<sup>48</sup>. இதனால் இந்தியாவுக்கு அதிகமான பங்கு காணப்படுவதனால் இவ்வாற்றில் அபிவிருத்தியை இந்திய மேற்கொள்ள முனைப்புக் காட்டியது. மேலும் சீனா இந்தியாவை சுற்றிவளைக்க

திட்டமிடுவதாகவும் (வரைபடத்தினைப் பார்க்க) மியான்மார் இந்தியாவுக்கு மிக அருகாமையில் அமைந்திருப்பதுடன் 1933 வரை இந்தியத் துணைக் கட்டத்துடன் ஒட்டியிருந்த நாடு மியான்மார் என்பது கவனிக்கத்தக்கது.

**இந்தியாவை சுற்றிவளைத்துள்ள சீனா**



Source: <http://Chathirashakar.com/2010/06>

இதே நேரம் இந்தியாவும் மியான்மாரை பயன்படுத்திக் கொள்ள முயன்றுவருகிறது. இந்திய - மியான்மார் உடன்பாட்டின்படி அமைக்கப்பட்டுவரும் வீதி அபிவிருத்தியானது இந்தியாவின் வடகிழக்கு எல்லையோரமாக அமைந்திருப்பதுடன் இந்தியா - பர்மா எல்லையை அண்டிய போக்குவரத்திற்கும் கண்காணிப்புக்கும் உதவுமெனக் இந்திய அரசியல் வல்லுனர்கள் கருதுகிறனர். இந்தியாவின் கிழக்கு நோக்கிய (Look East Policy) கொள்கையின் ஓரங்கமான மியான்மாருடனான நெருக்கம் Sittwe துறைமுகத்திலான சீனாவிடமிருந்து மீளப் பெற்று தக்கவைப்பதையே இந்தியா இலக்காகக் கொண்டுள்ளது. இத் திட்டத்தில் 539 கி.மீ. நீர்வழிப்பாதையும் 140 கி.மீ. தரைவழி வீதியமைப்புமே பிரதான திட்டமிடலாக உள்ளது.<sup>49</sup>

இதேநேரம் அமெரிக்காவும் சீன - மியான்மார் நெருக்கத்தினை தகர்ப்பதற்கு 2007 முதல் இருவழி உபாயத்தை வகுத்தது. ஒன்று மியான்மாரின் மனிதஉரிமை தொடர்பிலான விடயங்களை முதன்மைப்படுத்தி பொருளாதார தடைகளை மேற்கொள்வதற்கு சில முன்யோசனைகளை முன்னெடுத்தது. இது சீனாவின் *Sittwe* தொடர்பிலான எண்ணெய் எரிவாயு குழாய்த்திட்டத்தை தோற்கடிப்பதையே நோக்கமாகக் கொண்டிருந்தது <sup>50</sup>. மியான்மார் எதிர்கட்சி தலைவர் ஆங்-ஸாங் -சூகி மீதான அந்த நாட்டு இராணுவ அரசின் நடவடிக்கைக்கு அமெரிக்கா எதிர்ப்பினை வெளிப்படுத்தியது. மேலும் 2014 இல் அமெரிக்க வெளிவிவகார செயலாளர் ஹிலாரி கிளின்டன் மற்றும் அமெரிக்க ஜனாதிபதி பராக் ஒபாமாவின் மியான்மாருக்கான வருகை என்பன மியான்மாருடனான சீன நெருக்கத்தை முறியடிக்கும் உபாயமாகவே காணப்படுகிறது. ஒபாமா இரண்டாவது தடவை ஜனாதிபதியாக பதவி ஏற்ற முதல் வெளிநாட்டு விஜயம் மியான்மாருக்கே என்பது குறிப்பிடத்தக்கது. அது மட்டுமன்றி மியான்மார் ஆட்சியாளருடன் மிக நெருக்கமான பொருளாதார உறவை ஏற்படுத்த அமெரிக்கா விரும்பியது. ஒபாமா 2012 இல் மியான்மாருக்கு விஜயம் செய்தபோது மியான்மாரில் அமெரிக்க கம்பனிகளின் முதலீட்டை ஊக்குவிக்கும் திட்டமிடல்களை மேற்கொண்டது மட்டுமன்றி மியான்மாரின் எண்ணெய் எரிவாயுக்கான அனைத்து நடவடிக்கைகளுக்கும்மான கைமாற்றம் நடவடிக்கைக்கான அமெரிக்க கம்பனிகள் ஈடுபட முன்வந்தன. ஏறக்குறைய ஐம்பதாயிரம் அமெரிக்க டொலர் வர்த்தக முதலீட்டை மியான்மாருடன் மேற்கொள்ள அமெரிக்கா உடன்பட்டதுடன் அதற்கான நிலம் கொள்வனவுக்கும், ஊழியர்களின் உரிமைகளை பாதுகாக்கவும் ஆயிரம் அமெரிக்க டொலரை ஒபாமா நிர்வாகம் உடனடியாக வழங்க முன்வந்தது <sup>51</sup>.



ஒபாமா



ஜி.ஜின்பிங்



ஹிலாரி கிளின்டன்

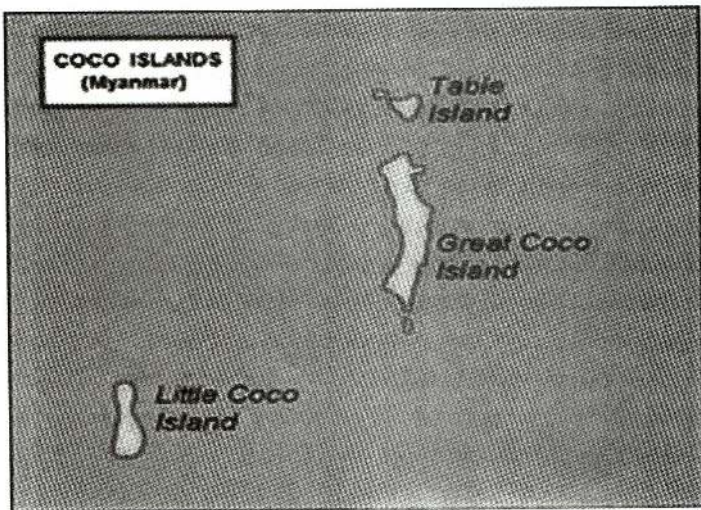
எனவே சிற்வே மீதான சீனாவின் நடவடிக்கையை குழப்புவதே இந்திய - அமெரிக்காவினது மியான்மாருடனான ஒத்துழைப்பு புரிந்து கொள்ளப்படுகிறது. குறிப்பாக சீனாவின் Kunming மாகாணத்தில் இருந்து சிற்வே வரையான வீதி அபிவிருத்தி நடவடிக்கையானது ஒரு புறம் அமைய மியான்மாரின் தலைநகரிலிருந்து ரங்கூன் முதல் அக்ஜாப் (Akyab) வரையான போக்குவரத்து பாதையையும் 2005 முதல் சீரமைத்து நவீன மயப்படுத்தத் திட்டமிட்டது<sup>52</sup>. இவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டு முன்னாள் துணை ஜனாதிபதியும் தற்போதய ஜனாதிபதியுமான ஜி.ஜிங்பிங் 2009 டிசம்பரில் மியான்மாருக்கு விஜயம் மேற்கொண்டு இரு நாட்டுக்குமான உறவை பலப்படுத்தும் முயற்சியில் ஈடுபட்டார். இவற்றை முறியடிக்கும் விதத்தில் இந்தியாவும், அமெரிக்காவும் ஈடுபட்டு வருவதுடன் பல இந்திய ஆய்வாளர்கள் சீனாவின் *String of pearls* அங்கமாக மட்டும் Sittwe நோக்க முடியாதெனக் குறிப்பிடுகின்றனர்<sup>53</sup>. காரணம் இந்தியாவுடனான ஒத்துழைப்புடன் Sittwe நவீனமயப் படுத்தப்படுகின்றது என்பதே அதன் சாராம்சமாகும். ஆனால் இதுவரை சீனாவின் பிடி மியான்மாரிலிருந்து அகன்றதாக தகவல் இல்லை என்றே கூறமுடியும். 2013 இல் இரு நாட்டுக்குமான குழாய்வழி எரிவாயு மற்றும் எண்ணெயரிமாற்றத் திட்டம் நிறைவடைந்துள்ளது. இது இரண்டு நாட்டுக்குமான உறவின் பலத்தை புரிந்து கொள்ளப் போதுமானது.

### கொக்கோ தீவுகள் (Coco Islands)

மியான்மாரின் நிர்வாகத்திற்கு உட்பட்டுள்ள Yangon பிராந்தியத்தில் அமைந்துள்ள கொக்கோஸ் தீவுகள் 1994 முதல் சீனாவின் செல்வாக்குள் உட்படுத்தப்படுகின்றது. இதில் Great Coco தீவுகளும் (10 x 2) சிறியளவிலான Coco தீவுகளும் (5x1) காணப்படுகின்றன. இவை அலைக்காண்டரா (Alexandra) கால்வாய் ஊடாக பிரிக்கப்படுகிறது. (படத்தினைப் பார்க்க) சிறிய கொக்கோஸ் தீவின் தரைப்பகுதி 15 கி.மீ. கொண்டது. மேலும் 5 கி.மீ நீளத்தையும் 1 கி.மீ. அகலத்தையும் கொண்ட தீவாக காணப்படுகின்றது. மியான்மார் நிலப்பகுதியிலிருந்து 300 கடல் மைல் தூரத்தில் இத்தீவுகள் அமைந்துள்ளன<sup>54</sup>. இவை பிரித்தானிய - இந்தியாவின் காலப்பகுதியில் இந்தியாவின் கண்காணிப்பிலும் பாதுகாப்பு தளமாகவும் பிரித்தானியரால் பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தமை குறிப்பிடத்தக்க அம்சமாகும். இதனால்

இது பாதுகாப்புக்கான தந்திரோபாய நிலமாக இந்து சமுத்திரத்தின் கிழக்குப் பகுதியில் அமைந்துள்ளது என்பது மிக நீண்ட வரலாற்றில் கவனிக்கப்பட்ட தீவுக் கூட்டமாக உள்ளது.

கொக்கோ தீவுகளின் அமைவிடம்



ஆதாரம்: Google Map 2012.



ஆதாரம்: Google Map 2012.

புவியியல் ரீதியில் அந்தமான் - நிக்கோபார் தீவுகளின் பகுதியாகவும் அக் கடல் பகுதியின் அங்கமாகவும் காணப்படுகின்றது. அந்தமான் தீவுகளிலிருந்து வடக்காக 20 கி.மீ. தூரத்தில் கொக்கோஸ் தீவுகள் காணப்படுகின்றன. இதன் வரலாற்றை அவதானிக்கும்போது, 18 நூற்றாண்டில் கிழக்கு இந்தியன் கம்பனி அந்தமான் தீவுகளுடன் இவற்றையும் கட்டுப்பாட்டுக்குள் வைத்திருந்தன. பிரித்தானிய இந்திய அரசாங்கம் இத் தீவினை கடுங்குற்றச் செயலில் ஈடுபடுபவர்களுக்கான தண்டனைத் தடுப்பு குடியேற்றமாக (*Penal colony*) பயன்படுத்தினர்<sup>55</sup>. தனிமைப்படுத்தப்பட்டிருந்த கொக்கோஸ் தீவுகள் சரிவர ஆட்சிக்கு பிரித்தானியரால் உட்படுத்தப்படவில்லை என்றே கூறலாம். 1882 இல் பிரித்தானிய - பர்மிய கட்டுப்பாட்டில் கொக்கோஸ் தீவுகள் உள்வாங்கப்பட்டது. பின்னர் இந்தியாவிலிருந்து பர்மா பிரியும்போது பர்மாவின் கட்டுப்பாட்டுக்குள் கொக்கோஸ் தீவு அமைகின்றது. 1942 இல் ஜப்பானின் கட்டுப்பாட்டுக்குள் உற்படும் இத்தீவு 1948 இல் சுதந்திர பர்மாவின் நேரடி கண்காணிப்புக்குள் உள்வாங்கப்பட்டு நிர்வாகம் செய்யப்படுகிறது. ஆனால் இந்தியாவின் முன்னாள் பாதுகாப்பு அமைச்சர் ஜோர்ச் பெர்னாண்டஸ் பி.பி.சி. சேவைக்கு தெரிவிக்கும் போது ஜவகர்லால் நேருவே 1950 இல் கொக்கோஸ் தீவுகளை பர்மாவுக்கு வழங்கியதாக குற்றம்சாட்டியிருந்தார்<sup>56</sup>. 1959 இல் ஜெனரல் நியூ மின் (*Newmin*) இராணுவக் கட்டுப்பாட்டின் நிர்வாகத்திற்கு உட்படுத்தியதுடன் 1969 இல் அரசியல் கைதிகளை வைத்திருப்பதற்கான வீடமைப்புக்களை ஏற்படுத்திக் கொண்டதுடன் அவர்களை இத் தீவிலேயே அடைத்து வைத்திருந்ததாக தெரியவருகிறது. 1971 இல் ரங்கூனில் நிரந்தர சிறைச்சாலைகளுக்கு அவர்களை மாற்றிய பிற்பாடு *Great Cocos* உட்பட இப்பகுதி பர்மிய கடற்படையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது.

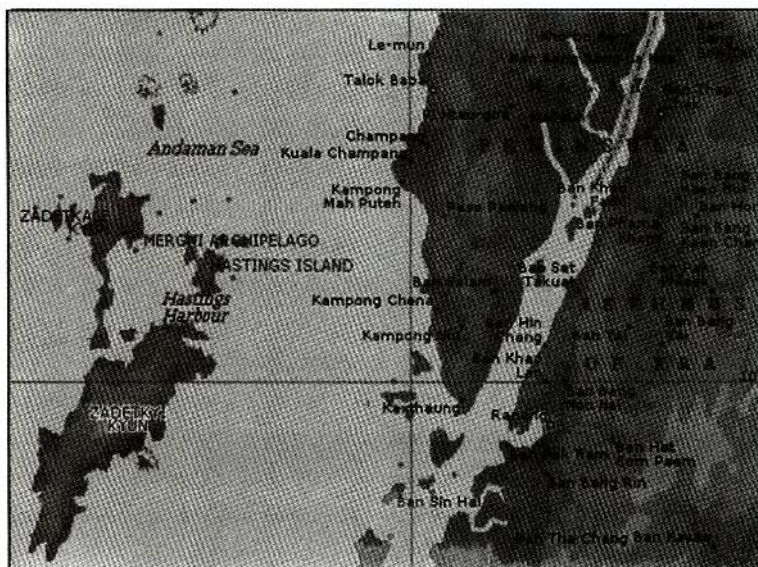
சீனா இப்பகுதியில் மியான்மாருடான உறவின் அடிப்படையில் தனது கடற்படையை பலப்படுத்தி வருவதாக இந்திய தரப்பு ஆய்வுகள் குறிப்பிடுகின்றன. இதனை இன்னோர் 'String of Pearls' இன் அங்கமாக கருதும் ஆய்வாளர்கள் சீனா நிறுவியுள்ள புலனாய்வு சமிஞ்ஞை நிலையத்தையும் (*Signal intelligence - SIGINT*) மற்றும் மின்னியல் புலனாய்வு நிலையத்தையும் (*Electronic Intelligence - ELINT*) இந்தியாவை கண்காணிப்பதுடன் ஏனைய இந்து சமுத்திரத்தின்

கிழக்குப் பகுதியினுடாக பயணம் செய்யும் கப்பல்களை அவதானிப்பதாகவும் கூறுகின்றது<sup>57</sup>. மேலும் சீன நிறுவும் கடற்படை தளமும் அதற்கான ரடர் நிலையமும் இப் பிராந்தியத்தில் சீனாவின் ஆதிக்கத்தை பலப்படுத்துமாறுவுக்கு வளர்ச்சி கண்டுள்ளது. இதன் மூலம் இந்தியாவின் ஏவுகணைத் தாக்குதல் திறனையும் வளத்தினையும் அளவீடு செய்வதுடன், இந்தியக் கடற்படையின் நடவடிக்கையை கண்காணிக்க முடியும்<sup>58</sup>. மலாக்கா - பாக்குநீரிணைக்கு இடைப்பட்ட பகுதியில் இந்திய கடற்படைக் கப்பல்களின் நடவடிக்கையை நேரடியாக அவதானிக்கும் திறன் சீனாவிடம் காணப்படுகிறது. மேலும் இந்தியா விண்வெளி ஆய்வு மையம் அமைந்துள்ள சிறிகரிகோட்டா (Indian space Research organization at Sriharikota) வையும் பாதுகாப்பு அபிவிருத்திக்கான ஆய்வு மையம் அமைந்துள்ள சண்டியூர் (Defence Research and Development organization at Chandipur - on - sea) யும் அவதானிக்க முடியுமென குறிப்பிடப்படுகின்றது<sup>59</sup>. மேலும் இந்தியா அந்தமான் - நிக்கோபார் தீவுகளில் நிறுவியுள்ள பலயர் (Blair) துறைமுகத்திற்கு நெருக்கடியாக உள்ளதுடன் 19 கடல்மைல் தூரத்திலேயே கொக்கோ தீவுகள் காணப்படுகின்றன. இதனால் இந்தியாவின் இராணுவ - கடற்படை - விமானப்படை ரீதியாக நெருக்கடியாகவே உள்ளதென வாதிடும் இந்திய ஆய்வாளர்கள் கொக்கோ தீவில் 2009 வரை சீன இராணுவத் தளம் எதனையும் அமைக்கவில்லை என்பதை தெரியப்படுத்துகின்றன. ஆனால் எதிர்காலத்தில் அமைய வாய்ப்பு அதிகமுள்ளதாகவும் Sittwe துறைமுகத்தினையும் அதன் பாதுகாப்பினை உறுதிப்படுத்த இராணுவ தளம் அவசியமானதென்பதை உறுதியாக கருதுகின்றனர்<sup>60</sup>. இது சீனாவின் பாதுகாப்பு விடயம் என்பதாக அமைந்தாலும் இதற்கு மேலும் வலுச் சேர்க்கும் விடயமாக, 2006 - 2008 இடைப்பட்ட காலப்பகுதியில் கொக்கோ தீவுகள் அதிக உள்கட்டுமான வசதிகளுக்கு உட்படுத்தப்பட்டுள்ளது. குறிப்பாக வீட்டுவசதி, தென்னை விவசாயம், மீன்பிடி, போக்குவரத்து வசதிகள் என்பனவற்றுடன் கடல் போக்குவரத்திற்கான இறங்குதுறை (Jetty) 85 மீற்றரில் அமைக்கப் பட்டுள்ளது. இத்தீவை 11 மில்லியன் அ.டொலர் செலவு செய்து நவீன மயப்படுத்தியுள்ளது. வானொலி சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டமை, கட்டிட வசதிகள் என பல விடயங்களில் விருத்தியடைந்தது. மேலும் இராணுவ

கட்டமைப்புக்கான நிகழ்வுகளையும் அதற்கான கட்டுமானங்களையும் சீனா மேற்கொண்டும் வருகிறது<sup>61</sup>. 1993 நடுப்பகுதியில் சிறிய கொக்கேத் தீவில் சீன இராணுவம் தளம் ஒன்றை அமைத்துள்ளதாகவும் 70 சீனக்கடற்படையினர் புதிய ராடர் நிலையமொன்றை நிறுவியுள்ளதாகவும் அது 1994 கோடை காலத்திலிருந்து பாவனைக்கு சீனா உட்படுத்தி வருவதாகவும் தகவல்கள் வெளியாகியுள்ளன.

இதேபோன்று Zadetkyi Kyun தீவானது மியான்மாரின் தென் பகுதி கரையோரத்திற்கு அண்டிய பிரதேசத்தில் அமைந்துள்ள தீவில் சீனாவின் கடற்படைத் தளம் மற்றும் இராணுவ பிரசன்னம் அதிகரித்துள்ளது<sup>62</sup>. இது சுமாத்திரா தீவுகளுக்கு அண்மையில் அமைந்திருப்பதோடு மலாக்கா நீரிணையை அண்டிய பகுதியில் காணப்படுவதால் முக்கியமான தீவாக சீனா கருதுகிறது. இத்னால் சீனா இத்தீவில் ராடர் நிலையமொன்றை அமைத்திருந்தமை குறிப்பிடத்தக்கதாகும். மேலும் சீனாவின் ரோந்து படைப் பிரிவொன்றினை கடந்த காலங்களில் நிறுத்தியிருந்தது.

*Zadetkyi Kyun தீவின் அமைவிடம்*



ஆதாரம்: [www.revolvy.com/main/index.php?s=Zadetkyi](http://www.revolvy.com/main/index.php?s=Zadetkyi).

மியான்மாரின் தீவுகளில் ஒன்றான *Zadetkyi Kyun* இன் நீளம் 35 கி. மீற்றராகும். இதன் முழுமையான பரப்பு 176 சதுர கி.மீ. ஆகும். தென் மியான்மாரில் மிக பெரிய தீவாக விளங்கும் *Zadetlyi* தீவின் மையப்பகுதி 585 மீற்றர் உயரம் கொண்டதாக உள்ளது. இதன் தென்பகுதியில் மியான்மாரின் இன்னோர் தீவான *Mergui* அமைந்துள்ளது. 2.5 கி.மீ. தூரத்திலுள்ள *Hastings* தீவில் மியான்மாரின் கடற்படைத் தளம் காணப்படுகின்றது. மேலும் *Haingyi* மற்றும் *Zadetkyi Kyun* தீவுகளில் ஆறு தொடக்கம் ஏழு வரையான ஒலியசைவை அவதானிக்கும் மின் நிலையமொன்றினை சீனா நிறுவியுள்ளது<sup>63</sup>. *Haingyi* தீவில் சீனாவின் கடற்படைத் தளம் அமைந்துள்ளமை அதன் கடற்படை ஆதிக்க விலத்தரிப்பினை காட்டுவதாக உள்ளது. இத்தீவில் கடல் தொடர்பாடல், கடற்படைக்கான அனைத்து வசதிகளும் அமைத்துக் கொடுத்ததுடன் கடற்படை நிலையம் ஒன்றை நிறுவியுள்ளது. மேலும் பிராந்திய கடற்படை தலைமையகம் இத் தீவிலேயே அமைந்துள்ளமை தெரிய வந்துள்ளது<sup>64</sup>. மேலும் இத்தீவுக்கு சீனாவின் நீர்மூழ்கிக் கப்பல்கள் உட்பட போர்க் கப்பல்கள் பல தடவை விஜயம் செய்ததாகவும் ஆழ்கடலைக் கொண்ட துறைமுகமாக இத்தீவு காணப்படுவதாகவும் உறுதிப்படுத்தப்பட்டுள்ள தகவல் வெளிவந்துள்ளன<sup>65</sup>.

1998 இல் இந்திய பாதுகாப்பு வெளியிடப்பட்ட ஆண்டறிக்கையில் பின்வருமாறு தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

பெருமளவான பிரதேசத்தில் விமானத் தளத்தையும் இராணுவ தளத்தையும் கொண்டுள்ள சீனா அதற்கான உட்கட்டுமானத்தையும் தாக்குதல் வகை விமானங்களையும் கப்பல்களையும் திருத்தம் செய்வதற்கான வசதிகளையும் கொண்டிருப்பதுடன் கடற்படைக்கு அவசியமான நீர்மூழ்கிக் கப்பலையும் அதற்கான உட்கட்டமைப்பு வசதிகளையும் சில வகைக் கப்பல்களையும் கொண்டுள்ள துறைமுகமாக காணப்படுகின்றது. முப்படைகளையும் கொண்டுள்ள இத் தளம் 1000 ஏக்கர்க்குட்பட்ட நிலப்பரப்பில் அமைந்துள்ளதாக குறிப்பிடுகின்றது<sup>66</sup>. அதாவது JH- 7 தாக்குதல் விமானம், SU - 27 விமானம் தாங்கி போர்க்கப்பல் என்பவற்றை *Haingyi* தீவில் சீனா நிறுத்தியுள்ளமை குறிப்பிடத்தக்க விடயமாகவுள்ளது.

எனவே சீனாவின் ஆழ்கடல் அதிகாரக் கொள்கையின் முதலாவது இலக்கு தென்சீனக் கடல் அமைந்தது போல் இரண்டாவது இலக்கு இந்து சமுத்திரத்தின் கிழக்கு கடல் அதன் கட்டுப்பாட்டுக்குள் வந்துள்ளது. இந்திய - அமெரிக்க கூட்டு எடுக்கும் முயற்சிகளும் நெருக்கடிகளும் இரண்டாவது பட்சமான அணுகுமுறையாகவே நோக்க முடியும். இந்து சமுத்திர பின்தளத்தையும் நுழைவாயிலையும் செவ்வையாக சீனா கைப்பற்றி விட்டதென்றே கூறமுடியும். இந்தியா மியான்மாருடன் உறவைப் பலப்படுத்தியுள்ளதனாலோ அல்லது *Sittwe* துறைமுக விருத்தியில் பங்கெடுப்பதென்பதோ சீன - மியான்மார் உறவு முறிந்து விட்டதென கூறமுடியாது. இந்த உறவு சீனாவின் பலத்தை உறுதிப்படுத்திய பிற்பாடே சாத்தியமாகின்றது. இது இந்து சமுத்திரத்தில் நிலையெடுப்பதற்கு வழிவகை செய்துள்ள பின்பே இந்திய - மினான்மார் உறவோ, அமெரிக்க மியான்மார் உறவோ சாத்தியமாகின்றது. அதனால் இவை எதுவும் சீனாவை உடனடியாக பாதித்துவிடாது.

இந்து சமுத்திரத்திற்குள் தனது கடற்படைப் பலத்தை நிறுவி பிற்பாடு அதன் போக்குவரத்திற்குரிய பாதுகாப்பை பலப்படுத்திய பிற்பாடு எந்த அரசின் தலையீடும் சீனாவை பாதிக்காது. அவ்வாறாயின் சீனாவுக்கு பாதிப்பினை ஏற்படுத்த வேண்டுமாயின் ஒரு யுத்தத்திற்கு இந்திய - அமெரிக்க கூட்டுப்போக வேண்டும். அதற்கு இரு அரசுகளும் நேரடியாக ஆயுதப் போருக்கு போவதற்கு தயாரான உலக சூழலோ, பொருளாதார சூழலோ தற்போது இல்லாத நிலை காணப்படுகிறது. அரசுகள் ஒன்றில் ஒன்று அதிகமாக தங்கியிருப்பதுடன் சீனாவின் உற்பத்திப் பொருட்களை கொள்வனவு செய்வதற்கும் சீனாவிற்கு தமது உற்பத்திப் பொருட்களை ஏற்றுமதி செய்வதற்குமான உலகப் பொருளாதார பலம் சீனாவிடம் காணப்படுகிறது. மூன்றாம் உலக யுத்தம் ஒன்றுக்கான தயாரிப்புக்களை அமெரிக்கா செய்துவிட்டதாக தகவல்கள் வெளியாகும் சந்தர்ப்பத்தில் அமெரிக்க ஜனாதிபதியாக டொனல்ட் டரம்ட் தெரிவாகியுள்ளார். இவரது வருகை அதிக நெருக்கடியை அமெரிக்காவிலும் உலகளாவிய ரீதியிலும் ஏற்படுத்துமென எதிர்வுகூறப்படுகின்றது. எனவே இந்தச் சூழல் இந்திய அமெரிக்க சார்பு ஆய்வாளர்கள் கருதுவது போல் சீனாவை இலகுவில் இந்து சமுத்திரத்திலிருந்து அகற்றிவிட முடியாது. இதனை மேலும் உறுதிப்படுத்த சீனாவின் நடவடிக்கைகளை அவதானிப்போம்.

## சிட்டக்கொங் (Chittagong)

தென்னாசியாவில் மிகப் பிந்திய அரசாக 1972 ஆம் ஆண்டு இந்தியாவின் நலன் சார்ந்து தனி நாடாக்கப்பட்டது வங்காளதேஷ். இதன் தலைநகரமாகவும் துறைமுகமாகவும் விளங்கும் சிட்டக்கொங் 8.7 பில்லியன் அ.டொ. சீனாவின் முதலீட்டில் நவீனமயப்படுத்த வங்காளதேஷ் உடன்பட்டுக் கொண்டது<sup>77</sup>. இது இன்னோர் 'String of pearls' என முதன்மைப்படுத்துமளவுக்கு சீனாவுடன் வங்காளதேஷ் நெருக்கமடைந்துள்ளது.

சிட்டக்கொங் துறைமுகம் வங்காளதேஷின் மிகப் பெரிய துறைமுகமாக விளங்குகிறது. இதன் அமைவிடம் சிட்டக்கொங் நகரத்திற்கு உட்பட்ட பகுதியில் கரையோரப் பட்டினமாக காணப்படுவதுடன் Patenga பிரதேசத்தில் காணப்படும் Karnaphuli நதியின் வாய்ப்பகுதியில் அமைந்துள்ளது. சிட்டக்கொங் என்பது அராபிய சொற்பதமாகும். அதாவது Shetgang இதில் Shet என்பது delta வைக் குறிக்கும், Gang என்பது சுளைநச குறிக்கும். இதுவே Cittaong என்பதாக அமைந்தது<sup>78</sup>. இத்துறைமுகம் மிக ஆரம்ப காலத்திலிருந்து வர்த்தக பரிமாற்றத்திற்கான துறைமுகமாக விளங்கியுள்ளது. ஐரோப்பியர், அராபியர், சீனர், துருக்கியர் இத் துறைமுகத்துடன் வர்த்தக தொடர்பு கொண்டிருந்ததாக வரலாற்று ஆசிரியர்களும் இப்பன்பட்டுடா போன்றவர்களது பயணக் குறிப்புகளிலும் அறியமுடிகின்றது. 1517 இல் இத்துறைமுகத்திற்கு வருகைதந்த போத்துக்கேய கடற்படை தளபதி Joaoda Silveria இதனை Porte Grande அதாவது 'Great port' எனக் குறிப்பிட்டது கவனிக்கத்தக்க அம்சமாகும்<sup>79</sup>. எதுவாயினும் சிட்டக்கொங் அனைத்து வசதிகளையும் உள்ளடக்கிய துறைமுகமாக கிழக்கு இந்து சமுத்திரத்தின் பகுதியில் அமைந்திருப்பதுடன் இந்தியாவையும் மியான்மாரையும் உடனடி அயல் நாடுகளாக கொண்டது.

சிட்டக்கொங் துறைமுக விருத்தியூடாக சீனா மியான்மார் வழியாக தனது நாட்டுக்குள் எண்ணெய் எரிவாயுவை கொண்டு செல்லும் திட்டமிடல் என்றே கூறப்படுகின்றது. மிகப் பிரபலமான வர்த்தக துறைமுகமான சிட்டக்கொங்கை சீனாவுடன் இணைப்பதன் மூலம் ஏற்றுமதி, இறக்குமதியில் முதன்மை பெறமுடியுமென கருதுகின்றது. மேற்காசிய நாடுகளிலிருந்தும் ஆபிரிக்காவிலிருந்தும் இந்து சமுத்திரம்

வழியாக சிட்டக்கொங் மூலம் சீனாவை வந்தடையும் பாதையை பலப்படுத்துவதே சீனா தந்திரோபாயமாகும்<sup>70</sup>. சீனாவின் Puer Shi நகரம் Yunnan மாகாணத்தில் அமைந்துள்ளது. இதிலிருந்து சிட்டக்கொங் ஏறக்குறைய 1000 கி.மீ. தூரமுடையதாகும். சீனாவுடன் எத்தகைய எல்லையையும் கொண்டிராத வங்காளதேஷ் மியான்மாரூடாகவே இப்பரிமாற்றத்தினை மேற்கொள்ள திட்டமிட்டது. மேலும் சிறவே துறைமுகத்திலிருந்து 265 கி.மீ. இடைவெளியில் சிட்டக்கொங் அமைந்துள்ளது என்பதும் கவனத்திற்குரியதாகும்.

சீன - வங்காளதேஷுக்கு இடையிலான சிட்டக்கொங் துறைமுக விருத்திக்கான உடன்பாட்டின்படி பாரியளவிலானதும் அதிக எண்ணிக்கையுடையதுமான Cargo வகை கப்பல்களையும் விமானம் தாங்கிக் கப்பல்களையும் நிறுத்துவதற்கான வசதிகளை ஏற்படுத்துதல், 100 மில்லியன் தொன் எடையுடைய Containers யும் மூன்று மில்லியன் 20 அடி நீளமுடைய பொருட்களை ஏற்றி இறக்கும் Containers யும் நிறுத்துவதற்கும் பரிமாற்றம் செய்வதற்குமான வசதியை 2055 ஆம் ஆண்டுக்கிடையில் ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதென உடன்பாடு எட்டப்பட்டது<sup>71</sup>. ஏற்கனவே வங்காளதேஷ் உலக நாடுகளுடன் கொண்டுள்ள கடல் வர்த்தக தொடர்பானது 92 சதவீதமும் சிட்டக்கொங்கிலேயே மேற்கொள்ளப்படுகிறது. இதனை மேலும் அதிகரிப்பதே இரு நாட்டினதும் இலக்காகும். சிட்டக்கொங்கை அதிக நாடுகள் வர்த்தக ரீதியில் பயன்படுத்திக்கொள்ள விரும்பும், சீனா 2010 இல் இந்தியா, நேபாளம், பூட்டான் ஆகிய நாடுகள் இத்துறைமுகமூடாக வர்த்தகம் செய்ய வங்காளதேஷ் அனுமதியளிக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை ஏற்கவைத்துள்ளது<sup>72</sup>. இது பற்றி சிறிய உடன்படிக்கையொன்று எட்டப்பட்டதாக வங்காளதேஷ் வெளிவிவகார அமைச்சு ஒப்புக் கொண்டுள்ளது. அது மட்டுமன்றி சீனாவுடனான வங்காளதேஷின் உறவு வர்த்தக ரீதியானது. பொருளாதார விருத்தியை இலக்காகக் கொண்டு ஏற்பட்டுள்ளதென வங்காளதேஷ் பிரதமரும் வெளிவிவகார அமைச்சரும் தெரிவித்துள்ளனர்.

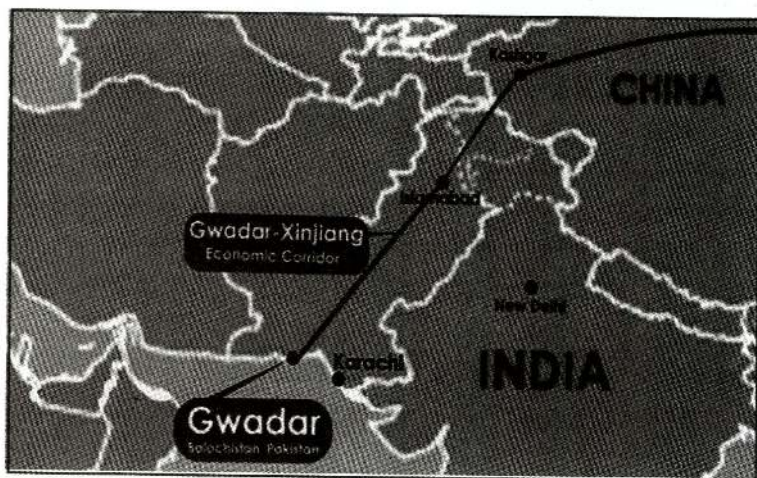
சீனாவின் சிட்டக்கொங் கட்டுமானத்திற்கான நடவடிக்கையில் சீனக் கம்பனிகள் பல ஈடுபடுவதாகவும் சிட்டக்கொங் விரிவாக்கத்தில் பாரிய மாற்றங்களை அவை மேற்கொண்டு வருகின்றன. பிரதான புனரமைப்பு நடவடிக்கையில் சீன துறைமுக கட்டுமானக் கம்பனி

ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ளது. இவை 950 மீற்றர் நீளமுடைய நான்கு பாதைகளை அமைப்பதுடன் படகுகள் தரிப்பிடம், ஐந்துக்கு மேற்பட்ட கப்பல்கள் தரிப்பிடம் அமைப்பது என்பன இக் கம்பனியின் பிரதான பணியாகும்<sup>73</sup>. இவ்வாறு சிட்டக்கொங் துறைமுகம் வடிவமைக்கப்படுவதற்கான நடவடிக்கையை சீனா மேற்கொண்டு வருகிறது. சீனாவின் நடவடிக்கை அதன் இந்து சமுத்திர துறைமுகங்கள் மீதான செல்வாக்கினை பலப்படுத்தி வருகிறது. இத்துறைமுக விருத்தியான *string of pearls* என்பதன் அங்கமாக அமைந்திருக்கின்றது.

இந்து சமுத்திரம் மீதான சீனாவின் செல்வாக்கும் சிட்டங்கொங் துறைமுகத்தை எதிர்காலத்தில் இராணுவ ரீதியான பயன்பாட்டுக்கு உட்படுத்தும் வாய்ப்புக்கள் அதிகமாகவே காணப்படுகிறது. இந்திய - அமெரிக்க எச்சரிக்கைகள் தவிர்க்க முடியாத அம்சங்களேயாகும். ஆனால் இவ்வகையான அனுகுமுறைகளை உலகத்தில் அமெரிக்கா அதிகமாக பின்பற்றியுள்ளது. இது ஒன்றும் புதிய விடயமில்லை. வல்லரசுகளின் இயல்பும் போக்கும் அவ்வகையானதாகவே காணப்படுகின்றதென்பது வளமையானது.

### குவாடர் (Gwadar)

சீனாவின் இன்னோர் *string of pearls* ஆக விளங்குவது பாகிஸ்தானின் கரையோரத் துறைமுகமான குவாடர் ஆகும். இந்து சமுத்திரத்தின் வடமேற்குப் பகுதியில் அமைந்துள்ள குவாடர் இந்தியாவுக்கு அண்மையிலும் ஆப்கானிஸ்தானுக்கும் ஈரானுக்கும் இடையில் அமைந்துள்ளமை குறிப்பிடத்தக்கதாகும். 'Strait of Hurmoz' மற்றும் அராபிய கடல் பகுதியை அண்டி இத் துறைமுகம் அமைந்திருப்பது தந்திரோபாய ரீதியில் முக்கியம் பெறுகின்றது. ஏறக்குறைய 1100 கி.மீற்றர் பரப்பெல்லையைக் கொண்டிருக்கும் குவாடர் துறைமுகம் ஒவ்வொரு ஆண்டும் 36000 கப்பல்கள் பரிமாற்றப்படும் துறைமுகமாக விளங்குகிறது<sup>74</sup>. கடல் வர்த்தகத்திலும் இத் துறைமுகமே அதிகமான பரிமாற்றத்தை பாகிஸ்தானுக்குள் ஏற்படுத்தி வருகிறது. 2015 இல் 91 மில்லியன் தொன் எடையுடைய ஏற்றுமதிஇறக்குமதியில் ஈடுபடுவதென பாகிஸ்தான் தீர்மானித்து செயல்பட்டமை குறிப்பிடத்தக்க விருத்தியாகவுள்ளது.



ஆதாரம்: *Saidar Sea Port, Port of Gwadar and Pakistan*,  
sajjadlogi@yahoo.com, June 2016.

பிராந்திய மட்டத்திலும் இந்து சமுத்திரத்திற்கு புறம்பாகவும் பிரதான இடத்தை பெறும் துறைமுகமாக சுவாடர் விளங்குகிறது. பாலுஸ்தான் மாகாணத்திலுள்ள Mekran கரையோரத்தில் அமைந்துள்ள சுவாடர் மத்திய ஆசியக் குடியரசுகளுடனான (CARS) வர்த்தகத்திலும் முதன்மை பெறும் அமைவிடத்திலுள்ளது<sup>75</sup>.

2002 ஆம் ஆண்டு அப்போதைய ஜனாதிபதி பர்வேஸ் முஸராப் சீனாவிடம் கையளித்த 'Saindak project' ஆனது சீன பாகிஸ்தான் நெருக்கத்தினையும் முத்துமாலைத் தொடரின் அங்கத்துவமாக சுவாடரையும் ஏற்படுத்தியது. இதன்படி Chagai Desert பகுதியை 80 வருட குத்தகைக்கு சீனாவுக்கு வழங்கியது<sup>76</sup>. இதற்காக சீனா 1.2 பில்லியன் அ.டொ. முதலீடு செய்து சுவாடர் துறைமுகத்தின் விருத்திக்கு உதவியுள்ளது<sup>77</sup>. மேலும் சுவாடர் துறைமுகத்துடன் கராட்சியை இணைக்கும் உயர் பாதை ஒன்றை அமைப்பதற்கு 200 மில்லியன் அ.டொ. சீனா வழங்கியுள்ளது<sup>78</sup>. மேலும் சீனா 'Karakoram' நெடும் பாதை திட்டம் ஒன்றை மேற்கொள்ள பாகிஸ்தானுடன் உடன்பட்டுள்ளதாகவும் அது சீனாவின் Xinjiang மாகாணத்துடன் பாகிஸ்தானின் வடபகுதியை இணைக்கும் பாதையாக உள்ளதெனவும்

குறிப்பிடப்படுகிறது<sup>79</sup>. இப்பாதை ஊடாக மேற்காசிய, ஆபிரிக்க நாடுகளிலிருந்து பொருட்களை குவாடர் துறைமுகமூடாக சீனாவின் Xinjiang வழியே எடுத்துச்செல்ல சீனா திட்டமிட்டுள்ளது<sup>80</sup>. இப்பாதை பாகிஸ்தான் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள காஸ்மீர் பகுதியான Hunza பிரதேசத்தின் வழியாக அமையவுள்ளது. இது ஏறக்குறைய Hunza பகுதியிலிருந்து 10 கி.மீ. உட்பட்ட பகுதியிலேயே Karakaoram நெடும்பாதை (Girgil பகுதியை ஊடறுத்து) அடையவுள்ளது<sup>81</sup>. இதன் வழி உருவாக்கப்படும் பாதை மத்திய ஆசியக் குடியரசுடனும் ஆப்கானிஸ்தானுடனும் சீனா நெருக்கமான வர்த்தக தொடர்பினை கொண்டியங்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

குவாடர் அராபியக் கடலின் கேந்திர நிலையமான Hurmoz நீரிணையிலிருந்து 180 கடல்மைல் தூரத்திலுள்ளது. Hurmoz உலகில் மூன்றாவது எண்ணெய் விநியோகப் பாதையாக<sup>82</sup> காணப்படுவதனால் அதிகம் முக்கியத்துவம் உடையதாக விளங்குகிறது. இதனால் குவாடர் துறைமுகம் சீனாவின் எண்ணெய், எரிவாயு விநியோகத்திற்கான பாதையாக உருவெடுத்துள்ளது. அதுமட்டுமன்றி 2013 பெப்ரவரி 06 ஆம் திகதி குவாடர் துறைமுகத்தின் கட்டுப்பாட்டை பராமரிக்கும் உரிமத்தை சீனாவுக்கு சொந்தமானவும் Overseas port holding கம்பனியிடம் கைமாற்றியுள்ளது<sup>83</sup>. இதுவரை சிங்கப்பூர் துறைமுக அதிகார சபை (PSA) மேற்கொண்ட (40 வருட உடன்பாட்டை) நடவடிக்கை ரத்து செய்து சிறிய உடன்படிக்கை மூலம் பாகிஸ்தான் சீனாவிடம் வழங்கியுள்ளது. இது தொடர்பாக இந்தியா கடும் அதிருப்தியடைந்துள்ளது. 2016 இல் 43 வருட குத்தகையில் குவாடர் துறைமுகத்தை சீனா தனதாக்கியுள்ளது.

இது பற்றி நீயோக் ரைம்ஸ் கருத்துத் தெரிவிக்கும்போது சீனாவின் கடற்படை விஸ்தரிப்பு பாரசீக்குடாவரை விரிவடைந்துள்ளதென்பதை இந் நடவடிக்கை காட்டுவதாக தெரிவித்துள்ளது<sup>84</sup>. இந்திய ஊடகங்கள் சீனா இந்தியாவை சுற்றிவளைக்கும் நடவடிக்கையை மேலும் தொடர்வதாக குற்றம் சாட்டியுள்ளன.

மேலும் சீனா 2009 இல் ஏடன் வளைகுடாவில் கடல் கொள்ளையை தடுப்பதற்கான கடற்படை நடவடிக்கையின் போது குவாடர், கராச்சி துறைமுகங்களை சீனக் கடற்படை தங்குவதற்காக

பயன்படுத்தியமை<sup>85</sup> குறிப்பிடத்தக்க விடயமாகும். சீனக் கடற்படை தம்மை மீளமைத்துக் கொள்ளவும் கப்பல் மற்றும் சிறிய வகை கப்பல்களை சீர்படுத்திக் கொள்ளவும் இத்துறைமுகங்களைப் பயன்படுத்தியமை புதிய தகவலை உலகத்திற்கு தெரியப்படுத்தியுள்ளது.

2008 இல் குவாடர் துறைமுகத்தினை விஸ்தரிக்கும் நடவடிக்கையில் இரு அரசுகளும் உடன்பட்டன. அதன் பிரகாரம்

- \* 400 ஹக்ரயரில் துறைமுகத்தை விஸ்தரிப்பது
- \* ஏற்றுமதி வலையம் ஒன்றை 47000 ஏக்கரில் நிறுவுதல்
- \* விசேட கைத்தொழில் வலயத்தினை 4000 ஹக்ரயர் விஸ்தீரணத்தில் மேற்கொள்வது
- \* 1000 ஹக்ரயரில் எண்ணெய் கிட்டங்கி ஒன்றை அமைத்தல்.
- \* இத்துறைமுகத்தின் வடக்குப் பகுதியில் 400 ஹக்ரயர் பரப்பில் குடியிருப்பொன்றை அமைத்தல்<sup>86</sup> என்பன திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

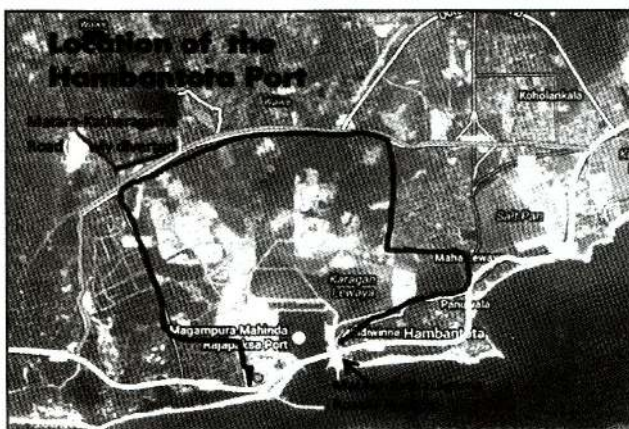
இதனடிப்படையில் விருத்தி பெறும் குவாடர் துறைமுகம் அடிப்படையில் அமெரிக்காவின் ஆதிக்கத்தை நெருக்கடிக்குட்படுத்தியுள்ளது. அதனை போன்று குவாடர் துறைமுகத்தில் நிறுவியுள்ள *listening post* அமெரிக்காவின் நடவடிக்கையை மட்டுமன்றி குஜராத்திலும் மும்பையிலும் உள்ள இந்தியத் துறைமுகங்களை கண்காணிக்கும் பலம் சீனாவுக்கு அதிகரித்துள்ளது<sup>87</sup>

எனவே குவாடர் துறைமுகம் சீனாவின் சக்திவள நெருக்கடியை எவ்வாறு பாதுகாக்கின்றதோ அதேயளவுக்கு அதன் இராணுவ வலுவையும் பேணக்கூடியதாக காணப்படுகின்றது. ஈரான் மீதான அமெரிக்க நெருக்கடி அதிகரிக்கும்போது சீனாவின் பிரசன்னம் இந்து சமுத்திரத்தின் மேற்கு பகுதியை அதிகம் பாதிப்புக்குள்ளாக்கும். குறிப்பாக அமெரிக்காவின் அதீதமான அணுகுமுறைகள் மட்டுப்படுத்தப்படுவதோடு மேற்காசிய, மத்திய ஆசிய இணைப்புக்கு வலுவான பங்காற்றும் பகுதியாக அமையும். இதனால் அதிக நெருக்கடியை எதிர்கொள்ளும் நாடாக இந்தியாவே காணப்படுவது குறிப்பிடப்பட வேண்டிய அம்சமாகும். கடந்த காலத்தில் இந்தியா பின்பற்றிய இராணுவ கடலாதிக்க கொள்கையிலும், வெளிவிவகாரக் கொள்கையிலும் காணப்பட்ட பலவீனம் எது என்பதையும் இந்தியாவின்

நெருக்கடிக்கு அடிப்படையான அம்சம் எதுவெனவும் எதிர்கால இந்திய ஆய்வாளர்கள் நிச்சயம் ஆய்வுக்கு உட்படுத்த வேண்டும். தற்போதைய இந்திய ஆய்வாளர்கள் தவறுகளை கண்டறிவதைவிட நியாயப்படுத்த முனைகிறார்கள். இதனால் இந்தியா மட்டுமல்ல இந்திய துணைக்கண்டமும் அதன் மரபுகளையும் பண்பாடுகளையும் கொண்டிருக்கும் பிற பிராந்திய தேசங்களும் பாதிக்கப்படுகின்றன. இதனை நிவர்த்தி செய்வதற்கான ஆய்வுகள் அவசியமானவையாகும்.

**ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகம் (Hambantotta Port Project of Sri Lanka - MRMR Port)**

**ஹம்பாந்தோட்டையின் அமைவிடம்**



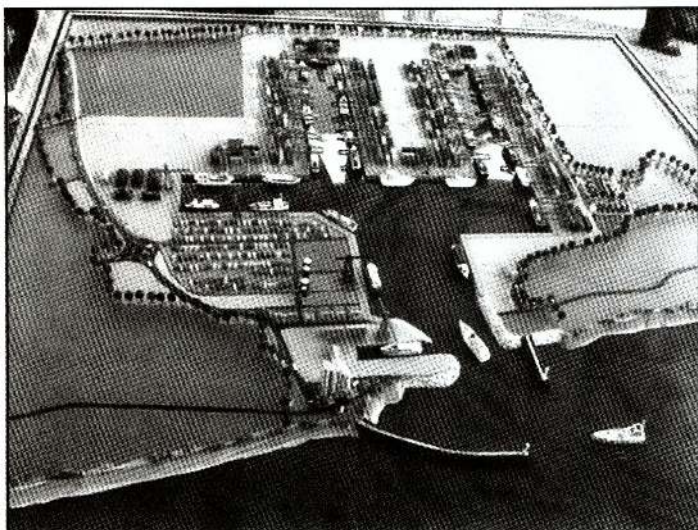
இலங்கையின் ஒன்பது மாகாணங்களில் ஒன்றான தென்மாகாணத்தில் ஹம்பாந்தோட்டை மாவட்டத்தின் கரையோரப் பிரதேசத்தில் அமைந்துள்ள புராதன துறைமுகங்களில் ஒன்றான ஹம்பாந்தோட்டையே (Magam Ruhumupura Mahinda Rajapaksa port) நவீன துறைமுகமாக வடிவமைக்கப்படுகின்றது. இத் திட்டமே ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்திட்டம் என அழைக்கப்படுகிறது. ஹம்பாந்தோட்டை மாவட்டத்திற்குட்பட்ட பிரதேசம் இலங்கை வரலாற்றில் ஒரு பழம்பெரும் கலாச்சாரத்தினதும் நாகரிகத்தினதும் அடிப்படையில் அமையப் பெற்ற ஒரு பிரதேசமாகும். இது வரலாற்று பிரசித்தி பெற்ற றஹூணை இராச்சியத்தின் ஒரு பகுதியாகியது. ஆரிய குடியேற்றம் ஏற்பட முன்னர் இப் பிரதேசத்தில் பிராக் வரலாறு தொடர்பான சான்றுகள் குறிப்பிடத்தக்களவு காணப்படாத போதும்

றாக்ஷ, யக்ஷ ஆகிய பெயர்களால் அழைக்கப்பட்ட முன்னேற்றம் என கருத முடியுமான கோத்திரத்தின் இரு தரப்பினர்கள் இப் பிரதேசத்தில் வசித்து வந்தமைக்கான சான்றுகள் காணப்படுகின்றன. இலங்கையின் தென்கிழக்கு எல்லையில் அமையப் பெற்றுள்ள ஹம்பாந்தோட்டை மாவட்டம் அளவில் சுதூர கி.மீ 2579.3.ஆகும். இது தீவின் மொத்த நிலப் பரப்பில் சுமார் 1/25 அளவாகும். மாவட்டத்தின் அதிகபட்ச நீளம் 106 கி.மீ. அதிகபட்ச அகலம் 39 கி.மீ. ஆகும். வடக்கே ஹிங்குற மலையிலிருந்து தெற்கே வெல்லத்தரகொட வரை மாவட்டத்திற்கு உட்படுவதுடன் கடலோரத்தின் நீளம் 151 கி.மீ. ஆகும்<sup>88</sup>.

இது கி.மு.250 களில் சீனா மற்றும் அராபிய வணிகர்கள் வர்த்தக நோக்கத்திற்காக பயன்படுத்தப்பட்டதென்பது வரலாற்று ஆய்வுகளுடாக தெரியவந்துள்ளது. இது சீனர்களின் கடல்சார் பட்டுப்பாதை வியாபாரத்திற்குட்பட்ட துறைமுகமாக பிரயோகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. ஏறக்குறைய கி.பி. முதலாம் நூற்றாண்டில் எம்பிலியப்பிட்டியாவுக்கு அண்மையில் அமைக்கப்பட்டிருந்த உயர் உருக்கு நிலையமென்று உற்பத்தி நடவடிக்கைக்காக இயக்கப்பட்டதென்பதும், அவ்வற்பத்தி ரோம் மற்றும் ஐரோப்பாவுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டதென்பதும் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகம் கப்பல் கட்டுமானத்திற்கான பிரதேசமாகவும் உருக்கு உற்பத்தி மையமாகவும் வரலாற்றுக்காலத்தில் பயன்படுத்தப்பட்டதாக இனங்காணப்படுகிறது<sup>90</sup>. பின்னர் ஐரோப்பிய குடியேற்றவாத அரசுகள் கொழும்பையும் திருகோணமலைத் துறைமுகத்தை மையப்படுத்தி இலங்கைக்கும் உலகத்திற்குமான வர்த்தக, பொருளாதார, இராணுவ தொடர்பினை பேணி வந்தன. சுதந்திர இலங்கையின் ஆட்சியாளர்களும் பிரித்தானிய பின்பற்றிய மரபார்ந்த துறைமுக கட்டுமானங்களை பேணியதுடன் புராதன துறைமுகங்கள் பலவற்றின் முக்கியத்துவம் அருகிப் போனது. ஜனாதிபதி மகிந்த ராஜபக்ஷ தனது 2005 ஆம் ஆண்டு ஜனாதிபதித் தேர்தலில் முன்வைத்த மகிந்த சிந்தனை என்கின்ற தேர்தல் பிரகடனத்தில் குறிப்பிடப்பட்ட அபிவிருத்தி திட்டங்களில் ஒன்றாக புராதன துறைமுக அபிவிருத்திகள் முன்மொழியப்பட்டன. அவற்றில் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக அபிவிருத்தி மிக முக்கியமான அபிவிருத்தி திட்டமிடலாக காணப்பட்டது. இதற்கான ஆரம்ப கால முன்மொழிவை ஜனாதிபதியின் தந்தையார் D.A. ராஜபக்ஷா

முன்வைத்திருந்தார்<sup>91</sup>. ஆனால் இது ஒரு முழுமையான கருத்திட்டமாக முன்வைக்கப்படவில்லை. 2001ஆம் ஆண்டு இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் Chairman Dr. Priyath Bandu Wickrama அன்றைய அரசாங்கத்திட்டம் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக விருத்திக்கான வரைபை முதல்முறையாக முழுமையாக சமர்ப்பித்தார். பின்னர் வெளிநாட்டு கம்பனியிடம் துறைமுக கட்டமைப்புக்கான வாய்ப்பு அமைவிடம் சார்ந்த ஆய்வுக்கான கோரிக்கை முன்வைக்கப்பட்டன. அவ்வாய்வில் துறைமுகம் அமைப்பதற்கான வாய்ப்பு இல்லை என்று தெரிவிக்கப்பட்டது.<sup>92</sup> இவ்வகை ஆய்வின் முடிவினால் கைவிடப்பட்டது. பின்னர் மகிந்த ராஜபக்ஷ பிரதம மந்திரியாக நியமிக்கப்பட்டபோது அதே கம்பனியிடம் தொடர்பு கொண்டு துறைமுகக் கட்டுமானம் பற்றிய ஆய்வினை மீள மேற்கொள்ளுமாறு வேண்டப்பட்டது. அக்கம்பனி துறைமுகம் அமைப்பதற்கான வாய்ப்பு உண்டு என அறிக்கை சமர்ப்பித்தது<sup>93</sup> இதனை துறைமுக அதிகாரசபையே உறுதிப்படுத்தியது. இவ் அறிக்கை அப்போதைய மீன்பிடிதுறை அமைச்சர் மங்கள சமரவீராவிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. அமைச்சரின் ஒப்படைக்கப்பட்ட அறிக்கை அப்படியே கிடப்பில் போடப்பட்டது.

**ஹம்பாந்தோட்டையின் மாதிரி அமைப்பு**



ஆதாரம்: Annual Performance Report in Sri Lanka Port Authority,  
Sri Lanka, 2008.

பின்னர் மகிந்த ராஜபக்ஷ ஜனாதிபதியான பிற்பாடு இத்திட்டத்தின் முழுமையான (proposal) வடிவம் இலங்கை துறைமுக அதிகார சபை பணிப்பாளரான கலாநிதி விக்கிரமவால் தயாரிக்கப்பட்டு ஜனாதிபதியிடம் 2006 இல் ஒப்படைக்கப்பட்டது. அதனை அடுத்து இத்திட்டத்திற்கான நிதி திரட்டப்படுவதற்குரிய நடவடிக்கையில் ஈடுபட்ட போது சீனா அக்கோரிக்கையை ஏற்று நிதி வழங்க முன்வந்தது<sup>94</sup>. அக்காலப் பகுதியில் இலங்கை ஜனாதிபதியின் சீன விஜயம் இடம்பெற்றது. அப்போது ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக விருத்திக்கான மூன்று பிரதான கடன்திட்ட (proposals) கோரிக்கை சீனாவிடம் முன்வைக்கப்பட்டது<sup>95</sup>. அது தொடர்பான விரிவான கலந்துரையாடலின் பிற்பாடு சீனா ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக விருத்திக்கான திட்டத்தினை ஏற்றுக் கொண்டதுடன் நிதி வழங்க முன்வந்தது. இதனடிப்படையில் 2007 ஆக்டோபர் 30 உடன்படிக்கை எட்டப்பட்டதுடன் அடிகல் நாட்டும் நிகழ்வும் இடம்பெற்றது. ஏறக்குறைய 200 Hectares நிலப்பகுதி இத் துறைமுக அபிவிருத்திக்காக தேவைப்பட்டது. ஏறக்குறைய 450 குடும்பங்களின் வாழ்விடம் மீள் ஒழுங்குக்கு உட்படுத்தப்பட்டது. அவர்களுக்கான வாழ்வுரிமைகள் அரசாங்கத்தினால் உத்தரவாதப்படுத்தப்பட்டது<sup>96</sup>. இவர்கள் முதல்முறையாக எந்தவித நீதிமன்றத்தின் கட்டளைக்கும் உட்படுத்தாது வாழ்விடங்களை விட்டு வெளியேறியதுடன் அரசாங்கத்தின் கோரிக்கையை ஏற்று செயல்பட்டமை குறிப்பிடத்தக்க அம்சமாகும். அங்குரார்ப்பண நிகழ்வில் ஜனாதிபதி மகிந்த ராஜபக்ஷ உரையாற்றும்போது

இந்த அரசாங்கம் தென்பகுதியில் (ஹம்பாந்தோட்டை) மட்டும் புதிய அபிவிருத்தித் திட்டங்களை திறந்துவைப்பதாக கூறாதீர்கள். நாங்கள் நாட்டின் இதர பாகங்களிலும் அத்தகைய நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுதான் வருகின்றோம். ஹம்பாந்தோட்டையில் இது ஒன்றுதான் புதிய துறைமுக அபிவிருத்தித் திட்டம். இந்த அரசாங்கம் அபிவிருத்திக்காகவன்றி நாளாந்த நுகர்வுக்காக கடனை பெறவில்லை. இந்த அபிவிருத்தித் திட்டமிடலின் இலாபம் முழுநாட்டுக்குமுரியது. இது மக்களின் வேலை பெறுவதற்கான வாய்ப்புக்களை அதிகரித்துள்ளமை குறிப்பிடத்தக்க அம்சமாகும் என்றார்<sup>97</sup>.

## முதலாம் கட்டம்

இக் கருத்திட்டம் இரண்டு பிரதான பகுதிகளாக வடிவமைக்கப் பட்டுள்ளதுடன் மூன்றாவது கட்டமும் வரைபுக்குள் உள்ளடக்கப் பட்டுள்ளது. (Phase I, II, III,) முதலாவது கட்டம் 15 ஜனவரி 2008 முதல் 39 மாதங்கள் அதாவது 15 ஏப்ரல் 2011 இடைப்பட்ட காலத்தில் பூர்த்தி செய்வதென திட்டமிடப்பட்டது. இதற்கான 361மில்லியன் அ.டொ.செலவீனமென முன்கணக்கிடப்பட்டது<sup>98</sup>. இதில் பிரதான துறைமுகத்தின் அளவு எல்லையானது, 100,000 தென்எடையைக் கொண்ட (DWT) கப்பல்களையும் அவை தரிப்பதற்கான கால்வாய் 210 மீ.கொண்டிருப்பதுடன் திரும்புகை 600மீ. நீளத்தையுடையதாகவும் அமைக்கத்திட்டமிட்டது.இதன் இறங்குதுறைகள் 105மீ. கொண்டதாகவும், எண்ணை இறங்குதுறை 610 மீ.பரப்புடையதாகவும் தட்டினுடை விஸ்தீரணம்17மீ. ஆகவும்<sup>99</sup> அடங்கியுள்ளதுடன் இத் திட்டத்தின் பிரதான விடயமாக அமைந்திருக்கும் துறைமுக அமைப்பானது, இரு 'Break waters' காணப்பதுடன், அதன் தட்டுப்பகுதி 17 மீ.விரிவான அகழ்வாய்வுக்கு உட்படுத்தப்பட்டுள்ளது.மேலும் 210 மீ.சேற்று வாரப்பட்ட பகுதி கப்பல்கள் நுழைவுப்பகுதியாகவும் கப்பல் தரிப்பிடம் எண்ணை தாங்கிகள் மற்றும் பொது நோக்கத்திற்குரிய தரிப்பிடங்கள் போக்குவரத்துப் பாதை கட்டிடம் அமைப்பதற்கான வசதிகள் என்பன கொண்டதாக வடிவமைக்கப்பட்டது. மேலும் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக அபிவிருத்திக்கான நடவடிக்கையை மேற்கொண்ட இலங்கை துறைமுக அதிகார சபை (SLPA) பின்வரும் அம்சங்களுக்கான முன்மொழிவினை கோரியிருந்தது.

1. சீமெந்து அரைக்கும் ஆலை
2. சீமெந்து சேமிப்புநிலையமும் அதனை பொதியுறைசெய்வதற்கான சிறுகைத்தொழில் சாலை
3. தொழில் சாலைக்கு தேவையானமூலப்பொருட்களும் சேமிப்பு/ பொதியுறை நிலையமும்
4. வினியோகத்தை மேற்கொள்வதற்கான வசதிகள்
5. மாடி வீட்டுத்திட்டமென்று
6. உதிரி பாகங்களைக் பொருத்தும் வாகன நிலையமென்று.

7. அரிசி ஆலை
8. உணவு தயாரிப்பு / பாசலிடும் நிலையம்
9. வேறு ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்வதற்கான வியாபார நிலையம்<sup>100</sup>.

இவ் வகைத் திட்டமிடலைக் கொண்டு வடிவமைக்கப்பட்ட ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக அபிவிருத்திக்கான முதல்கட்ட கட்டுமானப் பணிக்கு 85 சதவீதமான நிதியினை சீனா மக்கள் குடியரசின் EX - IM Bank<sup>101</sup> வழங்க முன்வந்தது. மீதி 15 சத வீதம் மட்டுமே இலங்கை அரசாங்கத்தின் நிதி எனத் திட்டமிடப்பட்டது.

ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தின் கட்டமைப்பு கொழும்பு மற்றும் திருகோணமலை துறைமுகங்களுடன் ஒப்பிடும்போது மிக அதிகமான வாய்ப்புக்களை கொண்டிருக்கிறது. ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தின் முதலாவது கட்டம் 600 மீற்றரைக்கொண்ட இரண்டு பொதுப்பாவனைக்கான கப்பல் தங்குமிடமும் 310 மீற்றரைக்கொண்ட ஆழமாக்கப்பட்ட கப்பல் தரிப்பிட வசதியும் அமைக்கப்பட்டிருப்பதுடன் 120 மீற்றரைக்கொண்ட சிறிய படகுகள் தரிப்பிடமும் கொண்டதாக அமைந்திருப்பது குறிப்பிடத்தக்கது. எதிர்காலத்தில் கப்பலுக்கான மசகு எண்ணையை சேமிப்பதற்கான 08 கொள்கலன்களும் 03 பெற்றோலிய எரிவாயுவை (LPG) சேமிப்பதற்கான கொள்கலன்களும் அமைக்கப்படவிருப்பதுடன் ஆழமாக்கப்பட்ட கப்பல் தரிப்பிட வசதியும் அதிகரிக்கப்படும். மேலும் 15 அடுக்குமாடி கொண்ட நிர்வாக கட்டிடமொன்று நிறுவப்படவுள்ளமை கவனிக்கத்தக்கது<sup>102</sup>.

ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தின் வடக்குப் பகுதி 22<sup>1/2</sup> மீற்றர் ஆழம் கொண்டது. குறைந்தளவு 1.5 கி.மீ நீளத்தையுடைய 17 மீ.ஆழத்தையுடைய breaks water basin கொண்டுள்ளது. (15.5 M to Colombo). இதனுடைய திரும்புகை பகுதி 600 மீ. விஸ்தீரணத்தைக்கைக் கொண்டது<sup>103</sup>. இப்பகுதியை வெள்ளம் தாக்காத விதத்தில் சுவரமைக்கப் படுவதுடன் பெரும் கடல் பகுதியிலிருந்து ஏற்படக்கூடிய தாக்கங்களையும் கட்டுப்படுத்துவதற்காகவும் பாதுகாப்பு அரணாகவும் அச்சுவர் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது.

மேலும் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தில் வெளிப்பகுதியில் வரியற்ற வலையமொன்றும் (Tax - Free Port Zone) அமைக்கப்படவுள்ளது<sup>104</sup>. இப்பகுதி சர்வதேச உள்நாட்டு கம்பனிகளின் கப்பல் கட்டுமானத்திற்கும் கப்பல் திருத்தும் பணிக்காகவும் பொருட்களை வைத்துக் கொள்ளும் பண்டகசாலையாகவும் பயன்படுத்த முடியுமென திட்டமிடப்பட்டது. மேலும் இத்திட்டம் பூரணத்துவம் பெறும்போது 50000 மக்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு நேரடியாகவும் மறைமுகமாகவும் கிடைக்க வாய்ப்புள்ளதென கணிக்கப்பட்டுள்ளது.

ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக விருத்திக்கான நிதியில் அதிக பங்கெடுத்த சீன மக்கள் குடியரசு தனது நாட்டின் கம்பனிகள் பலவற்றை கட்டுமானப் பணியில் ஈடுபடுத்தியது. குறிப்பாக இலங்கையின் SLPA சீனாவின் Harbour Engineering Co. Ltd and Sino Hydro co operation ஆகியவற்றில் இருந்து ஆலோசனைகளையும் பணியாளர்களையும் சேர்த்துக் கொண்டது. இத்துறைமுக கட்டுமானத்திற்கான பணியில் 328 இலங்கையரும் 235 சீனர்களும் பொறியியல் மற்றும் நிர்வாகப்பணிக்காக அமர்த்தப்பட்டுள்ளனர். ஆனால் இது ஒரு உண்மையான கணிப்பீடென கூறமுடியாது<sup>105</sup>. இவ்வாறு சீன மக்கள் குடியரசின் அதீதமான செயல்பாடு ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக விருத்தியுடன் தொடர்பு பட்டதாக காணப்படுகின்றது. இதுவே இரு நாடுகளுக்கும் இடையிலான உறவின் நெருக்கமும் சீனக் குடியரசின் முதன்மைக்கு காரணமாக விளங்குகிறது.

முதலாவது கட்டம் குறித்து ஒதுக்கப்பட்ட காலப்பகுதிக்கு முன்பே நிறைவு பெற்றுள்ளது என SLPA இன் பணிப்பாளர் குறிப்பிடுகின்றார். முதலாவது கட்டம் நவம்பர் 2010 இல் நிறைவடைந்துள்ளது<sup>106</sup>. இதனை முதன்மைப்படுத்தி தென் இலங்கை முழுவதும் வழிபாடுகள் கொண்டாட்டங்கள் நடந்துள்ளன. 18 நவம்பர் 2010 ஜனாதிபதி மகிந்த ராஜபக்ஷவினால் துறைமுகம் திறந்து வைக்கப்பட்டது. அப்போது முதலாவது இலங்கை கடற்படையில் கப்பலான 'Jetliner' இத் துறைமுகத்தினுள் பிரவேசித்து நங்கூரமிட்டுக் கொண்ட<sup>107</sup> நிகழ்வு பாரம்பரியமான கொண்டாட்டங்களுடன் மேலும் Pradeepa II என்ற வர்த்தக கப்பலானது புராதன கிழக்கு பட்டப்பாதை (East - West Silk trading route) இன் மையப்பகுதியில் நிறுத்தப்பட்டது

குறிப்பிடத்தக்கதாகும். ஜீன்06 இத் துறைமுகத்தில் ஜப்பானுக்கு சொந்தமான “NHK FRICIA” கப்பல் அதன்15மேற்பட்ட கொள்கலங்களுடன் வருகை தந்தது. அவ்வாறு இந்தியாவின் சென்னை துறைமுகத்திலிருந்து இணைந்து கொண்ட “The Ellision Sun” கப்பலும் 1000 கொள்கலங்களுடனும் பணியை ஆரம்பித்தன<sup>108</sup>.

ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தின் பணிப்பாளர் குறிப்பிடும் போது துறைமுகக்கட்டமைப்பின் பணிகள் திட்டமிடப்பட்ட காலத்திற்கு முன்பே வெற்றிகரமாக முடிந்துள்ளமை நிறைவை தருகிறது. குறிப்பாக “break water” கட்டுமானம் 76 சதவீதம் நிறைவடைந்துள்ளது. மற்றும் கப்பல்களை தரித்துவைப்பதற்கான பகுதியும் cofferdam கட்டுமானமும் முழுமையாக நிறைவடைந்துள்ளது. மேலும் 90 சதவீதம் பொது நோக்கத்திற்கான மற்றும் பணிநடவடிக்கைக்கான berth நிறைவடைந்துள்ளது. 59 சதவீதம் hasin excavation பகுதியும் 45 சதவீதம் பெற்றோலிய சேமிப்பிட் பகுதியும், 42 சதவீதம் பாதை மற்றும் போக்குவரத்து பகுதியும் 32 சதவீதம் கால்வாயின் சேறுவாரும் பணியும் 10 சதவீதம் நிர்வாகபணிக்கான கட்டிடப்பகுதியும் முடிவடைந்துள்ளது. ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக விருத்தியானது 100,000 தென்னடையைக் கொண்ட (DWT) கப்பல்களை எதிர்காலத்தில் சமாளிக்கும் வல்லமையுடையதாக அமைக்கப்பட்டுள்ளது. துறைமுகத்தை கப்பல்கள் அடைவதற்கான கால்வாய் பகுதி 210 மீ. அகலத்தையும் 17 மீ. ஆழத்மையையும் கொண்டது. எதிர்காலத்தில் அதன் திரும்புகை பகுதி 610 மீற்றர் விட்டத்தையும் 17 மீற்றர் ஆழத்தையும் கொண்டதாக அமைக்கப்படும். மேலும் சிறிய கப்பல்களுக்கான போக்குவரத்துப் பகுதி 105 மீற்றர் நீளமுடையதாகவும் 17 மீற்றர் ஆழமுடையதாகவும் தரிப்பிடப் பகுதி அமைக்கப்படவுள்ளது. பாரிய கப்பல்களிலிருந்து பொருட்கள் இறக்குவதற்கான இறங்குதுறை பகுதி 600 மீற்றர் அகலமுடையதாகவும் 17 மீற்றர் ஆழமுடையதாகவும் அமைக்கப்படவுள்ளது. இதன் மேற்கிலும் கிழக்கிலும் ‘break waters’ கட்டுமானம் முறையே 988 மீற்றர் ஆகவும் 312 மீற்றர் ஆகவும் நிர்மாணிக்கப்படவுள்ளது<sup>109</sup>.

## இரண்டாவது கட்டம்

ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகக் கட்டுமானத்தின் பணியின் இரண்டாவது கட்டம் 2014 வரை என திட்டமிடப்பட்டு அதற்கான பூர்வாங்க வேலைகள் முதலாவது கட்ட நிறைவு தினத்தில் ஆரம்பிக்கப்பட்டு நிகழ்ந்து கொண்டு வருகிறது. இதற்கான நிதியின் முன் கணக்கிடல் ஏறக்குறைய 750 மில்லியன் அ.டொ. என்பதாக மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது<sup>110</sup>.

இரண்டாவது கட்டத்திற்கான நிதியினை சீன மக்கள் குடியரசிடம் இலங்கை அரசு கோரியிருந்தது. அதற்கு அமைவாக சீனக் குடியரசு 100 மில்லியன் ரூபாயினை கடனாக வழங்கியுள்ளது. சீனாவின் Exim வங்கி 600 மில்லியன் அ.டொ. கடனாக வழங்கியுள்ளது. சீனாவின் அரசாங்கம் சலுகைக் கடனாக 01 பில்லியன் யுவான் (Yuan.21மில்லியன். ரூபா) வழங்கியுள்ளமை குறிப்பிடத்தக்கதாகும்<sup>111</sup>.

இரண்டாம் கட்டத்தில் பூர்வாங்க வேலைகளுக்கான கருத்திட்டத் தினை China Harbour Engineering company LTD (CHEC) உடன் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை உடன்பாட்டில் ஜனவரி 06 2011 கையெழுத்திட்டது. இதன்படி 810 மில்லியன் அ.டொ. இரண்டாவது கட்டத்திற்குரிய செலவீனமெனவும் அதற்கான திட்டத்தினை நிறைவுசெய்ய 36 மாதங்கள் என காலத்தினையும் வரையறுத்துள்ளது<sup>112</sup>.

இரண்டாவது கட்டம் 100,000 (DWT) தொன் எடையுடைய சரக்கு கப்பல்கள் நான்கு நிறுத்துவதற்கான தரிப்பிடமும் அதே எடையுடைய எண்ணை தாங்கிகளுக்கான தரிப்பிடமும் 30,000 தொன் எடையுடைய இரு கிளைத் தரிப்பிடமும் 490,000சதுர மீற்றர் விஸ்தீரணமுடைய துறைமுக தட்டுப்பகுதியும் கொண்டதாக வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது<sup>113</sup>. எனவே இரண்டாவது கட்டம், பூரணமான துறைமுக விருத்தியை ஏற்படுத்துமளவுக்கு அதன் திட்டமிடல் காணப்படுகின்றது. இரண்டாம் கட்டத்தில் இரண்டு பிரிவுகளாக மேலும் வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இரண்டாம் கட்டத்தின் முதல் பிரிவில் 77800சதுர மீற்றர் பின்தரைப்பகுதியைக் கொண்ட 840 மீற்றர் தொலைவும் 460 மீற்றர் நீளமும் உடைய கப்பல் தரிப்பிடம் அமைப்பதுடன் அதில் கப்பல்கள் ஓய்வு நிலையமொன்றும் நீருக்குள் திருப்பத்தை மேற்கொள்ளவும் கப்பல்கள் கரை ஒதுங்குவதற்கான கால்வாயும் பிரதான பாதையுடன்

இணைக்கும் பாலமென்றும் அமைக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது<sup>114</sup>. மேலும் இன்னொரு 840 மீற்றர் விஸ்தீரணமுள்ள கப்பல் தரிப்பிடமென்றும் 837000 சதுரமீற்றர் பரப்பில் பின்னா நிலப்பகுதி அமைப்பதென்ற<sup>115</sup> திட்டமிடலுடன் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக விருத்திக்கான இரண்டாவது கட்டம் நிறைவைக் கொண்டிருந்தது.

மூன்றாவது கட்டம் தொடர்பான இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை வெளியிட்டுள்ள தகவலின்படி தென்னாசியாவில் மிகப் பெரிய துறைமுகமொன்றை நிறுவுவதற்கான போட்டித்தன்மையை உருவாக்கும் விதத்திலான ஒரே நேரத்தில் 33 கப்பல்களை பரிமாற்றம் செய்யக்கூடிய இறங்குதுறையை அமைப்பதுடன் 400 ஏக்கர் பரப்பில் (16sq.km) ஹம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகத்தை நிறுவதென மூன்றாவது கட்டத்தை அமைக்க இலங்கை அரசாங்கம் தீர்மானித்துள்ளது<sup>116</sup>. இதன் அடிப்படையில் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகக் கட்டுமான பணியானது 2008 முதல் 2023 வரையான காலப்பகுதிக்குள் நிறைவடையுமென வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது.

### ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக விருத்தியின் வாய்ப்புக்கள்

ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக அபிவிருத்தியினால் இலங்கையின் உள்நாட்டு பொருளாதார - சமூக அரசியல் கட்டமைப்பில் பாரிய மாற்றங்கள் நிகழ வாய்ப்புள்ளது. மேலும் பிராந்திய சர்வதேச அரசியலிலும் இராணுவ தந்திரோபாயத்திலும் ஹம்பாந்தோட்டை செல்வாக்கு செலுத்துவதுடன் வர்த்தக மட்டத்தில் பெரும் முக்கியத்துவத்தினை எட்டுமென்ற மதிப்பீடு பல்வேறுபட்ட ஆய்வாளர்களிடம் காணப்படுகின்றது. ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக விருத்தி பற்றி இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை வெளியிட்டுள்ள அடிப்படை வாய்ப்புக்களை முதலில் நோக்குவது பொருத்தப்பாடானதாகும்.

- \* சேவைத்துறையிலும் கைத்தொழில் துறையிலும் மிளிர்வதுடன் ஏற்றுமதி இறக்குமதி ரீதியில் முதன்மையான வாய்ப்புக்கள் கிடைக்கும்.
- \* எண்ணை சேமிப்பு மற்றும் பண்டகசாலை வசதியும் கொண்ட 14 சேமிப்பறைகள் கொண்டிருப்பது நெருக்கடிகளை எதிர் கொள்ள உதவும்.

- \* கடல் ரீதியான நடவடிக்கைக்கு சேவையாற்றுவதன் மூலம் ஹம்பர்தோட்டையை சார்ந்திருக்கும் நிலப்பகுதி அதிக பயனைப் பெறக்கூடியதாக விளங்கும்.
- \* தனியார் மற்றும் பொதுத்துறையினரை ஊக்குவிக்கும் விதத்தில் வர்த்தக முதலீடுகளுக்கு வாய்ப்பளிக்கப்பட்டதுடன் ஏற்கனவே 27 முதலீட்டாளர்கள் மதலீட்டு நடவடிக்கைக்கு விருப்பம் தெரிவித்துள்ளனர் .
- \* லங்கா பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம் தனது வர்த்தக நடவடிக்கையை மீளமைப்பதுடன் ஹம்பாந்தோட்டை மட்டுமன்றி இலங்கை முழுவதும் வியாபார நடவடிக்கையை மீளமைக்கவுள்ளது .
- \* சர்வதேச தரத்துக்குரிய துறைமுகமாக வளர்ந்துள்ள ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகக் கட்டுமானம் முழுமையடைந்திருக்கின்றது. அதன் விருத்தி இலங்கையின் அபிவிருத்தியில் செல்வாக்கு பெறுவதுடன் அதனுடன் இணைந்த கடல் கைத்தொழில் விமானக் கைத்தொழில் போன்ற துறைகளையும் விருத்தி செய்ய வாய்ப்புள்ளது என NCCSL பணிப்பாளர் குறிப்பிடுகின்றார். இத்திட்டம் 450மில்லியன் அ.டொ. முதலீட்டை கப்பல் கைத்தொழிலில் ஈடுபடுத்தியுள்ளது.
- \* தென் இலங்கையில் ஆகாய-கடல் போக்குவரத்தை நவீனமயப்படுத்துவதில் வெற்றிகண்டுள்ளது.
- \* அனைத்து உற்பத்திகளுக்கும் உத்தரவாதமளிக்கப்பட்டுள்ளது.
- \* ஆயிரம் பணியாளர்களுக்கு உடனடி வேலை வாய்ப்பும் அடுத்து வரும் மூன்றாண்டுகளில் 6000 பணியாளருக்கு நேரடி வேலை வாய்ப்பும் 500000 பேருக்கு மறைமுக வேலைவாய்ப்பும் கிடைக்க சந்தர்ப்பம் கிடைத்துள்ளது<sup>117</sup>.
- \* ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக அபிவிருத்தி திட்டமானது கொழும்புத் துறைமுகத்தின் முக்கியத்துவத்தை பாதிக்காது என தற்போதைய ஆட்சியாளர்கள் குறிப்பிட்டாலும் கொழும்புக்கு மாற்றாக ஹம்பாந்தோட்டை காணப்படுவது உள்நாட்டு ரீதியில்

மட்டுமன்றி பிராந்திய, சர்வதேச மட்டத்தில் முக்கியம் பெற்றுள்ளது.காரணம் கொழும்புத் துறைமுகத்தில் உட்கட்டுமானத்தில் காணப்படுவதைவிட ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தில் அதிகமாகவும், நவீன வசதி பொருந்தியதாகவும் உள்ளது. இதற்கு ஆதாரமாக வாகன இறக்குமதிக்கான வர்த்தக பரிமாற்ற நடவடிக்கையை உதரணமாக குறிப்பிடலாம். 2009 இல் கொழும்புத் துறைமுகத்தில் 4973 வாகனப்பரிமாற்றம் செய்யப்பட்டது. இது 2010 இல் 2455 எண்ணிக்கையாகவும் 2011 இல் 993ஆகவும் குறைந்துள்ளது<sup>118</sup>.காரணம் கொழும்புக்கு வரவேண்டியவை ஹம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகத்தில் இறக்கப்பட்டு பரிமாற்றப்பட்டுள்ளது. எனவே தான் கொழும்பின் முக்கியத்துவம் குறைந்து ஹம்பாந்தோட்டை முக்கியத்துவம் பெற ஆரம்பித்துவிட்டதென கூறப்படுகிறது.

மேலும் அரசியல் ரீதியான மாற்றமொன்றை நோக்கி இலங்கை நகர்வதையும் அவதானிக்க முடிகிறது.ஐரோப்பாவுக்கும் ஆசியாவுக்குமான கப்பல் போக்குவரத்தின் திறவுகோல் பகுதியாக மலாக்க நீரிணையிலிருந்து சுயஸ் கால்வாய் வரையான கடல் பகுதியின் மையத்தில் இலங்கையின் அமைவிடம் காணப்படுகிறது. இதனால் இலங்கையூடாக ஏறக்குறைய 4,500 எண்ணெய் தாங்கிகள் (Oil Tankers) உட்பட 36,000 கப்பல்கள் ஒவ்வொரு ஆண்டும் பயணம் செய்கின்றன. இதுவரை கொழும்புத் துறைமுகமே அதிக பயன்பாட்டுக்கு உட்படுத்தப்பட்டது. இதன் முக்கியத்துவம் (tip) தற்போது அமைக்கப்பட்டுள்ள தென் பகுதியிலுள்ள ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகம் நோக்கி நகர்ந்துள்ளது. இது சர்வதேச கடல் போக்குவரத்தின் மையமாகவும், நவீன வசதி கொண்ட வர்த்தக துறைமுகமாகவும் விளங்கவாய்ப்புள்ளது<sup>119</sup>. இது கொழும்பு வகித்த துறைமுக முக்கியத்துவத்தினை மட்டும் குறைக்கவில்லை.கொழும்பு பிராந்திய, சர்வதேச அரசியலில் வகித்த முக்கியத்துவத்தையும் தனதாக்க முயன்றிருக்கின்றது. ஜனாதிபதி மகிந்த ராஜபக்ஸவின் பூர்வீக மாவட்டமான ஹம்பாந்தோட்டை அரசியலில் “கொழும்பு ஏழு” (கறுவாத் தோட்ட அரசியல்) பெற்ற முக்கியத்துவத்தை தனதாக்கி யிருந்ததுடன் எதிர்கால ஹம்பாந்தோட்டை நவீன வளமுடைய பிரதேசமாக மாற்றுவதற்குரிய திட்டமிடலை இவ் அபிவிருத்தி

திட்டமுடாக நகர்த்த முயன்றார். அத் திட்டத்தின் பிரகாரம் சர்வதேச விமான நிலையம் தெற்கு புகையிரத விஸ்தரிப்பு எண்ணை சுத்திகரிப்பு நிலையமும் 14 மேற்பட்ட எண்ணை தாங்கிகளும் 500 ஏக்கரில் பூங்காவும் உயிரியல் பூங்காவும் ஹம்பாந்தோட்டை அடுக்குமாடி நிர்வாக கட்டிடத்தொகுதி சர்வதேச பொழுதுபோக்கு மையம், கடற்கரைப் பூங்கா, கைத்தொழில் பிரதேசம் பல்கலைக்கழக கட்டிடத் தொகுதி நகர விடுதி நிறுவன சதுக்கம் வங்கிகள் சதுக்கம் வைத்தியசாலை தொகுதி<sup>120</sup>. என்பன கொழும்பிற்கு பதிலாக ஹம்பாந்தோட்டையின் எழுச்சி அரசியலிலும் தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தும் என ஆய்வாளர்கள் பலர் கருதினார்.

துறைமுக வீதிபோக்குவரத்து முன்னாள் பிரதி அமைச்சர் ரோகித அபயகுணவத்தினா ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக விருத்தியானது கடல்போக்குவரத்தில் இப்பிராந்தியத்திலேயே முதன்மையான மையமாகவும் எதிர்கால இலங்கையின் வெளிநாட்டு முதலீடுகளை அதிகரிக்க உதவுவதுடன் கடற்கைத் தொழில் அபிவிருத்திக்கு அதிமுக்கியத்துவம் கொடுப்பதாகவும் அமைவதுடன் மகிந்த சிந்தனைக்கு கிடைத்தவாய்ப்பாகவும் கொள்ளமுடியும்<sup>121</sup> எனக் குறிப்பிட்டார்.

எனவே ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகக் கட்டுமானம் பிராந்திய, சர்வதேச மட்டத்தில் மிகப் பிரதான இடத்தினை வகிக்கவுள்ளது தவிர்க்க முடியாததாகும்.

இத்துறைமுகம் பற்றி சர்வதேச ஆய்வாளர் ஒருவர் "2011 நிறைவு செய்யப்பட்ட ஹம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகத்தின் அமைக்கப் பட்டுள்ள கப்பல் தரிப்பிடம் உலகிலேயே மிகப்பெரியது. பாரிய கப்பல்களை நிறுத்தக்கூடியதும் 10 கடல்மைல் தூரத்திற்கு கப்பல்கள் நிறுத்தக்கூடிய வசதிகளைக்கொண்டதுமாக அமைக்கப்பட்டுள்ளது. ஏறக்குறைய 20 மில்லியன் சரக்குக் கப்பல்கள் தரித்து செல்வதை கையாளக்கூடிய வல்லமையுடையதாக அமைக்கப்பட்டுள்ளது. ஒருவருடத்தில்(300 நாட்களில்) ஒரு இலட்சத்திற்கு மேற்பட்ட சரக்குகப்பல்களை கையாளும் துறைமுகமாக அமைந்துள்ளது எனக் குறிப்பிட்டுள்ளார்<sup>122</sup>. இந்து சமுத்திரத்தில் சீன மக்கள் குடியரசின் முத்துமாலைத் தொடரின் அங்கமாக விளங்கும் ஹம்பாந்தோட்டை

சர்வதேச மட்டத்தில் மிகப் பிரதான இடத்தை வகித்துவருகிறது. சீனாவின் கடற்படைத் தளமாக மாறிவருவதனை அவதானிக்க முடிவதாக பல்வேறுபட்ட ஆய்வுகள் வெளிப்படுத்தியுள்ளன. குறிப்பாக சென்னை சீனக் கற்கைகளுக்கான மையத்தில் (Chennai center for Chinese studies) உரையாற்றிய வி.ராமன், சீனாவின் நலனுக்காக அமைக்கப்படும் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக கட்டுமானத்தை அவதானித்தால் அது ஒரு வர்த்தக மற்றும் கடற்படை துறைமுகமாக பயன்படுத்தக் கூடியதாக உள்ளது. ஆனால் அது ஒரு கடற்படைத்தளமாக இதுவரை பிரகடனப்படுத்தப்படவில்லை<sup>123</sup>. என்றார். அதேநேரம் வில்லியம் ஆவரி என்ற அமெரிக்கர் துரதிஸ்டவசமாக இலங்கை இந்தியாவுக்கு எதிராக ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தை சீனக்கடற்படை பயன்படுத்துவதற்கு அனுமதிக்கவும் வாய்ப்புண்டு எனக்குறிப்பிடுகின்றார்<sup>124</sup>. இது இந்தியாவின் பாதுகாப்புக் கொள்கைக்கு விடப்பட்ட சவாலாகவே காணப்படுகின்றது. ஹம்பாந்தோட்டை மிகப் பெரிய ஆபத்தான அமைவிடம் என்ற எச்சரிக்கையை ஏன் புதுடில்லி கருத்தில் கொள்ளவில்லை என அவர் மேலும் தெரிவித்துள்ளார்<sup>124</sup>.



வில்லியம் ஏச் ஆவரி



வி.ராமன்

சீனாவின் செல்வாக்கு இலங்கையின் ஏனைய பகுதிகளைப் போன்று தென்பகுதியிலும் அதிகமாக வளர்ச்சியடைந்து வருகின்றது. இலங்கை இந்தியாவின் அயல் நாடானபோதும் சீனாவுடன் நெருக்கமான நட்பு நாடாகவே விளங்குகிறது. மிக நீண்டகால நட்பு நாடுகளாக முரண்பாடின்றி காணப்பட்ட நிலை ஜனாதிபதி மகிந்த ராஜபக்ஷவின் ஆட்சியின் கீழ் மிக நெருக்கமான நட்பு நாடாகவும், பிராந்திய, சர்வதேச மட்டத்தில் ஒத்துழைப்பு சக்திகளாகவும்

விளங்குகின்றன. இது இந்தியாவை மட்டுமன்றி ஆசியாவுக்குள்ளேயும் அமெரிக்காவுக்கு எதிரான சக்தியாகவும் மாறிவருகின்ற சூழலை அவதானிக்க முடிகிறது. இந்தியாவில் பணியாற்றிய அமெரிக்காவின் முன்னாள் தூதுவர் வில்லியம் ஆவரி குறிப்பிடும்போது “எல்லாம் நன்றாகவே உள்ளது. ஆனால் ஹம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகம் வர்த்தக ரீதியானது என்பது ஒரு பகுதியான உரையாடல் மட்டுமேயாகும். இது சீனாவின் புவிசார் அரசியல் தந்திரோபாயத்தின் சுற்றிவளைப்புக்குள் இந்தியா மட்டுமல்ல ஆசியாவே அகப்பட்டுள்ளது. சீனாவின் ஆதிக்கத்திற்குள்ளும் நெருக்கடிக்குள்ளும் முழு ஆசியாவும் காணப்படுகிறது என்றார்”<sup>126</sup> அவர் மேலும் குறிப்பிடும் விடயம் ஒரு நாள் சீனக்கடற்படை கப்பல்கள் பாதுகாப்பு நோக்குடன் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தில் தளம் அமைப்பதோடு செம்படையணி இலங்கையின் மன்னார் கரையோரத்திற்கு இலகுவாக நகரலாம். அங்கிருந்து இந்தியாவின் பிரதான நிலப்பகுதிக்குள் தாவியோ பாய்ந்தோ தாண்டியே நுழையலாம் என்று கற்பனையாக கூறவில்லை என்றார்”<sup>127</sup>.

யதார்த்தமாக இந்தியாவுக்கு உடனடித் தாக்கம் ஏதும் விளைவிக்க முடியாத சூழல் பொருளாதார அரசியல் இயங்குநிலை காணப்பட்டாலும் எதிர்காலத்தில் அவ்வகைத் தாக்கத்தை எதிர்நோக்க வாய்ப்பு அதிகம் காணப்படுகிறது. அல்லது இவ்வகைப் பலத்தை முன்னிறுத்தி இந்தியா மீதான செல்வாக்கை மேலும் அதிகரிக்க முடியுமென்ற விமர்சனங்கள் எழுந்துள்ளன. இந்த விவகாரம் பொறுத்து மேலும் ஆவரி குறிப்பிடும்போது. அமெரிக்க முன்னாள் ஜெனரல் டக்ளஸ் மக் அத்தூர் (General Douglas mac Arthur; 1880-1964) கூறுவது போல் தாய்வான் எப்போதும் சீனாவின் கரையோரத்தில் மிதந்து கொண்டிருக்கும் விமானம் தாங்கி கப்பல் போல இலங்கை இந்தியாவின் கரையோரத்தில் மிதந்து கொண்டிருக்கும் ஒரு விமானம் தாங்கிக் கப்பல்தான் என்றார்”<sup>128</sup>.

மேலும் அவரது ஆய்வில் இந்தியாவின் பாதுகாப்புக் கொள்கையிலுள்ள குறைபாடுகளை முழுமையாக சுட்டிக்காட்ட முயலுகின்றதை காணலாம். அது இந்தியக் கொள்கை வகுப்பாளர் மீதான குற்றச்சாட்டை முன்வைப்பதாகவே அமைந்திருக்கிறது.

ஹம்பாந்தோட்டை பொறுத்து மட்டும் இந்திய வெளியுறவு கொள்கை வகுப்பாளர்கள் தூங்கிக்கொண்டிருக்கவில்லை வங்காளதேஷ், மியான்மார், பாகிஸ்தான் போன்ற அயல் நாடுகளில் சீன தனது நலனுக்கட்பட்ட துறைமுகங்களை அமைத்துக் கொண்டிருக்கும் போதும் மௌனம் கடைப்பிடித்தனர். அமெரிக்க கடற்படையினர் சீனாவின் நடவடிக்கையை அவதானித்ததுடன் அது முத்துமாலைத் தொடர் தந்திரோபாயமென குறிப்பிட்டுமிருந்தனர்.<sup>129</sup> சீனாவின் முத்துமாலைத் தொடர் ஆபத்தானது. இந்தியா அதில் கவனமெடுக்கவில்லை. சீனாவின் தந்திரோபாயம் பலநோக்கத்தைக் கொண்டது. இந்தியாவை பிரதான நிலப்பகுதியை ஒரு மணிநேரத் திற்குள் ஏவுகணை போரினால் மட்டும் நெருக்கடிக்குள்ளாக்க முடியும்<sup>130</sup> என்றார் ஆவ்ரி.

இது இந்தியாவை அச்சுறுத்தும் விடயமாக இருந்தாலும் ஹம்பாந்தோட்டை அபிவிருத்தி திட்டம் பிராந்திய மட்டத்தில் அதிக மாற்றங்களை ஏற்படுத்தப் போவது தவிர்க்க முடியாததாகவேயுள்ளது. சர்வதேச மட்டத்தில் வர்த்தக ரீதியில் ஆதிக்கம் செலுத்தப்போகும் துறைமுகமாக ஹம்பாந்தோட்டை அமையவுள்ளது. உள்நாட்டிலும் பிராந்திய மட்டத்திலும் செல்வாக்கு செலுத்துவது போல் சர்வதேச மட்டத்திலும் பிரதான இடம் பெறவுள்ளது. இத்துறைமுகம் பற்றி சர்வதேச ஆய்வாளர் ஒருவர் குறிப்பிடும் போது ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகமாகவும் சர்வதேச வர்த்தக விமானத் தளமாகவும் அமைந்திருப்பது அமெரிக்காவின் பசுபிக் கரைக்கும் அத்திலாந்திக் கரைக்கும் ஐரோப்பாவுக்கும் தூரகிழக்காசியாவுக்கும் இலங்கை பிரதான மையமாகும். இது பூரணமாக நிறைவடையும் போது மிக சரியாக பத்துத்தடைவ கூறலாம் சிங்கப்பூர் ரெட்டடாம் (Rotterdam) மற்றும் பஜாரெச் (Fujairah) என்பனவற்றுக்கு நிகரானதாக உலகளாவிய மட்டத்தில் பிரதான மையம் என்பதை ஏற்படுத்தும்<sup>131</sup>.

இலங்கை உலகளாவி ரீதியில் மூன்றாவது பொருளாதார சக்தியாக 2030 எட்டுவதற்கு திட்டமிட்டாலும் ஆச்சரியப்படுவதற்கில்லை. சீனாவினால் அமைக்கப்பட்டுள்ள துறைமுகம் அதிக வர்த்தகத்தை ஏற்படுத்தி கொடுக்கப்போகின்றது.<sup>132</sup> சர்வதேச மட்டத்தில் இந்தியா மட்டுமல்ல அமெரிக்காவும் இலங்கையுடனான இராஜதந்திர உறவில்

நெருக்கடியை எதிர்நோக்கியுள்ளது. ஹம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகம் சர்வதேச தரத்தை எட்டும்போது சீன - இலங்கை உறவு நெருக்கமடைவது மட்டுமன்றி அமெரிக்காவின் இந்து சமுத்திரம் மீதான நலன்களும் பாதிக்க வாய்ப்புள்ளது. அது தனித்து வர்த்தக ரீதியானதாக மட்டுமன்றி பொருளாதார, இராணுவ ரீதியானதாக அமையுமென்ற அச்சம் ஏற்பட்டுள்ளது.

ரொபோட் ஹப்லன் என்ற அமெரிக்க ஆய்வாளர் சீனாவின் பொருளாதார அபிவிருத்தியும் இலங்கைக்கான அங்கீகாரமுடைய வர்த்தக வாய்ப்புக்களும் அதனை இலகுவாக ஈர்ப்பதற்கான அடிப்படைகளாகும். இவை சீனாவின் பொருளாதார இராணுவ நலன்களை நிலைநிறுத்தியுள்ளது என்றார்<sup>133</sup>. சீன மக்கள் குடியரசின் இலங்கையுடனான உறவு அமெரிக்காவை இலங்கையின் செல்வாக்கு மிக்க சக்தி என்ற நிலையிலிருந்து அப்புறப்படுத்துவதுடன் இப்பிராந்திய ஆதிக்கத்தினை தக்கவைப்பதனை நோக்கமாகவே கொண்டிருக்கின்றது. அமைதியான முறையில் பொருளாதாரத்திலும், படிப்படியாக கடலாதிக்கத்திலும் சீன மக்கள் குடியரசு எழுச்சி பெற்று வருகிறது. தற்போதுள்ள இலங்கை அரசியல் சூழல் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக அபிவிருத்தியை சரிவர மேற்கொள்ள தவறினாலும் எதிர்காலத்தில் இத்தகைய வாய்ப்புக்களும் நலன்களும் அதிகமான வளர்ச்சியை கொடுக்க கூடியதாக அமையும். சிங்கப்பூர் துறைமுகங்களுக்கு மாற்றீடாக ஹம்பாந்தோட்டை அமைந்துவிடும் என்ற அச்சமும் சீனாவின் இருப்பு நிரந்தரமாக ஏற்பட்டுவிடும் என்ற எதிர்பார்க்கையும் ராஜபக்சாவின் வீழ்ச்சிக்கு காரணமாகின.

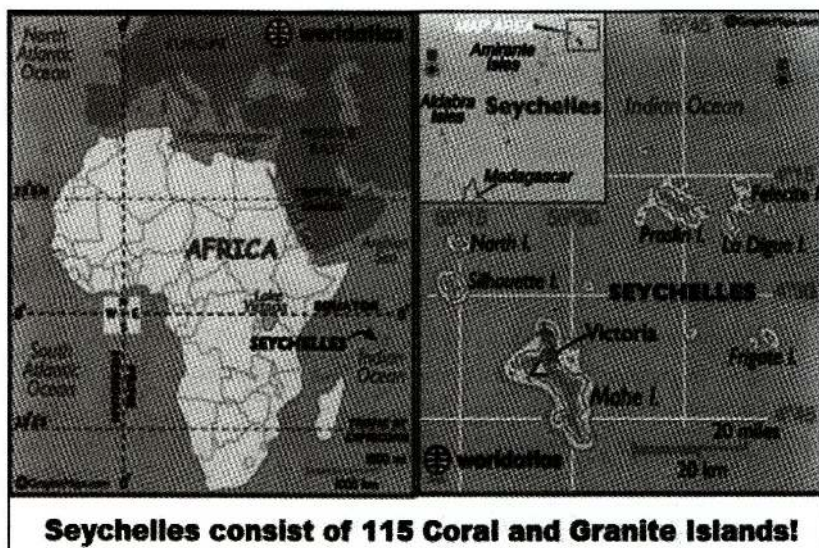
### சிசெஷல்ஸ் -மொறீஷியஸ் தீவுகள்

இந்து சமுத்திரத்தின் தென்மேற்குப் பகுதியில் ஆபிரிக்க கண்டத்து நாடாக விளங்கும் சிசெஷல்ஸ் தீவு சீனாவின் முத்துமாலைத் தொடரில் அங்கம் பெறுவதற்கான நடவடிக்கையில் சீனா ஈடுபட்டு வருகிறது. சிசெஷல் தீவானது ஏறக்குறைய 115 தீவுகளை உள்ளடக்கிய நாடாக விளங்குகிறது. இதன் மொத்த பரப்பளவு 174 சதுரமைலாகவுள்ளது. இதன் மொத்த சனத்தொகை 84 ஆயிரமாகும். சிஸெலியன், பிரித்தானியர், பிரஞ்சுக்காரர், சீனர், இந்தியர் ஆகிய இனங்கள் வாழுகின்றனர். ஜனாதிபதி ஆட்சிமுறை நிலவும் சிசெஷல்ஸ் குடியரசு

1976 ஜூன் 29 இல் சுதந்திர நாடாக பிரித்தானியாவிலிருந்து விடுபட்டது <sup>134</sup>. ஆபிரிக்காவின் கரையோரத்திலிருந்து 1500 கி.மீ. தூரத்தில் அமைந்துள்ள சிக்ஷல்ஸ் தீவு வடகிழக்கில் மடகஸ்கர் தீவை அயல் தீவாக கொண்டுள்ளது. ஆபிரிக்க கண்டத்திலேயே மிக சிறிய மக்கள் தொகையைக் கொண்ட நாடாக சிக்ஷல்ஸ் தீவு காணப்படுகிறது.

இதன் வரலாற்றை அவதானிக்கும்போது, 12ம் நூற்றாண்டில் மாலைதீவைச் சேர்ந்தவர்களின் பயணக் குறிப்புகளிலும் அராபிய கடலோடிகளின் குறிப்புகளிலும் கண்டறியப்பட்ட இத்தீவு வாஸ் கொட காமாவின் 1502 இல் மேற்கொண்ட விஜயத்துடன் உலகத்திற்கு அதிகம் தெரியவந்தது. 1756 இல் பிரஞ்சுக்காரர் இத்தீவைக் கைப்பற்றி அதற்கு *Sechelles* என்பவரது பெயரைச் சூட்டியதன் பிற்பாடு சிக்ஷல்ஸ் தீவென அழைக்கப்பட்டது <sup>135</sup>. 1794 - 1810 வரை பிரிட்டனும் பின்னர் பிரிட்டனுக்கும் - பிரான்சுக்குமான போருக்கான நடவடிக்கையை அடுத்து பேச்சுவார்த்தையூடாக பிரிட்டனிடமே சிக்ஷல்ஸ் ஒப்படைக்கப்பட்டது. 1976 வரை பிரித்தானியாவின் கட்டுப்பாட்டிலேயே காணப்பட்டது.

**சிக்ஷல்ஸ் தீவின் அமைவிடம்**



ஆதாரம்: [www.worldatlas.com](http://www.worldatlas.com), 2016.

சிசெஷல்ஸ் இந்து சமுத்திர நாடுகளின் குழுவினும் கொமன்வெல் அமைப்பிலும் அங்கத்துவம் வகிக்கின்றது. மனித உரிமைகளிலும் மனித உரிமைச் சட்டிலும் ஆபிரிக்க வட்டகையில் சிறப்பிடத்தைப் பேணும் சிசெஷல்ஸ் தீவு அமைதியான அரசியல் மாற்றத்தை நோக்கி இயங்குகிறது.

சிசெஷல்ஸ் தீவுடன் சீனா மிகப் பிந்திய காலப்பகுதியிலேயே தொடர்புகளை ஏற்படுத்திக் கொண்டது. 1976 இல் சிசெஷல்ஸ் சுதந்திர நாடாக அறிவிக்கப்பட்டதும் இரு நாடுகளுக்குமான தூதரகங்களை அமைத்துக் கொண்டு இராஜதந்திர உறவினை (ஜூன் 30) ஆரம்பித்தது<sup>136</sup>. 1977 ஆம் ஆண்டு முதல் பொருளாதார உதவிகளையும் வர்த்தக நடவடிக்கையினையும் சீன சிசெஷல்ஸ் உடன் ஆரம்பித்தது. 2002 இல் 1.48 மில்லியன் அமெரிக்கன் டொலருக்கான ஏற்றுமதியை சீனா மேற்கொண்டது. இதன் பின்பு இரு நாடுகளுக்குமான உறவு மிக தீவிரமான நிலையை எட்டியது. 2007 ஆம் ஆண்டு சீன ஜனாதிபதி ஜீண்டாவோ சிசெஷல்ஸ் தீவுக்கு விஜயம் செய்தமை<sup>137</sup> இரு நாடுகளது உறவின் முக்கியத்துவத்தையும் சீனாவுக்கு இந்து சமுத்திரத்திலுள்ள ஒரு தீவு எவ்வளவுக்கு முக்கியம் என்பதையும் வெளிப்படுத்தியது.

சீனா இராணுவ ரீதியில் 2005 முதல் சிசெஷல்ஸ் தீவுக்கு உதவி வருகின்றமை குறிப்பிடத்தக்கது. குறிப்பாக கடற்படைக்குத் தேவையான ஆயுத தளபாடங்களை வழங்கியது<sup>138</sup>. 2010 பின்பு சோமாலிய கடற்கொள்ளையரினால் ஏற்பட்டுவரும் அத்துமீறல்களை தடுக்கும் விதத்தில் சீனா கடற்படைத்தளம் ஒன்றை நிறுவியதாக தகவல்கள் வெளியாகின<sup>139</sup>. கடற் கொள்ளைக்கு எதிராக ஒரு கடற்படைத் தளத்தை சீன அமைத்துள்ளமை தொடர்பாக சிலெஸ் தீவின் வெளிவிவகார அமைச்சர் தெரிவித்த கருத்தானது, எமது அரசாங்கம் கடற்கொள்ளையரின் நடவடிக்கைக்கு எதிராக போராடுவதற்கு இராணுவ உதவியை தருமாறும், சிசெஷல்ஸ் அண்டிய பகுதியில் கடற்கொள்ளையை தடுக்குமாறும் சீனாவிடம் கோரிக்கை விடுத்து அந்நாட்டு இராணுவத்தினை அழைத்துள்ளோம்<sup>140</sup> என ஜான் போல் அடம்ஸ் தெரிவித்தார். இதேநேரம் இக்காலப்பகுதியின் ஆரம்பத்தில் (2011 டிசம்பர்) சீனாவின் பாதுகாப்பு அமைச்சர் ஜெனரல் Liang Guanglie சிசெஷல்ஸ் தீவுக்கு விஜயம் செய்தமை மற்றும் இரண்டுஎடைகுறைந்த

விமானம் தாங்கி கப்பல்களை வழங்க உடன்பட்டமை குறிப்பிடத்தக்கதாகும். எதுவாயினும் சீனா சிஷெல்தீவில் கடற்படைத் தளம் ஒன்றை நிறுவியுள்ளதாகவே அமெரிக்க புலனாய்வுத் தகவல்கள் உறுதிப்படுத்துகின்றன<sup>131</sup>.

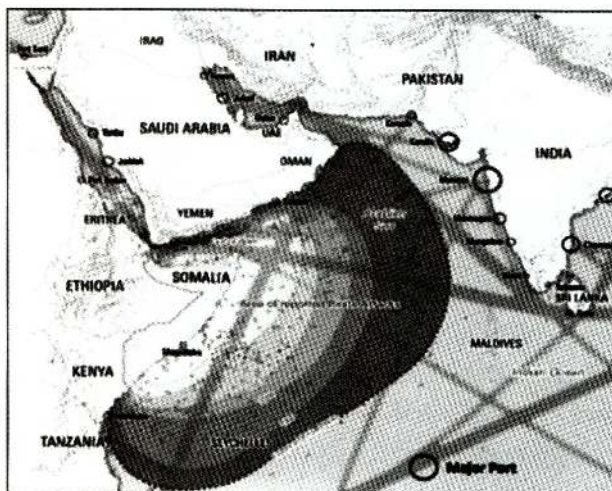


Liang Guanglie



Jean Paul Adam

இந்துசமுத்திரத்தில் கடற்கொள்ளையரின் ஆதிக்கப்பகுதி

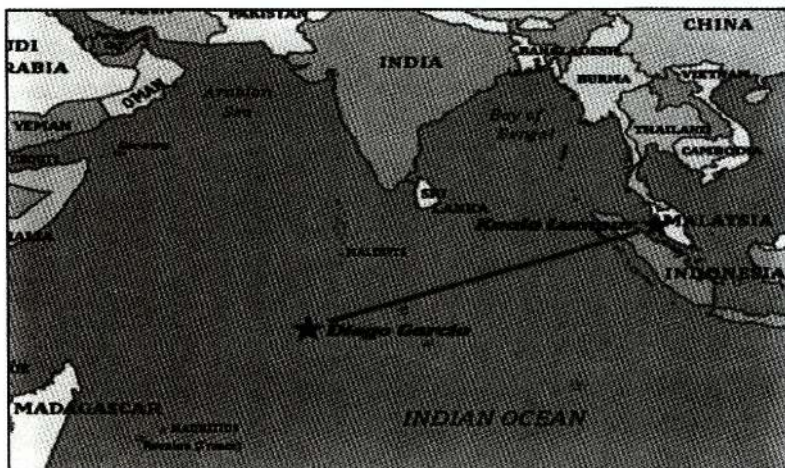


ஆதாரம்: Google Map, 2016.

இதேபோன்று ஆபிரிக்க வட்டகையில் அமைந்துள்ள இன்னோர் தீவான மொறிஷியஸ் உடனும் சீனா நெருக்கமான உறவைப் பேணிவருகிறது. 2007 இல் சீன ஜனாதிபதி மொறிஸியஸ்க்கு மேற்கொண்ட விஜயம் அப்பகுதியின் முக்கியத்துவத்தை கோடிட்டுக் காட்டியதுடன் சீனாவின் முத்துமாலைத் தொடரின் அங்கங்களை இந்து

சமுத்திரத்தில் எல்லாத் தீவுகளையும் மையப்படுத்தியுள்ளது குறிப்பிடத்தக்கது. மொறிசியஷ் உடன் பல உடன்பாட்டில் ஒப்பமிட்ட சீன ஜனாதிபதி மொறிசியஸில் விமான நிலையம் ஒன்றை அமைப்பதற்காக 260 மில்லியன் அமெரிக்க டொலரை நன்கொடையாக வழங்கியிருந்தமை குறிப்பிடக் கூடிய விடயமாகும்<sup>42</sup>. சிக்ஷல்ஸ், மொறிசுஷியஸ் தீவுகளை அண்டிய பகுதியில் ஏற்பட்டுள்ள கடற்கொள்ளையை தடுக்கும் விதத்தில் கடற்படைத் தளத்தை சீனா நிறுவி வருகின்றமை அதன் இந்து சமுத்திரம் தொடர்பான பலத்தைக் காட்டுகின்றது. மேலும் அமெரிக்காவின் கடற்படைத் தளமான *Diego - Garcia* க்கு மிக அண்மையில் அமைந்துள்ள இத்தீவுகளில் சீனாவின் பிரசன்னம் அமெரிக்காவின் நலனுக்கு ஆபத்து மிக்கதாக காணப்படுகின்றது. இந்து சமுத்திரத்தில் அமெரிக்காவின் மிக வலுவான பலமே டியாகோ கார்லியா தீவென்பது குறிப்பிடத்தக்கது. இது பிரித்தானியாவின் கட்டுப்பாட்டிலிருந்து அமெரிக்காவுக்கு கைமாற்றப்பட்டது. ஏறக்குறைய 25 கி.மீ நீளமும் 08 கி.மீ. அகலமும் கொண்ட பிரதேசமாகும். 1800 கி.மீ இந்தியக் கரையிலிருந்தும் 3300 கி.மீ மலாக்கா நீரிணையிலிருந்தும் 4200 கி.மீ பாரசீக வளைகுடாவிலிருந்தும் இத்தீவு அமைந்துள்ளது. 1966 ஆம் ஆண்டு பிரிட்டிஷ்ன் கட்டுப்பாட்டுக்குள் வந்த இத்தீவு 10000 மேற்படாத பழங்குடிகளை கொண்டிருந்தது. அப்பழங்குடியினரை மொறிசிக்ஷுக்கு மீள்குடியேற்றம் செய்த பிரித்தானியா 1.8 மில்லியனை நிவாரணமா வழங்கியிருந்தது. 1977இல் 1400படைகளுடன் தளம் அமைத்த அமெரிக்கா 1982 இற்கு பின்னர் 12500 கடற்படையைக் கொண்ட ஒருமாதத்திற்கு வழங்கல் எதுவுமில்லாது போர்புரியும் வளமுடைய தளமாக அமெரிக்கா கட்டிவளர்த்துள்ளது. இதுவே அமெரிக்காவின் இந்துசமுத்திரத்திலுள்ள மிகப்பிரதான தளங்களில் முதன்மையானதாகும். எனவே சீனாவின் இந்துசமுத்திரத்திரம் நோக்கிய நடவடிக்கை பெரும்சவாலாகவே அமெரிக்கா கருதுகின்றது<sup>43</sup>.

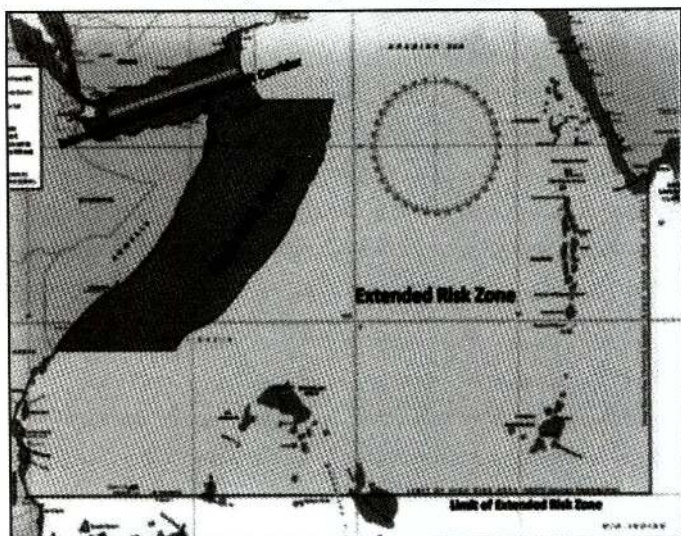
டியாகோ காலிகா மற்றும் மடகஸ்காரின் அமைவிடம்



ஆதாரம்: *The Daily sceple*, December, 2016

இதேபோன்று ஆபிரிக்காவின் வடக்குப் பகுதியிலுள்ள ஏடன் வளைகுடாவையும் சீனா தனது கட்டுப்பாட்டிலேயே வைத்துள்ளது. மேற்கு இந்து சமுத்திரத்தில் ஏற்பட்டுள்ள கடற்கொள்ளைக்கு எதிராக சீனா ஆறுக்கு மேற்பட்ட பதில் நடவடிக்கையை மேற்கொண்டிருப்பதுடன் ஏடன் வளைகுடா, Babel Mandeb மற்றும் ஓமான் ஆகிய கடல் எல்லைகளில் தனது கடற்படையை 2009 பெப்ரவரி முதல் 2010 ஜூலை வரை பேணி வருகிறது<sup>144</sup>. இதேபோன்று ஏடன் வளைகுடாவை அண்டிய Djibouti மற்றும் Salalah ஆகிய துறைமுகங்களில் சீனாவின் நான்கு கடற்படைக் கப்பல்கள் நிறுத்தப்பட்டு (Shenzhen-DD 167, Huangshan-FFG 570, and Weishanhu -AOR 887, Kunlunshan -LPD 998) கடற் கொள்ளைக்கு பதில் நடவடிக்கையில் ஈடுபட்டமை குறிப்பிடத்தக்கதாகும்<sup>145</sup>. எனவே இந்து சமுத்திரத்தின் மேற்கு பகுதியும் சீனாவின் செல்வாக்குக்குள் உட்பட்ட பகுதியாக மாறியுள்ளது. மடகஸ்கார் தீவில் இந்தியாவின் பிரசன்னம் காணப்படுவதுடன் இந்திய - ஆபிரிக்க உறவு பொருளாதார வர்த்தக அடிப்படையிலேயே அதிகம் பேணப்படுகின்றது.

கடற்கொள்ளையரின் நேரடிக்கட்டுப்பாட்டு பகுதி



ஆதாரம்: www.usraan.com, 2016

## முடிவுரை

இப் பகுதி ஒரு நீண்ட தொடர் ஒன்றை அடையாளப்படுத்துவதாக அமைந்தது. இந்து சமுத்திரத்தில் சீனாவின் கடற்படை உபாயமான முத்துமாலைத் தொடர் எவ்வாறு காணப்படுகிறதென்பது தெளிவுபடுத்தப்பட்டுள்ளது. ஏறக்குறைய தென்சீனக் கடலிலிருந்து மேற்கு இந்து சமுத்திரம் வரையான சீனாவின் கடலாதிக்கம் காட்டப்பட்டுள்ளது. அமெரிக்க அட்மிரலும் கடல்சார் வரலாற்று ஆய்வாளனுமான அல்பிரட் தயா மஹன் குறிப்பிட்டது போல் வர்த்தக அல்லது வாணிப இலக்குடனான கடல் படையின் எழுச்சி சீனாவிடம் காணப்படுகிறது. சீனா எப்படி இந்து சமுத்திரமூடாக தனது நாட்டு மக்களுக்கு எண்ணெய்யும் எரிவாயுவையும் கொண்டு வர வேண்டுமென திட்டமிட்டு செயல்படுத்தி வெற்றிகண்டு வருகிறது என்பது தெளிவுபடுத்தப்பட்டுள்ளது. அது மட்டுமன்றி மாற்று வழிகளை அவ்வப் பகுதியூடாக ஏற்படுத்துவதில் சீனா முனைப்புக் காட்டி வருவது அதன் தந்திரோபாயமான அணுகுமுறையாக உள்ளது. அதாவது மியான்மாரூடாக சீனாவுக்குள் சக்திவளத்தை மாற்றும் திட்டம்

பாதிக்கப்பட்டால் ஹம்பாந்தோட்டையூடாக மலாக்கா நீரிணைக்கு எடுத்துச் சென்று தென்சீனக் கடல் தீவுகள் வழி பிரதான சீனாவுக்கு கொண்டு செல்வது. இது பாதிப்படையுமாயின் குவாடர் வழியினால் நேரடியாக தீபேத் வழியூடாக சீனாவுக்குள் எடுத்துச் செல்வதென மாற்றுவழிகள் பலவற்றை கண்டறிந்து அந்த நாடுகளுடன் சமாதான வழிமுறையூடாக அணுகி தனது மென்போக்கு அதிகாரக் கொள்கையைப் பின்பற்றி வெற்றி கண்டு வருகிறது. இந்தியா மட்டுமல்ல அமெரிக்காவும் தனது வன்போக்கு அதிகாரக் கொள்கையால் இந்த நாடுகளை அணுகுவதில் நெருக்கடியை சந்தித்து வருகின்றன.

அது மட்டுமன்றி சீனாவின் இராணுவ கடற்படை விமானப்படை பிரிவுகளும் அரசியல் தன்மையும் ஒரே திசையில் செல்லும் ஒழுங்குமுறையைக் கொண்டவை. இந்தியாவில் அவ்வகை தன்மை எதனையும் காணுவது கடினமானது. அமெரிக்காவிடமும் இவ்வகைக் குழப்பம் அடிக்கடி ஏற்படும். சீனாவில் அதற்கான வாய்ப்புக்களை முற்றாக தடுத்து முழுமையான கூட்டுத் தந்திரம் காணப்படுகின்றது. சீனாவின் கடற்படை வளர்ச்சிக்கு, இந்து சமுத்திரம் மீதான ஆதிக்கத்திற்கு அதன் திட்டமிடலே முக்கிய காரணமாகும்.

## அடிக்குறிப்புகள்

1. Matthew C. Tritle, *The Growth of the Chinese people's liberation Army Navy, Impacts and implication of Regional Naval expansion*, Monterey press, California, December 2007, p.15.
2. Ibid.,
3. Brace Blair, "Chen Yali of Eric Hagt, The oil Weapon, Myth of China's Vulmerability". China Security. Vol. 5, No.3, p.35, 2008.
4. Willian Engddhl, "Obama's Geopolitical China - Pivot, The Pentagon Targets China", Global Research, August 24, 2012.
5. Ibid,
6. Ibid,

7. Matthew, C. Tritle, opp. Cited.,
8. See, Richard Weitz, "operation Somalia, China's first expeditious force?" " China Security, Vol.5, No.1, (winter, 2009), Beijing, Pp27-42.
9. Ibid.,
10. Rajiv Bhatia, 'An Ocean of opportunities', The Hindu, March 7, 2012.
11. Richard Weitz, opp.cited.
12. Matthew C. Tritle, opp.cited, p.32.
13. Ibid.,
14. C.J. Pehrosn, *String of Pearls meeting the Challenge of China's rising of power Across the Asian littoral*, US Army war college, SSI, 2006, p. 03.
15. Dorothy Perkins, *Encycbpiedia of China, The essential Reference to China, its History and culture*, Checkmark Book, 2000, P. 482.
16. Ibid,
17. Dorothy Perkins, opp.cited.
18. Ibid.,
19. Ibid.,
20. Ibid.,
21. M.L. Bhargava, *Indian Ocean strategic through the ages, (with Rara and Antique maps)* Reliance publishing house, New Delhi, 1990, p.308
22. Bill Gerlz & Rowan Scarborough, 'woody island missiles'. The Washington Times, 15, June 2001.
23. Ibid,
24. Xinhua News, 2001
25. Anath Krishnan, 'US - Australia deal reffles China', The Hindu 14, November 2011.
26. Ibid,

27. Ibid.,
28. Anath Krishnan, 'South China sea projects risky for India', The Hindu, 05 April 2012.
29. Willian Engdahl. opp.cited.
30. Ibid,
31. Ibid,
32. Ibid,
33. Ibid.,
34. Lawrence Spinetta, *The Malacca Dilemma, Countering China's String of pearls with land based air power, Maxwell air force base, Alabama*, June, 2006, p.16.
35. Ibid,
36. Cory N. Gassaway, *A Diamond in the string of pearls, The strategic Importance of Sri Lanka for Indian Ocean Regional stability*. Naval war college, 04 May 2011, p.05.
37. Willion Engdahl, opp.cited.
38. Ibid.,
39. Ibid,
40. Parama Sinha Palit & Amitendu Palit, Opp Cited, 'Strategic Influence of Soft Power Inference for India from Chinese Engagement of South and Southeast Asia', *ICRICR Publishing*, No. 3, New Delhi 110003 (August 2011), p.11
41. Ibid,
42. Ibid,
43. Eric Draitsar, "Towards a new Humanitarian front? Myanmar and the Geo - politics of Empire", *Globe research*, June .20, 2012.
44. Ibid,
45. Ibid.,

46. Chandrashekhkar, *String of pearls a paranoidhl illusion*, sand prints, Akshardhool publish, June 17, 2010.
47. Billy Tea, 'Unstringing China's strategic pearls', The Asian times, March 11, 2011.
48. Chandrashekhkar, opp.cited.
49. Willian Engdahl. opp.cited.
50. Ibid,
51. Parama Sinha Palit& Amitendu Palit,
52. Chandrashekhkar, opp.cited.
53. Parama Sinha Palit& Amitendu Palit,
54. Ibid.,
55. Ibid.,
56. Billy Tea, opp.cited.
57. Harrir Sharma, "China's Interests in the Indian Ocean Rim countries and India's maritime security", India quarterly, Vol. LVII, No.04, October - December 2001. New Delhi, p.72.
58. Billy Tea, opp.cited.
59. Ibid.,
60. Ishaan Tharoor, 'China and Vietnam Clashing over an Island Archiplago', Xinhua News, 14 January 2010.
61. Poon Kim shee, "The political Economy of China - Myanmar relations, strategic and Economic Dimension", Ritsumeik an Annual review of International studies, Vol. 01,2002,p35.(33-53)
62. Sam Bateman & Ralf Emmers, *Security and International politics in south China sea, Towards a co-operative management regime*, Routledge, December 2008, p.4
63. Andrew selth, "Chinese military Bases in Barma, The explosion of myth", Griffith Asia institute, Regional outlook, No. 10, 2007, P. 11

64. Ibid p.12
65. Ibid,
66. Cory N. Gassaway opp.cited. p.05.
67. Mukul Devichand, 'Tiger VS Tragon', BBC, website 17 May 2010.
68. Ibid.,
69. Chandrashekhara, opp.cited.
70. Ibid.,
71. Ibid,
72. Vanessa Dougnac, *China's string of pearls strategy to secure. The ports of South Asia*, World Crunch publication, January 14, 2013.
73. Hasan Yaser Malik, "strategic importance of Gwadar port", Journal of political science Vol. 19, issue, 2, 2012, P. 57
74. Chandrashekhara, opp.cited.
75. Anita Joshua, 'A Festering Wound in Pakistan' *The Hindu*, (February, 29, 2012), p.07
76. Cory N. Gassaway opp.cited
77. Anita Joshua,
78. Chandrashekhara. opp.cited
79. Ibid,
80. Ibid,
81. Sampath Perera, 'Pakistan transfers strategic Gwadar port to China', www.wsws, org. 26, February 2013.
82. Ibid,
83. Ibid,
84. Billy Tea opp.cited
85. Hansan Yaser malik. opp.cited, p. 60
86. Ibid,

87. Xinhua News, October 20, 2011
88. District Secretariat – Hambantota Annual Performance Report & Accounts – 2011,p 54,2011.
89. Ibid.,
90. Sri Lanka ports Authority, port site closed for risitors till further notice, <http://www.SLPA.lk/>, the cost of the Kick off.
91. Ibid.,
92. Ibid, According to the report or first ..after the signing of the contrect will be close to US \$ 2 million even a ‘Sun bathing Area’ was to be built when these astounded about spending us \$ two million on a kick off meeting and the project got shelved Bandu Kickrama said.
93. Ibid,
94. Ibid.,
95. Ibid.,
96. Mahinda Rayapaksa, ‘We take development to entire country. President at Hambantota port project’; Asian Tribune Vol. 11, N. 619 November 2007.
97. Ibid.,
98. Ibid,
99. Ibid.,
100. Ibid. B. Raman, ‘Hambantota and Gwader, An update,’ South Asian analysis group, June 2009.
101. Dorothy Perkins, p.482.
102. Ibid
103. Ibid
104. B. Raman, Hambantota and Gwader opp.cited.
105. <http://www.SLPA.lk/>. Dorothy Perkins,
106. Ibid.,

107. Ibid.,
108. Ibid.,
109. Ibid., phase II of the project is estimated around US \$ 800 million through China Exim Bank, said P.B.Wickrama. The sunday leader 16 January 2013.
110. Sri Lanka ports 31, December 2012, Authority, <http://www.SLPA.lk/> sunday times news August, 2012.
111. Daily News 'SLPA signs agreement for Hambantota' June 2012.
112. Ibid.
113. Srilanka Port Authority, 'Port development in SriLanka. Opening New Horizons world traditions sixteenth SAARC summit', 2002.
114. Ibid.,
115. Dorothy Perkins,
116. Srilanka ports Authority, port site closed for risitors till further notice, <http://wwwSLPA.lk/>, the cost of the Kick off
117. Ibid
118. The Business venture agreement signed for a term of 25 years and the expected total investmet of this venture is US \$ 220 million
119. Ibid.,
120. Cory. N. Gassaway, p.10
121. B. Raman, June 2009, [www.southasiaanalysis.org](http://www.southasiaanalysis.org)
122. Ibid.,
123. William H. Avery, *China's nightmare, America's Dream, India as the next global power*, A Maryllis, New Delhi, India, p.137.
124. Ibid.,
125. Ibid, p.138
126. Ibid.,

127. Ibid p.140
128. Ibid.,
129. Santhus Rernondo, 'Lanka can be prer of the east again', The nation (Srilanka) 14, August, 2010, <http://www.nation.lk>
130. William H. Avery, p.143.
131. Robart kaplan, *Monsoon, The Indian ocean and the Future of American power*. New York, Random, house, 2010, p.194.
132. Dorothy Perkins,
133. Ibid.,
134. Ibid.,
135. Xinhua News, October 20, 2011
136. Amit Kumar, 'China's island strategs in the Indian Ocean, Breaching India's sphere of influence', e-mail: 000amit@gmail.com. p.3, <https://www.researchgate.net/.../265737312>
137. Amit Kumar.,
138. Ibid.,
139. F. William Engdhl. opp.cited
140. Amit Kumar. opp.cited,
141. A.K. Sen Gupta, *Strategic Importance of Indian Ocean Region*, US Army War College, Carlisle Barracks.1988,Pp18-19.
142. Deniel, J. Kostecka, *Places and bases, The Chinese Navy's emerging support Network in the Indian Ocean*, Naval War College 2011, Pp 68 - 69.
143. Ibid.,
144. Ibid.,
145. Ibid

## இந்துசமுத்திர விழிம்பு நாடுகளுடனான சீனாவின் உறவு

(Chinese Relationship with Indian Ocean Rim Countries)

இந்து சமுத்திர விழிம்பு நாடுகளுடனான சீனாவின் உறவு மிகப் பலமானதாக அமைந்துள்ளது. இந்து சமுத்திரத்தின் விழிம்பு நாடுகளுடனான பொருளாதார, வர்த்தக, இராணுவ ரீதியான தொடர்புகளை சீனா அதிகம் பேணி வருகின்றது. பனிப்போர் முழுவதும் அமெரிக்க - சோவியத் போட்டிக்குள் இழுபறியுண்ட இந்து சமுத்திரம் அமெரிக்க - பொருளாதார உதவியால் அதிகம் அமெரிக்க சார்பு நாடுகளாக காணப்பட்டன. ஆனால் பனிப்போர் முடிந்த பிற்பாடு அமெரிக்க பொருளாதார உதவிக்கான நிபந்தனைகள் மனித உரிமை ஜனநாயகம் என அதிகரிக்க ஆரம்பித்ததுடன் பொருளாதார நெருக்கடிக்குள் இந் நாடுகள் சிக்குண்டன. மேலும் அமெரிக்காவின் இராணுவ ரீதியான உபாயங்கள் இந்துசமுத்திர விழிம்பு நாடுகள் மத்தியில் அதிக அதிருப்தியை ஏற்படுத்தின. மேலும் ஆப்கானிஸ்தான், ஈராக் யுத்தங்கள் அமெரிக்காவின் அணுகுமுறையின் பலவீனத்தை கோடிட்டுக் காட்டின. இது மீளவும் வியட்நாம் யுத்தத்திற்கு சமமான விளைவை அமெரிக்காவுக்கு கொடுத்தது<sup>1</sup>. இதனால் அமெரிக்காவின் வன்அதிகார (Hard power) அணுகுமுறைக்கு மாற்றாக சீனாவின் மென் அதிகார (soft power) தந்திரோபாயத்தை இந்நாடுகள் அதிகம் நேசித்ததுடன் சீனாவும் பொருளாதார வர்த்தக முதலீட்டு நடவடிக்கையில் மிக நெருக்கமாக இந் நாடுகளை அணுக ஆரம்பித்தது. இதனால் சீனாவுடனான நட்பினை அதிகம் பின்பற்ற முனைந்த நாடுகளில் இந்து சமுத்திர விழிப்பு நாடுகள் முன்னணி பெற்றன. இதில் சீனா ஆரம்பத்தில் தனது அயல் நாடுகளை அதிக முதன்மைப்படுத்தியதுடன் அந்நாடுகளின் உள்நாட்டு பொருளாதார உற்பத்தி மற்றும் உட்கட்டமைப்பு விருத்தியிலும் வர்த்தகத்திலும் அதிக முதலீடுகளை மேற்கொண்டது.

## இந்தோனேசியா

இந்தோனேசியா-சீன உறவு அரசியல் பொருளாதார இராணுவ அம்சங்களில் மிக நெருக்கமானதாக அமைந்துள்ளது. இரு நாடுகளும் கடந்த காலங்களில் ஏற்படுத்திக் கொண்ட வர்த்தக உறவானது இந்தோனேசியாவுக்கு நான்காவது வர்த்தக நட்புறவு நாடாக சீனா முக்கியம் பெறக்காரணமாகியது. இரு நாடுகளது ஒத்துழைப்பானது வர்த்தகத்தில் மட்டுமன்றி உல்லாசப் பயணத்துறை விவசாயம் மீன்பிடி ஆடைக்கைத்தொழில் தொலைத்தொடர்புத் தொழில் நுட்பம் உட்கட்டமைப்பு சக்திவளம் மற்றும் சமூகமேம்பாட்டு திட்டங்களுக்களில் அதிகரித்துள்ளது<sup>2</sup>. இந்தோனேசியாவுடனான சீனா உறவு கிழக்கு திமோர் விடயத்தில் அமெரிக்காவின் பாரபட்சமான அணுகுமுறையை அடுத்து நெருக்கமானது<sup>3</sup>.

குறிப்பாக இந்தோனேசியாவின் ஜனாதிபதி வாகிட் (Wahid) இன் பதவிக்கு பின்பு பொருளாதார, இராணுவ ரீதியான உடன்பாடுகளை இரு நாடுகளும் ஏற்படுத்திக் கொண்டன. சீனாவுடன் ஆயுத இறக்குமதியிலும் இந்தோனேசியா உடன்பாடு எட்டியது. மேலும் 2004 களுக்குப் பின் சீனாவுக்கு 2.8 சதவீதமான எண்ணை ஏற்றுமதியை செய்யும் நாடாகவும் இந்தோனேசியா விளங்குகிறது<sup>4</sup>. மேலும் மலாக்கா நீரிணையை அண்டிய பகுதியில் 2004 ஆம் ஆண்டு சர்வதேச கடற்கொள்ளை தொடர்பான ஆண்டறிக்கை பிரகாரம் (IMB) ஏறக்குறைய 37 கடற்கொள்ளைச் சம்பவங்களை இப்பகுதியில் நிகழ்ந்துள்ளதாக தெரியவந்துள்ளது<sup>5</sup>. இதனால் இந்தோனேசியா, மலேசியா, சிங்கப்பூர் என்பன சீனாவுடன் இணைந்து கடற்கொள்ளைக்கு எதிராக நடவடிக்கையில் ஈடுபட உடன்பட்டுள்ளன.



அப்துல் ரகுமான்  
வாகிட்

மேலும் இந்தோனேசியாவின் உட்கட்டமைப்பு அபிவிருத்திக்காக சீனா 615 மில்லியன் டொடரினை கடனாக வழங்கியுள்ளது. குறிப்பாகமின் உற்பத்திக்கான கட்டமைப்புகளை வருத்தி செய்யும் நடவடிக்கைகளுக்கு அதிக திட்ட அடிப்படையிலான கடன்களை வழங்கிவருகின்றது. மேலும் சீனா சமையல் எண்ணை உற்பத்திக்கான புல்லினமொன்றை இந்தோனேசியா வின் பெனீயோ (Borneo) பிரதேசத்தின் காலிமன்டான்

(Kalimantan) பகுதியில் பாரிய முதலீடொன்றை மேற்கொண்டுள்ளது<sup>6</sup>. இது தொடர்பான சர்ச்சையில் இப் பிராந்திய நாடுகள் நஞ்சூட்டல் மற்றும் காலநிலை மாற்றத்தை ஏற்படுத்தும் நடவடிக்கை என சீனா மீது குற்றம்சாட்டி வருகின்றன.

பிராந்திய அடிப்படையில் இந்தோனேசியாவுக்கு உயர்கல்விக்காக கணிசமான பங்கினை சீனா வழங்கியது. ஏறக்குறைய சீனாவின் உயர்கல்வி பங்கீட்டில் 45 சதவீதமான மாணவர்கள் (2002 — 2004) சீனாவில் கல்வி கற்கும் வாய்ப்பினை பெற்றனர்<sup>7</sup>.

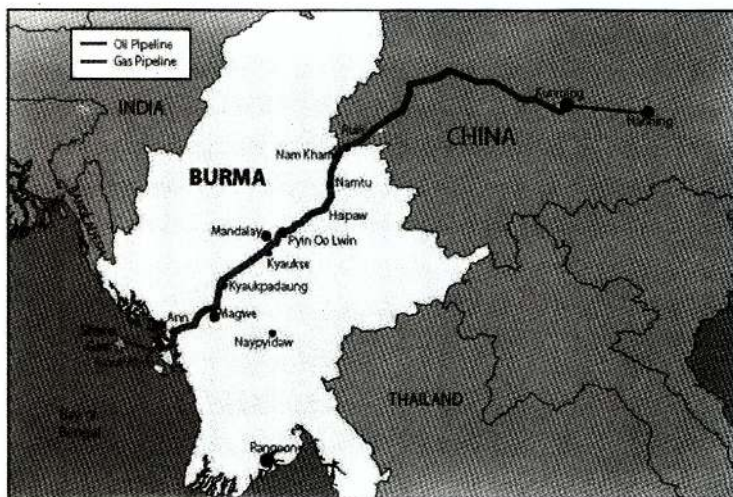
### மியான்மார்

இன்னோர் இந்துசமுத்திர விழிம்பு நாடான மியான்மார் சீனாவுடன் மிக நெருக்கமான இராணுவ - பொருளாதார உறவினை பேணுகின்றது. தரைத் தொடர்பினையும் அதாவது சீனாவின் Yunnan, Sichuan மாகாணங்களின் எல்லையோர நாடான மியான்மார் மிகப் பெரும் நட்பு நாடாக திகழ்கின்றது. இந்து சமுத்திரத்திலுடான வர்த்தகத்திற்கான தொடர்பு நாடாகவும், தென்னாசிய, தென்கிழக்காசிய நாடுகளுடனான பொருளாதார, இராணுவ தொடர்பாடலுக்கான முக்கிய நாடாகவும் இந்தியாவையும், இந்து சமுத்திரத்திலுள்ள வங்காள விரிகுடா, அந்தமான் தீவு வழியான இந்தியாவின் கடற்படை நடவடிக்கையை கண்காணிக்க உதவும் நாடாகவும் காணப்படுகிறது<sup>8</sup>. மேலும் மியான்மாரின் எல்லையோரத்திலுள்ள கொக்கோஸ் தீவிலிருந்து இந்தியாவை சீனா கண்காணிப்பதாகவும் அதற்கு மியான்மார் அனுமதியளிப்பதாகவும் முன்னாள் இந்தியப் பாதுகாப்பு அமைச்சர் ஜோர்ஜ் பெனாண்டஸ் எச்சரித்திருந்தார்<sup>9</sup>.

மியான்மாருக்கு பொருளாதார உதவியை வழங்கும் நாடுகளின் பட்டியலில் முதல் நாடாக சீனாவே 2012 வரை காணப்பட்டது<sup>10</sup>. ஏறக்குறைய ஆண்டுக்கு 750மில்லியன் அ.டொ. வர்த்தகத்தினை சீனா மியான்மாருடன் பகிர்ந்து வந்துள்ளது<sup>11</sup>. மேலும் சீனாவின் உதவியுடன் மியான்மாரில் மேற்கொள்ளப்படும் சிற்வே துறைமுகம் வர்த்தக நோக்கத்துக்கானது மட்டுமன்றி நவீனமின்னியக்க புலனாய்வு தகவல்களை திரட்டும் மையமாகவும் (Electronic intelligence gathering center) தொழில்படும் திறனுடையதாக அமைந்திருக்கின்றதெனவும், பல மில்லியன் கணக்கான இராணுவ ஒத்துழைப்பு இரு

நாடுகளுக்குமிடையில் நிகழ்வதாக அமெரிக்காவின் பாதுகாப்பு விவகார பிரிவின் மாசுஷ்ல் அறிக்கை (Andrew marsh Report) தெரியப்படுத்தியுள்ளது<sup>12</sup>. இரு நாடுகளுக்குமிடையில் பெருகிவரும் உறவு பலமானது. சீனாவின் உதவி மியான்மாரின் உட்கட்டமைப்பு வசதியை பெருக்கும் நடவடிக்கைகளாக வீதி அபிவிருத்தி விமான ஓடுபாதை மற்றும் துறைமுக விருத்தியென பல அம்சங்களில் கவனம் செலுத்தி வருகிறது. குறிப்பாக 2008 இல் மியான்மாரில் நிகழ்ந்த இயற்கை அனர்த்தத்தினை அடுத்து சீனாவி் மனிதாபிமான நடவடிக்கை மற்றும் மருத்துவ உதவி பெரும் வரவேற்பை ஏற்படுத்தியது<sup>13</sup>.

இரு நாடுகளுக்குமான எரிவாயு மற்றும் எண்ணெய் குழாய் திட்டம்



ஆதாரம்: *South Asia watch*, 2016.

2003 ஆம் ஆண்டு அமெரிக்கா மியான்மார் மீதான மனித உரிமை விவகாரத்தை காரணமாக கொண்டு பொருளாதார தடையை விதித்தது. சீனா 200மில்லியன அ.டொ. கடனை உடனடியாக அறிவித்தது. அவ்வாறே 2006இல் மேலும் ஒரு 200 மில்லியன அ.டொ கடன் திட்டத்தை மியான்மாருக்கு வழங்க முன்வந்தது<sup>13</sup>. ஆனால் சீனாவின் அணுகுமுறை நேரடி கடனாக வழங்காது அறிவித்த கடன் தொகையில் கனிசமானவற்றை உயர்மில் உற்பத்தி நிலையங்கள் எரிவாயு எண்ணை

உற்பத்திக்கான நிலையங்கள் மற்றும் விவசாய உற்பத்திக்கான (05மில்லியன் அ.டொ.) உதிரிப்பாகங்களையும் உற்பத்திச் சாதனங்களையும் வழங்கியது.<sup>14</sup> இவ்வாறு சீனாவின் பொருளாதார உதவியின் அபிவிருத்தி திட்டமிடல் முதன்மையானதாகவும், முன்னுரிமை வழங்கப்படுவதையும் காணமுடியும். இவற்றைவிட மியான்மார் - சீனா உறவானது இயற்கை வழங்களை வெளிக்கொண்டு வரும் நடவடிக்கையாகவே காணப்பட்டது. குழாய் மூலமான எண்ணை எரிவாயு மற்றும் உலோக உற்பத்திக்காக சீனா 350 மில்லியன் அ.டொ முதலீடு செய்துள்ளது. உட்கட்டமைப்பு வசதி மற்றும் அனல்மின் நிலையம் அமைப்பதற்காக 02 மில்லியன் அ.டொ. முதலீடு செய்துள்ளது. மேலும் சீனா உலோக உற்பத்திக்காக 3.1 மில்லியன் அ.டொ. முதலீடு செய்துள்ளது.<sup>15</sup> எனவே மியான்மாருடனான உறவானது சீனாவுக்கு அவசியமானது மட்டுமன்றி உடனடி அயல்நாடு என்ற வகையில் அதிக நெருக்கத்தினை பேணி வருகின்றது. ஆனால் மியான்மார் மீது அமெரிக்கா - இந்தியா அண்மைக்காலமாக மேற்கொண்டு வரும் செல்வாக்கு சீனாவுடனான நட்பினை பலவீனப்படுத்தும் நடவடிக்கையாகவே பார்க்கப்படுகின்றது.

### வங்காளதேஷ்



இன்னோர் இந்து சமுத்திர விழிம்பு நாடான வங்காளதேசு சீனாவுடன் நட்பினை பேணி வருகின்றது. வங்காளதேஸின் துறைமுகமான சிட்டங்கொங் (Cittagong) அபிவிருத்திக்காக 8.7 பில்லியன் அ.டொ. உதவியினை வழங்கியுள்ளமை குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.<sup>16</sup> முத்துமாலைத் தொடரின் அங்கமான இத்துறைமுகம் சீனாவின் இந்து சமுத்திர உறவில் பிரதான பகுதியாகவுள்ளது. இதனைவிட தொலைத்தொடர்புக்கான உட்கட்டமைப்பு, ரயில் போக்குவரத்து, நதி நீர் விநியோகத்திற்கான திட்டமிடல் என பாரியளவான உதவிகளை சீனா வழங்கி வருகின்றது.<sup>17</sup> இதற்கான 110 மில்லியன் யுவான் பணத்தை சீனா இலவசமாக வழங்கியுள்ளது. இதன்போது சீன - வங்காளதேசு உடன் ஆறாவது உடன்படிக்கை ஒன்றை கைச்சாத்திட்டது. குறிப்பாக Dholessori

ஆற்றை அபிவிருத்தி செய்வதற்கான நடவடிக்கையை சீனா வங்களாதேஷின் உட்கட்டமைப்பு விருத்தியாக மேற்கொண்டு வருகிறது.



சோக்  
ஹ் சீனா

அவ்வாறே இரசாயன கைத்தொழில்சாலை ஒன்றை சிட்டக்கொங் பகுதியிலேயே அமைக்க திட்டமிட்டுள்ளது. மேலும் சர்வதேச மகாநாட்டு மையம் ஒன்றை (ICCD) டாக்காவில் அமைக்க 24 மில்லியன் அ.டொ.இனை வங்களாதேஸ்க்கு சீனா உதவியாக வழங்கியுள்ளது<sup>18</sup>.

இவ்வாறு மனிதவள அபிவிருத்தி பொருளாதார தொழில் நுட்ப ஒத்துழைப்பு மற்றும் இயற்கை அழிவுக்கொதிரான முகாமை போன்ற பிரிவுகளுக்கு பாரிய நிதி உதவிகளையும் கடன்களையும் சீனா வழங்கியுள்ளது. சீனாவுக்கும் வங்களாதேஷ்க்குமான நெருக்கமான நட்பு தொடர்வதுடன் அவ்வப்போது இந்தியாவின் அணுகுமுறையால் நெருக்கடியை எதிர்நோக்கி வருகிறது. ஆனால் பொருளாதார உதவி என்ற வகையில் சீனாவின் ஒத்துழைப்புக்கு சமமாகவே அல்லது ஒரு மட்டுப்பாடாகவே கூட இந்தியாவின் உதவி அமையவில்லை என்பதே இந்தியா மீதான விமர்சனமாக உள்ளது<sup>19</sup>.

## பாகிஸ்தான்



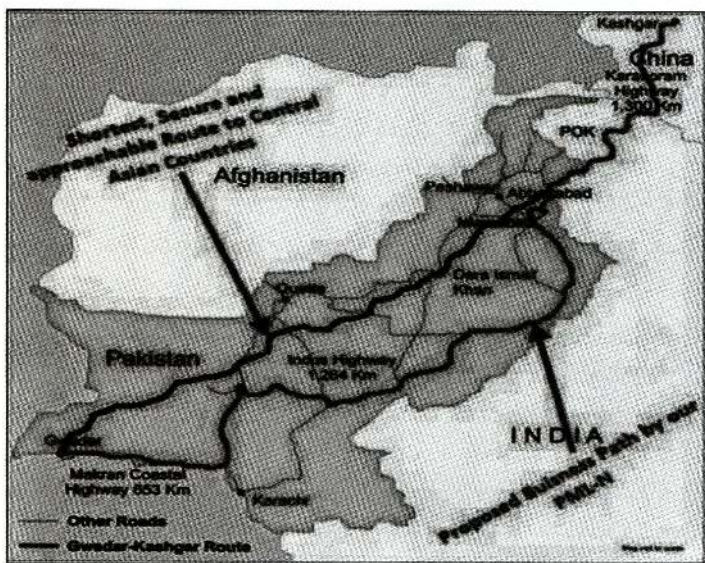
பர்வேஷ்  
முஷாரப்

இந்து சமுத்திரத்தின் விழிம்பு நாடாகவும் சீனாவுடன் மிக நீண்டகால நெருக்கமான நட்பு நாடாகவும் விளங்கும் பாகிஸ்தான் சீனாவின் இந்து சமுத்திரம் நோக்கிய விரிவாக்கத்திற்கு பெரும் பங்காற்றுகிறது. சுதந்திரத்திலிருந்து இந்தியாவுடனான முரண்பாடும், பகைமையும் சீனாவுடனான நட்பினை அதிகரிக்க வைத்தது. கூல்பிஹார் அலியூட்டோ முதல் ஆகஷப் அலி தாரி வரை எல்லாத் தலைவர்களும் சீனாவுடனான நெருக்கமான நட்பினை பின்பற்றியே வந்துள்ளனர். 2002 ஆண்டு அப்போதைய ஜனாதிபதி பர்வேஷ் முஷாரப் சீனாவிடம் கையளித்த Saindak திட்டமே சீன - பாகிஸ்தான் நட்பினை மிகப் பலப்படுத்தியது.

சகாய்(Chagai) பாலைவனப் பகுதியை பாகிஸ்தான் சீனாவிடம் 80 வருடத்திற்கு குத்தகைக்கு வழங்கியது. இதன் இலாபத்தில் 75

சதசீனாவுக்கு 25 சதமட்டும் குறிப்பிட்ட மாகாண அரசுக்கு என ஒதுக்கப்பட்ட உடன்பாட்டில் ஒப்பமிட்டிருந்தார்<sup>20</sup>. அதி முக்கியத்துவம் வாய்ந்த புறயனநச துறைமுக விருத்திக்காக சீனா 1.2 மில்லியன் அ.டொ. இணை முதலீடு செய்துள்ளது<sup>21</sup>. முத்துமாலைத் தொடருக்கான (*String of pearls*) துறைமுகங்களின் வலையமைப்பில் மிக முக்கியமான துறைமுகமாக அமைந்திருப்பதுடன் அத்துறைமுகத்திலிருந்து 240 மைல் தூரத்தில் சீனாவின் போக்குவரத்து இன்னோர் நீரிணையாக விளங்கும் “*Strait of Hormuz*” அமைந்திருப்பது<sup>22</sup> குறிப்பிடத்தக்கதாகும். மேலும் குவாடரிலிருந்து கராச்சி வரையுமான பகுதியை இணைப்பதற்கான நெடும்பாதை (*Highway*) ஒன்றை அமைக்க மேலதிகமாக 200 மில்லியன் அ.டொ. னை சீனா பாகிஸ்தானுக்கு வழங்கியது<sup>23</sup>. கொரகொராம் (*Krakooram*) நெடுஞ்சாலையென்றினை அமைப்பதன் ஊடாக பாகிஸ்தானிய துறைமுகங்களுக்குள் சீனாவின் உற்பத்திப் பொருட்களை ஏற்றுமதி-இறக்குமதி செல்வதற்கான வழியினை உருவாக்கியிருப்பதுடன் ஏற்றுமதி இறக்குமதி வர்த்தகத்திற்கான வாய்ப்புக்களை அதிகப்படுத்த பரஸ்பரம் இரு நாடுகளும் உடன்பட்டுத்தியுள்ளன<sup>24</sup>. இதற்கான திட்டமிடலை 1966 களில் சீனா ஆரம்பித்தமை குறிப்பிடத்தக்கது. ஏறக்குறைய 1300 கி.மீ. நீளத்தையுடைய இப்பாதையானது இந்தியாவின் எல்லையோரத்தினால் அமைந்திருப்பதும் அப்பகுதியில் சீன இராணுவம் தனது கொள்கலன்களைப் பாதுகாப்பதற்கு நிறுத்தப்பட்டிருப்பதும் சீனாவின் பலத்தினை இப்பகுதியில் அதிகரிக்க வழிவகுத்துள்ளது. மேலும் இப்பாதையானது ஆப்கானிஸ்தான் தயகிஸ்தான் எல்லைகளை தாண்டி செல்வதுடன் பாகிஸ்தான்-சீன நட்புப் பாதை என்றும் அழைக்கப்படுகிறது.

## கொரகொராம் உயர்பாதை



ஆதாரம்: <https://www.lonelyplanet.com/pakistan/karakoram-highway>

பாகிஸ்தான் - சீன நெருக்கம் அயலிலுள்ள இந்தியா மீதான சீனாவின் போட்டியும் பாகிஸ்தானின் போக்கும் இடையிலான உறவின் அடிப்படையாக அமைந்துள்ளன. இதனால் சீனா பாகிஸ்தானுடன் மிக நெருக்கமான இராணுவ உறவினை கொண்டிருக்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தத்தில் இரு அரசுகளும் காணப்படுகின்றன. இரு நாடுகளும் இராணுவ ரீதியில் நீர்மூழ்கிகளையும் விமானம் தாங்கிக் கப்பல்களையும் துரு-17 ரக விமானங்களையும் அண்டவெளித் தொழில் நுட்பத்திற்கான மற்றும் தகவல் தொடர்பாடலுக்கான செயற்கைக்கோள்களையும் இணைந்து விருத்தி செய்வதென தீர்மானித்துள்ளன.<sup>25</sup> பாகிஸ்தான் அணுவாயுதப் பரிசோதனைக்கு பெரும் பங்களிப்பு செய்த சீனா தற்போது பாகிஸ்தானின் சிவில் அணுவாயுதத்திற்கான வாய்ப்புக்களை ஏற்படுத்தும் நடவடிக்கையில் ஈடுபட்டு வருகின்றது.

வர்த்தக ரீதியில் இரண்டு நாட்டுக்கமான மிகப்பலமானதாக அமைந்துள்ளதென்பது புள்ளிவிபர ரீதியில் உள்ள தகவலின் அடிப்படையில் தெளிவுபடுத்த முடியும். குறிப்பாக 2010 இல் மட்டும் இரு நாட்டுக்குமான வர்த்தகம் 8.7 மில்லியன் டொலராகக் காணப்படுகின்றது<sup>26</sup>. 2003 ஆம் ஆண்டு இரு நாடுகளும் செய்து கொண்ட சிறப்பு வர்த்தக உடன்படிக்கை (PTA) 2006 ஆம் ஆண்டில் மேற் கொள்ளப்பட்ட வரியற்ற வர்த்தக உடன்படிக்கைக்கு(FTA) முதல்படியாக அமைந்தது<sup>27</sup>. இது இரு நாடுகளுக்குமான இருதரப்பு உறவின் பிரதான அம்சமாக அமைந்தது.

சீனா பாகிஸ்தானுடன் மேற்கொள்ளும் முதலீட்டு திட்டங்கள் பெருமளவுக்கு பொருளாதார அபிவிருத்தி சார்ந்ததாகவே அமைந்துள்ளது. குறிப்பாக துறைமுக கட்டுமானங்கள் வீதி இரயில் போக்குவரத்து தொலைத் தொடர்புச் சேவைகள் எரிசக்தி மற்றும் மின்சக்தி தகவல் தொழில் நுட்பம் அணுமின் சக்தி போன்ற அபிவிருத்தித் திட்டங்களை சீனாவின் ஒத்துழைப்புடன் பாகிஸ்தான் மேற்கொண்டு வருகிறது<sup>28</sup>. மேலும் சீனாவின் உட்கட்டமைப்புக்காக நிதி உதவி மட்டுமன்றி சீனாவின் 3500 தொழில் நுட்ப பணியாளர்களையும் பொறியியலாளர்களையும் 8500 தொழிலாளரையும் பாகிஸ்தானின் உட்கட்டமைப்பு விருத்திக்காக சீனா வழங்கிவருகிறது. சீனாவின் பாகிஸ்தானுக்கான முதலீடு 04மில்லியன் அ.டொ. ஆரம்பித்து தற்போது 12 சதவீத அதிகரிப்பினை எட்டியுள்ளது. 2010 ஆண்டு கணிப்பின்படி 60 சீனக் கம்பனிகளும் 122 கருத்திட்டங்களையும் சீனாவின் முதலீடுகளாக காணப்படுகிறது. இதைவிட 145 மேற்பட்ட தனியார் வர்த்தக முதலீட்டு நடவடிக்கையும் சீனாவினால் மேற்கொள்ளப்படுகிறது<sup>29</sup>. இராணுவ ரீதியில் சீன-பாகிஸ்தான் உறவானது மிகப் பலமானதாக உள்ளது. பாகிஸ்தானின் அணுவாயுத பரிசோதனைக்கு சீனாவே காரணமென்பதை சர்வதேச ஊடகங்கள் உறுதிப்படுத்தியுள்ளன. 2011 இல் பாகிஸ்தான் - சீனா இணைந்து இராணுவ பயிற்சி ஒன்றை Jhelum இல் மேற்கொண்டது<sup>30</sup>.



நவாப் கூபி

எனவே பாகிஸ்தானுடனான உறவு சீனாவின் பொருளாதார, வர்த்தக, இராணுவ ரீதியான தனித்துவத்துடன் இயங்கிவருகின்றது. இந்து சமுத்திரத்தின் வலுவான துறைமுகமொன்றினை நவாப் கூபி பாகிஸ்தானில் அமைக்கும் சீனா இந்துசமுத்திர நாடுகளுடன் நெருக்கமான ஒத்துழைப்பினை கொண்டிருக்கின்றது.

## ஈரான்

சீன-ஈரான் உறவானது 1949 சீனப் புரட்சியுடன் முனைப்பு பெற்றது. ஆனால் 1979 ஆண்டு ஈரானியப் புரட்சியானது இருநாட்டுக்குமான உறவை மேலும் பலப்படுத்தியது. பொருளாதார இராஜதந்திர உறவை கம்யூனிஸ சீனாவுடன் ஈரான் ஏற்படுத்தியது. இது இரு நாட்டுக்குமான நெருக்கத்தை அதிகரிப்பதற்கு வாய்ப்பாக அமைந்தது. அமெரிக்காவின் நெருக்கடியை எதிர்கொள்வதற்கு சீனாவுடனான உறவை ஈரான் பயன்படுத்திக் கொண்டது. 1980 பின்பு இராணுவ ரீதியில் மேற்குக்கு பதில் கிழக்கு என்ற கொள்கையை கடைப்பிடித்த ஈரான் ஆயுத தளபாடங்களை சீனாவிடம் கொள்வனவு செய்ய திட்டமிட்டது. ஈரான்-ஈராக் யுத்தம் இதனை மேலும் தீவிரப்படுத்தியது. சீனாவின் நெருக்கமான நட்பு நாடாக திகழும் ஈரான் இந்து சமுத்திர விளிம்பு நாடுகள் பட்டியலில் பிரதான நாடாக உள்ளது. குறிப்பாக எண்ணெய் மற்றும் இயற்கை எரிவாயு தொடர்பான விடயங்களில் நெருக்கமான ஒத்துழைப்பு இரு நாடுகளுக்கும் இடையில் நிலவுகிறது. 2010 இல் மட்டும் 166 சீனக்கம்பனிகள் ஈரானில் எண்ணெய் உற்பத்தியில் ஈடுபட்டன<sup>31</sup>. வர்த்தகம் பொருளாதாரம் ஆயுதப் பரிமாற்றம் மற்றும் பாதுகாப்பு உடன்படிக்கை ஆகியவற்றில் மிக நெருக்கமான உறவு காணப்படுகிறது. 2007 இல் சீன-ஈரானுடனான வர்த்தகத்தில் முதல் நிலையைப் பெற்று விளங்கியது குறிப்பிடத்தக்கது. 2011 இல் இரு நாட்டுக்குமான 25 வருட எண்ணெய் மற்றும் இயற்கை எரிவாயு தொடர்பான உடன்பாட்டில் கைச்சாத்திட்டுள்ளதுடன் இதனால் ஈரான் 70 பில்லியன் அடொ.வருமானாகப் பெறுகின்றமை குறிப்பிடத்தக்கது.<sup>32</sup> மேலும் ஈரானின் அணுவாயுத நடவடிக்கைக்கு சீனா ஒத்துழைப்பு வழங்கிவருவதாகவும் இரு நாடுகளுக்குமிடையில் இரகசிய

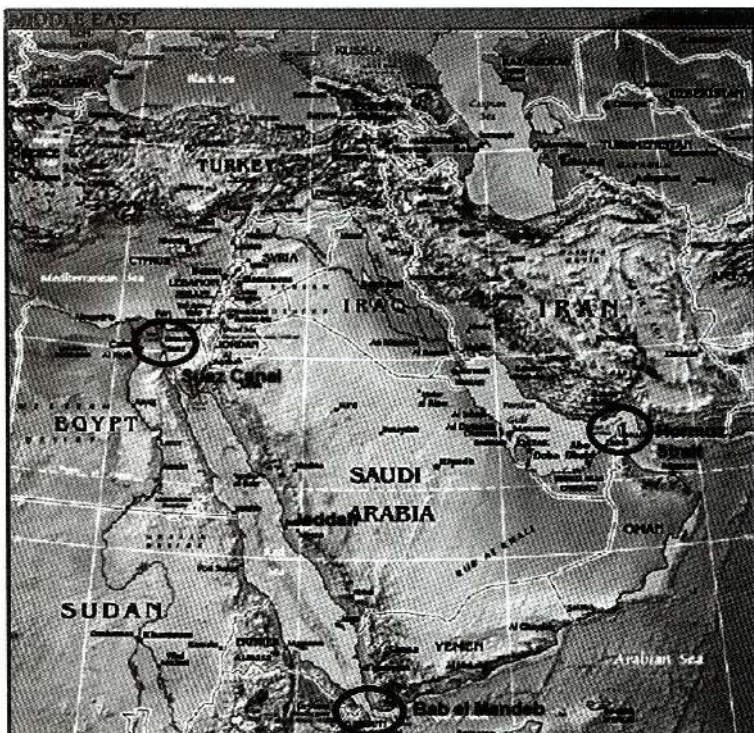
உடன்பாடுகள் எட்டப்பட்டுள்ளதாகவும் தெரியவருகின்றது<sup>33</sup>. மேலும் ஐ.நா.பாதுகாப்புச் சபையில் ஈரானுக்கு எதிரான நடவடிக்கைக்கு சீனா ஆதரவளிக்கும் என்ற அச்சுறுத்தலை அமெரிக்கா அடங்கிய மேற்கு நாடுகள் எதிர்நோக்கி வருகின்றன.



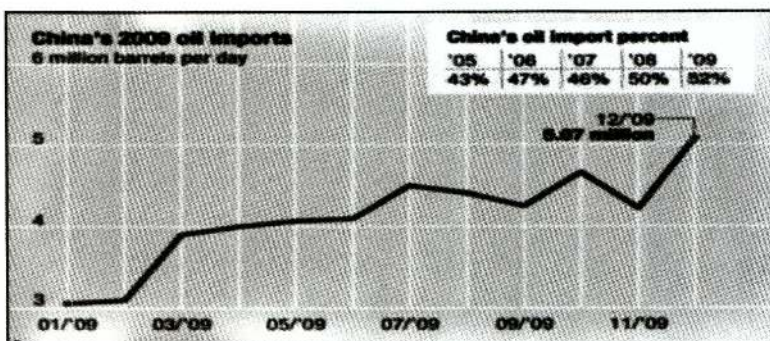
ஈரான் - பாகிஸ்தானுக்கிடையில் நிகழ்ந்துவரும் எண்ணெய் குழாய்த்திட்டமானது மிகப்பிரதான புவிசார் தந்திரோபாயாக விளங்குகின்றது. இதற்காக சீன அரசு வங்கியான Industrial and commercial Bank of China (ICBC) ஆலோசனை வழங்கிவருகிறது.<sup>34</sup> இது பற்றிய ஹுசன் நுகானி அமைச்சரவை உரையாடலின் போது ஈரானிய

பெற்றோலிய அமைச்சர், இது தொடர்பில் சீன வங்கியுடன் உடன்படிக்கை எதிலும் கையெழுத்திடதா போதும் இது மிகச்சிறந்த புவிசார் தந்திரோபாய சூழலை இப்பிராந்தியத்தில் ஏற்படுத்துமென தெரிவித்தா.<sup>35</sup> அமெரிக்கா ஈரான் மீதான அணுவாயுதபரிசோதனை தொடர்பான குற்றச்சாட்டுக்கு எதிராக நடவடிக்கைக்கு பிற்பாடு சீனா ஈரானுக்கு அதிக ஒத்துழைப்பினை வழங்க முன்வந்துள்ளது. ஈரானின் இராணுவ ரீதியான வளர்ச்சிக்கு வலுவான ஒத்துழைப்பு நாடாக சீனா விளங்குவதாக இந்தியா, அமெரிக்கா, ஐரோப்பிய நாடுகள் கருதும் விடயத்தில் நிராகரித்துவிட முடியாது. காரணம் ஈரானின் அணுவாயுத பரிசோதனைக்கான தயாரிப்பும், கண்டம் விட்டுக் கண்டம் பாயும் (Surface to Surface - Missiles) ஏவுகணை பரிசோதனைக்கும் சீனா உதவிவருவதை மறைமுகமாக தெரியவந்துள்ளது. இவை எல்லாவற்றையும் கடந்து ஈரான் சீனா மற்றும் ரக்ச்யாவுடன் 2016 நவம்பர் 25 இல் ஓர் இராணுவ உடன்படிக்கை செய்துள்ளது. இது பாரிய பிராந்திய சமநிலையில் மாற்றத்தை ஏற்படுத்தக் கூடியது.

ஹமோஸ் நீரிணையின் அமைவிடம்



மேலும் ஈரான் - சீன உறவின் பலத்தை சீனா பேணுவதற்கு அடிப்படையாக அமைந்திருப்பது 20 சதவீதமான எண்ணை வர்த்தகம் ஹமேஸ் நீரிணையூடாக (Straits of Hormuz) ஈரானிலிருந்து சீனாவுக்கு ஏற்றுமதி செய்வதாகும்<sup>36</sup>. இது ஈரானின் கரையோரத்தில் அமைந்திருப்பதுடன் மேற்காசிய எண்ணை வள நாடுகளுடனான தொடர்பினை இந் நீரிணையூடாக மேற்கொள்ள சீன முயன்றுவருகிறது. இதனால் ஈரானின் இருப்பும், பாதுகாப்பும் மேற்குலக நாடுகளால் பாதிக்கப்படாதிருக்க வேண்டுமென சீனா கருதுகிறது.



ஆதாரம்: Scott Harold & Alireza Nader, *China and Iran: Economic, Political, and Military Relations*, RAND, 2012, p18.

## தென்னாபிரிக்கா

அடுத்து பிரதான நட்பு நாடாகவும், BRICS அங்கத்துவ நாடாகவும் விளங்கும் தென்னாபிரிக்காவுடன் அதிகமான பொருளாதார, வர்த்தக, முதலீட்டு அடிப்படையிலான உறவை சீனா கொண்டிருக்கின்றது. சீனாவே தென்னாபிரிக்காவின் மிகப் பெரிய வர்த்தக கூட்டு நாடாகும்<sup>37</sup>. நெல்சன் மண்டேலாவின் ஆட்சிக் காலத்தில் சீன ஆட்சி முறைமையின் அம்சங்கள் தொடர்பான அனுபவத்தை பகிந்து கொண்டதுடன் அவ்வகையான முறைகளை பின்பற்றவும் தென்னாபிரிக்கா முயன்றது. 1998 ஆண்டு முதல் இராஜதந்திர அலுவலகத்தினை இரு நாடுகளும் ஆரம்பித்ததிலிருந்து உறவு பலமானதாக மாறியது.



ஜெக்ப் சூமா

ஆபிரிக்க நாடுகளுடனான வர்த்தகத்தில் கணிசமான பங்கு வகிக்கும் தென்னாபிரிக்கா BRICS அங்கத்துவத்தின் பிற்பாடு அத்தகைய அதிகரிப்பு இரட்டிப்பாகி யிருப்பதுடன் சூழல் பாதுகாப்பு, ஆயுத தளபாட கட்டுப்பாடு, பயங்கரவாதத்திற்கு எதிரான நடவடிக்கை மற்றும் கடற்கொள்ளைக்கு எதிரான நடவடிக்கையில் இணைந்து செயல்படுதென பல விடயங்களில் சீனாவுடன் ஒத்துழைத்து வருகிறது. மேலும் ஆபிரிக்க பிராந்தியத்தின் அமைதிக்காக உழைத்து வரும் ஆபிரிக்கா பொருளாதாரத்தில் வளர்ந்து வரும் நாடாக விளங்குகிறது. இரு நாடுகளுக்குமான உல்லாசப்

பயணத்துறை வளர்ந்து வரும் ஓரம்சமாக மாறியுள்ளது. குறிப்பாக சீனர்கள் தென்னாபிரிக்காவை அதிக உல்லாசப் பயணத்துக்காக தேர்ந்தெடுத்து வருகின்றனர்<sup>38</sup>. தென்னாபிரிக்க மாணவர்களின் உயர்கல்விக்கான வாய்ப்பில் சீனா அதிக முன்னுரிமை வழங்கிவருகிறது. சீனாவின் புலமைப் பரிசில் பெறும் மாணவர்கள் 2005 ஆம் ஆண்டு 15,300 பேராக ஆபிரிக்கா முழுவதுமாக அமைந்திருந்தது. இதில் அதிகமான வீதம் தென்னாபிரிக்காவுக்கே வழங்கப்பட்டது.

இந்து சமுத்திர விளிம்பு நாடுகளுடனான உறவில் தன்சானியா, கென்யா போன்ற நாடுகளுடனும் நெருக்கமான இராணுவ பொருளாதார உதவிகளை சீனா மேற்கொண்டு வருகிறது. தன்சானியாவுடன் சீனா முதலீட்டுக்கும் வர்த்தகத்திற்குமான வளர்ச்சிக்கான மையம் ஒன்றினை (ITPC) நிறுவி அதனுடாக வாணிப நடவடிக்கையில் முதலீடு செய்துவருகின்றன<sup>39</sup>.

### முடிவுரை

சீனாவின் இந்து சமுத்திரம் சார் அணுகுமுறையில் பிரதான விடயமாக செல்வாக்குச் செலுத்துவது இந்து சமுத்திர நாடுகளுடனான உறவாகும். சீனாவின் நகர்வு இந்து சமுத்திர நாடுகளின் பொருளாதார ரீதியான செழிப்பினை ஏற்படுத்துகின்ற அதேவேளை அந்த நாடுகளின் உள்நாட்டு கட்டமைப்பின் விருத்தி தனித்துவமான அரசியல் கலாசாரத்தினை உருவாக்கி வருகிறது. பொருளாதார ரீதியான ஒத்துழைப்பு பலமான நட்புறவு வளர காரணமாகிறது. துறைமுகங்களுக்கிடையிலான வர்த்தகப் பரிமாற்றம், பொருளாதார இராணுவ அரசியல் தொடர்புகள் அதிகரித்து வருகின்றமை இந்து சமுத்திரத்தினை கட்டப்படுத்த உதவக்கூடியது

## அடிக்குறிப்புகள்

01. Joseph S. Nye. *Soft power; the means to success in world politics*, public Affairs New York; 2004 P. 99
02. Harvir Sharma,. "China's Intents in the Indian Ocean Rim Countries and India's Maritime Security". *Indian Quarterly*, Journal of International Affairs, Vol, LVII, No, 4 (Oct-Dec 2001),p.70
03. Christopter J. Pehrson, *String of Pearls: meeting the challenge of china's rising power across the Asian littoral*, July 2006,p.06, United State, <http://www.StrategicStudiesInstitute.army.mil/>.
04. Ibid.,
05. Ibid.,
06. Mitchael A. Glosny; *Stabilizing Backgard, Recent development in China Development in China's policy Towards South East Asia*, P. 174, Joshua Eisenman, Eric Heqinbo tham and Derek mitchell (Ed) *China and the Develop in world. An East Gate Boot*, Mesharpe, England, 2007.
07. Ibid P. 168.
08. Harvir Sharma, P .73
09. Ibid, See B. Raman, "China doing a Myanmar in Sri lanka?" June 2008, *South Asian Analysis group*, New Delhi.
10. IVO. H. Daalder, "NATO in the 21st century", April 1999, [www.perspicacityonline.com](http://www.perspicacityonline.com) (Uptodate,31.12.2002)
11. Harvir Sharma, P. 75.
12. William Engdahl.
13. Opp. cited Parama Sinha palit, Amitendu palit, *Strategic influence of soft power inference for India from Chinese engagement of South and Southeast Asia*, ICRICR Publisng No. 3, August 2011, p.11

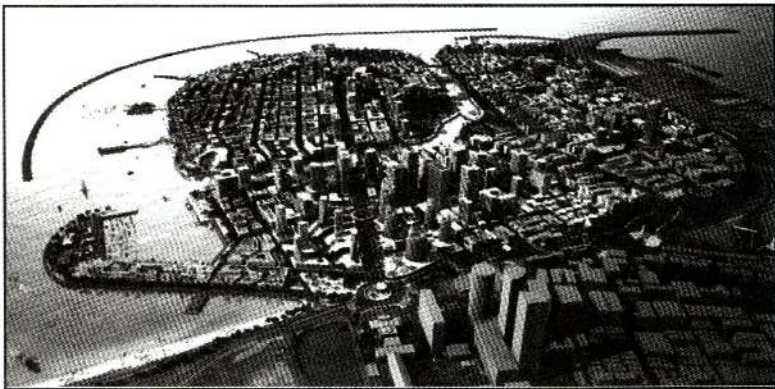
14. Ibid.,
15. Opp. cited Ibid.,
16. Opp.cited - Parama sinha Palit p.26.
17. Cory N. Gassaway p.05
18. Parama sinha Palit, p.20.
19. Ibid p.27.
20. Ibid p.20.
21. India Joshua, 'A festering wound in Pakistan', The Hindu, 29 February 2012
22. Cory. N. Gassaway p.05, And See, Anthony Kellett, *China's periphery, National defense*, Canada, August 2010
23. Christopter J. Pehrson P. 04
24. Ibid.,
25. Riaz Mohammad Khan, "Pakistan - China relations: An overview", Pakistan Horizon, Vol. 64, No. 04, 2011, p.25,
26. Ibid - p.22
27. Ibid p.24
28. Ibid.,
29. Anthony Kallett, p.52
30. Ibid,
31. Anita. Joshua, 'Breathing east, Frontline February 2012, Vol. 29, Nu. 03 p.51.
32. Scott Harold & Alireza Nader,(2012) *China and Iran Economic, Political, and Military Relations*, Rand, Arlington.
33. Christopter. J. Pehrson p06

34. Joshua Eiceaman p.126
35. Anita Joshua, and Ananth Kishnan, 'China develop cold feud an Iran - Pakistan Pipeline project', The Hindus March 2012.
36. Ibid.
37. F. William Enadahl,
38. M.V. Rappai, "China's Nuclear Arsenal and missile defense", Defense studies and Analysis, New Delhi p.72.
39. Joshua Eisenman... p.44.
40. Harvir Sharma p.71.

## கொழும்பு துறைமுகம் நகரத் திட்டம்

(Colombo Port city Project)

கொழும்பு நகரத்திட்டத்தின் மாதிரி தோற்றம்



கொழும்பு துறைமுக நகரத்தை சர்வதேச வர்த்தக நகரமாக்கும் உபாயத்துடன் 1998 ஆம் ஆண்டு முதன்முதலில் ஆரம்பிக்க திட்டமிடப்பட்டது. கொழும்பு துறைமுக வர்த்தக நகரத்திற்கான 1.4 பில்லியன் அமெரிக்க டொலர் வெளிநாட்டு நேரடி முதலீட்டின் மூலம் உருவாக்க திட்டமிடப்பட்ட அபிவிருத்தி நடவடிக்கையாகும். இது சீன தொலைத்தொடர்பு கட்டமைப்பு வரையறுக்கப்பட்ட கம்பனியினால் (China Communications Construction Company Limited) நிர்மாணத்திற்கான காணி தாபிப்பு மற்றும் உட்கட்டமைப்பு நடவடிக்கையினை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது<sup>1</sup>. இத்திட்டத்திற்கான பூர்வாங்க நடவடிக்கைகள் 1998 ஆம் ஆண்டு முதல் நிகழ்ந்துவருகிறது. கொழும்பு நகரின் நீர் முகப்பு பகுதியை தரையை நிர்மாணிப்பதற்கான வாய்ப்புக்கள் பற்றி இலங்கை கடந்த காலங்களில் ஆராய்ந்து வந்துள்ளது. பிராந்தியத்தைச் சேர்ந்த வெவ்வேறு தொலைநோக்கு திட்ட

ஆய்வாளர்கள் இலங்கை அதிகாரிகளுடன் ஒன்றினைந்து இத்திட்டத்திற்கான சாத்தியப்பாடான நடவடிக்கை பற்றி ஆராய்ந்து சில சிபார்சுகளை வாங்கியுள்ளனர்.

அத்தகைய சிபார்சுக்கு அமைவாக முதல் கட்ட எத்தனமாக சிங்கப்பூர் CESMA<sup>2</sup> எனும் நிறுவனத்தினால் 1998 ஆம் ஆண்டு கொழும்பு நகரத்திட்டமிடலுக்கான முன்மொழிவு ஆராயப்பட்டது. அதற்கான முதல்கட்ட ஆய்வுகளின் முடிவானது 2004 ம் ஆண்டு வெளியிடப்பட்டது. ஆனால் ஆழமான நீர்ப்பகுதியை நிரப்பி நிலப்பகுதியை ஏற்படுத்துவது என்பது அதிக செலவீனத்தை தரும் எனக் கருதியதால் திட்டம் தாமதமானது. இதனை கொழும்பு நகரத்திட்டத்துடன் இணைந்து 2011 இல் சீனக்கம்பனியுடன் பேச்சுவார்த்தையில் இலங்கை அரசாங்கம் ஈடுபட்டது. இதன் பிரகாரம் கொழும்பு துறைமுக நகர அபிவிருத்தி திட்டமானது 2011 ஏப்ரல் மாதம் மீளக்கோராத விலைக்கோரலை இலங்கைத்துறைமுக அதிகார சபை சீனக்கம்பனியிடம் சமர்ப்பித்தது. இதனை 2011 செப்ரெம்பரில் அமைச்சரவையின் மீளாய்வுக்குழுவின் (Standing Cabinet Appointed Review Committee) மீளாய்வு செய்திருந்தனர்.<sup>3</sup> இக் குழு மீளாய்வு என்ற பெயரில் ஆலோசனையும் விளக்கங்களையும் வழங்குவதான செயல்பாடுகளில் ஈடுபட்டிருந்தது. மேலும் சீனக்கம்பனியுடன் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையினை புரிந்துணர்வு உடன்படிக்கைக்கு செல்லுமாறு ஆலோசனை வழங்கியது. 2012 செப்ரெம்பர் மாதம் புரிந்துணர்வு உடன்படிக்கை எட்டப்பட்டது. 2012 அக்டோபர் துறைமுக அபிவிருத்தி திட்டம் தொடர்பிலான பிரேரணை ஒன்றினை சீனக்கம்பனி இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையிடம் ஒப்படைத்தது தொழிநுட்ப மதீப்பீட்டுக்கு குழு தனது மதீப்பீட்டு அறிக்கையை அமைச்சரவை குழுவுக்கு 2013 ஜனவரி குறித்த சலுகை உடன்படிக்கைக்கு அதாவது இத்திட்டம் கொள்கை அபிவிருத்தி திட்டமாக முன்னெடுக்கப்படுவதாக குழு பரிந்துரைத்ததை ஏற்றுக்கொண்டு அமைச்சரவை அங்கீகாரம் வழங்கியது<sup>4</sup>.

மேலும் இத்திட்டம் தொடர்பில் சட்டமா அதிபரின் அனுமதியும் பெறப்பட்டது குறிப்பிடத்தக்கது. இதுமட்டுமன்றி பின்வரும் விடயங்களில் இலங்கை அரசாங்கத்தின் அலகுகள் ஒவ்வொன்றிடமும்

அனுமதிபெறப்பட்டது. (முழு விபரம் பின்னினைப்பாக தரப்படுகின்றது)

1. சூழல் பாதிப்பு மதிப்பீட்டு அனுமதிப்பத்திரம் (EIA)
2. மணல் அகழ்வு அனுமதிப்பத்திரம்.
3. கடற்கரை பாதுகாப்பு மற்றும் கடற்கரை வள நிர்வாக அமைப்பின் அனுமதி என்பன பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டது.

1300 மில்லியன் அ.டொ. செலவீனத்தில் மேற்கொள்ள திட்டமிட்ட கொழும்பு துறைமுக நகரம் 233 ஹக்டெயர் நிலப்பரப்பினை விஸ்தரிப்பதன் மூலம் திட்டத்தை நிர்ணயிப்பதாக உள்ளது. இதில் 20 ஹக்டெயர் நிலப்பரப்பு இலவசமாகவும் 88 ஹக்டெயர் பகுதி 99 வருட குத்தகைக்கெனவும் ஒப்புக்கொள்ளப் பட்டது<sup>5</sup>. இதில் 2015 இல் ஆட்சிக்கு வந்த அரசாங்கம் சீனக்கம்பனியுடன் முன்னர் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டதான பின்பற்ற தவறியதுடன் குத்தகைக்காலத்தை மட்டுப்படுத்தவும் இலவசமான வழங்குகையை முற்றாக நிறுத்துவதெனவும் தீர்மானித்துள்ளது. இரண்டு பகுதியாக எட்டு ஆண்டுகளில் பூர்த்தி செய்ய திட்டமிட்ட துறைமுக நகர முயற்சி சர்வதேச பிராந்திய அரசியல் நடைமுறைகளும் புதிய அரசின் வருமானமும் பிற்போடப்பட்டிருந்தது. தற்போது இத்திட்டத்தை பெயர் மாற்றம் செய்து நிதிநகரத்திட்டம்<sup>6</sup> (Financial Colombo International City Project ) என பின்பற்றும் அறிவித்தலை கப்பல் போக்குவரத்து அமைச்சு வெளியிட்டுள்ளது.

இக் கொழும்பு நிதி நகரத்திட்டமானது CCCC கம்பனியினால் முன்னெடுக்க முன்பே இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை மொரட்டுவப் பல்கலைக்கத்திடம் இத்திட்டம் தாபிப்பது தொடர்பில் சூழல் தாக்கம் தொழில்நுட்ப சாத்தியம் பற்றிய ஆய்வுகளை மேற்கொள்ளுமாறு 2010 இல் பணித்திருந்தது. இதற்கமைவாக சூழல் பாதிப்பு பற்றிய ஆய்வினை 2011 ஏப்ரல் மாதம் பூர்த்தி செய்யப்பட்டு அறிக்கை வெளியிடப்பட்டது. இந்த அறிக்கையில் கடற்கரை வளங்கள் மற்றும் கடற்கரை காப்பு முகாமைத்துவ திணைக்களத்திடம் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை மூலம் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தது. இவ்வறிக்கையை CCCC மீளாய்வு செய்ததுடன் பொருத்தமான பரிந்துரைகளை இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையுடன் பகிர்ந்து கொண்டது. 2011 செப்டெம்பரில் காப்பு

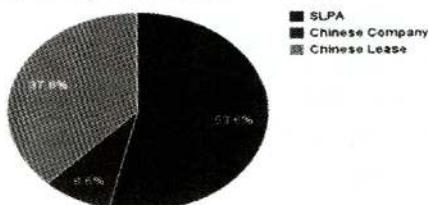
மற்றும் கடற்கரை வளங்கள் சார் முகாமைத்துவ திணைக்களம் பொதுமக்களின் கருத்துக்களை ஒரு மாத காலம் அவ்வறிக்கைகளை வெளியிட்டது<sup>7</sup>. இதற்கான கேள்விகளுக்கு மொரட்டுவப் பல்கலைக்கழகம் தெளிவான பதிலை வழங்கியிருந்தது. இதனை அடுத்து நீர்மூத்தம் தொடர்பிலான தீர்மானங்களை (Hydraulic Considerations) மேற்கொள்வது தொடர்பில் இந்தத் திட்டம் விஸ்தரிக்கப்பட்டு இருந்தது. காப்பு மற்றும் கடற்கரை வளங்கள் முகாமைத்துவ திணைக்களம் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையிடமிருந்து மேற்குறித்த நீர்மூத்தம் தொடர்பாக ஆய்வு அறிக்கையும் மேலதிக விபரங்களையும் கோரியிருந்தது. 2013 செப்டெம்பரில் மேற்படி விண்ணப்பத்தின் பிரகாரம் அறிக்கை கையளிக்கப்பட்டது.

2013 நவம்பரில் முகாமைத்துவ திணைக்களம் இலங்கை துறைமுக அதிகார சபைக்கு அனுமதிக்கடிதம் ஒன்றினை வழங்கியிருந்தது. 2014 செப்டெம்பரில் மணல் அகழ்வு அனுமதிப்பத்திரத்தை புவிச்சரிதவியல் ஆய்வு மற்றும் சுரங்கப்பணியகம் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபைக்கு வழங்கியது. 2014 ஒக்டோபர் மாதம் கொழும்பு துறைமுக நகர நிர்மாணத்திற்கான இறுதி சூழல் தாக்கம் பற்றிய ஆய்வு அறிக்கையினை வளங்கள் முகாமைத்துவ திணைக்களம் வழங்கியது<sup>8</sup>. இவ்வறிக்கைக்கு மேலதிகமாக CCCC சூழல் முகாமைத்துவத்திட்டம் ஒன்றும் வழங்கப் பட்டது. இந்த அறிக்கைக்கான அனுமதியையும் முகாமைத்துவ திணைக்களம் 2014 டிசம்பரில் துறைமுக அதிகார சபைக்கு வழங்கியது. ஏறக்குறைய உடன்படிக்கைக்கு இணங்க அனைத்து அனுமதியையும் துறைமுக அதிகாரசபை பெற்றிருக்க வேண்டும் என்ற நிபந்தனை பூர்த்தியாகியது.

அடுத்து துறைமுக நகரம் அமையவுள்ள காணி தொடர்பான தீர்மானங்களை நோக்குகின்ற போது வதிவிட வியாபார மற்றும் களியாட்டப் பகுதிகளை கொண்டிருக்கும், மேலும் பொதுமக்களுக்கான பொழுது போக்கு பகுதிகளிலும் இதில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தது. இதனை பொறுப்பேற்றுள்ள நிறுவனமானது அழகிய நகரை பேணும் வகையில் வழிகாட்டலையும் வழிமுறைகளையும் பின்பற்ற வேண்டுமென உடன்படிக்கையில் எட்டப்பட்டது. காரணம் உள்நாட்டிலும் வெளிநாட்டிலுமுள்ள உல்லாசப்பயணிகளை கவருவதற்கான மையமாகவே அமைக்கத்திட்டமிடப்பட்டது. மேலும்

13 பில்லியன் அ.டொ. பெறுமதியான வெளிநாட்டு நேரடி முதலீட்டினை (FDI) நாட்டுக்கு கொண்டுவரும் இலக்கும் இத்துறைமுக நகரத்திட்டத்தில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தது<sup>9</sup>. சுற்றுலாப் பயணிகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிப்பதும் அதனால் பெறப்படும் வருமானத்தினை அதிகப்படுத்துவதும் நோக்கமாக கொள்ளப்பட்டது. அது மட்டுமன்றி சர்வதேச மட்டத்தில் ஏ தரத்திலான அலுவலர்களை வர்த்தக நடவடிக்கைக்கு வழங்குவதெனவும் திட்டமிடப்பட்டது. மேலும் சர்வதேச நிறுவனங்களுக்கும் கம்பனிகளுக்கும் வர்த்தகத்தினை கொழும்பு நகரில் விஸ்தரித்துக் கொள்வதற்கு ஏற்ற வகையில் தனியான பகுதியொன்றை வாங்குவதாகவும் தீர்மானிக்கப்பட்டது. குடியிருப்பாளருக்கும் சுற்றுலாப்பயணிகளுக்காகவும் விற்பனைப் பகுதிகளியாட்டப் பகுதி மற்றும் ஓய்வுநேர விருந்தோம்பல் பகுதிகளையும் கொண்டதாக கொழும்பு துறைமுக நகரம் கட்டமைக்கப்பட்ட திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. பிராந்திய ரீதியாக மட்டுமன்றி சர்வதேச மட்டத்திலும் இலங்கையை நோக்கிய நகர்வுக்கும் முதலீடுகளை மேற்கொள்ளவும் இத்திட்டம் உதவுமென எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது<sup>10</sup>.

Ownership Of The Colombo Port City



நேரடி முதலீடுகள் மட்டுமன்றி 83000 தொழில் வாய்ப்புக்கள் இத்திட்டத்தின் மூலம் கிடைக்குமெனவும் ஒவ்வொரு 10 தொழில் வாய்ப்புக்களில் 9 இனை இலங்கைக்கெனவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இது ஒன்றும் புதிய நகரம் கிடையாது எனவும் கொழும்பு நகரத்தை விஸ்தரிக்கும் நடைமுறை மட்டுமே நிகழ்வதாகவும் இலங்கை அரசாங்கத்தரப்பு கூறிக்கொண்டது<sup>11</sup>. இதனால் பொழுது போக்கும் உலக தரம் வாய்ந்த சேவையும் ஓய்வுநேர வினோத செயல்பாடுகளும் இலங்கையருக்கு கிடைக்க வாய்ப்பு ஏற்படுமென எதிர்பார்க்கப்படு

கின்றது. இலங்கையின் பொருளாதார வளர்ச்சி மட்டுமன்றி தரம்வாய்ந்த பொருட்கள் சேவைகள் இலங்கையருக்கு கிடைப்பதென்பதை உறுதிப்படுத்தக் கூடியதாக அமையும்.

இத்திட்டத்தின் மீது பாரிய விமர்சனமும் நெருக்கடியும் ஏற்படுத்தப் பட்டது. குறிப்பாக சீனாவுடனான இலங்கை பொருளாதார வர்த்தக உறவு வளர்வது மட்டுமன்றி உலகளாவிய ரீதியில் கொழும்பு துறைமுகம் சீனாவின் முழுமைமையான கட்டுப்பாட்டுக்கு செல்வதென்பது பிராந்திய சக்திகளுக்கும் சர்வதேச சக்திகளுக்கும் நெருக்கடியான தொன்றாக காணப்பட்டது. இதன் பிரகாரமே சீனா ஜனாதிபதி 2014 இல் இலங்கை வருகை தந்ததாலும் சீன நீர் மூழ்கிக் கப்பல் கொழும்புத் துறைமுகத்தில் தரித்திருந்தமையும் முன்னாள் ஜனாதிபதி மகிந்த ராஜபக்சவின் ஆட்சிக்கு எதிரான பிராந்திய சர்வதேச சக்திகள் செயல்பட்டு இறுதியில் அவரது ஆட்சியையே அகற்றிய சம்பவம் நிகழ்ந்திருந்தது.

புதிய அரசாங்கம் அத்திட்டத்தை பெயர்மாற்றத்துடன் மேற்கொண்டு வருகிறது. ஆரம்பத்தில் புதிய தேசிய அரசாங்கம் (ஜனாதிபதி பிரதமர் இருவரும்) சீனாவுடனான முதலீட்டுத் திட்டங்களை கைவிடப்போவதாக அறிவித்தது. இதனால் கொழும்பு — பீக்கிங் உறவு விரிசலை ஏற்படுத்தியது. இத்தகைய முறிவானது சீனாவின் எச்சரிக்கையாக அமைந்தது. கொழும்பு நகரத்திட்டத்தில் பாரிய இழப்பு தனக்கு ஏற்பட்டுள்ளதாகவும் அதனால் அதற்கான இழப்பீட்டை இலங்கையின் புதிய தேசிய அரசாங்கம் வழங்க வேண்டுமெனவும் சீனா தெரிவித்தது. இதனை அடுத்து சீனா - இலங்கை உறவு சரி செய்யப்பட்டு மீண்டு கொழும்புத்துறைமுக நகரத்திட்டத்தில் பங்குதாரராக இந்தியா — அமெரிக்கா கம்பனிகள் சீனா கம்பனி போன்று செயல்படலாமென இலங்கை அரசாங்கம் அறிவித்தது. இதனை அடுத்து நிதி நகரம் என்ற பெயருடன் சீனா தனது திட்டத்திற்கான பணிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. இத்திட்டம் இடைநிறுத்திவைத்தால் 140 மில்லியன் அ.டொ. நடட்டம் சீனகம்பனிகளுக்கு ஏற்பட்டதாக இலங்கைக்கான சீனத்துவாதுவர் ஜீ ஜியாங்கியாங் அண்மையில் (November 02-2016) தெரிவித்திருந்தார்<sup>12</sup>.



மைதிரிபாலசிறிசேன- ஜி.ஜிம்பிங்

ராஜபக்ஷ-ஜி.ஜிம்பிங்

எனவே கொழும்பு துறைமுக நிதிநகரத்திட்டம் எட்டு ஆண்டுகளில் பூர்த்தி செய்யத்திட்டமிட்ட சீனக் கம்பனிகளின் அதற்கான வேலைகளில் தீவிரமாக ஈடுபட்டு வருகின்றன. இதிலிருந்து சீனாவை இலங்கை தூர விலக்கமுடியாது. என்பதுவும் தேசிய அரசாங்கத்தின் இராஜதந்திர செயல்பாடே சீனாவை மீண்டும் நிதிநகரத்திற்கான கட்டுமானத்தை சாத்தியப்படுத்த உதவியதுடன் சீனா இலங்கையின் பொருளாதார அபிவிருத்தியை ஏற்படுத்துவதன் மூலம் பலமான உறவை இந்துசமுத்திரம் சார்ந்து பலப்படுத்த முயலுகின்றதை உணரமுடிகிறது. ஆனால் சீனத்துவவாத அதிருப்தியான அதிகம் இலங்கை சீனாவிடமிருந்து விலகியிருக்க முடியாத அளவு உட்கட்டமைப்பு நிதிவர்த்தக தொடர்புடன் கடன்சார் உறவும் கடந்த முன்னாள் ஜனாதிபதி ராஜபக்ஷ ஆட்சி காலத்தில் பலப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

கொழும்பு நகரத்திட்டமானது பொருளாதார அடிப்படையில் மிக முக்கியமானது. இலங்கை சிறந்த வர்த்தக நகரமாக்க சீனா எடுத்துள்ள முயற்சியானது பொருளாதார வாய்ப்புக்களை இலங்கையருக்கு ஏற்படுத்த உதவும். அதேநேரம் வர்த்தக நகரமாகவும் இந்துசமுத்திர மைய நாடாகவும் இலங்கை தொடர்ந்து பிரகாசமான தேசமாக அமைவதுடன் பண்பாட்டு முறைமையிலும் சமூக மரபுகளிலிருந்து விலகிச்செல்லும் மையமாகவும் மாற்றமடையும். எதிர்காலத்தில் சீனா சரக்கு கப்பல்களும் நீர்மூழ்க்கிக் கப்பல்களும் கடற்படைக்கப்பல்களும் பிரவேசத்தினை முழுமையாக கட்டுப்படுத்த முடியாத நிலை தவிர்க்க முடியாத அம்சமாக எழும். இத்திட்டத்தின் மூலம் இலங்கையின்

பொருளாதாரத்தில் வளர்ச்சி ஏற்படும். திறமைகளை கவரும் விதத்தில் பிராந்திய ரீதியிலும் சர்வதேச மட்டத்திலும் பெரும் போட்டியொன்றினை இலங்கை எதிர்கொள்ளும்.

சீனாவின் *One Road, One Belt* கொள்கை



ஆதாரம்: Google Map, 2016.

அடிக்குறிப்புகள்.

1. Ministry of Ports and Aviation. 2005. *Technical Report on Marine Ecology and Fisheries*, Colombo.
2. CONFEDERATION OF EUROPEAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS.
3. Report of ADB, Sri Lanka: *Proposed Colombo Port South Harbor Development project*, July, 2006.

4. *Dulip Jayawadardana, Critical Analyses of Colombo port city project, Dalymirror, 16.02, 2015.*
5. *Report of ADB, Sri Lanka: Proposed Colombo Port South Harbor Development project, July, 2006.*
6. *Dulip Jayawadardana,*
7. Report of ADB, Sri Lanka: Proposed Colombo Port South Harbor Development project, July, 2006.
8. Ibid.,
9. Ministry of Ports and Aviation. 2005. Technical Report on Marine Ecology and Fisheries, Colombo
10. Stetargic Development Project Act.No.14 of 2008, Government Of Sri Lanka.
11. Dulip Jayawadardana.,
12. <http://www.dailymirror.lk/118847/Foreign-Secy-rings-Chinese-envoy#sthash.6V9rHdO7.dpuf>

## முடிவுரை

சீனாவும் - இந்து சமுத்திரமும் என்ற நூல் சீனாவின் நீண்ட வரலாற்றை இந்து சமுத்திரத்தில் வெளிப்படுத்துகிறது. சீனா எழுச்சி கண்டு வரும் உலக வல்லரசு என்பதை பூரணமாக்கும் அர்த்தத்தில் இந்து சமுத்திரம் பற்றிய அதன் அதிகார எல்லைகள் தெளிவுபடுத்தப்பட்டுள்ளது. எந்த அரசு இந்து சமுத்திரத்தை தனது கட்டுப்பாட்டுக்குள் வைத்திருக்க முடிகிறதோ அந்த அரசு ஆசியாவை தனது கட்டுப்பாட்டுக்குள் வைத்திருக்க முடியும். என்ற அல்பிரட் தயார்மாகனின் விதியை பின்பற்றி ஆசியாவின் அதிகாரத்தை கைப்பற்ற முயலுகிறது. (Alfred Thayer Mahan) அவரது விதியானது, “Whoever controls the Indian ocean dominates Asia” 21<sup>st</sup> நூற்றாண்டு ஆசியாவின் நூற்றாண்டு என்பதன் அர்த்தமும் இந்துசமுத்திரத்திலிருந்தே ஆரம்பிக்கப்படுகின்றது. அந்த வகையில் நோக்கினால் இந்தியாவும் சீனாவும் இந்துசமுத்திரத்தை ஆதிக்கம் செய்ய பாரிய முயற்சிகளை மேற்கொள்கின்றன. இந்தியாவுக்கு அமெரிக்கா போன்று சீனாவுக்கு ரகசியா பக்கபலமாக அணிவகுத்துள்ளன. அத்தகைய நடவடிக்கையில் இந்தியாவை விட சீனா முன்னே நோக்கி செல்கின்றதை அவதானிக்க முடிகிறது. இந்தியா கே.என்.பணிக்கரின் சிந்தனைக்குட்பட்டு செயல்படத் தவறியதன் விளைவினாலேயே இந்து சமுத்திரத்தை இழக்க வேண்டிய நிலைக்குள் தள்ளப்பட்டது. பணிக்கரின் வார்த்தையில் கூறுவதாயின் இந்துசமுத்திர அலைகளிலேயே இந்தியாவின் உயிர்வாழ்வு தங்கியுள்ளது என்றார். India never lost her Independence till She lost the Command of the sea, while to the Countries, the Indian ocean is only one of the important oceanic areas, to India it is vital sea the Indian ocean must therefore remain truly Indian ஆனால் இந்திய ஆட்சியாளர்கள் அத்தகைய கொள்கையை சரிவரக் கடைப்பிடிக்க

முடியவில்லை. 1950 களிலிருந்து 2000 ஆம் ஆண்டுகள் வரை தவறவிட்ட இந்தியர்கள் 1990களுக்கு பின்பு கவனம் கொள்ளத்தொடங்கினர். 1980களில் இந்திராகாந்தி அத்தகைய அணுகுமுறையை பின்பற்றி இந்து சமுத்திரத்தை இந்தியாவின் ஆதிக்கத்துக்குள் கொண்டுவர முயன்றார். ஆனால் துரதிக்கிடவசமாக அவர் கொல்லப்பட்டமை அதனை வென்றெடுக்க முடியாமல் போய்விட்டது. இந்திராகாந்தி படுகொலை தெளிவான திட்டமிடலுக்குள்ளால் உலகளாவிய வல்லரசு ஒன்றின் வழிகாட்டலில் மேற்கொள்ளப்பட்டது. அது இந்திராகாந்தியின் கொள்கை மீதான படுகொலை என்றே கூற வேண்டும்.

அதன் பின்னர் முன்னால் பிரதமர் வாஜ்பாய் தலைமையிலான பிஜேபி அரசாங்கமே இந்துசமுத்திரத்திற்கான கடற்படை உருவாக்கத்தினைப்பற்றி முதன்மை கொடுக்காத போதும் இந்தியாவின் கடற்படையை விஸ்தரிக்க திட்டமிட்டது. “*Mahanian Vision*” (இந்தியாவும் *Thayar Mahan* இன் கடற்கொள்கையையே *Vision* என வடிவமைத்துக் கொண்டது). எனும் கடற்கொள்கையை முன்வைத்து இந்தியா செயல்பட முனைந்த போது சீனா பெரும் பாய்ச்சலாக இந்துசமுத்திரத் துறைமுகங்களை நோக்கி நகரும் திட்டத்தை நிறைவேற்றிக்கொண்டது. இந்தியா கொச்சி, மும்பாய், விசாகப்பட்டினத்தை நவீனமயப்படுத்துவதுடன் கார்வர் (*Karwaar*), கடம்பா (*Kadamba*), பலயர் (*Blair*) ஆகிய கடற்படை துறைமுக விஸ்தரிப்பினை புதிதாக ஆரம்பிக்கும் காலத்தில் சீனா முத்துமாலைத்திட்டத்தை வெற்றிகரமாக கையாள ஆரம்பித்து விட்டது. இதனை முறியடிக்க ‘*Look East*’ கொள்கையை பின்பற்றி இந்தியா தொடர்ச்சியாக போராடி வருகிறது. இந்துசமுத்திரத்தை சீனாவிடமிருந்து மீட்பதற்கு அதே வேளை இலங்கையில் 2015 இல் ஏற்பட்ட ஆட்சி மாற்றம் சீனாவின் பிடியை இலங்கையிலிருந்து அகற்றுவதில் இந்தியா - அமெரிக்க கூட்டு வெற்றி பெற்றிருக்கிறது என்றே அனேக ஆய்வாளர்கள் கருதுகின்றனர். இதனால் முத்துமாலைத் தொடரே தகர்த்துவிடும் என்ற நிலை ஏற்பட்டு வருகிறது. இதே போன்றே மியான்மாரிலும் - அமெரிக்க ஆங் - கூங் - சுகியை ஆட்சியில் அமர்த்துவதன் மூலம் சீனாவை அகற்ற முயன்றது. இறுதியில் சீனாவுடனான பொருளாதார நெருக்கத்தினால் மியான்மார்

தொடர்ந்தும் சீனா பக்கமே உள்ளது. அவ்வாறே இலங்கையின் புதிய ஆட்சியாளரும் சீனப் பொருளாதாரத்தினால் கொழும்பு துறைமுக நகரத்தை கைவிட முடியாது. அதன் நெருக்கத்தை பலப்படுத்தும் உத்திகளில் ஈடுபட்டு வருகின்றனர். ஒரு வகையில் சீனாவிலிருந்து விடுபட முடியாத உறவினை சீனா இந்து சமுத்திர நாடுகளுடனும் முத்துமாலைத் துறைமுகங்களுடனும் கொண்டுள்ளது.

இந்தியாவை இந்துசமுத்திரத்தில் வெற்றிகொள்ள சீனா மூவகை வியூகத்தினை வகுத்துள்ளதென மு.திருநாவுக்கரசு என்கின்ற அரசியல் ஆய்வாளர் குறிப்பிடுகின்றார். அதை 3En வியூகமென அழைக்கலாம் அதாவது *Encirclement, Envelopment and Entanglement* என்பனவே அந்த மூன்று EN களாகும். (தினக்குரல் 06 நவம்பர் 2016 ) இதில் முதலாவது *Encirclement* ஏற்கனவே நிறைவு செய்யப்பட்டுவிட்டதென C.P. சந்திரசேகர் என்பவர் (*Sand Prints:2010*) குறிப்பிடுகின்றார். அதற்கு ஆதாரமாக மூன்றாவது அத்தியாயத்தில் காட்டப்படும் இந்திய நிலப்பரப்பை எப்படி சீனா சுற்றிவளைத்துள்ளது என்பதை காட்டுகின்றார். ஏனைய இரண்டிலும் சீனா கணிசமாக முன்னேறிவருகிறது. சீனாவின் Win – Win தந்திரோபாயத்தன் மூலம் இந்துசமுத்திர நாடுகளை பொருளாதார ரீதியில் இணைத்துள்ளது. இத்தகைய உத்தியே மியான்மார் - இலங்கையை சீனாவுடன் மீண்டும் ஒன்றினைந்து செயல்படவைக்கின்றது. மூன்றாவதும் இறுதியுமான விடயம் சீனா கையாள ஆரம்பிக்கவில்லை என்று கூறலாம். ஆனால் இதுவரையும் எந்த உள்நாட்டு விடயங்களிலும் தலையிடாத சீன அரசு இலங்கையின் நிதி அமைச்சர் மீது அதிக குற்றச்சாட்டுக்களை முன்வைத்துள்ளமை கவனிக்கத் தக்கது. இவ்வாறான செயலை சீனா செய்வதென்பது (2016-11-01) இதுவே முதல்தடவையாகும். ஆனாலும் இந்தியாவுக்குள் அகமுரண்பாடுகளை துண்டிவிடுவதன் மூலம் இந்தியாவுக்கு நெருக்கடியை ஏற்படுத்த முடியும் என்பதையும் கவனத்தில் கொள்ளுதல் வேண்டும். தற்போதே இந்தியாவில் இரண்டு பிரதான சக்திகள் மத்திய அரசின் தீர்மானமெடுப்பவர்களாக உள்ளனர். ஒரு தரப்பினர் கேரளாக்காரர்கள் அவர்கள் இந்தியாவை சீனாக்கம் சாய்க்க முயலுகின்றனர். இரண்டாவது தரப்பினர் பிராமணர்கள் அவர்கள் இந்தியாவை அமெரிக்க பக்கம் வளைத்துப் போட முயன்று வெற்றிகண்டுள்ளனர். இதனால் சீனாவின் வேலையை செய்து முடிக்க பல தரப்பினர் இந்தியாவுக்குள் காணப்படுகின்றனர்.

சீனா அணுகுமுறைகள் ஒவ்வொன்றும் சமாதான பூர்வமான அரசியல் உலகத்தை உருவாக்குவதற்கான உபாயமாக நோக்குவது பொருத்தமானது. அது மிகத் தெளிவாக பிற அரசுகளுக்கான முன்னுரிமையை வழங்குவதுவாடாக உலக அரசுகளுக்கிடையிலான உறவுமுறையினை புதிய தளத்தில் வளர்க்க முயலுகின்றதைக் அவதானிக்கமுடிகிறது. அதில் சீனாவின் அணுகுமுறை மிகத் தெளிவாக விபரணப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. காரணம் இவ்வாய்வு சீனா சார்ந்ததாக அமைந்திருப்பதனால் சீனாவுக்கு முக்கியத்துவம் கொடுக்க முயலுகின்றது. மேலும் அமெரிக்க ஆய்வாளனான ஜோசப்நை முன்வைக்கும் கருத்துக்களின் படி சீனாவின் மென் போக்கு அதிகாரமே அதன் உலகம் நோக்கிய கொள்கையாகவுள்ளது. அதில் சீனாவின் பங்கு உலகப் பொருளாதாரத் தளத்தில் முதன்மையை நோக்கியதாக வளர்ந்து வருகிறது. உலகில் சீனாவா அமெரிக்காவா என்ற போட்டி வலுத்துள்ள சூழலில் பொருளாதார இயங்கு தளத்தில் அமெரிக்க — ஐரோப்பியக் கூட்டு சீனாவை எதிர் கொள்ள முடியாது போராடிவருகிறது. 2015 ஆம் ஆண்டுத் தகவலின் படி சீனாவின் பொருளாதார வளர்ச்சியானது 7 சதவீதமாகவும் அமெரிக்காவின் 2 சதவீதமாகவுமே உள்ளதென்பது அதனை தெளிவுபடுத்துகிறது. 2016 பிந்திய மூன்று மாதாலப்பகுதியில் சீனாவின் பொருளாதாரம் மெதுவாகவும் உறுதியுடனும் நகர்வதாகவும் ஆனால் சீனாவின் அரசியல் பக்கம் இராணுவ-கடற்படை வலு அமெரிக்காவுடன் ஒப்பிடும் போது பலவீனமாக 2040 இருக்க வாய்ப்பு இல்லை என்றே மேற்கூலக ஆய்வாளர்கள் கருதுகின்றனர்.

வில்லியம் ஆவரி குறிப்பிடுவது போல் 2040 இல் சீனா முதல்தரக் கடற்படை வலுவுடன் உலக சமுத்திரங்கள் மீது செல்வாக்குச் செலுத்தும். அமெரிக்கா — ரஷ்சியா அடுத்த நிலையில் தான் காணப்படுகின்றது. இத்தகைய தரப்படுத்தலில் இந்தியா 11வது இடத்திலே உள்ளதாகவும் அதன் கடற்படைவலு மிக மோசமடைந்துள்ளதாகவும் குறிப்பிடுகின்றார்.

எனவே இந்து சமுத்திரம் ஆசியாவின் ஆளுமையை தீர்மானிக்கும் சமுத்திரமாகும். ஆசியாவின் ஆளுமை உலக பெருவல்லரசின் வலுவை தீர்மானிக்க வல்லதாகும்.

# பின் இணைப்பு

2A. பத்திரிகை (1) 2004-ல் இலங்கை சமூகවාදී சமரச்சபை சதி சேவை சட்டம் 2014 01 24  
 Page No. 01-02-03-04 EXTRAORDINARY OF THE DEMOCRATIC SOCIALIST REPUBLIC OF SRI LANKA, 24.01.2014

(2) The Project Company is SCHENCK PORT CITY COLOMBO (PRIVATE) LIMITED ("The Project Company"). The date of commencement of implement and commence commercial operations of the Project shall be within Eight (08) years from the date of the Project Agreement signed between the Board of Investment of Sri Lanka and the Project Company.

(3) Specify that for the purposes of the aforesaid project, in terms of the Strategic Development Projects Act, No. 14 of 2008 as amended, the exemptions set out in this Notification shall apply to the Project Company.

## SCHEDULE

### (1) Inland Revenue Act, No. 10 of 2006

#### (a) Corporate Income Tax

The provisions of the Inland Revenue Act, No. 10 of 2006 relating to the imposition of income tax on the Project Company on the profit and income generated from the activities from the said Project shall not apply for a period of twenty five (25) years ("Tax Exemption Period").

The said Tax Exemption Period shall commence from the year in which the Project Company makes taxable profit or six (06) years after commencement of construction of the project, whichever falls first.

Provided that after the expiration of the aforesaid Tax Exemption Period income tax in respect of the profits and income of the Project Company shall be payable in terms of the provisions of the Inland Revenue Act for the time being in force.

#### (b) Tax on Dividends

Dividends distributed to the shareholders out of the exempted profit shall be exempted from the income tax during the said tax exemption period of twenty five (25) years and one (01) year thereafter.

#### (c) Withholding Tax

The Project Company shall be exempted from the payment of Withholding Tax on the following:

- on interest on foreign loans taken for capital expenditure and on technical fees paid to consultants;
- on management fees and royalty payments provided however that total of such charges does not exceed three per centum (3%) of the gross operating revenue;
- on marketing fees provided however the total of such fees does not exceed one point five per centum (1.5%) of the gross operating revenue; and
- on incentive management fees provided however the total of such fees does not exceed ten per centum (10%) of the gross operating profit.

#### (d) PAYE Tax

The expatriate staff of the Project Company shall be exempted from the payment of 'Pay as You Earn Tax' (PAYE) subject to a restriction that this concession shall apply subject to the maximum number of thirty (30) employees at any given time. Subject to such ceiling, this exemption shall be applicable for a expatriate project implementation period and for expatriate project operational staff for a period of ten (10) years from the date of commencement of commercial operations of the Project. Provided however, no single employee could be given this exemption for a period in excess of ten (10) years. Further, the Project Company shall be required to gradually replace expatriate staff with local employees on a best efforts basis.

**(2) Value Added Tax (VAT) Act No. 14 of 2002**

The importation of project related goods and services and the local purchases of project related goods and services as approved by the Board of Investment of Sri Lanka and services during the Project Implementation Period of eight (08) years shall be exempted from charge and payment of Value Added Tax (VAT) under Value Added Tax Act, No. 14 of 2002 as amended. The deferment as permitted in the VAT Act shall be applicable not only for direct supplies to the Project Company but also for supplies made to a contractor or by a sub-contractor to a contractor.

The Project Company shall be liable for the payment of VAT on value of supply as defined in the VAT Act, No. 14 of 2002 on the commencement of commercial operations.

**(3) Ports and Airports Development Levy (PAL) Act, No. 18 of 2011**

The payment and charge of Ports and Airports Development Levy (PAL) shall be fully exempted on all items imported as approved by the Board for implementing the said Project (whether directly imported by the Project Company or sourced through contractors or subcontractors) during the Project Implementation Period of eight (08) years.

**(4) The Finance Act, No. 5 of 2005**

Finance Act, No. 5 of 2005 as amended shall be exempted for the payment of Construction Industry Guarantee Fund Levy to the contractor's and subcontractor's of the Project Company.

**(5) Excise (Special Provision) Act, No. 13 of 1989**

Import of project related items as approved by the Board of Investment of Sri Lanka shall be exempted from the Excise Duty Payment during the project implementation period of eight (08) years.

**(6) The Sri Lanka Export Development Act, No. 40 of 1979**

Import of project related items as approved by the Board of Investment of Sri Lanka shall be exempted from the payment of CESS during the project implementation period of eight (08) years.

**(7) Nation Building Tax (NBT)**

The project company shall be exempted from the Nation Building Tax during the Project Implementation Period of eight (08) years.

**(8) Customs Duty on Importation of Project Related Items [Customs Ordinance - Chapter 235]**

Exemption from Customs Duty will be applicable to all project related items in capital nature and any other project related items as approved by the Board of Investment of Sri Lanka imported in the name of the Company implementing the Project in relation to items so imported solely for the purpose of the Project whether directly imported by the Company or sourced through the contractors or sub-contractors to the contractors provided that the goods consigned in the name of the Company other than the items mentioned in the Negative List within the project implementation period of Eight (08) years. The items in the Negative List will be also exempted from the Customs Duty where such items are either not wholly produced in Sri Lanka or are unavailable in sufficient quality, quantity and time lines for Project completion.

As such, in general, project related goods could be imported through a contractor or a sub-contractor in respect of the project within the Project Implementation Period of Eight (08) years as provided above, only if the Project Company is named as the consignee of such goods. Hence, if such imports have been done along with any other

1. The first step is to identify the problem or question that needs to be answered. This involves understanding the context and the specific requirements of the task.

Importantly, the Project Participants shall be solely responsible to ensure that the relevant non-identical license shall be used only to protect related brand of the Project Company. If, for any reason, this condition has been violated, revised and amended the related license and agreement on protection of the brand shall apply to and satisfy that same to the part of Project related goods for the respect and so, license shall become publicly available. It is noted that any negative effects reported by the Project participants for the private personal use of any employee, consultant or any other of the Project Company shall not be treated as private related activity. It is further noted that in view of the corruption, political environment in the Project Company and in the Strategic Development Projects Set, use of the non-identical license shall be subject to the approval with the project or the product company. All the granted non-identical license shall be subject to the compliance to the law of the country.

Ministry of Integrated Protection;

$$\frac{1}{\sqrt{\pi}} \int_{-\infty}^{\infty} f(x) e^{-x^2} dx = \frac{1}{\sqrt{\pi}} \int_{-\infty}^{\infty} f(x) e^{-x^2} dx$$

2000

## உசாத்துணை நூல்கள்

Agnihotri, Kumar, Kamlesh., "Modernization of the Chinese Navy, its Strategic Expansion into the Indian Ocean Region and Likely Impact on the Regional Stability", *Maritime Affairs, Journal of the Indian OCEAN Region*, Vol. 7, Issue14, (2011), pp.48-64

Avery, William, H., (2012) *China's Nightmare,, America's Dream: India as the next Global Power*, New Delhi, India, Amaryllis.

Bastian, Sunil. (2007), *The Politics of Foreign Aid in Sri Lanka; Promoting Markets and Supporting Peace*, Colombo, ICES Publication

Bhargava, M.L. *Indian Ocean strategies through the Ages (with Rare and Antique maps)* Riliance Publishing House, New Delhi 1990, Pp 05-06.

Blasko, Dennis.J. (2006), *The Chinese Army Today, Tradition and Transformation for the 21<sup>st</sup> Century*, New York, Routledge.

Burke, Jason. "Chinese- Built Port in Sri Lanka Fuels Indian Fears Beijing is encircling them; Port in Hambantotta, Sri Lanka is latest in String of Deep water Ports Built with Chinese Aid along Indian Ocean Coast" *The Guardian* (U.K), 18November, 2010. (ACCESSED )! April 2011). <http://www.guardian.co.uk/world/2010/nov/18/port-sri-lanka-india-china/>

Chandrasekhar, C.P. "String of Pearls – Paranoid Illusion" *Sand prints, Akshardhool Publishing*, New Delhi: (2010) Pp.11-18.

De Alwis, Malathi, "The China Factor in Post – War Sri Lanka", *Inter Asian Culture Studies*, Volume 11, Number 3, Routledge, (23, February 2012), Pp434-446.

Engahl, William.F. "Obama's Geopolitical China 'Pivot': The Pentagon Targets" *China, Global Research*, (August 24, 2012), Pp1-14.

Gassaway, Cory.N.(2011) *A Diamond in the STRING OF Pearls; The Strategic Importance of Sri Lanka for Indian Ocean Regional Stability*, Naval War College, Newport, R.I.ICDR, USN.

Glaser, Bonnie S. and Murphy, Melissa E, (2009) *Soft power with Chinese the Characteristics ongoing debate*, CSIS Publication.

Ghoshal. Balads. (2013), *China's perception of India's "Look East Policy"* and its implications, New Delhi, IDSA, Publication.

Glosny, Mitchael A. (2007), *Stabilizing Backgard, Recent development in China Development in China's policy Towards South East Asia*, Mesharpe, England.

Gupta, A.K.Sen, (1988), *Strategic Importance of Indian Ocean Region* US Army War College, Barracks.

James Kraska., "Indian Ocean Security, And The Law Of The Sea", Georgetown, *Journal Of Internationa Law*. U.S.Naval War College in Newport, Vol.43, (2012), Pp432-494)

Robert D.Kaplan, (2010), Monsoon, *The Indian Ocean and future of American power*, Random House New York.

Kaplan, Robert. D., "The Geography of Chinese Power: How Far Can Beijing Reach on Land and at Sea"?, *Foreign Affairs*, (May/June 2010).

[Http://www.foreignaffairs.com/articales/66205/Robert-d-kaplan.the-geography-of-chinese-powe.....](http://www.foreignaffairs.com/articales/66205/Robert-d-kaplan.the-geography-of-chinese-powe.....),

"The Indian Ocean and the Future of American Power", (November 1, 2010)

<http://www.carnegiecouncil.org/resources/transcripts/0332.htmls/...>

Kelegama, Saman. (20143) China –Sri lanka Economic Relations; An Over View. China Report, 50,02, Publish by SAGE, Pp131-149.

Kearney, Milo (2004), *The Indian Ocean in world History*; Routledge, Taylor and francis group New york and London.

Khan, Mohammad., Riaz., "Pakistan –China: An Overview", *Pakistan Horizon*, vol:64, Number, 04, (October 2011), Pp.11-28.

Kostecka, Deniel, J.(2011), *Places and bases, The Chinese Navy's emerging support Network in the Indian Ocean*, Naval War College.

Kumar, Amit., "China's Growing Influence in Sri Lanka: Implications for India", (26 July 2006), e-mail:000amit@gmail.com.

Kurlantzick, Joshua. "China's Charm: Implications of Chinese Soft Power, *Policy Brief, No, 47*, Washington, Carnegie Endowment for International Peace, (2006)

.....(2007), *Charm Offensive How China's Soft Power Is Transforming the World*, New Haven and London., A New Republic Book Yale University Press.

Mendish, V.L.B., (1978) *Foreign relations of Sri Lanka*, Tisara publishers, Colombo.

Naizer, Nizla., "China's road to economic success", *The Bottom Line, web Edition*, 2011.

Palit, Parama Singa., *China's Soft Power in South Asia..* Rajaratnam School of International Studies, Singapore, (2010). (<http://www.rsis.edu.sg/Publications/Working Papers/WP200.pdg>), Pp.1-27.

Panikkar, K.M.(1965), *Asia and Western Dominance, A Survey of the Vasco DA Gama Epoch of Asian History 1498-1945*, London, George Allen and Unwin.

Pehrson, Christopher., J.(July 2006) *String of Pearls: meeting the challenge of china's rising power across the Asian littoral*, United State, <http://www.StrategicStudiesInstitute.aARMY.MII/>

Perera, Sampath 'Pakistan transfers strategic Gwadar port to China', [www.wsws.org](http://www.wsws.org), 26, February 2013.

Raman,B., "China Doing a Myanmar in Sri Lanka?", *South Asia Analysis Group*, (17,June 2009)

24.Raman,B "Chinese Inroads into Sri Lanka", *Chennai Centre For China Studies*, (13, April 2010). E-mail:seventyone2@gmail.com.

Rappai, M.V. "China's Nuclear Arsenal and missile", *Defense studies and Analysis*, New Delhi p.72.

Rernondo, Santhus, 'Lanka can be prer of the east again', *The nation* (Sri Lanka) 14, August, 2010, <http://www.nation.lk>.

Sharma, Harvir. "China's Intents in the Indian Ocean Rim Countries and India's Maritime Security". *Indian Quarterly*, Journal of International Affairs, Vol, LVII, No, 4 (Oct0Dec 2001) Pp67-88.

Tritle, Matthew,C.(2007) *The Growth Of The Chinese People's Libration Army Navy, Impacts and Implications of Regional Nacal Expansion*, Monterey Press, California, December.

Zhe, Zhu..., "Asia's miracle" embraces investment and friendship from Beijing", *China Daily*. (Septamber, 18, 2012). [zhuzhe@chinadaily.com](mailto:zhuzhe@chinadaily.com)

ஆர் பார்தசாரதி (மொ.பெ) இந்துமாக் கடல் மர்மங்கள் (லெமூரியாக் கண்டம்) நியூ செஞ்சுரி புக் ஹவுஸ் (பி)லிட், சென்னை.





கலாநிதி கே.ரீ.கணேசலிங்கம் யாழ்ப்பாணப் பல்கலைக்கழகத்தில் அரசறிவியல் துறையின் தலைவராக உள்ளார். இவர் கற்றல் - கற்பித்தல் செயற்பாட்டில் மட்டுமன்றி, ஆய்வுக்கலாசாரத்திலும் முழுமையான ஈடுபாடு கொண்டவர். இதற்கான தகுதியை ஆளுமையை அறிவை விருத்தியாக்குவதில் தீவிர ஈடுபாடு கொண்டவர். இவர் சமூகப் பொறுப்பு, அரசியல் நிலைப்பாடு, கருத்துநிலைத்தெளிவு, பன்முகத் தேடல்... போன்ற உயரிய பண்புகளை உள்வாங்கும் திறன் கொண்டவர். சர்வதேச ஆய்வுக் கருத்தரங்குகளிலும் ஆய்விதழ்களிலும் கட்டுரைகள் சமர்ப்பித்து வருபவர். தனது ஆளுமையை விருத்தியாக்குவதற்கான மனப்பாங்கு, சுயகற்றல், சுயதேடல், ஆய்வு நோக்கு போன்றவை இவரது பலமான அம்சங்கள். தமிழில் அரசியல் கலாசாரம், அரசியல் சிந்தனை விரிவாக்கத்திற்கும் ஆய்வுக்கும் புதுக்களங்களை அடையாளங் காட்டுவதில் முனைப்புடன் உழைத்து வருபவர். இலங்கையின் வெளியுறவு கொள்கை” “தென்னாசியாவின் அரசியல் கலாசாரம்” “சமகால அரசியல் செல்நெறிகள்” “புதிய பொருளாதார ஒருங்கமைப்பு” உள்ளிட்ட நூல்களை வெளியிட்டு நூல் கலாசார மேம்பாட்டுக்காகவும் உழைப்பவர்.

சேமமடு புதிப்பகம்

விலை : 500.00

ISBN 978-955-6854045-1



9 789556 850451