



## भारत–बांग्लादेश के बीच रेलवे कनेक्टिविटी की चुनौतियाँ और संभावनाएँ

सर्वेश कुमार<sup>1</sup>, डॉ. संजय मिश्रा<sup>2</sup>

<sup>1</sup>शोध छात्र, <sup>2</sup>प्रोफेसर

राजनीति विज्ञान विभाग

एम. एम. एच. कॉलेज, गाजियाबाद (उ.प्र.), भारत

संबंध चौधरी चरण सिंह विश्वविद्यालय, मेरठ (उ.प्र.), भारत

**अमूर्त:** भारत और बांग्लादेश के बीच रेलवे कनेक्टिविटी दोनों देशों के बीच आर्थिक विकास, व्यापार और पारगमन तथा लोगों के बीच कनेक्टिविटी बढ़ाने की महत्वपूर्ण क्षमता रखती है। मौजूदा साहित्य, नीति दस्तावेजों और केस अध्ययनों की व्यापक जांच के माध्यम से यह पेपर भारत और बांग्लादेश के बीच रेलवे कनेक्टिविटी की चुनौतियों और संभावनाओं की पड़ताल करता है। यह दोनों देशों के बीच निर्बाध रेलवे कनेक्टिविटी लिंक बढ़ाने से जुड़े ऐतिहासिक संदर्भ, वर्तमान बुनियादी ढांचे की स्थिति, आर्थिक लाभ, तकनीकी प्रगति द्विपक्षीय सहयोग और पर्यावरणीय निहितार्थों की जांच और इन चुनौतियों के समाधान के लिए रणनीतियों का प्रस्ताव करता है। यह अध्ययन भारत और बांग्लादेश के बीच रेलवे कनेक्टिविटी की पूरी क्षमता को साकार करने के उद्देश्य से चल रहे विचार–विमर्श और नीति निर्धारण प्रयासों में योगदान देना है।

**कीवर्ड-** भारत–बांग्लादेश, रेलवे कनेक्टिविटी, दक्षिण एशिया, क्षेत्रीय एकीकरण

### I. परिचय

भारत और बांग्लादेश के बीच रेलवे कनेक्टिविटी का आर्थिक विकास, व्यापार और पारगमन को सुविधाजनक बनाने और दोनों देशों के बीच आर्थिक, राजनितिक और सांस्कृतिक संबंधों को मजबूत करने की अपार संभावनाएं हैं। साझी ऐतिहासिक और सांस्कृतिक विरासत वाले पड़ोसी देश भारत और बांग्लादेश ने अपने द्विपक्षीय संबंधों को मजबूत करने और क्षेत्रीय विकास को बढ़ावा देने के लिए मजबूत रेल परिवहन के महत्व को पहचाना है। रेलवे कनेक्टिविटी विशेष रूप से यात्रियों और माल ढुलाई के लिए परिवहन का एक लागत प्रभावी और कुशल माध्यम है, जिसमें व्यापार और पारगमन समय की जटिलताओं को कम करने की क्षमता है। भारत और बांग्लादेश के बीच बढ़ती रेलवे कनेक्टिविटी के अंतर्निहित लाभों के बावजूद, ढांचागत कमियों, नौकरशाही बाधाओं और भू–राजनीतिक विचारों से इसके विस्तार के लिए कई चुनौतियाँ बनी हुई हैं। यह पेपर दोनों देशों के रेलवे नेटवर्क के इतिहास की जांच करते हुए वर्तमान चुनौतियाँ और भविष्य की संभावनाएँ की पहचान करता है।

## II. रेलवे कनेक्टिविटी का ऐतिहासिक परिप्रेक्ष्य

भारत और बांग्लादेश के बीच रेलवे कनेक्टिविटी का इतिहास ब्रिटिश औपनिवेशिक युग का है। ब्रिटिश प्रशासन ने 19वीं शताब्दी में भारतीय उपमहाद्वीप में रेलवे की शुरुआत विभिन्न क्षेत्रों से माल और कच्चे माल के परिवहन के लिए हुआ था। बांग्लादेश में पहली ब्रॉड गेज रेलवे लाइन का उद्घाटन 1862 में पूर्वी बंगाल के दर्शना और जगती के बीच 53.11 किमी लाइन हुआ था। जिसने ब्रिटिश भारत के विशाल क्षेत्र के बीच व्यापार और परिवहन को सुविधाजनक बनाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। 1947 में ब्रिटिश भारत के विभाजन के बाद रेलवे नेटवर्क में महत्वपूर्ण परिवर्तन हुए, बंगाल और असम रेलवे को विभाजित कर दिया गया और तत्कालीन पूर्वी पाकिस्तान की सीमा के भीतर के हिस्से को श्पूर्वी बंगाल रेलवे नाम दिया गया जिसे बाद में बदल कर पाकिस्तान पूर्वी रेलवे कर दिया गया। स्वतंत्रता के बाद की राजनीतिक उथल-पुथल और संघर्षों के बावजूद दोनों देशों के बीच रेलवे कनेक्शन व्यापार और परिवहन के लिए महत्वपूर्ण धमनियों के रूप में काम करता रहा। 1971 में बांग्लादेश मुक्ति युद्ध के बाद जब बांग्लादेश एक संप्रभु व स्वतंत्र राष्ट्र के रूप में उभरा तो 1972 में पाकिस्तान पूर्वी रेलवे का नाम बदलकर बांग्लादेश रेलवे कर दिया गया। इसके बाद बांग्लादेश ने रेल कनेक्टिविटी को मजबूत करने के प्रयास किए परन्तु अपर्याप्त बुनियादी ढांचे, निवेश की कमी और रखरखाव जैसी चुनौतियों ने रेलवे के विकास में बाधा उत्पन्न किया। हाल के दशकों में भारत और बांग्लादेश दोनों ने आर्थिक विकास और क्षेत्रीय एकीकरण को बढ़ावा देने के लिए दोनों देशों के बीच रेलवे कनेक्टिविटी बढ़ाने के लिए कई पहल की गई हैं, जिनमें पुराने रेलवे लिंक का पुनरुद्धार, नई रेलवे लाइनों का निर्माण और मौजूदा बुनियादी ढांचे का आधुनिकीकरण शामिल है। कोलकाता और ढाका के बीच यात्री यात्रा को सुविधाजनक बनाने के लिए श्मैत्री एक्सप्रेस और श्बंधन एक्सप्रेस जैसी पहल शुरू की गई है, जो लोगों के बीच संबंधों को बढ़ाने और क्षेत्रीय एकीकरण के दोनों देशों की प्रतिबद्धता का प्रतीक है।

## III. रेलवे कनेक्टिविटी परियोजनाओं की वर्तमान स्थिति

हाल के वर्षों में भारत और बांग्लादेश ने व्यापार, आर्थिक विकास और क्षेत्रीय एकीकरण को बढ़ावा देने के लिए कई रेलवे कनेक्टिविटी परियोजना शुरू की हैं। जिनका उद्देश्य पुराने लिंक को पुनर्जीवित करना, नई लाइनें बनाना और मौजूदा बुनियादी ढांचे का आधुनिकीकरण करना है। कुछ प्रमुख रेलवे कनेक्टिविटी परियोजनाए निम्न हैरू

### 3.1 गेडे –दर्शन रेल लिंक

बांग्लादेश की आजादी के बाद गेडे (भारत)–दर्शन (बांग्लादेश) मार्ग पर माल ढुलाई सेवा 1972 में शुरू हुई, लेकिन दोनों देशों द्वारा परिवहन समझौतों पर हस्ताक्षर करने के बाद यह 1988 से नियमित रूप से प्रारम्भ हुआ। 2008 में कोलकाता और ढाका के बीच एक सीधी ट्रेन श्मैत्री एक्सप्रेस सीमा के आर-पार आवाजाही के लिए शुरू की गयी। गेडे-दर्शन रेल लिंक ट्रांस-एशियाई रेलवे नेटवर्क के माध्यम से भारत और बांग्लादेश को व्यापक एशियाई समुदाय से जोड़ता है।

### 3.2 पेट्रापोल (भारत)–बेनापोल (बांग्लादेश) रेल मार्ग

पेट्रापोल – बेनापोल रेल मार्ग भारत और बांग्लादेश के सबसे रणनीतिक और महत्वपूर्ण व्यापार रेल मार्गों में से एक है। इस पर 2001 में माल ढुलाई चालू किया गया और 2017 में इसे यात्री आवाजाही के लिए चालू कर दिया गया। इस पर बंधन एक्सप्रेस ट्रेन हर हफ्ते भारतीय शहर कोलकाता से बांग्लादेशी शहर खुलना के बीच चलती है। पेट्रापोल दक्षिण एशिया में सबसे बड़ा भूमि पत्तन है जहाँ से भारत और बांग्लादेश के बीच का लगभग 30 प्रतिशत भूमि आधारित व्यापार से होता है।

### 3.3 राधिकापुर (भारत)–बिरोल (बांग्लादेश) रेल मार्ग

राधिकापुर – बिरोल रेल मार्ग 2005 में चालू किया गया था। हालांकि, भारत और बांग्लादेश में उपयोग किए जाने वाले विभिन्न गेजों के कारण इसे निलंबित कर दिया गया था। इस रेल मार्ग को 2017 में फिर से चालू किया गया। बांग्लादेश, भारत और नेपाल से माल के लिए पारगमन सुविधा के रूप में कार्य किया गया।

### 3.4 सिंघाबाद – रोहणपुर रेल लिंक

सिंघाबाद –रोहणपुर रेल लिंक परियोजना में बांग्लादेश के रोहणपुर को भारत के सिंघाबाद से जोड़ने वाली एक सक्रिय रेल पारगमन मार्ग है। 2011 में चालू इस मार्ग का उपयोग भारत, बांग्लादेश और नेपाल के द्वारा व्यापार को सुविधाजनक बनाने के लिए किया जाता है।

### 3.5 हल्दीबाड़ी – चिलाहाटी रेल लिंक

हल्दीबाड़ी–चिलाहाटी रेलवे कनेक्टिविटी परियोजना भारत और बांग्लादेश के बीच रेल लिंक पुनरुद्धार परियोजना है। यह ब्रिटिश औपनिवेशिक युग के दौरान चालू थी, लेकिन ब्रिटिश भारत के विभाजन के बाद इसे 1965 में निलंबित कर दिया गया, 2021 इस ऐतिहासिक रेल लिंक को बहाल करने के प्रयास हुआ है। इस परियोजना में दोनों देशों के बीच माल और यात्रियों की आवाजाही को सुविधाजनक बनाने के लिए पुलों और पटरियों सहित मौजूदा बुनियादी ढांचे का पुनर्वास शामिल है।

### 3.6 अगरतला–अखौरा रेल लिंक

अगरतला–अखौरा रेल लिंक भारत के पूर्वोत्तर राज्य त्रिपुरा और बांग्लादेश के बीच रेलवे कनेक्टिविटी बढ़ाने के उद्देश्य से एक महत्वपूर्ण परियोजना है। इस परियोजना में त्रिपुरा की राजधानी अगरतला को बांग्लादेश के अखौरा और चटगांव बंदरगाहों से जोड़ने वाली रेलवे लाइन और रेलवे स्टेशन पर एक अंतरराष्ट्रीय यात्री और कार्गो टर्मिनल का निर्माण शामिल है। यह अनिवार्य रूप से पूर्वोत्तर क्षेत्र से कार्गो के लिए एक उत्कृष्ट परिवहन नेटवर्क के रूप में काम करेगा।

### 3.7 खुलना–मोंगला पोर्ट रेल लाइन परियोजना

भारत और बांग्लादेश के संयुक्त वित्तपोषण से मोंगला बंदरगाह और खुलना के बीच लगभग 65 किलोमीटर ब्रॉड गेज रेल मार्ग और रूपशा नदी पर एक नए रेलवे ब्रिज का निर्माण शामिल है। इससे बांग्लादेश का दूसरा सबसे बड़ा बंदरगाह मोंगला ब्रॉड–गेज रेलवे नेटवर्क से जुड़ गया है। यह रेल लिंक बांग्लादेश के दक्षिण–पश्चिमी क्षेत्र और राजधानी ढाका के बीच माल और यात्रियों के तेज और अधिक कुशल परिवहन की सुविधा प्रदान करेगा।

## IV. रेलवे कनेक्टिविटी की चुनौतियाँ

भारत – बांग्लादेश के बीच रेलवे कनेक्टिविटी को बढ़ाने के प्रयासों में बुनियादी ढांचागत, नियामक, भू–राजनीतिक, नौकरशाही, तकनीकी, वित्तीय, सामाजिक–आर्थिक और राजनीतिक कई चुनौतियों का सामना करना पड़ता है। ये चुनौतियाँ रेलवे नेटवर्क के निर्बाध विस्तार, एकीकरण और सीमा पार परिवहन लिंक को विकसित करने में बाधा पैदा करती हैं। कुछ प्रमुख चुनौतियाँ निम्न हैं :

### 4.1 बुनियादी ढाँचे की बाधाएँ

पुराने ट्रैक, अपर्याप्त टर्मिनल और सीमित क्षमता जैसे अपर्याप्त बुनियादी ढाँचा, भारत बांग्लादेश में रेलवे कनेक्टिविटी के लिए एक महत्वपूर्ण चुनौती है। मौजूदा रेलवे लाइनों की सीमित क्षमता और बढ़ती यात्री और माल ढुलाई के मांगों को कुशलतापूर्वक समायोजित करने के लिए रेलवे बुनियादी ढाँचे का आधुनिकीकरण और विस्तार आवश्यक है।

### 4.2 नियामक बाधाएँ

सीमा शुल्क, आव्रजन और सीमा नियंत्रण से संबंधित जटिल नियामक ढाँचे और नौकरशाही प्रक्रियाएं दोनों देशों के बीच सीमा पार ट्रेनों की निर्बाध आवाजाही में बाधा डालती हैं। सीमा के दोनों ओर नियामक एजेंसियों के बीच सामंजस्य और समन्वय की कमी यात्री और माल ढुलाई ट्रेनों का सीमा पार संचालन को जटिल और पारगमन समय को बढ़ाती है।

### 4.3 भूराजनीतिक विचार

भारत और बांग्लादेश के बीच ऐतिहासिक तनाव और भू-राजनीतिक गतिशीलता निर्णय लेने की प्रक्रियाओं को प्रभावित करती हैं। सीमा विवाद, सुरक्षा चिंताएँ और राजनयिक मुद्दे सीमा पार रेलवे लिंक के कार्यान्वयन और संचालन को प्रभावित करते हैं।

### 4.4 सामाजिक-आर्थिक प्रभाव

भारत और बांग्लादेश में अधिकांश रेलवे परियोजनाएँ सामाजिक-आर्थिक प्रभावों से प्रभावित हो जाते हैं, क्योंकि इनसे समुदायों का विस्थापन, पर्यावरण संबंधी चिंताएँ और लाभों का समान वितरण ना होना आदि शामिल होता है। स्थायी रेलवे कनेक्टिविटी के लिए सभी हितधारकों की भागीदारी, पर्यावरण मूल्यांकन और समावेशी विकास रणनीतियों के माध्यम से इन प्रभावों को संबोधित करना आवश्यक है।

### 4.5 नौकरशाही बाधाएँ

प्रशासनिक देरी, लालफीताशाही और नौकरशाही अक्षमताएँ रेलवे परियोजनाओं के कार्यान्वयन में बाधा डालती हैं और दोनों देशों के बीच सहयोग को बाधित करती हैं। इसलिए परियोजना अनुमोदन और कार्यान्वयन में तेजी लाने के लिए भारत और बांग्लादेश को प्रशासनिक प्रक्रियाओं को सुव्यवस्थित करने और अंतर-एजेंसी समन्वय को बढ़ावा देना आवश्यक है।

### 4.6 राजनीतिक जटिलताएँ

रेलवे परियोजनाएँ द्विपक्षीय संबंधों, सीमा पार विवादों और राष्ट्रीय प्राथमिकताओं सहित राजनीतिक गतिशीलता से प्रभावित होती हैं। इसलिए रेलवे कनेक्टिविटी एजेंडा को आगे बढ़ाने और भारत और बांग्लादेश के बीच निरंतर सहयोग सुनिश्चित करने के लिए राजनीतिक जटिलताओं को दूर करना और हितधारकों के बीच आम सहमति को बढ़ावा देना आवश्यक है।

### 4.7 लॉजिस्टिक चुनौतियाँ

भारत – बांग्लादेश सीमा पार रेलवे सेवाओं के निर्बाध संचालन के लिए कार्गो हैंडलिंग, सीमा शुल्क निकासी और सीमा पार सहित कुशल लॉजिस्टिक प्रबंधन आवश्यक है। लॉजिस्टिक प्रक्रियाओं और बुनियादी ढांचे में सुधार से पारगमन समय और लागत कम किया जा सकता है, जिससे रेलवे परिवहन की प्रतिस्पर्धात्मकता बढ़ सकती है।

### 4.8 तकनीकी मानक और परिचालन

भारतीय और बांग्लादेशी रेलवे के बीच अलग-अलग तकनीकी मानक और परिचालन प्रथाएँ रेलवे कनेक्टिविटी परियोजनाओं में चुनौतियाँ पैदा करती हैं। दोनों देशों के बीच निर्बाध सीमा पार रेल परिचालन के लिए तकनीकी विशिष्टताओं का मानकीकरण करना, संगत प्रौद्योगिकियों को अपनाना और अंतर-संचालित प्रणालियों को बढ़ावा देना आवश्यक है।

### 4.9 वित्त संबंधी बाधाएँ

सीमित वित्त पोषण और वित्तीय संसाधन भारत दृष्टि बांग्लादेश के बीच रेलवे कनेक्टिविटी परियोजनाओं के विकास में एक महत्वपूर्ण बाधा उत्पन्न करते हैं। वित्तीय बाधाओं पर काबू पाने के लिए दोनों देशों को सार्वजनिक और निजी स्रोतों से निवेश जुटाने के साथ-साथ अंतर्राष्ट्रीय संगठनों से सहायता और वित्तपोषण तंत्र का लाभ उठाने की आवश्यकता है।

इन बहुआयामी चुनौतियों से निपटने के लिए भारत और बांग्लादेश को समन्वित प्रयासों, राजनीतिक इच्छाशक्ति और प्रतिबद्धता के साथ अंतर्राष्ट्रीय भागीदारों और हितधारकों के सहयोग की आवश्यकता है। इन बाधाओं को दूर करके रेलवे कनेक्टिविटी के माध्यम से आर्थिक विकास, व्यापार और क्षेत्रीय एकीकरण में महत्वपूर्ण योगदान दे सकती है।

## V. रेलवे कनेक्टिविटी बढ़ाने से संभावनाएँ

भारत और बांग्लादेश के बीच रेलवे कनेक्टिविटी से आर्थिक विकास, व्यापार और पारगमन सुविधा, क्षेत्रीय स्थिरता को बढ़ावा देने और लोगों के बीच संबंधों को बढ़ाने की अपार संभावनाएँ कुछ निम्नलिखित हैं :

### 5.1 आर्थिक विकास और व्यापार की संभावनाएँ

#### 5.1.1 बुनियादी ढांचा विकास पहल

रेलवे कनेक्टिविटी परियोजनाओं से महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचे का विकास होता है। जिसमें नई रेलवे लाइनों का निर्माण, मौजूदा ट्रैक का नवीनीकरण, स्टेशनों और टर्मिनलों का आधुनिकीकरण और सिग्नलिंग सिस्टम का उन्नयन शामिल है। इन बेहतर रेलवे बुनियादी ढांचे से दक्षता में वृद्धि होती है जिससे सुगम परिवहन और लॉजिस्टिक्स संचालन को बढ़ावा मिलेता है। इससे भारत और बांग्लादेश के बीच वस्तुओं और लोगों की निर्बाध आवाजाही सुनिश्चित होगी।

#### 5.1.2 परिवहन लागत में कमी

भारत और बांग्लादेश के बीच बढ़ी हुई रेलवे कनेक्टिविटी से व्यापार के नए रास्ते खुलते हैं। विश्व बैंक के रिपोर्ट अनुसार, रेलवे सहित बुनियादी ढांचे में सुधार करके परिवहन लागत को 15–20 प्रतिशत कम किया जा सकता है। इस विश्लेषण में पाया गया कि दोनों देशों के बीच परिवहन कनेक्टिविटी में सुधार से भारत का बांग्लादेश को निर्यात में 297 प्रतिशत और बांग्लादेश का भारत को निर्यात में 172 प्रतिशत की वृद्धि हो सकता है।

#### 5.1.3 निर्यात उद्योगों को बढ़ावा

कुशल रेलवे नेटवर्क दोनों देशों के उद्योगों को अंतरराष्ट्रीय बाजारों तक प्रभावी ढंग से पहुंचने में सक्षम बनाते हैं। विश्व बैंक अनुसार कुशल रेलवे कनेक्टिविटी रसद लागत को 15–20 प्रतिशत तक कम कर सकती है। जिससे दोनों देशों में निर्यात-उन्मुख उद्योगों को लाभ होगा। भारत में ऑटोमोटिव क्षेत्र और बांग्लादेश में कपड़ा उद्योग को बेहतर परिवहन बुनियादी ढांचे से काफी लाभ होगा, जिससे निर्यात मात्रा और प्रतिस्पर्धात्मकता में वृद्धि होगी।

#### 5.1.4 आर्थिक गलियारों का विकास

रेलवे कनेक्टिविटी आर्थिक गलियारों के विकास के लिए उत्प्रेरक के रूप में कार्य करती है। जिससे मार्ग पर औद्योगिक समूहों और लॉजिस्टिक्स केंद्रों के विकास की सुविधा मिलती है। उदाहरण के लिए कोलकाता-ढाका-अगरतला कॉरिडोर और ढाका-चटगांव आर्थिक गलियारा (डीसीईसी) का उद्देश्य पूर्वोत्तर भारत और बांग्लादेश के बीच कनेक्टिविटी में सुधार करके व्यापार, पर्यटन, निवेश और औद्योगिक विकास को बढ़ावा देने और क्षेत्र में रोजगार के अवसर पैदा करना है।

## 5.2 सामाजिक और सांस्कृतिक निहितार्थ

### 5.2.1 सामाजिक एकीकरण और लोगों के बीच संबंधों को बढ़ाना

रेलवे कनेक्टिविटी दूरदराज के समुदायों को जोड़ता है, विविध पृष्ठभूमि के लोगों के बीच बातचीत का अवसर देकर सामाजिक एकीकरण को बढ़ावा देता है। रेलवे सीमावर्ती क्षेत्रों में स्वास्थ्य देखभाल, शिक्षा और रोजगार के अवसरों तक बेहतर पहुंच तथा सांस्कृतिक आदान-प्रदान के लिए यात्रा की सुविधा आपसी समझ और दोनों देशों के बीच मजबूत संबंधों को बढ़ावा देने में योगदान दे रहा है।

### 5.2.2 पर्यटन और सांस्कृतिक आदान-प्रदान को बढ़ावा देना

बेहतर रेलवे कनेक्टिविटी ऐतिहासिक स्थलों, धार्मिक स्थलों और सांस्कृतिक त्योहारों तक आसान पहुंच की सुविधा प्रदान कर पर्यटन को बढ़ावा देती है। उदाहरण के लिए कोलकाता और ढाका के बीच चलने वाली मैत्री एक्सप्रेस यात्रियों को सीमा के दोनों ओर बंगाल की समृद्ध सांस्कृतिक विरासत को अनुभव करने की अनुमति देती है। बांग्लादेश रेलवे के आंकड़ों के अनुसार, भारत और बांग्लादेश के बीच रेलवे के माध्यम से यात्रा करने वाले पर्यटकों की संख्या लगातार बढ़ रही है।

### 5.3 क्षेत्रीय एकीकरण और सहयोग

बढ़ती हुई रेलवे कनेक्टिविटी दक्षिण एशिया में व्यापक क्षेत्रीय एकीकरण के प्रयासों में एक महत्वपूर्ण घटक है। पड़ोसी देश बांग्लादेश के साथ कनेक्टिविटी में सुधार से क्षेत्रीय सहयोग, विकास और व्यापार जैसे क्षेत्रों में अधिक आर्थिक एकीकरण का मार्ग प्रशस्त कर करता है। जिससे पूर्वोत्तर भारत और बांग्लादेश के इस क्षेत्र में शांति और स्थिरता की स्थापना हो सकती है।

## VI. निष्कर्ष

वैश्वीकरण और अंतरसंबंध के इस युग में मजबूत रेलवे कनेक्टिविटी सीमाओं के पार वस्तुओं, सेवाओं और विचारों के प्रवाह के लिए एक महत्वपूर्ण धमनी के रूप में कार्य करती है। इसलिए भारत और बांग्लादेश आर्थिक विकास, व्यापार और पारगमन, क्षेत्रीय स्थिरता, क्षेत्रीय एकीकरण और सांस्कृतिक आदान-प्रदान लिए रेलवे कनेक्टिविटी बढ़ा रहे हैं। दोनों देशों को तेजी से रेलवे कनेक्टिविटी बढ़ाने के लिए बुनियादी ढांचे की बाधाओं, नियामक बाधाओं, भू-राजनीतिक चुनौतियों को दूर कर के द्विपक्षीय सहयोग तंत्र को मजबूत करने की आवश्यकता है। संस्थागत और तकनीकी सहयोग, क्षमता निर्माण, प्रौद्योगिकी हस्तांतरण और बुनियादी ढांचे के वित्तपोषण के लिए सार्वजनिक-निजी भागीदारी को बढ़ावा देने की आवश्यकता है। इसलिए एक व्यापक रणनीति के द्वारा भारत और बांग्लादेश अपने ऐतिहासिक रेल संपर्कों मार्गों का पुनरुद्धार, नए रेलवे गलियारों का निर्माण में साथ मिलकर मजबूती से कार्य कर रहे हैं। अतः यह बढ़ी हुई रेलवे कनेक्टिविटी आर्थिक विकास, व्यापार, क्षेत्रीय स्थिरता, सांस्कृतिक आदान-प्रदान और पर्यटन को प्रोत्साहित करने के साथ साथ रोजगार के अवसर पैदा करने और बाजारों तक मॉल और सेवाओं के पहुंच में सहायक होगा। जिससे दोनों देशों में समावेशी विकास के साथ अधिक एकीकृत और समृद्ध दक्षिण एशिया के निर्माण में योगदान दे सकते हैं।

## REFERENCE

- [1] Patel, R. P. (2016). India-Bangladesh Connectivity: Implications for India's North East Development. *Journal of North East India Studies*, 6(1).
- [2] Singh, S., & Verma, S. (2023). Railway Connectivity in the BBIN Sub-region and its Potential. Available at SSRN 4317681.
- [3] Rashid, H. (2023). Costs and Benefits of Regional Connectivity: An Analysis from Bangladesh Perspective. *South Asian Journal of Social Studies and Economics*, 20(3), 138-154.
- [4] Rahmatullah, M. (2009). Regional connectivity: Opportunities for Bangladesh to be a transport hub. *Journal of Bangladesh Institute of Planners*, 2, 13-29.
- [5] Karim, M. S., Zayed, N. M., & Afrin, M. (2020). Trans-Asian railway network: A get way to the East and West to attain sustainable development goals. *International Journal of Arts and Social Science*, 3(3), 130-141.
- [6] Rahman, M., Moazzem, K. G., Chowdhury, M. I., & Sehrin, F. (2014). Connecting South Asia and Southeast Asia: A Bangladesh Country Study.
- [7] Chand, H. P. (2020). Critical issues related to connectivity in South Asia. *Journal of International Affairs*, 3(1), 68-83.
- [8] Bose, S. and Chaudhury, A.B., (2023). Significance of the Akhaura-Agrtala Rail link for India and Bangladesh, ORF,
- [9] Information Book 2019, Bangladesh Railway,

[10] Bandhan Express Connecting Kolkata with Khulna, outlooktraveller, 2017

<https://www.outlooktraveller.com/explore/travel-updates/bandhan-express-connecting-kolkata-khulna>

[11] Petrapole Land Port at a Glance, Land Ports Authority of India

<https://lpai.gov.in/en/icp-petrapole>

[12] Prime Minister's Office, 31 OCT 2023

<https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=1973403>

[13] M. Jamshed, India Bangladesh Rail Connectivity Key to Regional Growth, ETINFRA, Feb 29, 2024

<https://infra.economictimes.indiatimes.com/news/railways/india-bangladesh-rail-connectivity-key-to-regional-growth/108099680>

[14] Seamless Transport Connectivity Can Create Significant Economic Gains for Bangladesh and India,” World Bank Press Release, MARCH 9, 2021

<https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2021/03/09/seamless-transport-connectivity-can-create-major-economic-gains-for-bangladesh-and-india#:~:text=DHAKA%20and%20NEW%20DELHI%2C%20March,a%20new%20World%20Bank%20report.>