

सीमा-सम्बन्ध : बदलिँदै आवागमन ढाँचा

रणधीर चौधरी

फेलो, सेन्टर फर सोसल इनोभेसन एण्ड फोरेन पोलिसी (सेसिफ)

धनुषा

धनुषा नेपालको मधेश प्रदेशमा अवस्थित एक जिल्ला हो । यो जिल्ला नेपालको मध्यपूर्वको दक्षिणी भूभागमा भारतको बिहार राज्यसँग भौगोलिकरूपले च्यापिएर रहेको छ । २०७८ को जनगणना अनुसार धनुषाको जनसंख्या ८ लाख ६७ हजार ७४७ रहेको छ । जनसंख्याको दृष्टिकोणले मधेश प्रदेशका आठवटै जिल्लामध्ये धनुषा ठूलो जिल्ला हो । पूर्वमा महेन्द्र राजमार्गसँग जोडिएको यस जिल्लाको दक्षिणी भाग भारतसँगको खुला सिमानासम्म पर्छ । जानकी मन्दिर, नेपालको पहिलो र एकमात्र जनकपुर-जयनगर रेल, जनकपुर चुरोट कारखाना जस्ता धार्मिकस्थल र पूर्वाधारहरूको कारण धनुषा जिल्लाको आफ्नै ऐतिहासिकता छ । नेपालमा भारतसँग रोटीबेटीको सम्बन्धको भाष्य निर्माणमा पनि जनकपुर र अयोध्याबीचको पौराणिक सम्बन्धले आधार दिएको छ ।

नेपालमा पूर्व-पश्चिम राजमार्ग निर्माण हुनुभन्दा पहिला मधेशका मानिसहरू यात्रा गनुपर्दा भारतको बाटो प्रयोग गर्थे । मधेशभित्र पनि एक जिल्लाबाट अर्को जिल्ला जान भारतीय रेल चढनुको विकल्प नै थिएन । महेन्द्र राजमार्ग निर्माण पश्चात् मात्र भारतीय रेलमाथिको निर्भरतामा कमी आयो । शिक्षा, स्वास्थ्य, रोजगारको लागि भारत नै पुग्नुपर्थ्यो । अमेरिकी अनुसन्धानकर्ता फ्रेडरिक एच गेजले आफ्नो पुस्तक 'नेपालमा क्षेत्रियता र राष्ट्रिय एकता'मा भनेका छन्- 'तराईमा धान बाहेक सनपाट, सुर्ती, तेलहन, उखु, जडीबुटी, मसाला, काठ, छाला र अन्य धेरै कृषि उपजहरू भारतका प्रमुख सहरहरूमा पुग्ने चलन थियो ।'

नेपाल-भारत व्यापारको दृष्टिकोणले अहिलेको धनुषा क्षेत्र कति महत्वपूर्ण थियो भने पहाडका एकजना व्यापारीले १९३८ सालमा जनकपुरमा नेपालको सबैभन्दा ठूलो धान मिल स्थापना गरेका

थिए । कुनै बेला धनुषाबाट भारततर्फ व्यक्तिगत कामले जाने सर्वसाधारण व्यक्तिहरू होउन् वा धार्मिक पर्यटन, बिहेवारीको सन्दर्भमा सिमापार आवागमन सघन र सहज हुनेगर्थ्यो । अन्नदेखि काठसम्म, गाईगोरुदेखि स्थानीय कृषि उत्पादनहरू धनुषाका व्यापारीहरू भारतीय बजारमा बेच्न जान्थे । सिमावारीपारी बिहेवारीको चलन सामान्य हुन्थ्यो ।

अहिले पनि धनुषा जिल्लाबाट सीमापारी जानका लागि नदीबाहेकका ठाउँहरूबाट सहज नै छ । यद्यपी, पहिले जट्टी, जयनगरजस्ता नाकाहरूमा मात्र सुरक्षा निकायको उपस्थिति रहने गरेकोमा विगत दुई दशकदेखि धनुषा र यसको सिमापारी क्षेत्रमा नेपाल र भारत दुवैतर्फ सम्बन्धित देशको सुरक्षा चुस्तता बढ्दै गइरहेको छ ।

धनुषा जिल्लाको दक्षिणी भागमा अहिले ७ वटा बोर्डर चेकपोस्टहरू छन् । भारततर्फ धनुषा जिल्लासँग जोडिएर सशस्त्र सीमा बलका १७ वटा बोर्डर चेक पोस्टहरू छन् । धनुषाबाट सिमापारी जानको लागि जट्टी, इनरुवा, खजुरी, मैनाथपुर, धनौजीजस्ता नाकाहरू छन् । जसमध्ये जट्टी प्रमुख नाका हो । छोटी भन्सारको रूपमा रहँदै आएको जट्टी नाकाबाट नै भारतीय गाडीहरू आउँदा भन्सार पास लिने गर्छन् । भारतबाट सामान ल्याउँदा भन्सार काट्ने नाका पनि यही हो । यद्यपी, घुम्ती सेवा (मोबाइल सर्भिस) को रूपमा इनर्वा भन्सारमा पनि पाँच हजारसम्मको भन्सार काट्ने चलन छ । नेपाल तर्फबाट साइकल, मोटरसाइकल र पैदल यात्रा गरी सिमापार जाने व्यक्तिहरू उल्लेखित कुनै नाकाबाट जान्छन् । तर भारतबाट मोटरसाइल, चारपात्रे गाडी लिइ नेपाल आउने भारतीय नागरिकले मोटरको भन्सार तिर्ने व्यवस्था केवल जट्टी नाकामा मात्र छ ।

जतिबेला स्थानीय बजारहरूमा सीमा वारीपारीका स्थानीय किसान, व्यापारी र सर्वसाधारणको आवागमनको चाप हुने गर्थ्यो, सडक सञ्जाल अपर्याप्त थियो त्यतिबेला सीमामा खासै अवरोध थिएन । सीमा नाकाहरूमा आवागमन २४ घण्टा खुला रहन्थ्यो । तर केही वर्ष देखी नेपाली नाकाहरू चौबिसै घण्टा खुला रहेपनि भारतले भने रातिको ८ बजेदेखि १० बजेमा जुनसुकै बेला ढाट (बेरियर) लगाउँदै आएको छ । विगत दश वर्षदेखि सीमानाका बिहान ५ बजेसम्मको लागि बन्द रहने गर्छ । जस्तोसुकै आपत्कालीन अवस्था नै किन नहोस्, भारतीय पक्षले निर्धारण गरेको समयसीमा नाघेको अवस्थामा भारत जानसक्ने अवस्था छैन । यद्यपी, नेपाल वा भारततर्फका ठूलाबडा (नेता, कर्मचारीतन्त्र) ले आग्रह गरेमा मात्र एसएसबीले जाने अनुमति दिने गरेको जट्टी नाकाका स्थानीयहरूको भनाई छ ।

कोभिड महामारीको बेलादेखि भारतीय पक्षले भारत प्रवेश गर्नेहरूको नामावलीसहितको रेकर्ड नै राख्ने गरेको गुनासो धनुषाका स्थानीय यात्रुहरूको रहेको छ । धनुषा जिल्लाको भारतसँग करिब ५५ किलोमिटर सीमा क्षेत्रफल पर्दछ । सीमानाका अधिकांश स्थानमा जमुनी नदीले छोएको छ भने केही भूभाग क्षेत्र दशगजा विहीनताको अवस्थाले दुवै क्षेत्रस्थित वारीपारी घर नै रहेको छ । जसले गर्दा आवागमनमा सहजता र तीव्रता दुवै रहेको छ ।

“ पहिले जस्तो सहायक नाकाहरूबाट पनि विवाहको गाडीले प्रवेश पाउने व्यवहारिक चलन थियो । तर एपीएफ र एसएसबीहरूले जन्तीको गाडीलाई पनि त्यो सुविधा दिन मनाही गर्दै आएका छन् । यसले सिमाञ्चलको मिथिलाञ्चल क्षेत्रमा रोटीबेटीको सम्बन्धमा नकारात्मक असर परेको छ ।

यसै सन्दर्भमा भारतको जयनगरबाट लामो समयदेखि पत्रकारिता गर्दै आएका एकजना स्थानीय, ललित झा भन्छन्, 'एक त पहिलाभन्दा नेपाल भारतबीच वैवाहिक सम्बन्धमा कमी आएको छ । र पछिल्लो एक डेढदशकदेखि नेपालबाट भारत वा भारतबाट नेपाल जन्ती जाँदा आउँदा दुवै देशको सीमा सुरक्षा बलको तर्फबाट सिमाञ्चलका आम नागरिकले सास्ती भोग्नु परिरहेको छ ।' झाकाअनुसार पहिले जस्तो सहायक नाकाहरूबाट पनि विवाहको

पहिले सहायक नाकाहरूबाट पनि विवाहको गाडीले प्रवेश पाउने व्यवहारिक चलन थियो । तर एपीएफ र एसएसबीहरूले जन्तीको गाडीलाई पनि त्यो सुविधा दिन मनाही गर्दै आएका छन् । यसले सिमाञ्चलको मिथिलाञ्चल क्षेत्रमा रोटीबेटीको सम्बन्धमा नकारात्मक असर परेको छ ।

यसै सन्दर्भमा भारतको जयनगरबाट लामो समयदेखि पत्रकारिता गर्दै आएका एकजना स्थानीय, ललित झा भन्छन्, 'एक त पहिलाभन्दा नेपाल भारतबीच वैवाहिक सम्बन्धमा कमी आएको छ । र पछिल्लो एक-डेढ दशकदेखि नेपालबाट भारत वा भारतबाट नेपाल जन्ती जाँदा आउँदा दुवै देशको सीमा सुरक्षा बलको तर्फबाट सिमाञ्चलका आम नागरिकले सास्ती भोग्नु परिरहेको छ ।' दिल्ली र काठमाडौँबीच छलफल हुने राजनीतिक विषयवस्तुबीच सीमापार आवागमनको ढाँचा र प्रवाहमा परेको असरबारे दिल्ली र काठमाडौँ दुवैको ध्यान पुग्नुपर्ने झाको सुझाव छ ।

माओवादी जनयुद्ध सुरु हुनुभन्दा पहिला वारिपारि आवतजावत गर्ने व्यक्तिहरूको जाँच आवश्यकता अनुसार वा शंकाको आधारमा वा कुनै अप्रिय घटनालाई मध्यनजर गरेरमात्र गरिन्थ्यो । तर खजुरी नाका हुँदै जयनगरमा होस् वा जट्टी हुँदै पिपरौन जानका लागि होस्, यस क्षेत्र करिब २४ घण्टा खुला नै रहन्थ्यो । भारततर्फको सीमानाकातर्फ २४ घण्टा एसएसबीको एक टोली रहने गर्थ्यो ।

नेपाल प्रहरी मधेश प्रदेशका प्रमुख समेत रहेका एआइजी लालमणि आचार्यले सीमानाका विगतभन्दा अहिले निकै कडाई गरिएको बताए । 'पारीबाट अवैधानिक रूपमा सुन, लागूऔषध, बहुमूल्य सामग्रीहरूसमेत भन्सार छलेर ल्याउने गरेको पाइएपछि कडाई गरिएको छ, यसप्रति नेपाल प्रहरी निकै संवेदनशील रहेको छ' उनी भन्छन् । यद्यपी, ठूला तस्करी, अपराध- आतंकवाद जस्ता गतिविधिहरूको नाममा कडाई गरिएको भएतापनि तस्करी, लागूऔषध ओसारपसार, हुण्डी कारोबार जस्ता अपराधमा लगाम लाग्न सकेको छैन । जसको कारण सीमापार आवागमनमा आम नागरिकमाथि प्रभाव पारिरहेको छ ।

जनकपुरको उत्तरमा रहेको विशाल जंगलबाट काठ निर्यात गर्न सजिलो होस भनेर तत्कालीन राणा प्रधानमन्त्री जुद्धशमशेरले जयनगरदेखि जनकपुरसम्म न्यारोगेज रेलमार्ग निर्माण गराएका थिए । जसले तत्कालीन समयमा नेपाल भारतबीच अन्य व्यापार पनि सहज भएको थियो ।

लामो समयदेखि बन्द रहेको नेपाल रेल्वे केही वर्षदेखि पुनः जयनगर-जनकपुरधाम-बिजलपुरासम्म सुचारु भएको छ । रेल्वे कर्मचारीका अनुसार एक दिनमा करिब चार हजार पाँच सय यात्रुहरु नेपाल-भारत आउजाउ गर्छन् । त्यस्तै विगत ७ वर्षदेखि धनुषाको सदरमुकाम तथा मधेश प्रदेशको राजधानी जनकपुरबाट बिहारको पटनासम्म सस्तो भाडामा बस सेवा सञ्चालन हुँदै आएको छ । त्यसैगरी, २०२४ अप्रिल २४ मा भारतका प्रधानमन्त्री नरेन्द्र मोदीले धनुषा जिल्लासँग जोडिएको बिहारको मधुवनीदेखि पटना - जयनगरसम्म रेल सञ्चालनको शुभारम्भ गरेका थिए । यसले आम

नेपालीको लागि सुविधा भएको छ । जनकपुर आउने पर्यटकहरुका लागि जनकपुर-जयनगर रेल अहिले आकर्षणको केन्द्र बनेको छ ।

सीमापार आवागमन ढाँचामा व्यापक परिवर्तन आएको छ । तर धनुषा जिल्ला र सीमापार आवागमनमा देखिएका जटिलताहरुबारे विमर्शको आभाव छ । खुला सीमाका आफ्ना विशेषता र चुनौति दुवै हुन्छ । अपराध नियन्त्रणको नाममा सीमा नाकामा बढ्दै गइरहेको कडाइका कारण सिमाञ्चलमा बसोबास गर्ने दुवैतर्फका नागरिकहरु यसप्रति गम्भीर छन् ।