रसुवागढी नाका सञ्चालनमा प्राकृतिक विपद्को जोखिम

ज्ञानेन्द्र न्यौपाने

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

रसुवा

फागुन २०८२ - गत असार २४ गते ल्हेन्दे खोला बाट आएको भीषण बाढीले ठूलो क्षति पु–याएपछि रसुवागढी नाका महिनौसम्म ठप्प रह्यो । नेपाल–चीन व्यापारको मुख्य प्रवेशद्वार मानिने रसुवागढी नाकालाई सञ्चालनको लागि फेरि पहल सुरु भएको छ । विशेषत:चीन सरकारले नै मितेरी पुल निर्माण गरिदिएपछि नाका सञ्चालनको आशा बढेको छ । तर ठाउँ ठाउँमा आइरहने सुख्खा पहिरोको अवरोधले यो नाकाको दीर्घकालीन सञ्चालन हुनेमा आशंका देखिएको छ ।

बारमबार बाढी, पहिरो र सुख्खा पहिरो जस्ता प्राकृतिक रसुवागढी नाकालाई काठमाण्डौ सम्म जोड्ने सडक संरचना, पुल, सवारीसाधन र मानव जीवनमा गम्भीर असर पु–याएको छ । क्षति पुगेका ती संरचनाको पुनःस्थापनाका प्रयासहरु भएपनि जटिल र कमजोर भूबनोटका यातायात सञ्चालनमा कठिन बनाइरहेको छ ।

यस वर्ष असारमा गएको बाढीले मितेरी पुल सहित नाकामा भएका भौतिक संरचना बाढीले सबै बगायो । निर्माणाधीन सुख्खा बन्दरगाह क्षेत्र डुबानमा प–यो । पार्किङ गरिएका दर्जनौँ विद्युतीय सवारीसाधन, मालवाहक कन्टेनर र कामदारका अस्थायी शिविर बगे । उक्त घटनामा सुरक्षाकर्मी, मजदुर र सर्वसाधारणसहित १८ जनाभन्दा बढी मानिस बगेका थिए । उद्धारका लागि खटिएका तीन सुरक्षाकर्मीसमेत बेपत्ता भए, जसमध्ये एक जनाको शव पछि नारायणी नदी किनारमा फेला परेको प्रहरीले जनाएको छ भने अन्य अझै हराइरहेका छन् ।

बाढी आउने चेतावनी वनेडरमा रहेको सीमाचौकीबाट आएपछि उद्धार टोली खटिएको थियो । तर पानीको बहाव अनुमानभन्दा धेरै भएपछि उद्धारकर्ताहरू नै जोखिममा परे । घटनाले सीमाक्षेत्रको विपद् व्यवस्थापन तयारीको अवस्था कस्तो रहेछ भन्ने पनि उजागर ग–यो।

अस्तब्यस्त सीमा क्षेत्र

बाढीले व्यापारिक आवतजावतको मुख्य संरचना मितेरी पुल नै बगायो । पुल भत्किएपछि नेपाल–चीन सीमा नाका पूर्ण रूपमा बन्द भयो ।

सडक कटानका कारण रसुवागढीदेखि स्याफ्रुबेँसी सम्मको करिब १६ किलोमिटर सडक विभिन्न स्थानमा भासियो । कतिपय ठाउँमा मानिस हिँड्नसमेत नसक्ने अवस्था बनेपछि सुरक्षाकर्मीले डोरी टाँगेर मानिस वारपार गराएका थिए ।

सीमापार रहेका नेपाली चालक तथा कामदारलाई चिनियाँ पक्षले सुरक्षित रूपमा नेपाल फर्काएको थियो । यसले संकटका बेला सीमा–समन्वयको महत्व देखायो ।

बाढीले बन्दरगाहको आधाभन्दा बढी भाग बगाएको र बाँकी भाग बालुवा–ढुङ्गाले पुरेको थियो। गोदाम, पार्किङ क्षेत्र र उपकरणहरू क्षतिग्रस्त भए। अहिले भने नेपाल इन्टरमोडलको प्राविधिक सहयोगमा थुप्रिएको ढुङ्गा–बालुवा हटाउने, जमिन सम्याउने र अस्थायी संरचना बनाउने केहि काम भए ।

बाढी गएको नौ महिना पछि बन्दरगाह सञ्चालन गरिएको छ । ५०० कन्टेनर अट्ने क्षमता भएको बन्दरगाह निर्माण गरिएको

नेपाल - चीन सीमानाकामा पार्किङमा रहेका कन्टेनरहरु । तस्बिर: ज्ञानेन्द्र न्यौपाने

भएपनि बाढीको क्षतिका कारण बढीमा ३०० कन्टेनरसम्म मात्र पार्किङ गर्न सकिने भन्सार कार्यालयले जनाएको छ । असहजताका बाबजुद भन्सार कर्मचारीले मालसामान झार्ने, परीक्षण गर्ने र कर असुल्ने प्रक्रिया सुरु गरेका छन् ।

सडक जोखिममा, वर्षा चुनौती

नदी कटानले क्षतिग्रस्त बनाएका सडकहरूमा सामान्य ट्र्याक खुलिसकेको छ । तर वर्षायाममा बीच बीचमा सुख्खा पहिरो खसेर सडक सञ्चालनमा अवरोध भइरहेको छ । यस सडकखण्डको केही ठाउँमा माथिबाट चलिरहेका सवारी साधनमा ढुङ्गा खसिरहन्छन् । वर्षाको समयमा बाढीको जोखिम त कायमै छ हिउँदमा पनि सुख्खा पहिरो नियमति भएको छ ।

बन्दरगाहा र सीमा नाकामा पनि विपद्को जोखिम कायमै छ । स्थानीय बासिन्दा र चालकहरूका अनुसार पर्खाल, तटबन्ध र स्थायी संरचना निर्माण नगरे पुन: नाका क्षेत्र प्रभावित हुन सक्ने खतरा छ।

विपद् जोखिमलाई सम्बोधन गरेर नाका सञ्चालनलाई दिर्घकालीन बनाउन सरकारले ठोस योजना सार्वजनिक नगरेको स्थानीयको गुनासो छ ।

रसुवागढीनाका प्राचीनकालदेखि व्यापारिक मार्गका रूपमा परिचित मानिन्छ । ऐतिहासिक कथन अनुसार राजकुमारी भृकुटी तिब्बत गएदेखि नै यो मार्ग प्रयोग हुँदै आएको छ । ऐतिहासिक महत्वको यो नाकालाई आधुनिक व्यापारिक केन्द्रको रूपमा २०७२ मंसिर १५ गतेदेखि सुरु भएको हो ।

खासगरी २०७२ सालको भूकम्प र बाढीले प्राचीन तातोपानी नाकामा क्षति पुगेपछि चीनले विकल्पको यसलाई अगाडि सारेको हो । त्यसयता रसुवागढी नाकामा नेपाल–चीन व्यापार सहजीकरणका लागि सीमाक्षेत्रमा पुल, सडक र भन्सार संरचना निर्माण गरिएको थियो।

रसुवागढीदेखि स्याफ्रुबेंसीसम्मको सडक चीन सरकारको सहयोगमा निर्माण गरिएको हो । त्यसलाई स्तरोन्नति गरी फराकिलो बनाउने काम अघि बढिरहेको छ ।

नाका सञ्चालनलाई सहज बनाउने प्रयास भइरहेको बेला असारमा गएको बाढी र सुख्खा पहिरोले थप कठिनाई भइरहेको छ ।

रसुवागढी क्षेत्रमा एकीकृत भन्सार कार्यालय निर्माण सुरु भएको १० वर्ष बितिसक्दा पनि पूर्ण सम्पन्न हुन सकेको छैन। कार्यालयका

प्राकृतिक विपद्द्वारा क्षतिग्रस्त सडक। तस्बिर: ज्ञानेन्द्र न्यौपाने

नेपाल - चीन सीमानाकामा रहेको गोदाम । तस्बिर: ज्ञानेन्द्र न्यौपाने

अनुसार अधूरो संरचनाका कारण एकीकृत रूपमा सेवा सञ्चालन गर्न कठिनाइ भइरहेको छ।

यता बन्दरगाह निर्माणमा पनि प्राविधिक कमजोरी रहेको स्थानीयको दाबी छ । उनीहरूका अनुसार नदी किनारमा तटबन्ध बनाउँदा जग खन्दै नखनी संरचना बनाइएकाले बाढीको दबाबले सजिलै बगाएको हुन सक्छ। यद्यपि यसको औपचारिक प्राविधिक अध्ययन सार्वजनिक भएको छैन ।

रसुवागढी क्षेत्र भौगोलिक रूपमा भिरालो भएकाले वर्षायाममा ढुंगा खस्ने, पहिरो जाने र सडक बन्द हुने जोखिम उच्च छ । हुम्ला भएर कैलाश–मानसरोवर तीर्थयात्रामा जाने भारतीयलाई चीनले कडाई गरेपछि अधिकांश तीर्थयात्रीले यही बाटो प्रयोग गर्दै आएका छन् । त्यसका लागि सडक सुरक्षा महत्वपूर्ण भएपनि सुख्खा पहिरो र प्राकृतिक विपद्ले यो बाटो भएर हिड्नेहरुका लागि जोखिमपूर्ण बनाएका छन् । स्थानीयले दिर्घलीन सुरक्षात्मक संरचना निर्माण गर्न सरकारसँग माग गरेका छन् ।

सीमाक्षेत्रको सामाजिक रूपान्तरण

यस नाकाको दिर्घकालीन सञ्चालनमा केही कठिनाई देखिएपनि यसले टिमुरे र आसपासका गाउँमा उल्लेखनीय परिवर्तन आएको छ । पहिले सामान्य तामाङ समुदायको बसोबास रहेको क्षेत्र अहिले व्यापारिक गतिविधिले चहलपहल भएको बजारमा परिणत भएको छ ।

जग्गाको मूल्य आकासिएको छ । कच्ची घरहरू ढलान भवनमा रूपान्तरित भएका छन् ।

होटल, लज, गोदाम र पसलहरू खुलिरहेका छन् । स्थानीयका अनुसार व्यापार बढेसँगै रोजगारीका अवसर पनि बढेका छन् । अहिले दैनिक ५०० भन्दा बढी नेपाली केरूङ क्षेत्रमा पुगेर सीमापार व्यापार गर्ने गरेका छन् ।

भन्सार कार्यालयका अनुसार हाल दैनिक औसत १५–२० कन्टेनर सामान आयात भइरहेको छ। चालू आर्थिक वर्षको साउनदेखि माघ मसान्तसम्म चीनबाट आयातित वस्तुमा लाग्ने करबाट २ अर्ब ९४ करोड १७ लाख रुपैयाँ राजस्व संकलन भएको प्रमुख भन्सार अधिकृत तुलसी प्रसाद भट्टराइले जानकारी दिएका छन् ।

सोही अवधिमा ४२ अर्ब ३४ करोड रुपैयाँ बराबर आयात र २ अर्ब ५६ करोड ३३ लाख बराबर निर्यात भएको तथ्यांक छ। यी तथ्यहरूले नाकाको आर्थिक महत्व स्पष्ट पार्छन् ।

पूर्वाधार असमानता र अपेक्षा

स्थानीय व्यवसायी भन्छन्—सीमापार चीनतर्फ आधुनिक गोदाम, पार्किङ र भण्डारण सुविधा प्रशस्त छन्, तर नेपाली पक्षमा अझै पर्याप्त संरचना छैन। सामान राख्न कहिलेकाहीँ त्रिपालकै भर पर्नुपर्ने अवस्था छ ।

चालकहरूले पनि नीति सुधारको माग गरेका छन्। हाल सीमित चालकलाई मात्र केरूङसम्म जाने अनुमति रहेको भन्दै सबै चालकलाई समान अवसर दिन कूटनीतिक पहल आवश्यक भएको उनीहरूको भनाइ छ ।

सीमाक्षेत्रको पुन:सञ्चालनले स्थानीय अर्थतन्त्र चलायमान बनाएको छ । होटल व्यवसाय, ढुवानी सेवा, गोदाम व्यवस्थापन, खुद्रा व्यापार र मजदुरीका अवसर बढेका छन् । स्थानीय युवाहरू रोजगारीका लागि विदेश जानुको सट्टा सीमाक्षेत्रमै काम गर्न थालेका छन्।

यो नाका केवल व्यापारिक मार्ग मात्र होइन, दुई देशबीचको सहकार्य र विश्वासको प्रतीक पनि हो। संकटका बेला सीमापार सहयोग, सडक निर्माणमा सहयोग, र संरचना विकासले द्विपक्षीय सम्बन्धलाई बलियो बनाएको छ ।

भविष्यमा पूर्वाधार विस्तार, व्यापार सहजीकरण र भन्सार प्रणाली आधुनिकीकरण भएमा यो नाका नेपालकै प्रमुख आर्थिक प्रवेशद्वार बन्न सक्ने सम्भावना छ ।

असारको बाढीले रसुवागढी क्षेत्रलाई ठूलो धक्का दियो—मानवीय क्षति, भौतिक विनाश र आर्थिक अवरोध। तर पुनर्निर्माण, सफाइ र सञ्चालन प्रयासले अहिले आशा फर्काइरहेको छ ।

यदि बाँकी संरचना शीघ्र निर्माण गरिए, सडक सुरक्षित बनाइए र नीतिगत सुधार गरिए भने रसुवागढी सुख्खा बन्दरगाह केवल पुनर्जीवित मात्र होइन, नेपाल–चीन व्यापारको शक्तिशाली केन्द्र बन्न सक्छ ।

स्थानीयको अपेक्षा स्पष्ट छ—पूर्वाधार समयमै बनोस्, व्यापार सहज होस्, रोजगारी बढोस्, र सीमाक्षेत्र समृद्धिको नमुना बनोस् ।