

तातोपानी नाकामा चीनको 'मनमौजी' नियम

अनिश तिवारी

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



सिन्धुपाल्चोक

असार २०८२ - बाढीपहिरोले लार्चा र लिपिडमा बेलिब्रिज, पुल बगाएयता समय-समयमा अवरूद्ध भइरहने तातोपानी नाका आहिले क्रमशः तंर्ग्रिदैछ । तर, भूकम्पअघि गुल्जार थियो । अहिले घिसिपिटी चलिरहेको यो नाकाको व्यापार व्यावसायमा नेपाली व्यापारीले सास्ती खेपेका छन् । उनीहरूको अनुभव सुखद छैन । खण्डहर जस्तो सीमाक्षेत्रको बजार सामान्य मर्मत र रंगरोगन गरेर पसल र होटेल चलाइएका छन् ।

पारी झकमक्क सजिने झाङ्गु बजार छ । वारी लिपिडमा थोत्रा र भग्नावशेषले घेरिएको खण्डहरजस्तो लाग्ने सीमाक्षेत्र बजार छ । यहाँ वारिपारी खुलेका पसलमा पनि चिनियाँ सामाग्री बिक्री गर्ने मेसो मात्रै भएको नाकाका पुराना व्यवसायी बताउँछन् । यहाँबाट वर्षौंदेखि व्यापार गरिरहेका भोटेकोशी गाउँपालिका-१ लिस्तीकोटका दोर्जे लामा चीनले भूकम्पपछि यो नाकाबाट निर्यात र आयात व्यापारलाई निरुत्साहित गरिरहेको तितो अनुभव सुनाउँछन् ।

अघिल्लो मंसिरमा लामाले खासाको बाटो हुँदै सिच्याङबाट रेडिमेड सामाग्री झिकाएका थिए । सामान्यत १०/१५ दिनमा नाका आइपुग्नुपर्ने चार कन्टेनर सामान लगभग डेढ महिना खासामा रोकेको देखेर उनी चकित परे । डेढ महिनापछि सामान भन्सार प्रक्रिया सकेर ढिलो काठमाडौँ आइपुग्दा सहज र योजनाअनुरूप बिक्री हुन पाएनन् । फलस्वरूप उनले सामान बेचन सकस व्योहोर्नु पर्यो ।

‘चिनियाँ पक्षको मनमौजी र अव्यवहारिक रुट सिस्टमले यस्तो भएको हो, महिनौँ सामान खासामा थन्किन्छन्, अघिल्ला र गएको दसैँमा पनि यस्तै भयो, दसैँका लागि मगाएको सामान दसैँ सकिने

अवस्थामा आइपुग्दा हामी झन् अन्योलमा परेका थियौँ’, लामाले भने । उनका अनुसार यो समस्याको कारण चिनियाँ पक्षको मनमौजी र अव्यवहारिक रुट सिस्टम हो । जसकारण तातोपानी नाकामा मौसमी व्यापार गर्दा घाटा हुने त्रास बढेको उनले बताए ।

नाकामा सिमित कन्टेनरबाट सामान आउने र फलफूलजन्य सामाग्री कन्टेनरमा कुहिने कारण घाटा व्योहोर्नु परेको व्यवसायी अमृत कार्कीले दुखेसो गरे । ‘चीनले आफ्नो हिसाबले कन्टेनर छाड्ने गरेको छ, सामान समयमा नआउँदा व्यापारीको तनाव र झन्झटबारेको पीडा व्यापारीजनलाई पो थाहा छ’, उनले भने ।

तातोपानी नाकाबाट हाल रेडिमेड लत्ताकपडा, जलविद्युतका सामान र विद्युतीय सवारी बोकेर प्रतिदिन १०/१२ कन्टेनर मात्रै आइरहेका छन् । चीनबाट दिनहुँ ३० देखि ३५ कन्टेनर छाडिदिए व्यापारीले समयमा सामान पाउने र सहज हुने देखिन्छ । काठमाडौँबाट चीनको व्यापारिक क्षेत्र खासा १२४ किलोमिटर र रसुवागढी १६४ किमी दूरीमा पर्छ । केरुङभन्दा तातोपानी नाकाबाट सिगात्से ३० किमी कम दूरीमा पर्छ । चीनको जुनसुकै बजार या कम्पनीबाट झिकाएका सामाग्री भएपनि खासाबाट तातोपानी आइपुग्न कम्तीमा १२ देखि बढीमा १५ दिन लाग्छ । नजिकैको दूरी भएकाले व्यापारीहरू उत्तरी तातोपानी नाकाप्रति आकर्षित थिए । तर भूकम्प, बाढीपहिरो, कोरोना, बर्खे पहिरो वा ताल फुट्ने हल्ला जस्ता यावत् बाहना बनाएर आपतकै बेला चीनले मनमौजी रूपमा नाका बन्द गर्दै आएको छ । नजिकको दूरी भएपनि बारम्बार यस्ता समस्या व्योहोर्नु परेपछि व्यवसायी निरुत्साहित बनेको सिन्धुपाल्चोक उद्योग वाणिज्य संघका पूर्वअध्यक्ष राजकुमार बस्नेतले बताए । ‘यता सिमित कन्टेनरबाट आयात, उता अव्यवहारिक चिनियाँ रुट सिस्टम, जसका कारण सामान

काठमाडौं भित्रन महिनौं लागेका कारण व्यावसायी हतास छन्', उनले भने ।

२०५१ सालदेखि तातोपानी नाका सक्रिय रूपमा चल्तीमा आयतता सीमापारी ३० किलोमिटर भित्रसम्म जान चिनियाँ पास सिस्टम थियो । सरकारले निर्यातको लागि चीनसँग पहल र सम्बन्ध बनाउने हो भने नाकामा निर्यात व्यवसायी अटाउने उनको भनाई छ । 'तातोपानीबाट निर्यात ठप्प छ, चीनले एकोहोरो आफ्नो सामान मात्र बेचिरहेको देखिन्छ, जसले गर्दा निर्यात व्यवसायी सबै पलायन भएका छन्', उनले भने । सामान ढिलो आउनुमाथि बाढीपहिरोले खासा र तातोपानी सडक अवरोध हुने कारण व्यापार गर्दा ढुवानी महंगो हुने समस्या छ ।

नाका सहज बनाउन ज्ञापन पत्र बोकेर धाउन थालेको महिनौं बितिसकेको नेपाल हिमालय सीमापार वाणिज्य संघका अध्यक्ष अशोककुमार श्रेष्ठले बताए ।

'भूकम्प, बाढीपहिरो र कोभिडको बाहनामा चीनले स्थल नाका हुँदै आएको सामान आयात निर्यात व्यापारमा निरुत्साहित गरेको देखिन्छ । बैंकको ब्याज, गोदाम भाडा र कर्मचारी तलबका कारण सयौं व्यवसायी पेशाबाट पलायन भएका छन्', उनले भने ।

सिन्धुपाल्चोक उद्योग वाणिज्य संघका अध्यक्ष बुद्धराज बस्नेतका अनुसार पहिले सडक र पुल नहुँदा सामाग्री बोकेका कन्टेनर चीनको खासा, न्यालमसहित सीमाक्षेत्रकै सडकमा अलपत्र पर्ने गरेका थिए । अहिले चाहिँ बाह्रबिसे-तातोपानी (२६ किलोमिटर) को खागदलमा बेलिब्रिज निर्माण सकेर सञ्चालनमा आएको छ । यसबाहेक चीनले खासा र यहाँसम्म पुग्ने करिब ७ किमी सडक र सुरुडमार्ग निर्माण गरिरहेकाले समय-समयमा कन्टेनर आउजाउमा ढिलाइ हुने गरेको छ ।

भूकम्पअघि नाका पूर्ण खुला थियो । नेपाली व्यापारी खासा र अन्य बजार गएर दुई सय कन्टेनरसम्म सामान ल्याउन पाउथे । सिन्धुपाल्चोकका प्रमुख जिल्ला अधिकारी किरण थापाले नेपाल-चीनका अधिकारीबीच भएको अनौपचारिक छलफलअनुरूप नाका सहज बनाउने अनेकन प्रयास भइरहेको बताए । 'नाका र यहाँको व्यापार सहज बनाउनेबारे सीमा सुरक्षा बैठकमा नेपाल र चीनका अधिकारीबीच धेरै पटक छलफल भएको छ, तल्लोभन्दा पनि यसका लागि माथिल्लो तहबाट पहल हुनुपर्ने देखिन्छ', उनले भने ।

सिन्धुपाल्चोकका प्रमुख जिल्ला अधिकारी किरण थापाले नेपाल-चीनका अधिकारीबीच भएको अनौपचारिक छलफलअनुरूप नाका सहज बनाउने अनेकन प्रयास भइरहेको बताए । 'नाका र यहाँको व्यापार सहज बनाउनेबारे सीमा सुरक्षा बैठकमा नेपाल र चीनका अधिकारीबीच धेरै पटक छलफल भएको छ, तल्लोभन्दा पनि यसका लागि माथिल्लो तहबाट पहल हुनुपर्ने देखिन्छ', उनले भने ।

“नाका र यहाँको व्यापार सहज बनाउनेबारे सीमा सुरक्षा बैठकमा नेपाल र चीनका अधिकारीबीच धेरै पटक छलफल भएको छ, तल्लोभन्दा पनि यसका लागि माथिल्लो तहबाट पहल हुनुपर्ने देखिन्छ”, उनले भने ।

भूकम्पपछि त्यही विपतको बाहनामा चीनले पूर्ण रूपमा नाका बन्द गर्‍यो । त्यसयता नाका नचलेपछि निर्यात व्यवसायी पुरै विस्थापित भए । भूकम्पको चार वर्षपछि मालवाहक रूपमा एकतर्फि आयात हुने गरी चिनियाँ रुट सिस्टममा सिमित कन्टेनर मात्रै भित्रने गरी नाका खुल्यो । ०७८ वैशाख १८ मा निर्यात र त्यसको केही समययता सर्वसाधारणका लागि खुलाइयो । तर, चीनले एकोहोरो कन्टेनरबाट आयात मात्रै गर्न थालेपछि निर्यात गर्ने स्थानीयहरु समस्यामा परे । पूर्ण रूपमा खोलिएको नाकामा हालसम्म चिनियाँले एकोहोरो आफ्नो सामान मात्रै बिक्री गरिरहेका छन् । आयात दिनहुँ बढ्दो छ, निर्यात शून्य छ ।

तातोपानी सुक्खा बन्दरगाह तथा भन्सार कार्यालयका सूचना अधिकारी सूर्य काफ्लेका अनुसार गतवर्ष दुईपटक गरी ८ वटा कन्टेनरबाट ४५ लाख बराबरको मुडा, फ्रेमजस्ता सामाग्री निर्यात भएको थियो । 'त्यसयता निर्यात हुन सकेको छैन, आयात चाहिँ बढिरहेको देखिन्छ, आयात भएकोमा अधिकांश विद्युतीय सवारी छन्', काफ्लेले भने ।

स्थानीय व्यवसायीलाई नेपालबाट कुनैपनि स्थानीय उत्पादन र सामाग्री चिनियाँ बजारमा लैजान दिइएको छैन । तातोपानी नाका चिनियाँ सामाग्री बेच्न खोलिएको जस्तै भयो, सीमा गाउँमा उत्पादित अर्गानिक साग, निगुरो, फलफूलसमेत चिनियाँ बजारमा लैजान दिइएको छैन । 'नेपालमा बनेको एक पोका चाउचाउ लानु त धेरै परको कुरा भयो', भोटेकोशी गाउँपालिका-२ का होटल व्यवसायी सेते श्रेष्ठले भने । चिनियाँ मालसामन मात्रै बेच्ने चीनको नीतिले नेपालीलाई फाइदा नहुने र यस्तो एकलौटी व्यवहारले यहाँका सम्पूर्ण व्यवसायी चकित परेको उनले बताए ।

“ ०७८ वैशाख १८ मा निर्यात र त्यसको केही समययता सर्वसाधारणका लागि खुलाइयो । तर, चीनले एकोहोरो कन्टेनरबाट आयात मात्रै गर्न थालेपछि निर्यात गर्ने स्थानीयहरु समस्यामा परे । पूर्ण रुपमा खोलिएको नाकामा हालसम्म चिनियाँले एकोहोरो आफ्नो सामान मात्रै बिक्री गरिरहेका छन् । आयात दिनहुँ बढ्दो छ, निर्यात शून्य छ ।

स्थानीयले मितेरी पुल पारीका चिनियाँ बजारबाट घरायसी प्रयोजनको लागि सामान ल्याउन पनि सीमामा नेपालकै सुरक्षाकर्मीबाट घण्टौं रोकेर झन्झटिलो बनाउने गरेको स्थानीयले गुनासो गर्दैआएका छन् । यहाँका सयौं व्यापारी निर्यातमा निर्भर थिए ।

