सडक सञ्जालमा जोडिएपनि किमाथाङ्का नाका सञ्चालनको प्रतीक्षामा

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

संखुवासभा

असार २०८३ - गएको जेठ २५ गते भोटखोला गाउँपालिका–१ किमाथाङ्काबाट ल्याइएको ३ सय ६८ थान चौरीका पुच्छर (चम्मर) बोकेको ट्याक्टर प्रहरीले नियन्त्रणमा लियो । जिल्लाको सीमावर्ती गाउँ किमाथाङ्काबाट ल्याइएका ती चौरीका पुच्छर भन्सार तथा क्वारेन्टाइनको प्रक्रिया पूरा नगरी ल्याएको आरोपमा मकालु गाउँपालिका–३ गढीस्थित कोशी राजमार्गको चेकपोस्टमा प्रहरीले नियन्त्रणमा लिएको थियो ।

नियमित सवारी जाँचका क्रममा हुङगुङबाट खाँदबारीतर्फ आउँदै गरेको प्रदेश १–०२–००३ त १२१७ नम्बरको ट्याक्टर रोकेर जाँच गर्दा चौरीको पुच्छर ल्याइँदै गरेको अवस्थामा फेला परेको प्रहरीले बताएको छ । चमर भनिने चौरीको पुच्छर सम्बद्ध कागजपत्र लगायतको कानुनी आधार पुष्टि हुन नसकेपछि प्रहरीले ट्याक्टर चालक चिचिला गाउँपालिका–१ का अन्दाजी २० वर्षीय दिनेश राईसहितलाई नियन्त्रणमा लिएर जिल्ला सदरमुकाम खाँदवारीस्थित किमाथाङ्का भन्सार कार्यालयमा बुझाएको थियो । बरामद गरिएको चौरीको पुच्छर पनि भन्सार कार्यालयमा बुझाइएको छ ।

चौरीको पुच्छर पहाडी भेगका बासिन्दाहरुमा धार्मिक तथा साँस्कृतिक कार्यमा प्रयोग गर्न माग हुने गरेको छ ।

जिल्ला सदरमुकाममा भन्सार कार्यालय रहनु र भन्सार कार्यालय आइपुग्नु अगावै भन्सार छलीको आरोप लाग्नु र सामग्री जफत हुनुले सरकारको शासकीय शैलीको अवस्थालाई उजागर गर्ने गरेको छ । सरकारको अव्यावहारिक कार्य सम्पादनका कारण भोटखोलाका बासिन्दाले भन्सार छलीको आरोप खेप्नु परेको कुरा संखुवासभाका बासिन्दाका लागि नौलो होइन । भोटखोलाबाट ल्याइने प्रायःजसो सामग्रीलाई सरकारी निकायले सदैव शंकाको दृष्टिले हेर्ने गरेको छ ।

केही साताअघि मात्रै उत्तर–दक्षिण कोशी राजमार्गद्वारा किमाथाङ्कालाई सदरमुकाम खाँदवारीसँग सडकको ट्र्याकले भए पनि जोडिएको घोषणा गरिएको थियो । सडकको ट्र्याक छिमेकी राष्ट्र चाइनाको सिमानामा पुगेपछि चाइनासँग व्यापार गर्ने अवसर सम्भावना बढेको, स्थानीय उत्पादनले बजार पाउने र दैनिक उपभोग्य सामग्री सहज रुपमा पाइन सक्ने आशा स्थानीयमा पलाएको थियो । तर सडकको ट्र्याक जोडिए पनि व्यापारिक क्रियाकलाप सञ्चालनका लागि नाका क्षेत्रमा आवश्यक कानूनी पूर्वाधार नहुँदा स्थानीय निराश बनेका छन् ।

> **सरकारले किमाथाङ्कासम्म सडकको ट्र्याक पुऱ्याएको भए पनि व्यापारिक नाका सञ्चालनका आधारभूत संरचना भने अझै तयार गर्न सकेको छैन । सीमाक्षेत्रमा भन्सार र सीमा प्रशासन कार्यालय छैन, क्वारेन्टाइन छैन, गोदाम छैन र आवश्यक जनशक्ति पनि छैन ।**

सरकारले किमाथाङ्कासम्म सडकको ट्र्याक पुऱ्याएको भए पनि व्यापारिक नाका सञ्चालनका आधारभूत संरचना भने अझै तयार गर्न सकेको छैन । सीमाक्षेत्रमा भन्सार र सीमा प्रशासन कार्यालय छैन, क्वारेन्टाइन छैन, गोदाम छैन र आवश्यक जनशक्ति पनि छैन । किमाथाङ्का भन्सार कार्यालय नामको कार्यालय अहिले

किमाथाङ्का खाँदबारी सडक खण्डमा खोलिएको ट्र्याक। तस्वीर: दीपेन्द्र शाक्य

सदरमुकाम खाँदबारीबाट सञ्चालन भइरहेको छ । कार्यालयमा अधिकृत र पर्याप्त कर्मचारी समेत छैनन् । एकजना लेखापालको भरमा कार्यालय चलिरहेको स्थानीय बताउँछन् ।

यसका कारण किमाथाङ्का, च्याम्ताङ, चेपुवा, हटिया लगायतका हिमाली बस्तीका स्थानीयले दैनिक उपभोग्य सामग्री आयात गर्दा कानुनी प्रक्रिया पूरा गर्न ठूलो सास्ती भोग्नुपरेको छ । भन्सार तिर्नकै लागि सिमानाबाट खाँदबारी आईपुग्न तीन दिनभन्दा बढी समय लाग्छ । दुर्गम पहाडी बाटो, महँगो यातायात खर्च र समयको अभावका कारण धेरै स्थानीयले भन्सार प्रक्रिया पूरा गर्नकै लागि पटक पटक ओहोर दोहोर गर्नुपर्ने बाध्यता छ ।

भोटखोला गाउँपालिका नेपालको सबैभन्दा दुर्गम हिमाली बस्तीमध्ये एक मानिन्छ । यहाँका धेरै गाउँमा अझै पनि स्वास्थ्य, शिक्षा, सञ्चार र बजार पहुँच सीमित छ । वर्षौंदेखि स्थानीयको जीवन तिब्बतसँगको साँस्कृतिक तथा सामाजिक रुपमा उपभोग्य वस्तु आदानप्रदान हुँदै आएको छ । नुन, तेल, लत्ताकपडा, खाद्यान्न तथा पशुजन्य सामग्रीको किनबेच नै स्थानीय अर्थतन्त्रको आधार बनेको छ । तर औपचारिक नाका सञ्चालनका लागि सरकारले प्राथमिकताका साथ आवश्यक कानूनी व्यवस्था नगरिदिएकाले स्थानीयहरू अन्योल र प्रशासनिक झन्झटबीच जीवन गुजार्न बाध्य छन् ।

स्थानीय बासिन्दाहरूका अनुसार सडक जोडिनु मात्रै विकासको अन्तिम उपलब्धि होइन । सडकले व्यापार, रोजगारी र सेवा प्रवाहसँग स्थानीय बासिन्दालाई जोड्न सके मात्र यसको वास्तविक लाभ प्राप्त हुन्छ । अहिले किमाथाङ्कासम्म सडकको ट्र्याक पुगे पनि त्यसले अपेक्षित आर्थिक गतिविधि सिर्जना गर्न सकेको छैन । व्यापारीहरू सामान आयात गर्न चाहन्छन्, तर भन्सार प्रक्रिया कसरी गर्ने भन्ने स्पष्ट व्यवस्था छैन । किसान तथा पशुपालकहरू आफ्ना उत्पादन निर्यात गर्न चाहन्छन्, तर परीक्षण, प्रमाणीकरण र भन्सार सेवाको अभावले उनीहरू रोकिएका छन् ।

किमाथाङ्का नाका नेपाल–चाइना व्यापार विस्तारको महत्वपूर्ण प्रवेशद्वारका रूपमा हेरिएको छ । कोशी प्रदेशका पहाडी तथा हिमाली जिल्लाका लागि यो नाका सञ्चालन हुन सके उत्तरी छिमेकीसँगको व्यापारिक सम्बन्ध बलियो बन्ने अपेक्षा गरिएको छ । तर भौतिक पूर्वाधार निर्माणसँगै प्रशासनिक र प्राविधिक तयारी नहुँदा नाका सञ्चालनको सपना अझै अधुरै देखिएको छ ।

भोटखोला गाउँपालिकाका अध्यक्ष वाङछेदर लामा भन्छन्, “सडक त आयो, तर व्यापारिक क्रियाकलाप शुरु गर्न सकिएको छैन ।” उनीहरूको यो गुनासो अहिले किमाथांकाको वास्तविक चित्र बनेको छ । सडक सञ्जालले मानिसको यात्रा हिमालको काखसम्म त पुऱ्यायो, तर आर्थिक समृद्धिको ढोका भने अझै खुल्न सकेको छैन । किमाथाङ्कामा भन्सार, क्वारेन्टाइन, सुरक्षा तथा व्यापार सहजीकरणका संरचना तत्काल निर्माण गर्न नसके सडक निर्माणको उपलब्धि उद्घाटन र घोषणामै सीमित हुने खतरा देखिएको छ ।

हिमाली भेगका बासिन्दाले अब सडक मात्रै होइन, सडकसँगै व्यापार, सेवा र अवसर पनि खोजिरहेका छन्, अध्यक्ष लामा भन्छन्, “उनीहरूको यही अपेक्षा पूरा गर्न राज्यले नाका सञ्चालनका बाँकी तयारीलाई शीघ्रता दिनुपर्ने आवश्यकता झन् टड्कारो बन्दै गएको छ ।”

खाँदबारीबाट किमाथाङ्कासम्मको सडक दुरी १ सय ५७ किलोमिटर छ ।

“किमाथाङ्का खाँदबारी सडक अभियान” का अभियन्ता जीवनाथ खनालका अनुसार किमाथाङ्का नाका सञ्चालनको चर्चा धेरै भए पनि वास्तविक व्यापारिक गतिविधि अझै चुनौतीपूर्ण अवस्थामा छ । सरकारले कोशी राजमार्ग तथा सम्बन्धित पूर्वाधारका लागि चार अर्ब ७० करोड रुपैयाँभन्दा बढी बजेट विनियोजन गरेपछि केही

आशा जागेको छ, उनले भने, "सडक स्तरोन्नति हुँदै गएपछि सीमित मात्रामा भए पनि व्यापारिक प्रयोग सम्भव हुनेछ । तर सडक निर्माण मात्र पर्याप्त छैन, उनले भने, नाकालाई पूर्ण रूपमा व्यापारिक केन्द्रका रूपमा सञ्चालन गर्न भन्सार, क्वारेन्टाइन, सीमा प्रशासन, सुरक्षा निकाय, बैंकिङ सेवा, गोदाम तथा सुक्खा बन्दरगाहलगायतका संरचना आवश्यक छन् ।"

यी सबै पूर्वाधार निर्माण र सञ्चालनमा आउन अझै समय लाग्ने देखिन्छ ।

"व्यापारका क्रममा सरकारी प्रक्रिया र संरचनाको अभावले साना व्यापारीहरू थप समस्यामा परिरहेका छन्," उनले भने, "उदाहरणका रूपमा, किमाथाङ्काबाट ल्याइएका च्याउ, चौरीका पुच्छर वा अन्य सामग्री भन्सार तथा क्वारेन्टाइन प्रक्रियाको जटिलताका कारण बाटोमै रोकिने गरेका छन् । भन्सार कार्यालय खाँदबारीमा रहँदा नाकाबाट सामान ल्याउने व्यापारीले अनावश्यक झन्झट बेहोर्नुपरेको छ, क्वारेण्टाइनको सेवा लिन विराटनगर वा काकडभिट्टा जानु पर्ने अवस्था छ ।" उनले भने, "सम्बन्धित सेवा नाकामै उपलब्ध नहुँदा साना तथा स्थानीय व्यापारीहरू व्यापारबाट निरुत्साहित भइरहेका छन् ।"

यसको प्रत्यक्ष असर स्थानीय जनजीवनमा पनि देखिएको छ । एक समय किमाथाङ्कामा १ सय २५ भन्दा बढी परिवार बसोबास गर्ने गरेकामा अहिले करिब ६५ परिवार मात्र बाँकी छन् । अभियन्ता खनालले भने, "खाद्यान्न, शिक्षा, स्वास्थ्य तथा अन्य आधारभूत सुविधाको अभावका कारण धेरै परिवार खाँदबारी, विराटनगर र काठमाडौं लगायतका स्थानतर्फ बसाइँ सरेका छन् । समग्रमा, किमाथाङ्का नाकाको प्रभावकारी सञ्चालनका लागि सडक निर्माणसँगै आवश्यक सरकारी संरचना, सेवा सुविधा र स्थानीय जनताको आर्थिक सशक्तीकरणलाई समान प्राथमिकता दिनुपर्ने अभियन्ता खनालको निष्कर्ष छ ।

किमाथाङ्काका पिम्बा भोटे नाका सञ्चालनको वास्तविक लाभ स्थानीय बासिन्दाले पाउनुपर्ने बताउँछन् । "व्यापारिक गतिविधि बाहिरका ठूला व्यापारीको नियन्त्रणमा मात्र सीमित भयो भने स्थानीय जनताको जीवनस्तरमा अपेक्षित सुधार आउन सक्दैन," उनले भने, "त्यसैले नाका खोल्ने मात्र नभई स्थानीय समुदायलाई व्यापारिक गतिविधिमा सहभागी र सक्षम बनाउने नीति आवश्यक रहेको छ ।"

भोटखोला गाउँपालिका १ का वडाध्यक्ष नुर्पू च्यावाका अनुसार आर्थिक गतिविधि कमजोर, सामाजिक सुविधा न्यून र भौगोलिक कठिनाइका कारण किमाथाङ्का क्षेत्रको अवस्था अझै जटिल छ । यद्यपि स्थानीय तहका जनप्रतिनिधि तथा राजनीतिक नेतृत्वले सीमा क्षेत्रमा आफ्नो उपस्थिति कायम राख्दै आएका छन्, उनले भने, संखुवासभाको उत्तरी सीमामा रहेको किमाथाङ्का नाकाबारे धेरै चर्चा भए पनि यसलाई तत्काल पूर्ण व्यापारिक नाकाका रूपमा बुझ्न सक्ने अवश्था छैन । वडाध्यक्ष च्यावाका अनुसार हालसम्म किमाथाङ्का नाका मुख्य रूपमा सीमावर्ती क्षेत्रमा बसोबास गर्ने सीमित परिवारहरूले दैनिक उपभोग्य सामग्रीको परम्परागत विनिमय तथा आवतजावतका लागि मात्र प्रयोग गर्दै आएका छन् । "नाका" शब्दसँग व्यापार–व्यवसाय जोडिए पनि किमाथाङ्काको सन्दर्भमा आवश्यक कानुनी तथा भौतिक पूर्वाधार अझै पूरा भइसकेका छैनन्," उनले भने, "व्यापारिक नाका सञ्चालनका लागि नेपाल र चाइनाबीच औपचारिक व्यापार सम्झौता तथा पारवहन (ट्रान्जिट) सम्झौताको व्यवस्था आवश्यक पर्छ ।"

हालसम्म किमाथाङ्कालाई केन्द्रमा राखेर त्यस्ता व्यवस्था पूर्ण रूपमा कार्यान्वयनमा नआएकाले यसलाई व्यावसायिक व्यापारिक नाका भन्न कठिन रहेको भोटखोलाबासीको भनाई छ ।
सम्झौता भए पनि ठूलो परिमाणमा मालसामान आयात–निर्यात गर्न सक्ने स्तरको सडक पूर्वाधार निर्माण भइसकेको छैन, हुङगुङका थुदोक भोटेले भने व्यापारिक ढुवानी धान्न सक्ने सडक, भण्डारण तथा भन्सार संरचनाको अभाव छ ।

किमाथाङ्का नाकालाई वास्तविक अर्थमा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारिक नाकाका रूपमा विकास गर्न नेपाल–चीनबीच आवश्यक कूटनीतिक तथा व्यापारिक समझदारीसँगै बलियो सडक सञ्जाल र अन्य पूर्वाधार निर्माण अपरिहार्य छ ।

सडक पूर्वाधारका विषयमा समेत प्रश्न उठ्छ । व्यापारिक गतिविधि सञ्चालन गर्न सक्ने स्तरको पूर्वाधार निर्माणका लागि डिजाइन, सडक क्षमता र दीर्घकालीन योजना पुनरावलोकन आवश्यक रहेको उनको भनाइ छ । किमाथाङ्का नाकालाई वास्तविक अर्थमा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारिक नाकाका रूपमा विकास गर्न नेपाल–चीनबीच आवश्यक कूटनीतिक तथा व्यापारिक समझदारीसँगै बलियो सडक सञ्जाल र अन्य पूर्वाधार निर्माण अपरिहार्य छ । हालको अवस्थामा भने यसको उपयोग मुख्यत: परम्परागत सीमापार आवतजावत र स्थानीय आवश्यकताको आपूर्तिमै सीमित रहेको छ ।