

‘चिकेन्स नेक’ मा भारतको नयाँ कनेक्टिभिटी रणनीति

पर्वत पोर्तेल

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

झापा

भदौ २०८३ - भारतले नेपालसँग सीमा जोडिएको पानीटङ्की नाकासहित रणनीतिक दृष्टिले अत्यन्त संवेदनशील मानिने सिलिगुडी करिडोरमा अर्को चार लेनको राजमार्ग बनाउने भएको छ । भारतको केन्द्र सरकारले बागडोगरा-पानीटङ्की-खोरीबारी हुँदै बिहारको गलगलियासम्म जोडिने ३१ दशमलव २ किलोमिटर लामो सडकलाई चार लेनमा स्तरोन्नति आवश्यक बजेट समेत विनियोजन गरिसकेको छ ।

सो राजमार्ग निर्माणका २ हजार ७७ करोड १८ लाख भारतीय रुपैयाँ स्वीकृत गरिसकेको भारत सरकारका सडक तथा राजमार्ग मन्त्री नितिन गडकरीले बताएका छन । उनले सेप्टेम्बर पहिलो साता सामाजिक सञ्जालमार्फत सो जानकारी सार्वजनिक गरेका हुन् ।

उत्तरपूर्वी भारतलाई मुलुकको मूलभूमिसँग जोड्ने साँघुरो स्थलमार्गीय भूभागलाई भारतमा ‘चिकेन्स नेक’ अर्थात् कुखुराको घाँटीजस्तो साँघुरो करिडोर भनेर चिनिन्छ । यही करिडोरको एकातर्फ नेपाल र अर्कोतर्फ बंगलादेश पर्छ । अलि परबाट भुटानको सीमा क्षेत्र पनि जोडिन्छ । यसैले यहाँको सडक पूर्वाधार विस्तारलाई भारतीय सञ्चारमाध्यमहरूले स्थानीय यातायात सहज बनाउने योजनासँग मात्र नभई क्षेत्रीय सम्पर्क र दीर्घकालीन रणनीतिक पूर्वाधार क्षमता विस्तारसँग जोडेर व्याख्या गर्ने गरेका छन् ।

राजमार्गको स्तरोन्नति र नेपालसंगको सम्बन्ध

प्रस्तावित यो सडक हाल अस्तित्वमा रहेको राष्ट्रिय राजमार्ग (एनएच) ३२७ को स्तरोन्नति परियोजना हो, जुन अब एनएच-२७

को समानान्तर वैकल्पिक सडक सञ्जालका रूपमा विकास हुनेछ । यसले बागडोगरा विमानस्थल, सिलिगुडी क्षेत्र, पानीटङ्की नाका र उत्तर बंगालका व्यापारिक तथा कृषि क्षेत्रलाई एकआपसमा जोड्नेछ । यो सडक सञ्चालनमा आएपछि नेपालतर्फको सीमावर्ती आवागमन समेत सहज हुने अपेक्षा नेपाली उद्योगी-व्यवसायीहरूले गरेका छन् ।

नेपालका लागि यसको सबैभन्दा प्रत्यक्ष प्रभाव काँकडभिट्टा-पानीटङ्की नाकाबाट हुने आवागमन र व्यापारमा पर्नेछ । झापाको अर्को नाका भद्रपुर-गलगलीयामा पनि यसको प्रभाव पर्ने स्थानीय व्यापारीको भनाई छ । पूर्वी नेपालको प्रमुख स्थलमार्गीय व्यापारिक नाका काँकडभिट्टाबाट पानीटङ्की हुँदै सिलिगुडी पुग्ने मालवाहक तथा यात्रुवाहक सवारीले हाल भोगिरहेको सडक चाप, बजार क्षेत्रको भीड र सीमावर्ती आवागमनका समस्याबाट केही राहत पाउने अनुमान गरिएको छ । भारतले दावी गरेअनुसार, भारततर्फबाट नेपाल आउने वस्तु तथा नेपालबाट भारतीय बजारतर्फ जाने कृषि उपज, चिया लगायत उत्पादनको ढुवानी पनि छोटो र सहज हुनेछ ।

यस करिडोरको चौडाइ कतिपय स्थानमा अत्यन्त साँघुरो रहेकाले यहाँबाट हुने सडक तथा रेल आवागमनमा कुनै किसिमको अवरोध सिर्जना भएमा त्यसको असर उत्तरपूर्वी भारतको ठूलो भूभागमा पर्न सक्छ । त्यसैले एउटै मार्गमाथिको निर्भरता घटाउँदै वैकल्पिक र उच्च क्षमताका सडक सञ्जाल विकास गर्नु भारतको दीर्घकालीन रणनीतिक आवश्यकताका रूपमा हेरिएको छ ।

यो परियोजनाको महत्व सडकमा गुड्ने सवारीको संख्यामा मात्र सीमित छैन । भारतका लागि सिलिगुडी करिडोर उत्तरपूर्वी राज्यहरूलाई देशको बाँकी भूभागसँग जोड्ने रणनीतिक ‘लाइफलाइन’ हो । यस करिडोरको चौडाइ कतिपय स्थानमा अत्यन्त साँघुरो रहेकाले यहाँबाट हुने सडक तथा रेल आवागमनमा कुनै किसिमको अवरोध सिर्जना भएमा त्यसको असर उत्तरपूर्वी भारतको ठूलो भूभागमा पर्न सक्छ । त्यसैले एउटै मार्गमाथिको निर्भरता घटाउँदै वैकल्पिक र उच्च क्षमताका सडक सञ्जाल विकास गर्नु भारतको दीर्घकालीन रणनीतिक आवश्यकताका रूपमा हेरिएको छ ।

भारत सरकारले यस परियोजनालाई मुख्यतः सडक सम्पर्क, यातायात व्यवस्थापन, आर्थिक गतिविधि विस्तार र क्षेत्रीय पहुँच सुधारका रूपमा प्रस्तुत गरेको छ । नयाँ चार लेन सडकले बागडोगरा, नक्सलबारी, खोरीबारी र पानीटंकी क्षेत्रमा हुने सडक चाप घटाउने र बागडोगरा विमानस्थल तथा सीमावर्ती व्यापारिक क्षेत्रबीचको सम्पर्क थप सुधार्ने अपेक्षा राखिएको छ ।

नेपालको व्यापारिक अवसर र चुनौती

यो सडकले नेपालसँगको व्यापारिक सम्बन्धमा पनि नयाँ सम्भावनाको ढोका खोल्न सक्ने अनुमान शुरु भएको छ ।



भारतको सिलिगुडी सहर । तस्बिर: पर्वत पोर्तेल

सिलिगुडी करिडोरको यो संवेदनशीलता भारत-चीन सम्बन्धसँग पनि प्रत्यक्ष जोडिन्छ । करिडोर उत्तरमा चीनको तिब्बत स्वायत्त क्षेत्र र सिक्किमसँग, अनि पूर्वमा भुटानसँग सीमा जोड्ने संवेदनशील भूगोलको नजिकै पर्छ । विगतमा भारत, चीन र भुटानको त्रिदेशिय क्षेत्र दोकलाम क्षेत्रमा भारत र चीनबीच उत्पन्न भएको तनावले पनि यस क्षेत्रको भूराजनीतिक संवेदनशीलतालाई सतहमा ल्याइदिएको थियो, यही पृष्ठभूमिमा करिडोरमा सडक, रेल तथा अन्य पूर्वाधारको क्षमता विस्तारलाई विश्लेषकहरूले भारतको दीर्घकालीन ‘कनेक्टिभिटी रेजिलियन्स’ अर्थात् संकटको अवस्थामा समेत सम्पर्क कायम राख्न सक्ने क्षमतासँग जोडेर व्याख्या गर्ने गरेका छन् ।

भारतको सिलिगुडी क्षेत्र पूर्वी नेपालको आयात-निर्यात व्यापारका लागि निकै महत्वपूर्ण केन्द्र हो । काँकडभिट्टाबाट प्रवेश गर्ने मालवाहक गाडीहरूको ठूलो हिस्सा पानीटङ्की हुँदै सिलिगुडी तथा भारतका अन्य सहरतर्फ जाने गर्छ । नेपालतर्फको सडक तथा भन्सार पूर्वाधार पनि समानुपातिक गतिमा सुधार गर्न सकिएमा यो चार लेन सडकले पूर्वी नेपालको व्यापारिक क्षमता उल्लेख्य रूपमा विस्तार गर्न सक्छ ।

तथापि, नेपालले यसबाट कति लाभ लिन सक्छ भन्ने कुरा भारतीय सडक निर्माणभन्दा बढी आफ्नै पूर्वाधार र नीतिगत तयारीमा निर्भर

रहनेछ । काकडभिट्टा नाकाको भन्सार पूर्वाधार, मेची पुल, पूर्व-पश्चिम राजमार्गको अवस्था, पार्किङ सुविधा र सीमा व्यवस्थापनमा उल्लेख्य सुधार नगरिएमा भारततर्फ विस्तार हुने सडक क्षमताको पूरा फाइदा नेपालले लिन नसक्ने जोखिम देखिन्छ ।

तर, पूर्वी नेपालका उद्योगी-व्यवसायीहरूका अनुसार त्यता चार लेनको पूर्व-पश्चिम राजमार्ग निर्माण भइरहेकाले त्यसको प्रत्यक्ष लाभ नेपालले पनि लिन सक्ने अवस्था छ । नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ कोशीका अध्यक्ष राजेन्द्र राउतका भन्छन्, “भारततर्फ बनिरहेको जस्तै सडक नेपालतर्फ पनि निर्माणाधीन रहेकाले यसको फाइदा नेपालले लिनुपर्छ र लिन्छ नै भन्ने विश्वास हामीलाई छ ।”

परियोजनाको अर्को महत्वपूर्ण पक्ष वातावरण र वन्यजन्तु संरक्षणसंग जोडिएको छ । प्रस्तावित सडक हात्ती आवतजावत हुने क्षेत्रबाट गुज्रने भएकाले संन्यासीथान, अटल, पानीटङ्की र देओमणी लगायतका क्षेत्रमा पाँचवटा हात्ती अन्डरपास निर्माण गर्ने योजना रहेको छ । उत्तर बंगालमा भारत-नेपाल सीमासम्म फैलिएको वन क्षेत्र र हात्तीको परम्परागत आवागमन मार्गमा नै सडक पूर्वाधार विस्तार भइरहेकाले यी अन्डरपासहरू कति प्रभावकारी सिद्ध हुन्छन् भन्ने कुरा परियोजनाको एउटा महत्वपूर्ण परीक्षणको विषय बनेछ ।

“चार लेन सडकले यातायात क्षमता बढाए पनि यसले सीमावर्ती बस्ती, वन्यजन्तु आवागमन र समग्र वातावरणमा पार्ने प्रभाव कसरी व्यवस्थापन गरिन्छ भन्ने प्रश्न पनि उत्तिकै महत्वपूर्ण बनेको छ । विशेषगरी पानीटङ्की वरपर नेपाल-भारत सीमामा व्यापार र पूर्वाधार विस्तार बढ्दै जाँदा सडक सुरक्षादेखि वन्यजन्तु संरक्षणसम्मका थप चुनौती देखा पर्न सक्छन् ।

चार लेन सडकले यातायात क्षमता बढाए पनि यसले सीमावर्ती बस्ती, वन्यजन्तु आवागमन र समग्र वातावरणमा

पार्ने प्रभाव कसरी व्यवस्थापन गरिन्छ भन्ने प्रश्न पनि उत्तिकै महत्वपूर्ण बनेको छ । विशेषगरी पानीटङ्की वरपर नेपाल-भारत सीमामा व्यापार र पूर्वाधार विस्तार बढ्दै जाँदा सडक सुरक्षादेखि वन्यजन्तु संरक्षणसम्मका थप चुनौती देखा पर्न सक्छन् ।

भारतका लागि यो परियोजना उत्तर बंगालको एउटा साधारण सडक विस्तार परियोजना मात्र होइन । यो सिलिगुडी करिडोरलाई थप सक्षम, बहुविकल्पीय र उच्च क्षमताको यातायात सञ्जालमा रूपान्तरण गर्ने भारतको व्यापक पूर्वाधार रणनीतिको एउटा अंश बन्न सक्छ । नेपाल, भुटान र बंगलादेशसँग जोडिएका सीमा नाका तथा उत्तरपूर्वी भारततर्फ जाने मार्गहरूलाई एउटै एकीकृत क्षेत्रीय कनेक्टिभिटी सञ्जालमा जोड्ने सम्भावना समेत यसले बढाउँछ ।

नेपालका लागि भने यसको अर्थ अझ फराकिलो रहेको देखिन्छ । भारतले आफ्नो सीमासम्म चार लेन सडक पुऱ्याइरहँदा नेपालले काँकडभिट्टा नाकादेखि पूर्वी नेपालको आन्तरिक बजारसम्मको सडक तथा व्यापारिक पूर्वाधार कति तयार पारेको छ भन्ने प्रश्न अब झन् बढी सान्दर्भिक बन्दै जानेछ । भारतको ‘चिकेन्स नेक’ क्षेत्रमा निरन्तर बढिरहेको कनेक्टिभिटीसँग नेपालले पूर्वी सीमा नाकालाई कसरी जोड्छ भन्ने विषय आगामी दिनमा आर्थिक मात्र नभई रणनीतिक बहसकै विषय समेत बन्ने देखिन्छ । बागडोगरा-पानीटङ्की-गलगलिया सडक स्तरोन्नति परियोजनालाई भारतको सीमापारि पूर्वाधार कूटनीतिको एउटा दृष्टान्तका रूपमा हेर्न सकिने सिलिगुडीका नेपाली भाषी लेखक राजा पुनियौनी बताउँछन् ।

नेपालको दृष्टिकोणबाट हेर्दा, यो परियोजना अवसर र चुनौती दुवैको संकेत हो । यदि नेपालले आफ्नो तर्फको पूर्वाधार र भन्सार प्रणालीलाई समयमै स्तरोन्नति गर्न सक्दा सडक क्षमता विस्तारको प्रत्यक्ष लाभ लिन कसैले रोक्न नसक्ने विश्लेषकहरूको भनाई छ ।