

भारत र बंगलादेशसंग नेपाललाई जोड्ने नाका : उच्च सम्भावना, सुस्त प्रगति



सेसिफ बोर्डर श्रृंखला ३

पर्वत पोर्तेल



CESIF
Centre for Social Innovation
and Foreign Policy

सेन्टर फर सोसल इनोभेसन एण्ड फोरेन पोलिसी (सेसिफ)

भारत र बंगलादेशसंग नेपाललाई जोड्ने नाका : उच्च सम्भावना, सुस्त प्रगति

प्रकाशन वर्ष २०८१ (सन् २०२४)

प्रकाशक-

सेन्टर फर सोसल इनोभेसन एण्ड फोरेन पोलिसी (सेसिफ)

कुमारीपाटी, ललितपुर

फोन: ०१ - ५४०८८०५ / ५४०८८१४

इमेल : info@cesifnepal.org

www.cesifnepal.org

सेसिफ बोर्डर श्रृंखला - ३

सार्वधिकार © सेन्टर फर सोसल इनोभेसन एण्ड फोरेन पोलिसी (सेसिफ)

यो रिपोर्ट सेन्टर फर सोसल इनोभेसन एण्ड फोरेन पोलिसी (सेसिफ) द्वारा संचालित सीमावर्ती जिल्लाका पत्रकार लक्षित फेलोशिप कार्यक्रम अन्तर्गत तयार पारिएको हो ।

भारत र बंगलादेशसंग नेपाललाई जोड्ने नाका : उच्च सम्भावना, सुस्त प्रगति



भुटानसँगको व्यापार एकतर्फी मात्रै छ । भुटानबाट १ अर्ब ११ करोड बढीको सामान आएको छ । नेपालबाट एक सुकोको सामान पनि भुटान निर्यात भएको देखिदैन । 'विगतमा स्टिलका पोल, चाउचाउ लगायतका सामानहरू भुटान जान्थे', मेची भन्सार प्रमुख रामप्रसाद रेग्मीले भने, 'अहिले त उताबाट मात्रै आइरहेको छ, हामीले केही पनि पठाउनै सकेका छैनौं ।'



मुलुकको पूर्वी सीमा नाकालाई चिल्लो र फराकिलो कालोपत्रे सडकले छोएको तीन वर्ष बित्यो । ६ लेनको एसियन हाइवे र मितेरी पुल हुँदै नेपालले भारत, बंगलादेश र भुटानलाई आफ्ना उत्पादन र वस्तु निर्यात गर्छ । उताबाट पनि त्यही पुल तरेर भारतीय, बंगलादेशी र भुटानी सामान भित्रिन्छन् । करिव ५० वर्ष पुरानो दुई लेनको मेची पुलबाट भारतीय अर्ध सैनिक वल (एसएसवी)को चेकपोष्ट छिचोल्दै सीमावर्ती भारतीय बजार पानीटकी जोडिन्छ ।

यो नाकाबाट नेपाली सामान बाहिरिने भन्दा विदेशी सामान भित्रिने दर उच्च छ । सन् २०२३ जुलाई १६ देखि २०२४ जुन २ सम्मको त्रिदेशीय व्यापारको तथ्यांक हेर्दा नेपालको पूर्वी नाकाबाट भारत, बंगलादेश र भुटानसँगको व्यापारिक अवस्थिति प्रष्ट हुन्छ ।

पूर्वी नाका काकडभिडामा अवस्थित मेची भन्सार कार्यालयका अनुसार उक्त अवधिमा भारतबाट २ खर्ब ७२ अर्ब ७० करोड रूपैया बढीको सामान आयात हुँदा निर्यात भने २६ अर्ब बढीको मात्रै छ । बंगलादेशबाट २ अर्ब ४२ करोडको सामान आयात हुँदा करिव १० करोडको नेपाली मालवस्तु मात्रै निर्यात भएको छ ।

भुटानसँगको व्यापार एकतर्फी मात्रै छ । भुटानबाट १ अर्ब ११ करोड बढीको सामान आएको छ । नेपालबाट एक सुकोको सामान पनि भुटान निर्यात भएको देखिदैन । 'विगतमा स्टिलका पोल, चाउचाउ लगायतका सामानहरू भुटान जान्थे', मेची भन्सार प्रमुख रामप्रसाद रेग्मीले भने, 'अहिले त उताबाट मात्रै आइरहेको छ, हामीले केही पनि पठाउनै सकेका छैनौं ।'

सन् २०१८ देखि निर्माण थालनी भएको एसियन हाइवे खासमा नेपाल पसेको धेरै भएको छैन । बनिसक्दा पनि करिव २ वर्ष पुल वारपार गर्न भारतले प्रतिबन्ध नै लगायो । मुल कारण कोभिड महामारी भनियो । तर, कोभिड महामारी मत्थर भए पनि वारि र पारीका नेपालीले एसियन हाइवे 'क्रस' गर्ने सकस जारी छ । खासगरी भारतीय सुरक्षा संयन्त्रले 'चिकेन नेक' क्षेत्र भएकाले पूर्वी नाकामा विशेष निगरानी बढाइरहेको देखिन्छ । बंगालको दोश्रो ठूलो सहर सिलिगुडी नेपाल, भुटान र बंगलादेश जोड्ने 'ट्रान्जिट' प्वाइन्ट हो । यहाबाटै भारतले संवेदशील मान्ने उत्तर पूर्वी क्षेत्र जोडिन्छ ।

त्यही संवेदशीलताका कारण भारतले काकडभिडा-पानीट्यांकी नाकामा विगत चार वर्षयता 'आइडी भेरिफिकेसन' गर्दै आएको छ । जबकि नेपालसँगका अन्य सीमा नाकामा यस्तो व्यवस्था छैन । नेपाल आउने तेश्रो देशका विदेशीहरू पूर्वी नाकाबाट प्रवेश गर्न पाइरहेको छैनन् । यो समस्या कोभिड शुरु भएयता जारी छ । कोभिडका समयमा भारतले नाकामा गरेको अवरोध जारी नै राख्दा तेश्रो देशका पर्यटकहरू निर्वाध रूपमा आउन नपाएको पर्यटन व्यवसायी नीरवहादुर कार्कीले जनाए ।

'भारतसंग सीमा जोडिएका सबै नाका कोभिडपछि पुरानै लयमा फर्किए तर पूर्वी नाकामा भने भारतले एकतर्फी कडाई गर्दा विदेशी पर्यटन आउन पाएका छैनन्, व्यवसायी कार्कीले भने, 'यसले पूर्वी नाकाको व्यापार व्यवसाय नै सुक्ने अवस्थामा पुगेको छ ।'

पूर्वी नाकाको एसियन हाइवेबाट सन् २०२३ जनवरी १ बाट मात्रै भारतले अनौपचारिक रूपमा मालवाहक सवारीलाई वारपार गर्न इजाजत दिएको थियो । पैदल यात्रुलाई भने नयाँपुल वारपारमा रोकावट जारी नै छ । 'बाटो र पुल बनेपछि सजिलो होला भन्ने ठानेका थियौं भन्ने अफ्टेरो पो भयो', स्थानीय बाबु मगरले सुनाए, 'बाटो हिड्नका लागि हो कि थुन्नका लागि ?'

भव्य सडक र पुल बनेपछि पूर्वी नाकाबाट भारत, बंगलादेश र भुटानसंगको व्यापारमा बढोत्तरी होला, व्यापार फष्टाउला भन्ने सर्वसाधारण र व्यवसायीहरूको अनुमान अहिले आएर फेल खाएको छ । मेची उद्योग वाणिज्य संघ धुलावारीका अध्यक्ष खेम प्रसाईले एसियन हाइवेबाट नेपालले खासै लाभ लिन नसकेको बताए । 'भारतलाई आफ्ना उत्पादन पठाउन सहज भयो', प्रसाईले भने, 'तर हामीले लाभ लिनै सकेनौं ।'

२०७३ सालमा तत्कालिन प्रधानमन्त्री शेरवहादुर देउवा र भारतीय समकक्षी नरेन्द्र मोदीले मेची नदीमा मितेरी पुल निर्माणमा सम्भौता गरेका थिए ।

एसिया उपक्षेत्रिय आर्थिक सहयोग-सडक संजाल परियोजना (एसएएसईसी) अन्तर्गत एसियाली विकास बैंक (एडीवी) को करिव डेढ अर्ब भारु ऋण सहयोगमा भारतले एसियन हाइवे निर्माण गरेको हो ।

यसको निर्माणले पूर्वी सीमान्त सहरको मुहार फेरिएको त छ । तर, यो राजमार्गको उपदेयता के हो ? सर्वसाधारण र व्यवसायी चिन्तामा छन् । 'भारतले बाटो बनाइदिदा हामी मख्ख त भयौं', मेचीनगर नगरपालिकाका पूर्व नगरप्रमुख विमल आचार्यले भने, 'तर, यो बाटोबाट हामीले कसरी लाभ लिने भन्ने विषयमा सरकारको कुनै ठोस कार्ययोजना देखिएकै छैन ।'

उनका अनुसार खासमा भारतले आफ्नो व्यापारलाई अभै बढाउने उद्देश्यका साथ यो एसियन हाइवे नामक अवधारण अघि सारेको हो । उसले यही बाटोबाट आफ्ना उत्पादन धमाधम नेपाल पठाइरहेको छ । तर, यताबाट हाम्रा उत्पादन जान सकेका छैनन् । गएका सामानलाई भारतले विभिन्न वहानामा रोकेर दुःख दिने काम गरिरहेको छ ।

भारत होस् या बंगलादेश । नेपालबाट निर्यात गर्ने मुख्य वस्तु भनेको कृषिजन्य उत्पादनहरू नै हुन् । मुलतः चिया, अलैची, अम्लिसो, अदुवा र थोरै तरकारीहरू भारत र बंगलादेश पठाइन्छ ।

विगतमा भारतमा निर्यात सहज नै थियो । तर, पछिल्लो केही वर्षयता भारतले नेपाली उत्पादनलाई विभिन्न वहानामा बन्देज लगाउने प्रयत्न जारी छ । पछिल्लो समय मार्च-अप्रिलतिर भारतले नेपाली चिया आयातमा पुनः अवरोध सिर्जना गरेको थियो ।

गुणस्तर परिक्षणको वहानामा नेपाली कृषि उत्पादनलाई निरन्तर अवरोध गर्दै आएको भारतले नेपाली चियालाई लक्षित गरि फेरि आयातमा कडाई गरेको थियो । उसले नेपाली चियाको सतप्रतिशत नमुना संकलन कार्यलाई अनिवार्य लागू गर्ने प्रयत्न गरेको देखिन्छ । 'नजिकै प्रयोगशाला नहुँदा सेम्पिलिङका लागि टाढा कोलकाता पठाउनु पर्ने बाध्यता छ', स्थानीय मेची भन्सार एजेन्ट संघका सदस्य रोशन अग्रवाल भन्छन्, 'कोलकाताबाट रिपोर्ट आउन न्यूनतम १० देखि अधिकतम १५ दिन लाग्छ । त्यतिन्जेल सम्ममा त हाम्रो चिया बिग्रिएर नासै हुने सम्भावना रहन्छ ।'

प्लाइउड हाल पूर्वी नाकाबाट सबभन्दा धेरै निर्यात हुने वस्तुमध्येमा पर्छ ।

उत्साहजनक निर्यात भइरहेका बेला नेपाली प्लाइउडको पैठारी रोक्ने नियत राखेर भारतले अन्तर्राष्ट्रिय गुणस्तरीय मापदण्ड (आइएसआई) अनिवार्य लागू गरेपछि व्यवसायीहरू आजित बनेका थिए ।

अघिल्लो वर्ष पूर्वी नाकाबाट २ अर्ब बढीको प्लाइउड निर्यात गरेका व्यवसायीहरू यो वर्ष निर्यात दोब्बर बनाएर ४ अर्ब पुऱ्याउने योजनामा छन् । जनवरी २०२४ मा नेपाल-भारतको वाणिज्य सह-सचिवस्तरीय बैठकका क्रममा सरकारी तहबाटै प्लाइउड निर्यातमा आइपर्ने समस्याबारे गम्भीर छलफल भएपछि भारतले तत्काललाई सो प्रतिबन्ध स्थगन गरेको थियो । 'भारतले तत्कालका लागि स्थगित गरेको मात्रै हो', व्यवसायी घिमिरेले भने, 'भविष्यमा थप जटिलता आउन सक्ने खतरालाई हामीले नकार्न हुन्न ।'

नेपाल-बंगलादेश व्यापारको दयनिय अवस्था

बंगलादेशसँगको व्यापार सहजीकरण गर्ने सरकारी स्वामित्वको नेपाल पारवहान गोदाम व्यवस्था कम्पनी शाखा कार्यालय काकडभिडामा करिव डेढ दशक प्रमुखको जिम्मेवारी सम्हालेर अवकास भएका यादवराज शिवाकोटीका अनुसार काकडभिड्या-फूलवारी-बंगलाबन्ध रूटवाट व्यापार शुरू गरिरहदा सरकारले दीर्घकालीन सोच बुनेको थियो । यसलाई कोलकाता-हल्दिया बन्दरगाहको बलियो विकल्पको रूपमा विकसित गर्ने सरकारको योजना थियो । बंगलादेशलगायत तेस्रो देशसँगको व्यापारलाई दृष्टिगत गरी सरकारले करोडौं खर्चिएर मेची सुख्खा बन्दरगाह निर्माण समेत गरेको थियो ।

मेची भन्सारका प्रमुख रामप्रसाद रेग्मीका अनुसार पूर्वी नाकाबाट कृषिजन्य सामानहरू चिया, अलैची, अदुवा, अम्लिसो लगायतका वस्तुको निर्यातको सम्भावना बलियो छ ।

कोशी प्रदेशमा ठूला प्रकृतिका निकासीजन्य उद्योगहरू छैनन् । ठूलो प्रकृतिको निकासीजन्य उद्योग भनेको प्लाइउड मात्रै हो । जसको निर्यातको सम्भावना धेरै छ । तर, भारतले गुणस्तर मापदण्डको लफडा लगाएर त्यसलाई पनि रोक्ने भित्री प्रयत्न गरिरहेको छ ।

'नेपाली वस्तु आयात नगर्ने आफ्ना वस्तु मात्रै पठाउने भारतको भित्री नियत देखिन्छ', भन्सार प्रमुख रेग्मीले भने, 'जसका कारण पूर्वी नाकावाट हुने भारतसँगको मात्रै हैन कि बंगलादेश र भुटानसँगको व्यापारमा पनि प्रत्यक्ष असर पर्ने देखिन्छ ।' बंगलादेश र भुटानसँगको व्यापारका लागि नेपालले भारतीय मार्ग नै प्रयोग गर्नु पर्ने बाध्यता छ ।

सरकारले २०५४ भदौ १४ वाट काकडभिड्या-फूलवारी-बंगलाबन्ध व्यापारिक मार्गको प्रयोग गरेर बंगलादेशसँग औपचारिक व्यापारको थालनी गरेको थियो । खासमा यो रूट नेपाल-बंगलादेश व्यापारका लागि मात्रै प्रयोग हुने भनिएको भए पनि पछिल्लो समय भारत र भुटान दुवै देशले यही रूटको प्रयोगबाट बंगलादेशसँग व्यापार गरिरहेका छन् ।

सन् २०११ मा भारतले बंगलादेशसँग फूलवारी-बंगलाबन्ध नाकावाट व्यापार थालनी गरेको थियो । व्यापार शुरू गरेको ९ वर्षपछि भारतले फूलवारी नाकामा व्यवस्थित



एसियन हाइवेको नयाँ मेची पुल र दायाँपट्टि देखिएको पुरानो पुल

तस्विर: पर्वत पोर्तेल

ल्याण्डकष्टम नै निर्माण गर्यो ।

भारतले यो नाकावाट ढुंगा निर्यात गर्दै आएको छ । भारतपछि भुटानले पनि यही नाकावाट ढुंगा नै निर्यात गर्दै आएको छ । त्यसअघि भुटानले च्याग्रावन्ध नाका प्रयोग गरी बंगलादेशसँग व्यापार गरिरहेको थियो ।

भुटानले योगार्ड, चिज, मह, आलु, सुन्तला, स्याउ, मकै, अदुवा देखि फर्निचर लगायतका करिव ९० वस्तु निर्यात गर्छ । बंगलादेशले माछा, आलु, चिया, ब्रेक, विस्कुट, जुस, सिमेन्टसहित गार्मेन्ट पठाउँछ ।

६ डिसेम्बर २०१४ मा ढाकामा बंगलादेश र भुटानबीच व्यापार सम्झौता भएको थियो । त्यही बेला बंगलादेश र भुटानबीच माथि उल्लेखित ९० वस्तुहरू अयात निर्यातमा शून्य भन्सार नीति लागू भएको थियो ।

६ डिसेम्बर २०२० मा बंगलादेश-भुटानबीच प्राथमिक व्यापार सम्झौता (पीटीए) भएको थियो । १ जुलाई २०२२ वाट त्यो लागू गरिएको थियो । जसमा व्यापारको प्राथमिक सूची तयार पारेर भन्सार दर मिनाह गर्ने उल्लेख छ ।

बंगलादेशसँगको व्यापार सहजीकरण गर्ने सरकारी स्वामित्वको नेपाल पारवहान गोदाम व्यवस्था कम्पनी शाखा कार्यालय काकडभिडामा करिव डेढ दशक प्रमुखको जिम्मेवारी सम्हालेर अवकास भएका यादवराज शिवाकोटीका अनुसार काकडभिड्या-फूलवारी-बंगलाबन्ध रूटवाट व्यापार शुरू गरिरहदा सरकारले दीर्घकालीन सोच बुनेको थियो । यसलाई कोलकाता-हल्दिया बन्दरगाहको बलियो विकल्पको रूपमा विकसित गर्ने सरकारको योजना थियो । बंगलादेशलगायत तेस्रो देशसँगको व्यापारलाई दृष्टिगत गरी सरकारले करोडौं खर्चिएर मेची सुख्खा बन्दरगाह निर्माण समेत गरेको थियो ।

'तर, जुन सोचका साथ बंगलादेशसँग व्यापार शुरू भएको थियो, कालान्तरमा त्यस अनुरूपको उपलब्धी हासिल हुन सकेन', शिवाकोटीले अनुभव सुनाए, 'अढाई दशकको बंगलादेशसँग व्यापारको आयतन सन्तोषजनक देखिदैन । आयात बढेको बढ्यै छ । निर्यात चाहिँ वर्षेनी ओरोलो लागि रहेको छ ।'

बंगलादेशसँगको व्यापारका लागि यो एकमात्रै छोटो रूट हो । काकडभिड्यादेखि वागडोग्रा-घोषपोखर-फूलवारीसम्मको करिव ५४ किलोमिटरको दुरी पार गर्दा बंगलाबन्ध व्यापारिक रूट भेट्न सकिन्छ । एसियन हाइवेको निर्माणपछि त भनै यो रूट १६ किलोमिटर छोटिएको छ । पूर्वी नाकावाट ३८ किलोमिटर दुरी तय गर्दा बंगलादेश सीमाना पुग्न सकिन्छ । 'नेपाल-बंगलादेश व्यापारलाई सरसर्ती केलाउने हो भने आशा कम र निराशा ज्यादा देखिन्छ', शिवाकोटी थप्छन्, 'विगत १० वर्षयता त निर्यात व्यापारमा निरन्तर दोब्बर/तेब्बर घाटा व्यहोर्नु परिरहेको छ ।'

शिवाकोटीका अनुसार शुरूआतको वर्ष दिनसम्म यो नाकावाट सामान्य मात्रै व्यापार भएको थियो । दोस्रो वर्ष त व्यापारै हुन सकेको थिएन । पूर्वाधारको चरम अभाव थियो । कुनै देहातमा गएर व्यापार गरेको महसुस हुन्थ्यो । भारतीय श्रमिकदेखि सुरक्षाकर्मीसम्मको हप्कीदप्की सहन नेपाली व्यवसायीहरू विवश थिए ।

सीमामा तैनाथ सीमा सुरक्षा बल (वीएसएफ) बाट पनि नेपाली व्यवसायीले धेरै वर्ष सास्ती व्यहोर्नु परेको अनुभव छ बंगलादेशसँग व्यापार गरेका आयातकर्ता दिलिप तिमिसिनाको । उनका अनुसार धेरै समय त भारतीय सुरक्षा फौज (वीएसएफ) कै निगरानीमा सामान लोड अनलोड गर्नु पर्ने अवस्था थियो । भारत-बंगलादेशको दशगजा क्षेत्रमा सामान लोड अनलोड गर्नुपर्ने अवस्था थियो ।

भारत-बंगलादेशबीचको यो नाका प्रायः ठप्प थियो । मानव आवतजावतमा समेत बन्देज थियो । विविध अवरोधका वावजुद पनि नेपालले व्यापार जारी राख्दै आयो । अहिले समय फेरिएको छ । सडक मार्ग स्तरोन्नती गरेर दुई लेनवाट चार लेन बनाइयो । अहिले थप विस्तार गरी ६ लेन बनाईदैंछ । नेपाली ट्रकहरू सोभै बंगलादेशको वेयर हाउससम्म प्रवेश गर्न पाउने प्रावधान बनेको छ । 'विगतमा धेरै सास्ती र दुःख व्यहोर्नु परेको थियो', ट्रक व्यवसायी पप्पु सिंहले विगत सम्भिए, 'अहिले त स्वर्ग जस्तै छ भन्दा पनि हुन्छ ।'

त्यस्तो सास्ती र दुःखकाबीच पनि बंगलादेशसँगको

निर्यात व्यापार उत्साहजनक नै थियो । अहिले पूर्वाधारहरू पर्याप्त छन् । कुनै समस्या छैन । तर, व्यापार चाहि खस्किदो छ ।

आर्थिक वर्ष २०५६- ०५७ पछि क्रमिक सुधार हुदै आएको व्यापार आर्थिक वर्ष २०६४-२०६५ र २०६५-२०६६ मा उच्च अवस्थामा पुगेको थियो । त्यो बेला मुसुरो, गहु, गहुको चोकर, जडिबुटी, लिटोजन्य पदार्थको निर्यात अत्याधिक थियो । त्यो बेलाको व्यापारले निक्कै आशा जगाएको थियो । अब चाहि केही होला भन्ने लागेको थियो, शिवाकोटी थप्छन् 'तर त्यो अवस्था लामो समय टिक्न सकेन । अहिले व्यापार क्रमिक रूपमा घट्दै गएको छ ।' करिव ५ वर्षदेखि ओरालो लागेको निर्यात व्यापार माथि उक्किन सकेको छैन । बंगलादेशसँग आयातको तुलनामा निर्यात ज्यादै कम छ । बंगलादेशले वर्षेनी वस्तु थपिरहेको बेला, नेपाली वस्तुहरू चाहि बर्षेनी घटिरहनु यसको मुल कारण हो ।

नेपाल-बंगलादेश व्यापार कुनै बेला गौरवको विषय थियो । मुलुकले बंगलादेशसँगको व्यापारवाट निक्कै लाभ लिन सक्ने आंकलन गरिन्थ्यो । तर, यतिवेला साख जोगाउनै मुस्किल छ । आर्थिक वर्ष २०७१- ०७२ देखि बंगलादेशसँगको व्यापार वर्षेनी गिर्दो छ ।

आव २०७१- ०७२ मा नेपालले १ अर्ब १५ करोड १८ लाख २१ हजार रुपैयाको वस्तु निर्यात गरेको थियो । जबकि बंगलादेशले दोब्बर अर्थात २ अर्ब ५३ करोड १२ लाख रुपैयाको वस्तु पठाएको थियो । आव २०७२-०७३ मा यो दरमा तेब्बर वृद्धि भएको देखिन्छ । १ अर्ब २६ करोड २७ लाख ४६ हजार रुपैयाको वस्तु नेपालले निर्यात गर्दा बंगलादेशले ३ अर्ब ५० करोड ६३ लाख ७७ हजार रुपैयाको वस्तु पठाएको थियो । आव २०७३- ०७४ मा १ अर्ब २६ करोड २७ लाख रुपैयाको वस्तु पठाएको नेपालले तेब्बर भन्दा बढी अर्थात ३ अर्ब ५० करोड ७३ लाख रुपैयाको वस्तु आयात गरेको थियो ।

नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका पूर्व केन्द्रीय सदस्य केशवराज पाण्डेका अनुसार बंगलादेशले नेपाल पठाउने आफ्ना उत्पादनहरूलाई क्रमिक रूपमा

बढाइरहेको छ । आलुदेखि जुससम्म पठाइरहेको छ । तर, अपेक्षाकृत नेपाली निर्यात लगभग तल्लो अवस्थामा पुगिसक्यो । आर्थिक वर्ष २०७८- २०७९ सम्म मुसुरो दालले बंगलादेशसँगको निर्यात व्यापारमा ठूलो हिस्सा ओगटेको थियो । तर २०७९ - २०८० देखि मुसुरोको निर्यात शून्य छ । 'सिमित मुसुरो दालको भरमा बंगलादेशसँगको व्यापार चलेको थियो', पाण्डे भन्छन्, 'मुसुरोले मात्रै धानेको व्यापार क्रमशः ओरोलो लाग्न थालेको प्रष्ट संकेत देख्न सकिन्छ ।'

स्रोतका अनुसार खासमा मुसुरो भारतबाट नेपाल ल्याएर बंगलादेश निर्यात गरिन्थ्यो । जसरी सिंगापुर, मलेसिया र इन्डोनेसियाबाट आयातित सुपारी भारत जान्थ्यो । 'नेपालमा यत्रो दाल फल्दैन', व्यापारीक स्रोतले भन्यो, 'विगतमा जस्तो दाल निर्यात नहुनुको कारण भारतले नाकामा कडाई शुरू गर्नु हो ।'

दाल निर्यातकर्ताहरू भने नेपालमा उत्पादन नै घटेका कारण निर्यात पनि घट्न थालेको दाबी गर्छन् । विगतमा दाल जस्तै गहु बंगलादेश निर्यात हुन्थ्यो । भारतवाट भित्रिएर नेपालहुँदै बंगलादेश निर्यात हुन्थ्यो । विराटनगरका मुसुरो व्यवसायी प्रदिप शारडाका अनुसार सरकारी नीतिका कारण मुसुरोको निर्यात शून्य भएको छ । एकातिर निर्यात प्रोत्साहनका लागि भन्दै १ प्रतिशत सहूलियत दिने र अर्कातिर प्रति किलो १ रुपैया कर असुल्ने प्रवृत्तिले मुसुरोको निर्यातमा गिरावट आएको उनको दाबी छ । व्यवसायी शारडा भन्छन्, 'सरकारले दोहोरो चरित्र देखाउनु भएन ।' उनले निर्यात व्यापारमा विगतको ४ प्रतिशत सहूलियत घटाएर १ प्रतिशतमा झारेको प्रति पनि आपत्ति जनाए । उनले थपे, 'निर्यातलाई प्रोत्साहनका लागि सहूलियत बढाउनु पर्नेमा सरकार उल्टै घटाइरहेको छ, अनि कसरी हुन्छ निर्यात व्यापारलाई प्रोत्साहन ?'

दालका अतिरिक्त डावर नेपालका उत्पादनहरू मह, हाजमोला, च्यवनप्रास, कपालमा लगाउने तेल प्रमुख रूपमा निर्यात हुदै आएको थियो । ती वस्तुहरूको निर्यात पनि शून्यमा झरेको छ । चिराइतो, मोजितो, रिड्डालगायतका जडिबुटीहरू निर्यातको अवस्था उस्तै छ ।

सेसिफ बोर्डर श्रृंखला ३

बंगलादेशमा निर्यात वढाउन नेपाली कृषिजन्य वस्तुको उत्पादनमा सरकारले विशेष अभियान थाल्नु पर्ने पाण्डेले बताए । नेपाल-बंगलादेश व्यापारलाई नजिकबाट बुझ्नेका व्यवसायी पाण्डे थप्छन्, 'अलैंची, अम्लिसो, चिया, अदुवा, जडिबुटीजस्ता निर्यातजन्य वस्तुको प्रवर्द्धनमा सरकार र निजी क्षेत्रको ध्यान जान जरूरी छ ।'

बंगलादेशमा तरकारीजन्य वस्तु, फलफूल र कृषि उत्पादनहरूको माग उच्च देखिन्छ । तर, भारततर्फको क्वारेन्टाइनको भण्णटिलो प्रकृया र कृषिजन्य उत्पादन आयातमा बंगलादेश सरकारले लगाएको चर्को राजश्व (ड्युटी)बाट नेपाली उत्पादन प्रत्यक्ष मारमा परेको देखिन्छ । त्यहाको सरकारले तरकारी आयातमा ५५ प्रतिशत भन्दा बढी ड्युटी लगाएको छ । अदुवा, अलैंची, अम्लिसो तथा जडिबुटीहरूको निर्यात सम्भावना उच्च देखिन्छ । यद्यपि नेपाली व्यवसायीले निर्यात गर्न सकिरहेकै छैनन् ।

नेपाल-बंगलादेश चेम्बर अफ ट्रेडर्सका संस्थापक

पन्नालाल जैनका अनुसार खासमा नेपाली कृषिजन्य उत्पादनको बंगलादेशमा प्रचुर माग रहेको छ । तर, चर्को भन्सार शूल्कको मारमा नेपाली कृषि वस्तु परेको छ । उनका अनुसार नेपालबाट भारत निर्यात भएका कतिपय नेपाली कृषि उत्पादनलाई भारतले आफ्नो ब्राण्ड बनाएर बंगलादेश निर्यात गरिरहेको छ । भुटानले पनि त्यस्तै गरेर बंगलादेश वस्तु निर्यात गरिरहेको छ । 'नेपाली उत्पादनहरू सोभै निर्यात गर्न सक्दा बलियो सम्भावना थियो', जैन गुनासो पोख्छन्, 'तर, नेपाल सरकारले बंगलादेशसँग ठोस सम्झौता गर्ने सकेन । जसका कारण नेपाली कृषिवस्तु अहिलेसम्म बंगलादेश पठाउनै सकिएको छैन ।'

उनका अनुसार भुटान र बंगलादेशबीचको व्यापार सम्झौता जस्तै दुवै देशका निश्चित वस्तुहरूलाई शून्य भन्सार व्यवस्था लागू गर्न जरूरी छ । त्यसो हुँदा मात्रै नेपाली कृषिजन्य र अन्य वस्तुको पनि निर्यात फस्टाएर जान सक्छ ।'



भारत-बंगलादेशको फूलवारी-बंगलावन्ध नाका

तस्विर: पर्वत पोर्तेल

बंगलादेशमा सबभन्दा बढी चिया खपत हुन्छ । त्यो चिया भारतले पठाइरहेको छ । नेपालबाट ८० प्रतिशत बढी चियाको बजार भारत हो । भारतको आफ्नै चिया उत्पादन पनि पर्याप्त छ । नेपाली चियालाई भने उसले आफ्नो ब्राण्ड बनाएर बंगलादेशसम्म निर्यात गर्ने गरेको व्यवसायी जैनको दावी छ ।

सम्भौता कार्यान्वयनमा कठीनाई

“सन् २०१२ देखि नेपाल-बंगलादेश व्यापार प्रवृद्धनका लागि निरन्तर छलफल र वार्ताहरू भइरहेका छन् । व्यापार सुधारका लागि वर्षेनी भइरहेका सरकारी स्तरका छलफलहरू खासै प्रभावकारी बन्न सकेको देखिदैन ।”

सन् २०१२ को बैठकमा बंगलादेशले नै एक अर्काका वस्तु तथा सामान एक अर्काका मुलुकमा शून्य भन्सार दरका लागि प्रस्ताव अघि सारेको थियो । सन् २०१६ मे १० र ११ मा ढाकामा सम्पन्न नेपाल - बंगलादेश वाणिज्य सचिव स्तरीय बैठकले कृषिजन्य उत्पादन लगायतका १ सय ८ वस्तुमा 'ड्यूटी फ्रि' सुविधा उपलब्ध गर्ने सहमति दोहोर्‍यायो । तर, कार्यान्वयनका लागि अहिलेसम्म दुवै देश तयार भएको देखिएको छैन ।

बंगलादेशले नेपालका १ सय ८ वस्तुलाई भन्साररहित सुविधा दिने र नेपालले पनि माछा, आलु चिप्स, रेफ्रीजेरेटर, बेट्री, गार्मेन्ट, प्लाष्टिकजन्य वस्तु, सिमेन्ट, टोबाको, टमटरको सस र विस्कुटलगायत ५० वस्तुमा ड्यूटी फ्रि गर्ने सचिवस्तरीय बैठकको निर्णय थियो । 'अहिलेसम्म बैठकका लागि बैठक मात्रै भइरहेको अवस्था छ', नेपाल-बंगलादेश व्यापार सुधारका लागि आयोजना भएका अधिकांश बैठकमा सहभागी पूर्व वाणिज्य सचिव डइन्द्रप्रसाद उपाध्याय भन्छन्, 'यसलाई तत्काल प्रभावकारी कार्यान्वयनको दिशातिर अघि लैजान आवश्यक देखिन्छ ।' शून्य भन्सार सुविधा

पटक पटकका बैठकमा मोडालिटी बनाएर कार्यान्वयन गरिने भनिएको छ । तर, कार्यान्वयन तहमा पुगेपछि कुरा अन्तै मोडिन्छ ।

नेपाल-बंगलादेश व्यापारलाई सहजीकरण, व्यापारजन्य पूर्वाधार विकास तथा व्यापारमा देखिएको गैर भन्सारजन्य अवरोध हटाउने विषयमा समेत पटक-पटक वार्ता सहमति हुदै आए पनि प्रभावकारी कार्यान्वयनमा तदारुकता नदेखाइनु दुःखद पक्ष हो ।

अन्यौलमा बीबीआईएन

बंगलादेश, भुटान, भारत र नेपाल (बिबिआईएन) यी चार देशबीच सोभो बस सेवा संचालनका लागि सन् २०१५ जुनमा मोटर भेहिकल सम्भौता भएको थियो । तर, भुटानको संसदले सम्भौता अझै अनुमोदन गरेको छैन ।

अन्य यातायातका साधनको तुलनामा सस्तोमा बस यात्रा गर्ने यात्रीहरूको चासो बढेकाले बंगलादेश सडक यातायात निगम (बीआरटीसी) ले भारत र नेपालसँग चारवटा नयाँ रूटमा अन्तर्राष्ट्रिय बस सञ्चालन गर्ने योजना बनाएको हो । यसअघि बंगलादेशले २०७५ वैशाखमा ढाका-काठमाडौँ बस सेवा र २०७६ मंसिरमा ढाका-दार्जिलिङ बसको परीक्षण यात्रा गरिसकेको छ । नेपालको मन्त्रिपरिषदले 'लेटर अफ एक्सचेन्ज' अनुमोदन गरेपछि करिब ६ महिनाभित्रमा नियमित रूपमा त्रिदेशीय बस सेवा संचालन हुन सक्ने अनुमान नेपाली अधिकारीहरूको थियो । तर, लगत्तै आएको कोभिड महामारीका कारण ढाका-काठमाडौँ बस सेवा परीक्षणमै सिमित भएको थियो ।

बंगलादेश सडक यातायात निगमका अनुसार बंगलादेशले ढाका-काठमाडौँसहित चटगाउं-कोलकाता, ढाका-गान्तोक-दार्जिलिङ र बारिसाल-कोलकाताबीच सोभो बस सेवा संचालनको तयारी गरेको हो । यसअघि बंगलादेशबाट भारतका चार सहरमा सोभो बस सेवा संचालन हुदै आएको थियो । जसमा ढाका-कोलकाता, त्रिपुरा-ढाका-कोलकाता, ढाका-सिलोङ-गुवाहाटी र ढाका-खुलना-कोलकाताबीच बस सेवा जारी थियो ।

'ढाका-काठमाडौँ बस रूटका लागि दुवै देशबीच

संवाद भइरहेको र प्रकृया निक्कै अघि बढिसकेको छ', बीआरटीसीका अध्यक्ष मो. ताजुल इस्लामले त्यहाको संचारमाध्यमसँग भनेका छन्, 'अन्तराष्ट्रिय बस सेवासँग भूराजनीतिक स्वार्थ पनि जोडिएकाले थोरै समस्या भइरहेको छ ।'

कोभिडपछि भारतले बंगलादेशसहित तेश्रो देशको नागरिकलाई सीमावर्ती पानीट्यांकी हुँदै नेपाल प्रवेशमा कडाई गरेको छ । यो समस्या चाडै सुल्किने आशामा बंगलादेश रहेको छ । 'भिषा समस्या सुल्किने बित्तिकै नेपालसंगको बस सेवा शुरू गरिने छ', इस्लामले भने, 'त्यसपछि दुई देशबीच सहमतिमा हस्ताक्षर हुने छ ।'

बंगलादेशले सन् १९९९ मा पहिलोपल्ट भारतसँग अन्तराष्ट्रिय बस सेवा शुरू गरेको थियो । ढाका-कोलकाताको अन्तराष्ट्रिय बस सेवा हाल पनि जारी छ ।

इस्लामका अनुसार चटगाउ-कोलकाता र ढाका-गान्तोक-दार्जिलिङ रूटमा भने चाडै बस सेवा शुरू भइहाल्ने सम्भावना छ । यो रूटमा बीआरटीसी, पश्चिम बंगाल यातायात निगम र श्यामोली एनआर ट्राभल्सले संयुक्त रूपमा सेवा सञ्चालन गर्ने जनाएको छ ।

खासगरी बंगलादेशमा अध्ययन गर्ने नेपाली विद्यार्थी र नेपाल घुम्न चाहने बंगलादेशी पर्यटकहरूका लागि बस सेवा प्रभावकारी बन्न सक्ने जनाइएको छ । श्यामोली एनआर ट्राभल्सका प्रबन्ध निर्देशक शुभंकर घोषले तीन देशबीचको अन्तराष्ट्रिय बस सेवाले तीनै देशले आर्थिक र अन्य लाभ लिन पाउने सम्भावना रहेको दावी गरे । उनले भनेका छन्, 'नेपाल, भारत र

बंगलादेशका यात्रीहरू कम लागतमा पनि सहजै एक अर्काको देश घुम्न पाउने छन् ।'

अनौपचारिक व्यापार

किराना आइटम, लत्ताकपडा, मोटरपार्टस मात्र पूर्वी नाकाबाट तस्करी हुने वस्तु होइनन् । खासगरी यो नाका तस्करीको ट्रान्जिट नै हो । जीवजन्तुहरूमा कछुवा, पाहा भ्यागुतो, दुर्लभ सर्प, त्यसको विष र सालकको खपटा समेत तस्करी हुने गरेको छ ।

लोपोन्मुख वन्यजन्तुका हड्डीखुट्टीदेखि दुर्लभ वनस्पति समेत पूर्वी नाकाको बाटो प्रयोग गरेर भारत तथा तेश्रो देश चोरी निकासी हुने गरेको छ । लोपोन्मुख वनस्पति झ्याउ, पाचऔले, पाखनवेत, ठूलो ओखती, यार्शागुम्बालगायतका हिमाली जडिबुटी पनि भारत तस्करी हुने गरेको पाइएको छ ।

यही नाकाबाट सुन तस्करी हुन्छ । कहिले चीनबाट भुटान हुँदै सिलिगुडीको बाटो भएर भित्रिन्छ । कहिले म्यानमार हुँदै मेची तरेर सुन आइपुग्छ । सुपारी, स्याउ, लसुन, छोकडा, ओखर, केराउ हुँदै अहिले लाईटर चीन तथा तेश्रो देशबाट आएर वर्षौंदेखि भारत चोरी निकासी हुने गरेको छ ।

गाईगोरू देखि गांजा, चरेशलगायतका लागू पदार्थ समेत नेपालबाटै भारत तस्करी हुने गरेको छ । भारतवाट चाही ब्राउन सुगर लगायतका लागू पदार्थ तस्करी भएर भित्रिन्छ ।

About CESIF

CESIF Nepal is a not-for profit, autonomous and independent private research think tank serving in the public interest, with significant independence from any interest groups and autonomy from government. Our mission is to help the government and the society create a democratic, secure and just society by making informed and transparent decisions about policies and practices.



Centre for Social Innovation and Foreign Policy (CESIF)

Kumaripati, Lalitpur, Nepal

 info@cesifnepal.org

 www.cesifnepal.org

 [@CsifNepal](https://twitter.com/CsifNepal)

 Centre for Social Innovation and Foreign Policy (CESIF)  Centre for Social Innovation and Foreign Policy (CESIF)