

सडक सञ्जालमा जोडिएको किमाथाङ्का भौतिक पूर्वाधारको पर्खाइमा

दीपेन्द्र शाक्य

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

संखुवासभा

असार २०८३ - कुनै समय जिल्ला सदरमुकाम खाँदबारीबाट किमाथाङ्का पुग्न पाँच-६ दिन पैदल हिँड्नुपर्थ्यो । खाद्यान्न, नुन, तेल जस्ता दैनिक उपभोग्य बस्तु देखि निर्माण सामग्री बोकेर ल्याइन्थ्यो । घरमा कोही बिरामी पर्दा अस्पताल पुग्न सकिन्छ कि सकिँदैन भन्ने चिन्ताले परिवारका सदस्य रातभर जाग्राम बस्थे । शिक्षा, स्वास्थ्य, सञ्चार र बजारको सुविधा थिएन ।

दुई दशकअघि सुरु भएको किमाथाङ्का-खाँदबारी मोटरबाटोको मागले सार्थकता पाएको छ । आज सडकको ट्रयाक मात्रै भए पनि किमाथाङ्कामा पुगेको छ । कसै कसैले पहाडमा चलाउन सकिने मोटरसाइकल, ट्रयाक्टर र साना चारपाग्रे सवारी साधन यदाकदा पुर्‍याउन थालेका छन् ।

सडक पुगेसँगै स्थानीयले फरक सपना देख्न थालेका छन् । उनीहरूको सपनामा आफ्नो जडीबुटी राम्रो मूल्यमा बेच्ने देखि होटल खोल्ने र युवाले गाउँमै रोजगारी पाउने आशा समेटिएका छन् । वृद्धवृद्धाहरूले उपचारका लागि पैदल हिँड्न नपर्ने अपेक्षा छ ।

सीमा क्षेत्रका स्थानीयले देखेको सपना पुरा हुन अझै कति वर्ष पर्खनु पर्ला? अहिले नै भन्न सकिने अवस्था छैन ।

“सडकको ट्रयाकले पहुँच बढ्ने आशा जगाएको छ, तर आर्थिक गतिविधि विस्तार गर्ने आधार बन्न सकेको छैन ।,” किमाथाङ्काका पासाङ शेर्पा भन्छन्, “सीमापार व्यापार अझै नीतिगत प्रक्रिया, पूर्वाधार र दुई देशको सरकारबीचको समझदारीमा निर्भर छ । यही कारण अहिले किमाथाङ्कामा बहस केवल सडकका बारेमा

भइरहेको होइन, भविष्यका बारेमा हुन थालेको हो ।”

किमाथाङ्का पूर्वी नेपालको हिमाली गाउँ मात्र होइन । यसले नेपाल-चीन सम्बन्ध, सीमापार व्यापार, राज्यको उपस्थिति, राष्ट्रिय सुरक्षा, स्थानीय विकास र हिमाली सभ्यताको अनेक आयाम जोडेको छ ।

सोही गाउँमा भएको विकासले देशको अर्थतन्त्रमा प्रभाव पार्ने आकलन गरिएको छ । “हामीले सडकसँगै जीवन फेरिने आशा गरेका छौं, अहिले ट्रयाक खुलेकाले आशा जागेको छ । सडकको ट्रयाक खुल्नाले अवसरको ढोका खोल्ने आशा जागेको छ,” भोटखोला गाउँपालिका-१ किमाथाङ्काका स्थानीय दावा भोटेले भने, “तर त्यो ढोकाबाट भित्रिने अवसरका लागि राज्यले काम गर्न बाँकी छ ।”

“सडकको ट्रयाक खुल्नु अघि किमाथाङ्काको जीवन पशुपालन, सीमित कृषि र चीनको सीमावर्ती बजारमा हुने बस्तु विनिमयमा आधारित थियो । त्यसैले कैयौं परिवार शहरी क्षेत्रतर्फ पलायन भएका छन् ।

सडकको ट्रयाक खुल्नु अघि किमाथाङ्काको जीवन पशुपालन, सीमित कृषि र चीनको सीमावर्ती बजारमा हुने बस्तु विनिमयमा आधारित थियो । त्यसैले कैयौं परिवार शहरी क्षेत्रतर्फ पलायन भएका छन् ।

“पहिले पहिले यहाँको मुख्य आयस्रोत चोँरी, भेडा र च्याङग्रापालन थियो । ऊनबाट बुनेका बाक्ला लुगा, आलु, फापर, जौ र सीमित अन्न उत्पादनले जीवन धानिन्थ्यो । आज परिस्थिति केही फरक हुने सङ्केत देखा परेको छ”, उनले थपे, “मोबाइल फोन सेवा छ । पालिकाको सदरमुकाम हटियासम्म भए पनि मोटरसाइकल चलेका छन् । सिमित मात्रामा भए पनि सदरमुकामबाट खाद्यान्न आउन थालेको छ । तर स्थानीयको आवश्यकता अनुसार पूर्वाधारको विकास हुन सकेको छैन ।”



चीन संग सीमा जोडिएको संखुवासभाको भोटखोला गाउँपालिका १ को अन्तिम गाउँ किमाथाङ्का । तस्विर: दीपेन्द्र शाक्य

भोटखोला गाउँपालिकाका अध्यक्ष वाङछेदर भोटे किमाथाङ्काको विकासलाई सडक निर्माणमा मात्र सीमित गर्न नमिल्ने बताउँछन् । “सडकसँगै भन्सार, बैंकिङ, गोदाम, पर्यटन, सञ्चार र स्थानीय उत्पादनको बजार जोडिएपछि मात्र यसको विकासले सार्थकता पाउँछ ।”

अध्यक्ष भोटे किमाथाङ्काले पूर्वी नेपालको आर्थिक विकासमा ठूलो भूमिका खेल्न सक्ने बताउँछन् । त्यसका लागि संघ, प्रदेश र स्थानीय सरकारबीच दीर्घकालीन समन्वय हुन आवश्यक रहेको उनको माग छ ।

किमाथाङ्का चीन संग सीमा जोडिएको संखुवासभाको अन्तिम गाउँ हो । यसको महत्व सीमावर्ती बस्तीको परिचयभन्दा धेरै ठूलो छ । चीनसँग जोडिएको यो नाका पूर्वी नेपालको रणनीतिक प्रवेशद्वार मानिन्छ । पश्चिमतर्फका नाकाहरू बढी चर्चामा रहे पनि पूर्वी हिमाली क्षेत्रका लागि किमाथाङ्काको महत्व पछिल्ला वर्षहरूमा उल्लेखनीय रूपमा बढेको उनले बताए ।

सीमावर्ती क्षेत्रमा सडक, पुल, सुरक्षा निकाय, सञ्चार र प्रशासनको उपस्थिति विकासका सूचक होइनन् ।

वरुण बहुमुखी क्याम्पस खाँदबारीका राजनीतिक शास्त्रका सहप्राध्यापक रुद्रनाथ दाहालले सीमामा राज्यको उपस्थितिले सीमा क्षेत्रको विकास भई राष्ट्रिय हित बलियो भएको बताए । “यही कारण अहिले किमाथाङ्काको चर्चा एउटा गाउँको विकाससँग सीमित छैन, उनले भने, यो नेपालले आफ्नो हिमाली सीमावर्ती क्षेत्रलाई आगामी दिनमा कसरी हेर्छ भन्ने प्रश्नसँग पनि जोडिएको छ,” उनले भने ।

सडकको टूटाक पछि समृद्धिको खोजी

अरुण नदीको किनार हुँदै किमाथाङ्कातर्फ उकालो लाग्दा सडकका घुम्तीहरूले हिमाली जीवनका अनेक कथा सुनाउँछन् । कतै पहिरोले भत्किएको सडक छ, कतै नयाँ सडक किनाराका पर्खाल निर्माण भइरहेको देखिन्छ । तर अर्कोतिर सडकको टूटाक छोडेर पुरानै घोडेढो बाटोमा भारी बोकेर हिँडिरहेका स्थानीयको वर्तमान अवस्थाले अझै पनि दशकौं अघिको जीवनशैलीको झल्को दिन्छन् ।



भोटखोला गाउँपालिकाको हटिया क्षेत्र । तस्विर: दीपेन्द्र शाक्य

अहिलेसम्म यही घोडेढो बाटोलाई मानिसका खुट्टाले चिन्न बाध्यता बनेको छ । खाद्यान्न, नुन, तेल, औषधि, विद्यालयका सामग्रीदेखि निर्माणका सामानसम्म मानिसकै ढाडमा बोकिदै छ । बिरामीलाई डोकोमा राखेर दिनाँसम्म ओरालो झर्नु परिरहेको छ । वर्षायाम लागेसँगै सिमित मात्रा र ठाउँमा चल्दै आएका सवारी साधन चलन छोडेपछि गाउँ संसारबाटै टाढा भएको अनुभूति हुने गरेको छ ।

हिउँद वा सुख्खा याममा हलुका सवारी साधन केही स्थानमा पुग्छन् । तर सडकको टूट्याक खुलेपछि पनि हिमाली जीवनका सबै समस्या अन्त्य भएका छैनन् । हटिया गाउँका स्थानीय पासाङ खम्बा भोटे भन्छन्, “पहिले सडक थिएन, अहिले सडक बनाउने तरखर छ । तर सडक मात्रै भएर हुँदैन रहेछ । बजार, व्यापार र गाउँमै काम गर्ने वातावरण चाहिन्छ ।”

उनका अनुसार अहिलेको मुख्य चिन्ता युवाहरूको विदेश पलायन हो । सडक निर्माणको प्रयासले युवाहरूको विदेश पलायन रोकिन्छ कि भन्ने आशा छ । तर गाउँमै भविष्य देखाउने आधार अझै कमजोर छ । किमाथाङका-खाँदबारी सडक निर्माणको चर्चा सुरु हुँदा पर्यटकको आगमन, होटल व्यवसायको सुरुवात, कृषिजन्य उत्पादनले राम्रो मूल्य पाउने अनि स्वास्थ्य सेवा सहज हुने अपेक्षा थियो । अहिलेसम्म ती अपेक्षा पुरा भएका छैनन् ।

केही सकारात्मक परिवर्तनका संकेत भने देखिएका छन् । दैनिक उपभोग्य वस्तुको ढुवानी, सरकारी कर्मचारीको आवातजावात र बिरामीलाई अस्पतालसम्म लैजान सहज भएको छ । आर्थिक गतिविधि भने अपेक्षाकृत छैनन् ।

सीमापार व्यापारको सम्भावना

किमाथाङ्का गाउँ छिमेकी देश चाइनासँग जोडिएको नेपालको पूर्वी सीमाको महत्वपूर्ण नाका हो । सीमा क्षेत्रमा आवश्यक पूर्वाधार निर्माण भए यो नाका पूर्वी नेपालको आर्थिक केन्द्र बन्न सक्ने सम्भावना छ । अलैंची, जडीबुटी, स्थानीय कृषि उत्पादन, पशुजन्य वस्तु तथा हस्तकलाले नयाँ बजार पाउन सक्छन् । तर त्यसका लागि भन्सार, क्वारेन्टाइन, गोदाम, बैंकिङ सेवा, नियमित यातायात र स्पष्ट व्यापार नीति आवश्यक रहेको स्थानीय व्यवसायीहरू बताउँछन् ।

भोटखोला गाउँपालिकाका अध्यक्ष वाङछेदर भोटे सडक बन्न थालेकोमा स्थानीय खुशी भएपनि सडकलाई आर्थिक गतिविधिसँग जोड्न नसके यसको पूरा लाभ स्थानीयले नपाउने बताउँछन् । “साझा संस्कृति, सीमाले नेपाल र चाइनालाई छुट्याएको छ । तर हिमाली समुदायको संस्कृति, भाषा, धार्मिक विश्वास र सामाजिक सम्बन्धले सदियोंको इतिहास बोकेको छ । किमाथाङका र सीमापारीका बस्तीबीच व्यापार मात्र होइन, सांस्कृतिक सम्बन्ध पनि रहँदै आएको छ,” भोटेले भने ।

हिमाली चाडपर्व, बौद्ध परम्परा, भोटे समुदायको जीवनशैली र परम्परागत ज्ञानले यो क्षेत्रलाई नेपालको अन्य भूभागभन्दा फरक पहिचान दिएको उनको दाबी छ । अध्यक्ष भोटे भन्छन्, “हामी पूर्वाधार निर्माणको अर्को चरणमा प्रवेश गर्नुपर्छ । अब सडकसँगै उत्पादन, पर्यटन, व्यापार र उद्यमशीलतालाई जोड्न सकेमात्र किमाथाङकाको सम्भावना वास्तविक उपलब्धिमा बदलिन्छ ।”

हुँगुँगा गाउँका स्थानीय थुदोक भोटे हिमाली क्षेत्रको नाता-सम्बन्ध, संस्कृति, व्यापार र दैनिकीले चीन संग जोडिरहेको बताउँछन् । “सडक आएको छ,” उनले भने, “सीमाको महत्व बढेको छ, चाइनासँगको सम्पर्क र सम्बन्ध अझ सुदृढ हुने सम्भावना छ । तर त्यससँगै भू-राजनीतिक चासो पनि बढेको छ । स्थानीयको अपेक्षा पनि बढेको छ ।”

थुदोकले सडक पछि भोटखोलाबासीमा किमाथाङका नेपालको पूर्वी आर्थिक प्रवेशद्वार बन्न सक्छ कि सक्दैन भन्ने प्रश्न उठेको छ । यसको जवाफ सरकारको आगामी नीति, पूर्वाधार र छिमेकीसँगको सहकार्यले दिने छ ।

थुदोकले सडक पछि भोटखोलाबासीमा किमाथाङका नेपालको पूर्वी आर्थिक प्रवेशद्वार बन्न सक्छ कि सक्दैन भन्ने प्रश्न उठेको छ । यसको जवाफ सरकारको आगामी नीति, पूर्वाधार र छिमेकीसँगको सहकार्यले दिने छ ।

किमाथाङकामा उभैँदा भूगोलले मात्र होइन, भूराजनीतिले पनि ध्यान तान्छ । एउटा सानो हिमाली बस्ती, जहाँ दैनिक जीवन र अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध सँगसँगै अघि बढिरहेका छन् । स्थानीयका लागि यो बसोबासको ठाउँ हो, तर तिब्बत जोड्ने यो नाका लामो समयसम्म सीमित आवतजावत र परम्परागत व्यापारमा मात्र केन्द्रित रह्यो । सडक नहुँदा यहाँको सम्भावना पनि हिमालका भीरपाखाजस्तै दुर्गम थियो, “उनले भने, “खाँदबारी-किमाथाङ्का सडक निर्माणसँगै यो क्षेत्रको महत्व स्थानीय सीमाभन्दा धेरै माथि पुगेको छ ।”

वरिष्ठ पत्रकार जीवनाथ खनाल हिमाली सीमावर्ती क्षेत्रलाई सुरक्षा वा कूटनीतिक दृष्टिले हेरेर मात्र नपुग्ने बताउँछन् । सीमा क्षेत्रका नागरिकको जीवनस्तर उकास्न सकिएन भने सीमाको रणनीतिक महत्व पनि कमजोर हुने उनको बुझाइ छ । “विकास, सुरक्षा र कूटनीति एकअर्काका परिपूरक हुन,” खनालले भने ।

उनका अनुसार किमाथाङ्का सम्मको सडक निर्माणलाई मात्र विकासको रूपमा लिन सकिँदैन । सीमापार व्यापारका लागि दुई देशका सरकारहरूबीच समझदारी वा सहमति हुन जरुरी छ । सीमा नाकालाई दुई देशको आपसी हितमा प्रयोग गर्न सीमा व्यवस्थापनका लागि आवश्यक पूर्वाधार जस्तो, भन्सार कार्यालय, अध्यागमन कार्यालय, बैंक, सञ्चार, गोदाम, क्वारेन्टाइन कार्यालय लगायतका सरकारी पूर्वाधार स्थापना गर्न आवश्यक छ ।

“सडकले मानिस र सामानको आवतजावत मात्र बढाउँदैन, राज्यको उपस्थिति पनि विस्तार गर्छ । सीमावर्ती क्षेत्रमा प्रशासन, सुरक्षा, सञ्चार र पूर्वाधार बलियो हुनु राष्ट्रिय हितसँग पनि जोडिएको विषय हो,” उनले भने ।

नेपाल दुई उदाउँदा आर्थिक तथा सामरिक शक्तिका बीचमा अवस्थित छ । उत्तरमा चाइना र दक्षिणमा भारतसँगको सम्बन्ध नेपालको विदेश नीति, व्यापार र पूर्वाधार विकासमा प्रत्यक्ष प्रभाव पार्ने विषय हुन् ।

“पछिल्ला वर्षहरूमा हिमाली क्षेत्रमा सडक, रेल, जलविद्युत्, ऊर्जा र सीमापार पूर्वाधारका विषयमा दुवै छिमेकीको चासो बढेको छ,” उनले भने, “यस्तो अवस्थामा नेपालले आफ्नो सार्वभौम हितलाई केन्द्रमा राख्दै सन्तुलित कूटनीतिक नीति अवलम्बन गर्नु आवश्यक छ । उनका अनुसार किमाथाङ्काका स्थानीयवासी भने भू-राजनीतिक बहसभन्दा पनि विकासको प्रत्यक्ष अनुभूति चाहन्छन् । उनीहरूका लागि राम्रो सडक, नियमित यातायात, सहज व्यापार र रोजगारी नै भू-राजनीतिक सफलताको वास्तविक मापन हो ।”

सीमावर्ती क्षेत्रलाई रणनीतिक सम्पत्ति मान्ने हो भने त्यहाँका नागरिकलाई पनि राष्ट्रिय विकासको केन्द्रमा राख्नुपर्ने राजनीतिक विश्लेषकको भनाई छ ।

नागरिकको जीवनस्तर उकासिए सीमा सुरक्षा बलियो बनाउने आधार हो ।

“किमाथाङ्काको भविष्य स्थानीय सरकारको मात्र जिम्मेवारी होइन, उनले भने संघ, प्रदेश, स्थानीय तह, निजी क्षेत्र र छिमेकी मुलुकसँगको सहकार्य सबैको उत्तिकै जिम्मेवारी छ ।

पहिले एक बोरा नुन ल्याउन हप्ताौं हिडेका भोटखोला गाउँपालिका-१ का वडाध्यक्ष नुर्पू भोटे अहिले गाउँमा मोटर पुगेर मोबाइल चलन थालेपछि फरक महसुस गर्न थालेका छन् । यो नाकालाई आर्थिक, सामाजिक र रणनीतिक रूपमा अर्थपूर्ण बनाउनु तत्कालको चुनौति भएको उनको बुझाई छ ।

“नेपाल दुई ठूला छिमेकीको बीचमा अवस्थित भएकाले भू-राजनीतिक बहस चलि रहन्छ । सीमामा बस्नेहरू भने छोराछोरीको शिक्षा, बिरामी पर्दाको उपचार, उत्पादनको बजार र सम्मानजनक रोजगारीका लागि संघर्षरत छन् ।

नेपाल दुई ठूला छिमेकीको बीचमा अवस्थित भएकाले भू-राजनीतिक बहस चलि रहन्छ । सीमामा बस्नेहरू भने छोराछोरीको शिक्षा, बिरामी पर्दाको उपचार, उत्पादनको बजार र सम्मानजनक रोजगारीका लागि संघर्षरत छन् ।

“व्यापारिक पूर्वाधार विस्तार भयो, पर्यटन प्रवर्द्धन गरियो र स्थानीय उत्पादनलाई बजारसँग जोडियो भने किमाथाङ्का ‘नेपालको अन्तिम गाउँ’ भनेर मात्र चिनिने छैन,” नुर्पू भन्छन्, “यो पूर्वी नेपालको महत्वपूर्ण आर्थिक र रणनीतिक केन्द्रका रूपमा स्थापित हुन सक्छ । हामीलाई ठूलो राजनीति भन्दा वर्षभरि सडक चलोस्, व्यापार खुलोस्, छोराछोरीले गाउँमै भविष्य देखुन् ।”