एकतर्फी चिनियाँ कडाईले खुम्चिएको तातोपानी नाका: जेनजी आन्दोलनपछि झन् सास्ती

अनिश तिवारी

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

सिन्धुपाल्चोक

मङ्सिर २०८२ - चीन जोड्ने उत्तरी नाका तातोपानीस्थित लिपिङ बजारमा व्यापार गर्दै आएकी भोटेकोसी गाउँपालिका–२ की फूलमाया शेर्पा ६५ वर्षमा टेकिन् । लिपी बजारमा उनले एक दशकभन्दा बढी समय व्यापार, व्यवसाय गरेर बिताइन् ।

तर २०७२ को भूकम्प, सुख्खा पहिरो र त्यसपछिका अन्य पराकम्पनका कारण नाका आकस्मिक रूपमा बन्द भइदियो । माथिल्लो भागमा सुख्खा पहिरो र तल भोटेकोशी नदीको कटानले लिपी बजार झन् जोखिमपूर्ण अवस्थामा पुग्यो । त्यसपछि लिपी बजार खण्डहरमा परिणत भयो ।

यो केवल खण्डहर मात्र भएन, फूलमाया शेर्पाजस्ता लिपीमा व्यवसाय गरेर जीवन धान्नेहरुलाई विस्थापित बनाउने घटना बन्यो । फूलमाया त्यहाँबाट विस्थापित भएर कोदारी बजारमा सर्न बाध्य भइन् । कोदारीमा सानो पसल थापेर नाका खुल्ने आशमा समय बिताउन थालिन् ।

दुई वर्षअघि, अर्थात् २०८० सालमा, सर्वसाधारणका लागि नाका खुलेपछि उनी लिपिङ त फर्किइन् । तर अब उनले पहिलाको जस्तो लिपी पाइनन् । अहिले नाकामा चिनियाँ पक्षले गरेको व्यवहार देखेर उनलाई दिक्क लागेको छ ।

“भूकम्पअघि खासामा पुगेर जति पनि सामान ल्याउन पाइन्थ्यो । झोलेपोकेदेखि ठूला व्यापारीलाई बराबर थियो । कति स्थानीय उत्पादन र सामान हामी खासा बजारमा लगेर बिक्री गर्थ्यौं । तर अहिले त्यो अवस्था छैन । तातोपानी नाकालाई झन् असहज बनाइएको छ,” शर्पाले सुनाइन्, “अचेल बिहान एक पटक एक जनालाई एक पोका मात्रै सामग्री किन्नका लागि चिनियाँ बजार खोलिन्छ । अरु बेला केही सामान किन्न पाँइदैन ।”

चिनियाँले नाकामा कडाईपछि नाकामा चहलपहलसमेत देखिन छाडेको छ । शेर्पा पनि एक पोका चिनियाँ सामान किन्नका लागि बिहान एक पटक मात्रै जान पाउँछिन् । सामान थोरै र दिनको एकपटक मात्रै ल्याउन पाउने भएकाले फलस्वरुप उनको व्यापार पहिलेको तुलनामा पुरै चौपट भएको छ।

केही समयता चीनमा यस्तो हुन थालेपछि यहाँका स्थानीय आजित बनेको उनले बताइन् । “भूकम्पभन्दा अघि दुगुनातिर बस्थे । त्यता खेतीपाती गर्थे । यता सहज जीवन हुने भएपछि यता लागे । भूकम्पअघिजस्तो अहिले नाका छैन । नाका खुलेर पनि लगभग नखुलेको बराबर जस्तो भएको छ,” उनले भनिन् ।

काठमाडौं सहित जिल्लाका बाह्बिसे, खाडीचौर, सुकुटेबाट आएका यात्रु र व्यवसायी सामान लिनका लागि पारी जान नपाएपछि वारिबाटै सामान किनमेल गर्ने गरेका छन् ।

लिपिङ बजार र कोदारीमा चिनियाँ सामान रित्तिन थालेपछि स्थानीय निराश हुने गरेका छन् । “यहाँ सामान पहिले जसरी नपाउने भएपछि यहाँ आउजाउ कम भएको छ,” शेर्पाले भनिन् ।

यो पीडा भोग्ने शेर्पा एक्ली मात्र होइनन् । भोटेकोशीको तातोपानी क्षेत्रका पूर्व गाविस अध्यक्ष अमृत खड्का पनि यसै पीडाका साक्षी हुन् । भूकम्प र पराकम्प अघि तथा पछिको अवस्थाबारे उनको समीक्षा निकै गहिरो छ ।

पराकम्प अघि झिलिमिली बत्तीले सजिएका आलिसान भवन, व्यापारी

र यात्रुको भीड, सामानका पोकापन्तुरा बोक्न पर्खिरहेका कन्टेनर देखिन्थे । अन्य सवारी साधनका लाम पनि त्यस्तै हुन्थ्यो । ती सब सम्हाल्न सुरक्षाकर्मीलाई पनि हम्मे हम्मे हुन्थ्यो ।

काठमाडौंदेखि खासा–लिपिङसम्म देखिने दैनिक चहलपहलले तातोपानी नाकालाई मानौं एक स्थायी मेला बनाइदिएको थियो । २०७२ को भूकम्पअघि तातोपानी नाकाको दृश्य यस्तै थियो ।

नेपाली व्यवसायीले चीनको खासा क्षेत्रका कम्पनी र अन्य बजार गएर दुई सय कन्टेनरसम्ममा सामग्री ल्याउन पाउँथे। भूकम्प र परकम्पले ध्वस्त हुनुअघि भोटेकोसी गाउँपालिका–२, लिपिङ बजारबाट चीन जोड्ने तातोपानी नाका देशभर चर्चामा थियो।

"उ बेलाको चर्को व्यापारिक केन्द्र, कैलाश मानसरोवर जाने मुख्य मार्ग अहिले सुनसान र उराठलाग्दो छ। अब कहाँ पहिले जस्तो छ र," २०४९ सालयता १० वर्षसम्म गाविस अध्यक्षको जिम्मेवारीमा रहेर हाल शैक्षिक र अन्य व्यावसायमा लागेका खड्का भन्छन् । । तातोपानी बजारलाई उनले गहिरोसँग बुझेका छन् ।

भूकम्पअघि नाका चल्दा लिपिङ क्षेत्रमा करिब १ सय ५० घर र ६० होटल थिए। ५ वटा बैंकसहित अन्य दर्जनौं सहकारी, संघसंस्था सञ्चालनमा थिए। भूकम्पले यहाँको भौतिक संरचना ध्वस्त बनाएपछि नाका बन्द भएलगत्तै यहाँका सबै विस्थापित भए।

२०७३ असार २१ को भोटेकोशीको बाढीले कटानमा परेर भूकम्पपछि तंग्रिँदै गरेको सीमाको लिपिङ बजारलाई झन् अप्ठ्यारोमा पारिदियो । भूकम्पअघि तातोपानीको बाटो प्रयोग गरेर वार्षिक ५० हजारभन्दा बढी विदेशी पर्यटक आउजाउ गर्थे। त्यसमध्ये ४० हजारभन्दा बढी पर्यटक चीनका हुन्थे।

तातोपानी नाका बन्द भएपछि उक्त बाटो भएर भारतलगायत मुलुकका तीर्थयात्री चीनको स्वशासित क्षेत्र तिब्बतको कैलाश मानसरोवर भ्रमण गर्न पाएका छैनन्। २०७२ भूकम्प र पराकम्पनले कमजोर बनेका यहाँका पहाड कुनै सग्ला छैनन् ।

बर्खे पहिरोले क्षतविक्षत बनेको भूगोल यथावत छ । गत असार २४ को भोटेकोशीको बाढीले रसुवागढी बन्द भएपछि चीनसँगको व्यापार आयातको अन्तिम विकल्प तातोपानी नाका मात्र हो । तर आयात दिनहुँ बढ्दो रहेको र निर्यात शून्यजस्तै भएपछि यहाँका व्यवसायी दिक्क भएको भोटेकोशी चेम्बर अफ कमर्सका अध्यक्ष फुनु शेर्पाले बताए । भूकम्पको चार वर्षपछि सामान निर्यात र सर्वसाधारणका लागि खुलिसकेको भएपनि तातोपानीमा यस्तो छैन । यसको कारण चिनियाँ सुरक्षाकर्मी हुन् । उनीहरुले तातोपानी नाकामा स्थानीय र अन्यलाई गर्ने व्यवहार सन्तोषजनक छैन ।

यसअघि झै निर्यात खोलिएको भनिए पनि यहाँबाट उत्पादित कुनै सामान बिक्रीका लागि पारि लान चीनले पूरै निषेध गरेको छ । पूर्ण रूपमा खोलिएको नाकामा हालसम्म चिनियाँले एकोहोरो आफ्नो सामान मात्रै बिक्री गरिरहेका छन्।

"तातोपानी नाका चिनियाँ सामग्री बेच्न खोलिएको जस्तै भइरहेको छ, सीमा गाउँमा उत्पादित अर्गानिक साग, निगुरो, फलफूलसमेत चिनियाँ बजारमा लैजान दिइएको छैन," अर्का व्यवसायी सेते शेर्पा भन्छन्, "नेपालमा बनेको एक पोका चाउचाउ लानु त धेरै परको कुरा भयो।"

चिनियाँ मालसामान मात्रै बेच्ने चीनको नीतिले नेपालीलाई फाइदा नहुने र यस्तो एकलौटी व्यवहारले यहाँका सम्पूर्ण व्यवसायी चकित परेको बताए । भूकम्प अघिझै नाका सहज हुने आशमा सबै व्यवसायी र स्थानीय सीमामा पर्खिरहे पनि नाकाको खुम्चिँदो वातावरणले उनीहरुलाई निराश बनाइदिएको थियो।

नेपाल चीन तातोपानी सीमा नाकामा चीन को अवरोध का कारण रोकिएका कन्टेनर हरु । तस्बिर: अनिश तिवारी

सास्ती अनेक

स्थानीयले मितेरी पुलपारिका चिनियाँ बजारबाट घरायसी प्रयोजनका लागि सामान ल्याउन सीमामा सुरक्षाकर्मीबाट घण्टौं रोकेर सास्ती दिने गरेका छन् । "उता चिनियाँले यता नेपालका सुरक्षाकर्मीले अपराधिझै व्यवहार गर्छन् । नाकामा बसेर टिक्न गाह्रो हुने अवस्था भयो," उनले भने ।

भूकम्पअघि तातोपानीबाट हस्तकला, वनस्पति, जडीबुटी, चाउचाउजस्ता एक सय ८२ प्रकारका सामग्री चीनको खासा, सिगात्से र ल्हासा बजारमा निर्यात हुने गर्थे।

यहाँका व्यापारी र मजदुर यही व्यापार निर्यातमा निर्भर थिए। दिनहुँ सयौँ कन्टेनर चीनको ल्हासा, खासा र न्यालमका अनेकौँ बजारमा सामान लिनका लागि पुग्थे । "तर त्यसयता यो नाका क्रमश: खुम्चिँदो देखिन्छ । चीनले नेपालमा संकट र त्यस्तै अवस्थामा नाकालाई असहज बनाएको छ। जतिखेर नाका खुल्नुपर्ने हो, त्यतिखेर बन्द हुनु सरकारको पहलकदमी नपुग्नु पनि हो," नेपाल ट्रक कन्टेनर ढुवानी सेवा लिमिटेडका अध्यक्षसमेत रहेका व्यवसायी भोटेकोशी १ का अर्जुन सापकोटा भन्छन् ।

सीमा जोड्ने सडक जीर्ण हुँदा कन्टेनरलाई धराप थापे झै अवस्था भएको सापकोटा बताउँछन् । उनका अनुसार नाका पूर्वतत स्थितीमा नचलेपनि हाल संञ्चालनमा आइरहेका कन्टेनर पनि सडक जतातत‌ै ध्वस्त र भासिने भएकाले महँगा सामाग्री बोकेका कन्टेनर बाटैमा फस्ने गरेका छन् ।

हाल सीमा छुट्याउने मितेरी पुल नजिकै रहेका करिब दुई दर्जन साना पसलमा पुगेपछि मात्रै सीमावासीले घरायसी सामग्री किन्न पाउँछन् । सिन्धुपाल्चोकका स्थानीयलाई घरायसी खरिद प्रयोजनका लागि मात्र चिनियाँ क्षेत्रमा छिर्न अनुमति छ ।

नेपालमा जेन जी आन्दोलनयता क्रमश: चीनले मितेरी पुल पारी झामु बजारका दुई दर्जनमा अधिकाशं बन्द गरेर केही मात्र चलाउन दिने गरेको छ । "आन्दोलन भएपछि महत्वपूर्ण संरचना जले, युवा बेरोजगार बने, देश कमजोर भयो, सरकार अस्थिर भयो, आफ्नो देश कमजोर भएपछि छिमेकी त्यो पनि शक्तिशाली देशले हामीलाई हेप्नु पनि स्वभाविक हो" अर्का स्थानीय होटल व्यवसायी पेमा शेर्पा भन्छिन्, "काठमाण्डौका नेता, दल र अनेकले गरेको मनमौजीले हाम्रो नाका चिलिम भइरहेको छ ।"

जेनजी आन्दोलनपछि झन् सास्ती

पेमा लगायतका स्थानीयका अनुसार जेनजी आन्दोलनअघि चीनले यस्तो कडाइ गरेको थिएन । आन्दोलनपछि एकलौटी रुपमा सास्तीपूर्ण व्यवहार दिइरहेको स्थानीयहरु बताउँछन् ।

चीनले यहाँ र पारी अनेकन कार्यक्रम गर्थे । विशेष गरेर नेपाल र चीनमा मनाइने ल्होसार, सांस्कृतिक कार्यक्रम, नृत्य प्रतियोगितासहित अन्य विभिन्न अभियान कार्यक्रम पारी र वारीका सुरक्षाकर्मी र जनप्रतिनिधिको उपस्थिती देखिन्थ्यो ।

"अहिले धेरै भयो त्यस्तो कार्यक्रम नभएको, न चीनले पहिलेजस्तो हामीलाई स्वागतनै गर्छ, झन् व्यवहार त कठोर बन्दै गएको जस्तो लाग्छ," उनले भनिन् ।

व्यवहार कतिसम्म निर्मम बन्दै गएको छ भने केही चालकलाई चीनका व्यवसायी र नागरिकले कुटपिटसमेत गरेका थिए । त्यो घटना बाहिरिन नपाउँदै सहमति गरिएको एक स्थानीयले बताए ।

सुनसान देखिने नेपाल चीन का तातोपानी नाका । तस्बिर: अनिश तिवारी

"मितेरी पुल पारिको बजारमा चिनिँया सुरक्षाकर्मीले सडकमा हिडिरहेका नेपाली यात्रुलाई गालीगलौज गर्दै जथाभावी सवारीसाधन कुदाउने गरेका छन्," उनले भने, "यसअघि नै संकुचित नजरले हेर्ने चीनले आन्दोलनपछि निकै सास्ती दिइरहेका छन् ।"

राजधानी काठमाडौंबाट चीनको व्यापारिक क्षेत्र खासा १ सय २४ किलोमिटर र रसुवागढी १ सय ६४ किलोमिटरको दुरीमा पर्छ । केरुङभन्दा तातोपानी नाकाबाट सिगात्से ३० किलोमिटर कम छ । चीनका जुनसुकै बजार वा कम्पनीबाट झिकिएका सामान खासाबाट तातोपानी आइपुग्न कम्तीमा १२ देखि बढीमा १५ दिन लाग्छ। दूरी नजिकै भएपनि चीनले तातोपानी नाकाप्रति देखाएको व्यवहारले स्थानीयले सास्ती खेप्नुपरेको उनको बुझाइ छ ।

संकटकै बेला सास्ती

भूकम्पलाई बहाना बनाएर संकटकै समयमा चीनले त्यतिखेर

नाकाबन्द गरिदियो । खुल्ने तरखर हुँदै गर्दा ०७३ असार २१ को भोटेकोसी बाढीले कटानमा पारेपछि पुन: बन्द भयो ।

फेरि कोरोनाको बहानामा नाका ठप्प भयो । त्यसयता ०७८ बैशाख १८ मा निर्यात खुल्यो भने ०८० भाद्र १५ मा सर्वसाधरणका लागि ३० किलोमिटर आउजाउ गर्ने खुलाइएको सिन्धुपाल्चोक उद्योग वाणिज्य संघका पूराना व्यवसायी तथा पूर्व अध्यक्ष राजकुमार बस्नेत बताउँछन्।

भारतले २०७२ सालमा नाकाबन्दी गरेका बेला भूकम्पले क्षति पुर्याएको कारण देखाउँदै चिनियाँ तातोपानी नाका बन्द थियो। त्यति बेला नेपालतर्फबाट निकै पटक अनुरोध गरिए पनि वर्ष दिनपछि मात्रै नाका खोलियो।

“अहिलेसम्म दर्जनौं पटक यही नाका खुल्ने, बन्द हुने भइरहेकै छ, कोभिडको तेस्रो लहरको महामारीले च्यापेका बेला तातोपानी र केरुङ नाका पनि अघोषित रूपमा नाकाबन्दीमा भयो । यहाँबाट व्यापारी उता जान पाउँदैनन्, केवल मनखुसी कन्टेनर भित्रन्छन्,” उनी भन्छन् ।

भूकम्पपछि व्यापारीका सयौं कन्टेनर सामान तातोपानी खासा सडकमा पाँच महिना अलपत्र परे। भूकम्पका कारण गएको पहिरोले कतिपय कन्टेनर पुरिँदा सामान छरपष्ट भए ।

त्यसबेला व्यापारीहरू मितेरी पुलबाट करिब एक किलोमिटर टाढाको सडक छेउ र जंगलमा छरिएकाले पानीले भिजेको सामान हेर्न विवश बनेका छन् । धेरै जसो प्रयास र निवेदनपछि मात्र चीनले ती सामग्री नेपाल भित्र्याउन अनुमति दिएको थियो। सयौं कन्टेनरका सामान पानीमा डुब्दा व्यवसायीहरूले करोडौं रुपैयाँको नोक्सानी बेहोर्नुपरेको थियो ।

“भूकम्पको चार वर्षपछि एकतर्फी आयातका रूपमा मात्रै खुलाइएको तातोपानी नाका चिनियाँ मनखुसीमा खुल्ने र बन्द हुने प्रवृत्ति अझै रोकिएको छैन। यसमा मुख्य कमजोरी भने सरकारको हो । सरकारले कुटनीतिक पहलकदमी नपुग्दा नाकामा यस्तो समस्या आएको हो” व्यवसायी दार्जे लामाले भने ।

कोभिडको पहिलो लहरमा बन्द नाका चीनको खासा र न्यालम क्षेत्रमा थन्किएका डेढ सय कन्टेनरका रेडिमेड र अन्य सामग्री राजधानी पुर्याउने लक्ष्य राखेर ‘आइसोलेट एरिया’ सहित सञ्चालनमा ल्याइएको थियो । तर सीमित कन्टेनरबाट हुने आयातका कारण १०/१५ दिनभित्र आइपुग्ने सामान काठमाडौं भित्रन महिनौं लाग्दा करोडौं रुपैयाँ घाटा बेर्होनुपरेपछि नेपाली व्यापारी आयातका लागि भारतीय नाकामा निर्भर हुन थालेको व्यवसायी बताउँछन्।