

# कहिले सकिन्छ भूकम्प र विपदले ध्वस्त तातोपानीको पुनर्निर्माण ?

**अनिश तिवारी**

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

## सिन्धुपाल्चोक

माघ २०८२ - २०७२ सालको विनाशकारी भूकम्प अघि नेपाल-चीन सीमामा पर्ने तातोपानी-खासा नाका देशकै प्रमुख व्यापारिक केन्द्र थियो । व्यापार, पर्यटन र आवागमनले गति लिइरहेको थियो । भूकम्प अनि त्यसपछिको विश्वव्यापी कोरोना माहामारीले बर्षौं देखि ठप्प नाकामा व्यापार बिस्तारै सामान्यतर्फ फर्किए पनि मानिसको आवतजावत अझै पनि ठप्पप्रायः छ ।

चिनियाँ कम्पनी 'ताइन सुन रोड एण्ड ब्रीज कम्पनी'ले बनाएको चिटिक्क परेको मितेरी पुल पार गरेपछि चिनियाँ कम्पनीका अत्याधुनिक उपकरण सहित कामदारहरू विशाल संरचना भएका भवन, सडक र बजार लगायतका अनेक पूर्वाधार निर्माणमा तल्लिन देखिन्छन् । नेपालतर्फ भने पहिरो छेउमा सुस्ताइरहेको तातोपानी क्षेत्र सुनसान र खण्डहरजस्तो देखिन्छ ।

भूकम्प गएको चार वर्षपछि सामान अयात निर्यातका लागि पूर्णरूपमा सञ्चालनमा आएको भनिए पनि तातोपानी बजारको वास्तविकता फरक छ । चाइना रेलवे कन्स्ट्रक्सन ब्युरो (सीआरसीसी)ले अरबौं खर्चेर मितेरी पुल बनाएको भएपनि नेपाल तर्फको लिपिड बसेरी सडक खण्ड कालोपत्र उत्रिएर जीर्ण भएको देखिन्छ ।

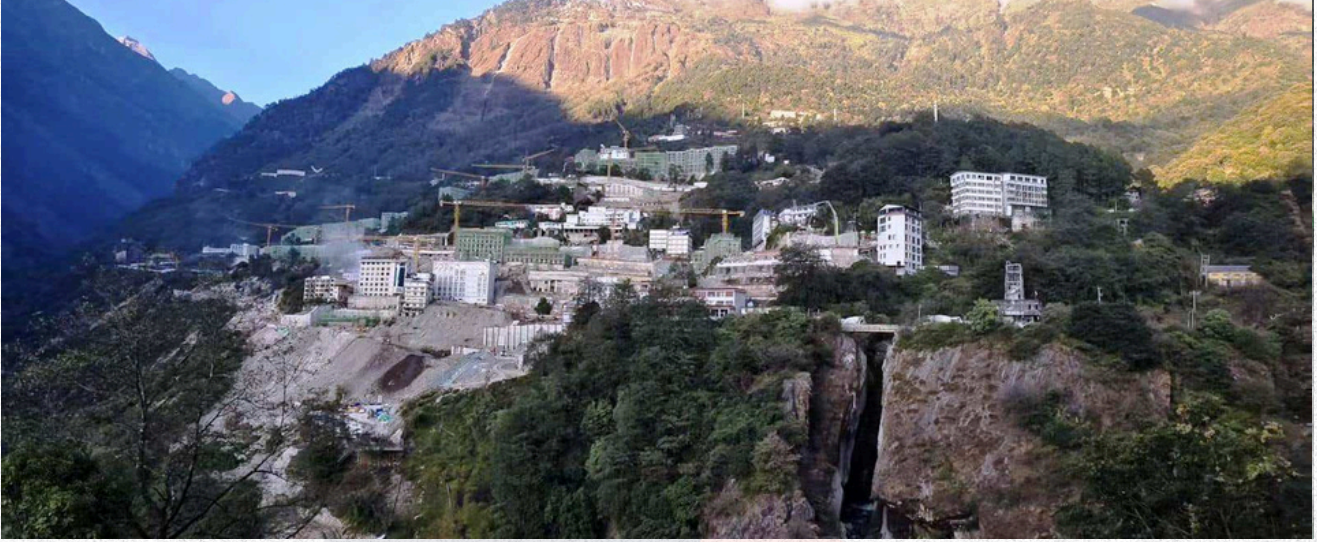
चिनियाँ कम्पनीले बनाइदिएको मितेरी पुल र भन्सार कार्यालयको संरचनाबाहेक नेपालतर्फ कुनै ठूलो संरचना निर्माण भएको देखिँदैन । न त धेरै सरकारी कार्यालय रहेका छन् । कार्यालयका नाममा सामान्य रंगरोगन गरेर सञ्चालनमा ल्याइएको अध्यागमन कार्यालय र एउटा सानो छोटी भन्सार भवन छन् ।

तातोपानी बजार क्षेत्रमा २८ वर्षपछि एक करोड ५० लाख लागतमा रावण कन्स्ट्रक्सन कम्पनीले र संगम कन्स्ट्रक्सनले करिब एक करोड लागतमा कालोपत्र र मर्मत सम्भारका काम सुरु गरेका छन् । तातोपानी, चाकु, कोदारीमा रावण र सुक्खा बन्दरगाह, लार्चा र हिन्दी बजारमा संगम कन्स्ट्रक्सनले कालोपत्रको काम गरिरहेका छन् । करिब दुई करोडको लागतमा खोलाबाट पर्खाल लगाउने र अन्य सडक पुनर्निर्माणका काम भइरहेको छन् ।

सीमा क्षेत्रमा जारी यी पुनर्निर्माणका काम बाहेक नेपालतर्फ सरकारबाट उल्लेख्य काम केही भएको छैन । सीमा सुरक्षाको जिम्मेवारी पाएको सशस्त्र प्रहरी र नेपाल प्रहरीका कार्यालय जीर्ण तहराबाट सञ्चालन भइरहेका छन् ।

“नेपालबाट सामान्य कालोपत्रे र पहिरो पन्छ्याउने बाहेक अरु केही काम भएको छैन । सरकारले तातोपानीलाई पूरै बेवास्ता गरेको छ । हामीले मात्रै के गर्न सक्छौं र?,” भोटेकोशी गाउँपालिका वडा नं. २ का अध्यक्ष कुमार श्रेष्ठले गुनासो गरे ।

अहिले नै खस्ता जस्तो देखिने लिपिड चट्टान मुनि ध्वस्त अरनिको गेटमा नेपालको राष्ट्रिय झण्डा फहराइरहेको हेर्दै जीर्ण भवनमा अध्यागमनका कर्मचारी र सुरक्षाकर्मी बस्छन् । नाका खुल्दा अर्बौं राजश्व उठाउने सरकारले मालवाहक सवारीलाई सुरक्षित पार्किङको व्यवस्थापन पनि गर्न सकेको छैन । चीनतर्फ भने धमाधम निर्माणका काम भइरहेको छन् । न्यालम खण्डको (४० किमी) सडकको काम सकेर चीनले अहिले प्रशासनिक, व्यापारिक भवन, तटबन्ध र सडकजस्ता पूर्वाधारको निर्माणमा केन्द्रित छ ।



चीनको खासा बजार । तस्बिर: अनिश तिवारी

चिनियाँ अधिकारीका अनुसार अहिले खासामा पहिरो र बाढी नियन्त्रक आइरन वाल प्रविधिको प्रयोग गरेर विशाल संरचना निर्माण गरिएको छ । नेपालतर्फको सीमा नाका भने एक दशक पहिलेको भूकम्पमा भत्किएका संरचनाको पुनर्निर्माण पनि गरिएको छैन । लिपिङ बजारका अधिकांश घर खण्डहर भएका छन् । यहाँका अधिकांश पसल र होटल टहरा वा जीर्ण भवनमा सञ्चालन भइरहेका छन् ।

२०७२ सालको विनाशकारी भूकम्प, २०७३ असार २१ म आएको भोटेकोशी बाढी, २०७४ को पहिरो र २०७६ र २०७७ सालमा आएका बाढी पहिरोको क्षतिले गर्दा स्थानीय बजार, दशकिलो, लिपिङ र चाकु सडक खण्डमा पहिरो झरिरहन्छ ।

बाह्रबिसे-तातोपानी (२६ किलोमिटर) गर्मीमा धुलाम्मे र बर्खामा हिलाम्मे हुँदा कन्टेनर गुड्न सक्दैनन् ।

नेपालतर्फ बलियो पूर्वाधार नभएको बहाना बनाएर दैनिक अधिकतम १२ कन्टेनर मात्र छाड्न थालेपछि व्यवसायी हैरान बनेका छन् । चीनको न्यालम, खासा र लिपिङ पारी झाङ्गु बजारमा बजारमा करिब ४०० कन्टेनर थन्किएका छन् । यस अघि १८ देखि २५ कन्टेनर नेपाल आउने गरेकोमा अहिले झन् ६ देखि १० कन्टेनर छाड्दा स्थानीय व्यापारी तनावमा छन् । “दसैको मुखमा यस्तै गरेको थियो,” फलफुल व्यवसायी शारदाप्रसाद पराजुलीले भने,

“यस अघि झै लामो समय कन्टेनर उतै रोकिएपछि समयमा सामान ल्याउन नसकेर व्यवसायी घाटामा जाने पक्का छ ।”

केही समयपछि लागू हुनेगरी चिनियाँ भन्सारले नेपाल निर्यात हुने सामग्रीमा दुई प्रतिशत कर लिन सुरु गरेकाले पनि ट्रान्सपोर्ट कम्पनी सामग्री ढुवानी गर्ने कि नगर्ने अन्योलमा छन् । करको भार कसले बेहोर्ने भन्ने विषयमा व्यापारी र ट्रान्सपोर्ट कम्पनी बीच असमझदारी देखिएको व्यवसायी साङ्बो शेर्पाले बताए । “चिनियाँ पक्षले मौखिक दुई प्रतिशत र कागजी रूपमा २५ प्रतिशत कर बढाएको भनेर भन्सार डकुमेन्टमा लेखेकाले ट्रान्सपोर्ट कम्पनीहरु अलमलमा छन्,” उनले भने ।

चिनियाँ सहरबाट नेपालका लागि खरिद गरिएका सामग्री ल्हासा, सिगात्से, मिम्बु, न्यालम र खासामा रोकिएका छन् ।

चीनले पार्किङ र मालवाहक रुट प्रोटोकलजस्ता अनेक कारण देखाएर केही दिनयता थोरै कन्टेनर छाड्न थालेको व्यवसायीले दुखेसो गरेका छन् । यसअघि कोदारी राजमार्गको कोदारी (इको)मा माथिबाट झरेको पहिरोले लामो समय अवरुद्ध रह्यो । गत भदौ ४, ५, ६ र ७ गरी चार दिन इकोमा पहिरो हटाएर सडक चलाइएकामा फेरि बन्द भएको थियो । त्यसयता धेरै दिनपछि मात्रै नाका चल्तीमा ल्याइएको थियो ।



चीनतर्फको लिपि बजार । तस्बिर: अनिश तिवारी

“यसअघि सडक अवरुद्ध हुँदा फलफूल र लसुन कन्टेनरमै कुहिन थालेपछि भरिया लगाएर बोकाइएको थियो, उता चिनियाको मनमौजी व्यवहार र यता सडकका कारण नाका सहज बनेन,” पराजुलीले भने । उनले नाका जथाभावी बन्द हुँदा आफ्नो कन्टेनरमा मात्रै आँप र ड्र्यागन फ्रुट गरी पाँच कन्टेनरमा फलफूल कुहिएको बताए ।

चिनियाँलाई सीमा नाका बन्द गर्न सानो बाहना भए पुगिहाल्ले । मंसिरको अन्तिम साता न्यालम, खासाको मध्य भाग र छोबिन क्षेत्रमा आगलागीको बाहना बनाएर एक हप्तासम्म सवारी साधनको आवातजावात बन्द गरिदियो ।

सिन्धुपाल्चोकका प्रमुख जिल्ला अधिकारी रामकृष्ण अधिकारीका अनुसार पुस २७ गते राती न्यालम, खासाको मध्य भाग र छोबिन क्षेत्रको आगलागी माघ ३ गते नियन्त्रणमा आए पनि सोही कारण देखाएर नाका बन्द भएको चिनियाँ प्रशासनले सूचना जारी गरेको थियो । आगलागी प्रभावित क्षेत्र आसपासका स्थानीयलाई अस्थायी रूपमा स्थानान्तरण गरेर हाल नाका ठप्प छ । आगलागीका कारण चीन तर्फको भन्सार कार्यालयको प्रणाली (सिस्टम) सञ्चालनमा आउन नसक्दा आवातजावत प्रभावित भएको भन्सार कार्यालयले जनाइएको छ ।

“ आगलागी पछि नाका ठप्प भएकाले वर्षा याममा नेपाल आइपुग्नु पर्ने करोडौं रुपैयाँका सामग्री बोकेका कन्टेनर चीनमै रोकिँदा व्यवसायी थप निराश भएका छन् । झण्डै ४०० कन्टेनर चीनको खासा र न्यालम सीमाक्षेत्रकै सडकमा अलपत्र परेका छन् ।

आगलागी पछि नाका ठप्प भएकाले वर्षा याममा नेपाल आइपुग्नु पर्ने करोडौं रुपैयाँका सामग्री बोकेका कन्टेनर चीनमै रोकिँदा व्यवसायी थप निराश भएका छन् । झण्डै ४०० कन्टेनर चीनको खासा र न्यालम सीमाक्षेत्रकै सडकमा अलपत्र परेका छन् ।

### झिलिमिलि झाङ्गु र खण्डहर नेपाली बजार

भूकम्पपछि मितेरी पुलपारी झाङ्गु र खासा बजारले पनि ठूलो क्षति व्यहारेको थियो । तिब्बतको न्यालम जिल्ला अन्तर्गत पर्ने पूर्व-खासा (जाङ्गु पोर्ट) अहिले मिनी सहरको मोडेलमा पुनर्निर्माण हुँदैछ । निजी तथा सरकारी भवन भत्काउने देखि सडक विस्तार तीव्र गतिमा भइरहेको छ । भोटेकोशी चेम्बर अफ कमर्सका अध्यक्ष फुनु शेर्पाका अनुसार नयाँ जाङ्गु सहरमा सडक तीन मिटरले फराकिलो पार्ने, निजी तथा सरकारी संरचनाहरू बेग्लै ठाउँमा निर्माण गर्ने र मालबाहक कन्टेनर तथा भ्यानलाई मुख्य सहरमा प्रवेश नदिने रणनीति बनाइएको छ । पहिलाको खासा भन्सार भन्दा मुनिबाट रमिते बजारको तल्लो क्षेत्रमा २६० मिटर लामो जाङ्गु पुल बन्दै छ ।



तातोपानी-खासा स्थित नेपालतर्फ रहेको सुक्खा बन्दरगाह । तस्बिर: अनिश तिवारी

‘अहिले सम्म अनुमानित २० देखि ३० प्रतिशत काम सकिएको छ, काम सुरु गरेको डेढ वर्ष भयो, पुरानै पार्किङ क्षेत्र हुँदै सहरको तल तिर छुट्टै मालबाहक सडक निर्माण भइरहेको छ,’ उनले भने । जाङ्गु पुल, नयाँ सडक र व्यापारिक पूर्वाधार तयार गर्न कम्तीमा तीनवर्षे लाग्ने अनुमान छ ।

पूर्वाधारको अभावमा नेपाली ट्रक-कन्टेनर तत्काल खासा पुग्ने अबस्था नभएको शेरपाको भनाइ छ ।

स्थानीय बासिन्दा र सरकारी कार्यालयहरू न्यालममा सारिएका छन् । ट्रान्सपोर्ट कम्पनीहरू भने सीमित रूपमा सञ्चालन भइरहेको नेपाल हिमालय सीमापार वाणिज्य संघका सदस्य व्यवसायी वसन्त नेपालले बताए । “चीनले न्युन कन्टेनर छाड्दा हाल पनि नाकाबन्दीको अवस्था छ, जहिले पनि २०/२५ कन्टेनर ल्हासातिर रोकिने अवस्था छ, उता खासा पुनर्निर्माणकै चरणमा छ,” उनले भने ।

चिनियाँ प्रशासनका प्रतिनिधि मिस्टर लि वुई वोडले चीनको झाङ्गु बजारबाट न्यालम जोड्ने सडकखण्डको (४० किमी) सडकको काम सकिएको बताए । चीनले अहिले प्रशासनिक, व्यापारिक भवन, तटबन्ध र सडकजस्ता पूर्वाधारको कामलाई विशेष प्राथमिकता दिएको उनले जनाए । “दर्जनौँ अत्याधुनिक उपकरण प्रयोग गरेर पहिरो र बाढी नियन्त्रक आइरन वाल प्रविधि प्रयोग गरिएको छ,” उनले भने ।

## नेपालको सुस्त विकास

तातोपानी बजारक्षेत्रमा २८ वर्षपछि एक करोड ५० लाख लागतमा रावण कन्स्ट्रक्सन कम्पनीले र संगम कन्स्ट्रक्सनले करिब एक करोडमा बजार भेगमा कालोपत्र र मर्मतसम्भारका काम गरिरहेको चरिकोट सडक डिभिजन कार्यालयका सूचना अधिकारी इन्जिनियर सुरज महर्जनले जानकारी दिए ।

“तातोपानी, चाकु, कोदारीमा रावण र सुक्खा बन्दरगाह क्षेत्र लार्चा, हिन्दी बजारमा संगम कन्स्ट्रक्सनले कालोपत्रका लागि काम लगभग अन्तिम चरणमा पुर्याएको छ । अन्य काम पनि हुदैछ । सीमाभेगमा चाहिने काम पहिले हुनुपर्ने थियो, त्यो नभएको हो, अब बल्ल हुने क्रममा छ,” उनले भने । करिब दुई करोडको लागतमा खोलाबाट पर्खाल लगाउने र अन्य सडक पुनर्निर्माणको काम भइरहेको उनले बताए । यस बाहेक सीमा क्षेत्रमा छोटी भन्सार र इलाका प्रहरी कोदारीको भवन बनेको, बेलिब्रीज सहित अन्य महत्वपूर्ण संरचना, सडकको र अन्य पुनर्निर्माणको काम भइरहेको सिन्धुपाल्चोकका प्रमुख जिल्ला अधिकारी रामकृष्ण अधिकारीले बताए ।

“नेपालतर्फ भन्सार र अन्य प्रक्रियामा कुनै समस्या छैन, समस्या उता नै देखिन्छ । यता भूगोल र बाढीपहिरोको व्यापक समस्या छ, सरकारले जति दिनुपर्ने ध्यान नदिएको हो । यहाँको सडक, भवन, पूर्वाधारजस्ता कुरामा त्यो देखिन्छ,” उनले भने ।

भोटेकोशी गाउँपालिकाकी उपाध्यक्ष दिछेन शेर्पाका अनुसार नेपाल-चीन सीमामा घुम्न आउने पर्यटक र तीर्थयात्रीलाई लक्षित गरेर भोटेकोशी गाउँपालिकाले आफ्नै लगानीमा स्नानगृह तयार पारेको छ । ६ करोड लागतमा दुई पक्की भवन निर्माण सम्पन्न भएको उनको भनाइ छ । बगैँचा, स्विमिङपुल र अन्य संरचना बन्न बाँकी रहेको उनले जानकारी दिइन् ।

तातोपानीमा बाहिर देखिने गरी पुरानो सात वटा धारा छन् । हाल बनेका नयाँ भवनमा ४७ वटा बाथ टब निर्माण गरिएको छ ।

कात्तिकदेखि चैतसम्म सिजनमा दैनिक एक हजारसम्म पर्यटकले तातोपानी धारामा स्नान गरेर सीमा नाकाको भ्रमण गर्ने गर्छन् । अफसिजनमा पनि दैनिक सय पर्यटक तातोपानी पुग्छन् । यसअघि तातोपानी भन्सारसँगको पहुँचमार्ग सहज बनाउन कोदारी राजमार्ग मर्मत तथा स्तरोन्नति गर्न सडक डिभिजन कार्यालय, चरिकोटले चार अर्ब ४६ करोड रुपैयाँ बजेट प्रस्ताव गरेको थियो ।

तत्कालिन कार्यालय प्रमुख अमितकुमार श्रेष्ठले तीन खण्डमा बजेट विभाजन गरी प्रस्तावित फाइल राष्ट्रिय योजना आयोगमा पेस भएको जानकारी दिए । प्रस्तावित बजेटमा सहमति कायम भएर अर्थ मन्त्रालयबाट रकमसमेत निकास हुने कुरा चले पनि त्यसको स्रोत सुनिश्चित हुन नसकेको उनले जनाए । बाह्रबिसेबाट चीनको सीमा रहेको लिपिङ बजारसम्म २६.५ किलोमिटर रहेको कोदारी राजमार्ग सडक स्तरोन्नति गर्न दुई अर्ब ५३ करोड ५२ लाख रुपैयाँ प्रस्ताव गरिएको थियो ।

## कहिले खुल्छ खासा?

नेपालका व्यापारी संघ-संस्थाले नाका खासासम्म सहज खोलीदिन आग्रह गरिरहेका छन् । सिन्धुपाल्चोक उद्योग वाणिज्य संघका अध्यक्ष बुद्धराज बस्नेतका अनुसार सिन्धुपाल्चोक उद्योग वाणिज्य संघ, नेपाल हिमालय सीमापार वाणिज्य संघ, नेपाल चेम्बर अफ कमर्स, नेपाल ट्रक कन्टेनर ढुवानी लिमिटेड लगायतका संघसंस्थाले यस तातोपानी भन्सारसँगको छलफलमा चीनसँग संवाद अघि बढाउन दबाव दिइरहेका छन् ।

तातोपानी भन्सारका अनुसार नेपाली पक्षले बारम्बार कुटनीतिक प्रयास गर्दा पनि चिनियाँ पक्षले खासा क्षेत्र पुनर्निर्माणको काम पूरा नभएकाले सुचारु हुन नसकेको बताउँदै आएको छ । “सस्तो मूल्यमा सामान ल्याएर उपभोक्ता लाभान्वित भए मात्रै नाका खुल्नु अर्थपूर्ण हुनेछ,” उनले भने ।

पूर्वाधार निर्माणको काम नसकिएकाले सवारी-ढुवानी अनिश्चित रहेको छ । नेपालले नाका सहज बनाउन कुटनीतिक पहल तीव्र पारे पनि खासा पूर्णरूपमा कहिले सञ्चालनमा ल्याउन कहिले संभव हुने भन्नेमा दुवै पक्षबाट स्पष्ट संकेत आएको छैन । सिन्धुपाल्चोकका प्रमुख जिल्ला अधिकारी रामकृष्ण अधिकारीले खासा बजार निर्माणका भइरहेकाले झाङ्गु बजारसम्म मात्रै खुलाउने वातावरण देखिएको बताए ।