

2024.5.25

May 25, 2024

पूर्वाधार अभावले किमाथाङ्का सीमा नाका सञ्चालनमा समस्या

दीपेन्द्र शाक्य

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

संखुवासभा

कोरोना महामारी पछि नेपाल र चीनका उच्च पदस्थ अधिकारीको उपस्थितिमा किमाथाङ्का नाका सञ्चालनको घोषणा भएपनि नेपाल तर्फ सरकारी कार्यालय, बैकिङ सुविधा र कर्मचारी नहुँदा नेपालबाट दुई वर्षमा ४०५ केजी रुद्राक्ष मात्र निर्यात भएको छ ।

माघ २०८२ - कोरोना महामारी पछि नेपाल र चीनका उच्च पदस्थ अधिकारीको उपस्थितिमा किमाथाङ्का नाका सञ्चालनको घोषणा भएपनि नेपाल तर्फ सरकारी कार्यालय, बैकिङ सुविधा र कर्मचारीनहुँदा नेपालबाट दुई वर्षमा ४०५ केजी रुद्राक्ष मात्र निर्यात भएको छ ।

संखुवासभाको उत्तरी हिमाली क्षेत्र भोटखोलामा किमाथाङ्का नाका सञ्चालन भएको घोषणा गर्दा स्थानीय जनतामा खुसीको सीमा थिएन । वर्षौंसम्म कुनै अवरोध बिना दुबै देशका नागरिकले आवातजावात गर्दै आएको यो नाका विश्वव्यापी महामारी कोभिडको सुरुवात संगै चीनले बन्द गरिदिएको थियो । महामारीले नाका चार वर्षसम्म बन्द रह्यो ।

कोरोना महामारी नियन्त्रणमा आएको लामो समयसम्म पनि नेपालीको पहुँच बाहिर रहेको नाका सुचारु भएको घोषणा गर्न १२ जेठ २०८१ सम्म कुनै पर्यो । दुबै देशका सरकारी प्रतिनिधीको उपस्थितिमा नाका खुलेको खबरले चौतर्फी आशा, उत्साह र अपेक्षा चुलिए । तर नाका सञ्चालनमा नियमितता छैन ।

“नाका त खोलियो तर राज्यले यसलाई चलाउने तयारी पनि गरेन ।” सीमा क्षेत्रका बासिन्दाको गुनासो छ ।

माघको पहिलो साता भोजपुर र संखुवासभामा उत्पादन भएको एक ट्रिप रुद्राक्ष बाहेक नेपालबाट कुनै सामान निर्यात हुन सकेको छैन । व्यवसायीले सीमामा नेपाली कार्यालय नभएका कारण निर्यात हुन नसकेको बताउँछन् । सीमा नाका सुरु भएको दुई वर्ष पछि माघको पहिलो साता मकालु एग्रे एण्ड ट्रेडले करिब ४ हजार ५ सय केजी रुद्राक्ष किमाथाङ्का हुँदै तिब्बत पठाएको छ । व्यापारीको पहलमा संखुवासभाको जिल्ला सदरमुकाम खाँदबारीमा रहेको अस्थायी भन्सार कार्यालयले निर्यात स्वीकृति दिएपछि रुद्राक्ष निर्यात भएको हो ।

रुद्राक्ष निर्यातको खबर नेपाल-चीन व्यापारका लागि सुखद नै भएपनि यसले सीमामा पूर्वाधार र सरकारी संरचनाको सुनिश्चितता नभई व्यापार नाका दीर्घकालीन रूपमा चलन नसक्ने स्थानीय व्यापारीको भनाई छ ।

२५ मे २०२४ मा तत्कालीन परराष्ट्र मन्त्री नारायणकाजी श्रेष्ठको नेतृत्वमा किमाथाङ्का सहित नेपाल-चीन सीमा नाकामा पर्ने १४ वटा व्यापार नाका एकैसाथ पुनः सञ्चालनको घोषणा भएको थियो । तिब्बत स्वायत्त क्षेत्रका उपाध्यक्ष सिलाङ निमा र नेपाली टोलीको उपस्थितिमा भएको यो घोषणालाई ठूलो कूटनीतिक सफलताको रूपमा व्याख्या गरियो । तर किमाथाङ्का नाका क्षेत्रमा पुग्दा औपचारिक उद्घाटन समारोहको प्रचारप्रसार भन्दा फरक अवस्था देखिन्छ ।

किमाथाङ्का नाका खुले पनि व्यापार सञ्चालनका कुनै आधारभूत संरचना निर्माण भएका छैनन् । भन्सारको स्थायी भवन छैन ।

गोदाम र सडक छैनन् । आयात-निर्यातका लागि आवश्यक बैंक, इन्टरनेट र विद्युत लगायतका सुविधाको सुनिश्चितता छैन । नाकामा आधारभूत सुविधा नहुँदा राज्यको नाका सञ्चालन गर्नेनिर्णय कार्यान्वयनमा आएको छैन । सरकारका जिम्मेवार निकायले नाका सञ्चालनको स्पष्ट योजना नबनाएको स्थानीयबासीन्दाको गुनासो छ ।

नाका सुचारु नहुँदा स्थानीय उत्पादनको निर्यात हुन सकेको छैन । रुद्राक्ष निर्यात गरेका मकालु एग्रो एण्ड ट्रेडका सञ्चालक राजकुमार घिमिरेका अनुसार नाका बन्द भएका अधिकांश उत्पादन खेर जाने गरेको छ । उनले नजिकको नाकाबाट निर्यात संभव नभए पछि जहाज वा भारतको बाटो भएर रुद्राक्ष चीन पठाउँदा निकै महँगो ढुवानी भाडा बेहोर्नु पर्ने बाध्यता रहेको सुनाए ।

“काठमाडौं हुँदै चीन पठाउँदा प्रति केजी ७ सय रुपैयाँसम्म ढुवानी खर्च लाग्थ्यो,” घिमिरेले भने, तर “किमाथाङ्का नाका प्रयोग गर्दा प्रतिकेजी तीन सय रुपैयाँमै ढुवानी सम्भव भएको छ ।” समयको हिसाबले पनि किमाथाङ्का हुँदै पठाइएको रुद्राक्ष निकै छिटो चीन पुग्ने गरेको उनले बताए । किमाथाङ्का नाका आर्थिक रूपमा सजिलो भएको उनले बताए ।

तर सीमामा पूर्वाधार र नेपाल सरकारको उपस्थिति नभएकाले सीमा क्षेत्रका बासिन्दाले नेपाली उत्पादन निर्यात गर्न पाएका छैनन् । व्यापार चलाउने सरकारी संरचना, पूर्वाधार र नीति तयार भइसकेको छैन ।

दुरीका हिसाबले किमाथाङ्का नाका अन्य नाका भन्दा सहज हुने उनले बताए । तातोपानी नाकाबाट तिब्बतको सिगाछे पुग्न कम्तीमा ११ घण्टा लाग्ने भए पनि किमाथाङ्काबाट भने चार घण्टामै तिब्बतको चाँगा चेकपोष्ट पुग्न सकिने व्यवसायीहरू बताउँछन् । यसले समय बचत सँगै ढुवानी जोखिमसमेत घटाएको छ ।

व्यवसायीहरूका अनुसार नेपालबाट वार्षिक करिब १ लाख ५० हजार केजी रुद्राक्ष चीन र ४ लाख ५० हजार केजी भारत निर्यात हुने गरेको छ । चीनमा विशेषगरी ५ मुखे रुद्राक्षको माग अत्याधिक रहेको छ । घिमिरेका अनुसार किमाथाङ्का हुँदै तिब्बत प्रवेश गरेको रुद्राक्ष त्यहाँबाट बेइजिङसम्म पुग्ने गरेको छ ।

“किमाथाङ्का नाकाबाट पठाउँदा समय छोटिन्छ, लागत घट्छ र स्थानीयलाई रोजगारीको अवसर पनि सिर्जना हुन्छ,” उनले भने, “यो सुरुवातले नेपाल-चीन व्यापारमा नयाँ सम्भावनाको ढोका खोलेको छ ।” रुद्राक्ष निर्यात गर्न डिभिजन वन कार्यालयबाट छुट पुर्जी लिनुपर्ने व्यवस्था छ । प्रदेश शुल्कस्वरूप ५ प्रतिशत राजश्व तिर्नु पर्ने हुन्छ भने आन्तरिक राजस्व कार्यालयमा मूल्यको साढे २ प्रतिशत राजस्व बुझाउनुपर्छ ।

त्यसबाहेक किमाथाङ्का भन्सार कार्यालयले प्रतिकिलो १ रुपैयाँ राजश्व लिने गरेको छ । वाणिज्य विभागले जारी गर्ने आयात-निर्यात अनुमति पत्र र भन्सार विभागबाट प्राप्त एक्जिम कोड अनिवार्य भएपछि मात्रै ढुवानी अनुमति पाइन्छ ।

अहिले किमाथाङ्का नाकामा व्यापार चलाइरहेका व्यवसायीहरू जोखिम मोलेरै स्थानीय उत्पादन निर्यातका लागि अघि बढिरहेका छन् ।

नेपालबाट चीन तर्फ रुद्राक्ष निर्यात गर्न जारी गरिएको प्रज्ञापन पत्र । तस्बिर: दीपेन्द्र शाक्य



चीन र नेपाल बीच परम्परागत सीमा व्यापार बिन्दुको पुनः उद्घाटन समारोह । तस्बिर: दीपेन्द्र शाक्य

निजी क्षेत्रले सम्भावना देखेर परीक्षण गरिरहेको भएपनि राज्यको सहयोग नहुँदा उनीहरूका प्रयास दीर्घकालीन बन्न सकेका छैनन् । तिब्बतबाट सामान आए पनि गोदाम नहुँदा भण्डारण समस्या छ । यस्तो अवस्थामा व्यापार विस्तार होइन, जसोतसो सञ्चालन मात्र भइरहेको छ ।

नाका बन्द हुँदा भोटखोलाका युवाहरू रोजगारीका लागि चाँगातिर जान बाध्य भएका छन् । संखुवासभा उद्योग वाणिज्य संघका उपाध्यक्ष जनक पौडेलीले भने, “नाका खुलेपछि फेरि स्थानीयमै रोजगारी फर्किने संभावना पनि छ ।”

ढुवानी, प्याकेजिङ, गोदाम, मजदुरी, यातायात यी सबै क्षेत्रमा सानो तर निरन्तर रोजगारी सिर्जना हुन सक्ने उनले बताए । “नाका सञ्चालन भए भन्सार राजस्व बढ्ने, स्थानीय उत्पादनको बिक्री सहज हुने र रोजगारी सिर्जना हुने थियो,” उनले भने, “हिमाली क्षेत्रमा उत्पादन हुने परम्परागत हस्तकला र जडीबुटीजन्य उत्पादनले पनि चिनियाँ बजारमा सहज पहुँच पाउने थियो ।”

किमाथाङ्का नाकामा पूर्वाधारको गम्भीर अभाव देखिएको छ । नाका क्षेत्रमा बैंकको कुनै शाखा छैन । भन्सार राजस्व संकलन गरेको रकम बैंकमा जम्मा गर्न दुई दिन हिँडेर हटिया पुग्नुपर्ने बाध्यता छ । भोटखोला गाउँपालिकाका अध्यक्ष वाङछेदर लामाका अनुसार

सीमा क्षेत्रमा संरचना नहुँदा खाँदबारीबाट भन्सार सेवा लिनु पर्ने वाध्यता छ । सोही प्रावधानले स्थानीयलाई थप सास्ती दिएको छ ।

लामा भन्छन्, “करिव दुई बर्ष अघि नाका खुलेको घोषणा भयो, तर यहाँको दैनिकीमा खासै परिवर्तन आएको छैन ।”

नाका बन्द हुँदा स्थानीयले खाँदबारीबाट अथाबाटो गाडीमा र आधाबाटो खच्चडमा खाद्यान्न ढुवानी गर्नुपर्थ्यो । “नाका खुलेपछि डेन्डाड र चाँगा बजार नजिकिए पनि, सडक र सेवा नहुँदा अपेक्षित सहजता अझै टाढा छ,” उनले भने, स्थानीय युवाले रोजगारीको आशा गरेका थिए, तर संरचना नहुँदा रोजगारी पनि अस्थायी र सीमित बनेको छ ।”

किमाथाङ्का नाकामा अहिले निकुञ्ज सुरक्षार्थ सेना, नेपाल प्रहरी र वीओपीका सशस्त्र प्रहरी खटिएका छन् । सुरक्षा दृष्टिले राज्यको उपस्थिति देखिन्छ । तर व्यापार चलाउन चाहिने सेवा, सुविधा र पूर्वाधार भने छैन ।

“यसले राज्यको ध्यान सुरक्षा व्यवस्थापनमा केन्द्रित छ, सेवा प्रवाहमा नदेखाएको दाबी गरे,” उनले भने ।

कूटनीतिक संवादपछि नाका खुल्नु नेपालका लागि उपलब्धि हो ।

तर समस्या कूटनीतिमा होइन, घरेलु कार्यान्वयनमा देखिएको छ । उनका अनुसार नाका खुल्ने निर्णय हुनु अघि नै बजेट व्यवस्था, भन्सार संरचना, सडक र यातायात योजना, बैकिङ् तथा डिजिटल सेवा र कर्मचारीको व्यवस्थापन हुनुपर्ने थियो । तर किमाथाङ्का नाकाको अवस्थाले पहिले घोषणा, पछि तयारी भन्ने पुरानै शैली दोहोरिएको लामाले बताए ।

यदि नाका चलाउनै हो भने किमाथांका नाकालाई सीमा नाकाको रूपमा सञ्चालनयोग्य बनाउन थप ढिलाई गर्न नहुने स्थानीयको भनाई छ । त्यसका लागि तत्काल भन्सार भवन र गोदाम निर्माण र डिजिटल बैकिङ् सेवा प्रवाह गर्नुपर्ने आवश्यकता देखिएको छ ।

रुद्राक्ष बाहेक संखुवासभा, भोजपुर र कोशी प्रदेशका आसपासका जिल्लामा उत्पादन हुने जडीबुटी, अलैंची, ऊनी उत्पादन र हस्तकलाजस्ता वस्तु चिनियाँ बजारमा जान सक्ने ठूलो सम्भावना छ । तर त्यसका लागि राज्यले किमाथाङ्कालाई रणनीतिक व्यापार हबको रूपमा विकास गर्न नसकेको अध्यक्ष लामाको भनाई छ ।

“किमाथांका नाका खुल्नु एउटा अवसर पनि हो,” उनले भने, “हिमाली क्षेत्रलाई केन्द्रसँग जोड्ने अवसर मिलेको छ तर, संरचना र आयात निर्यात नहुँदा धेरै कष्ट छ । रुद्राक्षको पहिलो निर्यातले सम्भावना देखाइसकेको छ ।”

स्थानीयमा नाका खुल्यो कि खुलेन भन्दा पनि राज्यले यसलाई चलाउने आँट गर्छ कि गर्दैन भन्ने चिन्ता छ । पूर्वाधार निर्माण र

सञ्चालनमा ध्यान नदिएमा किमाथाङ्का नाका फेरि कोरोनाकालको जस्तै बन्द हुने छ ।

खाँदबारीबाट १ सय ६२ किलोमिटरको दूरीमा रहेको किमाथाङ्कामा करिब १ सय ४२ किलोमिटर कच्ची सडकको ट्याक खुलिसकेको छ । बाँकी १५ किलोमिटर सडकको ट्याक किमाथाङ्का तर्फबाट खनिएको छ ।

प्रमुख जिल्ला अधिकारी सिर्जना थपलियाले बन्दरगाह र स्टोरेज नहुँदा नाका सञ्चालनमा समस्या भएको बताइन् । तिब्बतबाट सामान ल्याए पनि राख्ने ठाउँ छैन । प्रजिअ थपलियाका अनुसार अहिले सेना, प्रहरी र सशस्त्र प्रहरी सुरक्षाका लागि खटिएका छन् । “अर्थ मन्त्रालयले बजेट व्यवस्था गरेर तत्काल भवन निर्माण गर्न जरुरी छ,” उनले भनिन्, “बन्दरगाह र गोदाम नहुँदा समस्या छ । बजेट र संरचना बिना नाका सञ्चालन सम्भव हुँदैन ।”

भूगोल अफठ्यारो भए पनि किमाथाङ्का नाका पूर्णरूपमा सञ्चालनमा आए संखुवासभा मात्र होइन, समग्र पूर्वी पहाडी जिल्लाका कृषिजन्य र जडीबुटीजन्य उत्पादनले चिनियाँ बजारमा सहज पहुँच पाउने व्यवसायीहरूको विश्वास छ । पूर्वाधार निर्माण, सेवा विस्तार र दीर्घकालीन नीतिमा सरकारले ध्यान दिने हो भने किमाथाङ्का नाका पूर्वी नेपालको आर्थिक विकासको मेरुदण्ड बन्ने संभावना छ । तर सरकारी वेवास्ता र ढिलासुस्तीले नियमित नाका सञ्चालनमा चुनौति कायमै छ ।