

नेपाल- चीन तातोपानी नाका :

पारि घमाघम, वारि सुनसान



सेसिफ बोर्डर श्रृंखला १

अनिश तिवारी



CESIF
Centre for Social Innovation
and Foreign Policy

सेन्टर फर सोसल इनोभेसन एण्ड फोरेन पोलिसी (सेसिफ)

नेपाल- चीन तातोपानी नाका : पारि धमाधम, वारि सुनसान

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 - १

सार्वाधिकार © 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 ।

नेपाल- चीन तातोपानी नाका : पारि धमाधम, वारि सुनसान



भूकम्पका कारण नौ वर्षअघि बन्द भएर कोरोना महामारी तथा बाढीका कारण तातोपानी नाका अवरुद्ध भइरहँदा भोटेकोसी गाउँपालिकाका धेरैले थातथलो नै छाडे । गत वर्षदेखि नाका त खुल्यो, तर चीनको असहयोग र नेपालको कूटनीतिक कमजोरीले स्थानीय तथा व्यवसायीको उत्साह फर्किन सकेको छैन ।



नेपाल-चीन सीमाको लिपिङ बजारमा सग्ला घर भेटिन मुस्किल पर्छ । २०७२ सालको भूकम्पले क्षतिग्रस्त बनाएका करिब दुई दर्जन घर सामान्य रडरोगन गरेर स्थानीय फर्किन थालेका छन् । अध्यागमन, सीमा सुरक्षा पोष्टलगायत सरकारी कार्यालय कि टहरा, कि त जीर्ण भवनबाट चलेका छन् । सीमास्थित मितेरी पुल जोड्ने नेपालतर्फको २६ किलोमिटर सडक धरापजस्तै छ ।

भूकम्प र त्यसपछि कोरोना महामारीका कारण बन्द तातोपानी नाका अझै पूर्णरूपमा खुल्न सकेको छैन । नेपाल ट्रक कन्टेनर तथा ढुवानी सेवा लिमिटेडले

२०७१ सालमा गरेको सर्वेक्षण अनुसार नाकामा करिब १० हजारले प्रत्यक्ष तथा अप्रत्यक्ष रोजगारी पाएका थिए । लिमिटेडका अध्यक्ष अर्जुन सापकोटा भन्छन्, "नौ वर्षदेखि अधिकांश समय नाका बन्द हुँदा ठूला, मझौला र साना व्यवसायी, चालक, सहचालक, भरिया तथा भोलेपोके व्यापारी सबैले रोजगारी गुमाए ।"

रोजगारी गुमाउनेमध्ये भोटेकोसी गाउँपालिका-३ का मिङ्मार लामा (४६) पनि हुन् । तातोपानी नाका चल्दा उनी कैलाश मानसरोवर आउने पर्यटकको भरिया हुने र 'भोलेपोके व्यापार' गर्ने गर्थे ।



सिन्धुपाल्चोकको भोटेकोशी गाउँपालिकाबाट चीन जोड्ने उत्तरी नाका तातोपानीको खण्डहरमा परिणत भएको लिपिङ बजार र पारी देखिने चीनको दृश्य । तस्विर : अनिश तिवारी

नाका बन्द भएपछि उनको घरव्यवहार चौपट भयो । त्यसयता काभ्रेको बनेपामा एउटा किराना पसलमा सामान ओसारपोसार गरेर निर्वाह चलाउँछन् । “नाका बन्द भएपछि मेरो सहज जीवन सकियो । रोजगारी नभएर छोराछोरी विदेश गए, म थातथलो छोडेर बनेपामा भरिया काम गरिरहेको छु,” उनले भने ।

सिन्धुपाल्चोक उद्योग वाणिज्य संघका पूर्वअध्यक्ष राजकुमार बस्नेत नाका बेलाबेला खोल्दै बन्द गरिँदा रोजगारी गुमाएकाहरू काममा फर्किन नसकेको बताउँछन् । “वार्षिक खरबौँ राजस्व संकलन हुने सुनको अण्डा दिने चराजस्तो नाका थियो । लिपिङ बजार गुलजार थियो । हजारौँ विदेशी पर्यटक आउने-जाने गर्थे,” बस्नेत भन्छन्, “भूकम्पको लामो समयसम्म पनि बजार खण्डहर नै छ ।”

तातोपानी सुक्खा बन्दरगाह तथा भन्सार कार्यालयको तथ्यांकअनुसार आर्थिक वर्ष २०७०/७१ मा तातोपानी नाकाबाट ३ खर्ब ८२ अर्ब राजस्व संकलन भएको थियो । तर, गत आर्थिक वर्ष २०७९/८० मा भने ४ अर्ब ६२ करोड राजस्व संकलनको लक्ष्य राखिए पनि ३ अर्ब २७ करोड मात्र उठेको थियो ।

भूकम्पअघि तातोपानीको बाटो प्रयोग गरेर वार्षिक ५० हजारभन्दा बढी विदेशी पर्यटक आउनेजाने गर्थे । तातोपानीस्थित अध्यागमन कार्यालयका अनुसार तीमध्ये ४० हजारभन्दा बढी चीनका हुन्थे । तातोपानी धारामा नुहाएर कैलाश मानसरोवर जाने भारतीय तीर्थयात्रीले पनि नाकामा भीड हुन्थ्यो ।

नौ वर्षअघिको भूकम्प र लगातारको परकम्पनले यहाँका भौतिक संरचना र सडक ध्वस्त भएपछि चीनले तातोपानी नाका बन्द गर्‍यो । त्यसको एक वर्षपछि २०७३ असार २१ गते भोटेकोसी नदीमा आएको बाढीले बस्ती र सडक नै बगायो । चीनको खासा र कुतीको बीचमा रहेको छेपसाडमा पहिरोले नदी थुनिएर अचानक खुल्दा बाढी आएको थियो ।

तत्कालीन जिल्ला दैवी प्रकोप उद्धार समितिको

तथ्यांकअनुसार बाढीले लिपिङ, कोदारी र तातोपानीका ८० घर बगायो । उक्त बाढीले तातोपानी जोड्ने कोदारी राजमार्गको बाह्रबीसे, जम्बु, बसेरी हुँदै हिन्दीसम्म टाउँटाउँमा सडक बगाएको थियो । २०७४ साउन ८ गते रातिको पहिरोले अरनिको राजमार्गको लार्चास्थित भोटेकोसीमाथिको पुल नदीमा खसाल्दा दुई महिना चीनसँग यातायात सम्बन्ध टुट्यो ।

बेरोजगारीले रित्तै गाउँ

“खासगरी नाकामा होटेल व्यवसाय र व्यापार गर्नेहरू विदेसिएका तातोपानी नाका रहेको भोटेकोसी-२ का वडाध्यक्ष कुमार श्रेष्ठ बताउँछन् । “त्यति बेला नाकामा सानोतिनो व्यापार गरेका पनि ऋण खोजेर विदेश गए । भारी बोक्नेहरू काठमाडौँ र अन्य स्थानमा पुगेर ज्यालादारी गरिरहेका छन्,” श्रेष्ठले भने ।

भोटेकोसी-४ की सानुमाया शेर्पा भूकम्पअघि हस्तकलाका सामग्री, मुडा, खाद्यान्न बेच्न तातोपानीपारि चिनियाँ बजार पुग्थिन् । सुगन्धित धुप, वनस्पती घिससहित नेपालमा उत्पादन भएका बिस्कुट, चाउचाउ चिनियाँ व्यापारीले किन्थे । यी सामग्री न्यालम, सिगात्से हुँदै ल्हासासम्म पुग्थ्यो ।

नाका बन्द भएपछि उनी रोजगारीका लागि दुबई पुगेकी छन् । “गरीखाने मेलो हरायो । काम केही नहुने अवस्था भएपछि विदेसिनु उचित ठानेँ,” उनी भन्छिन् ।

सीमाक्षेत्र तातोपानी, लिस्तीकोट, दुगुना, फुलिङकट्टी र मार्मिङका दुई हजारभन्दा बढी युवा विदेश गएको माइती नेपाल र मार्मिङ महिला सञ्जालको अध्ययनले देखाएको छ । भोटेकोसी-५ मार्मिङबाट सबैभन्दा बढी बाहिरिएका छन् । उक्त अध्ययन अनुसार मार्मिङबाट मात्रै २४७ महिला इराक पुगेका छन् । मार्मिङको छ्यादी, चन्द्रखु, बम्रा र गोल्चीका गरी ४४४ जना विदेसिएका छन् ।

खासगरी नाकामा होटेल व्यवसाय र व्यापार गर्नेहरू विदेसिएका तातोपानी नाका रहेको भोटेकोसी-२ का वडाध्यक्ष कुमार श्रेष्ठ बताउँछन् । “त्यति बेला नाकामा सानोतिनो व्यापार गरेका पनि ऋण खोजेर विदेश गए । भारी बोक्नेहरू काठमाडौँ र अन्य स्थानमा पुगेर ज्यालादारी गरिरहेका छन्,” श्रेष्ठले भने ।

नाका नचल्दा भोटेकोसी गाउँपालिकाको जनसंख्या क्रमशः घट्दो छ । गाउँपालिका अध्यक्ष पासाडनुर्ब

शेर्पाका अनुसार भोटेकोसीको १७ हजार जनसंख्यामध्ये लगभग आधाजसोले गाउँ छाडेका छन् ।

नाका खुलेर पनि पहिलेभै नियमित नहुँदा अझै रोजगारी सुनिश्चित नभएको उनी बताउँछन् । “पहिला नाका चल्दा बाहिरका मान्छे पनि आएर बसेका थिए । चहलपहलले रोजगारी थियो,” उनी भन्छन्, “नाका बन्द भएपछि बाहिरका मान्छे हिँडे । रोजगारी गुम्यो । गाउँ पनि रित्तिन थाल्यो ।”

त्यो नाका, यो तातोपानी

२०७८ वैशाख ४ गते नेपाल र चीनका अधिकारीबीच मितेरी पुलमा भएको वार्तामा आयात-निर्यात मात्र खोल्ने ६ बुँदे मौखिक सहमति भयो । २०७८ वैशाख १८ मा आयात-निर्यात शुरू भयो । तर चीनले सामानसहितका कन्टेनर नेपाल पठाए पनि नेपालबाट सामान आयात हुन रोकेपछि निराश हुनुपरेको नेपाल ट्रक कन्टेनर ढुवानी सेवा लिमिटेडका अध्यक्ष अर्जुन सापकोटा बताउँछन् ।

तातोपानीका होटेल व्यवसायी अमृत खड्का (६५) अब नाकाको चहलपहल नफर्किने हो कि भन्ने चिन्तामा छन् । २०४९ सालयता तातोपानी क्षेत्र गुलजार बनेदेखि अहिले उजाड हुँदासम्मको साक्षी हुन् उनी । “अब नाका कहाँ गुलजार रह्यो र ? भूकम्पपछि पूरै खण्डहरमा बदलियो,” उनी भन्छन् ।

उनका अनुसार भूकम्पअघि नाका चल्दा लिपिङ क्षेत्रमा करिब १५० घरटहरा र ६० वटा होटेल थिए । पाँच वटा बैंक, दर्जनौँ सहकारी र संघसंस्था थिए । २०५१ सालदेखि सीमापारि ३० किमिसम्म जान सिन्धुपाल्चोकवासीले पास पाउँथे । लिपिङबाट २६ किमि तल बाङ्गबिसे र खाडीचौर बजारसम्म चहलपहल थियो ।

काठमाडौँबाट नजिकको उत्तरी नाका तातोपानीको मितेरी पुल १२४ किमिको दूरीमा छ । अर्को नाका रसुवागढी १६४ किमि टाढा छ । रसुवागढीबाट भन्दा तातोपानी नाकाबाट चीनको व्यापारिक केन्द्र सिगात्से ३० किमि नजिक पर्छ । भूकम्पपछि बन्द नाका कोरोना महामारीबीच २०७७ कात्तिकमा एक दिन खोलेर बन्द

गरिएको थियो । त्यस दिन दुई कन्टेनर स्वास्थ्य सामग्री नेपालतर्फ पठाइएको थियो । त्यसको केही समयपछि भौतिक दूरी कायम राख्न ‘आइसोलेटेड एरिया’ तोकेर क्रेनबाट सामान व्यवस्थित गरी करिब चार महिना नाका सञ्चालन गरिएको थियो । चीनको खासा र न्यालमक्षेत्रमा थन्किएका करिब डेढ सय कन्टेनर नेपाल पठाइएपछि पुनः नाका बन्द गरियो ।

२०७७ चैत १५ गते ल्हासामा सम्पन्न भएको नेपाल-चीन महावाणिज्य दूतावास तथा छलफल संयन्त्रको बैठकमा उत्तरी नाका रसुवागढी र तातोपानी पूर्णरूपमा सञ्चालन गर्ने सहमति भएको थियो । २०७८ वैशाख ४ गते नेपाल र चीनका अधिकारीबीच मितेरी पुलमा भएको वार्तामा आयात-निर्यात मात्र खोल्ने ६ बुँदे मौखिक सहमति भयो । २०७८ वैशाख १८ मा आयात-निर्यात शुरू भयो । तर चीनले सामानसहितका कन्टेनर नेपाल पठाए पनि नेपालबाट सामान आयात हुन रोकेपछि निराश हुनुपरेको नेपाल ट्रक कन्टेनर ढुवानी सेवा लिमिटेडका अध्यक्ष अर्जुन सापकोटा बताउँछन् ।



तातोपानी नाकालाई लिएर बसेको नेपाल र चीनका सीमा सुरक्षाबारे खासामा भएको छलफल ।

तस्विर : अनिश तिवारी

नाका पूर्वतत् स्थितिमा नआएपछि २० वर्षदेखि चल्दै आएका १४ सय कन्टेनर थन्किए । तिनमा काम गर्ने २८ सय चालक र पाँच हजार मजदुर बेरोजगार भएको ट्रक कन्टेनर ढुवानी लिमिटेडको तथ्यांक छ । नाका नाम मात्रैको खुलेको कारण व्यवसायमा फर्किन नसकेको सापकोटा बताउँछन् । “कन्टेनर नगुड्ने भएपछि २०७४ सालमा २६ सय बोट किवी लगाएर व्यवसायिक कृषिमा होमिएँ, यही अवस्थामा पुरानो व्यवसायमा फर्किन मुस्किल छ,” उनी भन्छन् ।

गत वर्ष भदौ १५ गतेबाट भने सिन्धुपाल्चोकका सर्वसाधारणका लागि पनि ३० किमिसम्म प्रवेश पाउने गरी आवतजावत खुलाइएको थियो । तर खासा बजारसम्मै भौतिक संरचना पुनर्निर्माण भइरहेको कारण देखाएर चीनले सर्वसाधारण तथा कन्टेनर प्रवेशमा कडाइ गरेको छ । तातोपानी सुख्खा बन्दरगाह तथा

भन्सार कार्यालयका अनुसार आयात यार्डमा स्थान सीमित भएकाले चीनको सिगात्सेबाट १३.७५ फिट लामा टेलर र कन्टेनरलाई समय निश्चित गरेर केहिलाई मात्र प्रवेश दिने गरिएको छ । सर्वसाधारणले भने प्रवेश पाउन सकेका छैनन् ।

भोटेकोसी चेम्बर अफ कमर्सका अध्यक्ष फुनु शेर्पा नेपालतर्फ जीर्ण सडक, चीनतर्फ हुने कडा चेकजाँच र रोकावट, सामान निर्यातमा रोकलगायत कारण नाका ओरालो लागेको बताउँछन् । “मुख्य चाहीं नेपाल सरकारले नाका सञ्चालन गर्न गम्भीरतापूर्वक नलिनु र बाढीपहिरोले ध्वस्त संरचना नबन्नु नै हो । सरकारले पर्याप्त कूटनीतिक पहल गर्न सकेन,” शेर्पाले भने ।

नाका सहज हुने र पहिलेभै व्यापार हुने आशामा तातोपानी र लिपिङ फर्किएका व्यवसायी अहिले हैरान छन् । उनीहरू जीर्ण घरमा रङरोगन मात्र गरेर

बसिरहेका छन् । “नाका खुल्यो भन्ने मात्रै भो, यहाँको अवस्था देख्दा साह्रै वैराग लाग्छ । यताका सरकारी संरचना उस्तै छन्, उता चीनमा के-के भइसक्यो,” स्थानीय व्यवसायी सेते श्रेष्ठ भन्छन् ।

निर्यात ठप्प पारिँदा निराशा

भूकम्पअघिसम्म नेपालबाट भण्डै १८२ प्रकारका सामग्री चीन निर्यात हुन्थ्यो । मुडा, खाद्यान्न, गलैँचा, ह्याण्डिकाफ्टलगायत सामग्री निर्यात गरिन्थ्यो । चीनबाट ऊन, जुता, इलेक्ट्रिक सामग्री, कपडालगायत सयौँ प्रकारका सामग्री आउँथे ।

पूर्णरूपमा खोलिएको नाकामा चीनले नेपाली सामान जान रोक्दा सानातिनो व्यापार गर्ने पनि समस्यामा परेको भोटेकोसी-२ की सानुमाया शेर्पा बताउँछिन् । उनी भन्छिन्, “तातोपानी नाका चिनियाँ सामग्री बेच्न खोलिएको जस्तै भयो, सीमा गाउँमा उत्पादित अर्गानिक साग, निगुरो, फलफूलसमेत चिनियाँ बजारमा लैजान दिइएको छैन, चाउचाउ र बिस्कुट त परको कुरा भयो ।”

तातोपानी सुक्खा बन्दरगाह तथा भन्सार कार्यालयका प्रमुख दयानिधि केसी पनि चीनले निर्यात ठप्पजस्तै बनाएको बताउँछन् । पछिल्लो समय पाँच महिनादेखि सामान बोकेका कुनै पनि कन्टेनर चीन प्रवेश नगरेको उनको भनाइ छ । “२०७८ सालमा नाका खोलेदेखि तीन वर्षमा तातोपानीबाट आठ वटा कन्टेनरमा भण्डै एक करोड बराबरको मुडा, फ्रेमजस्ता सामग्री मात्र चीनको लहासा र अन्य बजार पुगेका छन्,” केसीले भने ।

चिनियाँ व्यवहारले हैरान व्यवसायी

भोटेकोसी गाउँपालिका-१ लिस्तीकोटका व्यवसायी दोर्जे लामाले गत वर्ष भदौ नलाग्दै खासास्थित चिनियाँ कम्पनी सिच्याङबाट लत्ताकपडा मगाए । १४/१५ दिनमा तातोपानी नाका आइपुग्नुपर्ने चार कन्टेनर सामग्री डेढ महिना खासामै रोकिए । मध्य असोजपछि तातोपानी

नाकाको भन्सार प्रक्रिया सकेर काठमाडौँ आइपुग्दा सामान सोचेजस्तो बिक्री भएन । “अघिल्लो र गएको दशैंका सामानको अवस्था त्यही भयो । दशैं सकिने बेला आइपुगे, हामी रुने न हाँस्ने अवस्थामा पुग्यौँ,” लामा गुनासो गर्छन् ।

मौसमअनुसारका करोडौँ लत्ताकपडा ढिलो गरी आउँदा बिकाउन मुस्किल परेको उनको भनाइ छ । “चिनियाँ पक्षको मनमौजी व्यवहारले यस्तो भएको हो । गर्मीका सामान जाडोमा आएपछि कसरी सिजनल व्यापार गर्नु ?” उनी भन्छन् ।

सीमित कन्टेनरबाट सामग्री आइरहेकाले समस्या भेल्लेपरेको व्यवसायी अमृत कार्की बताउँछन् । फलफूल र कुहिने सामानमा त घाटा नै बेहार्नुपरेको उनको भनाइ छ । “तातोपानी नाकाबाट स्याउ, अदुवा रेडिमेड सामान बोकेर प्रतिदिन ७ देखि ११ कन्टेनर मात्रै आइरहेका छन् । चीनबाट दिनहुँ ३० देखि ३५ कन्टेनर छाडिदिए व्यापारीले समयमै सामान पाउने थिए,” उनी भन्छन् ।

आयातित सामान समयमै भित्र्याउन नसके बिक्री गर्न कठिन हुने नेपाल हिमालय सीमापार वाणिज्य संघका पूर्वअध्यक्ष अशोककुमार श्रेष्ठ बताउँछन् । त्यति मात्र नभई कोरोना महामारीयता कोदारी राजमार्ग (२६ किमि) मा सिल्क कम्पनीका कन्टेनरले मनपरी भाडा असुलेको उनको गुनासो छ ।

भूकम्प, बाढीपहिरो र कोभिडको बहानामा तातोपानी नाकाबाट हुने आयात र निर्यात निरूत्साहित गरेको श्रेष्ठको भनाइ छ । तातोपानीबाट व्यापार गर्दैआएका व्यवसायी चिनियाँ कठोर नीतिका कारण भारततिरको नाकातर्फ जान बाध्य भएको गुनासो गर्छन् । बैंकको ब्याज, गोदाम भाडा एवं कर्मचारीलाई तलब दिन नसक्दा कतिपय व्यवसायी पलायन भएको श्रेष्ठले बताए ।

किन परिवर्तन हुँदैछ चीनको व्यवहार ?

सिन्धुपाल्चोक उद्योग वाणिज्य संघका पूर्व महासचिव शम्भु तिमल्सिना चीनले आफ्नो स्वभाव बदल्नुको प्रमुख कारण सरकारी समन्वय र सहजीकरणको अभाव भएको बताउँछन् । अन्य कारण सहायक भएको उनको भनाइ छ । “सरकारले नाका फराकिलो बनाउने आवश्यकतालाई गम्भीरतापूर्वक लिएन, फलस्वरूप नाका खुम्चिँदै गएको देखिन्छ,” उनी भन्छन्, “सरकारले राजस्वमा मात्रै ध्यान दिएको छ ।”

२०७२ सालको भूकम्पले चीनतर्फ खासा, रमिते र पाङ्का ७५ प्रतिशत भौतिक संरचना ध्वस्त थिए । त्यति बेला उद्धारको क्रममा चिनियाँ अधिकारीले घरहरूको पूजाकोठामा दलाई लामाका तस्वीर राखिएको फेला पारेका थिए । त्यसयता स्थानीयलाई नेपालतर्फ सीमाक्षेत्र आउन कडाइ गरिएको तातोपानीका स्थानीय सुनबहादुर शेर्पा बताउँछन् ।

सुनबहादुर तिब्बती युवतीसँग विवाह गरेर तिब्बतको लप्नमा बस्थे । केही समयअघि मात्र उनी नेपाल आएका हुन् । भूकम्पपछिको अवस्थाबारे उनी भन्छन्, “घरहरूमा दलाई लामाको तस्वीर राखिएको घटनाको म आफैँ साक्षी भएँ । अहिले उनीहरू (स्थानीय तिब्बती) एक प्रकारले बन्धकजस्तै छन् । नेपाल आउन कडाइ छ ।”

दलाई लामाका अनुयायीहरूको बसोबास भएकै कारण चीनले यो नाकालाई प्राथमिकतामा नराखेको सुनबहादुरको अनुमान छ । नेपालतर्फ पनि दलाई लामाका समर्थक छन् । नेपालीलाई अहिले सीमापारि जाँदा कडाइ गर्नुको कारण वारिपारि नै दलाई लामाको समर्थक हुनु पनि भएको उनी बताउँछन् ।

दलाई लामा निर्वासित भएको केही वर्षपछि सन् १९६० तिर नेपालतर्फ सीमाक्षेत्रको तातोपानी, लिस्तीकोट, मार्मिड र फुल्पिडकट्टीमा दर्जनौँ गुम्बा बने । तीमध्ये एउटा भोटेकोसी-१ लिस्तीकोटको छगाममा सेंगडक बखाड धोन्दुप धिङ गोन्पा आनी गुम्बा तिब्बतबाट आएका धर्मगुरु सेंगडक रिन्पोछेले स्थापना गरेको यहाँका वडाध्यक्ष साङ्बो लामा बताउँछन् । गुम्बामा ३०

देखि ७० वर्षसम्मका १०० भन्दा धेरै आनीमध्ये तिब्बती शरणार्थी पनि छन् ।

तर सिन्धुपाल्चोक उद्योग वाणिज्य संघका पूर्व महासचिव शम्भु तिमल्सिना चीनले आफ्नो स्वभाव बदल्नुको प्रमुख कारण सरकारी समन्वय र सहजीकरणको अभाव भएको बताउँछन् । अन्य कारण सहायक भएको उनको भनाइ छ । “सरकारले नाका फराकिलो बनाउने आवश्यकतालाई गम्भीरतापूर्वक लिएन, फलस्वरूप नाका खुम्चिँदै गएको देखिन्छ,” उनी भन्छन्, “सरकारले राजस्वमा मात्रै ध्यान दिएको छ ।”

वाणिज्य मन्त्रालयका पूर्वसचिव पुरुषोत्तम ओम्हा चीनले शुरूदेखि तातोपानीभन्दा अन्य नाकालाई प्राथमिकता दिएको बताउँछन् । नाका व्यवस्थित गराउन कूटनीतिक पहलबाट सरकार चुकेको ओम्हाको भनाइ छ । नेपालतर्फ भौतिक पूर्वाधारको विकास नगरी चीनको मात्र भर पर्नु कमजोरी रहेको उनी बताउँछन् ।

“तातोपानी नाकाको भौतिक संरचना विकासदेखि कूटनीतिक पहलका विषय महत्त्वपूर्ण छन्,” ओम्हा भन्छन्, “शुरूदेखि चीनले उत्तरी नाकामध्ये तातोपानीलाई प्राथमिकतामा नराख्नुमा नेपालको सरकारी पहलकदमी नपुगेको पनि हो ।”

बाढीपहिरोले क्षतिग्रस्त भौतिक संरचना र सडक पूर्वाधार पुनर्निर्माणमा सरकारले अग्रसरता नलिएको पूर्वसचिव ओम्हा बताउँछन् । “चीन त्यसै पनि तातोपानी नाकाभन्दा रसुवा र किमाथान्काजस्ता अन्य नाकाप्रति उत्सुक देखिन्थ्यो,” उनले भने ।

वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयका अर्का पूर्वसचिव रविशंकर सैजु पनि नेपाल सरकारले भौतिक पूर्वाधार निर्माण र उचित कूटनीतिक पहल नगर्दा यो नाकाप्रति चीन उदासीन भएको बताउँछन् । भौतिक संरचनासँगै नाका सञ्चालन मोडेल, कारोबार, भाषाजस्ता विषयलाई नेपाल सरकारले ध्यान नदिएको उनको भनाई छ । “अहिले नाका सर्वसाधारणका लागि खोलिए पनि मान्छेको चाप छैन । चिनियाँले सबै गरिदिन्छन् भनेर हामीले छोड्यौं,” सैजु भन्छन्, “सरकारले अग्रसरता लिएर सडक कालोपत्रे र अन्य पूर्वाधारलाई व्यवस्थित बनाउन जरूरी छ । बन्दरगाहलाई थप अत्याधुनिक बनाउन आवश्यक छ, तर सरकारले ध्यान दिएको देखिँदैन ।”

नेपालको कूटनीतिक पहल कति बलियो ?

नाका खुलाइनुअघि 'क्रस बोर्डर क्राइम'सहित अन्य विषयमा तातोपानी र सीमापारि चीनको विभिन्न स्थानमा दुई देशका उच्च अधिकारीबीच दर्जनौं पटक बैठक भएका छन् । यद्यपि, चीनले आफ्नो इच्छानुरूप स्थान र समय तोकेर बैठक राख्ने गरेको छ । बैठकमा नेपालबाट स्थानीय प्रशासन, भन्सार र सुरक्षाकर्मीका प्रतिनिधि सहभागी हुन्छन् भने चीनको न्यालम काउन्टी प्रशासन, सुरक्षा निकाय, अध्यागमनका अधिकारी सहभागी हुन्छन् ।

सिन्धुपाल्चोकका प्रमुख जिल्ला अधिकारी भक्कप्रसाद आचार्यका अनुसार बैठकमा सीमा सुरक्षा, अवाञ्छित गतिविधि रोक, व्यापारिक क्रियाकलापको नियमनजस्ता विषयमा छलफल हुने गरेको छ । “अधिकांश बैठक तथा छलफलमा चीन पक्षले बोर्डर क्राइमसहितका विषय उठाएको छ । नाकालाई अभै व्यवस्थित र सहज बनाउनेबारे छलफल भएको छ,” प्रजिअ आचार्यले भने । यसअघि मितेरी पुल र खासाको भवनमा सीमा सुरक्षाबारे दुई पटक 'काउन्टर पार्ट मिटिङ' बस्दा चीन पक्ष नाका व्यवस्थित गर्न सकारात्मक भएको उनको दाबी छ ।

सिन्धुपाल्चोकका पूर्वसांसद तथा पूर्वसभामुख अग्निप्रसाद सापकोटा प्रधानमन्त्री पुष्पकमल दाहालमार्फत चिनियाँ

पक्षसँग तातोपानी खुलाउने विषयमा बारम्बार ध्यानाकर्षण गरिरहेको बताउँछन् । “केही नभएको होइन, सुधारोन्मुख र सकारात्मक ढंगले अगाडि बढिरहेको छ । मलाई लाग्छ, सरकारको कूटनीतिक पहल जारी छ,” उनी भन्छन् ।

सिन्धुपाल्चोक क्षेत्र नं. १ का संघीय सांसद माधव सापकोटा आफू निर्वाचित भएलगत्तै तातोपानी नाकालाई प्राथमिकतामा राख्न नेपाल ट्रक कन्टेनर संघ, उद्योग वाणिज्य संघ र हिमालय सीमापारसहितको टोलीले प्रधानमन्त्रीसमक्ष ध्यानआर्कषण गराएको बताउँछन् । चिनियाँ राजदूत, चीनका लागि नेपाली राजदूत र महावाणिज्य दूतसँग छलफल भइरहेको उनको भनाई छ । “पहिलेका प्रयासबाट नाका खुलेको छ । हामी लागि रहेका छौं, सरकार पनि गम्भीररूपमा अघि बढिरहेको छ,” उनले भने ।

यसअघि, प्रधानमन्त्री दाहालले २०८० असोज ५ गतेदेखि १३ गतेसम्म गरेको चीन भ्रमणमा तातोपानी नाका पूर्णरूपमा सञ्चालन, अरनिको राजमार्ग स्तरोन्नति, भौतिक पूर्वाधार पुनर्निर्माणजस्ता विषय एजेण्डाको रूपमा अघि बढाइएको सापकोटा बताउँछन् । यी एजेण्डा समावेशका लागि प्रधानमन्त्री कार्यालय, परराष्ट्र मन्त्रालय र गृह मन्त्रालयमा ज्ञापनपत्र बुझाउने टोलीमा उनी पनि सम्मिलित थिए ।

गत जेठ १६ गते चिनियाँ राजदूत चेङ सोङसहित सीमाक्षेत्रको अवलोकन गर्न सांसद सापकोटा पनि आएका थिए । सिन्धुपाल्चोक सदरमुकाम चौतारामा अस्पताल भवन उद्घाटन गरेर तातोपानी हुँदै चीन प्रवेश गरेका राजदूत सोङसँग नाकाको भौतिक पूर्वाधार र कोदारी राजमार्ग पुनर्निर्माणका लागि छलफल भएको उनी बताउँछन् ।

प्रधानमन्त्रीका परराष्ट्र सल्लाहकार डा. रूपक सापकोटाका अनुसार कोदारी राजमार्ग स्तरोन्नतिका लागि सरकारले एक अर्ब २० करोड रूपैयाँ छुट्याएको छ । सीमा अवलोकनका क्रममा राजदूत सोङले कोदारी राजमार्ग पुनर्निर्माणका लागि चीन सरकारले

अनुदान पनि दिने घोषणा गरेको डा. सापकोटाले जानकारी दिए ।

तातोपानी सुक्खा बन्दरगाह तथा भन्सार कार्यालयका सूचना अधिकारी सूर्यप्रसाद काफ्लेले २०७८ सालमा नाका खुलेयता यो आर्थिक वर्षमा तीन गुणा बढी राजस्व संकलन गरेको जानकारी दिए । विगत वर्षमा चार अर्ब हाराहारी राजस्व उठ्ने गरेकोमा यो आर्थिक वर्ष हालसम्म १२ अर्ब हाराहारी राजस्व उठेको छ ।

तर तातोपानी सुक्खा बन्दरगाह तथा भन्सार कार्यालयका प्रमुख दयानन्द केसी यो वर्ष विद्युतीय सवारी आयात धेरै भएकाले राजस्व बढेको बताउँछन् । बजार भने सुनसान नै छ ।

पारि धमाधम, वारि सुनसान



चीनले पुनर्निर्माणको तस्वीर खिच्न नदिने गरेको व्यवसायी फुनु शेर्पा बताउँछन् । उनी नौ वर्षपछि रिवाङ्ग लजेस्टिक कम्पनीका तीन कन्टेनरमा ३० टन स्याउ लिएर खासा गएका थिए । “चीनको क्षेत्र पस्न पनि कडा सोधपुछ र खानतलास हुन्छ । त्यहाँ पुगेर खासा क्षेत्रको तस्वीर र भिडिओ खिच्न पाइँदैन, उताको बजार पनि सुनसान नै छ,” उनले भने ।



भूकम्पपछि चीनले मितेरी पुलपारि आफ्ना भौतिक संरचना र पूर्वाधार पुनर्निर्माणलाई प्राथमिकता दिएको छ । उक्त क्षेत्रलाई ‘स्मार्ट सिटी’ बनाउन धमाधम काम भइरहेको नेपालतर्फ सीमाका अधिकारी बताउँछन् । पुलपारिदेखि नै अत्याधुनिक उपकरणसहित चिनियाँ कामदार भवन, सडक र नाला बनाउन खटिएको देख्न सकिन्छ ।

तर चीनले पुनर्निर्माणको तस्वीर खिच्न नदिने गरेको व्यवसायी फुनु शेर्पा बताउँछन् । उनी नौ वर्षपछि

रिवाङ्ग लजेस्टिक कम्पनीका तीन कन्टेनरमा ३० टन स्याउ लिएर खासा गएका थिए । “चीनको क्षेत्र पस्न पनि कडा सोधपुछ र खानतलास हुन्छ । त्यहाँ पुगेर खासा क्षेत्रको तस्वीर र भिडिओ खिच्न पाइँदैन, उताको बजार पनि सुनसान नै छ,” उनले भने ।

यता, नेपालको दसकिलोमा सीमाक्षेत्रमा एकतर्फी रूपमा चीनले भोटेकोसी नदीमा तटबन्ध लगाइरहेको छ । यसबारे नेपालतर्फका अधिकारी, सुरक्षा निकाय र जनप्रतिनिधि कोही पनि बोल्न चाहँदैनन् । गाउँपालिकाका एक अधिकारी चिनियाँ तटबन्धबारे प्रश्न उठाउँदा फेरि नाका बन्द गरिदिने डर रहेको बताउँछन् ।

चीनतर्फ धमाधम पुनर्निर्माण चलिरहँदा नेपालतर्फ भने सुनसान छ । भूकम्पको चार वर्षपछि आंशिक रूपमा खुलेको नाकामा चाइना रेलवे कन्ट्रक्सन ब्युरो (सीआरसीसी) ले लिपिङ-बसेरी खण्डको ‘स्टेभलाइस सब बेस’, सुक्खा बन्दरगाह र पुल पुनर्निर्माण गरिदिएको थियो । तीबाहेक नेपालतर्फ ठूला संरचना पुनर्निर्माणको काम भएको छैन ।

तातोपानी भन्सार, अध्यागमन र सशस्त्र प्रहरीका कार्यालय भवन सामान्य रंगरोगन गरेर सञ्चालनमा ल्याइएको छ । रंगरोगन र खानेपानी व्यवस्थापनको काम भोटेकोसी गाउँपालिकाले गरिदिएको उपाध्यक्ष दिछेन शेर्पा बताउँछन् । सडकको पहिरो हटाउनुबाहेक नेपालतर्फ कुनै काम नभएको उपाध्यक्ष शेर्पाको भनाइ छ । “सरकारले तातोपानीलाई पूरा बेवास्ता गरेको देखिन्छ । हामीले गाउँपालिकाको थोरै बजेटमा मात्रै के गर्न सक्छौं र ?” उनले भनिन् ।

चिनियाँ अनुदानमा चिनियाँ नै ठेकेदार, काम गोलमाल

तत्कालीन राष्ट्रपति डा. रामवरण यादवले चीन भ्रमण गर्दा २०७१ चैत १४ गते चिनियाँ राष्ट्रपति सी जिन पिङले यो सडकका लागि ९० करोड युआन (१६ अर्ब २० करोड रूपैयाँ) अनुदान घोषणा गरेका थिए । यो रकमले पूरै अरनिको राजमार्ग मर्मत गर्ने सहमति भएको थियो । चिनियाँ राजदूत चेन सोङले पनि तातोपानी

पुगेर कोदारी राजमार्ग कालोपत्रे गर्ने विषयमा चीन गम्भीर भएको बताएका थिए ।

राजमार्ग मर्मतका लागि तीन चरणमा चीनले करिब १० अर्ब खर्च गरिसकेको जानकारी दिएको वैदेशिक सहायता महाशाखाका प्रमुख सहसचिव श्रीकृष्ण नेपाल बताउँछन् । चिनियाँ कम्पनी चाइना रेलवे (फोर्थ) कन्ट्रक्सन् ब्युरो ग्रुप कम्पनी लिमिटेड (सीआरसीसी)ले राजमार्ग मर्मतको ठेक्का लिएको छ । तर चरिकोट सडक डिभिजन कार्यालयका सूचना अधिकारी इन्जिनियर सुरज मर्हजनका अनुसार सीआरसीसीले कहाँ, के काम गन्यो भन्ने नै अलमल छ ।

तत्कालीन उपप्रधानमन्त्री एवं परराष्ट्रमन्त्री नारायणकाजी श्रेष्ठ गत चैत ११ देखि १९ गतेसम्म चीन भ्रमणमा जाँदा समकक्षी वाङ् यीले अरनिको र कोदारी राजमार्ग मर्मत परियोजनाको चौथो चरण शुरू गर्ने बताएका थिए । तर, तेस्रो चरणमा के काम भयो भन्ने जानकारी नेपालको सरोकारवाला निकायमा छैन । “चीनको कम्पनी सीआरसीसीले दीर्घकालीन काम गरेको देखिएन । हिउँदमा काम, बर्खामा वर्षातले बगाउने मात्रै भएको देखियो,” सूचना अधिकारी मर्हजन भन्छन् ।

सांसद माधव सापकोटा पनि राजमार्गमा चिनियाँ पक्षले सन्तोषजनक काम नगरेको बताउँछन् । सडक विभागले सडक मर्मत र पहिरो पन्छाउन ३ अर्ब रूपैयाँमा डीपीआर तयार गरेको छ । पूर्वसहमति अनुसार त्यो कार्यान्वय भए मात्रै चिनियाँ पक्ष चौथो चरणको काममा संलग्न हुने भन्दै चिनियाँ राजदूतले डीपीआर मागेको सापकोटाको भनाइ छ ।

चरिकोट सडक डिभिजन कार्यालयका पूर्वप्रमुख धर्मेन्द्र भाका अनुसार भूकम्पलगत्तै कमजोर बनेका पहाडबाट पहिरो भर्दा राजमार्ग अवरुद्ध हुने गरेको छ । चाकु, भिर्पू, महभिर, सिरिसे, जम्बुदेखि दशकिलो, दुगुना, लिपिडक्षेत्रमा पहिरो भरिरहन्छ । राजमार्गका १७ स्थानमा ट्रयाक खन्न र केही स्थानमा कालोपत्रे गर्न सीआरसीसीले १ अर्ब ३६ करोड खर्चिएको छ । सडक

डिभिजन कार्यालयका एक प्राविधिकका अनुसार कमसल सामग्री प्रयोग भएकाले कालोपत्रे उक्सिकेको छ ।

तातोपानीको भविष्य के ?

सर्वसाधारणको लागि चीनले अनौपचारिक रूपमा नाका



पर्यटकको आउजाउ संख्या नगण्य भएको स्थानीय व्यवसायी बताउँछन् । तातोपानी नाका पूर्वतत् अवस्थामा पुग्न नेपाल सरकारले नै ठोस पहल गर्नुपर्ने उनीहरूको भनाइ छ ।



सञ्चालनमा ल्याएपछि लिपिडका दुई दर्जनभन्दा बढी स्थानीयले घरको सामान्य मर्मत र रंगरोगन गरे । तिनै घर र टहरामा पसल तथा होटेल सञ्चालन थालिएको छ ।

अहिले नाकाबाट दैनिक ५० देखि ६० चिनियाँ पर्यटक भित्रिने गरेको तातोपानी भन्सार कार्यालयका वरिष्ठ अध्यागमन सहायक दिनेश बराई बताउँछन् । यो संख्या पछिल्ला दिनमा बढेको हो । पछिल्लो तीन वर्षमा जम्मा पाँच हजार ३२२ पर्यटक आएका छन् । यही अवधिमा यो नाका भएर विभिन्न देशका ६ हजार ६५९ पर्यटक बाहिरिएका छन् । तीमध्ये ९० प्रतिशत चिनियाँ, केही क्यानडेली र भुटानी छन् ।

पर्यटकको आउजाउ संख्या नगण्य भएको स्थानीय व्यवसायी बताउँछन् । तातोपानी नाका पूर्वतत् अवस्थामा पुग्न नेपाल सरकारले नै ठोस पहल गर्नुपर्ने उनीहरूको भनाइ छ ।

बाह्रबिसे नगरपालिकाका पूर्वमेयर तथा व्यवसायी निमाफुज्जो शेर्पा नाकाको भविष्यप्रति आशावादी हुन सकिने बताउँछन् । उनी भन्छन्, “यदि सरकारले कूटनीतिक पहल र सहजीकरण थाल्ने हो भने नाका पहिलेकै अवस्थामा पुग्न सम्भव छ ।”

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.



CESIF
Centre for Social Innovation
and Foreign Policy

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)