

रसुवागढीको पूर्वाधार विकासले बदलिदै नेपाल-चीन व्यापार

ज्ञानेन्द्र न्यौपाने

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

रसुवा

साउन २०८३ - नेपाल र चीन बीचको ऐतिहासिक सम्बन्धको महत्वपूर्ण प्रवेशद्वार रसुवागढी नाका अहिले नयाँ स्वरूपमा विकास हुँदै गएको छ ।

सातौँ शताब्दीमा राजकुमारी भृकुटीमार्फत सुरु भएको नेपाल-तिब्बत सम्बन्ध आज आधुनिक राजमार्ग, पुल, भन्सार, जलविद्युत् र अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारिक गतिविधिसम्म आइपुगेको छ । चीन सरकारको आर्थिक सहयोगमा १६ किलोमिटर स्याफ्रुबेसी-रसुवागढी सडकको स्तरोन्नति तथा कालोपत्रे कार्य तीव्र रूपमा अघि बढेपछि विकट सीमावर्ती क्षेत्रका बासिन्दामा नयाँ आशा पलाएको छ ।

गत पुस महिनादेखि चिनियाँ निर्माण कम्पनी सिजिङ पियानलु प्रालिले सडक सुधारको काम सुरु गरेको हो । नेपाली पक्षका प्रतिनिधि इन्जिनियर कुमार विक्रम पराजुलीका अनुसार गत वर्षको भोटेकोशीको बाढीले क्षति पुऱ्याएका स्थानमा टेवा पर्खाल निर्माण, सडक चौडा बनाउने, सम्भावित पहिरो नियन्त्रण, मेसिनरी वाल निर्माण तथा कालोपत्रे गर्ने कार्य एकसाथ अघि बढिरहेको छ ।

पहिलो चरणमा नदीबाट गिट्टी-बालुवा संकलन, कामदार आवास निर्माण र विभिन्न स्थानमा पर्खाल निर्माणकोकार्य जारी छ । टिमुरेको तातोपानी क्षेत्र, लिङलिङ, चौकीडाँडा र रोङ्गा आसपासका स्थानमा संरचनात्मक निर्माण तीव्र गतिमा भइरहेको छ ।

स्थानीयका अनुसार चीन सरकारले २०६८ सालमा स्याफ्रुबेसी-रसुवागढी सडक निर्माण गरेको थियो । हिमताल बिस्फोट, बाढी र पहिरोले क्षति पुऱ्याएको सडकलाई पुनः स्तरोन्नति गर्नु आफैँमा नेपाल-चीन मित्रतालाई प्रगाढ बनाउनु हो । स्थानीयले क्षतिग्रस्त पुर्वाधारको पुनः स्तरोन्नतिको प्रयासलाई सकारात्मक रूपमा लिएका छन् ।

“चीनको सहयोगप्रति स्थानीय बासिन्दा निकै उत्साहित भएका छन्,” रसुवाका पूर्व जिल्ला सभापति मिलन तामाङले भने ।

उनका अनुसार स्याफ्रुबेसी-रसुवागढी सडक खण्डमा छ वटा ठूला तथा मझौला पुल निर्माण भइसकेका छन् । आगामी ३९ महिनाभित्र सडक सुधार सम्पन्न भएपछि यात्रा अझ सुरक्षित, सहज र छिटो हुने अपेक्षा गरिएको छ ।

गोसाइँकुण्ड गाउँपालिका-२ का वडाध्यक्ष कामीछिरिङ तामाङका अनुसार हालसम्म करिब २० प्रतिशत टेवापर्खालको काम सम्पन्न भइसकेको छ । सडकको दिगो विकासले स्थानीय अर्थतन्त्र, पर्यटन र व्यापारलाई थप गति दिने विश्वास उनले व्यक्त गरे ।

रसुवा खाम्जिङका घ्याल्साङ घले गुणस्तरीय सडक निर्माणले सीमाक्षेत्रको भविष्य उज्यालो बनाउने विश्वास व्यक्त गर्छन् । स्थानीय बासिन्दाको अपेक्षा अब सडक मात्र होइन, समग्र सीमाक्षेत्रको पूर्वाधार विकाससँग जोडिएको छ ।

नेपाल-चीन व्यापारिक सम्बन्धको इतिहास निकै पुरानो छ । इतिहासविद् तथा पूर्व प्रशासक रेशमबहादुर पाण्डेका अनुसार काठमाडौँका महापाल अंशुवर्माले आफ्नी छोरी भूकुटीको विवाह तिब्बतका युवराज स्रङ्चङ गम्पोसँग गराएपछि सातौँ शताब्दीदेखि नेपाल-तिब्बतबीच व्यापारिक सम्बन्ध थप सुदृढ बनेको थियो । त्यसयता हिमाली नाकाबाट धार्मिक, सांस्कृतिक र आर्थिक सम्बन्ध निरन्तर विस्तार हुँदै आएका छन् ।



नेपाल चीन नाकामा रहेको चीनतर्फको भन्सार कार्यालय । तस्बिर: ज्ञानेन्द्र न्यौपाने

तिब्बतका बासिन्दा डोकोमा बोकेर जुत्ता, थर्मस, कम्बल, ऊन, चौरीको घिउ, जिम्बु, जडीबुटी, भेडा लगायतका सामग्री नेपाल ल्याउने गर्थे । नेपालबाट चामल, खुर्सानी, सागसब्जी, फलफूल र कुखुराको अण्डा तिब्बततर्फ लैजाने चलन थियो । परम्परागत अन्न सटही प्रथाबाट सुरु भएको सम्बन्ध अहिले गुणस्तर प्रमाणित भएका सामग्रीको व्यापार ट्रक र कन्टेनरको आहोरदोहोरबाट हुने गरेको छ । जुत्ता, चप्पल, रोल कपडा, थर्मस, स्याउ, अंगुर, सुन्तला, ओखर, नास्पाती लगायतका सामग्री ठूलो परिमाणमा आयात भइरहेका छन् भने नेपाली वस्तुको निर्यात अझै न्यून छ । डोकोमा बोकेर सामान आयात निर्यात गर्ने क्षेत्रमा नेपालका लागि चिनियाँ सवै भन्दा ठुलो चिनियाँ ढुवानी कम्पनी मुसा ट्रान्सपोर्टले सामान ल्याइरहेको र नेपाल पठाउने सामान छिटो रसुवागढी पुर्‍याउन आफु आतुर रहेको सो कम्पनीका प्रवन्ध निर्देशक ज्याङसेफिङले बताए ।

साविकको नेपाल चीन व्यापार नाका तातोपानी २०७२ सालको भूकम्पमा क्षतविक्षत भएपछि रसुवागढी नाकालाई विकल्पको रूपमा अघि सारिएको थियो । सोही वर्षको मंसिर १५ गतेदेखि रसुवागढी नाकाबाट पूर्णरूपमा सवारी साधन मार्फत व्यापार सञ्चालन सुरु भएपछि उत्तरी व्यापारको स्वरूप नै बदलिएको छ । उत्पादक कम्पनीबाट ढुवानी गरी मुसा ट्रान्सपोर्टले केरूङमा ठुलो गोदाम स्थापना गरेको छ । अहिले यो नाका नेपालको सबैभन्दा महत्वपूर्ण उत्तरी व्यापारिक प्रवेशद्वारका रूपमा स्थापित भइसकेको छ ।

पूर्वाधार विकास संगै चुनौति पनि

पूर्वाधारको विकाससँगै समाधान गर्नुपर्ने चुनौतीहरू पनि देखिएका छन् । रसुवाको सीमा क्षेत्रमा रहेको मितेरी पुलबाट सामान नेपाल भित्रिए पनि पर्याप्त पार्किङ नहुँदा ट्रक र कन्टेनर सडक किनारमै जोखिमपूर्ण अवस्थामा रोक्नुपर्ने बाध्यता रहेको छ ।

“अधुरो अवस्थामा रहेको सुख्खा बन्दरगाह छिटो सम्पन्न भइदिए राम्रो हुने थियो,” स्थानीय इन्द्रबहादुर थापाले भने ।



चीनबाट फर्किदै गरेको मालबाहक कन्टेनर । तस्बिर: ज्ञानेन्द्र न्यौपाने

सीमा वारपार गर्न सीमित सवारी साधनलाई मात्रै अनुमति दिएका कारण आयात निर्यात झन्झटिलो भएको छ । कन्टेनर चालक राजेश तामाङका अनुसार चीनतर्फबाट सीमित संख्यामा मात्र सवारी पठाइने जानकारीका कारण नेपाली चालकहरू हप्तासम्म सडक किनारमै पालो कुर्न बाध्य हुने गरेका छन् । पालो पर्खेदा समय, लागत र व्यवसायमा गम्भीर असर परेको उनी बताउँछन् ।

अर्कोतर्फ, रसुवागढी अध्यागमन कार्यालयमा सेवा प्रवाह पनि चुनौतीपूर्ण बनेको छ । घट्टेखोलास्थित कार्यालयमा दुईवटा मात्र भिसा इन्ट्री डेस्क हुँदा पर्यटक, कैलाश-मानसरोवर यात्रु तथा अन्य राहदानीवाहकले लामो समय लाइन बस्नुपर्ने अवस्था छ । भन्सार कार्यालय प्रमुख यादव भण्डारीका अनुसार भाडाको भवनमा सञ्चालन भएकाले कार्यालयमा पर्याप्त कोठा छैनन् ।

सरकारले निर्माण गरिरहेको एकीकृत भन्सार भवन सम्पन्न नभएसम्म थप कम्प्युटरसहितका डेस्क सञ्चालन गर्न नसकिने अवस्था रहेको उनले बताए । निर्माण सुरु भएको आठ वर्ष बितिसकदा पनि एकीकृत भन्सार भवन सम्पन्न हुन सकेको छैन ।

“चिनियाँ भूभागमा प्रवेश गरेपछि आधुनिक स्क्यानर मार्फत सबै सामान परीक्षण हुने गरे पनि नेपाली सीमामा त्यस्ता उपकरणको अभाव छ । अहिले पनि अधिकांश जाँच हातले छामेर गर्नुपर्ने अवस्था रहेको सीमामा खटिएका सुरक्षाकर्मीहरूको भनाइ छ ।

सुरक्षाको दृष्टिले पनि सुधार आवश्यक देखिन्छ । चिनियाँ भूभागमा प्रवेश गरेपछि आधुनिक स्क्यानर मार्फत सबै सामान परीक्षण हुने गरे पनि नेपाली सीमामा त्यस्ता उपकरणको अभाव छ ।

अहिले पनि अधिकांश जाँच हातले छामेर गर्नुपर्ने अवस्था रहेको सीमामा खटिएका सुरक्षाकर्मीहरूको भनाइ छ । आधुनिक प्रविधिको अभावले अवैध गतिविधि नियन्त्रणमा चुनौतीपूर्ण बनिरहेको ती सुरक्षाकर्मीले बताए ।

यसैबीच वर्षायाममा मैलुङ-काठमाडौँ सडक जोखिमपूर्ण बन्दै गएकाले रसुवाका प्रमुख जिल्ला अधिकारी तथा जिल्ला विपद् व्यवस्थापन समितिका अध्यक्ष नरेन्द्र परियारले यात्रुलाई बेत्रावती-कालिकास्थान-धुञ्चे-स्याफ्रुबेंसी हुँदै पासाङल्हामु राजमार्ग प्रयोग गर्न आग्रह गरेका छन् ।



वर्षाका कारण अवरुद्ध सडकखण्डमा डोजर माफत खुल्ला गरिँदै । तस्बिर: ज्ञानेन्द्र न्यौपाने

सडक निर्माणको विषयमा स्थानीयले अर्को अपेक्षा पनि राखेका छन् । वर्षादेखि वर्षायाममा मात्र मर्मत गर्ने र हिउँदभर बेवास्ता गर्ने सडक कार्यालयको प्रवृत्तिको अन्त्य हुनुपर्ने स्थानीय माग रहेको छ । नियमित मर्मत, गुणस्तरीय निर्माण र दीर्घकालीन योजना अपनाइए मात्र यो अन्तर्राष्ट्रिय राजमार्गले आफ्नो उद्देश्य पूरा गर्ने स्थानीयको विश्वास छ ।

नेपाल-चीन सम्बन्ध केवल दुई देशबीचको कूटनीतिक सम्बन्ध मात्र होइन, सयौं वर्षदेखि चलिआएको सांस्कृतिक, धार्मिक र आर्थिक सहकार्यको निरन्तरता पनि हो । अहिले भइरहेको सडक स्तरोन्नति, पुल, भन्सार र अन्य पूर्वाधार विकासले सीमापार व्यापारलाई नयाँ उचाइ दिने अपेक्षा गरिएको छ । तर त्यसका लागि सडकसँगै सुख्खा बन्दरगाह, अध्यागमन सेवा, पार्किङ, सुरक्षा प्रविधि र सीमा व्यवस्थापनलाई पनि समान प्राथमिकता दिनुपर्ने नागरिक समाजका अध्यक्ष बाबुलाल तामाङ बताउँछन् ।

“रसुवागढी नाकाको विकासले केवल रसुवाको मात्र होइन, नेपालको उत्तरी व्यापार, पर्यटन र देशको समग्र अर्थतन्त्रलाई दीर्घकालीन रूपमा लाभ पुऱ्याउने हो,” तामाङले भने, “त्यसकारण पनि रसुवागढी नाका सरकारको प्राथमिकतामा हुनुपर्छ ।”