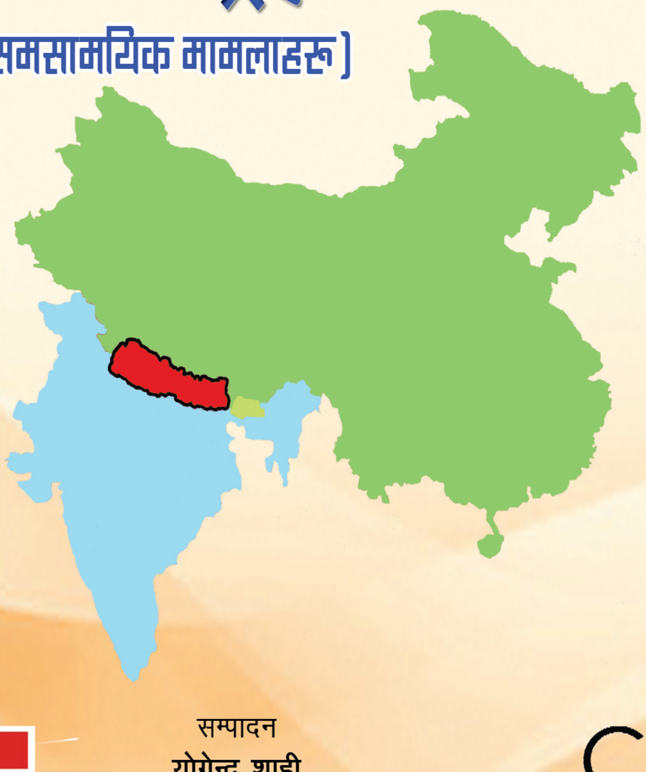
बदलिंदो सन्दर्भमा नेपाल र छिमेकी मित्रराष्ट्रहरु

(समसामयिक मामलाहरु)



सम्पादन
योगेन्द्र शाही
कोमल भट्टराई
डा. खगेन्द्र प्रसाईँ
मणी दाहाल

रोजा लक्जम्बर्ग फाउन्डेशन
दक्षिण एसिया

नेपाल अध्ययन केन्द्र
काठमाडौं, नेपाल

बदलिंदो सन्दर्भमा नेपाल र छिमेकी मित्रराष्ट्रहरु (समसामयिक मामलाहरु)

बदलिंदो सन्दर्भमा
नेपाल र छिमेकी मित्रराष्ट्रहरू
(समसामयिक मामलाहरू)

सम्पादन
योगेन्द्र शाही
कोमल भट्टराई
डा. खगेन्द्र प्रसाईँ
मणी दाहाल

नेपाल अध्ययन केन्द्र
काठमाडौं

NEPAL AND NEIGHBOURING COUNTRIES
IN CHANGING CONTEXT...

"Sponsored by the Rosa Luxemburg Foundation e.V. with funds of the Federal Ministry for Economic Cooperation and Development of the Federal Republic of Germany."

© सर्वाधिकार : **नेपाल अध्ययन केन्द्र**
प्रथम संस्करण : दिसम्बर २०१८
लेआउट : दिनेश भट्टराई, ९८४१३५१३०७

नेपाल अध्ययन केन्द्र
काठमाडौं
फोन : ९७७-०१-४२३२१८०
इमेल : cns.nepal@gmail.com

विषय सूची

भूमिका .... क-ठ

(१) सन्धि पुनरावलोकन सम्बन्धमा पेचिला प्रश्नहरू, सुधीर शर्मा १

(२) सन्धि पुनरावलोकन सम्बन्धमा केही प्रश्नहरू, अमित ढकाल ४

(३) इपिजी : नेपाल-भारत सम्बन्धमा रहेका समस्याहरूको खोज, डा. भेषबहादुर थापा ९

(४) सन् १९५० को सन्धि पुनरावलोकनका लागि प्रस्तावित शायदका विषयवस्तुहरू, कमल थापा १६

(५) बद्लिंदै गएको विश्व सन्दर्भमा नेपाल चीन सम्बन्ध, अमित ढकाल २३

(६) नेपाल र छिमेकी मुलकहरू तथा तिनीहरू बीचको सम्बन्ध, डा. प्रकाश चन्द्र लोहनी २८

(७) त्रिदेशीय सहकार्य र एशियाली युग, प्रा. चैतन्य मिश्र ४१

(८) त्रिदेशीय 'गेम चेञ्जर' हुनसक्छ, श्रीधर खत्री ५२

(९) त्रिदेशीय सहकार्यमा नेपाल, उपेन्द्र यादव ५९

(१०) वान बेल्ट, वान रोड र नेपाल, डा. पीताम्बर शर्मा ६५

(११) वान बेल्ट वान रोड : प्रचारबढी तयारी कम, रविन्द्र अधिकारी..............८३

(१२) ओवरबारे नेपालले ध्यान दिनुपर्ने सरोकारहरू, हरि रोका.......................८६

ओबोर र नेपाल

(१) एउटा पाटो, एउटा बाटो : शक्ति राष्ट्रको अर्थ राजनीति, कोमल भट्टराई ९१

(२) सन्दर्भ अन्तर्राष्ट्रिय भूराजनीति र स्थलीय विकास, योगेन्द्र शाही ९५

.(३) साझा भविष्यको एसियाली समुदाय, प्रो. याङ लुहुइ/वाङ मेइलिङ १३५

(४) नेपाल-भोट हिमाली क्षेत्रको विकास र वान बेल्ट वान रोड (ओबोर) को सन्दर्भ, डा. विपिन अधिकारी १५२

(५) एक क्षेत्र एक मार्गः सम्भावना र हाम्रो पृष्ठभूमि, लिलामणी पौडेल १६८

(६) नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार र वन वेल्ट वन रोड परियोजना, प्रा.डा. रामचन्द्र आचार्य १७४

(७) नेपालमा पूर्वाधार विकास र 'वान बेल्ट वान रोड' को सान्दर्भिकता, डा. सूर्यराज आचार्य २००

(८) वान बेल्ट वान रोड र पर्यावरण, डा. उत्तमबाबु श्रेष्ठ २२१

(९) संक्षिप्त प्रतिवेदन तथा प्रस्तुतिहरू २३५-२७४

(१०) रोजा लक्जम्वर्ग फाउण्डेशनको संक्षिप्त परिचय..................................२७५

खाली पेज

भूमिका

योगेन्द्र शाही, कोमल भट्टराई,
डा. खगेन्द्र प्रसाइँ र मणी दाहाल

नेपाल अध्ययन केन्द्रले गएका ३ वर्षमा नेपालका वाम पार्टी र बौद्धिक व्यक्तिहरूबीच करीव २५ वटा अन्तरक्रियात्मक प्रवचन शृङ्खलाहरू सञ्चालन गरेको थियो जसको आम लक्ष नेपालका वाम शक्तिको आगामी कार्यभारबारे आम सहमति जुटाउनु रहेको थियो । यसका लागि यस केन्द्रले हरेक शृङ्खलामा मुख्य प्रवचनका लागि एक र प्रवचनका विषवस्तुमा सुझाव दिनका लागि कम्तिमा दुई नेपालका बौद्धिक जगतमा ख्यातनाम वाम तथा मार्क्सवादी वौद्धिक तथा प्राज्ञलाई अनुरोध गरिएको थियो । यी अन्तरक्रियात्मक प्रवचन शृङ्खलाहरूमा सहभागीहरूको रूपमा विषयवस्तुका अध्येता तथा जिज्ञासुहरूलाई निम्ता गरिएका थिए । यसकारण हरेक शृङ्खलाहरू गहन र निष्कर्षमूलक हुनुका साथै थप अध्ययन र छलफलका लागि झक्झकाउने खालका भए ।

प्रारम्भमा हामीले हरेक शृङ्खलाहरूलाई नेपाल रिडर्स नामक एक विद्युतीय अनलाइन मार्फत् प्रसार गर्ने र यसमा पुन छलफल हुने विश्वास लिएका थियौं । केही समयसम्म प्रयाशहरू अघि बढे तर विभिन्न प्राविधिक कारणले निरन्तरता दिन सकिएन । तथापी नेपालमा चलिरहेको विकास र समृद्धिका लागि प्रभाव पार्ने महत्वपूर्ण पक्षबारे आम जनसमुदायमा जानकारी पुऱ्याउन हामीले शृङ्खलामध्ये शुरूका केही विषयहरूलाई एक पुस्तकाकारमा प्रकाशन गरेका छौं । जसलाई हामीले "**बदलिंदो सन्दर्भमा नेपाल र छिमेकी मित्र राष्ट्रहरू (ससामयिक मामलाहरू)**" नाम दिएका छौं ।

यस पुस्तकलाई हामीले तीन खण्डमा विभाजन गरेका छौं । पहिलो खण्डमा विभिन्न विद्वान, कुटनीतिज्ञ र विज्ञहरूका नेपाल र छिमेकी मुलकहरूबीचको सम्बन्ध र त्रिदेशीय सहकार्यका साथै नेपालको सन्दर्भमा ओबिआर सम्बन्धित विषयवस्तुबारे संलग्न छन् । र दोस्रो खण्ड नेपालको सन्दर्भमा चीनको महत्वाकांक्षी आयोजना ओबिआर रहेको छ । यो खण्ड मूलत नेपाल अध्ययन केन्द्रले चलाएको अन्तरक्रियात्मक प्रवचनहरू पश्चात् विज्ञ र विश्लेषकहरूबीच उब्जिएका व्यवस्थित विचार हुन् ।

पुस्तकको पहिलो खण्डमा आफ्नो विचार सम्प्रेषण तथा लेखन गर्नेहरूमा पूर्व परराष्ट्र मन्त्रीहरू र परराष्ट्रविद्हरू, सांसदहरू, राजनीतिक पार्टीका नेताहरू, प्राध्यापकहरू, पूर्वराजदुतहरू, बौद्धिक व्युरोक्र्याटहरू, राष्ट्रिय दैनिकका वरिस्ट सम्पादकहरू तथा लेखकहरू, पत्रकारहरू, विषयविज्ञहरू, नीतिकारहरू, अनुसन्धानकर्ताहरू रहनु भएको छ । बेल्ट र रोड इनिसियटिभबारे योगदान गर्ने विज्ञहरू राष्ट्रिय र अन्तर्राष्ट्रिय ख्यातीप्राप्त प्राध्यापक, डाक्टर, राजनीतिक नेताहरू, सांसदहरू, सिनियर व्युरोक्र्याट्सहरू र विषयविज्ञहरू हुनुहुन्छ । वहाँहरूको योगदान, विज्ञता वारेमा लेखक परिचय, विषयसूची र स्वयमा लेखिएका विचारहरू नै पाठकहरूले हेर्नु हुनेछ भन्ने अपेक्षा गरेका छौ ।

पहिलो खण्डः बदलिंदो सन्दर्भमा नेपाल र छिमेकी मित्र राष्ट्रहरू

पुस्तक परिचयका सन्दर्भमा यहाँ छापिएका विचारहरू लाई थप परिचयको दिन खोजिएको छैन । व्यक्तिगत रूपमा त वहाँहरू नेपालको बौद्धिक वहसलाई डोऱ्याउने नेपालको एक दुइ दर्जन जमातभित्रै पर्नु हुन्छ । यहाँ छोटो चर्चा गर्न खोजिएको विषय के हो भने ती विचारहरू नेपालको अहिलेको सन्दर्भमा किन महत्वपूर्ण छन् र विचार सम्प्रेषण कुन कोणबाट भएको थियो भन्ने कुराको एक झलक प्रदान गर्न खोजिएको छ ।

पहिलो खण्डमा तीनवटा विषयहरूलाई बढी प्रकाश पारिएको छ । पहिलो नेपाल भारत सम्बन्ध र सन् १९५० को मैत्री सन्धी, दोस्रो नेपाल चीन सम्बन्ध र तेस्रो त्रिदेशीयताको सन्दर्भका साथै कसरी आर्थिक केन्द्रहरू एशियातर्फ पुन सर्न खोज्दैछन् र तीब्र गतिमा विकास भएका भारत र चीन बीच कसरी *नेपाल गर या मर*को स्थितिमा छ भन्ने कुरालाई मिहिन पाराले विश्लेषण गरिएको छ ।

नेपाल-भारत सम्बन्धमा सन् १९५० को सन्धि एकातर्फ मैत्रीसन्धि नामाकरण भएको छ । निश्चय नै यसले दुइ फरक भूगोल र देशका अवरोधहरूलाई भत्काएको छ र जनतामाझ नजिकपना ल्याएको छ । नेपालका राष्ट्रवादी शक्तिमाझ यसबारेमा दुइटा मतहरू रहेका छन् । एउटा पक्षले यसलाई खारेज गरी नयाँ सन्धि गर्नु पर्ने कुरा गरेको छ भने अर्को पक्षले यसलाई पुनरावलोकन गर्नु पर्ने कुरा उठाएको छ । स्व. मनमोहन अधिकारीको सरकार देखि सरकारी तहमा चलेको यो छलफल हाल दुबै देशले इपिजीमार्फत् टुङ्गाउने गरी प्रतिवेदन

पेश गरिसकेको अवस्था छ । यो पुस्तकमा इपिजीका संयोजक डा. भेषबहादुर थापाका विचार मात्र व्यक्त भएका छैनन् पूर्व उप-प्रधानमन्त्री तथा राप्रपाका अध्यक्ष कमल थापा परराष्ट्र मन्त्रीहुँदा नन-पेपरका नामले चर्चामा आएको प्रस्ताव ननपेपर नभई नेपालको तर्फबाट १९५० को सन्धिलाई पुनरावलोकन गर्न पठाइएको नेपालको औपचारिक प्रस्ताव थियो भन्ने कुरा यसमा खुलासा गरिएको छ । नेपाल भारतको शान्ति तथा मैत्री सन्धिको संशोधनका लागि भएका प्रयासको बारेका धारणाहरू यसमा समावेश गरिएको छ । सन्धि संशोधन वा प्रतिस्थापनको विषयमा भारतीय पक्षको मनस्थितिको बारेमा बुझ्न सकिन्छ । यस लेखमासन्धि परिमार्जनको विषयमा भारतीय पक्षको गरेको अवरोधको बारेमा उनको व्यक्तिगत अनुभवको चर्चा छ । वरिस्ट पत्रकार सुधिर शर्माद्वारा १९५० को सन्धिका सन्दर्भमा नेपालले कस्तो धारणा बनाउनु पर्छ र भारत यसबारेमा कसरी सोच्छ भन्ने विषय उठान गरिएको छ ।

छलफलमा व्यक्त भएका सबै विचारहरूले (यसमा सबै छापिएका छैनन्) विभिन्न कोणबाट नेपाल भारत सम्बन्धमा आएका समस्याहरूलाई चिरफार गरेको छ । डा. थापाद्वारा समूहमा भैरहेको छलफल र प्रगतिको बारेमा जानकारी गराउँदै सन्धि हुँदाको बखतको ऐतिहासिक परिस्थितिको बारेमा व्याख्या गरिएको थियो । यो छलफलबाट इपिजिको रिपोर्टलाई पनि फिडव्याक हुने अपेक्षा गरिएको थियो । नेपाल संविधान जारी गरेपश्चात् भोगेको नाकावन्दी र नेपाली जनताको मानसिकतामा परेको चोटका कारण वहसले नेपाली जनताको संवेगात्मक पक्षलाई समेटेको थियो ।

नीतिगत हिसावले १९५० को सन्धि नेपाललाई बाध्यकारी नभएको कुरा यो छलफलको केन्द्रिय निचोड थियो । नेपालको राष्ट्रिय हित र नेपाल भारत सम्बन्धमा सकारात्मक आयाम थप्ने तहसम्ममात्र नेपालले यसलाई स्वीकार गर्दै आएको कुरा नेपालको इतिहासिक यथार्तता हो ।

पूर्व परराष्ट्रमन्त्री कमल थापाको विचारमा यो सन्धि **नन रेसिप्रोकल (असमान दायित्व)** हो । नेपाल सानो देश भएकाले नागरिकता, जग्गा किनवेचजस्ता विषयमा नेपालले समान दायित्वको अवधारणा स्वीकारेको छैन । त्यस्तै अर्को छिमेकसँगको सम्बन्ध होस् या द्वन्द्वरत अवस्थामा नेपालले तेस्रो विश्वबाट हतियार खरिद गरेको प्रसङ्ग होस् यी सबै एतिहासिक तथ्यहरूले नेपालले सन् १९५०

को सन्धिका असमान प्रावधानहरूलाई अस्वीकार गरिरहेको छ । यो सन्दर्भमा भारतका तर्फबाट *नेपालले कि त यसलाई हुबहु मान्नु पर्दछ होइन भने खारेज गर्न सक्छौ* भन्ने खाले कुटनीतिक दवावको भाषा आउने गरेको अनुभवहरू नेपालसँग ताजा छन् । सायद यस्तो वेला नेपालले एक पक्षीय खारेजीको कुरा गरेर छिमेकसँग अविश्वास र तनाव बनाउने भन्दा पुनरावलोकनको मध्यमार्गी बाटो अपनाउनु पर्ने विषय पुस्तकको केन्द्रिय भाव रहेको छ ।

नेपालको तर्फबाट गृहकार्य गरिएको इपिजि प्रतिवेदनमा निश्चय नै यो छलफल र पुस्तकमा व्यक्त भएका विचारहरूको पनि योगदान रहेको छ । भारत सरकारका प्रधानमन्त्रीले संयुक्त इपिजी प्रतिवेदन बुझ्न अझै समय दिन सकेका छैनन् । यसो हुनुमा प्रतिवेदनमा रहेका कतिपय कुराले नेपालको चासो बढी सम्बोधन गरेकोमा भारतीय एउटा पक्ष सहमत नभएको हुन सक्छ भन्ने अड्कल गरिएको छ । नेपालको भविष्यका लागि दिर्धकालिन महत्व राख्ने यो विषय नेपालका बौद्धिक जगतमा मात्र होइन, राष्ट्रप्रति सचेत हरेक नागरिकले बुझ्न र छलफल गर्नु पर्ने विषय हो ।

छलफल गरिएको अर्को विषय नेपाल चीन सम्बन्ध हो । राजनीतिज्ञ, अर्थशास्त्री तथा परराष्ट्रविद् प्रकाश चन्द्रलोहनीद्वारा नेपाल चीन सम्बन्धलाई त्रिदेशीय सहकार्यको सम्भावनाका दृष्टिले हेरिएको छ । भारतको हिमाललाई सुरक्षा रेखा मान्ने नेहरू डक्ट्रिन, भारत चीन युद्दहरू पछिका भूराजनैतिक परिवेश र नेपालले भोगेका दवावहरू, चीन र भारत बीचका तनाव र सहकार्यको अवस्था, चीन र भारतले गरेको आर्थिक प्रगति र हामीले तय गर्नु पर्ने बाटो बारे डा. लोहनीको प्रस्तुतीमा पर्याप्त चर्चा गरिएको छ ।

वरिष्ठ पत्रकार तथा लेखक अमित ढकालको विचारमा पनि नेपाल चीन सम्बन्धलाई भारतसँगको सम्बन्धलाई नै आधार बनाइएको छ । भारतले *निकटताको फाइदा उठायो र यो सम्बन्धलाई दुरुपयोग गऱ्यो* भन्ने विचार ढकालको छ । नेपालले आफ्नो अस्तित्व अहिलेसम्म बचाइराख्न सकेको भएता पनि उत्तरतर्फको कनेक्टीभिटीमा पछिल्ला सरकारले गरेको लापरवाहीका कारण हामी आफ्नो राजनीतिक निर्णय लिदाँ नाकावन्दीको पिडा भोगेको यथार्थतालाई यो पुस्तकमा विश्लेषण गरिएको छ ।

यो खण्डमा छलफल भएको तेस्रो विषय त्रिदेशीय सशकार्यबारे हो । समाजशास्त्री मिश्रद्वारा वैशिक परिदृष्यमा आएको पछिल्लो परिस्थितिको चिरफार गरिएको छ । विश्वको आर्थिक केन्द्र पश्चिमबाट पूर्व एशियातर्फ खासगरी चीन र भारतमा सरेको छ । एशियाको तेस्रो पटक पुनरोयदय हुँदैछ र त्यो हाम्रो छिमेकमा हुँदैछ । नेपालले त्यो सम्बन्धबाट फाइदा लिनसक्नु पर्दछ । नेपाल नीतिगतरूपमा चीन र भारतको भन्दा छुट्टै हुन सक्दैन । पूर्वतर्फ सरेको समृद्धिको यो छालले नेपालको समृद्धिको ढोका पनि ढकढक्याउदै छ । तर नेपालले छालसँग वहने तयारी गरेन भने नेपाल डुब्नसक्दछ । तेस्रो एशियाली युगमा प्रवेशसँगै यसबाट प्राप्त हुने अवसर र चुनौतिको बारेमा यो आलेखमा पर्याप्त चर्चा भएको छ ।

त्रिदेशीयताको नीति नेपालले बलियोसँग पक्रियो भने यो *नेपालका लागि गेम चेन्जर* हुन सक्दछ । तर नेपालले त्रिदेशीयताको नीतिलाई हाम्रो परराष्ट्र नीतिको खम्बाका रूपमा उभ्याउन निकै काम गर्नु अवस्था रहेको छ । नेपालले केही फोरममा उठाएर मात्र यसले मूर्तरूप प्राप्त गर्न नसक्ने बरू त्यस अनुसारको राष्ट्रिय वहसमार्फत एउटा परिपक्व खाका निर्माण गर्ने, त्यस अनुरूपका संरचना निर्माण गर्ने र राष्ट्रिय शक्तिहरूलाई एक ठाउँमा ल्याई भारत र चीनसँग दह्रो ढंगले कुराकानी गर्नु पर्ने आजको ज्वलन्त आवश्यकता हो । परराष्ट्रविद् प्राध्यापक श्रीधर खत्रीका आलेखमा यी विचारहरूलाई राम्ररी समेटिएका छन् ।

नेपाल गणतन्त्रमा प्रवेश गरिसकेपछि मधेश राजनीति एउटा वलियो आन्तरिक आयाम बन्न पुग्यो । अझ नेपालले भोगेको नाकावन्दीले भारतको प्रत्यक्ष सम्बन्ध र चासो उजागर गऱ्यो । तराईमा चिनिया झण्डाहरूसमेत जलेको सन्दर्भले मधेश राजनीतिमा चीनको पनि परोक्ष चासो देखाउन थाल्यो । यस सन्दर्भमा मधेश आन्दोलनका अगुवा नेता उपेन्द्र यादवको विचारहरूले अर्थ राख्दछ । उनका विचारमा आन्तरिक विभेद र असमानता हल गर्नु पर्दछ । नेपालले दुबै छिमेकीसँग राम्रो सम्बन्ध राखी अधिकतम लाभ लिनु पर्दछ । मधेश राजनीतिमा यसलाई हामी एक सन्तुलित र मध्यमार्गी विचारका रूपमा लिन सकिन्छ ।

आर्थिक केन्द्रहरू पूर्व तर्फ सर्दै गरेका सन्दर्भमा चीन र अमेरिका माझ व्यापार युद्धको तनावबाट एकखाले सहमतितर्फ अग्रसर भएको देखिन्छ । यसले

पूर्वतर्फ सर्दै गरेका आर्थिक अवयवहरू रोकिने अवस्थामा छैनन् भन्ने कुरा प्रष्ट भएको छ । दोक्लाम तनावको अवस्थाबाट चीन र भारतबीच भएको उहान बैठकको सहमतिले एशियाली आर्थिक केन्द्र क्षेत्रीय विखराव पर्ने खतरालाई टारेको छ । एक खाले प्रतिष्पर्धा र सहकार्यमाफ एसियाली दुइ ठूला देशहरू अघि बढिरहेको सन्दर्भमा नेपालले त्रिदेशीयतालाई पहलकदमी लिँदा दुबै देशलाई सहमत गराउन सकिने केही अनुकुलताहरू सिर्जना भएका छन् । त्रिपक्षिय सहकार्यका लागि भारत मौन बस्न रूचाएमा नेपालले चीनतर्फको कनेक्टिभिटीलाई प्रभावकारी ढंगले अघि बढाउने र भारतसँगको कनेक्टीभिटीलाई स्तरोउन्नति गर्न सकेमा भारत र चीन स्भावाविक तवरले त्यो कनेक्टिभिटीको अङ्ग बन्न पुग्नेछन् । यसका लागि नेपाल प्रोएक्टिभ भएर अघि बढ्नु पर्दछ ।

दोस्रो खण्ड : विआरआईः एक सिंहावलोकन

वेल्ट एण्ड रोड इनिसियटिभ विजारोपण भएको समय गणना गर्ने हो भने यो ५ वर्ष पुग्दैछ । यसको स्वेतपत्र जारी भएको मिति हेर्दा यो ३ वर्ष पुरा गरेको छ । नेपाल अध्ययन केन्द्रले प्रवचन श्रृंखला र नेपाल रिडर्स मार्फत् चलाएको वहस हेर्ने हो भने यो दुई वर्ष पुगेको छ । यो बीचमा यसको चलनचल्ती नाम पनि परिवर्तन भएको छ । यो वन बेल्ट वन रोडबाट बेल्ट एण्ड रोड इनिसियटिभका नामले बढी चलनचल्तीमा आएको छ । याङसी, भोल्गा, गंगा र मिसिसिपीमा यो बीचमा धेरै पानी बगिसकेको छ । वन बेल्ट वन रोड बारे दुई वर्ष अघि लेखिएका आधारभुत विषयमा खासै फरक आएको छैन ।

अमेरिका र चीन बीचको व्यापार युद्धको जुन पटाक्षेप भयो यसले विआरआइ अर्थराजनीतिक र भूराजनीतिक दुबै कदम थियो भन्ने थप पुष्टी गरेको छ । व्यापार युद्धको अमेरिकी बह्मअस्त्र निस्फल हुनुमा चीन गुणस्तरीय र प्रविधियुक्त उत्पादनको हाइवेमा गुडिसकेको थियो । उसलाई रोक्न गाह्रो थियो या अमेरिकी कदम कम्तीमा दश वर्ष ढिलो भइसकेको थियो । वेल्ट एण्ड रोड इनिसियटिभमार्फत् चीनले आफ्नो व्यापार विविधीकरण गर्ने बाटो पायो र उसको संसारसँग जोडिने क्षमतामा अभिवृद्धि गरिदियो । अमेरिकी अलाइन्समा देशहरू पनि अमेरिकी चाहना मात्र पुरा गर्न चीनसँग सहकार्यबाट टाढिन मानेनन् । मध्य एसिया, आसियन, रूस, टर्की, ग्रिस, सर्विया, क्याम्बोडिया, पाकिस्तान जस्ता

धुरी देशहरूसँग उसको सम्बन्ध गहिरो मात्र भएन लगानी आयात निर्यातमा भारी बढोतरी आयो । व्यापार युद्धले अमेरिका र चीनजस्ता दुई ठूला अर्थतन्त्रमात्र होइन विश्व अर्थतन्त्रमा नै प्रतिकुल प्रभाव ल्याउन थालिसकेको थियो । अहिले उनीहरू अनन्त व्यापार युद्धभन्दा कुनै खाले सहमतिमा पुग्नलागेको देखिन्छ । शायद यसले विआरआइसँग जोडिएर आउने भूराजनीतिक तनावहरूमा केही कमी ल्याउन सक्दछ ।

आफ्ना केही वार्गेनिङका बावजुद युरोप पनि बेल्ट एण्ड रोडमा कही न कही जोडिएको छ र जोडिन चाहन्छ । ग्रिस र पूर्वी युरोप चिनिया लगानीका साथै मर्केल, म्याक्रोन र थेरेसा मे लगायतका युरोपेली राजनेताहरूको चीन भ्रमण, व्यापार र लगानीका लागि भएका आदान प्रदान र थप विकासक्रमहरूले यसको सम्पुष्ठी गर्दछन् । साउथ चाइना सिमा कचिंगल र सैनिकीकरण भइरहदा आर्कटिक क्षेत्रको नर्डिक सिल्क रोड अर्को अन्वेषणको विषय बनेको छ । रूस, नर्वे, स्वीडेन, फिनल्याण्ड जस्ता देशहरू चीनसँगको सहकार्यका लागि ढोका खोलिएको छ ।

चर्तुभुजीय र इन्डो पेसिफिक भूरणनीतिमा वारम्बार नाम जोडिने भारत र जापान सायद चीनसँग ठूलो दरार उत्पन्न गर्न चाँहदैनन् । चिनिया राष्ट्रपति सिजिपिङ र भारतीय प्रधानमन्त्री नरेन्द्र मोदी भएको बहुचर्चित उहान बैठकले चीन र भारत दुबैलाई सम्हालिएर बस्ने वातावरण बनाएको छ भने बेल्ट एण्ड रोड इनिसियटिभमा जापान सचेतनाका साथ आफ्नो सँलग्नता देखाउने मनसाय व्यक्त गरेको छ । चीन र जापानको दौत्य सम्बन्ध भएको ४० वर्षगाँठमा चिनिया राष्ट्रपति सिजिपिङ र जापानी प्रधानमन्त्री सिन्जो आवे बीच भएको दुइ पक्षीय बैठक पश्चात् जापानी लगानीकर्ताहरू विआरआइका क्षेत्रमा लगानी गर्न उत्सुक देखिएका छन् । भारत र जापान जस्ता एसियाली शक्ति राष्ट्रहरूले सचेतनाका साथ चीनसँग सहकार्य गर्ने नीति पनि लिएका छन् । अझ भारत रसियासँगको परम्परागत सैन्य निर्भरता छाड्न सक्दैन भन्ने कुरा हालै रसियासँग भएको एस ४०० मिसाइल प्रतिरोधी सिस्टम किन्न गरेको सम्झौताबाट प्रस्ट भएको छ । भारत अमेरिकी नेतृत्वको चर्तुरभुजीय (Quadrilateral) सामरिक फोल्डभित्र छ भन्ने विश्लेषण माथि पनि यसले प्रश्न चिन्ह लगाइदिएको छ । तर भारत वेल्ट एण्ड रोड इनिसियटिभमा अझै सिपिइसी (China Pakistan Economic Corridor) को कारण देखाई यसमा सँलग्न भने हुन सकेको छैन ।

बेल्ट एण्ड रोड परियोजनासँग सम्बन्धित भएर केही विवाद र भूराजनीतिक तनाव भने उजागर हुन पुगेका छन् । ती मुख्यतया श्रीलङ्का, मालद्विप र मलेसिया हुन् । श्रीलङ्का सन्दर्भमा हेर्दा हम्बनटोटा पोर्ट र कोलम्बो सिटी निर्माणमा चीन नजिक रहेर लगानीमा सहकार्य गरेका महिन्दा राजापाक्षको युग सकिएको तथा श्रीसेना र रनिल विक्रमासिंहेको सत्ता चीनका लागि प्रत्युत्पादक हुन सक्ने आकलन गरिएको थियो । तर चीनका परियोजनाको विरोध गरेका श्रीसेना र वर्तमान प्रधानमन्त्री दुबैले चीनसँगको सहकार्य तोडेनन् । चीन मौन जस्तो देखियो । बरू उनीहरूले यो ऋृण थेग्न नसकिने भयो भनेर पोर्ट नै चीनलाई लिजमा दिन तयार भए । विश्लेषणबाट के देखिन्छ भने चीनसँग सहकार्य निरन्तरता दिइ अघि बढेका भए ग्रिसको पिराउस मोडेलमा त्यो बन्दरगाह केही बर्षमा फाइदामा जान सक्दथ्यो र यो श्रीलङ्काको आफ्नो स्वामित्वको ठूलो परियोजना पनि बन्न सक्दथ्यो । पछिल्लो सरकारले कोलम्बो पोर्टको विकाससँगै हम्बन्टोटा पोर्टलाई चीन र भारत दुबैलाई जोड्ने गरी विकास गर्न पहल लिन सक्दथ्यो । तर नयाँ सरकारले त पोर्ट नै चीनलाई जिम्मा लगाइदियो । अझ झन् पछिल्ला राजनीतिक घटनाक्रमले त राष्ट्रपति श्रीसेना र महिन्दा राजापाक्षलाई एक ठाउँमा ल्याइदियो । संसदमा रनिल विक्रमासिंहे बहुमतमा रहेको पुष्टि भएपनि स्थानीय निर्वाचनमा महिन्दा राजापाक्षले चुनाव आफ्नो पक्षमा प्रचण्ड बहुमत ल्याएका छन् । यसरी हेर्दा श्रीलङ्का बेल्ट एण्ड रोडको हर्न लक जस्तो देखिन्छ । तर वास्तविकता के हो भने श्रीलङ्कामा जुनसुकै सरकार सत्तामा आएपनि विआरआइ विरूद्ध प्रतिकुल भने देखिएन ।

ठिक यस्तै परिस्थिति मालद्विपमा पनि देखियो । चीन समर्थक मानिएको अब्दुल्ला यामिनको सरकार चीनसँगका महत्वपूर्ण परियोजना अघि बढाएको थियो । तर भारत र पश्चिम समर्थक जस्तो देखिएको मोहम्मद सोलिहको नयाँ सरकार बहुमतका साथ आएपनि चीनसँगको सहकार्य तोडेर अघि नबढ्ने कुरा स्पष्ट पारेको छ । आन्तरिक प्रतिस्पर्धाका कारण चिनिया परियोजनालाई विवादको घेरामा ल्याउन खोजेता पनि नयाँ सरकार सहकार्यको दायित्वबाट टाढा जान सक्ने देखिदैन । तर पूर्ववर्ती सरकार भन्दा फरक यो सरकारले भारतसँग भने सम्बन्धलाई प्राथमिकता दिने देखिन्छ ।

बेल्ट एण्ड रोड परियोजनासँग जोडिएर आएको अर्को देश मलेशिया र प्रधानमन्त्री महाथिरको सरकार हो । महाथिरले तत्कालिन सरकार विरूद्ध परियोजना अनुपयुक्त र यसमा भ्रष्टाचार भएको भन्दै विपक्ष पार्टीहरू जोडेर एउटा फ्रन्ट नै खडा गरे र चुनावमा पनि विजयी भए । तर चुनाव जितेपछि महाथिरले चिनियाँ लगानी र प्रविधि मलेसियाका लागि अति जरूरी र आफु चीनसँग सहकार्य गर्न चाहेको बताए । चीन भ्रमणताका परियोजना पुनविचार गर्नु पर्ने घारणा राख्दा चीनले मलेसियाले नचाहे चीनले त्यसलाई अघि बढाउन जोड नदिने बतायो । सायद चीन अव महाथिरलाई सन्तुष्ट हुने परियोजनाको मोडेल तयार गर्ला या चिनिया लगानीकर्ताहरू मलेसियालबाट हात झिकी अन्त मोडिएलान् भन्ने विषयमा अहिले अनुमान मात्र गर्न सकिन्छ । यदि दोस्रो परिघटना भयो भने मलेसियाको अर्थतन्त्रमा तनावहरू पनि देखा पर्न सक्दछन् र यसले स्वयम् महाथिरलाई असफलतातर्फ धकेलीदिन सक्दछ । त्यसैले महाथिरले प्रोजेक्ट परिस्कृत गरेर सानो सानो टुक्रामा या फरक ढाँचामा पुनः सम्झौता गरे भने कुनै अचम्म हुने छैन । हालै जापानको एक पत्रिकालाई दिएको अन्तरवार्तामा पनि उनले आफु चीन विरोधी नभएको र अन्तराष्ट्रिय थुप्रै अन्तराष्ट्रिय फोरमहरूबाट पनि आफुले चीनको समर्थन गरेको बताएका छन् । उनले चिनिया उपहार दिइएका पाण्डा फिर्ता हुने आफ्नै मन्त्रीको अभिब्यक्ति खण्डन गरेका छन् । ती चीनले उपहार स्वरूप दिएका पाण्डा समय पुगेपछि मात्र फर्किने वताएका छन् । बेल्ट एण्ड रोड परियोजना नवउपनिवेशवादी भएको भन्ने पूर्ववर्ती भनाईलाई उनले सच्याउदै चीन ऐतिहासिक तथ्यका कारण उपनिवेशवादी हुन नसक्ने वताएका छन् । के देखिन्छ भने उनी चीन सँगको सम्बन्ध ट्रयाकमा ल्याउन चाहन्छन् । ९० काटेका अनुभवी महाथिर जापान र चीन दुबै देशलाई आफ्नो फ्रेमवर्कमा मलेशियामा लगानीका लागि आर्कषित गर्न चाहेको देखिन्छ ।

यो पुस्तकमा उठेको र विआरआइसँग जोडिएको अर्को विषय वातावरण बारे हो । कमसल कोइला र कमजोर प्रविधिमा आधारित चीन स्थित विश्व उत्पादन केन्द्रहरूले चिनिया पर्यावरणलाई नराम्ररी विगारेकै हुन् । यस सन्दर्भमा विआरआइसँग जोडिएर आउने वातावरणीय ह्रासका आशंकाहरू स्वाभाविक हुन् । डा. उत्तमवावु श्रेष्ठको आलेखमा विआरआइबाट हुन सक्ने वातावरणीय क्षतिबारे सचेत गराइएको छ ।

तर पछिल्लो अवधिमा चीनले लिएका अकल्पनीय वातावरणीय कदमले चीन वातावरण संरक्षणको ड्राइभिङ सिटमा बस्न पुगेको छ । पेरिस सम्झौताबाट अमेरिका पछि हटेपछि चीन स्वाभाविकै रूपमा युरोपसँग विश्व वातावरणीय आन्दोलनको अगुवा बन्न पुग्यो । मार्क्सवादी अवधारणा अनुसार उत्पादन प्रकृति बीच सन्तुलन हुन नसक्दा **मेटाबोलिक रिफ्ट** भई मानव सभ्यता नै धरापमा पर्ने मार्क्सवादी मान्यतामै उभिएर चीनले समाजवाद र उत्पादनसँग पर्यासभ्यताको अवधारण अघि बढाएको छ । चीन अहिले विश्वकै सबैभन्दा बढी हरित लगानी गर्ने देश हो । चिन आफ्नो पश्चिमी क्षेत्रमा या छिमेकमा कोइला ल्याएर उत्पादन केन्द्रहरू बनाउला कि भन्ने आशंका विरूद्ध चिनले पश्चिम क्षेत्रमा हाइड्रो, विन्ड र सोलार पावरको हव बनाई हरित सहर र उत्पादन केन्द्रहरू धमाधम निर्माण गरिरहेको छ । त्यतिमात्र होइन हरित इनर्जीलाई पूर्वी चीनतर्फको राष्ट्रिय संञ्जालमा जोडी सिंगो चीनलाई वातावरण मैत्री उत्पादनतर्फ डोऱ्याउन खोज्दैछ ।

चीनले यो बीचमा थुप्रै कोइला खानीहरू कि त बन्द गरेको छ कि त्यसलाई धमाधम आधुनिक प्रविधीयुक्त बनाउँदैछ । बेल्ट एण्ड रोड इनिसियटिभको फ्रेममै रूस र मध्य एसियाली देशबाट जोडिएका विलियन्स डलरका सिएनजी पाइपलाईनले खाना र हिटिङका लागि कोइलाबाट हुने प्रदूषणलाई तिब्र विस्थापन गरिरहेको छ । आफ्नो भाषणमा चिनिया राष्ट्रपतिद्वारा वारम्बार हरिया चौर, सफा आकास र निला नदीहरू बनाउनु चिनिया कम्युनिष्ट पार्टीको दायित्व भएको बताउदै आएका छन् । चीन विकास निर्माण र पूर्वाधारलाई वातावरणको एन्टिथेसिसका रूपमा होइन सन्तुलित अवधारणामा काम गर्न चाहेको देखिन्छ । विआरआइमा चीनले कडा वातावरणीय शर्तहरू राखेर उसको नयाँ सिल्करोड अभियान वातावरण विरोधी होइन भन्ने पुष्टी गर्दैछ । तीव्र गतिमा चल्ने हाइस्पिड रेलको सञ्जाल आफैमा वातावरणमैत्री हो भने मरूभूमी हरियाली बनाउने अभियान र प्रविधिले संसारकै मरूभूमीहरू हरियालीमा परिणत गर्न सक्ने बाटो चीनले खोलिदिएको छ । नयाँ सिल्क रोडमा निर्माण गरिने भर्टिकल ग्रिन हाउस परियोजना र ह्यापी भिलेजहरू वातावरणीय र दिगो विकासका नमुनाहरू हुन् । ७० देखि ९० प्रतिशतसम्म सुरूङ र स्काइ ब्रिजमार्फत गरिने रेलवे निर्माण हाम्रो गाउँ गाउँमा पहाड चिरा चिरा पारेर खनिएका हजारौ किमी ठाडो बाटो भन्दा फरक विषय हो । आर्थिक खाका सहितको राम्रो रणनीतिक

बाटो र ऊर्जा ड्यामहरूका कारण तत्कालका लागि केही वातावरणीय क्षति भएपनि लामो अबधिका लागि अन्तत्वोगत्वा बातावरण मैत्री हुन पुग्दछन् । निश्चय नै नेपालका सन्दर्भमा बाटो ल्याउदा वातावरणीय पक्ष जस्तैः जनावरको बाटो, बायो डाइभर्सीटी र भू-क्षयको पक्षलाई ध्यान दिनै पर्दछ । यसका लागि समाधान पनि निकाल्न सकिन्छ । मानव अतिक्रमण नभएका भित्री जंगलबाट दलाल पुँजीवादले गर्न सक्ने श्रोत दोहनका लागि भने राज्य संयन्त्र नै बलियो बनाउनु पर्दछ । राज्ययन्त्र बलियो नहुँदा र राजनीतिक अस्थिरताका बेला लडिया मार्फत नै करौडौको काठ सिमा क्षेत्रबाट निकासी भएको हामीले भोगेकै विषय हो । यसलाई हामीले रेलवे सँग अन्तरसम्बन्धित विषय मात्र बनाउनु हुँदैन बरू यो दलाल पुँजीवाद र राज्ययन्त्रको क्षमता सँग जोडिएको विषय हो ।

पुस्तकमा उठेको अर्को विषय उत्तरतर्फको कनेक्टीभिटीले पहाडी क्षेत्रको स्थलीय अर्थतन्त्रमा ल्याउने प्रभाव बारे पनि चर्चा गरिएको छ । नेपालको पहाड र तराइमा देखिएको जनसांख्यिक अन्तरविरोधलाई पनि यसले हल गर्न मद्दत पुग्ने देखिन्छ । गैर कृषिमा सिर्जना हुन सक्ने रोजगारीले नेपालको बसाइसराईको ढाँचामै परिवर्तन आउन सक्दछ । यसले नेपालको तराइमा पर्ने जनसंख्याको चापलाई कम गर्न मद्दत गर्दछ । स्वच्छ हावापानी र पर्वतीय श्रोतमा आधारित औद्यागिकरणका लागि विआरआइले थप मार्ग प्रशस्त गर्न सक्दछ । हामीले संसारका विकासका विभिन्न मोडलहरूका सारबाट सिक्नु पर्ने देखिन्छ । जापान, कोरिया चीनलगायत दक्षिण पूर्वी एसियाका देशको पूर्वाधारमा आधारित आर्थिक विकासबाट नेपाल सिक्नु पर्ने ठाउँमा छ । यो पुस्तकमा यी अनुभवहरूलाई संश्लेषित विचारका रूपमा सम्प्रेषण गरिएको मात्र छैन हामीले विआरआइबाट लिन सक्ने लाभ के हुन सक्दछ भन्ने चर्चा गरिएको छ । प्रा डा. पिताम्बर शर्मा, डा. सूर्यराज आचार्य र हरि रोकाका विचारहरूले यी विषयवस्तुलाई राम्ररी अभिव्यक्त गरेका छन् ।

बेल्ट एण्ड रोडको चर्चा छिमेकमा चलिरहँदा र धेरै देशले यसबाट फाइदा लिइरहँदा नेपाल किन पछि परिरहेको छ । या किन कुनै परियोजना सम्झौता गरी कार्यन्वयतर्फ अघि जान सकेको छैन भन्ने विषयमा पर्यटन मन्त्री रविन्द्र अधिकारीले धारणाहरू सम्प्रेषण भएका छन् । हिमाली सभ्यता र नेपाल कसरी परम्परागत रूपमा हिमालयन सिल्क रोडको दोहोरो कनेक्टीभिटीमा थियो भन्ने

कुरा, प्रा. डा. विपिन अधिकारी र लिलामणी पौडेलका लेखहरूले प्रस्ट पार्न खोजेका छन् । कोमल भट्टराईको आलेखले विआरआई भूराजनीतिलाई चीन र विश्व इतिहाससँग जोडेको छ भने योगेन्द्र शाहीको आलेखले विश्व भूअर्थराजनीति र नेपालको विकासको सन्दर्भलाई विश्लेषण गरेको छ ।

कनेक्टिभिटीले कसरी व्यापार र आम्दानीमा वृद्धिका साथै लगानीका लागि ढोका खोल्ने मात्र होइन वस्तु र सेवामा समेत प्रतिष्पर्धीता कायम गर्न मद्दत गर्दछ भन्ने कुरा डा. रामचन्द्र आचार्यको लेखमा यसमा निकै गहनतापूर्वक छलफल भएको छ । वेल्ट एण्ड रोड इनिसियटिभले अघि सारेको मानव समुदायको साझा भाग्य निर्माणको अभियानलाई यस पुस्तकमा विषद् चर्चा गरिएको छ । विआरआइको मानवोचित दार्शनिक पक्षबारे चिनिया प्रो. याङ लुहुइ/वाङ मेइलिङको लेख यसमा अनुदित गरिएको छ ।

तेस्रो खण्डमा नेपाल अध्ययन केन्द्रले रोजा लक्जम्वर्ग साउथ एसियाको सहयोगमा २०१६ देखि २०१८ बीच गरेका प्रवचन श्रृंखलाहरूको संक्षिप्त प्रतिवेदनहरू संलग्न गरिएका छन् । यी प्रतिवेदनहरूले नेपाल अध्ययन केन्द्रले गर्दै आएका क्रियाकलाप र विषयवस्तुलाई आम जानकारी दिन्छन् । यसमा बाँकि रहेका प्रवचन श्रृंखलाहरूको धारणा र निष्कर्ष आगामी दिनमा प्रकाशन गरिने छ ।

अन्तमा खासगरी माननीय डा. दिपकप्रकाश भट्ट, माननीय रामकुमारी झाँक्री, डा. विजय पौडेल, करूणा पराजुली, दामोदर उपाध्याय, रविन्द्रनाथ भट्टराईको सहयोग र समर्थन प्रति हामी कृतज्ञता ज्ञापन गर्दछौं । यसरी नै यस प्रोजेक्टमा संलग्न गौतम राई, शालिकराम भण्डारी, शम्शेर रोका, सुरेश भट्टराई, हिरेन्द्र शाही, महेश पाण्डे लगायत अन्य महानुभावहरूले परियोजनाका हरेक क्रियाकलापलालाई सफल बनाउन गर्नु भएको कार्य प्रति धन्यवाद छ ।

यस परियोजनाका हरेक क्रियाकलापमा सहयोग र सद्भाव पुऱ्याउनु हुने नेपाल अध्ययन केन्द्रका सल्लाहकार धनश्याम भूषाल, उपाध्यक्ष भरतकुमार श्रेष्ठ, महासचिव भागिरथ सापकोटा, सदस्य उषाकिरण तिम्सेना, सदस्य नारायणी देवकोटा लगायत सबैमा आभार व्यक्त गर्दछौं ।

नेपाल अध्ययन केन्द्रको यस प्रयाशमा हृदयदेखि नै सहयोग पुऱ्याउनु हुने समस्त व्यक्तिहरू, सहभागीहरू तथा विभिन्न प्रकारले सहभागी र सहयोग गर्नु हुने सबै महानुभावहरूलाई हृदयदेखि नै आभार प्रकट गर्दछौं ।

दिसम्वर २०१८

नेपाल-भारत सम्बन्धः

सन्धि पुनरावलोकन सम्बन्धमा पेचिला प्रश्नहरू

सुधीर शर्मा*

सन् १९५० का सन्धिको सेरोफेरोको केही प्रश्नहरू उठाउँदा पछिल्लो विकसित परिस्थितिलाई पनि ध्यान दिनुपर्छ जस्तो लाग्छ । हाम्रो वैदेशिक मामिलामा २-३ वटा अवधारणाहरू रहेका छन् । भारतसँगको सम्बन्ध सबै भन्दा खराब अवस्थामा पुगेपछि अहिले सामान्यतर्फ विस्तारै फर्किंदै गरेको अवस्था हो । चीनसँग भर्खरै एउटा सम्भौता भएको छ- व्यापार तथा पारवाहन सम्भौता । त्यसैका आधारमा नेपाल-चीन, नेपाल-चीन-भारत सम्बन्धलाई व्याख्या वा पुनर्व्याख्या गर्न पनि थालिएको छ । यहीबीचमा खासगरी पहिलो त्रिदेशीय कार्य (नेपाल-भारत-चीन) बीचको सहकार्यको विषय आएको थियो । खासगरी नेपाली र चिनियाँ विज्ञहरूबाट सिएनआइ (चीन, नेपाल, भारत) आर्थिक करिडोरको अवधारणा आएको छ । पहिलो यो त्रिदेशीय सहकार्यको विषय आएको थियो ।

भर्खरै मात्रै नेपाल आएको चीनको सबैभन्दा ठूलो थिङ्कट्याङ्क-(सिआइसिआइआर) को विज्ञहरूले नेपालमा त्यस विषयमा केही छलफल गरेका थिए । सामान्य रूपमा हेर्दा चीनको अलि बढी रूची र भारतको मौनताको अवस्था छ । नेपालका लागि भारतसँगका सम्बन्धको सामान्यीकरण, चीनसँगको सम्भौताको कार्यान्वयन र त्रिदेशीय कार्यको विषयमा नै केही वर्षका कुटनीतिक खासगरी छिमेक सम्बन्धका छलफलका प्रमुख विषय बन्छ । योसँग नेपाल भारतबीचको विशेष सम्बन्धको विषयमा पनि परिभाषित हुनेतर्फ गएको छ । यी विषयहरू एक अर्कासँग जोडिएका छन् जस्तो पनि लाग्छ । खासगरी नेपाल-भारतको सम्बन्धका विषय आउँदा आधुनिककालको सम्बन्धको जग नै सन् १९५० को शान्ति तथा मैत्री सन्धिले निर्देशित गरेको हो ।

---

* सुधिर शर्मा नेपालका सुपरिचित पत्रकार हुन् । कान्तिपुर राष्ट्रिय समाचार पत्रका प्रधानसम्पादक रहिसकेका उनको प्रयोगशाला नामक नेपालको राजनीतिक घटनाक्रमसम्बन्धी एक अन्वेषणात्मक पुस्तक चर्चित र सन्दर्भपुस्तिकाको रूपमा प्रकाशित छ ।

नाकाबन्दीपछि जुन रूपमा प्रवुद्ध व्यक्तिहरूको समूह (इपिजी) बन्यो त्यो उपयुक्त समय होइन की जस्तो लागेको थियो । तर, पछि के लाग्यो भने राजनीतिक तहमा एक प्रकारको असमझदारी भएको समयमा आइस ब्रेक गर्ने एउटा माध्यम गैरराजनीतिक प्रकृतिको समूह छ, त्यसले काम गर्छ । यो रूपमा हेर्दा सकारात्मक नै हो भन्ने लागेको छ । सन् १९५० को सन्धिको पृष्ठभूमि हेर्दा यस समयमा भारतले भुटान, सिक्किम र नेपालसँग उस्तै उस्तै प्रकृतिका सन्धि गरेको थियो । सिक्किमको उदाहरण लिने हो भने त्यो सन्धि सँगसँगै अन्य केही सम्झौताहरू थपिँदै गए र आन्तरिक परिवेशको कारणले पनि भारतमा विलय भयो । त्यसको जग भनेको सन् ५० को आसपासकै समयमा भएको मैत्री सन्धिले तय गरेको थियो । भुटानको सन्दर्भमा हेर्ने हो भने उसले आफूलाई धरातलमा उभिने कुटनीतिक चार्तुय देखायो । केही वर्षअघि पुरानो सन्धिलाई प्रतिस्थापित गर्दै नयाँ सन्धि गऱ्यो । हाल ऊ आफ्नो सार्वभौमिकतालाई कायम राख्दै भारतमाथिको निर्भरताबाट विस्तारै बाहिर निस्कन लागेको छ । पहिलेको तुलनामा धेरै बाहिर आइसकेको छ ।

धेरै विषयवस्तु र परिस्थितिमा परिवर्तन भैसक्यो तर, हामी सन् १९५० मै छौं । रिजिम (शासन प्रणाली र शासक) नै परिवर्तन भैसक्यो तर नेपाल-भारत सम्बन्धलाई पचासकै सन्धिले निर्देशित गरिरहेको छ । यसलाई परिमार्जन गर्ने वा प्रतिस्थापन गरेर जाने भन्ने विषयमा जुन बहस सुरू भएको छ ढिलै भएपनि यो सकारात्मक विषय हो । जोडिएका प्रश्नहरू नेपालले यो सन्धि असमान र समय सापेक्ष छैन भनेर छलफल चलाइराख्दा वा इपिजीमा भारत संलग्न भएर आइसक्दा पनि दिल्लीको सन्धिलाई प्रतिस्थापित गर्ने वा परिमार्जन गर्नेतर्फ खासै चाहेको जस्तो देखिंदैन । भारतीय इपिजीको सदस्यहरूको बडी ल्याङ्गवेज र आशय पनि त्यस्तै देखिदैन । हामीले भारतीय कुटनीतिक स्रोतहरूबाट जानकारी लिँदा पनि 'नेपालले के राख्दो रहेछ प्रस्ताव वा नेपाली पक्ष कसरी जाँदो रहेछ त्यो हेरौं न' भन्ने आशय देखिन्छ । यस प्रकारको अवस्थामा भारतको तत्परता कस्तो हुन्छ ? यो विषयले किनारा भेट्छ की भेट्दैन ? इपिजीले निर्धारित समयमा काम गर्न सक्छ की सक्दैन ? यो विषय दीर्घकालीन रूपमा लम्विराख्ने विषय बन्छ की ? एउटा समयमा गएर सकिने विषय बन्छ की भन्ने लागेको हो ।

सन् १९५० को सन्धिका पृष्ठभूमि हेर्दा यस समयमा भारतले भुटान, सिक्किम र नेपालसँग उस्तै उस्तै प्रकृतिका सन्धि गरेको थियो । सिक्किमको उदाहरण लिने हो भने त्यो सन्धिसँगसँगै अन्य केही सम्झौताहरू थपिँदै गएर

आन्तरिक परिवेशनको कारणले पनि भारतमा विलय भयो । त्यसको जग भनेको सन् पचासको आसपासकै समयमा भएको मैत्री सन्धिले तय गरेको थियो । अहिलेको अवस्थामा आइपुग्दासम्म सन्धिको केही व्यवस्थाहरू निष्कृय अवस्थामा रहेको छ । यो अवस्थामा हामीले यसलाई संशोधन गरेर जाने हो की ? खारेज नै गर्ने हो ? नयाँ सन्धिले त्यसलाई प्रतिस्थापना गर्ने हो ? यसमा नेपालको प्राथमिकता के हो ? भारतको यसमा प्राथमिकताहरू कसरी आउँदै जान्छ होला ? हामीले यो सन्धिको बारेमा चालेका कदमहरूलाई कसरी संस्थागत स्मरण (इन्स्टिच्युसनल मेमोरी) गरिएको छ ? त्यसलाई व्यापकता दिनुपर्छ ।

सबैभन्दा पहिला यस विषयलाई मनमोहन अधिकारी प्रधानमन्त्री हुँदा सन् १९९४ मा दिल्लीमा राखिएको थियो । त्यसपछि परराष्ट्र सचिवस्तरमा सन् १९९५ मा केही कुराहरू राखिएका थिए । त्यसपछि कमल थापा परराष्ट्रमन्त्री हुँदा नेपाली पक्षबाट सन्धिलाई प्रतिस्थापन वा परिमार्जन गर्ने हिसाबले नन-पेपर दिइएको भन्ने विषय बाहिर आएको थियो र त्यस समयमा बहसको विषय समेत भएको थियो । त्यस समयमा दुई वटा छुट्टाछुट्टै सन्धिहरू गर्ने हो की भन्ने विषय पनि आएको थियो । खासगरी सुरक्षा र आर्थिक विषयलाई छुट्याएर सन्धि गर्ने की भन्ने विषय आएको थियो । यसको यथार्थ के हो ? नेपालको इन्स्टिच्युसनल मेमोरीमा छ की छैन ? नाकाबन्दीपछिको अवस्थामा देखिएको सकारात्मक कुरा के हो भने नेपालस्थित भारतीय राजदूत र भारतीय विदेश मन्त्रालयका अधिकारीहरूसमेत नेपालसँगको सम्बन्धलाई पुनर्परिभाषित नै गर्नुपर्छ भन्ने पुगेको जस्तो निष्कर्ष देखिन्छ । उनीहरूले खाली कुटनीतिक रूपमा मात्रै भनेका हुन् की नीतिगत रूपमा निष्कर्षमा पुगेर भनेका हुन् त्यो थाहा भएन । अहिले इपिजी गठन भैसकेको अवस्थामा, यसलाई उनीहरूले अलि गम्भीर रूपमा हेरेको हो की जस्तो लाग्छ । यो पृष्ठभूमिमा 'इपिजी' को औचित्य के कति हुन्छ ? 'इपिजी' ले दिने सुझावलाई राजनीतिक नेतृत्वले कसरी लिने ? अथवा इपिजीले कतिसम्म काम गर्न सक्ने हो ? यसले निर्धारण गरेको समय सीमाभित्र काम गर्न सक्छ की सक्दैन ? भारतीय पक्षको यसमा के कति रूची छ ? नाकाबन्दीपछिको बाध्यात्मक परिस्थितिमा भारतीयहरू यसमा तानिएर आएका हुन् की ? वा यी तमाम विषयहरूलाई पछ्याउनका लागि इपिजीतिर पठाइएको हो की ? यी प्रश्नहरू नै अबको नेपाल-भारत सम्बन्धका मामिलाहरू हुन् कि जस्तो लाग्छ ।

(नेपाल अध्ययन केन्द्रले भाद्र १, २०७३ आयोजना गरेको सन् १९५० को सन्धि पुनरावलोकनका विषयहरूमा प्रस्तुत विचारको सम्पादित अंश)

नेपाल-भारत सम्बन्धः

सन्धि पुनरावलोकन सम्बन्धमा केही प्रश्नहरू

अमित ढकाल*

सन् १९५० को सन्धिको सेरोफेरोमा मेरा केही प्रश्नहरू रहेका छन् । विद्यार्थीकालमा राजनीतिक चेतना आउँदै गर्दा नेपाल-भारत सम्बन्धको बारेमा सबैभन्दा धेरै सुनेको विषयमा तीन वटा थिए- कोशी, गण्डकी र सन् ५० को सन्धि नै हो । कोशी बेचियो, गण्डकी बेचियो र सन् ५० मा असमान सन्धि भयो । त्यो सन्धि राणाहरूले आफ्ना शासन लम्ब्याउन 'भारतले जे भन्यो त्यसमै सही गरे' भन्ने छ । त्यसले गर्दा यो एकदमै असमान छ, त्यसैले यो सन्धिलाई परिवर्तन गर्नुपर्छ । पछि पढ्दा वा अभिलेखहरू हेर्दा, परराष्ट्र सेवामा काम गर्नु भएका मानिसहरूसँग कुराकानी गर्दा माथि भएको जस्तो अवस्थामा मात्रै बुझ्दा बढी एकाङ्गी प्रकारको हुन्छ की ? त्यसले गर्दा छलफलमा यो विषय पनि आउनु पर्छ । मोहन शम्शेरले सन्धि गरिसकेपछि निकै खुशी भएर 'मैले मेरो मुलुकको सम्प्रभुता जोगाएँ' भनेर भोज गर्ने र भोज गर्न पैसा समेत बाँडेका थिए रे ! लिखित इतिहासमा त्यो छैन, त्यसैले त्यो कति सत्य हो भनेर भन्न सकिदैन तर एकले अर्कोलाई सुनाउँदै अहिलेसम्म आएको हो । तर, हामीले त्यस समयको समाज, शक्ति सन्तुलन र त्यतिबेलाको अवस्था र परिस्थितिलाई हेर्दा कहीँ न कहीँ त्यसमा सत्यता छ की भन्ने देखिन्छ ।

वि.सं. २००७ सालपछि सँगसँगै समानान्तर रूपमा विकास हुँदै आएका काँग्रेस र वामपन्थी राजनीतिमा यस सन्धिले भूमिका खेलेको छ । चीनको विरूद्धमा गएर भारतसँग गरिएको सन्धि भन्ने बुझाई वामपक्षहरूको छदैँछ, यो सँगै विकास र काँग्रेससँगको प्रतिस्पर्धा पनि जोडिएर आउने हुँदा यो सन्धि अलि बढी नै आलोचना भएको हो की ? नेपालले त्यसभन्दा अघि सन् १९२३ मा बृटिससँग सन्धि गरेको थियो, जसले नै नेपाल स्वतन्त्र र सम्प्रभु भनेर मान्यता प्राप्त गरेको देखिन्छ । नत्र, पहिलो विश्वयुद्धदेखि दोस्रो विश्वयुद्धसम्मको

---

* अमित ढकालसेतोपाटी डिजिटल पत्रिकाका प्रधान सम्पादक हुन् । यसअघि रिपब्लिका र काठमान्डु पोस्टमा कार्यरत थिए ।

अवस्थामा आउँदासम्म विश्वमा मुलुकहरू आज छन् भोलि छैनन्को अवस्था, या अहिले छ अहिले हुन्नको अवस्थामा थिए । मुलुकहरूको अस्तित्वको ग्यारेन्टी गरेको दोस्रो विश्वयुद्धपछिको सन्धि-सम्झौताहरूले हो । बृटिश इन्डिया गयो । सन्धि कति असमान भन्ने स्पष्ट छ तर दुई स्वतन्त्र मुलुकबीच भएपछि शान्ति तथा मैत्री सन्धि भन्ने स्थापित भयो । राणाहरूले पनि आफ्नो अस्तित्व जोगाउन मुलुक जे सुकै होओस् भन्ने कुरा पुष्टि गर्ने कुनै आधार पाइदैनन् । भारतमै रहेका छोरा विजय शम्शेरले सुटुक्क भारतीय प्रधानमन्त्री जवाहरलाल नेहरूसँग भेट गराउँदा भारतले तयार पारेको मस्यौदामा हस्ताक्षर नगरी मोहन शम्शेर फर्केको पाउँछौं । 'हेर्नु पर्छ, छलफल गर्नुपर्छ' भनेर टारेको कुरा हामीले पढेका छौँ । सरदार भीमबहादुर पाँण्डेको किताबमा उल्लेख भएअनुसार भारतले त्यसै समयमा गर्न खोजेको सुपुदर्गी सन्धि पनि नेपालले नमानेको र हामी गर्दैनौं भनेर भनेको देखिन्छ ।

सन् १९४९ मै नेपालले राष्ट्रसंघको सदस्य हुन प्रयास गरेको र नेपालले ६-७ वर्षपछि मात्रै पाएको देखिन्छ । हामीले सन्धिको पुनरावलोकन बारेमा छलफल गर्दा तत्कालीन परिस्थितिको बारेमा पनि चर्चा गर्नुपर्ने हुन्छ । हामीले पनि तत्कालीन सबै परिस्थितिबारे बुझेको हुनुपर्छ । ता कि हाम्रो पुस्ता र हामीभन्दा पछि आउने पुस्तालाई पनि तत्कालीन परिस्थिति बुझाउन सकियोस् । किनभने त्यसो भएमा हाम्रो र हामीपछिका पुस्ताले पनि कुन परिस्थितिमा सन्धि भएको थियो भनेर बुझ्न सक्नेछन् । सन् ५० को सन्धि र त्योसँगै आदानप्रदान भएको पत्रहरूमा जोडिएर आएका विषयहरू झण्डै काम नलाग्ने अवस्थामा पुगेका छन् । हाम्रो हातहतियारलाई आधुनिकीकरण गर्नुपर्ने र सामाजिक क्षमता खण्डित भएका अवस्थाहरूले अहिले सन्धि नै काम नलाग्ने भैसक्यो भन्ने अर्को विषय रहेको छ । सरकारी स्तरमा के भएको हो भन्ने जानकारी छैन, तर माओवादी सशस्त्र द्वन्द्वको समयमा नेपालले अमेरिका र बेल्जियमबाट हातहतियार किन्यो । त्यो हातहतियार किन्दा हामीले जानकारी गरायौं कि गराएनौं ? वा शायद माओवादीविरूद्ध सत्तासँगको वृहत गठबन्धनको कारणले विरोध गरेन होला । तर औपचारिक रूपमा त्यस विषयमा जानकारी गरायौं वा गराएनौं ? हामीले गराएनौं भने भारतले पनि हतियार किन्दा पक्कै पनि गराउँदैन होला ? हामीले पनि गराएका रहनेछौं भने सन्धिको त्यो धारालाई छाडेर अघि बढी सकेको अवस्था हो की होइन ? त्यसलाई सन्धिको पुनरावलोकनको कुरा उठ्दा त्यो धाराको आफैंमा कति महत्व छ ?

अहिले पनि सबैभन्दा बढी कार्यान्वयनमा रहेको र आम नागरिकलाई छोएको विषय भनेको खुला आवतजावत नै हो । दुवै मुलुकमा खुला बसोबास गर्न पाउने सन्धिले ग्यारेन्टी गर्ने-गरेको प्रावधान नै हो । सन् १९५० को सन्धिको पुनरावलोकनको विषयमा छलफल गर्दैगर्दा त्यो प्रावधान वास्तवमा नेपालको पक्षमा छ कि छैन ? हिजो थियो कि थिएन ? एउटा विषय होला । तर आज चीन र भारत जसरी आर्थिक हिसाबले बढ्दै गएर ठूलो आर्थिक महाशक्ति हुँदैछन्, यस परिस्थितिमा यो खुला 'मुभमेन्ट' हाम्रो हितमा हो कि होइन ? कतिपय अनुसन्धानहरूले भारतबाट नेपाल आउने भन्दा नेपालबाट भारत जाने रेमिट्यान्स बढी छ भन्ने गरेको पनि भेटिन्छ । तर रेमिट्यान्सभन्दा पनि अलि वृहत्त विषय पनि होला ।

मेरो अनुभव, मेरा साथीभाई र मेरो परिवारले देखेको कुरा केही छन् । म झापामा जन्मेको मानिस भएको हुँदा हाम्रोमा खेती लगाउने र थन्क्याउने समयमा कि पञ्जावबाट वा अन्य कतैबाट ठूलो संख्यामा मानिसहरू आउने गर्दथे । काम गरेर जाने गर्दथे । 'सिजनल लेबर' को 'माइग्रेसन' त्यस्तो थियो । अहिले कोही पनि आएको देख्दिन । तर काठमाडौंमा हामी आफै के देख्दछौं भने अलिकति प्राविधिक ज्ञान वा सीप आवश्यक पर्ने प्लम्बिङ वा इलेक्ट्रिकल जस्ता काममा अहिले पनि भारतबाट आएकाहरूकै को प्रभुत्व रहेको छ । नेपाली श्रमिकको दक्षता अभिवृद्धि गर्ने वा सुधार गर्ने हो भने रेमिट्यान्सको जुन समस्या छ त्यसलाई समाधान गर्न सकिन्छ । सँगसँगै के देखिन्छ भने हामीसँगै पढेका वा हामीभन्दा पछिका पुस्ताहरूमा भने भारत पढेर उतै राम्रो स्थानमा जागिर खाएको वा नेपालमै पढेर पनि भारतको दिल्ली वा बैंग्लोरमा काम गरेको भेटिन्छ । पहिलो जसरी बहादुर थिए अहिले अलिकति बुद्धिको काम गरेको वा सम्मानजनक रूपमा काम गरेकाहरूलाई (हवाइजहाजमा एक घण्टाको दुरी हो (काठमाडौं र विराटनगर जत्तिकै, भिषा पनि नचाहिने एकघण्टाको दूरी एक घण्टामा काठमाडौं आइपुगिन्छ) भाषा त्यही हो, खाने समोसा नै हो, हेर्ने सिनेमा पनि त्यही हो । यति सहजताका साथ कुनै रोकावट बिना आवतजावत छ ।

भारत आर्थिक हिसाबले अघि बढ्दै जाँदा हाम्रो लागि आप्रवासको कुरा मात्रै होइन खुला मानिसको आवतजावतसँग जोडिने व्यापार पनि कति हाम्रो स्वार्थअनुसार हुने हो ? हाम्रो लागि लाभकारी हुने हो या नहुने हो आदि विषयहरूलाई अहिलेको संवादमा हामी बढाउन सक्छौ कि सक्दैनौ ? त्यसलाई

अझै राम्रो गर्न सक्छौ कि सक्दैनौ ? हामीले सन्धिको पुनरावलोकनका विषय अघि सार्दा हामी ठानेका वा भएका असमानताको कुरा गरिरहँदा असमान भएको कुरालाई बन्द गर्ने र अहिले नेपालले लाभ लिनसक्ने कुराहरूलाई अझै राम्रो बनाउने सम्भावना कति हो ? हाम्रो अहिलेको शक्ति सन्तुलन, नेताहरू, हाम्रो राजनीति जसरी चलेकोछ– यस्तो परिस्थितिमा बढी जोखिम छ कि सम्भावना धेरै छ ? नाकाबन्दीपछि नेपाल-भारतसम्बन्ध र नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध खासगरी छिमेकीसँगको सम्बन्धलाई पुनर्परिभाषित गर्ने अवसर आएको छ भन्ने लागेको छ। यो चुनौतीरहित छ भन्ने होइन तर अवसर भने आएको भन्ने लाग्छ।

अर्को फेरि नाकाबन्दी लाग्छ कि लाग्दैन भनेर कसैले सोध्यो भने अब चाँहि लाग्छ भन्ने मलाई लाग्दैन। अर्को नाकाबन्दी लाग्ने सम्भावना धेरै कम छ। त्यो चाँहि चीनसँगको हाम्रो सम्बन्धसँग जोडिन्छ। चीनसँग नेपालले भौगोलिक निटकता कति कायम राख्न सक्छौं ? आर्थिक लिंकेज कति बढाउन सक्छौं ? चीनसँग राजनीतिक सम्बन्ध कति बढाउन सक्छौं ? हिजो अस्ति हामीले चीनसँग सम्बन्ध बढाउन चाहेनौं भन्ने स्पष्टै छ। त्यसका विभिन्न कारण दिन सकिन्छ। चीनले केरूङसम्म त्यत्रो दुई लेनको सडक ल्याउँदासम्म हामीलाई काठमाडौं-केरूङको सडक स्तरोन्नति गर्नुपर्छ भनेर थाहा नभएको होइन नि ? तर हामीले गरेनौं त्यो स्रोत नपुगेर नगरेका होइनौं ? हामीले जानाजान नै नगरेको हो। तत्कालीन राष्ट्रपति रामवरण यादव चीन भ्रमणमा जाँदा तातोपानी-काठमाडौं सडकको स्तरोन्नतिका लागि दिएको ९० करोड युआन नेपालले खर्च नगरेकै हो। यत्रो वर्षसम्म नेपालले गरेन। आज प्रयत्न गर्न खोजिएको छ।

यस्ता लिंकेजेजहरू बढ्दै जाँदा हामी भारतसँगको सम्बन्धलाई पनि बढी सन्तुलित गर्न सक्छौं। यो किन भनेको भने भारत र चीनको आफ्नै प्रतिस्पर्धा छ, प्रतिद्वन्द्विता पनि छ। अमेरिका र युरोप ओरालो लागे सँगसँगै चीनलाई काउन्टर दिनका लागि भारतको साथ उनीहरूलाई चाहिएको छ। त्यो गठबन्धन कति बन्ने कति नबन्ने अर्थात् भारतले पश्चिमाहरूसँग मिलेर चीनलाई काउन्टर ब्यालेन्स गर्न कति गर्ने वा नगर्नेबारे भारत ठूलो दुविधामा देखिन्छ। त्यस्तो दुविधा भैरहेको समयमा नेपालले चीनसँग सम्बन्ध बढाउनु पर्छ। भारतको चीनसँग प्रतिस्पर्धासँग व्यापार र आर्थिक सहकार्य चलिरहेको छ। यी दुवै सामानान्तर रूपमा चल्छन् भन्ने लाग्छ। एउटा कुनै घटना भएर युद्ध भयो भने व्यापार केही समय रोकिएला तर यसको मतलव प्रतिद्वन्द्विता अघि बढ्ने र

व्यापार पुरै सकिने वा व्यापार बढ्दै जाने प्रतिद्वन्द्विता पुरै समाप्त हुन्छ भन्न खोजेको होइन । यही परिवेश र परिस्थितिमा नेपालले चीनसँगको लिङ्केजलाई बढाउन सक्नु पर्छ । यस विषयमा चीनको एकदमै ठूलो चाहना देखिन्छ । केपी ओली प्रधानमन्त्रीको रूपमा चीन जाँदा राष्ट्रपति सी जिन पिङको सम्बोधनमा पनि यस्तै चाहना झल्कन्छ । उनले चीन-नेपाल-भारतबीचको त्रिदेशीय साझे दारीको विषय उठाएका थिए । चिनियाँ पक्षले साझेदारी विषयलाई अलि बढी नै जोडका साथ उठाउने गरेको भएपनि भारतीयहरू भने यसमा छलफलमा उदासिन देखिन्छन् । उनीहरू गर्ने कि नगर्ने वा के गर्ने भन्ने विषयमा द्विविधामा छन् ।

तीन देशबीच आर्थिक सम्बन्ध बढ्यो भने (त्यो त्रिदेशीय सम्बन्धमा मजबुत भएको समयमा) यस सन्धिलाई पुनरावलोकन गर्दा यसलाई बढी सन्तुलनकारी बनाउने सम्भावना बढी हुन्छ की ? होइन, 'अहिले नै हामी सक्छौ' 'अहिले नै गर्ने भन्ने' हो की ? यी प्रश्नहरूबारे पनि निष्कर्षमा पुग्नु जरूरी छ ।

(नेपाल अध्ययन केन्द्रले भाद्र १, २०७३ मा आयोजना गरेको 'सन् १९५० को सन्धि पुनरावलोकनका विषयहरू कार्यक्रममा प्रस्तुत विचारको सम्पादित अंश)

नेपाल-भारत सम्बन्धः

इपिजी : नेपाल-भारत सम्बन्धमा रहेका समस्याहरूको खोज

डा. भेषबहादुर थापा*

विषय प्रवेश

मलाई नेपाल-भारतको सम्बन्धमा विभिन्न क्षेत्रमा बसेर बेलामौकामा केही काम गर्ने अवसर प्राप्त भई नै रहेको छ । नेपाल-भारतको सम्बन्धका विभिन्न सवालहरूमा अर्थसचिव, योजनासचिव हुँदा आर्थिक कारोवारको सन्दर्भमा सहभागी हुन्थे । ६ वर्ष भारतमा नेपाली राजदूतकै भूमिकामा काम गरे । अहिले अवकासको समय भएपनि कुनै न कुनै प्रकारबाट चासो भने भइरहँदो रहेछ । हालै सरकारले दुवै देशले गठन गरेको प्रवुद्ध व्यक्तिहरूको समूह (इपिजी) मा बस्न आग्रह गरेपछि अहिले त्यसमा संलग्न छु । इपिजीको एक सदस्यको रूपमा नेपाल-भारतबीच सन्धि-सम्झौता पुनरावलोकनका लागि सुझाव दिन पुनः अवसर मिलेको छ । नेपाल-भारत सम्बन्धको विषय उठ्ने वित्तिकै कहाँबाट आरम्भ गर्ने भन्ने अवस्था सबैमा आउँछ । यति धेरै सम्बन्धको आयाम भएको यी दुई मुलुकबारे प्रसङ्ग उठ्दा यस्तो अवस्था आउनु स्वाभाविक हो । 'इनगेजमेन्ट' एक अर्कामा यति धेरै छ, त्यसको जुन क्षेत्र समात्दा पनि हुन्छ ।

म नेपालको पुरानो अवस्था जो वर्तमानसम्म स्मरण हुन्छ, त्योबाट विषय अघि बढाउँछु । केही दिनअघि एउटा पुस्तक पढेको थिएँ, नेपाललाई स्वतन्त्र राख्नका लागि र विदेश नीतिमा महत्वपूर्ण भूमिका खेलेको भन्दै पाँच व्यक्तिको नाम सो पुस्तकमा उल्लेख थियो । त्यसमा पृथ्वीनारायण शाह, भीमसेन थापा, राजा महेन्द्र, विशेश्वरप्रसाद कोइराला र टंकप्रसाद आचार्यको थियो । यी पाँच जनाले निर्वाह गरेको अहम् भूमिका नै नेपालको अहिलेको अस्तित्वको आधार तयार पार्न महत्वपूर्ण रह्यो । नेपालमा शासन धेरैले गरे तर यिनीहरूले मात्रै ठाउँ पाए

---

* पूर्व परराष्ट्र मन्त्री भेषबहादुर थापा अहिले नेपाल भारतबीच भएका सन्धिहरूको पुनवरालोकनका लागि गठन भएको प्रबुद्ध व्यक्तिहरूको समूह (इपिजी)का सदस्य हुन् । अमेरिका र भारतमा राजदूतको जिम्मेवारी सम्हालिसकेका थापासँग सरकारी सेवाको लामो अनुभव छ ।

अरूले ठाउँ पाएनन् ? मेरो मनमा अहिले पनि प्रश्न उठ्ने गर्छ । पृथ्वीनारायण शाहले एकीकरण गर्ने समयमा दिएको उपदेश हेर्दा उनी कति विद्वान रहेछन् उनी अझै दस वर्ष बाँचेको भए अझै के गर्दथे होलान् भन्ने जिज्ञासा हुन्छ । नेपाल स्वतन्त्र मुलुकका रूपमा विकास गर्दै अहिलेको अस्तित्वसम्म कायम गर्न उनीहरूले गरेको योगदान नसम्झने शायदै नहोलान् । किन अरूलाई स्मरण गरिएन ? किन उनीहरू मात्र यो कोटीमा परे ? भन्ने लाग्नु स्वाभाविक पनि हो । पहिलो विषय हो- समय, दोस्रो- चातुर्यता र मुलुकप्रतिको प्रतिबद्धता । यसलाई यसरी व्याख्या गर्न पनि मिल्छ, अरूले आफूलाई स्थापित गर्न ठीक ठाउँ पाएनन् । तर यी पाँच व्यक्तित्वहरूले आँफूले पाएको अवसरलाई उपयोग गर्दै मुलुकको हितका लागि खर्चिए । आफ्ना लागि वा समूहका लागि काम गरेनन् । यही आधारबाट नेपाल-भारत सम्बन्धलाई हेर्न र केलाउन सकिन्छ ।

नेपाल-भारतका सम्बन्धका पाटाहरू

यस विषयमा यस अघिका दुई विचारमार्फत् सम्पादकहरूले जे जस्तो जिज्ञासा राख्नु भयो । प्रबुद्ध वर्ग समूह (इपिजी) को जिज्ञासा त्यसै वरिपरि छ । इपिजीको गठन भएको ६-७ महिना भयो । यसमा हामीहरू नै पनि प्रबुद्ध व्यक्तिहरूको खोजी मै छौं । यो पहिलो चरणको अभ्यासमा त्यस्ता विषयमा चासो राख्ने र जान्ने व्यक्तिकै खोजीमा छौं । समूहले नेपाल भारत सम्बन्धको परिमार्जनको बारेमा समाजमा रहेका विभिन्न सोचाइहरूमा बढी ध्यान दिइरहेको छ । राजनीतिक, कुटनीतिक र अन्य क्षेत्रका व्यक्तिहरूसँग समूहले छलफललाई जारी राखेको छ । सरोकारवाला मात्रै नभएर जानिफकारहरूसँग पनि छलफल भैरहेको छ । अधिकांशको मनमा एउटै विषय रहेको छ- सन्धि ठकि छ कि बेठिक, के छ ?, हामी कता र कसरी जाने ?, कुन संरचनाले प्राथमिकता पाउने ?, यसको राजनीतिक, सामाजिक, आर्थिक पक्ष के हो ?, के काम गर्दा कस्तो असर पर्ला ? अहिलेका प्रश्नहरू यी हुन्- जसका उत्तरहरू पाउन धेरै समय लाग्नेछ । भनौ न ! अहिलेसम्ममा छलफलहरू केवल प्रश्न गर्ने तहमा मात्रै छ । समस्या समाधानको खोजी त्यसपछि मात्रै सुरू हुन्छ ।

प्रबुद्ध समूहको पहिलो बैठक हुँदा पनि भारतीय पक्षले उठाएको विषय- नेपाल के चाहन्छ भन्ने नै थियो । तर भारतले के चाहन्छ ? भनेर सोध्न हामी भने हिच्चकिचाइरहेका नै छौं । अहिले त्यो प्रश्न उत्तिकै महत्वपूर्ण र पूरकको

रूपमा देखा परेको छ र उठेको पनि छ । नेपालमा राजनीतिक उतारचढाव धेरै भयो । त्यसले गर्दा देखिएका विविधता र कहिलेकाँहीको विरोधाभाषले गर्दा प्रगतिको बाटोमा अलिअलि अघि बढेपनि अवरोध धेरै भएकाले हामी हिच्चकिचाएका छौं र पछि परेका छौं । तर पनि नेपाललाई (संसारको कुनै देशको भन्दा कम पनि होइन वा बढी पनि होइन) पूर्णरूपमा सार्वभौमसत्ताको तहमा पुऱ्याउनका लागि हामी सबैको प्रयास र अभ्यास हुनुपर्छ ।

नेपाल-भारत सम्बन्धका दुई वटा पाटा रहेका छन् । यसको पहिलो पाटो सैद्धान्तिक हो । त्यो भनेको नेपाल पनि समानस्तरको सार्वभौमसत्ता सम्पन्न राष्ट्र हो । तर, यसका लागि नेपालको बारेमा कसैले पनि प्रश्नचिह्न खडा गर्न नसक्ने प्रावधान राख्नु पर्ने हुन्छ । यो सैद्धान्तिक पक्षका लागि लेखन, परिमार्जन, संवाद चाहिएला, भगीरथ प्रयत्न गरेपनि यसलाई लागू गर्न राष्ट्रिय सहमति नभएको अवस्थामा गाह्रो पर्छ ।

नेपाल-भारत सम्बन्धको अर्को पाटो व्यवहारिक पक्ष हो, जसबाट सैद्धान्तिक पक्षलाई व्याख्या गर्दै अघि बढ्न सकिन्छ । सिद्धान्तमा जे लेखिएको भएपनि कागज, सन्धि वा अन्यतिर जे लेखिएको भएपनि व्यवहारमा हुने दैनिकीले पनि सम्बन्धलाई तलमाथि पार्छ । हाम्रो आन्तरिक मतभेद, वादविवाद, लगातारको संघर्षले गर्दा बीचबीचमा विकृतिहरू ल्याएका छन् ।

मैले कसैमाथि औंला ठड्याउन खोजेको होइन तर त्यस्ता विकृतिहरूले गर्दा भएका सन्धि-सम्झौताहरूको सैद्धान्तिक पक्ष बेवास्ता वा ओझेलमा पर्ने गरेको छ । चाहे त्यो सुरक्षा वा पानी वा भू-भागसँग सम्बन्धित नै किन नहोस् आन्तरिक समस्याको कारणले भएका सन्धि-सम्झौताहरूलाई समेत अवज्ञातिर लैजाने काम भएको छ । राजा शक्तिशाली हुँदा होस् वा कमजोर हुँदा वा अहिले जस्तो राजा नहुँदा वा जुनसुकै पक्ष वा पार्टी सत्तामा हुँदा हामी छिमेक नीतिमा चुकेका छौं । हाम्रा विकृतिहरूको कारणले हाम्रा छिमेकीहरूबाट त्यस्तै व्यवहारलाई निरन्तरता दिने काम भैरहेको छ । यस्ता विकृति रहिरहनुमा हामी पनि उत्तिकै दोषी छौं । पद वा अन्य लाभका लागि धाउने प्रवृत्ति हामीमा छ । एक प्रकारको सरकार हुँदा 'कोशी र गण्डक गयो' भन्यौ तर अर्को प्रकारको सरकार हुँदा पनि टनकपुर गएकै हो । कागजमा के लेखियो भन्ने महत्वपूर्ण होला, त्यो भन्दा महत्वपूर्ण विषय भनेको हाम्रो राष्ट्र प्रतिको प्रतिवद्धता नै हो । प्रतिवद्धतालाई बल दिने सन्धि-सम्झौताहरू नै हुन् तर भएका सन्धि-सम्झौताहरू

समेत अवज्ञा गरेर बल मिल्दैन । आफू वा आफ्नो समूहलाई अघि बढाउनका लागि वा आफू सम्पन्न हुनका लागि गरिएका विकृतिहरूलाई बेवास्ता गरेर हाम्रा सामू रहेका सबै विषयलाई परिमार्जन गर्न सकिदैन ।

निको नहुने चोट

यसअघि पनि मोहन शमशेरले सन् ५० को सन्धिमा के कस्तो परिप्रेक्ष्यमा हस्ताक्षर गरेका थिए भन्ने विषयमा चर्चा भैसकेको छ । उनले किन गरे, कस्तो गरे भन्दा पनि यसमा अर्को एउटा महत्वपूर्ण कुरा छ । उनीलाई त्यो सन्धिमा परेको 'नेपाल सार्वभौम छ' भन्ने वाक्याङ्शले भारतबाट उनी र उनका सन्तानले अंग्रेजले अघिका राणालाई गरे जस्तै समर्थन पाउँछन् भन्ने लागेको देखिन्छ । यसकारण नै सन्धि गरेर आएपछि वीरगञ्जबाटै हिरण्य शमशेरको सम्पत्ति जफत गरे, जसको परिणाम महावीर शमशेर र सुवर्ण शमशेर कलकतामा गएर बसे । उनीहरूले त्यहाँबाट नेपालको आन्दोलनका लागि आगोमा घ्यू थपे । यसपछिका विषयहरूलाई इतिहासले बताएकै छ । कुन परिस्थितिमा, किन, कसो भयो भनेर छलफल गर्नुभन्दा पनि ७० वर्षसम्म पनि नेपालीले यो सन्धिलाई गुनासोको रूपमा लिएका छन्, त्यसमा विचार गर्नुपर्ने हुन्छ । म सानो छदाँ राणाहरूकै शासन थियो । त्यो बेलामा मेरा आफन्तले पनि राणाहरूले पनि यो सन्धि खुशी भएर गरेका थिएनन् भन्ने सुन्दथे । यही कुरा भीमबहादुर पाँडेको किताबमा पनि उल्लेख छ ।

भारतीय प्रधानमन्त्री जवाहरलाल नेहरूले राणालाई आफ्नो सत्ता जान्छ भन्ने अवस्थामा नपुऱ्याएको भए त्यो सन्धि हुँदैनथ्यो भन्ने गरिएको छ । यसको मनोविज्ञान कस्तो छ भने सबैले असमान छ भन्दछन् तर के असमान छ भन्ने बारेमा राम्रो जानकारी कमैलाई मात्र छ । यो सन्धिको सकारात्मक पक्ष पनि छ । संशोधनहरू भएका त छैनन् तर, हामीले यस सन्धिका कतिपय कुराहरू अवज्ञा गरिसकेका पनि छौं । सम्पत्तिको अधिकारजस्ता सुविधा नेपालीले भारतमा पाउने तर भारतीयहरूले नेपालमा नपाउने जस्ता कुराहरू कही अक्षरस र कही व्यवहारबाट भएका छन् । यसकारण मुलभूत विषय भनेको भारतले के चाहन्छ ? भन्ने नै हो । यो भनेको एकरूपमा हेर्दा भारतीय सुरक्षा अवधारणा नै हो कि भन्ने देखिन्छ । तर, यस्तो अवधारणा नेहरूदेखि इन्दिरा गान्धीको खास अवधिसम्म अभिव्यक्त भएको थिएन । तर, इन्दिरा गान्धीले आपतकाल घोषणा गरेको १८

महिनापछि भारतको विदेश नीतिमा आधारभूत रूपमा परिवर्तन ल्याइन् । उनकै पालामा नेपालमा पहिलो पटक नाकाबन्दी भएको थियो । नाकाबन्दी भनेको दुस्मनले दुस्मनलाई गर्ने हो, मित्रलाई गर्ने होइन । यस्तो व्यवहारको सुरूवात नेहरू र लालबहादुर शास्त्रीको समयबाट नै भएको हो । यस्तै व्यवहारबाट नेपाल-भारतको सम्बन्धबारे नेपालले हेर्ने एउटा दृष्टिकोण बन्यो भने भारतको अर्को दृष्टिकोण बन्यो । यसको जग बनाउने काम पनि त्यसै समयमा भयो । 'सन् पचासको सन्धि असमान भयो' भनेर प्रत्येक प्रधानमन्त्रीले नयाँ दिल्लीमा नभनेका होइनन् । एजेण्डा राख्न भने मनमोहन अधिकारी सफल भए । त्यसै समयदेखि दुवै विदेश सचिवको तहमा अधिकार प्रत्यायोजन भयो ।

उपचारका प्रयासहरू

म भारतमा नेपालको राजदूत हुँदा त्यहाँका विदेश मन्त्रीबीचको भेट हुनै कठिन थियो । पूर्वपरराष्ट्र सचिवहरू हाम्रा अगाडि नै हुनुहुन्छ, उहाँहरूलाई अवगत नै छ । हरेक प्रधानमन्त्रीको भारत भ्रमण गर्ने क्रममा जारी हुने संयुक्त विज्ञप्तिमा 'पचासको सन्धि र कालापानीको विषय राखिदिनु है नत्र घर फर्केर जान सकिदैन' भन्ने कुरा नेपालको प्रशासनको उच्च तहबाट हुने गरेकोछ । मनमोहन अधिकारीले अलिकति अगाडि बढेर कुरा राखेकै हो । उनले आँट गरेकै हुन् । तर, अहिले त्यो कुरा अघि बढ्न सकेको छैन, यो दुखद हो । सन् पचासको सन्धिलाई जुन-जुन राजनीतिक दलहरूले आफ्नो राजनीतिक मुद्दा बनाएका थिए, उनीहरूनै सत्तामा आउँदा यसले लिप सर्भिस मात्रै पायो । मेरो स्मरणमा रहेको कुरा बताउँछु, 'सन्धिको यो यो विषयमा परिवर्तन हुनुपर्छ' भनेर सन् १९६५ देखि १९६९ सम्म चार वर्ष सशक्त रूपमा अडिग भएर राजा महेन्द्र बसेका थिए । त्यसबेला नेपाली सेनालाई आधुनिकिकरण गर्न भन्दै भारतको सैनिक मिसन जावलाखेलमा रहेको थियो । 'अब फिर्ता जाओ' भन्दा पनि त्यो मिसन अडिग भएर बस्यो ।

चीनसँग हाम्रो सम्वाद हुँदा खेरी 'तिमीहरू कस्तो स्वतन्त्र राष्ट्र ? विदेशी सैनिकले हामीलाई तिम्रो भूमिबाट दुरविन लगाएर हेरिरहेको छ' भनेर नेपाली नेताहरूलाई भनेको मैले आफैले धेरै पटक सुनेको छु । त्यसै बेलामा यो सन्धि मान्य छैन भन्ने कुरा अभिव्यक्त भएको हो । राजा महेन्द्रले अडान लिँदा के भयो भने, उत्तरतर्फको जाँच चौकी र सैनिक मिसन पनि नेपालबाट हटेर गयो ।

कुनैपनि राष्ट्रिय मुद्दामा राष्ट्रिय सहमति भयो र तर्कसहित अडान राख्न सक्दा लक्ष्य हासिल गर्न सकिने कुरा सिद्ध भयो । यो हाम्रो अनुभवले देखाएको छ । तपाईं भने जस्तो गर्ने अर्कोले सुने जस्तो गर्ने हो भने कसरी मुलुक अघि बढ्ला म चिन्तित हुने गर्छु । केही नगरे पनि हामीलाई चित्त बुझेको छ भन्ने जस्तो आचरणले गर्दा आफूले आफैँलाई कमजोर बनाएपछि वा कमजोर अवस्थामा राखेपछि लक्ष्यप्राप्ति गर्न सकिएन भनेर गुनासो को सँग गर्ने ? एउटा समूह सत्तामा हुँदा एउटा अवधारणा, अर्को आउँदा अर्को धारणा राख्दा नै अरूलाई चलखेल गर्ने स्थान बन्छ । त्यस्तो स्थान आफैँले बनाइदिएपछि चलखेल भयो या हस्तक्षेप भयो भनेर हिँड्नुको अर्थ नै के हुन्छ ? आफ्ना व्यवहारका विकृति र विसंगतिले ल्याएका कमिकमजोरीले नेपाललाई कमजोर राष्ट्र बनाएको विषयमा चिन्तन मनन नगर्ने वा मूल्याङ्कन प्रक्रियामा ध्यान नदिने र ती कमिकमजोरीलाई कसरी हटाउने भन्ने विषयमा ध्यान भएन भने कागजमा जेसुकै कुरा लेखिएको भएपनि त्यो प्रभावपूर्ण वा सार्थक हुँदैन ।

इपिजीको प्रयत्न

हाम्रो आन्तरिक मतभेद, वादविवाद, लगातारको संघर्षले गर्दा बीचबीचमा विकृतिहरू ल्याएका छन् । मैले कसैमाथि औंला ठड्याउन खोजेको होइन तर त्यस्ता विकृतिहरूले गर्दा भएका सन्धि-सम्झौताहरूको सैद्धान्तिक पक्ष बेवास्ता वा ओझेलमा पर्ने गरेको छ । चाहे त्यो सुरक्षा वा पानी वा भू-भागसँग सम्बन्धित नै किन नहोस् आन्तरिक समस्याको कारणले भएका सन्धि-सम्झौताहरूलाई समेत अवज्ञातिर लैजाने काम भएको छ । अब यस्तो व्यवहारको जिम्मेवारी नेपाली समाजले लिनुपर्छ र सुधारको खोजी गर्ने क्रममा एउटा राष्ट्रिय सहमतिको न्यूनतम आधार तय हुनुपर्छ ।

इपिजीको पहिलो बैठकमा हामीले माथि चर्चा गरिएका दुईवटा पाटाहरूलाई नै स्थापित गर्न खोजेका छौं । विगतमा भएका सम्वादहरूलाई हेर्दा विगतमा कताकता गएर सुपरफेसियल लेभल (सतही रूपमा) वार्ताहरू भएका थिए कि जस्तो लाग्छ । तापनि यसअघि तीन जना नेपालका प्रधानमन्त्रीहरू बाबुराम भट्टराई, सुशील कोइराला र केपी शर्मा ओली प्रधानमन्त्री हुँदा यी विषयहरूले निरन्तरता पाएका छन् । यसो हुँदा अलिकति गम्भीरताका साथ हेर्न सकिने परिस्थितिको सिर्जना भएको छ । फलस्वरूप तीन वटै प्रधानमन्त्रीको भ्रमणको

जोइन्ट कम्युनिक (संयुक्त विज्ञप्ति) मा विषयवस्तु, समय र स्रोतहरूको बाँडफाँटका साथ यी विषयहरू उठेका छन् । अब यी विषयहरू देशका प्रवुद्ध व्यक्तिहरूले हेर्ने भएकाले स्वतन्त्र तवरले काम गर्ने भन्ने परेको छ । नेपालले यी विषयहरूलाई कति गम्भीर प्रकारले लिएको छ भन्ने बोध भारतीयहरूलाई पनि भएको छ । यहीबीचमा संविधान जारी भएपछि भारत-नेपालको सम्बन्धमा देखिएको तिक्तता सहितका गतिविधिहरू जसको कारण नेपालले दुःख पायो नै तर भारतले पनि केही पाठ सिकेको देखिन्छ । विदेश नीतिको बारेमा विपक्षी पनि चुप लागेर बस्ने भारतमा पहिलो पटक सरकारको आलोचना भयो । हामीलाई थाहा नै छ कि, उनीहरूको विदेश नीतिको सवालमा सर्वदलीय 'ककस' ले जे निर्णय लिन्थ्यो (मन पराए पनि नपराए पनि) विपक्षीहरू चुप लागेर बस्ने गर्दथे । यसपटक भने पहिलो पटक प्रतिपक्ष र सत्तापक्षबीच अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्धमा मत बाझियो । यसरी पहिलो पल्ट भारतमा नेपालको विषयमा सत्तारूढ दल र प्रतिपक्ष दलको मत बाझिँदा यसको फाइदा नेपाललाई हुनुपर्ने थियो तर त्यो देखिएको छैन । नेपालमा भारतबाट जो नेता आए पनि नेपाल नीतिबारे फरक मत हुने गरेको थिएन तर यस पटक भने भारतको संसदमा नेपालको विषयलाई लिएर चर्को विवाद चल्यो । यो विषयलाई ख्याल गर्न जरूरी छ । कांग्रेस आईका नेताहरूले पनि नेपालसँग सम्बन्ध बिग्रियो सरकारले राम्रोसँग ह्यान्डल गर्न सकेन भने । पहिलो पल्ट मोदीजी (भारतीय प्रधामन्त्री) को नेपाल भ्रमण गर्दा नेपाल-भारत सम्बन्धको उचाइ निकै माथि पुगेको थियो । तर, मोदीजीको बाटो एउटा थियो । उहाँको प्रशासनले लिएको बाटो अर्को हुँदा हामी छिमेकी चेपुवामा पऱ्यौं र समस्या बल्झियो । अहिले आएर प्रवुद्ध समूहको माध्यमबाट नयाँ प्लेटफर्म सिर्जना भएको छ । यसबाट विषयलाई हामीले राम्रैसँग उठाउने र सम्बन्धलाई स्पष्ट पार्ने काम गर्नेछौं ।

अहिले पनि हाम्रो अवस्था भनेको प्रश्न गर्ने र सुन्ने नै हो । अहिले हामी केही भन्ने अवस्था वा निष्कर्षमा पुगेका छैनौं । यसमा कसरी सहमतिको विन्दुमा पुग्न सक्छौं भनेर प्रयत्न गरी रहिएको समय छ । अहिले दुवै पक्षहरू सन्धिको संशोधन वा परिमार्जन नेपालको मात्रै अवधारणा होइन, यस्तो अवधारणा भारतको पनि हो भन्ने अवस्थामा पुगेका छन् ।

(नेपाल अध्ययन केन्द्रले भाद्र १, २०७३ मा आयोजना गरेको 'सन् १९५० को सन्धि पुनरावलोकनका विषयहरू कार्यक्रममा प्रस्तुत विचारको सम्पादित अंश)

नेपाल-भारत सम्बन्धः

सन् १९५० को सन्धि पुनरावलोकनका लागि प्रस्तावित शायदका विषयवस्तुहरू

कमल थापा*

म यहाँ सन् १९५० को नेपाल-भारत सन्धिको सेरोफेरोमा मेरो आफ्नो विगतको अनुभव र जानकारीको आधारमा आफ्नो कुराहरू राख्नेछु । सन् ५० को सन्धिलाई 'अम्ब्रेला ट्रिटी' पनि भनिने गरिन्छ । यो सन्धिले नेपाल-भारत सम्बन्धी सबै कुराहरू समेट्न नसकेको भएपनि, त्यस बेलाका सम्भव भएका अधिकांश कुराहरूलाई समेटेको छ । यद्यपि अहिलेसम्म आइपुग्दा यसको उपादेयता, महत्व, कार्यान्वयन पक्षकोबारेमा विभिन्न प्रश्नहरू छन् । त्यसकारण त्यसैमा मात्र आधारित भएर नेपाल-भारत सम्बन्ध अगाडि बढ्नुपर्छ भन्ने पनि छैन । त्यो परिधिबाट अगाडि बढेर पनि नयाँ-नयाँ आयामको विकास गरिसकिएकोछ । तैपनि त्यो सन्धि नेपाल-भारतको सम्बन्धका लागि अहिले पनि 'अम्ब्रेला ट्रिटी' को रूपमा नै रहेको छ । नेपाल-भारत सम्बन्धलाई समयानुकुल नयाँ ढंगबाट परिभाषित गर्न खोज्दा, नेपालमा, भारतमा र विश्वमा नै आएको गुणात्मक परिवर्तनलाई दृष्टिगत गर्दै सुरक्षा अवधारणा, सुरक्षा चुनौती र आर्थिक दृष्टिकोणबाट पनि धेरै ठूलो फड्को मारिसकेको अवस्थामा छ । यस पृष्ठभूमिमा नयाँ ढंगबाट परिभाषित गरेर लैजानुपर्छ । यो कुरा दुवै देशमा महशुस भएको छ, यो समयको माग नै हो । यद्यपि सन् १९५० को सन्धिलाई हेर्ने दृष्टिकोणमा अझपनि नेपाल भारतबीचमा अवधारणागत मतभिन्नता छ ।

सन्धिप्रति नेपाल र भारतका दृष्टिकोणमा फरक

सन् १९५० को सन्धिलाई हेर्ने दृष्टिकोणमा अझपनि नेपाल-भारतबीचमा अवधारणागत मतभिन्नता छ । भारत आधिकारिक रूपमा 'हामीलाई यो सन्धिले कुनैपनि असुविधा, अवरोध सिर्जना गरेको छैन । हामी यो सन्धिप्रति सन्तुष्ट छौं

* राप्रपा नेपालका अध्यक्ष थापा पूर्व उप प्रधानमन्त्री तथा परराष्ट्रमन्त्री हुन् । उनी राजनीतिसँगै खेलकुद क्षेत्रमा पनि सक्रिय छन्। त्रिभुवन विश्वविद्यालयबाट राजनीतिशास्त्रमा मास्टर्स गरेका थापाको एक पुस्तक र दर्जनौ लेखहरू प्रकाशित छन् ।

र यसलाई प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गरेर लैजानुपर्छ' भन्ने मान्यतामा पहिले मात्र हैन आजपनि अडिग छ । हामीकहाँ यो सन्धिमा हस्ताक्षर भएको केही समयपछि नै यसको मुलभूत मान्यताप्रति नै प्रश्नचिह्न खडा गर्दै विरोधहरू सुरू हुनथालेका थिए । त्यसबेला देखि अहिलेसम्मको अवधिमा अलि गम्भीर ढंगबाट चर्चा परिचर्चा भएको यो तेस्रो पटक हो । तीन पटक भनेपनि बीच बीचमा कुरा नउठेको भने होइन । पहिलो पल्ट पञ्चायतकालको अन्तिमतिर, जतिबेला नेपालले नाकाबन्दी बेहोर्नु परिरहेको थियो, त्यसबेलामा नेपाल-भारत सम्बन्धको 'टोटल ग्यामट' (पूर्णरूप) मा नै पुनरावलोकन हुनुपर्छ भन्ने धारणा नेपालले राखेको हो । तर त्यसले आकार लिन सकेन र राजनीतिक प्रणाली परिवर्तनपछि अलि फरक ढंगबाट अगाडि बढ्यो । दोस्रो पटक नेकपा एमालेका तत्कालीन अध्यक्ष मनमोहन अधिकारी प्रधानमन्त्री भएको बेलामा अलि सघनरूपमा उठ्यो । उहाँ भारत भ्रमणमा जानुभएको बेलामा यसलाई दुईपक्षीय छलफलको एजेण्डाको रूपमा प्रस्तुत गर्नुभयो । तर त्यो सरकार धेरै लामो समयसम्म टिक्न सकेन । त्यसपछिको सरकारले यस विषयलाई गम्भीरताका साथ लिएन । र, त्यसैको निरन्तरताको रूपमा लोकेन्द्रबहादुर चन्दको नेतृत्वमा सरकार गठन भएपछि (जुन सरकारमा म परराष्ट्रमन्त्री थिँए) यसलाई सघनरूपमा अघि बढाइएको थियो । अहिले तेस्रो पटक यो कुरा चर्चामा आएको छ । र, दुवै मुलुकले प्रबुद्ध समूह गठन गरेर यस बिषयलाई उच्च प्राथमिकताका साथ अगाडि बढाउन खोजी राखिएकोछ ।

मैले यस प्रसङ्गलाई सघनरूपमा तीन चरणमा चर्चा परिचर्चा भएको कुरा राख्नुको मूल कारण छ । त्यो के भने, यसमा भारतको प्रतिकृया के छ भन्नेसँग सम्बन्धित छ । भारतले यसमा आफ्नो धारणा राख्छ, अनि सेलाएर जान्छ । चाहे त्यो मनमोहन सरकारको पालामा होस् वा आई के गुजराल प्रधानमन्त्रीको पालामा होस् वा पछिल्लोपल्ट भारतीय प्रधानमन्त्री नरेन्द्र मोदी नेपाल भ्रमणमा आउँदा होस् । यी हरेक अवस्थामा सबै विषयमा चर्चा चल्छ र उसको धारणाले गर्दा सेलाएर जाने गरेको छ । भारतीय धारणा स्पष्ट नआउने गरेकोले पनि यो त्यसै जाने गरेको छ । यसको अर्को कारण नेपालको राजनीतिक स्थायीत्व पनि हो ।

सन्धि संसोधनका लागि संयुक्त प्रयत्नहरू

भारतले दिएको प्रतिकृया के छ भने- नेपाल यो सन्धि परिवर्तन चाहन्छ भने हामीलाई आपत्ति छैन । भारतले यस्तो भनेपनि वास्तविकता त्यो होइन । एक, नेपालले के चाहन्छ त्यो भन्नुपर्‍यो । दुई, त्यसमा तपाईंहरूको राष्ट्रिय सहमति छ कि छैन ? यसमा दोस्रो कुरा चाहिँ कति अर्थपूर्ण छ भन्ने कुरा हामीले बुझ्नुपर्छ । उनीहरूको मुख्य कुरा चाहिँ- 'नेपालले के चाहेको हो ? त्यसमा राष्ट्रिय सहमति छ कि छैन ? राष्ट्रिय सहमतिकासाथ लिएर आउनुस् हामी सबै गर्न तयार छौं' भन्ने आजसम्मको सार्वजनिक धारणा छ । त्यसमाथि सार्वभौम मुलुकको संसदमा रहेका दलहरूको सहमतिमा लगेको विषयमाथि प्रश्न गर्दै राष्ट्रिय सहमतिको विषय उठाउँछ । यो उसको प्रवृत्ति हो । त्यो 'राष्ट्रिय सहमति' भन्ने विषय कस्तो हो भनेर अहिले हामीले हेरिरहेका छौ । 'नेपालले के चाहेको हो ? त्यसमा राष्ट्रिय सहमति छ कि छैन ? राष्ट्रिय सहमतिकासाथ लिएर आउनुस् हामी सबै गर्न तयार छौं' भन्ने आजसम्मको सार्वजनिक धारणा छ । त्यसमाथि सार्वभौम मुलुकको संसदमा रहेका दलहरूको सहमतिमा लगेको विषयमाथि प्रश्न गर्दै राष्ट्रिय सहमतिको विषय उठाउँछ । यो उसको प्रवृत्ति हो ।

त्यो 'राष्ट्रिय सहमति' भन्ने विषय कस्तो हो भनेर अहिले हामीले हेरिरहेका छौ । यस्तो पृष्ठभूमिमा, भारतमा आई के गुजराल प्रधानमन्त्री हुँदा र यहाँ लोकेन्द्रबहादुर चन्द प्रधानमन्त्री हुँदा, म परराष्ट्र मन्त्री थिएँ । त्यो बेला भएको काम भनेको मनमोहनजीले सुरू गर्नुभएकै कामको निरन्तरता नै थियो । मनमोहनजीको भ्रमणपछि प्रशस्त अभ्यासहरू भएका छन् । केही ड्राफ्टहरू पनि तयार भएका थिए । त्यसलाई आई के गुजराल नेपाल भ्रमणमा आउँदा फेरि उठाइयो । त्यसलाई सचिवस्तरमा अघि बढाउने भन्ने दुवै प्रधानमन्त्रीको निर्देशन भयो । विज्ञप्तिमा त्यो कुरा आएपछि तत्कालीन परराष्ट्र सचिवलाई हामीले भारत पठायौं । उहाँ त्यहाँबाट फर्केर आउँदा त्यही दुई वटा कुरा लिएर आउनुभयो- 'नेपाल के चाहन्छ ?' त्यसमा 'राष्ट्रिय सहमति छ कि छैन ?' । त्यसपछि हामीले के चाहन्छौं ? भन्ने कुरा हामीले परिभाषित गर्न खोज्यौं । त्यसबेलामा उच्चस्तरीय कार्यदल गठन भयो । त्यसको अध्यक्षता म आफैंले गरेको थिएँ । त्यस कमिटीमा तत्कालीन संसदको परराष्ट्र समितिको सभापति पनि हुनुहुन्थ्यो र अन्य विज्ञहरू पनि हुनुहुन्थ्यो । संसदको अन्तर्राष्ट्रिय समितिमा छलफल गरेर नै सबै बुँदाहरू तयार भए । त्यसमा भारतीय राजदूतसँग पनि

परामर्शहरू भइरहेको थियो । त्यतिबेला नेपालमा भारतको राजदूत केवी राजन थिए । भारतमा भने हाम्रो राजदूत खाली थियो ।

दुवै पक्षको बीचमा धेरै चरणमा कुराकानी भयो र धेरै 'नन पेपर' हरूको आदान-प्रदान भयो । अन्त्यमा एउटा 'ट्रिटी ड्राफ्ट' तयार भयो । यसको आधारमा इलिमेन्ट्स टु बी इन्कर्पोरेटेड इन न्यू ट्रिटी (नयाँ सन्धिमा संलग्न गरिनु पर्ने विषयवस्तुहरू) भनेर परराष्ट्र मन्त्रालयले तयार गऱ्यो र सो बारे सहमति जुटाउन प्रधानमन्त्रीको कार्यालयमा सर्वदलीय बैठक राखियो । त्यसबेला संसदमा- नेपाली कांग्रेस, नेकपा एमाले, नेमकिपा, राप्रपा र सद्भावना पार्टीहरू थिए । नेपाली कांग्रेसबाट कृष्णप्रसाद भट्टराई, एमालेबाट वामदेव गौतम, राप्रपाबाट स्वयम् प्रधानमन्त्री लोकेन्द्रबहादुर चन्द र म परराष्ट्रमन्त्री उपस्थित थियौं, नेमकिपाबाट नारायणमान बिजुक्छे र सद्भावनाबाट गजेन्द्रनारायण सिंह स्वयम् उपस्थित हुनुहुन्थ्यो । त्यहाँ तयार पारिएको ड्राफ्ट पेश गरिसकेपछि उहाँहरूले त्यसमा केही संसोधन गर्नुभयो र 'अब यो नेपालको सर्वसम्मतिको डकुमेन्ट हो, त्यसकारण अब भारतमा बुझाउनुहोस्' भनेर त्यो सर्वदलीय बैठकबाट परराष्ट्रमन्त्रीलाई म्यान्डेट दिइयो । त्यस म्यान्डेटका साथ म, तत्कालीन परराष्ट्र सचिव कुमार ज्ञवाली र सहसचिव मुरारीराज शर्मा (जो भावी सचिव थिए) सहित भारत गयौं । त्यो बेला भारतीय परराष्ट्र सचिव रघुनाथन हुनुहुन्थ्यो । भोलिपल्ट बिहानै (२७ भाद्र २०५४) नेपालका परराष्ट्र सचिवको टोलीले भारतको साउथ ब्लकमा गएर उक्त ड्राफ्ट हस्तान्तरण गऱ्यो । *(२७ भाद्र २०५४, भारत भ्रमणमा रहेका परराष्ट्रमन्त्री कमल थापाले भारतका विदेश मामिला सम्बन्धी राज्यमन्त्री सलिम शेर्वानीसँगको वार्तामा सन् १९५० को सन्धि खारेज गरी नयाँ सन्धि गर्ने प्रस्ताव गरे- अन्तर्राष्ट्रिय मञ्चको वार्षिक अंक, २०५५) ।*

त्यसबेला भारतको विदेशमन्त्रालयको जिम्मेवारी स्वयम् प्रधानमन्त्री आई के गुजरालले सम्हाल्नुभएको थियो र विदेश राज्यमन्त्री नियुक्त गर्नुभएको थियो । राज्यमन्त्रीसँग केही औपचारिक कुराकानी भएपछि संयुक्त बैठक बस्ने कुरा भयो । औपचारिक कुराकानीमा कुरा टुंग्याएर तीन महिनापछि प्रधानमन्त्रीको भ्रमणको बेला औपचारिक रूपमा पुरा गर्ने भन्ने मोटामोटी सहमति भएको थियो । तर त्यो संयुक्त बैठकमा प्रधानमन्त्री आई के गुजरालले अलि फरक कुरा गर्नुभयो । यसरी फरक कुरा आएपछि मैले प्रधानमन्त्रीसँग व्यक्तिगत रूपमा कुराकानी गर्न चाहन्छु भने । अनि भित्रपट्टि गएर कुराकानी भयो । मैले सोधें- पहिला जसरी

कुराकानी भएको थियो त्यो भन्दा किन यसरी फरक कुरा गर्नुभयो ? अनि उहाँले भन्नुभयो- 'तपाईंको प्रधानमन्त्रीलाई भन्नुस्, म यो काम गर्न तयार छु तर अहिले हैन, १३ वटा पार्टीको संयुक्त सरकार भएको हुँदा बुझिदिनु पर्‍यो' भन्ने कुरा गर्नुभयो । उहाँले नमानेपछि हामी फर्कियौं । यसबारे हामीले राजा वीरेन्द्रलाई पनि जानकारी गरायौं । त्यसपछि दुर्भाग्यवश नेपालमा पनि सरकार परिवर्तन भयो अनि भारतमा पनि चुनावको परिस्थिति बन्यो । अनि उनीहरूले हामीलाई भने- अहिले यो विषयलाई चर्को रूपमा नउठाइदिनुस् ।

नन पेपर थिएन

यहाँ पनि सरकार परिवर्तन भएपछि त्यो कुरा त्यसै सेलाएर गयो । त्यसपछि गिरिजाप्रसाद कोइरालाको नेतृत्वमा सरकार बन्यो, परराष्ट्रमन्त्री चक्रप्रसाद बास्तोला हुनुभयो । तर उहाँले एक दिन संचार माध्यममा आउने गरी नै त्यो ड्राफ्ट बाहिर ल्याउनु भयो । भारतले यो 'नन पेपर' हो भन्यो तर, त्यो नन पेपर थिएन र होइन । जबकि हामीले ती कुराहरू सार्वजनिक गरेका थियौं, जुन तत्कालीन परराष्ट्र सचिवमार्फत भारतलाई बुझाइएको आधिकारीक ड्राफ्ट थियो । जुन विषय आफैमा गम्भिर थियो । यसमा बुझाएको हो या होइन भनेर बैंकमा झैँ भरपाई माग्ने कुरा त भएन । अझ मैले त सोधेको थिएँ । बुझेको विषयमा केही हुन्छ कि त्यति नै हो लाने वा छोड्ने भन्दा कूटनीतिक प्रचलन नै यस्तै हो भन्नुभएको अझै स्मरण गर्छु । पहिलो पटक यसरी ड्राफ्ट नै बुझाएर छलफल गर्न खोजिएको थियो ।

ड्राफ्टका मुख्य तीन विषयहरू

तत्कालीन परराष्ट्र सचिवले बुझाउनुभएको सो ड्राफ्टमा मुख्य तीनवटा विषयहरू छन्- एउटा- कन्सुलर बिषय, दोस्रो- सुरक्षाको बिषय, तेस्रो- ट्रिटमेन्ट टु नेसनल (नागरिकहरू प्रतिको व्यवहार) । जुनकुराहरू हामीले एकपक्षीय रूपमामात्र हैन भारतसँग समेत छलफल गरेर तयार गरेका थियौं ।

पहिलो कन्सुलरका बारेमा । सन् १९५० को सन्धिपछि पनि नेपालले विभिन्न अन्तर्राष्ट्रिय सन्धिहरू जस्तै- भियना सन्धि आदि गरिसकेको हुनाले कन्सुलरको बिषयचाहिँ ती सन्धिहरू अनुसार नै तय हुनेभए । दोस्रो सुरक्षासँग सम्बन्धित बिषयमा । त्योबेला खुल्ला सीमानाको कारण अपराध र आतङ्कवादको

कुरा भारतको लागि ठूलो चुनौती थियो । त्यसलाई सम्बोधन गर्न- तत्कालीन परिस्थितिको सुरक्षा-चुनौतीलाई सामना गर्ने ढंगबाट सन् ५० को सन्धिलाई परिमार्जन गर्ने, भन्ने थियो ।

तेस्रो सबैभन्दा महत्वपूर्ण कुरा चाहिँ- 'ट्रिटमेन्ट टु नेसनल' नै हो । जुन १९५० को सन्धिको सबैभन्दा जटिल बिषय पनि हो । यो सन्धिको कारण वा अरू केही कारण होस् नेपालीहरूले भारतमा रोजगारी वा सम्पत्ति खरिदको लागि केही सुविधा पाएका छन् । तर नेपालमा भूमिसम्बन्धी नीति आदि कानुनको कारणले विदेशीलाई जमिन खरिदको सुविधा दिएको छैन, जुन भारतीयको हकमा पनि लागू हुन्छ । त्यसको अवश्य कारण छ, त्यो कारण संवेदनशील पनि छ । त्यो के हो भने भारतमा एक अरब तीस करोड जनसंख्या छ, नेपालमा जम्मा तीन करोड पनि जनसंख्या छैन । हाम्रो पुरै जनसंख्या भारत गयो भनेपनि त्यहाँ खासै केही असर नपर्ला तर त्यहाँको केही लाख मात्र जनसंख्या नेपाल आएमात्र पनि यहाँ असन्तुलन पैदा हुन्छ । त्यसकारण यो विषयमा चाहिँ हामीले के कुरा राखेका थियौं भने जुन पछि पनि उपयोगी हुन्छ । त्यो के भने- Recognise the Status-Quo (विद्यमान अवस्थालाई स्वीकार गर्नु) । त्यसकारण हामीले प्रस्ताव गर्‍यौँ कि भारतमा नेपालीले हाल जे जस्तो सुविधा प्राप्त गरिरहेका छन् त्यसलाई निरन्तरता दिनुस्, हामीले दिन नसकेको सुविधामा हामीले दिन सक्दैनौ, हाम्रो बाध्यतालाई बुझेर त्यसलाई मानिदिनुस् । यो नै हो Non-reciprocity (असमान दायित्व), जुन आई के गुजरालको पनि कुरा थियो । उहाँको हाम्रा साना छिमेकी देशहरूसँग reciprocity (समान दायित्व) खोज्नु हुँदैन भन्ने धारणा थियो, जुन गुजराल डक्ट्रिन अनुकूल छ पनि । हालका भारतीय प्रधानमन्त्री नरेन्द्र मोदीले पनि बेलाबेलामा त्यहीं कुरा गर्नु हुन्छ- हामी ठूलो देश भएकोले ठूलै छाती राख्नुपर्छ । त्यसकारण यो चाहिँ हाम्रो अहिलेको समाधानको बाटो हो । यही कुराहरूलाई हामीले आधार मानेर नेपालमा खुल्ला रूपमा छलफल भएर सहमति निर्माण गर्न सक्यौं भने भारतसँग त्यहीं कुरा गर्न सक्छौं । भारतमा पनि त्यही कुरामा सहृदयता कायम हुनसक्छ भन्ने मलाई लाग्छ । त्यसको लागि हामीले सहीढंगबाट राजनीतिक रूपमा कुराकानी गर्‍यौं भने अहिले पनि त्यो अवस्था देखेको छु ।

मेरो बुझाई

जे-जस्ता कुराहरू आएपनि राजनीतिक तहमा भारतमा नेपालप्रति सद्भाव र सौहार्द्रता अहिलेपनि कायम छ, जसका लागि हामीले नै राजनीतिक तहमा सहमति कायम गरेर पहलकदमी लिन जरूरी देखेको छु । तर, मोदीले नेपाल आउँदा भन्नुभएको विषय सम्झन आवश्यक छ । उहाँले पनि 'नेपालको चाहना के हो त्यसमा सबैको सहमति छ कि छैन' भन्नु भएको थियो । त्यो 'सहमति' भन्ने विषय नै गम्भिर हो भन्ने मेरो बुझाई छ ।

(नेपाल अध्ययन केन्द्रले भाद्र १, २०७३ मा आयोजना गरेको 'सन् १९५० को सन्धि पुनरावलोकनका विषयहरू कार्यक्रममा प्रस्तुत विचारको सम्पादित अंश)

नेपाल–चीन सम्बन्धः

बद्लिंदै गएको विश्व सन्दर्भमा नेपाल चीन सम्बन्ध

अमित ढकाल*

विषय प्रवेश

चीन र भारतसँग हाम्रा सम्बन्धका आयाम फरक छन् । हामी भारतसँग १ हजार ७ सय किलोमिटर लामो र खुला सीमाबाट जोडिएका छौं । आवतजावत पूरै खुला छ । हामी सामाजिक, आर्थिक, सांस्कृतिक र भौगोलिक रूपले आपसमा यति धेरै जोडिएका छौं, हाम्रो सम्बन्धलाई कसरी समयानुकूल बनाउने प्रश्न सधैं प्रमुख हुने गर्छ ।

चीनसँग भने हाम्रो भौगोलिक पहुँच बनेकै छैन । भुइँचालोले तातोपानी नाका क्षतिग्रस्त बनाउने बित्तिकै चीनसँगको हाम्रो व्यापारको अधिकांश हिस्सा समुद्री मार्ग र भारतीय भू-भागबाट सञ्चालन हुने गरेको छ । भौगोलिक पहुँच नै यति कमजोर रहेसम्म उत्तरी छिमेकीसँग हाम्रो आर्थिक सम्बन्ध कसिलो हुने कुरै भएन । त्यसैले, चीनसँगको अहिलेको हाम्रो प्रमुख विषय भौगोलिक पहुँच कसरी बढाउने भन्ने नै हो ।

भौगोलिक पहुँच वृद्धिका लागि सडक र रेलमार्ग बनाउने कुरा पैसाको विषय मात्र होइन । भारतसँग हाम्रो आवतजावत यति सहज र सरल हुँदा हामीले चीनसँग भौगोलिक पहुँच किन बढाउन सकेनौं ? चीनले काठमाडौंबाट करिब १५० किलोमिटर उत्तर केरूङसम्म दुई लेनको पक्की सडक ल्याइसक्दा हामीले रणनीतिक महत्वको केरूङ नाकासँग जोड्ने हाम्रो सडकको स्तरोन्नति किन गरेनौं ? हामीलाई उत्तरसँगको पहुँच आवश्यक नभएको होइन, तर हाम्रो आवश्यकताका बाबजुद हामीले त्यो पहुँच विकास गर्न सकेनौं वा चाहेनौं !

भूराजनीतिको विषय यहीँनेर आउँछ ।

म आफ्नो बाल्यकालको राजनीतिक चेतनासँग जोडेर विषय उठान गर्न चाहन्छु । जनमत संग्रह हुँदा म ८-९ वर्ष नाबालक थिएँ । परिवारका

* उनी सेतोपाटी डिजिटल पत्रिकाका प्रधान सम्पादक हुन् । यसअघि रिपब्लिका र काठमान्डु पोस्टमा कार्यरत थिए ।

सदस्यहरूसँगै जुलुसमा 'आधा रोटी खान्छौं, प्रजातन्त्र ल्याउँछौं' भन्दै हिँडेको याद छ । ठूलाहरूमाझ चर्चा हुने गरेको अर्को विषय पनि मेरो दिमागमा ताजै छ- भारतले सिक्किम 'खायो' रे !

वामपन्थी राजनीति तीव्र रहेको मेरो जिल्ला झापामा राजनीतिक नेता-कार्यकर्तामाझ 'नेपाल पनि भारतले खान खोज्दैछ रे' भन्ने खुबै चर्चा चल्ने गर्थ्यो । देश पनि कसरी खान्छन् ? यो प्रश्न मेरो बालमस्तिष्कमा खुब घुम्ने गर्थ्यो त्यो बेला ।

सिक्किम भन्ने देश मेरो मस्तिष्कमा सानैदेखि खुब गढेको थियो । पछि पढ्दै जाँदा थाहा भयो, आफ्नै आर्थिक र सामरिक शक्ति नभएका हिमाली भेगका पाँच अधिराज्य (काश्मिर, तिब्बत, नेपाल, सिक्किम र भुटान) मध्ये धेरै आफ्नो अस्तित्व जोगाउन असमर्थ भएका रहेछन् । काश्मिर भारतमा मिसियो, तिब्बत चीनमा गाभियो, सिक्किम भारतमा विलय भयो, भुटान झन्डै झन्डै आंशिक स्वतन्त्रता र सार्वभौमिकताको हैसियतमा छ । ती पाँच हिमाली अधिराज्यमध्ये नेपालले मात्र आफ्नो स्वतन्त्रता र सार्वभौमिकता जोगाएर राख्न सफल भएको छ ।

नेपालको सार्वभौमकता रक्षाका आधारहरू

नेपालले आफ्नो सार्वभौमिकता जोगाउन सक्नुका पछाडि तीन कारण प्रमुख छन् भन्ने लाग्छ ।

पहिलो, इस्ट इन्डिया कम्पनीसँग नेपाली राज्यको राम्रो सम्बन्ध । भारत ब्रिटिस साम्राज्यको उपनिवेश थियो, तर चीनमा पनि बेलायतको सानो दबाब थिएन । चीन पश्चिमा राष्ट्रहरूको पूर्ण उपनिवेश कहिल्यै नबने पनि पहिलो र दोस्रो अफिम युद्धमा चीनको पराजयपछि त्यहाँ बेलायत र पश्चिमाहरूको लामो समयसम्म आधिपत्य स्थापित भएको थियो । सुगौली सन्धिपछि नेपालको भने बेलायतसँग विस्तारै राम्रो सम्बन्ध स्थापित भयो । राणाहरूले भारतमा स्वतन्त्रताको पक्षमा भएका विद्रोहहरू दबाउन नेपाली सेना नै पठाएर इस्ट इन्डिया कम्पनीलाई सघाए । नेपाल-बेलायत सम्बन्धको यही मनोवैज्ञानिक प्रभाव चीन र भारतलाई धेरै हदसम्म परेको हुनुपर्छ ।

दोस्रो, नेपालीले पहिलो र दोस्रो विश्वयुद्धमा ब्रिटिस साम्राज्यका तर्फबाट धेरै ठाउँमा युद्ध लडे । नेपालीहरूको युद्धकला र लडाकुपन स्थापित भयो, कतिपय सन्दर्भमा मिथक नै बने । अरू मुलुकका लागि त गोर्खालीहरू त्यति

समर्पण र कौशलका साथ लड्छन् भने आफ्नै मुलुकको पक्षमा उनीहरू कति वीरताका साथ लड्लान् भन्ने प्रश्न कुनै पनि मुलुकका सेनासामु पक्कै खडा भएको हुनुपर्छ । गोर्खालीको वीरताका कारण नै भारत बेलायतबाट स्वतन्त्र हुँदा दुवै मुलुकले गोर्खाली सैनिक आपसमा बाँडेर राखे । आफ्नो सेनामा ठूलो संख्यामा गोर्खाली फौज कायम राखेको स्वतन्त्र भारतले नेपालको स्वतन्त्र अस्तित्वमाथि दागा धर्न सजिलो थिएन ।

भारतीय सेनामा गोर्खाली रेजिमेन्टको प्रभाव हामीले यसपालिको नाकाबन्दीमा पनि देख्यौं । नाकाबन्दीको विपक्षमा भारतमा प्रकाशित सिमित लेखहरूमध्ये सबैभन्दा शक्तिशाली लेख गोर्खा रेजिमेन्टका पूर्व जर्नेलहरूकै थिए । भारतीय राज्यले नेपालमाथि नाकाबन्दी लगाएर आफ्नै आधारभूत राष्ट्रिय हितमाथि नै सम्झौता गरेकोसम्म आरोप गोर्खा रेजिमेन्टका पूर्व जर्नेलहरूले लगाए । नाकाबन्दी अन्त्यका लागि सबैभन्दा ठूलो लबिङ र भूमिका पनि भारतीय सेनाले नै खेलेको थियो । आफ्नै सेनामा हजारौं नेपाली सैनिक भर्ती गरेको भारतलाई नेपालको स्वतन्त्र अस्तित्वबिरूद्ध सोच्न सजिलो थिएन ।

तेस्रो, दुई ठूला राष्ट्रहरूबीच नेपालको अवस्थिति र दुवै राष्ट्रका लागि त्यसको रणनीतिक महत्व नेपालको स्वतन्त्र अस्तित्वका लागि अर्को महत्वपूर्ण 'फ्याक्टर' हो । भारत र चीनबीच नेपाल नहुँदो हो त यति लामो सीमाको व्यवस्थापन र निगरानीका लागि दुवै मुलुकले वार्षिक अर्बौं रूपैयाँको आर्थिक व्ययभार बोक्नुपर्थ्यो । पूर्व भारतीय प्रधानमन्त्री जवाहरलाल नेहरूले हिमालयलाई आफ्नो 'सुरक्षा फ्रन्टियर' त्यसै भनेका होइनन् ।

मूलतः यिनै तीन कारणले नेपालले आफ्नो स्वतन्त्र अस्तित्व त जोगाउन सफल भयो, तर भारत र चीनसँग सन्तुलित सम्बन्ध कायम राख्न सकेन । सामाजिक, सांस्कृतिक, भौगोलिक, आर्थिक र राजनीतिक कारण पक्कै छन्, जसले हामीलाई भारत सन्निकट राख्यो । भारतले भने यही निकटताको फाइदा उठायो, अझ दुरूपयोग नै गर्‍यो । एउटा निकट मित्रको भूमिका नाघेर भारत एउटा नियन्त्रकको भूमिकामा ओर्लियो, चाहे त्यो नेपालको आन्तरिक राजनीतिका सवालमा होस् वा नेपालको बाह्य सम्बन्धका सवालमा । भारत हाम्रो आन्तरिक राजनीतिमा चलखेल गर्छ, हरेक राजनीतिक पार्टीमा घुसपैठ गर्छ, नेपालले चीनसँग सम्बन्ध नबढाओस् भनेर हरप्रयत्न गर्छ । अर्थात् नेपालको सार्वभौमिकता नियन्त्रित र कुण्ठित गर्न खोज्छ । जव नेपाल आफ्नो नियन्त्रण 'बाहिर' जान

लागेको भान भारतलाई पर्छ उसले नाकाबन्दीको ब्रह्मास्त्र चलाउछ । यहाँनिर हामीले प्रस्ट हुनुपर्ने दुइटा विषय छन् ।

भारतसँग निकट सम्बन्ध हाम्रो हितमा छ । भूगोल, संस्कृति, खुला आवतजावत, बिहेवारी र आर्थिक सम्बन्धले जोडिएर जसरी नेपाल र भारतबीच एउटा विशिष्ट सम्बन्ध स्थापित भएको छ, हामी त्यसलाई निर्वाह गर्न र अघि बढाउन चाहन्छौं । नेपाल र भारतबीचको यो विशिष्ट सम्बन्ध हामीले चाहेर पनि अर्को मुलकसँग स्थापित गर्न सम्भव छैन । किनभने, भारतजस्तो अर्को मुलुक नै छैन । त्यसैले भारतले सशंकित हुनुपर्ने केही छैन ।

यति हुँदाहुँदै त्यही विशिष्ट सम्बन्धको अभिन्न अंशको रूपमा नेपालमाथि नियन्त्रणको आफ्नो हक रहेको भारतले ठान्ने गरेको छ । एउटा स्वाधीन राष्ट्रको आन्तरिक राजनीति र बाह्य सम्बन्ध नियन्त्रित गर्ने भारतको चेष्टा हामीलाई अस्वीकार्य छ । हामीले स्थापित गर्न खोजेको हाम्रो सार्वभौमिकताको अकुण्ठित प्रयोग हो । तर इतिहासको कटु सत्य के हो भने, भारत स्वतन्त्र भएदेखि आजसम्म हामीले त्यस्तो प्रयोग गर्न पाएका छैनौ ।

नेपालका लागि चीनको महत्व र अर्थ यहींनेर छ

हाम्रो स्वतन्त्र अस्तित्वका लागि जसरी चीन र भारत 'सन्तुलनकारी शक्ति' हुन्, त्यसरी नै यी दुई मुलुकसँग हाम्रो सन्तुलित सम्बन्ध नेपालको सार्वभौमिकताको अकुण्ठित प्रयोगका लागि पनि अनिवार्य सर्त हो ।

भारतले नेपालमाथि लगाएको तेस्रो नाकाबन्दीले हामीलाई त्यो अवसर दिएको छ । त्यसको हामी कति सदुपयोग गर्न सक्छौं भन्ने परीक्षणमा अहिले नेपाल छ ।

तात्कालिन प्रधानमन्त्री केपी शर्मा ओलीले चीन भ्रमण गर्दा गरेका सन्धि, सम्झौता र सहमतिको सफल कार्यान्वयनले भारत र चीनसँगको सम्बन्धलाई सन्तुलनको दिशामा अग्रसर गराउँछ । दुवै देशमा एकैपटक प्रधानमन्त्रीका दूत पठाएर सम्बन्ध सन्तुलित हुने होइन । दक्षिणतर्फ दूत पठाउँदा उत्तर पठाउनै पर्ने वा उत्तर पठाउँदा दक्षिण पठाउनैपर्ने हाम्रो बाध्यताले हाम्रो स्वाधिनता र स्वतन्त्रताको खिल्ली मात्रै उडाउँछ ।

चीनसँग भएका सन्धि-सम्झौताको कार्यान्वयन अहिले सन्तोषजनक गतिमा अघि बढेको छैन । पारवहन सन्धि कार्यान्वयनका लागि प्रोटोकलको मस्यौदा तयार भएको छ, जसमा द्विपक्षीय छलफल र सहमति बाँकी नै छ ।

पारवहन सन्धि कार्यान्वयनका लागि पनि हामीलाई भौगोलिक पहुँचको आवश्यकता पर्छ । नेपाल र चीनलाई भौगोलिक हिसाबले जोड्ने तीनवटा महत्वपूर्ण सहमति र सम्झौता ओलीको चीन भ्रमणका समयमा भएका छन्, काठमाडौंलाई केरूङसँग जोड्ने रेलमार्ग निर्माण, नेपाल-तिब्बत प्रसारण लाइन र किमाथांका-हिले दुईलेनको सडक निर्माण ।

यी सहमतिको कार्यान्वयनका लागि नेपालले अहिलेसम्म औपचारिक प्रस्ताव पठाएको छैन । प्रस्ताव नगएसम्म यी परियोजनामा अन्तिम हस्ताक्षर हुन बाँकी नै रहनेछ । चीनसँगको हाम्रो भौगोलिक पहुँच नबढेसम्म भारतसँगको हाम्रो सम्बन्ध आपसी सम्मानमा आधारित र सन्तुलित बन्न सक्ने छैन भन्ने इतिहासले पटकपटक प्रमाणित गरेको छ ।

त्यसैले, उदाउदो आर्थिक महाशक्ति चीनसँग हाम्रो भौगोलिक पहुँच र सघन आर्थिक सम्बन्धको विषय हाम्रो सार्वभौमिकता र स्वाधिनताको पूर्ण प्रयोगसँग जोडिएको छ ।

(नेपाल अध्ययन केन्द्रले असोज ४, २०७३ मा आयोजना गरेको 'नेपाल-चीन सम्बन्ध विषयक अन्तरक्रियात्मक कार्यक्रममा प्रस्तुत विचारको सम्पादित अंश)

नेपाल-चीन सम्बन्धः

नेपाल र छिमेकी मुलकहरू तथा तिनीहरू बीचको सम्बन्ध

डा. प्रकाश चन्द्र लोहनी*

विषय प्रवेश

हाम्रो अन्तर्राष्ट्रिय प्रणालीमा २ सय वटा देश छन् । दुई सय वटा देशको उपसमूहहरू छन् । मुलुकको धर्म, मुलुकको भौगोलिक आकारदेखि द्वन्द्वको आधारबाट बुझाउनका लागि पनि हेर्न सकिन्छ । यस संसारलाई शान्तिको क्षेत्रबाट होइन द्वन्द्वको क्षेत्रबाट हेर्न सकिन्छ । दक्षिण एशिया एउटा द्वन्द्व क्षेत्र हो । यहाँ पाकिस्तान, भारत, बङ्गलादेश, नेपाल, श्रीलंका छन् । हेर्दा शान्त तलाउ जस्तो देखिएपनि यस क्षेत्रमा भित्रैभित्र द्वन्द्व र तनाव निरन्तर रूपमा जारी छ । त्यसमा पाकिस्तान र भारतबीच धेरै बढी छ । द्वन्द्वलाई प्रभावित पार्ने प्रमुख प्रभावशाली खेलाडी भनेका महाशक्ति राष्ट्रहरू हुन्छन् । महाशक्ति सबै क्षेत्रको सदस्य हुन्छ । जस्तो अमेरिका सबै क्षेत्रको सदस्य छ । उदाउँदो महाशक्तिको रूपमा चीन छ । अमेरिका, चीन र अन्य दक्षिण एशियाली राष्ट्रले एउटा द्वन्द्व क्षेत्र परिभाषित गर्दछ । यही द्वन्द्वको क्षेत्रभित्र सबैले आ-आफ्नो राष्ट्रिय स्वार्थलाई पूर्ति गर्ने कोशिस गर्छन् । नेपालको चीनसँगका सम्बन्धमा भारत र भारतसँगको सम्बन्धमा चीनलाई नल्याई कुरा गर्न सम्भव नै छैन । किनभने दुवै नेपालका लागि अन्तरसम्बन्धित हुन् ।

नेपालको राष्ट्रिय स्वार्थ

नेपालको परराष्ट्र नीतिमा चारवटा विशेषताहरू सम्मिलन हुन सक्छन् । ती राजनीतिक उद्देश्य, आर्थिक उद्देश्य, सुरक्षा अवधारणा र साँस्कृतिक सम्बन्ध हुन् ।

नेपालको राजनीतिक उद्देश्य के हो ? नेपालको स्वतन्त्रता, जनताको सार्वभौमिकता र त्यसको अभ्यास गर्न सक्नु नै नेपालको विदेश नीतिको

---

* नेपालका एक परिचित राजनीतिज्ञ, अर्थशास्त्री तथा राष्ट्रिय प्रजातन्त्र पार्टीका वरिष्ठ नेता हुन् । संयुक्त राज्य अमेरिकाको क्यालिफोर्निया विश्वविद्यालयबाट विद्यावारिधी गरेका लोहनीले नेपालको विधायक र अर्थ तथा विभिन्न मन्त्रालयको मन्त्रीका रूपमा नीति निर्माण तथा कार्यान्वयनका विभिन्न क्षेत्रमा योगदान गरेका छन् ।

राजनीतिक उद्देश्य हो । यसअघि, अमित ढकालले पनि कति नेपालले अभ्यास गर्न सकेको छ भनेर बताउनु भएको छ ।

नेपालको आर्थिक उद्देश्य के हो ? नेपालको विकासको मोडल कस्तो छ ? व्यापारको प्रवाह के हो ? तीन देश (नेपाल, भारत र चीन) बीचमा व्यापार (प्रवाह) कस्तो छ ? पुँजीको प्रवाह कस्तो छ ? प्राकृतिक स्रोत र त्यसलाई प्रयोग गर्ने संयन्त्रहरू कसरी विकास भैरहेका छन् ? नेपालको लागि आर्थिक विकासको दृष्टिकोणले यो विषय निकै ठूलो हो ।

सुरक्षाको अवधारणा के हो ? सुरक्षाको विषयलाई नेपालले बेवास्ता गरेपनि अरूले गर्दैनन् । भारतको सुरक्षा अवधारणा के हो ? चीनको के हो ? यी दुवैको चासोबारे प्रष्ट हुन जरूरी छ । नेपाल दुवैको बीचमा रहेकाले चीन र भारतको चासो हुन्छ । यस्तो परिवेशमा नेपाल दुवैले विश्वास गर्ने राज्य बन्दछ कि बन्दैन ? यो नै महत्वपूर्ण विषय हो । त्यसैको आधारमा उनीहरूले गर्ने व्यवहारमा भिन्नता हुने गर्दछ । कमजोर हुँदै गयो भने हस्तक्षेप गर्ने सम्भावना बढेर जान्छ । नेपाल राज्य शक्तिशाली भयो र उनीहरूका न्यूनतम राष्ट्रिय सुरक्षाको चासोहरूलाई सम्बोधन गर्नसक्ने भयौं भने हस्तक्षेप कम भएर जान्छ ।

अर्को भनेको, साँस्कृतिक सम्बन्ध हो । यो निश्चित रूपमा भारतसँग बढी छ । यस्तो हुनुलाई एउटै धर्म, एउटै सँस्कृति आदि इत्यादि भन्ने गरिन्छ । तर, यस्तो सम्बन्ध भारतसँग मात्रै होइन चीनसँग पनि छ । तिब्बती बौद्ध धर्मको सम्बन्ध निकै सशक्त छ । हिन्दुका लागि बनारसले जस्तो महत्व राख्छ बुद्धिष्टहरूका लागि ल्हासा त्यस्तै हो । माथि उल्लेख गरिएका चारवटा अवधारणाको समष्टि नै नेपालको राष्ट्रिय स्वार्थ हो ।

चीनको नेपालप्रति हेराइ

यो परिस्थितिमा चीनले नेपाललाई कसरी हेर्छ भन्ने विषय महत्वपूर्ण छ । म इतिहासको विद्यार्थी होइन तर चिनियाँहरूले कैयन् समयमा नेपाललाई 'ट्रिब्युटरी स्टेट' को रूपमा लिने गरेका छन् । किङडमको सीमामा बसेर ट्रिब्युटरी (नजराना) बुझाएर बाँच्ने राष्ट्रको रूपमा चिनियाँले लिएका छन् । नेपालको अवधारणा भनेको 'मित्रको रूपमा उपहार दिन गएको हो ट्रिब्युटरी (नजराना) बुझाउन गएको होइन' भन्ने हो । उपहार भर्सेस नजरानाको अवधारणा हो । नेपालले बेलाबेलामा तिब्बतमाथि आक्रमण गरेको थियो र चीनले नेपाललाई

ठेगान लगाउन भनेर बेलाबेलामा फौज पनि पठाएको हो । चीनको ६ हजार फौजले नेपालमाथि आक्रमण पनि गरेको हो । त्यस समयमा चीनले नेपाललाई जिन्दगीभर सम्झिने शिक्षा दिन नै पठाएको हो ।

नेपालले सन् १८५० मा मिसन पठाएको हो । हाम्रो अन्तिम मिसन सन् १९०८ मा गएको हो । चीनसँगको सन् १९५० सम्मको सम्बन्ध हेर्दा तिब्बतमा आफ्नो स्वार्थमा धक्का लाग्ने विषयमा चिनियाँहरू निकै संवेदनशील थिए । यसै भएर नै तिब्बतको विषयलाई लिएर नेपालमाथि आक्रमण नै गरेको थियो । तर त्यस समयमा बेलायतको प्रभावलाई कम गर्न नेपाललाई सहयोग गर्ने सामर्थ्य चिनियाँहरूसँग थिएन । किनभने उनीहरूको शक्ति क्षीण हुँदै गएको थियो । आफ्नो स्वार्थ रक्षाको लागि गर्न सक्नेसम्मको सामर्थ्य भने थियो ।

नेपाल-भारत-चीनको सम्बन्धमा सन् १९५० पछि परिवर्तन आयो । भारतको अवधारणा- नेपाल भारतकै प्रभाव क्षेत्रभित्रैको देश हो । नेहरू डक्ट्रिन भनेकै यही हो । सन् १९५० मा नेहरूले के भनेका थिए, त्यो कुरा यहाँनेर सम्झनु आवश्यक पर्दछ । अहिलेको परिस्थिति बुझ्नका लागि त्यसबेलाको मनस्थिति बुझ्न आवश्यक छ । A part from sympathetic interest in Nepal, we are interested in the security of our country, time in memorial Himalayan are provide us magnificent frontier, Of course there is no longer possible as used to be they are fairly effective and we cannot allowed to barrier to be penetrated because it is principle barrier to India. यो कुरा सन् १९५० डिसेम्बर ६ मा लोकसभामा नेहरूले भनेका थिए ।

भारतीयहरूको आधारभूत धारणा भनेकै 'नेपाल भारतको प्रभाव क्षेत्रभित्र पर्ने देश हो' भन्ने नै हो । प्रभाव-क्षेत्र भन्दा भारतको आर्थिक, सैनिक, साँस्कृतिक निर्देशभित्र रहनु पर्ने देश हो भन्ने रहेछ । सन् १९५४ मा भारत-चीनबीच तिब्बतमा जुन सम्झौता भयो भारतले नेपालमा एउटा 'मेमो' पठाएर तिब्बत र चीनसँगको सम्बन्धमा नजिकको परामर्श हुनुपर्छ भन्ने थियो । त्यस समयमा नेपालले त्यसलाई अस्वीकार गऱ्यो । तर तत्कालीन भारतीय प्रधानमन्त्री नेहरूलाई नेपाल भारतको प्रभाव-क्षेत्रभित्रबाट बाहिर जान्छ भन्नेमा कुनै शंका भने थिएन । चिनियाँहरूले 'नेपाल मात्रै होइन पुरै दक्षिण एशिया भारतको प्रभाव क्षेत्रभित्र रहेको छ' भन्ने भारतीय अवधारणालाई कहिले पनि स्वीकार गरेका थिएनन् ।

यी दुई वटा अवधारणाबीचको अन्तरद्वन्द्वले अहिलेसम्म नेपाललाई तरङगित गरिरहेको छ । दुवै छिमेकीको राष्ट्रिय स्वार्थहरूलाई कसरी सन्तुलनमा ल्याउने भन्ने नै नेपालको मूल समस्या हो । त्यस सन्दर्भमा राजा पृथ्वीनारायण शाहले 'दुई ढुंगाबीचको तरूल' भनेर जसरी परिभाषित गरेका छन् त्यो असान्दर्भिक भएको अहिले पनि देखिँदैन ।

भारतमा औपनिवेशिक शक्ति 'इस्ट इन्डिया कम्पनी' आएपछिको अवस्थामा नेपाल व्यवहारिक रूपमा स्वतन्त्र देशको हैसियतमा थिएन । सन् १८१६ मा भएको सुगौली सन्धिमा यो कुरा देखिन्छ । त्यसको एउटा धारामा 'नेपाल र अन्य देशको राजाबीच परेका कुनै समस्याको निर्णय चाहिँ बेलायतले गर्छ' भनेर लेखिएको छ । नेपालको सार्वभौमिकता त्यस समयसम्म सिमित थियो । सन् १९२३ मा चन्द्र शम्शेरको समय भएको सन्धिबाट नै नेपालले स्वतन्त्र देशको मान्यता प्राप्त गरेको हो । तर नेपाल पूर्णरूपमा बेलायती गठबन्धनमा गएको पनि त्यसै समयमा हो । चीन कमजोर हुँदै गएको र औपनिवेशिक शक्तिको दबदबा बढिरहेको समयमा त्यो विषय ठिकै पनि थियो होला कि ?

आधुनिक नेपाल र चीनको सम्बन्ध

आधुनिक नेपालको रूपमा चीनसँगको सम्बन्धलाई हाल दुई वा तीन चरणमा विभक्त गर्न सकिएला । आधुनिक नेपाल भन्नाले २००७ साल पछि भन्न चाहेको हो । सन् पचास र साठीको दशक माओत्से तुङको युग, सन् १९७६ पछि सन् १९९९ सम्म देङ स्याओपिङको युग र त्यसपछिको समयमा छुट्याउन सकिन्छ । यो समय मोटामोटी निर्धारण गरिएको हो । अझै विस्तृतरूपमा अध्ययन गर्नेहरूले यस वर्गीकरणलाई अझै बढाएका होलान् ।

माओको युगमा चीनले विपी कोइराला प्रधानमन्त्री हुँदै 'नन एग्रेसन प्याक्ट' र चीन जोड्ने बाटो बनाउन भन्ने प्रस्ताव पठाएको थियो । तर त्यस समयको राजनीति हेर्दा सरकारले सो प्रस्तावलाई स्वीकार गरेन । सन् १९६१ मा राजा महेन्द्रको समयमा कोदारी राजमार्ग पुरा भएपछि भारतीय प्रधानमन्त्री नेहरूले भनेका थिए- India security interest is adversely effected by road. यस भनाईलाई राजा महेन्द्रले 'कम्युनिज्म ट्याक्सी चढेर आउँदैन' भनेर डिसमिस गरिदिए । नेपालबाट गएको प्रतिनिधिलाई माओले Once the roads are open India will be more respectful towards.

सन् १९५५ मा चीनको Low key entry in Nepal भएको हो । त्यसअघिसम्म भारतीयहरूलाई 'चीनले नेपाललाई भारतको प्रभाव-क्षेत्रभित्रको देश हो भन्ने स्वीकार गरेको छ' भन्ने भ्रम थियो । नेपालको विषयमा सन् १९५८ पछि प्रतिस्पर्धा सुरू भएको हो । यसमा सत्र सालको घटना, कोदारी राजमार्ग, आर्थिक सहयोगको प्याकेज जस्ता विषय आए । यस्ता विषयले प्रतिस्पर्धाको रूप लिँदै गयो । त्यसपछि नेपाल यस्तो विन्दुसम्म पुग्यो कि सन् १९७२ मा नेपालले 'एन्टी-एयरक्राफ्ट गन' समेत भारतसँग माग गऱ्यो । यस मागलाई भारतले अस्वीकार गऱ्यो । किनभने यो एन्टी-एयरक्राफ्ट गन कसको विरूद्ध भन्दा भारतको विरूद्ध हुनसक्थ्यो । किनभने अहिले पनि चीनको सीमा नजिक चीनको सैनिक क्याम्प छ कि छैन, थाहा छैन । तर भारतको सीमाबाट ९०-१०० किलोमिटरको दुरीमा भारतीय सैनिक क्याम्प रहेका छन् । त्यसैले त्यसको संभावित जोखिम भारतले देखेको थियो । भोलि त्यो एड्भान्टेज गुमाउने भारत हुन्थ्यो । नेपालले यो कुरालाई बुझेर अघि नबढाएको भएपनि हुन्थ्यो होला तर सन् १९८८ मा नेपालले १६ वटा एन्टी एयरक्राफ्ट गन र ५ सय ट्रक हतियार चीनबाट ल्यायो । त्यस समयमा २ करोड अमेरिकी डलर मूल्यको हतियार किनेको थियो । त्यो नेहरू डक्ट्रिनको ठाडै विरूद्धमा थियो ।

म त्यस समयमा तत्कालीन राष्ट्रिय पञ्चायतको सदस्य थिएँ । राष्ट्रिय पञ्चायतका अध्यक्ष नवराज सुवेदी हुनुहुन्थ्यो । त्यसबेला उहाँको नेतृत्वमा सांसदहरूको एक टोलीले भारत भ्रमण गऱ्यो, त्यसमा म पनि थिएँ । त्यो टोलीको भारतीय प्रधानमन्त्री राजीव गान्धीसँग भेट भएको थियो । मैले सोधेको थिएँ- नेपालले झिकाएको यति सानो परिमाण प्रति तपाईहरूको किन आपत्ति ? नेपाल कहिले पनि भारतको विरूद्ध जाने होइन । पऱ्यो भने त भारतलाई पनि काम लाग्न सक्छ ? उनले दिएको उत्तर चाहिँ निकै महत्वपूर्ण छ । उनले भने- 'तपाईले भनेको ठीक हो तर एकपटक हतियार दिइसकेपछि त्यसले दीर्घकालीन सम्बन्ध स्थापित गर्छ । हतियारको मर्मत गर्न मानिस आउँछन् । गुप्तचरी सूचना आदानप्रदान हुन थाल्छ । यो सबै विषय सन् १९५० को आधारभूत सिद्धान्तको विरूद्धमा छ । त्यसैले भारतले स्वीकार्दैन ।' प्रधानमन्त्रीको मुखबाट यति कडा र स्पष्टसँग जवाफ आएपछि अब नेपालमा गोलमाल हुन्छ भन्ने त्यसै समयमा लागेको थियो ।

सन् १९९० को उत्तर देङ युगमा चीन र भारतबीच सम्बन्धले गति लिन थालेको हो । ती बीच मित्रता र प्रतिस्पर्धा दुवै देखियो । विशेषगरी आर्थिक क्षेत्रमा उनीहरूको सहकार्य अघि बढेको हो । देङको समयमा नेपाल उनीहरूका लागि 'बफर जोन' को रूपमा रहोस् भन्ने चाहना हो । देङको समयमा नेपाललाई आफ्नो स्वतन्त्रता कायम राख्न सहयोग गर्ने तर त्यस्तो सहयोग 'Low Key' मा राख्ने र चीन-भारतबीच जसरी व्यापार बिस्तार भएको छ त्यसलाई मजबुत बनाउँदै लैजाने भन्ने नै उनीहरूको नीति हो भन्ने लाग्छ । देङ सत्तामा आएपछि भारतविरूद्धका प्रोपागण्डा चीनमा ठ्याक्कै घटेर गयो । दिल्ली र बेइजिङबीच आर्थिक विषयले प्राथमिकता पायो । सन् १९९० मा २० करोड अमेरिकी डलर रहेको व्यापार अहिले ७० अर्ब अमेरिकी डलर पुगेको छ । नब्बेको आसपासमा सुरू भएको परिवर्तनको यो आयामलाई नेपालले बुझ्न सकेन । नब्बेको तनावको समयमा चीनले ६ सय टन पेट्रोलियम पदार्थ पठाइदिएको हो र राष्ट्र संघीय महासभामा भारतको नामै नलिई 'ठूलो देशले सानो देशलाई हेप्न पाइदैन' भनेको हो । तर पूर्णरूपमा द्वन्द्वमा जाने मनस्थिति भने चीनको देखिएन ।

हाल नेपाल र चीनबीचको सम्बन्धलाई हामीले सूक्ष्मरूपमा हेर्दा हिजोको तुलनामा कैयन् परिवर्तन आएको देख्न सकिन्छ । आर्थिक विषयले प्राथमिकता पाउन थालेपछि चीनले नेपालसँगको सम्बन्धलाई सावधानीका साथ हेर्न थालेको छ । तैपनि भारतीय सरकारले नेपालबाट चीनलाई चुनौती दिने अवस्था नआउन्जेल दिल्लीसँग द्वन्द्वमै उत्रिने अवस्था आउँछ जस्तो लाग्दैन । चीनले नेपालका लागि भारतसँग द्वन्द्व नै गर्ला जस्तो लाग्दैन । ती दुई देशबीच जति आर्थिक सम्बन्ध बढ्दै जान्छ उनीहरू कुनै कदम चाल्दा उतिनै बढी सतर्क हुने गर्छन् । अहिले दिल्ली र चेन्नइबीचमा २२ सय किमी लामो बुलेट ट्रेन बनाउन चीनले खोजिरहेको छ । यो अर्बौ डलरको परियोजना हो । यस्ता तथ्यहरूलाई नेपालले राम्रोसँग बुझ्नु पर्छ जस्तो लाग्छ । हाल नेपाल र चीनबीचको सम्बन(धलाई हामीले सूक्ष्मरूपमा हेर्दा हिजोको तुलनामा कैयन् परिवर्तन आएको देख्न सकिन्छ । आर्थिक विषयले प्राथमिकता पाउन थालेपछि चीनले नेपालसँगको सम्बन्धलाई सावधानीका साथ हेर्न थालेको छ ।

अहिलेको परिस्थितिमा चीन र भारत दुवैको सम्बन्ध 'सहकार्य र प्रतिद्वन्द्विता' दुवै निरन्तर रूपमा चल्छ । दलाइ लामाको निधनपछि भारतले फ्रि तिब्बतको गतिविधी पूर्ण प्रतिबन्धित गर्छ र चीनले अरूणाञ्चल प्रदेशमाथि गर्दै

आएको दाबी पनि छाड्छ यसपछि ती दुवै देश बीचको सम्बन्ध राम्रो हुन्छ भन्ने धारणा पनि नभएको होइन । तर एकले अर्को विरूद्धको अस्त्रहरू यति चाँडै बिसाउँछन् जस्तो लाग्दैन ।

नेपाल, चीन र भारतको सम्बन्ध

नेपालका बारेमा भारत र चीनको प्रतिस्पर्धा भने निरन्तर रूपमा हुनेछ । भारतले नेपालमा आफ्नो प्रभाव क्षेत्रभित्रैको राष्ट्र ठानेको छ र त्यसमा कुनै परिवर्तन आएको छैन । त्यो परिवर्तन आएको थियो भने ६ महिनाको नाकाबन्दी नै हुने थिएन । माथि मैले उल्लेख गरिसके कि चीनको धारणामा नेपाल एउटा स्वतन्त्र बफर राष्ट्र भैराखोस् तर भारतबाट उसको महत्वपूर्ण स्वार्थमा धक्का नलागी द्वन्द्वमा उत्रिन्छ जस्तो लाग्दैन । यो यथार्थपरक मूल्याकंन हो । यसकारण नेपालसँगको चीन र भारतको सम्बन्धलाई ४-५ विषयले मार्गनिर्देशित गर्छ भन्ने मलाइ लाग्दछ ।

पहिलो हो- आर्थिक डक्ट्रिन । पहिले कुनै देशमाथि पहुँच पुऱ्याउनका लागि उपनिवेश बनाउनु पर्छ भन्ने थियो । तर अहिले त्यस्तो होइन, व्यापार र लगानीले आर्थिक विषयलाई अघि लैजान सक्छ र त्यसका लागि तुलनात्मक रूपमा निजी क्षेत्रमुखी स्वतन्त्र व्यापार हो । यसबारे दुवै मुलुकको बुझाइमा एक रूपता छ । राजनीतिक प्रणाली फरक भएपनि आर्थिक प्रणाली एउटै रहेको छ । यसमा हुने व्यापार र लगानी जस्तो विषयले गर्दा द्वन्द्वमा जान समस्या हुन्छ । यसैकारण दुई वटा ठूलो देश एउटा सानो देशको विषयलाई लिएर द्वन्द्वमा जान गाह्रो हुन्छ ।

दोस्रो हो- कनेक्टिभिटी । तिब्बतको पूर्वाधारमा भइरहेको चिनियाँ लगानी । चीनले तिब्बतक्षेत्रको पूर्वाधारमा निकै ठूलो लगानी गरेको छ । नेपालका सीमा क्षेत्रमा मात्रै होइन । चीनको नेपाललाई जोड्ने दक्षिणी 'सिल्क रोड'मा लगानी छ । यसको युरोप जोड्ने सिल्क रोडको आफ्नै ऐतिहासिक महत्व होला तर हाम्रो लागि युनानबाट तिब्बत, तिब्बतबाट काठमाडौं, काठमाडौंबाट भारत, भारतबाट बंगलादेश हुँदै म्यानमार पुगेर फेरि युनान पुग्ने रोड नै हो । यसमा भारतको भूमिका के हुन्छ ? यो निकै महत्वपूर्ण विषय हो । तर भारतीयहरूले अहिलेसम्म यसलाई स्वीकार गरिसकेको छैन । यो मार्ग विकास हुनुको अर्थ भारतको प्रभाव क्षेत्रलाई नै चुनौती दिनु हो । रोडको एउटा संरचना आएपछि

हिमालपार आर्थिक करिडोरको विषय पनि आउँछ । त्यसमा जाने की नजाने वा कुन हदसम्म जाने भन्ने विषयमा भारतीय धारणा स्पष्ट भइसकेको बुझिँदैन ।

चीनको अहिले पश्चिम जाउँ (Go west) नीति छ । भारतको पूर्व हेर (Look east) छ । उनीहरूको पूर्वी एशियाभन्दा पनि दक्षिणपूर्वी एशियाका देशहरूमा जाने नीति रहेको छ । यो तेस्रो महत्वपूर्ण विषय बन्न सक्छ ।

चौथो भनेको भारतीय हिमाल सुरक्षासम्बन्धी अवधारणा नै हो । यस्तो अवधारणा अहिले पनि नेहरू डक्ट्रिनकै आधारमा छ कि नेपालको अवधारणामा फरक भयो भन्ने महत्वपूर्ण विषय हो ।

पाँचौ भनेको हिमालको पानीहरूको प्रयोग हो । दीर्घकालमा यो पानीको विषय निकै महत्वपूर्ण बनेर आउने छ । नेपाल सानो देश हो तर यहाँ संसारको साढे २ प्रतिशत पानी छ । चीनमा सात र भारतसँग साढे ४ प्रतिशत मात्रै छ । हामीले जलस्रोतको प्रयोग गरेका छैनौ, अभाव होला तर नेपाल जलस्रोतको धनी देश हो ।

यी पाँच विषयले नेपाल, भारत र चीनको सम्बन्धलाई असर गर्छ र यी कुरालाई प्रयोग गरेर नेपालले आफ्नो स्वतन्त्र अर्थतन्त्रलाई अघि बढाउने प्रयास हुनुपर्छ ।

नेपालको स्वतन्त्र अर्थतन्त्र नीति

नेपालको नयाँ आर्थिक डक्ट्रिन पछिल्लो समयमा महत्वपूर्ण बनेको छ । यस विषयमा बृहत छलफल आवश्यक छ । भारतमा पहिले अधिकांश पूँजीगत लगानी सरकारी क्षेत्रले गर्दथ्यो निजी क्षेत्रको निकै कम थियो । अहिले २६-२७ प्रतिशत लगानी निजी क्षेत्रले गर्दछ र सरकारको ७-८ प्रतिशत मात्रै छ । भारतमा यस्तो परिवर्तन देखिएको छ । विश्वव्यापिकरण रणनीतिक छनौट हो भन्ने भारत र चीन दुवैले स्वीकारेका छन् । जसको कारण प्रत्यक्ष विदेशी लगानी (FDI) ले सीमाहरूलाई भत्काउँदै लगेको छ । अन्तर्राष्ट्रिय परिस्थितिले अवरोध होइन यसले अवसर नै दिन्छ भन्ने धारणामा दुवै देश पुगेका छन् । यस्तो परिस्थितिमा भारत र चीन दुवैको उद्देश्य विश्वको महाशक्ति बन्नु हो । यसका लागि १९ औं शताब्दीको युरोपेली ढाँचा नभई अहिलेको विश्वव्यापीकरणको सहकार्य र समायोजनको ढाँचा नै महत्वपूर्ण हो भन्ने धारणा दुवैको छ । नत्र भारतीय प्रधानमन्त्री मोदीले 'मेक इन इन्डिया' भनेर संसारभरका मानिसलाई

किन बोलाउँछन् ? किन पैसा ल्याउन भनेर भन्छन् । यो चाहिँ नेपाली स्वार्थको विपक्षमा छैन पक्षमै रहेको छ । यसलाई नेपालले प्रयोग गर्न सक्नु पऱ्यो । कमसे कम मोदीकै नक्कल गरेर 'मेक इन नेपाल' भनेपनि हुने ? तर त्यस्तो सुनेको छैन । नेपालको पनि अर्थतन्त्रको नीतिमा खासै फरक हुन सक्दैन ।

नेपालले के गर्न पर्ला भने दुई वटा मुलुकहरूको 'लिंक स्टेट' भएर फाइदा लिने गरी 'पिगी ब्याग ग्रोथ मोडल'मा जानु पर्छ । यो बच्चालाई बोकेर हिड्ने जस्तो हो । यस अवधारणाको सैद्धान्तिक व्याख्या गर्ने काम बाँकी र आवश्यक छ । नेपालले चीन र भारतको आर्थिक वृद्धिमा कुन स्थानमा अवसर छ त्यसलाई समात्ने काम गर्नु आवश्यक छ । नेपालको आर्थिक नीति र पूर्वाधारहरूलाई यसैअनुसार विकसित गर्नु आवश्यक छ । तर अहिलेसम्म नेपालमा हामीले यस विषयमा काम गर्न सकेका छैनौं ।

नेपालको आफ्नो अस्तित्व नै नभएको जस्तो छ । भारतको नीति १७ औं शताब्दीको 'मर्केन्टायलिस ट्रेड' को जस्तो 'जतिसक्छौ निर्यात गर बाहिरबाट सुन ल्याउ' भनेको जस्तो छ । जति सक्छौ नेपालमा सामान बेच भन्ने छ समायोजन गरौं भन्ने छैन । भारतको यस्तो नीति नेपालमा मात्रै होइन दक्षिण एशियाको सबै देशमा छ । त्यसैको कारण दक्षिण एशियाली देशको व्यापार ५ प्रतिशत भन्दा बढी रहेको छैन । यसलाई वृद्धि गर्नका लागि उत्पादन शेयरिङ, फ्र्यागम्यान्टेसन हो । टाटाको मोटर हजारौ नेपालीले किन्छौ तर एउटा पार्ट पनि नेपालले निर्माण गर्न कोसिस गरेको छैन । नेपालमा सामान उत्पादन गरेर बंगाल, बिहार वा उत्तर प्रदेश आपूर्ति गर्ने 'Value chain' मा कुनै पनि छिमेकी देशहरूलाई लैजाऔं भनेर न भारतले भनेको छ न त छिमेकी देशहरूले नै भनेका छन् । यस क्षेत्रका अन्तरदेशीय व्यापार बढाउने काम भने पटक्कै भएको छैन ।

चीनसँग पनि नेपालको व्यापार घाटा आकाशिएको छ भारतमा पनि त्यस्तै देखिएको छ । दुवै देशसँग व्यापार बढाउनका लागि कस्तो ढाँचामा जाने त्यसतर्फ नेपालले तयारी गरेको छैन । नेपालले उठाएको व्यापार पारवहनको चर्चा भैरहेको छ । जसमा जे छ यथावत निरन्तरता दिने भनेको अहिलेको जस्तै सय रूपैयाँको व्यापारमा नब्बे रूपैयाँको सामान आयात गर्ने र १० रूपैयाँको निर्यातलाई कायम राख्ने हो ? केही नयाँ परिवर्तन र नयाँ सोचाइ आउनु पर्ने हो ? नेपालको त्यसमा सोचाइ छैन ।

चीन र भारतको अहिलेको जुन विकासको जुन 'वेभ' लहर छ त्यसलाई नेपालले समात्न सकेको छैन । भारतसँगको लामो समयदेखि नै र अहिले चीनसँगको समेत व्यापार घाटा निकै बढेर गएको छ । चीनमा निर्यात गर्ने गरी चिनियाँ कम्पनीहरूको विशेष आर्थिक क्षेत्र हुनुपर्‍यो र भारतको पनि त्यस्तै बनाउनु पर्‍यो । यो पुरै संरचनागत विषयमा नेपाल सरकारले भनेको छैन न उनीहरूबाटै कुनै प्रस्ताव आएको छ । नेपालले नै गम्भीर रूपमा नलिँदासम्म भारत र चीनले पनि गम्भीर रूपमा लिने विषय हुँदैन । यो अहिलेको जुन आर्थिक वृद्धिको वेभ (लहर) छ त्यसमा नेपाल निकैपछि परिसकेको छ ।

सुरक्षा अवधारणामा, भारतले भन्दै आएको सुरक्षा छाताभित्रको देश भन्ने विषयमा पनि नेपालले कुन हदसम्म सम्झौता गर्ने भन्ने विषयमा स्पष्ट धारणा बनाएको छैन । २०५२ सालमा शेरबहादुर देउवा प्रधानमन्त्री हुँदा म परराष्ट्र मन्त्री थिएँ । भारतमा भ्रमणको क्रममा जारी गर्ने संयुक्त विज्ञप्तिमा नेपाल र भारतले सुरक्षाको विषयमा आपसी छलफल गर्नेछन् भनेर लेखिएको थियो । 'सुरक्षा' भन्नाले वृहत विषय छ । भारतीय अवधारणा चाहिँ के हो भन्ने प्रश्न उठ्यो । सुरक्षाको कुरा गर्दा त्यसको कुन चाहिँ आयाममा कुरा गर्ने हो ? भारतीयहरू खाली सुरक्षा-सुरक्षा मात्रै भन्दथे । भोलि सबै सुरक्षाको विषयमा भारतसँग परामर्श गर्ने कुरा हुन्छ ? नेपालमै पनि कस्तो सुरक्षाबारे ? भन्ने प्रश्न उठ्यो भने के भन्ने भनेर विषय उठेपछि विज्ञप्ति जारी नहुने अवस्थामा पुग्यो । परिभाषित नहुने हो भने नेपालले विज्ञप्ति जारी गर्दैन भनेपछि भारतीयहरूले आतंकवाद भने अनि मात्रै सहमति भयो ।

प्रभाव क्षेत्र भन्ने अवधारणा संसारबाट गएको छैन । रूस अहिले पनि प्रभाव क्षेत्र बनाउन खोज्दै छ । जर्मन र अन्य युरोपेली देशहरूले त्यसको विरोध गरिरहेका छन् । प्रभाव क्षेत्रको विषयलाई कम गर्ने एउटा मात्रै उपाय भनेको सरकारी राज्ययन्त्रलाई सशक्तीकरण गर्ने नै हो । नेपाल राज्य कमजोर भएर गयो भने छिमेकीहरूको एकपछि अर्को सुरक्षा माग बढ्दै जान्छ । भारतको मात्रै होइन चीनको पनि बढेर जान्छ । नेपालको कर्मचारीतन्त्र र राजनीतिमा समान धारणा राखेर जानु पर्छ । त्यहाँ जाँदा 'म कसरी भारतको नजिक हुने' भन्दा पनि 'नेपालको हितलाई लिएर जाऔँ' भन्ने विषय हुनुपर्छ ।

एक जना नेताले भारत जानुअघि भारतका अमूक नेता र मेरो केमेष्ट्री मिल्छ भन्नुभयो । अर्कोले मन मिल्छ भन्नुभएको थियो तर मन मिलेको

पनि देखिएन । राज्य बलियो बनाउने विषय अहिलेको नेपालको राजनीति र संरचनामा कुनै प्रयत्न र चिन्ता देखिएको छैन । त्यसैले नेपालको आन्तरिक मामिलामा विदेशीहरूको हस्तक्षेप निकै बढेर गएको छ । त्यसलाई प्रतिरोध गर्ने राजनीतिक संरचनाहरूको क्षमता घटेर गएको छ । र यो क्षमताहीनता अझै बढेर जाने देखिन्छ ।

चिनियाँ राष्ट्रपति सी जिनपिङको नेपाल भ्रमण स्थगित भएपछि एक भारतीय सहसचिवको स्रोतलाई उद्धृत गर्दै भारतीय समाचारपत्रले- नेपाल र बंगलादेशको भ्रमण स्थगित भएको कुराले निकै खुशी लागेको लेखेको थियो । तर सीले बंगलादेशको भ्रमण भने गरेका छन् । यस्तो परिस्थितिको कसरी ह्याण्डल गर्ने यो महत्वपूर्ण विषय हो ।

प्रभाव क्षेत्र नै हो भने पनि यसको 'रूबिकल लाइन्स' के के हुने हो ? भारत र चीनको स्वार्थ होला । नेपाललाई प्रभावमा पारौँ, नेपालको सरकार हाम्रो मैत्रि होस् त्यो ठिकै होला । तर त्यसको रूबिकल लाइन के हो ? कुनै देशको नेताहरू आउन लाग्दा त्यसलाई रोक्नेसम्म पुग्छ कि ? जस्तो प्रधानमन्त्री दाहाल भ्रमणको क्रममा जारी भएको संयुक्त विज्ञप्तिमा आएको महत्वपूर्ण अन्तर्राष्ट्रिय विषयमा परामर्श गर्ने भन्ने विषय त्यति आपत्तिजनक होइन । तर नेपाली नेताहरू प्रतिको अविश्वास हो । नेताहरूले बेचिदिने हुन् कि ? राष्ट्रिय स्वार्थमा सम्झौ ता गर्ने वा छाड्ने हुन् कि ? भन्ने अविश्वास हो । नेपालको अहिले त्यस प्रकारको मनस्थिति रहेको छ । महेन्द्रबहादुर पाण्डे र सुषमा स्वराजले जारी गरेको विज्ञप्तिमा र प्रकाशशरण महत र स्वराजले जारी गरेको विज्ञप्तिमा भाषा करिब करिब उस्तै छ । तर अहिले हामी नेपाली बढी संवेदनशील बनेका छौं त्यसैले यस्तो अवस्था सिर्जना भएको हो ।

प्रधानमन्त्री दाहाल भारत भ्रमण जाँदा उहाँकै पार्टीले समेत 'खबरदार ! देशको हित विपरित सम्झौता गर्लास्' भनेर भन्यो । अरूले भन्नु भिन्दै विषय हो तर प्रधानमन्त्री नै अध्यक्ष भएको पार्टीले भन्नु भनेको- क्या हो क्या हो । यसले खुस्काइ दिने पो हो कि ? भन्ने चिन्ता हो । यो गम्भीर विषय हो । यसले गर्दा चीनसँगको सम्बन्धमा कस्तो असर गर्छ भन्ने नै हो ।

गाली गर्नुहोस् वा प्रसंसा गर्नुहोस् एउटा फरक परिस्थितिमा राजा महेन्द्रले कोदारी राजमार्ग खोलेका थिए । यसरी नै तत्कालीन प्रधानमन्त्री केपी ओलीले नेपालको व्यापार र पारवहनको विविधिकरण गर्न महत्वपूर्ण कदम चालेका

हुन् । उनले समुद्रसम्म पुग्ने वैकल्पिक व्यवस्था गराएका हुन् । समुद्रसम्मको सम्पर्क कति सुधारयुक्त हो थाहा छैन तर कोलकोताको तुलनामा चीनसँगको समुद्र नराम्रो छैनन् । किनभने चिनियाँ बन्दरगाहको कार्यक्षमता निकै बढी छ । उनीहरूको रेल्वेदेखि सबै विषयमा क्षमता बढी रहेको छ । खर्च कति हो हिसाब गरौँला तर पहुँच नेपालले प्राप्त गऱ्यो । नेपालमाथि व्यापार नाकाबन्दी लगाउने भारतको जुन परम्परागत औजारलाई जवाफ दियो ।

तर चीनसँग भएको सन्धि कार्यान्वयन आउँछ भन्ने विषयमा भने शंका छ । सम्झौता गरेर आएपछि कसैले यस विषयमा एक शब्द बोलेको छैन । किनभने यसको प्रोटोकल चाहियो त्यो महत्वपूर्ण विषय हो । अम्ब्रेला जस्तो सम्झौता भएको त्यसको प्रोटोकलमा हस्ताक्षर भएको छैन । भारतले 'स्फेयर अफ इन्फ्लुएन्स'लाई कुन हदसम्म जोड दिएर लैजान्छ । नेपालले कुन हदसम्म स्वीकार्छ भन्ने जाँच यसबाटै हुन्छ । त्यस प्रोटोकलमा हस्ताक्षर गरेनौँ भने नेपालले आफ्नो लिभरेजलाई आफैँ गुमाउँछ । खुट्टामा बन्चरो हानेको ठहर्छ । तर यो प्रोटोकलको हस्ताक्षर नगर्नुको उद्देश्य के हो ? यहाँका सभ्रान्तलाई सत्तामा स्थायित्व दिन त होइन ? त्यति मात्रै हो भने निकै अल्पदृष्टि हुन्छ ।

प्रधानमन्त्री दाहालसँग भेट हुँदा मैले उहाँलाई मोहन शमशेरको प्रसङ्ग सुनाएको थिएँ । भारत भ्रमणको समयमा उनले 'कति तोपको सलामी दिन्छौ ?' भनेर दिल्लीलाई सोधेका थिए । १९ तोपको भन्ने आएपछि उनले स्वतन्त्र देशको प्रधानमन्त्रीलाई २१ तोपको चाहिन्छ भनेर अड्डी लिए । वास्तविक रूपमा उनले यो राम्रै गरेका थिए । यो कुरा भारतीय प्रधानमन्त्री जवाहरलाल नेहरूकहाँ पुग्यो । नेहरूले के मोहन शम्शेर सम्झौतामा हस्ताक्षर गर्छन् ? भनेर सोधे । सम्झौतामा हस्ताक्षर गर्छन् भन्ने जवाफ आएपछि नेहरूले 'जति माग्छन् त्यति तोपको सलामी दिए हुन्छ' भने । मोहन शमशेरको भव्य स्वागत पनि भयो तर त्यसको तीन महिनामा उनी हटे पनि ।

चौबाटोमा उभिएको अहिलेको नेपाल

अहिले नेपाल आफ्नो परराष्ट्र नीतिको कसरी निर्धारण गर्ने भन्ने विषयमा चौबाटोमा उभिएको छ । नेपालले आफ्नो स्वतन्त्रता र सार्वभौमिकतालाई कति अभ्यास गर्ने भन्ने विषयको निर्धारण गर्नेछ । चीनले नेपाललाई विकल्प पनि दिएको छ । नेपालको स्वतन्त्रता र सार्वभौमिकताका अभ्यास गर्ने विषयलाई

बढाउने गरी यो काम हुनुपर्छ । पारवहन सम्झौताको प्रस्ताव चीनले पहिलेदेखि अरूअरू सरकारलाई पनि दिएको थियो । त्यो नेपालले पञ्छाउँदै आएको थियो । भारतसँग भैरहेको यस्तो प्रकृतिका सम्झौता किन दिल्लीको नजरमा पर्ने भनेर नगरेका हुन् । जुन परिस्थितिले यो सम्झौता भयो यसलाई अघि नबढाउने हो भने यो निकै दुर्भाग्यपूर्ण नै हुनेछ । तर अघि बढाउलान् भन्ने विषयमा भने शंका उत्पन्न भएको छ । नेपालको राजनीतिक निकै टुक्रिएको छ र आशिर्वाद प्राप्त गर्ने आशक्ति बढेर गएको छ । राज्य कमजोर बनेको छ, माइक्रोम्यानेजमेन्टको तहसम्म देश पुगेको छ ।

त्यस्तो नहोस् ।

(नेपाल अध्ययन केन्द्रले असोज ४, २०७३ मा आयोजना गरेको 'नेपाल-चीन सम्बन्ध विषयक अन्तरक्रियात्मक कार्यक्रममा प्रस्तुत विचारको सम्पादित अंश)

नेपाल, चीन र भारतबीच त्रिदेशीय सहकार्यः

त्रिदेशीय सहकार्य र एशियाली युग

प्रा. चैतन्य मिश्र*

विषय प्रवेश

एसिया त्यसमा पनि हाम्रो दुई छिमेकीहरू चीन र भारतको उदयलाई वृहत्त दृष्टिकोणले हेर्नु पर्दछ । यसलाई विश्व र क्षेत्रीय परिप्रेक्ष्यमा हेर्नु पर्दछ । यस प्रस्तुतिमा अहिलेको विश्व र क्षेत्रीय परिवेशमा नेपाल, भारत र चीन कहाँ छ चर्चा गर्ने कोशिस हुने छ । यसमा तीन चरणको विश्व ऐतिहासिक अवस्था बारे केही कुरा भन्नेछु ।

विश्वको इतिहासमा अहिलेको समय तेस्रो चरणको एशियाली युग हो । पहिलो चरण इशापूर्वको ६ सयदेखि इस्वी सन् २०० सम्मको ८ सय वर्षको युग हो । यस युगलाई छोट्याएर ४-५ सय वर्षको भनेपनि हुन्छ वा करिव ८ सय वर्षको भनेपनि हुन्छ । दोस्रो एशियाली युग सन् ११०० देखि १६५० सम्मको समय हो । अहिले हामी तेस्रो एशियाली युगमा छौं ।

राज्यको उदय र पतनका कारणहरू

राज्यहरूको उदय, पतन, बन्ने वा टुक्रिने काम किन हुन्छ ? अहिले नेपालको सन्दर्भमा पनि यो निकै महत्वपूर्ण छ जस्तो लाग्छ । सबैभन्दा पहिले यस्तो मुलुक बिग्रने, भत्किने, विकास नहुने, टुक्रिने धेरै कारणहरू हुन्छन् । त्यस मध्ये तीन चार वटा कारणहरू बारे म यहाँ छलफल गर्ने छु ।

पहिलो, विभिन्न प्रकारका सामाजिक तत्वहरू, जस्तो किन टोलको दादा, राजाकाजी, कुलीन वर्गदेखि पार्टी र पार्टीभित्र पनि गुट आदिले उत्पादक वा व्यापारीबाट पैसा लुट्छन् । त्यसले जाँगर पनि मार्छ, लगानीको लागि थप पैसा

---

* नेपालको एक अग्रणी बौद्धिक व्यक्तित्व हुन् । अमेरिकाको फ्लोरिडा विश्वविद्यालयबाट समाजशास्त्रमा विद्यावारिधि गरेका उनी त्रिभुवन विश्वविद्यालयमा समाजशास्त्र विभागका संस्थापक प्रमुख हुन् । नेपालका साथै विश्वका विभिन्न विश्वविद्यालयमा प्राध्यापनमा सलग्न रहेका उनले नीति निर्माण र प्राज्ञिक क्षेत्रमा विभिन्न हिसाबले योगदान दिएका छन् ।

पनि हुँदैन अनि किन काम गरिराख्ने भन्ने हुन्छ । पुँजी नै हराएर जान्छ । लगानी गर्नुपर्ने पैसा अर्केतर्फ चुहिएर जान्छ । यस्तो व्यवस्थामा नवप्रवर्धक, उद्यमशील, उत्पादकबाट स्रोत तथा सम्पदा खिचिन्छ । जस्तो राणाकालमा देशको बजेट र राणा परिवारको बजेटमा केही फरक थिएन । उठेको राजश्वमा खर्च गरेर जे जति बाँच्यो यो प्रधानमन्त्रीको कोषमा जान्थ्यो ।

दोस्रो, जब समाजमा असमानता धेरै हुन्छ वा त्यसको दर बढ्दै जाने क्रममा राज्य भत्किने, बिग्रने, टुक्रिने आदि प्रक्रिया हुन्छ । असमानता भनेको मुल रूपमा आर्थिक हो तर सामाजिक र राजनीतिक असमानता पनि यसैभित्र पर्छ । अहिलेको नेपालमा यस्ता धेरै विषय देखिन्छन् । विभिन्न जात, दलित, गैर दलित, मधेश, पहाड आदि ।

मधेश पहाडको सन्दर्भमा कुरा गर्दा राजनीतिक र साँस्कृतिक रूपमा पहाडले लामो समयसम्म मधेशलाई थिचेको हो तर आर्थिक रूपमा होइन भन्ने मेरो दावी रहँदै आएको छ । खासगरी लोकतन्त्रकालमा जनताको आवाज उठ्नु स्वाभाविक हो किनकी लोकतन्त्रभन्दा अन्य समयमा यस्तो असमानता क्षम्य हुन्छ । अन्य अवस्थामा मानिस बोल्न नसक्ने अवस्थामा हुन्छ । लोकतन्त्र आएपछि मुख खुल्छ । संविधान, कानुनमा त्यो बोल्न पाइने व्यवस्था हुन्छ । मानिस संगठित पनि हुन्छन् अनि वाक स्वतन्त्रताको पनि व्यवस्था भएको हुन्छ । तर यसलाई उचित व्यवस्थापन गर्न नसक्दा राज्य एकदमै धरापमा पर्छ ।

तेस्रो, औपनिवेशिक शोषण हो जसमा सबै केन्द्रबाट तलका शोषणमा पर्छन् ।

चौथो, विभिन्न क्षेत्रमा देखा पर्ने असन्तुलन । जुन-जुन मुलुक मिलेर बसेको हुन्छ त्यस क्षेत्रमा असमानता धेरै भएपछि सम्बन्धमा असन्तुलन आउँछ । यसको मुख्य कारणमा आर्थिक वृद्धिको असमानता हो । आर्थिक वृद्धिको असमानतामा लगानी, दक्ष जनशक्ति, सैनिक क्षमता लगायत विभिन्न प्रकारको असन्तुलन कारक हुन सक्दछन् । आधारभूत रूपमा भन्दा यो पूँजी निर्माणको असन्तुलन हो ।

क्षेत्र के हो र किन महत्वपूर्ण भयो ?

त्यस्तो हो भने क्षेत्र किन महत्वपूर्ण भयो भन्ने प्रश्नबारे विचार गरौं । विगत २-४ हजार वर्षको इतिहासमा अर्थतन्त्रको चक्रमा उतार चढावहरू देखिन्छ । आधारभूत रूपमा भन्ने हो भने विकास एउटा मात्रै देशको हुँदैन,

पुरै क्षेत्रको हुन्छ । क्षेत्र भनेको प्राकृतिक रूपमा कुनै निश्चित क्षेत्र होइन । क्षेत्र एउटा देशको मात्रै हुँदैन । यसमा ८, १० वा २० वटा मुलुकको झुरूप्प विकास हुन्छ । एउटा मात्रै देशको विकास विरलै हुन्छ । आर्थिक विकास आधारभूत रूपमा क्षेत्रमा हुन्छ । आन्तरिक कारण पनि होला तर त्यस क्षेत्रको देश भएको नाताले त्यसको विकास हुन्छ । त्यसैले विकास भनेको क्षेत्रीय विषय हो । क्षेत्रको विकासबारे कुरा गर्दा ५०, १०० वर्ष वा सो भन्दा अझै लामो समयको बारेमा सोच्नु पर्छ । अहिले जस्तो काँग्रेस वा एमालेले दैनानुदिन के गर्छ भनेर सोचेर हुँदैन । यसका लागि क्षेत्रीय सोच ल्याउनु पर्दछ वा त्यो सोच ल्याउनका लागि विश्वभरको सोच आवश्यक पर्छ । यसरी व्यापक स्तरमा दीर्घकालीन सोचको योजना ल्याइएन भने दिनानुदिन मात्रै आज वा भोलि कसले कसलाई पछार्ने भनेर सोच्यौं भने अघि बढ्न सक्दैनौं ।

क्षेत्रको कोर, त्यसको मार्जिन र पेरिफेरी हुन्छ । क्षेत्र भन्ने बित्तिकै सोलोडोलो हुँदैन । यो भित्र प्रशस्त रूपमा असमानता हुन्छ । प्रशस्त विविधता हुन्छ । क्षेत्रको विकास हुने पनि त्यसै कारणले हो । क्षेत्र भनेको ठूलो बजार हो । यो वस्तु, श्रम र लगानीका लागि ठूलो र विविधतायुक्त बजार हो । सस्तो वा महँगो ज्यालावाला पनि त्यही हुन्छन् । क्षेत्रले सबै विषयहरूलाई एकै स्थानमा ल्याउँछ ।

आर्थिक बिस्तार भएको तीनवटा एशियाली युगको देशहरूको विकास र अविकासबारे कुरा राखें । विकास हुने वा नहुनेको माझ निकै उतार चढाव देखिन्छ । त्यस्तो किन हुन्छ ? त्यसको बीच-बीचमा के भयो ? क्षेत्र कुनै बेलामा खुम्चिन्छ कुनै समयमा फुक्छ । तेस्रो युगमा एशिया फुकेको समय हो । एशियाली क्षेत्र बिस्तार भैरहेको समयमा नेपाल कहाँनिर छिर्ने भनेर छलफल गर्नु आवश्यक हुन्छ । अहिले हामी एउटा विशिष्ट ऐतिहासिक चरणमा रहेका छौं । सधैंको जस्तो समय होइन अहिले । बिस्तारको यो चरणमा भारत र चीनको नीति के हुन्छ ? बिस्तार हुने र खुम्चिने यो क्रममा पूँजीवादका केन्द्रहरू सरेका छन् । एकै स्थानमा छैनन् । पछिल्लो ५ सय वर्षको इतिहास हेर्ने हो भने पनि सबैभन्दा विकसित क्षेत्र भनेको युनाइटेड प्रोभिन्सेस वा अहिलेको नेदरल्यान्डको क्षेत्र हो । चार पाँच सय वर्षअघि त्यो इलाका संसारको केन्द्र थियो । त्यसपछि बेलायत हो । बेलायत सूर्योदयदेखि सूर्यास्तसम्म एकछत्र राज्य राख्ने साम्राज्य भयो । पहिलो विश्वयुद्धमा केही र दोस्रो विश्वयुद्धपछि राम्रोसँग

पूँजीवादी विकासको केन्द्र अमेरिका सर्‍यो । अहिले हामीले भन्न थालेका छौं कि त्यो एशियातर्फ सर्‍यो । त्यो सरेको नै हो । पहिले जापान हुँदै अहिले मुल रूपमा चीन र भारतमा सर्‍यो । अहिले चीन र भारत ठूलो आर्थिक सम्भावना भएको क्षेत्र भयो । अहिले भारतभन्दा चीन धेरैमाथि छ तर भारतले त्यसलाई भेटाउँछ भन्ने पनि रहेको छ । लामो समयका लागि हेर्ने हो भने चीन र भारत मध्ये छोटो समयका लागि चीन प्रधान रहेको छ । धेरै आधारहरू हेर्दा भारतले चीनलाई भेट्टाउने देखिन्छ ।

क्षेत्र भनेको छिमेकबीचको सम्बन्ध हो । भौगोलिक क्षेत्र होइन । अनि त्यो सम्बन्ध कस्तो कायम हुन्छ भन्ने कुरा आफ्नो विकास, सैनिक लगायतका विषयहरूले देखाउछ । क्षेत्र भनेको कुनै प्रकृतिले बनाएको वा ऐतिहासिक कारणले हुने होइन । क्षेत्रको सीमाहरू निरन्तर रूपमा परिवर्तन भैराखेको हुन्छ । क्षेत्र भनेको भौगोलिक क्षेत्र होइन । कहिलेकाँही त्यो हो भनेर भान पार्न खोजिन्छ । पत्रिकामा के लेखिन्छ भने छिमेकी साट्न मिल्दैन हामीसँगै बस्नु पर्छ भनिन्छ । छिमेकी साट्न मिल्दैन तर छिमेकीसँगको सम्बन्ध परिवर्तन हुन्छ । क्षेत्र भनेको छिमेकबीचको सम्बन्ध हो । भौगोलिक क्षेत्र होइन । अनि त्यो सम्बन्ध कस्तो कायम हुन्छ भन्ने कुरा आफ्नो विकास, सैनिक लगायतका विषयहरूले देखाउँछ । त्यसैअनुसार पुनर्गठन हुन्छ । छिमेकीलाई साट्न सकिँदैन तर पुनर्गठन गर्न सकिन्छ । हाम्रो ध्येय त्यो पुनर्गठन गर्ने हो । भारतको पनि हो । अझै बढी भन्ने हो भने छिमेक, क्षेत्र र विश्वमै सबै देशको त्यो हुनु स्वभाविक नै छ । भारत त्यस्तो भयो भनेर अचम्म मान्नु पर्दैन यति मात्रै हो कि हामी पनि त्यस्तै हुनुपर्‍यो भन्ने मात्रै हो ।

पहिलो एशियाली युग

इशापूर्व ६ सयदेखि सन् २००-३०० को झण्डै ८-९ सय वर्षको समय पहिलो एशियाली युग भन्दा हुन्छ । यो समयमा पश्चिम एशिया वा अमेरिका र पश्चिमाहरूले भन्ने गरेको मध्यपूर्व अहिलेको इराक, सिरिया, इजिप्टदेखि त्यो पुरै क्षेत्र लगायत सबै एशिया त्यसमा भारत र चीन विकासको चुलीमा पुगेको समय हो । त्यो बेला निकै ठूलो राजनीतिक र सामरिक उतार चढाव भएको समय पनि हो । यो वेला धेरै वटा साम्राज्यहरू बनेका थिए । त्यस्तो साम्राज्य बन्ने समय भनेको उथल पुथलको समय हो । देश बन्ने र भत्किने सबै भैराखेको

समय हो । आर्थिक वृद्धि पनि निकै छिटोछिटो भैराखेको समयमा त्यस्तो हुन्छ । त्यस समयमा मानिसको नाम सुन्दा पनि छक्क लाग्छ । महावीर, बुद्ध, चाणक्य, कौटिल्य, कन्फुसियस, अलेक्जेन्डर द ग्रेट आदिको समयको बेला हो यो । एउटा उपन्यास छ 'क्रिएसन', त्यो पढ्दा हुन्छ । मानव सभ्यता कसरी सुरू भयो भन्ने विषयमा आधारित छ । उपन्यासको विषयवस्तु इशापूर्व ६ सय देखि सन् ३०० को समयसम्मको छ । त्यस उपन्यासमा माथि उल्लेख गरेको सबै मानिसहरू भेट भएको र कुराकानी भएको देखाउँछ । यो काल्पनिक हो तर झण्डै झण्डै साँच्चिकै समयमा हो । विचित्रको कालखण्ड हो । त्यस्तो मानिस अर्थतन्त्र उच्चबिन्दुमा पुगेको समय मात्रै उब्जिन्छन् । उथलपुथलको समयमा मात्रै उब्जिन्छन् । यसै समयमा मौर्य साम्राज्य, गुप्त साम्राज्य बनेको हो । साम्राज्य भनेको देश बन्ने र भत्किने समय हो । यस्तो प्रक्रिया हुने एउटै समयमा हो । यो तेस्रो एशियाली युगमा पनि त्यस्तै हुन्छ । अहिलेको परापूर्वकाल हेरिरहेका छौ भने पनि हुन्छ । त्यस समयको दृश्यहरूले अहिले नेपाल कहाँ छ भनेर सोच्नका लागि, कस्तो नीति भयो भने नेपाल र यस क्षेत्रलाई फाइदा हुन्छ भनेर सघाउने छ । यो एउटा विचित्रको काल पनि हो । पर्सियन सम्राट थिए डेरियस भन्ने, व्याकरण लेख्ने पाणिनी यस समयका हुन् । अफगानिस्तानको गान्धार (अहिले कान्धार भनिन्छ) यो मानव इतिहासको विलक्षण समय हो ।

६-७ सयवर्षको इतिहास हेर्ने हो भने चीनमा यो समयमा तीन वटा वंशको शासन रह्यो । युद्धकालीन राज्यको समय, हान वंश, वंश चिङ वंश थियो । यो समय चीनको अभूतपूर्व विकासको समय थियो । दुई वटाको तुलनामा हान वंशको शासन अलि लामो रह्यो । चीनको इतिहासको तीन स्वर्णकाल मध्ये यो एउटा हो भन्ने गरिन्छ । त्यस समयमा नयाँ व्यापार मार्ग बने । निजी सम्पति निकै वृद्धि भयो । जमिन, व्यापार र उत्पादनको काम निकै तीब्र गतिमा अघि बढ्यो । पहिला सहरहरू राजा कुलीनहरू मात्रै बस्ने थियो । त्यसै समयमा सहर बन्द व्यापार र उत्पादनको स्थल बन्न थाल्यो । विश्व इतिहासमा पहिलो पटक यस्तो भएको थियो । 'सिल्क रोड' केही बन्यो र केही पहिले भैराखेको प्रयोग भयो । सिल्क रोडको एउटा लामो भाग पर्सियन इम्पायर (हालको इरान तर भुभाग अहिलेको मात्रै होइन धेरै विशाल थियो) समयमा बनेको हो, चीनमा मात्रै होइन । यो रूटको प्रयोग गरेर संसारका विभिन्न स्थानमा आयात निर्यात हुन्थ्यो ।

यस समयमा नेपालको बारेमा थोरै मात्र सूचना थियो, त्यसैले धेरै भन्न सकिँदैन । इशाको चार सय वर्ष यताको मात्रै अर्थात् लिच्छवी कालदेखिको मात्रै इतिहास छ । त्यसअघिको इतिहास निकै थोरै छ । त्यसैले विस्तृत रूपमा भन्न सकिँदैन । तर केही रूपमा उत्पादनको विकास भएको थियो भनेर भन्न सकिन्छ । निर्यात पनि हुन्थ्यो भनेर भन्न सकिने सामान्य संकेत मात्रै देखिन्छ । कौटिल्यको अर्थशास्त्रमा नेपालबाट उच्च गुणस्तरको राडीपाखीहरू निर्यात हुन्थ्यो भनेर लेखिएको छ ।

भारत र चीन आर्थिक वृद्धिको उच्चबिन्दुमा त्यसकालमा पुगेको भनिएको थियो । तर यो दुवै नेपाल कसरी मिसिएका थिए भन्ने सूचना छैन । त्यो सूचना आवश्यक छ । के आयात गर्दथे ? के निर्यात गर्दथे ? एकले अर्कोबाट के सिक्यो ? एक अर्काकोमा लगानी हुन्थ्यो कि हुँदैनथ्यो ? भन्ने विषयमा हामी जानकार छैनौं । त्यो थाहा पाउन आवश्यक छ । यी विषयहरू पक्कै पनि हुनुपर्छ । यस्तो विषय दुवैको बीचमा प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष रूपमा भएको हुनुपर्छ । दुवैले सिल्क रोडबाट बेच्थे । यसमा भारत र चीन मात्रै छैन संसार छ । संसारको व्यापार पछिल्लो तीन चार सय वर्षमा मात्रै भएको होइन । पहिलेदेखि नै हो । दुवैले तेस्रो बजारमा निर्यात र आयात गर्ने प्रकृया ठूलो परिणाममा हुन्थ्यो होला । भारतले चीनलाई के बेच्यो त्यसबाट के किन्थ्यो ? भनेर खोज्न पनि आवश्यक छ । त्यसका साथसाथै एउटा बृहत बजारमा उनीहरू दुवैको साझा पहुँच के-के थियो ? त्यसबाट के-के फाइदा लिन्थे भनेर सोच्न पनि आवश्यक छ ।

दोस्रो एशियाली युग

मोटामोटी रूपमा भन्दा यो युग सन् ११०० देखि १७०० सम्मको समय हो । त्यसभन्दा अघि अर्थात् एघारौं शताब्दीमै खुट्टा टेकिसकेको जस्तो देखिन्छ । पहिलेको भन्दा यो कालखण्डको सूचना भने पर्याप्त मात्रामा छ । सन् १६०० मा संसारको कुल गार्हस्थ उत्पादनको ५५ प्रतिशत चीन र भारतबाट उत्पादन हुने गरेको थियो । ३० प्रतिशत जस्तो चीन र २५ प्रतिशत जस्तो भारतबाट हुन्थ्यो । यो ठूलो अर्थतन्त्र थियो । संसारमा यत्रो ठूलो अर्थतन्त्र कही पनि थिएन । त्यो हुनाको मुख्यकारण मानिस धेरै भएर पनि हो । धेरै मानिस भएपछि धेरै उत्पादन हुन्छ । तर त्यति मात्रै होइन प्रतिव्यक्ति उत्पादन नै धेरै थियो ।

हामी विद्यालय र विश्वविद्यालयमा एक प्रकारले अन्धो भएर पढ्यौ जस्तो लाग्छ । लामो समय त्यसबाट चेतेको हुनाले अहिले विश्वविद्यालयमा पढाउन सुरू गर्दा मल्लकालबाट सुरू गर्छु । त्यस समयमा नेपाल संसारको विकसित मुलुकहरू मध्ये थियो । १३, १४ र १५ औ शताब्दीमा पुरै नेपाल नभनौं काठमाडौं विकसित मुलुकहरूको हैसियतमा थियो । संसारको उच्चतम विकास भएको स्थानहरू मध्ये काठमाडौं एक थियो । एमए पढ्ने विद्यार्थी छक्क पर्छ । किनभने उसले जहिले पनि नेपाल सधै गरिब भन्ने बाहेक मन्त्र सुनेकै छैन । त्यसैले राम्रो हुनसक्छ भनेर कल्पना नै गर्दैनथ्यो । पहिले भयो भने पछि पनि हुनसक्छ भन्ने सम्भावना खुल्छ । विद्यार्थीमा एक्कासी अनुहार उज्यालो हुन्छ । आखाँमा आशा पलाउँछ ।

संसारको कुल गार्हस्थ उत्पादनको चीनले ३० र भारतले २५ प्रतिशत योगदान दिएको त्यस्तो विचित्रको समयको बीचमा नेपालमा मल्लकाल छ । मल्लकालको बारेमा थोरै मात्रै इतिहास लेखिएको छ । तर काठमाडौंमा देखिने यो सारा बैभव काठमाडौंको मठ, मन्दिर, धारा त्यसमा एउटा खानेपानी र अर्को ढलको छुट्टाछुट्टै भूमिगत पाइपको व्यवस्था । त्यो देख्यौं भने नेपालमा उच्चस्तरको शहरी विकास भएको थियो भन्न सकिन्छ । यो कसरी जोडिएको थियो भनेर भन्न सक्दिन तर मेरो दावी के छ भने तीन वटा मुलुक जोडिएकाले त्यो भएको हो । मल्लकाल सम्पन्न हुनु पछिको कारण व्यापार हो । राम्रो कृषि प्रणाली थियो र कुशल कालिगढ थिए । अरनिकोका साथ ८० जना कालिगढलाई चीन पठाइएको थियो भने काठमाडौंमा उनीहरू संख्या ८० मात्रै त थिएन होला ! नेपालमा त्यस्ता कुशल कालिगढ छ्यालब्याल थियो होला । त्यो त एउटा प्रतिनिधि मण्डल पो चीन गएको होला, त्यस्ता अरूपनि कैंयन गएका थिए होलान् । त्यही समयमा भएको हो जुन समयमा संसारको कुल जिडिपीमा भारतको २५ र चीनको ३० प्रतिशत हिस्सा हुने गरेको थियो ।

क्षेत्रको विकास प्रभावको बारेमा कुरा गर्दा रोग त होइन तर सरूवा रोग जस्तो हो । एक स्थानबाट अर्को स्थानमा विकास सर्छ । छिमेकीको विकास नगरी आफ्नो विकास पनि दिगो हुँदैन । के बुझिराख्नु पर्छ भने नेपाल गरिब रहिरहेर चीन र भारत धनी हुनसक्दैन । इतिहासमा त्यस्तो भएको छैन । चीनको तीन वटा स्वर्णकाल मध्ये सोङ र मिङ युग यसमा पर्छ । यस कालमै चीनमा राजनीतिक स्थायित्व लगायत धेरै विकास र आर्थिक वृद्धि भएको थियो । मैले

क्षेत्रमा जे हुन्छ त्यसले मुलुक बनाउन, बिगार्छ र भत्काउछ भन्दै आएको छु । सिङ्गो नेपालको निर्माण यसै समयमा भएको हो । भारतमा मुगल साम्राज्य भत्किने र अंग्रेज साम्राज्य आउने क्रममा भारतभर उथलपुथलको प्रकृया भएको थियो । अहिलेको भारत, पाकिस्तान, बंगलादेश आदि क्षेत्रमा यस्तो भएको थियो । राज्यहरू बन्ने विग्रने भएको थियो । त्यो मध्ये नेपाल एउटा मात्रै हो । यसलाई राजनीतिक, आर्थिक, विश्व र क्षेत्रीय परिप्रेक्ष्यमा राखेर हेर्नुपर्छ ।

साँधुरो रूपमा हेर्दा पृथ्वीनारायण शाह हिरो भन्ने की भिलेन भन्ने बहस होला तर यसको बृहत पृष्ठभूमि मुगल साम्राज्यको पतन र अंग्रेज साम्राज्य उदाउँदाको कथा हो । यस क्षेत्रमा उथलपुथल निकै भएको थियो । नेपालको मात्रै कुरा होइन । त्यस मध्येको एउटा बाँछिटा नेपाल हो ।

नक्सा हेर्ने हो भने त्यसले त्यस बेलाको नेपालको अवस्थालाई देखाउँछ । अहिले नेपालको जति भूभाग छ त्यो भन्दा निकै कम छ ताप्लेजुङबाट कोलकता । नेपाल किन पहाडमा गोबर फ्यालेको जस्तो रह्यो ? किन कोलकतासम्म हुन सकेन ? हाम्रो इट्टा जस्तो नक्सा किन बन्यो ? यो कुनै प्राकृतिक विषय होइन ? यो आपसेआफ भएको पनि होइन । मुगल साम्राज्य भत्किने क्रममा के भयो, अंग्रेज साम्राज्य के भयो भन्ने कुरा ध्यान दिनु पर्छ । किनभने अंग्रेज साम्राज्यको सुरूवात बंगालबाट भएको थियो । नेपाल कसरी त्यहाँसम्म पुग्न सक्छ ? धेरै तराइसम्म फैलिन कसरी जान सक्थ्यो या सक्दैनथ्यो । नेपालको नक्शा या भौतिक अवस्थिति पनि त्यो बृहत परिस्थितिमा निर्माण भएको हो । यो क्षेत्र बन्दा नेपालले आकार ग्रहण गर्‍यो ।

मल्लकालमा देखेका र पढेका छौं तर त्यसलाई आत्मसात गर्न बाँकी छ । पछिका लागि त्यसले के के सम्भावना खोल्छ भनेर हामीले ग्रहण गर्न बाँकी छ । त्यसको बारेमा विस्तृत रूपमा खोज्न पनि बाँकी छ र समकालीन समयमा त्यसको महत्व बुझ्न बाँकी छ ।

तेस्रो एशियाली युग

सुरूमै चर्चा गर्दा एशियामा फेरि एउटा विचित्रको कालखण्ड आएको छ । त्यसैले तेस्रो एशियाली युग भन्न मिल्छ यसलाई । अघिल्लो दुई वटा युग जस्तै यसका महत्वपूर्ण गुण अहिले दोहोरिन लागेको छ । विश्व पुँजीवादी प्रणाली स्थानान्तरण हुँदैछ । युरोप अमेरिकाबाट एशियातर्फ सर्दै छ । त्यसमा

भारत र चीनले मुल स्थान ओगट्दैछ । त्यसको ठ्याक्कै बीचमा नेपाल छ । यो कति महत्वपूर्ण कुरा हो भनेर अझै मनन गर्न बाँकी छ जस्तो लाग्छ । चीन र भारतको बीचमा नेपाल भएको लामो समय भयो । साढे २ सय वर्ष भयो । त्यस समयमा भएको भिन्दै हो र अहिले भएको भिन्दै हो । यो पूर्ण रूपमा नयाँ परिस्थित हो । फरक हो । पृथ्वीनारायण शाहको पालामा 'दुई ढुंगाबीचको तरूल' भन्नु एउटा कुरा हो र अहिले भन्ने अर्को कुरा हो । यसलाई उही नै बुझियो भने अनर्थ हुन्छ । त्यसरी बुझ्यौं भने अहिलेको ऐतिहासिक परस्थितिमा हामीले टेक्दैनौ । अहिले यथार्थमा टेकेर पहिलेको अवस्थालाई विश्लेषण गरिनुपर्छ । अहिलेको विशिष्ट विश्व ऐतिहासिक र क्षेत्रीय परिस्थितिलाई टेकेर दुई वटा एशियाली युगमा के-के भएका थिए, यो क्षेत्र कस्तो थियो भन्ने विषयमा विश्लेषण गरिनुपर्छ ।

जसरी राज्य बन्ने बिग्रने कुरा पहिलो र दोस्रो एशियाली युगमा भयो, यस युगमा पनि हुने सम्भावना प्रशस्त छ । टुक्रिने, चिरिने वा च्यातिने त्यसै भनेको होइन । मैले एक दशकअघि नै च्यातिने सम्भावनाको बारेमा बोलेको थिएँ । दुई वटा एशियाली युगमा यो देखिएको हो । त्यसैले त्यस्तो हुने सम्भावना अहिले पनि छ । यो भनेको नेपालका लागि मात्रै होइन, यो भन्दा बाहिरका लागि पनि लागू हुन्छ । पछिल्लो दश वर्षमा चीन आक्रमक नीतिका साथ अघि बढेको छ । चाहे त्यो नेपालको उत्तर भूभागमा हुने गतिविधि लिएर होस वा सुरक्षा निकायमा अलि बढी नै हात हालेर होस् । त्यस्तै, अन्तर सीमा सडक वा रेलका साथै जलविद्युत लगायतको विषयमा चिनियाँ सहभागिता निकै बढेको छ । त्यो चीनको मात्रै बढेको छैन भारतको पनि धेरै बढेको छ ।

मधेशलाई राजनीतिक तथा साँस्कृतिक रूपमा पहाडी राज्य वा शासकले थिचेकै हो तर आर्थिक रूपमा भने होइन । तर त्यसको उत्तर नाकाबन्दी हो कि होइन ? त्यो, घाँटीमा छुरा रोपेको हो कि होइन ? यो चीन कसरी आक्रमक भैराखेको छ र त्यो सँग भारतको प्रतिद्वन्द्विताको कुरा सापेक्षित विषय हो । यो यतिकै भएको छैन । यो विश्व प्रणाली र क्षेत्रीय प्रणाली सम्बन्धी विषय हो । यो नितान्त दुई देशको मात्रै कुरा होइन । आज मधेश खोज्यो भोलि अर्को कारण खोज्छ । मधेश रणनीतिक विषय मात्रै हो भारतका लागि । नेपालका लागि भने प्रजातन्त्र कुरा गर्ने र प्रजातान्त्रिक हौँ भन्ने हो भने सबै नागरिकलाई समान रूपमा व्यवहार गर्नु पर्छ । त्यसबाट एक इन्च पनि पछि हट्ने विषय

होइन । कानुनअनुसार मधेशी, दलित र महिला लगायत सबैलाई बराबरीको अधिकार सुनिश्चित गर्नै पर्छ । सबैलाई एकै पटक गर्न सकिँदैन होला तर नेपाल त्यसतर्फ जाँदैछ है भनेर पारदर्शी रूपमा देखाउन सक्नु पर्छ । नेपालको आन्तरिक समस्या छँदैछ तर नाकाबन्दी, लगातारको हस्तक्षेप, यो परिवर्तित आक्रामकता चीन र भारतको र परिवर्तित क्षेत्रीय सम्बन्ध कसरी निर्माण हुँदैछन् भन्ने विषयसँग गाँसिएको विषय हो ।

अन्तमा अहिलेसम्म जोखिमको मात्रै विषयमा चर्चा भयो । यसले नेपालका लागि ठूलो अवसर पनि सँगै लिएर आएको छ । ५-७ सय वर्षमा गुमेको वा नपाएको अवसर फेरि एक पटक आउँदैछ । प्रथमतः चीन र भारतलाई यो अवसर आएको छ र उनीहरू अघि छन् । यो अवसर नेपालका लागि पनि आएको छ । दुवै देशसँग समन्वय गर्न सक्यो भने धेरै ठूलो अवसर पनि छ । त्यसबाट आफै फाइदा लिन र आफै आर्थिक विकास गर्न सक्यो भने यो ठूलो अवसरको विषय हो । त्यो मल्लकालभन्दा धेरै ठुलो वैभव सिर्जना गर्न सकिन्छ । मल्लकालले बाटो मात्रै देखाएको हो । त्यसैले त्यो अवसर छ । छिमेकी देशहरूको बजार नै ठूलो छ । यो अवसर देखेनौं र जोखिम मात्रै देख्यौं भने नेपाललाई पाइला चाल्न डराउँछ । त्यसैले बलियोसँग खुट्टा टेक्ने समय हो । यसले नेपाललाई धेरै फाइदा दिने छ । तर उच्च जोखिम पनि छ । ती क्षेत्रहरू के-के हुन् । अहिले सीमा र संविधानको विषय धेरै उठेकाले पानीको विषय आउन पाएको छैन । त्यसो त, भारतसँग कतिवटा नदीको लाइसेन्स लगायत के-के भइ नै सक्यो । संविधानको विषय सल्टिने बित्तिकै भारत जलस्रोतको विषयमा घनीभूत रूपमा जानेछ । भारतका लागि पानी र सुरक्षा आधारभूत स्वार्थ हो । संविधान सल्टिने बित्तिकै यो विषय राम्रोसँग प्रस्तुत हुनेछ । भारतसँग नेपालविरूद्ध प्रयोग गर्ने सक्ने प्रशस्त हतियारहरू छन् । नाकाबन्दी नै दुई तीन पटक प्रयोग भैसक्यो । त्यो भन्दा शक्तिशाली हतियार चाहिँ भारतमा काममा जानेहरूलाई बन्द गर्ने भन्नु नै पर्दैन, कागत मात्र बोकेर आउन भन्न थाल्यो भने गाह्रो पार्छ । नेपाल त्यत्तिको जोखिममा छ । यो जोखिमको समाधान कसरी खोज्ने हो त्यस विषयमा समेत विचार गर्नुपर्छ । अरू छिमेकीले बोल्दैनन् । नाकाबन्दीमै बोलेनन् । त्यसतर्फ काम गर्न बाँकी नै छ । नेपालले आफूले आर्थिक वृद्धि हासिल गर्न सकेन भने छिमेकी झन् झन् नबोल्ने हुन्छन् । धेरै प्रकारका विषयहरू छन् तर आर्थिक समृद्धि प्रमुख हो ।

एथनिफिकेसन चीनबाट पनि हुनसक्छ जबकि भारतबाट भैरहेको छ । बेलाबेलामा यसको विभिन्न प्रकारको प्रयोग हुन्छ । त्यस मध्ये एक हो मधेश । पहाडीबाट हेपाइ खाएको कारणले कतिपय विषय मधेशको जायज चासो पनि होला तर २००६-७ मा मधेश आन्दोलन भारतको सिर्जना हो । त्यसमा दुविधा नराखे हुन्छ । भुटानमा पनि त्यही भयो । पाकिस्तान र बंगलादेशलाई त्यसकै आधारमा टुक्र्याइयो । नेपालमा मधेश र पहाडको आफ्नै समस्या छँदैछ । भारतको चासोको विषय भने अर्को कुरा हो । मधेश भएन भने उसले अरू खोज्छ । उदाहरणका लागि सुरक्षाको विषय आउन सक्छ । भारतीय संस्थाहरूमा, यहाँका उद्योगहरूमा, वा जलविद्युतमा भारतीय सेना राख्ने भनेर आउन सक्छ । कानुनविहीन अवस्थामा पुगेको नेपालमा आतंकवाद बढ्न पनि सक्छ नभएपनि त्यो एउटा वहाना हुनसक्छ । हाम्रा अगाडि यस्ता चुनौतीहरू छन् तर ठुलो अवसर पनि छ ।

(नेपाल अध्ययन केन्द्रले ०७३ कात्तिक २६ गते आयोजना गरेको 'नेपाल, भारत र चीन बीच त्रिदेशीय सहकार्य' कार्यक्रममा प्रस्तुत विचारको सारांश)

त्रिपक्षीय सहकार्यः

त्रिदेशीय 'गेम चेञ्जर' हुनसक्छ

श्रीधर खत्री*

नेपाल, भारत र चीन बीच त्रिपक्षीय सहकार्य बारेमा विविधकोणबाट छलफल गरिनु पर्ने एउटा महत्वपूर्ण विषय हो । यसबारे उब्जिएका मेरा केही विचारहरूलाई श्रृंखलाबद्धरूपमा यहाँ प्रस्तुत गर्नेछु ।

(१) हामीलाई यो प्रस्तावित त्रिपक्षीय सहकार्यबारे के कति जानकारी छ ?

(२) त्रिपक्षीय सहकार्य अहिले कुन अवस्थामा छ ? के यो एउटा लहडमा भनिएको विचार मात्र हो या अवधारणापत्र सहित सुविचारित हिसाबले अघि सारिएको कुरा हो ?

(३) के यो प्रधानमन्त्री पुष्पकमल दाहाल नेतृत्वको सरकारले अघि सारेको विचार मात्र हो या आगामी दिनमा जोडदार रूपमा नेपालले अवलम्बन गर्ने राष्ट्रिय नीति हो ?

(४) हिमालपार सम्बन्धलाई आउने शताब्दीमा पुनः परिभाषित गरी यी तिनै देशले स्वीकार गर्ने र कार्यान्वयन गर्ने राष्ट्रिय र अन्तर्राष्ट्रिय वातावरण के छ ?

(५) त्रिदेशीय सहकार्यका लागि उपरोक्त उत्तरहरूले हामीलाई भविष्यमा कतातर्फ डोऱ्याउला ?

(१) हामीलाई यो प्रस्तावित विचारबारे के कस्तो जानकारी छ ?

तत्कालका लागि प्रधानमन्त्री पुष्पकमल दाहालले सन् २००८ मा पहिलो पटक यसबारे उच्चारण गरेको र फेरि हालै गोवामा चिनिया राष्टपति सि चीनफिङ, भारतीय प्रधानमन्त्री नरेन्द्र मोदीसँग ब्रिस्क विमस्टेक बैठकको दौरानमा

* प्राध्यापक श्रीधर खत्री विदेश मामिला विज्ञ हुन् । कोलम्बो स्थित 'रिजनल सेन्टर फर स्ट्राट्रेजिक स्टडी' का कार्यकारी अध्यक्ष रही सकेका उनले सिटी कलेज न्यूयोर्क कोलम्बो युनिभर्सिटीबाट डिग्री गरेका छन् । उनी क्षेत्रीय सुरक्षा र श्रम आप्रवासन जस्ता विषयमा समेत दखल राख्छन् ।

वहाँले नै फेरि कुरा उठाएको बाहेक त्रिदेशीय सहकार्यको यो प्रस्तावबारे हामीलाई निकै कम जानकारी रहेको अवस्था छ । सञ्चार माध्यममा पनि अस्पष्ट कुरा आएकाले यो मुद्दा केवल त्यहाँ उठाइएको मात्र हो वा विस्तृत छलफल पनि भएको हो भन्नेबारे प्रस्ट छैन ।

एउटा रिपोर्टका अनुसार 'नेपालले त्रिपक्षीय सहकार्यको कुरा प्रस्तावित गऱ्यो' जुन भारत र चीनद्वारा स्वागत गरियो भन्ने थियो । अर्को रिपोर्ट, जसमा चिनियाँ सरकारी प्रवक्ता हुआ चुङयिङको चाखलाग्दो भनाई अनुसार नेपालको प्रस्तावमा 'तीन देशमाझ सहकार्यको खोजी' भन्ने थियो भने भारतीय परराष्ट्र मन्त्रालयका प्रवक्ता विकास स्वरूपले आफ्नो विस्तृत भनाई राख्दै 'त्यहाँ कुनै त्रिपक्षीय बैठक नभएको' र यो केवल बैठक कोठामा सँगै भएको वेलाको 'संयोगमात्र' हो । माथिको कुरा जे भए पनि प्रधानमन्त्रीको निजी सचिवालयका अनुसार भने 'नेपालको अनुरोधमा राम्रो पूर्वतयारी र छलफल भई बैठक बसेको' थियो । प्रधानमन्त्री पुष्पकमल दाहालले नोभम्बर ९ मा हिमालपार सहकार्यको सम्मेलनमा व्यक्त गरेको विचार अनुसार गोवामा संयोगवस भएको बैठकमा राष्ट्रपति सि चीनफिङ र प्रधानमन्त्री मोदी त्रिदेशीय सहकार्यको आवश्यकताका बारेमा सकारात्मक रहेको भन्ने थियो ।

(२) त्रिदेशीय सहकार्य अहिले कुन अवस्थामा छ ?

के यो एउटा लहडमा भनिएको विचार मात्र हो या अवधारणापत्र सहित सुविचारित हिसाबले अघि सारिएको कुरा हो? यी निकै महत्वपूर्ण प्रश्नहरू हुन् किनकी प्रधानमन्त्रीले यो विचार प्रवाह गरेको अहिले आठ वर्ष बितिसकेको छ । यदि यो केवल धेरै वर्ष पहिला सम्प्रेषित एउटा विचार मात्र हो र करिव एक दशकसम्म कुनै प्रगति भएको छैन भने यसलाई अघि बढाउने सम्भावना निकै टाढा देखिन्छ । अर्कोतर्फ, यदि यसमा केही प्रगति भएको छ भने यसबारेमा एउटा अवधारणापत्र वा कार्यपत्र हुनु पर्दथ्यो जसले एउटा रचनात्मक छलफलका लागि आधार तय गर्दथ्यो र अवधारणालाई मूर्त बनाउन मद्दत गर्दथ्यो । यस्तो कार्यपत्रले निम्न कुराहरू निश्चित गर्नु पर्दछः संयन्त्रको उद्देश्य, सहकार्यको प्रकृति (आर्थिक, राजनीतिक वा रणनीतिक), छलफल विधि र निर्णय प्रक्रिया, यो परिचालन हुने संस्थागत ढाँचा (लचिलो या संरचनागत), कार्यक्रमका क्षेत्रहरू दृष्टिगत भएको, कार्यन्वयन गरिने कार्यक्रमका प्रकारहरू, कार्यक्रम

कार्यान्वयनका लागि मोटामोटी समय-अवधि, संयुक्त परियोजना सञ्चालन गर्नका लागि स्रोतसाधन जस्ता विषयहरू संलग्न गरिएको हुनु पर्दथ्यो ।

जहाँसम्म मलाई थाहा भए अनुसार त्यहाँ त्यस्तो कुनै अवधारणापत्र रहेको छैन तर पनि प्रधानमन्त्रीले हिमालपार सहकार्यका लागि हालसालै भएको सेमिनारमा भने केही विषयहरू उठान भएका छन् । उनका अनुसार, यो सहकार्यको 'मूल उद्देश्य तीनवटै देशलाई फाइदा हुने गरी संयुक्त विकास परियोजना अघि बढाउनु' हो । यसको आशय सार्क, विमस्टेक, एससिओ र अरू दुईपक्षीय संयन्त्रहरूलाई विस्थापित गर्नु होइन बरू तिनीहरूलाई सघाउनु हो । हिमालय क्षेत्रका देशहरू लगायत मध्य एसियाका देशहरूका लागि समेत यसको सदस्यता खुला रहने छ । कनेक्टिभीटी सहकार्यको मूल कुञ्जी हुनेछ जसमा बहुलेन हाइवे र रेलवेका साथै पूर्वाधारमा लगानी आवश्यक पर्नेछ ।

प्रधानमन्त्रीको तर्क छ कि यस्तो परियोजनाले भारतीय प्रधानमन्त्री मोदीको 'हिट' (हाइ वे, सुचना, हाइ वे, ट्रान्स वे) प्रस्तावना र चीनको वान बेल्ट वान रोड इनिसियटिभ प्रस्तावसँग मेल खान्छ । उनले थप दृष्टिगत गरे अनुसार ऊर्जा विकास, वित्तीय बजार, शैक्षिक संस्थाहरू, पर्यटन उद्योगको संयोजन र व्यापारिक प्रतिनिधिमण्डलको आदानप्रदान, जनस्तरमा बृहत्तर सहकार्यका साथै अन्य क्षेत्रमा सहकार्यका विषयहरू रहेका छन् । ब्रिस्कको 'नयाँ विकास बैंक' ले यस्ता परियोजनाका लागि स्रोत जुटाउने सम्भावना देखिन्छ । प्रधानमन्त्रीद्वारा प्रस्तुत यो खाका सही दिशामा पाइला सारिएको भएपनि यसलाई साँच्चिकै सार्थक बनाउने हो भने निकै गृहकार्य गर्न आवश्यक छ । यो कुनै अवधारणापत्र होइन बरू आठ वर्ष पश्चातको एउटा मोटो विचार मात्र हो ।

(३) के यो त्रिदेशीय सहकार्य प्रधानमन्त्री पुष्पकमल दाहाल नेतृत्वको सरकारले अघि सारेको विचार मात्र हो या आगामी दिनमा जोडदार रूपमा नेपालले अवलम्बन गर्ने राष्ट्रिय नीति हो ?

संकेतहरूले के बताउँदछ भने यो प्रधानमन्त्री दाहालद्वारा आठ वर्ष अघि सारिएको केवल निजी परियोजना जस्तो देखिएको छ र यो त्यस पछिका छ वटा सरकारहरूले फलोअप गरेका छैनन् जसमा माओवादी नेतृत्वमै रहेको बाबुराम भट्टराइको सरकार समेत पर्दछ । कोही पनि यो निश्कर्षमा पुग्न सक्दछ कि यो खाका राष्ट्रिय रूपमा देशभित्र रहेका महत्वपूर्ण राजनीतिक शक्तिहरूका बीच सुझबुझ विकास नभैकनै अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा पहिला छलफल गरिएको छ ।

यसले प्रस्तावको गम्भीरतामाथि आशंका उत्पन्न गराउने मात्र होइन अरू शक्तिहरूले लिनु पर्ने स्वामित्व माथि पनि प्रश्न उठाउँदछ । उदाहरणका लागि, नेपाली कांग्रेसले यस प्रस्तावलाई अझै मान्यता दिएको छैन र अझै ओली सरकार जसले भारत सँगको सम्बन्ध पुनःसन्तुलन गर्न खोजेको थियो त्यस सरकारले पनि यो विचार ग्रहण गरेको देखिएन ।

(४) हिमालपार सम्बन्धलाई आउने शताब्दीमा पुनः परिभाषित गरी यी तीनवटै देशले स्वीकार गर्ने र कार्यान्वयन गर्ने राष्ट्रिय र अन्तर्राष्ट्रिय वातावरण के छ ?

यदि प्रस्ताव कार्यान्वयन भएमा हिमालपार सम्बन्धका लागि यो 'गेम चेन्जर' हुनेछ तर यसका लागि विचारलाई विभिन्न तहमा स्वीकार्य बनाउन अनुकुल वातावरण बनाउनै पर्दछ । अन्यथा, यो क्षेत्रका तीन देशलाई अग्र दिशामा लिने यो बहुपक्षीय सहकार्य कुरामै मात्र सिमित भएर केवल चाहना-पत्र मात्रै हुने खतरा छ । म जहाँ सम्म देख्छु कि देशका शक्तिहरू त्रिपक्षीय सहकार्य व्यवस्थापनका लागि एकै बिन्दुमा विश्वसनीयताका साथ नआइसकेकाले यसको कार्यान्वयनको सम्भावना आशंकामा रहेको छ ।

नेपालः

आशंकारहित के भन्न सकिन्छ भने यो प्रस्ताव नेपालले नै अघि सारेको हो । तर यो विचारका लागि समर्थन लिन कमजोर तयारीका लागि देश भित्रको अस्थिरता पनि मुख्य कारक तत्व भएको छ । विगतका दशकहरूमा विदेश नीति सम्बन्धित मुद्दाहरूमा निकै कम ध्यान गएको छ । यसका कारण हाम्रो अन्तर्राष्ट्रिय अडान र कुटनीति निकै थला परेको छ ।

राजनीतिक पार्टीहरूले 'आफ्नो मान्छे' पठाउन नपाएका कारण १० देखि १५ देशमा कुटनीतिक पदहरू रिक्त राखिएको छ । त्रिदेशीय सहकार्यको प्रस्ताव यस्तो बेलामा आएको छ, जुनबेला नेपालका मूख्य खेलाडीहरूले देशको एउटा गतिशील विदेश नीति र सुरक्षा मुद्दाहरूलाई बेवास्ता गरेका छन् जसका कारण त्रिदेशीय सहकार्यमाथि पनि प्रश्नचिह्न उब्जाएको छ । अझ अघि, यस संयन्त्रको लाभ र हानीबारे आन्तरिक रूपमा छलफल नगरीकन यो राम्रो खुट्टा नटेकेको राष्ट्रिय प्रतिवद्दता बिनाको एउटा अन्वेषणात्मक अवधारणा मात्र बन्नेछ ।

भारतः

मलाई परेको प्रभाव अनुसार भारत यसमा एउटा मनमौजी अवलोकनकर्ता जस्तो भएको छ । भारतीय परराष्ट्र मन्त्रालयको प्रवक्ताका अनुसार गोवामा भएको त्रिदेशीय सहकार्यको मिटिङबाट के विचार गर्न सकिन्छ भने उ केवल सहभागीका रूपमा पनि देखिन चाहदैंन । एउटा उदाउँदो विश्व शक्तिका रूपमा भारतले विगत डेढ दशकमा कित्ता परिवर्तन गरिरहेको छ र उसले नेपाल लगायत दक्षिण एसियामा आफ्ना नीतिहरूलाई पुनःपरिभाषित गर्न खोजिरहेको छ ।

हालै प्रदर्शन गरिएको नाकाबन्दीले के देखाउँदछ भने भारतीय नीति निर्माताहरूले अबलम्बन गरेको चिन्तनको आधार अहिले पनि सन् ६० र ७० को दशकको नीति अनुरूप छ । त्यहाँ कर्मचारीतन्त्र, राजनीतिज्ञ, सेना, संस्थापन र अग्रगामी बुद्धिजीवीहरूमा भारतको बदलिँदो आवश्यकता र परिवर्तित सन्दर्भमा नेपालका लागि आज अवलम्बन गर्नुपर्ने नीतिका बारेमा केही अवधारणागत भिन्नताहरू देखिन्छन् । यो अवस्थाले आंशिक रूपमा बयान गर्दछ कि चीन किन विगत डेढ दशकमा दक्षिण एसियामा महत्वपूर्ण उपलब्धिहरू हासिल गरिरहेको छ जबकी प्रधानमन्त्री मोदीको 'छिमेक प्रथम' नीति हुँदाहुँदै पनि भारत छिमेकीहरूसँगको सम्झौताहरूमा पछि परिरहेको छ । नेपालको सन्दर्भमा नयाँ दिल्लीको ब्रिटिश भारतको नीतिले सीमाका देशहरूलाई हेर्ने तरिका र यसको उदाउँदो शक्तिलाई त्यो सोचमा रिट्रोफिट गर्ने प्रयास माथि उल्लेखित बयानको एउटा अंश हुन सक्दछ । यी दुवै परिवेशमा नेपालप्रति र छिमेकी देशहरूप्रति (दक्षिण एसिया) भारतको नीति बाह्य शक्तिहरूको प्रभावबाट जुनसुकै उपायबाट पनि मुक्त राख्नु बनेको छ ।

भारतले चीन र अरू देशलाई सफलतापूर्वक सार्कमा अवलोकनकर्ताको मानार्थ भूमिकामा राखी चीनसँग दुईपक्षीय संलग्नतामार्फत् 'शान्ति र समृद्धिका लागि रणनीतिक र सहयोगात्मक सहकार्य' कायम राखेको छ । यसका कारण उनीहरू बीच करिब १०० बिलियन अमेरिकी डलर बराबरको वार्षिक व्यापार भइरहेको छ । भारत दक्षिण एशियामा चीनको बढ्दो प्रभावका बारेमा सतर्क छ । त्रिदेशीय सहकार्यको प्रयासले नेपाललाई बराबरीको हैसियत दिने र नेपालको चीन निकटलाई आधिकारिकता दिने भएकोले भारत यसलाई राम्रो मान्ने देखिदैंन । एकजना अवलोकनकर्ताले नोट गरेअनुसार, त्रिदेशीय सहकार्यले तबमात्र मूर्तरूप लिन सक्छ जब यसले तीन देश बीचको समान भूमिकाभन्दा

भारत र चीन नेपालमा दुईपक्षीय सहमति बनाइ काम गर्न कुटनीतिक रूपमा तयार हुन्छन् । तर नेपालको नाममा दुई देशले लिने यस्तो पहलकदमीले 'लिपुलेक' मा हालै देखिएको विवादास्पद तरिका झैँ नेपाल निर्णय प्रक्रियामा झनै सिमान्तकृत हुनसक्दछ ।

चीनः

मेरो अध्ययनमा के छ भने त्रिदेशीय सहकार्यका लागि अघि बढ्न तयार भएको एउटा देश चीन मात्र छ । चीनसँग उसको बढ्दो राजनीतिक, आर्थिक र सैन्य शक्तिलाई सेवा पुऱ्याउन सक्ने सुगठित र विकसित वैदेशिक र रणनीतिक योजना रहेको छ ।

चीनले दक्षिण एसियामा अघि बढ्न मार्गप्रशस्त गरिसकेको छ र नेपाल नीतिमा पनि नयाँ सम्भावनाहरू खोल्न प्रयास गरिरहेको छ । परम्परागत रूपमा 'भारतको आँगन' ठानिने देशहरूमा यस्ता घटनाक्रमहरू विकसित भइरहेका छन् । नेपाल बाहेक चीन अहिले भारत लगायत दक्षिण एसियाका सबै देशहरूसँगको सबैभन्दा ठूलो व्यापारिक साझेदार हो । यसले आर्थिक लाभ र सुरक्षा हितमा पाकिस्तान, श्रीलङ्का र बंगलादेशमा पूर्वाधार परियोजनामा व्यापक लगानी गरिरहेको छ । गएको दशकमै बेइजिङले सार्क क्षेत्रमा घनीभूत रूपमा लगाव राख्ने चाहना देखाएको छ, जुनबेला सार्कका केही सदस्य राष्ट्रहरू यसमा जोडिन बेवास्ता गरिरहेका छन् वा झनै आफ्ना प्रतिबद्दताबाट पछि हटिरहेका छन् ।

दुई दशक अगाडिको मौन रहने चीन आजभोलि दक्षिण एसियामा प्रभावी नीतिका साथ अघि बढिरहेको छ जसमा भारत अझै बृहत्तर जवाफी नीतिका साथ आउन सकेको देखिँदैन । हामी के संकेत पाउँदछौं भने चिनियाँहरू विस्तृत क्षेत्रीय नीतिसँग मिल्ने गरी नयाँ नेपाल नीति तय गर्न दत्तचित्त भइरहेका छन् । यसको मूल चाहना उसको दक्षिण सिमामा सुरक्षा हितलाई सुनिश्चित गर्नु हो र यसका लागि वान वेल्ट वान रोड को पहलकदमीमार्फत् आर्थिक प्रोत्साहन दिन चाहिरहेको छ । चीनसँग नेपालका ठूला पूर्वाधार परियोजनाका लागि प्रदान गर्न तत्काल उपलब्ध स्रोतहरू छन् र उसले देशलाई लाभान्वित गर्न निजी क्षेत्रलाई लगानी गर्न उत्साहित गर्न सक्दछ ।

चीन उसको हार्ड पावरसँग सन्तुलन राख्दै सफ्ट पावरलाई ट्रयाक टु अवधारणा अन्तर्गत दुईपक्षीय र बहुपक्षीय संवादमार्फत् सक्रियताकासाथ अघि बढाइरहेको छ । र, ढिलो गरी चिनियाँ अधिकारीहरू नेपालको राजनीतिक

विकासक्रमले नेपालमा आन्तरिक मामिलामा भारतको हस्तक्षेप गर्ने नीतिलाई सन्तुलन गर्न सक्छ कि सक्दैन भन्ने बारेमा टिप्पणी गरिरहेका छन् । तत्कालका प्रवृतिहरूले के संकेत गरिरहेको छ भने नेपालमा भारत र चीनको ठूलो प्रतिस्पर्धा चल्नेवाला छ जबकि विश्वव्यापीरूपमा चीन र अमेरिका (जहाँ भारत अमेरिका नजिक पुगेको देखिन्छ) बीचमा एसियामा प्रतिष्पर्धा चलेको छ ।

(५) त्रिदेशीय सहकार्यका लागि उपरोक्त उत्तरहरूले हामीलाई भविष्यमा कतातर्फ डोऱ्याउला ?

म के देख्दछु भने हामी अझै समन्वयको खोजीमै रहेका छौं । एउटा देश तयारीका साथ अघि बढ्न पहलकदमी लिइरहेको छ भने अर्को चरम बेवास्ता गरिरहेको छ, र तेस्रो देश (नेपाल) प्रक्रियालाई अघि बढाउन निकै कमजोर तयारीमा रहेको छ । मलाई के लाग्छ भने, नेपालको पहलकदमी एउटा महत्वपूर्ण यात्रा हुनेछ किनकी यसले नेपाललाई निकै महत्वपूर्ण लाभ प्रदान गर्न सक्दछ । बजिरहेको सचेतनाको घण्टीका साथ म यो कुरा भनिरहेको छु । यो पहलकदमी हिमालपारि सम्बन्धका लागि एउटा गेम चेन्जर हुनेछ जसलाई दुवै पक्षको जीत हुने गरी सम्भावित साझेदारको सुनिश्चितता गर्ने र स्पष्ट कार्यक्रमका साथ आन्तरिक र क्षेत्रका अन्य साझेदारको स्वामित्व कायम गर्ने गरी मौन कुटनीतिका साथ व्यापक गृहकार्य गरी अघि बढाउनु पर्दछ ।

(नेपाल अध्ययन केन्द्रले ०७३ कात्तिक २६ गते आयोजना गरेको 'नेपाल, भारत र चीन बीच त्रिदेशीय सहकार्य' कार्यक्रममा प्रस्तुत विचारको सम्पादित अंश)

त्रिपक्षीय सहकार्यः

त्रिदेशीय सहकार्यमा नेपाल

उपेन्द्र यादव*

त्रिदेशीय सहकार्यको बारेमा सबैभन्दा पहिला कुरा के हो भने नेपालको आन्तरिक राजनैतिक अवस्थालाई अरू मुलुकसँग जोडेर पन्छाउने प्रवृत्ति विकास भयो भने हामी कहीँ पनि पुग्न सक्दैनौ । चैतन्य मिश्रले मल्लकालको कुरा गर्नु भएको छ, मल्ल को थिए ? हरिसिंह देव मल्ल कहाँबाट आएका थिए ? उनका सन्तानहरू को थिए ? यी इतिहासका विषयहरू छन् । अहिले यतातिर धेरै नजाऔं, नेपालको हालको अवस्थाको कुरा गरौं । तत्कालीन अवस्थामा,नेपालको तराइमा समस्या छ । राजनीतिक, आर्थिक र समाजिक समस्याहरू छन् । त्यसमा पनि धेरै चाहिँ राजनीतिक र साँस्कृतिक छन् । पहाडमा पनि छन् ।

म अस्ति लिम्बुवानमा गएको थिए । त्यहाँ लिम्बुवानका केही नेताहरूले उदाहरण दिदैँ भने कि- हामीहरूलाई ठगठाग गरेर जसरी हाम्रो जमीन हडपियो र यस्तो दुर्दशामा पुऱ्याइयो, अब किन हामी आफ्ना लागि नबोल्ने ? किन नलड्ने । यस्ता भावना त्यहाँ विकसित भएको छ । त्यस्तै सोलुमा जादाँ त्यहा शेर्पाहरूको ठूलो जमात भेट्न आए । उनीहरूले के भने भन्दा- होइन कहाँ तराइ र पहाडमा मात्रै विभेदको कुरा छ र ? हामीलाई त यो भोटे, तिब्बतियन भनेर नागरिकता लगायत अरू कुराबाट समेत बञ्चित गरेर राखिएको छ । पश्चिम खसानतिरका खसहरू दाजुभाईहरूको पनि भनाइ यसै रहेछ- हामीले त सबैकुरा गुमाइसकेका छौं जब कि काठमाडौंमा हाम्रै नामले राज्य गर्छन् भन्ने उहाँहरूको कुरा थियो । त्यसकारण यस्ता प्रश्नहरू नेपालमा छन् र त्यसलाई नेपालले समाधान गर्नुपर्छ । यसरी भोटेहरू तिब्बतियन भइदिने, मधेशीहरू भारतीय हुने, त्यो उता यो यता भनेर गयौं भने हामी समाधानमा पुग्न सक्दैनौ ।

र, अर्को कुरा के भने खासगरि यो काठमाडौंमा बस्ने साथीहरूको लागि मैले भन्न खोजेको हो-यो काठमाडौं मात्रै नेपालको इतिहास होइन । यो काठमाडौं

---

* उपेन्द्र यादव संघीय समाजवादी फोरम पार्टीका अध्यक्ष हुन् । 'मधेश आन्दोलन' का मुख्य नेताका रूपमा नेपाली राजनीतिमा उदाएका उनी नेपालको उपप्रधान तथा परराष्ट्रमन्त्री रहिसकेका छन् ।

बनाउने पनि त बाहिरबाटै ल्याइएको हो । तिनीहरूका पनि त इतिहास थिए नि ! चाहे त्यो मिथिला होस्, चाहे त्यो कोचिला होस्, या त्यो कोलीयाको होस् । यो काठमाडौं मात्रै नेपालको इतिहास होइन । यो काठमाडौं बनाउने पनि त बाहिरबाटै ल्याइएको हो । तिनीहरूका पनि त इतिहास थियो नि ! चाहे त्यो मिथिला होस्, चाहे त्यो कोचिला होस्, या त्यो कोलीयाको होस् । धेरै साँस्कृतिक पक्षहरू अत्यन्त प्राचीन र अत्यन्त समृद्ध सभ्यतासँग सम्बन्धित रहेका छन् । तिनलाई पनि हामीले नेपालकै इतिहासको रूपमा लिन सक्यौं भने मात्र त्यसले एउटा उदार र फराकिलो भावना ल्याउँछ । त्यसैले नेपालको इतिहास काठमाडौं मात्रै होइन ।

अब अर्को कुरा आयो, सम्बन्धको कुरा । यसमा दृष्टिकोण पनि राम्रो छ र भावना पनि राम्रो छ । आजको युग भनेको सहकार्यको युग हो । मर्कासुरको ल्याटिन अमेरिकामा, अरबहरूको अरबलीग वा युरोप, त्यत्रो काटमारको इतिहास भएको ठाउँमा एउटै मुद्रा चल्दैछ । खुल्ला सिमाना छ, कुन बेला कुन देशमा छिरियो थाहा नै हुदैन । त्यसरी उनीहरू क्षेत्रीय सहकार्यमा अगाडि बढिरहेका छन् । तर हामी कहाँ त्यस्तो प्रयासको विकास भएन ।

राष्ट्रिय र अन्तर्राष्ट्रिय मन्त्रीहरूको बीचको छलफलमा एकपटक सार्कको कुरा उठेको थियो । उनीहरूको जस्तो क्षेत्रीय सहकार्य सार्कमा किन विकास नगर्ने ? त्यो सम्भव छ । यसरी सार्कको बिस्तार गर्ने र बिस्तार गर्दा चीनलाई पनि समेटौं भन्ने कुरा आयो । जसले द्विदेशीय, त्रिदेशीय र बहुदेशीय सम्बन्ध अझ बलियो भएर जान्छ भन्ने कुरा थियो । तर मेरो विचारमा, यो सार्क पनि घाँडो नै भएको हो कि ? भलै त्यस्तो नहोला ।

त्यसको विकल्प हेर्ने हो भने बिमस्टेकको कुरा थियो, त्यसमा पाकिस्तानलाई अलग राखेर सजिलो हुन्छ कि भनेर तयार गरियो तर त्यो पनि भएन, फेल भयो । हाम्रो क्षेत्रीय सहकार्यमा धेरै अप्ठ्यारो छ, भौगोलिक र आर्थिक कारणले गर्दा पनि । तरपनि जुन यो त्रिदेशीय सहकार्यको कुरा छ, यसमा भारत, नेपाल र चीन, यो भौगोलिक रूपले जोडिएको छ, भुगोलका साथै लामो इतिहास सँगसँगै जोडिएको छ । अलिकति चीनको पुरानो होला अरू सँगसँगै जोडिएको छ ।

एक जमाना थियो, तिब्बत, काठमाडौं हुदै पाटलीपुत्र पुग्ने ठुलो व्यापारिक मार्ग थियो । आवत-जावत गर्ने ठुलो आर्थिक बेल्ट नै थियो । अब त्यो समयको

आर्थिक अवस्था र अहिलेको औद्योगीकरणलाई तुलना गर्न सकिदैन । एक जमाना थियो, तिब्बत, काठमाडौं हुदै पाटलीपुत्र पुग्ने ठुलो व्यापारिक मार्ग थियो । आवत-जावत गर्ने ठुलो आर्थिक बेल्ट नै थियो । अब त्यो समयको आर्थिक अवस्था र अहिलेको औद्योगीकरणलाई तुलना गर्न सकिदैन । यो युग नै परिवर्तन भइसक्यो तर त्यो एकदमै फाइदाजनक र सहकार्य पनि थियो ।

चन्द्रगुप्त मौर्यको कालमा पनि यो सहकार्य महत्वका साथ बढेको थियो । र अहिले पनि यो महत्वपूर्ण छ । यो सहकार्य शान्ति, स्थायित्व सँगसँगै आर्थिक विकासको लागि पनि महत्वपूर्ण छ । अबको बदलिँदो युग भनेको एसियन युग भनेर जसरी भनिरहेका छौं, यसमा चीन, जापान, कोरिया, भारत जसरी विकास हुँदै आएको छ र यो फैलँदो अवस्थामा पनि छ । मलेसियाले ठाउँ लिँदैछ । सिङ्गापुर अगाडि आइसक्यो । बिस्तारै बिस्तारै भियतनाम अगाडि आउदैछ, त्यहाँ दुई अङ्कमा आर्थिक विकास छ । कम्बोडिया, जो ध्वस्त भएको देशको अहिले दुई अङ्कमा आर्थिक विकास भइरहेको छ । यस्तो समयमा हाम्रो आर्थिक विकास भने ०.७ प्रतिशत मात्र छ । कुनै समयमा ७ प्रतिशतसम्म थियो । गिरिजाप्रसाद कोइराला प्रथम पटक प्रधानमन्त्री हुदाँ झन्डैझन्डै ८ छुनै लागेको थियो । त्यो घटेर अहिले १ भन्दा तल झरेको छ । तर यही समयमा भारत, चीन निकै अगाडि र अन्य राष्ट्रहरू, आफुभन्दा पछाडिका, युद्धमा ध्वस्त भएका मंगोलिया जस्ता देशहरू पनि अहिले अगाडि छन् । तर हामी न कहिले त्यस्तो युद्धमा परेको न त कुनै ठुलो समस्या झेलेको देश आज यति पछाडि पऱ्यो । यसको कारण पनि खाली विदेशीलाई मात्रै दोष दिने हो भने कहिले पनि समस्याको हल हुँदैन ।

दोस्रो कुरा के छ भने, अल्पविकसित मुलुकहरूको पीडा संसारभर बेग्लै छ । चाहे त्यो नेपाल चाहे अफगानिस्तान होस् वा अन्य कुनै । उनको आफ्नै संसार र पीडा छ । ऊ अलिकति बलियोबाट नराम्रोसँग प्रभावित नै छ । तर पनि नेपालमा एउटा विशेषता छ । त्यो के चाहे राजा-महाराजा, चाहे काँग्रेस वा कम्युनिष्ट पार्टी नै हुन् सबैको क्रियाकलापमा के देखियो भने नेपालको राजनीतिलाई नै भारतीयकरण गरिएको छ र सम्पुर्ण राजनीतिलाई ।

पार्टीको अध्यक्ष बन्न पऱ्यो भने उतै दौडने । प्रधानमन्त्री बन्न उतै दौडने । पार्टी, पद्धति, संघ, संस्था सम्पूर्णलाई भारतीयकरण गरिदिएको छ । अझ, नागरिक समाजका केही क्षेत्रहरू जहाँ उसलाई नसोधेर यहाँ केही पनि

हुँदैन । उताको आशिर्वाद नभए यता केही पनि नहुने, सरूवा, बढुवा, मन्त्री, प्रधानमन्त्री बन्न पनि नपाइने उतैबाट सूची पनि आउछ कि क्या हो ! यो कसरी भयो त ? कसले गऱ्यो ? हाम्रो राजनीति यतिसम्म भयो कि यसको ससङ्कित उत्तर पनि छ, हाम्रो आफ्नो राजनीतिक गतिविधिबाट ।

अर्को कुरा, चीन र भारतको जसरी आर्थिक अवस्था बढेको छ, शक्ति बढ्दै गइरहेको छ । यस्तै उनका दुईवटा कुरामा त्यत्तिकै रूचि पनि बढिरहेको छ, जुन पहिला थिएन, त्यो हो आर्थिक र सुरक्षा । जसरी आर्थिक वृद्धि र बिस्तार बढेको छ त्यत्ति नै सुरक्षाको विषयपनि सघन भएर गएको छ । सुरक्षाको हिसाबमा दुवैको एउटा बिन्दु नेपाल पनि हो । कसरी भने, नेपालको सुरक्षा अवस्था एकदम कमजोर छ भन्ने छ, पछिल्लो समय सारा धन्दा गर्नेहरू नेपालमै आश्रय लिइरहेका छन् भन्ने छ, त्यस्ताहरू यहाँ फेला परेका पनि छन् । पक्रेको पनि घटना छ ।

चीनका लागि तिब्बतियनको विषय यहीं छ । भारतका लागि, अपराधी, नक्कली नोट कारोबारी, आतंककारी, कहिले झुटो पनि होला, कहिले साँचो पनि होला तर सबथोक यही छ ।

भारतको लागि खुल्ला सिमाना चुनौतीकै रूपमा समेत छ, तर त्यसलाई व्यवस्थापन गर्नुपर्ने अनिवार्यता छ । चीनका लागि नेपालको अस्थिर राजनीतिले गर्दा कतै पश्चिमा र तिब्बतियनहरूको कारणले हामीलाई दुख दिने त होइन ? भन्ने सन्देह उसको मनमा छ । यी सबलाई हल नगरिकन यो त्रिदेशीय सहकार्य सँगसँगै अगाडि बढ्ला र ? भारत र चीनको सँगसँगै हामी अगाडि बढौंला त ? त्यस्तो सम्भावना देखिन्न । किनकि भारतको पनि सुरक्षा पहिलो त्यसपछि बाँकी कुराहरू प्राथमिकतामा पर्दछन् ।

भनिन्छ, अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्धमा न सिद्धान्त हुन्छ न त नैतिकता नै यसमा खाली स्वार्थ मात्र हुन्छ । भारतको स्वार्थ आर्थिक र सुरक्षा हो । त्यसमध्येमा पनि सुरक्षा पहिलो हो ।

यी कुराहरूलाई सन्दर्भ राख्दा नै नेपालको दुई, तीनवटा कुराहरूले परराष्ट्र नीति बन्न नसकेको बारे बुझ्न सकिन्छ ।

पहिलो, वैदेशिक नीति कुनै पार्टी वा कुनै नेताको हुँदैन यो त राष्ट्रको हुन्छ । त्यसलाई लागु गर्ने तरिका फरक होला तर राष्ट्रको वैदेशिक नीति एउटै हुन्छ, हुनुपर्छ ।

दोस्रो, हाम्रो सुरक्षा नीति र तेस्रो आर्थिक विकास कसरी गर्ने ? यो नीति भएन । हामीले मुलुकको नै नीति बनाउन सकेनौं । मुलुक भित्रको मूल समस्या भनेको नै यही हो र अर्को कुरा भनेको छिमेकी मुलुकहरूको अविश्वास हो । अहिलेको अवस्था पनि नेपालप्रति न भारतको विश्वास छ न त चीनको नै । छिमेकी हुन्, दुखमा साथ दिन्छन् तर नेपालले विश्वास जित्न सकेको छैन । हामी ठुला ठुला कुरा गर्छौ । आश्वासन दिन्छौं तर काम गर्दैनौं ।

अहिलेको नेपालको अवस्था भनेको भारत र चीनको सन्दर्भमा विश्वास आर्जन गर्न नसकेको अवस्था हो । हाम्रो अवस्था चीन र भारतबीच सन् ६० को जस्तो अवस्था छैन । अहिले लगातार भ्रमण, छलफल र वार्ताहरू कुटनीतिक तहमा, मन्त्री स्तरीय, प्रधानमन्त्री स्तरीय तहमा भइरहेका छन् । कैयन कुराहरूमा सहकार्य भइरहेको छ । ६० को दशकमा लगभग ४० मिलियन डलर बराबरको व्यापार हुन्थ्यो । अहिले ९० बिलियन भन्दा बढीको छ । र अबको चार पाँच बर्षमा अझै धेरै बढ्नेछ । दुई देशको सम्बन्ध धेरै अगाडि बढिसकेको छ । तर अहिले पनि यहाँ के प्रयत्न भइरहेको छ भने राजा महेन्द्रको जस्तो कार्ड प्रयोग गर्ने, कहिले चाइना कार्ड, कहिले इण्डिया कार्ड खेल्न खोज्ने । यसले त अझ विश्वासनीयता गुमाउँछ र त्यो सफल हुन्न ।

चीन र भारतको धेरै क्षेत्रमा, सन् ६२ भन्दा अगाडि चाउ एन लाई भारतमा आउँदा र नेहरू चीन जाँदा जनस्तरमा 'हिन्द-चीन भाइभाई' भन्ने नारा लागेको थियो । तर ६२ को त्यो घटनालाई दुवै देशले दुर्भाग्य भनेका छन् । त्यो कुरा बाहेक उनीहरू बीचमा बाँकी सबै कुरा अगाडि बढेको छ ।

त्यसकारण हामीले विश्वास जित्दै सहकार्य गर्नु पर्छ । भारत र चीनको सहकार्य धेरै फराकिलो छ । यस समयमा दुवैको विश्वास जितेर हामीले विकास गर्नुपर्छ । उनीहरूको आर्थिक र प्राविधिक विकास मार्फत हामीले पनि फाइदा लिने स्थान बनाउनुपर्छ र सफल भइन्छ । यसको सम्भाव्यता राम्रो छ । र धेरै अवसरहरू पनि छन् ।

कुनै एक भारतीय नेताले चीन र भारतको सम्बन्धको बारेमा भनेका थिए- भुगोलले हामीलाई छिमेकी बनायो, इतिहासले मित्र बनायो र अब अर्थतन्त्रले साझेदार बनाउनु पर्छ । यो अवस्थामा अब नेपालले गर्नुपर्ने कुराहरू के छन् भने पहिलो- आन्तरिक राजनीतिलाई मजबुत बनाउने, दोस्रो- आफ्नो देशको वैदेशिक नीति प्रष्ट बनाउने, तेस्रो- विश्वासनीय वातारण बनाउने । तर अहिले नेपाललाई

उत्तर र दक्षिण दुबैले विश्वास गर्न सकेका छैनन् । यो अवस्थालाई अन्त्य गर्ने हो भने नेपाल, भारत र चीनको बीचको सहकार्यलाई सहज बनाउन सकिन्छ ।

कुनै पनि मुलुक सानो र ठूलो भन्ने कुराले अर्थ राख्दैन बरू त्यो देशको नीति र नेतृत्वको क्षमताले तय गर्ने कुरा हो । भविष्यमा यो सहकार्य बढ्छ । मैले राम्रो भविष्य देख्छु । त्यसमा हामी नेपाल र नेपालीले नै धेरै काम गर्नुपर्ने अवस्था छ ।

(नेपाल अध्ययन केन्द्रले ०७३ कात्तिक २६ गते आयोजना गरेको 'नेपाल, भारत र चीन बीच त्रिदेशीय सहकार्य' कार्यक्रममा प्रस्तुत विचारको सम्पादित अंश)

नेपालको सन्दर्भमा ओबिआर :

वान बेल्ट, वान रोड र नेपाल

डा. पीताम्बर शर्मा*

वान बेल्ट वान रोडको कुरा गर्दा हाम्रोमा चीन र भारतबीचको पुल बन्ने विषयमा कुरा हुने गरेको छ। यसलाई विश्व अर्थतन्त्र, सुरक्षा रणनीतिमा भूमिका, विश्वको राजनीति, विकाससम्बन्धी सवालमा यसले कसरी प्रभावित गर्नसक्ला भनेर छलफलका लागि सन्दर्भ बनाउन सकिएला। तर यस प्रस्तुतिमा नितान्त फरक विषयमा चर्चा गर्नेछु। यो विषय भनेको वान बेल्ट वान रोडले नेपाललाई के प्रभाव पार्छ ? किनभने नेपालमा वान बेल्ट वान रोडको चर्चा हुँदा यसबारेको दस्तावेजमा नै नेपालको निकै कम चर्चा छ।

नेपाल पुल बन्ने हो भने पुलले दुई वटा कुरालाई जोड्छ। बीचमा नदी छ भने त्यसले नाघेर जान्छ। हामी नदी होइनौ, त्यसैले पुल पनि होइनौं। यसलाई ल्यान्ड लिंक (भू-सम्पर्क) हो भन्ने हो भने त्यसले त्यो जोडाइमा के गर्न पर्‍यो ? त्यसबारे प्रष्ट हुनु पर्ला। यसलाई हेर्ने मेरो सानो पाटो छ, त्यसैअनुसार रहेर आफ्नो धारणाहरू प्रस्तुत गर्नेछु।

सबैभन्दा पहिले के स्पष्ट पार्न चाहान्छु भने म यो विषय वान बेल्ट वान रोडको विज्ञ होइन। वान बेल्ट वान रोडको एउटा कार्यक्रममा चीन जाने अवसर आयो। त्यहाँ जाने क्रममा एउटा कार्यपत्र पनि लेख्नु पर्ने भयो। अहिले म त्यही कार्यपत्रमा आधारित भएर चर्चा गर्नेछु। वान बेल्ट वान रोडले नेपालका लागि के अर्थ राख्छ, खासगरी नेपालको भावी विकासका लागि के अर्थ राख्छ ? यसलाई हामीले कसरी हेर्नुपर्छ ? यो विषयमा विषद अध्ययन गर्न अझै बाँकी नै छ। तैपनि केही प्रारम्भीक धारणाहरू यस प्रस्तुतिमा आउने छ।

---

* अमेरिकाको कर्नेल विश्वविद्यालयबाट विद्यावारिधी गरेका शर्मा लामो समय त्रिभुवन विश्वविद्यालयमा अध्यापनमा सक्रिय रहे। शहरी योजना, क्षेत्रीय विकास र जनसंख्यीक अध्ययन शर्माका अध्ययनका प्रमुख क्षेत्रहरू हुन्। प्राध्यापक शर्मा सन् २००८ मा राष्ट्रिय योजना आयोगको उपाध्यक्ष समेत बने। पछिल्लो समयमा शर्माले नेपालको राज्य पुनर्संरचनाको विषयमा महत्वपूर्ण विचारहरूअघि सार्दै आएका छन।

वान बेल्ट वान रोडको बारेमा कुरा हुँदा प्रधानमन्त्रीले एक प्रकारले गर्छन् भने मन्त्रीले अर्को तरिकाले, त्यसैगरी सचिव हुन् कि पत्रिकाका सम्पादक सबैको यो विषयको चर्चा भने फरक फरक हुने गरेको छ । नेपालको बारेमा यसको बुझाई के हो भन्ने विषयमा त्यति चर्चा नभएको जस्तो लाग्छ ।

सिल्क रोडको ऐतिहासिक धारणा

चीनमा इशापूर्व भन्दा अघि पनि सिल्क रोड (रेशम मार्ग) थियो । चीनको इतिहासमा यसको विकास आरोह–अवरोह हुँदै भयो । यसको मुख्य काम भनेको चीनलाई पर्सिया (हालको इरान), ग्रीस, रोम सम्राज्य साम्राज्यसँग जोड्नु थियो । मध्यपूर्व र मध्य एशियाकै कतिपय देशसँग जोड्ने बाटोको रूपमा यसलाई लिइन्थ्यो । मंगोलियन साम्राज्यको समयमा युयान वंश निकै उत्कर्षमा पुगेको थियो । मंगोलहरूले यही सिल्क रोडको प्रयोग गरेर ६ हजार माइल लामो मंगोलियन साम्राज्य स्थापना गरेका थिए । मानौ यत्रो ६ हजार माइलको साम्राज्य स्थापना एक स्थानको सामान अर्को स्थानमा वितरण गर्न गरिएको थियो । सो मार्गले एक स्थानको भाषा, खानपान, वस्तु, संस्कृति अर्को स्थानमा लगिदिने गरेको थियो । मंगोल आफैले दिने कुरा भने निकै कम थियो ।

सिल्क रोडको हाँगाबिँगाको कुरा गर्दा तीन वटा शाखाको प्रमुख रूपमा कुरा गरिन्छ । एउटा सियानको बाटो । यो मध्यपूर्वी चिनियाँ सहरबाट निस्केर मध्य एशिया जाने एउटा हाँगो । अर्को पामिर नाघेर इरान, इराक र इजिप्टसम्म पुग्छ भने अर्को दक्षिण–पश्चिमी हाँगो चीनको युनान सहरबाट म्यान्मार भएर, बंगलादेश, भारत हुँदै नेपाल समेतलाई समेटेर जाने गर्छ । यी तीन वटा हाँगाको चर्चा बढी हुने गरेको छ ।

नेपालमा सिल्क रोड बारेमा निकै कम जानकारी थियो । विगत तीन चार वर्षमा सन् २०१२ तिर मुस्ताङमा जुन प्रकारको नयाँ अन्वेषण र अध्ययन सुरू भयो त्यसले के देखायो भने सिल्क रोडको सम्बन्ध नेपालसँग निकै धेरै पुरानो रहेछ । मुस्ताङका ममीहरू (परिरक्षित शव) पाइए, त्यसलाई बाँधेको जुन सिल्कहरू (रेशम) छन् त्यो धेरै पुरानो भएको पाइयो । त्यसका सिल्कलाई कार्बन डेटिङ गर्दा त्यो डाइ भारतबाट र रेशम चीनबाट चार सय इश्वीतिर आएको अनुमान गरिएको छ । त्यो समयमा यो एउटा रूट नै रहेछ ।

Susanne von der Heide गरेको अध्ययनले आधारभूत रूपमा तीन वटा सिल्क रूट नेपालमा भएको देखायो । एउटा, मुस्ताङ भएर कालीगण्डकी गडतिरै–गडतिर भारतसँग जोड्ने र दोस्रो, काठमाडौं उपत्यकालाई सिगात्से हुँदै ल्हासासँग जोड्ने (अरनिको यही बाटो प्रयोग गरेर तेह्रौं शताब्दीमा चीन गएका थिए), र तेस्रो, पश्चिमी तिब्बतको पुरानो क्षेत्र हुँदै हुम्ला, जुम्लाको खस साम्राज्यबाट दक्षिण जाने यी तीन वटा हाँगाबिगाँ थिए । त्यसले सिल्क रोडसँग नेपाल जोडिन्थ्यो । अठारौं शताब्दीमा यसको महत्व हराएर गयो । यो निकै पुरानो कुरा हो, तर हामीले बिर्स्यौं ।

पुनरोदय

पछिल्लो समय सिल्क रोडको फेरि चर्चा सन् २०१३ को अक्टोबर र नोभेम्बरमा चिनियाँ राष्ट्रपति सी जिपिङका दुई वटा भाषणपछि सुरू भएको हो । उनले एउटा भाषण काजकिस्तान र अर्को इन्डोनेसियामा आफ्ना धारणा राखेका थिए । काजकिस्तानको भाषणमा राष्ट्रपति सीले चीन र मध्य एशियाका देशहरूसँगको सम्बन्धलाई कसरी विस्तार र सुदृढ गर्ने, एक अर्कोसँग कसरी जोड्ने भन्ने विषयमा केन्द्रीत थियो भने इन्डोनेसियामा उनले समुन्द्री मार्गको बारेमा चर्चा गरे । यो समुन्द्री मार्ग पनि चीनको निकै पुरानो मार्ग थियो । जसले एशिया, अफ्रिका र युरोपलाई पुन आवद्ध गरोस् र जोडोस् भन्ने थियो । यो मार्गलाई पुर्नजीवित गरेर नयाँ प्रकारले व्यवस्थापन गर्ने विषय आयो ।

यो ल्याउनुको आशय के छ भने यसले एशिया, अफ्रिका युरोपको धेरै देशहरूलाई जोड्नु हो । यसबाट खासगरी विकासशील साठीवटा देशहरू जोडिनेछन् । यसभित्र संसारका झण्डै ६४ प्रतिशत जनसङ्ख्या पर्छ, संसारभरको कुल ग्राहस्थ उत्पादन (जिडिपी) को ३७ प्रतिशत हिस्सा ओगट्छ भने, २ हजार १ सय ६० बिलियिन डलरको बजार छ ।

यो नयाँ प्रकारको सोच राष्ट्रपति सीले ल्याए । त्यसले विश्वव्यापी कल्पनाको क्षेत्रमा नयाँ आयाम दियो । यस प्रकारको सोच कुनै पनि इतिहासमा र कुनै पनि साम्राज्यमा कसैले पनि प्रस्तुत गरेको थिएन । यसमा विश्वव्यापी हित छ । यसको इम्प्लिकेसन सामरिक, आर्थिक, राजनीतिक प्रभावको दृष्टिकोणले पनि ठूलो र व्यापक छ । त्यसैले यसको चर्चा यति धेरै भएको हो ।

पुनरोदयका कारणहरू

अहिलेको सिल्क रोडको अवधारणा ल्याउनुको पछि धेरैले धेरै कारण खोतल्ने गरेका छन् । कतिले चीनको संसारका लागि यो ठूलो सदाशयता भएको कारण ल्याएको हो भनेर बढाई-चढाई गर्छन् । तर विषय त्यस्तो होइन । प्रत्येक देशको केही गर्न पर्ने आ-आफ्नो राजनीतिक र आर्थिक बाध्यताहरू हुन्छन् । चीनले पनि सिल्क रोडलाई बिउँत्याउने प्रस्ताव आफ्नो बाध्यताको कारणले ल्याएको हो । त्यसलाई चार-पाँच वटा मुख्य बुँदाहरूमा उल्लेख गर्न सकिन्छ ।

हामीलाई के थाहा छ भने नब्बेको दशकदेखि नै चीनको आर्थिक वृद्धिदर निकै बढेर गयो । उसले बजारलाई खुला गरेर सामाजिक सुरक्षाको विषयलाई अँगाल्यो । त्यसले गर्दा झण्डै-झण्डै १०-१५ वर्षसम्म उसले आफ्नो आर्थिक वृद्धिदर १० प्रतिशतको हाराहारीमा कायम राख्यो । यो वृद्धिदर चीनको अरू देशमा बस्तुलाई निर्यात गर्ने नीतिको माध्यमबाट सिर्जना भएको थियो र यो नीतिले लामो समयसम्म थेग्न सक्दैनथ्यो । त्यसको अन्त्य पश्चिमा देशहरूमा देखिएको आर्थिक मन्दीको कारणले भयो । अहिले चीन साढे ६ प्रतिशतका हाराहारीमा आर्थिक वृद्धि गरिरहेको छ । त्यसलाई धान्न चीनलाई अहिले धौ धौ परिरहेको छ ।

चीनलाई आफ्नो आर्थिक वृद्धिदरलाई निरन्तर रूपमा अघि बढाउन समस्या पर्नुको अर्को कारण उसको अर्थतन्त्रको बढ्दै गएको आकार हो । अर्थतन्त्र सानो हुँदा धेरै आर्थिक वृद्धिलाई धान्न सकिन्छ । तर, जब अर्थतन्त्रको आकार ठूलो हुन्छ एक प्रतिशतको आर्थिक वृद्धि हुनु पनि ठूलो परिणाम हुन्छ । अर्थतन्त्र ठूलो हुँदै जाँदा त्यसलाई थेग्न पनि गाह्रो पर्छ । मन्दीले त्यसलाई असर गर्‍यो, तर यस्तो ऐतिहासिक वृद्धिदरलाई कामय राख्नका लागि ठूलो समस्या पर्‍यो ।

चीनले पश्चिमा र अन्य विकासशील देशहरूमा आधारित भएर निर्यातमुखी अर्थतन्त्रको विकास गर्‍यो, त्यसले निर्यातमा आधारित अर्थतन्त्र विस्तार भएर गयो । खासगरी उसले निर्माणको क्षेत्र, ठूला उद्योगमा र अझ सस्तो सामग्री निर्माणमा ठूलो क्षमता विकास गरेको थियो । संसारभरले लगाउने लुगा चीनले विकास गरेको थियो । यो क्षमता बन्यो तर निर्यातको सम्भावना भने कम भएर गयो । चीनलाई आफूसँग विकास भएको त्यो क्षमतालाई कतै न कतै लगाउनु पर्ने भयो । त्यो क्षमताको प्रयोग गर्ने नयाँ क्षेत्र खोज्नु पर्ने आवश्यकता चीनलाई भयो ।

पछिल्लो तीन दशकमा चीनले विकासमा ठूलो फड्को माऱ्यो । चीनको पूर्वी-दक्षिण तटीय क्षेत्रहरू विकास भयो, तर त्यसको तुलनामा पश्चिम र दक्षिणको क्षेत्र विकास हुन सकेन । तर त्यसले विकासको असन्तुलन पनि निर्माण गऱ्यो । त्यसले प्रादेशिक विभेद वा असमानता बढेर गयो । प्रादेशिक असमानताले जन्माउने राजनीतिक, सामाजिक र सांस्कृतिक समस्याहरू चीनमा सुरू भयो । त्यसलाई पनि सम्बोधन गर्नुपर्ने समय आयो । चीनमा समस्या के पनि भयो भने एकातिर स्रोतको ठूलो प्रयोग भयो, तर अर्कोतर्फ त्यो स्रोतको उपयोग नै हुन सकेन । त्यसलाई कसरी प्रयोग गर्ने र त्यसको माध्यमबाट संसारसँग कसरी जोडिने भनेर चीनले यो अभियान अघि सारेको हो ।

चीनले सुरू सुरूमा निर्यात गर्दा जे कुरा गऱ्यो त्यो कम मूल्य अभिवृद्धि गर्ने विषय थियो । चीनको आर्थिक विकास जसरी अघि बढ्दै गयो त्यसमा न्यून मूल्यअभिवृद्धिबाट उसलाई फाइदा नहुने भयो । त्यसको कारण उच्च मूल्यअभिवृद्धितर्फ जानुपर्ने आवश्यकता भयो । जसको कारण पहिलो न्यून मूल्यको उपभोगका सामग्री उत्पादनको साटो नयाँ प्रकारको गुणस्तरीय सामग्रीको उत्पादन गर्नुपर्ने भयो । चीनभित्रै पनि गुणस्तरीय वस्तुहरूको माग बढ्न थाल्यो । अर्थतन्त्रलाई बढी सक्षम बनाउन पनि न्यूनबाट उच्च मूल्यअभिवृद्धितर्फ जानुपर्ने आवश्यकता पऱ्यो ।

जतिजति चीनको अर्थतन्त्रको विकास हुँदै गयो, त्यति नै उसलाई नयाँ नयाँ प्रकारको कच्चा पदार्थ र स्रोतहरूको आवश्यकता पर्न थाल्यो । त्यसका लागि चीनभित्र र बाहिर नयाँ क्षेत्र खोज्ने र त्यसको परिचालन गर्ने, चीनसँग रहेको लगानीको अतिरिक्त मूल्य कहाँ गएर कसरी प्रयोग गर्ने भनेर पनि समस्या भयो । त्यसले गर्दा यस्तो नयाँ प्रकारको विकासका सोच र रणनीति अवलम्बन गर्नुपर्ने आवश्यकता भयो, जसले चीन आफूले भोग्दै आएको चुनौतिलाई सामना गर्न सकोस् ।

चीनले के पनि बुझ्यो भने समृद्धि एक्लैले प्राप्त गर्न सकिदैन । यो अन्तरजडित (इन्टरकनेक्टेड) विश्वमा एक्लै मात्र समृद्ध भएर बाँच्न सकिँदैन अर्थात् दिगो बनाउन सकिदैन । गरिबीहरूको बीचमा समृद्ध भएर लामो समय जान सकिँदैन । यो विश्व इतिहासको नयाँ बुझाइ हो । आफू मात्रै समृद्ध भएर हुँदैन छिमेकी पनि समृद्ध हुनुपर्छ । पुरै क्षेत्र नै समृद्ध भएर जानु पर्छ । जसको कारण समृद्धि आदानप्रदान गर्न सकियोस् र बजारलाई विस्तार गर्न

सकियोस् । जसका लागि सशक्त आर्थिक तथा वित्तीय रणनीतिहरू, सेक्युरिटी लिंकेज स्थापना गर्नु आवश्यक पर्छ । सामारिक र सुरक्षाको आवश्यकता पनि एकदमै महत्वपूर्ण आवश्यकता हो । चीनले के पनि बुझ्यो भने जतिजति आर्थिक रूपले आवद्ध भएर जान्छ, जतिजति आदान प्रदान बढ्दै जान्छ, त्यति त्यति नै सुरक्षा सम्बन्धी आशंका पनि कम हुदै जान्छ । एक अर्कोलाई विश्वास गर्ने ठाउँ हुन्छ, एक अर्कालाई चिनिन्छ । त्यसले गर्दा शायद सुरक्षा चासो पनि सम्बोधन हुने गर्छ र यसलाई व्यवस्थापन गर्न पनि सहज हुन्छ ।

यी सबै कारणले गर्दा चीनले नयाँ सिल्क रोड सम्बन्धी अवधारणा अघि सारेको हुनसक्छ । यो सबै कुरा चीनको आफ्नो आर्थिक विकास, सामाजिक र प्रादेशिक विकास, आफ्ना समस्याहरूलाई समाधान गर्नुपर्ने आवश्यकता नै प्रमुख रूपमा रहेका छन् । त्यसले गर्दा नै चीनले पुरै क्षेत्रलाई हेरेको हो । पहिले पश्चिमा मुलुकहरूले कच्चा पदार्थ किनेर लैजान्थे । उनीहरूले विद्युतीय र उपभोग्य सामग्रीहरू हामी कहाँ बेच्थे, तर चीनले के ठान्यो भने अब त्यसरी हुँदैन । अब उच्च स्तरका सामग्रीहरू बनाउने र बेच्ने र, पहिले चीनले उत्पादन गरेको जस्तो कम मूल्यका सामग्रीहरू अन्तबाट किन्नेतिर लाग्यो । जसले गर्दा सबैको बजार पनि विस्तार हुने र फाइदा पनि सबैले लिने भए । त्यसलाई चिनियाँहरूले 'विन विन सिचुएसन' भन्ने गरेका छन् ।

समृद्धिको दृष्टि

पहिलो, यस योजनामा बहुआयामिक सञ्जालहरू हुनेछन् । रेल, सडक, हवाइ, समुद्र, ऊर्जाको ग्रिड, पाइपलाइन्स, ट्रान्समिसन लाइन, तीव्र गतिको इन्टरनेटबाट सम्बन्धहरू जोडिने भयो । कनेक्टिभिटीको जति माध्यमहरू छन् ती सबैको प्रयोग गरेर एक अर्कोसँग आवद्ध हुनेछन् । यसो गर्दा सञ्चार, आर्थिक, सेवा, वस्तु प्रवाहको दृष्टिकोणले एक अर्कोसँग आवद्ध भएर जान सक्छ । अर्को व्यापारमा कम व्यवधान आओस्, अर्थात् व्यापारको व्यवस्थापन यसरी होस् की जसले गर्दा वस्तु, सेवा र मानिसका गतिविधिहरूलाई सहज बनाउन सकियोस् । यस्तो भएपछि सम्बन्धित देशको वित्तीय संस्थाहरू एक अर्कोसँग आवद्ध हुँदै जानेछन्, जसले वित्तीय कारोबार गर्न सजिलो र एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा लगानी सर्न सजिलो होओस् । अर्थात्, यसले एक स्थानको वित्तीय पुँजी अर्को ठाउँमा सजिलैसँग लगानी गर्न सकिने सम्भावनाहरू बढाउन सकोस् ।

अर्को, नीतिगत समन्वय । यसभित्र आवद्ध रहेका देशहरूले विकासका नीतिहरूलाई समन्वय बनाउने प्रकारको हुनुपर्‍यो । एउटा नीतिले अर्को नीतिको परिपूरक भएर काम गर्नुपर्‍यो ।

अन्तिम कुरो, जनस्तरमा सम्बन्धलाई कसरी लैजाने विषय रहेको छ । त्यसमा सांस्कृतिक, साहित्यिक, विज्ञान तथा प्रविधि, दर्शन वा अन्य कुनै पनि विषय पर्ने भयो । जुन काम प्राचीन सिल्क रोडले पनि गर्दथ्यो । नयाँ अवधारणामा पनि कतिपय पुरानै अवधारणा समेत लिइएको छ । त्यसलाई नयाँ परिप्रेक्षमा प्रक्षेपण गर्न खोजेको हो ।

चीन आफ्नो क्षेत्रमा प्रतिस्पर्धी नभएर एक प्रकारले विकासको सहयोगी राष्ट्रको रूपमा देखा परेको छ । यो राजनीतिक रूपमा पनि नयाँ प्रकारको रणनीति हो । त्यसका लागि चीनले आफ्नो वित्तीय संस्थाहरूको निर्माण गरेको छ । चीनले ४० अर्ब अमेरिकी डलरको सिल्क रोड फण्ड निर्माण गरेको छ । त्यसैगरी एशिया पूर्वाधार लगानी बैंक (एआइआइबी) यसैका लागि बनेको हो । यस योजनामा ब्रिक्स बैंकको क्षमता पनि जोडिन सक्छ । अन्तिम एआइआइबीका अर्थमन्त्रीले जे कुरा गरे त्यसबाट के देखियो भने चीनको सिल्क रोड फण्ड र एआइआइबी एक्लै छैन । विश्व बैंक, एशियाली विकास बैंक जस्ता अन्तर्राष्ट्रिय वित्तीय संस्थाहरू पनि यसैसँग जोडिएर काम गर्दैछन् । यसबाट नै भर्खरै भारतले सहुलीयत ऋण प्राप्त गर्‍यो, पाकिस्तानका पनि कतिपयले सहुलियत ऋण प्राप्त गरे । ती ऋणहरू एडिबी, विश्व बैंकसँग सहवित्तीयकरण अनुसार उनीहरूले प्राप्त गरेका थिए । संसारको भूमण्डलीकरण अनुसारको वित्तीय संरचनाहरूसँग मिलेर कसरी काम गर्न सकिन्छ भन्ने चाहना चीनले देखाएको छ । भारतले अहिले जुन प्रकारको प्रतिक्रियाहरू दिएको छ, उ पनि यो प्रक्रियाभित्रै पर्ने देखिन्छ । यसमा पस्ने बाटो भारतले पनि सिर्जना गर्दैछ ।

सिल्क रोड वा कनेक्टिभिटीको विषय आउँदा यो चीनले निर्धारण गरेको सडक हो भन्ने छाप पनि कतिमा छ । तर सिल्क रोडको कनेक्टिभिटी जुन छ, त्यो प्रत्येक देशले आ-आफ्नो क्षेत्रमा आफैले कनेक्टिभिटी निर्धारण गर्न पाउँछ । मात्रै के हो भने, त्यसका लागि चाहिने पूर्वाधारको खर्च, आवश्यक पर्ने लगानी जस्ता विषयमा संयुक्त रूपमा काम गर्ने मात्रै हो । कस्तो प्रकारको सडक, कुन प्रकारको कनेक्टिभिटी र कुन स्थानबाट लिएर जाने सम्बन्धित देशले नैं निर्धारण गर्दछ । हाम्रो योजना बनाउने निकाय र चीनको पनि त्यस्तै

निकायबीच समन्वय हुन सकेको भए कामहरू चाँडो चाँडो अघि बढ्थ्यो । समस्या देखिएको त्यसमै हो ।

वान बेल्ट वान रोडमा अन्य देशको तुलनामा नेपालको पोजिसन न्यून नै छ । संसारको दुई ठूला देशबीचमा रहेको नेपाल संसारकै सबैभन्दा ठूलो अवरोध हिमालयन ब्यारियर बीच सम्पर्क बनाउने स्थानमा रहेको छ ।

नेपालसँग जोडिने चीनतर्फको जुन स्थान छ, त्यो सबैभन्दा दुर्गम, कम विकसित र आउट लाइनरी क्षेत्र तिब्बत रहेको छ । हाम्रो पनि हिमालय क्षेत्र त्यस्तै आउट लाइनरी छ ।

नेपालको काम भनेको तुलनात्मक लाभको प्रयोग गर्ने र नयाँ तुलनात्मक लाभको क्षेत्र खोज्नु हो । नेपालका लागि यो फरक प्रकारका काम हो किनभने हामीले नेपालको तुलनात्मक लाभको क्षेत्र जानेका छौं तर प्रयोग गरेका छैनौं । कतिपय तुलनात्मक लाभको क्षेत्रहरू होलान्, तर हामीले त्यसलाई खोज्न नै सकेको छैनौं ।

चीनको तिब्बत र नेपालका हिमालय क्षेत्र पर्यावरणीय दृष्टिले निकै संवदेनशील क्षेत्र हो । जलवायु परिवर्तनको सबैभन्दा ठूलो प्रभाव यसै क्षेत्रमा देखिन्छ । जुन प्रकारको इकोलोजी यी दुई क्षेत्रमा छ त्यसमा हुने विकास पनि युनिक हुनुपर्छ । अरू ठाउँको जस्तो विकासले यहाँ काम गर्न सक्दैन । यसमा विकास गर्दा जलवायु परिवर्तन र जनजीविका प्रति संवेदनशील हुनुपर्छ ।

नेपालका सन्दर्भको सिल्क रोडको अर्को ठूलो महत्व छ । गत वर्ष भारतले गरेको नाकाबन्दीले यसको महत्वलाई झन् प्रष्ट पारेको छ । नेपाल भूपरिवेष्ठित होइन, भारतवेष्ठित देश भएको देखियो । त्यसको कारण नै हामीले विभिन्न समयमा समस्या झेल्दै आएका छौं । नेपाललाई भारतसँग पूर्ण रूपमा आश्रित देश नभएर बाहिरी संसारसँग विभिन्न माध्यमबाट सम्पर्क गर्न खोज्नुपर्ने आवश्यकता पनि छ । यो खासगरी व्यापार र पारवाहनको सन्दर्भमा आवश्यक छ, जसले गर्दा हाम्रो भारतसँग रहेको पूर्ण आश्रय पनि घटोस् ।

यी चार-पाँच वटा कारणले गर्दा वान बेल्ट वान रोड अवधारणामा नेपाल एउटा युनिक अवस्थामा छ । नेपाल हुँदै विभिन्न देशसँग सम्पर्क हुन सक्ने भएकाले वान बेल्ट वान रोड अभियानमा हामी जुन स्थानमा छौ, त्यो सामरिक दृष्टिले महत्वपूर्ण छ ।

नेपालको विकास चुनौतिमा वान बेल्ट वान रोड अभियानलाई कसरी हेर्ने ?

नेपालमा हामी अर्थतन्त्रको कुरा गर्छौं, तर स्थलीय अर्थतन्त्रको कुरा गर्दैनौं । नेपाल एउटा यस्तो देश हो, जहाँ अर्थतन्त्र मात्रैको कुरा गर्नुको कुनै अर्थ छैन । अर्थतन्त्र खाली एउटा अमूर्त कुरा हो । यो खास भूस्थीतिमा बन्छ । भूस्थीतिले त्यसको सीमा र सम्भावनालाई निर्धारण गर्छ । त्यसैले नेपालको अर्थतन्त्रको कुरा गर्दा म स्पेश इकोनोमीको कुरा गर्ने गर्छु । नेपालको स्पेश इकोनोमीको कुरा गर्दा हामी एउटा भंयकर ठूलो परिवर्तनको संघारमा छौं । त्यस्का दुई वटा पाटाहरू छन् । एउटा नेपालको जनसाङ्खिक सङ्क्रमण (डेमोग्राफिक ट्रान्जिसन) र अर्को नेपालको भूस्थलीय सङ्क्रमण (स्पासियल ट्रान्जिसन) ।

पहिलो सङ्क्रमणको अर्थ के हो भने नेपालमा आश्रित जनसङ्ख्याभन्दा काम गर्ने जनसङ्ख्या बढ्दो छ । २०६८ को जनगणनाअनुसार नेपालका कुल जनसङ्ख्याको ६० प्रतिशत अंक श्रम गर्न योग्य रहेको छ । आगामी दिनमा श्रम गर्ने जनसङ्ख्याको अनुपात अझै बढ्ने छ तर यो सधैलाई बढ्दैन । अर्को २०-२५ वर्षका लागि मात्रै बढ्छ । यो जनसङ्ख्या बुढो हुँदै जान्छ । हामी यस्तो जनसांख्यिक बल्जमा छौ, जसमा काम गर्न नसक्नेभन्दा काम गर्ने जनसङ्ख्या बढी छ । यस जनसङ्ख्यालाई हामीले रोजगारी दिन सक्यौं भने आर्थिक विकासको प्रक्रिया भयङ्कर चाडो बढेर जाने छ । यो हाम्रो लागि चुनौति पनि हो । यसलाई व्यवस्थापन गर्न सकेनौ भने हाम्रो लागि यो दुर्भाग्य पनि हो ।

भूस्थलीय (spatial) संक्रमणमा तीन प्रकारको भैरहेको छ ।

पहिलो प्रादेशिक जनसङ्ख्याको पुनर्वितरण / हिमाल र पहाडबाट तराई क्षेत्रतर्फ जाने यो प्रक्रिया सन् ५० को दशकको मध्यबाट सुरू भयो । त्यो प्रक्रियाले यति ठूलो रूप लियो कि वि. सं. २०६८ को जनगणनामा तराईमा बस्ने १४ लाख मानिस त्यहाँ जन्मेका थिएनन् । अर्थात्, माथितिरबाट तराई भर्ने प्रक्रिया अझै जारी रहेको छ । पहाडबाट तराई गएर पुस्तैसम्म बसेको कुरा त छाडीदिउँ ।

सन् १९५२-५४ मा नेपालको ३६ प्रतिशत मात्रै जनसङ्ख्या तराईमा थियो । अहिले यो जनसङ्ख्या ५१ प्रतिशत पुगेको छ । बसाइँसराइले नै तराईमा जनघनत्व बढ्दै गएको हो र त्यसले गर्दा नयाँ राजनीतिक समस्या पनि ल्याइरहेको छ । तराईतिर जुन प्रकारले निर्वाध रूपमा बसाइँ सराई भैरहेको

थियो, त्यो खण्ड अब छैन । अब भविष्य सोच्दा यस्तो सोच्नु पऱ्यो कि पहाडे जनसङ्ख्यालाई पहाडबाट विस्थापित हुनु नपर्ने स्थिति सिर्जना होस् ।

दोस्रो, श्रमिकको बसाइँसराई / पहिले नेपालीहरू भारततिर मात्रै जान्थे, तर अहिले खाडी मुलुक, कोरिया, मलेसियातर्फ गैरहेका छन् । जनगणना २०६८ले १९ लाख भनेर देखाएपनि अनौपचारिक स्रोतहरूले ३५ देखि ४० लाख मानिस श्रमका लागि विदेशमा रहेका छन् । दैनिक १ हजार ५ सयको हामी हिसाब गरिरहेका छौं । रेमिट्यान्सको हिसाब गर्दा यो सङ्ख्या हाम्रो कुल गार्हस्थ्य उत्पादनको (जिडिपी) अनुपातमा झण्डै एकतिहाइ बराबर रहेको छ । बाहिर जाने जनसङ्ख्या पनि सधै दीर्घकालका लागि गएको होइन । विश्वमा फेरि अर्को मन्दि आयो वा कुनै राजनीतिक सङ्क्रमण आयो भने फेरि ती सबै मानिस नेपालै फर्किन्छन् । ती बुढाखाडा जस्तो होइनन् ती सबै २० देखि ४०-४५ वर्षका बलिया-बाँङ्गा मानिस छन् । उनीहरूले यति ठूलो सङ्कट ल्याउनेछन्, त्यसको हामी परिकल्पना समेत गर्न सक्दैनौं । त्यसले गर्दा तिनीहरूका लागि रोजगारी सिर्जना गर्ने बारे सोच्नै पर्छ ।

तेस्रो, सहरीकरणको वृद्धि / जनगणना, २०६८ ले नेपालको ५८ वटा नगरपालिकामा नेपालको कुल जनसङ्ख्याको १७ प्रतिशत मानिस बस्ने देखाएको छ । अहिले २ सय १७ नगरपालिका बनाइएको छ । त्यो नगरपालिका हो की होइन थाहा छैन, तर यो जनसङ्ख्याको हिसाव गर्ने हो भने ३८ प्रतिशत जनसङ्ख्या सहरमा बस्ने हुन्छ । त्यसलाई नमान्ने हो भने नेपालको जनसङ्ख्याको २५ प्रतिशत सहरमा बस्छन् । खास सहरमा बस्ने जनसङ्ख्या तीव्र गतिमा बढ्दै छ । यो बढ्दो सहरी जनसङ्ख्याको स्थिति हेर्ने हो भने सबैभन्दा बढी मानिस काठमाडौं र त्यसपछि मध्य-तराई र पूर्वी-तराई केन्द्रित भएका छन् । सहरी जनसङ्ख्या मध्ये आधा त काठमाडौं, पोखरा र भैरहवांका सहरहरूमै बस्छन् । सुदुर-पश्चिम र मध्य-पश्चिम क्षेत्रमा सहरीकरण भर्खरै सुरू भएको छ । हाम्रो सहरी पद्धति हेर्ने हो भने एकदमै पूर्वाग्रहीयुक्त छ । सबै सहरी प्रणाली दक्षिणतर्फ उन्मुख छ । उदाहरणका लागि एउटा रूख जसको फेद दक्षिणतर्फ छ र हाँगाबिंगा मात्रै उत्तरतर्फ छ । सानो सानो नदीहरू ठूलो हुँदै दक्षिणतर्फ बग्छ, त्यसरी नै हाम्रो बन्द-व्यापार र आर्थिक क्रियाकलापहरू दक्षिणतर्फ फर्केका छन् । यस्तो प्रकारको स्थितिलाई नयाँ प्रकारले हेर्नु आवश्यक छ ।

अर्कोतर्फ, उत्पादन क्षेत्रमा सहरको योगदान हेर्ने हो भने जम्मा ६ प्रतिशत मात्रै छ । रोजगारी पनि त्यसै प्रकारको छ । सहरी क्षेत्रका रोजगारीको प्रमुख आधार व्यापार र सेवा क्षेत्र रहेको छ । हाम्रो सहरहरू प्राइमरीबाट सेकेन्डरी र त्यसबाट टर्सरीमा जाने क्रम थियो, तर अहिले त्यस्तो छैन । कृषिबाट औद्योगिक उत्पादन र उत्पादनबाट सेवातर्फ जाने त्यस्तो भएको छैन । यो कृषिबाट एकै पटक सेवा क्षेत्रमा पुगेको छ । यो हाम्रोमा मात्रै समस्या होइन, भारतमा पनि छ । उत्पादनको आधार नै बन्न सकेको छैन ।

अर्कोतर्फ हेर्न हो भने सहरभित्रको पूर्वाधार एकदमै खराब अवस्थामा रहेको छ । गत वर्ष **'अर्वन डेभलपमेन्ट स्टडिज'** भन्ने एक अध्ययन गरिएको थियो । यस अध्ययनका लागि सामान्य विषयहरूलाई लिएर पूर्वाधारको एउटा सूचाकांक बनाइएको थियो । ढलान छानो भएको घर छ वा छैन ? पानी छ कि छैन ? विजुली छ कि छैन ? शौचालय छ कि छैन ? घरसम्म पक्की सडक छ कि छैन ? त्यो अध्ययनले के देखायो भने ५८ वटा नगरपालिका मध्ये आधाभन्दा बढीको सूचकांक ५० अंकभन्दा तल देखायो । काठमाडौंका सूचाकांक ९८ हो भने गुलेरियाको ७ अंक रहेको थियो । तराईको सबै सहरहरूको सूचकांक ३० भन्दा कम छन् । सहरी पूर्वाधार बिग्रेको एकदमै अव्यवस्थित काम गराइले हो । सहरको हालत यस्तो छ, तर सहरीकरण प्रक्रिया भने बढ्दो छ । सहरभित्र पनि रोजगारी सिर्जना गर्ने र सहरहरूलाई उत्पादनमुखी बनाउने अहिलेको सबैभन्दा ठूलो चुनौति हो ।

जनगणना, २०६८ मा के देखाएको छ भने ४७ वटा जिल्लाको जनसङ्ख्या घटेको छ । तराई सँगसँगै मध्य-पहाडी क्षेत्र कास्की, गुल्मी, अर्घाखाँची र पाल्पा लगायतका क्षेत्रमा व्यापक रूपमा कामको सिलसिलामा मानिस विदेशिएको देखिन्छ । कुनै कुनै जिल्लामा जनसङ्ख्याको १० देखि १२ प्रतिशतसम्म मानिस विदेशीएका छन् । यसले नेपालको समस्याको म्याग्नेच्युड देखाउँछ ।

हाम्रा सहरहरूलाई हेर्ने हो भने जोडिएको सहरी प्रणाली छैनन् भन्दा हुन्छ । सहरी प्रणाली हेर्ने हो भने पूर्वतिर धरान, विराटनगर वरिपरि केही विकास भएको छ । बीचमा काठमाडौं, पोखरा र भरतपुर जोड्ने सहरी प्रणाली छ । यो थोर बहुत एक अर्कोसँग आवद्ध रहेको छ । पश्चिमतर्फको सहरी प्रणाली भ्रूण अवस्थामा छ । यो सबै फेरि दक्षिणतर्फ उन्मुख रहेको छ । त्यसैले हाम्रो सहरी प्रणालीमा पनि समस्या रहेको छ ।

माथि लामो समस्याको फेहरिस्त प्रस्तुत गर्नुको कारण के हो भने नेपालमा कुनै पनि इनिसिएटिभ आउँदा त्यसले समस्यालाई कसरी समाधान गर्न सक्छ भनेर हेर्न आवश्यक छ ।

हामी सबैलाई के थाहा छ भने हिमाल, पहाड र तराईका स्रोतहरूको आ–आफ्ना विशेषताहरू छन् । तराईमा अन्नवाली, आधारभूत उद्योगहरू, नगदेबाली र अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको सम्भावना रहेको छ भने पहाडमा जलस्रोत, आवश्यकता–आधारित कृषि, पर्यटन, जैविक विविधता जस्ता विशेष कुराहरूमा सामान्यतया छलफल हुने गरेको छ । यी सबै कुराले के देखाउछन् भने हामीसँग जति प्रादेशिक स्रोतहरू रहेका छन् त्यसलाई उचित रूपमा प्रयोग गर्न सकेका रहेनछौं । क्षमता छ, तर त्यसको प्रयोग गर्न सकिएको छैन ।

यसमा तीनवटा समस्याहरू रहेका छन् । ***पहिलो हो, स्रोतहरूको परिचालन सम्बन्धी समस्या ।*** यी प्रदेशमा भएको स्रोतहरूको परिचालन गर्ने, त्यो परिचालन गर्नका लागि लगानीको जोहो गर्ने र गिभ एन्ड टेकको एड्भान्टेज लिने, जसलेगर्दा नयाँ नयाँ रोजगारीको सिर्जना गर्न सकियोस् र पहाडबाट तराइतिर हुने गरेको बसाइँसराइ कम हुँदै जाओस् । रोजगारीका लागि विदेशिनेको सङ्ख्या पनि कमी होस् ।

अब नेपालको विकासलाई बसाइँसराइको प्रक्रियासँग नजोड्ने हो भने हामी राजनीतिक र सामाजिक रूपमा ठूलो भड्खालोमा पर्नेछौं । विकासको कुरा गर्दा पहाडी विकासको प्रक्रिया कसरी सुरू गर्ने जसले आफ्नै क्षेत्रमा रोजगारीको सिर्जना गर्न सकोस् । पहाडभित्र नै सहरीकरणको नयाँ प्रक्रिया सुरू गर्न सकोस् र पहाडभित्रकै स्रोत र साधनलाई परिचालन गर्न सकोस् । यस प्रकारको सोच विकास गर्न सकेनौ भने हाम्रो भविष्य छैन ।

दोस्रो, हाम्रो सहरहरूलाई आर्थिक गतिविधिमार्फत् समृद्ध बनाउने । नयाँ नयाँ विषयहरू आउने र आर्थिक क्रियाकलाप हुने सहरमै हो । हामीले भन्दै आएको कुरा के हो भने नेपाल गाउँ नै गाउँले भरिएको देश हो, गाउँको विकास नभै देशको विकास हुँदैन भन्दै आएका छौं । साधारणतया हेर्दा सही हो, तर त्यो भ्रम हो । विकास भनेकै ग्रामिण क्षेत्रमा सहरी सुविधा पुर्‍याउनु हो । यस्तो प्रकारले हेर्ने हो भने यो भ्रम हो, त्यसैले नेपालको भविष्य सहरमै छ । तर यसबारे कुरा गर्दा कस्तो प्रकारको सहर, के गर्ने सहर, कुन प्रकारको सहर, के नियतले बनाइएको सहर, के सँग जोडिएको सहर यो चाँही महत्वपूर्ण विषय हो । यसमा ध्यान दिन आवश्यक छ ।

तेस्रो विषय, अन्तरसीमा पर्यटन विकाश गर्ने । कुनै पनि देश अहिले एक्लै टापु भएर बस्न सक्दैन । कसरी बन्दव्यापार बढाउने, नेपालको सन्दर्भका खासगरी कसरी अन्तरसीमा पर्यटनलाई विकास गर्ने भन्ने हो । नेपाल जस्ता भूस्थलीय अर्थतन्त्रका यी समस्याहरू हुन् । वान बेल्ट वान रोडले जसरी क्षेत्रीय कनेक्टिभिटी गर्छ, त्यसलाई हामीले कसरी उपयोग गर्न सकिन्छ भनेर हेर्नुपर्छ ।

वान बेल्ट वान रोडले कसरी व्यापार अभिवृद्धिमा भूमिका खेल्छ भन्ने विषयलाई बताउँछ । वान बेल्ट वान रोडको विषयमा प्रकासित गरेका धेरै लेखहरू हेर्दा नेपालले के पाउँछ भन्ने विषयबारे उल्लेख गरिएको पाइदैन । त्यसको कार्यक्रममा नेपालले के पाउँछ भन्ने विषयमा उल्लेख गरिएको छैन । हाल नेपालले चीनबाट पारवहन तथा व्यापार सन्धिहरूबाट ऊर्जा ल्याउने लगायतका विषयहरूमा चर्चा भइरहेको छ । त्यो आफ्नो ठाउँमा छ । तर वान बेल्ट वान रोड अभियानबाट खासमा नेपाललाई के फाइदा छ ? मलाई चित्त नबुझेको विषय पनि यही हो । नेपाललाई यो अभियानबाट यसरी फाइदा लिने भनेर नेपाली नेताहरूले जहिलेसम्म स्पष्ट धारणा निर्माण गर्न सक्दैनन्, तबसम्म यो गफ गर्ने विषय मात्रै हुनेछ । त्यो गफको मात्रै विषय नहोस् । यस अभियानभित्र नेपालका लागि वस्तुगत धरातल छ, त्यसलाई व्यवहारिक रूपमा कार्यान्वयन गर्न सकियोस् ।

अहिलेसम्म प्रकासित लेखहरूमा भारत र चीनबीचको व्यापारलाई कसरी सहयोग गर्ने, भारत र मध्य एसियाका देशसँग हुने व्यापारलाई कसरी सहयोग गर्ने भन्ने विषय मात्रै आएका छन् । भारतका मुख्य बजारहरूबाट चीनका मुख्य बजारहरूमा पुग्न नेपाल भएर सजिलो पर्ने देखिएको छ । तर दूरीको हिसाबले नजिक भनेको मूल्य सस्तो भनेको होइन । मूल्य त्यस समयमा सस्तो हुन्छ जुन समयमा सडकको साटो रेलको सुविधा हुन्छ । वान बेल्ट वान रोड कार्यक्रममा सडकको साटो रेललाई प्राथमिकता दिन सकियो भने शायद त्यसले हाम्रो मुलुकलाई आर्थिक रूपमा धेरै फाइदा हुन्छ । रेलको क्षेत्रमा चीनले प्रविधिको ठूलो विकास पनि गरेर देखाएको छ । तिब्बतमा त्यस्तो कठिन भू-भागमा समेत वर्षैदेखि रेल चलाइरहेको छ । त्यसले गर्दा प्रविधिको समस्या पनि समाधान गर्ने क्षमता चीनसँग छ । त्यसलाई हामीभित्र रहेको सडकको सञ्जालसँग कसरी जोड्ने र फाइदा लिने भनेर सोच्नु हाम्रा लागि मुख्य विषय हो ।

अर्थतन्त्रको पुनर्जीवनका लागि केही कुराहरू

वान बेल्ट वान रोड कार्यक्रमबाट पहाडी क्षेत्रको अर्थतन्त्रलाई कसरी पुनर्जीवन दिन सकिन्छ ? म पहाडी अर्थतन्त्रको पुनर्जीवनको कुरा किन गरिरहेको छु भने जबसम्म नेपाल भारतमुखी मात्रै भइरहन्छ, सडक सञ्जाल भारततिर मात्रै जोडिराखिन्छ, तबसम्म हाम्रो विकास नै हुनसक्दैन । भारतले नेपाली बजारमा रहेको आफ्नो प्रभुत्वलाई विस्थापन गराउनै चाहदैन । सधै आफैसँग रहोस् भन्ने चाहन्छ । भारतीय सामानहरूसँग प्रतिस्पर्धा गर्ने क्षमताको विकास नेपालको नहोस् भन्ने भारतको चाहाना हो । यो कुरा अहिले झनै स्पष्ट भैसकेको छ । त्यो भारतीय चाहनालाई समाप्त नपारून्जेल नेपालको अर्थतन्त्रले विकास गर्दैन । त्यसैले नेपालको रणनीति उत्तरतर्फको जोडाइमा जुन सीमितता थियो त्यसलाई हामीले तोड्न सक्यौ र सम्पर्कलाई विकास गर्न सक्यौ भने बल्ल हामीले पहाडी अर्थतन्त्रलाई नयाँ रूपमा विकास गरेर लैजाने बाटो खुला हुन्छ । जबसम्म हामी भारतमुखी भएर बस्छौँ त्यस बेलासम्म यो बाटो खुल्दैन । जसले जे भने पनि खुल्दैन । यो कुरा पोलिटिकल्ली गलत हो भनेर भनौला तर सही कुरा यही हो । म नै भारत भएपनि उत्तरतर्फको सम्पर्क विस्तार गर्न दिन्न थिएँ होला । जसको माध्यमबाट यहाँको जनसङ्ख्यामा नियन्त्रण गर्न, आर्थिक आवश्यकतामाथि नियन्त्रण गर्न र राजनीतिक विकल्पहरूमाथि नियन्त्रण गर्न सकिन्छ भने भारतले यत्रो बजार किन छाड्ने ? किन छाड्ने हो उसले यो विषयलाई ? यो सबै भएको आर्थिक कारणले नै हो । त्यसका कारण नेपालले भारतको आर्थिक माखेसाङ्लोबाट निस्कने उपाय खोज्नु पर्छ । त्यो निस्कने उपाय अहिले चीनले अघि सारेको वान बेल्ट वान रोड कार्यक्रम हुनसक्छ कि ? यसलाई कसरी विकल्प बनाउने भन्ने एउटा महत्वपूर्ण विषय हो ।

त्यो भनेको ***पहिलो हो लाभको क्षेत्रको पहिचान गर्ने*** **।** उत्तरतर्फका कनेक्टिभिटी र स्रोत परिचालनबीच के सम्बन्ध छ ? नेपालको पहाड कस्तो छ भने कहिँ पनि कुनै वस्तुको उत्पादन ठूलो परिमाणमा हुँदैन । खासखास ठाउँमा, खासखास स्थलमा, खासखास प्रकारको उत्पादनहरू नेपालले गर्न सक्छ । त्यसमा अर्ग्यानिक, आवश्यकतामा आधारित कृषिको विभिन्न उत्पादनहरू र तरकारीहरू हुन सक्दछन्, जसको बजार फेरि चीनको तिब्बत हो । भारतसँग हामीले निर्विवाद रूपमा प्रतिस्पर्धा गर्न सक्ने एउटा पनि यस्तो क्षेत्र छैन, खासगरी कृषिको क्षेत्रमा । हामीकहाँको आवश्यकताका दस वटा बस्तुहरूको सूची बनाएर अध्ययन गर्ने हो

भने कुनै पनि बस्तुको भारतसँग नेपालको लाभको क्षेत्र छैन । तर तिब्बतको कुरा गर्दा हामीले राम्रोसँग उत्पादन गर्ने हो भने एउटा राम्रो बजार पाउने छौं । चीनसँग हामीलाई सहजता छ । एउटा सहजता आर्थिक हो र अर्को तिब्बतको सुरक्षा र स्थायीत्व चीनका लागि धेरै नै महत्वपूर्ण विषय हो । त्यसमा नेपालको योगदान ठूलो छ र हुनसक्छ । त्यसलाई नेपालले सशक्त बनाउन सक्छ । यो दुवै सहजताको कारणले गर्दा चीनसँगको सामिप्यता भारतसँगको भन्दा बढी लाभदायक हुनसक्छ । तर, पुरा रूपमा भारतसँगको आश्रय हामीले सिध्याउन सक्दैसक्दैनौं । संस्कृति, कला, भाषासहित धेरै विषयले नेपाल भारतमुखी छ । हामीले भारतसँगको सम्बन्ध पुरा विस्थापित गर्न चाहेका पनि होइनौं । हामीले खाली यस्तो सम्बन्ध विस्थापित गर्ने खोजेका हौं, जुन सम्बन्धले नेपाललाई भारतको माखेसाङ्लोबाट बाहिर निस्कन दिँदैन ।

अर्को, जैविक विविधता । चिनियाँ बजारलाई हेरेर खासखास स्थानमा नेपालले आवश्यक काम गर्नसक्छ । ***तेस्रो विषय जलविद्युत आयोजना निर्माण पनि हो ।*** यस विषयमा नेपालीले धेरै कुरा गरे । विगत ५० वर्षदेखि टुकी बालेर नेपाल जलस्रोतको दोस्रो धनी देश हो भनेर पढ्दैआएका छौ र अहिले पनि त्यही पढीरहेका छौं । जलस्रोतको कुरा गर्दा नेपाली अर्थशास्त्रीहरूले के सिकाए भने हामीसँग भएको स्रोत यति नै हो । भारतसँग नेपालको व्यापार घाटा निकै छ । त्यो व्यापार घाटालाई कम गर्ने एउटा मात्रै उपाय भनेको बिजुली बेच्ने हो भनेर सिकाए । तर संसारमा केही काललाई विजुली बेचेर धनी भएको देश भुटान हो । माग जति बढ्दै जान्छ, त्यसलाई पनि त्यति नै समस्या पर्दै जान्छ । बिजुली बेचेर धनी भएको देश संसारमा अरू देखेको छैन । पाराग्वेको परिस्थितिलाई हेरेमा नेपालको जलस्रोतको प्रयोग ऊर्जाको लागि मात्रै होइन बहुउदेश्यीय जलउपयोग नीति ल्याउनु पर्ने हुन्छ । त्यस्तो जलविकास आयोजनामा ऊर्जासँग कृषि उत्पादनको प्रशोधन लगायत अन्य उत्पादनका सम्भावनाहरूलाई जोडेर हेर्नुपर्छ । नेपालमा यसरी हेर्ने परम्परा नै छैन । त्यसमाथि ऊर्जाको उत्पादन गर्दा आफूलाई पुगेको छैन, अर्कोलाई दिने को मानिस होला ? त्यही नाममा पनि नेपालमा जलमाफियाले काम गरिरहेको छ । त्यसले गर्दा बहुउद्देश्यीय जलविद्युत विकासमा आउँदा आन्तरिक खपतपछि मात्रै निर्यात गर्ने विषय हुनुपर्छ । कनेक्टिभिटीले त्यसलाई सहयोग गर्ने गर्छ ।

कनेक्टिभिटीसँग गर्न सकिने ***चौथो विषय भनेको इकोनोमिक करिडोरको हो ।*** चीनले यो विषयमा काम गरेर पनि देखाएको छ । इकोनोमिक करिडोर नेपालबाट सीमापार हुन नसकेपनि देशभित्रै करिडोर निर्माण गर्न सकिन्छ । जस्तो, पाँचखाल वा विदुरमा । आर्थिक करिडोरमा पहिले लगानी गऱ्यो, त्यसपछि क्षेत्रीय विकास योजना निर्माण गऱ्यो । ठूलो उद्योगको सम्भावना नभएको नेपालमा कसरी साना तथा मध्यम स्तरको उद्योगहरू बनाउने र त्यसको आधारमा सीमापार व्यापारलाई कसरी सहज गर्ने जस्ता विषय हाम्रो लागि अध्ययन गर्ने क्षेत्रहरू हुन् । यी विषयमा हामीले अहिलेसम्म कुनै खास अध्ययन गरेका छैनौं ।

चीनबाट नेपालतर्फ आउने ठूलो एक्सप्रेस वे वा रेल लाइन एउटा मात्रै होला । तर अरू क्षेत्रहरू ओलाङचुङ गोला, किमाथाङ्का, लामाबगर, कोराला, सिमीकोट हुँदै हिल्सा क्षेत्रलाई सडकले जोड्ने र मुख्य दुई तीन स्थानमा एक्सप्रेस रेलले जोड्ने प्रकारको दीर्घकालीन सोच लिएर नेपालले अघि बढ्न सक्यो भने त्यसले पुरै मध्य-पहाडी अर्थतन्त्रमा कायापलट गर्न सक्छ । स्थलीय अर्थतन्त्र भनेको यही हो । यो स्थलीय अर्थतन्त्र नयाँ प्रकारले परिचालन गरेर बाटो र यसका खण्ड निर्माण गर्नुपर्छ ।

सहरी पूर्वाधारमा आधारित भएर आर्थिक विकास गर्ने विषयमा माथि नै चर्चा गरेका छौं । मध्यपहाडी राजमार्गमा निर्माण गरिने भनिएका स्मार्ट सिटीहरू निर्माण गर्न सरकारले गत वर्षदेखि थालेको छ । यिनीहरूलाई स्मार्ट सिटी भन्नुको अर्थ के हो भने नवप्रवर्धन, उद्यमशील, नविनसोच र नयाँ प्रविधिमा आधारित पारदर्शी सरकार भएको नयाँ प्रकारको सहरीकरण हो । त्यसमा यस प्रकारको पूर्वाधार समेत निर्माण गरिने गरिन्छ ।

सीमापार पर्यटन प्रवर्ध्दन गर्नु पाँचौं महत्वपूर्ण विषय हुनसक्छ । चीनसँग सबैभन्दा बढी फाइदा लिनसक्ने विषय यो हो । २००३ मा ७ हजार चिनियाँ पर्यटन नेपाल आएका थिए । सन् २०१४ मा एक लाख २४ हजार पर्यटक आए । नेपालमा सबैभन्दा बढी पर्यटक आउने भारतीय हुन् । उनीहरूको सङ्ख्या १७ प्रतिशत छ भने १६ प्रतिशत चीनबाट आउँछन् । चिनिया पर्यटकहरू संसारभर तीव्र गतिमा विस्तार भैरहेका छन् । चीनबाट जुन मानिस यहाँ आउँछन्, उनीहरूले नयाँ संस्कृति नजिकै भेट्ने भए । जसका कारण नेपाल उनीहरूका लागि महत्वपूर्ण गन्तब्य हुनसक्दछ ।

अमेरिकी वा युरोपेलीहरू नेपाल आउनका लागि उनीहरूको सबैभन्दा बढी खर्च यातायात क्षेत्रमा हुने गरेको छ । यसले नेपालमा उनीले खर्च गर्ने पैसा नै कम हुन जान्छ । एकजना युरोपेली र अमेरिकीले दैनिक औषत ४८ डलर खर्च गर्दछन् भने चिनियाँहरूले दैनिक एक सय डलर खर्च गर्छन् । यो कारणले गर्दा नेपालको पर्यटनमा त्यसप्रकारको एउटा सम्भावना रहेको छ । चीनले तिब्बतलाई वातावरणीय रूपमा निकै संवेदनशील पर्यटन र सहरीकरणको रूपमा विकास गरेर लैजाने दीर्घकालीन लक्ष्य राखेको छ । त्यो लक्ष्यसँग नेपालले तालमेल मिलाउन सक्नु पर्दछ । सन् २०१४ मा तिब्बतमा साढे एक करोड मानिस घुम्न आए । यसै वर्षमा २ करोड मानिस आउने अपेक्षा गरिएको छ । त्यसको १० प्रतिशत मात्रै मानिस नेपाल आए भने नेपालको पर्यटन क्षेत्रमा ठूलो योगदान हुनजान्छ । २०१३-१४ मा चीनबाट २१ करोड विदेश गएका थिए । त्यसबाट सानो हिस्सा मात्रै हामीले तान्न सक्यौ भने त्यसबाट पर्यटन क्षेत्रमा ठूलो प्रभाव पर्ने छ ।

नेपाल, चीन र भारतलाई जोड्ने अर्को विषय पनि छ । त्यो ***छैठौँ विषय हो हिन्दु सर्किट (मानसरोवर र कैलाश) ले भारतलाई नेपाल र चीन***सँग जोड्छ र बुद्धिष्ट सर्किटले (लुम्बिनी र सारनाथ) चिनियाँहरूलाई नेपाल र भारतसँग जोड्छ ।

हाम्रो लागि रसुवाको केरूङ बाटो नै आर्थिक करिडोरका लागि बढी सम्भावना भएको बाटो हो । पूर्वमा किमाथाङ्का, बीचमा कोदारी, पश्चिममा कोराला र त्यसैगगरी पश्चिमतिरको हिल्सा प्रमुख रूपमा रहेका छन् । यी चार वटा करिडोरहरूलाई मात्रै जोड्न सक्यौ भने पनि त्यसले नेपालको अर्थतन्त्रलाई चलायामान बनाउन ठूलो भूमिका खेल्ने छ । हामीले दिनुपर्ने प्राथमिकता यही नै हो । तर पछिल्लो समयमा हाम्रो प्राथमिकता भनेको दक्षिण तराईको सहरीकरणमा छ । यसलाई ध्यान दिनुपनि पर्छ किनभने तराईको विकासमा प्रक्रिया करिब करिब अवरूद्ध छ । तराईको अर्थतन्त्रलाई बढी नै गतिशील बनाउन त्यो गर्न आवश्यक पनि छ भने पहाडी अर्थतन्त्रलाई गतिशील बनाउन उत्तरतर्फ जोड्न आवश्यक छ । दुवैतिर जोडिएर नेपालको अर्थतन्त्र अझ बढी सक्षम र दक्ष भएर अगि बढ्न सक्छ ।

सडकले गर्ने योगदान भनेको यसले लगानीको वातावरण निर्माण गर्न सक्छ । दक्षिणर्फ भारतको बजारलाई हेरर उत्पादनमूलक उद्योग चलाउन सक्छौं

भने उत्तरतर्फ चीनलाई हेरेर नेपाली कच्चा पदार्थबाटै उत्पादन गर्नुपर्ने हुन्छ। भारत र चीन दुवैतर्फबाट लगानीलाई आकर्षित गर्न सकिन्छ।

अर्को विषय भनेको प्राकृतिक प्रकोपलाई न्यूनिकरण गर्ने विषय हो। जुन प्रकारले नेपालले बाढी र प्राकृतिक प्रकोप भोगिरहेको छ, यस विषयमा चीनबाट नेपालले धेरै सिक्न सक्छ। चीनलाई यस विषयमा धेरै नै ठूलो अनुभव छ।

निश्कर्ष

यो सबै विषयको निश्कर्ष के हो भने वान बेल्ट वान रोडले लगानीलाई आकर्षित गर्छ र त्यस्तो वातावरण निर्माण गर्छ। यसले गर्दा नेपालभित्र खासगरी पहाडी अर्थतन्त्रमा रोजगारी सिर्जना गर्नेछ। यसले पहाडबाट तराईतिर भैरहेको जो बसाइँसराई छ त्यसलाई क्रमिक रूपले कम गर्दै जाने र बैदेशिक रोजगारीमा जाने अवस्थालाई पनि कम गर्ने काम गर्छ। पहाडी स्थलीय अर्थतन्त्रलाई यसले पुनर्संरचना गर्छ। नयाँ बाटो र नयाँ दिशा त्यसले देखाउँछ। यो नेपालको विकासका लागि नभै नहुने विषय हो। त्यसका लागि दीर्घकालीन राजनीतिक प्रतिवद्धता र योजना आवश्यक रहेको छ। नेपालको योजना गर्ने संस्थागत संयन्त्र छ, यो एकदमै प्रतिवद्ध भएर लाग्नु पर्‍यो। राजनीतिले यसमा पूर्ण प्रतिबद्धता देखाउनु पर्‍यो। सरकार परिवर्तनले यो दीर्घकालीन सोचलाई प्रभाव पार्‍यो भने नेपाल कहिले अघि बढ्न सक्दैन। नेपालको सम्भावना सबै सकिएर जान्छ। त्यसैले म वान बेल्ट वान रोडले भारत र चीनको व्यापारमा पार्ने प्रभावको विषयलाई उठाउँदिन। त्यसको पनि आफ्नो प्रभाव थियो होला। भारत र चीनबीच ठूलो व्यापार एक्सप्रेस वेबाट जान थाल्यो भने त्यो नेपालको नियन्त्रणमा हुँदैन। त्यो त तिनैको नियन्त्रणमा हुन्छ, जसको व्यापारको सामान यता-उता हुन्छ।

(नेपाल अध्ययन केन्द्रले २०७३ साउन १४ गते आयोजना गरेको नेपालको सन्दर्भमा वान बेल्ट, वान रोड विषयक अन्तरक्रियात्मक कार्यक्रममा प्रस्तुत विचारको सम्पादित अंश)

नेपालको सन्दर्भमा ओबिआर :

वान बेल्ट वान रोड : प्रचारबढी तयारी कम

रविन्द्र अधिकारी*

विभिन्न अध्ययन, मेरा आफ्नै अनुभवको आधारमा भन्नु पर्दा, आज विकासको कुरा, चीनसँगको सम्बन्ध, व्यापार, पारवहन आदिको बिषयमा हामी बढी भावनामा सिमित छौं । जबसम्म, यो भावनाबाट हामी यथार्थको धरातलमा ओर्लदैनौं तबसम्म काम हुन सक्दैन । यो कुरा 'वान बेल्ट वान रोड'को सन्दर्भमा पनि भन्न सकिन्छ ।

हामीले विकास समितिको तर्फबाट चीनसँगको सीमाका चारवटा नाकाहरूको स्थलगत अध्ययन गरेका थियौं, त्यसपछि चीनसँग जोडिएका अन्य गाउँठाउँका जतातत्तैबाट- 'यतापनि आएर हेरिदिनु पर्‍यो, उतापनि आएर हेरिदिनु पर्‍यो' भन्ने माग आउन थाल्यो । यसले के देखाउँछ भने, हामीले राष्ट्रिय स्तरमा कुन क्षेत्रबाट कसरी विकास र सडक वा नाका निर्माण गर्ने भन्ने कुराबारे वैज्ञानिक तथा व्यवहारिक अध्ययन, अनुसन्धान र तयारी गर्न सकेका छैनौं । तर, चीनले पछिल्लो समय हामीलाई 'नेपालले विकास गर्न सक्ने भनेको पर्यटनको क्षेत्र हो' भन्नेतिर इशारा गरिरहेको छ । भारतको निमन्त्रणामा दुई हप्ता अधिमात्र विकास समितिको तर्फबाट हामीले भ्रमण गरेका थियौँ । त्यस भ्रमणमा के बुझियो भने, नेपालले चीनसँग मिलेर धेरै कुराहरू गरिसक्यो भन्ने भारतको बुझाइ छ । तर यहाँ भने त्यस्तो तयारी भएको पाइदैन । पारवहन, उत्तर-दक्षिण सडक निर्माण लगायत केही कुराहरू त भएका छन्, तर ती योजनाहरू पनि जुन स्तरमा अघि बढ्नुपर्ने हो त्यस्तो भने हुन सकेको छैन । अब चीन तर्फकै कुरा गर्ने हो भने पनि, चीनले हामीसँग गर्ने कामहरूमा जुन स्तरमा तदारूकता देखाउनुपर्ने हो, त्यस्तो देखिएको छैन । त्यसकारण मलाई के लाग्छ भने, हामीले तदारूकताका साथ काम गर्‍यौं, हामीले त्यस अनुरूपको पहलकदमी लियौं भने 'वान बेल्ट वान रोड' भित्र नेपाल प्राथमिकतामा पर्छ, नत्र भने हाम्रो कमजोरीको कारणले त्यसबाट फाइदा लिने कुरामा चुक्न सकिन्छ ।

---

* तत्कालिन सभापति, विकास समिति दाता पर्यटन मन्त्री नेपालको संस्था नेपाल सरकार ।

भारत भ्रमणमा त्यहाँको उच्च तहबाट हामीलाई के भनियो भने- चीनले नेपालसँग व्यापार गर्छ तर हामीबीच त प्यार समेत छ । त्यसकारण भारत-नेपाल सम्बन्ध भनेको विशिष्ट सम्बन्ध हो भन्ने कुराहरू पनि गरियो । चीनसँगको सीमाक्षेत्रमा २ लाख ८० हजारपनि बस्ती छैन तरपनि त्यो क्षेत्रमा चीनले किन त्यत्रो लगानी गरिरहेको छ ? भन्ने कुराहरू समेत आए । त्यसबेला मैले त्रिदेशीय करिडोरको कुरापनि राखें तर उनीहरूले त्यो कुरापनि नेपालले पहिले भारतसँग कुरा गरेरमात्र अघि बढाउनुपर्छ भन्ने खालको आभाष दिए । तर हामीले कसैको पनि कार्ड प्रयोग गर्ने कुरा हैन भनेर प्रष्ट पार्‍यौं ।

हामीले विकास समितिको तर्फबाट हुलाकी राजमार्गको स्थलगत अध्ययन गरेका थियौं । त्यसबेला डा. पिताम्बर शर्माको टोलीले गरेको अध्ययनको निष्कर्ष जस्तै, तराईको मुख्यमुख्य भनिने सहरमा सहरी पूर्वाधारको कुराहरू, जस्तै- खानेपानी, ढल, बाटो आदि केही पनि छैन रहेछ । हामीले १४-१५ दिन लगाएर अध्ययन गर्दा, हुलाकी राजमार्गकै बजारहरू त उजाड रहेछन्, विकासको केही कुरा छैन । त्यसकारण, त्यहाँको स्थलगत अध्ययन र भारत भ्रमणको अनुभवले के सिकायो भने सीमाक्षेत्रको नेपालको सहर र बजारक्षेत्रको विकास गर्न एकदमै जरूरी छ । नेपालको भू-धरातलीय कारणले पानी पो दक्षिणबाट उत्तर बगाउन सक्दैनौं तर विकास त दक्षिणबाट उत्तरतिर बगाउन सकिन्छ नि ! त्यसकारण, यसपटकको बजेटमा हामीले त्यस क्षेत्रको विकासका लागि बजेट छुट्याउने बिषयमा धेरै भूमिका निर्वाह गर्‍यौं । अहिले चीनसँगको उत्तरी नाकाको पूर्वाधार विकासमात्र हैन भारतीय सीमाक्षेत्रको पूर्वाधार विकासमा पनि उत्तिकै महत्व दिन सक्यौं भने मात्र दुई देशबीचको सन्तुलित भूमिका निर्वाह गर्न सकिन्छ ।

जहाँसम्म रेल मार्गको कुरा छ, चीन भ्रमणमा भएका छलफलहरूको आधारमा मैले बुझेको कुरा चीनको मुख्य प्राथमिकता रेल मार्गमा नै छ । अहिले सडक भन्दा रेल मार्ग नै सस्तो र सहज हुने रहेछ भन्ने पनि देखियो । किनकी चीनको चासो भनेको नेपालमात्र त हैन, अन्ततः भारतसँगकै व्यापार हो । त्यसकारण चीनले भारतसँग व्यापार गर्ने कुरा नेपाल मार्फत हुँदाखेरि त्यसमा चीन र भारतको मात्र योजना कार्यान्वयन हुने हो कि त्यसमा नेपालको पनि भूमिका रहने हो भन्ने कुराले हाम्रो फाइदालाई निर्धारण गर्दछ । यसमा जुनसुकै पार्टी वा पार्टीको सरकार भएपनि हामीले एकदमै तदारूकताका साथ गर्नुपर्ने काम देखिन्छ ।

अन्तिममा, हाम्रो विकासको क्षेत्रमा के काम भइरहेको छ ? जस्तो, व्यापारमा के भइरहेको छ ? पूर्वाधारमा के भइरहेको छ ? उद्योगमा, पर्यटनमा के भइरहेको छ ? भनेर यस्ता विषयहरूमा गहन बहस तथा छलफल गरिए भने हामीलाई नीति निर्माण र कार्यान्वयनमा सहयोग पुग्छ भन्ने लाग्छ जसले विकासको समग्र पाटोलाई योगदान गर्न सक्नेछ ।

(नेपाल अध्ययन केन्द्रले २०७३ साउन १४ गते आयोजना गरेको नेपालको सन्दर्भमा वान बेल्ट, वान रोड विषयक अन्तरक्रियात्मक कार्यक्रममा प्रस्तुत विचारको सम्पादित अंश)

नेपालको सन्दर्भमा ओबिआर :

ओवरबारे नेपालले ध्यान दिनुपर्ने सरोकारहरू

हरि रोका*

विश्वमा लगभग ४० करोड भन्दाबढी २० रूपियाँ भन्दा कम आय भएको जनसङ्ख्या छ भने ३ जना ग्रयाजुएसन गरेकामा एकजना चाहिँ बेरोजगार छन् । चीनमा युनिभर्सिटी पढेका भन्दा स्कुल लेभल पढेका मध्यम जनशक्ति एकदमै धेरै छ । सन् १९४५ मा चिनियाहरूको प्रतिव्यक्ति आय ३०० डलर थियो, सन् २०१४ को तथ्यांक अनुसार १० हजार डलर पुगेको देखिन्छ । अहिले १० हजार डलर पुग्दा एकदमै नयाँ ढाँचाको अर्थतन्त्र आयो । 'स्पिल ओभर इफेक्ट' त हुने नै भयो । आय वृद्धिसँगै खाने, लाउने, काम गर्ने आदिमा परिवर्तन त आउँछ नै, त्यस्तो परिवर्तनले हामी छिमेकीकहाँ पनि असर गर्छ भन्ने नै कुरा हो । सन् २०१४ पछि सो प्रतिव्यक्ति आय अझ बढ्दै गयो होला या जाने नै छ ।

यसै कुरालाई आधारमा यो सिल्क रोड पूर्वबाट पश्चिमतिर आउनुको कारण के हो भन्ने कुराको अर्थ खोज्नु पर्ला । तर, हाम्रो चिन्तन अलि सतही भो भन्ने लाग्छ । वास्तवमा चिनियाँहरू के खोजिरहेछन् हामीकहाँ औपचारिक तहमा चिन्तन भएन । अहिलेपनि चीनसँगको व्यापार घाटामा छौं । यसको अर्थ हामीले भारत परनिर्भरताको ठाउँमा चीन परनिर्भरता खोजेको त होइनौं नि ! हामीले केही न केही बेच्ने हो । त्यो बेच्दा उनीहरूले के किन्छन् ? हाम्रो अध्ययन चाहिँ यही प्रश्नबाट सुरू हुनपर्छ जस्तो लाग्छ ।

पहिलो कुरा हामीले के बेच्ने ? भन्नेमा प्रष्ट हुनुपर्छ । हवाइजहाज त उनीहरूले हामीलाई नै बेचिरहेका छन्, हामी हवाइजहाज त बेच्न सक्दैनौं । हामी लुगाफाटा पनि बेच्न सक्दैनौं । यसकारण उनीहरू त्यहाँबाट यता आउँदाको लक्ष के-के छन् ? भनेर हेर्नुपर्छ । उनीहरूले सबैभन्दा बढी प्रयोग गर्ने तामा र फलाम ल्याटिन अमेरिकाबाट ल्याइराखेका छन्, त्यसपछि प्रयोग हुने कोइला

---

* एक अर्थराजनीति विज्ञका रूपमा नेपालमा सुपरिचित हुनुहुन्छ । नेपालको प्रतिनिधि सभामा एक पटक विधायक भईसक्नु भएका उहाँ नवउदारवादविरूध्द नेपाली वौध्दिक जगतमा मतनिर्माण कार्यका एक अगुवा बौध्दिक तथा चिरपरिचित स्तम्भलेखक हुनुहुन्छ ।

अष्ट्रेलियाबाट ल्याइराखेका छन्, युरेनियम अष्ट्रेलियाबाटै ल्याइराखेका छन् । यसकारण उनीहरू खोज्नपर्ने, अन्वेषण गर्नपर्ने धेरैकुरा पश्चिममा छ भनेर पूर्वबाट पश्चिम लागिराखेका छन्, मेरो विचारमा यो पहिलो कुरा हो ।

दोस्रो कुरा, जसरी अमेरिकन र युरोपियन अर्थतन्त्र ओरालो लाग्यो, विगत आठबर्ष देखिको ओरालो लागेको अर्थतन्त्र सम्हालिन सकेको छैन । हिजोमात्रको डाटा अनुसार अमेरिका ३५ प्रतिशतले घटेको छ । अहिले डोनाल्ड ट्रम्पले पनि चुनावी नारा मुल्य घटाउने बनाएका छन् । त्यसको कारणले पनि चीनले पूर्वबाट पश्चिमतिर आउने र अमेरिका, युरोप जोड्नुपर्ने अवस्था छ । चीनले खोजेको आर्थिक मोडेल र हिजोको पश्चिमा आर्थिक बीचको तुलना गर्नुपर्नेछ । कसरी ल्याटिन अमेरिकामा स्पेनिसहरू पुगे ? कसरी ब्रिटिशहरू अमेरिका र दक्षिण पूर्वी क्षेत्रमा पुगे ? र उनीहरूले गरेको शोषण कस्तो प्रकारको थियो ? अहिलेको सन्दर्भमा चिनियाहरू कसरी उठ्न खोजिरहेका छन् ? र अरू छिमेकीहरूसँग किन काम गर्न खोजिराखेका छन् ? भन्ने कुरालाई पनि हामीले जोडेर हेर्नुपर्ने जरूरी छ । यसले हामी कसरी संसारसँग जोडिन्छौं भन्ने कुरा आउँछ । जस्तो सियानबाट छुटेको रेल १३ दिनमा तेहरान पुग्यो, तर संघाईबाट छुटेको पानीजहाज चाहिँ ४८ दिन लाग्दो रहेछ हर्मिज बन्दरगाह (इरान) पुग्न । जसले रेलभन्दा पानीजहाज महँगो पऱ्यो । हिजो हामीले पढ्दै आएको, पानीजहाज सस्तो पर्छ भन्ने कुरा त अब उल्टो भयो ।

अब तेस्रो कुरा, कहाँ छ खानी ? कहाँ छ तेल ? कहाँ छ स्रोत भन्ने कुरा न हो । अलास्कामा सोल भन्ने कम्पनी लगाएर अमेरिकनहरूले तेल निकाल्न थालेपछि मूल्य घट्यो । प्रति ब्यारल ११८ बाट घटेर अहिले ४८ मा छ । यसले अरेबियन र रसियनहरूको अर्थतन्त्रमा के असर परेको छ ? र, यसबाट हामीले के फाइदा लिन सक्छौं ? भन्ने कुरापनि हो । अहिले उनीहरू सिञ्जियाङबाट पाँच-छ वटा देशहरूसँग जोडिने तयारी गर्दैछन्, सेन्ट्रल एसियनबाट वेस्ट एसियन देशहरूसँग । यसबाट के हुने रहेछ भन्दा, सबैभन्दा बढी तेल र ग्याँसको ट्रान्जिट त सिञ्जियाङ हुने रहेछ । अहिले सिगात्सेसम्म आएको रेलबाट भारतसम्म व्यापार हुने कुरापनि छ । अहिले चीनले पाकिस्तान करिडोरमा ४० बिलियन डलर लगानी गरिराखेको छ र त्यहाँ १० हजार मेगावाट बिजुली निकाल्ने कुरापनि भैसकेको छ । तर त्यस कार्यले भारतीय अर्थतन्त्रसँग त जोडिने अवस्था देखिदैन ।

भारतीय अर्थतन्त्रसँग जोडिनका लागि मेकङ्पारीबाट भारतसँग जोड्ने भन्ने कुरा छ, त्यसो भए नेपाल बाहिर पर्दछ । यस कुरालाई मनमा राखेर ओवरको बारेमा हामीले ध्यानमा राख्नु पर्छ । यसो गर्दा भारतको सबैभन्दा बढी जनसङ्ख्या भएको क्षेत्र कुन हो भनेर ?। निश्चय नै उत्तर प्रदेश र बिहार हो, र उत्तरी क्षेत्रमा पञ्जाब र हरियाणा हो । ती बढी जनघनत्व भएको क्षेत्रमा माल ओसारपसारको लागि नेपालको बाटो छिटो र नजिक पर्छ । त्यसरी नै भारतलाई पाकिस्तानको बाटो भएर इरानबाट तेल ल्याउन पनि गाह्रो छ । त्यसकारण नेपालबाट भारत र चीनको व्यापारको लागि पनि सहज बिन्दु हुन्छ । तर यी दुई देशबीचको व्यापारमा नेपाललाई के फाइदा हुन्छ ? नेपालले कसरी फाइदा लिनुपर्छ ? यो बिषयमा चाहिँ हामीले रणनीतिक, राजनीतिक र नीतिगत कुरामा ध्यान दिनुपर्छ । अबको हाम्रो गहन विमर्शहरू यसैमा हुनु पर्छ ।

(नेपाल अध्ययन केन्द्रले २०७३ साउन १४ गते आयोजना गरेको नेपालको सन्दर्भमा वान बेल्ट, वान रोड विषयक अन्तरक्रियात्मक कार्यक्रममा प्रस्तुत विचारको सम्पादित अंश)

ओबोर र नेपाल

खाली पेज

चिनिया बिकास विस्तार रणनीतीः

एउटा पाटो, एउटा बाटो : शक्ति राष्ट्रको अर्थ राजनीति

कोमल भट्टराई*

सन् २०१३ मा चिनिया राष्ट्रपति सी जीन पिङले 'एउटा पाटो, एउटा बाटो' (one belt one road) नामक एक विशाल पहलको घोषणा गरेका छन् । 'एउटा पाटो' मा चीनको पश्चिमी भागबाट मध्य एसिया हुँदै युरोप, मध्यपूर्व तथा, दक्षिण एसियासम्म नै रेलमार्गले जोड्ने परिकल्पना गरिएको छ । 'एउटा बाटो' को मनशाय पूर्वी एसियाबाट सामुद्रिक आवतजावतमा वृद्धि गर्न बन्दरगाह तथा अन्य सुविधाहरूको विकास गर्नु र यी मुलुकहरूलाई एउटा पाटोसँग जोड्नु रहेको छ । यस परियोजनामार्फत् चीन आफ्नो मुलुकभन्दा बाहिर औद्योगिक क्षमता तथा उपभोग्य वस्तुहरूको माग बढाउन चाहन्छ । अरू मुलुकको कच्चा पदार्थ दोहन गर्न होइन, चीन आफ्ना ठुला उद्योगहरूलाई कम विकसित मुलुकहरूमा सार्न चाहन्छ, ता कि ती मुलुकहरू अझ सम्पन्न बनुन् र चिनिया उत्पादनहरूको माग बढोस् । तर, यो परियोजना पश्चिमाका लागि झस्काउने विषय बनेको छ ।

प्रायः पश्चिमा विश्लेषकहरू चीनले आफुलाई विश्वमा प्रभावकारी शक्तिका रूपमा विकास गर्छ कि, त्यसले पश्चिमाको प्रभुत्वमाथि चुनौति देला कि भन्ने कोणबाट चासो राखिरहेका हुन्छन् । एकातिर यिनीहरू चीन पनि पश्चिमा राजनीतिक प्रणालीमा समाहित होओस्, पश्चिमा औद्योगिकरणका सिद्धान्तहरूबाट निर्देशित होओस् भन्ने चाहन्छन् । अर्कातिर त्यसरी पनि चीनले विकास गर्‍यो भने पश्चिमलाई दवाव दिन्छ भन्नेमा चिन्तित देखिन्छन् । यस्तो चिन्ता चीनको विकास रणनीतिका रूपमा चर्चित 'एउटा पाटो, एउटा बाटो' को सन्दर्भमा पनि देखिएकोछ ।

पश्चिमाहरूको यस्तो परम्परागत चिन्तालाई प्रष्ट्याउनका लागि दुई आलेखहरू ज्यादै महत्वपूर्ण छन् । जुन आ-आफ्ना समयका पश्चिमा प्रणालीका

---

* लेखक समसामयिक राजनीति, समाज र जनस्वास्थ्य सम्बन्धमा कलम चलाउछन् ।

पक्षमा वकालत गर्ने प्रख्यात विश्लेषकहरूका हुन् । एकजना एल्लिन आयरलेण्ड (१८७१-१९५१) विंसौ शताव्दीको प्रारम्भका हुन् । जसले आज भन्दा करीव १ सय १४ वर्ष अघि (सन् १९०२ मा) लेखेको 'चीन र शक्तिशाली मुलुकहरू' (China and Powers) नामक पुस्तक अझैपनि पश्चिमाहरूका लागि मार्गनिर्देशक जस्तै नै छ । यो पुस्तक पश्चिमा र चिनिया मामला बुझ्नका लागि जो सुकैलाई अझै पनि महत्वपूर्ण छ । त्यसैले यहाँ मैले 'एउटा पाटो, एउटा बाटो' को अर्थराजनीतिबारे कौतुहलता जगाउन सो पुस्तकको पहिलो अध्याय 'चिनिया समस्याहरू' लाई सन्दर्भका लागि लिएको छु । अर्का विश्लेषक हुन् फ्रान्सिस फुकुयामा । उनीलाई एक्काइसौ शताब्दीको आरम्भका भन्न सकिन्छ । मैले यहाँ उनको project–syndicate.org अनलाइनमा जनवरी १२, २०१६ मा पोष्ट गरिएको 'चिनिया मोडलको निर्यात' (Exporting the Chinese Model) नामक लेखलाई सन्दर्भमा राखेको छु । फुकुयामाका बारेमा प्रबुद्ध पाठकहरूलाई जानकारी नै छ, उनी 'ईण्ड अफ हिष्ट्री एण्ड द लास्ट म्यान' नामक पुस्तक लेखेपछि सन् १९९० को दशकदेखि चर्चामा छन् । तर एल्लिन आयरलेण्ड र उनको पुस्तकबारे केही पाठकहरूलाई मात्र जानकारी होला । उनको सो पुस्तक सन् १९०२ मा तोकिएका सीमित व्यक्तिहरूले मात्र पढ्न पाउने गरी जम्मा १५० प्रति प्रकाशित गरिएको थियो । यस पुस्तकको प्रकाशनपछि प्रकाशक र लेखकबीचको शर्तअनुसार प्लेटहरू नष्ट गरिएका थिए । लेखकका बारे विस्तृत जानकारी विभिन्न वेभपृष्ठहरूबाट लिन सकिन्छ ।

एल्लिन बेलायति साम्राज्यका उपनीवेश र चीन मामिलाका विज्ञ थिए । ती मामलाहरूमा उनका सोच, विश्लेषण र निष्कर्ष पश्चिमा मुलुकहरूका लागि असाध्यै महत्वपूर्ण हुन्थे । र, हाल पनि पश्चिमा विश्लेषकहरू चिनिया मामलामा उनकै सोचको अनुयायी हुन् भन्न सकिन्छ । यसमध्ये एक्काइसौँ शताव्दीका फुकुयामाले पनि विसौँ शताव्दीका एल्लिनको सोचलाई नै निरन्तरता दिएको प्रष्ट हुन्छ । पश्चिमाहरू तथा चीनबीचको सभ्यता र विकास रणनीतिबीच अझै अन्तरविरोधी प्रतिष्पर्धा भइरहेका छन् । यस्तो प्रतिष्पर्धाबारे कौतुहलता जगाउन मैले ती दुई शताव्दीका दुई विश्लेषकहरूका माथि उल्लेखित दुई आलेखहरूका केही सन्दर्भलाई यहाँ प्रस्तुत गरेको छु ।

पश्चिमाहरू 'हामी' भन्नाले 'मुख्य रूपमा अमेरिकी वा बेलायती पाठकहरूलाई सम्बोधन' (एल्लिन) गर्छन् । फुकुयामाले पनि 'हामी' भनेर यी दुवै मुलुकहरूप्रति

इङ्गित गरेका छन् । एल्लिनले रूसी, जर्मन वा फ्रेन्चलाई 'हामी' भनेका छैनन् तर तिनीहरूलाई चिनिया भन्दा नजिकका ठानेका छन् । हाल पनि 'हामी' पश्चिमा भन्नेहरूले रूसी, जर्मन वा फ्रेन्चलाई दूरीमै राखेको बुझ्न सकिन्छ । यी मुलुकहरूसँग 'पश्चिमा' हरूको सहकार्य त छ, तर सतर्कताका साथ ।

एल्लिनले केही उदाहरणसहित चिनियाहरूलाई ज्यादै मेहनती, ज्यादा र चलाख भएको पुष्टि गरेका छन् । चिनियाहरू आगोको भुङ्ग्रोमा परेर पनि बाँच्न सक्ने सलामन्दार जातको छेपारो र अत्यन्त चिसो सहनसक्ने हिउँ भालुसँग तुलना गरेका छन् । उनीहरू गलगिद्ध खाएर वा एक कचौरा मात्र भात खाएर पनि बाच्नसक्ने भनी उल्लेख गरेकाछन् । उनी भन्छन्– 'चिनियाहरूलाई भारतीय र निग्रोजातिसँग तुलना गर्ने भूल पश्चिमाहरूले गर्नु हुँदैन' । फुकुयामाको सार पनि यस्तै नै देखिन्छ, तर उनको आलेख अतिनै संक्षिप्त भएकाले यसको व्याख्या गर्ने उनलाई सुविधा भएन । फुकुयामाले 'एउटा पाटो, एउटा बाटो' परियोजना सम्पन्न गर्न प्रस्तावित एशियाली पूर्वाधार लगानी बैंकको लगानीले सम्भव नहुने कुरा छ्वास्स छोएका छन् । तर स्रोतको अभाव नहुने कुरामा पनि स्पष्ट छन् । एल्लिनले चीनको अपार स्रोतको उल्लेख गरेका छन् । चीनका बारेमा उनले उदाहरण दिएका छन् 'हरेक प्रान्तहरूको माटो मलिलो छ र खनीज स्रोतमा विविधता छ । अनि अरू कुनै पनि मुलुकमा भएको खनिज स्रोतको तुलनामा चीनमा सबैभन्दा बढी कोइला र फलामको भण्डार छ । जर्मन भूगर्भशास्त्री फोन रिख्त ओफनको आकलन अनुसार, एक्लो सान्सी प्रान्तले, वर्तमान खपत दरमा, सारा विश्वको कोइला र फलामको आवश्यकता तीन हजार वर्षसम्म पूर्ति गर्न सक्छ' ।

एल्लिनले 'चिनियाहरू पश्चिमा औद्योगिकरणका सिद्धान्तहरूबाट नियन्त्रित तथा निर्देशित भएका खण्डमा, चीनको अतुलनीय श्रम आपूर्ति हुने र यसले हरेक क्षेत्रमा उत्पादन मूल्यलाई न्यून गर्ने' आकलन गरेका छन् । यसो भनिरहँदा एल्लिनले चिनिया जनशक्तिको विस्तार वा निर्यातको कुरा गर्दै थिए भने हाल फुकुयामाले चिनिया विकासको मोडलको निर्यातको कुरा गर्दैछन् । हाल चिनिया जनशक्तिको विस्तारले उत्पादन मूल्य न्यून भएकोमा पश्चिमाहरू गम्भीर भइनै सकेका छन् ।

एल्लिनको चिनिया जनशक्तिको निर्यात र फुकुयामाको चिनिया विकासको मोडलको निर्यातको परिणामबारे एकैनाशका चिन्ताहरू छन् । एल्लिनले 'चीनका

अनगिन्ति जनसमुदाय बाँकी सारा संसारसँग स्वतन्त्र औद्योगिक प्रतिष्पर्धा गर्न थाले भने त्यस्को प्रभावले युरोप र अमेरिकाका श्रमिकहरूको जीवनस्तरमा उल्लेखनीय गिरावट हुने' कुरा व्यक्त गरेका छन् । फुकुयामाले 'युरोशिया र मध्य एशियाको वातावरणीय क्षति, सुरक्षा तथा श्रमसम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड तोडिने' आशङ्का गरेका छन् । उनी अमेरिका एशियाली पूर्वाधार लगानी बैंकको संस्थापक सदस्य नबनेकोमा चिन्तित छन् र उसलाई सहभागी हुन सुझाव दिन्छन् । र यसमा 'अमेरिकाको सहभागिताले चीनलाई वातावरणीय, सुरक्षा तथा श्रमसम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्डलाई अनुसरण गर्न दवाव दिन' सकिने पक्षमा देखिन्छन् ।

एल्लिन चीनले स्वतन्त्ररूपमा विकास गर्न सक्छ भन्नेमा विश्वास गर्दथे । तर उनी 'सेता जातिहरूलाई बेफाइदाजनक स्थितिमा पुऱ्याउनेगरी हुने चीनको विस्तारलाई शक्तिशाली राष्ट्रहरूले एकिकृत प्रयासबाट अवरूद्ध' गर्ने कुरामा पनि विश्वस्त थिए । फुकुयामाको आग्रह छ कि विकाशशील मुलुकहरूमा मात्र होइन, आफ्नै मुलुकमा पनि पूर्वाधारको निर्माण गर्न किन यति कठिन भयो ? भन्ने प्रश्न 'हामीले' आफैलाई सोध्नुपर्छ । 'हामीले यसो गरेनौ भने, चीन र यसको विकासको मोडलका सामू हामीले युरेशीया र संसारका अरू महत्वपूर्ण भागहरूलाई सुपर्दगी गर्नुपर्ने खतरामा' पुग्नु पर्नेछ भन्ने उनको निष्कर्ष छ ।

के पश्चिमाका यस्तो निष्कर्ष चिन्ताजनक हुन् ? या पश्चिमाहरूको चीनप्रतिको दुराग्रहमात्र हुन् ? यी बारे हामी चासो राख्नैपर्ने र स्पष्ट हुनैपर्ने अवस्था तथा अवस्थितिमा छौँ । किनकि हामी (नेपाली) पनि 'एउटा पाटो, एउटा बाटो' मा प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष खडा हुन आइपुगेका छौँ । खासगरी हाम्रा प्रधानमन्त्री के.पी ओलीको चीनको भ्रमणमा व्यक्त गरिएका सन्दर्भले सो परियोजनामा नेपाल संलग्न हुने प्रतिबद्धता जाहेर भएको छ । गैरसरकारी पक्षबाट समेत 'एउटा पाटो, एउटा बाटो' ले नेपालको भविष्यलाई पार्ने प्रभावका बारेमा अध्ययन हुँदैछ । यी सन्दर्भहरूका आधारमा चीनको यस परियोजना सफलता असफलताले पार्ने प्रभावका बारेमा राष्ट्रिय बहश चलाउन आवश्यक छ ।

❍

बेल्ट एण्ड रोड इनिसियटिभः

सन्दर्भ अन्तर्राष्ट्रिय भूराजनीति र स्थलीय विकास

योगेन्द्र शाही*

चिनिया राष्ट्रपति सि जिपिङले २०१३ मा घोषणा गरी सन् २०१५ देखि चिनिया कम्युनिष्ट पार्टी र सरकारले अघि बढाएको वन बेल्ट वन रोड र एक्काइसौं शताब्दीको रेशम समुन्द्रि मार्गको पहलकदमीले संसारको भूस्थलीय अर्थराजनीति, कुटनीति र सम्बन्धहरूलाई तरङ्गित पारिदिएको छ । चीन र भारत जस्ता दुई विशाल भूगोल, अर्थतन्त्र, जनसंख्या र सामरिक रहेको हिमाली देश नेपाल यसका प्रभावबाट अछुतो रहन सक्दैन । बरू यसले सिर्जना गरेका भूराजनीतिक नयाँ परिस्थिति र चुनौतिमाभ्m नेपाल आफ्नो अवसर र भविष्य खोज्ने ठाउँमा पुगेको छ । यो नेपालको भूराजनीतक सम्बन्ध र स्थलीय अर्थतन्त्र विकासको मूल कडि बन्न पुगेको छ । नेपालको भविष्य निर्धारण गर्न यस देशका राजनीतिक नेतृत्व र थिंक ट्याङ्कका लागि यो एउटा ताजा र महत्वपूर्ण विषय बनेको छ ।

यो आलेखमा पाँचवटा मूलभूत प्रश्नहरू माथि छलफल भएको छ । पहिलो, वन बेल्ट वन रोडको उठान र सिल्क रोडको ऐतिहासिक सन्र्दभ र रणनीतिक महत्वमाथि छलफल गरिएको छ । 'सिल्क रोड' कस्तो परियोजना हो ? यो किन यही समयमा नै अघि सारियो ? यसका पछि कस्ताखाले ऐतिहासिक, दार्शनिक, सभ्यता र भू–राजनीतिक उत्प्रेरणाहरू छन् ? विश्व इतिहासमा यसका राजनीतिक, आर्थिक र सांस्कृतिक प्रभावहरू के हुन सक्दछन् ? भन्ने प्रश्नहरू उधिन्ने प्रयास भएको छ ।

दोस्रो महत्वपूर्ण प्रश्न सिल्क रोडको अन्तर्राष्ट्रिय आयामहरू के छन् भन्ने विषयवस्तुहरू यस अन्तरगत छलफल गर्ने प्रयास गरिएको छ । 'वन बेल्ट वन रोड' पहलकदमीले एशिया, युरोप, अमेरिका र छिमेकमा अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्धलाई कसरी पुनर्व्याख्या हुँदैछ ? यसका के कस्ता प्रभाव हुन सक्दछन् ? भन्ने विषयवस्तुहरू यसमा उठाइएको छ ।

---

* प्रादेशिक योजनाका विज्ञ हुनुहुन्छ । युवा आन्दोलनसँग सम्वध्द राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय संगठनको नेतृत्व गरिसक्नु भएका शाही हाल नेपालको कर्णाली प्रदेशको योजना आयोगका सदस्य हुनुहुन्छ ।

तेस्रो छलफल गरिएको विषय चीनसँगका आशंका र वन बेल्ट वन रोडका चुनौतिहरू के छन् भन्ने हो ।

यस आलेखमा छलफल गरिएको चौथो केन्द्रिय प्रश्न नेपालको विकासका रणनीतिक चाहनाहरू 'वन बेल्ट वन रोड' मा कसरी जोडिन्छन् भन्ने हो । यस अन्तर्गत नेपाल जस्ता देशका लागि यसको के महत्व छ ? सिल्क रोडसँग हाम्रो ऐतिहासिक र सांस्कृतिक पृष्ठभूमि के हो ? नेपाल राष्ट्रको भविष्य र जनहीत यसमा कसरी जोडिएको छ ? भू-राजनीतिक चासो र अप्ठ्यारोहरूलाई नेपालले कसरी सम्बोधन गर्ने ? जस्ता विषयहरू चौथो केन्द्रिय प्रश्न अन्तर्गत छलफल गरिएको छ ।

यसमा छलफल गरिएको पाँचौं विषय त्रिदेशीय सहकार्य हो । नेपाल भएर जाने 'वन बेल्ट वन रोड' भारतको सुरक्षा चासोले सिर्जना गरेका अप्ठ्याराहरूको चर्चा गर्दै एशिया र उपक्षेत्रको विकासका लागि त्रिदेशीय सहकार्यको आवश्यकता माथि छलफल गरिएको छ ।

(क) सिल्क रोडः परिचय, ऐतिहासिकता र अभ्युदयका कारणहरू

के हो सिल्करोड परियोजना ?

२०१३ सेप्टम्बरमा चिनियाँ राष्ट्रपति सि जिङपिङले कजाकिस्तानको भ्रमणमा नाजारवाएभ विश्वविद्यालयमा गरेको प्रवचनमा पहिलो पटक 'सिल्करोड' वा रेशममार्ग आर्थिक करिडोर विकास गर्ने कुरा गरेका थिए । त्यसको लगत्तै अक्टोवरमा इन्डोनेसियाको संसदलाई गरेको सम्बोधनमा उनले एक्काइसौ शताब्दीको 'समुद्री रेशम मार्ग' र एशियाली पूर्वाधार विकास बैंकको कुरा उठाएका थिए । सोही नोभम्बरमा चिनियाँ कम्युनिष्ट पार्टीको अठारौं केन्द्रिय समितिको बैठकले उक्त भिजनलाई अघि बढाउने निर्णय गर्‍यो[१] र डिसेम्बरमा रणनीतिक कार्ययोजना बनाउने घोषणा गरियो । त्यससँगै चिनिया प्रधानमन्त्री लि खयाङ्गले बङ्गलादेश, भारत, म्यानमार र चीन आर्थिक करिडोर, चीन-पाकिस्तान आर्थिक करिडोर निर्माणका लागि जोड दिनुपर्ने कुरा उल्लेख गरे । यसै बीचमै रसियासँग

---

१. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road . March 2015 . Issued by National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign affairs, Ministry of Commerce with State Council Authorization .

युरो-एशिया रेलमार्गको सहमति भयो भने काजकिस्तानसँग चीनले ९८ मिलियन डलरको पूर्वाधार विकासको सम्झौता गऱ्यो । त्यसको एक वर्षभित्रै एशियाका २१ देशले एशियाली पूर्वाधार बैक बेइजिङमा स्थापना गर्ने कुरामा सहमति जनाए भने लगतै चीनले यसका लागि ४० बिलियन डलर छुट्याउने घोषणा गऱ्यो । यसलाई निरन्तरता दिँदै २०१५ मार्चमा बोआओ फोरमको उद्घाटनसँगै चीनले यसको सिद्धान्त, रणनीति र कार्ययोजनाको घोषणा गऱ्यो ।

'वन बेल्ट वन् रोड' परियोजनाले रोड, रेलवे, बन्दरगाह, ऊर्जा र संचार सञ्जाल र अन्य पूर्वाधार निर्माण गरी अर्थतन्त्र, जनता र संस्कृतिलाई जोड्दै साझा विकास हासिल गर्ने उद्देश्य लिएको छ । यसबीचमै थाइल्यान्ड, इरान, वङ्गलादेश, आसियान रेलमार्ग, श्रीलङ्का, अमेरिका, इन्डोनेसिया, मेक्सिको जस्ता देशमा चिनिया द्रुत रेलमार्ग र पूर्वाधार बनाउने योजनाका साथै ४६ बिलियन डलरको चीन-पाकिस्तान आर्थिक कोरिडोरको सम्झौताअघि बढिसकेको छ । एशिया र युरोप लगायत विश्वका ६४ देशले आफ्नो संग्लग्नता जनाएको र करिव ४ अर्ब ४० करोड विश्व जनसंख्यालाई प्रत्यक्ष प्रभाव पार्ने एक्काइसौ शताब्दीको यो स्वप्न परियोजनाले विश्व राजनीति, अर्थतन्त्र र अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्धको आयाममा नै परिवर्तन गर्ने सम्भावना राखेको छ ।

यसका लागि सिल्करोड फन्ड अन्तर्गत ४० विलियन डलर र AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank) मार्फत १०० विलियन रकम जम्मा भइसकेको छ । यो योजना लचिलो, समावेशी र खुला योजनाका रूपमा अघि सारिएको छ । यसको अर्को महत्वपूर्ण पक्ष के हो भने सिल्क रोड परियोजनाको कुनै अर्को संरचना नहुने देखिन्छ बरू यसले विद्यमान संरचनाहरू जस्तै सांघाइ कोपरेसन, आसियन, सार्क, ककेसीयन र मध्य एशियाका आर्थिक सहकार्य फोरम लगायतका अन्य क्षेत्रीय र द्विपक्षीय संरचनाहरूमार्फत काम गर्ने उद्देश्य लिएको देखिन्छ । यसमा द्विपक्षीय वा बहुपक्षीय सरकारी संयन्त्रहरू मार्फत यो योजनालाई चीनले अघि बढाउन खोजेको छ । एशियाली पूर्वाधार बैंकको स्थापना यो परियोजनालाई कार्यान्वयन गर्ने उद्देश्यका साथ नै भएको हो । विश्वका ६० भन्दा बढि देशहरू यसका संस्थापक सदस्य बनिसकेका छन् । युरोपकै वेलायत, जर्मनी र फ्रान्स जस्ता देशहरू यसको सदस्य बन्न तयार हुनुले यसलाई निकै बलियो आधार प्रदान गरेको छ ।

रेशम मार्गको समय, लगानी, सोच र कार्ययोजना पढ्दा यो विश्व मानव इतिहासकै एउटा विशाल स्वप्न परियोजना जस्तो लाग्दछ । यो चिनियाँहरूले

शताब्दियौं लगाएर निर्माण गरेको ग्रेटवाल भन्दा पनि विस्तृत परियोजना हो । सिल्क रोड परियोजनाले चिनियाँ विभिन्न भूगोलका विशेषताहरू बोल्छ र ती विशेषताहरूलाई एक्काइसौं शताब्दिका मानिसका सपनाहरूलाई कसरी जोड्न सकिन्छ भन्ने कुरा गर्दछ । चिनियाँ लगाव र तयारी हेर्दा यो योजना पुरा गर्न चीन दत्तचित्त छ भन्ने देखिन्छ ।

यो खुला र लचिलो योजना भएकाले यसको पुरा ढाँचा भने बाहिर आएको छैन र त्यो आउने सम्भावना पनि देखिदैन । चिनियाँ सरकारी समाचार एजेन्सी सिन्ह्वाले प्रकाशित नक्सामा सरकारी सोचपत्रमा उल्लेखित सम्भावित आयोजनाहरूलाई आधार मानिएको छ । यो योजना करिव ३५ वर्षमा सम्पन्न हुने अनुमान छ । यसमा लाग्ने कुल खर्च भने अहिले छुट्टयाइएको रकम भन्दा कयौ गुणा बढि लाग्ने भएकाले यो न एकै पटक जम्मा गर्न सम्भव छ न त एउटा मात्रै देशले ।

सिल्क रोड आर्थिक करिडोरलाई चीन सरकारको कार्यक्रमले 'वन बेल्ट वन रोड' या 'बेल्ट एण्ड रोड इनिसियटिभ' का रूपमा नामाकरण गरेको छ । यसले प्राचीन सिल्क रोडलाई हुबहुअनुसरण गर्दैन बरू त्यसको ऐतिहासिक र सांस्कृतिक मर्मलाई समावेश गरी नयाँ करिडोरहरू विकास हुन सक्दछ भन्ने सन्देश दिन्छ । सिल्क रोड मार्गमा पर्ने देशहरू माफ द्वन्द्व हुँदा त्यो बेला पनि विभिन्न वैकल्पिक रूटहरूको खोजी र विकास भएको थियो । त्यसैले २१औ शताब्दिमा आर्थिक सम्भाव्यता, राजनीतिक स्थिरता र सम्बन्धित देशको तत्परता जस्ता कुराले यसको विकासमा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्नेछ ।

इतिहास र सभ्यताको एक मानक 'सिल्क रोड'

'सिल्क रोड' विश्व मानव सभ्यताको एक लामो र सुनौलो इतिहास हो जसले संसारमा विश्व व्यापारको अभ्युदय गरी सभ्यताहरूलाई जोड्ने कार्य गरेको थियो । यसले संस्कृति, रहनसहन, कला, ज्ञान, सीप र परिकारहरूको आदन-प्रदान गर्‍यो । 'सिल्क रोड' सभ्यता फरक संसारका फरक मानिसहरू कसरी भाइचारा, सौहार्दता र सहकार्य गरी सँगै बस्न सक्छन् भन्ने मानक तय गरेको एउटा महान पाठशाला थियो । व्यापार वस्तुहरूको आदानप्रदान मानव सभ्यता विकासको एउटा अभिन्न अङ्ग थियो । विश्व व्यापार निकैपछि मात्र एकाधिकार र चरम शोषणको रूपमा विकास भएको हो ।

इसापूर्वको दोस्रो शताब्दीदेखि १५औ शताब्दीसम्म विकास भएको ऐतिहासिक 'सिल्क रोड' का मुख्य तीन प्रशाखाहरू थिए । एउटा मुख्य शाखा पूर्वी चीनबाट सियान हुँदै गोवी मरूभूमिको उत्तरबाट जान्थ्यो भने अर्को दक्षिण भएर सिन्ज्याङको कासगर भएरअघि बढ्दथ्यो । उत्तर र दक्षिण प्रशाखाका सगरमा मिल्न गई यो इरान, इराक, टर्की र सिरिया हुँदै रोम र युरोप पुग्दथ्यो । तेस्रो 'सिल्क रोड' को दक्षिण प्रशाखा येनान, बर्मा, बङ्गलादेश, भारत र पाकिस्तान हुदै कासगर भएर आउने 'सिल्करोड' सँग मिल्न पुग्दथ्यो । नेपालको हिमाल वारपार गर्ने बाटोहरू पनि ईसाको छैटौँ-सातौँ शताब्दीअघि नै प्रयोगमा आइसकेका थिए ।

तेह्रौं-चौधौ शताब्दीसम्म आइपुग्दा 'सिल्क रोड'का विभिन्न प्रशाखाहरू विकास भएका थिए र त्यसले रेशममात्र नभई व्यापार विविधिकरण गरिसकेको थियो । इशापूर्वका दोस्रो आधा शताब्दीमा विकास भएको चीन र युरोपबीच भएको व्यापार मार्गलाई जर्मन भूगोलविद् फर्निनान्डले सन् १८७७ मा 'सिल्क रोड' भनेर नामाकरण गरेका थिए । त्यसो त रेशम उत्पादन चीनको एल्लो र याङसी नदीमा ५ हजार वर्षअघि नै सुरू भइसकेको मानिन्छ । रोमन साम्राज्यमा कूल आयातको आधा भन्दा बढी रेशम चीनबाट आयात हुने उल्लेख गरिएको पाइन्छ, जसका कारण ठूलो रकम बाहिर जाने भएकाले रोम र युरोपमा रेशम खेती र उत्पादन कार्य सञ्चालन भएको पाइन्छ । जर्मनको स्टुगार्टमा इसाको ५०० वर्षताकाको मानिसको चिहानमा पुरिएका सिल्कहरू भेट्टिएको छ ।

हान वंशमा पश्चिम र पश्चिम-दक्षिणतर्फ 'सिल्क रोड' विस्तार गर्ने श्रेय जनरल झान् चियानलाई (Zhang Qian) जान्छ जसले बारम्बार शक्ति भन्दा व्यापारको महत्वलाई केन्द्रमा राखी आफ्नो अभियानलाई विस्तार गरेका थिए । 'सिल्क रोड' को दुई हजार वर्षको इतिहासमा युद्ध टार्न र नयाँ व्यापारिक मार्गका रूपमा नयाँ नयाँ बाटो र माध्यमहरू तय हुन पुगे । १३ औ शताब्दीको युयान वंशमा 'सिल्क रोड' अझ विस्तारित हुन पुगेको थियो र यसका मार्गहरू विभिन्न क्षेत्रमा विकास भएको देखिन्छ ।

उँट, भेडा र घोडाको माध्यमबाट हुने जमिनको 'सिल्क मार्गको विकाससँगै समुद्री मार्ग पनि त्यत्तिकै विकास भएको थियो । पूर्वी चीनबाट मलाक्का घाँटी हुदै भारत, पर्सिया, मध्यपूर्वको इजिप्ट हुँदै जाने जलमार्ग इसापूर्व २०६ देखि इसाको २२० सम्म व्यापक प्रयोग भइसकेको थियो । ईसाको तेह्रौंदेखि छैटौ शताब्दीसम्म

समुद्री मार्गबाट भारत, पर्सिया र मध्यपूर्वका देशहरूसँग बुलन्द व्यापार र सांस्कृतिक अन्तरक्रियाहरू भएको देखिन्छ भने तान र सोङ शासनकालसम्म आइपुग्दा यो पूर्वी र दक्षिण एशियाका अधिकाङ्श देशहरू (कोरिया, जापान, फिलिपिन्स, मलेशिया, थाइल्याण्ड आदि) र अफ्रिकासम्म विस्तार हुन गएको थियो । समुन्द्रि र स्थलमार्ग विभिन्न ठाउँमा जोडिन पुग्दथे ।

चीनबाट बुद्ध भूमिको खोजीमा चौथो र पाँचौँ शताब्दीमै भारत, नेपाल र श्रीलङ्का आएका फायियान, हुयनसान लयायतका बौद्ध भिक्षु र विद्धानहरूले महिनौं लगाएर आउन 'सिल्क रोड' को स्थलमार्ग प्रयोग गरेका थिए र फर्किदा जलमार्ग प्रयोग गरेका थिए । बुद्ध धर्मलाई चीनमा विस्तार गर्ने नेपालका युग पुरूष बुद्धभद्र इसाको चौथो शताब्दीमा कास्मिरदेखि भियतनामसम्मको लामो स्थलमार्ग हुँदै समुद्री मार्गबाट चीन पुगेका थिए । बाह्रौं र तेह्रौं शताब्दीसम्म आइपुग्दा सिल्क स्थलमार्ग र जलमार्ग दुवै प्रयोगमा आइसकेका थिए । भेनिसका युवा मार्कोपोलो (Marco Polo) ले दुवै मार्ग प्रयोग गरेका थिए, ती यात्रीलाई युयान वंशका प्रख्यात वादशाह कुब्लाई खाँले ठूलो सम्मान दिएर राखेका थिए । त्यहिबेला नै नेपालका युवा कलाकार अरनिको हिमाली मार्ग प्रयोग गरी तिब्बत हुँदै चीन पुगेका थिए र आफ्नो अद्वितीय कलाको माध्यमबाट चीनमा बुद्ध धर्मको सांकृतिक प्रवद्धन गरेका थिए । चीनको इतिहासमा उनको ठूलो नाम रहेको छ ।

बेलायतले १६ औं शताब्दीमा वास्फ इन्जिन विकास गरेपछि रेशम स्थल मार्गको प्रयोग कम हुँदै गयो । मानव इतिहास र सभ्यताको मानक रेशम मार्ग पछिल्लो अवधिमा स्थान र समयअनुसार विविधिकरण पनि हुँदै गयो ।

इतिहासको यो लामो व्यापारिक कारोवारमा चीनले आफ्ना विश्व विख्यात रेशम कपडाहरू, चिनियाँ सिरामिक, बारूद, चिया आदि लगायत दक्षिण र मध्य एशियाका मसलाहरू, सुति कपडाहरू चीनमा निर्यात हुन्थ्यो । पछि चीनले सुति कपडा पनि उत्पादन गर्न थाल्यो । १८ औं शताब्दीसम्म आइपुग्दा सिल्क समुद्री मार्ग वास्तवमा चीनबाट चिया निर्यात गर्ने मार्ग बनिसकेको थियो । यो भारतसम्म आइपुग्दा मूलतः मसला र सुती कपडा निर्यात गर्ने मार्ग बन्न पुगेको थियो ।

सिल्क रोड समयप्रभावः भूराजनीति वा अर्थराजनीति ?

चीनले यति ठूलो महत्वाकांक्षी परियोजना अहिल्यै नै किन ल्यायो भन्ने बारेमा दुईटा प्रश्न हाम्रा अगाडि एक साथ आउदछन् । के चीन बलियो हुँदै

गएर देखावटीका लागि यस्ता योजना ल्याएको हो ? वा, चीनका बृद्धि र विकासका लागि यो अत्यावश्यक बन्न गएको हो ? यो पंक्तिकारको विचारमा दोस्रो कुरा बढि महत्वको रहेको छ । सिल्क रोड आर्थिक क्षेत्रको चिनिया सोच र कार्ययोजनामा संसारमा जटिल र गम्भीर प्रकारका परिवर्तनबाट गुज्रिरहेको कुरा उल्लेख गर्दै चीनले विश्व शान्ति र विकासका लागि योगदान गर्न यो परियोजनाको पहलकदमी लिएको कुरा उल्लेख छ ।

विशेषतः पछिल्लो अवधिमा अमेरिकाले चीनलाई घेराबन्दी गर्ने सोचका साथ अगाडि बढाएको एसिया पिभोट (Asia Pivot) योजनाले चिनियाहरूलाई सबै विकल्पहरू खुल्ला राख्नुपर्ने आवश्यकता महसुस गराएको हुनु पर्दछ । (एसिया पिभोट हाल आएर अमेरिका, अष्ट्रेलिया जापान र भारतको काड्रिलेटरल हुँदै हाल इन्डो प्यासिफिक रणनीतिका रूपमा व्याख्या गर्न थालिएको छ । तर भारत चीन र भारत रूसको आफ्नै खाले सहकार्यका नयाँ पहलका कारण यसले मूर्तता लिन सकेको भने देखिँदैन) आफ्नो स्वार्थ रक्षाका लागि इराक र मध्यपूर्वमा आक्रमण उत्रिएको अमेरिका स्वार्थको टक्कर हुँदा नयाँ द्वन्द्वका लागि तयार हुन सक्छ भन्ने प्रश्नले चिनियाहरूलाई बढी संवेदनशील बनाएको देखिन्छ । चिनिया बुद्धिजिवि र नेतृत्वले बारम्बार उल्लेख गर्ने कुरा के हो भने मिङ शासनका बेला र मिङ शासनको अन्त्यतिरको गलत अर्थनीति, सुरक्षा रणनीतिका कारण विदेशी अतिक्रमण भोगेर चिनिया जनताको दुरवस्था भएको थियो । यसका लागि चीन समृद्धि र शान्तिको बाटो सुनिश्चित गर्न उपयुक्त नीतिहरूको निरन्तर खोजी र लागू गरिरहेको देखिन्छ । यसका लागि कुनै खाले असुरक्षा नहोस् भन्नेमा चीन सचेत देखिन्छ । यहि कारणले नै दक्षिण चिनिया समुद्रमा चीन आफ्नो बलियो रणनीतिक उपस्थिति कायम राख्न चाहन्छ । तर अर्कोतर्फ यहि कारणले छिमेकीहरूसँग सम्बन्धमा शंका र तनावको अवस्था भने सिर्जना गरेको छ ।

निर्यातमा आधारित चिनिया आर्थिक बृद्धि र विकास मलाक्काद्विपको साघुँरो घाँटी र स्वेज क्यानलमा केही समस्या वा तनाव उत्पन्न हुनासाथ धरापमा पर्न सक्छ । चीनको दुई तिहाइ व्यापार प्रशान्त र हिन्द महासागरको मलाका मलाक्काद्विप बाटो भएर हुँदै आएको छ । यो चीनको ऊर्जा परिपूर्ति गर्ने मुख्य बाटो पनि रहदै आएको छ । चीन यसको विकल्पहरू निर्माण गर्न चाहन्छ ।

संसारको औद्योगिक उत्पादनको कोरिडोरका रूपमा विकास भएको चीनको पूर्वि क्षेत्र वातावरणीय र ऊर्जा खपतका हिसावले निकै तातिसकेको अवस्था रहेको छ भने अर्को पट्टि चीनको पश्चिमी भागमा पर्याप्त विकास हुन सकेको छैन । सिल्क रोड विकाससँगै चीन आफ्ना औद्योगिक केन्द्रहरू पश्चिमतर्फ स्थानान्तरण गर्न चाहन्छ । यसोगर्दा चीनको सिन्ज्याङ र तिब्बतजस्ता केही समस्यारत भूभागहरूमा विकास र सकारात्मक हस्तक्षेपबाटै स्थायित्व कायम हुनसक्ने देखिन्छ । 'वन बेल्ट वन रोड'मा सिन्ज्याङ, येनान, तिब्बत जस्ता ठाउँलाई पश्चिमी क्षेत्रको उत्पादनको हव वा केन्द्र बनाउने सोच प्रतिबिम्बित भएको छ ।

चीनको उत्पादन प्रक्रिया संक्रमणको अवस्थामा रहेकोछ । वा, अब चीन आफ्नो देशभित्र सस्तो उत्पादनका सट्टा गुणस्तरीय र प्रविधियुक्त, सेवा र आइटी उद्योगमा बढी जोड दिदैछ । उ औद्योगिक विस्तारीकरण भन्दा सघनतातर्फ उन्मुख छ । सस्तो श्रम र निर्यातका कारण विकास भएको अर्थतन्त्र प्रविधि र सिप आधारित अर्थतन्त्रमा रूपान्तरण हुन नसक्दा देशहरू मध्य आयको लामो चक्रमा रूमलिन पुग्दछन् । यो कुरा चीनले एकापट्टि सोभियत संघको अनुभवबाट र अर्कोपट्टि दक्षिण अफ्रिका, ब्राजिलजस्ता मध्यम विकाससील देशहरू[२] किन मध्य आयको चक्रमा लामो समयसम्म विकसीत अर्थतन्त्रमा रूपान्तरण हुन सकेनन् भन्ने कुराबाट शिक्षा लिएको देखिन्छ । नयाँ संक्रमणमा जान चीनका लागि विकसित पूर्व र निर्माणाधीन पश्चिम आर्थिक क्षेत्रहरू अगाडि र पछाडिका दुईवटा इन्जिनहरू हुन् । यसका विस्तारित समुद्री मार्ग र मध्यएशिया हुँदै युरोप जोड्ने द्रूत रेलवे अर्थतन्त्रलाई उडान भर्ने दुई पखेटा हुन् । चिनिया यो योजनालाई पश्चिमी भागबाट स्रोत र इन्धन दोहन गरी पूर्वी क्षेत्रको उत्पादनमा निरन्तरता दिन होइन बरू कच्चा पदार्थ र इन्धनमा आधारित भई ठूला उद्योगहरू पश्चिमतर्फ स्थानान्तरण गर्न चाहन्छ । यसले उत्पादन केन्द्रसँगै बजारको सामिप्यता पनि खोजी गरेको छ । यसरी हेर्दा चीन आफ्नो लगानी छिमेकमा पनि प्रवाह गर्ने र उत्पादन केन्द्रहरू खडा गर्ने मनसायमा देखिन्छ । यसले चीनसँगसँगै छिमेकी देशहरूमा पनि समुन्नति ल्याउने भएकाले यो योजना लोकप्रिय बन्दै गएको हो ।

२. For example, "Two speed growth: Economy shifts from old to new industries" by Ceily Liu, China Daily, Asia Weekly, Jan 22-28, 2016 page 16 .

सिल्क रोड भूराजनीति कदम भन्दा अर्थराजनीतिक कदम हो । यसको अर्थराजनीतिले दिने भूराजनीतिक लाभ र भूअवस्थाले सिर्जना गर्ने अर्थराजनीतिक परिवेश निरन्तर उर्ध्वगतिको (upward spiral) छ ।

यो अर्थराजनीतिक अहम् महत्वको यसकारणले हो कि फुकोयामाले भने झैँ[३] यसले अमेरिकी विकास मोडेल र मान्यतालाई चुनौति मात्र होइन चिनिया विकास मोडललाई संसारभरि स्थापना गरिदिनेछ । पूर्वाधार, सडक, रेलमार्गको विकासले टाइम र स्पेस इकोनोमीमा जबरदस्त प्रभाव ल्याउनेछ । 'वन बेल्ट वन रोड' परियोजनाले बहुआयामिक महत्व एकैसाथ बोकेर आएको छ । अर्थराजनीतिको आयामलाई भूराजनीतिले बलियो जग हाल्ने देखिन्छ ।

मेकिएन्डरले मध्यएशियाको भू-राजनीतिक महत्वलाई 'हर्ट ल्याण्ड' सिद्धान्तको रूपमा अघि सारेको निष्कर्ष नै हर्टल्याण्डमा आधिपत्य कायम गर्नेले नै युरोपलाई नियन्त्रण गर्न सक्दछ भन्ने हो । युरोपलाई नियन्त्रण गर्नेले विश्वलाई नियन्त्रण गर्छ । दोस्रो विश्वयुद्धपछि विश्वशक्तिका रूपमा अमेरिकी उदय र अहिलेको सुपरसोनिक हतियारको युगमा यस मान्यतामा प्रश्न उठ्नु स्वाभाविक हो । तर विश्वको आणविक र सैन्य महाशक्ति रूस र चीनको आर्थिक र सैन्य शक्तिका कारण मध्यएशिया, मध्यपूर्व र युरोपसम्म फैलिने सहकार्यले 'हर्टल्याण्ड' सिद्धान्तको नयाँ उपादेयता पुष्टि हुनेछ । सामरिक शक्ति, जनसंख्या, प्राकृतिक तथा ऊर्जास्रोत, अर्थतन्त्र आदिका कारण वर्तमान विश्व संरचनामा यसले ठूलो परिवर्तन ल्याइदिनेछ । तर यो परिवर्तन सामरिक महत्वको भन्दा मूलतः आर्थिक विकासको आधारमा निर्माण भएको नयाँ विश्व परिवेश हुनेछ ।

कतिपय अध्येताहरू चीनको पहिलो, दोस्रो र तेस्रो कमजोरी तिब्बत हो भन्ने गर्छन् । नयाँ संरचनाले तिब्बत वा सिन्ज्याङ चीनको कमजोरी होइन उसको शक्ति बन्नेछ । यदि चीनको कमजोरी केही हुनेछ भने छिमेकी देशहरूलाई कसरी उसले यस कार्यमा समाहित वा सहकार्यमा ल्याउने छ भन्ने नै हो । त्यो परिवेश दक्षिण चीन समुद्र र यससँग सम्बन्धित टापुहरूको विवाद वरिपरि नै घुमेको छ । हुनत दक्षिण चीन समुद्रका बारेमा चिनिया भनाई नियाल्दा यो इतिहासले छोडिदिएको विवाद, इतिहास वा वर्तमानको पूर्वाग्रह भन्ने गरिएको पाइन्छ । अन्य सहकार्यका क्षेत्र विस्तार गर्दै जाँदा विवाद र द्वन्द्वका विऊहरू

३. हेर्नुहोस, फुकुयामा, चिनिया मोडेलको निर्यात, नेपाली अनुदित, नेपाल रिडर्स डट कम, प्रोजेक्ट सिन्डिकेट, जनवरी १२, २०१६ ।

आफै कमजोर भएर जान्छन् भन्ने चिनिया सोच यसमा देखिन्छ । तर इतिहासको अर्को शिक्षा के हो भने कुनै उपयुक्त मोडलमा विवादका विउहरू टुङ्गाउन सक्नु नै वास्तवमा सबैभन्दा उपयुक्त रणनीति हो । युरोप र मध्यपूर्वको द्वन्द्व र शान्तिबाट लिने शिक्षाको सार भने यही हो ।

(ख) सिल्क रोड र अन्तर्राष्ट्रिय आयामहरू

'वन बेल्ट वन रोड' र सम्बन्धहरूको पुनर्व्याख्याः

'वन बेल्ट वन रोड' योजना चीनको बहुध्रुवीय विश्व विदेश नीतिकै अभिन्न अङ्ग बन्न पुगेको देखिन्छ । यो योजनासँग अमेरिका, रूस, भारत, जापान र युरोपसँगको सम्बन्ध कसरी परिभाषित हुन्छ भन्ने कुरा अहम् महत्वको छ ।

अमेरिकी 'एशिया धुरी' र चिनिया 'वन बेल्ट वन रोड'

हुनत अमेरिकी पछिल्लो रणनीति चीन घेराउ गर्ने र सम्भावित द्वन्द्व राष्ट्रको रूपमा राखिएको आम बुझाई छ तापनि चिनियाँ रणनीतिकार र बुद्धिजीविहरू भने अमेरिका त्यो हदमा जान नसक्ने विष्लेषण गर्दछन् । उनीहरू अमेरिकाको रणनीति चिनिया प्रभाव क्षेत्र सीमित गर्ने मात्र हुन सक्दछ भन्नेमा बढी विश्वस्त छन् । चीन र अमेरिका चरम द्वन्द्वमा जाँदा दुवैलाई उतिकै र ठूलो क्षति हुने भएकाले अमेरिकाले त्यसो गर्नेछैन भन्ने चिनिया थिंक ट्याङ्कको निष्कर्ष बुझिन्छ । चीनलाई नजिकबाट नियाल्ने अमेरिकी नीति राष्ट्रपति बिल क्लिन्टनको बेलादेखि नै सुरू भएको हो । यसरी हेर्दा अहिले एशियामा अमेरिकी नीति चीनलाई निश्चित घेरामा राख्न शक्ति सन्तुलनको खोजी हो भन्नेमा धेरैको स्वीकार्य छ ।

'एशिया धुरी' को अमेरिकी नीति र 'सिल्क रोड' आर्थिक क्षेत्रको चिनिया नीति अहिले कुटनीतिक प्रतिस्पर्धामा रहेका छन् । त्यस्तै एशियाका १२ देशलाई समावेश गरिएको अमेरिकी एशिया प्रशान्त सहकार्यको योजनामा चीन समावेश छैन भने चीनले पनि आसियनसँगको व्यापार सम्झौतालाई स्वतन्त्र व्यापार क्षेत्रको रूपमा विकास गर्न बढोत्तरी गरेको छ । एकातिर अमेरिका एशियामा नयाँ धुरी विकास गर्न चाहन्छ र त्यसका लागि धुरी राष्ट्रको खोजीमा छ । अर्कोतर्फ भने चीनले सिल्करोड परियोजनालाई आफ्नो विदेश नीतिको अभिन्न अङ्ग बनाई देशहरूको समर्थन लिने प्रक्रियामा अघि बढिरहेको छ । एशियाली

पूर्वाधार बैङ्कमा त बेलायत जस्ता अमेरिकी धुरीमा सधै रहने देश समेत सदस्य बन्न पुगेको छ भने जर्मन, फ्रान्स जस्ता देशहरू यसको संस्थापक सदस्य बनिसकेका छन् । यसरी हेर्दा युरोप सिल्क रोड आर्थिक क्षेत्रमा आफ्नो बलियो उपस्थिति जनाई फाइदा लिने मुडमा देखिन्छ ।

राष्ट्रपति सि जिङ्ग पिङ्गले अघि सारेका चिनिया नयाँ कुटनीतिका नौ अवधारणाहरूमा[४] शान्ति, विकास, मानवता, राष्ट्रिय हीत, साझा सुरक्षा र सहकार्य जस्ता कुरालाई बढि जोड दिइएको पाइन्छ । यसरी हेर्दा चीन अमेरिका सम्बन्ध शत्रुतापूर्ण र तीव्र सघर्षको चरणमा अहिल्यै जान्छ भन्न सकिदैन । अमेरिकाले एशिया सहकार्यको मोडलमा चीनलाई बाहिर राख्न खोजेको भएता पनि चीन भने अमेरिकालाई 'एउटा पाटो, एउटा बाटो' योजना र एशियाली पूर्वाधार विकास बैंकमा सहभागी हुन आग्रह गरिरहेको छ । वास्तवमा सन् २००९ मा अमेरिका र चीनबीच जि टु (Group of Two) स्थापना गर्न गरेको अमेरिकी प्रस्ताव चीनले अस्विकार गरेको थियो । चीनको भनाइ के थियो भने सम्बन्ध दुई देशले मात्र तय गर्नु राम्रो नहुने र विश्वका समस्या समाधान गर्न अन्तर्राष्ट्रिय समुदाय र अरू मुख्य राष्ट्रहरूलाई संग्लग्न गराइनु पर्ने धारणा थियो । यसरी चीनले दुई मुख्य देशको सम्बन्धको मोडल भन्दा विश्वका मुख्य देशहरूको सम्बन्ध मोडललाई जोड दियो । यसका बारेमा फिनान्सियल टाइमले उल्लेख गरेको कुरा सान्दर्भिक छः

When China unilaterally upgrades its relations with the US as the relation between two equal super powers, it actually degrades its relations with other countries . According to China's new world view inspired by the idea of …'Group of Two' relation, all other countries except the US could be abandoned or ignored because they are not superpowers.

चीन र अमेरिकाबीचमा दक्षिण चीन समुद्र, कोरियन प्रायद्वीप, ताइवान आदि मुद्दाहरूमा तनावमा आएको देखिएता पनि यो एशियामा शक्ति सन्तुलनको तहमा मात्र रहन सक्दछ । चिनिया विज्ञहरू अमेरिकासँग उसको सम्बन्ध प्रतिस्पर्धा

४. President Xi Ji Ping 's Nine New Concepts of Diplomacy by Prof . Ye Zicheng in Interpretation on New Philosophy of Chinese Diplomacy complied by State Council Office of the PRC .

र सहकार्यको तहमै रहनु पर्नेमा विश्वास गर्दछन् जसले दुवै देश र अरू देशहरूलाई पनि फाइदा हुने ठम्याइ छ । जस्तो कि Pew Research Global Attitude Project को अध्ययनले अफ्रिकामा अमेरिका र चीनको सकारात्मक प्रतिश्पर्धाले अफ्रिकन देशहरूलाई फाइदा भएको निष्कर्ष निकालेकोछ ।[५] यो सन्दर्भ एशियाको हकमा पनि लागू हुन सक्यो भने सबैलाई फाइदा हुने देखिन्छ ।

राष्ट्रपति ओवामाको भारत भ्रमणको सेरोफेरोमा अमेरिकाले भारत, दक्षिणएशिया र मध्यएशियालाई जोड्न नयाँ 'सिल्क रोड' को कुरा उठाएको थियो । यही सन्दर्भमा आयोजना गरिएको कार्यक्रममा अमेरिकी सहायक स्टेट सचिव निशा देसाईले यसको महत्व र अमेरिकी भूमिकाबारे प्रकाश पारेकी थिइन् । उनले कुटनीतिक ढंगले अमेरिकी नयाँ सिल्क रोड योजना चीनको योजनासँग प्रतिस्पर्धा गर्न गरिएको होइन भनेता पनि सकारात्मक प्रतिस्पर्धा हुनु आफैमा भने नराम्रो होइन । यस्ताखाले सकारात्मक लगानी र प्रतिस्पर्धाका योजना व्यवहारमा अघि बढ्न सक्दा एशियाली देशहरूलाई फाइदा हुने मात्र होइन अमेरिकाले खेल्न सक्ने सकारात्मक भूमिका यो क्षेत्रमा स्थापना हुन्छ । अमेरिकी यस्तो पहलकदमीले इराक, अफगानस्तान, लिवियामा उसले गरेका आक्रामक प्रयोगहरू भन्दा भिन्न र सकारात्मक परिणाम दिन सक्दछन् । छोटो रणनीतिक परिणाम भन्दा दीर्घकालीन विकासका लागि अमेरिकाले एशिया अझ विशेषतः अफगानिस्तान, नेपाल, बङ्गलादेश जस्ता द्वन्द्व र गरिबीमा पिल्सिएका देशमा पूर्वाधार, ऊर्जा र औद्योगिक क्षेत्रमा व्यापक लगानी गरी अमेरिकाले एशियामा आफ्नो बढ्दो र सकारात्मक भूमिका स्थापित गर्न सक्दछ ।[६] नेपाल जस्तो देशमा अमेरिकाले पूर्वाधार, जलस्रोत र प्रविधियुक्त उद्योग स्थापना गर्न सक्दा उसले चीन र भारतको ठूलो बजारमा पहुँच प्राप्त गर्न सक्दछ । यसले एशियाका अर्थतन्त्रमा अमेरिकाको विशुद्ध सहयोग मात्र होइन लाभाङ्स प्राप्त

---

५. यस अध्ययन अनुसार अमेरिका र चीनले अफ्रिकामा खेलेको सकारात्मक भूमिका अफ्रिकाको विभिन्न देशमा क्रमश यस्तो रहेको देखाउदछ । नाइजेरिया (अमेरिका ६६ ५ चीन ८० ५), त्यसैगरी कैन्या क्रमशः (६९ ५ र ७५५), घाना (६० ५ ५९५), सेनेगल (७७ ५, ७१५), युगान्डा (७५५, ६९५) साउथ अफ्रिका ५.(६४५ र ५३५) । (Cited Chen Zhimin 2010, experts review, New Dipomatic Concept: Structure Analysis on New Model of Major Country Relationship).

६. जस्तै हालै अमेरिकाले नेपालले कुल निर्यातको १.५ प्रतिशत सम्म वा ९ खर्व सम्म निर्यात गर्न हस्ताक्षर गरेको विद्यक नेपालजस्तो देशका लागि निकै सकारात्मक सहयोग र आर्थिक कुटनीति हो ।

हुन पुग्छ र नेपाल जस्तो देशमा उसको विश्वासयोग्य उपस्थिति बन्न जान्छ । तर नेपाललाई भारत वा चीन माझको सामरिक क्षेत्रका रूपमा मात्र हेर्दा नेपाल अर्को द्वन्द्व क्षेत्र बन्ने काम मात्र हुनेछ । अर्थात् विश्वका शक्ति राष्ट्रहरू नेपाली जनताको घाँटी चेपिदा बोल्न र सहयोगका लागि नआउने तर सामरिक उपस्थिति मात्र खोज्ने कुरा नितान्त अनुपयुक्त हुन्छ ।

वन बेल्ट वन रोड र दक्षिण पूर्वी एसियाः

'सिल्क रोड' परियोजनासँगै आसियान, दक्षिण कोरिया र जापानको सम्बन्ध कसरी परिभाषित होला भन्ने अर्को चासोको विषय हो । उत्तर कोरियाको आणविक परिक्षणले दक्षिण कोरियासँग चीनको सम्बन्धमा आशंका आउने गरेको भएता पनि यो मूलतः स्थिर नै देखिन्छ । चीनको समस्या समुद्री टापुहरूको विषयलाई लिएर जापानसँगको मतभेद अलि गहिरो छ । सैन्य जापानले चीनमा गरेको आक्रमण र चिनिया जनताले भोगेका पीडाका कारण पनि सम्बन्धमा अलि बढि तिक्तता आउने गर्दछ । चिनिया राष्ट्रपति सि जिङपिङ र जापानी प्रधानमन्त्री सिन्जो आबेबीच टापु विवादसम्बन्धी विद्यमान तनाव हल गर्न चारबुँदे सहमति भएपनि सरकारी तहबाट विवादित यासुकुनी समाधिको भ्रमण र आफ्नो संविधानमा भएका शान्ति प्रावधानहरू जापानले परिवर्तन गर्न खोजेको आशंकाहरूमाझ चीन-जापान सम्बन्धमा केही अनिश्चयहरू भने देखिएका छन् ।

तर दोस्रो विश्वयुद्ध पश्चात अझ चिनिया सर्वोच्च नेता देङ सियाओ पिङको नेतृत्वमा चीन र जापानबीचमा सुरूवात भएको सहकार्यले उनीहरू माझ बलियो लगानी र व्यापारको सहकार्य कडि (Common economic denominator) निर्माण गरिदिएको छ । रेशम मार्ग सम्बन्धमा चीन र जापानसँग दुईवटा अनुकरणीय उदाहरणहरू छन् । एक, देङ युगमा विकास भएको शान्ति र विकासका लागि आर्थिक सहकार्य, र अर्को, छैटौँ र सातौँ शताब्दीमा रेशम मार्गसँगै विकास भएको सांस्कृतिक, आर्थिक, प्रशासनिक ज्ञान आदानप्रदानको वृहत सहकार्यको नमुनाबाट सकारात्मक शिक्षा लिएर राम्रो सम्बन्ध स्थापना गर्नुको अर्को उपयुक्त विकल्प छैन । जापान-चीन तिक्ततालाई सहकार्यमा बदल्ने चीनका राजनेता र कुशल कुटनीतिज्ञ चओएन लाईको भनाई थियो कि चीन र जापानबीचको सम्बन्ध २००० वर्ष मित्रता र सहकार्यको सम्बन्ध हो भने ५० वर्ष द्वन्द्व र सघर्षको हो । इतिहासलाई ऐनाको रूपमा हेर्दै साझा हित र भविष्य

ध्यान दिएमा मात्र चीन जापानको सम्बन्ध नयाँ ढंगले अघि बढाउन सकिन्छ । नयाँ रेशम मार्गले देशहरूलाई द्रुत जोड्ने कार्य गर्नेछ भने यसले निर्माण गर्ने आर्थिक सहसम्बन्ध र सहकार्यले शान्ति र स्थिरताको लागि योगदान गर्नेछ । टापु विवादलाई ऐतिहासिक परिवेशमा हेरेर आर्थिक सहकार्यलाई फराकिलो बनाउँदै जाँदा विवादको समाधान निस्किन सक्दछ ।

यसै सन्दर्भमा एशियाली राजनीतिक पार्टीहरूको सम्मेलन (आइक्याप) ले आयोजना गरेको रेशम मार्ग सम्मेलनमा जापानका डेमोक्रेटिक पार्टीका विदेश विभाग प्रमुख फुजिता युकिहिसाको तर्फबाट बोल्ने प्राविधिक विज्ञको भनाई सम्भना गराउदछ । उनीहरूले रेसम मार्ग परियोजनाको विरोध गरेनन् बरू दावी गरे कि चीनको भन्दा हाम्रो प्रविधि र निर्माण कम्पनीहरू केही मंहगो भएपनि गुणस्तरीय छन् । यसको जवाफमा चिनियाँ विज्ञहरूले चिनियाँ कम्पनीहरू सस्तो, प्रतिस्पर्धी र विश्वस्तरिय बन्दै गइरहेको आफ्नो धारणा राखे । यस कोणबाट हेर्दा जापान एशियामा पूर्वाधार विकास र लगानीका लागि उन्नत र ऊर्जा कम खपत हुने प्रविधियुक्त सवारीसाधनहरू, संचार साधन, पूँजी र अन्य आवश्यक उपकरणका साथ सकारात्मक प्रतिस्पर्धा गर्न अघि सर्नसक्ने देखिन्छ ।

कुटनीतिमा जापानले सन् १९९७ देखि मध्यएशिया र ककेसस क्षेत्रका देशको सन्दर्भमा सिल्क रोड डिप्लोमेसी शब्द प्रयोग गरेको थियो । जापान[७] र कोरिया एसियाका आर्थिक महाशक्ति भएकाले उनीहरू आफ्नो बजार, लगानी र ऊर्जा सुरक्षा गर्न 'वन बेल्ट वन रोड' परियोजनामा आफ्नै ढंगले सामेल हुने नै देखिन्छ । रूस र मध्यएशियाको अपार ऊर्जा भण्डार पाइपलाइनद्वारा पूर्वीचीनमा आइपुग्दा कोरिया र जापान पुग्न कुनै वर्लिन पर्खालले छेक्ने छैन । भनै साइबेरियाबाट उत्तर र दक्षिण कोरिया भएर जाने पाइपलाईन योजनाका लागि त उत्तर कोरियालाई उसको आणविक परिक्षण र शत्रुतापूर्ण नीतिबाट शान्ति र सहकार्यको बाटोमा ल्याउने एउटा महत्वपूर्ण उपाय बन्न सक्दछ ।

दक्षिण चीन समुद्रले जन्माएको विवादका कारण आशियन देशहरू चीनसँग असन्तुष्ट (विशेषगरि भियतनाम र फिलिपिन्स) रहेपनि 'सिल्क रोड' परियोजनाको

७. जापानले मध्य एशियाका ५ देशमा ३.५ विलियन अमेरिकन डलर आर्थिक सहयोग गरेको छ । २००१ देखि २००९ सम्म अफगानस्तानको पुनर्निर्माण र मानवीय सहायताका लागि १.७९ विलियन अमेरिकी डलर सहायता गरेको देखिन्छ ।

लागि सहकार्यमा बाधा पुग्ने देखिदैन । चीन र आशियन देश बीच भएको कोड अफ कन्डक्टले विवादका विषयलाई वार्तामार्फत टुङ्ग्याउने सहमती भएकोछ ।

हाल अमेरिकाले आशियान र पूर्वी एशियाका देशहरूसँग छुट्टै व्यापारिक सहकार्य गर्न खोजेको छ। तर चीन र छिमेकी देशको आर्थिक व्यापार यति ठूलो छ कि यो शताब्दीको सुरूमा भएको १०० विलियन अमेरिकी डलरको व्यापार अहिले १३ सय विलियन पुगेको छ। सन् २०२० सम्म चीन र आशियानबीचमात्र १००० विलियन अमेरिकी डलर व्यापार पुऱ्याउने लक्ष्य चीनले राखेको छ । आशियन र चीन सहकार्यका बारे सिङगापुरका राजनेता लि क्वान युका अनुसार आशियान क्षेत्रमा सन् ९० को आर्थिक मन्दी आउँदा पश्चिमाहरूले नहेरेको बरू सटही मुद्राको हल्लावाजी गरेर संकट गहिऱ्याउन खोजेको र यस्तोबेला चीन आशियानसँग सहकार्य गर्न उदारताका साथ प्रस्तुत भयो। अहिले चीनले आशियनको अर्थतन्त्रलाई आफुमा यसरी समाहित गरिदियो कि हामीहरू उ सँग छुट्न चाहेर पनि छुट्टिने अवस्था नरहेको बताएका थिए। वास्तवमा क्षेत्रिय एकताका लागि आर्थिक सहकार्य र अन्तर्निर्भरता कति महत्वपूर्ण हुनेरहेछ भन्ने कुरा उपयुक्त भनाईले स्पष्ट हुन्छ ।

वन बेल्ट वन रोड र युरोपः

'वन बेल्ट वन रोड' युरोपका लागि पनि चासोको विषय बनेको छ । पूर्वी र दक्षिणी युरोप 'सिल्क रोड' को पुनर्स्थापनाले त्यहाँको विकास र समुन्नतिमा सकारात्मक भूमिका हुने अनुमान छ भने युरोपका आर्थिक शक्तिहरू यसले युरोपलाई ऊर्जा, प्राकृतिक स्रोत साधन र नयाँ लगानीका क्षेत्रहरू निर्माण हुनुका साथै बजार सामिप्यता कायम हुने भएकोले स्वाभाविक रूपमा सम्मिलित हुने इच्छुक रहेको देखिन्छ । ब्रिक्जिट पश्चात पनि युरोपियन युनियन र वेलायत दुवै चीनसँग सम्बन्ध बढाउन तदारूक रहने छन् । हालै चिनियाँ राष्ट्रपति सि जि पिङको मध्य युरोप र एशियाका भ्रमणमा बेलग्रेड देखि बुडापेस्ट सम्मको द्रुत रेल निर्माण गर्ने १.६ विलियन अमेरीकी डलर र ईस्पात उद्योगमा ठूलो लगानी गर्ने सम्झौता भएको छ भने ग्रिकको पिराउस वन्दरगाह निर्माण र सञ्चालन गर्ने जिम्माका लागि ३६८ अमेरीकी डलरको सम्झौता यहि वर्ष भएको छ ।

रूस र मध्य एशियासँगको सम्बन्धः

रूस र मध्यएशिया आफ्नो अपार प्राकृतिक स्रोत साधन र ऊर्जाको विकास र निर्यातका लागि सिल्क रोड आर्थिक क्षेत्र महत्वपूर्ण हुनेछ । एशियासँगको सहकार्यले एशियाली, चिनियाँ लगानी र पर्यटन यो क्षेत्रमा आउने छ भने अवरूद्ध सोभियतकालीन रूसी प्रविधि, मेसिनरी र अथाह कच्चा पदार्थ एशियाको विशाल बजारमा जाने भएकोले यसले रूसलाई आर्थिकरूपले उन्नति गर्न निकै मद्दत हुनेछ । रूसी राष्ट्रपति पुटिनले सिन्ह्वालाई भर्खरै दिएको अन्तरवार्तामा रूसी प्रविधि र मेसिनेरी निर्यात ४० प्रतिशतले बढेको उल्लेख गरेका छन् । रूससँग भएको अपार कृषि भूमि प्रयोगका लागि नयाँ आयामहरू सिर्जना गरिदिनेछ र विश्व खाद्य सुरक्षाको लागि ठूलो योगदान हुन जानेछ । सन् २०१४ मा रूस र चीनबीच ४०० विलियन डलरको साइवेरिया ग्यास पाइपलाइन चीन पुऱ्याउने सम्झौता भइसकेको छ भने अर्को ग्यास लाइनको सम्झौता हुने तयारीमा छ । युक्रेन र क्रिमियाको समस्याले युरोपमा रूसी ऊर्जा बजार अस्थिर बनेको छ । चीनसँगको ऊर्जा सहकार्यले रूसी अर्थतन्त्रलाई सहज बनाइराख्ने छ । 'सिल्क रोड' रूसी भूमी र उसको प्रभाव क्षेत्र मध्यएशियाली देशबाट जाने भएकाले युरोपले भविष्यमा एशियासँग सहकार्य गर्न रूससँग सम्बन्ध सुधार्नु पर्ने अवस्था सिर्जना हुनेछ । रूस र मध्यएशियामा राजनीतिक स्थिरतामा 'सिल्क रोड'मा पर्ने यस क्षेत्रका शहरहरू गुल्जार हुनेछन् र संसारकै लगानीकर्ताहरूको आकर्षक थलोका रूपमा रूसी पृष्ठभागहरू विकास हुन सक्नेछन् र यो क्षेत्र आउने शताब्दीमा समृद्धिको क्षेत्रमा परिणत हुनेछ मध्ये एशियाका देशमा सोभियतकालीन रेलमार्ग नै करिव २१ हजार कि.मी.को सञ्जाल रहेको छ । यो पृष्ठ भागलाई मस्कोसँग जोड्ने उद्देश्यसँग मात्र बढि लक्षित भएकाले यसले आर्थिक वृद्धिका लागि अपेक्षित काम गर्न सकेको थिएन । अझै पनि रूसको रेलमार्ग सञ्जाल फरक गजको भएकाले चीनसँग स्वतः जोडिने अवस्था छैन ।

रूसका लागि पुरानो सञ्जाललाई कसरी स्तरोन्नति गरी मस्कोसँग समयावधि कसरी छोटो पार्ने भन्ने चुनौति रहेको छ । अफगनिस्तान भएर मध्यएशिया जोड्ने अमेरिकी नयाँ सिल्क रोड र चीनबाट इरान भएर जाने द्रुत रेल सञ्चालन हुन पुग्दा रूसले काराकोरम भएर हिन्द महासागर र इरानको बन्दरगाह भएर गल्फ क्षेत्रमा प्रवेशका लागि पनि रेल संरचनामा नयाँ परिवर्तन खोज्नेछ ।

'सिल्क रोड' ले गर्दा मध्यपूर्वको तेलले सिल्क रोड आर्थिक क्षेत्र हुँदै पूर्वतर्फ बजार पाउने छ । यसले मध्यपूर्वमा विकास भएको पूँजी लगानीका लागि पनि नयाँ आर्कषक क्षेत्रहरू देखा पर्नेछन् । चीनको उरुम्की र इरानको तेहरानबीच करिव ३२ सय किमीको द्रुत रेलमार्ग मध्यएशियाका देशहरू हुदै जाने कार्ययोजना अघि बढेको छ । यसका लागि चीनले नयाँ द्रुत गतिको रेलका लागि नयाँ लाइन नै विच्छाउने देखिन्छ । यसले आर्थिक गतिविधिहरूलाई तीव्र बनाउने र पर्यटनलाई महत्वपूर्ण क्षेत्रका रूपमा विकास गर्नेछ । विकासका नयाँ अवसरहरू र सांस्कृतिक अन्तरक्रियाले धार्मिक अतिवाद कमजोर हुने र यसले विश्व शान्तिका लागि नयाँ योगदान पुऱ्याउन सक्दछ ।

भारत र दक्षिण एशियासँगको सम्बन्धः

स्थल र समुद्री मार्ग दुवैले दक्षिण एशिया र भारतमा ठूलो भूमिका खेल्न सक्दछन् । दक्षिण एशियाली देशहरू 'सिल्क रोड' को पूर्वाधार विकास र सहकार्यमा जुटिसकेका छन् । भारत BRICS र एशियाली पूर्वाधार विकास बैंक (AIIB) को सदस्य बनिसकेता यो योजनामा अझै खुलस्त भएरअघि आएको देखिदैन । कटन मार्ग, मसला मार्ग, नयाँ सिल्क मार्ग आदि वहस र चर्चामा रहे पनि कुनै परियोजनाले मूर्त रूप लिएको देखिदैन । मौसम परियोजना अन्तर्गत आन्तरिक भारतीय केही परियोजनाहरू भने अघि सारिएका छन् जसलाई 'एउटा पाटो, एउटा बाटो' कै भारतीय रूप पनि मानिएको छ ।

यस सन्दर्भमा भारतीय विज्ञहरूमा 'सिल्क रोड' सम्बन्धी विविध मतहरू देखापरेका छन् । एउटा 'सिल्क रोड' चिनिया योजना भएकाले यसमा सहभागी हुनु हुँदैन र वैकल्पिक योजना तयार गर्नु पर्दछ भन्ने छ । यस विचारले चिनिया लगानी भारतको छिमेक पाकिस्तान, बङ्गलादेश, बर्मा, श्रीलङ्का, मालद्वीप आदिमा प्रवाहित भइसकेकाले भारतले घेरावन्दीको रूपमा बुझेको छ । भारतीय कतिपय रणनीतिकारहरू यसलाई मोतिको सिक्रिका (Strings of Perls)[८] रूपमा अर्थ्याउने गरेको पाइन्छ । उनीहरूमा कुनै अर्का नयाँ धुरी तयार गर्नुपर्ने मत ज्यादा प्रभावी छ । यस्ता दृष्टिकोणहरू अहिले भारतमा प्रभावी भएकाले BCIM (Bangladesh,

८. उदाहरणका लागि हेर्नुहोस्, वह्रम चिलानी, चीनको फलामे मुठि्ठभित्र सिल्क पन्जा, मार्च ४, २०१५, प्रोजेक्ट सिन्डिकेट । त्यस्तै अशोक मेहता र के भि राजनको प्रतिक्रिया चीन नेपाल विच भएको पारवहन सम्झौताबारे, नविन झा, नेपाली टाइम्स, २५-३१ मार्च २०१६ ।

China, India and Myanmar) आर्थिक करिडोर अगाडि बढ्न सकेको छैन । बरू भारत दक्षिण पूर्वीएशियाको विवादीत क्षेत्रमा लगानी र सहकार्यको लागि हात वढाइरहेको छ । यस विचारमा दक्षिणएशिया भारतीय प्रभावमा चल्नु पर्ने मान्यताले घर गरेको छ । चीन-भारतबीच नसुल्झिएको सिमा विवाद्ले यो तर्कलाई बढी बल पुऱ्याएको छ । भर्खरै भारतीय र चिनिया नीति निर्माताबीच बेजिङमा चलेको लामो छलफल पनि अझै तार्किक निष्कर्षमा पुग्न सकेको छैन । स्थल र समुद्री मार्ग दुवैले दक्षिण एशिया र भारतको उन्नतिमा ठूलो भूमिका खेल्न सक्दछन् । दक्षिण एशियाली देशहरू 'सिल्क रोड' को पूर्वाधार विकास र सहकार्यमा जुटिसकेका छन् । भारत BRICS र एशियाली पूर्वाधार विकास बैंक (AIIB) को सदस्य बनिसकेता यो योजनामा अझै खुलस्त भएर अघि आएको देखिदैन । कटन मार्ग, मसला मार्ग, नयाँ सिल्क मार्ग आदि वहस र चर्चामा रहे पनि कुनै परियोजनाले मूर्त रूप लिएको देखिदैन ।

दोस्रो दृष्टिकोणअनुसार भारतको दिगो आर्थिक वृद्धिका लागि वन बेल्ट वन रोडमा संलग्नता आवश्यक छ तर चीन भारतको प्रभाव क्षेत्रभित्र आउनु हुदैन वा त्यहाँ भारतले मात्र निर्माण गर्नुपर्छ भन्ने छ । उनीहरू नेपाल भएर हिमालवारी जोड्ने मार्गबारे बढी अनुदार देखिन्छन् ।[९] तेस्रो मतअनुसार भारत 'सिल्क रोड' अभियानमा सहभागी हुनुपर्ने भन्ने रहेको छ । चीन र भारतबीच करिव १ खर्व डलर व्यापार पुग्न खोजेको र कयौं आपसी लगानी भइसकेको, ब्रिस्क र सांघाई कोपरेसनमा सहकार्य भइरहेको अवस्थामा सिल्क रोडले दुवै देश र क्षेत्रलाई फाइदा हुने विश्वास गर्दछ । हिन्द महासागरमा चीन छिमेकी देशहरूसँग सहकार्य गरी आफ्नो प्रभाव विस्तार गरिरहेकाले भारतले आफै चीन र छिमेकीहरूसँग सहकार्य गर्नु उपयुक्त हुने तर्क प्रस्तुत गरेका छन् । यो पक्षमा सि राजामोहन, महेन्द्र पि लामा लगायतका विज्ञहरू रहेका छन् ।

सिल्क रोड परियोजना सन्दर्भमा भारतको चासो छिमेक र हिन्द महासागरमा चिनिया प्रभाव बढ्न जाने कुरा प्रति देखिन्छ । सिल्क रोडबाट मध्य एसिया, उत्तर र रूस पहुँच पुग्ने कुरामा भारतीय विज्ञहरू त्यति विश्वस्त भएको देखिदैन । ***नयाँ सिल्क मार्ग र इरान भारत उर्जा पाइपलाइन*** पाकिस्तानको

९. उदाहरणका लागि हेर्नुहोस प्रा. एस डि मुनी, हिन्दु मार्च १६, २०१६ । समिर सरण, हिन्दु फेब्रुअरी २, २०१६ आदि ।

सहयोग विना सम्पन्न हुने सम्भावना देखिदैन । यस्तो अवस्थामा भारत इरानको चावाहार पोर्ट निर्माण गरिए आफैले निर्माण गरेको अफगानस्तानको दारन्ज देलावर राजमार्गबाट मध्य यशिया पहुँच हुने कुरालाई प्राथमिकता दिन खोजेको देखिन्छ ।[१०] भारत पाकिस्तानको ग्वादर पोर्टको विकल्पका रूपमा प्रयोग गर्न चाहन्छ ।

भारत खुल्ला दिलले छिमेकमा रेशम मार्ग र पूर्वाधारका सम्पूर्ण सम्भावना विकास गर्न सहकार्य गर्ने र हिमाली भेगलाई सुरक्षा पर्खाल होइन सहकार्यको विन्दु बनाएर अघि बढ्ने कुरामा अझै खुलस्त देखिदैन बरू यस उपक्षेत्रमा पुरानै भूराजनीति दवदवा कायम गर्नुपर्ने मान्यतामा अडिग देखिन्छ । यस सन्दर्भमा हिमाल पारीबाट नेपालमा रेल जोडिने कुरामा भने भारत झनै अनुदार देखिन्छ । सानो तर स्वतन्त्र र सार्वभौम नेपाली जनताको विकासको आकाङ्क्षा, सबै छिमेकी र मित्रराष्ट्रको सहयोग नेपालका लागि आवश्यक छ भन्ने भारतले नबुझ्नु दुःखद कुरा हो । अझ नेपाल जस्तो सानो देशका विरूद्ध सम्पूर्ण वर्कत लगाएर अमेरिका र युरोपलाई ल्याएर पेल्न खोज्नु सरासर अन्यायपूर्ण कार्य हो । यसले नेपाललाई भूराजनीतिक अखाडा बनाई विश्वमा अर्को भीषण द्वन्द्वस्थल बनाउने भन्दा अर्को कुरा हुनै सक्दैन । यस्तो कार्यले कालान्तरमा भारतलाई नै सबैभन्दा बढि अहित हुनसक्दछ ।

भारतको मामलामा सकभर बोल्न नचाहने पश्चिमा देशहरू नेपालमाथि गरिएको निरन्तर अमानवीय रवैयाबाट भने केही आजित भएको हुनु पर्दछ । नेपालको पछौटेपन र अविकास, भूकम्प र नाकावन्दिको त्रासदीलाई नेपाल बसेरै देखेकी अमेरिकी राजदुत एलैना बि तिब्लिजले नेपालले आफ्नो विकासको लागि भारत र चीन दुवैसँग राम्रो सम्बन्ध बनाई लाभ लिनुपर्ने र भारतको आँखाले अमेरिकाले नेपाल नहेर्ने भनाई,[११] र नेपालको संविधान विरूद्ध मोदीको भ्रमणताका ब्रसेल्समा नेपालका विरूद्ध जारी वक्तब्यका सन्दर्भमा युरोपियन युनियनका राजदुत रेन्जे तेरिङ्गले नेपाली जनताको पक्षमा आफ्नो धारणा वास्तवैमा विवेपूर्ण

१०. हालै भारतीय प्रधानमन्त्री नरेन्द्र मोदीको ईरान भ्रमणमा पोर्ट निमार्णको सहमति भइसकेको छ ।

११. त्रिविको आयोजित कार्यक्रममा *अमेरिकी विदेश नीति र दक्षिण एशिया बारे* अमेरिकी राजदुतका विचार । (मे २७ काठमाडौं टुडे अनलाइन) । हिमालयन टाइम जुन १, २०१६ भारत र इयुको सयुक्त विज्ञप्ति प्रति इयु राजदुत रिन्जेको असहमति र ईयु सम्विधानको पक्षमा रहेको खुलासा ।

र बोल्ड अभिव्यक्ति हो । तर हाम्रो सबैभन्दा नजिको छिमेकी किन नेपालीहरूको भावना बुझ्दैन र चीनको त्रास देखाएर किन नेपालमा आफ्नो हस्तक्षेपकारी नीतिहरू कायम राखिरहन चाहन्छ भन्ने कुरा निकै गम्भीर छ । वास्तवमै नेपालीहरू भारतजस्तै चीनको विकास, पूँजी र सिल्करोड परियोजनाबाट पनि लाभ लिन चाहन्छन् । नेपालीहरू भारतले हिमाल पारीबाट आउने सिल्करोडलाई झगडाको विषय (bone of contention) नबनाओस् भन्ने चाहन्छन् । सार्वभौम देशले छिमेकीको सहयोग लिने कुरा कसरी अर्को छिमेकीको विरूद्ध हुन सक्दछ ताकि भारत आफै चीनसँग झण्डै १ खर्बको व्यापार पुऱ्याउन कयौं साझेदारी र लगानी गरिरहेको छ ?

तर भारतले सकारात्मक प्रतिष्पर्धाको भूमिका निर्माण गरेमा उ अमेरिका र चीन दुवैको आर्कषणका रूपमा मात्र होइन यस उपक्षेत्रको शान्ति र स्थिरताका लागि नेतृत्वसमेत गर्न सक्दछ । भारतले छिमेकको सहकार्यमा आफ्नैखाले 'सिल्क रोड' परियोजना निर्माण गरी चीन, अमेरिका, रूस र जापान जस्ता देशहरूलाई पनि संग्लग्न गराउन सक्दछ । हालै भारतीय रेल निर्माणका लागि चीन र जापानको संलग्नतालाई एउटा उदाहरणका रूपमा लिन सकिन्छ । अहमदावाद र मुम्बई द्रुत रेलमार्ग जापानले लिएको छ भने दिल्ली मुम्वई सम्भावनाको अध्ययन चीनले लिएको छ । भारतको छिमेक र आफ्नै विकास प्रति सकारात्मक सोच हुन्थ्यो भने उसले यसलाई उत्तर भारतसँग कसरी जोड्ने भन्ने कुरा ध्यान दिनु पर्दथ्यो । त्यस्तै अमेरिकाले अघि सारेको 'नयाँ सिल्क रोड परियोजना' मै अमेरिका र चीनलाई सँगै ल्याउन सक्दा पाकिस्तान पनि सहकार्यमा आउने अवस्था हुन सक्दछ । तर भारतले अमेरिका र चीनबीच खेलेर दक्षिण एशियामा दवदवा राख्ने कुरामात्र सोच्यो भने त्यो मूलतः उसकै लागि र थप एशिया प्रशान्त क्षेत्रका लागि प्रत्युत्पादक हुनेछ । यसो भएमा दक्षिण एशियालाई आफ्नो प्रभाव क्षेत्र ठान्ने भारत यस उपक्षेत्रभित्रै नकारात्मक प्रभाव सिर्जना गर्ने काममा अल्झिरहने खतरा छ । 'वन बेल्ट वन रोड' परियोजना सफल पार्न चीनले धुरी राष्ट्रको खोजी गरिरहेको छ । यो परियोजनामा भारतीय आनाकानी र अझ यसलाई असफल पार्न भूमिका खेल्दा चीन दक्षिणएशियामा आक्रमक लगानी नीतिका साथ प्रवेश गर्न सक्दछ । यस्तो अवस्थामा भारतकै छिमेकीहरूलाई सहविकासका लागि चीनको प्रयासलाई स्वागत गर्नुको कुनै विकल्प हुनेछैन । यस्तो प्रक्रिया एक अर्थमा भारतको छिमेकमा अघि बढी पनि सकेको छ । यदि

भारतले यो लोकप्रिय विकास र लगानी रोक्ने प्रक्रियामा सँलग्न हुँदा छिमेकमै भारत विरोधी वातावरण बन्न गई भारत र दक्षिण एशियाका लागि प्रत्युत्पादक अवस्था सिर्जना हुनेछ ।

(ग) आशंका र चुनौतिहरू

के चीन आक्रमक हुन सक्नेछ ?

'सिल्क रोड' सामरिक योजना भएर चीन आक्रमक हुन खोजेको हो कि भन्ने प्रश्न स्वाभाविकरूपमा उठ्ने गरेको छ। चीनले आफ्नो शान्तिपूर्ण विकासको स्वेतपत्र[१२] जारी गरिसकेको छ । यो उसको प्रतिबद्धतापत्र हो । त्यस्तै २०१५ को बोआओ सम्मेलनमा राष्ट्रपति सि जिङ पिङले आफ्नो भाषणमा बोलेको कुरा पनि यस सन्दर्भमा मननीय छः

चीन शान्तिपूर्ण तरिकाबाट विकास हासिल गर्न चाहन्छ । चीन कसैमाथि युद्ध थोपर्न चाहदैन । जुन कुराले चिनिया जनताले दुःख पाए त्यही दुःख हामी हाम्रा छिमेकीहरूलाई दिन चाहँदैनौं ।

रेशम मार्ग विकासको सभ्यता हेर्दा र कयौं शताब्दी लगाएर चीनले निर्माण गरेको ग्रेट वाल हेर्दा चिनियाहरूको मूल चरित्र आक्रमणकारी होइन । कन्फुसियस, लाओजि र अन्य दार्शनीकहरूको चिन्तन र नैतिक प्रभावलाई हेर्दा चिनियाँहरू युद्ध थोपर्न चाहदैनन् भन्ने देखिन्छ भने सुन जु को युद्धकला हेर्दा पनि युद्ध सकभर छल्नु पर्दछ भन्ने कुरालाई नै जोड दिइएको पाइन्छ ।

चिनिया रणनीतिबारे नजिकबाट बुझ्ने अमेरिकी महान कुटनीतिज्ञ हेनरी किसिन्जर र सिङ्गापुरका राष्ट्रपिता लि क्वान यु भन्दा आधुनिक विश्व इतिहासमा शायदै अरू कोही मानिसहरू होलान् । किसिन्जर अमेरिकी र चिनियाहरूको सोच्ने तरिकामा फरक भएको कुरा बताउदछन् । अमेरिकीहरू समस्या आउनासाथै त्यसलाई प्रतिक्रिया वा हस्तक्षेप गरेर समाधान गर्न सकिन्छ भन्ने ठान्दछन् तर चिनियाहरू त्यसरी समस्या समाधान गर्न खोज्दा नयाँ समस्याहरू जन्मिन्छ भन्ने ठान्दछन् । हेनरी किसिन्जरको मत के छ भने चिनियाहरू युद्ध आइलागेमा

---

१२. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road . March 2015 . (Issued by National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign affairs, Ministry of Commerce with State Council Authorization

अग्रयुद्ध जित्ने क्षमता राख्दछन् र यो उनीहरूले आधुनिक चीन पश्चातका युद्धमा देखाई पनि सकेकाछन् । उनीहरू मनोवैज्ञानिक दवाफ दिन बाध्यता आउँदा यस्तो युद्धमा जान सक्ने उनको ठम्याइ छ । ठिक यस्तै बुझाइ लि क्वान युको पनि छ । चीन मुलतः शान्तिपूर्ण बाटो नै लिने छ । चीनले छिमेकीहरूसँग राम्रो सम्बन्ध राख्ने र उनीहरूको सार्वभौमिकतालाई सम्मान गर्नेछ । तर चीनको इज्जत लिने र उसको सार्वभौमिकताको विरूद्धमा जाँदा चीनले मौका पारेर पाठ पढाउन पनि बाँकि राख्ने छैन । लि क्वान युका अनुसार आइपर्दा चीन संसारको कुनै पनि देशसँग सामरिक र सैन्य मुकाविला सजिलै गर्नसक्ने क्षमता राख्छ भन्ने ठम्याई छ । यसरी हेर्दा चीन आफ्नै बुतामा आफ्नो सुरक्षाको सुनिश्चितता गर्न चाहन्छ । तर उसले लिने बाटो मूलतः शान्ति र विकासको बाटो हो भन्ने कुरामा शंका छैन । आर्थिक, सांकृतिक र कुटनीतिक सहकार्य र सम्बन्धबाट उ आफ्नो प्रभाव विस्तार गर्न सकिन्छ र यो दिगो हुन्छ भन्ने मान्यतामा अडिएको देखिन्छ ।

चिनिया 'सिल्क रोड' को इतिहासमा झाङ चियानका दक्षिणपश्चिमी सिल्क रोड विस्तारको अभियानलाई हेर्दा युद्धलाई अन्तिम रक्षात्मक अस्त्रका रूपमा मात्र प्रयोग गरेको देखिन्छ । विभिन्न राज्यहरूलाई सिल्क रोड मार्फत् आपसी समृद्धि कायम गर्न मनाएर उनले सिल्क रोड विस्तार गरेका थिए । त्यस्तै समुद्री सिल्क मार्गका अर्का अभियन्ता झेङले १४११ मा गल्लेमा स्थापना गरेको पिलरमा चिनिया, फारसी र तामिल भाषामा हिन्दु भगवानलाई गरेको पुकारमा व्यापार र वाणिज्यमा आधारित शान्तिपूर्ण संसार निर्माण गर्न भगवानले कृपा गरून् भन्ने रहेको छ ।[१३] वर्तमानको चिनियाँ रेशम मार्गको योजना पनि यही ऐतिहासिक भावना र उद्देश्य भन्दा फरक भएको मान्न सकिदैन ।

के छन् सिल्करोडका चुनौतिहरू ?

सिल्क रोड क्षेत्रमा विकसितदेखि अल्पविकसित राष्ट्रहरू रहेकोले यो विविधतालाई कसरी सम्बोधन गर्ने र द्वन्द्वरत राष्ट्र र समूहलाई कसरी विश्वासमा लिने भन्ने चुनौति छ । अहिले पनि अफगानिस्तान, इराक, सिरिया, युक्रेन-क्रिमिया लगायत मध्यपूर्वका अन्य देशहरू द्वन्द्वको अवस्थामा रहेकाले यसलाई

१३. Cited in Sashi Tharur, China Silk Road and Revival. Oct 16, 2014. Project Syndicate.

विकासका लागि सहमतिमा ल्याउन जरूरी हुन्छ । सकारात्मक विकासले द्वन्द्वको अवस्थालाइ कम गर्न सकिने चिनिया बुझाई छ ।

अर्को चुनौति दक्षिणचीन समुद्रमा देखिएको विवादले पनि कुनै बेला पनि 'सिल्क रोड परियोजना'मा उल्झन खडा गरिदिन सक्छ । यसका कारण नयाँ धुरी र समीकरण निर्माण भयो भने त्यसले यो बृहत योजनालाई पछाडि धकेली दिन सक्दछ । आशियन देशहरू अर्थतन्त्रमा चीनसँग निर्भर हुने र सुरक्षामा अमेरिकासँग निर्भर रहने अन्तरविरोध हल हुन आवश्यक छ ।

यो परियोजना मागमा आधारित हो वा होइन भन्ने प्रश्न पनि छ । एशियाली विकास बैंकका अनुसार एशियाको पूर्वाधारमा ८०० बिलियन डलर प्रतिवर्ष कमी भएको औंल्याइएको छ । यस तथ्यले यो परियोजना आवश्यकता भएको देखाउँछ । तर The Economist Intelligence Unit Limited 2015 ले गरेको अध्ययनले भने 'सिल्क रोड'मा पर्ने धेरै देशमा लगानी संकटमा पर्नसक्ने कुरा औंल्याएको छ र राम्रो योजना बन्न नसक्दा लागत बढ्ने ठम्याई छ । यसरी हेर्दा असल शासन नहुने, अस्थीर र द्वन्द्वरत मुलुकमा पूर्वाधारमा लगानी जोखिमपूर्ण हुनसक्दछ भन्ने हो ।

अमेरिका एशिया पिभोटबाट एशिया पुनःसन्तुलनको रणनीतिमा आइपुगेको छ । अमेरिकी सक्रियतामा अहिले भारत-पूर्वीएशिया धुरीको अवधारणा अघि बढाउन प्रयास भएको मानिन्छ । यसैले पनि चीनका लागि सिल्क रोड आर्थिक परियोजनामा भारतलाई कसरी संलग्न गराउने प्रश्न ज्वलन्त बनेको छ ।

चीनले यो योजना सफल पार्न धुरी राष्ट्रहरू मार्फत संयन्त्र बनाउने कुरा गरेको छ तर 'वन बेल्ट वन रोड' मा पर्ने देशहरूलाई कसरी सहभागी बनाउने र कस्ता संयन्त्रहरू निर्माण गर्ने भन्ने चुनौति रहेको छ । ती संयन्त्रहरूले कसरी काम गर्नेछन् भन्ने कुरा पनि त्यत्तिकै महत्वपूर्ण हुन्छ ।

चीनले यो खुला र लचिलो योजना भन्दै आएपनि आफ्नो विदेश नीति पर्वद्धन गर्न सिल्क रोड अभियानलाई द्वीपक्षीय बनाउन खोजेको आंशका पनि उठाइएको छ ।[१४] यो बृहत र महत्वकांक्षी परियोजनाको आर्थिक र वित्तीय चुनौति पनि छन् । चिनिया विज्ञहरू चीन अर्थ मन्त्रालय बन्न नहुने धारणा राख्दछन् । विश्व बैंक, आइएमएफ र एशियाली विकास बैंकलाई सहकार्यमा

---

१४. Anna Palacio, former Spanish Foreign Minister and VP of World Bank, Russia and Silk Road Approve, May 6, 2014, Project Syandicate.

ल्याउनु यसको अर्को चुनौति र आवश्यकता हो । चीनले विदेशी मुद्रा संचितीबाट यसमा लगानी गर्ने भएकोले वित्तीय सुरक्षा नभएको लगानी प्रत्युत्पादक हुन सक्छ भन्ने हो । विकासोन्मुख र द्वन्द्वरत मुलुकमा पुर्वाधारमा गरिने लगानी जोखिमपूर्ण हुन सक्ने र यो युरोप जस्तो विकसित देशमा गरिए जस्तो नहुन सक्दछ भन्ने तर्क आफैमा बलियो छ ।

(घ) सिल्क रोड र नेपाल

सिल्क रोड र हिमाली सभ्यता

हिमाल वारपार गरिने बाटोहरू सिल्क रोड र हिमाली सभ्यताका अभिन्न अङ्ग रहँदै आएका छन् ।

इसापूर्व दुई दशक अघि सिल्क रोड अभियानकर्ता भ्काङ क्वीयान सिन्ध उपत्यकाको खोजीमा द्वन्द्वग्रस्त पश्चिम नगई हिमाल काटेर दक्षिण जान प्रयत्न गरेको पाइन्छ । उनीहरूले पहाड, खौँच, नदी, पहरा र अन्य भौगोलिक अप्ठ्यारोहरू भोग्दा दक्षिण पुग्न नसकी पहिलो पटक फर्किनु परेको कुरा भ्काङको यात्रा वृतान्तमा उल्लेख गरिएको छ । यो यात्रा वृत्तान्तले उनीहरू वर्तमान नेपालकै हिमाली काटेर दक्षिण जान प्रयास गरेको हुनसक्ने सम्भावनालाई नकार्न सकिदैन ।

यसै सन्दर्भमा हाम्रो स्वयम्भू पुराणलाई आधार मान्दा पूर्वी चीनको उथाईसान पर्वतवाट वोधिसत्व मञ्जुश्री दक्षिण पश्चिमको ज्योति खोज्दै काठमाडौं उपत्यकामा आइपुगेको देखिन्छ । उनले नै यस उपत्यकाको विशाल तलाउलाई चोभारमा काट्न लगाई स्वयम्भू स्थापनाका साथै मञ्जुपत्तन शहर बसाउन पुगे । बाह्य सामग्रीहरूले थप पुष्टि गर्न बाँकी रहेपनि बुद्धको ज्ञानको प्रतिध्वनिको खोजीमै उनी सिल्करोडकै शाखामार्गहरू प्रयोग गर्दै हिमाल काटेर काठमाडौं आइपुगेको हुनु पर्दछ । यसैगरी दक्षिणबाट ईसाको दोस्रो शताब्दीमा आएका भनिएका सम्राट अशोक काठमाडौं उपत्यकामा आउँदा यो शहरको सुरक्षाका लागि स्तुपाहरू बनाउनका साथै आफ्नो छोरी चारूमतिलाई एक क्षेत्री राजकुमारसँग विहे गराई नयाँ शहर बसाउन मद्दत गरेका थिए । संस्कृतिविद् सत्यमोहन जोशीले नेपालमा भएका यस्ता सम्मिलनहरूको महत्वलाई आफ्ना कार्यमार्फत् निकै उजागर गरेका छन् । यस हिमाली राज्यमा काठमाडौं सभ्यताको अभ्युदयमै उत्तर र दक्षिणको शान्ति, ज्ञान र विकासको सकारात्मक भाव सम्मिलन भएको

छ । बुद्धधर्मको प्रार्दुभावसँगै उत्तरबाट आएका बोधिसत्व मञ्जुश्री खड्ग लिएर नत कसैको शिर छेदन गर्न काठमाडौं आएका थिए न त त्यसको अनुमानित दुईसय वर्षपछि आएका सम्राट अशोक कुनै कलिङ्गा युद्ध गर्न काठमाडौं छिरेका थिए । यो पवित्र र तपो भूमिमा भिक्षु आनन्ददेखि महासन्त र भिक्षुहरू ज्ञानको खोजी र प्रचारमा विभिन्न समयमा आए । काठमाडौंको भाँडोमा पघालिएर गोपाल, किराँत, लिच्छिवी, मल्ल, शाह, कर्नाटकवंशी, खस, मंगोल, थारू, द्रविड, ब्राह्मण, क्षेत्रि आदिले यसलाई पवित्र आश्रय थलो सम्झी आफुलाई विशिष्ट खाले सभ्यताको विकासमा समर्पण गर्न पुगे । नेपाल उपत्यका बाहिर पनि गौरव गर्न लायक खस र डोय सभ्यताहरू यस सँगसँगै विकास भएका थिए । हालै उत्खनन् भएका शाक्यमुनि बुद्धको दरवारका विस्तृत भागहरू, इसापूर्व ८०० देखि २०० वर्ष पुराना ४९४ सिक्काहरू, सुन र कुसानकालीन मुर्तिहरू कपिलवस्तुको तिलौराकोटमा फेला परेका छन् ।[१५] हिन्दकुशको कुसान सभ्यतासँग मिल्दोजुल्दो १८५ इस्वी सम्वतको शीला स्तम्भहरू काठमाडौंमा फेला परेका छन् । मदनमणि दीक्षितले ***त्यो युगमा*** उल्लेख गरेअनुसार लेनिनग्राद इन्स्टिच्युट डा. सेतेन्तले फेला पारेका औजारहरू २ लाख वर्षदेखि ३० हजार र ४ हजार वर्ष पुराना रहेका छन् । सेतेन्तका अनुसार ३० हजार वर्ष अघिनै यो हिमाली क्षेत्रमा मंगोल-आर्यहरूको सहवास र अन्तरघुलन भईसकेको थियो । हिमाली सभ्यता विकासका लागि यो एक महत्वपूर्ण कुन्जि थियो ।

हिमाल पारी भएर जाने सिल्क रोड प्रशाखाकोबारेमा मूलतः तीनवटा बाटोको एतिहासिक चर्चा हुने गरेको छ ।[१६] करिव १३-१४ सय वर्षअघि माथिल्लो मुस्ताङमा बनेका गुफा सहरमा (cave city) सिल्कहरू पाइएको कुरा अमेरिकन पुरातत्वविद्ले उल्लेख गरेका छन् । मुस्ताङकै ११ औं शताब्दीको भित्ते चित्र एसियाली व्यापारीको भएको र मेन्सुन मन्दिरको मुर्ति सिल्क रोडको बाटोमा पर्ने सातौं शताब्दीको जुमसुङ मुर्तिकै प्रतिबिम्ब हो । ११ औ शताब्दीसम्म आईपुग्दा कालिगण्डकी र मुस्ताङ वुद्ध धर्मको महत्वपूर्ण क्षेत्रका रूपमा विकास भइसकेको थियो । ११ औ शताब्दीमै अतिसा (९८२ देखि १०५४), मारफा (१०१२ देखि १०९७),

१५. कुशानन्द मिश्र, नेपाल १८ माघ २०७१

१६. Susan Von Der Heide, Silk Road Through Buddhist sites in Nepal and Maghadh of Bihar. उनले हिमालबाट जाने तीनवटा रूटबारे आफ्नो पेपरमा तत्थ्यपरक विश्लेषण गरेकी छिन् ।

मिलारेपा (१०४० देखि ११३३) मुस्ताङकै बाटो भएर गएका थिए । (अरू अध्ययनले त अतिसा पाल्पा कर्णालीको बाटो भएर मानसरोवर हुँदै गएको भन्ने प्रमाण पनि पाइन्छ) दोस्रो बाटो काठमाडौं भएर जाने बाटो हो । अरनिको (१२४५ देखि १३०६) को नेतृत्वमा चीन गएको विख्यात कालिगडी टिम काठमाडौंबाट कुतिको बाटो भएरै तिब्बत गएका थिए । फायियान (३३७-४२२ इस्वी सम्वत) र हुयन साङ (६०२-६६४) कासगर हुँदै सिल्क रोड प्रयोग गरी वुद्ध भूमि आएका भएता पनि ईसाको ६४३ मा आएका वाङ हुन से (Wang Huen Tse) ले भने सिचुवान, ल्हासा र सिगात्से हुँदै हिमाल काटेर काठमाडौं हुँदै पाटलीपुत्र गएको पाइन्छ । काठमाडौं र सियान रूट त्यसबेलादेखि नै प्रयोगमा आइसकेको थियो । सम्राट अशोक, हुयनसान, फायियानलगायतका युग पुरूषहरू दर्शन गर्न लालायित हुने लुम्बिनी क्षेत्र त सिल्क रोड सभ्यताको सांस्कृतिक केन्द्र नै थियो । सिल्क रूटकै प्रशाखाका रूपमा विकास भएको अर्को रूट १२-१५ औं शताब्दीको जुम्ला हुम्लाको बाटो हो । यो बाटोमा पर्ने वुद्ध, हिन्दु र महावीरका मुर्तिका साथै बाटोमा निर्माण भएका पाटी, पत्थर नाउली र गुम्बाका संरचनाहरूले पनि यो निकै प्रचलित मार्ग थियो भन्ने पुष्टि हुन जान्छ । सिंजामा त्यसबेला उत्तर र दक्षिणबाट आएका विद्वानहरूको धर्म र ज्ञानसम्बन्धी सम्मेलन हुने गर्दथ्यो ।

ईसाको ७३७ मा लुम्बिनी पुगेका हुयान साङले गरेको लिच्छवीकालीन नेपाल बारेको वर्णनमा कृषि कार्य न्यून र व्यापार गर्नेहरू बढि भएको उल्लेख गरेका छन् । लिच्छवी महासामन्त अंशुवर्माले छोरी भृकुटीलाई तिब्बतको राजा स्रङ चङ गोम्पोलाई दिएको कुरा तिब्बती वृत्तान्तहरूमा पाइन्छ । अंशुवर्मा डोली पुऱ्याउन हिमालको सीमासम्म गएको कुराले त्यस भेगको बाटो राम्रो चल्तिमा थियो भन्ने पुष्टि हुन्छ । लिच्छवीकालमा नेपालको बाटोहरूलाई मार्ग, वरातमार्ग, पथ, महापथ, राजपथ, रथया, महारथया आदि तहमा वर्गीकरण गरेको पाइन्छ । अंशुवर्माले दक्षिणको राजा हर्षवर्धनसँग पनि पारिवारिक सम्बन्ध कायम राखी लिच्छवी कालमा विकसित उत्तर दक्षिण मार्गमार्फत् काठमाडौंलाई निकै समृद्ध बनाएका थिए । यो कालखण्डमा नेपाल राज्य एक परिपक्व सभ्यताका रूपमा विकास भइसकेको पाइन्छ ।

हिमालयन क्याराभान, नुन र ऊन मार्ग

नेपालको सबैभन्दा प्राचीन मानिने तेहवालको शिलालेखमा उल्लेख भएको सर्थावहाको अर्थ व्यापारी नेता हुन्छ । प्राचीनकालमा क्याराभान व्यापारीहरूको

शिलालेख राखिनुले त्यसवेलाको नेपाल समुन्नति भएको पुष्टि हुन्छ भन्ने कुरा डिल्लीरमण रेग्मीले आफ्नो किताव नेपालको प्राचीन इतिहासमा उल्लेख गरेका छन् । बुद्धको महानिर्वाण भए पश्चात स्थापना भएको मानिने बौद्धनाथ तिब्बती बौद्ध धर्मालम्बीहरूका लागि विश्वकै प्राचीनतम, ठूलो र पवित्र स्तुपा मानिन्छ । प्रचलित किंवदन्ती अनुसार यसको स्थापनाकर्ता ज्याजीमा पूर्वजन्ममा अप्सरा भएको मानिन्छ । फरक फरक चारवटा क्याराभान नेताका उनका यी सन्तानहरूले नै थिए ज्याजीमाको निर्देशनमा क्याराभानबाटै सामान ओसारपसार गरी स्तुपा निर्माण गरेको मानिन्छ । यसबाट काठमाडौं उपत्यका तिब्बत र भारत जाने क्याराभान व्यापारको महत्वपूर्ण केन्द्र भएको सहजै बुझ्न सकिन्छ । नेपाल नामाकरणमा पनि काठमाडौं केन्द्रित ऊनको व्यापार इतिहासमा जोडिएरै आएको छ ।

नदीको किनारै किनार उत्तर-दक्षिण चल्तिमा रहेका ऊन र नुन मार्गहरू अहिलेसम्म पनि सञ्चालनमै छन् । नुनमार्गको व्यापार कति व्यापक थियो भन्ने सन्दर्भमा टोनी हेगेनले आफनो पुस्तक ***डिसेन्ट्रिलाइजेसन एण्ड डिभेलपमेन्ट***मा उल्लेख गरेका छन् । उनका अनुमानअनुसार सन् १९५० मा ८ मिलियन नेपालको जनसंख्या भएको बेला करिव २० देखि ३० लाख मानिस नुन बोक्ने कार्यमा संग्लग्न हुन्थे । करिव ४० हजार टन नुन तिब्बतबाट आउने गर्दथ्यो । याक, भेडा, खच्चर आदि क्याराभान प्रयोग गरी २५ सयदेखि ३५ सय मिटर उचाइका हिमाल खोँचहरू छिचोल्दै नेपालीहरू तिब्बतका ताल र उत्तरी खानीहरूबाट नुन ल्याएर खाने गर्दथे । तिब्बतदेखि बंगालको खाडिसम्म पुगेर व्यापार सञ्चालन गर्ने भेडा क्याराभानहरू महिनौ लगाएर यात्रा गर्दथे भन्ने कुरा कर्णाली अन्डर स्ट्रेसका लेखक विसप सि वेरीले निकै राम्रोसँग उल्लेख गरेका छन् । नदीको किनारै किनार जाने यी बाटोहरू जटिल प्रकृतिलाई जोड्ने प्राकृत बाटोहरू थिए । यीनले तराइ, पहाड, हिमालको तुलनात्मक लाभलाई जोड्दथे । फरक मौसममा उनीहरूले फरक भूगोलको सदुपयोग गर्दथे । मदनजीत सिंहले[१७] पुरै काश्मिरदेखि भुटानसम्म क्षेत्रमा नदी, भञ्ज्याङ्ग भएर हिमाल पार हुने ३५ वटा बाटोहरू चिन्हित गरेका छन् । यी तथ्यहरूले के पुष्टि हुन्छ भने नेपालमा विकास भएका हिमाली मार्गहरू सिल्क रोडकै अभिन्न अङ्ग थिए ।

---

१७. Unknown Treasure of Himalayan Art by Madanjeet Singh .The UNESCO Courier, Feb 1969.

सिल्क रोड किन नेपालबाटै ?

यहि ऐतिहासिक र आर्थिक सम्भाब्यता भएकै कारणले नै 'वन बेल्ट वन रोड' का रूपमा चिनियाँ सरकारबाट सन् २०१५ मा अघि बढाइएको सोच र कार्ययोजनामा नेपाल पनि उल्लेख भएको छ । भारतका लागि चिनियाँ राजदुत उई वईले जुन २०१३ मै हिमाल वारपारको दोहोरो इन्जन भएको आर्थिक क्षेत्र (Trans Himalayan Economic Growth Region- THEGR) भारतसँग प्रस्ताव गरेका थिए । हालै प्रधानमन्त्री के.पी. शर्मा ओलीको चीन भ्रमणमा चिनियाँ राष्ट्रपति सी जि पिङले त्रीपक्षीय सहकार्यको कुरा उठाउनु र सिगात्सेसम्म आइपुगेको रेललाई काठमाडौं पोखरा हुदै लुम्बिनी पुऱ्याउने योजनाका लागि अध्ययन गर्ने र हिल्सामा पुल बनाउने कुराले सिल्क रोड र हिमाली सभ्यताको सम्बन्धबारे चीनले सम्मान गरेको देखिन्छ ।

संसारकै आधुनिक र प्रविधियुक्त क्वीनगाई ल्हासा रेल सिगात्से आईसकेको छ । चिनियाँ योजनाअनुसार सन् २०२० सम्ममा यो पूर्वमा चुम्बी भ्याली र पश्चिममा केरूङसम्म ल्याई पुऱ्याउने चिनियाँ योजना रहेको छ । नेपालले आफै सक्रिय भएर रेल हिमालवारी ल्याउन प्रयास गरेन भने नाथुल्ला भञ्ज्याङ्ग भएरै यो जान सक्दछ । चुम्बी उपत्यकाबाट नाथुल्ला भञ्ज्याङ्ग केवल ३१ कि.मी. मात्र रहेको छ । भारत र चीनले आफ्ना केही असमझदारीहरू हटाउँदा उनीहरूको बीच लक्षीत सय विलियन डलर भन्दा ठूलो व्यापार र यसको व्यापक बृद्धिको सम्भावनाका कारण काठमाडौ भएर जाने रेल तुहिन सक्ने खतरा पनि छ । यस अवस्थामा काठमाडौंलाई लामो समय लगाएर जोडिहाले पनि भारत र चीनको विचको गतिशील पुल बनाई देशलाई छिटो समृद्ध बनाउने अवसरबाट भने हामी चुक्नेछौं ।

ल्हासा-काठमाडौं-लुम्बिनी-पटना रेल जाँदा यसले ऐतिहासिक सिल्क मार्गलाई प्रतिनिधित्व गर्दछ । एशियाली विकास वैकका लागि प्रधुम्न राणाले गरेको अध्ययनमा दक्षिण एशियाको सिल्करोड कनेक्टिभिटीमा काठमाडौंलाई केन्द्रमा राखेका छन् । दिल्ली-काठमाडौं-ल्हासा भएर ब्रम्हपुत्रको किनारै किनार हुदै कुन्मिङ पुग्ने मार्ग चित्रण गरेका छन् । काठमाडौबाटै पटना र कोलकोता र मध्य-एशिया जाने रूट पनि काठमाडौं केन्द्रित छ । तर वंगलादेश-भारत-चाइना-म्यानमार (विसिआइएम) आर्थिक करिडोर प्रस्तावमा रहेको र पाकिस्तान-चीन आर्थिक करिडोर कार्यान्वयनमा गईसकेकाले उक्त सम्भावित मोडल लागु हुन गाह्रो देखिन्छ ।

भारतीय विज्ञहरूको धारणा सुन्दा भारत नेपालको बाटो भएर व्यापार गर्ने मनस्थितिमा नरहेको र अरू विकल्पको खोजीमा छ । क्षेत्रिय स्थिरता र साझा विकासविरूद्ध यो भारतको एउटा डरलाग्दो अभियान हो । भारतको नेपालप्रतिको हेपाहापन र पूर्वाग्रहलाई हेर्दा नेपालले उत्तरतिरका सम्भावित बहु-विन्दुहरू एकै साथ जोड्ने रणनीति लिनु आवश्यकता बन्न पुगेको छ र काठमाडौं-केरूङ बाटोलाई नेपालले तीव्र गतिमा निर्माण गर्नु पर्दछ । सदावहार चल्नसक्ने बाटोका लागि भने ४,२९७ मिटरमा उचाइमा रहेको नाथुला भञ्ज्याङ् भन्दा केरूङ (२६०० मिटर) र कोदारी पास (२३०० मिटर) उपयुक्त छ । यस अवस्थामा नेपालले गुणस्तरीय छोटो बाटो निर्माण गर्न सक्दा भविष्यको पारवहनका लागि हामी केन्द्रमा रहिरहन सक्दछौं । यसो गर्न नसक्दा बृटिस भारतले नाथुल्ला पास खोल्दा काठमाडौंको गुल्जार व्यापारिक मार्ग सुक्न गएको इतिहास केही हदसम्म दोहोरिन सक्दछ । भारतीय विज्ञहरू चीनसँग पाकिस्तान-चीन कोरिडोरका लागि पुनः कार्य गर्नुपर्ने कुरा पनि उठाइरहेका छन् । भारत पाकिस्तान सम्बन्ध राम्रो हुनासाथै मध्यएशियासँग जोड्न भारतका लागि गुजरात र मुम्बइ बन्दरगाह बढि उपयुक्त हुनेछ । यसका साथै भारतले मध्य एशिया जोड्न इरानको चादार बन्दरगाह र अफगानिस्तानको बाटो प्रयोग गर्न खोजिरहेको दृष्टान्त हाम्रा अगाडि ताजा नै छ ।

हिमाल पारी भएर जोड्ने बाटोको महत्व नेपाल चीन र भारतबीच पुल हुनका लागि मात्र भन्ने गरिएको होइन । भारत र चीनले आफ्नै नाका भएर रेलवे जोडे पनि काठमाडौं भएर जाने रेलवेको आर्थिक र मानव अन्तरक्रियाको सम्भावना धेरै छ । हिमाल वारपार हुने यो मार्ग नेपालको १५० किमी चौडाईको कम्मरमा पर्ने भएकाले भारतको हर्ट ल्याण्ड जोड्ने सबैभन्दा छोटो बाटो हुन्छ । विद्यमान पुर्वाधारलाई यसले समायोजन गर्न सक्ने भएकाले निर्माण कार्य सहज र सस्तो हुनेछ । नेपालको मूल पर्यटकीय स्थलहरू, सभ्यता र ठूला शहरहरू जोड्दै जाने भएकाले यो नेपाल समृद्धिको मूल मार्ग बन्न सक्दछ । कोशीको माथिल्लो भाग र गण्डक क्षेत्रका जलविद्युत करिडोरहरू यो आर्थिक क्षेत्रसँग जोडिन्छन् । नेपालको सम्पन्न र राम्रो आय भएको क्षेत्रबाट जाने ल्हासा-काठमाडौं-पोखरा-लुम्बिनी रेल आर्थिक हिसावले एक राम्रो सम्भाब्य रेलमार्ग हो । भारतसँग सहकार्य गरी लुम्बिनी वा वीरगञ्जबाट पटना दिल्ली र कलकत्ता जोड्नसक्दा यसको महत्व निकै बढेर आउनेछ ।

नेपालले केरूङ र कोदारी मार्गका साथै हिल्सा, किमाथाङ्का, कोरलाका साथै उत्तरी नाका जोड्ने अन्य सडकहरूलाई राष्ट्रिय गौरव योजनाका रूपमाअघि बढाउनु पर्दछ । हालै चीन सरकारले नेपाललाई उर्जासञ्जालमा जोड्ने सहमति गरेको छ । क्वीनगाई र सिचुआनमा भइरहेको ब्यापक औद्योगिकरणलाई मध्यनजर गरी ब्रम्हपुत्र नदीमा चीनले ठूलाठूला जलविद्युत आयोजना निर्माण गरिरहेको हुनाले तिब्बतको उर्जा सञ्जालमा नेपाल जोडिनु आवश्यक छ । उत्तर-दक्षिण सडक विकासले एकातर्फ नयाँ आयोजनामा लगानीको वातावरण बनाउँछ भने उर्जासञ्जालले हाम्रो विद्युत आयात निर्यातको ढोका दक्षिणतर्फ मात्र होइन उत्तरतर्फ पनि खोलिदिन्छ । यसले नेपालको विद्यमान उर्जा संकट समाधान गर्न मद्दत गर्दछ भने हाम्रो उर्जा व्यापारका लागि वार्गेनिङ पावरलाई पनि स्थापित गर्दछ ।

व्यापार-पारवाहन सन्धि र नेपाल जोडिने सम्भावना ?

लामो समयदेखि नेपाल-चीनबीच बिप्पा सम्झौता गर्ने कुरा उठे पनि प्रधानमन्त्रि केपी ओलीको भ्रमणमा ट्रेड र ट्रान्जिट सम्झौता भएको छ । चिनियाँ विज्ञ प्रा. हु सिसेङका अनुसार पनि यो एक प्रकारको फ्रि ट्रेड सम्झौता हो, जुन दक्षिण एशियामा चीनले पाकिस्तान पश्चात नेपालसँग गरेको छ । चीनतिर रेल र सडक सञ्जाल विश्वस्तरको छ र यो निरन्तर विकास भइरहेको छ । नेपालले आफ्नो तर्फ स्तरीय यातायात सञ्जाल निर्माण गर्न सक्दा मात्र यो सम्झौताबाट बढी लाभान्वित हुनसक्नेछ । रेलवे सञ्जालसँग जोडिन सक्दा पारवाहन खर्च आधा कम हुन्छ । ल्हासादेखि साङ्घाइसम्मको करिव ५४०० कि.मी. रेलवे चेङ्दु हुँदै जान्छ र चेङ्दुसम्मको हाइवे ३१८ पनि विश्व स्तरको छ र यो हाइवे २१४ मार्फत चीनद्वारा प्रस्तावित विसिआइएम करिडोरमा मिसिन्छ । सियान भएर उरूम्की जाने तिब्र गतिको रेलसँग ल्हासा-क्वीनगान रेल उत्तरखण्डमा जोडिन्छ । नेपाल सिमादेखि बेइजिङसम्मको रोड सञ्जाल दुरी ४,२५९ किमी र मंगोलियाको उलानवटोर पुग्न लाग्ने दुरी करिव ५००० किमी छ । सांघाइदेखि चेन्दुको १६०० किमी रेल २५० किमी प्रतिघण्टाको दरले कुद्छ । कुन्मिङ र चीनका अरू शहरमा जोडिने थुप्रै रेलमार्गमा २५० देखि ३०० कि.मी प्रति घण्टाका दरले तीव्र रेलहरू कुद्छन् । बेजिङदेखि हङकङसम्मको २२६० कि.मी. दुरी तीव्र रेलबाट केवल ८ घण्टामा आवत जावत हुन्छ । चीनले

सन् २०२० सम्म ३०० विलियन अमेरिकन डलर खर्च गरी ३० हजार किमी तीव्रगतिको रेलसञ्जाल निर्माण गरिरहेकोले उसको रेल र पूर्वाधार विकास पश्चिम क्षेत्रमा पनि उच्चस्तरमा पुग्दैछ । तर अर्कोपट्टि नेपालमा भने आधा शताब्दी अघि बनिसकेको कोदारी राजमार्ग स्तरोन्नति गर्न चीनले दिएको १६ अर्व रकम खर्च गर्न हिच्किचाइरहेको अवस्था छ ।

नेपालको आर्थिक विकासको रणनीतिका लागि हिमाल पारी भएर जोड्ने उत्तर दक्षिण रेशम मार्गहरू निर्माण गर्नु ज्यादै महत्वपूर्ण छ । नेपाल भारतवेष्ठित भएकाले पनि रेशममार्गले नेपालको आपूर्ति र व्यापार निर्भरतालाई विविधिकरण मात्र होइन मध्य र पूर्वी एशियामा पहुँच स्थापना गर्नेछ । तर केही विज्ञहरू यो गर्दा भारत रिसाउने नेपाललाई हिमाल र तिब्बतको पठारसँग जोडेर केही नहुने भन्ने उदेकलाग्दो भनाईहरू पनि सुन्न पाइन्छ । देशका हितमा काम गर्न नसक्ने र डराउने मृततुल्य आत्माहरूको कारण नै यो देश संसारको गरिवतम् राष्ट्र बन्न पुगेको र नेपालीले वारम्बार दुःख भोगिरहेको कुरा छर्लङ्ङै छ ।

लिपु लेक वा हिल्सा ?

अन्य वैकल्पिक उत्तर-दक्षिण मार्गहरू पनि सँगसँगै किन अघि बढाउनु पर्दछ भन्ने सन्दर्भमा हिल्साको सम्भावनाबारे एकछिन विश्लेषण गरौं । चीनसँग भएको हिल्सा पुल निर्माण सहमतिले नेपाललाई समावेश नगरी लिपुलेकबाट बाटो खोल्ने भारत र चीनबीच भएको सम्झौतालाई एक हदसम्म सच्चाएको मान्नु पर्दछ । कर्णाली करिडोर एक ऐतिहासिक सिल्करोड मार्गकै शाखा भएकाले हाम्रा लागि महत्वको छ । यो मार्ग कर्णाली नदीको छेउछेउ जाने भएकाले सदावाहर सञ्चालन हुनसक्दछ । 'वन बेल्ट वन रोड' मा कासगरलाई एउटा मुख्य व्यापारिक हवका रूपमा प्रस्तुत गरिएको छ र यो बाटो भएर मध्य एशिया, मध्यपूर्व, अरबखाडिसँग तीव्र रेल र उर्जासञ्जालमार्फत चीन जोडिदैछ । हिल्सादेखि नेपालको सबैभन्दा नजिकको शहर बुराङ नाग्रीबाट कासगर १६४८ कि.मी. रहेको छ । कासगरदेखि उब्जेकिस्तानको सदरमुकाम तासकन्द करिव ९०० किमी र कीर्गिजस्तानको राजधानी बिस्केक ६५० कि.मी र ताजिकिस्तानको राजधानी दुसन्बे ९०० किमी रहेको छ । यसरी हेर्दा नेपालको पश्चिमी उत्तर सिमादेखि दुई हजारदेखि २५ सय किमी पार गरी स्तरीय राजमार्ग वा रेलमार्गबाट हामी मध्य एशियाका देशहरूको राजधानी नै पुग्न सक्दछौं । यो

हिसावले भारत धेरै नजिक छ । गोरखपुरबाट कलकत्ता र दिल्ली करिव ८०० किमी, मुम्बई १७५० कि.मी., विशाखापटनम १४०० किमी, भारतको सुदुर दक्षिण सहर त्रिभन्दम् करिव ३००० कि.मी. टाढा छ । तर भारत आफै कच्चा तेलको आयातकर्ता भएकोले समुद्री दुरी जोड्दा भने यो दुरी निकै बढ्न पुग्दछ । तीव्र रेलले घटाउन सक्ने समय र मूल्य, विस्तार भइरहेको पाइपलाइन र उत्पादक देशबाटै किन्दा घट्नसक्ने मूल्य आदि पक्ष ध्यान दिंदा थप आवश्यक उर्जा आयात गर्न हिल्सा-कासगर भएर मध्य एशियाको पुग्ने बाटो नेपालका लागि मात्र होइन उत्तर भारतका लागि पनि उपयुक्त हुन सक्दछ । विद्युत उत्पादनको निकै सम्भावना भएको कर्णाली नदी बेसिनको उर्जा सञ्जाल उत्तर-दक्षिण जोडिन सक्दछ । संकुचित अनुमानलाई आधार मान्दा पनि नेपालको कुल सम्भावित ८३ हजार मेगावाट विद्युत मध्ये कर्णाली बेसिनमा मात्र ३२ हजार मेगावाट रहेको छ । रारा, मानसरोवर, खप्तड, काँक्रेविहार, वर्दिया निकुञ्ज र खस साम्राज्यकालका खम्ब, देवलहरू, नाउलीहरू भएको यस क्षेत्रमा राम्रो पर्यटकीय करिडोरका साथै फलफुल, जडिबुटि र पशुपालन विकासको निकै सम्भावना रहेको छ । भारतको उत्तरप्रदेश र पश्चिम नेपालका लागि मध्यएशिया हुँदै युरोपसँग व्यापार गर्न यो बाटो सबैभन्दा उपयुक्त र सम्भावना भएको बाटो हुनेछ । तर प्रश्न के छ भने के नेपाल हिल्सासम्म बाटो पुऱ्याउन सक्छ र यसका लागि काम गर्न इच्छाशक्ति राख्दछ ? यसका लागि यति महत्वको बाटोलाई राष्ट्रिय गौरवको योजनाका रूपमा अघि बढाउन जरूरी छ । यसले काठमाडौं जस्तै विकास अन्य क्षेत्रमा पनि हुनसक्छ भनेर प्रमाणित गर्ने मौका मिल्नेछ भने देशको अर्थतन्त्रका लागि यी पछौटे क्षेत्रहरू ब्याक इन्जिनका रूपमा विकास हुन सक्नेछन् ।

(ङ) बाटोमा भारतीय सुरक्षा चासो र त्रिदेशीय सहकार्य

नेपालले दक्षिण एशिया जोड्न हिमाल वारपार हुने रेशम मार्ग सँगसँगै चीन-वर्मा-वंगलादेश-भारत भएर जाने विसिआइएम करिडोर, भारत-पाकिस्तान-अफगानिस्तान-इरान भएर मध्य एशिया जाने नयाँ सिल्क रोडमा पनि आफ्नो पहुँच बढाउन आवश्यक छ । नेपालको पूर्व पश्चिम राजमार्ग वा निर्माणाधिन हुलाकी राजमार्गलाई स्तरोन्नति गरी विसिआइएम र नयाँ सिल्क रोडमा जोड्न सक्दा नेपालको आर्थिक प्रगतिमा यसले उल्लेख्य भूमिका खेल्न सक्दछ । नेपालको पूर्व पश्चिम राजमार्ग विसिआइएको विस्तारित मार्ग बन्नसक्ने सबैभन्दा

उपयुक्त सडक हो । नेपालले राष्ट्रिय हितलाई ध्यान दिई भारत र चीनलाई नेपालको बाटो भएर जोड्न सम्पूर्ण पहलकदमी गर्नु पर्दछ । उचित कुटनीतिक पहल गर्न सक्दा भारतले नमान्नु पर्ने कुनै कारण छैन । बिहार र उत्तर प्रदेश जस्ता राज्यका नेतृत्वलाई साझा समृद्धिका लागि सहमत गराउँदा सबैभन्दा सजिलो हुनेछ । भारतीय केही कुटनीतिज्ञहरू नेपाल भएर चीनसँग भारतले किन जोड्ने ? भारत आफै सिधै चीनसँग आवश्यकता हुँदा जोड्छ भन्ने पुरानै अनुदार तर्कहरू पनि गर्ने गरेको पाइन्छ । यसले भारतीय केही अधिकारीहरू नेपालको हिमाललाई सुरक्षा घेरा ठान्ने र उत्तरतिर बन्ने चौडा बाटो ट्याङ्क गुडाउने बाटोका रूपमा अर्थ्याउने गलत कार्यहरू भइरहेका छन् । आधा शताब्दि भन्दा अघि राजा महेन्द्रका बेला उत्तर तिर बाटो जोड्दा साम्यवाद भित्रिन सक्ने कानेखुशी चलाएर बाटो रोक्न खोजिन्थ्यो । त्यसबेला चीन र भारत युद्धमा थिए । अहिले भारतको सुरक्षा खतराको कानेखुशी चलाएर उत्तर जोड्ने बाटोहरू अवरूद्ध गर्ने खेल भइरहेको छ । तर अहिले भारत र चीन व्यापक आपसी लगानी र व्यापारिक सहकार्यमा छन् । भारतको संवेदना र असुरक्षाको भावनालाई नेपालले (राजा महेन्द्रले) उहिल्यै यो हाम्रो परम्परागत बाटो भएकोले जोडिएको र भारतलाई कुनै सुरक्षा खतरा नहुने कुरा प्रष्ट्याएर चित्त बुझाएका थिए । अहिले चीनसँग आफै सहकार्य गरिरहेको भारतले नेपालमाथि आंशका गर्नु पर्ने खास कारण नै छैन । जुन देशका पहाडी क्षेत्रकै जनताहरू भारतको सिमा रक्षाका लागि हिमालको कन्दरामा लडिरहेका छन् उनीहरूको ठाउमा सुरक्षा अवधारणाका नाममा विकास हुन रोक्नु वास्तवमै मानवता विरोधी कार्य हो । काँधमा धोक्रो बोकी नुन र कपडा लिन उकाली ओराली हिड्दै हप्तौं लगाएर हिड्ने गरिव गाउँले जनताको पीडा सुरक्षाका नाममा रणनीति बनाउने महलवासीहरूलाई कसरी थाह हुन सक्छ ? तम्बाकुका सुल्पाहरूले समय नापिने पहाडी क्षेत्रको दुःख (विसप सि वेरीले भने झै) बारे जहाजबाट शयर गर्ने नीतिकारहरूलाई कसरी थाह होस् ? बाटो नभएकै कारण पर्यटनका अथाह सम्भावना बोकेका नेपालका दुर्गम क्षेत्रहरू जहाँ जलविद्युत उत्पादन, फलफुल, पशुपालन, वेमौसमी खेती, हिमाली जडिबुटी प्रशोधन आदिको अपार सम्भावना रहेका क्षेत्रहरू पूर्वाधार लगानी नभएर गरिवीमा बाँच्नु परेको छ । नेपालको आर्थिक प्रगतिको पछाडिको इञ्जिन बन्ने सक्ने क्षेत्रहरू आज महामारी फैलिदा राज्य र दाताहरूबाट झाडा पखालाको औषधि माग गर्दै बस्नुपरेको छ ।

नेपालको पूर्वाधार विकास चाहे त्यो पूर्व पश्चिम राजमार्गको कुरा होस, चाहे सुरूङमार्ग, वा उत्तर जोड्ने राजमार्गहरूबारे शसंकित हुने र अझ निर्माण कार्यमा भारतले सकारात्मक भूमिका खेल्न नसकेको ऐतिहासिक तथ्य र अनुभवहरू सार्वजनीक हुँदै आएका छन् ।[१८] जाइकाले बनाएको सिन्धुली वर्दिवास सडक चौडा बनाउने सन्दर्भमा भारतीय अरूचीको कुरा बाहिर चलेकै हो । वातावरण मैत्रि ५.५ मिटरको यो सुन्दर जुनार मार्गमा (विपी-मार्ग) ठुला गाडि जान नसकेपनि सिन्धुली क्षेत्रका जनताको जीवनमा परिवर्तनका संकेतहरू देखिइसकेका छन् । यसले राजधानीबाट वर्दिवासको दुरी २०० किमीले कम गरिदिएको छ । पोखरा, घनकुटा, जुम्ला, दोलखा, सिन्धुपाल्चोक, डडेलधुरा आदिमा बाटोले स्थानीय अर्थतन्त्रमा पारेका सकारात्मक प्रभाव हेर्दा ठिक ढंगका बाटोहरूले समृद्धिको अभियान सुरू गराउने चिनियाँ भनाई नेपालको सन्दर्भमा पनि लागु हुन्छ ।

पूर्वाधार सडक निर्माणमा हाम्रो आफ्नै विकास नीति, तौरतरिका र प्रतिवद्धताहरू पनि जिम्मेवार छन् । मध्य-पहाडी र हुलाकी-मार्ग जस्तो राष्ट्रिय गौरवका योजनाहरूमा बजेट भएर पनि भष्ट्राचार र अनियमिताका कारण ठेकेदार भागेर अलपत्र पारिएका छन् । गुण्डागर्दी, चन्दाआतंक र माफिया जालोहरू, कथित नीति नियमहरू, प्राथमिकताका आधारमा बजेट नछुट्टयाइनु र अर्कोतर्फ मनलाग्दी बाटाहरू खनेर गाउँ पहिरोजोखिम बनाउनु हाम्रो पूर्वाधार र सडक निर्माणको मोडल बनेको छ । आधा दशकमा पनि सानो पुल नबन्नु, मध्य पहाडी सडकको दैलेख खण्डमा तीन वर्षसम्म सात कम्पनी सम्पर्कविहीन, दाङ सल्यानमा ५८ करोडका २६ योजना अलपत्र, हुलाकी सडकको वेहाल, १३८ किमी दार्चुला-टिंकर सडक सातवर्षमा ४० किमी मात्र ट्रयाक खोलिएको र हरेक वर्ष ६० प्रतिशत वजेट फ्रिज हुने[१९] आदि यो पंक्तिकारले राष्ट्रिय पत्रिकामा देखेका केही दृष्टान्तहरूले हामी आफै पनि दोषी भएको पुष्टी हुन्छ ।

भारतको नेपालमा कुनै सुरक्षा चासो छ भने नेपालका नेताहरू र नीतिकारहरूले प्रस्ट शब्दमा भारतलाई भन्न सक्नु पर्दछ कि भारतले सक्छ भने

---

१८. हेर्नुहोस् कान्तिपुरमा बाटोको राजनीतिबारे मोहन मैनालीको लेख, चैत्र १३, २०७२ र यस्तै कुराको सङ्केत तत्कालीन अर्थमन्त्री भरत मोहन अधिकारीले सिन्धुली वर्दिवास सडकबारे आफ्नो पुस्तकमा गरेका छन् ।

१९. हेर्नुहोस् कान्तिपुर १३, १५ र १७ चैत्र, २०७२ ।

नेपालको विकासका लागि सकारात्मक प्रतिष्पर्धा गरोस्, सक्दैन भने नेपालको पूर्वाधार विकासका लागि कुनै पनि देशले गर्ने आयोजनाहरूमा किचलो हाल्ने काम नगरोस् । जहाँसम्म भारतको सुरक्षाको प्रश्न छ नेपालको भूमिबाट कुनै पनि गतिविधि भारत वा छिमेकी विरूद्ध हुन नदिन नेपालले विशेष सुरक्षा दस्ता र इन्टलिजेन्स बनाई सहयोग गर्न पनि तत्पर हुनु पर्दछ ।

भारतले वास्तवमा आफ्नो पुरानो सुरक्षा अवधारणालाई परिवर्तन गर्न जरूरी छ । छिमेकलाई विश्वास नगर्ने र उसको अर्को छिमेकी वा तेस्रो मित्र राष्ट्रसँगको सहकार्यलाई अति संवेदनशील भएर बुझ्ने कार्यले दक्षिण एशियामा असुरक्षा र अविश्वासको वातावरण झनै बढवा दिनेछ । नेपालको हिमालय क्षेत्र हिमवत खण्डदेखिनै स्वतन्त्र र अस्तित्वमा रहँदै आएको हो । पवित्र भूमि, तपोवन, शान्ति भूमिको रूपमा विकास हुदै आएको यो क्षेत्रलाई आपसी सहकार्य, विकास र शान्तिको थलोका रूपमा अघि बढाउन सकिन्छ । चीनसँग नेपालको सम्बन्ध र सहकार्य भारत जतिकै पुरानो भएकोले नेपालमा उत्तर-दक्षिणको आर्थिक, उर्जा र सांस्कृतिक सहकार्य हुनु विल्कुल स्वाभाविक छ । यति मात्र होइन यो हिमालयन क्षेत्रलाई पूर्व-पश्चिमको सहकार्यको क्षेत्रका रूपमा विकास गरी शान्ति र समृद्धिको थलोको रूपमा अघि बढाउनु पर्दछ ।

हिमाल वारी र पारी रेशम मार्ग विस्तार हुँदा यसले उत्तर र दक्षिणबीच ठूलो आर्थिक र सांस्कृतिक आदान प्रदान हुनेछ । ल्हासा, मानसरोवर, पशुपति, स्वयम्भू, लुम्बिनी, गया, सारनाथ, काशी, तक्षशिलालगायत अन्य हिन्दुधामहरू सिल्क रोड कालमै तीर्थाटन गर्ने चलन थियो । बुद्ध र शान्तिभूमि खोज्दै कयौं चिनिया विद्वान र भिक्षुहरू यो उपमहाद्वीपमा आएका थिए । २०१४ मा एक करोड पचास लाख भन्दा बढि पर्यटकहरू ल्हासा र तिब्बत भ्रमण गर्न आए जसको अधिकांश चिनियाहरू नै छन् । सन् २००१ मा तिब्बत आउने पर्यटकको संख्या ५ लाखको हाराहारी मात्र थियो । तिनको २० प्रतिशतमात्र पर्यटक नेपाल र भारतको बुद्ध तीर्थाटनमा भित्र्याउन सकियो भने नेपाल, विहार र उत्तर प्रदेशमा गरिवीले सिर्जना गरेको असुरक्षामा कति धेरै सुरक्षा हुन्थ्यो होला ? तर आज भारत आउने कुल ७० लाख पर्यटक मध्य केवल ३ प्रतिशत मात्र चिनियाहरू छन् । तिब्बत आउने त्यति धेरै चिनियाँ पर्यटक मध्य सरकारी तथ्याङ्क अनुसार २०१४ मा केवल ४८ हजार जति जमिनबाट नेपाल आएको देखिन्छ भने भारतीय पर्यटकहरू करिव ११ हजार जतिमात्र ।

नेपालमा २०१४ मा आएका करिव ८ लाख पर्यटक मध्य पहिलो संख्या भारतीय पर्यटक र दोस्रो हाराहारीमा चिनियाहरू नै छन् । तर यो निकै नगण्य संख्या हो । एउटा अङ्कुरभाट मात्र भएको क्याम्वोडियाले कुल २५ लाख पर्यटक मध्ये करिव ७ लाख चिनिया पर्यटक भित्र्यायो र २०२० सम्म २० लाख चिनियाँ पर्यटक भित्र्याउने योजना बनाएको छ । थाइलैण्डले मात्रैले २०१५ मा ८० लाख चिनिया पर्यटकहरू भित्र्यायो जुन भारत र नेपालले संसारभरीबाट भित्र्याउने कुल पर्यटक संख्या भन्दा बढि हो । अझै अचम्मको कुरा त चीन जापान सम्बन्धमा उतार चढाव आएको सन् २०१५ को पहिलो ११ महिनामा ४६ लाख चिनिया पर्यटकले जापान भ्रमण गरे । भारत र चीन जोड्ने राम्रो रेल र सडकमार्ग हुँदा कति धेरै पर्यटकहरू एक अर्काका देशमा जान्थे होला भन्ने अनुमान गर्न गाह्रो छ । संसारको सबैभन्दा बढि १.३ विलियन डलर भन्दा बढि खर्च गर्ने चिनियाँ पर्यटकहरू यो उपक्षेत्रको आर्थिक मेरूदण्ड बन्न सक्दछन् । नेपाल जस्तो देश पर्यटकीय सम्पदामा संसारकै माथि रहेपनि सडक, एअरपोर्ट र अन्य पूर्वाधारमा संसारकै अन्तिम नम्बरतिर आउँदछ । नेपाल, भारत पाकिस्तान जस्ता कयौ सांस्कृतिक र प्राकृतिक सम्पदा भएका ठाउँमा १० लाख चिनिया पर्यटक पनि भित्र्याउन नसक्नु हाम्रो एन्टिकनेक्टिभिटी चिन्तन र सहकार्यको खडेरीको हो । हाम्रो चिन्तनले नै हाम्रा विकासका सम्भावनाहरूलाई निमोठी दिएको छ ।

तिब्बतको पठारमा संसारकै नमुना र छरितो रेल कुदाउन सक्ने चीनले सहकार्यबाट त्यो रेल काठमाडौं, लुम्बिनी, गया, सारनाथ, पटना जान सक्दैन र ? विसीआईसी तीव्र रेल करिडोर निर्माण हुन सक्दा सिंगापुर, म्यानमार, भियतनाम, थाइल्यान्ड, क्याम्बोडिया आदि देशमा लाखौं पर्यटकहरू म्यानमारका सुनौला बुद्ध स्तुपा हेर्दै लुम्बिनी, गया, सारनाथ, नालन्दा, तक्षशिला र वामियान पुग्थे होला ! धनी हुदै गरेका मलेसियाली, इन्डोनेसियाली र वंगलादेशी तीव्र सिल्क रोड प्रयोग गर्दै ताजमहल, कुतुमिनार, बेविलोन सभ्यताका पदचाप चाहर्दै मक्का मदिना जान्थे होला । यहि बाटो प्रयोग गर्दै कति भारतीय र नेपालीहरू सिन्धु उपत्यकाको हडप्पा र मोहेन्जोदारो पुग्थे होलान् । पाकिस्तान, इरान र अरबका धनीहरू भारतीय उपमहाद्वीप हुदै पूर्वी र दक्षिण एशिया जान्थे होला । मिश्र (इजिप्ट) का पिरामिड, जेरूसेलम, रोम-भ्याटिकन, एथेन्स र युरोपका सुन्दर नगरीहरू, मस्को र साइवेरियाको प्राकृतिक सुन्दरता, चीनको पर्खाल आदि एउटा तीव्र बाटोले जोडिनु वास्तवमै सभ्यताहरूको सम्मिलन हो । यो

एउटा रंगिन कल्पना जस्तो पनि लाग्दछ । तर आइन्सटाइनले भने झै मानिसले सोचेको र कल्पना गरेको सम्पूर्ण कुरा एक दिन पुरा गर्ने छ । हाम्रो पुर्खाहरूले २००० वर्ष अगाडि गरेको यो कुरा अहिले सम्भव छैन भन्नु आफ्नै इतिहास नबुझ्नु मात्र हो ।

तीव्र गतिका रेल सञ्जालहरू विकास भएर १० र १५ वर्षमा कायापलट हाम्रै छिमेकहरूमा भएको छ । शान्ति र स्थिरतासँग लगानीको विहेवारी भएको हुन्छ र सडक-सञ्जाल विना दुलाहा दुलही बोक्ने बग्गी चल्दैन । स्थिरता, शान्ति र असल शासनले विश्वको ठूलो बजार दक्षिण एशियामा लगानीको अपार सम्भावना ल्याउन सक्छ । सुरक्षा त हामीले शान्ति र स्थिरताले गर्नु पर्ने हो । तर हामी हाम्रो दिल दिमागका तन्तुहरूलाई सुरक्षाको तारहरूले जेलिरहेका छौ र हामी सुरक्षाका नाममा असुरक्षाको पुनर्उत्पादन गरिरहेका छौ । असुरक्षाको अवधारणा सिमारहित बनाइएको छ । आणविक हतियारबाट दर्जनौं पटक विश्व ध्वस्त बनाउने ताकत राख्ने मान्छे पहिलो आक्रमण अर्कालाई गरी कसरी आफु स्पेसमा भए पनि बच्ने भन्ने सोच्दैछ । एक्काइसौ शताब्दीको मानिस के यो भन्दा पनि बढि अविवेकी बन्न सक्दछ ? बुझ्नु पर्ने कुरा के हो भने आर्थिक र सांस्कृतिक अन्तरक्रियाबाट मात्रै सुरक्षाका फलामे तारहरूलाई पघाल्न सकिन्छ ।

हिमाल काटेर आउने द्रुत मार्गहरू दक्षिण एशियामा आउँदा अथाह जलविद्युत सम्भावनाको करिडोर भएर जानेछन् । सडक र रेल सञ्जालसँग विकास हुन सक्ने नेपालको जलस्रोत विकासको लाभ त नेपालपछि प्राप्त गर्ने भारत नै हुनेछ । तिब्बत र मध्य एशियासम्मको निर्यात दुरी, श्रमका हिसावले चीनको पूर्वी भागबाट जाने सामग्रीहरू मंहगो हुनेछ । मेसिनरी, कृषि उपज, सिमेन्ट, रड र उपभोग्य सामाग्रीहरू वास्तवमा भारतको उत्तर प्रदेश, विहार र नेपालबाट निर्यात गर्न निकै सजिलो हुनेछ । फरक कृषि उत्पादन आदानप्रदान बढ्नेछ । यो क्षेत्रको प्राकृतिक स्रोत र साधनको अन्वेषण र विकास हुनेछ । यसले अहिले मलेसिया र अरबमा खाडिमा जाने लाखौ युवाहरूका लागि स्वदेशमै रोजगारी सृजना हुनेछ ।

चिनियाँ विदेशमन्त्री वाङ यी ले यहि वर्ष नेपाल भारत चीनको बक्सिङ रिङ होइन भनेर भनेका थिए । यसको अर्थ नेपाल सहकार्यको क्षेत्र बन्न सक्दछ भन्ने हो । हालै भारतले सिद्धार्थनगरबाट काठमाडौं जोड्ने रेल सर्भे गर्ने कुरा गरेको छ । नेपालको अनुमति र सहकार्यमा यदि भारतले नेपालको दक्षिण भागमा

र चीनले ल्हासाबाट काठमाडौंरपोखरासम्म रेल जोड्दा त्रिपक्षीय सहकार्यको सुरूवात हुनसक्छ । तर के भारत नेपालमा साँच्चै रेल लाइन विकास गर्न चाहन्छ ? भारत र चीनको नेपालमा साँचो सहकार्य हुनसक्दा दक्षिण एशियामा अमेरिका, युरोप, आशियान, जापान जस्ता देशको पनि लगानी प्रवाहित हुन जान्छ । द्वन्द्वलाई पुँठ दिंदा सबैतिर नकारात्मक वातावरण र अस्थिरता विकास हुन्छ । नेपालको तराईमा सृजना गराइएको द्वन्द्वका कारण ६५० मेगावाटको तामाकोशी तेस्रोमा लगानी गरी भारतलाई विजुली बेच्ने योजना बनाएको नर्वेजियन कम्पनिले दक्षिण एशियामानै लगानी नगर्ने भनेर छाडेर हिड्यो । यो कम्पनीले १ अर्व भन्दा बढि खर्च गरिसकेको थियो । हामीले सिर्जना गराएको द्वन्द्वले कसरी दक्षिण एशियामा नकारात्मक लगानीको अवस्था सिर्जना हुन सक्छ भन्ने यो त एउटा दृष्टान्त मात्र हो ।

वास्तवमा खुला र साझा सुरक्षा अवधारणामा जाँदा आर्थिक विकास र शान्तिको बाटो पनि सुनिश्चित भई सबैको हित हुनेछ । नेपालमा भारतको अतिसुरक्षा चासो किन अनुपयुक्त छ भने नेपालमा हालसम्म बचेको शान्ति र स्थिरता (यो बेला बेला कमजोर भएको छ जसका लागि भारतीय नकारात्मक भूमिका पनि जिम्मेवार छ) का कारणले चीन र भारतको बीचका नेपाल वफर जोनको रूपमा रहेकोले सियाचीन र अरूणाचलमा भारतले गर्ने अर्वौं सैन्य खर्च बचेको छ । यहि कुरा चीनको हकमा पनि एक हदसम्म लागु हुन्छ । त्यसैगरी भारत र पाकिस्तानबीच यदि हार्दिक सीमाना र आर्थिक सामाजिक अन्तरक्रिया हुने हो भने दबै देशको सैन्य खर्चमा लाग्ने अरवौ रूपैयाँ पुनर्उत्पादनको क्षेत्रमा जानसक्थ्यो होला । झनै सिल्क रोड जस्तो करिडोरमार्फत साझा हितका लागि काम गर्दा बढ्ने आर्थिक गतिविधिहरूले यो क्षेत्रलाई छिटो समृद्ध बनाउन सक्दछ ।

अन्त्यमा,

सिल्क रोड बृहत परियोजना एसियाको शान्ति, स्थिरता र विकासका लागि एउटा कोसे ढुङ्गा सावित हुने भएकाले एसियाली देशहरू यसको सहकार्य र सकारात्मक प्रतिस्पर्धाका लागि जुट्नु पर्दछ । यसले एशिया क्षेत्रको साझा भविष्य निर्धारण गर्ने भएकोले विश्व शान्ति र विकासका लागि पनि योगदान गर्नेछ । यसको सयन्त्रलाई साना र पछाडि परेका देशकालागि पनि उत्तिकै लाभदायक र आर्थिक उन्नति हुने तवरले विकास गर्नु जरूरी हुन्छ ।

रेशम मार्ग विकास परियोजनालाई आर्थिक सहकार्य र सांस्कृतिक आदान प्रदानका रूपमा विकास गरी एसियाका सामरिक तनाव क्षेत्रहरूलाई व्यवस्थित र सामान्यीकरण गर्दै लैजानु पर्दछ । आर्थिक सहकार्य र सांस्कृतिक आदानप्रदान सँगै विद्यमान विवादहरूलाई नयाँ मोडलमा समाधानको प्रयास गर्नु पर्दछ । यसले समृद्धि र सहकार्यको एशियाली मोडेल विकास भई विश्व शान्तिका लागि एउटा दीर्घकालिन योगदान हुन सक्दछ ।

'वन बेल्ट वन रोड' विकास परियोजनामा अमेरिकालगायत अन्य क्षेत्रका देशहरूलाई पनि सहभागी गराउन आवश्यक पहल गर्नु पर्दछ । र, अमेरिका आफैले नयाँ धुव्रिकरण वा धुरी खोज्नु भन्दा चीन लगायत एसियाली समुदायसँग सहकार्य गर्ने र रचनात्मक प्रतिस्पर्धाबाट एसिया प्रशान्त क्षेत्रमा आफ्नो भूमिका स्थापित गरिरहन सक्दछ । पूर्वाधार, उर्जा र प्रविधिमा अमेरिकी लगानीले एसिया-प्रशान्त क्षेत्रको आर्थिक विकासमा योगदान मात्र होइन यसको लाभाङ्सबाट उ आफैलाई पनि आर्थिक महाशक्तिका रूपमा निरन्तर रहन मद्दत गर्नेछ । युरोप यो परियोजनाको सिधै सम्बन्धित भएकाले उसले आफ्नो सक्रिय संलग्नता राख्ने देखिन्छ । यो वृहतर परियोजनाका लागि लाग्ने लगानी निकै ठूलो भएकाले ठूला आर्थिक शक्तिहरू र क्षेत्रहरूलाई संलग्न गराउनै पर्दछ । यसको सफलताका लागि रूस, भारत, जापान, कोरिया जस्ता देशहरूको सक्रिय सहभागिता र लगानी अत्यावश्यक छ । यसलाई खुल्ला र लचिलो परियोजनाका रूपमा विकास गरी विद्यमान क्षेत्रिय र अन्तरदेशीय संरचनाहरूलाई प्रभावकारी रूपमा परिचालित गर्नु पर्नेछ ।

यो ढाँचा विश्वमार्गका रूपमा एसिया र अमेरिका जोड्ने पुलका रूपमा विकास गर्दै अरू महादेशमा पनि विस्तार गर्दै जानु पर्दछ । यसका साथै सैन्य शक्ति र खर्च कटौति गरी विश्व शान्ति र साझा विकासका लागि शक्ति राष्ट्रहरूले लगानी गर्नु पर्दछ । साना र पछाडि परेका देशहरूको पक्षमा उभिने र ती देशको विकास र लगानीमा योगदान गर्न तत्पर हुने देशहरू नै विश्व समुदायको नेतृत्वकारी भूमिकामा स्थापित भइरहन सक्दछन् । २१औ शताब्दीमा सिल्क रोड जस्तो साझा विकासको अवधारणाबाट विश्व शान्ति, सहकार्य र समृद्धि हासिल भएको मानव समुदाय निर्माण गर्न मद्दत पुग्नेछ ।

संसारका दुईवटा ठूला जनसंख्या, अर्थतन्त्र, भूगोल, सभ्यता र सामरिक शक्ति भएका चीन र भारत जस्ता देशका लागि बुद्ध र हिमालयको देश नेपाल

सहकार्यको एक नमुना क्षेत्र बन्न सक्दछ । यस क्षेत्रलाई भारत, चीन, अमेरिका वा युरोपबीचको सामरिक चासोको थलो होइन बरू शान्ति, आर्थिक विकास, सहकार्य र सांस्कृतिक आदान प्रदानको थलोका रूपमा विकास गर्न नेपालले आफ्ना सम्पूर्ण कुटनीतिक र रणनीतिक पहलकदमी प्रभावकारी रूपमा अघि बढाउनु पर्दछ । यसो गर्दा नेपालले यो क्षेत्र र एसियाको मात्र होइन विश्व शान्ति, विकास, भाइचारा र सौहार्द्धता कायम गर्न ठूलो योगदान गर्न सक्दछ ।

सन्दर्भ सूची

१. कुशानन्द मिश्र, नेपाल १८ माघ २०७१

२. Susan Von Der Heide, Silk Road Through Buddhist sites in Nepal and Maghadh of Bihar

३. गुगल म्यापबाट यो सडक दुरी मापन गरेको हुँदा केही किमि दुरी कमबढी हुन सक्दछ ।

४. एशियाली विकास बैङ्कका लागि प्रद्युम्न राणाले गरेको अध्ययनमा दिल्ली-नेपाल-कुन्मिङ्ग बाटो केवल २८८७ किमि हुन आउँदछ तर हाल समुन्द्र र जमिन दुवै भएर व्यापार हुनका लागि कुल १०३४५ किमि यात्रा गर्नु पर्दछ । यस तथ्यलाई ध्यान दिँदा भारतको तेलले पनि नेपाल आउनु अघि धेरै यात्रा तय गरिसकेको कुरा सहजै अनुमान हुन्छ । तर उसको ठूलो परिमाणको अयात र एकाधिकार बजार नै उसको प्रतिस्पर्धी लाभ हो ।

५. हेर्नुहोस् । कान्तिपुरमा बाटोको राजनीतिबारे मोहन मैनालीको लेख, चैत्र १३, २०७२ र यस्तै कुराको सङ्केत तत्कालीन अर्थमन्त्री भरत मोहन अधिकारीले सिन्धुली वर्दिवास सडकबारे आफ्नो पुस्तकमा गरेका छन् ।

६. हेर्नुहोस् कान्तिपुर १३, १५ र १७ चैत्र, २०७२ ।

७. जर्मनको लाराउचे अभियानका थिङ्क ट्याङ्कले विश्व समृद्धि र मानवताका लागि विश्व जोड्ने जमिन पुलहरूको खाका नै तयार गरेको छ ।

बेल्ट एण्ड रोड इनिसिएटिभः

साझा भविष्यको एसियाली समुदाय

प्रो. याङ लुहुइ*

वाङ मेइलिङ**

सारः

चीनको शान्तिपूर्ण पुनरोदयका साथै उसको सुरक्षा र स्थायीत्व आफ्नै छिमेकबाट प्राप्त भएको हो । चीनको 'छिमेक सुरक्षा द्विविधा' र 'छिमेक कुटनीति' उसको विदेश नीतिका आधारभूत सोच र विदेश नीतिसँग गाँसिएका जोखिमहरूको मानक बनेका छन् । उदाउँदो भूराजनीतिक शक्तिको रूपमा चीनको उदयले पूर्वी एसियामा क्षेत्रीय व्यवस्थामा पुनर्संयोजन र अन्तर्राष्ट्रिय संरचनामा रूपान्तरण प्रारम्भ गरेको छ, जसले छिमेकका भूखण्ड र समुद्रतट स्वार्थसम्बन्धी विवादहरूलाई क्षेत्रीय सुरक्षा चासोहरूको मुद्दा बनाएको छ । चीनले सहकार्यमा आधारित विकासको निम्ति आवश्यक पर्ने सुरक्षीत र स्थिर वातावरण निर्माण गर्न आफ्ना छिमेकी देशहरूसँग शान्तिपूर्ण र मित्रवत् सम्बन्ध विकास गर्न जरूरी छ । राजनीतिक रूपले चीन सरकारले हालैका वर्षहरूमा 'वन बेल्ट वन रोड' अर्थात 'रेशम मार्ग आर्थिक क्षेत्र' र 'एक्काइसौ शताब्दीको समुद्री रेशम मार्ग' निर्माण गर्ने जस्ता सहकार्यमूलक योजनाको पहल थालेको छ । उक्त रणनीतिभित्र चीनका छिमेकमा रहेका राष्ट्रहरूका बहुतहगत (multi layered), बहुआयामिक, सामयिक र स्थलीय (spatial) सरोकारहरू समेटिएका छन्, जसले छिमेक कुटनीतिको दर्शनको औचित्य चार शब्दहरू– मित्रता (cin), इमान्दारीता (cheng), आपसी लाभ (huei) र समावेशीता (rong) तय गरेको छ । नयाँ प्रकारको अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध निर्माण गर्ने ठूला शक्तिहरूको वैदेशिक कुटनीतिको मूल मर्म भनेको 'सहकार्यमूलक विन विन' नै हो । यस रणनीतिसँग सम्बन्धित 'साझा भविष्यका लागि एसियाली समुदाय' चिनियाँ चरित्रको ठूलो शक्तिले विकास गरेको नयाँ सैद्धान्तिक मान्यता र ऐतिहासिक ध्येय हो । चीनले इतिहासमा उदय भएका ठूला शक्तिहरूभन्दा नितान्त पृथक नयाँ दर्शन, नयाँ मार्ग र नयाँ ढाँचाको खोजी गरिरहेको छ ।

* डाइरेक्टर एसिया प्यासिफिक अध्ययन संस्थान, शान्डोङ युनिर्भसिटी

** एसोसिएट प्रोफेसर, एसिया प्यासिफिक अध्ययन संस्थान, शान्डोङ युनिर्भसिटी

मूल शब्दहरू:

चीनको उदय, छिमेक कुटनीति, वन बेल्ट वन रोड, मित्रता-इमान्दारिता-आपसी लाभ-समावेशिताको दर्शन, साझा भविष्यका लागि एसियाली समुदाय ।

चीनको शान्तिपूर्ण उदय विवादरहित तथ्य हो । अन्तर्राष्ट्रिय व्यवस्था र राजनीतिक परिदृष्यमा यसको प्रभावले विश्वव्यापी चासो र अपेक्षाहरू देखा परेका छन् । हाल चीनसम्बन्धी मुद्दाहरूमा विश्वको ध्यान केन्द्रित भएको छ र तिनमाथि व्यापक छलफल भएका छन् । चीनको उदयले मानव समाजमा कस्ता परिवर्तन ल्याउनेछ ? धेरै मानिसहरू चीनको उदयले विश्व व्यवस्थामा समृद्धि र शान्ति ल्याउनेछ, या अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्धहरूमा थप विवादहरू जन्माउनेछ भनी जान्न उत्सुक छन् । हालैका वर्षहरूमा छिमेकको सुरक्षा र स्थायीत्वसँग जोडिएका जोखिमहरू बढ्दो रूपमा प्रकट भइरहेको अवस्थामा चीनको छिमेक कुटनीतिमा परराष्ट्र सम्बन्धबारे महत्वपूर्ण अनुमानहरू भइरहेका छन् । अतः चीनले सहकार्यमूलक विकासका लागि शान्तिपूर्ण र मेलमिलापपूर्ण (harmonious) छिमेक वातावरण तयार गर्न अथक प्रयास गरिरहेको छ । यसले चीनलाई विश्वसँग शान्तिपूर्ण विकासको आफ्नो प्रतिवद्धताको पालना गर्दै भूराजनीतिक शक्तिका रूपमा स्थापित हुन सहयोग पुग्नेछ । रणनीतिक रूपमा हालैका वर्षहरूमा चीन सरकारले 'वन बेल्ट वन रोड' अर्थात 'रेशम मार्ग आर्थिक क्षेत्र', र '२१ औं शदीको समुद्री रेशम मार्ग' को नयाँ सहकार्यको खाका अघि बढाएको छ । यस्तो रणनीतिको छिमेक कुटनीतिको दर्शनमा चारवटा शब्दहरू– मित्रता, इमान्दारिता, आपसी लाभ र समावेशिताका साथै 'साझा भविष्यकालागि एसियाली समुदाय' र 'साझा चासो र उत्तरदायित्व' जस्ता विषयहरू पर्दछन् । सन् २०१७ मा चीनले आफ्नो छिमेक कुटनीतिमाथि प्रकाश पार्न 'वन बेल्ट वन रोड' (उपरान्त वेल्ट-रोड भनिने) सम्बन्धमा अन्तर्राष्ट्रिय सहकार्य मञ्च आयोजना गर्दैछ । यसबाट चिनियाँ सरकारले अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्धमा आफ्ना उद्देश्यहरू तोक्ने छ र छिमेक कुटनीतिलाई स्पष्ट पार्नेछ ।

१. वेल्ट–रोड इनिसिएटिभः छिमेकीहरूसँगको चीनको सहकार्यमूलक आर्थिक विकासको नयाँ ढाँचा

चीन आफ्नो उदाउँदो आर्थिक शक्तिसहित सक्रिय विदेश नीति अवलम्बन गरिरहेको छ । छिमेकी देशहरू र दक्षिण पूर्व एसियाको भ्रमणका क्रममा राष्ट्रपति

सिजिनपिङले 'रेशम मार्ग आर्थिक क्षेत्र' र 'एक्काइसौं शदीको समुद्री रेशम मार्गको' सहभागितामूलक योजना अघि सारेका छन् । बेल्ट एण्ड रोड इनिसिएटिभ चीन र उसका छिमेकीहरूका लागि आर्थिक सहकार्यलाई अघि बढाउन र त्यसलाई सुरक्षित बनाउन अपरिहार्य छ । यो चीन र उसको छिमेकीहरूका लागि 'साझा सरोकारको समुदाय' र 'साझा नियतिको समुदाय' र 'साझा जिम्मेवारीको समुदाय' प्राप्तीको साझा प्रयासको दीर्घकालीन रणनीतिक उद्देश्य हो । यसले आपसी विश्वासको रणनीतिक सम्बन्ध गहिरो बनाउँछ । यसले चीन र यसका छिमेकीहरूमाझ साझा नियतिको समुदाय निर्माणका लागि सहकार्य गर्न र दक्षिण एसियाको शान्ति र स्थायीत्वका लागि सकारात्मक उर्जा प्रदान गर्ने चीनको प्रयासको नयाँ सोच र चाहना प्रसार गर्छ ।

आफ्ना छिमेकीहरूको सम्बन्धमा चीनलाई भू-राजनीतिक सिमाना र रणनीतिक अवस्थाबाट फाईदा हुन्छ । छिमेकी देशहरूमा चीनको आर्थिक र राजनीतिक प्रभाव भनेको प्राथमिक रूपमा भूराजनीतिक नै हो । चीन आफ्ना छिमेकीको सहयोगबिना अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्धमा बाँच्न, समृद्ध बन्न वा अघि बढ्न सक्दैन । भूमण्डलीकरणको युगमा, 'देशभित्रको विकास र वाह्य वातावरण बीचका सीमा धमिलो तर एक आपसमा जेलिएको हुन्छ । यसको प्रवृत्ति जोडिएको र अन्तरनिर्भर छ, तर अझै सम्याउन बाँकी छ ।'[१] उदाहरणका लागि चीनको कुटनीतिक सम्बन्धलाई लिन सकिन्छ । आसियानको विश्व हैसियत र भूराजनीतिक शक्तिका कारण ऊ निरन्तर चीनको रणनीतिक संयोजनको केन्द्रमा रहन्छ । दक्षिण-पूर्वी एसिया र उत्तर-एसियालाई दक्षिण-एसियासँग, प्रशान्त महासागरलाई भारतीय सागरसँग र भारतलाई चीनसँग जोड्ने प्रमुख किल्लाको रूपमा रहेकोले यो क्षेत्र महाशक्ति राष्ट्रहरूको प्रतिस्पर्धा र विवादको रणभूमी बन्दैछ । यसको अर्थ दक्षिण-पूर्व एसिया चीनलाई पश्चिम-प्रशान्त क्षेत्रमा सन्तुलनमा राख्ने अमेरिकी युद्ध मैदान बन्दैछ । यसको फलस्वरूप महाशक्ति राजनीतिको एउटा रणनीतिक खेल प्रारम्भ भएको छ । यसले चीन र अमेरिका रणनीतिक अविश्वासको द्विविधामा फसेका छन् भने छिमेकी दक्षिणपूर्व एसियाली राष्ट्रहरूसँग चीनको कुटनीति तित्ततापूर्ण र जटिल बनेको छ । 'इतिहासले औंल्याए जस्तै जब कुनै राष्ट्र नयाँ र ठूलो शक्ति बनेर उदाउँछ साना छिमेकी राष्ट्रहरू नयाँ ठूलो शक्तिसँग

१. RuanZongze, 'Winning the Next Decade: *China's Multi-pivot Diplomacy'*, *China Institute of International Studies*, No . 4, 2013, pp .20-36 .

मिलेर अघि बढ्ने (सहयात्री हुने) वा निश्चित दुरीमा रहने भन्ने द्विविधामा फस्छन् । यहाँ सहयात्री हुनु भनेको उदाउँदो शक्तिको तागत स्वीकार्ने र उसको नेतृत्व मान्ने हो । निश्चित दुरीमा रहने भनेको उदाउँदो शक्तिलाई बहिस्कार गर्नुका साथै अर्कोतर्फ लागेर सन्तुलन बनाउने र अवरोध खडा गर्ने हुन्छ । दुवैतर्फ जोखिम उत्तिकै छन् । सहकार्य गर्दा केही मात्रामा स्वतन्त्रता गुमाउन सकिन्छ भने अलगावमा रहदा थप एउटा वैरी कमाउन सकिन्छ' ।[२] परराष्ट्र नीतिको अङ्का रूपमा चीनले साझा नियतिको क्षेत्रीय समुदायसम्बन्धी सचेतना फैलाउनु पर्छ । आपसी विश्वास, सहयोग र हितका आधारमा सद्भावपूर्ण र मित्रवत छिमेक निर्माणतर्फ गहकिला कदम चाल्नु पर्छ । यसले अन्ततः साझा भविष्यको एसियाली समुदाय निर्माण गर्नेछ, र चीन र उसका छिमेककोबीच स्वस्थ अन्तरक्रिया साकार बनाउने छ ।

आर्थिक भूमण्डलीकरण गहिरिदैं गर्दा विश्व बहुध्रुबीय, सांस्कृतिक विविधता र व्यापक सामाजिक सूचनाहरूमाझ गुज्रिएको छ । अन्तर्राष्ट्रिय मञ्चमा नयाँ प्रमुखकर्ताहरूको बढ्दो आगमन, राष्ट्रिय स्वार्थका ढाँचाहरूमा निरन्तर समायोजन र देशहरूबीच आदानप्रदान र आपसी मिलन पनि भइरहेको छ । देशहरू विभिन्न अन्तर्राष्ट्रिय समुदायका सदस्य बन्दै विविध पहिचान र भूमिकाहरूमा बाँधिएका छन् । क्षेत्रीय अन्तरनिर्भरता, जिम्मेवारीको बाँडफाट, प्रतिफलको बाँडफाट र समृद्धि वा नोक्सानीमा साझेदारी समुदायहरूका विशेषता बन्दछन् । समुद्री रेशम मार्गमा पर्ने देशहरू चीनको छिमेकी भूराजनीतिको उच्च प्राथमिकतामा पर्ने मुलुक मानिन्छन्, किनकी भूराजनीतिक सन्मुखमा ती राष्ट्रहरू चीनको रणनीतिक ढाल बनेर रहेका छन् । यी देशका सरोकारहरू चीनका सरोकारसँग बलियो गरी गाँसिएका छन्, तर पनि ऐतिहासिक विवाद र वास्तविक जीवनमा जेलिएका सङ्घर्षका कारण यी देशहरू बीचको सम्बन्ध अति नै जटिल छ ।

अतः यस्तो परिस्थितिमा चीनले एउटा आधारभूत सिद्धान्त पालना गर्दछ । त्यो भनेको ती देशहरूसँग समुद्रतटीय साझेदारी विकास गर्न सक्रिय भूमिका निर्वाह गर्ने र अझ बढी अर्थपूर्ण 'एक्काइसौं शताब्दीको रेशम मार्ग' निर्माण गर्ने । यी सबै प्रयत्नहरू सशस्त्र युद्धबाट जोगिन दक्षिण-चीन सागरतटीय हक

२. Hugh White, ‘Australia's Choice: Will the Land Down Under Pick the United States or China¿’, *Foreign Affairs*, http://www.foreignaffairs.com/articles/139902/hugh-white/australias-choice, September 4, 2013.

दावीका विवादहरू समाधान गर्नका लागि हो । 'चीन र आसियान बीचको नयाँ साझेदारीका दुईवटा विशिष्ट पक्ष छन् । एउटा भविष्यमाथि केन्द्रित हुने जस्तो कि एक्काइसौं शताब्दीतर्फ अघि बढ्ने तथा अर्को असल छिमेकीपन सहितको मित्रता विकास गर्ने र आपसी विश्वासलाई आधारशीला बनाउने' ।[३] शान्ति, सौहार्दता र सहयोग चीनको छिमेक कुटनीतिका मूल मर्म हुन् । सारमा भन्नु पर्दा बेल्ट एण्ड रोड इनिसिएटिभको रेशम मार्ग नै एसियाली 'साझा नियतिको समुदाय' तर्फ बढ्ने सुनिश्चित मार्ग हो ।

सबै छिमेकी राष्ट्रहरूको लागि सेरोफेरोमा शान्त र स्थिर वातावरण निर्माण गर्नु आफैमा एक विशाल-व्यवस्थित परियोजना हो । 'सरोकारहरूको एसियाली समुदाय', 'साझा नियतिको एसियाली समुदाय' र आसियानको '१० जोड ३ सहयोग फ्रेमवर्क' र विशेष गरी निर्माणाधीन 'एक्काईसौ शदीको समुद्री रेशम मार्ग' सबैले पूर्वी एसियालाई छिमेकमा चीनले गरेको आर्थिक सहयोगको नयाँ ढाँचाका साथै चार शब्दको सुत्र 'सिन-चेङ्ग-हुई-रोङ (मित्रता-इमान्दारीता-लाभ-समावेशीता) समाहित छिमेकसम्बन्धी नयाँ अवधारणालाई प्रस्ट्याएका छन् । 'एक्काइसौं शदीको समुद्री रेशम मार्ग' निर्माण गर्ने कुराले चीन र आसियान बीचको सहयोगलाई थप सुदृढ बनाउने, साझा नियतिको समुदाय निर्माण गर्ने, चीन र छिमेकी देश बीच समुद्री कनेक्टीभिटी अभिवृद्धि गर्ने र 'विन-विन' सहयोग र साझा विकास प्रवर्द्धन गरी नयाँ युगको प्रस्थानविन्दुतर्फ संकेत गर्दछ । अझ प्रस्ट भन्नु पर्दा यो शान्ति, स्थायीत्व, समृद्धि र साझा प्रगतिका लागि छिमेकको दैलो खोल्ने चाबी हो । यो चीन र उसका छिमेकीहरूमाझ बढ्दो विश्वास र घट्दो तनावको द्योतक हो । समुद्री रेशम मार्गले यसमा जोडिने राष्ट्रहरूको आर्थिक विकासको सामर्थ्य र शक्ति जागृत गर्छ । त्यसले आर्थिक लाभमात्र ल्याउने होइन, दीर्घकालीन क्षेत्रीय स्थायीत्व र समृद्धिका नयाँ अवसरहरू सिर्जना गर्छ । चीन र उसका छिमेकीहरूमाझ सहयोगको आदान प्रदान मात्रात्मकबाट गुणात्मक र एकलबाट सर्वाङ्गीण रूपान्तरणतर्फ जाँदैछ । यस अन्तर्गत वस्तु व्यापार र त्यसमाथिको लगानी, प्रविधिमा आधारित अन्तरसम्बन्ध सञ्जाल, बहुआयामिक र बहुकार्यात्मक सूचना प्रवाह, मानव तथा अन्य प्रवाह र अझ व्यापक भएको समुद्री रेशम मार्ग आर्थिक क्षेत्रसमेत पर्दछन् ।

---

३. Zhang Yunling, 'The Retrospect and Prospect of Strategy Partnerships between China and ASEAN', *Around Southeast Asia*, No. 9, 2013, pp .7-10 .

एक्काइसौं शदीको समुद्री रेशम मार्ग निर्माण गर्दा चीनलाई हुने एउटा अपूर्व सुविधा दक्षिणपूर्व एसिया र दक्षिण एसिया परापूर्वकालदेखि 'समुद्री रेशम मार्ग' को महत्वपूर्ण केन्द्र रहीआएको तथ्यमा निहित छ । दुई हजार वर्ष अगाडि हाम्रा पूर्खाले दुईवटा रेशम मार्ग खोले– एउटा जमिनबाट र अर्को समुद्रबाट । समुद्री रेशम मार्ग दक्षिण चीन समुद्रबाट दक्षिणपूर्व एसिया हुँदै भारत, श्रीलङ्का र अन्य एसियाली राष्ट्रहरूसम्म पुग्छ । यसलाई युनेस्कोले, 'पूर्वीय र पश्चिमी सभ्यता जोड्ने संवाद मार्ग' भनेर प्रशंसा गरेको छ । एक्काइसौं सदीको रेशम मार्गले व्यापारिक आदान-प्रदान, सभ्यताहरूको आदानप्रदान र मेलमिलापूर्ण सहअस्तित्वजस्ता पुरानो 'समुद्री रेशम मार्ग' ले सिर्जेका प्राचीन दार्शनिक मुल्यहरूको पुस्तान्तरण गर्दछ । प्राचीन रेशम मार्ग मित्रवत अन्तरक्रियाको विशेषताहरूले परिपूर्ण छ । आजको विश्वमा यो झनै महत्वपूर्ण भएर आएको छ र यसले नयाँ युगमा विशेष अर्थ राख्छ ।

एक्काइसौं सदीको समुद्री रेशम मार्ग चीनको छिमेकी देशहरूसँगको आर्थिक सहयोगको नयाँ ढाँचा बन्नेछ । निम्न शब्दहरूले यसको ढाँचा कस्तो बन्नेछ भन्ने कुरा प्रस्ट्याउदछन् : पहिलो, राजनीतिमा यसले शान्ति, मेलमिलाप, सहयोग र 'विन-विन' जस्ता उल्लेखित सकारात्मक ऊर्जा प्रसार गर्नेछ । यसले वरिपरीका क्षेत्रहरूमा विकास र स्थायीत्वन्मुख राजनीतिक अवस्था निर्माणका साथै सुमधुर र मेलमिलापपूर्ण सम्बन्ध स्थापनाको मार्ग प्रसस्त गर्ने छ । चीनको सामुद्रिक शक्ति तय गर्न भूराजनीतिक अवस्था निर्माण गर्न जोड दिनेछ । यसरी चीन आफूलाई एउटा नयाँ महान शक्तिको रूपमा प्रस्तुत गर्ने लक्ष्य राख्दछ र तद्अनुरूपको भूमिका निर्वाह गर्न चाहन्छ । दोस्रो, चीनको आर्थिक उदयसँग क्षेत्रीय एकिकृत भावना जोडिएको हुनाले चीन यसको 'नेतृत्व' गर्नुपर्ने अवस्थामा छ । चीन आर्थिक विकासका क्षेत्रीय सदस्यहरूमाफ रणनीतिक स्थान ग्रहण गर्न आर्थिक विकासका थप क्षेत्रहरू विस्तारका क्रममा साझा सरोकारहरूको खोजी गर्ने र नयाँ दृष्टिले आपसी लाभ र 'विन-विन' को दर्शन विकास गर्दै जानेछ । समुद्री रेशम मार्ग निर्माणसँगै चीनले साझा भविष्यका लागि एसियाली समुदाय निर्माणको पहल गर्नेछ । जमिन र समुद्रबाट बन्ने दुवै मार्गमा चीन ऐतिहासिक उद्गम सहितको प्रमुख आर्थिक शक्ति हो भनी दर्शाउने समानताहरू छन् । जुनसुकै मार्ग भए पनि चीनको लगानीले संलग्न सबै देशहरूलाई आर्थिक फाइदा पुऱ्याउनेछ ।[४] तेस्रो, संस्कृतिको हकमा समुद्री रेशम मार्गले 'मानवता, अर्थात

जनतादेखि जनता' को प्रतिनिधित्व गर्दछ । पुस्तान्तरण हुँदै अघि बढेको चिनिया संस्कृतिले शान्ति, मेलमिलाप, समावेशीता, परोपकार र असल छिमेकीपनको भावना राख्दछ । यसले राष्ट्रहरूको एकता र संगतिमा सुधार गर्न आवश्यक विचारहरूको स्रोत बोकेको छ । 'समुद्री रेशम मार्ग' सँगै हुने सांस्कृतिक आदान प्रदानले चीनलाई आफ्नो संस्कृतिको सफ्ट-पावर कुटनीतिलाई फैलाउने र समृद्ध तुल्याउन सक्षम बनाउँछ । सारमा यसबाट चीनको उद्देश्य भनेको छिमेकी देशहरूसँग कुटनीतिक विकासका निम्ति बढी स्वतन्त्र ढङ्गले सक्रिय रहनु हो । चीनको उद्देश्य छिमेकहरूमाझ भिन्नता सिर्जना गर्नु होइन बरू साझापन आत्मसात गर्दै आपसी सम्मान, खुलापन र समावेशीताको आधारमा आफ्नो उदाउँदो अन्तर्राष्ट्रिय प्रभाव र साँस्कृतिक सफ्ट पावरलाई थप उन्नत बनाउनु हो । त्यसैले वन बेल्ट वन रोडको निर्देशीकाले पनि आपसी विश्वास, आपसी सहयोग सन्दर्भ र साझा विकासको अवधारणालाई समाहित गरेको छ ।

२. चार शब्दको सुत्रः चीनको छिमेक कुटनीतिको नयाँ दर्शन

हालैका वर्षहरूमा 'चीन वरीपरीको सुरक्षा वातावरणमा महत्वपूर्ण परिवर्तन र जटिलताहरू आएका छन् । यस अन्तर्गत तीवटा निर्धारक र अवरोधकहरू छन्ः पहिलो चीनको द्रूत विकास, दोस्रो संयुक्त राज्यको रणनीतिक केन्द्र पूर्वतर्फ सर्नु र अन्त्यमा चीनका छिमेकी राष्ट्रहरूको वाह्य प्रतिक्रिया (external response syndrome)' ।[५] आफ्नो उदयसँगै चीनले आफ्ना छिमेकी देशहरूसँगको कुटनीति सञ्चालन गर्दा क्षेत्रीय सरोकारहरू एकाकार गर्ने उद्देश्य राखेर 'सरोकारहरूको समुदाय' 'खापिएका सरोकारहरू' का आधारहरू विस्तार गर्नुका साथै 'साझा भविष्यको समुदाय' निर्माण गरिरहेको छ । यस्ता प्रयत्नहरूले समयको बहाव र विकासको प्रवृति र अन्तर्राष्ट्रिय राजनीतिक संरचनाको मूल विशेषतालाई अझ घनिभूत रूपले प्रतिबिम्बित गर्छन्, 'चीन र सारा विश्व बीचमा गहिरो र व्यापक अन्तर-निर्भरता सहित अकल्पनीय परिवर्तन भइरहेका छन् । चीनको विकासले

---

४. Shannon Tiezzi, “The Maritime Silk Road Vs . The String of Pearls”, *The Diplomat,* http://thediplomat .com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls, February 13, 2014 .

५. Qi Huaigao&Shi Yuanhua, ‘China's Peripheral Security Challenges and Its Pan-Peripheral Diplomatic Strategy’, *World Economics and Politics,* No .6, 2013, pp .25-46 .

बढ्दो रूपमा विश्वको विकासमा प्रभाव पारिरहेको छ भने उसको विकास पनि बढ्दो रूपमा विश्व अवस्थामाथि निर्भर बन्दै गइरेहेको छ ।'[६] ठूलो अर्थतन्त्रबाट भूमण्डलीय प्रभाव राख्दै क्षेत्रीय शक्तिमा रुपान्तरण भइरहेको चीनका सामु तीनवटा मुद्दाहरू छन् । पहिलो, आफ्ना छिमेकीहरू माझका विवाद र संघर्षको निकास कसरी निकाल्ने ? दोस्रो आफ्नो वरिपरिको सुरक्षा वास्तविकतालाई कसरी सामना गर्ने ? तेस्रो समग्र विश्वले, विशेष गरी छिमेकी देशहरूले उदाउँदो चीनलाई क्षेत्रीय शक्तिको रूपमा कसरी स्वीकार्ने छन् ? यस्तो अवस्थामा उदाउँदो चीनले विश्वलाई के दिनेछ ? यो साझा र व्यापक चासोको सम्बोधन गर्न चीनले शान्तिपूर्ण विकासको अवधारणा प्रवाह गर्दै शान्तिपूर्ण विदेश नीति अवलम्बन गर्नेछ र शान्तिपूर्ण र सुरक्षित राज्यको ढाँचा कायम राख्नेछ । यसले अन्तर्राष्ट्रिय समुदायको जरूरी अपेक्षा मात्र पूरा गर्दैन बरू आधुनिक चीन जिम्मेवारी बहन गर्न तयार छ भन्ने जनाउँछ । सबल र सम्पन्न चीनले एउटा असल र समृद्ध विश्व बनाउन सक्छ, जो उदाउँदो चीनको विश्वका सामु प्रतिबद्धता हो र ठूलो शक्तिको जिम्मेवारी पनि हो ।

चीन एक अरब तीस करोड जनसङ्ख्यासहित दृढ र द्रुतगतिमा विकास गरिरहेको अर्थतन्त्र हो । त्यसो हो भने कस्तो छिमेक कुटनीति अवलम्बन गर्ने ? ठूलो शक्तिको रूपमा एसिया प्रशान्त क्षेत्रीय मामलामा कस्तो भूमिका निवार्ह गर्ने ? कसरी छिमेक सम्बन्धहरू शान्तिपूर्ण, स्थिर र सम्पन्न बनाउने ? हामीलाई थाह भएअनुसार नैं चीनको शान्तिपूर्ण विकास असल छिमेकीपनबाट सुरू भएको हो र बाँकी विश्व सहित गतिशील सम्बन्धतर्फ अग्रसर हुने कुरा प्राथमिक रूपले विचारणीय तवरमा छिमेकी देशहरूसँगको बहुपक्षीय सम्बन्धमाथि निर्भर रहन्छ । चीनले एसिया प्रशान्त क्षेत्रमा दह्रो पाइला टेक्ने र बाँकी विश्वतर्फ अघि बढ्ने छ भन्ने कुरा चीनले आफ्नो छिमेकी राष्ट्रहरूसँगको सम्बन्ध व्यवस्थापन गर्न सक्छ कि सक्दैन र आपसी सहयोग र मेलमिलापको सिद्धान्त अवलम्बन गर्ने विषयले महत्वपूर्ण भूमिका राख्नेछ । अतः चीन सरकारले प्रगतिशील र दूरगामी भावनाकासाथ विश्व दूरदृष्टि राख्दै आफ्नो विदेश नीतिमा नयाँ विचार, नयाँ दर्शन र नयाँ कुटनीति अघि सारेको छ । । चिनियाँ चरित्रको छिमेक कुटनीतिको मार्गमा कसरी पाइला चाल्ने भनी चीनले सक्रियतापूर्वक अन्वेषण गरेको छ ।

६. Wang Yi, 'Exploring the Path of Major-Country Diplomacy with Chinese Characteristics', *World Affairs*, No . 15, 2013, pp .28-31 .

विकासको ऐतिहासिक दृष्टिमा चीनको समृद्ध विकासले उसका छिमेकीहरूका सामु एउटा महत्वपूर्ण अवसर प्रदान गरेको छ । यो चीनका लागि पूर्वी एसियामा असल छिमेकी मित्रता, साझा विकास र आपसी हित र 'विन-विन' को नीति पछ्याउने तर्कसँगत आधारभूत सुरूवात विन्दु र आधारस्तम्भको स्रोत पनि हो । प्रथमतः चीनको घनिभूत भइरहेको चौतर्फी सम्बन्ध सुधारले अवसरको सिर्जना गर्दछ । धन्य छ ३० वर्ष देखिको सुधार र खुलापन !, जसले गर्दा नै चीनले आर्थिक वृद्धिमा मात्र चमत्कार गरेको छैन, बरू एसिया प्रशान्त क्षेत्रको आर्थिक समृद्धिलाई अघि बढाउने शक्ति र बजार प्रदान गरेको छ । यसले छिमेकी देशहरू र सर्वसाधारणका निम्ति अर्थपूर्ण शृङ्खलाबद्ध औद्योगिक लाभ उपलब्ध गराएको छ । हाल चीनको बजार अर्थतन्त्र र आर्थिक रूपान्तरणले विश्वकै निम्ति नयाँ चरणको घनिभूत सुधारको अवसरहरू सिर्जना गर्नेछ । नयाँ चरणको सुधार र विकासको द्रूत मार्गले निश्चित रूपमा चीनका छिमेकी देशहरूलाई नै पहिले फाइदा पुग्नेछ । दोस्रो, पूर्ण रूपमा खुला हुने चीनको सोचले अवसरको सिर्जना गर्नेछ । दीर्घकालीन सरोकार र साझा विकासका दृष्टिले यो उसको एसिया-प्रशान्त क्षेत्रको रणनीति भएकाले चिनिया सरकारले सन् २०१३ मा बाहिरी विश्वमा खुला हुने क्रममा नयाँ नक्साङ्कन सोच (mind-map moves) अघि बढायो । यस अन्तर्गत रेशम मार्ग आर्थिक क्षेत्र र समुद्री रेशम मार्गको अवधारणासँगै, भारत-बर्मा-बङ्गलादेश करिडोर निर्माण, चीन-आसियान स्वतन्त्र व्यापार क्षेत्रको स्तरोन्नति, चीन र आसियानको '२+७' सहयोग सम्झौता र एसियन इन्भेस्टमेन्ट बैंक स्थापना जस्ता विषयहरू रहेका छन् । यी नयाँ विचारहरूले निश्चय नैं पूर्वी एसिया र चीनका छिमेकी देशहरूका अर्थतन्त्रहरूका लागि बलियो प्रेरणा र प्राणशक्तिको बिजारोपण गर्नेछ । तेस्रो, चीनले आफ्नै आयोजनामा सम्मेलनहरू गर्दै आएको छ । सन् २०१४ मा चीनले एपेक (APEC) र सिआईसिए (CICA)– एसियामा अन्तरक्रिया र आत्मविश्वास निर्माणका उपायसम्बन्धी सम्मेलन) गरी दुईवटा सम्मेलनहरूको आयोजना गर्‍यो । सन् २०१६ मा चीनले जी$_{२०}$ आयोजना गर्‍यो । चिनिया घरेलु मैदान कुटनीति (home -turf diplomacy) र आयोजक पक्षका रूपमा चीनले ज्ञान आर्जन गर्नेछ । यस्ता मञ्चहरूमार्फत् चीनले आफ्नो प्रस्ताव अघि सार्नेछ र ठूलो शक्तिको जिम्मेवारी उठाउनेछ । एसिया-प्रशान्त क्षेत्रमा आर्थिक विकास र सुरक्षा सहयोग, दुई विषयमा चीन सक्रिय भूमिका निर्वाह गर्नेछ ।

छिमेकी हुनु, भौगोलिक रूपमा जोडिनु र अन्तर सम्बन्धित सरोकार जस्ता कुराले चीनको आफ्ना छिमेकी देशहरूसँगको सम्बन्धलाई चित्रण गर्न सकिन्छ । छिमेकी देशहरूको शान्ति र स्थायीत्व र ठूलो शक्तिको रूपमा चीनको उदयको रणनीतिक उद्देश्य एक आपसमा निर्भर र जोडिएका छन् । अतः चीन वरिपरिको राजनीतिक र आर्थिक अवस्थाको यथार्थपरक मूल्य आधारित निर्क्यौल (value judgement) गर्न आवश्यक छ । यसका लागि उसको छिमेक कुटनीति निर्देशिकाको विवेचना र विस्तृत सारसंक्षेप गर्नका साथै बाँडफाँट र संयुक्त निमाणका आधारमा सक्रियतापूर्वक विशेष सम्बन्ध निर्माण गर्नु पर्दछ । यसै ज्ञानका आधारमा चिनिया सरकारले मित्रता (सिन), इमान्दारिता (चेङ), लाभ (हुई), समावेशिता (रङ), को चार शब्दको एकिकृत शब्दावलीलाई आफ्नो छिमेक कुटनीतिमा नयाँ व्यवहार र दर्शनको सार खिच्न प्रयोगमा ल्याएको छ ।

'मित्रता' भन्ने शब्दले छिमेकी देशहरूसँग सुमधुर सम्बन्ध निर्माण गर्ने चिनिया सरकारको दृढतालाई व्यक्त गर्दछ । चीनले यो समुदायलाई एउटा ठूलो परिवारको रूपमा लिनेछ र प्रत्येक राष्ट्रलाई परिवारको सदस्यका रूपमा असल व्यवहार गर्नेछ । यो शब्दले छिमेकी र साझेदारहरूबीच हुने दयाभाव र सद्भावतर्फ पनि सङ्केत गर्दछ किनकी छिमेकी देशहरू उनीहरूका पर्वत र नदीहरू जोडिएझैँ नजिक छन् । यस शब्दले प्रेम र स्नेहले छिमेकीहरूसँग जोडिएको चीनले उनीहरूसँग मित्रवत आदानप्रदान गर्नेछ र उनीहरूसँगको सम्बन्धलाई आपसी विश्वास र समझदारी माथि अड्याउने छ भन्ने कुरामा जोड दिन्छ । चीन असल छिमेकी मित्रताको सिद्धान्तमा अडिग रहनेछ र उसले छिमेकी देशहरूसँग आपसी लाभको व्यवस्था कायम गर्नेछ । चिनिया सरकार अन्य जनताहरूको भावनाको सम्मान गर्दछ र सम्बन्ध निर्माणको आधारभूत सिद्धान्तका आधारमा राष्ट्रहरूसँग समानताको सम्बन्ध कायम राख्दछ । चीन आफ्ना छिमेकीहरूको भावना बढी भन्दा बढी बुझेर उनीहरूलाई सम्मान गर्दै थप सम्पर्क कायम गर्न र सकारात्मक संवाद बढाउन इच्छुक छ । चीनको उदय केवल शक्तिशाली आर्थिक, राजनीतिक र सैनिक शक्तिहरूको विस्तृत संयोजन मात्र होइन बरू छिमेकी देशहरूलाई बढी मित्रवत, बढी नजिक, बढी स्वीकारयोग्य, बढी सहयोगात्मक बनाउने चालक शक्ति पनि हो जसले बदलामा चीनलाई आफ्ना छिमेकीहरूमाझ स्नेहपूर्ण सामिप्यता, आकर्षण र प्रभावमा पुर्‍याउनेछ ।

'इमान्दारिता' निष्कपट र भरोसायोग्यको अर्थ दिने शब्दले चीन नैतिक आकर्षण प्रयोग गर्न र छिमेकी राष्ट्रको सम्मान, विश्वास र समर्थन जित्न

वास्तविक इमान्दार मनसुवा राखी सक्रियताको साथ अझ बढी मित्रता र साझेदारी कायम गर्न चाहन्छ भन्नेतर्फ इसारा गर्दछ । पाँच हजार वर्षको चिनिया सभ्यताले चिनिया जनता एउटा अखण्ड राष्ट्र र यस्तो जातीय समूह हो जसले विवेकी मस्तिष्क र इमान्दारीतालाई अन्य कुराहरू भन्दा उच्च सम्मान दिन्छ भन्ने देखाएको छ । छिमेकी देशहरूसँग मित्रता गाँस्ने चिनिया जनताबारे यो कुरा सत्य ठहरिन्छ । चीन सबै राष्ट्रलाई उनीहरूको आकार, शक्ति र सम्पत्ति जस्तोसुकै भए पनि समान व्यवहार गर्न चाहन्छ र छिमेकी देशहरूसँग इमान्दारीका साथ व्यवहार गर्दै मित्रवत छिमेकी सम्बन्ध राख्न चाहन्छ । चीन छिमेकी देशहरूसँग चौतर्फी साझेदारी निर्माण गर्न शान्तिपूर्ण सह-अस्तित्वका पाँच सिद्धान्तहरूको पालना गर्दछ ।

'लाभ' शब्दले जनता-जनतामाझ रहेको उच्च तहको अवस्थालाई व्यक्त गर्दछ । नामै लिएर भन्नु पर्दा आपसी लाभ र सहकार्यमूलक विन-विन (win-win) ले देशहरू बीचको सहयोग र आदान प्रदानलाई बढावा दिन्छ । यसले दीर्घकालमा बढी लाभाङ्श प्रदान गरी छिमेकी देशहरूलाई फाइदा पुऱ्याउँनुका साथै चीनको आर्थिक विकासमा टेवा पुऱ्याउँछ । साझा सरोकार र द्विपक्षीय एकात्मकताका लागि नजिक ल्याउने पद्दतिको व्यवस्था निर्माण गरेर क्षेत्रीय एकीकरणलाई (integration) माथिल्लो तहमा पुऱ्याउन सकिन्छ । यसै क्रममा छिमेकी देशहरूसँगको साझा विकासले चीनलाई लाभ र फाईदा पुऱ्याउनेछ । चिनियाँ राष्ट्र सदा नैतिकताको सिद्धान्त अनुसरण गर्छ र स्नेह र सदाचारलाई स्वार्थ भन्दा उच्च ठान्दछ । यो नै चिनियाँहरूको सदियौदेखिको नैतिक नियम र आचार व्यवहारको मान्यता हो । 'यसका जनताको पहिलो गुण (spirit) छिमेकी प्रतिको उदारता र परोपकारीतामा व्यक्त हुन्छ; चिनियाँ प्रशासनको राजनीतिक विचारको केन्द्रमा नैतिक र कार्यकारी दृष्टिकोणहरू संयुक्तरूपमा रहेका हुन्छन् । चिनिया जनताको प्रेम संकल्प भनेको अनाक्रमण, परोपकारीता र मित्रताद्वारा शान्तिप्रतिको प्रेमभाव हो, र उसका लागि मेलमिलाप (harmony) को दर्शन भनेको पहिले मेलमिलाप तर विविधतालाई सम्मान गर्दै भन्ने हुन्छ । यी विशिष्ट चरित्रको पूर्वीय (oriental) दृष्टिकोण चिनिया कुटनीतिको अमूल्य स्रोत हो' ।[७]

समावेशिता भन्ने शब्दले चिनिया जनताको चरित्रलाई जनाउँछ । यो समुद्र जस्तै अवधारणा हो । यसले विभिन्न स्रोतका नदीहरूबाट पानी ग्रहण

७. Wang Yi, 'Exploring the Path of Major-Country Diplomacy with Chinese Characteristics', *World Affairs*, No . 15, 2013, pp .28-31 .

गर्छ, त्यस्तै गरी खुला मस्तिष्क लिएर विविधता प्रति फराकिलो हृदय राख्छ । चिनिया राष्ट्रलाई उसको खुला मस्तिष्क, खुला र समावेशी सोचको निरन्तर पैरवी गर्ने, समुदायमाझ विविधता र एकात्मकताको समिश्रण, र अन्य सभ्यताहरूलाई सम्मान गर्न सदा तत्पर र अरूबाट निरन्तर सिकाई जस्ता विशेषताद्वारा पहिचान गर्न सकिन्छ । लामो इतिहासको समृद्ध सांस्कृतिक परम्पराबाट फाइदा लिएर चिनिया कुटनीतिले विभिन्न सभ्यताहरूमाझ रहेका विकासका विविध मार्गहरूलाई सम्मान गर्दै आएको छ । चीन विविधतालाई राम्ररी बुझ्दैछ र आपसी सम्मान कायम राखेर साझा धरातलको खोजी गरिरहेको छ । यसरी चीन राजनीतिक पक्षपात र बाधा अड्चन यथासक्य हटाउँदै आपसी आदान प्रदान र संवादलाई जोड दिइरहेको छ । एसिया प्रशान्त आफैमा एउटा विशाल क्षेत्र हो जहाँ सबै सदस्यहरूले आपसमा काँधमा काँध मिलाएर अवसरहरू एक–आपसमा साझेदारी गर्न सक्छन्, चुनौतिहरूको सामना गर्न सक्छन्, र समृद्धि र साझा विकासका लागि काम गर्न सक्छन् । पूर्वी एसियाका छिमेकी देशहरूसँग चीनको मित्रवत आदान-प्रदानको लामो इतिहास छ । चीन र पूर्वी एसियाली देशहरूले उपनिवेशवाद विरूद्धको संर्घष, स्वतन्त्रता र राष्ट्रिय मुक्तिका आफ्ना संघर्षहरूमा एक अर्कालाई मान्यता प्रदान गरेका छन् र समर्थन गरेका छन् । उनीहरूले पूर्वी एसियाली वित्तिय सङ्कटबाट पार पाउन र ठूला प्राकृतिक विपत्तिहरूको सामना गर्न पनि एक आपसलाई सहयोग गरेका छन् । साझा विगत, वर्तमान र भविष्यले पूर्वी एसियाली देशहरू र चीनलाई साझा नियतिको एउटै समुदायमा बाँधेर राखेको छ ।

अतः चार शब्दको सूत्र मित्रता, इमान्दारिता, आपसी लाभ र समावेशीता सहित बनेको छाता शब्दावलीले समुदायले पालना गर्नु पर्ने साझा दर्शन र आचार संहिताको रूपमा काम गर्नेछ ।

३ साझा भविष्यको एसियाली समुदाय निर्माणः सहयोग र विन विन

साझा नियति, सरोकार र जिम्मेवारीका निम्ति सौहार्दतापूर्ण क्षेत्रीय समुदाय निर्माण चिनिया चरित्रको ठूलो शक्तिराष्ट्र कुटनीतिले अघि सारेको अर्को नयाँ दर्शन र नयाँ दुरदृष्टि हो । यसले चीनलाई जिम्मेवारी र विशिष्ट ऐतिहासिक ध्येय बहन गर्न लगाउँदछ । 'साझा भविष्यको एसियाली समुदायको आधार चिनिया राष्ट्रको विशिष्ट सोचमाथि अडिएको छ । यसको चुरो 'मेलमिलाप

(harmony)' र 'संस्कारमा' निहित 'अन्तरव्यक्ति सम्बन्धमा प्रचलन हुने सौहार्दता' नै हो । । 'नियतिको समुदाय (community of destiny) ले तत्कालका लागि पनि अर्थ बोक्दछ । मानव जाति साझा चुनौती र साझा नियतिको सामना गर्दै एउटै विश्वमा अस्तित्ववान छन् । यो भनिने गरिएको ऐक्यवद्धता एक आपसमा गाँसिएको नियति हो । यसको लक्षणले हातेमालो गर्दै अघि बढिरहेका आजको मानवले भोगेको दुर्भाग्यपूर्ण नियतिका साथै भिन्नतालाई सम्मान गर्दै साझा भूमिकाको खोजी गरिरहेको र नियतिको साझेदारी गरिरहेको मानव समुदायतर्फ संकेत गर्दछ । सारमा, सँगै निर्माण गर्नु, बाँड्चुड गर्नु, मिलेर जिम्मेवारी बहन गर्नु र 'विन-विन' परिस्थिति निर्माण गर्नु यसका महत्वपूर्ण तत्वहरू हुन् । यसका आवश्यकीय चरित्रले चिनिया सभ्यतामा रहेका अन्य सांस्कृतिक परम्पराको साथै आपसी विश्वासलाई महत्व दिने, मित्रवत छिमेकलाई बढावा दिने र मित्रहरूबाट सहयोग र समन्वय लिने कुरालाई अङ्गिकार गरेको छ । अरूसँग मिल्न सक्ने सिद्धान्त भनेको परापूर्व देखिको मेलमिलापपूर्ण सहअस्तित्वलाई पछ्याउनु र विशाल मन (grand world like mind) को अभ्यास गर्नु हो । आजको विश्वमा बाँच्न र आर्थिक वृद्धिको लागि अर्थतन्त्र र व्यापार उच्च तहमा गहिरोगरी अन्तरनिर्भर छन् । मानव जातिका लागि एउटै मात्र पृथ्वी छ, जुन सबै देशहरूको साझा घर हो, र आज मानव जाति आपसी सहयोग र आपसी लाभको साझा नियतिको समुदाय बनेको छ । साझा नियतिको समुदायको सचेतना चिनिया सरकारले धेरै अवसरहरूमा वकालत गरेको नयाँ अवधारणा र दूरदृष्टि (vision) हो । यसलाई बल पुऱ्याउने तथ्यहरू भित्र मार्च २०१५ को एसियाको लागि बोआवो मञ्चको विषय 'एसियाको नयाँ भविष्यः साझा नियतिको समुदायतर्फ'[८], सेप्टेम्बर २०१५ मा सम्पन्न जापान विरोधी युद्धमा चिनिया जनताको विजयको ७० औं वार्षिक उत्सवमा प्रस्तावित 'शान्तिका निम्ति साझा मानव नियतिको समुदायमाथि दृढ विश्वास निर्माण गर्नुपर्छ[९], २८ सेप्टेम्बर २०१५ को युएनको साधारण सभाको ७० औं सत्रमा प्रस्तुत साझा मानव नियतिको समुदायतर्फ

---

८. Xi Jinping, 'Towards a Community of Common Destiny and A New Future for Asia', *People's Daily,* Mar . 29, 2015 .

९. Xi Jinping, 'Address at the Commemoration of The 70th Anniversary of The Victory of the Chinese People's War of Resistance Against Japanese Aggression and The World Anti-Fascist War', *People's Daily,* Sept . 4, 2015 .

एकजुट प्रयास गर्दै विन-विन सहयोग केन्द्रित अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध निर्माण गरौं'[१०] यी सबै चिनिया चरित्रको लक्ष्य, ध्येय र जवाफदेहिता प्रदर्शन गर्ने नयाँ दृष्टिकोणहरू हुन् ।

हालैका वर्षहरूमा देखिएको छ कि राष्ट्रपति सि जिन पीङले देशभित्र र अन्यत्र पनि साझा नियतिको समुदायको निर्माण सम्बन्धी पैरवीलाई स्पष्ट गरिरहनु नै भएको छ, र अतः साझा नियतिको समुदाय निर्माण गर्ने मार्ग चित्र र 'फाइभ इन वान (five in one)' को ब्लु प्रिन्ट बनिसकेको छ । 'समान व्यवहार र आपसी समझदारीको साझेदारी निर्माणको पैरवी गर्ने; नियमसंगत न्याय (fair justice), सह-निर्माण र साझेदारीको सुरक्षित परिदृष्य रचना गर्ने; खुलापन, नविनखोज (innovation), समावेशिता र आपसी लाभको विकास सम्भावना पछ्याउने मेलमिलाप र विविधताको मिश्रणको सभ्य आदान-प्रदानलाई प्रवर्द्धन गर्ने; र प्रकृति र हरित विकासलाई माया गर्ने पर्यावरणीय व्यवस्था निर्माण गर्ने ।'[११] चीनको वैदेशिक सम्बन्धको नयाँ दर्शनको रूपमा साझा नियतिको समुदाय निर्माणले शक्तिराष्ट्रको छवीलाई प्रकाश पार्ने र जिम्मेवार शक्तिका रूपमा आफ्ना चासो प्रतिविम्बित गर्ने लक्ष्य लिएको छ । यस्तो समुदाय चीनको लागि मात्र नभएर विश्वका लागि हो, र यस भन्दा अघि बढेर मानव कल्याणका लागि हो । समस्यामुक्त छिमेकका लागि घरेलु मेलमिलाप र अर्कोतर्फ घरेलु मेलमिलापबाट तर्कसंगत मेलमिलापपूर्ण छिमेकी चीनले खोजी गरिरहेको अवश्यम्भावी परिणाम हो ।

मानव नियतिको समुदायले आकार लिनका लागि तहगत रूपमा विभिन्न किसिमको साझा नियतिको समुदाय निर्माण गर्नु एउटा आधारभूत पक्ष हो । साझा नियतिको छिमेक समुदाय (peripheral community) निर्माणका लागि रणनीतिकरूपमा साझा भविष्यको एसियाली समुदायले अड्याएको छ । चिनिया चरित्रको ठूलो शक्तिराष्ट्रको कुटनीतिक सम्बन्धका लागि यो महत्वपूर्ण अङ्ग हो । यो साझा नियतिको छिमेक समुदायतर्फ अघि बढ्ने सिद्धान्त र व्यवहारमा

---

१०. Xi Jinping, 'Working Together to Create a New Mutually Beneficial Partnership and Community of Shared Future for Mankind', *People's Daily*, Sept . 29, 2015 .

११. Wang Yi, '2015: A Year for Pursuing Major-Country Diplomacy with Distinctive Chinese Features', *The Global Times*, Dec . 14, 2015 .

नविनता हो र एसियालीहरूले प्राप्त गरेको राजनीतिक ज्ञान र चेतनाको उच्चतम रूप हो । एक अर्थमा ठूलो शक्तिराष्ट्रको उदय पहिले क्षेत्रीय शक्ति बनेर सुरू हुन्छ र त्यो विश्व शक्तितर्फ विकास गर्छ । यसले विश्व शक्ति बन्ने क्रममा चीनले आफ्नो छिमेकको क्षेत्रलाई साझा नियतिको समुदाय निर्माणका लागि प्राथमिकतामा राख्न निर्देश गर्छ । चीनको उदयको परिमाण, गहिराई र दिगोपना चीनले अन्य एसियाली देशहरूसँग विकासका अवसरहरू र लाभाङ्श बाड्न सक्छ कि सक्दैन तथा सहयोग र 'विन विन' को दायरा फराकिलो बनाउन सक्छ कि सक्दैन भन्ने कुरामा नैं भर पर्छ । चीनको गहिरिँदो विकास रणनीतिका धेरै आधारभूत अवस्थाहरू एसिया र उसका छिमेकी देशहरूमा विद्यमान छन्, जहाँ चीनले शितयुद्धको समयमा जस्तो हात लाग्यो शुन्य हुने 'शुन्य–जोड खेल (zero-sum game)' 'जित्नेले सबै लैजाने (winner-takes-all)' जस्ता दृष्यहरू मञ्चन गर्न सक्दैन । इतिहासमा एसियाली मुलुकहरूले विश्वको नेतृत्वदायी गौरवपूर्ण सभ्यता निर्माण गर्नुका साथै औपनिवेशिक हेपाईको पीडा पनि भोगे । शित युद्धमा एसियाली मुलुकहरू दुई ठूला गुट, संयुक्त राज्य अमेरिका र सोभियत युनियनका लागि अग्रपंक्ति बने । उपरोक्त तथ्यले एसियाली मुलुकहरूलाई शान्ति र साझा समृद्धि कायम गर्न, थप सहमति, एकता र आपसी सहयोगतर्फ अघि बढ्न साझा नियतिको समुदाय निर्माण गर्न निर्देश गर्दछ । यो आम एसियाली जनताहरूको साझा आकांक्षा हो । यसले एसियाली मुलुकहरूको विकास प्रक्षेपण मार्ग एकतावद्ध गर्न हातेमालो गर्दै अघि बढ्न प्रेरित गर्छ र एसियाली विकासको जाँगर र प्राण शक्ति जागृत गर्दछ । यो नै एसियाको भविष्य र दूरदृष्टि पनि हो । एउटा उदाउँदो शक्तिको रूपमा चीन एसियाको परम्परा र भविष्यप्रति प्रतिवद्ध छ । चीनले समयको अग्रपंक्तिमा रहेको अवस्थाबाट फाइदा लिँदै सबै एसियाली मुलुकहरूका साझा चासोहरू एकत्रित गर्न (pool), सार्वजनिक वस्तुहरू (public good) र रणनीतिक सहारा (fulcrum) उपलब्ध गराउदै सहकार्य र विन विनको लागि समुदायिक मञ्च निर्माण प्रति प्रतिबद्ध हुनु पर्नेछ । साझा भविष्यको एसियाली समुदायको महत्वपूर्ण सदस्य चीन क्षेत्रका साझा चासो व्यवस्थापन गर्न सक्रिय भूमिका खेलिरहेको छ । यसका साथै चीन एसियाको क्षेत्रीय विकासका दीर्घकालीन सरोकारहरू सम्बोधन गर्न साझा मुल्यमा आधारित रचनात्मक र लाभदायक क्षेत्रीय व्यवस्थाको अन्वेषण गरिरहेको छ ।

असल छिमेकीपन एक आपसमा मिलेर बस्ने नियम हो। आपसी विश्वास, आपसी सम्मान र समानता यसका आधारभूत सिद्धान्तहरू हुन् र दोस्रो विश्व युद्धपछि उदाएका राष्ट्रहरूका लागि यो एक मात्र राणनीतिक छनोट हो। सबै कुरा विचार गर्दा जटिलता र विविधताका सन्दर्भमा सबै महादेशहरू मध्ये एसिया पहिलो नम्बरमा पर्छ। विभिन्न धर्म र संस्कृतिहरू भिन्न भिन्न मूल्य र विचारधारहरू, विभिन्न सामाजिक व्यवस्थाहरू, थुप्रै क्षेत्रीय विवादहरू, र आर्थिक विकासमा विशाल भिन्नताले एसियालाई अलि खुकुलो र छितरिएको क्षेत्र हो भन्ने देखाउँछ। यस पृष्ठभूमिमा चीनले अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्धको रणनीतिका रूपमा मित्रवत छिमेक नीति पछ्याउनु पर्छ र उसको 'मित्रता, इमान्दारिता, लाभ र समावेशिता' को नविन छिमेक कुटनीतिक नीति यसको साथै आउँछ। दिगो शान्तिको लागि स्थिर वातावरणको अपेक्षाका साथ चीन एसियामा विकास र सुरक्षालाई समान महत्व दिने सिद्धान्तमा अडिग रहन्छ। एसियाको सुरक्षा अवधारणा मुठभेड हैन संवाद हो, (हात लाग्यो शुन्य) शुन्य-जोडमा हैन (वरावरी जीत) 'विन विन' मा आधारित छ। यो नै सुरक्षा द्विविधाबाट उम्किएर दीर्घकालीन थिति र सुरक्षातर्फ मिलेर अघि बढ्ने उपाय हो। छिमेकी देशहरू चीनका लागि आफ्नै चरित्रको कुटनीतिक सम्बन्ध निर्माण गर्ने प्राथमिक महत्वका मञ्च हुन्। एसियाली क्षेत्र साझा भविष्यको समुदाय निर्माण गर्न एउटा भू-रणनीतिक सहारा हो र चीनका लागि एसिया बाहिरको विश्वतर्फ अघि बढ्ने पाउदान (foothold) हो। साझा भविष्यको एसियाली समुदाय निर्माणको ऐतिहासिक सुरूवाती बिन्दुमा, चीनको छिमेक कुटनीतिक नीतिले यो सन्देश फैलाउन धेरै योगदान गर्नु पर्नेछ र उक्त अवधारणालाई वास्तविकतामा परिणत गर्न धेरै लामो यात्रा पुरा गर्नु पर्नेछ।

चीनको बेल्ट रोड इनिसिएटिभ एसियाली मुलुकहरूको रणनीतिक आकांक्षासँग मिल्दो छ। केही सहकार्यका शृङ्खलाहरूले छिमेकी देशहरूलाई फाइदा पुऱ्याउने क्षमता राख्दछन्। 'कनेक्टीभिटी' परियोजनाले एउटा बलियो पूर्वाधार सुविधा दिन्छ र यो साझा नियतिको समुदाय निर्माण गर्ने चिनिया प्रयास हो। रेशम मार्ग कोष, एसियाली पूर्वाधार लगानी बैङ्क, चीन-पाकिस्तान आर्थिक करिडर, बङ्गलादेश-चीन-भारत-म्यानमार आर्थिक करिडरको निरन्तर प्रवर्द्धन जस्ता प्रयासहरू साझा भविष्यको एसियाली समुदाय साकार बनाउने महत्वपूर्ण स्रोत र सेतु बन्नेछन्। यी परियोजनाले छिमेकी देशहरूमा गहिरो

सहयोगमार्फत् उनीहरूका यथेष्ट चाहना पुरा गर्नेछ र यी आपसी फाइदा र विन-विन वास्तविकतामा परिणत हुनेछन् । स्थलीय 'रेशम मार्ग आर्थिक क्षेत्र' मध्य एशिया हुँदै पश्चिम तर्फ अगाडि बढ्छ भने 'समुद्री रेशम मार्ग' दक्षिणपूर्व एसियालाई दक्षिण एसियासँग जोड्ने मार्ग हो । यहाँ टिप्पणी गर्नु मनासिब हुन्छ कि 'बेल्ट एण्ड रोड' इनिसियटिभले साझा भविष्यको एशियाली समुदाय निर्माणमा रणनीतिक अर्थ महत्व राख्दछ । रेशम मार्ग आर्थिक क्षेत्र चीनको उदयका निम्ति रणनीतिक करेसाबारी हो । मध्य एसियाली अर्थतन्त्रका शक्ति र सम्भावना कमजोर रहेका कारण यो क्षेत्रमा अमेरिकी प्रभाव कम छ र यहाँ चीनको स्थायीत्व र सुरक्षा माथिको खतरा पनि तुलनात्मक रूपले कम छ । यसको ठीक विपरित 'समुद्री रेशम मार्ग' चीन घेर्ने सुरक्षा अवस्था र उदाउँदो चीन कति अघि पुग्न सक्छ भन्ने कुरासँग जोडिएको महत्वपूर्ण क्षेत्र हो ।

एक्काइसौं शताब्दीमा विश्व अर्थतन्त्र र राजनीतिको केन्द्र एसिया प्रशान्त क्षेत्रमा सर्दैछ । ६० वर्ष देखिको दिगो र द्रुत आर्थिक वृद्धिका कारण आर्थिक विकासको जाँगर र प्राणशक्तिले भरीपूर्ण पूर्वी एसिया नै त्यसको मुटु हो । राजनीतिक सुरक्षाका सन्दर्भमा एसियामा घरेलु अशान्ति र क्षेत्रीय गन्जागोलका बाछिटा मात्र हैन, बरू क्षेत्रीय विवाद र द्वन्द्वले जन्माएको सार्वभौमसत्ताको विवाद पनि विद्यमान छन् । चीनको उदयलाई रोक्न र प्रतिरक्षा गर्न संयुक्त राज्यले आफ्नो रणनीतिक केन्द्र पूर्वी एसिया सारेको छ । यस सन्दर्भमा 'बेल्ट एण्ड रोड' इनिसियटिभमार्फत् चीनले रणनीतिक दिशा कसरी समात्ने छ भन्ने विषय चिनिया चरित्रको वैदेशिक कुटनीतिका लागि नयाँ कार्यसूचि बनेको छ । साझा भविष्यको एसियाली समुदायको निर्माणले व्यवहारमा अझै अन्वेषण गर्दै, अझ बढी अनुभव सँगाल्दै लामो दुरी पार गर्न बाँकी नै छ ।

❍

नेपाल-भोट हिमाली क्षेत्रको विकास र वान बेल्ट वान रोड (ओबोर) को सन्दर्भ

डा. विपिन अधिकारी*

चीनको स्वशासित क्षेत्र भोट (तिब्बत) तथा नेपाल बीचको ऐतिहासिक सम्बन्धका विशिष्ट पाटाहरू छन् । ऐतिहासिक भोटको कुरा गर्दा नेपालको सन्दर्भ तुरुन्तै जोडिन आउँछ । यो सम्बन्धको आर्थिक, सामाजिक तथा राजनीतिक आधारहरू स्पष्ट थिए । हिमवतखण्डद्वारा जोडिएका तथा बाह्य संसारदेखि अलग यी दुई छिमेकी-माझ त्यहाँको शक्तिशाली राजवंश बीचको बिहेवारीदेखि अभूतपुर्व रूपमा दुई पक्षीय आर्थिक, सामाजिक तथा राजनीतिक आयामहरू विकास भएको देखिन्छ । यी सम्बन्धहरू पारस्परिक आवश्यकताका आधारमा विकसित भएका थिए । विशेषगरी काठमाडौं उपत्यका तथा छेउछाउका साना राज्यहरूले भोटसँगको आर्थिक र व्यापारिक सम्बन्धलाई सँधै महत्व दिएको देखिन्छ ।

नेपालमा सन् १९५०-५१ मा राजनीतिक परिवर्तन हुनु अघिसम्म पनि ल्हासाको बरखोर मार्केटमा टन्न नेपालीहरूको पसल देखिन्थ्यो । त्यतिमात्र नभई नेवार व्यापारीहरूले आफ्नो सुरक्षाका लागि *माउजी* पेस्तोल भिरेर हिँडेको देखिन्थ्यो । तत्कालीन पुस्तकहरूमा व्यापारिक सामानहरू बोकेर हिमाल वारीपारी गर्दै हिँडेका भोटेली घोडाको लस्कर हेर्न पाइन्छ । भोटमा लामो अवधिसम्म नेपाली सिक्काहरू प्रचलनमा रहेको थियो । त्यति मात्र नभई ल्हासामा नेपाली व्यापारीहरू संगठित पनि थिए । यो लेखकले सन् १९४७ मा खिचिएको नेपाली च्याम्बर अफ कमर्शका पदाधिकारीहरूको तस्बीर पनि ल्हासामा देखेको छ । नेपाली व्यापारीहरूको ल्हासा, सिगात्से, ग्यान्त्से र कोलकातामा ठूलो उपस्थिति थियो । कोलकाताका सामान काठमाडौं हुँदै नेपाली व्यापारीहरूमार्फत् ल्हासा पुग्दथ्यो । त्यसैगरी ल्हासाबाट स्थानीय उत्पादनहरू एवम् सिल्करोडमार्फत् आएका पूर्व-दक्षिणी चीन लगायत युरोप तथा मध्य एसियाली गणतन्त्रहरूबाट

* संवैधानिक कानूनका नेपालका एक प्रतिष्ठित विज्ञ हुनुहुन्छ । उहाँ ओबोरका कानूनी पक्षहरू, नेपालमा त्यस्का परिणामहरू र त्यसबाट नेपालको विकासका लागि सम्भावनाहरूबारे अध्ययनरत हुनुहुन्छ ।

आउने सामानहरू लिई उनीहरू पुनः काठमाडौं हुँदै भारतीय बजारतर्फ हानिन्थे । परम्परागत रूपमा रेशम आयात गर्ने बाटो पनि यही थियो ।

नेपाली मध्ययुगको वैभवको कारण यही थियो । यो आयात-निर्यात वा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा काठमाडौं उपत्यका आफैं विभिन्न किसिमका उत्पादनहरूको केन्द्र बन्न पुगेको थियो । शताब्दिऔं पुरानो यो सम्बन्धले हिमाल वारी र पारीका समाजमा भावनात्मक सम्बन्ध पनि बनाएको देखिन्छ । नेपाली र भोटेली बिहेवारी वा अघोषित सम्बन्धका कारण जन्मिएका सन्तान 'खचरा' हरू (वर्णशंकर) को एउटा जमात नै देखिन्थ्यो । नेवारी साहित्यमा लेखिएका 'जिवया ला लछि मदुनी' वा नेपालीमा लेखिएको मुना-मदन जस्ता करूण गीति-काव्य तथा कथाहरूले हिमाल वारी र पारी कमाउन आई-जाई गर्नेहरूको यो सम्बन्धको घनिष्ठतालाई उल्लेख गर्दछन् । नेपालको प्रथम दौत्य सम्बन्ध पनि भोटसँगै भएको हो । यो सम्बन्धको आर्थिक पक्षमा तिक्तता आउँदा भोट र नेपाल बीच मनोमालिन्य तथा लडाइँ पनि भएको छ ।[१] यसबाट यी दुई छिमेकहरू कसरी लामो अवधिदेखि एकअर्कासँग सम्बन्धित थिए भनी अन्दाज गर्न सकिन्छ ।

यति हुँदाहुँदै पनि बीसौं शताब्दिको पूवार्द्धदेखि नेपाल-भोट सम्बन्ध पातलिँदै गएको देखिन्छ । सीमावर्ती ग्रामीण क्षेत्रमा पारस्परिक आत्मनिर्भरता आज पनि कायम नै छ । त्यहाँ विशेष परिवर्तन देखिँदैन । तर पनि राज्यस्तरको सामाजिक, आर्थिक तथा व्यापारिक सम्बन्धमा यो घट्दो न्यानोपन टड्कारै देख्न सकिन्छ । यसको विभिन्न कारणहरू छन् ।[२] पुराना थली वा पाटन हुँदै पूर्वी चीनबाट पश्चिमतर्फ लागेको ऐतिहासिक सिल्क रोडसँग जोडिएको भोटप्रति नेपालको आर्थिक आकर्षण नेपालको नजिकको भारतीय बजार र भारतमार्फत् समुद्रसम्मको पहुँचभन्दा कमजोर देखिँदै गयो । त्यसैगरी नेपालको दक्षिणी छिमेकी हिन्दुस्तानका राज्य रजौटाहरूलाई उपनिवेश बनाई आर्थिक तथा राजनीतिक

१. See Alex McKay (ed), *History of Tibet*, Vol I, II & III (London: RoutledgeCurzon, 2003) (comprises outstanding articles by experts on the history of Tibet from the ancient times showing highlights on Tibet-Nepal relations from the very beginning)

२. See, i . e . Prem Raman Uprety, *Nepal Tibet Relations 1850-1930: Years of Hope, Challenges and Frustrations* (Puga Nara, 1980); *Tirth Prasad Mishra, Taming of Tibet: Historical Account of Nepal Tibet Relations 1900-1930* (Nirala Publications, 1996)

रूपमा जरो गाडी बसेका बेलायतीहरूसँग बढ्न गएको नयाँ सम्बन्धका कारण पनि भोटसँगको सम्बन्ध घट्न गएको हो । नेपालले दक्षिणवर्ती समतल क्षेत्रमा आफ्नो राष्ट्रिय हितको कसीमा त्यहाँका स्थानीय राजा-रजौटालाई भन्दा उपनिवेशमुखी बेलायतीहरूलाई महत्व दियो । यतापट्टिको सम्बन्धले नेपालले एउटा सम्पन्न साम्राज्यवादीसँग सम्बन्ध कायम गर्ने अवसर पायो भने उनीहरूको समीपताबाट बेग्लै प्रकारको आर्थिक एवम् राजनीतिक फाइदा लिने अवसर पनि प्राप्त गऱ्यो । यसबाट नेपाल समुद्री बाटोसँग पनि जोडिन पुग्यो । पूर्वी चीनबाट विकसित हुँदै मध्य एसिया तथा पश्चिम युरोपतर्फ बढेको सिल्क रोडसँगको भोटमार्फत् जोडिएको नेपालको नाता अब आर्थिक रूपमा टिकिरहन सकेन ।

बेलायतीहरू सँगको सहकार्य बढ्दै जाँदा नेपालको परम्परागत सहयात्री भोटसँगको ऐतिहासिकसम्बन्धमा कमीकमजोरी बढ्दै गएको देखिन्छ । बेलायतीहरू सन् १९४० को उत्तरार्द्धमा यो क्षेत्रलाई छाडी हिँड्न बाध्य भएपछि स्वतन्त्र भएको भारतसँग नैं नेपालले यो सम्बन्धलाई निरन्तरता दिएको हो । भारत स्वतन्त्र भइसके पछि पनि नेपाल भारततर्फ नैं बढी आकर्षित भइरहेकै हो । अर्कोतर्फ चिनियाहरूको सोचाई जेसुकै भएता पनि कोदारी राजमार्ग बनेर प्रयोगमा आइसके पनि नेपालको भोटसँगको सम्बन्धलाई विस्तार गर्ने दृष्टिकोणले हिमाली क्षेत्रको भौगोलिक एवम् वातावरणीय विकटतालाई सम्बोधन गर्न विशेष प्रयास हुन सकेन । चिनियाहरूको आर्थिक विकास पूर्वी-दक्षिणी तटीय क्षेत्रबाट सुरू भएको देखिन्छ । भोट चीनको अभिन्न अंग भइसके पछि विकास त्यहाँसम्म पुग्न धेरै समय लागेको देखिन्छ । नेपालले पनि मूलभूमि चीनलाई यसतर्फ आकर्षित गर्न नसकेको यथार्थ हो । अर्कोतर्फ उपनिवेशवादबाट उन्मुक्ति पाएको भारतको औपनिवेशिक आकांक्षाहरू नेपालपट्टि बढ्दै जान थालेपछि नेपाल-भोट (चीन) सम्बन्धमा झनैं आँखा लाग्न थालेको प्रष्ट हुन्छ । यस्तै पृष्ठभूमिमा नेपाल-भोट सम्बन्धमा देश निर्माणमा रणनीतिक रूपमा सोच्नुपर्ने आधारहरू क्रमशः परिवर्तन हुँदै गएका हुन् । हरेक सन्दर्भमा औपनिवेशिक भारत नै सजिलो विकल्पका रूपमा देखिन आयो । यसका राजनीतिक स्वार्थहरू अब स्पष्ट हुँदैछन् ।

गत ६ दशकको नेपाल-भोट (चीन) सम्बन्ध सुमधुर उदाहरणका रूपमा लिन सकिन्छ । चीनले नेपालको विकासका लागि प्रशस्त खर्च गरेको पनि

छ । यो नेपालको एउटा महत्वपूर्ण लगानीकर्ता हो । तर भोट र नेपाल बीचको ऐतिहासिक क्षेत्रीय सम्बन्धका सन्दर्भमा भने यो अवधिमा कुनै विशेष कोशेढुंगा कायम भएको देखिँदैन । यो अवधि चीनका लागि आन्तरिक तथा बाह्य रूपमा पुनःजागरण तथा नयाँ शक्तिको सिर्जना तथा सघनीकरणको अवधिको रूपमा देखा पऱ्यो । एकिकृत भारतले पनि यो अवधिमा आर्थिक गतिशिलता देखाएको छ । तर चीन र भारतबीचको ट्रान्जिट भई आर्थिक रूपमा सबलीकरण गरेको ऐतिहासिक नेपालको पुरानो वैभव फर्कन सकेन । न चीनले आफ्ना लागि भोट-नेपाल सम्बन्धको व्यापकतालाई पुनरूद्धार गर्न खोज्यो, न नेपालले यसका लागि कुनै नवीन प्रयास गर्न सक्यो । आर्थिक समृद्धि निरन्तर विकासको परिणाम हुन्छ । विविध कारणहरूले सुरूका अवधिहरूमा भोटमा पनि विकास अवरूद्ध हुन गयो । नेपालमा पनि त्यस्तै भयो ।

सामाजिक रूपमा हेर्ने हो भने वि.सं. १९९२ मा प्रकाशित तथा 'जि वया ला लछि मदुनी' गीति काव्यको नयाँ अवतार स्व. लक्ष्मीप्रसाद देवकोटाको 'मुनामदन' ले नेपालमा किन 'ल्हासामा सुन छ, मेरो कान बुच्चै' भन्ने उखान चल्यो होला भन्ने प्रश्नको जवाफ दिन्छ । धन कमाउन भोट जाने चलन त्यसै त चलेन होला । समृद्धिको आधार नहुँदो हो त किन युवाहरूको भोट जाने सपना हुन्थ्यो ? साहित्यहरू जनमानसका प्रतिविम्ब हुन्छन् । गत शताब्दिमा अंग्रेजहरूका कारणले चलेको मुग्लान जाने चलनको पृष्ठभूमि पनि आर्थिक अवसर नै हो । सम्पन्नताको उदाहरणमा मात्र नभई भोट र नेपालका जनताहरू सुख-दुःख अनि प्रेम र विरहका विषयवस्तुबाट पनि जोडिन पुगेका थिए । एकातिर यो यथार्थले भोटको सम्पन्नता देखाउँछ भने अर्कोतर्फ नेपाल-भोट व्यापारले दिएको लाभतर्फ पनि इंगित गर्दछ । तर दोस्रो विश्वयुद्धपश्चात् विश्वमा आएको परिवर्तन सँगसँगै दक्षिणतर्फ भएको बाटोघाटो, पुल, सडक तथा प्रविधिको विकासझैँ नेपाल र भोटबीच पनि सोही कुरा देखिएन । चिनियाहरूले पनि विविध कारणले यो प्रक्रियालाई सहयोग गर्न सकेनन् ।

ऐतिहासिक रूपमै भन्ने हो भने पनि भोट-नेपाल सम्बन्ध राम्रो हुँदा पनि भोट र नेपाल बीच सीमा कायम गर्ने हिमालय दुवै छिमेकीका लागि सजिलो थिएन । पारस्परिकताका आधारहरूमा बाध्यताहरू पनि थिए । मुनामदनका नायक मदनले आफ्नी मायालुपत्नी मुनालाई अटेर गर्दै धन कमाउन भोट जाँदाको भयावह मनस्थितिलाई यसरी वर्णन गरेको देखिन्छ :

डाँडा र काँडा, उकाला ठाडा, जङ्घार हजार
भोटको बाटो, ढुंगा र माटो, नङ्गा र उजार
कुइरो डम्म, हिउँले टम्म, त्यो विष फूलेको
सिमसिमे पानी, बतास चिसो, बरफझैँ झुलेको ।
मसाने खम्बा, लामाका गुम्बा, शीर गोल खौरेका
बाटामा जाने, हातखुट्टा ताने, आगाले बौरेका ।
बाटामा सही अनेक कष्ट लक्ष्यको टुनामा
मदन ल्हासा झल्झल देख्थे बिउँझिदो स्वप्नमा... ...

द मेकिङ्ग अफ मोर्डन टिबेट का लेखक ए. टम ग्रनफेल्डले मदनले देखेको दिवास्वप्नको वास्तविकता यसरी देखाउँछन् :

In 1950 Tibet was a primitive land with a feudal social structure and a preindustrial economy . The Han [ethnic group in the mainland China] referred to it as a land of "three great lacks" (fuel, communication, people) and of "three abundances" [poverty, oppression, terror of the supernatural] . The first tasks the Chinese set themselves were to survey the land, restructure the local governing organs, and establish a network of transportation and communication facilities.[3]

City	Elevation
Nyingchi	3,100 m (10,200 ft)
Chamdo	3,200 m (10,500 ft)
Lhasa	3,650 m (12,000 ft)
Shannan	3,700 m (12,100 ft)
Shigatse	3,800 m (12,500 ft)
Nagqu	4,500 m (14,800 ft)
Ngari	4,500 m (14,800 ft)

भोट र नेपाल बीचको भौगोलिक, वातावरणीय र सामाजिक परिस्थिति आज पनि त्यही नै हो । तर अब नेपाल-भोट हिमाली क्षेत्रको यो परिस्थितिमा

३. A Tom Grunfeld, *The Making of Modern Tibet 121* (London: Routledge, 2015)

परिवर्तन आउँदै छ । भोट विभिन्न किसिमले सम्पन्न बन्दैछ । यसका अर्थ व्यवस्थाका आधारहरू बलिया हुँदैछन् भने नयाँ आधार लिँदैछन् ।[४] यस्ले नेपाल भोटको पुरानो सम्बन्धको पुनरावृत्ति मात्र होइन, पुनःनिर्माण र सबलीकरण सम्भावनाहरू पनि देखाएको छ ।

भोटको पुनसंवेष्ठन (रिप्याकेजिङ्ग) तथा नवनिर्माण

आधुनिक चीनको विभिन्न प्रदेशहरू मध्ये सबैभन्दा उच्च वृद्धिदर भएको प्रदेश भोट नै हो । सन् २००६ मा मात्र रेल-वे लाइनबाट मूलभुमि चीनसँग जोडिए पछि भोटको ङरी, नागृ, चामदो, सिगात्से, ल्हासा, शान्नान र न्यिङ्गचि गरि सातवटै उपप्रदेशहरू निरन्तर विकसित हुँदै छन् । भोटलाई चीनाउने परम्परागत भोटेली संरचना तथा ऐतिहासिक धरोहरहरूको पुनः निर्माण गरिनुका साथसाथै आजको भोटमा चीननै नसक्ने गरी बाटोघाटो, सार्वजनिक आवास, खानेपानी, बिजुली, स्कूल, कलेज र विश्वविद्यालयको पूर्वाधार विकास गरिएको छ । पेट भर्ने कृषि तथा पशुपालनको युगबाट भोट क्रमशः खाद्य प्रशोधन, खनिज उत्खनन, जलविद्युत विकास, परम्परागत औषधीहरूको आधुनिक विकास, हस्तकला, शहरीकरण, औद्योगिक क्षेत्र निर्माण लगायतका क्षेत्रमा प्रवेश गरिसकेको छ । परम्परागत कौशलका सामानहरूको उत्पादन तथा बिक्रीवितरण प्रशस्त बढेको छ । भोटका कार्पेट ऐतिहासिक काल देखि नै विशिष्ट मानिन्छ । आधुनिक बन्द-व्यापार, पर्यटन विकास, घरेलु उत्पादनका सामानहरू, बिदा मनाउनेहरूका लागि तयार गरिएका विशेष आकर्षणहरूले भोटलाई आमूल परिवर्तन गरिसकेका छन् । भोटको वार्षिक आयातमा पेट्रोलियम, प्राकृतिक ग्यास र रबरको मात्रा बढेको छ । सडक संरचनाहरू यत्रतत्र फैलिँदै छन् । रेल-वे पनि सोही रूपमा विस्तार हुँदै छ । यो सँगसँगै भोटले चीन मूलभूमिसँग समायोजन गर्दै पश्चिमी चिनिया प्रदेश सिन्जियाङ्ग तथा पारीका मध्य-एसियाली गणतन्त्रहरूसँग पनि जोडिन पुगेको छ ।

भोटेली प्राकृतिक सम्पदा तथा धर्म र संस्कृतिको पर्यटनीकरण आजको चीनको सबैभन्दा ठूलो आर्थिक चासोको विषय मानिन्छ । राम्रा होटल, रेष्टुरेण्ट र बारहरूले सहरी क्षेत्र भरिएका छन् । पर्यटकहरूलाई लोभ्याउने थली तथा

---

४. See Rongxing Guo, *China's Regional Development and Tibet* (Singapore: Springler, 2016)

पाटनहरू, 'रिभर भ्याली' तथा डाँडाकाँडा र यसमा रहेका गुम्वा तथा चैत्यहरू तथा तिनका छेउछाउमा पर्यटकहरूका लागि नयाँ-नयाँ र विशिष्ट प्रकारका अत्याधुनिक संरचनाहरू बनेका छन् । एउटा पनि एयरपोर्ट नभएको भोटमा आज ल्हासा, नागकु, ङरी, न्यीङ्ची, कामदो र सिगात्से एयरपोर्ट लगायत ६ वटा एयरपोर्टहरू बनिसकेका छन् । गत केही वर्षदेखि भोटले प्रत्येक वर्ष एक करोड भन्दा बढी आन्तरिक तथा बाह्य पर्यटकहरू भित्र्याउँदै छ । अर्थ व्यवस्थामा तिनको छापलाई व्यवस्थापन गर्न सरकार निरन्तर क्रियाशील देखिन्छ । विशेष गरी पछि विकासका उद्देश्यले निर्माण गरिएका अजङ्गका दरिला र विशाल संरचनाको निर्माण र एकै पटकमा हजारौं हजार मान्छे परिचालन गर्न सक्ने चिनिया क्षमताबाट भोटले प्रशस्त बन्ने मौका पाएको छ ।

संगठित क्षेत्रको विकास आजको भोटको नयाँ पक्ष हो । परम्परागत भोटेली औषधी उत्पादन गर्ने छिजेङ्ग टिटिएम, टिबेट मिनेरल डेभेलपमेण्ट कम्पनी, सडक तथा पुल निर्माण गर्ने टिबेट टियान्लु कम्पनी, प्रोपर्टी डेभेलपर एलोङ्ग टिबेट कम्पनी, र मिनेरल वाटर र अल्कोहल उत्पादन गर्ने टिबेट ग्यालेक्सी साइन्स् एण्ड टेक्नोलोजी जस्ता कम्पनीहरू भोटमा संस्थापित भइसकेका छन् । भोटको यो नयाँ परिदृश्य नेपालका लागि पनि अवसरका रूपमा देखा पर्दछ ।

वान बेल्ट वान रोड (ओबोर) को सन्दर्भ

वस्तुतः तीन दशभन्दा बढी अवधिदेखि लगातार उन्नति गर्दै रहेको चीनका वर्तमान राष्ट्रपति सि जिनपिङ्गद्वारा प्रस्तावित 'वन बेल्ट, वन रोड' (ओबिओआर) सम्बन्धी नीतिले भोटलाई विकास तथा समृद्धिका नयाँ आधारहरू प्रदान गर्दैछ । यस अवधारणा अन्तर्गत चीन आफ्नो व्यापार मार्ग मध्य चीन-भोट हुँदै पश्चिम चीन क्षेत्रबाट मध्यएसिया र युरोपसम्म फैलाउन चाहान्छ । पाकिस्तान र मध्यएसियाको प्रवेश यो व्यापारिक रूटको सफलताका लागि अत्यावश्यक छ । यो बाटो भोट तथा यसपछि सिन्जियाङ्ग प्रदेशबाटै जानु पर्दछ ।

यो नयाँ परिदृष्यका साथसाथै चीन सरकारले भोट र नेपाल बीचका प्राकृतिक तथा वातावरणीय जटिलताहरूको समाधान पनि खोज्दै छ ।

नेपाल र भोटलाई छुट्याउने हिमाली पवर्तमालामा सदियौंदेखि प्रयोगमा रहेका विशिष्ट भन्ज्याङहरू छन् । नेपालको सबैभन्दा पश्चिममा रहेको र व्यापारिक प्रयोग पनि हुँदै रहेको भञ्ज्याङ हिल्सा भन्ज्याङ हो । यो कर्णाली

क्षेत्रको हुम्ला जिल्लामा पर्दछ । हिमालको अर्कोपट्टि भोटको ङरी प्रदेशको बुराङ सहर पर्दछ । हिल्सादेखि ५१ किलोमिटर दक्षिणमा सिमिकोट पर्दछ । सिमिकोट हुम्लाको सदरमुकाम हो । यसलाई विभिन्न जिल्ला हुँदै दक्षिणतर्फ भारतसँग सडकबाट जोड्न सकिएमा भोट तर्फ रहेको मानसरोबर तथा कैलाश पर्वतको तीर्थ गर्न जाने हिन्दु, बुद्धमार्गी तथा अन्य पर्यटकहरूका लागि हिल्साको बाटो सबैभन्दा सजिलो बाटो बन्न सक्दछ । मानसरोबर तथा कैलाश दुवै प्रशिद्ध तिर्थ स्थल हुन् । सिमिकोटबाट ५६ किलोमिटर उत्तरमा बुराङ सहर पर्ने हुनाले मानसरोबर तथा कैलाश जाने तीर्थयात्रीका लागि चिनिया क्षेत्रसम्म पुग्ने यो महत्वपूर्ण नाका हो । बुराङलाई नेपालीले ताक्लाकोट भन्दछन् । कर्णालीलाई आफ्नो राजधानी बनाउनु पूर्व खस शासकहरूको राजधानी ताक्लाकोट भएको मानिन्छ । बुराङ शहरको सहरीकरणको स्तरोन्नतिका कामहरू भैरहेका छन् यो शहर लाई सिमान्त शहरको रूपमा विकाश गर्ने चीन सरकारको लक्ष्य छ । हुम्ला कै यारी भन्ज्याङ पनि प्रयोगमा रहेको छ ।

हिल्सा पूर्व भोट र नेपाल बीचको सिमानामा अन्य धेरै भन्ज्याङहरू प्रयोगमा छन् । मुस्ताङ जिल्लाको जोमसोम हुँदै आईजाई गर्नेबाटो शताब्दिऔं देखि दुवै तर्फका स्थनिय बासिन्दाद्वारा प्रयोग हुँदै आएको छ । गोरखा जिल्लाको लार्के भन्ज्याङ, संखुवासभा जिल्लाको किमाथाङ्का, दोलखा जिल्लाको लामाबगर, हुम्ला जिल्लाको यारी तथा मुगु जिल्लाको बाटो र ताप्लेजुङ जिल्लाको ओलोङचुङगोला पनि ऐतिहासिक रूपमा प्रयोग हुँदै आएका भन्ज्याङहरू हुन् । आजको बाटोघाटो र स्थानिय पूर्वाधारको दृष्टिकोणले मुस्ताङ र लार्के भन्ज्याङमा तुलनात्मक रूपमा राम्रो देखिन्छ । यी भन्ज्याङहरूमा भन्सार सुविधा पनि छ । तर यी सबै नाकाहरूलाई बाह्रै महिना चलाउनका लागि पूर्वाधार विकास आवश्यक हुन्छ ।

अहिलेको समयमा चिनिया सरकारले रसुवागढीबाट भोट तर्फको केरूङ जाने बाटोलाई अन्य भन्ज्याङहरू भन्दा बढी महत्व दिएको छ । केरूङसम्मको बाटो २०१४ मै बनेर प्रचलनमा आइसकेको छ भने नेपालपट्टिको रसुवागढीदेखि काठमाडौंको बाटो पनि प्रचलनमा आइसकेको छ । यो बाटोलाई गत वर्षको भुइँचालोले धेरै क्षति पुऱ्याए पनि यसको पुनर्निर्माण भइसकेको छ तथा यसलाई अझ बलियो र फराकिलो बनाउनेतर्फ नेपालसरकारको सोचाई छ । भुइँचालोको लगत्तै चिनिय सरकारले यहाँका पिडित स्थानीय बासिन्दालाई सिगात्से सहर पुऱ्यायो । सिगात्से सहर हिमाली क्षेत्रको सबैभन्दा ठूलो सहर हो । यहाँ आधुनिक

पूर्वाधारहरूको व्यवस्था भै सकेको छ । नेपालको तातोपानीको साटो स्थानीय भन्सार सेवाहरू न्यालम (कुती) मा पुऱ्याउने उनीहरूको सोचाई देखिन्छ । न्यालम नेपाल-भोट व्यापारको ऐतिहासिक बाटो हो । ऐतिहासिक नेपालमा 'काँशी जानु कुतिको बाटो ?' भन्ने उखान नै छ । यो उखानले परम्परागत रूपमा कुति हुँदै भोटको व्यापार गरिन्थ्यो भन्ने स्पष्ट हुन्छ । तर न्यालमलाई सञ्चालन गर्ने हो भने यसलाई पनि तातोपानीकै नेपाल-चीन मैत्री पुलसँग जोड्नु पर्ने हुन्छ । यस विषयमा के उचित हुन्छ त्यो सल्लाह गर्नुपर्ने आवश्यकता छ । रसुवागढी-केरूङको बाटो २०१४ देखि नै निरन्तर प्रयोगमा छ । चिनियाहरू यसमा बढी भर पर्न चाहन्छन् । यसमा नेपालले आपत्ति गर्नु पर्ने कारण छैन ।

नेपालको सबैभन्दा चर्चित तथा पहिलो कालोपत्रे बाटो तातोपानी भन्ज्याङको बाटो हो । गत वर्ष वैशाखको भुइँचालोपछि भौगर्भिक संवेदनशीलताका कारण यो बाटो प्रयोग गर्न दिइएको छैन । विशेषगरी तातोपानी भन्ज्याङको उत्तर भोट तर्फका संरचनाहरू प्रयोग गर्न सकिने खालको भइसकेको छ भने पनि नेपाल तर्फको संरचनाहरूमा व्यापक रूपमा सुधार गर्नुपर्ने अवस्था छ ।

सिन्धुपाल्चोकको तातोपानी-खाशा तथा रसुवागढी-केरूङ बाहेक पनि अन्य ६ वटा भन्ज्याङहरूको व्यावशायिक प्रयोग गर्न सकिन्छ । त्यसमध्ये पनि दुई भन्ज्याङहरू प्रयोग हुने अवस्थामा पुग्नै आटेका छन् । मुस्ताङ जिल्लाको जोमसोमको कोरला भन्ज्याङ विभिन्न जिल्ला हुँदै सिधै दक्षिणमा भैरहवाको सुनौली रोडसँग जोडिन्छ । त्यस्तै फलाटे भन्ज्याङलाई सिधै २९१ किलोमिटर परको बाटो तय गर्दै ढल्केवर जनकपुर सडकसँग जोड्न सकिन्छ । त्यसैगरी झापा जिल्लाको केचनाबाट ३९१ किलोमिटरको सडक मार्ग हुँदै ताप्लेजुङ जिल्लाको ओलाङचुङगोला भन्ज्याङ हुँदै भोट पुग्न सकिन्छ । विराटनगर रोडलाई पनि संखुवासभा जिल्लाको किमाथाङ्का भन्ज्याङसँग जोड्न सकिन्छ । माथि उल्लेख गरिएझैँ यदि नेपालगञ्जलाई हुम्लाको हिल्सा भन्ज्याङसँग जोड्ने हो भने ६८२ किलोमिटर सडक तय गर्नुपर्ने हुन्छ । करिब ३९८ किलोमिटर लामो बाटो हुँदैजाने ब्रह्मदेव मण्डी तथा टिङ्कर राजमार्ग पनि अर्को व्यापारिक रूट हुन सक्छ । यी सबै सडकहरूका बारेमा सोचिएका छन् । यिनको निर्माण कार्य पनि कतिपय क्षेत्रमा भइरहेकै छन् । जाँगर तथा पुँजीको अभावमा तिनको कार्यान्वयन ढिलोढालो भइरहेको देखिन्छ । चीनका प्रधानमन्त्री वेन जिअबाओ सन् २०१२ मा काठमाडौंमा आउँदा यस बाहेकका पनि ६ वटा अन्य भन्ज्याङहरू खोल्ने सम्बन्धमा सहमति भएको थियो । तर नेपाल सरकार जाँगरिलो देखिएको छैन ।

व्यापारिक रूपमा चलाउन सकिने उक्त भन्ज्याङहरू बाहेक पनि पर्यटकीय दृष्टिकोणले हिमाली क्षेत्रमा धेरै सुन्दर भन्ज्याङहरू छन् । जस्तो चोओयुको केही किलोमिटर पश्चिममा रहेको नाङ्पा-ला भन्ज्याङ एउटा उदाहरण हो । यो १९,०५० फिटको उचाइमा छ तथा सगरमाथाको ३० किलोमिटर उत्तर-पश्चिममा पर्दछ । नाङ्पा-लाको बाटो खुम्बुका शेर्पाहरू भोटतर्फ आइजाइ गर्ने गर्दथे ।

नेपालको ठ्याक्कै उत्तरतर्फको भोटेली क्षेत्रलाई सिगात्से भनिन्छ । यसले पूर्व मेचि देखि पश्चिमी महाकालीको सम्पूर्ण नेपालको उत्तरी सिमानालाई छोपेको छ । सिगात्सेका कतिपय क्षेत्रहरू ऐतिहासिक कालमा नेपाली भू-भागमा पर्दथे । तर अहिले कालापानी बाहेकका अब कुनै सिमा विवाद बाकि छैन । यो त्रिदेशीय क्षेत्रमा पनि नेपालको सीमा विवाद भारतसँग रहेको छ । सिगात्से क्षेत्र सरदर १२,५०० फिटको उचाँईमा रहेको थली क्षेत्र हो । यहाँ ठूला-ठूला पाटनहरू पनि छन् । यसै क्षेत्रबाट एउटा चिनिया राष्ट्रिय राजमार्ग चीनको दक्षिण-पश्चिमी सीमातर्फ सिधै अगाडि बढेको छ । ए क्ष्याङ (कारघेलिक) बाट यो राजमार्ग सुरू हुन्छ तथा भोटको ल्हात्सेसम्म पुग्दछ । यो राजमार्ग २,०८६ किलोमिटर लामो छ । सन् १९५१ मा बन्न सुरू भएको यो राजमार्ग सन् १९५७ मा टुंगिएको थियो । यो राजमार्ग चीनको पश्चिमतर्फ रहेको सिञ्जियाङ क्षेत्रको अक्साई चीन क्षेत्र हुँदै आउँदछ । यो क्षेत्र भारत र चीन बीचको विवादास्पद क्षेत्र हो । सन् १९६२ को चीन र भारत बीचको युद्धको एउटा कारण यो पनि मानिन्छ । त्यसैले यो क्षेत्रबाट सडक आएकोमा भारतको असन्तुष्टि देखिन्छ । तथापि भारतले यसलाई छेक्न चाहेको देखिदैन् । तीन वर्ष अगाडि यो राजमार्ग कालोपत्रे बनाइसकिएको छ । यो अत्यन्त बलियो पनि छ । यहाँ उल्लेखनीय कुरा के हो भने नेपालबाट हिमाल छिचोलेर निस्कने कच्चि वा पक्कि सबै सडकहरू केही किलोमिटर उत्तरतर्फ जाँदाजाँदै यही सडकमा जोडिन्छन् । जुन सडकहरू जोडिएको छैन, ती पनि यसैमा जोडिने छन् । अतः सम्पूर्ण नेपाल यो सडकसँग जोडिने भएकाले नेपालका लागि यो सडकको दुरगामी महत्व छ ।

यही सडकबाट छुट्टिएर काराकोरम पर्वतमालाको उच्च पर्वतीय क्षेत्र काशगरबाट चीन-पाकिस्तान मैत्री राजमार्ग सुरू हुन्छ । यो सबैभन्दा अग्लो ठाउँबाट गएको कालोपत्र गरिएका संसारकै महत्वपूर्ण सडक मध्ये एक मानिन्छ । यो राजमार्ग पाकिस्तान अधिनस्थ काश्मिरको गिलगिट-बल्तिस्थान भई १५,३९७ फिट उचाईको खुञ्जेरब भञ्ज्याङ काट्दै पाकिस्तानको मूलभूमि झर्दछ । अर्को

शब्दमा भन्दा यो सडकले नै पाकिस्तानलाई चीनको ऐतिहासिक सिल्क रोडसँग जोड्दछ। ऐतिहासिक कालमा उक्त काशगर क्षेत्रमा खसहरूको बस्ती थियो। यस क्षेत्र हुँदै घुमन्ते खस जाति कर्णाली क्षेत्र प्रवेश गरेको देखिन्छ। अहिले काशगर-पाकिस्तान मैत्री राजमार्गमार्फत् पाकिस्तानको अब्बोत्ताबादसम्म यी दुई देश बीचमा बन्द व्यापार सुरू भैसकेको छ। चीन र पाकिस्तान यो राजमार्गलाई पाकिस्तानको बलुचिस्तान प्रदेशको ग्वादार बन्दरगाहसम्म अत्याधुनिक सडकद्वारा जोड्दै छन्। यदि हुम्लाको सिमीकोटबाट सुरू भएको हिल्सा राजमार्गलाई बलियो कालोपत्र सडकमा परिवर्तन गर्ने हो भने नेपाल यो बाटो हुँदै पाकिस्तानको ग्वादर बन्दरगाहसम्म सजिलै पुग्ने छ। नेपालका लागि यो संकटको बेलामा भारत र चीन पछिको तेस्रो महत्वपुर्ण वन्दरगाह हुन सक्दछ।

केही दशक अगाडि चीन-पाकिस्तान मैत्री राजमार्ग जुनसुकै दृष्टिकोणले निर्माण गर्ने उद्देश्य राखिए पनि हाल यी दुई देशहरूले यो क्षेत्रलाई चीन-पाकिस्तान आर्थिक करिडोरका रूपमा विकास गर्दैछन्। यसका लागि ४६ बिलियन अमेरिकी डलरको संरचनाहरू निर्माण गरिँदैछ। नेपालका लागि चासोको कुरा के छ भने काराकोरम राजमार्गको चिनिया क्षेत्र उत्तर-दक्षिण फैलिएको छ। तथा, यो क्षेत्र तारिम उपत्यकाको पश्चिममा पर्दछ। तारिम उपत्यका पनि ऐतिहासिक रूपमा खस जातिले बसोबास गरेको क्षेत्र हो। यो क्षेत्रबाटै पाकिस्तान तथा भोटेली क्षेत्रहरू चीनको अभूतपूर्व रूपमा विकास भइरहेको सिन्जियाङ प्रदेश तथा चिनिया सीमापारिका मध्य एसियाली गणतन्त्रहरूसँग जोडिन्छ। तेल र प्राकृतिक ग्यास फालाफाल भएका यी क्षेत्रहरूबाट पाकिस्तान मात्र नभई भोटतर्फ पनि पाइप लाइनहरू बिच्छ्याइन सक्दछन्। चीन-पाकिस्तान आर्थिक करिडोरसँग जोडिनलाई काजकिस्तान लगायतका मुलुकहरूले आफ्नो ईच्छा सार्वजनिक गरिसकेका छन्। किर्गिस्तान, उज्वेकिस्तान तथा काजकिस्तानले पनि चीन तथा पाकिस्तानसँग संयोजन गरी विकास गर्ने दृढता व्यक्त गरेका छन्। यी सबै देशहरू सडकले चीनसँग धेरै ठाउँमा जोडिएका छन्। सोचाईमा आएको यस्तो परिवर्तनले भविष्य धेरै आकर्षक हुन सक्ने अवस्था देखिन्छ। यसबाट नेपाल मध्य-एसियाली गण्तन्त्रहरूसँग व्यापारिक रूपमा जोडिने मात्र होइन, उनीहरूसँगको सहकार्यबाट यी सबै क्षेत्रहरूसँग कहिले नपाएको तुलनात्मक फाइदा लिन सक्दछ।

उपरोक्त पूर्वाधारहरू चीन सरकारले त्यस क्षेत्रको खनिज उत्खनन्, जल-विद्युत तथा भौतिक विकासका लागि बनाइएको हो । उनीहरू चीनको सुरक्षाको लागि पनि यस क्षेत्रको विकास चाहन्छन् । विकासका साधनहरूलाई अगाडि बढाउन उक्त हिमाली क्षेत्रमा जनशक्तिको आवश्यकता हुन्छ । के देखिन्छ भने, सन् १९९० को दशकको अन्त्यदेखि नै मूलभूमि चीनतर्फका उद्योग-व्यवसायी, कर्मचारी, किसान, शिक्षक तथा अन्य सर्वसाधारणहरू निरन्तर रूपमा भोटतर्फ बसाइँसराई गरिरहेका छन् । चीनको केन्द्रीय सरकारले नीतिगत रूपमा नै यस्तो बसाइँसराईलाई प्रोत्साहन गरेको छ । यसबाट दुईटा फाइदाहरू छन् । पहिलो फाइदा भनेको भोटका लागि अत्याधिक रूपमा आवश्यक भएको विकासका लागि अत्यन्त आवश्यक प्राविधिक तथा दक्ष जनशक्ति मूलभूमिबाट प्राप्त हुन सकेको छ । त्यसैगरी मूलभूमिका बासिन्दाहरू यत्रतत्र छरिँदा तथा भोटेली जनताहरू मूलभूमिका दक्ष जनशक्तिसँग रहँदा बस्दा सामाजिक रूपान्तरण सम्भव हुने चिनिया सोचाई हो । यसबाट चीनको राष्ट्रिय एकता बलियो हुँदै जानेछ भन्ने चीन सरकारको दृष्टिकोण छ । यस क्षेत्रमा जति जनसङ्ख्या बढ्दछ नेपालले स्थानीय अवस्था पूर्ति गर्ने नेपाली उत्पादनहरू त्यतिकै पठाउँन सक्दछ । जसरी तातोपानी पारीको खासा सहरको विकास तथा पूर्वाधारका लागि नेपालबाट धेरै जसो आवश्यकताहरूको आपूर्ति हुँदै छ, त्यसै गरी नै यी सम्पूर्ण क्षेत्र नेपालको उत्पादनका लागि अझ विशेष गरी हिमाली क्षेत्रको आवश्यकताका लागि चाहिने सरसामानको बजार बन्न सक्दछ ।

यस क्षेत्रको विकासका साथसाथै यी आप्रवासीहरू हिमालको उत्तरतर्फ निरन्तर बढ्दै जानेछन् । खासगरी हालको सिगात्से प्रदेशको जनघनत्वमा प्रशस्त वृद्धि हुनेछ । यो वृद्धि क्रमशः पश्चिमतर्फ फैलिने छ तथा केही वर्षभित्रै कारकोरम राजमार्गसम्म पुग्ने छ । मूल चिनिया जातिको विस्तारले यस क्षेत्रमा सजिलै प्राप्त हजारौंहजार हेक्टर जमिनमा लगानीको वातावरण वृद्धि हुँदै जानेछ । सिगात्से सहरदेखि केरूङ बीचको दुरी पाँचसय किलोमिटर छ । प्रस्ताव गरिएजस्तै सन् २०२० सम्ममा सिगात्से-केरूङ बीच रेलपेटी हालिसकेपछि रसुवागढी नाकाको प्रयोग एकदमै बढ्ने छ । रसुवा र केरूङ बीचको दुरी ३५ किलोमिटरमात्र भएको र यस क्षेत्रमा ठूला आधुनिक गोदामघर समेत बन्न सक्ने भएकाले यसको व्यापारिक प्रयोग ह्वात्तै बढ्ने निश्चित छ ।

भोट प्रदेशको अधिकांश क्षेत्रमा खनिज पदार्थ व्यापक रूपमा पाइएको प्रारम्भिक प्रतिवेदनहरूले देखाउँछन् । चीनको वर्तमान पञ्चवर्षीय योजना अन्तर्गत तदारूकताका साथ यो क्षेत्रमा लगानी बढिरहेको छ । लगानी सँगसँगै सुरक्षा निकायहरू बलिया भएका छन् । तिनको विद्यमानताले औद्योगिक क्षेत्रको पूर्वाधार पनि व्यापक रूपमा विस्तार हुँदैछ । नेपाल सरकारले नेपाली हिमाली क्षेत्रका सोही प्रकारको वातावरणमा हुर्के-बढेका नेपालीहरूलाई पनि श्रमजीविका रूपमा त्यसतर्फ पठाउन सक्ने सम्भावना छ । अहिले पनि तातोपानी पारीको खासा क्षेत्रको विकाशको लागि चाहिने कतिपय जनशक्ति नेपालीबाट आपूरर्ति गरिदै छ । नेपाली कामदारहरू पटके म्यादमा त्यहि बसी काम गरिरहेका छन् । विकास हुँदै जाँदा औद्योगिक सुरक्षाका लागि गोर्खा सैनिक जस्तै नेपाली सेनाहरू भोटले पनि राख्न सक्दछ । उनीहरूको प्रतिस्पर्धात्मक क्षमता भोटेलीहरू जत्तिकै हुनेछ । यो नेपालका लागि अर्को अवसर हुन सक्ने छ ।

नेपाली तथा भोटेली हिमाली क्षेत्र एकअर्कासँग जोडिएका छन् । भोटतर्फका क्षेत्रहरू सामान्यतया चिसो र खेतीपाती, फलफूल उत्पादन तथा तरकारीका लागि अनपयुक्त देखिन्छन् । तर हिमाली वारीका क्षेत्रहरू यी सबै उत्पादन लगायत पशुपालन र पर्यटकीय दृष्टिकोणबाट पनि गतिला मात्र होइन अत्याधिक रूपमा राम्रो पनि छन् । नेपालपट्टिका हिमाली उपत्यकाहरू, हिम ताल तथा पोखरीहरू तथा टाकुरामा विकसित भएका स-साना सहरहरू चिनियाका लागि अत्याधिक आकर्षक छन् । त्यसैले यो क्षेत्र एकीकृत रूपमा पर्यटकीय दृष्टिकोणले पनि विकास गर्न सकिन्छ । नेपालमार्फत् सबै दक्षिण एसियाली मुलुकका पर्यटकहरूले हिमाली वातावरणमा उच्च समस्थलीय पर्यटनको आनन्द लिन हिमाल पारीका भोटेली क्षेत्रमा आउनु पर्ने हुन्छ भने चीन मूल भूमिबाट नेपालतर्फ नआई नेपालको यो सुन्दर क्षेत्रहरू देख्न सकिदैन । जनसंख्याको विस्तार तथा प्राविधिक संरचनाहरूको विकासबाट यो क्षेत्र सबैभन्दा महत्वपूर्ण तथा ठूलो संख्यामा पर्यटकहरू धान्न सक्ने बन्नेछ । आवश्यक परेका ठाउँहरूमा सुरूङ मार्गहरूद्वारा आउने व्यवस्था गर्न सकिने छ । स-साना जलविद्युत योजना वा सोलार तथा थर्मल प्लान्टहरूमा चिनिया प्रविधिको प्रयोग गरी उर्जाको आवश्यकता पुरा गर्न सकिन्छ ।

यी सबै विकासले नेपालका लागि केही महत्वपूर्ण अवसरहरूको सिर्जना हुन सक्दछ । नेपालका सबै दुर्गम हिमाली क्षेत्रहरू पर्यटकीय सहर बन्न सक्दछन् । चिनिया तथा भारतीय पर्यटकहरू मात्रलाई नेपाली क्षमता बमोजिम आकर्षण गर्ने हो भने त्यस क्षेत्रका सम्पुर्ण भोटेली लगायतका सबै जनजातिहरूको लागि पर्यटन आयको स्रोत बन्न सक्दछ । आजको नेपालको सबैभन्दा सुन्दरतम क्षेत्रहरू ती हुन्, जहाँ विकाश पुगेको छैन ती ठाउँहरूलाई स्थानीय जनताकै नेतृत्वमा पर्यटकीय सहरहरू बनाउन सकिन्छ ।

यस अर्थमा नेपालको पर्यटन विकाश भएको छैन । अर्कोतर्फ विकाशका सम्भावना पर्यटन मात्र होइन । हिमाली क्षेत्र लगायत सम्पूर्ण नेपालमा अन्य प्रकारका उद्योग धन्दाको पनि विकाश गर्न सकिन्छ । आजसम्म पर्यटनलाई आधार मान्दै वा नबनाइकनै पनि नेपाल उपभोग्य सामाग्रीको उत्पादन केन्द्र बन्न सक्दछ । नेपालले चाह्यो भने चीनबाट विभिन्न उत्पादन क्षमताका उद्योगहरू नेपालमा स्थानान्तरण हुन सक्छन् । मझौला वा साना खाले र विशेष गरी पर्यटनमुखी उद्योगहरूले प्रशस्त अवसर पाउने छ । मूलभुमि चीनमा भूमि र श्रमशक्ति महंगो हुन गएकाले मध्यम तथा निम्न प्रकारका उत्पादन उद्योगहरू नेपालमा स्थानान्तरण गर्न सकिनु अचम्मको कुरा हुने छैन । यो क्षेत्रको विकासले दक्षिण एसियामा नेपाल सबैभन्दा धेरै पर्यटक भित्र्याउन सक्ने देश बन्न सक्नेछ । त्यसैगरी नेपाल प्राकृतिक तथा अवस्थिति दुवैको आधारमा अध्ययन अनुसन्धानका लागि ठूलो अन्तर्राष्ट्रिय केन्द्र बन्न सक्दछ । हावापानी, रमणीय भूमि एवम् विविध जातजातिहरू तथा अंग्रेजी भाषाको बढ्दो प्रयोगका कारण नेपालमा धेरै मौलिक खालको जैविक विविधता छ । दक्षिण एसियाको सुन्दरतम् देश बन्न नेपाललाई ईश्वरप्रद्धत सबै कुरा छन् । राम्रो र विविध प्रकारको भूबनौट तथा हावापानीका कारण विभिन्न प्रकारका कृषिमूलक अध्ययनका लागि यहाँ प्रशस्त अवसरहरू हुन सक्छन् । नेपालमा प्राकृतिक विपत्ति वा भुइँचालो माथि राम्रो अध्ययन गर्न सकिन्छ । त्यस्तै मौसम विज्ञान बारेमा पनि नेपालमा अध्ययन गर्ने व्यवसायिक आधारहरू छन् । नेपालमा उपलब्ध प्राकृतिक स्रोतहरूले नेपाललाई भविष्यमा विभिन्न अनुसन्धानहरूको केन्द्र बनाउन सक्दछ । जलविद्युतको विकास नेपालमा कुनै पनि देशभन्दा बढी हुन सक्दछ । राम्रो सिँचाई प्रणालीको प्रयोग यो देशको पहुँचमा छ । हिमालय क्षेत्रको एकीकृत विकास गर्ने हो भने चीन यसको लागि राम्रो साझेदार बन्न सक्दछ ।

निष्कर्ष

भोट तथा नेपाल बीचको व्यापार प्रवर्द्धन तथा विकास उच्च समस्थलीय र हिमाली क्षेत्रको पर्यटनका लागि धेरै ठूलो अवसर हो । यसका लागि नेपालमा स्रोतहरू छन् भने चीनमा पैसा छ । चिनियाहरूमा पूर्वाधार विकासमा उल्लेखनीय क्षमता मात्र होइन सामूहिक उद्देश्यका लागि अन्तरदेशीय वा अन्तर्राष्ट्रिय दुवै क्षेत्रमा लगानीको परिचालन तथा व्यापारको विस्तार गर्ने प्रण पनि छ । त्यसैको उल्लेखनीय झाँकीका रूपमा 'वान बेल्ट वान रोड' को अवधारणालाई लिनु पर्दछ । यो अवधारणा अब केवल सिद्धान्तको कुरा मात्र भएन । आजको अन्तर्राष्ट्रिय विकासमा यो एउटा बलियो संयन्त्रकाका रूपमा आइसकेको छ । चिनियाहरूको दृष्टिकोणमा चाहिने सुधारका बारेमा सबै पक्ष प्रयासरत रहनु पर्दछ । तर वान बेल्ट वान रोडमा संलग्न नहुने हो भने यसको घाटा सम्बन्धित मुलुकलाई नै हुनेछ । किनकी सिल्क रोडसँग सम्बन्धित सबै देशहरू यसप्रति जागरूक तथा आशावान भइसकेका छन् ।

'वान बेल्ट, वान रोड' विकसित हुँदै गएको अवधारणा हो । चिनियाहरू भोटलाई हिमालय स्थित चिनिया शिविर (एंकर) भन्दछन् । हिजोसम्मको अवस्था भनेको उनीहरूले न त भोट न त सिन्जियाङलाई बाँकी संसारले चाहेजस्तो खुला राख्न चाहन्थे । यी दुवैलाई उनीहरू 'डिफेन्स लाइन' मान्दथे । तर अब उनीहरूको सुरक्षा अवधारणामा आन्तरिक विकास बाह्य सुरक्षा जत्तिकै महत्वपूर्ण मानिन थालिएको छ । भोट र सिन्जियाङ जति विकसित हुन्छ, यसले त्यति नै स्थिरता प्राप्त गर्नेछ भन्ने नयाँ मान्यता स्थापित हुँदैछ । त्यसैले नेतृत्वदायी चीन स्वयम्ले पनि यसलाई व्यापक अन्तर्राष्ट्रिय हितमा परिचालनका लागि सुधारोन्मुख हुनै पर्दछ । अहिले पनि चीनसँग आर्थिक रूपमा तथा सामरिक रूपमा प्रतिस्पर्धा गर्ने एवम् यो शताब्दिमा विश्वको यथास्थितिमा आफ्नो निरन्तर हित देख्ने देशहरूले चीनको यो अवधारणालाई फरक रूपमा हेर्दछन् । उनीहरूलाई चीनको बढ्दो सामर्थ्य अन्तर्राष्ट्रिय सुरक्षाको विषय लाग्दछ । यसले शक्ति सन्तुलनमा परिवर्तन ल्याउन सक्दछ भन्ने बारेमा कतिपय मुलुकहरू यसलाई सतर्कतापूर्वक हेर्दै छन् । यस अर्थमा कतिपय कुरामा चीनले विश्वका प्रमुख पुँजीवादी देशहरूलाई विश्वासमा लिन नसकेको पनि होला ।[५]

---

५. Simeon Djankov & Seam Miner (eds .), *China's Belt and Road Initiative: Motives, Scope and Challenges* (Peterson Institute for International Economics, 2016) (arguing that China's ambitious Belt and Road Initiative should adopt international standards while operating in the international development area and that China would do well to reassure the united States and the rest of the World of its intentions)

यति हुँदाहुँदै पनि यो अवधारणा अन्तरगत नेपाल जस्तो साना र पूर्वाधारको विकासमा विदेशी पुँजीनिवेश गराउन नसकेका देशहरूका लागि प्रशस्त अवसरहरू छन् । अबको संसारमा दोस्रो विश्वयुद्धकालीन संवेदनशिलताका आधारमा स्थापित भएको विश्व बैंक र एडीबी (एसियाली विकास बैंक) जस्ता संस्थाको मात्र आश गरेर बस्नुको औचित्य पनि छैन । उनीहरू तथा उनीहरूलाई प्रमुख रूपमा लगानी गर्ने सम्पन्न मुलुकहरूले गरिब देशहरूको अत्यन्त महत्वपूर्ण तथा ठूला पूर्वाधारहरूमा पुँजी फसाउने भइदिएको भए चिनियाहरूको वान बेल्ट वान रोडको अवधारणाको सिर्जना हुने नै थिएन । सर्वत्र प्रचुर मात्रामा अवसरहरू व्याप्त भएको आजको संसारमा यस्ता वित्तीय संस्थाहरूको आशमा मात्र बस्नुको अब कुनै औचित्य छैन ।

जीत-जीतको अवस्था (विन विन फर द बोथ अर अल पार्टीज्) का आधारमा पूर्वाधार विकास, लगानी तथा व्यापारलाई अगाडि बढाउने चीनको घोषित नीति हो । नेपाल जस्तो विपन्न मुलुकले यस नीतिकै आधारमा चीनको निष्ठा खोज्ने हो तथा राष्ट्रिय हितको आधारमा परियोजनाहरू अगाडि बढाउने हो । विशेष गरी भोटको विकास र समग्र हिमाली क्षेत्रको आमूल रूपान्तरणका लागि चिनियाहरूसँग सहकार्य गर्ने कुरामा नेपालले प्रष्ट दृष्टिकोण राख्नु पर्छ ।

नेपाल चीन तथा दक्षिण एसिया बीचको 'ट्रान्जिट' मुलुक हुन सक्ने प्रशस्त सम्भावनाहरू छन् । नेपालका दुवै छिमेकी राष्ट्रहरूले एक अर्कालाई विश्वासमा लिएर यो परियोजनालाई अगाडि बढाउनुमा उनीहरूको मात्र होइन, नेपालको पनि हीत छ । यसका लागि चीन धेरै अगिदेखि नै तयार देखिन्छ । तर वास्तवमा यो परियोजना सफल हुन सक्छ कि सक्दैन भन्ने कुरा मूलतः ट्रान्जिटका बारे भारतको सोचाईमा भर पर्दछ ।[६] तर भारतको सोचाई जेसुकै भए पनि हिमाली क्षेत्रको एकीकृत विकास नेपाल र चीनले स्वतन्त्र रूपमा गर्न सक्दछन् । यो लेखको उद्देश्य नेपाल सरकार तथा सम्बद्ध सबै लगानीकर्ताहरूलाई त्यसैतर्फ प्रेरित गर्नु हो ।

❍

---

६. See Bal Krishna Sharma and Nivedita Das Kundu (eds), *China's One Belt One Road: Initiative, Challenges and Prospects* (Delhi: Vij Books India Private Limited, 2016)

एक क्षेत्र एक मार्गः सम्भावना र हाम्रो पृष्ठभूमि

लिलामणी पौडेल*

चीनको हान वंश (इ.पू.२०७ –इ.स.२२०) को कालखण्डमा सुरूवात भई त्यसवखतका एसिया, युरोप र अफ्रिकाका समृद्ध र सभ्यताका केन्द्रहरू जोड्ने व्यापारिक मार्गलाई जर्मन खोजकर्ता फर्डिनान्ड भन रिज्दोफिनले सन् १८७२ मा सिल्क रोड नामाकरण गरिदिए । फर्डिनान्डले इ.पू.२०० देखि झण्डै २००० वर्षसम्म तत्कालिन विश्वको सभ्यताको विकास, संस्कृति, व्यापार र ज्ञानको आदान-प्रदानमा महत्वपूर्ण भूमिका खेलेका व्यापारिक नाकाको उद्‌गम, प्रयोग, विस्तार र त्यसबाट तत्कालिन समाज विकासमा पुगेको योगदानको खोजी गरेका थिए । १८औं शताब्दीमा युरोपमा औद्योगिक क्रान्ति भयो । वाष्प इन्जिनको आविस्कार र ठूला कलकारखानाको स्थापनाले मालवस्तु उत्पादन, खोज र अनुसन्धानको केन्द्र एसियाबाट युरोपमा स्थानान्तर भयो । सामुद्रिक मार्गबाट भएको व्यापार विस्तारसँगै चीनबाट युरोपसम्म जोड्ने करिव ६००० कि.मि. लामो रेशम मार्गको प्रयोग हराउँदै गयो । सभ्यताको विकास र समृद्धिका लागि योगदान पुऱ्याएको रेशम मार्गले औद्योगिक क्रान्ति पछि यातायात सञ्जालको काम गरेन ।

प्रस्तावमा के छ ?

विगत झण्डैं तीन शताब्दी देखि ओझेलमा परेको 'रेशम मार्ग' लाई चीनका राष्ट्रपति सि जिपिङले सन् २०१३ को सेप्टेम्बरमा साझा समृद्धि, शान्ति र स्थायित्वका लागि 'सिल्क रोड' को पुनर्उत्थान गर्ने एउटा महत्वकांक्षी योजना अगाडि सारे । 'सिल्करोड इकोनोमिक बेल्ट' (रेशम मार्ग आर्थिक क्षेत्र) नामाकरण गरिएको यो योजनाबारे धेरै जानकारी भने सन् २०१५ को मार्चमा चीनको राष्ट्रिय विकास तथा सुधार आयोग, परराष्ट्र मन्त्रालय र वाणिज्य

---

* एक परिचित प्रशासक तथा नीति विश्लेषक हुन् । नेपाल सरकारको मुख्य सचिव रही नेपालको प्रशासन सुधारमा योगदान पुऱ्याएका छन् । सामाजिक अभियन्ता र भ्रष्टाचारविरूद्धको अभियानमा सक्रिय पौडेल हाल चीनका लागि नेपालका राजदूत छन् ।

मन्त्रालयले तयार गरेको दूरदृष्टि (vision) बाट सार्वजनिक गरियो । त्यसो त सन् २०१४ को फेब्रुअरीमा '२१ औं शताब्दीको सामुद्रिक रेशम मार्ग' समेतलाई समेटेर रेशम मार्ग आर्थिक क्षेत्र कार्यक्रमको दायरालाई फराकिलो बनाउने प्रस्ताव गरियो । यो महत्वाकांक्षी योजनालाई 'क्षेत्र तथा मार्ग अग्रसरता' (Belt and Road Initiative) भन्न थालियो । र, अझ पछि आएर 'एक क्षेत्र एक मार्ग' (One Belt One Road- OBOR) भन्न र लेख्न थालिएको छ । ओबर एसिया, युरोप र उत्तरपूर्वी अफ्रिकी मुलुक जोड्ने सामुद्रिक, स्थल र हवाई सम्पर्कको सञ्जाल बढाउने एउटा महत्वाकांक्षी योजना हो । यसले विश्वका ६० मुलुकका करिव चार अर्ब जनसङ्ख्या र भूगोललाई समेट्दछ । प्राचीन सामुद्रिक रेशम मार्गको उद्गम चीनबाट सुरू भएर दक्षिणपूर्वी एसियाको इण्डोनेसिया हुँदै हिन्द महासागर, भूमध्य महासागर र अरब सागर हुँदै अफ्रिकी भू-भाग समेत समेटेर युरोपमा गएर टुङ्गिन्छ । त्यस्तै चीनबाट सुरू भएर पश्चिम-चीन हुँदै दक्षिण-एसिया जोड्ने स्थल मार्ग र मध्य-एसियाली राज्यहरू जोड्दै पूर्वी-युरोप र पश्चिमी-युरोपसम्म पुग्ने स्थल मार्ग, हवाई सम्पर्क र अन्य सम्पर्कको जालो यो प्रस्तावले समेटेको भौगोलिक क्षेत्र हो । संयुक्त राष्ट्र संघको बडापत्र तथा शान्ति, अहस्तक्षेप र सह-अस्तित्वमा आधारित पञ्चशीलका सिद्धान्त अँगाल्दै आपसी सहमतिमा सहकार्य, सह-लगानी र पारस्परिक हितका आधारमा परियोजनाका कार्यक्रम छनोट गरिने कुरा 'रेशम मार्ग आर्थिक क्षेत्र तथा एक्काइसौं शताब्दीको सामुद्रिक रेशम मार्ग' को भिजनमा उल्लेख गरिएको छ । यो प्रस्तावको कार्यान्वयनले विश्वमा शान्ति, सद्भाव र समृद्धि ल्याउने अपेक्षा गरिएको छ । क्षेत्र तथा मार्गको प्रस्तावले साझा संमृद्धिका लागि भातृत्व, आपसी समझदारी, विश्वास र बहु-पक्षीय आदानप्रदानलाई बलियो बनाउने अपेक्षा गरिएको छ । यस प्रस्तावमा जमिन, समुद्र र हवाई सम्पर्कको सञ्जाल विस्तार गर्ने, स्तरोन्नति गर्ने र सुलभ बनाउने परिकल्पना गरिएको छ । बहु-आयामिक सम्पर्कको जालो र मार्गको निर्माणबाट व्यापार सहजीकरण हुने, सांस्कृतिक सम्पर्क बढ्ने र जनस्तरको आदानप्रदान बढ्ने गर्छ ।[१]

यस परियोजनाबाट द्विपक्षीय र बहुपक्षीय सम्बन्ध बलियो बनाउन सघाउ पुग्ने, लगानी बढ्न गई आर्थिक अवसरहरू विस्तार हुने र राजनीतिक विश्वास

१. राष्ट्रिय विकास तथा सुधार आयोग, परराष्ट्र मन्त्रालय, र वाणिज्य मन्त्रालय जनगणतन्त्र चीन, बेइजिङ, मार्च, २०१५ ।

अझ गहिरो हुने अपेक्षा गरिएको छ । फलस्वरूप मुलुकहरू बीच भातृत्व बढ्ने र त्यसले विश्व शान्ति र समृद्धिलाई सघाउ पुग्ने बताइएको छ ।

सहयोग परिचालन गर्ने द्विपक्षीय र बहुपक्षीय संयन्त्रहरूको अधिकतम परिचालन गर्ने एउटा अन्तर्राष्ट्रिय शिखर सम्मेलनको संयन्त्र बनाउन उपयुक्त हुने प्रस्ताव दस्तावेजमा छ । चीनले खुला र उदार नीति अवलम्बन गर्ने, उपयुक्त कार्यका लागि अग्रसरता लिने र प्रस्तावको कार्यान्वयनबाट सबैको भबिष्य राम्रो हुने अपेक्षा दस्तावेजले गरेको छ । पर्यटन र ऐतिहासिक सम्पदाको प्रवर्द्धन हुने र उपयुक्त सबै कामबाट गरीबी निवारणमा पनि सघाउपुग्ने विश्वास गरिएको छ ।

विश्व इतिहासमा कसैले पनि यति वृहत् र बहु-आयाम ओगटेको विकास तथा सहकार्यको प्रस्ताव कहिल्यै ल्याएको थिएन । अझ यो प्रस्तावको व्याख्यासहित दस्तावेज आउन डेढ वर्ष लागेकाले यसले विश्वव्यापी हलचल नै ल्यायो । यो प्रस्ताव सँगै चीनले छिमेकीहरू सँगको सम्बन्धलाई प्राथमिकता दिने नीति अगाडि सारेपछि चीन वरिपरि पनि थुप्रै प्रतिक्रियाहरू आए । सन् २०१५ मार्चमा विकास तथा सुधार आयोगले 'एक क्षेत्र एक मार्ग' सम्बन्धी अवधारणामा ऐतिहासिक पृष्ठभूमि, सिद्धान्त, दायरा, सहयोगको ढाँचा, सहयोगका प्राथमिकताहरू, चीनले आफुलाई खुला र उदार राख्नुको कारण, चीनको प्रयास तथा उज्वल भविष्यको साझा चाहना अगाल्दै अगाडि बढ्ने प्रतिबद्धता सहित जारी दस्तावेजले प्रस्ताव माथिका धेरै अड्कलबाजीको उत्तर दिने प्रयास गरेको छ ।

नेपाल र एक क्षेत्र एक मार्ग

विकास तथा सुधार आयोगले समेत मार्च २०१५ मा जारी गरेको दस्तावेजमा चीन-पाकिस्तान आर्थिक क्षेत्र, बङ्गलादेश-चीन-भारत-म्यानमार आर्थिक मार्ग (corridor) जस्ता परियोजना र नेपालसँग सिमावर्ती क्षेत्रमा सांस्कृतिक आदानप्रदान हुन सक्ने कुरा उल्लेख छ । रेशम मार्गका विभिन्न विज्ञहरूले तानेका धर्साहरूमा नेपाल नछोइएकाले कतै नेपाल यो बृहत परिकल्पनाको दायरामा परेन कि भन्ने आशंका पनि व्यक्त गरियो । तर चीनियाँ नेतृत्वले परिकल्पना गरेको वृहत्त विकास तथा समृद्धिको परियोजनामा नेपाल छुटेको छैन भन्ने कुरा सन् २०१४ को डिसेम्बर १७ मा बेइजिङ्गमा भएको नेपाल र चीन बीच आर्थिक तथा व्यापार सहयोग सम्बन्धी चीन नेपाल संयुक्त

समितिको संरचनाभित्र 'सिल्क रोड आर्थिक क्षेत्र' (Silk Road Economic Belt) लाई संयुक्त रूपमा प्रवर्द्धन गर्ने सम्बन्धी समभ्रदारी-पत्रमा भएको हस्ताक्षरबाट पुष्टि हुन्छ ।

समभ्रदारीमा पत्रमा के छ ?

- नेपाल र चीनले पूर्वाधार विकास, व्यापार, लगानी, प्राविधिक तथा मानव संशोधन विकासमा सहयोगका लागि समभ्रदारी गर्ने,
- सिल्क रोड आर्थिक क्षेत्र सम्बन्धी सहयोगको महत्वलाई विचार गरी दुवै मुलुकले राष्ट्रिय आर्थिक विकास रणनीति सम्बन्धी सुचनाको आदान प्रदानलाई सुदृढ गर्ने,
- व्यापार तथा आर्थिक सहयोगको स्तरलाई निरन्तर बढाउने,
- नेपालको पूर्वाधार तथा आर्थिक विकासबाट जनताको जिवनस्तर सुधार्न चीनले नेपाललाई निरन्तर सहयोग दिने र चीनका वित्तीय संस्थालाई ऋण सहयोग बढाउन प्रोत्साहन गर्ने,
- दुवै मुलुकका आपसी फाइदा हुने क्षेत्रमा लागानी गर्न व्यवसायीलाई प्रोत्साहन गर्ने,
- चीनको लगानीलाई नेपालमा प्रोत्साहन गर्ने,
- नेपालको पूर्वाधार विकास, विद्युत उत्पादन तथा प्रशोधन, कृषि, पर्यटन जस्ता क्षेत्रमा लगानी गर्न दुवै पक्षले उपयुक्त वातावरण बनाउने र प्रोत्साहन गर्ने,
- र संयुक्त समितिले गरेको समभ्रदारी पत्रको कार्यान्वयनका लागि जिम्मेवार हुने उल्लेख छ । समभ्रदारी पत्रको अवधि ५ वर्षको हुनेछ ।

यो समभ्रदारी पत्रले क्षेत्र तथा मार्ग प्रस्तावमा नेपाल प्राथमिकतामा रहेको पुष्टि हुनुका साथै उक्त प्रस्ताव अनुसार कुनकुन क्षेत्रका के कस्ता क्रियाकलापहरूमा सहयोग, लगानी र प्रविधि जुटाउन सकिन्छ भन्ने मोटामोटी आंकलन गर्न सकिन्छ । यसका अतरिक्त नेपाल सरकारले जुन २१, २०१६ मा ५ वटा परियोजनालाई चीनको अग्रसरतामा स्थापित एसियाली पूर्वाधार विकास बैंकमार्फत् लगानीका लागि संभाव्य परियोजना भनी पत्राचार गरेको छ । मैले बुझेसम्म ती परियोजना अन्तरसीमा वारपार सम्बन्धी नभए पनि यसमा मध्यपहाडलाई उत्तरतर्फ जोड्ने दुईवटा सडकरू समावेश छन् ।

नेपालले कस्ता परियोजना एक क्षेत्र एक मार्ग र एसियाली पूर्वाधार लगानी बैंकमा पठाउनुपर्छ ?

नेपाल र चीनलाई जोड्ने स्थल मार्गमा (रेल र सडक) हामीले चीनियाँ सहयोग लिनुको विकल्प छैन । चीनसँगको बहु-आयामिक सम्बन्ध विस्तारका लागि र चीनको द्रुत आर्थिक विकासबाट लाभ लिन पनि सडक र रेल सेवासँग नेपाल जोडिनु एकदमै आधारभूत आवश्यकता हो । सीमावारपार सडक तथा रेल सेवा विस्तार सम्बन्धी परियोजनामा नेपाल सरकारले एक्लै आफै लगानी गर्न सक्दैन । चीन बाहेकका द्विपक्षीय दातृ निकाय उक्त सहयोगमा आउने सम्भावना छैन् । विश्व बैंक र एसियाली बिकास बैंक जस्ता बहुपक्षीय पूर्वाधार लगानीकर्ताहरू पनि उत्तरी नाकाको पूर्वाधार विकासका लागि तीन निम्न कारणले उपयुक्त छैनन् ।

पहिलो, उनीहरू महङ्गा परामर्शदातामा भर पर्छन् र परियोजना खर्चिलो हुन्छ ।

दोस्रो, उनीहरूको लगानी वित्तीय प्रतिफल एफआइआइआरमा आधारित हुन्छ ।

उत्तरतर्फका पातलो बस्ती, अग्ला हिमाल र पहाड तथा जटील भौगर्भिक क्षेत्रमा बन्ने संरचनालाई अहिलेको बजारका आधारमा गरिने मुल्याङ्कन र प्रक्षेपणले लगानीयोग्य ठान्ने छैनन् । बहुराष्ट्रिय नियोगहरू दूरदृष्टि र जनताको विकास पूर्वाधारको अधिकारका आधारमा होइन परियोजना मुल्याङ्कनका साँघुरा घेरामा राखेर छनौट गर्छन् । त्यसैले ती नियोगले नेपाल चीन जोड्ने आधारभूत आवश्यकताका पूर्वाधारमा लगानी गर्ने छैनन् ।

तेस्रो, परियोजना छनौट पूर्वका पट्यारलाग्दा टोलीहरूको ओहोरदोहोर र कागजको थुप्रो तयार गर्ने काममा बहुमूल्य समय खेर जान्छ । एकातिर नेपालमा कुनै यस्तो एउटा परियोजना छैन, जुन पूर्वाधार निर्माणमा वर्षौं नलागेको होस् । तर अर्कोतर्फ चीनले छिंगारी-ल्हासा १०६० कि.मी. लामो रेल ४ वर्षमा सम्पन्न गरेको छ । त्यसैले आधारभूत धरातलीय पूर्वाधार निर्माणमा हामीले चीनसँग सहयोग लिनैपर्ने हुन्छ ।

चीन नै किन ?

पहिलो कुरा, नेपालको चीनियाँ भू-भागसँग यातायात, सञ्चार, ऊर्जा, पर्यटन, कृषि, व्यापार, लगानी, संस्कृति, शिक्षा, स्वास्थ्य र स्थानीय अन्य पूर्वाधारतर्फ सम्पर्क सञ्जाल निर्माण गरी नेपालको अर्थतन्त्रलाई गतिशील बनाउन

ठूलो परिमाणको धनराशी आवश्यक पर्नेछ । चीनसँग अहिले ३०००-४००० अर्ब डलर बराबरको विदेशी मुद्रा सञ्चिती रहने गरेको छ । यति ठूलो लगानीयोग्य पुँजी संसारको अरू कुनै मुलुकसँग छैन । **दोस्रो कुरा** गत तीन दशकमा चीनले पूर्वाधारका क्षेत्रमा गरेको विकास विश्वलाई चकित पार्ने खालको छ । पूर्वाधारका निर्माणमा चीनको प्राविधिक क्षमता संसारका अन्य मुलुकको भन्दा धेरै गुना बढी छ । त्यो कुरा चाहे 'थ्री गर्जेज परियोजना' निर्माणमा होस् वा छिङ्घाई-ल्हासा रेल सेवा विस्तारमा होस्, चाहे तीव्र गतिको रेल प्रविधिको विकास र विस्तार होस् वा द्रुतमार्ग र जटील खालका पुल निर्माणमा होस्, चीनले आफ्नो प्राविधिक क्षमता प्रमाणित गरिसकेको छ । ती सबै क्षमता र विकासबाट नेपालले पर्याप्त फाइदा लिनसक्नु पर्दछ । **तेस्रो कुरा** छिमेकीसँग सम्बन्ध सुधारको योजना हो । चीनले क्षेत्र तथा मार्ग सम्बन्धी प्रस्तावमार्फत् छिमेकीसँग समृद्धि, शान्ति र स्थायित्व खोजेको छ । उसले नेपाललाई प्राथमिकतामै राखेका कारण सन् २०१४ को डिसेम्बरमा नेपालसँग द्विपक्षीय समझदारी पत्रमा हस्ताक्षर भएको हो । द्विपक्षीय समझदारी पत्रले सहयोगको ढाँचा पहिल्याएको छ र मोटामोटी खाका दिएको छ ।

अब नेपालले खासखास प्राथमिकताका क्षेत्र पहिचान गर्ने र परियोजना डिजाइन गरी छोटो अवधिमा पूर्वाधारको विकास गर्नुपर्ने छ । अब वल हाम्रो कोर्टमा छ । त्यसका लागि छिटो छिटो परिर्वतन हुने सरकार र यससँगै परिर्वतन हुने प्राथमिकताले सहयोग गर्न चाहने पक्षमा अन्योल पैदा हुन्छ । चीनको सहयोग स-साना परियोजनामा छोडेर होइन, ठूला पूर्वाधार सम्बन्धी आयोजना निर्माणमा केन्द्रित गर्नसकेमा मात्र उच्च आर्थिक वृद्धिको हाम्रो आंकाक्षा पूरागर्न सघाउ पुग्छ । चीनको नेपालसम्म विस्तार हुने सडक, रेल, ऊर्जा, पर्यटन, हवाई, सञ्चार र कृषि सहयोग परियोजनाले नेपाल लगायत दक्षिण एसिया नै लाभान्वित हुने अवस्था आउँछ । फलस्वरूप शान्ति, स्थायित्व र गरिबी निवारणमा सहयोग पुग्छ ।

नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार र वन वेल्ट वन रोड परियोजना

प्रा.डा.रामचन्द्र आचार्य*

१. परिचय

कुनै पनि देशको मुख्य उद्देश्य दिगो आर्थिक समृद्धि हासिल गर्नु र त्यो विकासको प्रतिफल सबै जनता उद्योग गर्न पाउने गरी वितरण व्यवस्था तर्जुमा गर्नु हो । यी दुवै लक्ष्यहरू समावेशी आर्थिक वृद्धि- आर्थिक वृद्धि जसले सबै जनतालाई समेटन सक्छ- मार्फत् हासिल गर्न सकिन्छ । यी लक्ष्यहरू हासिल गर्नका लागि प्रत्येक मुलुकसँग आफ्नै श्रोत साधन (अवसरहरू) हुन्छन् र आ-आफ्नै समस्याहरू (चुनौती) पनि हुन्छन् । ती मुलुकले नै समावेशी र द्रुत आर्थिक विकास गर्न सक्छन् । जसले आफ्ना अवसरहरूलाई अधिकतम सदुपयोग गरी आफ्नो चुनौतीहरूलाई न्यूनीकरण तथा समाधान गर्दै अगाडि बढ्छन् । ती देशहरू आफ्नो भविष्य आफैले निर्धारण गर्न सक्षम हुन्छन् ।

नेपालको सन्दर्भमा हेर्दा भूपरिवेष्ठित हुनु, दुई देशसँग मात्र सीमाना जोडिनु र छिमेकीका तुलनामा आधारमा धेरै सानो हुनु यसका प्राकृतिक चुनौति हुन् । अर्को तर्फ, कुनै दिन शान्तिपूर्ण, समावेशी र समृद्ध राष्ट्रका रूपमा नेपाल उदाउने छ भन्ने आशामा जतिसुकै कठीनता पनि भोग्न तयार, परिश्रमी र धैर्यवान जनता नेपाल विकासका लागि महान अवसर हुन् । साथै मनै लोभ्याउने प्राकृतिक सुन्दरता र अपार जलस्रोत, जसले आर्थिक रूपमा समृद्ध बनाउन महत्वपूर्ण भूमिका खेल्न सक्छन्, नेपालका अवसर हुन् । अन्त्यम कुशलतापूर्वक आर्थिक विकासलाई नीतिहरू तय गर्न सक्ने हो भने, दुई देशमात्र छिमेकी हुनु चुनौती मात्र होइन यो नेपालको एउटा ठूलो अवसर पनि हो । संसारमा कुन त्यस्तो देश छ जसलाई २ विलियन भन्दा बढी छिमेकीको बजार उपलब्ध छ ? कुन त्यस्तो देशमा छ जसका जनताहरू संसारकै सबैभन्दा बढी रफ्तारमा प्रतिस्पर्धा भइरहेका छन् । त्यो नेपाल मात्र हो । यदि नेपालले चुनौतीहरूलाई राम्रोसँग सामना गर्ने हो भने यी दुई देश नेपाल विकासमा वरदान सावित हुने थिए ।

---

* क्यानडा सरकारको रणनीतिक उद्योग निवेशसम्वन्धी निकायमा अर्थशास्त्रीका रूपमा अनुसन्धानमा संलग्न हुनुहुन्छ । उहाँ अनफोल्डिङ फ्युचर्स:नेप्लिज इकनोमी, सोसाइटी एण्ड पोलिटिक्सका सहअध्यक्ष र क्यानडा फोरम फर नेपालका कार्यकारी सदस्य तथा अनुसन्धान -अध्यक्ष हुनुहुन्छ ।

तर हालसम्म नेपाल यो अभियानमा असफल भएको छ । यदि नेपालका नीति निर्माताहरू नेपाललाई समृद्ध राष्ट्र बनाउन इच्छुक हुन्थे भने उनीहरूले यी दुवै छिमेकी देशहरूसँग सडक यातायात जोड्दै भूपरिवेष्ठित स्थितिबाट उत्पन्न हुने आर्थिक व्ययभारलाई न्यूनीकरण गर्ने नीतिहरू अवलम्बन गरेका हुने थिए । नेपाल भारतसँग ठीक ठीकै खालका सडक सञ्जालले जोडिएको भएतापनि चीनसँग जोड्ने बाटाहरू न्यून छन् र केही भएका पनि व्यापारिक दृष्टिकोणले त्यति उपयोगी छैनन् । नेपाल चुनौतीको सामना गर्नबाट मात्र चुकेको होइन गलत आर्थिक नीतिाक कारण अवसरहरूको सदुपयोग गर्नबाट समेत चुकेको छ । जनशक्तिको राम्ररी सदुपयोग हुनु पर्नेमा, या त मानिस बेरेजगार छन् या कठीन पारिश्रमिक काम गर्न विदेशिएका छन् । प्राकृतिक संसाधनको सदुपयोग गरी आर्थिक विकासमा तीव्रता ल्याउनु पर्नेमा दशकौं दशकपछि पनि ती संसाधन सदुपयोग गरी आर्थिक विकासमा तीव्रता ल्याउनु पर्नेमा दशकौं दशक पछि पनि ती संसाधन खेर गइरहेका छन् (आचार्य २.१५ख) । परिणामस्वरूप अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा निर्यात होइन आयात मात्र गर्ने देश भएको छ । युवा शक्तिलाई विश्वकै सस्तो र जोखिमपूर्ण काम गर्न विदेशिनु पर्ने बाध्यता सिर्जना गरी त्यसबाट भित्रिने विप्रेषणले आयातको भुक्तानि गरिएको छ । दिनानुदिन उत्पादनका आधारहरू भत्कदै छन् र उपभोग बढ्दो छ ।

नेपाल यो अवस्थामा कसरी पुग्यो र नेपालको अहिलेको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार स्थिति के छ भन्ने विषयमा त्यति अध्ययन भएको पाइदैन । साथै, चीनसँग जोड्ने बाटाहरू नहुनाका कारण के कति अवसरहरू गुमाएको छ (अथवा क्षति व्यहोरिरहेको छ) भन्ने पनि अध्ययन भएको पाइदैन । यस परिप्रेक्ष्यमा यो लेखको उद्देश्य नेपालको समग्र अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार स्थितिको मूल्याङ्कन गरी दुई छिमेकी देशहरू र अन्य मुलुकहरूसँग समेत यसको व्यापार स्थितिको विश्लेषण गर्नु हो । साथै यो लेखले हालै चीनबाट प्रस्तावित ओन् वेल्ट ओन रोड् अर्थात विआरआई (एउटा पाटो एउटा बाटो- एपाएबा) मार्फत् नेपाल चीन जोडिदा नेपाललाई हुने सम्भावित फाइदाहरूको लेखाजोखा पनि गर्नेछ व्यापारिक सफलताका लागि राम्रो सडक सञ्जाल अनिवार्य छ तर यो नै सफलताको ग्यारेण्टी होइन भन्ने कुरा ख्याल गर्दै यो लेखले नेपालको प्रतिस्पर्धात्मक क्षमताको विश्लेषण गरी नेपाली कम्पनीले विदेशी बजार कसरी लिन सक्छन् भन्ने विषयमा समेत विश्लेषण गर्नेछ ।

यो लेखको निष्कर्ष के हो भने चीनसँग सडक सञ्जालले नजोडिनु नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको लागि ठूलो बाधा हो । तर नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय

व्यापार क्षेत्र कमजोर हुनुमा यो मात्र कारण होइन । प्रशस्त अरू कारणहरू छन् जसले नेपाललाई एउटा आयात मात्र गर्ने देशमा परिणत गराइरहेका छन् । तसर्थ विआरआईको माध्यमद्वारा नेपाल चीनसँग जोडिनु नेपालको व्यापारिक क्षेत्रमा सफलता ल्याउने एउटा नै अनिवार्य शर्त हो । तर यो मात्र प्रयाप्त हुँदैन । विआरआई तथा कुनै पनि भौतिक पूर्वाधारले सिर्जना गर्ने फाइदाहरू यसले जोड्ने क्षेत्रका आर्थिक गतिविधिसँग समानुपातिक हुन्छन् । अर्थात् नेपाल आर्थिक रूपमा सक्षम भएमा विआरआईका फाईदाहरू पनि धेरै छन् भने नेपालको आर्थिक क्षमता कमजोर भएमा विआरआइका फाइदाहरू पनि थोरै हुन्छन् । त्यसकारण नेपालले एउटा सवल अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार क्षेत्र निर्माण गर्नको लागि विआरआईमार्फत् चीनसँग जोडिनुको साथै नेपालले अन्य आर्थिक नीतिहरूमा व्यापक परिवर्तन गरी दिगो र उच्च आर्थिक वृद्धि दर हासिल गर्नुपर्छ ।

नेपाल, विगतका आर्थिक नीतिहरूले नेपाललाई क्षति पुऱ्याएका छन् र ती मध्ये केही अपूरणीय छन् । जस्तो नेपाल अब बलियो औद्योगिक उत्पादन केन्द्र बन्न असम्भव नै छ । तर पनि नेपालले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार क्षेत्रमा गर्न सक्ने निकै सम्भाव्यताहरू छन् । अब नेपालको मुख्य जोड पर्यटन र सूचना तथा सञ्चार प्रविधि (इन्फर्मेशन एण्ड कम्युनिकेशन टेक्नोलोजी) सम्बन्धी उद्यागहरू स्थापना गर्ने हुनुपर्छ । यी दुवै क्षेत्रमा यातायात खर्च कम हुने हुँदा यी क्षेत्रगत विकास गर्न सके भुपरिवेष्ठित देशका लागि ज्यादै उपयोगी हुन्छन् ।

यो लेखको बाँकी भाग देहाय बमाजिम अगाडि बढ्छ । भागमा २ मा नेपालको समग्र व्यापारिक अवस्था प्रस्तुत हुनेछ भने भाग ३ मा मुख्यतः छिमेकी र साथै भाग ४ मा अन्य विभिन्न देशहरूसँगको व्यापार ढाँचाबारे छलफल हुनेछ । भाग ५ मा एक देशका- खासगरी नेपालका कम्पनीले अन्तर्राष्ट्रिय बजार लिन- प्रतिस्पर्धी हुन्- के कुरामा निर्भर गर्छ भन्ने कुराहरू सूत्रबद्ध गरिएको छ । भाग ६ मा नेपाली अर्थतन्त्रलाई प्रतिस्पर्धी बनाउनका लागि आवश्यक केही नीतिगत परिवर्तनबारे चर्चा गरिएको छ । भाग ७ मा लेखको सारांश तथा निष्कर्ष प्रस्तुत छ ।

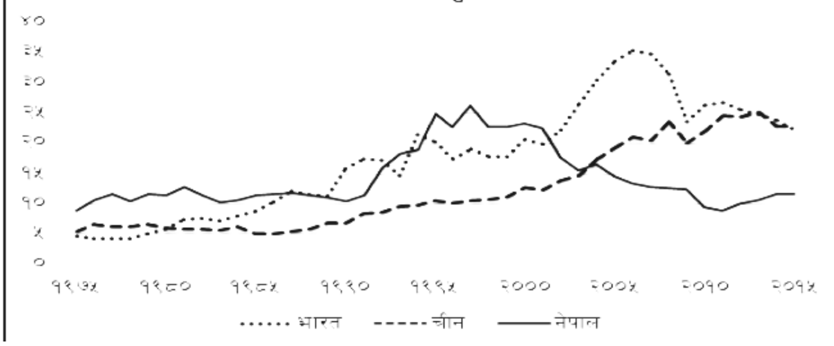
२. व्यापारिक क्षमता

नेपालको व्यापार क्षमता कहिल्यै पनि सशक्त हुन सकेको छैन र पछिल्ला वर्षहरूमा यो झनैं खस्किरहेको छ । कुनै पनि देशको व्यापार क्षमताको मापदण्ड त्यसको निर्यात-मुखता (कुल गार्हस्थ उत्पादनमा निर्यातको प्रतिशत) र आयात-मुखता (कुल गार्हस्थ उत्पादनमा आयातको प्रतिशत) ले निर्धारण गर्दछ । अरू

कुरा यथावत भएमा ठूलो देशको भन्दा सानो देशको यी दुवै व्यापार-मुखताहरू उच्च हुन्छन् । किनभने साना मुलुकहरूमा उत्पादनको आधार साँघुरो हुन्छ । अर्थात् साना मुलुकहरूले ठूलो देशका तुलनामा सीमित वस्तु र सेवाहरूको उत्पादन गर्छन् । परिणामस्वरूप साना देशले धेरै वस्तु तथा सेवाहरूको आयात गर्नुपर्ने हुन्छ (उच्च आयात-मुखता) र ती आयातको भुक्तानी गर्नको लागि आफूले उत्पादन गरेका सीमित वस्तु तथा सेवाहरूलाई अधिक मात्रामा निर्यात गर्नुपर्छ (उच्च निर्यात-मुखता) ।

कूल गार्हस्थ उत्पादनको आधारमा नेपालको अर्थतन्त्र चीनको तुलनामा ०.०५ प्रतिशत र भारतको तुलनामा १ प्रतिशत मात्र छ । त्यसकारण नेपालको व्यापार-मुखता छिमेकी दुई मुलुकको भन्दा बढी हुने अपेक्षा गरिन्छ । दुई दशक अगाडिसम्म नेपालको त्यही अवस्था थियो, अहिले ठ्याक्कै उल्टिएको छ । नेपालको निर्यात-मुखतामा द्रूत गतिमा गिरावट आएको छ भने यसको आयत-मुखता निरन्तर आकास्सिइरहेको छ (चित्र १) । २००१ सम्म नेपालको निर्यात-मुखता चीनको भन्दा बढी र २००३ सम्म भारतको भन्दा बढी थियो । त्यसपछिका वर्षहरूमा दुवै छिमेकी मुलुकहरूले निर्यात-मुखतामा वृद्धि गरे भने नेपाल तल झऱ्यो । नेपालको निर्यात-मुखता १९९७ को उच्चतम २६ प्रतिशत बाट घटेर २०१५ मा १२ प्रतिशतमा झऱ्यो । २०१५ मा दुवै छिमेकी देशहरूको निर्यात-मुखता, नेपालको भन्दा दोब्बर अर्थात् २३ प्रतिशत पुग्यो ।[1]

रेखा चित्र १: गार्हस्थ्य उत्पादनमा कुल निर्यातको अंश (प्रतिशत)

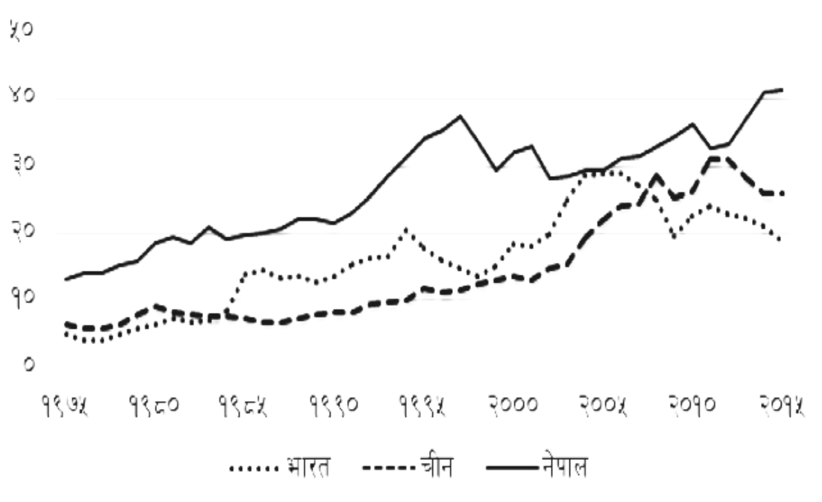


श्रोतः विश्व बैंक, विश्व विकास सूचक तथ्याङ्क ।

१. यो उदाहरणको लागि २०१५ मा क्यानाडाको निर्यात-मुखता ३१ प्रतिशत रआयात-मुखता ३३ प्रतिशत तर अमेरिकाको निर्यात-मुखता१२ प्रतिशत रआयात-मुखता १५ प्रतिशत थिए ।

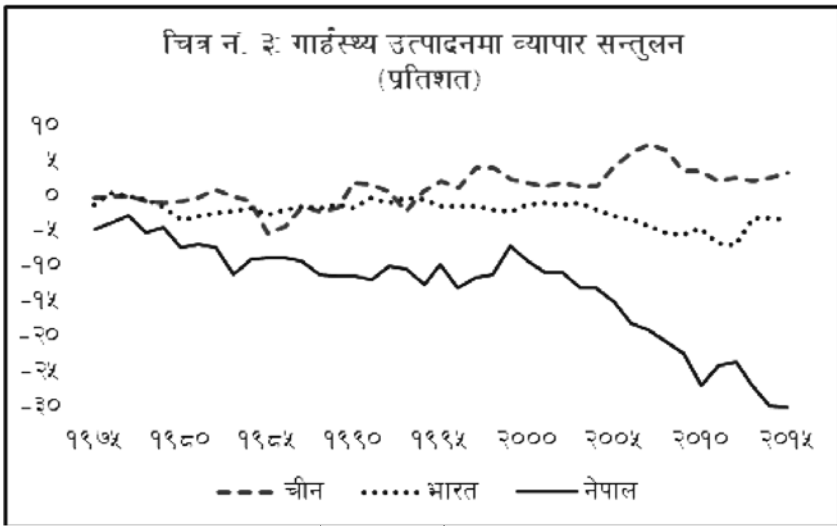
अर्कातिर नेपालले आयत-मुखतामा दुवै छिमेकी देशहरूलाई उछिन्यो (चित्र २) । नेपालको आयात-मुखता १९९७ मा ३८ प्रतिशतबाट बढेर २०१५ मा ४२ प्रतिशत पुग्यो । यसको अर्थ हरेक एक रूपैयाँ बराबर देशभित्र उत्पादन हुँदा ४२ पैसा आयातमा खर्च हुन्छ । त्यही वर्षनेपालको तुलनामा छिमेकी देशहरूको आयात-मुखता धेरै कम-चीनको १९ प्रतिशत र भारतको २६ प्रतिशत मात्र थियो । यदि आयातित वस्तु तथा सेवाको भुक्तानी निर्यातबाट तिर्न सक्ने हो भने आयात बढ्नु आफैँमा नराम्रो होइन । तर, समस्या के हो भने नेपालको निर्यात घट्दो र आयात बढ्दो छ ।

रेखा चित्र २: गार्हस्थ्य उत्पादनमा कुल बस्तु र सेवाको आयात (प्रतिशत)



श्रोतः विश्व बैंक, विश्व विकास सूचक तथ्याङ्क ।

बढ्दो आयात र घट्दो निर्यातले गर्दा नेपालको व्यापार सन्तुलन (Trade balance) घाटामा छ र यो निरन्तर बढ्दो छ (चित्र ३) । २०१५ मा नेपालको व्यापार घाटा कूल गार्हस्थ उत्पादनको ३० प्रतिशत थियो । जब कि चीनमा कूल गार्हस्थ उत्पादनको ३ प्रतिशत व्यापार बचत (trade surplus) थियो र भारतको व्यापार घाटा ३ प्रतिशत थियो । यसको अर्थ नेपालको प्रत्येक वर्षको कुल खर्च यसको आम्दानीभन्दा ३० प्रतिशत बढी छ ।

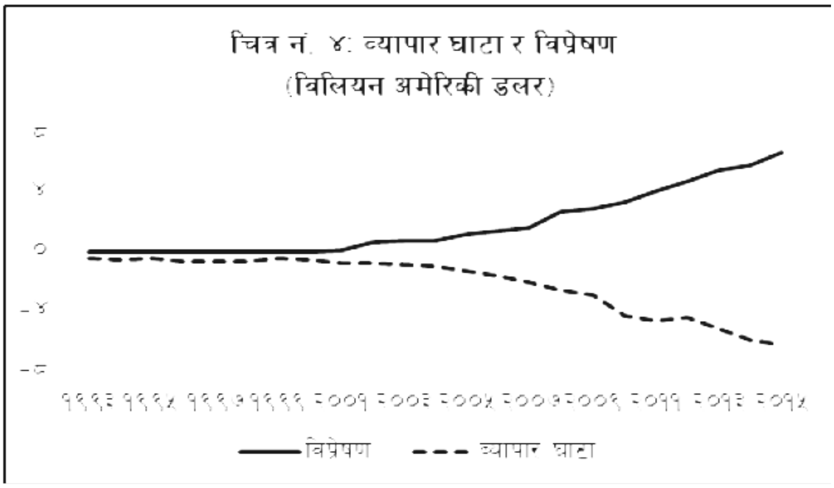


श्रोतः विश्व बैंक, विश्व विकास सूचक तथ्याङ्क ।

विकसित मुलुकहरूमा यस्तो व्यापार घाटालाई भुक्तानी गर्ने एउटै मात्र उपाय वैदेशिक लगानी (Foreign investment) भित्र्याउनु हो। वैदेशिक लगानी भित्र्याएर निर्यात तिरेको भएपनि कमसेकम वैदेशिक लगानीबाट देशलाइ अरू फाइदा हुने थियो । तर, नेपालले आयातको भुक्तानी खर्च वैदेशिक लगानी भित्र्याएर होइन बरू वैदेशिक सहायता र विप्रेषण (Remittance) बाट जुटाउँछ। यी दुई स्रोत त्यसमध्ये पनि विप्रेषण नहुँदो हो त नेपालको कुल निर्यातले जम्माजम्मी तीन महिनाको आयात खर्च मात्र धान्न सक्छ। यी दुबै स्रोत वस्तु तथा सेवाकोनिर्यात भुक्तानीमा खर्च हुनु देश विकासको लागि हानिकारक छ।

नेपालको व्यापार घाटा बढाउने सबैभन्दा महत्वपूर्ण कारण विप्रेषण हो। नेपालमा जतिजति विप्रेषण बढेको छ, त्यतित्यति व्यापार घाटा पनि बढेको छ। चित्र ४ मा देखाएजस्तै, नेपालको हकमा व्यापारिक घाटा र विप्रेषण ऐनामा देखिने एकअर्काको तस्वीर जस्तै हो (यी एक्स-एक्सिसमा विपरित दिशामा र बराबर दूरीमा बढेको छन्) । अर्थात् व्यापार घाटा र विप्रेषण एक आपसमा परिपूरक भएका छन्। अर्को शब्दमा जति विप्रेषण मुलुकमा भित्रिन्छ त्यो नेपालमा रहँदैन। नेपालले वस्तु तथा सेवा आयात गर्ने मुलकहरूको उत्पादन वृद्धि गर्न खर्च हुन्छ । मुलुकमा कामको अवसर नहुँदा नेपाली युवाहरू मध्य-एसिया र अन्य मुलुकहरूमा काम गर्न जान्छन् । उनीहरूले कमाएको डलरले निर्यातलाइ भुक्तानी गरिने हुदा नेपालले आफ्ना युवा जनशक्ति देशको व्यापार घाटासँग

साटिरहेको छ । अर्थात्, सन्तुलित नीतिको अभावमा विप्रेषणले रोजगारीमा कटौती ल्याइरहेको छ र व्यापार घाटालाई बढाइरहेको छ । (Acharya 2014c)



चित्र नं. ४: व्यापार घाटा र विप्रेषण
(बिलियन अमेरिकी डलर)

श्रोतः विश्व बैंक, विश्व विकास सूचक तथ्याङ्क ।

विप्रेषण देशभित्रका आर्थिक गतिविधिहरूसँग जोडिएको आम्दानी हो इन । यस अर्थमा विप्रेषण विल्कुलै पराइ आम्दानी हो । तसर्थ यो वैदेशिक स्रोतलाई अर्थतन्त्रको आन्तरिक उत्पादनसँग जोड्न सरकारले यस्ता नीतिहरू अवलम्बन गर्नुपर्छ- ता कि यो रकम उत्पादनशील क्षेत्रमा लगानी होस् । यस्ता नीतिको अभावमा विप्रेषणले विदेशीसँग व्यापार नगरिने (गैरव्याापरिक क्षेत्र) जस्तो घरघडेरी, जग्गा, शिक्षा, स्वास्थ्य, यातायात सेवा र बैङ्किङ सेवालाई विस्तार गर्छ भने व्यापारिक क्षेत्र (जस्तैः कृषि तथा उद्योग) लाई घटाउँछ जुन देशको लागि हानिकारक हुन्छ । नेपालमा त्यही भइरहेको छ । विप्रेषणको पैसा जब भित्रिन्छ तब दुवै व्यापारिक र गैरव्याापरिक वस्तु तथा सेवाको माग बढी उपभोगमा वृद्धि हुन्छ । व्यापारिक वस्तुहरूको बढ्दो माग आयातबाट पूरा हुने र त्यस्ता वस्तुहरूको मूल्य अन्तरराष्ट्रिय बजारमा निर्धारण हुने हुनाले तिनीहरूको मूल्यमा, माग बढे पनि, खासै वृद्धि हुँदैन । तिनीहरूको आयात मात्र बढ्छ । तर, गैरव्यापारिकका वस्तु तथा सेवाको बढ्दो मागको पूर्ति आन्तरिक बजारबाटै गर्नुपर्ने भएकाले तिनीहरूको मूल्य वृद्धि हुन्छ । घरघडेरी, जग्गा, शिक्षा, स्वास्थ्य, यातायात सेवा र बैङ्किङ सेवाहरूको मूल्य बढेपछि ती क्षेत्रका कामदारहरूको ज्याला बढ्छ । व्यापारिक क्षेत्रले कामदारहरू पाउन ज्याला

बढाई गैरव्यापारिक क्षेत्र बराबरको ज्याला दिन सक्नुपर्छ । अन्यथा कामदारहरू गैरव्यापारिक क्षेत्रतर्फ सर्छन् ।

एकातिर आफ्नो उत्पादनको मूल्य नबढ्ने तर ज्याला बढ्ने र आफ्नो उत्पादनमा साधनको (inputs) रूपमा प्रयोग हुने घरजग्गा, घरभाडा आदिको पनि मूल्य बढ्ने हुँदा विप्रेषणले व्यापारिक क्षेत्रलाई कम प्रतिस्पर्धी बनाउँछ । जसले गर्दा विदेशी उत्पादनले घरेलु उत्पादन विस्थापित गर्छन् । उद्योगहरू बन्द हुन्छन् । कृषि क्षेत्र पनि प्रतिस्पर्धी रहँदैन । गैरव्यापरिक क्षेत्र विस्तार हुदै जान्छ भने व्यापारिक क्षेत्रमा खुम्चिदै जान्छ । देश वस्तु तथा सेवाको उत्पादन नगर्ने एउटा उपभोगकेन्द्र मात्र बन्छ । नेपाल एउटा त्यस्तै देशको उदाहरण हो ।

तसर्थ वैदेशिक कामदारहरूले जति धेरै आम्दानी भित्र्याउँछन्, त्यसै अनुपातमा घरायसी खर्च, जग्गा, घर-घडेरी, शिक्षण शुल्क, स्वास्थ्य उपचारको खर्च बढ्छ र उद्योग-धन्दाहरू बन्द हुन्छन् (आचार्य, २०१४,द) । यस्तो अवस्थामा विप्रेषणमा व्यापारिक क्षेत्र विरोधी र गैरव्यापारिक क्षेत्र सौहार्दी (मैत्री) हुने जुन अन्तर्निहित चरित्र छ, त्यसलाई सच्याउने किसिमका नीतिहरू अवलम्बन गरिनुपर्छ । यसको लागि सबल सार्वजनिक विद्यालय र सार्वजनिक अस्पतालहरूको व्यवस्था गरिनुपर्छ र निर्यातका लागि व्यापारिक क्षेत्रलाई विभिन्न तरिकाले प्रोत्साहित गर्नुपर्छ । साथै, न्यून लगानीका साना निजी व्यवसायको लागि वातावरण सिर्जना गर्दै जग्गा र सहरी घर व्यवसायमा अधिकतम करको व्यवस्था गर्नुपर्छ । नेपालमा यी सबै कुराको अभाव छ । फलस्वरूप उद्योगहरू धरासायी भएका छन् र निर्यात दिनप्रतिदिन खुम्चँदो छ ।

सबै विकसित तथा विकासोन्मूख मुलुकहरूमा निर्यातको ठूलो अंश वस्तु (कृषि र म्यानुफेक्चरिङ) ले ओगटेको हुन्छ, सेवाले होइन । किनभने सेवाभन्दा वस्तु बढी व्यापारयोग्य (tradable) हुन्छन्, किनकी अन्य कारणका अलावा केही सेवा उपभोगका लागि उपभोक्ता नजिकै पुग्नैपर्छ (धेरै सस्तो नै भएपनि त्यसका लागि अरू देश जान कोही चाँहदैन) । तर नेपाल भने अपवाद हो । सन् २०१५ मा नेपालबाट भएको कूल निर्यात २.४ अर्ब डलरको ३७ प्रतिशत वस्तु र ६३ प्रतिशत सेवाको निर्यात भएको थियो । ८ अर्ब डलरको आयातमध्ये वस्तुको अंश ८५ प्रतिशत थियो भने बाँकी १५ प्रतिशत सेवाको थियो । नेपालले कूल ५.५ अर्ब डलरको व्यापारघाटा बेहोर्‍यो, जुन ५.९ अर्ब डलर बराबरको वस्तुको घाटाभन्दा केही कम रह्यो । सेवामा भएको सानो बचतका कारण कुल व्यापार घाटा केही मात्रामा घट्न पुगेको देखिन्छ ।

नेपाल सेवाक्षेत्रको सशक्त निर्यातकर्ता भएका कारण कुल निर्यातको अंशमा सेवा क्षेत्रको योगदान उल्लेखनीय भएको होइन । समग्र निर्यात नै निकै न्यून भएका कारण सानो मात्रामा भएको सेवा निर्यात पनि ठूलो अंशका रूपमा देखिएको हो । सेवा मध्ये मुख्य योगदान पर्यटनको छ, जसको योगदान ३७ प्रतिशत पुग्छ (झन्डै २३ प्रतिशत वस्तु र सेवाको निर्यात) । पर्यटन क्षेत्र निकै सशक्त भएको पनि होइन, तर अन्य क्षेत्रबाट निर्यात निकै कम हुँदा पर्यटन क्षेत्रको न्यून कमाइ पनि उच्च योगदान बन्न पुगेको हो । अर्को सेवा निर्यातमा योगदान गर्ने तत्व हो– अन्तर्राष्ट्रिय फोन सेवावापत् तिर्ने भुक्तानी । ठूलो सङ्ख्यामा नेपालीहरू विदेशमा रहेका कारण यो रकम ठूलो छ र खासमा यस्तो भुक्तानी अर्थतन्त्रका लागि राम्रो हो कि होइन भन्न सकिन्न ।

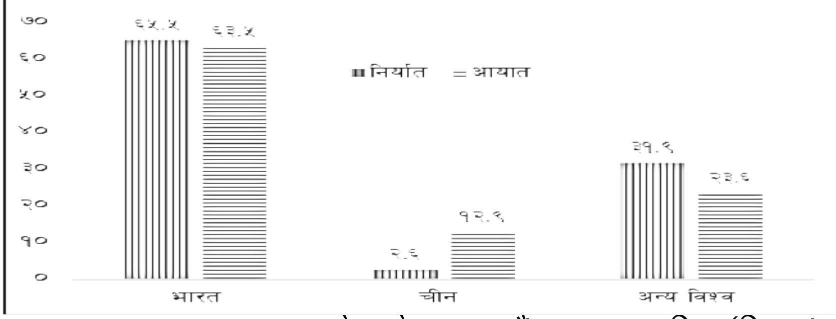
३. बिभिन्न देशसँग नेपालको व्यापार पद्धति

नेपालको आयात तथा निर्यात दुवैमा भारतको हिस्सा दुई तिहाई छ भने चीनको व्यापार हिस्सा निकै सानो छ । कूल व्यापार मध्ये सेवा व्यापार सम्बन्धी देशगत तथ्याङ्क छैनन् । त्यसैले यो भागमा वस्तु व्यापारको मात्र देशगत विश्लेषण गरिनेछ ।

नेपालको वस्तु निर्यातमा भारतको हिस्सा १९७० को दशकको पछिल्ला वर्षहरूमा झण्डै ६० प्रतिशत थियो । १९८० को दशकका प्रारम्भिक वर्णहरूमा ५० प्रतिशतको वरपर थियो । तर भारतको नेपाल निर्यातमा हिस्सा घट्दै गएर १९९२ मा १० प्रतिशत पुग्यो । यो प्रवृति बदलिएर भारतको नेपाल निर्यातमा हिस्सा बढ्दै गई २००५ मा ६५.५ प्रतिशत पुग्यो (चित्र ५) ।

अर्को तर्फ नेपालको वस्तु निर्यातमा चीनको हिस्सा भने कहिल्यै पनि ३ प्रतिशतभन्दा बढी भएको छैन (सन् २०१५ मा २.६ प्रतिशत मात्र थियो) । २०१५ मा भारत र चीन बाहेक विश्वका अन्य देशहरूको ३२ प्रतिशत मात्र थियो । विश्वमा अमेरिका पछि दोस्रो ठूलो आयात गर्ने देश चीन हो । यति ठूलो बजार भएको छिमेकी देशले साह्रै सानो व्यापार क्षेत्र भएको नेपालको निर्यात मध्ये यति सानो हिस्सा उपभोग गर्नु भनेको नेपालको आर्थिक नीतिहरूको असफलताको द्योतक हो ।

चित्र नं. ५: नेपालको वस्तु व्यापारमा विभिन्न देशको अंश, २०१५



श्रोतः नेपाल राष्ट्रबैंक २०१६, अप्रिल (चित्र नं.५)

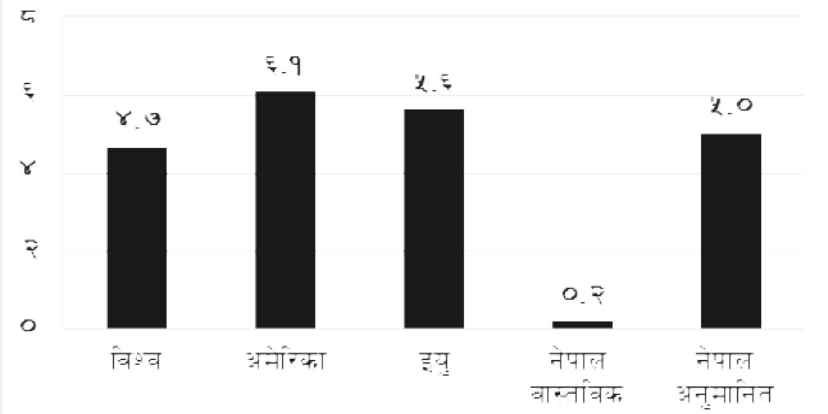
नेपालको आयातमा पनि, निर्यातमाजस्तै, भारतको हिस्सा उच्च छ। पछिल्ला वर्षहरूमा यो बढेर ६५ प्रतिशत पुगेको छ। नेपालको आयातमा चीनको हिस्सा १९९० को दशकको ७ प्रतिशतबाट बढी २००० को दशकमा १३ प्रतिशत र २०१५ मा १३ प्रतिशत पुग्यो। यसको अर्थ २०१७ मा विश्वका अरू देशहरूले नेपालको आयातको २४ प्रतिशत मात्र आपूर्ति गरे।

हालका वर्षहरूमा नेपालका निर्यात तथा आयात दुवैमा भारतको हिस्सा अत्यधिक पुगेको छ। यसको अर्थ हो कि नेपाल निर्यात तथा आयात भारत बाहेकका देशहरूसँग बढी अंशले घटिरहेको छ (भारतसँग भन्दा)। आयात तथा निर्यातमा जस्तै नेपालको व्यापार घाटामा समेत भारतको हिस्सा दुई तिहाई छ।

२०१५ मा नेपालले भारतमा ०.६ विलियन अमिरिकी डलर बराबरको निर्यात गऱ्यो भने भारतबाट ५ विलियन डलरको आयात गऱ्यो। तसर्थ, दुई देशबीच प्रतिदिन व्यापार १५.४ मिलियन डलर बराबर थियो। त्यसैगरी नेपालले चीनमा ०.०५ विलियन डलरका वस्तु निर्यात गऱ्यो भने[२] १ विलियनको चीनबाट आयात गऱ्यो। तसर्थ नेपाल चीन प्रतिदिन व्यापार २.९ मिलियन थियो। यसबाट प्रष्ट हुन्छकि नेपालको दुई तर्फी व्यापार (निर्यात तथा आयात) चीनको तुलनामा भारतसँग ५ गुना भन्दा बढी थियो। यदि दुई देश बीचका अन्य आर्थिक अन्तरसम्बन्धलाई (जस्तो सेवा व्यापार, मानिसहरूको आवात जावत, व्यापारिक सम्पर्कहरू, र वैदेशिक लगानी) समावेश गर्न हो भने त नेपाल-भारत बीचको आर्थिक गतिविधि नेपाल-चीनको भन्दा झनै बढी छ। किनकि यी अन्य गतिविधिहरूमा चीन नेपाल अन्तरसम्बन्ध वस्तु व्यापारमा भन्दा बढी कम छ।

२. एक विलियन = १,०००,०००,०००
एक मिलियन = १,०००,०००

प्रश्न उठ्छः नेपालको भारत र चीनसँगको व्यापारिक पद्धति अन्य देशको व्यापार पद्धति र अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारका सिद्धान्तहरूसम्म कति मेल-वेमेल छ ? विभिन्न देशका तथ्याङ्कमा गरिएका अध्ययनहरूले के देखाउछन् भने कुनै देश बीचको व्यापारलाई निर्धारण गर्ने कारकहरू हुन्ः ती देशको कूल गार्हस्थ उत्पादनको आकार, दुई देशमा प्रति व्यक्ति आम्दानी ती दुई देशबीच दुरी र ती बीचको दूरी तथा तिनीहरूका व्यापार नीतिहरू । तिनीहरूको आकार, आय र स्वतन्त्र व्यापार नीति दुई देशबीचको व्यापारलाई बढाउछन् भने ती बीचको दूरी र अरू कुनै व्यापार गर्दा लाग्ने खर्चले व्यापार घटाउछन् । चीनको १०.९ विलियन डलर कूल गार्हस्थ उत्पादन भारतको भन्दा पाँच गुनाले बढी छ ।[३] प्रति व्यक्ति आमदानीमा पनि औषत भारतीय भन्दा औषत चीनिया ५ गुना धनी छन् । यसको अर्थ हो कि कुनै तेस्रो देश चीन र भारतसँग समान दूरीमा छ र चीन र भारतसँग उस्तै व्यापार नीति अपनाउछ भने त्यो देशको चीनसँगको व्यापार भारतसँगको व्यापार भन्दा ५ गुनाले बढी हुनुपर्छ । साँच्ची नै, २०१५ मा चीनको विश्वव्यापी बदुई तर्फी व्यापार ४.५ ट्रिलियन डलर भारतको भन्दा ४.७ गुनाले बढी थियो (चित्र ६) । चीन-अमेरिका व्यापार भारत-अमेरिका व्यापार भन्दा ६ गुनाले बढी थियो । त्यसैगरी चीन-इयु व्यापार भारत-इयु व्यापार भन्दा ६ गुनाले बढी थियो ।



चित्र नं. ६: भारत भन्दा चीनको व्यापार, २०१५ (गुना)

श्रोतः युएस, इयु र नेपाल राष्ट्रबैंक

३. एक ट्रिलियन = १,०००,०००,०००,०००

यो विश्वव्यापी तथ्याङ्कले के देखाउछ भने यदि नेपालसँग चीनलाई जोड्ने भौतिक पूर्वाधारहरू भएको भए र नेपालको व्यापार नीति भारत र चीनसँग उस्तै उस्तै भएको भए नेपाल-चीन व्यापार नेपाल-भारत व्यापार भन्दा ५ गुनाले बढी हुने थियो । तर माथि नै उल्लेख गरी सकियो कि स्थिति ठीक उल्टो छ, नेपाल चीन व्यापार नेपाल-भारत व्यापारको पाँच भागको एक भाग मात्र छ । २०१५ मा भारतमा नेपालको निर्यात ०.६ विलियन होइन कि ३ विलियन डलर हुनु पर्थ्यो ।[४] यो सत्य हो कि चीनसँग सडकको सम्पर्क हुँदैमा निशर्त यति धेरै व्यापार बढ्दैन । यदि अरू पनि आर्थिक नीतिहरू परिवर्तन गरी नेपाललाई निर्यात सबल देश बनाउने हो भने यो निर्यात वृद्धि नेपालको पहुँचभित्र पर्छ ।

नेपाल र चीनबीच साह्रै न्यून मात्रामा व्यापार हुनुको मुख्य कारण दुई देश बीच राम्रो सडक सञ्जाल नहुनु नै हो । विगत तीन दशकमा नव चीनको आर्थिक वृद्धि दर आश्चर्यजनक रूपले बढ्दै गयो, अन्य देशहरूले चीनसँग आर्थिक रूपले जोडिन धेरै प्रयाश गरे, तर नेपालले उल्टो कदम चाल्यो । चीनसँग भएका पुराना पूर्वाधारहरू ध्वस्त हुँदै गए, तर नयाँ कहिल्यै बनेनन् । चीनसँग सडक सञ्जाल नै नचाहिने चीनिया आर्थिक सहयोग लिनमै नेपाल व्यस्त रह्यो । नेपाल चीन बीच १९ सौं र २० औं शताब्दीको शुरूसम्म भएको सशक्त व्यापार सुक्यो । नेपालको चीनसँगको व्यापार नेपालको कूल गार्हस्थ उत्पादनमा हिस्सालाई लिएर हेर्ने हो भने आज नेपाल चीनसँग १९ सौ शताब्दी भन्दा पनि कम एकीकृत भएको छ । चीनसँगको न्यून व्यापारले, कारण नेपालको समग्र आर्थिक विकास र खासगरी नेपालको पहाडी र हिमाली क्षेत्रको विकास अवरूद्ध भएको छ (आचार्य २०२६डि) ।

चीनले विश्व निर्यातको १० प्रतिशत खपत गर्छ तर नेपालको केवल ३ प्रतिशत भन्दा पनि कम निर्यात खपत गर्छ । विडम्बना, यी दुई देशहरूका सीमाना जोडिएका छन् । एउटा भूपरिवेष्ठित देश जुन दुई देशसँग मात्र जोडिएको छ त्यस्तो देशको मुख्य प्राथमिकता दुवै देशसँग राम्रो सडक सञ्जाल निर्माण गर्न हुनु पर्दथ्यो । तर दुर्भाग्यवश नेपालमा यसो भएन ।

---

४. नेपालको चीनसँगको सबै व्यापार नयाँ व्यापार हुन्थ्यो न कि भारतको लागतमा भन्ने मान्यतामा आधारित ।

४. ओबोर र यसका लाभहरू

हामीले चीनबारे बुझ्नुपर्ने पछिल्ला दुई पहलकदमी हुन्- सिल्करोड इकोनोमिक बेल्ट र २१औं शताब्दीको मेरिटाइम सिल्क रूट जसलाई प्रायः वन बेल्ट वन रोड (ओबोर) भनिन्छ । यसलाई पछिल्लो अवधिमा बेल्ट एण्ड रोड इनिसियटिभ (विआरआई) भन्ने गरिएको छ । यसको विस्तृत नक्शा बन्ने क्रममैं छ । यसमा 'बेल्ट' भन्नाले एउटा भौगोलिक क्षेत्र हो जसलाई 'रोड' ले पहिलेका सिल्करोड मुलुकलाई जोड्छ । त्यसमा मध्य चीन, मध्य एसिया, मध्यपूर्व, दक्षिण र दक्षिणपूर्वी एसिया, रसिया, युरोपसम्म पर्छन् । त्यस्तै ओवरकै अर्को रूप समुद्रतटीय सिल्करूट हो । यसले चीनलाई योजनागत बन्दरगाह र तट सुविधामार्फत् दक्षिण चीन समुद्र, हिन्द महासागर, लाल सागर, मध्यपूर्वी समुद्र (स्वेज नहरमार्फत्) हुँदै अफ्रिकालाई जोड्दछ । विआरआइले स्थलगत सडकहरू र मेरिटाइम (जलमार्ग) बन्दरगाहमार्फत् एसिया र युरोपका ६२ मुलुकलाई जोड्नसक्छ । क्षेत्रीय सहकार्यका लागि ओबर (विआरआइ) सबै भन्दा ठूलो प्लेटफर्म बन्नसक्ने संभावना छ । युरोपलाई पुनर्स्थापित गर्ने दोस्रो विश्वयुद्धपछिको कोर योजना मार्शल प्लान ओवरसँग तुलना गर्दा यो केवल १२ मध्येको एकअंश हुनजान्छ । यो महत्वाकांक्षी योजनाले एकिकृत युरो एसियनमार्फत चीनलाई एक मुख्य आर्थिक तथा कुटनीतिक शक्ति बनाउनसक्छ । यो योजनाको दायरा भौतिक पूर्वाधारभन्दा निकै परसम्म विस्तार हुन्छ । ओबरले गाडा कुटनीतिक सम्बन्ध स्थापना, व्यापारिक सम्पर्क विस्तार, स्वतन्त्र व्यापार क्षेत्र निर्माण र अन्य नीतिगत सहजीकरण चिनियाँ मुद्रालाई प्रश्रय दिँदै वित्तीय एकिकरणका साथै एसिया, युरोप, मध्यपूर्व र अफ्रिकाभरका मुलुकहरूमा जनस्तरमा साँस्कृतिक शैक्षिक कार्यक्रमहरूको प्रवर्द्धन गर्नेछ ।

नेपालको उत्तरतर्फ रहेको कठिन भौगोलिक अवस्थितिले सडक निर्माणलाई महँगो बनाउँछ, तर त्यसकै कारण निर्माण कार्यलाई उपेक्षा गर्न मिल्दैन । यसका लागि बढी दिगो र गहन योजनाको आवश्यकता पर्छ । वास्तवमा नेपाल चीनसँग राम्रो सडकसञ्जालमार्फत् जोडिने हो भने अहिले कठिन देखिएका पहाडहरू अमूल्य सम्पत्तीको रूपमा परिणत हुनेछन् । नेपाल चीनसँग जोडिने सन्दर्भमा ओबरको विषय नेपालको पनि एक महत्वपूर्ण मुद्दा हुनुपर्छ । नेपाललाई समृद्ध, सशक्त र गतिशील मुलुकको रूपमा विकास गर्नका लागि चीनसँग गहिरो आर्थिक संलग्नता हुनुपर्छ । चीनसँग जोडिनु भनेको भारतसँग टाढिनु हो भन्ने अर्थ लगाउनु गलत हो । यी दुवै छिमेकीसँग गहिरो आबद्धता भएको नेपालले तीव्रगतिमा आर्थिक वृद्धि गर्नसक्छ ।

चीनसँग जोडिँदाका फाइदाहरू बहुआयामिक छन् । पहिलो, व्यापारिक फाइदालाई नै लिउँ । मैले माथि उल्लेख गरेजस्तै यदि राम्रो सडक सञ्जाल भएको भए सन् २०१५ मा चीनसँग नेपालको व्यापार ३ अर्ब अमेरिकी डलर हुन्थ्यो, जुन २.९५ अर्ब अमेरिकी डलर बराबरको आर्थिक वृद्धि हो । नेपालमा प्रयोग नभएको स्रोत निकै ठूलो मात्रामा रहेको हुँदा निर्यातमा हुने सो वृद्धिका कारण रोजगारीमा पनि त्यस्तै वृद्धि हुनेथियो । नेपालको करिब १,४०० डलरको श्रमको उत्पादकत्व (प्रति रोजगारीको उत्पादन) का आधारमा नेपालमा २१ लाख रोजगारी सिर्जना हुने थियो । यो हाल नेपालमा रहेको बेरोजगारको सङ्ख्या बराबर हो । देशमैं आधारित निर्यात वस्तु उत्पादन गर्नसके जिडिपी ३ अर्ब डलरले वृद्धि हुनेथियो । यो आर्थिक वृद्धि अहिलेको भन्दा १६ प्रतिशतले बढी हो । बेरोजगारी र आर्थिक गतिरोधका बेलामा यो निकै गतिलो अवसर हुन सक्थ्यो ।

दोश्रो, चीनसँग धेरै व्यापारिक सम्पर्क हुँदा चीनबाट थप लगानीका लागि सकारात्मक वातावरण समेत सिर्जना हुन्थ्यो किनभने व्यापार र लगानी दुवैले एकअर्कालाई परिपूरकको रूपमा काम गर्छन् र एकले अर्कोलाई पछ्याइरहेका हुन्छन् । प्रायः वैदेशिक लगानीबारे निर्णय गर्दा व्यापारिक संभाव्यतालाई ध्यान दिएर मात्र गरिन्छ ।

नेपालको पूर्वदेखि पश्चिमसम्म फैलिएका विकसित सडक सञ्जाललाई चीनसँग जोड्दा नेपालको क्षत्रीय अर्थतन्त्र गहन रूपमा पुर्नसंरचना हुनसक्ने संभावना रहेको छ । यो प्रष्ट छ कि, जब मानिसहरू सघन जनसङ्ख्या रहेको तराईबाट पहाडतर्फ र चीनसँगको सीमामा रहेका हिमाली क्षेत्रमास्वतःस्फूर्तरूपमा बसाइ सर्छन् तबमात्र नेपाल एक समृद्ध देश बनेको ठहरिनेछ । यो यथार्थमा परिणत हुनका लागि पहाडी र हिमाली जिल्लाहरूलाई सशक्त आर्थिक क्षेत्रहरूको रूपमा रूपान्तरित गर्नैपर्छ । तबमात्र यी क्षेत्रले तराइवासीलाई रोजगार प्रदान गर्नसक्छन् । वास्तवमा चीन र चिनियाँ बजारसँगको व्यापारिक सम्पर्कबाट पहाडी र हिमाली क्षेत्रमा आर्थिक गतिबिधिहरू राम्ररी विस्तार गर्न सकिने छ (आचार्य, २०१६इ) ।

चीनसँग व्यापारिक सहकार्य गर्दा प्राप्त हुनसक्ने सम्भावनाका यी त केही झलकहरू मात्र हुन् । चीनसँग जोडिँदा थप लगानी, पर्यटक, सस्तो आयात र राम्रो प्रविधि नेपालमा आकर्षित गर्न सहयोग पुग्नेछ । अझ महत्वपूर्ण कुरा, यसले नेपालका राजनीतिक, सामाजिक र आर्थिक संस्थाहरूलाई थप सशक्त

(डाइनामिक) बनाउने एउटा लहर सिर्जना गर्नेछ । नेपालका चार दुश्मनहरू (भूपरिवेष्ठितता, खस्कँदो संस्थागत अवस्था, बेरोजगारी र गरिबी) सँग संघर्ष गर्नका लागि चीनसँगको एकिकृतपना (integrartion) आवश्यक छ ।

नेपाल चीन र भारत बीचको व्यापारिक स्थलमार्ग हुनुपर्ने धारणाहरू पनि हामी प्रायः सुन्छौं । यस्तो भएको अवस्थामा नेपालका लागि राम्रै हो तर यहि अवधारणामा नेपाल धेरै दङ्ग हुनु आवश्यक छैन । पहिलो, चीन र भारत सिधै नजोडिएर किन नेपालमार्फत् जोडिने ? दोश्रो, ती दुई देशबीच आदानप्रदान हुने वस्तुहरूमैं नेपालले कुनै रूपमा मूल्य अभिवृद्धि गर्न (value add) नसक्ने हो भने केवल दुई देशबीचको ट्रान्जिटमात्र बनेर खासै फाइदा पुग्नेछैन । तेस्रो, नेपाल दुइ मुलुक बीचको ट्रान्जिट बन्नुमा भन्दा आफूतर्फ विदेशी बजारलाई आकर्षित गर्दै प्रतिस्पर्धी मुलुकको रूपमा विकास गर्नेतर्फ आफ्ना नीतिहरूलाई केन्द्रित गर्दा बढी फाइदा छ । उत्पादकत्व वृद्धिमा प्राथमिकता दिएमा पहिलो उद्देश्य प्राप्तिमा सहयोग पुग्नेछ भने व्यवस्थापनमा जोड दिँदा दोश्रो उद्देश्यमा सहयोग हुनेछ ।

५. निर्यात मूल्यको संरचना

अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा नेपालको प्रगति कमजोर हुनुको कारण चीनसँग राम्रो सडक सम्पर्क नहुनु मात्र होइन । यसो हुनुमा विभिन्न आर्थिक नीतिहरूबाट सीर्जित थुप्रै समस्याहरू जिम्मेवार छन् । नेपाल किन कहिल्यै पनि एउटा सशक्त निर्यातमूलक देश हुन सकेन र नेपालको अन्तर्राष्ट्रय व्यापार क्षमतामा किन निरन्तर र शीघ्र रूपमा ओरालो लाग्यो भन्ने बुझ्नका लागि एउटा आधारभूत प्रश्नबाट शुरू गर्नुपर्छ । त्यो प्रश्न होः देशहरू एक आपसमा किन व्यापार गर्छन् ? देशहरूबीच व्यापार हुनमा मुख्य दुइवटा कारणहरू छन् । एक, उस्तै उस्तै तथा प्रतिस्थापन योग्य वस्तु तथा सेवाहरूको मूल्य देशहरूबीच फरक हुन सक्छ । जसले गर्दा सबैभन्दा सस्तो मूल्यमा उपलब्ध गराउने देशबाट अरू देशले आयात गर्छन् । दोस्रो, कुनै वस्तु तथा सेवा अरू देशले उत्पादन नगर्ने हुँदा विशिष्ट प्रकारको हुन्छ र त्यो वस्तुको उपभोग गर्न त्यही देशबाट आयात गर्नु पर्ने हुन्छ । त्यसकारण कुनै पनि देशका कम्पनीहरूले निर्यात गर्नका लागि या त त्यो देशका कम्पनीहरूले प्रतिस्थापनयुक्त वस्तुहरू अरू देशका कम्पनीले भन्दा सस्तो मूल्यमा आपूर्ति गर्न सक्नु पऱ्यो या विशिष्ट वस्तु तथा सेवा उत्पादन गर्न सक्नु पऱ्यो । विश्वको धेरैजसो व्यापार प्रतिस्थापनयुक्त वस्तु तथा सेवामा

हुने भएकोले एउटा देश अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा कसरी सफल हुन सक्छ भन्ने व्याख्या गर्न त्यस्ता वस्तुमा या सेवामा विश्लेषण केन्द्रित गरौं ।

ती वस्तु तथा सेवा कुनै पनि देशका कम्पनीले विदेशी बजारमा बेच्नका लागि उनीहरूले अरू देशका कम्पनीले भन्दा सस्तोमा बेच्न सक्नुपर्छ । त्यसो भएमा ती देशका कम्पनीलाई प्रतिस्पर्धात्मक क्षमता भएको मानिन्छ । तसर्थ देशका कम्पनीहरू अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा निर्यात गर्न किन सफल या असफल हुन्छन् भन्ने बुझ्नका लागि वस्तु तथा सेवाको निर्यात मूल्य के कसरी निर्धारण हुन्छ भन्ने बुझ्नु जरूरी छ । एक देशका कम्पनीहरूले कति मूल्यमा विदेशमा बेच्न सक्छन् र निर्यात मूल्य कति हुन्छ भन्ने कुरा धेरै सार्वजनिक नीतिमा भर पर्छ । निर्यात मूल्यको बारेमा विवेचना गर्नु भन्दा पहिलो एउटा देश भित्र नै वस्तु तथा सेवाको (घरेलु) मूल्य कसरी निर्धारण हुन्छ भन्ने बहस गरौं । किनकि निर्यात मूल्य घरेलु मूल्यमा भरपर्ने हुँदा अघिल्लो मूल्यको बारेमा थाहा पाउन पछिल्लो (घरेलु) मूल्य बुझ्नु पर्ने हुन्छ ।

यदि कम्पनीले कमाउने नाफा या घाटालाई पनि उत्पादन खर्च (लागत) मा समावेश गर्ने हो, सामान्यतः वस्तु या सेवाको उत्पादन लागत र त्यसबाट प्राप्त अन्य बराबर हुन्छ । सजिलोको लागि यदि उत्पादन गर्नको लागि श्रमिक मात्र उपयोग भएको मान्यौं भने कम्पनीको वस्तु या सेवाको उत्पादन लागत र आयको समानता देहाय बमोजिम लेख्न सकिन्छ ।

प्रति श्रमिक x ज्याला श्रमिकको संख्या = प्रति एकाइ वस्तुको घरेलु मूल्य x वस्तुको उत्पादन संख्या यो समीकरणमा वायापट्टिको अभिव्यक्ति कम्पनीको वस्तुको कुल उत्पादन लागत हो भने दायाँपट्टिको अभिव्यक्ति त्यो वस्तुबाट कमाइएको आम्दानी हो । यो समीकरणलाई देहाय बमोजम पनि लेख्न सकिन्छ ।

$$\text{(१) प्रति एकाइ वस्तुको घरेलु मूल्य} = \frac{\text{प्रति श्रमिकको ज्याला}}{\dfrac{\text{वस्तुको उत्पादन संख्या}}{\text{श्रमिकको संख्या}}}$$

समीकरणको दायाँपट्टिको अभिव्यक्तिमा उपल्लो अंश (प्रति श्रमिकको ज्याला) एक श्रमिकको लागि दिइने (एक घण्टा महिना या वर्षको) पारिश्रमिक हो । तल्लो अंश (वस्तुको उत्पादन संख्यालाई श्रमिकको उत्पादकत्व- एउटा श्रमिकले दिइएको समयमा कति वस्तु उत्पादन गर्न सक्छ भन्ने मापन । समीकरण (१) को अनुसार कुनै पनि कम्पनी अरूले भन्दा सस्तोमा वस्तु वेच्न

सक्ने- प्रतिस्पर्धी- हुनको लागि अर्थात् बायाँ पट्टिको अभिव्यक्ति सानो हुनको लागि या त प्रति श्रमिक ज्याला कम हुन पर्‍यो या श्रमिकको उत्पादकत्व बढी हुनु पर्‍यो ।

समीकरण (१) ले वस्तुको मूल्य निर्धारणको सबैभन्दा महत्वपूर्ण पक्षलाई समेटेको भए तापनि यसले सबै उत्पादनका साधन र उत्पादन लागत समेटेको छैन । यथार्थमा कुनै पनि वस्तुको उत्पादनमा श्रमिक मात्र होइन अन्य विभिन्न उत्पादनका साधनहरू पनि उपयोग गरिन्छ । तसर्थ समीकरण (१) को दायाँ खर्चको माथिल्लो अंशमा श्रमिकको ज्याला मात्र होइन, सबै उत्पादनका साधनको खर्च समावेश हुन्छ । ती खर्चहरू समान्यतः देहाय बमोजिम हुन्छन् (१) श्रमिकको ज्याला (२) पूँजीगत (मेशिनरी, घरजग्गा भाडा, ऋण लिदा लाग्ने) खर्च, (३) कच्चा पदार्थमा लाग्ने खर्च (४) वैद्य प्रशासनिक खर्च (५) कामको लागि घुसखोरी तथा सरकारी कामको लागि कार्यालय धाउनु पर्ने खर्च इत्यादि ।

यी कुनै पनि खर्च कम भएमा वस्तुको मूल्य पनि कम हुन्छ र खर्च बढी भएमा वस्तुको मूल्य पनि बढी हुन्छ । यी सबै उत्पादनका साधनलाई समावेश गरेको खण्डमा समीकरण (१) को दायाँ पट्टिको तल्ला अंश श्रमिकको उत्पादकत्व मात्र नभई सबै उत्पादनमा साधनको उत्पादकत्व देहायका कुराहरूमा भर पर्छ : (१) उत्पादनमा पूँजीगत मेशिनरीको उपयोग (२) सार्वजनिक पूर्वाधारहरू (३) सार्वजनिक संस्थाहरू (इन्स्टिट्युशन) को गुणस्तर र (४) उत्पादन प्रविधि । यदि मेशिनरीको उपयोग तीव्र भएमा, प्रचुर पूर्वाधारहरू भएमा, संस्थाहरूको गुणस्तर राम्रो भएमा र उत्पादन पद्धति बढी आधुनिक भएमा श्रमिक तथा अन्य साधनको उत्पादकत्व बढी हुन्छ । जसले गर्दा वस्तु सस्तोमा उत्पादन भई देशका कम्पनीहरू बढी प्रतिस्पर्धात्मक हुन सक्छन् ।

यो त भयो बस्तुको घरेलु मूल्य सम्बन्धमा । तर हामीले खासमा जान्न खोजेको वस्तुको निर्यात मूल्यको बारेमा हो । समीकरण (१) मा घरेलु मूल्यबाट निर्यात् मूल्यमा बदल्नको लागि दुइवटा कुराहरू थप्नु पर्छ । ती हुन् :

(१) दुई देशका पैसाहरूको विनिमय दर र

(२) अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार गर्दा लाग्ने थप खर्च ।

नेपालमा कम्पनीहरूले कुनै पनि वस्तु तथा सेवा विदेशमा निर्यात् गर्दा विदेशीहरूले उनीहरूको आफ्नै पैसामा भुक्तानी दिने हुँदा नेपाल र त्यो विदेशी देशका पैसाको विनिमय दरले वस्तु तथा सेवाको मूल्य निर्धारण गर्छ । उदाहरणको लागि नेपाल र भारतको विनियम दरलाई लिऊः भारतीय रूपैयाँ

(भारू) १ = नेपाली रूपैयाँ (नेरू) १.६० हुँदा नेरू १६० पर्ने कुनै पनि वस्तु भारतमा भारू १०० पर्छ । यस अर्थमा नेपालमा उत्पादन भई भारतमा निर्यात हुने वस्तुको मूल्य देहाय बमोजिम लेख्न सकिन्छ ।

$$\textbf{(२) नेपाली वस्तुको भारू मूल्य} = \frac{\text{वस्तुको नेरू मूल्य}}{\text{भारू-नेरू विनिमय दर}}$$

(एक भारूको नेरू मूल्य)

$$\text{नेपाली वस्तुको भारू मूल्य} = \frac{\text{नेरू १६०}}{\frac{\text{१.६० नेरू}}{\text{भारू}}} = \frac{\text{नेरू १६०}}{\text{१}} = \frac{\text{१ भारू}}{\text{१.६० नेरू}}$$

नेपाली वस्तुको भारू मूल्य = १०० भारू

समीकरण (२) को दायाँ तर्फको अभिव्यक्तिमा उपल्लो अंश समीकरण (१) को बायाँपट्टिको अभिव्यक्ति /- अर्थात् प्रति एकाई वस्तुको घरेलु मूल्य हो । यसमा विनिमय दर- १ भारूको नेरूमा मूल्य (नेरू/भारू)- भनी परिभाषित गरिएको छ ।

यो समीकरणबाट प्रष्ट हुन्छ कि नेपाली कम्पनीहरू विदेशी बजारमा वस्तु तथा सेवा बेच्न कति प्रतिस्पर्धी हुन्छन् भन्ने कुरा नेरूको अरू देशका मुद्रासँगको विनिमय दरले प्रत्यक्ष रूपमा असर गर्छ । यो उदाहरणमा भारूको तुलनामा नेरू अवमूल्यन भएमा (मानौ १ भारू बराबर १.८० नेरू) नेपाली वस्तुको मूल्य भारूमा घटी नेपाली वस्तु भारतमा प्रतिस्पर्धी हुन्छ अर्थात् बढी बिक्री हुन्छ । यसो भएमा नेपालमा नेरू १६० पर्ने वस्तु भारू १०० होइन कि भारू ८८.९ मात्र पर्छ ।

$$\left(\text{१६० नेरू-} \ \frac{\text{१ भारू}}{\text{१८० नेरू}}\right)$$

ठीक विपरीत, यदि भारूको तुलनामा नेरू पुनर्मूल्यन भएमा (मानौ १ भारू बराबर १.४० नेरू) नेपाली वस्तु भारतमा महँगो हुनगई बिक्री कम हुन्छ । १९० नेरू पर्ने वस्तु अब भारतमा ११४.३० भारू पर्छ ।

त्यो त भयो विनिमय दर र निर्यातको सम्बन्ध । विनिमय र आयातको पनि सोझो सम्बन्ध छ र निर्यात भन्दा उल्टो । यदि भारूको तुलनामा नेरू अवमूल्यन भएमा भारतीय आयात (नेपालमा) घट्छ । यसको अर्थ भारतीय

कम्पनीले नेपालमा कम सामान बेच्न सक्छन् र घरेलु कम्पनीहरूले नेपाली बजारमा बढी सामान आपूर्ति गर्न सक्छन् । यदि नेरूको तुलनामा भारूको अवमूल्यन भएमा भारतीय सामान नेपालमा सस्तो पर्छ र भारतीय आयातले नेपाली उत्पादनलाई अझै विस्तापित गर्छ । त्यसकारण नेपाली रूपैयाँका उच्च विनिमय दर (उच्चमूल्यन) हुनु भनेको आयात गर्नको लागि अनुदान दिनु र निर्यात गर्नको लागि कर लगाउनु जस्तै हो ।

समीकरण (२) अझै निर्यात् मूल्यको पूर्ण परिभाषा होइन । यसमा हामीले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार लागतको समावेश गरेका छैनौं । व्यापार लागतमा निम्न खर्चहरू समावेश हुन्छन्ः (१) यातायात खर्च (दुई देश बीचको दूरी), (२) निर्यात् कागजात तयार गर्न लाग्ने प्रशासनिक खर्च, (३) विदेशी सीमानामा वस्तु तथा सेवालाई इजाजत प्राप्त गर्न लाग्ने सबै खर्च, (४) निर्यात् गरिने देशमा तिर्नुपर्ने भन्सार खर्च, (५) अरू गैह्र भन्सार खर्चहरू (जस्तो कानूनी व्यवधान, आयात गर्ने देशले सिर्जना गर्न अनेक बाधा अड्चनहरू) ।

समीकरण (२) मा व्यापार लागत भारतको सट्टा विदेशी बजार राख्दा नेपालमा उत्पादन भएको कुनै पनि वस्तुको मूल्य देहाय बमोजिम हुन्छ ।

$$\textbf{(३) नेपाली वस्तुको विदेशी बजारमा मूल्य} = \frac{\text{वस्तुको नेरू मूल्य}}{\text{एक विदेशी मुद्रा बराबरको नेरू}} + \text{व्यापार लागत}$$

समीकरण (३) मा उल्लेख भए अनुसार यदि नेपालको व्यापार लागत बढी भएमा नेपाली कम्पनीहरू कम प्रतिस्पर्धी हुन्छन्- नेपाली वस्तुको मूल्य विदेशी बजारमा बढी हुन्छ । नेपाली कम्पनीहरू विदेशी बजारमा वस्तु तथा सेवा निर्यात गर्न सफल हुनको लागि नेपाली त्यस्तै गुणस्तरमा वस्तु तथा सेवाका मूल्य अन्य देशका कम्पनीको मूल्य भन्दा तथा निर्यात गरिने घरेलु कम्पनीहरूको मूल्य भन्दा कम हुनुपर्छ । तसर्थ एउटा नेपाली कम्पनीले कुनै पनि विदेशी देश (द भनौ) मा वस्तु बेच्नको लागि तलको शर्त पूरा हुनुपर्छ ।

नेपाली वस्तुको देश 'द' मा मूल्य भारू कुनै पनि देशका र देश 'द' का कम्पनीको मूल्य भन्दा कम छ । यसो भएमा नेपाली कम्पनी त्यसो वस्तुको उत्पादनमा प्रतिस्पर्धी मानिन्छ ।

समीकरण (३) मा दिएका 'नेपाली वस्तुको विदेशी बजारमा मूल्य' लाई असर गर्ने विभिन्न तत्वलाई हेर्दा यो स्पष्ट छ कि यो मूल्यको निर्धारणमा नेपाली

कम्पनी र नेपाल सरकार दुवैको महत्वपूर्ण भूमिका छ । तर दुवै पक्षहरू यो मूल्यलाई घटाउन असफल भएका छन् । न त कम्पनीहरू बढी अन्वेषणमूखी र उत्पादनशील भई उत्पादन मूल्य घटाउन उत्प्रेरित छन् न त सरकार व्यापारिक लागत घटाउने गरी नीति तथा नियमन बढाउन उत्साही छ । परिणामस्वरूप नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार स्थिति माथिल्लो खण्डमा बर्णन गरेजस्तै नाजुक छ र प्रतिवर्ष झन् बिग्रदै गएको छ ।

समीकरण (३) बाट यो पनि प्रष्ट हुन्छ कि निर्यात मूल्यलाई निर्धारण गर्ने अन्य सबै तत्वहरूमा नेपालको स्थिति भारत र चीनको जस्तै भएमा पनि नेपालको निर्यात मूल्य ती दुई छिमेकी देशको भन्दा बढी हुन्छ किनकि

भूपरिवेष्ठित हुनाको कारणले नेपालको यातायात खर्च बढी हुन्छ । नेपालले समीकरण (३) का अन्य तत्वहरूमा चीन तथा भारतभन्दा बढी प्रतिस्पर्धी भई निर्यात मूल्य घटाउन सक्छ तर यथार्थमा नेपाल सबै तत्वहरूमा चीन र भारत भन्दा कम प्रतिस्पर्धी छ । बढी जानकारीका लागि हेरौं- (आचार्य, २०१६सी) ।

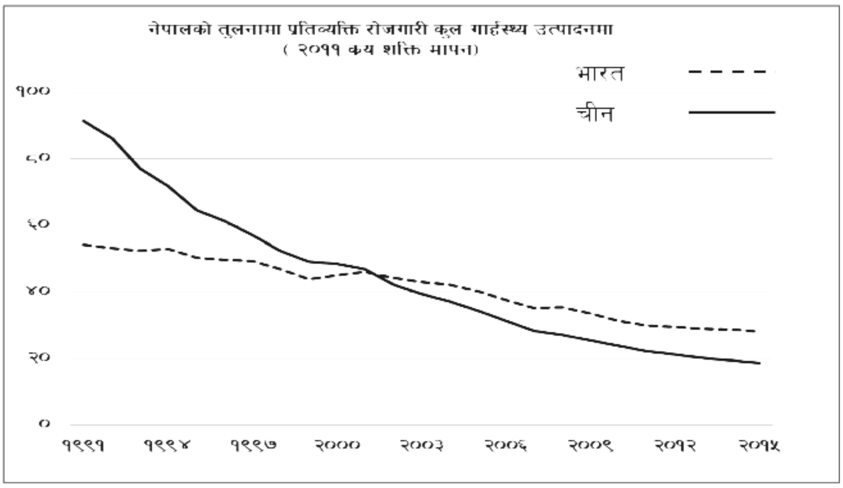
यस समीकरण (३) लाई चीनको प्रसंगमा जोडौ । चीनसँग राम्रो सडक नभएका कारणले नेपाल चीन यातायात खर्च अर्थात् व्यापार लागत बढी भई चीनमा निर्यात लगभग असम्भव छ । नेपाल चीन यातायात खर्च दुई देशबीच व्यापार नै हुन नसक्ने गरी उच्च छ । OBOR अर्थात् अन्य सडक मार्फत् चीनसँग यातायात जोडिएमा यी दुई देश बीचको व्यापार खर्च उल्लेख्य रूपमा घट्ने छ । यसो भएमा चीनबाट आयात प्रशस्त बढ्न सक्छ र निर्यात पनि केही पक्कै बढ्छ । तर निर्यात् ठूलो मात्रामा बढाउनको लागि बाटोको अलावा समीकरण (३) मा रहेका अन्य निर्धारक तत्वहरूमा पनि नेपालले उल्लेख्य सुधार गर्नु पर्छ ।

६. प्रतिस्पर्धी अर्थतन्त्रको निर्माण

माथि गरिएको चर्चाबाट यो प्रष्ट हुन्छ कि कुनै पनि देश प्रतिस्पर्धी बन्नका लागि मूलतः चार कुरा महत्वपूर्ण छन्ः (१) उत्पादन लागत, (२) श्रमिकको उत्पादकत्व, (३) विनिमय दर, (४) अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार लागत । आर्थिक नीतिहरूमा व्यापक परिवर्तन गरी यी चारै वटा कुराहरूलाई व्यापार-मैत्री नबनाएसम्म अन्य जुनसुकै कदम चाले पनि नेपालको निरन्तर खस्किदो प्रतिस्पर्धी क्षमतालाई उल्टाउन सम्भव छैन । यी चारै कुरामा सही नीति नहुनाको कारण नेपाल अरू देशभन्दा र खास गरी छिमेकी चीन र भारत भन्दा झन् झन् कम प्रतिस्पर्धी बनेको छ ।

यद्यपी देशहरू बीच तुलना गर्न उत्पादन लागत सम्बन्धी तथ्याङ्क छैन तापनि यो स्पष्ट छ कि नेपालको उत्पादन लागत ज्यादै बढी छ । बाटोघाटोको अभाव, विद्युत आपूर्तिको कमी, प्रशासनिक भ्रष्टाचार र ढीला सुस्ती जस्ता कारणले गर्दा नेपालमा उत्पादन लागत बढी छ ।

कुनै पनि देश प्रतिस्पर्धी हुनका लागि सबै भन्दा महत्वपूर्ण कुरा श्रमको श्रमिकको उत्पादकत्व हो । श्रमिकको उत्पादकत्वका हिसाबले नेपाल संसारभरकै सबैभन्दा न्यून उत्पादकत्व भएका देशहरूमा पर्छ । अर्कोतिर छिमेकी देशहरू चीन र भारतको श्रमिक उत्पादकत्व विश्वमै सबै भन्दा तीव्ररूपमा वृद्धि भएरहेको छ । चित्र ७ मा देखाए जस्तै नेपाल र छिमेकी देशहरू बीचको श्रमिको उत्पादकत्व भिन्नताको खाडल बढ्दै गएको छ । यसको अर्थ हो कि समीकरण (१) मा देखाए जस्तो नेपालमा उत्पादन भएको वस्तुको मूल्य छिमेकी देशले उत्पादन गरेका वस्तुको तुलनामा बढ्दै गइरहेको छ । श्रमिकको उत्पादकत्वको गिर्दो अवस्थालाई क्षतिपूर्ति उत्पादन लागत घटाएर गर्न सकिन्छ तर नेपालमा छिमेकीको तुलनामा उत्पादन लागत बढेको होला- घटेको छैन । जसले गर्दा नेपाल पतिस्पर्धामा झन्-झन् पछाडि परेको छ ।



चित्र नं. ७

नेपालमा श्रमिकको उत्पादकत्व जुन प्रति श्रमिक कुल गार्हस्थ उत्पादनले मापन गर्न सकिन्छ, चित्रमा ७ मा देखाइए झैँ १९९१ मा चीनको ९२ प्रतिशत र भारतको ५४ प्रतिशत थियो । तर २०१५ नेपालको श्रमिक उत्पादकत्व घटेर

चीनको जति छ त्यसको १९ प्रतिशत र भारतको जति छ त्यसको २८ प्रतिशत पुग्यो ।[5] यो र आफ्नो उत्पादन क्षमतामा समेत वृद्धि गर्छन् । प्रायः सबै मुलुकमा गरिएका अनुसन्धान अनुसार ट्रेडिङ कम्पनीहरू बढी उत्पादनमुखी, उच्च ज्याला दिने र धेरै अनुसन्धान तथा प्रयोग गर्ने गर्छन् (for Canadian companies, see Acharya, 2016a) ।

अहिले विभिन्न नीतिहरूले नेपाल नवीन अन्वेषण (इनोभेसन) भन्दा नाफामूलक (रेन्टसिकिङ), व्यापारमा आधारित भन्दा विदेशी सहयोगमा आधारित, वस्तु वा सेवाको निर्यातभन्दा अदक्ष कामदारको निर्यात र उत्पादन केन्द्रभन्दा उपभोगको अखडा बन्दैगएको छ । यी नीतिहरूका कारण नेपालले भोगेको कतिपय क्षति अपूरणीय छ । यी कारणहरूले एउटा सशक्त उत्पादन क्षेत्रको निर्माण हुन सकेको छैन । तर अझै पनि धेरै गर्न सकिन्छ ।

वन बेल्ट वन रोड (ओवोर) परियोजना अन्तर्गत नेपाललाई चीनसँग जोड्नु नै नेपालको अहिलेको सबैभन्दा बढी अपरिहार्य एजेन्डा हो । राम्रो सडक सञ्जालबाट नेपाललाई चीनसँग जोडेर हालसम्म एक भूपरिवेष्ठित देशको रूपमा भोगिरहेको कठिनाईहरूबाट नेपालले विस्तारै मुक्ती पाउनसक्छ र क्रमशः कल्याणकारी क्षेत्रमा समेत सुधार गर्नसक्नेछ । तर, ओवोर परियोजनाबाट फाइदा लिनका लागि नेपाल एक व्यापारिक मुलुक बन्नैपर्छ । नेपालले आयातकर्ता मात्र बनेर फाइदा लिन सक्नेछैन । यसका लागि नेपालले व्यापक तथा गहनरूपमा नीतिगत परिवर्तन गर्नुपर्छ ।

---

५. चित्र ७ का तथ्याङ्कमा दुईटा कुरा बुझ्न जरूरी छ । पहिलो कुनै एउटै देशको श्रमिकको उत्पादकत्व केही वर्षहरू बीच तुलना गर्दा तथ्याङ्क मुद्रास्फिति प्रभावित भएको हुनु हुँदैन । अर्थात् श्रमिक उत्पादकत्व वस्तु तथा सेवाको बजार मूल्यमा होइन कि बरू वस्तु तथा सेवाको उत्पादनको संख्यामा गर्नुपर्छ । त्यसो गर्नको लागि विभिन्न वर्षको उत्पादनलाई एउटा निश्चित वर्षको मूल्यले गुणा गरिन्छ । जस्तो यो चित्रमा २०११ को मूल्यले सबै वर्षहरूको उत्पादनलाई गुणा गरिएको छ । दोस्रो, दुई देश बीच श्रमिक उत्पादकत्व तुलना गर्दा दुई देशको उत्पादनलाई बजारी विनिमय दर होइन कि क्रयशक्ति समानता विनिमय दर प्रयोग गरी एउटै मुद्रामा परिणत गर्नु पर्छ । दुई देशबीच क्रयशक्तिको समानता बनाउनु हो । जस्तो कि एक युसस् डलरले अमेरिकामा जति वस्तु तथा सेवा किन्न सक्छ त्यसलाई बजार विनिमय दरमा नेपाली रूपैयाँमा परिणत गर्दा नेपालमा त्यसले अमेरिकामा भन्दा फरक मात्रामा त्यो वस्तु किन्न सक्छ । त्यसो नहोस् भन्नका लागि क्रयशक्ति समानता प्रयोग गरिन्छ । यसो भन्नुको अर्थ १ डलरले अमेरिकामा जति सामान किन्छ त्यति नै सामान किन्न नेपालमा चाहिने रूपैयाँ बराबर विनिमय दर हुन्छ । तसर्थ यसलाई जीवनयापन लागत समायोजन गरिएको विनिमय दर पनि भनिन्छ ।

आर्थिक संरचना, व्यापारिक क्षेत्र र सामाजिक ढाँचामा नेपाल आफ्ना दुई छिमेकीभन्दा नितान्त फरक हुनैं पर्छ । तबमात्र ती मुलुकसँग नेपाल अन्तरनिर्भर हुनसक्छ । चीन र भारतको सफलतामा नेपाल खुशी हुनुपर्छ । तर सँगसँगै व्यापार र लगानीका सन्दर्भमा उनीहरूसँग स्वस्थ प्रतिस्पर्धात्मक रूपमा चुनौती दिनसक्ने हुनुपर्छ । त्यस्तो स्मार्ट मुलुक बन्नका लागि विद्यमान व्यापक अवरोधहरूको सामना गरी अगि बढ्नु पर्दछ ।

७. नेपालको फरक बाटो

आफ्ना छिमेकीहरूसँग फाइदा लिन नेपाल उनीहरूसँग उन्नत यातायात सञ्जालमार्फत् जोडिनै पर्छ । नेपालले माग अनुसारको सेवा र वस्तु प्रदान गर्न सक्नुपर्छ । उसले यी बजारमा वस्तु निर्यात गर्ने उद्देश्य राख्नुपर्छ । ती मुलुकका कम्पनीहरूबाट लगानी स्वागत गर्नुपर्छ र त्यहाँबाट पर्यटकलाई पनि निम्त्याउनैपर्छ । नेपालले उत्पादन केन्द्र बन्नसक्ने मौका गुमाइसकेको छ । बस्तु उत्पादनमा संसारमैं चीनको दबदबा कायम रहेको छ । अहिले आएर यी गतिबिधिहरू विश्वका अन्य भागमा समेत सर्दै गएको हुँदा अब नेपालमा मेनुफेक्चरिङ क्षेत्र व्यापक बन्ने सम्भावना देखिँदैन । तथापी, नेपालबाट कृषि, वन तथा जडिबुटीसम्बन्धी प्रशोधित उत्पादन लगायतका विभिन्न वस्तुहरूको निर्यात गर्ने सम्भावना कायमै छ । व्यापारको वास्तविक तथ्याङ्क केलाएर हेर्दा नेपाललाई कुन क्षेत्रमा तुलनात्मक लाभबढी छ भन्ने अनुमान गर्न सकिन्छ ।

यसका लागि नेपालले चीन र भारतमा उच्चमाग हुने खास वस्तुहरूको उत्पादन गर्नु पर्दछ । त्यस्ता कैयौं उत्पादनहरूमा नेपालले प्रतिस्पर्धा भोग्नु नपर्ने भएकाले ती उद्योगहरूको विकासमा थप टेवा पुग्दछ । चीन र भारतको बजारको जानकारी नेपाली कम्पनीहरूलाई प्रदान गर्ने गरी सरकारको तर्फबाट एउटा व्यापार प्रवर्द्धन केन्द्र स्थापना गरिनुपर्छ। नेपालको आफ्नो ढोकैमा विशाल बजार छ । नेपालले चीन र भारतको आयातको ०.५ प्रतिशत मात्र आपूर्ति गर्न सके पनि त्यसका लागि समेत नेपालको कूल उत्पादनको दुइतिहाई आवश्यक पर्छ । कल्पना गरौं- त्यो गर्न सके कति रोजगारी सिर्जना र आर्थिक वृद्धि हुन्थ्यो होला !

नेपालजस्तो भूपरिवेष्ठित तथा न्यून पुँजी भएको मुलुकका लागि सूचना तथा सञ्चार प्रविधि (आइसिटी) दुई कारणले गर्दा वरदान बन्नसक्छ । पहिलो, आइसिटीले उच्चमूल्य (भ्यालु) तर कम वजन भएका उत्पादनमा विशिष्टता

हासिल गर्ने अवसर प्रदान गरेको छ (उच्च यातायात खर्चका कारण भूपरिवेष्ठित मुलुकका लागि उत्पादित गह्रौ बस्तुहरूको ढुवानीका कारण सँधै चुनौती सिर्जना हुन्छ) । बजार मूल्य बराबर हुने एउटा आइफोन र २० क्विन्टल चामल कलकत्ता वन्दरगाहबाट ल्याउन लाग्ने यातायात खर्चबारे अनुमान गरौं न ! आइसिटी अवसरको फाइदा उठाउन नेपाल अहिलेसम्म असफल भइरहेको छ । दोस्रो, आइसिटीसम्बन्धी वस्तु वा सेवा उद्योगलाई भन्दा परम्परागत वस्तु उत्पादन उद्योगलाई निकै बढी मेशिनरी, उपकरण र जमिनको आवश्यकता पर्छ । एउटा कार मेनुफेक्चरिङ वा स्टिल मेनुफेक्चरिङ कम्पनी स्थापना गर्नका लागि लाग्ने लगानी र कम्प्युटरसम्बन्धी कम्पनी स्थापनाका लागि आवश्यक लगानीको तुलना गरौं । पछिल्लोको लागि निकै कम लगानी भए पुग्छ । नेपालले यो सुविधाको फाइदा पनि लिन सकिरहेको छैन । विदेशी बजारमा उच्च आइसिटी प्रबिधिसम्बन्धी उद्योगका लागि आवश्यकता अनुसारको उत्पादन गर्नु नेपाली कम्पनीहरूको प्राथमिकता हुनुपर्छ । आइसिटीसम्बन्धी जनशक्तिको नेपालमा भन्दा भारत र चीनमा निकै उच्च ज्याला भएका कारण ती मुलुकका आइसिटीसम्बन्धी बजारको मागबाट नेपाली कम्पनीले फाइदा लिन सक्नुपर्छ ।

विश्वभर नै वस्तु वा सेवासम्बन्धी बजार प्राप्त गर्नका लागि निकै तीव्र प्रतिस्पर्धा छ । नेपाली कम्पनीहरू पनि यो प्रतिस्पर्धामा सहभागी हुनैपर्छ । यसरी नै सम्बन्धित कम्पनीले सिक्छ र परिपक्व हुँदैजान्छ । तर नेपालमा भने फरक परिस्थिति छ । नेपाली उत्पादनहरू विदेशी बजारमा प्रवेश गर्नुपर्दैन । आपूर्तिकर्तालाई खोज्दै विदेशीहरू नै आइपुग्छन् । यो क्षेत्र पर्यटन व्यवसाय हो । नेपाल प्राकृतिक सुन्दरताले धनी छ । त्यसलाई भौतिक पूर्वाधारले सघाउने, मुलुकमा शान्ति स्थापना गर्ने र रमाइलो वातावरण सुनिश्चित गर्नसके त्यसबाट प्रशस्त फाइदा लिनसकिन्छ । देशभर कैयौं पर्यटकीय स्थानको विकास गर्नका लागि निजी लगानी प्रोत्साहित गर्नैपर्छ । नेपालले विभिन्न ठाउँलाई जोड्नका लागि उत्तर-दक्षिण सडकहरू पूर्वदेखि पश्चिमसम्मै निर्माण गर्नुपर्छ । पर्यटकलाई धेरै दिनसम्म व्यस्त राख्नका लागि सो अनुसारको सेवा र उत्पादन उपलब्ध हुनैपर्छ ।

चीन र भारत दुवै मुलुकमा असमानता निकै डरलाग्दो गरी बढ्दैछ । नेपालले भने फरक नीतिहरू अवलम्बन गर्नुपर्छ र समावेशी विकासलाई प्रश्रय दिनुपर्छ । बढ्दो व्यापारले असमानतालाई पनि बढाउनसक्छ तर त्यसको अर्थ व्यापारलाई सङकुचन गर्ने गरी नीतिहरू लागु गर्नुहुँदैन, बरू व्यापारलाई

असमानता घटाउने उपायको रूपमा (जस्तो रोजगारी तथा करको सिर्जना तथा लाभको वितरण) आन्तरिक नीतिहरू लागु गर्न सकिन्छ ।

झट्ट सुन्दा आदर्श जस्तो लागे पनि नेपालले आफुलाई एक सफ्टपावरकै रूपमा विकास गर्ने लक्ष्य नै राख्नुपर्छ । आणविक शक्तिवाला छिमेकीहरू रहेको नेपाललाई विश्वस्तरको शिक्षा, सम्मेलन, वौद्धिक वहस र अनुसन्धान केन्द्रहरू सञ्चालन गर्न उचित स्थानको रूपमा विकास गर्नसकिन्छ । यसरी निकै सशक्त प्राज्ञिक र उद्यमी समूहहरूलाई नेपालमा ल्याउन सकिन्छ ।

८. निश्कर्ष

पछिल्ला केहि दशकमा तीव्र विकास गरेका प्रायः सबै मुलूकले व्यापार मार्फत् अन्तर्राष्ट्रिय बजारसँग जोडिएर समृद्धि हासिल गरेका हुन् । नेपालजस्तो सानो मुलुकका लागि अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार निकै महत्वको कुरा हो । नेपालमा जस्तै साधनस्रोतको प्रयोग नभएको (जस्तै अर्ध वेरोजगारी धेरै रहेको) देशमा निर्यातले रोजगारी सिर्जना गर्छ । किनभने निर्यातका लागि धेरै उत्पादन गर्नु पर्ने हुँदा यसले स्वाभावतः रोजगारी सिर्जना गर्दछ । अझ महत्वपूर्ण कुरा, व्यापारले पूर्ण रोजगारी भएको अर्थतन्त्रमा पनिसाधनस्रोतलाई कम उत्पादनमूखी क्षेत्रबाट बढी लाभदायी क्षेत्रतर्फ उन्मुख गर्छ । यसबाट ज्यालादरमा वृद्धि र पूँजी निर्माण भइ गाह्र्यस्थ उत्पादनमा समेत योगदान पुग्दछ । विदेशी बजारसँग आवद्ध रहेका कम्पनीहरूले त्यहाँका कम्पनीहरूसँग सिक्ने मौका पाउँछन् ।

सन्दर्भ सामग्रीहरूः

Acharya, Ram C. "Canada's Exporters and Importers: Concentration, Foreign Ownership and Productivity, *Canadian Public Policy*, 2016a, 42(2), pp. 194-211.

______________. "ICT and Total Factor Productivity Growth: Intangible Capital or Productive Externalities?, *Oxford Economic Papers*, 2016b, 68(1), pp. 16-39.

______________. "Distu*rbing Divergence", TheKathmandu Post, August* 2016c and can be accessed http://epaper.ekantipur.com/the-kathmandu-post/2016-08-09/6

_______________. *“Neighbouring with the North”, TheKathmandu Post, March* 2016d and can be accessed at http://kathmandupost.ekantipur.com/news/2016-03-25/neighbouring-with-the-north.html

_______________. “China Connection”, *TheKathmandu Post, January* 2016e and can be accessed at http://kathmandupost.ekantipur.com/news/2016-01-12/china-connection.html

_______________. “Impact of Trade on Canada’s Employment, Skill and Wage Structure”, forthcoming, 2016f *World Economy.*

_______________. “Trade Policy in Lobbying Equilibrium: With Non-traded and Traded Consumption Goods and Intermediate Inputs”, *Economics and Politics, July* 2015a, 27(2), 313-336.

_______________. “The Big Why”, *TheKathmandu Post, December* 2015b and can be accessed at http://kathmandupost.ekantipur.com/news/2015-12-07/the-big-why.html

_______________. “Faulty Lifeline”, *TheKathmandu Post,* 2014 and can be accessed at http://www.ekantipur.com/2014/09/08/opinion/a-faulty-lifeline/394723.html

Acharya, Ram C. " Analysing International Trade Patterns: Comparative Advantage for the Wolrd Major Economies", Joournal of COmparative International Management, December 2008, 11(2), 33-55

Nepal Rastra Bank, “Quarterly Economic Bulletin”, April 2016, Kathmandu, Nepal

United States. Accessed athttp://www.bea.gov/international/index.htm

European Union. Accessed athttp://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/india/

World Bank, World Development Index, 2016, accessed at http://data.worldbank.org

नेपालमा पूर्वाधार विकास र 'वान बेल्ट वान रोड' को सान्दर्भिकता

डा. सूर्यराज आचार्य*

१. पृष्ठभूमि : पूर्वाधार र आर्थिक विकास

सडक, बिजुली, पानी, सिँचाइजस्ता कुरा आर्थिक वा भौतिक पूर्वाधार हुन् भने शिक्षा, स्वास्थ्य जस्ता विषय सामाजिक पूर्वाधारका विषय हुन् । साँघुरो बाटो, ट्राफिकजाम, लोडसेडिङ, धारामा पानी नआउने, लामो दूरीको यातायातमा विश्वसनीय सेवा नहुने जस्ता कारणले नेपालमा पूर्वाधार विकास जनजिब्रोको विषय बनेको छ । यी आधारभूत सेवा हुन् । आधुनिक समाजको समृद्धिका लागि पूर्वाधार विकास अनिवार्य सर्त नै हो ।

नेपालमा पूर्वाधार विकासको आकांक्षा उच्च तहको राजनीतिक नेतृत्वदेखि सामान्य जनताको तहसम्म स्पष्ट रूपले देखिएको छ । नेपालीहरू देश विदेश पुगेका छन् । त्यसले उनीहरूले विदेशमा देखेको वा उपयोग गरेको जस्तै पूर्वाधार निर्माण होस् र गुणस्तरीय सेवा उपलब्ध होस् भन्ने सबैको चाहना छ । धारा खोल्ने वित्तिकै पिउनयोग्य पानी वा स्विच थिच्ने बित्तिकै बिजुली बत्ति वा सहज रूपमा एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा जाने सार्वजनिक यातायात जस्ता सेवाहरू अहिलेको युगमा आधारभूत आवश्यकता भित्रै पर्दछन् । यस्ता पूर्वाधारले वस्तु वा सेवा उत्पादनको लागत पनि घटाइ दिन्छ र अर्थतन्त्रलाई प्रतिस्पर्धी बन्न सघाउँछ ।

पूर्वाधारको लगानीलाई कतिपय अर्थशास्त्रीहरूले आर्थिक मन्दीबाट पार पाउने उपायको रूपमा समेत सुझाउने गरेका छन् । अर्थतन्त्र मन्दी भएको समयमा निजी क्षेत्र वा घरपरिवारले पैसा खर्च नगरी जोगाएर राख्छन् । त्यसले गर्दा वस्तु र सेवाको माग घट्दछ र मन्दीको दुष्चक्रबाट अर्थतन्त्र उम्किन सक्दैन । यस्तो दुष्चक्र तोड्नका सरकारले पूर्वाधारमा लगानी बढाएर वस्तु

* टोकियो विश्वविद्यालयबाट पूर्वाधार तथा क्षेत्रीय विकासमा विद्यावारिधी गरेका आचार्य सार्वजनिक नीतिको बारेमा विशेष चासो राख्दछन् । इन्जिनियरिङ अध्ययन संस्थान पुल्चोकमा अध्यापन गराउँदै आएका आचार्यको पूर्वाधार विकास बारेमा दर्जनौं लेखहरू प्रकाशित छन् ।

र सेवाको माग वृद्धि गर्न सक्छ । हाम्रो जस्तो सानो अर्थतन्त्र भएको देशका लागि केही वर्षसम्म दोहोरो अंकको आर्थिक वृद्धि गर्नु भनेको त्यति ठूलो विषय होइन । सरकारले पूर्वाधारको क्षेत्रमा एक रूपैंया लगानी गर्दा कूल गार्हस्थ्य गार्हस्थ्य उत्पादनमा (जिडिपी) २-३ रूपैयाँ सम्मको वृद्धि हुन सक्छ । तर त्यसका लागि अहिलेको पूर्वाधार निर्माणको क्रममा देखिएको छिद्रहरूलाई बन्द गर्नुपर्छ । निर्माणको क्रममा आवश्यक वस्तु तथा सेवा दुवैको आयात सक्दो तहमा न्यूनिकरण गरिनु पर्दछ । पूर्वाधार विकासमा आन्तरिक स्रोत, साधन र जनशक्तिको अधिकतम परिचालन गर्दा रोजगारी लगायत वस्तु र सेवाको माग बढ्न गई अल्पकालमै कूल गार्हस्थ्य उत्पादनको वृद्धिदरमा प्रत्यक्ष योगदान पुग्दछ । स्तरीय पूर्वाधार सेवाले उत्पादकत्वमा पार्ने सकारात्मक प्रभावले गर्दा दीर्घकालीन हिसाबले समेत उच्च आर्थिक वृद्धिदर कायम राख्न सघाउँछ । छिमेकी देश चीनमा मूलतः पूर्वाधारमा व्यापक लगानी गरिएका कारणले लामो अवधिसम्म उच्च आर्थिक वृद्धिदर हासिल भएको थियो । नेपालमा पनि त्यो असम्भव छैन ।

लोककल्याणकारी राज्यको अवधारणा अन्तरगत हामीले समावेशिता, समतामूलक विकास वा क्षेत्रीय सन्तुलनलाई प्राथमिकतामा राखेका छौं । असमानता वा असन्तुलनलाई सम्बोधन गर्नका लागि सरकारसँग भएको सबैभन्दा प्रभावकारी उपाय मध्येको एक पूर्वाधारमा लगानी हो । आर्थिक रूपले पछि परेको ठाउँमा ठूलो परियोजना सञ्चालन गरिदियो भने त्यसले रोजगारीको सिर्जना गर्छ र राम्रो पूर्वाधार सेवाले गर्दा निजी क्षेत्रले लगानी गर्न सक्ने अवस्था बन्छ । यसकारण क्षेत्रीय सन्तुलनका लागि पूर्वाधार विकासले महत्वपूर्ण भूमिका खेल्दछ ।

आर्थिक विकासका विविध पक्षहरूमा पूर्वाधारको यस्तो अहम् भूमिका रहने वास्तविकतालाई मनन गर्दा आर्थिक विकासमा नेपाल पछि पर्नुका प्रमुख कारण मध्ये एक पूर्वाधारको कमी हो भन्न सकिन्छ । यो लेखको सुरूमा पूर्वाधार विकासका लागि नेपालका चुनौतीहरू बारेमा छोटो चर्चा गरिने छ ।

२. पूर्वाधार विकासमा हामी किन पछि पर्‍यौं ?

विगत केही दशकमा सडक, खानेपानी, विद्युत र टेलिफोन जस्ता भौतिक पूर्वाधारका क्षेत्रमा केही प्रगति भएको छ, तर सन्तोषजनक भने छैन । जल-विद्युतको ठूलो सम्भावना भएको मुलुक अझै लोडसेडिङले ग्रस्त छ ।

राजधानी सहरमा खानेपानीका धाराबाट पानी आउन छाडेको बर्षौं भइसक्यो। राष्ट्रिय राजमार्ग र स्थानीय सडक गरी ७०-७५ हजार किलोमिटरको सडक सञ्जाल निर्माण भएको आँकडा छ। तर आधा भन्दा बढी राष्ट्रिय राजमार्गको लम्बाई अझै कालोपत्र हुन सकेको छैन। स्थानीय सडकको अधिकांश भाग त आधारभूत सडक संरचना बिना डोजरले खोलेका ट्र्याक मात्र हुन्। सडक इन्जिनियरिङको सामान्य मापदण्ड बिना निर्मित यस्ता सडकले पहिरो लगायतका समस्या सिर्जना गरेका छन्। हाम्रो यातायातको लक्ष्य पहाडमा ४ घण्टा र तराईमा दुई घण्टा हिंडेपछि बाटोमा पुगिनु पर्ने भन्ने छ। अन्य देशहरूमा भने औसत ४० किमी प्रतिघण्टा कुदाउन सकिने सडकलाई ८० किमी प्रतिघण्टा कुदाउन सकिने अवस्थामा पुर्‍याउने लक्ष्य रहेको हुन्छ। यस कुराले नै हामी कति पछौटे अवस्थामा छौं भनेर देखाउँछ। एकातिर भौतिक पूर्वाधारको यस्तो निम्छरो अवस्था छ, अर्कोतिर पूर्वाधार निर्माणमा छुट्याइएको बार्षिक बजेट नै खर्च हुन सकेको छैन। हामी कसरी यस्तो बिडम्बनापूर्ण स्थितिमा आईपुग्यौं ? यस सन्दर्भका केही मूल मुद्दाहरूमा तल चर्चा गरिएको छ।

२.१ विकासको रणनीतिक खाकामा अलमल

कुनै पनि विकासशील मुलुकको आर्थिक विकासका लागि बनिबनाउ विकासको मोडेल उपलब्ध हुँदैन। विकास अर्थशास्त्रका स्थापित मान्यताहरू र अन्य मुलुकका विकास अनुभवहरू सान्दर्भिक हुन सक्छन् तर हुबहु लागु नहुन सक्छन्। विकासको मोडेल वा मोटो खाका र विविध कार्यक्रमहरू हरेक मुलुकको विशिष्ठ परिवेशसँग मेल खाने गरी राजनीतिज्ञ र विज्ञ समुहले तय गरिनु पर्ने बिषय हो। नेपालमा पनि योजनाबद्ध विकासको चरण सुरू भएपछि यस बारेमा केही प्रयास भएका हुन्। सुरूका केही पञ्चवर्षीय योजनाहरूमा केही नीतिगत प्रयास देखिन्छन्। तर यस्ता प्रयासहरू अपेक्षित तहमा परिणाममुखी हुन सकेनन्। यसका कारणहरूमा निरन्तरको राजनीतिक अस्थिरता लगायत स्रोत र साधनको कमीलाई अक्सर औंल्याइने गरिन्छ। पछिल्लो चरणमा आइपुग्दा त उपयुक्त आर्थिक विकास र पूर्वाधार निर्माणको आधारभूत रणनीति तर्जुमा गर्ने काममा नै हामी अलमलमा परेको हो कि भन्ने भान पर्दछ। ठूला पूर्वाधार विकासका लागि गएको ३०-४० वर्षदेखि नै हामी दाताहरूको पुँजी, प्रविधि र कार्यविधिमा निर्भर छौं। यो सिलसिलामा हाम्रा सरकारी निकायको प्राथमिकता

र योजना तर्जुमाको शैली पनि दाताको प्राथमिकता र कार्यशैलीबाट प्रभावित भएको छ । देशको आर्थिक विकास र वित्तीय व्यवस्थापनमा संलग्न राजनीतिक नेतृत्व समेतले हाम्रा प्राथमिकताभन्दा दाताका रूची अनुसारको विकास रणनीति अनुसरण गरेको नमिठो यथार्थता हाम्रो अगाडि छ ।

अहिले हाम्रो विकासको बहस र एजेण्डा निर्क्यौलको प्रक्रिया एनजिओ, आइएनजिओ र दाताहरूले निर्देशित गरेका छन् । यहाँ उनीहरूको नियतमाथि प्रश्न उठाउन खोजिएको होइन । सबैको मूल उद्देश्य नेपालको विकास प्रयासलाई सघाउने नै हो । तर उनीहरूको मुख्य चासोका विषयमा सामाजिक सचेतना, सशक्तिकरण र वातावरण संरक्षण जस्ता क्षेत्रहरू पर्दछन् जुन दिगो विकासका लागि महत्वपूर्ण हुन् । तर पूर्वाधार विकास र औद्योगिकीकरण जस्ता आर्थिक विकासका चुरो बिषयहरू प्राथमिकतामा नराखी किनाराका एजेन्डाहरूमा मात्र ध्यान दिँदा हाम्रो विकास 'गुदि बिनाको आकर्षक बोक्रा भएको रूख' जस्तो हुनेछ । दाताका सामाजिक सुरक्षा र वातावरण संरक्षण सम्बन्धी निर्देशिकाहरू कडाईका साथ लागु गर्नुपर्दा हाम्रा पूर्वाधार आयोजनाको निर्माण प्रक्रिया थेग्नै नसक्ने गरी बोझिलो र झन्झटिलो भएको तितो यथार्थ हाम्रा सामु छ ।

२.२ पूर्वाधार लगानीको चुनौती र आन्तरिक पुँजी परिचालनमा कमजोरी

विकाससिल मुलुकमा भौतिक पूर्वाधार विकासको प्रमुख तगारो भनेको लगानीका लागि अपर्याप्त पुँजी हो । यसका लागि सबैभन्दा पहिला राष्ट्रिय बचत आवश्यक पर्दछ । प्रत्येक परिवारले खर्च नगरी बचाएको रकम नै राष्ट्रिय बचत हो । ती पैसाहरू बैंक, सहकारी तथा नागरिक लगानी कोष, सञ्चय कोष जस्ता स्थानमा जम्मा हुन्छन् । यसो भएमा कुनै न कुनै रूपमा त्यो रकम देशभित्रै लगानी गर्न सकिने अवस्था बन्छ । पूर्वाधार विकासको लागि हामीसँग भएको बचतले मात्रै सबै काम हुँदैन । उदाहरणको लागि ५ सय मेगावाटको कुनै जलविद्युत परियोजना सुरू गरियो भने कतिपय निर्माण सामग्रीहरू, प्रविधि वा प्राविधिक बाहिरबाट ल्याउनका लागि अमेरिकी डलरमा खरिद गर्नुपर्ने हुन्छ । तर त्यसका लागि आवश्यक पर्ने डलर राष्ट्र बैंकबाट लिने हो भने अन्य आयात निर्यात प्रभावित हुन्छ । अल्पविकसित वा विकासशील मुलुकमा विदेशी मुद्राको सञ्चिती सधै समस्या हुने गरेको छ । त्यसैले यस्ता मुलुकहरूमा विकासको प्रारम्भिक चरणमा विदेशी मुद्रामा आउने वैदेशिक सहयोगको खाँचो पर्दछ ।

नेपालले पनि विगत ३०-४० बर्ष देखि नै ठूला आयोजनाको लागि द्विपक्षीय र बहुपक्षीय दाताहरूको ऋण या अनुदान लिंदै आएको छ ।

तर हालैका वर्षमा पूर्वाधारमा लगानीका लागि पुँजीको समस्या अलि खुकुलो भएको छ । खास गरी विप्रेषण (रेमिन्ट्यान्स) का कारण हाम्रो विदेशी मुद्राको सञ्चिती राम्रै अवस्थामा छ । वैदेशिक रोजगारीमार्फत् वर्षेनी ६ अर्ब डलरभन्दा बढीको रेमिट्यान्स नेपाल भित्रिन्छ । हाम्रो सार्वजनिक ऋण कुल गार्हस्थ्य उत्पादनको २६ प्रतिशत मात्र छ, जुन वित्तीय स्थिरताकै हिसाबले पनि न्यून हो । नेपाल जस्तो विकासशील देशमा कुल गार्हस्थ्य उत्पादनको ५० देखि ६० प्रतिशतसम्मको सार्वजनिक ऋणको भारलाई सामान्य तहको रूपमा लिइन्छ । त्यस हिसाबले रू ५०० देखि ६०० अर्बको अतिरिक्त आन्तरिक र बाह्य ऋण परिचालन गर्न सक्ने सहज अवस्थामा हामी छौं । पूर्वाधार लगानीले गर्दा अल्पकालीन र दीर्घकालीन दुवै हिसाबले कुल गार्हस्थ्य उत्पादनमा उल्लेख्य वृद्धि हुन्छ, जसले गर्दा सार्वजनिक ऋणको अनुपात घट्छ र अतिरिक्त ऋणको लागि फराकिलो वित्तीय दायरा उपलब्ध हुन्छ । आर्थिक विकासको यस्तो सुचक्रलाई क्रियाशील गर्ने कुरामा हाम्रो विकासको रणनीति नराम्ररी चुकेको छ । वित्तीय अनुशासनका नाममा उपलब्ध आन्तरिक पुँजीको अधिकतम् परिचालन गर्नुको सट्टा विदेशी अनुदान र ऋणको माखेसाङ्लोमा हाम्रो विकास फसिरहेको छ । माथिल्लो तामाकोशी नेपालको आन्तरिक लगानीमा निर्माण गर्ने कुरा उठ्दा विदेशी लगानी बिना यत्रो आयोजनाको निर्माण सम्भव छैन भन्दै यस्तो सोचलाई हावादारीको संज्ञा दिनेमा मुलुकका मुर्धन्य व्यक्तित्व समेत थिए ।

२.३ कमजोर आन्तरिक क्षमता

पूर्वाधार आयोजनाको निर्माणमा छुट्याइएको वार्षिक बजेट खर्च हुन नसकेको वास्तविकताले हाम्रो प्राविधिक र व्यवस्थापकीय क्षमता निम्छरो देखिएको छ । तर यसैलाई आधार बनाएर पूर्वाधार विकासका काममा हामीले केही गर्न सक्दैनौं र सँधै विदेशी प्राविधिक र कम्पनीहरूमा भर पर्नु हाम्रो बाध्यता हो भन्ने आसयको निश्कर्ष निकाल्नु युक्तिसंगत हुँदैन । पूर्वाधार विकासका लागि आवश्यक प्राविधिक र व्यवस्थापकीय क्षमता अभिवृद्धिका लागि मूलतः तीन तहको क्षमतामा ध्यान दिन जरूरी छ । पहिलो, प्राविधिक र व्यवस्थापकीय जनशक्तिको उत्पादन, जसमा पछिल्ला केही वर्षमा नेपालले उल्लेख्य उपलब्धी हासिल गरेको छ । अहिले नेपालमा वर्षेनी हजारौं इन्जिनियरहरू देश भित्रै उत्पादन हुन्छन् ।

दोस्रो, उत्पादित जनशक्तिको क्षमता संस्थागत क्षमतामा परिणत हुनु पर्दछ । नत्र जनशक्तिको ज्ञान र क्षमता पूर्वाधार विकासका लागि अधिकतम तहमा उपयोग हुनसक्दैन । संस्थागत क्षमता भन्नाले सरकारी निकाय या संगठित निजी संस्थाको क्षमता भन्ने बुझिन्छ । यो तहमा हाम्रो क्षमता निकै कमजोर छ । पूर्वाधार विकासको सुरूका चरणमा पूर्वाधार आयोजनाको सर्भे र डिजाइनको काम समेत सरकारी निकाय भित्रकै प्राविधिक कर्मचारीबाट हुने गर्दथ्यो । तर दाताहरूको सहयोगमा सञ्चालित आयोजनाहरूमा विदेशी कन्सल्ट्यान्टबाट प्राविधिक काम गराउने कार्यविधि अपनाइयो, जुन समयक्रममा नेपाल सरकारको आफ्नै स्रोतबाट सञ्चालित आयोजनामा समेत लागु हुँदैगयो । तर नेपाली इन्जिनियरिङ फर्महरूको प्राविधिक क्षमता अपेक्षित हिसाबले विकास हुन सकेन । क्षमताका हिसाबले नेपालको निर्माण व्यवसायको प्रगति पनि त्यति उत्साहप्रद छैन । यसका लागि सरकारी नीतिमा रहेका कमिकमजोरी पनि जिम्मेबार छ नै । तर नेपालका कन्सल्टिङ र निर्माण कम्पनीहरूको संस्थागत संरचना उत्तिकै जिम्मेबार छ । ठूला पूर्वाधार आयोजनाहरूमा यी कम्पनीहरूको भूमिका विदेशी परामर्शदाता फर्म या निर्माण कम्पनीको स्थानीय साझेदार हुनुमै सिमित छ । अहिले नेपालका नाम चलेका कन्सल्टिङ फर्म र 'ए' वर्गका निर्माण कम्पनीसँग ८-१० जना इन्जिनियर पनि नियमित रोजगारीमा हुँदैनन् । जे जति भएका प्राविधिकहरू छन् ती चीनजानका नातेदारलाई जागिर दिने क्रममा भर्ना गरिएको पाइन्छ । अन्य प्राविधिक जनशक्ति आयोजना हात पारेपछि आयोजना अवधिसम्मको लागि लिने गरिन्छ । आयोजना सकिए पछि प्राविधिकहरूको जागिर पनि सकिन्छ । आयोजना सकेपछि कोही आप्रवासी बन्दै विदेश पुग्छन् त कोही विदेशी कम्पनीमा भर्ना हुन्छन् । त्यसले गर्दा आयोजनाको कार्यान्वयनको सिलसिलामा यी प्राविधिक कर्मचारीले हासिल गरेको अनुभवको लाभ समाजले पाउँदैन । । अर्कोतिर हाम्रा कलेजबाट वर्षेनी निस्कने इन्जिनियरहरू बेरोजगार या अर्धबेरोजगार हुनुपरेको छ ।

तेस्रो तहमा पूर्वाधारका विविध पक्षमा अध्ययन-अनुसन्धान र सरकारी नीति-नियम तर्जुमा सम्बन्धी क्षमता पर्दछ । आयोजना कार्यान्वयनमा देखिने कतिपय समस्या नीति र नियमसँग जोडिएका हुन्छन् । प्रभावकारी नीति र नियम तर्जुमा गर्नका लागि मिहिन अध्ययन र अनुसन्धानको आवश्यकता पर्दछ । खास गरी ठूला आयोजनाको रणनीतिक पक्षमा विस्तृत अध्ययन र अनुसन्धानको खाँचो

हुन्छ । सरकारको निर्णय लगत्तै ठूला आयोजनाहरू विवादमा पर्नुको एउटा कारण पर्याप्त अध्ययन नहुनु हो । यसका लागि सरकारी निकायमा नीति विश्लेषणको संस्थागत क्षमता विकास हुनु जरूरी छ । यसका लागि विश्वविद्यालयको प्राज्ञ र विज्ञ जनशक्तिलाई पनि परिचालन गर्न आवश्यक छ ।

३. केही अन्तर्राष्ट्रिय अनुभव

पूर्वाधार विकाशका लागि द्रूत गतिमा अब हामी कसरी अघि बढ्ने भनेर छलफल गर्दा विकाससिल अवस्थामा हुँदा अरू देशले के गरे भनेर पनि हेर्नु सान्दर्भिक हुन्छ । हामीले सय वर्षको तथ्याङ्क हेऱ्यौं भने अमेरिका र बेलायत जस्ता देशले अलि पहिले देखि नैं विकास गरेको देखिन्छ । दोस्रो विश्वयुद्धपछि लगत्तै जापानले सबैभन्दा तीव्र रूपमा विकास गऱ्यो । सत्तरीको दशकमा दक्षिण कोरियाले विकासमा छलाङ माऱ्यो । त्यसपछि सिङ्गापुर, मलेसिया र थाइल्यान्ड पनि अघि बढे । हालै आएर चीन र भारतले विकासको फड्को मार्दैछन् ।

यी देशहरूले कसरी विकासको एजेण्डा अघि बढाए भन्दा तीन चारवटा विषय आउँछन् । उनीहरूले व्यापारलाई उदारीकरण गर्दै औद्योगिकीकरण गरे । औद्योगिकीकरणको चुरोमा पूर्वाधार विकास रह्यो । तर पूर्वाधारभन्दा भौतिक पूर्वाधारको कुरा मात्रै होइन शिक्षा लगायतका अन्य पूर्वाधारको विकास पनि हो । भौतिक पूर्वाधार भन्ने वित्तिकै लगानीको कुरा आउँछ । हालैका वर्षमा चीनले आफ्नो कुल गार्हस्थ्य उत्पादनको ४५ प्रतिशतसम्म लगानी (ग्रस क्यापिटल फर्मेसन) गरेको देखिन्छ । यस अघि साठीको दशकमा जापानले सबैभन्दा बढी ३५ प्रतिशतसम्म लगानी गरेको थियो । अर्थतन्त्र विकसित तहमा पुगेपछि भौतिक संरचना निर्माणको त्यति धेरै आवश्यकता पर्दैन । लगानीको अनुपात घट्छ । जापानमा अहिले कुल गार्हस्थ्य उत्पादनको २० प्रतिशतको हाराहारीमा लगानीको अनुपात छ । अमेरिका हेर्ने हो भने अहिले पनि २० प्रतिशतभन्दा बढी लगानी छैन ।

पूर्वाधारमा लगानी भनेको कस्तो हो भने २० वर्षमा घर निर्माण कार्य गरेर सक्छु भन्यो भने प्रत्येक वर्ष ४-५ लाख रूपैयाँको दरले खर्च गरे पनि पुग्ला । तर छोटो समयमा निर्माण सम्पन्न गर्नुपर्ने बाध्यता छ भने एकै वर्षमा धेरै लगानी गर्नुपर्ने हुन्छ । युरोप, अमेरिकाको तुलनामा हामी जस्तो विकासोन्मुक मुलुकमा लगानीको अनुपात उच्च हुनुपर्ने चुनौती यही कारणले गर्दा हो । उनीहरूले दुई

सय वर्ष लगाएर आफ्नो पूर्वाधार विकास गरे, तर हामीले उनीहरूको हाराहारीमा पुग्नका लागि छोटो अवधिमा धेरै लगानी गर्नुपर्ने अवस्था छ । जापान, कोरिया वा चीनले किन बढी पूर्वाधार विकासमा लगानी गर्नुपर्‍यो भने युरोप, अमेरिकाले एक सय वर्ष लगाएर गरेको विकास उनीहरूले दश-बिस वर्षमा गर्नुपर्ने भयो । समाजको आकांक्षा निकै बढेको छ । ५० वर्ष पर्ख भन्ने अवस्था छैन । अहिले नेपालीहरूको चाहाना युरोप, अमेरिका वा चीन वा जापान जस्तो विकास होस् भन्ने भैसक्यो । त्यसैले लामो समय लगाएर काम गर्ने अवस्था नभएकाले चिनियाँहरूले गरेको जस्तो लगानीको प्रतिशत बढी हुनुपर्‍यो । सरकार र निजी क्षेत्र दुवैमार्फत् लगानी परिचालन हुन्छ । सामान्यतः उत्पादनको क्षेत्रमा निजी क्षेत्र र पूर्वाधारको क्षेत्रमा सरकारीले लगानी गर्दछ । तर ठूलो लगानी गरेर मात्रै पनि विकास हुने होइन । ठूला आयोजनाहरू छान्दा रणनीतिक चातुर्यता अपनाउनु पर्छ ।

पूर्वाधार विकासलाई उच्च प्राथमिकतामा राखिएको पूर्वी एसियाका देशहरूको विकास मोडेललाई सफल मोडेलका रूपमा लिइन्छ । तल यी देशहरूको विकासको प्रक्रियामा नमुनाको रूपमा दरिएका केही पूर्वाधार आयोजनाको बारेमा संक्षिप्त चर्चा गरिएको छ ।

३.१ जापानमा रेल र सडक पूर्वाधारको विकास

नेपालको सात सालको क्रान्ति जस्तै सन् १८६८ मा जापानमा मैजी क्रान्ति भयो । नेपालमा राणाहरूले शक्ति हातमा लिएर शासन गरेका थिए भने जापानमा सामन्तहरूमा त्यस्तो शासन रहेको थियो । औसत उमेर २६ वर्ष भएका मैजी क्रान्तिकारीहरूसँग जापानलाई पश्चिम युरोप वा अमेरिका बराबर बनाउने भिजन थियो । भौतिक विकासको मेरूदण्डको रूपमा उनीहरूले जापानमा रेल प्रणालीको निर्माणलाई रोजे । रेलमार्ग निर्माणका लागि जापानसँग प्राविधिक जनशक्ति र पुँजी केही पनि थिएन । पहिलो रेलमार्ग निर्माणका लागि आवश्यक पर्ने रकम बेलायतको बैंकबाट साढे बाह्र प्रतिशतमा ऋण लिए । उनीहरूले प्राविधिक जनशक्ति मात्रै होइन निर्माण मजदूरसमेत बेलायती नैं ल्याउनु परेको थियो । तर जापानी नीति निर्माताहरू स्पष्ट थिए कि सबै कुरा बेलायतबाटै आयात गरेर जापान भरी हजारौं किलोमिटरको रेल सञ्जाल बनाउन सम्भव हुँदैन । उनीहरूले रेल प्रविधिमा आन्तरिक क्षमता विकासका लागि 'गरेर सिक्ने'

रणनीति अपनाए । हरेक बेलायती प्राविधिकको पछि ४-५ जना जापानीलाई काम सिक्न लगाए । यसरी पहिलो रेल आयोजना सम्पन्न हुँदा जापानीहरू उल्लेख्य मात्रामा प्रविधि हस्तान्तरण गर्न सफल रहे । दोस्रो आयोजनामा इन्जिन र डिब्बा मात्रै बेलायतबाट किने भने तेस्रो आयोजनामा इन्जिनमात्रै किने । रेल प्रविधिमा निरन्तरको प्रयास र विकासले गर्दा नै जापानले पहिलो बुलेट रेल बनाउन सकेको हो । अहिले रेल प्रविधिको जननी मानिने बेलायतले जापानबाट रेल्वे प्रविधि र उपकरण किन्छ ।

रेल प्रविधिमा जापानको क्षमता उच्च रहे पनि सडक प्रविधिमा भने जापान अलि कमजोर थियो । दोस्रो विश्वयुद्धपछि जापानले पहिलो द्रूतमार्ग बनाउन विश्व बैंकलाई गुहारेको थियो । तर ट्राफिक चाप त्यति धेरै नभएको भन्दै विश्व बैंकले एक्सप्रेस हाइवे भन्दा सानो सडक बनाउन सुझाव दियो । तर जापान सरकारले एक्सप्रेस हाइ-वे नै बनाउनेमा जोड दियो । सडक यातायात विकासको दीर्घकालीन रणनीति तर्जुमाका लागि जापानले त्यसबेलाका मुर्धन्य यातायात अर्थशास्त्री राल्फ जे वाटकिन्सको नेतृत्वमा विज्ञहरूको टोलीलाई अध्ययन अनुसन्धानमा संलग्न गरेको थियो । सो टोलीको प्रतिवेदनका आधारमा जापानले सडक यातायातको ऐन लगायत विभिन्न नियम र संस्थागत संरचना निर्माण गरेको थियो । त्यसपछिका सडकहरू सबै जापानीहरू आफैले बनाए, विश्व बैंकको कुनै पनि प्राविधिक सहयोग या संलग्नता जरूरी परेन ।

३.२ दक्षिण कोरियाको सोल-बुसान द्रूतमार्ग

झट्ट हेर्दा दक्षिण कोरियाको सोल-बुसान राजमार्ग एउटा आयोजना जस्तो मात्रै हो भन्ने लाग्छ । तर यही ४ सय २८ किमीको सोल-बुसान सडक निर्माणपछि कोरियाले विकासमा ठूलो फड्को मार्‍यो । त्यो फास्ट ट्र्याक बनाउने समय अर्थात् सन् १९६७ मा नेपाल र कोरियाको आर्थिक अवस्था लगभग उस्तै थियो । सुरूमा आयोजनाका निर्माणका लागि कोरियाले विश्व बैंकलाई गुहार्‍यो । विश्व बैंकले कोरियाका लागि यत्रो ठूलो सडक अनावश्यक हो भन्दै दुईतर्फबाट मोटर पास हुने तर दुई लेनभन्दा सानो सडक बनाउन सुझाव दिएको थियो । सानो सडक बनाउने हो भने पनि विदेशी निर्माण कम्पनीको संलग्नता हुनु पर्ने बैंकको सर्त थियो । किनभने त्यस समयमा कोरियामा त्यो

सडक बनाउनसक्ने क्षमता भएका निर्माण कम्पनीहरू नै थिएनन् । तर त्यस समयमा राष्ट्रपति पार्क चु हीले बैंकसँगको वार्तामा कति लेनका सडक बनाउने भनेर सुझाव मागेको नभै यो सडक आफ्नो सपना भएकाले चार लेनकै बनाउनु पर्नेमा जोड दिए । उनले केही वर्ष भित्रै चार लेनको सडक पनि साँघुरो हुने बताएका थिए । उनले भविष्यमा कोरियाले राम्रो आर्थिक विकास गर्ने भन्दै त्यो मागलाई सम्बोधन गर्नेगरी सडक बनाउन जोड दिए । उनले कन्ट्रयाक्टर, इन्जिनियर र त्यसप्रकारका अन्य दक्ष जनशक्ति छैनन् भनेपनि यो आयोजना निर्माणको नेतृत्व देशभित्र कै कम्पनीले गर्नु पर्नेमा जोड दिए । उनले प्रष्टै शब्दमा विश्व बैंकले ऋण देओस, तर त्यहाँ परामर्श दिने र निर्माणको कामको नेतृत्व भने कोरियाली कम्पनीले गर्नुपर्छ भनेका थिए । अत्यन्तै निम्छरो प्राविधिक क्षमता भएका कोरियाली कम्पनीले त्यत्रो ठूलो सडक आयोजनाको नेतृत्व गर्ने कुरा विश्व बैंकका लागि मूर्खता र पागलपन बाहेक केही थिएन । कोरियाको प्राविधिक क्षमता विकास गर्ने रणनीतिको हिसाबले राष्ट्रपति पार्कको धारणा नराम्रो थिएन । तर विश्व बैंकले यो सडक आयोजनाका लागि कोरियाको सर्तमा ऋण दिन अस्वीकार गर्‍यो ।

अहिलेको हुन्डाइ मोटरका मालिक चुङ जु युङ त्यस समयमा अमेरिकी सैनिक क्याम्पमा सानो ठेकेदारको रूपमा काम गर्थे । उनको कम्पनीसँग थाइल्यान्ड र कोरियामा केही साना र मझौला पुल बनाएको मात्रै अनुभव रहेछ । राष्ट्रपति पार्कले उनलाई 'के यो काम गर्न सकिन्छ ?' भनेर सोधे । अरू धेरैले हामीसँग क्षमता छैन भनेर राष्ट्रपति पार्कको प्रस्तावलाई पागलपन भन्दै पन्छिएका थिए । चुङ अलि 'दबंग' खालका थिए । उनले राष्ट्रपति पार्कको प्रश्नको जवाफमा 'यो आयोजना चुनौतिपूर्ण छ, तर सरकारले सहयोग गरे निर्माण सम्पन्न गर्न सकिन्छ' भने । कोरिया सरकारले चुङको निर्माण कम्पनीको नेतृत्वमा निर्माण कम्पनीहरूको समुह बनायो, र सोल-बुसान सडक निर्माणको काम जिम्मा दियो । देश भित्रको मात्रै प्रविधिकले नपुगेपछि अमेरिका, अस्ट्रेलिया वा क्यानडातिर काम गर्ने कोरियालीहरूलाई पनि बोलाएर ल्याइयो । उनीहरूलाई काम गर्न सजिलो थिएन, निकै गाह्रो थियो । सबैभन्दा समस्या विदेशी मुद्राको पर्‍यो । किनभने डोजर लगायतका यान्त्रिक उपकरण र निर्माण सामाग्री खरिदका लागि विदेशी मुद्रा आवश्यक थियो । कोरियासँग पर्याप्त मात्रामा विदेशी मुद्राको संचिति थिएन ।

त्यस समयमा अमेरिका र भियतनाम बीच युद्ध भैरहेको थियो । सुरूमा अमेरिकाले कोरियालाई सेना पठाइदेउ भन्दा कोरियाले इन्कार गरेको थियो, तर पछि पठायो । किनभने कोरियालीहरूलाई सडक निर्माणका लागि विदेशी मुद्रा चाहिएको थियो । कोरियाली सैनिकले तलव अमेरिकी डलरमा पाउने र कोरिया पठाउने भए । जसले गर्दा यो राजमार्ग बनाउँदा डलरको अभाव पूर्ति भयो । त्यसैले कोरियाहरूले आफ्नो रगतबाट साटेको भन्दै सोल-बुसान सडकलाई निकै भावनात्मक रूपमा लिने गरेका छन् । उनीहरूले सो आयोजना विश्व बैंकले भनेको भन्दा २० महिना नै अघि सकेका थिए । हाम्रो कुलेखानी आयोजनामा सिभिल निर्माणको काम गरेको कोरियाको साम्बु कन्सट्रक्सन पनि सोही सडक निर्माणको क्रममा आफ्नो क्षमता बनाएको कम्पनी थियो । त्यो आयोजना सकिने बित्तिकै कोरियाली कन्सलट्यान्ट र कन्सट्रक्सन कम्पनीहरूले खाडीको देशहरूमा वर्षको दसौँ अर्ब अमेरिकी डलरको काम प्राप्त गर्न सफल भए । यसरी सोल-बुसान आयोजनामा सडक मात्रै बनेन त्यसले कोरियालीहरूको राष्ट्रिय आत्मविश्वास र प्राविधिक क्षमता समेत ह्वात्तै बढायो । त्यसले कोरियाली विकासमा उल्लेख्य गुणात्मक प्रभाव पाऱ्यो ।

३.३ चीनको द्रूत गतिको रेल सञ्जाल (बुलेट ट्रेन)

परम्परागत रेल प्रणालीमा नै सुधार गर्ने कि नयाँ प्रविधिको द्रूत गतिको रेल सञ्जाल निर्माण गर्ने भनेर १९९० को दशकमा चीनमा सघन बहस भएको थियो । उक्त बहसका सिलसिलामा बुलेट रेल प्रविधि खर्चिलो हो, चीनको प्रविधिक क्षमता छैन, भविष्यमा यो सेतो हात्ती हुनसक्छ भन्ने जस्ता तर्क पनि निस्केका थिए । तर चीनको उच्च आर्थिक वृद्धिलाई निरन्तरता दिन बुलेट रेल आवश्यक पर्ने चीनले ठाऱ्यो । सन् २००७ मा पहिलो द्रुत गतिको रेलमार्ग सञ्चालनमा ल्याए । त्यसपछिको प्रविधि हस्तान्तरण र विकासमा चिनियाँहरूले एक हिसाबले चमत्कार नगरे । अहिले ट्र्याकमा गुड्ने सबैभन्दा तीव्र गतिको रेल चिनियाँहरूसँगै छ । हालसम्म चीनले १९ हजार किमीको द्रूत गतिको रेल सञ्जाल विस्तार गरिसकेको छ । सन् २०२० सम्ममा तीस हजार किमी पुऱ्याउने लक्ष्य छ ।

चीनमा द्रूत गतिको रेल किन सफल भयो ? चीनले दीर्घकालीन आर्थिक गतिविधिसँग जोडेर द्रूत गतिको रेल विकासको रणनीति बनायो । रेलमा

भएको ठूलो लगानी अर्थतन्त्रलाई क्रियाशील बनाउनमा समेत उपयोग गरे । यसलाई क्षेत्रीय आर्थिक सन्तुलनसँग जोड्न सफल भए । अल्पकालीन मात्र नभै दीर्घकालीन दृष्टि समेत राखे । चीनले प्रविधिक हस्तान्तरणमा विशेष जोड दियो । चिनियाँ बुलेट ट्रेन आउनु अघि यो प्रविधिमा जापान, जर्मन र फ्रान्सेली कम्पनीहरूको मात्र बोलाबाला थियो । उनीहरूको प्रविधि निकै महंगो थियो । महंगो हुने भएकाले नै अन्य देशले बुलेट रेल बनाउन सकेका थिएनन् । चीन समेत बुलेट रेल प्रणाली अपनाउँदा आईपर्ने जोखिमसँग सतर्क थियो । हजारौं किलोमिटर बुलेट रेल बनाउँदा जापानी या जर्मनी कम्पनीहरूमा निर्भर रहनु पर्ने भयो भने मुलुकमा ठूलो भार पर्ने निश्चित थियो । तर चीनले अनुसन्धानमा लगानी गरेर थोरै समयमै प्रविधि आफैले विकास गऱ्यो । यो इन्जिनियरिङको हिसाबले निकै ठूलो उपलब्धी हो । चीनपछि अहिले टर्की, इन्डोनेशिया, ब्राजिल लगायतका देशहरूले चीनको सहयोगमा बुलेट रेल निर्माण तथा सञ्चालन सुरू गरेका छन् । चिनियाँहरूले यो क्षेत्रमा हात हालेपछि बुलेट रेल निर्माणको लागत मूल्य आधा नै कम भएको छ ।

३.४ भारतको दिल्ली मेट्रो

भारतमा नयाँ दिल्लीभन्दा अघि कोलकोत्तामा मेट्रोरेल बनेको हो । तर पहिलो मेट्रोरेल निर्माणको भारतीय अनुभव तितो छ । पहिले चरणको तीन किमी मेट्रोरेल बनाउनका लागि १२ वर्ष लाग्यो । त्यसको खर्च ४-५ गुणाले बढ्यो । बढ्दो ट्राफिक जामका कारणले दिल्लीमा मेट्रोरेल बनाउने विषयमा छलफल चल्दा भारतीय नीति निर्माताहरू यो प्रविधिका लागि भारतको क्षमता उपर त्यति विश्वस्त थिएनन् । यो खर्चिलो पनि हुन्छ भन्ने थियो । तर सरकारले भारतीय रेल्वेका एक दुईवटा आयोजनाहरू समयमै सकेर राम्रो छवि बनाएका इन्जिनियर श्रीधरणसँग मेट्रोरेल निर्माण र सञ्चालनको सम्भावना बारेमा राय लियो । उनले स्वायत्त संयन्त्र बनाउने हो भने मेट्रोरेल बनाउन सकिने जानकारी गराए । उनले यसमा सरकारी हस्तक्षेप हुन नहुने, चाँडो निर्णय गर्ने, मन्त्रालयहरूमा फाइल धेरै घुमाउनु नपर्ने र निजी क्षेत्रका एउटा व्यवसायीक कम्पनीको मोडलमा जानुपर्छ भन्ने सुझाव दिए । यी सर्तहरू पुरा गरिएमा उनी जिम्मेवारी लिन समेत तयार भए । दिल्ली मेट्रोरेल बनाउने निर्णयका सिलसिलामा भारतकै केही मूर्धन्य विज्ञ र प्राज्ञहरूले भारतजस्तो विकासशील मुलुकमा मेट्रोरेल महँगो

र अनुपयुक्त प्रविधि हो भनेर चर्को विरोध गरेका थिए । तर भारत सरकारले दिल्लीमा मेट्रोरेल निर्माण गर्ने निर्णय गऱ्यो । जापानको सहयोग र श्रीधरणको नेतृत्वमा डिएमआरसी (दिल्ली मेट्रो रेल्वे कर्पोरेसन) ले निर्धारित समयभन्दा अघि नै मेट्रो सञ्चालन गर्न सफल भएको थियो । चिटिक्क र सफा देखिने दिल्लीको मेट्रोले सहरको इमेज नै फरक बनाएको छ । दिल्ली मेट्रोरेलको सफल अनुभवको जगमा टेकेर भारतका अन्य दर्जनौं सहरहरूमा मेट्रोरेलको निर्माण सुरू भएको छ ।

४. नेपालको पूर्वाधार विकासका लागि अगाडिको बाटो

पूर्वी एसियाका देशहरूले आर्थिक विकासमा छलाङ् मार्नुको मूल आधार नै पूर्वाधारको विकास थियो भन्ने कुरा माथिका केही उदाहरणहरूले देखाउँदछ । उपरोक्त उदाहरणहरूबाट ती मुलुकहरूमा कुनै एउटामात्र पूर्वाधारका आयोजनाले कसरी उनीहरूको आर्थिक विकासमा गुणात्मक प्रभाव पारेको छ भन्ने स्पष्ट पार्दछ । ती देशका लागि यी केवल आयोजना मात्रै रहेनन् विकास पूर्वाधारमा छलाङ् मार्ने प्रयोगशाला बने । ती ज्ञान तथा अनुभव सिक्ने पाठशाला पनि बने । हामीले पनि कुलेखानी, मर्स्याङ्दी वा कालीगण्डकी जस्ता आयोजनाहरू बनायौं । सडक निर्माण गर्दा पनि विश्व बैंक, एसियाली विकास बैंक वा जापानको सहयोग लिएका छौं । यस्ता आयोजनामा हामीले आफ्नो प्राविधिक क्षमता विकासका लागि रणनीतिक चार्तुर्यता अपनायौं वा अपनाएनौं भनेर एक पटक समीक्षा गर्न आवश्यक छ । जापान, कोरिया लगायत देशका यस्ता उदाहरणहरूको चर्चा गर्दा 'नेपालमा जापान र कोरियाको कुरा गरेर कहीं हुन्छ' भनेर नाक खुम्च्याउने प्रवृति पनि यदाकदा देखिन्छ । तर बुझाउनु पर्ने कुरा के भने यी उदाहरणहरू अहिलेका जापान र कोरियाको हैन, बरू ती देश पनि अहिलेको नेपाल जस्तै विपन्न अवस्थामा हुँदा बखतको हो ।

हामी के पनि स्पष्ट हुनु पर्छ भने पूर्वाधारका ठूला आयोजनाहरू विवादरहित नहुन पनि सक्छन् । सफल भएका आयोजनाहरूकै इतिहास हेर्ने हो भने पनि निर्णय प्रक्रियाको सिलसिलामा प्रसस्त विवाद भएको पाइन्छ । वास्तवमा कुनै पनि आयोजनाबारे बहस र तर्क गरेर वा राम्रा-नराम्रा चर्चा गरेर नै वस्तुगत निचोड निकाल्नु पर्छ । ठूला आयोजना बारेमा निर्णय गर्न सजिलो छैन, विवादहरू हुन्छन् तर सरकारले आत्मविश्वासका साथ निर्णय गर्नुपर्छ ।

कुनै पनि पूर्वाधार निर्माण गर्दा बढी ध्यान दिनुपर्ने विषय नीति, योजना र रणनीति हो । पूर्वाधार विकासको काममा नीति योजना तर्जुमा, आयोजनाको अध्ययन र डिजाइन, खरिद प्रक्रिया, निर्माण, संचालन र सेवा नियमन सहितको लामो शृङ्खला हुन्छ । त्यसैले उक्त शृङ्खलाभित्र कुनै एक ठाउँमा थोरै मात्र गडबडी भयो भने त्यसैले समस्या सिर्जना गरिहाल्छ । अहिले हाम्रो आफ्नै पुँजी छ भने पनि त्यतिले मात्रै पुग्ने अवस्था छैन । एउटा ठोकेदार नराम्रो छानिदियो भने त्यहीबाट समस्या सुरू हुन थालिहाल्छ । हाम्रो जस्तो देशका लागि स्वदेशका विज्ञले मात्रै हुँदैन विदेशबाट पनि सिक्नु पर्छ । तर हामीले विदेशबाट सबैभन्दा निम्छरो विज्ञ ल्याउने गरेका छौं । बरू लाखौ डलर जाओस् र उसलाई सधै फाइभ स्टार होटलमा राख्नु परोस् तर विदेशी विज्ञ ल्याउदा सबैभन्दा उत्कृष्ट विज्ञलाई ल्याउनु पर्छ । परियोजना अवधिभर नसकिए छोटै अवधिका लागि ल्याउँदा पनि हुन्छ । तर नेपालमै भएका जनशक्तिले गर्ने सक्ने काममा पनि हामीले ४०-५० वर्षदेखि लाखौं डलर खर्चेर कमजोर विदेशी विज्ञलाई ल्याउने गरेका छौं । अरू देशबाट प्रविधि हस्तान्तरण गर्ने विषयमा हामीले अहिलेसम्म खाका नै बनाएका छैनौं ।

विकासशील देशमा स्तरोन्नति आदि नाममा जे जस्तो कार्यक्रम ल्याएपनि ती कार्यक्रमलाई अघि बढाउन कसरी हाम्रो क्षमता अभिवृद्धि गर्ने हो त्यस विषयमा खासै गम्भिर अध्ययन भएको छैन । के कस्तो पूर्वाधार आवश्यक छ र तिनको कार्यान्वयनको लागि कस्तो रणनीति हुने भन्ने मिहिन गृहकार्य भएको छैन । ठूलो आयोजना भनेको 'गरेर सिक्ने' (Learning by doing) अवसर पनि हो । यसमा हाम्रा युवा इन्जिनियरहरूलाई तालिम दिने, आत्मविश्वास बढाउने, जटिल प्रविधिक विषयमा अध्ययन अनुसन्धान गराउने विषय पनि समेटिनु पर्दछ । नेपाली प्राविधिकहरूले विदेशका ठूला आयोजनामा समेत काम गरेका छन् । नेपालमै उनीहरूले काम गर्ने वातावरण बनाउनका लागि सरकारले केही नीतिगत विषयमा परिमार्जन गर्नुपर्ने हुनसक्छ ।

पूर्वाधार लगानीका लागि पुँजी परिचालन अर्को महत्वपूर्ण मुद्दा हो । सरकारको नियमित राजस्वको स्रोत मात्र पूर्वाधार लगानीका लागि पर्याप्त हुँदैन । जापानीहरूले सडक निर्माणका लागि सवारी इन्धनमा अतिरिक्त कर लगाएर एक छुट्टै सडक कोषको व्यवस्था गरेका थिए । अमेरिकाले पनि इन्धन करको कोषबाटै अन्तर-राज्य सडक सञ्जाल निर्माण गरेको हो । नेपालमा पनि इन्धनमा

केही अतिरिक्त कर लगाएर पूर्वाधार कोष बनाउन सकिन्छ । अहिलेको बजेटमा सरकारले बुढीगण्डकी परियोजनाका लागि भन्दै प्रतिलिटर पेट्रोलियम इन्धनमा पाँच रूपैयाँ कर उठाउन थालेको छ, जुन स्वागतयोग्य नीतिगत कदम हो । यस्तो इन्धन करको दर बढाउदै जानु पर्दछ र प्राप्त राजस्व पूर्वाधार विकास कोषमा जम्मा हुने व्यवस्था हुनु जरूरी छ ।

हाम्रो पुँजी बजारमा अहिले पर्याप्त मात्रामा तरलता भएको आँकडा छ । पूर्वाधार विकासका लागि चाहिने विदेश मुद्रा संचितिको अवस्था पनि तुलनात्मक रूपमा सुविधाजनक छ । अहिले बैधानिक माध्यमबाटै वर्षको करिब ६ अर्ब अमेरिकी डलर रेमिट्यान्स नेपाल भित्रिने गरेको छ । दस वर्षअघि यो रकम करिब करिब एक अर्ब अमेरिकी डलर मात्रै थियो । अहिलेको रेमिट्यान्सको आधार अहिलेको कुल गार्हस्थ्य उत्पादनको ३० प्रतिशत हाराहारीमा छ । सन् २००५ र अहिलेको अर्थतन्त्रको तथ्याङ्कहरूलाई हेर्दा एउटा अर्थशास्त्र पढ्दै गरेको विद्यार्थीले समेत आर्थिक नीतिहरूमा ठूलो परिवर्तनको अपेक्षा गर्दछ । तर हरेक वर्षको बजेट अघिल्लो सालको बजेटमा केही केरमेट गरेर अंकमा तलमाथि गरेर मात्रै ल्याउने गरिएको छ । खास गरी रेमिट्यान्सले दिएको अवसरलाई उपयोग गर्न आवश्यक नीतिहरू ल्याइएको छैन । अहिले उपभोक्ताहरूले विदेशबाट भित्रिने रेमिटेन्सलाई अक्सर अखाद्य वस्तु मिसिएका विदेशमा निर्मित आकर्षक प्याकेजका तयारी खानामा खर्चिने काम भैरहेको छ । सरकारी नीतिले कुनै व्यक्तिले कसरी पैसा खर्च गर्ने भन्ने बानीमा प्रभाव पार्न सक्छ । त्यस्तो अखाद्य वस्तुमा खर्चिने कामलाई कसरी न्यून गर्ने हो भन्ने बारेमा हाम्रो चासो देखिएको छैन ।

पूर्वाधार विकास बारे अहिले हुने गरेका हाम्रा अन्तरक्रियाहरूमा निरास बनाउने गरी छलफल हुने गर्छन् । अहिलेको सरकारी संयन्त्रबाट पूर्वाधार विकासले गति लिनेमा सबैले शंका व्यक्त गर्दछन् । हामी आयोजना कार्यान्वयन गर्न सक्दैनौ भन्ने आमधारणा छ । तर पूर्वाधार निर्माणका लागि सधै विदेशीको भर परेर कुनै पनि देश उँभो लागेको उदाहरण संसारमा बिरलै छन् । जलविद्युत विकासकै कुरा गर्दा पनि कुनै जलविद्युत आयोजनाको निर्माणमात्र भन्दा पनि कसरी सस्तो लागतमा निर्माण गर्ने भन्ने कुरा झनै महत्वको छ । तव मात्र जलविद्युत विकासले हाम्रो अर्थतन्त्रलाई प्रतिस्पर्धी बनाउन सघाउँछ । हामीसँग भएका हजारौं इन्जिनियरहरूलाई काममा लगाएर सबैभन्दा सस्तोमा जलविद्युत

आयोजना बनाउन सक्दा हाम्रो बिजुली सस्तो हुन्छ । तव मात्र ग्यासको सट्टा हिटरमा भात पकाउँदा सस्तो पर्छ । सिमेन्ट फ्याक्ट्रीमा कोइलाले गर्नेभन्दा बिजुली बाल्दा सस्तो पर्छ । अझ सबैभन्दा बढी बिजुली खपत गर्ने रसायनिक मल कारखाना निर्माण गरेर अहिले बिदेशबाट गर्दै आएको आयातलाई विस्थापन मात्रै होइन उतै निर्यात गर्नसक्छौं । यो सम्बन्धमा हामीले पर्याप्त बहस गरेका छैनौं । नचाहिने विषयहरूमा बढी जोड दिएर हामीले आयोजनाको लागत बढाउने काम गरिरहेका छौं ।

अहिलेको संरचनाबाट काम नहुने हो भने राजनीतिक हस्तक्षेप शून्य रहने गरी एक पूर्वाधार विकास संयन्त्रको निर्माण गरेर जान सकिन्छ । यस्तो संयन्त्रका लागि अहिलेको बजेटबाट कम्तीमा एक प्रतिशत छुट्याउन कुनै गाह्रो हुँदैन । बार्षिक १० अर्बका दरले ५ वर्षसम्म जम्मा गरेर ५० अर्ब रूपैयाँमा संयन्त्रमार्फत २५-२५ अर्बका दुई वटा परियोजना सञ्चालन गर्न सकिन्छ । नेपालमै भएका कतिपय इन्जिनियरहरू ठूला आयोजना व्यवस्थापनको लामो अनुभव सहित महानिर्देशक वा सचिव पदबाट सक्रिय पेशागत जीवनमै सेवानिवृत्त भएका छन् । उनीहरू अन्तर्राष्ट्रिय स्तरका योग्यता र क्षमता भएकाहरू पनि छन् । यस्ता बरिष्ठ प्राविधिकहरूको नेतृत्वमा रहने गरी अन्य नेपाली प्राविधिकहरूको समूहलाई पूर्वाधार विकास संयन्त्रको जिम्मा दिन सकिन्छ । यो संयन्त्र अन्तरगतका आयोजनाहरूलाई हाम्रो आन्तरिक प्राविधिक क्षमता विकासका लागि प्रयोगशालाका रूपमा समेत उपयोग गरिनु पर्दछ ।

पूर्वाधार भन्ने वित्तिकै विज्ञान, प्रविधि र इन्जिनियरिङ आउँछ । हाम्रो विश्वविद्यालयमा अध्ययन गर्ने विद्यार्थीहरूलाई अनुसन्धानका लागि केही रकम छुट्याउने हो भने त्यसबाट ठूलो उपलब्धी हासिल हुनसक्छ । अनुसन्धान र प्रविधिको क्षमताको लागि हाम्रो बिशिष्ठ भू-बनोटको कारण हामीलाई अरू देशबाट सिकेर यहाँ लागू गरौं भन्ने सुविधा छैन । हामीले आफ्नै प्राविधिक समाधान खोज्नु पर्छ । आफ्नो समाधान हामी आफैले निकाल्ने हो भने त्यसैअनुसारको अनुसन्धान हुनुपर्दछ । त्यसैले विज्ञान तथा प्रविधिको क्षेत्रमा काम गर्न युवाहरूलाई अध्ययन अनुसन्धान गराउनका लागि लगानी गर्नुपर्छ । अध्ययन अनुसन्धानको निचोड र विज्ञको राय फरक कुरा हो । तर हाम्रोमा त्यसलाई गोलमाल पार्ने काम गरिएको छ । कुनै विषयमा १-२ घण्टाको छलफलमा उठेका कुरा विज्ञका राय मात्र पनि हुन सक्छन्, अनुसन्धानको निस्कर्ष नहुन सक्छन् ।

५. 'वान बेल्ट वान रोड' को सान्दर्भिकता

विश्व रंगमञ्चमा सामरिक र आर्थिक शक्तिका रूपमा उदयीमान राष्ट्र चीनले अघि सारेको 'वान बेल्ट वान रोड' को महत्वाकांक्षी अवधारणामा चीनको आफ्नो हित पक्कै पनि जोडिएको छ । रोमनकालको 'सबै बाटोहरू रोम जान्छन्' भन्ने कहावत जस्तै अबको युगमा 'सबै बाटोहरू चीन जान्छन्' भन्ने युक्ति चरितार्थ गर्न चीन लागी परेको हो कि भन्न पनि सकिन्छ । सडक, रेल र समुद्री मार्गमार्फत् संसारकै ठुलो हिस्सा बीचको कनेक्टिभिटीमा उल्लेख्य सुधार हुने यो योजना वास्तवमा सबै मुलुकको आर्थिक र व्यापारिक हितमा हुने देखिन्छ । चीनबाट म्यानमार र भारत हुँदै फेरि चीन पुग्ने एक प्रमुख रूट नेपाल भएर जान्छ । त्यो बाहेक नेपाल र चीन जोड्ने सडक र रेलमार्ग पनि 'वान बेल्ट वान रोड' अन्तरगत सहायक लिंकका रूपमा लिने गरिन्छ । यो पृष्ठभूमिमा नेपालका लागि 'वान बेल्ट वान रोड' को सान्दर्भिकता के होला भन्ने लेखाजोखा हुनु जरूरी छ ।

माथि उल्लेख गरिए भैँ दोस्रो विश्व युद्धपछि चीन वा पूर्वी एसियाको विकास मोडल अलि फरक ढङ्गले आएको छ । त्यो सफल पनि भएको छ । यी देशहरूमा पूर्वाधार लगानी र निर्माणलाई आर्थिक विकास हाँक्ने एक प्रमुख साधनका रूपमा अपनाइएको थियो । भौतिक पूर्वाधारको विकासमा अप्रत्यासित छलाङ् मार्न सक्दा त्यसले आर्थिक-सामाजिक रूपान्तरणमा ल्याउने सकारात्मक प्रभावका बारेमा चीन आफैंले गहिरोसँग अनुभव गरेको छ । आफ्नै रणनीतिक एजेण्डा बाहेक चीनले 'वान बेल्ट वान रोड' योजनामार्फत् अन्य देशहरूको आर्थिक विकासमा सघाउने नीति लिएको देख्न सकिन्छ । आफ्ना छिमेक र अन्य व्यापार साझेदारहरूको आर्थिक उन्नति विश्वकै दोस्रो ठूलो अर्थतन्त्रमा दरिइसकेको चीनको हितमा हुने नै भयो । यो बाहेक चीनसँग रहेको तीन हजार अर्ब (तीन ट्रिलियन अमेरिकी डलर) डलर भन्दा बढीको विदेशी मुद्राको संचिति र निर्माण उद्योगको अतिरिक्त क्षमता 'वान बेल्ट वान रोड' योजनामा परिचालन गर्ने उद्देश्य समेत रहेको मानिन्छ । यो कुरा अन्य देशहरूको पूर्वाधार विकासको लागि पनि अवसर हुनसक्छ ।

नेपालका हकमा 'वान बेल्ट वान रोड' को संभाव्य प्रभावको वहु-आयामिक पक्षका बारेमा समीक्षा हुन जरूरी छ । सवैभन्दा अहम् र महत्वपूर्ण पक्ष भनेको 'वान बेल्ट वान रोड' योजनामार्फत् नेपालले पूर्वाधार विकासमा अभूतपूर्व

फट्को मार्ने कुरा हो । माथिका पंक्तिहरूमा चर्चा गरिए झैँ नेपालको अबको आर्थिक विकासको अभियान हाँक्ने प्रभावकारी साधन पूर्वाधारको निर्माण नै हो । उत्तर-दक्षिण सडक र रेल वे जस्ता केही ठूला पूर्वाधारका आयोजनाको सफल कार्यान्वयन हुन सक्दा यसले आर्थिक-सामाजिक रूपान्तरणमा सुखद आश्चर्य सहित उल्लेख्य प्रभाव पार्न सक्दछ । तर नेपालको आफ्नै प्राविधिक र पुँजीगत क्षमताले आवश्यक ठूला पूर्वाधारहरूको निर्माण कठिन छ । अन्य द्विपक्षीय तथा बहुपक्षीय दाताहरूको पुँजीगत सहयोगको सीमा खुम्चिदै गएको सन्दर्भमा 'वान बेल्ट वान रोड' योजना अन्तरगत चीनको पुँजी र प्रविधिको भूमिका टड्कारो रूपमा देख्न सकिन्छ । यसका साथै चीनको प्रतिस्पर्धी निर्माण प्रविधि र निर्माण उद्योगको अतिरिक्त क्षमताले गर्दा नेपालले अलिकति चातुर्यता अपनाउँदा आयोजनाको लागत सस्तोमा झार्न सकिन्छ । चीनको द्विपक्षीय र चीनको अगुवाइमा स्थापित एसियन इन्फ्रास्ट्रक्चर इन्भेस्टमेन्ट बैंकको अनुदान या ऋण लगानीका पूर्वाधार आयोजनाको कार्यान्वयन कार्यविधि अन्य दाताहरूको कार्यविधिको तुलनामा सरल र लचिलो समेत भएकोले आयोजनाको लागतलाई सस्तोमा झार्न सम्भव हुन्छ ।

दोस्रो पक्ष भनेको आयोजना कार्यान्वयनको सिलसिलामा 'गरेर सिक्ने' अवधारणा अपनाई चीनको पूर्वाधार निर्माणको उच्च प्रविधिलाई सक्दो हस्तान्तरण गर्ने र हाम्रो प्राविधिक क्षमता विकास गर्ने कुरा हो । पूर्व प्रधानमन्त्री ओली चीन गएको समयमा रेलमार्ग, सडक र अन्तरदेशीय प्रशारण लाइन सहितका विषयमा प्रारम्भिक सहमति भएको कुरा प्रकाशमा आएको छ । अब हाम्रा लागि यो तत्काल पाइएको अवसर हो । दुवै देशबीच पूर्वाधार विकासको विषय नयाँ उचाइमा पुगेको छ । यो अवसरलाई हामीले प्राविधिक क्षमता विकास गर्ने एजेण्डामा समेत उपयोग गर्नु अनिवार्य हुनेछ । हामीले माछा होइन, बल्छी माग्ने हो ।

नौबिसे-पोखरा सडक चिनियाँले बनाउँदा त्यसबेला ढुंङ्गा खोस्रिने नेपालीहरू थिए, त्यो बाहेक सबै चिनियाँहरू नै थिए । हामीले प्राविधिक हस्तान्तरणको कुरै गरेनौं । केरूङ-काठमाडौं, काठमाडौ-पोखरा रेल बनाउने कुरा भएको छ, त्यसमा पनि नौबिसे-पोखरा सडकमा जस्तै हुन्छ कि भन्ने जोखिम छ । केरूङ-काठमाडौं, काठमाडौं-पोखरा रेल पनि त्यसरी नै निर्माण गरियो भने यी पूर्वाधार हाम्रा लागि बोझ हुन सक्छन् । रेलमार्ग बनाइसकेपछि सामान्य औजारहरू पनि चीनबाटै किन्नु पर्ने, ड्राइभर पनि चीनबाटै आउनु पर्ने, मर्मत

सम्भारका लागि पनि चिनियाँ प्राविधिक नै आउनु पर्ने हो भने त्यो सेतो हात्ती हुन्छ । चीनले रेल बनाइदिने भन्ने कुराहरू पत्रपत्रिकामा आउँदा वा प्रधानमन्त्री वा अन्यको कुरा सुन्दा प्रविधिको हस्तान्तरण वा हाम्रो इन्जिनियरहरूलाई दक्ष बनाउने कुरा भएको जस्तो लाग्दैन । विज्ञप्तिहरू वा भाषणमा कुनै यस्तो आसय देखिँदैन । त्यसैले प्रविधि हस्तान्तरणमा हामीले सबैभन्दा बढी ध्यान दिनुपर्दछ । त्यस्तो गर्न सकिएमा दश वर्षमै भारत जस्तो देशलाई निश्चित केही रेलवे प्रविधि बेच्न सक्ने क्षमता हामीसँग हुनेछ । भारतले अहिले चलाउँदै आएको रेल्वे प्रविधि ५० वर्ष पुरानो छ । छिटै निर्माण कार्य सुरू हुन गैरहेको मुम्बइ–अहमदावादको बुलेट रेल लाइन जापानी प्राविधिक र आर्थिक सहयोगमा बन्दैछ । जापानको सहयोग लिनु भारतको प्राविधिक वाध्यता हो । भारतमा राम्रो जनशक्ति हुँदाहुँदै पनि धेरै संस्थागत तगारा छन् । त्यसले त्यहाँ नयाँ प्रविधि विकास गर्न समस्या सिर्जना हुने गरेको छ । नेपालमा हामी तुलनात्मक रूपमा सहज अवस्थामा छौं ।

तेस्रो पक्षमा नेपाल-चीन सीमा वारपार सडक र रेलले जोडिए पछि व्यापार पारवाहन र आर्थिक विकासमा त्यसले पार्ने प्रभाव हो । व्यापार र पारवाहनमा पर्ने सकारात्मक प्रभाव सहजै आँकलन गर्न सकिन्छ । चीनको हालको पञ्चवर्षीय योजनामा तिब्बत लगायतका पश्चिमी भेगमा औद्योगिकीकरण, विकास र पूर्वाधारमा लगानी केन्द्रित गरिएको छ । हामी हिमालय पारीको पूर्वाधारको विशाल चीनियाँ सञ्जालमा जोडिनसक्दा व्यापारको कुरा मात्र होइन विश्वव्यापी मूल्य शृङ्खलामा अभिन्न रूपले जोडिन पुग्नेछौं । त्यसको प्रत्यक्ष सकारात्मक प्रभाव हाम्रो उद्योग र समग्र अर्थतन्त्र कै संरचनामा पर्ने छ । चीनबाट रेल र सडक नेपाल हुँदै भारतसम्म जोडिंदा यस्का प्रभाव अझ बढी हुनेछ । दुई ठूला बजार जोडिन पुग्दा बन्ने एकिकृत बजारको ठूलो आकारले उत्पादनशीलतामा उल्लेख्य प्रभाव पार्न सक्छ । त्यसको स्पिल-ओभर प्रभावको लाभ नेपालले लिन सक्छ । तर नेपाल हुँदै चीन र भारत जोड्ने द्रूतगतिका रेल र सडक लिंकले नेपालको अर्थतन्त्रमा सघाउने भन्दा प्रतिकूल वातावरणीय प्रभावमार्फत् घाटा पो पुग्ने हो कि भन्ने आशंका पनि व्यक्त गरिएको छ, जुन आफैंमा नाजायज होइन । मूलतः यो नेपालले चीन र भारत बीचको कनेक्टिभिटीबाट अत्यधिक लाभ लिन विकासको कस्तो रणनीति अपनाउँछ, र संभाव्य प्रतिकूल प्रभाव प्रति कत्तिको सतर्कता अपनाउँछ भन्ने कुरामा भर पर्ने छ । उदाहरणका लागि इलेक्ट्रोनिक र सेमिकन्डक्टर उद्योगहरूका लागि प्रदुषणमुक्त वातावरण हुनु

पर्दछ । युरोप अमेरिकामा यस्तो उद्योगहरू दुरदराज जंगलको छेउछाउ नजिक हुने गर्दछन् । यातायात र ऊर्जा सञ्जाल हुनसक्दा हाम्रो हिमालय आसपासका क्षेत्रमा भएको स्वच्छ वातावरणका कारण यस्ता उद्योगहरू स्थापना गर्न सजिलो हुनेछ । पर्वतिय क्षेत्रको पर्यटनको सम्भावनालाई अधिकतम मात्रामा उपयोग गर्न सकिन्छ । हामीले पूर्वाधार र औद्योगिकीकरणको यस्ता अन्तरसम्बन्धलाई ध्यानमा राख्दै दिगो विकास नीति तर्जुमा गर्नु पर्दछ ।

नेपालको सन्दर्भमा 'वन बेल्ट वन रोड' मा केवल आर्थिक र प्राविधिक कुरा मात्र होइन कूटनितिक विषय पनि जोडिएर आएको छ । एकथरि टिप्पणीकारहरू नेपाल-चीनको कनेक्टिभिटीको कुरा गर्ने वित्तिकै भौगोलिक विकटताको कारणले सम्भव नभएको तर्क गर्दछन् । हिमालय पर्वत छिचोलेर रेल वा द्रूत गतिको सडक निर्माण गर्नु असम्भव प्रायः छ भन्ने गर्छन् । तर आजको दिनमा पूर्वाधार निर्माणको क्षेत्रमा भएको अभुतपूर्व प्राविधिक विकासले गर्दा 'भौगोलिक विकटता' सान्दर्भिक विषय नै होइन । ३०-४० वर्ष अगाडिका स्कुल क्याम्पसका परिक्षाहरूमा 'कुनै ठाउँ विकास किन भयो वा किन हुन सकेन भौगोलिक कारण देउ' भनेर सोधिन्थ्यो । अव त्यस्ता प्रश्नहरू सान्दर्भिक हुँदैनन् । प्रविधिको विकासले गर्दा अरवको मरूभूमिमा गहुँ फलाउन सकेका छन् । दुवई अहिले संसारको आर्थिक हब बनेको छ । पहाड खनेको माटो र चट्टानले समुद्र पुरेर जापानको ओसाकामा कान्साई अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बनेको छ । यात्रा गर्दा अक्सिजन प्रयोग गर्नु पर्ने, बाह्रै महिना हिउँले पुरिने पहाड छिचोलेर तिब्वतमा धेरैले कल्पना नै नगरेको रेल आईपुगेको छ । कुनै पनि स्थानको आर्थिक तथा सामाजिक विकासका अरू अवयवहरू छन् भने भूगोलले यसलाई रोक्न सक्दैन । नेपालबाट चीनका बन्दरगाहसम्मको लामो दूरीलाई पनि पारवाहनको व्यवहारिक तगारोको रूपमा चर्चा गरिन्छ, जुन कुरा तर्कसंगत छैन । रेल यातायातमा लामो दूरीको पारवाहन पनि सडक यातायातको तुलनामा निकै सस्तो पर्न जान्छ ।

नेपाललाई भूपरिवेष्टित अथवा भारतवेष्टित भनिरहेको अवस्थामा वन बेल्ट वन रोडमा नेपालको संलग्नताले अन्तरदेशीय कनेक्टिभिटी बढाउने छ । यसले नेपाल 'ल्यान्डलक्ड बट ल्याण्डलिङ्क्ड' मा परिवर्तित हुनेछ । हालैका दिनहरूमा चीनले रेलमार्गबाट युरोपका सहरहरूमा सिधा सम्पर्क बढाइरहेको छ । अर्थात् चीनसँग भएको व्यापार तथा पारवहन सम्झौताले नेपाल अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार

तथा पारवहनमा सिधा जोडिन सक्छ । यसले सदैव भनिदै आएको नेपालको 'संवेदनशील' भू-राजनीतिक अवस्थितिमा उल्लेख्य फेरबदल आउनसक्छ । अन्तरदेशीय यातायातको पूर्वाधार विकासले नेपालको भू-राजनीतिक नक्सा नै बदल्ने छ ।

यी सबै पक्षहरूलाई ध्यानमा राख्दा 'वन बेल्ट वन रोड' मा नेपालको सहभागिताले जति छिटो मूर्त रूप लिन सक्छ उति छिटो नेपालको कायापलटको आरम्भ हुनेछ । तर माथि छलफल गरिएको जस्तै नेपालको आन्तरिक संस्थागत तथा प्राविधिक क्षमता बढाउन ध्यान नदिने हो भने हाम्रो विकास आकासको फल हुनेछ । विदेशी आएर बनाउने होइन, हामी आफैले आफ्नो क्षमता बढाउदै विकास गर्ने हो । हालका दिनहरूमा आर्थिक स्रोत जुटाउने कुरा ठुलो चुनौती रहेन, तर हाम्रो क्षमता बढाउनु पर्दछ । पहिलोपल्ट प्रविधि हस्तान्तरणको लागि विदेशी प्राविधिक वा कम्पनीहरू आमन्त्रण गरेता पनि दोस्रो आयोजनाबाट जापानी, चीनियाँ वा कोरियन जस्तै हामीले पनि हाम्रा पूर्वाधार आफै बनाउन सक्नु पर्दछ । तबमात्र हाम्रो आर्थिक विकासको सपना पुरा हुन्छ ।

❍

वान बेल्ट वान रोड र पर्यावरण

डा. उत्तमबाबु श्रेष्ठ*

म विकासको विज्ञ होइन । मेरा यी धारणाहरू एउटा वातावरण विज्ञानको विद्यार्थीको हैसियतले आर्थिक विकास र वातावरणीय सन्तुलन बीचको सम्बन्धका विविध पाटाहरूको बारेमा जिज्ञासा र चासो राख्ने सिलसिलामा उत्पन्न भएका हुन् । वान बेल्ट वान रोड र नेपाल शृङ्खलामा उक्त परियोजनाले नेपालमा पार्नसक्ने विभिन्न सकारात्मक र नकारात्मक प्रभावहरूका बारेमा वहस भइरहँदा उक्त परियोजनाका भित्रका पर्यावरणीय सवालहरू, त्यसले पर्यावरण र वातावरणीय सेवा सुविधाहरूमा पार्नसक्ने प्रभावको बारेमा चर्चा गर्ने यो लेखको उद्देश्य हुनेछ ।

विकासको वहुआयामिकता

संसारमा कुन देश कति धनी वा कति गरिब भनेर छुट्याउन सजिलो छ । त्यसको लागि सिमित आर्थिक सुचांकहरू केलाए पुग्छ तर कुन देश कति विकसित भनेर ठोकुवा गर्न थुप्रै सुचांकहरूको समष्टिगत विश्लेषण चाहिन्छ । 'विकास' को अवधारणा भनेको निकै सुक्ष्म (Subtle) हुन्छ । पछिल्लो समयमा विकासलाई आर्थिक, सामाजिक, वातावरणीय र संस्थागत आयामहरूको समग्रतामा हेर्ने गरिन्छ । संयुक्त राष्ट्रसंघले तयार पारेको र विश्वका देशहरूले अनुमोदन गरेको सन् २०३० सम्मको दिगो विकास लक्ष्य (Sustainable Development Goals) लाई हेर्ने हो भने विकासको वहुआयामिकता बुझ्न सकिन्छ । यद्यपी नेपालमा विकासको बहस प्रायः जसो आर्थिक विकास भनेको मुख्यतः भौतिक पूर्वाधार विकासहरू जस्तै चौडा सडक, अग्ला घर, द्रुतगतिको रेल आदिमा

* अमेरिकाको यूनिभर्सिटी अफ् म्यासेचुसेट्सबाट वातावरण विज्ञानमा विद्यावारिधी गरेका श्रेष्ठसँग जर्मनीको म्यूनिख टेक्निकल विश्वविद्यालय र अमेरिकाको हार्वड विश्वविद्यालय तथा मेइन विश्वविद्यालयमा अनुसन्धानको अनुभव छ । अष्ट्रेलियाको साउदर्न क्विइस्ल्याण्ड विश्वविद्यालयमा भाइस चान्सलर रिसर्च फेलो रूपमा कार्यरत श्रेष्ठका एक पुस्तक र दुई दर्जन अनुसन्धनात्मक लेखहरू अन्तराष्ट्रिय जर्नलमा प्रकाशित छन् । प्राकृतिक स्रोतको दिगो व्यवस्थापन, आर्थिक विकास, वातावरण संरक्षण, वैज्ञानिक अनुसन्धान र नीतिमा चासो राख्छन् ।

मात्रै केन्द्रित हुने गरेको छ । भौतिक पूर्वाधारको विकासमा मात्रै केन्द्रित विकास वहसले विकासको वहुआयामिकता र समग्रतालाई ओझ्लमा पारिदिन्छ । शायद त्यस्तो एकांकी विकासले अहिलेको नेपालको राजधानी सहर काठमाडौं जन्माउँछ । काठमाडौं देशका अन्य भू-भागभन्दा विकासका केहि सुचांकहरूमा अगाडि भएतापनि काठमाडौं जस्तो विश्वमै अनुपम उपत्यका र ऐतिहासिक, धार्मिक र साँस्कृतिक महत्व बोकेको सहर वर्तमानमा मानव वसोवासको लागि अनुपयुक्त हुने तहमा पुग्न थालिसकेको छ । के हामीले खोजेको विकास भनेको यसैगरी नयाँ नयाँ काठमाडौंहरू जन्माउँदै जाने हो ? अहिले नेपालका गाँउगाँउको डोजरे विकासलाई हेर्दा र हाम्रा बन्दै गरेका सहरमा ठडिएका कंक्रिट जंगल नियाल्दा र ती सहर छेउका खोलानाला लगायत प्राकृतिक स्रोतहरूको दयनिय अवस्था हेर्दा हामी त्यही दिशातिर नै गइरहेका छौं कि जस्तो लाग्छ । त्यसैले म सधै प्रश्न गरिरहेको हुन्छु– त्यस्तो विकासको के अर्थ हुन्छ जसले श्वास फेर्नको लागि चाहिने स्वच्छ हावालाई प्रदुषित तुल्याउँछ, पिउने चाहिने पानीलाई छुन समेत अयोग्य बनाइदिन्छ र खानेकुरा उत्पादन गर्ने माटोमा रासायनिक तत्व मिसाएर खाद्यान्न बिषाक्त बनाउँछ । त्यसकारण मलाई लाग्छ, मानव जीवनको लागि अत्यावश्यक तत्वहरू हावा, पानी र माटोका गुणहरूलाई नष्ट पार्ने विकास जतिसुकै भव्य भएतापनि त्यो खोक्रो र अर्थहीन हुन्छ ।

नेपालको भौगोलिक र जैविक संवेदनशिलता, भौगर्भीक जोखिमता, साँस्कृतिक विविधता र भूराजनैतिक बाध्यता सुहाउँदो विकास मोडल कस्तो हुन्छ र हुनुपर्दछ भन्ने विषयमा मिहिन वहस भएको छैन । हामीले कस्तो मोडलको विकास खोजेको हो भन्ने अन्यौल नीति निर्मातादेखि जनताको तहसम्म देखिन्छ । त्यसकारण नेपालको लागि आवश्यक र सुहाँउदो विकासको मोडलबारे घनिभुत वहस हुन आवश्यक छ । त्यस्तो मोडलको नेपाली विकासबारेको बुझाइमा एकरूपता आएपछि मात्रै वान बेल्ट वान रोड जस्ता भिमकाय परियोजनाका बारेमा हामीले आफ्नो ढंगले बुझ्ने र त्यसका फाइदाहरू लिने र त्यसले गर्ने वेफाइदा कम गर्नेतर्फ ठोस योजना र कार्यक्रम बनाउन सक्छौं । त्यस्ता परियोजनाहरूलाई आफ्नो आवश्यकता र प्राथमिकता अनुरूप रूपान्तरण गर्न र अपनाउन सक्छौं । प्राध्यापक पिताम्बर शर्माले त्यस आयोजनाको बारेमा हामीमा पर्याप्त अस्पष्टता रहेको भनेर व्याख्या यसै पुस्तकमा रहेको लेखमा गरिसक्नु भएको छ । हाम्रो विकासको बारेको अस्पष्टता र त्यो आयोजना बनेपछि लिने

लाभका बारेको अन्यौलको बारेमा यस पुस्तकमा रहेका अन्य लेखहरूले पनि प्रकाश पारेका छन् । त्यसकारण पहिले हामीले हाम्रो आफ्नो गन्तव्य निर्धारण गरिसकेपछि मात्रै त्यसमा जाने बाटा र उपायहरूको बारेमा सोच्न र धारणा बनाउन सजिलो हुनेछ ।

वान बेल्ट वान रोडका वहुआयाम

खासमा वान वेल्ट वान रोड सडक, रेलमार्ग, जलमार्ग लगायत यातायातको भिमकाय सन्जाल हो जसले चीनलाई युरोप र एशियाका ६० भन्दा बढि देशसँग यातायात सञ्जालमार्फत् जोड्ने महत्वाकांक्षी योजना समेटेको छ । मुख्यत यो यातायात पूर्वाधारको विकासमा केन्द्रित परियोजना भएतापनि यातायातको मात्रै परियोजना भने होइन । यो सँग आर्थिक विकाससँग सम्बन्धित नीति, कार्यक्रम र उद्देश्यहरू जोडिएका छन् । यस परियोजनामा समेटिएका देशहरू बीच लगानी र स्वतन्त्र व्यापार बीचका तगाराहरू हटाउने, खुला व्यापारका विषेश क्षेत्रहरू निर्माण गर्ने, सांस्कृतिक एवम् प्राज्ञिक आदानप्रदान गर्नेदेखि मिडियाकर्मी, यूवा, महिला, स्वयम्सेवकहरू बीचको सहकार्य लगायतका विषयहरू यसमा समेटिएका छन् । त्यसबाहेक यस परियोजनामा संलग्न देशहरू बीच जैविक विविधता र वातावरण संरक्षण गर्न र जलवायु परिवर्तनसँग जुध्नको लागि सहकार्य बढाएर यस परियोजनालाई पर्यावरण मैत्री बनाउनेसम्मका कुरा यसमा समेटिएका छन् ।

मोटामोटी रूपमा यो परियोजनाको तीन मुख्य उद्देश्य देखिन्छ, चीनको उर्जा र कच्चा पदार्थको सुरक्षा गर्ने, चीनको व्यापार प्रवर्धन गर्ने र चीनको अहिलेको अधिक (Surplus) निर्माण क्षमताको यस्ता पूर्वाधार निर्माणमा उपयोग गर्ने । तर त्योसँगै अन्य सहायक उद्देश्यहरू पनि छन् । जसको बारेमा प्राध्यापक शर्माले पनि केहि कुरा राख्नुभएको छ । त्यस्ता सहायक उद्देश्यहरू मध्ये एक हो, चीनमा अहिले चालु उत्पादनमूलक उद्योगहरूको अन्य देशमा स्थानान्तरण गर्दै लैजाने । त्यस्ता स्थानान्तरण गर्न खोजिएका उद्योगहरूमा मुख्यतया वातावरणीय हिसाबले फोहरी अर्थात प्रदुषण सघन उद्योगहरू (Pollution-intensive Industries) र उर्जा खपत बढी गर्ने उद्योगहरू जस्तै स्टील, एल्मुनियम, सिमेन्ट आदि मुख्य छन् । त्यस्ता उद्योगहरू चीनबाट बाहिर स्थानान्तरण गर्नका कारणहरूमा प्राध्यापक शर्माले भन्नुभए जस्तै चीनभित्र बढिरहेको ज्यालादर र सस्तोमा उत्पादन गरिराख्नपर्ने बाध्यता एउटा कारण

बताइएपनि त्यसभित्रको अर्को पाटो पनि छ । त्यो हो चीनमा दुर्घटनाग्रस्त हुने किसिमले बढीरहेको वातावरण प्रदुषण, त्यो सँगै उठ्दै गरेको जनआक्रोश र प्रदुषण घटाउन र नियन्त्रण गर्न चीन सरकारले अपनाउन थालेको कडा नीतिनियमहरू पनि त्यसको मुख्य कारण हो । त्यस्ता नीतिहरू मध्ये एक सन् २०१५ मा केन्द्रिय सरकारले ल्याएको 'इन्टीग्रेटेड रिफर्म प्लान फर प्रोमोटिङ्ग इकोलोजिक प्रोग्रेस' पनि एक हो ।

वास्तवमा विगतदेखि देखिदैं आएको चलन के हो भने वातावरण मैत्री उत्पादनहरूको लागत मुल्य अलि चर्को पर्ने भएकोले कम्पनीहरूलाई आफ्ना उत्पादन वातावरणमैत्री बनाउँदा मुनाफा कम हुन्छ । त्यसले त्यस्ता कम्पनीहरूले वातावरणीय कानुन र मापदण्ड खुकुलो भएका देशहरूमा सामान उत्पादन गर्ने उद्योगहरू स्थानान्तरण गर्ने गर्दछन् । विगतमा पनि पश्चिमा मुलुकहरूबाट थुप्रै त्यस्ता वातावरणीय हिसावले फोहरी उद्योगहरू अन्यत्र सारिएको थियो । अहिले पनि चीनमा प्रदुषण बढाउने कतिपय उद्योगहरू जर्मनी लगायतका बहुराष्ट्रिय कम्पनीहरूका नै छन् जबकि त्यस्ता कम्पनीहरूले आफ्नै देशमा भने त्यसरी प्रदुषित हिसाबले (कम लागतमा) उत्पादन गर्न सम्भव नै हुँदैन । जसले गर्दा त्यस्ता कम्पनीहरूले उद्योग स्थापना गर्नको लागि अल्पविकसित देशहरू रोजेका हुन्छन् जहाँ उनीहरूले केहि स्थानीयलाई रोजगारी त दिन्छन् तर बहुसंख्यकको मानिसको स्वास्थ्यमा प्रतिकुल असरपार्ने गरी वातावरण प्रदूषित बनाइरहेका हुन्छन् । कतिपय अवस्थामा त त्यस्ता वातावरणीय क्षति अपुरणीय र अपरिवर्तनीय हुन्छ ।

चीनको वातावरणीय ह्रास : आर्थिक विकासभित्र लुकेको पाटो

औद्योगिक क्रान्तिपछि बेलायतमा वायु प्रदूषणको मात्रा यति धेरै बढ्यो कि उद्योगहरूबाट निस्केका धुँवाले महिनौं दिनसम्म पनि लण्डन लगायतका सहरमा खुला सफा आकाश देख्न नसकिने भयो । उक्त अवस्था देखेर अंग्रेजी कवि शेलीले 'नर्क भनेको ठ्याक्कै लण्डन सहर जस्तै हुन्छ' भनेर व्यङ्ग्यात्मक टिप्पणी लेखेका थिए । शेलीले लण्डनको बारेमा टिप्पणी गरेको करिब दुई सयबर्षपछि चिनियाँ आकाशको धुवाँलाई एक वृत्तचित्र मार्फत त्यसरी नै देखाइएको छ । चिनियाँ टिभी पत्रकार चाई जिंगले चीनको भयावह वातावरणीय प्रदूषणलाई 'अन्डर द डोम' भन्ने वृत्तचित्र सार्वजनिक गरेकी थिइन् । सार्वजनिक भएको

तीन दिन भित्र १५० मिलियन पटक हेरिएको तर चौथो दिनमा चीन भित्र प्रतिबन्ध लगाइएको उक्त वृत्तचित्रले चीनको अहिलेको कहालीलाग्दो वातावरणीय संकटलाई उजागार गरेको छ (उक्त वृत्तचित्र यूटुवमा हेर्न सकिन्छ) । जिंगले उक्त वृतचित्रमार्फत् चिनियाँ सरकार नियन्त्रित तेल, कोइला, स्टील कम्पनी र त्यहाँको वातावरण विभागको असक्षमतामाथि प्रश्न उठाएकी छिन् । उक्त वृतचित्रलाई अमेरिकी वातावरणवादी आन्दोलन कि अगुवा अमेरिकी लेखिका रेचल कार्सनको प्रसिद्ध कृति 'साइलेन्ट स्प्रीङ' सँग पनि तुलना गरिएको थियो । 'साइलेन्ट स्प्रीङ' सन् १९६२ मा बजारमा आएपछि त्यसले अमेरिकी जनमानसमा वातावरणप्रतिको सचेतना ह्वात्तै बढायो र वातावरणीय आन्दोलनहरू चर्काइए, जसको कारण त्यहाँ नयाँ वातावरणीय मापदण्ड र कानुन मात्रै बनेन मानव स्वास्थ्य र वातावरणको रक्षा गर्ने मुख्य उद्देश्यले नयाँ निकाय इन्भाइरोमेन्टल प्रोटेक्सन एजेन्सी (इपीए) खडा गरियो । रेचल कार्सनको प्रभाव अमेरिकामा परे जस्तै चाई जिंगको प्रभाव चीनमा कतिको पर्छ हेर्न बाँकी नै छर । तर सत्य के हो भने चीनको वर्तमान वातावरणीय ह्रास साठीको दशकको अमेरिकाको भन्दा कयौं गुणा कहालीलाग्दो छ । जसमध्ये केही तथ्यांकहरू यस्ता छन् ।

अमेरिकाको येल विश्वविद्यालयले विश्वभरका विभिन्न देशहरूका वातावरणसँग सम्वन्धित आठ वटा क्षेत्रहरू (मानव स्वास्थ्यमा असर, वायुको गुणस्तर, पानी र सरसफाइ, जलस्रोत, वनजंगल, मस्त्यक्षेत्र, जैविक विविधता, जलवायु र ऊर्जा) समेटेर समग्र वातावरणीय निष्पादन सुचांक (Environmental Performance Index) प्रत्येक बर्ष प्रकाशित गर्दछ । जसलाई देशको वातावरणीय गुणस्तरको भरपर्दो सुचक मानिन्छ । सन् २०१६ को उक्त सुचांकमा मापन गरिएका विश्वभरका १८० देशहरू मध्ये चीनको समष्टीगत सुचांकको अवस्था ११९ औं नम्बरमा छ तर वायु गुणस्तरमा भने चीन १७९ औं स्थानमा परेको छ । अर्थात्, चीन विश्व कै दोस्रो उच्च वायु प्रदूषण भएको देशमा पर्दछ । चीनको आर्थिक र पूर्वाधार विकासको चमात्कारीक प्रगतिभित्र कति ठूलो वातावरणीय र मानव स्वास्थ्यको मूल्य लुकेको छ भन्ने कुरा उक्त सुचांकले देखाउँछ ।

वर्तमानमा चीन विश्वको सबैभन्दा धेरै कार्वन उत्सर्जक मुलुक हो । चीन एक्लैले पृथ्वीको कुल २८ प्रतिशत भन्दा बढी (सन् २०१५ को तथ्यांक अनुसार) कार्बन उत्सर्जन गर्दछ । प्रतिव्यक्ति कार्बन उत्सर्जनमा पनि चीनको उत्सर्जन दर हाल युरोपको हाराहारीमा पुगिसकेको छ । कार्बन लगायत हरितगृह ग्याँस

उत्सर्जनको कारण जलवायु परिवर्तन भएको र यसको कारण नेपाल लगायतका विश्वभरका हिमनदीहरू पग्लिरहेका छन् । जलवायु परिवर्तनको कारण नेपाल लगायत विश्वभर प्राकृतिक प्रकोप बढ्नको साथै मानव स्वास्थ्य, कृषि, जैविक विविधता र जलचक्र आदिमा नकारात्मक असर परिरहेको छ । वायु प्रदूषणको कारण चीनका जनताको मानव स्वास्थ्यमा गम्भीर प्रभाव परिरहेको अध्ययनहरूले देखाएका छन् । एक अनुसन्धानका अनुसार वायु प्रदूषणको कारण उत्तर चीनका बासिन्दाको सरदर आयू साढे पाँचवर्ष घटेको छ । ग्रीनपिस भन्ने एक वातावरणवादी संस्थाले सार्वजनिक गरेको प्रतिवेदन अनुसार चीनका ३६७ मुख्य सहर मध्ये ८० प्रतिशत सहरको वायुको प्रदूषण राष्ट्रिय मापदन्ड भन्दा अत्याधिक बढी छ । हाल विश्वभरका २० प्रदूषित ठूला सहरहरू मध्ये १६ वटा सहर चीनमा पर्दछन् । चीनको राजधानी बेइजिङलाई सुक्ष्म धुलो (पिएम २.५) को राजधानी भने पनि हुन्छ । सन् २०१५ को जाडो महिनामा चीनको राजधानी वेइजिङमा पिएम २.५ भनिने आँखाले देख्न नसकिने धुलोको सूक्ष्म कणको मात्रा ५०० माइक्रोग्राम प्रतिघनमिटर पुगेको थियो जुन विश्व स्वास्थ्य संगठनले सिफारिस गरेको भन्दा २० औं गुणा बढी हो । कार्वन डाइअक्साइड र पिएम २.५ मात्रै होइन, त्यहाँ सल्फरडाइअक्साइड उत्सर्जन पनि उतिकै बढ्दो छ । सल्फरडाइअक्साइडको कारण अम्लीय बर्षा हुने गर्दछ, जसले जलचर र जलीय चक्र, जंगलमा नकारात्मक असर पुर्‍याउँछ । एक अध्ययन अनुसार चीनमा बढ्दै गएको अम्लिय बर्षाको मूल्य १.३२ विलियन डलर बरावर छ ।

चीन भित्र जल प्रदूषणको अवस्था पनि डरलाग्दो नै देखिन्छ । भनिन्छ चीनका ७० प्रतिशत भन्दा बढी नदी र ताल तलैयाहरू प्रदूषित छन् । जसको प्रमुख कारण उद्योगहरूबाट निस्कने घातक रसायन हो । औद्योगिक प्रदूषणको कारण त्यहाँका एक चौथाई भन्दा बढी नदीहरूका पानीलाई मानिसले छुन समेत अयोग्य हुनेगरी वर्गिकरण गरिएको छ । एक अनुसन्धान प्रतिवेदनका अनुसार चीनका ६६० सहरहरू मध्ये दुई तिहाई भन्दा बढी सहरहरूमा पिउने लगायत पानीको संकट छ । वायु र जल प्रदुषण मात्रै होइन, चीनको लगभग १० प्रतिशत भन्दा बढी खेती योग्य माटो भारी धातु (Heavy Metals) लगायतका अन्य औद्योगिक रासायनिक तत्वहरूको कारण प्रदूषित छ । साना किसानहरू ठूला कम्पनीले प्रदूषित बनाएका त्यस्ता माटोमा खेती गर्न बाध्य छन् । त्यस्ता भारी धातुले प्रदूषित माटोमा उब्जाउ गरिएका खाद्यान्न, फलफुल, तरकारी

सबैजसो दूषित नै हुन्छन् जसलाई खाएमा मानव स्वास्थ्यमा प्रतिकुल असर पुग्दछ । माटो प्रदूषणमा मात्रै होइन भूक्षयीकरणमा पनि चीन अग्रणी छ । चीनको भूक्षयीकरणले २१ प्रतिशत जमिनलाई असर गरेको छ, जुन विश्वको सवैभन्दा उच्च दर हो ।

यस्ता वातावरणीय प्रदूषणहरूको नकारात्मक असर मानव स्वास्थ्यमा मात्रै परेको होइन चीनको समग्र अर्थतन्त्रमा परिरहेको छ र त्यो मात्रा निरन्तर बढ्दो छ । पेकिङ विश्वविद्यालयले गरेको अर्को अनुसन्धान अनुसार सन् २०१३ मा मात्रै वायु प्रदूषणको कारण चीनमा १६ लाख वच्चाहरूको अल्पाआयू मै मृत्यू भएको जनाइएको थियो । हेल्थ इफेक्स्ट इन्टिच्युटका अनुसार चीनमा यतिखेर पिएम २.५ मृत्यूको मुख्य कारकहरू मध्ये पाँचौ नम्बरमा पर्दछ । पिएम २.५ ले ससाना वच्चाहरूलाई धेरै असर गर्ने भएकोले होला बेइजिङका कतिपय प्राइभेट स्कुलहरू ठुला हावा भरिएका त्रिपालजस्ता तम्बु (डोम) हरू निर्माण गरेर त्यसभित्र विद्यार्थीहरूलाई पढाउन थालिएको थियो । त्यस्ता तम्बुभित्र हावालाई छानेर पठाइन्छ ताकि बच्चाहरूले स्वच्छ स्वास फेर्न सकुन् । सन् २०१४ मा यो खबरलाई पश्चिमा संचारमाध्यामले जोडतोडले प्रचारप्रसार गरेका थिए । केहि बर्ष यता प्रदूषणको आर्थिक मुल्यपनि बढ्दै गएको छ । न्यूर्योक टाइम्सका अनुसार सन् २०१० मा वातावरणीय ह्रासको मुल्य २३० विलियन डलर अर्थात त्यहाँको कुल ग्राहर्स्थ उत्पादनको हिसाबले ३.५ प्रतिशत थियो जुन सन् २००४ को तुलनामा तीन गुणा बढेको हो । आगामी दिनहरूमा त्यसको आर्थिक असर भनै बढ्ने अनुमान छ । अर्गानाइजेसन फर इकोनोमिक कोअपरेसन एण्ड डेभलपमेन्ट (ओइसिडी) को एक अध्ययन प्रतिवेदन अनुसार, धुँवाको अर्थात वायु प्रदूषणको लगायतका कारणहरूले कामदार विरामी परेर विदा लिने, उनीहरूको स्वास्थ्य खर्च बढ्ने र कृषि उत्पादनमा कमि हुने लगायतका कारणले चीनको अर्थतन्त्रको बृद्धिदर सन् २०६० सम्ममा २.५ प्रतिशतमा खुम्चने छ । त्यस्तै एक अध्ययन अनुसार खेतीयोग्य जमिनको माटो प्रदूषण सफा गर्न वा माटोको उपचार गरेर पुनः प्राकृतिक अवस्थामा फर्काउन मात्रै अरबौं डलर लाग्न सक्दछ । वातावरण मुख्यतः वायु, जल र माटो प्रदूषणको कारण मानव स्वास्थ्य र अर्थतन्त्रमा मात्रै नकारात्मक असर पुगेको छैन, त्यसले सामाजिक आक्रोश पनि फैलाएको छ । सन् २०१३ मा वातावरण संरक्षण र प्रदुषणको विरोधमा ७०० भन्दा बढी विरोध प्रदर्शनहरू भएका थिए जुन अघिल्लो बर्षभन्दा

३१ प्रतिशतले बढेको हो । यदि चीन खुल्ला र प्रजातान्त्रिक समाज हुन्थ्यो भने त्यो सामाजिक आक्रोशको ज्वाला भयावह हुने सहजै अनुमान गर्न सकिन्छ ।

वान बेल्ट वान रोडमा पर्यावरण

चीनमा नीतिगत तहमा भइरहेका पछिल्ला गतिविधी र प्राथमिकता हेर्दा उनीहरूले अहिले वातावरण सुधारलाई प्रमुख प्राथमिकतामा राख्न थालेको छन् । त्यससम्बन्धी नयाँ नीति र मापदण्डहरू बनाउने र त्यसलाई कार्यान्वन गर्ने काम द्रूत गतिमा भइरहेको छ । त्यसैको कारण चीनको कहालीलाग्दो वातावरणीय फोहरलाई वान वेल्ट वान रोड परियोजना मार्फत अन्यत्र स्थानान्तरण भएर अन्य देशका स्वच्छ वातावरण प्रदूषित हुने हो कि भन्ने चिन्ता यस आयोजनाप्रतिको प्रमुख वातावरणीय चिन्ता हो ।

किनभने यस परियोजनाले समेट्ने कतिपय देशहरूमा वातावरणीय मापदण्ड र कानुन छैनन् कतिपयमा भने त्यस्ता मापदण्ड र कानुन बनेपनि खुकुलो छ । त्यसको साथै चिनियाँ कम्पनिहरू विश्वभर नै कमसल वातावरणीय र सामाजिक मापदण्ड अपनाउनेमा वदनाम छन् । चीनमा विदेशमा काम गर्ने कम्पनीहरूलाई वातावरणीय र सामाजिक मापदण्ड पुरा नगरेमा कारवाही गर्न सकिने किसिमका कानुनहरू पनि खुकुलो छ । यसै पुस्तकमा प्राध्यापक सूर्यराज आचार्यले नेपालका हिमाली भेगहरू स्वच्छ वातावरण भएकोले त्यस्ता ठाउँमा वान बेल्ट वान रोड परियोजना बनेपछि सेमी कन्डक्टर उद्योगहरू स्थापना गर्न सकिने बताउनु भएको छ । तर हामीले त्यस्ता उद्योगहरू राख्ने सोच्नुभन्दा पहिले कमसल वातावरणीय मापदण्ड अपनाउनेमा वदनाम चिनियाँ उद्योगहरू वेलगाम भित्र्याउँदा हाम्रा स्वच्छ हिमाल र पहाडहरूलाई प्रदूषित बनाउने हुन् कि भन्नेमा चनाखो हुन आवश्यक छ । किनभने अगि नै चर्चा गरिसकिएको छ यो परियोजनाको उद्देश्य प्रदूषण सघन उद्योगहरूको स्थानान्तरण पनि एक हो । त्यसकारण त्यस्ता कम्पनीहरूलाई भित्राउनु अगि हामीले राम्रो वातावरणीय मापदण्ड बनाएर त्यसको आधारमा मात्रै उत्पादन अनुमति दिनुपर्दछ । यद्यपी प्राध्यापक शर्माका अनुसार अझैपनि साना तथा मध्यमस्तरको उद्योगहरू कसरी बनाउने र सिमापार व्यापारलाई सहजिकरण गर्ने जस्ता विषयमा अध्ययन भएको छैन । त्यस्ता अध्ययनमा वातावरणीय प्रभावका बारेमा थप अध्ययन हुन जरूरी छ ।

वान बेल्ट वान रोड परियोजनाको मुख्य लगानीकर्ता एसियन पूर्वाधार विकास बैंकलाई विश्वमा विद्यमान विकास बैंकहरू जस्तै विश्व बैंक र एसियाली विकास बैंकहरू जस्तो वातावरणीय मापदण्ड स्पष्ट नभएको भनेर आलोचना गर्ने गरिन्छ । यद्यपी उक्त बैंकले आफ्नो लगानी चुस्त (lean), सफा (clean) र हरित (green) हुने र लगानी गर्दा मानव स्वास्थ्य र वातावरणमा पर्ने असरको बारेमा अन्तर्राष्ट्रिय वातावरणीय मापदण्डहरू अवलम्बन गरेर मात्रै लगानी गर्ने जनाएको छ । भर्खरै उक्त बैंकले जारी गरेको वातावरणीय र सामाजिक ढाँचा (environmental and social framework) प्रति वातावरणवादी संस्थाहरूले अपूर्ण र अपर्याप्त भनी टिप्पणी गरिरहेका छन् । यद्यपी उक्त फ्रेमवर्कले जलवायु परिवर्तन, लैगिंक समानता, जैविक विविधता र परिस्थितिकिय प्रणाली संरक्षण र आयोजनाबाट विस्थापित हुने जनताहरूको पुनर्स्थापना, आदीवासीका हकहित जस्ता कुराहरूलाई पनि समेटेको छ । वातावरणसँग सम्वन्धित कतिपय कुराहरूमा उक्त बैंकको मापदण्ड विश्व बैंकको मापदण्डभन्दा पनि प्रगतिशिल रहेको छ । जस्तै उक्त बैंकले उष्ण प्रदेशीय वन (tropical forests) र प्राचीन वनहरू (old growth forests) को व्यावसायीक फडानी (commercial logging) गर्ने योजनाहरूमा आफूले लगानी नगर्ने भनेको छ । तर आदीवासी वाहुल्य क्षेत्रहरूमा निर्माण आयोजना बनाउँदा भूमिपुत्र आदीवासीहरूको सहमति लिनपर्ने एशियाली विकास बैंकहरूका मापदण्डहरू भने उक्त बैंकले राखेको छैन । उक्त फ्रेमवर्कमा प्रयोग गरिएका भाषाहरू अपूर्ण छ र वातावरणीय प्रभाव मुल्यांकनको मापदण्ड पनि अलि खुकुलो छ । त्यसैगरि यस परियोजनाको मुख्य दस्तावेज हेर्दा पनि हरित विकासलाई अबलम्वन गर्ने, वातावरणीय दिगोपना र पूर्वाधार र औद्योगिक विकासका नकारात्मक असरबाट वातावरण रक्षा गर्ने स्पष्ट नीतिगत मार्गदर्शनहरू छैनन् ।

सडकले खोल्ने प्यान्डोरा बक्स

इतिहासदेखि अहिलेसम्म सडकमार्ग होस् या रेलमार्ग त्यस्ता यातायात सञ्जाल निर्माणको निश्चित भूराजनैतिक कारण हुन्छ । भूराजनैतिक हिसाबले यातायात सञ्जाल प्राकृतिक स्रोत सम्पन्न ठाउँहरूसम्मको पहुँच र त्यसको सुरक्षाको लागि बनाइन्छ । जस्तै वेलायतको उपनिवेश भएको समयमा इष्ट इण्डिया कम्पनीले भारतमा विस्तार गरेको रेलसञ्जालको मुख्य उद्देश्य अंग्रेजी

सैन्यवललाई भारतीय विद्रोह दबाउनको लागि सहज होस् भन्नको लागि थियो भने अर्को उद्देश्य भारतीय कपासको ढुवानी गरेर पानीजहाज भएको ठाउँसम्म पुऱ्याइ बेलायतका सुती कारखानाहरूमा सहज हिसाबले पुऱ्याउनको लागि गरिएको थियो । अहिले औपनिवेशिक चेतना कायमै छ भन्न सकिन्छ, सडक निर्माणको भूराजनीतिलाई नियाल्दा । किनकी शायद त्यसैको सिको गर्दै अरूणाचल प्रदेशमा भारतले बनाइरहेको र स्तरउन्नति गरिरहेको सडक सञ्जालको भूराजनैतिक उद्देश्य पनि प्राकृतिक स्रोतले धनी तर चीन र भारत दुवैले दावी गरिरहेको अरूणाचल प्रदेशको स्रोतसम्मको पहुँच विस्तार नै हो । भूराजनैतिक कारण जे भएपनि सडक निर्माणले सुगमता बढाउँछ, आर्थिक समृद्धिलाई सहयोग गर्दछ । स्थानीय जनतालाई बजार र स्वास्थ्य सेवासँगको पहुँचलाई पनि सडकले सहज तुल्याउँछ । खास भन्ने हो भने सडक वा यातायातको सञ्जाल निर्माणले नयाँ ठाउँमा प्यान्डोरा बक्सलाई खोल्ने काम गर्दछ । त्यो प्याडोरा बक्सभित्र थुप्रै अवसरहरू मात्रै आएका हुदैनन्, चुनौतिहरू पनि हुने गर्दछन् ।

रेल, सडक लगायतका यातायातले स्थानीय, साँस्कृतिक र मानवीय सम्बन्धहरूलाई एक आपसमा जोड्ने काम गर्दछ । सडकले मानवकेन्द्रित सम्बन्धलाई जोडेपनि वातावरणका अवयवहरूलाई टुक्राउने, भत्काउने र बिगार्ने काम गर्दोरहेछ । कुनै पनि परिस्थिकीय प्रणाली (इकोसिस्टम) लाई चिरेर जाने सडक मार्गले त्यहाँको वन्यजन्तुको जनसंख्यालाई एक आपसमा छुट्याउँछ । वन्यजन्तुले हजारौं बर्षदेखि सहज रूपमा चाहर्ने र दगुर्ने ठाउँमा सडक तगारो बन्न पुग्ने रहेछ । विश्वमा वन्यजन्तु मारिनुको कारणहरू मध्ये सडक दुर्घटना पनि एक प्रमुख हो । त्यस्तै सडकले व्यापार बढाएपनि वातावरणीय हिसाबले ध्यान नपुऱ्याइ बनाएको सडकले जैविक विविधता घटाउने रहेछ । वनजंगल विनाश गर्न सघाउने रहेछ । तथ्यांक हेर्ने हो भने दक्षिण अमेरिकामा अमेजन लगायत विश्वमा धेरैजसो वनविनाश सडकको निश्चित परिधी भित्र हुने गरेकोछ । त्यसैकारण पर्यावरणसँग सम्वन्धित विज्ञहरूले सडकलाई जंगल विनाशको वीऊ पनि भन्ने गर्दछन् । त्यस्तै गरी जंगलमा डडेलो लाग्नको प्रमुख कारण सडक पनि एक हो । नेपालको सन्दर्भमा भन्दा भूक्षयको एउटा प्रमुख कारण सडक निर्माण हो । जथाभावी डोजर आतंकको कारण कमजोर पहाडमा पहिरो र भूक्षय भइरहेको यत्रतत्र देख्न सकिन्छ । अध्ययनहरूले नेपालमा पहिरो जाने क्षेत्र सडक र बाटो बरपर नै बढी भएको देखाएका छन् ।

सडकले एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा मानव आवश्यकताका सामान लाने ल्याउने मात्रै गर्दैन, आर्थिक र वातावरणीय हिसावले नोक्सानी गर्ने मिचाह प्रवृतिका झार (invasive species) हरूको ओसारपसारमा पनि सडक माध्याम बन्ने रहेछ । त्यस्तै सडकले वस्तुहरूको पहुँचलाई सहज बनाए पनि त्यो सँगै विभिन्न वातावरणीय समस्याको स्थानान्तरण हुने रहेछ । उदाहरणको लागि चीनमा काठ काट्न प्रतिवन्ध लगाए लगत्तै रसिया चीन सिमानामा पर्ने छिमेकी रसियाको जंगल सखाप भयो, किनभने ती भू-भागहरू सडकमार्फत् जोडिएका थिए । नेपालको चुरेको विगत एकदसक यता भएको कहाली लाग्ने प्राकृतिक दोहनको मुख्यकारण त्यस क्षेत्रको सहज 'कनेक्टीभिटी' हो । जसरी चुरेको दोहनको एउटा कारण भौगोलिक सहजता र कनेक्टीभिटी बनेको छ त्यसरी नै वान बेल्ट वान रोडका हाँगाविंगा मार्फत कनेक्टीभीटी बढ्न साथ हाम्रा पहाडका जंगलहरू पनि त्यसरी नै सखाप नहोला भन्न सकिन्न । तिब्वतबाट हाम्रो हिमाली भेग भएर पहाड र तराईतिर झर्ने यस्ता सडकमार्गहरू अहिले खासै विनाश नभएको वा तराईको तुलनामा कम मानविय अतिक्रमणमा परेको तल्ला हिमाली जंगलहरू विनाशको कारण त बन्ने होइन भन्ने चिन्ता स्वाभाविक हो ।

चीन अहिले विश्व कै सबैभन्दा बढी काठ उपभोग गर्ने देशहरू मध्येमा तेस्रो नम्बरमा पर्दछ । विगतमा चीन भित्र व्यापक वनजंगल फडानी भएकोले चीनभरी वृक्षारोपण कार्यक्रम सफलताको साथ अगाडि बढीरहेको छ । त्यसमा चीनले ठूलो सफलतापनि पाएको छ जसको कारण चीनमा वनजंगल क्षेत्र फैलदो छ । तर चीनले घरभित्रको काठको मागलाई ठूलो परिमाणमा मलेशिया, पपुवा न्यूगिनी, अष्ट्रेलिया जस्ता देशबाट आयात गरी पूर्ति गर्ने गर्दछ । अहिले पनि नेपालका कतिपय हिमाली जिल्लाहरूबाट विभिन्न भौगोलिक कठिनाइका बावजुद पनि साना परिमाणमा काठ तिब्बततिर निकासी हुने गर्दछ । यदि यस परियोजनामार्फत् नाका र यातायातमा सहजता हुन गएमा उत्तरतर्फ काठ निकास बढ्न गई तुलनात्मक हिसाबले हुर्कन र बढ्नको लागि लामो समय लाग्ने तल्ला हिमाली र उच्च पहाडी भेगका वनजंगलहरू सखाप हुनसक्नेतिर सजग हुन जरूरी छ । त्यसैगरी हिमाली क्षेत्रमा अझैपनि सरकारको उपस्थिति प्रायः शून्य छ त्यसमा सडक निर्माणले त्यहाँको वन्यजन्तु चोरी, जैविक स्रोतहरूको गैह्रकानुनी संकलनलाई नबढाउला भन्न सकिन्न । अहिलेपनि नेपालको हिमाली भेगबाट वन्यजन्तु र त्यसका अंग र यार्सागुम्बा लगायतका जडिवुटीहरूको अवैध

चोरी निकासी उत्तरतिर भइरहेको छ । सडकसञ्जाल निर्माणसँगै त्यो परिमाण बढ्न सक्नेतिर हामी सजग हुनै पर्दछ ।

अर्को महत्वपूर्ण पाटो जुन जुन नाकाहरूबाट (जस्तै ओलाङचुङगोला, किमाथाङ्का, लामाबगर, कोराला र सिमीकोट) नेपाल चीन सडक बनाउने वा रेलमार्ग ल्याउने कुरा भइरहेको छ त्यस्ता नाकाहरू सबैजसो नेपालको संरक्षित क्षेत्रहरू भित्र पर्दछन् । उदाहरणको लागि ओलाङचुङगोला कञ्चनजंघा संरक्षण क्षेत्र भित्र छ, किमाथाङ्का मकालुवरूण राष्ट्रिय निकुञ्जभित्र पर्दछ, लामावगर गौरी शंकर संकास्रक्षण क्षेत्र भित्र छ र अहिलेको केरूङ पनि लाङटाङ्ग राष्ट्रिय निकुन्ज भित्र पर्दछ । भनिएका त्यस्ता सडकहरू अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुसार निर्माण हुने हुँदा अहिलेका नेपालका सडकहरू भन्दा फराकिलो र फरक हुनेछ । त्यस्ता सडकहरू हाम्रा संरक्षित क्षेत्र भएर बनाउँदा त्यसले त्यहाँको जैविक विविधतामा कस्तो असर पर्ला त्यसतिर पनि भरपर्दो वैज्ञानिक अध्ययन र अनुसन्धान हुन जरूरी छ । रविन्द्र अधिकारीले भन्नु भएजस्तै हामीले सडक, नाका निर्माण गर्ने भन्ने कुराबारे वैज्ञानिक तथा व्यवहारिक अध्ययन, अनुसन्धान र तयारी गर्न सकेका छैनौं । त्यस्तो वैज्ञानिक तथा व्यवहारिक अध्ययन अनुसन्धानको गृहकार्य गर्न जरूरी मात्रै होइन ढिला भइसकेको छ ।

हिमाली क्षेत्रको वातावरणीय संवेदनशिलता

पहाड र नदीको विषेश सम्बन्धको बारेमा चिनियाँ वादशाह ताउ तु यू ले ३,६०० वर्ष अगाडि यस्तो भनेको थिए, 'यदि नदी जोगाउन छ भने पहिला पहाडलाई जोगाऊ' । यो कुरा संसारभरका पहाड र विषेशगरि हिन्दकुश हिमालय क्षेत्रको लागि झनै उपयुक्त हुन्छ । किनभने यहाँको हिमाली क्षेत्रमा हिउँदमा हिउँ जम्दछ र गर्मी याममा हिउँ पग्लेको पानीले यसक्षेत्रका तल्ला तटिय क्षेत्रहरूमा बस्ने बासिन्दालाई पानी लगायत विभिन्न किसिमका वातावरणीय सेवा सुविधा प्रदान गर्दछ । हिमालय क्षेत्र र तिब्बतको उच्च समस्थलीले दक्षिण एशियाको जीवनस्रोत अर्थात यहाँको मनुसुनलाई नियन्त्रण गर्दछ । हिमालय क्षेत्र यसको मनसुन तल्लातटिय क्षेत्रमा १ अर्ब ४० करोड मान्छेहरूको पानीको मुख्य मुहान हो जसको कारण यसपर्वत क्षेत्रलाई एशियाको पानीको टावर पनि भनिन्छ । अहिलेसम्म हिमाली क्षेत्रका बासिन्दाले पनि जानी नजानि यस विशाल पानीको मुहानलाई फोहर पार्ने र प्रदुषित तुल्याउने काम गरेका छैनन् जसको कारण

पहाड तथा तराईका वासिन्दाले स्वच्छ पानीको उपयोग गरिरहेका छन् । त्यसकारण हिमालय क्षेत्रहरूमा उद्योगको स्थापना गर्ने सोच राख्ने हो भने हामी यस क्षेत्रको असिमित महत्वसँग जानकार मात्रै होइन संवेदनशील हुनैपर्दछ । त्यसैपनि यो क्षेत्र जलवायु परिवर्तनको सबैभन्दा बढी चपेटामा परेको क्षेत्र हो । त्यस क्षेत्रमा वातावरणीय प्रदूषण बढाउने, वनजंगल फडानी पनि हुने र जलवायु परिवर्तनको असर पनि पर्ने हो भने ती सबैको संयुक्त असर भयावह हुनसक्छ । यस्तो किसिमको पर्यावरणीय संकटको चर्को वातावरणीय मुल्य त छदैछ । त्यसले नयाँ किसिमको सामाजिक द्वन्द पनि क्षेत्रिय हिसाबमा नबढाउला भन्न सकिदैन । त्यसतर्फ हामीले विशेष ध्यान दिन आवश्यक छ । त्यसको लागि हामीले चीनको वर्तमान वातावरणीय विनाशबाट पनि शिक्षा लिन सक्छौं ।

अर्को कुरा वान बेल्ट वान रोड परियोजना साकार भएमा नेपालले के बेच्ने, कस्ता उद्योगहरू स्थापना गर्ने भन्ने कुराको अध्ययन हुन बाँकी नै भएतापनि पर्यटन र कृषि र जैविक विविधतामा आधारित उद्योगहरूबाट नेपालले लाभ लिन सक्नेमा आशावादी हुने ठाउँ छ । तर ती दुवै उद्यमको लागि वातावरणको संरक्षण पहिलो सर्त हो । प्रमुख कृषि उत्पादनहरूमा नेपालले भारत वा चीन दुवैसगँ मूल्य र उत्पादन मात्रामा प्रतिस्पर्धा गर्न सक्ने अवस्था छैन । नेपालले जैविक विविधतामा आधारित केहि 'निश' (niche) जैविक र कृषि उत्पादनहरू निर्यात गर्नसक्छ । त्यसको लागि नेपाललाई चीनको प्रदूषण आयात गर्ने क्षेत्रको रूपमा होइन, अर्गानिक र प्रदूषणमुक्त क्षेत्र बनाउन आवश्यक छ । त्यसकारण चीनले खोल्ने बेल्ट र रोडमा हाम्रा स्थान सुरक्षित गर्न त्यस्तो मौलिक उत्पादनहरू हाम्रो लागि के होला ? भन्ने बृहत अध्ययन हुन आवश्यक छ ।

दोस्रो सम्भावनाको क्षेत्र भनिएको पर्यटन पनि पर्यावरणसँग नै सम्बन्धित छ । नेपालमा धार्मिक र साँस्कृतिक पर्यटन संचालनमा भएतापनि नेपालको पर्यटनको अन्तर्राष्ट्रिय ब्राण्ड भनेको हिमाली पर्यटन (mountain tourism) नै हो । नेपालको पर्यटनको २० देखि २५ प्रतिशत भाग हिमाली पर्यटनसँग सम्बन्धित छ । संरक्षण क्षेत्र र हिमाली पर्यटनलाई जोड्ने हो भने नेपालको कुल पर्यटनको आधा हिस्सा पर्यापर्यटन (ecotourism) ले ओगट्दछ । पर्यापर्यटन स्थानिय बासिन्दाको लागि जीविका धान्ने र देशको आर्थिक उत्पादनको माध्याम हो । एकातिर हामी यस वान बेल्ट वान रोड परियोजनासँगै पर्यटकको संख्या बढाउने सपना देखिरहेका बेला पर्यटनको मुलआधार अर्थात पर्यावरणलाई नष्ट

गर्नसक्नेतिर आँखा चिम्लन हुँदैन । पर्यटनबाट नेपालले फाइदा लिने हो भने नेपालको वातावरणीय सन्तुलन जैविक विविधता, साँस्कृतिक विविधता जोगाउन हामी चनाखो हुनैपर्दछ । नेपालमा पर्यटकलाई चाहिने सुविधासम्पन्न होटल बनाउने, अन्य पूर्वाधारहरू बनाएपनि यहाँको पर्यावरण सन्तुलित भएन र वातावरण प्रदूषण पनि धेरै भयो भने पर्यटकहरू आउँदैनन् । आएका पनि भ्रमण छोट्याएर जान्छन् । त्यो कुरा चीनमा पनि देखिएको थियो । सन् २०१२ देखि २०१३ सम्म चीनमा मुख्य सहरहरू बेइजीङ, सांघाई, हान्जु लगायतका सहरहरूमा पर्यटकको संख्या उल्लेख्य घट्नुको कारण त्यहाँको वायु प्रदूषण थियो । अहिले काठमाडौंमा पनि बढिरहेको वायु प्रदूषणको कारण पर्यटन उद्योगमा परेको असरको बारेमा अध्ययन जरूरी छ । जसले गर्दा नीतिनिर्माता र आम मानिसलाई सचेत पार्न सकियोस् । समग्रमा पर्यावरणमा आधारित पर्यटनमा आफ्नो समृद्धिको भविष्य देख्ने देशले पर्यावरणको हेक्का नगरी भौतिक पूर्वाधार विकासमा अग्रसर हुनु भनेको विकासको आधारभुत तत्व नै समाप्त पार्नु हो ।

निष्कर्ष

नेपाल अहिलेको विश्वमा प्रचलित विकास प्रक्रियाको पछिल्लो खेलाडि (late comer) हो । पछि आउनेको फाइदा भनेको अघिल्लाहरूले गरेका गल्ती र कमजोरीहरूबाट पाठ सिक्ने र त्यसलाई सुधार र विकास गर्ने हो । हरेक कुराको सुरूवातमा भद्रगोल, अपूर्ण र अन्यौल हुनेगर्छ, विकास पनि त्यस्तै हो । जसरी विद्युतिय पत्र (इमेल) को दुनियाँमा पछि आएको जिमेलले याहूलाई उछिन्यो जसरी सामाजिक सन्जालको दुनियाँमा पछि आएको फेसवुकले माइस्पेसभन्दा चर्चित र स्थापित भयो त्यसरी नै विकासको दुनियाँमा पछि प्रवेश गर्न लागेको नेपालको पनि मौलिक (original) नयाँ विकास मोडल बनाउने र लागु गर्नसक्ने र स्थापित हुने प्रचुर सम्भावना छ । नेपालको छिमेकी भुटानले त्यस्तो गर्ने प्रयास गर्न खोजेको छ । गत दुई दशकमा नेपाल दुई ठूला छिमेकी मुलुक चीन र भारतको आर्थिक विकासको रमिते दर्शक मात्रै भएर बस्यो । वान बेल्ट वान रोड जस्ता परियोजनामा अब हामीले नयाँ भूमिका खोजेर खेल मै प्रवेश गर्न ढिलो गर्न हुन्न ।

❍

नेपाल अध्ययन केन्द्रद्वारा आयोजित अन्य प्रवचन श्रृङ्खलाका

संक्षिप्त प्रतिवेदन तथा प्रस्तुतिहरू

खाली पेज

नेपाल अध्ययन केन्द्र, काठमाडौ र रोजा लक्जम्बर्ग फाउण्डेशनबीच सन् २०१६ देखि २०१८ बीच भएका प्रवचन श्रृंखलाहरू

सन् २०१६ मा गरिएका प्रवचन श्रृंखलाहरू, विषय, मिति र स्थान

१ **पहिलो श्रृंखला :** नेपालको सन्दर्भमा एक क्षेत्र (पाटो) र एक बाटो (ओबर) "Deliberation on One Belt One Road in the Context of Nepal " विषयकमा मितिः २९ जुलाई २०१६ र स्थानः इन्द्रेनी फुडल्याण्ड, नयाँ बानेश्वर, काठमाडौं ।

२. **दोस्रो श्रृंखला :** नेपाल भारत : सन् १९५० को सन्धी "Nepal-India Relation :The Treaty of 1950" विषयकमा मितिः १७ अगस्त २०१६ र स्थानः इन्द्रेनी फुडल्याण्ड, नयाँ बानेश्वर, काठमाडौं ।

३. **तेस्रो श्रृंखला :** नेपाल चीन सम्बन्ध : नयाँ सन्धीको सम्बन्ध "Nepal China Relations:The Context of New Treaty" विषयकमा मितिः २० सितम्वर २०१६ र स्थानः इन्द्रेनी फुडल्याण्ड, नयाँ बानेश्वर, काठमाडौं ।

४. **चौथो श्रृंखला :** नेपाल भारत र चीनबीचको त्रिपक्षीय सहकार्य "Trilateral Cooperation amid Nepal, India & China" विषयकमा मितिः ११ नवम्बर २०१६ र स्थानः इन्द्रेनी फुडल्याण्ड, नयाँ बानेश्वर, काठमाडौं ।

५. **पाँचौ श्रृंखला :** नेपालको संविधान : संसोधन र कार्यान्वयन "Constitution of Nepal : Amendment and Implementation" विषयकमा मितिः ०९ दिसम्बर २०१६ र स्थानः इन्द्रेनी फुडल्याण्ड, नयाँ बानेश्वर, काठमाडौं ।

सन् २०१७ मा गरिएका प्रवचन श्रृंखलाहरू, विषय, मिति र स्थान

१. **पहिलो श्रृंखला :** नेपालको सार्वजनिक शिक्षाको सुदृढिकरण "Strengthening Public Education In Nepal" विषयकमा मितिः २७ फेब्रुअरी २०१७ र स्थानः इन्द्रेनी फुडल्याण्ड, नयाँ बानेश्वर, काठमाडौं ।

२. **दोस्रो श्रृंखला :** नेपालको स्थानीय निर्वाचन र विकासका सवालहरू "Local Election & Development Issues of Nepal" विषयकमा मितिः २४ मार्च २०१७ र स्थानः होटल हार्दिक वागवजार, काठमाडौं ।

३. **तेस्रो श्रृंखला :** नेपालको संविधानको कार्यान्वयनका लागि संचारमाध्यमको भूमिका "Role of Media for the Implementation of Constitution of Nepal" विषयकमा मितिः ३१ मार्च २०१७ र स्थानः यूनियन हाउश, अनामनगर, काठमाडौं ।

४. **चौथो श्रृंखला :** राष्ट्को विकासका लागि विज्ञान तथा प्रविधिमा लागनी "Investing in Science & Technology for National Development" विषयकमा मितिः ०८ जून २०१७ र स्थानः होटल हार्दिक वागवजार, काठमाडौं ।

५. **पाँचौ श्रृंखला :** नेपालको विकास : कुन बाटो ? । "Nepals Development : Which Way ?" विषयकमा मितिः ०३ अगस्त २०१७ र स्थानः होटल हार्दिक वागवजार, काठमाडौं ।

६. **छैठौं श्रृंखला :** आइटी अर्थतन्त्र तथा ई गभर्न्यान्स : सम्भावना र चुनौतिहरू "It Economy & E-Governance : Prospects & Challenges ?" विषयकमा मितिः ०५ अगस्त २०१७ र स्थानः होटल हार्दिक वागवजार, काठमाडौं ।
७. **सातौ श्रृंखला :** मार्क्सवादी नारीवाद : छलफल । "Marxist Feminism : A Debate विषयकमा मितिः ११ नवम्वर २०१७ र स्थानः होटल हार्दिक वागवजार, काठमाडौं ।
८. **आठौ श्रृंखला :** आमा निर्वाचन पश्चात् : संक्रमणकालको अन्त ? "Election & Aftermath : Is Transition Over ?" विषयकमा मितिः ११ नवम्वर २०१७ र स्थानः होटल आर्किड, त्रिपुरेश्वर, काठमाडौं ।
९. **नवौ श्रृंखला :** नेपालका आमसञ्चार माध्यमको अर्थराजनीति । "Political Economy of Mass Media in Nepal ?" विषयकमा मितिः २८ दिसम्वर २०१७ र स्थानः काठमाडौं त्रिभुवन विश्वविद्यालय, हात्तिवन ललितपुर नेपाल ।
१०. **दशौं श्रृंखला :** समानुपातिक प्रतिनिधित्व : के यस्ले घोषित उद्देश्यलाई सघाउ पुऱ्याइरहेकोछ ? "Proportional Representation on : Is it Serving the Declared Objective ? विषयकमा मितिः २९ दिसम्वर २०१७ स्थानः होटल हार्दिक वागवजार, काठमाडौं । ।
११. **एघारौं श्रृंखला :** नेपालको वाम एकताका लागि वैचारिक आधारहरू "Theoretical Basis for Left Unity in Nepal ?" विषयकमा मितिः ३१ दिसम्वर २०१७ स्थानः होटल हार्दिक वागवजार, काठमाडौं ।

सन् २०१८ मा गरिएका प्रवचन श्रृंखलाहरू, विषय, मिति र स्थान

१. **पहिलो श्रृंखला :** नेपालको जनस्वास्थ्यको अर्थराजनीति "Political Economy of Public Health in Nepal" विषयकमा मितिः २९ मार्च २०१८ स्थानः काठमाडौं मिटिंग प्वाइन्ट फाल्सा, बबरमहल काठमाडौं ।
२. **दोस्रो श्रृंखला :** मार्क्सवाद र स्वमुक्ति एजेन्सी "Marxism & Self-Emancipatory Agency" विषयकमा मितिः ११ अगस्त २०१८ र स्थानः इन्द्रेनी वान्क्वेट, नयाँ बानेश्वर, काठमाडौं ।
३. **तेस्रो श्रृंखला :** सामाजिक संरचना र लैगिंक हिंसा "Social Structure & Gender Violence" विषयकमा मितिः ३० सेप्टेम्वर २०१८ र स्थानः इन्द्रेनी वान्क्वेट, नयाँ बानेश्वर, काठमाडौं ।
४. **चौथो श्रृंखला :** हालको नेपाली वाम आन्दोलनका समस्या र निकास "Contemporary Left in Nepal : Problem & Way Out" विषयकमा मितिः ०८ दिसम्वर २०१८ र स्थानः इन्द्रेनी वान्क्वेट, नयाँ बानेश्वर, काठमाडौं ।
५. **पाँचौ श्रृंखला :** वाम संगठनका सिद्धान्त : विगत, वर्तमान र भविष्य "Principle of Left Organization :- Past, Present & Future" . विषयकमा मितिः २२ दिसम्वर २०१८ र स्थानः इन्द्रेनी वान्क्वेट, नयाँ बानेश्वर, काठमाडौं ।

मार्क्सवाद र स्वमुक्ति

नेपालमा वामपन्थी सैद्धान्तिक छलफल र शैक्षिक प्रयासहरूको सुदृढीकरण

१. परिचय

नेपाल अध्ययन केन्द्रले मार्क्सवाद र स्वमुक्तिबारे एक प्राज्ञिक सार्वजनिक बहसका रूपमा एक अन्तरक्रिया कार्यक्रम आयोजना गर्‍यो । कार्ल मार्क्सले कल्पना गरेको स्वमुक्ति तर्फ कस्तो प्रकारको संगठनले लान्छ ? आम बुझाइ के हो भने संगठन भनेको साधन हो । यति संगठनलाई साधन मान्ने हो भने मानिस पनि साधन हुन्छ भन्नेबारे सार्वजनिक विचार बनाउन सघाउ पुर्‍याउने ध्येयले कार्यक्रमको आयोजना गरिएको हो । कार्यक्रममा समाजशास्त्री, कानुनविद् र राजनीतिक दल तथा नागरिक संघसंस्थाका अगुवा महिला कार्यकर्ता तथा विश्वविद्यालयहरूमा अध्ययनरत विद्यार्थीहरूको सहभागिता थियो ।

२. उद्देश्य

नेपाल अध्ययन केन्द्रले यसको स्थापनाकालदेखि नै विभिन्न विषयमा अध्ययन-अनुसन्धान गर्ने गर्दै आएको छ । सामाजिक सरोकारका विभिन्न विषय र राज्यसँग सम्बन्धित विभिन्न नीतिगत प्रश्नमा छलफल बहस गर्ने र सार्वजनिक विचारहरूको प्रवाहीकरण गर्ने कामलाई यसले निरन्तरता दिँदै आएको छ । समसामयिक सन्दर्भमा बदलिदों सन्दर्भमा नेकपाको संगठनले कसरी स्वमुक्तिको मार्ग खुला मार्ग खोल्दछ भन्नेबारेमा सहभागीहरूबीच सामञ्जस्यता ल्याउन सहयोग पुर्‍याउने उद्देश्यले यो प्राज्ञिक अन्तरक्रिया कार्यक्रमको आयोजना हो ।

३. छलफल कार्यक्रम

अन्तरक्रिया कार्यक्रमको थालनी डा. खगेन्द्र प्रसाईँले कार्यक्रमको उद्देश्यमा प्रकाश पार्दै गर्नुभएको थियो भने कार्यक्रमको अध्यक्षता नेपाल कम्युनिस्ट पार्टीका स्थायी कमिटी सदस्य सुरेन्द्र पाण्डेले गर्नुभएको थियो । यसका प्रमुख प्रस्तोता खगेन्द्र प्रसाई हुनुहुन्थ्यो भने यसका टिप्पणीकारहरूमा नेपाल कम्युनिस्ट पार्टीका स्थायी कमिटी सदस्य घनश्याम भूषाल र नेपाल कम्युनिस्ट पार्टीका नेता राम कार्की हुनुहुन्थ्यो ।

प्रस्तुति तथा टिप्पणीहरू

खगेन्द्र प्रसाई

कस्तो प्रकारको संगठनले कार्ल मार्क्सले कल्पना गरेको स्वमुक्ति तर्फ लान्छ ? आम बुझाइ के हो भने संगठन भनेको साधन हो । यति संगठनलाई साधन मान्ने हो भने मानिस पनि साधन हुन्छ । मार्क्सवादले मनुष्यको जीवन स्वयममा एउटा साध्य हो र यसलाई साधनको रूपमा हेरिनु हुन्न भन्छ । अन्य भन्दा फरक हो तर मार्क्स अघि कान्टसहितका विद्वानहरूले पनि यो भनेका छन् ।

मुक्ति र स्वमुक्ति कहिलेकाही एउटै जस्तो लाग्छ कहिले होइन भन्ने तर्क आउछ । यदा यदाही धर्मस्य ग्लानिर भवति भारत पनि मुक्तिकै विषय हो । त्यसैगरी इस्लाम वा इशाइ

पनि मुक्तिको विषय हो । बुद्धिज्म महामुक्तिको विषय हो । समाजवादी आन्दोलनमा हेरौं भने युटोपियन सोसलिज्म र युरोपियन सोसलिज्म सबै मुक्तिकै विषय हो । माथि उल्लेख गरिएको विषयहरूमा मार्क्सले भनेको फरक भनेको मुक्ति चाहने व्यक्ति, समाजले आफ्नो मुक्ति आफै खोज्छ भन्ने थियो । त्यसैले दर्शनको शब्दमा Identicial भनिन्छ । यसको अर्थ के हो भने मुक्ति हुने र दिने पात्र एउटै हो ।

अबको व्याख्या सिद्धान्त र संगठनको वरिपरि मात्रै हुन्छ । किनभने सैद्धान्तिक विषयमा दर्जनौ प्रश्नहरू रहेका छन् । सिद्धान्त र संगठनलाई बुझ्दा एक विषयबाट एउटा र अर्कोतर्फ जाँदा अर्को हुने देखिन्छ । मुक्ति र मुक्ति पाउने एउटै वर्ग वा समुदाय हो भने सिद्धान्त र संगठनको एक खास प्रकारले अघि बढ्नु पर्दछ । सगठनको विषयमा समाजशास्त्रको आधारमा आइरन ल अफ ओलीगार्की भन्ने एउटा किताब छापियो । त्यसपछि कमै भए । लेनिनवादी संगठन यति भयानक भयो की ती पछि हुँदाहुँदै बुर्जुवा संशोधनवादी भन्ने थियो । लुकासको यसमा केही योगदान थियो भने हाबर्मासले यस विषयमा केही योगदान गरेका छन् ।

लुकासको धारणमा सिद्धान्त र व्यवहारबीच मध्यस्थता गर्ने संगठन हो भने दावी लुकासले गरे । पुँजिवादले उत्पादन गरेको समाजमा एउटा वौद्धिक वर्ग हुन्छ र अर्को गैर वौद्धिक वर्ग हुन्छ । बुर्जुवा विद्वानहरूले समाजवादी र क्रान्तिकारी चेतना नहुने तर ट्रेड युनियन सचेतना हुने वर्गलाई चेतना दिन्छ र क्रान्तिमा समाहित गराउँछ भन्ने काउत्सीको ठूलो अवधारणा थियो । What is to be done मा लेनिनले राम्रोसँग राखे त्यही विषय संसारभर संगठनको निर्माणको आधार बन्यो । त्यो ऐतिहासिक परिस्थितिमा त्यो विषय ठिकै थियो होला तर सचेत बुर्जुवा बौद्धिक वर्गले असचेत मजदुर वर्गलाई ज्ञान दिन्छ र त्यसलाई क्रान्तिकारी ज्ञान भनिन्छ भन्ने भयो र त्यसलाई सार्वभौम नियम बनाइयो । तर स्वयम् मजदुर वर्ग ज्ञान उत्पादनमा लाग्नु पर्छ की पर्दैन ? लाग्यो भने कसरी लाग्छ ? यसै लतारिएर गयो र इतिहासमा बिलायो । त्यस्तो प्रश्न गर्नेहरू संशोधनवादी पनि भए होलान् धेरै स्थानमा । कम्युनिष्टहरू चेतनाको हिसाबले मात्रै अन्यभन्दा भिन्न हुन्छन् भनेर मार्क्सले भनेका थिए । त्यसैलाई लेनिनले पनि टेकेका हुन् । त्यो भेन्डागिज्ममा परिणत भयो हामीले त्यो इतिहासमा देखेका छौं ।

लुकासले सिद्धान्त र व्यवहारको मध्यस्थको रूपमा अघि सारेका थिए । उनले सँगसँगै पार्टी भनेको सर्वहारा वर्गको सचेत दस्ता हो भने । यसले यसमा वर्गलाई पनि जोड्यो । पार्टी भनेको सर्वाहारा वर्गको वा सामुहिक इच्छाशक्तिमा वा वैयक्तिक रूपमा समाहित हुनुपर्दछ । रूसोको समयदेखिकै प्रश्न चाँही यो सामुहिक इच्छाशक्ति कसरी उत्पादन हुन्छ भन्ने थियो । सामुहिक इच्छाशक्ति बाहिर कतै उत्पन्न हुन्छ । लुकासको सिद्धान्त र व्हारको फाँट फरक फरक हुन्छ, यसलाई संगठनले जोड्छ भन्ने तर्क रह्यो । त्यो मार्क्सले फायरवाखमा रहेको जुन सिद्धान्त व्यवहारमा प्रमाणित हुँदैन त्यो इस्कोल्यास्टिक हो भन्ने थियो । व्यवहारभन्दा बाहिर सिद्धान्तको प्रयोग हुनसक्दैन भन्ने भयो । त्यसैले सिद्धान्त र व्यवहार फरक फरक विषय हुन त्यसलाई संगठनले मध्यस्थता गर्छ भन्ने सिद्धान्त आफैमा मार्क्सवादी होइन ।

युरोप वा अन्य स्थानमा सरकारी मार्क्सवादीभन्दा बाहिर रहेका मार्क्सवादीले हेगेलको think for itself अवधारणालाई class for itself बनाए । त्यसले त्यो वर्ग आफ्नो वर्ग र इतिहासप्रति आफै सचेत हुन्छ हेगेलको धारणा थियो । त्यसले आफ्नो वर्ग आफै निर्माण गर्छ भन्ने भयो । ज्ञान भएका र नभएकाहरूको विभाजनबाट संगठन वा क्रान्तिमा अधिनायकवादी

संस्कृतिको सिर्जना गर्छ । त्यसपछि वर्गको नभै ज्ञानीहरूको अधिनायकवाद हुन्छ । ज्ञानको असमानताको कारण सोभियत संघ विघटन भयो भन्ने थियो ।

ज्ञानको असमानतालाई समस्या मान्ने हो भने क्रान्तिको शुरूवात कतैबाट हुँदै हुँदैन । कुनै न हुनै स्थानमा कोही अलि बढी ज्ञानी र अर्को अलिकम ज्ञानी हुन्छ । हामी सबै बराबरी ज्ञान लिन्छौ र सगठन बनाउँछौ भन्छ भने यो युटोपिएन वा हाइपोथेटिकल कुरा हुन्छ । यो ज्ञानी विरूद्ध अज्ञानी नभै संगठनको सत्तामा रहेका र सत्तामा नभएकाहरूबीचको खाडलमा यो अधिनायकत्व सिर्जित हुन्छ । सोभियत संघमा सबैभन्दा विद्वान मानिस नेता भएको होइन अरूको तुलनामा वौद्धिक रूपमा कमजोर स्टालिन नेता भएका हुन् । सत्तामा जानेहरूले आफू अनुकुल 'सत्य' उत्पादन गर्दै जान्छ । सोभियत संघमा छद्म विज्ञान निकै लोकप्रिय रह्यो । सामाजिक विज्ञानको क्षेत्रमा मात्रै होइन, भौतिकशास्त्र र जैविक विज्ञानको क्षेत्रमा समेत विकास भयो । छद्म विज्ञान बिसौ वर्ष हावी भएर सोभियत संघको कृषि क्षेत्र ध्वस्त भएको रहेछ । शक्तिमा रहने र शक्तिमा नरहने विषयको कारण अधिनायकवाद आएको हो ।

त्यसैले हाबरमास यस अनुकुल हुन्छन् । संगठनले के गर्छ ? यसमा वुद्धि उत्पादन गर्ने काम हुन्छ र त्यसले मानिसलाई सचेत बनाउने काम गर्छ र त्यही सचेतताको आधारमा एक्सन र रणनीति तयार गर्ने हुनुपर्छ । त्यसैले संगठनमा यसरी तीन प्रकारको काम शुरू गर्नुपर्छ । एक प्रकारको काम एकदमै वैज्ञानिक प्रकारको मानिसले गर्छन्, त्यस ज्ञानले मानिसलाई सचेत बनाउनु पर्छ, त्यही सचेतनाले मजदुर वर्गले रणनीतिहरू तय गर्छ भन्ने उनको सामान्य प्रस्ताव थियो । त्यस प्रकारले उनी अलि सम्भ्रान्त जस्तो ज्ञान उत्पादन गर्ने अर्को छ भनेको जस्तो देखियो । समयक्रममा हाबरमासले थ्योरी अफ कम्युनिकेटिभ एक्सन रहेको छ । हाम्रो आन्दोलन वा क्रान्तिका लागि यो धेरै ठूलो स्रोत हो । तर सामान्यता त्यसलाई बेवास्ता गरिएको छ । ज्ञान उत्पादन गर्ने, त्यसबाट सचेत हुने र रणनीति तयार गर्ने तीन वटै प्रक्रियामा सहभागिताको विषय हाबरमासले उठाएका छन् । संगठनमा यस्तो अवस्थाको परिकल्पना गर्छन् की जहाँ कुनै पनि प्रकारको असमानता हुँदैन । उनको त्यस्तो अवस्थामा तर्क बाहेक अन्य कुनै पनि शक्तिले त्यसमा अर्थ राख्दैन भनेका छन् । त्यो विषय मार्क्सवादी नै छ । किनभने मार्क्सले ब्युरोक्राटिक नभै वैज्ञानिक संगठनको विषयलाई अघि सारेका थिए । वैज्ञानिक संगठन हुनका लागि त्यसमा संवाद हुनु आवश्यक छ । कम्युनिकेटिभ एक्सनसँग इन्टर सब्जेक्टिभिटी भन्ने विषय रहेको छ । त्यसले हाबरमासले यो बस्तुगत सत्य हो भनेको विषय क्रान्तिमा लागेको सबैले स्वीकार्नु पर्छ की पर्दैन ? कुनै मार्क्सवादी विद्वानले कुनै विषयलाई ल्यायो भने पनि त्यसलाई सबैले बुझ्ने र सबैले स्वीकार्नु पर्ने हुन्छ । नत्र भने ज्ञान र विज्ञान दुवै कसैले ममाथि बाहिरबाट लादेको छ भन्ने बुझिन्छ । त्यो चेतनामा आफैले उत्पादन गरेको, आफूले स्वीकारेको हुनका लागि हाबरमासले त्यसलाई इन्टर सब्जेक्टिभ एग्रिमेन्ट भने । कम्युनिकेटिभ एक्सन र इन्टर सब्जेक्टिभी स्वमुक्तयुक्त मुटु हुनुपर्दछ ।

त्यस्तो हो भने संगठनभित्र अनुक्रम हुन्छ की हुँदैन भन्ने प्रश्न आयो । यो अनुक्रम बिनाको संगठन परिकल्पना हुन्छ की हुँदैन भने त्यो हुँदैन । जस्तो केन्द्रीय कमिटीले गरेको निर्णय कुनै पनि सदस्यले जाने बुझेर समालोचक दृष्टिकोणबाट हेरेर स्वीकार्ने हो की कमिटीले निर्णय गऱ्यो त्यसकारणले स्वीकार्ने हो ? यसमा माओले पनि कुनै पनि कुरा माथिल्लो कमिटीले भनेको भरमा मात्रै स्वीकार्नु हुँदैन । त्यसलाई संवादबाट ज्ञान र विज्ञानबाट पर्खेर बस्तुगतताबाट मात्रै स्वीकार्ने हो । नत्र कुनै दैविक शक्तिले आएर मुक्ति दिन्छ भन्ने

हुने नत्र स्वमुक्तिको विषय भने हुँदैन । इतिहासको कुनै कालखण्डमा संकट वा भुमिगतको समयमा यो हुनसक्छ तर त्यही सिद्धान्तलाई संगठनको सार्वभौम सिद्धान्त बनाइन्छ भने त्यसले समस्याग्रस्त बनाउँछ ।

सबै ज्ञान उत्पादनमा लाग्ने, सोच्ने गर्ने हो दलहरूमा विद्वानको यो प्रक्रियामा आवश्यक पर्दैन ? तर हरेक मानिस सोच्छ, संवाद गर्छ, प्रश्न गर्छ, जान्दछ र जिज्ञासा राख्छ भने पार्टीभित्रको वौद्धिकहरूले अहिले भन्दा बढी वुद्धिमान हुनुपर्छ । किनभने उठेको प्रश्नहरूको जवाफ दिनु पर्ने हुन्छ । ती प्रश्नहरूलाई संवाद र प्रतिक्रिया दिनुपर्ने हुन्छ । त्यसले गर्दा संगठन ज्ञान र वुद्धि उत्पादन गर्ने मञ्च हुनुजान्छ । जुन संगठन वौद्धिक हुन्छ त्यसले मात्रै संकटको समयमा संगठन धान्दछ । थोरै व्यक्तिमा मात्रै निर्भर रहेको संगठनले त्यस्तो धान्दैन ।

संगठन भनेको कुनै निश्चित उदेश्य प्राप्त गर्ने विषय हो । त्यसैले सल्लाह गर्ने विषयले चाँडो निर्णय गर्नु पर्ने विषयले माझीको सात गाउँ डुबेको जस्तै पनि हुनसक्छ । तर यो भनेको संगठन सञ्चालन र उदेश्य प्राप्त गर्न सहभागिताको विषय हो । सहभागिता हुँदैन भने त्यो विषय कसरी कुनै व्यक्तिको हुनसक्छ । रणनीति निर्माणसहितको विषयमा सहभागिता हुँदैन भने त्यो मेरो स्वमुक्तिको रणनीति हुनसक्दैन ।

राम कार्की, केन्द्रीय कमिटी नेकपा

मुक्तिको विषय पुनरोदयकालमा निकै आयो त्यस समयमा अन्धविश्वास र सामान्तवादविरूद्ध लड्नका लागि धेरै काम गरेको थियो । खासगरी फ्याङ्कफर्ट स्कुलले यसलाई विशिष्ठीकरण गर्न थाल्यो । मुक्ति, महिला मुक्तिको विषयहरू आयो। मार्क्सलाई फेरि पढियो । फ्याङ्कफर्टको पहिलो पुस्ता हार्वड मार्क्युजहरू भए, हाबरमास त्यसको दोस्रो पुस्ता भए । यस विषयमा लगातार काम भैरहेको छ ।

मार्क्सले जुन मुक्तिको विषयलाई उठाएका छन् । फ्याङ्कफर्टमा पनि यो छलफल भएको छ– राजनीतिक मुक्ति र मुक्ति यो दुई विषय के हुन् ? मार्क्सले पुँजिपतिहरूले मजदुर वर्गलाई शोषण गर्छन् त्यो राम्रो होइन भन्ने लागेको थियो । त्यसभन्दा पनि बढी लागेको विषय भनेको त्यो क्रममा पुजिपति र सर्वहारा वर्गले पनि आफू मान्छे हुनलाई गुमाउँछ भन्ने थियो । पुँजिवाद अन्तर्गत मानिस आत्मनिर्वासनमा रहन्छ । त्यसलाई फेरि फर्काएर ल्याउने काम मार्क्सको क्रान्ति वा मुक्तिको हो । दर्शनमा स्वतन्त्रता र आवश्यकताको दुनियाँ भनेर दुई वटा पिलर खडा गरिएको छ । संगठन भन्ने विषय आवश्यकताभित्र पर्ने विषय हो । स्वतन्त्रता दुनियाँ गएपछि स्वतन्त्र मानिसको दुनियाँ शुरू हुन्छ । मुक्त मानिसको इतिहास शुरू हुन्छ । साम्यवाद मार्क्सको कहिले पनि लक्ष्य होइन । साम्यवादपछि मुक्त मानिसको इतिहास शुरू हुन्छ । मार्क्सको त्यो परिकल्पना हो । आवश्यकताको दुनियाँलाई विभिन्न प्रकारले अर्थ्याउने र अघि लैजाने विषय भएको छ । रूसमा लेनिनको संगठनले काम गऱ्यो तर जर्मनमा किन गरेन ? ग्राम्सीले खोजेका छन् । उनी हेजोमोनी, कल्चर हेजोमोनीमा पुगेका छन् ।

यो विषयलाई फ्याङ्कफर्ट स्कुलभन्दा बाहिर रहेकाहरूलाई शुरूमै ल्याउनु पर्छ । राजनीतिक दलहरूले जनवादी केन्द्रीयता अपनाएको कुरा गर्छन् तर नेपालको ७० वर्षको इतिहासमा कुनै पनि दलले त्यो लागू गरेको वा अपनाएको देखेको छैन । त्यो लेनिनको युगमा लागू भयो र त्यसै समयमा सकियो । त्यो स्टालिनसम्म पनि आइपुगेन ।

नेपालमा राजनीतिक दलहरूले मास अर्गनाइजेसनहरूलाई संगठनात्मक नेतृत्व दिन बन्द गर्नुपर्छ । कम्युनिष्ट पार्टीले मजदुर, किसान र महिलालाई सगठनात्मक नेतृत्व दिन बन्द गर्नुपर्छ ।

सुरेन्द्र पाण्डे, स्थायी कमिटी सदस्य

कार्ल मार्क्सले गरेको विश्लेषण र अवधारणालाई कसरी लागू गर्ने हो विषयलाई त्यसबाट उठान गर्नुपर्छ । त्यसलाई संगठनमा कसरी व्यक्त गर्दछौं भनेर बहस गर्न आवश्यक छ । तर बहसहरू अहिलेको परिस्थितिभन्दा बाहिर घुमी रहेको देखिन्छ । कतिपय प्रश्नको उत्तर दिने अवस्था छैन आफै खोजीमा छु । क्रान्तिको जटिल अवस्थामा संगठनभित्र बढी समानता र सरला भेटिन्छ । हरेक व्यक्तिको कुरा सुन्ने र आत्मसम्मानको विषय हुन्थ्यो । सत्तामा पुगेपछि कार्यकर्ता र नेता, कार्यकर्ता र जनताको बीचमा अन्तर बढ्दै गयो । मार्क्स मुल रूपमा दार्शनिक हुन त्यसैले संगठनको विषयमा अनुभव पर्याप्त पनि थिएन र बढी खोज अन्य विषयमा गरे ।

मार्क्सले देखेको सर्वहारा वर्ग अहिले यो संसारमा छ ? आज त्यो वर्गलाई कसरी परिभाषित गर्ने, को रूप वा के नाममा गर्ने भन्दा श्रमिक वर्ग संसारभर छ तर मार्क्सले देखेको जस्तो अवस्थामा छैन । रूसमा पूर्णकालीन कार्यकर्ता धेरै थिएनन् यो चिनियाँ धारणा हो । पूर्णकालिन कार्यकर्ताबाट सर्वहाराकरण गर्ने अवधारणा चीनको हो । नेपालमा काम नगर्ने वर्ग सर्वहारा वर्गको प्रतिनिधि छ । मजदुर भने अर्थवादमा फसेको छ । श्रम नगर्ने सबैभन्दा बढी सर्वहारा वर्गको मानिस छौं ।

रोजा लक्जम्बर्गले उद्देश्यमा कुनै सम्झौतामा नहुने तर संगठनमा सम्झौतामा हुनसक्ने त्यसैबेलामा बताएकी थिइन् । सम्झौता गर्नुपर्ने बाध्यता र मुक्तिबीचको सम्बन्ध के हुन्छ ? केही केही समस्या त्यसबेलामा पनि थिए । जसको समाधान आज पनि खोज्न सकिएको छैन । सम्झौता जति बढी हुन्छ त्यतिनै बढी असमानता बढेर जान्छ । सम्झौता त्यस्तो होस् जसले सर्वहारा वर्गको स्वमुक्तिको विषय होस् त्यस्तो संगठन बनाउने विषयमा सोच्न आवश्यक भएको छ ।

राजेन्द्र महर्जन

स्वमुक्तिको विषय आफैभित्र कति विस्तार हुन्छ भन्ने विषय पनि महत्वपूर्ण छ । आफ्नो मुक्तिको कुरा गर्दा अन्यको मुक्तिको विषय पनि त्यतिकै महत्वपूर्ण हुन्छ । दासहरूको मुक्तिपछि उनीहरू मालिक हुने प्रवृत्ति देखिदैछ । रूसको विशिष्ठ परिस्थितिका लागि निर्माण गरिएको संगठनको ढाँचालाई विश्वभर त्यही रूपमा लागू गर्न खोज्दा समस्या भएको हो । त्यहाँ बाहेकका अन्य संगठनहरूलाई संशोधनवादी वा अन्य लान्छना लगाएर तिरस्कार गर्दा समस्या भएको हो । अहिले संगठनको ढाँचाको बारेमा प्रश्न उठेको पनि त्यही कारण हो । संगठन आफै पनि सौद्धान्तिक पक्ष साथसाथै मुक्तिको विषय पनि हो ।

सहभागिताको जनवादी केन्द्रीयताको विषय पनि उठेको छ । रूसमा केही समय मात्रै लागू भयो । तर त्यसको सारतत्वलाई फेरि उठाउनु पर्छ । राष्ट्रिय मुद्दाको विषयमा तल्लो तहमा हुने बहसहरूमा जे मत बन्छ त्यसैको केन्द्रीयकरण भनेको हो । तर व्याख्या भने केन्द्रमा बहुमतले गरेको निर्णय तल्लो कमिटीले स्वीकार्ने हो भन्ने भयो । छलफलको आधारमा भएको निर्णय लागू गर्ने हो ।

सहभागिता बिनाको निर्णय अस्वीकार गर्ने आँट त्यतिको महत्वपूर्ण विषय हो । सर्वहारा भन्दा अहिलेको समयमा उत्पीडित शब्द त्यतिकै महत्वपूर्ण हुनसक्छ । त्यसले सर्वहाराको विषयलाई पनि त्यतिको समेट्न सक्छ । सम्बन्धलाई परिभाषित गर्ने विषय हो । कसैसँग पुँजी

भएर वा नभएर हुने विषय होइन । व्यक्ति व्यक्तिबीच, परिवार परिवारबीच, वर्ग वर्गबीचको सम्बन्धलाई परिभाषित गर्ने हो भने सर्वहारा भन्ने ठाउँमा अर्को शब्दको आवश्यकता हुनसक्छ ।

मुमाराम खनाल

मार्क्सले आफ्नो समयमा संगठनको बारेमा चिन्ता गरेनन् र त्यस विषयामा दुख पनि गरेनन् । जतिजति चिन्ता गर्दै गयौ यो मानिसको भेस्टेड इन्ट्रेस जोडन थाल्यो । त्यो शक्ति बनेपछि मानिस मुक्तितर्फ होइन दासत्वतर्फ लैजाने काम भयो । कम्युनिष्ट वा बामपन्थी पार्टीभित्र यो समस्या भयावहको रूपमा रहेको छ । अहिले यो रेन्टसिकरहरूको संगठन बनेको छ । धेरै वटा जनवर्गीय वा पेशागत संगठनहरू भंग परिदिनुपर्ने अवस्था आएको छ । संसारमै कुरा के हो भने मानव निर्मित कुराहरू भत्किन्छ । इभोल्भिङ प्रक्रियाबाट आएको छ पृथ्वी भत्किदै बन्दै गरेको तर नष्ट हुँदैन । एक पटक निर्माण भएका संगठन र चरित्रहरू परिवर्तनसँगसँगै विघटित हुँदै जानुपर्ने हो तर त्यस्तो भएको छैन । त्यसले मुक्तिलाई झन् पछि झन पर ढलेको छ ।

प्रकाश सिधा बाटो हिड्छ तर एउटा माध्यमबाट अर्कोमा जाँदा त्यसले बाटो बदल्छ । पहिलो र दोस्रो विश्वयुद्धको वरिपरि बनेका संगठनका प्रारूपहरूलाई जस्ताका त्यस्तै बोकेर त्यसको दास हुँदै मुक्तिको कुरा गर्दछौं ।

टिकाराम भट्टराई

कार्ल मार्क्सको सिद्धान्त भन्दा पनि फरक फरक परिस्थितिमा फरक फरक प्रकारको संगठन निर्माण गर्नु पर्ने लेनिन वा माओले त्यस विषयमा जे भनेका थिए त्यसलाई हुबहु मान्दा समस्या आएको हो । संगठनको निर्माणको विषयलाई पार्टीभित्र पनि शुरू गर्नुपर्छ । कुनै प्रकारको संगठित हुने वित्तिकै निश्चित प्रकारका अधिकारहरू त्यागी सकेको हुन्छ । विचार वा संगठन निर्माणको विषयमा सहभागी नै नभएको मानिसले त्यसलाई मान्नै पर्दैन की भन्ने जस्तो छ त्यस विषयमा अझै बढी बहसको आवश्यकता हुन्छ ।

संगठन निर्माणको देशको मौलिक चरित्रअनुसार हुनुपर्छ । हाम्रो छलफल चाँही त्यो मौलिक चरित्र के के हुन भन्ने विषयमा हुनुपर्छ ।

विजय पौडेल

लेनिनवादी संगठनको बारेमा पुष्पलालको भनाइ हेर्नु होला । पिरामिड जस्तो शीर्षस्थान हुने र त्यसपछि तल तल होइन । यो परमाणुको सरचना जस्तो हो । जसमा नाभिकरणले आफ्नो शक्तिले नेता तथा कार्यकर्ताहरूलाई नीतिले आकर्षक गर्ने हो । ज्ञान, विधि र सगठनको संरचनाबीचमा अन्तरसंघर्ष हुन्छ । त्यसलाई छलफलबाट समाधान गर्ने हो । जे नेता हुन्छ त्यो फरकमत प्रति उदार र निजी सम्पत्तिप्रति आशक्ति नभएको हुनुपर्छ । संगठनमा लेनिनवाद होइन भने संगठन यस्तो हुन्छ विधान यसरी बनाउने भनेर ठोस प्रस्ताव ल्याउनु पर्छ । जनवादी केन्द्रियता लागू नभएको भन्ने होइन । एउटा संगठन मात्रै नहेरौ । पुरै आन्दोलनमा लागू भएको छ ।

उज्ज्वल प्रसाइँ

हावरमासको थ्योरी अफ कन्युनिकेटिभ एक्सन र इन्टर सब्जेक्टिभ अग्रिमेन्ट भन्ने विषय रहेको छ । यो सगठनभित्र कसरी सम्भव छ ? एउटा व्यक्ति सामाजिक संरचना घुमिरहन्छ । असंलग्न बसेर हुदैन । व्यक्तिपिच्छे फरकपन हुन्छ । नेपाली परिस्थितिमा हेर्ने हो भने धर्म, क्षेत्र, जात, विश्व दृष्टिकोणमा फरक छ ।

मेक्सिको चियापासमा केही मार्क्सवादीहरू त्यहाँका आदिवासीलाई केही बुझाउन गए । तर धेरै कोसिस गर्दा पनि बुझाउन सकेनन् । किनभने उनीहरूको समयको अवधारणा नै फरक थियो । हामीले जसरी बुझ्छौ त्यो भन्दा फरक रूपमा बुझ्छन् । मानिसको जन्माइ हुर्काइ शिक्षादिक्षा जस्ता विषयले उसको दृष्टिकोणमा निकै फरक हुन्छ कसरी सबैलाई एकै स्थानमा ल्याउन सकिन्छ ?

परशु मेघी गुरूङ

विचार र संगठनको द्वन्द्वात्मक सम्बन्धले नै व्यवहारमा देखिने विषय होला । मुक्तिदाता र मुक्ति कुरा गर्नु भएको छ । सगठनको बारेमा केही परिभाषित गर्नुपर्छ आवश्यकता देखिएको छ । मुक्तिदाता संगठन हो कि स्वमुक्तिको संगठन हो भनेर छलफल गर्नुपर्छ । नेपालको ६ दशकको कम्युनिष्ट पार्टीको इतिहास र आर्थिक सामाजिक परिस्थित र वर्ग संरचना विषयमा पनि थप व्याख्या गर्नुपर्छ ।

टेकनाथ सुवेदी, सामाजशास्त्रका उप प्राध्यापक

हावरमासले अहिलेको संसारलाई पुँजिवादी नोकरशाहीतन्त्र भनेका छन् । संगठनहरूले त्यही लय पक्रिएर हिडेको छैन भन्ने चिन्ता छ । हावरमासका चार वटा एक्सन मध्य मन परेको एक्सन कम्युनिकेटिभ हो । नरमेटिक, इन्स्टुमेन्टल, डोरम्याटिक एक्सन पनि रहेका छन् । मुक्ति समय वा परिस्थितिमा विकसित हुन पुग्छ जहाँ दृष्टिकोण हावी हुन्छ जुन प्रणालीको रूपमा विकास हुन्छ । अर्को कम्युनिकेटिभ एक्सन हुने अवस्था हो । कम्युनिकेटिभ एक्सन नहुन्जेल मुक्ति संभव नै छैन । स्वमुक्तिको विषय अहिले कल्पना गर्न सक्दैनौ । हावरमासले यान्त्रिक समाधान खोज्ने, यात्री ज्ञानको विकास गर्ने र संरचना स्थापना गर्ने दिशामा जान्छौ भने त्यसबेलासम्म मानव मुक्ति संभव हुँदैन । अबको गतिविधि त्यसै दिशामा अघि बढ्नछ की फरक हुन्छ भन्ने हो ।

डा रमेश पौडेल

मुक्ति भन्ने विषय स्थीर र सापेक्षिक हो । युरोपको परिस्थितिमा केहो र नेपालको परिस्थितिमा मुक्ति भनेको के हो स्पष्टसँग परिभाषित हुनुपर्छ ।

संगठन संरचना अधिनायकवादी वा अराजकतावादी दुवै हुनु भएन । त्यसको बीचमा हुनुर्पयो । किनभने अहिले शासनको सबैभन्दा ठूलो चुनौति अधिनायकतावाद भन्दा पनि अराजकतावाद हो भनेर भनेका छौं । पार्टीले अल्पमतलाई कसरी सम्बोधन गर्छ भन्ने विषय पनि महत्वपूर्ण हो । समस्या धेरै अभ्याससँग सम्बन्धित रहेको छ ।

भाष्कर गौतम

सिद्धान्तको विषयमा आउँदा नेपालको सन्दर्भमा धेरै बुझ्नु पर्ने ठाउँ भनिन्छ तर केही पनि आउँदैन । हरेक समाजमा आफ्न प्रकारको सिद्धान्त हुन्छ । हरेक समाजले जीवन र जगतलाई खास प्रकारले बुझिरहेको हुन्छ । जीवन र जगतले बाह्य कुरासँग खास प्रकारको संवाद गरिरहन्छ । हाम्रो समाजको सिद्धान्तहरू के हो र सोचेको सिद्धान्तको संवाद कसरी हुन्छ भन्ने विषय केही आउनु पर्छ । हाम्रो सन्दर्भ नबुझेर बाहिरको सिद्धान्तको मात्रै कुरा गर्दा हामी बाहिरको ज्ञानको दास हुन्छौं । त्यसले न मुक्ति दिन्छ न स्वमुक्ति ल्याउँछ ।

हावरमास युरोपमा यस्तो विद्वान थिए जसले आफ्नो सिद्धान्त आफ्नै जीवनमा लागू भएको र असफल भएको हेर्ने भए । युरोपेली युनियनको सन्दर्भमा वरिपरि हेऱ्यो भने यो हाम्रो सन्दर्भमा लागू हुँदैन । उनले धेरै औपचारिक संरचनाहरू थ्योरी अफ कम्युनिकेसन पनि हुन्छ र पब्लिक स्फेयर्सले पनि काम गर्छु भन्नु भएको छ । हाम्रोमा अनौपचारिक सम्बन्ध शक्ति र संगठनहरू भन्दा बढी हावी हुने देखेका छौं । अनौपचारिक संगठनहरूले औपचारिक संगठनलाई जाँच्ने विषय प्रधान रहेको कारणले गर्दा युरोपलाई केन्द्रित बनाएर ल्याएको विषयले नेपालमा काम गर्दैन ।

कतिपय व्यक्तिहरूका लागि संगठन भन्दा पनि आदर्श र लक्ष्य ठूलो हुन्छ । उनीहरूले आफ्नो सिद्धान्तसँग संगठनसँग अन्तर्विरोध हुँदा पार्टी छाड्छन् । कतिपय सन्दर्भमा व्यक्तिका लागि संगठन प्यारो हुन्छ संगठन जोगाउन सिद्धान्तलाई तिलान्जली दिन्छन् । संगठनभित्र तेस्रो वर्ग पनि हुन्छ जसलाई पार्टीभित्र न लक्ष्य प्रधान हुन्छ न संगठन नै । चौथो त्यस्ता व्यक्ति हुन्छन् जसले संगठनलाई आफ्नो निजी फाइदाका लागि प्रयोग गर्छन् । नेपालका राजनीतिक दलमा तेस्रो र चौथो वर्गको हावी भएको छ । पहिलो र दोस्रो वर्ग छैनन् । त्यसबीचको द्वन्द्व कसरी हुन्छ भनेर हेऱ्यौ भने युरोपको परिस्थितिको बारेमा हेर्दा व्यक्तिभन्दा पनि सन्दर्भलाई जोडेर हेर्नुपर्छ ।

साठीको दशकमा भएपछि युरोप अमेरिकातिरका कम्युनिष्ट पार्टीमा लेनिनवादी संगठनमा एउटा विषय उठ्यो । संगठनले ज्ञानको प्रतिनिधित्व गर्दथ्यो र त्यही ज्ञानबाट प्राधिकार पनि आउँथ्यो । साठीको अन्त्यको विवाद भनेको एक प्रकारको सार्वभौम ज्ञान छैन भन्ने विवाद हो । जसले ज्ञान सँगसँगै प्राधिकारलाई पनि चुनौति दियो । नयाँ प्रकारको संगठन बन्न प्रारम्भ भयो । हावरमास पनि त्यस्तै पुस्ताका हुन् ।

दीपकप्रकाश भट्ट

हावरमासले नब्बेको दशममा बिटविन फ्याक्ट एन्ड नर्म्स भनेर जुन छलफललाई अघि ल्याए । हामीले त्यहीबाट अलि बढी पछ्याउनु पर्छ । समाजले फ्याक्टलाई हेरेर नर्म्स बनाइ रहेको छ की छैन वा अन्य ढंगले अघि बढेको छ ? पुरनरोदयदेखि युरोपेली छलफलहरूलाई हेर्दा हामी खुलादिशामुक्त क्षेत्रको छलफलमा छौं । हामी शब्दवली र सुत्रहरू हामीले पहिले प्राप्त गऱ्यौ त्यसलाई हामीले सहज रूपमा लियौं र तर कहिले पनि प्रश्न गरेनौं । हाम्रो समाजमा ज्ञान प्रश्न गरेकौ छैन । हामीले प्रश्न उठाउने ठाउँ त्यही हो । पुरै मार्क्सवाद र लेनिनवादमाथि प्रश्न उठाउने भन्दा पनि परिस्थिति कहाँ पुग्यो र हामी कहाँ छौं भनेर अघि बढ्नु पर्छ ।

ठाकुर गैरे

नेपालको सन्दर्भमा संगठनको कुरा गर्दा पञ्चायतकाल, खुला राजनीति र सशस्त्र विद्रोह हाम्रोमा संगै चल्दाको संगठन अनुभव र त्यसभित्र पनि सत्ता पक्ष, प्रतिपक्ष र संयुक्त सरकारको समयमा संगठनको अनुभवहरूले यसमा हामीले गर्नुपर्ने सुधार के हो ? अन्तर्राष्ट्रिय अनुभव सुन्दछौ र भन्दछौं तर हाम्रो संगठनात्मक अनुभवहरू के हुन् अध्ययन बढी चाहियो । हामीले रूपान्तरण गर्ने वा सुधार्ने स्थानमा यहाँ छ भन्ने हाम्रो छलफल केन्द्रीय गर्नु पर्ने आवश्यकता छ ।

रघु मैनाली

तथ्य र मान्यताहरूबीच जहिले पनि बाँभिन्छन् । त्यसको मध्यस्थ के गर्ने के विषयले हो ? कम्युनिकेटिभ एक्सन त्यसलाई मध्यस्थ गर्न प्रस्ताव गरेको माध्यम हो की जस्तो छ । यसलाई संगठन हो मान्नु पर्छ भन्ने की कम्युनिकेटिभ एक्सनबाट मध्यस्थ गर्ने हो ? संगठन र एक्सन दुवैसँगसँगै जानै पर्छ । संगठन तय गर्दा कामअनुसारको गर्दैछौ की छैनौ भन्ने प्रमुख विषय हो । हाम्रो संरचनाले रणनीतिलाई पछ्याउँछ की पछ्याउँदैन । रणनीतिअनुसार संगठनको आकार नै फरक फरक हुन्छ की हुँदैन ?

योगेन्द्र शाही

जनवादी केन्द्रियतामाथि आफैमा प्रश्न गर्नुपर्ने अवस्थामा छैन । यो कुन रूपमा कसरी प्रस्तुत गरियो भन्ने विषय छलफल भैरहेको हो । स्टालिनको समयसम्म आउँदा अन्तरपार्टी संवादमा त्यो समाप्त भयो । तर फाँसीवादको विरूद्धमा लड्नका लागि त्यसले काम गऱ्यो । माओले पनि प्रजातान्त्रिक अभ्यासको विषयमा कुनै समस्या देखिदैन तर उनी सांस्कृतिक क्रान्तिको समयमा चुके । सामुहिकिकरणमा सिद्धान्तलाई कसरी लागू गर्ने भन्ने विषयले छलफलको माग गरेको थियो । जनवादी केन्द्रीयताको विषयलाई कतिपय पुँजीवादी पार्टी र संगठनहरूले टेकेर काम गरेका छन् । त्यसैले यसको सान्दर्भिकता सकिएको जस्तो लाग्दैन ।

दिनेश

संगठनमा स्वमुक्ति खोज्दै आएको वा मुक्ति खोज्दै संगठनमा आएको भएपनि उसले तल्लो तहकाले संगठनको काम पाउने भए । नेतृत्व माथिल्लो कमिटीको मानिसले गर्ने भो र सैद्धान्तिक विषयमा जिम्मा पनि मुलभूत रूपमा आन्दोलनको क्रममा पैदा हुने तहमा मात्रै सिमित हुने गरेको छ । तल्लो तहका मानिसलाई चुनेर प्रतिनिधित्व गर्ने व्यवस्था मिलायौ तर विचार निर्माणको छलफल गर्ने लामो प्रक्रियामा सहभागी भने गराएनौं । विचारलाई केन्द्रीकरण गर्ने भन्दा व्यक्तिलाई केन्द्रीकरण गर्ने काम गऱ्यौं ।

संगीत स्रोता

नेपालमा एउटा व्यवहारिक विषयमा कम्युनिष्ट पार्टीमा अभ्यास गरिने जनवादी केन्द्रीयता नभएर शासक निर्माण गर्ने एउटा संरचना जस्तो बनेको छ । पद जिम्मेवारी जस्तो नभएर शासन गर्ने विषय बनेको छ । शासक र नेतामा फरक छ । खासखास मानिस अध्यक्ष वा महासचिव भएर काम गरेपछि पछि साधारण कार्यकर्ता भएर काम गर्न नमिल्नु

पर्ने कारण के हो ? अहिले पार्टीको संरचनाले प्रतिभावान मानिसलाई आउन दिँदै एक दुई जनालाई शासक बनाउने र बाँकी सबै त्यही संरचनाभित्र शासित हुने बनेको छ ।

लेखनाथ न्यौपाने

नेपालमा अभ्यासको रूपमा हेर्ने हो भने मुक्तिको विषय हाँसोको विषय हो । सिद्धान्तबाट मनोरञ्जन हुन भए भिन्दै विषय भयो । कुनै विषयमा आफ्नो धारणा राखिरहेको छ भने त्यस अनुकुल आफू हुनुपर्छ की पर्दैन ? आफू प्रतिकुल हुने तर मत राखिराख्ने हुन्छ की हुँदैन ?

घनश्याम भुसाल

मुक्ति सम्बन्धी चेतना मार्क्समा भन्दा बढी लेनिनमा देखिन्छ । मार्क्सको दर्शनमा सबैभन्दा ठूलो विषय भनेको मानिसले आफ्नो आत्मा आफै बनाउछ भन्ने हो । तर लेनिनवादीहरू त्यस वरिपरि रहेनन् । त्यसबाट छलफल भएका छैन । अहिले पार्टीभित्रको क्षमता दलाल पुँजिपतिको क्षेत्राधिकारको झगडामा परिणात भएको छ । यो स्खलनको अवस्थामा लेनिन सर्वथा राम्रो हुनुहुन्थ्यो भनेर गयौ भने हामी सकिन्छौं । लेनिनको What is to be done ले बनाउने खोजेको कुरा के हो भने जो माथि जान्छ त्यो योग्य हुँदै जान्छ भन्ने हो । कुन परिस्थितिको लेनिन हो भनेर हामी राम्रो हुँदैन । यो विषयलाई अध्ययन गर्दा जर्मन आइडियोलोजी र थेसिस अन फायरवाखमा जानुपर्छ । जहाँ जहाँ लेनिनवादले ठक्कर खाएको छ त्यहाँ त्यहा मुक्ति विषयले ठक्कर खाएको छ । आन्दोलन, सर्वहारा र पार्टीले ठक्कर खाएको छ । लेनिनको नाममा एक वर्षदेखि ठक्कर खाइराख्नु हुँदैन यहाँबाट बाहिर निस्कनु पर्छ ।

आजको कुरा गर्दा समाज फेरियो राजा फेरियो भनियो तर फेरि एजेन्सी फेरिएन । त्यो खोज्दै जाँदा सिद्धान्त र अभ्यासबीचकै समस्या हो । जनवादी केन्द्रीयता भन्यौ त्यसलाई सुनाम बनाउने हामीले दुवै विषयको राम्रोसँग परिभाषित गर्नुपर्छ । तर यस्तो गर्दा धेरै पुस्ता जाने हो ही भन्ने चिन्ता छ । अबको सिद्धान्त डेमोक्रयाटिक कन्सेसस हो की जनवादी केन्द्रियता होइन लोकतान्त्रिक सहमति वा यसले केही बन्छ की यो भन्दा पनि राम्रो बन्छ की । जनवादी केन्द्रियता अभ्यास, इतिहासबाट हामीले मुक्ति पाउनु पर्छ । हामीले गरेर यसले व्यवहारमा गरेका सबै कुरालाई हेर्नुपर्छ । नेपालमा यसबाट भएका धेरै गल्ती कति छन् कति ?

राम कार्कीबाट छलफलमा उठेका विषयमा अनुक्रिया

कहिले काँही संगठनको कुरा हुँदा मुक्तिको कुरा हराउने र मुक्तिको कुरा गर्दा संगठनको कुरा हराउने जस्तो पनि भयो । फ्याङ्कफर्ट हुँदै हेलन केलर र मार्क्ससम्म मुक्तिको विषय खोज्नु पर्छ । अटोबेयरले इशाइ र यहुदीको धर्म समाप्त गरिदिने हो भने समानता आउँछ भनेका थिए । मार्क्सले प्रशंसा गरेका छन् र फरक पनि गरेका छन् । उनले यस्तो गर्दा राजनीतिक मुक्ति हुने भो तर व्यक्तिगत स्वतन्त्रता विषय नहुने बताएका छन् । यसको खोजीको लागि मार्क्ससम्म पुग्नुपर्छ । मुक्ति चाहिन्छ भन्ने विषयमा खोजी भैरहेको थियो तर त्यसको वैज्ञानिक रूपमा अध्ययन गरेको मार्क्सले नै हो । रोजाले लेनिनलाई जवाफ दिँदै भनेकी थिइन्– बाहिरबाट सचेतना भर्ने कुरा गरेका छौ तर त्यसको परिणाम धेरै भयो भने त्यो वर्गले आफ्नो लड्ने क्षमता चाँही गुमाउँछ । रोजाको विचारको कारण संगठन अराजकतामा जान्छ भन्ने चिन्ता लेनिनले गरेका छन् । रोजाले लेनिनको नीतिले कमिटीको नाममा

केन्द्रिय कमिटी र केन्द्रिय कमिटीको नाममा मानिस हावी हुन्छ र मुक्तिको मर्छ अभियान मर्छ भनेर ब्लु प्रिन्ट देखाइदिएका थिइन् ।

सामान्य कार्यदिशाले संगठनात्मक कार्यदिशाको पनि माग गर्छ तर त्यसतर्फ हामी जाँदै गएनौं । लेनिनले देशका क्रान्ति गर्नका लागि आफ्नै संगठनात्मक कार्यदिशा बनाउन भनेको छ तर हामी कहिले पनि यो विषयमा लागेनौं ।

तिसौ वर्षदेखि किसान वा विद्यार्थी संगठनले आफ्नो हकहितमा एउटा पनि आन्दोलन गरेका छैनन् पार्टीले के खुवाइदियो उनीहरूले आफ्नो अर्गानिक क्षमता गुमाएका छन् । वैचारिक रूपमा नेतृत्व गर्न सकिएला तर मासलाई आफ्नो नेता र अजेण्डा आफै छान्न दिउँ ।

सुरेन्द्र पाण्डेबाट छलफलमा उठेका विषयमा अनुक्रिया

युरोपमा चालिसको दसकपछिको कम्युनिष्ट आन्दोलन बढी बरालिएको देखिन्छ । पहिलो विश्वयुद्ध भन्दा पहिलेको युरोपको कम्युनिष्ट आन्दोलन र हामी अहिले त्यही परिस्थितिमा छौं । अधिकारको विषय मुख्य भएर आएको त्यो परिस्थितमा अहिले हामी छौं । त्यो बढी प्राज्ञिक छलफल भएको तर आम मानिसमा जोडिन नसकेको बहस भएको थियो । हामीले गरिरहेको छलफल पनि प्राज्ञिक मात्रै भयो भने यसले आमजनतालाई बाटो देखाउँदैन । श्रम र ज्ञान जोडिएर रूपान्तरणको प्रक्रिया अघि बढ्नु पर्ने हो । तर ज्ञान मात्रै एकातिर भयो भने पनि यो रूपान्तरण हुँदैन ।

खगेन्द्र प्रसाईँबाट उपसंहार

हामीले देखेको सबै प्रकारको समस्याको समाधान संसारमा एउटै विधा छ- त्यो बहस, संवाद र प्रजातन्त्र नै हो । त्यो भन्दा अर्को कुनै विधि नै छैन । मानिस र उनीहरूको प्रयासलाई सर्वभौम ठान्ने र मालिक बनाउने हो एउटै मात्रै उपाय भनेको प्रजातन्त्र हो । कस्तो प्रकारको प्रजातन्त्र चाँही मुक्तिको प्रजातन्त्र हो भन्ने विषयमा हेवारमास साह्रै उपयोगी छन् । लेनिनले यो विषयमा रूसको ऐतिहासिक अवस्थामा भन्ने थियो तर लेनिन धेरै खण्डित छन् । लेनिनले सत्ता पाएपछि कम्युनिष्ट इन्टरनेसनलको नियम बन्दा खेरी लेनिनले ब्युरोक्रेटिक अधिनस्थतालाई नमान्ने क्रान्तिकारी हुँदैन भनेर भनेका थिए । नेतृत्व महत्वपूर्ण हुन्छ भन्ने विषय होला तर त्यो नेता कसरी उत्पन्न हुन्छ भन्ने विषय पनि प्रमुख हो । कम्युनिष्ट पार्टीभित्र स्थायी नेतृत्वको धारणा छ । उसले शुरूमै विस तीस वा चालिस वर्षका लागि नेता भए भन्ने धारणा राख्छ । नेतृत्व भनेको गतिशील प्रक्रिया हो । मेरो नेतृत्वको निश्चितता ६ महिनाको पनि छैन हुनुपर्नेमा स्थायी नेतृत्वको धारणाले कब्जा जमाइरहने हो भन्ने भएको छ ।

स्वमुक्ति जहिले पनि संभव हुँदैन । यसको एउटा ऐतिहासिक अवस्था हुन्छ । दास युगमा स्वमुक्ति संभव हुँदैन । सामन्तवादबाट पुँजिवादमा जाँदा पनि हुँदैन । यो मुक्ति मात्रै हुन्छ । तर मार्क्सकै भनाइमा पुँजिवाद पाकिसकेपछि मात्रै पुँजिवादको ऐतिहासिक परिस्थिति तयार हुन्छ ।

सामाजिक संरचना र लैङ्गिक हिंसा

सेप्टेम्बर ३०, २०१८
वानेश्वर, काठमाडौं

१. परिचय

नेपाल अध्ययन केन्द्रले लैंगिक हिंसासम्बन्धी सामाजिक संरचनाका सवालमा प्राज्ञिक सार्वजनिक बहसका रूपमा एक अन्तरक्रिया कार्यक्रम आयोजना गऱ्यो । महिलाविरूद्धको हिंसा खास गरी जबरजस्ती करणी वा बलात्कारपछि महिला हत्याका घटना सार्वजनिक बहसमा उत्कर्षमा रहेका बेला सामाजिक संरचना र यसको सम्बन्धमा सार्वजनिक विचार बनाउन सघाउ पुऱ्याउने ध्येयले कार्यक्रमको आयोजना गरिएको हो । कार्यक्रममा समाजशास्त्री, कानुनविद् र राजनीतिक दल तथा नागरिक संघसंस्थाका अगुवा महिला कार्यकर्ता तथा विश्वविद्यालयहरूमा अध्ययनरत विद्यार्थीहरूको सहभागिता थियो ।

२. उद्देश्य

नेपाल अध्ययन केन्द्रले यसको स्थापनाकालदेखि नै विभिन्न विषयमा अध्ययन–अनुसन्धान गर्ने गर्दै आएको छ । सामाजिक सरोकारका विभिन्न विषय र राज्यसँग सम्बन्धित विभिन्न नीतिगत प्रश्नमा छलफल बहस गर्ने र सार्वजनिक विचारहरूको प्रवाहीकरण गर्ने कामलाई यसले निरन्तरता दिँधै आएको छ । समसामयिक सन्दर्भमा लैंगिक हिंसाका घटनामा बढोत्तरी भएको भन्ने आमसञ्चारले सन्देश प्रवाह गरिरहेको सन्दर्भमा यससँग सम्बन्धित कानुनी पक्ष रसामाजिक संरचनाका सवालमा सार्वजनिक विचार उत्पादनलाई सहयोग पुऱ्याउने उद्देश्यले यो प्राज्ञिक अन्तरक्रिया कार्यक्रमको आयोजना हो ।

महिलाविरूद्धको हिंसा खास गरी जबरजस्ती करणी वा बलात्कारपछि महिला हत्याका घटना सार्वजनिक बहसमा उत्कर्षमा रहेका बेला सामाजिक संरचना र यसको सम्बन्धमा सार्वजनिक विचार बनाउन सघाउ पुऱ्याउने ध्येयले कार्यक्रमको आयोजना गरिएको हो । कार्यक्रममा समाजशास्त्री, कानुनविद् र राजनीतिक दल तथा नागरिक संघसंस्थाका अगुवा महिला कार्यकर्ता तथा विश्वविद्यालयहरूमा अध्ययनरत विद्यार्थीहरूको सहभागिता थियो । सामाजिक संरचना समाजमा रहेका विभिन्न समस्याको सरोकार क्षेत्र र कतिपय अवस्थामा मूल उत्पादक तत्त्व पनि भएकाले हालको सन्दर्भमा महिला हिंसा खास गरी बलात्कार र त्यसपछि हत्याका घटनावलीका सन्दर्भमा भैरहेका कमीकमजोरीमा सामाजिक संरचनाको केकस्तो भूमिका छ भन्ने बारेमा सार्वजनिक विचार र अन्तरक्रियालाई बल पुऱ्याउन कार्यक्रमको आयोजना गरिएको हो ।

३. छलफल कार्यक्रम

अन्तरक्रिया कार्यक्रमको थालनी डा. खगेन्द्र प्रसाईँले कार्यक्रमको उद्देश्यमा प्रकाश पार्दै गर्नुभएको थियो भने कार्यक्रमको अध्यक्षता नेपाल कम्युनिस्ट पार्टीकी केन्द्रीय सदस्य अष्टलक्ष्मी शाक्यले गर्नुभएको थियो । अध्यक्षता ग्रहण गर्दै शाक्यले राजनीतिक व्यवस्था

परिवर्तन भएर राजतन्त्रबाट गणतन्त्र र एकात्मक केन्द्रीकृत राज्यप्रणालीबाट संघीय प्रणालीमा मुलुक गए पनि सामाजिक सांस्कृतिक पुनसंरचना र रूपान्तरण भने हुन नसकेको अनुभव भैरहेको बताउनुभयो । लोकतन्त्र बलियो बनाउन आर्थिक, सामाजिक र सांस्कृतिक परिवर्तन आवश्यक हुने उहाँको भनाइ रहेको थियो ।

कार्यक्रममा विषय प्रस्तोताका रूपमा डा. युवराज लुइँटेलले बलात्कारका घटनाको पीडक पुरूष नै हुने भएकाले केही विद्वान्हरूले पुरूषको नैसर्जिक चरित्र नै हिंस्रक हुने हुनाले महिलाविरूद्ध हिंसा बढी हुने गरेको तर्क अगाडि सारे पनि सामाजिक दृष्टिले त्यो एकाकी सोच रहेको बताउनुभयो । डा. लुइँटेलले महिलाविरूद्धका हिंसालाई समग्रमा बुझ्न निम्न विषयमा अवधारणात्मक स्पष्टतासहितको छलफल गर्नुपर्ने बताउनुभएको थियो :

- अपराध
- पुरूषत्व
- लैंगिकता
- हिंसा

डा. लुइँटेलले खास पुरूष हिंस्रक हुने, पुरूष महिलाको सामाजिक हैसियतको भिन्नता, महिलाउपरको सामाजिक दृष्टिकोण, अश्लीलतालाई प्रोत्साहित गर्ने सामग्रीको विस्तार, महिला स्वयंका छोटा लुगा लगाउनेजस्ता अभ्यास, पुरातन दृष्टिकोण, पुरूषमा रहने आपराधिकता र कामोत्तेजना, पुँजीवादलाई फरकफरक रूपमा मानिसले जिम्मेवार मान्दै आएकोमा यी विविध तत्त्वको समग्रताको विवेचना गरी मूल रूपमा कुनको भूमिका बढी छ भनेर हेर्नुपर्ने बताउनु भयो ।

उहाँले जीवन शास्त्रीय र सामाजिक निर्माणवादी नारीवादका दुई अलगअलग धारबाट महिला हिंसाका कारणलाई भिन्नभिन्न केन्द्रका उपजका रूपमा हेर्ने गरेको बताउँदै दुवैतर्फका प्रधान पक्षलाई आत्मसात गर्दै समकालीन नेपाली समाजवादको चरित्रको विवेचनासहित हेर्दा संख्यात्मक रूपमा महिला हिंसा बढेको नभई प्रहरीमा जाहेर गर्ने आत्मबलको विकास, सचतेतना, प्रतिरोध संस्कृति र सञ्चारलगायतका कारण हिंसाका घटना बढेको देखिए पनि प्रवृत्तिगत वृद्धि त्यस्तो चर्को नदेखिएको र २० वर्षमा १० गुना वृद्धि देखिनु स्वाभाविकै भएको बताउनुभयो ।

अर्की प्रस्तोता अधिवक्ता रीता मैनालीले नेपाली समाजले मल्ल कालदेखि अवलम्बन गर्दै आएको महिलाप्रतिको दृष्टिकोण र हाल भएको संवैधानिक तथा कानुनी संरक्षणको बढोत्तरी दुवैलाई विचार गरेर महिलाविरूद्धको हिंसाको अवस्थाको आकलन गर्नुपर्ने बताउनुभयो । कानुनले फाले पनि महिलाविरूद्धको ज्यादतीको सोच नेपाली समाजको दिमागले फाल्न नसक्नुले महिलाविरूद्धका हिंसाका घटना निरन्तर हुँदै गएका र कानुनले अस्वीकार गरेका विभिन्न सामाजिक कुप्रथाको वर्चस्व रहनु पनि हिंसालाई निरन्तरता दिने र बढाउने प्रमुख कारणमा रहेको ठम्याइ उहाँले प्रस्तुत गर्नुभयो ।

घरेलु हिंसाको मात्रा ७९ प्रतिशत रहेको नेपाल प्रहरीको २०१५ को तथ्याङ्क उद्धृत गर्दै मैनालीले तीन महिनाकी बालिका बलात्कृत भइरहेको सन्दर्भमा महिलाले लगाउने लुगामा यसको कारण देख्नेको नियतै खोटो हो भन्ने दाबी गर्नुभयो । शक्तिशालीले कमजोरलाई हिंसाको सिकार बनाउने हुनाले प्रभावकारी निवारण, नियन्त्रण र उपचारात्मक उपायका माध्यमद्वारा महिलाविरूद्धको हिंसालाई सम्बोधन गर्नुपर्ने उहाँको सुझाव थियो ।

अर्की प्रस्तोता नेकपाकी युवानेतृ रामकुमारी झाँक्रीले समाजको बनोट र चरित्रका आधारमा समाजमा हुने व्यवहार र अपराधलाई आकार र आधार दुवै दिने भएकाले वर्गीय सामाजिक संरचना नै महिला हिंसा चर्काउने कारकतत्त्व रहेको बताउनुभयो । उहाँले शासक वर्ग र गरिखाने वर्गमा गरिखाने वर्गका महिला पीडित हुने र पीडक सामान्यतः हुने खाने वर्गकै हुने भएकाले गरिखाने वर्गको शक्ति स्थापित नभएसम्म हिंसामा कमी नआउने बताउनुभयो । पुँजीवादमा सरोगेसीलगायतका अभ्यास हुने र महिलाका सबै अङ्ग बिक्रीका विषय बनाइने हुनाले बजारका लागि महिला हिंसालाई सञ्चारमाध्यमसमेतले प्रेरित गरिराख्ने बताउनुभयो ।

सहभागीका प्रश्न, जिज्ञासा र टिप्पणी

कार्यक्रममा सहभागीहरू उषाकिरण लुईंटेल, सीता बोहरा, अमृता गौतम, इन्दिरा गुरूङ, नरेश न्यौपाने, रीता, रवीन्द्र सुब्बा, पृथ्वी लिम्बू, प्रशन्ना लुइँटेल, अञ्जली शर्मा, ममता चौधरी, सीता थापा, नारायणी देवकोटा, कविता रेग्मी र पूजा मल्लले विभिन्न जिज्ञासा राख्नुभएको थियो ।

उषाकिरण लुईंटेल, विद्यार्थी– समाजशास्त्र

- बलात्कार अन्य सामान्य अपराधजस्तै हो वा यसको आपराधिक गम्भीरता बढी छ?
- मुख्य तत्त्व वर्ग हो र नेकपाले गरिखाने वर्गको प्रतिनिधित्व गर्ने हुँदाहुँदै पनि महिला हिंसा किन बढिराखेको छ?
- तिनको सरकार भएर पनि अनेमसं र अनेरास्ववियुजस्ता नेकपाका भातृ संगठनहरू किन मौन छन् र विरोध गरिरहेका छैनन्?

सीता बोहरा, विद्यार्थी– समाजशास्त्र

- महिलाविरूद्धका हिंसाको नियन्त्रणका लागि हालको सामाजिक संरचना भत्काउनुपर्छ वा हालकै सामाजिक संरचनाबाट यसको समाधानका उपाय निकाल्न सकिन्छ?

अमृता गौतम, विद्यार्थी– कानुन

- सामाजिक संरचनावादी नारीवादलाई समाधानको उपायको रूपमा प्रस्ताव गरियो तर कारकतत्त्वहरूलाई नजरअन्दाज गरेर कसरी यस्तो हिंसा उन्मूलन हुन्छ?

इन्दिरा गुरूङ, विद्यार्थी– विज्ञान

- शुक्रबार नाम गरेको पत्रिकाले यौनव्यवसायको प्रवर्द्धनको व्यापार गरिरहेको छ, यस्तो कुरालाई नियन्त्रण गर्नुपर्दैन?

नरेश न्यौपाने, केन्द्रीय सदस्य– अनेरास्ववियु

- डा. लुइँटेलले समस्या अति गम्भीर चाहिँ होइन भन्नुभो, किन गम्भीर होइन?
- रामकुमारी झाक्रीले समस्या वर्गीय हो भन्नुभयो, के हामी समस्याको सघनतालाई बृहत् वर्ग समस्या भन्दै नजरअन्दाज गर्न सक्छौँ?
- अधिवक्ता मैनालीले समाधान गर्नुपर्छ भन्नुभयो तर के हामी महिलाको भूमिकामा कारकतत्त्वका कारणले महिलाविरूद्ध हिंसा बढेको भनेर पनि हेर्न सक्छौँ?

रवीन्द्र सुब्बा, विद्यार्थी– समाजशास्त्र

- समस्याको समाधानका लागि प्राज्ञिक क्षेत्रले चाहिँ गर्नुपर्ने काम केके?

पृथ्वी लिम्बू, विद्यार्थी– समाजशास्त्र

- समाज र संरचनालाई लैंगिक हिंसाको कारण मान्नु अत्यन्तै अन्योलपूर्ण निदान गराई हो । हामीले व्यक्तिहरूउपर नै गुणस्तरीय अनुसन्धान गर्नुपर्ने खाँचोबारे सोच्नुपर्दैन?

प्रश्ना लुइँटेल, विद्यार्थी– कानुन

- लैङ्गिक हिंसाका पीडित किन श्रम वा काम गर्ने वर्गकै हुन्छन् ?
- सो वर्गको उद्धार गर्न राज्य किन असफल रहन्छ?

अञ्जली शर्मा, विद्यार्थी– सूचना प्रविधि

- महिलाविरूद्ध हिंसाको त्रास कलिला नानीमा गहिरिँदो छ । मेरी पाँच वर्षकी छोरीले मलाई तपाईँलाई बाटोमा केही त भएन नि भनेर प्रश्न गर्छे । उनीहरूलाई सन्त्रासमुक्त अवस्थामा कसरी पुऱ्याउने होला?

ममता चौधरी, महिला अधिकारकर्मी

- महिलाले बेहोरेका हिंसाका अनुभूति अरूले साझेदारी गर्न सक्दैनन् । हरेक दिन तीन महिला बलात्कृत हुन्छन् । यसलाई नियन्त्रण गर्ने सर्वोत्तम उपाय के होला?

सीता थापा, नेकपा जिल्ला कमिटी सदस्य, सिन्धुपाल्चोक

- महिलाविरूद्धको हिंसा खास गरी बलात्कारलाई नियन्त्रण र निवारण गर्न स्थानीय सरकारमा रहेका हाम्रा ४० प्रतिशत राजनीतिक प्रतिनिधि महिलालाई तिनको भूमिकाका लागि हामी केके सुझाब दिन सक्छौँ?

नारायणी देवकोटा, विद्यार्थी– समाजशास्त्र

- सामाजिक संरचना जिम्मेवार छ भनियो । बालविवाह, वैवाहिक बलात्कार र समलिङ्गी बलात्कारको जाहेरी नदिने कुरालाई हामी यसका प्रेरक कारण मान्न सक्दैनौँ?
- राजनीतिक पदमा किन ९९ प्रतिशत स्थानमै महिला पहिलोमा नभएर दोस्रो स्थानमा राखिएका छन्?

कविता रेग्मी

- पीडितहरूलाई कुन हदसम्म जिम्मेवार मान्ने?
- समस्या यौनकार्यका लागि सम्मति लिने कुरासँग त जोडिएको छैन?

पूजा मल्ल, विद्यार्थी– समाजशास्त्री

- लैङ्गिक हिंसा र सामाजिक संरचनाको कुरा त छलफल गरियो तर यसका पात्र वा एजेन्सीहरूको चर्चा गरिएन, एजेन्सीहरूको भूमिका छैन?

अधिवक्ता मैनाली र डा. लुइँटेलको प्रत्युक्ति

सहभागीका जिज्ञासाहरूलाई उत्तर दिँदै अधिवक्ता रीता मैनालीले परम्परा र संस्कृतिका नाममा पनि महिलाविरूद्ध हिंसा गरिए त्यसलाई संविधानले फौजदारी कसुर मानेकोले त्यसमा सम्झौता हुन नसक्ने हुनाले हिंसा रोक्ने कार्यभार राज्यकै हुने आफूले

स्पष्ट बताएको बताउनुभयो । अश्लीलता रोक्ने कानुन आवश्यक छ र लागू गर्नुपर्छ भन्दै नेतृत्वमा पुरूषको प्रभाव रहेको एउटा अनौठो घटना प्रस्तुत गर्नुभयो । उहाँका अनुसार धनुषा जिल्लाका स्थानीय तहको महिला प्रतिनिधिका लागि आयोजना गरिएको कार्यक्रममा महिला नआएर तिनका पतिहरू उपस्थित भएका थिए र किन पुरूष ? भनेर सोध्दा नाम महिलाको भए पनि काम पुरूषले नै गर्दै आएको बताएका थिए । महिला हिंसालाई कम पार्न घरभित्रै महिलाको सुरक्षा बढाउनुपर्ने अवस्था रहेकाउ उहाँको सुझाब थियो ।

अर्की प्रस्तोता रामकुमारी झाँक्रीले समस्याको समाधानका लागि राज्यलाई जिम्मेवार बनाउने पुँजी र यौनलाई समाज सञ्चालनको आधार नबनाई मानिसलाई शासक बनाउनुपर्ने बताउनुभयो ।

प्रस्तोता डा. युवराज लुइँटेलले शिक्षा, सशक्तीकरण, बहुआयामिक समावेशीकरण, कडा अनुशासन र कानुन, मौनताको संस्कृतिको अन्त्य, स्थानीय तहमा सशक्तीकरण र प्रतिरोध, सामाजिक मूल्यमान्यताको रूपान्तरण, र रोजगारीका अवसर नै महिला हिंसा घटाउन प्रभाव पार्न सक्ने समाधानका उपाय हुने बताउनुभयो ।

४. समापन

अन्तरक्रिया कार्यक्रमको समापन गर्दै कार्यक्रमकी अध्यक्ष नेपाल कम्युनिस्ट पार्टीकी केन्द्रीय सदस्य अष्टलक्ष्मी शाक्यले पहिले भूमिगत राजनीतिक जीवनमा महिलाहरू संगठनभित्र सुरक्षित रहेको र हाल संगठनभित्रै पनि त्यो सुरक्षा क्षय हुँदै गएकोमा चिन्ता व्यक्त गर्नुभयो । छलफलले युवालाई सशक्तीकरण गर्नमा बल पुगेको आफूलाई लागेको बताउँदै उहाँले सामाजिक संरचनाको परिवर्तनमा सबैले लागिपर्नुपर्ने बताउनुभयो । महिलाविरूद्धको हिंसाको न्यूनीकरण र प्रतिरोधका प्रयासमा सहभागी हुन सबैलाई अनुरोध गर्दै कार्यक्रम समापन भएको घोषणा गर्नुभयो ।

प्रवचन श्रृङ्खला ४, २०१८

आजको वामः समस्या र समाधान

नेपालमा वामपन्थी सैद्धान्तिक छलफल र शैक्षिक प्रयासहरूको सुदृढीकरण

२३ मङ्सिर २०७५

वानेश्वर, काठमाडौँ

१. परिचय

नेपाल अध्ययन केन्द्रले "आजको वामः समस्या र समाधान" विषयमा काठमाडौँमा आज एक अन्तरक्रियाको आयोजना गऱ्यो । कार्यक्रममा वामपन्थी नेता घनश्याम भुसालले विषयगत प्रस्तुति दिनुभएको थियो । प्रस्तुतिमाथि केही टिप्पणीसाथ नेकपाका वरिष्ठ नेता पूर्व प्रधान मन्त्री झलनाथ खनालले कार्यक्रममा विशेष मन्तव्य व्यक्त गर्नुभएको थियो । कार्यक्रममा सहभागीहरूले प्रस्तोता र मन्तव्यदातासँग समाजवाद, सरकार र राज्यसत्ताका विषयमा विभिन्न प्रश्न राखेका थिए । तिनलाई प्रस्तोताहरूले उत्तर दिँदै स्पष्ट पार्नुभएको थियो ।

२. उद्देश्य

नेपाल अध्ययन केन्द्र विभिन्न सवालमा अध्ययन र सार्वजनिक छलफल गर्दै आएको छ । समयसामयिक विषयवस्तुमा अन्तरक्रिया गरी सार्वजनिक विचार विकासमा टेवा पुऱ्याउने उद्देश्यले यसका कार्यक्रम अगाडि बढ्दै आएका छन् । देशको संविधानले समाजवादतर्फको लक्ष्य लिएको र मुलुकमा वामपन्थी दल नेपाल कम्युनिस्ट पार्टीले निर्वाचनमा बहुमत प्राप्त गरी सरकार चलाएको सन्दर्भमा समाजवादी लक्ष्य र कर्ताहरूको कार्यशैलीबारे सार्वजनिक चर्चा भइरहेको बेला समाजवादको गन्तव्यबारे दृष्टिकोण उजिल्याउन सघाउ पुगोस् भनेर यो कार्यक्रमको आयोजना गरिएको हो । यस्ता कार्यक्रमबाट बनेका सार्वजनिक विचारले नीतिगत तथा व्यावहारिक सुधारमा योगदान गर्ने अध्ययन केन्द्रको ठम्याइ रहेको छ ।

३. छलफल कार्यक्रम

सहभागीहरूलाई केन्द्रको तर्फबाट स्वागत गर्दै डा. खगेन्द्र प्रसाईँले आजको विषय वर्तमान परिप्रेक्ष्यमा गहन रहेकाले प्रस्तोताका विचार सुनेर त्यसमाथि टिप्पणी र प्रश्न गर्न सहभागीलाई अनुरोध गरेपछि छलफलको क्रम अगाडि बढ्यो । प्रसाईँले विषयवस्तुको प्रस्तुतिका लागि घनश्याम भुसाललाई अनुरोध गरेपछि अनुप्रासमिल्दो शीर्षक "आजको वामः समस्या र समाधान" भन्दै घनश्याम भुसालले प्रस्तुति अगाडि बढाउनुभएको थियो ।

घनश्याम भुसाल, नेता नेकपा

नेता भुसालले आजको नेपालको मुख्य चुनौती नै लोकतान्त्रिक स्थिरता हो राज्यको कार्यक्रमिक अभिभाराको चुनौती राष्ट्रिय पुँजीको निर्माण हो भन्दै "कांग्रेस वा कम्युनिस्टको टोपी लगाए पनि दलाल पुँजीवादको जुत्तामा टेकिएर हिँडुन्जेल समाजवादको गन्तव्य बन्न

सक्दैन भन्नु भयो । नेपालमा वामपन्थ भन्नु अहिले नेपाल कम्युनिस्ट पार्टी नै हो तर नेकपा र यसको सरकारले बेलैमा विचार पुऱ्याएन भने वामपन्थ वा वाम विचारधारा साहित्यमा त बाँच्ला तर राज्य र लोकजीवनमा नबाँच्ने अवस्था आउनेतर्फ सजग हुनुपर्ने बेला भएको नेता भुसालले बताउनुभयो । भुसालले अवसर। चुनौती र आजको अभिभारा भनी तीन खण्डमा आफ्नो प्रस्तुति निम्नानुसार प्रस्तुत गर्नुभयोः

अवसर

- चुनावसमेतबाट भएको व्यापक वामपन्थी जनमत
- राज्यशक्तिका रूपमा वामपन्थीको उपस्थिति
- राष्ट्रिय स्तरमा सङ्गठानिक सुदृढता (सामाजिक र सांस्कृतिक फाँटमा समेत)
- शान्तिपूर्ण र सशस्त्र दुवै खालका विद्रोहको अनुभव बटुलेको र आन्दोलन पार गरेर आएका जुझारू कार्यकर्ता
- प्रगतिशील संविधान (मौलिक हक र समाजवाद उन्मुखताको व्यवस्था)
- भूराजनीतिक अवस्था
- सैद्धान्तिक दिशा र कार्यदिशाको स्पष्टताः लोकतान्त्रिक पद्धति र राष्ट्रिय पुँजी निर्माणको अनुकूलता ।

चुनौती

- नेकपा एमाले र माओवादी दुवै घटकको मिलन सत्तामा जाने अर्थात् चुनावी तालमेलको सन्दर्भमा बढी केन्द्रित भई सैद्धान्तिक मान्यताको अन्तर्यमा जान नसकेको अवस्था
- मिलनका घटकमा सापेक्षित स्थिरताको अभाव (एमालेको बहुदलीय जनवाद के हो भन्ने र माओवादी के हो भन्ने भन्दा पनि माओवादी अब के हुन्छ भन्ने खालको अवस्था)
- राजनीतिक संस्कृतिमा ह्रास, सङ्गठन पद्धतिका ठाउँमा व्यक्ति र व्यक्तिगत सम्पर्क हावी
- पार्टीभित्र नश्लवादको रूपमा गुटबन्दीको विकास (गुटभित्रै पनि मानिस आफ्नो हो कि हैन भन्नलाई रगत पिसाब जचाएर हेर्नुपर्छ भन्ने खालको मानसिकता)
- पार्टीमा असैद्धान्तिकीकरण उत्कर्षतर्फ
- सरकारमा जानेआउनेबाट नयाँ वर्गको उदय (जुन वर्गका लागि पार्टी हो त्यो वर्ग नै पार्टीमा छैन) । दलाल पुँजीवादको जुत्ताः समाजवादको टोपी
- क्रान्ति र स्वस्थानीको फ्युजनः विचार वा वैचारिकतामा खडेरी र अस्पष्टता
- नेतृत्वमा अलोकतान्त्रिकताः डेमोक्रेटिक स्पेसलेसनेस
- तानासाहीको उदयको सम्भावना

आजको अभिभारा

- वैचारिक तथा सैद्धान्तिक प्रश्नमा स्पष्टता
- विचारलाई चाकडीले प्रतिस्थापन गर्ने परिपाटीको अन्त्य
- राष्ट्रिय पुँजीको निर्माणको सैद्धान्तिकीकरण
- सङ्गठनपद्धतिको सैद्धान्तिकीकरणः हरेक तहका कमिटी सैद्धान्तिक एजेन्डामा छलफल गर्ने र दृष्टिकोण बनाउन सक्षम हुने अवस्थाको सिर्जना
- लोकतान्त्रिक स्थिरतामा आधारित समाजवादको तयारीको सरकारी कार्यक्रम
- लोकतान्त्रिक संगठनः कमाउने–कर तिर्ने– तिरेको करमा निगरानी राख्ने नागरिकको बाहुल्य ।

झलनाथ खनाल, वरिष्ठ नेता नेकपा, पूर्वप्रधान मन्त्री

नेपालको कम्युनिस्ट आन्दोलनले धेरै उपलब्धि हासिल गरेको र प्रचुर सम्भावना रहेको हुँदाहुँदै पनि यो आन्दोलनका लागि सगरमाथाभन्दा अग्ला चुनौती पनि छन् भन्दै नेता खनालले पार्टीमा केही असैद्धान्तिक पक्षले ठाउँ पाउन थालेको बताउनुभयो । केही समयअगाडि नेतृत्वमै रहेका एक नेताले नेकपा दार्शनिक वा सैद्धान्तिक नभएर राजनीतिक पार्टी मात्र हो भनेको सन्दर्भलाई कटाक्ष गर्दै खनालले आफूले त्यसको जवाफ सार्वजनिक गरिसकेको र पार्टी राजनीतिक हुँदाहुँदै पनि त्यो दार्शनिक र सैद्धान्तिक आधारबाटै राजनीतिक भएको स्पष्ट पार्नुभयो । खनालले आफ्नो मन्तव्यमा निम्न कुरा विशेष रूपमा औँल्याउनुभएको थियोः

प्राथमिक कुराः नीति, दृष्टिकोण र पद्धति

- कम्युनिस्ट आन्दोलनका लागि सर्वहारापक्षीय कम्युनिस्ट पार्टी अपरिहार्य हुन्छ । यस्तो पार्टीले समय र स्थानका आधारमा हिजोका उपलब्धि कमजोरीको समीक्षा गर्छ र नयाँ उचाइबाट भावी कार्ययोजना बनाउँछ ।
- नेपाली समाज मूल्यगत संक्रमणमा छ । वर्तमान नेपाली समाजको अवस्थालाई हेरेर समाजवादको लक्ष्य र कार्यसूचीमा पहिला स्पष्ट बन्नुपर्छ ।
- लोकतन्त्र पूर्ण छैन, यसमा समस्या छन् । उदाहरणका लागि, निर्वाचन पद्धतिलाई लिन सकिन्छ । अहिलेको निर्वाचन पैसा नभएकाले लड्नै सक्दैन । निर्वाचन र चुनावी विसंगति प्रशस्त छन् । पुँजीवादको चक्करमा लोकतन्त्रको निर्वाचनपद्धति हारिरहेको छ । यसैले लोकतन्त्रका परिष्कार गर्नुपर्ने पक्ष पहिचान गरी परिष्कार गर्नुपर्छ ।

दोस्रो कुरा : राष्ट्रियता

- राष्ट्रियता छ । नेपालविरूद्ध अन्तर्राष्ट्रिय प्रयास जारी छ । सरकार र सेनालाई नै यो सक्रियताका धेरै पक्ष थाहा छैनन् । पृथकतावादी शक्तिका लागि मलजल हुँदैछ ।

- राज्यले सिमाना अंकन गर्न सकेको छैन ।
- समाजवादका लागि राष्ट्रिय अस्तित्व सुरक्षित हुनुपर्छ । यो परनिर्भरताको अन्त्यसँग जोडिने कुरा हो । यसैले यसमा व्यावहारिक ठोस योजना र स्रोतसाधन व्यवस्था गर्नुपर्छ ।

तेस्रो कुरा : राष्ट्रिय पुँजी निर्माण

- दलाल पुँजीलाई प्रतिस्थापन गर्ने राष्ट्रिय पुँजीको निर्माण
- गरिबीनिवारणको ठोस कार्यक्रम
- स्वदेशमै आकर्षक रोजगार र रचनात्मक अवसरको सिर्जना
- सामाजिक आर्थिक रूपान्तरण
- साक्षरता शिक्षाको राष्ट्रिय अभियान
- राजकीय वा सार्वजनिक अर्थतन्त्रको विकास र सुदृढीकरण

चौथो कुराः सुशासन

- कम्युनिस्ट सरकार गुणात्मक रूपले नै उन्नत हुनुपर्छ ।
- सेना, प्रहरी, निजामती राज्यसंयन्त्रको रूपान्तरण

पाँचौं कुराः सांस्कृतिक रूपान्तरण

- असल सांस्कृतिक अभ्यासको जगेर्ना र प्रवर्द्धन
- कुसंस्कारको अन्त्यका लागि सघन सांस्कृतिक चेतना
- सांस्कृतिक सम्पदा र सभ्यताको थप अनुसन्धान (किचकवध, विराटनगर, जनकपुर, लुम्बिनी, सिञ्जा र मुस्ताङको गुफा सभ्यतासम्म)
- गणतन्त्र एथेन्सको सभ्यताबाट सिक्ने कुरा होइन शाक्यहरूबाट सिक्न सकिन्छ भन्ने कुरा ।

अन्तिम कुरा : अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध

- वर्तमान समयविन्दुमा उभिएर अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्धको पुनःसंरचना
- नयाँ विश्वपरिवेशअनुसार समानतामा आधारित सम्बन्ध

खनालले सरकारका कामबाटै कम्युनिस्ट पार्टीको भाग्य र भविष्य निर्धारित हुने भन्दै पार्टीका कमिटीहरूलाई चलायमान नगरी कम्युनिस्ट पार्टीको सरकारले पार्टीबाट बल पाउन नसक्ने बताउनुभयो । सरकार नीतिगत रूपमा पार्टीको मार्गदर्शनबाटै चल्नुपर्ने कुरालाई वाम आन्दोलनको अग्रदूत कम्युनिस्ट पार्टी हुने कुरा कार्लमार्क्सले पहिल्यै उल्लेख गरेको उहाँले बताउनुभयो ।

सहभागीका प्रश्न, प्रतिक्रिया र टिप्पणी

अशेष घिमिरे

- गोष्ठीलाई पार्टी बनाउने हो कि? किनभने नेताहरूले गोष्ठीमा राम्रा कुरा गर्नुहुन्छ । यस्तै कुरा पार्टीमा हुन्छन् कि हुँदैनन् ?
- कर तिर्ने मानिसहरूको पार्टी बनाउँदा बेरोजगारहरूको सम्बोधन कसरी हुन्छ?

वसन्त खड्का

- पूर्व प्रधान मन्त्रीज्यू सीमामा समस्या छ भन्नुभयो आफू प्रधान मन्त्री भएको बेला त्यसबारेमा के गर्नुभयो ?
- राष्ट्रियताविरूद्धको खतरा सामना गर्न सरकारले ठ्याक्कै गर्नुपर्ने कामचाहिँ केके छन् ?

प्रेमल खनाल, केन्द्रीय सदस्य, (नेपकपा)

- राष्ट्रियताउपरको खतराको कुरा आयो । अहिले सदनमा गैरहेको नागरिकता विधेयक हेर्दा त्यसको कार्यान्वयनसँगै जनमतसंग्रहबाटै देश विखण्डन गर्ने ढोका खुल्ला होलाजस्तो छ । यो विधेयक नै फिर्ता हुनुपर्ने होइन र ?
- पार्टीको नेतृत्वको व्यवस्थापनमा देखिएको समस्याले पार्टी नीतिगत समस्यामा छ भन्ने अर्थ लाग्छ कि नीतिगत समस्या नहुँदानहुँदै नेतृत्वमा समस्या देखिएको हो ?
- एक व्यक्ति एक पदको मान्यता कहाँकहाँ लाग्ने हो? प्रधान मन्त्री र पार्टी अध्यक्ष एकै हुँदा पार्टी अध्यक्षले गर्नुपर्ने काम प्राथमिकतामा रहँदैन । यस्तो अवस्थामा नीति बदल्नुपर्ने हैन र ?

करूणा पराजुली

- मानवअधिकार र प्रविधि समाजवादका अत्यावश्यक कुरा हुन् तर कतिपय अवस्थामा यी आपसमा टक्कराउँछन् तिनको समन्वय कसरी हुन्छ ?
- उत्प्रविधि (हाइटेक) लाई कसरी जनमुखी बनाउने ?
- लामो समयदेखि संक्रमणकालीन न्यायको विषय उपेक्षित तरिकाले अगाडि ल्याइएको छ र हालसम्म हल भएको छैन समाजवादमा जाँदै गर्दा त्यसलाई कसरी हल गर्ने?

पुरूषोत्तम कडरिया

- संघीय ढाँचामा गएको राज्यव्यवस्थाको राजनीतिक नेतृत्व केन्द्रीकृत छ । पार्टीमा सैद्धान्तिक कार्यसूचीको कुनै मूल्य नै नभएजस्तो बुझिन्छ । सरकारको योजनामा पार्टीको सैद्धान्तिक पक्ष छैन । यस्तो अवस्थामा सैद्धान्तिक समस्या समाधानको कार्ययोजना के हो ?
- कर तिर्नेको पार्टी बनाउँछु भन्ने हो भने पार्टीमा मजदुर र निम्न आय हुनेको अवस्था अरू कमजोर बन्छ । पार्टी ठेकेदारहरूको क्लब बन्छ । अहिले कर तिर्ने भनेको ठेकेदारहरूले हो हैन र? अहिले पनि पार्टी र सदस्य बनाउनेमा तिनकै प्रभावमा छ हैन र?

रामकुमारी झाँक्री (केन्द्रीय सदस्य, नेकपा)

- अहिले प्रश्न के काम हुँदैछ भन्दा पनि कसरी हुँदैछ भन्नेमा बढी छ । पार्टीमा सिद्धान्त र यसको छलफल गौण वा निरर्थक पक्ष मानिन थालेको छ । क्षमताको प्रयोग सही ठाउँमा हुन छाडेको छ । संसदीय संघर्षमा गए पछि पार्टीले मूल्याङ्कन गर्न सक्ने क्षमता गुमाएको हो?
- अहिले हजारौँ पार्टी सदस्य र सयौँ नेता पार्टीको राजनीतिक सांगठानिक काम पनि नगरी बस्नुपरेको अवस्था छ । पार्टीका क्षमतावान् नेता कार्यकर्ताको क्षमता प्रयोग नगरी नै समाजवादमा अवतरण भइने हो?
- अहिले मूल समस्या संगठनात्मक स्वरूप, काम र विधिमा देखिएको छ । अपानि एक आउँछ एउटा कार्य हुन्छ । अपानि दुईले त्यसलाई उल्ट्याउँछ । नीतिगत स्थिरता खोई?
- गुटबन्दीलाई अवसरको भऱ्याङ बनाउँदै लाने परिपाटीले समाजवाद कसरी पुगिएला?

भाष्कर काफ्ले (केन्द्रीय सदस्य, नेकपा)

- प्रदेश ७ को प्रदेश कमिटी बनाउँदा नेपाली कांग्रेसको सदस्यलाई ल्याइयो (मानबहादुर रावल) । यसले हामी पार्टीका सदस्य कसलाई बनाउँछौँ र नेतृत्व कस्ताको स्थापित गर्छौँ भन्ने स्पष्ट छैन र ?
- सदस्यताको वितरण नै ठेकेदारी तरिकाले हुने एउटैले धेरैको लेबी बुझाएर सदस्य बनाउने र राजनीतिक रूपले आफूप्रति उत्तरदायी बनाउने गरेपछि संगठन कस्तो हुँदै जाला?
- अहिले अधिकार कमिटीमा हैन कमिटीका निश्चित मानिसमा रहने र प्रयोग हुने गरेको छ त्यसले कस्तो नतिजा देला?

आरती लामा

- मार्क्सवाद जान्दैमा वा बुझ्दैमा कम्युनिस्ट होइन्न । प्रदीप गिरी मार्क्सवाद जान्नु हुन्छ र व्याख्या पनि गर्नुहुन्छ तर उहाँ मार्क्सवादी हैन । मार्क्सवादी कम्युनिस्ट केवल यसको ज्ञानआवरणलै हैन आचरणले चिनिने हो । पार्टीमा त्यो देखिँदैन । पार्टी त पूरै बिचौलिया प्रवृत्तिले चलेको छ । हाम्रा नेता फेसबुकमा फोटो हालेको नहालेको हेर्छन् र त्यसका आधारमा कार्यकर्ताको आकलन गर्छन् ।
- प्रदेश २ को पार्टी राजनीतिमा अपराध हाबी छ । आपराधिक प्रवृत्तिको पार्टीभित्रै संरक्षण छ ।
- शिक्षामा यति धेरै समस्या छन् । अनेरास्ववियुले बोल्न सकेको छैन । नेता भागबन्डामा अल्मलिनु भएको छ । वनविज्ञान अध्ययन संस्थानमा निजी कलेजको सम्बन्धनको चलखेल चल्दो छ । शिक्षा समाजवादमा जाने मूल एजेन्डा हैन र ?

अरूण बराल, पत्रकार

- पूर्वप्रधान मन्त्रीज्यू समाचारकै लागि दुइटा कुरा खुलस्त पारिदिनोस्ः
- हालै भएको एसिया प्यासिफिक पिस समिटलाई यहाँले अघि भनेको सांस्कृतिक रूपान्तरणकै एक पाटोको रूपमा पार्टीको कार्यक्रम भन्दा हुन्छ?
- प्रधान मन्त्री र पार्टी अध्यक्षचाहिँ एउटै व्यक्ति नरही नहुने नै हो?

जगन्नाथ खतिवडा (केन्द्रीय सदस्य, नेकपा)

- समस्या देखिएकै कुरा हुन् कि ती लक्षण मात्र हुन् र अन्तर्भत कारकतत्त्व खोज्नुपर्ने हो ?
- बजेटमा समाजवादी अर्थराजनीतिको प्रतिविम्बन छ कि छैन?
- स्वास्थ्य शिक्षा मार्क्सवादी राजनीतिक अर्थशास्त्रमा चलेका छन् वा पुँजीवादमा?
- नेकपाका २१ केन्द्रीय सदस्यले नेतृत्वलाई दिएको ज्ञापनपत्रलाई सम्बोधन गर्ने इच्छा छ कि छैन?
- पार्टीमा वैचारिक बहस नभएपछि पार्टी त केपी प्रचण्डले चलाएको हो भन्दा के फरक भो र? वरिष्ठ नेताले समयका आधारमा समाज विश्लेषण गर्नुपर्छ भन्नुभो, समयसँगै नेतृत्व पनि बदलिनु पर्छ कि पर्दैन?
- नयाँ चेतनाको नेतृत्व कसरी पुरानो पुस्ताले गर्न सक्छ?
- घनश्याम भुसालज्यू, सिद्धान्त, अर्थराजनीतिका निश्चित मानक चाहिँदैन ? मानकको अभावमा त कुनै कुरा प्रगति हुन्छ वा पतन हुन्न भन्न सकिन्न नि?
- पार्टी कमिटीमा कार्टेलिङ छ कुन नेतालाई विश्वास गर्ने?
- पुरानो पुस्ताबाट रूपान्तरण सम्भव छैन भने पुस्तान्तरण गर्नुपर्छ । यसमा बहस बढाऔँ
- यूएनपीओले नेपालको राष्ट्रियता कमजोर पार्ने मूल लक्ष्य कम्युनिस्ट आन्दोलनलाई कमजोर पार्न हो भन्ने कुरा बुझ्न जरूरी छ ।

झलनाथ खनालको प्रत्युक्ति

- म प्रधान मन्त्री हुँदा एक राजदूत आए र नेपाल भारत सीमाको नवलपरासी र कालापानी बाहेक अन्यत्रको ठेगान लागिसकेको र स्ट्रिप नक्सा तयार भएकाले त्यसमा नेपालको तर्फबाट हस्ताक्षर गरिदिन अनुरोध गरे । दुई देशबीचको सीमाको नक्सा एउटा मात्रै हुन्छ सिङ्गो नक्सा नभई म सही गर्दिन । नेपालको कुनै पनि प्रधान मन्त्रीले गर्दैन भनेर मैले फर्काएको हुँ ।
- सिमानाको निर्धारण वैज्ञानिक तरिकाले गर्नुपर्छ ।
- नागरिकताको विषयमा संविधान र विधेयकमा समस्या छ । नागरिकतासम्बन्धी कानुन ठीक तरिकाले अगाडि नबढे जनसंख्यात्मक कारणले पनि राष्ट्रियता कमजोर हुने सम्भावना हुन्छ । विधेयक परिमार्जन गर्नुपर्छ ।

- एक व्यक्ति एक पद निरपेक्ष कुरा होइन । संसदीय परिपाटीका कारणले पनि हामीले पार्टी अध्यक्ष, संसदीय दलको नेता र प्रधान मन्त्री एउटै व्यक्ति हुने परम्परा अगाडि ल्याएका छौँ । समाजवादका सन्दर्भमा एक व्यक्ति एक पदको अवधारणालाई नयाँ समयविन्दुबाटै हेर्नुपर्छ । पार्टी र सरकार सञ्चालनमा देखिएका असामञ्जस्यताका आधारमा मात्र एक व्यक्ति एक पद भन्ने कुरा छलफलको विषय बनाउनुपर्ने जरूरी छैन ।
- समाजवाद निर्माणको बाटो र अवधि लामो र चुनौतीपूर्ण छ ।
- अवको पचास वर्ष विज्ञान र प्रविधिका हिसाबले रोचक हुनेछ । औद्योगिक क्रान्तिको चौथो चरणको विकाससँग नेपालको समाजवादलाई हेर्नुपर्छ ।
- अबको पाँच वर्षमा पार्टीको नेतृत्वमा परिवर्तन हुन्छ र नयाँ पुस्ताले सबल स्थान लिन्छ ।
- पार्टीमा पनि अब सूचनाप्रविधिको प्रयोग गर्नुपर्छ । यसले नेताकार्यकर्ताको सक्रियताको कुरालाई छिटोछरितो रूपमा आकलन गर्ने बनाउन सक्छ । अहिलेका समितिहरू ठूला आकारका हुँदै गएका छन् यसले व्यवस्थापनमा समस्या ल्याउँछ । अब महाधिवेशनले चुस्तदुरूस्त ढाँचाका संगठन व्यवस्था गर्नुपर्छ ।
- प्रदेश कमिटीको गठन मापदण्ड नबनाई अगाडि बढ्नाले समस्याग्रस्त बनेको हो । मापदण्ड बनाएर अगाडि बढ्नका लागि अबको स्थायी कमिटीले काम गर्छ ।
- एसिया प्यासिफिक पिस समिटका लागि ठाउँ दिनुसम्म ठीक भए पनि संसद् र सरकारको लोगो प्रयोग गरिएको कुरा ठीक काम होइन । यसमा एक दुई हैन आठ दस कमजोरी भएका छन् । सांस्कृतिक रूपान्तरणलाई यस्ता कुराले प्रतिकूलता थप्ने काम गर्छन् ।
- कम्युनिस्ट सरकार सधैँ कम्युनिस्ट पार्टीको सुपरिवेक्षणमै चल्नुपर्छ । पार्टीका सुझाव र राजनीतिक विषयमा पार्टीको मार्गदर्शन बाहिर गए त्यो कम्युनिस्ट सरकार नै रहँदैन ।
- २१ केन्द्रीय सदस्यका ज्ञापनपत्रका केही कुरा ठीकै हुन् । समाजवादको लक्ष्यमा हिडेको हो भने पार्टी र सरकार दुवैको कामको समीक्षा हुनुपर्छ । पार्टीमा विचारमा एकरूप्ता कायम गर्न प्रयास गरिनुपर्छ तर एकरूपताका नाममा सम्झौता गर्ने गराउने कुरा हुन सक्दैन । लोकतान्त्रिक विधिबाट निष्कर्षमा पुग्नुपर्छ ।

शङ्कर खतिवडा (विद्यावारिधि शोधार्थी)

- अहिलेको सन्दर्भमा उत्पादक तत्त्व के हो?
- कृषि क्रान्ति सम्भवजस्तो लाग्दैन । सम्भव छ?
- श्रम र विज्ञानप्रविधिलाई कसरी हेर्ने?

- हालैको संरचनामा राष्ट्रिय पुँजीको विकास हुन सक्छ कि सक्दैन?
- भन्न त दुई तिहाइको सरकार भनिन्छ तर सरकारमा साँच्चै पार्टी छ कि छैन?

ठाकुर गैरे

- राष्ट्रिय पुँजी निर्माणमा अहिलेका अवरोध केके छन् र तिनलाई हटाउन सकिने अवस्था छ?
- शिक्षा सुलभ निशुल्क र सार्वजनिक सेवाक्षेत्रकै रूपमा हुने भने पनि निजीकरणको घुसपैठ यथावत छ । कार्यपालिका शिक्षा क्षेत्रमा निजीकरणलाई निरन्तर गरिराखेको छ ।
- मौलिक हकमा भोकविरूद्धको हकलाई राखिएको छ । त्यसको सोभ्रो सम्बन्ध कृषिसँग छ तर खै कृषिसम्बन्धी पार्टीको नीति, नेकपा भूउपयोग नीतिबारे किन यति धेरै बेखबर?
- सचिवालय बैठक वहिष्कारपछि बहुमतले निर्णय गरेको छ । के यो अब पद्धतिको मूल नियमकै रूपमा स्थापित हुने हो?

रवीन्द्र भट्टराई

- जनवादी शिक्षा भनेको ठ्याक्कै के हो?
- समाजवादी अर्थतन्त्र भन्नाले कस्तो अर्थतन्त्रलाई मान्ने र त्यसमा राष्ट्रिय पुँजीको स्थान कति हुन्छ?

घनश्याम भुसालको प्रत्युक्ति

- गोष्ठीमा गरिएका कुरा पार्टीको मिटिङमा पनि गरिन्छन् ।
- कर तिर्नेको पार्टी बनाउने भनेको कमाइ गरेर खानेको पार्टी बनाउने भनेको हो । नकमाईकन आरामदायी जीवन बिताउनेहरूको पार्टी बनाउने होइन । तिनबाट जोगाउने भनेको हो ।
- नागरिक राज्यप्रति र राज्य नागरिकप्रति उत्तरदायी बन्ने परिपाटी समाजवादको लागि प्रस्तानविन्दु हुन्छ ।
- सामान्य अवस्थामा एक प्रश्नको उत्तर एक हुन्छ । विषय अवस्थामा हर प्रश्नको एउटै उत्तर हुन्छ । दलाल पुँजीवाद त्यस्तै हर समस्याको उत्तरमा जोडिएको विषय हो ।
- के गर्ने भन्ने विषयमा यति भन्छुः सबै बिग्रे भत्केको देखेर नआत्तिने, छलफल गर्ने, आफूले सकेका ठाउँमा बहस गर्ने र समाधान निकाल्नका लागि सकेको पहलकदमी लिने ।
- विधि आफैमा समस्या छैन । विधि अर्थात् नियम बदल्दै खेल्दै गर्दा समस्या आएको हो । विधिको पालना र पारदर्शितामा धेरै समाधान छन् ।

- एकै पुस्ताभित्रको रूपान्तरणमा मार्क्सवादको यो सन्दर्भ मात्रै भनौँः नयाँ समाज पुरानो नभत्की बन्दैन । नयाँ नजन्मी पुरानो भत्कदैँन ।
- पुँजी श्रम र प्रविधिको कुरामा हेर्दा प्रविधि श्रमको सञ्चित रूप हो र उत्पादक शक्ति बन्दछ ।
- समाजवाद र पुँजीवादको अन्तर मूल्यमा नाफा समावेश छ कि छैन भन्नेमा हुन्छ । मूल्यमा नाफा समावेश भए त्यो पुँजीवादी बान्कीमा जान्छ ।
- राष्ट्रिय पुँजी के हो? भन्ने प्रश्नमा यति भन्छुः राष्ट्रिय सम्पत्तिमा राष्ट्रकै नियन्त्रणमा रहेको पुँजी कति छ त्यसको मात्रा बढी छ भने त्यो राष्ट्रिय पुँजी प्रभावित अवस्था हो । बाहिरको पुँजी बढी छ भने त्यो दलाल पुँजी हो ।
- जनवादी शिक्षा भनेको सबैका लागि गुणस्तरीय शिक्षा हो ।

४. निष्कर्ष

कार्यक्रम समसामयिक जल्दोबल्दो विषयमा भएकाले समाजवादी राज्यका सवालमा केही स्पष्टता ल्याउन यो छलफलले सफल भएको छ र दलाल पुँजीवादी अवस्थाबाट समाजवादको यात्राका लागि राज्यको भूमिका केकस्ता छन् भन्ने बारेमा यसले मार्गदर्शन गरेको छ । कार्यक्रमका सहभागी केमा स्पष्ट भएका छन् भने राष्ट्रिय अर्थतन्त्रलाई राष्ट्रिय पुँजीको भारले राम्रो प्रभाव सिर्जना नगरेसम्म र मुलुकमा निर्यातमूलक उत्पादन सम्भव नभएसम्म समाजवादी राज्यको कल्पना कोरा कल्पना मात्रै हुनेछ । कार्यक्रमबाट के साझा अवधारणा बनेको छ भने उत्पादन र सेवा दुवै क्षेत्रमा समाजवादी पद्धति (जहाँ नाफा शून्योन्मुख हुन्छ) को अवलम्बन, युक्तियुक्त सांस्कृतिक अभ्यासको प्रवर्द्धन, राष्ट्रियताको भावनाको वृद्धि, रोजगारीको अवसरमा व्यापक बढोत्तरी र मुलुकको विकासमा नेपाली जनशक्तिको अत्यधिक प्रयास नै समाजवाद निर्माणका आवश्यक पक्ष हुन् ।

प्रवचन शृङ्खला ५, २०१८

वाम सङ्गठनको सिद्धान्तः विगत, वर्तमान र भविष्य

नेपालमा वामपन्थी सैद्धान्तिक छलफल र शैक्षिक प्रयासहरूको सुदृढीकरण

०७ पुस २०७५

वानेश्वर, काठमाडौँ

१. परिचय

नेपाल अध्ययन केन्द्रले "वाम सङ्गठनको सिद्धान्त : विगत, वर्तमान र भविष्य" विषयमा काठमाडौँमा आज एक अन्तरक्रियाको आयोजना गऱ्यो । कार्यक्रममा वामपन्थीहरू नेता युवराज ज्ञवाली, घनश्याम भुसाल र योगेश भट्टराईले विषयगत प्रस्तुति दिनुभएको थियो । प्रस्तुतिमाथि सहभागीहरूले विभिन्न प्रश्न राखेका थिए । तिनलाई प्रस्तोताहरूले उत्तर दिँदै स्पष्ट पार्नुभएको थियो ।

२. उद्देश्य

नेपाल अध्ययन केन्द्र विभिन्न सवालमा अध्ययन र सार्वजनिक छलफल गर्दै आएको छ । समयसामयिक विषयवस्तुमा अन्तरक्रिया गरी सार्वजनिक विचार विकासमा टेवा पुऱ्याउने उद्देश्यले यसका कार्यक्रम अगाडि बढ्दै आएका छन् । देशको संविधानले समाजवादतर्फको लक्ष्य लिएको र मुलुकमा वामपन्थी दल नेपाल कम्युनिस्ट पार्टीले निर्वाचनमा बहुमत प्राप्त गरी सरकार चलाइरहेको सन्दर्भमा वामपन्थी सङ्गठन खास गरी सरकार सञ्चालनमा रहेको पार्टीको सङ्गठनपद्धति, नीतिनिर्णय प्रक्रिया र पार्टी नेता तथा कार्यकर्ताको आचरणबारे स्पष्ट सार्वजनिक दृष्टिकोण बन्न सघाउ पुगोस् भनेर यो कार्यक्रमको आयोजना गरिएको हो । यस्ता कार्यक्रमबाट बनेका सार्वजनिक विचारले नीतिगत तथा व्यावहारिक सुधारमा योगदान गर्ने अध्ययन केन्द्रको ठम्याइ रहेको छ ।

३. छलफल कार्यक्रम

सहभागीहरूलाई केन्द्रको तर्फबाट स्वागत गर्दै नेता घनश्याम भुसालले आजको विषय वर्तमान परिप्रेक्ष्यमा गहन रहेकाले प्रस्तोताका विचार सुनेर त्यसमाथि टिप्पणी र प्रश्न गर्न सहभागीलाई अनुरोध गरेपछि छलफलको क्रम अगाडि बढ्यो । केन्द्रले गर्ने यस किसिमका कार्यक्रमको तत्कालै प्रतिफल नदेखिने तर तिनले दीर्घकालीन असर गर्ने नीतिनिर्माण र सार्वजनिक विचारको निर्माणका लागि मलजलको रूपमा काम गर्नेछ र समाज रूपान्तरणका लागि योगदान पुऱ्याउँछ ।

युवराज ज्ञवाली, नेता नेकपा

नेकपाका नेता युवराज ज्ञवालीले महत्त्वपूर्ण कार्यक्रमको आयोजना गरेकोमा आयोजक संस्थालाई धन्यवाद दिँदै निम्नानुसारको विचार व्यक्त गर्नुभयोः

- वामपन्थी सङ्गठनको निर्माण उद्देश्यसाथ भएको हुन्छ । श्रमजीवी वर्गको हितलाई प्रवर्द्धन गर्नका लागि समाज बदल्नु नै वाम राजनीतिक सङ्गठनको उद्देश्य हो ।
- क्रान्तिको अर्थ समाजको बदलाब हो । मार्क्सवाद क्रान्तिकारी मार्गदर्शक सिद्धान्त हो ।
- समाजको परिवर्तनका लागि आफू बदलिएर अरूलाई बदल्नेलाई मार्क्सवादी कम्युनिस्ट भन्न सकिन्छ । आफू नबदलिने तर मार्क्सवादी सिद्धान्त भनेर कुरा गर्ने मानिस मार्क्सवादी हुँदैन ।
- समाज बदल्नेले आफू बदलिनुपर्छ । यसैले साँचो अर्थमा आफूलाई बदलेका मार्क्सवादी बडो दुर्लभ हुन्छन् । विश्व कम्युनिस्ट आन्दोलनका लागि यो गम्भीर चुनौती रहँदै आएको छ । नेपालको सन्दर्भमा पनि यो कुरा उतिकै चुनौतीमय बन्दै गएको छ ।
- मार्क्सवाद विज्ञानमा आधारित चेतना हो यसैले आफैमा असफल हुने हुँदैन तर मार्क्सवादी हुँ भनेर अगाडि बढ्ने पात्रमा रहने रूपान्तरणको कमीले गैरमार्क्सवादी चेतना राख्नेहरूले कम्युनिस्ट वा वाम सङ्गठनमा आएका उतारचढाबलाई लिएर मार्क्सवाद असफल भएको पनि भन्ने गर्दछन् ।
- मार्क्सवादको सिद्धान्त भनेको श्रमजीवी जनताको मुक्ति हो । मुक्ति भनेकै समृद्धि हो । यसैले वाम सङ्गठन वा कम्युनिस्ट पार्टीले सामाजिक न्यायसहितको समृद्धि समाजवादी लक्ष्यका रूपमा ग्रहण गर्ने गर्दछ ।
- मार्क्सवादले समाजवाद प्राकृतिक वा नैसर्गिक रूपमा विकास भएर आउने सामाजिक अवस्था मान्दैन । समाजवाद सङ्गठनका माध्यमबाट हासिल गर्ने वा स्थापना गरिने सामाजिक व्यवस्था हो ।
- समाजवाद बनाइने सामाजिक ढाँचा र व्यवस्था भएकाले यसको तयारीका लागि, निर्माणका लागि र व्यवस्थापनका लागि सङ्गठन चाहिन्छ । त्यस्तो सङ्गठन जसमा मार्क्सवादी चेतना र आचरण सबल हुन्छ ।
- मार्क्सवादी सङ्गठनको जनशक्ति शिक्षित, सुसंस्कृत, सक्रिय, अग्रसरता लिने र अनुशासित हुनुपर्छ । यस्ता चरित्र वा गुणले सम्पन्न जनशक्ति रहेको पार्टी वा सङ्गठनबाट मात्र समाजमा आफू बदलिएर समाज बदल्ने कार्य सम्भव हुन्छ । यही कारणले समाजवादको स्थापनाका लागि सुदृढ कम्युनिस्ट पार्टी चाहिन्छ ।
- सङ्गठनको जनशक्ति (नेता र कार्यकर्ता) ले समय र सन्दर्भका साथ परिस्थितिको ठोस मार्क्सवादी विश्लेषण गरेर सङ्गठन सञ्चालन गर्नुपर्छ ।

इमान्दार पार्टी पङ्तियुक्त सङ्गठनको आवश्यकता हिजो थियो, आज छ र भोलि पनि रहन्छ ।

- सङ्गठनका अगुवा वा नेता जनताको हितमा पूरै समर्पित हुन सक्नुपर्छ किनभने तिनको काम जनताको सेवा गर्ने हो । त्यसो नगर्ने मानिस वामसङ्गठनको अगुवा वा नेता भै हाले पनि मार्क्सवादी रहन सक्दैन । मार्क्सवाद आदर्श होइन व्यवहारमा लागू गर्ने मात्र मार्क्सवादी हो ।
- समयअनुसार हामीले पनि विगतमा हाम्रा सङ्गठनहरूलाई कहिले भूमिगत, कहिले उपयोगको नीतिअनुसार संसदीय मोर्चाहरू प्रयोग गर्दै लोकतन्त्र स्थापनासाथ खुला गरी सञ्चालन गर्दै ल्याएका छौँ । जहाँ र जसरी काम गरे पनि हाम्रो साङ्गठानिक मूल लक्ष्य समाजको रूपान्तरण हो । वामपन्थी सङ्गठन वा कम्युनिस्ट पार्टीका लागि सत्ता साधन हो साध्य होइन ।
- वामपन्थी सङ्गठन मानवशक्तिको प्रशोधनशाला (कारखाना) हो । जसरी एउटा फलामको प्रशोधन कारखानाबाट कच्चा फलामलाई स्पात वा बेदाग स्टिलको रूपमा विकास गरिन्छ त्यसरी नै कम्युनिस्ट पार्टीले मानिसलाई समाजवादी साम्यवादी चेतना र व्यवहारमा बदल्न सक्नुपर्छ । यसका लागि लोकतान्त्रिक पद्धति र अनुशासन मूल कुरा हुन्छ । त्यसैलाई जनवादी केन्द्रीयता भनिन्छ ।
- जनवादी केन्द्रीयतालाई नेतृत्वमा बसेकाले कर्तव्यभन्दा अधिकारका रूपमा बढी लिने गर्दछन् र कार्यकर्ताको लोकतान्त्रिक अधिकारलाई भन्दा अनुशासनलाई मूल मान्दछन् । यसो कदापि होइन । सङ्गठनमा प्रधान कुरा लोकतान्त्रिकता नै हो जसले सामूहिक अधिकारको आधार खडा गर्दछ त्यसपछि कर्तव्यको कुरा आउँछ ।
- मार्क्सवादी सङ्गठन सामूहिक नेतृत्व प्रणालीमा चल्छ व्यक्तिगत नेतृत्वप्रणालीमा होइन । यसैले कम्युनिस्ट पार्टीको नेतृत्वलाई सामूहिक बुद्धिमता पनि भनिन्छ । व्यक्ति जतिसुकै क्षमतावान् इमान्दार र सक्रिय भए पनि उसले कमीकमजोरी गर्ने सम्भावना रहन्छ त्यसैले सामूहिक नेतृत्व जहिले पनि आलोचना-आत्माआलोचनाको पद्धतिबाट सञ्चालित हुन्छ । विगतमा यो सबल थियो अहिले यो घटेको छ तर वर्तमान परिस्थितिमा यसको महत्त्व अफ बढी छ ।
- सत्तामा बसेर काम गर्दा मार्क्सवादीकै रूपमा टिक्नु अत्यन्तै चुनौतीपूर्ण हुन्छ । सत्ताको आधार नोकरसाही दलाल पुँजीवादी आर्थिक नीति हुन्छ उपरिसंयन्त्रमा रहने मार्क्सवादी चेतनालाई आफूतिर रूपान्तरित गराउन त्यसले धेरै प्रयास गर्छ । परिणामस्वरूप नेतृत्व नै उसतर्फ रूपान्तरित हुने खतरा हुन्छ । कम्युनिस्ट पार्टी सरकारमा पुग्दा केही सुधारका काम गरेर पुँजीवादमै अल्मलिने अवस्था धेरैजसो हुने यही कारणले हो । यसलाई रोक्नकै लागि सत्ताको नेतृत्वलाई पार्टीले सच्याउने गर्नुपर्छ ।

- अहिले नेकपाको साङ्गठानिक संरचनामा दलाल पुँजीवादी शक्तिको हालीमुहाली बढ्दैछ । ठेक्कापट्टा गर्ने, कमिसनमा चल्ने चलाउनेहरूको वर्चस्व बढी हुँदै गएको छ । चिनियाँ कम्युस्टि पार्टीमा पनि यस्तो अवस्था आएको देखिन्छ । चीनमा कम्युनिस्ट पार्टीले नै सत्ता सञ्चालन गर्दा भ्रष्टाचार भएको र भ्रष्टाचारीलाई कडा कारबाई भएको दृष्टान्त देखिन्छ ।
- मार्क्सवादी वाम सङ्गठन सामुन्ने अहिले उपस्थित प्रश्न भनेको राज्यसत्तालाई समाज रूपान्तरण र जनताको पक्षमा लगाउने कि नेतृत्वका निहीत स्वार्थमा प्रयोग गर्ने ? भन्ने हो । यसलाई सम्बोधन गर्ने उपाय भनेको सबल मार्क्सवादी पार्टी पद्धति नै हो जहाँ आलोचना आत्माआलोचना, वैचारिक तर्कवितर्क र छलफलका माध्यमबाट पार्टीले सरकार वा सत्ताको नेतृत्वलाई उचित मार्गदर्शनका साथ सही दिशामा हिडाउँछ ।
- वैचारिक अन्तरविरोध पार्टीका जीवन्तताको महत्त्वपूर्ण पक्ष हो । द्वन्द्ववादी हुने हुनाले विचारहरूको टक्कराबबाटै सही नीति तय गर्न सकिन्छ । तर वैचारिक अन्तरविरोधका कारणले पार्टीमा वैचारिक गुटको विकास हुन्छ । त्यसपछि यस्ता वैचारिक गुटका सादृश्यमा स्वार्थसमूह निर्माण हुन्छन् र तिनले आफूलाई गुट भनेर चिनाउन थाल्छन् । पार्टीले वैचारिक अन्तरविरोधलाई सही तरिकाले सम्हाल्न नसक्नाले गुटको विकास हुँदा पार्टीभित्रका मानिसहरू व्यक्तिलाई केन्द्रमा राखेर हिंड्न थाल्छन् । व्यक्तिलाई धुरी मानेर हिंड्ने वामसङ्गठनको आन्दोलन अन्ततः दिशाहीन यात्रा बन्न पुग्छ ।
- पार्टी द्वन्द्ववादी सिद्धान्तबाटै चल्नुपर्छ । नेतृत्वले सहकार नेता, कार्यकर्ता र सदस्यहरूलाई तिनले लिएका विगतका फरक विचार र अनुहारका आधारमा हैन मुद्दैपिच्छे तिनले व्यक्त गरेका विचार वा प्रस्ताव गरेका जुक्ति तथा विकल्पमा खुला दृष्टि राखेर हेर्न सक्नुपर्छ । सच्चा कम्युनिस्ट अगुवा भनेकै त्यस्तै खुला तरिकाले नेतृत्वको काम गर्ने व्यक्ति हो ।
- वाम सङ्गठनका लागि यसका सबै सदस्य मार्क्सवादी रहनु अपरिहार्य छ । पार्टीमा समाजको हितलाई सर्वोपरि मान्ने र व्यक्तिगत हितलाई सर्वोपरि मान्ने दुवै खालका मानिसहरू सदस्यका रूपमा भित्रिएका हुन्छन् । नेतृत्वले जहिले पनि समाजको हितको सर्वोपरिता राख्ने भएकाले त्यस्तै खालका सदस्यलाई बढी प्रश्रय दिई क्रियाशील राख्न सक्नुपर्छ ।

घनश्याम भुसाल

- समाजवाद ल्याउन वा समाजवादमा पुग्न नेता युवराज ज्ञवालीले भनेजस्तै मार्क्सवादी सङ्गठन अपरिहार्य हुन्छ । त्यस्तो सङ्गठन भएमा समाजवाद ल्याउन सक्छ । सङ्गठन मार्क्सवादी भएन भने भैरहेको समाजवाद पनि त्यसले खाइदिन सक्छ ।
- जनवादी केन्द्रीयताको मूल पक्ष स्वतन्त्रताको सर्वाधिकतामा एकताको उत्कर्षता हो ।

- कमरेड युवराज ज्ञवालीबाट आएका कुरा कोरा सिद्धान्तका कुरा मात्र नभएर व्यवहारमा बेहोरेका अनुभवमा आधारित हुनाले वर्तमान परिप्रेक्ष्यसँग बढी सान्दर्भिक छन् । राज ज्ञानेन्द्रले कु गरेपछिको अवस्थामा हाम्रो तत्कालीन नेकपा एमालेको सङ्गठन बृहत्तर हुँदाहुँदै पनि साङ्गठानिक गतिविधिमा सदस्यको सहभागिता नहुँदा अस्तित्वकै प्रश्नजस्तो बन्न पुगेको थियो । अहिले सत्ताको चुलीमा पार्टी हुँदा पनि निराशाको अवस्था हेर्दा झन्डै त्यस्तै अवस्था सङ्गठनभित्र देखा परेको छ ।
- लेनिनवादी सङ्गठनात्मक पद्धति भनेको सङ्गठनमा सदस्यहरूको जिम्मे वारीको व्यवस्थित बाँडफाँड हो । यही बाँडफाँडलाई सुदृढ गर्नका लागि जनवादी केन्द्रीयताको मान्यता विकास भयो । युवराज कमरेडले भनेजस्तै वाम सङ्गठन व्यक्तिगत नेतृत्वप्रणालीमा चल्दैन । यसको अर्थ जनवादी केन्द्रीयता व्यक्तिनेता विशेषको आदेशको पालना गर्ने भन्ने होइन । कतिपयले यो अर्थमा जनवादी केन्द्रीयतालाई अर्थ्याउने गरेका छन् । कम्युनिस्ट पार्टीको उपल्लो कमिटी र तल्लो कमिटी भन्ने पनि कार्यविभाजनको शृङ्खलाबद्धता मात्रै हो अधीनस्थता माथिल्लो कमिटीको हैन पार्टीको नीतिको चाहिँ हुन्छ । पार्टीभित्र वैचारिक स्वतन्त्रता जनवादको सबैभन्दा बलियो आधार हो । पार्टी सदस्य सबै समान र उत्तिकै स्वतन्त्र हुन्छन् । पार्टीको सार्वभौमिकता सबै सदस्यमा रहन्छ कुनै नेता-व्यक्तिमा होइन । यो कुरा एमालेको आठौँ महाधिवेशनमा हामीले स्थापित गरेकै कुरा हो ।
- कम्युनिस्ट पार्टी वर्गसंघर्षको उपजस्वरूप उद्देश्यपूर्ण सङ्गठन हो । जुन वर्गको सङ्गठन हो यसले त्यसै वर्गको नेतृत्व गर्नुपर्छ र त्यसै वर्गको सर्वोत्तम हितमा आफूलाई सदासर्वदा क्रियाशील राख्नुपर्छ । नेपालमा अहिले यसमा केही ह्रास आएको छ । वर्गसंघर्षको अवधारणालाई वर्गउत्थानको सो चले थिचेको छ ।
- नेता के हो भन्ने प्रश्न सबैभन्दा गम्भीर हुन्छ । यो जिम्मेवारी हो वा त्यो पद नै शक्तिको प्रतीक हो भन्ने विषयमा अन्योल छ । शक्तिको स्रोत पुँजीवादमा भोट र नोटमा यताउता सरिरहन्छ । समाजवादी सङ्गठनमा चाहिँ शक्तिको स्रोत सदस्यहरूको सामूहिकतामा रहन्छ र हरेक व्यक्ति सङ्गठनभित्र समान हिसाबले उभिन सक्नुपर्छ । मदन भण्डारीले सामूहिक अगुवाइको योग्यता र पहलकदमीलाई नेता हो भनेर भनेको कुरा ठीक हो तर त्यसलाई गलत तरिकाले लिनाले अहिले बहुमतवाला नै नेता भन्ने बुझाइ बढ्दै गएको छ । समाजवादी सङ्गठनले सामूहिक लगानी, सामूहिक उत्पादन र न्यायोचित वितरणलाई केन्द्रमा राख्नुपर्छ र सङ्गठनका आन्तरिक जीवनमा पनि यी कुरा अभ्यास गरिनुपर्छ ।

- ठूला नेताले अधिकांश काम सही नै गर्छन्, त्यसको अर्थ नेताले गर्दैमा सबै काम सही हुने होइन । त्यही कारणले आलोचनात्मक पद्धतिको कमिटीप्रणालीबाट सामूहिक नेतृत्वको अवधारणा वाम सङ्गठनले अवलम्बन गर्नुपरेको हो ।
- पार्टी सरकारमा हुनुको मतलब समाजवादी उत्पादन वितरणमा जोड दिनु नै हो । अहिले त्यसो हुन सकेको छैन । पार्टीभित्रको ठूलो पङ्तिले अहिले पार्टीको नाममा सरकारमा गएर सत्ताको अनुचित दोहन गरिएको अनुभव गरिरहेका छन् ।
- समाजवादी वाम सङ्गठनमा सदस्यहरूको विशेष गरी नेतृत्वमा रहनेको प्रवेश र अवकाशको प्रश्न पनि विचारणीय हुन्छ । एमालेमा यो प्रश्न उठेर ७० वर्ष र दुई पदावधिको कुरालाई नीतिको रूपमा अवलम्बन गरिएको थियो । अहिले नेकपा बनेपछि यसमा अन्योल थपिएको छ । यसको हल हुनुपर्छ । यो पार्टीभित्र अन्तरविरोध बढाउने एउटा प्रश्न बन्न सक्छ ।
- सङ्गठनपद्धति भनेको लोकतान्त्रिक हुनुपर्छ तर मूल सिद्धान्त एक हुँदाहुँदै पनि कतिपय विचारात्मक पक्ष भिन्नभिन्न हुन सक्छन् । यसको व्यवस्थापन निरन्तर सैद्धान्तिक छलफल, अन्तरक्रिया र प्रशिक्षणबाट गरिनुपर्ने हो तर अहिले बहुमतले निर्णय गर्नु नै लोकतान्त्रिक पद्धति मानिन थालेको छ । मार्क्सवादी लोकतन्त्रको कुराचाहिँ यस्तो बहुमत अल्पमतको आधारमा मात्र निर्णय गर्ने भन्ने हुँदैन । निर्णयमा पुग्न अन्तिम विकल्प मात्र हो ।
- नेपाली समाजको रूप अहिले बदलिएको छ । अहिले राष्ट्रिय पुँजी भनेर जुन कुरा उठाइएको छ त्यो त्यस्तो पुँजीको कल्पना हो जसले समाजमा रहेका आर्थिक, सामाजिक, लैङ्गिक आधारमा विद्यमान असमानता र विभेदको अन्त्यका लागि काम गर्नुपर्छ । यसैले त्यस्तो पुँजीको विकास, परिचालन र व्यवस्थापन गर्ने किसिमले पार्टीको सङ्गठनात्मक स्वरूप र पार्टी सदस्यलाई परिचालित गर्नुपर्छ ।

सहभागीका प्रश्न, प्रतिक्रिया र टिप्पणी

टीकाध्वज खड्का

- समाजवाद योग्यताअनुसारको काम र कामअनुसारको पारिश्रमिक मिल्ने प्रणाली हो । यसका लागि प्राकृतिक स्रोतको दोहन, जनशक्ति र कानुनी संरचना आवश्यक हुन्छ । अहिले राजनीति खास गरी वाम पार्टीको राजनीतिमा धेरै को चाख बढेर गएको छ । पार्टीमा गैरसमाजवाद हाबी भएको होइन र ?

रामप्रसाद

- यस्ता छलफल पार्टीका कमिटीहरूमा माथि देखि तलसम्म गर्नुपर्ने होइन र ?
- अहिलेको पार्टी परिचालन प्रस्तोताहरूले भनेजस्तै मार्क्सवादी सिद्धान्तबाटै भएको अवस्था हो त ?
- जनताको निराशा किन चुलिँदै गएको हो ?

जयन्ती राई

- पार्टी संगठनमा व्यापक विचलन भैरहेको बेला यो कार्यक्रम भएर थोरै भए पनि छलफल गर्न पाइयो । विगतमा संगठनमा लेनिनवादी संगठनात्मक ढाँचा, सामूहिक नेतृत्व र जनवादी केन्द्रीयताको अभ्यास थियो । विगतको त्यो चिज अहिलेको सांगठानिक अभ्यासमा बाँकी छ र ?
- अहिलेको पार्टीको नेतृत्वको व्यवस्थापन पनि लेनिनवादी नै हो र ? आफू नबदलिएको नेता मार्क्सवादी हुँदैन भनेर युवराज कमरेडले भन्नुभो, के हालका नेता आफू बदलिएका छन् ?
- इमान्दारलाई बाईबाई र बेइमान स्वार्थी र दलालहरूलाई हाईहाई गर्ने हालको चिन्तन र सङ्गठनको परिपाटीबाट समाजवादमा पुगिएला ?
- मार्क्सवादी चेतनाबाट धेरै पर धकेलिइसकेको वर्तमान अवस्थालाई सच्याउन सकिन्छ ? सकिने भए कसरी ?

लेखनाथ न्यौपाने

- मार्क्सवाद भनेको न सत्ता हो न त सरकार तर यहाँ त सरकार र सत्तालाई नै मार्क्सवाद भनेर अर्थ्याइन थालेको छ । अन्तरवस्तुको हिसाबले अहिलेको नेकपा कति वाम हो ?
- पार्टीचाहिँ समाजवादी कम्युनिस्ट पार्टी हुने अनि राजनीतिक प्रणालीचाहिँ संसदीय वा वेस्टमिनिस्टर मोडेलको हुने । यस ढाँचाबाटै समाजवादमा अवतरण गर्न सकिन्छ ?

अशेष घिमिरे

- कमरेड युवराज र योगेशले भनेको मार्क्सवादी संगठनको सैद्धान्तिक हिसाबले हेर्दा त नेकपाको पार्टी संगठन कोमामा छ । समाजवाद निर्माण गरिने कुरा हो र त्यसका लागि अग्रगामी तत्त्व चाहिन्छ भन्ने हो भने अहिले दलाल पुँजीवादी अग्रगामी तत्त्व हाबी हुने सम्भावना छ । यसबाट समाजवादमा पुगिन्छ ?
- सदस्यता र लेबीमै ठेकेदारीप्रथामा चलेपछि हरेक सदस्य समान भन्ने कुरै कहाँ रहला र ?

रामकुमारी झाँक्री (केन्द्रीय सदस्य, नेकपा)

- समाज त बदल्ने, कसले बदल्ने, कसलाई बदल्ने, के बदलिने र को बदलिने भन्ने कुरा अन्योलपूर्ण छ पार्टीमा । पार्टीको वर्तमान अवस्था हेर्दा यसले समाजवादमा पुऱ्याउँछ भन्ने लाग्दैन, पुऱ्याउँछ त ?
- टिकट किनेर चुनाब लड्ने संसदका समितिहरू स्वार्थसमूह (ठेकेदार, शैक्षिक दलाल, मानवतस्कर, जनस्रोत दलाल) ले कब्जा गर्ने र तिनको स्वार्थअनुकूल कानुन र नीति बनाउने परिपाटी छ । पार्टीले त्यही संगठनात्मक पद्धति अपनाएको छ यही हो समाजवाद जाने मार्क्सवादी संगठनात्मक तरिका ?

लोककृष्ण दाहाल

- अगि युवराज कमरेडले शिक्षित, शालीन, अनुशासित, सिर्जनशील मानिस कम्युनिस्ट पार्टीमाम हुन्छन् भन्नुभयो । चारित्रिक हिसाबले नेपाली कांग्रेस र नेकपाका नेतामा कुनै भिन्नता छ र ?

घनश्याम भुसाल

- समाजवाद आफै आउने हैन ल्याउनुपर्ने कुरा हो । अहिलेको चिन्ता नै वर्तमान नेकपाले समाजवाद ल्याउन सक्ला वा नसक्ला भन्नेमा छ । अहिले समाजवाद बडो बिकाउ बनाएर प्रयोग गरिएको छ । कतिपयले समाजवाद ल्याउने भन्नुपर्छ किनभने त्यसो भन्दा नै अहिले नाफा हुन्छ भनेर पनि यसको पक्षपोषण गरेका छन् ।
- समाजवाद पार्टी नेताले मात्र ल्याउने कुरा होइन, यसका लागि त व्यापक जनमत चाहिन्छ, पार्टीलाई त्यस्तो जनमत सिर्जना गर्ने चुनौती छ भने सरकारको काम गराइले त्यो जनमत आउने वा नआउने भन्ने कुरालाई बढी प्रभाव पार्छ ।

योगेश भट्टराईको प्रत्युक्ति

- राजनीतिक संगठनलाई समाजसँगै हेर्नुपर्छ समाजबाट अलग्गै होइन । समाजका खासखास चरित्र र प्रवृत्ति संगठनमा प्रवेश गर्छन् । भोट र नोटमा रहने शक्तिको अन्योन्याश्रिततालाई पनि संसदीय परिपाटीमा त्यही रूपमा लिनुपर्छ । हिजो पार्टीले जुन पुँजीपतिलाई पार्टीका होइनन् भनेर मान्थ्यो आज पार्टीमा तिनको प्रभाव बढेको छ वर्चस्व नै त्यसैको हुने हो कि भन्ने चिन्ता उदय भएको छ ।
- पार्टीको एकीकरण पनि पार्टीको आन्तरिक बलले भन्दा बाहिरी बलले भएको हो कि भन्नुपर्नेसम्मको अवस्था छ । पार्टीमा राम्रा र नराम्रा दुवै कुरा छन् । संसदीय परिपाटीबाटै समाजवाद ल्याउन सकिएला भन्ने प्रश्न जटिल छ ।
- संसदीय अभ्यासको प्रभाव पार्टीको आन्तरिक राजनीतिमा पनि परेको छ । जित्ने र हार्ने भनेर पार्टीभित्रै सत्तापक्ष र प्रतिपक्षजस्तो व्यवहार हुने गरेको छ । पार्टीमा त्यस्तो नहुनुपर्ने हो ।
- चुनाबमा जानाले पक्कै पनि जनताको मनोबल बढेको छ । कार्यकर्ताप्रति नेताले पनि उत्तरदायी हुनुपर्ने अवस्था छ । यति हुँदाहुँदै पनि विसंगति धेरै छन् ।
- समकालीन पार्टीहरूमा उत्तम पार्टी भनेको कम्युनिस्ट पार्टी नै हो । कम्युनिस्ट पार्टीबाटै समाजवाद स्थापनाको काम हुने हो त्यसैले सामूहिकतामा आधारित प्रणालीलाई सुदृढ गरेरै अगाडि बढ्नुपर्छ ।
- पार्टीभित्र आन्तरिक वैचारिक तथा सैद्धान्तिक संघर्ष कठिन कुरा हुँदै गएको छ । आठौँ महाधिवेशनमा हामीले समाजको चरित्र बदलिएकोले समयअनुसार

समाजको चरित्रको विश्लेषण र चरित्रचित्रण गर्नुपर्छ भनेर दस्तावेज बनायौँ। धेरैले त्यसमा सही गर्न डर माने। हामीले अर्धऔपनिवेशिक र अर्धसामन्तवादी अवस्था बदलिईसकेको भनेका थियौँ। तत्काल त्यो ग्राह्य भएन तर नवौँ महाधिवेशनमा आउँदा त्यो पारित भयो।

- नेतृत्वलाई सच्याउने पार्टी कमिटीहरूले ने हो। स्थायी कमिटीको बैठकबाट हालै त्यस्तो महसुस पनि भएको छ। पार्टी कमिटीले नीति र कार्यदिशा सही बनाएर अगाडि बढ्ने हो भने सही ठाउँमा पुगिन्छ।

युवराज ज्ञवालीको प्रत्युक्ति

- सरकारले राष्ट्रिय पुँजीको निर्माण गर्नुपर्छ। मानिसलाई उत्पादनशील काममा अधिकाधिक सरिक हुने वातावरण नबनी समाजवादका लागि आधार तयार हुन सक्दैन।
- दलाल पुँजीवादलाई प्रतिस्थापन गर्ने कार्य राष्ट्रिय पुँजी निर्माण र आन्तरिक उत्पादनको बृद्धिबाटै हुन सक्छ।
- पार्टीमा उमेरको हद आवश्यक छ। यो वैज्ञानिक कुरा हो। बढी उमेर भएका मानिसको क्षमता कमजोर हुन्छ हुन्छ।
- समाजवाद भनेको सामाजिक न्यायसहितको समृद्धि हो।
- नेकपा आधारभूत रूपमा मार्क्सवादी वा वाम नै हो। यसमा कमीकमजोरी भने छन्। पुँजीवादी चेतनाले पार्टीभित्र बग्रेल्ती समस्या ल्याएको छ र नेता त्यसैको चक्करमा फस्ने सम्भावना तीब्र छ। तथापि पार्टीमा सकारात्मक तत्त्व जीवित छ। मार्क्सवादी विज्ञानअनुसार सकारात्मक तत्त्वसँग नकारात्मक तत्त्व परास्त हुनै पर्छ। यसैले पार्टीको आन्तरिक संघर्षबाटै यसलाई सच्याउनुपर्छ। लोकतान्त्रिक पद्धतिबाट चल्ने पार्टीभित्रको आन्तरिक संघर्षले यसलाई ठेगान लगाउनुपर्छ।
- पार्टी सत्ता र सरकारलाई फरकफरक रूपले लिनुपर्छ। पार्टीले सरकारलाई सरकारले सत्तालाई रूपान्तरण गर्नुपर्छ। पार्टीभित्रै रूपान्तरणका समस्या छन् तिनलाई पार्टीभित्रै सम्बोधन गरेर समाधान निकाल्नुपर्छ। छलफल, आन्तरिक संघर्षबाटै यसमा सुधार ल्याउनुपर्छ।
- हालको ढाँचाको राजनीतिक प्रणालीबाटै समाजवाद स्थापना हुन्छ कि हुँदैन भन्ने गम्भीर सैद्धान्तिक सवाल हो। के चाहिँ ठोकेरै भन्न सकिन्छ भने हालकै चुनावी शैली र पद्धतिबाट चाहिँ समाजवादमा अवतरित हुन सक्ने सम्भावना छैन। पैसा नहुनेले चुनाबै लड्न नसक्ने भएपछि दलालपुँजीवादको प्रतिनिधित्व संसदमा सधैँ बलियो हुन्छ। यसैले समाजवादमा पुग्नका लागि हालको यो निर्वाचन पद्धतिमा सुधार गर्नै पर्छ।

- चरित्र एकाएक शुद्ध हुने कुरा होइन । ठेकेदारी प्रथालाई पार्टीभित्र पहिले तह लगाउनुपर्छ । पार्टी जीवनमा मार्क्सवादी चरित्र निर्माण गर्दै अगाडि बढ्नुपर्छ । राजनीतिक दलमा समाजका चरित्र प्रतिविम्बित हुन्छन् । पार्टीले निरन्तर सुधार र सच्याउने काम जारी राख्नुपर्छ ।

घनश्याम भुसालको समापन मन्तव्य

- समाजवाद ल्याउने वाम संगठन कस्तो कसरी भन्ने प्रश्न रूसमा पहिला उठेको हो । हामीकहाँ अहिले उठेको छ । पार्टीको केन्द्रदेखि आधारभूत तहका कमिटीहरूमा यसको छलफल हुनुपर्छ । छलफलको पद्धति स्पष्ट हुनुपर्छ ।
- स्थायी कमिटी पोलिट ब्यूरो केन्द्रीय कमिटीले समाजवादको मोडलबारे स्पष्ट दृष्टिकोण ल्याउनुपर्छ । हामीसँग समय छैन भन्ने बहानामा नीतिगत अस्पष्टता कायम रहे समाजवाद हैन अहिलेको अवस्थाबाट कहीँ पनि पुगिँदैन ।
- हामीले हरेक ठाउँमा यो एजेन्डा उठाउनुपर्छ र छलफल गर्नुपर्छ ।
- नेकपामा वामपन्थी छन् र नै यसलाई वामपन्थी पार्टी भनिएको हो । समाजवाद जन्मने प्रक्रिया जारी छ र जन्मिन्छ भने त्यो कम्युनिस्ट पार्टीकै माध्यमबाट जन्मने हो । समाजवादका लागि कम्युनिस्ट पार्टी क्रियाशील भएन भने त्यो वामपन्थ रहँदैन ।

४. निष्कर्ष

कार्यक्रम समसामयिक विषयः वाम संगठनको स्वरूप चरित्र र हाल त्यसमा देखिएका सकारात्मक र नकारात्मक प्रवृत्तिको विवेचना गर्नमा सफल रहेको छ । कम्युनिस्ट पार्टीको साङ्गठानिक सञ्चालन पद्धति कस्तो हुनुपर्छ भन्ने बारेमा सहभागीमा साझा सोच सञ्चार भएको छ ।

रोजा लक्जम्वर्ग फाउण्डेशनको संक्षिप्त परिचय

रोजा लक्जम्वर्ग फाउण्डेशन वर्तमान समयमा जर्मनको ठूला राजनैतिक शैक्षिक संस्थाहरू मध्ये एक हो । यसले आफूलाई लोकतान्त्रिक समाजवादको वौद्धिक धारको एक अंश ठान्दछ । यो प्रतिष्ठान सन् १९९० मा बर्लिनमा स्थापित सामाजिक विश्लेषण तथा राजनैतिक शिक्षा संघ नामक सानो राजनीतिक समूहबाट विकसित हुँदै आजको अवस्थामा आइपुगेको छ । सन् १९९६ मा रोजा लक्जम्वर्ग फाउण्डेशनलाई प्रजातान्त्रिक समाजवादी दल (जसलाई हाल दि लिन्क अर्थात् वामपन्थी) भनिन्छ) सँग सम्बद्ध एउटा राष्ट्रव्यापी गुठीका रूपमा आधिकारिक मान्यता दिइएको छ । यस हैसियतमा यो 'दि लिङ्क'सँग सम्बन्धित गुठी तथा संस्थाहरूसँग राष्ट्रव्यापीरूपमा नजीक रहेर सहकार्य गर्दछ । अहिले यो फाउण्डेशन प्रगतिशील सामाजिक विश्लेषणका लागि राष्ट्रव्यापी राजनीतिक शिक्षा संगठन, आलोचनात्मक तथा रचनात्मक विचारहरू र राजनीतिक विकल्पहरूको मन्थन थलोका साथै अनुसन्धान सुविधासम्पन्न संस्थाका रूपमा विकसित भएको छ ।

रोजा लक्जम्वर्ग फाउण्डेशनको सञ्चालन विधि

संघका साधारण तथा आजिवन साधारण सदस्यहरू तथा कार्यकारी कार्यसमितिका सदस्यहरूका साथै अध्यक्षको रूपमा दागामार एन्कलमान र प्रमुख कार्यकारी अधिकृतको रूपमा डा. फ्लोरियन भाइस सेवारत छन् । प्राज्ञ विद्वतजन र वैज्ञानिकहरूको सल्लाहकार कार्यसमितिहरू, यस फाउन्डेशनबाट प्रकाशित हुने प्रकाशनहरूका लेखकहरू, छात्रवृत्ति प्रापकहरू र प्राध्यापकहरू र सयौँ स्वयंसेवीहरू यसमा आवद्ध छन् । यसमा सय भन्दा बढी कर्मचारीहरू ती राजनीतिक शिक्षाको प्रज्ञाप्रतिष्ठान, अन्तर्राष्ट्रिय संचार तथा सहकार्य केन्द्र, विद्यार्थीलाई जर्मनमा सामाजिक, वित्तीय तथा सांस्कृतिक सहयोग सेवाहरू उपलब्ध गराउने संगठन, सामाजिक विश्लेषण संस्था, प्रजातान्त्रिक समाजसम्बन्धी अभिलेखालय वा सार्वजनिक सम्बन्ध, लेखा प्रणाली वा वित्तीय सम्बन्धी क्षेत्रहरूमा कार्यरत छन् ।

लक्षहरू

रोजा लक्जम्वर्ग प्रतिष्ठानका निम्न ध्येयहरू छन्ः

- विश्वविकृत, अन्यायीपूर्ण तथा असहिष्णु विश्वमा राजनैतिक शिक्षालाई सम्बृद्ध (संगठित) गर्ने तथा ज्ञानलाई प्रचारप्रसार गर्ने,
- वर्तमान पूँजीवादको विश्लेषणका लागि मञ्च दिने : आधुनिक प्रजातान्त्रिक समाजवादबारेमा व्यवहारिक छलफलहरूको केन्द्रको रूपमा काम गर्ने, राजनैतिक विकल्पहरूका लागि समाजवादी वैचारिक केन्द्रको रूपमा काम गर्ने,
- जर्मन र अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा वाम समाजवादी शक्तिहरू, समाजवादी आन्दोलनहरू तथा संगठनहरू, वामपक्षीय बुद्धिजीविहरू तथा गैससहरूबीचका विचारबिमर्शमा सहयोग गर्ने एउटा मञ्च हुने,
- स्नातक तथा स्नातकोत्तर छात्रवृत्ति कार्यक्रमहरू मार्फत् युवा विद्वतहरूलाई आर्थिक सहयोग उपलब्ध गराउने,
- सामाजिक न्याय र मातृत्वपूर्ण एकता भएको समाजवादी राजनीतिक क्रियाकलापहरूलाई जीवन्त बनाउनु र अन्तर्राष्ट्रिय समभ्रदारीप्रतिको प्रतिवद्धतालाई सहयोग पुऱ्याउने ।

थप जानकारीका लागि

Rosa-Luxemburg-Stiftung:
Gesellschaftsanalyse and politische Bildung e.V.
Franz-Mehring-Plats 1, **10243 Berlin, Deutschland**
Phone: +49-(0)30-44310-0, **Fax :** +49-(0)30-44310-230
Email: info@rosalux.de, **Internet:** www.rosalux.de

Sponsored by the Rosa Luxemburg Foundation e.V. with funds of the Federal Ministry for Economic Cooperation and Development of the Federal Republic of Germany.

The Rosa Luxemburg Stiftung (RLS) is a German-based foundation working in South Asia and other parts of the world on the subjects of critical social analysis and civic education. It promotes a sovereign, socialist, secular, and democratic social order, and aims to present members of society and decision-makers with alternative approaches to such an order. Research organisations, groups working for social emancipation, and social activists are supported in their initiatives to develop models that have the potential to deliver social and economic justice.

9 78993 70540 65