

## हाम्रो प्रजाशक्ति

गान्तोक, वर्ष १८, अङ्क ६९, १३ मई, २०१७

विक्रम संवत् २०७४, वैशाख ३० गते, शनिवार

## स्वच्छतामा उपलब्धि

देशलाई फोहोर मुक्त पारेर एउटा स्वच्छ वातावरण बनाउनका लागि केन्द्र सरकारले २ अक्टोबर २०१४ देखि स्वच्छ भारत अभियान संचालन गरिरहेको छ। यस अभियानअन्तर्गत अहिलेसम्म करोडौं रुपियाँ खर्च पनि गरिएको छ। राष्ट्रपिता महात्मा गान्धीको १५०औँ जन्मजयन्ती वर्ष २०१९ सम्म भारतलाई खुल्ला दिसामुक्त र स्वच्छ मुलुक बनाउने उद्देश्यले केन्द्र सरकार कम्मर कसेर लागेको छ। स्वच्छ भारत अभियानको अहिलेसम्मको उपलब्धिको आँकलन गर्ने उद्देश्यले गत जनवरी र फेब्रुएरी महिनामा एउटा देशव्यापि सफाइ सर्वेक्षण चलाइएको थियो जसको नतिजा हालै सार्वजनिक गरिएको छ। यस सर्वेक्षणको रिपोर्टका अनुसार सफाइको क्षेत्रमा पूर्वोत्तरको उपलब्धि निकै चिन्ताजनक देखिएको छ र स्वच्छताको क्षेत्रमा यस क्षेत्रले निकै मिहिनेत गर्नुपर्ने देखिएको छ। वास्तवमा स्वच्छताको कसीमा पूर्वोत्तरका केही सहर त झन तल झरेको भेटिएको छ जुन गम्भीर चिन्ताको कारण हो। साँचो भन्ने हो भने त स्वच्छता पूर्वोत्तरको आत्मामा रहेको आचरण मानिन्थ्यो र यसलाई यहाँको स्थानीय संस्कृतिको अभिन्न अङ्ग ठानिन्थ्यो। तर यस रिपोर्टमा जुन कुरा सामुन्ने आएको छ त्यसले चिन्ता बढाएको त छ नै साथै यसले पूर्वोत्तरको आजसम्मको प्रतिष्ठालाई पनि धूमिल पारेको छ। कस्तो विडम्बना स्वच्छ सर्वेक्षण २०१७मा सिक्किमको राजधानी गान्तोक शीर्ष १०० सहरमा पर्ने पूर्वोत्तरको एकमात्र सहर बनेको छ। देशभरिका ४३४ सहरमा गरिएको सर्वेक्षणमा स्वच्छताको सूचीमा गान्तोक ५०औँ स्थानमा आएर पूर्वोत्तरको नाक जोगाउन सफल भएको छ। सर्वेक्षणमा परेका असमका चारवटा सहरमा गुवाहाटी १३४औँ, नगाउँ १६१औँ, शिलचर २८०औँ र डिब्रुगढ २९७औँ स्थानमा परेका छन्। स्मार्ट सिटी बन्न गइरहेको गुवाहाटीका लागि भने यो साँच्चै नै निकै लाजको कुरा हो। पूर्वोत्तरको प्रवेश द्वार मानिने गुवाहाटीलाई कसरी स्वच्छ बनाउने भन्ने विषयमा सरकारले गहन विचार गर्नुपर्ने देखिएको छ। सहरका सडकहरूको नाम महापुरुषहरूका नाममा राख्नुभन्दा पनि सफाइ कसरी गर्ने भन्ने विषयम सरकार र सम्बन्धित विभागहरूले टाउको खपाएको राम्रो। स्वच्छ सहरहरूको यस सूचीमा पूर्वोत्तरका अन्य सहरहरूको स्थिति पनि सन्तोषजनक छैन। यस सूचीमा मिजोरमको राजधानी आइजोल १०५औँ, माणिपुरको इम्फाल १२२औँ, अरूणाचलप्रदेशको इटानगर २१६औँ, मेघालयको शिलाङ २७६औँ, त्रिपुराको अगरतला २९०औँ, नागाल्यान्डको कोहिमा २०८औँ स्थानमा छन्। यस क्षेत्रमा शिलाङले सबैलाई निराश पारेको छ। पूर्वको स्कतल्यान्डको मान्यता पाएको यस सहरले बृटिसकालिन स्थापत्यकलाले पर्यटकहरूलाई विशेषरूपमा आकर्षित गर्ने गर्थ्यो। तर अहिले सफाइको क्षेत्रमा यसको प्रदर्शन निकै चिन्ताजनक छ। अर्कातिर देशका अन्य सहरहरूले भने स्वच्छताको क्षेत्रमा प्रशंसनीय काम गरेका छन् जसले गर्दा उनीहरूको स्थानमा निकै सुधार आएको छ। यस क्षेत्रमा यी सहरका प्रशासनहरूले जनतामा जगरूकता ल्याउन अनि सफाइको व्यवस्थापनमा निकै मिहिनेत गरेका छन् जसको सिको हाम्रा सहरहरूले पनि गर्नुपर्ने देखिन्छ। विशेष गरेर जनताम सफाइ र स्वच्छताको महत्त्वबारे सचेतनताको सिर्जना गर्न र उनीहरूको बानी परिवर्तन गर्नमा अझ धेरै ध्यान पुर्‍याउनु पर्ने आवश्यकता देखिएको छ। यस विषयम जनताको सहभागिता बिना चाहेजस्तो परिणाम कहिल्यै प्राप्त गर्न सकिँदैन भन्ने कुरा सरकारहरूले बुझ्नु पर्छ।

# नथुला, पोटाला र टोटोला

सिक्किमको नथुला घाँटी भएर तिब्बत स्वायत्त क्षेत्रको ल्हासा पुग्ने व्यापार मार्ग फेरि खोलिएको १० वर्ष नै भयो। सन् १९६२ को भारत-चीन युद्ध हुँदा यस ऐतिहासिक व्यापार मार्ग बन्द गरिएको थियो। ४४ वर्षपछि यो मार्ग ६ जुलाई, २००६ मा फेरि खोलियो। खोलिनुभन्दा ५/६ वर्षअघिसम्म पनि कसैले आशा राखेका थिएनन् कि यो मार्ग यति शीघ्र रूपमा खोलिन्छ र व्यापार वाणिज्य चालु हुनेछ।



- महेन्द्र पी. लामा**

सिक्किमको नथुला घाँटी भएर तिब्बत स्वायत्त क्षेत्रको ल्हासा पुग्ने व्यापार मार्ग फेरि खोलिएको १० वर्ष नै भयो। सन् १९६२ को भारत-चीन युद्ध हुँदा यस ऐतिहासिक व्यापार मार्ग बन्द गरिएको थियो। ४४ वर्षपछि यो मार्ग ६ जुलाई, २००६ मा फेरि खोलियो। खोलिनुभन्दा ५/६ वर्षअघिसम्म पनि कसैले आशा राखेका थिएनन् कि यो मार्ग यति शीघ्र रूपमा खोलिन्छ र व्यापार वाणिज्य चालु हुनेछ। बर्खा झरीमा यो मार्गको पुनः चालु हुने समारोहमा सिक्किमका मुख्यमन्त्री पवन चामलिङ र तिब्बत स्वायत्त क्षेत्रका उपराज्यपालबाहेक, भारतमा चीनका राजदूत सुन युक्सी अन्य वरिष्ठ अधिकारी र विश्वका कुनाकुनाबाट आएका पत्रकार उपस्थित थिए।

तिब्बततर्फबाट व्यापारीहरूको प्रतिनिधिमण्डल र भारततर्फबाट पनि यस्तै वाणिज्यका झुण्ड उपस्थित थिए। भव्य कार्यक्रम भयो र त्यहाँ ऐतिहासिक जमघट भयो नथुला, पोटाला र टोटोलाको। नथुलाले भारत-चीनको सीमा जाहेर गर्‍यो, पोटालाले सिक्किम दार्जीलिङसँगको पुरानो राजनीतिक सम्बन्ध अधि ल्यायो र टोटोलाले गहिरो सांस्कृतिक एवं धार्मिक पक्षलाई अधि ल्यायो।

हामी धेरैले यो मार्ग खोल्न धेरै बौद्धिक, राजनीतिक, कूटनीतिक र संस्थागत कसरत गर्‍यो। सिक्किमका पूर्वमुख्यमन्त्री नरबहादुर भण्डारीसँग धेरैपटक यस विषयमा कुरा गर्‍यो उनी मुख्यमन्त्री छँदा। चर्चामा जहिल्यै पनि भारत-चीनको अस्थिर र तिक्त सम्बन्धको कुरोदेखि सिक्किम-दार्जीलिङ –उत्तर बंगालको विकास र विश्व पर्यटनको आगमनदेखि दक्षिण एसियाको चीन पुग्ने छोटो बाटो यही हुनेछ भन्ने कुरा हामी गर्‍थ्यौं।

पछि सन् २००० मा सिक्किम सरकारमा प्रमुख आर्थिक सल्लाहकारको पद सम्हालेपछि, मेरा तीन प्रमुख प्राथमिकतामा नथुला व्यापार मार्ग खोल्ने एजेन्डा र लक्ष्य अधि ल्याएँ। अन्य दुई प्राथमिकतामा सिक्किमलाई उत्तर-पूर्वीय परिषद्को सदस्य बनाउनु अनि एउटा विकसित राज्य बनाई भारत र विश्वमा एउटा नयाँ स्थान ओगट्नु थियो। आज लगभग १७ वर्षपछि यी तीनैवटा लक्ष्य पूरा नै भएकाले आत्मसन्तुष्टि अनुभव गर्दछु। सन् २००२ मा नै सिक्किम उत्तर-पूर्वीय परिषद्को आठौँ सदस्य भयो र आज यसबाट अनेकौँ फाइदा एवं उपलब्धि भइरहेका छन्।

नथुला व्यापार मार्ग पुनः खोल्न निकै गाह्रो, संवेदनशील प्रस्ताव एवं कार्य थियो। भारत र चीनबीचको सम्बन्ध कहिल्यै न्यायो नहोला भन्ने स्थिति पनि देखेका थियौँ। सन् १९८८ मा प्रधानमन्त्री राजीव गान्धी र चीनका राष्ट्रपति देङ सिआओ पिङबीचको सौहार्दपूर्ण वार्ता र भेटघाटले सम्बन्धमा अचानक नयाँ मोड ल्यायो। त्यसपछि प्रधानमन्त्री पीभी नरसिंह राजोले यस सम्बन्धलाई घतलाग्दो रूपमा अधि बढाए। सन् १९९१ मा हिमाचल प्रदेश र तिब्बतबीचको शीपफिला व्यापार मार्ग र उत्तर प्रदेश र तिब्बतबीचको लिपुलेक व्यापार मार्ग खोलिने प्रस्तावमा हस्ताक्षर गरियो। विवादपूर्ण सीमाबारे पनि दुई देशबीच विचार आदान-प्रदान शुरु भयो।

सन् २००२ मा सिक्किमका मुख्यमन्त्री पवन चामलिङसँग नथुला मार्ग खोल्ने प्रस्तावबारे नियमित रूपमा कुराकानी शुरु गरेँ। उनमा गहिरो हिचकिचाहट थियो। विशेषतः भारत-चीनको सीमा विवादमा यस प्रकारको पाइला चाले के कस्तो प्रभाव पर्ला भन्ने। दिल्लीमा विभिन्न मन्त्रालय, व्यापार वाणिज्य संगठन, पत्रकार, बुद्धिजीवीहरू र सामरिक ज्ञान भएका कूटनीतिज्ञ आदिसँग कुराकानी गर्दैआएकाले मभित्र एउटा ठूलो आँट, विश्वास र आत्मशक्ति थियो कि यो नहुने कुरो होइन भन्ने।

एउटा ठूलो जमर्को अधि ल्यायौं। दिल्लीका अति वरिष्ठ र मान्य पत्रकारहरूका दललाई नथुलाको घाँटी पुर्यायौँ र यो मार्गको ऐतिहासिक, राजनीतिक, सांस्कृतिक र आर्थिक पक्षहरूबारे उनीहरूलाई विस्तृत रूपमा जानकारी दि‍योँ। विश्वका दुइटा पौराणिक सभ्यताको समागम हुने नथुला घाँटीमा हामीले भारतीय सेनाका उच्च अधिकारीहरूसँग कुरा गर्‍यो। पत्रकारहरू साँच्चै केही गर्न चाहन्थे किनकि यस मार्ग खोलिएको खण्डमा भारत-चीन सम्बन्धले अर्कै रूप लिन सक्छ भन्ने विश्वास उनीहरूमा पनि थियो।

नभन्दै राष्ट्रका प्रमुख अखबारहरू हिन्दु, टाइम्स अफ इण्डिया, इण्डियन एक्सप्रेस, हिन्दुस्तान टाइम्स, टेलीग्राफ र इकोनमिक टाइम्समा नथुला घाँटी भएर तिब्बत पुग्ने व्यापार राजमार्गले सन् १९६२ पछि पहिलोपटक यति

श्रमलाई दुई विपरीत वा निषेधकारी प्रवर्गका रूपमा स्थापित गर्‍थ्यो तर बीसौँ शताब्दीसम्मको राजनीतिक अभ्यासले त्यसलाई पुष्टि गर्न सकेन। श्रमवादी भनिएका कैयौँ रंगको अस्तित्व हुन्छ। वस्तुतः राजनीति न सधैं दाहिने, न सधैं देब्रे ढल्केर हिँड्न सक्छ, बरु त्यो दुई विपरीत प्रवर्गहरूको गतिशील सन्तुलनमा अन्तरनिहित हुन्छ भन्ने नयाँ दार्शनिक सोचलाई फ्रान्सेली राजनीतिले पनि अनुमोदन गरेको छ। वास्तवमा ‘वामपन्थी’ (लेफ्ट) र डेमोक्र्याटास (राइट) भन्ने वैचारिक विभाजन एउटा विशिष्ट कालखण्डको प्रवर्गीकरण मात्र थियो। यस्तो राजनीतिले पुँजी र

श्रमलाई दुई विपरीत वा निषेधकारी प्रवर्गका रूपमा स्थापित गर्‍थ्यो तर बीसौँ शताब्दीसम्मको राजनीतिक अभ्यासले त्यसलाई पुष्टि गर्न सकेन। श्रमवादी भनिएका कैयौँ रंगको अस्तित्व हुन्छ। वस्तुतः राजनीति न सधैं दाहिने, न सधैं देब्रे ढल्केर हिँड्न सक्छ, बरु त्यो दुई विपरीत प्रवर्गहरूको गतिशील सन्तुलनमा अन्तरनिहित हुन्छ भन्ने नयाँ दार्शनिक सोचलाई फ्रान्सेली राजनीतिले पनि अनुमोदन गरेको छ। वास्तवमा ‘वामपन्थी’ (लेफ्ट) र डेमोक्र्याटास (राइट) भन्ने वैचारिक विभाजन एउटा विशिष्ट कालखण्डको प्रवर्गीकरण मात्र थियो। यस्तो राजनीतिले पुँजी र

**डम्बर खतिवडा**

केन्द्रीकृत समाजवादी राज्यहरू एकपछि अर्को गर्दै पतन हुँदै गए। पुँजीवादी भनिएका लोकतान्त्रिक राज्यहरूमा पनि अनेक प्रकारका आर्थिक मन्दी र सामाजिक संकटहरू कायमै रहे। अमेरिका न कम्युनिष्टहरूले भनेजस्तो ‘पुँजीवादी राज्य’ कायम रहन सक्यो न सोभियत संघ र चीन नै ‘पुँजीलाई निषेध’ गरिएको श्रमवादी राज्यका रूपमा कायम रहनसके। फलतः दार्शनिक पूर्वाग्रह एकातिर र ह्यो,

व्यापक प्रचार-प्रसार पायो। अखबारहरूले सम्पादकीयसमेत लेखे। राम्रो शुरुआत भयो। मुख्यमन्त्री चामलिङमा एउटा नयाँ जोश देखेँ। भारतका विभिन्न सम्बन्धित मन्त्रालयले चाख मानेर हामीले भनेका कुराहरू सुन्न थाले। मेरो काम नै त्यही थियो, अध्ययन र अन्वेषण गरी ऐतिहासिक तथ्यहरूलाई सरकार र जनसमुहमसक्ष पेश गरेर नथुला व्यापार मार्गमाथि एउटा स्वस्थ परिचर्चा शुरु गर्ने। विश्वका मुख्य संघ-संस्थाहरूले पनि खोजी-खोजी यसबारे जान्न चाहे।

हामी भाग्यमानी थियौँ। राष्ट्रका प्रधानमन्त्री अटलबिहारी बाजपेयी हुनुहुन्थ्यो। ‘अ’ भन्दा अलंकार बुझे। विश्वलाई नै अंगाल्ने सोच भएका र अनुभवले छाती भरिएका व्यक्ति थिए उनी। उनका वरिपरि उनका प्रधान सचिव एवं राष्ट्रिय सुरक्षा सल्लाहकार ब्रजेश मिश्र थिए। जानले परिपूर्ण भएका र नीति निर्धारणमा परिपक्व। प्रधानमन्त्री बाजपेयी चीन भ्रमणमा जानुहुने भयो। ठूलो मौका पायौँ, नथुलाको प्रस्तावलाई अधि बढाउन। भारतलाई के के फाइदा हुन्छ भन्ने कुरोको लगभग सूची नै तयार पायौँ। सन् २००३ मा चीन भ्रमणअधि उनी सिक्किम आएर यो प्रस्ताव अधि बढाउने आश्वासन दिए। नभन्दै जून २००३ मा बेइजिङमा हस्ताक्षर नै भयो, नथुला मार्गलाई परिचालन फेरि गरिनुपर्ने विषयमा।

हामी रमायौँ। सबैले आशा गरेको कुरोलाई प्रधानमन्त्री बाजपेयीले साक्षात् रूप दिए। अब कसरी अधि बढ्ने भनेर बहस शुरु भयो। सिक्किम सरकारको आफ्नै गतिलो योजना आयोग थियो। मुख्यमन्त्री स्वयं अध्यक्ष थिए र भारतका भूतपूर्व विदेश सचिव मुचकुन्द दुवे उपाध्यक्ष थिए। प्रसिद्ध अर्थशास्त्री अशोक लाहिरी, भारतका अर्को नामी विकास अर्थशास्त्री भिजय केलकर, बंगलाका भूतपूर्व ऊर्जामन्त्री आदि सदस्यहरू थिए। म आफैँ पनि सदस्य भएकाले योजना आयोगमै छलफल गर्‍यो र आयोगको सुझाउअनुसार नै मेरो नेतृत्वमा एउटा दल बनाई यस व्यापार मार्ग कसरी, कहिले खोल्ने र खोलेको खण्डमा के के तयार तयार चाहिन्छ र भारत चीनबीचको सम्बन्धमा यसको के कति र कस्तो प्रभाव पर्छ भन्ने विषयमा एउटा विस्तृत प्रतिवेदन तयार पार्ने निर्णय लिइयो, यो प्रतिवेदन सिक्किम र भारत सरकारलाई बुझाउनुपर्ने भयो।

प्रतिवेदन नै नथुला व्यापार मार्गको प्रस्तावको आधार मानिने हुनाले, यसलाई ऐतिहासिक रूपमा जानबुद्धिक भविष्यको रूपमा अधि देख्ने र वर्तमान रूपमा राष्ट्र र विश्वका सीमा व्यापारमा भइरहेका विकास र स्थिति आदिलाई समेट्ने पर्ने भयो। एउटा राम्रो अध्ययन दल गठन गर्‍यो र सल्लाहकारहरूमा राष्ट्रिय सुरक्षा सल्लाहकार समेतलाई संलग्न गर्‍यो।

**ठूलो सोचले प्रतिवेदन लेख्यौँ। सिक्किम र दिल्लीमा महत्त्वपूर्ण स्थान, पदमा रहेका**

**व्यक्ति र नीति निर्धारण गर्ने विभाग मन्त्रालयअधि निचोड पेश गर्‍योँ। भारत**

**सरकारका कतिपय वरिष्ठ अधिकारी हिचकिचाउने डोकोभित्रै थिए कसैले भन्थे,**

**तिब्बती शरणार्थी आउँछ; कसैले भन्थे, चिनियाँ सरसामानले लछेप्रे पाछै। मनमनै म सोचें, मेरो देश परमाणु शक्ति, चारजना शरणार्थी वा दशवटा चिनियाँ सामानसँग किन डराउने! तर साँघुरो सोच्ने मान्छेले अँध्यारै मात्र खोज्दोरहेछ।**

प्रतिवेदन तयार पार्ने सन्दर्भमा चीन-मंगोलिया, चीन-बर्मा, जापान-दक्षिण कोरिया, भारत-बंगलादेश, भारत-बर्मा, भारत-नेपाल सबै सीमा व्यापार क्षेत्रहरू भ्रमण गरी त्यहाँका व्यावहारिक तथ्यहरू हाल्यौँ। काठमाडौँ-कोदारी राजमार्गमा तातोपानी, मणिपुरको मोरे-तमु (बर्मा), मेघालय-बंगलादेशको तामाभिल, भारत-भोटाङको जयगाउँ, उत्तर प्रदेश-तिब्बतको लिपुलेक र हिमाचल-तिब्बतको शीपफिला सीमा व्यापार क्षेत्र सबै एकएक गरी घुम्‍योँ। व्यापारीहरूसँग कुराकानी गर्‍योँ। सरकारी अधिकारी, गाउँ समाज र समुदायका प्रतिनिधिहरूसँग कुराकानी गर्‍योँ।

ल्हासा गर्‍योँ। त्यहाँको भ्रमसार, परिवहन, बाटोघाटो, वाणिज्य व्यापार, सबै सरकारी अधिकारीसँग धेरै दिनसम्म कुराकानी गर्‍योँ। जानसे, सिगाल्से हुँदै चुनिएको व्यापार केन्द्र रिन्छेगांग र कारी सबैबारे गहिरो ज्ञान प्राप्त गर्‍योँ। ल्हासाको भारखोर क्षेत्रमा गई पुराना व्यापारीहरूसँग विचार-विमर्श आदान-प्रदान गर्‍योँ। त्यही भेट्यौँ भाजुरल तुलाधर, एक नाम चलेको, उमेर खाएको व्यापारीसँग।

खुसी भएँ, उपहार सम्झनास्वरूप मलाई तिनताकाको व्यापारमा चलाइने चिनिया पैसा दि‍यान एउटा चिह्नसहित दिए। व्यापारीहरू कालेबुङ गल्लीको कुरा गर्दै आँखा अाँशुले भिजाउँथे, छरछिमेकी, खच्चड, जनसमुदायको कुरा सुनाएर सबैको भक्कानो नै फुटाउँथे। सन् १९६२ को युद्धपछि जिल्लाबाट भएको कुरो, आधा परिवार यता आधा उता चिनियाँ ब्याङ्क बन्द हुँदा ब्याङ्क खातामा यति पैसा भएको हिसाबकिताब बताउँथे।

ल्हासामा नेपालका कनसल जनरल लीलामणि पौड्याल थिए। अति नै मिलनसार र ज्ञान बोकेका व्यक्ति। कूटनीतिको सग्लो उदाहरण थिए उनी। मार्ग खोल्ने के कस्ता कुराहरू पहिल्यै सोच्नुपर्छ भन्ने उनले बताए। चिनियाँहरू भारतभन्दा बढी छच्चूक थिए यो मार्ग खोल्नमा। थानको थान कागज पत्र हाम्राअधि राखिदिए, इतिहास नै इतिहास। उनीहरू चाहन्थे,

यस प्रकारको मार्गले चीनको दक्षिण, पश्चिमी राज्यहरू तिब्बत, सिचुआन, युनान, चिगहाई, गान्सु, गुइझाओ आदिका विकासमा नयाँ मोड ल्याउनेछ। चीन सरकारको ‘पश्चिम क्षेत्रको विकास’ र समुद्रतटको व्यापक विकासबाट मनन्ये कमाएपछि अब भूमि क्षेत्रमा विकासको मूल फुटाउने भनी राष्ट्रिय नीतिको कार्यान्वयन गर्न पनि नथुला व्यापार मार्ग खोलिएको हो। चौध हजार किलोमिटर समुद्रतटबाट विकास सारेर ३५०० किलोमिटर भूमि शुंखलामा अब ध्यान दिने जमर्कोको फल नै थियो यो नथुला व्यापार मार्ग पनि।

धेरै खोजेर निकाल्यौँ। दार्जीलिङ जिल्लाको आयुक्त एडगरले अंग्रेज सरकारलाई नथुला र तिब्बती सिमानाबारेमा सन् १८७३ मा बुझाएको प्रतिवेदनदेखि लिएर देशीडोरी (१७१७)-को तिब्बत भ्रमण, ऐटकिशन, यंगहस्वाङ, हुकर, छिबु लामा, फ्रेसफिल्ड, रोबर्टसन, ओ माले, नेवाल, साकृत्यायन, कुलोय, मारइनी, वोशोन, डेभिड नील, ईभान्स-बेन्ज, गर्डन, टुसी, बेरी, हारेर, डकन, म्याकडागाल्ड, पेम्बा, पाल, हान्डा, गुन्थर, गिन्सर्वग्स, करन वाडेल, दास, ल्याण्डोन अमर कर, शाकावपा आदि सबै सबैका पुस्तकहरू छिचोल्‍योँ।

व्यापारीहरूलाई भेट्यौँ, खच्चडको लस्कर कसरी जान्थ्यो र आउँथ्यो, ऊन कसरी कालिम्पोङमा सफा गरी जापान, लन्डन र सिकागो पठाइन्थ्यो, पूजा पाठमा चलाइने सरसामग्रीदेखि लिएर गाडी कसरी टुक्राटुक्रा गर्दै तिब्बतमा पठाइन्थ्यो र मुसलमान कारीगर गई त्यहाँ कसरी जोड्थे, नन्दुराम, कोदामाल, कालुराम, बाजुरल, सान्दुत्सांग, पानुडुत्सांग, सोनाम वांगचुक, रल शक्य, जेठमल भोजराज तुलाधर कम्पनी सबै नामी व्यापारी अनि चुम्बिथाङको डाक बंगले, पेदोङ रोली लिंगताम र नाथाङका बाटोपारिको रमाइलो खेती सबै-सबै गाथा सुर्‍योँ। इतिहास र सम्झनाले सबै भिज्यौँ। कालिम्पोङ विश्वका नामी जासुसहरूका अड्डा कसरी हुन गयो, त्यो पनि बुझ्यौँ।

ठूलो सोचले प्रतिवेदन लेख्यौँ। सिक्किम र दिल्लीमा महत्त्वपूर्ण स्थान, पदमा रहेका व्यक्ति र नीति निर्धारण गर्ने विभाग मन्त्रालयअधि निचोड पेश गर्‍योँ। भारत सरकारका कतिपय वरिष्ठ अधिकारी हिचकिचाउने डोकोभित्रै थिए कसैले भन्थे, तिब्बती शरणार्थी आउँछ; कसैले भन्थे चिनियाँ सरसामानले लछेप्रे पाछै। मनमनै म सोचें, मेरो देश परमाणु शक्ति, चारजना शरणार्थी वा दशवटा चिनियाँ सामानसँग किन डराउने! तर साँघुरो सोच्ने मान्छेले अँध्यारै मात्र खोज्दोरहेछ। अन्ततः भारत सरकारले नथुलाको व्यापार मार्ग पुनः खोल्ने तय नै गर्‍यो। २१ औँ शताब्दीको भारतले एउटा ठूलो सोच लिएर गहकिलो काम गर्‍यो।

हिजोसम्म नेपाल र भोटाङजस्तै सिक्किमलाई अलग स्वतन्त्र राष्ट्रहरू भनेर आफ्नो मानचित्रमा भारतदेखि सिक्किमलाई अलग राख्ने चीन राष्ट्रले आज मानचित्रमा नै संशोधन गरेर भारतभित्रै सिक्किमलाई हाल्यो। सदैव एकअर्कालाई ताकेर आँखा पनि चिम्म नगरी बन्दुक उठाएर सतर्क बस्ने चीन र भारतीय सेनाले आज नथुलामा भलिबल खेल्छ, एकअर्कासँग सौहार्दता र मुस्कान बाँड्छ, कहिलेकाहीं चिनियाँले घडी उपहार दिन्छ र भारतीय सेनाले मुक्कुराएर चिनियाँ सेनालाई बिँडी प्रदान गर्छ। कड़ा, चिसो, शुष्क सिमाना (हार्ड बोर्डर), आज नरम, न्यानो र रसिलो (सफ्ट बोर्डर) भएको छ। दुई देशबीचको मोठ राष्ट्रिय व्यापार सन् १९९० को पाँच करोड डलरदेखि बढेर ६५८२ करोड डलर पुगेको छ। दुइटा सभ्यताको फेरि समागम नै भयो।

नथुलाको व्यापार पनि सन् २००६ को ३३ लाख रुपियाँदेखि बढेर आज लगभग २० करोड रुपियाँ पुगेको छ। हाम्रो प्रतिवेदनमा नेपाल, भोटाङ, बंगलादेश चीनसँगको व्यापार र पर्यटनसम्बन्ध पनि सन् २०२० देखि यो मार्गमार्फत् हुन दिनुपर्छ भन्ने प्रस्ताव राखेका छौँ। हाम्रै प्रतिवेदनमा सन् २०१५ मा यो मार्ग कैलाश मानसरोवार जाने तीर्थयात्रीहरूका लागि खोलिनुपर्छ भनेका थियौँ। सन् २०१५ मा प्रधानमन्त्री नरेन्द्र मोदी अनि राष्ट्रपति सी जिनपिङद्वारा सहमति भएपछि २०१५ देखि नै तीर्थयात्रीहरू यस सहज मार्गमार्फत् कैलाश मानसरोवर जान लागे।

यसरी नै अब भारतले नथुलासम्म र चीनले सिगाल्सेबाट नथुला पल्लोपट्टि रेलको सुविधा ल्याएपछि यस व्यापार मार्गले केवल सीमाकृत व्यापार नगरेर, एउटा पूर्णतया व्यापार हुने सम्भावना अधि आउँछ। पछि गएर अझै सुविधाजनक जेलेपलाको बाटो पनि खोलिएको खण्डमा सम्पूर्ण दार्जीलिङ-कालेबुङ जिल्ला र उत्तर बंगालले व्यापार वाणिज्य पर्यटन उद्योग आदिको फाइदा उठाउन सक्छ।

धर्म, संस्कृति, परम्परा, प्रकृति आदिले खर्लपप खाएको नथुला व्यापार मार्ग विश्वको पर्यटन केन्द्र बन्न सक्छ। सिक्किमले फेरि यस दिशातर्फ अधि बढ्ने नेतृत्व दिनुपर्छ। चिसो, शुष्क सिमानामा आज न्यानो र सस सजिवता देखिएको छ। त्यहाँ टोटोला लटस्मै फुलेको छ। हिन्दू, बुद्धि, ख्रीष्टान, मुसलमान, लाअसे, कम्प्युसियस सबैले शान्ति, विकास, सौहार्दताको दुन्दुभी बजाउँदैछन्। माथि पोटालामा न्यानो घाम लागेको छ। भारत-चीन सम्बन्धमा नथुलाले एउटा नयाँ दिशानिर्देश गरेको छ।

**(भारत सरकारका राष्ट्रिय सुरक्षा सल्लाहकार परिषद्का सदस्य रहिसकेका लामा हाल सिचुवान विश्वविद्यालय चीनमा उच्चस्तरीय विश्लेषज्ञका रूपमा कार्यरत छन्।)**

# म्याक्रोनको जीतको सन्देश

*गताङ्कको रहल...*

यथार्थलाई आत्मसात गर्न अस्वीकार गर्नु स्वाभाविक थियो। म्याक्रोन आफै पनि वामपन्थी तथा समाजवादी राष्ट्रपति होल्यान्डका आर्थिक सल्लाहकार थिए। उनी अर्थमन्त्री पनि भए तर सोसलिष्ट पार्टीको चिन्तन पद्धतिभित्र उनले फ्रान्सको भविष्य देखेनन्। अर्थमन्त्रीको पद र समाजवादी पार्टी परिवर्तन गरी उनले ‘बैकल्पिक राजनीति’ प्रारम्भ गरे। ‘इन मार्के’ दलको गठनमा उनको महत्त्वपूर्ण भूमिका थियो। सोसलिष्ट पार्टीका धेरै मान्छे उनीसँग आएनन्। उनले नयाँ तरिकाबाट पार्टी निर्माण र राष्ट्रपति निर्वाचनको प्रचार अभियान शुरुआत गरे, जसले एक वर्ष नपुग्दै आश्चर्यजनक परिणाम दियो।

**राजनीति कि वामपन्थी हुन्छ कि दक्षिणपन्थी हुन्छ भन्नेहरूले कालो र सेतो दुई रंगको अस्तित्व मात्र बुझेका हुन्छन् तर संसारमा यी दुईभन्दा फरक पनि कैयौँ रंगको अस्तित्व हुन्छ।**

शक्तिहरू जो यस्तो वर्गीकरणको युगमा जन्मिएका थिए, त्यही संकथनमा आधारित भएर उनीहरूले शक्ति आर्जन गरे, त्यही विरूलेषण पद्धति कायम राखेर मात्र आफ्नो शक्ति संरचनाको रक्षा हुनसक्छ भन्ने मनोवैज्ञानिक निष्कर्षमा रहे। उनीहरूले बदलिएको युगको