

कर्णालीमा सडक, अर्थ-राजनीतिक सम्बन्ध र विकास

तुलसी 'श्रवण'

२०७३ असार २२ बुधबार

Published online: <http://baahrakhari.com/np>

Explanatory Note:

कर्णालीमा सडक, अर्थ-राजनीतिक सम्बन्ध र विकास (The Road in Karnali: Political-Economic Relations and Development) This article, published at <http://npbaahrakhari.com/>, analyzes how historical structural inequalities are entrenched in Nepal's democratic political regime. It argues that some political leaders, construction companies and monitoring agencies are developing mutually beneficial, informal relationships for personal and political gain and that formal democratic processes have been heavily criticized by local people. It also claims that the cause of underdevelopment of the Karnali is not only its rugged terrain (as is commonly argued) but more importantly its low representation in central government and weak bargaining power resulting from political and personal divisions among political representatives. In this context, the development of the Karnali depends on how it exploits the opportunities opened up by road connectivity and the new federal state structure.

'विकास त पहुँचवालाले तानेर लाने हो, हाम्रो भागमा त के पर्छ र म्याडम?' भन्ने एकजना पुरुष सासंदको भनाइले मनमा विविध। नेपालमा प्रजातान्त्रिक शासक पद्धति स्थापित हुँदा पनि किन विकास राज्य शक्ति-केन्द्रमा पहुँचवालाध्वारा निर्धारित र केन्द्र निर्देशित हुन् पुग्यो? समानुपातिक, समावेश, प्रतिनिधिमूलक लोकतान्त्रिक पद्धति भएको मुलुकमा जनताका प्रतिनिधिको राज्य शक्तिमा पहुँच छैन भन्ने सांसागको अभिव्यक्तिले हाम्रो लोकतान्त्रिक भविष्य कस्तो होला?

नेपालमा योजनाबद्ध विकासको प्रारम्भदेखि नै सडक तथा पूर्वाधार निर्माण, उत्पादन र उत्पादकत्वमा वृद्धि, रोजगारीका अवसर सिर्जना गरी सामाजिक तथा आर्थिक विकास गरेर जनताको जीवनस्तरमा सुधार गर्ने, वर्गीय असमानता तथा क्षेत्रीय असन्तुलन न्यूनीकरण गर्ने नीति र कार्यक्रम प्रायः सबै आवधिक योजनामा अन्तर्निहित छन् ।

सैद्धान्तिकरूपमा जुनसुकै प्रकारको विकास अवधारणा अवलम्बन गरे पनि हाम्रो विकास संस्कृति धेरै हदसम्म प्रारम्भदेखि नै राज्य शक्तिमा रहेका र पहुँच भएका व्यक्ति तथा वर्गको राजनीतिक तथा क्षेत्रगत प्रभाव र तजबिजले निर्धारण गरेको देखिन्छ । तसर्थ प्रारम्भकालदेखि नै 'वर्गीय वैभव' र 'विभेद' नेपालको विकास प्रक्रियामा प्रतिविम्बित हुँदैआएको छ

यस आलेखमा लोकतान्त्रिक राजनीतिक प्रणालीलाई आत्मसात् गर्दा पनि लोकतान्त्रिक संस्कार र संस्कृतिको अभ्यास दैनिक व्यवहारमा संस्थागत हुन नसक्दा निरंकुश शासन प्रणालीले स्थापित गरेको

वर्गीय विभेद तथा क्षेत्रीय असन्तुलन कसरी कायमै रहन्छन् र समाजमा विद्यमान असन्तुलित र विभेदपूर्ण शक्ति सम्बन्ध कसरी परिवर्तित र विस्तारित हुँदैजान्छन् भन्ने विक्षेपण गरिएको छ ।

निर्माणाधीन कर्णाली राजमार्गअन्तर्गतको नाग्मा-गमगढी सडक नेपाली सेनाद्वारा ट्याक खोल्ने काम पूरा भएपछि मुगु जिल्लालाई राष्ट्रिय सडक संजालले छोएको छ ।

तर, अझै पनि दुई जिल्ला (हुम्ला र डोल्पा) का सदरमुकामलाई सडक संजालले छुनसकेको छैन । विकसित राष्ट्रहरूले आधुनिक विकासको उच्चतम नमुना (हुनत, विकासको परिभाषा के? भन्नेमा बहस हुनसक्ला) प्रदर्शन गरिरहेका बेला हामी भने कुनै जिल्ला सडक संजालमा संयोजित हुँदामात्रै पनि ठूलो उपलब्धि मान्न बाध्य छौं ।

अनि सडक संचालनको शुभारम्भ गर्न भन्दै हाम्रो राजनीतिक नेतृत्व बडो तामझामका साथ हवाईजहाज र हेलिकप्टर चढेर भए पनि सडक उद्घाटनको 'रिबन' काट्न पुग्ने ढर्रा संस्कृतिकै रूपमा विकास हुँदैछ । यस्तै कार्यक्रम २०६९ साल पुष १ गते मुगु जिल्लाको सदरमुकाम गमगडीमा पनि भएको थियो ।

तत्कालीन प्रधानमन्त्री डा. बाबुराम भट्टलाई मुगु जिल्लालाई सडक संजालमा जोडिएको ऐतिहासिक अवसरको शुभारम्भको 'रिबन' काट्न जहाज चढेर मुगु पुग्नुभएको थियो । उता सर्वसाधारण चाहिँ घन्टौं हिँडेर गमगडी आइपुगेका थिए र उनीहरूको उद्देश्य पहिलो पटक गाडीको मुहार हेर्नु थियो । यस्तै अवसरका लागि हुम्ला र डोल्पाबासीले अझै कति प्रतीक्षा गर्नुपर्ने हो यसै भन्न सकिने अवस्था छैन । यसले समग्र कर्णालीवासीका लागि सडक यातायातको महत्त्व कति छ भन्ने त प्रष्ट हुन्छ नै त्यसभन्दा पर यसले वर्षौंदेखिको हाम्रो वर्गीय असमानता र क्षेत्रीय असन्तुलनलाई पनि प्रकट गर्छ ।

क्षेत्रीय विकासको अवधारणा अन्तर्गत 'कर्णाली-जुम्ला करिडोर' (नेपालगन्ज-सुर्खेत-दैलेख-जुम्ला) लाई कर्णाली क्षेत्रको विकास मेरुदण्डका रूपमा विकास गर्ने नीति चौथो पंचवर्षीय विकास योजनामै उल्लेख थियो । तर, त्यसले सार्थकता प्राप्त गर्न झन्डै साँढे तीन दशक समय लाग्यो ।

कर्णालीको विकासको मेरुदण्ड मानिएको यस सडक निर्माणमा भएको ढिलाइलाई व्याख्या गर्ने मुख्यतः दुईवटा तर्क छन् । पहिलो कर्णाली क्षेत्रको भौगोलिक एवं भौगर्भिक अवस्था नै सडक निर्माणको प्रमुख बाधक हो जहाँ कडा चट्टान भएको पहाड खोपेर सडक निर्माण गर्नुपर्ने हुन्छ र त्यो काम अत्यन्त कठिन र जोखिमपूर्ण मानिन्छ । दोस्रो चाहिँ त्यस क्षेत्रका जनताको केन्द्रीय राज्य संरचना र राज्य शक्तिमा पहुँच कम हुनु हो । त्यसले गर्दा कर्णालीका आवाज र आवश्यकतालाई केन्द्र सरकारले उपेक्षा गर्दैरह्यो । अर्थात्, कर्णाली भौगोलिक अवस्थितिको जटिलता र अर्थ राजनीतिक विभेदको सिकार बन्न पुग्यो ।

सामान्य दृष्टिले हेर्दा यी दुईवटै व्याख्या उत्तिकै तर्कसंगत लागे पनि दोस्रो तर्क अझ महत्त्वपूर्ण छ ।

जटिल भौगोलिक संरचना भएपनि त्यसले सिर्जना गरेका विविध अवसरको पहिचान र उपयोग गर्न नसक्नु (हेर्नुहोस् - बाह्रखरी असार १०, 'सडक पुग्दैमा कर्णालीको विकास हुन्छ?'), राज्य संरचना एवं राज्य शक्तिमा कर्णाली क्षेत्रको समग्र प्रतिनिधित्व कमजोर हुनु र त्यसमाथि कर्णाली क्षेत्रका प्रतिनिधि विभिन्न राजनीतिक र व्यक्तिगत स्वार्थमा विभाजित हुँदा केन्द्रीय सत्तासँगको सौदाबाजीमा प्रभावकारीरूपमा प्रस्तुत हुन नसक्नु कर्णालीको अविासका प्रमुख कारण हुन् । किनभने, हाम्रो विकास अझैपनि 'पहुँच हुनेले तानेर लाने' शक्ति केन्द्रित संरचनाबाट नै निर्देशित र नियन्त्रित छन् ।

यसको ठोस प्रमाण भनेको सिंहदरबार परिसरभित्र भएको सांसदहरूको अनौपचारिक संवाद हो । यस वर्षको बजेट निर्माण प्रक्रिया चलिरहेका बेला काम विशेषले म एकदिन सिंहदरबार परिसरमा पुगेको थिएँ । त्यहाँ दुईजना सांसदको विकास संवाद सुन्ने मौका मिल्यो अपरिचित श्रोताका रूपमा । राष्ट्रिय योजना आयोगको परिसर र मन्त्रालयमा 'विकास तान्ने' जनप्रतिनिधिको दौडधुपले 'तलदेखि माथि जाने चौध तहको 'सहभागितामूलक विकास' प्रक्रियालाई गिज्याइरहेको थियो ।

राजनीतिक व्यक्ति तथा जनप्रतिनिधिले आफ्नो क्षेत्रमा अधिक बजेट परोस् भन्ने चाहना राख्नु र त्यसका लागि प्रयास गर्नु स्वाभाविक पनि होइन । तर, हाम्रो सहभागितामूलक योजना प्रक्रियाले राम्ररी काम गरेको भए ती सांसदको दौडधुप सिंहदरबारमा नभएर आफ्नै गाउँ र जिल्लामा बढी केन्द्रित हुनेथियो र जनताले आफ्नै प्रतिनिधिमाझ लोकतान्त्रिक अभ्यासबाट विकास आयोजनाको बहस र योजना निर्माण गर्ने थिए । ती विकास आयोजनामा जनताले प्रत्यक्ष चासो राख्नुका साथै स्वामित्व ग्रहण गर्ने थिए ।

'विकास त पहुँचवालाले तानेर लाने हो, हाम्रो भागमा त के पर्छ र म्याडम?' भन्ने एकजना पुरुष सांसदको भनाइले मनमा विविध प्रश्न जन्मिए । नेपालमा प्रजातान्त्रिक शासन पद्धति स्थापित हुँदा पनि किन विकास राज्य शक्ति-केन्द्रमा पहुँचवालाद्वारा निर्धारित र केन्द्र निर्देशित हुन पुग्यो? समानुपातिक, समावेशी, प्रतिनिधिमूलक लोकतान्त्रिक पद्धति भएको मुलुकमा जनताका प्रतिनिधिको राज्य शक्तिमा पहुँच छैन भन्ने सांसदको अभिव्यक्तिले हाम्रो लोकतान्त्रिक भविष्य कस्तो होला? अनि 'हाम्रो भागमा त के पर्छ' भन्ने निरीहताको अभिव्यक्तिले हाम्रो विकास अहिले पनि जनताको माग र आवश्यकताभन्दा सीमित पहुँचवालाको भागबन्डाले निर्धारण गरेको महसुस हुन्छ ।

अनि विकास बजेटबाट अतिरिक्त लाभ खोज्ने प्रवृत्तिले विकास निर्माण काममा संलग्न संस्था, व्यक्ति तथा नियामक निकायबीच नै अप्राकृतिक सम्बन्ध विकसित हुँदैजाँदा समग्र विकासको गति नै सुस्त हुन पुगेको र गुणस्तरमा नै सम्झौता भएका प्रशस्त उदाहरण छन् । यसले गर्दा लोकतान्त्रिक पद्धति नै जनतामाझ उपहासको विषय बन्न पुगेको छ । अनि 'दलाल-अर्थतन्त्र' विकसित हुँदैगरेको अनुभूति भइरहेको छ ।

विश्वबैंकको सहूलियत ऋण सहयोगमा नेपाल सरकारले निर्माण गरेको 'कर्णाली राजमार्ग'को दयनीय अवस्था देख्दा लोकतान्त्रिक पद्धतिकै उपहास गरिएजस्तो लाग्छ । गतवर्ष मात्र स्तरोन्नति गरी कालोपत्रे

भएको कर्णाली राजमार्गको धेरै ठाउँमा गतवर्ष नै कालोपत्रे भएको हो भनी विश्वास गर्न सकिने अवस्था नै छैन ।

कतिपय स्थानमा भौगोलिक अवस्थितिअनुरूप साना खोल्सामा वर्षायाममा आउने 'खहरे'को उचित निकासको व्यवस्था नै नगरी कालोपत्रे गरेको देख्दा कर्णाली राजमार्गमा केही अक्षम्य त्रुटि भएका छन् भन्न कुनै प्राविधिक ज्ञान आवश्यक पर्दैन । अनि खहरेको पानी सडकबाटै बग्ने र ठूला सवारी साधन गुड्ने थालेपछि कर्णाली राजमार्गको इहलीला मात्र समाप्त हुने होइन सयौं यात्रु जीवन जोखिममा राखेर यात्रा गर्न बाध्य छन् । दर्जनौं स्थानमा निर्माणाधीन पुलहरू समयमा नै सम्पन्न हुन नसक्दा घन्टौं रोकिनु कर्णाली राजमार्गको यात्रामा सामान्य कुरा बन्न पुगेको छ ।

अर्बौंको लगानी रहेको र कर्णालीको विकासको मेरुदण्ड मानिने राजनीतिक महत्त्व बोकेको राष्ट्रिय गौरवको यस राजमार्ग किन यो अवस्थामा बाँचिरहेको छ? सर्वसाधारण नागरिकले त्यस क्षेत्रका राजनीतिक नेतृत्व एवं जनप्रतिनिधि र राज्यसँग सधैं प्रश्न गरिरहने छन् - सडकको त्यो दुरवस्थाका बारेमा जनताका प्रतिनिधि र नियामक निकाय किन मौन रहे? यी प्रश्नको उत्तर सहज छैन । यद्यपि, यी विषयलाई प्राविधिक र अर्थ-राजनीतिक दुवै दृष्टिकोणबाट विश्लेषण गर्नु पर्ला । तर मेरो सीमित ज्ञानले प्राविधिक पक्षको विश्लेषण गर्न असमर्थ छु ।

उक्त राजमार्गमा सवारी चलाउँदै आएका एकजना चालकले सडकको गुणस्तर राम्रो नहुँदा जीवन र मृत्युसँग पैठेजोरी खोज्दै ज्यान जोखिममा राखेर ट्रक चलाउनु परेको गुनासो गर्दै निर्माण व्यवसायी, नियामक निकाय र राजनीतिक नेतृत्वले उचित ध्यान दिन नसक्दा कर्णाली राजमार्गको अवस्था अत्यन्त कमजोर हुन पुगेको तर्क गरे ।

त्यस्तै अभिव्यक्ति लामो समयदेखि मध्यपश्चिम क्षेत्रमा भूसूचना प्रणालीमार्फत् त्यहाँको भौगोलिक एवं भौगर्भिक अवस्थिति, जलवायु परिवर्तन र अनुकूलनका बारेमा अनुसन्धान गरिरहेका अमेरिकाको 'एरिजोना' विश्वविद्यालयका एक जना वरिष्ठ अनुसन्धाता, भूविपद् जोखिम विश्लेषक तथा भूगर्भविद् नेपाली वैज्ञानिकको पनि छ ।

उहाँले सरकारका नियामक निकाय, राजनीतिक नेतृत्वमा रहेका केही व्यक्ति र सडक निर्माता कम्पनीको मिलेमतो, तिनीहरूबीचको अप्राकृतिक सम्बन्ध र अनुचित लाभ लिने चाहनाले नियामक निकायले प्रभावकारी भूमिका निर्वाह गर्न नसक्दा कर्णालीवासीको जीवनरेखाको रूपमा रहेको कर्णाली राजमार्गको गुणस्तरमा दर्जनौं स्थानमा सम्झौता भएको र भौगोलिक अवस्थिति अनुकूल निर्माण हुननसक्दा यसको दिगोपन र सडक सुरक्षा संवेदनशीलतामा प्रश्न गर्ने प्रशस्त ठाउँ रहेको दाबी गर्नुभयो । यसले गर्दा कर्णाली राजमार्गले त्यस क्षेत्रको विकासमा अपेक्षित योगदान गर्न नसक्ने उहाँको बुझाइ छ । यस कुरामा कर्णालीवासी पनि सहमत छन् तर तिनीहरू उक्त अप्राकृतिक सम्बन्ध तोड्न भने अझै असमर्थ छन् ।

गत जेठ २५ गते कृषि तथा जलस्रोत समितिका सभापति गगन थापाले गमगडीमा आयोजित एक सभालाई सम्बोधन गर्ने क्रममा व्यक्त गरेका विचार विश्लेषण गर्दा वर्षौंदेखिको संरचनात्मक र क्षेत्रीय विभेद, राज्य शक्तिमा कर्णाली क्षेत्रको न्यून प्रतिनिधित्व, विभाजित मानसिकता र सामूहिकरूपमा कर्णालीले राज्य सत्तालाई राजनीतिक दबाव दिन नसक्नु कर्णालीको अविकासका कारण हुन् । त्यसो त स्थानीय स्तरमा उपलब्ध र केन्द्रले प्रदान गर्ने स्रोत र साधनको समुचित उपयोग एवं वितरण, र अर्थराजनीतिक सम्बन्धमा पनि समस्या रहेको र त्यसको वस्तुनिष्ठ मूल्यांकन गरी विद्यमान कमजोरीको समाधान गर्दै अगाडि बढ्नुको विकल्प पनि कर्णालीवासीसँग छैन ।

कर्णालीले अहिले दुई महत्वपूर्ण कुरा प्राप्त गरेको छ । पहिलो त कर्णाली राजमार्गले कर्णालीलाई अब अन्य भूगोलसँग संयोजित गरेको छ भने दोस्रो चाहिँ राज्यको संघीय स्वरूपले अब यसको विकासका लागि आफैँ निर्णय गर्ने स्वायत्तता प्रदान गरेको छ ।

यी दुई कुराले कर्णालीमा रहेको संरचनात्मक विभेद र क्षेत्रीय असन्तुलनको अन्त्य गर्न सहयोग गर्नेछन् । यसका साथै आफ्नो हक अधिकारप्रति सजग हुँदै अनावश्यक हस्तक्षेपको प्रतिवाद गर्ने संस्कार पनि बिस्तारै विकास हुँदैगइरहेकाले पनि विध्यमान अर्थराजनीतिक र शक्ति सम्बन्धमा परिवर्तनको संकेत गर्छ । हुनत, यतिले मात्र कर्णालीको विकास नहुन सक्छ ।

वर्षौंदेखिको विभेदको चक्रव्यूहबाट उम्कन कर्णालीले स्थानीय अग्रसरतामा र केन्द्रको सहयोगमा समाजमा शताब्दीयौंदेखि जरा गाडेर बसेको वर्गीय शोषण र असमान अर्थ सामाजिक शक्ति सम्बन्धको अन्त्य हुनेगरी उत्पादन संरचना र सम्बन्धमा नै आमूल परिवर्तन हुनु आवश्यक छ ।

माथिका विश्लेषणबाट के निष्कर्ष निकाल्न सकिन्छ भने कर्णालीको अविकास र असमानताका कारण जटिल प्रकृतिका छन् । भौगोलिक अवस्थिति तथा विकटता, केन्द्रदेखि स्थानीय तहसम्म निहित व्यक्तिगत लाभका लागि संस्थागत हुँदैगइरहेको अर्थ राजनीतिक र सांस्कृतिक अन्तरसम्बन्ध, अनि राज्य शक्तिमा रहेको न्यून पहुँच कर्णालीको अविकासका प्रमुख कारण हुन् ।

तसर्थ अब कर्णालीको विकासमा उठेको मुख्य प्रश्न के हो भने के सडक संजालको पहुँचसँगै संघीय राज्यको निर्माणले राज्य शक्तिमा रहेको कर्णालीको शून्यसरहको पहुँचमा अभिवृद्धि गर्ला? अनि सम्भ्रान्त वर्गको नियन्त्रण र अविकासको दुश्क्रबाट के कर्णालीका शोषित पीडित जनता मुक्त होलान्? यी प्रश्नको उत्तरका लागि अझै केही समय पर्खनुपर्ने हुन्छ ।