



सीमा के जरिये भारत-चीन व्यापार: जेलेप ला की संभावनाएं

डिकी शेरपा

रिसर्च असिस्टेंट, इंस्टीट्यूट ऑफ चाइनीज स्टडीज
dikisherpa498@gmail.com

भारत और चीन के बीच नाथु ला के जरिये व्यापार शुरू हुए एक दशक बीत चुका है। इसके बावजूद भारत इससे जुड़े कई पहलुओं पर अनिर्णय की स्थिति में है। आपसी व्यापार के जिन पहलुओं पर वह फैसले नहीं पा रहा है, उनमें सबसे अहम है, इस क्षेत्र में इन्फ्रास्ट्रक्चर का विकास। इस व्यापार मार्ग पर इन्फ्रास्ट्रक्चर विकसित करने की इच्छाशक्ति उसमें कम दिखती है, जबकि चीन ने इस इलाके में सड़क निर्माण में गजब की फुर्ती दिखाई है। इसके बावजूद नाथु ला के जरिये होने वाले व्यापार का संतुलन भारत के पक्ष में ही है। यह स्थिति अन्य भारतीय चौकियों के जरिये चीन से

होने वाले व्यापार के बिल्कुल उलट है। उत्तराखंड में लिपु लेख और हिमाचल प्रदेश में शिपकी ला के जरिये होने वाले आपसी व्यापार में संतुलन पूरी तरह चीन के पक्ष में है। दिलचस्प यह है कि नाथु ला के जरिये होने वाले व्यापार में संतुलन का भारत के पक्ष में होना चीन के लिए खास चिंता का विषय नहीं लगता।

क्या नाथु ला के जरिये होने वाले व्यापार में असंतुलन पर चीन का आपत्ति न करना उसकी आपसी व्यापार के प्रति प्रतिबद्धता को जाहिर करता है या फिर यह भारत के प्रति व्यापार से जुड़े डिप्लोमेसी का मामला है।

इस पेपर का मकसद पहले तो नाथु ला के जरिये होने वाले भारत-चीन व्यापार में असंतुलन की संभावित वजहों पर रोशनी डालना है। इसके अलावा इसमें नाथु ला के जरिये होने वाले आपसी व्यापार में तुलनात्मक तौर पर भारतीय बढ़त से जुड़े पहलुओं पर भी चर्चा की जाएगी। पर्व में भारत और चीन के बीच व्यापार को और बढ़ाने के लिए जेलेप ला को खोलने का कारगर विकल्प भी सुझाया गया है।

उत्तरी बंगाल के कलिम्पोंग के जरिये गुजरने वाले जेलेप ला का ऐतिहासिक महत्व है। आपसी व्यापार बढ़ाने के लिहाज से यह मार्ग काफी जीवंत और संभावना से भरा है। इस भौगोलिक रास्ते के मौजूदा साधनों की वजह से तिब्बत तक पहुंच बेहद आसान हो सकती है। साथ ही यह दोनों देशों के बीच मौजूदा मतभेदों को खत्म करने में अहम भूमिका अदा कर सकता है। यह रास्ता भारत और चीन दोनों के बीच आपसी सहयोग और एक दूसरे पर भरोसा करने की परंपरा को आगे बढ़ा सकता है।

पेपर को पहले हिस्से को लिखने के लिए खबरों (न्यूज रिपोर्टों) को आधार बनाया गया है। दूसरे हिस्से के लिए कुछ अभिलेखीय (अभिलेखागारों के) स्त्रोतों और गैर प्राथमिक (द्वितीयक-सेकेंडरी) स्त्रोतों की मदद ली गई है।

भारत-चीन सीमा के जरिये व्यापार - 20 वीं सदी के आखिर से लेकर 21वीं सदी की शुरुआत तक

उन्नीस सौ सत्तर (1970) के दशक के मध्य में भारत और चीन के रिश्ते सामान्य होने शुरू हो गए थे। इसके साथ ही उन्होंने आपसी बातचीत की प्रक्रिया शुरू कर दी थी। दोनों देशों की सीमा एक दूसरे के लिए तीन दशक तक बंद रही। लेकिन 1988 में भारत के तत्कालीन प्रधानमंत्री राजीव गांधी की चीन यात्रा ने दोनों देशों के संबंधों में एक सकारात्मक पहलू जोड़ दिया (*India Today* 1989)

राजीव सरकार के इस कदम ने दोनों देशों को आपसी व्यापार में संभावनाओं की तलाश करने और साझा आर्थिक हितों की ओर सोचने को प्रेरित किया। इसके बाद कई दौर की बातचीत चली और 13 दिसंबर 1991 (MEA 2003) को भारत-चीन सीमा के जरिये व्यापार शुरू करने के समझौते पत्र (एमओयू) पर दस्तख्त किए गए। इस एमओयू पर दस्तख्त के बाद आपसी कारोबार के लिए उत्तराखंड का लिपु लेख और हिमाचल के शिपकी ला दर्रे को दोबारा खोल दिया गया (MEA 2005)। 1991 का यह वही दौर था जब भारत ने अपने महात्वाकांक्षी आर्थिक सुधारों की शुरुआत की थी। इस बीच, 1987 से चीन ने अपने

इलाकों को खोलना शुरू कर दिया था। उसके इस कदम ने पड़ोसियों से इसके मेल-मिलाप में बड़ी भूमिका निभाई (Vishal and Muthupandian 2015) ।

1992 में भारत और चीन के मेल-मिलाप की प्रक्रिया को एक और प्रोत्साहन मिला। इस साल भारत और चीन दक्षिण पूर्वी एशियाई देशों के संगठन आसियान (ASEAN) में वार्ता सहयोगी बने। दोनों देशों के बीच आपसी सहयोग का यह माहौल बरकरार रहा और फिर अक्टूबर 2003 में दोनों के बीच बैंकॉक समझौता हुआ। इसमें एक दूसरे को कुछ कारोबारी तवज्जो देने पर सहमति बनी (ASEAN 2003)। इस समझौते के तहत चीन ने खाद्य पदार्थों, दवाइयों, टेक्सटाइल और रासायनिक उत्पादों समेत 217 आइटमों को व्यापारिक प्राथमिकताओं की सूची में डाला। इसी तरह भारत ने भी प्राइमरी केमिकल, पेपर, स्टील, रबर, इलेक्ट्रिक मशीनरी, रेलवे प्रोडक्ट और खिलौनों समेत 188 आइटमों के आयात शुल्क में छूट देना शुरू किया।

दोनों देश पुराने सिल्क रूट से होने वाले सीमा व्यापार को शुरू करने पर राजी हो गए और उन्होंने डब्ल्यूटीओ के तहत दी गई गारंटी के तहत बहुस्तरीय व्यापारिक व्यवस्थाओं में शामिल होने के लिए हामी भर दी (MEA 2005)। चीन सरकार ने अलग-अलग मंचों और माध्यमों के जरिये द्विपक्षीय कारोबार और आर्थिक सुधारों को

बढ़ाने की जो कोशिश की है उसका जिक्र उसके संशोधित विदेश व्यापार कानून के 2004 के अनुच्छेद पांच में है (China.org 2004)

**नाथु ला को खोलने से
अंतरराष्ट्रीय आर्थिक ताकतों को
पूर्वी हिमालय का रास्ता मिल
गया है।**

वर्ष 2003 में तत्कालीन भारतीय प्रधानमंत्री अटल बिहारी वाजपेयी ने चीन का दौरा किया और फिर 2005 में तत्कालीन चीनी प्रधानमंत्री वेन जियाबाओ भारत आए। दोनों प्रधानमंत्रियों के एक दूसरे के यहां इन दौरों की बदौलत 2005 में भारत और चीन के बीच व्यापार को बढ़ावा देने के लिए संयुक्त घोषणापत्र पर हस्ताक्षर हुए। और फिर लंबी बातचीत और विचार-विमर्श के बाद 2006 में आपसी व्यापार के लिए नाथु ला दर्रा खोल दिया गया। यह एशिया के दो दिग्गज देशों के बीच 'मित्रता का वर्ष' था (The Hindu 2004a). इस समझौता का होना इस बात का साफ संकेत था कि चीन ने नाथु ला को दोनों देशों के बीच सीमा मान लिया है और इस तरह उसने सिक्किम को भारतीय संघ के हिस्से के तौर पर मंजूर कर लिया है (The Hindu 2004b; The Tribune 2004)।

आपसी व्यापार के लिए नाथु ला को खोलना एक महत्वपूर्ण फैसला था क्योंकि इससे

भारत की स्थानीय अर्थव्यवस्थाएं चीन के दक्षिण पश्चिम प्रांतों से दोबारा जुड़ गईं। और इस तरह इस कदम से पूर्वी हिमालय दो वैश्विक आर्थिक ताकतों का दरवाजा बन गया। इसके साथ ही दो देशों के बीच आपसी व्यापार के एक नए दौर का आगाज हुआ।

नाथु ला के जरिये व्यापार: मौजूदा तस्वीर

भारत के पूर्वोत्तर में बसा सिक्किम 7,096 वर्ग किलोमीटर वाला भूभाग है। आबादी है महज 5,40,000 की। यह क्षेत्र 1975 में भारतीय संघ में शामिल हुआ। भौगोलिक दृष्टि से यह महत्वपूर्ण जगह पर मौजूद है। पूरब में भूटान है, पश्चिम में नेपाल और उत्तर में तिब्बत स्वायत्त क्षेत्र। सिक्किम और तिब्बत के बीच 206 किलोमीटर की लंबी सीमा है। अंग्रेजों और सिक्किम के बीच 1890 के समझौते के बाद यह सीमा निर्धारित की गई थी और यह भारत और चीन के बीच एक मात्र सीमा है, जिस पर विवाद नहीं है। सिक्किम पर भारत की संप्रभुता को चीन की ओर से नामंजूरी दोनों के बीच लंबे समय तक विवाद का विषय रहा है। 1950 में भारत और सिक्किम के बीच समझौता हुआ। जिसमें भारत को इसके संरक्षक के तौर पर मान्यता मिली और चोग्याल (स्थानीय राजा) इसके सम्राट घोषित हुए। लेकिन भारत को शामिल

किए जाने की मांग करने वालों की वजह से चोग्याल का प्रशासन पूरी तरह ध्वस्त हो गया। जो नई सरकार आई उसने आखिरकार सिक्किम को भारत का 22वां राज्य बनाना स्वीकार कर लिया। 16 मई 1975 को सिक्किम भारतीय संघ में शामिल हो गया (Dutta 1984)।

नाथु ला समुद्र तल से 4,450 मीटर की ऊंचाई पर स्थित है। यह भारतीय सीमा पर चीन के तिब्बत स्वायत्त क्षेत्र के साथ लगे तीन कारोबारी चौकियों में से एक है। यह सिक्किम की राजधानी गंगटोक से 56 किलोमीटर और चीन के सीमावर्ती शहर यादोंग से 52 किलोमीटर दूर है। नाथु ला में कारोबारी बाजार सप्ताह में सोमवार से बृहस्पतिवार तक खुलते हैं। भारतीय समय के मुताबिक मई से नवंबर तक ये सुबह साढ़े सात बजे से दोपहर साढ़े तीन बजे तक और चीनी समय के मुताबिक सुबह दस बजे से छह बजे तक खुलते हैं (Ministry Of Development of North East Region)।

भारत और चीन के बीच सीमा के जरिये व्यापार में 'शामिल होने और इससे बाहर होने की प्रक्रिया' पर 1992 में दस्तख्त किए गए थे। इस बारे में 2003 के समझौते के अनुच्छेद एक के तहत भारत ने सिक्किम में चांगु (बाद में सेराथांग) और चीन ने तिब्बत स्वायत्त क्षेत्र के रेकिगांग को सीमा के जरिये होने वाले व्यापार का बाजार बनाया। (MEA 2003)। शुरू में व्यापार

काफी नियंत्रित था। सिर्फ 60 वाहनों और 100 व्यापारियों को प्रवेश की इजाजत दी गई।

2010-11 में भारत की ओर से शून्य आयात की वजह से चीनी अधिकारियों ने भारत-चीन सीमा व्यापार की शर्तों को मानने से इनकार कर दिया था और भारतीय व्यापारियों से सीमा शुल्क की मांग कर दी थी।

सिक्किम सरकार ने भारत और चीन के बीच सीमा के जरिये व्यापार की संभावनाओं के अध्ययन के लिए जवाहरलाल नेहरू यूनिवर्सिटी के नेतृत्व में एक अध्ययन समूह (स्टडी ग्रुप) का गठन किया। लामा के नेतृत्व में स्टडी ग्रुप ने नाथु ला के जरिये के व्यापार की संभावनाओं, क्षमताओं और अवसरों पर अपनी रिपोर्ट 2005 में पेश की। रिपोर्ट 'नाथु ला ट्रेड : प्रोस्पेक्ट्स, पोटेंशियल और अपॉर्च्यूनिटीज' शीर्षक से पेश की गई थी (*Business Line* 2006)।

रिपोर्ट के निष्कर्षों के जरिये व्यापार की सकारात्मक उम्मीदें जाहिर की गई थीं। नाथु ला के जरिये 2006-07 में चीन को भारत से 8.87 लाख रुपये के वस्तुओं का निर्यात किया गया था। लेकिन 2009-10 तक यह बढ़ कर 1.35 करोड़ रुपये का हो गया। लेकिन 2006-2007 और 2009-10 के बीच

चीन से भारत में होने वाला आयात 10.83 रुपये लाख से घट कर 2.96 लाख रुपये पर सिमट गया। और 2010-11 तक तो आयात सिमट कर शून्य हो गया (Commerce and Industry Ministry, Sikkim Gov. 2010)। इसकी प्रतिक्रिया में 2011 में चीनी अधिकारियों ने कथित तौर पर सीमा के जरिये आपसी व्यापार के दिल्ली-बीजिंग समझौते की अनदेखी करते हुए भारतीय व्यापारियों की ओर से आने वाले माल पर सीमा शुल्क (कस्टम ड्यूटी) की मांग कर दी (*Deccan Herald* 2011)। लेकिन चीन के इस कड़े रुख का आपसी व्यापार पर कोई नकारात्मक असर नहीं पड़ा। सीमा शुल्क की मांग के बाद आपसी कारोबार वाली वस्तुओं की सूची संशोधित कर दी गई। 2012 से दोनों ओर के व्यापारियों के आयात-निर्यात के वस्तुओं की सूची में आइटमों की संख्या और बढ़ गई। इसके बाद दोनों ओर के व्यापार में भारी इजाफा देखने को मिला।

वर्ष 2015-16 भारत से चीन को 47,35,77,617 रुपये मूल्य का सामान निर्यात किया गया। वहीं चीन से 7,23,93,671 रुपये के सामान का आयात हुआ (*The Voice of Sikkim* 2015)। 2016-17 के कारोबारी सीजन के दौरान चीन को निर्यात में 16 करोड़ रुपये का इजाफा हुआ लेकिन वहां से आयात में इसके पिछले साल की तुलना में पांच करोड़ रुपये की कमी आ गई (*The Times of India* 2016)। जबकि 2015 में कारोबार के दूसरे

स्थल मार्ग मसलन शिपकी ला और लिपु लेख से क्रमशः 53,600 और 16,040 रुपये के वस्तुओं का ही निर्यात किया गया था। आयात क्रमशः 43,600 और 27,612 रुपये के सामानों का ही हुआ था (*Hindustan Times* 2015, *India Today* 2015)। साफ है कि सिक्किम सेक्टर में चीन के साथ आपसी व्यापार में संतुलन भारत के पक्ष में है। लिहाजा इस व्यापार में भारत के लिए बड़े लक्ष्य हासिल करने की संभावना बनी हुई है।

भारत और चीन के बीच व्यापार का संतुलन जिस बुरी तरह से चीन के पक्ष में झुका हुआ है। इस मामले में नाथु ला से होने वाला व्यापार अपवाद है।

सिक्किम के जरिये होने वाले व्यापार में संतुलन भारत के पक्ष में होना भारत-चीन व्यापार की मौजूदा स्थिति का एक मात्र अपवाद है। क्योंकि दोनों देशों के व्यापार में संतुलन बुरी तरह चीन के पक्ष में झुका हुआ है। 2015-16 में भारत और चीन के बीच 70.730 अरब डॉलर के आपसी व्यापार में भारत का व्यापार घाटा (असंतुलन) 52.680 अरब डॉलर का था (*Economic Times* 2016)। दरअसल सिक्किम के रास्ते होने वाले व्यापार में संतुलन अगर भारत के पक्ष में है तो इसकी एक मात्र वजह इस रास्ते से होने वाले व्यापार पर प्रतिबंध कम होना है।

शुरू में घरेलू बाजार के बचाव के लिए 44 वस्तुओं के व्यापार का फैसला किया गया था। इनमें 29 आइटम निर्यात के लिए थे और 15 आइटम आयात के लिए। लेकिन 2012 में सिक्किम सरकार के अनुरोध पर आपसी व्यापार के तहत आयात और निर्यात किए जाने वाले आइटमों की संख्या बढ़ा दी गई। आयात सूची में पांच नए आइटम जोड़ दिए गए और निर्यात सूची में सात नए आइटम जोड़ दिए गए (Ministry of Development of North East Region)।

भारत-चीन के बीच व्यापार की वस्तुएं: पुरानी सूची

भारत के पूर्वोत्तर विकास मंत्रालय की सूची के मुताबिक तिब्बत स्वायत्त क्षेत्र को निर्यात होने वाली सूची में ये चीजें शामिल हैं- कृषि सामग्री, कंबल, तांबे के उत्पाद, कपड़े, टेक्सटाइल, साइकिल, कॉफी, चाय, जौ, चावल, आटा, सूखे मेवे, सूखी और ताजा सब्जियां, गुड़, मिश्री, तंबाकू, सुंघनी, सिगरेट, टीन बंद भोजन, एगो-केमिकल, स्थानीय जड़ी-बूटी, रंग, मसाले, घड़ियां, जूते, केरोसिन तेल, स्टेशनरी बरतन और गेहूं। आयातित वस्तुओं की सूची में शामिल हैं- बकरे की खाल, भेड़ की खाल, बकरे, घोड़े, भेड़, ऊन, कच्चा सिल्क, याक की पूंछ, याक के बाल, चाइना क्ले, बोरेक्स, जिबेलाइट, मक्खन, कश्मीरी बकरा, नमक, कंबल और

वस्त्र (Commerce Ministry, Gov. of India 2006)।

इस सूची से साफ है कि ऊंचाई और दुर्गम, ऊबड़-खाबड़ जमीन की वजह से इस मार्ग से भारी वस्तुओं के व्यापार में मुश्किलें हैं। तिब्बत स्वायत्त क्षेत्र (टीएआर) के व्यापारी अपनी ओर ज्यादा चीजों का व्यापार करना चाहते हैं लेकिन भारत की ओर से प्रतिबंधों के वजह से यह संभव नहीं है। हमारी समझ में सुदूर इलाकों की वजह से इन क्षेत्रों में सही मायने में आधुनिक कारोबार का पनपना अभी बाकी है। यही वजह है कि इस मार्ग से अवैध व्यापार भी खूब होता है। भारत की ओर से नाथु ला के जरिये होने वाले कई चीजों के आयात पर प्रतिबंध है लेकिन लोग आधिकारिक अनुमति वाले सामान मसलन ऊन और याक की पूंछों से ज्यादा मुनाफे देने वाले आइटमों मसलन चीनी इलेक्ट्रॉनिक सामानों, किचन अप्लायंस के कारोबार में दिलचस्पी रखते हैं। तिब्बत स्वायत्त क्षेत्र के कारोबारियों को भारतीय क्षेत्र में उन सामानों के ग्राहकों की कोई कमी नहीं होती, जिनके आयात की इजाजत नहीं है (*China Tibet Online* 2011)।

ऐसा लगता है कि नाथु ला तिब्बत क्षेत्र में खाद्य पदार्थों की सप्लाई लिए चीन का अहम कारोबारी मार्ग बना हुआ है। चीन के लिए नाथु ला की खासी अहमियत है। एक तो देश के दक्षिण पूर्वी हिस्से से चीन के पश्चिम हिस्से में सामान लाना ज्यादा

आसान है। दूसरे, चीन का यह इलाका मुख्य भाग से अलग-थलग है। ऐसे में पड़ोसी देश से अपने इन इलाकों को भौगोलिक तौर पर जोड़ना उसके लिए ज्यादा आसान है। चीन की घरेलू नीति की जरूरतों के मुताबिक पश्चिमी इलाके के विकास की जो रणनीति है उसमें सीमा पार व्यापार के जरिये उप क्षेत्रीय विकास को बढ़ावा देना जरूरी है (Kurian 2005)। यही वजह है कि चीन अपने दक्षिण एशियाई पड़ोसी देशों के साथ बेहतर कारोबारी संपर्क चाहता है ताकि परिधि (सूदूर) में मौजूद अपने इलाके में आर्थिक विकास को मजबूती दे सके। लिहाजा, भारत के साथ संपर्क और आपसी व्यापार को बढ़ावा देने में सक्रियता पड़ोसियों से जुड़ी घरेलू नीतियों का ही विस्तार है।

चीन अपने पड़ोसियों को तिब्बत स्वायत्त क्षेत्र की स्थिरता और आर्थिक विकास में भागीदार बनाना चाहता है। विश्लेषकों का मानना है कि सिक्किम के जटिल इतिहास और दोनों देशों के लिए इसकी अहमियत के मद्देनजर नाथु ला के जरिये व्यापार को बढ़ावा देना इस क्षेत्र में चीन की 'बड़ी रणनीति' का एक हिस्सा है। इसके साथ ही चीन के अपने बाहरी इलाके और पड़ोसियों से बेहतर रिश्ते कायम करने संबंधी उसकी नीति उसे आंतरिक संघर्षों के बढ़ने पर पैदा होने वाली बाहरी चुनौतियों से निपटने में मदद करती है (Singh 2013)। क्या जेलेप ला तिब्बत स्वायत्त क्षेत्र से कारोबार का वैकल्पिक रास्ता हो सकता है?

जेल्लेप ला समुद्र तल से 4216 मीटर की ऊंचाई पर स्थित है। 1962 तक हल्के भौगोलिक उतार-चढ़ाव वाला यह दर्रा तिब्बत से व्यावसायिक संपर्क का एक अहम जरिया था। लेकिन 1962 में इसे बंद कर दिया गया। जेल्लेप ला के जरिये तिब्बत से संपर्क ज्यादा आसान था। नाथु ला सड़क की तुलना में यह छोटा रास्ता है और इसका रखरखाव भी कम खर्चीला है (NAI 1905)। कलिम्पोंग-ल्हासा मार्ग से जुड़ी कहानी उन्नीसवीं सदी के आखिरी वर्षों में शुरू हुई थी, जब ब्रिटिश शासन ने व्यापार के लिए तिब्बत को खोलने की शुरुआत की थी। इससे न सिर्फ नाथु ला-गंगटोक रास्ते से होने वाला यातायात कम हो गया बल्कि नेपाली व्यापारियों ने काठमांडू-ल्हासा जैसे पुराने रास्ते को छोड़ कर इसी रास्ते से तिब्बत पहुंचना शुरू किया। इस समय तक जेल्लेप ला के जरिये भारत का तिब्बत के साथ कारोबार काफी बढ़ चुका था। इस रास्ते की वजह से नेपाल-तिब्बत के रास्ते होने वाला कारोबार कम हो गया (Harrish 2008)। लेकिन 1962 के बाद व्यापारियों की ओर से अपने मार्ग में परिवर्तन और भौगोलिक बदलावों ने इस क्षेत्र के आर्थिक भूगोल बदल दिया है। इसके अलावा नेपाल और चीन के गहराते रिश्तों का भी असर इस इलाके में दिखता है। नेपाल में चीन के भारी निवेश और नेपाल-चीन सीमा पर इन्फ्रास्ट्रक्चर के विकास ने इस इलाके के व्यापार के आयाम बदल डाले हैं।

कलिम्पोंग के रास्ते जो चीजें भारत में आयात की जाती थीं उनमें मस्क, ऊन, याक की पूंछ, चांदी और सोना शामिल थे। इसके बदले जो चीजें चीन भेजी जाती थीं उनमें ऊन और कॉटन की बनी चीजें, लोहा, स्टील, पीतल, कॉपर शीट, कॉपरवेयर, स्टेशनरी, चीनी, गुड़, सूखे मेवे, रंग (डाई), केमिकल, केरोसिन, मोमबत्तियां, लालटेन, इलेक्ट्रिक टॉर्च और बैटरी, ब्रिक टी, एल्यूमीनियमवेयर, पोर्सलिन, सीमेंट, चमड़े का सामान, सिगरेट, तंबाकू पत्ती, दवाइयां और इससे जुड़ी सामग्री और महंगी स्विस घड़ियां शामिल थीं (Dash 2011)।

**पुराने वक्त (ऐतिहासिक रूप से)
से ही जेल्लेप ला नाथु ला की तुलना
में तिब्बत पहुंचने का आसान
रास्ता रहा है।**

भारत में तिब्बत से जो आयात होता था उसमें 90 फीसदी हिस्सा कच्चे ऊन का था। मसलन, 1 मार्च 1936 तक तिब्बत से 96973 मन ऊन मंगाया गया था लेकिन 28 फरवरी 1937 तक यह बढ़ कर 115073 मन* हो गया। कलिम्पोंग में ऊन की कीमत उस दौरान पहले 30 रुपये मन था फिर 55 और फिर 60 रुपये मन हो गया (NAI 1937)।

वर्ष 2006 में सिक्किम एक बार फिर व्यापार, वाणिज्य और संस्कृति के मिलन स्थल और भारत और चीन के व्यापारियों के बीच बातचीत के केंद्र के तौर पर उभर कर सामने आया। लेकिन एक व्यापारिक केंद्र के तौर पर सिक्किम के सामने आने के उत्साह के इस माहौल में कलिम्पोंग के लोगों की चिंता की आवाजें भी सुनाई पड़ीं (Times of India 2003) ।

नाथु ला के उलट जेलेप ला एक सदाबहार दर्रा है, जो सालों भर खुला रहता है।

कलिम्पोंग की आर्थिक, राजनीतिक और सामाजिक जिंदगी में अहम भूमिका निभाने वाले लोगों को यह जानकार निराशा हुई कि सीमा के जरिये होने वाले व्यापार से जुड़ी बातचीत में इस इलाके का जिक्र तक नहीं हुआ। यहां के लोगों को लगा कि भारत और चीन के बीच सीमा के जरिये होने वाले कारोबार के समझौते के बड़े राजनीतिक फैसलों से इसे दूर ही रखा गया। आम लोगों की भावना यही थी कि 'दिल्ली (केंद्र सरकार) को यहां की वास्तविक समझ नहीं है' (Harrish 2008)। कारोबार के लिए नाथु ला को खोलने के बाद इस क्षेत्र के लोगों ने इसके लिए दूसरे वैकल्पिक रास्ते खोलने के मांग शुरू कर दी। और इनमें से सबसे अहम मांग थी कि पश्चिम बंगाल के कलिम्पोंग

को जेलेप ला के जरिये तिब्बत से जोड़ा जाए।

कलिम्पोंग –जेलेप ला मार्ग

नाथु ला के जरिये होने वाले सीमा व्यापार में संतुलन भारत के पक्ष में झुका हुआ है। लेकिन अब तक की भारतीय सरकारें तिब्बत से होने वाले इस व्यापार में अपनी बेहतर स्थिति का ठीक तरह से फायदा नहीं उठा पाई हैं। कोलकाता चीन के साथ लगी सीमा से सिर्फ 466 किलोमीटर दूर है। तिब्बत को समुद्री मार्ग से जोड़ने का यह सबसे नजदीकी रास्ता है। ऐसे में आपसी व्यापार के लिए जेलेप ला न सिर्फ अपने ऐतिहासिक महत्व की वजह से फायदेमंद हो सकता है बल्कि यह कई अन्य कारणों से भी अहम साबित हो सकता है।

पहली वजह तो यह है कि कलिम्पोंग से जेलेप ला तक का मोटर मार्ग भारत-भूटान और तिब्बत के तिराहे से होकर गुजरता है और यह 14300 फीट की ऊंचाई पर है। यह मार्ग सीधे तिब्बत के ल्हासा तक जाता है। दूसरी वजह यह है कि यह सदाबहार रास्ता है। यानी यह ठंड में बर्फ से बंद नहीं होता। जबकि नाथु ला इससे ज्यादा ऊंचाई पर है। और हर साल मई से नवंबर तक ही खुला रहता है। तीसरी वजह यह है कि अगर कलिम्पोंग को वैकल्पिक व्यापार मार्ग के तौर पर इस्तेमाल किया जाए तो शहर और इसके आसपास बंद पड़े और जर्जर हो चुके गोदामों को नई जिंदगी मिल

सकती है। यहां दोबारा सामानों का भंडारण हो सकता है।

भूटान और नेपाल से अपनी भौगोलिक और सांस्कृतिक नजदीकी, साझा इतिहास और सांस्कृतिक विरासत की वजह से कलिम्पोंग एक स्वाभाविक मिलन केंद्र के तौर पर उभर सकता है। इस भौगोलिक क्षेत्र की ज्यादा जगहें कभी एकीकृत अर्थव्यवस्था का हिस्सा हुआ करती थीं। अगर परिवहन संपर्क के जरिये इन इलाकों को आपस में जोड़ दिया तो आज भी यह एक एकीकृत अर्थव्यवस्था का हिस्सा बन सकता है।

इस इलाके में एक और उद्योग की तरक्की की अपार संभावना है। और वह है पर्यटन। प्राकृतिक खूबसूरती और संस्कृति की वजह से पर्यटन के लिहाज से इस इलाके की जबरदस्त मार्केटिंग हो सकती है। इसके अलावा सिक्किम से गुजरने वाला तिब्बत स्वायत्त क्षेत्र -जेलेप ला-कलिम्पोंग (पश्चिम बंगाल) मार्ग बांग्लादेश-चीन-भारत और म्यांमार इकोनॉमिक कोरिडोर और चीन की वन बेल्ट, वन रोड की नीति के जरिये चीन से संबंधों को बढ़ाने का एक संभावित विकल्प हो सकता है (The Hindu 2015)। भारत यहां से दक्षिण पश्चिम चीन तक पहुंच सकता है। उत्तरी तटों से दूर चीन के इस बाजार में पहुंचने के लिए इसे अपने पिछले दरवाजे के तौर पर इस्तेमाल कर सकता है।

निष्कर्ष

सीमा से सटे इलाकों के शहरीकरण में व्यापार की जो संभावनाएं छिपी हैं वो दोनों ओर के सीमावर्ती इलाकों का आर्थिक भौगोलिक बदल सकती हैं। कलिम्पोंग-जेलेप ला के जरिये होने वाला आर्थिक सहयोग भारत के सुदूर पूर्वोत्तर इलाके के आर्थिक पिछड़ेपन को खत्म कर सकता है और यहां विकास की नई राह खुल सकती है। स्थल मार्ग से होने वाले इस कारोबार की वजह से सीमा के दोनों ओर के लोगों का आपसी संपर्क भी बढ़ेगा। हालांकि आपसी व्यापार और अन्य चीजों की आवाजाही पर निगरानी रखने की सरकार की जिम्मेदारी भी बढ़ जाएगी। बहरहाल, मौजूदा कारोबारी संबंधों की तस्वीर तो पहले जैसे नहीं हो सकती जब खच्चरों पर लदे देशी उत्पाद सीमा की दूसरी ओर जाते थे। लेकिन यह भी सच है कि पूर्वी हिमालयी क्षेत्र में व्यापार एक अहम आर्थिक गतिविधि के तौर पर हमेशा मौजूद रहा है। भारत को इस दिशा में होने वाली तरक्की को अपने भू-आर्थिक हितों के नजरिये से भी देखना चाहिए।

संदर्भ

ASEAN.2003. *Framework Agreement on Comprehensive Economic Cooperation Between the Republic of India and the Association of Southeast Asian Nations*, Bali, 8 October, <http://asean.org/framework-agreement-oncomprehensive-economic-cooperation-between-therepublic-of-india-and-the->

[association-of-southeastasian-nations-bali/](#)
(accessed on 25 February 2017).

Business Line. 2006. 'Nathula Pass offers huge trade potential', 3 November,
<http://www.thehindubusinessline.com/todayspaper/tp-economy/nathula-pass-offers-huge-trade-potential/article1750640.ece> (accessed on 1 March 2017).

China.org. 2004. Foreign Trade Law of the People's Republic of China,
http://www.china.org.cn/china/LegislationsForm2001-2010/2011-02/14/content_21917089.htm

China Tibet Online. 2011. 'Traders want to offer more goods at border marketplace', 1 July,
<http://chinatibet.people.com.cn/96069/7426143.html> (accessed on 2 March 2017)

Dash, A. J. 1947. *Bengal District Gazetteer*, Darjeeling, Bengal Government Press, Alipore, Bengal, 1947.

Deccan Herald. 2011. 'India-China border trade through Nathu La delayed', 12 May,
<http://www.deccanherald.com/content/160905/in-diachina-border-trade-through.html> (accessed on 1 March 2017).

Dutta-Ray, Sunnanda K. 1984. *Smash and Grab, Annexation of Sikkim*, Vikash Publishing House, New Delhi, pp.vii-x.

Harris Tina. 2008. Silk Roads and Wool Routes: Contemporary Geographies of Trade Between Lhasa and Kalimpong, *India Review*, 7:3, 200-222, DOI:10.1080/14736480802261541

Hindustan Times. 2015. India-China trade through Shipki la reaches new high, 21 December,
<http://www.hindustantimes.com/punjab/india-chinatrade-through-shipki-la-reaches-new-high/storyaDsBjdhzUBXu0DERYffMgI.html>. (accessed on 2 March 2017).

India Today. 2015. Indo-China trade through Lipulekh worth Rs 4.36 cr, 2 November,
<http://indiatoday.intoday.in/story/indo-china-tradethrough-lipulekh-worth-rs-4.36-cr/1/514010.html>(accessed on 2 March 2017).

India Today. 1989. Breaching the wall, 15 January,
<http://indiatoday.intoday.in/story/prime-ministerrajiv-gandhi-visit-to-china-marks-a-new-beginningin-bilateral-relations/1/322962.html> (accessed on 22 February 2017).

Kurian Nimmi. 2005. Prospects for Sino-Indian Trans-border Economic Linkages, *International Studies*, 42, 3&4 (2005) Sage Publications New Delhi/Thousand Oaks/London.

Ministry of External Affairs, Government of India (MEA). 2003. *Documents signed between India and China during Prime Minister Vajpayee's visit to China*, 23 June.
<http://www.mea.gov.in/bilateraldocuments.htm?dtl/7692/Documents+signed+between+India+and+China+during+Prime+Minister+Vajpayees+visit+to+China> (accessed on 22 February 2017).

Ministry of External Affairs, Government of India. 2005. *Report of the India-China Joint Study Group on Comprehensive trade and Economic Co-operation*,
http://mea.gov.in/Uploads/PublicationDocs/6567_bilateral-documents-11-april-2005.pdf (accessed on 22 February 2017).

Ministry of External Affairs, Government of India. 2010. *Joint Communiqué of the Republic of India and the People's Republic of China*,
<http://mea.gov.in/bilateraldocuments.htm?dtl/5158/Joint+Communiqu+of+the+Republic+of+India+and+the+Peoples+Republic+of+China> (accessed on 26 February 2017).

Ministry of Commerce and Industry, Government of India. 2006. Department of Commerce, *Indo-China Border Trade*, PUBLIC NOTICE NO.20 (RE-2006)/2004-2009.

Ministry of Development of North East Region. n. d. *Trade between India and China Through Nathu La Pass (SIKKIM)*,
<http://mdoner.gov.in/content/items-border-trade-%E2%80%93-nathu-la> (accessed on 2 March 2017).

Ministry of Commerce and Industry,
Government of Sikkim. 2010. *Indo-China Border Trade Through Nathu La Pass*,
<http://www.sikkimindustries.gov.in/report%20on%20nathula%20trade.pdf> (accessed on 1 March 2017).

National Archives of India (NAI), Foreign Department, Secret – External Branch, November 1905, No.49-53. Note by Captain W. F. O’connor, c.i.e, British trade agent at Gyantse, on the Nathu la and Jelep La routes.

National Archives of India, External Affairs Department – External Branch, March 1937, No.516-x (secret). Annual Trade Report on the British Trade agency at Yatung, Tibet for the Year Ending 31st March 1937.

Singh Teshu. 2013. *India, China and the Nathu la, Understanding the larger goal of Beijing*, IPCS, Issue Brief no. 204 January,
<http://www.ipcs.org/issuebrief/china/india-china-and-the-Nathu-La-understanding-beijings-larger-strategy-204.html> (accessed on 2 March 2017).

The Economic Times. 2016. India’s Trade deficit with China jumps to \$53 billion in 2015-16, 1 August,
<http://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/indias-trade-deficit-with-china-jumpsto-53-billion-in-2015-16/articleshow/53492853.cms> (accessed on 2 March 2017).

The Hindu. 2004a. Nathu la pass re-opened after 44 years, 4 June,
<http://www.thehindubusinessline.com/todayspaper/tp-logistics/nathula-pass-reopened-after-44-years/article1739093.ece> (accessed on 27 February 2017).

The Hindu. 2004b. China keeps its word on Sikkim, 7 May,
<http://www.thehindu.com/2004/05/07/stories/2004050706410100.htm> (accessed on 27 February 2017).

The Tribune. 2004. Sikkim goes off China’s yearbook, 1 June,
<http://www.tribuneindia.com/2004/20040601/main6.htm> (accessed on 1 March 2017).

The Hindu. 2015. China calls for closer ties between Tibet and Sikkim, 25 June,
<http://www.thehindu.com/news/china-calls-for-closer-ties-between-tibet-and-sikkim/article7353955.ece> (accessed on 4 March 2017).

The Voice of Sikkim. 2015. 10th Indo-China trade closes for 2015, 1 December,
<http://voiceofsikkim.com/10th-indo-china-trade-closed-for-2015> (accessed on 1 March 2017).

The Times of India. 2003. Kalimpong feels let down as trade talks with China take off, 12 June,
<http://timesofindia.indiatimes.com/city/kolkata/Kalimpong-feels-let-down-as-trade-talks-with-China-takeoff/articleshow/72197.cms> (accessed on 4 March 2017).

The Times of India. 2016. Brisk business through Nathu la breaks all records, 15 December,
<http://timesofindia.indiatimes.com/city/guwahati/brisk-business-through-nathula-breaks-all-records/articleshow/55991306.cms> (accessed on 2 March 2017).

**Tibet Mirror or Yulphyogs so so’igsar’gyur me long*. 1930. A maund is a unit in which wool is measured. It weights up to 80kgs. Tharchin Collection, Kalimpong, 26 July. (digitised by Columbia University Libraries)

Vishal, Ravi Shekhar and B. Muthupandian. 2015. ‘India’s Border Trade with China: Current status and potential of trade routes through Nathu la’, *Management Insight*, Vol. XI, No. 2. pp.32-41.

इस विश्लेषण में मौजूद विचार लेखिका के हैं। इंस्टीट्यूट के विचार से इसका मेल खाना जरूरी नहीं है।




ICS ANALYSIS BACK ISSUES


No. 46 May 2017	Regional and Sub-regional Cooperation in Health Security: India and China
No. 45 May 2017	Sino-Indian Border Trade: The Promise of Jelep La
No. 44 Apr 2017	Comparing Indian and Chinese Engagement with their Diaspora
No. 43 Nov 2016	China-Pakistan Economic Corridor: Energy and Power Play
No. 42 Aug 2016	A Review of the 2016 Forum on the Development of Tibet
No. 41 Aug 2016	Japan's Grand Strategy to Counter China: An Analysis of the "Partnership for Quality Infrastructure"
No. 40 Jul 2016	Indian Students in Higher Education Abroad: The Case of Medical Education in China
No. 39 May 2016	The China Conundrum
No. 38 Feb 2016	Taiwan's 2016 Elections: Out with the Old Status Quo, In with the New Status Quo
No. 36 Nov 2015	Studying China

The ICS is an interdisciplinary research institution which has a leadership role in promoting Chinese and East Asian Studies in India. The *ICS Analysis* aims to provide informed and balanced inputs in policy formulation based on extensive interactions among wide community of scholars, experts, diplomats and military personnel.


Principal Contributors to ICS Research Funds

TATA TRUSTS
Development Partner

 **MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS**
GOVERNMENT OF INDIA

 **INDIAN COUNCIL OF SOCIAL
SCIENCE RESEARCH**

VP DUTT & GARGI DUTT MEMORIAL

 **JAMNALAL BAJAJ
FOUNDATION**

PIROJSHA GODREJ FOUNDATION

China Report

ICS PUBLICATIONS



 **ICS Monograph**

 **ICS Working Paper**

 **ICS Occasional papers**

 **ICS Analysis**

 **ICS**
Institute of Chinese Studies
中国研究

8/17 Sri Ram Road, Delhi-110054, INDIA
Tel: +91-11-23938202, Fax: +91-11-23992166
E-mail: info@icsin.org, Site www.icsin.org