

## स्थलबद्ध राज्य नेपाल का भारत के साथ आर्थिक संबंध : समस्याएँ एवं स्थिति

मनोज कुमार

शोधार्थी, राजनीति विज्ञान विभाग, राजस्थान विश्वविद्यालय, जयपुर

### ARTICLE DETAILS

#### Article History

Published Online: 16 Feb 2020

#### Keywords

नेपाल भारत स्थलबद्ध राज्य आर्थिक संबंध

### ABSTRACT

आधुनिक युग में कोई भी राज्य पूर्ण रूप से आत्मनिर्भर होने का दावा नहीं कर सकता। विश्व का प्रत्येक राज्य किसी न किसी रूप में दूसरे राज्य पर निर्भर रहता है। एक देश की आर्थिक परिस्थितियाँ अन्य देश को प्रभावित करती हैं और इन्हीं कारणों से अन्तर्राष्ट्रीय आर्थिक संबंधों का निर्माण होता है। आधुनिक युग में यह माना जाता है कि एक अच्छी आर्थिक व्यवस्था उस देश की राजनीतिक व्यवस्था की पहचान है तथा राजनीतिक स्थायित्व के लिए एक मजबूत अर्थतन्त्र का होना भी आवश्यक है। नेपाल की आर्थिक स्थिति भारत-नेपाल सम्बन्धों के निर्धारण में एक महत्वपूर्ण तत्व है। नेपाल हमेशा से ही भारतीय वस्तुओं की खपत का केन्द्र रहा है। नेपाल की अर्थव्यवस्था उसकी स्थलबद्ध स्थिति से प्रभावित है नेपाल एक स्थलबद्ध, कमजोर अर्थव्यवस्था और अस्थिर राजनीतिक माहौल वाला देश रहा है, जिसे आर्थिक रूप से किसी दूसरे देश से मदद मिलती रही है और वह उसे स्वीकार भी करता है।

नेपाल राजशाही एक छोटा स्थलबद्ध एशियन देश है जिसके पूर्व, दक्षिण और पश्चिम में भारत है। उत्तर में लोक गणराज्य चीन है। नेपाल की स्थलबद्ध राष्ट्र के रूप में स्थिति उसके भौतिक विशेषताओं की रोशनी में पूरी तरह समझी जा सकती है।<sup>i</sup> नेपाल की आर्थिक स्थिति भारत-नेपाल सम्बन्धों के निर्धारण में एक महत्वपूर्ण तत्व है। नेपाल की अर्थव्यवस्था उसकी स्थलबद्ध स्थिति से प्रभावित है। नेपाल का 80 प्रतिशत भाग या तो बर्फीले पहाड़ों से ढका हुआ है या ऐसे पहाड़ों व घाटियों से जिनमें कोई महत्वपूर्ण कृषि उत्पादन नहीं किया जा सकता, ओर न ही बड़े उद्योग लगाए जा सकते हैं इस क्षेत्र में नेपाल की अधिकतर जनसंख्या सीमान्त कृषि पर निर्भर है, जिसमें कोई अतिरिक्त आय या पूंजी निर्माण नहीं हो पाता। नेपाल का केवल 20 प्रतिशत क्षेत्र ऐसा है जो कि मुख्य रूप से काठमाण्डू घाटी तथा तराई में है। जहाँ सघन कृषि की जा सकती है तथा बड़े व मध्यम उद्योग लगाए जा सकते हैं।<sup>ii</sup>

नेपाल की स्थलबद्ध स्थिति को देखते हुए भारतीय व्यापारियों एवं उद्यमियों की नेपाल के प्रति आर्थिक अभिरुचि रही है। यह एक तथ्य है कि नेपाल का अधिकतर व्यापार भारतीय मूल के निवासियों के हाथों में है। नेपाल की अर्थव्यवस्था में पिछले डेढ़ सौ वर्षों से भारतीय उद्योगपतियों का विशेष योगदान रहा है। नेपाल में सदियों से बसे अनेक भारतीय मूल के व्यक्तियों ने काफी अचल सम्पत्ति अर्जित की है। यद्यपि अब यह तथ्य नेपालियों में आक्रोश का कारण बनता प्रतीत हो रहा है।<sup>iii</sup>

दक्षिण एशिया में भारत और नेपाल के संबंध अनूठे, विशिष्ट और महत्वपूर्ण है ये दोनों देश ऐतिहासिक, सांस्कृतिक, सामाजिक, आर्थिक, धार्मिक, भौगोलिक और भाषाई तौर पर सदियों से एक दूसरे से जुड़े हुए हैं। हिमालय की गोद में बसा नेपाल अपनी सामरिक भौगोलिक अवस्थिति के कारण भी

भारत के लिए काफी महत्वपूर्ण है। भारत और नेपाल के बीच 1751 किलोमीटर लम्बी सीमा है जिसकी विशेष बात यह है कि यह खुली सीमा है, निर्बाध रूप से आया और जाया जा सकता है। विश्व में ऐसी सीमायें दो देशों के बीच देने को नहीं मिलती है। इसके अतिरिक्त दोनों देशों के मध्य सन् 1950 में शांति एवं मित्रता संधि हुई जो कि आपसी रिश्तों को प्रगाढ़ और मजबूत बनाती है।<sup>iv</sup>

नेपाल हमेशा से ही भारतीय वस्तुओं की खपत का केन्द्र रहा है, तथा नेपाल की स्थलबद्ध स्थिति के कारण भी भारत पर निर्भरता बढ़ी है। दूसरे देशों के साथ व्यापार के लिए नेपाल को आवागमन सुविधाएँ भारत ही उपलब्ध कराता है। भारत के अलावा नेपाल का अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार भी सीमित है। बाहर से जो सामान नेपाल में आता है उसकी भी खपत नेपाल में नहीं होती, या तो विभिन्न रूपों में वह भारत में आ जाता है या भारतीय नेपाल जा कर खरीदते हैं। नेपाल में औद्योगिक या कृषि उत्पादन अधिक होता है तो उसकी खपत नेपाल के पर्वतीय क्षेत्रों में होने की अपेक्षा निकटवर्ती भारतीय बाजार में होती है।<sup>v</sup> अर्थव्यवस्था का यह रूप आपसी अन्तनिर्भरता व सम्बन्धों के स्वरूप को दर्शाता है।

21वीं सदी में अन्तर्राष्ट्रीय परिदृश्य भी बदला है और नेपाल में राजतंत्र से गणतंत्र का आगमन भी हुआ है। इसीलिए बदलते परिवेश में भारत के लिए नेपाल का सामरिक महत्व काफी मायने रखता है।<sup>vi</sup> नेपाल एक स्थलबद्ध, कमजोर अर्थव्यवस्था और अस्थिर राजनीतिक माहौल वाला देश रहा है, और आर्थिक रूप से किसी दूसरे देश से मदद मिलती है तो वह उसे स्वीकार करता है। यह बात नेपाल के दोनों पड़ोसियों भारत और चीन के संदर्भ में पूर्ण से लागू होती है। लेकिन काफी बार भारत के शत्रु राष्ट्र नेपाल को भारत के विरुद्ध उपयोग लेने में नहीं झिझकते हैं। चीन ने काफी बार नेपाल

को बौद्ध धर्म और संस्कृति के आधार पर अपना भाई बताने की कोशिश की है। नेपाल के साथ जब कभी भारत का अविश्वास बढ़ता है तो चीन उस आग में घी डालने की कोशिश करता है और भारत विरोधी हवाओं को बल देता है। पाकिस्तान भी आईएसआई के माध्यम से नेपाल की जमीन से भारत में आतंकवाद फैलाने की फिराक में रहता है। नकली नोटों की तस्करी और माओवादियों को समर्थन देकर भारत की सुरक्षा और अर्थव्यवस्था में संघमारी की कोशिशें होती हैं।<sup>vii</sup>

आज के दौर में जहां भारत के प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी हैं, जो कि 'पड़ोस पहले' की नीति पर चलते हैं। भूटान के बाद उनकी दूसरी विदेश यात्रा नेपाल ही थी। इन हिमालयी देशों के प्रति मोदी सरकार का स्नेहिल रवैया रहा है। वर्तमान में नेपाल के प्रधानमंत्री देश की राजनीति को पटरी पर लाने की कोशिश कर रहे हैं। अच्छी बात यह है कि उन्होंने मधेशियों की मांगों को मानकर उन्हें संविधान में संशोधन कर डालने की सहमति जताई है। यदि नेपाल का संविधान समावेशी रहेगा तो जन सहभागिता बढ़ेगी, लोकतंत्रा मजबूत होगा और नेपाल विकास की ओर अग्रसर होगा, इसका प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष लाभ भारत और संपूर्ण दक्षिण एशिया क्षेत्र को होगा।<sup>viii</sup>

### स्थलबद्ध राष्ट्रों की आर्थिक समस्याएँ (नेपाल के संदर्भ में)

स्थलबद्ध राष्ट्र की दो श्रेणियाँ हैं विकसित एवं विकासशील देश। अधिकतर स्थलबद्ध विकासशील देश अफ्रीका, एशिया एवं दक्षिणी अमेरिका में हैं। एशिया के पांच स्थलबद्ध राष्ट्रों (अफगानिस्तान, भूटान, लाओस, मंगोलिया एवं नेपाल) की कुल आबादी लगभग 35.2 मिलियन है इन सबकी औसत प्रति व्यक्ति आय 120 डॉलर है जो कि विश्व में सबसे कम है। मंगोलिया को छोड़कर एशिया के लगभग सभी स्थलबद्ध राष्ट्रों का प्रति व्यक्ति सकल घरेलू उत्पाद 680 डॉलर है। कार्यकारी सचिव **सैम्स काबरिया** ने **इकोनॉमिक एण्ड सौशल कमीशन फॉर दी एशिया एण्ड पैसिफिक (ESCAP)** की मीटिंग में शुरुआती भाषण में इंगित किया कि "निम्न आय और आधारभूत ढांचे की कमी दो ऐसी प्रमुख समस्याएँ हैं जिसके कारण स्थलबद्ध राष्ट्रों की आधुनिकीकरण की प्रक्रिया को गति नहीं मिल पा रही है।"<sup>ix</sup>

**यूनाइटेड नेशन्स कॉन्फरेन्स ऑन ट्रेड एण्ड डवलपमेण्ट<sup>x</sup> (UNCTAD)** की रिपोर्ट में भी कहा गया है स्थलबद्ध विकासशील देश सामान्यतय, विकासशील देशों में सबसे गरीब हैं। समुद्र तक पहुँच की कमी, विश्व के बाजारों से दूरी एवं एकाकीपन उनकी गरीबी का एक मुख्य कारण प्रतीत होता है एवं उनके विकास में बड़ी बाधा उत्पन्न करता है।

विकसित स्थलबद्ध राष्ट्र का केस अलग है क्योंकि उनकी अर्थव्यवस्था विकसित है उनके पास अच्छा रेलवे तंत्र है जो उन्हें यूरोप के विभिन्न हिस्सों से जोड़ता है। परन्तु तीसरी

दुनिया में स्थलबद्ध राष्ट्र के पास अच्छा रेलवे तंत्र नहीं है। यहाँ तक कि रेलवे लाइन जो स्थलबद्ध राष्ट्रों को समुद्र से जोड़ती है केवल मुख्य औद्योगिक उत्पादन केन्द्रों के ही काम आती है क्योंकि भौगोलिक स्थिति एवं कीमत की वजह से रेलवे लाइन बनाना बहुत कठिन एवं महंगा है। हालांकि कुछ विकासशील स्थलबद्ध राष्ट्रों ने पाइपलाइन का निर्माण किया है। ईंधन, ईंधन उत्पाद एवं प्राकृतिक गैस के परिवहन के लिए अफगानिस्तान एवं बोलीविया जैसे देशों के पास प्राकृतिक गैस एवं ईंधन के लिए पाइपलाइन है।<sup>xi</sup> लेकिन नेपाल जैसे देश जिसका विकसित देशों के सम्पर्क नहीं है। जिसके कारण नेपाल को एक स्थलबद्ध राष्ट्र की सभी अक्षमताओं का सामना करना पड़ता है। इसके पास समुद्री यातायात को कोई मौका नहीं है एवं जमीन का अधिकांश भाग ऊँची पर्वत श्रृंखलाओं से भरा है। इस समस्या की वजह से उन्होंने सड़क मार्ग, सेपवेज, रेलवेज एवं एअरवेज विकसित करने की कोशिश की है। यातायात को देखते हुए दूसरी योजना में हवाई मार्ग की प्राथमिकता दी गई है। स्थलबद्ध राष्ट्रों के लिए सड़क मार्ग स्थाई और आसान माध्यम के रूप में सामने आया है, परन्तु इससे व्यापार को गति नहीं मिल पाती है और यह एक धीमीप्रक्रिया है। इसी कारण हवाई मार्ग का महत्व अत्यधिक बढ़ गया है। इससे व्यापार को गति मिलती है और व्यापार व्यवस्था सुगम बनती है। समय भी कम लगता है। इसी कारण यातायात का हवाई माध्यम अधिक लोकप्रिय हो रहा है। परन्तु बहुत महंगा होने के कारण स्थलबद्ध राष्ट्रों को इसका पूर्ण फायदा नहीं मिल पा रहा है।<sup>xii</sup>

स्थलबद्ध विकासशील राष्ट्रों के लिए आयात व निर्यात करना बहुत महंगा होता है। जिसका प्रमुख कारण यातायात सुविधाओं का अभाव तथा उस राष्ट्र का क्षेत्रफल व आकृति। इसी कारण स्थलबद्ध राष्ट्र तटीय देशों के माध्यम से व्यापार करने को वरीयता प्रदान करते हैं, जिन्हें प्राप्त करने के लिए वे संधि और समझौते का सहारा लेते हैं।

निम्न तालिका बंदरगाहों के मामले में स्थलबद्ध विकासशील देशों की स्पष्ट तस्वीर प्रस्तुत करती है।<sup>xiii</sup>

तालिका 1- स्थलबद्ध विकासशील देशों की समुद्र तक मुख्य पहुँच

देश	प्रमुख वाणिज्यिक केन्द्रों से समुद्र की दूरी (किमी.)	माध्यम
अफगानिस्तान	2000-10600	रेल एवं रोड
भूटान	800	रेल एवं रोड
बोतस्वाना	1100-1400	रेल
बुरुन्डी	1455-1850	रेल एवं जल
सेन्ट्रल अफ्रीकन रिपब्लिक	1400-1815	रेल एवं जल
चाड	1715-2015	रेल एवं रोड
लाओस	670	रेल, रोड एवं जल
लिथोसो	740-800	रेल

मालावी	560-700	रेल
माली	1170-1289	रेल एवं रोड
नेपाल	890	रेल एवं रोड
नाईजर	1100-2690	रेल एवं रोड
रवान्डा	1750	रेल, रोड एवं जल
उगन्दा	1450	रेल एवं रोड
ऊपरी वोल्टा	900-1210	रोड

स्रोत: UNCTAD, Doc. Td/B/ml120, 1987

ऊपर वर्णित तालिका 1 का विश्लेषण करने पर यह प्रतीत होता है कि स्थलबद्ध कम विकसित देशों के प्रमुख वाणिज्यिक केन्द्रों की निकटतम समुद्री बंदरगाहों से दूरी अलग-अलग है। यह 10 देशों के लिए 1000 किमी से अधिक है जैसे- अफगानिस्तान, बोतस्वाना, ऊपरी वोल्टा, बुरुन्डी, सेन्ट्रल अफ्रीकन रिपब्लिक, चाड, माली, नाईजर, रवान्डा एवं उगन्दा एवं बाकी 5 देशों के लिए 500 से अधिक है जैसे- भूटान, लिथोसो, लाओस, मालावी एवं नेपाल।

आयात व निर्यात का यातायात एक स्थलबद्ध राष्ट्र की सीमा और बंदरगाह के बीच होने पर अतिरिक्त भाड़ा लागत, अतिरिक्त समय और आन्तरिक खतरा भी सभी विदेशी व्यापार में शामिल है। विदेशी देश में होकर पारगमन की कीमत भी विदेशी विनिमय में चुकाई जानी चाहिये जो कि स्थानीय मुद्रा में भुगतान के बजाय ऊँची वास्तविक कीमत में होती है। यातायात की कीमत एवं अविकसित यातायात तंत्र के अलावा स्थलबद्ध राष्ट्र द्वारा यातायात संबंधित दूसरी कई समस्याओं का भी सामना करना पड़ता है जैसे स्थलबद्ध राष्ट्र द्वारा यातायात सुविधाओं पर कम नियंत्रण। स्थलबद्ध राष्ट्र को उनके पड़ोसी तटीय देशों द्वारा अच्छे पारगमन यातायात की सुविधाएं नहीं दी जाती है। जैसे-पर्याप्त रेल, रोड, जल, वायु, पाइपलाइन एवं बंदरगाह सुविधायें।<sup>xiv</sup>

UNCTAD सचिव द्वारा स्थलबद्ध राष्ट्रों की समस्याओं के सन्दर्भ में एक रिपोर्ट प्रस्तुत की गई जिसमें कहा गया कि स्थलबद्ध राष्ट्रों का व्यापार तटीय देशों द्वारा दी जाने वाली आधारभूत संरचना, यातायात तथा सेवाओं की उपलब्धता पर निर्भर करता है। स्थलबद्ध राष्ट्रों का तटीय राष्ट्र की सुविधाओं, विकास व संरचनाओं पर बहुत कम नियंत्रण होता है। कभी-कभी पारगमन देश अपनी स्थिति का स्थलबद्ध राष्ट्रों के खिलाफ आर्थिक एवं रणनीतिक प्रयोग करते हैं। जैसे सन् 1970 में उगन्दा के श्रम मंत्री ने यह नीति घोषित की, कि केन्या के अक्षय श्रमिकों की जगह उगन्दा के लोगों को लगाया जाये, तब केन्या सरकार ने मोम्बासा बंदरगाह पर उगन्दा के माल को नहीं संभालने की धमकी दी थी।

विकसित यातायात सुविधाओं की कमी की वजह से एशिया एवं अफ्रीका के स्थलबद्ध राष्ट्रों के सामाजिक एवं आर्थिक विकास में बाधा आई है। UNCTAD ने भी इस परेशानी को समझा और एक कार्य योजना बनाई जिसमें

उन्होंने कहा कि विश्व के समस्त बाजारों तक पहुँच के लिए स्थलबद्ध राष्ट्रों को पारगमन यातायात एवं बंदरगाह सुविधाओं में सुधार करना बहुत जरूरी है। अंतर्राष्ट्रीय एजेंसियों को स्थलबद्ध राष्ट्रों के पारगमन आधारभूत सुविधाओं के सुधार के लिए छूट सहित आर्थिक मदद करनी चाहिए। परन्तु यह योजना पूरे मन से लागू नहीं हुई इसके अलावा केवल नैतिक आधार पर अपील की गई।<sup>xv</sup> स्थलबद्ध राष्ट्रों की समस्याओं एवं आवश्यकताओं को यूनाइटेड नेशंस की कार्यवाही संस्था ने पहचाना और समय-समय पर दुनिया को इसकी जानकारी देने के लिए अनेक प्रयास किये।

UNCTAD तक श्रेत्रीय पहुँच की कमी, विश्व के बाजारों से दूरी एवं एकाकीपन एवं अंतर्राष्ट्रीय यातायात सेवाओं की कीमत एवं बड़ी समस्याएँ और ये उनकी भविष्य की आर्थिक एवं सामाजिक विकास में एक गंभीर अड़चन है। पारगमन देशों द्वारा स्थलबद्ध राष्ट्रों के माल पर भारी कस्टम ड्यूटी लगाने से भी इन राष्ट्रों की आर्थिक समस्याएँ बहुत बढ़ी हैं। उनको इसकी भी कीमत चुकानी पड़ती है। प्रत्यक्ष एवं कभी-कभी दोनों उदाहरण के लिए, नेपाल के केस में बॉड सिस्टम के तहत नेपाल आयातकर्ता या उसके एजेंट को एक बॉड भरना पड़ता है जो कस्टम कलेक्टर द्वारा दिया जाता है। भारतीय कस्टम हाऊस के पक्ष में बैंक गारंटी के साथ जिसमें वह ड्यूटी देने के लिए बाध्य है। नेपाल आयातकर्ता से मांगी गई बॉड की राशि कुछ मामलों में आयातित माल की कीमत से 600 प्रतिशत तक होती है।

कस्टम एवं बोर्ड का मुख्य उद्देश्य है किसी देश में आने वाले और जाने वाले माल पर नियंत्रण, या तो गैर कानूनी चीजों के आवागमन को रोकना या अपनी विदेशी विनिमय के संतुलन के लिए या दूसरे देशों के समान माल से अपने स्थानीय उद्योगों को बचाना। हालांकि स्थलबद्ध राष्ट्रों के माल से इन चीजों को कोई खतरा नहीं है। उनका माल केवल पारगमन देशों से विदेशी बाजारों में जाने के लिए गुजरता है। यह प्रस्तावित है कि पारगमन देशों को अपने क्षेत्र से गुजरने वाले स्थलबद्ध राष्ट्रों के माल पर कोई कस्टम ड्यूटी नहीं लगानी चाहिए। उनको केवल प्रदत्त सेवाओं पर आकड़ों अनुसार या रेगुलेटरी फीस लेनी चाहिए। स्थलबद्ध राष्ट्रों की समस्याएँ उनके क्षेत्र के कारण होती हैं। उनको उचित दर लगाने से उनकी यातायात का खर्चा काफी कम होगा।<sup>xvi</sup>

स्थलबद्ध राष्ट्रों की एक और आर्थिक परेशानी है, प्रशासनिक औपचारिकताएँ। पारगमन देशों ने औपचारिकताओं, प्रक्रियाओं और कागजी खानापूर्ति का एक सिस्टम बना रखा है। वे स्थलबद्ध राष्ट्रों के माल के अपने कस्टम से पास करने से पहले इन औपचारिकताओं पर कड़ी निगरानी रखते हैं। पारगमन देशों के कुछ अधिकारी स्थलबद्ध राष्ट्र के माल पर काफी लम्बी चौड़ी निगरानी रखते हैं। स्थलबद्ध राष्ट्रों के पास अपने तटीय पड़ोसी देश से होकर गुजर रहे माल के आवागमन पर कोई नियंत्रण नहीं होता है। पारगमन यातायात

में बाधा उनके नियंत्रण के बाहर होती है। स्थलबद्ध राष्ट्रों की सरकारों का तटीय देशों के यातायात सिस्टम पर कोई नियंत्रण नहीं होता है। यह वजह स्थलबद्ध राष्ट्रों के लिए बड़ी चिंता का विषय है। यदि स्थलबद्ध राष्ट्र के निर्यातकर्ता समय पर माल निर्यात नहीं कर पाते तो उनका सौदा निरस्त कर दिया जाता है एवं क्रेता माल को लेने से मना कर देता है। यदि स्थलबद्ध राष्ट्रों के आयातकर्ता भुगतान की तारीख पर अपनी खरीदा हुआ माल प्राप्त नहीं करते हैं और विदेशी विनिमय के कारण भुगतान नहीं कर पाते हैं तो उन पर जुर्माना लगता है आयातकर्ता खतरे से निपटने के लिए माल इकट्ठा करने की योजना बनाता है। लेकिन इससे राशि की कमी हो जाती है और निवेश के संसाधन कम हो जाते हैं। UNCTAD की रिपोर्ट के अनुसार भुगतान के आकड़ों के संतुलन स्थलबद्ध राष्ट्रों को कुछ कीमत चुकानी पड़ती है। उनकी भौगोलिक स्थिति के कारण ऐसा होता है।

पारगमन देश स्थलबद्ध राष्ट्रों पर विदेशी व्यापार प्रतिबन्धों को कड़ा कर देते हैं तथा उनके निर्यात की मात्रा को घटा देते हैं व मूल्यों में कमी कर देते हैं तथा आयात शुल्क को बढ़ा देते हैं। इससे माल के आयात व उत्पादन में कमी होती है, जिससे स्थलबद्ध राष्ट्रों पर बहुत अधिक प्रभाव पड़ता है। इसी वजह से स्थलबद्ध राष्ट्रों का आय व व्यापार दोनों ही नकारात्मक रूप से प्रभावित होते हैं और आर्थिक गतिविधियाँ कमजोर होने लगती हैं।

स्थलबद्ध राष्ट्रों के संसाधनों पर प्रतिबन्ध दो प्रकार से लगता है:-<sup>xvii</sup>

1. सीमित घरेलू बचत
2. नागरिकों की खर्च करने की क्षमता में कमी

कभी-कभी पारगमन देशों के द्वारा स्थलबद्ध राष्ट्रों का माल भी जब्त कर लिया जाता है। उदाहरण के लिए 1952 में, चिली की कोर्ट ने औजारों, उपकरणों एवं खाद्य वस्तुओं को जब्त करने का आदेश दिया जो कि चिली क्षेत्र से बोलीविया के लिये जा रहे थे।

नेपाल के साथ भी 1960 में ऐसी ही समस्या हुई थी। इसने बहुत सारी प्रशासनिक समस्याओं का सामना किया क्योंकि 1960 संधि में पत्र दिया जिसमें विस्तृत प्रक्रिया एवं दस्तावेज अपनानी पड़ी। निकास बिन्दु पर पारगमन माल के लिए प्रवेश एवं पारगमन माल की रजामंदी के लिए जो कि नेपाल के एच.एम.जी. द्वारा जारी किया गया था और एच.एम.जी. के अधिकारियों द्वारा दस्तखत करके कस्टम-कलेक्टर को दिया गया। इसके अलावा माल की जाँच करने के लिए समस्त बिलों की चार प्रतियाँ भी कस्टम हाउस कलकत्ता द्वारा मांगी गई। इसलिए कि कागजों में वर्णित माल सही है या नहीं। समस्त माल की गहन जाँच के बाद उन पर भारतीय कस्टम की मोहर लगाई गई। मालगाड़ी के डिब्बे जिनमें माल जा रहा था उन पर भी रेलवे एवं कस्टम द्वारा सील लगाई

गई। माल के बिल एवं आयात लाइसेंस को कलकत्ता कस्टम ने प्रभावित किया फिर सीमा कस्टम पोस्ट को भेजा गया जहाँ उनकी दुबारा से पूरी तरह से जाँच की गई। इस तरह की जाँच के बाद पारगमन यातायात को जाने दिया गया। अंततः बिल एवं आयात लाइसेंस को नेपाल कस्टम ने प्रमाणित किया और माल के नेपाल आगमन का प्रमाण दिया। अतः बिलों के प्रमाणित करने की एक श्रृंखला जरूरी थी जिससे प्रक्रिया उलझन भरी एवं समय खर्च करने वाली बन गई।<sup>xviii</sup>

ये समस्याएं सभी स्थलबद्ध राष्ट्रों की हैं एवं खत्म नहीं की जा सकती, परन्तु समुद्र तक कई वैकल्पिक मार्ग बनाकर या पारगमन देश के साथ अच्छे संबंध विकसित करके इन समस्याओं को कम करने के प्रयास किये जा सकते हैं। समस्त समस्याएं समुद्र तक पहुँच बनाने की हैं जो कि देश की व्यवस्था का एक जरूरी हिस्सा है। अब प्रश्न यह उठता है कि क्या किया जा सकता है। विशेष परिस्थिति की भौगोलिक वास्तविकता को देखते हुए तीन संभावनाएँ बनती हैं। ये संभावनाएँ निम्नलिखित हैं:-

1. अंतर्राष्ट्रीय समझौते के तहत कोई नदी जिस पर जल यातायात चलाया जा सके एवं जो स्थलबद्ध राष्ट्र एवं तटीय देश दोनों से गुजरती हो उसे अंतर्राष्ट्रीय नदी घोषित कर दिया जाए।
2. स्थलबद्ध राष्ट्रों को एक गलियारा या जमीन की पट्टी उपलब्ध कराई जाये जो या तो समुद्र तक जाये या किसी अंतर्राष्ट्रीय नदी तक जाये।
3. स्थलबद्ध राष्ट्रों को किसी विशेष बंदरगाह पर पर्याप्त सुविधाओं के उपयोग करने की गारंटी दी जाये एवं किसी कनेक्टिंग रेल या रोड पर पारगमन की आजादी दी जाये।<sup>xix</sup>

## निष्कर्ष

दक्षिण एशिया में भारत और नेपाल के संबंध अनूठे, विशिष्ट और महत्वपूर्ण हैं ये दोनों देश ऐतिहासिक, सांस्कृतिक, सामाजिक, आर्थिक, धार्मिक, भौगोलिक और भाषाई तौर पर सदियों से एक दूसरे से जुड़े हुए हैं। व्यापार और वाणिज्य किसी देश की जीवन रेखा है। जीवन की आवश्यकताओं एवं विकास कार्य के लिए सामान एवं सेवाओं का आयात आवश्यक है और निर्यात भी ज्यादा बढ़ना चाहिये। नेपाल भी इस सिद्धांत से बंधा हुआ है। कम विकसित देश होने के कारण नेपाल को बाहरी दुनिया के साथ व्यापार समझौतों को बढ़ाने की जरूरत है। अतः इसको भारतीय क्षेत्र में होकर व्यापार मार्ग बनाने की जरूरत है जिसके कारण भारत एवं नेपाल में निर्भरता का संबंध बना है।

## संदर्भ सूची

- i चंद, दिवाकर : एसे ऑन डवलपमेंट ऑफ नेपाल; चांदनी पब्लिकेशंस, काठमांडू, 2003, पृ.सं. 95
- ii मुनि, एस. डी. : इंसर्जेन्सी इन नेपाल, द चैलेन्जेज एण्ड द रेस्पोंस, रूपा, न्यू दिल्ली, 2003, पृ.सं. 45.
- iii उप्रेती, बी.सी. : नेपाल एण्ड रीजनल कॉर्पोरेशन इन साउथ एशिया, एम.डी. धर्मदसानी (स.) वाराणसी, 1985
- iv गुरुंग, हरका बहादुर : नेपाल सोशियल डेमोग्राफी एण्ड एक्सप्रेसन; न्यू एरा, काठमांडू, 2005, पृ.सं. 2
- v ध्येय आईएएस, साप्ताहिक समसामयिकी, अप्रैल 2018, अंक 4, पृ.सं. 11
- vi दैनिक जागरण, 7 जून, 2017, पृ. 8
- vii सिंह, शिव बहादुर : नेपाल-स्ट्रगल फॉर डेमोक्रेसी, अध्ययन पब्लिशर्स, नई दिल्ली, 2007, पृ.सं. 40
- viii दी हिन्दुस्तान टाइम्स, 26 जुलाई, 2015, पृ.सं. 3
- ix ब्राउन टी लुइस : दी चैलेन्जेज टु डिमोक्रेसी इन नेपाल, रूटलेज, लंदन, 1996, पृ.सं. 57.
- x UNCTAD, Doc. Td/B/m1120, 1987, p. 45.
- xi हीयर, नीथ विल्टन : फेडरल गवर्नमेंट, ग्रीनवुड प्रेस, यू.के., 1980, पृ.सं. 1
- xii बराल, लोकराज : नेपाल : पॉलिटिकल पार्टीज एण्ड पार्लियामेंट, एड्जोइंट पब्लिशर्स, दिल्ली, 2004, पृ.सं. 49.
- xiii UNCTAD, Doc. Td/B/m1120, 1987, p. 53.
- xiv वही, पृ.सं. 55-56
- xv भट्ट, शिवराज एण्ड मुर्षेद सैय्यद मंशूर : जर्नल ऑफ लॉ एण्ड कॉन्सिलवट रिजोल्यूशन वॉल्यूम 16; नवम्बर 2009, पृ.सं. 121-140
- xvi वही, पृ.सं. 224-229
- xvii पांडे, अंशु : भारत-नेपाल संबंध (1977-2003); नवराज प्रकाशन, नई दिल्ली, 2004, पृ.सं. 24
- xviii मिश्रा, आई.डी. : सिस्टमिक स्ट्रेन्स एण्ड पॉलिटिकल डवलपमेंट इन नेपाल, विजयश्री एन्टरप्राइजेज, वाराणसी, 1985, पृ.सं. 35.
- xix वही, पृ.सं. 39