

कर्णाली क्षेत्रको समृद्धिको आधार कर्णाली राजमार्ग

हिरेन्द्र बहादुर शाही

पिएचडी स्कलर, राजनीतिशास्त्र, त्रि.वि.

hirendrasnp@gmail.com

DOI:

<https://doi.org/10.3126/dmcj.v10i9.90590>

शोधसार

प्राकृतिक श्रोत, साधन र पर्यटकीय विविधताले सम्पन्न कर्णाली क्षेत्रमा राजमार्गको निर्माण हुन १६ वर्ष लाग्यो । राज्यको मुख्य प्राथमिकतामा लामो समयदेखि कर्णाली क्षेत्र पर्न सकेन । सुन्दर रारा ताल, से फोक्सुण्डो ताल, माथिल्लो डोल्पा, पचाल भरना, खस भाषाको उद्गमस्थल जुम्लाको सिँजा, तातोपानी आदि पर्यटकीय क्षेत्रहरू लामो समयदेखि ओभेलमा परे । कर्णालीको जडीबुटि, ओखर, स्याउ आदिले मूल्य नै पाएनन् जसका कारण हरेक वर्ष कर्णालीमा स्याउ कुहिएका समाचार मुख्य बने । राजमार्ग सञ्चालन पहिले बगैँचामा कुहिएर जाने स्याउ, र जडीबुटि राजमार्ग सञ्चालनपछि यस क्षेत्रको मुख्य आयश्रोत बनेको छ । कर्णाली राजमार्गको विकासपछि कर्णालीको अवस्था र व्यवस्था फेरिएको छ। यस क्षेत्रका बासिन्दाहरूको जीवनस्तर र रहन सहनमा राजमार्ग सञ्चालनले निकै परिवर्तन ल्याएको छ । राजमार्गको विकासले त्यसवरिपरिको पर्यटन क्षेत्रको पनि व्यवसायिक रूपमा विकास हुँदै गएको छ । कर्णाली राजमार्ग समृद्धिको ढोका हो, भन्ने कर्णाली बासीको भनाइलाई राजमार्गको विकासले पुष्टि गरेको छ । यो अध्ययन प्राथमिक तथा बढि द्वितीय स्रोतमा आधारित छ ।

शब्दकुन्जी :

साम्राज्य, आयआर्जन, विकास, प्राकृतिक श्रोत, बाटो ।

विषय परिचय

'कर्णाली नेपालको समृद्धिको साँचो हो । यसविना समृद्धिको ढोकामा लागेको भोटे ताल्चा खुल्दैन' (भण्डारी, २०७२, पृ.२८२) । कर्णाली राजमार्गलाई कर्णालीबासीले समृद्धिको ढोका खोल्ने ताल्चाका रूपमा लिएका थिए । भनिन्छ, कर्णालीबासी सुन सिरानीमा राखेर नुनको खोजीमा भौँतारी रहेछन् । सेतो नुन, नदी बनेर बगिरहनु र हरियो डलर जङ्गलमा कुहिरहनु यहाँको विडम्बना हो । यसले दैनिक उपभोग्य वस्तुको अभावमा छट्पटिदै भोक शान्त पानुपर्ने विवशता भोगिरह्यो, त्यो पनि सुखैत, नेपालगञ्जबाट खच्चडभैँ पठ्युमा वोकेर । आफ्नै नाभिमा रहेको बिनाको बासनाको खोजीमा कस्तुरीभैँ तडपिरह्यो । हटारु उकालीओराली गर्दै खोलानाला तर्दै, लुटिँदै, ठगिँदै, अपमानित हुँदै, ओडारको बास बस्दै १५ दिनभन्दा बढी पैदल यात्रा गर्थे-केही किलो नुन र चामलका लागि । कैयन नदी तुइनको सहारामा पार गर्नुपर्ने जोखिम त छँदै थियो । काठमाडौँलाई हुड्कार दिने खस साम्राज्यको केन्द्र पृथ्वीनारायण शाहको अगुवाइमा ढालेपछि सिर्जना भएको नियति हो यो कर्णालीको । कर्णालीले नेपाललाई भाषा, संस्कृति र सभ्यता दियो । तर राज्यले कर्णालीलाई के दियो ? (प्रश्न कर्णालीबासीको) (भण्डारी, २०७२, पृ.५०) । कर्णाली क्षेत्रमा ठुलो मात्रामा सुन आउने

गर्दथ्यो । त्यसकारण कर्णाली क्षेत्रमा ठुलो मात्रामा तिब्बतबाट सुन आउने कारणले उक्त क्षेत्रलाई सुवर्णभूमि (Land of Gold) भनिन्थ्यो (क्षेत्री र सिंह, २०७६, पृ.११) । कर्णाली क्षेत्रको इतिहासलाई व्याख्या गर्ने अधिकांस अध्येयताहरूले 'इतिहासमा कर्णाली र खस राज्य एक शक्तिशाली र समृद्धिशाली राज्य थियो' भनेको पाइन्छ । प्राचीन र पूर्वमध्य कालसम्म अलग पहिचान र स्वतन्त्र अस्तित्वयुक्त विशाल साम्राज्य थियो सिँजा (गिरी, २०७६, पृ.७३) ।

जमिनमाथि बनाइएको सार्वजनिक बाटो नै राजमार्ग हो । जसले सामान्यतया गाउँ र सहरलाई जोड्दछ । यो बाटोको आधुनिक परिभाषा हो । तर बाटो र यातायातको विकास कसरी ऐतिहासिक रूपमा हुँदै आयो ? "सडक यातायातको पहिलो रूप वा वस्तु बोक्ने पहिलो यातायात घोडा, गोरु, मान्छेको ढाड र टाउकोले नै भारी बोक्ने परम्परा दुङ्गे युगमा करिब ५००० वर्ष पहिले युरएसिया, इडल्याण्डतिर विकास गरेका थिएँ । मान्छेले नै बनाएको पहिलो बाटो भने ४००० वि.सि. अगाडि इन्डस भ्याली सभ्यतामा इन्डिया उपमहाद्वीपमा रहेका हरप्पा र महेजोदारो सभ्यतामा भेटियो १७४२, तिर घोडा र भैँसीहरू हिड्ने गरेको बाटो भेटियो शीबथ, जढढढ, उाढ० । दश हजार वर्ष पहिले मान्छेले यात्रा गर्ने वा एक ठाउँ बाट अर्को ठाउँ बसाई सराई गर्ने बेलामा बाटोको प्रयोग गरेको पाइन्छ ।

आधुनिक राजमार्गको विकास भने २० औं शताब्दीपछि हुँदै गयो । त्यसपछि राजमार्गको विकास एक विश्वव्यापी प्रक्रियाका रूपमा अगाडि बढ्यो । राजमार्गले मानिसहरू एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा यात्रा गर्न, सामान ओसारपसार गर्न, कच्चा पदार्थ लिन लैजान, मानिसहरू एक ठाउँबाट अर्को ठाउँ सजिलै र छिटो पुग्न, गाउँ र सहर बिचमा आर्थिक सम्बन्ध स्थापित गर्न, छिटो स्वास्थ्य सुविधा पाउन, श्रमको मूल्य बढाउन, प्रतिस्पर्धाले गर्दा मूल्य घटाउनु, गाउँ र सहर बिचको संस्कृति जोड्ने आदि काम राजमार्गले गर्दछ । राजमार्गले जग्गाको मूल्य बढाउनुका साथै राजस्वमा वृद्धि गर्दछ । राजमार्ग कुनै पनि देशको विकासको सूचक मानिन्छ । त्यसै गरी कर्णाली राजमार्ग बन्ने प्रक्रियाले पनि कर्णालीका जनतालाई लामो समयदेखि सपनामै बाच्च विवस तुल्यायो ।

कुनै पनि वस्तु खरिद वा बिक्री गर्ने कुनै निश्चित ठाउँ नै बजार हो । बजारका पनि आफ्नै केही गतिविधिहरू हुन्छन् । बजारलाई मध्यनजर गरी वस्तुको उत्पादन, उत्पादित वस्तुको मूल्य निर्धारण, उत्पादित वस्तु विभिन्न ठाउँमा वितरण र उत्पादित वस्तुको प्रवर्द्धन आदि कार्य बजारले गरिरहेको हुन्छ । कर्णाली राजमार्गको विकाससँग राजमार्गका विभिन्न ठाउँहरूमा बजारहरू सञ्चालन आए । जसले गर्दा त्यस क्षेत्रका बासिन्दाहरूको जीवनमा आमूल परिवर्तन आएको पाइन्छ । आज हामीले भन्ने गरेको आधुनिक विकासको मान्यता सन् १९५० पछि विकसित भएको हो । तेस्रो विश्वमा कायम रहेको गरिबी र अवििकासको अन्त्यविना विकासको परिकल्पना सम्भव नदेखेका कारण तेस्रो विश्वलाई विकास गर्ने उद्देश्यअनुरूप अगाडि सारिएको विकासको अवधारणा नै आधुनिक विकासको मान्यता हो । यस मान्यताले तेस्रो विश्वलाई यसतर्फ बढी मात्रामा आकर्षित गरिरहेको छ (अधिकारी, २०७३, पृ.५१) ।

खस साम्राज्यकालीन कर्णाली रेसम मार्ग सुन, ऊन र नुनको मार्ग थियो । भौगोलिक रूपमा नेपालको १५ प्रतिशत क्षेत्रफल ओगटेको भौगोलिक रूपमा ठुलो तर अत्यन्त विकट र अति कम विकसित ठाउँ हो कर्णाली । देशका विभिन्न ठाउँमा यातायात सञ्जाल पुग्यो तर कर्णालीमा बाटो पुग्न १६ वर्ष लाग्यो । मुलुकले भोगेको राजनीतिक द्वन्द्वका कारण कर्णाली राजमार्ग निर्माणमा

ढिलाई भयो । कर्णाली राजमार्ग सुर्खेतको बाङ्गेसिमलबाट सुरु भई जुम्लाको सदरमुकाम खलङ्गा पुग्दछ । यो राजमार्ग चारओटा जिल्लाहरू सुर्खेत, दैलेख, कालिकोट, जुम्ला भएर चल्दछ । २३२ कि.मि.दुरी रहेको कर्णाली राजमार्गले दुईओटा महत्वपूर्ण ठाउँ सुर्खेत र कर्णालीको राजधानी जुम्लालाई जोड्दछ । २०४८ बाट निर्माण कार्य सुरु गरिएको राजमार्गको निर्माण कार्य अझै भैरहे पनि २०६४ मा खलङ्गामा गाडी पुगेको थियो ।

२०६४ सालमा जुम्लाको सदरमुकाम खलङ्गामा गाडी पुगेसँगै कर्णाली राजमार्गले यस क्षेत्रको सामाजिक, आर्थिक क्षेत्रहरू कृषिमा आधुनीकीकरण, पर्यटन प्रवर्द्धन, जडीबुटीको महत्व रहनसहन, जनसङ्ख्या, भूमि, बजारीकरण, रोजगारीको सिर्जना, शिक्षा, भेडा र खच्चड पाल्ने चलन, विवाह संस्कृति आदिमा व्यापक परिवर्तन आएको छ । अझ राजमार्गको विकाससँगै विकास भएका साना बजारहरूले गर्दा कर्णाली राजमार्ग आर्थिक, सामाजिक परिवर्तनको राजमार्ग बनेको छ । यस आलेखमा कर्णाली राजमार्गको विकासले त्यस क्षेत्रको जनजीवनमा ल्याएको परिवर्तनलाई उजागर गर्ने प्रयास गरिएको छ ।

एक समय जुम्ला सिँजाका एक सर्वसाधारणले सिंहदरबारमा दिउँसै दियालो बालेर न्यायको खोजी गरेका रहेछन् (भण्डारी, २०७२.पृ.२२६) । राज्यको असमान विकासका प्राथमिकताहरूलाई सही तरिकाले छुट्याउन नसक्नु कर्णाली क्षेत्रले भोगेको नियति हो । त्यो क्षेत्र लामो समयसम्म सडक बाटोमार्फत नजोडिँदा त्यहाँको कुनै पनि उत्पादन, त्यो क्षेत्रका बहुमूल्य वस्तुहरूले मूल्य र बजार पाएनन् । जसका कारण त्यो क्षेत्रका जनताले शिक्षा, स्वास्थ्य र रोजगारीमा समस्या भोगिरहनु पयो । फलफूल र जडीबुटीले मूल्य नै नपाउँदा कुहिएर खेर गइरहेका समाचार सधैं राज्यले पढी मात्रै रह्यो । ती वस्तुहरूको मूल्य स्थापित गर्ने पूर्वाधार निर्माणमा सरकार निकै ढिलो भएको पाइन्छ ।

कुनै पनि बाटोको निर्माण तथा सुधारले प्रत्यक्ष रूपमा आर्थिक क्षेत्रहरू सवारी सुविधा, रोजगारी, खपत तथा कर सिर्जना गर्दछ । अप्रत्यक्ष रूपमा मध्यवर्ती वस्तुहरूको उत्पादन, सेवाको सिर्जना, यातायातमा सुधारका लागि निर्माण र सञ्चालन यसरी बाटोले प्रत्यक्ष र अप्रत्यक्ष रूपमा बहुक्षेत्रहरूमा प्रभावको सिर्जना गर्दछ । प्राकृतिक स्रोत साधनका हिसाबले सम्पन्न कर्णालीले लामो समयसम्म अविकास, गरीबी, भोगमरी, अशिक्षा आदि भोग्नु पयो । कर्णालीमा अत्यन्तै मूल्यवान हिमाली काठ, जलविद्युत, पर्यटन, जडीबुटी प्रचुर मात्रामा पाइन्छन् त्यसको उपयोग निकै पछि सुरु भयो । त्यसैले कर्णालीबासीको आरोप छ राज्यले कर्णालीको गरीबीका नाममा राजनीति गर्‍यो ? राजमार्गको विकासले आर्थिक उच्छाल, रोजगारीको सिर्जना, वस्तुको मूल्य घट्दै गएको पाइन्छ ।

राजमार्ग बन्ने सिलसिलामा बनेका साना साना बजारहरूमा पनि राजमार्ग सञ्चालनले आर्थिक गतिविधि व्यापक रूपमा बढेको पाइन्छ । बाटो मर्मत सुधार, फलफूल सङ्कलन, जडीबुटी सङ्कलनमा संलग्न भई मान्छेहरूले बेलाबेलामा रोजगारी प्राप्त गरिरहेको पाइन्छ । किन कर्णाली परनिर्भर वा कमजोर बन्दै गयो ? राज्यको भूमिका कस्तो रह्यो ? राज्य किन कर्णालीलाई टुलुटुल हेरेर आनन्द लिईरह्यो ? किन कर्णालीका स्याउ, जडीबुटी, सिमी, खस भाषा, संस्कृति आदिले मूल्य वा बजार पाएनन् वा मूल्याङ्कन वा बजारीकरण हुने अवस्था सिर्जना गरिएन ? कर्णालीमा खाद्यान्नलगायतका सामान बोक्ने भेडा, खच्चड, चौकीदार र भरिया दाइको जीवनमा कस्तो परिवर्तन आयो ? कर्णाली राजमार्गको सञ्चालनले उनीहरूको रोजगारी खोसिदियो वा उनिहरूको

रोजगारीमा नयाँ आर्थिक सम्बन्धको विकास भयो ? किन वा कसरी कर्णाली बासीले “नेपालको सबैभन्दा बढी ४६ प्रतिशत गरिबी” भोगिरहनु पर्‍यो त ? (नेपाल जीवनस्तर सर्वेक्षण, २०६६/०६७) ।

राजमार्गको विकासले वस्तुको ओसारपसार र भाडा दरमा पनि कमी आउँछ भनिन्छ । तर कर्णालीमा खाद्यान्न ढुवानीमा मात्र वर्षेनि करिब ७० करोड रुपयाँ खर्च हुन्छ । त्यही रकम त्यहाँको खाद्यान्न उत्पादनतर्फ लगाउने हो भने पनि धेरै परिवर्तन हुने थियो (अधिकारी, २०७३.पृ.२३८) । राजमार्गको सञ्चालनले कर्णालीमा वस्तुको ओसारपसार र भाडा दरमा पनि कमी आएको पाइन्छ । राजमार्ग सञ्चालनपछि त्यहाँका सामाजिक क्षेत्रहरू र आर्थिक अवस्थामा पनि निकै परिवर्तन भएको पाइन्छ । त्यहाँको स्याउ, जडीबुटी, सिमी, आदि वस्तुहरूको राजमार्ग सञ्चालनले खरिदविक्री, उत्पादनमा वृद्धि भयो । खस भाषा संस्कृतिमा पनि राजमार्ग सञ्चालनपछि व्यापक परिवर्तन भएको पाइन्छ । यस अध्ययनको उद्देश्य कर्णाली राजमार्गको सञ्चालनपछि राजमार्गले पारेको प्रभावलाई उजागर गर्नु हो । यस अध्ययनमा राजमार्गको सञ्चालनपछि त्यसक्षेत्रको सामाजिक, र आर्थिक क्षेत्रमा देखापरेको परिवर्तनलाई चित्रण गर्न खोजिएको छ ।

साहित्य समीक्षा

इतिहासमा कर्णाली वैभवशाली सभ्यताको धनी मानिन्छ । के कारणले इतिहासको यो विरासत गुम्यो ? वि.सं. १८४६ पूर्व आत्मनिर्भर र आत्मविश्वासले भरिएको, वैभवशाली सभ्यताको धनी कर्णाली किन आज जर्जर अवस्थामा आईपुग्यो ? मानवीय गरिबीका दृष्टिले नेपालका सबैभन्दा गरीब पाँचमध्ये तीन जिल्ला कर्णालीमा पर्छन् । यहाँका ५५ प्रतिशतभन्दा बढी वयस्क जनसङ्ख्या साक्षर छैनन् । महिला साक्षरता ज्यादै न्यून छ । पाँच वर्षमुनिका आधाभन्दा बढी बालक कुपोषणका सिकार छन् । भण्डै आधा जति जनसङ्ख्याको जीविका सुरक्षित छैन । मकै, कोदो, फापर, चिन्तो, कागुनो, आलु र लट्टे मुख्य बाली भए पनि जीविका चरन र पशुपालनसँग जोडिएको छ । जडीबुटी सङ्कलन र सीमापारिको व्यापारको जीविकामा महत्वपूर्ण भूमिका छ (अधिकारी, २०७३. पृ.२३४) । भुगोलविद डा. हर्क गुरुङले मैले देखेको नेपालमा (इ.सं, २०२२) कर्णालीको सन्दर्भमा कर्णाली र काठमाण्डौंको दूरी करिब ५०० किलोमिटरभन्दा बढीको दूरी बुझाउँछ । यही बाटो बाट प्रधानमन्त्रीको भण्डार भर्न धान पठाउने चलन थियो । कुनै बेला धान पठाउने कर्णाली क्षेत्र अहिले फलफूल र अमूल्य जडीबुटी निर्यात गरिरहेको छ । सबै क्षेत्रमा रूपान्तरण र परिवर्तनको जागरण तीव्र गतिमा अगाडि बढेको पाइन्छ ।

सन् १९५० पछि विकासलाई आधुनिकीकरणसँग जोडेर व्याख्या गर्न थालियो । यसले भौतिक संरचना निर्माण र आर्थिक समृद्धि नै विकासको प्रमुख मापदण्ड हो भनी आर्थिक र भौतिक विकासमा जोड दिइयो (अधिकारी, २०७३.पृ.५१) । नेपालमा हिमालयको रेसम मार्गको चर्चा गर्दा तीनवटा मूलबाटाहरूको चर्चा हुने गर्दछ । पहिलो पटना-काठमाडौं-केरुङ-कुती भएर ल्हासा जाने बाटो; दोश्रो लुम्बिनीबाट कालीगण्डकीको तीरैतीर मुक्तिनाथ हुँदै कोरला पास जाने बाटो र तेश्रो कर्णालीमा विकास भएको खस साम्राज्यका बेला ताक्लाकोट मानसरोवर हुँदै चीन र मध्य एसियासम्म पुग्ने व्यापारिक मार्ग थिए (शाही, २०७६.पृ.१३५) । कर्णाली राजमार्ग कर्णाली क्षेत्र र नेपालको एक महत्वपूर्ण राजमार्ग हो । खस साम्राज्यताका यस रुटलाई सिल्करोडको रूपमा प्रयोग गरिएको पाइन्छ । बाह्रौँदेखि पन्ध्रौँ शताब्दीतिर कर्णाली एउटा प्रख्यात सिल्करोडका रूपमा यसको

विकास भएको थियो । खस राज्यका समयमा जनसहभागितामा बाटाघाटा चौडा हँदै जाने राजमार्ग आकारका बनाएको पाइन्छ । उतिबेला चीनको, तिब्बतलाई भारतको गङ्गाजी र बोधगयासम्म जोड्ने मार्गका अवशेषहरू आज पर्यन्त भेटिन्छन् (चौलागाउँ, २०७६.पृ.२४) । कर्कष्याट्रिक, ह्यामिल्टन, योगी नरहरिनाथदेखि महेशचन्द्र रेग्मीले कर्णाली प्रदशवाट हुने व्यापारको चर्चा गर्दै कर्णालीको मार्ग ऊन र नून मार्ग थियो (शाही, २०७६.पृ.१३६) भनेका छन् ।

कर्णालीका जङ्गलमा हरियो डलर कुहिरहेको छ । नदीमा पानीसँगै डलर बगिरहेको छ । रारा र फोक्सुण्डोजस्ता प्रकृतिका अतुल्य उपहारको पिँधमा डलर थेंग्रिएको छ । स्वर्गकी परी, स्वीजरल्यान्डको पनि स्वीजरल्यान्ड भनेर परिभाषित नेपालको सर्वाधिक ठुलो ताल रारा, नेपालको सबैभन्दा गहिरो ताल फोक्सुण्डो, सबैभन्दा लामो निर्मल पानीको खानी कर्णाली नदी, सुन भने पनि हुने बहुमूल्य जडीबुटी यार्चागुम्वाको भण्डार कर्णाली अमूल्य छन् । कर्णालीको कञ्चन पानी बोतलमा भरेर विश्वलाई निर्यात गर्ने सपना पनि अडकुराउनु पर्छ । हजारौं मेघावाट विद्युत र खरबौं लिटर पानी निर्यात गर्न सकिने छ । राष्ट्रिय अर्थतन्त्र मजबुत हुनेछ । विदेशी भूमिमा सुन फलाउन कम्मर कसेका नवजवानहरूलाई स्वदेशमा नै मोती फलाउन प्रेरित गर्नेछ । सुतेका व्युँभने छन्, व्युँभेका हिँडने छन्, हिँडेका दौडिने छन् । यो राष्ट्रिय गौरवको परियोजनामा सबै हाम फाल्नेछन् (भण्डारी, २०७२.पृ.२७९) । भूगोलविद हर्क गुरुडले पनि विभिन्न पुस्तकहरूमा कर्णालीको प्रचुर प्राकृतिक स्रोत साधन बारे उल्लेख गरेका छन् । यो कर्णाली क्षेत्रका राजनीतिक अगुवादेखि सिङ्गे कर्णालीका जनताले देखेको सुन्दर सपना हो । यो सुन्दर र समृद्ध कर्णाली बनाउने सपनासँग कर्णाली राजमार्गको प्रत्यक्ष सम्बन्ध जोडिएको छ ।

शिर्षकको छनोट, उद्देश्य, अध्ययन विधि र प्रक्रिया

कर्णाली राजमार्गले त्यस क्षेत्रको आर्थिक सामाजिक क्षेत्रमा पारेको प्रभावलाई अध्ययन गर्ने उद्देश्यले शिर्षक छनोट गरिएको छ । राजमार्ग सञ्चालन पूर्व र पश्चात त्यस क्षेत्रको जनजीवनमा आएको परिवर्तन अध्ययन गर्नुनै यस अध्ययनको मुख्य उद्देश्य रहेको छ । पारेको प्रस्तुत लेखमा ऐतिहासिक, तुलनात्मक तथा वर्णनात्मक विधिको प्रयोग गरी विश्लेषण गरिएको छ । यो अध्ययन बढि द्वितीय स्रोतका तथ्याङ्क सङ्कलन विधिमा आधारित रही पुस्तकालय, सरकारी निकायद्वारा प्रकाशित प्रकाशन, विभिन्न विद्युतिय वेबसाइटको माध्यमबाट सङ्कलित ऐतिहासिक तथ्याङ्कमा आधारित रही व्याख्या गरिएको छ । भने राजमार्ग यात्राका अवसरमा कतिपय प्राथमिक सुचना समेत लिइएको छ । राजमार्ग सञ्चालन पूर्व र राजमार्ग सञ्चालनपछि आएका सामाजिक, आर्थिक परिवर्तनहरूलाई तुलना गरी तुलनात्मकरूपमा अध्ययन गरिएको छ । यस अध्ययनले कर्णालीबासीको जीवनमा राजमार्ग सञ्चालनपछि यसले पारेको सामाजिक, आर्थिक प्रभावका बारेमा वर्णनात्मक विधिको प्रयोग गरी विश्लेषण गरिएको छ । यस अध्ययनमा सङ्ख्यात्मक तथा गुणात्मक विधिको पनि प्रयोग गरिएको छ ।

सामग्री सङ्कलन विधि

यो अध्ययनमा तथ्याङ्क सङ्कलनका निम्ति प्राथमिक र बढि द्वितीयक तथ्याङ्कहरू स्रोतका रूपमा प्रयोग गरिएको छ । तथ्याङ्कको प्रकृति गुणात्मक विधिको रहेको छ । प्राथमिक तथ्याङ्क अध्ययन क्षेत्रबाट सङ्कलन गरिएको छ । अध्ययनका सिलसिलामा जुम्ला जाने क्रममा केही निश्चित

ठाउँहरूबाट प्राथमिक तथ्याङ्क संकलन विधि पनि प्रयोग गरिएको छ । राजमार्गले पारेको परिवर्तनका बारेमा त्यहाँका बासिन्दासँग समूहगत छलफल, अवलोकन तथा उत्तरदातासँग प्रत्यक्ष अन्तरवार्ता द्वारा पनि तथ्याङ्क सङ्कलन गरिएको छ । द्वितीय तथ्याङ्क विभिन्न सरकारी कार्यालय, सङ्घ संस्थाका प्रतिवेदनहरू, पुस्तकहरू, वेबसाईट, सम्बन्धित लेख रचनाहरू आदिबाट सङ्कलन गरिएको छ । यस अध्ययनमा गुणात्मक तथा सङ्ख्यात्मक तथ्याङ्क संकलन विधिको प्रयोग गरिए तापनि गुणात्मक तथ्याङ्क संकलन विधिको प्रयोग बढी गरिएको छ ।

विश्लेषणको सैद्धान्तिक आधार तथा ढाँचा

यस अध्ययनमा परनिर्भरता सिद्धान्तको सैद्धान्तिक अवधारणाका आधारमा अध्ययनलाई अगाडि बढाइएको छ । समाजशास्त्रीहरू ए.जी. फयाड, र इमाइल वालस्टाइन ले प्रतिपादन गरेको सिद्धान्तलाई मुख्य सैद्धान्तिक अवधारणाका रूपमा लिइएको छ । ए.जी. फयाड ले गाउँ वा उपग्रह र मुख्यसहर बिचको असमान सम्बन्धले नै परनिर्भरताको सिर्जना गर्दछ । समिर अमिनले केन्द्र र पृष्ठक्षेत्र बीचको असमान आर्थिक सम्बन्धले परनिर्भरताको सिर्जना गर्दछ भनी व्याख्या गरेका छन् । इमाइल वालस्टाइन ले आजको पुँजीवादी विश्व आर्थिक व्यवस्थामा धनी देशहरू ले गरिब देशहरूको प्राकृतिक स्रोत साधनको सस्तो मूल्यमा कच्चा पदार्थ खरिद गरी आफू धनी भैरहन्छन् र गरीब देशहरूलाई धनी हुन दिदैनन् । केन्द्र, वरिपरी (पेरिफेरि) र सेमीपेरिफेरि अवधारणाअन्तर्गत देशहरू भित्र पनि केन्द्रले पिछडिएका भू-भागको शोषण गरिरहने यो विश्व व्यवस्थाको चरित्र रहेको उल्लेख गरेका छन् । कर्णालीका हकमा पनि यो सिद्धान्त मेल खाएको देखिन्छ । राज्यले कर्णालीलाई दोहन मात्रै गरिरहेको अवस्था छ । कर्णालीको प्राकृतिक स्रोत साधन लाई त्यस क्षेत्रको विकासमा उपयोग गर्ने सन्दर्भमा राज्यको भुमिका कमजोर पाइन्छ । राजमार्गको निर्माणले नेपाल जस्तो देशको बाह्य निर्भरता थप बढाउने कुरा पृथ्वी राजमार्गको अध्ययन पश्चात डेविड सेडनहरूले व्याख्या गरेको पाइन्छ तर यस अध्ययनमा भने कर्णाली राजमार्गको विकासले आत्मनिर्भरता बढाउदै गएको तथ्य उजागर गरेको छ ।

कर्णाली राजमार्ग सञ्चालनको प्रभाव

प्राकृतिक स्रोत साधनका हिसाबले सम्पन्न कर्णाली राजमार्गको सञ्चालन पछि त्यहाँको खस भाषा, संस्कृति, जनसंख्या, शिक्षा, स्वास्थ्य, चाडपर्व, रहन सहन, जीवनस्तर, खानपिन, बसाइँसराइ, तातोपानीको व्यवस्थापन, वनस्पति तथा वन, आर्थिक अवस्था, जग्गाको मूल्य, पर्यटनको अवस्था, स्याउ, पशुपालन, सिमी, फापर, जडीबुटी, कागुनो, मार्सी धान आदिको उत्पादन तथा सङ्कलन, आयश्रोत, रोजगारी, ज्यालादर, व्यापार व्यवसाय, स्थानीय उत्पादित तथा आयातित वस्तुको मूल्य आदिमा राजमार्ग सञ्चालनपछि व्यापक परिवर्तन भएको छ । “नेपालको सबैभन्दा बढि ४६ प्रतिशत गरिवी” (नेपाल जीवनस्तर सर्वेक्षण २०६६/०६७) । “वि.सं. १८४६ पूर्व आत्मनिर्भर र आत्मविश्वास भरिएको, वैभवशाली सभ्यताको धनी कर्णाली किन आज जर्जर अवस्थामा आईपुगयो ?” (अधिकारी, २०७३.पृ.२३४) । यस अध्ययनले माथि उठाएका पक्षहरूमा पनि राजमार्गको सञ्चालन पछि आएका परिवर्तनको अध्ययन गरिएको छ । राजमार्ग सञ्चालनपछि कर्णालीमा सामाजिक, आर्थिक तथा जीवनस्तरमा आएको परिवर्तनलाई यस अध्ययनमा सूक्ष्म ढङ्गले हेरिएको छ ।

जुम्ला जिल्लामा ५५.६ प्रतिशत साक्षरता दर छ ९८८६, दृणञ्ज० । जुम्लावासीको खाद्य सुरक्षाको अवस्था हेर्दा “वर्षभरि जम्मा ३.१ प्रतिशत कर्णालीवासीहरू मात्रै खानपुग्ने छन् । आधाभन्दा

बढी बासिन्दाहरूलाई ६ देखि नौ महिना खाना पुग्ने ५.७१ प्रतिशत, तीन महिना पुग्ने १३.८१ प्रतिशत मात्रै रहेका छन् । जुम्ला जिल्लामा ३९,४८६, हेक्टर खेतीयोग्य जमिनमध्ये १२ प्रतिशत जमिन प्रयोगमा छ । जुम्ला जिल्लामा ४१.३६ प्रतिशत मानिसहरू कृषि गर्दछन् ।” ९वमए, दृणञ्ज० गत वर्ष २०२२ को अवस्था हेर्दा जुम्ला जिल्लामा मात्रै सरदर एउटा कृषकले १ लाख देखि ५ लाखसम्मको स्याउ मात्रै विक्री गरेको स्थानीय कृषकहरूको भनाइ छ । तसर्थ कर्णाली राजमार्गको सञ्चालनले त्यस क्षेत्रको जडीबुटी, स्याउ, स्थानीय अन्य उत्पादन, पर्यटन आदि सबै क्षेत्रको विकास र बजारीकरण तीब्ररूपमा हुँदै गएको छ । राजमार्गको सञ्चालनले गरिवी निवारण, उपचार सुविधा, जीवनस्तरमा सुधार हुँदै गएको छ ।

कर्णाली राजमार्ग सञ्चालनले कर्णालीबासीको जीवनमा आमूल परिवर्तन ल्याएको पाइन्छ । कर्णाली जाँदा राजमार्गको किनारमा जडीबुटी टिप्ने समयमा जडीबुटीका गोदामहरू प्रसस्तै भेटिन्छन् । सडकको निर्माणले अहिले जङ्गलबाट ट्याक्टरमा जडीबुटी ओसारपसार गरेको पाइन्छ । राजमार्ग सञ्चालनले कर्णालीमा उपभोक्तावादी संस्कृति तीब्र रूपमा विकास भएको, आर्थिक आत्मनिर्भरता बढ्दै गएको, खाद्यान्नमा परनिर्भरता बढेको, खस भाषाको नेपालीकरण हुँदै गएको, परम्परागत पहिरनमा पुरुषहरूले दौरा, सुरुवाल, कोट टोपी, भोटो, काँठो र महिलाहरूले घाँग्रो, फरिया, चोली, पछ्यौरा, पटुकाको पहिरनमा परिवर्तन भई कृता सुरुवाल, पेन्ट तथा लाली पाउडरको प्रयोग बढेको, डेउडा संस्कृतिको ठाउँमा आधुनिक सहरिया गीत संस्कृतिको अवलम्बन हुँदै गएको, स्याउ र सिमीको उत्पादनमा वृद्धि तथा विक्री वितरण तीब्र भएको, कोदो, फापर, कागुनो, जौ आदिको उत्पादनमा ह्रास आएको, भेडा तथा खच्चडपालन न्यून हुँदै गएको, मोबाइल फोनको प्रयोग बढ्दै गएको, राजमार्गका विभिन्न ठाउँहरूमा बजारको विस्तार हुँदै गएको, आन्तरिक तथा बाह्य पर्यटक सङ्ख्या वृद्धि हुँदै गएको, विवाह परम्परामा परिवर्तन भएको देखियो, जसरी पहिले उमेर नै नपुगी विवाह गर्न र सानैमा माग्ने चलन थियो त्यसको अन्त्य भई उमेर पुगेर मन मिलेपछि मात्र विवाह गर्ने परम्पराको सुरुवात भएको पाइन्छ ।

त्यस क्षेत्रका बासिन्दाहरूको जीवनस्तर र रहनसहनमा पनि राजमार्ग सञ्चालनले निकै परिवर्तन गरेको पाइयो । पहिला लगाउने लुगा तथा सरसफाई कम हुन्थ्यो अहिले सफा लुगा लगाउने र सरसफाईमा ध्यान दिएको पाइयो । खानपिनमा पहिला कागुनो, कोदो, जौ, फापर बढी खाइन्थ्यो भने अहिले दाल, भात, तरकारी खाने गरिएको पाइयो । अहिले त चाडपर्व तथा बेला मौकामा सामूहिक बसेर मादक पदार्थ पिउने, स्थानीय मही भन्दा बढी (कोकफेन्टा) आदि पिउने प्रचलन बढेको पाइयो । कर्णाली राजमार्गअन्तर्गत जुम्लाको तातोपानी बजारमा अध्ययन गर्दा राजमार्ग सञ्चालनपूर्वका वर्षमा तीन महिना लगातार करिब ९० भारी दाउरा बोक्ने गरेको तर अहिले वर्षमा मुस्कलले २० भारी दाउरा बोकिन्छ, जसका कारण वन जङ्गल संरक्षण हुँदै गएको छ । स्थानीयका अनुसार पहिले कसका घरमा दाउराको ठुलो चाड छ भन्ने हुन्थ्यो तर अहिले यस्तो सोचाईमा परिवर्तन आएको पाइन्छ । अहिले प्रायः जसो होटलहरूमा ग्याँसको प्रयोग बढिरहेको छ । अहिले सामुदायिक वन समितिहरू बनेका छन् जसले गर्दा वन जङ्गलको संरक्षण बढेको छ । कर्णाली राजमार्गको विकासले स्थानीय उत्पादनमा व्यापक वृद्धि, स्थानीय वस्तुहरूले बजार र मूल्य सबै पाउनुका साथै रोजगारीमा पनि वृद्धि हुँदै गएको छ ।

कर्णाली राजमार्ग सञ्चालन हुनुभन्दा पहिले बगैँचामा कुहिएर जाने स्याउ राजमार्ग सञ्चालनपछि जुम्लाको प्रमुख आयश्रोत बनेको पाइन्छ । २०७४ सालमा मात्रै जुम्ला बाट भण्डै १७ करोड बराबरको स्याउ निर्यात भएको पाइन्छ । २०७४ सालमा कर्णाली अञ्चलमा १८ हजार ६ सय ५० टन स्याउ उत्पादन भएको पाइन्छ । यस बाट कर्णालीले एक अर्ब ४९ करोड २० लाख रुपैयाँ कमाएको पाइन्छ (क्षे.कृ.नि., २०७४) । अहिले कर्णाली कृषि विकास कार्यक्रमको तथ्याङ्कअनुसार १६हजार भन्दा बढी घरधुरी स्याउ उत्पादनमा लागि रहेका छन् । सन् २०२३ मा २१ हजारभन्दा बढी मेट्रिक टन स्याउ जुम्लाबाट निर्यात भएको तथ्याङ्क पाइन्छ (जुम्ला निर्यात २१ हजार मेट्रिक टन स्याउ, २०२३) । जुम्लामा स्याउ खेति गर्ने ले वर्षको तिन लाख देखि चार लाख सम्म सजिलै कमाउन सकिने अवस्था अहिले देखिन्छ । यो तथ्याङ्कले राजमार्गको विकासले समग्र कर्णाली क्षेत्रमै पारेको प्रभावलाई थाहा पाउन सकिन्छ । कर्णाली राजमार्गमै दैनिक ज्यालादारी काम गिटी बनाउने, राजमार्गमै पर्खाल निर्माण तथा बाटो सफा गर्ने आदि काम बेला बेला पाइरहने हुँदा त्यसले त्यस क्षेत्रका जनतालाई आर्थिक रूपमा सहज भएको पाइन्छ ।

स्थानीयका अनुसार कर्णाली राजमार्ग सञ्चालन पहिला दैनिक रु.पचास र रु. एक सय रुपैयाँ जतिमा दैनिक ज्यालादारी काम गरिन्थ्यो । त्यस्तो काम पनि मुस्किलले पाइन्थ्यो तर अहिले ज्यालादरमा वृद्धि भएको छ, न्युनतम दैनिक ज्यालादर रु. आठ सय रुपैयाँ छ । अहिले फाट्टफुट्ट गाउँमै पनि काम पाइन्छ । पहिला कमाउन भारततिर मात्रै काम गर्न जाने एक मात्र गन्तव्य थियो, सबै भारत जान्थे तर अहिले कमाउन जाने गन्तव्यमा अरब र युरोप पनि थपिएका छन् तर त्यता जानेको सङ्ख्या भने अझै पनि न्युन छ । स्वास्थ्य, शिक्षा, आयआर्जन, रहनसहन, बोलीचाली, सरसफाइ, खानपिन आदिमा परिवर्तन भएको छ । राजमार्गसञ्चालनसँगै ग्यासको प्रयोग बढेकाले वन जङ्गल संरक्षण हुँदै गएको छ । स्याउ, जडीबुटि र स्थानीय उत्पादन निर्यातमा व्यापक वृद्धि भएको छ । राजमार्गले गर्दा केही रोजगारी पनि सिर्जना भएका छन् । अहिले भेडाको मूल्य बढेको छ भने पाल्ने संख्या घटेको छ । पहिला घोडा चढ्ने परम्परा थियो अहिले बाटोले गर्दा मान्छेहरू मोटरसाइकल चढ्न थाले जसका कारण घोडा विस्थापित हुँदै गएको पाइन्छ । पहिले भेडामा सामान ढुवानी गर्नलाई पालिन्थ्यो तर अहिले मासु खानलाई भेडा पालिन्छ । पहिले भेडा पनि धेरै थिए मासु सस्तो थियो तर अहिले भेडा पनि कम पाल्छन् मासु भने महँगो छ । पहिला एउटा भेडालाई एक हजार जतिमा पाइन्थ्यो अहिले सामान्यतया ३० हजारभन्दा माथिको मूल्य छ । राजमार्ग सञ्चालनपछि खच्चर, घोडा र घोडी पाल्ने सङ्ख्या अति न्यून हुँदै गएको पाइन्छ । अहिले तिनीहरूले काम पाउन छोडे त्यसकारण अहिले केवल मलका लागि मात्रै पाल्ने चलन छ । पहिला घोडा चढ्ने परम्परा थियो अहिले बाटोले गर्दा मान्छेहरू बाइक चढ्न थाले, घोडा विस्थापित भए । राजमार्ग सञ्चालनपछि जनसङ्ख्या न्यून हुँदै गएको छ । पहिले एकै जनाले पाँचभन्दा बढी सन्तान जन्माउँथे तर अहिले मुस्किलले सरदर दुइटा बच्चा जन्माउँदछन् । तिनै बच्चालाई पनि पाल्न र शिक्षा दिन गाह्रो हुन्छ भन्छन् । यसरी कर्णाली राजमार्गको सञ्चालनले कर्णाली क्षेत्रका जनताको जीवनमा व्यापक परिवर्तन आएको छ ।

कर्णाली राजमार्ग सञ्चालन पछि स्याउको निर्यात अवस्था

तालिका १

कर्णाली राजमार्ग सञ्चालन पछि स्याउको निर्यात अवस्था

क.सं.	वर्ष	स्याउ निर्यात (मेट्रिक टन)
१	२०६०	३०००
२	२०६५	५०००
३	२०७०	१२०००
४	२०७५	२१०००
५	२०८०	३२०००

स्रोत : कृषि विकास कार्यालय, जुम्ला, २०८२

माथिको तथ्याङ्कबाट पनि प्रष्ट भन्न सकिन्छ कि कसरी कर्णाली राजमार्ग साच्चिकै जनताको आधारभूत अवस्थामा व्यापक परिवर्तन र त्यस क्षेत्रलाई आत्मनिर्भर बनाउने काम गरिरहेको भन्ने विषय । राजमार्ग सञ्चालनपुर्व निकै कम मात्रामा स्याउ उत्पादन हुन्थ्यो र विक्री गर्न पनि असाध्यै सकसपूर्ण थियो । स्याउको निर्यातको तथ्याङ्क हेर्दा हरेक वर्ष उकालो लागिरहेको छ, जसलाई कर्णाली र त्यसक्षेत्रका जनतालाई आर्थिकरूपमा आत्मनिर्भर बनाउदै गएको छ ।

अध्ययनको निष्कर्ष र सुभाष

कर्णाली राजमार्गको संचालन पछि त्यस क्षेत्रको आर्थिक समाजिक अवस्थामा हरेक वर्ष सुधार हुदै गएको पाइन्छ । त्यस क्षेत्रका वासिन्दाहरु त्यस बेलाको र अहिले फेरिदै गएको अवस्था लाई जुम्लाको तातोपानीका एक वृद्ध स्थानीयका स्मरण गर्दै भन्छन् “हजुर दुःख धेरै पाइयो सुखका दिन आए, तीन महिना लगाएर नेपालगञ्ज र १५ दिन लगाएर दैलेखको चुप्राबाट चामल र नुन बोक्ने दिन सम्झँदा कुनै दन्ते कथाजस्तै लाग्छ आज । चामल र नुन लिन जाँदा गाउँमा बस्दा कति भेडा चोरिन्थे, जङ्गलमा बस्दा बाघ, भालुले उस्तै सताउँथ्यो । यी सबै कुरा ताजै छन् तर आज सम्झँदा यी सबै आफैलाई पत्याउन गाह्रो हुन्छ ।” यो सबै परिवर्तन राजमार्ग सञ्चालनले भयो ।

राजमार्ग सञ्चालनले शिक्षा, स्वास्थ्य, भाषा, संस्कृति, वन जङ्गलमा थुप्रै परिवर्तन भएको पाइन्छ । शिक्षा र स्वास्थ्यमा सुधार हुदै गएको पाइन्छ । पहिले बोलिने स्थानीय भाषामा धेरै परिवर्तन आएको पाइन्छ । बोलीचाली फेरिएको छ । देउडा र स्थानीय संस्कृतिमा आधुनिकताको प्रभाव बढ्दै गएको पाइन्छ । सबैले प्रायजसो गीतहरू स्थानीय नभई अन्य गीतहरूनै सुन्ने चलन बढेको पाइन्छ । राजमार्ग सञ्चालनपछि वन संरक्षण हुदै गएको अवस्था छ ।

एक स्थानीयका अनुसार “सबै चिज घरको आँगनमै पाइन्छ, पैसा मात्रै चाहियो । पैसा पनि अहिले सजिलै पाइन्छ, जे सामान भए पनि विक्री भइहाल्छ जस्तै दही, स्याउ, सिमी, फापर, च्याउ, जडीबुटी, माछा आदि” । आफूसँग सामान छ भने राजमार्गमा राखेर बस्यो भने विक्री भइहाल्छ । राजमार्गको सञ्चालनपछि जुम्लामा अहिले “एक घर एक बगैँचा” कार्यक्रम लागु भइरहेको पाइन्छ । राजमार्गले कर्णाली बासीलाई आर्थिक रूपमा आत्मनिर्भर बनाउदै गएको र खाद्यान्न

(धान, गहु, मकै, जौ, कागुनो, फापर) आदिको उत्पादन घट्दै गएको पाइन्छ । जडीबुटी, मासी धान, स्याउ, सिमी, ओखर आदिको मूल्य, उत्पादन तथा उत्पादकत्वमा वृद्धि भएको पाइन्छ । पहिले आयात बढी हुन्थ्यो, अहिले निर्यात पनि बढेको छ । स्याउ, सिमी, ओखर, जडीबुटी उत्पादन तथा निर्यातमा वृद्धि हुदै गएको छ । रोजगारीका अवसर र पर्यटनमा पनि वृद्धि हुँदै गएको छ, जसले गर्दा आर्थिक रूपमा आत्मनिर्भरता पनि बढिरहेको छ । राजमार्गको सञ्चालनले त्यस क्षेत्रको जीवनस्तरमा व्यापक परिवर्तन ल्याएको पाइन्छ ।

राज्य तथा निजी क्षेत्रले कर्णालीको पर्यटकीय तथा प्राकृतिक स्रोत साधनको पहिचान गरी त्यसको भरपुर उपयोग गर्ने नीति अख्तियार गर्न आवश्यक छ । कर्णालीमा भोकमरी होइन कि भातमरी मनोवैज्ञानिक अवस्थाको अन्त्य गर्नुपर्दछ । कर्णालीको खाद्यान्न पद्धतिलाई वा चामल मात्रै खाद्य वस्तु हो भन्ने मानसिकतामा व्यापक परिवर्तन आवश्यक छ । कर्णाली राजमार्गले जुम्ला मात्रै नभई समग्र कर्णाली क्षेत्रमा आर्थिक तथा सामाजिक रूपमा थुप्रै प्रभावहरू पारेको अध्ययनको निष्कर्ष छ । कर्णाली राजमार्गले कर्णाली क्षेत्रको सामाजिक, आर्थिक, जीवनस्तरमा व्यापक सुधार गर्ने माध्याम बनेको पाइन्छ । राजमार्गमा भैरहने सवारी दुर्घटनाले कर्णाली राजमार्गलाई मृत्यु मार्ग भनेर कर्णालीमा भनिन्छ । राजमार्गको सञ्चालनपछि अर्गानिक उत्पादनलाई हाइब्रीडले विस्थापित गरेको र मानिसहरू रैथाने वालिहरूको उत्पादनमाभन्दा आयातित वस्तुहरूमा रमाउने उपभोगवादी संस्कृतिमा रमाउदै गएको पाइन्छ ।

राज्यले अब कर्णाली राजमार्गलाई मृत्यु मार्गबाट सडकको स्तर उन्नति गरी रामार्गको मापदण्डअनुसार दोहोरो (डबल) लेनको बनाउन आवश्यक छ । कर्णालीका सबै जिल्लाहरूमा नियमित यातायात सञ्जालले जोड्दै, त्यो क्षेत्रको पर्यटन, जलस्रोत, जडीबुटी, फलफूल आदि क्षेत्रको बजार, स्याउमा राष्ट्र आत्मनिर्भर र कर्णालीको विकास नै राजमार्गले गर्ने निश्चित देखिन्छ । कर्णाली राजमार्गले कर्णाली क्षेत्रको अर्थतन्त्र वा आय आर्जनमा पारेको व्यापक प्रभावलाई अध्ययनगर्दा प्राकृतिक स्रोत साधन भएका कुनै पनि राजमार्गको विकासले त्यो क्षेत्रको अर्थतन्त्रको मेरुदण्डका रूपमा काम गर्ने गरेको पाइन्छ । कर्णाली राजमार्ग त्यस क्षेत्रको पर्यटन, जडीबुटी, स्याउ आदिको प्रवृद्धनका लागि कोसेदुङ्गा सावित भइसकेको छ । कर्णाली राजमार्ग स्वयंमूले कर्णालीको समृद्धिको ढोका खोल्छ, भन्ने कर्णालीबासीको तर्कलाई कर्णाली राजमार्गको विकासले पुष्टि गरेको छ । कर्णालीबासीको कर्णालीलाई सम्बृद्ध र शक्तिशाली कर्णाली बनाउने सपनाको सूत्रपात भैसकेको छ । राजमार्गको अवस्था जति सुधार हुदै गयो त्यतिनै छिटो धेरै कर्णाली क्षेत्रले मुलुकको स्याउ आयातमा कमि ल्याउँदै आन्तरिक कृषि अर्थतन्त्रको व्यापक विस्तार हुने देखिन्छ ।

सन्दर्भ सामग्रीसूची

- अधिकारी, रविन्द्र. (२०७३). *संवृद्ध नेपाल*. काठमाडौं : फाईन प्रिन्ट ।
- गिरी, मधुसूदन. (२०७६). कर्णाली प्रदेशका केही लोपोन्मुख परम्परा. *मान्ममी*. ललितपुर : रूपान्तरण नेपाल ।
- चौलागाउँ, माधव. (२०७६). कर्णालीको विकास र समृद्धिको लागि इतिहासबाट के सिक्ने ?. *मान्ममी*. ललितपुर : रूपान्तरण नेपाल ।
- जिल्ला कृषि विकास कार्यालय, जुम्ला. (कार्तिक २०७३). *वार्षिक कृषि विकास कार्यक्रम तथा तथ्याङ्क एक फलक*. नेपालगंज : जिल्ला कृषि विकास कार्यालय जुम्ला ।

- उपाध्याय, श्रीरामप्रसाद. (२०७५). *नेपालको इतिहास*, काठमाडौं : रत्न पुस्तक प्रकाशन, ।
- गुरुङ, हर्क. (पुनर्मुद्रण जनवरी २०२२). *मैले देखेको नेपाल*. काठमाडौं : हिमाल किताब प्रा.लि. ।
- नेपाल, ज्ञानमणि. (चौथो प्रकाशन, २०७९). *नेपालको महाभारत*. ललितपुर : साभा प्रकाशन. ।
- पाँडे, सरदार भीमबहादुर. (२०७६). *त्यस बखतको नेपाल (भाग एक)*, काठमाडौं : फिनिक्स बुक्स ।
- भण्डारी, नरेश. (२०७२), *सुनखानीमा नुन खोज्ने कर्णालीको कथा, चाँदीको घेरा*, काठमाडौं : काँशिकला फाउन्डेसन ।
- शाही, योगेन्द्र. (२०७६). कर्णाली रेसम मार्ग. *मान्नी*. ललितपुर : रूपान्तरण नेपाल ।
- शाही, हिरेन्द्र बहादुर. (सन् २०१८). *जुम्ला जिल्लामा कर्णाली राजमार्गको सामाजिक आर्थिक प्रभाव: तातोपानी बजारको समाजशास्त्रीय अध्ययन*. अप्रकाशित स्नातकोत्तर तह शोधपत्र, त्रिभुवन विश्वविद्यालय, रत्न राज्य लक्ष्मी क्याम्पस, समाजशास्त्र विभाग ।
- क्षेत्री, नीलकुमार र नन्दबहादुर सिंह. (२०७६). कर्णाली प्रदेशको ऐतिहासिक भूलक: *मान्नी*. ललितपुर : रूपान्तरण नेपाल ।
- Ahmed, F., & Regmi, P. P. (2009). *Study on the transport constraints in Western Nepal (Karnali Highway Transport Corridor)* (Draft final report). World Food Programme & Department for International Development.
- Blaikie, P. M., Cameron, J., & Seddon, D. (1980). *Nepal in crisis: Growth and stagnation at the periphery*. Adroit Publishers.
- Central Bureau of Statistics. (2011). *Nepal living standards survey: Statistical report (Vol. 1)*. National Planning Commission Secretariat, Government of Nepal.
- Jumla exports 21,000 metric tonnes of apples. (2023, September 13). *MyRepublica*. <https://myrepublica.nagariknetwork.com/news/jumla-exports-21-000-metric-tonnes-of-apple/>
- Lay, M. G. (1992). *Ways of the world: A history of the world's roads and of the vehicles that used them*. Primavera Press.
- Ministry of Agriculture and Development. (2010). *District profile (Draft): Jumla*. Government of Nepal.
- National Planning Commission. (2012). *Assessment of the Karnali employment program*. Government of Nepal.
- Road access boosts Karnali's apple trade, quality challenges persist. (2025, September 4). *The Kathmandu Post*. <https://kathmandupost.com/money/2025/09/04/road-access-boosts-karnali-s-apple-trade-quality-challenges-persist>
- Wallerstein, I. (2011). *The modern world-system II: Mercantilism and the consolidation of the European world-economy, 1600–1750* (Vol. 2). University of California Press.