

भारत-चीन सीमेवर रस्तेबांधणीचा वेग वाढवण्याची गरज

गलवान मध्ये मार खाल्ल्यानंतर चिनी सैन्य आता अतिक्रमण केलेल्या स्थानापासून परत जात आहे ,परंतु चिनी कारवाया यापुढे थांबतील अशी अजिबात खात्री नाही. काही महिन्यांनंतर पुन्हा एकदा कुठल्यातरी भागांमध्ये चिनी अतिक्रमण सुरू होईल. म्हणून आपण अश्या अतिक्रमणाला नेहमीच तयार राहायला पाहिजे. याकरता सर्वात महत्वाची आहे की लडाख आणि अरुणाचल प्रदेश या चिनी सीमेवरील भागामध्ये रस्ते मार्गांचा विकास. पुढच्या काही वर्षात आपले रस्ते सगळ्या सीमावर्ती भागात चिनी सीमेपर्यंत पोचायला पाहिजे, ज्यामुळे या भागावर टेहाळणी जास्त चांगल्या पद्धतीने करता येईल आणि अतिक्रमण झाले तर लगेच चिन्यांना तिथेच थांबवता येईल.

तिबेटमध्ये अतिशय उत्कृष्ट रस्ते

सीमारेषेनजीकच्या भागात रस्तेमार्गांचा अपेक्षित विकास न झाल्यामुळे सैन्याला हालचाली करण्यासाठी किंवा सीमेजवळ पोहोचण्यासाठी बराच वेळ लागतो.भारतीय सैन्याला या सीमेपर्यंत पोहोचण्यासाठी १० तासांहून ते ७ दिवस इतकी पायपीट करावी लागते. गेल्या २० वर्षांपासून चीन आपल्याकडील सीमेभागालगतच्या तिबेटमध्ये अतिशय उत्कृष्ट रस्ते, तेलवाहिन्या, गॅसवाहिन्यां, रडार आणि विमानतळ आणि अँडव्हान्स लँडिंग ग्राऊंड तयार केली आहेत. भारत चीन यांच्या दरम्यान युद्धजन्य परिस्थिती निर्माण झाली तर चीनचे सैन्य हे काही तासांत सीमारेषेवर येऊ शकते. चीनची भारतालगतच्या सीमेजवळची रस्तेबांधणी जवळपास पूर्ण झालेली आहे.

चीनने भारताबरोबर सीमारेषेच्या संदर्भात अनेक करार केले आहेत. पण या करारांच्या आड लपून चीनने भारताला गाफिल ठेवले आहे.चीनने भूतान सीमेवर मोठ्या प्रमाणावर रस्ते बांधणी सुरू केली आहे.

भारत चीन सीमेवर रस्ते मार्गांचा विकास केला तर फायदा चीनला?

भारतात मात्र त्याविरुद्ध स्थिती आहे. जर भारत चीन सीमेवर रस्ते मार्गांचा विकास केला तर त्याचा फायदा चीन ला अधिक होईल असे भारताला या आधी वाटत होते. कारगिल युद्धानंतर भारत-चीन सीमारेषेवर रस्तेमार्ग विकासाचा प्रकल्प

गांभीर्याने हाती घेण्यात आला. परंतु यापैकी केवळ ३४ रस्ते प्रकल्प पूर्ण होऊ शकले. आपल्याकडे लालफितीचा कारभार आहे. अनेकदा केंद्र आणि राज्य यांच्यामध्ये समन्वय साधणे अवघड होते.

अनेक प्रकारच्या परवानग्या जरूरी

आपल्या देशात कोणत्याही साधनसंपत्ती विकासाचा प्रकल्प हाती घ्यायचा असेल तर अनेक प्रकारच्या परवानग्या घ्याव्या लागतात. पर्यावरण, जमीन हस्तांतरणापासून १९८० च्या वन्यप्राणी संवर्धन कायद्यानुसारही परवाने घ्यावे लागतात. आपल्याकडे वेगवेगळ्या खात्यांकडून रस्तेविकासाचे काम केले जाते. सेंट्रल पब्लिक वर्क्स डिपार्टमेंटकडून काही रस्त्यांचा विकास केला जातो; तर काही रस्ते संरक्षण मंत्रालयाच्या बॉर्डर रोड ऑर्गनायझेशनकडून बांधले जातात, तर काही रस्त्यांचा विकास हा राज्यांकडून होतो. वेगवेगळ्या खात्यांकडून वेगवेगळ्या यंत्रणांकडून हे काम होत असल्याने त्यावर देखरेख करण्याबाबत आणि ते पूर्णत्वाला कसे न्यायचे, याबाबत प्रश्न निर्माण होतात. ५ वर्षांपासून भारत चीन सीमेलगतच्या १०० किलोमीटर पर्यंतच्या रस्तेनिर्मितीला पर्यावरण विभागाने सरसकट परवानगी दिली आहे. इतर विभागांनीही अशी परवानगी देणे गरजेचे आहे. प्राथमिकता देऊन असे करावे लागेल.तरच रस्ते बांधणीचे उद्दिष्ट गाठता येईल

वर्षातील मोजकेच महिने रस्ते बांधता येतात

आपल्याकडे पर्वतीय भागात उंचावर रस्ते बांधावे लागतात. अत्यंत प्रतिकूल परिस्थितीत हे काम करावे लागते. यामध्ये मनुष्यबळाची कमतरता ही मोठी समस्या आहे. बॉर्डर रोड ऑर्गनायझेशनकडे मनुष्य बळ टिकत नाही आणि त्यांना ते मिळवणे खूप अवघड असते.आता तिथे झार खंडमधुन १५,००० मनुष्यबळ आणले गेले आहे.

भारत चीन सीमा रेषेवरील वातावरण कमालीचे थंड असल्यामुळे ३०-४० फुट बर्फ पडल्यामुळे अनेक महिने या भागात काम होऊ शकत नाही. थोडक्यात अत्यंत विपरीत वातावरणात रस्ते बांधणीचे काम करावे लागते. तसेच भूसंपादन करतानाही अनेक अडथळे येतात. त्यामुळेच आपल्याकडे रस्ते विकासाचे अनेक प्रकल्प पूर्ण

होऊ शकलेले नाहीत.चीन सीमा भागातील साधनसंपत्तीचा विकास हा अॅक्ट ईस्टच्या अंतर्गत हाती घेतले पाहिजे.

या कामात खासगी यंत्रणांना सामावून घेतले पाहिजे. तसेच एकाच संस्थेकडे हे काम देता येईल का याचा विचार केला पाहिजे.

४४ रस्तेमार्गांचा विकास करण्याची घोषणा

भारत आणि चीन यांच्या दरम्यान तीन हजार चारशे ८८ किलोमीटर लांब सीमा आहे. त्यातील १५९७ किलोमीटरची सीमा लडाख मध्ये, ५४५ किलोमीटर ही हिमाचल आणि उत्तराखंड मध्ये, २२० किलोमीटर सिक्कीम मध्ये आणि ११२६किलोमीटर सीमा अरुणाचल प्रदेशात आहे. भारताच्या ११०,००० किलोमीटरच्या जमिनीवर चीन स्वतःची जमीन असल्याचा दावा करत आहे.

आता केंद्र सरकारने भारत चीन सीमेवर सामरिक दृष्ट्या महत्त्वाच्या असणाऱ्या अतिरिक्त ४४ रस्तेमार्गांचा विकास करण्याची घोषणा केली आहे. हे रस्ते मार्ग जम्मू-काश्मीर, उत्तराखंड, हिमाचल प्रदेश, सिक्कीम आणि अरुणाचल प्रदेश या भारत-चीन सीमेलगत असणाऱ्या पाच राज्यांमध्ये बांधले जाणार आहेत. त्यासाठी २१,०४० कोटी रुपये इतका खर्च अपेक्षित आहे. ही रस्ते बांधणी डिसेंबर २०२० पर्यन्त पूर्ण करण्याचे ठरविण्यात आले आहे.

सिक्किम अरुणाचल प्रदेशात रस्त्यांचा विकास

गेल्या काही वर्षात केंद्र सरकारने चीनच्या सीमेलगतच्या ७३ रस्त्यांचे काम हाती घेतले गेले आहे. त्यापैकी २९ रस्ते बीआरओकडून पूर्ण होत आहेत. व्यतिरिक्त ४४ रस्तेमार्गांचे काम हाती घेतले आहे. अरुणाचल प्रदेशालगतची सीमा सर्वाधिक लांब म्हणजेच १ हजार १२६ किलोमीटर इतकी आहे. तिथे साधन संपत्तीचा विकास होणे गरजेचे आहे. आज अरुणाचल प्रदेशात रस्त्यांची घनता अत्यंत कमी आहे.

सिक्किमची राजधानी गंगटोक आणि नत्थुला पास यांना जोडणारा एकच रस्ता मार्ग आहे.पर्यायी मार्गाची गरज आहे.ट्रान्स अरुणाचल प्रदेश हायवे जो एका खोर्यातून दुसऱ्या खोर्यात जातो या ट्रान्स हायवे चे काम हाती घेण्यात आले आहे.२५ डिसेंबरला 2018 ब्रम्हपुत्रेवरिल बोगीबिल दुहेरी पूल राष्ट्राला समर्पित केला गेला. यामुळे सैन्याची हालचाल जास्त वेगाने करता येईल.

जम्मू काश्मिर आणी लडाखमध्ये नविन रस्ते

सध्या लडाखमध्ये फक्त एकच रस्ता येतो, जो जम्मू-श्रीनगर -झोजिला खिंड -द्रास -कारगील मधून लेहला पोहोचतो. हा रस्ता बर्फ पडल्यामुळे सहा महिनेच उघडा असतो.झोजिला खिंडीखाली ९ किलोमीटर मोठ्या भुयाराचे काम हाती घेण्यात आले आहे.त्यामुळे हा रस्ता बारामाही उघडा राहिल.

हिमाचल प्रदेश मधून मनाली- खरदुंगला वरून दुसरा रस्ता लेहमध्ये पोहोचतो ,परंतु तो फक्त पाच ते सहा महिने उघडा असतो .तो सुद्धा आता बारामाही उघडा ठेवण्याकरता काम सुरु झालेले आहे. हा रस्ता निर्माण झाला तर लडाखला जाण्याकरता दोन बारामाही रस्ते मिळतील, जे सामरिक दृष्ट्या अतिशय महत्वाचे असेल.

जम्मू काश्मिरमधील सोनमर्गमध्ये ३.५ किलोमीटर भुयाराचे काम पूर्ण करण्यात आले आहे. जम्मू श्रीनगर हायवेवर एक बोगदा तयार करण्याचे काम सुरु झाले आहे. ४९८ किलोमीटर लांबीचा बिलासपूर- मनाली- लेह हा रेल्वेमार्ग विकसित करण्याचे काम सुरु झाले आहे.

भारताचे प्रत्युत्तर

रस्तेबांधणी, निर्मिती आदी साधनसंपत्ती विकासाची पूर्ण जबाबदारी असणारी एकच यंत्रणा असणे गरजेचे आहे. सैन्याची हालचाल जलद करता यावी म्हणून अरुणाचल प्रदेशातील तवांगपर्यंत रेल्वे मार्ग जोडण्याची योजना आखली आहे. बॉर्डर रोड ऑर्गनायझेशन रस्ते बनवत आहे, पण वेग कमी आहे. त्यामुळे मोठ्या खाजगी कंपनीची मदत घ्यायला हवी. त्याचप्रमाणे नवीन तंत्रज्ञानाचा वापर करून चांगल्या दर्जाचे रस्ते बनवले पाहिजेत. भारताने सीमेकडील आपल्या भागात रस्ते, रेल्वे, विमानतळ आदींच्या पायाभूत सुविधांचे जाळे तयार करायला हवे. गेल्या 5 वर्षांत प्रगती झाली असली तरीही रस्तेबांधणीचा वेग फारच कमी आहे, तो वाढवला पाहिजे. यासाठी वेळ लागेल पण चीनचा वाढता धोका लक्षात घेता ह्या पायाभूत सुविधा लवकरात लवकर बनवल्या पाहिजेत.