नाडा अटोमोबाईल्स एशोसियशन अफ नेपाल
NADA AUTOMOBILES ASSOCIATION OF NEPAL

स्वर्ण उत्सव स्मारिका

NADA ५० स्वर्ण उत्सव

Trust | Mobility | Innovation

GOLDEN JUBILEE SOUVENIR

2032 B.S. - 2083 B.S.

NADA

Teku-12, Kathmandu, Nepal.

014100175 / +977 9851331107

nadaautomobiles@gmail.com

www.nada.org.np

नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ
Federation of Nepalese Chambers of Commerce & Industry
FNCCI

P.O. Box : 269
Shahid Sukra FNCCI Milan Marg
Pachali, Teku, Kathmandu, Nepal
Tel : +977-1-5362061 / 5362218 / 5366889
Fax : + 977-1-5361022 / 5362007
E-mail: fncci@mos.com.np

शुभकामना

नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपालले आफ्नो स्वर्ण उत्सवको अवसरमा स्मारिका प्रकासित गर्न लागेको थाहा पाउँदा मलाई अत्यन्त खुसी लागेको छ । यस गौरवमय अवसरमा महासंघको तर्फबाट नाडा परिवार, सम्पादकीय मण्डल, कार्यसमिति तथा सम्पूर्ण अटोमोवाइल व्यवसायी साथीहरूमा हार्दिक बधाई तथा शुभकामना व्यक्त गर्दछु ।

अटोमोवाइल क्षेत्र नेपालको अर्थतन्त्रको एक मुख्य मेरुदण्ड हो । यस क्षेत्रले देशको राजस्वमा पुऱ्याएको विशिष्ट योगदान, लाखौँको संख्यामा सिर्जना गरेको रोजगारी र नागरिकको गतिशीलतामा ल्याएको रूपान्तरण अतुलनीय छ । पछिल्लो समय प्रविधिको विकास र वातावरण मैत्री यातायाततर्फ भइरहेको रूपान्तरणले यस क्षेत्रमा नयाँ अवसर र चुनौती दुवै थपेको छ । यस्तो अवस्थामा नीतिगत सुधार, बजारका नवीनतम् आयाम र व्यवसायीहरूका साझा समस्यालाई सरकार र सरोकारवाला निकायसम्म पुऱ्याउन यस स्मारिकाले सधैँ प्रखर र विश्वसनीय माध्यमको भूमिका निर्वाह गर्ने विश्वास समेत लिएको छु । राष्ट्रिय अर्थतन्त्रलाई चलायमान बनाउन नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ र नाडा जस्ता वस्तुगत संघहरू निरन्तर सहकार्य र संवादमा छौँ । आगामी दिनमा पनि अटोमोवाइल क्षेत्रको व्यावसायिक हकहित र यस उद्योगको दिगो विकासका लागि हाम्रो सहकार्य थप सुदृढ बन्ने विश्वास मैले लिएको छु ।

अन्त्यमा, यस स्मारिकाले नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रको वर्तमान अवस्था, नीतिगत व्यवस्था र भावी दिशाबारे स्पष्ट र उपयोगी सामग्रीहरू पस्कने नै छ भन्ने अपेक्षा राखेको छु । यस स्मारिकाको निरन्तरता, लोकप्रियता र समग्र नाडा परिवारको उत्तरोत्तर प्रगतिको हार्दिक कामना गर्दछु ।

धन्यवाद ।

मिति : २०८३ जेष्ठ १२ गते मंगलवार

अध्यक्ष
अन्जन श्रेष्ठ

http://www.fncci.org

नेपाल उद्योग परिसंघ

पाँचौ तल्ला, ट्रेड टावर नेपाल, पो.व.नं. २१०५६, काठमाडौं, फोनः +९७७-१-५११११२२, ५११११२३,
फ्याक्सः +९७७-१-५११११२५
E-mail: cni@cnind.org, Website: www.cni.org.np

शुभकामना

नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएसशन अफ नेपाल स्थापनाको स्वर्ण जयन्तीको अवसरमा नाडा परिवारलाई हार्दिक बधाईसहित शुभकामना व्यक्त गर्दछु ।

नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रले पछिल्ला दशकहरूमा उल्लेखनीय विस्तार हासिल गरेको छ । यो क्षेत्र केवल सवारी साधन बिक्रीसँग मात्र सम्बन्धित छैन; यसले वित्तीय सेवा, बीमा, मर्मत तथा सेवा केन्द्र, स्पेयर पार्ट्स, रोजगारी तथा राजस्व योगदानमा समेत प्रत्यक्ष सम्बन्ध राख्छ । अटोमोबाइल क्षेत्रले देशको आर्थिक गतिविधिलाई गति दिन महत्वपूर्ण भूमिका निर्वाह गरेको छ । यो क्षेत्रले प्रत्यक्ष तथा अप्रत्यक्ष रूपमा हजारौं रोजगारी सिर्जना गरेको छ भने सरकारको राजस्व संकलनमा पनि उल्लेखनीय योगदान पुर्‍याउँदै आएको छ । सवारी साधनको उपलब्धताले व्यापार, पर्यटन, कृषि, निर्माण तथा औद्योगिक क्षेत्रको उत्पादकत्व बढाउन सहयोग पुर्‍याएको छ । विशेषगरी दुर्गम क्षेत्रसम्म पहुँच विस्तार भई आर्थिक गतिविधि बढ्न तथा स्थानीय बजारहरूलाई राष्ट्रिय अर्थतन्त्रसँग जोड्न अटोमोबाइल क्षेत्रले महत्वपूर्ण भूमिका निर्वाह गरेको छ ।

सरकार, निजी क्षेत्र एवं सरोकारवालाहरूबीचको सहकार्यबाट आर्थिक रुपान्तरणको साझा लक्ष्य हासिल गर्न सकिन्छ । नाडा अटोमोबाइल्स एसोसिएसन अफ नेपालले अटोमोबाइल क्षेत्रको विकास तथा आर्थिक योगदानलाई संस्थागत रूपमा अघि बढाउँदै आएकोमा बधाई दिन चाहन्छु । साथै स्वर्ण जयन्ती वर्षले आगामी दिनमा अझ सशक्त, आधुनिक र दिगो अटोमोबाइल क्षेत्र निर्माणमा नयाँ प्रेरणा प्रदान गर्ने विश्वास लिएको छु ।

अटोमोवाईल्स क्षेत्रमा स्थापित महत्वपूर्ण कार्यमा एक संगठित संस्थाको रुपमा नाडाको आगामी दिनमा आफ्ना कार्यहरुलाई विगतमा जस्तै सशक्त ढंगले अगाडी बढ्ने विश्वास लिएको छु । पुनः एक पटक नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएसशन अफ नेपाल स्थापनाको ५०औं वर्षको अवसरमा हार्दिक बधाईसहित आगामी दिनमा थप उत्तरोत्तर प्रगतीको शुभकामना व्यक्त गर्दछु । धन्यवाद ।

वीरेन्द्रराज पाण्डे
अध्यक्ष

असार १०, २०८३

Talking Business, Talking Change

नेपाल सरकार

कृषि, वन तथा पर्यावरण मन्त्रालय

वातावरण विभाग

हार्दिक बधाई
तथा
शुभकामना सन्देश

नाडा अटोमोबाइल्स ऐसोसिएशन अफ नेपाल (नाडा) को ५०औं वार्षिक साधारण सभा तथा स्वर्ण उत्सवको अवसरमा नाडा परिवार तथा यस क्षेत्रसँग प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष रुपमा आवद्ध सम्पूर्ण महानुभावहरुमा हार्दिक बधाई तथा शुभकामना व्यक्त गर्दछु। वि.सं २०३२ सालमा स्थापित नेपालको पुरानो मध्यको एक संस्थाको रुपमा नाडाले सवारी साधनको आपूर्ती व्यवस्थापन, नेपालको भन्सार राजस्व संकलन एवं रोजगारी सिर्जनामा पुऱ्याएको योगदान प्रशंसनीय रहेको छ।

वर्तमान समयमा वातावरण संरक्षण र दिगो विकास विश्वव्यापी प्राथमिकताको विषय रहेको छ। दिगो सवारी व्यवस्थापन आजको समयको अपरिहार्य आवश्यकता मात्र नभई आगामी पुस्ताका लागि स्वच्छ वातावरण निर्माण गर्ने आधार समेत हो। दिगो सवारी व्यवस्थापनमा यस गरिमामय संस्थालाई सफलता प्राप्ति होस् भन्ने शुभकामना व्यक्त गर्दछु। साथै स्वच्छ उर्जामा आधारित सवारी साधन आजको आवश्यकता हो र यसको दिगो आपूर्ती व्यवस्थापनमा यस संस्थाको योगदान अझ सुदृढ होस र यस प्रयासले स्वच्छ वातावरण निर्माणमा ठोस योगदान पुऱ्याओस् भन्ने हार्दिक शुभकामना व्यक्त गर्दछु।

नाडाको ५०औं वार्षिक साधारण सभा तथा स्वर्ण उत्सव कार्यक्रमको पूर्ण सफलताको हार्दिक शुभकामना व्यक्त गर्दै संस्थाले आगामी दिनहरूमा पनि दिगो यातायात व्यवस्थापन मार्फत राष्ट्रको आर्थिक तथा वातावरणीय विकासमा अझ प्रभावकारी योगदान पुऱ्याओस् भन्ने शुभेच्छा व्यक्त गर्दछु।

धन्यवाद।

ज्ञानराज सुवेदी
महानिर्देशक
वातावरण विभाग।

शुभकामना सन्देश

- सुरेन्द्रकुमार उप्रेती
अध्यक्ष

सरकारका केही नीतिहरुका कारण अझै पनि माथी उठ्न नसकेको अटोमोवाइल व्यवसाय जेनजी आन्दोलनका क्रममा थप मारमा पर्न गएको थियो। नेपालको हरेक राजनीतिक परिवर्तनमा व्यवसायीहरुले अनाहकमा ठूलो हानी नोक्सानी बेहोर्नु परिरहेको अवस्था छ। देशको लागि शान्ति शुरक्षा र अमन चैनको जति आवश्यकता हुन्छ उति नै उद्यमी व्यवसायीहरुको शुरक्षा पनि राज्यको प्रमुख दायित्व हो भन्ने हाम्रो बुझाई छ, दुई तिहाई बहुमत प्राप्त गरेको सरकारले पनि यो दायित्वलाई गम्भिरतापूर्वक मनन् गर्नेछ भन्ने हाम्रो गहिरो विश्वास रहेको छ।

वर्तमान सरकारलाई विद्यमान चुनौतीहरुलाई अवसरमा बदल्नु पर्ने वाध्यात्मक अवस्था रहेको छ। अझ स्पष्टसंग भनौ यो सरकारलाई छोटो भन्दा छोटो समयमा धेरै भन्दा धेरै कार्य गर्नु पर्ने वाध्यात्मक अवस्था छ। देशको द्रुततर आर्थिक विकासका लागि देशमा व्याप्त भष्ट्राचार र कुशासन ठूलो अवरोधको रुपमा रहँदै आएको थियो। देशको विकासका लागि मुख्य अवरोधका रुपमा देखिएका १०० भन्दा बढी ऐन कानूनहरु अध्यादेश मार्फत संशोधन र परिमार्जन गरिएबाट यो सरकार देशमा व्याप्त भष्ट्राचार र कुशासन हटाउन चाहन्छ भन्ने कुरा स्पष्ट भएको छ। सरकारले हालै ल्याएको १०० बुँदे प्रशासकिय सुधारका कार्यक्रमहरुले देशको अर्थतन्त्रलाई बलियो, गतिशील र व्यावसायिक वातावरण बनाउन सहयोग पुग्ने नेपालको निजी क्षेत्रले ठूलो अपेक्षा समेत राखेको छ।

वर्तमान परिवर्तित परिस्थितिमा सरकारलाई पहिलो पूनर्निर्माणका लागि र दोश्रो विकास निर्माणका लागि ठूलो राजश्वको आवश्यकता रहेको देखिन्छ। निसन्देह, उद्योग व्यवसायको विकास र विस्तार बिना सरकारको राजश्वमा बृद्धि हुन सक्दैन। अहिले पनि सरकारलाई प्राप्त हुने राजश्व मध्ये करिव ८० प्रतिशत राजश्व देशको निजी क्षेत्रबाट प्राप्त हुँदै आएको छ। जसमध्ये नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रबाट सरकारलाई अधिकतम राजश्व प्राप्त हुँदै आएको थियो। तर, सरकारले विभिन्न समयमा ल्याएका नीति नियमहरुका कारण एक दशक अघिको तुलनामा सरकारले नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रबाट प्राप्त गरिरहेको राजश्वको योगदानको प्रतिशत घट्न गएको छ। यदी सरकारले आफ्ना पूर्व नीतिहरुमा परिवर्तन गरी अटोमोवाइल व्यवसाय मैत्री नीति नियमहरु ल्याउने हो भने सरकारले प्राप्त गर्ने राजश्वमा उल्लेखनिय रुपमा बृद्धि हुनेछ। वर्तमान परिस्थितिमा हामी अटोमोवाइल व्यवसायीहरु सरकारसंग सहकार्य गरेर अघि बढ्न समेत तयार छौं।

सरकारले महशुलहरुमा दिएको विभिन्न छुट र सुविधाहरुका कारण नेपालमा विद्युतिय सवारी साधनहरुको आयातमा क्रमश बृद्धि हुँदै गईरहेको छ। यसै कारण नेपाल विद्युतिय सवारी साधनहरुको अधिकतम प्रयोग गर्ने विश्वका प्रमुख राष्ट्रहरु मध्येको एक राष्ट्र हुन पुगेको छ। तर पेट्रोलियम पदार्थहरुबाट चल्ने सवारी साधनहरुको सन्दर्भमा भने सरकारका नीति नियमहरु अझै पनि व्यवसायमैत्री हुन नसकेका कारण यस्ता सवारी साधनहरुको आयातमा अपेक्षित रुपमा बृद्धि हुन नसक्दा त्यसको प्रत्यक्ष असर सरकारको राजश्व संकलनमा परिरहेको सहजै देख्न सकिन्छ। विकास निर्माणका कार्यहरुमा सुस्तता आउँदा र अर्थतन्त्र गतिशिल बन्न नसक्दा त्यसको प्रत्यक्ष असर व्यावसायिक महत्वका सवारी तथा ढुवानीका साधनहरुको व्यवसायमा पर्न गएको छ। नाडाले नेपालको अटोमोवाइल व्यवसायको उत्थान र अटोमोवाइल क्षेत्रबाट हुने राजश्व योगदानमा बृद्धि ल्याउन आवश्यक देखिएका राय सुझावहरु सम्बद्ध मन्त्रालयहरुमा दिँदै आएको छ। तर सरकारले यसतर्फ आवश्यक ध्यान नदिएको हामीले महशुस गर्दै आएका छौं।

अस्थिर महशुल दरले व्यवसायीहरु हतोत्साहित भईरहेको सन्दर्भमा सरकारले महशुल दरहरुमा स्थिरता कायम गरिनु पर्ने देखिन्छ। यसको प्रत्यक्ष प्रभाव नेपालको औद्योगिक विकासमा परेको छ। सरकारले अटोमोवाइल क्षेत्रलाई अहिलेसम्म पनि विदेशबाट अटोमोवाइल बस्तुहरु पैठारीगरी व्यापार व्यवसाय गर्ने बर्गको रुपमा हेर्ने गरेको देखिन्छ। तर वास्तविकता निकै भिन्न रहेको छ। खाशगरी Make in Nepal को अवधारणा अनुसार आयात प्रतिस्थापन तथा रोजगारी सिर्जनालाई मध्यनजर गर्दै देशलाई औद्योगिकीकरणतर्फ अग्रसर गराउन हालका बर्षहरुमा अटोमोवाइल व्यवसायीहरुले चार पाङ्ग्रे तथा दुई पाङ्ग्रे सवारी साधनहरु CKD Plant मार्फत आफ्नो उत्पादन बढाउँदै लगेका छन्। त्यसैगरी नेपालमा अहिले कैयन लुब्रिकेण्ट्स् लगायत टायरट्युव, व्याट्रि र एक्सेसरिजका उद्योगहरु सञ्चालन भईरहेका छन् जसले आन्तरिक माँगको ठूलो हिस्सा समेत ओगटेका छन्। यसरी विगतमा पैठारीमा आधारित रहेको अटोमोवाइल व्यवसाय अहिले क्रमसः उद्योगमा आधारित हुँदै गएको देख्न सकिन्छ।

सरकारले अझै पनि सवारीका साधनहरुलाई विलासी बस्तुहरुको बर्गिकरण राखि सोही अनुरुप उच्च महशुल दर कायम राख्दै आएको छ। यसै कारण हामीले दुई छिमेकी मुलुकका नागरिकहरुको तुलनामा पाँचगुणा भन्दा बढी मूल्यमा त्यही सवारी साधनहरु खरिद गर्नु पर्ने वाध्यता रहेको छ। यसको प्रत्यक्ष असर देशको औद्योगिक लागतमा समेत पर्न गएकोले वर्तमान सरकारले यस विषयमा गम्भिरतापूर्वक पूनर्विचार गर्नु पर्ने देखिन्छ।

विश्व व्यापार संगठनले सन् २०२६ मा नेपाल कम विकसित राष्ट्रहरुको श्रेणीबाट स्तरोन्नती भएर विकाशसील राष्ट्रमा परिणत हुने बताइसकेको छ। २००४ मा विश्व व्यापार संगठनको सदस्य बनेको नेपाल त्यसको २२ बर्ष पछि विकाशसील राष्ट्रमा परिवर्तित हुँदैछ। यसले कम विकसित राष्ट्को रुपमा नेपालले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा पाईरहेको विभिन्न सुविधाहरु समेत गुमाउने भएकोले सरकारले थप आवश्यक तयारी गर्नु पर्ने देखिन्छ।

अन्त्यमा,
यस एशोसिएशनले आफनो स्वर्ण उत्सवको अवशरमा स्मारिका समेत प्रकाशित गर्न लागेको र यस स्मारिकालाई पठनयोग्य र प्रभावकारी बनाउन लेखहरु उपलब्ध गराउनु हुने वातावरण विभागका महानिर्देशक ज्ञानराज सुवेदीज्यू, सडक बोर्ड नेपालका कार्यकारी निर्देशक गणेशवहादुर केशीज्यू,नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अध्यक्ष अञ्जन श्रेष्ठज्यू, नेपाल उद्योग परिसंघका अध्यक्ष वीरेन्द्रराज पाण्डेज्यू, नेपाल चेम्बर अफ कमर्शका अध्यक्ष कमलेशकुमार अग्रवालज्यू, नाडाका निबर्तमान अध्यक्ष करण चौधरी र नाडा केन्द्रीय कार्य समितिका सदस्य दिवाकर मिश्राज्यूलाई एशोसिएशनकातर्फबाट हार्दिक आभार तथा कृतज्ञता व्यक्त गर्न चाहन्छु। त्यसैगरी आफ्नो व्यावसायिक विज्ञापन मार्फत स्मारिका प्रकाशनको लागि आर्थिक सहयोग पुर्‍याई दिनु हुने नाडाका सदस्य फर्म कम्पनीहरुलाई पनि हार्दिक धन्यवाद दिन चाहन्छु।

प्राक्कथन

समृद्धिको पहिलो खुड्किलो यातायात क्षेत्रको विकास

- मिलनबाबु मल्ल
महासचिव

अटोमोवाइल वस्तुहरुलाई सरकारले अझै पनि विलासी वस्तुहरुको वर्गीकरणमा राखी सोहीअनुरुप महसुल लगाउँदै नीतिगत रुपमै हतोत्साहित गर्दै आएको भए पनि वित्तीय क्षेत्रले उपलब्ध गराउँदै आएको सरल र सहुलियतपूर्ण ब्याजदर, प्रतिस्पर्धात्मक बजारका कारण कम्पनीहरुले ग्राहक वर्गलाई आकर्षित गर्न गरेका विभिन्न छुटहरु, विश्वव्यापी बजार अर्थतन्त्रको प्रभावसँगै सवारी साधनहरु प्रयोग गर्ने आधुनिक जीवनशैलीको कारण नेपालमा अटोमोवाइल वस्तुहरुको आयात प्रतिवर्ष क्रमशः बढ्दै गएको हो। र अटोमोवाइल क्षेत्र आज सरकारका लागि राजस्वप्राप्तिको प्रमुख स्रोत बन्दै आएको छ ।

सवारी र सडकको अवस्था

सडक र सवारी-साधन अन्योन्याश्रित रुपले जोडिएका विषय हुन्। यसलाई अझ स्पष्ट गर्ने हो भने यी एक सिक्काका दुई पाटा हुन् भन्न सकिन्छ। वास्तवमा सडकको विस्तारसँगै सवारी-साधनको पनि माग स्वतः बढ्ने भएकोले यस्तो भनिएको हो। नेपालमा प्रथम पञ्चवर्षीय योजनासँगै सडक विस्तारका लागि व्यवस्थित योजना निर्माण हुन थालेको हो। अहिले २०८२ फाल्गुन मसान्तसम्म नेपालमा संघिय सरकार अन्तर्गत ३६१३२ किलोमिटर सडक विस्तार भएको छ भने स्थानिय पूर्वाधार सडक अन्तर्गत ६७९१२ किलोमिटर सडक विस्तार भइसकेको छ। तर, स्थानिय पूर्वाधार अन्तर्गत बनेका अधिकांश सडकहरु मध्ये ४८६६५ किलोमिटर सडक माटे रहेका र ती सडकहरु इन्जिनियरिङ्ग सर्भे बिना नै निर्माण भएका कारण सवारी-साधन सञ्चालनका लागि उपयुक्त छैनन्। यसबाट बजेटको दुरुपयोग हुन पुगेको अवस्था छ र यसलाई तुरुन्त सुधार गर्नुपर्ने टड्कारो आवश्यकता देखिएको छ। नेपालमा यसरी कुल एक लाख किलोमिटर भन्दा बढी सडक निर्माण भए पनि नेपालको कूल क्षेत्रफलको हिसावले यो सानो आकार हो। किनकी नेपाल कै बरावर क्षेत्रफल रहेको बङ्गलादेशमा ३ लाख किलोमिटर भन्दा बढी सडक निर्माण भईसकेको छ भने नेपाल भन्दा आधा सानो रहेको श्रीलङ्कामा समेत ३ लाख किलोमिटर भन्दा बढी सडक निर्माण भईसकेको अवस्था छ।

राजधानीमा सवारी-साधनहरुको संख्या बृद्धि हुँदै गएको भए पनि सोही अनुरुप सडकको विस्तार हुनसकेको छैन। सरकारले सवारी-साधनहरुको संख्यालाई दृष्टिगत गरी वार्षिक न्यूनतमरुपमा यति सडक विस्तार गर्ने भन्ने निश्चित योजना बनाउन जरुरी देखिन्छ। अन्यथा आउँदो केही वर्षमै राजधानीमा ठूलो ट्राफिक समस्या सिर्जना हुनेछ। सरकारले सवारी-साधनहरुमा लगाउँदै आएको सडक मर्मत सुधार शुल्क तथा सवारी-साधन शुल्क मार्फत् उठेको राजस्व रकमलाई मात्र पनि सहरी सडकको विस्तारमा उपयोग गर्ने हो भने सरकारलाई अतिरिक्त व्ययभार वहन गर्नुपर्ने देखिँदैन।

राजस्व र रोजगारी

अटोमोवाइल क्षेत्रले देशको राजस्व तथा रोजगारीको क्षेत्रमा निःसन्देह ठूलो योगदान दिँदै आएको छ। अटोमोवाइल क्षेत्रले देशको कूल भन्सार राजस्वमा २५ प्रतिशतसम्म योगदान पुऱ्याएको छ, भने रोजगारीको क्षेत्रमा पनि करिब १० लाख जनसंख्यालाई रोजगारी उपलब्ध गराएको छ। नेपालमा आउने यातायातका साधनहरुको संख्यालाई दृष्टिगत गर्दा प्रत्यक्ष-अप्रत्यक्ष रुपमा यस क्षेत्रमा वर्षमा झण्डै ५० हजारको संख्यामा रोजगारीको अवसर सिर्जना हुने गरेको देखिन्छ। यस क्षेत्रको रोजगारीमा बढ्दो विदेशी नागरिकहरुको वाहुल्यतालाई नियन्त्रण गर्न सकिएमा देशको बढ्दो श्रम पलायनलाई केही हदसम्म रोक्न सकिन्छ।

यसरी सुधार गर्न सकिन्छ

कुनै पनि सुधार र त्यसको कार्यान्वयनका लागि आवश्यक नीति-नियमहरुको तर्जुमा गर्ने कार्य सरकारको हो। सरकारले उपयुक्त नीति नियमहरुको तर्जुमागरी उपयुक्त व्यावसायिक वातावरण बनाउन सकेमात्र निजी क्षेत्र फस्टाउन र फल्न-फुल्न सक्छ भन्ने कुरामा कुनै सन्देह छैन। विश्वव्यापी अनुभवले पनि यही देखाएको छ। खुल्ला र बजारमुखी अर्थतन्त्रको अवलम्बन गर्दै आएको सरकारले निजी क्षेत्र राज्यको आर्थिक मेरुदन्ड हो भन्ने कुरा सैद्धान्तिक तहमा मात्र नभई व्यावहारिक रुपमै स्वीकार्नु पर्छ। निजी क्षेत्रले पनि अधिकतम रुपमा पारदर्शितालाई अवलम्बन गर्न सकेमा जनविश्वास प्राप्त हुनेमात्र नभई राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा निजी क्षेत्रको भूमिका स्वतः बृद्धि हुने भएकोले यसतर्फ ध्यान दिनु जरुरी छ। निःसन्देह, जति जनविश्वास प्राप्त गर्न सफल हुन्छ, निजी क्षेत्र उति नै बलियो हुँदै जान्छ। डेढ दशक अघिसम्म देशको कूल गार्हस्थ उत्पादनमा उद्योग व्यवसायको योगदान १२/१३ प्रतिशत रहेकोमा अहिलेसम्म पनि त्यही स्थिति रहनुले देशको औद्योगिक विकासको गति कति धीमा छ सो स्पष्ट हुन्छ। यद्यपी नेपालको निजीक्षेत्रले अहिले पनि देशको कूल राजश्व र रोजगारीमा करिव ८१ प्रतिशतको योगदान दिएको छ।

बजार अर्थतन्त्रको अवलम्बन गर्दै विश्व व्यापार संगठन, विम्स्टेक र साफ्टाको सदस्य भएको राष्ट्र नेपालले सवारी-साधनहरुलाई विलाशिताको वस्तुमा वर्गीकरण गरी सोही अनुरुप उच्च महसुल लगाउँदै आएको कारण सवारी-साधनहरु सर्वसाधारण वर्गको पहुँचमा पुग्न सकेको छैन। वास्तवमा सवारी-साधनहरु आफैँ विलाशिताका वस्तु नभई सरकारले ती सवारी साधनहरुमाथी अत्यधिक महसुल लगाएका कारण विलाशिताको वस्तुमा परिणत भएको हो। हाम्रै छिमेकी मुलुक भारत र चीनलाई यसको उदाहरणको रुपमा लिन सकिन्छ।

अतः सवारी-साधनहरुलाई विलासी वस्तुहरुको वर्गीकरणबाट बाहिर नल्याएसम्म सवारी-साधनहरु समाजका सीमित सम्भ्रान्त वर्गका लागि मात्र प्रयोजनको साधन भइरहने छ। जसको सोझो अर्थ हुन्छ, अत्यन्तै सीमित माग र बजार। जसले गर्दा व्यवसायीहरुले आफ्नो व्यवसाय विस्तार गर्न सकेका छैनन्। नेपालमा सवारी-साधनहरुको आयातमा क्रमशः बृद्धि भइरहेको भए पनि वर्तमान विश्वव्यापीकरणलाई मापन गर्दा यो अत्यन्तै धिमा गतिमा भइरहेको देखिन्छ। यसको मूल कारण नै यसमा लाग्दै आएको अत्यधिक महसुल दर हो।

यातायातमा समृद्धि, सबैको चाहना

यातायात क्षेत्र स्वंय नै एउटा गतिशील क्षेत्र हो। किनकी यातायात क्षेत्रको विकासले मात्र अन्य क्षेत्रको विकास हुनसक्छ। यसले समाजलाई गतिशील बनाउछ। नेपालको आर्थिक विकासका प्रमुख आधारहरु जलविद्युत्, पर्यटन र कृषि हो। तर यातायात क्षेत्रको पछ्यौटेपनका कारण यी सम्भाव्य क्षेत्रको समेत विकास हुनसकेको छैन। त्यसैले सरकारले यातायात क्षेत्रको विकासका लागि पर्याप्त स्रोत-साधनहरुको व्यवस्था गर्नुपर्दछ। यसै तथ्यलाई महसुस गरी हाम्रो छिमेकी मुलुक भारत र चीनले यातायात क्षेत्रको विकासका लागि खर्बौं डलर खर्च गर्दै आएका छन्। एसियाली टाइगर मुलुक भनिने दक्षिण कोरिया, ताइवान, सिंगापुर र हङ्कङ्गजस्ता राष्ट्रहरुले विकासको पहिलो चरणमा यातायात क्षेत्रको विकासका लागि पर्याप्त लगानी गरेका कारण ती राष्ट्रहरु आजको अवस्थामा आइपुगेका हुन भन्ने तथ्यलाई बर्तमान सरकारले आत्मसात गर्नेछ भन्ने हाम्रो अपेक्षा रहेको छ ।

NADA Automobiles Association of Nepal

Executive Committee 2026-2028

Mr. Surendra Kumar Uprety
President

Mr. Karan Kr. Chaudhary
I.P. President

Mr. Rajan Babu Shrestha
Advisor

Mr. Ganesh Psd. Bhattarai
Vice-President (Province)

Mr. Bhadra Bhandari
Vice-President (Province)

Mr. Abheek Jyoti
Vice-President

Mr. Vikram Singhania
Vice-President

Mr. Milan Babu Malla
General Secretary

Mr. Megha Raj Poudyal
Secretary

Mr. Pankaj Agrawal
Treasurer

Mr. Nilmani Pathak
Joint Treasurer

Mr. Dilli Ram Acharya
Member (Province)

Mr. Kedar Kr. Agrawal
Member (Province)

Mr. Damodar Psd. Atal
Member (Province)

Mr. Dipendra Koirala
Member (Province)

Mr. Puskar Raj Ojha
Member (Province)

Mr. Anup Kumar Baral
Member

Mr. Toya Nath Khanal
Member

Mr. Dipak Raj Giri
Member

Mr. Dipendra Kr. Mishra
Member

Mr. Diwakar Mishra
Member

Mr. Nabaraj Bhusal
Member

Mr. Navin Kr. Parakh
Member

Mr. Narayan Psd. Paudel
Member

Mr. Prakash Kapuri
Member

Mr. Bikash Joshi
Member

Mr. Bimal Shah
Member

Mr. Dipak Kr. Agrawal
Nominated Member

Mr. Rajesh Psd. Giri
Nominated Member

Mr. Mahesh Pal
Nominated Member

Mr. Mohan K.C.
Invitee Member

© 2026 NADA Automobiles Association of Nepal

अटोमोबील क्षेत्रलाई विकासको रणनीतिक आधारका रूपमा हेर्न जरूरी

– cGhg >]7

कुनै समय नेपालमा निजी सवारी साधन हुनु सम्पन्नता, शक्ति र सामाजिक प्रतिष्ठाको प्रतीक मानिन्थ्यो। गाडी चढ्ने अवसर सीमित वर्गमा मात्र केन्द्रित थियो र अधिकांश नागरिकका लागि यो कल्पनाभन्दा बाहिरको विषय थियो। तर समयसंगै नेपाली समाज, अर्थतन्त्र र जीवनशैलीमा आएको परिवर्तनले सवारी साधनलाई विलासिताको वस्तुबाट दैनिक जीवनको अनिवार्य आवश्यकतामा रूपान्तरण गरिदिएको छ। आज सवारी साधन केवल यात्राको माध्यम होइन, व्यक्तिको उत्पादकत्व, समय व्यवस्थापन, व्यवसाय विस्तार, सेवा पहुंच र जीवनस्तर सुधारसंग प्रत्यक्ष जोडिएको साधन बनेको छ।

यस परिवर्तनको यात्रासंगै नेपालको अटोमोबील क्षेत्र पनि उल्लेखनीय रूपमा विकसित भएको छ। सडक सञ्जालको विस्तार, वित्तीय पहुंचको वृद्धि, प्रविधिको विकास र निजी क्षेत्रको सक्रियताले यो क्षेत्रलाई देशकै सबैभन्दा गतिशील आर्थिक क्षेत्रमध्ये एक बनाएको छ।

आज अटोमोबील क्षेत्र केवल गाडी किनबेचको व्यापार मात्र होइन, रोजगारी सिर्जना, राजस्व संकलन, औद्योगिक विकास र समग्र आर्थिक गतिशीलताको महत्वपूर्ण आधारस्तम्भ भइसकेको छ। विशेषगरी नाडा अटोमावाईल्स एसोसिएसन अफ नेपालको यसमा ठूलो भूमिका छ।

नाडाले हरेक साल आयोजना गर्ने अटो शो ले मुलुकभित्र आर्थिक गतिविधिलाई चलायमान बनाउन ठूलो सहयोग गरेको छ। नेपालमा अटो व्यवसाय कर्तातर्फ जाँदै छ भन्ने कुरालाई समेत अटो शो ले चित्रित गर्दछ। नाडा अटो शो को महत्व अझ धेरै बढेको महशुस गर्न सकिन्छ। यो मेला केवल खरिद विक्रीको फोरम मात्र नभई यस क्षेत्रको प्रवर्द्धनमा आवश्यक नीति निर्माणका लागि समेत मार्ग दर्शन गर्ने प्लाटफर्मको रुपमा स्थापित भैसकेको छ। निजी क्षेत्रले मात्र होइन सरकारी निकायहरुले समेत यसलाई स्थापित गरी सकेका छन्।

अझ भनौ भने नाडाले हरेक वर्ष आयोजना गर्ने नाडा अटो शो नेपालका विविधि कार्यक्रमहरु मध्ये सर्वथा आम जनताले कुरेर बस्ने एउटा अन्तराष्ट्रिय स्तरको कार्यक्रममा पर्दछ। नेपाली मात्र होइन अन्तराष्ट्रिय भेहीकल निर्माता तथा बिक्रेताहरुले समेत नाडा अटो शो लाई आफ्नो नियमित कार्यक्रमको तालीकामा राखेको पाइन्छ। समग्रमा भन्दा सन् १९९८ बाट शुरु भएको **नाडा अटो शो** ले नेपालको अटोमोवाईल्स क्षेत्रमा "प्याराडाइम सिफ्ट" नै गरिदिएको छ।

यातायात क्षेत्रमा निजी क्षेत्रको योगदान करिव ९५ प्रतिशत छ। अटोमोबील क्षेत्रले मुलुकको अर्थतन्त्रमा पुरयाएको योगदान सबैमा प्रष्ट छ। साढे ६३ लाखभन्दा बढी सवारी साधन छन्। रोजगारीमा प्रत्यक्ष/अप्रत्यक्ष १० लाख भन्दा बढी योगदान रहेको पाइन्छ। अटोमोबील क्षेत्रबाट मात्रै १ सय अर्ब भन्दा बढी राजस्व सरकारले उठाउंदै आएको छ। र बैकिङ क्षेत्रको लगानी हिस्सा पनि ठूलो छ। नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्र सरकारलाई सर्वाधिक भंसार राजस्व बुझाउने क्षेत्र पनि हो।

अटोमोवील क्षेत्र विकासको आधार पनि हो। बढी सवारी साधन विकासको द्यौतक पनि। सवारी साधनको उपभोगमा बृद्धि विकासको मापन हो। हाम्रो सन्दर्भमा पछिल्लो पटक चौडा सडकहरुको विस्तारक्रम बढेपनि सडक लगायतका

पूर्वाधारको अवस्था अहिले पनि कमजोर नै छ। सडक पूर्वाधारमा हालैका केही वर्षमा आशातित प्रगति नभए पनि सुधारको महशुस गर्न सकिन्छ।

केही दशक अघिसम्म पनि गाडी आम मानिसहरुमा लक्जरीको विषय थियो। हुनेखाने र धनीमानी वर्गले मात्र गाडी चढ्छन् भन्ने मान्यता थियो तर अहिले यो आम मानिसको आवश्यकता भैसकेको छ। अहिले समय यस्तो आएको छ, सवारी साधनवीना आफ्नो दैनिकी पनि सहज नबन्ने स्थिति बन्दै छ। सरकारले पनि विस्तारै यसलाई अत्यावश्यक वस्तुको रुपमा लिन थालेको आभास हुन थालेको छ।

सवारी साधनहरु देशको आर्थिक, सामाजिक र पूर्वाधार परिवर्तनको अपरिहार्य साधन पनि हो। एक समय थियो, जब नेपालमा सडक सञ्जालको कल्पना मात्र पनि कठिन थियो। राणा शासनकालमा पहिलो मोटरगाडी भित्र्याइंदा सडक नभएकै कारण मानिसहरूले कांधमा बोकेर काठमाडौंसम्म ल्याएको इतिहास पनि हामीसंग छ। आज त्यो दृश्य सुन्दा असाधारण लाग्छ, तर त्यही कठिनाइकै जगले नै नेपालको यातायात क्षेत्रको मजवुद आधार बनाएको थियो भन्दा अत्युक्ति नहोला। जसको फलस्वरुप आज विश्वका ठूला कम्पनीले नयां गाडी सार्वजनिक गरेको केही हप्तामै काठमाडौंका सडकमा ती मोडल चल्न थाल्छन्। यो परिवर्तन, केवल प्रविधिको पहुंच मात्र होइन उपभोक्ता चेतना, बजार विस्तार, निजी क्षेत्रको सक्रियता र देशको आर्थिक गतिशिलताको संकेत पनि गर्दछ।

नेपालको भूगोल जति सुन्दर छ, त्यति नै चुनौतीपूर्ण पनि छ। तराई, पहाड र हिमालको विविधताले सडक निर्माणलाई महंगो, जटिल र समयसाध्य बनाएको छ। यद्यपि कठिनाइका बाबजुद पनि देशभर सडक विस्तार भइरहेको छ। राष्ट्रिय राजमार्गहरूको लम्बाइ वर्षेनि बढ्दै गएको छ। सडकको स्तर जस्तो भएपनि ग्रामीण क्षेत्रसम्म सडक पुगेको छ, र यातायात पहुंच विस्तार भएको छ। यद्यपी सडकको गुणस्तर, नियमित मर्मत र सुरक्षित सञ्चालन अझै पनि चुनौतीपूर्ण छ।

यातायात क्षेत्रको अर्को ठूलो चुनौती भनेको सडक शिक्षा पनि हो। ट्राफिक नियमको पालना, चालक अनुशासन, पैदल यात्रुको सुरक्षा र सार्वजनिक व्यवहारमा सुधार नगरी केवल पूर्वाधार निर्माणले मात्र समस्या समाधान हुंदैन। सडक केवल भौतिक संरचना होइन, यो सामाजिक व्यवहारको प्रतिबिम्ब पनि हो।

नेपाल सरकारले पछिल्ला वर्षहरूमा सडक पूर्वाधार विकासमा ठूलो लगानी गरिरहेको छ। वार्षिक रूपमा हजार किलोमिटरभन्दा बढी सडक कालोपत्रे गर्ने, सयौं पुल निर्माण गर्ने, राजमार्ग विस्तार गर्ने, सुरुङमार्ग र द्रुतमार्ग विकास गर्ने योजनाहरू अघि बढिरहेका छन्। पूर्व-पश्चिम राजमार्गलाई चार लेनमा स्तरोन्नति गर्ने, काठमाडौं-तराईद्रुतमार्ग निर्माण गर्ने, हुलाककी राजमार्ग सम्पन्न गर्ने, मध्यपहाडी लोकमार्ग विस्तार गर्ने लगायतका सडकका ठूला परियोजनाहरू देशको यातायात भविष्यलाई रूपान्तरण गर्ने प्रयास हुन्।

आर्थिक वर्ष २०८३/८४ को बजेटले सडक तथा शहरी पूर्वाधार विकासका लागि २८६ अर्व रुपिया भन्दा बढी विनियोजन गर्दै अधुरा सबै सडक र राजमार्गहरु यथा समयमै पूरा गर्ने प्रतिवद्धता सरकारले जनाएको छ। यसले सरकार पूर्वाधार निर्माणमा कटीबद्ध छ भन्ने संकेत गर्दछ। द्रुततर गतिको सडक पूर्वाधार निर्माणले नेपालको समग्र अटोमोवाइल व्यवसाय पनि गतिशील हुने अपेक्षा गर्न सकिन्छ।

नेपालमा अटोमोवाइलको एसेम्वलिङ्ग उद्योगको पनि शुरुवात भएको छ। दुई चक्के, चारचक्के सवारी साधनको उत्पादन पनि हुन थालीसकेको छ। नेपालमा सवारी साधन उत्पादन प्लान्ट लगाउन इच्छुक कम्पनीहरुलाई आकर्षण गर्नेतर्फ राज्यको नीति हुनुपर्छ। राज्यको एसेम्वलिङ्ग उद्योगलाई प्रवर्द्धन गर्ने नीति निजी क्षेत्रले खोजेको छ।

नेपालमा सवारी साधनको मूल्य निर्धारणमा सरकारी कर नीतिको ठूलो भूमिका छ। भन्सार, अन्तःशुल्क, हरित कर, मूल्य अभिवृद्धि कर, सडक मर्मत शुल्क लगायतका विभिन्न करका कारण सवारी साधनको अन्तिम मूल्य अन्तर्राष्ट्रिय बजारको तुलनामा निकै महंगो हुने गरेको छ। कतिपय अवस्थामा करको भारले नै सवारी साधनको मूल्य छिमेकी भारत र चीनको तुलनामा पांच गुणा बढी पुग्ने अवस्था पनि देखिन्छ। यसले उपभोक्ताको क्रयशक्ति, बजारको प्रतिस्पर्धा र व्यवसायिक वातावरण सबैलाई प्रभावित पारेको छ।

व्यवसायीको दृष्टिकोणबाट हेर्दा, यातायात क्षेत्र अत्यन्त संवेदनशील र प्रतिस्पर्धात्मक क्षेत्र हो। नीति परिवर्तन, कर संरचना, आयात प्रक्रिया, विदेशी मुद्रा व्यवस्थापन र बजार मागमा आउने साना परिवर्तनले पनि यस क्षेत्रलाई ठूलो प्रभाव पार्छ। यद्यपि यो क्षेत्रले लाखौं रोजगारी सिर्जना

गरेको छ, राज्यको राजस्वमा महत्वपूर्ण योगदान दिएको छ र आधुनिक जीवनशैलीलाई सहज बनाएको छ ।

पछिल्ला वर्षहरूमा नेपालले विद्युतीय सवारी साधनलाई प्राथमिकतामा राखेको छ, जुन सकारात्मक परिवर्तन पनि हो । जलविद्युतको सम्भावना, पेट्रोलियम पदार्थको आयात घटाउने आवश्यकता र वातावरणीय प्रदूषण नियन्त्रणका दृष्टिले यो नीति दूरदर्शी छ ।

तर यता आर्थिक वर्ष २०८३/८४ को बजेटले भने विद्युतीय गाडीमा बढाएको करका कारण यसअघि सरकारले विद्युतीय सवारी साधनलाई दिएको प्राथमिकतामा केही आशंका पैदा गरेको छ । नीतिगत स्थिरताको आवाज उठाईरहेको निजी क्षेत्र सरकारले विद्युतीय सवारी साधनमा लिएको नीतिबाट अलि बढी सशंकित हुने अवस्था आएको छ । यसअघिका बजेटमा कर छुट र सहज नीति लागू भएपछि नेपालमा विद्युतीय सवारी साधनको आयात र प्रयोग तीव्र गतिमा बढेको र पेट्रोलियम पदार्थको आयातमा समेत केही कमी आएको थियो । विगतका सरकारले विद्युतीय गाडीलाई प्राथमिकता दिंदा बजारमा इभी गाडीको संख्यामा पनि उल्लेख्य रुपमा वृद्धि भएको सजिलै देख्न सकिन्छ ।

वर्तमान सरकारले आ.व. २०८३/८४ को बजेटमार्फत विद्युतिय सवारी साधनमा लाग्दै आएको अन्तःशुल्क हटाएर स्वच्छ पूर्वाधार लगानी शुल्क लगाउने व्यवस्था गरेको छ । सरकारको वर्तमान कर नीतिले विद्युतिय लगायत इन्धनबाट चल्ने सवारी साधनहरु समेतको मूल्य बढने देखिएको छ । नेपाल विश्व व्यापार संगठनको सदस्य भएको दुई दशक भईसकेको र नेपाल कम विकसित राष्ट्रबाट स्तरोन्नती हुंदै विकाशशील राष्ट्रमा रुपान्तरण हुने तरखरमा रहेका बेला सवारी साधनहरुमा थप कर बृद्धि नहुने अपेक्षा व्यवसायीको थियो । तर त्यसो भएन ।

सरकारले मोटर पिक पावरको आधारमा महलशुल दर कायम राख्दै आएकोमा आर्थिक विधेयकमार्फत कारोवार मूल्यको आधारमा महशुल लगाउने नीति ल्यायो । निजी क्षेत्रले सदैव स्थिर कर नीतिको माग गर्दै आएको र सरकारले पनि खाशगरी विद्युतिय सवारी साधनहरुका सन्दर्भमा प्रवर्द्धनात्मक नीति लिइने बताउदै आएको थियो । तर सरकारले सवारी साधनहरुलाई मूल्यका आधारमा कर निर्धारण गर्ने र अतिरिक्त शीर्षकहरु मार्फत थप महशुल लगाउने निर्णय गरेको देखिन्छ । जसले गर्दा प्राय सवै किसिमका सवारी साधनहरुको मूल्य बढने अनुमान गर्न सकिन्छ ।

सरकारले नेपालको भौगोलिक अवस्थाको कारण विद्युतबाट चल्ने सवारी साधनलाई उत्तिकै प्राथमिकता दिनु पर्ने देखिन्छ । बरु आमसर्वसाधारण जनताले पनि सवारी साधन प्रयोग गर्ने वातावरण बनाउनेतर्फ राज्यको ध्यान जानु पर्छ ।

अर्को चोरी पैठारीको समस्याबाट आन्तरिक उद्योगहरु नराम्ररी प्रभावित छन् । अटो उद्योगपनि यसबाट प्रताडित छ । चोरी पैठारी नियन्त्रण नहुदा सरकारको सबै ऐन कानुन, नीति नियम मानेर व्यवसाय संचालन गर्ने अटोमोबील उद्यमी व्यवसायी दवावमा छन् । चोरी पैठारीबाट बजारमा छ्यापछ्याप्ती आउने गाडीका पार्टसपूर्जा, लुब्रिकेन्टस, व्याटरी, टायरका कारण वास्तविक व्यवसायीहरु व्यवसाय नै धरासायी हुने चिन्तामा छन् । यसले भर्खर नेपालमा उत्पादन प्लान्ट लगाएका अटो उद्योगहरुलाई पनि गम्भीर असर पर्ने देखिन्छ । बढ्दो चोरी पैठारी र गैर कानुनी व्यवसायले सरकारको राजस्वमा पनि प्रत्यक्ष असर पारिरहेको छ । चोरी पैठारी नियन्त्रणतर्फ वर्तमान सरकारको पनि ध्यानाकर्षण गराएका छौं । चोरी पैठारी अविलम्व नियन्त्रण गरौं, देशलाई गैर कानूनी व्यवसायको थलो हुनबाट जोगाऔ भन्ने हाम्रो आग्रह हो ।

नेपालको मोटरगाडी यात्रा एक असाधारण रूपान्तरणको कथा हो । कांधमा बोकेर भित्र्याएको गाडीबाट सुरु भएको नेपालको अटो यात्रा आज विश्व प्रतिस्पर्धासंगै दौडिरहेको छ । यो यात्रामा निजी क्षेत्र, सरकार र उपभोक्ता सबैको उत्तिकै योगदान छ । अबको जिम्मेवारी भनेको यस यात्रालाई अझ बढी सुरक्षित, व्यवस्थित र दिगो बनाउनु नै हो । यातायात क्षेत्र केवल व्यापारमात्र होइन, यो देशको विकासको मेरुदण्ड पनि हो । जब सडक राम्रो बन्छन्, भेहीकल लगायत सबै व्यापार फस्टाउँछ, पर्यटन बढ्छ, सेवा पहुंच सहज हुन्छ र जीवनस्तर माथि जान्छ र अन्ततः देश नै समृद्ध हुन्छ । त्यसैले अटोमोवील क्षेत्रलाई केवल करको स्रोतका रूपमामात्र होइन, विकासको रणनीतिक आधारका रूपमा हेर्न जरुरी छ ।

(लेखक श्री श्रेष्ठ, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अध्यक्ष तथा नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका पूर्व अध्यक्ष हुनुहुन्छ ।)

आर्थिक रुपान्तरणमा उद्योग, पूर्वाधार तथा अटोमोबाइल क्षेत्रको भूमिका

- वीरेन्द्रराज पाण्डे
अध्यक्ष, नेपाल उद्योग परिसंघ

विश्वव्यापी आर्थिक परिवर्तन, प्रविधिको तीव्र विकास, जलवायु परिवर्तनको चुनौतीका बीच नेपालले आफ्नो विकास यात्रालाई नयाँ दिशा दिनुपर्ने आवश्यकता बढ्दो छ। यस सन्दर्भमा उद्योग, व्यापार, भन्सार प्रणाली, सडक पूर्वाधार, यातायात व्यवस्थापन तथा अटोमोबाइल क्षेत्रले देशको आर्थिक गतिशीलता बढाउन महत्वपूर्ण योगदान पुऱ्याइरहेका छन्।

कुनै पनि राष्ट्रको दिगो आर्थिक विकासका लागि निजी क्षेत्रको सक्रिय सहभागिता अपरिहार्य हुन्छ। नेपालमा उद्योग तथा व्यवसायले रोजगारी सिर्जना, राजस्वमा योगदान, उत्पादन वृद्धि तथा निर्यात प्रवर्द्धनमार्फत अर्थतन्त्रमा महत्वपूर्ण योगदान गर्दै आएका छन्। पछिल्ला वर्षहरूमा उत्पादनमूलक उद्योग, सेवा क्षेत्र तथा पूर्वाधार विकासमा निजी क्षेत्रको लगानी बढ्दै गएको छ। लगानीमैत्री वातावरण, नीतिगत स्थायित्व तथा प्रशासनिक प्रक्रियाको सरलीकरण अझै आवश्यक छ। यद्यपी वर्तमान सरकारले यस्ता विषयलाई केन्द्रमा राखेर सुधारका कामहरु अगाडि बढाएको हुँदा सकारात्मक सन्देश पैदा भएको छ।

उद्योग व्यवसाय कुनै पनि अर्थतन्त्रको रक्तसञ्चार प्रणाली हो। नेपालको व्यवसायिक गतिविधिलाई सहज, छिटो र पारदर्शी बनाउन भन्सार प्रणालीको आधुनिकीकरणको ठूलो महत्व हुन्छ। डिजिटल प्रविधिमा आधारित भन्सार प्रक्रिया, एकद्वार प्रणाली, जोखिम व्यवस्थापनलगायतका कामले व्यापार लागत घटाउन र प्रतिस्पर्धात्मकता बढाउन मद्दत गर्दछ। नेपालले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा आफ्नो उपस्थितिलाई बलियो बनाउन निर्यात प्रवर्द्धन, उत्पादन विविधीकरण तथा व्यापार सहजीकरणमा विशेष ध्यान दिनुपर्नेछ। आयातमुखी अर्थतन्त्रलाई उत्पादनमुखी र निर्यातमुखी दिशामा रूपान्तरण गर्ने गरी अगाडि बढ्नुपर्ने आजको आवश्यकता हो।

सडक पूर्वाधार आर्थिक विकासको मेरुदण्ड हो। राम्रो सडक सञ्जालले उत्पादन केन्द्र, बजार तथा उपभोक्तालाई जोड्ने काम गर्दछ। लागत कम गर्न सहयोग गर्दछ। नेपालजस्तो भौगोलिक विविधता भएको मुलुकमा गुणस्तरीय सडक निर्माणले आर्थिक गतिविधि विस्तार मात्र होइन, सामाजिक समावेशिता र क्षेत्रीय सन्तुलनमा समेत योगदान पुऱ्याउँछ। हाल विभिन्न रणनीतिक सडक, द्रुतमार्गको विकास भइरहेका छन्। यस्ता परियोजनाहरू समयमै सम्पन्न हुन सकेमा उद्योग, पर्यटन, कृषि तथा सेवा क्षेत्र सबैलाई प्रत्यक्ष लाभ पुग्नेछ।

सडक विस्तारसँगै यातायात व्यवस्थापनको महत्व पनि उत्तिकै बढेको छ। विशेषगरी काठमाडौं उपत्यकालगायत प्रमुख शहरी क्षेत्रमा बढ्दो सवारी चाप, पार्किङ व्यवस्थापनको अभाव तथा ट्राफिक जामले जीवनस्तरलाई प्रभावित गरिरहेको छ। स्मार्ट ट्राफिक प्रणाली, सार्वजनिक यातायातको सुदृढीकरण, डिजिटल ट्राफिक व्यवस्थापन तथा सडक सुरक्षामा आधारित दीर्घकालीन योजना आवश्यक छ। सुरक्षित, व्यवस्थित र वातावरणमैत्री यातायात प्रणालीले आर्थिक दक्षता बढाउनुका साथै नागरिकको जीवनलाई सहज बनाउँछ।

नेपालको आर्थिक प्रतिस्पर्धात्मकता अभिवृद्धि गर्न रणनीतिक व्यापारिक करिडोर, औद्योगिक क्षेत्र जोड्ने सडक, सीमा नाकासम्म पहुँच विस्तार गर्ने मार्ग तथा शहरी सडक व्यवस्थापनमा विशेष ध्यान दिन आवश्यक छ। पूर्व-पश्चिम राजमार्ग, काठमाडौं-तराई द्रुतमार्ग,

मध्यपहाडी लोकमार्ग लगायतका परियोजनाहरूले भविष्यमा देशको आर्थिक एकीकरण र व्यापार सहजीकरणमा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्नेछन् ।

सडक पूर्वाधारमा गरिएको लगानीले अटोमोबाइल क्षेत्रलाई मात्र होइन, सम्पूर्ण अर्थतन्त्रलाई प्रत्यक्ष लाभ पुऱ्याउँछ । गुणस्तरीय सडक सञ्जालले मालसामान ढुवानीको लागत घटाउने, यात्राको समय कम गर्ने, ग्रामीण तथा दुर्गम क्षेत्रलाई बजारसँग जोड्ने र लगानी आकर्षित गर्ने वातावरण सिर्जना गर्दछ। त्यसैले सडक पूर्वाधार र अटोमोबाइल क्षेत्रलाई परस्पर पूरक क्षेत्रका रूपमा हेरी दीर्घकालीन नीति तथा लगानीलाई प्राथमिकता दिनु आवश्यक छ ।

नेपालको समृद्धि यात्रामा आधुनिक सडक पूर्वाधार, सुरक्षित यातायात प्रणाली र दिगो अटोमोबाइल विकासबीचको समन्वयले नै आर्थिक रूपान्तरणलाई गति दिनेछ । यही सोचका साथ सरकार, निजी क्षेत्र तथा सरोकारवालाहरूबीचको सहकार्यलाई अझ सुदृढ बनाउन आवश्यक छ ।

अटोमोबाइल क्षेत्र: आर्थिक गतिविधिको महत्वपूर्ण चालक

नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रले पछिल्ला दशकहरूमा उल्लेखनीय विस्तार हासिल गरेको छ । यो क्षेत्र केवल सवारी साधन बिक्रीसँग मात्र सम्बन्धित छैन; यसले वित्तीय सेवा, बीमा, मर्मत तथा सेवा केन्द्र, स्पेयर पार्ट्स, रोजगारी तथा राजस्व योगदानमा समेत प्रत्यक्ष सम्बन्ध राख्छ । अटोमोबाइल क्षेत्रले देशको आर्थिक गतिविधिलाई गति दिन महत्वपूर्ण भूमिका निर्वाह गरेको छ । यो क्षेत्रले प्रत्यक्ष तथा अप्रत्यक्ष रूपमा हजारौं रोजगारी सिर्जना गरेको छ भने सरकारको राजस्व संकलनमा पनि उल्लेखनीय योगदान पुऱ्याउँदै आएको छ । भन्सार महसुल, अन्तःशुल्क, मूल्य अभिवृद्धि कर, आयकर तथा अन्य करहरूबाट राज्यको राजस्वमा अटोमोबाइल क्षेत्रको हिस्सा महत्वपूर्ण रहेको छ । अटोमोबाइल व्यवसायसँग सम्बन्धित आयात, बिक्री, सेवा केन्द्र, स्पेयर पार्ट्स, वित्तीय संस्था, बीमा कम्पनी तथा यातायात सेवाहरूले व्यापक आर्थिक गतिविधि सिर्जना गरेका छन् । सवारी साधनको उपलब्धताले व्यापार, पर्यटन, कृषि, निर्माण तथा औद्योगिक क्षेत्रको उत्पादकत्व बढाउन सहयोग पुऱ्याएको छ। विशेषगरी दुर्गम क्षेत्रसम्म पहुँच विस्तार भई आर्थिक गतिविधि बढ्न तथा स्थानीय बजारहरूलाई राष्ट्रिय अर्थतन्त्रसँग जोड्न अटोमोबाइल क्षेत्रले महत्वपूर्ण भूमिका निर्वाह गरेको छ।

विश्व अर्थतन्त्र अहिले हरित विकास र दिगोपनाको दिशामा अघि बढिरहेको छ । नेपालले पनि स्वच्छ ऊर्जा, हरित उद्योग, विद्युतीय यातायात तथा दिगो पूर्वाधारमा लगानी बढाउनुपर्ने आवश्यकता छ । निजी क्षेत्र, सरकार तथा विकास साझेदारबीचको सहकार्यले हरित अर्थतन्त्र निर्माणको आधार तयार गर्न सक्छ । जलविद्युत् उत्पादनमा आधारित स्वच्छ ऊर्जा प्रयोग गर्दै विद्युतीय सवारीको विस्तारले आयातित पेट्रोलियम पदार्थमा निर्भरता घटाउन, वातावरणीय प्रदूषण नियन्त्रण गर्न तथा दीर्घकालीन ऊर्जा सुरक्षामा योगदान पुऱ्याउन सक्छ । नेपालमा उत्पादित स्वच्छ जलविद्युत् ऊर्जाको उपयोगमार्फत विद्युतीय सवारीको विस्तारले हरित अर्थतन्त्र निर्माणमा समेत योगदान पुऱ्याइरहेको छ ।

नेपालको आर्थिक समृद्धिको यात्रामा उद्योग, व्यापार, भन्सार सुधार, सडक पूर्वाधार, यातायात व्यवस्थापन तथा अटोमोबाइल क्षेत्र परस्पर सम्बन्धित र समान रूपमा महत्वपूर्ण छन् । यी क्षेत्रहरूमा सुधार, नवप्रवर्तन र दीर्घकालीन दृष्टिकोण अपनाउन सकेमा नेपालले उच्च आर्थिक वृद्धि, रोजगारी सिर्जना र दिगो विकासको लक्ष्य हासिल गर्न सक्नेछ ।

सरकार, निजी क्षेत्र एवं सरोकारवालाहरूबीचको सहकार्यबाट मात्र आर्थिक रुपान्तरणको साझा लक्ष्य हासिल गर्न सकिन्छ । नाडा अटोमोबाइल्स एसोसिएसन अफ नेपालले अटोमोबाइल क्षेत्रको विकास तथा आर्थिक योगदानलाई संस्थागत रूपमा अघि बढाउँदै आएकोमा बधाई दिन चाहन्छु । साथै स्वर्ण जयन्ती वर्षले आगामी दिनमा अझ सशक्त, आधुनिक र दिगो अटोमोबाइल क्षेत्र निर्माणमा नयाँ प्रेरणा प्रदान गर्ने विश्वास समेत लिएको छु ।

g]kfndf jfo' kb'lif0fsf ;f]t, hf]vd tyf c;/x?

– 1fg/fh ;'j]bL
सहसचिव, नेपाल सरकार

नेपालमा वायु प्रदूषण आज एक प्रमुख वातावरणीय तथा जनस्वास्थ्य चुनौतीका रूपमा देखा परेको छ, जसले शहरीदेखि ग्रामीण क्षेत्रसम्म वायु गुणस्तरमा नकारात्मक प्रभाव पारिरहेको छ । सामान्य अवस्थामा पृथ्वीको वायुमण्डलमा नाइट्रोजन करिब ७८ प्रतिशत, अक्सिजन करिब २१ प्रतिशत र अन्य ग्यासहरू अल्प मात्रामा रहेका हुन्छन् । यीमध्ये अधिकांश ग्यासहरू निष्क्रिय भए पनि मानव स्वास्थ्य र वातावरणका लागि हानिकारक पदार्थहरू वायुमण्डलमा मिसिँदा वायु प्रदूषण उत्पन्न हुन्छ । वायु प्रदूषणका प्रमुख सूचकहरूमध्ये कणजन्य पदार्थ (Particulate Matter) विशेष रूपमा महत्वपूर्ण मानिन्छ, जसलाई आकारका आधारमा $PM_{2.5}$, PM_{10} र TSP गरी वर्गीकरण गरिन्छ । $PM_{2.5}$ भन्नाले २.५ माइक्रोन वा सोभन्दा साना अत्यन्त सूक्ष्म कणहरू जनाउँछ, जुन श्वासप्रश्वासमार्फत फोक्सोमा पुगेर रक्तसञ्चार प्रणालीसम्म प्रवेश गर्न सक्ने भएकाले अत्यन्त हानिकारक मानिन्छ । PM_{10} तुलनात्मक रूपमा ठूला कणहरू हुन्, जसले पनि श्वासप्रश्वाससम्बन्धी समस्या निम्त्याउन सक्छ । विभिन्न अध्ययनहरूले नेपाललाई विश्वका उच्च वायु प्रदूषित देशहरूमध्ये एकका रूपमा उल्लेख गरेका छन्, विशेषगरी काठमाडौँ उपत्यका तथा तराईका सहरहरूमा $PM_{2.5}$ को मात्रा राष्ट्रिय मापदण्डभन्दा धेरै गुणा बढी देखिने गरेको छ ।

नेपालमा वायु प्रदूषणका कारक प्राकृतिक र मानवीय दुवै छन्, यद्यपि अधिकांश अवस्थामा मानवीय गतिविधिले नै वायु प्रदूषित गराएको छ । प्राकृतिक स्रोतहरूमा वन डढेलोबाट निस्कने धुवाँ र खरानी, सुक्खा मौसममा हुरीले उडाउने धूलो र वनस्पतिबाट उत्सर्जन हुने ग्यास पर्दछन् । मानव सिर्जित स्रोतहरूलाई उत्सर्जन हुने स्थानअनुसार घरबाहिरको (बाहय) र घरभित्रको (आन्तरिक) गरी दुई प्रकारमा बाँड्न सकिन्छ । बाहय प्रदूषणका प्रमुख स्रोतमा विभिन्न उद्योगहरूबाट हुने उत्सर्जन, डिजेल र पेट्रोलबाट चल्ने सवारीसाधन, फोहोरमैला तथा कृषिजन्य अवशेष खुला रूपमा जलाउने कार्य, र निर्माणजन्य गतिविधिबाट उड्ने धूलो पर्दछन् । यिनै स्रोतका कारण वायुमण्डलमै रासायनिक प्रतिक्रिया भई ओजोन र द्वितीयक PM 2.5 जस्ता द्वितीयक प्रदूषक [Secondary Pollutants] समेत बन्दछन् ।

घरभित्रको वायु प्रदूषण नेपालको सन्दर्भमा अझ गम्भीर छ । विशेषतः ग्रामीण क्षेत्रमा खाना पकाउन दाउरा, गुइँठा र बालीनालीको अवशेषजस्ता परम्परागत इन्धन प्रयोग गरिन्छ । विश्व स्वास्थ्य सङ्गठनका अनुसार वायु प्रदूषण मानव स्वास्थ्यका लागि सबैभन्दा ठूलो वातावरणीय जोखिममध्ये एक हो, र यसका कारण विश्वभर प्रत्येक वर्ष करिब ६७ लाख मानिसको अकालमा मृत्यु हुने गरेको छ । नेपालको हकमा नेपाल स्वास्थ्य अनुसन्धान परिषद्को प्रतिवेदन अनुसार सन् २०१९ मा मृत्युका कारणमध्ये धूम्रपान र उच्च रक्तचापपछि घरभित्रको वायु प्रदूषण तेस्रो र घरबाहिरको वायु प्रदूषण चौथो स्थानमा रहेको थियो; सोही वर्ष नेपालमा वायु प्रदूषणसम्बन्धी कारणले करिब ४२ हजार मानिसको ज्यान गएको अनुमान छ । मृत्युका मुख्य कारकहरूमा मस्तिष्कघात, मुटुरोग, दीर्घकालीन फोक्सोको रोग, श्वासप्रश्वाससम्बन्धी सङ्क्रमण र फोक्सोको क्यान्सर पर्दछन् । वायु प्रदूषणको असर सबैमा परे पनि बालबालिका, वृद्धवृद्धा र गर्भवती महिलाहरू उच्च जोखिममा रहन्छन् । बालबालिकामा श्वासप्रश्वास प्रणाली विकासको चरणमा हुने भएकाले असर बढी देखिन्छ भने वृद्धवृद्धामा फोक्सो र प्रतिरक्षा प्रणाली कमजोर हुँदा दीर्घरोगको जोखिम बढ्छ । गर्भवती महिलामा यसले उच्च रक्तचाप तथा कम तौल भएका शिशु जन्मिने जस्ता समस्या निम्त्याउन सक्छ । स्वास्थ्य बाहेक, वायु प्रदूषणले दृश्यता घटाउने, कृषि उत्पादकत्वमा कमी ल्याउने र पारिस्थितिक प्रणालीमा क्षति पुऱ्याउने जस्ता वातावरणीय तथा आर्थिक असरसमेत पार्छ । पछिल्ला वर्षहरूमा यसको उच्च स्तरका कारण केही विमानस्थलहरूमा उडान अवरूद्ध भई पर्यटन र अर्थतन्त्रमा समेत प्रत्यक्ष नोक्सानी भएको देखिन्छ ।

नेपालमा वायु प्रदूषणको अवस्था बुझ्न दैनिक (२४ घण्टे औसत) र वार्षिक औसत दुवै महत्त्वपूर्ण मानिन्छन् । मौसमी रूपमा हेर्दा मनसुन सकिएपछि कात्तिकदेखि चैत/वैशाखसम्म PM 2.5 को मात्रा उल्लेख्य रूपमा बढ्ने र मनसुनको समयमा वर्षाले धूलो–कण पखालिने हुनाले घट्ने गर्दछ । स्थानगत रूपमा हेर्दा तराई क्षेत्र र काठमाडौँ उपत्यकामा वार्षिक औसत प्रदूषण उच्च देखिन्छ; तराईमा सीमापारिको प्रदूषण र वायुमण्डलीय प्रतिलोम (Atmospheric inversion) ले समस्या झन् बढाएको छ । वातावरण विभागले देशभर स्थापना गरेका वायु गुणस्तर अनुगमन केन्द्रको तथ्याङ्क तथा भू–उपग्रहबाट प्राप्त नक्शाहरूले प्रदूषणको स्थानिक र मौसमी वितरण देखाउँछन्, जसले नीति निर्माणका लागि वैज्ञानिक आधार प्रदान गर्दछ ।

वायु प्रदूषण केवल मानव स्वास्थ्य र वातावरणीय गुणस्तरसँग मात्र सम्बन्धित समस्या नभई जलवायु परिवर्तनसँग पनि प्रत्यक्ष रूपमा जोडिएको विषय हो । जीवाश्म इन्धनको प्रयोग, औद्योगिक प्रक्रिया र जैविक पदार्थ दहनबाट हरितगृह ग्यास (GHGs) र हानिकारक वायु प्रदूषक दुवै सँगै उत्सर्जन हुन्छन् । धेरै वायु प्रदूषक आफैँ हरितगृह ग्यास पनि हुन्; उदाहरणका लागि Black Carbon ले विश्वव्यापी तापमान वृद्धिमा योगदान गर्नुका साथै मानव स्वास्थ्यमा गम्भीर असर पार्दछ । नेपालको हिमाली क्षेत्रमा यस्तो कालो कार्बन हिउँ र हिमनदीमा थुप्रिँदा हिउँ चाँडो पग्लने र हिमनदी जोखिम बढ्ने देखिएको छ । मिथेन, black कार्बन र Ground level ओजोनजस्ता छोटो अवधिका जलवायु प्रदूषक (SLCPs) ले छोटो समयमै बढी तापमान बढाउने हुनाले यी दुई समस्यालाई एकीकृत दृष्टिकोणबाट सम्बोधन गर्दा समाधान बढी प्रभावकारी हुन्छ ।

वायु प्रदूषण न्यूनीकरण सरकारको मात्र जिम्मेवारी नभई नागरिक, परिवार र समुदायको सामूहिक सचेत व्यवहारबाट सम्भव हुन्छ । व्यक्तिगत स्तरमा छोटो दूरीका लागि पैदल हिँड्ने वा साइकल प्रयोग गर्ने, सार्वजनिक यातायातलाई प्राथमिकता दिने तथा निजी सवारी साधनको प्रयोग घटाउने जस्ता अभ्यास प्रभावकारी हुन्छन् । नयाँ सवारी खरिद गर्दा विद्युतीय सवारीलाई प्राथमिकता दिनु उपयुक्त हुन्छ । घरायसी क्षेत्रमा एलपी ग्यास वा विद्युतीय चुलोको प्रयोग बढाउने, पर्याप्त भेन्टिलेसनको व्यवस्था गर्ने, सवारी साधनको नियमित मर्मतसम्भार गर्ने तथा फोहोर र कृषिजन्य अवशेष खुला रूपमा नजलाई वैकल्पिक व्यवस्थापन गर्ने बानी आवश्यक छ । उद्योगहरूमा साइक्लोन, मल्टि–साइक्लोन तथा वेट स्क्रबर जस्ता प्रदूषण नियन्त्रण उपकरणको प्रयोगले कण र ग्यासीय प्रदूषण घटाउन मद्दत गर्छ । साथै, ऊर्जा अडिटमार्फत ऊर्जा दक्षता सुधार गर्दा समग्र उत्सर्जन अझ घटाउन सकिन्छ । सरकारी तहमा वातावरण विभागमार्फत वायु गुणस्तर अनुगमन केन्द्रहरूको विस्तार, औद्योगिक प्रतिष्ठानहरूको नियमित निगरानी तथा वायु गुणस्तर व्यवस्थापन योजनाहरू कार्यान्वयन भइरहेका छन् । यी सबै प्रयासलाई प्रभावकारी बनाउन सरकार, निजी क्षेत्र र समुदायबीचको सहकार्य अपरिहार्य छ ।

नेपालको संविधानको धारा ३० ले प्रत्येक नागरिकलाई स्वच्छ र स्वस्थ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकलाई मौलिक हकका रूपमा स्थापित गरी प्रदूषकबाट क्षतिपूर्ति पाउने हकको समेत व्यवस्था गरेको छ । वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६ र वातावरण संरक्षण नियमावली, २०७७ ले वातावरणीय अध्ययन प्रतिवेदन स्वीकृत नगराई प्रस्ताव कार्यान्वयन गर्न नपाइने, मापदण्ड निर्धारण तथा जरिवाना र क्षतिपूर्तिको व्यवस्था गरेका छन् । त्यसैगरी औद्योगिक व्यवसाय ऐन, २०७६, सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९, फोहोरमैला व्यवस्थापन ऐन, २०६८ र स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन, २०७४ ले उद्योग, सवारी र फोहोरबाट हुने प्रदूषण नियन्त्रण तथा स्थानीय तहको जिम्मेवारी तोकेका छन् । राष्ट्रिय वातावरण नीति, २०७६ र राष्ट्रिय जलवायु परिवर्तन नीति, २०७६ ले प्रदूषण रोकथाम, न्यून कार्बन उत्सर्जन र हरित अर्थतन्त्रको प्रवर्धनलाई जोड दिएका छन् । यी कानून र नीतिको प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि विभिन्न तह र निकायबीचको नीतिगत समन्वय अत्यावश्यक छ ।

नेपालमा वायु प्रदूषण नियन्त्रणलाई प्रभावकारी बनाउन दीर्घकालीन, एकीकृत र बहुपक्षीय रणनीति अनिवार्य छ । यसको समाधानका लागि स्वच्छ तथा नवीकरणीय ऊर्जाको प्रवर्द्धन, विद्युतीय सार्वजनिक यातायातको विस्तार, उद्योगहरूमा प्रदूषण नियन्त्रण प्रविधिको अनिवार्य प्रयोग, वायु गुणस्तर अनुगमन केन्द्रहरूको सुदृढीकरण तथा राष्ट्रिय मापदण्डहरूको कडाइका साथ कार्यान्वयन आवश्यक छ । साथै, सीमापार प्रदूषण व्यवस्थापनका लागि क्षेत्रीय सहकार्य विस्तार, जलवायु परिवर्तनसँगको एकीकृत दृष्टिकोण, र आम नागरिकमा व्यवहार परिवर्तनसम्बन्धी जनचेतना अभिवृद्धि गर्नुपर्छ । वैज्ञानिक तथ्याङ्कमा आधारित नीति निर्माण र सरकार, निजी क्षेत्र तथा नागरिक समाजबीचको समन्वित प्रयासमार्फत मात्र नेपालमा स्वच्छ र दिगो वायु गुणस्तर सुनिश्चित गर्न सकिन्छ ।

दिगो सडक मर्मत संभारको आधारः सडक बोर्ड नेपाल

– u0f]z axfb'/ s];L=
कार्यकारी निर्देशक,
सडक बोर्ड नेपाल

"सडक" नेपालको सबैभन्दा प्रमुख पूर्वाधार सम्पत्ति हो । यो राष्ट्रको आर्थिक, सामाजिक तथा भौतिक विकासको आधार स्तम्भ हो । सडक नराम्रो हुनुको परिणाम उपभोग्य वस्तुको मूल्यबृद्धि, महंगो यातायात खर्च आदिको असर उपभोक्ताले भोग्नु पर्ने अवस्था हुन्छ । सडक राम्रो हुँदा स्वास्थ्य, शिक्षा, सरकारी सेवा तथा बजार केन्द्रमा जनताको पहुँचमा बृद्धि भई गरिवी निवारणमा टेवा पुग्न जान्छ । विश्वभरको अनुभवको आधारमा सडक मर्मत संभार गरिएको प्रत्येक रू. एक खर्चले सवारी साधन खर्चमा रू. दुई देखि रू. तीन बचाउछ भन्ने तथ्य स्थापित छ । सडक विग्रदै जाँदा सडकको जीवनकालमा लाग्ने खर्च भन्दा तीन- चार गुणा महंगो पुर्नस्थापना कार्य गर्नु पर्ने हुन जान्छ । सडक मर्मत संभारको लागि दिनानुदिन बढ्दै गएको वित्तिय श्रोतको माग र सरकारी क्षेत्रबाट विनियोजन हुने रकम बीचको फरक, सडक मर्मत संभार तर्फ इच्छाशक्तिको कमी र सम्बन्धित निकायहरूको व्यवस्थापन प्रणालीमा समय सापेक्ष सुधारको कमी मुख्य चुनौती रहे भएबाट उक्त चुनौतीलाई आत्मासाथ गरी सरकारी–निजी सहकार्यमा आधारित सुधारको संरचना, नयाँ विकसित प्रकृयाहरू र अन्य मुलुकहरूले प्राप्त गरेको अनुभवको आधारमा सडक बोर्ड ऐन, २०५८ अन्तर्गत सडक बोर्ड नेपालको गठन भएको हो । सडक पूर्वाधार नै विकास र समृद्धिको सम्वाहक भएको हुँदा यसको योजनाबद्ध एवं प्रभावकारी मर्मत संभारले ठूलो महत्व राख्दछ । समयमा गरेको साधारण मर्मतले महंगा ठूला मर्मत संभारको आवश्यकतालाई पछाडी धकेल्न सकिने हुँदा सडक मर्मत संभार कार्यलाई उच्च महत्व दिनु पर्दछ । मूलुकको ठूलो धनराशी लगानी गरी निर्माण गरिएका सडक सम्पत्तिको योजनाबद्ध र प्रभावकारी ढंगबाट मर्मत संभार र संरक्षण गर्ने गराउने तथा सडक मर्मत संभारको लागि आवश्यक श्रोतको व्यवस्थापन गर्न गहन दायित्व बोकेको सडक बोर्ड ऐन, २०५८ वमोजिम स्थापित सडक बोर्ड नेपाल एक स्वायत्त संस्था हो ।

दिगो सडक मर्मत संभारको कोष स्थापित गरी योजनाबद्ध रूपमा सडकको मर्मत संभार गर्न र कम मूल्यमा अभिछिन्न सुविधाजनक र सुरक्षित सडक यातायांत प्रदान गर्न सडक बोर्ड नेपाल क्रियाशिल छ । सडक मर्मत संभारको लागि "प्रयोगकर्ताले तिर्ने" तथा "सेवाको लागि दस्तुर " सिद्धान्तको आधारमा एक स्थायी कोष निर्माण गरी सडक सम्पत्तिको जगेर्ना गर्न, सडक मर्मत संभार गराउन, सडक मर्मत संभार गर्दा लाग्ने खर्चमा न्यूनीकरण गर्न, सार्वजनिक सडकहरूको सेवा क्षमतामा सुधार गरी प्रयोगकर्ताको सवारी संचालन खर्च कटौती गर्न, तथा सडक मर्मत संभारलाई पारदर्शी एवं प्रभावकारी बनाउने उद्देश्यले जारी गरिएको सडक बोर्ड ऐन, २०५८ कार्यान्वयनमा रहेको छ । सडक मर्मत संभारको लागि आवश्यक पर्ने खर्च सडक प्रयोगकर्ताहरूबाट क्रमशः दस्तुर उठाई प्रयोगकर्ताहरूलाई स्तरीय सुविधा उपलब्ध गराउन श्रोत परिचालन तथा व्यवस्थापन यसै ऐन मार्फत गरिदै आएको छ । सडक प्रयोगकर्ताबाटै सडक मर्मत संभारका लागि दस्तुर सङ्कलन गरी आत्मनिर्भर बनाउदै लैजाने नीति यस बोर्डले लिएको छ । यस बोर्डले कुल यातायात खर्च घटाई आर्थिक विकास तथा गरिवी निवारण गर्ने प्रमुख उद्देश्य राखेको छ ।

सडक मर्मत संभारको लागि वित्तिय श्रोत व्यवस्था गर्ने सन्दर्भमा सडक बोर्ड ऐन, २०५८ ले सडक प्रयोगकर्ताहरूबाट सडक उपभोग गरे वापतको दस्तुर, सवारी साधनमा प्रयोग हुने इन्धनमा लगाइएको दस्तुर सवारी दर्ता प्रमाणपत्रमा लगाइएको दस्तुर बोर्डले उठाउने व्यवस्था गरेको छ । राष्ट्रिय राजमार्गहरू निर्माण सम्पन्न भए पश्चात मर्मत संभारको खर्च व्यवस्थापनको लागि सोही सडकमा चल्ने सवारी साधनहरूमा संभार दस्तुर लगाई श्रोत परिचालन गरिने अवधारणालाई संभावना र व्यवहारिकताको आधार क्रमिक रूपमा लागु गरी आधुनिक स्वचालित प्रणालीको माध्यम अवलंवन गरी व्यवस्थित गर्न बोर्ड क्रियाशिल रहेको छ । सडक उपभोगकर्ताहरू प्रत्यक्ष सडक उपभोग दस्तुर वा

अप्रत्यक्ष कर तिरेर सडक मर्मत संभार कार्यमा सहभागी हुने गर्दछन् । यसको संरचनामा विभिन्न क्षेत्रबाट प्रतिनिधिमूलक सहभागिता हुने हुँदा संरचना प्रति उत्तरदायी नतिजामूलक एवं पारदर्शी बनाउने तर्फ बोर्ड प्रयासरत रहेको छ ।

परम्परागत रूपमा उठाउदै आएको सडक उपभोग दस्तुर सङ्कलनलाई व्यवस्थित गर्न स्वचालित प्रणाली आत्मसात गरि क्रमिक रूपमा लागु गर्दै जानु पर्नेछ ।

यस बोर्डको कार्य क्षेत्रभित्र पर्ने सडकहरूको दिगो मर्मत संभारको लागि श्रोत व्यवस्थापन गरी विभिन्न निकायहरूलाई रकम उपलब्ध गराउदै आइरहेको छ । बोर्डको कोषमा प्राप्त रकमको उपयोगिता सम्बन्धि कानूनी व्यवस्था अनुसार देशभरका सामरिक महत्वका रणनीतिक सडकहरूको मर्मत संभार गर्न सडक विभाग र अन्तर्गतका कार्यालयहरू तथा स्थानीय सडक मर्मत संभार तर्फ स्थानीय तह अन्तर्गत नगरपालिका (महा / उप) र गाउँपालिकाहरू मार्फत सडक मर्मत संभारको कार्य गराउदै आइरहेको छ ।

सडक बोर्डको क्षेत्राधिकारभित्र पर्ने सडक सम्पत्तिको संरक्षण गर्न विशिष्टकृत योजनाबद्ध सडक मर्मत संभार प्रणालीको विकास गरिएको छ । सडक सम्पत्तिहरूको संरक्षण र मर्मत संभारलाई प्रभावकारी बनाउन सडक सम्पत्ति व्यवस्थापन तथा संभार प्रणाली RAMS (Roads Asset Management System) को अवधारणा अवलम्बन गर्दै बोर्ड अगाडी दिशा तर्फ उन्मुख छ । सडक मर्मत संभारका लागि गुणस्तर र कार्यसम्पादनमा आधारित (PBMC) मर्मत संभार लगायतका प्रभावकारी पद्धतिहरू परीक्षणको रूपमा लागु गर्न विलम्ब गर्न नहुने बोर्डले मान्यता राखेको छ ।

सडक पूर्वाधारको मर्मत संभार कार्यलाई नियमित तथा व्यवस्थित गर्न सडक बोर्डको क्षमता विस्तार हुन पनि उत्तिकै जरूरी छ । सवारी साधनको एक्सल भार अनुसार सडकमा हुने क्षति चौथो विजाङ्कले बढ्ने गर्दछ । त्यसैले निर्मित सडकको दिगो व्यवस्थापन गर्न उच्च भारवाहन क्षमताको सवारी साधनको नियमनको लागि हेभि सवारी व्यवस्थापन नीतिलाई तत्काल लागु गर्नु आवश्यक देखिएको हुँदा यस दिशा तर्फ समेत सडक बोर्ड सचेत रहेको छ ।

नेपालको संविधान, २०७२ जारी भई लागु भए पश्चात संघिय सरकारले उठाउदै आएको सवारी दर्ता प्रमाणपत्रमा लगाएको दस्तुर उठाउने जिम्मेवारी प्रदेश सरकारको मातहतमा गएको अवस्था छ । सडक मर्मत संभारको लागि माग र आपूर्ति बीच विगत बर्ष देखि नै फरक देखिदै आएको अवस्थामा हाल मूख्य श्रोतको रूपमा रहेको सवारी दर्ता वापतको दस्तुरको क्षेत्राधिकार प्रदेश सरकारमा जाँदा सडक मर्मत संभारको लागि आवश्यक आर्थिक श्रोत अझै अपर्याप्त हुने निश्चित छ । त्यसैले सडक मर्मत संभारको लागि आवश्यक श्रोतको व्यवस्थापन गरी सडक सम्पत्ति जगेर्ना गर्न आर्थिक श्रोतको सुदृणीकरण गर्ने हेतु श्रोतको दायरालाई अझ फराकिलो बनाउन जरूरी देखिएको छ । परम्परागत रूपमा उठाउदै आएको सडक उपभोग दस्तुर सङ्कलनलाई व्यवस्थित गर्न स्वचालित प्रणालीलाई आत्मसात गरि क्रमिक रूपमा लागु गर्दै जान आवश्यक भईसकेको छ ।

सडक मर्मत संभार कार्यलाई अझ व्यवस्थित एवं प्रभावकारी बनाउन सडक सम्बन्धी निकायहरूको क्षमता अभिबृद्धि गर्नमा जोड दिनु जरूरी भईसकेको छ । अझ बोर्डको कोषबाट खर्च हुने रकमको हिस्सा मध्ये सत्तरी प्रतिशत हिस्सा राष्ट्रिय राजमार्ग तथा सहायक राजमार्गको मर्मत संभार गर्न सडक विभागले ओगटेको हुनाले अझ सडक विभाग र मातहतका निकायहरूको क्षमता अभिबृद्धि गर्नु पनि उत्तिकै जरूरी छ । यसबाट प्रभावकारी सडक मर्मत संभार कार्य अपेक्षित नतिजा हासिल गर्न सकिनेछ । बोर्डबाट सडक मर्मत संभार कार्यको लागि उपलब्ध गराइएको रकम खर्चको प्रभावकारीता सम्बन्धमा अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्न बोर्डले आन्तरिक एवं बाहय श्रोत मार्फत गर्ने गरिएको छ । यसै सन्दर्भमा बोर्डले सडक मर्मत संभार कार्यलाई थप प्रभावकारी बनाउन सडक सम्बन्धी निकायद्वारा सम्पादन गरिएका कार्यको राष्ट्रिय शर्तकता केन्द्र मार्फत प्राविधिक परीक्षण गराउदै आइरहेको छ ।

अन्त्यमा, ठूलो धनराशी खर्च गरी निर्माण गरिएका सडक सम्पत्तिको नियमित रूपमा प्रभावकारी मर्मत संभार एवं संरक्षण मार्फत मात्र सडक यातायातलाई भरपर्दो, सुरक्षित, सुविधायुक्त र दिगो बनाउन सकिनुका साथै यातायात संचालन लागतमा न्यूनीकरण गर्न सकिन्छ । सडक बोर्ड नेपालले सडक मर्मत संभारका लागि दिगो श्रोत व्यवस्थापन गर्न महत्वपूर्ण भूमिका निर्वाह गरिरहेको छ । आगामी दिनमा सडक दस्तुरको माध्यमबाट सडक मर्मत संभारको लागि श्रोत व्यवस्थापन गरी सडक संजाललाई व्यवस्थित र गुणस्तरीय बनाउने तर्फ सडक बोर्ड नेपाल क्रियाशिल रहिरहने छ ।

g]kfndf ;jf/L ;fwg tyf kf6khf{Jofkf/ M ljutb]v jt{dfg;Dd

– sdn]z s'df/ cu|jfn

अध्यक्ष

नेपाल चेम्बर अफ कमर्स

नेपालको आर्थिक, सामाजिक तथा पूर्वाधार विकाससँग सवारी साधन तथा पाटपुर्जा व्यापारको सम्बन्ध अत्यन्त गहिरो छ । कुनै समय सीमित वर्गको विलासिताको साधन मानिएको यातायात प्रणाली आज आर्थिक गतिविधि, पर्यटन, उद्योग, कृषि, शिक्षा, स्वास्थ्य, आपूर्ति प्रणाली र राष्ट्रिय एकताको आधारभूत माध्यम बनेको छ । सवारी साधन र त्यससँग सम्बन्धित पाटपुर्जा व्यापारले केवल व्यवसाय मात्र होइन, लाखौँ मानिसको रोजगारी, राजस्व संकलन, प्रविधि हस्तान्तरण र राष्ट्रिय अर्थतन्त्रको गतिशीलतामा महत्वपूर्ण योगदान पुर्‍याइरहेको छ ।

नेपालमा सवारी साधन व्यापारको इतिहास हेर्दा यसले राजनीतिक परिवर्तन, आर्थिक उदारीकरण, अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार नीति, भौगोलिक चुनौती, ऊर्जा संकट, वातावरणीय बहस तथा प्रविधिगत परिवर्तनसँगै निरन्तर रूपान्तरण हुँदै आएको देखिन्छ । यस यात्रामा निजी क्षेत्रका छाता संगठनहरू, विशेष गरी नेपाल चेम्बर अफ कमर्स र नाडा अटोमोबाइल्स एसोसिएसन अफ नेपालले नीति निर्माण, व्यवसायिक संरक्षण, उपभोक्ता अधिकार, पूर्वाधार विकास तथा उद्योगमैत्री वातावरण निर्माणमा उल्लेखनीय भूमिका निर्वाह गरेका छन् ।

प्रारम्भिक चरण : सीमित यातायातदेखि व्यापारिक विस्तारसम्म

नेपालमा मोटर सवारीको औपचारिक प्रवेश राणा शासनकालको अन्त्यतिरबाट सुरू भएको मानिन्छ । प्रारम्भिक समयमा सवारी साधन सरकारी उच्च पदाधिकारी, दरबार र केही सीमित व्यापारिक घरानामा मात्र केन्द्रित थिए । सडक सञ्जाल अत्यन्त कमजोर थियो । काठमाडौं उपत्यका बाहिर सवारी सञ्चालन कल्पनाभन्दा बाहिरको विषय मानिन्थ्यो । वि.सं. २००७ सालपछि प्रजातन्त्रको आगमन र क्रमशः सडक विस्तारसँगै सवारी साधनको प्रयोग विस्तार हुन थाल्यो । भारतसँगको खुला सीमा, विदेशी सहायता तथा विकास परियोजनाका कारण ट्रक, बस तथा जीपको आयात बढ्दै गयो । त्यतिबेला पाटपुर्जा व्यापार असंगठित थियो । अधिकांश सामग्री भारतबाट अनौपचारिक रूपमा आउने गर्थे । गुणस्तर मापन, कर संरचना, सेवा प्रणाली तथा उपभोक्ता सुरक्षाको स्पष्ट व्यवस्था थिएन ।

त्यसो त वि.सं. २००७ सालमा स्थापना भएको नेपाल चेम्बर अफ कमर्स निजी क्षेको नेपालकै पहिलो प्रतिनिधिमुलक संस्था हो । यसले त्यस समयदेखी नै वस्तु तथा सेवा व्यापारसँग सम्बन्धित विषयहरूमा निजी क्षेत्रको प्रतिनिधित्व गर्दै पैरवी तथा सहजीकरण कार्य गर्दै आएको छ । नेपालका व्यवसायीहरूलाई संगठित गर्ने उद्देश्यले नेपाल चेम्बर अफ कमर्सले निजी क्षेत्रको आवाजलाई संस्थागत रूपमा उठाउने गर्दै आएको छ । चेम्बरले व्यापारिक नीतिमा स्थायित्व, कर संरचनाको सुधार, आयात प्रक्रियाको सहजता तथा व्यवसायिक अधिकारका विषयमा सरकारसँग निरन्तर संवादको अभ्यास गर्दै आईरहेको छ ।

आर्थिक उदारीकरण र अटोमोबाइल बजारको विस्तार

वि.सं. २०४६ सालपछि बहुदलीय व्यवस्थाको पुनःस्थापनासँगै नेपालले खुला बजार अर्थतन्त्र र आर्थिक उदारीकरणको नीति अवलम्बन गर्‍यो । यसले अटोमोबाइल क्षेत्रमा ठूलो परिवर्तन ल्यायो । विभिन्न अन्तर्राष्ट्रिय ब्रान्डहरू नेपाल भित्रिन थाले । जापानी, भारतीय, कोरियन, युरोपियन तथा पछिल्लो समय चिनियाँ सवारी साधनले नेपाली बजारमा प्रतिस्पर्धा बढाए ।

यस अवधिमा निजी बैंकिङ प्रणालीको विस्तार, किस्ता प्रणाली, शहरीकरण तथा मध्यम वर्गको वृद्धि सवारी बजार विस्तारका प्रमुख कारण बने । मोटरसाइकल नेपाली युवाको

प्राथमिक रोजाइ बन्न पुग्यो भने सार्वजनिक यातायातसँगै निजी कार तथा व्यावसायिक गाडीको संख्या उल्लेखनीय रूपमा बढ्यो ।

यही समयमा अटोमोबाइल व्यवसायीहरूको साझा संस्था रूपमा नाडा अटोमोबाइल्स एसोसिएसन अफ नेपाल को भूमिका अत्यन्त प्रभावकारी बन्यो । नाडाले व्यवसायीहरूलाई एउटै मञ्चमा ल्याउँदै सरकारसँग समन्वय, नीति सुधार, प्रदर्शनी आयोजना, प्रविधि प्रवर्द्धन तथा व्यवसायिक मर्यादा स्थापनामा महत्वपूर्ण भूमिका खेलेको छ ।

विद्युतीय सवारी (EV) युग र नेपाल

पछिल्ला वर्षहरूमा विश्वव्यापी रूपमा विद्युतीय सवारी साधनतर्फको आकर्षण तीव्र गतिमा बढेको छ । नेपाल पनि यसबाट अछुतो छैन । जलविद्युत् उत्पादनको सम्भावना, पेट्रोलियम पदार्थमा आयात निर्भरता तथा वातावरणीय चुनौतीका कारण नेपालमा EV नीति अत्यन्त महत्वपूर्ण विषय बनेको छ ।

सरकारले विद्युतीय सवारीमा भन्सार र अन्तःशुल्क सहुलियत दिएपछि EV बजार तीव्र रूपमा विस्तार भयो । अहिले नेपाल दक्षिण एशियामै विद्युतीय दुईपांग्रे तथा चारपांग्रे सवारीको उच्च सम्भावना भएको बजारका रूपमा हेरिन थालेको छ ।

यस क्षेत्रमा नाडा अटोमोबाइल्स एसोसिएसन अफ नेपाल ले चार्जिङ पूर्वाधार, कर स्थायित्व, मर्मत तालिम, ब्याट्री व्यवस्थापन तथा दीर्घकालीन ऊर्जा नीतिका विषयमा सरकारसँग निरन्तर संवाद गर्दै आएको छ ।

त्यसैगरी नेपाल चेम्बर अफ कमर्स ले हरित अर्थतन्त्र, स्वच्छ ऊर्जा र दिगो यातायात प्रणालीसँग EV नीतिलाई जोड्दै निजी क्षेत्रलाई प्रोत्साहन गर्ने वातावरण निर्माणमा जोड दिएको छ ।

पाटपुर्जा व्यापार : अवसर र चुनौती

नेपालमा सवारी साधनसँगै पाटपुर्जा व्यापार पनि विशाल बजारको रूपमा विकसित भएको छ । टायर, ब्याट्री, लुब्रिकेन्ट, फिल्टर, ब्रेक प्रणाली, इलेक्ट्रोनिक पाट्र्स, एक्सेसोरिज, ग्यारेज उपकरण लगायत हजारौँ प्रकारका सामग्रीको व्यापार हुँदै आएको छ ।

यस क्षेत्रमा लाखौँ प्रत्यक्ष तथा अप्रत्यक्ष रोजगारी सिर्जना भएको छ । ग्यारेज, वर्कशप, स्पेयर पाट्र्स पसल, पेन्टिङ, इलेक्ट्रिकल सेवा, टायर सेन्टर, मोडिफिकेशन उद्योग लगायत धेरै सेवा क्षेत्र यसैसँग जोडिएका छन् ।

तर, यो क्षेत्र अझै पनि केही गम्भीर समस्याबाट प्रभावित छः

१. अवैध तथा न्यून गुणस्तरका पाटपुर्जा
   बजारमा सस्तो र नक्कली सामानको प्रवेशले उपभोक्ताको सुरक्षा जोखिममा परेको छ ।

२. अस्थिर कर नीति
   बारम्बार कर परिवर्तन हुँदा व्यवसायीले दीर्घकालीन योजना बनाउन कठिन हुन्छ ।

३. आयात निर्भरता
   नेपालमा उत्पादन उद्योग कमजोर भएकाले सम्पूर्ण निर्भरता आयातमा छ ।

४. विदेशी मुद्रा दबाब
   सवारी आयातले व्यापार घाटामा प्रभाव पार्ने बहस सधैं उठ्ने गरेको छ ।

५. पूर्वाधार अभाव
   सडक, पार्किङ, ट्राफिक व्यवस्थापन तथा चार्जिङ स्टेशनको कमी चुनौती बनेको छ ।

६. नीतिगत असंगति
   कहिले प्रोत्साहन, कहिले प्रतिबन्धजस्ता अस्थिर नीतिले बजारमा अन्योल सिर्जना गर्छ ।

वैज्ञानिक तथा नीतिगत पक्ष

सवारी तथा पाटपुर्जा व्यापारलाई भावनात्मक वा केवल राजस्वको दृष्टिले मात्र हेर्नु उपयुक्त हुँदैन । यसलाई वैज्ञानिक, आर्थिक तथा वातावरणीय दृष्टिकोणबाट अध्ययन गर्न आवश्यक छ ।

आर्थिक दृष्टिकोण

यो क्षेत्र नेपालको सबैभन्दा ठूलो करदाता क्षेत्रमध्ये एक हो । भन्सार, VAT, आयकर, दर्ता शुल्क, सडक कर, इन्धन कर लगायत विभिन्न माध्यमबाट राज्यले ठूलो राजस्व प्राप्त गर्छ ।

सामाजिक दृष्टिकोण

यातायातले शिक्षा, स्वास्थ्य, कृषि उत्पादन, पर्यटन र बजार पहुँचलाई प्रत्यक्ष प्रभाव पार्छ ।

प्राविधिक दृष्टिकोण

आधुनिक सवारी प्रणालीसँग दक्ष जनशक्ति, डिजिटल डायग्नोस्टिक प्रणाली तथा प्राविधिक शिक्षा जोडिएको हुन्छ ।

वातावरणीय दृष्टिकोण

पुराना सवारी, प्रदूषण र जीवाश्म इन्धनको प्रयोग चुनौती भए पनि झन् तथा हरित प्रविधिले नयाँ सम्भावना ल्याएको छ ।

शहरी व्यवस्थापन

सवारी वृद्धि अनुसार सडक विस्तार, पार्किङ नीति, सार्वजनिक यातायात सुधार तथा स्मार्ट ट्राफिक प्रणाली आवश्यक हुन्छ ।

निजी क्षेत्रप्रति नीतिगत व्यवहार

नेपालमा अझै पनि निजी क्षेत्रलाई शंकाको दृष्टिले हेर्ने प्रवृत्ति पूर्ण रूपमा समाप्त भएको छैन । कुनै समस्या देखिँदा सम्पूर्ण व्यवसायी समुदायलाई दोष दिने परिपाटीले स्वस्थ लगानी वातावरण बन्न सक्दैन ।

सवारी तथा पाटपुर्जा व्यापार गर्ने व्यवसायीहरूले ठूलो पूँजी लगानी, बैंकिङ जोखिम, कर दायित्व तथा रोजगारी व्यवस्थापन गरिरहेका हुन्छन् । त्यसैले राज्य र निजी क्षेत्रबीच विश्वासको सम्बन्ध अत्यन्त आवश्यक छ ।

नेपाल चेम्बर अफ कमर्स र नाडा अटोमोबाइल्स एसोसिएसन अफ नेपाल ले सरकारसँग सहकार्य गर्दै पारदर्शी, प्रतिस्पर्धी र जिम्मेवार व्यवसायिक वातावरण निर्माणका लागि निरन्तर पहल गरिरहेका छन् ।

भविष्यका सम्भावना

नेपालमा अटोमोबाइल क्षेत्रको भविष्य अझै व्यापक सम्भावनाले भरिएको छ ।

१. विद्युतीय सवारी उत्पादन र एसेम्बली
   नेपालले भविष्यमा EV एसेम्बली प्लान्ट तथा केही पाटपुर्जा उत्पादन उद्योग विकास गर्न सक्छ ।

२. हरित यातायात
   स्वच्छ ऊर्जा आधारित सार्वजनिक यातायातले इन्धन आयात घटाउन सक्छ ।

३. रोजगार र सीप विकास
   अटोमोबाइल इन्जिनियरिङ, मेकानिक्स, ब्याट्री म्यानेजमेन्ट तथा डिजिटल सिस्टममा नयाँ रोजगारी सिर्जना हुनेछ ।

४. पर्यटन र यातायात
   सुविधायुक्त सडक तथा आधुनिक यातायातले पर्यटन विस्तारमा सहयोग पुर्‍याउँछ ।

५. डिजिटल अटोमोबाइल सेवा
   अनलाइन बुकिङ, स्मार्ट ग्यारेज, डिजिटल डायग्नोस्टिक तथा AI आधारित सेवा विस्तार हुन सक्छ ।

आवश्यक सुधारहरू

भविष्यलाई व्यवस्थित बनाउन केही आधारभूत सुधार आवश्यक छन् :

दीर्घकालीन अटोमोबाइल नीति
EV सम्बन्धी स्थिर कर संरचना
सार्वजनिक यातायात सुधार
पार्किङ व्यवस्थापन
गुणस्तर परीक्षण प्रयोगशाला
दक्ष प्राविधिक जनशक्ति उत्पादन
नक्कली पाटपुर्जा नियन्त्रण
स्वदेशी एसेम्बली उद्योग प्रवर्द्धन
निजी क्षेत्रसँग नियमित संवाद
सडक सुरक्षामा कडाइ

नाडा अटो शो : प्रविधि र बजार विस्तारको माध्यम

नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रमा "नाडा अटो शो" एउटा ऐतिहासिक ब्रान्डको रूपमा स्थापित भएको छ । यस प्रदर्शनीले नयाँ प्रविधि, अन्तर्राष्ट्रिय ब्रान्ड, विद्युतीय सवारी, सुरक्षा प्रणाली तथा वित्तीय सेवाहरूलाई एउटै छानामुनि ल्याउने अवसर प्रदान गरेको छ ।

नाडा अटो शोले नेपाली उपभोक्तालाई विश्व बजारको प्रविधिसँग परिचित गराउनुका साथै बैंक, बीमा, पाटपुर्जा, लुब्रिकेन्ट, टायर, ग्यारेज तथा सेवा उद्योगलाई समेत जोड्दै अटोमोबाइल क्षेत्रलाई समग्र औद्योगिक इकोसिस्टमको रूपमा विकास गर्न मद्दत गरेको छ ।

यसले राज्यलाई राजस्व वृद्धि, रोजगारी सिर्जना तथा लगानी विस्तारमा समेत योगदान पुर्‍याएको छ ।

नेपाल चेम्बर अफ कमर्सको नीतिगत भूमिका

नेपाल चेम्बर अफ कमर्स ले सवारी तथा पाटपुर्जा व्यापारलाई केवल आयात व्यवसायको रूपमा मात्र नभई राष्ट्रिय अर्थतन्त्रको आधारभूत क्षेत्रका रूपमा हेर्दै आएको छ । चेम्बरले विभिन्न समयमा निम्न विषयहरूमा महत्वपूर्ण पहल गरेको छः

कर संरचना वैज्ञानिक बनाउन
भन्सार प्रक्रिया सरल बनाउन
व्यवसायमैत्री मौद्रिक नीति ल्याउन
बैंक ब्याजदर नियन्त्रण गर्न
एलसी (LC) खोल्ने प्रक्रियालाई सहज बनाउन
विद्युतीय सवारीमा दीर्घकालीन नीति बनाउन
अनौपचारिक व्यापार नियन्त्रण गर्न
सडक पूर्वाधार सुधार गर्न
निजी क्षेत्रसँग परामर्शबिना नीति परिवर्तन नगर्न

विशेषगरी आर्थिक संकट, विदेशी मुद्रा सञ्चिति दबाब तथा आयात प्रतिबन्धको समयमा चेम्बरले सरकारलाई निजी क्षेत्रको वास्तविक अवस्था बुझाउँदै सन्तुलित नीति आवश्यक रहेको धारणा राख्दै आएको छ ।

त्यसो त हालसालै मात्रै नेपाल सरकारले "सार्वजनिक सवारी साधनको वैज्ञानिक व्यवस्थापन" गर्ने उद्देश्य उल्लेख गर्दै सार्वजनिक सवारी साधन (विद्युतीय सवारीसहित) को नयाँ दर्ता अर्को सूचना जारी नभएसम्मका लागि रोक्का गर्ने निर्णय गरेपछि देशको अटोमोबाइल क्षेत्र, यातायात व्यवसाय, बैंकिङ प्रणाली, निजी क्षेत्र तथा समग्र अर्थतन्त्रमा गम्भीर असर पर्ने चिन्ता हामीमा छाएको छ ।

सरकारको उद्देश्य सार्वजनिक यातायात प्रणालीलाई व्यवस्थित, सुरक्षित र दीर्घकालीन रूपमा प्रभावकारी बनाउने हुन सक्छ । तर कुनै पनि नीतिगत निर्णयको प्रभाव त्यसको उद्देश्यले मात्र होइन, कार्यान्वयनको शैली, समय, तयारी र सरोकारवालासँगको समन्वयले निर्धारण गर्छ । अहिले सार्वजनिक सवारी दर्ता रोक्का गर्ने निर्णयले यही पक्षमा गम्भीर प्रश्न उठाएको महशुस गर्दै नेपाल चेम्बर अफ कमर्सले यस निर्णयको प्रतिवाद गरेको छ ।

विशेषगरी निजी क्षेत्रसँग पर्याप्त संवाद नगरी, व्यवसायीहरूलाई पूर्वतयारीको अवसर नदिई तथा संक्रमणकालीन व्यवस्थाविना अचानक गरिएको निर्णयले सुधारभन्दा बढी आर्थिक अन्योल र अविश्वास सिर्जना गरेको देखिन्छ ।

उपसंहार

नेपालमा सवारी साधन तथा पाटपुर्जा व्यापार केवल उपभोग वा विलासितासँग सम्बन्धित विषय मात्र नभई यो राष्ट्रिय अर्थतन्त्र, रोजगारी, प्रविधि, पूर्वाधार र विकाससँग प्रत्यक्ष जोडिएको क्षेत्र हो । विगतदेखि वर्तमानसम्म यस क्षेत्रले अनेक उतारचढाव, नीति परिवर्तन, आर्थिक संकट र प्रविधिगत परिवर्तन सामना गर्दै आफ्नो दायरा विस्तार गरेको छ ।

यस यात्रामा नेपाल चेम्बर अफ कमर्सले निजी क्षेत्रको साझा आवाजका रूपमा नीतिगत स्थायित्व, व्यवसायिक अधिकार र आर्थिक सुधारका पक्षमा नेतृत्वदायी भूमिका खेलेको छ भने नाडा अटोमोबाइल्स एसोसिएसन अफ नेपालले अटोमोबाइल क्षेत्रलाई संगठित, आधुनिक र प्रविधिमैत्री बनाउन महत्वपूर्ण योगदान पुऱ्याएको छ । अब आवश्यकता भावनात्मक निर्णयभन्दा वैज्ञानिक नीति, अस्थायी प्रतिबन्धभन्दा दीर्घकालीन रणनीति र निजी क्षेत्रप्रति अविश्वासभन्दा सहकार्यको वातावरण निर्माण गर्नु हो । यदि राज्य, निजी क्षेत्र र उपभोक्ताबीच सन्तुलित सहकार्य हुन सके नेपालमा अटोमोबाइल तथा पाटपुर्जा क्षेत्रले आर्थिक समृद्धि, हरित विकास र आधुनिक नेपालको निर्माणमा अझ ठूलो योगदान दिन सक्छ ।

नेपालमा अटोमोवाइल व्यवसायको विकास, चुनौती र अवसरहरु

;'/]b|s'df/ pk]tL
अध्यक्ष,
नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन
अफ नेपाल

राजधानीमा पाँच दशक अघि केहि संख्यामा मात्र अटोमोवाईल व्यवसायीहरू थिए । यातायातका साधनहरू पनि अधिकांशतः सरकारी, कूटनितिक तथा भाडाका मात्र हुन्थ्यो । जसमा सार्वजनिक क्षेत्रका यातायातका साधनहरूमा ट्रक, बस, मिनिवस र राजधानीमा ट्याक्सिको वाहुल्यता थियो । कार र जीप जस्ता सवारी साधनहरू राणा परिवार र राजधानीका केही अभिजात्य परिवारमा मात्र सीमित रहेको थियो । सवारी साधनहरूको नेपालका लागि आधिकारिक आयातकर्ताहरू पनि सीमित संख्यामा थिए । मुख्य रूपमा अमेरिकी फोर्ड र जिप, युरोपका फक्सवागन, मर्सडिज, फीयाट र ल्याडरोभर जस्ता ब्राण्डहरूको आधिपत्यता थियो । त्यसैगरी टोयोटा, डाटसन, मित्सुविशी जस्ता जापानका ब्राण्डहरू पनि राजधानीमा देख्न सकिन्थ्यो । नेपालका आधिकारिक सवारी साधन पैठारीकर्ताहरूले आफुले विक्री गर्ने सवारी साधनहरू देखाएर होइन सवारी साधनहरूको ब्रोस्योरहरू मात्र देखाएर गाडीको बुकिङ्ग गरिन्थ्यो । त्यो सवारी साधन प्राप्त गर्न पनि ३ महिना देखि ६ महिनासम्म लाग्थ्यो । शो रूम नै राख्न सक्ने अवस्था थिएन ।

दुइ दशक अघि सम्म पनि सवारीका साधनहरू सम्पन्न वर्गले मात्र प्रयोग गर्ने साधन मानिन्थ्यो । तर समय क्रमसंगै यस्तो स्थिति र सोचमा भारी परिवर्तन आईसकेको छ । अव सवारीका साधनहरू सीमित सम्पन्न बर्गको मात्र साधन रहेन । यो मध्यम र निम्न मध्यम बर्गका लागि समेत आवश्यक वस्तु भईसकेको छ । राजधानीका व्यवसायिक कामकाजी ब्यक्तिहरूको लागि समेत सवारी साधन आवश्यक वस्तु मात्र नभई घर परिवारको लागि इज्जत र प्रतिष्ठाको विषय समेत भईसकेको छ । समाजमा वढ्दो यस्तो प्रवृत्तिले सवारी साधनको आयातमा केही बर्ष बृद्धि भए पनि सरकारका विभिन्न नीतिहरूका कारण अहिले सवारी साधनहरूको आयात त्यो रूपमा अघि बढन सकेको छैन । अहिले यातायातका साधनहरूको आयातलाई हेर्दा हाम्रो देशमा सङ्ख्यात्मक दृष्टिले भारतिय र चिनिया उत्पादनका सवारी साधनहरूले झण्डै ९० प्रतिशत बजार ओगटेको देखिन्छ ।

झण्डै दुई दशक अघिसम्म तुलनात्मक रूपले तेस्रो मुलुक र भारतवाट हुने अटोमोवाईल वस्तुहरूको आयात करिव समान प्रतिशतमा रहदै आएकोमा भारतमा र चीनमा वाह्य लगानी खुल्ला गरिएपछि र ती देशहरूले अटोमोवाइल प्रविधिमा गरेको विकासको कारण भारत र चीनमा अटोमोवाईल बस्तुहरूको उत्पादनमा पनि तिब्रता आएको छ । हालका वर्षहरूमा भारतिय उत्पादनका अटोमोवाइल वस्तुहरूको आयातमा बृद्धि भए संगै चिनमा निर्मित विद्युतिय सवारी साधनहरूको आयात पनि तिब्र गतिमा बढदै गएको छ । दुई दशकको अवधिमा उच्च मूल्यका कारण जापानमा निर्मित यातायातका साधनहरूको आयातमा गिरावट आएको देखिए पनि भारत र थाइल्याण्डमा जापानी ज्वाइण्टभेन्चर

मार्फत उत्पादन भएका सवारी साधनहरू नेपालमा आउने गरेका छन् । तथापी आकर्षक मोडेल र उपयूक्त मुल्यका कारण हालका बर्षहरूमा भारत, चीन तथा कोरियामा निर्मित ८०० सिसि देखि १६०० सिसि सम्मका कार, जिप र भ्यानको आयातमा निरन्तर वृद्धि हुदै आएको छ । ढुवानीका साधनहरूको हकमा भने झण्डै सतप्रतिशत नै भारतबाट आयात गर्नू पर्ने अवस्था विद्यमान नै छ ।

हालका वर्षहरूमा नेपालको बैंक लगायतका वित्तिय क्षेत्रले अटोमोवाईलको क्षेत्रमा समेत सहुलियत दरमा ऋण प्रवाह गर्न थालेपछि र सवारी साधनहरूको प्रयोग गर्ने अन्तर्राष्ट्रिय सस्कृति र प्रचलनको प्रभाव नेपालको मध्यम र निम्न मध्यम वर्गमा समेत परेका कारण यो बर्ग अहिले सवारी साधनहरूको ठूलो ग्राहक बन्न पुगेका छन् । भारतमा जापानी र युरोपेली कम्पनीका गाडिहरू समेतको उत्पादन हुन थालेको र ती सवारी साधनहरू नेपालमा आयात हुन थाले पछि सोझै जापानी तथा युरोपियन गाडिहरूको आयात क्रमशः घटन थालेको छ ।

आजको विश्वमा यातायातका साधन र सडकलाई आर्थिक र सामाजिक गतिशिलताको द्यौतक मानिन्छ । दुई विशाल छिमेकी मुलुकहरूको तुलनामा एउटा चारपाग्रे सवारी साधन खरिद गर्दा झण्डै पाँच गुणा र एउटा मोटरसाइकल खरिद गर्दा तीन गुणा बढी मूल्य तिर्न नेपालीहरू वाध्य छन् । तथ्य र तथ्याङ्कलाई दृष्ट्रिगतगर्दा अहिले कूल सवारी साधनहरू मध्ये झण्डै ७५ प्रतिशत मोटरसाइकल/स्कुटर मात्र रहेको छ । सरकारको आर्थिक बर्ष २०७९/८० को तथ्याङ्क अनुसार मुलुकमा कूल ६६ लाख ६० हजार ८४१ घरपरिवारमध्ये ३.०८ प्रतिशतमा मात्र कार/जीप/भ्यान रहेको छ । यो अनुपात अन्य दक्षिण एशियाली राष्ट्रहरूको तुलनामा पनि ज्यादै कम हो । प्रदेशगत रूपमा हेर्दा सवैभन्दा बढी बागमती प्रदेशमा ६.३७ प्रतिशतमा कार/जीप/भ्यान रहेको देखिन्छ । यस अनुसार गण्डकीमा ३.६४ प्रतिशत, कोशिमा २.१८ प्रतिशत, मधेशमा १.४४ प्रतिशत, सुदूर पश्चिममा १.१३ प्रतिशत र कर्णालीमा ०.८३ प्रतिशत परिवारमा कार/जीप/भ्यान रहेको देखिन्छ । त्यसैगरी नेपालको कूल घरपरिवार मध्ये २७.२७ प्रतिशतमा मोटरसाइकल/स्कुटर रहेको देखिन्छ । प्रदेशगत रूपमा हेर्दा बागमतीमा सवैभन्दा बढी ३५.७६ प्रतिशत, गण्डकीमा ३४.२० प्रतिशत, मधेसमा ३४.१२ प्रतिशत, लुम्बिनीमा २५.५३ प्रतिशत, कोशिमा २४.७७ प्रतिशत, सुदूर पश्चिममा १५.५९ र कर्णालीमा ६.६९ प्रतिशत घर परिवारमा मोटरसाइकल रहेको देखिन्छ ।

राजश्व तथा रोजगारीको सम्बाहकको रुपमा नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्र

पाँच बर्ष अघिसम्म नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्र राज्यलाई सर्वाधिक राजश्व प्राप्त हुने क्षेत्र हुदै आएको थियो । तर सरकारले समय समयमा ल्याएका नीतिगत अवरोधहरूका कारण खाशगरी सवारी साधनहरको आयातमा कमी आउदा राज्यले प्राप्त गर्ने राजश्व पनि घटन गएको छ । यद्यपी अझै पनि नेपालमा गरिने व्यवसायहरू मध्ये सवैभन्दा बढी पारदर्शिता कायम भएको व्यवसाय पनि यही हो । पुँजी निर्माणमा अटो क्षेत्रले महत्वपुर्ण भुमिका निर्वाह गर्दै आएको छ । पेट्रोलीयम पदार्थको सबैभन्दा बढी उपभोग यहि क्षेत्रले गर्ने हो । नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रले देशको भन्सार राजस्वमा २७ प्रतिशतको योगदान दिएको छ । त्यसैगरी प्रत्यक्ष रूपमा १ लाख र अप्रत्यक्ष रूपमा १० लाख नागरिकलाई रोजगारी समेत प्रदान गरेको छ । नेपालको बिज्ञापन बजारमा लगभग ४० चालिस प्रतिशत हिस्सा अटोमोबाइल क्षेत्रले लिएको छ भने निर्जिबन विमामा पनि यस क्षेत्रले ५० प्रतिशतको योगदान दिएको छ । त्यसैगरी नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रमा अहिले १ खर्व भन्दा बढीको लगानी रहेको छ ।

सवारी साधनहरुलाई विलासिताका बस्तुमा बर्गिकरण गरिएको

हाम्रो जस्तो देशमा सवारी तथा ढुवानीका लागि एक मात्र विकल्पको रूपमा अटोमोबाइलका साधनहरू नै रहेकोमा कुनै सन्देह छैन । बर्तमान विश्व परिवेशमा अटोमोबाइलका साधनहरू नभई नहुने अत्यावश्यक साधन भई सकेको भए पनि सरकारले अझै पनि अटोमोवाइलका साधनहरूलाई विलासीताका बस्तुहरूमा बर्गिकरण गरी सोही अनुरूप नीतिहरूको निर्माण गर्दै आएको छ । नेपालमा सार्क क्षेत्रकै तुलनामा सवैभन्दा उच्च दरको महशुल लाग्दै आएको छ । एउटा नेपाली नागरिकले सामान्यतया एउटा कार/जीप/भ्यान खरिद गर्दा उसले ब्राण्ड र सिसिको आधारमा ३५१.४८ प्रतिशतदेखि ४५८.६७ प्रतिशतसम्म महशुल बुझाउनु पर्ने हुन्छ । वास्तवमा उच्च महशुल दरका कारण सवारी साधनहरू विलाशी बस्तुमा परिणत भएका छन् । यसरी सवारी साधनहरूलाई विलासी बस्तुहरूको बर्गिकरणबाट बाहिर नल्याएसम्म सवारी साधनमा सर्बसाधारणको पहुँच पुग्न सक्दैन । तुलनात्मक रूपले हेर्दा आ.व.२०४६/४७ मा नेपाल अधिराज्यमा कूल ७६३७८ वटा मात्र यातायातका

साधनहरू रहेकोमा आ.व.२०८२/८३ सम्म आइपुग्दा नेपालमा ६३ लाख भन्दा बढी यातायातका साधनहरू भएको देखिन्छ । नेपालमा थपिदो साधनहरूसंगै यसको चुनौतिहरू पनि थपिदै गएको छ ।

छिमेकी मुलुकहरु विश्व अटोमोवाइल हवको रुपमा विकसित हुँदै

नेपाल आज विश्वको अटोमोवाइल हव मानिने चीन र भारत जस्ता मुलुकहरूबाट घेरिएको छ । हाम्रो छिमेकी मुलुक चीन विश्वमा सवारी साधनहरूको कूल उत्पादन, विक्री र निर्यात समेतगरी तीन वटै क्षेत्रमा पहिलो मुलुक बनिसकेको छ । त्यसैगरी कार जीप र भ्यान जस्ता सवारी साधनहरूको निर्यातमा पनि पहिलो राष्ट्र बन्दै विद्युतिय सवारी साधनहरूको प्रविधि, उत्पादन र विक्रीमा विश्वलाई नै नेतृत्व गरिरहेको अवस्था छ । त्यसैगरी हाम्रो अर्को छिमेकी मुलुक भारत पनि हालका बर्षहरुमा जर्मनी र अमेरिका जस्ता विश्वका विकसित र औद्योगिक मुलुकहरूलाई समेत पछि पार्दै विश्वको तेश्रो ठूलो अटोमोवाइल उत्पादक र विक्रेता राष्ट्र बन्न पुगेको छ । भारतले सन् २०३० सम्म ३ करोड विद्युतिय सवारी साधनहरू उत्पादन गर्ने लक्ष्य राखेको छ । भारत यतिबेला विश्व कै पहिलो ट्र्याक्टर उत्पादक देश हो भने दोश्रो ठूलो बस उत्पादक, र तेश्रो ठूलो हेभी ट्रक उत्पादक देश पनि हो । अहिले भारतको अटोमोवाइल क्षेत्रको देशको कूल गार्हस्थ उत्पादनमा ८.१ प्रतिशतको योगदान दिएको छ । त्यसैगरी भारतको अटोमोवाइल क्षेत्रले आफना २ करोड भन्दा बढी नागरिकलाई रोजगारी समेत दिएको छ । यी कुराहरू नेपालको समग्र अटोमोवाइल क्षेत्रका लागि नै प्रासंगिक विषय हो । यसरी हाम्रा दुई छिमेकी मुलुकहरू दिन प्रतिदिन सवारी तथा ढुवानीका साधनहरूको उत्पादन, विक्री र निर्यातमा तिब्र गतिले अघि बढीरहदा नेपालको अटोमोवाइल व्यवसायको विस्तार हुन सकेको छैन । विद्युतिय सवारी साधनहरूको आयातमा बृद्धि हुदै गए पनि समग्र अटोमोवाइल व्यवसाय अझै पनि फष्टाउन सकेको छैन ।

नेपालमा विद्युतिय सवारी साधनहरुको आयात

सरकारले विद्युतिय सवारी साधनहरूको आयातलाई प्राथमिकता दिई सोही अनुरूप महशुलहरूमा केही छुट दिएको कारण नेपालमा विद्युतिय सवारी साधनहरूको आयात पनि बढदै गएको छ । नेपालमा आयात हुने विद्युतिय सवारी साधनहरू मध्ये झण्डै ६५ प्रतिशत चीनबाट मात्र आयात हुने गरेको र आयात हुने अधिकांश साधनहरू ५१ देखि ११० किलोवाटका हुने गरेको छ । नेपालमा विद्युतिय सवारी साधनहरूको आयातमा क्रमशः बृद्धि भईरहेको देखिए पनि पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने साधनहरूको आयातमा भने त्यसरी बृद्धि हुन सकेको छैन । पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने सवारी साधनको व्यवसायमा ठूलो लगानी भएको र यसले धेरै रोजगारी समेत सृजना गरिरहेको, देशको पर्यटन विकास र उत्पादनमा यसले ठूलो योगदान दिने भएकोले पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने सवारी तथा ढुवानीका साधनहरूको आयातलाई निरूत्साहन गर्ने सरकारको बर्तमान नीति उपयुक्त छैन । सरकारले महशुल छुट दिएर धेरै प्रोत्साहित गरेको भनिएको विद्युतिय सवारी साधनहरूको आयातमा पनि बर्तमान बजेटले विभिन्न शीर्षकहरू मार्फत महशुल लगाउने र विद्यमान महशुल दरमा पनि बृद्धि गरिएको छ । यसले विद्युतिय सवारी साधनहरूका सन्दर्भमा सरकारको धारणा केहो भन्ने द्विविधा उत्पन्न गरेको छ ।

नेपाललाई अवसर र चुनौती

हाम्रा निकट दुई छिमेकी देशका श्रमिकहरू क्रमशः महङ्गो हुदै गएको सन्दर्भमा नेपाल मै उपलब्ध सस्तो श्रम, सस्तो कच्चा पदार्थ र अटोमोवाइल क्षेत्रमा उच्च सीप र अनुभव भएका प्राविधिज्ञहरूलाई अधिकतम उपयोग गरेर सवारी साधनहरूमा उपयोग हुने विभिन्न कम्पोनण्टहरू उत्पादन गरेर दुबै देशमा ठूलो मात्रामा निर्यात गर्न सक्छौ । यसबाट एकातिर राज्यलाई ठूलो राजश्व प्राप्त हुनेछ भने अर्कोतर्फ देशमा धेरै शीपयुक्त रोजगारी सिर्जना हुनेछ । यसका लागि सरकारले केवल आवश्यक ऐन र नीति नियमको तर्जुमा र उपयुक्त वातावरण तयार गरे पुग्छ । विश्वको अटोमोवाइल बजार हाल झण्डै ४ ट्रिलियन यु.यस डलर पुगेको सन्दर्भमा हामीले त्यसबाट एउटा सानो मात्र अंश लिन सक्यौ भने मात्र पनि नेपालीहरू समृद्धिको बाटोमा जानसक्ने देखिन्छ ।

५० वर्षको यात्रा :

नाडा, नेपालको अर्थतन्त्र र भोलिको सम्भावना

सन् २०१२ तिर, म एउटा साँझ हाम्रो सुजुकी सेवा केन्द्रमा बसेर आफ्नै बुबाका पुराना तस्बिरहरू हेर्दै थिएँ। एउटा तस्बिरमा थियो सन् १९७९ को एउटा रातो सुजुकी, नेपालमा आएको पहिलो सुजुकी। मेरा बुबा, श्री अरुण कुमार चौधरी, त्यो गाडीको छेउमा उभिनुभएको थियो अनुहारमा एउटा सपनाको झिल्को थियो। त्यसबेला सुजुकी इन्डियामा पनि बनेको थिएन। तर उहाँले नेपालमा त्यो यात्रा सुरु गर्नुभयो। त्यो तस्बिर मैले कहिल्यै भुल्न सकिनँ, किनभने त्यो मेरो पारिवारिक इतिहास मात्र होइन त्यो नेपालको अटोमोबाइल उद्योगको इतिहास पनि हो।

आज नाडा आफ्नो स्वर्ण उत्सव मनाउँदैछ पचास वर्षको गौरवशाली यात्राको उत्सव। यो अवसरमा मैले केही लेख्न खोज्दा मन केही पुराना सम्झनाहरूमा डुब्यो, केही प्रश्नहरूमा अड्कियो, र अन्तमा एउटा विश्वासमा टिक्यो नेपालको अटोमोबाइल उद्योगले अझ लामो र अझ उज्यालो यात्रा गर्न बाँकी छ।

> "हरेक ठूलो यात्राको अर्थ बुझ्न त्यसको सुरुवात याद गर्नुपर्छ।"

एउटा संस्थाको जन्म र विकास

नाडाको स्थापना भएको बेला नेपाल एउटा एकदम फरक देश थियो। सडकहरू थोरै थिए, गाडीहरू झनै थोरै। व्यापार गर्ने तरिका व्यक्तिगत सम्बन्धमा निर्भर थियो, नीतिमा होइन। त्यस समयमा केही दूरदर्शी व्यवसायीहरूले एउटा साझा मञ्च बनाउने निर्णय गरे नाडा। यो निर्णय सानो देखिन्थ्यो, तर यसको प्रभाव पचास वर्षपछि आज पनि हामी महसुस गर्छौं।

नाडाले गरेको सबैभन्दा ठूलो काम के हो भने यसले एउटा बिखरिएको उद्योगलाई एउटै आवाजमा एकत्रित गर्‍यो। व्यापारीहरूको समस्या व्यक्तिगत गुनासोबाट नीतिगत माग बन्यो। सरकारसँग वार्ता गर्न एउटा विश्वसनीय संस्था बन्यो। यो साना कुरा जस्तो लाग्छ, तर वास्तवमा यही नै एउटा उद्योगको परिपक्वताको पहिलो संकेत हो। जब व्यवसायीहरू प्रतिस्पर्धाबाट माथि उठेर साझा हितका लागि एक भइदिन्छन्, तब एउटा वास्तविक उद्योग बन्छ।

म जब नाडाको अध्यक्ष बन्ने गौरबशाली अवसर पाएँ, तब एउटा कुरा राम्रोसँग बुझ्न पाएँ, यस्तो संस्थाको नेतृत्व गर्नु व्यक्तिगत उपलब्धि होइन, एउटा दायित्व हो। मेरा पूर्वाधिकारीहरूले जो संरचना बनाइदिनुभएको थियो, मैले त्यसलाई अझ बलियो बनाउने कोसिस गरें। र अब म निवर्तमान अध्यक्ष भइसकेको अवस्थामा पनि मेरो एउटै विश्वास छ, नाडा व्यक्तिभन्दा बलियो छ, र त्यही नै यसको असली शक्ति हो।

अर्थतन्त्रको ऐना : अटोमोबाइल उद्योग

अटोमोबाइल उद्योगलाई प्रायः मान्छेहरू एउटा विलासी क्षेत्र ठान्छन् जहाँ धनीहरू गाडी किन्छन् र व्यवसायीहरू मुनाफा कमाउँछन्। तर वास्तविकता धेरै गहिरो छ। गाडीको बिक्री र देशको अर्थतन्त्रको स्वास्थ्यबीच एउटा सोझो सम्बन्ध छ। जब देशमा लगानी बढ्छ, रोजगारी बढ्छ, मानिसहरूको आम्दानी बढ्छ तब गाडीको माग बढ्छ। जब अर्थतन्त्र सुङ्कुचित हुन्छ तब गाडीको बजार सबैभन्दा पहिले असर अनुभव गर्छ।

नेपालमा पछिल्ला केही वर्षमा हामीले दुवै पक्ष देख्यौं। विदेशी मुद्राको कमी, आयात प्रतिबन्ध, कर नीतिको अस्थिरता यी सबैले बजारलाई झक्झक्याए। तर त्यही बीचमा एउटा अप्रत्याशित कुरा भयो : नेपाल विद्युतीय सवारी साधन (EV) को अपनाउने दरमा विश्वकै अग्रणी देशहरूमध्ये एक बन्यो।

> चीनभन्दा ७० गुणा सानो देशमा ६८ प्रतिशतभन्दा बढी EV बिक्री यो तथ्याङ्कले विश्वलाई चकित पार्यो। यसले के देखाउँछ भने नेपाली उपभोक्ता परिवर्तनका लागि तयार छ, बाधा नीतिगत अस्थिरता मात्र हो।

यो क्षेत्र केवल गाडी बेच्ने व्यापार होइन। यसले हजारौं मान्छेलाई प्रत्यक्ष रोजगारी दिन्छ शोरुममा, सेवा केन्द्रमा, स्पेयर पार्ट्सको व्यापारमा, वित्तीय संस्थाहरूमा, बीमामा। अप्रत्यक्ष रोजगारी झनै विशाल छ। जब हामी अटोमोबाइल नीतिको कुरा गर्छौं, हामी वास्तवमा लाखौं नेपालीको जीविकाको कुरा गर्दैछौं। नाडाले यही कुरा पचास वर्षदेखि सरकारसमक्ष राख्दै आएको छ।

भन्सार, कर र नीतिको अस्थिरता: हाम्रो सबैभन्दा ठूलो चुनौती

मैले नाडामा काम गर्दा सबैभन्दा बढी सुनेको गुनासो के थियो भने 'नीति आज एउटा, भोलि अर्को।' व्यवसायीले लगानी गर्ने बेलामा कम्तिमा केही वर्षको नीतिगत स्थिरता चाहिन्छ । तर हामीले देख्यौं बजेटमा राखिएको कर प्रावधान महिनाभित्रै परिवर्तन हुने, EV मा दिइएको छुट अचानक फिर्ता लिइने, आयात नियन्त्रण बिना पूर्वसूचनाको आउने। मेरो प्रति प्रश्न सरकारलाई सधैं यही रहेको छ : के तपाईं व्यवसायीलाई दुश्मन ठान्नुहुन्छ, कि साझेदार? यदि साझेदार ठान्नुहुन्छ भने, नीति बनाउँदा हामीलाई पनि सोध्नुस्। हामी बजारको नाडी छाम्न जान्दछौं। हामीले सुझाव दिन्छौं, सरकारले निर्णय लिन्छ । यो साझेदारी नै उद्योगको दिगो विकासको आधार हो। नाडाले पचास वर्षमा यही साझेदारीको खोजी गर्दै आएको छ ।

सडक पूर्वाधार, ट्राफिक व्यवस्थापन, र पार्किङ नीति पनि हाम्रो उद्योगसँग अटुट रूपमा जोडिएका छन्। राम्रो सडक छैन भने गाडी किन्न प्रोत्साहन हुँदैन। ट्राफिक अव्यवस्थित छ भने सवारी साधनको प्रयोग निरुत्साहित हुन्छ। यसर्थ नाडाले सधैं यातायात पूर्वाधारको विकासको पक्षमा आवाज उठाउँदै आएको छ यो आत्मस्वार्थ होइन, यो राष्ट्रिय आवश्यकता हो।

EV क्रान्ति : नेपालको अवसर र जिम्मेवारी

मेरो सन्तानले भविष्यमा जुन हिमाल देख्नेछन् त्यो मैले आज देखेको जस्तै उज्यालो होस् भन्ने चाहना मेरो मनमा सधैं छ। यही कारणले EV को विषय मेरो लागि केवल व्यावसायिक नभई व्यक्तिगत पनि छ। नेपालको विद्युत उत्पादन क्षमता बढ्दैछ, जलविद्युत निर्यातको सम्भावना खुल्दैछ, र त्यसैसँगै घरेलु EV अपनाउने दर विश्वलाई चकित पार्ने गरी बढ्दैछ ।

तर यो सफलतालाई दिगो बनाउन के चाहिन्छ? पहिलो, चार्जिङ पूर्वाधारको विस्तार हाल एक चार्जिङ गर्न प्रति ३० गाडीको अनुपात उत्साहजनक छ, तर यसलाई थप सुदृढ पार्नुपर्छ। दोस्रो, EV सम्बन्धी कर नीतिमा दीर्घकालीन स्थिरता लगानीकर्तालाई अनिश्चितताले हतोत्साहित गर्छ। तेस्रो, मर्मत तथा सेवाको स्थानीय क्षमता निर्माण EV को प्राविधिक जनशक्ति नेपालमा नै तयार पार्नुपर्छ । नाडाले यी तीनवटै क्षेत्रमा नीतिगत वकालत जारी राख्नुपर्छ ।

> “EV र ICE गाडी आपसमा प्रतिस्पर्धी होइनन् तिनीहरू एउटै बजारको दुई पाटा हुन्। बजारले आफैं निर्णय लिन्छ, हाम्रो काम नीतिले बजारको बाटो नरोकोस् भन्ने सुनिश्चित गर्नु हो।”

युवा पुस्ता र प्रतिभा पलायन : हाम्रो उद्योगको दायित्व

केही वर्षअघि एउटा युवा इन्जिनियरले मलाई भनेका थिए, “सर, नेपालमा भविष्य छैन, म विदेश जाँदैछु ।” मैले उनलाई सोधेँ, “के तिमीले नेपालमा अटोमोबाइल क्षेत्रमा के हुँदैछ भनेर राम्ररी हेरेका छौ?” उनको जवाफ थियो “होइन।” त्यो क्षण मलाई लाग्यो हाम्रो उद्योगको सबैभन्दा ठूलो समस्या अवसरको कमी होइन, अवसरको कथाको कमी हो।

अटोमोबाइल क्षेत्रमा आज युवाका लागि अनेक अवसर छन्, EV प्रविधि, डिजिटल बिक्री, ग्राहक सेवा, लजिस्टिक्स, वित्तीय सेवा। तर यी अवसरहरू देखिनुपर्छ। नाडाले आफ्नो अर्को पचास वर्षमा एउटा महत्वपूर्ण काम थप्नुपर्छ युवाहरूलाई उद्योगमा आकर्षित गर्ने, उनीहरूलाई तालिम दिने, र उनीहरूको करियर यहीँ बनाउने वातावरण सिर्जना गर्ने।

नकारात्मक खबरको आँधीमा हामी बगिरहेका छौं। 'देश छाडौं' भन्ने आवाज चर्को छ। तर मेरो विश्वास छ नेपालका युवाले यहीँ राम्रो भविष्य बनाउन सक्छन्। यसका लागि हाम्रो उद्योगले उनीहरूको हात समाउनुपर्छ। अरूको पैसामा सिक्नुस्, अनुभव लिनुस्, त्यसपछि आफ्नो लगानीबाट बनाउनुस्, यही व्यावहारिक मार्ग हो।

“नाडाका वर्तमान नेतृत्वलाई म एउटा कुरा भन्न चाहन्छु तपाईहरूले पाउनुभएको जिम्मेवारी ठूलो छ, तर तपाईहरू एक्लो हुनुहुन्न। तपाईको पछाडि पचास वर्षमा संचित सामूहिक दूरदृष्टि, संस्थागत अनुभव, बौद्धिक परिपक्वता तथा सुदृढ नेटवर्कको अदृश्य तर अत्यन्त शक्तिशाली आधार उभिएको छ । त्यसलाई प्रयोग गर्नुस्, त्यसबाट सिक्नुस्, र त्यसलाई अझ बढाउनुस्।”

संस्था निर्माण : व्यक्तिभन्दा माथिको प्रतिबद्धता

नाडाको पचास वर्षको सबैभन्दा ठूलो उपलब्धि के हो? मेरो विचारमा यो संस्था अझै जीवित छ, सक्रिय छ, र प्रासङ्गिक छ। धेरै संस्थाहरू नेतृत्व फेरिँदा विस्तारै बिलाउँछन् तर नाडाले यो चुनौती पार गरेको छ किनभने यसले संस्था बनाएको छ, केवल व्यक्तित्व होइन ।

मेरो नेतृत्वकालमा सबैभन्दा ठूलो प्राथमिकता भनेको मैले नेतृत्वको रूपमा पाएको जिम्मेवारी लाई सन्तुलित रूपमा भविष्यको नेतृत्वलाई सफलतापूर्वक हस्तान्तरण गर्नु थियो, जुन मैले सफलतापूर्वक सम्पन्न गरेको छु । निर्णय प्रक्रिया पारदर्शी होस्, सदस्यहरूको आवाज सुनियोस्, सरकारसँगको वार्ता तथ्यमा आधारित होस् यी कुराहरू व्यक्तिभन्दा ठूला हुन्। एउटा संस्था तब मात्र बलियो हुन्छ जब त्यसका व्यक्तिहरू आउँछन् र जान्छन्, तर संस्था उभिइरहन्छ।

अर्को पचास वर्षको सपना

म स्वर्ण उत्सवको यो क्षणमा पछाडि मात्र हेर्न चाहन्न म अगाडि हेर्न चाहन्छु। अर्को पचास वर्षमा नेपालको अटोमोबाइल उद्योग कस्तो देखिनेछ? मेरो सपनामा देख्छु नेपालमा CKD/SKD असेम्बली उद्योग विकसित भएको, जहाँ नेपाली युवाहरूले नेपालमै गाडीका पुर्जाहरू जोड्छन् र मूल्य अभिवृद्धि यहीँ हुन्छ। नेपालको अधिशेष जलविद्युत EV चार्जिङमा प्रयोग हुँदा नेपाल दक्षिण एसियाकै हरित यातायात मोडेल बन्छ। सडक पूर्वाधारको विस्तारसँगै देशका दुर्गम क्षेत्रमा पनि गुणस्तरीय यातायात सुविधा पुग्छ। नाडा एउटा व्यापारिक संस्थाबाट देशको यातायात नीतिको सक्रिय साझेदार बन्छ।

यो सपना अवास्तविक होइन । यो त्यही सपना हो जुन मेरा बुबाले सन् १९७९ मा त्यो रातो सुजुकीको छेउमा उभिँदा देख्नुभएको थियो कि नेपालमा पनि आधुनिक यातायात सम्भव छ । उहाँको सपना पूरा भयो। हाम्रो सपना पनि पूरा हुनेछ ।

अन्त्यमा : एउटा चोटहरूले नबाँकिने विश्वास

नेपालको अटोमोबाइल उद्योगले धेरै चोटहरू खाएको छ, नीतिगत अस्थिरता, आर्थिक सङ्कट, महामारी, राजनीतिक उथलपुथल। तर हरेक पटक, उद्योग फेरि उठ्यो। बाघले चोट खाए पनि उठ्छ, यही नेपालको अटोमोबाइल उद्योगको स्वभाव हो।

नाडाको यो स्वर्ण उत्सव केवल पचास वर्षको उत्सव होइन। यो उन सबैप्रति हाम्रो गहिरो सम्मान र कृतज्ञताको अभिव्यक्ति हो जसले यो उद्योगमा आफ्नो जीवनका उत्कृष्ट वर्षहरू अर्पण गर्नुभयो। यो आगामी पुस्तालाई एउटा प्रतिबद्धता हो, हामीले जो पाएका छौं, त्योभन्दा राम्रो छाडेर जानेछौं।

"नाडालाई स्वर्ण उत्सवको हार्दिक शुभकामना। यो केवल एउटा उद्योगको कथा होइन, यो नेपालको आर्थिक आत्मविश्वास, उद्यमशीलता र परिवर्तनको यात्राको जीवित प्रतीक हो। र म पूर्ण विश्वासका साथ भन्न सक्छु, अब सुरु हुँदैछ त्यो अध्याय, जहाँ यो संस्था, यो उद्योग र यो देशले केवल भविष्यको कल्पना मात्र गर्ने छैनन्, भविष्यलाई स्वयं परिभाषित गर्नेछन् ।"

- करण कुमार चौधरी

प्रबन्ध निर्देशक, सि. जी. होल्डिङ्स
निवर्तमान अध्यक्ष, नाडा अटोमोबाइल्स
एशोसिएशन अफ नेपाल

नेपालको पूर्वाधार निर्माणमा अब नयाँ सम्भावनाको ढोका खुल्दै सरकारबाट सनसेट कानूनको तर्जूमा

– ldngafa'dNn
महासचिव
नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल

सरकारले भर्खरै सनसेट कानूनको तर्जूमा गरेको छ । यसले नेपालको सडक पूर्वाधार निर्माणमा दिर्घकालिन प्रभाव पर्ने आकंलन गरिएको छ । भौतिक संरचना निर्माण विकासको एउटा प्रमुख अङ्ग हो । खासगरी सडक, पुल, खानेपानी, सिँचाइ, जलविद्युत् जस्ता विकासका पूर्वाधारसँग सम्बन्धित आयोजनाले आम नागरिकका जीवनलाई सहज बनाएको हुन्छ । भौतिक संरचना निर्माणले रोजगारीको सम्भावना र व्यावसायिक अवसर सिर्जना गर्दछ र यसले देशको आर्थिक गतिविधिलाई समेत चलायमान बनाउन पनि योगदान दिन्छ । आयोजना निर्माणको गति जति छिटो हुन्छ उति नै छिटो जनतालाई लाभ प्राप्त हुन्छ । हाम्रो देशमा भने आयोजनाको निर्माण गति यति सुस्त छ कि, ती वर्षौंवर्षसम्म मात्र होइन दशकौ सम्म पनि लाग्ने गरेको छ ।

विकासका आयोजनाहरू म्याद थपको चक्रमा जेलिएर जीर्ण आयोजनाका रूपमा परिचित हुनु सामान्य भईसकेको छ । आयोजनाहरूको यस्तो अवस्थाले देशको आर्थिक विकास नै अवरूद्ध भईरहेको देखिन्छ । आम नेपाली जनता विकासको यस्तो दूरावस्था हेरेर बस्न विवस छन् । यसै परिस्थितिमा सार्थक परिवर्तन ल्याउन सरकारले 'सनसेट' कानुन ल्याउन खोजेको छ । यो कानुन निर्माण भई कार्यान्वयनमा आएमा देशको पूर्वाधार निर्माणको कार्यले गति पाउने अपेक्षा गर्न सकिन्छ । जुन देशका लागि धेरै पहिल्यै देखि आवश्यक थियो ।

नेपालमा पूर्वाधार निर्माणका लागि ठेक्का दिने प्रक्रियादेखि नै समस्या प्रारम्भ हुन्छ । नियममा भए पनि साइट क्लियरेन्सको काम नै पूरा नभई ठेक्का लाग्ने गरेको छ । अनि वर्षौंसम्म रूख काट्ने, विजुलीको पोल हटाउने, मुआब्जा वितरण गर्ने जस्ता काममै बित्ने गर्छ । निर्माणको ठेक्का पाएको नेपाली सेनाले काठमाण्डौं/तराई–मधेश द्रुतमार्ग (फास्ट ट्र्याक) मा सबै प्रक्रिया पूरा गर्दा पनि चार वटा रूख काट्न ९ महिना लागेको संसदमा जानकारी दिएको थियो । नारायणगढ–बुटवल सडक विस्तार योजनामा पनि रूख काट्न भएको ढिलाइले अवरोध निम्तिएको थियो । अहिले पनि काँकडभिट्टा–लौकही तथा मलेखु–मुग्लिङ सडक खण्डको काममा बिजुलीको पोल सार्ने विषयमा पनि समस्या देखिएको बताइएको छ । मन्त्रालयहरूको आ आफनो अडान र समन्वयको अभावमा नेपालको पूर्वाधार निर्माण कछुवाको गतिमा हिडिरहेको जो कसैले पनि महशुस गर्न सक्छ । राजधानी कै मुटुमा रहेको टेकु र कालिमाटी जोडने एउटा पूल निर्माण सम्पन्न भएको ५ बर्ष भन्दा बढी भईसकेको छ । ५ बर्ष देखि त्यो पुल नत सञ्चालनमा छ नत भत्काइएको छ । पुर्वाधार निर्माणमा यो वेथिति एउटा स्पष्ट उदाहरण हो । श्रोत र साधनहरूको यस्तो दूरूपयोगको जिम्मेवारी कसले लिने ?

नेपालको पूर्वाधार विकासमा मुआब्जाको समस्या सवैभन्दा ठूलो समस्याको रूपमा देखा परेको छ । यसले परियोजनाहरू बर्षोसम्म अघि बढन नसक्ने अवस्था उत्पन्न गरिदिएको छ । पूर्वाधार निर्माणबाट तत्काल देखिएका र दीर्घकालमा देखिन सक्ने नकारात्मक असरको सम्भावनाका कारणले स्थानीयवासीले अवरोध पनि गर्ने गरेका छन । यसले पनि निर्माण कार्य सुरू भइसकेको आयोजनाको गतिलाई सुस्त बनाउने गरेको छ ।

त्यस्तै, प्रायः निर्माण व्यवसायीहरूले पनि आफूले ठेक्का लिएको आयोजनालाई समयमै पूरा गर्नका लागि इमानदारीतकासाथ पहल गरेको पाइँदैन । यसले आयोजनासँग तादात्म्यता मिलाउँदै बनाइएका व्यावसायिक योजनाहरू पनि बिथोलिन पुग्छन् । आयोजना अलपत्र पर्दा आम नागरिकले हैरानी पनि भोग्नुपर्छ र कतिपय अवस्थामा आयोजना स्थल दुर्घटनाको कारण पनि हुने गर्छन् । यसले देश विकासको गति पनि सुस्त हुन्छ । पुँजी निर्माण र रोजगारी सिर्जनाको गति पनि सुस्त हुन्छ र अन्ततः देशकै आर्थिक विकासमा गम्भिर असर पर्न जाने हुन्छ ।

सनसेट कानुनको मुख्य उद्देश्य नै पूर्वाधार निर्माणको कामसँग सम्बन्धित सबै अवरोधलाई हटाउने हो । यो कानुनले जग्गा अधिग्रहण समयमै नहुने, समयमै वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन (ईआईए) स्वीकृत नहुने, स्वीकृत भएको ईआईए अनुसार रूख काट्न नपाइने जस्ता समस्यालाई सहजीकरण गर्नेछ । अहिलेको सरकारले यही कानूनको मस्यौदामा काम गरिरहेको कारण देशमा थप आशा र भरोसा पलाएको छ । उक्त मस्यौदामा भए अनुसारकै कानुन लागू भएमा भविष्यमा कुनै पनि निकायले कानुन अनुसार छिटो काम गर्न नमाने प्रधानमन्त्रीकै अध्यक्षतामा उच्चस्तरीय निर्देशक समिति हुन्छ, त्यो समितिले सिधै काम गर्न आदेश दिनेछ । ढुंगा, गिट्टी, बालुवाका सन्दर्भमा सम्बन्धित आयोजनाले नै ईआईए रिपोर्टमा कति झिक्ने, कहाँबाट

झिक्ने उल्लेख गर्नु पर्नेछ । निर्माण सामग्री पालिकाहरूको अधिकार क्षेत्रभित्र पर्ने भए पनि यसबारे सम्बन्धित आयोजनाले सार्वजनिक सुनुवाइ गर्नुपर्छ, यो सुनुवाइमा कुन ठाउँबाट कति झिक्ने भन्ने स्पष्ट खुलाउनु पर्छ । लामो समयसम्म रूग्ण भएर बसेका ठेक्का सम्पन्न गर्न यो कानुनले निश्चित रूपमा सघाउँनेछ । निष्कर्षमा भन्नु पर्दा पूर्वाधार निर्माणको प्रक्रियालाई तीव्र बनाउनु र त्यस क्रममा आउने समस्या समाधानमा तत्कालै सहजीकरण गर्नु यो कानुनको उद्देश्य हो ।

हामीकहाँ पूर्वाधार निर्माणमा देखिएका समस्या र त्यसलाई सम्बोधन गर्नका लागि चाहिएको कानुनी प्रबन्धलाई सनसेट कानुनले सम्बोधन गर्न सक्छ । तर यस्तो कानुन समस्यारहित भने हुँदैन । किनकि, निश्चय नै यो एउटा माष्टर कानुन जस्तो हो । यसले यसअघि अभ्यासमा रहेका कानून र प्रक्रियालाई पनि हस्तक्षेप गर्न सक्छ, निष्क्रिय बनाइदिन सक्छ । यो कानुनले प्रधानमन्त्रीलाई पनि थप शक्तिशाली बनाउनेछ । यसबाट प्रधानमन्त्रीलाई देश निर्माणमा सोझै हेर्ने र संलग्न हुने अवशर मिल्नेछ । यसमा शक्ति केन्द्रीकरण हुँदा प्रधानमन्त्रीलाई आफनो चाहना र उद्धेश्य अनुसार तिब्र गतिमा अघि बढने अवसर प्राप्त हुनेछ । दक्षिण कोरिया, ताइवान, मलेशिया र चीनको पूर्वाधार विकासको उदाहरण हाम्रा लागि पर्याप्त छन ।

निश्चय नै सरकारले पूर्वाधारहरू निर्माण गर्दा स्थानीयको जायज सरोकार उनीहरूको सांस्कृतिक तथा सामुदायिक संवेदनशीलतालाई सम्बोधन गर्ने पर्छ । किनकी विकास निर्माणको काममा स्थानीय विश्वास, अपनत्व र सहभागिता अहिले विश्वभर उठिरहेको ज्वलन्त विषय हो । त्यसलाई नजरअन्दाज गर्न पनि मिल्दैन । ईआईए, सार्वजनिक सुनुवाइ, लागत, रूख कटान, विजुलीको पोल सार्ने काम, निर्माण अवधि पूरा हुने समय, मुआब्जा जस्ता पक्षलाई कडाईका साथ लागु गर्नु आवश्यक छ । विगतमा देश कुशासनको शीकार हुदा देशको पूर्वाधार विकाशको अधोगति हामीले देखेका र भोगेका छौ । जसले हामी सारा नेपालीलाई निराश तुल्याएको थियो ।

हामीले ३० बर्षे पञ्चायतकालिन केन्द्रीकरणको नीति र त्यस पछिको ३६ बर्षको प्रजातान्त्रिक शासन व्यवस्थाले ल्याएको विकेन्द्रीकरणको नीतिले पूर्वाधार विकासमा के कस्तो परिणाम ल्यायो त्यो पनि हामीले देख्यौ । केन्द्रीकरण र विकेन्द्रीकरण दुवै अवस्थामा नेपालको पूर्वाधारले गति लिन नसकेको स्पष्ट रूपमा देखियो । यसले समस्या केन्द्रीकरण वा विकेन्द्रीकरणमा नभई अरू केहीमा लुकेको छ भन्ने स्पष्ट हुन्छ । यसको स्पष्ट मूल्याङ्कन र विश्लेषण नगरी पूर्वाधार निर्माणमा हामी अगाडी बढयौ भने फेरी पनि हामी त्यही अधोगतिको शीकार हुनेछौ । हाम्रो लागि यो विषय किन पनि महत्वपूर्ण छ भने हाम्रो देशले आफनो आर्थिक विकासका लागि आउदो २० बर्षसम्म पूर्वाधार निर्माणमा केन्द्रीत गर्नु पर्ने तडकारो आवश्यकता छ । हामीलाई अति कम विकसित देशबाट स्तरोन्नती भएर विकाशशील राष्ट्मा परिणत हुन मात्र होइन विकाशशील राष्ट्बाट विकसित राष्ट्मा परिणत हुन पनि पूर्वाधार कै आवश्यकता हुन्छ ।

सनसेट कानुन सरकारले खासगरी अहिलेसम्म जमेर रहेका समस्याहरूलाई सम्बोधन गरेर पूर्वाधार निर्माणको काममा तीव्र गति सिर्जना गर्ने सकारात्मक उद्देश्यका साथ यसलाई प्रयोगमा ल्याउन लागेको हो भन्नेमा कुनै सन्देह छैन । सरकारले १० वर्षका लागि यस्तो कानुन ल्याउन लागेको देखिन्छ । यो १० बर्षभित्र पनि यसले सस्थागत रूप लिन नसकेमा यसको अवधि बढाउनु अपरिहार्य हुनेछ । विधि र प्रक्रियालाई संस्थागत गर्न सीमित शक्तिको प्रयोग गर्न सरकार पछाडी हटनु हुदैन । यो पहल प्रधानमन्त्री मातहत राखिएकोले प्रधानमन्त्रीको देशप्रतिको जिम्मेवारी वोधले ठूलो प्रभाव पार्न सक्छ । विकास निर्माणले तिव्र गति लिन सक्छ ।

नेपालले अहिले १७ वटा ठूला विकास आयोजनालाई प्रधानमन्त्री कार्यालय मातहतको 'राष्ट्रिय गौरवका आयोजना' मा राखेको छ । जसमध्ये कन्काई बबइ सिचाइ योजना शुरू भएको झण्डै चार दशक पुग्दा पनि पूरा हुन सकेको छैन । बर्तमान प्रधानमन्त्रीले यस्तो आयोजनाहरूको गम्भिर समिक्षा गर्दै अवरोधहरूको निकारकरण गर्दै अघि बढनु पर्ने अवस्था आएको छ । 'सनसेट' कानुनको अभ्यास नयाँ भएकाले यसको व्यापक र यथार्थ समिक्षा गर्दै देश अघि बढनु पर्ने हुन्छ । ताकी विगतका कानूनहरू जस्तै यो कानून पनि कतै निस्प्रभावी नबनोस । देशको पूर्वाधार विकासले त्यही नियती भोग्न नपरोस ।

यातायात सञ्चालनका लागि नै सरकारले सडक पूर्वाधार निर्माण गर्ने हो । नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल त्यही सडकमा चल्ने यातायातका साधनहरूको व्यवसाय गर्ने व्यवसायीहरूको राष्ट्रियस्तरमा सङ्गठीत संस्था भएकोले नेपालको सडक पूर्वाधार विकासमा यस संस्थाको प्रत्यक्ष सरोकार रहने गरेको छ । जति सडक पूर्वाधार तयार हुन्छ त्यति नै यातायातका साधनहरूको आवश्यकता बढदै जान्छ त्यही बढोत्तरीको अनुपातमा अटोमोवाइल व्यवसाय पनि गतिशील हुदै जाने भएकोले यस एशोसिएशनले सरकारलाई दिने सुझावहरूमा सदैव सडक निर्माण र विस्तारको विषयलाई मुख्य एजेण्डाको रूपमां उल्लेख गर्दै आएको छ ।

सरकारले सडक निर्माण र विस्तारका लागि आयातित यातायातका साधनहरूमा स्वच्छ पूर्वाधार लगानी शुल्क तथा सडक निर्माण दस्तुर लगाउने गरेको छ । जसबाट सरकारले वार्षिक रूपमा अरबौ राजश्व उठाउने गरेको छ । सरकारले यस शीर्षक अन्तर्गत उठाएको राजश्व सडक निर्माणमा नै लगाउनु पर्छ भन्ने हाम्रो धारणा रहेको छ । दुई दशक अघि नेपालका लागि चिनिया राजदुतले नेपालको पूर्वाधार निर्माणमा हुने सुस्तता बारे नेपाली अधिकारीहरूलाई भनेका थिए तपाइको देशमा सडकको जग्गा एउटा व्यक्तीको, विजुलीको पोल राख्ने जग्गा एउटाको, ढल राख्नु पर्ने जग्गा एउटाको, सबै कुरा नीजि अनि नेपाल सरकारको जग्गा जमिन चाही कहाँ छ ? यसरी पनि कहिल्यै देशको विकास हुन्छ ? भनि कडा अभिव्यक्ती दिएका थिए । साच्चै भनौ भने दशकौसम्म नेपालको पूर्वाधार निर्माणले यहि नियती भोग्दै आएको छ । ढीलै भए पनि अब आउने सनसेट कानूनले देशको पूर्वाधार निर्माणमा कायापलट गर्नेछ भन्ने आशा राख्न सकिन्छ ।

कोषाध्यक्षको भनाई

-k$h cu]jfn
कोषाध्यक्ष
नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल

नाडा अटोमोबाइल्स एसोसिएसन अफ नेपाल (नाडा)ले स्थापना भएको ५० वर्ष पूरा गरी स्वर्ण उत्सव मनाइरहेको यस ऐतिहासिक अवसरमा अध्यक्षज्यू, पूर्व अध्यक्षज्यूहरू, पदाधिकारी तथा कार्यसमिति सदस्यज्यूहरू, उद्योगी–व्यवसायी, नाडा सचिवालयका कर्मचारीहरू तथा शुभेच्छुकहरूमा हार्दिक बधाई तथा शुभकामना व्यक्त गर्दछु ।

पाँच दशकको यात्रामा नाडाले नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रको विकास, व्यवसायिक हकहितको संरक्षण, नीति निर्माणमा सहकार्य तथा निजी क्षेत्रको सशक्त प्रतिनिधित्व गर्दै महत्वपूर्ण योगदान पुऱ्याएको छ। आज अटोमोबाइल क्षेत्र नेपालको अर्थतन्त्र, रोजगारी सिर्जना, राजस्व संकलन तथा पूर्वाधार विकासको एक महत्वपूर्ण आधारका रूपमा स्थापित भएको छ । यस उपलब्धिमा नाडाको निरन्तर प्रयास र सम्पूर्ण सदस्यहरूको सक्रिय सहभागिता प्रशंसनीय छ ।

कोषाध्यक्षको हैसियतले संस्थाको वित्तीय अनुशासन, पारदर्शिता र उत्तरदायित्वलाई सुदृढ बनाउने कार्यमा निरन्तर प्रतिबद्ध रहेको छु । संस्थाको आर्थिक स्रोतको प्रभावकारी परिचालन, वित्तीय व्यवस्थापनमा सुशासन तथा दीर्घकालीन वित्तीय स्थायित्व सुनिश्चित गर्दै नाडालाई अझ सशक्त र सक्षम संस्थाका रूपमा स्थापित गर्ने हाम्रो साझा प्रयास जारी रहनेछ ।

विश्वव्यापी रूपमा अटोमोबाइल उद्योग तीव्र गतिमा परिवर्तन भइरहेको छ । विद्युतीय सवारीसाधन, हरित प्रविधि तथा डिजिटल रूपान्तरणले नयाँ अवसर र चुनौतीहरू सिर्जना गरिरहेका छन् । यस्ता परिवर्तनका बीच नाडाले सदस्यहरूको हित संरक्षण गर्दै राष्ट्रको दिगो आर्थिक विकासमा योगदान पुर्याउने विश्वास लिएको छु ।

स्वर्ण उत्सव केवल विगतका उपलब्धिहरूको उत्सव मात्र होइन, आगामी दशकहरूको मार्गचित्र निर्माण गर्ने अवसर पनि हो । यस ऐतिहासिक यात्रामा योगदान पुऱ्याउनु हुने सम्पूर्ण अग्रज, सदस्य तथा सरोकारवालाहरूप्रति हार्दिक कृतज्ञता व्यक्त गर्दछु ।

अन्त्यमा, नाडाको स्वर्णिम ५० वर्षको सफल यात्राको स्मरण गर्दै आगामी दिनहरू अझ उपलब्धिमूलक, समृद्ध र प्रभावकारी बनून् भन्ने शुभकामना व्यक्त गर्दछु ।

धन्यवाद।

परिवर्तनशील विश्व परिवेशमा नेपालको लुब्रिकेन्ट बजार : चुनौती, अवसर र भविष्यको दिशा

-lbjfs/ ld>
सभापति
नाडा लुब्रिकेन्ट समिति

नेपालको लुब्रिकेन्ट बजार अहिले परिवर्तनको महत्वपूर्ण चरणमा पुगेको छ। विश्वव्यापी भू-राजनीतिक अवस्था, कच्चा तेलको मूल्यमा भइरहेको उतारचढाव, supply chain मा आएको चुनौती तथा अन्तर्राष्ट्रिय आर्थिक अस्थिरताले नेपालको lubricant market मा प्रत्यक्ष प्रभाव पारिरहेको छ। नेपालजस्तो आयात-निर्भर बजारमा विश्व बजारको असर स्वाभाविक रूपमा छिटो महसुस हुने गर्दछ। पछिल्ला केही वर्षमा Base Oil तथा additive cost मा भएको निरन्तर परिवर्तनले lubricant pricing र market stability मा दबाब सिर्जना गरेको छ। यसका साथै डलर विनिमय दर तथा ढुवानी लागतमा आएको वृद्धि पनि उद्योगका लागि चुनौतीपूर्ण पक्ष बनेका छन्।

यद्यपि चुनौतीका बीचमा पनि नेपालको lubricant market क्रमशः quality-driven हुँदै गएको देखिन्छ। अहिले ग्राहकहरू केवल मूल्यमा होइन, engine protection, performance, fuel efficiency तथा equipment life मा बढी सचेत बन्दै गएका छन्। विगत १५ वर्षदेखि lubricant industry सँग प्रत्यक्ष रूपमा जोडिएर काम गर्ने क्रममा मैले नेपाली बजारमा आएको यो परिवर्तन नजिकबाट अनुभव गरेको छु। आजको ग्राहक पहिलेभन्दा धेरै informed र quality conscious भइसकेको छ।

अर्कोतर्फ, नेपालमा EV adoption तीव्र रूपमा बढिरहेको छ। विशेषगरी urban mobility तथा private vehicle segment मा EV को प्रयोग उल्लेखनीय रूपमा विस्तार भइरहेको छ। यसले दीर्घकालीन रूपमा traditional automotive lubricant market मा केही प्रभाव पार्ने निश्चित छ, किनकि EV मा conventional engine oil को आवश्यकता न्यून हुन्छ।

तर नेपालको सन्दर्भमा हेर्दा lubricant industry को सम्भावना अझै बलियो नै देखिन्छ। Commercial vehicles, construction equipment, industrial machinery, hydropower sector, manufacturing industries तथा agricultural segment मा lubricant को आवश्यकता आगामी धेरै वर्षसम्म स्थिर रहनेछ। त्यसैले बजार पूर्ण रूपमा घट्नेभन्दा पनि यसको स्वरूप परिवर्तन हुँदै जाने देखिन्छ। भविष्यमा premium lubricants, synthetic products, industrial lubrication solutions तथा specialized fluids को demand अझ बढ्ने सम्भावना छ। विशेषगरी industrial sector नेपालको lubricant industry को महत्वपूर्ण growth area बन्न सक्ने आधारहरू देखिएका छन्।

यससँगै counterfeit तथा low-quality lubricants नियन्त्रण, technical awareness वृद्धि तथा market standardization मा पनि उद्योगले गम्भीर रूपमा ध्यान दिनुपर्ने आवश्यकता छ। गुणस्तरीय उत्पादन र responsible business practice ले मात्र बजारलाई दीर्घकालीन रूपमा व्यवस्थित र विश्वासिलो बनाउन सक्छ।

NADA अन्तर्गत lubricant sector ले पनि industry coordination, technical awareness तथा mobility transformation लाई मध्यनजर गर्दै अझ प्रभावकारी भूमिका खेल्नुपर्ने आवश्यकता देखिन्छ। परिवर्तनलाई चुनौतीसँगै अवसरको रूपमा बुझेर समयअनुसार उद्योगलाई रूपान्तरण गर्न सकियो भने नेपालको lubricant industry को भविष्य अझ सकारात्मक रहने विश्वास लिन सकिन्छ।

अन्त्यमा, नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रलाई संगठित, व्यवस्थित तथा सशक्त बनाउन महत्वपूर्ण भूमिका खेल्दै आएको NADA लाई स्वर्ण उत्सवको अवसरमा हार्दिक बधाई तथा शुभकामना व्यक्त गर्दछु। आगामी दिनहरूमा पनि NADA ले सम्पूर्ण automobile ecosystem को विकास, सहकार्य र उद्योगको दिगो भविष्यका लागि अझ प्रभावकारी नेतृत्व प्रदान गर्ने विश्वास व्यक्त गर्दछु।

Photo Feature

बार्षिक साधारण सभा

बार्षिक साधारण सभा

चौधौं वार्षिक साधारण सभा

OPENING
CEREMONY

२० औं वार्षिक साधारण सभा

नेपाल अटोमोबाइल डिलर्स
को
वार्षिक साधारण सभा

नेपाल अटोमोबाइल डिलर्स एशोसिएशन
२९ औं वार्षिक साधारण सभा
Castrol

Traffic Safety
कार्यशाला

नेपाल अटोमोबाइल डिलर्स एशोसिए
२५ औं वार्षिक साधारण
२०५८ आश्विन २६ गते
NADA

२० औं वार्षिक साधारण सभा

NADA
३१ औं वार्षिक साधारण सभा

वार्षिक साधारण सभा

साधारण सभा

नेपाल अटोमोबाइल डिलर्स एसोसियसन
२२ औं वार्षिक साधारण सभा
Hearty Welcome
to the participants of
the 22nd Annual General Meeting
of Nepal Automobile Dealers Association
Castrol
Castrol

OPENING CEREMONY

१९ औं वार्षिक साधारण सभा

NADA
पाल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनको

SERVO

NADA
३० औं वार्षिक साधारण सभा

वार्षिक साधारण सभा

विश्व अर्थतन्त्रमा नेपालको स्थान कहाँ छ ?

हामी आम नेपालीहरूलाई नेपाल अर्थतन्त्रको आकारका हिसावले पनि विश्वको एउटा सानो मुलुक हो भन्ने भ्रम छ । तर हामीले वास्तविकतालाई केलाएर हेर्‍यौ भने स्थिति अर्कै देखिन्छ । अर्थतन्त्रको आकारको दृष्ट्रिले (नोमिनल) नेपाल विश्वको ९६ औं र पिपिपिका आधारमा ८५ औं ठूलो अर्थतन्त्र भएको राष्ट्र भएबाट विश्वमा नेपाल सानो अर्थतन्त्र भएको राष्ट्र हुदै होइन भन्ने स्पष्ट हुन्छ । यो भ्रमबाट हामी नेपालीहरू मुक्त हुन जरूरी छ । अर्थतन्त्रको आकारलाई (नोमिनल) हेर्दा विश्वका १८६ राष्ट्रहरू मध्ये नेपाल भन्दा केवल ९५ राष्ट्रहरूको अर्थतन्त्र ठूलो रहेको देखिन्छ । त्यस्तै अर्थतन्त्रको आकारलाई पिपिपिका आधारमा हेर्दा नेपाल भन्दा केवल ८४ वटा राष्ट्रहरूको अर्थतन्त्र ठूलो रहेको देखिन्छ । यसबाट नेपाल अर्थतन्त्रको आकारको दृष्ट्रिले पनि विश्वको सानो राष्ट्र नभई एउटा मध्यम आकारको राष्ट्र हो भन्ने कुरा स्पष्ट हुन्छ । यस लेखमा नेपाललाई विश्व र दक्षिण एशियाली राष्ट्रहरूसंग समेत तुलना गरेर हेर्ने प्रयाश गरिएको छ । साथै यस लेखमा विश्व बैंङ्कको वार्षिक प्रतिवेदनलाई आधारमानी कूल गार्हस्थ उत्पादनलाई नोनिनल र पिपिपि दुबै आधारमा थप प्रष्टयाउने जमर्को गरिएको छ । खाशगरी १४ बर्ष अघिको अर्थात सन् २०१० को तथ्याङ्कलाई २०२४ को तथ्याङ्कसंग तुलना गरेर नेपालको आर्थिक विकासको मापन गर्ने प्रयाश समेत गरिएको छ ।

कूल गार्हस्थ उत्पादनमा (नोमिनल) नेपालको स्थान

सन् २०२४ मा नेपालको जिडिपी (नोमिनल) २०१० को तुलनामा अर्थात १४ बर्षको अन्तरालमा १० अङ्कले स्तरोन्नती भएको छ । नेपाल दक्षिण एशियामा ५ औं स्थानमा यथावत रहेको छ । सन् २०१० को सोहि प्रतिवेदन अनुसार नेपाल विश्वमा १०६ औं र दक्षिण एशियामा ६ औं स्थानमा रहेको थियो । २०१० मा १५ अर्व ७२ करोड रहेको नेपालको जिडिपी २०२४ मा ४२ अर्व ७२ करोड पुगेको छ ।

सन् २०१० मा विश्वको १० औं र दक्षिण एशियामा पहिलो स्थानमा रहेको भारत सन् २०२४ मा विश्वको चौथौ र दक्षिण एशियामा पहिलो स्थानमा रहेको छ । सन् २०१० मा १७ खर्व २७ अर्वको भारतिय अर्थतन्त्र १४ बर्ष पश्चात ३९ खर्व १२ अर्व पुगेको छ । त्यसैगरी सन् २०१० मा १ खर्वको अर्थतन्त्र सहित विश्वको ५७ औं स्थानमा रहेको बङ्गलादेश अहिले २०२४ मा ४ खर्व ५० अर्वको जिडिपी सहित विश्वमा ३४ औं र द.ए.मा दोश्रो ठूलो अर्थतन्त्र बन्न सफल भएको छ । त्यसैगरी सन् २०१० मा १ खर्व ६५ अर्व रहेको पाकिस्तानको अर्थतन्त्र अहिले ३ खर्ब ७३ अर्वको जिडिपी सहित विश्वको ४७ औं स्थानबाट ४० औ र द.ए.मा तेश्रो स्थानमा रहेको छ ।

त्यस्तै श्रीलङ्का ४९ अर्व ५५ करोडको जिडिपी सहित विश्वमा ७४ औ स्थानबाट अहिले ९८ अर्व ९६ करोडको जिडिपी सहित अहिले पनि ७२ औं स्थानमा रहेको छ भने र द.ए.मा पनि चौथो स्थानमा यथावत रहेको छ । कूल १७ अर्व २४ करोडको जिडिपी सहित अफगानिस्तान विश्वमा १०२ औं स्थानबाट अहिले १७ अर्व १५ करोडको जिडिपी सहित अहिले अवनती भएर १३६ औं स्थानमा छ झरेको छ भने द.ए.मा छैठौ स्थानमा रहेको छ ।

२०१० मा कूल १ अर्व ४९ करोडको जिडिपी सहित विश्वको १६४ औं स्थानमा रहेको मालदिब्स अहिले ६ अर्व ९७ करोडको जिडिपी सहित विश्वमा १५७ औं र द.ए.मा सातौ स्थानमा रहेको छ । कूल १ अर्व ५२ करोडको जिडिपी सहित विश्वको १६३ औं स्थानमा रहेको भुटानको जिडिपि अहिले ३ अर्व ४२ करोडको जिडिपी सहित विश्वमा १६७ औं र द.ए.मा आठौं स्थानमा रहेको छ । (हेर्नुहोस तालिका नं १ र २)

तालिका नं १ः कूल गार्हस्थ उत्पादन (नोमिनल) २०२४ मिलियन यु.यस.डलर (विश्वका कूल १९४ देश मध्ये)

देश	विश्व श्रेणी	यु यस डलरमा	सन् २०१० को तुलनामा स्तरोन्ती
भारत	४	३,९१२,६८६	६
बंगलादेश	३४	४५०,११९	२२
पाकिस्तान	४०	३७३,०७२	०६
श्रीलङ्का	७२	९८,९६३	२
नेपाल	९६	४२,९१४	१०
अफगानिस्तान	१३६	१७,१५२	-३४
माल्दिभ्स	१५७	६९,७५	८
भुटान	१६७	३,४२२	-२

श्रोत : विश्व बैङ्कको वार्षिक प्रतिवेदन २०२४

(हेर्नुहोस तालिका नं २)

तालिका नं २: कूल गार्हस्थ उत्पादन (नोमिनल) २०१० (विश्वका कूल १९० देश मध्ये)

देश	विश्व श्रेणी	यु यस डलरमा (मिलियन)
भारत	१०	१,७२७,१११
पाकिस्तान	४७	१६५,७६०
बङ्गलादेश	५७	१००,३५७
श्रीलङ्का	७४	४९,५५२
अफगानिस्तान	१०२	१७,२४३
नेपाल	१०६	१५,७२२
भुटान	१६३	१,५२७
माल्दिभ्स	१६४	१,४९१

श्रोत : विश्व बैङ्कको वार्षिक प्रतिवेदन, २०१०

कूल गार्हस्थ उत्पादनमा (पिपिपि) नेपालको स्थान

विश्व बैङ्क २०२४ को प्रतिवेदनमा जिडिपी (पीपीपी) का आधारमा पनि सवै देशको कुल गार्हस्थ्य उत्पादनको तथ्याङ्क प्रकाशित गरिएको छ । उक्त प्रतिवेदन अनुसार कूल १ खर्व ७० अर्व यु.यस डलरको जिडिपी सहित नेपाल विश्वमा ८५ औं र दक्षिण एशियामा पाँचौ स्थानमा आइपुगेको छ । सन् २०१० को सोही प्रतिवेदन अनुसार ३५ अर्व ६५ करोड डलरको जिडिपी सहित नेपाल विश्वको ९६ औं स्थानमा र दक्षिण एशियामा पाँचौं स्थानमा रहेको थियो । सन् २०१० को तुलनामा २०२४ मा अर्थात १४ बर्ष पछि नेपाल ११ स्थान माथि उक्लिएको छ ।

त्यसैगरी २०१० मा ४४ खर्व ६९ अर्व रहेको भारतको जिडिपी अहिले २०२४ मा १६१ खर्व ९० अर्व डलरको जिडिपी सहित भारत विश्वमा तेश्रो र दक्षिण एशियामा पहिलो स्थानमा रहेको छ । २०१० मा २ खर्व ४६ अर्वको जिडिपी सहित विश्वको ४८ औं स्थानमा रहेको बङ्गलादेशको सन् २०२४ मा १६ खर्व ७४ अर्वको जिडिपी सहित विश्वको २४ औं र द.ए मा दोश्रो स्थानमा रहेको छ । सन् २०१० मा ४ खर्व ६६ अर्वको जिडिपी सहित विश्वको २६ औं स्थानमा रहेको पाकिस्तान अहिले २०२४ मा १५ खर्व ७९ अर्वको जिडिपी सहीत विश्वमा २६ औं र द.ए.मा चौथो स्थानमा यथावत रहेको छ ।

त्यसैगरी सन् २०१० मा १ खर्वको जिडिपी सहित विश्वको ६६ औं स्थानमा रहेको श्रीलङ्का २०२४ मा ३ खर्व ४२ अर्व डलरको जिडिपी सहित विश्वमा ६२ औ र द.ए.मा चौठौं स्थानमा रहेको छ । सन् २०१० मा ३१ अर्वको जिडिपी सहित विश्वको १०१ स्थानमा रहेको अफगानिस्तान २०२४ मा ९१ अर्व २७ करोडको जिडिपी सहित विश्वको ११६ औं स्थानमा झरेको छ । २०१० मा १ अर्व ७९ करोडको जिडिपी सहित विश्वको १६२ औं स्थानमा रहेको मालदिब्स २०२४ मा १४ अर्वको जिडिपि सहित विश्वमा १५८ औं र द.ए.मा सातौं स्थानमा रहेको छ । सन् २०१० मा ३ अर्व ८४ करोडको जिडिपी सहित विश्वको १५१ औं स्थानमा रहेका रहेको भुटान २०२४ मा १२ अर्व ७८ करोडको जिडिपी सहीत विश्वमा १६० औं र द.ए.मा ८ औं स्थानमा रहेको छ । २०१० को तुलनामा २०२४ मा नयाँ १३ वटा राष्ट्रहरू थप भएकोले आर्थिक बृद्धिका वावजुद पनि स्तरोन्नतीमा असर परेको देखिन्छ । (हेर्नुहोस तालिका नं ३ र ४)

तालिका नं ३: कूल गार्हस्थ उत्पादन (पिपिपि) २०२४ (विश्वका कूल १९६ देश मध्ये)

देश	विश्व श्रेणी	यु.यस.डलरमा	सन् २०१० को तुलनामा स्तरबृद्धि
भारत	३	१६,१९०,८२०	०
बङ्गलादेश	२४	१,६७४,३१६	२२
पाकिस्तान	२६	१,५७९,७२४	०
श्रीलङ्का	६२	३४२,५०४	४
नेपाल	८५	१७०,०९७	११
अफगानिस्तान	११६	९१,२७२	-१५
माल्दिभ्स	१५८	१४,००९	४
भुटान	१६०	१२,७८२	-९

श्रोत : विश्व बैङ्कको वार्षिक प्रतिवेदन २०२४

तालिका नं ४: कूल गार्हस्थ उत्पादन (पिपिपि) २०१० (विश्वका कूल १८३ देश मध्ये)

देश	विश्व श्रेणी	यु.यस.डलरमा (मिलियन)
भारत	३	४,४६९,०००
पाकिस्तान	२६	४६६,५५५
बंगलादेश	४८	२४६,७०३
श्रीलङ्का	६६	१०५,१३९
नेपाल	९६	३५,६५०
अफगानिस्तान	१०१	३१,०४४
भुटान	१५१	३८४०
माल्दिभ्स	१६२	१,७९५

श्रोत : विश्व बैङ्कको वार्षिक प्रतिवेदन २०१०

कूल गार्हस्थ उत्पादन (नोमिनल) प्रतिव्यक्ती आयमा नेपालको स्थान

विश्व बैङ्कले २०२४ मा पनि विश्वका १९२ राष्ट्रहरूको नोमिनल र पिपिपि दुबैको आधारमा प्रतिव्यक्ति आयको विवरण समेत प्रकाशित गरेको छ । सो प्रतिवेदन अनुसार १४४७ डलरको प्रतिव्यक्ती आय सहित नेपाल विश्वमा १६१ औं र दक्षिण एशियामा सातौ स्थानमा रहेको देखिन्छ । १४ बर्षको अवधिमा नेपाल १९ स्थान माथि उक्लिएको छ । सन् २०१० को सोही प्रतिवेदन अनुसार ६६८ डलरको प्रतिव्यक्ती आय सहित नेपाल विश्वको १८० औं र द.एशियामा ७ औं स्थानमा रहेको थियो ।

उक्त प्रतिवेदन अनुसार प्रतिव्यक्ती आयमा विश्वका ३२ वटा मुलुकहरू मात्र नेपाल भन्दा गरिव रहेको देखिन्छ । सन् २०१० मा भने १७ वटा मुलुकहरू मात्र नेपाल भन्दा गरिव रहेका थिए । २०२४ को प्रतिवेदन अनुसार एशियाली मुलुकहरू– अफगानिस्तान, ताजकिस्तान, म्यानमार र सिरिया वाहेक २७ वटा सवै अफ्रिकी मुलुकहरू रहेका छन् । तान्जानिया, युगाण्डा, जन्जिबार, नाइजेरिया, लेसोथो, चाड, माली, सोमालिया, सुडान, साउथ सुदान, बुर्किनोफासो, बुरूण्डि, सेण्ट्रल अफ्रीकन रिपब्लिक, कङ्गो, टोगो, इथियोपिया, जाम्बिया, गायनाविशु, मडागास्कर, मलावी, लाइवेरिया, मोजाम्बिक, नाइजर, रवाण्डा, सियरालियोन, इरिट्रिया, गाम्बिया र यमन मात्र नेपाल भन्दा गरिव मुलुकहरू हुन ।

सन् २०१० मा ८० औं स्थान सहित ८०८७ प्रतिव्यक्ती आय रहेको मालदिब्सको प्रतिव्यक्ती आय २०२४ मा १३२१५ प्रतिव्यक्ती आय सहित विश्वमा ६१ औ र द.ए.मा पहिलों स्थानमा रहन सफल भएको छ । २०१० मा २८९४ डलर सहित विश्वको १३० औ स्थानमा रहेको श्रीलङ्का अहिले २०२४ मा ४५१६ डलर सहित विश्वको १२७ औं र दक्षिण एशियामा दोश्रो स्थानमा रहेको छ । सन् २०१० मा २१७९ डलर सहित विश्वको १३९औं स्थानमा रहेको भुटाने २०२४ मा ३८३९ डलर सहित विश्वको १२८ औं र द.एमा तेश्रो स्थानमा रहन सफल भएको छ । सन् २०१० मा १३४८ डलर सहित विश्वको १५७ औं स्थानमा रहेको भारत अहिले २०२४ मा २६९७ डलर सहित विश्वको १३८ औं र द.एशियामा चौंथौं स्थानमा रहेको छ ।

त्यसैगरी २०१० मा ९३६ डलर सहित विश्वको १६९ औं स्थानमा रहेको बङ्गलादेश अहिले २०२४ मा २५९३ डलर सहित विश्वको १४२ औं र द.एमा पाँचौं स्थानमा आउन सफल भएको छ । त्यसैगरी २०१० मा ११३८ डलर सहित विश्वको १६५ औं स्थानमा रहेको पाकिस्तान अहिले २०२४ मा १४८४ डलर सहित विश्वको १६० औं स्थानमा रहेको छ । २०१० मा ५४४ डलर सहित विश्वमा १८६ औं स्थानमा रहेको अफगानिस्तान अहिले २०२४ मा सो घटदै गएर ४१४ डलर सहित विश्वको १९१ औं र द.एशियामा आठौंमा रहेको छ । (हेर्नुहोस तालिका नं ५ र ६)

तालिका नं ५: कूल गार्हस्थ उत्पादन (नोमिनल) प्रतिव्यक्ति आम्दानी २०२४ (विश्वका कूल १९२ देश मध्ये)

देश	विश्व श्रेणी	यु.यस.डलरमा (मिलियन)	सन् २०१० को तुलनामा स्तरोन्नती
माल्दिभ्स	६१	१३,२१५	१९
श्रीलङ्का	१२७	४,५१६	३
भुटान	१२८	३,८३९	११
भारत	१३८	२,६९७	१९
बंगलादेश	१४२	२,५९३	२७
पाकिस्तान	१६०	१,४८४	५
नेपाल	१६१	१,४४७	१९
अफगानिस्तान	१९१	४१४	–५

श्रोत : विश्व बैङ्कको वार्षिक प्रतिवेदन २०२४

तालिका नं ६: कूल गार्हस्थ उत्पादन (नोमिनल) प्रति व्यक्ति आम्दानी २०१० (विश्वका कूल १९७ देश मध्ये)

देश	विश्व श्रेणी	यु.यस.डलरमा (मिलियन)
माल्दिभ्स	८०	८,०८७
श्रीलङ्का	१३०	२,८९४
भुटान	१३९	२,१७९
भारत	१५७	१,३४८
पाकिस्तान	१६५	१,१३८
बङ्गलादेश	१६९	९३६
नेपाल	१८०	६६८
अफगानिस्तान	१८६	५४४

श्रोत : विश्व बैङ्कको वार्षिक प्रतिवेदन २०१०

कूल गार्हस्थ उत्पादन (पिपिपि) प्रतिव्यक्ती आयमा नेपालको स्थान

२०२४ को सोहि प्रतिवेदनको प्रतिव्यक्ती आय पिपिपिलाई नियालेर हेर्दा नेपाल ५७३६ डलरकासाथ दक्षिण एशियामा सातौं र विश्वमा १४८ औं स्थानमा रहन सफल भएको छ । २०१० को सोहि प्रतिवेदनलाई हेर्दा नेपाल ११९० डलरकासाथ दक्षिण एशियामा सातौं र विश्वमा १६० औं स्थानमा रहेको थियो । यसरी तुलनात्मक रूपमा हेर्दा १४ बर्षको अवधिमा नेपाल अन्तराष्ट्रिय र्‍याकिङ्गमा १२ स्थान माथि उक्लिन सफल भएको देखिन्छ ।

सन् २०१० मा १०३ औं स्थान सहित ५६८३ डलर प्रतिव्यक्ती आय रहेको मालदिब्सको प्रतिव्यक्ती आय अहिले २०२४ मा २४८०९ डलर सहित विश्वमा ५८ औ र द.ए.मा पहिलों स्थानमा रहन सफल भएको छ । सन् २०१० मा ५२८९ डलर सहित विश्वको १०५औं स्थानमा रहेको भुटान अहिले २०२४ मा १६२५४ डलर सहित विश्वको १०२ औं र द.एमा दोश्रो स्थानमा रहन सफल भएको छ ।२०१० मा ५०४० डलर सहित विश्वको १०८ औ स्थानमा रहेको श्रीलङ्का अहिले २०२४ मा १५६३२ डलर सहित विश्वको १०९ औं र दक्षिण एशियामा तेश्रो स्थानमा रहेको छ ।

त्यसैगरी सन् २०१० मा ३५८६ डलर सहित विश्वको १२४ औं स्थानमा रहेको भारत अहिले २०२४ मा १११५९ डलर सहित विश्वको ११९ औं र द.एमा चौथौं स्थानमा रहेको छ । २०१० मा १६४३ डलर सहित विश्वको १४९औं स्थानमा रहेको बङ्गलादेश अहिले २०२४ मा ९६४६ डलर सहित विश्वको १२४ औं र द.एमा पाँचौं स्थानमा आउन सफल भएको छ । त्यसैगरी २०१० मा २६७४ डलर सहित विश्वको १३३ औं स्थानमा रहेको पाकिस्तान अहिले २०२४ मा ६२८७ डलर सहित विश्वको १४१ औं स्थानमा रहेको छ । २०१० मा ८०० डलर सहित विश्वमा १७२ औं स्थानमा रहेको अफगानिस्तान अहिले २०२४ मा सो २२०१ डलर सहित विश्वको १७५ औं र द.एमा आठौ स्थानंमा रहेको छ । (हेर्नुहोस तालिका नं ७ र ८)

तालिका नं ७: प्रति व्यक्ति आम्दानी (पिपिपि) २०२४ (विश्वका कूल १८७ देश मध्ये)

देश	विश्व श्रेणी	यु.यस.डलरमा (मिलियन)	सन् २०१० को तुलनामा स्तरोन्नती
माल्दिभ्स	५८	२४८०९	४५
भुटान	१०२	१६,२५४	३
श्रीलङ्का	१०९	१५,६३२	-१
भारत	११९	११,१५९	५
बंगलादेश	१२४	९,६४६	२५
पाकिस्तान	१४१	६,२८७	-८
नेपाल	१४८	५,७३६	१२
अफगानिस्तान	१७५	२,२०१	-३

श्रोत : विश्व बैङ्कको वार्षिक प्रतिवेदन २०२४

तालिका नं ८: प्रति व्यक्ति आम्दानी (पिपिपि) २०१० (विश्वका कूल १८७ देश मध्ये)

देश	विश्व श्रेणी	यु.यस.डलरमा (मिलियन)
माल्दिभ्स	१०३	५,६८३
भुटान	१०५	५,२८९
श्रीलङ्का	१०८	५,०४०
भारत	१२४	३,५८६
पाकिस्तान	१३३	२,६७४
बङ्गलादेश	१४९	१,६४३
नेपाल	१६०	१,१९०
अफगानिस्तान	१७२	८००

श्रोत : विश्व बैङ्कको वार्षिक प्रतिवेदन २०१०

तुलनात्मक निष्कर्स

यी माथि उल्लेखित तथ्यहरूको सामान्य विश्लेषण गर्दा नेपाल विश्वमा अर्थतन्त्रको आकारको दृष्ट्रिले मध्यम स्तरको राष्ट्र भएको स्पष्ट भए पनि प्रतिव्यक्ती आय र मानव विकास सुचकाङ्कका दृष्ट्रिले भने नेपाल विश्वको एउटा पछयौटे मुलुक भएको तथ्य प्रस्तुत गर्दछ । यसबाट नेपाल विकास निर्माणको प्रक्रीयामा धेरै पछाडी परेको मुलुक हो भन्ने प्रमाणित हुन्छ । विश्व मानव विकास सूचकाङ्कमा हामी दक्षिण एशियामै पनि पछाडी पर्न गएका छौ । नेपाल, अफगानिस्तान र पाकिस्तान जस्ता आतंङ्कबादको चपेतामा परेका दुई राष्ट्रहरू भन्दा मात्र केही अगाडी देखिएका छौ । माथिका तथ्याङ्कहरूलाई केलाउदा आर्थिक विकासमा दक्षिण एशियाली राष्ट्रहरूमा मालदिभ्स र बङ्गलादेश मात्र तिब्र गतिले अगाडी बढीरहेको देखिन्छ भने नेपाल र भारत मध्यमस्तरमा अगाडी बढीरहेको देखिन्छ । क्षेत्रफलका दृष्ट्रिले नेपाल भन्दा आधा सानो र जनसख्याको दृष्ट्रिले केहि सानो श्रीलङ्काको जिडिपी (नोमिनल) नेपालको भन्दा झण्डै ३ गुणा र प्रतिव्यक्ती आयको दृष्ट्रिले झण्डै ४ गुणा ठूलो देखिन्छ । २०२३ को मानव विकास सुचकाङ्कमा पनि श्रीलङ्काले ०.७७६ अङ्क प्राप्त गरेको छ । यसको अर्थ श्रीलङ्का नेपाल भन्दा १७५ अङ्कले अगाडी रहेको देखिन्छ । यसबाट नेपालले श्रीलङ्का कै ठाँउमा पुग्न पनि धेरै मेहनत गर्नु पर्ने देखिएको छ ।

विश्व बैङ्कको प्रतिवेदन २०२४ अनुसार भौगलिक आकारमा नेपाल भन्दा केहि सानो र जनसंख्याको हिसावले नेपाल भन्दा केहि ठूलो, झण्डै नेपालकै समकक्षमा रहेको दक्षिण कोरिया आज झण्डै १८ खर्व डलरको अर्थतन्त्र (नोमिनल) सहित विश्वको १३ औं ठूलो अर्थतन्त्र बन्न सफल भएको छ र उसको प्रतिव्यक्ती आय पनि आज ३४६४२ डलर पुगेको

छ । त्यसैगरी २०२३ को मानव विकास सूचकाङ्कमा ०.९२३ अङ्क सहित विश्वको २० औं स्थानमा रहन सफल भएको छ । जवकी सन् १९५० मा कोरियामा भोकमरी हुँदा नेपालले सहयोगस्वरूप चामल, गहु र मकै जस्ता खाद्यान्न बस्तुहरू कोरिया पठाएको मुलुक नेपालको अर्थतन्त्रको आकार अहिले झण्डै ४३ अर्व डलर मात्रको छ र हाम्रो प्रतिव्यक्ती आय अहिले १४४७ डलर मात्र पुगेको छ । त्यसैगरी २०२३ को मानव विकास सुचकाङ्कमा ६०१ अङ्ककासाथ नेपाल विश्वमा १४६ औं स्थानमा रहेको छ । यहाँ कोरियाको तथ्याङ्कहरू उल्लेख गर्नुको अर्थ के हो भने नेपालको जस्तै आकार र जनसंख्याको देश पनि औद्योगिकरणको माध्यमबाट विश्वको ठूलो अर्थतन्त्र मध्येको एक राष्ट्र हुन सक्छ भन्ने उदाहरण प्रस्तुत गर्नु हो । प्राकृतिक श्रोतलाई आधार मान्ने हो भने दक्षिण कोरियामा भन्दा नेपालमा त्यसको प्रचुरता रहेको छ तर विज्ञान र प्रविधिको सहयोगले कोरियाले यो स्तरको उपलब्धी हासिल गरेको छ ।

नेपाल एउटा गरिव र कम विकसित राष्ट्र भए पनि विश्वको दोश्रो ठूलो अर्थतन्त्र चीनसंग मात्र होइन, विश्वको चौथौं ठूलो अर्थतन्त्र भएको भारतसंग पनि हामी तीनतिरबाट जोडिएका छौ । हामी विश्वको दोश्रो र चौथौं ठूलो अर्थतन्त्रसंग घेरिएर पनि देशको आर्थिक विकासमा किन यति पछाडी छौ ? अझ हामी आउदो दशक भित्रै विश्वको प्रथम र तेश्रो ठूलो अर्थतन्त्रसंग जोडिने सौभाग्य पाउने छौ ।

सन् १९९० मा नेपालको प्रतिव्यक्ती आय (नोमिनल) २०२ डलर थियो जुन दक्षिण एशियाली राष्ट्रहरूमा सवैभन्दा अन्तिममा थियो । सो समयमा पनि सवैभन्दा बढी मालदिब्सको १२४७ डलर थियो । दोश्रोमा ५४२ डलर सहित श्रीलङ्का, तेश्रोमा ५११ डलर सहित भुटान, चौथौंमा ४८० डलर सहित पाकिस्तान, पाँचौंमा ३६४ डलर सहित भारत र छैठौमा ३०० डलर सहित अफगानिस्तान र सातौमा २६५ डलर सहित बङ्गलादेश रहेको थियो । त्यसबेलाको विश्वमा प्रतिव्यक्ती आयमा (नोमिनल) नेपाल भन्दा गरिव मुलुकहरू _ क्याम्बोदिया १८८ डलर, म्यान्मार १२४ डलर, सोमालिया १५७ डलर, वियतनाम ९५ डलर र जञ्जिबार २०१ डलर रहेका थिए ।

सन् १९९० को सो प्रतिव्यक्ती आयलाई २०२४ को प्रतिव्यक्ती आयसंग तुलना गर्दा नेपालको प्रतिव्यक्ती आय ६१६ प्रतिशतले बृद्धि भएको देखिन्छ । मालदिब्सको ९६० प्रतिशतले बृद्धि भएको देखिन्छ । त्यसैगरी श्रीलङ्काको ७३३ प्रतिशतले, भुटानको ६५१ प्रतिशतले, पाकिस्तानको २०९ प्रतिशतले, भारतको ६४१ प्रतिशतले, अफगानिस्तानको ३८ प्रतिशतले र बङ्गलादेशको ८७८ प्रतिशतले बृद्धि भएको देखिन्छ । त्यसैगरी २०२४ मा क्याम्बोदियाको प्रतिव्यक्ती आय १२९७ प्रतिशतले बृद्धि भई २६९७ डलर पुगेको छ । म्यान्मारको ९९६ प्रतिशतले बृद्धि भई १३५९ डलर पुगेको छ । सोमालियाको ३०६ प्रतिशतले बृद्धि भई ६३७ डलरमा रहेको छ । त्यसैगरी भियतनामको १२९७ प्रतिशतले बृद्धि भई २६९७ डलर पुगेको छ । त्यस्तै जञ्जिबारको ५०९ प्रतिशतले बृद्धि भई १२२५ डलर पुगेको छ ।

नेपालका निकट दुई ठूला छिमेकी मुलुकहरूको पनि तुलना गरौ । सन् १९८५ को विश्व बैङ्कको प्रतिवेदन अनुसार भारतको कूल जिडिपी नोमिनलमा २ खर्व ३७ अर्व डलरको थियो भने चीनको ३ खर्व १२ अर्व रहेको थियो । कूल ३९ वर्षको अवधिमा भारतको जिडिपी झण्डै १७८६ प्रतिशतले बृद्धि भएर २०२४ मा ४४ खर्व ६९ अर्व पुगेको छ । त्यसैगरी चीनको जिडिपी झण्डै ५३४९ प्रतिशतले बढेर १८७ खर्व डलर पुगेको छ ।

त्यसैगरी १९९० को विश्व बैङ्कको प्रतिवेदन अनुसार भारतको प्रतिव्यक्ति आय (नोमिनलमा) ३६४ डलर थियो भने चीनको ३४५ डलर मात्र । कूल ३४ बर्षको अन्तरालमा भारतको प्रतिव्यक्ती आय ६४१ प्रतिशतले बृद्धि भएर अहिले २०२४ मा २६९७ डलर पुगेको छ। त्यसैगरी चीनको ३८६८ प्रतिशतले बृद्धि भएर १३६८७ डलर पुगेको छ । यसरी भारत र चीनको अर्थतन्त्रको आकारको तुलना गर्दा भारतको भन्दा चीनको अर्थतन्त्रको आकार झण्डै ५ गुणा ठूलो देखिन्छ । र त्यसैगरी प्रतिब्यक्ति आयको दृष्टिले पनि भारतको भन्दा चीनको प्रतिव्यक्ती आय पनि झण्डै ५ गुणाले ठूलो देखिन्छ ।

आजको विश्वमा अर्थतन्त्रको मोडेलबारे कुनै विवाद छैन, आजका पुंजीवादी राष्ट्रहरूले मात्र होइन कम्युनिष्ट राष्ट्रहरूले समेत खुला बजार अर्थतन्त्रलाई नै अर्थतन्त्रको मुलमन्त्रको रूपमा अङ्गिकार गरेर विकासको अग्रगतिमा छन् । नेपालले पञ्चायतकालमा आशिंक र २०४६ साल देखि आधिकारिक रूप मै खुला बजार अर्थतन्त्रको अवलम्बन गर्दै आएको हो, यसलाई अझ स्पष्ट गर्ने हो भने हामीले भारत र चीनसंगै खुला बजार अर्थतन्त्रको अवलम्बन गरेका हौ तर पनि नेपाल आर्थिक विकासमा अत्यन्तै ढीलो गतिमा अघि बढेको देखिन्छ । अव हामीले सोच्नै पर्ने भएको छ की हामी यति धेरै पछाडी किन पऱ्यौ ? १९९० को नेपाललाई २०२४ को नेपालसंग तुलना गर्दा आर्थिक विकासमा अगाडी बढीरहेको देखिए पनि विश्वका अन्य राष्ट्रहरूसंग तुलना गर्दा भने नेपालको विकासक्रम अत्यन्तै सुस्त रहेको स्पष्ट हुन्छ । अफगानिस्तान र पाकिस्तान जस्तो कुनै गृहयुद्ध र आतङ्कबादको चपेतामा नपरेको देश किन अघि बढन सकेन ? ३० बर्षे पञ्चायती व्यवस्था र ३५ बर्षे सम्बैधानिक राजतन्त्र सहितको वहुदलिय व्यवस्था र संघिय गणतन्त्रले समेत देशको आर्थिक विकासमा किन फडको मार्न सकेन एउटा गहन अध्ययन र चिन्तनको विषय भएको छ । भ्रष्टाचार र कुशासनलाई उच्च सम्मान दिने नेपाली संस्कृती र सामाजिक संरचना देशको आर्थिक विकासको लागि ठूलो अवरोध बनेकोमा कुनै सन्देह छैन ।

२००८ साल देखि वार्षिक बजेट र २०१३ साल देखि पञ्चवर्षिय योजनाको शुरूवात गरेको नेपालले यति लामो

समय वितिसक्दा पनि विश्वमा अझै कम विकसित राष्ट्रको रूपमा रहनु विडम्बना हो । नेपाल अहिले १६ औं पञ्चवर्षिय योजनामा आइपुगेको छ, माथिका तथ्यहरुले पञ्चवर्षिय योजनाहरूको औचित्य माथि मात्र होइन स्वयं योजना आयोगको औचित्य माथि नै प्रश्न उठेको छ । अर्थतन्त्र अझै पनि पुरानै ढाँचाबाट नै चलिरहेको छ । देशको पहिलो आवधिक योजना देखि नै योजनाको लक्ष्य र उपलब्धिविच देखिएको ठूलो खाडलबारे विस्तृत समिक्षा गर्ने र त्यसलाई सुधार गर्ने प्रयाश गरिएको भए देशको आज यस्तो अवस्था हुने थिएन । भारतसंगको खुला सीमानाका कारण नेपालको समग्र अर्थतन्त्रमा के कस्तो प्रभाव परिरहेको छ त्यसबारे पनि राज्यबाट कुनै अध्ययन अनुसन्धान हुन सकेको छैन । विगतमा भारतसंग रहेको ४० प्रतिशतको व्यापार अन्तरनिर्भरता अहिले झन बढेर ६५ प्रतिशत भन्दा माथी पुगेको छ । उपभोग्य बस्तुहरूमा समेत नेपालको भारतसंगको निर्भरता चुलिदै गएको छ । विकास खर्च पनि समयमा खर्च गर्न नसक्ने जस्तो विडम्बनापुर्ण स्थितिबाट नेपाल अहिले गुज्रिरहेको छ । नेपालको विकास बजेट र ऋणको व्याज बरावरी हुने अवस्थामा पुगेको छ । नेपालको कूल बजेट र राजश्व प्राप्तिको खाडल पनि झण्डै ७ खर्वको हाराहारीमा पुगेको छ । त्यो ७ खर्वको खाडल कहाँबाट पूर्ति हुन्छ सरकारसंग त्यसको स्पष्ट खाका रहेको दैखिदैन । हरेक बर्ष यो खाडल आन्तरिक र वाह्य ऋणबाट समायोजन गर्दै जादा नेपालको कूल ऋण ३० खर्व भन्दा बढी पुगिसकेको छ र अझ यो बढदै जाने क्रममा रहेको छ । यसले कुनै पनि अवस्थामा देशको प्रादेशिक संरचनालाई धान्न नसक्ने दारूण अवस्था देखिएको छ । नेपालको अर्थतन्त्र हरेक बर्ष आउने १२ खर्व भन्दा बढीको रेमिटान्सले धानिरहेको देखिन्छ । रेमिटान्समा अवरोध आएमा के गर्ने भन्ने सम्बन्धमा कुनै पनि सरकारले गम्भिरतापूर्वक सोचेको र कुनै तयारी गरिरहेको देखिदैन ।

बास्तवमा देशको प्रगतिको मापन गर्ने पहिलो आधार भनेको त्यो देशको प्रतिव्यक्ती आय र विश्व मानव विकास सुचकाङ्क नै हो यसलाई आधार बनाउदा नेपाल एशियाका दुई चार र केहि अफ्रिकी मुलुकहरू भन्दा मात्र अघि देखिनुले नेपाल एउटा पछयौटे मुलुक भएको स्पष्ट हुन्छ । नेपालको विकासको आधार के के हुन भनेर अध्ययन र अनुसन्धान भएन । बास्तवमा राष्ट्रको प्रगतिका निम्ति बनिबनाउ कुनै मोडेल हुदैन । यसका लागि स्पष्ट भिजन, कल्पनाशीलता र विज्ञताको आवश्यकता हुन्छ । कुनै देशको विकास मोडेल सवै देशका लागि उपयुक्त हुदैनन्, सवै देशका आ आफनै विशिष्ट अवस्थाहरू हुन्छन र त्यसको पहिचान हुनु आवश्यक हुन्छ । र त्यसै अनुरूपको कानून निर्माण र डेलिवरी दिन सक्ने सुदृढ प्रशासन सयन्त्र समेतको जरूरी हुन्छ । देशमा राजनीतिक परिवर्तन हुदै गयो तर देश आर्थिक विकासमा भने अघि बढन सकेन । देशको लागि सवैभन्दा ठूलो चुनौती यही भएको छ । अव नयाँ सरकार कसरी अघि बढछ त्यो प्रतिक्षाको विषय भएको छ ।

भारतका तत्कालिन प्रधानमन्त्री नेहरूले राजनीति भनेको ९० प्रतिशत अर्थतन्त्रको विषय हो भनेका थिए । नेपालका राजनीतिक दलहरूले यो यथार्थतालाई बुझन नसक्दा तिनीहरू राजनीतिक क्षेत्रमा परिवर्तन गर्न मात्र सफल भए । निरंकूश राजतन्त्रबाट सम्बैधानिक राजतन्त्र, सम्बैधानिक राजतन्त्रबाट गणतन्त्र, एकल संरचनाबाट सघिय संरचनामा, हिन्दु राज्यबाट धर्मनिरपेक्ष राज्यमा परिवर्तन गर्न सफल भए पनि आर्थिक क्षेत्रमा कुनै फडको मार्ने काम गर्न सकेनन् । देशलाई उल्टो विश्वमा सवैभन्दा बढी आफना नागरिक नै निर्यात गर्ने राष्ट्रको रूपमा परिचित गराए ।

हाम्रो आर्थिक विकासका मुख्य आधारहरू भनेको जलश्रोत, कृषि र पर्यटन नै हुन । राज्यले यी तीन क्षेत्रहरुलाई विकासको मूल आधार मानेर यसैक्षेत्रको विकासको लागि विदेशी लगानी ल्याउन उच्च प्राथमिकता दिनु पर्छ । यी तीनक्षेत्रको विकासको पहिलो आधार भनेको सडक भएकोले राज्यले अन्तर्राष्ट्रियस्तरका सडक निर्माणमा पनि ध्यान पुर्‍याउनु पर्ने देखिन्छ । नेपालले विश्वको मध्यम आयस्तर भएको देशको दाजोमा पुग्न पनि २० बर्षसम्म लगातार ८ देखि १० प्रतिसतको आर्थिक बृद्धिदर कायम गर्नु पर्ने देखिन्छ । त्यसैगरी देशको आर्थिक विकासको लागि आर्थिक मोडेलका विषयहरूमा मात्र होइन परराष्ट्र नीतिका सन्दर्भमा खाशगरेर भारत, चीन र अमेरिका लगायतका पश्चिमा राष्ट्रहरूसंगको सम्बन्धको विषयमा समेत दलहरूविच न्युनतम राष्ट्रिय सहमती हुनु आवश्यक छ । राजनीतिक व्यवस्थाको औचित्य त्यस देशको आर्थिक अवस्थाले गर्दछ भन्ने कुरामा कुनै सन्देह छैन । आज अति उच्च आय भएका केही देशहरूमा मात्र प्रजातन्त्र र मानव अधिकारको स्थिति बलियो भएको देखिन्छ । यसले पनि राजनीतिक व्यवस्थाको स्थिरता र मानव अधिकारको रक्षाको लागि आर्थिक विकास अपरिहार्य रहेको स्पष्ट हुन्छ । सन् २०२६ सम्म नेपाल अतिकम विकसित मुलुकहरूको श्रेणीबाट विकाससील राष्ट्रमा स्तरोन्नती हुने बताइएको छ । नेपाल विकाससील राष्ट्रमा परिणत हुंदा नेपालले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारका सन्दर्भमा विश्व व्यापार संगठनबाट पाइरहेको कतिपय सुविधाहरू गुमाउने छ, तर सरकारले यसतर्फ आवश्यक कुनै तयारी गरिरहेको दैखिदैन । सवै साधन र श्रोतहरूको वावजुद पनि नेपाल एउटा पछयौटे राष्ट्रको रूपमा रहनुको मुख्य कारण देशमा व्याप्त नीतिगत भ्रष्ट्राचार र कुशासन रहेकोमा कुनै सन्देह छैन । नेपालको इतिहासमा पहिलो पटक यही भ्रष्ट्राचार र कुशासनको विरूद्धमा जेनजी आन्दोलनबाट देशको सत्तामा समेत परिवर्तन भईसकेको सन्दर्भमा अव केही आशा र भरोसा राख्न सकिने वातावरण तयार भएको छ ।

– ;'/]Gb|k|wfg
एशोसिएशन सचिव
नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल

२०८२ पौष २३ गते राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानबाट प्राप्त प्रशंसा-पत्र

श्रम, रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालयअन्तर्गतको राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठान तथा राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठान विकास समितिले नाडा अटोमोबाइल्स एसोसिएशन अफ नेपाललाई सम्मान गरेको छ। अटोमोबाइल क्षेत्रको सीप विकास, तालिम पाठ्यक्रम निर्माण तथा मानव संसाधन विकासमा उल्लेखनीय योगदान पुऱ्याएको भन्दै नाडालाई सम्मान पत्र प्रदान गरेको हो। अटोमोबाइल क्षेत्रमा आधारित व्यावसायिक तालिम पाठ्यक्रम निर्माण तथा कार्यान्वयन प्रक्रियामा संयोजकको हैसियतले प्रभावकारी, प्रशंसनीय र नेतृत्वदायी भूमिका निर्वाह गरेको योगदानको कदरस्वरूप नाडा उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठलाई प्रशंसा-पत्र प्रदान गरेको हो। उक्त सम्मान तथा प्रशंसा-पत्रहरू राष्ट्रिय व्यावसाकि प्रशिक्षण प्रतिष्ठानको वार्षिकोत्सवको अवसरमा प्रदान गरिएको हो।

नाडाको सहकार्यमा अटोमोबाइल्स क्षेत्रमा श्रम बजारको मागअनुसार तयार गरिएका ट्रेड- आधारित सीपमूलक तालिम पाठ्यक्रमहरू- विशेषगरी एसेम्बलर अपरेटर तथा विद्युतीय सवारी मर्मत प्राविधिक जस्ता कार्यक्रमहरूले दक्ष जनशक्ति उत्पादनमा महत्वपूर्ण योगदान पुऱ्याएको उल्लेख प्रमाण-पत्रमा गरिएको छ। नाडाले आगामी दिनहरूमा पनि सरकार तथा सम्बन्धित निकायहरूसँग सहकार्य गर्दै अटोमोबाइल क्षेत्रको सीप विकास, रोजगारी सिर्जना र प्राविधिक जनशक्ति उत्पादनमा अझ सशक्त भूमिका निर्वाह गर्ने प्रतिबद्धता जनाएको छ।

मार्ग दर्शन अनुभव आदान प्रदान कार्यक्रम सम्पन्न

नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालले यही २०८२ चैत्र ८ गते, पुल्चौक, दि प्लाजामा आफनो इतिहासमा पहिलो पटक नाडा केन्द्रीय कार्य समिति तथा नाडाका पूर्व अध्यक्षहरु विच मार्ग दर्शन अनुभव आदान प्रदान कार्यक्रम सम्पन्न गरेको थियो । सो कार्यक्रममा नाडाका सम्मानित पूर्व अध्यक्षहरु तथा नाडा केन्द्रीय कार्य समितिका पदाधिकारी तथा सदस्यहरुको उपस्थिति रहेको थियो ।

नाडाका पूर्व अध्यक्ष अञ्जन श्रेष्ठ महासंघको अध्यक्ष पदमा निर्वाचित

नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएसन अफ नेपालका पूर्व अध्यक्ष तथा प्रतिष्ठित उद्योगपति अञ्जन श्रेष्ठलाई नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघको मिति २०८३ बैशाख २१ र २२ गते काठमाण्डौमा सम्पन्न ६०औं वार्षिक साधारण सभाले सो महासंघको अध्यक्ष पदमा निर्वाचित गरेको छ । नेपालका प्राय सबै व्यवसायी संस्थाहरुको छाता संगठनको रुपमा रहेको महासंघको अध्यक्ष हुनु भएकोमा हार्दिक बधाई तथा शुभकामना व्यक्त गर्दै उहाँको सफल कार्यकालको लागि समेत शुभकामना व्यक्त गर्दछौ । उहाँको कार्यकालमा नाडा र महासंघविचको सम्बन्ध थप प्रगाढ हुने अपेक्षा समेत राखेका छौ।

नाडाको ISO 9001:2015 QMS प्रमाणपत्र नविकरण

मिति २०८२ साल चैत्र १७ गते नाडाले ISO 9001:2015 Quality Management System प्रमाणपत्र सन् २०२८ सम्मका लागि नवीकरण गरेको छ। नाडाले सन् २०१९ मा पहिलो पटक ISO 9001:2015 Quality Management System प्रमाणपत्र प्राप्त गरेको थियो। नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघमा आवद्ध भएका एकसय पच्चिसवटा बस्तुगत संघहरुमध्ये यस्तो प्रमाणपत्र प्राप्त गर्ने नाडा पहिलो बस्तुगत संघ बन्न पुगेको छ। यसले नाडाको विश्वसनियता, प्रतिष्ठा र गरिमालाई उच्च स्थानमा पुऱ्याएको छ।

हार्दिक बधाई तथा शुभकामना

प्रदीपमान प्रधान

नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ वाग्मती प्रदेशको अधिवेशनबाट निर्वाचित नयाँ कार्यकारिणी समितिमा चयन हुनुभएकोमा नाडाका पूर्व केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्य श्री प्रदीपमान प्रधानज्यूलाई हार्दिक बधाई तथा सफल कार्यकालको मंगलमय शुभकामना व्यक्त गर्दछौं।
उहाँको कार्यकाल सफल, प्रभावकारी र प्रेरणादायी रहोस् भन्ने कामना गर्दछौं।

सुरेन्द्रकुमार उप्रेती
अध्यक्ष
तथा नाडा परिवार

अवार्डबाट सम्मानित

नाडाका पूर्व कोषाध्यक्ष तथा केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य विष्णुकुमार अग्रवाल **Koshi Excellence Award 2026** । बाट सम्मानित हुनु भएको थियो ।

हार्दिक श्रद्धाञ्जली

देहावसान : फाल्गुन ११, २०८१

स्व. प्रेम सुन्दर तुलाधर

नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका संस्थापक सदस्य , पूर्व पदाधिकारी तथा केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्य (२०३२/०८/१० देखि २०४९/०३/०५) श्री प्रेम सुन्दर तुलाधरज्यूको असामयिक निधनको दुःखद् खबरले हामी सम्पूर्ण अटोमोबाइल व्यवसायी परिवार गहिरो रुपमा दुःखी तथा स्तब्ध भएका छौं। यस अत्यन्त दुःखद् घडीमा दिवंगत आत्माको चिरशान्तिको कामना गर्दै शोकसन्तप्त तुलाधर परिवारप्रति गहिरो समवेदना व्यक्त गर्दछौं। साथै, यस असह्य पीडालाई सहन सक्ने धैर्य, साहस र शक्ति प्रदान गरुन् भनी भगवान श्री पशुपतिनाथसँग हार्दिक प्रार्थना गर्दछौं।

दिवंगत आत्माप्रति भावपूर्ण श्रद्धाञ्जली।

करण चौधरी
अध्यक्ष
तथा नाडा परिवार

हार्दिक श्रद्धाञ्जली

जन्म
मंसिर १४, २०१६

स्वर्गारोहण
फाल्गुन २३, २०८१

स्व. शान्ति देवी धिमाल

हेटौंडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशनका अध्यक्ष श्री धर्मराज धिमालज्यूकी ममतामयी माता श्रीमती शान्ति देवी धिमालज्यूको अकल्पनीय तथा असामयिक स्वर्गारोहण भएको दुःखद खबरले हामी सम्पूर्ण अटोमोबाइल व्यवसायी परिवार अत्यन्त मर्माहित तथा स्तब्ध भएका छौं।

यस दुःखद घडीमा दिवंगत आत्माको चिरशान्तिको कामना गर्दै शोकसन्तप्त धिमाल परिवारप्रति गहिरो समवेदना व्यक्त गर्दछौं। साथै, यस असह्य पीडालाई सहन धैर्य, साहस र शक्ति प्रदान गरुन् भनी भगवान श्री पशुपतिनाथसँग हार्दिक प्रार्थना गर्दछौं।

दिवंगत आत्माप्रति भावपूर्ण श्रद्धाञ्जली।

NADA

करण चौधरी
तत्कालिन अध्यक्ष
तथा नाडा परिवार

हार्दिक श्रद्धाञ्जली

जन्म
फाल्गुन २४, १९९३

स्वर्गारोहण
फाल्गुण १६, २०८१

स्व. राधा माया मल्ल

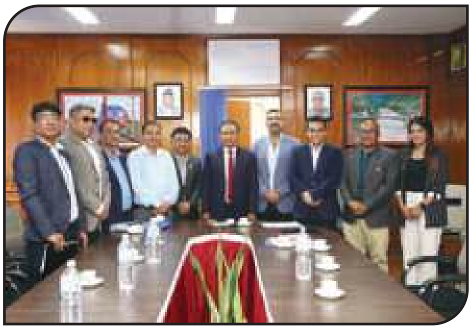
नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका कोषाध्यक्ष श्री मिलनबाबु मल्लज्यूको ममतामयी माता श्रीमती राधा माया मल्लज्यूको अकल्पनीय तथा असामयिक स्वर्गारोहण भएको दुःखद खबरले हामी सम्पूर्ण नाडा परिवार अत्यन्त मर्माहत एवं स्तब्ध भएका छौं। यस दुःखद घडीमा दिवंगत आत्माको चिरशान्तिको कामना गर्दै शोकसन्तप्त परिवारजनप्रति गहिरो समवेदना व्यक्त गर्दछौं। साथै, यस असह्य पीडालाई सहने धैर्य, साहस र शक्ति प्रदान गरुन् भनी भगवान् श्री पशुपतिनाथसँग हार्दिक प्रार्थना गर्दछौं। दिवंगत आत्माप्रति भावपूर्ण श्रद्धाञ्जली।

करण चौधरी
तत्कालिन अध्यक्ष
तथा नाडा परिवार

OPENING CEREMONY
NADA

NADA

OPENING CEREMONY



समारोह

2032

NADA

PATROL

PRIVATE SECTOR ENGAGEMENT: ELEVATING THE IMAGE OF TVET
SKILL

SIAM

中国-东盟汽车行业专题研讨会

Seminar
专题研讨会

NADA Automobiles Association of Nepal

BEYOND
BOUNDARIES

AUTO SHOW

AUTO SHOW

AUTO SHOW

AUTO SHOW

YAMAHA

IMPACT OF YOUTH MIGRATION

Social Security Fund
NADA

2032
NADA

CEAT

NADA

NADA

NADA
GAN
ICCI

OPENING CEREMONY

अर्थ मन्त्रालय
भन्सार विभाग

BUSINESS
SUMMIT &

LONG TERM POLICIES FOR AUTOMOBILE SECTORS

INOVATIVE MOBILITY FOR ECONOMIC DEVELOPMENT

MOBILITY FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT

SHREE MOTOR WORKSHOP

१९ औं वार्षिक साधारण सभा

gf8f c6fdf]fON; Pzf];Pzg ckm gkfnsf]$(cf}+jflif{s ;fwf/0f ;efkl5 gf8fn]lj]leGg ljifo,dxTjk"0f{ e]63f6 tyf 5nkmnx?sf ;Gbe{df k|sflzt k|]; lj1lKtx?

पूर्वाधार विकास मन्त्रालयमा अटोमोवाइलसंग सम्बन्धित विभिन्न विषयमा छलफल

मिति २०८३ साल असार २ गते नाडाका अध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले पूर्वाधार विकास मन्त्रालयका माननीय मन्त्री सुनिल लम्सालसंग भेटगरी नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रका विभिन्न विषयहरुमा विस्तृत छलफल गरेको छ ।

सो छलफलका क्रममा माननीय मन्त्री सुनिल लम्सालले नाडाकोतर्फबाट आएका जायज सुझावहरुका सन्दर्भमा सरकारले ऐन नै संशोधनगरी सहजीकरण गरि दिने आश्वासन दिनु भयो ।

सो भेटघाट तथा छलफलको क्रममा नाडाका अध्यक्ष उप्रेतीले नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रसंग सम्बन्धित विभिन्न सुझावहरु प्रस्तुत गर्नु भयो । उक्त छलफल सरकारले हालै व्यावसायिक महत्वका सवारी साधनको दर्ता रोक्का गरिएकोमा एल.सि. (L.C.) खोलिसकिएका र बाटोमा आईसकेको ती सवारी साधनहरुको हकमा दर्ता फुकुवाको व्यवस्था हुनुपर्ने । हालको बजेटले हेवी इक्युपमेण्ट्स् लगायतका मेशिनरी सामानहरुमा समेत मूल्य अभिबृद्धि कर लगाउने व्यवस्था गरेको छ यस विषयमा सरकारले पूर्नविचार गर्नुपर्ने । भन्सार विभाग र यातायात व्यवस्था विभागबीच डिजिटल एकीकरण (Digital Integration) गरी आयातित सवारी साधनको विवरण स्वचालित रूपमा आदान-प्रदान गर्ने व्यवस्था लागू गर्नु पर्ने विषयमा केन्द्रीत रह्यो ।

त्यसैगरी सो छलफलमा भन्सार र यातायात प्रणाली एकीकृत भएपछि डिलरको नाममा सवारी दर्ता गर्नुपर्ने बाध्यता हटाउने तथा सरकारी पोर्टल मार्फत जारी हुने अस्थायी स्व-घोषणा (Self-Declaration) नम्बर प्रयोग गरी सवारी साधन सञ्चालन तथा स्थानान्तरण गर्न सकिने व्यवस्था हुनुपर्ने । डेटा साझेदारी (Data Sharing) प्रणाली तथा डिजिटल प्रमाणीकरण (Digital Verification) प्रक्रिया सम्बन्धी स्पष्ट कार्यविधि तयार गरिनु पर्ने । नयाँ मोटर वाहन तथा यातायात व्यवस्थापन ऐन को वर्तमान अवस्था, कार्यान्वयन समयसीमा (Timeline) तथा यस प्रक्रियामा NADA को संलग्नता र भूमिकाबारे स्पष्टता हुनु पर्ने । सवारी साधन आयात नीतिको प्रभावकारी कार्यान्वयन तथा उद्योग व्यवसायले भोगिरहेका व्यावहारिक समस्याहरूको समाधान हुनु पर्ने । मन्त्रालयले गठन गर्ने भनेको यातायात प्राधिकरणमा नाडाको प्रतिनिधित्वको लागि व्यवस्था गरिदिनुपर्ने र सवारी कर सवारी साधनको विक्रि पश्चात मात्र लाग्ने व्यवस्था हुनु पर्ने जस्ता विषयहरुमा केन्द्रीत रह्यो ।

सो छलफलमा उद्योग सचिव कृष्णबहादुर राउत, पूर्वाधार विकास सचिव गोपालप्रसाद सिग्देल, भन्सार विभागका महानिर्देशक श्यामप्रसाद भण्डारी तथा यातायात व्यवस्था विभागका महानिर्देशक रोशन ज्ञवाली सो छलफलमा उपस्थित हुनु भएको थियो । त्यसैगरी, नाडाका वरिष्ठ सल्लाहकार राजनबाबु श्रेष्ठ, महासचिव मिलनबाबु मल्ल, नाडा केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्य नवराज भुसाल, नाडा केन्द्रीय कार्यसमितिका सदस्य तथा व्यावसायिक सवारी साधन समितिका सभापति विमल साह, नाडा केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्य तथा वातावरण समितिका सभापति पहेश पाल समेतले समेत आ–आफ्ना धारणा व्यक्त गर्नुभयो ।

नाडा र काठमाण्डौ उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालय विच सहकार्य हुने

मिति २०८३ साल असार १ गते नाडाका अध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयका नवनियुक्त प्रमुख सुरेशप्रसाद काफ्लेसंग भेटगरी काठमाण्डौ उपत्यकाको ट्राफिक व्यवस्थापनका सन्दर्भमा देखिएका विभिन्न समस्याहरुका सम्बन्धमा विस्तृत छलफल गरेको छ ।

सो छलफलका क्रममा काठमाण्डौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयका नवनियुक्त प्रमुख काफ्लेले कार्यालय र नाडाविच क्रिएटिभ र दिर्घकालिन उद्देश्यका विषयहरुमा सहकार्यगरी अघि बढ्नु पर्ने बताउनु भयो । सोही क्रममा उहाँले पहाडीक्षेत्रमा चल्नु पर्ने ठूला सिसिका बाइकहरु पनि काठमाण्डौं शहरभित्र चल्ने गरेको गुनासो गर्नु हुँदै बाइकको तुलनामा स्कुटरको दुर्घटना कम हुने गरेको तथ्य केलाउनु भयो । यसै क्रममा उहाँले नाडाले राजधानीमा ट्राफिक सचेतनामूलक कार्यक्रमहरु सञ्चालन गर्नुपर्ने भन्दै नाडाले ए.आई. (A.I.) प्रविधियुक्त ट्राफिक लाइट व्यवस्थाका लागि समेत पहल गर्नु पर्ने बताउनु भयो । यसै क्रममा उहाँले सवारी साधन खरिद गर्ने हरेक ग्राहक, सर्भिस सेण्टर र पहिलो पल्ट सवारी साधन चलाउन लाइसेन्स लिने हरेक व्यक्तिले काठमाण्डौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयबाट करिव एक घण्टा अवधिको छोटो प्रशिक्षण लिनुपर्ने व्यवस्थाका लागि आग्रह गर्दै यसबाट ट्राफिक व्यवस्थापनमा ठूलो सहयोग पुग्ने विश्वास व्यक्त गर्नु भयो ।

सो छलफलको क्रममा नाडाका अध्यक्ष उप्रेतीले सो कार्यालयसंग नाडाले विगतमा गरेको सहकार्यबारे चर्चा गर्नुभयो । सोही छलफलको क्रममा उहाँले नाडाले आफ्नो आउँदो ५०औं वार्षिक साधारण सभा अर्थात स्वर्ण उत्सवको सन्दर्भमा यही २०८३ असार १३ गते देखि १९ गतेसम्म राजधानीमा

विभिन्न कार्यक्रमहरु सहित विशेष सप्ताहव्यापी कार्यक्रम मनाउन लागेको जानकारी दिनु हुँदै उक्त कार्यक्रमलाई थप भव्य र प्रभावकारी बनाउन काठमाण्डौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयको भूमिका महत्वपूर्ण हुने भएकोले आवश्यक सहयोगका लागि आग्रह समेत गर्नुभयो । यसै क्रममा नाडाका अध्यक्ष उप्रेतीले नाडाले स्टिकर मार्फत ट्राफिक जनचेतनामूलक कार्यक्रम सम्पन्न गर्ने जानकारी समेत दिनुभयो ।

सो छलफलको क्रममा नाडाका महासचिव मिलनबाबु मल्लले सो कार्यालयसंग पहिलेदेखि सहकार्य गर्दै आएकोले अहिले पनि नाडाले सहकार्य गरी अघि बढ्न चाहेको बताउनु भयो । सो छलफलमा उपस्थित हुनु भएका नाडाका उपाध्यक्ष विक्रम सिंहानिया, सचिव मेघराज पौडेल र कोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल समेतले समेत आफ्ना धारणा व्यक्त गर्नुभयो ।

आर्थिक बर्ष २०८३/८४ को बजेटका सम्बन्धमा नाडाको धारणा

माननीय अर्थमन्त्री डा.स्वर्णिम वाग्लेले हालै संघिय संसदमा प्रस्तुत गर्नु भएको आर्थिक बर्ष २०८३/०८४ को बजेटका सम्बन्धमा यस एशोसिएशनको विशेष रुपले ध्यान आकृष्ट भएको छ। सरकारले विद्युतिय सवारी साधनमा लाग्दै आएको अन्तःशुल्क हटाएर स्वच्छ पूर्वाधार लगानी शुल्क लगाउने व्यवस्था गरेको छ। सरकारको बर्तमान कर नीतिले विद्युतिय लगायत इन्धनबाट चल्ने सवारी साधनहरु समेतको मूल्य बढने देखिएको छ । नेपाल विश्व व्यापार संगठनको सदस्य भएको दुई दशक भईसकेको र नेपाल कम विकसित राष्ट्रबाट स्तरोन्नती भएर विकाशशील राष्ट्रमा परिणत हुदै गरेको सन्दर्भमा नाडाले न्यूनतम रुपमा सवारी साधनहरुमा सरकारले थप कर बृद्धि नगर्ने अपेक्षा राख्दै आएको थियो ।

सरकारले मोटर पिक पावरको आधारमा महलशुल दर कायम राख्दै आएकोमा यस बजेटले कारोवार मूल्यको आधारमा महशुल लगाउने व्यवस्था गरेको छ । नाडाले सदैव स्थिर कर नीतिको माग गर्दै आएको र सरकारले पनि खाशगरी विद्युतिय सवारी साधनहरुका सन्दर्भमा प्रवर्द्धनात्मक नीलि लिइने बताउदै आएको थियो । तर सरकारले अव सवारी साधनहरुलाई मूल्यका आधारमा कर निर्धारण गर्ने र अतिरिक्त शीर्षकहरु मार्फत थप महशुल लगाउने निर्णय गरेको देखिन्छ । जसले गर्दा प्राय सवै किसिमका सवारी साधनहरुको मूल्य बढने देखिन्छ । सवारी साधनहरुको मूल्य स्थिरताको लागि सरकारले नेपाली रुपियामा भन्दा डलरका आधारमा कर निर्धारण गर्नु थप व्यावहारिक हुने देखिन्छ ।

यस बजेटले सभवतः नेपालको इतिहासमा झण्डै ३ खर्व रुपिया सडक पूर्वाधार निर्माणका लागि बजेट विनियोजन गर्दै अधुरा रहेका सवै सडक र राजमार्गहरु यथा समयमै पूरा गर्ने प्रतिवद्धता समेत जनाएको छ। यसले सरकार पूर्वाधार निर्माणमा कटीबद्ध छ भन्ने स्पष्ट हुन्छ। द्रुतगतिको सडक पूर्वाधार निर्माणले नेपालको समग्र अटोमोवाइल व्यवसाय पनि गतिशील हुने अपेक्षा राखिएको छ। बजेट केही महत्वाकाँक्षी देखिए पनि यसको कार्यान्वयन प्रभावकारी हुन सके देशको अर्थतन्त्र नै गतिशिल हुनेमा कुनै सन्देह छैन। यो बजेट समग्रमा सन्तुलित र भविष्य निर्माणमुखि देखिएको छ।

नाडा ग्रीन ड्राइभ २०२६ र्‍याली सम्पन्न

मिति २०८३ जेष्ठ २२ गते विश्व वातावरण दिवस २०२६ को शुभ अवसरमा नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालले आफनो इतिहासमा पहिलो पटक "नाडा ग्रीन ड्राइभ २०२६" र्‍याली कार्यक्रम सम्पन्न गरेको छ।

AUCWELL, DEEPAL, VOLTS, KAMA, AMPERE, SKYWORTH, FUTURE MOTORS, NAMMI, TIAGO.EV, SUZUKI, Times Business–SKYWORTH र Nepal Insurance Company Limited को समर्थनमा बिभिन्न ब्राण्डहरुका विद्युतिय सबारी साधनहरुको सहभागितामा र्‍याली सम्पन्न भएको थियो। नाडाको सचिवालय टेकु देखि त्रिपुरेश्वर - दरबारमार्ग - नक्साल - गौशाला - तीनकुने - नयाँ बानेश्वर - माइतीघर मण्डला - थापाथली - कुपण्डोल - पुल्चोकस्थित द प्लाजामा सो र्‍यालिको समापन गरिएको थियो ।

उक्त र्‍यालीमा सहभागी कूल ९२ जनालाई नाडाका अध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार उप्रेती, नाडाका पूर्व अध्यक्षद्वय शम्भुप्रसाद दाहाल र कृष्णप्रसाद दुलालले प्रमाणपत्र समेत वितरण गर्नु भएको थियो।

सो प्रमाणपत्र वितरण कार्यक्रम नाडाका महासचिव मिलनबाबु मल्लले गर्नु भएको थियो भने र्‍यालीको सम्पूर्ण व्यवस्थापन नाडा केन्द्रीय कार्य समितिका सदस्य तथा वातावरण समितिका सभापति महेश पालले गर्नु भएको थियो। "नाडा ग्रीन ड्राइभ २०२६" र्‍याली कार्यक्रमलाई सफल बनाउन सहयोग पुर्‍याउनु हुने नाडाका सम्पूर्ण सदस्यहरुप्रति हार्दिक आभार तथा कृतज्ञता व्यक्त गर्न चाहान्छौ।

मधेश प्रदेशका अर्थमन्त्रीसँग भेटवार्ता : अटोमोटिभ क्षेत्रको नीतिगत संवाद

जनकपुरधाम, २०८३ साल जेष्ठ २० गते – नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधी मण्डलले आज मधेश प्रदेशका नयाँ अर्थमन्त्री युवराज भट्टराईसँग भेटवार्ता गर्यो। व्यापारिक समुदायसँग संवाद गर्ने मन्त्री भट्टराईकै पहलमा यो बैठक आयोजना भएको थियो।

अध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीको नेतृत्वमा नाडा प्रतिनिधिमण्डलले अटोमोटिभ क्षेत्रलाई प्रादेशिक संरचनाको अभिन्न अंगको रूपमा प्रस्तुत गर्यो। यो क्षेत्रले कुल सरकारी राजस्वमा २०% भन्दा बढी योगदान दिएको छ र देशभर १ लाख प्रत्यक्ष र १० लाख अप्रत्यक्ष रोजगारी उपलब्ध गराएको छ ।

सो छलफलमा नाडाले तीन प्राथमिकता अगाडि राख्यो : दर्ता शुल्क र मूल्य अभिवृद्धि कर संरचनामा बहु-वर्षीय स्पष्टता माध्यमिक शहरमा डीलरशिपलाई विद्युतीय सवारी चार्जिङ केन्द्रको रूपमा विकास गर्न संयुक्त कार्यदल गठन र विद्युतीय सवारी संक्रमणका लागि सेवा प्राविधिक पुन: तालिममा प्रादेशिक समर्थन।

उक्त छलफलमा "हामी कर छुट माग गरिरहेका छैनौं – हामी स्पष्टता माग गर्दैछौं," अध्यक्ष उप्रेतीले भने। "दुई वर्षको लागत संरचना जानेको डीलरले ग्रामीण सेवा केन्द्रमा लगानी गर्न र प्राविधिक नियुक्त गर्न सक्छ। तर अर्को महिनाको कर दायित्वमा अन्योल भएको डीलरले वृद्धिमा प्रतिबद्धता गर्न सक्दैन। सोहि सिलसिलामा नाडाले अर्थ मन्त्रालयसँग नियमित संवादको माध्यम स्थापना गर्न प्रस्ताव राख्यो।

सो छलफलको अन्त्यमा अर्थमन्त्री भट्टराईले मधेश प्रदेशमा लगानीको वातावरण सुदृढ गर्न र निजी क्षेत्रको लगानी बढाउन नाडा प्रतिनिधिमण्डलसंग आग्रह गर्दै प्रदेशको आर्थिक विकासमा निजी क्षेत्रको सक्रिय सहभागिता अपरिहार्य रहेको उहाँले बताउनु भयो।

सो छलफलमा प्रदेशका माननिय श्रम तथा यातायातमन्त्री शारदा देवी थापा तथा राजश्व अधिकृत जय कुमार राउत समेतको उपस्थिति रहेको थियो। त्यसैगरी, नाडाको तर्फबाट निवर्तमान अध्यक्ष करण चौधरी, नाडाका बिसिष्ट सल्लाहकार राजनबाबु श्रेष्ठ तथा महासचिव मिलनबाबु मल्ल समेतको उपस्थिति रहेको थियो।

उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रीसंग अधिकतम मूल्य सूचि सहितको स्टिकर टाँस्ने सम्बन्धमा छलफल

मिति २०८३ बैशाख २२ गते नाडाका अध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले माननीय उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्री गौरीकुमारी यादवसंग भेटघाट तथा छलफल गरी अटोमोवाइल वस्तुहरुमा अधिकतम मूल्य सूचि सहितको स्टिकर टाँस्ने सम्बन्धमा विस्तृत छलफल गरेको छ ।

सोही छलफलको क्रममा अध्यक्ष उप्रेतीले त्यस्तो व्यवस्थाले स्वभाविक रुपमा उत्पादन र आयात व्यवसायलाई थप व्यवस्थित, स्वच्छ र पारदर्शी बनाउने मात्र नभई सरकारले प्राप्त गर्ने राजश्वमा समेत बृद्धि हुने, साथै यसले आधिकारिक रुपमा व्यवसाय सञ्चालन गरिरहेका उद्यमी र व्यवसायीहरुलाई समेत प्रोत्साहित गर्ने भएकोले सरकारको यस दिर्घकालिन नीतिसंग नाडा पनि त्यस मन्त्रालयसंग सहकार्य गरी अघि बढ्न चाहेको बताउनु भयो ।

यसै छलफलमा अध्यक्ष उप्रेतीले नेपालमा अहिले सिकेडी मोडेलमा थुप्रै चार पाँग्रे तथा दुई पाँग्रे सवारी साधनहरुको उत्पादन भईरहेको र अहिले टायर, लुब्रिकेण्ट्स् र ब्याट्रीहरु पनि नेपालमै उत्पादन भईरहेको जानकारी दिनु भयो ।

नाडा प्रतिनिधि मण्डलसंग छलफल गर्दै माननीय मन्त्रीज्यूले नाडाले दिएका सुझावहरु मनन्योग्य रहेको भन्दै अहिलेको परिप्रेक्षमा यसको व्यावहारिक पक्ष बारे समय परिस्थिति अनुसार यसलाई केही समयको लागि पछाडी सारेर समाधान गरिने र अब कसरी अगाडी बढ्ने भन्ने सम्बन्धमा अर्को निर्णय नभएसम्मका लागि तत्कालको समस्याहरुको समाधान गरेर अगाडी बढ्ने आश्वासन दिनु भयो ।

सो छलफलमा यो व्यवस्थालाई नेपालका अटोमोवाइल व्यवसायीहरुले एउटै बक्स भित्र सयौंको संख्यामा आउने अटोमोवाइल स्पेयर पार्टसहरुको हकमा भने त्यसलाई कसरी कार्यान्वयनमा ल्याउने भन्ने व्यावहारिक समस्या रहेको र भन्सारमा वण्डेड वेयर हाउस समेतको व्यवस्था नभएको अवस्थामा अटोमोवाइल बस्तुहरुमा भन्सार यार्ड भित्रै अधिकतम मूल्य सूचि सहितको स्टिकर टाँस्नु पर्ने व्यवस्था पनि व्यावहारिक नहुने भएकोले यी विषयहरुमा सरकारले यसलाई कसरी थप व्यावहारिक र कार्यान्वयन योग्य बनाउने भन्ने सम्बन्धमा व्यवसायीहरुका लागि सहजीकरण गरी दिनु पर्ने आवश्यकता रहेको भन्ने अध्यक्ष उप्रेतीको भनाइप्रति चासो राख्दै माननीय मन्त्री गौरीकुमारी यादवले सो आश्वासन दिनु भएको हो ।

सो छलफलमा नाडाका उपाध्यक्ष अभिक ज्योतिले नाडाले नै पहिलो पटक सरकारलाई एमआरपी (MRP) र स्टिकरको विषयमा राय सुझाव दिएको जानकारी दिनु भयो। त्यसैगरी नाडाका सचिव मेघराज पौडेलले अधिकतम मूल्य सूचि सहितको स्टिकर टाँस्ने सम्बन्धमा देखिएको व्यावहारिक कठीनाइहरुबारे जानकारी दिनु भयो।

वाणिज्य, आपूर्ति तथा उपभोक्ता संरक्षण विभागले मिति २०८२/१२/३० गते जारी गरेको सो प्रेश विज्ञप्तिमा विदेशबाट पैठारी गरी नेपालमा विक्री वितरण गरिने सम्पूर्ण बस्तुहरुमा अनिवार्य रुपमा अधिकतम खुद्रा मूल्य

(:ज्ए) उल्लेख गर्नु पर्ने साथै वस्तु विक्री गर्दा अनिवार्य रुपमा विल विजक जारी गर्ने, त्यसैगरी उद्योगहरुको हकमा उद्योगले बस्तु उत्पादनकै क्रममा प्याकेजिङ्गमा मूल्य, व्याच नम्बर, तौल र म्याद स्पष्ट देखिनेगरी स्थायी लेवल राख्नु पर्ने भनिएको थियो । सो छलफल तथा भेटघाटमा केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यद्वय दिवाकर मिश्र, नविन पारख र नारायणप्रसाद पौडेल समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

भन्सार विभागका महानिर्देशकसंग अधिकतम मूल्य सूचि सहितको स्टिकर टाँस्ने सम्बन्धमा छलफल

मिति २०८३ बैशाख १४ गते नाडाको एक प्रतिनिधि मण्डलले भन्सार विभागका महानिर्देशक श्यामप्रसाद भण्डारीसंग अटोमोवाइल वस्तुहरुमा अधिकतम मूल्य सूचि सहितको स्टिकर टाँस्ने सम्बन्धमा विस्तृत छलफल गरेको छ

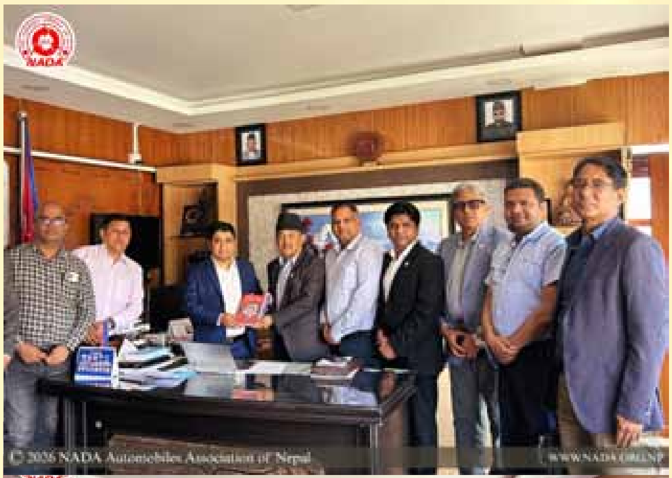
सो छलफलको क्रममा नाडा प्रतिनिधिहरुले वाणिज्य, आपूर्ति तथा उपभोक्ता संरक्षण विभागले ल्याएको सो व्यवस्था कार्यान्वयनमा ल्याउन विगतको समय देखि नाडाले विभागलाई अनुरोध गर्दै आएको सन्दर्भमा चारपाँग्रे तथा दुई पाँग्रे सवारी साधनहरुको लागि कुनै समस्या नभए पनि एउटै बक्सभित्र भित्र सयौको संख्यामा आउने अटोमोवाइल स्पेयर पार्टसहरुमा हकमा भने समस्या रहेको बताउनु भयो । त्यसैगरी भन्सारमा वण्डेड वेयर हाउस समेतको व्यवस्था नभएको अवस्थामा भन्सार यार्डभित्रै अधिकतम मूल्य सूचि सहितको स्टिकर टाँस्नु पर्ने व्यवस्था व्यावहारिक नभएको बताउनु भयो ।

नाडा प्रतिनिधि मण्डलसंगको उक्त छलफलमा महानिर्देशक भण्डारीले सवै किसिमका अटोमोवाइल वस्तुहरुमा अधिकतम मूल्य सूचि सहितको स्टिकर टाँस्ने व्यवस्थालाई व्यावहारिक रुपमा कार्यान्वयनमा ल्याउन चुनौती रहेको बताउनु हुदै विभागले व्यापारमा सहजीकरण र राजश्व बृद्धिमा ध्यान दिदै आएको बताउनु भयो ।

सोही छलफलको क्रममा नाडाका महासचिव मिलनबाबु मल्लले हालै वीरगञ्ज भन्सार कार्यालयले भन्सार यार्डमा रहि रहेका सवारी साधनहरु तोकिएको समयसीमा भित्र जाँचपासगरी लैजान सूचना जारी गरेको सम्बन्धमा जिज्ञाशा राख्नु भएकोमा महानिर्देशक भण्डारीले सो सूचना कानूनमा भएको व्यवस्था अनुसार जारी गरिएको हुनाले नाडाका सम्बन्धित सवारी साधन पैठारीकर्ताहरुलाई तोकिएकै समयमा ती सवारी साधनहरुको भन्सार जाँचपासगरी सहजीकण गरी दिन आग्रह समेत गर्नु भयो ।

वाणिज्य, आपूर्ति तथा उपभोक्ता संरक्षण विभागले मिति २०८२/१२/३० गते जारी गरेको प्रेश विज्ञप्ति मार्फत विदेशबाट पैठारी गरी नेपालमा विक्री वितरण गरिने सम्पूर्ण बस्तुहरुको अनिवार्य रुपमा अधिकतम खुद्रा मूल्य (MRP) उल्लेख गर्नु पर्ने साथै वस्तु विक्री गर्दा अनिवार्य रुपमा विल विजक जारी गर्नु पर्ने व्यवस्थाका सम्बन्धमा उक्त छलफल केन्द्रीत रहेको थियो । सो छलफल तथा भेटघाटमा नाडाका संस्थागत उपाध्यक्ष भद्र भण्डारी, उपाध्यक्ष अभिक ज्योति, सचिव मेघराज पौडेल, कोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल र सहकोषाध्यक्ष निलमणी पाठक समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

अधिकतम मूल्य सूचि सहितको स्टिकर टाँस्ने सम्बन्धमा वाणिज्य विभागका महानिर्देशकसंग छलफल



मिति २०८३ बैशाख ८ गते नाडाको एक प्रतिनिधि मण्डलले बाणिज्य, आपूर्ति तथा उपभोक्ता संरक्षण विभागका महानिर्देशक रोशन ज्ञवालीसंग अटोमोवाइल वस्तुहरुमा अधिकतम मूल्य सूचि सहितको स्टिकर टाँस्ने

सम्बन्धमा त्यस विभागबाट प्रकाशित प्रेश विज्ञप्तिको विषयमा विस्तृत छलफल गरेको छ ।

सो नाडा प्रतिनिधि मण्डलले वाणिज्य विभागले मिति २०८२/१२/३० गते जारी गरेको प्रेश विज्ञप्तिका सम्बन्धमा नाडाको विशेष ध्यान आकृष्ट भएको छ भन्दै त्यस विभागले विदेशबाट पैठारी गरी नेपालमा विक्री वितरण गरिने सम्पूर्ण बस्तुहरुको अनिवार्य रुपमा अधिकतम खुद्रा मूल्य (:च्ए) उल्लेख गर्नु पर्ने साथै वस्तु विक्री गर्दा अनिवार्य रुपमा विल विजक जारी गर्ने व्यवस्थाको नाडाले सराहना गरेको गरेको छ । यसै सन्दर्भमा नाडाले विभिन्न चासो र जिज्ञाशा राख्दै थप स्पष्टताको लागि लिखित पत्र बुझाउदै समाधानका लागि समेत आग्रह गरेको छ ।

नाडा प्रतिनिधि मण्डलसंग सो विभागले जारी गरेको उक्त प्रेश विज्ञप्तिमा उल्लेखित विषयहरुमा छलफल हुंदा उपस्थित नाडा प्रतिनिधि मण्डलले उल्लेखित विषयहरुलाई कसरी व्यावहारिक र कार्यान्वयन योग्य बनाउने, पुरानो स्टकमा भएका सामानहरुको हकमा के गर्ने ? भन्सार विन्दु मै स्टिकर टाँस्नु पर्ने व्यवस्था कति व्यावहारिक हुन्छ भन्दै नाडाले सदैव फेयर ट्रेड र ट्रान्सपरेन्सी व्यवसायलाई आधिकारिक रुपमै प्रवर्द्धन गर्दै आएको बताउनु भयो ।

सो छलफलको क्रममा महानिर्देशक ज्ञवालीले उपभोक्ता संरक्षण ऐन २०३५ मा भएको व्यवस्थालाई नै कार्यान्वयनमा ल्याइएको र बर्तमान सरकारको १०० बुँदे शासकिय योजनामा समेत यो विषयलाई प्राथमिकताका साथ कार्यान्वयनमा ल्याउने उल्लेख भएकोले विभाग यसलाई कार्यान्वयनमा ल्याउन प्रतिवद्ध रहेको बताउदै यस सम्बन्धमा नाडाको थप चासो र जिज्ञासाहरु सकारात्मक रहेको बताउनु भयो ।

यसै क्रममा महानिर्देशक ज्ञवालीले यसको कार्यान्वयनमा आउने वाधा अड्चनहरु हटाउन विभाग तयार रहेको आश्वासन दिंदै यसको कार्यान्वयनका लागि व्यवसायीहरुकोतर्फबाट प्रतिवद्धता समेत आउने पर्ने बताउनु भयो । यसै सिलसिलामा महानिर्देशक ज्ञवालीले स्टिकर सहितको अभिकतम मूल्य सूचि टाँस्ने सम्बन्धमा उद्योग र आयातकर्ताप्रति विभाग कडा रुपमा प्रस्तुत हुने भन्दै विद्यमान कानूनमा सुधार आवश्यक छ भने त्यस्तो सुझाव समेत नाडाबाट आउनु पर्ने बताउनु भयो ।

सो छलफल तथा भेटघाटमा उपाध्यक्ष विक्रम सिंघानिया, महासचिव मिलनबाबु मल्ल, सचिव मेघराज पौडेल, कोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल सहकोषाध्यक्ष निलमणी पाठक केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य तथा स्पेयर पार्टस समितिका सभापति दिपेन्द्रकुमार मिश्रा र केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य नारायणप्रसाद पौडेल समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

अर्थमन्त्रीसंग अटोमोवाइल क्षेत्रका विभिन्न विषयहरुमा छलफल

मिति २०८२ चैत्र २३ गते, नाडाका अध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधी मण्डलले माननीय अर्थमन्त्री डा. स्वर्णिम वाग्लेसंग भेटगरी नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रको बर्तमान अवस्थाका विषयमा छलफल गरेको छ । अटोमोवाइल प्रतिनिधिहरुसंगको सो भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष उप्रेतीले सफल कार्यकालको लागि शुभकामना व्यक्त गर्दै नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रलाई माथी उठाउन बर्तमान सरकारबाट आवश्यक नयाँ नीति नियमहरु आउने अपेक्षा रहेको बताउदै यसबाट सरकारले प्राप्त गर्ने राजश्वमा पनि बृद्धि हुने र रोजगारी पनि बढने बताउनु भयो ।

सो छलफलको क्रममा माननीय मन्त्रीज्यूले सरकार राजश्व संकलनमा कसरी बृद्धि ल्याउने भन्ने सम्बन्धमा विचार गरिरहेको, राजश्वमा बृद्धि हुनेगरी करको दर घटाउन चाहेको, राजश्वको दायरा विस्तार गर्न लागेको भन्दै निजीक्षेत्र मैत्री नीति ल्याइने आश्वासन दिनु भयो । यसैक्रममा मन्त्री वाग्लेले सरकारले अनियमितता हटाउन आवश्यक पहल गर्ने, सडक निर्माणका लागि ठूलो लगानी गर्ने र आउदो बजेटका सन्दर्भमा नाडासंग पुनः छलफल गर्ने बताउनु भयो ।

सोहि छलफलको क्रममा अध्यक्ष उप्रेतीले नेपालको अटोमोवाइल उद्योग फष्टाउनका लागि आयातित कच्चा पदार्थहरुमा छुट दिनु पर्ने आवश्यकता रहेको भन्दै बर्तमान अवस्थामा सि.के.डीलाई सजिलो भए पनि उद्योगहरुलाई भने कठीनाई भईरहेको बताउनु भयो । आफनो धारणा राख्ने क्रममा अध्यक्ष उप्रेतीले टायरटयूव व्याट्री, लुविकेण्टस र हेलमेट जस्ता विभिन्न अटोमोवाइल बस्तुहरु नेपाल मै उत्पादन भईरहे पनि त्यसको गुणस्तर मापन गर्ने यन्त्रहरु सरकारसंग नभएकोले व्यवसायीहरुले विभिन्न समस्याहरुको सामना गर्नु परिरहेको बताउनु हुदै सरकारले

अटोमोबाइल बस्तुहरुको उत्पादनका लागि आवश्यक वातावरण तयार गरी दिनु पर्ने धारणा राख्नु भयो । सोही भेटघाटको क्रममा अध्यक्ष उप्रेतीले नाडाकोतर्फबाट ३६ बुँदे लिखित राय सुझावहरु समेत पेश गर्नु भयो ।

सो छलफलको क्रममा नाडाका निबर्तमान अध्यक्ष करण चौधरीज्यूले नेपालमा अटोमोबाइल कम्पोनण्ट उद्योगहरुको ठूलो सम्भावना रहेको बताउनु भयो । यसैक्रममा नाडाका विशिष्ट सल्लाहकार राजनबाबु श्रेष्ठले लगानी मैत्री नीति नियमहरुको खाँचो रहेको भन्दै नेपालमा विद्युतिय सवारी साधनहरुको सम्बर्द्धन र प्रवर्द्धनका लागि आवश्यक नीतिहरुको बारेमा चर्चा गर्नु भयो । सोहि क्रममा श्रेष्ठले भारतमा जि.यस.टि घटेकोले चोरी निकासी बढेकोले सीमा क्षेत्रमा कडाई गर्नु पर्ने धारणा राख्नु भयो । यसैक्रममा नाडाका उपाध्यक्ष विक्रम सिंघानियाले सरकारले नेपाली उद्योगहरुलाई प्रत्सय दिनु पर्ने बताउनु भयो । उक्त छलफलमा नाडाका उपाध्यक्षद्धय अभिक ज्योति, महासचिव मिलनबाबु मल्ल, कोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल र सहकोषाध्यक्ष निलमणी पाठक समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

बागमती प्रदेशका मुख्यमन्त्रीसंग भेटघाट तथा छलफल

मिति २०८२ चैत्र ९ गते नाडाका अध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीको नेतृत्वमा गएको नाडा प्रतिनिधि मण्डलले बागमती प्रदेशका माननिय मुख्यमन्त्री इन्द्रवहादुर बानियासंग भेटगरी अटोमोबाइल क्षेत्रका विभिन्न विषयहरुमा विस्तृत रुपमा छलफल गरेको छ ।

सो भेटघाटमा मुख्यमन्त्री बानियाले अध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीको नेतृत्वमा नाडाको नयाँ केन्द्रीय कार्य समिति गठन भएकोमा हार्दिक बधाई तथा शुभकामना दिदै कार्यकालको सफलताको कामना समेत गर्नु भयो । सोही क्रममा मुख्यमन्त्री बानियाले ५० बर्ष पुगेको नाडासंग राजतन्त्र, प्रजातन्त्र र गणतन्त्र तीनै तहको सरकारको अनुभव रहेको भन्दै नाडाको प्रसंशा गर्नु भयो । सो छलफलको क्रममा उहाँले देशको ५० प्रतिशत सवारी साधन बागमती प्रदेशमा नै दर्ता हुने गरेको सन्दर्भमा राजधानीमा ट्राफिक र पार्किङ्ग लगायतका विभिन्न समस्याहरु रहेकोले यसको समाधानका लागि प्रदेश सरकार र नाडा सहकार्य गरेर अघि बढनु पर्ने धारणा राख्नु भयो । यसैक्रममा मुख्यमन्त्री बानियाले देशका लागि आवश्यक हुने जनशक्ती तयार गर्ने, त्यसका लागि रोजगारी दिने र सवारी साधनहरुका लागि ट्रायल सेण्टर खोल्ने सम्बन्धमा पनि प्रदेश र नाडाविच सहकार्य गरेर अघि बढन सकिने धारणा राख्नु भयो ।

सो छलफलको क्रममा नाडाका अध्यक्ष उप्रेतीले नाडा ७ वटा प्रदेश सहित २८८३ सदस्य कम्पनीहरु रहेको बताउदै नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रमा १ खर्व भन्दा बढीको लगानी रहेको बताउनु भयो । सोही क्रममा अध्यक्ष उप्रेतीले नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रमा वार्षिक ५००० जनशक्तीको आवश्यकता हुने जानकारी समेत दिनु भयो । यसैक्रममा अध्यक्ष उप्रेतीले नाडाले बागमती प्रदेश सरकारसंग कुन कुन क्षेत्रमा सहकार्य गरेर अघि बढन सकिन्छ त्यस विषयमा मोडालिटी तयारगरी पेश गरिने बताउनु भयो ।

सोहि अवसरमा नाडाका निबर्तमान अध्यक्ष करण चौधरीले नेपालको प्रतिभा पलायनलाई रोक्न नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रले सक्दो प्रयत्न गरिरहेको, नाडाले शीपमूलक तालिम कार्यक्रमहरु सञ्चालन गरिरहेको भन्दै प्रदेश सरकारसंग हातेमालो गरेर अघि बढन चाहेको धारणा राख्नु भयो ।

उक्त छलफलको क्रममा नाडाका विशिष्ट सल्लाहकार राजनबाबु श्रेष्ठले अटोमोबाइल प्रविधि तिव्रगतिले परिवर्तन भईरहेकोले त्यहि स्तर र प्रकारको प्राविधिक जनशक्ती उत्पादन गर्दै जानु पर्ने चुनौती रहेको, नाडाले यसका लागि परिस्कृत पाठयक्रम समेत तयार गरिरहेको, आवश्यक तालिमका लागि संशाधनको अभाव मात्र होइन उस्तै ट्रेनरहरु समेतको खाँचो रहेको औल्याउनु भयो ।

उक्त छलफलमा नाडाका संस्थागत उपाध्यक्षद्धय भद्र भण्डारी तथा गणेश भट्टराई, उपाध्यक्षद्धय विक्रम सिंहानिया तथा अभिक ज्योति, महासचिव मिलनबाबु मल्ल, कोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल, सहकोषाध्यक्ष निलमणी पाठक समेतको उपस्थिति रहेको थियो । त्यसैगरी सो छलफलमा नाडाका केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य दिपकराज गिरी, नारायणप्रसाद पौडेल र राजेश गिरी समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

/fli6« ;8s ;'/Iff kl/ifbdf, cf]emf

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषदले मिति २०८३ बैशाख २५ गते कैलाली, धनगढीमा आयोजित प्रदेशको सडक सुरक्षा अवस्था, विद्यमान कानूनी तथा संस्थागत संरचनाको समिक्षा तथा सडक सुरक्षा विधेयक २०८१ सम्बन्धी अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडाका सस्थागत सदस्य तथा सुदुर पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनका अध्यक्ष पुष्कर ओझाको सहभागिता रहेको थियो ।

hgzlQm ljsf; ;DaGwL cGt/lqmof sfo{qmd ;DkGg

मिति २०८३ वैशाख २५ गते विराटचोक, मोरडमा नेपाल व्यावसायिक योग्यता प्रणाली परियोजना (NVQS P-II) को सहकार्यमा नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालद्वारा आयोजित “कोशी प्रदेशका व्यवसायीहरूसँग जनशक्ति विकास सम्बन्धी अन्तरक्रिया कार्यक्रम” सफलतापूर्वक सम्पन्न भएको थियो । सो कार्यक्रममा अटोमोबाइल क्षेत्रको दक्ष जनशक्ति उत्पादन, सीप विकास तथा व्यवसायिक योग्यताको प्रवर्द्धन सम्बन्धी विषयमा महत्वपूर्ण छलफल तथा अन्तरक्रिया गरिएको थियो । सो कार्यक्रममा नाडाका सिनियर लेखा अधिकृत विष्णु श्रेष्ठ तथा पोजेक्ट कोओर्डिनेटर आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनु भएको थियो ।

Chitwan Auto Show 2026 ;DkGg

चितवन अटोमोवाइल्स एशोसिएशन र चितवन अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनको संयुक्त पहलमा चितवनमा मिति २०८३ बैशाख १७ गते देखि २१ गतेसम्म Chitwan Auto Show 2026 भव्यताका साथ सम्पन्न भएको थियो। पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनले मिति २०८२ चैत्र ११ गते देखि १५ गतेसम्म पोखरामा नाडा प्रेजेण्टस वाडा अटो शो २०२६ समेत सम्पन्न गरेको थियो।

x]6f}8f c6f]df]fOn; Pzf];Pzgsf] ;fwf/0f ;ef ;DkGg

नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको प्रमुख आतिथ्यतामा हेटौडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनको मिति २०८२ पौष १९ गते सम्पन्न सो एशोसिएशनको २५ औं वार्षिक साधारण सभा तथा १२ औं अधिवेशनमा नाडाका तत्कालिन उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, महासचिव सुरेन्द्र कुमार उप्रेती, सचिव विक्रम सिंघानिया, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल र आमन्त्रित सदस्य नारायणप्रसाद पौडेल समेत अतिथिको रुपमा सहभागी हुनु भएको थियो । सो एशोसिएशनका अध्यक्ष ऋषिकुमार ढकालको सभापतित्वमा सम्पन्न भएको साधारण सभा र १२ औं अधिवेशनले धर्मराज धिमालको अध्यक्षतामा १४ सदस्यीय कार्य समिति समेत निर्वाचित गरेको थियो । उक्त अधिवेशनले बरिष्ठ उपाध्यक्षमा जितेन्द्र तिवारी, उपाध्यक्षमा डा. गोपिराम बञ्जरा, महासचिवमा सञ्जयकुमार गुप्ता, सचिवमा श्यामप्रसाद कंडेल र कोषाध्यक्षमा दिपेश खड्गीलाई निर्वाचित गरेको थियो । त्यसैगरी कार्यकारिणी सदस्यहरुमा मुनालराज न्यौपाने, विकाश नेपाल, सुजन उप्रेती, देवनारायण दुलाल, प्रकाश भट्टराई, दैवज्ञ सुवेदी, रितेश ढकाल र सुवास नेपाललाई निर्वाचित गरेको थियो ।

gf8f k]h]06; jf8f c6f]zf]@)@^ ;DkGg

पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनले मिति २०८२ चैत्र ११ गते देखि १५ गतेसम्म पोखरामा आयोजना गरेको नाडा प्रेजेण्टस वाडा अटो शो २०२६ को उद्घाटन समारोहमा नाडाका अध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार

उप्रेती, नाडाका विशिष्ट सल्लाहकार राजनबाबु श्रेष्ठ, उपाध्यक्ष विक्रम सिंघानिया महासचिव मिलनबाबु मल्ल, सचिव मेघराज पौडेल, कोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल, केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यद्धय अनुप बराल तथा नारायणप्रसाद पौडेल अतिथिको रुपमा सहभागी हुनु भएको थियो । त्यसैगरी नाडा सचिवालयबाट आरजु श्रेष्ठ र शरणकुमार श्रेष्ठ समेत सहभागी हुनु भएको थियो । त्यसैगरी सो एशोसिएशनले मिति २०८२ चैत्र १५ पोखरामा आयोजना गरेको नाडा प्रेजेण्टस वाडा अटो शो २०२६ को समापन समारोहमा नाडाका उपाध्यक्ष विक्रम सिंघानिया अतिथिको रुपमा सहभागी हुनु भएको थियो ।

lrtjg c6fd]f]afON; Pzf];Pzgsf];fwf/0f ;ef ;DkGg

मिति २०८२ कार्तिक २२ गते अध्यक्ष कुलबहादुर क्षेत्रीको सभापतित्वमा चितवन अटोमोबाइल्स एशोसिएशनको २४औं वार्षिक साधारण सभा तथा १३औं अधिवेशन चितवनमा सम्पन्न भएको थियो । उक्त १३ औं अधिवेशनले मोहन केसीको अध्यक्षतामा १९ सदस्यीय नयाँ कार्यसमिति समेत निर्वाचित गरेको थियो ।

NVQS ;DaGwL cledV\Ls/0f sfo{qmd ;DkGg

मिति २०८२ चैत्र ११ गते, टेम्पल बेल होटल, पोखरामा नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल र पश्चिमाञ्चल अटोमोबाइल डिलर्स एशोसिएशन बीच अन्तरक्रिया तथा नेपाल व्यावसायिक योग्यता प्रणाली ल्क्तक सम्बन्धी अभिमुखीकरण कार्यक्रम सम्पन्न भएको थियो।

k|ljlws lzIff tyf Jofj;flos tflnd kl/ifb\sf] a}7sdf gf8f

प्राविधिक शिक्षा तथा व्यावसायिक तालिम परिषदले मिति २०८२ चैत्र १८ गते चितवनमा आयोजना गरेको प्रदेश तथा स्थानिय तहको प्राविधिक शिक्षामा भूमिका सम्बन्धी एक दिने क्षमता विकास कार्यक्रममा नाडाकातर्फबाट चितवन अटोमोवाइल्स एशोसिएशनका अध्यक्ष मोहन के.सी. सहभागी हुनु भएको थियो ।

नाडाको ४९ औं वार्षिक साधारण सभापछिको विभिन्न कार्यक्रमहरुमा नाडाको उपस्थिति

नेपाल यातायात व्यवसायी राष्ट्रिय महासंघको साधारण सभामा नाडाको उपस्थिति

मिति २०८३ वैशाख २७ गते पोखरा इभेन्ट सेन्टर, पोखरामा भएको नेपाल यातायात व्यवसायी राष्ट्रिय महासंघको ७औं महाधिवेशनको उद्घाटन समारोहमा नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको अध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार उप्रेती अतिथिको रुपमा सहभागि हुनु भएको थियो।

नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघको ६०औं वार्षिक साधारण सभामा प्रतिनिधित्व

मिति २०८३ बैशाख २१ र २२ गते काठमाण्डौमा सम्पन्न नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघको ६० औं साधारण सभा तथा निर्वाचनमा नाडाका अध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार उप्रेती तथा महासचिव मिलनबाबु मल्ल उपस्थित हुनु भएको थियो । उक्त निर्वाचनबाट बरिष्ठ महासंघको उपाध्यक्ष पदमा रहनु भएका अञ्जन श्रेष्ठ स्वतः अध्यक्ष पदमा निर्वाचित हुनु भएको छ । अञ्जन श्रेष्ठ नाडाका पूर्व अध्यक्ष समेत हुनु हुन्थ्यो । साथै २०८३ बैशाख २० गते यसै साधारण सभाको पूर्व सन्ध्यामा आयोजित सम्मान समारोहमा समेत नाडाका अध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार उप्रेती तथा महासचिव मिलनबाबु मल्ल उपस्थित हुनु भएको थियो ।

नाडा, सामाजिक विकास मन्त्रालयमा

बागमती प्रदेश सरकार, सामाजिक विकास मन्त्रालयले मिति २०८३ बैशाख ११ गते ललितपुरमा आयोजित औद्योगिक प्रतिष्ठानमा औद्योगिक प्रशिक्षार्थी तालिमको अभिमुखिकरण कार्यक्रममा नाडाको प्रोग्राम कोओर्डिनेटर आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनु भएको थियो ।

नेपाल विज्ञान तथा प्रविधि प्रज्ञा प्रतिष्ठानको बैठकमा नाडा

मिति २०८३ बैशाख ९ गते नेपाल विज्ञान तथा प्रविधि प्रज्ञा प्रतिष्ठान (नास्ट), कार्यालयमा नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल (नाडा) ले नेपालमा EV कन्वर्सनका सम्भावना, चुनौती र अवसर विषयक गोष्ठी कार्यक्रममा सहभागिता जनाएको थियो। नेपाल विज्ञान तथा प्रविधि प्रज्ञा प्रतिष्ठान (नास्ट) द्वारा आयोजित उक्त कार्यक्रममा विज्ञ, अनुसन्धानकर्ता, नीति निर्माता तथा सरोकारवालाबीच नेपालमा विद्युतीय सवारी (EV) रूपान्तरणका सम्भावना, चुनौती तथा अवसरबारे महत्वपूर्ण छलफल गरिएको थियो । एक दिने उक्त गोष्ठीमा नाडाका प्रोजेक्ट कोओर्डिनेटर आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनु भएको थियो ।

नाडा, राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानको बैठकमा

मिति २०८२ साल चैत्र १८ गते राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानमा आयोजित "सीप मेला आयोजनाको विषयमा तथा पाठ्यक्रम निर्माण र परिमार्जन उपसमितिका संयोजक र सदस्य छनौट सम्बन्धी सरोकारवालासँग छलफल र अन्तरक्रिया कार्यक्रम"मा नाडाका प्रोजेक्ट कोओर्डिनेटर आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनु भएको थियो ।

तत्कालिन श्रम रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्री दिपक कुमार साहको प्रमुख आतिथ्यतामा सो मन्त्रालयले अन्तर्गत रहेको राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानले २०८२ चैत्र २३ गते काठमाण्डौमा आयोजना गरेको छलफल तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडाका प्रोजेक्ट कोओर्डिनेटर आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनु भएको थियो ।

श्रम रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय, राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानले २०८२ माघ २९ गते काठमाण्डौमा आयोजना गरेको आर्थिक बर्ष २०८२/८३ का लागि सीप मूलक तालिमको पाठयक्रम निर्माण तथा परिमार्जन गर्नका लागि बोलाइएको छलफलमा नाडाकातर्फबाट सो विषयको विज्ञका रुपमा दिपेश पौडेल र सरोज केशी सहभागी हुनु भएको थियो ।

श्रम रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय, राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानले २०८२ माघ ९ गते काठमाण्डौमा आयोजना गरेको सीपमूलक तालिम सञ्चालन तथा आन्तरिक रोजगारी प्रवर्द्धनका विषयमा आयोजित छलफल कार्यक्रममा नाडाका एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान तथा प्रोजेक्ट कोओर्डिनेटर आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनु भएको थियो ।

World Bank को सहयोग, HELVETAS तथा राष्ट्रिय व्यवसायिक तालिम प्रतिष्ठान (NAVT) को सहकार्यमा मिति २०८२ साल माघ २० गते

पुल्चोक, ललितपुरस्थित स्क्वायर होटलमा सम्पन्न "Workplace Based Training (WBT) Guideline and Programme Operation Manual (POM)" सम्बन्धी कार्यक्रम र तालिममा नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको सहभागिता रहेको थियो ।

मिति २०८२ साल चैत्र ३ गते राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानमा आयोजित "तालिम सञ्चालन तथा पाठ्यक्रम निर्माण सम्बन्धी कार्यक्रम"मा नाडाले सहभागिता जनाएको थियो ।

भन्सार विभागको बैठकमा नाडाको उपस्थिति

भन्सार विभागले आर्थिक बर्ष २०८३/८४ को बजेट निर्माण तथा राजश्व नीति तर्जूमा गर्न मिति २०८२ चैत्र २७ गते बोलाइएको बैठकमा नाडाका कोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल सहभागी हुनु भएको थियो ।

मिति २०८२ साल चैत्र ६ गते नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष श्री सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीज्यूको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधिमण्डलले भन्सार विभाग, भन्सार उपसमितिको आर्थिक वर्ष २०८३/८४ को बजेट तथा राजस्व नीति सम्बन्धी विषयक बैठकमा आफ्नो सहभागिता जनाएको थियो ।

त्यसैगरी भन्सार विभागले आर्थिक बर्ष २०८३/८४ को बजेट निर्माण तथा राजश्व नीति तर्जूमा गर्न मिति २०८२ फागुन १७ गते बोलाइएको बैठकमा सो विभाग अन्तर्गत गठीत भन्सार उपसमितिका सदस्य तथा नाडाका अध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार उप्रेती सहभागी हुनु भएको थियो ।

भन्सार विभागले मिति २०८२ पौष १७ गते पैठारी मालबस्तुहरुको भन्सार मूल्याङ्कनलाई यथार्थपरक बनाउने विषयक छलफल तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडाका तत्कालिन केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यद्धय विक्रम सिंहानिया तथा दिपेन्द्रकुमार मिश्रा सहभागी हुनु भएको थियो ।

Future Market Events सम्बन्धमा छलफल

मिति २०८२ चैत्र १० गते, नाडा सचिवालयमा Future Market Events सँग एक फलदायी तथा जानकारीमूलक बैठक सम्पन्न भएको थियो । उक्त बैठकमा द्विपक्षीय सहकार्य सुदृढ गर्ने तथा Auto Components र Auto Aftermarket Show(EV Show) सँग सहआयोजनामा सम्बन्धी आगामी अवसरहरूको विषयमा छलफल गरिएको थियो । उक्त कार्यक्रम २०२६ जुलाई ३१ देखि अगस्ट १ सम्म चेन्नई ट्रेड सेन्टर, चेन्नई, भारतमा आयोजना हुने तय भएको छ । उक्त बैठकमा नाडाका अध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार उप्रेती, निवर्तमान अध्यक्ष करण चौधरी तथा Future Market Events का Managing Director अनुज माथुर समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नाडा, राष्ट्रिय मानव अधिकार आयोगको बैठकमा

आम संसदिय निर्वाचनको पर्यवेक्षकको भूमिकाको सन्दर्भमा राष्ट्रिय मानव अधिकार आयोगले मिति २०८२ माघ २२ गते सोही आयोगको कार्यालयमा आयोजना गरेको छलफल तथा अन्तरसम्वाद कार्यक्रममा नाडाको केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य दिवाकर मिश्रा तथा नाडाका एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान सहभागी हुनु भएको थियो । साथै यसै सन्दर्भमा निर्वाचन आयोगले मिति २०८२ माघ २३ एक दिवसीय पर्यवेक्षण अभिमुखि कार्यक्रममा केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य दिवाकर मिश्रा तथा नाडाका प्रोजेक्ट कोओर्डिनेटर आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनु भएको थियो ।

बागमती प्रदेश सरकार सामाजिक विकास मन्त्रालयले २०८३ बैशाख ११ गते काठमाण्डौमा आयोजना गरेको औद्योगिक प्रशिक्षार्थी तालिमको अभिमुखिकरण एवं समिक्षा कार्यक्रममा नाडाका प्रोजेक्ट कोओर्डिनेटर आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनु भएको थियो ।

Child as Zones of Peace को बैठकमा नाडा

Child as Zones of Peace National Campaign ले मिति २०८२ फागुन १ गते आयोजना गरेको निर्वाचनमा बाल अधिकारको संरक्षण, निर्वाचन आचारसंहिता उल्लघनको प्रभावकारी अनुगमन विषयक छलफल कार्यक्रममा नाडाका एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान तथा प्रोजेक्ट कोओर्डिनेटर आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनु भएको थियो ।

विश्व उपभोक्ता अधिकार दिवसमा नाडाको उपस्थिति

वाणिज्य आपूर्ति तथा उपभोक्ता संरक्षण विभागले मिति २०८२ चैत्र १ गते सोही विभागमा आयोजना गरेको विश्व उपभोक्ता अधिकार दिवसका अवशरमा बोलाएको छलफलमा नाडाका तत्कालिन केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यद्धय मिलनबाबु मल्ल र अभिक ज्योति, नाडाका पूर्व केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य कपिल शिवाकोटी समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नाडा, नेपाल उद्योग परिसंघको बैठकमा

नेपाल उद्योग परिसंघले मिति २०८२ माघ ७ गते आयोजना गरेको Policy Dialogue on the Role of Private Sector Engagement in Apprenticeship सम्बन्धी नीतिगत सम्वाद कार्यक्रममा नाडाका तत्कालिन पुर्व उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले नाडाकोतर्फबाट अतिथिको रुपमा सहभागी हुनु भएको थियो ।

वन तथा वातावरण मन्त्रालयको बैठकमा नाडाको उपस्थिति

बन तथा वातावरण मन्त्रालयले मिति २०८२ माघ १९ गते वायुको गुणस्तर सम्बन्धी छलफलमा नाडाका तत्कालिन कार्य समिति सदस्य अभिक ज्योति सहभागी हुनु भएको थियो ।

ट्राफिक सप्ताह २०८२ को समापन कार्यक्रममा नाडा

प्रहरी महानिरिक्षक दानवहादुर कार्कीको प्रमुख आतिथ्यतामा काठमाण्डौ उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयद्धारा आयोजित दुर्घटना न्यूनिकरण विशेष अभियान तथा ट्राफिक सप्ताह २०८२ को समापन कार्यक्रममा नाडाका तत्कालिन केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य मिलनबाबु मल्ल सहभागी हुनु भएको थियो ।

GST Update: Budget 2026 & Recent Changes बैठकमा नाडा

भारतको उद्योग तथा वाणिज्य मन्त्रालयले २० फेब्रुवरी २०२६ मा GST Update: Budget 2026 & Recent Changes विषयक भर्चुअल छलफलमा नाडाका तत्कालिन सचिव विक्रम सिंहानिया सहभागी हुनु भएको थियो ।

नाडा तथा इन्स्योरविचको सहकार्यमा विभिन्न कार्यक्रमहरु सम्पन्न

ENSSURE Programme Report

१. मिति २०८३ बैशाख २८ गते जनजागृति मा.वि., हेटौंडा-१५, रातोमाटे, मकवानपुरमा "Hire an Apprenticeship Day & Apprenticeship Orientation Program" सम्पन्न भएको थियो। उक्तकार्यक्रम मार्फत प्रशिक्षार्थीहरूको Industry Placement, उद्योग-शिक्षालय सहकार्य तथा रोजगारीका अवसर विस्तारका विषयमा उद्योग प्रतिष्ठान, विद्यालय, प्रशिक्षार्थी तथा सम्बन्धित निकायबीच अन्तरक्रिया तथा छलफल गरिएको थियो ।

२. मिति २०८३ बैशाख २५ गते नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको सहभागितामा शंखरापुर पोलिटेक्निक इन्स्टिच्युट, साँखुमा आयोजित "Industry Placement and Interaction Program" सफलतापूर्वक सम्पन्न भएको थियो। उक्त कार्यक्रममा अटोमोबाइल तथा प्राविधिक क्षेत्रमा अध्ययनरत विद्यार्थीहरूलाई उद्योगसँग प्रत्यक्ष

रूपमा जोड्ने उद्देश्यले विद्यार्थी तथा उद्योग प्रतिनिधिहरूबीच अन्तरक्रिया कार्यक्रम सञ्चालन गरिएको थियो। उक्त कार्यक्रममार्फत विद्यार्थीहरूको प्लेसमेन्ट अवसर विस्तार गर्न सहयोग पुऱ्याउने कार्यमा NADA ले सहजिकरण तथा समन्वयात्मक भूमिका निर्वाह गरेको थियो ।

३. नाडा अटोमोबाइल्स एसोसिएसन अफ नेपालद्वारा Skill Upgrading Training for Workers कार्यक्रम अन्तर्गत 2026 को May 4 देखि 18 सम्म Royal Enfield Training Center, Balkumari, Lalitpur मा Euro 6 BSVI Vehicle Technology (Two-Wheeler) सम्बन्धी तालिम सम्पन्न भएको थियो। यो तालिम Enhanced Skills for Sustainable and Rewarding Employment (ENSSURE) Project (Phase II) अन्तर्गत सञ्चालन भएको थियो। जसले प्राविधिक कर्मचारीहरूको सीप विकास गरी रोजगारीलाई अझ सुदृढ बनाउन सहयोग पुगेको बताइएको छ ।

४. नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालद्वारा आयोजित EV Vehicle Technology सम्बन्धी Skill Upgrading Training for Workers कार्यक्रम मिति २०८३ बैशाख २० गतेदेखि २०८३ जेठ २ गतेसम्म मोटर वर्कशप MG Service Center सुकेधारामा सञ्चालन भएको थियो। यस तालिमले प्राविधिक कर्मचारीहरूलाई आधुनिक विद्युतीय सवारी साधन (EV) सम्बन्धी ज्ञान तथा सीप अभिवृद्धि गर्न महत्वपूर्ण सहयोग पुऱ्याउने विश्वास लिइएको छ ।

५. **दक्ष जनशक्ति नै दिगो विकासको आधार हो ।**

मिति २०८३ बैशाख १४ गते पनौती प्राविधिक विद्यालयमा ENSSURE परियोजना अन्तर्गत "Hire an Apprenticeship" कार्यक्रम NADA सँग आबद्ध उद्योगहरूको सहभागितामा सम्पन्न भई विद्यार्थीहरूलाई उद्योगसँग प्रत्यक्ष समन्वय र रोजगारीका अवसरहरू अन्वेषण गर्ने महत्वपूर्ण अवसर प्रदान गरिएको छ ।

६. मिति २०८३ साल वैशाख ११ गते होटल सञ्जिला ब्लु, मित्र मार्ग, ललितपुरमा बागमती प्रदेश सामाजिक विकास मन्त्रालयद्वारा आयोजित तथा ENSSURE परियोजनाको सहकार्यमा सञ्चालन गरिएको औद्योगिक प्रशिक्षार्थी तालिम सम्बन्धी अभिमुखीकरण तथा समीक्षा कार्यक्रममा नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको सहभागिता रही संस्थाका तर्फबाट प्रस्तुति समेत गरिएको थियो ।

७. मिति २०८२ साल चैत्र २ गते, हेटौंडामा बागमती प्रदेश उद्योग परिसंघद्वारा आयोजित ENSSURE Project अन्तर्गत "सीप विकास सम्बन्धी कार्यशाला गोष्ठी"मा सामाजिक विकास मन्त्रालयको सहभागितासहित नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन समेतको सहभागिता रहेको थियो। उक्त कार्यक्रममा नाडाले प्रस्तुति समेत प्रस्तुत गर्दै उद्योग-शिक्षा सहकार्य सुदृढ गर्ने तथा दक्ष जनशक्ति विकासतर्फ आफ्नो प्रतिबद्धता व्यक्त गरेको थियो ।

सडक विस्तार

राम्दी – रानीमहल सडकखण्ड निर्माण धमाधम

राष्ट्रिय गौरवको आयोजना कालीगण्डकी करिडोरअन्तर्गत पाल्पाको राम्दी - रानीमहल खण्डमा ट्र्याक खोल्ने र स्तरउन्नति कार्य धमाधम भइरहेको छ ।

१७ किलोमिटर खण्डको केही भागको ट्र्याक १० वर्षअगाडि खुलेको भए पनि स्तरउन्नतिको काम भने रोकिएको थियो । गौरवको आयोजना भए पनि बजेट सुनिश्चित नहुँदा यस खण्डको स्तरउन्नति भएको थिएन ।

कालोपत्र डबल लेन सडक बनेपछि बागलुङ मालढुंगादेखि पूर्वी नवलपरासी गैंडाकोटसम्म करिडोर निर्माण कार्य पूरा हुनेछ । करिडोरले चीन र भारतका धार्मिक पर्यटक आवतजावतमा वृद्धि हुने, कृषि उत्पादन बजारीकरणमा सहज हुने र सिमापार व्यापारलाई सहज हुनेछ ।

पर्यटकीय हिसाबले महत्वपूर्व रहेका क्षेत्रहरू राम्दी नदी धाम, रानीमहल दरबार र रुरुक्षेत्र धामसहितका करिडोरसँग जोडिएका क्षेत्रमा चहल पहल बढ्ने र यस क्षेत्रको विकासमा सहयोग पुग्ने स्थानीय डोलराज अधिकारीले बताए ।

कालीगण्डकी करिडोर चीनको सिमाना कोरलादेखि गैंडाकोटसम्मको ४ सय ४२ किलोमिटर छ । गैंडाकोटदेखि मालढुंगासम्मको २ सय ४० किलोमिटरमध्ये १७ किलोमिटर मात्र सडक निर्माण बाँकी थियो ।

नेपाल सरकारबाट १ अर्ब ४८ करोड रुपैयाँ बजेट सुनिश्चित भए पनि ठेक्कामार्फत राम्दी - रानीमहल क्षेत्रमा धमाधम काम भइरहेको हो ।

थोदुङ हिम सगरमाथा जेभीले निर्माण कम्पनीले भ्याटसहित ८५ करोड रुपैयाँ लागतमा सडक स्तरउन्नति गर्ने गरी २०८१ कात्तिकमा ठेक्का सम्झौता गरेको थियो । ३ वर्षमा सडक स्तरउन्नतिको काम सक्ने गरी सम्झौता भएको थियो ।

राम्दी - रानीमहल खण्ड स्तरउन्नति भएसँगै मालढुंगादेखि गैंडाकोटसम्म करिडोर निर्माण सकिने गैंडाकोट, राम्दी, मालढुंगा सडक आयोजना पाल्पा कार्यालयकी प्रमुख कल्पना अधिकारीले जानकारी दिइन् ।

करिडोरबाट प्रत्यक्ष रूपमा गण्डकी र लुम्बिनी प्रदेशका जिल्लाहरू पूर्वी नवलपर सी, तनहुँ, स्याङ्जा, पर्वत, बागलुङ, म्यादी, मुस्ताङ, पाल्पा, गुल्मी र अर्घाखाँचीका स्थानीय लाभान्वित हुनेछन् । २ सय ४० किलोमिटर खण्डमा अझै १४ वटा पक्की पुल निर्माण गर्न आवश्यक रहेको छ । १० वर्षदेखि अलपत्र रहेको राम्दी-रानीमहल खण्ड स्थानीय जनता र जनप्रतिनिधिको निरन्तर प्रयासपछि अर्थ मन्त्रालयबाट बजेट सुनिश्चित भएको हो । करिडोरको राम्दी - रानीमहल खण्ड स्तरउन्नतिमा निरन्तर लागिपरेको पूर्वउद्योगमन्त्री सोमप्रसाद पाण्डेले बताए ।

लुम्बिनी र गण्डकी प्रदेशको मेरुदण्ड कालीगण्डकी करिडोर निर्माणले यस क्षेत्रको पर्यटन विकास, सीमापार व्यापार, कृषि उत्पादनको बजारीकरण, अस्पतालसम्मको पहुँच र रोजगारी सिर्जनामा मद्दत पुग्ने देखिन्छ । तर, निर्धारित समयमा निर्माण सम्पन्न गर्न सबैको पहल आवश्यक छ ।

उद्घाटन नहुँदै भासिएको जब्दीघाट पुल नौ वर्षदेखि अलपत्र

चुनावमा मात्रै चर्किन्छ पुनर्निर्माणको एजेण्डा

गुलरिया नगरपालिका र बारबर्दिया नगरपालिका जोड्ने बबई नदीस्थित जब्दीघाट पुल उद्घाटन नहुँदै भासिएको नौ वर्ष बितिसक्दा पनि पुनर्निर्माण प्रक्रिया अघि बढ्न सकेको छैन । वर्षौंदेखि अलपत्र अवस्थामा रहेको यो पुल हरेक निर्वाचनमा प्रमुख चुनावी एजेण्डा बन्ने गरे पनि व्यवहारमा भने कुनै ठोस प्रगति हुननसकेको स्थानीयवासीको गुनासो छ ।

विसं. २०७४ साल साउन २८ गते बबई नदीमा आएको भीषण बाढीले निर्माण सम्पन्न भइसकेको तर उद्घाटन हुन बाँकी रहेको पुल भासिएको थियो । करिब १६ करोड ६८ लाख चार हजार रूपैयाँ लागतमा पप्पु कन्स्ट्रक्सनले निर्माण गरेको उक्त पुल सञ्चालनमा नआउँदै क्षतिग्रस्त बनेको हो । त्यसयता पुल पुनर्निर्माणको विषय पटक-पटक उठे पनि कार्यान्वयनमा आउन सकेको छैन ।

भासिएको पुलबाट जोखिम मोलेर आवतजावत गर्दै आएका सर्वसाधारणलाई विसं. २०७९ साल असोजमा आएको अर्को बाढीले थप समस्या निम्त्यायो । उक्त बाढीले बाँकी संरचना समेत बगाएपछि आवागमन पूर्ण रूपमा ठप्प भएको थियो । त्यसयता स्थायी समाधान हुन सकेको छैन ।

बारबर्दिया नगरपालिका-६ का स्थानीय रामेश थारु भन्नुहुन्छ, 'चुनाव आउँदामात्रै जब्दीघाट पुलको कुरा चर्किन्छ । चुनाव सकिएपछि एजेण्डा सेलाउँछ ।' उहाँका अनुसार, अघिल्लो निर्वाचनमा पुल पुनर्निर्माण गर्ने वाचा गरेका उम्मेदवारहरू नै अहिले फेरि सोही मुद्दा लिएर मत माग्न घरदैलोमा पुगेका छन् । पुल पुनर्निर्माणको माग गर्दै विसं. २०८० सालमा पूर्वमन्त्री एवं तत्कालीन सांसद सञ्जयकुमार अनशन समेत बस्नुभएको थियो । तर, त्यसपछि पनि पुनर्निर्माण प्रक्रिया औपचारिक रूपमा अघि बढ्न नसकेको स्थानीय बताउँछन् ।

पुल नहुँदा बारबर्दिया नगरपालिकाका बासिन्दाले दैनिक जीवनमा सास्ती खेप्नुपरेको छ । हाल नदीमा पानीको बहाव कम भएकाले अस्थायी रूपमा काठको पुल निर्माण गरिएको छ । तर, उक्त पुलसम्म पुग्न करिब तीन चार सय मिटर बालुवामा मोटरसाइकल चलाउनुपर्ने बाध्यता रहेको स्थानीय अजय चौधरीले बताउनुभयो । 'पुल सञ्चालनमा आएको भए घरदेखि गुलरिया सदरमुकाम पुग्न आधा घण्टा पनि लाग्दैनथ्यो,' उहाँले भन्नुभयो, अहिले एक घण्टाभन्दा बढी समय लाग्छ ।'

ढुंगा र काठको अस्थायी संरचनाबाट एम्बुलेन्स सञ्चालन सम्भव नभएकाले बिरामीलाई अस्पताल पुऱ्याउन वैकल्पिक लामो बाटो प्रयोग गर्नुपर्ने अवस्था छ । यसले आकस्मिक स्वास्थ्य सेवामा समेत असर परेको स्थानीयको भनाइ छ । दीर्घकालीन समाधानको अभावमा जब्दीघाट पुल बर्दियाको विकास र राजनीतिक प्रतिबद्धताको प्रतीकजस्तै बनेको छ- जहाँ हरेक चुनावमा आश्वासन दोहोरिन्छ, तर पुल भने अझै उस्तै अलपत्र छ । स्थानीयवासीले यसपटक भने राजनीतिक दल र उम्मेदवारहरूबाट व्यावहारिक र समयबद्ध कार्ययोजना सार्वजनिक गर्न माग गरेका छन् ।

काँकरभिट्टाबाट ६ महिनामा नौ अर्ब ७७ करोडको पेट्रोलियम पदार्थ आयात

झापा । चालु आर्थिक वर्ष २०८२/८३ को पुस मसान्तसम्म पूर्वी नाका काँकरभिट्टाबाट नौ अर्ब ७७ करोडभन्दा बढीको पेट्रोलियम पदार्थ आयात भएको छ । यहाँबाट पेट्रोल, डिजेल, एलपी ग्यास, एटिएफ, मट्टितेल गरी नौ अर्ब ७७ करोड दुई लाख ३२ हजार मूल्य बराबरको पेट्रोलियम पदार्थ आयात भएको हो ।

मेची भन्सार कार्यालयका सूचना अधिकारी एंव भन्सार अधिकृत ईश्वरकुमार हुमागाईंका अनुसार अघिल्लो आव २०८१/८२ को सोही अवधिको तुलनामा ५१ करोड ५९ लाख ४३ हजार अर्थात् ५.६० प्रतिशतले पेट्रोलियम पदार्थको आयातमा वृद्धि भएको छ । आयात बढेसँगै पेट्रोलियम पदार्थबाट प्राप्त राजस्व ५.७० प्रतिशत अर्थात् २५ करोड ४२ लाख ४० हजारले बढेको उनले जानकारी दिए ।

कार्यालयको तथ्यांकअनुसार चालु आवको ६ महिनामा पेट्रोलियम पदार्थ आयातबाट चार अर्ब ७४ करोड ९४ लाख ३६ हजार राजस्व संकलन भएको छ । उक्त अवधिमा चार अर्ब ७२ करोड ६ लाख मूल्य पर्ने ५३ हजार १५२ किलोलिटर पेट्रोल आयात भएको थियो ।

यसैगरी तीन अर्ब २२ करोड ६५ लाख मूल्य पर्ने ३३ हजार ७४४ किलोलिटर डिजेल आयात भएको छ । यस्तै, ६ महिनाको अवधिमा एक अर्ब २४ करोड सात लाख मूल्य पर्ने १२ हजार ८११ मेट्रिक टन एलपी ग्यास, ३७ करोड ९४ लाख मूल्य पर्ने चार हजार ११२ किलोलिटर एटिएफ र नौ करोड पाँच लाख मूल्य पर्ने ९६४ किलोलिटर मट्टितेल आयात भएको कार्यालयको तथ्यांकमा उल्लेख छ ।

वीरगन्ज नाकाबाट ६ महिनामा ४८ अर्बको निर्यात

वीरगन्ज हुँदै चालु आर्थिक वर्ष २०८२/८३ को पहिलो ६ महिनामा ४८ अर्ब १० करोड मूल्यका वस्तु तथा सामान निर्यात भएको छ । गत आवको सोही अवधिको यो नाकाबाट निर्यात ५२ प्रतिशतले बढेको हो ।

गत आवको साउनदेखि पुसमम्मा ३१ अर्ब ६७ करोड मूल्यबराबरका वस्तु तथा सामान निर्यात भएको थियो । वीरगन्ज भन्सार कार्यालयका सूचना अधिकारी उदयसिंह विष्टका अनुसार चालु आवको ६ महिनामा २५ अर्ब ४२ करोडको भटमासको तेल प्रशोधित निर्यात भएको छ ।

त्यस्तै तीन अर्ब ४८ करोड मूल्य पर्ने फलफूलको जुस र तीन अर्ब ५५ करोड मूल्य पर्ने सूर्यमुखीको प्रशोधित तेल निर्यात भएको उनले बताए । यो अवधिमा दुई अर्ब २५ करोड मूल्यको प्रशोधित पाम तेल र एक अर्ब ७८ करोड मूल्यका कपडा निर्यात भएको छ ।

द्रुतमार्गको ‘टोलप्लाजा’ फर्सिडोलमा बनाउने निर्णय अझै भएन

8lklcf/ ;+zf]wg ePkl5 8's5fk – kml;8f]n hf8g]u/L kSsL kh lgdf{0f ul/g]

काठमाडौं-तराई-मधेश द्रुतमार्ग (फास्ट ट्र्याक) को सुरु बिन्दु ललितपुरस्थित खोकनाको ३.२ किलोमिटरको विवाद थाती राखेर बाँकी खण्डको काम थाल्ने भनिए पनि थप प्रक्रिया अघि बढ्न सकेको छैन । यसले यस क्षेत्रको विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन (डीपीआर) संशोधन हुन सकेको छैन । मन्त्रिपरिषद्बाट डीपीआर संशोधन गरेर काम गर्ने निर्णय हुनासाथ काम थाल्न समस्या नहुने नेपाली सेनाको भनाइ छ । काठमाडौं-तराई-मधेश द्रुतमार्ग आयोजना कार्यालय भने अहिले मन्त्रिपरिषदको निर्णय पर्खिएर बसेको छ ।

लामो समयसम्म खोकना विवादमा निकास ननिस्किएपछि प्रधानमन्त्री सुशीला कार्कीले वैकल्पिक योजनामा अघि बढ्न ५ फागुनमा निर्देशन दिएकी थिइन् । कार्कीको निर्देशनअनुसार खोकनाभन्दा ३.३ किलोमिटर पर फर्सिडोलमा टोलप्लाजा (शुल्क संकलन गृह) निर्माण गर्ने गरी डीपीआर संशोधन गर्ने विषय मन्त्रिपरिषद्बाट निर्णय हुनुपर्छ । फर्सिडोलमा जोड्न लिंक सडक बनाइने भएको छ । सैनिक स्रोतका अनुसार इकछाप - फर्सिडोल जोड्ने गरी पक्की पुल निर्माण गरिनेछ ।

नेपाली सेनाले निर्माण व्यवस्थापनको जिम्मा लिएको आठ वर्ष पुग्दासम्म खोकना खण्डको ६.५ किलोमिटरको समस्या समाधान हुन सकेको थिएन । लामो समयसम्म खोकना विवादमा निकास ननिस्किएपछि तत्कालिन प्रधानमन्त्री कार्कीले वैकल्पिक योजनामा अघि बढ्न निर्देशन दिएकी थिइन् । खोकनाको समस्या समाधान नभएपछि प्रधानमन्त्री कार्की नेतृत्वको टोली ३ माघमा निर्माणाधीन द्रुतमार्गको स्थलगत निरीक्षणमा पुगेको थियो । त्यहाँको समस्याबारे स्थलगत बुझेर फर्किएको थियो ।

त्यसपछि सम्बन्धित मन्त्रालयका मन्त्री, प्रधानसेनापति, सचिव र आयोजना प्रमुखको उपस्थितिमा छलफल गरेर निकास निकाल्ने निर्णय भएको थियो । डीपीआर संशोधन गर्ने विषय रक्षा मन्त्रालयमार्फत मन्त्रिपरिषद्मा लैजानुपर्छ । प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयमा भएको छलफलका क्रममा प्रधानमन्त्री कार्कीले खोकनाको धार्मिक-सांस्कृतिक सम्पदा तथा आस्थामा असर पर्ने भन्दै स्थानीय समुदायबाट चासो व्यक्त भइरहेकाले वैकल्पिक योजनामा अघि बढ्न निर्देशन दिएकी थिइन् ।

नेपाली सेनाले पेस गरेको डीपीआर सरोकारवाला मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय र अर्थ मन्त्रालयमा रायका लागि पठाइएको र राय पनि आइसकेको रक्षा मन्त्रालयका सहसचिव एवं प्रवक्ता मनोजकुमार आचार्यले जनाए । ‘दुवै मन्त्रालयबाट राय आइसकेको छ’ उनले भने, ‘यहीबीचमा चुनावले गर्दा केही ढिलाइ भएको हो, अब डीपीआरबारे रक्षामा थप छलफल गरेर निर्णयका लागि मन्त्रिपरिषद्मा पठाउँछौं ।’

सेनाका अनुसार २०७५ सालमा बनाएको डीपीआरमा टोल प्लाजा फर्सिडोलमा नै राख्ने उल्लेख छ । यसअनुसार उक्त क्षेत्रका स्थानीयलाई पनि सहज हुने गरी लिंक सडक बन्नेछ । फर्सिडोलतर्फ सडक बन्दै छ । ’संशोधन गर्नुपर्ने डीपीआर तयार छ, समस्या छैन,’ सैनिक स्रोतले भन्यो, ’पहिलाको डीपीआरमा डुकुछापमा बस्तीमा ढलान गरे स्लोप बनाउनुपर्ने थियो, जसले गर्दा गाउँलाई जोखिम थियो, अब संशोधित डीपीआरमा त्यहाँ पक्की पुल बनाइनेछ ।’ संशोधित डीपीआरअनुसार डुकुछापमा पुल र फर्सिडोलमा टोल प्लाजा बन्ने सैन्य स्रोतले जनाएको छ ।

पहिला टोल प्लाजादेखि सिधै खोकनामा मात्र आएर सवारीसाधन रोक्न मिल्ने गरी डीपीआर तयार गरिएको थियो । ’पहिला एक्सप्रेस-वे थियो’ सैनिक स्रोतले भन्यो, ’अब चाल्नाखेल, दक्षिणकाली, भैंसेपाटी, कान्ति राजमार्ग लिंक सडकका रूपमा फास्ट ट्याकमा जोडिनेछन् ।’ डीपीआर संशोधनको निर्णय मन्त्रिपरिषद्बाट आएपछि थप काम अघि बढाउन समस्या नहुने सैनिक प्रवक्ता एवं सहायक रथी राजाराम बस्नेतले बताए ।

कूल गार्हस्थ उत्पादन (नोमिनल) प्रतिव्यक्ती आयमा नेपालको स्थान

विश्व बैङ्कले २०२४ मा पनि विश्वका १९२ राष्ट्रहरूको नोमिनल र पिपिपि दुबैको आधारमा प्रतिव्यक्ति आयको विवरण समेत प्रकाशित गरेको छ । सो प्रतिवेदन अनुसार १४४७ डलरको प्रतिव्यक्ती आय सहित नेपाल विश्वमा १६१ औं र दक्षिण एशियामा सातौ स्थानमा रहेको देखिन्छ । १४ बर्षको अवधिमा नेपाल १९ स्थान माथि उक्लिएको छ । सन् २०१० को सोही प्रतिवेदन अनुसार ६६८ डलरको प्रतिव्यक्ती आय सहित नेपाल विश्वको १८० औं र द.एशियामा ७ औं स्थानमा रहेको थियो ।

उक्त प्रतिवेदन अनुसार प्रतिव्यक्ती आयमा विश्वका ३२ वटा मुलुकहरू मात्र नेपाल भन्दा गरिव रहेको देखिन्छ । सन् २०१० मा भने १७ वटा मुलुकहरू मात्र नेपाल भन्दा गरिव रहेका थिए । २०२४ को प्रतिवेदन अनुसार एशियाली मुलुकहरू– अफगानिस्तान, ताजकिस्तान, म्यानमार र सिरिया वाहेक २७ वटा सवै अफ्रिकी मुलुकहरू रहेका छन् । तान्जानिया, युगाण्डा, जन्जिबार, नाइजेरिया, लेसोथो, चाड, माली, सोमालिया, सुडान, साउथ सुदान, बुर्किनोफासो, बुरूण्डि, सेण्ट्रल अफ्रीकन रिपब्लिक, कङ्गो, टोगो, इथियोपिया, जाम्बिया, गायनाविशु, मडागास्कर, मलावी, लाइवेरिया, मोजाम्बिक, नाइजर, रवाण्डा, सियरालियोन, इरिट्रिया, गाम्बिया र यमन मात्र नेपाल भन्दा गरिव मुलुकहरू हुन ।

सन् २०१० मा ८० औं स्थान सहित ८०८७ प्रतिव्यक्ती आय रहेको मालदिब्सको प्रतिव्यक्ती आय २०२४ मा १३२१५ प्रतिव्यक्ती आय सहित विश्वमा ६१ औ र द.ए.मा पहिलों स्थानमा रहन सफल भएको छ । २०१० मा २८९४ डलर सहित विश्वको १३० औ स्थानमा रहेको श्रीलङ्का अहिले २०२४ मा ४५१६ डलर सहित विश्वको १२७ औं र दक्षिण एशियामा दोश्रो स्थानमा रहेको छ । सन् २०१० मा २१७९ डलर सहित विश्वको १३९औं स्थानमा रहेको भुटाने २०२४ मा ३८३९ डलर सहित विश्वको १२८ औं र द.एमा तेश्रो स्थानमा रहन सफल भएको छ । सन् २०१० मा १३४८ डलर सहित विश्वको १५७ औं स्थानमा रहेको भारत अहिले २०२४ मा २६९७ डलर सहित विश्वको १३८ औं र द.एशियामा चौंथौं स्थानमा रहेको छ ।

त्यसैगरी २०१० मा ९३६ डलर सहित विश्वको १६९ औं स्थानमा रहेको बङ्गलादेश अहिले २०२४ मा २५९३ डलर सहित विश्वको १४२ औं र द.एमा पाँचौं स्थानमा आउन सफल भएको छ । त्यसैगरी २०१० मा ११३८ डलर सहित विश्वको १६५ औं स्थानमा रहेको पाकिस्तान अहिले २०२४ मा १४८४ डलर सहित विश्वको १६० औं स्थानमा रहेको छ । २०१० मा ५४४ डलर सहित विश्वमा १८६ औं स्थानमा रहेको अफगानिस्तान अहिले २०२४ मा सो घटदै गएर ४१४ डलर सहित विश्वको १९१ औं र द.एशियामा आठौंमा रहेको छ । (हेर्नुहोस तालिका नं ५ र ६)

तालिका नं ५: कूल गार्हस्थ उत्पादन (नोमिनल) प्रतिव्यक्ति आम्दानी २०२४ (विश्वका कूल १९२ देश मध्ये)

देश	विश्व श्रेणी	यु.यस.डलरमा (मिलियन)	सन् २०१० को तुलनामा स्तरोन्नती
माल्दिभ्स	६१	१३,२१५	१९
श्रीलङ्का	१२७	४,५१६	३
भुटान	१२८	३,८३९	११
भारत	१३८	२,६९७	१९
बंगलादेश	१४२	२,५९३	२७
पाकिस्तान	१६०	१,४८४	५
नेपाल	१६१	१,४४७	१९
अफगानिस्तान	१९१	४१४	–५

श्रोत : विश्व बैङ्कको वार्षिक प्रतिवेदन २०२४

तालिका नं ६: कूल गार्हस्थ उत्पादन (नोमिनल) प्रति व्यक्ति आम्दानी २०१० (विश्वका कूल १९७ देश मध्ये)

देश	विश्व श्रेणी	यु.यस.डलरमा (मिलियन)
माल्दिभ्स	८०	८,०८७
श्रीलङ्का	१३०	२,८९४
भुटान	१३९	२,१७९
भारत	१५७	१,३४८
पाकिस्तान	१६५	१,१३८
बङ्गलादेश	१६९	९३६
नेपाल	१८०	६६८
अफगानिस्तान	१८६	५४४

श्रोत : विश्व बैङ्कको वार्षिक प्रतिवेदन २०१०

कूल गार्हस्थ उत्पादन (पिपिपि) प्रतिव्यक्ती आयमा नेपालको स्थान

२०२४ को सोहि प्रतिवेदनको प्रतिव्यक्ती आय पिपिपिलाई नियालेर हेर्दा नेपाल ५७३६ डलरकासाथ दक्षिण एशियामा सातौं र विश्वमा १४८ औं स्थानमा रहन सफल भएको छ । २०१० को सोहि प्रतिवेदनलाई हेर्दा नेपाल ११९० डलरकासाथ दक्षिण एशियामा सातौं र विश्वमा १६० औं स्थानमा रहेको थियो । यसरी तुलनात्मक रूपमा हेर्दा १४ बर्षको अवधिमा नेपाल अन्तराष्ट्रिय ऱ्याकिङ्गमा १२ स्थान माथि उक्लिन सफल भएको देखिन्छ ।

सन् २०१० मा १०३ औं स्थान सहित ५६८३ डलर प्रतिव्यक्ती आय रहेको मालदिब्सको प्रतिव्यक्ती आय अहिले २०२४ मा २४८०९ डलर सहित विश्वमा ५८ औ र द.ए.मा पहिलों स्थानमा रहन सफल भएको छ । सन् २०१० मा ५२८९ डलर सहित विश्वको १०५औं स्थानमा रहेको भुटान अहिले २०२४ मा १६२५४ डलर सहित विश्वको १०२ औं र द.एमा दोश्रो स्थानमा रहन सफल भएको छ ।२०१० मा ५०४० डलर सहित विश्वको १०८ औ स्थानमा रहेको श्रीलङ्का अहिले २०२४ मा १५६३२ डलर सहित विश्वको १०९ औं र दक्षिण एशियामा तेश्रो स्थानमा रहेको छ ।

त्यसैगरी सन् २०१० मा ३५८६ डलर सहित विश्वको १२४ औं स्थानमा रहेको भारत अहिले २०२४ मा ११९५९ डलर सहित विश्वको ११९ औं र द.एमा चौथौं स्थानमा रहेको छ । २०१० मा १६४३ डलर सहित विश्वको १४९औं स्थानमा रहेको बङ्गलादेश अहिले २०२४ मा ९६४६ डलर सहित विश्वको १२४ औं र द.एमा पाँचौं स्थानमा आउन सफल भएको छ । त्यसैगरी २०१० मा २६७४ डलर सहित विश्वको १३३ औं स्थानमा रहेको पाकिस्तान अहिले २०२४ मा ६२८७ डलर सहित विश्वको १४१ औं स्थानमा रहेको छ । २०१० मा ८०० डलर सहित विश्वमा १७२ औं स्थानमा रहेको अफगानिस्तान अहिले २०२४ मा सो २२०१ डलर सहित विश्वको १७५ औं र द.एमा आठौ स्थानंमा रहेको छ । (हेर्नुहोस तालिका नं ७ र ८)

तालिका नं ७: प्रति व्यक्ति आम्दानी (पिपिपि) २०२४ (विश्वका कूल १८७ देश मध्ये)

देश	विश्व श्रेणी	यु.यस.डलरमा (मिलियन)	सन् २०१० को तुलनामा स्तरोन्नती
माल्दिभ्स	५८	२४८०९	४५
भुटान	१०२	१६,२५४	३
श्रीलङ्का	१०९	१५,६३२	-१
भारत	११९	११,१५९	५
बंगलादेश	१२४	९,६४६	२५
पाकिस्तान	१४१	६,२८७	-८
नेपाल	१४८	५,७३६	१२
अफगानिस्तान	१७५	२,२०१	-३

श्रोत : विश्व बैङ्कको वार्षिक प्रतिवेदन २०२४

तालिका नं ८: प्रति व्यक्ति आम्दानी (पिपिपि) २०१० (विश्वका कूल १८७ देश मध्ये)

देश	विश्व श्रेणी	यु.यस.डलरमा (मिलियन)
माल्दिभ्स	१०३	५,६८३
भुटान	१०५	५,२८९
श्रीलङ्का	१०८	५,०४०
भारत	१२४	३,५८६
पाकिस्तान	१३३	२,६७४
बङ्गलादेश	१४९	१,६४३
नेपाल	१६०	१,१९०
अफगानिस्तान	१७२	८००

श्रोत : विश्व बैङ्कको वार्षिक प्रतिवेदन २०१०

तुलनात्मक निष्कर्स

यी माथि उल्लेखित तथ्यहरुको सामान्य विश्लेषण गर्दा नेपाल विश्वमा अर्थतन्त्रको आकारको दृष्टिले मध्यम स्तरको राष्ट्र भएको स्पष्ट भए पनि प्रतिव्यक्ती आय र मानव विकास सुचकाङ्कका दृष्टिले भने नेपाल विश्वको एउटा पछयौटे मुलुक भएको तथ्य प्रस्तुत गर्दछ । यसबाट नेपाल विकास निर्माणको प्रक्रीयामा धेरै पछाडी परेको मुलुक हो भन्ने प्रमाणित हुन्छ । विश्व मानव विकास सूचकाङ्कमा हामी दक्षिण एशियामै पनि पछाडी पर्न गएका छौ । नेपाल, अफगानिस्तान र पाकिस्तान जस्ता आतंङ्कबादको चपेतामा परेका दुई राष्ट्रहरू भन्दा मात्र केही अगाडी देखिएका छौ । माथिका तथ्याङ्कहरूलाई केलाउदा आर्थिक विकासमा दक्षिण एशियाली राष्ट्रहरूमा मालदिभ्स र बङ्गलादेश मात्र तिब्र गतिले अगाडी बढीरहेको देखिन्छ भने नेपाल र भारत मध्यमस्तरमा अगाडी बढीरहेको देखिन्छ । क्षेत्रफलका दृष्ट्रिले नेपाल भन्दा आधा सानो र जनसख्याको दृष्ट्रिले केहि सानो श्रीलङ्काको जिडिपी (नोमिनल) नेपालको भन्दा झण्डै ३ गुणा र प्रतिव्यक्ती आयको दृष्ट्रिले झण्डै ४ गुणा ठूलो देखिन्छ । २०२३ को मानव विकास सुचकाङ्कमा पनि श्रीलङ्काले ०.७७६ अङ्क प्राप्त गरेको छ । यसको अर्थ श्रीलङ्का नेपाल भन्दा १७५ अङ्कले अगाडी रहेको देखिन्छ । यसबाट नेपालले श्रीलङ्का कै ठाँउमा पुग्न पनि धेरै मेहनत गर्नु पर्ने देखिएको छ ।

विश्व बैङ्कको प्रतिवेदन २०२४ अनुसार भौगलिक आकारमा नेपाल भन्दा केहि सानो र जनसंख्याको हिसावले नेपाल भन्दा केहि ठूलो, झण्डै नेपालकै समकक्षमा रहेको दक्षिण कोरिया आज झण्डै १८ खर्व डलरको अर्थतन्त्र (नोमिनल) सहित विश्वको १३ औं ठूलो अर्थतन्त्र बन्न सफल भएको छ र उसको प्रतिव्यक्ती आय पनि आज ३४६४२ डलर पुगेको

छ । त्यसैगरी २०२३ को मानव विकास सूचकाङ्कमा ०.९२३ अङ्क सहित विश्वको २० औं स्थानमा रहन सफल भएको छ । जवकी सन् १९५० मा कोरियामा भोकमरी हुँदा नेपालले सहयोगस्वरूप चामल, गहु र मकै जस्ता खाद्यान्न बस्तुहरू कोरिया पठाएको मुलुक नेपालको अर्थतन्त्रको आकार अहिले झण्डै ४३ अर्व डलर मात्रको छ र हाम्रो प्रतिव्यक्ती आय अहिले १४४७ डलर मात्र पुगेको छ । त्यसैगरी २०२३ को मानव विकास सुचकाङ्कमा ६०१ अङ्ककासाथ नेपाल विश्वमा १४६ औं स्थानमा रहेको छ । यहाँ कोरियाको तथ्याङ्कहरू उल्लेख गर्नुको अर्थ के हो भने नेपालको जस्तै आकार र जनसंख्याको देश पनि औद्योगिकरणको माध्यमबाट विश्वको ठूलो अर्थतन्त्र मध्येको एक राष्ट्र हुन सक्छ भन्ने उदाहरण प्रस्तुत गर्नु हो । प्राकृतिक श्रोतलाई आधार मान्ने हो भने दक्षिण कोरियामा भन्दा नेपालमा त्यसको प्रचुरता रहेको छ तर विज्ञान र प्रविधिको सहयोगले कोरियाले यो स्तरको उपलब्धी हासिल गरेको छ ।

नेपाल एउटा गरिव र कम विकसित राष्ट्र भए पनि विश्वको दोश्रो ठूलो अर्थतन्त्र चीनसंग मात्र होइन, विश्वको चौथौं ठूलो अर्थतन्त्र भएको भारतसंग पनि हामी तीनतिरबाट जोडिएका छौ । हामी विश्वको दोश्रो र चौथौं ठूलो अर्थतन्त्रसंग घेरिएर पनि देशको आर्थिक विकासमा किन यति पछाडी छौ ? अझ हामी आउदो दशक भित्रै विश्वको प्रथम र तेश्रो ठूलो अर्थतन्त्रसंग जोडिने सौभाग्य पाउने छौ ।

सन् १९९० मा नेपालको प्रतिव्यक्ती आय (नोमिनल) २०२ डलर थियो जुन दक्षिण एशियाली राष्ट्रहरूमा सवैभन्दा अन्तिममा थियो । सो समयमा पनि सवैभन्दा बढी मालदिब्सको १२४७ डलर थियो । दोश्रोमा ५४२ डलर सहित श्रीलङ्का, तेश्रोमा ५११ डलर सहित भुटान, चौथौंमा ४८० डलर सहित पाकिस्तान, पाँचौंमा ३६४ डलर सहित भारत र छैठौमा ३०० डलर सहित अफगानिस्तान र सातौमा २६५ डलर सहित बङ्गलादेश रहेको थियो । त्यसबेलाको विश्वमा प्रतिव्यक्ती आयमा (नोमिनल) नेपाल भन्दा गरिव मुलुकहरू _ क्याम्बोदिया १८८ डलर, म्यान्मार १२४ डलर, सोमालिया १५७ डलर, वियतनाम ९५ डलर र जञ्जिबार २०१ डलर रहेका थिए ।

सन् १९९० को सो प्रतिव्यक्ती आयलाई २०२४ को प्रतिव्यक्ती आयसंग तुलना गर्दा नेपालको प्रतिव्यक्ती आय ६१६ प्रतिशतले बृद्धि भएको देखिन्छ । मालदिब्सको ९६० प्रतिशतले बृद्धि भएको देखिन्छ । त्यसैगरी श्रीलङ्कको ७३३ प्रतिशतले, भुटानको ६५१ प्रतिशतले, पाकिस्तानको २०९ प्रतिशतले, भारतको ६४१ प्रतिशतले, अफगानिस्तानको ३८ प्रतिशतले र बङ्गलादेशको ८७८ प्रतिशतले बृद्धि भएको देखिन्छ । त्यसैगरी २०२४ मा क्याम्बोदियाको प्रतिव्यक्ती आय १२९७ प्रतिशतले बृद्धि भई २६९७ डलर पुगेको छ । म्यान्मारको ९९६ प्रतिशतले बृद्धि भई १३५९ डलर पुगेको छ । सोमालियाको ३०६ प्रतिशतले बृद्धि भई ६३७ डलरमा रहेको छ । त्यसैगरी भियतनामको १२९७ प्रतिशतले बृद्धि भई २६९७ डलर पुगेको छ । त्यस्तै जञ्जिबारको ५०९ प्रतिशतले बृद्धि भई १२२५ डलर पुगेको छ ।

नेपालका निकट दुई ठूला छिमेकी मुलुकहरूको पनि तुलना गरौ । सन् १९८५ को विश्व बैङ्कको प्रतिवेदन अनुसार भारतको कूल जिडिपी नोमिनलमा २ खर्व ३७ अर्व डलरको थियो भने चीनको ३ खर्व १२ अर्व रहेको थियो । कूल ३९ वर्षको अवधिमा भारतको जिडिपी झण्डै १७८६ प्रतिशतले बृद्धि भएर २०२४ मा ४४ खर्व ६९ अर्व पुगेको छ । त्यसैगरी चीनको जिडिपी झण्डै ५३४९ प्रतिशतले बढेर १८७ खर्व डलर पुगेको छ ।

त्यसैगरी १९९० को विश्व बैङ्कको प्रतिवेदन अनुसार भारतको प्रतिव्यक्ति आय (नोमिनलमा) ३६४ डलर थियो भने चीनको ३४५ डलर मात्र । कूल ३४ बर्षको अन्तरालमा भारतको प्रतिव्यक्ती आय ६४१ प्रतिशतले बृद्धि भएर अहिले २०२४ मा २६९७ डलर पुगेको छ। त्यसैगरी चीनको ३८६८ प्रतिशतले बृद्धि भएर १३६८७ डलर पुगेको छ । यसरी भारत र चीनको अर्थतन्त्रको आकारको तुलना गर्दा भारतको भन्दा चीनको अर्थतन्त्रको आकार झण्डै ५ गुणा ठूलो देखिन्छ । र त्यसैगरी प्रतिब्यक्ति आयको दृष्ट्रिले पनि भारतको भन्दा चीनको प्रतिव्यक्ती आय पनि झण्डै ५ गुणाले ठूलो देखिन्छ ।

आजको विश्वमा अर्थतन्त्रको मोडेलबारे कुनै विवाद छैन, आजका पुंजीवादी राष्ट्रहरुले मात्र होइन कम्युनिष्ट राष्ट्रहरुले समेत खुला बजार अर्थतन्त्रलाई नै अर्थतन्त्रको मुलमन्त्रको रूपमा अङ्गिकार गरेर विकासको अग्रगतिमा छन् । नेपालले पञ्चायतकालमा आशिंक र २०४६ साल देखि आधिकारिक रूप मै खुला बजार अर्थतन्त्रको अवलम्बन गर्दे आएको हो, यसलाई अझ स्पष्ट गर्ने हो भने हामीले भारत र चीनसंगै खुला बजार अर्थतन्त्रको अवलम्बन गरेका हौ तर पनि नेपाल आर्थिक विकासमा अत्यन्तै ढीलो गतिमा अघि बढेको देखिन्छ । अव हामीले सोच्नै पर्ने भएको छ की हामी यति धेरै पछाडी किन पर्‍यौ ? १९९० को नेपाललाई २०२४ को नेपालसंग तुलना गर्दा आर्थिक विकासमा अगाडी बढीरहेको देखिए पनि विश्वका अन्य राष्ट्रहरूसंग तुलना गर्दा भने नेपालको विकासक्रम अत्यन्तै सुस्त रहेको स्पष्ट हुन्छ । अफगानिस्तान र पाकिस्तान जस्तो कुनै गृहयुद्ध र आतङ्कबादको चपेतामा नपरेको देश किन अघि बढन सकेन ? ३० बर्षे पञ्चायती व्यवस्था र ३५ बर्षे सम्बैधानिक राजतन्त्र सहितको वहुदलिय व्यवस्था र संघिय गणतन्त्रले समेत देशको आर्थिक विकासमा किन फडको मार्न सकेन एउटा गहन अध्ययन र चिन्तनको विषय भएको छ । भ्रष्टश्चार र कुशासनलाई उच्च सम्मान दिने नेपाली संस्कृती र सामाजिक संरचना देशको आर्थिक विकासको लागि ठूलो अवरोध बनेकोमा कुनै सन्देह छैन ।

२००८ साल देखि वार्षिक बजेट र २०१३ साल देखि पञ्चवर्षिय योजनाको शुरूवात गरेको नेपालले यति लामो

समय वितिसक्दा पनि विश्वमा अझै कम विकसित राष्ट्रको रूपमा रहनु विडम्बना हो । नेपाल अहिले १६ औं पञ्चवर्षिय योजनामा आइपुगेको छ, माथिका तथ्यहरुले पञ्चवर्षिय योजनाहरूको औचित्य माथि मात्र होइन स्वयं योजना आयोगको औचित्य माथि नै प्रश्न उठेको छ । अर्थतन्त्र अझै पनि पुरानै ढाँचाबाट नै चलिरहेको छ । देशको पहिलो आवधिक योजना देखि नै योजनाको लक्ष्य र उपलब्धिविच देखिएको ठूलो खाडलबारे विस्तृत समिक्षा गर्ने र त्यसलाई सुधार गर्ने प्रयाश गरिएको भए देशको आज यस्तो अवस्था हुने थिएन । भारतसंगको खुला सीमानाका कारण नेपालको समग्र अर्थतन्त्रमा के कस्तो प्रभाव परिरहेको छ त्यसबारे पनि राज्यबाट कुनै अध्ययन अनुसन्धान हुन सकेको छैन । विगतमा भारतसंग रहेको ४० प्रतिशतको व्यापार अन्तरनिर्भरता अहिले झन बढेर ६५ प्रतिशत भन्दा माथी पुगेको छ । उपभोग्य बस्तुहरूमा समेत नेपालको भारतसंगको निर्भरता चुलिदै गएको छ । विकास खर्च पनि समयमा खर्च गर्न नसक्ने जस्तो विडम्बनापुर्ण स्थितिबाट नेपाल अहिले गुज्रिरहेको छ । नेपालको विकास बजेट र ऋणको व्याज बरावरी हुने अवस्थामा पुगेको छ । नेपालको कूल बजेट र राजश्व प्राप्तिको खाडल पनि झण्डै ७ खर्वको हाराहारीमा पुगेको छ । त्यो ७ खर्वको खाडल कहाँबाट पूर्ति हुन्छ सरकारसंग त्यसको स्पष्ट खाका रहेको दैखिदैन । हरेक बर्ष यो खाडल आन्तरिक र वाह्य ऋणबाट समायोजन गर्दै जादा नेपालको कूल ऋण ३० खर्व भन्दा बढी पुगिसकेको छ र अझ यो बढदै जाने क्रममा रहेको छ । यसले कुनै पनि अवस्थामा देशको प्रादेशिक संरचनालाई धान्न नसक्ने दारूण अवस्था देखिएको छ । नेपालको अर्थतन्त्र हरेक बर्ष आउने १२ खर्व भन्दा बढीको रेमिटान्सले धानिरहेको देखिन्छ । रेमिटान्समा अवरोध आएमा के गर्ने भन्ने सम्बन्धमा कुनै पनि सरकारले गम्भिरतापूर्वक सोचेको र कुनै तयारी गरिरहेको देखिदैन ।

बास्तवमा देशको प्रगतिको मापन गर्ने पहिलो आधार भनेको त्यो देशको प्रतिव्यक्ती आय र विश्व मानव विकास सुचकाङ्क नै हो यसलाई आधार बनाउदा नेपाल एशियाका दुई चार र केहि अफ्रिकी मुलुकहरू भन्दा मात्र अघि देखिनुले नेपाल एउटा पछयौटे मुलुक भएको स्पष्ट हुन्छ । नेपालको विकासको आधार के के हुन भनेर अध्ययन र अनुसन्धान भएन । बास्तवमा राष्ट्रको प्रगतिका निम्ति बनिबनाउ कुनै मोडेल हुदैन । यसका लागि स्पष्ट भिजन, कल्पनाशीलता र विज्ञताको आवश्यकता हुन्छ । कुनै देशको विकास मोडेल सवै देशका लागि उपयुक्त हुदैनन्, सवै देशका आ आफनै विशिष्ट अवस्थाहरू हुन्छन र त्यसको पहिचान हुनु आवश्यक हुन्छ । र त्यसै अनुरूपको कानून निर्माण र डेलिवरी दिन सक्ने सुदृढ प्रशासन सयन्त्र समेतको जरूरी हुन्छ । देशमा राजनीतिक परिवर्तन हुदै गयो तर देश आर्थिक विकासमा भने अघि बढन सकेन । देशको लागि सवैभन्दा ठूलो चुनौती यही भएको छ । अव नयाँ सरकार कसरी अघि बढछ त्यो प्रतिक्षाको विषय भएको छ ।

भारतका तत्कालिन प्रधानमन्त्री नेहरूले राजनीति भनेको ९० प्रतिशत अर्थतन्त्रको विषय हो भनेका थिए । नेपालका राजनीतिक दलहरुले यो यथार्थतालाई बुझ्न नसक्दा तिनीहरू राजनीतिक क्षेत्रमा परिवर्तन गर्न मात्र सफल भए । निरंकूश राजतन्त्रबाट सम्बैधानिक राजतन्त्र, सम्बैधानिक राजतन्त्रबाट गणतन्त्र, एकल संरचनाबाट सघिय संरचनामा, हिन्दु राज्यबाट धर्मनिरपेक्ष राज्यमा परिवर्तन गर्न सफल भए पनि आर्थिक क्षेत्रमा कुनै फडको मार्ने काम गर्न सकेनन् । देशलाई उल्टो विश्वमा सवैभन्दा बढी आफना नागरिक नै निर्यात गर्ने राष्ट्रको रूपमा परिचित गराए ।

हाम्रो आर्थिक विकासका मुख्य आधारहरू भनेको जलश्रोत, कृषि र पर्यटन नै हुन । राज्यले यी तीन क्षेत्रहरुलाई विकासको मूल आधार मानेर यसैक्षेत्रको विकासको लागि विदेशी लगानी ल्याउन उच्च प्राथमिकता दिनु पर्छ । यी तीनक्षेत्रको विकासको पहिलो आधार भनेको सडक भएकोले राज्यले अन्तर्राष्ट्रियस्तरका सडक निर्माणमा पनि ध्यान पुर्‍याउनु पर्ने देखिन्छ । नेपालले विश्वको मध्यम आयस्तर भएको देशको दाजोमा पुग्न पनि २० बर्षसम्म लगातार ८ देखि १० प्रतिसतको आर्थिक बृद्धिदर कायम गर्नु पर्ने देखिन्छ । त्यसैगरी देशको आर्थिक विकासको लागि आर्थिक मोडेलका विषयहरूमा मात्र होइन परराष्ट्र नीतिका सन्दर्भमा खाशगरेर भारत, चीन र अमेरिका लगायतका पश्चिमा राष्ट्रहरूसंगको सम्बन्धको विषयमा समेत दलहरुविच न्युनतम राष्ट्रिय सहमती हुनु आवश्यक छ । राजनीतिक व्यवस्थाको औचित्य त्यस देशको आर्थिक अवस्थाले गर्दछ भन्ने कुरामा कुनै सन्देह छैन । आज अति उच्च आय भएका केही देशहरूमा मात्र प्रजातन्त्र र मानव अधिकारको स्थिति बलियो भएको देखिन्छ । यसले पनि राजनीतिक व्यवस्थाको स्थिरता र मानव अधिकारको रक्षाको लागि आर्थिक विकास अपरिहार्य रहेको स्पष्ट हुन्छ । सन् २०२६ सम्म नेपाल अतिकम विकसित मुलुकहरूको श्रेणीबाट विकाससील राष्ट्रमा स्तरोन्नती हुने बताइएको छ । नेपाल विकाससील राष्ट्रमा परिणत हुंदा नेपालले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारका सन्दर्भमा विश्व व्यापार संगठनबाट पाइरहेको कतिपय सुविधाहरू गुमाउने छ, तर सरकारले यसतर्फ आवश्यक कुनै तयारी गरिरहेको दैखिदैन । सवै साधन र श्रोतहरूको वावजुद पनि नेपाल एउटा पछयौटे राष्ट्रको रूपमा रहनुको मुख्य कारण देशमा व्याप्त नीतिगत भ्रष्ट्राचार र कुशासन रहेकोमा कुनै सन्देह छैन । नेपालको इतिहासमा पहिलो पटक यही भ्रष्ट्राचार र कुशासनको विरूद्धमा जेनजी आन्दोलनबाट देशको सत्तामा समेत परिवर्तन भईसकेको सन्दर्भमा अव केही आशा र भरोसा राख्न सकिने वातावरण तयार भएको छ ।

– ;'/]Gb|k|wfg
एशोसिएशन सचिव
नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल

'नीतिगत विषयको काम रक्षा मन्त्रालयमार्फत हुन्छ,' उनले भने, 'यसबारे मन्त्रालयमार्फत मन्त्रिपरिषदबाट निर्णय भएपछि काम अघि बढ्छ ।'

मन्त्रिपरिषद्ले २१ वैशाख २०७४ मा द्रुतमार्ग निर्माण व्यवस्थापनको जिम्मा सेनालाई दिने निर्णय गरेको थियो । पछि भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले २७ साउन २०७४ मा सेनालाई आयोजना हस्तान्तरण गरेको हो । त्यहीअनुसार सेनाको व्यवस्थापनमा यसको निर्माण भइरहेको छ । कुल दूरी ७०.९७७ किमिमध्ये सुरुङमार्गको दूरी मात्र १०.९०१ किमि पर्छ । त्यस्तै पुलको दूरी मात्र १२.८८५ किमि छ । फास्ट ट्र्याकमा अहिले विशेष प्रकृतिका ८९ मध्ये १३ वटा पुलको निर्माण भइसकेको छ । तीमध्ये खोकना खण्डमा पर्ने चार पुलको निर्माण सुरु हुन सकेको छैन । सातवटा सुरुङ निर्माणाधीन छन् । खोकना- डुकुछाप खण्डलाई प्याकेज नम्बर ११ मा प्याकेजमा राखिएको छ। त्यस्तै ८ र ९ नम्बर प्याकेजलाई दुई भाग ८ 'क' र 'ख' र ९ 'क' र 'ख' छन् । म्याद चैत २०८३ सम्म छ भने भौतिक प्रगति ४६ प्रतिशत छ । सेनाले व्यवस्थापनको जिम्मा लिएसँगै मंसिर २०८१ मा द्रुतमार्गको सबै काम सक्ने भनिएको थियो । उक्त समयभित्र नसकिएपछि चैत २०८३ सम्म म्याद थपिएको छ ।

डीपीआर मन्त्रिपरिषद्बाट स्वीकृत हुन समय लाग्दा व्यवस्थापनको जिम्मा लिनेबित्तिकै काम गर्न नपाएको नेपाली सेनाको दाबी छ । डीपीआरको काम १६ असोज २०७५ मा सुरु भई सोही वर्षको १९ माघमा तयार भएको थियो । त्यसपछि १ भदौ २०७६ मा मन्त्रिपरिषबाट स्वीकृत भएको थियो । प्याकेज १ देखि ७ सम्म जेठ २०७८ देखि १० माघ २०७९ मा ठेक्का भएको थियो । आयोजनाको डीपीआर पहिलो संशोधन ३० साउन २०८० र दोस्रो संशोधन २५ कात्तिक २०८१ मा भएको थियो ।

स्मार्ट सिटी, बाहिरी चक्रपथ, द्रुतमार्गसहितका आयोजना एकै ठाउँबाट बनाउँदा प्रातात्त्विक तथा सांस्कृतिक सम्पदा मासिने भन्दै स्थानीयले ती आयोजना एकै ठाउँमा बनाउन नहुने अडान लिँदै आएका छन् । आयोजनाले १३ वटा प्याकेज बनाएर यसको निर्माण गरिरहेको छ । खोकना- डुकुछाप खण्डमा जग्गा अधिग्रहणसम्बन्धी समस्या र यसको सुरु बिन्दु कहाँ हुने अझै टुंगिसकेको भने छैन ।

यस क्षेत्रमा डीपीआरबमोजिम मूल्य निर्धारण भई अधिग्रहण हुन बाँकी व्यक्तिगत जग्गा १ सय ३६ रोपनी, गुठीको जग्गा १४ रोपनी र मूल्य निर्धारण हुन बाँकी १ सय ६५ रोपनी छ । अहिलेसम्म खोकनालाई प्रस्थान बिन्दु निजगढलाई अन्तिम बिन्दुका रूपमा राखिएको छ । भ्याटसहित आयोजनाको कुल लागत अनुमान २ खर्ब ११ अर्ब ९३ करोड रहेकामा अहिलेसम्म ८२ अर्ब ९७ करोड रुपैयाँ खर्च भइसकेको छ ।

ट्र्याक खुलेको ३३ वर्षपछि सडक कालोपत्र

गोरखा नगरपालिकास्थित मझुवा-बैटारी-हटिया सडक खण्डमा ट्र्याक खुलेको ३३ वर्षपछि कालोपत्रको काम सुरू भएको छ ।

उक्त नगरपालिका-१३ देउराली र पालुङटार नगरपालिका-८, रातमाटे जोड्ने सडकखण्डमध्ये जैकोटदेखि घोरथुम्कासम्म सडक कालोपत्र सम्पन्न छ । गोरखा-१३ की वडाध्यक्ष मित्रा परियारले साना सहरी विकास कार्यालय कास्कीबाट विनियोजित बजेटमार्फत यहाँ चार सय मिटर सडक कालोपत्रको काम करिब सम्पन्न भएको बताए । उनले भने, 'वडा नं १३ मा पहिलो पटक वडाभित्र सडक कालोपत्र देख्न पाइएको छ । विसं २०४९ मा ट्र्याक खुलेको यस सडकको स्तरोन्नति भएको देख्न ३३ वर्ष कुर्नुपयो ।'

ठेकेदार कम्पनी चिराग कन्ट्रक्सनका सञ्चालक लक्ष्मण श्रेष्ठले चार सय मिटर सडक कालोपत्र, ७५ मिटर ढलान र पाँच सय मिटर नाला निर्माणको काम सम्पन्न भएको बताए ।

उक्त सडक खण्ड निर्माणका लागि ठेकेदार कम्पनीले रु ६६ लाख ३५ हजार नौ सय ३९ मा ठेक्का सम्झौता गरेको थियो । पृथ्वी राजमार्गअन्तर्गत

पर्ने गोरखा - आँबुखैरनी सडकखण्डसँग जोडिए पनि लामो समयसम्म स्तरोन्नति नहुँदा त्यस क्षेत्रका बासिन्दले आवातजातवमा कठिनाइ भाग्दै आएका छन् ।

यो सडकखण्ड मझुवा चौकी, दराई गाउँ, जैकोट, सातदोबाटे, बैटारी हुँदै पालुङटार नगरपालिकासँग जोड्ने प्रमुख सडक हो ।

स्थानीयवासी विक्रम मल्लले कालोपत्रको काम अघि बढेसँगै सडकले विस्तारै मुहार फेर्दै गएको र यसले स्थानीय उत्साहित भएका बताए ।

'अब गाउँमा उत्पादित कृषि उत्पादनलाई बजारसम्म पुऱ्याउन पनि सहज हुनेछ । गाउँमा दैनिक उपभोग्य ल्याउन पनि राहत मिल्नेछ । यो हाम्रो वर्षौंदेखिको सपना हो, जो प्रा हुँदैछ', उनले भने । सोही सडकखण्ड अन्तर्गत मझुवाचौकीदेखि दराई गाउँसम्म एक करोड बजेटबाट काम भइरहेको छ भने दराई गाउँदेखि जैकोटसम्म पनि चार करोड बजेट विनियोजन भएर काम अघि बढिरहेको नगरपालिकाले जनाएको छ ।

उदयपुर-भोजपुर जोड्ने रानीटार पुल ९ वर्षपछि निर्माण हुँदै

उदयपुर र भोजपुर जोड्ने रानीटारस्थित मोटरेबल पक्की पुल निर्माणले ८ वर्षपछि गति लिएको छ । लामो समय अलपत्र अवस्थामा थन्किएको दुई जिल्ला जोड्ने मोटरेबल पक्की पुल निर्माणले अहिले गति लिएको हो ।

सो निर्माणाधीन मोटरेबल पक्की पुल ५ वर्षअघि नै निर्माण सम्पन्न हुनु पर्ने थियो । तर सुनकोशीमा पुल निर्माणका क्रममा प्राविधिक समस्या आएपछि पहिलाको पुलको डिजाइन परिवर्तन गरेर नयाँ प्रविधिको डिजाइन परिवर्तन गरी निर्माण गर्न समय लागेकाले ढिलाइ भएको निर्माण कम्पनीको साइट इन्चार्ज तथा इन्जिनियर हरि ज्ञवालीले जानकारी दिए ।

उदयपुरको चौदण्डीगढी नगरपालिका - १ रानीटार र भोजपुरको आमचोक गाउँपालिका-१० दारेगौंडा पाँचा जोड्ने सुनकोशी नदीको निर्माणाधीन मोटरेबल पक्की पुल लामो समयदेखि अलपत्र परेको थियो ।

निर्माण कम्पनीले ३ वर्षमै सक्नु पर्ने सो पक्की पुल ८ वर्ष यतिकै थन्कियो । डिजाइन परिवर्तनपछि अघिल्लो आर्थिक वर्षदेखि पुल निर्माणले गति लिँदा निर्माणाधीन पुलको भौतिक प्रगति ६० प्रतिशत पुगेको पुल सेक्टर धरानका सूचना अधिकारी इन्जिनियर आविष्कार तिम्सिना बताउँछन् । सो पुलको वित्तीय प्रगति ५० प्रतिशत भएको इन्जिनियर तिम्सिनाको भनाइ छ ।

निर्माणको जिम्मा लिएको रसुवा स्वच्छन्द एसएनएस पम्पु (जेभी) ज्वाइन्ट भेन्चरले ३ वर्षमा निर्माण सम्पन्न गर्ने गरी ३० असार २०७३ सालमा ठेक्का सम्झौता गरी काम थालेको थियो । कम्पनीले सम्झौता गरेको मितिदेखि ३६ महिनाभित्र निर्माण सक्नुपर्ने सम्झौतामा उल्लेख थियो ।

सो पुल तत्कालीन प्रधानमन्त्री शेरबहादुर देउवाले ३१ भदौ २०७४ सालमा शिलान्यास गरेका थिए । शिलान्यास गरेको वर्ष जे जति काम गरे त्यसपछि निर्माण कम्पनीले काम गर्न नसकेको स्थानीयवासी बताउँछन् ।

ठेक्का सम्झौता हुँदा प्रि-वायल फाउन्डेसन प्रविधिमा सुनकोशी नदीमा ६ पिलर भएको २ सय मिटर लम्बाई ११ मिटर चौडाइ रहेको मोटरेबल पक्की पुल निर्माण गर्न लागिएको थियो ।

पुल निर्माणको क्रममा सुनकोशीमा वारि र पारि एक एक पिलर निर्माण गरेपछि नदीको बीचमा प्रि-वायल फाउन्डेसन निर्माण गर्न प्राविधिक समस्या आएपछि पुल निर्माण लामो समय रोकिएको निर्माण कम्पनीका साइट इन्चार्ज तथा इन्जिनियर ज्ञवालीले बताए । सम्झौता हुँदा वायल फाउन्डेसनमा पुल निर्माण गर्ने भनिएकोमा निर्माण गर्दै जाँदा वायल फाउन्डेसन असफल भएपछि २०८० सालमा डिजाइन परिवर्तन गरी पायल फाउन्डेसन प्रविधिमा निर्माण गर्न डिजाइन विभागले स्वीकृत गरेपछि नयाँ डिजाइन परिवर्तन भएपछि निर्माण सुरु भएको हो ।

नयाँ डिजाइन स्वीकृत भएपछि सो पुल २०८० साल फागुन २८ गतेदेखि 'पायल' फाउन्डेसनमा काम थालिएको हो । पायल' फाउन्डेसन बनाउने क्रममा मदीको बीचमा पाइलिङ गरी पिलर उठाएको हो । शिलान्यास गरेको ७ वर्षपछि 'पाइल' फाउन्डेसन प्रविधिको पुल बनाउने गरी डिजाइन परिवर्तन गरिएको हो ।

डिजाइन 'रिभ्यू' स्वीकृत भएसँगै निर्माण व्यवसायीले २०८० फागुन २८ गतेदेखि रानीटारमा मोटरेबल पक्की पुल निर्माणको काम थालेको थियो । सुरुको डिजाइनमा पुलको ६ वटा प्रि वेल फाउन्डेसन राख्नु पर्ने थियो । तर अहिले डिजाइन परिवर्तन भएसँगै ६ वटा 'पायल' फाउन्डेसनमा काम भइरहेको छ ।

प्राविधिक रूपमा प्रि 'वेल' फाउन्डेसन बनाउन असफल र कठिन भएको भन्दै 'पायल' फाउन्डेसन प्रविधिको पुल निर्माण गर्ने गरी डिजाइन 'रिभ्यु'का लागि २०८० साउन १५ गते निर्माण कम्पनीले सडक विभागलाई डोइङ पेस गरेको थियो ।

सडक विभागले डिजाइन रिभ्यू गरी नयाँ प्रविधि स्वीकृत गरेपछि भने तीव्रगतिमा निर्माण भइरहेको निर्माण कम्पनीका साइट इन्चार्ज ज्ञवालीको भनाइ रहेको छ । निर्माणाधीन मोटरेबल पक्की पुलमा ६ वटा पिलर रहेकोमा अहिले ४ वटा पिलर निर्माण सम्पन्न भई दुई वटा स्ल्याब ढलान भइसकेको धरान पुल सेक्टरका सूचना अधिकारी इन्जिनियर तिम्सिनाले जानकारी दिए । अहिलेसम्म पुलको काम ६ पिलरमध्ये चार वटा निर्माण सम्पन्न भई २ वटा स्याल्ब ढलान भइसकेको र चालु आर्थिक वर्ष बाँकी रहेको २ वटा पिलर निर्माण सम्पन्न गरी २ वटा स्याल्ब ढलान गर्ने योजना रहेको पुल सेक्टर धरानले जनाएको छ ।

निर्माणाधीन मोटरेबल पक्की पुल २ सय मिटर लम्बाइ र ११ मिटर चौडाइ रहेकोमा ६ पिलर ५ स्ल्याब रहने इन्जिनियर तिम्सिनाको भनाइ रहेको छ ।

प्रिवेल फाउन्डेसन असफल भएपछि पाइलिङ प्रविधिमा निर्माण भएको पिलर नदीमुनि २० मिटर र नदीमाथि १८ मिटर उचाइ रहने इन्जिनियर तिम्सिनाले बताए ।

ठेक्का सम्झौताअनुसार २५ करोड रुपैयाँ लागतमा निर्माण हुन लागेको पुल यही गतिमा निर्माण भए आगामी २०८३ असार मसान्तमा निर्माण सकिने इन्जिनियर तिम्सिना बताउँछन् ।

पुल निर्माणपछि भोजपुर र उदयपुरलाई यातायातमा सहज बनाउन ठुलो सहयोग पुग्ने चौदण्डीगढी नगरपालिकाका नगर प्रमुख कालुमान लामा बताउँछन् ।

तीस वर्षपछि सडक कालोपत्रे

चरीकोटबाट प्रसिद्ध कालिञ्चोक भगवती मन्दिर जाने चरीकोट-देउराली सडक ट्र्याक खुलेको ३० वर्षपछि कालोपत्रे भएको छ ।

पूर्वाधार विकास कार्यालय सिन्धुपाल्चोकमार्फत विस्तार भएको सडकको काम पूरा भएको छ । यो सडकमा कालोपत्रे भएपछि कालिञ्चोक जाने यात्रुलाई यात्रा सहज भएको छ ।

सडकको वाल, नाली, कलभर्ट लगायतका पूर्वाधारका सम्पूर्ण संरचना पूरा भएपछि कालोपत्रे पूरा भएको सडकको अहिले रङरोगन र ट्राफिक चिन्हसमेत राखिएको पूर्वाधार विकास कार्यालय सिन्धुपाल्चोकका इन्जिनियर प्रतीक पौडेलले जानकारी दिनुभयो ।

उहाँका अनुसार निर्माण कम्पनीले सम्झौता अनुसारको काम सबै पूरा गरेको छ । अब अन्तिम बिल भुक्तानीको काम मात्रै बाँकी छ ।

देउरालीदेखि सुरु गरिएको कालोपत्रे अघिल्लो जेठमै एक किलोमिटर पूरा भएको थियो । एक वर्षअघि लगातार पानी परेर रोकिएको काम यस वर्ष समयमै पूरा भएको हो। साढे पाँच किलोमिटर सडक कालोपत्रे भएको छ । दुईतर्फी गाडी आवतजावत गर्न सकिने सडकको चौडाइ साढे छ मिटर छ । १८ महिनामा पूरा गर्ने गरी २०७९ भदौ २ गते जय धनन्जय/गणेश कुण्ड/भुजेल जेभी ओखलढुङ्गाले ठेक्कामा लिएको हो ।

निर्माण व्यवसायीका प्रतिनिधि सुदीप सुनुवारले समयमा 'साइट क्लियर' नहुँदा दुई महिना ढिला गरी पूरा भएको जानकारी दिँदै भन्नुभयो, "सिम्पानीमा दुई सय मिटर नयाँ ट्र्याक खोल्नु पर्यो । क्रसर बन्द हुँदा बेलामा निर्माण सामग्री पाएनौँ ।"

सडक विस्तारका क्रममा सबैभन्दा जटिल मानिएको भीमेश्वर नगरपालिका-६, सिम्पानीमा रहेको नेपाली सेनाको पश्चिमतिरको घेराबार सार्न, खानेपानीका पाइप र विद्युत्का पोल हटाउने काम ढिलाइ हुँदा काम नै ढिला भएको हो । ढल विकासको कामले सडकको सतह नै बिगारेकाले सुधार्न थप लगानी गर्नु पर्यो । निर्माण व्यवसायीले मूल्य अभिवृद्धि करसहित १२ करोड ९० लाख ४५ हजार रुपियाँमा कालोपत्रेलगायतका कार्य गर्ने गरी सम्झौता गरेको हो ।

सम्झौता अनुसारको समयमा काम पूरा नभएपछि तीन महिना म्याद थप भएको थियो । चरीकोटदेखि देउराली सडक तत्कालीन जिल्ला विकास समितिले २०५०।५१ मा ट्र्याक खन्न सुरु गरेको थियो । जिविसले सडक निर्माणका लागि डोजर ल्याएपछि सबैभन्दा पहिला यो सडक खनेको हो ।

देउरालीदेखि कालिञ्चोक सडक भने २०६२ पछि मात्रै ट्र्याक खुलेको हो ।

भीमेश्वर नगरपालिकाका प्रमुख ईश्वरनारायण मानन्धरले सुस्ताउँदै गएको चरीकोट बजारलाई चलायमान बनाउन यो सडक महत्त्वपूर्ण हुने बताउनुभयो । चरीकोटबाट कालिञ्चोक जाने सडक राम्रो नहुँदा मकैबारीबाटै पर्यटक कालिञ्चोक जाने गरेका छन् । चरीकोटका व्यवसायीले कालिञ्चोक जाने सडक एकतर्फी बनाउनुपर्ने माग गर्दै आएका छन् । पूर्वाधार विकास कार्यालयले कालिञ्चोक जाने देउरालीदेखि माथिल्लो सडक पनि सुधार गर्दै आएको छ ।

देउरालीदेखि कुरीसम्म १२ किलोमिटर सडक रहेको भन्दै पाँच किलोमिटर कालोपत्रे र ढलानका लागि ठेक्का आह्वान भएको नगरप्रमुख मानन्धरले जानकारी दिनुभयो ।

बजेट अभावमा सन्ताउन्न पुल अलपत्र

बजेट अभाव र स्रोत सुनिश्चितता‌मा भएको ढिलाइका कारण देशभरि सानाठुला पुलका आयोजनाहरू अलपत्र परेका छन् । पुलका आयोजना अलपत्र पर्दा यातायात सेवा अवरुद्ध भई आमनागरिकले सास्ती भोग्नुका साथै सवारी दुर्घटना हुँदा मुलुकले बर्सेनि जनधनको ठुलो क्षति बेहोर्दै आइरहेको छ ।

अर्थ मन्त्रालयबाट समयमा बजेट स्वीकृत नहुँदा ठेक्का लागेका आयोजनासमेत ठप्प हुने अवस्था सिर्जना भएको छ । अर्थ मन्त्रालयले समयमै स्रोत सुनिश्चितताको सहमति नदिँदा सानादेखि ठुला पुलका आयोजनाको काम सुस्त भएको हो। स्थानीय तहले टुक्रे योजनामा बजेट छर्दा र कार्यकर्तामैत्री बजेट विनियोजन गर्दा योजनाहरू पनि समयमै सम्पन्न हुन सकेका छैनन् ।

सडक विभागका सूचना अधिकारी ई. शुभञ्जन दाहालले बजेटको अभावमा मुलुकभरि विभिन्न राजमार्ग र सडक अन्तर्गतका पुलका आयोजना अलपत्र परेको बताउनु भयो । बजेट अभावमा निर्माण व्यवसायीले काम छोडेर हिँडेका छन्, जसले गर्दा समयमै काम नहुने र थप लागत बढ्ने समस्या देखिएको उहाँले बताउनुभयो ।

सूचना अधिकारी दाहालले आवश्यक बजेट अभावमा मुलुकभरि ५७ वटा पुल अलपत्र रहेको जानकारी दिनुभयो । उहाँका अनुसार ती अलपत्र पुलको कुल १२ अर्ब ९१ करोड ८१ लख ५९५ रुपियाँमा ठेक्का भए पनि अहिलेसम्म निर्माण कम्पनीहरूलाई सात अर्ब ५७ करोड ६४ लाख ८१ हजार ६१८ रुपियाँ भुक्तानी भइसकेको छ ।

ती पुलका लागि चालु आर्थिक वर्ष (२०८२/८३) मा एक अर्ब ६० करोड ९० लाख) रुपियाँ विनियोजन भएको छ, जसमध्ये निर्माण कम्पनीलाई अहिलेसम्म ८८ करोड १८ लाख ७८० रुपियाँ भुक्तानी भइसकेको छ । त्यसै गरी अलपत्र ती पुलका आयोजनाहरूका लागि चालु आर्थिक वर्ष (२०८२/८३) मा थप दुई अर्ब ८० करोड ४० लाख ६८ हजार ९०५ रुपियाँ आवश्यक रहेको सूचना अधिकारी दाहालले जानकारी दिनुभयो ।

उहाँका अनुसार खरीबोट चिसापानी निस्तीखोला पक्की पुल (गुल्मी), पनाहा खोदा पक्की पुल (गुल्मी), बाटुलेघाट पक्की पुल (गुल्मी), बडिगाढ खोला पुल (गुल्मी), कालीगण्डकी पुल रिडीबजार (गुल्मी-स्याङ्जा), कालीगण्डकी पुल रत्नपुर (दामाचौर रामपुर, स्याङ्जा - पाल्पा जोड्ने पुल), कालीगण्डकी पुल निर्दिमघाट, चापाकोट पाल्पा (पाल्पा-स्याङ्जा जोड्ने), कर्णाली नदी पुल (कैलाली-सुर्खेत), बनहारा नदी पुल (शुक्लाफाँटा नगरपालिका-१२), खजुरा खोला पुल (बरुवा नहर क्रसिङ), तिनाहु नदी पुल (तिलोत्तमा-६), बबई नदी पुल (घोराही-६, दाङ), कर्णाली नदी पुल सनकारीघाट (टीकापुर, कैलाली), कुसुम्बाघाट पुल (बर्दिया) को निर्माण कार्य अभावमा अलपत्र परेको उहाँले जानकारी दिनुभयो ।

सूचना अधिकारी दाहालका अनुसार बगनाहा नदी पुल (डबराकोठी सडक हरदौना खोरिया, कपिलवस्तु), रान्सिङ खोला पुल (अर्घाखाँची), राप्ती नदी पुल (झिलिवाङ-बिजुलीया प्युठान), दोबाहा खोला पुल (प्रसौनी रेटा नरसाही, नवलपरासी), गुहर खोला पुल (मालवार र गरगर्वा जोड्ने, दाङ), कोइली नदी पुल (बोदगाउँ - जिनुवा सडक, कपिलवस्तु), सुनकोशी नदी पुल (चेहेरे र सापिङ जोड्ने पुल, काभ्रे-सिन्धुपाल्चोक), तामाकोशी नदी पुल, मुगीतार (छेडी खोला-कुनौरी, रामेछाप), ढुङ्गेबास-धुराबजार जोड्ने पक्की पुल (सिन्धुली) बजेट अभावमा अलपत्र परेको हो ।

सिन्धुली कमलामाई- १०, दोभानमा पर्ने चदहा खोला पुल (सिन्धुली), शक्तिखोला पुल (बारा), लखनदेही पुल (लालबन्दी वडा नं. ११ र १२ जोड्ने हिरापुर चोक, सर्लाही), पूर्व-पश्चिम राजमार्गबाट उत्तर नयाँ टोल टुटेश्वर हुँदै खयरमारा जोड्ने सडकखण्ड अन्तर्गत जगहा खोला पुल (महोत्तरी), चमुण्डा- लाखान्द्रा जोड्ने सडक पुल (दैलेख), उदयपुर- खोटाङ जोड्ने वंशीघाट पुल (खोटाङ), मूलघाट- खोटाङ ओखलढुङ्गा (तलुवा) जोड्ने दुधकोशी पुल (ओखलढुङ्गा) समेत अलपत्र परेका छन् ।

त्यसैगरी उदयपुरको चौदण्डी, रानीटार र भोजपुरको मइनटारबिचमा पर्ने दुधकोशी पुल (उदयपुर), उदयपुर साउने थापलाङ र खोटाङको बिच उदयपुर/खोटाङको दुधकोशी (सुनकोशी) पुल, अरुण नदी पुल (कात्तिकेघाट-सङ्खुवासभा- भोजपुर), त्रियुगा नदी पुल (उदयपुर), रिखुवा खोला पुल (माई नगरपालिका, इलाम), कनकाई नदी पुल (शिवगन्ज, झापा), खाँडो खोला पुल (रुपनी वडा नं. ५ र ६ जोड्ने, सप्तरी), सर्रे खोला पुल (लहान नगरपालिका-२४, गोविन्दपुर र फुटकी गाउँ सडक पुल, सिरहा) अलपत्र परेका छन् ।

१२ बजेट अभावमा अलपत्र परेका पुलमध्ये लालबन्दी नगरपालिका-३, जब्दी र ईश्वरपुर जोड्ने फिम खोलाको उत्तरपट्टी रहेको डोरा खोला पुल (सर्लाही), बरहथवा नगरपालिका-३, भगवतीपुरदेखि पश्चिम निमटोल सडक पुल (सर्लाही), सोरम नदी पुल (बगदह-जयपुर, सर्लाही), कटहरिया-गरुडा जोड्ने झाँझ खोला पुल (रौतहट), तरही (झाँझ) पुल (रौतहट), गुजरा खोला पुल (ब्रह्म टोल र कोटिहार जोड्ने, रौतहट), झाँझ नदी पुल (राजपुर तुलसी चोक-पिपरा बजार, रौतहट), चाँदी नदी पुल (चन्द्रनिगाहपुर, गैंडाटार, रौतहट), लमहा खोला पुल (बालचनपुर-जङ्गलसहिया सडक, रौतहट) अलपत्र परेका छन् ।

यस्तै कालेखोला पुल (जाजरकोट), बानेडुग्रिसैन पुल (डोटी), तीला नदी पुल (रारालिही, जुम्ला), मादी नदी पुल (प्युठान), झिमरुक नदी पुल (पुरानठाँटी जोगिटार सडक, प्युठान), झिमरुक खोला पुल (खैरा-दाखा क्वाडी, प्युठान), मादी नदी पुल (सारी-खुङ्ग्री सडक, प्युठान) र मर्स्याङ्दी नदी पुल (मनाङ) आवश्यक बजेट अभावमा अलपत्र परेको सूचना अधिकारी दाहालले जानकारी दिनुभयो ।

बजेटकै समस्यामा अल्भिmरहेछ्
ठूला सडक पूर्वाधार

tof/L lagf 7]sf nufpb{, kof{Pt ah]6 ljlgof]hg gx'bf lah'nLsf kf]n ;fg{g ;Sbf, vfg]kfgLsf kf0k x6fpg g;Sbf / lgdf{0f ;fdu|L cefjn] ;8s k"jf{wf/ lgdf{0fn] ult lng ;s]g

– विमल खतिवडा

मध्यपहाडी लोकमार्गदेखि हुलाकी राजमार्ग होस् या कालीगण्डकी करिडोर, अझ भनौं कर्णाली करिडोर नै किन नहोस्, गौरवका आयोजना निर्माण देशभर जारी छ । सबैजसो आयोजनाको निर्माण भइरहेका छन् । तर बजेट अभावमा तिनको गति सुस्त छ । सरकारले तिनलाई महत्वपूर्ण आयोजनाका रूपमा राखे पनि पर्याप्त बजेट विनियोजन नगरिदिँदा समस्या हुने गरेको सम्बद्ध आयोजना कार्यालयको भनाइ छ ।

मुलुकभरका प्रायः सडक र राजमार्गको सवारी चापका आधारमा स्तरोन्नति र विस्तारको काम अघि बढाइएको छ । कतै-कतै भने नयाँ सडक नै निर्माण भइरहेको छ । सवारीसाधन गुड्ने दुई सुरुङमार्गको पनि निर्माण जारी छ । तयारीबिना ठेक्का गर्दा, पर्याप्त बजेट विनियोजन नहुँदा, बिजुलीका पोल सार्न नसक्दा, खानेपानीका पाइप हटाउन नसक्दा र निर्माण सामग्री अभावले सडक पूर्वाधार निर्माणले गति लिन सकेको छैन ।

बहुवर्षीय स्रोत सहमति नपाएकाले यस वर्ष कुनै पनि नयाँ ठेक्का लाग्न नसकेको मदन भण्डारी राजमार्ग आयोजना निर्देशनालयका निर्देशक दीप बाराहीले बताए । 'गत आर्थिक वर्षमा जहाँ-जहाँ ठेक्का भयो, त्यहीँ मात्र काम भइरहेको छ,' उनले भने, 'अहिलेसम्म नयाँ ठेक्का गर्न पाइएको छैन ।' आयोजनामा मुख्य समस्या बजेटकै भएको उनले सुनाए । अहिले १४ अर्ब रुपैयाँको दायित्व छ । काम भएको ठेक्कामा भुक्तानी दिन बजेट अभाव छ । 'चालु आर्थिक वर्षमा २ अर्ब ५० करोड रुपैयाँ मात्र बजेट विनियोजन भएको छ' बाराहीले भने, 'नयाँ ठेक्का गर्न अहिलेसम्म स्रोत सहमति पाइएको छैन ।' समग्र आयोजना २०८४/८५ भित्र सक्ने लक्ष्य रहेको उनले जनाए । यसको लागत अनुमान ७५ अर्ब रुपैयाँ छ । अहिलेसम्म ४२ अर्ब खर्च भइसकेको छ । समग्र रूपमा निर्माण प्रगति ५६ प्रतिशत रहेको निर्देशनालयको भनाइ छ ।

यसले झापाको बाहुनडाँगीदेखि डडेलधुराको रूपाल जोड्नेछ । ६ जेठ २०७५ मा मन्त्रिपरिषद्बाट निर्णय भएसँगै यो राजमार्गको निर्माण थालिएको हो । यसको दूरी १ हजार ३ सय ९० किलोमिटर छ यसमध्ये ७ सय ४० किमि मात्र निर्देशनालयको कार्यक्षेत्रभित्र पर्छ । बाँकी ६ सय ५० किमि सडक विभागअन्तर्गतकै अन्य आयोजनाअन्तर्गत छ । अहिलेसम्म १ सय ८५ वटा पुल बनाउनुपर्नेमा १ सय ४९ वटाको काम सकिएको छ । ७ सय ४० किमिमध्ये १ सय ७९ किमि सडकको ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी छ । अहिलेसम्म ३ सय ९६ किमि सडक बनेको निर्देशनालयले बताएको छ ।

राष्ट्रिय गौरवका रूपमा रहेको मध्यपहाडी राजमार्ग निर्माण थालेको १८ वर्ष भयो । अहिलेसम्म काम सकिएको छैन । निर्माण प्रगति ८४.६९ प्रतिशत छ । मध्यपहाडी राजमार्ग आयोजनाअन्तर्गत १ हजार ८ सय ७९ किमि सडक निर्माण गर्नुपर्नेमा ४ सय ६२ किमि अन्य आयोजना, डिभिजनअन्तर्गत निर्माण भएको छ । मध्यपहाडी आयोजनाअन्तर्गत १ हजार ६७ दशमलव ६ किमि सडक कालोपत्र भएको छ । १ सय १४ वटा पुलको निर्माण सकिएको छ । आयोजनाको सुरु लागत अनुमान ३३ अर्ब ३६ करोड रहेकामा संशोधन गरेर ८४ अर्ब ३३ करोड पुयाइएको छ । अहिलेसम्म ७१ अर्ब ९१ करोड रुपैयाँ खर्च भइसकेको छ । आयोजना सम्पन्न भएपछि १ करोड जनता लाभान्वित हुने अनुमान छ । पूर्वको पाँचथरस्थित चिवाभन्ज्याङबाट पश्चिमको बैतडीस्थित झुलाघाटसम्म दुई लेन कालोपत्र सडक बनाउने लक्ष्यअनुसार यसको निर्माण थालिएको हो ।

राष्ट्रिय गौरवकै आयोजनामध्ये अर्को हो, हुलाकी राजमार्ग । यसको निर्माण थालेको १६ वर्ष भयो तर काम सकिएको छैन । अहिलेसम्म निर्माण प्रगति ७४.३५ प्रतिशत मात्र छ । झापाको केचनाकवलदेखि पश्चिममा कञ्चनपुरको दोधारा चाँदनीसम्मको भूभागलाई जोड्ने अवधारणाअनुसार आर्थिक वर्ष २०६६/६७ बाट राजमार्ग निर्माण अघि बढाइएको हो । डेढ दशकमा राजमार्ग निर्माणको विषय कैयौं पटक कैयौं दलका चुनावी एजेन्डा बने । तर अझै पनि यो सम्पन्न हुने चरणमा छैन ।

तराई-मधेशका २१ जिल्लाका करिब एक करोड जनता लाभान्वित हुने गरी निर्माण थालिएको आयोजना कहिले बजेटका कारण त कहिले नीतिगत निर्णयमा ढिलाइ हुँदा अघि बढेको छैन । कतिपय ठाउँमा ठेक्का नहुँदा निर्माणको काम अघि बढ्न सकेको छैन । समग्रमा यस आयोजनाको दूरी १ हजार ८ सय ५७ किलोमिटर छ । अहिलेसम्म १ हजार ३ सय ८० किलोमिटर कालोपत्र भइसकेको छ । ३ सय वटा पुल निर्माण गर्नुपर्नेमा १ सय ५३ वटाको मात्र निर्माण सकिएको छ । सबै काम सकिएको १ सय ५० दशमलव ९० किमि सडक र ६९ वटा पुलको ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी छ। केही खण्डको कहींबाट राजमार्ग निर्माण गर्ने भनेर रेखांकन टुंगिन बाँकी रहेको आयोजनाले जनाएको छ ।

हुलाकी राजमार्गअन्तर्गत पूर्व-पश्चिम ९ सय ७५ किमि र उत्तर

- दक्षिण जोडिने सडकको दूरी ८ सय ८२ किमि छ। आयोजना सुरु गर्दै गर्दा सम्पन्न हुने समय आर्थिक वर्ष २०७४/७५ तोकिएको थियो। अहिले समय संशोधन गरेर २०८३/८४ पुऱ्याइएको छ। यसको लागत संशोधन गरेर १ खर्ब १ अर्ब ९३ करोड रुपैयाँ बनाइएको छ। आयोजनामा बजेट अभाव मुख्य समस्याका रूपमा रहेको हुलाकी राजमार्ग निर्देशनालयका निर्देशक कुवेर नेपालीले बताए।

'यो राजमार्ग सम्पन्न हुने चरणमा छ, यो वर्ष अहिलेसम्म स्रोत सहमति आइसकेको छैन, अर्थ मन्त्रालयको बहुवर्षीय मापदण्डअनुसार पुस मसान्तसम्म राष्ट्रिय योजना आयोग पुयाउने, आयोगले १५ माघसम्म अर्थ मन्त्रालय पठाएर स्रोत सहमति दिनुपर्छ,' नेपालीले भने, 'अहिले साढे १० अर्बको दायित्व छ, अब सबै काम सक्न २७ अर्ब रुपैयाँ ' चाहिन्छ।' अहिलेसम्म स्रोत सहमति दिने विषय अर्थ मन्त्रालयमा पुगेको छैन। बहुवर्षीय मापदण्डअनुसार स्रोत सहमतिका लागि आयोजनाबाट फाइल आएको र त्यसलाई आयोजना बैंकमा हेर्ने काम भइरहेको राष्ट्रिय योजना आयोगका सहायक प्रवक्ता दिवाकर लुइँटेलको भनाइ छ।

'आयोजना बैंकमा राखेर हेर्ने काम भइरहेको छ त्यसपछि मात्र स्रोत सहमतिका लागि अर्थमा पठाइन्छ,' लुइँटेलले भने, 'अर्थ मन्त्रालयको बहुवर्षीय मापदण्डअनुसार पुस मसान्तसम्म राष्ट्रिय योजना आयोग पुऱ्याउने, आयोगले १५ माघसम्म अर्थ मन्त्रालय पठाएर स्रोत सहमति दिनुपर्ने भए पनि यसलाई संशोधन गरेर समय थप गर्ने तयारी हुँदैछ।'

२०६५/६६ बाट निर्माण थालिएको कोशी करिडोरको कुल दूरी १ सय ६२ किमि छ। तेह्रथुमको वसन्तपुरदेखि उत्तरी सिमाना किमाथांका जोड्ने गरी यसको निर्माण थालिएको हो। २०८०/८१ मा आयोजना सकिने भनिएको थियो। यो समयमा काम नसकिएपछि २०८५/८६ सम्म समय थपिएको छ। प्रगति ४६ प्रतिशत मात्र छ। यसको सुरु लागत अनुमान ११ अर्ब ९३ करोड रुपैयाँ रहेकामा संशोधन गरेर १६ अर्ब २० करोड रुपैयाँ पुऱ्याइएको छ। अहिलेसम्म ६ अर्ब ८५ करोड रुपैयाँ खर्च भइसकेको छ। पूरै सडकको ट्याक खोल्ने काम सकिइसकेको छ। अहिलेसम्म १६ किमि कालोपत्र, ३६ किमि निर्माणाधीन छ। १० वटा पुलको निर्माण सकिइसकेको छ। अहिले १ सय ११ किमि सडकमा कालोपत्र र १४ वटा पुल निर्माणको ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी छ।

गौरवकै आयोजनाका रूपमा रहेको कालीगण्डकी करिडोरको काम अझै सकिएको छैन। नवलपरासीको गैंडाकोटदेखि पर्वतको मालढुंगा बेनी-जोमसोम- कोरलासम्म यसले जोड्छ। यसको कुल दूरी ४ सय ९५ किमि छ। जसमा ८७ किमि ग्राभेल र ४ सय ८ किमि सडक कालोपत्र गर्ने लक्ष्य हो। ८५ वटा पुल निर्माण गर्नुपर्नेछ। समग्र आयोजनाको निर्माण आर्थिक वर्ष २०६६/६७ बाट सुरु भएको हो। अहिलेसम्म ग्राभेल सडक ८७ किमि र कालोपत्र सडकको दूरी ३ सय २८ किमि छ। अझै ४०.४२ किमि सडक कालोपत्र र २२ वटा पुलको ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी छ। निर्माण प्रगति ८२.०५ प्रतिशत छ।

कर्णाली करिडोरको निर्माण २०६५ / ६६ बाट सुरु भएको हो। अहिलेसम्म समग्र प्रगति २०.५ प्रतिशत छ। आयोजना सुरु गर्दा २०७० भित्र सक्ने भनिएको थियो। पछि समय थपेर २०७९/८० पुऱ्याइयो। अहिले फेरि २०८४ / ८५ मा सम्पन्न गर्ने लक्ष्य राखिएको छ। यो सडकको सुरु लागत अनुमान ४ अर्ब १० करोड रुपैयाँ रहेकामा संशोधन गरेर १८ अर्ब ६६ करोड पुयाइएको छ।

कालीकोटको खलालदेखि सिमकोट हुँदै हिल्सासम्मको कर्णाली करिडोरको दूरी २ सय ६८ दशलमव ८ किमि छ। यसमध्ये २ सय ४६ किमिमा सडक विभाग र २२.८ किमिमा सेनाले काम गरेको हो। अहिलेसम्म ३ अर्ब १ करोड रुपैयाँ खर्च भइसकेको छ। २ सय ६८ दशमलव ८ किमि सडकको ट्र्याक निर्माण गरिएको छ। जसमा ७५ किमि ग्राभेल सडक निर्माण गरिएको भए पनि कालोपत्रको काम अझै थालिएको छैन। ४ वटा पुलको निर्माण पनि सम्पन्न भइसकेको छ। २२ किमि ग्राभेल, २ सय १९ किमि कालोपत्र र १५ वटा पुल निर्माणको ठेक्का हुन बाँकी छ।

गल्छी-त्रिशूली-मैलुङ-स्याफ्रुबेंसी-रसुवागढी सडकको ६५ किमिमा दुई लेन सडक निर्माण गर्ने गरी काम अघि बढाइएको छ। आर्थिक वर्ष २०७२/७३ बाट यसको निर्माण थालिए पनि प्रगति ६६ प्रतिशत मात्र छ। २०८५/८६ मा सक्ने लक्ष्य लिइएको यो आयोजनामा अहिलेसम्म १० अर्ब १० करोड खर्च भइसकेको छ। यसको लागत अनुमान १५ अर्ब ५० करोड रुपैयाँ छ। अहिलेसम्म ३८.५ किमि कालोपत्र सडक निर्माण भएको छ। २४.५ किमि सडक निर्माणाधीन छ। २१ वटा पुलको निर्माण सकिँदा ३ वटाको निर्माण जारी छ। १९ किमि सडक कालोपत्र र ३ वटा पुलको ठेक्का गर्न बाँकी छ। कमला- कञ्चनपुर सडकको दरी ८६.८३ किमि रहेकामा ५६.९२ किमि सडक मात्र अहिलेसम्म कालोपत्र र ४४ वटा पुलको निर्माण सकिएको छ। २५ जुन २०२० मा सुरु भएको आयोजना २८ अक्टोबर २०२३ मा सकिनुपर्नेमा अहिलेसम्म निर्माण प्रगति ६७०३ प्रतिशत मात्र छ।

प्रायः आयोजनामा बजेट अभाव नै ठूलो समस्या रहेको भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका सहसचिव एवं प्रवक्ता रामहरि पोखरेलले बताए। 'आयोजनामा बजेट विनियोजन पर्याप्त हुँदैन, विनियोजनअनुसार काम गर्नुपर्छ। बजेटरी प्रणालीमा पनि समस्या छ,' उनले भने, 'कतिपय ठाउँमा निर्माण व्यवसायीका कारण काममा

निर्माणाधीन ठूला सडक पूर्वाधार
नागढुंगा- सिस्नेखोला सुरूङमार्ग
सूर्यविनायक-धुलिखेल सडक विस्तार
बीपी राजमार्ग कान्ति राजमार्ग हुलाकी राजमार्ग
मध्यपहाडी राजमार्ग
मदन भण्डारी राजमार्ग
सिद्धबाबा सुरूङमार्ग
गल्छी-विदुर-स्याफ्रुबेंसी-रसुवागढी सडक
नागढुंगा-मुग्लिन सडक स्तरोन्नति
नारायणगढ-बुटवल सडक
कञ्चनपुर-कमला सडक
कमला-ढल्केबर-पथलैया सडक विस्तार
बुटवल-गोरूसिंगे-चन्द्रौटा सडक विस्तार
काँकडभिट्टा-लौकही सडक विस्तार
काठमाडौ-मधेश तराई द्रुतमार्ग
आँबुखैरेनी-पोखरा सडक
कालीगण्डकी करिडोर
कर्णाली करिडोर
कोशी करिडोर

ढिलाइ हुने गरेको छ, धेरैतिर ठेक्का लिँदा कामले गति लिने गरेको छैन ।' वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन (ईआईए) गर्दासमेत निर्माण सामग्री निकाल्न नपाउँदा काममा ढिलाइ हुने गरेको छ ।

'ठेक्का भइसकेपछि बिजुलीका पोल सार्ने, रुख कटानको समस्या हुने गरेको छ, ठाउँ-ठाउँमा मुआब्जाका कारण पनि आयोजना निर्माणको काममा ढिलाइ हुने गरेको छ,' पोखरेलले भने, 'पूर्वतयारीका सबै काम सकेर ठेक्का गर्दा धेरै समस्या कम हुने थियो ।' नीतिगत रूपमा राष्ट्रिय गौरवका आयोजना भनिए पनि तिनलाई अन्य आयोजना सोसरह नै राख्दा त्यसले महत्त्वपूर्ण आयोजनाका रूपमा प्राथमिकता दिइएको छैन ।

राष्ट्रिय योजना आयोग र अर्थ मन्त्रालयबाट समयमै बहुवर्षीय मापदण्डअनुसार स्रोत सहमति नपाउँदा पनि नयाँ ठेक्का व्यवस्थापनमा समस्या हुने गरेको प्रवक्ता पोखरेलको भनाइ छ । सडक विभागअन्तर्गत २ खर्ब १३ अर्बका करिब २६ सय वटा ठेक्का चालु छन् । सूर्यविनायक-धुलिखेल सडक विस्तारको काम २०७९ मा सुरु गरिएको हो । तर अहिले यस सडकमा बजेट अभाव छ । जसले गर्दा कामको गति बढाउन समस्या भएको आयोजनाले जनाएको छ । चालु आर्थिक वर्षमा मागअनुसार बजेट नपाएपछि काम प्रभावित हुने जोखिम बढेको हो ।

दुई जिल्ला भक्तपुर र काभ्रे जोड्ने सडकको कुल दूरी १५.८ किलोमिटर छ । यही सडक भएर सवारीसाधन बीपी राजमार्ग हुँदै पूर्वी पहाड र तराईका जिल्ला पुग्ने गरेका छन् । चालु आर्थिक वर्षमा ३ अर्ब बजेट माग गरिएकामा ७० करोड मात्र विनियोजन भएको छ । उक्त रकम सकिएर थप १५ करोड माग गरेर खर्च गरिए पनि थप चाहिएको आयोजनाले बताएको छ ।

नागढुंगा-सिस्नेखोला सुरुङमार्गको ९८ प्रतिशत काम सकिँदा सेवाप्रदायक छान्ने काम अझै टुंगिएको छैन । पाल्पामा निर्माणाधीन सिद्धबाबा सुरुङमार्गको काम पनि अझै सकिएको छैन ।

आउने चैतमा नारायणगढ-बुटवल सडक विस्तारको काम थालेको सात वर्ष पूरा हुन्छ । तर अझै काम सकिएको छैन । समग्र प्रगति ८० प्रतिशत छ । अन्यत्र काम सकिए पनि सबैभन्दा बढी समस्या आइरहने दाउन्नेको १४ किमि खण्डको सकस अझै टरेको छैन । बर्खामा बढी समस्या आउन थालेपछि यस खण्डको ११ किमिमा सिमेन्ट प्रयोग गरेर सडक ढलान गरिँदै छ। सुरुको डिजाइनमा उक्त क्षेत्रको जोखिम आकलन गर्न नसक्दा परामर्शदाता र निर्माण व्यवसायीकै आग्रहमा अहिले डिजाइनमा पुनर्विचार गरी ढलान सडक निर्माण गर्न लागिएको आयोजनाले जनाएको छ ।

२०७५ चैतमा ठेक्का सम्झौता भएअनुसार यस सडक खण्डको काम २०७९ साउनभित्र सकिसक्नुपर्ने थियो । तर कोभिड - १९ र निर्माण सामग्री अभावको कारण देखाएर पहिलो पटक ११ साउन २०८० सम्मका लागि यसको म्याद थप त भयो । तर उक्त समयभित्र पनि काम सकिएन । दोस्रो पटक ८ साउन २०८१ सम्म म्याद थप गरियो । तर काम सकिएन । तेस्रो पटक साउन २०८२ सम्म म्याद थपिए पनि काम नसकिएपछि चौथो पटक असार २०८३ सम्म म्याद थपिएको छ ।

सडकको कुल दूरी १ सय १३ किमि छ । यसको दुई खण्ड गरेर ठेक्का रकम १६ अर्ब ९९ करोड ५२ लाख ९६ हजार रुपैयाँ छ । एसियाली विकास बैंक (एडीबी) को ऋण सहयोगमा नारायणगढ-बुटवल सडक विस्तार गरिएको हो । नागढुंगा- मुग्लिन, आँबुखैरेनी - पोखरा, कमला- ढल्केबर- पथलैया, बुटवल-गोरुसिंगे-चन्द्रौटा, काँकडभिट्टा-लौकही सडक विस्तारको काम थालिए पनि विद्युत्का पोल समयमै सार्न नसक्दा, खानेपानीको पाइप व्यवस्थापन गर्न नसक्दा, सडकमा पर्ने घर हटाउन नसक्दा, ईआईए स्वीकृत भएको ठाउँमा निर्माण सामग्री खोलाबाट निकाल्न नपाउँदा कामले गति लिन सकेको छैन ।

बाढीले सबैभन्दा बढी क्षति गरेको बीपी र कान्ति राजमार्गको पुनर्निर्माणको काम गर्न समयमै बजेट व्यवस्था नहुँदा यसले पनि गति लिन सकेको छैन । असोज २०८१ मा बाढीले क्षति गरे पनि नयाँ ठेक्का गर्न एक वर्ष बढी लाग्यो । 'गेम चेन्जर' आयोजनाका रूपमा रहेको काठमाडौं-तराई/मधेश द्रुतमार्ग (फास्ट ट्र्याक) को प्रगति पनि न्यून छ ।

यसको सुरु विन्दु ललितपुरस्थित खोकनाको ३.२ किलोमिटरको विवाद थाती राखेर बाँकी खण्डको काम थाल्ने भनिए पनि थप प्रक्रिया अघि बढ्न सकेको छैन । यसले यस क्षेत्रको विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन (डीपीआर) संशोधन हुन सकेको छैन । मन्त्रिपरिषद् बाट डीपीआर संशोधन गरेर काम गर्ने निर्णय हुनासाथ काम थाल्न समस्या नहुने नेपाली सेनाको भनाइ छ । काठमाडौं-तराई-मधेश द्रुतमार्ग आयोजना कार्यालय भने अहिले मन्त्रिपरिषद्को निर्णय पर्खिएर बसेको छ ।

मन्त्रिपरिषदले २१ वैशाख २०७४ मा द्रुतमार्ग निर्माण व्यवस्थापनको जिम्मा सेनालाई दिने निर्णय गरेको थियो । पछि भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले २७ साउन २०७४ मा सेनालाई आयोजना हस्तान्तरण गरेको हो । त्यहीअनुसार व्यवस्थापनमा यसको निर्माण भइरहेको छ । कुल दूरी ७०.९७७ किमिमध्ये सुरुङमार्गको दूरी मात्र १०.९०१ किमि पर्छ । त्यस्तै पुलको दूरी मात्र १२.८८५ किमि छ । सात वटा सुरुङ निर्माणाधीन छन् । खोकना-डुकुछाप खण्डलाई प्याकेज नम्बर ११ मा प्याकेजमा राखिएको छ । त्यस्तै ८ र ९ नम्बर प्याकेजलाई दुई भाग ८ 'क' र 'ख' र ९ 'क' र 'ख' छन् । म्याद चैत २०८३ सम्म छ भने भौतिक प्रगति ४६ प्रतिशत छ ।

ठेक्का भएका प्रायः ठूला आयोजनामा बजेको ठूलै समस्या रहेको पूर्वसचिव अर्जुनजंग थापाले बताए । 'ठेक्का गर्न हतार गरिन्छ, त्यसमा बजेट विनियोजनमा एकदमै कन्जुस्याइँ गरिन्छ,' उनले भने, 'अहिले कतिपय आयोजनामा एकदम राम्रो काम भएको छ तर बजेट अभावले गर्दा निर्माणको गति बढ्न सकेको छैन, राम्रो प्रगति भएका आयोजनामा आवश्यकताअनुसार बजेट उपलब्ध गराउनुपर्छ ।'

स्थानीय निकायबाट निर्माण लिन एकदमै झन्झटिलो रहेको उनको भनाइ छ । 'यसमा संघ र स्थानीय तहबीच समन्वय गर्न आवश्यक छ, यस्तो कुरामा प्रशासनले सहयोग गर्न जरुरी छ' उनले भने, 'अहिले निर्माण जारी भइरहेका सडक पूर्वाधार समयमै सम्पन्न हुन सके मुलुकमा आर्थिक समृद्धि असम्भव छैन । दुई लेन सडक ६ लेन बनेपछि दूरी छोटिनेछ, समयको बचत हुन्छ, नाकाबाट हुने आयात-निर्यातमा छिटो र सहज हुन्छ ।

साभारः कान्तिपुर दैनिक

द्रुतमार्ग कहिले सकिएला ?

- घना ढकाल

काठमाडौं उपत्यकालाई तराई/मधेससँग सबैभन्दा छोटो दूरीमा जोड्ने बहुप्रतीक्षित र रणनीतिक महत्वको पूर्वाधार आयोजना हो, काठमाडौं-तराई/मधेस द्रुत मार्ग (फास्ट ट्र्याक)। २०७४ जेठ १४ गते तत्कालीन प्रधानमन्त्री पुष्पकमल दाहाल 'प्रचण्ड'ले औपचारिक शिलान्यास गरेपछि निर्माणमा गएको द्रुतमार्ग सुरुवाती कार्यतालिका अनुरूप काम हुन सकेको भए आजको मितिसम्म आइपुग्दा सम्पन्न भई सञ्चालनमा आइसक्नु पर्ने थियो ।

तर, निर्माणमा गएको ८ वर्षभन्दा बढी समय व्यतित भइसक्दा अहिलेसम्म द्रुतमार्गको आधा काम पनि भएको छैन । चालु आर्थिक वर्षको पुस मसान्तसम्मको प्रगति विवरणअनुसार द्रुतमार्गको भौतिक प्रगति ४५.१६ प्रतिशतमात्रै छ । द्रुतमार्ग आयोजनाको वित्तीय प्रगति पनि ४५.३३ प्रतिशत (मोबिलाइजेसन सहित) पुगेको नेपाली सेनाका प्रवक्ता सहायक रथी. राजाराम बस्नेतले जानकारी दिए ।

'यो द्रुतमार्गको काम निकै जटिल भएकाले यसो हेर्दा प्रगति सुस्त जस्तो देखिन्छ,' उनले भने, 'तर पछिल्लो तालिकाभित्र नै बाँकी काम सम्पन्न गर्न निर्माणलाई गति दिएका छौं ।' उनका अनुसार द्रुतमार्गको सडक आयोजना अन्तर्गत १०.९७९ किलोमिटर लामो ७ वटा सुरुङमार्ग निर्माण भइरहेकोमा ३.३५५ किलोमिटर लामो महादेवटार सुरुङमार्गमा देब्रे सुरुङमार्गतर्फ २.२५ किलोमिटर खनेर सकिएको छ । देब्रे सुरुङमार्गको यो प्रगति ७४ प्रतिशत हो । यो सुरुङमार्गमा १.१९६ किलोमिटर लाइनिङको काम सकिएको पनि बस्नेतले जानकारी दिए ।

यस्तै, दाहिने सुरुङतर्फ २.११९ किलोमिटर सुरुङ खनेर सकिएको छ । दाहिने सुरुङको यो प्रगति ६४ प्रतिशत भएको बस्नेतले बताए । यो सुरुङमा ०.५११ किलोमिटर लाइनिङ गर्ने कार्य सकिएको छ । यस्तै, १.६९० किलोमिटर लामो धेद्रे सुरुङमार्गमा दाहिने र देब्रे सुरुङमार्ग पहिले नै खनेर सकिएको छ । पुस मसान्तसम्ममा देब्रे सुरुङमार्गमा १.०५८ किलोमिटर र दाहिनेतर्फ १.०५० किलोमिटर लाइनिङको काम सकिएको नेपाली सेनाले जनाएको छ ।

यस्तै, १.६२२ किलोमिटर लामो पहिले नै खनेर सकिएकोमा अहिले लाइनिङको काम धमाधम भइरहेको बस्नेतले जानकारी दिए । यो सुरुङमार्फमा देब्रेतर्फको खण्डमा १.५१२.८० किलोमिटर र दाहिनेतर्फको खण्डमा १.५२३ किलोमिटर लाइनिङको काम सकिएको छ ।

यस्तै, दाहिनेतर्फ २.२१३ किलोमिटर र देब्रेतर्फ २.२६१ किलोमिटर लम्बाई रहेको चन्द्राम भीर सुरुङमार्ग अहिलेसम्म क्रमशः ३७५ मिटर र २८६ मिटर सुरुङमात्रै खनेर सकिएको छ । यसैगरी, देवीचौर सुरुङमार्गमा देब्रेतर्फको १.०७५ किलोमिटर खण्डमा ८ मिटर मात्रै खनिएको छ । दाहिनेतर्फको १.१०० किलोमिटर खण्डमा पोर्टलको काम भइरहेको छ ।

सिसौटार सुरुङमार्गको प्रगतिपनि न्यून देखिएको छ । यो सुरुङमार्गको ४८० मिटर लामो दाहिने खण्डमा अहिलेसम्म ७ मिटर मात्रै खनिएको छ भने ५६० मिटर लामो देब्रे खण्डमा पोर्टलको काम मात्रै भइरहेको छ। मौरीभिर सुरुङमार्गमा देब्रे खण्ड ६६३ मिटर र दाहिने खण्ड ५३५ मिटर रहेकोमा दुवै खण्डमा सुरुङ खन्ने कार्य अगाडि बढ्न सकेको छैन । यी खण्डमा अहिले पोर्टलको कार्य भइरहेको नेपाली सेनाको पुस मसान्तसम्मको प्रगति रिपोर्टमा जनाइएको छ ।

पुलहरुको कार्य प्रगति

द्रुतमार्ग आयोजनाअन्तर्गत ८९ स्थानमा पुल निर्माण गर्न प्रस्ताव गरिएकोमा अहिलेसम्ममा ८५ स्थानमा पुल निर्माण गर्न ठेक्का लगाउने कार्य पूरा भई निर्माण कार्य भइरहेको प्रवक्ता बस्नेतले जानकारी दिए । उनका अनुसार निर्माणाधीन पुलहरू मध्ये ५४ वटा पुलको जग हाल्ने कार्य तथा ३४ वटाको पुलको 'सब स्ट्रक्चर' गर्ने कार्य सकिएको छ ।

अहिलेसम्म ८२ मिटर उचाइ भएका विशेष प्रकृतिका १३ वटा पुलको निर्माण कार्य सम्पन्न भइसकेको पनि उनले बताए। उनका अनुसार चारवटा पुल निर्माण हुनुपर्ने खोकना खण्डमा भने स्थानीयको अवरोधका कारण जग्गा अधिग्रहणको काम अगाडि बढ्न नसकेकाले ठेक्का लगाउन सकिएको छैन ।

कस्तो हुनेछ द्रुतमार्ग ?

मन्त्रिपरिषद्को २०७४ वैशाख २१ गतेको निर्णयानुसार यो द्रुतमार्ग आयोजना निर्माण व्यवस्थापनको जिम्मेवारी नेपाली सेना लिएर गरिरहेको छ । द्रुतमार्गको सुरूवाती विन्दु ललितपुरको खोकना र अन्तिम विन्दु बाराको निजगढ छ ।

यो द्रुतमार्गको पहाडी भेगमा सडकको चौडाई २५ मिटर र तराई भेगमा २७ मिटर हुने गरी डिजाइन गरिएको छ। द्रुतमार्ग आयोजना अन्तर्गत ललितपुरमा ९ किलोमिटर, काठमाडौंमा ४.६ किलोमिटर, मकवानपुर ४९.७७ किलोमिटर र बारामा ७.६ किलोमिटर सडक निर्माण हुनेछ ।

द्रुतमार्ग सम्पन्न भएपछि तराईबाट काठमाडौंसम्मको दूरी ४ घन्टा कम हुने तथा सामान ढुवानीमा मात्रै वार्षिक ५० अर्ब रूपैयाँ बढी बचत हुने अनुमान गरिएको छ। काठमाडौं-तराई/मधेस द्रुतमार्ग एसियन हाइवे स्तरको हुनेछ भने प्रतिघन्टा १२० किलोमिटरको गतिमा सवारी साधन गुडाउन सकिने भनिएको छ ।

यो द्रुतमार्गले काठमाडौं उपत्यकालाई पूर्व-पश्चिम महेन्द्र राजमार्गसँग प्रत्यक्ष यात्रा रूपमा जोड्नेछ । द्रुतमार्गबाट गर्दा प्रवेश र निस्कने खोकना, निजगढ र बुधुने विन्दु रहनेछन् । बुधुनेमा प्रवेश वा निस्किएर मदन भण्डारी राजमार्ग वा कान्ति राजपथको पहुँचमा पुगिनेछ ।

प्रवेश गर्ने तथा निस्कन मिल्ने यी ३ वटै विन्दुमा सेमी-अटोमेटिक टोल प्लाजा राखिनेछ । सवारी साधनको प्रकारअनुसार टोल तिर्नुपर्ने व्यवस्था गरिने नेपाली सेनाले जनाएको छ । द्रुतमार्गको रानी सेरा खण्डमा दुवै लेनमा दुई वटा आराम गर्ने स्थान निर्माण गरिने । यी स्थानमा यात्रुका लागि खानेकुरा, आरामको सुविधा, गाडी मर्मत गर्ने ग्यारेज, पेट्रोल पम्प र चार्जिङ स्टेशन लगायतको सुविधा हुनेछ। यो द्रुतमार्ग निर्माण हुँदा यो नेपालको पहिलो 'एक्सप्रेस वे' मात्र नभई, नेपाली स्रोत र क्षमताबाट निर्माण भइरहेको मेगा आयोजना पनि हो ।

सडक निर्माण प्रगति

द्रुतमार्ग आयोजनाको सडकतर्फ ११ किलोमिटर सडकको 'सब-बेस' तथा सर्भिस लेनमा ५ किलोमिटर सडक कालोपत्रे गर्ने कार्य सम्पन्न भएको छ। आयोजनाको विभिन्न सडक खण्डमा बाढी तथा पहिरोबाट हुनसक्ने सम्भावित क्षति रोक्न ढलान सुरक्षा, बक्स कल्भर्ट, 'अप्टिकल फाइभर डक्ट' विद्युतीकरण उपसाधन डक्ट लगायत संरचनाको निर्माण कार्य भइरहेको नेपाली सेनाले जनाएको छ।

द्रुतमार्गको केही खण्ड पर्सा राष्ट्रिय निकुञ्जमा समेत पर्ने भएकाले निगगढ इलाकामा वन्यजन्तुलाई सडक वारपार गर्न 'एनिमल अन्डर पास' निर्माणका लागि त्यसको स्ट्रक्चर बनाउने कार्य भइरहेको छ। द्रुतमार्गको निगजढ इलाकामै टोल प्लाजा तथा इन्टरचेन्ज निर्माण कार्य पनि भइरहेको छ। यो द्रुतमार्ग निर्माणका लागि रुट क्षेत्रमा अहिलेसम्ममा ५४ हजार १ सय ५१ वटा रुख बिरुवा कटान गरिएको छ।

लागत र खर्चको अवस्था

यो द्रुतमार्ग आयोजना निर्माण सम्पन्न गर्न २ खर्ब ११ अर्ब ९३ करोड रुपैयाँ लागत अनुमान गरिएको छ। बितेको ८ वर्षमा द्रुतमार्ग आयोजना निर्माणमा कुल ८२ अर्ब ९७ करोड रुपैयाँ खर्च भइसकेको छ। कुल खर्चे द्रुतमार्गको संरचना निर्माणमा ७७ अर्ब ९७ करोड रुपैयाँ खर्च भएको छ भने बाँकी राजस्वबापतको रकम हो।

यो द्रुतमार्गको बाँकी काम सम्पन्न गर्न चालु आर्थिक वर्ष (२०८२/८३) मा २४ अर्ब ४९ करोड ४७ लाख रुपैयाँ बजेट विनियोजन गरिएको छ। चालु आर्थिक वर्षको ६ महिना (पुस मसान्तसम्म) सकिँदा द्रुतमार्ग आयोजनामा १ अर्ब ६२ करोड ९२ लाख ३४ हजार रुपैयाँ खर्च भइसकेको छ।

द्रुतमार्ग आयोजनाले कूल खर्च गरेको रकममध्येबाट जग्गा खरिदको लागि दिइएको पेश्कीबापत १ अर्ब ६५ करोड रुपैयाँ, निर्माण व्यवसायीलाई दिइएको ८२ करोड ३७ लाख रुपैयाँ र नेपाल विद्युत प्राधिकरणलाई दिएइको पेश्की ९ करोड ८१ लाख रुपैयाँसहित कुल २ अर्ब ५७ करोड रुपैयाँ राजस्व तिरेको पनि नेपाली सेनाले जनाएको छ।

द्रुतमार्गको प्रवेश विन्दुको विवाद अझै हटेन

काठमाडौँ-तराई/मधेस द्रुतमार्गको विस्तृत अध्ययन रिर्पोट (डिपिआर) अनुसार सुरुवाती विन्दु खोकना हो। तर, स्थानीय तथा सरोकारवालाहरूले खोकना र बुङमती क्षेत्रको सांस्कृतिक, ऐतिहासिक र पुरातात्विक महत्त्वको कारण देखाउँदै यो द्रुतमार्गको संरचना निर्माणको काम अगाडि बढाउन दिएका छैनन्।

द्रुतमार्गको काम सम्पन्न गर्नका लागि अहिले यहाँ देखिएको विवाद प्रमुख चुनौती बनेको छ। खोकनाबासीले प्रस्थान बिन्दु ५ किलोमिटर पर डुकुछापमा सार्नुपर्ने माग राखेर काम द्रुतमार्गको काम रोकेका छन्। नेपाली सेनाले खोकनामा देखिएको समस्या समाधानका लागि रक्षा मन्त्रालयसँग आवश्यक समन्वय गरी पहल गरिरहेको भए पनि खासै प्रगति हुन सकेको छैन।

२०८३ चैतभित्र सम्पन्न गर्ने लक्ष्य

काठमाडौंको खोकनादेखि बाराको निजगढसम्म पर्ने ७२.५ किलोमिटर लामो यो द्रुतमार्ग आयोजना २०८३ साल चैतभित्र सम्पन्न गर्ने पछिल्लो तालिका छ। तर, निर्माण थालेको ८ वर्षमा आधा काम हुन नसकेको द्रुतमार्ग अबको १४ महिनाभित्र सम्पन्न हुन सक्ने सम्भावना भने न्यून देखिन्छ।

द्रुतमार्गको महत्त्वपूर्ण र जोखिमपूर्ण काम सुरुङमार्गको निर्माण भएकाले द्रुतमार्गको रुटमा पर्ने सुरुङको धेरै काम सम्पन्न भइसकेकाले बाँकी रहेको काम अबको १४ महिनाभित्र सम्पन्न गर्न सकिने प्रवक्ता बस्नेतको दाबी छ।

साभारः न्यूज २४

Congratulations to all members of NADA Automobiles Association of Nepal on the publication of Golden Jubilee Souvenir 2026

From

Swayambhu & Sachin Raj Shakya

SWAYAMBHU GARRAGE

Swayambhu, Ring Road, Kathmandu, Nepal

Tel: 5372329, Fax: 5377234, E-mail: swayambhu.garrage@gmail.com

(MECHANIC WANTED)

Please contact us for Automobile Servicing, General Maintenance, Denting & Painting, Diagnostic Scanning

सवारीसाधनबाट अतिरिक्त सिट हटाइँदै

पूर्वपश्चिम महेन्द्र राजमार्गमा सञ्चालन हुने यात्रुवाहक सवारीसाधनमा क्षमताभन्दा बढी यात्रु बोक्ने प्रवृत्ति नियन्त्रण गर्न ट्राफिक प्रहरीले विशेष अभियान सञ्चालन गरेको छ ।

यात्रुको सङ्ख्या बढाउने उद्देश्यले राखिएका अतिरिक्त सिट, मुडा, कुर्चीलगायतका सामग्री हटाउँदै जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय कपिलवस्तुले सवारी व्यवस्थापनमा कडाइ गरेको हो । जिल्ला ट्राफिक कार्यालय कपिलवस्तुका प्रमुख प्रहरी निरीक्षक राजन ढकालका अनुसार सवारी दुर्घटना हुने जोखिम बढ्दै गएको कारणले अतिरिक्त सिट हटाउने अभियान सञ्चालन गरिएको बताउनुभयो ।

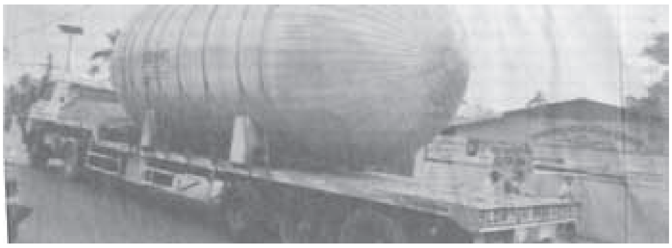
उहाँले भन्नुभयो, “क्षमताभन्दा बढी यात्रु राख्न प्रयोग गरिएका सिट, मुडा र कुर्ची हटाउँदै आएका छौं । हालसम्म एक सयभन्दा बढी सवारीसाधनबाट यस्ता सामग्री निकालिएका छन् । उहाँले पहिलो पटकमा सवारीचालकलाई सचेत गराइएको बताउँदै अटेर गर्नेलाई जरिवाना गरिने जानकारी दिनुभयो । सवारीचालक स्वयम्ले पनि अतिरिक्त सिटका कारण सवारी सञ्चालनमा समस्या आउने स्वीकार गरेका छन् ।

सीमाक्षेत्रका सडक नाजुक बन्दै

t/ ;xh 5g ; jf/lsf]ef/jxg lgoGq0f

अधिक भार बोकेका मालवाहकका कारण विराटनगरको भन्सार विन्दुबाट सुनसरी-मोरङ औद्योगिक कोरिडोरसम्मको कोशी राजमार्गको अवस्था भने सधैं नाजुक बन्दै आएको छ । यो नेपाल-भारत सीमाका प्रायः सबै सडकको समस्या हो । खास गरी औद्योगिक कच्चा पदार्थ र मेसिनरी ल्याउँदा सडकलाई धेरै भार पर्छ । त्यही भएर सडक विभागले भारवहन मापदण्डलाई कडाइ गरेको छ । त्यसै अनुसार विराटनगर भन्सार विन्दुबाट औद्योगिक कच्चा पदार्थ बोकेको भारतीय नम्बर प्लेट भएको मालवाहक सवारीलाई आइतबार साँझ जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय मोरङको चेकजाँच टोलीले रोक्यो । भारतीय नम्बर प्लेट भएको सवारीको भारवहन क्षमता (रजिस्टर क्यापासिटी-आरसी) गाडीसहित ५५ टन थियो । औद्योगिक कच्चा पदार्थ बोकेको उक्त मालवाहक सवारीको भार भन्सार जाँचपास विन्दुमा ८१ टन रहेको पाइयो ।

एकीकृत जाँचपास चौकी (आइसिपी) विराटनगरको व्यवस्थापन हेर्दै आएको ट्रान्स नेपाल टिआरएस लोजिपार्कले भन्सारविन्दुमा मालवाहक सवारीको वजन लिन्छ । यसका प्रतिनिधि लक्ष्मी सुब्बाका अनुसार मालवाहक सवारी साधनको वजनका लागि एक सय टनको एउटा र ८०/८० टनका दुई वटा काँटा छन् । एउटा मालवाहक सवारीको वजन लिँदा २८५ रुपियाँ शुल्क लिने गरिएको छ । एक सय उनभन्दा माथिको भार भएका सवारी आएमा त्यसलाई किँडमा रोकेर भन्सारलाई जानकारी गराउने गरिएको । भन्सारविन्दुमा गाडीको कुल वजन (ग्रसवेट) ली गाडीको वजन (टायरवेट) र मालवस्तुको वजन (नेटवेट) भनेर तीन वटा विवरण उल्लेख गरिएको



हुन्छ । त्यसका आधारमा भन्सार कार्यालयबाट वस्तु हेरेर महसुल सङ्कलन हुन्छ । वजन बढी भएको भनेर कुनै पनि पैठारीकर्तालाई कारबाही गर्ने अधिकार नभएको विराटनगर भन्सार कार्यालयका प्रमुख उमेश श्रेष्ठको बुझाइ छ । “हामीले सहजीकरण गर्ने हो, फरक क्षेत्रको कानुन उल्लङ्घन भएको देखिएमा अनुरोध गर्ने तर कारबाही गर्ने अधिकार छैन,” श्रेष्ठले भन्नुभयो, “भन्सार जाँचपास गराएर बाहिरिएका सामान पुनः फर्काएर हामीसम्म ल्याउने बाटो हुन्न । फरक क्षेत्रको कानुन भन्सारपरिसरमै कार्यान्वयनमा ल्याउने भए ट्राफिक प्रहरी वा यातायात कार्यालयको एकाइ स्थापना गर्नुपर्ने हुन सक्छ ।”

आइतबार साँझ भन्सार विन्दुबाट औद्योगिक कच्चा पदार्थ बोकेर कोशी राजमार्ग हुँदै सुनसरी- मोरङ औद्योगिक कोरिडोरका लागि छुटेको उक्त मालवाहक सवारीलाई ट्राफिक प्रहरीले कारबाहीका लागि यातायात व्यवस्था कार्यालयमा सिफारिस गरेको थियो । त्यसका आधारमा उक्त सवारीलाई कारबाही गरिएको यातायात कार्यालय विराटनगरका प्रमुख गोपाल दाहालले जानकारी दिनुभयो । “हामीसँग अधिक भारवहन मालवाहक सवारीलाई जरिबाना भराउने बाहेकको विकल्प छैन । त्यसका लागि भन्सारविन्दुमा कडाइ गर्नुपर्ने अवस्था छ,” दाहालले भन्नुभयो । जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय मोरङका प्रमुख सन्तोष न्यौपानेका अनुसार औद्योगिक कच्चा पदार्थ बोकेर आउने मालवाहक मात्रै हैन ट्याक्टरमा समेत सवारी भारवहनभन्दा बढी वजन पाइएपछि कारबाही गरिएको छ । चार टन क्षमताको ट्याक्टरमा साढे पाँच टन बोकेको पाइएपछि दुई हजार रुपियाँ जरिबाना भराइएको न्यौपानेले जानकारी दिनुभयो ।

यातायात व्यवस्था विभागले मालवाहक सवारीसाधनको भारवहनसम्बन्धी व्यवस्थामा कडाइ गर्ने परिपत्र गरेपछि त्यसको कार्यान्वयन सुरु भएको छ । सडकको आयु र सुरक्षासँग जोडेर मालवाहक सवारीको भार नियन्त्रण गर्ने यो निर्णय कार्यान्वयनमा भने असजिलो देखिएको छ । अन्तरसरकारी निकायबिचको असजिलो मात्रै नभई उद्योगी व्यवसायीको पनि यसमा चित्त दुःखाइ छ । नेपाल उद्योग परिसङ्घ कोशीका अध्यक्ष तथा प्रिमियर वायर स्टिल उद्योगका सञ्चालक पवन शारडाका अनुसार भारत तथा तेस्रो मुलुकबाट सामान मगाउँदा त्यसको प्रकृति अनुसार फरक फरक भारका कन्टेनर हुन्छन् । औद्योगिक कच्चाको प्रकृति फरक र वजन पनि फरक पर्न सक्छ ।

उहाँका अनुसार फलाम उद्योग वा मार्बल उद्योगका लागि आएका कतिपय सामानको वजन एउटैको ६० टन हुन्छ । त्यसलाई टुक्र्याउने विकल्प न त उत्पत्ति हुने स्थानमा हुन्छ न त भन्सार विन्दुमा । त्यसबाहेक मेसिन नै ल्याउनुपर्ने स्थितिमा पनि वजन बढी हुन्छ । उद्योगी शारडाले भन्सारविन्दुबाट औद्योगिक क्षेत्रसम्म यस्ता सामान ल्याउन खुला गरेर औद्योगिक क्षेत्रबाट व्यापारिक वा अर्को उद्योगसम्म जाने मालवाहक सवारीका हकमा मात्रै यो नियम लागु गर्नु उचित हुने सुझाव रहेको बताउनुभयो । अर्कातर्फ मालवाहक सवारीका हकमा समेत यो नियम एकीकृत रूपमा कार्यान्वयन गराउन असहज रहेको सरोकारवालाको भनाइ छ । विराटनगर ट्रक यातायात सङ्घका अध्यक्ष सञ्जीव सिग्देलका अनुसार यातायात व्यवस्था विभागले जिभिडब्लु (ग्रस भेइकल वेट) अनुसार मात्रै सामान लोड गर्न भनेको छ । यो भनेको गाडी र सामानको वजन अनुसार गर्नु भन्ने हो । सवारीको अनुमति दिँदा विभागले दुई मापदण्ड अनुसार स्वीकृति दिएको सिग्देलको भनाइ छ ।

ट्राफिक नियम उल्लंघनमा लाइसेन्स र ब्लुबुक नखोजिने

के तपाईं ट्राफिक नियम उल्लंघनमा परेपछि प्रहरीलाई सवारी चालक अनुमतिपत्र र 'ब्लुबुक' बुझाउँदा हैरानी खेप्नुभएको छ ?

ट्राफिक व्यवस्थापनका लागि खटिने प्रहरीको पनि त्यसरी कागजपत्र लिनु रहरको विषय नहुन सक्छ । हालसम्मको अभ्यासमा ट्राफिक कारबाहीमा सवारी चालकको कागजपत्र जाँच गर्ने र जरिवाना गराउने कार्य हुँदै आए पनि अब सवारी चालक र ट्राफिक दुवैलाई यो झन्झट नहुने भएको छ ।

सर्वोच्च अदालतले ट्राफिकको आधारमा सवारी चालकको अनुमतिपत्र, ब्लुबुक, चाबीलगायत कागजपत्र नियमन्त्रणमा लिनु कानुनविपरीत भएको ठहर गरेपछि ट्राफिक व्यवस्थापन र कारबाहीमा नयाँ अभ्यास देखिने भएको छ । न्यायाधीशद्वय अब्दुल अजीज मुसलमान र श्रीकान्त पौडेलको संयुक्त इजलासले गत पुस ६ गते गरेको फैसलाको हालै सार्वजनिक भएको पूर्ण पाठमा सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ विपरीत सवारीचालकको चालक अनुमतिपत्र, ब्लुबुकलगायत कागजपत्र र चाबी नियन्त्रणमा नलिन फैसला गरेको हो ।

नेपाल ल क्याम्पसमा अध्ययनरत कानुनका विद्यार्थी विवेक चौधरीले दायर गरेको रिट निवेदनमाथि यो फैसला भएको हो । निवेदक चौधरी विसं २०८१ साउन ४ गते बबरमहलमा ट्राफिक लाइट उल्लंघनमा पर्दा प्रहरीले जरिबाना गरी लाइसेन्स नियन्त्रणमा लिएको र २४ घण्टापछि मात्र फिर्ता दिएको समस्या लिएर अदालत गएका थिए । उक्त विषयमा अदालतले सरोकारवाला सबै निकायसँग छलफल गरी निष्कर्षमा पुग्दा ट्राफिक नियम उल्लंघन गरेकै आधारमा सवारी चालकको अनुमतिपत्र, ब्लुबुक, कागजपत्र चाबीलगायतका नियमन्त्रणमा लिनु कानुनविपरीत भएको ठहर गरेको हो ।

ट्राफिक प्रहरी कार्यालयले सवारी चालकहरूको सवारी चालक अनुमतिपत्रसमेत नियन्त्रणमा लिने सम्बन्धमा कुनै निर्णय गरेको देखिएन देखिएन । 'सार्वजनिक अधिकारीको स्वेच्छाचारितालाई अदालतले मान्यता दिन हुँदैन, यसमा आवश्यक नियन्त्रण गर्नु जरुरी हुन्छ,' फैसलामा भनिएको छ, 'जहाँ स्वेच्छाचारिताले प्रश्रय पाउँछ, त्यहाँ कानुनी राज्यको आदेश निमोठिन पुग्छ ।' अदालतले ट्राफिक प्रहरीले निवेदक र अन्य व्यक्तिको सवारी चालक अनुमितपत्र, ब्लुबुक, चाबीलगायत कागजपत्र नियन्त्रणमा लिन कानुनले अनुमति प्रदान नगरेको अवस्थामा नियन्त्रणमा लिने गरेको भन्ने देखिएको हुँदा त्यस्तो स्वेच्छाचारी र कानुनविपरीतको कार्य रोक्न निर्देशनात्मक आदेशसमेत गरेको छ ।

फैसलामा भनिएको छ, 'सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ विपरीत सवारी चालकको अनुमतिपत्र, ब्लुबुकलगायत कागजपत्र र चाबी नियन्त्रणमा लिने कार्य नगर्नु/नगराउनु भनी विपक्षीहरूको नाउँमा निर्देशनात्मक आदेश जारी छ ।'

अदालतले गृह मन्त्रालय, नेपाल प्रधान कार्यालय र काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयका नाममा उक्त निर्देशनात्मक आदेश गरेको हो । सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १६४ मा यातायात निरीक्षक वा प्रहरीले तत्काल सजाय गर्न सक्ने व्यवस्था भने गरेको छ । ऐनको (१) यस ऐनमा अन्यत्र जुनसुकै कुरा लेखिएको भए पनि पहिलोपटक ट्राफिक नियम उल्लङ्घन गर्नेलाई रु पाँच सय रुपैयाँ, दोस्रोपटक गर्नेलाई रु एक हजार र तेस्रोपटक वा सोभन्दा बढी पटक गर्नेलाई एक हजार ५०० जरिबाना यातायात निरीक्षक वा घटीमा सहायक प्रहरी निरीक्षक दर्जासम्मको अधिकृतले तत्काल गर्न सक्ने व्यवस्था छ ।

ट्राफिक प्रहरीले जरिबाना गर्न सक्ने अवस्थाहरूमा ट्राफिक संकेत वा इसारा उल्लंघन गरी सवारी चलाए, सवारी अड्याउन निषेध गरिएको ठाउँ वा समयमा सवारी अड्याए, सवारी मोड्न वा ध्वनि संकेत दिन निषेध गरिएको ठाउँमा सवारी मोडे, सडकमा गलत मार्गतर्फबाट सवारी चलाए, एकतर्फी सडकमा सोविपरीत सवारी चलाएको अवस्था ठिक नभएको सवारी सञ्चालन गरे लगायत छन् ।

त्यस्तै निर्धारित निर्धारित गतिभन्दा बढी गतिमा सवारी चलाए, राति बत्ती नबाली सवारी चलाए, मादक पदार्थ सेवन गरी सवारी चलाए, 'अरूलाई बाधा पुग्नेगरी सार्वजनिक स्थानमा सवारी राखे, सवारी चलाउन निषेध गरिएको ठाउँ वा समयमा सवारी चलाए, नम्बर प्लेट नराखी सवारी चलाए, सवारीको वजनको हद निर्धारण गरिएको ठाउँमा निर्धारित वजनभन्दा बढी भएका सवारी चलाए प्रहरीले जरिवाना गर्न सक्ने छ ।

साथै पेटी नबाँधी वा हेल्मेट नलगाई सवारी चलाए, सवारीमा बस्ने वा राखे मानिस वा मालसामानको हद निर्धारित गरिएकामा सोहदभन्दा बढी राखी सवारी चलाए, सार्वजनिक सवारीको चालकले यात्री लिन इन्कार गरे, निर्धारित भाडा दरभन्दा बढी भाडा लिई सवारी चलाए, लापरबाही साथ सवारी चलाए, बाटो इजाजतपत्र नलिई सार्वजनिक सवारी चलाए र चालक अनुमतिपत्र साथमा नराखी सवारी चलाए जरिबाना गर्ने व्यवस्था छ ।

सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १६४ ले ट्राफिक प्रहरीलाई केवल जरिवाना गर्ने अधिकार दिएकामा कानुनले तोकेको भन्दा बढी अधिकार प्रयोग गरी सवारी चालक अनुमतिपत्र नियन्त्रणमा लिँदा व्यक्तिको आवतजावत गर्ने र आफ्नो पेसा व्यवसाय सञ्चालन गर्ने स्वतन्त्रतामा अनुचित बन्देज लाग्ने अदालतले व्याख्या गरेको छ ।

फैसलामा भनिएको छ, 'विधिको शासनको विपरीत हुन जान्छ, नेपालको संविधानको धारा १८ ले सबै नागरिक कानुनको दृष्टिमा समान हुने र कसैलाई पनि कानुनको समान संरक्षणबाट वञ्चित नगरिने प्रत्याभूति गरेको अवस्थामा कानुनविपरीत प्रहरीले कुनै चालकको सवारी चालक अनुमतिपत्र नियन्त्रणमा लिने कार्यले नेपालको संविधानको धारा १८ अन्तर्गत समान संरक्षणको हकलाई समेत असर पार्दछ ।'

अदालतले व्यक्तिको हक अधिकार वा स्वतन्त्रतालाई असर पार्ने जुनसुकै कार्य पनि स्पष्ट कानुनी शक्तिको आधारमा गरिएको हुनुपर्ने र जुन काम प्रत्यक्ष रूपले गर्न पाइँदैन त्यो काम अप्रत्यक्ष रूपले समेत गर्न नमिल्ने भनेको छ । फैसलामा भनिएको छ, 'सवारी नियमको उल्लंघन गरे हुने सजायअन्तर्गत चालक अनुमतिपत्र, ब्लुबुक र गाडीको साँचो कब्जामा लिने कानुनी व्यवस्थाको अभावमा सोकार्य कुनै निकाय वा अधिकारीबाट हुन्छ भने उक्त कार्यले व्यक्तिको मर्यादालाई असर पार्ने हुँदा यस प्रकारका सवारी नियमको उल्लंघन भएको अवस्थामा चालक अनुमतिपत्रलगायत कागजात नियन्त्रणमा लिनु न्यायपूर्ण मान्न नमिल्ने हुँदा निवेदकबाट अनुमतिपत्रलगायत कब्जामा लिने कार्य गैरकानुनी कागजात देखिन आयो ।'

कानुनी व्यवस्थालाई हेर्दा, सवारी नियमको उल्लंघन गरेबापत सवारी चालकको सवारी चालक अनुमतिपत्र वा अन्य सवारीसँग सम्बन्धित

कागजात नियन्त्रणमा लिने, जफत गर्ने अधिकार ट्राफिक प्रहरीलाई कानुनले दिएको कहीं पनि नदेखिएको अदालतले व्याख्या गरेको छ ।

सार्वजनिक सवारीसाधनमा अनिवार्य जीपीएसदेखि सीसीटीभी जडान गर्ने नियम ल्याइँदै

cgnf0g l6s6 vl/b–laqml k|ffnlsf]Joj:yf l;6 lfdtf cg';f/sf]clUg lgoGqs pks/0fsf]Joj:yfkg @ ;o %) lsldeGbf a9L b'/Lsf] ;8sdf sDtLdf bO{hgf rfns clgjfo{

यातायात व्यवस्था विभागले ’सार्वजनिक सवारीसाधनलाई प्रविधि जडित, स्वस्थ, सुरक्षित, मर्यादित र यात्रीमैत्री बनाउनेसम्बन्धी निर्देशिका, २०८२’ को मस्यौदा तयार पारेको छ। पछिल्लो समय सार्वजनिक यातायातमा यात्रुले खेप्नुपरेको सास्तीलाई मध्यनजर गर्दै जीपीएसदेखि सीसीटीभी जडान अनिवार्य गर्ने गरी निर्देशिका ल्याउन लागिएको हो। विभागले निर्देशिकाको मस्यौदा तयार पारेर भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयमा पठाएको छ ।

सार्वजनिक सवारीधनीले आफ्नो सवारीसाधनमा अनिवार्य जीपीएस प्रणाली उपकरण जडान गर्नुपर्ने मस्यौदामा प्रस्ताव गरिएको छ। ’यो उपकरण जडान गर्न यातायात व्यवस्था विभागले आवश्यक प्राविधिक सहयोग उपलब्ध गराउनेछ,’ मस्यौदामा भनिएको छ, ’उपकरणको व्यवस्थित सञ्चालन तथा निगरानीका लागि विभागले नियन्त्रण केन्द्रसहितको प्रणाली तयार गर्नुपर्नेछ।’ जडान गरिने उपकरण चुस्त र दुरुस्त राख्ने दायित्व सवारी चालक, परिचालक तथा सवारीधनीको हुनेछ। जडित उपकरणको अवस्था के कस्तो छ भनेर जाँच गर्ने जिम्मेवारी विभागको हुनेछ ।

सबै सार्वजनिक सवारीसाधनमा दुई वा सो भन्दा बढी सीसीटीभी अनिवार्य रूपमा जडान गर्नुपर्ने र जडान गर्ने दायित्व सम्बन्धित सवारीधनीको हने मस्यौदामा उल्लेख छ। ’तर ट्याक्सीको हकमा सीसीटीभी अनिवार्य छैन,’ मस्यौदामा भनिएको छ, ’सीसीटीभी जडानका लागि सवारीधनीले माग गरेमा विभागले आवश्यक प्राविधिक सहयोग उपलब्ध गराउनेछ।’ सवारीसाधनमा जडित सीसीटीभीको तथ्यांक कम्तीमा तीन महिनासम्म सुरक्षित राख्नुपर्ने दायित्व सवारी व्यवस्थापक, त्यसको धनी र चालकको हुने जनाइएको छ ।

सार्वजनिक सवारीसाधनमा जडान गरिने उपकरण सवारीसाधन भित्रका सम्पूर्ण गतिविधिको अभिलेख हुने गरी जडान गर्नुपर्ने र यस्तो सूचना यात्रु सबैले देख्ने गरी टाँस्नुपर्ने प्रस्तावित मस्यौदामा उल्लेख छ। ’जडान हुने उपकरणले सार्वजनिक सवारीसाधनभित्र यात्रको संख्या गणनाका लागि अनुहार पहिचान गर्न सक्ने एआई प्रविधिमा आधारित हुनुपर्नेछ,’ प्रस्तावित मस्यौदामा उल्लेख छ ।

अनलाइन टिकट प्रणालीको व्यवस्था सम्बन्धित व्यवस्थापक वा सवारीधनीले गर्नुपर्नेछ। ’अनलाइन प्रणालीबाट खरिद भएका टिकटका सम्बन्धमा हरेक सवारीधनीले यातायात सेवाबापतको भुक्तानीका लागि नेपाल सरकारबाट मान्यता प्राप्त पेमेन्ट गेट वे वा क्विक रेस्पोन्स कोडको प्रयोगमार्फत अनलाइन भक्तानी प्रणालीको व्यवस्था गर्नुपर्नेछ,’ मस्यौदामा भनिएको छ, ’ट्राफिक जरिवाना, सवारी नियम उल्लंघनमा जरिवाना, कर, दस्तुर, शुल्क भुक्तानीका लागि विद्युतीय चलान अनिवार्य गर्नुपर्नेछ।’

सार्वजनिक, मालवाहक तथा अन्य सवारीसाधनमा नवीन प्रविधि र उपकरणहरूको जडान गरी यस क्षेत्रमा हुने गरेका स्वास्थ्य तथा सुरक्षा जोखिम, अनियमितता, दुर्व्यवहार, दुर्घटनाको नियन्त्रण र न्यूनीकरण गर्दै यातायात क्षेत्रलाई थप सुरक्षित, व्यवस्थित र भरपर्दो बनाउन आवश्यक भएकाले त्यहीअनुसारको त्यहीअनुसारको मस्यौदा तयार पारिएको विभागले जनाएको छ। सार्वजनिक यातायातमा सुधार गर्न के-के गर्न सकिन्छ भन्नेबारे मस्यौदा तयार पारेर मन्त्रालयमा पठाइएको विभागका सूचना अधिकारी गणेशमान सिं राईले बताए। ’मन्त्रालयमा सरोकारवाला निकायको उपस्थितिमा यस सम्बन्धमा छलफल भइरहेको छ,’ उनले भने, ’निर्णय भएर लागू हुन केही समय लाग्ला।’

विद्युतीय चलानमा चलान नम्बर, मिति, समय, सेवा र कारबाहीको विवरण, तिर्नुपर्ने रकम भुक्तानीको अवस्थासमेत खुल्ने गरी क्यूआर वा अनलाइन पेमेन्ट लिंक राख्नुपर्ने मस्यौदामा उल्लेख छ। ’ट्राफिक नियम उल्लंघनमा ई-चलान काट्दा ऐन तथा नियमावलीको परिधिमा रही रातो बत्ती बल्दा नियम उल्लंघन, हेल्मेट नलगाएको, सिटबेल्ट नलगाएको, सवारीसाधन चलाउँदा मोबाइल प्रयोग, निषेधित स्थानमा पार्किङ, लेन उल्लंघन र ओभर स्पिडमा चलाउन पाइने छैन,’ प्रस्तावित मस्यौदामा भनिएको छ, ’ऐन, नियमको कुन दफा वा नियम उल्लंघन भएको हो र कुन कसुरमा चलान काटिएको हो सो कुरा स्पष्ट रूपमा खुल्ने गरी प्रणालीमा व्यवस्था गर्नुपर्नेछ।’

’सार्वजनिक सवारीसाधनलाई सञ्चालन हुने रुटअनुसार सवारीसाधनको नम्बर, रुट, विवरण, चेकपोस्टहरू, न्यूनतम यात्रा समय, जारी मिति विभाग, नेपाल प्रहरी वा सम्बन्धित निकायले टाइम कार्ड जारी गर्नपर्ने छ’ मस्यौदामा भनिएको छ ’हरेक सवारीसाधनमा आगलागीबाट बच्न आफनो सवारीसाधनको सिट क्षमताअनुसारको अग्नि नियन्त्रक उपकरणको व्यवस्थापन गर्नुपर्नेछ।’

आपत्कालीन स्थितिमा तत्काल उपचार र सुरक्षा प्रदान गर्न हरेक सवारीसाधनमा प्राथमिक उपचार किटको व्यवस्थापन सम्बन्धित सवारीधनीले गर्नुपर्नेछ। सार्वजनिक सवारीमा खतरा, दुर्घटना, आक्रमण, स्वास्थ्य समस्या वा कुनै आपत् आइपरे विभागको केन्द्रीय प्रणालीमा लोकेसनसहितको चेतावनीमूलक सूचना जाने गरी प्रत्येक सार्वजनिक सवारीमा आपत्कालीन सहायता बटम जडान गर्नुपर्ने प्रस्तावित मस्यौदामा राखिएको छ ।

‘२ सय ५० किलोमिटरभन्दा बढीको बाटोमा यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने यात्रुवाहक सार्वजनिक सवारीमा कम्तीमा दुई जना चालक अनिवार्य व्यवस्था गर्नुपर्नेछ,’ मस्यौदामा भनिएको छ, ’यात्रुले साथी तथा अन्य यात्रीसँग कुराकानी गर्दा अरूलाई असर पुग्ने गरी कुराकानी र होहल्ला गर्न पाइने छैन।’ सार्वजनिक सवारीसाधनले आ-आफ्नो रुटमा महिला, ज्येष्ठ नागरिक, अपांगता भएका वा बिरामी देखेमा सवारीसाधन रोकी प्राथमिकताका साथ यात्रा गराउनुपर्नेछ ।

’सवारीसाधन चलाइरहँदा चालकले मोबाइल फ़ोनको प्रयोग र यात्रुसँग अनावश्यक कुराकानी गर्न पाइने छैन, सवारीसाधनहरूले सम्बन्धित निकायबाट तोकिएबमोजिमको भाडा लिने र भाडादरको सूची यात्रुले देख्ने ठाउँमा टाँस्नुपर्नेछ,’ मस्यौदामा भनिएको छ, ’सवारी चालक तथा परिचालकले संघ, प्रदेश र स्थानीय तहको क्षेत्राधिकारमा पर्ने रुटमा सवारी

सञ्चालन गर्दा तत्तत् निकायको प्रचलित कानुनमा तोकिएबमोजिमको स्पष्ट पहिचान हने पोसाक अनिवार्य लगाउनुपर्नेछ ।'

पोसाक लगाएर जिम्मेवारीमा रहेका सवारी चालक, परिचालकलगायतलाई दुर्व्यवहार गरेको प्रमाणित भएमा ऐन, नियमावली र प्रचलित कानुनबमोजिम कारबाही हुने व्यवस्था प्रस्तावित मस्यौदामा राखिएको छ । त्यस्तै सवारी चालक तथा परिचालकले कम्तीमा ६ महिनामा एक पटक स्वास्थ्य परीक्षण गर्नपर्ने मस्यौदामा उल्लेख छ । विभागबाट प्राप्त मस्यौदामाथि सरोकारवाला निकायको उपस्थितिमा सुझाव लिने गरी छलफलकै क्रममा रहेको भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका सहसचिव एवं प्रवक्ता रामहरि पोखरेलले बताए। 'सबैको राय सुझाव लिएर प्रस्तावित मस्यौदामा थपघट गर्नुपर्ने कुरा गरेर मात्र यसलाई अन्तिम रूप दिइनेछ,' उनले भने ।

सुरुङ मार्ग सञ्चालन गर्ने कम्पनी छान्नै सकस

सुरुङमार्ग सञ्चालन गर्न सडक विभागले सेवा प्रदायक कम्पनी छान्न नसकेका कारण ९८ प्रतिशतभन्दा बढी काम पूरा भइसक्दा पनि नागढुंगा सुरुङमार्ग अझै सञ्चालन हुन सकेको छैन ।

नागढुंगा सुरुङमार्ग आयोजनामा कार्यरत उपसचिव सञ्जय पन्थीका अनुसार करिब डेढ महिनाअघि नै सुरुङमार्गको निर्माण कार्य ९८ प्रतिशत पूरा भइसकेको छ । यो भनेको निर्माण कार्य पूरा भएकै अवस्था हो । भौतिक पूर्वाधार मन्त्रालयका एक इन्जिनियरका अनुसार कुनै पनि भौतिक संरचनाको काम ९० प्रतिशत पूरा भयो भने त्यसलाई काम सकिएको मान्न सकिन्छ । नागढुंगा सुरुङमार्गको ९० प्रतिशत काम सकिएको ६ महिनाभन्दा बढी समय भइसकेको छ तर अझै पनि सुरुङमार्ग सञ्चालन भएको छैन ।

नागढुंगाको जाम घटाएर यात्रा छिटो छरितो बनाउन ६ वर्ष अघिदेखि सुरुङमार्ग निर्माण गर्न सुरु गरिएको थियो । गत दसैंमा परीक्षणकालको रूपमा सुरुङमार्ग सञ्चालन गर्ने भनिएको थियो । मन्त्रालयतहबाट यसको प्रचारप्रसार पनि गरियो तर सरकारले दसैंमा सुरुङमार्ग चलाउन सकेन । त्यसपछि सरकारले अंग्रेजी नयाँ वर्षको अवसर पारेर (पुस १७ गते) बाट व्यावसायिक तवरले सुरुङमार्ग सञ्चालन गर्ने घोषणा गयो। अंग्रेजी नयाँ वर्षमा पनि सुरुङ मार्ग सञ्चालन नहुने भएको छ । अब नेपाली नयाँ वर्ष (२०८३ साल) बाट सुरुङ मार्ग सञ्चालन गर्ने तयारी सरकारको छ ।

छान्न सकेन सेवा प्रदायक

सेवा प्रदायक कम्पनी छान्न विभागले पटक-पटक टेन्डरको म्याद थप गरेबाट सेवा प्रदायक कम्पनी छान्न विभागका कर्मचारीहरूलाई अप्ठ्यारो परिरहेको बुझिन्छ । पछिल्लो टेन्डरको अन्तिम म्याद पुस मसान्तसम्म राखिएको छ । त्यसअघि पुस १६ गतेसम्म म्याद राखिएको थियो । त्यो भन्दा पहिले पुस २ गतेसम्म म्याद राखिएको थियो । विभाग स्रोत भन्छ, सेवा प्रदायक कम्पनी छान्ने विषयमा सुरुङमार्गको लागि ऋण सहायता दिएको जापानी सहयोग नियोग जाइकाले चिनियाँ कम्पनी नछान्न शर्त नै राखेको छ । विभागका एक उच्च कर्मचारी भन्छन्, सुरुङमार्ग सञ्चालन गर्न दुई चिनीयाँ कम्पनीले टेन्डर भरेका छन् तर जाइकाले सुरुङमार्ग सञ्चालन गर्ने कम्पनी चिनीयाँ हुन नहुने शर्त राखेको छ । यो कारणले पनि सुरुङमार्ग सञ्चालन गर्न सेवा प्रदायक कम्पनी छान्ने विषयमा अन्यौल उत्पन्न भएको हो ।' ती कर्मचारीका अनुसार जाइकाले विदेशमा कालो सूचीमा परेका कम्पनीलाई पनि नछान्न विभागका उच्च कर्मचारीहरूलाई आग्रह गरेको छ । यसबाहेक विभागका स्रोतका अनुसार कोरियन कम्पनीले पनि सुरुङमार्ग सञ्चालन गर्ने विषयमा चासो राखेका छन् ।

विभागले तयार गरेको नागढुंगा सुरुङमार्ग सञ्चालन, व्यवस्थापन तथा मर्मतको लागि सेवा प्रदायक परिचालन गर्न टनेल सञ्चालन र

व्यवस्थापन (टनेल अप्रेसन एन्ड मेनेजमेन्ट) कार्यविधि गत असोजमै पास भइसकेको छ । सडक विभागका एक उच्च कर्मचारीले भने, 'सुरुङ मार्ग सञ्चालन अनुभव नेपालको लागि पहिलो भएकाले पनि यसको सञ्चालन गर्न ढिलो भएको हो । अब हामीलाई अनुभव भइसकेको छ । यसपछि बन्ने नयाँ सुरुङमार्ग सञ्चालन गर्न यति ढिलो हुँदैन ।'

उनका अनुसार तत्कालका लागि सडक डिभिजन काठमाडौंले सञ्चालन गर्न सक्छ भन्ने सडक विभागका कर्मचारीहरूको बुझाइ थियो । 'त्यस्तो अवस्था रहेनछ', उनले भने, 'सुरुङमार्ग सञ्चालन गर्न कम्तीमा एक सय २० जना स्थायी कर्मचारी चाहिने रहेछ । यो कुरा हामीले पछि मात्र बुझ्यौं । सडक विभागमा हाल कार्यरत कर्मचारीहरूको संख्याले यो सम्भव हुँदोरहेनछ । थप दरबन्दी सिर्जना गर्नुपर्ने झन्झटिलो काम रहेछ । त्यसैले सुरुङमार्ग सञ्चालन गर्न सेवा प्रदायक कम्पनीबाट मात्र सम्भव छ ।' ती अधिकारीका अनुसार यतिबेला सुरुङमार्ग निर्माणको काम सतप्रतिशत पूरा गर्न चार वटा काम भइरहेका छन् । सुरुङमार्ग प्रवेश गर्न टोल गेट (विद्युतीय गेट) निर्माण कार्य भइरहेको छ । साथै धादिङतर्फबाट सुरुङमार्गमा प्रवेश गर्न पश्चिमतिरको खण्डमा सम्भावित पहिरो रोक्ने प्रयास पनि भइहेको छ । यसैगरी सुरुङमार्ग भित्र जेट फ्यान जोड्ने र सुरुङमार्ग सञ्चालन गर्न सेवा प्रदायक कम्पनी छान्ने काम भइरहेको छ', ती अधिकारीले भने ।

सुरुङमार्ग सञ्चालनमा आएपछि काठमाडौंबाट बाहिरिने र बाहिरबाट काठमाडौं भित्रिने सवारी साधनलाई थानकोट/ नागढुंगामा घण्टौसम्म जाममा बस्नुपर्ने बाध्यता हट्ने छ । सुरुङमार्ग प्रयोग गर्ने सवारी साधानले उक्त दूरी आधा घण्टामै पार गर्नेछन् । विभागका अनुसार सुरुङमार्गले साढे दुई किमि बाटो छोट्याउने छ । हाल बलम्बुदेखि सिस्नेखोलासम्मको दूरी ७.५ किमि छ । सुरुङमार्ग सञ्चालनमा आएपछि बलम्बुबाट सिस्नेखोलासम्मको दूरी पाँच किमिमा सीमित हुनेछ । मन्त्रिपरिषद्‌बाट पास भएको निर्देशिकामा नागढुंगा- सिस्नेरी सुरुङमार्ग प्रयोग गर्ने सवारी साधनलाई ५० रुपैयाँदेखि पाँचसय रूपैयाँसम्म शुल्क लगाउन प्रस्ताव गरिएको छ । विभागका एक कर्मचारीका अनुसार सुरुङमार्ग प्रवेश गर्नुअघि साना चारपांग्रे र १२ देखि १४ चक्केसम्मका ठुला गाडीले शुल्क बुझाउनुपर्ने व्यवस्था राखिएको छ । मोटरसाइकल र डिजेल, पेट्रोललगायत प्रज्वलनशील इन्धन बोक्ने गाडीले भने सुरुङमार्गमा प्रवेश गर्न पाउने छैनन् । ती कर्मचारीका अनुसार सुरुङमार्ग भएर हिंड्ने साना सवारी साधनलाई ५० रूपैयाँ, बसलाई दुई सय रूपैयाँ र ठुलाठुला ट्रकलाई पाँच सय रूपैयाँसम्म शुल्क लगाउन प्रस्ताव गरिएको छ ।

सुरुङमार्गबाट भित्रिएर र सुरुङमार्गबाटै फर्कन चाहने सवारी साधनलाई भने फरक- फरक शुल्क लगाउन प्र प्रस्ताव गरिएको छ १ निर्देशिकामा सुरुङमार्गमा सवारी साधनको आवागमनको ढाँचाका विषयमा विभिन्न शीर्षकमा व्याख्या गरिएको छ । सुरुङमार्ग भएर गुड्ने सवारी साधानबाट शुल्क उठाएपछिभित्र अक्सिजन, अग्नि नियन्त्रक, सुरक्षा, सञ्चारलगायतका सुविधा शुल्क उठाउने कम्पनी/निकायले नै मिलाउनुपर्ने छ । सुरुङमार्गभित्र बिजुलीको व्यवस्था पनि शुल्क उठाउने कम्पनी/निकायले

नै गर्नुपर्ने छ । मन्त्रालयका एक कर्मचारीले यो सुरुङमार्ग नेपालको पहिलो अनुभव भएकाले कानुनको मस्यौदा बनाउन केही समय अलमल भएको बताए । ती कर्मचारीले भने, 'यसबाट हामीले शिक्षा लिइरहेका छौं ।

इम्बोस्ड नम्बर प्लेटमा अंग्रेजी भाषा प्रयोग नगर्न सर्वोच्चको अन्तरिम आदेश

सर्वोच्च अदालतले सवारीसाधनमा जडान हुने इम्बोस्ड नम्बर प्लेटमा अंग्रेजी भाषा प्रयोग नगर्न अन्तरिम आदेश दिएको छ । आइतबार न्यायाधीशद्वय कुमार रेग्मी र महेश शर्मा पौडेलको इजलासले इम्बोस्ड नम्बर प्लेटमा अंग्रेजी भाषा प्रयोग नगर्न अन्तरिम आदेश दिएको हो । गत २० साउनमा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायातमन्त्रीसहित सातै प्रदेशका विभागीय मन्त्रीहरूको बैठकले १ असोजदेखि इम्बोस्ड नम्बर प्लेट अनिवार्य गर्ने निर्णय गरेको थियो । अधिवक्ता रामबहादुर राउत र रामेश्वर राउतलगायतले प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय सिंहदरबार र यातायात व्यवस्था विभागलगायतलाई विपक्षी बनाउँदै दायर गरेको रिटमा अदालतले यस्तो आदेश गरेको हो ।

सरकारको सो निर्णयविरुद्ध आमजनमानसबाट पनि तीव्र विरोध भएको थियो । सबै सवारीसाधनमा अंग्रेजी भाषा र रोमन लिपिमा तयार पारिएका विद्युतीय संकेत संख्या (इम्बोस्ड नम्बर प्लेट) अनिवार्य रूपमा प्रयोग गर्नुपर्ने भएपछि भाषा आयोगले समेत आपत्ति जनाएको थियो । भाषा आयोगका अध्यक्ष डा. गोपाल ठाकुरले विज्ञप्ति निकालेर सरकारको सो निर्णय संवैधानिक व्यवस्थाविपरीत भएको भन्दै देवनागरी लिपिमा राख्न माग गरेका थिए ।

यातायात व्यवस्था विभागका अनुसार देशभर ५० लाखदेखि ६० लाख सवारीसाधन छन् । इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडान गरेमा ती सवारीसाधनको तथ्यांक राख्न सजिलो हुने दाबी विभागको छ । इम्बोस्ड नम्बर जडानका लागि सरकारले नै खर्चको निर्धारण गरिदिएको थियो। मोटरसाइकलका लागि २ हजार ५०० रुपैयाँ, ३ पांग्रे सवारीसाधनका लागि २ हजार ९००, ४ पांग्रेका लागि ३ हजार २०० र ठुला सवारीसाधनका लागि ३ हजार ६०० रुपैयाँ निर्धारण गरिएको छ । हालसम्म ८ लाखभन्दा बढी इम्बोस्ड नम्बर प्लेट उत्पादन गरिसकिएको छ भने ८० हजारभन्दा बढीको संख्यामा जडान भइसकेको जनाइएको छ ।

हुम्ला – काठमाडौं सिधा बस सेवा

l;dsf{ ;Dd}a; rNg yfnk5 oftfoft vr{/ ;do 36bf]t / sRrL ;8ssf sf/0f ofqf si6kb

हुम्लाकी साविता परियार बस चढेर शुक्रबार सुर्खेतको वीरेन्द्रनगर आइपुगिन् । त्यही बसमा उनी काठमाडौंको बाटो लागिन् । उनले पहिलो पटक आफ्नो घरनजिकबाट सिधै काठमाडौं जानेबस चढेकी हुन् ।

हुम्लाबाट सिधै काठमाडौंका लागि बस सेवा १ पुसमा सुरु भएको हो । अहिले हुम्लाका नागरिक सिधै काठमाडौं गइरहेका छन्, उताबाट घर फर्कनेलाई पनि सजिलो भएको छ । हुम्ला हिल्सा यातायात प्रालिले हुम्ला - काठमाडौं बस सेवा । सञ्चालन गरेको छ ।

एकै बसमा यात्रा गर्न पाएपछि ढुक्क महसुस भएको साविता बताउँछिन् । यसअघि महँगो भाडा र गाडी परिवर्तन गर्दै आउनुपर्ने थियो । उनी भन्छिन्, 'अब यो झन्झट हटेको छ । सुरुमा एक गाडी चलेपछि अरू यातायात कम्पनीले पनि गाडी चलाइरहेका छन् । भाडामा धेरै राहत मिलेको छ ।' यस पटक साढे ६ हजार रुपैयाँमा काठमाडौं जाने टिकट काटेको उनले सुनाइन् ।

यसअघि सर्केगाडबाट सुर्खेत, नेपालगन्जसम्म बस चल्थ्यो । अहिले बस सिमकोटसम्म पुग्ने गरेको हो । गत असारमा कर्णाली करिडार अन्तर्गत चुवाखोलामा बेलिब्रिज पुल उद्घाटन भएसँगै सिमकोट राष्ट्रिय सडकमा जोडिएको छ । काठमाडौंको भाडा ७ हजार ५ सय तोकिएको जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय हुम्लाले जनाएको छ । बाटाको कारण गाडी नियमित रूपमा सञ्चालन हुन भने कठिनाइ भइरहेको ट्राफिक प्रमुख राजेश चौधरीले बताए । उनका अनुसार पहिले सर्केगाडबाटै फर्किने बसहरू सदरमुकामसम्म पुग्न थालेका छन् । सिधैं काठमाडौंका लागि पनि छुट्छन् ।

बस सञ्चालनपछि धेरै सहज भएको चंखेली गाउँपालिका-३ का अंगराज परियारले सुनाए । उनका अनुसार पहिले बोलेरोले मनपरि भाडा लिन्थे । उनी भन्छन्, पहिलो पटक म सुर्खेत आउँदा ३ दिनको बाटो हिँडेर कालीकोटको थिर्पु पुगेको छ । अनि बल्ल सुर्खेतका लागि गाडी चढ्न पाइन्थ्यो । त्यसपछि जिपमा महँगो भाडा तिर्नपर्थ्यो ।' गाडीको संख्या बढेपछि प्रतिस्पर्धा भएको र एकले भन्दा अर्कोले केही सुस्तोमा ल्याउन थालेको उनले बताए । बसहरू चल्न थालेपछि साना गाडी कम भएका उनले बताए ।

यति बेला हुम्ला फर्किनेभन्दा तल झर्ने यात्रु बढी हुने गर्छन् । चिसो छल्नदेखि लिएर रोजगारीका लागि भारत जाने भएकाले सहर झर्ने यात्रुले बस भरिने गरेको अंगराज बताउँछन् । हिल्सा यातायातका सञ्चालक विशाल रोकायाका अनुसार सिमकोटबाट सुर्खेत पुग्न ५ हजार रुपैयाँ भाडा लाग्छ । यस्तै, नेपालगन्जका लागि ५ हजार ५ सय र काठमाडौंका लागि ७ हजार ५ सय भाडा छ । सिधा बस सेवा सुरु भएपछि ४ वटासम्म जिप परिवर्तन गर्नु बाध्यता हटेको स्थानीय भीम परियार बताउँछन् । उनी भन्छन्, 'सुर्खेतबाट कालीकोटको जिते, त्यसपछि आधा घण्टा पैदल हिँड्पर्थ्यो । फेरि लालीबगरबाट थिर्पुसम्म, तिलेचौरमा अर्को परिवर्तन गरेर घर पुग्नपर्ने अवस्था थियो । अहिले एउटै बसमा पुग्न सकिने भएको छ ।' हुम्लाका नागरिकलाई बस सेवा सुरु भएसँगै सुविधा भएको तर कच्ची सडकका कारण यात्रा कष्टप्रद हुने गरेको अंगराज बताउँछन् । 'कर्णाली करिडोर प्रवेशपछि घर पुग्दासम्म झ्यालबाट हेरेको छैन । घर पुगेको साता दिनसम्म शरीरै दुख्छ । केही केजी तौलै घटेको महसुस हुन्छ,' उनी भन्छन् ।

मापदण्डभन्दा बढी धुवाँ उत्सर्जन गर्ने सवारीसाधन नियन्त्रणमा

उपत्यकामा बढ्दो वायु प्रदूषण नियन्त्रणका लागि ट्राफिक प्रहरी सक्रिय भएर लागेको छ । ट्राफिक प्रहरीले बुधबारमात्रै मापदण्डभन्दा बढी धुवाँ उत्सर्जन गर्ने १२ वटा सवारीसाधन नियन्त्रणमा लिएको छ ।

काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालय तथा काठमाडौं महानगरपालिकाको संयुक्त टोलीले उपत्यकाका विभिन्न स्थानमा गरेको विशेष चेकजाँच अभियान संचालन गरेको थियो । सो क्रममा ती सवारी साधनलाई नियन्त्रणमा लिएको ट्राफिक प्रहरीले जनाएको छ । ट्राफिक प्रहरीका अनुसार नियन्त्रणमा लिइएका सवारी साधनमा निजी ! तथा सार्वजनिक दुवै प्रकारका सवारी रहेका छन् । नियमित रूपमा सञ्चालनमा रहेका यस्ता सवारीले तोकिएको तोकिएको प्रदूषण मापदण्ड उल्लङ्घन गर्दै अत्यधिक धुवाँ फाल्ने गरेको पाइएपछि कारबाही स्वरूप नियन्त्रणमा लिएर अहिले ती सवारी साधनलाई काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालय परिसरमा राखिएको उपत्यका ट्राफिक प्रहरी प्रमुख एवं प्रहरी वरिष्ठ उपरीक्षक नवराज अधिकारीले जानकारी दिए ।

उनले भने, 'मापदण्डभन्दा वातावरण बढी धुवाँ फालेर प्रदूषण गर्ने सवारीसाधन नियन्त्रणमा लिएर आवश्यक कानुनी प्रक्रिया अघि बढाइन्छ । नियमअनुसार जरिवाना तथा प्राविधिक सुधारपछि मात्रै त्यस्ता सवारी साधनलाई छाडिनेछ । उनले पछिल्लो समय काठमाडौं उपत्यकामा वायु प्रदूषणको स्तर बढ्दै गएकाले ट्राफिक प्रहरीले यसलाई नियन्त्रण गर्न विशेष अभियान सञ्चालन गरिरहेको जानकारी दिए । सवारीसाधनको नियमित मर्मतसम्भार नगर्ने, इन्जिनमा समस्या भए पनि बेवास्ता गर्ने तथा प्रदूषण परीक्षण नगरी सडकमा गुड्ने प्रवृत्तिका कारण यस्तो समस्या बढिरहेको उनको भनाइ छ ।

ट्राफिक प्रहरीले सवारी चालक तथा धनीहरूलाई समयमै सवारी साधनको प्रदूषण परीक्षण गराउन, इन्जिनको नियमित मर्मत गर्न र वातावरणमैत्री अभ्यास अपनाउन आग्रह गरेको छ । साथै, आगामी दिनमा यस्ता अनुगमनलाई अझ सशक्त बनाइने र मापदण्ड उल्लङ्घन गर्ने सवारी साधनमाथि कडा कारबाही गरिने चेतावनी पनि दिएको छ । वायु प्रदूषणले मानव स्वास्थ्यमा गम्भीर असर पार्ने भएकाले सरोकारवाला निकाय, सवारी धनी तथा सर्वसाधारण सबैले जिम्मेवार भएर काम गर्नुपर्ने आवश्यकता देखिएको ट्राफिक प्रहरी प्रमुख अधिकारीले बताए । काठमाडौं महानगरपालिकाले पनि वायु प्रदूषण नियन्त्रणलाई प्राथमिकतामा राख्दै ट्राफिक प्रहरीसँग सहकार्य गर्दै प्रदूषण नियन्त्रण अभियानलाई प्रभावकारी बनाउने प्रतिबद्धता जनाएको छ ।

बढ्दै छ दुर्घटना हुँदैन 'रोड सेफ्टी अडिट'

b36{gf /f$g eGb};8s ;'lff kl/ifb\u7g u/]sf]!! jif{eof] t/ sfg'g gaGbf cnkq

देशभर हरेक वर्ष सरदर २४ हजार चार सय सवारी दुर्घटनामा दुई हजार पाँच सयले ज्यान गुमाउँछन् । दैनिक हिसाब निकाल्दा सरदर ६८ दुर्घटना हुने र ६ जनाले ज्यान गुमाउने गरेको अवस्था छ । यी दुर्घटनाबाट राज्यले वार्षिक १६ अर्बभन्दा धेरै आर्थिक क्षति व्यहोर्छ । यसका पछाडि सडक, सवारीसाधन, चालक र अन्य अवरोधलगायत मुख्य कारण देखिन्छन् । त्यसैले दुर्घटना न्यूनीकरण गर्न 'रोड सेफ्टी अडिट' अत्यावश्यक पाटो हो । तर, यो काम नै हुन सकेको छैन । 'रोड सेफ्टी अडिट' भनेको सडकको सुरक्षा परीक्षण हो । दुर्घटना, निम्त्याउन सडकमा के-के कमजोरी छन् र कसरी सुधार गर्ने भन्ने निर्क्योल 'रोड सेफ्टी अडिट' ले निकाल्छ। तर, दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि योलगायत काम गर्न भन्दै गठन गरिएको सडक सुरक्षा परिषद् नै कानुन अभावमा ११ वर्षदेखि अलपत्र छ । सरकारले परिषद् संञ्चालनका लागि न कानून बनाइदिएको छ, न बजेट नै विनियोजन गरिदिएको छ। परिषद्को क्षेत्राधिकार समेटेर विधेयक बनाए पनि कानुनी मान्यता नपाउँदा समस्या भएको छ ।

नेपाल प्रहरीका पूर्वडिआइजी केशव अधिकारी 'रोड सेफ्टी अडिट', नहुनु नै बारम्बार दुर्घटनाको मुख्य कारण भएको औंल्याउँछन् । मुलुकभर नै हुने दुर्घटनामा प्रत्येक दिन ५ देखि ६ जनाले ज्यान गुमाउँछन् । ठुला दुर्घटनापिच्छे सरकारले समिति गठन गर्छ । प्रत्येक समितिले रोड सेफ्टी अडिटका कुरा उठाउँछन् । तर, सरकारले समितिका सुझावअनुसार काम गर्दैन । जसकारण दुर्घटना बढिरहेका छन् ।

सडक सुरक्षासम्बन्धी राष्ट्रिय लक्ष्य, उद्देश्य, नीति तथा रणनीति बनाई दुर्घटना न्यूनीकरण गर्ने उद्देश्यले तत्कालीन प्रधानमन्त्री सुशील कोइराला नेतृत्वको मन्त्रिपरिषद्ले सडक सुरक्षा परिषद् गठन गरेको थियो । तर, सरकारले परिषद् सञ्चालनका लागि न कानुन बनाइदियो, न बजेट नै विनियोजन गरिदियो । यतिसम्म कि भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयमा राखिएको कार्यालयमा परिषद्को सचिवालय सञ्चालनका लागि कर्मचारीसमेत छैनन् ।

दुई वर्षअघि सिमलताल बस दुर्घटनासम्बन्धी गठित छनबिन समितिले पनि दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद् स्थापना गर्नुपर्ने सुझाव पेस गरेको थियो । जसका लागि राष्ट्रिय सडक सुरक्षा नीति नै तर्जुमा गरिनुपर्ने प्रतिवेदनमा उल्लेख थियो । विगतमा गठन भएका भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका तत्कालीन सचिव सरोज सिटौला नेतृत्वको समितिदेखि नेपाल प्रहरीका पूर्वआइजिपी कुवेरसिंह राना संयोजकत्वको छानबिन समितिले समेत यस्तै सुझाव दिएका थिए। तर, हालसम्म कानुन बन्न नसक्दा सबै सुझाव अलपत्र बनेका छन् ।

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका प्रवक्ता इन्जिनियर रामहरि पोखरेलले सडक सुरक्षासँग सम्बन्धित कानुन निर्माणको प्रक्रियामै रहेको बताए । 'हामीकहाँ सडक सुरक्षा परिषद् गठन गर्ने विषयमा विगतदेखि नै बहस चल्दै आएको छ । तर, कानुन बनेको छैन । सानो तहको परिषद् त छ, तर त्यसले खासै काम गर्न सकेजस्तो लाग्दैन,' उनले भने, 'परिषद्लाई चलाउने कानुन चाहिन्छ । विगतको क्याबिनेटमा त्यसको ड्राफ्ट पुगेको जानकारीमा छ । पछिल्लो सूचना भने जानकारीमा भएन ।'

कानुन अभावले परिषद् सञ्चालनमा अवरोध आएपछि भौतिक मन्त्रालयले तत्कालीन सरकारलाई पटक-पटक जानकारी गरायो । कानुनको मस्यौदा तयार गरेर स्वीकृतिका लागि सरोकारवाला मन्त्रालयमा पेस पनि गयो । तत्कालीन संसद्को विकास समितिमा समेत यो विषय जोडतोडका साथ उठ्यो । कानुन बनाउन समितिले सरकारलाई निर्देशन पनि दियो । तर, कानुन निर्माणतर्फ सरकारको ध्यान गएन ।

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले सडक सुरक्षा परिषद्का लागि आवश्यक कानुन समेटिएको विधेयक स्वीकृतिका लागि २३ असोज ०८० मै अर्थ मन्त्रालयमा पेस गरेको थियो । अर्थले करिब चार महिना थन्क्याएर २० पुस ०८० मा उक्त विधेयक भौतिक मन्त्रालयमै फर्काइदियो ।

'सडक सुरक्षा परिषद्सम्बन्धी संरचनात्मक व्यवस्थाको दफा ३९ मा प्रस्ताव गरिएको कार्यकारी निर्देशक र दफा ४२ मा प्रस्ताव गरिएको कर्मचारीसम्बन्धी व्यवस्थालगायत संरचनात्मक प्रावधानहरूले नेपाल

सरकारलाई दीर्घकालीन दायित्व सिर्जना गर्ने देखिएकाले ०८०/८१ को बजेट वक्तव्यको बुँदा नं ५० र हाल स्रोतसमेतलाई मध्यनजर गरी नेपाल सरकारलाई दीर्घकालीन दायित्व सिर्जना गर्ने गरी नयाँ संरचना र थप दरबन्दी सिर्जना नगर्ने,' विधेयक फिर्ता पठाउनुको कारण देखाइएको थियो ।

यस्तो छ भौतिक तथा यातायात मन्त्रालयले अर्थ मन्त्रालयमा पेस गरेको सडक सुरक्षा परिषद्सम्बन्धी विधेयक

भौतिक तथा यातायात मन्त्रालयले सडक सुरक्षा परिषद् छुट्टै ऐनअन्तर्गत सञ्चालन हुनुपर्ने भन्दै आएको छ । सोहीअनुसार भौतिकले परिषद्का लागि छुट्टै ऐन बनाएको थियो । तर, पछि कानुन मन्त्राल । सडक सुरक्षा परिषद् सार्वजनिक सडक ऐनअन्तर्गत नै समेटिनुपर्ने राय दियो। सोहीअनुसार भौतिकले 'सार्वजनिक सडक ऐन ०८०' को विधेयक तयार गर्‍यो र परिषद्लाई सोही विधेयकअन्तर्गत समावेश गर्‍यो । प्रस्तावित विधेयकमा परिषद्को नेतृत्व भौतिकमन्त्रीले गर्ने भनिएको छ। जसमा सदस्य सोही मन्त्रालयका सचिवसहित अर्थ, स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालय, गृह, सहरी विकास र शिक्षा विज्ञान तथा प्रविधि मन्त्रालयका सचिव रहने भनिएको छ। त्यसबाहेक सडक सुरक्षाको क्षेत्रमा विज्ञता हासिल गरिएको एक विज्ञ पनि सदस्य रहने भनिएको छ ।

परिषद्ले गर्ने मुख्य काममा सडक सुरक्षासम्बन्धी राष्ट्रिय लक्ष्य, उद्देश्य, नीति तथा रणनीति निर्धारण गर्ने, सडक सुरक्षासँग सम्बन्धित प्रचलित कानुनको प्रभावकारी कार्यान्वयन गर्न र आवश्यक सुधार गर्न संघ, प्रदेश र स्थानीय तहसँग समन्वय गर्ने, सडकको प्रकृति र प्रकारबमोजिम सडक दुर्घटना रोकथाम र न्यूनीकरणका उपायहरू सम्बन्धित तहलाई लागू गर्न सिफारिस गर्ने भनिएको छ । त्यस्तै, परिषद् को वार्षिक बजेट तथा कार्यक्रमहरू स्वीकृत गर्ने, सडक सुरक्षासम्बन्धी नीति, कार्यक्रमहरूको प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि कार्यकारी निर्देशकलाई निर्देशन दिने, सडक सुरक्षासम्बन्धी काम गर्ने विदेशी तथा अन्तर्राष्ट्रिय संघ-संस्था तथा निकायसँग नेपाल सरकारको स्वीकृतिमा सम्बन्ध स्थापना गरी आपसी हितमा काम गर्ने जिम्मेवारी पनि परिषद् लाई तोकिएको छ ।

परिषद्को अन्य कार्यक्षेत्रमा सडक सुरक्षासम्बन्धी कार्यक्रमहरू सञ्चालन गर्न सरकारी निकाय तथा गैरसरकारी संस्थाहरूबिच आवश्यक समन्वय गर्ने, सडक सुरक्षासँग सम्बन्धित विषय सरोकारवाला निकायले पालना गरे/नगरेको सम्बन्धमा अनुगमन गर्ने/गराउने, परिषद्को कार्यसञ्चालनका लागि आवश्यक कर्मचारी प्रशासन तथा आर्थिक प्रशासनसम्बन्धी विनियम बनाई स्वीकृतिका लागि मन्त्रालयसमक्ष पेस गर्ने व्यवस्था पनि विधेयकमा उल्लेख छ ।

यसबाहेक संघ, प्रदेश तथा स्थानीय तहबाट आ-आफ्नो क्षेत्रभित्रको सडकको रेखांकन, डिजाइन, निर्माण तथा सञ्चालनको प्रत्येक चरणमा सडक सुरक्षा परीक्षण गराउने तथा गरे/नगरेकोबारे अनुगमन गर्ने, सबै तह तथा निकायहरूबाट सडक निर्माण वा मर्मत सम्भार वा अन्य संरचनाको निर्माण वा विकास गर्दा कार्यस्थलको सुरक्षा (वर्क जोन सेफ्टी) को व्यवस्था गर्ने, सुरक्षित आवागमनको सुनिश्चितता गर्ने र अनुगमन गर्ने जिम्मेवारी परिषद्को हुने उल्लेख छ। त्यस्तै, राष्ट्रिय सडक सुरक्षा कार्ययोजनाअनुसारका कार्यहरू कार्यान्वयनमा समन्वय तथा अनुगमन गर्ने र सडक सुरक्षासम्बन्धी मापदण्ड, कार्यविधि, निर्देशिका आदिसहित योजना, कार्ययोजना तयार गर्ने, कार्यान्वयनमा सहयोग गर्ने, अनुगमन गर्ने पनि विधेयकमा व्यवस्था गरिएको छ ।

सडक दुर्घटना रोक्न सार्वजनिक सडक तथा सडकवरपर सवारीसाधन राख्ने, जनावर छोड्ने, अवरोध आउने संरचनाहरू ब्यानर, डिस्प्ले बोर्ड, होर्डिङ बोर्ड, टेन्ट, प्ल्याटफर्म, रोस्ट्रम, शालिक बनाउने कार्यको रोकथाम गर्न, जनावर तथा सवारीसाधनको आवागमन रोक्न, सडकको छेउछाउमा भएका रुख, स्ट्रक्चर र घरहरूको निर्माण रोक्ने व्यवस्था गर्न पनि विधेयकमा भनिएको छ ।

सडक दुर्घटनाको उद्धार तथा उपचारका लागि संघ, प्रदेश तथा स्थानीय सडकमा उपयुक्त दूरीको अन्तरमा सडक एम्बुलेन्स सेवा र स्वास्थ्यसम्बन्धी व्यवस्था गर्न, प्रत्येक प्रदेशमा आवश्यकताअनुसार राष्ट्रिय लोकमार्गमा पर्ने सहरी क्षेत्रमा आधुनिक ट्रमा सेन्टरको स्थापना गर्ने व्यवस्था विधेयकमा उल्लेख छन् ।

प्रदूषक गाडी, निष्क्रिय नियमनकारी

उपत्यकामा ५३ प्रतिशत सार्वजनिक सवारी वायु प्रदूषणको मापदण्डविपरीत गुडिरहेका छन् । पुराना सवारीले तोकिएको मापदण्डभन्दा दोब्बर प्रदूषणयुक्त कालो धुवाँ फाल्दै सडकमा गुडिरहँदा पनि नियमनकारी निकायको प्रभावकारिता भने देखिँदैन। यसले गर्दा चिसो मौसमसँगै उपत्यकाको वायु प्रदूषणलाई तीव्रता मिलेको छ ।

वर्षको दुई चार पटक सडकमा सवारी प्रदूषण जाँच गर्ने वातावरण विभागले यस वर्ष पनि परम्परालाई मात्र निरन्तरता दिएको छ । नमुनाका रूपमा मात्र जाँच गर्ने विभागले पुस १६ गते १५ वटा सवारी

जाँच गर्दा आठ वटा सवारी प्रदूषण मापदण्ड विपरीत चलेको भेटिए, जुन ५३ प्रतिशत हो । विभागले यसै हप्ता कीर्तिपुर र बबहरमहल क्षेत्रमा गरेको जाँचमा क्रमशः ४८ र ३४ प्रतिशत सवारी वायु प्रदूषणको मापदण्डविपरीत चलिरहेका भेटेको थियो। तिनलाई ट्राफिक प्रहरीले कारबाही गरेको छ । विभागले गत वर्ष ९२७ वटा सवारीको प्रदूषण जाँच गर्दा ३१ प्रतिशत सवारी मापदण्डविपरीत पाइएको विभागकी मेकानिकल इन्जिनियर लक्ष्मी श्रेष्ठले बताउनुभयो। यस वर्ष उक्त प्रतिशत बढ्ने विभागको दाबी छ ।

विभागमा बजेटलगायतको स्रोत अभावले गर्दा सडकमा निरन्तर जाँच गर्न सक्ने अवस्था नरहेको पनि विभागले जनाएको छ। काठमाडौं महानगरपालिकाले पनि सवारी प्रदूषण मापदण्डको जाँचलाई प्रभावकारी बनाएको छैन । महानगरपालिकाको वातावरण

विभागकी प्रमुख सरिता राईले भन्नुभयो, "सवारी प्रदूषणको जाँच अब सुरु गर्ने हो । अब निरन्तर गर्ने तयारीमा छौं ।" काठमाडौं उपत्यकामा नियमित रूपमा सवारीको प्रदूषण जाँच गर्ने व्यवस्था छैन ।

वातावरण विभाग र काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयको संयुक्त जाँचमा ५६ सवारीमध्ये ३२ सवारीले मापदण्डभन्दा बढी धुवाँ फालेको पाइएको थियो। ती सवारीलाई प्रहरीले कारबाही गरेको छ। मापदण्डभन्दा बढी धुवाँ फाल्ने सवारी चलाउँदा वायु प्रदूषण बढ्ने र मानव स्वास्थ्यमा गम्भीर समस्या हुनुका साथै दुर्घटनाको जोखिमसमेत हुने काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयले जनाएको छ ।

काठमाडौं उपत्यकामा उद्योगधन्दा, कलकारखाना, सवारी साधनबाट निस्कने हानिकारक धुवाँले वायु प्रदूषण गरिरहेको छ । त्यसका अतिरिक्त

सहरी क्षेत्रमा बढ्दो विकास निर्माणका क्रियाकलापले पनि प्रदूषणलाई बढाएको छ । विभागका अनुसार काठमाडौं उपत्यकामा हुने वायु प्रदूषणमा ३४ प्रतिशत सवारी साधनको हिस्सा छ ।

श्रम, रोजगार तथा यातायात मन्त्रालय बागमतीका अनुसार बागमतीमा झन्डै २२ लाख सवारी छन् । दैनिक १८ हजार सवारी साधन काठमाडौं भित्रने र बाहिरिने गर्छन्। उपत्यकाभित्र मात्रै १३ लाख सवारी साधन दैनिक गुडिरहेका हुन्छन् । सवारी साधनको प्रदूषण जाँच (भेहिकल फिट्नेस टेस्ट) प्रभावकारी हुन नसकिरहेको यातायात व्यवस्था कार्यालय सानाठुला सवारी एकान्तकुनाले जनाएको छ। काठमाडौं उपत्यकामा यातायात सेवा कार्यालय सल्लाघारी र सानो भऱ्याङले सवारीको प्रदूषण जाँच गर्दछन् । डिजेलबाट चल्ने र सार्वजनिक सवारीहरूमा बढी समस्या देखिने गरेको एकान्तकुना कार्यालयका प्रमुख पवित्र कुँवरले जानकारी दिनुभयो ।

एकान्तकुना कार्यालयले दैनिक एक सयदेखि १५० वटा सवारीको वातावरणीय प्रदूषण जाँच गर्दै आएको दाबी उहाँको छ। प्रमुख कुँवरले भन्नुभयो, "सय वटा गाडी जाँच गर्दा करिब आठ वटा जति प्रदूषणको मापदण्ड नाघेको भेटिन्छ। मर्मत गरेर आउनु भनेर फर्काइदिन्छौं ।" २० वर्ष सञ्चालनमा आएका सार्वजनिक सवारी पत्र बनाउने नीति कार्यान्वयन हुन सकेको छैन । सरकारले लगत कट्टामा छुट दिँदा पनि गाडी पत्र बनाउने काम प्रभावकारी हुन सकेको छैन । आर्थिक वर्ष २०८२/८३ मा २० वर्ष पुराना वा सञ्चालनमा आउन नसक्ने सवारी साधनको लगत कट्टा गर्न अन्तिम दुई वर्षको मात्रै कर बुझाए बाँकी छुट हुने व्यवस्था गरेको थियो। बागमती प्रदेश सरकारले पनि छुटको व्यवस्था गरेको थियो तर कार्यान्वयन हुन सकिरहेको छैन ।

सवारी तथा यातायात व्यवस्था नियमावली, २०५४ संशोधन गरी २०७४ कात्तिकमा राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरेर देशभरबाट २०७४ फागुन मसान्तभित्र २० वर्ष पुराना सवारी साधनमा प्रतिबन्ध लगाउने सरकारले दोस्रो पटक निर्णय गरेको थियो तर उक्त निर्णय पनि कार्यान्वयन भएको छैन। यातायात व्यवसायीले उमेर तोकेर गाडी पत्र बनाउन नहुने भन्दै विरोध गरेकाले उक्त व्यवस्था र निर्णयहरू कार्यान्वयन हुन नसकेको हो । प्रदेश सरकारले गत वर्ष मन्त्रालयले २० वर्ष पुराना सवारी पत्र (स्क्राप) गर्न आउनेलाई ५० प्रतिशत राजस्व जरिवानामा छुटको व्यवस्था गरेको थियो ।

सडक यातायातको सुरक्षा

सडक यातायात सुरक्षित, विश्वसनीय र भरपर्दो बन्न नसक्दा मुलुकले जनधनको ठुलो क्षति भोग्नु परेको छ। मुलुक प्रतिनिधि सभा निर्वाचनको सँघारमा छ। पछिल्लो समय दिनहुँ जसो हुने गरेको सडक दुर्घटनाका कारण मतदानका लागि घर फर्कने यात्रुको सुरक्षा चुनौतीपूर्ण बनेको छ। चुनावको समयमा यातायातका साधनको बढी प्रयोग हुन्छ। सुगमदेखि दुर्गम सबै निर्वाचन क्षेत्र र मतदातासम्म पुग्ने मुख्य माध्यम सडक यातायात नै हो। यातायातका साधनको प्रयोगबिना सबै निर्वाचन क्षेत्र र मतदातासमक्ष पुग्न सम्भव छैन। बिनाअवरोध, बिनाक्षतिमा शान्तिपूर्ण तरिकाले निर्वाचन सम्पन्न गराउन यातायात सेवालाई सबै मिलेर सुरक्षित बनाउनु पर्छ। दुःखको कुरा त के भने लगातारको सडक दुर्घटनामा भइरहेको ठुलो मानवीय क्षतिले मुलुकको सडक पूर्वाधार, सडक सुरक्षा र यातायात प्रणालीमाथि नै प्रश्न उठेको छ।

मुलुकभरका सडक र सञ्चालनमा रहेका यातायातका साधनको अवस्था कमजोर छ। सुधारका प्रयास पर्याप्त छैनन् । सडक सुरक्षाका लागि चाहिने आवश्यक पूर्वाधार निर्माण र मापदण्ड पूरा हुन सकेको छैन । सडक सुरक्षा परीक्षण (रोड सेफ्टी अडिट) गर्नु पर्छ भन्ने अन्तर्राष्ट्रिय प्रावधान छ तर यहाँ सडक सुरक्षा परीक्षण हुने गरेको छैन । सडक दुर्घटनामा वार्षिक तीन हजारभन्दा बढी यात्रुले अकालमा ज्यान गुमाएका छन् । हजारौंले अङ्गभङ्गको पीडा भोग्नु परेको छ। ठुला सडक दुर्घटना हुँदा छानबिन समिति गठन गरी प्रतिवेदन तयार गरिन्छ। त्यसलाई कार्यान्वयन भने गरिँदैन । २०५१/५२ सालतिर 'रोड सेफ्टी म्यानुअल' निर्माण गरिए पनि कार्यान्वयनमा छैन । सडक सुरक्षा परीक्षण गरियो भने नेपालका सडकको सन्दर्भमा त्यसले औंल्याएका कमीकमजोरी सुधार गर्न ठुलो रकम खर्च गर्नुपर्ने हुन्छ । त्यही भएर पनि त्यतातिर ध्यान जान सकेको छैन ।

सडक दुर्घटनाबारे प्रहरी प्रधान कार्यालयले दिएको तथ्याङ्क अत्यासलाग्दो छ। विगत पाँच वर्षमा सडक दुर्घटनाका कारण १४ हजार २१४ जना नागरिकले ज्यान गुमाएका छन् । एक लाख ७१ हजार ९५२ जना घाइते भएका छन् । दुर्घटनाबाट हुने भौतिक क्षतिको कुनै लेखाजोखा नै छैन । आर्थिक वर्ष २०७६/७७ मा २५ हजार ७८८ वटा सडक दुर्घटनामा दुई हजार २९१ जनाको ज्यान गएको थियो, जसमध्ये एक हजार ८२३ जना पुरुष र ४६८ जना महिला छन् । दुर्घटना हुने सवारीको सङ्ख्या १३ हजार ५८२ छ। त्यस्तै आव २०७७/७८ मा २४ हजार ५३९ सवारी दुर्घटनामा दुई हजार ८८३ जनाको मृत्यु भयो । यसमध्ये दुई हजार ३६३ जना पुरुष र ५२० जना महिला थिए । दुर्घटना हुने सवारीको सङ्ख्या १३ हजार ४९५ थियो । त्यसै गरी आव २०८१/८२ को नौ महिनामा २२ हजार ८६० वटा सवारी दुर्घटनामा दुई हजार ७९ जनाको ज्यान गएको छ, जसमध्ये एक हजार ६२६ जना पुरुष र ४४३ जना महिला रहेका छन् । दुर्घटनामा परी ३५ हजार ७७८ जना घाइते भएका छन् । सडक दुर्घटनामा ज्यान गुमाउनेमध्ये अधिकांश २५ वर्षमाथि उमेर समूहका पुरुषको सङ्ख्या ८० प्रतिशतको हाराहारीमा रहेको पाइएको छ। सडक दुर्घटनाको तथ्याङ्क विश्लेषण गर्दा दैनिक ८० वटा दुर्घटनामा औसत आठ जनाको मृत्यु हुने र ७० जना घाइते हुने गरेका छन् । यो तथ्याङ्कले सड़क दुर्घटनाबाट श्रीमान्, श्रीमती तथा अभिभावक गुमाउने परिवारको सम्भावित एकल अवस्था भयावह देखाएको छ ।

सडक सुरक्षाका लागि भनी ऐन कानुन बनाइएका छन् । सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०५४ मा सार्वजनिक यातायातलाई लामो, छोटो र मध्यम गरी तीन भागमा वर्गीकरण गरेको छ। २५० किलोमिटरभन्दा लामो दुरीमा दुई जना चालक राख्ने, टाइमकार्ड लागु गर्ने, सिट क्षमतामा मात्र यात्रु बोक्ने र नियमित प्राविधिक परीक्षण गरेको हुनुपर्ने जस्ता नियम तोकिएको छ तर अन्तरप्रदेश रुट निर्धारण, राष्ट्रिय राजमार्ग तथा लोकमार्गको अनुगमनबारे अन्योल छ। सवारीचालक अनुमतिपत्र सार्वजनिक यातायातको रुट निर्धारण सङ्घबाट प्रदेश र स्थानीय तहमा पुगेको छ। त्यसका लागि आवश्यक प्रविधि र जनशक्ति अभाव छ, जसले गर्दा प्रभावकारी अनुगमन हुन सकेको छैन। अतः सुरक्षित सडक, चुस्त सवारीसाधन, दक्ष चालक र सचेत यात्रु भएमा मात्र सडक सुरक्षा कायम गर्न सकिन्छ। यसका लागि सरकार, सम्बन्धित मन्त्रालय, सडक विभाग, सुरक्षा निकाय, ट्राफिक प्रहरी, यातायात व्यवसायी, चालक, सहचालक, यात्रु र आमनागरिकबिच सत्प्रयास, सहकार्य र यातायातमैत्री वातावरण बन्नु पर्छ ।

दैनिक ७ जनाको ज्यान लिँदै सडक दुर्घटना

नेपालमा सडक दुर्घटना अब आकस्मिक घटना होइन, दैनिकी जस्तै बन्दै गएको छ । हरेक दिन औसत सात जनाको ज्यान जाने, सयभन्दा बढी घाइते हुने र हजारौं परिवार शोकमा डुब्ने अवस्थाले सडक सुरक्षा गम्भीर संकटमा पुगेको संकेत गर्छ । सवारी साधनको संख्या तीव्र गतिमा बढिरहँदा सडक पूर्वाधार, ट्राफिक व्यवस्थापन र नियमन कमजोर रहँदा दुर्घटनाको ग्राफ झन् उकालो लाग्दै गएको देखिन्छ ।

सडक दुर्घटनाबाट दैनिक औसत ७ जनाको मृत्यु हुने गरेको नेपाल प्रहरीको केन्द्रीय कार्यलय अन्तर्गतको राजमार्ग सुरक्षा तथा ट्राफिक व्यवस्थापन महाशाखाका वरिष्ठ प्रहरी उपरीक्षक भुवनेश्वर तिवारीले जानकारी दिए। महाशाखाको आर्थिक वर्ष २०८१/०८२ को तथ्यांक अनुसार प्रतिदिन औसत ७९ सडक दुर्घटनामा औसत ७ जनाको मृत्यु र औसत १२१ जना घाइते हुने गरेका छन्। वार्षिक करिब २८ हजार ६९२ सडक दुर्घटनामा २ हजार ४९ को मृत्यु भएको छ, जसमा सघन घाइते ६ हजार ९७६ र साधारण घाइते ३२ हजार ३८३ छन्। सवारी दुर्घटनामा वार्षिक १७२ पशु / चौपाया मृत्यु भएको छ। समिक्षा वर्षमा १६ लाख १६ हजार ५०८ कुल ट्राफिक नियम उल्लंघनमा १ अर्ब २८ करोड १८ लाख रुपैयाँ जरिवाना वापतको राजस्व उठेको महाशाखाको तथ्यांक छ। सडक दुर्घटनाको दर बढ्दो क्रममा रहेको छ। महाशाखाको तथ्यांक अनुसार आर्थिक वर्ष २०७९/८० मा २३ हजार ५९७ दुर्घटना, २०८०/०८१ मा २२ हजार ९२७ र २०८१/०८२ मा २८ हजार ६९२ सवारी दुर्घटना भएका छन्। वरिष्ठ प्रहरी उपरीक्षक तिवारीका अनुसार सडक दुर्घटनामा हुने क्षतिका कारण कुल ग्राहस्थ उत्पादन (जीडीपी) मा करिब २ प्रतिशतको नोक्सानी हुने : पनि उल्लेख गरे।

यता, नेपालमा ५८ लाखभन्दा बढी सवारी साधन दर्ता भएको यातायात व्यवस्था विभागका महानिर्देशक राजीव पोखरलले जानकारी दिए। जसमा ठूला सवारी - २ लाख, साना तथा मझौला सवारी ८ लाख र दुईपांग्रे-४८ लाख सवारीसाधन रहेका छन्। आर्थिक वर्ष २०८१/८२ मा करिब २ लाख ४० हजार करिब २ लाख नयाँ सवारी दर्ता भएका छन् जसमा मोटरसाइकलको संख्या १ लाख ९६ हजार रहेको छ। सवारीसाधनको वार्षिक वृद्धिदर ५ देखि ९ प्रतिशत हुँदा सडक पूर्वाधारमा काम हुन नसकेको विभागको भनाइ छ।

सडक सुरक्षामा सरोकारवाला छलफल

नेपालमा सडक दुर्घटना र ट्राफिक सुरक्षाको मुद्दा संवेदनशील बन्दै गएको भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका सचिव केशवकुमार शर्माले बताए। काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यलयले आयोजना गरेको काठमाडौं उपत्यकामा सडक सुरक्षा तथा ट्राफिक व्यवस्थापन विषयक कार्यशाला गोष्ठीलाई सम्बोधन गर्दै सचिव शर्माले नेपालजस्तो विकासोन्मुख मुलुकमा सडक सुरक्षा टड्कारो बन्दै गएकोले यसलाई सम्बोधन गर्न डेडिकेटेड नियमनकारी निकायको आवश्यकता औंल्याऊ। उनले मन्त्रीको नै अध्यक्षता रहने गरी रोड सेफ्टी काउन्सिललाई सक्रिय बनाउनुपर्नेमा जोड दिए। भारतीय विज्ञ डा. रोहित बालुजाले नेपाललाई आर्थिक रुपमा सबल बनाउनका लागि यातायात पूर्वाधारलाई बलियो बनाउनुपर्नेमा जोड दिए। यसका लागि क्षमतायुक्त ट्राफिक प्रशासन हुनुपर्ने भन्दै सडक दुर्घटना कम गर्न दक्ष ट्राफिक व्यवस्थापन हुनुपर्ने. बताए। ट्राफिक व्यवस्थापनमा प्रविधि र कृत्रिम बुद्धिमता (एआइ) सँगै मानव बुद्धिमत्तामा पनि लगानी बढाउनु पर्ने बताए। दक्षिणपूर्वी एसियामा नेपालको ट्राफिक व्यवस्थापन अनुशासित भएको भन्दै उनले प्रंशसा गरे। कार्यक्रममा गृह मन्त्रालयका सहसचिव कालीप्रसाद पराजुलीले यातायात, सवारी र ट्राफिक व्यवस्थापन बहुसरोकार निकायसँग समन्वय गर्ने विषय भएकाले सरकार, सरकारी निकायदेखि निजी क्षेत्रसँगको सहकार्य आवश्यक रहेको बताए। सुरक्षा निकायको सबलीकरणका लागि मन्त्रालय प्रतिबद्ध रहेको उनको भनाइ छ। यातायात व्यवसायी

सडक दुर्घटनाको स्थिति

आर्थिक वर्ष	२०७९/२०८०	२०८०/२०८१	२०८१/२०८२
प्रतिवर्ष	२३,५९७	२२,९२७	२८,६९२
प्रतिमहिना	१९६६	१९११	२३९१
प्रतिदिन	६६	६४	८०

घाइते र मृत्युको संख्या

आर्थिक वर्ष	२०७९/२०८०	२०८०/२०८१	२०८१/२०८२
प्रतिवर्ष (घाइते र मृत्यु)	३०,२२६ र २३७६	३२१५६ र २३६९	४४२५९ र २५४९
प्रतिमहिना (घाइते र मृत्यु)	२५१९ र १९८	२६८० र १९७	३६८८ र २१२
प्रतिदिन (घाइते र मृत्यु)	८४ र ७	८९ र ७	१२३ र ७

राष्ट्रिय महासंघका महासचिव सरोज सिटौलाले सरकारले दुर्घटनापछि बनाएका अध्ययन प्रतिवेदनको कार्यान्वयनभन्दा पनि दराजमा थन्काएर राखेको आरोप लगाए। यी प्रतिवेदन कार्यान्वयन भएको भए पछिल्ला दुर्घटना कम हुने उनको भनाइ थियो।

ट्राफिक व्यवस्थापनलाई प्रविधिमैत्री र प्रभावकारी बनाउन विभिन्न प्रणालीहरू लागू गरिएको उपत्यका ट्राफिक प्रहरी प्रमुख नवराज अधिकारीले बताए। उनका अनुसार ट्राफिक उल्लंघन अभिलेख प्रणाली (टीभिआरएस) काठमाडौं उपत्यकामा ६ फेब्रुअरी २०२० देखि र उपत्यका बाहिर १६ जुन २०२३ देखि सञ्चालनमा आएको हो। २० अक्टोबर २०२४ देखि नागरिक एपमार्फत ई-चलान (डिजिटल चिट) प्रणाली लागू गरिएको छ। ट्राफिक उल्लंघनकर्ताका लागि अनलाइन सचेतना कक्षा सञ्चालनमा छ। ट्राफिक कम्युनिकेशन एप (टीसीए) अन्तर्गत २५० किमि वा ६ घण्टाभन्दा लामो दूरीका सार्वजनिक सवारी साधनमा दोहोरो चालक अनिवार्य गरिएको छ, जुन ११ फेब्रुअरी २०१९ देखि सुरु भई हाल ३३ चेकपोइन्ट (राजमार्ग तथा सिमाना क्षेत्र) मा लागू छ, साथै २ चेकपोइन्टमा प्रयोग भइरहेको छ।

स्वचालित नम्बर प्लेट पहिचान प्रणाली काठमाडौं उपत्यकामा १० कुल ६६ र उपत्यका बाहिर ५६ गरी स्थानमा जडान गरिएको छ। रेडियो फ्रिक्वेन्सी पहिचान गेट काठमाडौं उपत्यकाको प्रवेश बिन्दु नागढुंगा र मुड्खुमा स्थापना गरिएको छ। त्यसैगरी राडार/लिडार गन प्रयोगमा ल्याइएको छ। सीसीटिभी निगरानी प्रणालीअन्तर्गत कुल ४५० क्यामेरा जडान गरिएकामध्ये १७६ प्रयोगमा र २७४ मर्मतमा छन्। ट्राफिक बत्तीअन्तर्गत ६० ट्राफिक कन्ट्रोल लाइटमध्ये ३१ सञ्चालनमा र २९ मर्मतमा छन् भने १३ पैदल यात्री बत्तीमध्ये ४ सञ्चालनमा र ९ मर्मतमा रहेका छन्।

रामेछापको खाँडादेवी गाउँपालिका-४ र सिन्धुलीको सुनकोशी गाउँपालिका-६, चैनपुरलाई जोड्ने झोलुङ्गे पुल।

भ्रष्टाचारले बढाएको सडक दुर्घटना

- दिपेश घिमिरे

पोखराबाट काठमाडौं आउँदै गरेको यात्रुवाहक बस धादिङको बेनीघाट रोराङ गाउँपालिका भैंसीगौंडामा दुर्घटना हुँदा १९ जनाको ज्यान गयो । त्यो केवल अपवादमूलक घटना थिएन । त्यो घटनाको ठीक १३ दिनअघि अर्थात् माघ २७ गते रामेछापमा भएको गाडी दुर्घटनामा १२ जनाको ज्यान गएको थियो । त्यसको पाँच दिनअघि अर्थात् २२ माघमा बैतडीमा भएको बस दुर्घटनामा १३ जनाको मृत्यु भएको थियो ।

एक महिनाबीचका तीन दुर्घटनामा ज्यान गुमाउनेको संख्या हेर्दा डरलाग्दो तस्बिर सामुन्ने आउँछ । नेपालमा सडक दुर्घटना दिनदिनै बढ्दै गइरहेका छन् । नेपाल प्रहरीको एक तथ्यांकअनुसार, नेपालमा दैनिक औसत ९७ वटा सडक दुर्घटना हुने गरेका छन् भने औसतमा दुर्घटनाकै कारण दैनिक सात जनाको मृत्यु हुने गरेको छ । पछिल्लो १२ वर्षमा सडक दुर्घटनामा ज्यान गुमाउनेको संख्या २८ हजारभन्दा बढी छ (हेर्नुहोस् तालिका) ।

तालिकाले देखाउँछ- सडक दुर्घटना नेपालमा सबैभन्दा गम्भीर स्वास्थ्य संकट बनिसकेको छ । सवारी दुर्घटनाका कारणहरूबारे विभिन्न निकायले अध्ययन पनि गरेका छन् । ट्राफिक व्यवस्थापन महाशाखाले २०७६ मा गरेको एक अध्ययनअनुसार, सडक दुर्घटनाको सबैभन्दा ठूलो कारण चालकको लापरबाही (४३.७ प्रतिशत) रहेको देखाएको थियो । यसैगरी सवारीको अति तीव्र गतिका कारण १८.७, ओभरटेकिङका कारण ९.८, पैदलयात्रुको लापरबाहीले ९.५, मादक पदार्थ सेवन गरी सवारी चलाएर ६. २, सवारीको यान्त्रिक गडबडीले ६.१, ओभरलोडले ५.२, सडक चौपायाका कारण ०.४ र अन्य कारण ०.४ प्रतिशत रहेको देखाएको थियो । यसैगरी प्रतिनिधिसभा विकास तथा प्रविधि समितिले २०७७ सालमा गठन गरेको 'सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण अध्ययन उपसमिति' को अध्ययनले सवारीसाधनको यान्त्रिक समस्या, सडकको अवस्था, सवारी चालकको समस्या, कानुन कार्यान्वयनमा भएका समस्याले सवारी दुर्घटना बढिरहेको देखाएको थियो ।

अध्ययनले देखाएका यस्ता कारणले मात्रै सडक दुर्घटनाको 'समग्र कारण' समेट्न सकेको देखिँदैन । मिहिन रूपमा अध्ययन गर्ने हो भने सडक दुर्घटनाको जरो सडक व्यवस्थापन तथा नियमनकारी निकायहरूमा मौलाएको संरचनागत भ्रष्टाचारसँग पनि गहिरो रूपमा जोडिएको छ । तर, विडम्बना सडक दुर्घटनाको कारणको अध्ययन गर्दा 'भ्रष्टाचार' को सम्बन्धलाई समेट्ने गरिएको छैन ।

सवारी चालक अनुमतिपत्र : दक्षता होइन, पैसाको खेल

सडक सुरक्षाको पहिलो सर्त हो- दक्ष, अनुशासित र जिम्मेवार चालक । तर, नेपालमा चालक अनुमतिपत्र (लाइसेन्स) वितरण प्रणाली लामो समयदेखि भ्रष्टाचारको जञ्जालमा जेलिएको छ । कागजमा लिखित परीक्षा, ट्रायल परीक्षण र बायोमेट्रिक प्रक्रिया जति नै कडा - देखिए पनि व्यवहारमा 'सेटिङ', दलालको सञ्जाल र आर्थिक लेनदेन व्यापक छ । ट्रायल सेन्टरभित्र र बाहिर खुला रूपमा उपस्थित दलालले असफल भएका परिक्षार्थीलाई पैसा लिएर लाइसेन्स 'मिलाइदिने' परिपाटी व्यापक छ ।

यो समस्या केवल अनियमिततामा मात्रै सीमित छैन । यसले सडक सुरक्षाको मेरुदण्डमै प्रहार गरिरहेको छ । ट्राफिक संकेत, प्राथमिकता नियम, ओभरटेक गर्ने विधि, आकस्मिक ब्रेक नियन्त्रण, जोखिम पूर्वानुमान जस्ता आधारभूत सीप राम्ररी नजानेका व्यक्तिलाई केही पैसाको लोभमा सवारी चालक अनुमतिपत्र दिएपछि दुर्घटना अनिवार्य जस्तै बन्न पुग्छ। लाइसेन्स प्रक्रियामा भएको भ्रष्टाचार प्रत्यक्ष रूपमा दुर्घटना र मृत्युसँग जोडिएको छ ।

चालक अनुमतिपत्र वितरण प्रक्रिया, ट्रायल परीक्षा आदिमा घूसको लेनदेन व्यापक छ । एकपछि अर्को लाइसेन्स नक्कली फेला परेपछि त्यस्ता लाइसेन्सको छानबिन गर्न २०८० मंसिर २१ मा यातायात व्यवस्था विभागका निर्देशक मुकेश रेग्मीको संयोजकत्वमा विभाग आफैँले एक छानबिन समिति गठन गरेको थियो । उक्त समितिले किर्ते गरी बनाइएका लाइसेन्सबारे अध्ययन गर्दा २०७२ मंसिरदेखि २०८० सम्म जारी भएकामध्ये १ लाख २ हजार ७ सय ११ वटा लाइसेन्स नक्कली (फर्जी) भेटिएका थिए । ट्रायल फेल भएका, ट्रायल प्रक्रियामा उपस्थितै नभएका व्यक्तिले समेत घूस खुवाएर लाइसेन्स लिएको उक्त अध्ययनले देखाएको थियो । यसक्रममा एकातर्फ १० अर्ब रुपैयाँ बराबरको भ्रष्टाचार भएको थियो भने अर्कोतर्फ ड्राइभिङको आधारभूत सीप नै नभएका व्यक्तिको हातमा लाइसेन्स पुगेको थियो ।

यसैगरी अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगले वि.सं. २०७५ मा देशभरका ३४०० सेवाग्राहीमाझ गरेको एक सर्वेक्षणले ३९ प्रतिशत सेवाग्राही उत्तरदाताले यातायात कार्यालयमा काम गराउन विचौलिया वा कर्मचारीलाई घुस दिनुपर्ने जवाफ दिएका थिए । अझ अख्तियारले यातायात व्यवस्था कार्यालयमा भएका भ्रष्टाचारबारे अनुसन्धान गरी मुद्दा दायर गरेका धेरै घटना छन् । यातायात व्यवस्था कार्यालय एकान्तकुना ललितपुरका ३ जना उपसचिवसहित ३८ जनाविरुद्ध २०७६ सालमा विशेष अदालतमा मुद्दा दायर गरेको थियो । त्यहाँ १२ सय ८४ जनाको सवारी चालक अनुमतिपत्रको परीक्षा नतिजा फेरबदल गरेको अख्तियारको आरोप थियो । यसैगरी अख्तियारले २०८२ माघ १३ गते यातायात व्यवस्था कार्यालय चाबहिलका प्रमुखसहित १७ जना कर्मचारी र ट्राफिक प्रहरीको २५ थान मोबाइल जफत गरी छानविन गरेको थियो । चाबहिलका कर्मचारी तथा प्रहरीहरूको मिलेमतोमा ५ देखि १० हजार रुपैयाँ घूस लिई लाइसेन्सको

लिखित परीक्षामा फेल भएकालाई पास गराउने गरेको पाइएपछि अख्तियारले उनीहरूको मोबाइल जफत गरेको थियो ।

यातायात कर्मचारी, ट्राफिक प्रहरी र ड्राइभिङ सेन्टरको सेटिङमा घूस लिएर साढे पाँच हजार लाइसेन्स जारी गरेको अभियोगमा अख्तियारले लुम्बिनी प्रदेशका कानुन सचिवसहित ४४ जनाविरुद्ध यही फागुन १४ गते विशेष अदालतमा मुद्दा दायर गरेको छ । अख्तियारले एक वर्षअघि चार जनालाई नियन्त्रणमा लिएर थालेको अनुसन्धानले नेपालगन्ज यातायात कार्यालयमा संगठित रूपमै सेटिङमा घूस लिएर सवारी चालक अनुमतिपत्र वितरण गर्ने गरेको फेला पारेको छ । अख्तियारका अनुसार, गिरोहले लाइसेन्सको वर्गअनुसार घूसको रेट तोकेर अनियमितता गरेका थिए । त्यसमा ट्रक / बस/लरीको २४ हजार, डोजर / रोलर / क्रेन / एक्स्काभेटर तथा मिनिबस / मिनिट्रकको २२ हजार र कार / जिप / भ्यानको १७ हजार घूस लिने गरेका थिए । यसैगरी टेम्पो / अटोरिक्सा र मोटरसाइकलको १२ हजार तथा स्कुटरको १० हजार रहेको अख्तियारको आरोपपत्रमा छ । यातायात कार्यालयले २७ हजार ७ सय ७३ लाइसेन्स जारी गरेकामा परीक्षामा सहभागी २० प्रतिशत परीक्षार्थीलाई घुस लिएर उत्तीर्ण गराएको अख्तियारको दाबी छ । उनीहरूलाई लाइसेन्स दिलाउँदा ८ करोड ४ लाख ३४ हजार ३ सय रुपैयाँ संकलन गरेको अख्तियारले भेटेको थियो । यसैगरी पछिल्लो पाँच वर्षमा यातायात कार्यालयका कर्मचारीहरूले सेवाग्राहीबाट घुस लिंदै गर्दा ५० जनाभन्दा बढी कर्मचारीलाई अख्तियारले रंगेहात पक्राउ गरेको छ ।

यता ट्रान्सपरेन्सी इन्टरनेसनलका विभिन्न अध्ययनले नेपालको सार्वजनिक यातायातमा रहेको सिन्डिकेटलाई राजनीतिक संरक्षण प्राप्त भ्रष्टाचारको एक स्वरूपको रूपमा उल्लेख गरेका छन् । यसैगरी राष्ट्रिय सतर्कता केन्द्रको एक अध्ययनले यातायात कार्यालयमा दैनिक लाखौं रुपैयाँको गैरकानुनी लेनदेन हुने गरेको देखाएको थियो ।

सडक दुर्घटनाको ठूलो हिस्सा 'मानव त्रुटि' सँग जोडिएको बताइन्छ । तर, त्यो त्रुटि व्यक्तिगत मात्रै नभई प्रणालीगत कमजोरी हो । यदि राज्य स्वयं सवारी चालकको दक्षताको कठोर मापदण्ड लागू गर्न असफल हुन्छ भने दुर्घटनाको जिम्मेवारी केवल चालक नभई राज्य स्वयं हुन्छ । चालकको त्रुटभन्दा पहिले लाइसेन्स वितरण गर्ने संरचनामा विद्यमान त्रुटि र त्यहाँ व्याप्त भ्रष्टाचार दुर्घटनाको प्रमुख कारण हो । सवारी चालक अनुमतिपत्र वितरण प्रक्रियामा विद्यमान भ्रष्टाचारले अदक्ष र ट्राफिक नियमको सामान्य ज्ञान नभएका व्यक्तिको हातमा सवारीसाधनको स्टेयरिङ पुगेको छ । यातायात कार्यालयका कर्मचारी र बिचौलियाको खल्ती भरिँदा प्रत्येक वर्ष हजारौं परिवारले आफ्नो सहारा गुमाइरहेका छन्, काख रित्तिइरहेको छ ।

कागजमै सीमित छ, सडक निर्माण मापदण्ड

विश्व बैंकले प्रकाशित गरेको 'द मेनी फेसेस अफ करप्सन' 'प्रतिवेदनअनुसार, विकासोन्मुख देशका सडक आयोजनाहरूमा डिजाइन परिवर्तन, लागत अनुमान वृद्धि र निर्माण सामग्रीको गुणस्तरमा सम्झौता गरी ३० प्रतिशतसम्म बजेट भ्रष्टाचार हुने गरेको छ । यसबाट सडक कमजोर गुणस्तरको निर्माण हुने र त्यसले सडक दुर्घटनालाई योगदान गरिरहेको छ ।

सडक निर्माण र गुणस्तर सुनिश्चितता गर्ने निकाय सडक विभागमा झाँगिएको भ्रष्टाचारले पनि सडक दुर्घटना बढाइरहेको छ । ग्रामीण क्षेत्रमा सडक निर्माण गर्दा कनै प्राविधिक तथा इन्जिनियरिङ मापदण्ड नै पूरा नगरीकन स्थानीय टाठाबाठाको लहड र दबाबमा सडक खनिएका छन् । वि.सं. २०७७ को एक तथ्यांकअनुसार, नेपालमा ८० हजार किलोमिटर सडक निर्माण भएकामा ४२ हजार किलोमिटर सडक गाडी चलाउन पूर्णतः अयोग्य छ । देशभरका १७ प्रतिशत सडक मात्रै गाडी चलाउन योग्य छ ।

सवारी दुर्घटनामा ज्यान गुमाउनेको संख्या

क्र.सं.	आर्थिक वर्ष	मृत्यु हुनेको संख्या
१	२०७१/७२	२००४
२	२०७२/७३	२०६०
३	२०७३/७४	२३८४
४	२०७४/७५	२७८९
५	२०७५/७६	२७८९
६	२०७६/७७	२२५१
७	२०७७/७८	२५००
८	२०७८/७९	२८३५
९	२०७९/८०	२३७६
१०	२०८०/८१	२३६९
११	२०८१/८२	२५४९
१२	२०८२/८३ को माघसम्म	१५४५

स्रोतः नेपाल प्रहरी

सवारीसाधन सञ्चालन गर्न अनुपयुक्त सडकमा घूस लेनदेन गरी बस तथा मिनिबसहरू निर्वाध रूपमा सञ्चालन अनुमति दिने गरिएको छ ।

विशेषगरी ठेक्का प्रक्रियामा देखिने अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा सडक लागतमा गुणस्तरको सबैभन्दा ठूलो समस्या छ। ६ न्यूनतम ला काम गर्ने नाममा अस्वाभाविक रूपमा कम दरमा ठेक्का लिने र पछि गुणस्तरमा सम्झौता गरेर नाफा सुरक्षित गर्ने प्रवृत्ति व्यापक छ । निर्माण सामग्रीको गुणस्तर परीक्षण कडाइका साथ हुनुपर्ने ठाउँमा प्राविधिक निरीक्षण औपचारिकतामै सीमित हुँदा बलियो संरचनाबिनाका सडक निर्माण भइरहेका छन् । कार्यसम्पादनको निष्पक्ष मूल्यांकन र स्वतन्त्र प्राविधिक परीक्षण प्रभावकारी नहुँदा सम्झौतामा तोकिएका मापदण्ड पूरा नभए पनि निर्माण कम्पनीले सजिलै भुक्तानी पाउने गरेका छन् । यसरी विकास परियोजनाको केन्द्रमा नागरिकको सुरक्षा नभई आर्थिक स्वार्थ हावी हुँदा सडक दुर्घटना जोखिमको मैदान बन्न पुगेको छ ।

कागजी औपचारिकतामै सीमित सवारीसाधन परीक्षण

सवारीसाधनको नियमित प्राविधिक परीक्षण सडक दुर्घटना न्यूनीकरणको महत्त्वपूर्ण आधार हो । ब्रेक प्रणाली, टायरको अवस्था, स्टेरिङ नियन्त्रण, बत्ती, सस्पेन्सन, सिट संरचना, आपत्कालीन ढोका जस्ता पक्षहरूको नियमित वैज्ञानिक परीक्षण भएमा सडक सुरक्षामा योगदान गर्छ । विश्व स्वास्थ्य संगठनका अनुसार, निम्न र मध्यम आय भएका देशहरूमा हुने सडक दुर्घटनाको ठूलो हिस्सा प्राविधिक कमजोरी र अपर्याप्त मर्मतसँग जोडिएको छ ।

नेपालमा सवारीसाधनको मेकानिकल अवस्था परीक्षण गर्ने प्रणाली पनि भ्रष्टाचारमुक्त छैन । थोत्रा र जर्जर गाडीहरूलाई समेत केही पैसाको लोभमा यातायात व्यवस्था कार्यालयका कर्मचारीले सञ्चालनयोग्य रहेको प्रमाणपत्र बाँड्ने गरेका छन् । यसले प्राविधिक गडबडीका कारण हुने दुर्घटनालाई बढाएको छ । सिन्डिकेट र राजनीतिक संरक्षणका कारण थोत्रा सवारीसाधनहरू विस्थापित हुन सकेका छैनन् । नियमनकारी निकायहरू केवल राजस्व र जरिवानामा केन्द्रित हुँदा सडकमा दुर्घटना बढिरहेको छ ।

यातायात व्यवस्था कार्यालयको भौतिक पूर्वाधार, उपकरण र दक्ष प्राविधिक जनशक्ति सीमित छ । कतिपय कार्यालयमा परीक्षण उपकरणकै अभाव छ । यस्तो अवस्थामा परीक्षण प्रक्रिया औपचारिकतामै सीमित हुने गरेको छ । नेपालका ग्रामीण सडकमा सञ्चालित अधिकांश सार्वजनिक सवारीसाधन १५ देखि २० वर्षभन्दा पुराना छन् । नियमित र प्राविधिक परीक्षणबिना यस्ता सवारीसाधन सञ्चालनमा रहँदा दुर्घटनाको जोखिम

बढाइरहेको छ । उत्सर्जन परीक्षण पनि धेरैजसो सवारीका लागि स्टिकर नवीकरणको औपचारिकतामै सीमित छ । कठोर प्राविधिक परीक्षणबिनाका सार्वजनिक यातायातलाई गुणस्तरहीन सड़कमा गुड्न दिँदा सवारी दुर्घटना गति बढिरहेको छ ।

ट्राफिकलाई नियमभन्दा घूस प्यारो

सडक सुरक्षा सुनिश्चित गर्ने पहिलो कदम हो - ट्राफिक नियमको कडाइका साथ कार्यान्वयन । सवारी जाँच, गति नियन्त्रण, ओभरलोड जाँच, मादक पदार्थ सेवन परीक्षण, हेलमेट र सिटबेल्ट जस्ता सुरक्षा उपकरणको निरीक्षण अनि जरिवाना प्रक्रियाले सवारीलाई अनुशासित बनाउँछ । तर, यी प्रक्रिया प्रभावकारी र नियमसंगत रूपमा हुन नेपालमा सकेको छैन । कैयौं ठाउँमा ट्राफिक प्रहरीले घूसको लोभमा नियममा नमिल्नेलाई 'मिल्न' बनाइरहेका छन् । अख्तियारले विगत ५ वर्षमा गरेका स्टिङ अपरेसनमध्ये करिब ८ प्रतिशत ट्राफिक तथा जनपथ प्रहरीहरू रहेका छन् ।

ट्राफिक नियम कार्यान्वयनमा भ्रष्टाचारको प्रभाव व्यापक छ । कतिपय ट्राफिकले 'लेनदेन' को लोभमा चालकको गैरकानुनी कार्यलाई देखेको नदेख्यै गरिदिन्छन् । सवारी चेकप्वाइन्टमा घूस लेनदेन सामान्य अभ्यास जस्तो देखिन्छ । सार्वजनिक सवारी, निजी गाडी वा ठूला ट्रकका चालकले ट्राफिकलाई घुस दिएर गैरकानुनी कार्यलाई 'कानुनी' बनाइरहेका छन् । चालकले नियम उल्लंघन गर्दा पनि केही पैसा दिएर जरिवाना वा दण्डबाट उन्मुक्ति पाउने अवस्था बढ्दै जाँदा त्यसले दुर्घटना निम्त्याइरहेको छ । विश्व बैंकको एक प्रतिवेदनका अनुसार, ट्राफिक प्रहरीमा व्याप्त भ्रष्टाचारले सडक दुर्घटना दर बढाउँछ । ट्राफिक नियम कार्यान्वयनमा समेत भ्रष्टाचारको छाया देखिन्छ । जरिवाना टार्न अनौपचारिक लेनदेन, प्रभावशाली व्यक्तिहरूलाई छुट तथा नियमित अनुगमनमा कमजोरीले कानुनको प्रभावकारिता घटाउँदै दुर्घटना बढाइरहेको छ ।

अबको बाटो

सडक दुर्घटना केवल व्यक्तिगत चालकको कमजोरी होइन । यसमा संगठित प्रणालीगत कमजोरी र भ्रष्टाचार मुख्य कारक छन् । यसको समाधानका लागि केही सुधार आवश्यक छन् । पहिलो, लाइसेन्स वितरण प्रक्रियालाई पूर्ण रूपमा दक्षता परीक्षणमा केन्द्रित गर्दै पारदर्शी र दलालमुक्त बनाउनु छ । लिखित परीक्षा, ट्रायल परीक्षण र प्रशिक्षणको सम्पूर्ण तथ्यांक सार्वजनिक डिजिटल प्लाटफर्ममा राख्ने प्रणालीको विकास गर्नुपर्छ । दलाल तथा पैसाको खेलले उत्पादन गर्ने 'अयोग्य चालक' लाई रोक्न सरकारले प्रभावकारी नीति बनाएर अपरेसन चलाउनुपर्छ ।'

दोस्रो, सडक निर्माण र मर्मतमा तेस्रो पक्षबाट प्राविधिक परीक्षण अनिवार्य गर्नुपर्छ । ठेक्का प्रक्रियामा पारदर्शिता, निरीक्षणको नियमित अनुगमन र गुणस्तर मापदण्ड कडाइका साथ कार्यान्वयन आवश्यक छ । यसले सडकको दीर्घकालीन स्थायित्व सुनिश्चित यो सडकको भौतिक मजबूतीका साथै यात्रुहरूको सुरक्षा सुनिश्चित गर्न पनि अनिवार्य छ । तेस्रो, सवारीसाधन परीक्षणमा आधुनिक उपकरण र स्वचालित रेकर्ड प्रणाली लागू गर्नुपर्छ । ब्रेक, टायर, सस्पेन्सन, धुवाँ उत्सर्जन लगायतका गर्छ ।

सबै परीक्षण स्वतन्त्र, वैज्ञानिक र नियमित हुनुपर्छ । डिजिटल रेकर्डले वास्तविक परीक्षण गर्न र अनियमितता कम गर्न योगदान गर्छ । ट्राफिक नियम कार्यान्वयनमा सडकमा क्यामरा आधारित निगरानी, डिजिटल जरिवाना प्रणाली र स्वतन्त्र अनुगमन आवश्यक छ ।

चौथो, यातायात व्यवस्थाको सम्पूर्ण चक्रमा विद्यमान भ्रष्टाचारको अन्त्य गर्ने प्रस्ट रणनीतिक योजना तय गरिनुपर्छ, अन्यथा सडक दुर्घटना घटाउन सकिन्न । यातायात व्यवस्था कार्यालय तथा सडक निर्माण र ट्राफिक नियम कार्यान्वयन गर्ने निकायसम्म विद्यमान भ्रष्टाचारको अन्त्य सडक दुर्घटना नियन्त्रणको एक अनिवार्य पूर्वसर्त हो ।

अन्त्यमा, नेपालमा सडक दुर्घटना बढ्नु संयोग नभई संस्थागत भ्रष्टाचार, कमजोर अनुगमन र गैरजवाफदेही संरचनाको परिणाम हो । जबसम्म लाइसेन्स प्रणाली, सडक निर्माण, सवारी परीक्षण र ट्राफिक कार्यान्वयनको सम्पूर्ण सञ्जाल पारदर्शी, उत्तरदायी र भ्रष्टाचारमुक्त हुँदैनन्, तबसम्म सडक दुर्घटना घटाउन सकिँदैन । यस्ता निकायमा जकडिएको भ्रष्टाचारको जालो नतोडेसम्म सडक दुर्घटना हाम्रो विकासको स्थायी छाया बनिरहनेछ ।

साभार: कान्तिपुर दैनिक

चीनको शाङ्हाई शहरको मुख्य सडकमा गुडिरहेका सवारीसाधनहरु । चीनका ठूला शहरका मुख्य सडकमाथि फ्लाई ओभर निर्माण गरिएका भए पनि अधिक सवारीसाधनका कारण ट्राफिक व्यवस्थापनमा चुनौती हुने गरेको छ ।

सडक : यातायातको माध्यम कि मृत्युको पासो ?

;8s eg]sf]oftfoft, Jofkf/, ;]fkjfx, cfkTsfnLg ;]f tyf /f]huf/L cflbsf]cfwf/e"t k'jf{wf/ xf]. a;, 6«s cflb tL ;8sdf ;~rfng xg]/ ;]fkbfg ug{;fwg xg\. ;8s olb ePg eg]tL ;fwg g t pTkfbg :yn;Dd hfg ;S5g\g ltgLx¿n];]f kjfx g}ug{;S5g\.

- दिपेश घिमिरे

मानव, जनावर र सवारीसाधनको आवागमन तथा सामान ओसारपसारको माध्यमको नाम हो सडक। सडक भनेको भूमिको सतहमा निर्मित त्यस्तो मार्ग हो जुन मानिस, सवारीसाधन साथै जनावरलाई एकस्थानबाट अर्को स्थानमा आवागमनका लागि बनाइन्छ। सडकको उत्पत्तिको इतिहास मानव उत्पत्तिको इतिहास जत्तिकै पुरानु छ तर आधुनिक सडकको विकास निर्माण मोटरकार, बस, ट्रक आदिको आविष्कार र आमप्रयोगको विषय जहिलेदेखि बन्यो तत्पश्चात् नै सुरुवात भएको हो। आधुनिक मोटर कार, बस आदिको आविष्कारपछि बढ्दो प्रयोगका कारण अहिले संसारका सबै देशहरूको प्रयत्न गुणस्तरीय सडक निर्माणमा केन्द्रीकृत छ।

सडक यातायातको आधुनिक, भरपर्दो व्यवस्था सभ्यता र विकासको ज्वलन्त प्रमाण हो। मोटर, कार, बस जस्ता सवारीसाधनको आविष्कार सँगसँगै सडकका नयाँ संरचनाहरूको आविष्कार अन्ततः समयको माग र युगको चाहना बन्यो। आधुनिक युगमा भएका विकासमध्ये मानवले सवारीसाधनका माध्यमले अत्यधिक प्रयोग गर्ने विकासको माध्यम नै सडक हो। नेपाल जस्तो भूपरिवेष्टित देशमा सडक यातायातको सर्वाधिक महत्त्व छ। देशको आर्थिक, सामाजिक, औद्योगिक साथै पर्यटन क्षेत्र आदिको विकासमा मात्रै होइन देशको चौतर्फी विकासमा सडकको महत्त्वपूर्ण भूमिका हुन्छ। सडक परिवहनका माध्यमले एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा जान तथा सेवाको ओसारपसार गर्न सडक वास्तवमा वरदान हो। देशभित्र र देशबाहिर मानिस आवतजावत गर्न, वस्तु तथा सेवाको ओसारपसारलाई सहज र भरपर्दो सेवा प्रदान गर्ने मुख्य माध्यमं नै सडक हो। व्यापार, पर्यटन, कृषि क्षेत्रको उत्थान र विकासका अतिरिक्त मानवीय जीवनलाई सुखमय बनाउन नेपालमा सडक यातायातको सर्वाधिक योगदान छ। देशमा जल यातायात, रेल यातायात शून्य प्रायः छन् भने हवाई यातायात सेवा सीमित छ। तसर्थ सडक यातायातको भूमिका सर्वाधिक हुन्छ नै।

शरीरमा मुटुलाई सुसञ्चालन गर्न रक्तनलीहरूको जस्तो भूमिका हुन्छ नेपालमा उत्पादित र आयातित वस्तुको वितरण र बजार विस्तारमा सडक यातायातको त्यस्तै भूमिका छ। उद्योगलाई आवश्यक पर्ने कच्चापदार्थको आपूर्तिदेखि उत्पादित वस्तु कुनाकाप्चाका उपभोक्तसम्म पुयाउन सडकको अवर्णनीय भूमिका छ। एकछिन् मात्रै सडकबिनाको जीवनलाई कल्पना मात्रै गर्दा पनि सडकको महत्त्व झल्कन्छ। गाँस, बास र कपासपछिको मुख्य प्राथमिकतामा क्रमशः सडक, पानी र बिजुली पर्छन्। सडकको लम्बाइ, चौडाइ र त्यसको गुणस्तरीयता विकासको मापनको भरपर्दो माध्यम हो। सडक केवल यातायातको पूर्वाधारमात्रै नभएर यो समाज र देशको अर्थ व्यवस्थाको आधारभूत मेरुदण्ड हो।

सडक यातायातको अभावमा कुनै पनि देशको विकासको कल्पनासम्म गर्न सकिँदैन। सडक वास्तवमा यातायातलाई सुगम र सहज बनाउने माध्यम मात्रै नभएर वस्तु तथा सेवालाई एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा लैजाने महत्त्वपूर्ण माध्यम हो। नेपालको सन्दर्भमा सडक आवागमन र वस्तु ओसारपसार गर्ने निर्विकल्प माध्यम हो। सडक परिवहन दुर्गम क्षेत्रको कृषि उत्पादन शहरी उपभोक्तसम्म लैजाने र शहरी वस्तु गाउँगाउँमा पुयाउने प्रमुख माध्यम हो। सडकको विस्तारले देशका किसान, उत्पादक र उपभोक्त एकैसाथ लाभान्वित हुन्छन्। सडक परिवहनले प्राकृतिक विपत्तिका बेला राहत सामग्रीको ओसारपसार र मानवमात्रको सुरक्षा महत्त्वपूर्ण भूमिका निर्वाह गर्दछ। एउटा कुशल परिवहन प्रणालीले देश र समाजले सामाजिक, राजनीतिक, आर्थिक र सांस्कृतिक लाभ प्राप्त गर्छ। मानवीय सन्तुष्टिको कोणबाट पनि सडकको भूमिका, उपयोगिता र महत्त्वलाई मापन गर्नुपर्छ। सडक, रेलमार्ग, हवाई मार्ग आदि यातायातका पूर्वाधार हुन अनि बस, ट्रक, कार, मोटरसाइकल, साइकल, रेक्सा, गाडा, ट्याक्टर जस्ता सवारीसाधन सबै साधन हुन्।

सडक भनेको यातायात, व्यापार, सेवाप्रवाह, आपतकालीन सेवा तथा रोजगारी आदिको आधारभूत पूर्वाधार हो। बस, ट्रक आदि ती सडकहरूमा सञ्चालन हुने र सेवा प्रदान गर्ने साधनहरू हुन्। सडक यदि भएन भने ती साधनहरू न त उत्पादन स्थलसम्म जान सक्छन् न तिनीहरूले सेवा प्रवाह नै गर्न सक्छन्। देशको विकासको मेरुदण्ड सडक हो र सवारीसाधन त्यस मेरुदण्डमा चल्ने रक्तसञ्चार रूपी साधन हुन्। साधन लक्ष्य प्राप्त गर्न आवश्यक हुने स्रोत वा वस्तु हो। माध्यम भनेको त्यो साधन, विचार वा उद्देश्यलाई लक्ष्यसम्म पुयाउने बाटो वा माध्यम हो। त्यसैले साधनबिना माध्यम अर्थहीन हुन्छ र माध्यमबिना साधन उपयोग हुन सक्दैनन्। गुणस्तरीय सडक र यातायात साधन आधुनिक विकास र मानवीय सन्तुष्टि साथै सुशासन र समृद्धिका पूर्वाधार हुन्। समग्रमा देश विकासका मेरुदण्ड पनि।

महत्वपूर्ण माध्यमको रूपमा रहेको सडकलाई गुणस्तरीय र भरपर्दो बनाउन के हामीले ध्यान र प्राथमिकता दिएका छौं ? यो महत्वपूर्ण विषयमा के सरकारले आफ्नो जिम्मेवारी इमानदारीपूर्वक निर्वाह गरेको छ ? के हाम्रा सडक सेवा प्रवाह गर्न चुस्त दुरुस्त छन् ? यी विषयमा प्रवेश नगरीकन नेपालको सडकको विषयमा चर्चा र विश्लेषण अपूर्ण हुन्छ। सवारीसाधनको आविष्कार र उपयोगभन्दा पहिल्यै पनि सडक थिए तर त्यसबेलाका सडक मानिस पैदल हिँड्न र पशु चौपाया आवतजावत गर्न, गोरेटो र घोडेटोको रूपमा रहेका गोरेटोलाई मोटरको आविष्कार, आयातपछि तिनै गोरेटो र घोडेटोलाई नै विस्तार गरेर सडक बनाउन प्रारम्भ गरेका कारण सडकको गुणस्तरीयता प्रारम्भिक कालदेखि दयनीय थिए।

आज जस्तो सडक निर्माण गर्ने आधुनिक मेसिन, औजार र प्रविधिसमेतको अभावमा निर्माण भएका कारण प्रारम्भिक चरणमै

सडकहरूको गुणस्तरीयता कमजोर थियो। प्रारम्भदेखि कमजोर गुणस्तरीयता दुर्भाग्य बन्यो। विकासलाई गति दिन नसक्नु र विकासका पूर्वाधारलाई सक्षम र भरपर्दो बनाउन नसक्नुको मुख्य कारण नै सडकको गुणस्तरहीनता हो। संसारका विकसित देशहरूको सडकको अवस्थासँग तुलना गर्ने हो भने हाम्रा सडकहरूको अवस्था र गुणस्तरीयता दयनीयमात्रै होइन लाजमर्दो छ। देशको राजधानीलाई बाँकी भू-भागसँग जोड्ने सडकमा सवारीसाधन निर्वाध चल्नसक्ने अवस्था - वातावरणसम्म निर्माण गर्न नसक्नु सरकारको लाचारीपन र असफलताको प्रमाण हो। गुणस्तरहीन सडक र सवारीसाधनका कारण संसारकै धेरै सवारीसाधन दुर्घटना हुने देशभित्र नेपाल पर्छ।

सुदृढ सडक संरचनाले जनताको आवागमनलाई मात्रै सजिलो बनाउने होइन, कृषि, व्यापार, शिक्षा, स्वास्थ्य र आपत्कालीन लगायत विविध सेवामा समेत क्रान्तिकारी परिवर्तन ल्याउँछ तर नेपाल जस्तो भौगोलिक रूपले जटिल र विविधतायुक्त देशमा सडक संरचना अपेक्षाकृत कमजोर, अव्यवस्थित र अल्पकालीन सोचमा आधारित देखिन्छ। सडकको अव्यवस्था र गुणस्तरहीनताले देशको समग्र विकास यात्रालाई निरन्तर चुनौती दिइरहेको छ। अहिलेसम्म यस्ता चुनौतीको सामना गर्ने राजनीतिक नेतृत्वको खडेरी नै हाम्रो सडकको मात्रै होइन समग्र अर्थतन्त्रको समस्या हो। नेपालमा सडक योजना धेरैजसो अवस्थामा राजनीतिक लाभ वा बजेट खर्चका आधारमा बनाइन्छन्। दीर्घकालीन पूर्वाधार विकासको दृष्टिकोणको अभावले गर्दा सडक निर्माण अल्पकालीन, खण्डित र असंलग्न हुन्छ। धेरैजसो सडक समग्र यातायात सञ्जालको दृष्टिकोणले होइन जहाँ आवश्यक त्यहीँ निर्माण भन्ने मानसिकताबाट गरिन्छ। परिणामस्वरूप सडक न त नियमित छन्, न त भरपर्दो। सार्वजनिक निर्माण क्षेत्रमा व्याप्त रहेको भ्रष्टाचार सडक निर्माण साथै गुणस्तरीय सडक निर्माणका लागि प्रमुख बाधक हो। सडक निर्माण ठेक्का राजनीतिक पहुँचका भरमा वितरण हुने, लागत कटौती गरेर मुनाफा आर्जन गर्ने र गुणस्तरहीन सामग्री प्रयोग गर्ने प्रचलन व्यापक छ।

परिणामस्वरूप निर्माणपछिका केही महिनामा नै सडक भत्कन थाल्छन्। त्यसको असर भौतिक संरचनामा मात्रै होइन राज्यप्रतिको जनविश्वासमा पनि पर्छ। आजको युगमा सडक निर्माण केवल कच्चा, अस्थायी वा अल्पकालीन उद्देश्यका लागि सीमित रहन सक्दैन र हुँदैन। वर्तमान विश्व जलवायु परिवर्तन, जनसंख्या वृद्धि र वातावरणीय संकटको सामना गरिरहेको छ। यस्तो अवस्थामा दिगो र भरपर्दो सडक संरचना अत्यन्तै आवश्यक विषय हुन्। नेपाल जस्तो भौगोलिक विविधता भएको राष्ट्रका लागि झन् यो विषय अझ संवेदनशील र प्राथमिकताको विषय बन्न अनिवार्य छ। दिगो सडक संरचना भन्नाले यस्तो सडक प्रणालीलाई जनाउँछ जुन वातावरणमैत्री, सामाजिक रूपमा समावेशी, आर्थिक रूपमा लाभदायक तथा दीर्घकालसम्म सेवा दिन सक्षम भन्ने अर्थ लाग्छ। यसले निर्माण, सञ्चालन, मर्मत तथा उपयोगको सम्पूर्ण चक्रमा स्रोत साधनको संरक्षण, कार्बन उत्सर्जनमा न्यूनता र वातावरणीय प्रभावमा नियन्त्रण सुनिश्चित गर्छ। दिगो सडक निर्माणको आधारशिला भनेको स्थानीय भूगोल र जलवायु अनुसारको योजना साथै प्रत्येक क्षेत्रमा अनुकूल प्रविधि र निर्माण सामग्रीको छनौट, संक्षम जलनिकास प्रणालीका माध्यमले बाढी, पानी जम्ने र पहिरो नियन्त्रणमा सहयोगी वातावरणका साथै हरियालीयुक्त सडक जस्तो सडक छेउछाउमा वृक्षरोपणबाट धुलो नियन्त्रण, तापमान सन्तुलनमा सहयोग आदि पर्दछन्।

कम ऊर्जा प्रयोग हुने प्रविधि सामाजिक सहकार्य र स्थानीय सहभागिता आदि दिगो सडक निर्माणका सूत्र हुन्। दिगो सडक संरचनाको विकास केवल भौतिक विकासको विषय होइन, यो समग्र समाज, अर्थतन्त्र र वातावरणको सन्तुलनमा आधारित नयाँ सोच हो। नेपाल जस्तो विकासोन्मुख राष्ट्रका लागि दिगो सड्क संरचना अपनाउनु अब विकल्प होइन अपरिहार्यता हो। समयमै दिगो सोच र योजना कार्यान्वयन गर्न सकियो भनेमात्र भविष्यका पुस्तालाई सुरक्षित, समुन्नत र समावेशी यातायात सुविधा सुम्पन सकिनेछ। अस्थायी सडक संरचनाले अस्थिर भविष्य दिन्छ दिगो सडकले दीर्घ विकास र समृद्धिलाई सुनिश्चित गर्छ। सडक आधुनिक सभ्यता र समृद्धिको मेरुदण्ड मानिन्छन्। यिनैले शहर बस्ती जोड्छन्, बजारलाई चलायमान बनाउँछन् र विकासको गति तीव्र पार्छन् तर विडम्बना यिनै सडक आज यातायातको माध्यमभन्दा पनि मृत्युको पासो बनेका दृश्य देख्नुपरेको छ। दिनहुँ मृत्युका समाचार पढ्नु परेको छ। के सडक स्वयं घातक छन् ? कि तिनीहरूको प्रयोग गर्ने मानवीय कमजोरी र लापरबाहीले यस्तो स्थिति उत्पन्न भएको हो ? यो प्रश्नको मौखिक उत्तरभन्दा पनि व्यवहारमै समाधान निकाल्नु आजको आवश्यकता र राज्यका जिम्मेवारीमा रहनेको कर्तव्य हो।

सडक नै मानव मृत्युको पासो बन्नुभनेको राज्यसंरचना नै पूरै असफल भएको प्रमाण हो। राजधानी जोड्ने अत्यन्तै सीमित सडकलाई पनि चुस्तदुरुस्त राख्न अक्षम विकास र समृद्धिका शत्रु हुन् भन्ने विषयलाई निर्वाचनको समयमा विशेष ध्यान दिनुपर्छ। अब भोट मेरो पार्टीलाई भनेर यिनैलाई दिने प्रवृत्ति र सोचबाट मुक्त हुनसके अहिले जस्तो सडकहरू अभिशाप नभएर वरदान हुनसक्छन्। नेपालमा सडक दुर्घटनाले महामारीकै रूप लिएको छ। दैनिक औसत छ- सातजनाको मृत्यु हुने तथ्यांक छ। यसका मुख्य कारणहरू भनेको सडकको कमजोर सतह, खाल्डाखुल्डी, वर्षाको पानी र पहिरो, रेलिङ, संकेत चिह्न र डिभाइडरको अभाव, मापासे, तीव्र गति, ओभर टेक, सवारी लाइसेन्समा घुसको बिगबिगी, अव्यवस्थित सवारी र यातायात व्यवस्थापन, सडक नियम बारे जनचेतनाको कमी, दुर्घटनापछि हुने उद्धार प्रणालीका कमजोरी जस्ता विषयको सम्बोधनबिना यो समस्याको समाधान सम्भव छैन। सडक निर्माणलाई ठेकेदारको भरमा छोड् यौं, प्रयोगमा लापरबाही गर्यो भने सडक मृत्युको पासो हो तर चेतनशील, विवेकपूर्ण प्रयोगमा राज्य र नागरिक दुबै जिम्मेवार भएमा सडक मृत्युको पासो नभएर जीवनको सेतु बन्नसक्छ।

साभारः हिमालय टाइम्स

सडक दुर्घटना रोक्न नियमित अनुगमन

- दिपेश घिमिरे

विश्व स्वास्थ्य सङ्गठनको प्रतिवेदन अनुरूप व्यक्तिको मृत्यु हुने विभिन्न कारणमध्ये सवारी दुर्घटनाबाट मृत्यु हुने सङ्ख्या एक प्रमुख कारण रहेको छ। जसमध्ये सवारी दुर्घटनाबाट मृत्यु हुने सङ्ख्या आठौँ स्थानमा पर्ने तथ्याङ्कबाट देखिन आउँछ। साथै सोही सङ्गठनको तथ्याङ्कले प्रत्येक वर्ष सडक दुर्घटनाका कारणबाट विश्वभर लगभग १९ लाख मानिसको मृत्यु हुने कुरा उल्लेख गरिएको छ।

नेपालमा सडक दुर्घटना

अन्य देशमा जस्तै नेपालमा सवारी दुर्घटनाको बढोत्तरी हुँदै गएको पाइन्छ। उदाहरणका लागि नेपालमा दैनिक ६५ वटा सवारी दुर्घटना हुने गरेको र सोही कारणबाट औसत सात जनाले ज्यान गुमाउने एवं ८३ जना घाइते हुने गरेको कुरा नेपाल प्रहरीको तथ्याङ्कबाट देखिन्छ। आर्थिक वर्ष २०७८/७९ मा सडक दुर्घटनाका कारण दुई हजार ८८३ जनाको मृत्यु भएको र सात हजार २८२ जना गम्भीर घाइते भएको कुरासमेत उक्त तथ्याङ्कबाटै खुल्न आउँछ। यसै गरी राष्ट्रिय योजना आयोगको तथ्याङ्कलाई हेर्ने हो भने नेपालमा सडक दुर्घटनाबाट हुने मृत्युदर प्रतिएक लाख जनसङ्ख्या बराबर १५.९ रहेको पाइन्छ। सडक दुर्घटनाका कारणले गर्दा पाँचदेखि २९ वर्षका बालबालिका, युवा तथा वयस्कको मृत्यु हुने प्रमुख कारण बनेको अवस्था छ।

सडक दुर्घटनाका कारण

दुर्घटना हुनाका मुख्य कारणमध्ये तीव्र गति, मदिरा सेवनको प्रभाव, बिनाहेलमेट मोटरसाइकल चलाउनु, सिटबेल नबाँध्ने र बालबालिकाका कारणबाट बढी हुने गरेको पाइन्छ। यसै गरी चालकको लापर्बाही, असहज सडकको अवस्था, असुरक्षित सवारीसाधन, सवारीसाधनको नियमित मर्मतसम्भारको अभाव, सवारीचालकसँगको शिष्टाचार अभाव तथा दुर्घटनापछिको असावधानीसमेतका कारणले गर्दा सडक दुर्घटनालाई बढावा दिएको अनुसन्धानबाट देखिएको छ।

अन्य

नेपालमा दुर्घटना हुने सवारीसाधनमध्ये दुईपाङ्ग्रे सवारीसाधनबाट ४६.४३ प्रतिशत अर्थात् सबैभन्दा बढी छ भने चारपाङ्ग्रे (कार, जिप) बाट ३८.३९ प्रतिशत, तीनपाङ्ग्रे सवारीसाधनबाट ६. २५ प्रतिशत, ट्याक्टरबाट १.७९ प्रतिशत, यात्रु बसबाट १.७९ प्रतिशत, ट्रकबाट ०.८९ प्रतिशत र अन्य सवारीसाधनबाट ४.४६ प्रतिशत रहेको कुरा तथ्याङ्कबाट खुल्न आउँछ। यसैले सडक दुर्घटना यातायातका सबै साधनबाट हुने गरेको देखिन्छ। साथै सडक दुर्घटनाका कारणले व्यक्ति र तिनका परिवारलाई पारिवारिक असहजतालगायत राष्ट्रहरूलाई ठुलो आर्थिक नोक्सान पुऱ्याउँछ। जसका कारणबाट राष्ट्रले ठुलो सामाजिक क्षति बेहोर्नु परेको छ भन्ने कुरा राष्ट्रसङ्घीय स्वास्थ्य निकायले उल्लेख गरेको देखिन्छ।

अर्कोतर्फ सवारीसाधनको दर्ता हुने क्रम भने बढ्दै गएको पाइन्छ। उदाहरणका लागि ६२ लाख ३८ हजार ३०१ भन्दा पनि बढी सवारीसाधन दर्ता भइसकेको कुरा यातायात व्यवस्था विभागको तथ्याङ्कले देखाउँछ तर सडकको दाँजोमा सवारीसाधनको सङ्ख्या बढी नै देखिएको छ। किनकि राष्ट्रिय राजमार्ग र अन्य रणनीतिक सडकसमेत गरी नेपालमा ३४ हजार एक सय किलोमिटर राष्ट्रिय सडक सञ्जाल रहेको कुरा अर्थ मन्त्रालयले सार्वजनिक गरेको गत वर्षको आर्थिक सर्वेक्षणबाट खुल्न आउँछ।

सडक यातायातसम्बन्धी कानुनी पक्ष

नेपालमा सडक यातायातसम्बन्धी कार्यलाई व्यवस्था गर्नका लागि नीतिगत र कानुनी व्यवस्था रहेको पाइन्छ। उदाहरणका निमित्त नेपालको संविधानको धारा ५१ (ज) मा रहेको नागरिकका आधारभूत आवश्यकतासम्बन्धी नीतिको उपखण्ड १४ मा यातायात सुविधामा नागरिकहरूको सरल, सहज र समान पहुँच सुनिश्चित गर्दै यातायात क्षेत्रमा लगानी अभिवृद्धि गर्ने र वातावरण अनुकूल प्रविधिलाई प्राथमिकता दिँदै सार्वजनिक यातायातलाई प्रोत्साहन र निजी यातायातलाई नियमन गरी यातायात क्षेत्रलाई सुरक्षित, व्यवस्थित र अपाङ्गता भएका व्यक्ति अनुकूल बनाउने भन्ने व्यवस्था रहेको पाइन्छ। साथै संविधानको अनुसूची ५ को क्रम सङ्ख्या २० मा राष्ट्रिय यातायात नीति, रेल तथा राष्ट्रिय लोकमार्गको व्यवस्थापनको विषय सङ्घको अधिकारको सूचीमा समावेश गरेको छ। यसै गरी अनुसूची ६ को क्रम सङ्ख्या २० मा यातायातलाई प्रदेशको अधिकारको सूचीमा समावेश गरेको अवस्था छ। यस्तो संवैधानिक व्यवस्थाबाट के देखिन आउँछ भने यातायातको व्यवस्थापनको जिम्मेवारी मुख्य गरेर सङ्घ र प्रदेशको कार्यक्षेत्रभित्र पर्न आउँछ। यसबाहेक विगतमा साबिक सवारी ऐन, २०२० तथा राष्ट्रिय यातायात व्यवस्था ऐन, २०२६ लाई खारेजी गरी सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को निर्माण भएको थियो। यस ऐनले विशेषतः सवारी दुर्घटनाको रोकथाम गर्न, दुर्घटनाबाट पीडित पक्षलाई क्षतिपूर्ति दिलाउन, बिमा व्यवस्था गर्न र सर्वसाधारण जनतालाई सरल एवं सुलभ ढङ्गबाट यातायात सुविधा उपलब्ध गराउन यातायात सेवालाई सुदृढ, सक्षम तथा प्रभावकारी बनाउन जोड दिइएको छ।

नेपालको संविधान लागु भएको एक दशकनजिक पुग्न लाग्दासम्म तदानुरूप सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ लाई परिमार्जन गरिएको देखिँदैन। यसैबिच विभिन्न प्रदेश सभाले सवारी तथा यातायात ऐन बनाई लागु गरेको अवस्था रहे पनि सङ्घीय ऐनको प्रतिकूल हुने गरी ऐन बनाउन नसक्ने संवैधानिक व्यवस्थाले गर्दा व्यावहारिक एवं समयसापेक्ष र वैज्ञानिक यातायात ऐन जारी

हुन सकेको अवस्था देखिँदैन । हुन त सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ जारी हुनुअघि साबिक सवारी ऐन, २०२० तथा राष्ट्रिय यातायात व्यवस्था ऐन, २०२६ बमोजिम सवारीसाधनको चालक अनुमतिपत्रलगायत सोसम्बन्धी अन्य कार्यसमेत गृह मन्त्रालय अन्तर्गत रहेको नेपाल प्रहरीले गर्दै आएको थियो तर सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ लागु भएपछि यातायात व्यवस्था विभागले सोसम्बन्धी कार्य गर्दै आएको अवस्था छ । यस्तो कानुनी व्यवस्था भए पनि सडक दुर्घटनालाई व्यवस्थित गर्न सकिएको देखिँदैन । वास्तवमा ऐनले प्रशासनिक नेतृत्वबाट कामकारबाही हुँदा सवारी दुर्घटनामा कमी हुनेलगायत यातायातसम्बन्धी अन्य व्यवस्थापकीय कामकारबाहीमा सकारात्मक कुराको अपेक्षा गरेको थियो। तथापि ऐनले अपेक्षा गरे अनुरूपको सकारात्मक परिणाम ल्याउन सकेको छैन । २०७८ तिर राष्ट्रिय सभा अन्तर्गत रहेको विधायन व्यवस्थापन समितिले उक्त ऐनको उत्तर विधायिकी परीक्षण गर्ने प्रयास गरेको थियो तर त्यो व्यवहारमा पूरा हुन सकेन ।

सडक दुर्घटना घटाउनका लागि धेरै कानुनी तथा नीतिगत व्यवस्था गरी त्यस्ता व्यवस्थालाई व्यवहारमा कार्यान्वयन गर्नुपर्ने देखिएको छ । प्रथमतः सडकसँग सम्बन्धित धेरै ऐनलाई समयसापेक्ष परिमार्जन गर्नुपर्ने अवस्था छ। उदाहरणका लागि सडक ऐन, २०३१, सडक बोर्ड ऐन, २०५८ लगायतका धेरै ऐनलाई परिमार्जन गर्नुपर्ने अवस्था छ । हुन त संविधान जारी गएपश्चात् सहरी क्षेत्रमा सार्वजनिक यातायात सेवालाई सहज, पहुँचयोग्य, यात्रुमैत्री, विश्वसनीय, लागतप्रभावी र सुरक्षित बनाई सार्वजनिक एकीकृत यातायात प्रणालीको व्यवस्था, यातायात नीतिको प्रभावकारी व्यवस्थापनका लागि विकास तथा सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण स्थापना गर्न सङ्घीय संसद्ले सहरी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात (व्यवस्थापन) प्राधिकरण ऐन, २०७९ बनाएको अवस्था छ । तथापि यो ऐन सङ्घीय राजधानी सहर (फेडरल क्यापिटल सिटी) क्षेत्र खास गरी काठमाडौँ, भक्तपुर र ललितपुरलाई मात्र समेट्ने गरी बनाइएको अवस्था छ । जसले गर्दा नेपालभर हुने सडक यातायातलाई समेट्न सक्ने देखिँदैन । यसर्थ सडक दुर्घटनालाई न्यूनीकरण गरी व्यवस्थित सडक यातायात सञ्चालनका लागि शीघ्र कानुनी व्यवस्था गरिनु पर्छ ।

दुर्घटनाको न्यूनीकरणका उपाय

सवारीसाधनको चाप दिनहुँ बढ्दै गइरहेको र नेपालभरका अधिकांश जिल्लामा यसकी विस्तार हुने क्रम पनि जारी रहेको अवस्था एकातर्फ छ भने अर्कोतर्फ सवारी दुर्घटना हुने कार्य पनि दिनहुँ नै भइरहेको परिप्रेक्ष्यमा यसको उचित व्यवस्थापनका लागि दुर्घटना रोकथामका निम्ति केन्द्रीयस्तरमा एक अनुसन्धान तथा दुर्घटना व्यवस्थापन केन्द्रको स्थापना गरी यससम्बन्धी कार्यलाई न्यूनीकरण गर्न यथाशीघ्र पहल गर्नुपर्ने देखिन्छ । यसै गरी सडक सुरक्षाका लागि मोटरसाइकल 'चालकले अनिवार्य हेलमेटको प्रयोग गर्ने, सिटबेल्ट लगाउने, मदिरा नपिउने र सवारी चलाउँदा कुनै असहिष्णु व्यवहार गर्न नहुने कुरा कानुनले गरेको छ तर त्यस्तो व्यवस्था व्यवहारमा कमै लागु भएको पाइन्छ । यसैले त्यस्तो व्यवस्थालाई कडाइका साथ पालना गर्न अनुगमन बढाई विश्वासिलो, चुस्त र सहज ट्राफिक व्यवस्थापन गर्दै समन्वयात्मक सवारी व्यवस्थापनका निम्ति आवश्यक कानुनी व्यवस्था गरिनु पर्छ ।

निजी यातायातलाई नियमन गरी यातायात क्षेत्रलाई सुरक्षित, व्यवस्थित गर्ने भन्ने संवैधानिक व्यवस्थासमेत रहेकाले तदानुरूपको कानुनी व्यवस्था गर्नु पर्छ । सवारीसाधनको सिट सङ्ख्याभन्दा बढी यात्रु राख्ने कार्यलाई रोक्नु पर्छ । यस्तै सवारी चलाउँदा हुने ओभरटेकका कारणबाट दुर्घटना बढेको र दुर्घटनापश्चात् तत्काल उपचार गर्न पनि सामान्य शिष्टाचार नरहेको अनुसन्धानबाट समेत देखिएकाले सवारीचालकमा रहेको ज्ञान वा शैक्षिक योग्यताको कमीबाट त्यस्तो हुन गएको देखिँदा चालकका लागि न्यूनतम शैक्षिक योग्यता आवश्यक व्यवस्था गरिनु पर्छ । सडक यातायातसम्बन्धी नागरिक सचेतनाको आवश्यकता रहेको हुँदा ट्राफिक प्रहरीभन्दा स्थानीय तह तथा प्रदेशस्तरबाट सचेतना कार्यक्रम सञ्चालन गर्नुका साथै विद्यालयस्तरमा ट्राफिक नियम र सुरक्षासम्बन्धी पाठ्यक्रमको विकास गर्नु पर्छ । यसै गरी मोटरसाइकलमा हेलमेट नलगाई वा सवारी चलाउँदा मोबाइलको प्रयोग गर्ने तथा मादक पदार्थ सेवन गरेर साधन चलाउने कार्यलाई बन्द गर्न नियमित अनुगमनलाई बढावा दिइनु पर्छ । रातिको समयमा सवारीसाधन चलाउँदा दुर्घटनाको सङ्ख्यामा वृद्धि भएको तथ्याङ्कबाट देखिन आएकाले त्यस्तो समयमा सवारीसाधन चलाउँदा विशेष व्यवस्था, सडकलाई व्यवस्थित, सवारीसाधनको नियमित मर्मतसम्भार व्यक्तिगत प्रयोजनका लागि सवारीसाधनको आयात गर्ने प्रवृत्ति अधिक भएकाले त्यस्तो कार्यलाई न्यूनीकरण गर्नका लागि सार्वजनिक साधनको विश्वसनीयतामा वृद्धि गरिनुपर्छ ।

साभारः गोरखापत्र दैनिक

८ हजार मीटरमाथिका थप ६ हिमाललाई अन्तर मान्यता दिलाउन पहल हुँदै

समुद्री सतहबाट ८ हजार मीटरभन्दा अग्ला नेपालका थप ६ ओटा हिमाललाई अन्तर्राष्ट्रिय मान्यता दिलाउन सरोकारवाला निकायले पहल गर्ने भएका छन् । त्यसका लागि अहिले पर्यटन विभाग र नेपाल पर्वतारोहण संघले थप ६ ओटा हिमालको कागजात तथा आवश्यक प्रक्रिया पुऱ्याउन गृहकार्य शुरू गरेका छन् । हाल ८ हजार मीटरभन्दा अग्ला १४ ओटा अन्तर्राष्ट्रिय मान्यताप्राप्त हिमालमध्ये आठओटा नेपालमै छन् । थप ६ ओटाले पनि अन्तर्राष्ट्रिय मान्यता पाएमा नेपालमै १४ ओटा यस्ता हिमाल हुनेछन् । यसले पर्यटन प्रवर्द्धनमा थप सहयोग गर्ने सरोकारवालाहरू बताउँछन् ।

पर्यटन विभागले आगामी अक्टोबरमा काठमाडौंमा हुने तय भएको अन्तर्राष्ट्रिय पर्वतारोहण सञ्जाल मानिने इन्टरनेशनल क्लाइम्बिङ एन्ड माउन्टेनियरिङ फेडेरेशन (यूआईएए) को साधारणसभामा नेपालको दाबीलाई अन्तर्राष्ट्रिय मान्यताका लागि प्रस्ताव गर्ने तयारी गरिएको जानकारी दिएको छ । सरकारले ती हिमालको पहिचान गरे पनि हालसम्म अन्तर्राष्ट्रिय मान्यता पाएका छैनन् ।

विभागका महानिर्देशक रामकृष्ण लामिछानेले सरकारले हालसम्म ८ ओटालाई मात्र ८ हजार मीटरभन्दा अग्ला हिमालका रूपमा औपचारिक मान्यता दिएको र थप ६ ओटालाई पनि दिन अध्ययन शुरू भएको जानकारी दिए । 'सरकारले नै तयार पारेको नेपाल पिक प्रोफाइलमा नेपालमा ८ हजार मीटरभन्दा अग्ला १४ ओटा हिमाल समावेश गरिएका छन्,' उनले भने ।

उनका अनुसार थप ६ ओटा हिमाललाई अन्तर्राष्ट्रिय मान्यता दिलाउन पहल शुरू भएको र यसको विस्तृत काम नेपाल पर्वतारोहण संघले गरिरहेको छ । संसारभरका हिमालहरूको अनुगमन तथा नियम बनाउनेदेखि पर्वतारोहण उपकरणका साथै पर्वतारोहणका लागि मापदण्ड तोक्नेजस्ता काम गर्दै आएको उक्त संस्थाले नेपालका आठओटा हिमाल ८ हजार मीटरभन्दा अग्ला रहेको भनी मान्यता दिएको छ । नेपाल पर्वतारोहण संघका अनुसार थप ६ ओटा हिमालमा यालुङ खाङ, कञ्चनजंगा सेन्ट्रल, कञ्चनजंगा साउथ, ल्होत्से मिडल, ल्होत्से सर र यालुङ खाङ वेस्ट हिमाल पर्छन् ।

८ हजार मीटरभन्दा अग्ला नेपाली हिमाल

हिमाल	उचाइ (मीटर)
सगरमाथा	८,८४८.८६
कञ्चनजंगा (मुख्य)	८,५८६
ल्होत्से	८,५१६
यालुङ खाङ	८,५०५
कञ्चनजंगा सेन्टर	८, ४७६
कञ्चनजंगा साउथ	८, ४७६
मकालु (१)	८,४६३
ल्होत्से मिडल	८,४१३
ल्होत्से सार	८,४००
चोयु	८,२०१
धौवलागिरि (१)	८,१६७
मनासलु	८.१६३
अन्नपूर्ण (१)	८,०९१
यालुङ खाङ वेस्ट	८८,०७७

स्रोत : नेपाल हिमाल पिक प्रोफाइल, पर्यटक विभाग

थप ६ ओटा हिमालको पहिचान र त्यसलाई अन्तर्राष्ट्रिय मान्यता दिलाउन अहिले डकुमेन्टेशनको काम भइरहेको नेपाल पर्वतारोहण संघका अध्यक्ष फुरगेल्जे शेर्पाले जानकारी दिए । नेपाल सरकारले नेपालमा ८ हजार मीटरभन्दा माथिका १४ ओटा हिमाल रहेको पुष्टि गरिसकेको छ । ती हिमाल आरोहणका लागि सरकारले अनुमति (परमिट) पनि जारी गर्दै आएको छ ।

'तर, अन्तर्राष्ट्रिय समूह तथा समुदायले भने नेपालका ८ ओटा हिमाललाई मात्रै चिन्छन्,' अध्यक्ष शेर्पाले भने । ८ हजार मीटरभन्दा अग्ला नेपालका १४ ओटै हिमालले अन्तर्राष्ट्रिय मान्यता पाएमा संसारमा यस्ता हिमालको संख्या २० पुग्ने र त्यसमा नेपालका मात्रै १४ ओटा हुने शेर्पा बताउँछन् ।

श्रमिक संकट : राज्यको अदूरदर्शीताको परिणाम

एकातिर स्वदेशमा सञ्चालित उद्योगहरूले श्रमिकको अभाव देखाएर भारतीय श्रमिकहरूलाई काममा लगाएका छन् भने अर्कातिर दैनिक सरदर १ हजार २०० युवा रोजगारीको खोजीमा बिदेसिने गरेको तथ्यांक छ । त्यसो त श्रमिककै अभावमा धेरैजसो उद्योगहरू पूर्ण क्षमतामा सञ्चालन हुन नसकेको पछिल्लो राष्ट्रिय औद्योगिक सर्वेक्षणमा उल्लेख छ । नेपालका उद्योगहरूले कुल क्षमताको ४० प्रतिशत मात्रै उत्पादन गर्न बाध्य हुनुका विविध कारणमध्ये श्रम शक्तिको अभावलाई मुख्य कारण मानिएको छ । उद्योग क्षेत्रमा श्रम शक्तिको अभाव हुने समस्या हरेक वर्ष बढ्दै गएको नेपाल राष्ट्र बैंकको पछिल्लो प्रतिवेदनले पनि औंल्याएको छ। देशमा औद्योगिक वातावरण वृद्धि हुनु त परै जाओस् भएका

उद्योगहरूको उत्पादन क्षमतासमेत घट्दै जानु भनेको देश अधोगतिमा गइरहेको संकेत हो । यसै पनि मुलुकको कुल गार्हस्थ उत्पादनमा उद्योग क्षेत्रको योगदान ५ प्रतिशतको हाराहारीमा छ । मुलुकको आन्तरिक श्रम बजारमा कार्यरत करिब ७१ लाख श्रमिकमध्ये औद्योगिक क्षेत्रमा जम्मा ५ लाख छन् । ५ लाखमध्ये पनि विदेशीहरूको हिस्सा के कति छ ? यसै भन्न सकिने अवस्था छैन । सामान्यतया स्वदेशमै रोजगारीको अवसर हुँदा हुँदै कोही पनि वैदेशिक रोजगारीमा जाँदैन । त्यसमा पनि मलेसिया, खाडी लगायतका देशहरूमा जानेहरूको कमाई खासै आकर्षक पनि देखिँदैन । त्यसैले नेपालीहरू रोजगारीका लागि खाडी जाने, नेपालमा रोजगारीका लागि भारतीय श्रमिक आउने, कतिपय उद्योगहरू श्रमिकको आभावका कारण पूर्ण क्षमतामा सञ्चालनमा आउन नसक्ने अवस्था सिर्जना हुनु भनेको राज्यको नीति निर्माण तथा कार्यान्वयन तहमा रहनेहरूको मुख्य कमजोरी हो ।

उद्योगको क्षेत्रमा मात्रै होइन, कृषि, निर्माण, व्यापार, सेवा लगायतका हरेक क्षेत्र स्वदेशी श्रमिकको अभावका कारण प्रभावित हुँदै गएको देखिन्छ। तोकिएको मितिमा भौतिक पूर्वाधार निर्माणको काम सम्पन्न हुन नसक्नुमा श्रम शक्तिको अभाव मुख्य कारण रहेको निर्माण व्यवसायीको भनाइ असत्य होइन । कृषि, निर्माण, व्यापार लगायतका क्षेत्रमा पनि विदेशी श्रमिकहरूको उपस्थिति नांगो आँखाले देख्न सकिन्छ । यो नयाँ समस्या भने होइन । दशकौं अघि उजागर भएको यो समस्या समाधानका लागि ठोस पहल हुन सकेन । सतही पहलले समस्या समाधान गरेन । यो समस्याको मूल कारण

भनेको स्वदेशी श्रमिकको कमजोर उत्पादकत्व हो। नेपाली श्रमिकको भन्दा भारतीय तथा बंगलादेशी श्रमिककोउत्पादकत्व दोब्बर रहेको रोजगारदाताहरूको दावी हचुवा होइन। किनकि केही दशकअघि तयारी पोसाक निर्माणका सन्दर्भमा विश्व बैंकले गरेको सर्भेक्षणले पनि यो तथ्य उजागर गरेको थियो। दशकअघि यो तथ्य उजागर भइसक्दा पनि स्वदेशी जनशक्तिलाई अनुभव तथा सीप सिकाएर उसको उत्पादकत्व बढाउनेतर्फ सरकारको ध्यान गएको देखिँदैन।

नेपालमा साना ठुला गरी करिब ६० हजार उद्योग छन्, तर प्रायः सबै कि त राजधानी काठमाडौँ केन्द्रित छन्, कि त तराईका सीमावर्ती सहरहरूमा छन्। तर रोजगारीको खोजीमा रहेका अधिकांश युवाहरू दूरदराजका गाउँमा छन्। उनीहरूले राजधानी काठमाडौँ वा तराईका सहरहरूमा गएर डेरामा बसेर काम गर्नुभन्दा खाडी तथा मलेसिया जान रोज्नुको कारण अनुचित छैन। नेपालगन्जका उद्योगहरूमा १० किलोमिटर टाढाबाट साइकल चढेर भारतीय श्रमिकहरू आउनु जति व्यावहारिक छ, त्यही उद्योगमा अछामको युवालाई रोजगारी गर्नु उति नै अव्यावहारिक छ। त्यसैले अछामका युवा रोजगारीका लागि हिमाचल वा खाडी पुग्छन्, रुपेडियाका युवाले नेपालगन्जका उद्योगमा घरपायक जागिर पाउँछन्। हिजोका दिनमा यातायात तथा सञ्चारको सुविधा नभएका कारण राजधानी तथा तराईका सीमावर्ती सहरमा उद्योगधन्दा केन्द्रित गर्नु वाध्यता थियो। तर आज मुलुकको सबै भूभागमा यातायात तथा सञ्चारको सुविधा पुगिसकेको छ। त्यसैले उद्योग धन्दाहरूलाई विकेन्द्रीकरण गर्ने हो भने युवा जनशक्ति विदेश भासिनें, राजधानीका उद्योगहरूले श्रमिक संकट बेहोर्नुपर्ने तथा तराईका उद्योगहरूमा भारतीय श्रमिक भर्ना गर्नुपर्ने वाध्यता धेरैहदसम्म हट्न सक्छ।

ef/ t n]v's hf]agfof]Pkm8lcfO{; DaGwL lgod

नेपालसहित ७ मुलुकले सरकारी स्वीकृति लिनु नपर्ने

भारत सरकारले चीनसहित छिमेकी देशहरूबाट हुने प्रत्यक्ष वैदेशिक लगानी (एफडीआई) सम्बन्धी नियम खुकुलो बनाएको छ। मार्च १० मा प्रधानमन्त्री नरेन्द्र मोदीको अध्यक्षतामा बसेको संघीय मन्त्रिपरिषद् बैठकले सन् २०२० मा जारी गरिएको प्रेस नोट ३ संशोधन गर्दै यस्तो निर्णय गरेको हो।

नयाँ व्यवस्थाअनुसार अब चीन, बंगलादेश, पाकिस्तान, भुटान, नेपाल, म्यान्मा र अफगानिस्तानका लगानीकर्ताले भारतमा विभिन्न क्षेत्रमा लगानी गर्न अनिवार्य सरकारी स्वीकृति लिनुपर्ने प्रावधान हटाइएको छ। यसअघि यी देशका कम्पनी वा लगानीकर्ताले भारतमा लगानी गर्नुअघि केन्द्र सरकारबाट अनुमति लिनुपर्थ्यो।

संशोधित नियमले सीमाना जोडिएका देशबाट आउने लगानीका लागि रहेको कडाइ हटाइदिएको छ। यसले लगानी प्रक्रियालाई सरल बनाउने र विदेशी पूँजी भित्र्याउन सहयोग पुग्ने अपेक्षा गरिएको छ।

विशेषज्ञहरूका अनुसार यसले सीमापार कम्पनी खरीदविक्री, 'माइनरिटी इन्भेष्टमेन्ट' तथा स्टार्टअप क्षेत्रमा लगानी बढाउन सहयोग पुऱ्याउन सक्छ। भारतका धेरै स्टार्टअपहरूले विगतमा चीनका भेन्चर क्यापिटल र रणनीतिक लगानीकर्ताबाट शुरुआती तथा विस्तार चरणमा पूँजी पाएका थिए।

नियम खुकुलो भए पनि भारतमा चिनियाँ लगानीको हिस्सा भने अझै निकै सानो छ। सन् २००० अप्रिलदेखि २०२५ डिसेम्बरसम्म भारतमा आएको कुल एफडीआईमध्ये चीनको हिस्सा केवल शून्य दशमलव ३२ प्रतिशत मात्रै रहेको छ, जसको मूल्य करीब २ अर्ब ५१ करोड अमेरिकी डलर बराबर छ।

सन् २०२० जुनमा भएको गलवान तनावपछि भारत-चीन कूटनीतिक सम्बन्ध तिक्त बनेको थियो। त्यसपछि भारतले चिनियाँ मोबाइल एपहरू टिकटक र वीच्याटमा समेत प्रतिबन्ध लगाएको थियो।

राजनीतिक तनावका बीच भारत चीनबीचको व्यापार भने निरन्तर बढिरहेको छ। चीन हाल भारतको दोस्रो ठूलो व्यापार साझेदार हो। आर्थिक वर्ष २०२४-२५ मा 'भारतले चीनतर्फ गरेको निर्यात १४ दशमलव ५ प्रतिशतले घटेर १४ अर्ब २५ करोड डलरमा पुगेको छ। अघिल्लो वर्ष यो १६ अर्ब ६६ करोड डलर थियो। सोही अवधिमा चीनबाट आयात भने ११ दशमलव ५२ प्रतिशतले बढेर ११३ अर्ब ४५ करोड डलर पुगेको छ।

यसले भारतको व्यापार घाटा ९९ अर्ब २० करोड डलर पुगेको देखाएको छ, जुन अघिल्लो वर्ष ८५ अर्ब डलर थियो। त्यस्तै २०२५-२६ अवधिमा भारतको चीनतर्फको निर्यात ३८ दशमलव ३७ प्रतिशतले बढेर १५ दशमलव ८८ अर्ब डलर पुगेको छ भने आयात १३ दशमलव ८२ प्रतिशतले बढेर १०८ दशमलव १८ करोड डलर पुगेको छ। यसले व्यापार घाटा अझै पनि ९२ अर्ब ३० करोड डलरमा कायम रहेको देखिन्छ।

रणनीतिक सावधानीसँगै व्यावहारिक नीति

विशेषज्ञहरूका अनुसार भारतले गरेको यो निर्णय पूर्ण रूपमा उदारीकरण नभई नियन्त्रित लचकताको नीति हो। यसले लगानीकर्ताका लागि प्रक्रियागत झन्झट घटाउने भए पनि क्षेत्रगत सीमा लगायत नियामकीय शर्तहरू भने यथावत् रहनेछन्। समग्रमा भारतको यो कदमले रणनीतिक सावधानी कायम राख्दै आर्थिक वृद्धिका लागि आवश्यक विदेशी पूँजी आकर्षित गर्ने सन्तुलित नीति अवलम्बन गरेको संकेत दिएको विश्लेषकहरू बताउँछन्।

काठमाडौं-केरुङ रेलमार्गको अन्तिम अध्ययन प्रतिवेदन असारभित्र

$@ dlxgf ;do tf]sP klg !% dlxgfcl3 g};lsof]cWoog

आगामी असारभित्र काठमाडौं- केरुङ रेलमार्गको अन्तिम अध्ययन प्रतिवेदन आउने भएको छ। स्थलगत अध्ययन सकेर चिनियाँ प्राविधिक टोलीले यसलाई अन्तिम रूप दिँदै छ। रेलमार्गको सम्भाव्यता अध्ययनका लागि पुस २०७९ मा नेपाल आएको चिनियाँ प्राविधिक टोलीले २०८० माघको पहिलो साता पहिलो चरणको अध्ययन सकेको थियो। दोस्रो चरणको अध्ययन २०८१ चैत अन्तिममा सकिएको थियो।

'चाइना रेलवे फर्स्ट सर्भे एन्ड डिजाइन इन्स्टिच्युट ग्रुप' को प्राविधिक टोलीले नेपालमा बसेर यसको अध्ययन गरेको हो। ४२ महिना समय तोकिएको भए पनि त्योभन्दा १५ महिना पहिल्यै अध्ययनको काम सकिएको हो। अध्ययन टोलीलाई असार २०८३ सम्म समय दिइएको थियो। अध्ययनपछि पनि प्रतिवेदन फाइनल गर्न समय लाग्ने भएकाले आउँदो असारसम्म समय दिइएको हो।

अध्ययन सकिएकाले उक्त समयभित्र अन्तिम अध्ययन प्रतिवेदन आउने रेल विभागका सूचना अधिकारी बोध भण्डारीले बताए। 'फिल्ड तहको अध्ययन सकिइसकेको छ,' उनले भने, 'चिनियाँ टोलीले उतै गएर रिपोर्ट तयार गरिरहेका छन्, असारसम्म अन्तिम रिपोर्ट आउँछ।' उनका अनुसार अन्तिम प्रतिवेदनबाट निर्माणमा लाग्ने समय, लागत र दूरी यकिन हुनेछ।

'अन्तिम प्रतिवेदन चिनियाँ प्राविधिकले चीन सरकार र हामीलाई सँगै बुझाउँछन्,' भण्डारीले भने, 'यो सम्भाव्यता अध्ययन हो, यसमा धेरै कुरा समेटिएको हुन्छ, अध्ययनबाट आयोजनालाई कार्यान्वयनमा लैजाने या नलैजाने, निर्क्योल हुन्छ। यो अध्ययन आयोजना कार्यान्वयनमा लग्न सक्ने मिल्ने गरी नै हुने भण्डारीको भनाइ छ। रेलमार्गले छुने जिल्ला काठमाडौं,

नुवाकोट र रसुवामा सम्भाव्यता अध्ययन गरिएको हो । तीन जिल्लामै अध्ययनका क्रममा ड्रिलिङ गरेर माटो निकालिएको थियो । रेलमार्गले छुने सम्भावित स्थान छानेर त्यहाँबाट माटो, ढुंगा, पानी, चट्टानको नमुना संकलन गरी केहीको नेपालमा र केहीको चीन लगेर परीक्षण गरिएको थियो ।

सम्भाव्यता अध्ययनबाट रेलमार्गमा कति वटा सुरुङ, पुल र स्टेसनं आवश्यक पर्छन्, त्यो पनि थाहा हुनेछ । अन्तिम रिपोर्ट तयार भएपछि विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन (डीपीआर) तयार पारेर निर्माणको काम अघि बढाइनेछ । चिनियाँ टोलीलाई अध्ययनमा रेल विभागका इन्जिनियर टोलीले सघाएको थियो ।

रेलमार्ग निर्माण गर्न २ खर्ब ७१ अर्ब ३६ करोड ८० लाख रुपैयाँ लाग्ने प्रारम्भिक अनुमान छ । प्रारम्भिक अध्ययनअनुसार रसुवागढीदेखि काठमाडौंसम्मको रेलमार्गको दूरी ७२ किमि रहनेछ । यो रेलमार्गको पूर्वसम्भाव्यता अध्ययन मंसिर २०७५ भएको थियो । त्यसपछि असोज २०७६ मा चीनका राष्ट्रपति सी चिनफिङको नेपाल भ्रमणका बेला सम्भाव्यता अध्ययन सुरु गर्नेबारे सहमति भएको थियो ।

चैत २०७८ मा चिनियाँ विदेशमन्त्री वाङ यीको नेपाल भ्रमणका बेला सम्भाव्यता अध्ययन गर्ने विषयमा समझदारीपत्रमा हस्ताक्षर भएको थियो । पूर्वसम्भाव्यता अध्ययनमा प्रारम्भिक विषय मात्र आएका र अब वास्तविक दूरी, सुरुङ, लागत, पुलको उचाइ, स्टेसनलगायत विषय टुंगिनेछ । चीन सरकारको प्राविधिक र आर्थिक सहयोगमा यसको अध्ययन भएको हो ।

संशोधित सरकारी कारोबार निर्देशिका कार्यान्वयनमा ल्याउन निर्देशन

नेपाल राष्ट्र बैंकले सरकारी कारोबार निर्देशिका, २०७६ (दोस्रो संशोधन २०८१) लाई प्रभावकारीरूपमा कार्यान्वयनमा ल्याउन निर्देशन दिएको हो ।

राष्ट्र बैंकले महालेखा नियन्त्रक कार्यालय, कोष तथा लेखा नियन्त्रक सार्वजनिक ऋण कार्यालय, व्यवस्थापन कार्यालय र अन्य सबै सरकारी कार्यालयहरूलाई सम्बोधन गर्दै सरकारी कारोबार निर्देशिका, २०७६ (दोस्रो संशोधन २०८१) अन्तर्गत चेकमार्फत हुने कारोबारलाई प्रभावकारीरुपमा कार्यान्वयनमा ल्याउन निर्देशन दिएको हो ।

राष्ट्र बैंकले चेकमार्फत तथा हुने कारोबारका सम्बन्धमा जारी गरेको पत्रमा भनिएको छ, सरकारी कारोबार निर्देशिका, २०७६ (दोस्रो संशोधन २०८१) को व्यवस्थाबमोजिम धरौटी तथा अन्य विविध जम्मा, ऋण साँवा फिर्ता, अनुदान जम्मा भुक्तानी सम्बन्धी केही चेकहरूमा अन्य कार्यालय तथा तेस्रो पक्षको नाममा खिचिएको एकाउन्टपेयी चेकलाई कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयले इन्डोर्समेन्ट गरेर आफ्नो खातामा जम्माको लागि पठाएको, सार्वजनिक ऋण व्यवस्थापन कार्यालयको नाममा खिचिएको एकाउन्टपेयी चेकलाई उक्त सार्वजनिक ऋण व्यवस्थापन कार्यालयले इन्डोर्समेन्ट गरेर महालेखा नियन्त्रक कार्यालयको नाममा जम्मा गर्न पठाएको, नेपाल राष्ट्र बैंक, वाणिज्य बैंक तथा वित्तीय संस्थामा कुनै पनि खाता नभएका संघसंस्थाको नाममा खिचिएको एकाउन्टपेयी चेकलाई को.ले.नि.का. को खातामा जम्माको लागि पठाएको हुँदा उपरोक्त कारोबारहरु सरकारी कारोबार निर्देशिका, २०७६ (दोस्रो संशोधन २०८१) बमोजिम नरहेको हुँदा आगामी दिनहरुमा उक्त व्यवस्था पालना गर्न/गराउनु हुन अनुरोध छ ।

साथै, महालेखा नियन्त्रक कार्यालय, कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालय वा अन्य सरकारी संघसंस्थाले विदेशी बैंकमा रहेको कुनै व्यक्ति, फर्म वा संस्थाको नामको खातामा स्वीफ्टमार्फत जम्मा गर्ने प्रयोजनको लागि नेपालस्थित जुन बैंकमार्फत स्वीफट गरिने हो सोही बैंकको नाममा चेक खिच्न समेत राष्ट्र बैंकले आग्रह गरेको छ ।

सरकारी कारोबार निर्देशिका, २०७६ (दोस्रो संशोधन २०८१) बमोजिम नभएका चेकहरुको जम्मा तथा भुक्तानी गर्न नेपाल राष्ट्र बैंक, वाणिज्य बैंक तथा वित्तीय संस्थाहरू बाध्यकारी हुने छैन, पत्रमा भनिएको छ । सरकारी खाताहरूबाट रकम भुक्तानी गर्दा वित्तीय भुक्तानी प्रणाली वा एकाउन्टपेयी चेकमार्फत गर्नुपर्नेछ । सरकारी चेकसम्बन्धी व्यवस्थाहरूअन्तर्गत नेपाल राष्ट्र बैंक वा वाणिज्य बैकहरुले खिच्ने चेकको अग्रभागको माथिपट्टिको खाली स्थानमा अनिवार्यरुपमा चेक राइटर, चेक पंच, चेक प्रोटेक्टर वा रिबन राइटर लगाउनु पर्नेछ । कार्यालयको नाममा खिचिएका चेक सम्बन्धित कार्यालय आफैंले खातामा जम्मा गर्न पठाउँदा सम्बन्धित कार्यालयको प्रस्ट बुझिने छाप चेकको पछाडि अनिवार्यरूपमा लगाएको हुनुपर्नेछ ।

तर सम्बन्धित कार्यालयको लागि अन्य व्यक्ति, फर्म, कम्पनी वा संस्थाले त्यस्तो चेक खातामा जम्मा गरिदिँदा भने छाप लगाउन अनिवार्य नहुने राष्ट्र बैंकले जनाएको छ । क्लियरिङमार्फत प्राप्त चेकको रकम जसको नाममा चेक खिचिएको हो उसैको नामको खातामा जम्मा गर्न पनि राष्ट्र बैंकले निर्देशन दिएको छ ।

रसुवा भन्सारमा राजस्व मूल स्रोत सवारी साधन आयात

चालू आर्थिक वर्षमा रसुवा भन्सार कार्यालय टिमुरेले करिब ४० प्रतिशत राजस्व सवारी साधन आयातबाट मात्रै संकलन गरेको छ । भन्सार प्रमुख तुलसीप्रसाद भट्टराईका अनुसार उक्त अवधिमा कुल २९ अर्ब ६५ करोड ९३ लाख रुपियाँ राजस्व संकलन भएको छ ।

अघिल्लो वर्ष २० अर्ब २१ करोड रुपियाँ संकलन भएको थियो । राजस्वमा देखिएको वृद्धिको मुख्य कारण चीनबाट आयात भएका साना, ठूला गाडी रहेको कार्यालयले जनाएको छ । यस वर्ष यस नाकाबाट गरी ६ हजार ५ सयभन्दा बढी साना र ठूला सवारी साधन आयात भएको भन्सार कार्यालयको तथ्यांक छ। यद्यपि भन्सार शुल्क तिरे पनि केही आयातकर्ताले ती सवारी साधन अझै नलिएको हुँदा दर्जनौं गाडी अहिले पनि भन्सार क्षेत्रभित्र थन्किएका छन् ।

भन्सार कार्यालयका अनुसार रसुवागढी नाकाबाट विशेषगरी जुत्ता-चप्पल, तयारी पोशाक तथा जलविद्युत् आयोजना र निर्माणसँग सम्बन्धित सामग्रीहरू पनि आयात हुने गरेका छन्। साथै, सोही अवधिमा चीनतर्फबाट करिब ३ अर्ब रुपियाँ बराबरको सामग्री निर्यात भएको समेत जनाइएको छ ।

चीनबाट आयात भएका सवारी साधनलाई समयमै भित्र्याउन रसुवा भन्सार कार्यालयले सम्बद्ध व्यवसायीहरूलाई पुनः अनुरोध गरेको छ। कार्यालयले मनसुनको शुरूआतसँगै सम्भावित बाढी र पहिरोको जोखिमका कारण रसुवागढी नाका वरपरका वस्तीहरू उच्च जोखिममा रहेको भन्दै समयमै सवारीसाधन झिक्न आग्रह समेत गरेको छ। राजस्व संकलनमा भएको वृद्धिले चालू आवमा सरकारले लिएको लक्ष्यमा सकारात्मक प्रभाव पर्ने भन्सार अधिकारीहरू बताउँछन् ।

ग्यास विस्थापन र विद्युतीय सवारीलाई प्राथमिकता

सरकारले ऊर्जाक्षेत्रलाई मुलुकको आर्थिक रूपान्तरणको मुख्य संवाहक बनाउने लक्ष्यका साथ 'ऊर्जा खपत वृद्धि तथा निर्यात रणनीति, २०८३' तयार गरेको छ। रणनीतिले मुख्यगरी आन्तरिक रूपमा विद्युत् खपत बढाउने र बचत भएको बिजुली छिमेकी देशहरूमा निर्यात गर्ने स्पष्ट खाका तयार गर्ने कुरालाई केन्द्रमा राखेको छ।

रणनीतिमा आन्तरिक खपत बढाउन विभिन्न ठोस योजनाहरू अघि सारिएका छन्। यसअन्तर्गत घरायसी भान्साबाट खाना पकाउने एलपी ग्यासलाई पूर्ण रूपमा विस्थापन गरी विद्युतीय चूल्होको प्रयोग बढाउने, सार्वजनिक तथा निजीक्षेत्रमा विद्युतीय सवारीसाधन (ईभी) लाई प्राथमिकता दिने उ उद्योगहरूमा प्रयोग हुने खनिज इन्धनलाई विद्युतीय प्रणालीले प्रतिस्थापन गर्ने लक्ष्य राखिएको छ।

विद्युत् महशुललाई उपभोक्तामैत्री बनाउने र वितरण प्रणालीलाई आधुनिक स्मार्ट ग्रीडमा रूपान्तरण गर्ने सोचले यो रणनीति तयार पारिएको उच्चस्तरीय समितिका सदस्य तथा विद्युत् नियमन आयोगका सहसचिव नवीनराज सिंहले बताए।

उनका अनुसार सरकारले विद्युत् निर्यातको सन्दर्भमा, रणनीतिले नेपालको स्वच्छ ऊर्जालाई अन्तरदेशीय प्रसारण लाइनमार्फत क्षेत्रीय बजारसम्म पुऱ्याउने योजना बनाएको छ। विशेष गरी उच्च मूल्य प्राप्त हुने साँझको पिक समयमा निर्यात केन्द्रित गरी अधिकतम आर्थिक लाभ लिने मार्गचित्र तय गरिएको छ।

यसका लागि विद्युत् व्यापारमा निजीक्षेत्रको सहभागिता, नेपाल विद्युत् प्राधिकरणको संरचनात्मक सुधार र कानूनी जटिलताहरूको समाधानलाई प्राथमिकता दिइएको छ।

विद्युत् खपत र निर्यात वृद्धि गर्न निजीक्षेत्रलाई ऊर्जा व्यापारमा संलग्न गराउनैपर्ने सिंहले बताए। उनका अनुसार सरकारले निजीक्षेत्रलाई ऊर्जा व्यापारमा संलग्न गराउन कै लागि प्रसारण लाइनमा खुला पहुँच नीति ल्याएको र उक्त नीति छिटो कार्यान्वयनका लागि आवश्यक काम भइरहेको छ।

ऊर्जा सुरक्षाका लागि जलाशययुक्त आयोजनाहरूको अंश बढाउने र राष्ट्रिय प्रसारण प्रणालीलाई देशभर विस्तार गर्ने लक्ष्य पनि रणनीतिमा समावेश छ। रणनीति कार्यान्वयनका क्रममा आउन सक्ने सम्भावित जोखिमहरूको सूक्ष्म विश्लेषण गरी ती जोखिम न्यूनीकरणका लागि स्पष्ट व्यवस्थापन योजनासमेत प्रस्ताव गरिएको छ। यस रणनीतिको सफल कार्यान्वयनबाट नेपालको चुलिँदो व्यापारघाटा न्यूनीकरण हुने, ऊर्जामा आत्मनिर्भर बन्ने र मुलुकमा हरित अर्थतन्त्र निर्माणमा ऐतिहासिक योगदान पुग्ने विश्वास सरकारले लिएको छ।

आइतवार ऊर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाइ मन्त्रालयका सहसचिव सन्दीपकुमार देवको संयोजकत्वमा गठित उच्चस्तरीय समितिले रणनीति तयार पारेर ऊर्जामन्त्री विराजभक्त श्रेष्ठलाई पेश गरेको हो। मन्त्रिपरिषदको २०८२ चैत १३ गतेको बैठकले स्वीकृत गरेको शासकीय सुधारसम्बन्धी कार्यसूचीअनुसार यो रणनीति तयार पारिएको हो।

स्वतन्त्र ऊर्जा उत्पादकहरूको संस्था नेपाल (इप्पान) का उपमहासचिव प्रकाश दुलालले रणनीतिलाई समग्रमा सकारात्मक भन्दै कार्यान्वयन पक्ष स्पष्ट हुनुपर्ने बताए। यो रणनीतिमा उल्लेख गरिएका धेरै विषयहरू निजीक्षेत्रले लामो समयदेखि उठाउँदै आएको मागसँग मेल खाने उनले बताए।

उनका अनुसार निजीक्षेत्रलाई ऊर्जा व्यापारमा कसरी, कहिले र कति हदसम्म संलग्न गराउने भन्ने विषय स्पष्ट हुन आवश्यक छ। हाल रहेका विद्युत् खरीद सम्झौता (पीपीए) कहिले खुला गर्ने, विद्युत् व्यापारका लागि कानूनी सुधार कहिले गर्ने र नेपाल विद्युत् प्राधिकरणको पुन:संरचना कुन समयसीमाभित्र गर्ने भन्ने विषय अझै स्पष्ट छैन,' उनले भने।

दुलालले प्रसारण पूर्वाधार विस्तार र क्रश बोर्डर ट्रान्समिसन लाइन निर्माणका लागि ठूलो लगानी आवश्यक पर्ने औंल्याउँदै वित्तीय स्रोत जुटाउने स्पष्ट योजना अपरिहार्य रहेको बताए। १० वर्षमा १५ हजार मेगावाट निर्यात गर्ने लक्ष्य महत्त्वाकांक्षी छ। तर, त्यसका लागि उत्पादन, प्रसारण र व्यापार सबै क्षेत्रमा ठूलो लगानी चाहिन्छ, जुन निजीक्षेत्रको सक्रिय सहभागिताविना सम्भव छैन,' उनले उल्लेख गरे।

उनले विगतमा विभिन्न ऊर्जाक्षेत्रमा सरकारले महत्त्वाकांक्षी लक्ष्य तय गरे पनि कार्यान्वयन कमजोर रहेको स्मरण गराउँदै यसपटक बलियो राजनीतिक प्रतिबद्धता आवश्यक रहेको बताए।

पूर्वाधार अदालत गठन तयारी

विकास निर्माणका ठुला आयोजनामा हुने कानुनी ढिलासुस्ती र विवाद छिटो समाधान गरी मुलुकको भौतिक विकासलाई गति दिन पूर्वाधार अदालत (इन्फ्रास्ट्रक्चर कोर्ट) गठन प्रक्रिया अगाडि बढाइएको छ।

विकास निर्माणका ठुला आयोजना समयमै सम्पन्न नहुने र कानुनी विवादमा अल्झिने समस्या समाधान गर्न सरकारले पूर्वाधार अदालत गठन प्रक्रिया र कानुनी तयारी अगाडि बढाएको हो। यो अदालत गठनका लागि उच्चस्तरीय अध्ययन समिति गठन गरी प्रक्रिया थालिएको कानुन, न्याय तथा संसदीय मामिला मन्त्रालयले जनाएको छ।

विकास निर्माणका आयोजना समयमै सम्पन्न नहुने र कानुनी विवादमा बसौंसम्म अल्झिने समस्या समाधान गर्ने विश्वास गरिएको यस अदालत गठनले निर्माण क्षेत्रका कानुनी विवाद छिटो र प्रभावकारी रूपमा समाधान गरी मुलुकको विकास प्रक्रियालाई गति दिने अपेक्षा गरिएको छ। विकास निर्माण क्रममा साना विवादमा समेत अदालतबाट हुने 'स्टे अर्डर' (अन्तरिम आदेश) ले काम रोकिने अहिलेको अवस्थामा यसप्रकारको अदालतले विकासको गम्भीरता बुझेर सन्तुलित निर्णय दिने विश्वास गरिएको छ।

कानुन, न्याय तथा संसदीय मामिला मन्त्रालयका सहसचिव तथा प्रवक्ता दलबहादुर अधिकारीले पूर्वाधारसँग सम्बन्धित मुद्दामामिलालाई कसरी छिटोछरितो रूपमा निरूपण गर्न सक्नुका साथै यस क्षेत्रमा कसरी संस्थागत सुधार गर्न सकिन्छ भन्ने उद्देश्यसहित पूर्वाधार अदालत गठन प्रक्रिया अगाडि बढाइएको जानकारी दिनुभयो। संविधानले विशिष्टीकृत अदालत वा न्यायाधीकरण गठन गर्न सक्ने व्यवस्था अनुसार यो अदालतको आवश्यकता अध्ययन भइरहेको छ। उहाँले पूर्वाधार अदालतको आवश्यकतासम्बन्धी अध्ययन गर्न समिति गठन गरी थप प्रक्रिया अगाडि बढाइएको जानकारी दिनुभयो। उहाँले भन्नुभयो, "अहिले अध्ययन हुँदै छ। अध्ययन समितिले बुझाएको प्रतिवेदनका आधारमा गठनसम्बन्धी थप प्रक्रिया अगाडि बढाइने छ।"

उहाँका अनुसार कानुन, न्याय तथा संसदीय मामिला मन्त्रालयको सचिव पाराश्वर ढुङ्गानाको संयोजकत्वमा सरोकारवाला मन्त्रालय र निकायका प्रतिनिधि रहेको नौ सदस्यीय समिति गठन गरिएको छ। समितिमा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, सर्वोच्च अदालत, महान्यायाधिवक्ताको कार्यालयलगायत सरोकारवाला विभिन्न मन्त्रालय र निकायका प्रतिनिधि हुनुहुन्छ। समितिले वैशाख १० गते अध्ययन प्रतिवेदन बुझाउनुपर्ने छ। समितिले प्रतिवेदन बुझाएपछि यो अदालत गठनको ठोस ढाँचा (छुट्टै अदालत वा विद्यमान अदालतभित्रै छुट्टै इजलास) तय गरिने छ।

साधारण अदालतमा मुद्दाको चाप बढी हुँदा विकास आयोजनाका मुद्दा किनारा लाग्न वर्षौं लाग्ने गरेको अहिलेको अवस्थामा पूर्वाधार अदालतले यस्ता मुद्दालाई 'फास्ट ट्र्याक' बाट छिटो टुङ्ग्याउन मद्दत पुग्ने कानुनी विवादले आयोजना समयमै नसकिँदा प्रायः ऋणमा सञ्चालित आयोजनाको ब्याज र लागत बढ्दै जाँदा राज्यलाई हुने आर्थिक क्षति कम हुने, ठुला आयोजना प्रायः दातृनिकायको ऋणबाट सञ्चालित हुने गरेको वर्तमान अवस्थामा विवाद समाधानका लागि यसप्रकारको अदालत गठनः हुँदा अन्तर्राष्ट्रिय लगानीकर्ताको समेत विश्वास बढ्ने अपेक्षा गरिएको छ।

राष्ट्रिय योजना आयोगका पूर्वउपाध्यक्ष डा. प्रकाशकुमार श्रेष्ठले पूर्वाधार विकासक्रममा उत्पन्न हुने विभिन्न विवाद द्रुतगतिमा समाधान गरी विकासलाई गति दिन यसप्रकारको विशिष्ट प्रकृतिका अदालत गठन आवश्यक रहेको बताउँदै यसले मुलुकको पूर्वाधार विकासलाई तीव्रता प्रदान गर्न मद्दत पुग्ने विश्वास व्यक्त गर्नुभयो।

पूर्वसचिव तथा राष्ट्रिय योजना आयोगका सदस्य अर्जुनजङ्ग थापाले भ्रष्टाचारसम्बन्धी मुद्दा निराकरणका लागि विशेष अदालत गठन गरिए जस्तै पूर्वाधार विकास क्रममा राज्य पक्ष, निर्माण व्यवसायी पक्ष वा आयोजना प्रभावित क्षेत्रका व्यक्तिबाट दिने मुद्दामामिलाको द्रुत गतिमा फर्स्योट गर्न यसप्रकारको अदालत आवश्यक रहेको बताउनुभयो। यसको गठनबाट मुद्दामामिलाकै कारण बर्सौंसम्म आयोजना रोकिने समस्या न्यूनीकरण हुने विश्वास उहाँले व्यक्त गर्नुभयो।

वीरगन्ज भन्सारमा गाभियो सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाह

Psls[t eG;f/ sfof{nosf]gfd jL/uGh eG;f/ sfof{no /xg] gofF cfly{s jif{sf] klxnf]lbgb]v b'j}eG;f/ sfof{no ufe]/ ;]jf lbg ;?

वीरगन्जस्थित सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाह भन्सार बिहीबारदेखि वीरगन्ज भन्सार कार्यालयमा गाभिएको छ। देशकै पहिलो सुक्खा बन्दरगाह भन्सार सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाह भन्सार खारेज गरी हालको एकीकृत जाँच चौकीमा गाभेर वीरगन्ज भन्सार कार्यालय बनाइएको हो। दुवै भन्सार कार्यालय गाभ्ने सरकारी निर्णय साढे ५ वर्षपछि कार्यान्वयनमा आएको हो।

अब एकीकृत भन्सार कार्यालयको नाम वीरगन्ज भन्सार कार्यालय हुनेछ। नयाँ आर्थिक वर्षको पहिलो दिनदेखि दुवै भन्सार कार्यालय गाभेर सेवा दिन थालिएको हो। राजस्व संकलनका दृष्टिले वीरगन्ज भन्सार कार्यालय मुलुककै पहिलो र सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाह भन्सार कार्यालय पनि उत्कृष्ट पाँचभित्र पर्छ। वीरगन्ज भन्सार कार्यालयले १ खर्बभन्दा बढी र सुक्खा बन्दरगाह भन्सार कार्यालयले ५० अर्ब हाराहारी राजस्व संकलन गर्दै आएका छन्।

वीरगन्ज भन्सार कार्यालयमा हालकै प्रमुख भन्सार प्रशासक सहसचिव दीपक लामिछाने मातहतमा वीरगन्ज भन्सार कार्यालयकै दुई प्रमुख भन्सार अधिकृत (उपसचिव) राजेन्द्र ढुंगाना र रामप्रसाद पाठक तथा साबिकको सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाह भन्सार कार्यालयका बन्दरगाह प्रमुख भन्सार अधिकृत (उपसचिव) धनबहादुर बरुवाल रहनेछन्। कार्यालय एउटै भए पनि सेवाग्राहीलाई दिने सेवा साबिकको सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाह र वीरगन्ज भन्सार कार्यालयबाटै हुने प्रमुख भन्सार प्रशासक लामिछानेले जनाए।

यी दुई भन्सारका संरचनालाई २०७६ पुसमै मन्त्रिपरिषद्ले गाभ्ने निर्णय गरेको थियो। त्यति बेला एउटै नाकामा तीन वटा भन्सार आवश्यक नपर्ने निष्कर्षसहित सरकारले सुक्खा बन्दरगाह भन्सारलाई वीरगन्ज भन्सार कार्यालय मातहत ल्याउने र वीरगन्ज-रक्सौल नाकामा रहेको भन्सार कार्यालयलाई यात्रु शाखामा मात्र सीमित गर्ने नीति लिएको थियो। भन्सार विभागले सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाह भन्सार साउन १ देखि खारेज गरी आईसीपीबाट एकीकृत सेवा प्रवाह गर्न पत्राचार गरेको तत्कालीन सुक्खा बन्दरगाह भन्सार प्रमुख बरुवालले बताए। यसरी वैदेशिक व्यापारलाई थप सहज बनाउन र सेवाग्राहीलाई पनि सहज सेवा दिन सकिने उनको भनाइ छ। भन्सार गाभ्ने प्रयोजनकै लागि त्यति बेलादेखि नै वीरगन्ज भन्सारमा सहसचिवस्तरको दरबन्दी राखिएको हो। २०७५ भदौमा पहिलो पटक सहसचिव वीरगन्ज भन्सारमा खटाइएको थियो। त्यसको १ वर्षपछि भन्सार गाभ्ने निर्णय गरिएको हो।

मुलुकको आर्थिक गतिविधिमा ठूलो भूमिका खेल्ने यी दुवै भन्सार बिन्दुलाई जोडेर निर्बाध रूपमा सञ्चालन गर्न सरकारले यी भन्सारबीचको ६२ बिघा जग्गा अधिग्रहण प्रक्रिया पनि सञ्चालन गरेको छ। दुई दशक अघिदेखि सञ्चालनमा रहेको सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाह र आठ वर्षदेखि सञ्चालनमा रहेको एकीकृत सुरक्षा जाँच चौकीको बीचमा खल्वाटोला गाउँ र स्थानीयको खेत पर्छ। यी दुई ठूला संरचनाबीच रहेको यो टोललाई अधिग्रहण गरिएपछि दुवैका भौतिक संरचना जोडिनेछन्।

भन्सारको पूर्वाधार तथा यार्डमा कमी भएकाले भन्सार सञ्चालनमा समस्या भइरहेको छ। ६२ बिघा जग्गा अधिग्रहणपछि दुवै भन्सारले थप जग्गा पाएपछि त्यहाँ आयात-निर्यात व्यापार सहजीकरणमा समेत सहयोग पुग्नेछ। तर स्वबासी जग्गा र केही संरचनाको मूल्यांकन नहुँदा अधिग्रहण प्रक्रियाले पूर्णता पाइसकेको छैन। यो जग्गामा ४ सय ८० घरधुरी रहेकामा मुआब्जा घरधुरीको प्राविधिक रूपमा नापजाँच सुरु भएको छैन। ६२ बिघामध्ये ५८ बिघाको मुआब्जा जग्गाधनीहरूले बुझिसकेका छन्। ५८ बिघा जग्गाको मुआब्जाबापत ४ अर्ब ९९ करोड २४ लाख रुपैयाँ वितरण भइसकेको छ। थप ४ बिघा ४ कट्ठा ७ धुर जग्गाको तथा घर टहरा, रूखबिरुवा, पोखरीलगायतको समेत गरी करिब १ अर्ब रुपैयाँ मुआब्जा रकम वितरण गर्नुपर्नेछ।

संघीय सरकारले ९ वर्षअघि ६२ बिघा जग्गा अधिग्रहण प्रक्रिया सुरु गरेको थियो । नेपाल सरकारको २०७३ पुस १७ को निर्णयले स्थानीयको जग्गा अधिग्रहण प्रक्रिया अघि बढेको हो । अधिग्रहण प्रक्रियामा चित्त नबुझी अदालत गएका १९ जना जग्गाधनीमध्ये केही जग्गाधनीले अदालती प्रक्रिया टंगो लागेपछि मुआब्जा माग गर्दै आएका थिए । तर उनीहरूलाई वितरण गर्ने मुआब्जा रकमको पनि अभाव छ ।

मुआब्जा रकममा चित्त नबुझी अधिग्रहण गर्न लागिएको जग्गामध्ये डेढ बिघाका जग्गाधनीले मुद्दा दिएका थिए। स्वबासी र मुद्दा प्रक्रियामा रहेको गरी ४ बिघा ४ कट्ठा ७ धुर जग्गाको मुआब्जा अझै पनि वितरण गर्न बाँकी छ ।

पीएसपीपी कार्यान्वयन गर्ने सरकारको निर्णय स्वागतयोग्य

निजी क्षेत्र संरक्षण एवं प्रवर्धन रणनीति (पीएसपीपी) तत्काल कार्यान्वयन गर्ने सरकारको निर्णयलाई निजी क्षेत्रले स्वागत गरेको छ । नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघले आइतबार विज्ञप्ति मार्फत सरकारको यस इ कदमलाई स्वागत गरेको हो ।

महासंघले गत २२ कात्तिकमा आर्थिक बहस कार्यक्रम आयोजना गरी परिवर्तित अवस्थामा सो रणनीति आवश्यक भएको भन्दै पहिलो पटक सरकारको ध्यानाकर्षण गराएको थियो । त्यसलगत्तै शान्ति स्थायित्व र समृद्धिका लागि सहकार्य कार्यक्रममा थप छलफल गरी महासंघले सरकारलाई (पीएसपीपी) को अवधारणापत्र पेश गरेको थियो । सोही अवधारणापत्र कार्यान्वयनमा ल्याउन सरकारले यस्तो निणर्य गरेको महासंघले जनाएको छ । 'यसबाट निजी क्षेत्रका व्यवसाय, व्यक्तिगत तथा लगानीको सुरक्षा र आवश्यक प्रवर्धन सरकारले प्रत्याभूत गर्ने प्रतिवद्धता आएको छ । निजी क्षेत्रको मनोबल बढाइ लगानी प्रवर्धनमा सहयोग पुग्ने अपेक्षा गरेका छौं' महासंघ अध्यक्ष चन्द्रप्रसाद ढकालले भने ।

नेपाल सरकारको शासकीय सुधार सम्बन्धी सय बुँदे कार्यक्रमको ६० औं बुँदामा पीएसपीपी समेटिएको छ । देशको आर्थिक स्थायित्व, लगानी वातावरण सुदृढीकरण तथा निजी क्षेत्रको विश्वास पुनर्स्थापना गर्ने उद्देश्यले निजी क्षेत्र संरक्षण एवं प्रवर्धन रणनीति (पीएसपीपी) स्वीकृत गरी तत्काल लागु गर्ने निर्णय मन्त्रीपरिषदले गरेको छ । महासंघको सुझाव मनन गरी सरकारले सो रणनीति मार्फत भौतिक सुरक्षा तथा सम्पत्ति संरक्षण, आर्थिक पुनरोत्थान एवं नियमकीय सरलीकरण र लगानी प्रवर्धन तथा युवा उद्यमशीलता सम्बन्धी कार्यनीति तत्काल कार्यान्वयन गर्ने पनि निर्णय गरेको छ । २३ र २४ भदौको प्रदर्शनपछि निजी क्षेत्रका व्यवसाय, आवास एवं प्रतिष्ठानमा भएको तोडफोड तथा आगजनीबाट प्रभावित निजी क्षेत्रलाई एकीकृत राहत र व्यवसाय सरलीकरण गर्न महासंघले प्रस्ताव पेश गरेको थियो । मन्त्रिपरिषद् निर्णयमा आवश्यक सहुलियत समेत उपलब्ध गराउने निर्णय समेत भएको छ ।

नीतिगत सुधारका लागि महासंघकै आग्रह बमोजिम दोस्रो चरणको आर्थिक सुधारका लागि गठित उच्चस्तरीय आर्थिक सुधार सुझाव आयोगले

पेश गरेका सुझावलाई पनि सरकारले ग्रहण गरी कार्यान्वयन गर्ने निर्णय गरेको छ । जसअनुरुप १५ वटा कानुन खारेजी प्रक्रियामा लैजाने नवनियुक्त अर्थमन्त्री डा. स्वर्णिम वाग्लले निर्णय गरेका छन् ।

महासंघको ढोरपाटनमा आयोजित तेस्रो कार्यकारिणी समितिको बैठकले आर्थिक वहस कार्यक्रम आयोजना गरी दोस्रो चरणको आर्थिक सुधारको मार्गचित्र तयार पार्न उच्चस्तरिय आर्थिक सुधार सुझाव आयोग गठन गर्न सरकार समक्ष आग्रह गर्ने निर्णय गरेको थियो ।

कार्यसूचीले लगानीमैत्री वातावरण निर्माण हुनेछ

नवगठित सरकारद्वारा जारी शासकीय सुधारसम्बन्धी कार्यसूचीले लगानीमैत्री वातावरण निर्माण हुने जनाएको छ ।

शासकीय सुधारसम्बन्धी कार्यसूचीलाई निजी क्षेत्रको मनोबल अभिवृद्धि गर्ने तथा लगानीमैत्री वातावरण निर्माणतर्फको महत्वपूर्ण कदमका रूपमा व्याख्या गरेको छ । चेम्बरका अध्यक्ष कमलेश कुमार अग्रवालले सरकारको रणनीतिले व्यवसाय, लगानी तथा सम्पत्तिको सुरक्षा सुनिश्चित गर्दै निजी क्षेत्रप्रति सरकारको स्पष्ट प्रतिबद्धता देखाएको बताए । यसले आर्थिक स्थायित्व कायम गर्नुका साथै निजी क्षेत्रप्रति विश्वास पुनर्स्थापना गर्ने अपेक्षा गरिएको छ । कार्यसूचीमा उल्लेख गरिएको भौतिक सुरक्षा, सम्पत्ति संरक्षण, आर्थिक पुनरूत्थान, नियमहरुको सरलीकरण, लगानी प्रवर्द्धन तथा युवा उद्यमशीलता विकासजस्ता कार्यक्रम अघि बढाइने व्यवस्थालाई चेम्बरले स्वागत गरेको छ । भदौ २३ र २४ गतेका आन्दोलनपछि निजी क्षेत्रले व्यहोरेको क्षति न्यूनीकरण गर्न तथा र व्यवसाय पुनः सञ्चालनका लागि आवश्यक राहत सहुलियत उपलब्ध गराउने मन्त्रिपरिषद्को निर्णयलाई पनि चेम्बरले सकारात्मक रुपमा लिएको जनाएको छ ।

त्यसैगरी, नीतिगत सुधारका लागि गठन गरिएको उच्चस्तरीय आर्थिक सुधार सुझाव आयोगका सिफारिसहरु कार्यान्वयन गर्ने क्रममा वटा कानुन खारेजी प्रक्रियामा लैजाने तयारीलाई उत्साहप्रद कदमका रुपमा लिइएको अध्यक्ष अग्रवालले बताए । विदेशी लगानीलाई सहज बनाउन लगानी बोर्ड र उद्योग विभागलाई एकीकृत संरचनामा ल्याउने निर्णयले सेवा प्रवाह अझ सरल हुने अपेक्षा गरिएको छ । साथै, अधिकांश सेवा डिजिटल माध्यमबाट उपलब्ध गराउने तथा ४५ दिनभित्र 'वान डोर बिजनेस प्लेटफर्म' सञ्चालनमा ल्याउने सरकारको लक्ष्यलाई पनि चेम्बरले सकारात्मक रूपमा लिएको जनाएको छ । ऊर्जा उत्पादन तथा निर्यात प्रवर्द्धनलाई प्राथमिकतामा राखिएको प्रति सकारात्मक रहेको चेम्बरले ऊर्जा स्रोतलाई उत्पादनमूलक उद्योगका लागि सहुलियत दरमा उपलब्ध गराउन सके अर्थतन्त्रमा सकारात्मक प्रभाव पर्ने सुझाव दिएको छ ।

विस २०८७ सम्म राष्ट्रिय आर्थिक रुपान्तरणको लक्ष्य हासिल गर्न आवश्यक नेपाल लक्ष्य हासिल गर्न चेम्बर अफ कमर्ससहितको उच्चस्तरीय आर्थिक सुधार इ आयोगको प्रतिवेदनमा उल्लेख भएका कानुन शंसोधन परिमार्जन र अन्य आर्थिक सुधारका क्षेत्रगत सुझावहरू क्रमश कार्यान्वयन हुँदै जाने अध्यक्ष अग्रवालको विश्वास छ । बदलिँदो आर्थिक परिस्थितिमा निजी निजी क्षेत्रलाई सुदृढ बनाउन आवश्यक रणनीति तर्जुमा गर्ने प्रक्रिया अगाडि बढेकोमा निजी क्षेत्रको मनोबल बढ्ने र आगामी दिनमा अर्थतन्त्रको शिथिलता अन्त्य भई आर्थिक गतिविधि विस्तार हुने कुरामा चेम्बरले जोड दिएको छ ।

निजी क्षेत्रको भ्रष्टाचारलाई अनुसन्धानको दायरामा ल्याउने तयारी

सरकारले निजी क्षेत्रको भ्रष्टाचारलाई पनि अनुसन्धानको दायरामा ल्याउने तयारी सुरु गरेको छ । सरकारले राय सुझावका लागि सार्वजनिक

गरेको भ्रष्टाचार विरुद्धको दोस्रो राष्ट्रिय रणनीतिक योजना अनुसार निजी क्षेत्रको भ्रष्टाचारजन्य गतिविधिलाई पनि अनुसन्धानको दायरामा ल्याउने तयारी अघि बढाएको हो ।

प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयले जारीगरेको भ्रष्टाचार विरुद्धको दोस्रो राष्ट्रिय रणनीतिक योजना (आर्थिक वर्ष २०८२/८३-२०८७/८८) को मस्यौदामा सबै क्षेत्रमा हुने भ्रष्टाचारजन्य गतिविधिलाई अनुसन्धानको दायरामा ल्याउने उल्लेख छ । रणनीतिक स्तम्भ ३ मा 'सबै क्षेत्रमा हुने भ्रष्टाचारजन्य कार्यलाई अपराधीकरण गर्ने र राज्यलाई हानि नोक्सानी भएको वा अनुचित लाभ लिए/दिएकोमा बाहेक दुष्कृतिजन्य कार्य सच्याउन अवसर प्रदान गर्नेगरी नीतिगत तथा कानुनी व्यवस्थामा सुधार गर्ने' उल्लेख छ ।

कसरी ल्याइँदै छ निजी क्षेत्रलाई कानुनको दायरामा ?

राज्यले हरेक व्यावसायिक प्रतिष्ठानले 'व्यावसायिक सत्यनिष्ठा आचारसंहिता तर्जुमा गरी लागू गर्नुपर्ने गरी कार्ययोजना बनाएको छ । जसको जिम्मेवार निकाय उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय र सहयोगी निकायमा निजी क्षेत्रका छाता संगठन रहने गरी तोकिएको छ ।

निजी क्षेत्र नियमन गर्ने कानुनहरु संशोधन

सरकारको रणनीतिअनुसार अब जारी हुने नयाँ भ्रष्टाचार निवारण ऐनका प्रावधानसँग तादम्यता मिल्ने गरी निजी क्षेत्रसँग सम्बद्ध प्रचलित कानुन संशोधन गरिने भएको छ । यस्तो काम आगामी तीन वर्षभित्र सक्ने लक्ष्य छ ।

जसको कार्यनीतिमा सहकारी, निजी वा पब्लिक कम्पनी, निजी संघसंस्थामा हुने भ्रष्टाचार निवारण गर्न आवश्यक व्यवस्था गर्ने उल्लेख छ । निजी क्षेत्रका हरेक क्रियाकलापमा सुशासन प्रत्याभूत गर्नेसमेत कार्यनीतिमा उल्लेख छ । सोही रणनीति कार्यान्वयन गर्न तयार कार्ययोजनामा सदाचार प्रवर्द्धन गर्न निजी क्षेत्रको भूमिका सम्बन्धी क्रियाकलाप समेटिएको छ ।

१६ अर्ब प्रदूषण शुल्कको सदुपयोग गर

कचौराजस्तो काठमाडौंमा वायु प्रदूषण एउटा सदाबहार समस्या हो । यहाँको स्वच्छ हावालाई विषाक्त तुल्याउन प्रदूषणका आन्तरिक स्रोतहरू नै पर्याप्त छन् । त्यसमाथि बेलाबेलामा बाहिरबाट आउने प्रदूषणले उपत्यकावासीलाई थप उकुसमुकुस बनाउने गरेको छ । केही दिनयता यो समस्या निकै बढेको छ । तीनै सहर तँवालोले ढाकिएका छन् । अस्पतालहरूमा दम र निमोनियाका बिरामी थपिएका छन् । आन्तरिक उडान नै प्रभावित भएका छन् । एक्यू एयरका अनुसार गत शनिबार दिउँसो त काठमाडौंको वायु गुणस्तर सूचकांक (एक्यूआई) १८९ सम्म पुगेको थियो, मंगलबार दिउँसो पनि १४४ थियो । जबकि, ५० सम्मको एक्यूआईलाई मात्रै सन्तोषजनक मानिन्छ भने, त्यसभन्दा जति बढी भयो त्यति हानिकारक । १५० देखि माथिलाई त अस्वास्थ्यकरै मानिन्छ ।

पछिल्लो समय उपत्यका वरपरका जंगलहरूमा त डढेलो लागेकै छ, तराईको डढेलो पनि बागमती करिडोर हुँदै प्रवेश गरेपछि काठमाडौं थप गुम्सिएको हो । भन्ज्याङहरूबाट भित्रिएको हावा निस्कन गाह्रो भएकैले उपत्यकामा पिरलो थपिएको हो । काठमाडौंको हावालाई थप विषाक्त बनाउन यी अतिरिक्त कारणहरूको भूमिका पक्कै छ, तर यही कारण औंल्याएर मात्र सरकारी निकायहरूलाई उम्कने छुट भने किमार्थ छैन, हुनु हुँदैन । यथोचित प्रयास गरिएमा उपत्यकाको प्रदूषण घट्न सक्छ, घटाउनु पनि पर्छ । काठमाडौंको भौगोलिक अवस्थिति एवं संवेदनशीलतालाई देखाएर मात्रै सम्बन्धित राज्याधिकारीहरूको अकर्मण्यतालाई ढाक्न मिल्दैन । प्रदूषण घटाउन सम्भव सबै उपाय अपनाउनुपर्छ ।

सरकारले प्रदूषण शुल्क भनेरै नेपाल भित्रने पेट्रोल र डिजेलबाट प्रतिलिटर डेढ रुपैयाँ उठाउने गरेको छ । आर्थिक वर्ष २०६५-६६ यता १६ अर्ब ५० करोड ६६ लाख रुपैयाँ यस्तो शुल्क उठाइएको छ । यही शीर्षकमा गत आर्थिक वर्ष मात्रै झन्डै पौने ४ अर्ब रुपैयाँ संकलन गरिएको छ । तर विडम्बना, सञ्चित कोषमा दाखिला गरिएको उक्त रकम प्रत्यक्ष रूपमा प्रदूषण नियन्त्रण एवं रोकथाम गर्ने कार्यमा खर्च नभएको' महालेखापरीक्षकको हालै सार्वजनिक प्रतिवेदनले औंल्याएको छ । प्रतिवेदनमा 'जुन प्रयोजनका लागि उठाएको शुल्क हो, सोही कार्यक्रममा खर्च गर्ने व्यवस्था मिलाउन' सरकारलाई सुझाइएको छ, जुन मननीय छ । उदेकलाग्दो त यस रकमको सही उपयोगका निम्ति सरकारले यथोचित रणनीतिसम्म बनाएको छैन । तसर्थ, वन तथा वातावरण मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय र प्रदूषणको मार खेपिरहेका प्रमुख पालिकाका प्रतिनिधिहरू बसेर यस सम्बन्धी उचित रणनीति तथा कार्यक्रम तय गर्नु अपरिहार्य छ । उचित काममा उपयोगमा नल्याउने हो भने यो शुल्ककै औचित्य रहँदैन ।

प्रदूषण मानव स्वास्थ्यका निम्ति गम्भीर समस्या भएकाले पनि यसप्रति सरकार चिन्तित हुनुपर्छ । विज्ञहरूका अनुसार प्रदूषित कणले श्वास-प्रश्वास र रक्तसञ्चार प्रणालीमा प्रवेश गरेर मुटु, मस्तिष्क र फोक्सोलाई असर गर्छ । फोक्सोको क्यान्सर, मुटुको रोग, फोक्सोको रोग, दम, निमोनिया, मस्तिष्काघात हुन सक्छ । कम तौल वा समय नपुग्दै बच्चा जन्मिन सक्छ । वायु प्रदूषणका कारण नेपालमा बर्सेनि ४२ हजार १ सय मानिसको मृत्यु हुने गरेको 'स्टेट अफ ग्लोबल एयर- २०२०' को तथ्यांक आफैंमा यसको भयावह अवस्था दर्साउन तथा नीतिनिर्माताहरूलाई झस्काउन पर्याप्त छ । सन् २०१८ मा मात्रै नेपालमा वायु प्रदूषणका कारण करिब ३७ हजार जनाको मृत्यु भएको ग्लोबल एयरको तथ्यांक छ । स्मरणीय छ, गत पुसमा विश्व बैंकले निकालेको एउटा प्रतिवेदन अनुसार संसारका १० प्रदूषित सहरमध्ये ९ वटा सहरमध्ये काठमाडौं पनि एउटा हो । यसको अर्थ सीधा छ- काठमाडौंको प्रदूषणप्रति जति सरकार तथा नीतिनिर्माताहरूले जति बेवास्ता गर्छन्, त्यति नै यहाँ बस्ने आधा करोड नागरिकको जीवनमाथि खेलबाड भैरहन्छ ।

तसर्थ, काठमाडौंको वायु प्रदूषण न्यूनीकरणका निम्ति बृहत्तर पहल आवश्यक छ । प्रदूषणका आन्तरिक स्रोत नियन्त्रणमा यथोचित प्रयत्न र बाह्य स्रोतका हकमा सरोकारवालासित आवश्यक समन्वय र सहकार्य जरुरी छ । यहाँ गुड्ने १० लाख गाडी प्रदूषणका प्रमुख स्रोत हुन् भने, वातावरण विभागले मंसिरयता छड्के प्रदूषण जाँच गर्दा एकतिहाइ सवारीसाधन अनुत्तीर्ण भएका छन् । अतः यसमा मात्रै कडाइ गर्ने र प्रदूषणका दृष्टिले योग्य गाडी मात्र सडकमा गुड्ने थिति बसाल्न सके मात्रै पनि धेरै सुधार आउन सक्छ । यस्तै, सडकको धूलो, फोहोर र कृषिजन्य अवशेष बाल्दाको धूवाँ, इँटाभट्टा, घरभित्र दाउरा र गुइँठाबाट निस्किने धूवाँ पनि प्रदूषणका स्रोत हुन् । तसर्थ, पालिका लगायतका सरकारी निकायहरूले स्रोतबाटै प्रदूषणलाई नियन्त्रणको प्रयास गर्न जरुरी छ । समस्या के छ भने, यस सम्बन्धी अहिलेसम्म भएका गृहकार्य परिणाममूलक देखिएका छैनन् । सरकारले जारी गरेको 'काठमाडौं उपत्यकाका लागि वायु गुणस्तर व्यवस्थापन कार्ययोजना २०७६' होस् या काठमाडौं उपत्यका नगरपालिका फोरमले उपत्यकाको प्रदूषण नियन्त्रण गर्न २०७५ कात्तिक १३ गते पारित गरेको ९ बुँदे प्रतिबद्धता, दुवै मूलतः कागजमै सीमित छन् । अतः प्रदूषणसित जुध्न सरकारसित दृढ इच्छाशक्तिकै खाँचो छ । सहरलाई पर्यावरणीय हिसाबले स्वच्छ राख्न एवं मानव स्वास्थ्यका दृष्टिले बस्नलायक बनाउन सरकारले व्यवस्थित रणनीति अंगीकार गर्न अब थप अबेला गर्नु हुन्न, यसका निम्ति नागरिकबाट उठाइएको प्रदूषण शुल्कको सदुपयोगलाई पनि केन्द्रमा राख्न आवश्यक छ ।

विद्युतीय सवारीको प्रयोगमा प्रोत्साहनको खाँचो

- बाबुकाजी कार्की

विद्युतीय सवारीको प्रयोगमा प्रोत्साहनको खाँचो खट्किएको देखिन्छ। वातावरणीय प्रदूषणलाई न्यूनीकरण गर्न विद्युतीय सवारीको भूमिकालाई नजरअन्दाज गर्न सकिन्न। नेपालमा विद्युतीय सार्वजनिक सवारीको रूपमा ट्रली बस वि.सं. २०३२ देखि २०५८ सालसम्म काठमाडौं त्रिपुरेश्वरदेखि सूर्यविनायक भक्तपुरसम्म चलेको थियो। राणाकालमा नै हेटौंडा काठमाडौं विद्युतीय रोप वे चलेको थियो। माल पाएर चाल नपाएको कारणले ती सबै इतिहास बने। पछिल्लो समयमा विद्युतीय सवारी प्रयोगमा लोकप्रियता बढ्दै गएको छ। भर्खरै निजी लगानीको सुन्दर यातायातले काठमाडौं उपत्यकामा बिजुली बस सञ्चालनमा ल्याए पनि यसको विस्तार आशातित हुन सकेको छैन।

नेपालको अर्थतन्त्र सुधारका लागि विद्युतीय सवारीको प्रयोग अपरिहार्य भइसकेको छ। अहिले नेपालको व्यापारघाटा उच्च हुनुको प्रमुख कारण इन्धन आयात नै हो। वार्षिक दुई खर्बभन्दा बढी रकमको खनिज तेल भारतबाट खरिद गर्दै आएको र यातायात साधनको संख्या बढ्ने क्रमसँगै इन्धन खपत पनि बर्सेनि बढ्दो छ। विद्युत् बाहन र विद्युतीय चुलोको प्रयोगलाई प्रोत्साहित गरेर उत्पादित बिजुलीको खपत देशभित्र नै गरेर व्यापार घाटा उल्लेख्य मात्रामा घटाउने मात्र नभएर स्वच्छ वातावरण कायम गर्न पनि मद्दत पुग्ने वास्तविकता हो। चीनमा निर्मित भनिएको १९ सिटे बिजुली बसमा उभिँदा करिब ३६ जना यात्रु क्षमता रहेको छ। बसको ब्याट्री चार्ज गर्न चार घण्टा लाग्ने र दुई सय किलोमिटरसम्म गुड्ने भनिए पनि अहिले ग्यारेजमा थन्किएर बसेका छन्।

एलपी ग्यासबाट १० लिटर पानी उमाल्न १६ रूपैयाँ लाग्छ जबकि विद्युत्बाट १० रूपैयाँमा नै उमाल्न सकिन्छ। पेट्रोले कारका लागि प्रतिकिलोमिटर सात रूपैयाँ खर्चिनु पर्छ भने विद्युतीय कारलाई दुई रूपैयाँ र डिजेल बसलाई प्रतिकिलोमिटर इन्धन लागत १७ रूपैयाँ लाग्ने गर्छ। विद्युतीय बसलाई प्रतिकिलोमिटर १३ रूपैयाँ भए पुग्छ। विद्युतीय स्कुटर प्रतिकिलोमिटर लागत ५० पैसा हो भने पेट्रोल इन्जिन स्कुटर प्रतिकिलोमिटर दुई रूपैयाँ पर्न जाने विश्लेषणात्मक तथ्याङ्क विद्युत् प्राधिकरणको छ। विद्युतीय सवारी साधन किन्दा पहिला केही महँगो भए पनि सञ्चालन खर्चमा किफायती रहने देखिन्छ।

विश्वमा नै जलस्रोतको दोस्रो धनी देश नेपालले लोडसेडिङको सकस खेप्न छोडेको तीन वर्ष पुगे पनि विद्युत्को पर्याप्त प्रयोग गर्न अझ केही समय कुर्नुपर्ने देखिन्छ। कुलमान घिसिङको व्यवस्थापकीय करिष्माका कारण लोडसेडिङको दुष्चक्रबाट मुक्ति पाउने सौभाग्य हामीले पाएका हौं। सरकारको सकारात्मक नीति र विद्युत् प्राधिकरणमा सफल नेतृत्वको कारण निकट भविष्यमा नै पर्याप्त विद्युत् उत्पादन हुने पक्का भएको छ। आगामी दिनमा उत्पादित विद्युत् खपतको व्यापारिक व्यवस्थापन कसरी गर्ने भन्ने चिन्तन गर्ने बेला आइसकेको छ। नेपाल सरकारले भारत, चीन र बंगलादेशलाई बिजुली बेच्ने रणनीति अपनाएको भए पनि त्यति भरपर्दो नहोला कि भन्ने आशंका कायमै छ। यस्तो विषम परिस्थितिमा उत्पादित विद्युत् स्वदेशमै खपत गर्ने रणनीति दिगो समाधानको उपाय हुन सक्छ। यसका लागि डिजेल पेट्रोललगायतका खनिज तेल र ग्यासबाट चल्ने यातायातका साधनलाई विद्युत्बाट चलाउने उपाय खोजिनु बुद्धिमानी ठहर्छ।

वि.सं. २०५० देखि एलपी ग्यासबाट चल्ने सफा टेम्पो, ब्याट्रीबाट चल्ने कार, स्कुटर, हाइब्रिड कार, विद्युतीय रिक्सा आदिको संख्या क्रमशः बढ्दै छ। पछिल्लो समयमा विद्युतीय रेल, बसलगायतका यातायातका साधानको प्रयोगका बारेमा सरकारी गैरसरकारी क्षेत्रमा बहस हुन थाल्नु सकारात्मक हो। ठूला कुरा र सपना बाँड्ने तर कार्यान्वयनमा उदासिनता देखाउने नेपाली राजनीतिको संस्कार नै बनेको अनुभवमा विद्युतीय सवारी सञ्चालन पनि हल्लामा नै सीमित हुने त होइन भन्ने आशंकालाई अस्वाभाविक मान्न सकिन्नँ। विद्युतीय सवारीको दिगो विकास र विस्तारका लागि आवश्यक पूर्वाधारको विकास र विस्तार हुनु पहिलो सर्त हो। विद्युतीय सवारी पहिले किन्दा केही महँगो पर्ने भएकाले भन्सारमा न्यायोचित छुट, पायक पर्ने ठाउँमा चार्जिङ स्टेसनको व्यवस्था, निजी र सहकारी क्षेत्रलाई सवारी सञ्चालनमा प्रोत्साहित गर्ने आकर्षक नीति, आवश्यक पार्टपूर्जा सहज उपलब्ध गराउने व्यवस्थाले पक्कै पनि विद्युतीय सवारी साधनको प्रयोगमा आशातित प्रगति हुने वास्तविकता हो।

साझा यातायात र लुम्बिनी विकास कोषको सहकार्यमा एसियाली विकास बैंकको लगानीमा भिकाइएको विद्युतीय बस सञ्चालनको उद्घाटन प्रधानमन्त्री स्वयम्ले पुल्चोकबाट सिंहदरबारसम्म यात्रा गरेर सम्पन्न गरे पनि अहिले ती बसहरु ग्यारेजमा नै थन्किएको अवस्था छ। निकै तामझामका साथ उद्घाटन गरिएको बिजुली बसको त्यतिखेर बखान निकै गरिएको थियो। तर पछिल्लो समयमा बिस्तारै चर्चा सेलाउँदै गएको छ। कामभन्दा पनि क्षणिक बखान धेरै गर्ने प्रवत्तिले सरकारको लोकप्रियतामा आँच पुग्नेतर्फ नेतृत्वले हेक्का राख्न नसक्नु विडम्बना हो। समृद्ध नेपाल सुखी नेपाली बनाउने चाहना बखान होइन कामले मात्रै सार्थक हुन सक्छ। भैरहवा विमानस्थलबाट लुम्बिनीसम्म पर्यटकका लागि सञ्चालन गर्न चीनबाट ल्याइएका पाँचवटा बस काठमाडौँमा केही समयका लागि मात्र चलाउने कुरा भए पनि उद्घाटन भाषणमा प्रधानमन्त्री तथा सम्बद्ध पदाधिकारीले विद्युतीय यातायातलाई सहरदेखि गाउँसम्म क्रमशः फैलाउने जानकारी गफैमात्र होला कि भन्ने शंका बढ्दै छ।

प्रधानमन्त्री केपी शर्मा ओलीबाट सन २०२० सम्म कम्तीमा २० प्रतिशत यातायातका साधन विद्युतीय बनाउने लक्ष्यका साथ सार्वजनिक यातायातलाई सहज सुविधायुक्त र वातावरणमैत्री बनाउन खनिज तेलबाट चल्ने सवारीलाई क्रमशः विस्थापित गर्दै लैजान विद्युतीय यातायातका लागि राष्ट्रिय कार्ययोजनाको लोकार्पण गरिएको थियो। जसमा सन २०५० सम्ममा खनिज इन्धन उपभोग आधा घटाउने, सन् २०४० सम्म विद्युतीय रेलवेको नेटवर्क विस्तार गरिने, सन् २०२५ सम्म वायुको गुणस्तर सुधार गरी स्वस्थकर बनाउने आदि महत्वाकांक्षी लक्ष्यलाई साकार पार्न ठूलै अठोट र दृढ इच्छाशक्तिको खाँचो पर्छ। आफ्नो देशमा खनिज तेल नहुनु, विश्वमा खनिज तेलको भण्डारण रित्तिँदै गइराखेको र दिन प्रतिदिन तेलको भाउ बढ्दै गइराखेको परिवेशमा नवीकरणीय ऊर्जा उत्पादन र प्रयोग दिगो विकल्प हुन सक्छ। विकसित देशहरुले समेत विद्युतीय बाहनको प्रयोगमा उच्च प्राथमिकता दिँदै राष्ट्रिय कार्यजोनामा समय नै तोकेर तेलको खपत कटौती गर्ने घोषणा गरेको जगजाहेर छ। चीनले सन् २०३० सम्म सम्पूर्ण विद्युतीय बाहन मात्र चलाउने घोषणा गरेर तीव्ररूपमा कार्यान्वयन गर्दै छ। भारतले १० वर्षपछि विद्युतीय कार मात्र उत्पादन गर्ने र ठूला साधनमा पनि क्रमशः परिवर्तन गर्दै लैजाने घोषणा गरेको छ। प्रकृतिमा जैविक इन्धन रित्तिँदै गएको र वातावरणीय प्रभावका कारण डिजेल पेट्रोलबाट चल्ने यातायातका साधनलाई विद्युतीय सवारीबाट विस्थापन गर्ने होड नै विश्वमा चलेको छ।

सरकारी निकायबाट नै प्रयोगको सुरूवात भए प्रभावकारी हुनेछ। प्रधानमन्त्री मन्त्रीहरु र विशिष्ट कर्मचारीबाट विद्युतीयको प्रयोग गर्ने, कर्मचारी ओसारपसार गर्ने साना तथा मझौला खालका बसहरु विद्युतीय बसहरु सञ्चालन गर्ने, सरकारी र अर्धसरकारी तथा निकायका सवारीहरु पनि विद्युतीय बनाउँदै लाने, निजी क्षेत्रको संलग्नता बढाउन केही समयको लागि भारी मात्रामा भन्सार छुटको व्यवस्था गर्ने, विद्युत् प्राधिकरणले अनिवार्यरूपमा विद्युतीय बाहन मात्र सञ्चालन गर्ने नीति लिने, वित्तीय संस्थाबाट विद्युतीय सवारी खरिद गर्न सहुलियत दरमा ऋण प्रवाहको व्यवस्था आदिले विद्युतीय सवारी प्रयोगप्रति आकर्षण बढाउन सक्छ।

साभारः आर्थिक दैनिक

विद्युतीय सवारीका चुनौती

- यादव देवकोटा

विश्वको प्राकृतिक वातावरण अकल्पनीय ढङ्गले परिवर्तन भइरहेको छ । हिउँद होस् या वर्षा ऋतु चक्रको नियमितताभन्दा निकै फरक अवस्थाको सामना मानव समाजले गरिरहेको छ । जलवायु परिवर्तनका कारण भइरहेको तापक्रम वृद्धिको मारमा धनीदेखि विपन्न, समुद्री मुलुकदेखि हिमाली मुलुकसम्म गम्भीर असर परेको छ। यस्तो अवस्थाको न्यूनीकरणका लागि विविध उपाय अपनाइँदै आएको छ। विशेष गरी औद्योगिक इन्धनका रूपमा कोइला र पेट्रोलियम पदार्थको प्रयोग घटाउने तथा सवारीसाधनलाई विद्युतीय बनाउने चर्चा अहिले विश्वभर चलेको छ ।

औद्योगिक प्रतिष्ठानमा अत्यधिक कोइला प्रयोग गर्ने भारत, चीन जस्ता मुलुकले यसमा कटौती गर्ने प्रतिबद्धता व्यक्त गरिसकेका छन् । उता इन्धनका रूपमा प्रयोग हुने पेट्रोलियम पदार्थमाथिको नियन्त्रणका लागि प्रतिस्पर्धा पनि उत्तिकै चलिरहेको छ । वातावरण दूषित बनाउने इन्धनबाट चल्ने सवारीसाधनको सट्टा विद्युतीय सवारीको उत्पादन र प्रयोग बढ्दै गएको छ। यसले इन्धनको प्रयोग मात्र घटाएको छैन, उपभोक्ताको खर्च पनि जोगाएको छ। पेट्रोल- डिजेलको तुलनामा विद्युत् चार्ज निकै सस्तो पर्छ। यसबाट वातावरण संरक्षणका साथै सञ्चालन खर्च पनि घटेको छ ।

यद्यपि यही कारणले मात्रै वातावरण पूर्ण रूपमा शुद्ध हुने सम्भावना छैन। वायुमण्डलमा विषाक्त तत्व फैलाउने अन्य थुप्रै संरचना र गतिविधि व्यापक रूपमा विद्यमान छन्। त्यसकारण विद्युतीय सवारीसाधनको प्रयोगले मात्र वातावरण शुद्ध हुन्छ भन्ने कुरा कल्पनाभन्दा बाहिरको विषय हो। तैपनि विश्वभर जलवायु परिवर्तन, वायुप्रदूषण र पेट्रोलियम इन्धनको सीमितताका कारण विद्युतीय सवारीसाधनको प्रयोग तीव्र गतिमा बढिरहेको छ। नेपाल जस्ता विकासोन्मुख मुलुकमा पनि विद्युतीय सवारीलाई प्राथमिकता दिन थालिएको छ। यस्ता सवारीसाधनको मुख्य अङ्ग भनेको ब्याट्री हो। करिब १० वर्ष आयु रहने भनिएका ती ब्याट्री दशकपछिको अर्को चुनौती बन्ने त होइन भन्ने प्रश्न वातावरणविद्हरूले उठाइरहेका छन् ।

विद्युतीय सवारीसाधनले पेट्रोल र डिजेलमा चल्ने सवारीको प्रयोग घटाइरहेको छ, जसका कारण वायुप्रदूषणमा उल्लेखनीय कमी आउँछ। वायुमण्डलमा कार्बनडाइअक्साइड, धुवाँ र धुलोका कण कम हुँदै जाने छन्। यसले मानव स्वास्थ्यमा सुधार ल्याउनुका साथै सहरको वातावरण सफा बनाउन मद्दत गर्ने छ। तत्कालका लागि यसका सकारात्मक पक्ष आर्थिक र वातावरणीय सुधारमा देखिएका छन् र यसलाई २१ औं शताब्दीको नयाँ क्रान्ति पनि मानिएको छ। विश्वका ठूलठूला कम्पनी बढीभन्दा बढी सुविधायुक्त विद्युतीय सवारीसाधन बनाउने प्रतिस्पर्धामा लाग्नुका कारण पनि यही हो ।

यससँगै अर्को प्रश्न पनि उठिरहेको छ- विद्युतीय सवारीसाधन वातावरणमैत्री मानिए पनि भविष्यमा प्रयोग भइसकेका ब्याट्रीको व्यवस्थापन ठुलो चुनौती बन्न सक्छ। अबको १० वर्षपछि ठुलो मात्रामा ब्याट्री प्रयोगबाट बाहिरिने छन्। यदि तिनको सुरक्षित व्यवस्थापन वा पुनः प्रयोगका लागि उपयुक्त प्रणाली विकास हुन सकेन भने यसले माटो, पानी र वातावरणमा अर्को गम्भीर समस्या निम्त्याउने जोखिम रहन्छ ।

हुन त अहिलेदेखि नै सवारीसाधनमा प्रयोग हुने ब्याट्री प्रविधिमा निरन्तर सुधार भइरहेको छ, जसका कारण भविष्यमा लामो आयु भएका, कम विषाक्त र बढी ऊर्जा क्षमतायुक्त ब्याट्री विकास हुने अपेक्षा गरिएको छ। तथापि ब्याट्री पूर्ण रूपमा दीर्घकालीन नहुने भएकाले यिनको व्यवस्थापनमा अहिलेदेखि नै गम्भीर हुनुपर्ने विज्ञको सुझाव छ। ब्याट्री जथाभावी जमिन वा समुद्रमा फाल्ने हो भने यसले अहिलेको भन्दा धेरै ठुलो चुनौती सिर्जना गर्न सक्छ।

थाहा पाउनुपर्ने अर्को कुरा के हो भने ब्याट्री निर्माणमा प्रयोग हुने लिथियम, कोबाल्ट, निकेल जस्ता खनिजको उत्खननले प्राकृतिक स्रोतमा ठुलो दवाव सिर्जना गर्छ। यसले वन विनाश, पानीको अभाव र जैविक विविधतामा नकारात्मक असर पार्न सक्छ। यसका अतिरिक्त विद्युतीय सवारी चार्ज गर्न प्रयोग हुने बिजुली यदि फोसिल इन्धनबाट उत्पादन भइरहेको छ भने त्यसबाट वातावरणीय लाभ पूर्ण रूपमा प्राप्त नहुन सक्छ। त्यसैले विद्युतीय सवारीसाधनसँगै जलविद्युत् वा सौर्य ऊर्जाको उत्पादनमा पनि जोड दिनुपर्ने आवश्यकता छ। यदि डिजेल प्रयोग गरेर बिजुली उत्पादन गर्ने र त्यही बिजुलीबाट ब्याट्री चार्ज गर्ने हो भने यसले वातावरण सुधारमा खासै योगदान पुयाउँदैन। बुनैपर्ने र अवलम्बन गर्नेपर्ने कुरा के हो भने विद्युतीय सवारीसाधनले वातावरणमा समग्र रूपमा सकारात्मक प्रभाव पार्ने सम्भावना धेरै नै छ तर यो प्रभाव पूर्ण रूपमा लाभदायक बनाउन सही नीति, प्रविधि,

रिसाइकल व्यवस्था र स्वच्छ ऊर्जा प्रयोग अनिवार्य छ। समयमै उचित कदम चाल्न सकिएमा विद्युतीय सवारीसाधन र तिनका ब्याट्री दिगो विकास र स्वच्छ वातावरणतर्फको बलियो आधार बन्न सक्छन्। यी चुनौती समाधान गर्न ब्याट्री रिसाइकल प्रविधिमा लगानी बढाउन आवश्यक छ।

भविष्यको मुख्य चुनौती प्रयोग भइसकेका ब्याट्री नै हुन्। यिनलाई ऊर्जा भण्डारणका रूपमा पुनः प्रयोग गर्न सकिन्छ। यसका लागि कडा नीति, नियम र उत्पादकको जिम्मेवारीलाई केन्द्रमा राखेर प्रभावकारी व्यवस्था लागु गर्नु पर्छ। साथै विद्युतीय सवारीसाधनको चार्जिङ संरचनामा स्वच्छ र नवीकरणीय ऊर्जाको प्रयोग बढाउँदै लैजानु पर्छ। यसो गर्न सके वातावरणीय फाइदा अझै बढ्ने छ। यसले नेपाल जस्ता जलविद्युत् उत्पादनमा अपार सम्भावना भएका मुलुकका लागि अर्थोपार्जनको नयाँ विकल्प पनि सिर्जना गर्न सक्छ। सवारीसाधन पूर्ण रूपमा विद्युतीय प्रविधिमा रूपान्तरण भए इन्धन आयातमा ठूलो कमी आउने छ र बचत भएको रकम जलविद्युत् उत्पादनमा लगानी गर्न सकिने छ। अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा जलविद्युत् महत्वपूर्ण हिस्साका रूपमा स्थापित हुन सक्छ।

जलवायु परिवर्तन आज विश्वको सबैभन्दा गम्भीर समस्या बनेको छ। मानव गतिविधिबाट उत्सर्जित हरितगृह ग्यास, वन विनाश, औद्योगिक प्रदूषण र असन्तुलित विकासका कारण पृथ्वीको तापक्रम निरन्तर बढिरहेको छ। यसले केवल मौसम प्रणालीलाई मात्र होइन, वातावरणमा विषाक्त पदार्थको मात्रा र प्रभावलाई पनि गहिरो रूपमा प्रभावित गरिरहेको छ। अहिले देखिएका जलवायु परिवर्तनका असरसँगै विषयवस्तुको समस्या झन् जटिल बन्दै गएको छ। हाल विश्वभर तापक्रम वृद्धि, अनियमित वर्षा, लामो खडेरी, बाढी, पहिरो, हिमनदी पग्लिनु र समुद्री सतह बढ्नु जस्ता प्रभाव स्पष्ट रूपमा देखिन थालेका छन्। नेपाल जस्तो हिमाली देशमा हिमनदी तीव्र गतिमा पग्लिनु, बेमौसमी वर्षा र कृषि प्रणालीमा नकारात्मक असर देखिएको छ। यी परिवर्तनले खाद्य सुरक्षामा खतरा, पानीको अभाव र प्राकृतिक प्रकोपको जोखिम बढाएका छन्। सँगसँगै विभिन्न प्रकारका विषाक्त पदार्थ वातावरणमा फैलिँदै गएका छन्। औद्योगिक गतिविधि, सवारीसाधन, प्लास्टिक फोहोर, रासायनिक मल र कीटनाशकबाट निस्कने विषाक्त तत्त्व यसका प्रमुख कारण हुन्।

हुन त हरितगृह ग्यासहरू- कार्बनडाइअक्साइड, मिथेन, नाइट्रस अक्साइड स्वयम् प्रत्यक्ष रूपमा विषाक्त नभए पनि यिनले तापक्रम बढाएर अन्य विषाक्त पदार्थको प्रभावलाई तीव्र बनाउँछन्। उदाहरणका लागि तापक्रम बढ्दा जमिनको सतहमा ओजोन ग्यासको मात्रा बढ्न सक्छ, जसले श्वासप्रश्वाससम्बन्धी रोग निम्त्याउँछ। त्यसै गरी पारा, सिसा र क्याडमियम जस्ता धातु जलवायु परिवर्तनका कारण पानी र माटोमा सजिलै फैलिन सक्छन्। बाढी र पहिरोले यस्ता विषाक्त पदार्थ कृषि भूमिमा पुयाउँदा खाद्य शृङ्खला प्रदूषित हुन्छ। प्लास्टिक फोहोरबाट उत्पन्न माइक्रोप्लास्टिक पानी, माटो र हावासम्म पुगिसकेको छ, जसले मानव स्वास्थ्य र वन्यजन्तु दुवैलाई असर पुऱ्याइरहेको छ।

वातावरणमा बढेको विषाक्त तत्वले मानव स्वास्थ्यमा दीर्घकालीन असर पार्न थालेका छन्। दम, एलर्जी, क्यान्सर, छालासम्बन्धी समस्या र स्नायु प्रणालीका रोग बढ्दै जानु यसको उदाहरण हुन्। जलवायु परिवर्तनका कारण तापक्रम बढ्दा रोग फैलाउने जीवाणु र किरा सक्रिय हुने भएकाले डेङ्गु, मलेरिया जस्ता रोगको जोखिम पनि बढेको छ। जैविक विविधतामा पनि गम्भीर असर परेको छ। विषाक्त पदार्थ र तापक्रम वृद्धिका कारण धेरै वनस्पति र जनावर प्रजाति लोप हुने अवस्थामा पुगेका छन्। पानीका स्रोत प्रदूषित हुँदा माछा र अन्य जलचरको जीवनचक्र प्रभावित भइरहेको छ। अझ डरलाग्दो तथ्य के बाहिरिएको छ भने स्वच्छ पानीका तालमा अक्सिजनको मात्रा घट्दै गएको छ। हिमाल उजाड बन्दै गएका छन्। यसले सभ्यता र संस्कृतिमाथि नै गम्भीर चुनौती थपेको छ। विगतमा निर्मूल भइसकेका रोग पुनः फैलिन थालेका छन्। जलवायु परिवर्तन केवल तापक्रम वृद्धिको मात्र समस्या नभई वातावरणमा विषाक्त तत्त्वको विस्तारसँग पनि जोडिएको छ, जसले मानवदेखि वनस्पतिसम्म गम्भीर असर पुर्‍याइरहेको छ। त्यसैले जलवायु परिवर्तन आजको प्रमुख प्राथमिकताप्राप्त विषय बनेको छ। अहिलेको मुख्य चिन्ता मानव सभ्यताको सुरक्षित भविष्य हो।

र यसका लागि वातावरण शुद्ध हुनु अत्यावश्यक छ। यसका लागि विश्वव्यापी रूपमा दीर्घकालीन र समन्वित प्रयास आवश्यक छ। हरितगृह ग्यास उत्सर्जन घटाउन नवीकरणीय ऊर्जाको प्रयोग बढाउनु पर्छ। औद्योगिक फोहोर, प्लास्टिक र रासायनिक पदार्थको सही व्यवस्थापन अनिवार्य बनाउनु पर्छ। वातावरणमैत्री कृषि प्रणाली, वन संरक्षण र जनचेतना अभिवृद्धि महत्त्वपूर्ण उपाय हुन्। प्राकृतिक स्रोतसाधनको व्यवस्थित र अनुशासित उपयोग तथा संरक्षण र वातावरणमा विषाक्त पदार्थको प्रवेश न्यून गर्नु अहिलेको प्रमुख आवश्यकता हो।

जलवायु परिवर्तनको असरलाई न्यून गर्न विद्युतीय सवारीसाधन केही हदसम्म भरपर्दो आधार बन्ने देखिए पनि यिनमा प्रयोग भएका ब्याट्रीको दीर्घकालीन उपयोग वा व्यवस्थापनका लागि उपयुक्त प्रविधि र योजनाको विकासमा अहिले नै ध्यान दिनु पर्छ।

नत्र केही दशकपछि यो अर्को जलवायुजन्य समस्याका रूपमा देखा पर्न सक्छ। यसतर्फ सम्बन्धित सबै पक्षले गम्भीरतापूर्वक चासो दिन आवश्यक छ। नेपालले विद्युतीय सवारीसाधनको प्रयोगलाई जसरी प्रवर्धन गरिरहेको छ, त्यसबाट तत्कालका लाभसँगै भविष्यका सम्भावित समस्यालाई समेत ध्यानमा राखी दीर्घकालीन रणनीति बनाउनु आवश्यक छ।