Vol. 20, No. 49, भाद्र २०८१

नाडा अटोमोबाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल
2032
NADA
An ISO 9001:2015 QMS Certified Organization

NADA

AUTO NEWS

TATA.ev presents

NADA AUTO SHOW 2024

THE BIGGEST SHOW OF NEPAL

नेपाल अधिराज्यका
अटोमोबाइल व्यवसायी तथा
अटोमोबाइल प्रयोगकर्ताहरुको
लागि मात्र।

प्रधानमन्त्री

काठमाडौं, नेपाल ।

शुभकामना

नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालले 'नाडा अटो शो २०२४' आयोजनाका अवसरमा **नाडा अटो न्युज** प्रकाशन गर्न लागेको खबरले मलाई खुसी लागेको छ । यस अवसरमा नाडा अटो शो सफलताको शुभकामना व्यक्त गर्दछु ।

यस विशेष प्रकाशनले आफ्ना गतिविधि तथा सवारी साधानहरुमा प्रयोग हुँदै आएका नवीनतम् प्रविधिका विषयमा यथोचित जानकारी दिने मेरो विश्वास छ । आजको युग प्रविधिको युग हो । प्रविधिको उच्चतम सदुपयोग र अनुशरणले अटो क्षेत्रमा गुणस्तरीयता, अधिकतम लाभ र व्यवसायको स्तरीकरण गर्न सकिन्छ । सरकारले राष्ट्रका अभिभारा पूरा गर्ने स्पष्ट नीति, योजना, कार्यक्रम र कार्यदिशा अनुरुप **समृद्ध नेपाल, सुखी नेपाली**को राष्ट्रिय आकांक्षा पूरा गर्ने गन्तव्य निर्धारण गरेको छ । यस उद्देश्यलाई प्राप्त गर्न हामी स्पष्ट दूरदृष्टि, तदअनुसारका नीति कार्यक्रमहरु एंव ती नीति र कार्यक्रमहरुलाई कार्यान्वयन गर्न क्षेत्रगत कार्ययोजना र आवधिक लक्ष्यहरु सहित अघि बढिरहेका छौं । अटोमोवाइल्सका क्षेत्रमा विश्वमा विकसित भएका नवीनतम् प्रविधिलाई आत्मसात गरी सुरक्षित, टिकाउ, मितव्ययी, वातावरणमैत्री सवारी साधानको प्रयोगमा एशोसिएशनले जोड दिनेछ भन्ने आशा राखेको छु ।

अन्त्यमा, नाडा अटो शो २०२४ का अवसरमा हार्दिक बधाई तथा शुभकामना व्यक्त गर्दै **नाडा अटो न्युज** प्रकाशनमा संलग्न सबैलाई धन्यवाद दिन चाहन्छु ।

केपी शर्मा ओली

२९ साउन, २०८१

नेपाल सरकार

अर्थ मन्त्रालय

विष्णुप्रसाद पौडेल
उपप्रधानमन्त्री एवम् अर्थमन्त्री

सिंहदरबार, काठमाडौं
नेपाल

शुभकामना

नाडा अटोमोवाइल्स एसोशिएसनको पहलमा हुन लागेको १६ औ संस्करणको नाडा अटो शो २०२४ को अवसरमा त्यस एसोशिएसनले **NADA AUTO NEWS** को ४९औं अंकको म्यागजिन प्रकाशन गर्न लागेको थाहा पाउँदा मलाई खुसी लागेको छ। यो प्रकाशन नेपालको अटो व्यवसायको क्षेत्रमा चासो राख्ने सबैका लागि पठनीय र उपयोगी हुने मैले विश्वास लिएको छु।

नाडा अटोमोवाइल्स एसोशिएसनले व्यापार क्षेत्रको विकास मार्फत मुलुकको आर्थिक, सामाजिक रुपान्तरणमा खेलेको भूमिका म यस अवसरमा स्मरण गर्न चाहान्छु। नेपाल सरकारले लिएको समृद्ध नेपाल, सुखी नेपालीको राष्ट्रिय कार्यभार पुरा गर्न निजी क्षेत्रको सहयोग र सहकार्य अपरिहार्य छ। मुलुकमा व्यापार क्षेत्रको विकास र विस्तार मार्फत आयात व्यवस्थापन तथा निर्यात प्रवर्धनका लागि आन्तरिक उत्पादन क्षमता एवं बजार पंहुच विस्तारमा जोड दिन आवश्यक छ। एसोशिएसनले आगामी दिनमा उत्पादन क्षमता तथा व्यापार विस्तार गरी क्षेत्रीय तथा विश्व बजारमा नेपाली बस्तु तथा सेवाको पहुँच विस्तार गरी व्यापार घाटा न्यूनीकरण गर्न योगदान गर्ने विश्वास लिएको छु।

सरकार जनतामा व्याप्त निराशा चिर्दै आशाको संचार गर्ने दिशामा अगाडी बढेको छ। मैले यो अभियानमा उद्योगी व्यवसायी मित्रहरुको सकारात्मक सहयोग, समर्थन र विश्वासको अपेक्षा गरेको छु। अर्थतन्त्रमा देखापरेको शिथिलतामा क्रमशः सुधार आउन थालेको छ। समग्र मागमा आएको कमीलाई सुधार गरी गतिशील अर्थतन्त्रको लय निर्माणमा निजी क्षेत्रको महत्वपूर्ण योगदान रहने मेरो विश्वास छ। आर्थिक क्रियाकलापमा पारदर्शिता, जवाफदेहिता एवं उत्तरदायित्व प्रवर्धन गर्दै स्वाधीन अर्थतन्त्र निर्माणमा एसोशिएसनले आगामी दिनमा अझ प्रभावकारी भूमिका निर्वाह गर्ने अपेक्षा गरेको छु।

आर्थिक गतिविधिमा सरकार नियामक, उत्प्रेरक र सहजकर्ताको भूमिकामा रहेर निजी क्षेत्रलाई अर्थतन्त्रको मुख्य वाहकको रुपमा विकास गर्न चाहान्छ। लगानीको समग्र वातावरण निर्माणमा सरकार केन्द्रित छ। सरकारको भावनालाई आत्मसात गर्दै एसोशिएसनले आफ्ना सदस्यहरुलाई स्वच्छ व्यावसायिक प्रतिस्पर्धा तथा सामाजिक उत्तरदायित्व मार्फत उपभोक्ता हित र असल व्यावसायिक सम्वन्ध विकासमा परिचालित गर्ने विश्वास समेत लिएको छु।

अन्त्यमा, यो प्रकाशन यस क्षेत्रमा चासो राख्ने सबैका लागि उपयोगी एवं फलदायी हुने विश्वास गर्दै १६ औं नाडा अटो शो २०२४ को सफलताको लागि शुभकामना व्यक्त गर्दछु ।

विष्णुप्रसाद पौडेल
उपप्रधानमन्त्री एवम् अर्थमन्त्री

२०८१ भाद्र

टेलिफोन नं: +९७७-१-४२११८०९ / वेबसाईट: www.mof.gov.np

देवेन्द्र दाहाल
माननीय मन्त्री
भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं, नेपाल

Devendra Dahal
Hon'ble Minister
Ministry of Physical Infrastructure & Transport
Singhadurbar, Kathmandu, Nepal

नेपाल सरकार
भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

पत्र संख्याः २०७९/०८२
चलानी नं.: १६

शुभकामना

सात प्रदेश एशोसिएसन सहित राष्ट्रियस्तरमा गठित नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएसन अफ नेपालले आफनो वार्षिक प्रकाशनको रुपमा नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्र र यससंग सम्वन्धित विषयहरुलाई समेट्ने गरी वि.सं. २०५९ साल देखि निरन्तर रुपमा प्रकाशित गर्दै आएको वार्षिक प्रकाशनको ४९ औं संस्करण NADA Auto News यस वर्ष पनि प्रकाशन गर्न लागेको जानकारी पाउँदा मलाई खुसी लागेको छ ।

मुलूकको यातायात सेवा, राजस्व संकलन र रोजगारी सृजनाको क्षेत्रमा महत्वपूर्ण योगदान पुर्‍याउदै आएको अटोमोवाइल क्षेत्रले देशको औद्योगिकीकरण र अर्थतन्त्रको विकासमा ठूलो योगदान दिदै आएको छ । आउँदा दिनमा देशको विकासमा यो क्षेत्रको योगदान अझ बढ्दै जाने निश्चित रहेको हुँदा नेपाल सरकार तथा अटोमोवाइल क्षेत्रमा कृयाशील उद्यमी व्यवसायीहरुको समन्वय र सहकार्यमा यस क्षेत्रमा देखिएका समस्या समाधान गरी यो व्यवसायलाई व्यवस्थित बनाउन सकिने विश्वास लिएको छु ।

नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रका साथै सडक, ट्राफिक र इन्धन लगायतका विषयहरुलाई समेट्ने गरी प्रकाशित हुन लागेको यो अङ्क नेपालका अटोमोवाइल व्यवसायीहरुका लागि मात्र नभई यस क्षेत्रमा रुची राख्ने सवैलाई उपयोगी हुन सकोस भनी शुभकामना व्यक्त गर्दछु ।

देवेन्द्र दाहाल
मन्त्री
भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, सिंहदरवार

देवेन्द्र दाहाल
मन्त्री

शुभकामना सन्देश

- करण चौधरी
अध्यक्ष
नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल

कोभिड पछिको नेपालको आन्तरिक आर्थिक अवस्था अत्यन्तै नाजुक छ, सबै प्रकारका व्यवसायहरू मन्दीमा छन् । जसमध्ये अटोमोबाइल क्षेत्र सबैभन्दा बढी प्रभावित बनेको छ । दुईपाङ्ग्रे सवारी साधनको कारोबार ५० प्रतिशत भन्दा बढीले घटेको छ । पेट्रोल र डिजेलबाट चल्ने साना तथा मझौला सवारी साधनका साथै ठूला बस र ट्रकको व्यवसाय समेत ८० प्रतिशतभन्दा बढीले घटेको छ । आयातित व्यापारिक सवारी साधनमध्ये ५० प्रतिशत विद्युतीय छन् । नेपालको आन्तरिक व्यापार घट्दै गएकाले वस्तुको ढुवानीमा कमी आएको छ । महिनामा १० पटकसम्म लोड हुने ट्रकले अहिले व्यवसाय नहुँदा समस्यामा परेका छन् । आर्थिक मन्दीका कारण जनताले अत्यावश्यक काम बाहेक अन्य क्षेत्रमा खर्च गर्न छाडेका छन् । स्कुटर र मोटरसाइकलको कारोबारमा पनि उल्लेख्य गिरावट आएको छ ।

नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रमा अहिले १ खर्ब भन्दा बढीको लगानी रहेको र नेपालको अटोमोवाइल व्यवसाय विद्यमान व्यवसायहरुमध्ये सर्वाधिक पारदर्शी व्यवसाय रहेको छ । हाम्रो जस्तो देशमा सवारी तथा ढुवानीका लागि एक मात्र विकल्पको रुपमा अटोमोबाइलका साधनहरु नै रहेकोमा कुनै सन्देह छैन । वर्तमान विश्व परिवेशमा अटोमोबाइलका साधनहरु नभई नहुने अत्यावश्यक साधन भइसकेको भए पनि सरकारले अझै पनि अटोमोवाइलका साधनहरुलाई विलासिताका वस्तुहरुमा बर्गिकरण गरी सोही अनुरुप उच्च दरको महशुल लगाउँदै आएको छ । वर्तमान विश्व परिवेशलाई दृष्टिगत गर्दै अब यसमा पुनर्विचार अति जरुरी भइसकेको छ ।

अटोमोवाइल व्यवसायको दयनिय अवस्थाका कारण अहिले लाखौंको संख्यामा रहेका कर्मचारी तथा मजदुरहरुले आफ्नो रोजगारी समेत गुमाइरहेको मात्र छैन अपितु नेपालका भन्सार नाकाहरुमा १ वर्ष अघिदेखि सयौंको संख्यामा रहेका सवारी साधनहरु बिक्री हुन नसकी भन्सार जाँचपास समेत हुन नसकिरहेको अवस्था छ । सवारी साधनहरुको व्यवसायमा सुस्तता आएको कारण भन्सार नाकाहरुमा सवारी साधनहरु जम्मा हुन पुगेको छ जसले गर्दा एकातिर व्यवसायीहरुले आफ्नो व्यवसायमा ठूलो घाटा व्यहोर्नु परिहेको छ भने अर्कोतर्फ सरकारले ठूलो मात्रामा राजश्व समेत गुमाउनु परिहेको अवस्था छ ।

नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रले देशको भन्सार राजस्वमा २१ प्रतिशतको योगदान दिएको छ । यद्यपी यो प्रतिशत अहिले केही घटेको अवस्था छ । नेपालमा पैठारी हुने कार जीप र भ्यानमा सिसिका आधारमा २५० देखि ३६० प्रतिशतसम्म कर बुझाउनु पर्ने अवस्था छ । त्यसैगरी मोटरसाइकलमा १०५ देखि ३०७ प्रतिशतसम्म कर बुझाउनु पर्ने व्यवस्था गरिएको छ । तुलनात्मक रुपमा कम कर बुझाउनु पर्ने भनिएको अटोमोवाइल स्पेयर पार्टस, लुब्रिकेण्टस, टायर र ब्याट्रीमा पनि ३० देखि ५० प्रतिशतसम्म कर बुझाउनु पर्ने अवस्था विद्यमान छ । यसले अटोमोवाइल क्षेत्र सर्वाधिक कर बुझाउने क्षेत्र हो भन्ने स्पष्ट हुन्छ ।

आजैबाट नाडा अटो शो २०२४ को शुभारम्भ हुँदैछ यसै सन्दर्भमा केही समस्याहरुबारे पनि चर्चा गर्न चाहन्छु । काठमाडौं उपत्यकामा एउटा अन्तर्राष्ट्रियस्तरको प्रदर्शनी केन्द्रको अभावका कारण राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार प्रवर्द्धनमा ठूलो वाधा उत्पन्न भइरहेको छ । राजधानीको बढ्दो जनसंख्या र देशमा बढ्दो आयात निर्यातको स्थितिलाई समेत दृष्टिगत गरी राजधानीमा एउटा अन्तर्राष्ट्रियस्तरको प्रदर्शनी केन्द्रको एउटा तड्कारो आवश्यकता बनिसकेको छ । यस्तो प्रदर्शनी केन्द्रको निर्माणले नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार प्रवर्द्धनमा ठूलो टेवा पुग्नुका साथै राष्ट्रिय उद्योगहरुको समेत सम्बर्द्धन र प्रवर्द्धन हुनेछ भन्ने हाम्रो विश्वास छ ।

प्राक्कथन

- सुरेन्द्रकुमार उप्रेती
महासचिव
नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल

नेपालमा अटोमोबाइल व्यवसायको स्थिति अवस्था र अवसर

आजको विश्वमा यातायातका साधन र सडकलाई आर्थिक र सामाजिक गतिशिलताको द्योतक मानिन्छ। दुई विशाल छिमेकी मुलुकहरुको तुलनामा एउटा चारपाङ्ग्रे सवारी साधन खरिद गर्दा झण्डै पाँच गुणा र एउटा मोटरसाइकल खरिद गर्दा तीन गुणा बढी मूल्य तिर्न नेपालीहरु वाध्य भएका छन्। तथ्य र तथ्याङ्कलाई दृष्टिगत गर्दा अहिले कूल सवारी साधनहरुमध्ये ७५ प्रतिशत मोटरसाइकल/स्कुटर मात्र रहेको छ। आर्थिक वर्ष २०७९/८० को तथ्याङ्क अनुसार अहिले मुलुकमा कूल ६६ लाख ६० हजार ८४१ घरपरिवारमध्ये ३.०८ प्रतिशतमा मात्र कार/जीप/भ्यान रहेको छ। यो अनुपात अन्य दक्षिण एशियाली राष्ट्रहरुको तुलनामा पनि ज्यादै कम हो। प्रदेशगत रुपमा हेर्दा सबैभन्दा बढी बागमती प्रदेशमा ६.३७ प्रतिशतमा कार/जीप/भ्यान रहेको देखिन्छ। यस अनुसार कोशीमा २.१८, मधेशमा १.४४, गण्डकीमा ३.६४, कर्णालीमा ०.८३, र सुदूरपश्चिममा १.१३ प्रतिशत परिवारमा कार/जीप/भ्यान रहेको देखिन्छ। त्यसैगरी नेपालको कूल घरपरिवारमध्ये २७.२७ प्रतिशतमा मोटरसाइकल/स्कुटर रहेको देखिन्छ। प्रदेशगत रुपमा हेर्दा बागमतीमा सत्रैभन्दा बढी ३५.७६, कोशीमा २४.७७ मधेसमा ३४.१२, गण्डकीमा ३४.२० लुम्बिनीमा २५.५३, कर्णालीमा ६.६९ र सुदूरपश्चिममा १५.५९ प्रतिशत घर परिवारमा मोटरसाइकल रहेको देखिन्छ।

वर्तमान विश्व परिवेशमा सवारी साधनहरु अत्यावश्यक वस्तुमा परिणत भएका छन्, सिद्धान्ततः नेपाल सरकारले यस तथ्यलाई स्वीकार गरेको भए पनि व्यवहारतः सवारी साधनहरुलाई चुरोट, बिडी र रक्सीको समूहमा राखि सोहि अनुरुप कर निर्धारण गरेको छ। नेपालमा सार्क क्षेत्रकै तुलनामा सबैभन्दा उच्च दरको कर 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। उच्च महशुल दरका कारण सवारी साधनहरु बिलासी वस्तुमा परिणत भएका छन्। यसरी सवारी साधनहरुलाई विलासी वस्तुहरुको बर्गिकरणबाट बाहिर नल्याएसम्म सवारी साधनमा सर्बसाधारणको पहुँच पुग्न सक्दैन। त्यसमा पहुँच नपुग्नु भनेको उनीहरुको आर्थिक हैसियत माथि उठ्न नसक्नु हुन्छ। तुलनात्मक रुपले हेर्दा आ.व.२०४६/४७ मा नेपाल अधिराज्यमा कूल ७६,३७८ वटा मात्र यातायातका साधनहरु थिए। आ.व.२०७९/८० सम्म आइपुग्दा नेपालमा ४० लाख भन्दा बढी यातायातका साधनहरु भएको देखिन्छ। नेपालमा थपिदो साधनहरुसंगै यसको चुनौतिहरु पनि थपिदै गएको छ।

छिमेकी मुलुकहरू विश्व अटोमोवाइल हवको रूपमा विकसित हुँदै

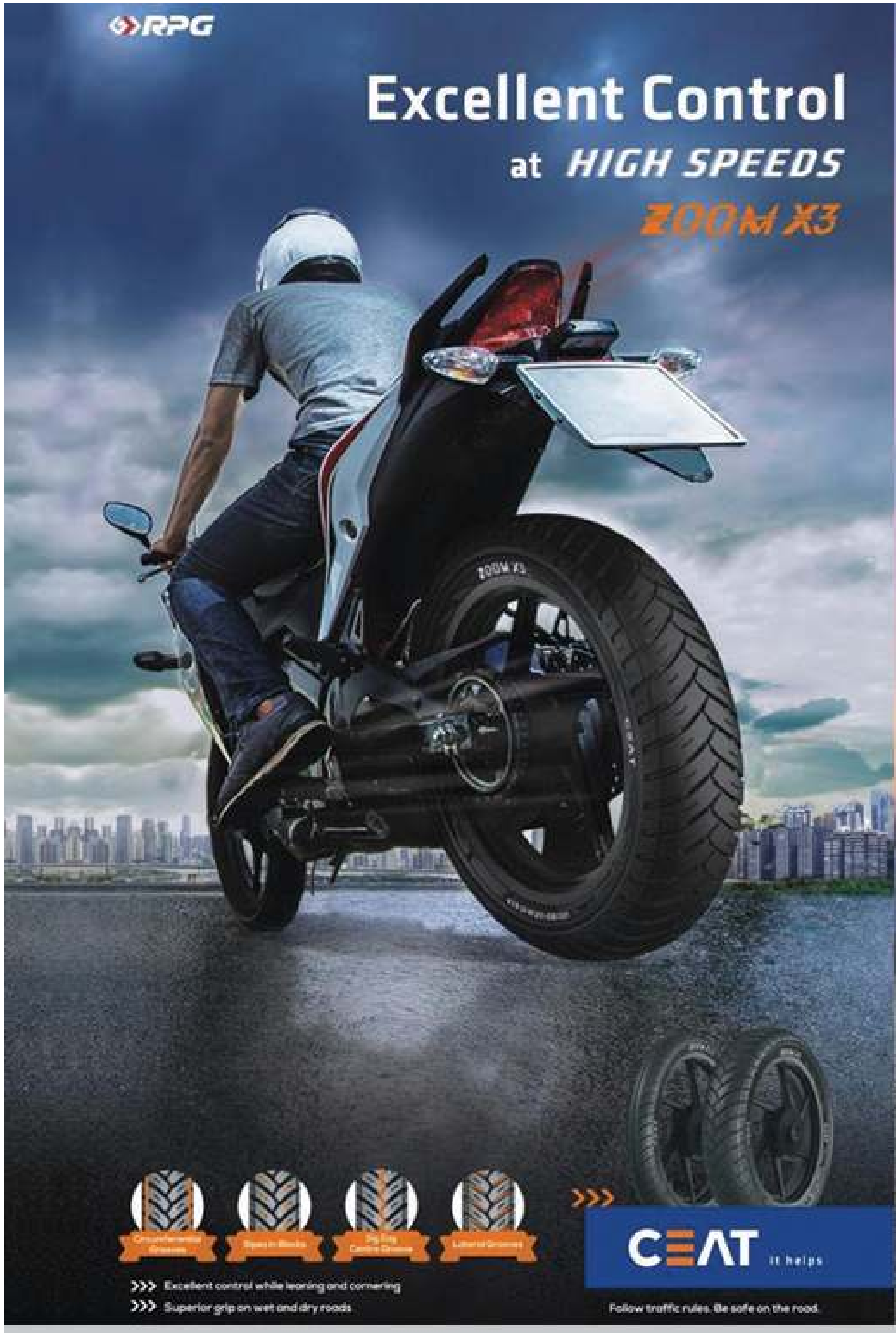
नेपाल आज विश्वको अटोमोवाइल हव मानिने चीन र भारत जस्ता मुलुकहरुबाट घेरिएको छ। हाम्रो छिमेकी मुलुक चीन विश्वमा सवारी साधनहरुको उत्पादन र बिक्रीमा पहिलो मुलुक बनिसकेको छ। त्यसैगरी कार जीप र भ्यान जस्ता सवारी साधनहरुको निर्यातमा पनि पहिलो राष्ट्र बन्दै विद्युतीय सवारी साधनहरुको प्रविधि, उत्पादन र बिक्रीमा विश्वलाई नै नेतृत्व गरिरहेको अवस्था छ। त्यसैगरी हाम्रो अर्को छिमेकी मुलुक भारत हालका वर्षहरुमा जर्मनी र अमेरिका जस्ता विश्वका विकसित र औद्योगिक मुलुकहरुलाई समेत पछि पार्दै विश्वको तेश्रो ठूलो अटोमोवाइल उत्पादक र विक्रेता राष्ट्र बन्न पुगेको छ। आर्थिक वर्ष २०२२–२३ को तथ्याङ्क अनुसार भारतमा कूल २९ लाख कार उत्पादन भएको छ। भारतले सन् २०३० सम्म ३ करोड विद्युतीय सवारी साधनहरु उत्पादन गर्ने अपेक्षा राखेको छ। भारत यतिबेला विश्वकै 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 ७.१ प्रतिशतको योगदान दिएको छ। त्यसैगरी भारतको अटोमोवाइल क्षेत्रले आफ्ना २ करोड नागरिकलाई रोजगारी समेत दिएको छ। यी कुराहरु नेपालको समग्र अटोमोवाइल क्षेत्रका लागि नै प्रासंगिक विषय हो। यसरी हाम्रा दुई छिमेकी मुलुकहरु दिन प्रतिदिन सवारी तथा ढुवानीका साधनहरुको उत्पादन, बिक्री र निर्यातमा तिब्र गतिले अघि बढिरहँदा त्यसको ठीक विपरित नेपालको अटोमोवाइल व्यवसाय भने सुस्ताउँदै गएको अवस्था छ। नेपालको अटोमोवाइल व्यवसायमा यस्तो अवस्था कसरी आयो भन्नेतर्फ मनन् गर्दै अटोमोवाइल व्यवसायलाई थप गतिशिल बनाउने नीति र कार्यक्रम ल्याउनेतर्फ सरकारले आवश्यक पहल गर्नुपर्ने देखिन्छ।

नेपालमा विद्युतीय सवारी साधनहरूको आयात

सरकारले विद्युतीय सवारी साधनहरुको आयातलाई प्राथमिकता दिई सोही अनुरुप महशुलहरुमा केही छुट दिएको कारण नेपालमा विद्युतीय सवारी साधनहरुको आयात पनि बढदै गएको छ। नेपालमा आयात हुने विद्युतीय सवारी साधनहरुमध्ये ६२ प्रतिशत चीनबाट मात्र आयात हुने गरेको र आयात हुने अधिकांश साधनहरु ५१ देखि ११० किलोवाटका हुने गरेको छ। नेपालमा विद्युतीय सवारी साधनहरुको आयातमा बृद्धि भईरहेको देखिए पनि पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने साधनहरुको 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 साधनहरुको आयातलाई निरुत्साहन गर्ने सरकारको वर्तमान नीति उपयुक्त नभएकोले पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने सवारी तथा ढुवानीका साधनहरुलाई पनि सरकारले प्राथमिकता दिनुपर्ने देखिन्छ।

नेपाललाई अवसर र चुनौती

यी दुई मुलुकहरुको बिचमा पर्ने नेपालले त्यसबाट प्राप्त हुने अवसरहरुलाई सदुपयोग गर्न विद्यमान अवरोधात्मक नीतिहरुलाई परिमार्जन गर्दै अटोमोवाइल उद्योग र व्यवसायलाई थप प्रोत्साहित गर्नुपर्ने देखिन्छ। यसका लागि सरकारले नेपालमा अटोमोवाइल स्पेयर पार्टस र एसेसरिज, ब्याट्री, लुब्रिकृण्टस र टायर लगायतका उद्योगहरु स्थापना गरी ती उद्योगहरुबाट उत्पादित अटोमोवाइल वस्तुहरुलाई हाम्रा दुई छिमेकी मुलुकहरुमा निर्यात गरी त्यसबाट प्रशस्त लाभ लिन सकिने अवस्था सिर्जना हुनसक्ने देखिन्छ। यसका लागि सरकारले अटोमोवाइल उद्योग र व्यवसायका लागि अनुकूल र स्थायी प्रकृतिको नीति अवलम्बन गर्न जरुरी छ। विश्वको अटोमोवाइल बजार हाल झण्डै ४ ट्रिलियन यु.एस. डलर पुगेको सन्दर्भमा हामीले त्यसबाट एउटा सानो मात्र अंश लिन सक्यौं भने मात्र पनि नेपालीहरु समृद्धिको बाटोमा जानसक्ने देखिन्छ।



S.T.C. AUTO PVT. LTD.
Chandragiri Municipality-15, Dhunga Adda, Kathmandu
Tel: +977-14313514 / +977-14311976 / +977-14311891 / +977-14311975 / +977-14313463 / +977-14311974 / +977-9860131517 / +977-9851267170.
E-mail: kalasauto@gmail.com, Website: www.shreestcgroup.com, Apps: STC Trading

GF8F S]Blo SFo{;ldltSF kbflwsf/L tyf ;b:ox?

श्री करण चौधरी
अध्यक्ष

डा. ध्रुव थापा
निवर्तमान अध्यक्ष

श्री आकाश गोल्छा
वरिष्ठ उपाध्यक्ष

श्री पुष्कर ओझा
उपाध्यक्ष (प्रदेश)

श्री तेज नारायण शाह
उपाध्यक्ष (प्रदेश)

श्री राजनबाबु श्रेष्ठ
उपाध्यक्ष

श्री निराकार श्रेष्ठ
उपाध्यक्ष

श्री सुरेन्द्रकुमार उप्रेती
महासचिव

श्री विक्रम सिंहानिया
सचिव

श्री मिलनबाबु मल्ल
कोषाध्यक्ष

श्री पंकज अग्रवाल
सह-कोषाध्यक्ष

श्री कृष्ण प्रसाद श्रेष्ठ
सदस्य (प्रदेश)

श्री कुल बहादुर क्षेत्री
सदस्य (प्रदेश)

श्री गणेश प्र. भट्टराई
सदस्य (प्रदेश)

श्री भद्र भण्डारी
सदस्य (प्रदेश)

श्री संजय कुमार श्रेष्ठ
सदस्य (प्रदेश)

श्री कपिल सिवाकोटी
सदस्य

श्री दिपेन्द्र कुमार मिश्रा
सदस्य

श्री नवराज भुषाल
सदस्य

श्री प्रकाश कपुरी
सदस्य

श्री प्रदिप मान प्रधान
सदस्य

श्री यमुना श्रेष्ठ
सदस्य

श्री रिद्धि कार्की
सदस्य

श्री संजय कुमार खेतान
सदस्य

श्री सुनिल रिजाल
सदस्य

श्री सौरभ थापा
सदस्य

श्री अभिक ज्योति
सदस्य

श्री निलमणी पाठक
सदस्य

श्री निशान ढकाल
सदस्य

श्री मेघ राज पौड्याल
सदस्य

श्री सोहन ब. श्रेष्ठ
सदस्य

श्री अनुप कुमार बराल
आमन्त्रित सदस्य

श्री केदार कुमार अग्रवाल
आमन्त्रित सदस्य

श्री दिपक अग्रवाल
आमन्त्रित सदस्य

श्री दिपक राज गिरी
आमन्त्रित सदस्य

श्री तोयनाथ खनाल
आमन्त्रित सदस्य

श्री नविन पारख
आमन्त्रित सदस्य

श्री नारायण प्र. पौडेल
आमन्त्रित सदस्य

श्री प्रकाश सिग्देल
आमन्त्रित सदस्य

श्री प्रगुण राजभडारी
आमन्त्रित सदस्य

श्री सागर सापकोटा
आमन्त्रित सदस्य

सम्पादकिय कलमबाट

सिमकोट सडक सञ्जालमा जोडियो

■ सुरेन्द्र प्रधान
सम्पादक, नाडा अटो न्यूज

राष्ट्रिय सडक सञ्जालसँग जोडिन बाँकी एउटै मात्र जिल्ला सदरमुकाम थियो- सिमकोट (हुम्ला) । सिमकोटलाई चीनको सीमाक्षेत्र हिल्सासँग जोड्ने सडक भने पहिल्यै खुलेको थियो । हेलिकोप्टरबाट ओसारिएका र रसुवागढीबाट सीमापारि हुँदै पुऱ्याइएका गाडी सिमकोटबाट हिल्सा र अन्य केही गाउँसम्म चल्थे । अहिले भने सिमकोट राष्ट्रिय सडक सञ्जालमा जोडिएको छ । बाजुरा हुँदै सिमकोट पुग्ने सडकको ट्र्याक खुलेसँगै भारत र चीन जोड्ने कर्णाली करिडोर पनि छिचोलिएको छ । यो करिडोर कर्णाली र सुदूरपश्चिम प्रदेशकै समृद्धिको ढोका खोल्ने मुख्य आधार हो । तर यसलाई सहज रूपमा सार्वजनिक सवारी सञ्चालन हुने अवस्थामा पुऱ्याउन अझै धेरै काम बाँकी छ ।

कर्णाली करिडोरको शिलान्यास २०५६ सालमै गरिएको थियो । पछि यसलाई आर्थिक वर्ष २०६५/६६ मा निर्माण सुरु गरेर २०७० मा पूरा गर्ने लक्ष्य राखियो । हरेक बजेटमा हुम्लालाई राष्ट्रिय सडक सञ्जालमा जोड्ने लक्ष्य राखिएको हुन्थ्यो । तर काम ढिला गरी अघि बढ्यो र सक्न पनि उत्तिकै समय लाग्यो । ठेक्का प्रक्रियामा ढिलाइ, भौगोलिक विकटता, विस्फोटक पदार्थको उपलब्धतामा समस्या, रेखांकन हेरफेर जस्ता कारणले काम सुस्त हुन पुगेको थियो । कालीकोटको खुलालुदेखि सिमकोट हुँदै हिल्सासम्मको २६९ किमिमध्ये २४६ किमि सडक विभागले आफैं ठेक्का प्रक्रियामार्फत काम अघि बढाएको थियो । कठिन चट्टानी क्षेत्रको २२.५ किमिमा ट्र्याक खोल्ने जिम्मा २०७१ सालमा नेपाली सेनालाई दिइएको थियो । सेनाले हुम्लाको लालीबगर-दुल्लीकुना खण्डको छारे भीरमा ट्र्याक खोलेसँगै करिडोर छिचोलिएको छ । ट्र्याकबाट केही टिपर र ट्र्याक्टर सदरमुकाम सिमकोट पुगेका छन् ।

सरकारले कर्णाली करिडोर (खुलालु-सिमकोट-हिल्सा) लाई राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाअन्तर्गत राखेर निर्माण अघि बढाएको थियो । राष्ट्रिय योजना आयोगबाटै सहयोग, समन्वय र सहजीकरण हुने तथा प्रधानमन्त्रीले नै अनुगमन गर्ने र समस्या समाधानमा तदारुकता देखाउने गरी राष्ट्रिय गौरवका आयोजनामा राख्दा पनि सडकको ट्र्याक खुल्न यतिका वर्ष लाग्नु लज्जाजनक छ । ढिलै भए पनि कर्णाली करिडोरमा ट्र्याक खुलिसकेको छ । ट्र्याकको केही खण्डमा गाडी एकतर्फी रूपमा मुस्किलले चल्न सक्छन् । केही भीरमा अझै अप्ठ्यारा छन् । गाडी अलि सहज रूपमा चल्न पनि सडकलाई थप चौडा पार्नुपर्नेछ, ग्रेड मिलाउनु पर्नेछ । सिमकोट नपुग्दै बीचमा पर्ने चुवा खोलामा पक्की पुल बनिसकेको छैन, जसले गर्दा बर्खामा यो खण्ड भएर सवारीसाधन गुड्न समस्या हुन्छ । भारतीय सीमावर्ती जमुनादेखि चिनियाँ सीमावर्ती हिल्सासम्म कर्णाली करिडोरको कुल लम्बाइ ६८२ किलोमिटर हो तर त्यसमध्ये खुलालु-सिमकोट-हिल्सा पूरै खण्ड कालोपत्र गर्न बाँकी छ ।

कर्णाली करिडोरले बाँके, सुर्खेत, कालीकोट, बाजुरा र हुम्लालाई जोड्छ । सडकमा सहज रूपमा सवारीसाधन चल्न थालेपछि कर्णाली प्रदेशको उपल्लो भेगमा बहुआयामिक रूपान्तरण देखिनेछ । ढुवानी खर्च घटेर दैनिक उपभोग्य लगायतका सामग्रीको मूल्य घट्न सक्छ । स्थानीय उत्पादनलाई बजार पुऱ्याउन सहज हुन्छ, जसले गर्दा किसानहरू व्यावसायिक खेतीतर्फ लाग्न सक्छन् । रोजगारीका नयाँ- नयाँ अवसर खुल्न सक्छन् । स्वास्थ्य सेवामा पहुँच अभिवृद्धि हुन सक्छ । बसाइँसराइ दर घट्न सक्छ । कर्णाली प्रदेशको माथिल्लो भेग अहिले पनि स्वास्थ्य पहुँचका हिसाबले कमजोर क्षेत्रका रूपमा चिनिन्छ । सडक सञ्चालनले पर्यटन प्रवर्द्धनमा समेत टेवा पुऱ्याउँछ । चीनको कैलाश मानसरोवर दर्शनमा जानलाई सहज सडक हुने भएकाले यो भारतीय तीर्थालु/पर्यटक भित्र्याउने आधार बन्नेछ । कर्णाली क्षेत्रमै पनि पर्यटकको आवागमन बढ्न सक्छ । प्रदेशकै लागि 'लाइफलाइन' बन्ने कर्णाली करिडोरको स्तरोन्नतिलाई सरकारले उच्च प्राथमिकताका साथ अघि बढाउनुपर्छ । यसलाई स्रोत व्यवस्थापन गर्दै जतिसक्दो छिटो कालोपत्र गरेर बाह्रैमास सवारीसाधन चल्ने बनाउनुपर्छ । सडकका लागि हुम्लावासीले दशकौं कुर्नुपऱ्यो । अब सहज आवागमन सुविधाका लागि उनीहरूलाई त्यसरी लामो समय कुराउनु हुँदैन ।

नाडा अटो न्यूज सम्पादन मण्डल

विष्णु कुमार श्रेष्ठ
एडमिन एण्ड अकाउण्ट अफिसर

आरजु श्रेष्ठ
ट्रेनिङ कोअर्डिनेटर

शरण कुमार श्रेष्ठ
सिनियर असिस्टेन्ट

बलराम सापकोटा
अफिस असिस्टेन्ट

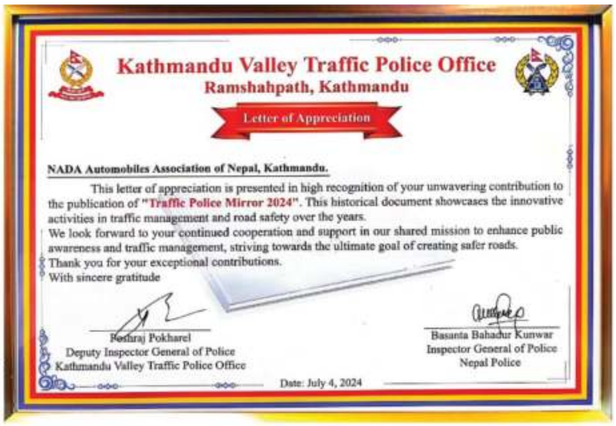
NADA Automobiles Association of Nepal
1st Floor, Signature Apartment-II, Shahid Shukraraj Marg, Teku-12, P.O. Box 24408, Kathmandu, Nepal , Tel: 4100175, Fax: 4100015
E-mail: nada@mail.com.np, nadaautomobiles@gmail.com, Website: www.nada.org.np

नाडालाई धन्यवाद सहित सम्मान पत्र प्रदान

मिति २०८० चैत्र २८ र २९ गते काठमाडौंमा सम्पन्न नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघको ५८ औं वार्षिक साधारण सभा तथा उद्योग वाणिज्य दिवस २०८० को अवसरमा उद्योग, व्यापार व्यवसायको विकास तथा प्रवर्द्धनमा निर्वाह गरेको उत्कृष्ट भूमिकाको उच्च मूल्याङ्कन गर्दै महासंघका १२२ वस्तुगत संघ समूहबाट नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाललाई धन्यवाद सहित सम्मान पत्र प्रदान गरिएको थियो । काठमाडौंमा सम्पन्न महासंघको सो ५८ औं साधारण सभामा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी तथा महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती सहभागी हुनुभएको थियो ।

काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयबाट नाडालाई लेटर अफ अप्रिसिएशन प्रदान

काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयले मिति २०८१ असार २० गते काठमाडौंमा आयोजना गरेको Traffic Police Mirror -2024 को विमोचन कार्यक्रममा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी सहभागी हुनुभएको थियो । Traffic Police Mirror -2024 को प्रकाशनको लागि नाडाले रु. ३ लाख नगद सहयोग समेत गरेको थियो । उक्त कार्यक्रममा काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयले नाडाबाट भएको अमूल्य योगदानलाई कदर गर्दै लेटर अफ अप्रिसिएशनबाट सम्मानित गरेको थियो ।



Kathmandu Valley Traffic Police Office
Ramshahpath, Kathmandu

Letter of Appreciation

NADA Automobiles Association of Nepal, Kathmandu.

This letter of appreciation is presented in high recognition of your unwavering contribution to the publication of "Traffic Police Mirror 2024". This historical document showcases the innovative activities in traffic management and road safety over the years.
We look forward to your continued cooperation and support in our shared mission to enhance public awareness and traffic management, striving towards the ultimate goal of creating safer roads.
Thank you for your exceptional contributions.
With sincere gratitude

Poshraj Pokharel
Deputy Inspector General of Police
Kathmandu Valley Traffic Police Office

Basanta Bahadur Kunwar
Inspector General of Police
Nepal Police

Date: July 4, 2024

आर्थिक वर्ष २०८१/८२ को सन्दर्भमा अटो वहस राउण्ट टेबुल कार्यक्रम सम्पन्न

आर्थिक वर्ष २०८१/८२ को सन्दर्भमा अटो वहस राउण्ट टेबुल कार्यक्रम मार्फत सरकारलाई जानकारी दिने उद्देश्यले नेपाल आर्थिक पत्रकारसंघ, नेपाल आर्थिक पत्रकार समाज, इकोनोमिक मिडिया एशोसिएशन नेपाल र जर्नालिष्ट एशोसिएशन अफ अटोमोवाइल मोविलिटीसंगको सहकार्यमा मिति २०८१ जेष्ठ २ गते होटेल एभरेष्ट बानेश्वरमा अर्थ मन्त्रालयका सचिव मधु मरासिनिको प्रमुख आतिथ्यतामा अटो वहस राउण्ट टेबुल कार्यक्रम सम्पन्न गरिएको थियो ।

हार्दिक श्रद्धाञ्जली

नाडाका पूर्व अध्यक्ष तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका निवर्तमान अध्यक्ष श्री शेखर गोल्छाज्यूको माता तथा केन्द्रिय कार्यसमिति सदस्य श्री आकाश गोल्छाज्यू र अभिमन्यू गोल्छाज्यूको हजुरआमा श्रीमती पुखराज देवी गोल्छाज्यूको अकल्पनिय र असामयिक स्वर्गारोहण हुनुभएको खबरले हामी अत्यन्त मर्माहित भएका छौं । दिवंगत आत्माको चिरशान्तिको कामना गर्दै परिवारजनप्रति धैर्यधारण गर्न सक्ने शक्ति मिलोस् भनि भगवान् श्री पशुपतिनाथसंग प्रार्थना गर्दै हार्दिक समवेदना व्यक्त गर्दछौं ।

मिति : २०८०/०९/१३ गते

करण चौधरी
अध्यक्ष
तथा
नाडा परिवार

नाडा अटो शो २०२४ आजबाट शुभारम्भ हुँदै

TATA ev
presents
NADA
AUTO SHOW
2024
THE BIGGEST SHOW OF NEPAL

नेपालको अटोमोबाइल उद्योगलाई प्रोत्साहित गर्न आयोजित नाडा अटो शो २०२४

दुई दशकभन्दा बढीको आफ्नो निरन्तरतालाई कायम राख्दै, नेपाल अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालले यस वर्षको प्रमुख अटोमोबाइल प्रदर्शनी टाटा.ईभी प्रस्तुत नाडा अटो शो २०२४ आयोजना गर्दैछ। यो कार्यक्रम अगस्ट २७ देखि सेप्टेम्बर १ सम्म काठमाडौंको भृकुटीमण्डप प्रदर्शनी स्थलमा आयोजना हुँदैछ।

यस वर्ष नाडा अटो शो पहिलेभन्दा भव्य र प्रभावशाली हुने अपेक्षा गरिएको छ, जसमा टाटा.ईभी मुख्य प्रायोजक, सर्भो लुर्बिकेन्टस् र शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लिमिटेड सह-प्रायोजकको रूपमा छन्। यो कार्यक्रमले अटोमोबाइल क्षेत्रको नवीनतम प्रवृत्ति र प्रविधिहरूको व्यापक प्रदर्शन गर्नेछ, जसले अर्थतन्त्रलाई महत्वपूर्ण रूपमा वृद्धि गर्न मञ्च तयार पार्नेछ।

अटोमोबाइल विश्वको उत्कृष्ट प्रदर्शन

नाडा अटो शोले नेपालका अटोमोबाइल क्षेत्रका महत्वपूर्ण खेलाडीहरू र हजारौं आगन्तुकहरूलाई प्रत्येक वर्ष आकर्षित गर्दै आएको छ। यस वर्षको प्रदर्शनीमा २४ चार-पाङ्ग्रे ब्रान्डहरू, १९ दुई-पाङ्ग्रे ब्रान्डहरू, र १२ हल्का व्यावसायिक सवारी साधन ब्रान्डहरू प्रदर्शन गरिनेछन्। साथै, ३३ कम्पनीहरू जुन लुब्रिकेन्ट, टायर, ब्याट्री, ग्यारेज उपकरण र अन्य अटो कम्पोनेन्टहरूमा विशेषज्ञ छन् र ७ वित्तीय संस्थाहरू विशेष रूपले अनुकूल वित्तीय समाधानहरू प्रदान गर्नेछन्। कुल मिलाएर शोमा ९५ प्रदर्शकहरू सहभागी हुनेछन्, जसले १३० स्टलहरूमा आफ्ना उत्पादनहरू र सेवाहरू प्रदर्शन गर्नेछन्।

रणनीतिक साझेदारी र समर्थन

नाडा अटो शोको सफलतामा यसको रणनीतिक साझेदारहरूको बहुमूल्य समर्थन महत्वपूर्ण छ। हिरो जुम स्कूटरले बहुप्रतीक्षित डोर प्राइज प्रदान गर्नेछ भने खल्ती टिकटिङ पार्टनरको रूपमा रहनेछ, जसले सहज टिकट खरिद अनुभव प्रदान गर्नेछ। वर्ल्डलिङ्क आधिकारिक इन्टरनेट पार्टनर हुनेछ, जसले सम्पूर्ण कार्यक्रमको दौरान अविच्छिन्न कनेक्टिविटी सुनिश्चित गर्नेछ। हिट्को प्रा.लि. ८८ ले फायर सेफ्टी समर्थन प्रदान गर्नेछ भने सीसीटीभी नेपालले सम्पूर्ण आगन्तुकहरूको सुरक्षा र सुरक्षाका लागि निगरानी गर्नेछ। प्रदर्शनीको व्यवस्थापन ग्लोबल एक्सपोज़िशन एण्ड म्यानेजमेन्ट सर्भिसेस प्रा.लि. (जेम्स) द्वारा कुशलतापूर्वक गरिनेछ।

आर्थिक चुनौतीहरूको बीचमा अटोमोबाइल क्षेत्रलाई पुनर्जीवित गर्दै

नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रलाई प्रभावित गरेको हालको आर्थिक मन्दीको प्रकाशमा, नाडा अटो शो २०२४ ले उद्योगलाई पुनर्जीवित गर्न महत्वपूर्ण भूमिका खेल्ने अपेक्षा गरिएको छ। आयोजकहरूले यस वर्षको प्रदर्शनीले मात्र आर्थिक गतिविधिलाई बढावा दिने छैन, बरु राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्ने अटोमोबाइल व्यवसाय समुदायको मनोबललाई पनि उचाल्ने विश्वास गरेका छन्। चुनौतीपूर्ण वातावरणको बाबजुद प्रदर्शनीले कम्पनीहरूको तर्फबाट उत्साहजनक सहभागिता प्राप्त गरेको छ, जसले उद्योगभित्रको बलियो आशा र लचिलोपनाको संकेत गर्दछ।

अटोमोबाइल उत्साहीहरूका लागि प्रमुख गन्तव्य

चाडपर्वको मौसम नजिकिँदै गर्दा, नाडा अटो शो २०२४ ले अटोमोबाइल प्रेमीहरूका लागि नयाँ मोडेलहरू, प्रविधिहरू र प्रवृत्तिहरू अन्वेषण गर्ने अनुपम अवसर प्रदान गर्दछ। आगन्तुकहरूले नयाँ ब्रान्डहरू र नवीन प्रविधिहरूको व्यापक पहुँच पाउनेछन्, साथै वित्तीय विकल्पहरू र व्यावसायिक अवसरहरूको पनि लाभ उठाउन सक्नेछन्। शोले आगन्तुकहरूलाई सवारी साधन खरिद निर्णय लिनका लागि आवश्यक जानकारी प्रदान गर्नेछ। हरेक वर्ष बित्दै जाँदा, आगन्तुक र प्रदर्शकहरूको बढ्दो संख्या अटोमोबाइलहरूको दैनिक जीवनमा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्न थालेको संकेत गर्दछ, जुन पहिले विलासिताको साधन मानिन्थ्यो।

सुविधा र सुरक्षाका लागि व्यवस्थित

प्रदर्शनीलाई चार-पाङ्ग्रे, दुई-पाङ्ग्रे, हल्का व्यावसायिक सवारी साधन, अटो कम्पोनेन्ट र वित्तीय संस्थाहरूमा विभाजन गरिएको छ। यसले सबै आगन्तुकहरूका लागि एक सुविधाजनक र प्रभावकारी अनुभव सुनिश्चित गर्दछ। आगन्तुकहरूको सुविधाका लागि, टिकटहरू अब खल्ती एपमार्फत अग्रिम रूपमा खरिद गर्न सकिन्छ। अग्रिम टिकट खरिदकर्ताहरूले अगस्ट २६ सम्मको टिकट खरिदमा

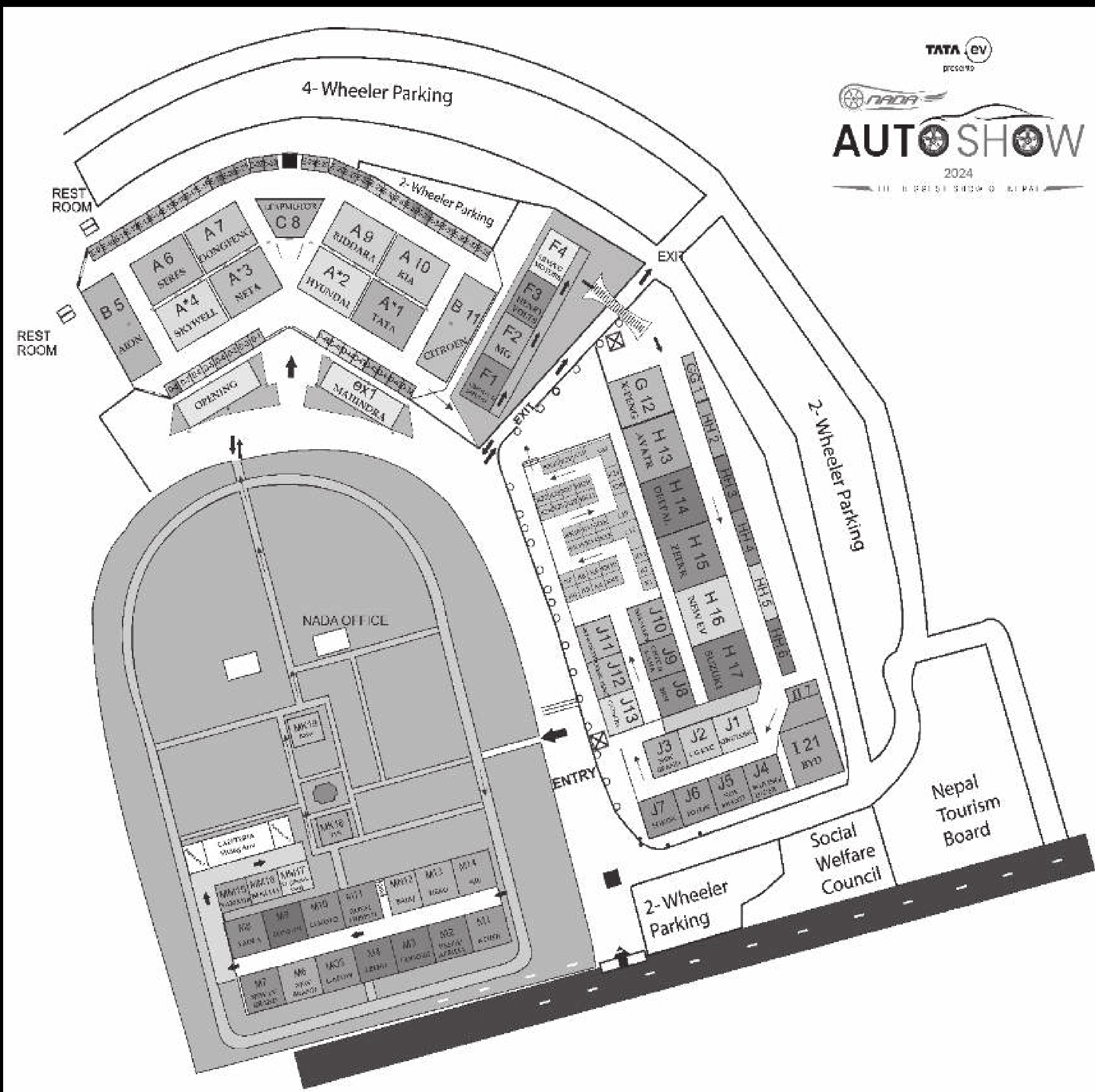
२०% क्यासब्याक लाभ उठाउन सक्नेछन्, जसले यो रोमाञ्चक कार्यक्रममा सहभागी हुन अझै सजिलो बनाउँछ ।

मिडिया कवरेजलाई सहज बनाउन, प्रदर्शनी स्थलमा समर्पित मिडिया डेस्क उपलब्ध हुनेछ, जसले प्रदर्शनी सम्बन्धी सबै समाचारहरूलाई प्रभावकारी रूपमा संकलन र प्रसारण गर्नेछ । हाम्रो सडक सुरक्षा र ट्राफिक नियमहरूको प्रतिबद्धतालाई ध्यानमा राख्दै, प्रदर्शनीमा मेट्रोपोलिटन ट्राफिक प्रहरी डिभिजनको सहकार्यमा ट्राफिक सूचना डेस्क पनि हुनेछ ।

आकर्षण र आगन्तुक अनुभवको अपेक्षा

टाटा.ईभी प्रस्तुत नाडा अटो शो २०२४ ले ६ दिनको अवधिमा करिब ७५,००० आगन्तुकहरूलाई आकर्षित गर्ने अपेक्षा गरिएको छ, जसले यसलाई नेपालको अटोमोबाइल क्यालेन्डरमा सबैभन्दा महत्वपूर्ण कार्यक्रमहरूमध्ये एक बनाउनेछ । अतिरिक्त आकर्षणको रूपमा, एक भाग्यशाली सहभागीले हिरो जुम स्कूटर जित्ने अवसर पाउनेछन्, जसलाई सिजी मोटर्स प्रा.लि. द्वारा प्रायोजित गरिएको छ ।

नाडा अटो शोको यस संस्करणले मात्र एउटा प्रदर्शनी होइन; यो नवीनता, लचिलोपन, र नेपाली अटोमोबाइल उद्योगको दिगो आत्माको उत्सव हो । हामी तपाईंलाई यस ऐतिहासिक कार्यक्रममा स्वागत गर्न तत्पर छौं ।



Stall Code	Category	Company's Name	Brand
A*1	4-Wheeler	Sipradi Trading Pvt. Ltd.	TATA
A*2	4-Wheeler	Laxmi Intercontinental Pvt. Ltd.	HYUNDAI
A*3	4-Wheeler	C.G. Motors Pvt. Ltd.	NETA
A*4	4-Wheeler	G. Motors Pvt. Ltd.	SKYWELL
B5	4-Wheeler	C.G. Motors Pvt. Ltd.	AION
A6	4-Wheeler	M.A.W. Vridhi Autocorp Pvt. Ltd.	SERES
A7	4-Wheeler	M.A.W. Vridhi Autocorp Pvt. Ltd.	DONGFENG
C8	4-Wheeler	Shangrila Motors Pvt. Ltd.	LEAPMOTOR
A9	4-Wheeler	C.G. Motors Pvt. Ltd.	RIDDARA
A10	4-Wheeler	Continental Trading Enterprises Pvt. Ltd.	KIA
B11	4-Wheeler	Shangrila Motors Pvt. Ltd.	CITROEN
G12	4-Wheeler	C.G. Motors Pvt. Ltd.	X-PENG
G31	4-Wheeler	C.G. Motors Pvt. Ltd.	X-PENG
H13	4-Wheeler	C.G. Evolution Pvt. Ltd.	AVATR
HH2	4-Wheeler	C.G. Evolution Pvt. Ltd.	AVATR
H14	4-Wheeler	M.A.W. Vridhi Autocorp Pvt. Ltd. (Changang Nepal)	DEEPAL
HH3	4-Wheeler	M.A.W. Vridhi Autocorp Pvt. Ltd. (Changang Nepal)	DEEPAL
H15	4-Wheeler	Pioneer Motocorp Pvt. Ltd.	ZEEKR
HH4	4-Wheeler	Pioneer Motocorp Pvt. Ltd.	ZEEKR
H16	4-Wheeler	Laxmi E Mobility Pvt. Ltd.	NEW EV
HH5	4-Wheeler	Laxmi E-Mobility Pvt. Ltd.	NEW EV
H17	4-Wheeler	Surya Automobiles Pvt. Ltd.	SUZUKI
HH6	4-Wheeler	Surya Automobiles Pvt. Ltd.	SUZUKI
I21	4-Wheeler	Cimex Inc. Pvt. Ltd.	BYD
I17	4-Wheeler	Cimex Inc. Pvt. Ltd.	BYD
F1	4-Wheeler	S.P.G. Automobiles Pvt. Ltd.	OMODA / JAECOO
F2	4-Wheeler	Paramount Motors Pvt. Ltd.	M3
F3	4-Wheeler	S. Cube Enterprises Pvt. Ltd.	HENRY VOLTS
F4	4-Wheeler	Pooja Construction Nepal Pvt. Ltd.	SRM/ VG MOTORS
E31	4-Wheeler	Agni Incorporated Pvt. Ltd.	MAHINDRA
J1	Light Commercial	C.G. Motors Pvt. Ltd.	KINGLONG
J2	Light Commercial	C.G. Motors Pvt. Ltd.	KYC
J3	Light Commercial	Trihani Motocorp Pvt. Ltd.	KAAMA
J4	Light Commercial	Ghachoda Motors Pvt. Ltd.	WULING/ HIGER
J5	Light Commercial	L.R.P. Motors Pvt. Ltd.	DAYI
J6	Light Commercial	M.A.W. Vridhi Commercial Vehicles Pvt. Ltd.	FOTON
J7	Light Commercial	M.A.W. Vridhi Commercial Vehicles Pvt. Ltd.	SOKON
J8	Light Commercial	Pooja Construction Nepal Pvt. Ltd.	SRM
J9	Light Commercial	Mega Business Group Pvt. Ltd.	CHTC/ KAMA
J10	Light Commercial	National Motors	HELMARV
J11	Light Commercial	Laxmi Motors Pvt. Ltd.	SKYWORTH
J12	Light Commercial	Trimurti Motocorp Pvt. Ltd.	DONG FENG
J13	Light Commercial	Eco Auto Trading Pvt. Ltd.	GONOW
M1	2-Wheeler	Vaidya Energy Pvt. Ltd.	ATHER
M2	2-Wheeler	India Autocorp Pvt. Ltd.	VESPA/ APRILIA
M3	2-Wheeler	Nabula Mobility Pvt. Ltd.	GOGORO
M4	2-Wheeler	R&M Trade Center	ZEEHO
M05	2-Wheeler	Classic Wheels Export and Import Pvt. Ltd.	GAROW
M6	2-Wheeler	V.G. Automobiles Pvt. Ltd.	NEW BRAND
M7	2-Wheeler	Hansraj Hulaschand and Company Pvt. Ltd.	NEW EV BRAND
M8	2-Wheeler	Kaza Nepal Pvt. Ltd.	YADEA
M9	2-Wheeler	Syamukapu Trading Pvt. Ltd.	ZONGON
M10	2-Wheeler	R&M Trade Center	CF MOTO
M11	2-Wheeler	Alpha Automotive Pvt. Ltd.	ROYAL ENFIELD
MN12	2-Wheeler	Hansraj Hulaschand and Company Pvt. Ltd.	BAJAJ
M13	2-Wheeler	C.G. Motors Pvt. Ltd.	HERO
M14	2-Wheeler	Eco Infinity Pvt. Ltd.	NIU
MM15	2-Wheeler	M.A.W. Rides Pvt. Ltd.	YAMAHA
MM16	2-Wheeler	K.T.M. International Trading Pvt. Ltd.	BENELLI
MM17	2-Wheeler	Syamukapu Trading Pvt. Ltd.	E1 (Electric One)
MK18	2-Wheeler	Jagadamba Motors Pvt. Ltd.	TVS
MK19	2-Wheeler	Lightning Motors Pvt. Ltd.	BMW
K1	Components	Energy Power Trading Pvt. Ltd.	UNOCAL
K2	Components	Energy Power Trading Pvt. Ltd.	UNOCAL
KK3	Components	Unipetro Energy Pvt. Ltd.	STEEL BIRD
K4	Components	Tribhuvan Trading Pvt. Ltd.	GLOBATT
K5	Components	Tribhuvan Trading Pvt. Ltd.	GLOBATT
K6	Components	Shiva Om Shakti Pvt. Ltd.	AUTOKING
K7	Components	Lube Vista Pvt. Ltd.	DUCKHAMS
K8	Components	Panchakanya Marketing Pvt. Ltd.	DMS
K9	Components	Panchakanya Marketing Pvt. Ltd.	DMS
KK10	Components	Unipetro Energy Pvt. Ltd.	STEELBIRD
K11	Components	Hitco Pvt. Ltd.	CEASEFIRE/ SAFEPRO
L12	Components	Hitco Pvt. Ltd.	ATS ELGI/ ELGI
K13	Components	Satyadip International Pvt. Ltd.	BOSCH
K14	Components	Satyadip International Pvt. Ltd.	BOSCH
KK15	Components	Paudel Enterprises Pvt. Ltd.	STUDDS
KK16	Components	Good Deal Trading Pvt. Ltd.	MANATEC
K17	Components	Purwanchal Lube Oil	PLO
K18	Components	Sipradi Trading Pvt. Ltd.	LOCONOW
L19	Components	Nepal Lube Oil Limited	GULF
K20	Components	Laxmi Autocomp Pvt. Ltd.	TATA BATTERY
KK21	Components	S.T.C. Energy Industries Pvt. Ltd.	STC RIDE/ ENERGY
K22	Components	Bright Nepal Auto Tech Pvt. Ltd.	NEPAL GOLD
K23	Components	Micro Biz	Components
K24	Components	Kamana Distributors Pvt. Ltd.	Components
K25	Components	Delta Distributors Pvt. Ltd.	JK/ GOOD TYRE
K26	Components	Delta Distributors Pvt. Ltd.	JK/ GOOD TYRE
K27	Components	Creato Pvt. Ltd.	OGAS
KK28	Components	Satyadip Energy Pvt. Ltd.	VEEDOL
K29	Components	Laxmi Lube Oil Pvt. Ltd.	TOTAL LUBE
L30	Components	Paudel Enterprises Pvt. Ltd.	LIQUI MOLY
K31	Components	Simple Tech Solutions Pvt. Ltd.	Components
K32	Components	I.M.E. Electric Pvt. Ltd.	MOTUL
KK33	Components	S.D.I. Automobiles Pvt. Ltd.	DYNEX
D8	BFIs	Himalayan Bank Ltd.	
E14	BFIs	Global I.M.E. Bank	
E19	BFIs	Nabil Bank	
E20	BFIs	Sanima Bank	
E26	BFIs	Machhapuchchhre Bank	
E28	BFIs	Laxmi Sunrise Bank	
E33	BFIs	Mahalaxmi Bikash Bank	

नाडा तथा इन्स्योर बिचको सहकार्यमा कार्यक्रमहरु सम्पन्न

नाडाका उपाध्यक्ष तथा सीप विकास समितिका सभापति श्री राजनबाबु श्रेष्ठज्यूले सीप विकास समितिले हालसम्म विभिन्न ठाउँमा १२ वटा कार्यक्रम सम्पन्न गरिसकेको जानकारी दिनुभएको छ । यस्ता कार्यक्रमहरू नाडाका सदस्यहरूमा पुऱ्याउन आवश्यक पहल गरिने बताइएको छ । यसै क्रममा श्री राजनबाबु श्रेष्ठले यस्ता कार्यक्रमहरू उपत्यका बाहिर सम्पन्न गर्न ट्रेनरको अभाव हुने गरेकोले नाडाले भिसिटियस कार्यक्रम सम्पन्न गर्दा यसलाई पनि साथसाथै सम्पन्न गर्नुपर्ने धारणा राखिएको छ ।

नाडाबाट बजेट सम्बन्धी सुझावहरू प्रस्तुत

नाडाले आर्थिक वर्ष २०८१/८२ को बजेट सम्बन्धमा सम्बन्धित समितिहरूबाट आएका सुझावहरू सरकारले तोकेको समय भित्रै अर्थ मन्त्रालय, राजश्व परामर्श समिति लगायत भन्सार विभाग र आन्तरिक राजश्व विभागमा समेत पठाएको थियो ।

नाडाले काठमाडौं महागरपालिकासंग MoU गर्ने

काठमाडौं महानगरपालिकासंग MoU गर्ने सम्बन्धमा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीले काठमाडौं महानगरपालिकाका उपमेयर सुश्री सुनिता डङ्गोलसंग मिति २०८१ बैशाख २८ गते महानगरपालिकाकै कार्यालयमा प्राविधिकहरूको सीप र दक्षता कसरी बृद्धि गर्ने भन्ने विषयमा विस्तृत छलफल गरेको थियो । त्यस्तो कार्यक्रम नाडाका लागि उपयुक्त हुने देखिएमा महाननगरपालिकासंग MoU गरेर गरेर अघि बढ्ने विषयमा छलफल भएको र यस विषयमा नाडामा गठित सीप विकास समितिमा यस विषयमा आवश्यक छलफल गरी अघि बढ्ने निर्णय भएको नाडाले जनाएको छ ।

नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको ४७ औं वार्षिक साधारण सभापछि नाडाले विभिन्न महत्वपूर्ण विषयहरूमा प्रकाशित गरेको प्रेस स्टेटमेण्टसहरू

आर्थिक वर्ष २०८१/८२ को बजेटका सम्बन्धमा नाडाको धारणा

नाडाले धेरै समय अघिदेखि विद्युतीय सवारी साधनहरूका सम्बन्धमा विभिन्न नीतिगत सुविधाहरूको सम्बन्धमा एउटा निश्चित र दिर्घकालिन नीति निर्माणका लागि सरकारसंग आग्रह गर्दै आएको थियो र सरकारले पनि हरित उर्जालाई उच्च प्राथमिकतामा राख्ने नीतिगत निर्णहरू गर्दै आएको पनि हो । तर सरकारले विद्युतीय सवारी साधनहरूका सम्बन्धमा पटक पटक संशोधन गरेको छ । यसले सरकारको भनाइ र गराइमा रहेको ठूलो अन्तराललाई देखाउँछ । यसले सरकारको विद्युतीय सवारी साधनलाई सम्बर्द्धन र प्रवर्द्धन गर्ने आसयमा समेत स्पष्टता नभएको देखाउँछ । सरकारले दिएको त्यो सुविधालाई कहिले घटाउने र कहिले बढाउने गर्नाले विद्युतीय सवारी साधनहरूको व्यवसाय गर्ने व्यवसायीहरूको व्यवसाय गम्भीर रुपले प्रभावित मात्र भएको छैन अपितु नेपालमै विद्युतीय सवारी साधनहरू उत्पादन गर्न चाहने उद्यमीहरू समेत हतोत्साहित हुँदै गएका छन् । स्मरणिय छ, अहिलेको बजेटले विद्युतीय सवारी साधनहरूमा ५ प्रतिशत सडक निर्माण दस्तुर समेत लाग्ने व्यवस्था गरेको छ । नाडाले सरकारलाई विद्युतीय सवारी साधनहरूका लागि पर्याप्त चार्जिङ्ग स्टेशनहरूको निर्माणका लागि समेत अनुरोध गर्दै आएको छ ।

वर्तमान बजेटले विद्युतीय सवारी साधनहरूको एसेम्बलिङ्गमा पनि कहि कतै व्यवस्था नै नभएको आयातित सवारी साधनहरूमा जस्तै अन्तःशुल्क महशुल लाग्ने व्यवस्था गरेको छ । यस्तो व्यवस्थाले नेपालमा एसेम्बल प्लाण्ट राखेर विद्युतीय सवारी साधन उत्पादन गर्ने कम्पनीहरू निरुत्साहित हुने भएकोले उक्त अन्तःशुल्क महशुल हटाउने व्यवस्थाका लागि समेत सरकारसंग आग्रह गर्दछौं ।

हालका वर्षहरूमा डिजेल र पेट्रोलबाट चल्ने सवारी साधनहरूको बिक्रीमा ठूलो ह्रास आएको छ, जसको प्रत्यक्ष प्रभाव देशको राजश्वमा परिरहेको स्वयं सरकारले महसुस गरिरहेको पनि छ । यस्तो अवस्थामा पनि सरकारले सवारी तथा ढुवानीका सबै किसिमका साधनहरूमा सडक निर्माण दस्तुर बृद्धि गरेको छ । त्यस्तै वर्तमान बजेटले एल.सि. मार्फत सामान आयात गर्न पनि हतोत्साहित गर्न खोजेको जस्तो देखिएको छ । त्यसैगरी छिमेकी मुलुकहरू भारत र चीनबाट आयात हुने अटोमोवाइल लगायतका वस्तुहरूमा दिइएको छुट पनि हटाइएको छ । सरकारले यसरी खस्कदै गएको डिजेल र पेट्रोलबाट चल्ने सवारी साधनहरूको बिक्री बढाउन महशुल दरमा छुट दिने खालका राहत प्याकेजहरू ल्याएर व्यवसायीहरूलाई थप हौसला र प्रोत्साहन दिनुपर्नेमा यो व्यवसायलाई नै थला पार्ने अवस्था सिर्जना गरेको छ ।

यद्यपी वर्तमान बजेटले पेट्रोल र डिजेलबाट चल्ने सवारी साधनहरूमा मूल्य अभिबृद्धि कर नलाग्ने व्यवस्थालाई हामीले हार्दिक स्वागत गर्दछौं । यसले डिजेल र पेट्रोलबाट चल्ने सवारी साधनहरूको बिक्रीमा केही सुधार आउने अपेक्षा समेत हामीले राखेका छौं ।

वर्तमान बजेटले लुब्रिकेटिङ्ग आयलमा १ प्रतिशत र बेश आयलमा ०.५ प्रतिशत हरित कर लाग्ने नयाँ व्यवस्था गरेको छ । त्यसैगरी आयातित हाइड्रोलिक आयल र ब्रेक आयलमा १० प्रतिशत अन्तःशुल्क महशुल लाग्ने व्यवस्था गरेको छ । यसबाट निर्माण व्यवसाय झन् महङ्गो हुने मात्र नभई सीमा क्षेत्रबाट यसको अनधिकृत आयात समेत बढ्ने भएकोले यस्तो महशुल हटाउन अनुरोध गर्दछौं ।

सरकारले व्यवसायीहरूको समस्याहरूलाई ध्यानमा राख्दै उधारो रकम उठाउने सम्बन्धमा नयाँ ऐन ल्याउने विषयलाई हामीले सकारात्मक रुपमा लिएका छौं । त्यसैगरी सधैं समस्याको रुपमा देखिने गरेको सन्दर्भ मूल्य सूची नै हटाई पैठारीकर्ताले पेश गरेको बिल मूल्यलाई नै मान्यता दिने व्यवस्थाका लागि गरिएको आग्रहको कुनै सुनुवाई गरिएको छैन, यसतर्फ सरकारको पुनः ध्यानाकर्षण गराउन चाहन्छौं ।

मौद्रिक नीतिको तेश्रो त्रैमासिक समिक्षाका सम्बन्धमा नाडाको धारणा

नेपाल राष्ट्र बैंकले मिति २०८१/०२/०४ गते जारी गरेको आर्थिक वर्ष २०८०/८१ को मौद्रिक नीतिको तेश्रो त्रैमासिक समिक्षाका सम्बन्धमा नाडाको ध्यानाकर्षण भएको छ । उक्त त्रैमासिक समिक्षामा बैंक तथा वित्तीय संस्थाले प्रवाह गर्ने विद्यमान १२५ प्रतिशत जोखिम भार रहेका हायर पर्चेज प्रकृतिका सवारी साधन कर्जाको जोखिम भार घटाई १०० प्रतिशत कायम गरिनेछ समेत भनिएको छ । त्यसैगरी उक्त त्रैमासिक समिक्षामा बैंक तथा वित्तीय संस्थाहरूको १ वर्ष अवधि व्यतित भइसकेका लगानी मध्येबाट एक आर्थिक वर्षमा आफ्नो प्राथमिक पुँजीको २० प्रतिशतसम्म बिक्री गर्न पाउने व्यवस्था मिलाइने छ भनिएको छ । त्यसैगरी सो समिक्षामा बैंक तथा वित्तीय संस्थाहरूबाट प्रवाहित असलवर्गमा वर्गीकरण भएका कर्जाहरूको लागि गर्नुपर्ने विद्यमान कर्जा नोक्सानी व्यवस्था १.२५ प्रतिशतबाट घटाई १.२० प्रतिशत कायम गरिनेछ भनिएको छ । जुन ज्यादै सकारात्मक छन् ।

तथापी नाडाले नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रको उत्थानका लागि आवश्यक पर्ने विभिन्न महत्वपूर्ण निम्न नीतिगत सुझावहरू पनि दिएको थियो । पेट्रोल र डिजेलबाट चल्ने सवारी साधनहरूलाई बैकहरूबाट Hire Purchase Loan प्रवाह गर्ने प्रक्रियामा Loan to Value Ratio मा हाल ५० प्रतिशतको सिमा तोकिएको छ, जसले गर्दा अटोमोवाइल व्यवसाय गम्भीर रुपले प्रभावित बनेकोले Loan to Value ५०५ बढाएर ७५५ पुऱ्याउनु पर्ने । नेपाल राष्ट्र बैंकले पेट्रोल र डिजेलबाट चल्ने निजी प्रयोजन र व्यावसायिक महत्वका सवारी साधनहरूलाई स्पष्ट रुपमा छुट्याई सोहि अनुरुप बैंक लगानी गर्न सहजीकरण गरि दिनुपर्ने । घरपरिवारको आम्दानी सामान्यतया घरका धेरै सदस्यहरूले प्रयोग गर्ने अर्थात् दम्पतीले सवारी साधनको रूपमा अटोलोन उधारकर्ताको चुक्ता गर्ने क्षमताको गणना गर्दा विचार गर्नुपर्ने । सवारी साधनको लागि आफै प्रतीतपत्र खोल्दा नेपाल राष्ट्र बैंकको १०५ धरौटी रकम लिएर मात्र प्रतीतपत्र जारी गर्ने व्यवस्थाको जिम्मेवारी सम्बन्धित बैंकहरूलाई नै प्रदान गरिनुपर्ने भनि नाडाले दिएका सुझावहरूका विषयहरूमा भने उक्त समिक्षामा कुनै सम्बोधन गरिएको छैन ।

नेपाल राष्ट्र बैंकले ल्याएका यी आंशिक सुधारहरू निश्चय नै सकारात्मक छन् र नाडाले दिएको उक्त सुझावहरू पनि आउँदा दिनहरूमा नेपाल राष्ट्र बैंकबाट सम्बोधन हुँदै जानेछ भन्ने विषयमा सम्पूर्ण अटोमोवाइल व्यवसायीहरू विश्वस्त रहेका छन् ।

नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको ४७ औं वार्षिक साधारण सभापछि नाडाले विभिन्न महत्वपूर्ण भेटघाट तथा छलफलहरूका सन्दर्भमा प्रकाशित गरेको प्रेस विज्ञप्तिहरू

नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रमा देखापरेका समस्याहरू हटाउन प्रधानमन्त्री सकारात्मक

मिति २०८१ श्रावण ७ गते, नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले सम्मानीय प्रधानमन्त्री श्री केपी शर्मा ओलीसंग भेट गरी विभिन्न विषयहरूमा छलफल गरेको छ । उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले अटोमोवाइल

व्यवसायको क्षेत्रमा देखापरेका विभिन्न समस्याहरूबारे संक्षिप्त रुपमा चर्चा गर्दै सरकारका विभिन्न कार्यविधिहरूको कारण अटोमोवाइल व्यवसायीहरू आफ्नो व्यवसाय सञ्चालन गर्न निरुत्साहित हुँदै गएको सन्दर्भमा नेपालको अटोमोवाइल व्यवसायलाई माथि उठाउन आवश्यक नीतिगत सुझावहरू पेश गरेको छ ।

उक्त छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले विशेष गरी अटोमोवाइल व्यवसायलाई पुनः गतिशील बनाउन बैकहरूबाट निजी सवारी साधनको Hire Purchase Loan प्रवाह गर्ने प्रक्रिमा Loan to Value Ratio को हालको ५० प्रतिशतको सिमालाई बृद्धि गरेर ७५ प्रतिशत गरिनुपर्ने, चालु पुँजी कर्जा मार्ग दर्शन २०७९ लागु भएपछि लागु भएको मिति भन्दा अगाडी कर्जा लिएकाहरूलाई त्यो व्यवस्था लागु नहुने तर यो लागु भएको मिति पछि कर्जा लिएकाहरूलाई मात्रै चालुपुँजी कर्जा मार्गदर्शन २०७९ लागु हुने गरी कार्यान्वयनमा ल्याएमा सम्पूर्ण समस्याको समाधान हुने बताउनु भयो । त्यसैगरी सो छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले नेपालमा विद्युतीय सवारी साधनहरूको आयात बढ्दै गएको भए पनि सोही अनुरुप राजमार्ग तथा सहरहरूमा चार्जिङ्ग स्टेशनहरूको निर्माण हुन नसकेको भन्दै नेपालमा विद्युतीय सवारी साधनहरूका सम्बन्धमा सरकारले स्थायी प्रकृतिको नीति नियम ल्याउनुपर्ने जिकिर गर्नुभयो ।

सोही छलफलको क्रममा अध्यक्ष चौधरीले दुई पाङ्ग्रे सवारी साधनहरूको सन्दर्भमा पनि पैठारीकर्ताले डिलरलाई बिल गरेको दिनबाट सवारी कर लाग्दै आएकोमा डिलरले ग्राहकलाई बिल गरेको दिनबाट मात्र कर लाग्ने व्यवस्थाका लागि समेत आग्रह गर्दै नेपालमा आयात भइरहेका दुई पाङ्ग्रे सवारी साधनहरूमध्ये करिब ९८५ भन्दा बढी आयात भारतमा निर्मित दुई पाङ्ग्रे सवारी साधनहरू भएको तर हाल नेपालमा लागु भएको इम्बोस्ड नम्बर प्लेटको साइज स भारतमा लागु भएको इम्बोस्ड नम्बर प्लेटको साइज अनुसार नभई फरक साइजको भएकोले सवारी संचालनको क्रममा अगाडीको सकरमा ठोकिने भएको कारणले चालकको सुरक्षाको दृष्टिकोणले उपयुक्त नभएको हुँदा इम्बोस्ड नम्बर प्रयोगको हकमा भारतमा लागु भएको साइजको इम्बोस्ड नम्बर प्लेट वा हाल नेपालमा लागु भएको इम्बोस्ड नम्बर प्लेटमध्ये कुनै एक राख्न मिल्ने गरी व्यवस्था गरि दिन समेत अनुरोध गर्नुभयो ।

यसै क्रममा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीले नेपालको अटोमोवाइल उद्योगहरूको समस्या र चुनौतीहरू बारे जानकारी दिनुभयो । सो छलफलमा सम्माननीय प्रधानमन्त्रीज्यूले सवारी साधन, टायरटयूब, ब्याट्री तथा लुब्रिकेण्टस उद्योगहरूको वर्तमान अवस्थाका सम्बन्धमा विशेष चासो र जिज्ञासा राख्दै प्रस्तुत समस्याहरूको समाधानका लागि आवश्यक पहलकदमी लिइने आश्वासन दिनु भयो । उक्त छलफलमा नाडाका कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल तथा एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रमा देखा परेका समस्याहरुका सम्बन्धमा उपप्रधान तथा अर्थमन्त्रीसंग छलफल

मिति २०८१ श्रावण २ गते, नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले माननीय उपप्रधान मन्त्री तथा अर्थमन्त्री विष्णुप्रसाद पौडेल भेट गरी अटोमोवाइल क्षेत्रका विभिन्न समस्याहरूका सम्बन्धमा छलफल गरेको छ । उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले सुस्ताएको नेपालको अटोमोवाइल व्यवसायलाई गतिशील बनाउन आवश्यक पर्ने नीतिहरूमा सुधारका लागि आग्रह गर्दै नाडाको तर्फबाट २२ बुँदे सुझावहरू समेत पेश गर्नुभयो । उक्त छलफलमा खासगरी पेट्रोल र डिजेलबाट चल्ने सवारी साधनहरूलाई बैंकहरूबाट Hire Purchase Loan प्रवाह गर्ने प्रक्रियामा Loan to Value Ratio मा हाल ५० प्रतिशतको सिमालाई बढाएर ७५५ पुऱ्याउनुपर्ने सुझाव राख्दै कालोसूचीमा रहेको व्यक्ति फर्मलाई कर चुक्ता तथा नबिकरण गर्न रोक लगाइनुपर्ने र यसका लागि बैंकले कालोसूचीमा राखेको ग्राहकलाई कर कार्यालयले पनि कालोसूचीमा राख्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने तथा अनुसूची १३ मा देखाइएको बक्यौदालाई आधिकारीक मानी कानुनी प्रक्रियामा जान मिल्ने गरी कार्यविधि तयार गर्नुपर्ने । त्यसैगरी कालो सूचीमा परेका व्यक्तिहरूले पनि अन्य बैंकहरूबाट आफ्नो कारोवार गरिरहेको देखिएकोले कालो सूचीमा परेका व्यक्ति वा कम्पनी माथिको कारवाही ज्यादै फितलो हुन गएको गुनासो गर्नुभयो । त्यसै क्रममा अध्यक्ष चौधरीले चालु पुँजी कर्जा मार्ग दर्शन २०७९ का सम्बन्धमा चालुपुँजी

कर्जा मार्गदर्शन लागु भएको मिति भन्दा अगाडी कर्जा लिएकाहरूलाई त्यो व्यवस्था लागु नहुने तर यो लागु भएको मितिपछि कर्जा लिएकाहरूलाई मात्रै चालुपुँजी कर्जा मार्गदर्शन २०७९ लागु हुने गरी कार्यान्वयनमा ल्याएमा सम्पूर्ण समस्याको समाधान हुने सक्ने धारणा राख्नुभयो ।

उक्त छलफलमा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले नेपाल राष्ट्र बैंकले निजी प्रयोजन र व्यावसायिक महत्वका सवारी साधनहरूलाई स्पष्ट रुपमा छुट्याई सोहि अनुरुप बैंक लगानी गर्न सहजीकरण गरी दिनुपर्ने । त्यसैगरी कुनै पनि क्षेत्रमा NPA ५५ भएमा बैंकलाई त्यो क्षेत्रमा फाइनान्स् गर्न नमिल्ने भएकोले व्यावसायिक महत्वका माइक्रोबस र निजी प्रयोजनका कार एउटै क्षेत्र अन्तर्गत पर्ने हुँदा धेरै बैंकहरूले डिजेल पेट्रोलबाट चल्ने निजी कारलाई पनि फाइनान्स गर्न बन्द गर्नुपर्ने बताउनु भयो । त्यसैगरी उहाँले घरपरिवारको आम्दानी सामान्यतया घरका धेरै सदस्यहरूले प्रयोग गर्ने अर्थात् दम्पतीले सवारी साधनको रूपमा अटोलोन उधारकर्ताको चुक्ता गर्ने क्षमताको गणना गर्दा विचार गर्नुपर्ने । अर्थात् घर जग्गा खरिद प्रयोजनका लागि ऋण भुक्तानी आम्दानी अनुपात (Debt Service to Gross Income Ratio) लाई सहजीकरण गरी चुक्ता प्रमाण पेश गरेका आधारमा विद्यमान ५० प्रतिशतबाट ७० प्रतिशत कायम गरिनुपर्ने धारणा राख्नुभयो ।

सोही छलफलको क्रममा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीले नेपालको सीमा क्षेत्रमा कडाइ गरिनुपर्ने भनाई राख्दै नेपालमै उत्पादन हुने सबै किसिमका अटोमोवाइल, स्पेयर पार्टस, ब्याट्री, लुब्रिकेन्टस् तथा टायरहरू निर्यात गर्दा अन्य निर्यात वस्तुहरूले पाउने सरहको छुट पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने तथा नेपालमा उत्पादित ब्याट्री तथा टायरहरूलाई पनि नेपालको गुणस्तर प्रमाण चिन्ह NS पाउने व्यवस्थाका लागि आग्रह समेत गर्नुभयो ।

छलफलको अन्त्यमा माननीय उपप्रधानमन्त्री तथा अर्थमन्त्री पौडेलले नाडाकोतर्फबाट राखिएका नीतिगत विभिन्न सुझावहरूप्रति जिज्ञासा र चासो राख्दै ती सुझावहरूका सम्बन्धमा सरकारले आवश्यक पहल गर्ने बताउनु भयो । उक्त छलफलमा नाडाका निवर्तमान अध्यक्ष डा. ध्रुव थापा, बरिष्ठ उपाध्यक्ष आकाश गोल्छा सचिव विक्रम सिंहानिया, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल तथा एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नेपालको सीमा क्षेत्रमा कडाई तथा व्यवस्थित गर्ने विषयमा उपप्रधानमन्त्री तथा गृहमन्त्रीसंग छलफल

मिति २०८० माघ १६ गते, नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले माननीय उपप्रधानमन्त्री एवं गृहमन्त्री नारायणकाजी श्रेष्ठसंग भेट गरी विभिन्न विषयहरूमा छलफल गरेको छ । उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले नेपालमा माल बाहक इन्डियन ट्रक निर्वाध रुपमा ७२ घण्टासम्म नेपाल प्रवेश गर्न सक्ने व्यवस्थाबाट खासगरी नेपालको मालवाहक सवारी साधनहरूको बिक्री र त्यसको व्यवसायमा गम्भीर असर परेको भन्दै भारतीय मालवाहक साधनहरूलाई नेपालमा २४ घण्टाको मात्र समयावधि दिने र भन्सार बिन्दुबाट अधिकतम १६ किमीसम्म मात्र सञ्चालन गर्न दिने व्यवस्थाका लागि आग्रह गर्नुभयो ।

यसै छलफलका क्रममा नाडाका महासचिव सुरेन्द्र कुमार उप्रेतीले नेपाल भारतबिच खुल्ला सीमानाको कारणले भारतबाट

भारी मात्रामा अनधिकृत रुपमा लुब्रिकेण्टस, टायर तथा अटोमोवाइल स्पेयर पार्ट्सको आयात हुँदै आएको । यसले एकातर्फ नेपालका लुब्रिकेण्टस र टायरट्यूव उद्योगहरूलाई गम्भीर असर परिरहेको छ भने अर्कोतर्फ ती वस्तुहरूको अनधिकृत आयातका कारण नेपालमा बसेर आधिकारिक व्यापार व्यवसाय गरिरहेका व्यवसायीहरू आफ्नो व्यवसायमा टिकीरहन ज्यादै कठिन हुँदै गइरहेकोले नेपालको सीमा क्षेत्रमा कडाईका साथै व्यवस्थित पनि गर्नुपर्ने देखिएको भन्दै यस्तो हुन सकेमा देशले गुमाइरहेको ठूलो राजश्व पनि प्राप्त हुने भएकोले यसतर्फ आवश्यक पहलका लागि अनुरोध गर्नुभयो । सो छलफलका क्रममा नाडाका पदाधिकारी तथा सदस्यहरूले नाकामा हुने गरेका विभिन्न समस्याहरूबारे जानकारी गराउनुभयो ।

छलफलको अन्त्यमा माननीय उपप्रधानमन्त्री तथा गृहमन्त्री श्रेष्ठले पहिलेको २४ घण्टाको समयावधिलाई ७२ घण्टा पुऱ्याइएको र सीमा नाकामा भइरहेको समस्याहरूबारे गहिरो चासो राख्दै यस्ता समस्याहरूको समाधानका लागि सरकारले आवश्यक पहल गर्ने बताउनु भयो । उक्त छलफलमा नाडाका संस्थागत उपाध्यक्ष पुष्कर ओझा, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल, केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यद्वय ऋद्धि कार्की, नारायणप्रसाद पौडेल तथा एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रमा देखापरेका समस्याहरूका सम्बन्धमा अर्थमन्त्रीसंग छलफल

मिति २०८० माघ १५ गते, नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले माननीय अर्थमन्त्री प्रकाशशरण महतसंग भेट गरी विभिन्न विषयहरूमा छलफल गरेको छ । उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले सुस्ताएको नेपालको अटोमोवाइल व्यवसायलाई गतिशील बनाउन आवश्यक पर्ने नीतिहरू ल्याउन आग्रह गर्नुभयो । यसै छलफलका क्रममा नाडाका महासचिव सुरेन्द्र कुमार उप्रेतीले नेपालको अटोमोवाइल व्यवसायको उत्थानका लागि आवश्यक हुने निम्नलिखित नीतिगत सुझावहरू समेत प्रस्तुत गर्नुभयो ।

१. नेपालमा मालवाहक इन्डियन ट्रक निर्वाध रुपमा ७२ घण्टासम्म नेपाल प्रवेश गर्न दिनाले नेपाली गाडी व्यवसायको व्यापार घट्दै गएकोले २४ घण्टाको समयावधि दिने र भन्सार बिन्दुबाट अधिकतम १६ किमीसम्म मात्र सञ्चालन गर्न दिने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

२. खुल्ला सीमानाको कारणले गर्दा अनधिकृत रुपमा नेपालतर्फ टायर तथा अटोमोवाइल स्पेयर पार्ट्सको आयातको कारण नेपालमा त्यसको व्यवसाय घट्दै गएकोले सिमानाको जाँचपासमा कडाइ गरिनुपर्ने ।

३. कारोबार तथा व्यवसाय घट्दै गएको अवस्थामा नेपाल राष्ट्र बैंकद्वारा जारी चालु पुँजी कर्जा मापदण्डले झन् अप्ठ्यारो स्थिति सृजना भएकोले तत्काल चालु पुँजी कर्जा मापदण्ड स्थगित गरिनुपर्ने ।

४. त्यस्तै पेट्रोल र डिजेलबाट चल्ने सवारी साधनहरूलाई बैंकहरूबाट Hire Purchase Loan प्रवाह गर्ने प्रक्रियामा Loan to Value Ratio मा हाल ५० प्रतिशतको सिमा तोकिएको छ, जसले गर्दा अटोमोवाइल व्यवसाय गम्भीर रुपले प्रभावित बनेकोले Loan to Value ५०% बढाएर ७५% पुऱ्याउनुपर्ने ।

५. बैंक तथा वित्तिय निकायहरूलाई अटोमोवाइल क्षेत्रमा लगानी गर्नको लागि प्रमुख बाधकको रुपमा रहेको हायर पर्चेज कर्जाको जोखिम भारलाई १२५ बाट घटाएर १०० प्रतिशत कायम गर्ने र हाल कायम रहेको २५ लाखको क्यापलाई ५० लाख कायम गरिनुपर्ने ।

६. व्यापार व्यवसाय गर्दा भन्सार मूल्याङ्कन एउटा पेचिलो विषय बन्दै आएको छ । भन्सार विभागले वास्तविकता भन्दा तीन गुणा बढीसम्म हुने गरी आफ्नो सन्दर्भ मूल्यसूची संशोधन गरेको छ । विभागको यस्तो निर्णयले हाम्रा सबै अटोमोवाइल स्पेयरपार्ट्स् पैठारीकर्ताहरू थप समस्यामा परिरहेका छन् । भन्सारमा मालवस्तुको यथार्थ घोषणा र सही वर्गीकरण गराई भन्सार मूल्यांकन प्रणालीलाई यथार्थ र कारोबार मूल्यमा आधारित बनाइनु पर्छ भन्ने हाम्रो दृढ मान्यता छ । सदैव समस्याको रुपमा देखापर्दै आएको सन्दर्भ मूल्य सूचीका सन्दर्भमा तत्काल सरोकारवाला निकायहरूसंग आवश्यक सल्लाह गरी ययार्थपरक मूल्य कायम गर्ने र भन्सार नाकाहरूमा चोरी पैठारी व्यापक रुपमा बढिरहेकोले यसलाई नियन्त्रण गर्न आवश्यक संयन्त्र स्थापना गर्ने व्यवस्था हुनुपर्ने । यसले अनधिकृत रुपमा आयात भइरहेको स्पेयर पार्टसलाई रोकथाम गरी राजश्व बृद्धिमा सहयोग पुग्ने, आधिकारिक डिलर भएर व्यवसाय गर्नेलाई संरक्षण हुने र चोरी पैठारी रोक्न सहयोग पुग्ने ।

७. कर प्रणाली अस्पष्ट तथा झन्झिटिलो हुनाले व्यवसायीहरू अडिटरबाटै सबै काम गराउँदै आएका छन् यसका लागि सरकारले कर प्रणाली स्पष्ट तथा चुस्त दुरुस्त राख्नुपर्ने र हरेक कर कार्यालयमा व्यावसायिक हेल्प डेस्कको स्थापना गरिनुपर्ने ।

८. कालोसूचीमा रहेको व्यक्ति फर्मलाई कर चुक्ता तथा नबिकरण गर्न रोक लगाइनु पर्दछ । यसका लागि बैंकले कालोसूचीमा राखेको ग्राहकलाई कर कार्यालयले पनि कालोसूचीमा राख्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने तथा अनुसूची १३ मा देखाइएको बक्यौतालाई आधिकारीक मानी कानुनी प्रक्रियामा जान मिल्ने गरी कार्यविधि तयार गर्नुपर्ने ।

९. सामाजिक उत्तरदायित्व बहन गरेको खर्चलाई वार्षिक आय विवरणमा समावेश गर्न नपाइने व्यवस्था भएको सन्दर्भमा समाजिक उत्तरदायित्वको रकमलाई खर्चमा समावेश गर्न पाउने व्यवस्था गरिनुपर्ने ।

१० अस्थिर महशुल दरले व्यवसायीहरू हतोत्साहित भइरहेकोले महशुल दरहरूमा स्थिरता कायम गरिनुपर्ने देखिन्छ । खासगरी Make in Nepal को अवधारणा अनुसार आयात प्रतिस्थापन तथा रोजगारी सिर्जनालाई मध्यनजर गर्दै देशलाई औद्योगिकीकरणतर्फ अग्रसर गराउन अटोमोवाइल व्यवसायीहरूले अत्यधिक रुपमा सवारी साधनहरू उत्पादन गर्ने CKD Plant स्थापना गर्दै लगेको र औद्योगिक लगानीलाई सुरक्षित गर्न तथा उद्योगीहरूको मनोबलमा बृद्धि र यसलाई दिर्घकालिन रुपमा सफल बनाउन हाल अन्तःशुल्क महशुलमा दिइएको छुटको व्यवस्था कम्तिमा १५ वर्षसम्मको लागि कायम गर्न ऐनमै राख्ने व्यवस्था हुनुपर्ने र यस्तो व्यवस्था भएमा उद्यमीहरूलाई उद्योग स्थापना गर्न प्रोत्साहन हुनेछ ।

११. एउटै ब्रान्डको पाटर्स मुख्य उत्पादनकर्ताको अनुमति बिना तेस्रो पक्षबाट निर्वाध रुपमा पैठारी हुँदै आएकोमा एयरपोर्ट तथा भन्सार नाकामा सो सामानहरू नेपालको आधिकारिक आयातकर्ताले मात्र आयात गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

१२ एउटै प्रकृतिका पाटर्सहरूमा पनि भन्सार महसुल फरक फरक भएकोले भन्सार दरमा स्थिरता कायम गरिनुपर्ने र भन्सार दरमा समेत केहि सहुलियत हुनुपर्ने ।

१३ देशको व्यापार प्रवर्द्धनका लागि राजधानीमा एउटा अन्तर्राष्ट्रियस्तरको प्रदर्शनी केन्द्र निर्माण गरिनुपर्ने ।

१४ स्वदेशमै स्थापना हुने सवारी साधन तथा अटोमोवाइल सम्बन्धी एसेमब्लिङ्ग उद्योग, अटोमोवाइल स्पेयर पार्टस उद्योग, टायर उद्योग, लुब्रिकेण्टस उद्योग तथा ब्याट्री उद्योगहरूको स्थापनाका लागि छुट्टै औद्योगिक क्षेत्र निर्माण गरिनुपर्ने जसले एकै क्षेत्रबाट सम्पूर्ण अटोमोवाइल्स उत्पादनलाई बजारीकरण गर्न सहयोग पुग्नेछ ।

१५. नेपाल र भारतबिचको द्विपक्षिय आर्थिक सम्बन्ध विस्तार गर्न, नेपालमा भारतीय उद्योगहरूलाई आकर्षित गर्न, नेपालमा भारतसंगको व्यापारलाई सहज बनाउन र भारतीय लगानीलाई आकर्षित गर्न नेपालमा Indian Economic Zone स्थापना गरिनुपर्ने ।

१६ नेपाल मै लुब्रिकेण्टस उद्योगहरू भएको अवस्थामा त्यसको संरक्षणका लागि नेपालमा उच्च गुणस्तरिय लुब्रिकेण्टसहरू मात्र आयात गर्न सकिने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

१७ नेपाल मै उत्पादन हुने सबै किसिमका अटोमोवाइल, स्पेयर पार्टस्, ब्याट्री, लुब्रिकेन्टस् तथा टायरहरू निर्यात गर्दा अन्य निर्यात वस्तुहरूले पाउने सरहको छुट पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने तथा नेपालमा उत्पादित ब्याट्री तथा टायरहरूलाई पनि नेपालको गुणस्तर प्रमाण चिन्ह NS पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने । नेपालमै उत्पादन गर्ने उद्योगलाई NS प्रदान गर्दा घरेलु उद्योगहरूलाई प्रोत्साहन पुग्ने ।

छलफलको अन्त्यमा तत्कालिन माननीय अर्थमन्त्री महतले नाडाको तर्फबाट राखिएका नीतिगत सुझावहरूप्रति जिज्ञासा राख्दै ती सुझावहरूका सम्बन्धमा सरकारले आवश्यक पहल गर्ने बताउनु भयो । उक्त छलफलमा नाडाका बरिष्ठ उपाध्यक्ष आकाश गोल्छा,

संस्थागत उपाध्यक्ष पुष्कर ओझा, उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, सचिव विक्रम सिंहानिया, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल तथा एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

माननीय उपप्रधानमन्त्री, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रीज्यूसंग अटोमोवाइल क्षेत्रका विभिन्न समस्याहरूका सम्बन्धमा छलफल

मिति २०८० चैत्र १ गते, नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले माननीय उपप्रधानमन्त्री, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्री रघुवीर महासेठसंग भेट गरी विभिन्न विषयहरूमा छलफल गरेको छ । उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले सो मन्त्रालयसंग सम्बन्धित नाडाको २६ बुँदे सुझावहरू पेश गर्दै त्यसको समुचित सम्बोधन र समाधानका लागि आग्रह समेत गर्नुभएको छ ।

उक्त सुझावहरूमा १. सडक मर्मत सम्भार दस्तुर २. सवारी साधन कर ३. सवारी साधनहरू सडकमा गुडेपछि मात्र सवारी कर लाग्ने व्यवस्था ४. अटोमोवाइल कम्पनीहरूको दर्ता प्रक्रिया ५. इम्वोष्ड नम्बर सवारी साधनहरूमा अनिवार्य लागु गर्ने ६.दुई पाङ्ग्रे सवारी साधनहरूलाई अत्यावश्यकिय सवारी साधनको रुपमा लिनुपर्ने ७. सवारी साधन कर तिर्ने व्यवस्था सहज हुनुपर्ने ८. नामसारी ९. करहरूको भुक्तानी अनलाइन मार्फत गर्ने प्रणाली हुनुपर्ने १०. जरीवानाको दायरा ११. सरुवा सहमती १२. सवारी साधन पैठारीकर्ताहरूको लागि छुट्टै डेस्कको स्थापना १३.सेवाग्राहीलाई सुविधा १४. रसिदमा एकरुपता हुनुपर्ने १५. मोटरसाइकल प्रयोगकर्ता दुवैले हेलमेट लगाउनुपर्ने १६.लाईसेन्स वितरण सहज हुनुपर्ने १७. दुई पाङ्ग्रे सवारी साधनहरूको बर्गिकरण १८.सहजीकरणको भूमिका निर्वाह १९. उच्चस्तरका सवारी साधनहरूको लागि हरियो स्टिकर दिने प्रक्रिया २०. पार्किङ्गस्थलको अभाव २१. विशेष आर्थिकक्षेत्र वा औद्योगिक ग्रामको निर्माण २२. चार्जिङ्ग स्टेशनको निर्माण र विद्युतीय सवारी साधनको व्यवस्था २३. सवारी चालक तालिमको व्यवस्था २४. अटोमोवाइल वर्कशपहरूमा रोजगारीको व्यवस्था २५. अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको प्रदर्शनी स्थल निर्माण २६. सिमेण्ट मिक्सरको काम गर्ने सवारी साधन (Transit Mixture) को आयातका सम्बन्धमा सुझावहरू पेश गरेको छ । सो छलफलमा सहभागी हुनुभएका नाडाका सचिव विक्रम सिंहानियाले प्रिजेन्टशन मार्फत समेत ती विषयहरूमा जानकारी गराउनु भयो ।

छलफलको अन्त्यमा माननीय उपप्रधानमन्त्री, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्री महासेठले सवारी साधनहरूको सि.सि.को आधारमा इम्बोष्ड नम्बरप्लेट जारी गर्न सकिने बताउनु हुँदै प्रदेश तहका समस्याहरू छन् भने प्रदेश सरकारमा नै सुझावहरू राख्न सकिने बताउनु भयो । सोही छलफलको क्रममा उपप्रधानमन्त्री

महासेठले मोटरसाइकलको बर्गीकरण सि.सि.को आधारमा गर्न सकिने भन्दै सवारी साधनहरूको लागि पार्किङ्गको सुविधा सम्बन्धित वडा कार्यालयहरूले गर्ने बताउनु भयो । त्यसैक्रममा उपप्रधानमन्त्री महासेठले सेवाग्राहीलाई सुविधा दिनुपर्ने विषयमा विशेष चासो राख्दै नाडाले राखेका उक्त सुझावहरूका सम्बन्धमा आवश्यक पहल गरिने आश्वासन दिनुभयो । सो मन्त्रालयका सचिव केशवकुमार शर्मा तथा विभागका अन्य अधिकारीहरू समेतको उपस्थिति रहेको उक्त छलफलमा नाडाका बरिष्ठ उपाध्यक्ष आकाश गोल्छा, उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नाडा र एशियाली विकास बैंकका पदाधिकारीहरू बिच छलफल

आज मिति २०८० माघ १४ गते, नाडाको सचिवाल टेकुमा नाडा र एशियाली विकास बैंक पदाधिकारीहरू विच विभिन्न विषयहरूमा विस्तृत छलफल भएको छ ।

नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको प्रमुख आतिथ्यतामा बसेको सो छलफलमा खासगरी नेपालमा अटोमोवाइल बजारको सम्भाव्यता, विद्युतीय सवारी साधनहरूको व्यवसायमा देखिएका चुनौतीहरू र

त्यसका विषयमा पाठयक्रम बनाई कसरी अगाडी बढ्ने भन्ने विषयमा अर्को पटक छलफल गर्ने तय समेत गरियो ।

उक्त बैठकमा सो प्रोजेक्टका तर्फबाट डा. सुमित पोखरेल, चन्दन सापकोटा, रुपक शर्मा तथा कृष्ण पाठकको उपस्थिति रहेको थियो । त्यसैगरी सो छलफलमा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती, सचिव विक्रम सिंहानिया र सहकोषाध्यक्ष श्री पंकज अग्रवाल समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

वाणिज्य, आपूर्ति तथा उपभोक्ता संरक्षण विभागका महानिर्देशकसंग एजेन्सी दर्ता, दस्तूर र धरौटीका सम्बन्धमा छलफल

मिति २०८० फागुन २९ गते, नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले वाणिज्य, आपूर्ति तथा उपभोक्ता संरक्षण विभागका महानिर्देशक तिर्थराज चिलुवालसंग भेट गरी विभिन्न विषयहरूमा छलफल गरेको छ । उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले सरकारले मिति २०८०/११/२५ को राजपत्रमा प्रकाशित **एजेन्सी दर्ता, दस्तूर र धरौटीका सम्बन्धमा**

विस्तृत रूपमा छलफल गरेको छ । सो छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले राजपत्रका प्रकाशित एजेन्सी दर्ता, दस्तूर र धरौटीका सम्बन्धमा राखिएको प्रावधानहरूमा केही अस्पष्टता रहेकोले त्यसको स्पष्टताको लागि आग्रह गर्नुभयो ।

यसै छलफलका क्रममा नाडाका प्रथम उपाध्यक्ष आकाश गोल्छाले उक्त राजपत्रमा प्रकाशित एजेन्सी दर्ता, दस्तूर र धरौटीका सम्बन्धमा निम्नलिखित नीतिगत सुझावहरू समेत प्रस्तुत गर्नुभयो ।

१. एजेन्सी दर्ता, दस्तूर र धरौटीका सम्बन्धमाः

१.१ नियमावली ३ नं. मा एजेन्सी, दर्ता दस्तूर, धरौटी ३ (तीन) प्रकारको उल्लेख गरिएको छ । एजेन्सी शिर्षक दर्ता गर्दाको अवस्था एउटा खर्च छ भने दस्तूर र धरौटीका लागि पनि खर्च गर्नुपर्ने व्यवस्था गरिएको छ । यसरी तीन वटै शिर्षकमा फरक फरक खर्च गर्दा धेरै रकम खर्च हुने देखिन्छ । एजेन्सी दर्ता दस्तूर शिर्षक फर्म वा कम्पनीको पुँजीको आधारमा व्याख्या गरिएको छ । एक हजारदेखि एक लाखमध्ये एजेन्सी नविकरण गर्दा पनि सोही दस्तुर लाग्ने हो वा एक पटक मात्र लाग्ने हो, यो प्रष्ट गरिएको छैन । अर्को उपनियम (१) मा चुक्ता पुँजीको ०.५ प्रतिशत रकम धरौटी शिर्षक वापत बैंक दाखिला गर्नुपर्ने उल्लेख गरिएको छ । यसो गर्दा नगद फ्रिज हुन जाने देखिन्छ । यसले गर्दा Cost of doing business पनि बढ्न जान्छ । कुनै कम्पनीले १० वटा एजेन्सी एउटै कम्पनीमा दर्ता गरेमा कम्पनीको ०.५ प्रतिशतले १० कम्पनीको जोडेर ५ प्रतिशत सम्म दिनुपर्ने हुन्छ । यसले यो नियम व्यवहारिक नभएको ।

१.२ नियम (४) को (३) नं. उपदफामा उपनियम (२) बमोजिम दरखास्त प्राप्त भएमा नियम (४) को उपदफा (१) बमोजिम लाग्ने रजिष्ट्रेशन दस्तुरको १० प्रतिशतको दरले हुन आउने रकमले एजेन्सी लिने र दिने बीच सम्झौताको अधिनमा रही ५ वर्षको लागि नविकरण गरिदिनु पर्नेछ भनिएको छ । जुन उपनियम (१) मा रजिष्टेशन दस्तुर राखेको छ, त्यो १० प्रतिशत लिएर एकै पटक ५ वर्षसम्म नविकरण हुनेकी ५ वर्षको छुट्टै जोडेर लिने हो वा ५ वर्ष सम्मको १० प्रतिशत मात्र गरेर दश हजार हुने हो भने एघार हजार लिएर नविकरण हुने हो, त्यो पनि प्रष्ट हुनुपर्ने ।

२. मुनाफा र छुटका सम्बन्धमा

२.१ उपनियम (ढ) मा उपभोक्तासंग लिने मुनाफा खण्ड (क) को बढीमा २० प्रतिशत तथा (ण) मा डिलरका लागि छुट सहितको मुनाफा (ढ) को ३० प्रतिशत भन्ने उल्लेख भए अनुसार यो मुनाफाको समिकरणले अधिकतम खुद्रा मूल्य (MRP) मा कारोवार गर्दा लागत खर्च उठ्न सक्ने प्रश्न नै रहँदैन । किनकी यो समिकरणमा सम्पूर्ण खर्चका खण्डहरू समाहित गरिएको छैन । जस्तै खण्ड (झ) (ञ) (ट) (ठ) र (ड) अतः यी खण्डका खर्चहरू मात्र खण्ड (क) को २० प्रतिशत तथा (ण) को ३० प्रतिशत ले कसरी परिपूर्ति गर्न सकिछ भन्ने प्रश्न पनि ज्वलन्त रुपमा रहन्छ । यो मुल प्रश्नको समाधानको पाटो पनि निराकरण होस् ।

२.२ अर्को जुन मूल्य विश्लेषणको ढाँचा छ त्यो त समय समयमा परिस्थिति अनुसार परिवर्तन भइरहेको हुन्छ । यसै कारण स्टकमा मौज्दात रहेको सामानको मूल्यमा प्रभाव पर्ने स्वभाविक नै छ । त्यसरी नै नयाँ आयात भई आउने सामानमा पनि मूल्य वृद्धि भएर आएको खण्डमा स्टकमा रहेको र नयाँ सामानको मूल्यमा समानता कसरी हुन्छ ? यो विषयमा पनि अन्योलता नै छ, यो कुरामा पनि प्रष्ट हुनुपर्ने ।

२.३ हाम्रो सवारी साधनको व्यवसाय र खुल्ला अर्थतन्त्रमा के कति नाफा लियो भन्ने कुरा उल्लेख गर्नु उपयुक्त हुने देखिदैन किन भने अलग अलग कम्पनीको अलग अलग खर्च रहेको हुन्छ । सामानको प्रकृति अनुसार अलग अलग तरिकाले बिक्री वितरण गर्नुपर्ने हुन्छ । त्यसमा धेरै कुराहरू ग्राहक समक्ष प्रस्तुत गर्नुपर्ने हुन्छ । जस्तै सिधै ग्राहकलाई सवारी साधन बिक्री गरेको खण्डमा २० प्रतिशतसम्म र डिलर वापत बिक्री गरेमा ३० प्रतिशत उल्लेख गरिएको छ । त्यस्तै पेज नं. ३५ (क) को २० प्रतिशत (क) भनेको ईन्भ्वाईस मूल्यमा उल्लेख गरिएको छ । उदाहरणको लागि कुनै पेट्रोलबाट चल्ने सवारी साधन १० लाख रुपियाँमा आयात भएको छ र उक्त सवारी साधनमा २५० देखि ३५० प्रतिशतसम्म भन्सार लाग्छ । मानौं त्यसमा ३० लाख भन्सार तथा अन्य महशुल लागेपछि सवारी साधनको मूल्य ४० लाख हुन जान्छ । अब त्यसमा १० लाखको २० प्रतिशतले हुने २ लाखको मार्जिनले व्यवसाय गरेर जीविकोपार्जन गर्न सम्भव नै हुने देखिदैन । किनकी व्यवसायीले बुझाउनुपर्ने बैंकको व्याजदरका साथै अन्य विभिन्न खर्चहरू समाहित गरिएको हुन्छ । साथै त्यसैबाट ग्राहकलाई खुशी पार्न अनेक छुटहरू समेत दिनुपर्ने बाध्यता रहेको हुन्छ । यो स्थितिमा व्यवसायीहरूले यति थोरै मार्जिनमा कसरी आफ्नो व्यवसाय सञ्चालन गर्न सक्छ, यो एउटा सोचनीय विषय भएको ।

छलफलको अन्त्यमा महानिर्देशक चिलुवालले यस विषयमा देखिएका समस्याहरूको समाधानका लागि आवश्यक पहल गरिने बताउनु हुँदै तत्सम्बन्धमा थप वर्कआउट गरी दुवै पक्षविच पुनः छलफल गर्ने बताउनु भयो । यसै क्रममा उहाँले विभागले उपभोक्ताहरूको अधिकार र व्यवसायीहरूको हितमा पनि विभागले ध्यान दिने बताउनु भयो । विभागका अन्य अधिकारीहरू समेतको उपस्थिति रहेको उक्त छलफलमा नाडाका सचिव विक्रम सिंघानिया र एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

भन्सार विभागका महानिर्देशकसंग भन्सार मूल्याङ्कन लगायतका विभिन्न विषयहरुमा छलफल

मिति २०८१ जेठ २४ गते, नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले भन्सार विभागका महानिर्देशक ढुण्डीप्रसाद निरौलासंग भेट गरी विभिन्न विषयहरूमा छलफल गरेको छ । उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले भन्सार मूल्याङ्कन लगायत भन्सारसंग सम्बन्धित विषयहरूमा विस्तृत रुपमा छलफल गरेको छ । सो छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले

१. नेपालमा मालबाहक इन्डियन ट्रक निर्वाध रुपमा ७२ घण्टासम्म नेपाल प्रवेश गर्न दिनाले नेपाली गाडी व्यवसायको व्यापार घट्दै गएकोले २४ घण्टाको समयावधि दिने र भन्सार बिन्दुबाट अधिकतम १६ किमीसम्म मात्र सञ्चालन गर्न दिने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

२. खुल्ला सीमानाको कारणले गर्दा अनाधिकृत रुपमा नेपालतर्फ टायर तथा अटोमोवाइल स्पेयर पाट्र्सको आयातको कारण नेपालमा त्यसको व्यवसाय घट्दै गएकोले सिमानाको जाँचपासमा कडाइ गरिनुपर्ने ।

३. व्यापार व्यवसाय गर्दा भन्सार मूल्याङ्कन एउटा पेचिलो विषय बन्दै आएको छ। भन्सार विभागले वास्तविकता भन्दा तीन गुणा बढीसम्म हुने गरी आफ्नो सन्दर्भ मूल्यसूची संशोधन गरेको छ। विभागको यस्तो निर्णयले हाम्रा सबै अटोमोवाइल स्पेयरपार्टस पैठारीकर्ताहरू थप समस्यामा परिरहेका छन्। भन्सारमा मालवस्तुको यथार्थ घोषणा र सही वर्गीकरण गराई भन्सार मूल्यांकन प्रणालीलाई यथार्थ र कारोबार मूल्यमा आधारित बनाइनु पर्छ भन्ने हाम्रो दृढ मान्यता छ। सदैव समस्याको रुपमा देखापर्दै आएको सन्दर्भ मूल्य सूचीका सन्दर्भमा तत्काल सरोकारवाला निकायहरूसंग आवश्यक सल्लाह गरी ययार्थपरक मूल्य कायम गर्ने र भन्सार नाकाहरूमा चोरी पैठारी व्यापक रुपमा बढिरहेकोले यसलाई नियन्त्रण गर्न आवश्यक सयन्त्र स्थापना गर्ने व्यवस्था हुनुपर्ने। यसले अनधिकृत रुपमा आयात भइरहेको स्पेयर पार्टसलाई रोकथाम गरी राजश्व बृद्धिमा सहयोग पुग्ने, आधिकारिक डिलर भएर व्यवसाय गर्नेलाई संरक्षण हुने र चोरी पैठारी रोक्न सहयोग पुग्ने।

४. एउटै ब्रान्डको पार्ट्स मुख्य उत्पादनकर्ताको अनुमति बिना तेस्रो पक्षबाट निर्वाध रुपमा पैठारी हुँदै आएकोमा एयरपोर्ट तथा भन्सार नाकामा सो सामानहरू नेपालको आधिकारिक आयातकर्ताले मात्र आयात गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने।

५. एउटै प्रकृतिका पार्ट्सहरूमा पनि भन्सार महसुल फरक फरक भएकोले भन्सार दरमा स्थिरता कायम गरिनुपर्ने र भन्सार दरमा समेत केहि सहुलियत हुनुपर्ने।

६. नेपालमै लुब्रिकेण्टस उद्योगहरू भएको अवस्थामा त्यसको संरक्षणका लागि नेपालमा उच्च गुणस्तरिय लुब्रिकेण्टसहरू मात्र आयात गर्न सकिने व्यवस्था हुनुपर्ने।

७. नेपालमै उत्पादन हुने सबै किसिमका अटोमोवाइल, स्पेयर पार्टस्, व्याट्री, लुब्रिकेन्टस् तथा टायरहरू निर्यात गर्दा अन्य निर्यात वस्तुहरूले पाउने सरहको छुट पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने तथा नेपालमा उत्पादित व्याट्री तथा टायरहरूलाई पनि नेपालको गुणस्तर प्रमाण चिन्ह NS पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने। नेपालमै उत्पादन गर्ने उद्योगलाई NS प्रदान गर्दा घरेलु उद्योगहरूलाई प्रोत्साहन पुग्ने।

छलफलको अन्त्यमा महानिर्देशक निरौलाले यस विषयमा देखिएका समस्याहरूको समाधानका लागि आवश्यक पहल गरिने बताउनु हुँदै तत्सम्बन्धमा थप वर्कआउट गरी दुवै पक्षबिच पुनः छलफल गर्ने बताउनु भयो। यसै क्रममा उहाँले विभागले उपभोक्ताहरूको अधिकार र व्यवसायीहरूको हितमा पनि विभागले ध्यान दिने बताउनु भयो। विभागका अन्य अधिकारीहरू समेतको उपस्थिति रहेको उक्त छलफलमा नाडाका सचिव विक्रम सिंघानिया र एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो।

माननीय उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रीसंग नेपालमा चारपाङ्ग्रे सवारी साधनको एसेम्बलिङ्ग उद्योग स्थापना गर्ने सम्बन्धमा छलफल

मिति २०८० चैत्र ८ गते, नाडाका बरिष्ठ उपाध्यक्ष आकाश गोल्छाको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले माननीय उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्तिमन्त्री दामोदर भण्डारीसंग भेट गरी विभिन्न विषयहरूमा छलफल गरेको छ। उक्त भेटघाट तथा छलफलमा बरिष्ठ उपाध्यक्ष गोल्छाले नेपालमा दुई पाङ्ग्रे सवारी साधनहरूको एसेम्बलिङ्ग उद्योगहरू खुल्दै गएको र चार पाङ्ग्रे एसेम्बलिङ्ग उद्योगहरू पनि खुल्ने क्रममा रहेको तर सरकारको अस्थिर नीतिका कारण अधिकांश अटोमोवाइल उद्यमी तथा व्यवसायीहरू पर्ख र हेरको अवस्थामा रहेकोले अटोमोवाइल उद्योगलाई अघि बढाउनका लागि

स्थायी नीति ल्याउन आग्रह गर्नुभयो। यसैक्रममा बरिष्ठ उपाध्यक्ष गोल्छाले सरकारले मिति २०८०/११/२५ को राजपत्र मार्फत एजेन्सी, संशोधन र एकीकरण सम्बन्धी पहिलो संशोधन जारी गरेको सन्दर्भमा त्यसका केही बुँदाहरूमा द्विविधा उत्पन्न भएकोले आवश्यक प्रष्टताका लागि समेत माननीय मन्त्रीज्यूसंग अनुरोध गर्नुभयो। यसै छलफलका क्रममा नाडाका महासचिव सुरेन्द्र उप्रेतीले नेपालको अटोमोवाइल व्यवसायको उत्थानका लागि आवश्यक हुने निम्नलिखित नीतिगत सुझावहरू समेत प्रस्तुत गर्नुभयो।

१. अस्थिर महशुल दरले व्यवसायीहरू हतोत्साहित भइरहेकोले महशुल दरहरूमा स्थिरता कायम गरिनुपर्ने देखिन्छ। खासगरी Make in Nepal को अवधारणा अनुसार आयात प्रतिस्थापन तथा रोजगारी सिर्जनालाई मध्यनजर गर्दै देशलाई औद्योगिकीकरणतर्फ अग्रसर गराउन अटोमोवाइल व्यवसायीहरूले अत्यधिक रुपमा सवारी साधनहरू उत्पादन गर्ने CKD स्थापना गर्दै लगेको र औद्योगिक लगानीलाई सुरक्षित गर्न तथा उद्योगीहरूको मनोबलमा बृद्धि र यसलाई दिर्घकालिन रुपमा सफल बनाउन हाल अन्तःशुल्क महशुलमा दिइएको छुटको व्यवस्था कम्तिमा १५ वर्षसम्मको लागि कायम गर्न ऐनमै राख्ने व्यवस्था हुनुपर्ने र यस्तो व्यवस्था भएमा उद्यमीहरूलाई उद्योग स्थापना गर्न प्रोत्साहन हुनेछ।

२. एउटै ब्रान्डको पार्ट्स मुख्य उत्पादनकर्ताको अनुमति बिना तेस्रो पक्षबाट निर्वाध रुपमा पैठारी हुँदै आएकोमा एयरपोर्ट तथा भन्सार नाकामा सो सामानहरू नेपालको आधिकारिक आयातकर्ताले मात्र आयात गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने।

३. स्वदेशमै स्थापना हुने सवारी साधन तथा अटोमोवाइल सम्बन्धी एसेमब्लिङ्ग उद्योग, अटोमोवाइल स्पेयर पार्टस उद्योग, टायर उद्योग, लुब्रिकेण्टस उद्योग तथा ब्याट्री उद्योगहरूको स्थापनाका लागि छुट्टै औद्योगिक क्षेत्र निर्माण गरिनुपर्ने जसले एकै क्षेत्रबाट सम्पूर्ण अटोमोवाइल्स उत्पादनलाई बजारीकरण गर्न सहयोग पुग्नेछ।

४. नेपाल र भारतबिचको द्विपक्षिय आर्थिक सम्बन्ध विस्तार गर्न, नेपालमा उद्योगहरूलाई आकर्षित गर्न, नेपालमा व्यापार सहज बनाउन र विदेशी लगानीलाई आकर्षित गर्न नेपालमा International Economic Zone स्थापना गरिनुपर्ने ।

५. नेपालमै लुब्रिकेण्टस उद्योगहरू भएको अवस्थामा त्यसको संरक्षणका लागि नेपालमा उच्च गुणस्तरिय लुब्रिकेण्टसहरू मात्र आयात गर्न सकिने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

६. नेपालमै उत्पादन हुने सबै किसिमका अटोमोवाइल, स्पेयर पार्टस्, हेलमेट, ब्याट्री, लुब्रिकेन्टस् तथा टायरहरू निर्यात गर्दा अन्य निर्यात वस्तुहरूले पाउने सरहको छुट पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने तथा नेपालमा उत्पादित हेलमेट ब्याट्री तथा टायरहरूलाई पनि नेपालको गुणस्तर प्रमाण चिन्ह NS पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने । नेपालमै उत्पादन गर्ने उद्योगलाई NS प्रदान गर्दा घरेलु उद्योगहरूलाई प्रोत्साहन पुग्ने ।

७. उत्पादनको माग र आपूर्ति सन्तुलनमा राख्न लुब्रिकेन्टस् आयात गर्नको लागि आयातकर्ताले अनिवार्य रुपले API (American Petrolium Institute) द्वारा जारी गरिएको गुणस्तर प्रमाणपत्र पेश गर्नुपर्ने अथवा कुनै Recognised Certification Agency र साथै सम्बन्धित मुलुकले निर्धारण गरेको मापदण्ड समेतको प्रमाणपत्र पेश गर्नुपर्ने । त्यसैगरी विश्वका लुब्रिकेन्टस् निर्माता र निर्यातकर्ताहरूले आफ्नो उत्पादन तीनभन्दा बढी मुलुकहरूमा निर्यात गरेको प्रमाण पेश गर्नुपर्ने ।

८. त्यस्तै नेपालका लागि आधिकारिक बिक्रेता तथा वाणिज्य तथा उपभोक्ता हित संरक्षण विभागमा अनिवार्य रुपमा आफ्नो एजेन्सी समेत दर्ता गरेको कम्पनीले मात्र आयात गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने । यस्तो व्यवस्था भएमा आयातलाई प्रतिस्थापन गर्न सहयोग पुग्ने, बैदेशिक मुद्रा विदेशिन कम हुने, नेपालमै रोजगारी सिर्जना भई युवाहरूलाई विदेशीनबाट केही हदसम्म रोक्न सकिने र देशलाई आत्मनिर्भर बन्न सहयोग पुग्ने ।

९. नेपालमा कपी प्रोडक्ट्स निर्वाध रुपमा आयात हुँदा आधिकारीक आयातकर्तालाई मार परिरहेकोले आयातकर्ताले भन्सारमा उत्पादनकर्ताको कागजात, ओरिजिन प्रमाणपत्र, ब्रान्ड, लेवल आदि जाँच गरेर मात्र समान पास गर्ने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

१०. नेपाल सरकारको Make in Nepal को उद्देश्यलाई साकार पार्न उद्योगलाई उत्पादनमा प्रोत्साहन गर्नुपर्ने र नगद प्रवाहमा राहत दिन आवश्यक भएको हुँदा हाल CKD इम्पापोर्टमा भन्सार बिन्दुमा लिँदै आएको RDF कर यातायात व्यवस्था कार्यालयमा दर्ताको बखत मात्र साविक व्यवस्था अनुसार नै लिने व्यवस्था गरिनुपर्ने र

११. भारतीय GST लाई मध्यनजर र अध्ययन गरेर नेपाली कर प्रणाली र यसका दरहरू लागू गर्नाले खुला सिमानाका कारण उब्जिएको अबैध कारोबार निरुत्साहित हुने ।

छलफलको अन्त्यमा माननीय उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्तिमन्त्री दामोदर भण्डारीले राज्य तपाईहरूको साथमा रहेको । सरकारले उद्योग व्यवसायको उत्थानको लागि सक्दो सहयोग गर्ने र नेपालीहरूको विदेशिने क्रमलाई रोक्न व्यवसायीहरूले पनि रोजगारी सिर्जना गर्न आग्रह समेत गर्नुभयो । त्यसैक्रममा मन्त्री भण्डारीले व्यवसायीहरूको माग सम्बोधन गर्न सरकारले नीतिगत न्यूनतम कार्यक्रम बनाउन लागेको र त्यसले वर्तमान निरासालाई चिर्दै आशा जगाउने विश्वास व्यक्त गर्नुभयो । उक्त छलफलमा नाडाका उपाध्यक्षद्वय राजनबाबु श्रेष्ठ र निराकार श्रेष्ठ, नाडाका सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल, नाडाका केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य मेघराज पौडेल, नाडाको सदस्य कम्पनी हंसराज हुलासचन्द एण्ड कम्पनीबाट अभिमन्यू गोल्छा र एम.ए डब्लु इण्टरप्राइजेजबाट धर्वेन्द श्रेष्ठ समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

आर्थिक वर्ष २०८१/८२ को मौद्रिक नीतिको सम्बन्धमा नेपाल राष्ट्र बैंकका गर्भनरसंग छलफल

मिति २०८१ जेष्ठ २४ गते नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले नेपाल राष्ट्र बैंकका गर्भनर महाप्रसाद अधिकारीसंग भेटगरी अटोमोवाइल क्षेत्रका विभिन्न विषयहरूमा विस्तृत छलफल गरेको थियो । उक्त छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले सुस्ताएको अटोमोवाइल क्षेत्रलाई माथि आउन आवश्यक रहेका नीतिहरूमा सुधार ल्याउन आग्रह गर्दै खासगरी Loan to Value Ratio मा हाल ५० प्रतिशतको सिमालाई बढाएर ७५५ पुऱ्याउन आग्रह गर्दै यस्तो व्यवस्था भएमा मात्र अटोमोवाइल व्यवसाय गतिशील हुने भएकोले यसलाई आउदो मौद्रिक नीतिबाटै सम्बोधन गर्न आग्रह गर्नुभयो । त्यसैगरी उहाँले घरपरिवारको आम्दानी सामान्यतया घरका धेरै सदस्यहरूले प्रयोग गर्ने अर्थात् दम्पतिले सवारी साधनको रूपमा अटोलोन उधारकर्ताको चुक्ता गर्ने क्षमताको गणना गर्दा विचार गर्नुपर्ने । अर्थात् घर जग्गा खरिद प्रयोजनका लागि ऋण भुक्तानी आम्दानी अनुपातलाई सहजीकरण गरी चुक्ता प्रमाण पेश गरेको आधारमा विद्यमान ५० प्रतिशतबाट ७० प्रतिशत कायम गर्नका लागि आग्रह गर्नुभयो । यसै क्रममा चौधरीले पेट्रोल र डिजेलबाट चल्ने निजी र व्यावसायिक महत्वका सवारी साधनहरूलाई छुट्याउनुपर्ने भन्दै कालो सूचीमा परेका व्यक्ति वा कम्पनीमाथिको कारवाही ज्यादै फितलो भइरहेकाले यस सम्बन्धी नियमहरूलाई थप कडा र प्रभावकारी बनाउन आग्रह समेत गर्नुभयो ।

यसै छलफलको क्रममा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीले भारतीय मालवाहक ट्रक नेपालबाट फर्किदा नेपालबाट सामान समेत लैजाने गर्दा नेपालको ढुवानी व्यवसाय र ढुवानीका साधनहरूको बिक्रीमा ठूलो असर परिरहेको बताउनु हुँदै नेपालमा अटोमोवाइल कम्पोनेण्ट उद्योगहरूको प्रशस्त सम्भावना भएकोले यस्तो उद्योगहरू खोल्न सरकारले प्रोत्साहित गर्नुपर्ने धारणा राख्नुभएको थियो । छलफलकै क्रममा महासचिव उप्रेतीले आर्थिक वर्ष २०८१/८२ को मौद्रिक नीतिको सम्बन्धमा नाडाको तर्फबाट निम्नानुसारको ६ बुँदे लिखित सुझावहरू समेत प्रस्तुत गर्नुभएको थियो ।

नाडाबाट प्रस्तुत सुझावहरूका विषयमा प्रतिक्रिया दिदै गर्भनर अधिकारीले अटोमोवाइल व्यवसायबाट राष्ट्रलाई ठूलो राजश्व आउने

गरेको भन्दै अटोमोवाइल व्यवसायलाई दिगो बनाउन, फाइनानसियल र इकोसिष्टम सिष्टम, डेभलप गर्न र आर्थिक गतिविधि बढाउन नेपाल राष्ट्र बैंक लागि रहेको बताउनु भयो । यसैक्रममा अधिकारीले अटोमोवाइल मार्केट कसरी चलिरहेको छ त्यसतर्फ विचार गर्नुपर्ने भन्दै व्यवसायलाई ठाउमा ल्याउन नेपाल राष्ट्र बैंकले प्रयाश गरिरहेको बताउनु भयो ।

नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रमा देखापरेका समस्याहरु हटाउन प्रधानमन्त्री सकारात्मक

मिति २०८० माघ १२ गते, नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले सम्मानीय प्रधानमन्त्री श्री पुष्पकमल दाहाल 'प्रचण्ड'संग भेट गरी विभिन्न विषयहरूमा छलफल गरेको छ ।

उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले अटोमोवाइल व्यवसायको क्षेत्रमा देखापरेका विभिन्न समस्याहरूबारे संक्षिप्त रुपमा चर्चा गर्दै अटोमोवाइल व्यवसायलाई पुनः गतिशील बनाउन अटो लोन/हायर पर्चेज कर्जामा जोखिम भारलाई १२५ प्रतिशतबाट घटाएर १०० प्रतिशत कायम गरिनुपर्ने । बैकहरूबाट निजी सवारी साधनको Hire Purchase Loan प्रवाह गर्ने प्रक्रिामा Loan to Value Ratio को हालको ५० प्रतिशतको सिमालाई बृद्धि गरेर ७५ प्रतिशत गरिनुपर्ने, चालु पुँजी कर्जा सम्बन्धी निर्देशिकामा भएका केही अव्यावहारिक बुँदाहरूलाई समेत तत्कालै संशोधन गरिनुपर्ने तथा भारतीय मालवाहक ट्रकलाई ७२ घण्टासम्म निर्वाध रुपमा नेपालमा प्रवेश गर्न दिनाले नेपालको अटोमोवाइल व्यवसायमा नकारात्मक असर पर्न गएकोले त्यसलाई व्यवस्थित गर्नका लागि आग्रह गर्नुभयो ।

यसै क्रममा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीले नेपालको अटोमोवाइल उद्योग समस्या र समाधानहरूबारे प्रिजेण्टेशन मार्फत विस्तृत रुपमा जानकारी गराउनु भयो । सो छलफलमा सम्माननीय प्रधानमन्त्रीज्यूले विद्युतीय सवारी साधन, चार्जिङ्ग स्टेसन र नेपालमा अटोमोवाइल सम्बन्धी उद्योगहरूको सम्भावनाहरूका सम्बन्धमा विशेष चासो राख्दै प्रस्तुत समस्याहरूको समाधानका लागि आवश्यक पहल गरिने बताउनु भयो । उक्त छलफलमा नाडाका बरिष्ठ उपाध्यक्ष आकाश गोल्छा, उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, सचिव विक्रम सिंहानिया, सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल तथा एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

निर्माणाधीन मुग्लिन-पोखरा सडक अन्तर्गत म्याग्दे खोलामाथि "प्रिकाष्ट" प्रविधिबाट पुल राख्न तयारी अवस्थामा राखिएको क्रेन ।

भावपूर्ण श्रद्धाञ्जली

जन्म
१९८९ आश्विन १७

स्वर्गारोहण
२०८० फाल्गुन ०६

स्व. बुध माया डल्लाकोटी

नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपालका पूर्व उपाध्यक्ष श्री नवराज डल्लकोटीज्यूको ममतामयी माता श्रीमती बुध माया डल्लाकोटीज्यूको अकल्पनिय र असामयिक स्वर्गारोहण हुनुभएको खबर ले हामी अत्यन्त मर्माहीत भएका छौ । दिवंगत आत्माको चिरशान्तिको कामना गर्दै परिवारजन प्रति धैर्यधारण गर्न सक्ने शक्ति मिलोस् भनि भगवान् श्री पशुपतिनाथ संग प्रार्थना गर्दै हार्दिक समवेदना व्यक्त गर्दछौँ ।

करण चौधरी
अध्यक्ष
तथा नाडा परिवार

नाडा प्रदेशहरुमा विभिन्न कार्यक्रमहरु सम्पन्न

बुटवलमा कर, भन्सार तथा भिसिटियस सम्बन्धी प्रशिक्षण कार्यक्रम सम्पन्न

मिति २०८१ जेष्ठ २१ गते बुटवलमा नाडा र लुम्बिनी अटोमोवाइल एशोसिएशन अफ नेपालको संयुक्त पहलमा लुम्बिनी प्रदेशका अटो व्यवसायीहरूको व्यक्तिगत र व्यावसायिक दक्षता अभिबृद्धि गर्ने लक्ष्य सहित एक दिने आर्थिक नीति, भन्सार नीति, भिसिटियस, व्यावहारिक लेखा तालिम प्रशिक्षण कार्यक्रम सम्पन्न भएको थियो ।

सो कार्यक्रममा आन्तरिक राजश्व कार्यालयका कर अधिकृत खडानन्द खरेल, राजश्व अनुसन्धान कार्यालयका अधिकृत हुम पाण्डे, भैरहवा भन्सार कार्यालयका अधिकृत ईश्वर थापा र संस्थाका आर्थिक सल्लाहकार नेत्र ज्ञवालीले वर्तमान नेपालको अर्थ व्यवस्था, भन्सार नीतिका विषयमा प्रकाश पारेका थिए ।

नाडा लुम्बिनीका अध्यक्ष गणेश प्रसाद भट्टराईको प्रमुख आतिथ्यतामा सम्पन्न भएको सो कार्यक्रममा संस्थाका वरिष्ठ उपाध्यक्ष रोशन पाण्डे, संस्थाका सल्लाहकार सन्तोष पाण्डे, प्रेम फौदार र जिवन प्रसाद अधिकारी, महासचिव राम प्रसाद बेलबासे समेतको उपस्थिति रहेको थियो भने कार्यक्रमको संयोजन कृष्ण प्रसाद भण्डारीले गर्नुभएको थियो । सो प्रशिक्षण कार्यक्रममा रुपन्देही, कपिलवस्तु र पाल्पाका व्यवसायी तथा व्यवसायी प्रतिष्ठानका एकाउन्टेन्टहरूको सहभागिता रहेको थियो । नाडाका अनुसार यस किसिमको प्रशिक्षण कार्यक्रमलाई क्रमैसंग ७ वटै प्रदेशमा सम्पन्न गरिने र अब सम्पन्न गरिने प्रशिक्षण कार्यक्रमलाई थप प्रभावकारी बनाउन यस्ता कार्यक्रमहरूमा आवश्यकतानुसार द्वन्द व्यवस्थापनका विज्ञ लगायत नेपाल राष्ट्र बैंक र वाणिज्य आपूर्ति तथा उपभोक्ता संरक्षण विभागबाट समेत विज्ञहरूलाई सहभागि गराइने छ ।

चितवनमा कर, भन्सार तथा भिसिटियस सम्बन्धी प्रशिक्षण कार्यक्रम सम्पन्न

नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको प्रमुख अतिथ्यता र नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीको विशिष्ट आतिथ्यतामा मिति २०८१ भाद्र १ गते चितवन अटोमोवाइल्स एशोसिएशनले चितवनमा एक दिने कर, भन्सार तथा भिसिटियस सम्बन्धी एक दिने प्रशिक्षण कार्यक्रम सम्पन्न भएको थियो । चितवन अटोमोवाइल्स एशोसिएशनका अध्यक्ष कुलबहादुर क्षेत्रीको सभापतित्वमा सम्पन्न भएको सो प्रशिक्षण कार्यक्रममा अटोमोवाइल्स बचत तथा ऋण सहकारी संस्था लिमिटेडका अध्यक्ष कृष्णप्रसाद काफ्ले, एशोसिएशनका

पूर्व अध्यक्षहरू पदाधिकारी तथा सदस्यहरू समेतको उपस्थिति रहेको थियो । उक्त कार्यक्रमको स्वागत एशोसिएशनका प्रथम उपाध्यक्ष राजेन्द्र भट्टराईले गर्नुभएको थियो भने कार्यक्रम सञ्चालन एशोसिएशनका सचिव मोहन केशीले गर्नुभएको थियो । त्यसैगरी सो कार्यक्रमको संयोजन कार्य समिति सदस्य चिरन्जीवी अर्यालले गर्नुभएको थियो । नाडाले हरेक वर्ष ७ वटै प्रदेशहरूमा यस्तो प्रशिक्षण कार्यक्रमहरू सम्पन्न गर्दै आएको छ ।

चितवन अटोमोवाइलल्स एशोसिएशनको पहलमा फुटसल प्रतियोगिता २०८१ भव्यताका साथ सम्पन्न

चितवन अटोमोवाइल एशोसिएशनद्वारा २०८१ जेष्ठ २५ र २६ गते चितवन भरतपुरमा आयोजित स्वस्थ्य जीवनका लागि खेलकुद र आपसी भाईचारा भन्ने मुलमन्त्रलाई आत्मसाथ गर्दै चितवन अटोमोवाईल्स एशोसियशनको पहलमा अन्तर सदस्यीय फुटसल प्रतियोगिता २०८१ भव्यताका साथ सम्पन्न भएको थियो । कुल चार टिममा विभाजित भएर सम्पन्न भएको खेलको समुद्घाटनटन संस्थाका अध्यक्ष कुलबहादुर क्षेत्रीको अध्यक्षतामा सम्पन्न भएको सो कार्यक्रमको प्रमुख आतिथ्यता साकोसका संस्थापक अध्यक्ष भिमलाल न्यूरेले ग्रहण गर्नुभएको थियो । साकोसका अध्यक्ष कृष्ण प्रसाद काफ्ले, संस्थाका निवर्तमान अध्यक्ष कृष्ण प्रसाद भण्डारी, काडाका अध्यक्ष राजन पिया, अटोमेकानिकल व्यवसायी संघका

वरिष्ट उपाध्यक्ष सादिक सेख, संस्थाका पूर्व अध्यक्ष तथा सल्लाहकारहरूको गरिमामय उपस्थितिमा प्रमुख अतिथिज्यूबाट बल रेफ्रिलाई हस्तान्तरण गरी जेठ २५ गते शुभारम्भ भएको थियो ।

कुल चार खेलमध्ये म्याक्सोल ल्युबले स्पोन्सर गरेको टिम प्रथम (नगद १५,००० र कप), सियट टायरले स्पोन्सर गरेको टिम द्वितीय (१०,००० र कप), लिभगार्ड ब्याट्रीले स्पोन्सर गरेको टिम तृतीय (५००० र कप) र वालमेरल ल्युबले स्पोन्सर गरेको टिमले सान्तोना (नगद ३०००) स्थान हासिल गर्न सफल भएको थियो ।

कार्यक्रमको समापन

पुरस्कार वितरण तथा समापन कार्यक्रममा नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष करण चौधरीको प्रमुख आतिथ्यता तथा विशिष्ट अतिथि नाडाका महासचिव सुरेन्द्र कुमार उप्रेतिको उपस्थितिमा समापन कार्यक्रम सम्पन्न भएको थियो । अटोमेकानिकल व्यवसायी संघका वरिष्ठ उपाध्यक्ष सादिक, लगायत संस्थाका पूर्व अध्यक्षहरूको सहभागितामा रहेको सो समापन कार्यक्रममा टुर्नामेनको उत्कृस्ट खेलाडीको पुरस्कार दिपेश पियाले, गोल्डेन वल अभिशेक पियाले तथा फेयर प्लेयर अफदी टुर्नामेन्ट विकास तिमिल्सेनाले प्राप्त गर्नुभएको थियो । सो कार्यक्रममा विजयी खेलाडीहरूलाई जनही रु २,००० तथा ट्रफिले सम्मान गरिएको थियो । सो कार्यक्रममा संस्थाका अध्यक्ष कुलबहादुर क्षेत्रीले स्वागत मन्तव्य व्यक्त गर्नुभएको थियो भने संस्थाका प्रथम उपाध्यक्ष राजेन्द्र भट्टराईले धन्यवाद ज्ञापन र कार्यक्रमको संचालन संस्थाका सचिव मोहन केशीले गर्नुभएको थियो । त्यस कार्यक्रमलाई मुख्य स्पोन्सर सिप्रदी ट्रेडिङ्ग (म्याक ल्युब),४ टिम टिम स्पोन्सर म्याक्सोल लुब्रिकेन्ट, सियट टायर, लिभगार्ड ब्याट्री, वालमेरल ल्युब, ब्यानर स्पोन्सर एमएडब्लु इन्टरप्राइजेज, क्र्यान्क ब्याट्री, प्रकास अटो डिस्ट्रिब्युटर्स, रोयल अटो, विवेक अटो पार्टस, उपायाकार्गो सिटिले गरेको थियो ।

हेटौंडा उपमहानगरपालिका कार्यक्रममा अन्तरक्रिया तथा छलफल कार्यक्रम

हेटौंडा उपमहानगरपालिका कार्यालयले मिति २०८१ आषाढ १४ गते हेटौंडामा इनसियोर संस्था मार्फत ओद्योगिक अभ्यासका लागि सिकाई वातावरण उपलब्ध गराएका र गराउन सक्ने उद्योगी व्यवसायी र सरोकारवालबिच अन्तरक्रिया तथा छलफल कार्यक्रममा नाडाका केन्द्रीय कार्य समितिका आमन्त्रित सदस्य सागर सापकोटा सहभागी हुनुभएको थियो ।

स्पीड गनबाट सवारी जाँच गर्दै ट्राफिक प्रहरी ।

नाडाको ४७ औं वार्षिक साधारण सभापछिको विभिन्न गतिविधिहरुमा नाडाको उपस्थिति

नेपाल अटोमेकानिक्स व्यवसायी संघको साधारण सभा

नेपाल अटोमेकानिक्स व्यवसायी संघले मिति २०८०/१०/०६ गते काठमाडौंमा आयोजना गरेको चौठो साधारण सभाको प्रमुख अतिथिको रुपमा नाडाका अध्यक्ष्य श्री करण चौधरी सहभागी हुनुभएको थियो ।

जामद्धारा नेपाल सवारी प्रदुषण मापदण्डका विषयमा छलफल

अटो पत्रकार संघ जामले मिति २०८०/१०/११ गते काठमाडौंमा नेपाल सवारी प्रदुषण मापदण्डका विषयमा बोलाएको छलफलमा नाडाका पदाधिकारी तथा सदस्यहरूको उपस्थिति रहेको थियो । उक्त कार्यक्रममा अर्थ मन्त्रालय लगायत वन तथा वातावरण मन्त्रालय तथा यातायात व्यवस्था विगागका प्रतिनिधिहरू समेतले भाग लिएका लिए ।

दिल्लीमा अटोमेकानिका एक्सपोमा सहभागिता

मिति २०८० माघ १८, १९ र २० मा दिल्लीमा आयोजित अटोमेकानिका एक्सपोमा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती र कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल सहभागी हुनुभएको थियो ।

महिला आर्थिक पत्रकार संघमा नाडा

तत्कालिन माननीय अर्थमन्त्री डा. प्रकाशशरण महतको प्रमुख आतिथ्यतामा मिति २०८०/११/०६ गते काठमाडौंमा महिला आर्थिक पत्रकार संघद्वारा आयोजित नीतिगत बहस कार्यक्रममा नाडाका एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान सहभागी हुनुभएको थियो ।

नेपाल अटोमेकानिक्स व्यवसायी संघको साधारण सभा सम्पन्न

नेपाल अटोमेकानिक्स व्यवसायी संघले मिति २०८० फागुन १९ गते काठमाडौंमा आयोजना गरेको त्यस संघको २९ औं वार्षिक साधारण सभामा अतिथिको रुपमा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी सहभागी हुनुभएको थियो ।

नाडा विश्व उपभोक्ता अधिकार दिवस सम्बन्धी छलफलमा

वाणिज्य आपूर्ति तथा उपभोक्ता सरक्षण विभागले मिति २०८०/११/३० मा सोही विभागमा सम्पन्न विश्व उपभोक्ता अधिकार दिवस सम्बन्धी छलफलमा नाडाका बरिष्ठ उपाध्यक्ष आकाश गोल्छा सहभागी हुनुभएको थियो ।

नेपाल अटो वर्कशप व्यवसायी संघद्वारा आयोजित कार्यक्रममा नाडा

नेपाल अटो वर्कशप व्यवसायी संघले मिति २०८० चैत्र ३ गते काठमाडौंमा आयोजना गरेको अटो वर्कशप व्यवसाय, अटो ल्याण्डको अवधारणा र सरकारको दायित्व विषयक अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीले आतिथ्यता ग्रहण गर्नुभएको थियो ।

Quality Coaching Program मा नाडा

नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघले मिति २०८० चैत्र ५ गते महासंघ मै आयोजना गरेको Quality Coaching Program मा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी सहभागी हुनुभएको थियो ।

स्वागत/बधाई एवं छलफल कार्यक्रममा नाडाको सहभागिता

नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघले मिति २०८० चैत्र १९ गते महासंघमा वस्तुगत संघहरूको हालै सम्पन्न वार्षिक साधारण सभाबाट निर्वाचित पदाधिकारीहरूको सम्मानमा राखिएको स्वागत/बधाई एवं छलफल कार्यक्रममा नाडाको उपस्थिति रहेको थियो ।

विश्व बैंकले आयोजना गरेको कार्यक्रमा सहभागिता

विश्व बैंकले मिति अप्रिल १७, २०२४ मा काठमाडौंमा आयोजना गरेको Motorcycle Strategy-as part of the World Bank Urban Mobility Analysis and Advisory Service विषेयक Consultation Programme मा टु ह्वीलर समितिका सभापति अभिक ज्योती उपस्थित हुनुभएको थियो ।

स्वतन्त्र उर्जा उत्पादकहरुको संस्था, नेपालको कार्यक्रममा नाडा

स्वतन्त्र उर्जा उत्पादकहरूको संस्था, नेपालले २४ अप्रिल २०२४ मा काठमाडौंमा आयोजना गरेको हिमालय हाइड्रो एक्सपोको प्राविधिक सत्रमा प्यानलिष्टको रुपमा नाडाका उपाध्यक्ष तथा विद्युतीय सवारी साधन समितिका सभापति राजनबाबु श्रेष्ठले सहभागिता जनाउनु भएको थियो ।

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले आयोजना गरेको कार्यक्रममा नाडाको सहभागिता

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले मिति २०८१ बैशाख १८ गते सोही मन्त्रालयमा आयोजना गरेको Summary of Previous working committee and update on key changes to the minimum technical specifications विषयक छलफलमा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ सहभागी हुनु भएको थियो ।

अखिल नेपाल क्रान्तिकारी ट्रेड युनियनलाई चन्दा सहयोग

अखिल नेपाल क्रान्तिकारी ट्रेड युनियनले मिति २०८१ बैशाख १९ गते आयोजना गरेको मजदुर दिवसको अवसरमा सो युनियनलाई नाडाकोतर्फबाट रु. २५ हजार चन्दा प्रदान गरिएको थियो ।

आर्थिक वर्ष २०८१/८२ को पूर्व बजेट छलफलमा सहभागिता

२०८१ जेष्ठ २ गते माननीय अर्थ मन्त्री श्री बर्षमान पुनज्यूको प्रमुख आतिथ्यतामा नेपाल उद्योग मन्त्रालयले आफ्नै सचिवालयमा आयोजना गरेको आर्थिक वर्ष २०८१/८२ को पूर्व बजेट छलफल कार्यक्रममा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी, वरिष्ठ उपाध्यक्ष श्री आकाश गोल्छा श्री विक्रम सिंघानियाको उपस्थिति रहेको थियो ।

औद्योगिक प्रशिक्षार्थी तथा कार्यगत अभ्यास तालिम कार्यक्रममा सहभागिता

बागमती प्रदेश सरकार, सामाजिक विकास मन्त्रालयले मिति २०८१ जेष्ठ ६ गते भरतपुर चितवनमा आयोजना गरेको औद्योगिक प्रशिक्षार्थी तथा कार्यगत अभ्यास सहितको तालिमको पाठयक्रम निर्माणका लागि विषय पहिचान सम्बन्धी छलफल कार्यक्रममा

चितवन अटोमोवाइल्स एशोसिएशनका अध्यक्ष कुलबहादुर क्षेत्री सहभागी हुनुभएको थियो ।

काठमाडौं महानगरपालिकाद्धारा आयोजित कार्यक्रममा नाडा

काठमाडौं महानगरपालिकाले मिति २०८१ जेष्ठ ८ गते बेरोजगार युवाहरूलाई लक्षित गरी काठमाडौंको टुँडिखेलमा आयोजित सीपमेलामा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी उपस्थित हुनुभएको थियो ।

ललितपुर महानगरपालिकाद्धारा आयोजित कार्यक्रममा सहभागिता

ललितपुर महानगरपालिकाले मिति २०८१ जेष्ठ ११ गते ललितपुरमा आयोजना गरेको निजीक्षेत्र र सरोकारवालाबिच छलफल तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडाका सचिव विक्रम सिंहानिया उपस्थिति हुनुभएको थियो ।

सामाजिक विकास मन्त्रालयमा नाडा

सामाजिक विकास मन्त्रालयले मिति २०८१ जेष्ठ १२ गते काठमाडौंमा आयोजना गरेको दिगो तथा सम्मानीत रोजगारीका लागि सीप परियोजनाको अप्रेन्टिसीप कार्यक्रममा नाडाका सचिव विक्रम सिंहानिया उपस्थिति हुनुभएको थियो ।

नेपाल रिकण्डिसन अटो व्यवसायी संघको साधारण सभा सम्पन्न

नेपाल रिकण्डिसन अटो व्यवसायी संघले मिति २०८१ जेठ २६ गते काठमाडौंमा आयोजना गरेको त्यस संघको सातौं तथा आठौं वार्षिक साधारण सभा तथा दोश्रो अधिवेशनमा विशेष अतिथिको रुपमा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी सहभागी हुनुभएको थियो ।

नागार्जुन नगरपालिकाले आयोजना गरेको कार्यक्रममा नाडा

नागार्जुन नगरपालिकाले मिति २०८१/०३/०४ मा आयोजना गरेको इनसियोर अन्तर्गत सम्बन्धित निकाय/सरोकारवाल उद्योग व्यवसाय समेत बिच समन्वय, छलफल/अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडाका सचिव विक्रम सिंघानिया तथा नाडा सचिवालयका संयोजक आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

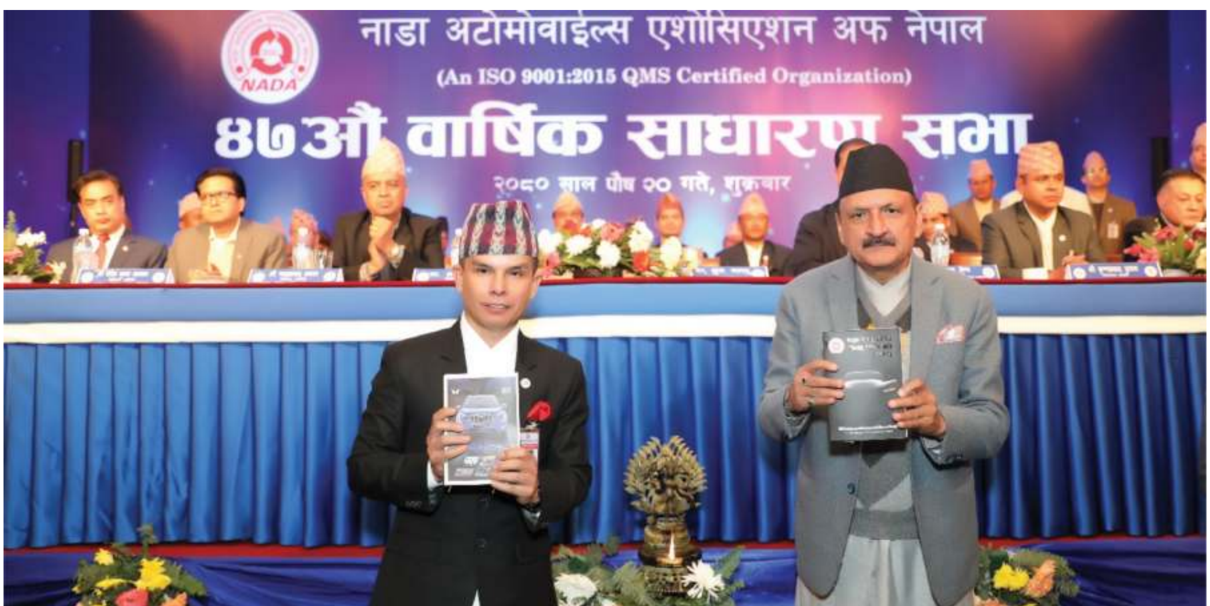
निर्माणाधीन बेलिब्रिज पुल: भेरी करिडोरअन्तर्गत पर्ने डोल्पाको ठूलीभेरी नगरपालिका-३ स्थित रुपगाडमा निर्माणाधीन बेलिब्रिज पुल ।

४७ औं वार्षिक साधारण सभा, खुला सत्र

१. उद्घाटन तथा सम्बोधन

नाडाका अध्यक्ष डा. ध्रुव थापाज्यूको अध्यक्षतामा २०८० पौष २० गते शुक्रबार नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनको ४७ औं वार्षिक साधारण सभाको खुला सत्र साँझ ४:३० बजे द सोल्टी होटेल ताहाचल, काठमाडौंमा सम्पन्न भयो । माननीय अर्थमन्त्री श्री प्रकाशशरण महतज्यूको प्रमुख आतिथ्यतामा सम्पन्न भएको सो वार्षिक साधारण सभामा अध्यक्ष डा. ध्रुव थापाज्यूले सभालाई स्वागत गर्दै स्वागत मन्तव्य व्यक्त गर्नुभयो । सो सभाका प्रमुख अतिथि माननीय अर्थमन्त्री प्रकाशशरण महतज्यूले पानसमा बत्तिवाली सभाको शुभारम्भ गर्दै सभालाई सम्बोधन गर्नुभयो । सो साधारण सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अध्यक्ष श्री चन्द्रप्रसाद ढकालज्यूले शुभकामना मन्तव्य व्यक्त गर्नुभयो । त्यसैगरी सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग परिसंघका अध्यक्ष श्री राजेशकुमार अग्रवालज्यू, सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल चेम्बर अफ कमर्सका अध्यक्ष श्री राजेन्द्र मल्लज्यू, सभाका विशेष अतिथि तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका वस्तुगत संघ समूहका सभापति, महासंघका उपाध्यक्ष श्री हेमराज ढकालज्यूले सभामा शुभकामना मन्तव्य व्यक्त गर्नुभएको थियो ।

२.नाडा अटोमोवाइल ट्रेड डाईरेक्टी २०२४ विचोचन



उक्त सभामा माननीय अर्थमन्त्री श्री प्रकाशशरण महतज्यूले नाडा अटोमोवाइल ट्रेड डाईरेक्टी २०२४ विचोचन गर्नुभएको थियो ।

३. सम्मान पत्र वितरण

यसै क्रममा माननीय मन्त्रीज्यूले आफ्नो भूमिकाबाट नाडाको सम्बर्द्धन र प्रवर्द्धनका लागि उल्लेखिनिय योगदान पु¥याउनु हुने नाडाका उपाध्यक्ष श्री राजनबाबु श्रेष्ठज्यू, महासचिव श्री सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीज्यू, कोषाध्यक्ष श्री मिलनबाबु मल्लज्यू, केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य तथा राजश्व समितिका सभापति श्री आकाश गोल्छाज्यू र केन्द्रीय कार्य समितिका सदस्य तथा नाडा अटो शो २०२३ व्यवस्थापन समितिका सभापति श्री अनुप बरालज्यूलाई सम्मान पत्र प्रदान गर्नुभयो । त्यसैगरी नाडामा कार्यालय सहायक भई ३३ वर्ष सेवा पु¥याएकोमा श्री बलराम सापकोटाज्यूलाई पनि सम्मान पत्र प्रदान गरिएको थियो ।

४. राजधानीको ट्राफिक प्रहरीलाई सेवा कदरपत्र प्रदान

सो सभामा माननीय अर्थमन्त्री श्री प्रकाशशरण महतज्यूले नाडाकोतर्फबाट राजधानीको ट्राफिक व्यवस्थापनलाई चुस्त बनाउन योगदान पु¥याउने महानगरीय ट्राफिक प्रहरी महाशाखाबाट सिफारिश भई आएका ट्राफिक प्रहरी प्रभाग कमलपोखरीका प्रहरी जवान महेन्द्र खत्री, ट्राफिक प्रहरी प्रभाग, थानकोटकाका प्रहरी बरिष्ठ हवलदार, गोमा श्रेष्ठ, ट्राफिक प्रहरी वृत्त, कमलपोखरीका प्रहरी नायव निरिक्षक, राजेन्द्र बोगटी, काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयका प्रहरी निरीक्षक राजेश सिलवाललाई क्रमशः सेवा करदपत्र प्रदान गर्नुभयो । त्यसैगरी नाडाका अध्यक्ष डा. ध्रुव थापाज्यूले ४ जना ट्राफिक प्रहरीलाई जनही रु. २५,०००/– को चेक समेत प्रदान गर्नुभयो ।

५. मायाको चिन्हो प्रदान

नाडाका अध्यक्ष डा. ध्रुव थापाले ४७ औं वार्षिक साधारण सभाका प्रमुख अतिथि, विशिष्ट अतिथिहरू, तथा विशेष अतिथिज्यूहरूलाई नाडाकोतर्फबाट सभाका विशेष अतिथि, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका उपाध्यक्ष तथा वस्तुगत परिषदका सभापति हेमराज ढकाल, सभाका विशेष अतिथि, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका बरिष्ठ उपाध्यक्ष तथा नाडाका पूर्व अध्यक्ष अञ्जन श्रेष्ठ, सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल चेम्बर अफ कमर्सका अध्यक्ष श्री राजेन्द्र मल्ल सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग परिसंघका अध्यक्ष राजेशकुमार अग्रवाल, सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासङ्घका अध्यक्ष चन्द्रप्रसाद ढकाल र सभाका प्रमुख अतिथि तथा माननीय अर्थमन्त्री प्रकाशशरण महतलाई मायाको चिन्हो प्रदान गर्नुभएको थियो ।

६. सभाको समापन

सभाको अन्तमा एशोसिएशनका उपाध्यक्ष श्री निराकार श्रेष्ठज्यूले धन्यवाद ज्ञापन गर्दै सभा विषर्जन गर्नुभयो । साथै रात्रीभोजमा उपस्थितिका लागि सबैलाई अनुरोध गर्नुभयो । सो सभाको कार्यक्रम सञ्चालन नाडाका केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य तथा प्रचार/प्रसार समितिका उपसभापति श्री अनुपकुमार बरालज्यूले गर्नुभयो ।

७. उपस्थिति

त्यसैगरी सो सभामा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका सचिव श्री केशव शर्मा, भन्सार विभागका उपमहानिर्देशक श्री रमेश अर्याल लगायत विभिन्न सरकारी उच्च अधिकारीहरूको उपस्थिति रहेको थियो । त्यसैगरी सो सभामा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अन्य पदाधिकारी तथा सदस्यज्यूहरू, विभिन्न वस्तुगत संघका अध्यक्षज्यू समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

उक्त साधारण सभामा एशोसिएशनका सम्मानित पूर्व अध्यक्ष श्रीमान लोकमान्य गोल्छाज्यू, श्रीमान रोहिणी थपलियाज्यू, श्रीमान सुनिल खेतानज्यू समेतको उपस्थिति रहेको थियो । सो सभाको रात्री भोजमा नाडाका सदस्यहरू लगायत सरकारी तथा विभिन्न संघ संस्थाका अतिथि र पत्रकार समेत गरी १८०० भन्दा बढीको उपस्थिति रहेको थियो ।

खुला सत्रको स्वागत, शुभकामना तथा सम्बोधन भाषणहरू

नाडाको ४७ औं वार्षिक साधारण सभाका सभापति तथा नाडाका अध्यक्ष डा. ध्रुव थापाज्यूले दिनुभएको स्वागत मन्तव्य

सर्वप्रथम आफ्नो कार्य व्यस्तताको बावजूद हाम्रो निमन्त्रणा स्वीकार गरी यस ४७ औं वार्षिक साधारण सभाको उद्घाटन समारोहमा समुद्घाटन गर्न पाल्नुभएकोमा हाम्रा प्रमुख अतिथि माननीय अर्थमन्त्री डा. प्रकाशशरण महतज्यूप्रति कृतज्ञता ज्ञापन गर्दै हार्दिक स्वागत गर्दछु । त्यसैगरी आफ्नो उपस्थितिबाट यस समारोहको गरिमा बढाई दिनु भएकोमा विभिन्न मन्त्रालयबाट पाल्नुभएका सचिवज्यूहरू, विभिन्न विभागहरूबाट पाल्नुभएका महानिर्देशकज्यूहरूलाई नाडाका`तर्फबाट हार्दिक स्वागत गर्न चाहन्छु । त्यसैगरी आजको यस सभाका विशिष्ट अतिथि, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अध्यक्ष श्री चन्द्रप्रसाद ढकालज्यू, यस समारोहका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग परिसंघका अध्यक्ष श्री राजेशकुमार अग्रवालज्यू त्यसैगरी यसै समारोहका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल चेम्बर अफ कमर्सका अध्यक्ष श्री राजेन्द्र मल्लज्यू, आजको यस समारोहका विशेष अतिथि तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका वरिष्ठ उपाध्यक्ष तथा नाडाका पूर्व अध्यक्ष श्री अञ्जन श्रेष्ठज्यू, यस समारोहका विशेष अतिथि तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका वस्तुगत संघतर्फका उपाध्यक्ष श्री हेमराज ढकालज्यूलाई नाडाको तर्फबाट हार्दिक स्वागत गर्न चाहन्छु । त्यसैगरी नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका पूर्व अध्यक्षज्यूहरू, नाडाका पूर्व अध्यक्षज्यूहरू, महासंघको पदाधिकारी तथा कार्यकारिणी सदस्यज्यूहरू, वस्तुगत संघ, संघहरूबाट पाल्नुभएका अध्यक्षज्यू तथा पदाधिकारीज्यूहरू, सरकारका वरिष्ठ अधिकृतज्यूहरू नाडाका सातै प्रदेशका अध्यक्ष लगायत पदाधिकारी तथा सदस्यज्यूहरू एवं पत्रकार वन्धुहरूप्रति कृतज्ञता ज्ञापन गर्दै आजको यस सभामा हार्दिक स्वागत गर्दछु ।

१. देशको अर्थतन्त्र

आजको यस सभामा म सर्वप्रथम नेपालको अर्थतन्त्रबारे पनि केही चर्चा गर्न चाहन्छु । नेपालको वर्तमान जटिल आर्थिक अवस्थाको सुधारका लागि स्वंय सम्माननीय प्रधानमन्त्रीज्यूले निजीक्षेत्रलाई समेत सहभागी गराई गहन वार्ता शुभारम्भ गर्दै आउनुभएको छ । यसलाई हामीले सरकारको सकारात्मक पहलको रुपमा लिएका छौं र यसबाट केही न केही समाधान निस्कने अपेक्षा समेत हामीले राखेका छौं । पछिल्लो तथ्याङ्कहरूले पनि मुलुकको अर्थतन्त्र सकारात्मकतातर्फ अग्रसर हुँदै गएको देखिएको छ । यसबारे स्वयं माननीय मन्त्रीज्यूले पनि भन्दै आउनु भएको छ । गत आर्थिक वर्ष २०७९/८० को पहिलो पाँच महिनाको तुलनामा चालु आ.व. २०८०/८१ पहिलो पाँच महिनाको आर्थिक अवस्था केही सुधारात्मक देखिएको छ । नेपालको बैंक तथा वित्तिय निकायहरूमा अहिले लगानीयोग्य रकम करीब ५ खर्ब रुपैयाँ रहेको जानकारीमा आएको छ । सरकारले व्याजदरलाई बजारमा आधारित बनाउने हो र पुँजीगत बजेटलाई खर्च गर्न सक्ने हो भने बजार थप गतिशिल हुने हाम्रो ठम्याई छ । नेपालमा व्यक्तिगत आयमा लाग्ने कर दक्षिण एशियामै सबैभन्दा बढी छ । भारतमै पनि रु. १० लाखसम्मको आयमा कर छुट दिइएको छ । करको दर कम गर्दा मध्यम आय भएका व्यक्तिको बचत हुन गई बचत परिचालन हुँदा पनि अर्थतन्त्रमा सुधार आउने देखिन्छ । सरकारको कर नीति जहिले पनि उद्योग र व्यवसायमैत्री हुनु पर्छ भन्ने हाम्रो धारणा छ ।

२. आर्थिक सम्बृद्धिका लागि अटोमोवाइल क्षेत्रको योगदान

२.१ नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रले राष्ट्रिय अर्थतन्त्र र रोजगारीमा महत्वपूर्ण योगदान दिदै आएको छ । यसै क्रममा नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रले देशको भन्सार राजस्वमा २१ प्रतिशतको योगदान दिएको छ । तर हाल यो प्रतिशत घटेको छ । नेपालमा पैठारी हुने कार जीप र भ्यानमा सिसिका आधारमा २५० देखि ३६० प्रतिशतसम्म कर बुझाउनुपर्ने अवस्था छ । त्यसैगरी मोटरसाइकलमा १०५ देखि ३०७ प्रतिशतसम्म कर बुझाउनुपर्ने व्यवस्था गरिएको छ । तुलनात्मक रुपमा कम कर बुझाउनुपर्ने भनिएको अटोमोवाइल स्पेयर पार्टस, लुब्रिकेण्टस, टायर र ब्याट्रीमा पनि ३० देखि ५० प्रतिशतसम्म कर बुझाउनुपर्ने अवस्था विद्यमान छ । यसले अटोमोवाइल क्षेत्र सर्वाधिक कर बुझाउने क्षेत्र हो भन्ने स्पष्ट हुन्छ ।

२.२ त्यसैगरी नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रले प्रत्यक्ष रुपमा १ लाख र अप्रत्यक्ष रुपमा १० लाख नागरिकलाई रोजगारी समेत प्रदान गरेको छ । नेपालको बिज्ञापन बजारमा लगभग ४० प्रतिशत हिस्सा अटोमोबाइल क्षेत्रले लिएको छ भने निर्जिबन विमामा पनि यस क्षेत्रले ५० प्रतिशत योगदान दिएको छ । त्यसैगरी नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रमा अहिले १ खर्व भन्दा बढीको लगानी रहेको र नेपालको अटोमोवाइल व्यवसाय विद्यमान व्यवसायहरू मध्ये सर्वाधिक पारदर्शी व्यवसाय रहेको माननीय अर्थमन्त्रीज्यूमा जानकारी गराउन चाहन्छौं ।

२.३ उत्पादन, उत्पादकत्व र गतिशीलतामा बृद्धि गरी समयको बचत हुने वातावरण सृजना गर्न अटोमोवाइल क्षेत्र महत्वपूर्ण अङ्गको रुपमा रहेको हुन्छ । वर्तमान विश्वमा मानिसका आधारभूत आवश्यकताहरूमा गाँस, बास र कपास लगायत उर्जा, सवारी साधन र मोवाइल रहेका छन् । यी ६ वटा क्षेत्रमा सर्वसाधरणको सहज पहुँचले समाजको विकसित वा अविकसित अवस्थाबारे जानकारी हुने गर्दछ । यसैले अटोमोवाइल क्षेत्र सुगमताको मात्र प्रतिक नभई सम्पन्नता र सभ्यताको समेत मानक हुने गरेको छ ।

३. नेपालमा अटोमोवाइल उद्योगहरूको सम्भावना

३.१ अहिले नेपालमा अटोमोवाइल व्यवसायको स्वरुपमा परिवर्तन हुँदै गएको छ । अटोमोवाइल व्यवसाय अहिले क्रमशः उद्योगमा आधारित हुँदै गएको छ । नेपालमा केही मोटरसाइकल एसेम्बल गर्ने उद्योगहरू खुलिसकेका छन् भने केही खुल्ने प्रक्रियामा रहेका छन् । त्यसैगरी नेपालमा केही चार पाङ्ग्रे सवारी साधनहरू तथा विद्युतीय सवारी साधनहरूको एसेम्बल उद्योगहरू पनि खुल्ने क्रममा रहेका छन् । त्यसैगरी नेपालमा लुब्रिकेण्टस, ब्याट्री र टायर उद्योगहरू पनि खुलिसकेका छन् भने सवारी साधनहरू मै प्रयोग हुने स्पेयर पार्टस तथा एसेसरिज उत्पादनको पनि प्रशस्त सम्भावनाहरू रहेका छन् । नेपालको आर्थिक अवस्थामा सुधार आएमा अबको एक दशकमा धेरै प्रकारका अटोमोवाइल उद्योगहरू खुलिसकेका हुनेछन् ।

३.२ सरकारले एसेम्बल गरी नेपालमा सवारी साधन उत्पादन गर्ने उद्योगले अन्तःशुल्क र भन्सार महशुलमा छुट र सहुलियत दिने व्यवस्था गरेको छ । त्यसैगरी सवारी साधन उत्पादन गर्ने कम्पनीलाई ५ वर्षसम्म आयकर नलाग्ने व्यवस्थालाई पनि निरन्तरता दिएको छ । आर्थिक विधेयकमा राखिदै आएको यस विषयलाई ऐनमै राख्ने व्यवस्थाका लागि आजको यसै समारोहबाट माननीय मन्त्रीज्यूलाई पुनः हार्दिक अनुरोध गर्दछु । यस विषयमा मैले चार महिना अघि मात्रै सम्पन्न नाडा अटो शो २०२३ को उद्घाटन कार्यक्रममा पनि उल्लेख गरेको थिए । ऐनमै राख्ने व्यवस्था भएमा नेपालको अटोमोवाइल उद्योगको विकास र विस्तारमा कोशेढुङ्गा सावित हुने अपेक्षा समेत हामीले राखेका छौं ।

४. अटोमोवाइल बस्तुहरू अब आवश्यकताको वस्तु हुनुपर्ने

४.१ अर्थतन्त्रलाई चलायमान बनाउने सवारी साधनहरूलाई सरकारले अहिलेसम्म विलासिताको वस्तुमा वर्गिकरण गरी सोही अनुरुप उच्च महशुल मात्र लगाइएको छैन, अपितु विभिन्न समयमा विभिन्न किसिमका व्यवसाय अमैत्री नीति निर्देशिकाहरू ल्याएर अटोमोाइल व्यवसायीहरूलाई निरन्तर रुपमा हतोत्साहित बनाउने कार्य भइरहेको छ । अहिलेको अवस्थामा नेपाली नागरिकले एउटा सवारी साधन खरिद गर्दा छिमेकी भारतीय र चिनिया नागरिकको तुलनामा झण्डै ३ देखि ५ गुणा बढी मूल्य वहन गर्नुपर्ने अवस्था अझै पनि विद्यमान छ । जसले गर्दा सबै उद्योगहरूको उत्पादन लागत समेत उच्च हुने गरेको छ । यी तथ्यहरूलाई मनन् गर्दे सरकारले सवारी साधनहरूलाई आवश्यकताको वस्तुमा वर्गिकरणगरी सोही अनुरुप आर्थिक नीति निर्माण गर्न आजको यस सभाबाट पनि पुनः अनुरोध गर्दछु ।

४.२ अटोमोवाइल व्यवसायप्रति सरकारको कतिपय आफ्नै नीतिहरू र योजनाहरू विरोधाभाषपूर्ण रहेको देखिन्छ । सरकारले सडक यातायातलाई उच्च प्राथमिकतामा राखेर वर्षेनी अरबौं बजेट छुटयाउने गरे पनि त्यही सडकमा गुड्ने सवारी साधनहरूलाई भने अनुत्पादक भन्दै विलासी वस्तुमा बर्गिकरण गरी सोही अनुरुप योजना र नीति निर्माण गर्ने गरिन्छ । यस बारेमा नाडाले निरन्तर रुपमा आवाज उठाउँदै आएको छ । अझै पनि सवारी साधन आयातकर्ताहरूले भन्सार कार्यालय, आन्तरिक राजश्व कार्यालय, यातायात व्यवस्था कार्यालय, नगरपालिका र वाणिज्य विभाग जस्ता ६ स्थानहरूमा कर बुझाउन जानुपर्ने असजिलो अवस्थालाई अन्त्य गरी एउटै कार्यालयमा ती सबै कर बुझाउने सकिने व्यवस्थाका लागि माननीय मन्त्रीज्यूमा पुनः सादर अनुरोध गर्दछु ।

४.३ सरकारीस्तरमै राजधानीको बढ्दो ट्राफिक जामलाई हेरी देशमा सवारी साधनहरूको संख्या धैरै भएको अनेकन टिका टिप्परीहरू भइरहेको देखिन्छ । काठमाडौं उपत्यकामा हुने ट्राफिक जामको कारण सडकको कमी वा सवारी साधनको संख्याको कारणबाट नभई फलाई ओभर र अण्डरपासहरूको अभावबाट भएको कुरालाई वेवास्ता गरिएको छ ।

५. विद्युतीय सवारी साधनहरू सम्बन्धी नीतिहरूमा स्थायित्व हुनुपर्ने

५.१ सरकारले विद्युतीय सवारी साधनहरूको प्रयोगलाई उच्च प्राथमिकता दिने बताउँदै आए पनि विद्युतीय सवारी साधनहरूमा लाग्ने महशुल र अन्य सुविधाहरूमा हरेक वर्ष करका दरहरू परिवर्तन गरिनाले व्यवसायीहरू अन्योलमा पर्ने गरेका छन् । अहिले पनि आगामी वर्षको बजेट आउनु अघि विद्युतीय सवारी साधनहरूको करमा बृद्धि गरिने हल्ला निकै चलेको छ । यस विषयमा सरकारले

विद्युतीय सवारी साधनको प्रयोगलाई उच्च प्राथमिकता दिने दिर्घकालिन योजना अनुरुप विद्युतीय सवारी साधनहरूमा कर बृद्धि नगर्ने व्यवस्थाका लागि माननीय मन्त्रीज्यूमा आजको यसै सभाबाट सादर अनुरोध गर्दछु। विद्युतीय सवारी साधनहरूको विषय उठान गर्दा चार्जिङ्ग स्टेशनहरूको व्यवस्था ज्यादै महत्वपूर्ण हुन्छ। नेपाल विद्युत प्राधिकरणले ५१ वटा, विद्युतीय सवारी साधन आयातकर्ताहरूले १६७ र केही होटेलहरूको समेत गरी अहिले नेपालभरी २२५ वटा चार्जिङ्ग स्टेशनहरू रहेको अनुमान छ। तर यो सवै किसिमका विद्युतीय सवारी साधनहरूका लागि पर्याप्त छैन। अझै पनि विद्युतीय सवारी सवारीको इकोसिष्टममा लगानी गर्न निजी क्षेत्र डराइरहेको अवस्था छ। यस्तो अवस्थामा सरकारले निजी क्षेत्रलाई पनि चार्जिङ्ग स्टेसनमा लगानी आकर्षित गर्नेगरी नीति ल्याउनका लागि माननीय मन्त्रीज्यूमा सादर अनुरोध गर्दछु।

६. नेपालमा सवारी तथा ढुवानीका साधनहरूको आयात स्थिति

६.१ माननीय मन्त्रीज्यू, आजको यस सभामा म नेपालको अटोमोबाइल व्यवसायको स्थितिबारे पनि केही चर्चा गर्न चाहन्छु। कोरोना महामारीको कारण खस्कदै गएको नेपालको अटोमोबाइल व्यवसायको ओरालो लाग्ने क्रम अझै रोकिएको छैन। विद्युतीय सवारी साधनहरूको आयातमा क्रमशः बृद्धि भइरहेको देखिए पनि देशको वर्तमान आर्थिक अवस्था र नेपाल राष्ट्र बैंकका केही नीतिहरूका कारण इन्धनबाट चल्ने सवारी तथा ढुवानीका साधनहरूको आयातमा भने ठूलो ह्रास आएको छ। यसले नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रबाट सरकारलाई प्राप्त हुँदै आएको राजश्वमा समेत ठूलो गिरावट आएको छ। अब नेपालको अटोमोबाइल व्यवसायको उत्थानका लागि व्यवसायीहरूले मात्र होइन स्वयं सरकारले नै चिन्तन मनन् गर्नुपर्ने समय आएको छ।

माननीय अर्थमन्त्रीज्यू,

७. सरकारका केही नीतिगत निर्णयहरूमा नाडाका मागहरू

७.१ माननीय मन्त्रीज्यूले देशको समग्र अर्थतन्त्रको सुधारका लागि केही ठोस पहलकदमी लिने प्रयाश गरिरहनु भएको हामीले पनि महसुस गरेका छौं। वर्तमान अवस्थामा बाह्य परिस्थितिहरू सकारात्मक हुँदा हुदै पनि विभिन्न समयमा जारी भएका कतिपय नीति निर्देशिकाहरूका कारण नेपालको अटोमोबाइल व्यवसाय अझै पनि कठिन मोडमा नै छ। यसबाट व्यवसायीहरू मात्रै मारमा परेका छैनन् अपितु सरकारले प्राप्त गर्ने राजश्वमा समेत प्रतिकूल असर परेको छ।

७.२ त्यसैगरी बैंक तथा वित्तिय निकायहरूलाई अटोमोबाइल क्षेत्रमा लगानी गर्नको लागि प्रमुख बाधकको रुपमा रहेको हायर पर्चेज कर्जाको जोखिम भारलाई घटाएर ७५ प्रतिशत नै कायम गर्ने व्यवस्थाका लागि र हाल कायम रहेको २५ लाखको क्यापलाई ५० लाख कायम गर्न अविलम्ब पहल गरिदिनु हुन अनुरोध गर्दछु।

७.३ त्यस्तै पेट्रोल डिजेलबाट चल्ने सवारी साधनहरूलाई बैकहरूबाट Hire Purchase Loan प्रवाह गर्ने प्रकियामा Loan to Value Ratio मा हाल ५० प्रतिशतको सिमा तोकिएको छ, जसले गर्दा अटोमोबाइल व्यवसाय गम्भीर रुपले प्रभावित बनेको छ त्यसैले सो सीमा तोक्ने अधिकार नेपालका बैंक तथा वित्तिय निकायहरूलाई नै प्रदान गर्ने व्यवस्थाका लागि हामीले निरन्तर रुपमा माग गर्दै आएका थियौं, सो कुरा आजको यस सभामा पनि दोहऱ्याउन चाहन्छु।

७.४ व्यापार व्यवसायको कुरा गर्दा भन्सार मूल्याङ्कन एउटा पेचिलो विषय बन्दै आएको छ। भन्सार विभागले वास्तविकता भन्दा तीन गुणा बढीसम्म हुनेगरी आफ्नो सन्दर्भ मूल्यसूची संशोधन गरेको छ। विभागको यस्तो निर्णयले हाम्रा सवै अटोमोबाइल स्पेयरपार्टस पैठारीकर्ताहरू थप समस्यामा परिरहेका छन्। भन्सारमा मालवस्तुको यथार्थ घोषणा र सही वर्गीकरण गराई भन्सार मूल्यांकन प्रणालीलाई यथार्थ र कारोबार मूल्यमा आधारित बनाइनु पर्छ भन्ने हाम्रो दृढ मान्यता छ। सदैव समस्याको रुपमा देखा पर्दै आएको सन्दर्भ मूल्यसूचीका सन्दर्भमा तत्काल सरोकारवाला निकायहरूसंग आवश्यक सल्लाह गरी ययार्थपरक मूल्य कायम गर्ने र भन्सार नाकाहरूमा चोरी पैठारी व्यापक रुपमा बढिरहेकोले यसलाई नियन्त्रण गर्न आवश्यक सयन्त्र स्थापना गर्ने व्यवस्थाका लागि समेत माननीय मन्त्रीज्यूमा आग्रह गर्न चाहन्छु।

७.५ नेपालको दक्षिणी सीमा क्षेत्रमा बसोबास गर्ने अधिकांश नागरिकहरूले इण्डियन नम्बर प्लेटका सवारी साधनहरू खरिद गर्ने प्रचलनले गर्दा सरकारले पाउनुपर्ने ठूलो राजश्व दशकौंदेखि गुमाउनु परिरहेको छ। त्यसलाई पनि राजश्वको दायरामा ल्याउने व्यवस्थाका लागि माननीय मन्त्रीज्यूमा अनुरोध गर्न चाहन्छु।

७.६ हालै वीरगञ्ज तथा भैरहवा भन्सार परिसरमा जम्मा भएका सामानहरू भन्सार विन्दुबाट छुटाउने सम्बन्धमा भन्सार विभागले सार्वजनिक सूचना जारी गर्दै सवारी तथा ढुवानीका साधनहरू छुटाउन समयावधि समेत तोकेको माननीय मन्त्रीज्यूमा पनि अवगत नै छ। हाल परिस्थिति जटिल रहेको अवस्थामा समेत व्यवसायीहरूले पार्किङ्ग शुल्क वापत करोडौं रकम तिरी नै रहेका छन्। आधिकारीक सवारी साधन पैठारीकर्ताहरूले सवारी साधनहरू आयात गर्नैपर्ने बाध्यतात्मक अवस्थामा पनि सवारी साधन पैठारीकर्ताहरूले कार्ययोजना बनाई क्रमिक रुपमा भन्सार जाँचपास गराउने कार्य गर्दै आइरहेका हुँदा कम्तिमा चालु आर्थिक वर्षको अन्त्यसम्मको लागि भन्सारमा आइसकेका सवारी तथा ढुवानीका साधनहरूको हकमा भन्सार विन्दुबाट सामान छुटाउन मिल्ने गरी समयावधि थप गर्ने व्यवस्थाका लागि आवश्यक पहल गरी दिनु हुन माननीय मन्त्रीज्यूसंग सादर अनुरोध गर्दछु। त्यसैगरी बिक्री हुन नसकी भन्सार विन्दुहरूमा रहेका ती सवारी तथा ढुवानीका साधनहरूलाई कुनै पनि मुलुकमा रिएक्सपोर्ट गर्न सकिने व्यवस्थाको लागि विद्यमान कानूनी व्यवधानलाई सहजीकरण समेत गरी दिनु हुन समेत सादर अनुरोध गर्दछौं।

७.७ नेपाल मै उत्पादन हुने सबै किसिमका ब्याट्री तथा टायरहरू निर्यात गर्दा अन्य निर्यात वस्तुहरूले पाउने सरहको छुट पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने तथा नेपालमा उत्पादित ब्याट्री तथा टायरहरूलाई पनि नेपालको गुणस्तर प्रमाण चिन्ह NS पाउने व्यवस्थाका लागि पहल गरिदिनु हुन समेत माननीय मन्त्रीज्यूमा आग्रह गर्दछु।

७.८ एउटै शीर्षक अन्तर्गत रहेका र समान सिट संख्या भएका माइक्रो बसहरूको तुलनामा मुलतः अप्ठ्यारा र कठिन भूभागमा चल्ने

जीपको भन्सार लगायत अन्तःशुल्क र सडक सुधार दस्तुरमा ठूलो असमानता रहेकोले आउँदो बजेट मार्फत नै समान महशुल लाग्ने व्यवस्थाका लागि माननीय मन्त्रीज्यूमा अनुरोध गर्दछु ।

८. नाडा अटो शो र प्रदर्शनी स्थलको आवश्यकता

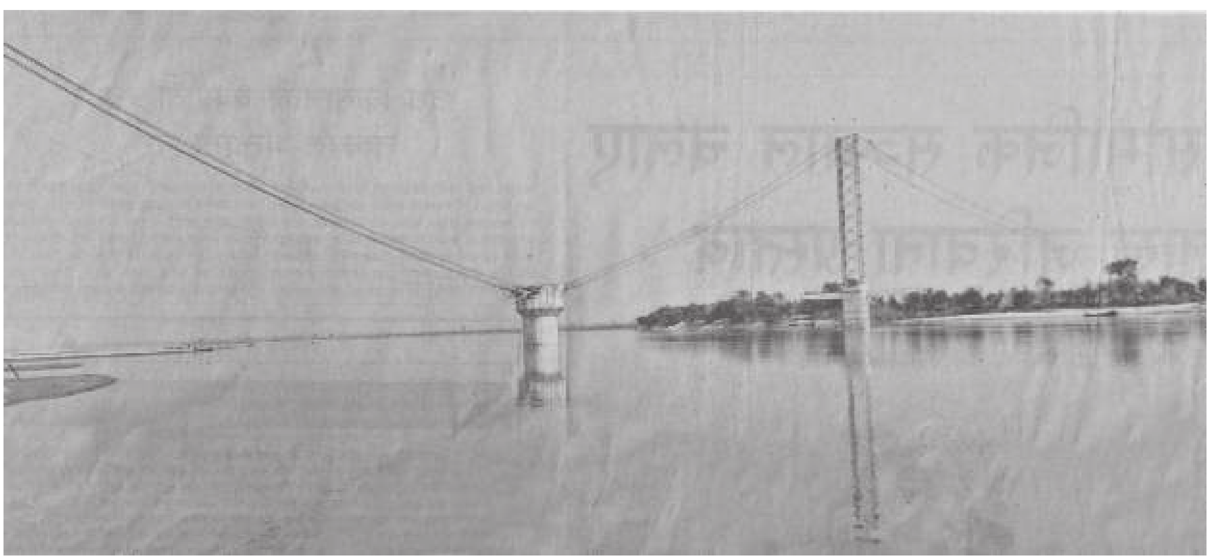
८.१ झण्डै तीन वर्षको अन्तरालपछि गएको भाद्र महिनामा हामीले माननीय मन्त्रीज्यूकै प्रमुख आतिथ्यतामा १५ औं संस्करणको NADA Auto Show 2023 सम्पन्न गरेका थियौं । यस एशोसिएशनले सन् १९९८ देखि नै निरन्तर रुपमा काठमाडौंमा नाडा अटो शो आयोजना गर्दै आएको आजको यस सभामा स्मरण गराउन चाहन्छु । यस्ता प्रदर्शनीहरूको आयोजनाका लागि सुरक्षाका अवयवहरू बाहेक आजसम्म सरकारका तर्फबाट अन्य कुनै पनि किसिमको सहुलियत, सहयोग र प्रोत्साहन प्राप्त हुन नसकेको माननीय मन्त्रीज्यूमा गुनासो पोख्न चाहन्छु ।

८.२ विश्वका प्राय सबै ठूला सहरहरूमा कम्तिमा एउटा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको प्रदर्शनी केन्द्रको निर्माण गरिएको हुन्छ तर झण्डै ६० लाख जनसंख्या सहित नेपालको राजधानी समेत रहेको काठमाडौं उपत्यकामा प्रदर्शनी स्थल भन्न मिल्ने एउटा स्तरीय प्रदर्शनी केन्द्र पनि छैन । माननीय मन्त्रीज्यू यस्तो स्थितिका कारण नाडाले व्यावसायिक महत्वका ठूला सवारी तथा ढुवानीका साधनहरू लगायत हेभि इक्यूपमेण्टलाई गत नाडा अटो शो २०२३ मा पनि समावेश गर्न सकेनौं । भृकुटीमण्डप परिसर वर्तमान समयमा ज्यादै साँघुरो र सानो हुँदै गएको छ, जसबाट राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय उद्योग तथा व्यापार प्रवर्द्धनमा ठूलो वाधा उत्पन्न भइरहेको छ । राजधानीको बढ्दो जनसंख्या र देशमा बढ्दो आयात निर्यातको स्थितिलाई समेत दृष्टिगत गरी राजधानीमा एउटा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको प्रदर्शनी केन्द्रको तडकारो आवश्यकता देखिएको छ । यस सम्बन्धमा हामीले विगतदेखि प्राय सबै अर्थमन्त्रीज्यूहरूसँगको प्रत्यक्ष भेटघाटमा समेत आग्रह गर्दै आएका छौं । तर यसतर्फ अहिलेसम्म कुनै ठोस कार्य अघि बढ्न नसकेको सन्दर्भमा यसका लागि आवश्यक पहल गरिदिनु हुन माननीय मन्त्रीज्यूमा पुनः हार्दिक निवेदन गर्दछौं । यस्तो प्रदर्शनी केन्द्रको निर्माणले नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार प्रवर्द्धनमा ठूलो टेवा पुग्नुका साथै राष्ट्रिय उद्योगहरूको समेत सम्बर्द्धन र प्रबद्धर्न हुनेछ भन्ने हाम्रो विश्वास छ । यस्तो प्रदर्शनी निर्माणका लागि नाडा पनि सरकारसंग सहकार्य गर्न तयार रहेको जानकारी गराउन चाहन्छौं ।

धन्यवाद ज्ञापन

मेरो यस दुई वर्षे कार्यकालको दौरान देशको अर्थतन्त्रमा ठूलो मन्दी आयो जसको प्रत्यक्ष प्रभाव नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रलाई समेत परिरहेको छ । यो कार्यकालसम्म अटोमोवाइल क्षेत्रलाई प्रभाव पार्ने यति धेरै नीति निर्देशनहरू एकपछि अर्को गर्दै आए की त्यही नीति निर्देशनहरूलाई पुनर्विचार गर्न र खारेज गर्नका लागि भन्दै धेरै सम्बद्ध निकायहरूमा डेलिगेशन जानुपर्ने स्थिति आयो । नाडा र नाडाका सदस्यको लागि धेरै काम गर्ने उत्कृष्ट चाहना हुँदाहुँदै पनि परिस्थिति अनुकुल नहुँदा गरिएका कार्यहरू पनि छायाँमा परेका छन् । जे होस् यो दुई वर्षे कार्यकालमा नाडाको इमेजलाई अझै उचाईमा लैजादै नाडालाई सरकारका हरेक क्षेत्रमा सहज पहुँच पुऱ्याउन सक्ने संस्थाका रुपमा स्थापित गरिएको छ । यसै क्रममा नाडाको आर्थिक स्थितिलाई अझ दरिलो बनाउने प्रयाश गरिएको छ । आफु स्वयं ठूलो चुनावको सामना गरेर आएको भए पनि सबै पक्षलाई समान अवसर प्रदान गर्दै आगामी नेतृत्वका लागि समेत सहमति र सहकार्य गरेर अगाडी बढ्ने परिस्थिति सृजना गरिएको छ । यो सहमतिले भोलिका दिनमा नाडालाई थप एकताबद्ध गराउँदै अटोमोवाइल व्यवसायीहरूका मागहरूलाई अझै मजबुतीका साथ पेश गर्न सक्षम बनाउने छ भन्ने अपेक्षा समेत मैले राखेको छु । यो दुई वर्षको दौरानमा मेरो कार्यकाल सफल बनाउनका लागि मलाई सहयोग गर्नु हुने नाडाका निवर्तमान अध्यक्षज्यू, पूर्व अध्यक्षज्यूहरू, केन्द्रीय कार्य समितिका पदाधिकारी तथा सदस्यज्यूहरू, प्रदेशका अध्यक्ष लगायत समितिका पदाधिकारी तथा सदस्यज्यूहरू, सञ्चार क्षेत्रका साथीहरू, सरकारी निकायका बरिष्ठ अधिकारीज्यूहरू लगायत नाडाका कर्मचारीहरू समेतलाई धन्यवाद दिदै आभार समेत प्रकट गर्न चाहन्छु । साथै आजको यस समारोहको प्रमुख अतिथि माननीय अर्थमन्त्रीज्यू समक्ष विशेष धन्यवाद ज्ञापन गर्दछु ।

धन्यवाद !



पश्चिम नवलपरासीको सुस्तामा निर्माणाधीन झोलुङ्गे पुल । दुई वर्षमा सकिनुपर्ने पुल आठ वर्षमा पनि बनेको छैन ।

॥ भावपूर्ण श्रद्धाञ्जली ॥

जन्म
१९९३/०३/१५

स्वर्गारोहण
२०८१/०१/१२

नाडा अटोमोबाईल्स एशोसिएशन अफ नेपालका पूर्व उपाध्यक्ष श्री क्याविनेट श्रेष्ठज्यूको ममतामयी माता श्रीमती मिनाती देवी श्रेष्ठज्यूको अकल्पनिय र असामयिक स्वर्गारोहण हुनुभएको खबरले हामी अटोमोवाइल व्यवसायीहरु अत्यन्त मर्माहत भएका छौं । वियोगको यस दुखद घडीमा दिवंगत आत्माको चिरशान्तिको कामना गर्दै परिवारजनप्रति धैर्यधारण गर्न सक्ने शक्ति मिलोस् भनि भगवान् श्री पशुपतिनाथसंग प्रार्थना गर्दै शोक सन्तप्त परिवारमा हार्दिक समवेदना व्यक्त गर्दछौं ।

मिति : २०८१/०१/२२ गते

करण चौधरी
अध्यक्ष
तथा
नाडा परिवार

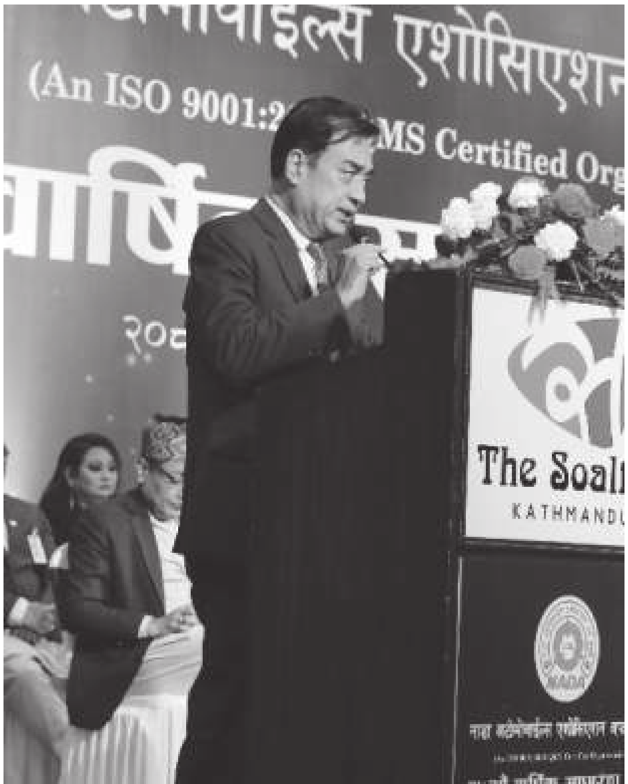
४७ औं वार्षिक साधारण सभाका विशेष अतिथि तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका वस्तुगत संघसमूहका सभापति तथा उपाध्यक्ष हेमराज ढकालले दिनुभएको शुभकामना मन्तव्य

यस सभामा अध्यक्ष ध्रुवज्यूले धेरै कुरा भनिसक्नु भएको छ, त्यसैले म धेरै समय लिन चाहान्न थोरै केही कुरा मात्रै गर्नेछु । सबै इकोनोमिमा धेरै समया छन् । तर, नाडाले १ खर्ब लगानी गरेको ४० लाख सवारी साधन भित्र्याएको १ लाखभन्दा बढी मान्छेहरूलाई रोजगारी दिएको छ । निजी क्षेत्रको ९५ प्रतिशत कन्ट्रिब्युसन भएको राजस्व ९० अर्ब उठेको महत्वपूर्ण छ । यो अर्थतन्त्रकै सूचकमा रहेको संघ हो ।

आर्थिक विकासकै सहायकको रूपमा अटो क्षेत्रलाई लिइन्छ । अन्य अर्थतन्त्रका सूचकहरूलाई पनि फल्न फुल्न दिँदै निस्फिक्री रूपमा अगाडि लानु पर्छ । अन्य केही देशको तुलनामा नेपालमा अझै बढी कर लगाइएको छ । यसलाई विस्तारै समय सापेक्षिक घटाउँदै लैजान आवश्यक छ । अहिले नेपालमै एसेम्बलीहरू आइरहेका छन्, त्यसमा अझै सहुलियत दिएर भोलिका दिन अन्य पार्टसहरू पनि नेपालमै बनाउनेतिर पहल गर्नुपर्छ ।

ईभीको युग चलिरहेको अवस्थामा यसलाई पनि कसरी अगाडि बढाउने र चार्जिङ स्टेसनहरूको विस्तारमा सरकारले राम्रो नीति ल्याएर अगाडि बढ्न पर्छ । निजी क्षेत्र र सरकार मिलेर व्यवसाय चलायमान हुने गरी अगाडि बढ्नु एकदमै आवश्यक छ । हाम्रा संरचनाहरूलाई संरक्षण दिँदै सबै मिलेर अगाडि बढ्नुपर्छ ।

४७ औं वार्षिक साधारण सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल चेम्बर अफ कमर्सका अध्यक्ष श्री राजेन्द्र मल्लले दिनुभएको शुभकामना मन्तव्य



अटोमोबाइल क्षेत्रमा कोभिड अघि करिब १ खर्ब रुपैयाँको कारोबार हुन्थ्यो भने अहिले विभिन्न समस्याका कारण आधा घटेको छ । यसले सरकारको राजस्वमा समेत कमी आएको छ । सरकारको यसमा ध्यान जान जरुरी छ । नेपालको करिब ५० प्रतिशत आम्दानी राजस्वबाट आइरहेको छ । भविष्यमा यसलाई करको दरभन्दा दायरा बढाउन जरुरी छ ।

भन्सारमा भइरहेको समस्याहरू पनि समाधान हुनुपर्छ । सरकारले भन्सारबाट भन्दा पनि अरू कुराहरूबाट करको दायरा बढाउन सक्नुपर्छ । १० हजार मेगावाट बिजुली आयोजना सुरू गर्ने कुरा छ, यसलाई प्राथमिकता दिऔं, यसबाट करिब ९ खर्ब रुपैयाँ बराबरको नाफा हुने देखिन्छ यसमा ध्यानाकर्षण होस् । विभिन्न साधनहरूमा लाग्ने स्पेयरपार्टमा धेरै भन्सार लगाइएको छ, यसलाई घटाएर सहुलियत दिइयोस् ।

नेपालमा २० वर्षभन्दा पुराना साधनहरूमा प्रतिबन्ध लगाएर वातावरण प्रदूषण घटाउनेतिर लाग्नुपर्छ । आम जनताले सरकारी काममा धेरै समस्या भोगिरहेका छन्, यसलाई कसरी सहजता बनाउन सकिन्छ भन्ने कुरामा पनि सरकारको ध्यान जाओस् ।

४७ औं वार्षिक साधारण सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग परिसंघका अध्यक्ष श्री राजेशकुमार अग्रवालले दिनुभएको शुभकामना मन्तव्य

नेपाल उद्योग परिसंघबाट चालु आर्थिक वर्षको पहिलो त्रैमासिकको आर्थिक स्थितिको बारेका हामीले सर्वेक्षण गरेका थियौं । सर्वेक्षण अनुसार यस अटो क्षेत्रमा सामान्य सुधार आएको छ । आर्थिक वर्ष २०७८/७९ को तुलनामा २०७९/८० को पहिलो त्रैमासिकमा अटोमोबाइल क्षेत्रमा ७८ प्रतिशतभन्दा बढी ऋणात्मक थियो भने यसको तुलनामा २०८०/८१ को पहिलो त्रैमासिकमा ५ प्रतिशतले सुधार आएको देखिन्छ ।

अटोमोबाइल क्षेत्रले राजस्वमा ठूलो योगदान गरेको छ । यो क्षेत्र अझै पनि अप्ठ्यारो अवस्थामा रहेको हुनाले यस क्षेत्रलाई अलि ध्यान दिन अनुरोध गर्छु । अर्थतन्त्र विस्तारै सुधारतर्फ गएको हामीले अनुभव गरिरहेका छौं । यसलाई थप चलायमान बनाउन अझै सुधार जरुरी छ । पूर्वाधार क्षेत्रहरूमा बजेट बढाउनुपर्ने आवश्यकता रहेको छ । लगानीलाई प्रोत्साहन गर्न विद्यमान कानुनमा केही सुधार आवश्यक छ । अर्थतन्त्र सम्बन्धी कुन-कुन कुरामा कानुन परिवर्तन गर्नुपर्छ भन्ने विषयमा कानुनका दफाहरू किटान गरी परिसंघले काम गरिरहेको छ । हामी केही दिनपछि रिपोर्ट सरकारलाई बुझाउनेछौं ।

४७ औं वार्षिक साधारण सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अध्यक्ष श्री चन्द्रप्रसाद ढकालले दिनुभएको शुभकामना मन्तव्य

नाडाका अध्यक्षज्यू र निजी क्षेत्रका साथीहरूले गर्नुभएको कुरामा म एकदमै सहमत छु । अहिले एनईए र व्यवसायी बीच जुन विवाद छ, त्यसलाई छिटोभन्दा छिटो समाधान गर्नुपर्‍यो । केही समय पहिले एनईएले लाइन काट्ने सूचना निकालेपछि सम्माननीय प्रधानमन्त्री, मन्त्रीज्यूहरू र एनईएका कार्यकारी प्रमुखसंग मैले छलफल गरेपछि लाइन काट्न रोकिएको थियो । त्यतिबेला एनईएका प्रमुखज्यूले पनि व्यवसायीहरूलाई मर्का परेको कुरा सबै सामु राख्नुभएको थियो । हाम्रा एक्जिस्टिङ भएका निकायहरू बसेरै समाधान गर्न सकिन्छ भने यही निकायहरूबाट नै समाधान गरौं । होइन भने आयोग गठन गरौं र केही समयमै क्याबिनेट अथवा कानुन मन्त्रालय कुन लेबलबाट बनाउने हो, त्यो राखेर तत्काल समाधान गर्नपर्छ ।

हाम्रो इम्पोर्ट धेरै भयो, तर एक्सपोर्ट सामान केही भएन । यस विषयमा अर्थमन्त्रीज्यूले बजेट भाषणमा भन्नुभएको थियो । हाम्रो नेपालमा धेरै खनिज पदार्थ पाइन्छ, वातावरण हेरेर नबिग्रने गरी यसको एक्सपोर्ट गर्ने व्यवस्था बनाइएको छ । तर यो अहिलेसम्म कार्यान्वयन भएको छैन । म सरकारलाई आग्रह गर्न चाहन्छु, त्यो बजेटले बोलेको कुरा वातावरण नबिगारिकन कार्यान्वयन होस् । निजी क्षेत्रले धेरै प्रयास गरेर सुझाव दिएपछि ब्याज घटाउनका लागि मौद्रिक नीति तयार भयो र थोरै भए पनि त्यसमा सुधार देखियो । यसले गर्दा पब्लिक कन्फिडेन्स निकै बढेको देखियो ।

४७ औं वार्षिक साधारण सभाका प्रमुख अतिथि तथा माननीय अर्थमन्त्री श्री प्रकाशशरण महतले दिनुभएको सम्बोधन भाषण

नाडामा जुन सर्वसहमतिबाट नयाँ नेतृत्व चयन भएको छ, त्यो एकदमै सराहनिय छ । यसले भविष्यमा अन्य संस्थाहरूलाई पनि सकारात्मक प्रभाव पार्ने विश्वास मैले राखेको छु । यो जुन अटोमोबाइल एशोसिएशन छ, यसको महत्वको बारेमा साथीहरूले यस सभामा कुरा राखिसक्नु भएको छ। यस क्षेत्रले राज्यमा धेरै योगदान दिएको छ। राजस्वमा पनि धेरै योगदान दिएको छ। अवश्य पनि अटोमोबाइल सेक्टर विस्तार हुँदैछ, केही न केही भए पनि एसेम्बली फ्याक्ट्रीहरू विस्तार हुँदैछन् । थोरै भए पनि भ्यालु एडिसन हुँदैछ अटोमोबाइल्समा चाहिने पार्टसहरू विस्तारै नेपालमै उत्पादन भइरहेका छन् ।

ईभी क्षेत्रको विस्तार बढाउनका लागि लाभदायक कर लगाएका छौं । ठूलो क्षमता भएको ईभीमा कर घटाइयो र सानोमा बढाइयो भन्ने आलोचनाहरू निकै आए । यस नियमले राज्यलाई आउने करमा केही परिवर्तन भएको देखिँदैन र अटो क्षेत्रमा पनि यसले असर गरेको छ भन्ने मलाई लाग्दैन । हामीले सुहाउँदो र भरपर्दो रूपमा कर लगाएका हौं । सबै ग्रोअपको सम्भावना भनेको निजी क्षेत्र नै हो । यसलाई हामीले बुझेका छौं । त्यसैले ईभी क्षेत्रका लागि सुविधा पनि दिएका छौं, चार्जिङ स्टेशनहरूको पनि निकै आवश्यकता छ । यसमा हामी मिलेर अगाडि बढ्नुपर्छ ।

अटोमोबाइलको आयात कम गरेर नेपालमै म्यानुयाक्चरिङ फ्याक्ट्रीमा परिवर्तन हुनुपर्छ। कुनै वस्तुको डिमान्ड सप्लाइमा के भइराछ त्यसले कन्ज्युमरलाई केही असर पर्‍या छ कि छैन त्यसको आधारमा कर परिवर्तन गरिन्छ । अर्थतन्त्रको सवालमा अहिले हामी विस्तारै उकालोतिर गइरहेका छौं । सरकारको धेरै कामहरूमा निजी क्षेत्रको सहयोग हामीलाई चाहिन्छ, मिलेर अगाडि बढ्नुपर्छ । हामी पनि तपाईंहरूको साथमा छौं । आवश्यकता एउटै छ आफूप्रति र देशप्रति सकारात्मक विश्वास राखेर अघि बढौं, अटोमाबाइल्स क्षेत्रको ग्रोअप छिट्टै हुनेछ ।

भावपुर्ण श्रद्धाञ्जली

जन्म
१९९२/१/१

स्वर्गारोहण
२०८१/२/२३

स्व. साबित्री देवी अग्रवाल

नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपालका आमन्त्रित केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्य तथा जानकी अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष श्री केदार कुमार अगूवालज्यूको ममतामयी माता श्रीमती **साबित्री देवी अग्रवाल**ज्यूको अकल्पनिय र असामयिक स्वर्गारोहण हुनुभएको खबरले हामी अटोमोवाइल व्यावसायीहरु अत्यन्त मर्माहत भएका छौ । दिवंगत आत्माको चिरशान्तिको कामना गर्दै परिवारजनप्रति धैर्यधारण गर्न सक्ने शक्ति मिलोस् भनि भगवान् श्री पशुपतिनाथसंग प्रार्थना गर्दै हार्दिक समवेदना व्यक्त गर्दछौं ।

करण चौधरी
अध्यक्ष
तथा नाडा परिवार

नाडाको ४७ औं वार्षिक साधारण सभामा नाडाका उपाध्यक्ष श्री निराकार श्रेष्ठले दिनुभएको धन्यवाद ज्ञापन

१. आजको यस सभामा श्रीमान अध्यक्षज्यूबाट हाम्रा प्राय सबै भनाइहरू प्रष्ट गरिसक्नु भएको सन्दर्भमा म केही थोरै शब्दहरू मात्र राख्न चाहन्छु ।

२. नेपाल आज विश्वको अटोमोवाइल हव मानिने देशहरू चीन र भारत जस्ता मुलुकहरूबाट घेरिएको छ । हाम्रा दुबै छिमेकी मुलुक चीन र भारत विश्वमा सवारी साधनहरूको उत्पादन र बिक्रीमा अग्रनी स्थानमा पुगिसकेको छ । दुबै मुलुकमा सवारीसाधनको उत्पादन तथा बिक्री वार्षिक १० प्रतिशत भन्दा बढीले बृद्धि भैरहेकोछ । यी दुवै मुलुकमा अटोमोवाइल व्यवसायले त्यहाँको अर्थतन्त्र रोजगारी र कुल ग्रार्हस्थ उत्पादनमा ठूलो योगदान दिएकोछ । यी कुराहरू नेपालको समग्र अटोमोवाइल क्षेत्रका लागि नै प्रासङ्गिक विषय हुने भएकोले मैले यो प्रसङ्ग यहाँ उठाएको हुँ । यसरी हाम्रा दुई छिमेकी मुलुकहरू दिन प्रतिदिन सवारी तथा ढुवानीका साधनहरूको उत्पादन, बिक्री र निर्यातमा तिब्र गतिले अघि बढिरहँदा त्यसको ठीक विपरित नेपालको अटोमोवाइल व्यवसाय भने सुस्ताउँदै गएको अवस्था छ । नेपालको अटोमोवाइल व्यवसायमा यस्तो अवस्था कसरी आयो भन्नेतर्फ मनन् गर्दै अटोमोवाइल व्यवसायलाई थप गतिशिल बनाउने नीति र कार्यक्रम ल्याउनेतर्फ आवश्यक पहल गरिदिनु हुन माननीय मन्त्रीज्यूसंग आग्रह गर्न चाहन्छु । नेपालका सवारीहरूलाई राजश्वको श्रोतको रुपमा मात्र नलिई यसले व्यवसाय चलायमान बनाउन, उत्पादकत्व बढाउन, अर्थतन्त्रमा टेवा दिन, रोजगारी सृजना गर्न अति नै महत्वपूर्ण भूमिका रहेको हुँदा यसलाई बिलासी र अनुत्पादक नभई उत्पादक क्षेत्रमा मान्नुपर्ने हाम्रो जिकिर रहेको छ ।

३. सरकारले विद्युतीय सवारी साधनहरूको प्रयोगलाई प्राथमिकता दिई सोही अनुरुप महशुलहरूमा छुट दिएको कारण नेपालमा विद्युतीय सवारी साधनहरूको आयात पनि बढ्दै गएको छ । दिर्घकालिन रुपमा विद्युतीय सवारी साधनहरूको प्रयोग बढाउनको लागि महशुल छुट मात्र नभई विद्युतीय सवारी साधनहरूलाई चाहिने पूर्वाधार विकास पनि अन्यन्तै जरुरी छ । नेपालमा विद्युतीय सवारी साधनहरूको आयातमा बृद्धि भइरहेको देखिए पनि पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने सवारी तथा ढुवानीका साधनहरूको आयातमा भने ठूलो गिरावट आएको छ । पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने सवारी साधनको व्यवसायमा ठूलो लगानी भएको र यसले धेरै रोजगारी समेत सृजना गरिरहेको सन्दर्भमा पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने सवारी तथा ढुवानीका साधनहरूको आयातलाई निरुत्साहन गर्ने नीति पनि उपयुक्त नहुने कुरा माननीय मन्त्रीज्यू समक्ष आग्रह गर्न चाहन्छु ।

४. हाम्रा दुई छिमेकी मुलुकहरू चिन र भारतमा जसरी अटोमोबाईल व्यवसायले गतिशिलता लिएको छ त्यसबाट हामीले अवसरहरूको खोजी गर्नुपर्ने जरुरी छ । यसका लागि सरकारले नेपालमा अटोमोवाइल स्पेयर पार्टस, एसोसरिज, ब्याट्री र टायर लगायतका उद्योगहरू स्थापना गर्न प्रेरित गरी ती उद्योगहरूबाट उत्पादित अटोमोवाइल वस्तुहरूलाई हाम्रा दुई छिमेकी मुलुकहरूमा निर्यात गरी त्यसबाट प्रशस्त लाभ लिन सकिने अवस्था सिर्जना हुनसक्ने देखिन्छ । त्यसका साथै नेपालमै सवारी साधनहरू एसेम्बलिङ्ग तथा उत्पादन गर्ने प्रशस्त सम्भावना रहेको छ । दुई पाङ्ग्रे सवारी साधनहरू नेपालमै एसेम्बलिङ्ग गरी उत्पादन गर्ने उद्योगको संख्या पाँच भन्दा बढी भैसकेको र केही चार पाङ्ग्रे सवारी साधन एसेम्बलिङ्ग गरी उत्पादन गर्ने उद्योग अन्तिम तयारी अवस्थामा रहेको जानकारी प्राप्त भएको छ । यी उद्योगहरूमा लगानी आकर्षित गर्नको लागि नेपाल सरकारबाट सहुलियत, अनुकूल वातावरण र स्थाई प्रकृतिको दीर्घकालीन नीतिहरू अवलम्बन गर्न जरुरी छ ।

अब अन्त्यमा

५. आफ्नो कार्य व्यस्तताको बावजूद पनि हाम्रो निमन्त्रणा स्वीकार गरी यस नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको ४७ औं वार्षिक समारोहको समुद्घाटन गर्न तथा आफ्नो उपस्थितिबाट यस सभाको गरिमा बढाई दिन पाल्नु भएकोमा हाम्रा प्रमुख अतिथि माननीय अर्थमन्त्री डा. प्रकाशशरण महतज्यूप्रति हार्दिक धन्यवाद तथा कृतज्ञता व्यक्त गर्न चाहन्छु ।

साथै आफ्नो उपस्थितिबाट यस समारोहको गरिमा बढाई दिनुभएकोमा यस सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अध्यक्ष श्री चद्रप्रसाद ढकालज्यू,
आजको यस सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग परिसंघका अध्यक्ष श्री राजेशकुमार अग्रवालज्यू
सभाका अर्का विशिष्ट अतिथि नेपाल चेम्बर अफ कमर्सका अध्यक्ष श्री राजेन्द्र मल्लज्यू,
यस सभाका विशेष अतिथि तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका बरिष्ठ उपाध्यक्ष श्री अञ्जन श्रेष्ठज्यू,
आजको यस सभाका विशेष अतिथि तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका उपाध्यक्ष एवं वस्तुगत परिषदका सभापति श्री हेमराज ढकालज्यू,
नाडाका निवर्तमान अध्यक्ष श्री कृष्णप्रसाद दुलालज्यू तथा नाडाका पूर्व अध्यक्षज्यूहरू,
नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका पूर्व अध्यक्षज्यूहरू,
नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघको पदाधिकारी तथा कार्यकारिणी सदस्यज्यूहरू,
नाडाका पदाधिकारीज्यूहरू,
नाडा प्रदेशका अध्यक्षज्यूहरू तथा नाडाका केन्द्रीय कार्य समितिका सदस्यज्यूहरू,
विभिन्न वस्तुगत संघहरूबाट पाल्नुभएका अध्यक्षज्यूहरू तथा पदाधिकारीज्यूहरू,
विभिन्न संघसंस्थाहरूबाट पाल्नुभएका अतिथिज्यूहरू र सरकारका वरिष्ठ अधिकृतज्यूहरू
एवं पत्रकार साथिहरूप्रति हार्दिक धन्यवाद व्यक्त गर्दछु ।

६. त्यसैगरी आजको यस ४७ औं वार्षिक सभालाई सफलतापूर्वक सम्पन्न गर्न महत्वपूर्ण भूमिका निर्वाह गर्नु हुने नाडाका अध्यक्ष डा. ध्रुव थापाज्यू र ४७ औं वार्षिक सभा तयारी समितिका संयोजक तथा नाडाका महासचिव श्री सुरेन्द्रकुमार उप्रेतिज्यूप्रति पनि हार्दिक आभार व्यक्त गर्न चाहन्छु । त्यसैगरी आजको कार्यक्रमलाई सफल बनाउन सहयोग पुऱ्याउनु हुने होटेल सोल्टीको व्यवस्थापन तथा नाडा सचिवालय कर्मचारी साथीहरूलाई पनि हार्दिक धन्यवाद दिन चाहन्छु ।

७. आजको यस सभालाई सफलतापूर्वक सम्पन्न गर्नका लागि उपस्थित भई दिनुहुने सम्पूर्ण नाडाका सदस्यज्यूहरू, उपस्थित महानुभावहरूलाई सहृदय धन्यवाद दिन चाहन्छु । आजको कार्यक्रमलाई सभापतिज्यूको आज्ञाले समाप्त भएको जानकारी गराउँदै रात्रीभोजमा सहभागिता जनाई दिनु हुन समेत हार्दिक अनुरोध गर्दछु ।

४७ औं वार्षिक साधारण सभा, बन्द सेसन

१. उद्घाटन

नाडाका पूर्व अध्यक्ष श्री शम्भुप्रसाद दाहालको प्रमुख आतिथ्यतामा मिति २०८० पौष २० गते नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको ४७ औं वार्षिक साधारण सभाको बन्द सेसन द सोल्टी होटेल ताहाचल, काठमाडौंमा सम्पन्न भएको थियो । सो सभाका सभाध्यक्ष तथा नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष डा. ध्रुव थापाले सभालाई सम्बोधन गर्नुभएको थियो ।

२. प्रतिवेदन प्रस्तुत

उक्त सभामा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीले केन्द्रीय कार्य समितिको तर्फबाट वार्षिक प्रतिवेदन पेश गर्नुभएको थियो । त्यसैगरी नाडाका कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्लज्यूले २०७९/८० को आय-व्ययको यथार्थ विवरण र आर्थिक वर्ष २०८०/८१ को बजेट प्रस्तुत गर्नुभएको थियो ।

३. विधानको मस्यौदा प्रस्तुत

नाडाको संशोधित बिधान २०७१ को (संशोधन समेत) मा केही धाराहरू थप गर्ने विषयमा नाडाका कानूनी परामर्शदाता डा. रुद्र शर्माज्यूबाट उक्त विधानको मस्यौदाबारे सभालाई जानकारी तथा सो विधान सभाबाट सर्वसम्मत रुपमा पारित गरिएको थियो ।

४. संस्थागत प्रादेशिक एशोसिएशनका अध्यक्षज्यूहरूबाट शुभकामना मन्तव्य

उक्त सभामा मोरङ्ग अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनका अध्यक्ष सञ्जयकुमार श्रेष्ठ, जानकी अटोमोबाइल एशोसियशनका अध्यक्ष केदार अग्रवाल, चितवन अटोमोबाईल एशोसिएसनका अध्यक्ष श्री कुलबहादुर क्षेत्री, हेटौंडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष ऋषिकुमार ढकाल, पश्चिमाञ्चल अटोमोबाईल डिलर्स एशोसिएशनका अध्यक्ष कृष्णप्रसाद श्रेष्ठ, लुम्बिनी अटोमोबाईल एशोसिएसनका अध्यक्ष गणेश प्रसाद भट्टराई, कर्णाली अटोमोवाइल्स एशोसिएशन, नेपालका अध्यक्ष भन्द्र भण्डारी तथा सुदुरपश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनका अध्यक्ष पुष्कर ओझाले समेत शुभकामना मन्तव्य व्यक्त गर्नुभएको थियो ।

५. मायाको चिन्हो प्रदान

नाडाका अध्यक्ष तथा ४७ औं सभाका सभापति डा. ध्रुव थापाले ४७ औं वार्षिक साधारण सभाका प्रमुख अतिथि तथा नाडाका पूर्व अध्यक्ष शम्भुप्रसाद दाहालज्यूलाई मायाको चिन्हो प्रदान गर्नुभएको थियो ।

६. समापन

सभामा छलफलका लागि अन्य विषयहरू नभएकोले उपस्थित सम्पूर्ण सदस्य महानुभावहरू तथा आमन्त्रित सबै प्रति हार्दिक धन्यवाद ज्ञापन गर्दै नाडाका संस्थागत उपाध्यक्ष सुभाष आचार्यले बन्दशत्र सभा समापन भएको घोषणा गर्नुभएको थियो भने सो सभाको कार्यक्रम सञ्चालन नाडाका महासचिव तथा ४७ औं वार्षिक सभा तयारी समितिका संयोजक श्री सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीले गर्नुभएको थियो ।

For more information:
Mali Auto Care Pvt. Ltd., Kalimati, Kathmandu, Nepal. Tel: (+977) (01) 5374212, 9841814182

ceramic-pro.com
info@nanoshine-group.com

CERAMIC PRO®
NANOCERAMIC TECHNOLOGY

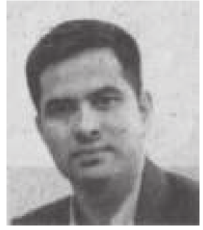
सडक दुर्घटना कम गराउने उपाय

सडक दुर्घटनाका हरेक समाचारले गहिरो दुःख र पीडा लिएर आउँछन्। किनकि हरेक दिन औसत सात जना नेपालीले सडक दुर्घटनाकै कारण ज्यान गुमाउँछन्। ट्राफिक प्रहरीका अनुसार आर्थिक वर्ष २०७९/८० मा १० हजार ६ सय ७५ सडक दुर्घटना भए। सडक दुर्घटनाका कारण अप्रिल २०२२ - अप्रिल २०२३ मा २ हजार ३२० जनाको मृत्यु र २८ हजार ८५६ घाइते भएको नेपाली टाइम्स (२०२३) ले उल्लेख गरेको छ। यो सो वर्ष बाढीपहिरो, विमान दुर्घटना र अन्य प्राकृतिक प्रकोपबाट भएको मानवीय क्षतिभन्दा बढी हो। सरकारी निकाय, कानुन प्रवर्तन निकाय र सामुदायिक संस्थालगायत सरोकारवालाले दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि प्रयास गरिरहेको भने पनि डरलाग्दो वास्तविकता यथावत् छ।

यसरी हेर्दा प्रगतिको सूचक मानिने सवारीसाधन ज्यान मार्ने मौन उद्योगमा परिणत हुँदैछन्। अपर्याप्त पूर्वाधार, ट्राफिक कानुनको लापरबाह प्रयोग वा सडक सुरक्षाप्रतिको सामाजिक मनोविज्ञानले दुर्घटना बढ्दो छ। यस्तो कहालीलाग्दो अवस्थालाई नियन्त्रण गर्न असफल हुनुले सामूहिक अक्षमतालाई झल्काइरहेको छ।

नेपालको सडक सञ्जालको थोरै मात्र खण्ड पक्की भएको र वर्षाको मौसममा बाढीपहिरोको प्रकोप हुँदा खतरा झन् बढ्दै जाने विश्व बैंकले बताएको छ। ओभरलोड भएका सवारीसाधन, विशेषगरी सार्वजनिक बस र ट्रकले जोखिम बढाएका छन्। भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले ३५ प्रतिशत दुर्घटनाको कारक ओभरलोडिङलाई उद्धृत गरेको छ। विद्यमान ट्राफिक कानुनका बाबजुद पनि कार्यान्वयनमा लापरबाही भएको छ। जुन २०२३ मा मात्रै तीव्र गतिका कारण ४० हजारभन्दा बढी सवारीसाधन दुर्घटनामा परेको ट्राफिक प्रहरी विभागको तथ्यांक छ। यसबाहेक, यातायात व्यवस्थापन विभागको सर्वेक्षणअनुसार ३० प्रतिशत चालकले मात्र औपचारिक प्रशिक्षण पाएका छन्, जसले यात्रुको गन्तव्य सधैं असुरक्षित देखाउँछ। २०२२ मा १ हजार २ सयभन्दा बढी पैदलयात्रुको मृत्यु भएको ट्राफिक प्रहरीको विवरण छ।

२०२३ मा २ हजार ५८७ जनाको ज्यान गएको र १२ हजार ४६० जना घाइते भएको ट्राफिक प्रहरीको तथ्यांक छ। तत्कालको दुर्घटनाको प्रभाव मम्भीर र लामो समयसम्म रहिरहन्छ। विश्व स्वास्थ्य संगठन (डब्लूएचओ) का अनुसार ज्यान गुमाउनेबाहेक दुर्घटनाबाट बाँचेका कतिपय काम गर्न नसक्ने अवस्थामा पुग्छन्। उनीहरूलाई हेरचाह गर्ने मानिस आवश्यक पर्ने कारणले कार्यसम्पादनमा ह्रास हुने गर्छ। रोड सेफ्टी कन्ट्री प्रोफाइलअनुसार नेपालमा सडक दुर्घटनाबाट हुने मृत्यु र घाइतेको ७२ प्रतिशत उत्पादनशील उमेर समूहका छन्। जसका कारण २०२१ मा नेपालको जीडीपीमा दुई प्रतिशत अनुमानित आर्थिक घाटा पुगेको उल्लेख छ। एसियाली विकास बैंकको अनुमानअनुसार सडक दुर्घटनाले नेपाललाई वार्षिक ४४ करोड डलर घाटा पुऱ्याउँछ, जुन देशको कुल गार्हस्थ्य उत्पादनको १.७ प्रतिशत बराबर हुन्छ। यसबाहेक सडक दुर्घटनाको मनोवैज्ञानिक असर गहिरो छ। नेपाल स्वास्थ्य अनुसन्धान परिषद्को सर्वेक्षणले दुर्घटनामा बाँचेका ३० प्रतिशतमा घटना भएको ६ महिनापछि पोस्ट-ट्रमाटिक स्ट्रेस डिसअर्डर (पीटीएसडी) का लक्षण देखापरेको देखाएको छ।



- कैलाश तिमिल्सिना

कारणको पहिचान

नेपालमा सवारी दुर्घटनाको मुख्य कारण चालकको लापरबाही, अनुभवहीनता, कामको बोझ, मदिरा तथा लागूऔषधको प्रयोग र तीव्र गति नै देखिन्छ। विचलित भएर सवारी चलाउने र ट्राफिक नियम पालना नगर्ने कारण दुर्घटनाको दर उच्च रहेको प्रहरीको अध्ययनमा उल्लेख गरेको छ। एउटै चालकले लामो समय गाडी चलाउँदा थकान हुने र समयभित्र गन्तव्यमा पुग्ने दबाबले दुर्घटनाको जोखिम बढ्छ। नेपाल स्वास्थ्य अनुसन्धान परिषद्का अनुसार चालकले मदिरा र लागूपदार्थ सेवन गर्दा निर्णय लिने क्षमता र समन्वयमा कमी आउँदा पनि दुर्घटनाको सम्भावना बढिरहेको छ।

नेपाल सडक सुरक्षा चुनौतीसँग जुध्नुको अर्को कारण सडकको दयनीय अवस्था पनि हो। भौगोलिक अवस्थाका कारण धेरै क्षेत्रमा भौतिक पूर्वाधार अत्यन्तै अपर्याप्त छन्, भएका पनि उचित मर्मतसम्भारको अभावमा जीर्ण भइसकेका छन्। सडकमा अनगन्ती खाल्डाखुल्डी, कमजोर ढल निकास प्रणाली, हिलोधूलो, अस्पष्ट सडक चिह्नले चालकमात्रै होइन, पैदल यात्रुलाई पनि जोखिम बढाएको छ। खोलाबाट बालुवा र ढुंगा उत्खनन् गरी ढुवानी गरिँदा पुलहरू जीर्ण बनेका छन्। आर्थिक सर्वेक्षण २०७९/८० का अनुसार २०७९ फागुनसम्म सडकको कुल लम्बाइ ३३ हजार ९ सय ९६ किमि छ, त्यसमध्ये कालोपत्र ५१.३ प्रतिशत, ग्राभेल २३.३ प्रतिशत र कच्ची २५.४ प्रतिशत छ। कालोपत्र गरिएका सडकको अवस्था पनि दयनीय छ। यी सडक व्यवस्थित र वैज्ञानिक ढंगले निर्माण भएका छैनन्। सडकमा गुड्ने पुराना सवारीसाधनको इन्जिन वा सुरक्षा सूचकहरूले काम नगर्दा दुर्घटना हुने गरेका छन्। ट्राफिक प्रहरीको प्रतिवेदनअनुसार सन् २०२३ मा ७० प्रतिशतभन्दा बढी सडक दुर्घटनामा १० वर्षभन्दा पुराना सवारीसाधन कारक रहेका छन्। नेपालमा दर्ता भएका सवारीसाधनमध्ये झन्डै ६० प्रतिशत एक दशकभन्दा पुराना छन्।

दुर्घटना हुनुको अर्को कारण चालक इजाजतपत्र (लाइसेन्स) जारी गर्दाको अनियमितता र अव्यवस्थित प्रणाली पनि हो। नेपालमा सामान्य लिखित परीक्षा र त्यसपछि ड्राइभिङ टेस्ट गरेर सवारी लाइसेन्स जारी गरिन्छ। गहन लिखित परीक्षा, विभिन्न सडक परिस्थितिमा व्यावहारिक ड्राइभिङ परीक्षण र अनिवार्य प्रशिक्षण लागू गरिएका छैनन्। प्रणालीविपरीत कर्मचारी र बिचौलियाबीच हुने आर्थिक लेनदेनले अक्षम व्यक्तिले लाइसेन्स पाउने प्रवृत्ति पनि देखिन्छ। नेपालमा सडक अनुगमन र निरीक्षण एउटा कमजोर पाटो हो, जसले सडक दुर्घटनालाई बढावा दिएको छ। सडकको अवस्था, संकेत र ट्राफिक नियन्त्रण उपकरणको पूर्ण निरीक्षणसहित सडक पूर्वाधारको नियमित मूल्यांकन हुन सकेको छैन। सीसीटीभी क्यामरा स्वचालित गति क्यामेरा र वाहन ट्र्याकिङ प्रणालीमा लगानी गरी निगरानी क्षमता बढाउन नसक्दा दुर्घटना हटस्पट पहिचान गर्न, ट्राफिक ढाँचा विश्लेषण गर्न, सडक सुरक्षा उपायको प्रभावकारिता मूल्यांकन गर्न र अति आवश्यक तथ्यांक प्राप्त गर्न नसक्दा पनि दुर्घटना बढेका छन्।

यसरी हेर्दा प्रगतिको सूचक मानिने सवारीसाधन ज्यान मार्ने मौन उद्योगमा परिणत हुँदैछन्। अपर्याप्त पूर्वाधार, ट्राफिक कानुनको लापरबाह प्रयोग वा सडक सुरक्षाप्रतिको सामाजिक मनोविज्ञानले दुर्घटना बढ्दो छ। यस्तो कहालीलाग्दो अवस्थालाई नियन्त्रण गर्न असफल हुनुले सामूहिक अक्षमतालाई झल्काइरहेको छ। जुन २०२३ मा मात्रै तीव्र गतिका कारण ४० हजारभन्दा बढी सवारीसाधन दुर्घटनामा परेको ट्राफिक प्रहरी विभागको तथ्यांक छ। यसबाहेक, यातायात व्यवस्थापन विभागको सर्वेक्षणअनुसार ३० प्रतिशत चालकले मात्र औपचारिक प्रशिक्षण पाएका छन्, जसले यात्रुको गन्तव्य सधैं असुरक्षित देखाउँछ। नेपाल सडक सुरक्षा चुनौतीसँग जुध्नुको अर्को कारण सडकको दयनीय अवस्था पनि हो। भौगोलिक अवस्थाका कारण धेरै क्षेत्रमा भौतिक पूर्वाधार अत्यन्तै अपर्याप्त छन्, भएका पनि उचित मर्मतसम्भारको अभावमा जीर्ण भइसकेका छन्।

ढुवानी साधन जस्तै टिपर र ट्रकको व्यवस्थित पार्किङले पनि दुर्घटनामा भूमिका खेलेको छ । सडकमै राख्नुपर्ने बाध्यताले ट्राफिक प्रवाहमा अवरोध हुनुका साथै दुर्घटनाको जोखिम बढाउँछ । ओभरलोड, सवारीसाधनमा अत्यधिक चाप, नियमित सवारी मर्मत नहुनु र ट्राफिक नियम पालनाको कमीले पनि दुर्घटनाको जोखिम बढाउँछ । वातावरणीय कारण जस्तैः प्रतिकल मौसम, भारी वर्षाले निम्त्याउने पहिरो र सुक्खा पहिरोले सडक सुरक्षामा थप चुनौतीहरू खडा गरेका छन् ।

अन्य देशका सफल अभियान

सरकारले २०२३ को बजेटमा सडक पूर्वाधार विकासका लागि ५ सय मिलियन डलर विनियोजन गर्नु सही कदम थियो । कडा कानुनको प्रयोग, सुरक्षित सडक सञ्चालनको कार्यान्वयन अवधिमा दुर्घटना २० प्रतिशतले कमी भएको थियो । स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयले युनिसेफसँगको सहकार्यमा सुरु गरेको 'सुरक्षित यात्रा, सुरक्षित नेपाल' अभियानजस्ता जनचेतनामूलक अभियानले जिम्मेवार सडक व्यवहार संस्कृतिको विकासमा निर्णायक भूमिका खेलेका छन् । २०२२ मा यातायात व्यवस्था विभागद्वारा पेस गरिएको अनिवार्य चालक प्रशिक्षण कार्यक्रमले सुरक्षित रूपमा ड्राइभिङ गर्नका लागि चालकसँग आवश्यक सीप र ज्ञान छ भन्ने सुनिश्चित गरेको थियो । २०२१ मा सुरु गरिएको दिगो सहरी यातायात परियोजनाले भीड कम गर्न र सवारी ट्राफिक घटाउन केही आशा जगाएको थियो । सरकारले यस्ता कार्यक्रमलाई निरन्तरताका साथ अझ प्रभावकारी ढंगले अघि बढाउनुपर्छ ।

विकसित देशले सडक दुर्घटना न्यूनीकरण गर्न उन्नत प्रविधि, कडा नियम तथा व्यापक सार्वजनिक शिक्षा अभियानका उपाय अवलम्बन गरेका छन् । दुर्घटना कम गर्ने प्रमुख रणनीतिमा सडक पूर्वाधारको निरन्तर सुधार गर्नु हो । जसमा ट्राफिक लाइट र सडक प्रयोगकर्ताका लागि सुरक्षा दिन डिजाइन गरिएका पैदलयात्री क्रसिङहरू समावेश गर्नुपर्छ । ट्राफिक नियमको कडाइका साथ कार्यान्वयन गर्न दुर्घटना न्यूनीकरण प्रयासको महत्वपूर्ण पक्ष हो । यसका अलावा लापरवाहीपूर्ण ड्राइभिङ रोक्न गति मापन क्यामरा र रातो बत्ती क्यामराजस्ता स्वचालित उपकरण प्रयोग गर्न सकिन्छ । नियमित प्रहरी गस्ती र सडक छेउमा गरिने सवारी जाँचले ट्राफिक नियमको पालना सुनिश्चित गर्न योगदान गर्छ । सवारीसाधन सुरक्षा प्रविधिमा गरिएका लगानीले पनि महत्वपूर्ण भूमिका खेलेका छन् । विकसित देशले सवारीसाधनका लागि कडा सुरक्षा मापदण्ड लागू गरेका छन्, जसमा एयरब्याग, एन्टी-लक ब्रेकिङ प्रणाली (एबीएस) र इलेक्ट्रोनिक स्टेबिलिटी कन्ट्रोल (ईएससी) जस्ता सुविधाको अनिवार्य स्थापना गरेका छन् । सिटबेल्ट र बाल सुरक्षा सि सिटको प्रयोगलाई बढावा दिने अभियानले दुर्घटनामा चोटपटकको गम्भीरता घटाएको छ ।

नेपालले स्वीडेनको सडक सुरक्षा मोडेल, जसलाई 'भिजन जिरो' का रूपमा चिनिन्छ, अवलम्बन गर्न जरुरी छ । स्वीडेनको सडक सुरक्षा विश्वव्यापी उदाहरणका रूपमा परिचित छ । ट्राफिक सम्बन्धित कारणले हुने मृत्यु र चोटपटकको दर स्वीडेनमा विश्वव्यापी रूपमै सबैभन्दा कम छ । त्यहाँ सडक सुरक्षा साझा जिम्मेवारीको सिद्धान्तमा आधारित छ । भिजन जिरोले सुरक्षित सडक पूर्वाधार डिजाइन, ट्राफिक कानुनको कडा कार्यान्वयन, सुरक्षित ड्राइभिङ व्यवहार प्रवर्द्धन गर्ने शिक्षा अभियान र दुर्घटनापछिको हेरचाह समावेश गरी बहुआयामिक दृष्टिकोण प्रयोगमा ल्याउँछ ।

सडकमा शून्य मृत्यु वा गम्भीर चोटपटकको अन्तिम लक्ष्यलाई प्राथमिकता दिएर स्वीडेनले सरकारी एजेन्सी, कानून प्रवर्तक, सडक इन्जिनियर, सवारीसाधन निर्माता र जनतालाई समावेश गरी सहयोगात्मक इकोसिस्टम सिर्जना गरेको छ । दुर्घटना जोखिम न्यूनीकरण गर्ने यातायात सञ्जाल बनाइएको छ । स्वीडेनको सडक पूर्वाधार डिजाइनको केन्द्रीय सिद्धान्तमध्ये एक भनेको 'शान्त ट्राफिक' उपाय कार्यान्वयन हो । जस्तैः राउन्ड अबाउट, बम्प, पैदल यात्रीका लागि क्रसिङ, जसले चालकको गति घटाउन र सतर्क रहन बाध्य पार्छ । साथै, 'क्षमा गर्ने सडकहरू' को अवधारणा भिजन जिरोको अभिन्न अंग हो । यसमा इन्जिनियरले मानव त्रुटिका परिणाम कम

विकसित देशले सडक दुर्घटना न्यूनीकरण गर्न उन्नत प्रविधि, कडा नियम तथा व्यापक सार्वजनिक शिक्षा अभियानका उपाय अवलम्बन गरेका छन् । दुर्घटना कम गर्ने प्रमुख रणनीतिमा सडक पूर्वाधारको निरन्तर सुधार गर्नु हो । जसमा ट्राफिक लाइट र सडक प्रयोगकर्ताका लागि सुरक्षा दिन डिजाइन गरिएका पैदलयात्री क्रसिङहरू समावेश गर्नुपर्छ । ट्राफिक नियमको कडाइका साथ कार्यान्वयन गर्न दुर्घटना न्यूनीकरण प्रयासको महत्वपूर्ण पक्ष हो । सवारीसाधन सुरक्षा प्रविधिमा गरिएका लगानीले पनि महत्वपूर्ण भूमिका खेलेका छन् । विकसित देशले सवारीसाधनका लागि कडा सुरक्षा मापदण्ड लागू गरेका छन्, जसमा एयरब्याग, एन्टी-लक ब्रेकिङ प्रणाली (एबीएस) र इलेक्ट्रोनिक स्टेबिलिटी कन्ट्रोल (ईएससी) जस्ता सुविधाको अनिवार्य स्थापना गरेका छन् । सिटबेल्ट र बाल सुरक्षा सि सिटको प्रयोगलाई बढावा दिने अभियानले दुर्घटनामा चोटपटकको गम्भीरता घटाएको छ ।

गर्ने सुविधालाई प्राथमिकता दिन्छन् । फराकिलो सडक स्पष्ट देखिने सडक संकेत र रेखामा ध्यान दिन्छन् । अर्को विशेषता सडक मर्मतसम्भार र त्यसप्रतिको प्रतिबद्धता हो । उन्नत प्रकाश प्रविधिको प्रयोगले दृश्यता (भिजिबिलिटी) बढाउँछ, जुन प्रतिकूल मौसमका बेला दुर्घटना न्यूनीकरणमा अत्यन्तै महत्वपूर्ण हुन्छ । यस्ता उपाय नेपालले पनि कडाइका साथ अनुशरण गर्न जरुरी छ ।

दुर्घटना समाधानका उपाय

चालक सम्बन्धित दुर्घटनाका कारण कम गर्न व्यापक उपाय लागू गर्नुपर्छ । सर्वप्रथम, सबै चालकले ट्राफिक नियम, सुरक्षा अभ्यास र रक्षात्मक ड्राइभिङ प्रविधिमा पूर्ण निर्देशन प्राप्त गर्छन् भन्ने सुनिश्चित गर्न प्रशिक्षण कार्यक्रममा सुधार गर्नुपर्छ । नयाँ चालकका लागि प्रारम्भिक प्रशिक्षण र सुरक्षित ड्राइभिङ बानीलाई सुदृढ पार्ने पाठ्यक्रम र अनुभवी चालकका लागि रिफ्रेसर पाठ्यक्रम समावेश गरी लागु गर्नुपर्छ । मादक पदार्थ र लागूपदार्थको प्रभावमा ड्राइभिङ भए नभएको नियमित जाँच गर्नुपर्छ । चालकलाई आराम क्षेत्रमा पहुँच र परामर्श सेवाजस्ता अति आवश्यक व्यवस्थाले तनावलाई कम गर्न र थकानको कारण दुर्घटनाको सम्भावना घटाउन मद्दत गर्न सक्छ । तालिम प्रवर्तन, सचेतना र सहयोगी उपायको संयोजनमार्फत यी बहुआयामिक चालक सम्बन्धित कारकलाई सम्बोधन गर्न जरुरी छ । यसले नेपालले सडक दुर्घटनाको डरलाग्दो दर कम गर्न र सबैका लागि सुरक्षित सडक सिर्जना गर्न सक्छ ।

नेपालमा चालक लाइसेन्स दिने विधिलाई सुधार गर्न कठोर लिखित परीक्षा र विभिन्न सडक परिस्थितिमा व्यावहारिक ड्राइभिङ परीक्षण, अनिवार्य प्रशिक्षण कार्यक्रम लागू गर्नुपर्छ । लाइसेन्स दिने प्रणालीको पाठ्यक्रममा व्यापक समीक्षा अद्यावधिक गर्न जरुरी छ । सडक सुरक्षा नियम, रक्षात्मक ड्राइभिङ प्रविधि र अति आवश्यक प्राथमिक उपचारलगायत आपत्कालीन समस्या समधान गर्ने विषय पनि समावेश गर्न सकिन्छ । पुराना सवारीले निम्त्याउने जोखिम न्यूनीकरण गर्न व्यापक रणनीतिको आवश्यक छ । नियमित निरीक्षण, मर्मत, चालकलाई पुराना सवारीसँग सम्बन्धित खतराबारे प्रशिक्षण सञ्चालन गर्नुपर्छ । सवारीको अधिकतम उमेर निर्धारित गरी पुरानालाई चरणबद्ध हटाउँदै जाने र सवारी सूचकको अवस्थालाई संकेत गर्न रङ-कोडसहितको स्टिकर वा ब्याज प्रयोग गर्न सकिन्छ ।

नेपालमा पूर्वाधार विकास, मर्मतसम्भार र विस्तार परियोजनामार्फत सडकको अवस्था सुधार गर्नु अत्यावश्यक छ । चालक तथा पैदल यात्रीलाई सडक सुरक्षा अभ्यास, सिट बेल्ट र हेलमेटको उचित प्रयोग, तीव्र गति र लापरवाहीपूर्ण सवारी चलाउँदाका खतराका सम्बन्धमा जनचेतनामूलक कार्यक्रम चाहिन्छ । ट्राफिक नियम उल्लंघन गर्नेउपर दण्डित गर्न कानून प्रवर्तक निकायको प्रयासलाई सहयोग गर्नु, सडकमा अनुपालन र जवाफदेहिताको संस्कृतिलाई बढावा दिन महत्वपूर्ण छ । यातायातको प्राथमिक माध्यमका रूपमा रहेका मोटरसाइकल र साइकलको महत्वपूर्ण भूमिकालाई विचार गर्दै हेलमेट र रिफ्लेक्टिभ (टल्किने) कपडाजस्ता सुरक्षा साधनको प्रयोगलाई बढावा दिन सकिन्छ । यसबाहेक, स्थानीयस्तरमा मातृभाषाको माध्यम तथा सांस्कृतिक सन्दर्भअनुरूप सडक दुर्घटनासम्बन्धी जनचेतना अभियान सञ्चालन गर्नाले सडक सुरक्षा नियमको बुझाइ बढाउन सकिन्छ ।

पहाडी भूभाग र दुर्गम क्षेत्रको भू-बनोटका कारण दुर्घटनापछि आवश्यक आपत्कालीन सेवा र चिकित्सकीय हेरचाहका लागि चुनौती सिर्जना गरेको छ । आपत्कालीन चिकित्सा सेवा र ट्रमा सेन्टरले दुर्घटना पीडितका लागि समयमै चिकित्सा हेरचाह सुनिश्चित गर्छ । मृत्यु र दीर्घकालीन रूपमा असर गर्ने अपाङ्गताको सम्भावना कम गर्छ । चालक शिक्षा र सचेतना, पूर्वाधारको सुधार, सुरक्षित सवारीसाधनको व्यवस्था, सुधारिएको लाइसेन्स वितरण प्रणाली, नीति नियमको उचित कार्यान्वयन, बलियो आपत्कालीन प्रतिक्रिया प्रणालीको संयोजनले सडक दुर्घटना कम गर्न सकिन्छ । यी चुनौतीलाई सम्बोधन गर्न बहुआयामिक दृष्टिकोण आवश्यक छ । नेपालमा सडक दुर्घटनाको विपत्तिलाई सम्बोधन गर्न सरकारी निकाय, नागरिक समाज र निजी सरोकारवालाबीचको एकजुट प्रयास आवश्यक छ ।

- तिमिल्सिना गण्डकी विश्वविद्यालयका रजिस्ट्रार हुन् ।

साभारः कान्तिपुर दैनिक

नेपालमा चालक लाइसेन्स दिने विधिलाई सुधार गर्न कठोर लिखित परीक्षा र विभिन्न सडक परिस्थितिमा व्यावहारिक ड्राइभिङ परीक्षण, अनिवार्य प्रशिक्षण कार्यक्रम लागू गर्नुपर्छ । लाइसेन्स दिने प्रणालीको पाठ्यक्रममा व्यापक समीक्षा अद्यावधिक गर्न जरुरी छ ।
नेपालमा पूर्वाधार विकास, मर्मतसम्भार र विस्तार परियोजनामार्फत सडकको अवस्था सुधार गर्नु अत्यावश्यक छ । चालक तथा पैदल यात्रीलाई सडक सुरक्षा अभ्यास, सिट बेल्ट र हेलमेटको उचित प्रयोग, तीव्र गति र लापरवाहीपूर्ण सवारी चलाउँदाका खतराका सम्बन्धमा जनचेतनामूलक कार्यक्रम चाहिन्छ ।

स्थानीय तह जोड्ने ग्रामीण सडकहरुको नाजुक अवस्था ।

पुल छोटो बन्यो तर खोला फराकिलो भयो । चार सय मिटर लम्बाइको खोलामा दुई सय पाँच मिटरको पुल बनेको छ । खोलाको बिचमा पुल देख्दा बाहिरबाट आउनेहरू त छक्क पर्ने गरेका छन्, अहिले २७५ मिटर पुल आवश्यक देखिएको छ तर २०५ मिटर मात्र बनेकाले यसलाई सञ्चालन हुने अवस्थाको बनाउने गरी थप २२ करोड रुपियाँमा पुल निर्माणको ठेक्का लागेको छ ।

सडक विस्तार

१२७५ मिटरको खोलामा २०५ मिटरको पुल

झापाको गौरीगन्ज गाउँपालिका र मोरङको रतुवामाई नगरपालिका जोड्ने हुलाकी राजमार्गमा पर्ने रतुवा नदीको पुल निर्माण सुरु भएको डेढ दशक बित्दासमेत सञ्चालनमा आउन सकेको छैन । सुरुको डिजाइन अनुसारको पुल तयार भए पनि पुल निर्माणकै क्रममा खोलाको क्षेत्र विस्तार भएपछि अहिले पुलको लम्बाइ छोटो भएको हो ।

पुल निर्माण सम्पन्न भए पनि छोटो भएपछि बाँसको पुल बनाएर स्थानीय वारिपारि गर्न बाध्य छन् । बाँसको भाटाको पुलबाट खोला तर्दा पैदल एक जनाको १०, साइकल र मोटरसाइकलको ३० रुपियाँ दस्तुर तिर्नु पर्छ । सिटी रिक्सा तथा टेम्पोले दुई सय रुपियाँसम्म तिर्नु पर्छ । बाँसको पुल प्रयोग गर्नेबाट रकम उठाउन गाउँपालिकाले नै दुई लाख रुपियाँमा ठेक्का लगाएको छ । बाँसको पुल भएर दैनिक पाँच सय जनाभन्दा बढीको ओहोरदोहोर हुने गरेको स्थानीय बताउँछन् ।

तत्कालीन मोरङ-सुनसरी पुल आयोजनाले २०६४ सालमा पुल निर्माणको ठेक्का लगाएको थियो । त्यसबेला कालिका/ओसिए जेभीले १० करोड ३२ लाख ९१ हजार रुपियाँमा ठेक्का सकारेर निर्माणको काम सुरु गरेको थियो ।

धेरै दबाब दिएपछि पुल बने पनि सञ्चालनमा आउने अवस्था नबनेपछि समस्या बेहोर्नुपरेको झापा उद्योग वाणिज्य सङ्घ, गौरीगन्जका अध्यक्ष गैदार महतोले बताउनुभयो । "पुल छोटो बन्यो तर खोला फराकिलो भयो । चार सय मिटर लम्बाइको खोलामा दुई सय पाँच मिटरको पुल बनेको छ । खोलाको बिचमा पुल देख्दा बाहिरबाट आउनेहरू त छक्क पर्ने गरेका छन्," उहाँले भन्नुभयो ।

डिजाइन गर्दाको समयमा ठिकै थियो होला, पछि खोलाले धार परिवर्तन गर्दा खोलाको फैलावट बढ्यो तर पुल बढाउने विषयमा चासो नहुँदा यो अवस्था आएको हुन सक्ने उहाँले बताउनुभयो । यो पुलले हुलाकी राजमार्ग हुँदै गौरीगन्ज गाउँपालिका-६, चिल्लारा र मोरङको दक्षिण-पूर्वी रतुवामाई नगरपालिका-३, आमबारीलाई जोड्दछ । गौरीगन्ज गाउँपालिकाका २ का वडाध्यक्ष श्रवण गिरीले ठूलो सपना र प्रतिक्षाका रूपमा रहेको हुलाकी राजमार्ग निर्माण भए पनि पुल नबन्दा खुसियाली मनाउने अवस्था नभएको गुनासो गर्नुभयो ।

अहिले पुरानो पुलको दायाँबायाँ पुल लम्ब्याउने काम भइरहेकाले अब केही समय पुल सुचारु हुनेमा आशावादी रहे पनि भरपर्ने अवस्था नरहेको गिरीले बताउनुभयो । "बजेट अभाव हुने, निर्माण व्यवसायीले समयमा काम नसक्ने र यसमा राज्यको चासो नजाने हो कि ? भन्ने चिन्ता सधैँ रहिरहेको छ," उहाँले भन्नुभयो ।

हुलाकी सडक आयोजना इटहरीका इन्जिनियर प्रमोद खतिवडाका अनुसार पुरानो डिजाइन अनुसार पुल निर्माण सम्पन्न भएको हो । २०५ मिटर लम्बाइको पुल २०७५ सालमा नै पूरा भएर हस्तान्तरण भएको उहाँले जानकारी दिनुभयो । "अहिले २७५ मिटर पुल आवश्यक देखिएको छ तर २०५ मिटर मात्र बनेकाले यसलाई सञ्चालन हुने अवस्थाको बनाउने गरी थप २२ करोड रुपियाँमा पुल निर्माणको ठेक्का लागेको छ," उहाँले भन्नुभयो ।

थप पुल २०८२ असार १७ गतेसम्ममा निर्माण सम्पन्न गर्नुपर्ने निर्माण व्यवसायीसँग सम्झौता भएको छ । इन्जिनियर खतिवडाका अनुसार नयाँ काम तीव्र रूपमा भइरहेको छ र सम्झौताको पाँच महिनामा ३० प्रतिशत काम पूरा भएको छ । अर्को दसैँमा सम्भवत: पुल पूर्ण रूपमा सञ्चालनमा आउने उहाँले बताउनुभयो । झापाको भद्रपुरदेखि मोरङको विराटनगर जोड्ने हुलाकी राजमार्ग कालोपत्रेको काम अन्तिम चरणमा पुगिसकेको छ । यो पुल निर्माण भइसक्दा गौरीगन्ज तथा आसपासका बासिन्दालाई विराटनगर पुग्न सहज हुने छ

पाँच वर्षमा पनि पूरा भएन बलेफी-तेम्बाथान सडक

सिन्धुपाल्चोकको जुगल गाउँपालिकाको लाइफलाइन मानिने बलेफी-जलबिरे-तेम्बाथान सडक पाँच वर्ष हुँदासमेत पूरा भएको छैन । १८ महिनाभित्र सक्नुपर्ने गरी ठेक्का सम्झौता भएको उक्त सडकको स्तरोन्नतिको जिम्मा पाएको निर्माण कम्पनीले निर्धारित समयमा काम नसकेपछि स्थानीयले सास्ती भोगिरहेका छन् ।

बलेफी बजारदेखि तेम्बाथानसम्मको सडकको स्तरोन्नतिमा ठेकेदार पक्षले विभिन्न बहानामा ढिलासुस्ती गरेका कारण तोकिएको मितिभन्दा साढे तीन वर्षभन्दा बढी समय हुँदासमेत निर्माण कार्य अझै पूरा हुन नसकेको हो । बलेफीदेखि जलबिरेसम्मको १० किलोमिटर सडकको स्तरोन्नति गर्न सडक डिभिजन कार्यालय चरीकोटले २०७५ सालमा ठेक्का लगाएको थियो ।

यो सडक स्तरोन्नतिका लागि तीन वटा निर्माण कम्पनीले छुट्टाछुट्टै रूपमा प्याकेजमा कामको ठेक्का लिएका छन् । स्तरोन्नतिका काम भइरहे पनि निर्माण कम्पनीले आफूखुसी मात्रै काम गर्दा समयमा काम सकिएको छैन । सडक चौडा गर्ने, पर्खाल लगाउने, ढलान गर्ने काम सकिए पनि पाँच वर्ष पुग्दासमेत कालोपत्रे गर्ने काम सुरुसमेत गरिएको छैन ।

जलबिरेदेखि जुगल-५, लप्सेसम्म १०.६३७ किलोमिटर सडक २०७५ साल चैतमा सडक पूर्वाधार विकास कार्यालय चौताराले ठेक्का लगाएको थियो । उक्त खण्ड १८ महिनामा स्तरोन्नतिसहित कालोपत्रे सक्नुपर्ने सम्झौता थियो तर अहिलेसम्म कालोपत्रे हुन

सकेको छैन ।

जलबिरे-तेम्बाथान १० किलोमिटर सडक कालोपत्रेका लागि सडक पूर्वाधार विकास कार्यालयले २०७५ चैत १५ गते ठेक्का लगाएको कामको कन्ट्याक जेभीले ठेक्का पाएको थियो । २६ करोड ७५ लाख रुपियाँमा निर्माण कम्पनीले सम्झौता गरी काम सुरु गरेको थियो तर अहिलेसम्म कालोपत्रेको काम सकिएको छैन । उक्त खण्डको ठाउँ ठाउँमा पहिरो आएको छ । वर्षाको भलले नाली र सडक भत्केको छ । समयमा काम पूरा नगर्ने उक्त कम्पनीलाई सडक पूर्वाधार विकास कार्यालयले उल्टै समय थप गर्दै आएको छ ।

समयमा कालोपत्रे नहुँदा तेम्बाथानदेखि आउजाउ गर्ने यात्रुले कष्टकर यात्रा गर्न बाध्य हुँदै आएका छन् । दुई घण्टामा पुगिने कात्तिकसम्म हिलाम्मे र ठाउँ ठाउँमा बिग्रेका सडकमा यात्रुले जोखिम मोलेर यात्रा गर्नुपरेको छ । सडक डिभिजन कार्यालय चरीकोटले तत्काल सडकको काम सक्न निर्माण कम्पनीलाई निर्देशन दिँदै आए पनि निर्माण कम्पनीले वास्ता नै गरेका छैन । बलेफीको टुनिबोटदेखि जलबिरेको बोक्से खोलासम्मका सडकखण्ड स्तरोन्नतिका लागि हालसालै निर्माण कम्पनीले ठेक्का सम्झौता गरी स्तरोन्नतिको काम गरिरहेको छ ।

६ लेनको सडकमा २ लेनको पुल

६ लेनको सडकअन्तर्गत पोखराको जिरो किलोमिटर विन्ध्यवासिनी मन्दिरको बीचको फिर्के खोलामा दुई लेनको पुल छ । फराकिलो सडकको बीचमा साँघुरो पुल भएकै कारण रातको समयमा दैनिकजसो सवारीसाधन दुर्घटना पर्ने गरेका छन् । व्यस्त बजारको पुल समयमै निर्माण सम्पन्न गर्ने विषयमा निर्माण कम्पनी र सडक विभाग उदासीन देखिएको पोखरा ४ का वडाध्यक्ष देवकृष्ण पराजुलीले बताए ।

अहिले भइरहेको दुई लेनको पुलको दुवैतर्फ दायाँ-बायाँ २५/२५ मिटरको पुल निर्माणको काम दुई वर्षमा सम्पन्न गर्ने गरी दिएको ठेक्का ५ वर्षमा पनि पूरा नभएको हो । शान्ति आरोग्य जेभीले २०७५ असोज ८ गतेदेखि काम सुरु गर्ने गरी सडक डिभिजन कार्यालय पोखरासँग सम्झौता गरेको थियो । सम्झौता अनुसार पुल निर्माण कार्य सम्पन्न गर्नुपर्ने समय २०७७ चैत ३० गतेसम्म थियो । पुल निर्माणको सम्झौता रकम भ्याट र पीएससहित १४ करोड २५ लाख ४० हजार २ सय ३० रुपैयाँ रहेको छ ।

साँघुरो सडकका कारण सवारी दुर्घटना भइरहँदा पनि पुल निर्माणमा ढिलाइ हुनु दुखद भएको वडाध्यक्ष पराजुली बताउँछन् । दुई वर्षमा सक्नुपर्ने काम पाँच वर्षको समय पाउँदा पनि ८ काम गर्न नसक्ने कम्पनीलाई पुनः समय थप गर्नु अर्को गम्भीर गल्ती भएको वडाध्यक्ष पराजुलीले बताए । धेरै चाप हुने व्यस्त बजार र राजमार्गको सडक निर्माणमा सारै लापरबाही भएकोले ठेक्का तोडेर छिटोछरितो र गुणस्तरीय काम गर्न सक्ने कम्पनीलाई दिने गरी पुनः ठेक्का प्रक्रियामा जानुपर्ने वडाध्यक्ष पराजुलीको सुझाव छ ।

कोभिडको कारण पुल निर्माणमा समस्या आएको भन्दै पहिलोपटक २०७८ असार २३ गते १८० दिन म्याद थप गरिएको थियो । त्यस्तै गरी दोस्रोपटक १२ औं संशोधान अनुसार २०७९ भदौ ६ गते थप ६३५ दिन म्याद थपिएको सडक डिभिजन कार्यालय पोखराकी इञ्जिनियर सहनशिला कायस्थले बताइन् । दुईपटक थपिएको समयमा पनि पुल निर्माणको काम पूरा हुन नसकेको हो । अन्तिम अवसरको रूपमा म्याद थप्दा पनि पुल निर्माणको काम पूरा गर्न नसकेको शान्ति आरोग्य जेभीले पुनः एकपटक जग्गा मुआब्जाको कारण भनेर बाधा अड्काउ फुकाउबाट ३५८ दिन थप समय पाएको सडक डिभिजन कार्यालय पोखराकी इञ्जिनियर कायस्थले बताइन् । २०८१ असार २० गते सम्मका लागि अन्तिम मौका पाएको हो । अहिलेसम्म भौतिक प्रगति ३० प्रतिशत रहेको बताइएको छ । विभिन्न कारणले गर्दा पेमेन्ट पनि सडक डिभिजन कार्यालयले गर्न नसकेको उनले बताइन् । समयमै पेमेन्ट नभएको भन्दै निर्माण कम्पनीले निवेदन समेत दिएको छ । यही समेत कारण देखाएर कम्पनीले काम समयमै नसकिएको दाबी गरेको छ । हामीले पनि समयमै पेमेन्ट गर्न सकेनौं उनले सुनाइन् । 'अहिलेसम्म भौतिक प्रगति ३० प्रतिशत भएको र हामीले पेमेन्ट गरेको लगभग २० प्रतिशत रहेको छ', उनले भनिन् ।

अहिले मुआब्जाको समस्या सकिएको छ । पुल निर्माणस्थलमा २३ जनालाई मुआब्जा दिनुपर्ने थियो । तीन घरबाहेक सबैलाई मुआब्जा दिइसकेको र तीनजना सम्पर्कमा आएपछि उपलब्ध गराइने पनि उनले सुनाइन् । अब रोकिनुपर्ने त्यस्तो केही कारण नरहेको उनले बताइन् । २०८१ असार २० गतेसम्मको समयमा निर्माण सम्पन्न नभए निर्माण कम्पनीले पेनाल्टी तिरेर काम सम्पन्न गर्नुपर्ने उनले सुनाइन् ।

निर्माण ढिला हुनुमा पहिलो ठेक्का पाएको शान्ति आरोग्य जेभीले पेटीको रूपमा दिएको रहेछ । पेटी कन्ट्र्याकटरले समयमै काम सम्पन्न नगरेकोले गत पुसबाट मुख्य कन्ट्र्याकटरले नै आएर काम गरेको बताइएको छ । अहिले भइरहेको पुललाई बीचमा पारेर तल र माथि दुबैतर्फ दायाँ र बायाँ दुई-दुई लेनको पुल निर्माण गर्न लागिएको हो । पुल निर्माण सम्पन्न भएपछि ६ लेनको सडक जतिकै चाक्लो पुल बन्नेछ । तर, पुल कहिलेसम्म निर्माण सम्पन्न हुने हो भन्ने भने अन्योल नै छ । फिर्के खोला पुल निर्माण ढिला भएको विषयमा अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगको कार्यालय पोखरामा उजुरीसमेत परेको थियो ।

> अहिले भइरहेको दुई लेनको पुलको दुवैतर्फ दायाँ-बायाँ २५/२५ मिटरको पुल निर्माणको काम दुई वर्षमा सम्पन्न गर्ने गरी दिएको ठेक्का ५ वर्षमा पनि पूरा नभएको हो । अहिले भइरहेको पुललाई बीचमा पारेर तल र माथि दुबैतर्फ दायाँ र बायाँ दुई-दुई लेनको पुल निर्माण गर्न लागिएको हो । पुल निर्माण सम्पन्न भएपछि ६ लेनको सडक जतिकै चाक्लो पुल बन्नेछ ।

मोटरेबल ६ पुल सञ्चालनमा

गण्डकी प्रदेशको 'जीवनरेखा' मानिएको उत्तर-दक्षिण जोड्ने कालीगण्डकी कोरिडोरअन्तर्गत बेनी-जोमसोम-कोरला सडकखण्डमा थप ६ पुल निर्माण भएका छन् । म्याग्दीको रघुगंगा गाउँपालिकामा एक, मुस्ताङको थासाङ गाउँपालिकामा एक र लोमान्थाङ गाउँपालिकामा चार मोटरेबल पुल सञ्चालनमा आएको बेनी-जोमसोम-कोरला सडक आयोजनाले बताएको छ । आयोजनाका इन्जिनियर विष्णु चापागाईंले ती पुल सवारीसाधन आवतजावतका लागि प्रयोग हुन थालेको जानकारी दिए । 'पहुँचमार्ग र संरचना बनिसकेकाले सवारीसाधनले आवतजावतमा प्रयोग गरेका हुन्,'

२० मिटर लामो लोमान्थाङ पुलको लागत ४ करोड ६८ लाख रुपैयाँ, ५० मिटर लम्बाइको किम्लिङ खोला पुलको लागत ६ करोड ३० लाख रुपैयाँ, ५० मिटर लामो नाम्डोक खोला पुलको लागत ६ करोड ३७ लाख रुपैयाँ र ८० मिटर लम्बाइको भर्मा खोला पुलको लागत ६ करोड ८५ लाख रुपैयाँ रहेको छ। बागेदेखि धरान जोड्ने साढे नौ किलोमिटर कालोपत्रे सडक निर्माणको काम थालिएको छ। पहिलो चरणमा बाङ्गेदेखि नडाह हुँदैछ किलोमिटरको निर्माण हुने भएको छ। सडकमा पर्ने कल्भर्ट र सडक साइटको वाल उठाउने काम भइरहेको वराहक्षेत्र-३ का वडाध्यक्ष राजदीप लामाले जानकारी दिनुभयो।

उनले भने । बेनी-जोमसोम-कोरला आयोजनाले पाँच पुल निर्माणका लागि विभिन्न निर्माण कम्पनीसँग ३१ करोड ६२ लाख रुपैयाँमा ठेक्का सम्झौता गरेको थियो ।

जिल्लाको रघुगंगा-१ बेगखोलामा ७० मिटर लामो 'डबल स्पान' भएको मोटरेबल पुल बनाउन सडक विभागको पुल महाशाखाले बिओकेआई-हिमालयन जेभीसँग भ्याटसहित ८ करोड ३० लाख ६८ लाख रुपैयाँमा ठेक्का सम्झौता गरेको थियो । थासाङ गाउँपालिकाको छाक्ताङखोलामा डबल स्पान भएको ८० मिटर लामो पुल निर्माण गर्न कालिका-गजुरमुखी जेभीले रू. ७ करोड ४२ लाखमा ठेक्का सम्झौता गरेको थियो ।

लोमान्थाङ, लोमान्थाङको किम्लिङ, नाम्डोक र भर्मा खोलाको पुल निर्माणका लागि मुक्तिनाथ-अमित जेभीले २०७६ असार ३१ गते ठेक्का सम्झौता गरेको थियो । २० मिटर लामो लोमान्थाङ पुलको लागत ४ करोड ६८ लाख रुपैयाँ, ५० मिटर लम्बाइको किम्लिङ खोला पुलको लागत ६ करोड ३० लाख रुपैयाँ, ५० मिटर लामो नाम्डोक खोला पुलको लागत ६ करोड ३७ लाख रुपैयाँ र ८० मिटर लम्बाइको भर्मा खोला पुलको लागत ६ करोड ८५ लाख रुपैयाँ रहेको छ ।

पुल निर्माण भएपछि बाह्रै महिना यातायात सञ्चालन गर्न सहज भएको लोमान्थाङ गाउँपालिकाका अध्यक्ष टसीनर्बु गुरुङले बताए । योजनामार्फत १३ पक्की पुल र तीन बेलीब्रिज निर्माण सकिएका छन् । म्याग्दीको राहुघाटमा ४० मिटर, घट्टेखोलामा ४० मिटर, मुस्ताङको लेतेमा ४० मिटर, स्याङ खोलामा ११५ मिटर, पाण्डाखोलामा ५० मिटर लामो पुल निर्माण भएको हो । पुल महाशाखाको पश्चिम सेक्टर कार्यालय, पाल्पाले म्याग्दीको महभिरमा ८० मिटरको र पोखरेबगर तथा बेगखोलामा ७०-७० मिटर लामो पुल निर्माण गरेको छ । छुसाङको मुस्ताङ गेटस्थित कालीगण्डकी नदीमा डोलिडारले ७७.२ मिटर र जोमसोमस्थित कालीगण्डकी नदीमा तत्कालीन मुस्ताङ जिविसले ४६ मिटर लामो पुल बनाएको थियो । म्याग्दीको अन्नपूर्ण-३ स्थित रुप्से, बेनी-बगरफाँट जोड्ने कालीगण्डकी र अन्नपूर्ण गाउँपालिकाको भुरुङ खोलामा बेलीब्रिज निर्माण भएको हो । थप एक मोटरेबल पुल निर्माणका लागि ठेक्का सम्झौता भएको छ । सातओटा मोटरेबल पुल निर्माणाधिन छन् । थप पाँच ठाउँमा पुल निर्माणको प्रस्ताव गरिएको छ । पर्वतको मालढुंगाबाट म्याग्दी हुँदै मुस्ताङस्थित चीनको सिमाना कोरलानाका जोड्ने २०२ किलोमिटर दूरीको सडक दुई लेनको कालोपत्र र ग्राभेलको काम आर्थिक वर्ष २०७३/७४ देखि शुरू भएको थियो । उक्त योजनामा हालसम्म ७५ प्रतिशत भौतिक प्रगति भएको छ । ६ ओटा खण्डमा ८५ किलोमिटर ग्राभेल र तीनओटा खण्डको १९ किलोमिटर सडक कालोपत्र गर्ने काम सकिएको छ । उक्त सडकले अन्य पूर्वाधार, व्यापार व्यवसाय, जलविद्युत र पर्यटनको विकासका लागि महत्वपूर्ण योगदान पुग्ने अपेक्षा गरिएको छ ।

बाङ्गे–नडाहा सडक निर्माण सुरू

बाङ्गे-नडाहा हुँदै धरान जोड्ने सडकको निर्माण कार्य सुरु भएको छ । गत जेठबाट सुरु भएको सडक बनाउने कामले तीव्रता लिन थालेको हो । वराहक्षेत्र नगरपालिका-३, बाङ्गेदेखि धरान १७ जोड्ने कालोपत्रे सडक बनाउने कामले पछिल्लो समय गति लिन थालेको छ ।

बागेदेखि धरान जोड्ने साढे नौ किलोमिटर कालोपत्रे सडक निर्माणको काम थालिएको छ । पहिलो चरणमा बाङ्गेदेखि नडाह हुँदैछ किलोमिटरको निर्माण हुने भएको छ । सडकमा पर्ने कल्भर्ट र सडक साइटको वाल उठाउने काम भइरहेको वराहक्षेत्र-३ का वडाध्यक्ष राजदीप लामाले जानकारी दिनुभयो ।

डबल लेनको १० मिटर चौडाइ भएको सडक निर्माण हुने सडकका प्रोजेक्ट मेनेजर नवीनसिंह माझीले बताउनुभयो । प्रोजेक्ट मेनेजर माझीका अनुसार पहिलो प्लमकंक्रिट ढलानको काम सकेपछि कल्भर्ट, ड्रेनको काम सुरु हुनेछ । सडक निर्माणमा चार लेयर (तह) को काम हुने भएकाले प्रत्येक लेयरको काम भएपछि मात्रै कालोपत्रे हुनेछ । सडक निर्माण गर्दा सडकलाई चाहिने आवश्यक मापदण्ड अनुसार निर्माण गर्न सडक क्षेत्रका दुवैतर्फका स्थानीयले अवरोध नगर्ने भएकाले सडक समयमै निर्माण सम्पन्न हुने वडाध्यक्ष लामाले बताउनुभयो ।

सुनसरी क्षेत्र नम्बर ४ का सङ्घीय सांसद ज्ञानेन्द्रबहादुर कार्कीको पहलमा कालोपत्रे सडकको योजना परेर निर्माणको काम अगाडि बढेको वडाध्यक्ष राजदीप लामाले बताउनुभयो । लामाले भन्नुभयो, "बाङ्गेदेखि ६ किलोमिटर सडक कालोपत्रे हुनेछ । आगामी असार मसान्तसम्म बाङ्गेदेखि नडाहा चोकसम्म पिच भइसक्ने लक्ष्यका साथ काम भइरहेको छ ।" बाङ्गे नडाहा धरान सडकको कालोपत्रे सात मिटरको हुनेछ । निर्माण व्यवसायी प्रोजेक्ट रनिङ इनफास्ट्रक्चर प्राइभेट लिमिटेड ललितपुरले १३ करोड ३९ लाख ५४ हजार आठ सय ५६ रुपियाँ ५६ पैसामा ठेक्का पारेर काम गर्दै आएको छ । इन्फास्ट्रक्चर प्राइभेट लिमिटेडले २०८९ वैशाख १५ देखि सडकको काम सुरु गरेर २०८१ चैत ३० गते काम सक्नुपर्ने सम्झौतामा उल्लेख गरिएको छ ।

सडक बनेपछि वराहक्षेत्र नगरपालिकाको वडा नम्बर ३ देखि वडा नम्बर ११ र सुनसरीको कोशी गाउँपालिकासम्मका स्थानीयलाई धरानसम्म आवतजावत गर्न र नगर क्षेत्रमा उत्पादन भएका कृषि उपज बिक्री वितरण गर्नसमेत सहज हुने वराहक्षेत्र नगरपालिकाका नगर प्रमुख रमेश कार्की बताउनुभयो ।

चार खर्बको ठेक्कामा बजेट न काम

तत्कालीन प्रधानमन्त्री केपी शर्मा ओलीले २०७७ चैतमा सबै निर्वाचन क्षेत्रमा सडक बनाउने कार्यक्रम घोषणा गरे । प्रधानमन्त्री निवास बालुवाटारबाटै औपचारिक रूपमा उनले १६५ ओटै निर्वाचन क्षेत्रमा ३ वर्षभित्र सडक निर्माण गरिसक्ने घोषणा गरे । सबै निर्वाचन क्षेत्रको सडकको लम्बाइ कुल २ हजार २१०

किलोमीटर हुने सडक विभागको आंकलन थियो ।

सडक विभागका तत्कालीन महानिर्देशक अर्जुनजंग थापाका अनुसार सरकारले उक्त कार्यक्रम घोषणा गर्दा ५८ अर्ब रुपैयाँको दायित्व सृजना भएको थियो । तर, सरकारले यो कार्यक्रम अघि बढाउन ३ अर्ब रुपैयाँमात्र विनियोजन गयो । मन्त्रिपरिषद्ले स्वीकृत गरी अर्थ मन्त्रालयले सहमति दिएपछि ठेक्का अघि बढाएको सडक विभाग अहिले निर्वाचन क्षेत्र रणनीतिक सडक, सम्भावित रणनीतिक सडक योजना शीर्षकलगायत अन्य यस्तै शीर्षकका सडक सम्बन्धमा के गर्ने भन्ने द्विविधामा छ ।

यस्तै द्विविधामा छन्, निर्माण व्यवसायी पनि । नेपाल निर्माण व्यवसायी महासंघका अनुसार ४ खर्ब रुपैयाँ बराबरका योजनाको ठेक्का लागे पनि बजेट छैन । महासंघ अध्यक्ष रवि सिंहले २ हजारजति परियोजनामा बजेट र जग्गा अभाव, मुआब्जा विवादलगायत समस्याले कामै नभएको बताए । यस्ता परियोजना सबैभन्दा धेरै सडक र अस्पतालका छन् । २०७७ मंसिरमै तत्कालीन प्रधानमन्त्री ओलीले ३०९ ओटा स्थानीय तहमा आधारभूत अस्पताल बनाउने भन्दै घोषणा गरेका थिए ।

सरकारले परियोजना घोषणा र शिलान्यास गर्ने तर बजेट विनियोजन नगर्दा ठेक्का लागे पनि काम नहुने र दायित्व सर्दै जाने समस्या छ । यस्ता परियोजनाका विषयमा के गर्ने भन्ने अन्योलमा रहेको सडक विभागका महानिर्देशक सुशीलबाबु ढकालले बताए ।

उनका अनुसार विभाग मातहत अहिले करीब १ हजार ९०० ठेक्का छन् । तीमध्ये काम नभएका ठेक्का पहिचान गर्ने, काम नगर्ने निर्माण व्यवसायीलाई कारबाही गर्ने र काम गर्नेलाई निरन्तरता दिने योजनामा विभाग छ । अर्कोतर्फ विगतदेखि नै दायित्व सर्दै आएका परियोजना सम्पन्न हुनुको साटो व्ययभार थपिँदै आएको छ । निर्माणाधिन परियोजनामा समयमै भुक्तानी नभएर दायित्व सर्दा हालसम्ममा ३ खर्ब ३ अर्ब रुपैयाँ पुगेको ढकालले बताए ।

ठूलो आर्थिक दायित्व बोकेको विभागलाई चालू आर्थिक वर्ष (आव) मा पूँजीगत बजेटतर्फ ९५ अर्ब रुपैयाँ दिइएको छ । 'विभागले अघि बढाएका आयोजनामध्ये एउटै शीर्षक (सम्भावित रणनीतिक सडक योजना) मा मात्रै २३५ ओटा कार्यक्रम/योजनामा ठेक्का छ, तर रकम छैन । यिनको दायित्व नै २ अर्ब रुपैयाँ पुगेको छ,' ढकालले भने, 'यस्ता शीर्षक धेरै छन् ।' उनका अनुसार बजेट नभए पनि ठेक्का सम्झौता भइसकेको अवस्थामा त्यसलाई अघि बढाउन विभाग कानूनी रूपमा बाध्य हुन्छ । कतिपय ठेक्का सम्पन्न नगरी नहुने पनि हुन्छन् ।

'यो वर्ष बजेट विनियोजन भएन भन्दैमा यत्तिकै छोड्न मिल्दैन, यसलाई विधिवत् रूपमा अन्त्य गर्नुपर्ने हुन्छ,' ढकालले भने, 'केही ठेक्काको हकमा नीतिगत रूपमा अब के गर्ने भन्ने विषयमा अर्थ मन्त्रालयसँग सोधेर पनि निर्णय गरिन्छ ।'

यो अन्योलबीच भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात र अर्थ मन्त्रालयसँग राय, सुझाव र निर्देशन मागेको ढकालले बताए । विभाग यो शीर्षकको ठेक्कालाई निरन्तरता दिन चाहन्छ । ठेक्का तोड्नु उचित नहुने भन्दै ढकालले यो मन्त्रालय र विभागको बसको कुरा मात्रै नभई अर्थ मन्त्रालयको विषयवस्तु भएको बताए । यस्ता प्रकृतिका ठेक्काबारे अर्थ मन्त्रालयले केही निकास दिनेमा उनी आशावादी छन् । महासंघ अध्यक्ष सिंहका अनुसार बजेट र अन्य कारणले रोकिएका विभिन्न शीर्षकका सडक र अस्पतालका ४ खर्ब रुपैयाँका २ हजार परियोजना छन् । यी परियोजना मुआब्जा विवाद, वनको स्वीकृति, जग्गा प्राप्तिलगायत कारणले अघि बढ्न नसकेका हुन् ।

काम नभएकामा सांसद विकास कोष र रणनीतिक सडकका न्यूनतम ३ करोड रुपैयाँदेखि अधिकतम ७ करोड रुपैयाँसम्मका ठेक्का छन् । ५, १० र १५ शैय्याको अस्पतालमा भने १५ करोड रुपैयाँदेखि ३० करोड रुपैयाँसम्मका ठेक्का रहेको सिंहले बताए । यस्ता परियोजनाको स्रोत सुनिश्चितता छ, तर रकम छैन । यसमा संसद विकास कोष (सदरमुकाम जोड्ने सडक), तराई-मधेश रणनीतिकजस्ता योजनाका सडक पर्छन् । 'एकै दिन शिलान्यास गरेका अस्पतालका लागि त अहिलेसम्म जग्गा नै प्राप्त भएको छैन,' अध्यक्ष सिंहले भने, 'विभिन्न नामकरण गरेर परियोजना घोषणा, शिलान्यास र ठेक्का सम्झौता त भयो तर बजेट नै दिइएन ।' स्रोत सुनिश्चितता अर्थ मन्त्रालयले दिएको छ भनेर लेखिएको हुने र त्यही आधारमा ठेक्का लिँदा समस्या भएको उनले बताए । 'यस्ता ठेक्कामा कि बजेट देऊ नभए खारेज गर भनेका छौं,' सिंहले भने, 'यीबाहेक ७/८ वर्ष पुराना परियोजना पनि छन् । यस्ता परियोजना हामी छोड्न तयार छौं । तर, सरकारी निकायहरूले खारेज गर्ने भए सार्वजनिक खरीद नियमावली संशोधन गरेर वा मन्त्रिपरिषद्ले सिधै खारेजीमा लगेमात्रै खारेज गर्ने बताउँदै आएका छन् ।'

यसरी अल्झिएका परियोजना अघि बढाउन कि बजेट दिनुपर्ने कि खारेजीको निर्णय गर्नुपर्ने उनको भनाइ छ । अर्कोतर्फ काम हुन नसकेका तर दायित्व सृजना गरेका परियोजना कहिलेसम्म 'होल्ड' गरेर बस्ने भन्ने प्रश्न पनि उठेको छ ।

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका पूर्वसचिवसमेत रहिसकेका विभागका तत्कालीन महानिर्देशक थापाले स्रोत सुनिश्चितता भएपछि बजेट दिनुपर्ने बताए । निर्माणको भुक्तानी दिने हो भने १५/२० प्रतिशत रकम राज्य कोषमै फर्किन्छ । कर, आयकर, मूल्य अभिवृद्धिकर (भ्याट) अन्तःशुल्क विभिन्न माध्यमबाट राज्यकोषमै फर्किने भन्दै उनले अर्थ मन्त्रालयले अर्थतन्त्रलाई यसरी चलायमान बनाउनुको सट्टा बन्द नै गराएको बताए । '१६५ ओटालाई निर्वाचन रणनीतिक सडक भनेर शुरू गरिएको थियो,' उनले भने, 'उक्त शीर्षकका सडकमा त्यसबेला २ अर्ब रुपैयाँ बजेट थियो ।

बेनी–जोमसोम–कोरला सडक योजना ७५ प्रतिशत सम्पन्न

गण्डकी प्रदेशको 'लाइफ लाइन' मानिएको राष्ट्रिय गौरवको कालीगण्डकी कोरिडोर, बेनी-जोमसोम-कोरला योजनाको काम ७५ प्रतिशत सम्पन्न भएको छ । भारत र चीनलाई जोड्ने ४३५ किलोमिटर दूरीको कालीगण्डकी कोरिडोर सडकलाई गण्डकी प्रदेशको 'भाग्यरेखा' मानिएको छ । पूर्वाधार, आर्थिक, व्यापारिक, जलविद्युत,

सरकारले परियोजना घोषणा र शिलान्यास गर्ने तर बजेट विनियोजन नगर्दा ठेक्का लागे पनि काम नहुने र दायित्व सर्दै जाने समस्या छ । यस्ता परियोजनाका विषयमा के गर्ने भन्ने अन्योलमा रहेको सडक विभागका महानिर्देशक सुशीलबाबु ढकालले बताए ।
काम नभएकामा सांसद विकास कोष र रणनीतिक सडकका न्यूनतम ३ करोड रुपैयाँदेखि अधिकतम ७ करोड रुपैयाँसम्मका ठेक्का छन् । ५, १० र १५ शैय्याको अस्पतालमा भने १५ करोड रुपैयाँदेखि ३० करोड रुपैयाँसम्मका ठेक्का रहेको सिंहले बताए ।

रू. ७ अर्ब ५५ करोड लागत अनुमान गरिएको योजनाका लागि आव २०७९/८० सम्म रू. ६ अर्बभन्दा बढी खर्च भएको छ। पर्वतको मालढुंगा-बेनी, म्याग्दीको राहुघाट दाना, मुस्ताङको खन्ती-जोमसोम, जोमसोम-कागबेनी खण्डमा कालोपत्र र चराङ- छोसेर खण्डमा ग्राभेल गर्ने ठेक्काको काममा ढिलासुस्ती भएको गण्डकी प्रदेशका भौतिक पूर्वाधार विकास तथा यातायात व्यवस्थामन्त्री रेशमबहादुर जुग्जालीले बताए। मकवानपुर हुँदै हेटौंडा-काठमाडौं जोड्ने आधा दर्जन सडकमध्ये छोटो दुरीको भैंसे-कुलेखानी-फाखेल-फर्पिङ सडकखण्ड स्तरोन्नति गर्ने कार्यले पछिल्लो समय तीव्रता पाएको छ।

पर्यटन र धार्मिक स्थलको विकासका लागि महत्वपूर्ण योगदान पुग्ने भएकाले यो सडकलाई गण्डकीको 'भाग्यरेखा' मानिएको हो।

पर्वतको मालढुंगाबाट म्याग्दी हुँदै मुस्ताङस्थित चीनको सिमाना कोरला नाका जोड्ने २०२ किलोमिटर दूरीको सडक दुई लेनको कालोपत्र र ग्राभेल बनाउन आर्थिक वर्ष (आव) २०७३/७४ देखि शुरू भएको योजनाको हालसम्म ७५ प्रतिशत भौतिक प्रगति भएको आयोजना प्रमुख ध्रुव झाले बताए। '६ ओटा खण्डमा ८५ किलोमिटर ग्राभेल र तीनओटा खण्डको १९ किलोमिटर सडक कालोपत्र गर्ने 'काम सकिएको छ,' उनले भने, 'योजनामार्फत १३ ओटा पक्की पुल र तीनओटा बेलीब्रिज निर्माण भएको छ।'

रू. ७ अर्ब ५५ करोड लागत अनुमान गरिएको योजनाका लागि आव २०७९/८० सम्म रू. ६ अर्बभन्दा बढी खर्च भएको छ। पर्वतको मालढुंगा-बेनी, म्याग्दीको राहुघाट दाना, मुस्ताङको खन्ती-जोमसोम, जोमसोम-कागबेनी खण्डमा कालोपत्र र चराङ-छोसेर खण्डमा ग्राभेल गर्ने ठेक्काको काममा ढिलासुस्ती भएको गण्डकी प्रदेशका भौतिक पूर्वाधार विकास तथा यातायात व्यवस्थामन्त्री रेशमबहादुर जुग्जालीले बताए।

'संघीय सरकारका विभागीय मन्त्री, प्रधानमन्त्री, आयोजनासँग समन्वय गरेर निर्माण व्यवसायीलाई तीन-चार वर्षपछि काममा फर्काइएको छ,' उनले भने, 'नदीजन्य निर्माण सामग्रीको व्यवस्थापन र निर्माण स्थलमा देखिएका समस्या समाधानका लागि स्थलगत अध्ययन गरेर पहल थालेका छौं।'

संघीय सरकारका तत्कालिन भौतिक पूर्वाधार तथा यातायातमन्त्री प्रकाश ज्वाला, गण्डकी प्रदेशका भौतिक पूर्वाधार विकास तथा यातायात व्यवस्थामन्त्री जुग्जाली, प्रतिनिधिसभा सदस्य खमबहादुर गर्बुजा (खम्बिर), सडक विभागका महानिर्देशक सुशीलबाबु ढकाल, म्याग्दीका प्रमुख जिल्ला अधिकारी लक्ष्मण ढकाल र प्रहरी नायब उपरीक्षक मदन कुँवर लगायतको टोलीले सडकको म्याग्दी खण्डको अनुगमन गरेको छ।

नदीजन्य निर्माण सामग्रीको अभाव र प्रतिकूल भूगोल चुनौती बनेको छ। सर्वोच्च अदालतको २०७८ असार २९ गतेको आदेशका कारण कालीगण्डकी कोरिडोरअन्तर्गत गण्डकी प्रदेशमा सञ्चालित पूर्वाधार आयोजनामा नदीजन्य निर्माण सामग्रीको अभाव भएको छ। सर्वोच्च अदालतले कालीगण्डकी नदीबाट ढुंगा, गिट्टी र बालुवा उत्खनन् तथा निकासीमा रोक लगाएपछि विकास आयोजना निर्माण प्रभावित भएको हो। मन्त्री ज्वालाले स्थलगत निरीक्षणका क्रममा देखिएका समस्या समाधानका लागि जिल्लास्तरका सरोकारवालासँग छलफल गरेको र मन्त्रालय तहबाट गर्नुपर्ने पहलका विषयमा तत्काल सहजीकरण गरिने र सडक निर्माणले गति लिने वातावरण बनाउने बताए। टोलीले बेनी-जोमसोम-कोरला सडकअन्तर्गत म्याग्दीको रघुगंगा गाउँपालिका-२ बैसरी र सिरुवारीस्थित पहिरोग्रस्त क्षेत्रको पनि अनुगमन गरेको थियो। सडकअन्तर्गत म्याग्दीको अन्नपूर्ण गाउँपालिका ७ महभीरबाट वडा नं ६ पोखरेबगर र भुरुङ तातोपानी क्षेत्रमा तीन किलोमिटर सडक कालोपत्र गर्न थालिएको छ। रघुगंगा गाउँपालिका-३ राहुघाटबाट अन्नपूर्ण गाउँपालिका-२ भुरुङ तातोपानीको नागढुंगासम्मको १९ किलोमिटर सडक कालोपत्र गर्न २०७४ मा शर्मा युनाइटेड जेभी र बेनी-जोमसोम-कोरला सडक योजनाबीच ठेक्का सम्झौता भएको थियो। मुख्य ठेकेदारले काम नगरेर सहायकलाई ठेक्का दिएको, प्रतिकूल भूगोल, विपद् र कोरोना महामारीका कारण यो सडक निर्माण २०७७ हिउँददेखि सुस्ताएको थियो। शर्मा युनाइटेडका इन्जिनियर प्रशान्त तिमिल्सिनाले करीब ६ किलोमिटर दूरीमा सबबेस र बेस राख्ने काम सकिएको बताए। रघुगंगा गाउँपालिकाको राहपारेबाट बेगखोला खण्डको करीब ६ किलोमिटर २ वर्षअघि कालोपत्र भएको थियो। योजनाअन्तर्गत म्याग्दीको अन्नपूर्ण गाउँपालिकाको नागढुंगाबाट काभ्रे खण्डमा चार वर्षपछि सडक निर्माण शुरू भएको छ।

हुमाने भन्ज्याङ-फर्पिङ सडकखण्ड निर्माण तीव्र

मकवानपुर हुँदै हेटौंडा-काठमाडौं जोड्ने आधा दर्जन सडकमध्ये छोटो दुरीको भैंसे-कुलेखानी-फाखेल-फर्पिङ सडकखण्ड स्तरोन्नति गर्ने कार्यले पछिल्लो समय तीव्रता पाएको छ।

बागमती प्रदेश सरकारले हेटौंडा-काठमाडौं जोड्ने छोटो दुरीका मार्गमा विगतमा सामान्य मर्मतसम्भार गर्दै आए पनि पछिल्लो तीन आर्थिक वर्षदेखि भैंसे-कुलेखानी-फाखेल-फर्पिङ सडकखण्ड र भैंसे-कुलेखानी-सिस्नेरी-दक्षिणकाली-फर्पिङ खण्डको स्तरोन्नतिलाई प्राथमिकतामा राख्दै आएको छ। भैंसे-कुलेखानी-फाखेल-फर्पिङ सडकखण्ड अन्तर्गत मकवानपुर र काठमाडौंको सिमाना हुमाने भन्ज्याङदेखि फर्पिङसम्मको करिब ११ किलोमिटर सडक हाल तीन वटा प्याकेजमा काम भइरहेको छ।

तीन वटा प्याकेजमध्ये काठमाडौंतर्फ हुमाने भन्ज्याङ-लामागाउँसम्मको पहिलो प्याकेजको चार किलोमिटर सडक कालोपत्रे गर्ने कार्य सकिएको छ। दोस्रो प्याकेज अन्तर्गत लामागाउँदेखि खापखोलासम्म करिब साढे तीन मिलोमिटर सडकको कालोपत्रे गर्न बेस हाल्ने लगायतको काम भइरहेको छ।

पूर्वाधार विकास कार्यालय, ललितपुरका प्रमुख नवीनकुमार सिंहले हुमाने भन्ज्याङ-फर्पिङ सडकखण्ड अन्तर्गत पहिलो प्याकेजको कालोपत्रे गर्ने काम पुरा भएको बताउँदै दोस्रो प्याकेज अन्तर्गतको सडकखण्डमा आगामी चैतभित्रमा कालोपत्रे सम्पन्न गर्ने गरी काम भइरहेको जानकारी दिनुभयो। हुमाने भन्ज्याङ-फर्पिङ सडकखण्डको सडकको चौडाइ आठ मिटर रहेकामा त्यसमध्ये छ मिटर चौडा कालोपत्रे हुनेछ। प्रदेश राजधानीलाई सङ्घीय राजधानी जोड्ने सडक जीर्ण भएकाले सर्वसाधारणसँगै प्रदेश सभा सदस्यसमेतलाई आवागमनमा समस्यासँगै भएको भन्दै प्रदेश सभाको पहिलो कार्यकालको सुरुवातीदेखि प्रदेश सभाका सदस्यले प्रदेश सभाको बैठक र सार्वजनिक रूपमा आवाज उठाउँदै आएका थिए।

प्रदेश सभा सदस्य र सर्वसाधारणको निरन्तरको दबाबपछि बागमती प्रदेश सरकारले भैंसे-कुलेखानी-फाखेल-फर्पिङ सडकखण्ड र भैंसे-कुलेखानी-सिस्नेरी-दक्षिणकाली-फर्पिङ सडकमा ठूलो लगानी गरी स्तरोन्नति कार्य अगाडि बढाएको हो। हुमाने भन्ज्याङदेखि फर्पिङसम्मको सडक छिटो स्तरोन्नतिको काम सम्पन्न गर्न तीन वटा प्याकेजमा ठेक्का लगाइएको थियो तर पहिलो प्याकेज र दोस्रो

प्याकेजको कामको २०७९ साउनमा एक वर्षभित्रमा कालोपत्रेसहित सडक स्तरोन्नति गर्ने गरी निर्माण कम्पनीसँग ठेक्का सम्झौता भएकामा तोकिएको समयमा काम पूरा नभएपछि म्याद थप गरिएको थियो ।

साउनसम्ममा कालोपत्रे हुने अपेक्षा

काठमाडौँतर्फ हुमाने भन्ज्याङ-फर्पिङ सडकखण्डको तीन वटै प्याकेजमा कालोपत्रेसहित स्तरोन्नतिको काम आगामी २०८२ साउनभित्र पूरा हुने अपेक्षा राखिएको छ । तेस्रो प्याकेजको कामको सबैभन्दा पछि गत साउनमा एक वर्षभित्रमा कालोपत्रेसहित सडक स्तरोन्नति गर्ने गरी नयाँ ठेक्का सम्झौता भएको हो ।

सिंहले ११ किलोमिटर सडकखण्डमध्ये बाँकी खार्पाखोलादेखि फर्पिङसम्मको तेस्रो प्याकेजको कामको म्याद साउनसम्म रहेको बताउँदै कामको गति हेर्दा कुनै समस्या नआएमा पहिले नै कालोपत्रेको गर्ने कार्य पूरा हुने बताउनुभयो ।

तेस्रो प्याकेज अन्तर्गत खापखोलादेखि फर्पिडसम्मको सडकखण्डमा सडक चौडा गर्ने, टेवा पर्खाल, ढललगायतका कार्य भइरहेको बताउँदै कार्यालय प्रमुख सिंहले यस सडकखण्डको फर्पिङबाट अगाडि हुमाने भन्ज्याङतर्फ घरटहरा, गुम्बालगायतका संरचना रहेकाले केही समस्या रहेको बताउनुभयो । उहाँले भन्नुभयो, “सडक चौडा गर्ने भनिएको फर्पिङबाटअगाडि सडक सीमाभित्र घरटहरा लगायतका संरचना रहेकाले केही ढिलाइ भए पनि संरचना हटाउनेबारे सहमति भएको छ, कार्यान्वयन भएपछि निर्माणले थप तीव्रता पाउने छ ।” हुमानेभन्ज्याङदेखि फर्पिङसम्मको सडकखण्ड तीन वटा प्याकेजमा गरी झन्डै ३८ करोड रुपियाँको लागतमा स्तरोन्नतिको कार्य भइरहेको छ । पहिलो प्याकेज १५ करोड ८८ लाख रुपियाँ, दोस्रो प्याकेज १२ करोड ३२ लाख रुपियाँ र तेस्रो प्याकेज नौ करोड पाँच लाख रुपियाँको लागतमा कालोपत्रेसहित स्तरोन्नति गर्ने काम भइरहेको कार्यालयले जनाएको छ ।

५२ वर्षमा पनि बनेन खलंगा–नेपालगन्ज सडक

सल्यान नेपालगन्ज सडक ५२ वर्ष बितिसक्दा पनि पूरा हुन सकेको छैन । सल्यानको खलंगालाई नेपालगन्जसँग जोड्न यो सडक निर्माण सुरु गरिएको हो । सम्बन्धित निकायले विगतमा भौगोलिक विकटता देखाउँदै बजेट विनियोजन नगरेको र पछिल्लो समयमा बजेट विनियोजन गरे पनि मध्यवर्ती तथा बाँके राष्ट्रिय निकुञ्ज सीमा क्षेत्रका कारण काम अगाडि नबढ्दा सडक अलपत्र परेको छ । सल्यानको खलंगाबाट तुलसीपुर हुँदै नेपालगन्ज जाँदा २ सयभन्दा बढी किमि पर्ने र खलंगा मार्के-कालिमाटी-घइयाचारी खर्कवार चप्परगौरी भएर जाँदा ८४ किमि पर्ने भएकाले ०२८ सालमा वनमन्त्री नेवबहादुर मल्लका पालामा यो सडक खन्न सुरु

गरिएको थियो । मल्ल मन्त्री भएका बेला स्थानीय श्रमदानमा खलंगा-मार्के-लक्ष्मीपुरसम्म करिब १५ किमि ट्र्याक खनिएको थियो ।

०५७ सालमा तत्कालीन जिल्ला विकास समितिले समितिले विश्व खाद्य कार्यक्रमबाट खलंगा मार्के-लक्ष्मीपुर रुट परिवर्तन गरेर सालचौर जगेना हर्द उक्त सडक खन्न सुरु गरेकामा अहिलेसम्म खलंगादेखि कालिमाटी गाउँपालिकाको ददवालीसम्म ४० किमि र बाँकेको चप्परगौरीसम्म १४ किमि मात्रै काम सम्पन्न भएर नियमित गाडी चल्दै आएका छन् । सम्बन्धित निकायले पटक-पटक बजेट विनियोजन गरे पनि वातावरण परीक्षणमा कठिनाइ भएकाले अहिलेसम्म मध्यवर्ती सीमा क्षेत्र तथा बाँके राष्ट्रिय निकुञ्ज क्षेत्रभित्र पर्ने १५ किमि क्षेत्रमा अहिलेसम्म ट्र्याकसमेत खुल्न सकेको छैन ।

खलंगादेखि कालिमाटी गाउँपालिकाको ददवालीसम्म सम्बन्धित निकायले बेलाबेलामा गरी ३० करोडभन्दा बढी खर्च गरिसकेको छ । यसपालि मध्यवर्ती तथा निकुञ्ज क्षेत्रमा ट्र्याक खन्न सरकारले ४० करोड रुपैयाँ विनियोजन गरेको छ । तर कामले गति लिएको छैन । विगत लामो समयदेखि ट्र्याकसमेत खुल्न नसकेपछि सल्यान खलंगा आसपासका स्थानीयलाई भन्दा कालिमाटीका स्थानीयलाई नेपालगन्ज जान धेरै सास्ती हुने गरेको छ ।

एउटै सडकमा चारटुक्रे आयोजना

पूर्वपश्चिम राजमार्ग अन्तर्गत मोरङको उर्लाबारीदेखि नेपाल-भारतको दसगजा क्षेत्रलाई जोड्ने उर्लाबारी-आमबारी-गाईघाट-सिजुवा-भद्रचोक सडक जिल्लाको सबैभन्दा पुरानो सडक मानिन्छ । नेपाल-भारत सीमाको ३८ नं. पिल्लर हुँदै भारतको डोरियासँग जोड्ने यो सडक निर्माण कथा जस्तै बनिसकेको छ ।

पञ्चायतकाल, बहुदल हुँदै गणतन्त्रका डेढ दशक बितिसक्दा पनि सडक बन्न सकेको छैन । नेपाली कांग्रेस सरकारमा रहँदा जिपी राजमार्गका रूपमा सडक विस्तार गर्ने योजना बन्यो । कांग्रेस सरकारबाट हटेपछि सोही सडकको नाम फेरिएर मदन भण्डारी राजमार्ग बन्यो । नाम फेरिएपछि काम हुनेमा स्थानीय आशावादी थिए तर निर्माणको काम भने कछुवाको गतिमा अगाडि बढिरहेको छ ।

यो सडकले खासगरी मोरङको सबैभन्दा पूर्वी क्षेत्रका गाउँलाई छुन्छ । उत्तरमा उर्लाबारी नगरपालिकाभित्र १२ किलोमिटर र दक्षिणतर्फ रतुवामाई नगरपालिकाभित्र १७ किलोमिटर गरी यो सडक कुल २९ किलोमिटर लम्बाइको छ । उर्लाबारी क्षेत्रमा सङ्घीय सरकारको तराई मधेश समृद्धि आयोजना, सङ्घीय सहरी विकास आयोजना, कोशी प्रदेश सरकारको प्रदेश सहरी विकास आयोजना र प्रदेश पूर्वाधारको बेग्लाबेग्लै आयोजनाबाट कालोपत्रेको काम भइरहेको छ ।

एउटै सडकमा सङ्घ र प्रदेश सरकारका विभिन्न निकायले काम गर्दा प्राविधिक रूपमा समस्या आइरहन्छन् तर टुक्रा टुक्रा गरेर भए पनि निर्माणाधीन सडक सम्पन्न गर्नुपर्ने भएकाले सबै आयोजनामा उर्लाबारी नगरपालिकाले सहकार्य गरिरहेको छ ।

उर्लाबारी-९ का वडाध्यक्ष नरबहादर मोक्तानले भन्नुभयो, “उर्लाबारी-बरडङ्गा सडकभन्दा २० वर्ष पुरानो सडक भर्खर निर्माण सुरु भएको छ ।” उर्लाबारी खण्डमा १२ किमीमध्ये साढे तीन किमी सडक निर्माणका लागि अझै बजेटको सुनिश्चित भएको छैन । वडाध्यक्ष मोक्तानका अनुसार तराई मधेश सडक समृद्धिको ५०

तेस्रो प्याकेज अन्तर्गत खापखोलादेखि फर्पिडसम्मको सडकखण्डमा सडक चौडा गर्ने, टेवा पर्खाल, ढललगायतका कार्य भइरहेको बताउँदै कार्यालय प्रमुख सिंहले यस सडकखण्डको फर्पिङबाट अगाडि हुमाने भन्ज्याङतर्फ घरटहरा, गुम्बालगायतका संरचना रहेकाले केही समस्या रहेको बताउनुभयो । ०५७ सालमा तत्कालीन जिल्ला विकास समितिले समितिले विश्व खाद्य कार्यक्रमबाट खलंगा मार्के-लक्ष्मीपुर रुट परिवर्तन गरेर सालचौर जगेना हर्द उक्त सडक खन्न सुरु गरेकामा अहिलेसम्म खलंगादेखि कालिमाटी गाउँपालिकाको ददवालीसम्म ४० किमि र बाँकेको चप्परगौरीसम्म १४ किमि मात्रै काम सम्पन्न भएर नियमित गाडी चल्दै आएका छन् ।

रतुवामाई खण्डका सडक किनारका उपभोक्ताले धुलो र हिलो भोग्न थालेको ६० वर्ष हुन लाग्यो। सडकको नाम फेरियो। सडक विस्तारका लागि स्थानीयले ३० फिटको बाटोलाई ५० फिट बनाउनका लागि मुआब्जा नलिई जग्गा दिए। हरेक चुनावमा ठूला दलको एजेन्डा बन्छ सडक कालोपत्रे गर्ने। २०४८ को निर्वाचनपछि प्रधानमन्त्री बनेका गिरिजाप्रसाद कोइरालादेखि हालका सांसद ऋषिकेश पोखेलसम्मले सडक विस्तारको आश्वासन दिनुभयो तर सडकको अवस्था उस्तै छ। यस्तै पाल्पाको प्रबास-जोर्ते सुरुङमार्गको सम्भाव्यता अध्ययनको काम सकिएको छ। चालु आर्थिक वर्षमा अध्ययन सकिएको यो सुरुङको दूरी ४ किमि रहने र लागत ९ अर्ब ३५ करोड ३६ लाख रुपैयाँ लाग्ने अनुमान छ।

लाख रुपियाँमा चार सय मिटर, सङ्घीय सहरी विकास आयोजनाको एक करोड रुपियाँमा ६२५ मिटर, प्रदेश पूर्वाधारको दुई करोड रुपियाँबाट एक हजार १६२ मिटर सडक कालोपत्रे भइरहेको छ।

पाँच वर्षअघि निर्माण सुरु भएको कालोपत्रे प्रारम्भिक चरणमा गरेको कालोपत्रे भत्किन थालेको छ तर सडक पूर्ण रूपमा बन्ने कुनै योजना छैन। मोरङ १ (क) का कोशी प्रदेश सदस्य उमाकान्त गौतमले भन्नुभयो, "चालु आवमा तीन किलोमिटर कालोपत्रे गर्ने गरी प्रदेश र सङ्घीय सरकारले एक करोड रुपियाँ विनियोजन गरेको छ। बजेटको सुनिश्चित भएर यो काम अगाडि बढेको हो। काम सम्पन्न भएपछि उर्लाबारी खण्डको तीन किमी मात्र कालोपत्रे गर्न बाँकी रहने छ। उहाँले यो वर्ष थक्लुङ चोकसम्म कालोपत्रे हुने बताउनुभयो। रतुवामाई खण्डका सडक किनारका उपभोक्ताले धुलो र हिलो भोग्न थालेको ६० वर्ष हुन लाग्यो। सडकको नाम फेरियो। सडक विस्तारका लागि स्थानीयले ३० फिटको बाटोलाई ५० फिट बनाउनका लागि मुआब्जा नलिई जग्गा दिए। हरेक चुनावमा ठूला दलको एजेन्डा बन्छ सडक कालोपत्रे गर्ने। २०४८ को निर्वाचनपछि प्रधानमन्त्री बनेका गिरिजाप्रसाद कोइरालादेखि हालका सांसद ऋषिकेश पोखेलसम्मले सडक विस्तारको आश्वासन दिनुभयो तर सडकको अवस्था उस्तै छ।

रतुवामाई नगरपालिकाका प्रवक्ता भुलबहादुर कार्कीले भन्नुभयो, "सडक विस्तारका लागि सर्भे गर्न ९० लाख रुपियाँ विनियोजन भएको छ तर काम सुरु भएको छैन। स्थानीय स्रोतले गर्न सकिने योजना होइन। त्यसैले हामीले सङ्घ र प्रदेशलाई गुहार्नेबाहेक विकल्प छैन। ३० फिटको सडक फराकिलो बनाउन स्थानीयले दुवैतर्फ १०/१० फिट जग्गा पनि दिए तर सरकारले कुनै महत्व दिएन।

रतुवामाई-१०, सातमेडिका ७७ वर्षीय भीमप्रसाद पोखेललाई सडक कालोपत्रे हुन्छ भन्ने विश्वास लाग्न छोडेको छ। उहाँले भन्नुभयो, "२०२६ सालयता हरेक वर्ष कहिले दूरबिनले त कहिले फित्ताले सडक नाप्छन्। कहिलेकाहीँ डोजर घुमाउँछन् तर काम गर्दैनन्।" रतुवामाई-७, सिन्जुवाका ७४ वर्षीय टीकाधारी साहले पछि ट्र्याक खुलेका सडक कालोपत्रे भए पनि जिल्लाकै पुरानो सडक कालोपत्रे हुन नसकेको बताउनुभयो।

सुरुङमार्गको अध्ययन गर्दै, फाइल थन्क्याउँदै

सम्भाव्यता अध्ययन सकिएका ७ वटा सुरुङ निर्माणका लागि करिब १ खर्ब लागत अनुमान

राजनीतिक दबाबका भरमा बजेटले धान्नै नसक्ने गरी सुरुङमार्गहरूको सम्भाव्यता अध्ययन गरेर थन्क्याइएको छ। केही सुरुङको भने निर्माणमा जाने बजेट नभए पनि अध्ययनको काम धमाधम छ। अहिले ७ वटा सडक सुरुङमार्गको सम्भाव्यता अध्ययन सकिएको सडक विभागअन्तर्गत गुणस्तर, अनुसन्धान तथा विकास केन्द्रले जनाएको छ। उक्त सुरुङ निर्माण गर्न ९० अर्ब १५ करोड ३४ लाख रुपैयाँभन्दा बढी बजेट लाग्नेछ। कुलेखानी-भीमफेदी सुरुङमार्ग मकवानपुर र खुर्कोट-सिन्धुली सुरुङमार्गको सम्भाव्यता अध्ययन भएको चार वर्ष भयो। यसमा थप काम अघि बढ्न सकेको छैन। यी दुवै सुरुङमार्गको अध्ययन आर्थिक वर्ष ०७६/७७ मा सकिएको हो।

सम्भाव्यता अध्ययनअनुसार कुलेखानी-भीमफेदी सुरुङमार्गको दूरी ३.१६५ र खुर्कोट-सिन्धुली सुरुङमार्गको दूरी ४.९० किमि छ। कुलेखानी-भीमफेदी सुरुङमार्ग निर्माणमा १० अर्ब ७२ करोड ३४ लाख र खुर्कोट सिन्धुली सुरुङमार्ग निर्माणमा १६ अर्ब ८१ करोड ८७ लाख रुपैयाँ लाग्ने अनुमान छ। त्यस्तै गोदावरीकुण्ड-काभ्रे-मनेदोभान सुरुङमार्गको पनि अध्ययन सकिएको छ। ७ अर्ब ९७ करोड ९९ लाख रुपैयाँ बजेट लाग्ने यो सुरुङमार्गको दूरी ३.६५ किमि छ।

सुरुङमार्गहरूको सम्भाव्यता अध्ययन मात्र भएको गुणस्तर, अनुसन्धान तथा विकास केन्द्रका निर्देशक नरेशमान शाक्यले बताए। 'निर्माणमा जाने भएपछि यसको डिटेल डिजाइनको काम हुनेछ, अहिले कति लागत लाग्ने, कहाँनिर बनाउँदा उपयुक्त हुन्छ भनेर मात्र अध्ययन भएको हो,' उनले भने, 'कुल लागतबारे अहिले थाहा हुँदैन।' अहिले अनुमानित लागत मात्र निस्कने शाक्यको भनाइ छ।

यस्तै पाल्पाको प्रबास-जोर्ते सुरुङमार्गको सम्भाव्यता अध्ययनको काम सकिएको छ। चालु आर्थिक वर्षमा अध्ययन सकिएको यो सुरुङको दूरी ४ किमि रहने र लागत ९ अर्ब ३५ करोड ३६ लाख रुपैयाँ लाग्ने अनुमान छ। सम्भाव्यता अध्ययन भएको बागलुङ-बिहुँ-नरेठाँटी सुरुङ निर्माणमा २० अर्ब ४८ करोड ३५ लाख रुपैयाँ लाग्नेछ। जुन सुरुङको दूरी अध्ययन सकिएकामध्ये सबैभन्दा लामो हो। यसको दूरी ७४४ किमि छ। अहिले भएको अध्ययनका आधारमा डिजाइनको काम अघि बढाउन सकिन्छ।

ठूला र लामा सुरुङ धेरै छन्,' शाक्यले भने, 'अहिले नै निर्माणमा जाँदा बजेटले धान्छ कि धान्दैन भन्ने मुख्य विषय हो।' त्यति ठूलो रकम लगानी गर्न सकिन्छ/सकिन्न भन्नेमा पनि विचार गर्नुपर्ने उनको भनाइ छ। ३.८७ किमि दूरी रहेको धरान-लेउती सुरुङमार्गको सम्भाव्यता अध्ययन आर्थिक वर्ष ०७८/७९ मा सकिएको हो। यो सुरुङका लागि चालु आर्थिक वर्षमा ५० लाख रुपैयाँ बजेट छुट्याए पनि थप काम हुन सकेको छैन। जब कि यो सुरुङमार्ग निर्माणमा ११ अर्ब ३८ करोड ६८ लाख रुपैयाँ लागत लाग्ने अनुमान छ। आर्थिक वर्ष ०७९/८० मा अध्ययन सकिएको खुटिया-बीपीनगर-दिपायल सुरुङमार्ग पनि अध्ययनमै सीमित छ। ७.०१ किमि दूरी रहेको उक्त सुरुङमार्गको थप काम अघि बढ्न सकेको छैन। यो सुरुङ निर्माणमा १३ अर्ब ४० करोड ७२ लाख

सम्भाव्यता अध्ययन सकिएका सुरूङ

सुरुङको नाम	दूरी (किमिमा)	लागत अनुमान	अध्ययन मिति
कुलेखानी भीमफेदी	३.१६५	१० अर्ब ७२ करोड ३४ लाख	०७६/७७
खुर्कोट सिन्धुली	४.९०	१६ अर्ब ८१ करोड ८७ लाख	०७६/७७
धरान लेउती	३.८७	११ अर्ब ३८ करोड ६८ लाख	०७८/७९
खुटिया-बीपीनगर-दिपायल	७.०१	१३ अर्ब ४० करोड७२ लाख	०७९/८०
गोदावरीकुण्ड-काभ्रे-मनेदोभान	३.६५	७ अर्ब ९७ करोड ९९ लाख	०७९/८०
बागलुङ बिहुँ नरेठाँटी	७.४४	२० अर्ब ४८ करोड ३५ लाख	०८०/८१
प्रवास-जोर्ते (पाल्पा)	४	९ अर्ब ३५ करोड ३६ लाख	०८०/८१

स्रोत : गुणस्तर, अनुसन्धान तथा विकास केन्द्र

रुपैयाँ लाग्ने अनुमान छ ।

'सम्भाव्यता अध्ययन भएका सुरुङमार्गहरूलाई प्रोजेक्ट बैंकका रूपमा राख्छौं । अहिले निर्माणमा जान नसके पनि तीन/चार वर्षपछि जान सकिन्छ,' शाक्यले भने, 'अहिले अध्ययन गरिरहँदा पछि निर्माणमा जान सजिलो हुन्छ ।' पहिला माग भएअनुसार सुरुङको संख्या २७ थियो । उक्त संख्यामध्ये अहिले निर्माण सुरु भएका दुई, अध्ययन सकिएका र भइरहेकासहित सुरुङको संख्या २० छ । अहिले सडक सुरुङमार्गका रुपमा नागढुंगा-सिस्नेखोला र पाल्पाको सिद्धबाबामा निर्माणको काम जारी छ । केही सुरुङको भने विस्तृत रूपमा अध्ययन गर्ने तयारी भइरहेको छ ।

'अहिले सम्भाव्यता अध्ययन गरेपछि गर्न पर्दैन,' शाक्यले भने, 'विस्तृत अध्ययन गरेर निर्माणमा जान सकिनेछ ।' फुस्रेखोला-छोरेपाटन (पोखरा) देखि स्याङ्जा गुडीखोला र रारा राजमार्गको कशेपाटन (जाजरकोट ब्याउलीढुंगा र जुम्ला इमिलचा खोला) सुरुङको सम्भाव्यता अध्ययन भइरहेको छ । रारा राजमार्गको कुशे पाटन सुरुङको भने विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तयार गरिने जनाइएको छ । ताथली-रविओपी, बबई-छिन्चु, मझिमटार-शक्तिखोर (चितवन), सुनमाई राजदबोल (इलाम) सुरुङमार्गको सम्भाव्यता अध्ययन भइरहेको छ । दम्कीबास-बर्दघाट र हेम्जा नयाँपुल खण्ड सडक सुरुङमार्गको अध्ययन हुन बाँकी छ ।

अन्य ३ वटा सुरुङको अध्ययनको काम चालु आर्थिक वर्षभित्र हुने केन्द्रले जनाएको छ । राजनीतिक दबाब र प्रभावका कारण सुरुङको संख्या धेरै भएको पूर्वसचिव अर्जुनजंग थापाले बताए । 'अहिले अध्ययन सकिएका र अध्ययन भइरहेका सुरुङ निर्माण गर्न देशको आर्थिक अवस्थाले धान्दैन,' उनले भने, 'फेरि कतिपय सुरुङ जहाँ आवश्यक नै छैन, त्यहाँ निर्माण गरेर काम छैन ।' सडक विभागका पूर्व महानिर्देशकसमेत भइसकेका थापाले धेरै सवारी गुड्ने खण्डमा सुरुङ निर्माण गर्नुपर्ने बताए । 'थोरै सवारी साधन गुड्ने ठाउँमा सुरुङ निर्माण गरेर काम छैन,' उनले भने, 'थोरै लगानीमा सुरुङ बन्ने पनि होइन, निर्माणमा धेरै लगानी हुने भएकाले अत्यावश्यक भएको ठाउँमा मात्र सुरुङ बनाउनुपर्छ ।'

सर्वत्र दबाबपछि गति लिँदै पोखरा-मुग्लिन सडक

समय घर्किनै लाग्दा पनि सोचेजस्तो प्रगति नभएको भन्दै पोखरा-मुग्लिन सडक खण्ड विस्तारमा भएको भौतिक प्रगतिप्रति अधिक आलोचना हुने गरेको छ । पर्यटकीय सहर पोखरा भित्रिने मुख्य राजमार्ग भएकाले पनि यो खण्डमा धेरैको ध्यान जाने गरेको छ ।

राजमार्ग विस्तारमा ढिलाइ हुँदै गर्दा र भताभुङ्ग सडकमा लामो समय लगाएर यात्रा गर्नुपर्दा असहज भएको गुनासो सर्वत्र छ । राजमार्ग विस्तारमा भएको ढिलासुस्तीप्रति बेलाबेला सरकारी निकायबाटै पनि खबरदारी हुने गरेको छ । केही साताअघि तत्कालिन भौतिक पूर्वाधार तथा यातायातमन्त्री प्रकाश ज्वालाले सडक विस्तारको अवस्थाबारे जानकारी लिँदै काममा गति दिन भनेका थिए । पोखराका पर्यटन व्यवसायीले त राजमार्गको समस्याले पर्यटन क्षेत्र नै प्रभावित भएको बताएका छन् । सर्वत्र दबाबपछि पछिल्लो समय राजमार्ग विस्तारले केही लिएको छ । पृथ्वी राजमार्गको पोखरा-मुग्लिन खण्डअन्तर्गत पोखरा-आँबुखैरेनी (८० किमि) सडक अहिले दुई खण्डमा बाँडेर विस्तार भइरहेको छ । पूर्विखण्ड (आँबुखैरेनी-जामुने ४१ किलोमिटर) र पश्चिमखण्ड (जामुने-पोखरा ३९. किलोमिटर) पर्छ । पश्चिमको तुलनामा पूर्वी खण्डको काम धेरै नै भएको छ । पूर्वी खण्डमा अहिलेसम्म करिब ४६ प्रतिशत भौतिक प्रगति भएको त्यस खण्डका प्राविधिकले बताएका छन् । पोखरा-मुग्लिनको पूर्वी खण्डका सूचना अधिकारी विष्णु पाण्डेका अनुसार पूर्वी खण्डमा अहिलेसम्म ४६ प्रतिशत काम पूरा भएको छ । यो खण्डमा अहिलेसम्म सबैगरी २ लेनको करिब ३० किलोमिटर सडक कालोपत्रे भइसकेको पाण्डेले बताए । '३० किलोमिटर सबै एकै खण्डमा भएको होइन । कतिपय खण्डमा दोहोरो कालोपत्रे छ । कतिपयमा भने एकतर्फी मात्र छ, उनले भने । उनका अनुसार यो आर्थिक वर्षभित्र पूर्वी खण्डमा धेरै नै काम भइसक्नेछ । उनका अनुसार तोकिएको समयमा काम पुरा हुने अवस्था नरहे पनि पछिल्लो समय गति भने बढेको छ ।

राजमार्गको पूर्वी खण्ड बिस्तारका लागि चाइना कम्युनिकेसन कन्स्ट्रक्सन कम्पनीले ठेक्का पाएको छ । पश्चिम खण्ड विस्तारको काम पनि चिनियाँ कम्पनी अनहुइ काइयुयान रोड एण्ड ब्रिज कम्पनीले जिम्मा लिएको छ । पूर्वीखण्डको जिम्मा लिएको कम्पनीले तोकिएको समयमा सडक विस्तार नसकिने भन्दै म्याद थपका लागि पत्राचार गरिसकेको छ । पूर्वीखण्डमा कम्तिमा ६ महिना समय थप्नका लागि गृहकार्य भइरहेको आयोजनाले बताएको छ ।

पूर्वीखण्डका लागि २०२१ अप्रिलमा र पश्चिमखण्डका लागि २०२१ अगाष्टमा निर्माण सम्झौता भएको थियो । सम्झौता अनुसार तीन वर्षभित्र काम सकिनुपर्ने भए पनि तोकिएका समयमा काम किने सम्भावना नरहेको उनले बताए । सम्झौता अनुसार अप्रिलसम्म पूर्वीखण्ड र २०२४ अगष्टसम्म पश्चिमखण्ड सकिनुपर्ने हुन्छ । पूर्वीखण्डमा पर्ने तनहुँको दमौलीका ७० वटा घर भत्काउने तयारी रहेको पनि उनले बताए ।

पूर्वको तुलनामा पश्चिमखण्डमा बढी आलोचना थियो । पश्चिम खण्डमा भने बल्ल कालोपत्रे सुरु भएको छ । पश्चिम खण्ड आयोजनाका सूचना अधिकारी नारायण पौडेलका अनुसार अहिलेसम्म बढीमा एक किलोमिटर दुरीमा मात्र कालोपत्रे भएको छ । फेब्रुअरीभित्र पाँचकिलोमिटर कालोपत्रे भइसक्ने गरी ठेकेदार कम्पनीले काम गरिरहेको उनले बताए ।

अन्य ३ वटा सुरुङको अध्ययनको काम चालु आर्थिक वर्षभित्र हुने केन्द्रले जनाएको छ । राजनीतिक दबाब र प्रभावका कारण सुरुङको संख्या धेरै भएको पूर्वसचिव अर्जुनजंग थापाले बताए ।

पृथ्वी राजमार्गको पोखरा-मुग्लिन खण्डअन्तर्गत पोखरा-आँबुखैरेनी (८० किमि) सडक अहिले दुई खण्डमा बाँडेर विस्तार भइरहेको छ । पूर्विखण्ड (आँबुखैरेनी-जामुने ४१ किलोमिटर) र पश्चिमखण्ड (जामुने-पोखरा ३९ किलोमिटर) पर्छ । पश्चिमको तुलनामा पूर्वी खण्डको काम धेरै नै भएको छ । पूर्वी खण्डमा अहिलेसम्म करिब ४६ प्रतिशत भौतिक प्रगति भएको त्यस खण्डका प्राविधिकले बताएका छन् । पोखरा-मुग्लिनको पूर्वी खण्डका सूचना अधिकारी विष्णु पाण्डेका अनुसार पूर्वी खण्डमा अहिलेसम्म ४६ प्रतिशत काम पूरा भएको छ ।

१३ अर्ब ६१ करोड रूपैयाँको लगानीमा राजमार्ग विस्तार भइरहेको छ । आयोजनाका अनुसार पूर्वी खण्डमा पर्ने आँबुखैरेनी-जामुनेसम्मका लागि ६ अर्ब २१ करोड र पश्चिम खण्डमा पर्ने जामुनेदेखि पोखरासम्मको लागि सात अर्ब ४० करोड रूपैयाँ खर्च हुनेछ । यो रकम सडक विस्तारका लागि मात्र हो । तनहुँको घिरिङ-४ मानपुरबाट सुरू भएर डेढगाउँको सिमानासम्मको ११ किलोमिटर खण्डमा सडक कालोपत्र हुने पूर्वाधार विकास कार्यालयले जनाएको छ । उक्त सडकको चौडाइ ७ मिटर रहनेछ भने साढे पाँच मिटरको कालोपत्र र सडकमा एक मिटरको नाला निर्माण हुनेछ ।

'फेब्रुअरीभित्र कम्तिमा पाँच किलोमिटर काम हुनेछ । त्यही अनुसार तयारी छ,' पौडेलले भने, 'थप कालोपत्रका लागि आधार तयार पनि भइरहेको छ । कालोपत्रे गर्न बाँकी हो । त्यो पनि तत्कालै हुनेछ ।' उनका अनुसार आगामी असारसम्म पश्चिमको तनहुँ खण्डको २० किलोमिटर सडक पूरा गर्ने लक्ष्य छ । 'पाँच-पाँच किलोमिटरका दरले कालोपत्रे गर्ने लक्ष्य हो,' उनले भने ।

एसियाली विकास बैंक (एडीबी) को सहुलियत ब्याजको ऋण सहयोगमा पोखरा-आँबुखैरेनीसम्मको दुई लेन सडक विस्तार गरी चार लेनको फराकिलो र स्तरीय बनाउन थालिएको हो । १३ अर्ब ६१ करोड रूपैयाँको लगानीमा राजमार्ग विस्तार भइरहेको छ । आयोजनाका अनुसार पूर्वी खण्डमा पर्ने आँबुखैरेनी-जामुनेसम्मका लागि ६ अर्ब २१ करोड र पश्चिम खण्डमा पर्ने जामुनेदेखि पोखरासम्मको लागि सात अर्ब ४० करोड रूपैयाँ खर्च हुनेछ । यो रकम सडक विस्तारका लागि मात्र हो । त्यसबाहेक तनहुँको दमौलीस्थित मादीनदीमाथि पुल बनाउन एक अर्ब २० करोड र पोखरामा सेतीनदीमाथि पुल बनाउन थप एक अर्ब रूपैयाँ लाग्नेछ । सबैगरी १५ अर्ब रूपैयाँभन्दा बढी रकम राजमार्ग विस्तारमा खर्च हुँदैछ ।

उनका अनुसार यो राजमार्गको बजार क्षेत्रमा ६ लेनको फराकिलो सडक हुनेछ । बजार खण्ड ४१ देखि ४५ मिटर फराकिलो हुनेछ अरू ठाउँ चार लेनको हुनेछ । त्यो खण्ड २१ देखि २२ मिटरसम्मको फराकिलो हुनेछ । दायाँबायाँ नाली र बीचमा तीनमिटरको फराकिलो डिभाइडरसम्म पनि यसैमा बनाइने आयोजनाले बताएको छ । डिभाइडरलाई सौन्दर्यकरण पनि गरिनेछ । आँबुखैरेनी-जामुने खण्डमा चारवटा ठूला र १४ वटा साना पुल निर्माण हुनेछन् । यही बजेटभित्र रहेर पुलको आकार पनि विस्तार हुनेछ । ती पुल पनि सडकको आकारजत्तिकै फराकिला हुनेछन् । पश्चिम खण्डमा पनि चारवटा ठूला र आठवटा अरू साना पुल पर्नेछन् । विजयपुर, कोत्रे, कुम्ले र म्याग्देका पुल ठूला आकारका छन् । अरू साना पुल छन् । पोखरा-आँबुखैरेनी खण्डमा पर्ने ठूला आकारका दुईवटा पुल छन् । पोखरामा सेतीनदीमाथि र दमौलीमा मादीनदी माथिको पुल ठूला आकारका पुल हुन् । यी पुल भने यो आयोजनाभित्र पर्दैनन् ।

अहिले गण्डकी प्रदेशलाई राजधानी र तराई जोड्ने पृथ्वी राजमार्ग मुख्य हो । यो राजमार्ग लामो समयदेखि विस्तार भएको थिएन । पछिल्ला समय राजमार्ग झन्डै जीर्ण भएको थियो । राजमार्गका ठाउँठाउँमा खाडल पर्दा यात्रा झन्झटिलो र समय बढी लाग्ने गरेको थियो ।

ट्र्याक खुलेको २९ वर्षपछि अस्फाल्ट प्रविधिबाट कालोपत्र

गण्डकी प्रदेश सरकारले गौरव आयोजनाका रुपमा सूचीकृत गरेको मानपुर-डेडगाउँ-बुलिङटार सडक कालोपत्रको तयारी गरिएको छ । मुस्ताङको कोरोलादेखि नवलपुरको त्रिवेणी जोड्ने छोटो दूरीको उक्त सडकअन्तर्गत तनहुँ खण्डमा पहिलो चरणमा कालोपत्रको तयारी गरिएको हो ।

ट्र्याक खुलेको २९ वर्षपछि यो खण्डमा कालोपत्र हुन लागेको हो । पूर्वाधार विकास कार्यालय तनहुँले यही फागुन ७ गतेदेखि अस्फाल्ट प्रविधिबाट तनहुँ खण्डमा कालोपत्र गर्न लागेको कार्यालय प्रमुख कृष्ण आचार्यले जानकारी दिए । उनका अनुसार उक्त खण्डमा फागुन गतेदेखि २२ गतेसम्म सडक बन्द गरी कालोपत्र गर्न लागिएको हो ।

'तनहुँको घिरिङ गाउँपालिकास्थित मानपुरदेखि डेडगाउँसम्म सडक कालोपत्रका लागि बेस राख्ने काम भएको छ,' आचार्यले भने, 'उक्त अवधिमा सडक बन्द गरी काम हुनेछ ।' यो खण्ड भई सञ्चालन हुने सवारी साधनलाई वैकल्पिक सडक प्रयोग गर्न उनले आग्रह गरे । २०५१ सालमा ट्र्याक खुलेको उक्त मार्ग कालोपत्र हुने भएपछि स्थानीयवासी खुशी भएका छन् । उक्त खण्ड स्तरोन्नतिका लागि २०७७ मंसिर ५ गतेदेखि काम शुरू भएको थियो । भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालयमार्फत रु. २२ करोड ८५ लाख ४१ हजार सात सय ९३ को लागतमा उक्त मार्ग कालोपत्र हुन लागेको आचार्यले जानकारी दिए ।

रू. ३५ करोड १४ लाख ७४ हजार एक सय नौ लागत अनुमान गरिएकामा हेटौंडास्थित सपना निर्माण सेवाले रू. १२ करोड २९ लाख ३२ हजार ३ सय १६ कम रकममा सडक कालापत्रको ठेक्का पाएको थियो । सडक कालोपत्रको सम्झौता २०७६ फागुन ७ गते भएको थियो । त्यसलगत्तै नेपालमा कोरोनाको महामारीले गर्दा भएको लकडाउनको असरका कारण काम शुरू हुन सकेको थिएन ।

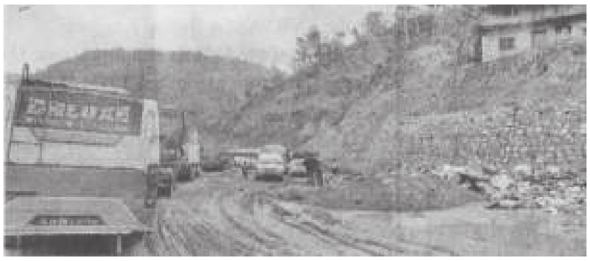
तनहुँको घिरिङ-४ मानपुरबाट सुरु भएर डेढगाउँको सिमानासम्मको ११ किलोमिटर खण्डमा सडक कालोपत्र हुने पूर्वाधार विकास कार्यालयले जनाएको छ । उक्त सडकको चौडाइ ७ मिटर रहनेछ भने साढे पाँच मिटरको कालोपत्र र सडकमा एक मिटरको नाला निर्माण हुनेछ । गण्डकी प्रदेशका पूर्वअर्थमन्त्री किरण गुरुङले हिमाल र तराईलाई जोड्ने गरी प्रदेश सरकारले गौरवको आयोजनाका रूपमा उक्त खण्डलाई सूचीकृत गरेको बताए । उनले भने, 'भारत र चीनलाई जोड्ने सबैभन्दा छोटो दूरीको यस बाटो कालोपत्र भएपछि यस क्षेत्रको समृद्धिको ढोका खुल्छ ।'

घिरिङ गाउँपालिकाका अध्यक्ष होमबहादुर थापाले उक्त सडक कालोपत्र भएपछि यस क्षेत्रको समृद्धिको ढोका खुल्ने बताए । उनले भने, 'पहाड र तराई जोड्ने महत्वपूर्ण मार्गको रुपमा रहेको यस खण्ड कालोपत्र भएपछि विभिन्न जिल्लाका हजारौं नागरिक लाभान्वित हुन्छन् । यो मार्ग घिरिङको समृद्धिको प्रवेशद्वार पनि हो ।' स्थानीयवासी सुमनकुमार श्रेष्ठले यस मार्गलाई प्रदेश सरकारले गौरवको आयोजनाका रुपमा सूचीकृत गरेर कालोपत्रको काम शुरू गरेपछि यहाँका नागरिक हर्षित भएका बताए । उनले भने, 'ट्र्याक खुलेको २९ वर्षपछि कालोपत्र हुने खबरले हामीलाई खुसी बनाएको छ । धुलाम्य र हिलाम्य बाटोले यात्रा कष्टकर बनेको थियो । कालोपत्र भएपछि सहज हुनेछ ।'

सडक हिलाम्मे : २२ किमि पार गर्न चार घण्टा

पृथ्वी राजमार्गअन्तर्गत तनहुँ सदरमुकाम दमौलीबाट खैरेनीटारसम्मको दुरी करिब २२ किलोमिटर छ । राजमार्ग सहज हुँदा सवारीसाधनमा यो दुरी आधा घण्टामा पार हुन्छ तर बिहीबार भने चार घण्टा लाग्यो । दमौलीबाट बिहान साढे १० बजे बस चढेका नारायण खड्कालाई खैरेनीटार पुग्न कम्तिमा चार घण्टा लाग्यो । उनी खैरेनीटार पुग्दा दिउँसोको पौने ३ बजेको थियो ।

विस्तारको क्रममा रहेको राजमार्ग वर्षासँगै हिलाम्मे हुँदा यात्रा सकसपूर्ण बनेको हो । पोखरा-आँबुखैरेनी खण्ड विस्तार चलिरहँदा सडकको धेरै भाग भत्काइएको छ । यही राजमार्ग भएर



दिनहुँ हजारौं सवारीसाधन ओहोरदोहोर गर्छन् ।

पोखरा-मुग्लिन खण्डअन्तर्गत पोखरा-आँबुखैरेनी (८० किमि) सडक अहिले दुई खण्डमा बाँडेर बिस्तार भइरहेको छ । पूर्वीखण्ड (आँबुखैरेनी-जामुने ४१ किलोमिटर) र पश्चिमखण्ड (जामुने-पोखरा ३९ किलोमिटर) पर्छ । पश्चिमको तुलनामा पूर्वी खण्डको काम धेरै भएको छ । राजमार्ग बिस्तार भइरहँदा भएको वर्षाले हिलाम्मे बनेको छ । हिलोसँगै बाटो चिप्लो बनेको छ । कतिपय ठाउँमा गाडी गुडाउनै सकस हुने गरेको छ । हिलोले ट्र्याक पहिचान गर्नसमेत चालकलाई मुस्किल भएको छ । चारपाङ्ग्रे साना र दुईपाङ्ग्रे सवारीको यात्रा त झनै सकसपूर्ण बन्ने गरेको छ । 'बढीमा एकघण्टामा खैरेनीटार पुग्न सकिने आंकलन गरेर म दमौलीबाट बस चढेको हूँ । २२ किलोमिटर दुरी पार गरेर खैरेनीटार पुग्न चारघण्टा भन्दा बढी समय लाग्यो । बीचमै फर्किन पनि सकिनँ,' यात्रु खड्काले भने, 'हिलोले गर्दा गाडी गुडाउनै सकस छ । ठाउँठाउँमा गाडी नै चिप्लिने डर छ ।' हिलोमा गाडी फस्दा पनि यात्रा सकसपूर्ण बनेको हो । कतिपय ठाउँमा पुरै टायर हिलोमा पुरिने गरेको उनले बताए ।

उनका अनुसार सबैभन्दा बढी सकस डाइभर्सनमा छ । साँघुरा डाइभर्सनमा गाडी उक्लिनै नसकेको उनले बताए । 'डाइभर्सन साँघुरा छन् । त्यसैमाथि हिलो र चिप्लो उत्तिकै छ । ठाउँठाउँमा भेल जमेर बाटोको ट्र्याक नै छुट्याउन पनि सकस छ,' उनले भने, 'मुख्य राजमार्गको हालत खराब छ ।' उनका अनुसार जामुने, अकला, कुम्लेखोला, खैरेनीटारलगायत ठाउँमा यात्रा निकै नै सकसपूर्ण छ । नेपाल एशोसिएशन अफ टुर एन्ड ट्राभल एजेन्टस (नाट्टा) गण्डकीका अध्यक्ष हरि अधिकारीका अनुसार राजमार्ग बिस्तारले यात्र सकसपूर्ण छ । त्यसमाथि हिलोका कारण यात्रा थप सकसपूर्ण बनेको छ ।

द्रुतमार्ग समयमै सम्पन्न गर्न समितिको निर्देशन

प्रतिनिधिसभा राज्य व्यवस्था तथा सुशासन समितिले काठमाडौं-तराई/मधेस द्रुतमार्ग (फास्ट ट्र्याक) निर्धारित समयमै सम्पन्न गर्ने गरी आवश्यक संयोजन गर्न सरकारलाई निर्देशन दिएको छ । शुक्रबार बसेको समिति बैठकले द्रुतमार्गको काम सुस्त गतिमा रहेको भन्दै निर्धारित समयमै आयोजना सम्पन्न गर्नुपर्ने निष्कर्ष निकालेको हो । समितिले आवश्यक सहयोग र

संयोजन गर्न प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद् कार्यालय र रक्षा मन्त्रालयको ध्यानाकर्षण गराएको छ ।

समितिले उपयुक्त समयमा काठमाडौं-तराई/मधेस द्रुतमार्गलगायत नेपाली सेनाले बनाएका सबै आयोजनामा स्थलगत अध्ययन तथा अवलोकन गर्ने निर्णय पनि गरेको छ । काठमाडौं-निजगढ द्रुतमार्ग निर्माणमा हालसम्म ६० अर्ब ४४ करोड रूपैयाँ सकिएको छ ।

समितिमा प्रधानसेनापति प्रभुराम शर्माले द्रुतमार्ग निर्माणमा हालसम्म ६० अर्ब ४४ करोड रूपैयाँ सकिएको जानकारी दिए । उनले गत चैत मसान्तसम्ममा ३३.२ प्रतिशत काम सकिएको बताए । उनका अनुसार निर्माणाधिन तीनवटा सुरुङको खन्ने कार्य पनि ७६ प्रतिशत सकिएको छ । द्रुतमार्ग बनाउने क्रममा हालसम्म ३० हजार ५९१ रुख काटेको जानकारी दिँदै उनले वित्तीय प्रगति ३३ प्रतिशत भएको जानकारी दिए ।

उनका अनुसार आव २०७३/७४ मा एक अर्ब ३४ करोड, २०७४/७५ मा सात अर्ब ६३ करोड, २०७५/७६ मा पाँच अर्ब ७३ करोड, २०७६/७७ मा एक अर्ब ९७ करोड, २०७७/७८ मा आठ अर्ब ७३ करोड, २०७८/७९ मा आठ अर्ब ८९ करोड, २०७९/८० मा १४ अर्ब ९४ करोड र २०८०/८१ को हालसम्म ११ अर्ब २१ करोड रूपैयाँ द्रुतमार्ग निर्माण सकिएको छ ।

समितिले दार्चुला-टिंकर सडकलगायत सेनाले बनाउँदै गरेका सडकलाई पर्याप्त बजेट उपलब्ध गराउन पनि निर्देशन दिएको छ । समितिले उक्त क्षेत्रमा काम गर्ने सबै सैनिकलाई जोखिम भत्ता उपलब्ध गराउन अर्थ मन्त्रालय र रक्षा मन्त्रालयलाई निर्देशन पनि दिएको छ । समितिले सेनाको काममा सहयोग गर्न वन तथा वातावरण मन्त्रालयलाई पनि निर्देशन दिएको छ ।

प्रतिनिधिसभा राज्य व्यवस्था तथा सुशासन समितिले काठमाडौं-तराई/मधेस द्रुतमार्ग (फास्ट ट्र्याक) निर्धारित समयमै सम्पन्न गर्नेगरी आवश्यक संयोजन गर्न सरकारलाई निर्देशन दिएको छ । शुक्रबार बसेको समिति बैठकले द्रुतमार्गको काम सुस्त गतिमा रहेको भन्दै निर्धारित समयमै सम्पन्न गर्नुपर्ने निष्कर्ष निकालेको हो ।

सेलाएको बाहिरी चक्रपथ

केही वर्षयता मुलुकमा तीव्र गतिमा चलिरहेको आन्तरिक बसाइँसराइका कारण हिमाली र पहाडी क्षेत्रको जनघनत्व दिनानुदिन पातलिँदै गइरहेको छ । अर्कोतर्फ तराई/मधेश र काठमाडौं उपत्यकाको जनघनत्व भने अस्वाभाविक रूपमा वृद्धि भएको पछिल्लो राष्ट्रिय जनगणनाको नतिजाले देखाएको छ । मुलुकको कुल जनघनत्व १९८ जना प्रतिवर्ग किलोमिटर हुँदा तराई/मधेशको ४६० प्रतिवर्ग किमी देखिएको छ । यसैगरी काठमाडौं उपत्यकामा काठमाडौंको जनघनत्व प्रतिवर्ग किमी ५,१६९, भक्तपुरको ३,६३१ र ललितपुरको प्रतिवर्ग किमी १,४४४ जना भएको जनगणनाको नतिजाले बाक्लिँदो सहरीकरणलाई देखाउँछ । बिनायोजना तथा पूर्वाधार अभावमै बढिरहेको सहरी क्षेत्र अव्यवस्थित रूपमा रुमल्लिएको अनुभूत हुन्छ । खास गरी सङ्घीय राजधानी काठमाडौं उपत्यकामा बढ्दै गएको जनघनत्वका कारण विद्यमान सडकहरूले सवारी चापलाई धान्न नसक्ने स्थिति देखिएको हो ।

केही वर्षअघिसम्म सहर र काँठ क्षेत्र भनेर छुट्याइने गरेको उपत्यकामा अब भने कुन सहर, कुन काँठ छुट्टिन सक्दैन । यसले गर्दा हालको २७.२ किलोमिटरको चक्रपथ सडकले उपत्यकाको

उनका अनुसार सबैभन्दा बढी सकस डाइभर्सनमा छ । साँघुरा डाइभर्सनमा गाडी उक्लिनै नसकेको उनले बताए । डाइभर्सन साँघुरा छन् । त्यसैमाथि हिलो र चिप्लो उत्तिकै छ । ठाउँठाउँमा भेल जमेर बाटोको ट्र्याक नै छुट्याउन पनि सकस छ, उनले भने, मुख्य राजमार्गको हालत खराब छ ।

उनका अनुसार आव २०७३/७४ मा एक अर्ब ३४ करोड, २०७४/७५ मा सात अर्ब ६३ करोड, २०७५/७६ मा पाँच अर्ब ७३ करोड, २०७६/७७ मा एक अर्ब ९७ करोड, २०७७/७८ मा आठ अर्ब ७३ करोड, २०७८/७९ मा आठ अर्ब ८९ करोड, २०७९/८० मा १४ अर्ब ९४ करोड र २०८०/८१ को हालसम्म ११ अर्ब २१ करोड रूपैयाँ द्रुतमार्ग निर्माण सकिएको छ ।

२०५० सालमा तत्कालीन सरकारले एक अध्ययन समिति गठन गरेर बाहिरी चक्रपथको आवश्यकता औँल्याएको थियो। सो अध्ययनले काठमाडौँ, ललितपुर र भक्तपुरमा पर्ने गरी करिब ७२ किलोमिटर लामो चक्रपथको प्रस्ताव गरेको हो। कुल लम्बाइमध्ये काठमाडौँमा ३५.०८ किलोमिटर, ललितपुरमा १५.८० र भक्तपुरमा २१.०५ किलोमिटर हुने अध्ययनले देखाएको थियो। नेपालमा सडक निर्माणको सुरुवात भएको सय वर्षपछि भने हुम्ला सदरमुकाम सिमकोटमा सडक पुगेको छ। तर सडक सञ्जालमा सिमकोट जोडिए पनि सवारी साधन भने नियमित चल्न अझै केही समय लाग्ने भएको छ। सडकको उचित स्तरोन्नति भएपछि मात्र सवारी साधन नियमित चल्ने उत्तर दक्षिण सडक निर्देशनालयका निर्देशक प्रेम प्रकाश खत्री बताउँछन्।

सवारी चापलाई धान्न नसक्ने देखिएकाले सरकारले १८ वर्षअघि तीनै जिल्लालाई समेटेर ७२ किलोमिटरको बाहिरी चक्रपथ निर्माण गर्न प्रक्रिया अगाडि बढाएको थियो। यद्यपि यो योजनाको हालसम्म कुनै प्रगति भएको देखिँदैन। केही वर्षयता 'बाहिरी चक्रपथ विकास आयोजना' शीर्षकमा बजेट विनियोजन हुँदै आएको छ तर विनियोजित बजेटमध्ये पुँजीगत खर्च नहुने र चालु खर्च भने शतप्रतिशत हुने गरेको छ।

२०५० सालमा तत्कालीन सरकारले एक अध्ययन समिति गठन गरेर बाहिरी चक्रपथको आवश्यकता औँल्याएको थियो। सो अध्ययनले काठमाडौँ, ललितपुर र भक्तपुरमा पर्ने गरी करिब ७२ किलोमिटर लामो चक्रपथको प्रस्ताव गरेको हो। कुल लम्बाइमध्ये काठमाडौँमा ३५.०८ किलोमिटर, ललितपुरमा १५.८० र भक्तपुरमा २१.०५ किलोमिटर हुने अध्ययनले देखाएको थियो। सरकारले आर्थिक वर्ष २०६१/६२ को बजेटमा काठमाडौं उपत्यकामा जग्गा एकीकरणका माध्यमबाट बाहिरी चक्रपथ निर्माण गर्ने घोषणा गरेर अध्ययन कार्य अगाडि बढाएको थियो। कुल लागत अनुमान ४२ अर्ब २७ करोड ७१ लाख ५३ हजार ३५८ रुपियाँ गरिएकोमा चीन सरकारले सहयोग उपलब्ध गराउने प्रारम्भिक सहमति भएको समाचार प्रकाशित भएको स्मरणीय छ। नेपालका तर्फबाट समयमै सम्भाव्यता अध्ययनलगायतका काम पूरा हुन नसक्दा कुनै कार्यप्रगति नभएको बाहिरी चक्रपथ विकास आयोजनाको भनाइ मननीय हुन आउँछ। दुःखको कुरा त के छ भने, सम्भाव्यता अध्ययनबाहेक अन्य कुनै कार्य नभएको अवस्थामा पनि उक्त आयोजनामा चालु खर्चबापत करोडौँ रुपियाँ खर्च भइसकेको छ।

सहरी विकास मन्त्रालय मातहतमा रहेको उपत्यका विकास प्राधिकरणका अनुसार यस आयोजनाका नाममा १५ जना कर्मचारी छन्। तीमध्ये तीन जना स्थायी र १२ जना करारका कर्मचारी हुन्। आयोजना अन्तर्गत आयोजना प्रमुख र इन्जिनियर दुई जना स्थायी तथा दुई जना इन्जिनियरसहित १२ जना करारमा भर्ना गरिएका कर्मचारीलाई बिनाकाम राज्यकोषबाट तलबभत्ता खुवाउने कार्य भइरहेको छ। कतिसम्म भने १८ वर्षदेखि घर भाडामा लिएर कार्यालय खडा गरिएको थियो। प्रकाशित समाचार अनुसार हाल कार्यालय सञ्चालनमा छैन तर कार्यालयका लागि फर्निचर, कम्प्युटर खरिद, बिजुली बत्ती, पानी, टेलिफोन, इन्टरनेट, मसलन्दलगायतका शीर्षकमा चालु खर्चबाट मासिक लाख रुपियाँ खर्च हुनु हास्यास्पद देखिएको हो।

प्रस्तावित बाहिरी चक्रपथ रेखाङ्कन क्षेत्रमा बाक्लिँदै गएको बस्तीका कारण अधिग्रहण कार्य असम्भव जस्तै देखिँदैछ। महालेखा परीक्षकको वार्षिक प्रतिवेदन २०७९ ले पनि जग्गाको मुआब्जा जटिल रहेको तर्फ औँल्याएको थियो। आव २०६०/६१ मा प्रतिआना पाँच लाख रुपियाँका दरले मुआब्जा दिने भनिएकोमा हालको मूल्य अनुसार करिब दुई खर्ब ८० अर्ब रुपियाँ जग्गा अधिग्रहणमा मात्र खर्च हुने देखिएको महालेखाको प्रतिवेदनमा उल्लेख छ। प्रस्तावित चक्रपथको दायाँबायाँ २५० मिटर जग्गामा स्थायी भौतिक संरचना निर्माण भइसकेको हुँदा अहिलेकै अवस्थामा काम अगाडि बढाउन नसकिने सहरी विकास मन्त्रालयका सचिवको भनाइ सार्वजनिक हुनुले आठ लेनको चक्रपथ आयोजना थप अन्योलमा पुगेको हो। मन्त्रालयका सचिव मणिराम गेलालले आगामी आवको बजेटमा यो आयोजनाका बारेमा सरकारको दृष्टिकोण स्पष्ट हुनुपर्ने र जारी फजुल खर्च रोक्नुका साथै अनावश्यक जनशक्ति हटाउनुपर्ने बताउनुभएको छ। बाहिरी चक्रपथ उपत्यकाका लागि अपरिहार्य बन्दै गएको छ। चालु चक्रपथको विस्तार कार्यसमेत पूरा हुन नसकेको अवस्थामा बाहिरी चक्रपथका नाममा अनावश्यक खर्च तत्काल रोकेर के कसरी अगाडि बढाउन सकिन्छ भन्नेमा विस्तृत अध्ययन हुन आवश्यक छ।

हुम्लामा सडक पुग्यो, गाडी गुड्न अझै वर्ष दिन लाग्ने

देशका ७७ जिल्लामध्ये हालसम्म सडक सञ्जालले नछोएको एक मात्र जिल्ला सदरमुकाम हुम्लाको सिमकोटमा पनि सडक पुगेको छ। राष्ट्रिय सडक सञ्जालमा नजोडिएको हुम्लाको सदरमुकाम सिमकोटमा पहिलो पटक नेपालकै बाटो हुँदै यातायात सेवा पुगेको हो। चीनको सीमा हुँदै सिमकोटमा पहिला नै सडक पुगे पनि नेपालकै बाटो हुँदै भने सडक पुगेको यो पहिलो पटक भएको सरकारको दाबी छ। नेपालमा सडक निर्माणको सुरुवात १९८० को दशकमा काठमाडौं उपत्यकाबाट भएको पाइन्छ। लामो दुरीको पहिलो सडकको रूपमा काठमाडौंलाई तराईसँग जोड्ने काठमाडौं भैंसे सडक (त्रिभुवन राजपथ) भारतीय सहयोगमा २००९ सालमा निर्माण भएको सरकारी रेकर्डमा देखिन्छ।

नेपालमा सडक निर्माणको सुरुवात भएको सय वर्षपछि भने हुम्ला सदरमुकाम सिमकोटमा सडक पुगेको छ। तर सडक सञ्जालमा सिमकोट जोडिए पनि सवारी साधन भने नियमित चल्न अझै केही समय लाग्ने भएको छ। सडकको उचित स्तरोन्नति भएपछि मात्र सवारी साधन नियमित चल्ने उत्तर दक्षिण सडक निर्देशनालयका निर्देशक प्रेम प्रकाश खत्री बताउँछन्।

सिमकोटमा नेपाली भूमि हुँदै ट्र्याकमात्र पुगेको हो। अझै नियमित गाडी चल्ने सम्भावना भने छैन। कर्णाली कोरिडोर अन्तर्गत सुर्खेतबाट कालिकोट, बाजुरा हुँदै हुम्लासम्म सडक पुगेको हो। निर्देशक खत्री भन्छन्, पहिला कर्णाली राजमार्ग अन्तर्गत सुर्खेत हुँदै जुम्ला जाने गर्दथ्यो। अहिले कर्णाली कोरिडोर अन्तर्गत सुर्खेतबाट कालिकोट, बाजुरा हुँदै हुम्लासम्म सडक पुगेको हो। 'सिमकोटसम्ममा अहिले कच्ची सडकको ट्र्याक मात्र खुलेको हो। सवारी चल्न सक्ने अवस्था भने छैन। सुख्खा मौसममा गाडी चल्छ। तर बर्खा लागेपछि पानी परेसँगै खोला बढ्ने हुँदा बर्खामा गाडी चल्न सक्दैन,' खत्रीले भने।

नेपालमा सडक निर्माणको सुरुवात भएको सय वर्षपछि भने हुम्ला सदरमुकाम सिमकोटमा सडक पुगेको छ। तर सडक सञ्जालमा सिमकोट जोडिए पनि सवारी साधन भने नियमित चल्न अझै केही समय लाग्ने भएको छ।

सिमकोटमा बाह्रै महिना गाडी चल्न भने अझ एकदेखि डेढ वर्षसम्म कुर्नुपर्ने अवस्था छ। सडकमा पर्ने खोलामा पुल बन्न बाँकी हुँदा बर्खामा गाडी चल्न नसक्ने खत्री बताउँछन्। विशेष गरी हुम्लाको खार्पुनाथमा रहेको वा खोलामा पुल अहिले बन्दै गरेको र त्यो पुल निर्माण भइसकेपछि मात्र गाडी सहज रूपमा सिमकोट पुग्ने उनको भनाइ छ। खत्रीले भने, 'सिमकोटसम्ममा बाह्रै महिना गाडी चल्न अझै एकदेखि डेढ वर्षसम्म कुर्नुपर्ने हुन्छ ठाउँ ठाउँका खोलाहरूमा पक्की पुल नबन्दा गाडी नियमित चल्न सक्ने अवस्था छैन। विशेष गरी हुम्लाको खार्पुनाथमा रहेको खोलामा पुल नबन्दासम्म गाडी बाह्रै महिना चल्न सक्ने अवस्था छैन। त्यहाँ पुल बन्दैछ। त्यो पुल निर्माण भएपछि मात्र सिमकोटसम्म बाह्रै महिना गाडी चल्छ।' चीनको बाटो हुँदै सिमकोट आएको सडकबाट पनि नियमित गाडी भने चल्न नसकेको उनले बताए। 'खुलान' भन्ने ठाउँबाट १७३ किलोमिटर सिमकोट पर्छ। सिमकोटबाट ९८

किलोमिटर अगाडी गएपछि चीनको नाका हिल्सा पुग्छ। पहिला हिल्सा हुँदै सिमकोटमा सडक आएको थियो। अहिले नेपालको बाटो हुँदै सडक सिमकोट पुगेको हो,' उनले भने।

सिमकोटसम्म सडक सञ्जाल जोडिए पनि गाडीमा चढेर सरर हिँड्ने हुम्लावासीको सपना भने अधुरै रहेको छ। सडक जोडिएको दुई तीन दिन गाडी गए पनि त्यसपछि गाडी जान नसकेको हुम्लाका सहायक प्रमुख जिल्ला अधिकारी अमृत प्रसाद सुवेदीले बताए।

सुवेदीले भने, 'सिमकोटसम्म सडक आयो, दुई तीन दिन गाडी पनि आयो। त्यसपछि भने गाडी आएको छैन। त्यसलाई अब सडक आयो भन्ने कि नभन्ने। हुम्लाको खार्पुनाथमा रहेको चुवा खोलामा पुल नबन्दासम्म गाडी आउन सक्दैन। हामीले त्यहाँ बेलीब्रीज बन्नुपर्छ भनेका छौं। अब के हुन्छ। नेपालको बाटो हुँदै सिमकोटसम्म सडक पुऱ्याउने काम नेपाली सेनाले गरेको हो। विशेष गरी हुम्लाको छाहारे भिरमा नेपाली सेनाले ट्र्याक खोलेपछि गाडी आवतजावत हुन थालेको हो। सडक विभागका महानिर्देशक सुशीलबाबु ढकाल राष्ट्रिय गौरवका आयोजना अन्तर्गत सिमकोटमा सडक पुऱ्याएको बताए। उनले भने, 'नेपाल सरकारको गौरवको आयोजना कर्णाली कोरिडोर पनि हो। हुम्लाको सिमकोटमा सडक पुऱ्याउने हाम्रो लक्ष्य थियो। कर्णाली कोरिडोर अन्तर्गत सिमकोटमा सडक सञ्जाल पुऱ्याइएको हो।' अहिले केही सवारी साधन पुगे पनि सबै सवारीसाधन पुग्न नसकेको उनले बताए।

चीनको सीमा हुँदै सिमकोटमा सडक आए पनि नेपालको बाटोलाई प्राथमिकता दिएर काम गर्ने उनले बताए। नेपालकै बाटो हुँदै गाडीहरू सिमकोटसम्म पुऱ्याउने लक्ष्यमा विभाग रहेको उनको भनाइ छ।

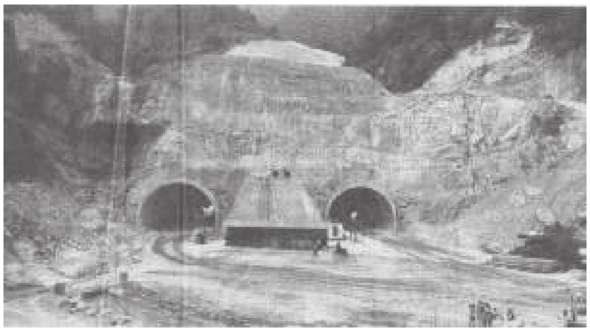
द्रुतमार्गका तीन सुरुङमार्गको निर्माण सन्तोषजनक

७०.९७ किलोमिटरको द्रुतमार्गमा महादेवटार, धेद्रे र लेनडाँडामा बन्ने ६.७८ किमि सुरुङमध्ये ४.२६ किमि निर्माण

सेनाले निर्माण गरिरहेको काठमाडौं-तराई-मधेश द्रुतमार्गको काम सुस्त छ। सोही द्रुतमार्गअन्तर्गतको सुरुङ निर्माणको काम भने तीव्रगतिमा भइरहेको छ। ७०.९७ किलो मिटर लम्बाइको द्रुतमार्गमा महादेवटार, धेद्रे र लेनडाँडामा ६.७८ किलोमिटर लामो तीन सुरुङमार्ग बन्दैछन्। माघको तेस्रो सातासम्म ४.२६ किलोमिटर सुरुङ निर्माण भइसकेको छ। यो सुरुङमार्ग निर्माणमा ६६.५ प्रतिशत भौतिक प्रगति हो।

गत पुस ४ गतेसम्म ३.५९ किमि सुरुङ खनिएको थियो। पछिल्लो साढे एक महिनामा मात्रै थप ६७४ मिटर सुरुङ खनिएको सेनाबाट प्राप्त आयोजनासम्बन्धी प्रतिवेदनले देखाएको छ। प्रतिवेदनअनुसार ३३५५ मिटर लामो महादेवटार सुरुङमा ५५ प्रतिशत, १६३० मिटर लामो धेद्रे सुरुङमा ६६ प्रतिशत र १४३० मिटर लामो लेनडाँडामा ७५ प्रतिशत हारहारीमा भौतिक प्रगति भएको छ।

यो आयोजनामा सुरुङमार्ग निर्माणलाई निकै चुनौतीको रूपमा हेरिएको छ। तर, त्यसको निर्माण द्रुतगतिमै भएको सेनाको प्रतिवेदनमा उल्लेख छ। ०७८ जेठदेखि तीनवटै सुरुङमार्ग खन्न सुरु गरिएको थियो। सेनाका अनुसार दुवैतर्फको विन्दुबाट सुरुङ खन्ने तथा फिनिसिङको काम पनि अघि बढिरहेको छ। सेनाका प्रवक्ता कृष्णप्रसाद भण्डारीले निर्माण कम्पनीले सुरुङ बनाएर अन्य काम गर्ने योजना बनाउँदा धेरै काम भएको बताए।



आयोजनाको समग्र भौतिक प्रगति २९.६२ प्रतिशत, वित्तीय प्रगति ३१.५७ प्रतिशत

माघ तेस्रो सातासम्म आयोजनाको समग्र भौतिक प्रगति २९.६२ प्रतिशत पुगेको छ भने वित्तीय प्रगति ३१.५७ प्रतिशत पुगेको सेनाको प्रतिवेदनमा उल्लेख छ। फास्ट ट्र्याकको समग्र काम भने निकै सुस्त देखिएको छ। नेपाली सेनालाई जिम्मा लगाएको साढे ६ वर्षसम्म पनि यसको भौतिक प्रगति न्यून हुनु दुःखद पक्ष भएको सरोकारवालाहरू बताउँछन्। कालीगण्डकी करिडोर लगायतका परियोजनामा काम गरेर राम्रो प्रतिक्रिया पाएको सेनाको काम यस आयोजना निर्माण भने सन्तोषजनक देखिँदैन।

संशोधित डिपिआरअनुसार ७०.९७ किलोमिटर लामो यस द्रुतमार्ग निर्माण गर्ने जिम्मेवारी २१ वैशाखमा ०७४ मा नेपाली सेनालाई दिइएको थियो। सरकारले १ भदौ ०७६ मा यसको डिपिआर स्वीकृत गरेपछि निर्माण सुरु गरिएको थियो।

यद्यपि, सेनाले ०७४ बाटै काम सुरु गरेको थियो। पहिला पुस ०८१ मा सक्ने भनिएको यसको निर्माण सम्पन्न गर्ने म्याद थप गरेर चैत ०८३ सम्म पुऱ्याइएको छ। गत वैशाखमा सरकारले यसको म्याद थपेको थियो। यसको संशोधित लागत दुई खर्ब दुई अर्ब दुई करोड रुपैयाँ छ। यो राष्ट्रिय गौरवको आयोजना निर्माण भएपछि प्रतिघण्टा ६० किमिदेखि १०० किमिको गतिमा निजगढबाट काठमाडौं एक घण्टा दुई मिनेटमा आउन सकिन्छ।

सरकारले दिएको म्यादअनुसार चैत ०८३ अर्थात् साढे ३ वर्षमा आयोजनाको ७० प्रतिशत काम सक्नुपर्नेछ। तर, त्यस अवधिमा निर्माण सम्पन्न गर्न करिब असम्भव रहेको सेनाका अधिकारीसमेत बताउँछन्। गत पुस ४ गते प्रतिनिधिसभाको राज्यव्यवस्था तथा सुशासन समितिमा प्रधानसेनापति प्रभुराम शर्माले पनि ०८३ भित्र आयोजनाको काम सम्पन्न गर्न नसकिने बताएका थिए। समयमै आयोजना बनाउन सरकारले कानुन संशोधन गर्नुपर्नेसमेत उनले बताएका थिए। वातावरण संरक्षणसम्बन्धी कानुनका कारण रूख कटानीको स्वीकृति पाउन ढिलाइ हुँदा आयोजना निर्माण प्रभावित भएको उनको भनाइ थियो।

पाँच प्याकेजको ठेक्का सम्झौता हुन बाँकी

निजगढदेखि सुरु भएर काठमाडौं उपत्यकाको खोकना (ललितपुर) मा जोडिने यस सडकको निर्माणलाई सेनाले ११ क्लस्टर विभाजन गरी १३ प्याकेजमा निर्माण अघि बढाएको छ। त्यसमध्ये पाँच प्याकेजको निर्माणसम्बन्धी ठेक्का सम्झौता हुनै बाँकी छ।

हालसम्म प्याकेज नम्बर एकदेखि सातसम्म ठेक्का सम्झौता भई काम सुरु भएको छ। तर, त्यसमा कुनै पनि प्याकेजको निर्माण सम्पन्न भएको छैन। त्यसबाहेक प्याकेज १० मा गत पुस २० गते निर्माण कम्पनीसँग सम्झौता भई कार्यदिशा प्रदान गरिएको छ। त्यसबाहेक प्याकेज ८(क), ८(ख), ९(क) र ९(ख) टेन्डर प्रक्रियामा

नेपालको बाटो हुँदै सिमकोटसम्म सडक पुऱ्याउने काम नेपाली सेनाले गरेको हो। विशेष गरी हुम्लाको छाहारे भिरमा नेपाली सेनाले ट्र्याक खोलेपछि गाडी आवतजावत हुन थालेको हो। सडक विभागका महानिर्देशक सुशीलबाबु ढकाल राष्ट्रिय गौरवका आयोजना अन्तर्गत सिमकोटमा सडक पुऱ्याएको बताए। सेनाले निर्माण गरिरहेको काठमाडौं-तराई-मधेश द्रुतमार्गको काम सुस्त छ। सोही द्रुतमार्गअन्तर्गतको सुरुङ निर्माणको काम भने तीव्रगतिमा भइरहेको छ। ७०.९७ किलो मिटर लम्बाइको द्रुतमार्गमा महादेवटार, धेद्रे र लेनडाँडामा ६.७८ किलोमिटर लामो तीन सुरुङमार्ग बन्दैछन्। माघको तेस्रो सातासम्म ४.२६ किलोमिटर सुरुङ निर्माण भइसकेको छ। यो सुरुङमार्ग निर्माणमा ६६.५ प्रतिशत भौतिक प्रगति हो।

निजगढबाट सुरु भएर काठमाडौंको खोकनामा टुंगिने यो सडकलाई ११ प्याकेजमा बाँडिएको छ ।
सेनाले आयोजनापरिसरमा अझै पाँच हजार ८४ वटा रूख रोप्न बाँकी देखिएको छ ।
ऐनअनुसार एउटा रूख काटेबापत २५ वटासम्म रूख रोप्नुपर्छ ।

छन् । तर, खोकना खण्ड (प्याकेज ११) को भने अझै टेन्डर आह्वान भएको छैन । निजगढबाट सुरु भएर काठमाडौंको खोकनामा टुंगिने यो सडकलाई ११ प्याकेजमा बाँडिएको छ । त्यसमा निजगढतर्फबाट क्रमशः प्याकेज छुट्याइएको छ । प्याकेज एकमा ० (निजगढ)-६ किमि, प्याकेज दुईमा ६-१७ किमि, प्याकेज तीनमा १७-२२ किमि, प्याकेज चारमा २२-२६ किमि, प्याकेज पाँचमा २६-३०, प्याकेज ६ मा ३०-३५ किमि र प्याकेज सातमा ३५-४३ किमिसम्मको सडक खण्ड पर्छन् । यसैगरी, प्याकेज आठमा ४३-५० किमि, प्याकेजमा नौ मा ५०-५९ किमि, प्याकेज १० मा ५९-६३ किमिसम्म र प्याकेज ११ मा ६३-७१ किमि (खोकना) सम्मको खण्ड पर्दछ ।

३९६ रोपनीको मुआब्जा र १० हजार रूख काट्न बाँकी

आयोजनामा अझै ३९६ रोपनी जग्गाको मुआब्जा दिन बाँकी देखिएको छ । आयोजना बनाउन कुल पाँच हजार १७२ रोपनी व्यक्तिगत जग्गा अधिकरण गर्नुपर्ने हुन्छ । त्यसमा हालसम्म चार जार ७७६ रोपनी जग्गाको मुआब्जा दिइएको छ । विशेषगरी खोकना इलाकामा स्थानीयको विरोधका कारण मुआब्जा दिएर जग्गा प्राप्ति गर्न ढिलाइ भएको स्रोतको भनाइ छ । आयोजनामा योबाहेक १० हजार दुई सय ४४ रोपनी सरकारी जग्गा छ । अब खोकना-बुङमती खण्डको ३७ रोपनी, मकवानपुरको १२ रोपनी र काठमाडौंको चार रोपनीलगायत जग्गाको मुआब्जा दिन बाँकी छ ।

यसैगरी, १० हजारभन्दा बढी रूख काट्न पनि बाँकी देखिएको छ । आयोजना बनाउँदा ३८ हजार ६ सय ६४ वटा रूख काट्नुपर्ने थियो, त्यसमा हालसम्म २८ हजार ६ सय ४६ वटा रूख काटिएको छ। त्यसबाहेक १० हजार १८ वटा रूख काट्ने प्रक्रिया अघि बढेको सेनाको भनाइ छ । थप रूख कटानका लागि पूरक वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन स्वीकृति भई गत माघ २२ गते वन विभागसँग समझदारी गरिएको सेनाको प्रतिवेदनमा उल्लेख छ ।

पाँच हजार रूख रोप्न बाँकी

सेनाले आयोजनापरिसरमा अझै पाँच हजार ८४ वटा रूख रोप्न बाँकी देखिएको छ । ऐनअनुसार एउटा रूख काटेबापत २५ वटासम्म रूख रोप्नुपर्छ । सेनाले यस परियोजना परिसरमा सात लाख नौ हजार आठ सय ५० वटा रूख रोप्नुपर्ने थियो, त्यसमा हालसम्म सात लाख चार हजार ७ सय ६६ वटा रूख रोपिएको छ ।

२७ पुलको पनि निर्माण सुरू भएन

आयोजनामा कुल १२.८८ किमिको ८९ वटा पुल निर्माण हुन्छन् । त्यसमा हालसम्म ६२ वटा पुल निर्माणाधिन छन् । बाँकी २७ मध्ये २३ वटा खरिद प्रक्रियामा छन् । खोकना खण्डमा बन्ने चारवटा पुलको निर्माणका लागि टेन्डर आह्वान नभएको देखिन्छ ।

काठमाडौंको कालोपुलमुनि जमेको पानी कटाउन खोज्दै ट्राफिक प्रहरी । बाढी आएसंगै खोलाको पानी पुलमुनि आउने हुँदा सवारीसाधन वारपार गर्न मुस्किल हुने गरेको छ ।

किन आवश्यक छ सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण ?

चालकले मादक पदार्थ सेवन गरी सवारी साधन चलाउने प्रवृत्तिले पनि सवारी दुर्घटना हुने अर्को कारण हो । क्षमताभन्दा बढी सामान बोक्नु र क्षमताभन्दा बढी यात्रु बोक्नु पनि दुर्घटना हुने अर्को कारण हो । सवारीसम्बन्धी ऐन नियमको ख्याल नगर्नु । लामो दूरीमा चल्ने सवारी साधनमा एउटै चालकले पूरै हाँक्नु पनि दुर्घटनाको अर्को कारण हो । त्यसकारण बीचमा चालक फेरेर चलाउने नियम कडाइका साथ लागू गर्नुपर्छ ।

मानिसको सभ्यता विकाससँगै सुविधाका लागि विभिन्न यन्त्र, मेसिनरी, उपकरणको आविष्कार भए र प्रचलनमा आए । यसै क्रममा एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा सहजरूपमा पुग्नका लागि सवारी साधनहरु जस्तै- हवाईजहाज, पानीजहाज, रेल, मालवाहक गाडी, यात्रुवाहक गाडीहरु प्रयोग हुँदै आएका छन् । पहिलेजस्तो पैदल यात्रा गर्नु नपर्ने अवस्था छ प्रकृतिले त हिँड्नकै लागि प्राणीहरूलाई खुट्टा दिएकै छ । तर आधुनिक युगमा मानवलाई एक देशबाट अर्को देश र एक महादेशबाट अर्को महादेशमा पुग्नका लागि हवाईजहाज तथा पानीजहाज उपयुक्त सवारी साधनका रूपमा उपयोग हुँदै आएको छ । त्यस्तै, लामो दूरी र छोटो दूरीका यात्राका लागि बस जिप र अन्य यात्रुवाहक गाडीहरु सञ्चालनमा छन् । ग्रहहरुमा पुग्नका लागि एक मात्र साधन रकेटको उपयोग हुन्छ ।

आधुनिक युगमा प्रयोगमा आउने सवारी साधनको राम्रोसँग उपयोग गर्न नजान्दा तथा नसक्दा सवारी दुर्घटनाहरु बढ्दै जाने गरेको पनि पाइन्छ । कुनै पनि वस्तु तथा साधनको पक्ष नराकारात्मक र सकारात्मक दुवै हुन्छन् । यसै क्रममा सवारी साधनहरुको सञ्चालन राम्रोसँग गर्न सकियो भने राम्रो र नराम्रोसँग गरियो भने नराम्रो हुने हुन्छ ।

अत्यासलाग्दो जाम

राजधानी काठमाडौं उपत्यकाका विभिन्न नाकाहरुमा हुने जामहरु निकै अत्यासलाग्दा हुने गरेका छन् । कलंकी नाका, कोटेश्वर नाका, बालाजु नाका, महाराजगञ्ज नाका, सातदोबाटो नाका, चाबहिल नाकाहरुमा कहिलेकाहीँ त आधा घण्टासम्म जाम हुने गरेको पाइन्छ । कार्यालय हिँडेका कर्मचारीहरु सवारीसाधन जामका कारण समयमा नपुग्दा छड्केमा पर्ने गरेको पनि पाइन्छ । त्यस्तै, क्याम्पस तथा स्कुलका गाडीहरु पनि लामो समयसम्म जाममा पर्दा विद्यार्थीहरूको पढाइमा बाधा पनि पर्ने गरेको पाइन्छ । यो समस्या राजधानी काठमाडौं उपत्यकाबाहिर भने हुँदैन । किनकि राजधानीबाहिरका सहरहरुमा फराकिला सडक र सवारी साधनहरुको संख्या न्यून छ । जहाँ जनसंख्या बढी छ, त्यहाँ सवारी साधनको संख्या ज्यादा बढी हुनु स्वाभाविकै हो । राजधानीबाहिर पनि महानगरहरुको संख्या बढे पनि काठमाडौंजति भिडभाड र घुइँचो देखिने सम्भावना छैन ।

ट्राफिक व्यवस्थापन

राजधानीबाट बाहिरिने र भित्रिने सवारी साधनहरूका कतिपय चालकहरुले ट्राफिक नियमको पालनामा हेलचेक्र्याइँ गरेको पनि पाइन्छ । ट्राफिक चोकमा बसेका प्रहरीलाई देख्नेबित्तिकै चालकले सिट बेल्ट लगाउने र चोक पार गरिसकेपछि बेल्ट तुरुन्तै झिक्ने गरेको एउटा उदाहरण हो । यो लापरबाही राजधानीमा मात्र होइन मोफसलमा पनि छ । चालकले कुनै किसिमको गल्ती गरेमा ट्राफिक प्रहरीले चिट काट्नखोज्दा रिसाउने गरेको, बाझ्ने गरेको र कहिलेकाहीँ हातपात गर्ने गरेको पनि सुनिन्छ ।

हतार र ओभरटेक

कतिपय चालकले राजमार्गहरुमा अगाडिका गाडीहरुलाई उछिन्ने वा ओभरटेक गर्ने गरिन्छ । यात्रुवाहक गाडीहरुलाई मालवाहक गाडीहरूले साइड दिनु मनासिव हो । धैर्यता नअपनाउँदा हतारमा ओभरटेक गर्दा बेलाबेलामा गाडीहरु नदी खोलामा खस्ने गरेको पाइन्छ ।

चेकअप र सर्भिसिङ

गाडीको हालत के छ भनेर समय-समयमा परीक्षण वा चेकअप तथा सर्भिसिङ गर्नु गाडीधनी, चालक र सहचालकहरुको कर्तव्य नै हुन आउँछ । खाली पैसालाई मात्र प्राथमिकता दिने र जथाभावीपमा सवारी साधन सञ्चालन गर्ने हो भने कुनै पनि बेला दुर्घटना हुन सक्छ ।

मादक पदार्थ सेवन

चालकले मादक पदार्थ सेवन गरी सवारी साधन चलाउने प्रवृत्तिले पनि सवारी दुर्घटना हुने अर्को कारण हो । क्षमताभन्दा बढी सामान बोक्नु र क्षमताभन्दा बढी यात्रु बोक्नु पनि दुर्घटना हुने अर्को कारण हो । सवारीसम्बन्धी ऐन नियमको ख्याल नगर्नु । लामो दूरीमा चल्ने सवारी साधनमा एउटै चालकले पूरै हाँक्नु पनि दुर्घटनाको अर्को कारण हो । त्यसकारण बीचमा चालक फेरेर चलाउने नियम कडाइका साथ लागू गर्नुपर्छ । संकेत र इसारातिर ध्यान दिनुपर्छ । लेन अनुशासन पालना गर्नु र सवारीको गति नियन्त्रण गर्नु पनि आवश्यक छ । सवारी साधन अनुमतिपत्र प्रदान गर्नपूर्व ट्रायल दिँदा कडाइ गर्नु पनि आवश्यक छ । नक्कली सवारी चालक अनुमतिपत्रको प्रयोगका कारण पनि सवारी दुर्घटनाको अर्को कारण हो । यसका लागि अनुगमन र निरीक्षणलाई पनि कडाइका साथ लागू गर्नुपर्छ ।

ट्रिपर खतरामा गनिने गाडी

ट्रिपरले स्कुटर तथा मोटरसाइकललाई ठक्कर दिएर ज्यान जाने गरेको सञ्चार माध्यमहरुबाट बेलाबेलामा खबर पनि धेरै सुनिन्छ । अगाडि गुडिरहने स्कुटर तथा मोटरसाइकल चालकले पछाडिबाट आउँदै गरेको ट्रिपरलाई ऐनाबाट देख्नेबित्तिकै आफूलाई नियन्त्रण गर्नु आवश्यक छ । ट्रिपर गइसकेपछि मात्र अगाडि बढ्नुपर्छ । आजकल बोलीचालीमा ट्रिपरलाई खतरनाक गाडी भनेर पनि भनिन्छ । हालका दिनहरुमा राजधानी काठमाडौँलगायत बाहिरका सहरहरूका बासिन्दाले समेत विभिन्न प्रकारका सवारी साधन किन्ने गरेको पाइन्छ । शौखका लागि भए पनि किस्ताबन्दीमा गाडी किन्नेहरू र सान देखाउनेहरूको पनि कमी छैन यहाँ ।

आधुनिक युगमा प्रयोगमा आउने सवारी साधनको राम्रोसँग उपयोग गर्न नजान्दा तथा नसक्दा सवारी दुर्घटनाहरू बढ्दै जाने गरेको पनि पाइन्छ । कुनै पनि वस्तु तथा साधनको पक्ष नराकारात्मक र सकारात्मक दुवै हुन्छन् । यसै क्रममा सवारी साधनहरूको सञ्चालन राम्रोसँग गर्न सकियो भने राम्रो र नराम्रोसँग गरियो भने नराम्रो हुने हुन्छ । चालकले मादक पदार्थ सेवन गरी सवारी साधन चलाउने प्रवृत्तिले पनि सवारी दुर्घटना हुने अर्को कारण हो । क्षमताभन्दा बढी सामान बोक्नु र क्षमताभन्दा बढी यात्रु बोक्नु पनि दुर्घटना हुने अर्को कारण हो । सवारीसम्बन्धी ऐन नियमको ख्याल नगर्नु । लामो दूरीमा चल्ने सवारी साधनमा एउटै चालकले पूरै हाँक्नु पनि दुर्घटनाको अर्को कारण हो ।

राजधानी काठमाडौंमा वर्षेनी हजारौंको संख्यामा सवारी साधनहरू खरिद बिक्री हुनेगर्छ। त्यसमध्ये कार, मोटरसाइकल, स्कुटर बढी खरिद बिक्री हुन्छ। सबैभन्दा बढी मोटरसाइकल र स्कुटरको खरिद बिक्री हुन्छ। काठमाडौंको जामको लागि बढी भूमिका खेल्नेमा मोटरसाइकल र स्कुटी पनि पर्छ।
ट्राफिक नियमको पूर्णरूपमा पालना गर्नु हरेक चालक तथा सहचालकहरुको कर्तव्य हुन आउँछ। सवारीधनीले पनि सवारी साधन सही हालतमा छ वा छैन भनि यकिन गरेर सर्भिसिङ र मर्मत गराइहाल्नुपर्छ।

राजधानीमा वार्षिक करिब दुई सय जनाको मृत्यु

राजधानी काठमाडौंमा वर्षेनी हजारौंको संख्यामा सवारी साधनहरु खरिद बिक्री हुनेगर्छ। त्यसमध्ये कार, मोटरसाइकल, स्कुटर बढी खरिद बिक्री हुन्छ। सबैभन्दा बढी मोटरसाइकल र स्कुटरको खरिद बिक्री हुन्छ। काठमाडौंको जामको लागि बढी भूमिका खेल्नेमा मोटरसाइकल र स्कुटी पनि पर्छ। सानो खाली ठाउँ देख्नेबित्तिकै जथाभावी स्वाट्ट छिरिहाल्ने मोटरसाइकल र स्कुटीका कारण पनि च्याप्पिएर र ठोक्किएर मृत्यु हुनेको संख्या पनि बढ्दो छ। ठूला-साना सवारी साधनहरुबाट जम्माजम्मी गरी वार्षिक दुई जनाको मृत्यु हुने गरेको तथ्याङ्कले बताउँछ।

युवाहरूमा बढ्दो लापरवाही

सवारी साधन सञ्चालनमा मात्र होइन हरेक कार्यमा युवा जोस सतर्कताविहीन नै हुने गरेको पाइन्छ। युवाहरूले भन्दा पाका चालकहरुमा सतर्कता अपनाउने गरेका हुन्छन्। सवारी दुर्घटनामा हालसम्मको तथ्याङ्क हेर्दा मृत्यु हुनेमध्ये ८० प्रतिशत ३० वर्षमुनिका रहेको पाइन्छ।

सडकका खाल्डाखुल्डी

राजधानीका सडक होस् वा राजमार्गहरुमा ठाउँठाउँमा खाल्डाखुल्डी देखिन्छन्। जसका कारण सवारी साधन अनियन्त्रित भई पल्टिने र ठोक्किने भई दुर्घटना हुने गरेको पाइन्छ। जसका कारण कैयन घाइतेका साथै कतिपय मृत्यु हुने गरेको पनि पाइन्छ।

सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका उपाय

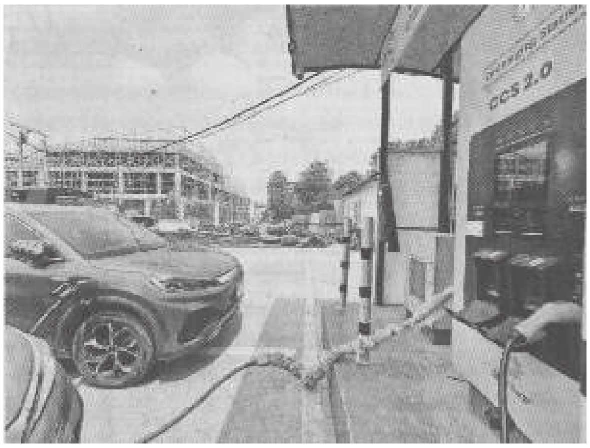
१. विद्यालय र क्याम्पसस्तरका पाठ्यक्रममा समेत ट्राफिक व्यवस्थापन तथा सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका सम्बन्धमा व्यवस्था गरेमा सवारी साधनका धनी, चालक, सहचालकहरुमा सचेतना बढ्ने छ।
२. हाल सवारी साधनमा तीन किसिमका नम्बर प्लेट जडान गरिएको पाइन्छ- प्रदेशगत, अञ्चलगत र इम्बोस्ड। सबै सवारी साधनमा इम्बोस्ड नम्बर जडान गरिएमा पनि चालकहरु सचेत हुने थिए।
३. सवारी साधन प्रस्थान गर्ने र गन्तव्यमा पुग्ने समयको लागि टाइम कार्ड लागू गर्नु पनि जरूरी छ।
४. गति नाप्ने यन्त्र राडार गन, सीसीटीभीलगायतका उपकरणहरुको उपयोग गर्नु पनि जरूरी देखिन्छ।
५. लामो दूरीमा चल्ने साना ठूला सबै सवारी साधनका चालक र सहचालकहरुलाई बीचबीचमा आराम गर्ने स्थानहरु तोकिनु जरूरी छ। जसले गर्दा थकानमा कमी हुन्छ।
६. सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि सम्बन्धित सबै निकायहरुबीच समन्वय हुनु पनि जरूरी छ।
७. लेन मार्किङ, ट्राफिक लाइन, जेब्रा क्रसिङ, कन्भेन्स ग्लास, फुटपाथ लेन, साइकल लेन, चेक प्वाइन्टको समुचित व्यवस्था गरिनु पनि जरूरी देखिन्छ।
८. दुर्घटना सम्भावित ठाउँहरुमा संकेतहरु राखेको त देखिन्छ। ती ठाउँहरु आउनुअघि सचेत जनशक्तिबाट पनि सो जानकारी गराउनुपर्छ।
९. सडकमा रहेका खाल्डाखुल्डीहरु यथासमयमा मर्मत गर्नुपर्छ।
१०. ठाउँठाउँमा कन्भेक्स मिरर र डिभाइडरको व्यवस्था गर्नुपर्छ।
११. सडकको क्षमताअनुसार सवारी साधन सञ्चालन गर्न दिनु पनि आवश्यक छ। साँघुरा सडकमा ठूला सवारी साधनहरु निषेध गर्नुपर्छ।
१२. पुराना सवारी साधनहरूको सञ्चालनमा कडाइ अपनाउनु पर्छ। साथै, थोत्रा र पुराना गाडीहरु विस्थापन गर्नुपर्छ।
१३. ट्राफिक जनशक्तिमा वृद्धि गरी ठाउँठाउँमा खटाउनुपर्छ। ग्रामीण भेगहरुमा समेत बाटोको निर्माण र विस्तार हुँदै गएकाले त्यहाँ पनि ट्राफिक प्रहरीको व्यवस्था गर्नु जरूरी छ।

अन्त्यमा,

ट्राफिक नियमको पूर्णरुपमा पालना गर्नु हरेक चालक तथा सहचालकहरुको कर्तव्य हुन आउँछ। सवारीधनीले पनि सवारी साधन सही हालतमा छ वा छैन भनि यकिन गरेर सर्भिसिङ र मर्मत गराइहाल्नुपर्छ। यातायातसँग सम्बन्धित निकाय तथा ट्राफिक प्रहरी कार्यालयहरुले सवारीसम्बन्धी ऐन तथा नियम कडाइका साथ पालना गर्नका लागि समयसमयमा प्रशिक्षण दिइराख्नु जरूरी छ। जथाभावी सवारी चालक अनुमतिपत्र प्रदान कार्यमा कडाइ गर्नुपर्छ। साथै, नक्कली सवारी चालक अनुमति पत्र उपलब्ध गराउने र प्राप्त गर्नेलाई कडा कारबाही गर्ने र त्यस्ता अनुमतिपत्र खोजी गरेर तत्काल रद्द गरी कारबाही समेत गर्नु जरूरी छ। ट्राफिक प्रहरीलाई देखेपछि मात्र नियम पालना गरेजस्तो गर्ने तरपछि पालना नगर्ने परिपाटीलाई निरूत्साहित गर्नु पनि टड्कारो देखिन्छ।

ग्रामीण भेगमा चल्ने सवारी साधनहरुमा छतमा समेत खचाखच यात्रुहरु राख्ने कार्य भइरहेको हुँदा यस्तो कार्यलाई निरूत्साहित गर्न जिल्लास्तरमा सम्बन्धित निकायहरुको समन्वयमा एक शक्तिशाली समिति पनि गठन गर्नु जरूरी छ। थोत्रा र पुराना सवारी साधनलाई पूर्णतया बन्द गराउने काम पनि काम उक्त समितिले कार्यान्वयन गर्नु आवश्यक छ। यात्रुहरुलाई समेत सचेत गराउनु जरूरी छ। कच्ची बाटोमा समेत तीनपाङ्ग्रे साधन अर्थात् टेम्पोको सट्टा जिप वा माइक्रो बस चलाउने नियम बनाइएमा पनि दुर्घटनामा कमी हुने देखिन्छ।

साभारः आर्थिक दैनिक



काठमाडौंको भृकुटीमण्डपस्थित नेपाल पुलिस क्लबमा नेपाल विद्युत प्राधिकरणले सञ्चालनमा ल्याएको चार्जिङ स्टेशनमा गाडी चार्ज गरिँदै।

ट्राफिक

सवारी सुरक्षा दिने ट्राफिक प्रहरी नै असुरक्षित

साउनयता काठमाडौं उपत्यकामा १५ जना ट्राफिक घाइते

गत फागुन २० मा कोटेश्वर चोकमा जुनेली यातायातको बसले ठक्कर दिँदा ४१ वर्षीय प्रहरी नायब निरीक्षक टोपबहादुर खत्री गम्भीर घाइते भए । ड्युटीमा खटिएका खत्रीलाई प्र ३ - ०१ ००५ ख ९७५५ नम्बरको बसले बिहान ९ बजेर ४० मिनेटमा ठक्कर दिएको थियो । टाउकोमा चोट लागेका उनको उपचारका क्रममा २७ गते दिउँसो माइतीघरस्थित अन्नपूर्ण न्युरो अस्पतालमा निधन भयो ।

सडक सुरक्षामा खटिने ट्राफिक प्रहरीहरूकै सुरक्षामाथि सवाल उठ्ने प्रकारको घटना यो नै पहिलो भने होइन । काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयका प्रहरी वरिष्ठ उपरीक्षक जीवन श्रेष्ठका अनुसार पछिल्लो पाँच वर्ष (आव ७६/७७ देखि ८०/८१ फागुनसम्म) मा काठमाडौं उपत्यकामा १ सय ७ जना ट्राफिक प्रहरी दुर्घटनामा परेर घाइते भए । यो दर वर्षेनी बढिरहेको छ । आव ०७६/७७ मा १७ जना, आव ०७७/७८ मा २० जना, आव ०७८/७९ मा २७, आव ७९/८० मा २८ जना र चालु आवको हालसम्म १५ जना घाइते भएका काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयको अभिलेख छ । बढ्दो दुर्घटना दरले सडक सुरक्षामा खटिने ट्राफिक प्रहरीहरू नै जोखिममा रहेको स्पष्ट हुन्छ ।

काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयको वेबसाइटमा उल्लेख गरिए अनुसार काठमाडौं उपत्यकामा १,११३ जना ट्राफिक प्रहरी कार्यरत छन् । ट्राफिक प्रहरीहरूकै सुरक्षाका निम्ति । फलरोसेन्ट ज्याकेट लगाउने, सुरक्षित ठाउँमा उभिने राति म्याजिक लाइटको प्रयोग गर्ने, चेक पोइन्टभन्दा अगाडि नै जनाउ बोर्ड राख्ने र स्वास्थ्य सावधानीका लागि मास्क र चस्माको बन्दोबस्त मिलाउने गरेको प्रहरी वरिष्ठ उपरीक्षक श्रेष्ठ बताउँछन् । ट्राफिकलाई बन्दोबस्तीसहित फिल्डमा खटाइने गरेको उनले बताए पनि ट्राफिक प्रहरीहरू निर्धक्कका साथ सडकमा निस्कनका लागि जोखिम भने टरेको छैन ।

घाइते ट्राफिक

आव ०७६/७७	१७ जना
आव ०७७/७८	२० जना
आव ०७८/७९	२७ जना
आव ७९/८०	२८ जना
चालु आव	१५ जना

स्रोत : काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालय

ट्राफिकहरूलाई सडकमा हुने दुर्घटनाको जोखिम न्यूनीकरणलाई मध्यनजर गर्दै पर्याप्त नीति र मापदण्ड तयार नभएको हुँदा यस्ता दुर्घटना भविष्यमा बढ्न सक्ने सम्भावना रहेको सडक सुरक्षाविज्ञ भगवती सेढाईले बताइन् । ट्राफिक पोसाक लगाएर दिनहुँ सडक सुरक्षा र व्यवस्थापनमा खटिने प्रहरीहरूलाई कुन बेला सडकमै दुर्घटनाको सिकार बन्ने हो थाहा हुँदैन । 'श्रम ऐनले उनीहरूको कार्यक्षेत्रमा सुरक्षाको विषयमा समेटेको भए पनि सडक सुरक्षासम्बन्धी कार्ययोजना र मापदण्डहरूले नसमेटेको छैन' सेढाईंले भनिन् । उनका अनुसार पैदलयात्रीका लागि फुटपाथमा हिँड्ने र सवारी चालकका लागि दाहिनेतिरबाट ओभरटेक गर्नेजस्ता नियम ट्राफिक प्रहरीका लागि बनेका छैनन् । 'एक दिनको अभिमुखीकरण कक्षा गराएर सडक सुरक्षामा, पठाइने चलन छ, न तालिम छ, न प्रशिक्षण, न पुनर्ताजकी तालिम छ,' उनले भनिन् ।

सडकको बीचमा उभिएर सडक व्यवस्थापन गर्ने परम्परागत अभ्यासबाट प्रविधितर्फ परिष्कृत गर्नुपर्ने यातायातविज्ञ आशिष गजुरेलको सुझाव छ । 'अझै पनि चोकको बीचमा ट्राफिक उभिनलाई पर्याप्त सुरक्षित ठाउँ अर्थात् आइल्यान्ड बनेका छैनन्,' गजुरेलले भने, 'त्यस्तै ट्राफिक रहने अधिकांश स्थानहरूभन्दा अगाडि हम्प्स वा रम्बल स्ट्राइपस (सवारीको गति घटाउन प्रयोग गरिने उबडखाबड) उपलब्ध छैनन् ।' अझ विभिन्न ठाउँमा ट्राफिक बत्तीहरू नचल्ने हुँदा ट्राफिक प्रहरीहरूको थप कार्यभार बढेको मात्र छैन, उनीहरू दिनभर सडकबीच नै उभिनुपर्ने बाध्यता छ । यस्तै कारणहरूले गर्दा ट्राफिकहरूका निम्ति हरेक दिन जोखिम बढ्दै गएको गजुरेल बताउँछन् ।

विदेशमा जसरी प्रविधिमैत्री ट्राफिक व्यवस्थापन र सञ्चालनका निम्ति नयाँ योजनाहरू तयार गर्दै, लागू गर्दै जानुपर्ने गजुरेलले बताए । यसले ट्राफिकहरूको सुरक्षासँगै सडक व्यवस्थापनलाई प्रभावकारी, मितव्ययी बनाउने बताए । 'सडक आफैंमा जोखिमयुक्त क्षेत्र भएकाले त्यहाँ दिनभर उभिएर सवारीसाधनबीच काम गर्नु असुरक्षित हुने नै भयो, प्रविधिको प्रयोग बढाए यो समस्या न्यूनीकरण हुँदै जान्छ,' गजुरेलले बताए । ट्राफिक प्रहरी नै दुर्घटनामा परेको घटना बढ्दै जानुले सडक प्रयोग गर्ने जोकोही यात्रुलाई त्रसित बनाउने र देशकै सडक सुरक्षाको दयनीय अवस्थालाई छर्लङ्ग पारिदिन्छ । त्यति मात्र नभई यस्ता जोखिम न्यूनीकरण हुन नसके भविष्यमा ट्राफिक प्रहरीको पेसा नै जोखिमपूर्ण हुँदै जाने विज्ञहरूको तर्क छ ।

भक्तपुर नगरकोट सडकमा जहिल्यै जाम

भक्तपुरको नगरकोट सडकखण्डमा जहिल्यै हुने सवारी जामले हैरान बनाउने गरेको छ । अरनिको राजमार्गअन्तर्गत सल्लाघारीदेखि कमलविनायसम्मको नगरकोट जाने सडकमा हुने जामले यात्रुलाई हैरानी थपेको हो । सल्लाघारीदेखि व्यासी, महाकाली, देकोचो कमलविनायकको छोटो दुरी सडकमा हुने जामले हैरानी थपिएको छ । झन्डै डेढ किलोमिटर सडकमध्ये पनि व्यासीदेखि महाकाली, देकोचा, कमलविनायकको झन्डै एक किलोमिटर सडकखण्डमा जाम बढेको हो ।

अघिपछि पनि प्राय: जहिल्यै जाम हुने दुई लेनमा सीमित यो सडकखण्डमा तार भूमिगत गर्ने कार्यले जाम बढाएको छ । तार भूमिगत हुने क्रम जारी रही एक लेनमा खाल्डो भएकाले दुई लेन सडक राम्ररी नचल्दा यहाँ अत्यधिक जाम हुने गरेको हो ।

काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयका प्रहरी वरिष्ठ उपरीक्षक जीवन श्रेष्ठका अनुसार पछिल्लो पाँच वर्ष (आव ७६/७७ देखि ८०/८१ फागुनसम्म) मा काठमाडौं उपत्यकामा १ सय ७ जना ट्राफिक प्रहरी दुर्घटनामा परेर घाइते भए । यो दर वर्षेनी बढिरहेको छ । सडकको बीचमा उभिएर सडक व्यवस्थापन गर्ने परम्परागत अभ्यासबाट प्रविधितर्फ परिष्कृत गर्नुपर्ने यातायातविज्ञ आशिष गजुरेलको सुझाव छ । ...अझै पनि चोकको बीचमा ट्राफिक उभिनलाई पर्याप्त सुरक्षित ठाउँ अर्थात् आइल्यान्ड बनेका छैनन् ।

'दुई लेनबाट कहिल्यै नबढाउने अनि सवारीसाधन भने प्रत्येक वर्ष थपिँदै जाने गरेकाले यसअघि पनि यहाँ प्रायः जाम हुने गर्दथ्यो,' स्थानीय भन्छन्, 'अहिले तार भूमिगत गर्न सडकछेउमा खाडल खन्न थालेदेखि त दिनभरि नै जाम हुन्छ ।' पछिल्लो १० वर्षयता यी सडकमा चल्ने सवारीसाधनको संख्या अत्यधिक बढेको छ । तर सडक भने जस्ताको तस्तै दुई लेनमै सीमित छ । यही नै जामको मुख्य कारण हो ।

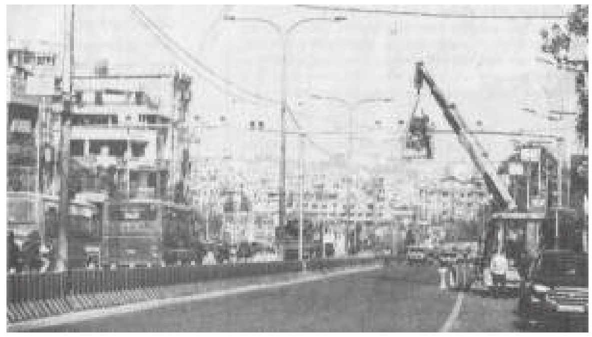
यो सडकखण्डमा कमलविनायकबाट काठमाडौं, ललितपुर लगायत ठाउँमा मिनिबस मात्रै नभई मोटरसाइकल, ट्रक, टिपर, निजी सवारीसाधन अत्यधिक मात्रामा बढेका छन् । तर सडक भने अहिलेसम्म दुई लेनको दुई लेनमै सीमित छ । भक्तपुर मिनिबस सेवा समितिका अध्यक्ष दिनेश प्रधान उहिलेदेखि अहिलेसम्म सडक जस्ताको तस्तै अनि सवारीचाहिँ अत्यधिक भएपछि जाम हुनु स्वाभाविक भएको बताउँछन् ।

जामकै कारण कमलविनायकबाट च्याम्हासिंह, जगाती पुग्ने दुई किलोमिटर सडकमा पनि जहिल्यै जाम हुने गरेको छ । कमलविनायकबाट सवारी पास हुन नसकेर जाम हुने भएपछि जगातीसम्मै जाम हुने गरेको हो । भक्तपुर मिनिबस सेवा समितिअन्तर्गत मात्रै ३२० वटा मिनिबस यी सडकमा सञ्चालित छन् । समितिको मात्रै दूधपाटी र कमलविनायकमा बसपार्क छन् । दुई लेनमा सीमित सडकछेउछाउमै पहिलेदेखि रहेका घरहरूका कारण पनि बाटो विस्तार हुन सकेको छैन ।

महानगरीय ट्राफिक प्रहरी परिसर सल्लाघारी भक्तपुरले जाम बढेपछि यी सडकमा पनि ट्राफिक खटाउन थालेको छ । तर सडक नै साँघुरो भएपछि ट्राफिक राखेर पनि खासै सकारात्मक प्रभाव देखिएको छैन । भक्तपुर जान सूर्यविनायकसम्मको ६ लेनमा जति गाडी चल्छन् उति नै संख्यामा जगाती, च्याम्हासिंह, कमलविनायक व्यासी, सल्लाघारी सडकमा पनि चल्छन् । तर बाटो भने दुई लेनमा सिमित छ । यही कारण जाम भएको स्थानीय राकेश दुवाल बताउँछन् । जहिल्यै हुने जामले यात्रु मात्रै नभई स्थानीय चालकहरूसमेत वाक्कदिक्क भएको रुट भएर चल्ने एकजना 'चालक टीकाराम सिमाछ्वा बताउँछन् । भक्तपुर क्षेत्रमा यसबाहेक काठमाडौंको कोटेश्वरवारि जडिबुटीमा पनि दैनिक उत्तिकै सवारी जाम हुने गरेको छ ।

अब सिसिक्यामेराले पछ्याउनेछ फरार व्यक्ति र शंकास्पद सवारीसाधन

काठमाडौंका सडक क्रमशः 'आर्टिफिसियल इन्टेलिजेन्स' अर्थात् एआईको निगरानीमा आउँदै छन् । एआईमा आधारित सिसिक्यामेराको जालोबाट फरार व्यक्ति र शंकास्पद सवारीसाधन फुत्किन गाह्रो हुनेछ । अत्याधुनिक सिसिक्यामेरा जडान गरी प्रविधिमा आधारित पुलिसिङतर्फ प्रहरीले जोड दिइएका छ र उपत्यकाका सडकमा सुरक्षाकर्मीको उपस्थितिलाई प्रविधिले विस्थापित गर्दै लगेको छ । सहरका मुख्य सडकमा हालै एआईमा आधारित सिसिक्यामेराको प्रयोग बढेको छ । त्यस्ता क्यामेराले फरार व्यक्तिलाई पहिचान गर्नेदेखि शंकास्पद सवारीसाधनलाई 'ट्र्याक' गर्ने काठमाडौं उपत्यका प्रहरी कार्यालयका प्रमुख प्रहरी अतिरिक्त महानिरीक्षक (एआइजी) दीपककुमार थापाले बताए । यसले सडकमा प्रहरीको उपस्थितिलाई कम गर्नुका साथै अपराध नियन्त्रण र अनुसन्धानमा थप सहज हुने उनी बताउँछन् ।



हालै जडान गरिएका सिसिक्यामेरामा अटोमेटिक नम्बर प्लेट रिकग्निसन (एनपिआर) र फेस रिकग्निसन (एफसी) प्रणाली छ । यसले क्यामेराकै माध्यमबाट खोजीमा रहेका व्यक्ति तथा सवारीसाधनलाई 'ट्र्याक' गर्न सकिने एआइजी थापा बताउँछन् । उपत्यका प्रहरी कार्यालयका प्रवक्ता एसएसपी दिनेशराज मैनालीका अनुसार काठमाडौंको नौ स्थानमा एनपिआर क्यामेरा जडान गरिएका छन् ।

सानेपा, कोटेश्वरको अकासेपुल र ललितपुरको महालक्ष्मीस्थानमा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय र काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयसँगको सहकार्यमा एनपिआर क्यामेरा जडान भएको हो । काठमाडौंको तिनकुने, महाराजगन्ज, नयाँ बसपार्कमा काठमाडौं महानगरपालिका र काठमाडौं उपत्यका प्रहरी कार्यालयको सहकार्यमा जडान भएका हुन् । त्यस्तै, नैकाप चोक, थानकोट खरीबोट र हाइभिजन कोलोनीमा चन्द्रागिरि नगरपालिकासँगको सहकार्यमा जडान गरिएको उपत्यका प्रहरी कार्यालयले जनाएको छ ।

यस्ता क्यामेरा जडान गरिएका सडकमा गुडेका सबै सवारीसाधनका नम्बर प्लेटको फोटो क्याप्चर गरी सर्भरमा पठाउँछ । प्रहरी खोजीमा रहेका कुनै सवारीसाधन त्यहाँ देखिएकामा नियन्त्रणमा लिन सहज हुने एसएसपी मैनाली बताउँछन् । 'चोरी भएका तथा हराएका सवारीसाधन पहिले नै सर्भरमा अपलोड गरिएको हुन्छ,' उनी भन्छन्, 'अब त्यस्ता सवारीसाधन क्यामेरा क्षेत्रमा देखिएकामा तत्कालै प्रहरी कन्ट्रोल रुममा नोटिफिकेसन आउँछ । जसकारण अब अपराध गरेर भाग्न सजिलो छैन ।'

यस्ता क्यामेरामा सवारीसाधनको गति नाप्ने प्रणालीसमेत जडान गरिएको छ । त्यस्तै, सिट बेल्ट नबाँध्ने र सवारी चलाउँदा धूमपान गरेकोमा समेत क्यामेराकै मद्दतले ट्राफिक प्रहरीले कारबाही गर्नेछ । यस्ता सिसिक्यामेराकै आधारमा धेरै चालकलाई पछि कारबाही गरिएको काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयका प्रवक्ता एसएसपी राजेन्द्र भट्ट बताउँछन् । सवारी दुर्घटना गराएर भाग्ने सवारीसाधन पत्ता लगाई कानुनी दायरामा ल्याउन पनि यी क्यामेरा प्रभावकारी हुने उनको भनाइ छ ।

सार्वजनिक यातायातको बेथिति

देशभर सडक र सवारीसाधनको वृद्धिदर करीब समान भए पनि काठमाडौं उपत्यकामा सवारीसाधनको चाप निकै धेरै छ । काठमाडौंमा सवारी थुप्रिनुका अनेकन कारण छन् । तर, जति धेरै सवारीसाधन भए पनि यहाँको जस्तो सार्वजनिक यातायातको बेथिति अन्त कतै फेला पर्दैन । देशको राजधानी भनेको यसलाई चिनाउने मुख्य ठाउँ हो तर राजधानीकै अवस्था यस्तो छ भने मुलुकमा यातायात सुविधा कस्तो होला सहजै अनुमान गर्न सकिन्छ । भाडादरदेखि गन्तव्यमा पुग्ने कुरासम्म, सुरक्षादेखि सुविधासम्म

जामकै कारण कमलविनायकबाट च्याम्हासिंह, जगाती पुग्ने दुई किलोमिटर सडकमा पनि जहिल्यै जाम हुने गरेको छ । कमलविनायकबाट सवारी पास हुन नसकेर जाम हुने भएपछि जगातीसम्मै जाम हुने गरेको हो । सानेपा, कोटेश्वरको अकासेपुल र ललितपुरको महालक्ष्मीस्थानमा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय र काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयसँगको सहकार्यमा एनपिआर क्यामेरा जडान भएको हो ।

कुनै पनि दृष्टिकोणले यहाँको सार्वजनिक यातायात चित्तबुभ्दो छैन । नेपालभरि नै सडक अनुशासन पाइँदैन । सबैलाई हतारैमात्र हुने, १ सेकेन्ड पनि पर्खिन धैर्य नगर्ने तथा सकेसम्म र मिलेसम्म ट्राफिक प्रहरीको आँखा छलेर मनपरी सवारी गुडाउने कारणले धेरै समस्या थपेको छ । सार्वजनिक सवारीसाधनका चालकले थोरै मात्र अनुशासन कायम गर्ने हो भने काठमाडौंको सवारी व्यवस्थापन केही मात्रामा सहज हुन सक्छ । मंसिरमा मात्रै क्षमताभन्दा बढी यात्रु राख्ने, रेड लाइटमा गाडी कुदाउने, मोड्न निषेध गरिएको ठाउँमा सवारी मोड्ने, लेन अनुशासन पालना नगर्ने, लापर्वाही साथ सवारी चलाउने, ट्राफिक संकेत उल्लंघन गर्ने र बढी गतिमा चलाउने २ हजारभन्दा बढी सार्वजनिक सवारीसाधन कारबाहीमा परे । सार्वजनिक सवारीसाधनले नियम उल्लंघन गर्ने क्रम हरेक महिना बढिरहेको छ । कारबाही गर्न खोज्दा हडताल गर्ने र उल्टै प्रहरीमाथि जाइलाग्ने गरेको समेत पाइन्छ ।

काठमाडौंको सार्वजनिक यातायात भरपर्दो छैन । सार्वजनिक यातायात भरपर्दो नभएकै कारण निजी सवारीसाधनको संख्या उल्लेख्य बढेको छ । यसले पनि ट्राफिक बढाएको छ । सार्वजनिक यातायात चुस्त र व्यवस्थित हुने हो भने मानिसले अत्यावश्यक पर्दा मात्र निजी सवारीसाधन प्रयोग गर्छन् । यसले गर्दा सडकमा गाडीको संख्या कम हुन्छ । सार्वजनिक यातायातका विषयमा पनि सरकारी निकायबीच पटक्कै समन्वय छैन । उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयलाई यातायात कार्यालयले तथ्यांकमा पहुँच उपलब्ध गराएको छैन । ट्राफिक नियम उल्लंघन गरेर कुनै सवारीसाधन भाग्यो भने त्यसलाई समात्न प्रहरीले फुर्सद निकालेर यातायात कार्यालय जानुपर्छ । त्यस्तै सवारी चालकले सडकमा लापर्बाही गर्नुको अर्को मूल कारण जरीवाना रकम थोरै हुनु पनि हो । सडक अनुशासन उल्लंघन गर्दा प्रहरीले अधिकतम १ हजार रुपैयाँ जरीवाना गर्न सक्ने व्यवस्था छ । जरीवाना बढाउँदा यातायात मजदूरले हडताल गरेको र लुटपाट गरेको घटना ताजै छ । यसरी संगठित रूपमा अराजकता मच्चाउँदा पनि प्रहरीले कारबाही गर्न सक्दैन किनभने ती सबै राजनीतिक दलको छत्रछायामा छन् ।

जाइकाको सहुलियतपूर्ण ऋणमा बनाइने

जापान अन्तर्राष्ट्रिय सहयोग नियोग (जाइका) ले सहुलियतपूर्ण ऋण सहयोगमा तीनकुने-कोटेश्वर-जडीबुटी खण्डमा फ्लाइओभर र सुरुङ निर्माण गरिने भएको छ । यस क्षेत्रमा ट्राफिक जाम धेरै हुने हुँदा विकल्पमा फलाइओभर र सुरुङ बनाउन लागिएको हो । यी संरचना निर्माणका लागि जाइकाले पूर्वसम्भाव्यता अध्ययन गरिसकेको छ । केही समयभित्रै जाइका र नेपाल सरकारबीच सम्झौता गर्ने तयारी रहेको सडक विभागले जनाएको छ ।

ऋण सम्झौता भएपछि यसको विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तयार पारिने सडक विभागको विकास सहायता कार्यान्वयन महाशाखा प्रमुख विजय जैसीले बताए । 'यस खण्डमा गुड्ने सवारी साधनको चाप धेरै छ,' जैसीले भने, 'त्यसलाई व्यवस्थापन गर्न फ्लाइओभर र सुरुङ बनाउन लागिएको हो ।' पूर्वसम्भाव्यता अध्ययनअनुसार मुनिभैरव मन्दिर नजिकसम्म ६ सय ६५ मिटर लामो फलाइओभर निर्माण गरिनेछ । मुनिभैरव मन्दिर नजिकैबाट त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल मुनिबाट जडीबुटी निस्कने गरी ६ सय १० मिटर दूरीको सुरुङ निर्माण हुनेछ । त्यहाँबाट मनोहरा खोलामा निर्माण भएको नयाँ पुलसम्म जोड्ने गरी करिब २३८ मिटर लामो फ्लाइओभर निर्माण गरिनेछ । तीनकुनेबाट

विमानस्थलमुनिबाट सुरुङ बनाउन दिने विषयमा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण सकारात्मक देखिएकाले अहिलेसम्म कुनै समस्या नभएको प्रमुख जैसीले बताए । निभैरवको मन्दिर सुरुङ निर्माणस्थलबाट केही माथि सारिनेछ ।

'जाइकाले निर्माणमा ऋण सहयोग गर्छु भनिसकेको छ औपचारिक रूपमा सम्झौता हुन मात्र बाँकी छ,' जैसीले भने, 'यही आर्थिक वर्षभित्र ऋण सम्झौता भए आगामी आर्थिक वर्षमा डिजाइनको काम थालिनेछ ।' डीपीआर गरेपछि लागत र दूरी यकिन हुने उनको भनाइ छ । 'उपत्यकामा मात्र चल्ने सवारीसाधन नभई यो खण्ड भएर पूर्वका लागि लामा दूरीका सवारीसाधन पनि छुट्ने गरेका छन्,' उनले भने, 'त्यहीअनुसार सुरुङ र फ्लाइओभर चार लेनको बनाइनेछ ।' पूर्वसम्भाव्यता अध्ययन करिब ६ महिनाअघि सकिएको उनले बताए ।

आयोजना निर्माण अवधि ६ वर्षको हुनेछ । नागरिक उड्डयनले दिएको समय तालिकाअनुसार निर्माणको काम हुनेछ । 'अहिलेसम्म प्राधिकरणले भनेअनुसार विमानस्थलमुनि सुरुङ निर्माणको काम राति १ बजेबाट बिहान ५ बजेसम्म मात्र हुनेछ,' उनले भने, 'रातिमा काम गर्नुपर्ने भएकाले लागत र समय दुवै बढी लाग्ने देखिएको हो ।' पूर्वसम्भाव्यता अध्ययन गर्न जाइकालाई करिब डेढ वर्ष लागेको थियो । यस खण्डमा फ्लाइओभर र सुरुङ निर्माण गर्ने चर्चा धेरै भए पनि अहिले यसलाई निर्माणमा लैजाने गरी काम भइरहेको प्रमुख जैसीको भनाइ छ ।

सातदोबाटो र एकान्तकुनामा अन्डरपास निर्माणको ठेक्का भएन सरकारले आर्थिक वर्ष ०७९/८० को बजेट वक्तव्यमा उपत्यकाको ग्वार्को, सातदोबाटो र एकान्तकुनामा फलाइओभर निर्माण गर्ने भनेको थियो । अहिलेसम्म ग्वार्कोबाहेक अन्यत्र काम सुरु हुन सकेको छैन । ग्वार्कोमा फ्लाइओभर निर्माण जारी छ। सातदोबाटो र एकान्तकुनामा कलंकीको जस्तै अन्डरपास निर्माण गर्ने भन्दै अध्ययनको काम सकिसकेको छ । अध्ययनअनुसार सातदोबाटोमा बन्ने अन्डरपासको दूरी ५४०.७८ मिटर हुनेछ । अहिले अध्ययनमा कलंकीको जस्तै अन्डरपास निर्माण गर्ने उल्लेख भएको सडक विभागअन्तर्गत गुणस्तर, अनुसन्धान तथा विकास केन्द्रले जनायो । अध्ययनअनुसार यसको निर्माण लागत ७२ करोड रुपैयाँ हुनेछ, जुन अन्डरपास चार लेनको हुनेछ ।

एकान्तकुनामा पनि अन्डरपास नै निर्माण गर्ने गरी अध्ययन गरिएको छ । यसको दूरी ३ सय मिटर हुनेछ । निर्माणमा ५० करोड लागत लाग्ने अध्ययनमा उल्लेख छ । यी दुवै अन्डरपासको ठेक्का इन्जिनियरिङ प्रोक्योरमेन्ट एन्ड कन्स्ट्रक्सन (ईपीसी)

काठमाडौंको सार्वजनिक यातायात भरपर्दो छैन । सार्वजनिक यातायात भरपर्दो नभएकै कारण निजी सवारीसाधनको संख्या उल्लेख्य बढेको छ । यसले पनि ट्राफिक बढाएको छ । सार्वजनिक यातायात चुस्त र व्यवस्थित हुने हो भने मानिसले अत्यावश्यक पर्दा मात्र निजी सवारीसाधन प्रयोग गर्छन् । जाइकाले निर्माणमा ऋण सहयोग गर्छु भनिसकेको छ औपचारिक रूपमा सम्झौता हुन मात्र बाँकी छ, जैसीले भने, यही आर्थिक वर्षभित्र ऋण सम्झौता भए आगामी आर्थिक वर्षमा डिजाइनको काम थालिनेछ ।

मोडलअन्तर्गत गरिने गुणस्तर, अनुसन्धान तथा विकास केन्द्रका निर्देशक नरेशमान शाक्यले बताए । निर्माणमा जान सकिने गरी दुबै खण्डको अध्ययन पूरा गरिएको हो । यो खण्डमा सवारी चाप धेरै हुने भएकाले ट्राफिक जाम कम गराउन भन्दै विकल्पका रूपमा अन्डरपास निर्माण गर्न लागिएको उनको भनाइ छ ।

नेपाल सरकारले बनाउने भएकाले स्रोत सुनिश्चितताका लागि भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयमार्फत अर्थ मन्त्रालय पठाए पनि अहिलेसम्म स्रोत सुनिश्चितता भएको छैन । नयाँ बानेश्वरको अन्डरपासको पूर्वसम्भाव्यता अध्ययनको काम सकिए पनि फाइनल रिपोर्ट तयार भइसकेको छैन । कलंकीको जस्तै बिजुलीबजारबाट संसद् भवन अगाडिसम्म अन्डरपास बनाउने गरी अध्ययन भए पनि यसमा थप काम अघि बढ्न सकेको छैन ।

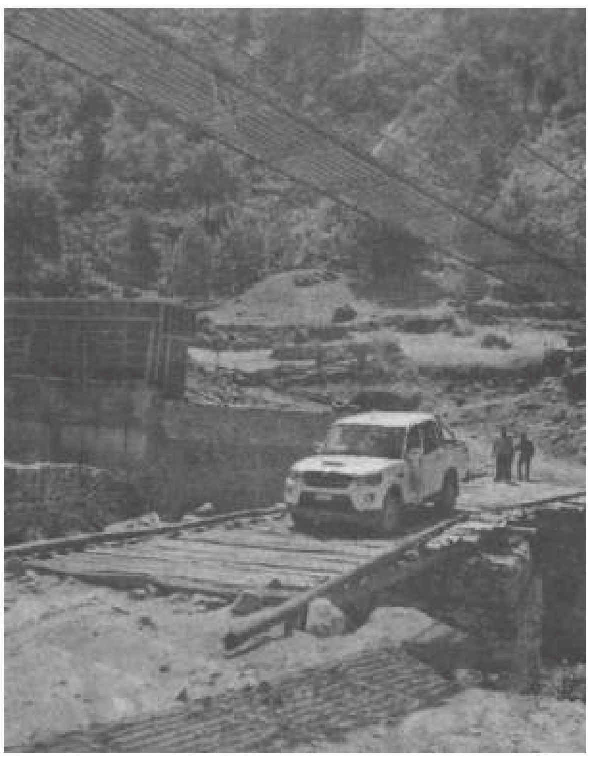
काठेपुलमै गुड्छन् हुम्लामा गाडी

सदरमुकाम सिमकोटदेखि उत्तरी हिल्सा नाका आउजाउ गर्न खोलामा निर्माणाधिन पक्की पुल ठेकेदारहरूले अलपत्र पारेपछि काठेपुलमै गाडी गुड्दै आएका छन् । वर्षौं पहिलेदेखि निर्माणाधिन तीनवटा पुल ठेकेदार कम्पनीहरूले समयमै निर्माण सम्पन्न नगरेपछि काठेपुलकै सहारामा गाडी गुड्ने गरेका हुन् ।

ठेकेदारहरूको चरम लापरवाहीले ७ वर्ष बितिसक्दासमेत हेप्का खोला, ताम्र खोला, यांगार खोलामा पुल नबन्दा काठे पुलमाथि गाडी गुड्ने गरेका छन् ।

पुल निर्माण नभएपछि सधैं काठेपुल तरेर गाडी चल्ने गरेको नाम्खा गाउँपालिका-४ का पुर्व तामाङले जानकारी दिए । 'काठेपुल कति बेला भत्किन्छ कि भन्दै डरैडरमा गाडी चलाउनुपर्छ', तामाङले भने, 'सिमकोटदेखि यारीसम्म पर्ने चार ठाउँका खोलामा पुल छन् । सल्लीखोला पुल निर्माण भइसकेको छ तर हेप्काखोला, ताग्रखोला, याङगार खोलामा अझैसम्म पुल बनेको छैनन् । कहिले बन्ला र ढुक्क हुन पाइएला ।'

यति लामो समयसम्म पुल नबन्दा विकासको आशासमेत मरिसकेको नाम्खा गाउँपालिका-५ का तेन्जिङ लामाले बताए ।



'पहिलेदेखि पुल निर्माण हुन्छ भन्ने सुनेका थियौं, तर अझैसम्म भएको छैन । बेला बेला नयाँ काठेपुल निर्माण हुन्छन्, पक्की पुल वर्षौंदेखि उस्तै छन्', लामाले दुखेसो पोखे ।

सिमकोट गाउँपालिका-७ नाम्खा गाउँपालिका-१को सीमाना पर्ने हेप्काखोलामा पक्की पुल निर्माणका लागि एमएस जेबी धुलिखेल जेबी काठमाडौंले जिम्मा लिएको थियो । कम्पनीका प्रोपाइटर तेजबहादुर महतले दुई वर्षभित्र सक्ने गरी ६ साउन ०७४ मा सम्झौता गरेका उक्त पक्की पुल ७ वर्षसम्म पनि अलपत्र छ । यस्तै ठेकेदार तेजबहादुर महतले नाम्खा गाउँपालिका-१ स्थित ताग्रखोलाको पक्की पुल निर्माणका लागि ६ साउन ०७४ मा सम्झौता गरेकोमा ७ वर्ष बितिसक्दा पनि निर्माण कार्य अलपत्र छ ।

हिल्सा सिमकोट सडक योजना कार्यालयमा विभिन्न बहानाबाजी देखाउँदै चार पटकसम्म म्याद थप गरिएको छ । १० माघ ०७६ मा नाम्खा गाउँपालिका-४ स्थित यांगारखोलामा पुल निर्माण गर्न धुलिखेल निशान जेबी बानेश्वर काठमाडौंका प्रोप्राइटर अकिल बुढाले ठेक्का लिएका थिए । तर, सम्झौता गरेको पाँच वर्ष बितिसक्दासमेत पुल निर्माण हुन सकेको छैन । पुल निर्माणका लागि दुई पटक म्याद थप भइसकेको छ । पटकपटक विभिन्न बहाना बनाउँदै ठेकेदार कम्पनीले आयोजनाको म्याद थप गर्ने गरेका छन् ।

कहिले हिमपात, कहिले कोरोना महामारी, कहिले सामान ढुवानीको बहाना बनाउँदै काममा ढिलाइ गरेका छन् । पाँच वर्षसम्म पक्की पुल निर्माण नहुँदा सदरमुकाम सिमकोटदेखि उत्तरी हिल्सा नाका आउजाउ गर्न गाडी काठेपुलकै भर पर्ने गरेका छन् ।

हिल्सा-सिमकोट सडक योजनाका कार्यालय प्रमुख बेलबहादुर नेपालिका अनुसार ठेकेदारहरूले हिमपात, सामान ढुवानीमा ढिलाइका कारण देखाएर म्याद थप गरेका हुन् । अब केन्द्रबाट नीतिगत रूपमै म्याद थप भएर आएमात्र म्याद थप हुने नत्र काम नगर्ने ठेकेदार कम्पनीलाई कारबाही प्रक्रिया अगाडि बढाइने नेपालिको भनाइ छ । ताम्रखोलाको पुल ढलानको प्रक्रियामा रहेको, हेप्काखोलाको दुवै ठाउँमा बिम राख्ने काम भइरहेको र याङगार खोलामा पनि बिम राख्ने काम अघि बढेको नेपालीले बताए ।

बढ्दो दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि टाइमकार्ड

बढ्दो सवारी साधनको चाप, तीव्र गति र साँघुरो सडकका कारण दाङमा दुर्घटनाको अवस्था भयावह बन्दै गएको देखिन्छ । गत वर्षको तथ्यांकलाई केलाउने हो भने पनि दुर्घटनाको उच्च वृद्धिदरलाई पुष्टि गर्छ । गत आर्थिक वर्षमा भएका १४८ सवारी दुर्घटनामा ५५ जनाको मृत्यु भयो । जसमा १४८ जना गम्भीर र ११२ जना सामान्य घाइते भएका थिए ।

बढ्दो दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि जिल्लामा टाइम-कार्ड लागू गर्ने तयारी गरिएको छ । बढ्दो सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि टाइम कार्ड एउटा उत्तम विकल्प भएको यसले दुर्घटना न्यूनीकरणमा सहयोग पुग्ने अपेक्षा ट्राफिक प्रहरी प्रमुख किरणप्रकाश मल्लको छ । जिल्ला प्रशासन कार्यालय दाङमा सरोकारवालाबीच भएको छलफलले जिल्लामा बढ्दै गएको सवारी दुर्घटनालाई न्यूनीकरण गर्न टाइम कार्ड लागू गर्ने र त्यसका लागि ट्राफिक प्रहरी र यातायात व्यवसायी बसेर टाइम कार्डको मापदण्ड बनाउने निर्णय गरेको थियो । दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि टाइम-कार्ड प्रभावकारी हुन सक्छ भन्ने उद्देश्यले लागू गर्न थालिएको जिल्ला

पुल निर्माण नभएपछि सधैं काठेपुल तरेर गाडी चल्ने गरेको नाम्खा गाउँपालिका-४ का पुर्व तामाङले जानकारी दिए । काठेपुल कति बेला भत्किन्छ कि भन्दै डरैडरमा गाडी चलाउनुपर्छ, तामाङले भने, सिमकोटदेखि यारीसम्म पर्ने चार ठाउँका खोलामा पुल छन् । कहिले हिमपात, कहिले कोरोना महामारी, कहिले सामान ढुवानीको बहाना बनाउँदै काममा ढिलाइ गरेका छन् । पाँच वर्षसम्म पक्की पुल निर्माण नहुँदा सदरमुकाम सिमकोटदेखि उत्तरी हिल्सा नाका आउजाउ गर्न गाडी काठेपुलकै भर पर्ने गरेका छन् ।

ट्राफिक प्रहरी कार्यालय दाङका प्रमुख मल्लले बताउनुभयो ।

सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि ट्राफिक प्रहरीले सचेतनामूलक कार्य गर्दागर्दै सवारी दुर्घटना बढ्न थालेपछि टाइम-कार्ड लागू गर्न लागिएको ट्राफिक प्रहरी प्रमुख मल्लले बताउनुभयो । जिल्लाका घोराही-लमही, घोराही तुलसीपुर लगायतका विभिन्न रुटमा निश्चित दूरी छुट्याएर समय लागू गरिने ट्राफिक प्रहरी प्रमुख मल्ल बताउनुहुन्छ । अत्यावश्यक सवारी साधनबाहेक अन्य सवारी साधनका हकमा यो नियम लागू हुने हुँदा दुर्घटना न्यूनीकरण हुने आशा ट्राफिक प्रमुख मल्लको छ ।

'जिल्लामा तीव्र गतिसँगै खाल्डाखुल्डी, पुराना गाडीलगायत मानवीय गल्तीका कारण पनि दुर्घटना हुने गरेका छन्, ट्राफिक प्रहरी प्रमुख मल्लले भन्नुभयो, 'टाइम-कार्ड समग्र रूपमा दुर्घटना न्यूनीकरणमा सहयोग पुग्ने सबैको अपेक्षा छ ।' टाइम कार्ड लागू गरे पनि मुख्य कुरा सचेतना आवश्यक रहेको भन्दै यसतर्फ ध्यान दिन सके धेरै दुर्घटना कम गर्न सकिने जिल्ला ट्राफिक प्रहरी प्रमुख मल्ल बताउनुहुन्छ ।

दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि यातायातका साधनमा टाइम कार्ड लागू गर्नु राम्रो भएको सार्वजनिक यातायात सञ्चालन समिति दाङका संयोजक तथा अम्केश्वरी यातायात प्रालिका अध्यक्ष घनश्याम बस्नेत बताउनुहुन्छ । जिल्लामा खास गरी साँघुरा बाटो भएको र ओभरटेक गर्दा अधिकांश दुर्घटना हुने गरेको भन्दै त्यसलाई रोक्न टाइम कार्ड लागू गर्नु राम्रो भएको संयोजक बस्नेतले बताउनुभयो ।

साँघुरा र खराब बाटोसँगै ओभरटेक गर्न खोज्दा धेरै दुर्घटना हुने गरेका छन् । त्यसलाई रोक्ने हो भने दुर्घटनामा कमी आउने देखिन्छ ।' टाइम कार्ड लागू भए चालकले पालना गरे नगरेको प्रभावकारी रूपमा अनुगमन गर्ने र पालना नगर्नेलाई कारबाही गर्नसके दुर्घटनामा कमी आउने संयोजक बस्नेत बताउनुहुन्छ । त्यससँगै क्षमताभन्दा बढी यात्रु नराख्ने, प्रत्येक गाडीले अपांगमैत्री, महिला, ज्येष्ठ नागरिक र विद्यार्थीलाई आरक्षण सिट छुट्याएर लागू गरिए पनि अनुगमनको अभावमा प्रभावकारी कार्यान्वयन हुन नसकेको बस्नेतको दुःखेसो छ । 'हामीले नीति बनाउँछौं । चालकले पालना गर्ने र ट्राफिक प्रहरीले अनुगमन गर्ने काम हो', उहाँले भन्नुभयो, 'अनुगमन गरेर नियमको पालना नगर्नेलाई कारबाही गरिदिए धेरै दुर्घटना कमी हुने देखिन्छ ।

सार्वजनिक यातायात विद्युतीयमा रुपान्तरण गर्न कति सहज ?

पछिल्लो समय नेपाली अटो बजारमा विद्युतीय सवारी (इभी) भित्रिरहेका छन् । स्वदेशमै विद्युतको खपत बढाउने र वातावरण प्रदूषणरहित बनाउन सरकारले पनि विद्युतीय सवारीको प्रयोगमा जोड दिँदै आएको छ ।

विद्युतीय सवारी चार्ज गर्न आवश्यक पर्ने चार्जिङ स्टेसनलगायतका पूर्वाधार पनि सरकारले देशका विभिन्न स्थानमा निर्माण गरिरहेको छ । नेपाल विद्युत प्राधिकरणले देशका विभिन्न ५१ स्थानमा चार्जिङ स्टेसन निर्माण गरिरहेको छ । त्यतिमात्र होइन, निजीक्षेत्रले पनि विद्युतीय सवारी सञ्चालन गर्नुका साथै चार्जिङ स्टेशन निर्माण गरिरहेका छन् । झन्डै चार वर्षअघि निजीक्षेत्रबाट सुन्दर यातायात प्रालिले पहिलो पटक विद्युतीय सवारी सञ्चालन गरेको थियो । हालै साझा यातायातले पनि विद्युतीय बस सञ्चालन गरेर सुरु गरिसकेको छ । साझाको केन्द्रीय कार्यालय रहेको पुल्चोकमा साझाले केही दिनअघि ४० वटा विद्युतीय गाडी र २१ वटा चार्जिङ स्टेसन सञ्चालनमा ल्याइसकेको छ ।

प्राधिकरणका अनुसार हालसम्म देशभर ४०० स्थानमा चार्जिङ स्टेसन निर्माण भई सञ्चालनमा आइसकेका छन् । पेट्रोल र डिजेलका तुलनामा विद्युतीय सवारीको लागत १० गुणा सस्तो पर्ने प्राधिकरण बताउँछ । प्राधिकरण र सरकारी निकायका कर्मचारी पनि विद्युतीय गाडी प्रयोग गर्छन् । त्यसबाहेक ७० प्रतिशत बढी निजी सवारी विद्युतीय नै भित्रिन थालेको यातायात व्यवस्था विभागले जनाएको छ ।

यसरी विद्युतीय सवारीप्रति आकर्षण बढेको र चार्जिङ स्टेसनलगायतका पूर्वाधार निर्माण भइरहँदा समग्र सार्वजनिक यातायातलाई नै विद्युतीयमा रूपान्तरण गर्नुपर्ने सरोकारवालाको माग छ । स्वदेशमै उत्पादित विद्युत खपत गर्दै डिजेल र पेट्रोलको आयात प्रतिस्थापनका लागि सार्वजनिक यातायातलाई विद्युतीयमा रूपान्तरण गर्नुपर्ने यातायात विज्ञ आशिष गजुरेल बताउँछन् । 'डिजेल र पेट्रोलबाट चल्ने सवारीभन्दा विद्युतीय सवारी वातावरण प्रदूषण कम गर्न सक्षम र सुरक्षित पनि हुन्छन्', उनले भने, 'यसले व्यापारघाटा कम गर्नसमेत सहयोग पुऱ्याउँछ ।' विद्युतीय यातायात परिवहनमा काठमाडौं र ललितपुर महानगरपालिका लगायतका केही स्थानीय तहले लगानीसमेत गरेका छन् । ललितपुर महानगरपालिकाले साझा यातायातलाई विद्युतीय गाडी सञ्चालन गर्न यसअघि २४ करोड बजेट छुट्याइसकेको छ ।

काठमाडौं उपत्यकाभित्र विद्युतीय बस चलाउने र पुराना इन्धनबाट चल्ने सवारीलाई पनि विद्युतीयमा रूपान्तरण गर्ने महानगरको योजना रहेको ललितपुर महानगरपालिका मेयर चिरिबाबु महर्जन बताउँछन् । स्थानीय सरकार र सरोकारवाला निकायले भने जसरी विद्युतीय सवारीलाई सार्वजनिक यातायातमा रूपान्तरण गर्न त्यति सजिलो भने छैन ।

विद्युतीय गाडी आयातमा समस्या नभए पनि पुराना गाडीलाई विद्युतीयमा रूपान्तरण गर्न नीतिगत मापदण्ड नभएको यातायात व्यवस्था विभाग बताउँछ । विभागका निर्देशक रामचन्द्र पौडेलले पुराना इन्धनबाट चल्ने सवारीलाई हटाउन र विद्युतीयमा रूपान्तरण गर्न तत्काल नसकिने बताउँछन् । त्यतिमात्र होइन, पुराना सवारीलाई विद्युतीय गाडीमा रूपान्तरण गर्न तीन तहका सरकारबीच कानुनी जटिलतासमेत रहेको उनी बताउँछन् । विद्युतीय सवारी साधनमा सुरक्षाका लागि गाडीको मापदण्ड बनाउनु सबैभन्दा महत्वपूर्ण रहेको उनको भनाइ छ ।

...जिल्लामा तीव्र गतिसँगै खाल्डाखुल्डी, पुराना गाडीलगायत मानवीय गल्तीका कारण पनि दुर्घटना हुने गरेका छन्, ट्राफिक प्रहरी प्रमुख मल्लले भन्नुभयो, ...टाइम-कार्ड समग्र रूपमा दुर्घटना न्यूनीकरणमा सहयोग पुग्ने सबैको अपेक्षा छ ।
यसरी विद्युतीय सवारीप्रति आकर्षण बढेको र चार्जिङ स्टेसनलगायतका पूर्वाधार निर्माण भइरहँदा समग्र सार्वजनिक यातायातलाई नै विद्युतीयमा रूपान्तरण गर्नुपर्ने सरोकारवालाको माग छ ।

अटोमोबाइलका आठवटा एसेम्बल प्लान्ट

६ वर्षयता आधा दर्जन अटोमोबाइल एसेम्बली प्लान्ट सञ्चालनमा आइसकेका छन् । यी प्लान्टहरूले कम्प्लिट नक्ड डाउन (सिकेडी) पार्टपुर्जा आयात गरेर दुईपाङ्ग्रे, तीनपाङ्ग्रे र चारपाङ्ग्रे सवारीसाधन एसेम्बल गर्दै आएका छन् । बजाजको एसेम्बल प्लान्ट सञ्चालनमा आएपछि टिभिएस, रोयल इन्फिल्ड, यामाहा, सुजुकी, क्रस एक्स (सिएक्स) र हुन्डाई स्वदेशमै एसेम्बल प्लान्ट स्थापना गर्न जागरुक भएका हुन् ।

- **बजाज, टिभिएस, रोयल इन्फिल्ड, यामाहा, सुजुकी र सिएक्स मोटरसाइकल उत्पादन**
- **नवलपरासीमा हुन्डाईको परीक्षण उत्पादन**
- **'यात्री'को विद्युतीय मोटरसाइकल सुरू**
- **चौधरी समूहद्वारा नवलपरासीको देवचुलीमा हिरोको एसेम्बल उद्योग खोल्न प्रारम्भिक वातावरणीय मूल्यांकन सम्पन्न**
- **५ ज्योति समूहद्वारा होन्डा र एमभी दुगड समूहको अप्रिलिया ब्रान्डको दुईपाङ्ग्रे सवारीसाधन उत्पादन गर्न एसेम्बल प्लान्टको गृहकार्य**

सवारीसाधनको बढ्दो मागलाई पूर्ति गर्न व्यवसायीहरूले देशभित्रै मोटरसाइकल र कार उत्पादन गर्ने एसेम्बल प्लान्टमा लगानी बढाउन थालेका छन् । अटोमोबाइल बजारको वृद्धिदर पनि सन्तोषजनक रहेकाले एसेम्बल उद्योगमा धमाधम लगानी बढिरहेको हो ।

६ वर्षयता आधा दर्जन अटोमोबाइल एसेम्बली प्लान्ट सञ्चालनमा आइसकेका छन् । यी प्लान्टहरूले कम्प्लिट नक्ड डाउन (सिकेडी) पार्टपुर्जा आयात गरेर दुईपाङ्ग्रे, तीनपाङ्ग्रे र चारपाङ्ग्रे सवारीसाधन एसेम्बल गर्दै आएका छन् ।

पछिल्लोपटक सुजुकी ब्रान्डको मोटरसाइकल तथा स्कुटरको एसेम्बल प्लान्ट सञ्चालनमा आएको छ । फेब्रुअरीमा ट्रायल उत्पादन गरिएको सुजुकीको प्लान्टबाट मार्चदेखि व्यावसायिक उत्पादन सुरु हुने लगानीकर्ता विशाल समूहका प्रतिनिधिले जानकारी दिएका छन् । यसअघि यामाहा ब्रान्डका मोटरसाइकल स्कुटरको एसेम्बल प्लान्ट सञ्चालनमा आइसकेको छ ।

स्वदेशमै हुन्डाई ब्रान्डका कार एसेम्बल गर्ने उद्देश्यसहित नवलपरासीमा स्थापना गरिएको प्लान्टमा टेस्टिङको काम सुरु भइसकेको छ ।

अहिले कर्मचारीलाई प्राविधिक विषयमा तालिम-अभिमुखीकरण दिने काम भइरहेको लक्ष्मी हुन्डाईका निर्देशक नीराकार श्रेष्ठले जानकारी दिए । हुन्डाई ब्रान्डका कार नेपालमा सर्वाधिक बिक्री हुनेमध्येमा पर्छन् ।

देशमा पहिलोपटक चिनियाँ अन्नालिफान ब्रान्डको मोटरसाइकल एसेम्बल गरिएको थियो, तर यो ब्रान्डका उत्पादनले बजार पाउन नसक्दा छोटो समयमै प्लान्ट बन्द भएको थियो । त्यसपछि ०७४ मा नवलपरासीको रामग्राममा गोल्छा समूहले बजाज ब्रान्डको मोटरसाइकल स्कुटर उत्पादनका लागि एसेम्बल प्लान्ट सञ्चालनमा ल्याएयता भने अन्य ब्रान्डसमेत आकर्षित भएका हुन् ।

बजाजको एसेम्बल प्लान्ट सञ्चालनमा आएपछि टिभिएस, रोयल इन्फिल्ड, यामाहा, सुजुकी, क्रस एक्स (सिएक्स) र हुन्डाई स्वदेशमै एसेम्बल प्लान्ट स्थापना गर्न जागरुक भएका हुन् ।

सरकारले एसेम्बल उद्योगलाई प्रोत्साहन गर्ने नीति लिएपछि देशभित्र धमाधम प्लान्ट खुल्न थालेका हुन् । बजेटमार्फत स्वदेशमै सवारीसाधन एसेम्बल गर्ने उद्योगलाई सिकेडी आयातमा कर छुट दिएको छ । कर छुट पाउने भएपछि व्यवसायी पनि एसेम्बल प्लान्ट स्थापनाका लागि हौसिएका हुन् । बजाज र टिभिएसले एसेम्बल प्लान्ट सञ्चालनमा ल्याएपछि अरू कम्पनीलाई पनि दबाब सिर्जना भएको थियो । अहिले प्रतिस्पर्धी ब्रान्डहरूले एकपछि अर्को एसेम्बल प्लान्ट सञ्चालनमा ल्याइरहेका छन् ।

अझै केही कम्पनीहरूले निकट भविष्यमै एसेम्बल्ड प्लान्ट स्थापना गर्ने तयारी थालेका छन् । ज्योति समूहसँग रहेको हिरोको आधिकारिक बिक्रेता आफूले लिएपछि चौधरी ग्रुपले एसेम्बल प्लान्ट स्थापनाको काम अगाडि बढाएको छ । कम्पनीले नवलपरासीको देवचुलीमा उद्योग स्थापना गर्ने गरी प्रारम्भिक वातावरणीय मूल्यांकन (आइइई) सम्पन्न गरेको छ । यस्तै, ज्योति समूहले होन्डा र एमभी दुगड ग्रुपले अप्रिलियाको एसेम्बल प्लान्ट सञ्चालनका लागि तयारी गरिरहेका छन् । मन्दीले औद्योगिक क्षेत्रमा चरम निराशा छाइरहेका बेलामा खुलेका एसेम्बल प्लान्टले आशा ल्याउने काम गरेका छन् ।

विशाल समूहअन्तर्गतको भिजी अटोमोबाइल्सले ५० करोड रुपैयाँमा पर्साको विन्ध्यवासिनी गाउँपालिकामा सुजुकीको एसेम्बली प्लान्ट स्थापना गरेको हो । अहिले परीक्षण उत्पादन भइरहेकाले प्लान्टबाट छिट्टै व्यावसायिक उत्पादन सुरु हुने ग्रुपले जनाएको छ ।

एसेम्बली प्लान्टमा सुजुकी एवेनिस स्कुटरको परीक्षण उत्पादन भइरहेको छ ।

सुजुकी मोटरसाइकल तथा स्कुटरका सबै मोडल स्वदेशमै उत्पादन गर्ने कम्पनीले जनाएको छ । प्लान्ट पूर्ण क्षमतामा सञ्चालनमा आउँदा प्रत्यक्ष र अप्रत्यक्ष गरी साढे दुई सयले रोजगारी प्राप्त गर्ने अनुमान छ । नेपालमा एसेम्बल गरिएका मोटरसाइकल तथा स्कुटरको मूल्यका विषयमा अहिले कम्पनीसँग छलफल भइरहेको ग्रुपको भनाइ छ ।

हुलास अटोक्राफ्टले नवलपरासीको प्लान्टबाट बजाजका दुईपाङ्ग्रे र तीनपाङ्ग्रे एसेम्बल गर्दै आएको छ । करिब एक अर्ब लगानी भएको प्लान्टको जडित क्षमता प्रतिसिफ्ट तीन सय युनिट एसेम्बल रहेको छ । जगदम्बा मोटर्सले करिब एक अर्ब लगानीमा टिभिएसको सिकेडी प्लान्ट बाराको सिमरामा सञ्चालनमा ल्याएको छ । टिभिएस एसेम्बली प्लान्टबाट दुईपाङ्ग्रे मोटरसाइकल, स्कुटर र तीनपाङ्ग्रे अटोरिक्सा एसेम्बल हुन्छन् । रोयल इन्फिल्डको नेपाली बिक्रेता त्रिवेणी ग्रुपले वीरगन्जमा एसेम्बली प्लान्ट स्थापना गरेको छ । करिब ५० करोड लगानी भएको रोयल इन्फिल्डको प्लान्ट एक लाख स्क्वायर फिटको छ ।

यामाहा मोटरसाइकल तथा स्कुटर बिक्रेता मोरङ अटो वर्क्स (एमएडब्लू) ले नवलपरासीको रामग्राममा एसेम्बल प्लान्ट सञ्चालनमा ल्याएको छ । एसेम्बली प्लान्टमा एक अर्बभन्दा बढी लगानी भएको बताइएको छ । यस्तै, अफरोड बाइक क्रस एक्स (सिएक्स) को एसेम्बली प्लान्ट हेटौंडामा सञ्चालनमा छ । लक्ष्मी हुन्डाईले नवलपरासी प्लान्टबाट चारपाङ्ग्रे आइसी इन्जिन र विद्युतीय कार एसेम्बल गर्नेछ । यस्तै, सुजुकी चारपाङ्ग्रे पनि नेपालमै एसेम्बल गर्ने गरी उद्योग विभागमा कम्पनी दर्ता भइसकेको छ । सिजी होल्डिङ्सले सुजुकी कार पनि देशमै एसेम्बल गर्ने लक्ष्य राखेको छ ।

व्यवसायील ठूलो लगानी गरेर एसेम्बली प्लान्ट सञ्चालनमा ल्याइरहँदा अटोमोबाइल व्यवसाय भने मन्दीमा छ । अहिले मोटरसाइकल, कारदेखि कमर्सियल गाडीको बिक्री ठप्प छ । पछिल्लो समय विद्युतीय गाडी मात्र किनबेच भइरहेको छ । आइसी इन्जिन गाडीको बिक्री सुस्त छ । नेपालमा यात्री ब्रान्डका विद्युतीय बाइक तथा स्कुटर पनि एसेम्बल भइरहेका छन् । सानो स्केलमा भए पनि स्वदेशी ब्रान्डमै विद्युतीय दुईपाङ्ग्रे एसेम्बल सुरु गरिएको हो । ३ पुस ०७६ मा पहिलोपटक विद्युतीय मोटरसाइकल यात्री सार्वजनिक गरिएको थियो ।

हुलास अटोक्राफ्टले नवलपरासीको प्लान्टबाट बजाजका दुईपाङ्ग्रे र तीनपाङ्ग्रे एसेम्बल गर्दै आएको छ । करिब एक अर्ब लगानी भएको प्लान्टको जडित क्षमता प्रतिसिफ्ट तीन सय युनिट एसेम्बल रहेको छ ।
व्यवसायील ठूलो लगानी गरेर एसेम्बली प्लान्ट सञ्चालनमा ल्याइरहँदा अटोमोबाइल व्यवसाय भने मन्दीमा छ । अहिले मोटरसाइकल, कारदेखि कमर्सियल गाडीको बिक्री ठप्प छ । पछिल्लो समय विद्युतीय गाडी मात्र किनबेच भइरहेको छ ।

भण्डारा-मलेखु चेपाङ मार्गको जोङरचोक खोलामा पुल नहुँदा हेलिएर जाँदा यात्रुवाहक बस गाडिएपछि निकाल्ने प्रयास गरिँदै ।

अर्थतन्त्रको वास्तविक अवस्था

मुलुक आफूले उद्योग धन्दा चलाउने वा उत्पादन गर्नभन्दा विदेशी सामान आयात गर्न उत्साहित देखिन्छ । मुलुक व्यापारमुखी बनेको छ । जुन ढंगले मुलुकको आर्थिक संरचना विकास भएको छ, यसले आत्मनिर्भता प्राप्त गर्न सक्दैन । यो परिपाटीले अर्थतन्त्र वास्तविकरूपमा सधैं सकसमा रहिरहन्छ ।

संसारमै कम आर्थिक वृद्धि हुने देश हाम्रै भएको छ र दक्षिण एसियाकै कुरा गर्दा पनि तेस्रो कम आर्थिक वृद्धि गर्ने देश भएको छ । विगत वर्षको आर्थिक वृद्धिदर सरकारी आकलन ७ प्रतिशतको हुँदा आर्थिक वृद्धिदरलाई विश्व बैंकले ३:९ प्रतिशतमा झारिदिएको थियो । त्यसो त परिवर्तनका ७ दशकको अध्ययन गर्ने हो भने औसत आर्थिक वृद्धि दुई/तीन प्रतिशत ननाघेको इतिहास छ । देशले आयात प्रतिस्थापन गर्न मनग्गे उद्योग विस्तार गर्नुपर्छ, कृषि उत्पादन र उत्पादकत्वमा भारी वृद्धि गर्नुपर्छ । रासायनिक मलको सहजता, राम्रो बीउ बीजन समयमै उपलब्धता, सिंचाइको पर्याप्तता र उत्पादित सामानको भण्डारण र बजारीकरणमा ध्यान जानु जरुरी छ ।

● अच्युतप्रसाद पौडेल चिन्तन

देशमा बजेट आउन थालेको सात दशक नाघिसकेको छ । तर, बजेट अझै सुधार होइन बिग्रदैछ । हालै विश्व भन्सार दिवस भव्य कार्यक्रमका साथ मनाइयो पनि । विश्वका कैयन देशहरू आफ्ना उत्पादनहरू निकासीबाट भन्सार राजस्व वृद्धि गर्न तल्लिन् छन् । हामी पनि भन्सार राजस्वमा मख्ख छौं तर, निकासीबाट होइन, आयातबाट भन्सार राजस्व बढ्दा । नाना, खाना, छानाका सामान र खासगरी दैनिकी प्रयोगमा आउने चर्को आयातनको पेट्रोलियम पदार्थको आयातको भन्सार राजस्वबाट हामी अझ उत्साहित छौं, हाम्रो सरकार त्यसैमा मख्ख छ । धान उत्पादन वृद्धि हुँदा चामल महँगिने देश हो हाम्रो, भारतले भन्सार दर बढाइदिनाले । चामल पनि भन्सार छलेर अर्कै बाटोबाट पनि आउने गरेको छ । राजस्व घाटामा चलेको हाम्रो देश भन्सारबिन्दुको व्यापारघाटामा चलेको मात्रै होइन आन्तरिक र विदेशी ऋणमा चुर्लुम्मै डुबेको छ । त्यसो त हामी विश्व व्यापार संगठनका सदस्य पनि हौं र बिम्स्टेक, साफ्टा, सार्क जस्ता कैयन संघ, अन्तर्राष्ट्रिय संगठनका सदस्य छौं, हाम्रा उत्पादनको विश्व मार्ग खुल्ला छ र पनि निर्यात गर्ने सामान अत्यन्त न्यून र आयातका भरमा हाम्रो जीवन चक्र चलेको छ ।

संसारमै कम आर्थिक वृद्धि हुने देश हाम्रै भएको छ र दक्षिण एसियाकै कुरा गर्दा पनि तेस्रो कम आर्थिक वृद्धि गर्ने देश भएको छ । विगत वर्षको आर्थिक वृद्धिदर सरकारी आकलन ७ प्रतिशतको हुँदा आर्थिक वृद्धिदरलाई विश्व बैंकले ३:९ प्रतिशतमा झारिदिएको थियो । त्यसो त परिवर्तनका ७ दशकको अध्ययन गर्ने हो भने औसत आर्थिक वृद्धि दुई/तीन प्रतिशत ननाघेको इतिहास छ । चालु पन्ध्रौं योजनाको आधार वर्षको आर्थिक वृद्धिदर साँढे आठ प्रतिशतको आकलन गरिरहँदा २:४ प्रतिशतले ऋणात्मक थियो । बाँकी दोस्रो र तेस्रो वर्षको आर्थिक वृद्धिदर पनि क्रमशः ३:८ र ५:५ प्रतिशत नाघेको देखिएन । विगत तीन वर्षको औसत आर्थिक वृद्धिदर २:५ प्रतिशत भएको पन्ध्रौं योजनाको मध्यावधि समीक्षाले देखाएको छ र गत वर्ष देशमा ठूला दुई निर्वाचन भएकाले पूँजीगत खर्च निराशाजनक भयो, यो क्रम अहिले पनि जारी छ र आव ०८०/०८१ को बजेट मध्यावधि समीक्षा गर्दा पनि १६:३ प्रतिशत नाघेन, जब कि चालु खर्च यति बेला ३८:३१ प्रतिशत र वित्तीय व्यवस्थापनतर्फ २६:२ प्रतिशत खर्च भइसकेको सरकारी आँकडा आएको छ ।

चालु वर्षको राजस्व लक्ष्य १४ खर्ब ७२ अर्ब ४८ करोड ४७ लाख हो, पौषसम्म ३५:१९ प्रतिशत भनौं ५ खर्ब १८ अर्ब १५ करोड ५६ लाख उठेको छ र यसमा कर राजस्व ३३: ९८ प्रतिशत र गैर कर राजस्व ४५:२३ प्रतिशत छ । चालु योजनाकै समीक्षा हेर्दा, कृषिको औसत लक्ष्य ५:४ मा २:५ मात्र हात लागेको छ, उद्योग क्षेत्रको प्रगति १५ प्रतिशतको वृद्धिको लक्ष्य लिँदा मात्र ३:५ प्रतिशत हात लागेको छ । सेवा क्षेत्रको उपलब्धि औसत ९:४ को लक्ष्य लिँदा औसत १:८ प्रतिशत मात्र हात लागेको छ । जिडिपिमा गैरकृषि क्षेत्रको योगदान बढ्दै गएको, कृषिको योगदान घट्दै गएको देखिन्छ । गैरकृषि क्षेत्रको योगदान ६१:१६ प्रतिशत देखिएको छ, कृषिको योगदान घटेर गैरकृषि क्षेत्रको योगदान बढ्नु भनेको आर्थिक असमानताको वृद्धि हुनु हो । सामाजिक क्षेत्रको सूचकांक केही आशाप्रद देखिएको छ, भनौं पाँच वर्षमुनिका बालबालिकाहरूको मृत्युदर घटेको, किशोरीहरूको प्रजनन् दर घटेको, आधारभूत शिक्षामा भर्ना दरको वृद्धि, इन्टरनेट र विद्युत प्रयोगको संख्या वृद्धि, मानव सूचकांकमा बढोत्तरी, खानेपानी सेवामा केही वृद्धि देखिएको छ तर, साथसाथै विकास खर्चमा बढोत्तरी हुन सकेको छैन, केही भए पनि वर्षान्तरमा मात्र भएको देखिन्छ । सार्वजनिक खरीद प्रणाली झन्झटिलो हुनु अनुगमन र समन्वयमा जटिलताहरू देखिनु, सार्वजनिक जवाफदेहिताको कमी हुनु देशका परम्परागत समस्याहरू हुन् । यिनले के संकेत दिन्छन् भने हामी आत्मनिर्भर छैनौं र आयातित सामानका कारण बढ्ने भन्सार राजस्वमा मख्ख छौं ।

देशले आयात प्रतिस्थापन गर्न मनग्गे उद्योग विस्तार गर्नुपर्छ, कृषि उत्पादन र उत्पादकत्वमा भारी वृद्धि गर्नुपर्छ । रासायनिक मलको सहजता, राम्रो बीउ बीजन समयमै उपलब्धता, सिंचाइको पर्याप्तता र उत्पादित सामानको भण्डारण र बजारीकरणमा ध्यान जानु जरुरी छ । दिगो विकासको लक्ष्य प्राप्तिमा पनि देश पछाडि नै छ । यी सबै काम नेतृत्वले गर्ने हो, नीति तय र प्रभावकारी कार्यान्वयन पनि । २०४६ साल अघिसम्म यहाँबाट विदेशमा हाम्रा सामान धेरै निकासी हुन्थ्यो । भनौं धान, चामल समेत निकासी हुन्थ्यो, साठीको दशकसम्म त थुप्रै कलात्मक गलैंचा, तयारी पोशाक थुप्रै निकासी गरिएको हो र सन् २००३ लाई हामीले खुलेर निर्यात वर्ष पनि मनाएका हौं । देशमा धेरै अरु ठूला राजनैतिक परिवर्तन भए, तर आर्थिक परिवर्तन भएन, बरु विदेशिने नेपालीको संख्या बढ्दैछ र प्राप्त विप्रेषण रकमले देशको अर्थतन्त्र धानिएको छ । दैनिक उपभोग्य सामानलगायत, तिहारका भाइ मसला, दसैंका सामान, माघका तरुल, सखरखण्ड पनि विदेशबाटै ल्यायौं हामीले, भन्सारको तथ्यांकले त्यही भनेको छ ।

देशको अवस्था बलियो बनाउने जिम्मा नेतृत्वको हो । हाम्रो देशमा ३४ वर्ष अघिदेखि उस्तै नेतृत्व छ, तर देश उत्पादनतिर होइन व्यापारतिर छ । भन्सार राजस्व बढाउन उद्योग वृद्धि गर्नुपर्छ,

उत्पादनको निकासी गरेर आयवृद्धि गर्ने हो, आयातित सामानबाट होइन । केही वर्षअघिसम्म उद्योगको हिस्सा १२ प्रतिशत थियो, अहिले सिधै झरेको छ, अझ ओरालो लाग्ने क्रममा छ, औद्योगिक ग्रामहरू उद्घाटनमा सिमित छन्, बरु भ्यूटावरको संख्या बढ्न थालेको छ । कृषि प्रधान देशमा जिडिपिको एक चौथाई तल कृषि क्षेत्रको योगदान हुनु र यो हरेक वर्ष घट्दो हुनु राम्रो संकेत होइन । आव ०६८/०६९ सम्म जिडिपिको एक तिहाई अर्थात् कृषिको योगदान ३२.७ प्रतिशत थियो । निरन्तर ओरालो लाग्ने क्रममा छ, अहिले कृषि विकास मन्त्रालयले दिएको आँकडामा पनि विगत चार वर्षको धान उत्पादनको अनुपात हेर्दा, यो वर्ष १.७३ प्रतिशतले प्रति हेक्टरमा रोपाइँ कम भएको छ ।

केही वर्ष अघिसम्म यसको वृद्धिदर ५.३ प्रतिशत र जिडिपिमा कृषिको योगदान २८.९ प्रतिशत थियो । कृषि मन्त्रालयले पाँच वर्षको धान उत्पादनको विवरण सार्वजनिक गर्दा ०७८/०७९ का लागि ६० लाख मे. टन, तर विगतको भन्दा पनि नौ प्रतिशतले घटी अर्थात् ५१ लाख ३० हजार ६०४ मे.टन मात्र प्राप्त भयो । यो वर्ष केही वृद्धि भनिए पनि आयातको संख्या नघटेकोले र मूल्य घट्नु पर्ने बेलामा समेत उल्टो बढेकोले उत्पादनको तथ्यांकमै शंका भएको छ ।

क्षेत्रफल विगत वर्षभन्दा चार हजार हेक्टरले बढेको भनियो पहिले तर, उत्पादकत्व भने ८.६१ प्रतिशतले कमी आई प्रति हेक्टर ३.४७ मे. टन मात्रै उत्पादन भएको देखियो, विगतमा । यसअघि आवमा ५६ लाख २१ हजार मे.टन, आव ०७६/०७७ मा ५५ लाख ५० हजार ८७८ मे. टन, ०७५/०७६मा ५६ लाख १० हजार ११ मे.टन. ०७४/०७५ मा ५१ लाख ३० हजार ९२५ मे. टन., ०७३/०७४ मा ५२ लाख ३० हजार ३२७ मे. टन धान उत्पादन भएको कृषि मन्त्रालयको आँकडा थियो । विगत ५ वर्षमा गत वर्ष सबैभन्दा कम धानको उत्पादन भएको र चामल धेरै आयात गर्नु परेको थियो । अघिल्लो वर्ष केही सामानको आयातमा कडाइ भएकोमा सरकारले त्यसलाई निरन्तरता दिन सकेन, भन्सार घट्दा ढुकुटी कम भएको महसुस गरियो ।

बेमौसमी वर्षा हाम्रो नियति भएको छ, सिँचाइ पर्याप्त छैन र रासायनिक मलको रडाको कहिल्यै अन्त्य भएन । चाडवाडमा किनेर लिन्छुभन्दा चिनी पाइएन, आपूर्ति श्रृंखलालाई सरकारले चुस्त बनाउन सकेन बरु सत्ता मोहमा संलग्न भइरह्यो नेतृत्व । हिउँदको आलु तथा गहूँ बालीमा पनि मल पाउन सकिएन, समयमा मल आपूर्ति नहुँदा, अन्तर्राष्ट्रिय बजार भाउ बढ्दा र त्यसको समयमै व्यवस्थापन गर्न सकिएन, सिँचाइ, बीउ, मल, बजार, ढुवानी आदिमा सरकारको ध्यान जानै सकेन, सरकार सत्ताको जोड घटाउमा व्यस्त भइ नै रह्यो । किसानहरूलाई दलको काममा लगाइयो । सुशासनको अभावमा लगानीकर्ताहरूले देशको भरोसा गर्न सकेनन्, कर, भन्सार, अन्य खर्च जोड्दा उपलब्धि, प्रतिफल नदेखेपछि उद्यमीहरू लगानीतिर आकर्षित बन्न सकेनन् । बरु मानिस नै निर्यात हुन थाले, त्यसबाट प्राप्त रकम राम्रो देखियो । आएको रकम पनि विलासिताका सामान, अनुत्पादक घर जग्गामा लगानी भएको देखिएको छ ।

देशमा चालु खर्चको अत्यधिक वृद्धि हुनु र पूँजीगत खर्च भने ओरालो लाग्नु, धेरै खर्चिलो प्रणाली संघीयता लागु हुनु देशका लागि अभिशाप नै भएको छ । राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको प्रगति निराशाजनक छ, तिनकै पूँजीगत खर्च पनि भएको देखिएन । परियोजना लागत दोब्बर तेब्बर हुँदै तोकिएका परियोजना कहिल्यै समयमा पूरा भएनन्, जसले रोजगारी दिने, दीर्घकालसम्म पूँजी निर्माण गर्न पनि सकेनन् । रोजगारी दिनेलाई कारबाही नगर्नु भन्दै उद्यमीहरू मुद्दाबाट छुट्न थालेका छन् । यी पनि राजनैतिक भागबण्डामा परे, हानथापमा परे, दलको भर्ती केन्द्रमा परे ।

राणाकालमा यस्तो थिएन, प्रजातन्त्र प्राप्तिसँगै वैदेशिक सहायत बढ्यो, भनौं अहिले त प्रतिव्यक्ति वैदेशिक सहायता तीन सय डलरमाथि, ऋण ८० हजारमाथि पुगिसकेको छ । वैदेशिक सहायतामा खर्च गर्ने क्षमता भएन, सहयोग, अनुदान पनि घटेको छ । संसारका देश ताजकीस्तान, गणतन्त्र किरगिज पछिको विप्रेषणले धानेको तेस्रो देश भएको छ नेपाल । बजेटकै हाराहारीमा विप्रेषण छ । विगतमा केही निर्यात बढेको देखियो तर, आशातित भएन । इतिहासमै अर्थतन्त्रका सूचकहरू नकारात्मक छन् ।

महालेखा नियन्त्रक कार्यालयका अनुसार विगत वर्ष निर्यातबाट जम्मा भन्सार राजस्व ३४ करोड उठेको थियो, अन्तशुल्कबाट ३४ अर्ब ४८ करोड र भन्सार सम्बन्धी अन्य आयबाट १ अर्ब ६१ करोड मात्र उत्पादनबाट हुने कर भन्दा सामान आयातबाट आउने कर पाँच गुणा बढी छ । मैलेनिकाकै भनाइमा १६ अर्ब ९८ करोड रकम उत्पादनबाट कर उठ्दा आयातबाट एक खर्ब दुई अर्ब १४ करोड कर उठेको थियो विगत वर्षको एक अध्ययनमा । पछिल्लो समय देश उदार नीति उद्योग र उत्पादनभन्दा विदेशी सामान आयातमा व्यापारमुखी भएको छ, यसले देश आत्मनिर्भर हुँदैन, निर्यातको आयलाई बढाउनु पर्नेमा आयातको भन्सार वृद्धि हुँदा कसरी सकारात्मक भन्न सकिन्छ ? हुनुपर्ने आफ्नै सामान बेचेर अन्तशुल्कबाट भन्सार बढाउनु पर्ने थियो ।

साभार: मध्यान्ह दैनिक

देशमा चालु खर्चको अत्यधिक वृद्धि हुनु र पूँजीगत खर्च भने ओरालो लाग्नु, धेरै खर्चिलो प्रणाली संघीयता लागु हुनु देशका लागि अभिशाप नै भएको छ । राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको प्रगति निराशाजनक छ, तिनकै पूँजीगत खर्च पनि भएको देखिएन । परियोजना लागत दोब्बर तेब्बर हुँदै तोकिएका परियोजना कहिल्यै समयमा पूरा भएनन्, जसले रोजगारी दिने, दीर्घकालसम्म पूँजी निर्माण गर्न पनि सकेनन् ।

जापान अटोमोबाइल म्यानुफ्याक्चरर्स एसोसिएसन (जामा) को तथ्यांकनुसार गत वर्ष चीनले जापानलाई उछिन्दै विश्वको सबैभन्दा ठूलो सवारी निर्यातकर्ता बनेको छ। जापानले सन् २०२३ मा ४४ लाख २० हजार सवारीसाधन निर्यात गरेको तथ्यांकले देखाएको छ। चाइना एसोसिएसन अफ अटोमोबाइल म्यानुफ्याक्चरर्स (सीएएएम) ले यसै महिना सार्वजनिक गरेको रिपोर्टअनुसार चीनले निर्यात गरेको ४९ लाख १० हजारको तुलनामा यो संख्या करिब ५ लाखले बढी हो। यसअघि बंगलादेशले ०७५ वैशाख १२ मा ढाका-काठमाडौं बस सेवा र ०७६ मंसिर २६-३० सम्म ढाका-दार्जिलिङ बसको परीक्षण यात्रा गरिसकेको छ। नेपालको मन्त्रिपरिषद्ले ...लेटर अफ एक्सचेन्ज़' अनुमोदन गरेपछि करिब ६ महिनाभित्र नियमित रूपमा त्रिदेशीय बस सेवा सञ्चालन हुन सक्ने नेपाली अधिकारीको अनुमान थियो। तर लगत्तै आएको कोभिड महामारीका कारण ढाका-काठमाडौं बस सेवा परीक्षणमै सीमित भएको थियो।

विविध समाचार

चीनको विश्वको सबैभन्दा ठूलो सवारी निर्यातकर्ता

जापान अटोमोबाइल म्यानुफ्याक्चरर्स एसोसिएसन (जामा) को तथ्यांकनुसार गत वर्ष चीनले जापानलाई उछिन्दै विश्वको सबैभन्दा ठूलो सवारी निर्यातकर्ता बनेको छ।

जापानले सन् २०२३ मा ४४ लाख २० हजार सवारीसाधन निर्यात गरेको तथ्यांकले देखाएको छ। चाइना एसोसिएसन अफ अटोमोबाइल म्यानुफ्याक्चरर्स (सीएएएम) ले यसै महिना सार्वजनिक गरेको रिपोर्टअनुसार चीनले निर्यात गरेको ४९ लाख १० हजारको तुलनामा यो संख्या करिब ५ लाखले बढी हो।

यद्यपि, चीनको भन्सार विभागले निर्यात संख्या ५२ लाख २० हजार पुगेको र वर्षको तुलनामा ५७ प्रतिशतले वृद्धि भएको जानकारी गराएको छ।

चीनले सन् २०२३ को सुरुदेखि नै मासिक रूपमा जापानले भन्दा बढी सवारीसाधन निर्यात गर्दै आएको थियो र बुधवार सार्वजनिक गरिएको तथ्यांकमा चीनले जापानले भन्दा बढी सवारीसाधन निर्यात गरेको देखिएको छ। हालैका वर्षहरूमा विद्युतीय कारहरूमा ठूलो लगानीका कारण चीनको कार उत्पादन क्षेत्र ठूलो मात्रामा फस्टाएको छ। यसबाट जापानी फर्महरूलाई चुनौती थपिएको छ।

जापानी निर्माताहरूले लामो समयदेखि हाइब्रिड कार उत्पादनको शर्त राखेका छन्। हाइब्रिड कार जापानी प्रसिद्ध उत्पादन टोयटा प्रियसको जस्तै ब्याट्री पावर र आन्तरिक दहन इन्जिनबाट चल्ने कार हुन्। चिनियाँ कम्पनी बीवाईडीले यसै महिना टेस्लाको सबैभन्दा बढी विद्यतीय सवारी साधनको बिक्रीको रेकर्डलाई तोडेको छ। यसले बढ्दो क्षेत्रका लागि बेइजिङको बलियो सरकारी समर्थनलाई पुँजीकृत गरेको छ।

सन् १९९५ मा ब्याट्री निर्माताका रूपमा स्थापना भएको बीवाईडीले पछि प्लग-इन हाइब्रिड र सबै इलेक्ट्रिक वाहनहरू उत्पादन गर्न आफ्नो ध्यान केन्द्रित गरेको छ। सेन्जेन क्षेत्रलाई मुख्य बजार बनाएको बीवाईडीले चीन र युरोपमा मूल्यमा टेस्लासँग प्रतिस्पर्धा गर्छ।

ढाका-काठमाडौं बस चलाइँदै

भारत र नेपालसँग चार नयाँ रूटमा अन्तर्राष्ट्रिय बस सञ्चालन गर्ने बीआरटीसीको योजना

पूर्वी नाकाबाट करिब ४० किमि नजिक मात्रै छ बंगलादेशको सिमाना। भारतपछि नजिकको छिमेकी बंगलादेशले नेपाल र भारतका चार वटा नयाँ रुटमा अन्तर्राष्ट्रिय बस सेवा सञ्चालन गर्ने तयारी गरेको छ। बंगलादेशले करिब ८ सय १३ किमि दूरीको ढाका-काठमाडौं अन्तर्राष्ट्रिय बस सेवा सञ्चालन तयारी तीव्र पारेको हो। बंगलादेश, भुटान, इन्डिया र नेपाल (बीबी आईएन) यी चार देशबीच सोझो बस सेवा सञ्चालनका लागि सन् २०१५ जुनमा 'मोटर भेहिकल' सम्झौता भएको थियो। तर भुटानको संसदले सम्झौता अझै अनुमोदन गरेको छैन। तसर्थ बंगलादेशले नेपाल र भारतमा भने चाँडै बस सेवा सञ्चालनको गृहकार्य सुरु गरेको ढाकाबाट प्रकाशित 'द डेली सन' अखबारमा उल्लेख छ। अन्य

यातायातका साधनको तुलनामा सस्तोमा बस यात्रा गर्ने यात्रुको चासो बढेकाले बंगलादेश सडक यातायात निगम (बीआरटीसी) ले भारत र नेपालसँग चार नयाँ रुटमा अन्तर्राष्ट्रिय बस सञ्चालन गर्ने योजना बनाएको हो।

यसअघि बंगलादेशले ०७५ वैशाख १२ मा ढाका-काठमाडौं बस सेवा र ०७६ मंसिर २६-३० सम्म ढाका-दार्जिलिङ बसको परीक्षण यात्रा गरिसकेको छ। नेपालको मन्त्रिपरिषदले 'लेटर अफ एक्सचेन्ज़' अनुमोदन गरेपछि करिब ६ महिनाभित्र नियमित रूपमा त्रिदेशीय बस सेवा सञ्चालन हुन सक्ने नेपाली अधिकारीको अनुमान थियो। तर लगत्तै आएको कोभिड महामारीका कारण ढाका-काठमाडौं बस सेवा परीक्षणमै सीमित भएको थियो।

बंगलादेशले ढाका-काठमाडौंसहित चटगाउँ-कोलकाता, ढाका-गान्तोक-दार्जिलिङ र बारिसाल-कोलकाताबीच सोझो बस सेवा सञ्चालनको तयारी गरेको बंगलादेश सडक यातायात निगमले जनाएको छ। यसअघि बंगलादेशबाट भारतका चार सहरमा सोझो बस सेवा सञ्चालन हुँदै आएको थियो। यसमा ढाका-कोलकाता, त्रिपुरा-ढाका-कोलकाता, ढाका-सिलोङ-गुवाहाटी र ढाका-खुलना-कोलकाताबीच बस सेवा जारी थियो।

यातायात निगमले नयाँ रुट प्रस्ताव सडक यातायात तथा पुल मन्त्रालयमा पठाएको जनाइएको छ। उक्त प्रस्ताव अन्तिम निर्णयका लागि हाल परराष्ट्र मन्त्रालयमा विचाराधीन रहेको जनाइएको छ। 'ढाका-काठमाडौं बस रुटका लागि दुवै देशबीच संवाद भइरहेको प्रक्रिया निकै अघि बढिसकेको छ,' बीआरटीसीका अध्यक्ष मो. ताजुल इस्लामले त्यहाँको सञ्चारमाध्यमसँग भनेका छन्, 'अन्तर्राष्ट्रिय बस सेवासँगै भूराजनीतिक स्वार्थ पनि जोडिएकाले थोरै समस्या भइरहेको छ।'

कोभिडपछि भारतले बंगलादेशसहित तेस्रो देशका नागरिकलाई सीमावर्ती पानीट्यांकी हुँदै नेपाल प्रवेशमा कडाइ गरेको छ। जसका कारण यो समस्या चाँडै सुल्झिने आशामा बंगलादेश छ। 'भिसा समस्या सुल्झिनेबित्तिकै नेपालसँगको बस सेवा सुरु गरिनेछ,' इस्लामले भने, 'त्यसपछि दुई देशबीच सहमतिमा हस्ताक्षर हुनेछ।' बंगलादेशले सन् १९९९ मा पहिलोपल्ट भारतसँग अन्तर्राष्ट्रिय बस सेवा सुरु गरेको थियो। ढाका-कोलकाताको अन्तर्राष्ट्रिय बस सेवा हाल पनि जारी छ।

इस्लामका अनुसार चटगाउँ-कोलकाता र ढाका-गान्तोक-दार्जिलिङ रुटमा भने चाँडै बस सेवा सुरु हुने सम्भावना छ। यो

रुटमा बीआरटीसी, पश्चिम बंगाल यातायात निगम र श्यामोली एनआर ट्राभल्सले संयुक्त सेवा सञ्चालन गर्ने जनाएका छन्। खासगरी बंगलादेशमा अध्ययन गर्ने नेपाली विद्यार्थी र नेपाल घुम्न चाहने बंगलादेशी पर्यटकका लागि बस सेवा प्रभावकारी बन्न सक्ने जनाइएको छ।

योजनाबिनाको योजना

कुनै पनि कार्य व्यवस्थितरूपमा सञ्चालन गर्न पहिले निर्धारित गरिने कार्यक्रम हो योजना। जसमा गरिने कार्यक्रमको रूपरेखा हुन्छ भने त्यो काम गर्न आवश्यक पर्ने साधनस्रोत, अपनाउनुपर्ने उपाय तथा सम्पन्न गर्नुपर्ने तयारी र त्यसबाट हासिल हुने उपलब्धिसमेत समावेश हुन्छ। यसरी सबै कुरा सुनिश्चित गरेपछि बल्ल योजना अघि बढाइन्छ। योजना आवश्यक पर्ने पनि यस्तै सबैखाले तयारी पूरा गर्नका लागि नै हो।

नेपालमा कुनै पनि विकास निर्माणका काम हुन् या भौतिक पूर्वाधारका, सामान्य गोष्ठीदेखि ठुल्ठूला महत्वाकांक्षी आयोजनासमेत लथालिंग अवस्थामा देखिन्छ। जसको कारण केलाउँदै जाँदा बजेट अभावमा गएर ठोक्किन्छ। कुनैको डिपिआर नै राम्रोसँग नहुने, कुनैको वातावरणीय मूल्यांकनमा कमजोरी देखिने अनि कुनैचाहिँ त्यसका लागि आवश्यक पर्ने उपकरण/औजार आदि उपलब्ध हुन नसक्दा त्यत्तिकै थला पर्ने गरेका देखिन्छन्। यो सबैको मुख्य कारण भनेको जे काम गर्न लागिएको हो, त्यसको योजना बनाउँदा नै पुर्‍याउनुपर्ने अत्यावश्यक ध्यान नपुर्‍याउनु हो।

यतिबेला फेरि हाम्रो सरकारले पाँच वर्षभित्रमा ९३ खर्ब लगानी गर्ने योजनाको खाका अघि सारेको छ। तर अचम्म त यो छ कि यी योजना पूरा गर्न त के, सुरु गर्न लाग्ने स्रोतसमेत किटान छैन। कृषि, वन, खानी जस्ता प्राथमिक क्षेत्रमा मात्र सात खर्ब ६८ अर्ब खर्च गरिने बताइएको छ भनें उत्पादनमूलक उद्योगलगायतका द्वितीय क्षेत्रमा २६ खर्ब ५९ अर्ब खर्च गरिने भनिएको छ। विकास निर्माणका लागि खर्च गर्नुपर्छ। यो आवश्यक पनि छ। तर यसरी गरिने खर्चको " स्रोत के हो ? कहाँबाट ल्याउने भन्ने टुंगो नै नभई योजना अघि सार्नुचाहिँ योजनाबिनाको योजना मात्र हो। जुन घोषणाका लागि र क्षणिक वाहवाही खानका लागि पर्याप्त होला तर व्यवहारमा भने त्यसले माखो पनि मार्ने छैन।

१६औं पञ्चवर्षीय योजना अवधिमा ९३ खर्ब लगानी गर्ने योजनासहितको मस्यौदाले मुलुकको वास्तविकतालाई नजरअन्दाज गरेको देखिन्छ। एकातिर अपेक्षितरूपमा बढ्नुपर्ने वार्षिक राजस्व बढ्न सकेको छैन अर्कोतर्फ चालु खर्च धान्नसमेत ऋण लिनुपर्ने अवस्थामा मुलुक छ। यस्तो अवस्थामा स्रोत सुनिश्चित नभई सनातनी परम्परालाई नै निरन्तरता दिँदै योजनाहरू धमाधम घोषणा गर्दै हिँड्नुले सरकारी पदाधिकारीले आर्थिक वास्तविकता नस्वीकारेको प्रष्ट भएको छ।

एउटा सामान्य घरको त दसैं यो यो सामग्री ल्याएर मनाउने, श्राद्धमा भेटी र पिण्डको सामग्री यति लाग्छ, तिहारमा देउसी भैली खेल्न आउनेलाई यति रकम चाहिन्छ भनेर हरेक पर्वका बेला हुने खर्चको बजेट बनाइएको हुन्छ भने सिंगो मुलुकले बिनास्रोतका योजना कल्पिनुलाई हँसिमजाकबाहेक के पो भन्न सकिएला र ? अहिलेसम्म जति पनि योजना असफल भएका छन्, तिनमा योजना बनाउँदा नै चुकेको अहिलेको १६औं योजनाका मस्यौदाकारको नजरमा नपर्नु झनै उदेकलाग्दो पक्ष हो।

वृद्धि प्रतिशत उल्लेख गरिँदा पुँजी उत्पादन हेरिनु अर्थशास्त्रको सामान्य सिद्धान्त नै हो। तर बजेट र योजनाको कार्यान्वयनमा समेत तालमेल अभाव देखिँदै आएको छ। सरकारहरूले आफ्नो पालामा जेमा पनि वृद्धि भएको देखाउन तथ्यांकहरूको दुरूपयोग गर्नसमेत उक्साउने परिपाटी एकातिर छ भने अर्कोतिर पेसागत धर्म र जिम्मेवारीसमेत ख्याल नगरी कर्मचारीसमेत यही दुरूपयोग कर्ममा संलग्न हुँदा पनि समस्या निम्तने गरेका छन्। खासमा स्रोतबिनाको योजना हावाको महल हो। यही वास्तविकता नबुझ्दा विश्वका धेरै मुलुकले आर्थिक दुरावस्था सामना गर्नुपरेको छ। नेपाल पनि यसमा अपवाद छैन। १६औं योजनाको खाका यसको जाग्दो प्रमाण हो।

'घाँटी हेरी हाड निल्नु' नेपाली सन्दर्भमा एकदमै गम्भीर र शिक्षामूलक उखान हो। सकिन्छ भने राजस्वलगायत अन्य क्षेत्रमार्फत आम्दानी बढाउने हो। र, त्यसैअनुसार योजनाहरू थप्दै गए हुन्छ। तर गुड्डी हाँक्नकै लागि बिनास्रोतका योजना घोषणा गर्दै हिँड्नुचाहिँ कहीँ पनि नपुगिने यात्राको सुरुवात मात्र हो।

स्रोत जुटाउन विद्युतीय गाडीमा कर

विद्युतीय गाडीको उपयोग बढाउने सरकारी नीतिविपरीत तिनको आयातमा कर बढाएको सरकारले स्रोतको अभावमा करका दर बढाउनुपरेको स्वीकारेको छ। सरकारले आगामी आर्थिक वर्ष (आव) २०८१/८२ को बजेटमार्फत सबै खाले विद्युतीय चारपांग्रेको आयातमा कर बढाएको छ।

आर्थिक विधेयकमार्फत सरकारले निकै चर्चामा रहेको विद्युतीय सवारीसाधन (ईभी) मा भन्सार र अन्तः शुल्क बढाएको हो। नयाँ दरअनुसार अब ५० किलोवाटसम्मको ईभीमा १५ प्रतिशत भन्सार र ५ प्रतिशत अन्तः शुल्क लाग्नेछ। यस्ता गाडीमा यस वर्ष अन्तःशुल्क थिएन, १० प्रतिशत भन्सार दर लाग्दै आएको थियो। यस्तै ५१ देखि १०० किलोवाटमा थप ५/५ प्रतिशत भन्सार र अन्तःशुल्क बढाएको छ। यसअघि १५ प्रतिशत भन्सार र १० प्रतिशत अन्तःशुल्क थियो।

१०१ देखि २०० किलोवाटसम्म ३० प्रतिशत भन्सार र २० प्रतिशत अन्तःशुल्क पुर्‍याएको छ। यसअघि भन्सार २० प्रतिशत र अन्तःशुल्क २० प्रतिशत थियो। २०१ देखि ३०० किलोवाटमा २० प्रतिशत भन्सार बढाएको छ। १० प्रतिशत अन्तःशुल्क घटेको छ। ३०० किलोवाटभन्दा बढीमा २० प्रतिशत भन्सार बढेको छ। १० प्रतिशत अन्तःशुल्क घटेको छ। समग्रमा १० प्रतिशत कर बढेको छ।

पेट्रोलियमा पदार्थमा आधारित चारपांग्रेको तुलनामा विद्युतीय गाडीको आयात व्यापक रूपमा बढ्न थालेको सन्दर्भमा सवारीसाधनबाट आउने राजस्व व्यापक घटेकाले सरकारले विद्युतीयमा कर बढाएको हो।

अर्थमन्त्री वर्षमान पुनले नेपालमा १०० किलोवाटसम्मका गाडीको आयात व्यापक बढेको सन्दर्भमा कर बढाइएको आर्थिक अभियानलाई बताए। 'विद्युतीय गाडी आयात बढाउनुपर्छ भनेर शुरूमा धेरै उत्साहित भई कर न्यून राख्यौं। अहिले यसलाई सच्यायौं। विद्युतीय गाडीमा बढेको थोरै करले यसको बढ्दो व्यापारमा नकारात्मक असर पार्दैन,' उनले भने।

अर्थ मन्त्रालयका अधिकारीहरू पनि विगतमा कर घटाउँदा गल्ती भएको कारण हाल सच्याइएको दाबी गर्छन्। 'अघिल्ला वर्षमा कर घटाउँदा सरकारको आम्दानीमै धक्का पुग्यो, त्यसैले विगतका गल्ती यसपटक सच्याइयो,' राजस्व सचिव रामप्रसाद

यतिबेला फेरि हाम्रो सरकारले पाँच वर्षभित्रमा ९३ खर्ब लगानी गर्ने योजनाको खाका अघि सारेको छ। तर अचम्म त यो छ कि यी योजना पूरा गर्न त के, सुरु गर्न लाग्ने स्रोतसमेत किटान छैन। कृषि, वन, खानी जस्ता प्राथमिक क्षेत्रमा मात्र सात खर्ब ६८ अर्ब खर्च गरिने बताइएको छ भनें उत्पादनमूलक उद्योगलगायतका द्वितीय क्षेत्रमा २६ खर्ब ५९ अर्ब खर्च गरिने भनिएको छ।
पेट्रोलियमा पदार्थमा आधारित चारपांग्रेको तुलनामा विद्युतीय गाडीको आयात व्यापक रूपमा बढ्न थालेको सन्दर्भमा सवारीसाधनबाट आउने राजस्व व्यापक घटेकाले सरकारले विद्युतीयमा कर बढाएको हो।

घिमिरेले बुधवार अर्थ मन्त्रालयमा आयोजित पत्रकार सम्मेलनमा भने, 'हामीले शुरू चरणमा विद्युतीय गाडीको उपयोग प्रवर्द्धन गर्न ज्यादै उत्साहित भएर कर घटायौं । कुनै न कुनै बेला यसमा करेक्सन गर्नैपर्थ्यो । त्यही कारण यो वृद्धि गरिएको कर नीतिगत करेक्सनको उपाय हो ।'

नेपालमा करको दर तोक्ने आधार गाडीको इन्जिन क्षमता र किलोवाटलाई मानिन्छ । भारतमा भने मूल्यका आधारमा करको दर तोक्ने चलन छ ।

'भारतमा स्ल्याब एकदम कम राखिएको छ । त्यहीअनुसार हामीले पनि स्ल्याबमा करको दर मिलाउने काम गर्यौं । तर, व्यवहारमा के भयो भने ५० देखि १०० किलोवाटका ईभी असाध्यै धेरै भित्रिए,' घिमिरेले भने, 'उत्पादक कम्पनीदेखि सबैतिर अध्ययन गर्दा गतवर्षको कर कम भयो भन्ने लाग्यो र अहिले बढाइयो ।'

उनले अहिले कर केही बढाइए पनि व्यापक मात्रामा दर नबढाइएकोले विद्युतीय गाडीको प्रवर्द्धनमा खासै असर नगर्ने तर्क गरे । विगत केही वर्षदेखि सरकारले लक्ष्यअनुसार राजस्व उठाउन सकेको छैन । सवारीसाधन र तिनका पार्टपुर्जा आयात सरकारलाई ठूलो मात्रामा राजस्व दिने वस्तु रहँदै आएका छन् ।

चोभार सुक्खा बन्दरगाहमा व्यावसायिक गतिविधि बढ्दै

संघीय राजधानी काठमाडौँको चोभारस्थित सुक्खा बन्दरगाह निर्माण सम्पन्न भएको दुई वर्षपछि केही चहलपहल देखिन थालेको छ । हालै आयात गरिएका दुई सय ओटा दुई सयओटा कार भन्सार 'जाँचपासको चरणमा छन् । व्यवसायी विभोरकुमार अग्रवाल इटालीबाट आयातित कस्मेटिक्स सामानका लागि भन्सार प्रक्रिया अघि बढाउन उक्त बन्दरगाह आइरहन्छन् । सवारीसाधन व्यवसायीको छाता संस्था नाडा अटोमोबाइल एशोसिएशन अफ नेपालसँगको समझदारीपछि नयाँ सवारीसाधनको भन्सार जाँचपास चोभार बन्दरगाहबाटै गर्न थालिएको छ । यसले गर्दा पनि यहाँ केही चहलपहल बढेको हो ।

समुद्रसँग सम्पर्क नभएको नेपालमा यसअघि बनेका १४ ओटा सुक्खा बन्दरगाहमध्ये चोभार बन्दगाह सुविधायुक्त छ । प्रायः सबै बन्दरगाह भारत वा चीनको सीमामा बनेका र

अध्यागमनसहितका भए पनि यो भने देशको प्रमुख बजार नजिक र विशुद्ध मालसामान आयात निर्यातसँग मात्र सम्बन्धित छ । यतिमात्र नभई बन्दरगाहको एक भागलाई व्यवसायीले आफ्ना सामान भण्डारण गरेर राख्न सक्नेगरी आन्तरिक गोदामका रूपमा सञ्चालन गरिएको छ ।

आयात-निर्यातका लागि अत्यावश्यक मानिएका 'लोड अनलोड' गर्ने यन्त्र, तिनलाई राख्ने गोदाम र याक व्यवस्था गरेर यसअघि भन्सारमा सामानको सुरक्षा सम्बन्धमा उठ्ने गरेका गुनासोलाई सम्बोधन गर्न खोजिएको छ । साथै सीसीटीभी क्यामेरा, सुरक्षाकर्मी तथा कन्टेनरको व्यवस्थापन आधुनिक तवरले गरिएको छ । सामानको भन्सार जाँचपास प्रक्रियाका लागि सबै संयन्त्रका साथै बैंक सुविधा पनि यहीँ उपलब्ध छ । विगतमा हिमाल सिमेन्ट कारखाना रहेको सुक्खा बन्दरगाहमा पाँच सयओटा कन्टेनर राख्न सकिन्छ ।

द्रुतमार्गको प्रतीक्षा

बन्दरगाहका कार्यकारी निर्देशक आशिष गजुरेलका अनुसार सुक्खा बन्दरगाहलाई पूर्ण क्षमतामा चलाउने हो भने देशमा भित्रिएका सामान वा निर्यात गरिने सामान अन्तरराष्ट्रिय सीमाबाट बन्दरगाहसम्म सोझै आउने स्थिति तयार हुनुपर्छ । त्यसैगरी निर्यात गरिने सामान पनि बन्दरगाहको जाँचपछि सोझै देशबाट बाहिरिने अवस्था हुनुपर्छ । 'अहिले त्यसो हुन सकिरहेको छैन,' उनी भन्छन्, 'अहिले देशमा आयातित सामान सर्वप्रथम वीरगञ्जलगायत सीमा कार्यालयमा रहेका भन्सार कार्यालयमा जाँचपास हुन्छन् र काठमाडौं आइपुग्छन् । त्यसरी काठमाडौं आइपुगेका सामानयुक्त कन्टेनरलाई चोभार पुर्याउनु र पुनः त्यहाँबाट फर्काएर बल्खु हुँदै विभिन्न गन्तव्यतर्फ लैजान झन्झटको काम भएको छ ।'

द्रुतमार्ग सञ्चालनमा आएपछि अहिले आयात र निर्यातकर्ताले भोग्नुपरिरहेका झन्झटिला प्रक्रिया खारेज हुने कार्यकारी निर्देशक गजुरेल बताउँछन् । 'काठमाडौंबाट तराईलाई जोड्ने ७२ किलोमिटर लामो द्रुतमार्ग निर्माणाधीन छ । यो मार्ग सञ्चालनमा आएपछि सुक्खा बन्दरगाह नजिकबाट तराई (बारा जिल्लाको निजगढ) एक घण्टामा पुग्न सकिन्छ । यसले मालसामान ढुवानीका अधिकांश समस्याको समाधान गर्छ,' उनी भन्छन् ।

द्रुतमार्गको निर्माण भइरहँदा बन्दगाहको प्रयोग बढाउन निजीक्षेत्रसँग सहकार्य गरेर व्यवसायमैत्री ढंगले चलाउन थालिएको कार्यकारी निर्देशक गजुरेल बताउँछन् । यसका लागि गत वर्षसम्म बन्दरगाहलाई कार्यालय आफैले व्यवस्थापन गरेकोमा यस वर्षदेखि बोलपत्र आह्वान गरेर त्यसको व्यवस्थापन निजीक्षेत्रबाट हुन थालेको छ ।

ट्रान्स नेपाल टिआरएस लोजीपार्कले बन्दरगाह व्यवस्थापनको जिम्मा पाएको छ उक्त कम्पनीका प्रतिनिधि हरिश जोशीका अनुसार बन्दगाहको प्रयोगका लागि निजीक्षेत्र उत्साहित बन्दै जान थालेका छन् । वार्षिक रू. तीन करोड बुझाउने गरी बन्दगाहको व्यवस्थापन गरिरहेको छ । कार्यकारी निर्देशक गजुरेल यसलाई समृद्धिका लागि निजीक्षेत्रसँग गरिएको वास्तविक हातेमालो भन्न रुचाउँछन् ।

व्यवसायी उत्साहित

पहिलोपटक चोभार बन्दगाह प्रयोग गरेका व्यवसायी पनि उत्साहित भएका छन् । इटालीबाट आयातितं सामानको भन्सार जाँचपासका लागि त्यहाँ पुगेका एभेन्यु ट्रेड कन्सर्नका सञ्चालक अग्रवाल मुख्य कारोबार थलो (काठमाडौं उपत्यका) नजिकै भन्सार

संघीय राजधानी काठमाडौँको चोभारस्थित सुक्खा बन्दरगाह निर्माण सम्पन्न भएको दुई वर्षपछि केही चहलपहल देखिन थालेको छ । हालै आयात गरिएका दुई सय ओटा दुई सयओटा कार भन्सार जाँचपासको चरणमा छन् । काठमाडौँबाट तराईलाई जोड्ने ७२ किलोमिटर लामो द्रुतमार्ग निर्माणाधीन छ । यो मार्ग सञ्चालनमा आएपछि सुक्खा बन्दरगाह नजिकबाट तराई (बारा जिल्लाको निजगढ) एक घण्टामा पुग्न सकिन्छ ।

जाँचपास गर्न पाउँदा सहज भएको बताउँछन् । 'यसअघि हामीलाई भन्सार जाँच प्रक्रिया सम्पन्न गराउन यहाँबाट वीरगञ्ज गइरहनुपर्ने र सम्बन्धित ठाउँमा आफ्नो सामानबारे प्रष्ट पार्न नपाउने समस्या हुन्थ्यो ।

बैंकर्स र व्यवसायी छुट्याउने नीति लिएको बाफिया स्वीकृत

बैंक सञ्चालक ७० वर्षमुनिका र स्नातकोत्तर हुनुपर्ने

बैंकिङ क्षेत्र व्यवस्थित बनाउन बैंकर्स र व्यवसायी छुट्याउने नीति लिइएको बैंक तथा वित्तीय संस्थासम्बन्धी 'पहिलो संशोधन विधेयक - २०८०' प्रस्तावलाई प्रतिनिधिसभाको बहुमतले स्वीकृत गरेको छ । स्वीकृतसँगै बैंक तथा वित्तीय संस्थासम्बन्धी विधेयक (बाफिया) संशोधनबारे प्रतिनिधिसभामा दफावार छलफल सुरु भएको छ । ७२ घण्टाभित्र संसदले संशोधन प्रस्ताव गर्न सकिने बाफिया प्रतिनिधिसभा र राष्ट्रिय सभाबाट पारित भएपछि राष्ट्रपतिद्वारा प्रमाणित भई लागू हुनेछ ।

विधेयकमा बैंकका सञ्चालक वा १ प्रतिशतभन्दा बढी सेयर ग्रहण गर्नेले १० प्रतिशतभन्दा बढी चुक्ता पुँजी रहनेगरी अरू कम्पनीमा लगानी गर्न नपाइने व्यवस्था गरिएको छ । यो प्रावधानले गर्दा धेरै सञ्चालक हच्केका छन् । बैंक सञ्चालक पनि आफैं अनि कर्जा उपभोग गर्ने पनि आफैं भएको भन्दै गुनासो बढेपछि यो संशोधन बाफियामा राखिएको बताइएको छ । विधेयकले ७० वर्ष कटेकालाई बैंकको सञ्चालक बन्न रोक लगाउने व्यवस्थासमेत गरेको छ । बाफिया सम्बन्धमा सांसद अशोककुमार चौधरीले एकातिर क्रिप्टोकरेन्सी प्रतिबन्ध लगाउने अर्कोतिर डिजिटल करेन्सीलाई कानुनी मान्यता दिने व्यवस्था एकअर्कोसँग बाझिएको धारणा प्रनिनिधिसभामा राखेका थिए । सांसद सोबिता गौतमले बैंक तथा वित्तीय संस्था सञ्चालक समितिमा ५ र बढीमा जना रहने रहने व्यवस्थालाई कम्पनी ऐनअनुसार ७ देखि ११ सम्म बनाउन सकिने धारणा राखिन् ।

सांसद निशा डाँगीले सञ्चालक समितिमा एउटै व्यक्ति दुई कार्यकालभन्दा बढी नरहने व्यवस्था एउटै बैंकमा हो कि फरक फरकमा पनि लागू हुने हो भनी विधेयक संशोधन पेसकर्ता अर्थमन्त्री, वर्षामान पुनसँग स्पष्टीकरण खोजेकी थिइन् । अर्थमन्त्री राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय रूपमा विकसित वित्तीय प्रणाली, वित्तीय औजार, वित्तीय सुरक्षा र वित्तीय जोखिमसमेतका आधारमा बैंक तथा वित्तीय संस्थाको प्रभावकारी व्यवस्थापन एवं नियमन गर्न विधेयक ‌ल्याउनुपरेको भनाइ राखे । यस्तै, पुनले बैंकिङ क्षेत्रलाई थप व्यवस्थित बनाउन बैंकर्स र व्यवसायी छुट्याउने नीति लिएको बताए । स्वार्थ बाझिनेगरी बैंकर र व्यवसायी एकै खालको हुन नहुने विषय उठान भएकाले बैंकर र व्यवसायी छुट्याएर बैंकलाई थप व्यवस्थित गर्न खोजिएको भनाइ अर्थमन्त्री पुनको रहेको छ । उनले नेपालको समग्र बैंकिङ क्षेत्रको विश्वानियता अभिवृद्धि गर्न, राष्ट्रिय अर्थतन्त्रलाई सुदृढ बनाई स्थायित्व कायम गर्न सो विधेयक ल्याइएको उनले जानकारी दिए । दक्ष तथा सक्षम व्यक्ति बैंकको सञ्चालक, समितिमा सहभागी हुने, डिजिटल कारोबार गर्न सक्नेगरी तोकिएको खासखास क्षेत्रमा लगानी गर्नसक्ने व्यवस्थालगायतका व्यवस्था गरिएको कारणले बैंक तथा वित्तीय संस्थालाई स्वस्थ र पारदर्शी बनाउन विधेयक ल्याइएको अर्थमन्त्री पुनको भनाइ रहेको छ । उनले नेपालको समग्र बैंकिङ क्षेत्रको विश्वानियता अभिवृद्धि गर्न, राष्ट्रिय अर्थतन्त्रलाई सुदृढ बनाई स्थायीत्व कायम गर्न, बैंक तथा वित्तीय संस्थाको स्थापना, सञ्चालन र व्यवस्थापन र नियमन गर्न विधेयक ल्याएको पनि उल्लेख गरे ।

विधेयकमा डिजिटल मुद्रा प्रयोग तथा डिजिटल बैंकिङलाई कानुनी मान्यता दिने, बैंक सञ्चालक समितिमा रहेका व्यक्तिको जिम्मेवारीमा स्पष्टता खोज्ने, आफैं सेयरधनी रहेका बैंकबाट ठूलो कर्जा लिने प्रवृत्तिलाई निरुत्साहन गर्नेलगायतका महत्त्वपूर्ण ८ व्यवस्था गरिएको छ । प्रस्तावित विधेकको १४ (३) मा सञ्चालक समितिमा कम्तीमा एक जना महिलासहित दुई जना स्वतन्त्र सञ्चालक रहने व्यवस्था गरिएको छ ।

बाफियाको जल्दोबल्दो विषयका रूपमा १ प्रतिशतभन्दा बढी संस्थापक सेयर हुने लगानीकर्तालाई बैंकिङ प्रणालीबाट कर्जा लिन कडाइ गर्ने प्रस्ताव रहेको छ । बाफिया जस्ताको त्यस्तै पारित भएको खण्डमा ८ दर्जन लगानीकर्ता प्रत्यक्ष रूपमा प्रभावित हुने आँकलन गरिएको छ । ती व्यक्तिको अन्य कम्पनीमार्फत पनि बैंकमा लगानी छ । बैंकमा ९० प्रतिशत सर्वसाधारणको निक्षेप हुने भएकाले यो उद्योगमा ठूलो विश्वास कायम राख्न र संस्थागत सुशासन कायम राख्न बैंकर र व्यवसायी छुट्याउन यसको संशोधन राम्रो भएको टिप्पणी गरिँदै आएको छ ।

गत चैतमा दर्ता भई अढाइ महिनापछि छलफलमा भएको बाफिया संशोधनमा बैंकका सञ्चालक समितिमा बस्नका लागि २५ वर्षदेखि ७० वर्षबीच हुनुपर्ने र शैक्षिक योग्यता पनि स्नातकोत्तर हुनुपर्ने उल्लेख छ । यसअघिको ऐनमा बैंकको सञ्चालकमा मनोनित वा निर्वाचित हुन २५ वर्ष उमेर पूरा भएको हुनुपर्ने प्रावधान रहेकोमा नयाँ प्रस्तावित ऐनमा उमेर हदका रूपमा ७० वर्ष राखिएको हो ।

बैंक वा वित्तीय संस्था वा सम्बन्धित क्षेत्रका संगठित संस्थाको सञ्चालक वा पदाधिकारी तहमा वा नेपाल सरकारको अधिकृतस्तरमा कम्तीमा पाँच वर्ष काम गरेको हुनुपर्ने व्यवस्था रहेकोमा अब उप्रान्त कम्तीमा स्नातक उपाधि हासिल गरेको हनपर्ने प्रस्ताव भएको छ । यस्तै, स्नातकोत्तर उपाधि हासिल गरेको व्यक्ति बैंकमा कुनै अनुभव नभए पनि सञ्चालक हुन पाउने प्रस्ताव गरिएको छ। प्रस्तावित ऐनले बैंक तथा वित्तीय संस्थासँग सम्बद्ध व्यक्तिले आफूसँग सम्बद्ध बैंक तथा वित्तीय संस्थाको कानुनी, राजस्व, लेखा वा व्यवस्थापन परामर्शदाता, धितो मूल्यांकनकर्ता वा लेखापरीक्षकका रूपमा कार्य गर्न नपाउने गरी प्रस्ताव गरिएको छ । प्रस्तावित ऐनले कुनै पनि सञ्चालक दुई कार्यकालसम्म बस्न पाउने भए पनि स्वतन्त्र सञ्चालकको हकमा एक कार्यकालपछि पुनः नियुक्त हुन नपाउने व्यवस्था गरेको छ ।

यसैगरी, कुनै व्यक्ति, फर्म, कम्पनी वा संस्थाले कुनै एक बैंक वा वित्तीय संस्थाको चुक्ता पुँजीको बढीमा १५ प्रतिशत मात्र लगानी गर्न पाउने प्रस्ताव पनि ऐनमा गरिएको छ । यस्तो हाल 'उल्लेख्य स्वामित्व' भन्नाले कुनै व्यक्ति वा संस्थाले एक्लै वा अन्य व्यक्ति वा संस्थासँग मिली संयुक्त रूपमा कुनै बैंक वा वित्तीय संस्थाको चुक्ता पुँजीको दुई प्रतिशत वा सोभन्दा बढी सेयर लिएको तथा सेयर स्वामित्वका कारण बैंक वा वित्तीय संस्थाको व्यवस्थापनमा प्रभाव पार्नसक्ने अवस्था सम्झनुपर्ने उल्लेख छ ।

लघुवित्तले आईपीओको ४० प्रतिशत सेयर ऋणी सदस्यलाई आरक्षित गर्नुपर्ने पनि प्रावधान राखिएको छ। ऐनको दफा ९ मा उपदफा (८) थप गर्दै लघुवित्तले सर्वसाधारणलाई जारी गर्न छुट्याएको सेयरको ४० प्रतिशत सेयर आफ्ना ऋणी समस्यका लागि

विधेयकमा बैंकका सञ्चालक वा १ प्रतिशतभन्दा बढी सेयर ग्रहण गर्नेले १० प्रतिशतभन्दा बढी चुक्ता पुँजी रहनेगरी अरू कम्पनीमा लगानी गर्न नपाइने व्यवस्था गरिएको छ । यो प्रावधानले गर्दा धेरै सञ्चालक हच्केका छन् । बैंक सञ्चालक पनि आफैं अनि कर्जा उपभोग गर्ने पनि आफैं भएको भन्दै गुनासो बढेपछि यो संशोधन बाफियामा राखिएको बताइएको छ ।
बाफियाको जल्दोबल्दो विषयका रूपमा १ प्रतिशतभन्दा बढी संस्थापक सेयर हुने लगानीकर्तालाई बैंकिङ प्रणालीबाट कर्जा लिन कडाइ गर्ने प्रस्ताव रहेको छ । बाफिया जस्ताको त्यस्तै पारित भएको खण्डमा ८ दर्जन लगानीकर्ता प्रत्यक्ष रूपमा प्रभावित हुने आँकलन गरिएको छ ।

छुट्याउनुपर्ने व्यवस्था गर्न प्रस्ताव गरेको हो । बबैंक वा वित्तीय संस्थाको संस्थापक, सञ्चालक वा शून्य दशमलव १ प्रतिशतभन्दा बढी सेयर लिएको सेयरधनी तथा निजको परिवार स्वतन्त्र सञ्चालक हुन नपाउने व्यवस्था यथावत् राखिएको छ । प्रस्तावित बाफियाले अन्य प्रचलित कानुन, प्रबन्धपत्र र नियमावली तथा राष्ट्र बैंकले तोकेबमोजिमको निक्षेप लिने, कर्जाप्रवाह गर्नेसमेतका बैंकिङ तथा वित्तीय कारोबार गर्न सक्ने उल्लेख गरिएको छ । बैंक वा वित्तीय संस्थाको संस्थापक, सञ्चालक वा शून्य दशमलव १ प्रतिशतभन्दा बढी सेयर लिएको सेयरधनी तथा निजको परिवार स्वतन्त्र सञ्चालक हुन नपाउने व्यवस्था यथावत् छ ।

हाल 'उल्लेख्य स्वामित्व' भन्नाले कनै व्यक्ति वा संस्थाले एक्लै वा अन्य व्यक्ति वा संस्थासँग मिली संयुक्त रूपमा कुनै बैंक वा वित्तीय संस्थाको चुक्ता पुँजीको २ प्रतिशत वा सोभन्दा बढी सेयर लिएको तथा सेयर स्वामित्वका कारण बैंक वा वित्तीय संस्थाको व्यवस्थापनमा प्रभाव पार्नसक्ने अवस्था सम्भनुपर्ने उल्लेख छ । बाफिया संशोधन विधेयकमा लिएको सेयर स्वामित्वका कारण बैंक वा वित्तीय संस्थाको व्यवस्थापनमा प्रभाव पार्ने अवस्थालाई 'उल्लेख्य स्वामित्व' हुने परिभाषित गरिएको छ

सम्भाव्यताको ४१ वर्षपछि दैलेखमा पेट्रोलियम पदार्थ खोज्न ड्रिलिङ गरिँदै

दैलेखमा खानी तथा भूगर्भ विभागले अध्ययन सुरु गरेको ४१ वर्षपछि पेट्रोलियम पदार्थ अन्वेषणका लागि ड्रिलिङ सुरु हुँदै छ । चीन सरकारको आर्थिक तथा प्राविधिक सहयोगमा भैरवी गाउँपालिका-१ जलजलेमा पेट्रोलियम अन्वेषणको काम भइरहेको हो । उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्तिमन्त्री दामोदर भण्डारीले आइतबार ६ महिनाभित्र नतिजा दिने गरी अन्वेषणका लागि डिलिङको उद्घाटन गर्दै छन् ।

भूगर्भ विभाग र चाइना जियोलोजिकल सर्भे टोलीले खानी अन्वेषणका लागि सबै तयारी पूरा भइसकेको जनाएको छ । २० हजार २० वर्गकिलोमिटर क्षेत्रमा गरेको सर्भेका आधारमा ड्रिलिङ गरिने खानी तथा भूगर्भ विभागका अन्वेषण परियोजना प्रमुख दिनेश नापितले बताए । ०४० सालमा सम्भाव्यता अध्ययन सुरु गरेको विभागले ०७२ सालदेखि उत्खननको तयारीलाई तीव्रता दिएको थियो ।

जलजलेको पञ्चकोशी क्षेत्रमा सयौं वर्षदेखि निरन्तर बलिरहेको ज्वाला मिथेन ग्यास रहेको प्रमाणित भएको १३ वर्षपछि उत्खनन तथा अन्वेषण हुन लागेको हो । अन्वेषण ड्रिलिङको काम सकिएको ६ महिनाभित्रमा पेट्रोलियम पदार्थको परिमाण र गुणस्तरबारे यकिन हुनेछ । अन्वेषणको काम चिनियाँ कम्पनी चाइना न्यासनल पेट्रोलियम कर्पोरेसन (सीएनपीसी) अन्तर्गतको सिबु ड्रिलिङ एन्ड इन्जिनियरिङ कम्पनीले गर्न लागेको परियोजना प्रमुख नापितले बताए ।

अहिले २१ जना चिनियाँ प्राविधिक र ४६ जना नेपाली अन्वेषणस्थलमा खटिएका छन् । तीन हजार ५ सयदेखि ४ हजार मिटरसम्म जमिनमुनि डिल गरिन लागेको हो । 'ड्रिलिङपछि व्यावसायिक रूपमा निकाल्न मिल्छ या मिल्दैन थाहा हुन्छ । ड्रिलिङ त पहिला पनि भएको छ' उनले भने, 'यो अन्वेषणबाट तेल छ वा ग्यास छ भन्ने पत्ता लाग्छ ।' ०७२ सालमा प्रधानमन्त्री केपी शर्मा ओलीको चीन भ्रमणका क्रममा नेपाल र चीनबीच अन्वेषणमा सघाउने द्विपक्षीय समझदारी (जीटुजी) भएको थियो । सन् २०१७ मा तत्कालीन चिनियाँ उपप्रधानमन्त्री वाङ याङ नेपाल आउँदा पेट्रोलियम तथा ग्यास अन्वेषणको सम्भाव्यता अध्ययन गर्न दुई मुलुकबीच सम्झौता भएको थियो ।

२०१९ फेब्रुअरी २८ मा खानी तथा भूगर्भ विभाग र चाइना जियोलोजिकल सर्भेबीच अन्वेषणको काम अघि बढाउने सम्झौता भएको थियो । अहिलेसम्म चिनियाँ टोलीले पेट्रोलियम पदार्थ भए नभएकोबारे यस क्षेत्रका १० वटा लाइनमा गरेको सर्भे रिपोर्ट सकारात्मक आएपछि आयोजनाको काम अघि बढाएको हो ।

अन्वेषणका लागि भैरवी - १ स्थित जलजलेमा ४५ रोपनी जमिन अधिग्रहण गरिसकेको छ । अन्वेषण क्षेत्रका २७ घरपरिवारलाई प्रतिरोपनी १ लाख ७५ हजार रुपैयाँका दरले मुआब्जा वितरण गरेर खानी तथा भूगर्भ विभागको नाममा लालपुर्जा आइसकेको प्रमुख जिल्ला अधिकारी खिमराज भुसालले बताए । सन् २०१९ देखि काम सुरु भए पनि कोभिड महामारीले दुई वर्ष काम रोकिएका कारण अन्वेषणमा ढिलाइ भएको परियोजना कार्यालयको भनाइ छ ।

'हामीले दैलेखका श्रीस्थान, नाबिस्थान, पादुका र कोटिलाका चार स्थानका नमुना संकलन गरेर परीक्षण गरिसकेका थियौं,' प्रमुख नापितले भने, 'सतहमा भएको जियोकेमिकल, जियोलोजिकल, चट्टानहरूको नमुना, ग्यासको नमुनाको परीक्षण गरेर सतहमुनि ५ किमि तलको भौगर्भिक संरचना, चट्टानको चटायर, पेट्रोलियम पदार्थ, ग्यास हुन सक्ने सम्भावनाबारे पत्ता लगायौं ।' अबको चरणमा विस्तृत रूपमा परिमाण र गुणस्तरबारे यकिन गरिने उनले बताए । अन्वेषणका लागि चीन सरकारले अढाई अर्ब लगानी गर्ने र नेपाल सरकारले मुआब्जाबापतको ९६ लाख बेहोर्ने परियोजनाले जनाएको छ । जमिनको उपलब्धता र मुआब्जा रकमबाहेक सबै खर्च चीन सरकारको रहेको परियोजना प्रमुख नापितको भनाइ छ ।

परियोजना सुरु हुँदा भौगर्भिक तथा पेट्रोलियम सर्भे र ड्रिलिङ गर्ने क्षेत्रको पहिचान गर्न १० महिना लाग्ने उल्लेख थियो । तर यो काम चार वर्षसम्म पनि सकिएको छैन । ड्रिलिङको काम सकिन ११ देखि १८ महिना लाग्ने भएकाले आगामी चैतसम्म म्याद थपिएको परियोजना प्रमुख नापितले बताए । सुर्खेतबाट दैलेखसम्मको ६७ किमि सडक साँघुरो भएकाले चीनबाट भारतको रुपैडिया नाका हुँदै १ सय ५० वटा ट्रकमा ल्याइएका ठूला उपकरण बल्लतल्ल अन्वेषण स्थलमा पुर्‍याइएको छ । सुर्खेतबाट आयोजनास्थल जलजले करिब ७५ किमि छ । उपकरण वानीका लागि कर्णाली र मध्यपहाडी लोकमार्गको ९० किमि पार गरेर उपकरण जलजले पुयाइएको हो । अन्वेषणको काम सुरु हुन लाग्दा स्थानीय उत्साहित भएका छन् । बगेर खेर गइरहेको पेट्रोल खानीमा परिणत हुने आशा जागेको भैरवी-१ का रामबहादुर थापाले बताए । आयोजना सुरु भए स्थानीयले गाउँमै रोजगारी पाउने अपेक्षा गरेका छन् ।

एडिबीले नेपाललाई सहयोग बढाउने

दातृ संस्था एसियाली विकास बैङ्क (एडिबी) ले जलवायु परिवर्तनको असरसँग जुध्न नेपाललाई थप सहायता उपलब्ध गराउने भएको छ ।

एडिबीको ५७ औं वार्षिक बैठकमा सहभागी हुन जर्जियाको राजधानी त्बिलिसिमा रहेका अर्थसचिव मधुकुमार मरासिनीसँगको 'साइड लाइन' वार्तामा एडिबी अध्यक्ष मासात्सुगु आसाकावाले उक्त प्रतिबद्धता जनाउनुभएको हो । त्यसअघि सचिव मरासिनीले जलवायु परिवर्तनमा नगण्य योगदान भए पनि नेपाल त्यसबाट उच्च प्रभावित मुलुकको सूचीमा रहेकाले त्यससँग जुध्न सहयोग

भूगर्भ विभाग र चाइना जियोलोजिकल सर्भे टोलीले खानी अन्वेषणका लागि सबै तयारी पूरा भइसकेको जनाएको छ । २० हजार २० वर्गकिलोमिटर क्षेत्रमा गरेको सर्भेका आधारमा ड्रिलिङ गरिने खानी तथा भूगर्भ विभागका अन्वेषण परियोजना प्रमुख दिनेश नापितले बताए । ०४० सालमा सम्भाव्यता अध्ययन सुरु गरेको विभागले ०७२ सालदेखि उत्खननको तयारीलाई तीव्रता दिएको थियो । परियोजना सुरु हुँदा भौगर्भिक तथा पेट्रोलियम सर्भे र ड्रिलिङ गर्ने क्षेत्रको पहिचान गर्न १० महिना लाग्ने उल्लेख थियो । तर यो काम चार वर्षसम्म पनि सकिएको छैन ।

बढाउन प्रस्ताव गर्नुभएको थियो । सो क्रममा अध्यक्ष मासात्सुगुले नेपाललाई जलवायु परिवर्तनका नकारात्मक प्रभावसँग जुध्न सहयोग बढाइने बताउनुभएको हो ।

भेटका क्रममा सचिव मरासिनीले विकास वित्तको कमी पूरा गर्न थप सहयोगका लागि पनि आग्रह गर्नुभएको थियो । त्यस्तै उहाँले अर्थमन्त्री वर्षमान पुनका तर्फबाट अध्यक्ष मासात्सुगुलाई नेपाल भ्रमणको निमन्त्रणा पनि दिनुभएको थियो । जवाफमा अध्यक्ष मासात्सुगुले एडिबीले नेपाललाई प्राथमिकतामा राखेकाले उपयुक्त समयमा नेपाल भ्रमण गर्न इच्छुक रहेको बताउनुभएको थियो ।

नेपाली प्रतिनिधिको टोलीले सोही क्रममा एडिबी उपाध्यक्ष इङ्गमिङ्ग यागसँग पनि भेट गरेको थियो। त्यस क्रममा नेपालमा निजी क्षेत्रको विकास, निजी लगानी विस्तार, पोर्टफोलियो कार्यान्वयनमा सुधार, पाइपलाइनमा रहेका विकास आयोजना मुख्य गरी जलाशययुक्त दुधकोशी जलविद्युत् आयोजना, मेलम्ची खानेपानी आयोजना र बजेटरी सहायताका कार्यक्रमहरू समयमै सम्पन्न गर्नेबारे सहमति भएको अर्थ मन्त्रालय सहसचिव श्रीकृष्ण नेपालले जानकारी दिनुभयो । उहाँका अनुसार सहुलीयतपूर्ण स्रोत परिचालन बढाउन कार्यान्वयन क्षमतामा सुधार गर्नुपर्ने तथा जलवायु वित्तमा पहुँच बढाउन दुवै पक्षले सहकार्य गर्ने समझदारी भएको थियो ।

उपाध्यक्ष याङ्गले विश्व बैङ्कसँगको सहकार्यमा तयार भइरहेको कन्ट्री साझेदारी फ्रेमवर्क अन्य मुलुकका लागि समेत नमुना हुन सक्ने बताउनुभयो ।

विश्व बैंकको २१ औं बैठक नेपालमा

विश्व बैंक समूहअन्तगर्तको अन्तर्राष्ट्रिय विकास संघ (आइडिए) को २१औं बैठक नेपालमा हुने भएको छ । आगामी असार ४ देखि ७ गतेसम्म काठमाडौंमा हुने बैठकको उदघाटन तत्कालिन प्रधानमन्त्री पुष्पकमल दाहालले गरेका थिए । आइडिएको २१औं बैठक आयोजना गर्न विभिन्न देशले प्रस्ताव पेश गरेका थिए । अन्तिममा ताजिकिस्तान र नेपालमध्येबाट विश्व बैंक सञ्चालक समितिले बैठकका लागि नेपाल रोजेको हो । नेपालले ६ वर्षअघि आइडिए - १९ बैठक काठमाडौंमा गर्न डिसीस्थित विश्व बैंक मुख्यालयलाई पत्राचार गर्नुका साथै अनौपचारिक रूपमा लविङसमेत गरेको थियो ।

अर्थमन्त्रालयले बैठक व्यवस्थापनका लागि तत्कालिन सचिव मधुकुमार मरासिनीको नेतृत्वमा आयोजक समिति र मन्त्रालयको अन्तर्राष्ट्रिय आर्थिक सहायता समन्वय महाशाखा प्रमुख सह-सचिव श्रीकृष्ण नेपालको संयोजकत्वमा व्यवस्थापन तथा समन्वय समिति गठन गरेका छन् । विकास साझेदारहरूको अन्तर्राष्ट्रिय गठबन्धनको भूमिकामा रहेको आइडिए बैठकमा सहभागी हुन विश्व बैंकका अध्यक्ष अजय बंगा, बैंकको दोस्रो वरियताका विकास नीति र साझेदारी विभाग हेर्ने वरिष्ठ प्रबन्ध निर्देशक एक्सेल भ्यान ट्रोट्सनबर्ग, नौ उपाध्यक्ष र पाँच निर्देशक वासिङटनबाट नेपाल आउँदैछन् । विश्व बैंकका लागि दाता रहेका करिब ६० र साझेदार ९० भन्दा बढी देशका तीन सय बढी प्रतिनिधि बैठकमा सहभागी हुने सह-सचिव नेपालले जानकारी दिए । सन् १९६० मा स्थापना भएको आइडिए विश्व बैंकको सहुलियतपूर्ण ऋण र अनुदानका इ अतिरिक्त आर्थिक विकासमा पछि परेका मुलुकहरूका लागि बहुपक्षीय सहायता प्रदान गर्ने निकाय हो ।

आइडिएले न्यून र मध्यम आय भएका विश्वका ७५ भन्दा बढी मुलुकहरूमा सहायता उपलब्ध गराउँदै आएको छ । आइडिएको बैठक हरेक तीन वर्षमा हुने गरेको छ । यसपटक बैठकको प्रमुख एजेन्डा नेपालजस्ता विकासोन्मुख मुलुकको आर्थिक विकासमा कसरी थप सहयोग गर्ने भन्ने तय गरिएको छ । सहसचिव नेपालले यो स्तरको बैठक स्थलका लागि नेपाल छानिनु खुसीको कुरा भएको बताए । उनले साझेदारसँगको सहकार्यमा नेपालमा निर्माणाधीन विकास 'आयोजना, तिनीहरूका सकारात्मक पक्ष र चुनौतीबारे विश्व समुदाय अवगत हुने रउक्त अनुभव संसारलाई बाँड्न बैठक महत्त्वपूर्ण हुने उल्लेख गरे ।

कार्यक्रमबाट 'नेपाललाई कूटनीतिक लाभसमेत मिल्ने विश्वास सरकारले लिएको छ । बैठकमा आगामी तीन वर्ष आइडिएले गर्ने प्रमुख कार्यका साथै आर्थिक विकासमा उत्पन्न स्रोतको सीमा लगायत विषयमा छलफल हुनेछ । बैठकपछि अध्यक्ष बंगासहित उच्च अधिकारीहरू काठमाडौं उपत्यका आसपास विश्व बैंकसहित विकास साझेदारका लगानीमा निर्माणाधीन विभिन्न ९ आयोजनाको स्थलगत निरीक्षणमा जाने तयारी छ ।

गत वैशाखमा सम्पन्न तेस्रो अन्तर्राष्ट्रिय लगानी सम्मेलनमा सहभागी हुन काठमाडौं आएका विश्व बैंकका दक्षिण एसिया हेर्ने उपाध्यक्ष मार्टिन रेजरसँगको भेटमा अर्थमन्त्री पुनले बैठक तयारीबारे छलफल गरेका थिए । त्यसअघि मन्त्री पुनले विश्व बैंक र अन्तर्राष्ट्रिय मुद्रा कोषको संयुक्त वसन्तकालीन बैठकमा सहभागी हुन वैशाख पहिलो साता अमेरिका गएका बेला वासिङ्टन डीसीस्थित विश्व बैंक मुख्यालयमा भएको भेटमा बैंकका उपाध्यक्षद्वय अकिहिको निसियो र ग्वाजे चेनसँग भेटमा पनि आइडिए बैठकबारे कुराकानी गरेका थिए ।

हरेक तीन वर्षमा हुने आइडिएको २० औं बैठक सन् २०२१ को डिसेम्बर १४ र १५ मा जापानले आयोजना गरेको थियो । सो बैठकमार्फत विकास साझेदारहरूको विश्वव्यापी गठबन्धनले न्यून आय भएका देशहरूलाई कोभिड १९ महामारीको सामना गर्न र हरियाली प्रवर्द्धनमार्फत कार्बन उत्सर्जन घटाउन ९३ अर्ब अमेरिकी डलर अनुदान सहयोग प्रदान गर्ने घोषणा गरेको थियो ।

विश्व बैंकले संखुवासभामा निर्माण हुने एक हजार ६३ मेगावाटको अर्धजलाशययुक्त माथिल्लो अरुण जलविद्युत् आयोजना र ६ सय ३५ मेगावाटको दुधकोसी जलाशययुक्त आयोजनामा लगानी गर्दैछ ।

ठूला पूर्वाधार बनाउँदै आयल निगम

न्यूनतम तीन महिनालाई धान्ने गरी पेट्रोलियम भण्डारणगृह वृद्धि गर्ने सरकारी नीतिलाई कार्यान्वयन गर्न नेपाल आयल निगमले पूर्वाधार निर्माणलाई तीव्रता दिएको छ । गत ६ फागुनमा आयल निगमको प्रबन्ध निर्देशकमा नियुक्त भएका डा. चण्डिकाप्रसाद भट्टले ६ वर्षदेखि रोकिएका र नयाँ परियोजनालाई सँगसँगै अघि बढाउन लागेका हुन् ।

विश्व बैंक समूहअन्तगर्तको अन्तर्राष्ट्रिय विकास संघ (आइडिए) को २१औं बैठक नेपालमा हुने भएको छ । आगामी असार ४ देखि ७ गतेसम्म काठमाडौंमा हुने बैठकको उदघाटन तत्कालिन प्रधानमन्त्री पुष्पकमल दाहालले गरेका थिए ।
आइडिएले न्यून र मध्यम आय भएका विश्वका ७५ भन्दा बढी मुलुकहरूमा सहायता उपलब्ध गराउँदै आएको छ । आइडिएको बैठक हरेक तीन वर्षमा हुने गरेको छ । यसपटक बैठकको प्रमुख एजेन्डा नेपालजस्ता विकासोन्मुख मुलुकको आर्थिक विकासमा कसरी थप सहयोग गर्ने भन्ने तय गरिएको छ । गत वैशाखमा सम्पन्न तेस्रो अन्तर्राष्ट्रिय लगानी सम्मेलनमा सहभागी हुन काठमाडौं आएका विश्व बैंकका दक्षिण एसिया हेर्ने उपाध्यक्ष मार्टिन रेजरसँगको भेटमा अर्थमन्त्री पुनले बैठक तयारीबारे छलफल गरेका थिए ।

लुम्बिनीमा इन्धन वितरण गर्ने भलबारीस्थित डिपोआसपास घनाबस्ती भई जोखिम बढेकाले निगमले रोहिणी नदी किनारको १४ बिघा ड्ड जमिनमा नयाँ डिपो बनाउन लागेको हो। निगमका उपनिर्देशक तथा ठूला परियोजना निर्माणका संयोजक प्रदीप यादवले रोहिणी नदी - किनारमा तीन अर्बमा पेट्रोल, डिजेल र मट्टीतेल अटाउने १० हजार १० किलोलिटर क्षमताको भण्डारणगृहसहित कार्यालय भवन, टू यांकरमा तेल लोड अनलोड गर्ने टिएलफ सेड, अन्डर ग्राउन्ड र भण्डारणगृहको तेल प्रवाह हुने पाइपलाइन, पानीको स्टोरेजलगायतका पूर्वाधार निर्माण हुने बताए।

विद्युतीय सवारी निर्माता ओमोडा युरोपमा नै गाडी उत्पादन गर्ने पहिलो चिनियाँ अटो कम्पनी बनेको छ। अटोमोटिभ उद्योगमा वातावरणमैत्री स्पान्तरणको लहरको बीचमा ओमोडाले आफ्नो विश्वव्यापी विस्तारलाई फराकिलो बनाउँदै आफ्नो अत्याधुनिक सक्षमता प्रदर्शन गरेको छ।

आयल निगमले बजार मूल्यभन्दा १० गुणासम्म बढी रकम खर्चेर झापा, चितवन, सर्लाही र भैरहवामा खरिद गरेको जग्गा प्रयोगविहीन अवस्थामा छन्। अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग, संसदीय समिति र उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयबाट समेत छानबिन टुंगिएर निगमको स्वामित्वमा आएको सोही जग्गामा ठूलो क्षमताको भण्डारणगृह र आधुनिक डिपो निर्माण गर्न लागिएको प्रबन्ध निर्देशक भट्टले जानकारी दिए। 'विवाद टुंगिएर निगमको स्वामित्वमा आइसकेको जग्गा प्रयोग गर्दै छौं। अहिले सबैतिरको जग्गाको रेखांकन गर्ने, सम्याउने र पर्खाल लगाउने काम भइरहेको छ,' उनले भने। झापा र चितवनको जग्गामा पाइपलाइनसहितको भण्डारणगृह बन्दै छ भने भैरहवाको १४ बिघा जमिनमा नयाँ डिपो निर्माण हुने उनले बताए।

लुम्बिनीमा इन्धन वितरण गर्ने भलबारीस्थित डिपोआसपास घनाबस्ती भई जोखिम बढेकाले निगमले रोहिणी नदी किनारको १४ बिघा ड्ड जमिनमा नयाँ डिपो बनाउन लागेको हो। निगमका उपनिर्देशक तथा ठूला परियोजना निर्माणका संयोजक प्रदीप यादवले रोहिणी नदी - किनारमा तीन अर्बमा पेट्रोल, डिजेल र मट्टीतेल अटाउने १० हजार १० किलोलिटर क्षमताको भण्डारणगृहसहित कार्यालय भवन, टू यांकरमा तेल लोड अनलोड गर्ने टिएलफ सेड, अन्डर ग्राउन्ड र भण्डारणगृहको तेल प्रवाह हुने पाइपलाइन, पानीको स्टोरेजलगायतका पूर्वाधार निर्माण हुने बताए।

त्यस्तै, रासायनिक मल कारखानाका लागि गोरखपुरदेखि भैरहवासम्म प्राकृतिक ग्याससमेत आयात गर्ने पाइपलाइन निगमले बनाइदिने भएको छ। त्यस्तै, सुदूरपश्चिम क्षेत्रमा इन्धन वितरण गर्ने धनगढी डिपोसमेत बस्तीको बीचमा रहेकाले स्थानान्तरण गर्न लागिएको छ। भट्टका अनुसार कञ्चनपुरको पुनर्वास नगरपालिकामा राष्ट्रिय आवास कम्पनीको जग्गा प्राप्ति गर्नेबारे छलफल थालिएको छ। 'सरकारी जग्गा नै प्राप्ति गरेर धनगढी डिपो स्थानान्तरण गर्ने योजनामा छौं,' उनले भने। हाल डिपो रहेको धनगढीस्थित २८ कट्ठामा भने आधुनिक पेट्रोलपम्प खोल्ने योजना छ। त्यस्तै, सर्लाहीमा रहेको जग्गामा ग्यास भण्डारणगृह बनाउने र मोतीहारीदेखि पाइपलाइनसमेत ल्याउने योजना रहेको परियोजना प्रमुख यादवले जानकारी दिए। 'ग्यास ढुवानीमा वार्षिक ६ अर्ब रुपैयाँ भारतीय ट्रान्सपोर्टरलाई दिइरहेका छौं। यो रकम जोगाउन आवश्यक छ,' यादवले भने। पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल परिसरमा ३६ सय किलोलिटर क्षमताका दुईवटा भण्डारणगृह र एउटा पानीट्यांकी निर्माण भने आगामी असोजमा सम्पन्न हने निगमले जनाएको छ। त्यस्तै, मधेश प्रादेशिक कार्यालय, अमलेखगन्जमा पाइपलाइनबाट पेट्रोल ल्याउन एक वर्षदेखि निर्माण भइरहेको पूर्वाधार असारसम्म सकिने यादवले जानकारी दिए।

काठमाडौं उपत्यकासहित बागमतीमा इन्धन वितरण गर्ने थानकोट डिपोमा पाँच-पाँच हजार किलोलिटरको पेट्रोल र डिजेल भण्डारणगृह बनाउन यही वर्ष ५४ करोड विनियोजन भए पनि काम सुरु भएको छैन। आगामी आर्थिक वर्ष ०८१/८२ को सुरुवातबाटै थानकोटमा दुई ठूला भण्डारणगृह बनाइने प्रबन्ध निर्देशक भट्टले जानकारी दिए।

यी हुन् मुख्य पूर्वाधार योजना

- भैरहवामा तीन अर्ब लागतमा आधुनिक डिपो निर्माण
- रासायनिक मल कारखानाका लागि गोरखपुर-भैरहवा प्राकृतिक ग्यासको पाइपलाइन
- मोतीहारी-सर्लाही ग्यासको पाइपलाइन र सर्लाहीमा ग्यासको भण्डारणगृह
- भारतको सिलगुडीदेखि झापासम्म पाइपलाइन र झापामा भण्डारणगृह
- अमलेखगन्ज-चितवन पाइपलाइन र चितवनमा भण्डारणगृह
- पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा हवाई इन्धन भण्डारणगृह
- पेट्रोलियम आयातका लागि अमलेखगन्जमा निर्माणाधीन पूर्वाधार अन्तिम चरणमा
- धनगढी डिपो स्थानान्तरण गर्न कञ्चनपुरको पुनर्वासमा सरकारी जग्गा प्राप्तिको गृहकार्य
- भरतपुर विमानस्थलमा हवाई इन्धन सेवा सुचारु गरिने
- थानकोट डिपोमा पेट्रोल र डिजेल भण्डारणगृह

आयल निगमको टोली दिल्ली जाँदै भारतीय सहयोगमा बन्ने परियोजनाबारे छलफल हुने

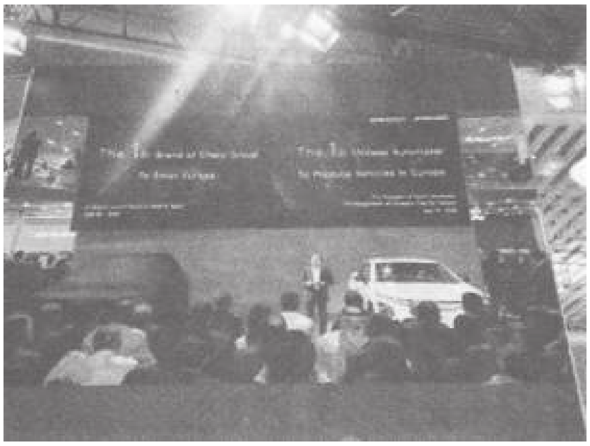
आयल निगमका प्रबन्ध निर्देशक डा. चण्डिकाप्रसाद भट्ट, नायब कार्यकारी निर्देशकद्वय वीरेन्द्र गोइत र दीपक बराल तथा उपनिर्देशक मनोज ठाकुर मंगलबार इन्डियन आयल कर्पोरेसनका अधिकारीलाई भेट्न दिल्ली जाँदैछन्।

नायैब कार्यकारी निर्देशकं गोइतका अनुसार अमलेखगन्ज-चितवन र सिलगुडी- झापा पाइपलाइन तथा झापामा भण्डारणगृह भारतीय सहयोगमा बनाउने विषयमा छलफल हुनेछ। दुईवटा पाइपलाइन र एउटा भण्डारणगृह भारतीय सहयोगमा बनाउने विषयमा गत जेठमा प्रधानमन्त्री पुष्पकमल दाहाल 'प्रचण्ड' को भारत भ्रमणकै वेला समझदारी बनिसकेको छ।

ओमोडा बन्यो युरोपमा उत्पादन गर्ने पहिलो चिनियाँ अटो कम्पनी

विद्युतीय सवारी निर्माता ओमोडा युरोपमा नै गाडी उत्पादन गर्ने पहिलो चिनियाँ अटो कम्पनी बनेको छ। अटोमोटिभ उद्योगमा वातावरणमैत्री स्पान्तरणको लहरको बीचमा ओमोडाले आफ्नो विश्वव्यापी विस्तारलाई फराकिलो बनाउँदै आफ्नो अत्याधुनिक सक्षमता प्रदर्शन गरेको छ।

कम्पनीले हालै स्पेनमा एक कार्यक्रमको आयोजना गरी पहिलो युरोपेली फ्याक्ट्री प्लान (योजना) सार्वजनिक गरिएको थियो। स्पेनका राष्ट्रपति पेड्रो सान्चेज पेरेज- कास्टेजन को प्रत्यक्ष उपस्थितिसहित अन्य युरोपेली प्रभावशाली नेताहरूको उपस्थितिमा फ्याक्ट्री प्लान सार्वजनिक गरिएको कम्पनीले जनाएको छ। यसअघि कम्पनीले फेब्रुअरीमा स्पेनको म्याड्रिडमा आयोजित समारोहमा पहिलो 'अल- इलेक्ट्रिक सओभर एसयुभी ओमोडा ई५ को स्पेनिस बजारमा सार्वजनिक गरेको थियो। नेपालमा पनि गत फेब्रुअरीमा



सार्वजनिक गरिएदेखि ओमोडा ई५ ले अत्याधुनिक इलेक्ट्रिक टेक्नोलोजी, दक्ष र इन्टिलिजेन्ट पर्फमेन्स र फ्यूचरिस्टिक डिजाइन स्टाइलका लागि प्रशंसा पाइरहेको छ । एसपीजी अटोमोबाइल्स प्रालि नेपालमा ओमोडा एन्ड जेइको अटोमोबाइल कम्पनी लिमिटेडको आधिकारिक वितरक रहेको छ ।

हाइड्रोजनबाट चल्यो कार

नेपालमा उत्पादित हाइड्रोजनबाट पहिलो पटक सवारीसाधन सञ्चालनमा आएको छ । देशभित्रै उत्पादित हाइड्रोजन इन्धन कारमा भरेर धुलिखेलमा सञ्चालनमा ल्याइएको हो ।

काठमाडौं विश्वविद्यालय (केयु) ले काभ्रेको धुलिखेलस्थित आफ्नै परिसरमा हाइड्रोजन रिफ्युलिङ स्टेसन निर्माण गरी हाइड्रोजन इन्जिनयुक्त कारमा आइतबार हरित हाइड्रोजन भरेर गुडाएको हो । इलेक्ट्रोलाइसिस पद्धतिमार्फत पानी खण्डीकरण गरी हाइड्रोजन उत्पादन गरिन्छ । उत्पादित हाइड्रोजन करिब दुई दिनसम्म भण्डारण गर्न सकिन्छ । अहिले करिब ४० देखि ४५ युनिट विद्युत् खपत गरी १० लिटर पानी खण्डीकरण गरी दुई किलो हाइड्रोजन उत्पादन गरिएको छ ।

नेपालमा हरित हाइड्रोजनबारे अध्ययन तथा परीक्षण कार्य गर्ने उद्देश्यले स्थापित केयुको ग्रिन हाइड्रोजन ल्याबको नेतृत्वमा उक्त कार्य सम्पन्न गरिएको हो । हाइड्रो ल्याबका प्रमुख सहप्राध्यापक डा. विराजसिंह थापाको नेतृत्वको चार जना इन्जिनियरको प्रत्यक्ष मेहनतमा यो कार्य सम्पन्न गरिएको हो । यसका लागि नेपाल आयल निगमले केयुलाई पाँच करोड रुपियाँ उपलब्ध गराएको थियो । त्यसबाट ३३ हजार अमेरिकी डलर (करिब ४४ लाख रुपियाँ) को कार किनिएको र एक करोड ३० लाख रुपियाँको लागतमा रिफ्युलिङ सेन्टर स्थापना गरिएको हो ।

कोरियाको हुन्डाई कम्पनीले निर्माण गरेको हाइड्रोजनले चल्ने कार (फ्युलसेल इभी) ल्याइएको थियो । केयुले ३०-३५ वटा हाइड्रोजन गाडीलाई रिफ्युलिङ गर्न सकिने गरी हाइड्रोजन रिफ्युलिङ सेन्टर

स्थापना गर्न पाइलट प्रोजेक्ट तयार गर्ने योजना अगाडि बढाएको छ ।

परीक्षण सम्पन्न भएको रिफ्युलिङ स्टेसनका उपकरण हाइड्रो ल्याबकै डिजाइन अनुरूप कोरियामा तयार पारिएको थापाले जानकारी दिनुभयो । "तयारी अवस्थाका रिफ्युलिङ स्टेसन पनि पाइन्छ तर हामीले ज्ञान आर्जनका हिसाबले स्टेसनको डिजाइन गरी कोरियामा एसेम्बल गरी नेपाल ल्याएका हौं । अब यो ज्ञान तथा परीक्षणका आधारमा ठुलो तथा व्यावसायिक रूपमा हाइड्रोजन रिफ्युलिङ स्टेसन निर्माण गर्न हामी सक्षम भएका, छौं," उहाँले भन्नुभयो ।

केयुमा स्थापित यो स्टेसनमा दैनिक दुई किलो हाइड्रोजन उत्पादन हुन्छ । त्यति इन्धनबाट एउटा कार दुई सय किलोमिटर गुड्ने थापाले जानकारी दिनुभयो । रिफ्युलिङ स्टेसनको दक्षता परीक्षण तथा विस्तार गरिसकिएको छैन ।

उहाँले भन्नुभयो, "हाइड्रोजन उत्पादन गर्नेदेखि उत्पादित हाइड्रोजनको भण्डारण र त्यसलाई गाडीमा भर्नेसम्मको सबै प्रणाली निर्माण तथा सञ्चालन सम्पन्न भएको छ । विश्वमा प्रचलित हाइड्रोजन उत्पादनदेखि खपतसम्मका प्रविधिको जडानमा हामी सफल भएका छौं । अब यो ज्ञान, सिपलाई व्यावसायिक प्रयोजनमा प्रयोग गर्नेतर्फ राज्य, निजी क्षेत्र तथा अन्य सरोकारवाला निकायको ध्यान पुग्नु जरुरी छ ।"

थापाका अनुसार अब नेपालमा हरित हाइड्रोजनको सम्भाव्यता र यसप्रति सरोकारवालाको चासो केन्द्रीकृत गर्न हाइड्रोजन कार नै विभिन्न स्थानमा चलाउने गरी प्रवर्धनात्मक गतिविधि हुने छ। नेपालमा हाइड्रोजन उत्पादनको सम्भाव्यता अध्ययन, प्राविधिक ज्ञान आर्जन तथा विस्तार, बजारीकरणलगायतका गतिविधिका लागि नेपाल आयल निगम र केयुबिच सम्झौता भएको थियो । सोही कार्यक्रम अन्तर्गत यो काम सम्पन्न भएको हो ।

भन्सार आयातमा बाँकी रहेको कर, व्यवसायीले नै तिर्नुपर्ने सर्वोच्चको व्याख्या

भन्सार कार्यालयबाट त्रुटिपूर्ण रूपमा कम राजस्व तिरेर भएको सामान आयातमा बाँकी कर स्वयं व्यवसायीले नै - तिनुपर्ने सर्वोच्चले व्याख्या गरेको छ । लेखापरीक्षणबाट बेरुज देखिएको भन्सार राजस्व तिर्नुपर्ने दायित्व कसको हने भनी सुरु भएको विवादको निरूपण गर्दै सर्वोच्च अदालतले सम्बन्धित कर अधिकृतले उद्योगी/व्यवसायीबाट कर असुल्नुपर्ने भनी व्याख्या गरेको हो ।

सर्वोच्चको तीन सदस्यीय पूर्ण इजलासबाट भएको व्याख्यालाई भर्खरै सार्वजनिक गर्दै मुद्दाको पूर्णपाठमा लेखापरीक्षणमा बेरुजु जनिएपश्चात् उक्त बेरुजु तिर्ने बुझाउने दायित्व पैठारीकर्तामा नै रहने व्याख्या भएको हो ।

फैसलाको पूर्णपाठमा भनिएको छ, 'कुनै मालवस्तुको पैठारी गर्दा कर तिर्ने दायित्व पैठारीकर्तामा नै रहने भएकाले लेखापरीक्षणमा बेरुज् जनिएपश्चात् उक्त बेरुजु तिर्ने बुझाउने दायित्व पैठारीकर्तामा नै रहने देखिन्छ ।'

के थियो विवाद ?

आदर्श पोलिप्लाष्टिक प्रालिले प्लाष्टिकका सामान उत्पादनका लागि आवश्यक पर्ने क्याल्सियम कार्बोनेट नाममा कच्चापदार्थ ल्याएको थियो । भन्सार कार्यालयले १० प्रतिशत भन्सार महसूल मात्रै लियो । महालेखा परीक्षकको कार्यालयका लेखापरीक्षकहरूले वीरगञ्ज भन्सार कार्यालयमा गएर लेखापरीक्षण गर्दा भन्सार

नेपालमा उत्पादित हाइड्रोजनबाट पहिलो पटक सवारीसाधन सञ्चालनमा आएको छ । देशभित्रै उत्पादित हाइड्रोजन इन्धन कारमा भरेर धुलिखेलमा सञ्चालनमा ल्याइएको हो । काठमाडौं विश्वविद्यालय (केयु) ले काभ्रेको धुलिखेलस्थित आफ्नै परिसरमा हाइड्रोजन रिफ्युलिङ स्टेसन निर्माण गरी हाइड्रोजन इन्जिनयुक्त कारमा आइतबार हरित हाइड्रोजन भरेर गुडाएको हो । भन्सार कार्यालयबाट त्रुटिपूर्ण रुपमा कम राजस्व तिरेर भएको सामान आयातमा बाँकी कर स्वयं व्यवसायीले नै - तिनुपर्ने सर्वोच्चले व्याख्या गरेको छ । लेखापरीक्षणबाट बेरुज देखिएको भन्सार राजस्व तिर्नुपर्ने दायित्व कसको हुने भनी सुरु भएको विवादको निरूपण गर्दै सर्वोच्च अदालतले सम्बन्धित कर अधिकृतले उद्योगी/व्यवसायीबाट कर असुल्नुपर्ने भनी व्याख्या गरेको हो ।

महालेखा परीक्षकको कार्यालयले लेखापरीक्षणपछि प्रतिक्रियासमेत समावेश गरी जारी गर्ने प्रतिवेदनमा भएका सिफारिश बाध्यकारी प्रकृतिको हुने भन्दै सर्वोच्च अदालतले फैसलामा भनेको छ।

अधिकृतले थप पाँच प्रतिशत अन्तः शुल्क लिन छुटाएको पत्ता लगाए। उनीहरूले लेखापरीक्षणका क्रममा सम्बन्धित उद्योगबाट थप पाँच प्रतिशत अन्तः शुल्क लिनुपर्ने भनी बेरुजु कायम गरिदिए।

महालेखा परीक्षक कार्यालयको प्रतिवेदनका आधारमा वीरगञ्ज भन्सार कार्यालयले बाँकी रहेको पाँच प्रतिशत अन्तःशुल्क बुझाउनु भनी आदर्श पोलिप्लाष्टिक प्रालिलाई पत्र लेख्यो र एक साताभित्र शुल्क नबुझाए खाता रोक्का राख्ने चेतावनी दियो। भन्सारको निर्णयविरुद्ध प्लाष्टिक उद्योग सर्वोच्च अदालतमा गयो। त्यही मुद्दाको व्याख्याका क्रममा सर्वोच्च अदालतले लेखापरीक्षणमा देखिएको राजस्व बक्यौता उठाउन बाँकी रहेको राजस्व) बुझाउने दायित्व सम्बन्धित करदाता (उद्योगी/व्यवसायी) को हुने भनी व्याख्या गरेको हो।

'महालेखा परीक्षकको प्रतिवेदनमा बेरुजु कायम भएपश्चात् काम कारबाही अगाडि बढाउनु सम्बन्धित निकायको कर्तव्य हुने देखिन्छ' न्यायाधीश हरि फुयालसहित सुष्मालता माथेमा र डा. मनोजकुमार शर्माको इजलासले गरेको फैसलामा भनिएको छ, 'असुल गर्नुपर्ने बेरुजु भनी लेखापरीक्षणमा देखिएमो फर्स्योट गर्ने जिम्मेवारी सम्बन्धित निकायको जिम्मेवार व्यक्ति र कारोबारमा संलग्न व्यक्तिको नै हुने।'

महालेखा परीक्षकको कार्यालयले लेखापरीक्षणपछि प्रतिक्रियासमेत समावेश गरी जारी गर्ने प्रतिवेदनमा भएका सिफारिश बाध्यकारी प्रकृतिको हुने भन्दै सर्वोच्च अदालतले फैसलामा भनेको छ, 'यस किसिमको सिफारिशजन्य प्रकृतिको प्रतिवेदनमा आधारित भई सम्बन्धित निकाय वा पदाधिकारीहरूले कानुन बमोजिमको कर्तव्य पालन गर्नुपर्ने देखिन्छ।'

भन्सार विभागले हरेक वर्ष प्रकाशित गर्ने भन्सार महसुल दरबन्दी पुस्तकअनुसार भन्सारका कर्मचारीहरूले भन्सार तथा राजस्व उठाउनुपर्ने हुन्छ। पुस्तकमा उल्लेख भएअनुसार भन्सार उठाउन नसक्ने हो भने राजस्व संकलनमा नकारात्मक असर पर्ने भन्दै सर्वोच्च अदालतले राजस्व असुलीलाई कुनै कारणले छुट दिन नहुने औंल्याएको हो। सर्वोच्च अदालतले बेरुजुका कारण कुनै उद्योगी/व्यवसायीसँग छुटेको कर असुल्न मिल्ने भए पनि उसलाई सुनुवाइको मौका भने दिनुपर्ने औंल्याएको हो।

वर्षाका कारण हिलाम्य बनेको असन-जमल सडकमा कठिन यात्रा गर्दै सर्वसाधारण।

पूर्वाधार विकास र सडक यातायात

नेपालभन्दा आधा सानो श्रीलंकामा ३ लाख किलोमिटर सडक सञ्जाल तयार भइसकेको अवस्था छ ।

आधुनिक विकासवादी अर्थशास्त्रीहरूले मुलुकको सामाजिक, आर्थिक पूर्वाधारहरूको स्थापना, गरिबी निवारण, वातावरणीय पक्षको जगेर्ना, सामाजिक सेवाहरूमा विस्तारजस्ता कुरालाई अल्पविकसित मुलुकहरूका लागि आर्थिक विकासको आधार मानेका छन् । अतः आर्थिक विकास भनेको निरन्तर चलिरहने त्यो प्रक्रिया हो, जसद्वारा विश्वका गरिब मुलुकहरूले गरिबीको कुचक्रलाई तोड्नसक्ने र तिनीहरूको आफ्नो आम्दानीमा अभिवृद्धि हुनसक्ने, उत्पादनमा अभिवृद्धि हुनसक्ने, नयाँनयाँ रोजगारीका अवसरहरू प्राप्त हुनसक्ने र उच्चतम् जीवन व्यतित गर्नसक्ने अवस्था सिर्जना हुन्छ । सन् १९९० मा यूएनडीपीद्वारा आर्थिक विकासलाई मानवीय विकास सूचकलाई आधार बनाएर विशेष जोड दिइयो । (क) प्रतिव्यक्ति आम्दानी, (ख) मानवीय आयु र (ग) प्रौढ शिक्षाजस्ता कुराहरूलाई विशेष जोड दिइयो । साधारणतया विकास भन्नाले एउटा यस्तो अवस्थामा पुग्नु वा परिणत हुनु हो, जुन पहिलेको भन्दा उन्नत र समृद्ध हुन्छ । अझै गहिरिएर सोच्ने हो भने विकास भनेको त्यो हो, जसले प्राकृतिक सन्तुलनमा ह्रास आउन नदिई मानव जीवनस्तरमा सुधार ल्याउँदै मानिसको आहार व्यवहार, बसाइ तथा दृष्टिकोणमा परिवर्तन ल्याउँछ ।

पूर्वाधारलाई सामान्यतया दुई भागमा वर्गीकरण गर्न सकिन्छ १, भौतिक पूर्वाधार २, अभौतिक पूर्वाधार । पहिलो प्रकारमा यातायात, ऊर्जा पानी तथा ढल व्यवस्था, फोहोरमैला व्यवस्थापन, भौगर्भिक अनुगमन भवन र सञ्चारप्रणाली पर्छन् भने अभौतिक, नरम पूर्वाधारअन्तर्गत संस्थागत वा सामाजिक मनोरञ्जनात्मक पक्षहरू, शिक्षा संस्कृति, नीति वातावरण पर्छन् । तर, सामान्य बुझाइमा भौतिक पूर्वाधारलाई नै पूर्वाधारका रूपमा लिइने भएकाले भौतिक तथा सामाजिक पूर्वाधारले अत्यावश्यकीय नागरिक सेवा प्रवाह र आर्थिक सामाजिक गतिशीलता प्रवर्द्धन गर्न पूर्वसंरचनाका रूपमा कार्य गर्छ । सबैजसो विकसित मुलुकहरूको विकासको सुरूको चरणमा पूर्वाधारका विकासलाई पहिलो प्राथमिकता क्षेत्रका रूपमा प्रशस्त लगानी गरेकाले नै अहिलेको अवस्थामा पुगेका हुन् ।

प्रजातन्त्र स्थापनाअघि नेपालमा विकासका प्रयासहरू खासै नभएको २००७ सालभन्दा अघि पूर्वाधार क्षेत्रमा खासै प्रगति नहुनु अस्वाभाविक होइन । राणा शासनकालमा राष्ट्रिय विकासका प्रयासहरू भएकै थिएनन् । प्रजातन्त्र स्थापनापश्चात जनताका माग र आवश्यकतालाई सम्बोधन गर्न बजेट तथा योजना प्रणालीको सुरुवात भयो । २०१३ सालमा नेपालले कोलम्बो योजनामा प्रस्तुत गर्नका लागि एउटा अवधारणा प्रस्ताव तयार पारेको थियो । जसले यातायात, विद्युत, सिँचाइ र कृषिलाई प्रमुख प्राथमिकता दिने सोच राखेको थियो । पछि यस अवधारणालाई पहिलो आवधिक योजना २०१३-२०१८ का रूपमा प्रस्तुत गरियो भने अवधारणाले औंल्याएका चार प्राथमिकता (यातायात, कृषि, विद्युत र सिँचाइ) लाई नै पहिलो योजनाको प्रथाकिताका रूपमा अवलम्बन गरियो । पहिलो आवधिक योजनापूर्व सबै प्रकारका गरी केवल १ सय १७ किमी सडक, १ हजार १ सय किलोवाट बिजुली, एउटा विमानस्थल, सीमित रूपमा परम्परागत टेलिफोन र सिँचाइ, औंलामा गन्न सकिने विद्यालय भवनहरू मात्र निर्मित भए । विकसित मुलुकहरूले विकास अभियानका सुरूका दिनमा पूर्वाधार संरचनामा पहिलो प्राथमिकता दिएका थिए । त्यसपछिका योजनामा पूर्वाधारलाई प्राथमिकता दिने क्रमले निरन्तरता पाउँदै गयो ।

- गम्भीरबहादुर हाडा

यातायातले मानिस र मालसामान एक स्थानबाट अन्य स्थानमा स्थानान्तरण गरी स्थान र समय उपयोगिता बढाउने कार्य गर्छ । यसरी मानिस र मालसामान स्थानान्तरण गरी उत्पादनशील र सेवा क्षेत्रमा ठूलो प्रभाव पारी मानिसको रहनसहन, बानी व्यहोरा, सामाजिक आर्थिक संगठनहरूमा परिवर्तन ल्याउँछ । प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्षचाहिँ जुनसुकै रूपबाट होस्, नेपालको आर्थिक विकासमा यातायातको अत्यन्त महत्वपूर्ण स्थान छ । मुलुकको आर्थिक उन्नति यसमा पनि भर पर्छ । राष्ट्रिय जीवनमा कृषि र उद्योग क्रमैसँग मासु र हाड हुन् भने यातायात रगतको सञ्चालन गर्ने धमनी हो । त्यति मात्र होइन, यातायात आर्थिक उन्नतिको ऐना हो । किनभने, यातायातका साधनमा विकसित मुलुकहरू मात्र आर्थिक क्षेत्रमा उन्नतिशील छन् । यातायातमा कमजोर मुलुकहरू आर्थिक विकासमा पनि कमजोर नै हुन्छन् । हाम्रो मुलुकमा यातायात प्रणाली कमजोर हुनाले पनि आर्थिक विकास ढिलो भएको हुनसक्छ । अतः आर्थिक प्रगतिको मूल मार्ग नै यातायातको विकास हो ।

कुनै पनि मुलुकको आर्थिक र सामाजिक विकासमा यातायातका साधन महत्वपूर्ण मानिएको छ । मुलुकको सर्वाधिक विकासमा यातायातको महत्वपूर्ण योगदान रहन्छ । यातायातका साधनले विभिन्न स्थानमा रहेका मानिसहरूबीच सम्पर्क बढाउनुका साथै आवश्यक सामानहरू उपलब्ध गराएर आवश्यकताको परिपूर्ति गराउँछ । यातायातको सुविधा भयो भने थोरै सयम र थोरै ढुवानी खर्चमा एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा मालसामान ल्याउन र लैजान सकिन्छ । सडक यातायात नेपालको सबैभन्दा महत्वपूर्ण यातायातको साधन हो ।

भौतिक पूर्वाधारको विकास, प्रतिव्यक्ति आयमा वृद्धि, अन्तर्राष्ट्रिय सहकार्यमा नयाँ आयाम, व्यक्तिको आवश्यकता तथा चाहनामा आएको पविर्तनका साथसाथै सहरी जीवनमा आउने परिवर्तनलाई स्वाभाविक रूपमा लिनुपर्ने हुन्छ । यसै परिप्रेक्ष्यमा राजधानीवासीको जीवनशैलीमा आएको परिवर्तन तथा अवाश्यकताका कारण छिटोछरितो तथा सुरक्षित यात्राको चाहना हुनुलाई अन्यथा लिनु पनि हुँदैन । तर, के यो सहज र सम्भव भइरहेको छ त ? न त यो यक्ष प्रश्नको उत्तर सरोकारवालाहरूसँग, न त अफूले तिरेको करबाट सुविधा प्राप्त गर्नुपर्ने नागरिकहरूले यसलाई अभियानका रूपमा उठाइरहेका छन् । यो मौनता र यथास्थितिवादी मानसिकता नै आजको सार्वजनिक यातायातको पर्याय बनेको छ ।

चौडा सडक, बस रोकिने निर्दिष्ट स्थान, व्यवस्थित सडकपेटी, तालिकाका आधारमा सञ्चालन हुने यातायातका साधन, शिक्षित यात्रु, नगरवासीलाई सार्वजनिक साधनको उपयोग सम्बन्धमा सुसूचीत गराउने स्थानीय निकायहरू, समयसापेक्ष यातायातसम्बन्धी नीति तथा नियम बनाउने एवं अनुगमन गर्ने सरकारी संयन्त्रहरू,

आर्थिक विकास भनेको निरन्तर चलिरहने त्यो प्रक्रिया हो, जसद्वारा विश्वका गरिब मुलुकहरूले गरिबीको कुचक्रलाई तोड्नसक्ने र तिनीहरूको आफ्नो आम्दानीमा अभिवृद्धि हुनसक्ने, उत्पादनमा अभिवृद्धि हुनसक्ने, नयाँनयाँ रोजगारीका अवसरहरू प्राप्त हुनसक्ने र उच्चतम् जीवन व्यतित गर्नसक्ने अवस्था सिर्जना हुन्छ । राष्ट्रिय जीवनमा कृषि र उद्योग क्रमैसँग मासु र हाड हुन् भने यातायात रगतको सञ्चालन गर्ने धमनी हो । यातायातमा कमजोर मुलुकहरू आर्थिक विकासमा पनि कमजोर नै हुन्छन् । हाम्रो मुलुकमा यातायात प्रणाली कमजोर हुनाले पनि आर्थिक विकास ढिलो भएको हुनसक्छ । अतः आर्थिक प्रगतिको मूल मार्ग नै यातायातको विकास हो ।

यात्रु सेवाका लागि यातायात सेवा सञ्चालन गर्न स्वीकृतिप्राप्त बस समिति/कम्पनीहरू व्यवस्थित सार्वजनिक यातायात सञ्चालनका पर्याय हुन् । तर, विडम्बना के छ भने न त व्यवस्थित सडक छन्, न त व्यवस्थित बस बिसौनी नै । जतातत‌ै अतिक्रमित सडकपेटी देख्दा पनि सरोकारवालाहरू मौन छन् । कतै व्यवस्थित बसबिसौनी देखिदैनन् एवं कुन रूटमा कुन बस चल्ने भन्ने तथ्यांक कुनै निकायमा छैन भन्नुमा अतिशयुक्ति नहोला ।

राजधानीमा हाल वास्तवमा बस तथा माइक्रोबस चलिरहेका छैनन्, ती त सबै ट्याक्सीजस्तो गरी सञ्चालन भइरहेका छन् । यात्रुहरू पनि जहाँ पायो, त्यहीँ हात दिएर बस रोक्न इसारा गर्ने र पछाडिका साधनहरूलाई ख्याल नगरी यात्रुहरूले हात दिएको स्थानमै तत्काल सवारीसाधन रोकी यात्रु चढाउने/ओराल्ने हालको परिपाटीले अव्यवस्थित सहरको झल्को मात्र दिएको छैन, यसैका कारण दैनिक दुर्घटनाको संख्यामा वृद्धि हुनुका साथै जनधनको क्षतिसमेत भइरहेको छ ।

आर्थिक वर्ष २०८०/८१ को बजेट वक्तव्यमा उल्लेख गरिएनुसार यस आवमा सूर्यविनायक-धुलिखेल सडकखण्डको विस्तार कार्य अघि बढाउन आवश्यक रकम विनियोजन गरिएको छ । काठमाडौं चक्रपथको कलंकी-बसुन्धरा खण्डको सडक विस्तार तथा निर्माण कार्यलाई तीव्रता दिन २ अर्ब ७ करोड रकम छुट्याइएको छ । राष्ट्रिय राजमार्गमा आवश्यकतानुसार फ्लाइओभर र अन्डरपास निर्माण गरिनुका साथै ललितपुरको ग्वार्कोमा फलाइओभर निर्माण कार्य आगामी आवमा सम्पन्न गरिने नीति लिइएको छ ।

कोटेश्वर, सातदोबाटो र एकान्तकुनामा फ्लाइओभर र अन्डरपास निर्माण कार्य सुरुवात गरिने कार्यक्रम राखिएको छ । टोखा-छहरे सुरुङमार्गको सम्भाव्यता अध्ययनको कार्य सम्पन्न भएको छ । विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन र वातावरणीय प्रभाव अध्ययन सम्पन्न गरी निर्माण कार्य अगाडि बढाउन १ अर्ब बजेट विनियोजन गरिएको छ । सिद्धबाबा सुरुङमार्गको निर्माण कार्यलाई तीव्रता दिइने कार्यक्रम राखिएको छ । राष्ट्रिय राजमार्गलाई दुरुस्त राख्न करिब ३ सय ५० किलोमिटर सडकको आवधिक मर्मत र स्तरोन्नति गर्नुका साथै करिब ७ हजार ८ सय किलोमिटर राजमार्गको नियमित मर्मत सम्भार गर्न आवश्यक बजेट व्यवस्था गरिएको छ । पूर्व-पश्चिम रेलमार्गको बर्दिबास-निजगढ खण्डको निर्माण कार्यलाई निरन्तरता दिइनुका साथै वीरगन्ज-काठमाडौं रेलमार्ग र रसुवागढी-काठमाडौं रेलमार्गको विस्तृत अध्ययन प्रतिवेदन तयार गरिने कार्यक्रम राखिएको छ ।

आव २०७९/८० मा उल्लेख गरिएनुसार भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात विकास कार्यक्रमअन्तर्गत २०७९ फागुनसम्म १७ हजार ४ सय ८० किलोमिटर कालोपत्रे ७ हजार ९ सय ५६ किलोमिटर ग्राभेल र ८ हजार ६ सय ६४ किलोमिटर कच्ची सडक गरी हालसम्म संघीय सरकारबाट निर्माण भएको सडकको लम्बाइ ३४ हजार १ सय किलोमिटर पुगेको छ । कुल सडकमध्ये ५१.३ प्रतिशत कालोपत्रे २३.३ प्रतिशत ग्राभेल र २५.४ प्रतिशत कच्ची रहेको छ । २०७९ असारसम्मको सडकको कुल लम्बाइ ३३ हजार ९ सय ९६ किलोमिटर रहेको थियो । यस आवको फागुनसम्म थप १ सय ४ किलोमिटर नयाँ सडक निर्माण भएको छ । यस अवधिमा ३ सय १६ किलोमिटर सडक खण्डास्मिथ ग्राभेलस्तरमा २ सय ४८ किलोमिटर सडक कालोपत्रे स्तरमा स्तरोन्नति भएको छ । साथै, ८ हजार २ सय ५४ किलोमिटर सडकको नियमित तथा पटके मर्मत भएको छ । साथै, २ सय ७८ किलोमिटर सडकको आवधिक मर्मत सम्पन्न भएको छ । यस अवधिमा ७५ पुलको निर्माण सम्पन्न भएको छ । आव २०७९/०८० मा २ सय ८० किलोमिटर नयाँ सडक निर्माण भएको थियो । यस अवधिमा ३ सय ३५ किलोमिटर खण्डास्मिथ सडक स्तरमा स्तरोन्नति र ६ सय १८ किलोमिटर कालोपत्रे सडकको स्तरोन्नति भएको थियो । साथै, ७ हज़ार ८ सय किलोमिटर सडक नियमित तथा पटके मर्मत सम्पन्न भएको थियो भने २ सय ५० किलोमिटर सडकको आवधिक मर्मत सम्भार भएको थियो । सो अवधिमा २ सय ८२ पुलको निर्माण सम्पन्न भएको थियो ।

निर्माण भएका सडकमध्ये प्रदेश र स्थानीय तहमा रहेका सडकको अंश करिब बराबर रहेको छ । लुम्बिनी प्रदेशमा स्थानीयभन्दा प्रादेशिक सडकको अंश बढी छ भने बागमती प्रदेशमा प्रादेशिकभन्दा स्थानीय सडकको अंश अधिक रहेको छ । प्रादेशिक र स्थानीय सडक निर्माण तथा सुधार गरी स्थानीय तहको प्रशासनिक केन्द्रलाई जिल्ला सदरमुकाम, प्रादेशिक सडक सञ्जाल, प्रदेश राजधानी र राष्ट्रिय सडक सञ्जालमा आबद्ध गरी १२ महिना यातायात सञ्चालन गर्न रूपान्तरणकारी आयोजनाका रूपमा प्रादेशिक तथा स्थानीय सडक निर्माण तथा सुधार कार्यक्रम सञ्चालन गरिएको छ । स्थानीय पूर्वाधार विभागबाट २०७७ असारसम्म ८ हजार ५ सय ५२ झोलुंगेपुल र ५ सय ९१ वटा पक्की पुल निर्माण भएकामा चालू आवको फागुनसम्ममा थप २ सय ६४ वटा झोलुंगेपुल र ५ पक्की पुल निर्माण भई पक्की जम्मा ८ हजार ८ सय १६ झोलुंगेपुल र ५ सय ९६ पुल निर्माण भएका छन् । पहिचान भएका १ सय ४३ तुइनमध्ये २०७७ फागुनसम्म १ सय २९ तुइन झोलुंगेपुलद्वारा विस्थापित भएका छन् ।

सरकारले सन् २०३० सम्ममा ७ लाख किलोमिटर सडक निर्माण गर्ने दीर्घकालीन योजना अगाडि सारेको छ भने आगामी पाँच वर्षभित्र सडक निर्माण, मर्मत सम्भार र स्तरोन्नतिका लागि ८ खर्ब १६ अर्ब खर्च गर्ने निर्णय गरेको छ । सरकारले भर्खरै रणनीतिक महत्वका सडक योजनालाई थप बजेट दिने तयारी गरिरहेको छ । यहाँ भन्नैपर्छ, जति सडक निर्माण भइरहेका छन्, त्यसबाट सन्तुष्ट हुन सकिने अवस्था छैन । किनभने, नेपालको जतिकै क्षेत्रफल रहेको बंगलादेशमा ३ लाख किलोमिटर सडक निर्माण भइसकेको छ भने नेपालभन्दा आधा सानो श्रीलंकामा पनि ३ लाख किलोमिटर सडक सञ्जाल तयार भइसकेको अवस्था छ । नेपालमा अझै यस्ता भूभाग थुप्रै छन्, जहाँ सडक सञ्जाल जोडिन सकेको छैन ।

साभार: राजधानी दैनिक

कोटेश्वर, सातदोबाटो र एकान्तकुनामा फ्लाइओभर र अन्डरपास निर्माण कार्य सुरुवात गरिने कार्यक्रम राखिएको छ । टोखा-छहरे सुरुङमार्गको सम्भाव्यता अध्ययनको कार्य सम्पन्न भएको छ । विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन र वातावरणीय प्रभाव अध्ययन सम्पन्न गरी निर्माण कार्य अगाडि बढाउन १ अर्ब बजेट विनियोजन गरिएको छ । निर्माण भएका सडकमध्ये प्रदेश र स्थानीय तहमा रहेका सडकको अंश करिब बराबर रहेको छ । लुम्बिनी प्रदेशमा स्थानीयभन्दा प्रादेशिक सडकको अंश बढी छ भने बागमती प्रदेशमा प्रादेशिकभन्दा स्थानीय सडकको अंश अधिक रहेको छ ।

सार्वजनिक यातायात र जीवनको अधिकार

- सम्झना शर्मा

नागरिकलाई एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा सहज रूपमा आवतजावतका लागि राज्यद्वारा यातायातका साधनमार्फत गरिने प्रभावकारी व्यवस्थापन प्रणाली नै सार्वजनिक यातायात हो। सार्वजनिक यातायातको सम्बन्ध देशको अर्थतन्त्र, समग्र विकास, शान्ति सुव्यवस्था र समृद्धिसँग अन्योन्याश्रित हुन्छ। सार्वजनिक यातायात सार्वजनिक प्रशासनको रक्तसञ्चार नै हो।

नेपालको सन्दर्भमा लामा तथा छोटा दूरीमा सार्वजनिक यातायात सञ्चालनमा रहेका छन्। सार्वजनिक यातायातका लागि निजी र सार्वजनिक दुवै सवारीसाधन प्रयोगमा छन्। सार्वजनिक यातायातको व्यवस्थापन राम्रो हुन सकेमा लगभग सबै क्षेत्रका पेसाकर्मी तथा व्यवसायीहरू आफ्नो कार्यचाप तथा व्यस्त दैनिकीबीच कार्यक्षेत्रमा खटिन सहज पहुँचको महसुस गर्छन्। नागरिकको दैनिकी, सुखदु:खको अवस्था र खुसीसँग सार्वजनिक यातायात सेवा प्रणालीको प्रभावकारिता प्रत्यक्ष रूपमा गाँसिन्छ। यातायातका साधन निश्चित समयतालिकाका आधारमा तोकिएबमोजिम सञ्चालन हुनुपर्छ। त्यसो हुँदा आम नागरिकलाई गन्तव्यमा पुग्ने अन्योल हट्छ र सार्वजनिक सेवाप्रति जनविश्वास बढ्छ। भरपर्दो, सुरक्षित र दिगो सेवाका रूपमा सार्वजनिक यातायातले आफूलाई पहिचान दिँदै थप विश्वसनीय बन्न सक्छ। त्यसैले यस्ता यातायातलाई सहज, सुलभ तथा नागरिकमैत्री बनाउन अति आवश्यक छ।

सरकारको वार्षिक योजना, कार्यक्रम र बजेटमा सार्वजनिक सवारीसाधन सञ्चालन तथा व्यवस्थापनका विषय अपेक्षित रूपले प्राथमिकतामा परेको देखिँदैन। यो क्षेत्रको व्यवस्थापन गर्न विकसित देशहरूले ठूलो लगानी गर्छन् र नागरिकले समेत यसको प्रत्यक्ष अनुभूति गरेका हुन्छन्। यातायात प्रणाली सुव्यवस्थित गरिएका देशमा निजी मोटरसाइकल र कारको प्रयोगलाई त्यति बढावा वा प्राथमिकता दिएको पाइँदैन। सार्वजनिक यातायातमा ठूला सवारीसाधनको प्रयोगलाई नै विशेष महत्व दिइएको पाइन्छ। नेपालमा निजी मोटरसाइकल र कारको अत्यधिक प्रयोग, उच्च ओहोदा र पदअनुसारको सुविधा दिने नाममा साना सवारीको बाहुल्य बढ्दो छ। यसकारण सहरी सडकहरू अत्यन्त व्यस्त रहने, ट्राफिक जाम व्यवस्थापनमा धौधौ हुने, समयमै गन्तव्य पुग्न नसकिनेजस्ता समस्या नागरिकले खेपिरहेका छन्। एकातिर सार्वजनिक निकायमा समेत पदीय जिम्मेवारी र ओहोदाअनुसारको सुविधा र सहजताका नाममा साना सवारीसाधन र मोटरसाइकल खरिद गर्ने कार्यलाई बढावा दिइने अभ्यास कायम छ। अर्कातिर, जोखिम मोलेरै भए पनि निजी सवारी खरिद गर्नेलगायत अनुत्पादक क्षेत्रमा सहकारी तथा वित्तीय संस्थाबाट ऋण प्रवाह हुनुले सहकारीको ठूलो लगानी जोखिममा परेको जगजाहेर छ।

विशेषगरी गर्भवती बिरामी, अशक्त, अपाङ्गता भएका व्यक्ति र ज्येष्ठ नागरिकहरू सार्वजनिक यातायातको यात्रा सहज पहुँचमा नरहेको गुनासो गर्छन्। अस्पताल, सपिङ सेन्टरलगायत स्थानमा सार्वजनिक यातायात प्रयोग गरी नियमित आवतजावत गर्ने नागरिकले असाध्यै सकस महसुस गरिरहेको अवस्था देखिन्छ। यातायात व्यवस्थापनका क्षेत्रमा भए-गरेका प्रयासलाई मसिनो गरी केलाएर आवश्यक सुधारको थालनी गर्न किञ्चित ढिलो गर्न हुँदैन।

एकातिर सहरको विकास र विस्तारसँगै सवारीसाधनको संख्यामा पनि बढोत्तरी भइरहेको छ भने अर्कातिर साना सवारीको संख्यात्मक वृद्धि भइरहँदा ठूला सवारीको खाँचो बढेर गएको छ। माइक्रो बस र ट्याम्पोमा झुन्डिएर अनेक प्रकारका दुर्व्यवहारको सामना गरी यात्रा गर्नुपर्ने बाध्यता नागरिकको दैनिकी बन्नु सभ्य समाजका लागि विडम्बना हो। सार्वजनिक यातायात सहज हुन नसक्दा वर्षातका बेला पानीमा रुझेर र हिउँदमा जाडो खेपेर मोटरसाइकल र स्कुटरको यात्रा गर्नुपर्ने बाध्यात्मक अवस्था छ। बढ्दो सवारी चाप र उत्पन्न परिवेशले वातावरण प्रदूषण बढ्नुका साथै सडकमा घण्टौं जाम हुने, दुर्घटनामा परी कतिपयको अकालमा ज्यानै जाने, घाइतेको उपचारमा अर्बौं खर्च जुटाउनुपर्ने र दुर्घटना प्रभावित अपाङ्गताको संख्या वृद्धि हुने अवस्थाले राज्यको अर्थतन्त्रमा समेत गम्भीर प्रभाव पारिरहेको छ। उच्चपदस्थ व्यक्तिको सवारी तथा सुरक्षा व्यवस्थापन, सडक दुर्घटनामात्रै होइन आन्दोलन, जुलुस, प्रदर्शन आदि कारणले घण्टौंसम्म ट्राफिक व्यवस्थापन कार्यसमेत अस्तव्यस्त बन्ने गरेको तीतो यथार्थ हाम्रोसामु छ।

मानिसको बाँच्न पाउने जीवनको महत्वपूर्ण अधिकार नेपालमा दैनिकजसो हुने गरेका सवारी दुर्घटनाबाट गुमिरहेको छ। नेपाल प्रहरीको सन् २०२१-२०२२ को प्रतिवेदनमा २ हजार ८८३ जनाले सवारी दुर्घटनामा ज्यान गुमाएको र ७ हजार २८२ जना सख्त घाइते भएको तथ्यांक छ। आकस्मिक उपचार खाँचो भएका गर्भवती, सुत्केरी, घाइते र बिरामी बोकेका एम्बुलेन्स हुन् वा अक्सिजन बोक्ने, औषधि ढुवानी गर्ने अत्यावश्यक सेवाका सवारीसाधन। कतिपय अवस्थामा सडकको सहज आवागमन प्रभावित बन्न पुग्दा भौतिक तथा मानवीय क्षति व्यहोर्नपरेका घटना प्रशस्तै छन्। सार्वजनिक यातायातको यात्रा सुरक्षित, मर्यादित, विश्वसनीय र भरपर्दो एवं सबैको पहुँचमा हुन सके यस्ता घटना भइहाल्ने अवस्था

नागरिकलाई एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा सहज रूपमा आवतजावतका लागि राज्यद्वारा यातायातका साधनमार्फत गरिने प्रभावकारी व्यवस्थापन प्रणाली नै सार्वजनिक यातायात हो। एकातिर सहरको विकास र विस्तारसँगै सवारीसाधनको संख्यामा पनि बढोत्तरी भइरहेको छ भने अर्कातिर साना सवारीको संख्यात्मक वृद्धि भइरहँदा ठूला सवारीको खाँचो बढेर गएको छ।

गन्तव्यसम्मको यात्राको सुनिश्चित हुन नसक्नु र अकालमा मृत्युवरण गर्नुपर्ने घटना आफैंमा दर्दनाक छन् । लापरवाही र हेलचेक्र्याइँपछि भएका दुर्घटनाबाट नागरिकले अनाहकमा ज्यान गुमाउनुपर्ने पीडादायी अवस्था अन्त्यका लागि राज्यले सही कदम चाल्न ढिलाइ हुनु हुँदैन । कैयौं वर्षसम्म सडक विकास निर्माणका कार्यहरूले गति लिन नसक्दा यात्रु तथा सवारी चालकले अनाहकमा हैरानी र सास्ती भोग्दै आउनुपरेको यथार्थ सबैको सामु छर्लङ्ग छ ।

आउने थिएन कि !

सहरमा ढल निकासको उचित व्यवस्थापन नहुनु, लामो दूरीका राजमार्गका भत्केबिग्रेका ठाउँमा मर्मतसम्भार समयमा नगरिनु, साँघुरा र कच्ची सडक, फुटपाथ, बढ्दो भीडभाड, दक्ष जनशक्ति अभाव आदिले सार्वजनिक सवारीसाधन व्यवस्थापनका चुनौती थपिएको छ । डोजरले बाटो खन्नुलाई मात्रै विकास ठान्ने कतिपय जनप्रतिनिधि र तुरुन्तै नाफा कमाउने ध्येय भएका व्यवसायीको हतारोले कच्ची सडकमा ज्यानको बाजी राखी जोखिमपूर्ण तवरले सवारीसाधन चलाउनुपर्ने बाध्यता छ । राम्रो सिकाइ अभावमा जीवनलाई जोखिममा राखेर कार्यक्षेत्रमा खटिनुपर्ने सवारीचालकको बाध्यता, समयमा मर्मतसम्भार हुन नसक्दा इन्जिनमा आएको खराबी तथा भवितव्य दुर्घटनामा आफैं घाइते हुँदासमेत कुटाइ खानुपरेको तीतो अनुभव सवारीचालकको छ । सवारीसाधनमा सीसीटीभी क्यामेरालगायत प्रविधि जडान हुन नसक्दा दुर्घटना छानबिन तथा अनुसन्धानका क्रममा पनि कतिपय अवस्थामा निष्पक्षताप्रति शंका गर्ने अवस्था रहनुमा उनीहरूको गुनासो छ ।

गन्तव्यसम्मको यात्राको सुनिश्चित हुन नसक्नु र अकालमा मृत्युवरण गर्नुपर्ने घटना आफैंमा दर्दनाक छन् । लापरबाही र हेलचेक्र्याइँपछि भएका दुर्घटनाबाट नागरिकले अनाहकमा ज्यान गुमाउनुपर्ने पीडादायी अवस्था अन्त्यका लागि राज्यले सही कदम चाल्न ढिलाइ हुनु हुँदैन । राज्यका संयन्त्रहरूको सक्रियता, जिम्मेवारी र जवाफदेहिताले नै सम्भावित दुर्घटना जोगाउन सकिन्छ । कहाँ के कमजोरी भइरहेको छ, यथाशीघ्र पहिचान गरी सोको निराकरणका लागि इमान्दार प्रयत्नको खाँचो छ ।

सार्वजनिक यातायात सञ्चालनका क्षेत्रमा काम गर्ने व्यवसायी, युवा जनशक्ति बिदेशिने क्रमसँगै सवारीचालक र सहचालकको अभाव देखिन थालेको सम्बन्धित क्षेत्रका व्यक्तिहरू बताउँछन् । सवारी चालकहरूको क्षमतामा निपुणता ल्याउन नसक्दाको अवस्थामा दिइने जिम्मेवारीले एउटा चालकको हातबाट सयौं मानिसको ज्यान जान सक्ने गरी दुर्घटना हुने भएकाले सम्भावित खतराप्रति जिम्मेवार र संवेदनशील बन्न अति आवश्यक छ । दक्ष जनशक्तिको विदेश पलायन प्रवृत्ति र अदक्ष जनशक्तिलाई बाध्यात्मक अवस्थामा काम सुम्पनुपर्ने अवस्थाले गर्दा सवारी दुर्घटना बढेको अवस्था देखिन्छ । यो परिस्थितिलाई राज्यले गम्भीरतापूर्वक सोच्नु आवश्यक छ । दुर्घटनाका कारण घाइतेको उपचार, राहत र क्षतिपूर्तिलगायतका क्षेत्रमा व्यवसायीहरूले ठूलो खर्चको जोहो गर्नुपर्ने अवस्थाले गर्दा कतिपयको व्यवसाय नै चौपट भएको छ । यसले वर्षौंदेखि निरन्तरता दिइरहेको व्यवसायबाटै पलायन हुनुपर्ने कि त निराशाबीच नै काम गरिरहनुपर्ने अवस्था रहेको सम्बन्धित क्षेत्रका जानकार बताउँछन् ।

अधिकांश सहचालकलाई दक्षताबिनै यातायात क्षेत्रमा ल्याइएको व्यवसायीहरू स्वीकार्छन् । दक्ष जनशक्ति नभएकाले उनीहरूलाई सकेसम्म सम्झाइबुझाइ काम सिकाउनुपर्ने अवस्था रहेकाले सेवा अपेक्षित रूपमा गुणस्तरीय हुन नसक्ने उनीहरूको भनाइ छ । एकातिर बिहान सबेरैदेखि साँझ अबेरसम्म काममा खटिइरहँदा शरीरमा समेत आराम नहुने, धूवाँधुलो आदिका कारण व्यक्तिगत सरसफाइमा ध्यान पुग्न नसक्ने, समयमा खानपानको व्यवस्था हुन नसक्दा शारीरिक एवं मानसिक रूपमा तनावमा रहेर काम गर्नुपर्ने भएकाले कतिपय अवस्थामा यात्रुहरूसँग उचित व्यवहार हुन नसकेको सवारीचालक र सहचालकहरू नै बताउँछन् । अर्कोतिर यात्रुहरूले उनीहरूको दैनिकीको वास्तविक अवस्थाका बारेमा जानकारी नराख्दा सानोतिनो कार्यव्यवहारमा पनि भैभगडाको अवस्था सिर्जना हुनेसमेत गरेको पाइन्छ ।

व्यस्त सडकमा सवारीसाधन चलाउनु आफैंमा चुनौतीपूर्ण कार्य त हो नै । त्यसमा पनि उचित वातावरण अभावले चालक र सहचालकहरू बढ्दो तनाव रहेको देखिन्छ । छिटपुट मात्र गाडी चल्ने लामो दूरीका कच्ची सडकमा वर्षात्को समयमा सवारीसाधन चलाउन झन् जोखिमपूर्ण छ । चाडबाडको बेला भरिभराउ यात्रु हुने र गाडीको क्षमताभन्दा बढी यात्रुहरू बोक्नुपर्ने बाध्यताप्रति स्थानीय सरकार पनि बेखबर रहेको चालक स्वयं तथा नागरिकको गुनासो छ ।

कैयौं वर्षसम्म सडक विकास निर्माणका कार्यहरूले गति लिन नसक्दा यात्रु तथा सवारी चालकले अनाहकमा हैरानी र सास्ती भोग्दै आउनुपरेको यथार्थ सबैको सामु छर्लङ्ग छ । निर्धारित समयमा उपयुक्त विधि र प्रक्रियाको अवलम्बन नगरिनुले धूवाँधूलो र बढ्दो प्रदूषणले यात्रामा संलग्नहरूको स्वास्थ्यमा दीर्घकालीन असर पारेको छ । दुर्घटनाबाट अंगभंग हुनेहरूको संख्या दिनानुदिन बढ्दै जाने क्रमले राज्यका जनशक्तिहरू निष्क्रिय बन्न पुग्दा राज्यको बाचब थप बोझिलो बन्दै गएको छ ।

सार्वजनिक यातायातलाई दिगो, भरपर्दो, मर्यादित र सुरक्षित बनाउन सम्बन्धित क्षेत्रबाट पहल गर्न ढिलाइ गर्नु हुँदैन । चालक र सहचालकहरूको जनशक्ति योजना निर्माण, उनीहरूको सेवाको सुरक्षामा राज्यको नीति लक्षित हुनुपर्दछ । सडकको अवस्थाको बारेमा जानकारी दिन भरपर्दो सूचनाप्रणालीको व्यवस्थापन गर्न, बिग्रे भत्केको सडकको मर्मत सम्भारलाई पहिलो प्राथमिकतामा राख्न, राजमार्गहरूमा ट्रमा केयर सेन्टरहरूको स्थापना गरी घाइतेहरूको शीघ्र उपचारको व्यवस्था मिलाउन पहलकदमी सुरु गर्नुपर्छ । गुनासोपेटिका राखी सुधारको थालनी गर्ने, चालकहरूमा सवारीसाधन चलाउन सक्ने सिकाइ अवस्था वा सक्षमता मापन गर्ने, त्यसमा पुनरावलोकन गरी आवश्यक सुधार गर्ने व्यवस्था मिलाउन सकिन्छ । सकेसम्म दुर्घटना हुनै नदिन र कथंकथाचित भइहालेमा शीघ्र उद्धार, राहत र उपचारमा ध्यान दिने, केकस्ता कारणले दुर्घटना हुन पुग्यो त्यसमा विज्ञ तथा विशेषज्ञहरूबाट अध्ययन अनुसन्धान गरी सुधारको प्रयासको उपयुक्त थालनी आवश्यक छ ।

यस्तै, चालक र सहचालकमा यात्रुमैत्री ड्राइभिङ शिक्षाको खाँचो देखिन्छ । तसर्थ, यस खालका ड्राइभिङ स्कुलहरूको सञ्चालन र व्यवस्थापनमा राज्यले उपयुक्त तवरले लगानी गर्न सक्नुपर्छ । समग्रमा सार्वजनिक यातायातबाट आम नागरिकको अपेक्षा नै सहज र सुरक्षित यात्रा हो । सार्वजनिक यातायातलाई विश्वसनीय बनाउनका लागि सम्बन्धित क्षेत्रका व्यवसायी, सरोकारवाला र राज्यको पनि उत्तिकै दायित्व छ ।

साभारः कान्तिपुर दैनिक

Why don't we just ban fossil fuels?

Imagine there were no law against arson and we were trying to figure out a way to stop it. One way would be to require people to pay for the right to burn down buildings. Another would be to issue a strictly limited number of tradable arson-permission certificates, which would be arsonists could trade among themselves. We could spend money making buildings more fireproof. Or we could invent new flammable objects that would satisfy arsonists' desire to burn things down but whose combustion would cause less societal harm.

There would be lots of creative ferment around the various approaches until someone said: "People. People. Let's just make arson illegal." Suddenly that would seem very obvious. Burning fossil fuels isn't the same as burning houses. Unlike arson, the combustion of oil, natural gas, coal and other fossil fuels provides real benefits - running our cars, heating and cooling our homes and so on. But it's also overheating the planet disastrously. So why don't we just say, "No- can't do that anymore"?

An overnight ban on fossil fuels is effectively impossible, of course. Other sources of energy such as solar panels, wind turbines and nuclear plants aren't nearly able to fill the gap today. The economy, starved for energy, would come to a halt.

But a ban or severe restriction isn't entirely crazy, either, if it's phased in as part of a long-term plan to reduce emissions of green- house gases to zero. Why not? We've banned things before.

"In the last four decades, the United States has outlawed lead paint, phased out asbestos and curtailed tobacco marketing and sales. Similar policies can be used for fossil fuels," a pair of economists, Mark Paul and Lina Moe, wrote last year for an advocacy group called the Climate and Community Project in a piece titled "An Economist's Case for Restrictive Supply-Side Policy."

"Restrictive supply-side policy" is already going on to a degree. Early in his term President Biden canceled the Keystone XL pipeline, which would have carried oil from Canada to the Gulf Coast. Last month, his administration paused approvals of new facilities for exporting liquefied natural gas. Costa Rica and Denmark cofounded an alliance of governments and other stakeholders to "facilitate the managed phaseout of oil and gas production."

I'll get into the perils of restricting the supply of fossil fuels, but let me start with the potential benefits. Last week I interviewed Johanna Bozuwa, the executive director of the Climate and Community Project. One benefit, she said, is that shutting down or curtailing the production of fossil fuels leaves nothing to chance, in contrast to more indirect measures to reduce greenhouse gas emissions such as setting a price for carbon. She said the United States should take the lead, while acknowledging that restrictions would be more effective if coordinated with other nations.

Stopping the production of fossil fuels in the first place also reduces the risk of "leakage," where producers of fossil fuels escape restrictions on their use in the United States by exporting them to laxer countries, Bozuwa said. And, she added, it would reduce the risk of "carbon lock-in," in which mines, wells, refineries, pipelines and so on that are permitted to be built today continue to be used for decades.

Lock-in looms large as a problem. Let's say an optimistic oil company drills a deep-sea well this year, calculating that it will be profitable based on projected revenues and costs. Next year, a big carbon tax is passed. The idea doesn't make sense now, but it's still worth thinking about company never would have drilled the well if it had known about the tax, but since the well is there it will continue to pump oil out of it for as long as the marginal revenue exceeds the marginal cost of production, which is minor compared with the initial expense of exploration and drilling.

Techno-optimists argue that the best way to displace fossil fuels is to out compete them, pointing to the fact that the all-in cost of new solar installations is already lower than the all-in cost of natural-gas-fired generating plants. But it's not that simple, Emily Grubert, a civil engineer and environmental sociologist at the University of Notre Dame, told me. Existing gas-fired plants will continue to operate because of lock-in economics and because state utility commissions allow utilities to recoup the cost of fuel in their rates, she said. What's more, she said, the managers and workers of fossil fuel plants tend to be more comfortable with them than with new technologies they don't understand or trust.

"It's not a situation where the cheaper, better thing is going to win out," Ms. Grubert told me.

Another flaw in the out compete theory is that oil companies are innovating, too. They're growing more efficient at getting oil and natural gas out of the ground at prices that rival or beat green alternatives. Major oil companies aren't starting projects unless they can make money with oil at $30 a barrel, Reuters reported this week. The current price is around $80.

In theory, all of these problems could be solved with a carbon tax or a tradable permit system (like the one for arson!). Those measures, which economists love, are good at reducing somewhat the consumption of fossil fuels, but would not be effective in getting greenhouse gas emissions all the way down to zero by 2050, which is the goal, Grubert said.

Now the perils. One drawback of trying to ban or curtail fossil fuels by government edict is that it's a political impossibility: The oil and gas industry is too influential. The Biden administration, through the Inflation Reduction Act, has followed the easier path of adding incentives for deployment of green technologies, such as heat pumps, wind and solar, along with more funding of research and development and measures to reduce emissions from conventional sources. All that makes sense, and it's working.

Another obvious drawback to restricting supply is

An overnight ban on fossil fuels is effectively impossible, of course. Other sources of energy such as solar panels, wind turbines and nuclear plants aren't nearly able to fill the gap today. The economy, starved for energy, would come to a halt. Techno-optimists argue that the best way to displace fossil fuels is to out compete them, pointing to the fact that the all-in cost of new solar installations is already lower than the all-in cost of natural-gas-fired generating plants.

It happened very quickly, so fast that you might not have noticed it. Over the past few months, America's Big Three automakers-Ford, General Motors and Stellantis, the oddly named company that owns Dodge, Chrysler and Jeep-landed in big trouble.
The Chinese automakers, especially BYD, represent something new in the world. They signal that China's decades- long accretion of economic complexity is almost complete: Whereas the country once made toys and clothes and then made electronics and batteries, now it makes cars and airplanes.

that the government could act too hastily, before alternatives are ready. Then energy prices would soar, businesses would shut down, and consumers, especially those on low incomes, would suffer.

Oil companies emphasize the risk of underproduction. "If every new pas- senger car sold in the world in 2035 were an electric vehicle, oil demand in 2050 would still be 85 million barrels per day, the same as it was around 2010," Exxon Mobil said in its global outlook last year.

Environmentalists would be OK if restricting production of fossil fuels pushed up prices of gasoline, heating oil and other products, so long as the increases weren't exorbitant, because that would strengthen the financial incentive to develop green energy. The government could protect low-income households with tax breaks or other measures. (Subsidizing their fuel use directly would be a mistake because it would promote overconsumption, I believe.)

Ideally there would be a smooth, predictable transition from fossil fuels to green alternatives, in which the supply of fossil fuels diminished at the same pace as the demand for them. The International Monetary Fund calculated last year that oil prices could fall to $15 a barrel by 2050 if policies are aimed only at reducing demand and could rise to more than $300 a barrel by that year if policies are aimed only at reducing supply.

An inspiring success story for mandates is the global phaseout of chlorofluorocarbons, or CFC's, which were used as refrigerants and in aerosol sprays and foams but damaged the protective ozone layer in the stratosphere. I spoke with David Doniger, a senior strategist at the Natural Resources Defense Council, who helped develop the CFC phaseout plan. He said one lesson from that experience is that a phaseout timetable needs to be realistic. Another is that the industry will tend to say the timetable is too short. Yet another is that technologies can develop surprisingly quickly when there's a sufficient financial incentive.

The current challenge is tougher because producers of oil and gas are more politically powerful now than producers of CFC's were in the 1980s, Doniger said. "They have taken over one party and thumb their nose at the other," he said.

That's no excuse for inaction, though. To save the planet, stronger action is essential, Joseph Romm, a physicist told me. Who is a senior research fellow at the University of Pennsylvania Center for Science, Sustainability and the Media, He said, "It's very hard to achieve things you're not trying to do."

The threat of China's electric vehicles

It happened very quickly, so fast that you might not have noticed it. Over the past few months, America's Big Three automakers-Ford, General Motors and Stellantis, the oddly named company that owns Dodge, Chrysler and Jeep-landed in big trouble.

I realize this may sound silly. Ford, General Motors and Stellantis made billions in profit last year, even after a lengthy strike by autoworkers, and all three companies are forecasting a big 2024. But recently, the Big Three found themselves outmaneuvered and missing their goals for electric vehicle sales at the same time that a crop of new affordable, electrified foreign cars appeared, ready to flood the global market.

About a decade ago, America bailed out the Big Three and swore it wouldn't do it again. But the federal government is going to have to help the Big Three and the rest of the U.S. car market again very soon. And it has to do it in the right way now to avoid the next auto bailout.

The biggest threat to the Big Three comes from a new crop of Chinese automakers, especially BYD, which specialize in producing plug-in hybrid and fully electric vehicles. BYD's growth is astounding: It sold three million electrified vehicles last year, more than any other company, and it now has enough production capacity in China to manu- facture four million cars a year. But that isn't enough: It's building new factories in Brazil, Thailand, Hungary and Uzbekistan, which will produce even more cars, and it may soon add Indonesia and Mexico to that list. A deluge of electric vehicles is coming.

BYD's cars deliver great value at prices that beat anything coming out of the West. Earlier this month, BYD unveiled a plug-in hybrid that gets decent all-electric range and will retail for just over $11,000. How can it do that? Like other Chinese manufacturers, BYD benefits from its home country's lower labor costs, but this explains only some of its success. The fact is that BYD — and Chinese automakers like Geely, which owns Volvo Cars and Polestar brands — are very good at making cars. They have leveraged China's dominance of the battery industry and automated production lines to create a juggernaut.

The Chinese automakers, especially BYD, represent something new in the world. They signal that China's decades- long accretion of economic complexity is almost complete: Whereas the country once made toys and clothes and then made electronics and batteries, now it makes cars and airplanes. What's more, BYD and other Chinese automakers are becoming virtually global car companies, capable of manufacturing electric cars that can compete directly with gas-burning cars on cost.

That is, on the surface, a good thing. Electric cars need to get cheaper and more abundant if we are to have any hope of meeting our global climate goals. But it poses some immediate and thorny problems for American policy-makers. After BYD announced its $11,000 plug-in hybrid, it posted on the Chinese social media platform Weibo that "the price will make petrol car assemblers tremble." The problem is many of those gasoline carmakers are American.

Ford and GM plotted an ambitious E.V. transition three years ago. But it didn't take long for them to stumble. Last year, Ford lost more than $64,000 on every E.V. that it sold. Since October, it has delayed the opening of one of its new E.V.battery plants, and GM has fumbled the start of its new Ultium battery platform, which is meant to be the foundation for all of its future electric vehicles. Ford

and GM have notched some wins here (the Mustang Mach-E and Chevrolet Bolt are modest hits), but they aren't competing at the level of Tesla and Hyundai - companies that operate factories in less union-friendly states in the Sun Belt.

Jim Farley, Ford's chief executive, recently disclosed that the company had a secret development team building a cheap, affordable electric car to compete with Tesla and BYD. But producing electric vehicles profitably is an organizational skill, and like any skill, it takes time, effort and money to develop. Even if Ford and GM now bust out innovative new designs, they will lag their competition at executing them well.

The other looming problem for Ford and General Motors is that their balance sheets, while superficially robust, conceal a structural vulnerability. While the two companies have done generally well in recent years, their billions in profits have overwhelmingly flowed from selling a relatively small number of vehicles to a small group of people. Specifically, Ford and GM's earnings rest primarily on selling pickup trucks, S.U.V.S and crossovers to affluent North Americans. In other words, if Americans' appetite for trucks and S.U.V.S falters, then Ford and GM will be in real trouble. That creates a strategic quandary for them. In the coming years, these companies must cross a bridge from one business model to another: They must use their robust truck and S.U.V. earnings to subsidize their growing electric vehicle business and learn how to make E.V.s profitably. If they can make it across this bridge quickly, they will survive. But if their S.U.V. profits crumble before their E.V. business is ready, they will fall into the chasm and perish.

That's why the flood of cheap Chinese electric vehicles poses such a big problem: It could wash away Ford and GM's bridge before they have finished building it. Even a wave of competitive electric cars from the Sun Belt automakers - like Kia's EV9, a three-row S.U.V.— could eat away at their S.U.V. profits before they're ready.

Perhaps the Big Three deserve destruction; after all, they hooked us on S.U.V.S in the first place and then fell behind in the E.V. race. But letting them die is not a tenable political option for the Biden administration. One goal of Mr. Biden's presidency is to show not only that decarbonization can work for the American economy but also that it can revive moribund fossil-fuel-dependent communities in the Rust Belt. Mr. Biden has also fought for and won the endorsement of the United Auto Workers, which just cemented a generous new contract with the Big Three and now needs them to thrive.

He has reason, in other words, to help the Big Three even before you get to the harsh electoral realities: The legacy auto industry employs more people in Michigan than any other state, and Mr. Biden's path to reelection all but requires him to win Michigan in November. (Recall that Donald Trump won Michigan by just under 11,000 votes in 2016.) Mr. Biden cannot allow the possibility of another China shock to hit the Midwest's auto economy. So what should he do?

The good news is that Congress has already done some of the work for him. You may have heard about the Inflation Reduction Act's generous subsidies for domestic electric car production. Can it help? It can, and it will, but the act alone is not nearly big enough to insulate these companies from the threat posed by Chinese E.V.S. The Chinese automaker Geely is preparing to sell the small, all-electric Volvo EX30 S.U.V. in the United States for $35,000. That price - which seemingly includes the cost of a 25 percent tariff, first imposed by the Trump administration — rivals what . American automakers are capable of doing today, even with the Inflation Reduction Act's subsidies.

Subsidies likely won't be enough; Mr. Biden will need to impose new trade restrictions. But here's where it gets messy. The case for protecting the American auto market from Chinese E.V.s is obvious and politically essential but also highly troublesome. In the short term, American automakers - even the homegrown electric-only carmakers like Tesla and Rivian - must be shielded from a wave of cheap cars. But in the long term, Mr. Biden must be careful not to cordon off the American car market from the rest of the world, turning the United States into an automotive backwater of bloated, expensive, gas-guzzling vehicles. The Chinese carmakers are the first real competition that the global car industry has faced in decades, and American companies must be exposed to some of that threat, for their own good. That means they must feel the chill of death on their necks and be forced to rise and face this challenge.

This could be done in a number of ways. One is by suggesting to American companies that any import restrictions imposed on Chinese cars in the next few years won't necessarily be permanent. That might encourage American companies to learn everything they can from their new Chinese competition, getting over their hubris and recognizing that Chinese companies now understand aspects of E.V. manufacturing better than their American counter- parts. That means that Republican lawmakers, in particular, must recognize that climate-friendly technologies are the future of global industry. Mr. Trump is threatening that, if elected, he would gut the Inflation Reduction Act, even though it's full of policies meant to help America compete with Chinese E.V.S. There would be no faster way to destroy the U.S. car industry as a global force.

What the United States is trying to do is really hard. We want to preserve the economic geography and institutions of our old fossil-powered economy while retooling it to work in a new zero-carbon world. There's no small amount of irony in the fact that all those involved in America - Democrats, Republicans, major automakers- resent China for achieving what was once a goal of, well, hippies and environmentalists: making electric cars popular and cheap. But if they've done it, America can do it too. It will take grit and good-faith effort. Americans should assume that Ford and General Motors will be competing with BYD and Geely for decades to come, and we should relish that fight.

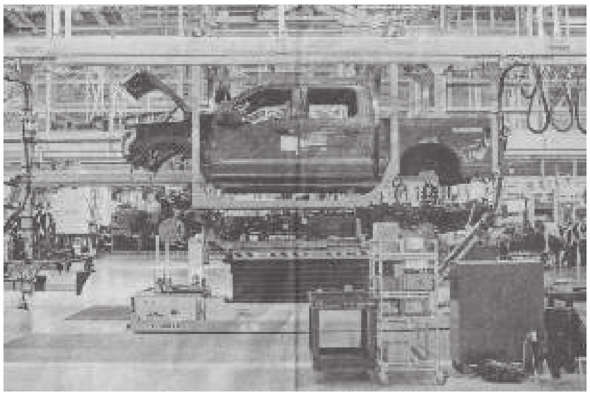
Biden is said to ease off on electric car plans

In a concession to automakers and labor unions, the Biden administration intends to relax elements of one of its most ambitious strategies to combat climate change, limits on tailpipe emissions that are designed to get Americans to switch from gas-powered cars to electric vehicles, according to three people familiar with the plan.

Instead of essentially requiring automakers to rapidly increase sales of electric vehicles over the next few years,

That's why the flood of cheap Chinese electric vehicles poses such a big problem: It could wash away Ford and GM's bridge before they have finished building it. Even a wave of competitive electric cars from the Sun Belt automakers - like Kia's EV9, a three-row S.U.V.— could eat away at their S.U.V. profits before they're ready. This could be done in a number of ways. One is by suggesting to American compa- nies that any import restrictions imposed on Chinese cars in the next few years won't necessarily be permanent.

Last spring, the Environmental Protection Agency proposed the toughest-ever limits on tailpipe emissions. The rules would be so strict, the only way car makers could comply would be to sell a tremendous number of zero-emissions vehicles in a relatively short time frame. Scientists have warned that if average global temperatures increase by more than 1.5 degrees Celsius (2.7 Fahrenheit) from preindustrial levels, humans will struggle to adapt to increasingly violent storms, floods, fires, heat waves and other disruptions.



the administration would give car manufacturers more time, with a sharp increase in sales not required until after 2030, these people said. They asked to remain anonymous because the regulation has not been made final. The administration plans to publish the final rule by early spring.

The change comes as President Biden faces intense crosswinds as he runs for reelection while trying to confront climate change. He is aiming to cut carbon dioxide emissions from gasoline-powered vehicles, which make up the largest single source of greenhouse gases emitted by the United States.

At the same time, Mr. Biden needs co-operation from the auto industry and political support from the unionized auto workers who backed him in 2020 but now worry that an abrupt transition to electric vehicles would cost jobs. Meanwhile, consumer demand has not been what automakers hoped, with potential buyers put off by sticker prices and the relative scarcity of charging stations.

Sensing an opening, former President Donald J. Trump, the Republican front- runner, has seized on electric cars, falsely warning the public that they "don't work" and telling autoworkers that Mr. Biden's policies are "lunacy" that he would extinguish on "the first day" of his return to the White House.

Last spring, the Environmental Protection Agency proposed the toughest-ever limits on tailpipe emissions. The rules would be so strict, the only way car makers could comply would be to sell a tremendous number of zero-emissions vehicles in a relatively short time frame.

The E.P.A. designed the proposed regulations so that 67 percent of sales of new cars and light-duty trucks would be all-electric by 2032, up from 7.6 percent in 2023, a radical remaking of the American automobile market.

That remains the goal. But as they complete the regulations, administration officials are tweaking the plan to slow the pace at which auto manufacturers would need to comply, so that electric vehicle sales would increase more gradually through 2030 but then would have to sharply rise.

The change in pacing is in response to automakers who say that more time is needed to build a national network of charging stations and to bring down the cost of electric vehicles, and to labor unions that want more time to try to unionize new electric car plants that are opening around the country, particularly in the South.

But delaying the most stringent requirements of the rule could come at a cost to the climate, after the hottest year in recorded history.

AN AMBITIOUS INITIAL PLAN

Postponing the sharp increase in electric vehicle sales until after 2030 would still eliminate roughly the same amount of auto emissions as the original proposal by 2055, according to E.P.A. models. But it would mean the nation would continue to pump auto emissions into the atmosphere in the short run. Scientists say every year counts in the government's efforts to prevent the planet from tipping into more deadly and costly climate disasters.

"You'll have faster warming if U.S. transportation emissions don't decline before 2030," said James Glynn, a senior research scholar at the Center on Global Energy Policy at Columbia University.

Scientists have warned that if average global temperatures increase by more than 1.5 degrees Celsius (2.7 Fahrenheit) from preindustrial levels, humans will struggle to adapt to increasingly violent storms, floods, fires, heat waves and other disruptions.

The planet has already warmed by about 1.2 degrees Celsius.

Ali Zaidi, Mr. Biden's senior climate adviser, declined to discuss the details of the final regulation. But he said in an interview that Mr. Biden's climate policies, combined with record federal investment in renewable energy, would still help to reach the president's goal of cutting the country's greenhouse gas emissions in half by 2030.

"I feel very good about how our policies, including the regulatory actions, are fitting together to boost our ability to hit our 2030 targets and setting us up for the longer term trajectory," Mr. Zaidi said.

Still, experts say it's uncertain whether Mr. Biden can meet his twin goals of cutting the country's greenhouse gas emissions in half by 2030 and eliminating them by 2050, a target that scientists say all nations must achieve to avoid the most catastrophic impacts of climate change.

WARY UNIONS

Labor support has been a key part of Mr. Biden's political coalition and his portrayal of himself as a fighter for the middle class. That backing was threatened last spring, when the Environmental Protection Agency proposed the new limits on tailpipe emissions. Soon afterward, Shawn Fain, president of the United Auto Workers, wrote that the union was withholding its endorsement of Mr. Biden's reelection bid over "concerns with the electric vehicle transition."

Last fall, when the union went on strike against Ford, General Motors and Stellantis, in part over fears about the industry's transition to electric vehicles, Mr. Biden sought to assuage their concerns and became the first president to stand with workers on the picket line.

By early January, the E.P.A. sent a revised version of its auto emissions rule with the longer time frame to the White House. Weeks later, the United Auto Workers endorsed Mr. Biden.

A spokesman for the union declined multiple requests to interview Mr. Fain.

After the endorsement, Mr. Trump called Mr. Fain a "dope" on Truth Social, his social media site. "He bought into Biden's 'vision' of all Electric Vehicles, which require far fewer workers to make each car but, more important, are not wanted in large numbers by the con- sumer, and will ALL be made in China," Mr. Trump wrote.

Barry Rabe, a professor of public policy at the University of Michigan, noted the way Mr. Trump has focused on the anxiety over electric vehicles that pervades that auto-making state, one of a handful of swing states where the election is likely to be decided.

"Trump has been very effective previously at using wedge issues," Mr. Rabe said. "Whenever he comes to the state, this comes up. And this is not abstract in Michigan, it's a real question. 'What plant am I going to be working in?'"

WORRIED AUTOMAKERS

Although a record 1,2 million electric vehicles were sold in the United States last year, growth is slowing, even though the new regulations would require a nearly tenfold increase in such sales within just eight years.

While buyers of new electric vehicles are eligible for up to $7,500 in federal tax credits, only 18 models are currently eligible for that full credit, down from about two dozen last year.

One of those eligible models, the Ford F-150 Lightning, an all-electric pickup truck that once had a waiting list of 200,000, last year recorded sales 24,000, far short of the 150,000 sales projected by Ford.

And while construction of E.V. chargers is expanding, nearly doubling from about 87,000 in 2019 to more than 172,000 last year, analysts project that the nation will need more than two million chargers by 2030 to support the growth in electric vehicles envisioned by the proposed rules.

All that worries auto companies, which have invested about $146 billion over the past three years in researching and developing electric vehicles, according to the Center for Automotive Research, a nonprofit organization i Ann Arbor, Mich. Auto companies would face billions of dollars per year in fines if the emissions associated with their auto sales exceed the limits set by the new regulations.

Analysts say the current lag in electric vehicle sales is to be expected, as the market for early adopters wealthier people who have bought E.V.S as second cars is saturated. "It may be some time before the larger middle class, middle-of-the-country market is ready to embrace buying plug-in cars," said K. Venkatesh Prasad, the senior vice president of research at the Center for Automotive Research.

Volkswagen leans on E.V.s and nostalgia to grow in U.S.

Probably only Americans of a certain age remember when the Volkswagen Beetle was the bestselling imported car in the United States and the hippest ride to a Grateful Dead concert was a Volkswagen Microbus.

Volkswagen is trying to tap some of that nostalgia in its latest push to regain the status and sales it enjoyed in the U.S. during the Beetle's and Microbus's heydays in the 1960s. But this time it hopes its top models will be electric.

The German carmaker is second only to Toyota globally but is a niche player in America. Part of its plan to revive its fortunes there is to lean on a new electric model that resembles the Microbus, the ID.Buzz, and to revive its Scout brand with a line of electric pickups and sport utility vehicles.

Last week, as giant earth movers kicked up clouds of dust, Volkswagen executives and local officials gathered near Columbia, S.C., to inaugurate the site of a factory that will build vehicles bearing the Scout badge for the first time since 1980.

Volkswagen is one of several foreign automakers that see electric cars and the upheaval they are causing as a way to challenge the dominant players in the United States. Volkswagen, which also owns Audi, Porsche, Bentley and Lam- borghini, is aiming to at least double its market share in the United States by the end of the decade from a meager 4 percent now.

"This market is turning electric, and everybody's starting from scratch," Arno Antlitz, the chief financial officer of Volkswagen, said in an interview. "This is our unique opportunity to grow."

Electric vehicles have already shaken the industry rankings, emboldening Volkswagen and other foreign automakers. Battery-powered S.U.V.s and sedans helped Hyundai Motor and its sister brand Kia overtake Stellantis, the maker of Jeep, Dodge, Chrysler and Ram, as the fourth-largest carmaker by sales in the United States last year.

"Electric vehicles are helping our brand to be seen as a technology leader," said José Muñoz, chief operating officer of Hyundai. They also attract a better-educated, more affluent customer than has been the case for the South Korean company's gasoline vehicles; he said in an interview.

The list of companies that dominate electric sales looks a lot different from the top rankings for overall U.S. sales, hinting at a future when a different group of companies rule.

The top five companies in the United States for all engine types are General Motors, Toyota, Ford Motor, Hyundai and Stellantis. In electric cars, Tesla is No. 1 by a wide margin, followed by Hyundai, G.M., Ford and Volkswagen. Toyota is a minor player in electric cars. "Just because you've been around for 120 years doesn't mean you're going to have anything in this new market," said Steven Center, the chief operating officer of Kia America.

Volvo Cars is another company hoping to take advantage of the changes wrought by electric vehicles. The Swedish carmaker, which is majority owned by Geely Holding Group of China, reported a 26 percent increase in U.S. sales last year.

One of those eligible models, the Ford F-150 Lightning, an all-electric pickup truck that once had a waiting list of 200,000, last year recorded sales 24,000, far short of the 150,000 sales projected by Ford. "This market is turning electric, and everybody's starting from scratch," Arno Antlitz, the chief financial officer of Volkswagen, said in an interview. "This is our unique opportu-nity to grow."

The established carmakers will not be pushovers. G.M. and Ford are also investing heavily in electric vehicles, while Toyota has said it will start producing a large electric S.U.V. in Kentucky next year.
Volkswagen is building a $5 billion factory in Ontario to supply batteries to its factories in Chattanooga, Tenn., and Puebla, Mexico, which together will produce at least 80 percent of the company's cars sold in North America. That will help buyers of cars from its Volkswagen, Audi and other brands qualify for tax credits of up to $7,500 per car.

Much of that growth came from hybrids that have a gasoline engine and can travel shorter distances on batteries. But Mike Cottone, president of Volvo Car for the United States and Canada, said he saw hybrids as a pathway to fully electric vehicles.

Later this year, Volvo will begin selling a Chinese-made, all-electric compact S.U.V., the EX30, which will start at $35,000. The company will also begin delivering the EX90, a seven-seat S.U.V. that is made in South Carolina and will start around $80,000.

Especially for luxury car buyers, Mr. Cottone said, "there's a lot of room for growth in the E.V. segment over the next few years."

Volkswagen has tried and failed since the 1970s to become a bigger presence in the United States, and analysts are skeptical that this time will be different. "I've seen Volkswagen set these goals before," said Michelle Krebs, executive analyst at Cox Automotive.

The established carmakers will not be pushovers. G.M. and Ford are also investing heavily in electric vehicles, while Toyota has said it will start producing a large electric S.U.V. in Kentucky next year.

Ms. Krebs pointed out that auto sales in the U.S. were growing slowly, making the fight for market share largely a zero-sum game. "There's this little bit of growth that everybody is going after," she said.

Volkswagen's last big push in the United States ended in scandal. In the early 2000s, the company tried to sell Americans on cars with "clean diesel" engines. It advertised the fuel, which was used in European passenger cars much more than in American cars more environmentally friendly than gasoline.

But the campaign collapsed in 2015 when U.S. regulators discovered that Volkswagen had used software in the vehicles to cheat on emissions tests. In reality, the cars polluted as much as long-haul trucks.

The scandal had one benefit for Volkswagen. It prompted the company to invest early in electric vehicle technology and build cars that were designed from the ground up to run on batteries, rather than make awkward modifications to gasoline models. In Europe, Volkswagen's various electric brands together outsell Tesla, according to Schmidt Automotive Research.

The person responsible for doubling Volkswagen sales in the United States is Pablo Di Si, president of Volkswagen Group of America. Mr. Di Si, originally from Argentina, said he planned to use the same strategy he deployed while overseeing the company's operations in Brazil, where Volkswagen's market share rose to more than 16 percent from 9 percent.

"You look at the segments that you think are going to be successful 10 years from now," Mr. Di Si said in an interview. "What are your gaps in the product portfolio? And then you start adding products for those particular markets."

In the United States, he said, that is likely to include gasoline cars and hybrids as well as all-electric vehicles. Volkswagen plans to import the ID.7, an electric sedan, and the ID.Buzz. Mr. Di Si hinted that there might also be a new electric vehicle that references the design of the Beetle. The last version of that car sold in the United States was the 2019 Beetle.

Volkswagen is building a $5 billion factory in Ontario to supply batteries to its factories in Chattanooga, Tenn., and Puebla, Mexico, which together will produce at least 80 percent of the company's cars sold in North America. That will help buyers of cars from its Volkswagen, Audi and other brands qualify for tax credits of up to $7,500 per car.

Scout will fill a major gap in Volkswagen's portfolio: pickups, among the most popular vehicles in the United States. By reviving Scout, which was one of the first passenger vehicles that could navigate rough dirt tracks as well as city streets, Volkswagen hopes to attract buyers who typically buy off-road-capable vehicles from U.S. brands like Chevrolet, Ford and Jeep.

The South Carolina factory will underscore the made-in-America vibe when the first Scouts go on sale in late 2026. Volkswagen inherited the Scout brand when the company's truck subsidiary, Traton, acquired Navistar, a U.S. company previously known as International Harvester, in 2021.

The new Scouts may borrow some parts used in other Volkswagen vehicles, company executives said, but the design will be distinct from existing vehicles like the electric ID.4 S.U.V. made in Chattanooga. Scout plans to reveal prototypes this year.

Source: The Newyork Times Internatioal Edition

काठमाडौंको कोटेश्वरको सडकमा जडान गरिएको "एएनपीआर" (अटोमेटिक नम्बरप्लेट रिकग्निशन क्यामेरा) । का.म.पा.को सहयोगमा उपत्यका प्रहरीले जडान गरेको आधुनिक प्रविधियुक्त उक्त क्यामेराले गाडीको नम्बरप्लेट र चालकको सिटसम्मकै गतिविधिको फोटो खिचेर सर्भरमा पठाउने गर्दछ ।

चालू बजेटभित्र यातायात र जनचासो

– गम्भीरबहादुर हाडा

आर्थिक र सामाजिक विकासमा यातायातका साधन महत्वपूर्ण मानिएको छ । मुलुकको सर्वाधिक विकासमा यातायातको महत्वपूर्ण योगदान रहन्छ । यातायातका साधनले विभिन्न स्थानमा रहेका मानिसहरूबीच सम्पर्क 'बढाउनुका साथै आवश्यक सामानहरू उपलब्ध गराएर आवश्यकताको परिपूर्ति गराउँछ । यातायातको सुविधा भयो भने थोरै सयम र थोरै ढुवानी खर्चमा एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा मालसामान ल्याउन र लैजान सकिन्छ । सडक यातायात नेपालको सबैभन्दा महत्वपूर्ण यातायातको साधन हो ।

भौतिक पूर्वाधारको विकास, प्रतिव्यक्ति आयमा वृद्धि, अन्तर्राष्ट्रिय सहकार्यमा नयाँ आयाम, व्यक्तिको आवश्यकता तथा चाहनामा आउने परिवर्तनका साथसाथै सहरी जीवनमा आउने परिवर्तनलाई स्वाभाविक रूपमा लिनुपर्ने हुन्छ । यसै परिप्रेक्ष्यमा राजधानीवासीको जीवनशैलीमा आएको परिवर्तन तथा आवश्यकताका कारण छिटोछरितो तथा सुरक्षित यात्राको चाहना हुनुलाई अन्यथा लिनु पनि हुँदैन । तर, के यो सहज र सम्भव भइरहेको छ त ? न त यो यक्ष प्रश्नको उत्तर सरोकारवालासँग, न त अफूले तिरेको करबाट सुविधा प्राप्त गर्नुपर्ने नागरिकहरूले यसलाई अभियानका रूपमा उठाइरहेका छन् । यो मौनता र यथास्थितिवादी मानसिकता नै आजको अवस्थित सार्वजनिक यातायातको पर्याय बनेको छ ।

चौडा सडक, बस रोकिने निर्दिष्ट स्थान, व्यवस्थित सडकपेटी, तालिकाका आधारमा सञ्चालन हुने यातायातका साधन, शिक्षित यात्रु, नगरवासीलाई सार्वजनिक साधनको उपयोग सम्बन्धमा सुसूचित गराउने स्थानीय निकायहरू, समयसापेक्ष यातायातसम्बन्धी नीति तथा नियम बनाउने एवं अनुगमन गर्ने सरकारी संयन्त्रहरू, यात्रुसेवाका लागि यातायात सेवा सञ्चालन गर्न स्वीकृतिप्राप्त बस समिति/कम्पनीहरू व्यवस्थित सार्वजनिक यातायात सञ्चालनका पर्याय हुन् । तर, बिडम्बना के छ भने न त व्यवस्थित सडक छन्, जताततै अतिक्रमित सडकपेटी देख्दा पनि सरोकारवालाहरू मौन छन् । कतै व्यवस्थित बसबिसौनी देखिँदैनन् एवं कुन रुटमा कुन बस चल्ने भन्ने तथ्यांक कुनै निकायमा छैन भन्नुमा अतिशयुक्ति नहोला ।

राजधानीमा हाल वास्तवमा बस तथा माइक्रोबस चलिरहेका छैनन्, ती त सबै ट्याक्सीजस्तो गरी सञ्चालन भइरहेका छन् । यात्रुहरू पनि जहाँ पायो त्यहीँ हात दिएर बस रोक्न इसारा गर्ने र पछाडिका साधनहरूलाई ख्याल नगरी यात्रुहरूले हात दिएको स्थानमै तत्काल सवारीसाधन रोकी यात्रु उकाल्ने/ओराल्ने हालको परिपाटीले अव्यवस्थित सहरको झल्को मात्र दिएको छैन, यसैका कारण दैनिक दुर्घटनाको संख्यामा वृद्धि हुनुका साथसाथै जनधनको क्षतिसमेत भइरहेको छ ।

चालू आर्थिक वर्षमा सूर्यविनायक-धुलिखेल सडकखण्डको विस्तार कार्य अघि बढाउन आवश्यक रकम विनियोजन गरिएको छ । काठमाडौं चक्रपथको कलंकी-बसुन्धारा खण्डको सडक विस्तार तथा निर्माण कार्यलाई तीव्रता दिन २ अर्ब ७ करोड छुट्याइएको छ । राष्ट्रिय राजमार्गमा आवश्यकतानुसार फ्लाइओभर र अन्डरपास निर्माण गरिनुका साथै ललितपुरको ग्वार्कोमा फ्लाइओभर निर्माण कार्य आगामी आवमा सम्पन्न गरिने नीति लिइएको छ । कोटेश्वर, सातदोबाटो र एकान्तकुनामा फ्लाइओभर र अन्डरपास निर्माण कार्य सुरुवात गरिने कार्यक्रम राखिएको छ । टोखा-छहरे सुरुङ मार्गको सम्भाव्यता अध्ययनको कार्य सम्पन्न भएको छ ।

विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन र वातावरणीय प्रभाव अध्ययन सम्पन्न गरी निर्माण कार्य अगाडि बढाउन १ अर्ब बजेट विनियोजन गरिएको छ । सिद्धबाबा सुरुङमार्गको निर्माण कार्यलाई तीव्रता दिइने कार्यक्रम राखिएको छ । राष्ट्रिय राजमार्गलाई दुरुस्त राख्न करिब ३ सय ५० किलोमिटर सडकको आवधिक मर्मत र स्तरोन्नति गर्नका साथै करिब ७ हजार ८ सय किलोमिटर राजमार्गको नियमित मर्मत सम्भार गर्न आवश्यक बजेट व्यवस्था गरिएको छ । पूर्व-पश्चिम रेलमार्गको बर्दिबास-निजगढ खण्डको निर्माण कार्यलाई निरन्तरता दिइनुका साथै वीरगन्ज-काठमाडौं रेलमार्ग र रसुवागढी-काठमाडौं रेलमार्गको विस्तृत अध्ययन प्रतिवेदन तयार गरिने कार्यक्रम राखिएको छ ।

आर्थिक सर्वेक्षण, आव २०७९/८० मा उल्लेख गरिएनुसार भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात विकास कार्यक्रमअन्तर्गत २०७९ फागुनसम्म १७ हजार ४ सय ८० किलोमिटर, कालोपत्रे, ७ हजार ९ सय ५६ किलोमिटर ग्राभेल ८ हजार ६ सय ६४ किलोमिटर कच्ची सडक गरी हालसम्म संघीय सरकारबाट निर्माण भएको सडकको लम्बाई ३४ हजार १ सय किलोमिटर पुगेको छ । कुल सडकमध्ये ५१.३ प्रतिशत कालोपत्रे, २३.३ प्रतिशत ग्राभेल र २५.४ प्रतिशत कच्ची रहेको छ । २०७९ असारसम्मको सडकको कुल लम्बाई ३३ हजार ९ सय ९६ किलोमिटर रहेको थियो । यस आवको फागुनसम्म थप १ सय ४ किलोमिटर नयाँ सडक निर्माण भएको छ । यस अवधिमा ३ सय १६ किलोमिटर सडक खण्डास्मीथ ग्राभेल स्तरमा । २ सय ४८ किलोमिटर कालोपत्रे स्तरमा स्तरोन्नति भएको छ, साथै ८ हजार २ सय ५४ किलोमिटर सडकको नियमित तथा पटके मर्मत भएको छ । साथै, २ सय ७८ किलोमिटर सडकको आवधिक मर्मत सम्पन्न भएको छ ।

यस अवधिमा ७५ पुलको निर्माण सम्पन्न भएको छ । आव २०७९/२०८० मा २ सय ८० किलोमिटर नयाँ सडक निर्माण भएको थियो । यस अवधिमा ३ सय ३५ किलोमिटर खण्डास्मिथ सडक स्तरमा स्तरोन्नति र ६ सय १८ किलोमिटर कालोपत्रे सडकको स्तरोन्नति भएको थियो । साथै, ७ हजार ८ सय किलोमिटर सडक नियमित तथा पटके मर्मत सम्पन्न भएको थियो भने २५० किलोमिटर सडकको आवधिक मर्मत सम्भार भएको थियो । सो अवधिमा २८२ पुलको निर्माण सम्पन्न को थियो ।

निर्माण भएका सडकमध्ये प्रदेश र स्थानीय तहमा रहेका सडकको अंश करिब बराबर रहेको छ । लुम्बिनी प्रदेशमा स्थानीयभन्दा प्रादेशिक सडकको अंश बढी छ । भने बागमती प्रदेशमा प्रादेशिकभन्दा स्थानीय सडकको अंश अधिक रहेको छ । प्रादेशिक र स्थानीय सडक निर्माण तथा सुधार गरी स्थानीय तहको प्रशासनिक केन्द्रलाई जिल्ला सदरमुकाम, प्रादेशिक सडक सञ्जाल, प्रदेश राजधानी र राष्ट्रिय सडक सञ्जालमा आबद्ध गरी बाह्रै

यातायातको सुविधा भयो भने थोरै सयम र थोरै ढुवानी खर्चमा एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा मालसामान ल्याउन र लैजान सकिन्छ । सडक यातायात नेपालको सबैभन्दा महत्वपूर्ण यातायातको साधन हो । आर्थिक सर्वेक्षण, आव २०७९/८० मा उल्लेख गरिएनुसार भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात विकास कार्यक्रमअन्तर्गत २०७९ फागुनसम्म १७ हजार ४ सय ८० किलोमिटर, कालोपत्रे, ७ हजार ९ सय ५६ किलोमिटर ग्राभेल ८ हजार ६ सय ६४ किलोमिटर कच्ची सडक गरी हालसम्म संघीय सरकारबाट निर्माण भएको सडकको लम्बाई ३४ हजार १ सय किलोमिटर पुगेको छ ।

स्थानीय पूर्वाधार विभागबाट २०७७ असारसम्म ८ हजार ५ सय ५२ झोलुंगेपुल र ५ सय ९१ वटा सडकपुल निर्माण भएकामा चालू आवको फागुनसम्ममा थप २ सय ६४ झोलुंगेपुल र ५ सडकपुल निर्माण भई जम्मा ८ हजार ८ सय १६ झोलुंगेपुल र ५ सय ९६ सडकपुल निर्माण भएका छन् । पहिचान भएका १ सय ४३ तुइनमध्ये २०७७ फागुनसम्म १ सय २९ तुइन झोलुंगेपुलद्वारा विस्थापित भएका छन् । सरकारले सन् २०३० सम्ममा ७ लाख किलोमिटर सडक निर्माण गर्ने दीर्घकालीन योजना अगाडि सारेको छ भने आगामी पाँच वर्षभित्र सडक निर्माण, मर्मत सम्भार र स्तरोन्नतिका लागि ८ खर्ब १६ अर्ब खर्च गर्ने निर्णय गरेको छ । नेपालभन्दा आधा सानो श्रीलंकामा पनि ३ लाख किलोमिटर सडक सञ्जाल तयार भइसकेको अवस्था छ । दुर्घटनाका कारणले राष्ट्रहरूमा १ देखि ५ प्रतिशत कुल ग्रार्हस्थ उत्पादनमा ह्रास ल्याएको छ । विश्व बैंकको एक अध्ययनयनुसार यदि हामीजस्ता मुलुकले सडक दुर्घटनालाई राम्रोसँग घटाउनसकेमा २४ वर्षमा यसको लाभअनुरूप ७ देखि २२ प्रतिशत कुल ग्रार्हस्थ्य उत्पादनमा वृद्धि हुन्छ ।

महिना यातायात सञ्चालन गर्न रूपान्तरणकारी आयोजनाका रूपमा प्रादेशिक तथा स्थानीय सडक निर्माण तथा सुधार कार्यक्रम सञ्चालन गरिएको छ । स्थानीय पूर्वाधार विभागबाट २०७७ असारसम्म ८ हजार ५ सय ५२ झोलुंगेपुल र ५ सय ९१ वटा सडकपुल निर्माण भएकामा चालू आवको फागुनसम्ममा थप २ सय ६४ झोलुंगेपुल र ५ सडकपुल निर्माण भई जम्मा ८ हजार ८ सय १६ झोलुंगेपुल र ५ सय ९६ सडकपुल निर्माण भएका छन् । पहिचान भएका १ सय ४३ तुइनमध्ये २०७७ फागुनसम्म १ सय २९ तुइन झोलुंगेपुलद्वारा विस्थापित भएका छन् ।

सरकारले सन् २०३० सम्ममा ७ लाख किलोमिटर सडक निर्माण गर्ने दीर्घकालीन योजना अगाडि सारेको छ भने आगामी पाँच वर्षभित्र सडक निर्माण, मर्मत सम्भार र स्तरोन्नतिका लागि ८ खर्ब १६ अर्ब खर्च गर्ने निर्णय गरेको छ । सरकारले भर्खरै रणनीतिक महत्वका सडक योजनालाई थप बजेट दिने तयारी गरिरहेको छ । यहाँ भन्नैपर्छ जति सडकहरू निर्माण भइरहेका छन् । त्यसबाट सन्तुष्ट हुन सकिने अवस्था छैन । किनभने, नेपालको जतिकै क्षेत्रफल रहेको बंगलादेशमा ३ लाख किलोमिटर सडक निर्माण भइसकेको छ भने नेपालभन्दा आधा सानो श्रीलंकामा पनि ३ लाख किलोमिटर सडक सञ्जाल तयार भइसकेको अवस्था छ । नेपालमा अझै यस्तो भूभाग थुप्रै छन्, जहाँ सडक जोडिन सकेको छैन ।

सडक दुर्घटनाबाट हुने मृत्युलाई रोकथाम गर्न सकिन्छ, तर पनि अनगिन्ति मानिसहरूले अकालमा ज्यान गुमाइरहेका छन् । (१) विश्व स्वास्थ्य संगठनका अनुसार सडक दुर्घटनाका कारण हरेक वर्ष १३ लाखभन्दा बढी मानिसले ज्यान गुमाउँछन् भने २ देखि ५ करोड मानिस घाइते हुन्छन् । (२) हाल विश्वमा २५ वर्षभन्दा मुनिका करिब ३ अर्ब युवा जनसंख्या रहेको छ जुन इतिहासमा नै उच्चतम प्रतिशत हो । जसरी जनसंख्याको हिसाबले युवाको संख्यामा बाहुल्यता छ, त्यस्तै सडक दुर्घटनाबाट हुने मृत्यु र घाइतेको संख्यामा पनि सर्वाधिक युवाहरू पर्छन् । युवाहरूले सम्पूर्ण सडक दुर्घटनाबाट हुने मृत्युको ३० प्रतिशतभन्दा बढी हिस्सा ओगटेका नै छन् । यसरी ३ लाख ५० हजारभन्दा बढी युवाहरू हरेक वर्ष सडक दुर्घटनाका कारण अकालमा यस धर्तीबाट बिदा लिन्छन् । सडक दुर्घटनाबाट हुने युवाको मृत्युमा ८० प्रतिशतभन्दा बढीको छ । मुख्यतया तीव्र गति, मादक पदार्थ वा लागूऔषध सेवा र दुर्घटनापश्चात गरिने उचित उद्धार र औषधोपचार नहुनाले युवा समूहमा यति धेरै सडक दुर्घटनाका घटनाहरू भएका छन् ।

सडक दुर्घटनाका कारण हुने आर्थिक क्षतिको विभिन्न अध्ययनबाट लेखाजोखा पनि भएको छ सडक दुर्घटनाबाट घाइते र मृत्यु भएका व्यक्तिको परिवारलाई मात्र होइन, सम्पूर्ण राष्ट्र र विश्व स्तरमा असर नराम्रो पर्छ । दुर्घटनाका कारणले राष्ट्रहरूमा १ देखि ५ प्रतिशत कुल ग्रार्हस्थ उत्पादनमा ह्रास ल्याएको छ । विश्व बैंकको एक अध्यनयनुसार यदि हामीजस्ता मुलुकले सडक दुर्घटनालाई राम्रोसँग घटाउनसकेमा २४ वर्षमा यसको लाभअनुरूप ७ देखि २२ प्रतिशत कुल ग्रार्हस्थ्य उत्पादनमा वृद्धि हुन्छ । तसर्थ, सडक दुर्घटनाले यति धेरै मानिसको अकालमा ज्यान जाने र भौतिक नोक्सानी हुने गरेकाले विश्वमा सामाजिक र आर्थिक विकासका लागि बाधकका रूपमा देखापरेको छ ।

यातायातका साधनका हिसाबमा विकसित मुलुकमा ४० प्रतिशतभन्दा बढी छन्, मध्यम आय भएका मुलुकमा ५९ प्रतिशत र निम्न आय भएका मुलुकमा १ प्रतिशतभन्दा पनि कम छन् । तर, सडक दुर्घटनाबाट हुने मृत्यु भने विकसित मुलुकमा ७ प्रतिशत र हामीजस्ता कम निम्न आय भएका मुलुकमा १३ प्रतिशत हुन्छ । विश्व स्वास्थ्य संगठनका अनुसार सडक दुर्घटनाका कारण हुने मृत्युदर अतिकम विकसित राष्ट्रहरूमा औसत प्रतिलाख जनसंख्यामा २४ जना रहेका छन् भने मध्यम आय भएका मुलुकमा यो दर प्रतिलाखमा १८ जना छ । तर, विकसित मुलुकमा सडक दुर्घटनाबाट हुने मृत्युदर प्रति लाखमा जम्मा ९ जना मात्र रहेको छ । यस तथ्यांकले विश्वमा सडक दुर्घटनाबाट हुने मृत्युको वितरणमा पनि असमानता रहेको र गरिबीसँग समानुपातिक रहेको देखाउँछ । यसरी हेर्दा नेपाल पनि सडक दुर्घटनाबाट हुने मृत्युका हिसाबले उच्च जोखिम मुलुकमा पर्छ ।

साभार: राजधानी दैनिक

सार्वजनिक यातायातको पुनः संरचना किन ?

सार्वजनिक यातायातलाई आज संसारको सबैभन्दा महत्वपूर्ण सामाजिक, आर्थिक र वातावरणीय मुद्दाका रूपमा लिइएको छ। सार्वजनिक यातायात सेवा आरामदायी, भरपर्दो, सुरक्षित, तोकिएको मापदण्ड पूरा भएको हुनुपर्ने विषय सधैं उठ्छ। राज्यको नियमनको अभाव त छँदैछ, यातायात व्यवसाय आफैं मर्यादित व्यवसायमा दर्ज हुन अस्तित्वको लडाइँ लडिरहेको आभास हुन्छ। ट्रलिबस र तत्कालीन साझा बस सेवा बन्द भएपछि यातायात सेवा निजी क्षेत्रको लगानीमा छ र अघोषित नियन्त्रणमा पनि। स्थल यातायातमा नियमन शून्यप्राय छ। दुर्घटनाको भयावह तथ्यांकभित्र सार्वजनिक यातायातको मुख्य हिस्सा रहेको छ।

वर्तमान संविधानले सार्वजनिक यातायातलाई प्रोत्साहन गर्ने, यातायातमा सरल, सहज र समान पहुँच सुनिश्चित गर्ने नीति लिएको छ। सरकारले संसारको अभ्यासलाई अनुकरण गर्दै प्राधिकरण मोडलमा व्यवस्थापन तथा नियमन गर्ने गरी कानुन तर्जुमा गरिसकेको छ। यद्यपि सुधार कहाँबाट सुरु गर्ने बहस हुन सकिरहेको छैन। सार्वजनिक यातायातको आधारभूत चरित्र नै सेवा हो। यो राज्यको आधारभूत दायित्व हो। व्यावसायिक संस्थाका रूपमा सार्वजनिक सेवा प्रदायक नाफामूलक हुन सक्दैन। राज्य आफैं सञ्चालक भएर वा अनुदान दिएर मात्र टिकाउन सक्छ भन्ने तथ्य स्थापित भएको छ। नेपालमा सार्वजनिक संस्थानहरूलाई नाफामूलक हुनैपर्ने जुन मानक स्थापित गरेर निजीकरणको पुस्ट्याइँ गर्ने उदार आर्थिक प्रणालीमा आमरूपमा सहमति जस्तै देखिएको छ। सोही मानकबाट सार्वजनिक यातायात सञ्चालक वा नियामक संस्थालाई हेरिनु हुँदैन। मुख्य रूपमा राज्यको अनुदानमा सञ्चालन भई सार्वजनिक सेवा प्रदान गर्ने आधारभूत तथा अत्यावश्यकीय सेवाका रूपमा आत्मसात् भएपछि मात्र पुनःसंरचना सम्भव देखिन्छ।

नेपालको सन्दर्भमा यो पुनःसंरचनालाई तीन पक्षबाट हेर्न सकिन्छ। पहिलो, सार्वजनिक यातायात नै आर्थिक गतिविधिका निम्ति चलायमान बनाउने दिगो आधार हो भन्ने स्वीकारोक्ति। आम र आर्थिक रूपमा कमजोर मानिसले मात्र उपयोग गर्ने साधनका रूपमा सार्वजनिक यातायातलाई लिने मनोवृत्तिमा परिवर्तन हुनैपर्छ। निजी सवारी बाध्यात्मक र बोझिलो हो भन्ने व्यक्तिगत तहमा र निरुत्साहन गर्ने नीति राज्यका साथै सामाजिक तहमा भयो भने सुधारको दिशामा जान सकिन्छ। निजी सवारीको निरुत्साहन कर वृद्धिबाट मात्र हुन सक्दैन भन्ने त पुष्टि भइसकेको विषय हो। सहरी यातायातको दिगो गन्तव्य नै मास ट्रान्जिट हो।

- कुबेर नेपाली (रत्नपहेली)

काठमाडौंको हकमा अझै पनि यात्राका निम्ति करिब ४० प्रतिशत मानिसले सार्वजनिक यातायातको प्रयोग गर्छन् भने उल्लेख्य मात्रामा पैदलयात्री छन्। जो सार्वजनिक यातायाततर्फ नै आकर्षित हुनेछन्।

दोस्रो हो, नियमनकारी साथै व्यवस्थापकीय निकायको बलियो उपस्थिति। संसारभर यातायात नियमनका लागि प्राधिकरण मोडलको सफल अभ्यास भएको छ। सय वर्षभन्दा पुरानो लन्डन यातायात बोर्डदेखि विगत एक दशकदेखि चलिरहेको भियतनामसम्म। संसारमै सार्वजनिक यातायातको उदाहरण मानिने हङकङदेखि अस्ट्रेलियामा समेत क्षेत्रीय तहका प्राधिकरण नै यातायातका सम्पूर्ण योजना, अध्ययन, सञ्चालन र नियमन समेतका जिम्मेवारी कुशलतापूर्वक गरिरहेको पाइन्छ। संघीयतापछि समेत पुरानै ढाँचाको यातायात व्यवस्था कार्यालय र विभागबाट व्यवस्थापन त कल्पनाको विषय थिएन नै नियमनसमेत नहुने अवस्था छ। नेपालमा पनि हाल राजधानीका निम्ति सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण गठनसम्म भएको छ। यद्यपि तीन तहको अधिकार क्षेत्रको विषय संवैधानिक इजलासमा प्रवेश गरेको छ। कानुनी निरूपण हुने नै छ तर सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन कति प्रारम्भिक चरणमा छ भन्ने अनुमान गर्न सकिन्छ। किनकि संघीयता कार्यान्वयनका क्रममा धेरै अधिकार अनुसूची र कार्य विस्तृतीकरणमार्फत हस्तान्तरण र साझेदारी सहज रूपमा भए। स्थानीय सेवामा समेत समेटिएपछि यातायात व्यवस्थापनको प्राविधिक पक्ष र अभ्यासलाई नजिकबाट हेर्न खोजेको त देखिन्छ। तर अन्तरसरकारी कार्य विभाजनको परिकल्पनामा यो विषय छुटनाले क्षेत्राधिकारको विषयले पनि जटिलता निम्त्याइरहने देखिन्छ। डेढ दर्जन स्थानीय तह भएको संघीय राजधानीमा स्थानीय तहले सार्वजनिक यातायात सञ्चालन गर्ने भन्ने विषय झन् असम्भवप्राय छ। तसर्थ अधिकार सम्पन्न प्राधिकरण नै पुनःसंरचनाको प्रस्थानबिन्दु हो भन्ने स्वीकारोक्ति नै प्रारम्भिक शर्त हुन जान्छ।

तेस्रो, निजी क्षेत्रको संगठित व्यावसायिक अभ्यासलाई कर्पोरेट लगानीको स्वरूपमा ढाल्ने। घरेलु उद्यमजस्तो अनुकूलमा सडकमा निस्कने र अन्यथा भए अन्यत्रै मोडिने अभ्यासमा चलेको सवारीको व्यवस्थापनलाई करार सम्झौतामा आधारित शर्तमा चलाउन आफैंमा कठिन यात्रा हुनेछ। पेशागत हकहितका निम्ति गठन हुने समितिहरू

सार्वजनिक यातायातको आधारभूत चरित्र नै सेवा हो। यो राज्यको आधारभूत दायित्व हो। व्यावसायिक संस्थाका रूपमा सार्वजनिक सेवा प्रदायक नाफामूलक हुन सक्दैन। राज्य आफैं सञ्चालक भएर वा अनुदान दिएर मात्र टिकाउन सक्छ भन्ने तथ्य स्थापित भएको छ।

संसारमै सार्वजनिक यातायातको उदाहरण मानिने हङकङदेखि अस्ट्रेलियामा समेत क्षेत्रीय तहका प्राधिकरण नै यातायातका सम्पूर्ण योजना, अध्ययन, सञ्चालन र नियमन समेतका जिम्मेवारी कुशलतापूर्वक गरिरहेको पाइन्छ।

सार्वजनिक यातायातलाई आर्थिक जनजीवनसँग जोड्ने ४ वटा सैद्धान्तिक एकीकरण हुनुपर्छ भनिन्छ । स्पासियल अर्थात् अवस्थितिगत भौतिक एकीकरण, मोडल अर्थात् यातायातका माध्यमको एकीकरण, टेम्पोरल अर्थात् सेवा उपलब्ध हुने समयको एकीकरण र भाडाको एकीकरण । सरल अर्थमा यातायातको साधनको सञ्जालले जनसंख्याको क्लस्टरलाई जोड्नुपर्छ, जुन बस्ती विस्तारको प्रवृत्ति र भूउपयोगको ढाँचामा निर्भर रहन्छ । भद्रगोल सार्वजनिक यातायातले अत्यन्तै ठूलो आर्थिक क्षति भइरहेको छ । हाम्रा लागि अल्पकालीन र मध्यकालीन ...कार्ययोजना नै बस प्रणालीको सुधार हो । तत्काललाई नियमन प्रणालीभित्र ल्याउनु, समय तालिकामा चलाउनु, रात्रिकालीन सेवा सञ्चालन गर्नु, मुख्य रुट पुनःसंरचना गर्नु लगायत कार्यसूची हुन सक्छन् ।

सवारी रुटलाई पैतक सम्पत्तिसरह कब्जा र हस्तान्तरण गर्ने अभ्यास अन्त्य गर्नुपर्नेछ । सार्वजनिक रुटहरू यथार्थमै सार्वजनिक हुनुपर्‍यो । जसरी दुग्ध विकास संस्थानले किसानबाट दूध किनेर डेरीलाई बिक्री गर्छ, त्यसरी नै यातायात व्यवसायीबाट यातायात सेवाको खरिद गरी सेवाको स्तर तोकी उपभोक्तालाई बिक्री गर्छ । सेवाको खरिद-बिक्रीबीचमा हुने व्यावसायिक सम्भाव्यताको खाडल कसरी र कुन स्रोतबाट व्यवस्थापन गर्ने भन्ने नैं अहिलेको बहसको विषय हुनुपर्छ ।

सार्वजनिक यातायातलाई आर्थिक जनजीवनसँग जोड्ने ४ वटा सैद्धान्तिक एकीकरण हुनुपर्छ भनिन्छ । स्पासियल अर्थात् अवस्थितिगत भौतिक एकीकरण, मोडल अर्थात् यातायातका माध्यमको एकीकरण, टेम्पोरल अर्थात् सेवा उपलब्ध हुने समयको एकीकरण र भाडाको एकीकरण । सरल अर्थमा यातायातको साधनको सञ्जालले जनसंख्याको क्लस्टरलाई जोड्नुपर्छ, जुन बस्ती विस्तारको प्रवृत्ति र भूउपयोगको ढाँचामा निर्भर रहन्छ । मल्टिमोडल अर्थात् बहुवारी माध्यमको अन्तरआवद्धता भई एउटा माध्यम प्रयोगको बिन्दुहरू अर्कोको सुरुवात हुनुपर्छ । समय चक्रको एकीकरणले विभिन्न रुटमा चल्ने साधन कुनै स्टेसनमा पुग्ने र छुट्ने समयको संयोजनलाई जनाउँछ । उदाहरणका लागि बूढानीलकण्ठबाट चढेर महाराजगन्जमा ओर्लेका यात्रुका निम्ति केही मिनेटमै रिङरोड चल्ने सवारी प्रस्थान हुनुपर्‍यो । रुट र समयको संयोजनले नै यातायात सेवालाई विश्वसनीय र भरपर्दो बनाउने हो । हङकङ लगायतका विकसित मुलुकका सार्वजनिक यातायातको आधारभूत चरित्र नै विश्वसनीयता हो । समयक्रमको पालना र अवरोधरहित सडकमा निश्चित समयमा पुग्ने सुनिश्चितता नै विश्वसनीयता हो । निजी सवारी निरुत्साहन गर्ने निर्विकल्प उपाय नै यही हो । बरु खचाखच यात्रु हुने कुरा गौण हो किनभने यात्रुलाई असहज भएको सवारीको आकार प्रकार र सिटको विन्यासले पनि हो ।

भाडाको एकीकरण भन्नाले एकपटकको भुक्तानी अथवा एउटा टिकटले विभिन्न सवारी रुट र समयमा यात्रा गर्न सकियोस् । आधुनिक सार्वजनिक यातायातको यो उच्चतम रूप हो जसमा विद्युतीय भुक्तानी गरिन्छ । यसबाट भाडामा हुने एकरूपतासँगै नगदमा हुने ठगीको जोखिम कम हुन्छ । चुहावटका कारण लगानीकर्तामा परेको मारलाई सम्बोधन गर्ने उपाय यही हो । यी सैद्धान्तिक आधारको आँखाबाट विशेषतः काठमाडौंको यातायातलाई हेर्ने हो भने निजीलाई विस्थापित गर्न सक्ने अवस्था देखिन्छ ।

काठमाडौंका पूर्वाधारको योजनातर्फ दृष्टिगत गर्दा निर्माणाधीन संसद् भवन, सर्वोच्च अदालत लगायतका ठूला स्केलका ट्राफिक आमन्त्रित गर्ने संरचना निर्माण गर्दा ट्राफिक विश्लेषण गरिएको छैन । यस्तो अभ्यास नै छैन । राज्यका यी मुख्य अंगहरू गोदावरी, गुन्डु, काभ्रेस्थलीतिर राख्दा ट्राफिक प्रवाहमा के-कस्तो असर पर्छ भनेर विश्लेषण गर्ने गरिएको भए यातायात सेवा र सहर पनि व्यवस्थित हुन सक्थ्यो होला । यातायात व्यवस्थापन, सहरी पूर्वाधार र भू-उपयोग योजना सँगसँगै लैजानुपर्ने विषय हो । प्रशासनिक संरचना केन्द्रीकृत भइसकेपछि सार्वजनिक यातायातको व्यवस्थान, पुनर्तालिकीकरण, रुटहरूको पुनःसंरचना गरेर निजी सवारीको न्यूनतम प्रवेश गर्ने प्रणाली बनाउन सके मात्र व्यवस्थित हुन सक्छ । नत्र ट्राफिकको चापले सहरको केन्द्र मृत सहर हुने जोखिम निम्तिएको छ । एसियाली विकास बैंक (एडीबी) को अध्ययनबाट रुटहरू भित्री सहरमा केन्द्रित गरेर मेट्रो रेल लगायतका मास ट्रान्जिटलाई सम्भाव्य बनाउन खोजेको देखिन्छ । काठमाडौंका लागि मेट्रो छनोटको विषय पनि हुन सक्छ । तर मेट्रो रेल सम्पूर्ण यातायात प्रणालीको एउटा सानो हिस्सा मात्रै हो र दीर्घकालीन कार्ययोजना-मात्रै । पुँजी, निर्माणको सीप क्षमता र प्रतिफलका दृष्टिले पनि मेट्रो रेल गम्भीर छलफलको विषय हो ।

भद्रगोल सार्वजनिक यातायातले अत्यन्तै ठूलो आर्थिक क्षति भइरहेको छ । हाम्रा लागि अल्पकालीन र मध्यकालीन 'कार्ययोजना नै बस प्रणालीको सुधार हो । तत्काललाई नियमन प्रणालीभित्र ल्याउनु, समय तालिकामा चलाउनु, रात्रिकालीन सेवा सञ्चालन गर्नु, मुख्य रुट पुनःसंरचना गर्नु लगायत कार्यसूची हुन सक्छन् । मध्यकालका निम्ति पूर्णतया आईटीद्वारा अपरेसन हुने यात्रु सूचना प्रणाली, नियमन तथा भाडा भुक्तानी प्रणाली हुन सक्छ । यात्रु चापका आधारमा ठूला र मझौला बस तथा न्यून संख्यामा साना सवारी हुनुपर्नेछ । तोकिएको सेवाको स्तरमा सम्झौता गरेर यातायात प्राधिकरणले सेवा खरिद गरी निश्चित मुनाफा दिने मोडलको अभ्यास हुन सक्नेछ । अनुदान त दिनुपर्ने नै छ तर हाल व्यवसाय चलिरहेको हुँदा उन्नत स्तरको सेवामा रूपान्तरण भएवापतको निम्ति मात्र दिने हो भने सबै पक्षको हितमा हुने देखिन्छ ।

सबैभन्दा पहिला तथ्यांक प्रणाली विकास गर्नुपर्ने हुन्छ । यसमै हामी चुकिरहेका छौं । ट्राफिक लाइटका लागि होस् वा रुटहरूको पुनर्वितरण गर्न एकीकृत अथवा विषयगत तथ्यांक आवश्यक पर्छ । यसका निम्ति व्यवस्थित र वैज्ञानिक अध्ययन हुनुपर्छ । दुई दशकअघि एडीबीले कुनै परियोजनाका निम्ति गरेको अध्ययन नै हालसम्मको विस्तृत अध्ययन हो । यस अवधिमा सहरको विस्तार व्यापक भएको छ । तसर्थ यही तहको पुनः अध्ययन नयाँ कार्य क्षेत्रगत शर्तमा हुनु अति जरुरी छ । अध्ययन अनुसन्धानका निम्ति गरिने परामर्श सेवालाई हेर्ने दृष्टिकोण नबदलेसम्म टुक्रे रूपमा भौतिक पूर्वाधार निर्माण गरेर यातायात व्यवस्थापन हुँदैन । केही चोकहरूमा ट्राफिक बत्ती जडान गरेर वा मुख्य चोकमा जाम कम गर्ने विषयमा मात्र केन्द्रित हाम्रो विगतदेखिको यातायात व्यवस्थापनको अभ्यासको निर्मम समीक्षा गर्नैपर्नेछ । आईटीको प्रयोग अनिवार्य गर्ने, क्रमशः नगदरहित भुक्तानी लागू गर्दै जाने विषय अब जटिल र महँगो रहेनन् । खालि बोल्ड निर्णय लिन सक्ने कि नसक्ने भने हो । हामीले यातायात व्यवस्थापनमा सुधार मात्र हो कि समग्र सार्वजनिक यातायातको पुनःसंरचना ? वर्षौंदेखिको नीति, बजेट र कार्यक्रमले भने पहिलो उद्देश्यमा चाहेको मात्र सीमित रहेको देखाउँछ । विगत केही वर्षको बजेटबाट पनि हाम्रो धारणा र प्रयासको समीक्षा गर्न काफी छ ।

- नेपाली सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणका प्रमुख कार्यकारी अधिकृत हुन् ।

साभारः कान्तिपुर दैनिक

NADA AUTOMOBILES ASSOCIATION OF NEPAL

(An ISO 9001:2015 QMS Certified Organization)

1st Floor, Signature Apartment-II, Shahid Shukraraj Marg, Teku-12, Kathmandu, Nepal, Tel: 4100175, 4100015, E-mail: nada@mail.com.np, Website: www.nada.org.np

सवारी तथा ढुवानी साधन आयातकर्ता कम्पनीहरूको अधिकतम मूल्यसूचि (MRP)

Distrubutor's Name : K.M.C. Automobiles PVT. LTD.

VAT: 500026700

SUZUKI

S.N.	Vehicle Details	Shape/Size	Brand	Model	Engine Capacity (CC)	Country of Origin	Unit	Per Unit Cost	Selling Price (MRP) NPR
1	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Alto K10 LXI	998cc	India	1	2,699,000	2,699,000
2	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Alto K10 VXI	998cc	India	1	2,799,000	2,799,000
3	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Alto K10 VXI+	998cc	India	1	2,899,000	2,899,000
4	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Alto K10 VXI AGS	998cc	India	1	3,099,000	3,099,000
5	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Alto K10 VXI+ AGS	998cc	India	1	3,199,000	3,199,000
6	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Celerio LXI	998cc	India	1	2,999,000	2,999,000
7	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Celerio VXI	998cc	India	1	3,199,000	3,199,000
8	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Celerio ZXI	998cc	India	1	3,399,000	3,399,000
9	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Celerio ZXI+	998cc	India	1	3,599,000	3,599,000
10	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Celerio VXI AGS	998cc	India	1	3,499,000	3,499,000
11	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Celerio ZXI AGS	998cc	India	1	3,749,000	3,749,000
12	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Celerio ZXI+ AGS	998cc	India	1	3,949,000	3,949,000
13	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Wagon R VXI 1.0	998cc	India	1	3,159,000	3,159,000
14	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Wagon R VXI AGS 1.0	998cc	India	1	3,399,000	3,399,000
15	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Wagon R ZXI	1197cc	India	1	3,349,000	3,349,000
16	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Wagon R ZXI + (Monotone)	1197cc	India	1	3,499,000	3,499,000
17	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Wagon R ZXI + (Dualtone)	1197cc	India	1	3,529,000	3,529,000
18	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Swift LXI	1197cc	India	1	3,899,000	3,899,000
19	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Swift VXI	1197cc	India	1	4,099,000	4,099,000
20	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Swift VXI (O)	1197cc	India	1	4,249,000	4,249,000
21	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Swift ZXI	1197cc	India	1	4,499,000	4,499,000
22	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Swift ZXI+	1197cc	India	1	4,699,000	4,699,000
23	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Swift ZXI + Dual Tone	1197cc	India	1	4,729,000	4,729,000
24	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Sigma	1197cc	India	1	4,149,000	4,149,000
25	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Delta	1197cc	India	1	4,349,000	4,349,000
26	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Delta+	1197cc	India	1	4,499,000	4,499,000
27	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Delta AGS	1197cc	India	1	4,649,000	4,649,000
28	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Delta+ AGS	1197cc	India	1	4,899,000	4,899,000
29	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Delta + MT Turbo	998cc	India	1	4,999,000	4,999,000
30	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Zeta MT Turbo	998cc	India	1	5,449,000	5,449,000
31	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Alpha Monotone MT Turbo	998cc	India	1	5,849,000	5,849,000
32	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Alpha Dualtone MT Turbo	998cc	India	1	5,879,000	5,879,000
33	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Zeta AT Turbo	998cc	India	1	6,349,000	6,349,000
34	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Alpha Monotone AT Turbo	998cc	India	1	6,749,000	6,749,000
35	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Alpha Dualtone AT Turbo	998cc	India	1	6,779,000	6,779,000
36	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza LXI	1462cc	India	1	4,649,000	4,649,000
37	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza VXI	1462cc	India	1	4,949,000	4,949,000
38	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid ZXI (Mono tone)	1462cc	India	1	5,349,000	5,349,000
39	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid ZXI (Dual tone)	1462cc	India	1	5,379,000	5,379,000
40	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid ZXI+ (Mono tone)	1462cc	India	1	5,849,000	5,849,000
41	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid ZXI+ (Dual tone)	1462cc	India	1	5,879,000	5,879,000
42	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza VXI AT	1462cc	India	1	5,699,000	5,699,000
43	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid ZXI AT (Mono tone)	1462cc	India	1	6,049,000	6,049,000
44	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid ZXI AT (dual tone)	1462cc	India	1	6,079,000	6,079,000
45	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid ZXI + AT (Mono tone)	1462cc	India	1	6,499,000	6,499,000
46	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid ZXI + AT (dual tone)	1462cc	India	1	6,529,000	6,529,000
47	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Smart Hybrid Sigma	1462cc	India	1	5,799,000	5,799,000
48	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Smart Hybrid Delta	1462cc	India	1	6,099,000	6,099,000
49	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Smart Hybrid Zeta	1462cc	India	1	6,699,000	6,699,000
50	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Smart Hybrid Alpha 2WD Monotone 5MT	1462cc	India	1	7,499,000	7,499,000
51	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Smart Hybrid Alpha 2WD Dualtone 5MT	1462cc	India	1	7,529,000	7,529,000
52	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Smart Hybrid Alpha 4WD Monotone 5MT	1462cc	India	1	8,299,000	8,299,000
53	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Smart Hybrid Alpha 4WD Dualtone 5MT	1462cc	India	1	8,329,000	8,329,000
54	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Strong Hybrid Zeta + (Monotone) e-CVT	1490cc	India	1	9,549,000	9,549,000
55	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Strong Hybrid Zeta + (Dualtone) e-CVT	1490cc	India	1	9,579,000	9,579,000
56	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Strong Hybrid Alpha + (Monotone) e-CVT	1490cc	India	1	10,099,000	10,099,000
57	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Strong Hybrid Alpha + (Dualtone) e-CVT	1490cc	India	1	10,129,000	10,129,000
58	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Jimny Zeta MT	1462cc	India	1	6,299,000	6,299,000
59	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Jimny Alpha MT	1462cc	India	1	6,799,000	6,799,000
60	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Jimny Alpha Dual MT	1462cc	India	1	6,829,000	6,829,000
61	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Jimny Zeta AT	1462cc	India	1	6,949,000	6,949,000
62	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Jimny Alpha AT	1462cc	India	1	7,349,000	7,349,000
63	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Jimny Alpha Dual AT	1462cc	India	1	7,379,000	7,379,000
64	Maruti Suzuki Vehicles	Van	Suzuki	Eeco Cargo	1197cc	India	1	1,899,000	1,899,000
65	Maruti Suzuki Vehicles	Van	Suzuki	Eeco 5 Seater STD	1197cc	India	1	3,199,000	3,199,000
66	Maruti Suzuki Vehicles	Van	Suzuki	Eeco 5 Seater with AC	1197cc	India	1	3,299,000	3,299,000
67	Maruti Suzuki Vehicles	Van	Suzuki	Eeco 7 Seater STD	1197cc	India	1	3,229,000	3,229,000

Distrubutor's Name : Syakar Trading Company Pvt. Ltd.

Address: Jyoti Bhawan, Kantipath, Kathmandu, Tel: 4225490

PAN: 600230595

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	DIO 110 BS6 STD	Scooter	HONDA	DIO 110 BS6 STD	110	INDIA	1	259,900.00	259,900.00
2	DIO 110 BS6 DLX	Scooter	HONDA	DIO 110 BS6 DLX	110	INDIA	1	269,900.00	269,900.00
3	DIO 125 STD	Scooter	HONDA	DIO 125 STD	125	INDIA	1	302,900.00	302,900.00
4	DIO 125 DLX SMART	Scooter	HONDA	DIO 125 DLX SMART	125	INDIA	1	318,900.00	318,900.00
5	SP 125 DRS	Motorcycle	HONDA	SP 125 DRS	125	INDIA	1	282,900.00	282,900.00
6	SP 125 DSS	Motorcycle	HONDA	SP 125 DSS	125	INDIA	1	292,900.00	292,900.00
7	Aviator LED	Scooter	HONDA	Aviator LED	110	INDIA	1	235,900.00	235,900.00
8	Dio DLX	Scooter	HONDA	Dio DLX	110	INDIA	1	233,900.00	233,900.00
9	Activa STD	Scooter	HONDA	Activa STD	125	INDIA	1	247,900.00	247,900.00
10	Activa DLX	Scooter	HONDA	Activa DLX	125	INDIA	1	257,900.00	257,900.00
11	Grazia DRS (BSIV)	Scooter	HONDA	Grazia DRS (BSIV)	125	INDIA	1	242,900.00	242,900.00
12	Grazia DSS (BSIV)	Scooter	HONDA	Grazia DSS (BSIV)	125	INDIA	1	268,900.00	268,900.00
13	Grazia DRS (BSVI)	Scooter	HONDA	Grazia DRS (BSVI)	125	INDIA	1	282,900.00	282,900.00
14	Grazia DSS (BSVI)	Scooter	HONDA	Grazia DSS (BSVI)	125	INDIA	1	302,900.00	302,900.00
15	CD Dream DLX	Motorcycle	HONDA	CD Dream DLX	110	INDIA	1	208,900.00	208,900.00
16	CB Shine DRS	Motorcycle	HONDA	CB Shine DRS	125	INDIA	1	257,900.00	257,900.00
17	CB Shine DSS	Motorcycle	HONDA	CB Shine DSS	125	INDIA	1	267,900.00	267,900.00
18	CB Shine SP DRS	Motorcycle	HONDA	CB Shine SP DRS	125	INDIA	1	276,900.00	276,900.00
19	CB Shine SP DSS	Motorcycle	HONDA	CB Shine SP DSS	125	INDIA	1	286,900.00	286,900.00
20	CB Unicorn 150	Motorcycle	HONDA	CB Unicorn 150	150	INDIA	1	308,900.00	308,900.00
21	CB Hornet 160 5ID LED	Motorcycle	HONDA	CB Hornet 160 5ID LED	163	INDIA	1	352,900.00	352,900.00
22	CB Hornet 2.0	Motorcycle	HONDA	CB Hornet 2.0	200	INDIA	1	464,900.00	464,900.00
23	NX 200 DLX	Motorcycle	HONDA	NX 200 DLX	200	INDIA	1	484,900.00	484,900.00
24	X - Blade STD	Motorcycle	HONDA	X - Blade STD	163	INDIA	1	352,900.00	352,900.00
25	XR 150L	Motorcycle	HONDA	XR 150L	150	CHINA	1	649,900.00	649,900.00
26	XR 190LP DK	Motorcycle	HONDA	XR 190LP DK	190	CHINA	1	769,900.00	769,900.00
27	CB 350 H'NESS	Motorcycle	HONDA	CB 350 H'NESS	350	INDIA	1	925,900.00	925,900.00
28	CB 350 RS	Motorcycle	HONDA	CB 350 RS	350	INDIA	1	975,900.00	975,900.00
29	CB 350 DLX	Motorcycle	HONDA	CB 350 RS	350	INDIA	1	925,900.00	925,900.00
30	CRF 300LAP ED	Motorcycle	HONDA	CRF 300LAP ED	300	THAILAND	1	2,075,000.00	2,075,000.00
31	CRF 300LRAP ED	Motorcycle	HONDA	CRF 300LRAP ED	300	THAILAND	1	2,350,000.00	2,350,000.00

Distrubutor's Name : Jagadamba Motors Pvt. Ltd.

Address: Naxal, Kathmandu, 4423626

PAN No: 304567140
Phone No.: 01 4423733

TVS

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	TVS RR 310	MOTORCYCLE	TVS	TVS RR 310	310	INDIA	1	7,99,900	7,99,900
2	TVS Ronin 225 TD	MOTORCYCLE	TVS	TVS Ronin 225 TD	225	INDIA	1	4,59,900	4,59,900
3	TVS Apache RTR 200 4V ABS RTFI (BS VI)	MOTORCYCLE	TVS	TVS Apache RTR 200 4V ABS RTFI	200	INDIA	1	4,24,900	4,24,900
4	TVS Apache RTR 200 4V ABS	MOTORCYCLE	TVS	TVS Apache RTR 200 4V ABS	200	INDIA	1	3,91,900	3,91,900
5	TVS Apache RTR 160 4V ABS RTFI (BS VI)	MOTORCYCLE	TVS	TVS Apache RTR 160 4V ABS RTFI	160	INDIA	1	3,96,900	3,96,900
6	TVS Apache RTR 160 4V ABS RTFI Special Edition	MOTORCYCLE	TVS	TVS Apache RTR 160 4V ABS RTFI Special Edition	160	INDIA	1	3,82,900	3,82,900
7	TVS Apache RTR 160 4V RD ABS	MOTORCYCLE	TVS	TVS Apache RTR 160 4V RD ABS	160	INDIA	1	3,59,900	3,59,900
8	TVS Apache RTR 160 4V RD Refresh Smart Connect	MOTORCYCLE	TVS	TVS Apache RTR 160 4V RD Refresh Smart Connect	160	INDIA	1	3,23,900	3,23,900
9	TVS Apache RTR 160 4V RD	MOTORCYCLE	TVS	TVS Apache RTR 160 4V RD	160	INDIA	1	2,90,900	2,90,900
10	TVS Apache RTR 160 4V FD Refresh Smart Connect	MOTORCYCLE	TVS	TVS Apache RTR 160 4V FD Refresh Smart Connect	160	INDIA	1	3,27,900	3,27,900
11	TVS Apache RTR 160 2V REF FD BT	MOTORCYCLE	TVS	TVS Apache RTR 160 2V REF FD BT	160	INDIA	1	3,10,900	3,10,900
12	TVS Apache RTR 160 2V FD Wider Tyre	MOTORCYCLE	TVS	TVS Apache RTR 160 2V FD	160	INDIA	1	2,99,900	2,99,900
13	TVS Raider	MOTORCYCLE	TVS	TVS Raider	125	INDIA	1	2,70,900	2,70,900
14	TVS Max-125 (Semi Trail Bike)	MOTORCYCLE	TVS	TVS Max-125 (Semi Trail Bike)	125	INDONESIA	1	2,41,900	2,41,900
15	TVS Stryker Refresh	MOTORCYCLE	TVS	TVS Stryker Refresh	125	INDIA	1	2,33,900	2,33,900
16	TVS Radeon	MOTORCYCLE	TVS	TVS Radeon	110	INDIA	1	2,03,900	2,03,900
17	TVS iQube EV S	Scooter	TVS	TVS iQube EV S	4.6 kW	INDIA	1	4,29,900	4,29,900
18	TVS iQube EV UG	Scooter	TVS	TVS iQube EV UG	4.6 kW	INDIA	1	3,99,900	3,99,900
19	TVS Ntorq Race XP	Scooter	TVS	TVS Ntorq Race XP	125	INDIA	1	3,23,900	3,23,900
20	TVS Ntorq Race Edition RTFI (BS VI)	Scooter	TVS	TVS Ntorq Race Edition RTFI	125	INDIA	1	3,07,900	3,07,900
21	TVS Ntorq Super Squad Edition	Scooter	TVS	TVS Ntorq Super Squad Edition	125	INDIA	1	2,84,900	2,84,900
22	TVS Ntorq Race Edition	Scooter	TVS	TVS Ntorq Race Edition	125	INDIA	1	2,79,900	2,79,900
23	TVS Ntorq Disc	Scooter	TVS	TVS Ntorq Disc	125	INDIA	1	2,71,900	2,71,900
24	TVS Ntorq Drum	Scooter	TVS	TVS Ntorq Drum	110	INDIA	1	2,37,900	2,37,900
25	TVS Jupiter Classic 110	Scooter	TVS	TVS Jupiter Classic 110	110	INDIA	1	2,11,900	2,11,900
26	TVS Wego FI	Scooter	TVS	TVS Wego FI	110	INDIA	1	2,26,900	2,26,900
27	TVS XL-100 I-Touch	Moped	TVS	TVS XL-100 I-Touch	100	INDIA	1	1,52,900	1,52,900
28	TVS King Deluxe Plus	AUTO RICKSHAW	TVS	TVS King Deluxe Plus	200	INDIA	1	5,69,900	5,69,900
29	TVS King Duramax 225 Plus	AUTO RICKSHAW	TVS	TVS King Duramax Plus	225	INDIA	1	5,99,900	5,99,900
30	TVS GK LC LT Kargo	AUTO RICKSHAW	TVS	TVS GK LC LT Kargo	225	INDIA	1	6,49,900	6,49,900

Distrubutor's Name : MAW Enterprises P. Ltd.
Address: Tripureshwor, Kathmandu
PAN No: 304913071
Phone No.: 01- 4261160
YAMAHA

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	YAMAHA	Scooter	RAY ZR DISC 125 HYBRID	125cc	INDIA	1	299,900	299,900
2	YAMAHA	Scooter	RAY ZR DISC 125 HYBRID-PREMIUM	125cc	INDIA	1	302,900	302,900
3	YAMAHA	Scooter	RAY ZR DISC 125 HYBRID-PREMIUM +	125cc	INDIA	1	307,900	307,900
4	YAMAHA	Scooter	RAY ZR DISC 125 HYBRID OBD II DLX	125cc	INDIA	1	305,900	305,900
5	YAMAHA	Scooter	RAY ZR 125 STD HYBRID OBD II	125cc	INDIA	1	279,900	279,900
6	YAMAHA	Scooter	RAY ZR SR 125 HYBRID	125cc	INDIA	1	314,900	314,900
7	YAMAHA	Scooter	RAY ZR SR 125 HYBRID OBD II	125cc	INDIA	1	323,900	323,900
8	YAMAHA	Scooter	RAY ZR SR 125 HYBRID PREMIUM OBD II	125cc	INDIA	1	325,900	325,900
9	YAMAHA	Scooter	AEROX 155 - OBD II	155cc	INDIA	1	499,900	499,900
10	YAMAHA	Scooter	T-MAX	155cc	INDIA	1	3,499,000	3,499,000
11	YAMAHA	Motorcycle	FZ FI V2 SD	150cc	INDIA	1	355,900	355,900
12	YAMAHA	Motorcycle	FZS FI V2 DD	150cc	INDIA	1	374,900	374,900
13	YAMAHA	Motorcycle	FZS FI V3 STD	150cc	INDIA	1	379,900	379,900
14	YAMAHA	Motorcycle	FZS V3 ABS X-CONNECT	150cc	INDIA	1	399,900	399,900
15	YAMAHA	Motorcycle	FZS V3 ABS DELUXE	150cc	INDIA	1	404,900	404,900
16	YAMAHA	Motorcycle	FZS V3 ABS DELUXE (COLOR WHEEL)	150cc	INDIA	1	409,900	409,900
17	YAMAHA	Motorcycle	MTN 155 STD V1	155cc	INDIA	1	524,900	524,900
18	YAMAHA	Motorcycle	MTN 155 DLX V1	155cc	INDIA	1	528,900	528,900
19	YAMAHA	Motorcycle	R15 M (WMC)	155cc	INDIA	1	639,900	639,900
20	YAMAHA	Motorcycle	R15 V4 (DPBMY)	155cc	INDIA	1	620,900	620,900
21	YAMAHA	Motorcycle	R15 V4 (LGB / VRC)	155cc	INDIA	1	615,900	615,900
22	YAMAHA	Motorcycle	FZX	155cc	INDIA	1	445,900	445,900
23	YAMAHA	Motorcycle	Fazer 25	155cc	INDIA	1	429,900	429,900

Distrubutor's Name : Sipradi Trading Pvt. Ltd.
Address: Thapathali, Kathmandu, Tel: 4241658
PAN: 300045022
TATA

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
118	LCV Buses - BB STARBUS SKOOL 36+1S ED LP712/42 BS3	LCV Buses - BB	TATA	STARBUS SKOOL 36+1S ED LP712/42 BS3	3783	INDIA	1	4,970,000	4,970,000
119	LCV Buses - BB STARBUS SKOOL 40+1S ED LP712/42 BS3	LCV Buses - BB	TATA	STARBUS SKOOL 40+1S ED LP712/42 BS3	3783	INDIA	1	5,195,000	5,195,000
120	LCV Buses STARBUS 40+A+D AC SKL LP712/42 BS4	LCV Buses	TATA	STARBUS 40+A+D AC SKL LP712/42 BS4	3783	INDIA	1	5,795,000	5,795,000
121	LCV Buses SKOOL LP407/34 30+D BS4	LCV Buses	TATA	SKOOL LP407/34 30+D BS4	2956	INDIA	1	4,100,000	4,100,000
122	PANEL VAN WINGER 14S BS6 NAC	PANEL VAN	TATA	WINGER 14S BS6 NAC	2179	INDIA	1	4,775,000	4,775,000
123	PANEL VAN WINGER 18+D BS6 NAC SKL	PANEL VAN	TATA	WINGER 18+D BS6 NAC SKL	2179	INDIA	1	4,860,000	4,860,000
124	PANEL VAN PORCLN_WHITE-WINGER CARGO 3488 HR 2+D	PANEL VAN	TATA	PORCLN_WHITE-WINGER CARGO 3488 HR 2+D	2179	INDIA	1	3,790,000	3,790,000
125	ACE ACE FACE LIFT HT- BL BS3	ACE	TATA	ACE FACE LIFT HT- BL BS3	702	INDIA	1	1,550,000	1,550,000
126	ACE ACE HT BLUE BS4	ACE	TATA	ACE HT BLUE BS4	702	INDIA	1	1,550,000	1,550,000
127	ACE ACE HT FT HDLB B3	ACE	TATA	ACE HT FT HDLB B3	702	INDIA	1	1,530,000	1,530,000
128	ACE ACE FL HT HD BS4	ACE	TATA	ACE FL HT HD BS4	702	INDIA	1	1,600,000	1,600,000
129	ACE ACE XL BS4	ACE	TATA	ACE XL BS4	702	INDIA	1	1,410,000	1,410,000
130	ACE ACE MEGA BS4	ACE	TATA	ACE MEGA BS4	798	INDIA	1	1,415,000	1,415,000
131	ACE ACE MEGA XL BS3	ACE	TATA	ACE MEGA XL BS3	798	INDIA	1	1,750,000	1,750,000
132	ACE SUPER ACE MINT BS4	ACE	TATA	SUPER ACE MINT BS4	1396	INDIA	1	1,960,000	1,960,000
133	ACE SUPERACE MINT BS4 ABS	ACE	TATA	SUPERACE MINT BS4 ABS	1396	INDIA	1	1,960,000	1,960,000
134	ACE REEFER VAN ON SUPER ACE	ACE	TATA	REEFER VAN ON SUPER ACE	1405	INDIA	1	2,250,000	2,250,000
135	ACE ACE HOP TIP HT BS4	ACE	TATA	ACE HOP TIP HT BS4	702	INDIA	1	1,870,000	1,870,000
136	ACE SUPER ACE SKIPLOADER BS3	ACE	TATA	SUPER ACE SKIPLOADER BS3	1405	INDIA	1	2,450,000	2,450,000
137	ACE STEEL CONTAINER ON SUPER ACE	ACE	TATA	STEEL CONTAINER ON SUPER ACE	1405	INDIA	1	1,960,000	1,960,000
138	ACE INTRA V10 BS4	ACE	TATA	INTRA V10 BS4	800	INDIA	1	1,870,000	1,870,000
139	ACE INTRA V20 BS4	ACE	TATA	INTRA V20 BS4	1396	INDIA	1	2,245,000	2,245,000
140	ACE INTRA V30 NON AC BS6	ACE	TATA	INTRA V30 NON AC BS6	1396	INDIA	1	2,475,000	2,475,000
141	ACE STEEL CONTAINER ON INTRA V20 BS4	ACE	TATA	STEEL CONTAINER ON INTRA V20 BS4	1396	INDIA	1	2,270,000	2,270,000
142	ACE REEFER VAN ON INTRA V20 BS4	ACE	TATA	REEFER VAN ON INTRA V20 BS4	1396	INDIA	1	2,750,000	2,750,000
143	ACE ACE GOLD P HD BS6	ACE	TATA	ACE GOLD P HD BS6	694	INDIA	1	1,825,000	1,825,000
144	SCV_EV TATA ACE EV Container	SCV_EV	TATA	TATA ACE EV Container	27	INDIA	1	2,299,000	2,299,000
145	Pickup XENON YODHA SC 4X2 BS4	Pickup	TATA	XENON YODHA SC 4X2 BS4	2956	INDIA	1	2,450,000	2,450,000
146	Pickup XENON YODHA 1500 SC BS4	Pickup	TATA	XENON YODHA 1500 SC BS4	2956	INDIA	1	2,530,000	2,530,000
147	Pickup XENON YODHA CC 4X2 BS4	Pickup	TATA	XENON YODHA CC 4X2 BS4	2956	INDIA	1	2,930,000	2,930,000
148	Pickup XENON YODHA SC 4X4 BS4	Pickup	TATA	XENON YODHA SC 4X4 BS4	2956	INDIA	1	2,600,000	2,600,000
149	Pickup XENON_YODHA_SC_4X4_CONTAINER BS4	Pickup	TATA	XENON_YODHA_SC_4X4_CONTAINER BS4	2956	INDIA	1	3,035,000	3,035,000
150	Pickup XENON YODHA CC 4X4 BS4	Pickup	TATA	XENON YODHA CC 4X4 BS4	2956	INDIA	1	3,150,000	3,150,000
151	Pickup TATA_YODHA_CC_4x4_PICKUP_BS4	Pickup	TATA	TATA_YODHA_CC_4x4_PICKUP_BS4	2956	INDIA	1	3,540,000	3,540,000
152	Pickup XENON_DC_4x4_PWRTSTR_HVAC_ABS_A.BAG_2.2LDICOR_BS4	Pickup	TATA	XENON_DC_4x4_PWRTSTR_HVAC_ABS_A.BAG_2.2LDICOR_BS4	2179	INDIA	1	4,895,000	4,895,000
153	Pickup REEFER ON XENON YODHA 1500 BS4	Pickup	TATA	REEFER ON XENON YODHA 1500 BS4	2956	INDIA	1	3,535,000	3,535,000
154	Pickup ARTIC_WHITE YODHA CC 4X4 BS4 with AC	Pickup	TATA	ARTIC_WHITE YODHA CC 4X4 BS4 with AC	2956	INDIA	1	3,650,000	3,650,000
155	Pickup XENON 4X4 CC A.BAG WITH ACCESSORIES BS4	Pickup	TATA	XENON 4X4 CC A.BAG WITH ACCESSORIES BS4	2179	INDIA	1	4,950,000	4,950,000
156	Pickup YODHA SC CASH VAN 4x2 BS4	Pickup	TATA	YODHA SC CASH VAN 4x2 BS4	2956	INDIA	1	2,375,000	2,375,000

Seller : MAW Vriddhi Autocorp Pvt. Ltd.
Address: Kathmandu, Nepal
PAN No.: 610014662
Tel. No.: 01-4273231

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	SUV	EV-SUV	DEEPAL	DEEPAL S07	99 KW	China	Pcs	7,499,000	7,499,000
2	SEDAN	EV-SEDAN	DEEPAL	DEEPAL L07	99 KW	China	Pcs	6,999,000	6,999,000

Distrubutor's Name : GO Automobiles Pvt. Ltd.
Address: Thapathali, Kathmandu, Tel: +977-01-5344254/5357001
PAN: 302597709
Ford

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	Ranger 3.2L XLT (A/T)	PICK-UP	FORD	RANGER	3198 CC	Thailand	1	1,15,00,000	1,15,00,000
2	Next-Gen Ranger 2.0L XL (M/T)	PICK-UP	FORD	NEXT-GEN RANGER	1996 CC	Thailand	1	1,10,90,000	1,10,90,000
3	Next-Gen Ranger 2.0L XL (A/T)	PICK-UP	FORD	NEXT-GEN RANGER	1996 CC	Thailand	1	1,10,90,000	1,13,90,000
4	Next-Gen Ranger 2.0L XLT (A/T)	PICK-UP	FORD	NEXT-GEN RANGER	1996 CC	Thailand	1	1,24,90,000	1,27,90,000
5	Next-Gen Ranger 2.0L WILDTRAK (A/T)	PICK-UP	FORD	NEXT-GEN RANGER	1996 CC	Thailand	1	1,52,90,000	1,56,90,000
6	Next-Gen Ranger Raptor 3.0L GTDi 10 SPD AT	PICK-UP	FORD	RANGER RAPTOR	2956 CC	Thailand	1	2,21,00,000	2,25,00,000
7	Next-Gen Everest Titanium 2.0L (A/T) 4X4	SUV	FORD	FORD EVEREST	1996 CC	Thailand	1	2,40,00,000	2,45,00,000

Distrubutor's Name : Syakar Trading Company Pvt. Ltd.
Address: Jyoti Bhawan, Kantipath, Kathmandu, Tel: 4225490
PAN: 600230595
HONDA

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	CITY 5TH GEN PETROL SV MT	CAR	HONDA	CITY 5TH GEN PETROL SV MT	1.5	INDIA	1	5,745,000.00	5,745,000.00
2	CITY 5TH GEN PETROL V MT	CAR	HONDA	CITY 5TH GEN PETROL V MT	1.5	INDIA	1	6,155,000.00	6,155,000.00
3	CITY 5TH GEN PETROL VX MT	CAR	HONDA	CITY 5TH GEN PETROL VX MT	1.5	INDIA	1	6,680,000.00	6,680,000.00
4	CITY 5TH GEN PETROL ZX MT	CAR	HONDA	CITY 5TH GEN PETROL ZX MT	1.5	INDIA	1	7,255,000.00	7,255,000.00
5	CITY 5TH GEN PETROL V CVT	CAR	HONDA	CITY 5TH GEN PETROL V CVT	1.5	INDIA	1	6,740,000.00	6,740,000.00
6	CITY 5TH GEN PETROL VX CVT	CAR	HONDA	CITY 5TH GEN PETROL VX CVT	1.5	INDIA	1	7,270,000.00	7,270,000.00
7	CITY 5TH GEN PETROL ZX CVT	CAR	HONDA	CITY 5TH GEN PETROL ZX CVT	1.5	INDIA	1	7,840,000.00	7,840,000.00
8	AMAZE BSVI PETROL E MT	CAR	HONDA	AMAZE BSVI PETROL E MT	1.2	INDIA	1	4,055,000.00	4,055,000.00
9	AMAZE BSVI PETROL S MT	CAR	HONDA	AMAZE BSVI PETROL S MT	1.2	INDIA	1	4,410,000.00	4,410,000.00
10	AMAZE BSVI PETROL VX MT	CAR	HONDA	AMAZE BSVI PETROL VX MT	1.2	INDIA	1	5,000,000.00	5,000,000.00
11	AMAZE BSVI PETROL S CVT	CAR	HONDA	AMAZE BSVI PETROL S CVT	1.2	INDIA	1	4,885,000.00	4,885,000.00
12	AMAZE BSVI PETROL VX CVT	CAR	HONDA	AMAZE BSVI PETROL VX CVT	1.2	INDIA	1	5,435,000.00	5,435,000.00
13	CITY E - HEV V CVT	CAR	HONDA	CITY E - HEV V CVT	1.5	INDIA	1	9,040,000.00	9,040,000.00
14	CITY E - HEV ZX CVT	CAR	HONDA	CITY E - HEV ZX CVT	1.5	INDIA	1	9,730,000.00	9,730,000.00
15	ELEVATE SV MT (I-VTEC)	CAR	HONDA	ELEVATE SV MT (I-VTEC)	1.5	INDIA	1	5,635,000.00	5,635,000.00
16	ELEVATE V MT (I-VTEC)	CAR	HONDA	ELEVATE V MT (I-VTEC)	1.5	INDIA	1	6,035,000.00	6,035,000.00
17	ELEVATE VX MT (I-VTEC)	CAR	HONDA	ELEVATE VX MT (I-VTEC)	1.5	INDIA	1	6,695,000.00	6,695,000.00
18	ELEVATE ZX MT (I-VTEC)	CAR	HONDA	ELEVATE ZX MT (I-VTEC)	1.5	INDIA	1	7,344,000.00	7,344,000.00
19	ELEVATE V CVT (I-VTEC)	CAR	HONDA	ELEVATE V CVT (I-VTEC)	1.5	INDIA	1	6,570,000.00	6,570,000.00
20	ELEVATE VX CVT (I-VTEC)	CAR	HONDA	ELEVATE VX CVT (I-VTEC)	1.5	INDIA	1	7,195,000.00	7,195,000.00
21	ELEVATE ZX CVT (I-VTEC)	CAR	HONDA	ELEVATE ZX CVT (I-VTEC)	1.5	INDIA	1	7,870,000.00	7,870,000.00
22	ELEVATE ZX CVT DT (I-VTEC)	CAR	HONDA	ELEVATE ZX CVT DT (I-VTEC)	1.5	INDIA	1	7,944,000.00	7,944,000.00

Distrubutor's Name : Dugar Brothers & Sons Pvt. Ltd.
Address: Balaju, Kathmandu, Tel: 9801012152
PAN: 603508929

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण/मोडल	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	क्षमता	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	MAXXIMO PLUS VX HD SERIES PICK UP LOAD CARRIER BSIV	PICK UP	Mahindra	INDIA	909	1	1,630,000.00	1,630,000.00
2	SUPRO MAXI TRUCK (T2)	PICK UP	Mahindra	INDIA	909	1	1,750,000.00	1,750,000.00
3	SUPRO MAXI TRUCK CBC (T2)	PICK UP	Mahindra	INDIA	909	1	1,715,000.00	1,715,000.00
4	SUPRO MAXI TRUCK HSD (T2)	PICK UP	Mahindra	INDIA	909	1	1,850,000.00	1,850,000.00
5	SUPRO MAXI TRUCK (T4)	PICK UP	Mahindra	INDIA	909	1	1,850,000.00	1,850,000.00
6	LOADKING OPTIMO PS MINI TIPPER FULLY BUILT BSIV LOCAL BODY (3.3)	TIPPER	Mahindra	INDIA	3300	1	3,000,000.00	3,000,000.00
7	LOADKING OPTIMO PS MINI TIPPER BSIV CHASSIS (3.3)	TIPPER	Mahindra	INDIA	3300	1	2,485,000.00	2,485,000.00
8	LOADKING OPTIMO PS MINI TRUCK BSIV HALF BODY (3.3)	TRUCK	Mahindra	INDIA	3300	1	2,500,000.00	2,500,000.00
9	LOADKING OPTIMO PS MINI CONTAINER (3.3)	CONTAINER	Mahindra	INDIA	3300	1	3,000,000.00	3,000,000.00
10	TRUXO 25T CABIN & CHASSIS (6X4)	TRUCK	Mahindra	INDIA	7118	1	5,510,000.00	5,510,000.00
11	TRUXO 31T COWL & CHASSIS	TRUCK	Mahindra	INDIA	7118	1	4,910,000.00	4,910,000.00
12	TRUXO 31T CABIN & CHASSIS	TRUCK	Mahindra	INDIA	7118	1	5,595,000.00	5,595,000.00
13	TRUXO 31 HSD (FULL BODY)	TRUCK	Mahindra	INDIA	7178	1	5,970,000.00	5,970,000.00
14	TORRO 25 FULLY BUILT WITH NORMAL SUSPENSION	TIPPER	Mahindra	INDIA	7178	1	6,180,000.00	6,180,000.00
15	TORRO 25 FULLY BUILT WITH BOOGIE SUSPENSION (6GB)	TIPPER	Mahindra	INDIA	7118	1	6,695,000.00	6,695,000.00
16	TORRO 25 FULLY BUILT WITH BOOGIE SUSPENSION (9GB)	TIPPER	Mahindra	INDIA	7118	1	7,395,000.00	7,395,000.00
17	TRACO 40 (TRACTOR TRAILER)	TRAILER	Mahindra	INDIA	7118	1	6,000,000.00	6,000,000.00
18	BLAZO 25T TIPPER 12 CUM BOX BODY	TIPPER	Mahindra	INDIA	12 Cubic Meter	1	7,910,000.00	7,910,000.00
19	BLAZO 25T CBC	TIPPER	Mahindra	INDIA	12 Cubic Meter	1	8,100,000.00	8,100,000.00
20	BLAZO 25T TIPPER 16 CUM BOX BODY	TIPPER	Mahindra	INDIA	16 Cubic Meter	1	9,700,000.00	9,700,000.00
21	EARTHMASTER SX90 4WD	BACKHOE LOADER	Mahindra	INDIA	91 HP	1	5,200,000.00	5,200,000.00
22	ROADMASTER G75	GRADER	Mahindra	INDIA	75 HP	1	7,000,000.00	7,000,000.00
23	ROADMASTER G90	GRADER	Mahindra	INDIA	90 HP	1	8,000,000.00	8,000,000.00

Distrubutor's Name : Pooja International Nepal Pvt. Ltd.
Address: Naxal, Kathmandu
PAN: 305016272
Tel. No.: 01-4545194, 01-4543947

S.N.	Vehicle Details	Vehicle Type	Brand	Model	Engine Capacity (CC)	Country of Origin	Unit	Price Per Vehicle	Selling Price (MRP) NPR
1	Passenger Vehicle	SUV	Volkswagen	Taigun Comfortline TSI, 1.0L Petrol	Manual, 999cc	India	1	54,90,000	54,90,000
2	Passenger Vehicle	SUV	Volkswagen	Taigun Topline TSI, 1.0L Petrol	Automatic, 999cc	India	1	79,50,000	79,50,000
3	Passenger Vehicle	SUV	Volkswagen	Tiguan Allspace 2.0L Petrol 7 Seater HL	Automatic, 1984cc	Mexico	1	1,76,00,000	1,76,00,000

Distrubutor's Name : Pooja Construction Nepal Pvt. Ltd.
Address: Naxal, Kathmandu, Tel: 01-4445194, 4443947
PAN: 602446530
SRM

S.N.	Description	Variant	Brand	Type	Model	Capacity	Country of Origin	Unit	Price Per Vehicle	Selling Price (MRP) NPR
1	SRM EV VAN 11 - SEATER	EV Van	SRM	EV	SRM X30L EV	41.86 Kw-h	China	1	45,50,000	45,50,000

Distrubutor's Name : Laxmi Intercontinental Pvt. Ltd.
Address: Naxal, Kathmandu, Tel: 4433780 PAN: 302958429

HYUNDAI

S.N.	Vehicle Details	Vehicle Type	Brand	Model	Engine Capacity (CC)	Manufacture Country	Unit	Price Per Vehicle	Selling Price (MRP) NPR
1	Grand i10 Nios	2WD MT - Petrol	Hyundai	Sportz 2023	1197cc	India	1	3,896,000	3,896,000
2	Grand i10 Nios	2WD AMT - Petrol	Hyundai	Magna AMT 2023	1197cc	India	1	3,956,000	3,956,000
3	Grand i10 Nios	2WD MT - Petrol	Hyundai	Era 2024	1197cc	India	1	3,256,000	3,256,000
4	Grand i10 Nios	2WD MT - Petrol	Hyundai	Era loaded 2024	1197cc	India	1	3,256,000	3,296,000
5	Grand i10 Nios	2WD MT - Petrol	Hyundai	Magna 2024	1197cc	India	1	3,796,000	3,796,000
6	Grand i10 Nios	2WD MT - Petrol	Hyundai	Sportz 2024	1197cc	India	1	3,996,000	3,996,000
7	Grand i10 Nios	2WD AMT - Petrol	Hyundai	Magna AMT 2024	1197cc	India	1	4,056,000	4,056,000
8	i20	2WD MT - Petrol	Hyundai	Magna	1197cc	India	1	3,996,000	3,996,000
9	i20	2WD MT - Petrol	Hyundai	Sportz	1197cc	India	1	4,396,000	4,396,000
10	Aura	2WD MT - Petrol	Hyundai	S	1197cc	India	1	3,796,000	3,796,000
11	Exter	2WD MT - Petrol	Hyundai	EX 2024	1197cc	India	1	3,596,000	3,596,000
12	Exter	2WD MT - Petrol	Hyundai	S 2024	1197cc	India	1	4,196,000	4,196,000
13	Exter	2WD MT - Petrol	Hyundai	SX 2024	1197cc	India	1	4,596,000	4,596,000
14	Venue	2WD MT - Petrol	Hyundai	E 1.2 2023	1197cc	India	1	4,096,000	4,096,000
15	Venue	2WD MT - Petrol	Hyundai	E Loaded 2023	1197cc	India	1	4,156,000	4,156,000
16	Venue	2WD MT - Petrol	Hyundai	S 1.2 2023	1197cc	India	1	4,796,000	4,796,000
17	Venue	2WD MT - Petrol	Hyundai	SX 1.2 2023	1197cc	India	1	5,696,000	5,696,000
18	Venue	2WD DCT - Petrol	Hyundai	S(O) DCT 2023	998cc	India	1	5,796,000	5,796,000
19	Venue	2WD MT - Petrol	Hyundai	E 1.2 2024	1197cc	India	1	4,196,000	4,196,000
20	Venue	2WD MT - Petrol	Hyundai	E Loaded 2024	1197cc	India	1	4,256,000	4,256,000
21	Venue	2WD MT - Petrol	Hyundai	S 1.2 2024	1197cc	India	1	4,896,000	4,896,000
22	Venue	2WD MT - Petrol	Hyundai	SX 1.2 2024	1197cc	India	1	5,796,000	5,796,000
23	Venue	2WD DCT - Petrol	Hyundai	S(O) DCT 2024	998cc	India	1	5,896,000	5,896,000
24	Venue	2WD MT - Petrol	Hyundai	L(S) 1.2 2024	1197cc	Nepal	1	4,496,000	4,496,000
25	Venue	2WD MT - Petrol	Hyundai	L (SX) 1.2 2024	1197cc	Nepal	1	5,356,000	5,356,000
26	Creta	2WD MT - Petrol	Hyundai	E 2023	1497cc	India	1	5,456,000	5,456,000
27	Creta	2WD MT- Petrol	Hyundai	S 2023	1497cc	India	1	6,256,000	6,256,000
28	Creta	2WD MT - Petrol	Hyundai	S+ 2023	1497cc	India	1	6,596,000	6,596,000
29	Creta	2WD MT- Petrol	Hyundai	SX 2023	1497cc	India	1	7,056,000	7,056,000
30	Creta	2WD MT - Diesel	Hyundai	E 2023	1493 cc	India	1	5,156,000	5,156,000
31	Creta	2WD CVT - Petrol	Hyundai	SX CVT 2023	1497cc	India	1	7,696,000	7,696,000
32	Tucson	2WD MT - Petrol	Hyundai	GL 2WD MT	1999cc	South Korea	1	10,796,000	10,796,000
33	Tucson	2WD AT - Petrol	Hyundai	GLX 2WD AT	1999cc	South Korea	1	13,796,000	13,796,000
34	Tucson	2WD AT - Petrol	Hyundai	GLX+ 2WD AT	1999cc	South Korea	1	14,496,000	14,496,000
35	Tucson	4WD AT - Diesel	Hyundai	GLX 4WD AT	1998cc	South Korea	1	16,096,000	16,096,000
36	Tucson	4WD AT TURBO - Petrol	Hyundai	GLX 4WD AT TURBO	1598cc	South Korea	1	16,296,000	16,296,000
37	Santa Fe	4WD AT - Petrol	Hyundai	GLS 4WD AT	2497cc	South Korea	1	18,996,000	18,996,000
38	Palisade	4WD AT - Diesel	Hyundai	GLS 4WD AT	2199cc	South Korea	1	23,596,000	23,596,000
39	KONA	Electric	Hyundai	GL	100 KW	South Korea	1	59,96,000	59,96,000
40	KONA	Electric	Hyundai	GLS	100 KW	South Korea	1	6,496,000	6,496,000
41	IONIQ 5	Electric	Hyundai	GLS VISION ROOF	124.9 KW	South Korea	1	1,03,96000	1,03,96,000
42	Staria Ambulance	Diesel	Hyundai	Standard Trim Ambulance	2199cc	Diesel	1	For price details please call 9801969627/9801201017	
43	Staria Ambulance	Diesel	Hyundai	High Trim Ambulance	2199cc	Diesel	1	For price details please call 9801969627/9801201017	

Distrubutor's Name : MAW Vriddhi Autocorp Pvt. Ltd
Address: Naxal, Kathmandu, Nepal, Tel: 01-4547-365 PAN No.: 610014662

S.N.	Details of Vehicles	Type	Brand	Model	Capacity	Country of Origin	Unit	Per Unit Cost	Selling Price (MRP) NPR
1	SUV	EV-SUV	DEEPAL	DEEPAL S07	99 KW	China	Pcs	7,499,000	7,499,000
2	SEDAN	EV-SEDAN	DEEPAL	DEEPAL L07	99 KW	China	Pcs	6,999,000	6,999,000

Distrubutor's Name : UNITED TRADERS SYNDICATE PVT. LTD.
Address: Ananda Nagar, Dhumbarahi, Kathmandu, EXIM CODE NO. 30000473720100 NP T: 4008801-5

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	HILUX DOUBLE CAB	PICK UP	TOYOTA	GUN125R-DTFSX	2393	THAILAND	1	10,200,000	10,200,000
2	HILUX DOUBLE CAB	PICK UP	TOYOTA	GUN126R-DTFHX	2755	THAILAND	1	11,850,000	11,850,000
3	HILUX DOUBLE CAB (AT)	PICK UP	TOYOTA	GUN126R-DTTHX	2755	THAILAND	1	13,900,000	13,900,000
4	COROLLA CROSS HYBRID	Compact SUV	TOYOTA	ZVG10R-DHXEB	1798	THAILAND	1	18,100,000	18,100,000
5	RAV4 AT	SUV	TOYOTA	MXAA54R-ANXMB	1987	JAPAN	1	16,700,000	16,700,000
6	RAV4 HYBRID	SUV	TOYOTA	AXAH54R-ANXGB	2487	JAPAN	1	19,500,000	19,500,000
7	PRADO TX MT	SUV	TOYOTA	GDJ150R-GKFEY	2755	JAPAN	1	28,300,000	28,300,000
8	PRADO TX AT	SUV	TOYOTA	GDJ150R-GKTEY	2755	JAPAN	1	28,600,000	28,600,000
9	PRADO VX AT	SUV	TOYOTA	GDJ150R-GKTEY	2755	JAPAN	1	33,400,000	33,400,000
10	LAND CRUISER 300	SUV	TOYOTA	FJA300R-GNUZY	3346	JAPAN	1	53,900,000	53,900,000
11	LEXUS RX350 HYBRID	SUV	TOYOTA	ALLH15R-AWXGB	2487	JAPAN	1	29,800,000	29,800,000
12	HIACE	MINIBUS	TOYOTA	KDH223R-LEMDY	2982	JAPAN	1	8,800,000	8,800,000
13	RUSH MT HIGH	Compact SUV	TOYOTA	F800RE-GMGF	1496	INDONESIA	1	9,200,000	9,200,000
14	RUSH AT HIGH	Compact SUV	TOYOTA	F800RE-GQGF	1496	INDONESIA	1	9,450,000	9,450,000
15	RAIZE CVT	Compact SUV	TOYOTA	A251RA-GBXF	1198	INDONESIA	1	7,500,000	7,500,000
16	RAIZE MT	Compact SUV	TOYOTA	A251RA-GMXF	1198	INDONESIA	1	6,850,000	6,850,000
17	YARIS CROSS HYBRID (HEV)	Compact SUV	TOYOTA	NYC200R-DHXHBF	1496	INDONESIA	1	12,500,000	12,500,000
18	FORTUNER M/T	SUV	TOYOTA	GUN156R-SXFHXX	2755	INDIA	1	22,200,000	22,200,000
19	FORTUNER A/T	SUV	TOYOTA	GUN156R-SXTHXX	2755	INDIA	1	23,200,000	23,200,000

Distrubutor's Name : Hansraj Hulaschand & Co. Pvt. Ltd.
Address: Naxal, Kathmandu, Tel/Fax : 014444555 PAN: 300037096

BAJAJ

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	BAJAJ - Platina 100 ES	Bike	BAJAJ	Platina 100 ES	99.59	NEPAL	1	208,900	208,900
2	BAJAJ - Discover 125 Disc	Bike	BAJAJ	Discover 125 Disc	124.45	NEPAL	1	244,900	244,900
3	BAJAJ - Discover 125 ST	Bike	BAJAJ	Discover 125 ST	124.59	NEPAL	1	252,900	252,900
4	BAJAJ - Pulsar 125 Disc	Bike	BAJAJ	Pulsar 125 Disc	124.38	NEPAL	1	263,900	263,900
5	BAJAJ - Pulsar 125 NS FI BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar 125 NS FI BS6	124.45	NEPAL	1	293,900	293,900
6	BAJAJ - Pulsar 150 SD	Bike	BAJAJ	Pulsar 150 SD	149.5	NEPAL	1	304,900	304,900
7	BAJAJ - Pulsar 150 TD	Bike	BAJAJ	Pulsar 150 TD	149.5	NEPAL	1	323,900	323,900
8	BAJAJ - Pulsar N 150 FI BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar N150 FI BS6	149.68	NEPAL	1	359,900	359,900
9	BAJAJ - Pulsar 160 NS FI DC ABS BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar 160 NS Dual FI ABS BS6	160.3	NEPAL	1	392,900	392,900
10	BAJAJ - Pulsar 160 N Dual ABS BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar 160 N Dual ABS FI BS6	164.82	NEPAL	1	399,900	399,900
11	BAJAJ - Pulsar 220 F ABS	Bike	BAJAJ	Pulsar 220 F ABS	220	NEPAL	1	405,900	405,900
12	BAJAJ - Pulsar 200 NS (Non ABS)	Bike	BAJAJ	Pulsar 200 NS	199.5	NEPAL	1	352,900	352,900
13	BAJAJ - Pulsar 200 NS ABS	Bike	BAJAJ	Pulsar 200 NS ABS	199.5	NEPAL	1	393,900	393,900
14	BAJAJ - Pulsar 200 NS FI ABS	Bike	BAJAJ	Pulsar 200 NS FI ABS	199.5	NEPAL	1	401,900	401,900
15	BAJAJ - Pulsar 200 NS FI ABS BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar 200 NS FI ABS BS6	199.5	NEPAL	1	413,900	413,900
16	BAJAJ - Pulsar 200 NS FI DC ABS BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar 200 NS FI DC ABS BS6	199.5	NEPAL	1	433,900	433,900
17	BAJAJ - Pulsar 250 N Dual ABS BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar 250 N Dual FI ABS BS6	249.07	NEPAL	1	457,900	457,900
18	BAJAJ - Avenger 160 Street ABS	Bike	BAJAJ	Avenger 160 Street ABS	160.37	NEPAL	1	376,900	376,900
19	BAJAJ - Avenger 220 Cruise	Bike	BAJAJ	Avenger 220 Cruise	220	NEPAL	1	420,900	420,900
21	BAJAJ - Dominar 250 ABS BS6	Bike	BAJAJ	Dominar 250 FI ABS BS6	248.77	NEPAL	1	559,900	559,900
22	BAJAJ - Dominar 400 ABS BS6	Bike	BAJAJ	Dominar 400 FI ABS BS6	373.27	NEPAL	1	609,900	609,900
23	BAJAJ - Maxima C Petrol	3-Wheeler Cargo	BAJAJ	Maxima C Petrol	236.2	INDIA	1	664,900	664,900
24	BAJAJ - RE 4S Petrol BS6	3-Wheeler	BAJAJ	RE 4S Petrol BS6	236.2	NEPAL	1	599,900	599,900

Importer Name : OMNI MOTORS PVT. LTD.
Address: Adarshanagar-10, Birgunj, Nepal PAN No.: 601239344 Tel. No.: 977-9802917336

BHARATBENZ

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता (Ton)	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	BHARATBENZ 914R 4X2 3760 DYC HSDs NT AW - 17ft LB	TRUCK	BHARATBENZ	914R 4X2 3760 DYC HSDs NT AW - 17ft LB	9	INDIA	1	4,015,000.00	4,015,000.00
2	BHARATBENZ 1214R EA 4X2 3760 DYC HSDs NT AW -17ft LB	TRUCK	BHARATBENZ	1214R EA 4X2 3760 DYC HSDs NT AW -17ft LB	12	INDIA	1	4,415,000.00	4,415,000.00
3	BHARATBENZ 1214R E 4X2 4250 DYC HSDs NT AW -19ft LB	TRUCK	BHARATBENZ	1214R E 4X2 4250 DYC HSDs NT AW -19ft LB	12	INDIA	1	4,450,000.00	4,450,000.00
4	BHARATBENZ 3123R 8X2 5775 SLC CHS RT HCG AW – 24 ft LB	TRUCK	BHARATBENZ	3123R 8X2 5775 SLC CHS RT HCG AW – 24 ft LB	31	INDIA	1	7,470,000.00	7,470,000.00
5	BHARATBENZ 3123R 8X2 5775 SLC HSDw RT HCG AW – 24 ft LB	TRUCK	BHARATBENZ	3123R 8X2 5775 SLC HSDw RT HCG AW – 24 ft LB	31	INDIA	1	8,270,000.00	8,270,000.00
6	BHARATBENZ 1217C 4X2 3760 DYC 6.5 CUM NT YW	TIPPER	BHARATBENZ	1217C 4X2 3760 DYC 6.5 CUM NT YW	12	INDIA	1	4,900,000.00	4,900,000.00
7	BHARATBENZ 2523C 6X4 4275 DYC 16 CUMBXSTHY NT YW	TIPPER	BHARATBENZ	2523C 6X4 4275 DYC 16 CUMBXSTHY NT YW	25	INDIA	1	9,075,000.00	9,075,000.00
8	BHARATBENZ 4023T 4X2 3600 SLC CHS RT AW	TRACTOR TRAILER	BHARATBENZ	4023T 4X2 3600 SLC CHS RT AW	40	INDIA	1	6,540,000.00	6,540,000.00

Distrubutor's Name : Pioneer Moto Corp Pvt. Ltd.
Address: Thapathali, Kathmandu, Phone No.: 01-4101171/01-4101170 PAN: 602277295

S.N.	Vehicle Details	Vehicle Type	Brand	Model	Engine Capacity (CC)	Country of Origin	Unit	Price Per Vehicle	Selling Price (MRP) NPR
1	Magnite	SUV	Nissan	XE BASE	999cc	India	1	3,474,000	3,474,000
2	Magnite	SUV	Nissan	XL MID	999cc	India	1	3,774,000	3,774,000
4	Magnite	SUV	Nissan	XL MID (AMT)	999cc	India	1	3,949,000	3,949,000
5	Magnite	SUV	Nissan	XV UPPER	999cc	India	1	4,074,000	4,074,000
6	Magnite	SUV	Nissan	XV UPPER (AMT)	999cc	India	1	4,249,000	4,249,000
7	Magnite	SUV	Nissan	XV UPPER (Dual)	999cc	India	1	4,109,000	4,109,000
8	Magnite	SUV	Nissan	XV UPPER (Dual) AMT	999cc	India	1	4,284,000	4,284,000
9	Magnite	SUV	Nissan	XV Premium	999cc	India	1	4,424,000	4,424,000
10	Magnite	SUV	Nissan	XV Premium (AMT)	999cc	India	1	4,649,000	4,649,000
11	Magnite	SUV	Nissan	XV Premium (Dual)	999cc	India	1	4,459,000	4,459,000
12	Magnite	SUV	Nissan	XV Premium (Dual) AMT	999cc	India	1	4,684,000	4,684,000
13	Magnite Turbo	SUV	Nissan	XL MID	999cc	India	1	4,274,000	4,274,000
14	Magnite Turbo	SUV	Nissan	XV UPPER	999cc	India	1	4,674,000	4,674,000
15	Magnite Turbo	SUV	Nissan	XV UPPER (Dual)	999cc	India	1	4,709,000	4,709,000
16	Magnite Turbo	SUV	Nissan	XV Premium	999cc	India	1	4,924,000	4,924,000
17	Magnite Turbo	SUV	Nissan	XV Premium (Dual)	999cc	India	1	4,959,000	4,959,000
18	Leaf	Electric	Nissan	Standard	110KW	Japan	1	6,499,000	6,499,000
19	Kicks	SUV	Nissan	XL Petrol	1498cc	India	1	5,099,000	5,099,000
20	Kicks	SUV	Nissan	XV Petrol	1498cc	India	1	5,549,000	5,549,000
21	Urvan	Van	Nissan	Urvan 16 seater	2488cc	Japan	1	7,899,000	7,899,000
22	Navara	Pick Up	Nissan	Navara MT	2488cc	Thailand	1	10,150,000	10,150,000
23	Navara	Pick Up	Nissan	Navara Pro4x (AT)	2488cc	Thailand	1	12,500,000	12,500,000
24	Xtrail	SUV	Nissan	Xtrail E-Power 4WD 3 ROW (HYBRID)	1500cc	Japan	1	18,700,000	18,700,000

Distrubutor's Name : SPG Automobiles Pvt. Ltd
Address: Uttardhoka, Kathmandu, Tel: 01-4546042/43

S.N.	Vehicle Details	Vehicle Type	Brand	Model	KW	Manufacture Country	Unit	Price Per Vehicle	Selling Price (MRP) NPR
1	Omoda E5	SUV	Omoda	Omoda E5	99	China	1	61,99,000	61,99,000

Distrubutor's Name : Sipradi Trading Pvt. Ltd.
Address: Thapathali, Kathmandu, Tel: 4241658

PAN: 300045022

TATA

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	HCV TRUCK LPT 2518/48 TC COWL6X2 ABS BS3	HCV TRUCK	TATA	LPT 2518/48 TC COWL6X2 ABS BS3	5883	INDIA	1	5,025,000	5,025,000
2	HCV TRUCK CABIN ON LPT 2518/48 TC COWL6X2 ABS BS3	HCV TRUCK	TATA	CABIN ON LPT 2518/48 TC COWL6X2 ABS BS3	5883	INDIA	1	5,085,000	5,085,000
3	HCV TRUCK LPT 2518/48 TC COWL6X4 BS3	HCV TRUCK	TATA	LPT 2518/48 TC COWL6X4 BS3	5883	INDIA	1	5,330,000	5,330,000
4	HCV TRUCK LPT 2518/48 TC COWL6X4 BS3 GB950	HCV TRUCK	TATA	LPT 2518/48 TC COWL6X4 BS3 GB950	5883	INDIA	1	5,330,000	5,330,000
5	HCV TRUCK LPT 2518/48 TC 6X4 CAB BSIII	HCV TRUCK	TATA	LPT 2518/48 TC 6X4 CAB BSIII	5883	INDIA	1	5,480,000	5,480,000
6	HCV TRUCK LPT 2518/48 TC COWL6X4 ABS BS3	HCV TRUCK	TATA	LPT 2518/48 TC COWL6X4 ABS BS3	5883	INDIA	1	5,480,000	5,480,000
7	HCV TRUCK LPT 2518/48 CR 6X4 CAB BS4	HCV TRUCK	TATA	LPT 2518/48 CR 6X4 CAB BS4	5883	INDIA	1	5,430,000	5,430,000
8	HCV TRUCK 25CUM CEMENT BULKER COMP LPT2518/48 BS3	HCV TRUCK	TATA	25CUM CEMENT BULKER COMP LPT2518/48 BS3	5883	INDIA	1	8,920,000	8,920,000
9	HCV TRUCK 23CUM CEMENT BULKER LPT2518/48 BS3	HCV TRUCK	TATA	23CUM CEMENT BULKER LPT2518/48 BS3	5883	INDIA	1	7,280,000	7,280,000
10	HCV TRUCK LPT 3118/56 TC COWL BS3	HCV TRUCK	TATA	LPT 3118/56 TC COWL BS3	5883	INDIA	1	6,040,000	6,040,000
11	HCV TRUCK LPT 3118/56 TC COWL ABS BS3	HCV TRUCK	TATA	LPT 3118/56 TC COWL ABS BS3	5883	INDIA	1	6,040,000	6,040,000
12	HCV TRUCK 23CUM CEMENT BULKER LPT3118/56 BS3	HCV TRUCK	TATA	23CUM CEMENT BULKER LPT3118/56 BS3	5883	INDIA	1	8,820,000	8,820,000
13	HCV TRUCK 23CUM CEMENT BULKER LPT3118/52 BS3	HCV TRUCK	TATA	23CUM CEMENT BULKER LPT3118/52 BS3	5883	INDIA	1	8,820,000	8,820,000
14	HCV TRUCK LPT 3718/67 TC CR 10X2 ABS BS4	HCV TRUCK	TATA	LPT 3718/67 TC CR 10X2 ABS BS4	5883	INDIA	1	6,950,000	6,950,000
15	HCV TRUCK LPS 4018 R C W/O TELE KB UPLR BS3	HCV TRUCK	TATA	LPS 4018 R C W/O TELE KB UPLR BS3	5883	INDIA	1	5,280,000	5,280,000
16	HCV TRUCK LPS 4018 R C W/O TELE KB GB 950	HCV TRUCK	TATA	LPS 4018 R C W/O TELE KB GB 950	5883	INDIA	1	5,405,000	5,405,000
17	HCV TRUCK LPS 4018 R C W/O TELE WITH SLBT BS3	HCV TRUCK	TATA	LPS 4018 R C W/O TELE WITH SLBT BS3	5883	INDIA	1	6,850,000	6,850,000
18	HCV TRUCK SIGNA 4018.S 10R20, 109RR TELE BS3	HCV TRUCK	TATA	SIGNA 4018.S 10R20, 109RR TELE BS3	5883	INDIA	1	5,685,000	5,685,000
19	HCV TRUCK SIGNA 4018.S BSIII GB950	HCV TRUCK	TATA	SIGNA 4018.S BSIII GB950	5883	INDIA	1	5,710,000	5,710,000
20	HCV TRUCK SIGNA 4923.S CR BS4	HCV TRUCK	TATA	SIGNA 4923.S CR BS4	5883	INDIA	1	7,475,000	7,475,000
21	HCV TRUCK TRUCK HEAD with TRAILER on SIGNA 4923 BS4	HCV TRUCK	TATA	TRUCK HEAD with TRAILER on SIGNA 4923 BS4	5883	INDIA	1	10,035,000	10,035,000
22	HCV TRUCK SIGNA 2518 TC 48 6X4 CAB BS3	HCV TRUCK	TATA	SIGNA 2518 TC 48 6X4 CAB BS3	5883	INDIA	1	5,800,000	5,800,000
23	HCV TRUCK SIGNA 2518 TC 48 6X4 CAB BS3_ABS	HCV TRUCK	TATA	SIGNA 2518 TC 48 6X4 CAB BS3_ABS	5883	INDIA	1	5,950,000	5,950,000
24	HCV TRUCK SIGNA 5530.S RDE 33 4X2 G1150 6.7L Cx	HCV TRUCK	TATA	SIGNA 5530.S RDE 33 4X2 G1150 6.7L Cx	6702	INDIA	1	8,760,000	8,760,000
25	HCV TIPPER 12CUM LPK2518 BOX TIPP BS3	HCV TIPPER	TATA	12CUM LPK2518 BOX TIPP BS3	5883	INDIA	1	8,075,000	8,075,000
26	HCV TIPPER 7 CUM TRANSIT MIXER ON LPK 2518 BS3	HCV TIPPER	TATA	7 CUM TRANSIT MIXER ON LPK 2518 BS3	5883	INDIA	1	6,925,000	6,925,000
27	HCV TIPPER SIGNA 2823.K CRE HD BS4	HCV TIPPER	TATA	SIGNA 2823.K CRE HD BS4	5883	INDIA	1	8,990,000	8,990,000
28	HCV TIPPER 14CUM LPK2523 BOX TIPP BS4	HCV TIPPER	TATA	14CUM LPK2523 BOX TIPP BS4	5883	INDIA	1	8,150,000	8,150,000
29	MCV TRUCK LPT 1613/52 TC 60% ROH BS3	MCV TRUCK	TATA	LPT 1613/52 TC 60% ROH BS3	5883	INDIA	1	4,125,000	4,125,000
30	MCV TRUCK LPT 1615/62 TC COWL ABS BS3	MCV TRUCK	TATA	LPT 1615/62 TC COWL ABS BS3	5883	INDIA	1	4,225,000	4,225,000
31	MCV TRUCK LPT 1613/48 TC COWL BS3	MCV TRUCK	TATA	LPT 1613/48 TC COWL BS3	5883	INDIA	1	4,025,000	4,025,000
32	MCV TRUCK LPT 1615/42 COWL ABS BS3	MCV TRUCK	TATA	LPT 1615/42 COWL ABS BS3	5883	INDIA	1	4,075,000	4,075,000
33	MCV TRUCK LPT 1615/56 TC CAB BS3	MCV TRUCK	TATA	LPT 1615/56 TC CAB BS3	5883	INDIA	1	4,275,000	4,275,000
34	MCV TRUCK LPT 1615/48 TC CAB BS3	MCV TRUCK	TATA	LPT 1615/48 TC CAB BS3	5883	INDIA	1	3,940,000	3,940,000
35	MCV TIPPER SK 1613TC/36 CAB BS3	MCV TIPPER	TATA	SK 1613TC/36 CAB BS3	5883	INDIA	1	4,275,000	4,275,000
36	MCV TIPPER SK 1613TC/36 BODY BUILT BS3	MCV TIPPER	TATA	SK 1613TC/36 BODY BUILT BS3	5883	INDIA	1	4,825,000	4,825,000
37	MCV TIPPER SK 1613TC/36 HYWA TYPE BS3	MCV TIPPER	TATA	SK 1613TC/36 HYWA TYPE BS3	5883	INDIA	1	4,975,000	4,975,000
38	MCV TIPPER SK 1616 CAB BS4	MCV TIPPER	TATA	SK 1616 CAB BS4	5883	INDIA	1	4,325,000	4,325,000
39	MCV TIPPER SK 1616 HYWA TYPE BS4	MCV TIPPER	TATA	SK 1616 HYWA TYPE BS4	5883	INDIA	1	5,025,000	5,025,000
40	MCV TIPPER 7.5CUM LPK 1618 BOX TIPP BS3	MCV TIPPER	TATA	7.5CUM LPK 1618 BOX TIPP BS3	5883	INDIA	1	5,645,000	5,645,000
41	LCV TRUCK - CARGO LPT 407/27 CAB PS BS3	LCV TRUCK - CARGO	TATA	LPT 407/27 CAB PS BS3	2956	INDIA	1	2,399,000	2,399,000
42	LCV TRUCK - CARGO LPT 407/27 HD BB BS3	LCV TRUCK - CARGO	TATA	LPT 407/27 HD BB BS3	2956	INDIA	1	2,699,000	2,699,000
43	LCV TRUCK - CARGO SFC 407/31 CLB BS4	LCV TRUCK - CARGO	TATA	SFC 407/31 CLB BS4	2956	INDIA	1	2,440,000	2,440,000
44	LCV TRUCK - CARGO SFC 407/33 ST HD BS4	LCV TRUCK - CARGO	TATA	SFC 407/33 ST HD BS4	2956	INDIA	1	2,340,000	2,340,000
45	LCV TRUCK - CARGO LPTA 715 4X4 CAB BS3	LCV TRUCK - CARGO	TATA	LPTA 715 4X4 CAB BS3	5883	INDIA	1	4,000,000	4,000,000
46	LCV TRUCK - CARGO LPT 810/34 HD BS3	LCV TRUCK - CARGO	TATA	LPT 810/34 HD BS3	3783	INDIA	1	2,999,000	2,999,000
47	LCV TRUCK - CARGO LPT810/34 HD BS4	LCV TRUCK - CARGO	TATA	LPT810/34 HD BS4	3783	INDIA	1	2,999,000	2,999,000
48	LCV TRUCK - CARGO REEFER VAN LPT 810/34 14FT BS3	LCV TRUCK - CARGO	TATA	REEFER VAN LPT 810/34 14FT BS3	3783	INDIA	1	4,650,000	4,650,000
49	LCV Tipper Chasis LPK 407/27 CAB BS4	LCV Tipper Chasis	TATA	LPK 407/27 CAB BS4	2956	INDIA	1	2,180,000	2,180,000
50	LCV Tipper Chasis LPK 407/27 HD PS BS3	LCV Tipper Chasis	TATA	LPK 407/27 HD PS BS3	2956	INDIA	1	2,740,000	2,740,000
51	LCV Tipper LPK 407/27 EX 3 CUM LD BS3	LCV Tipper	TATA	LPK 407/27 EX 3 CUM LD BS3	2956	INDIA	1	2,750,000	2,750,000
52	LCV Tipper Chasis SK 407/31 CAB BS3	LCV Tipper Chasis	TATA	SK 407/31 CAB BS3	2956	INDIA	1	2,365,000	2,365,000
53	LCV Tipper SK 407/31 CAB BS4	LCV Tipper	TATA	SK 407/31 CAB BS4	2956	INDIA	1	2,365,000	2,365,000
54	LCV Tipper SK 407/31 BB BS3	LCV Tipper	TATA	SK 407/31 BB BS3	2956	INDIA	1	2,730,000	2,730,000
55	LCV Tipper SK 407 EX _31_BS4_BB_LT	LCV Tipper	TATA	SK 407 EX _31_BS4_BB_LT	2956	INDIA	1	2,865,000	2,865,000
56	ICV TRUCK - CARGO REEFER VAN LPT 810/38 17FT BS3	ICV TRUCK - CARGO	TATA	REEFER VAN LPT 810/38 17FT BS3	3783	INDIA	1	4,485,000	4,485,000
57	ICV TRUCK - CARGO LPT 810/38 HD BS3	ICV TRUCK - CARGO	TATA	LPT 810/38 HD BS3	3783	INDIA	1	3,019,000	3,019,000
58	ICV TRUCK - CARGO LPT810/38 PRISONER CARRIER TRUCK	ICV TRUCK - CARGO	TATA	LPT810/38 PRISONER CARRIER TRUCK	3783	INDIA	1	4,510,000	4,510,000
59	ICV Truck - Cargo LPT 912/27 CLB BS3	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 912/27 CLB BS3	3783	INDIA	1	2,960,000	2,960,000
60	ICV Truck - Cargo LPT 912/27 CAB BS3	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 912/27 CAB BS3	3783	INDIA	1	2,690,000	2,690,000
61	ICV Truck - Cargo LPT 1010/34 CAB BS3	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1010/34 CAB BS3	3783	INDIA	1	3,095,000	3,095,000
62	ICV Truck - Cargo LPT 1010/34 CAB BS4	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1010/34 CAB BS4	3783	INDIA	1	3,095,000	3,095,000
63	ICV Truck - Cargo LPT 1010/34 HD BS4	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1010/34 HD BS4	3783	INDIA	1	3,220,000	3,220,000
64	ICV Truck - Cargo LPT 1010/38 HD BS4	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1010/38 HD BS4	3783	INDIA	1	3,320,000	3,320,000
65	ICV Truck - Cargo LPT 1109/36 CAB BS3 ABS	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1109/36 CAB BS3 ABS	3783	INDIA	1	3,470,000	3,470,000
66	ICV Truck - Cargo LPT 1109/36 CAB BS4	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1109/36 CAB BS4	3783	INDIA	1	3,470,000	3,470,000
67	ICV Truck - Cargo LPT 1109/36 HD BS3 ABS	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1109/36 HD BS3 ABS	3783	INDIA	1	3,540,000	3,540,000
68	ICV Truck - Cargo LPT 1109/36 HD BS3	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1109/36 HD BS3	3783	INDIA	1	3,540,000	3,540,000
69	ICV Truck - Cargo LPT 1109/42 19FT HD BS3	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1109/42 19FT HD BS3	3783	INDIA	1	3,710,000	3,710,000
70	ICV Truck - Cargo LPT 1109/42 20FT HD BS3	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1109/42 20FT HD BS3	3783	INDIA	1	3,695,000	3,695,000
71	ICV Truck - Cargo LPT 1109/48 CAB BS3 ABS	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1109/48 CAB BS3 ABS	3783	INDIA	1	3,350,000	3,350,000
72	ICV Truck - Cargo LPT 1109/48 HD BS3	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1109/48 HD BS3	3783	INDIA	1	3,860,000	3,860,000
73	ICV Truck - Cargo LPT 1109/48 22FT CNTR 7.4W	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1109/48 22FT CNTR 7.4W	3783	INDIA	1	5,030,000	5,030,000
74	ICV Truck - Cargo LPT 1412/36 16FT HD BS3	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1412/36 16FT HD BS3	3783	INDIA	1	3,665,000	3,665,000
75	ICV Truck - Cargo LPT 1412/42 20FT HD BS3	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1412/42 20FT HD BS3	3783	INDIA	1	3,785,000	3,785,000
76	ICV Truck - Cargo LPT 1412/42 20FT HD BS4	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1412/42 20FT HD BS4	3783	INDIA	1	3,785,000	3,785,000
77	ICV Truck - Cargo LPT 1512/42 HD BS4	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1512/42 HD BS4	3783	INDIA	1	4,195,000	4,195,000
78	ICV Truck - Cargo LPT 1512/42 20FT HD BS4	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1512/42 20FT HD BS4	3783	INDIA	1	4,255,000	4,255,000

Distrubutor's Name : Sipradi Trading Pvt. Ltd.
Address: Thapathali, Kathmandu, Tel: 4241658

PAN: 300045022

TATA

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
79	ICV Truck - Cargo LPT 1512/48 SLP CAB BS4	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1512/48 SLP CAB BS4	3783	INDIA	1	4,085,000	4,085,000
80	ICV Truck - Cargo LPT 1512/48 SLP HD BS4	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1512/48 SLP HD BS4	3783	INDIA	1	4,350,000	4,350,000
81	ICV Truck - Cargo LPT 1512/42 CAB BS4	ICV Truck - Cargo	TATA	LPT 1512/42 CAB BS4	3783	INDIA	1	3,960,000	3,960,000
82	ICV Tipper LPK912/27 CAB BS3	ICV Tipper	TATA	LPK912/27 CAB BS3	3783	INDIA	1	3,075,000	3,075,000
83	ICV Tipper FBV LPK 912/27 BB BS3	ICV Tipper FBV	TATA	LPK 912/27 BB BS3	3783	INDIA	1	3,650,000	3,650,000
84	MCV Buses LP 1512/42 TC COWL 4X2 BS3	MCV Buses	TATA	LP 1512/42 TC COWL 4X2 BS3	5883	INDIA	1	4,230,000	4,230,000
85	MCV Buses 30 SEATER BUS on TATA LP 1512/42	MCV Buses	TATA	30 SEATER BUS on TATA LP 1512/42	5883	INDIA	1	5,300,000	5,300,000
86	MCV Buses LP 1512/48 TC COWL 4X2 BS3	MCV Buses	TATA	LP 1512/48 TC COWL 4X2 BS3	5883	INDIA	1	3,310,000	3,310,000
87	MCV Buses LP 1512/52 TC COWL 4X2 BS3	MCV Buses	TATA	LP 1512/52 TC COWL 4X2 BS3	5883	INDIA	1	4,045,000	4,045,000
88	MCV Buses LPO 1512/53 TC COWL 4X2 FES BS3	MCV Buses	TATA	LPO 1512/53 TC COWL 4X2 FES BS3	5883	INDIA	1	4,030,000	4,030,000
89	MCV Buses LPO 1512/55 TC FFC 4X2 BS3 AS	MCV Buses	TATA	LPO 1512/55 TC FFC 4X2 BS3 AS	5883	INDIA	1	4,180,000	4,180,000
90	MCV Buses LP 1515/52 TC COWL 4X2 FES BS3	MCV Buses	TATA	LP 1515/52 TC COWL 4X2 FES BS3	5883	INDIA	1	4,345,000	4,345,000
91	MCV Buses LPO 1515/55 TC COWL FES BS3	MCV Buses	TATA	LPO 1515/55 TC COWL FES BS3	5883	INDIA	1	3,575,000	3,575,000
92	MCV Buses LPO 1618/62 TC COWL FES ABS BS3 AS	MCV Buses	TATA	LPO 1618/62 TC COWL FES ABS BS3 AS	5883	INDIA	1	4,240,000	4,240,000
93	MCV Buses LPO 1618/62 RR BS4 AS	MCV Buses	TATA	LPO 1618/62 RR BS4 AS	5883	INDIA	1	5,665,000	5,665,000
94	MCV Buses LPO 1618/62 NR BS4 AS	MCV Buses	TATA	LPO 1618/62 NR BS4 AS	5883	INDIA	1	5,565,000	5,565,000
95	MCV Buses LPO 1515/55 RPN BS4	MCV Buses	TATA	LPO 1515/55 RPN BS4	5883	INDIA	1	5,165,000	5,165,000
96	MCV Buses LPO 1515/55 BSIV EGR	MCV Buses	TATA	LPO 1515/55 BSIV EGR	5883	INDIA	1	4,650,000	4,650,000
97	MCV Buses LP 1515/42 RPN BS4	MCV Buses	TATA	LP 1515/42 RPN BS4	5883	INDIA	1	4,210,000	4,210,000
98	MCV Buses LP 1515/52 RPN BS4	MCV Buses	TATA	LP 1515/52 RPN BS4	5883	INDIA	1	4,255,000	4,255,000
99	MCV Buses LPO 1618TC/62 BS-III	MCV Buses	TATA	LPO 1618TC/62 BS-III	5883	INDIA	1	5,050,000	5,050,000
100	ICV Buses - BB LP 912/49 SKOOL 50+1 3X2 BS3	ICV Buses - BB	TATA	LP 912/49 SKOOL 50+1 3X2 BS3	3783	INDIA	1	5,350,000	5,350,000
101	ICV Buses - BB TATA LP 912/49 40+1S HB SKOOL BUS	ICV Buses - BB	TATA	TATA LP 912/49 40+1S HB SKOOL BUS	3783	INDIA	1	5,140,000	5,140,000
102	ICV Buses LP 1112/48 497 FFC BS4	ICV Buses	TATA	LP 1112/48 497 FFC BS4	3783	INDIA	1	2,585,000	2,585,000
103	ICV Buses - BB LP912/49CR_SHUTTLE BUS	ICV Buses - BB	TATA	LP912/49CR_SHUTTLE BUS	3783	INDIA	1	5,200,000	5,200,000
104	LCV Buses LP407/29WB 4SP CR ST ABS CHASSIS BS4	LCV Buses	TATA	LP407/29WB 4SP CR ST ABS CHASSIS BS4	2956	INDIA	1	3,255,000	3,255,000
105	LCV Buses - BB LP407/29_ST_BS4_20S_SKOOL	LCV Buses - BB	TATA	LP407/29_ST_BS4_20S_SKOOL	2956	INDIA	1	4,250,000	4,250,000
106	LCV Buses - BB STAR BUS 21+1 SEAT SCHOOL BUS LP407/29 BS4	LCV Buses - BB	TATA	STAR BUS 21+1 SEAT SCHOOL BUS LP407/29 BS4	2956	INDIA	1	3,855,000	3,855,000
107	LCV Buses LP 407/34 4SP-MFIP 30S SKL ABS BS3	LCV Buses	TATA	LP 407/34 4SP-MFIP 30S SKL ABS BS3	2956	INDIA	1	3,565,000	3,565,000
108	LCV Buses - BB CITYRIDE 30+1S SKOOL LP407/34 BS3	LCV Buses - BB	TATA	CITYRIDE 30+1S SKOOL LP407/34 BS3	2956	INDIA	1	3,655,000	3,655,000
109	LCV Buses LP 712/34 CR TMML FES ABS BS3	LCV Buses	TATA	LP 712/34 CR TMML FES ABS BS3	3783	INDIA	1	2,795,000	2,795,000
110	LCV Buses LP712_50X16_CR_34_ABS_GB550_3400MM_BS-III_AC	LCV Buses	TATA	LP712_50X16_CR_34_ABS_GB550_3400MM_BS-III_AC	3783	INDIA	1	4,695,000	4,695,000
111	LCV Buses LP712_CR_34_ABS 26SDLX	LCV Buses	TATA	LP712_CR_34_ABS 26SDLX	3783	INDIA	1	4,270,000	4,270,000
112	LCV Buses - BB LP 712/34 BODY BUILT BS3	LCV Buses - BB	TATA	LP 712/34 BODY BUILT BS3	3783	INDIA	1	3,745,000	3,745,000
113	LCV Buses - BB LP 712/38 BODY BUILT BS3	LCV Buses - BB	TATA	LP 712/38 BODY BUILT BS3	3783	INDIA	1	3,965,000	3,965,000
114	LCV Buses - BB LP 712/42 BODY BUILT 33+1S BS3	LCV Buses - BB	TATA	LP 712/42 BODY BUILT 33+1S BS3	3783	INDIA	1	3,975,000	3,975,000
115	LCV Buses LP 712/42 CR TMML FES ABS BS3	LCV Buses	TATA	LP 712/42 CR TMML FES ABS BS3	3783	INDIA	1	3,515,000	3,515,000
116	LCV Buses LP712/42_32+1S WB BS-III CR TMML FES BUS(ABS)	LCV Buses	TATA	LP712/42_32+1S WB BS-III CR TMML FES BUS(ABS)	3783	INDIA	1	4,705,000	4,705,000
117	LCV Buses - BB LP 712/42 BODY BUILT 32+1S BS3	LCV Buses - BB	TATA	LP 712/42 BODY BUILT 32+1S BS3	3783	INDIA	1	4,080,000	4,080,000

Distrubutor's Name : Sipradi Trading Pvt. Ltd.
Address: Thapathali, Kathmandu, Tel: 4241658

PAN: 300045022

TATA

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	CAR PUNCH Adventure MT Info	PUNCH	TATA	PUNCH Adventure MT Info	1199	INDIA	1	3,899,000	3,899,000
2	CAR PUNCH Creative MT	PUNCH	TATA	PUNCH Creative MT	1199	INDIA	1	4,349,000	4,349,000
3	SUV NEXON XE P BSVI	NEXON	TATA	NEXON XE P BSVI	1199	INDIA	1	4,399,000	4,399,000
4	SUV NEXON XM(S) P BSVI	NEXON	TATA	NEXON XM(S) P BSVI	1199	INDIA	1	4,849,000	4,849,000
5	SUV NEXON XZ+ P BSVI	NEXON	TATA	NEXON XZ+ P BSVI	1199	INDIA	1	5,299,000	5,299,000
6	SUV NEXON XZ+ P (DK) BSVI	NEXON	TATA	NEXON XZ+ P (DK) BSVI	1199	INDIA	1	5,499,000	5,499,000
7	SUV NEXON XZ+ (HS) P BSVI	NEXON	TATA	NEXON XZ+ (HS) P BSVI	1199	INDIA	1	5,599,000	5,599,000
8	SUV NEXON XZ+ (HS) P (DK) BSVI	NEXON	TATA	NEXON XZ+ (HS) P (DK) BSVI	1199	INDIA	1	5,899,000	5,899,000
9	CAR TIAGO EV LR XT	TIAGO EV	TATA	TIAGO EV LR XT	49.01	INDIA	1	2,749,000	2,749,000
10	CAR TIAGO EV LR XZ+	TIAGO EV	TATA	TIAGO EV LR XZ+	49.01	INDIA	1	2,899,000	2,899,000
11	CAR TIAGO LR XZ+ Tech SC	TIAGO EV	TATA	TIAGO LR XZ+ Tech SC	49.01	INDIA	1	2,999,000	2,999,000
12	CAR XPRES-T EV XM+	XPRES EV	TATA	XPRES-T EV XM+	48.6	INDIA	1	3,699,000	3,699,000
13	CAR TIGOR_EV_XZ+	TIGOR EV	TATA	TIGOR_EV_XZ+	48.6	INDIA	1	3,599,000	3,599,000

Distrubutor's Name : GO Automobiles Pvt. Ltd.
Address: Thapathali, Kathmandu, Tel: +977-01-5344254

PAN: 302597709

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	JAC T8 2.0L CTI Diesel	PICK-UP	JAC	T8	1999 CC	China	1	59,99,000	59,99,000

Distrubutor's Name : Jagadamba Motors Pvt. Ltd.
Address: Naxal, Kathmandu, 4423626

PAN No: 304567140
Phone No.: 01 4423733

PROTON

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	Proton Saga	4 Wheeler	Proton	Standard MT	1299	Malaysia	1	37,99,000	37,99,000
2	Proton Saga	4 Wheeler	Proton	Premium AT	1299	Malaysia	1	42,99,000	42,99,000
3	Proton Saga	4 Wheeler	Proton	Premium AT R3	1332	Malaysia	1	46,99,000	46,99,000
4	Proton X50	4 Wheeler	Proton	Standard	1477	Malaysia	1	71,99,900	71,99,900
5	Proton X50	4 Wheeler	Proton	Premium	1477	Malaysia	1	79,99,000	79,99,000
6	Proton X50	4 Wheeler	Proton	Flagship	1477	Malaysia	1	84,99,000	84,99,000
7	Proton X70	4 Wheeler	Proton	Standard 2WD TGDI	1477	Malaysia	1	89,99,000	89,99,000
8	Proton X70	4 Wheeler	Proton	Executive AWD TGDI	1477	Malaysia	1	96,99,000	96,99,000
9	Proton X70	4 Wheeler	Proton	Premium 2WD TGDI	1477	Malaysia	1	1,04,99,000	1,04,99,000

Distrubutor's Name : BATASMAW Commercial vehicles Pvt. Ltd.
Address: Tangal, Kathmandu, Tel: 9802311655
PAN: 602494124

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/ प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	CONTAINER	HD	EICHER	20.16 M DWCONT INDRDT LB BSIII-N EXP	4948 CC	INDIA	1	4,899,000.00	4,899,000.00
2	TRUCK	HD	EICHER	20.16 K HSD SF SFT NGB BSIII-N EXP	4948 CC	INDIA	1	4,689,000.00	4,689,000.00
3	TRUCK	HD	EICHER	Pro 5031 M HSDSF RHD BS3 NGB EXP	4948 CC	INDIA	1	6,823,000.00	6,823,000.00
4	TIPPER	HD	EICHER	TERRA 16 XP E FET 7.5CUM TY BS3 EXP	4948 CC	INDIA	1	5,143,000.00	5,143,000.00
5	TIPPER	HD	EICHER	TERRA25 G BOGI 9S 6.8 ZF 12 BS3 TY G EXP	5883 CC	INDIA	1	8,188,000.00	8,188,000.00
6	TIPPER CHASSIS	HD	EICHER	Pro 6025T G CBC BS3 TY EXP	7698 CC	INDIA	1	8,847,000.00	8,847,000.00
7	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 1049 C HSD RHD BS III HB PSĔGBG EXP	3298 CC	INDIA	1	2,505,000.00	2,505,000.00
8	TRUCK CHASSIS	LMD	EICHER	Pro 1049 C CBC RHD BS3 HB MS GBG EXP	3298 CC	INDIA	1	2,389,000.00	2,389,000.00
9	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 1059 C HSD PS BS3 NGB PRM EXP 2750	3298 CC	INDIA	1	2,677,000.00	2,677,000.00
10	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 1055 C DSD BS3 PS PB NEPAL PRM 2815	3298 CC	INDIA	1	2,599,000.00	2,599,000.00
11	TRUCK CHASSIS	LMD	EICHER	Pro 1055 C CBC PS BS3 DW PRM EXP	3298 CC	INDIA	1	2,468,000.00	2,468,000.00
12	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 1080 E HSD RHD AB PS BS3 NGB PRM EXP	3298 CC	INDIA	1	3,224,000.00	3,224,000.00
13	TRUCK	LMD	EICHER	Pro1080XP C DSD BS3 AB PB HYB PRM EXP	3298 CC	INDIA	1	3,339,000.00	3,339,000.00
14	TRUCK CHASSIS	LMD	EICHER	Pro1080XP C CBC BS3 AB PB HYB PRM EXP	3298 CC	INDIA	1	3,108,000.00	3,108,000.00
15	TRUCK	LMD	EICHER	10.80 C HSD RHD AB BSIII PB E2 PLUS EXP	3298 CC	INDIA	1	3,030,000.00	3,030,000.00
16	TRUCK	LMD	EICHER	Pro1095XP E DSD RHD E-III PB PRM EXP	3298 CC	INDIA	1	3,203,000.00	3,203,000.00
17	TRUCK CHASSIS	LMD	EICHER	Pro 1095XP E CBC AB PS BS3 PB PRM EXP	3298 CC	INDIA	1	3,282,000.00	3,282,000.00
18	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 1095XP E HSD AB PS BS3 PB PRM EXP	3298 CC	INDIA	1	3,413,000.00	3,413,000.00
19	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 10.95 XP H HSD RHD BS3 AB PB PRM EXP#	3298 CC	INDIA	1	3,549,000.00	3,549,000.00
20	TRUCK CHASSIS	LMD	EICHER	Pro 1112XP H CBC RHD BS3 PRM EXP CR	3298 CC	INDIA	1	3,778,000.00	3,778,000.00
21	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 1112XP H HSD PS BS3 CR PRM 20FT EXP	3298 CC	INDIA	1	3,838,000.00	3,838,000.00
22	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 1112XP H HSD PS BS3 CR PRM 19FT EXP	3298 CC	INDIA	1	3,883,000.00	3,883,000.00
23	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 1112XP G HSD PS BS3 CR PRM 17FT EXP	3298 CC	INDIA	1	3,733,000.00	3,733,000.00
24	TRUCK CHASSIS	LMD	EICHER	Pro1112XP L CBC 22FT BS3 PB PRM EXP 6S	3298 CC	INDIA	1	3,618,000.00	3,618,000.00
25	TRUCK CHASSIS	LMD	EICHER	Pro 1112XP G CBC 17FT BS3 PS CR PRM EXP	3298 CC	INDIA	1	3,565,000.00	3,565,000.00
26	TRUCK	LMD	EICHER	Pro1114XP H HSD RHD BS3 NABS PRM EXP DW	3770 CC	INDIA	1	4,251,000.00	4,251,000.00
27	TRUCK	LMD	EICHER	Pro3015 J SLP HSD PS BS3 DW RDLT EXP	3770 CC	INDIA	1	4,395,000.00	4,395,000.00
28	TIPPER CHASSIS	LMD	EICHER	Pro 1055T C CBC PTO PS BS3 NGB EXP NPL	3298 CC	INDIA	1	2,547,000.00	2,547,000.00
29	TIPPER	LMD	EICHER	Pro 1080XP C FBT BS3 AB PS TY NEPAL PRM (4.5 cum)	3298 CC	INDIA	1	3,618,000.00	3,618,000.00
30	TIPPER CHASSIS	LMD	EICHER	Pro 1095T E CBC PTO BS3 EXP TY NPL	3298 CC	INDIA	1	3,177,000.00	3,177,000.00
31	TIPPER	LMD	EICHER	Pro1112XPT E UBT BS3 DW PRM EXP	3298 CC	INDIA	1	4,353,000.00	4,353,000.00
32	BUS CHASSIS	BUS	EICHER	20.15 N LPO CUMMINS ENGINE	5883 CC	INDIA	1	5,030,000.00	5,030,000.00
33	BUS CHASSIS	BUS	EICHER	20.15 R LPO EAC EGR CWC T/L WAS 4V BS4	5883 CC	INDIA	1	5,980,000.00	5,980,000.00
34	BUS CHASSIS	BUS	EICHER	20.15 H LP CWC 5S 9R20-16PR BS3 EXP	5883 CC	INDIA	1	4,463,000.00	4,463,000.00
35	BUS	BUS	EICHER	10.90 L SRL B 3x2 SCL BUS BS3 EXP NPL (50+1)	3298 CC	INDIA	1	5,558,000.00	5,558,000.00
36	BUS CHASSIS	BUS	EICHER	10.75 E CWC AB BS3 EXP NPL	3298 CC	INDIA	1	3,072,000.00	3,072,000.00
37	BUS CHASSIS	BUS	EICHER	10.75 E F/L CWC AB BS3 EXP NPL	3298 CC	INDIA	1	2,914,000.00	2,914,000.00
38	BUS CHASSIS	BUS	EICHER	10.75 F F/L CWC BS3 AB EXP NEPAL	3298 CC	INDIA	1	2,951,000.00	2,951,000.00
39	BUS CHASSIS	BUS	EICHER	10.75 F CWC BS3 AB EXP NEPAL	3298 CC	INDIA	1	3,087,000.00	3,087,000.00
40	BUS	BUS	EICHER	10.75 H BUS PS AB BS3 SCL SKL EXP (32+1)	3298 CC	INDIA	1	5,130,000.00	5,130,000.00
41	BUS	BUS	EICHER	10.75 H SRL B 3x2 SCL BUS BS3 EXP NPL (40+1)	3298 CC	INDIA	1	5,313,000.00	5,313,000.00
42	BUS	BUS	EICHER	10.75 E BUS AB PS SRL-B BS3 EXP NPL (28+1)	3298 CC	INDIA	1	4,788,000.00	4,788,000.00
43	BUS	BUS	EICHER	10.75 H SRL B RP AB PS BS3 BUS EXP NPL (32+1)	3298 CC	INDIA	1	5,198,000.00	5,198,000.00
44	BUS	BUS	EICHER	10.75 E SRL B AB PS 3x2 SCL BUS EXP NPL (30+1)	3298 CC	INDIA	1	4,156,000.00	4,156,000.00
45	BUS	BUS	EICHER	Pro 10.75 H AC BUS SCH 3X2 layout	3298 CC	INDIA	1	6,531,000.00	6,531,000.00
46	BUS	BUS	EICHER	10.75 H SRL B 3x2 SCL BUS BS3 EXP NPL (38+1)	3298 CC	INDIA	1	5,245,000.00	5,245,000.00
47	BUS	BUS	EICHER	PRO 3008 H BUS STF BS3 EXP NPL (36+1) SEAT	3298 CC	INDIA	1	6,106,000.00	6,106,000.00
48	BUS	BUS	EICHER	PRO 3008 H RP MD RH BS3 BUS EXP NPL (36+1) SEAT	3298 CC	INDIA	1	6,552,000.00	6,552,000.00
49	BUS CHASSIS	BUS	EICHER	10.50 C CWC RHD BS4 HB PS ABS PR	3298 CC	INDIA	1	3,240,000.00	3,240,000.00
50	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 1080 F CBC RHD BS3 AD DW PRM EXP	3298 CC	INDIA	1	3,019,000.00	3,019,000.00
51	TRUCK	LMD	EICHER	Pro1059XP E HSD HB BS3 12FT NGB PRM EXP	3298 CC	INDIA	1	2,841,000.00	2,841,000.00

Distrubutor's Name : M.A.W EXPANZE PVT. LTD.
Address: Thapathali, Kathmandu
PAN No: 609888920
Phone No.: 01-5316835

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/ प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	ŠKODA Kushaq Active MT	SUV	ŠKODA	Kushaq	999 CC	INDIA	1	5,490,000	5,490,000
2	ŠKODA Kushaq Ambition MT	SUV	ŠKODA	Kushaq	999 CC	INDIA	1	6,290,000	6,290,000
3	ŠKODA Kushaq Style MT	SUV	ŠKODA	Kushaq	999 CC	INDIA	1	7,190,000	7,190,000
4	ŠKODA Kushaq Ambition AT	SUV	ŠKODA	Kushaq	999 CC	INDIA	1	7,090,000	7,090,000
5	ŠKODA Kushaq Style AT	SUV	ŠKODA	Kushaq	999 CC	INDIA	1	7,990,000	7,990,000
6	ŠKODA Kushaq Monte Carlo MT	SUV	ŠKODA	Kushaq	999 CC	INDIA	1	7,490,000	7,490,000
7	ŠKODA Kushaq Monte Carlo AT	SUV	ŠKODA	Kushaq	999 CC	INDIA	1	8,290,000	8,290,000
8	ŠKODA Slavia Active MT	CAR	ŠKODA	Slavia	999 CC	INDIA	1	49,90,000	49,90,000
9	ŠKODA Slavia Ambition MT	CAR	ŠKODA	Slavia	999 CC	INDIA	1	58,90,000	58,90,000
10	ŠKODA Slavia Ambition AT	CAR	ŠKODA	Slavia	999 CC	INDIA	1	65,90,000	65,90,000
11	ŠKODA Slavia Style MT	CAR	ŠKODA	Slavia	999 CC	INDIA	1	67,90,000	67,90,000
12	ŠKODA Slavia Style AT	CAR	ŠKODA	Slavia	999 CC	INDIA	1	75,90,000	75,90,000
13	ŠKODA Kodiaq Style AT	SUV	ŠKODA	Kodiaq	1984 cc	CZECH REPUBLIC	1	19,900,000	19,900,000