Vol. 21, No. 50, भाद्र २०८२

NADA AUTO NEWS

An ISO 9001:2015 QMS Certified Organization

प्रधानमन्त्री

शुभकामना

काठमाडौं, नेपाल ।

नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालले 'नाडा अटो शो २०२५' आयोजनाका अवसरमा नाडा सम्बन्धी जानकारीमूलक विषयवस्तु समेटेर ५०औं स्वर्ण अङ्क प्रकाशन गर्न लागेको खबरले मलाई खुसी लागेको छ । यस अवसरमा नाडा अटो शो सफलताको शुभकामना व्यक्त गर्दछु ।

हामी विकास निर्माणमा केन्द्रित छौं, सँगसँगै विकास निर्माणमा मात्रै होइन, वातावरणको संरक्षणको सन्दर्भमा पनि अत्यन्तै सजग छौं । हामी देशको विकास गर्न र पछौटेपनबाट अर्को वर्ष विकाशील राष्ट्मा जाने भनेका छौं । विकास निर्माणका कामहरु अगाडि बढाइने छ र योजनाबद्ध ढंगले कामहरु गरिने छ । जतिबेला नागढुंगा-नौबिसे सुरुङ खण्डको शिलान्यास गर्दै थिएं, त्यसबेला मैले भनेको थिएं, अब नेपालमा टनेल युगको प्रारम्भ भयो अथवा हामी नेपालीहरु अब टनेल युगमा प्रवेश गरेका छौं भनेर । यस्तै सफलता जोड्दै गएर नेपाल एउटा सफलताको देश हुनेछ । यस्तै उपलब्धिहरुलाई जोड्दै गएर उपलब्धिको देश हुनेछ । यस्तै पछौटेपनहरुलाई चिर्दै जाने घटनाहरुबाट, उपलब्धिहरुबाट जोडिँदै गएर पछौटेपन समाप्त पारिएको देश हुनेछ । हामी आशावादी बन्न सक्नु पर्दछ ।

अहिलेको सरकार विकासका लागि बनेको छ । यो सरकार स्थायित्व र स्थिरताका लागि बनेको छ । यो सरकारले विकासका कामलाई तीव्रताका साथ अगाडि बढाउँछ । यो सरकारको सबैभन्दा पहिलो प्राथमिकता–**थालेको काम सक्ने हो** । अघिल्लो पटक सुरु भएका कामहरु अगाडि बढेका छन् । तसर्थ, म सबैलाई आशावादी हुन, हामी बनाउँछौं हाम्रो देश, अरुले बनाउने होइन, हामीले आफैं बनाउँछौं, हामी अरुको पनि सहयोग लिन सक्छौं, अरुको लगानी आमन्त्रण गर्न सँक्छौं, अरुको अनुकूलता, हाम्रो अनुकूलता, आवश्यकता र प्राथमिकतामा अरुका ऋणहरु पनि आवश्यकता अनुसार स्वीकार गर्न सक्छौं । जसरी होस् हाम्रो देशलाई फाइदा हुने, हाम्रो देशको शीघ्र विकास हुने कुरामा हाम्रो ध्यान जानेछ र गइरहेको पनि छ । यसर्थ हाम्रो देशको विकास सम्भव छ, छिटो हुन्छ । यो देशसंग अहिले पनि युवा जनशक्ति छ, स्रोत साधन छन्, हाम्रा प्रयासहरु र हाम्रा मित्रहरुका साथ सहयोगले हामी छिट्टै अगाडि बढ्न सक्ने छौं । यस प्रयासमा नाडा व्यवसायीहरुले यस दिशामा पनि आफूलाई अझै क्रियाशील बनाउनु हुनेछ भन्ने विश्वास लिएको छु ।

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, अधिकतम् लाभ र व्यवसायको स्तरीकरण गर्न सकिन्छ । सरकारले राष्ट्का अभिभारा पूरा गर्ने स्पष्ट नीति, योजना, कार्यक्रम र कार्यदिशा अनुरुप **समृद्ध नेपाल, सुखी नेपाली**को राष्ट्रिय आकांक्षा पूरा गर्ने गन्तव्य निर्धारण गरेको छ । अटोमोबाइल्सका क्षेत्रमा विश्वमा विकसित भएका नवीनतम् प्रविधिलाई आत्मसात गरी सुरक्षित, टिकाउ, मितव्ययी, वातावरणमैत्री सवारी साधनको प्रयोगमा एशोसिएशनले जोड दिनेछ भन्ने आशा राखेको छु ।

१८ साउन, २०८२

केपी शर्मा ओली

नेपाल सरकार

अर्थ मन्त्रालय

विष्णुप्रसाद पौडेल
उपप्रधानमन्त्री एवम् अर्थमन्त्री

सिंहदरबार, काठमाडौं
नेपाल

शुभकामना

नाडा अटोमोबाइल्स एसोशिएसनले आयोजना गर्ने नाडा अटो शो २०२५ को अवसरमा **NADA AUTO NEWS** को ५० औं संस्करण (स्वर्ण अङ्क) 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।

एसोशिएसनले गुणस्तरीय सवारी साधनहरुको आयात, उत्पादन तथा बिक्री वितरण एवम् व्यापार क्षेत्रको विकास मार्फत मुलुकको आर्थिक-सामाजिक रुपान्तरणमा गरेको योगदान महत्वपूर्ण रहेको पाएको छु। सरकारले आयात व्यवस्थापन तथा निर्यात प्रवर्धनका लागि आन्तरिक उत्पादन क्षमता एवम् बजार पहुँच विस्तारमा जोड दिएको छ। गुणस्तरीय सवारी साधनहरुको स्वदेशमा नै उत्पादन गरी निर्यात वृद्धि गर्न कानूनी, प्रणालीगत, वित्तीय लगायतका पूर्वाधार विकासलाई प्राथमिकता दिएको छ। एसोशिएसनले आगामी दिनमा सरकारको यो प्रयासको जगमा उत्पादन क्षमता तथा व्यापार विस्तार मार्फत क्षेत्रीय तथा विश्व बजारमा नेपाली वस्तुको पहुँच विस्तार गरी व्यापार घाटा न्यूनीकरण गर्न योगदान गर्ने अपेक्षा गरेको छु।

वर्तमान सरकारको निरन्तरको पहलकदमीबाट अर्थतन्त्रका सूचकहरुमा सकारात्मक सुधार आएको छ। निर्माण क्षेत्रमा लामो समय देखि रहेको दायित्व भुक्तानी भई आर्थिक गतिविधिमा विस्तार आएको, निजी क्षेत्रमा उत्साह बढेको, मुलुकको सार्वभौम क्रेडिट रेटिङको नतिजाले विदेशी लगानीकर्ताको आकर्षण बढ्दै गएको छ। आयात र निर्यात दुवै वृद्धि भएको, राजस्व संकलन एवम् पुँजीगत खर्चमा समेत गत वर्षको तुलनामा उल्लेख्य वृद्धि भएको छ। यो सकारात्मक आर्थिक वातावरणको लाभ लिंदै अटोमोबाइल्स क्षेत्रका उद्यमी व्यवसायीहरुले मुलुकमा लगानी विस्तार गरी उत्पादन, उत्पादकत्व एवम् रोजगारी सिर्जनामा थप योगदान गर्ने पनि अपेक्षा गरेको छु।

आर्थिक गतिविधिमा सरकार नियामक, उत्प्रेरक र सहजकर्ताको भूमिकामा रहेर निजी क्षेत्रलाई अर्थतन्त्रको मुख्य वाहकको रुपमा विकास गर्न चाहन्छ। 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 सम्बन्ध विकासमा परिचालन गर्ने विश्वास समेत गरेको छु।

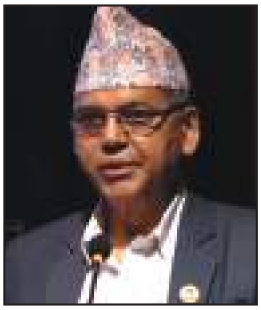
अन्त्यमा, यो प्रकाशन यस क्षेत्रमा चासो राख्ने सबैका लागि उपयोगी एवं फलदायी हुने विश्वास गर्दै नाडा अटो शो २०२५ को सफलताको लागि शुभकामना व्यक्त गर्दछु।

२०८२ श्रावण

विष्णुप्रसाद पौडेल
उपप्रधानमन्त्री एवम् अर्थमन्त्री

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



पत्र संख्या: २०८२/०८३
चलानी नं.: ०३

शुभकामना

नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको पहलमा १७ औं संस्करणको नाडा अटो शो २०२५ हुन लागेको थाह पाउँदा अत्यन्तै खुसी लागेको छ। यहि अवसर पारेर एशोसिएशनले नाडा अटो न्यूजको ५० औं स्वर्ण अंक समेत प्रकाशन गर्न लागेकोमा हार्दिक बधाई तथा शुभकामना व्यक्त गर्दछु। यो स्वर्ण अंक नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रको बारेमा चासो र सरोकार राख्ने व्यवसायी, विद्यार्थी, अनुसन्धानकर्ता लगायत सबैका लागि पठनीय र संग्रहणीय हुने मैले विश्वास लिएको छु।

हाल सम्म नेपालका लागि सडक यातायातनै आवागमनको मुख्य माध्यम रहेको छ। त्यसैले सरकारले हरेक बर्ष सडक पूर्वाधारको विकासको लागि प्राथमिकताका साथ श्रोत साधनको व्यवस्था गर्ने गरेको छ। यातायात आवागमनको माध्यम मात्रै होईन, विकास र समृद्धिको आधार पनि हो। त्यसैले नेपाल सरकारले सडक सञ्जालको विकास र विस्तारलाई उच्च प्राथमिकता दिँदै आएको छ। यसै क्रममा हुम्ला सदरमुकाम सिमकोटलाई समेत यसै बर्ष राष्ट्रिय सडक सञ्जालमा जोड्न सफल भएका छौं। यो आम नेपालीका लागि खुसी र गर्वको कुरा हो।

नेपालको पूर्वाधार क्षेत्र अहिले निर्माणको चरणमा रहेको छ। आधुनिक र अन्तर्राष्ट्रिय स्तरका सडक, पुल, सुरुङ लगायतको निर्माणले नेपाल विकासको नयाँ चरणमा प्रवेश गरेको छ। तर सडक सञ्जालको विकास र विस्तारले मात्र समृद्धिको लक्ष्य हासिल गर्न सकिदैन। यसका लागि स्तरीय, सुविधायुक्त र नेपालको भु-धरातल सुहाउँदा सवारी साधन सञ्चालनको वातावरण बनाउन पनि आवश्यक हुन्छ।

वातावरण तथा पर्यावरणमैत्री पूर्वाधार तथा सवारी साधन अहिले विश्व समुदायको चासोको विषय बनिरहेको छ। जलवायू परिवर्तन (Climate Change) को दृष्टिकोणले पनि वातावरण मैत्री सवारी साधनको प्रयोग अति आवश्यक छ। यो चासो र सरोकार सम्बोधनका लागि नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल लगायतका सरोकारवालाहरुसँग सहकार्य गर्न नेपाल सरकार तत्पर रहेको छ।

अन्त्यमा, नाडाले प्रकाशन गर्न लागेको स्वर्ण अंक यस क्षेत्रमा चासो र सरोकार राख्ने सबैका लागि उपयोगी र फलदायी हुने विश्वास व्यक्त गर्दै १७ औं संस्करणको नाडा अटो शो २०२५ को सफलताको शुभकामना समेत व्यक्त गर्न चाहान्छु।

२०८२ श्रावण १२

देवेन्द्र दाहाल
मन्त्री

माननीय ऐन बहादुर शाही ठकुरी
मन्त्री
वन तथा वातावरण मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं, नेपाल ।

नेपाल सरकार

Hon'ble Ain Bahadur Shahi Thakuri
Minister
Ministry of Forests and Environment
Singh Durbar, Kathmandu, Nepal

शुभकामना

नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालले आफ्नो ५० औं (स्वर्ण अंक) संस्करणको NADA Auto News को विशेष प्रकाशन गर्न लागेको थाहा पाउँदा मलाई खुसी लागेको छ । यस अवसरमा नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशनको आयोजनामा काठमाण्डौंको भृकुटीमण्डपमा सम्पन्न हुने "नाडा अटो शो २०२५" को सफलताको शुभकामना व्यक्त गर्न चाहन्छु ।

सात प्रदेश एशोसिएशन सहित राष्ट्रियस्तरमा कियाशील नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशनले नेपालको अटोमोबाइल व्यवसाय मार्फत राष्ट्रिय अर्थतन्त्र र रोजगारीमा पुर्याएको योगदानको स्मरण गर्न चाहान्छु । नाडाले विगत पाँच दशकको यात्रामा नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रको विकास र विस्तारमा अग्रणी भूमिका खेलेको र आगामी दिनमा यस क्षेत्रको प्रवर्द्धन गरी थप व्यवस्थित गर्न महत्वपूर्ण योगदान रहने अपेक्षा गरेको छु ।

वर्तमान परिवेशमा विद्युतीय सवारी साधनहरूको महत्व र प्रयोग बढ्दै गएको र यसबाट प्रदूषण न्यूनीकरण र नेपालमै उत्पादित जलविद्युतको प्रयोग बढ्न गई राष्ट्रिय अर्थतन्त्र र वातावरण संरक्षणमा सकारात्मक प्रभाव पर्ने भएकोले विद्युतीय सवारी साधनहरूको प्रवर्द्धन र दिगो एवम् वातावरणमैत्री यातायात प्रणालीतर्फ नाडाको चासो र पहल प्रशंसनीय छ ।

अटोमोबाइल व्यवसाय, सडक, ट्राफिक, इन्धन लगायतका विषयमा विविध जानकारी, सूचना, सवाल, अवसर र सम्भावना आदी पक्षहरु समेटेर निरन्तर प्रकाशन हुँदै आइरहेको नाडा अटो न्युज नेपालभरीका अटोमोबाइल व्यवसायी र प्रयोगकर्ताका साथै यस व्यवसायप्रति चासो राख्ने सबैका लागि उपयोगी हुने मैले विश्वास लिएको छु ।

अन्तमा, नाडाको यो महत्वपूर्ण उपलब्धिमा हार्दिक बधाई दिँदै आगामी दिनका लागि सफलताको शुभकामना व्यक्त गर्दछु ।

२१ श्रावण, २०८२

ऐन बहादुर शाही ठकुरी
मन्त्री

फोन नं. ०१-४२११६६०
ईमेल:- shahiab4@gmail.com

नेपालको अटोमोबाइल उद्योग : नयाँ युगको सूत्रपात

- करण चौधरी
अध्यक्ष
(नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल, नाडा)

नेपालको अटोमोबाइल उद्योग आज नयाँ युगको प्रवेशद्वारमा उभिएको छ। सम्भावना, नवप्रवर्तन र सकारात्मक परिवर्तनको यस महत्वपूर्ण कालखण्डमा हाम्रो उद्योगले हासिल गरेका उपलब्धिहरू अभूतपूर्व छन्। NADA Automobiles Dealers Association (नाडा) को अध्यक्षको रूपमा मैले आफ्नो कार्यकालमा उद्योगलाई राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा नयाँ उचाइ प्रदान गर्न हरसम्भव प्रयास गरेको छु। यस क्रममा मैले उद्योगका विभिन्न पक्षहरूसँग सहकार्य गर्दै नवीनतम प्रविधि, दिगोपन तथा लगानीमैत्री वातावरण सिर्जना गर्न सफल भएको छु।

रणनीतिक सहकार्य र नीति निर्देशन

मेरो अध्यक्षतामा नाडाको पहिलो र प्रमुख प्राथमिकता उद्योग, सरकार तथा अन्तर्राष्ट्रिय समुदायबीच रणनीतिक सहकार्यलाई मजबुत बनाउनु रहेको थियो। यसै क्रममा, मैले विद्युतीय सवारी (EV) रोडम्याप २०३० तयार गर्न सरकारी तथा निजी क्षेत्रका विज्ञहरू सम्मिलित संयुक्त कार्यदल गठन गरे। यस रोडम्यापले नेपाललाई दक्षिण एसियाकै विद्युतीय सवारीको केन्द्र बनाउने दूरदर्शी योजना अगाडि सारेको छ, जसमा स्थानीय उत्पादन प्रोत्साहन, ब्याट्री व्यवस्थापन, आवश्यक पूर्वाधार विस्तार, र लगानीमैत्री नीतिहरूलाई प्रमुख स्थान दिइएको छ। यो रोडम्याप कार्यान्वयनमा आएपछि देशमा हजारौं रोजगारी सिर्जना हुनुका साथै स्वदेशी उत्पादनमार्फत आर्थिक समृद्धिको ढोका खुल्नेछ। यसका साथै उद्योगका लागि दीर्घकालीन स्पष्ट नीति र स्थिरता आउनेछ। नाडाले अब आगामी दिनहरूमा पनि नीति संवाद, अनुसन्धान तथा नवप्रवर्तनको क्षेत्रमा निरन्तर सक्रिय रहनेछ। उद्योगको स्थायित्व तथा दिगोपनका लागि आवश्यक नीति पैरवी, अनुसन्धान र अध्ययनहरूलाई प्राथमिकता दिँदै हाम्रो सक्रियता अझ प्रभावकारी र निरन्तर हुनेछ।

अन्तर्राष्ट्रिय मञ्चमा नेपालको नेतृत्व

चीनको चोंगिकङमा सम्पन्न China Auto Chongqing Summit 2025 मा नेपालको प्रतिनिधित्व गर्ने सौभाग्य मैले पाएँ। यस प्रतिष्ठित अन्तर्राष्ट्रिय सम्मेलनमा मैले नेपालको विद्युतीय सवारी क्षेत्रको सम्भावना, अवसर तथा लगानी प्रवर्द्धनसम्बन्धी महत्त्वपूर्ण प्रस्तुति दिएँ। सम्मेलनमा मेरा पहलहरूबाट प्रभावित भई चिनियाँ विद्युतीय सवारी कम्पनीहरूले आगामी NADA Auto Show २०२५ मा आफ्ना नयाँ प्रविधि तथा मोडलहरू सार्वजनिक गर्ने प्रतिबद्धता जनाए। यो नेपालका लागि ठूलो अन्तर्राष्ट्रिय उपलब्धि हो, जसले भविष्यमा अझ बढी विदेशी लगानी आकर्षित गर्नेछ। यस सम्मेलनका क्रममा मैले विभिन्न अन्तर्राष्ट्रिय कम्पनी तथा लगानीकर्तासँग छलफल र बैठकहरू पनि सम्पन्न गरें, जसले नेपाललाई विश्वव्यापी रूपमा थप पहिचान दिलाउन महत्वपूर्ण योगदान दिएको छ। यसबाट नेपालका लागि नयाँ प्रविधि, नवीन उत्पादन तथा लगानी भित्रिने सम्भावना बढेको छ।

NADA Auto Show २०२५ : नवप्रवर्तनको स्वर्ण जयन्ती संस्करण

आगामी NADA Auto Show २०२५ मेरो कार्यकालकै एउटा ऐतिहासिक र महत्त्वपूर्ण कार्यक्रम हुनेछ। हाम्रो ५०औं स्वर्ण जयन्ती संस्करण विशेष "Go For More" अवधारणाका साथ भव्य रूपमा आयोजना हुँदैछ। UNITREE को प्रायोजनमा काठमाडौंको भृकुटीमण्डप प्रदर्शनी मैदानमा आयोजना हुने यस शोमा ९० भन्दा बढी राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय प्रदर्शक सहभागी हुनेछन्। चार-पांग्रे, दुई-पांग्रे, हल्का कमर्सियल सवारी, पार्ट्स, लुब्रिकेन्ट, ब्याट्री, टायर तथा वित्तीय सेवाका ३५ भन्दा बढी प्रमुख कम्पनीहरूको उत्साहपूर्ण सहभागिता रहनेछ। यस संस्करणमा पहिलोपटक 'Made in Nepal' पभिलियन स्थापना गरी नेपाली उत्पादनलाई अन्तर्राष्ट्रियस्तरमा प्रस्तुत गर्ने निर्णय मैले लिएको छु। यसका साथै, विन्टेज मोटर शो, अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार मञ्च, स्मार्ट मोबिलिटी, डिजिटल प्रविधि, र सस्टेनेबिलिटी सम्बन्धी विभिन्न सेमिनार, वर्कसप तथा प्यानल छलफलहरू यस प्रदर्शनीका विशेष आकर्षणहरू हुन्। १ लाखभन्दा बढी आगन्तुक सहभागी हुने अपेक्षा गरिएको यो प्रदर्शनी नेपालको अटोमोबाइल उद्योगलाई नयाँ युगतर्फ अगाडि बढाउने एउटा ऐतिहासिक माइलस्टोन हुनेछ। यस प्रदर्शनीले नेपाली उपभोक्ता, व्यवसायी तथा लगानीकर्तालाई विश्वका अत्याधुनिक प्रविधि तथा नवीनतम प्रवृत्तिहरूसँग परिचित गराउँदै समग्र उद्योगलाई थप सशक्त बनाउनेछ।

डिजिटल प्रविधि र स्मार्ट मोबिलिटी

मेरो नेतृत्वकालमा डिजिटल प्रविधिको एकीकरण उच्च प्राथमिकतामा रह्यो। ग्राहक केन्द्रित एप्लिकेसनहरू, अन्तरक्रियात्मक वेबसाइट तथा डिजिटल प्लेटफर्महरू विकास गरी व्यवसायीहरूको दक्षता तथा प्रतिस्पर्धात्मक क्षमतालाई व्यापक रूपमा बढाउने कार्य गरियो। यी प्रयासहरूले हाम्रो उद्योगलाई अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा प्रतिस्पर्धात्मक बनाउने दिशामा महत्त्वपूर्ण योगदान दिएका छन्। साथै, यसबाट ग्राहक सेवा र बिक्री-पश्चात् सेवाहरू अझ प्रभावकारी र सहज भएका छन्।

नीतिगत सुधार र लगानी प्रवर्द्धन

सरकार तथा निजी क्षेत्रबीच मध्यस्थता गरेर मैले नीतिगत सुधार, कर सहुलियत तथा लगानीमैत्री वातावरणको सिर्जना गर्न सफल भएँ। उद्योगमैत्री नीतिहरू निर्माण गर्न निरन्तर संवाद र छलफलहरू मेरा नेतृत्वमा सम्पन्न भएका छन्।

धन्यवाद।

रोडम्यापले नेपाललाई दक्षिण एसियाकै विद्युतीय सवारीको केन्द्र बनाउने दूरदर्शी योजना अगाडि सारेको छ, जसमा स्थानीय उत्पादन प्रोत्साहन, ब्याट्री व्यवस्थापन, आवश्यक पूर्वाधार विस्तार, र लगानीमैत्री नीतिहरूलाई प्रमुख स्थान दिइएको छ। यो रोडम्याप कार्यान्वयनमा आएपछि देशमा हजारौं रोजगारी सिर्जना हुनुका साथै स्वदेशी उत्पादनमार्फत आर्थिक समृद्धिको ढोका खुल्नेछ। यसका साथै उद्योगका लागि दीर्घकालीन स्पष्ट नीति र स्थिरता आउनेछ। नाडाले अब आगामी दिनहरूमा पनि नीति संवाद, अनुसन्धान तथा नवप्रवर्तनको क्षेत्रमा निरन्तर सक्रिय रहनेछ।

नेपालमा सवारी साधनमा दक्षिण एसियाकै सबैभन्दा महँगो दर लगभग ३५० प्रतिशतसम्म महशुल लगाइने गरेको छ। नेपाली जनताले अहिले पनि हाम्रा छिमेकी मुलुकहरू भारत र चीनमा भन्दा झण्डै ५ गुणा बढी महँगोमा सवारी साधनहरू खरिद गर्नुपर्ने वाध्यता छ। मोटरसाइकल कै मूल्य पनि भारत र चीनको तुलनामा ३ गुणा महँगो छ। सरकारले बर्तमान विश्व परिवेशलाई दृष्टिगत गरी सवै नेपाली नागरिकले सवारी साधन चढ्न सक्ने वातावरण बनाउनु पर्छ भन्ने हाम्रो मान्यता छ।

प्राक्कथन

- सुरेन्द्रकुमार उप्रेती
महासचिव
नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल

अटोमोबाइल व्यवसायको वर्तमान स्थिति र त्यसको योगदान

पछिल्ला वर्षहरूमा वित्तिय क्षेत्रले अटोमोवाईलको क्षेत्रमा समेत सहुलियत दरमा लगानी गर्न थालेपछि मध्यम र निम्न वर्गका लागि समेत सवारी साधन खरिद गर्नु आज सामान्य भईसकेको छ। भारतमै जापानी, अमेरिकी, युरोपेली र कोरियाली कम्पनीका सवारी साधनहरू समेतको उत्पादन हुन थाले पछि सोझै ती देशहरूबाट हुने आयातमा कमी हुदै गएको छ। नेपालमा आयात हुने फोसिल इन्धनबाट चल्ने सवारी साधनहरूको करिव ८० प्रतिशत आयात भारतबाट हुने गरेको छ भने विद्युतीय सवारी साधनहरूको आयात मध्ये करिव ८० प्रतिशत चीनबाट मात्र हुने गरेको छ। सवारी साधनहरूको आयात देशको राजश्वको एउटा प्रमुख श्रोत भए पनि सरकारले विभिन्न समयमा विभिन्न नीतिगत अवरोधहरू ल्याएर अप्रत्यक्ष रुपमा सवारी साधनहरूको आयातकलाई निरुत्साहित गर्न खोजिरहेको स्पष्ट रुपमा देख्न सकिन्छ। अहिले नेपालमा विद्युतीय सवारी साधनहरूको आयातमा क्रमसः बृद्धि भइरहेको देखिए पनि त्यसको ठीक विपरित फोसिल इन्धनबाट चल्ने सवारी साधनहरूको आयातमा भने कमी भने आएको छ। देशमा अहिले जुन आर्थिक मन्दी देखिएको छ त्यसले पनि देशको अटोमोवाइल व्यवसायमा ठूलो असर परेको छ। जसको प्रत्यक्ष असर देशको राजश्वमा परेको छ।

यी विभिन्न वाधा र अडचनहरूका वावजुद पनि नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रले अहिले देशको भन्सार राजस्वमा २१ प्रतिशतको योगदान दिएको छ। त्यसैगरी प्रत्यक्ष रुपमा १ लाख र अप्रत्यक्ष रुपमा १० लाख भन्दा बढी नागरिकलाई रोजगारी समेत प्रदान गरेको छ। नेपालको बिज्ञापन बजारमा लगभग चालिस प्रतिशत हिस्सा अटोमोबाइल क्षेत्रले लिएको छ भने निर्जिबन विमामा पनि यस क्षेत्रले ५० प्रतिशत योगदान दिएको छ। त्यसैगरी नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रमा १ खर्व भन्दा बढीको लगानी रहेको छ।

अटोमोवाइल व्यवसायमा देखिएका नीतिगत चुनौतिहरू

रेल यातायात र जल यातायातको विकास भईनसकेको, हवाई सेवा ज्यादै महङ्गो रहेको बर्तमान अवस्थामा देशमा सस्तो र सहज सवारी तथा ढुवानीका लागि एक मात्र विकल्पको रुपमा अटोमोबाइलका साधनहरू नै रहेकोमा कुनै सन्देह छैन। सवारी साधनमा दिइने कर्जा समग्र बैंकिङ्ग लगानीको हाल २.५ प्रतिशत मात्र रहेको र सवारी कर्जाको डिफल्ट पनि ज्यादै न्युन रहेको छ। सरकारले ल्याउने हरेक बजेटले सडक पूर्वाधार निर्माणलाई उच्च प्राथमिकता दिदै आए पनि त्यही सडकमा गुडने सवारी साधनहरूलाई भने विलाशिताको बस्तुमा राखेको छ। यो विरोधाभाषपूर्ण देखिन्छ। अर्थात यस विषयमा सरकार अझै पनि स्पष्ट हुन नसकेको देखिन्छ। सरकारको यस्तो नीतिको कारण नेपालको अटोमोवाइल व्यवसाय अपेक्षित रुपमा अघि बढन सकेको छैन। हामी आशा गर्दछौ की सरकार आफनो विरोधाभाषपूर्ण नीतिबाट छिटै वाहिर आउने छ।

निजी, सार्वजनिक, निर्माण तथा सेवाका लागि प्रयोग हुने सवारी साधन, स्पेयर पार्टस, सर्भिस सेन्टर, लुब्रिकेन्ट्स, टायरट्युब, व्याट्री लगायतका व्यवसायहरू प्रत्यक्ष र परोक्ष रुपमा उत्पादकत्व र गतिशिलता बढाउने व्यवसाय हुन्। सवारी साधनहरू पूर्वाधारको पनि पूर्वाधार मानिने सडकमा मात्र प्रयोग हुने र कुनै पनि प्रकारको विकास निर्माणको लागि अपरिहार्य साधन हो। अहिले पनि सरकारको प्राथमिकता Mass Transportation तिर जान सकेको छैन। १ अंश विदेशी मुद्रा त्यो पनि भारु खर्च हुँदा तीन अंश राजस्व प्राप्त भइरहेको परिप्रेक्षमा पनि सरकारले त्यसलाई बेवास्ता गर्दै अटोमोवाइल व्यवसायलाई निरुत्साहित गर्ने किसिमका विभिन्न नीतिहरू ल्याउने गरेको छ। अटो लोन एउटा बैंकले दिने र अर्को बैंकमा जम्मा हुने प्रकृतिको लोन भएको र एउटा ग्राहकको लागि सानो सानो रकम प्रवाह हुने भएकोले यसबाट विदेशी मुद्रा बर्हिगमनमा खाशै असर परेको देखिदैन।

नेपालमा सवारी साधनमा दक्षिण एसियाकै सबैभन्दा महँगो दर लगभग ३५० प्रतिशतसम्म महशुल लगाइने गरेको छ। नेपाली जनताले अहिले पनि हाम्रा छिमेकी मुलुकहरू भारत र चीनमा भन्दा झण्डै ५ गुणा बढी महँगोमा सवारी साधनहरू खरिद गर्नुपर्ने वाध्यता छ। मोटरसाइकल कै मूल्य पनि भारत र चीनको तुलनामा ३ गुणा महँगो छ। सरकारले बर्तमान विश्व परिवेशलाई दृष्टिगत गरी सवै नेपाली नागरिकले सवारी साधन चढ्न सक्ने वातावरण बनाउनु पर्छ भन्ने हाम्रो मान्यता छ।

नेपाल सरकारको घोषित नीति अनुसार सन् २०२६ सम्म नेपाललाई अति कम विकसित राष्ट्रको श्रेणीबाट स्तरोन्नती गरेर विकासशिल राष्ट्र बनाउने र २०३० सम्म नेपाललाई विश्वको मध्यम आयस्तर भएको राष्ट्रको श्रेणीमा पुऱ्याउने लक्ष्य राखेको सन्दर्भमा विकासको सम्वाहक मानिने सवारी साधनहरूको व्यवसायलाई उच्च प्राथमिकता दिनु पर्छ भन्ने हाम्रो धारणा छ।

gf8f s]lblo sfo{;ldltsf kbflwsf/L tyf ;b:ox?

श्री करण चौधरी
अध्यक्ष

डा. ध्रुव थापा
निवर्तमान अध्यक्ष

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 आकाश गोल्छा
सदस्य

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 संजय कुमार खेतान
सदस्य

श्री सुनिल रिजाल
सदस्य

श्री सौरभ थापा
सदस्य

श्री अभिक ज्योति
सदस्य

श्री मेघ राज पौड्याल
सदस्य

श्री निलमणी पाठक
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 निशान ढकाल
आमन्त्रित सदस्य

श्री प्रगुण राजभण्डारी
आमन्त्रित सदस्य

श्री सागर सापकोटा
आमन्त्रित सदस्य

Skywell Ad

सम्पादकिय कलमबाट

नेपालमा अटोमोवाइल व्यवसायको विकास

■ सुरेन्द्र प्रधान
सम्पादक, नाडा अटो न्यूज

नेपालमा अटोमोवाईल व्यवसायको विस्तार भएको चार दशक पनि भएको छैन । राजधानीमा केहि संख्यामा मात्र अटोमोवाईल व्यवसायीहरू थिए । यातायातका साधनहरू पनि अधिकांशत: सरकारी, कूटनितिक तथा भाडाका मात्र हुन्थ्यो । जसमा सार्वजनिक क्षेत्रका यातायातका साधनहरूमा ट्रक, बस, मिनिवस र राजधानीमा ट्याक्सिको वाहुल्यता थियो ।

एक दशक अघि सम्म पनि सवारीका साधनहरू सम्पन्न वर्गले मात्र प्रयोग गर्ने साधन मानिन्थ्यो । तर समय क्रमसंगै यस्तो स्थिति र सोचमा भारी परिवर्तन आईसकेको छ । राजधानीका व्यवसायिक र कामकाजी व्यक्तिहरूको लागि समेत सवारी साधन आवश्यक वस्तु मात्र नभई घर परिवारको लागि इज्जत र प्रतिष्ठाको विषय समेत भईसकेको छ । अटोमोवाईल साधनहरूको आयातलाई हेर्दा हाम्रो देशमा सङ्ख्यात्मक दृष्टिले भारतिय र चिनिया उत्पादनका अटोमोवाईल साधनहरूले झण्डै ९०% बजार ओगटेको छ ।

झण्डै दुई दशक अघिसम्म तुलनात्मक रुपले तेस्रो मुलुक र भारतवाट हुने अटोमोवाईल वस्तुहरूको आयात करिव समान प्रतिशतमा रहदै आएकोमा भारतमा र चीनमा वाह्य लगानी खुल्ला गरिएपछि त्यहाको अटोमोवाईल क्षेत्रमा समेत बढ्दो बैदेसिक लगानीको परिणामस्वरुप नै भारत र चीनमा अटोमोवाईल बस्तुहरूको उत्पादनमा पनि तिब्रता आएको छ । हालका वर्षहरूमा भारतिय उत्पादनका अटोमोवाइल वस्तुहरूको आयातमा बृद्धि भए संगै चिनमा निर्मित विद्युतीय सवारी साधनहरूको आयात पनि क्रमश: बढदै गएको छ । ढुवानीका साधनहरूको हकमा भने झण्डै सतप्रतिशत नै भारतबाट आयात गर्नू पर्ने अवस्था छ ।

तुलनात्मक रुपले हेर्दा बागमती प्रदेशमा नीजि प्रयोजनका यातायातका साधनहरू–कार जीप भ्यान र मोटरसाइकलको सख्या अधिक रहेको देखिन्छ भने अन्य प्रदेशहरूमा त्यसको विपरित सार्वजनिक प्रयोजनका यातायातका साधनहरू र निर्माण कार्यमा प्रयुक्त साधनहरूको सख्या अधिक रहेको स्पष्ट देखिन्छ । नेपालमा वार्षिक रुपमा दर्ता हुने यातायातका साधनहरूमा झण्डै ३६ प्रतिशत बागमती प्रदेशमा मात्र दर्ता हुने गर्दथ्यो तर हालका बर्षहरूमा वागमति प्रदेशको सवोच्चता क्रमश: घटदै गएको देखिन्छ । यद्यपी अधिक जनसंख्याको कारणवाट मात्र होईन सेवा लगायत बन्द व्यवसाय र उद्योग धन्दाहरूको अत्यधिक केन्द्रिकरणका कारण उपत्यकामा यातायातका साधनहरूको चाँप बढदै गएको देखिन्छ ।

तथ्य र तथ्याङ्कलाई दृष्ट्रिगतगर्दा अहिले कूल सवारी साधनहरू मध्ये ७५ प्रतिशत मोटरसाइकल/स्कुटर मात्र रहेको छ । आर्थिक बर्ष 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 राष्ट्रहरूको तुलनामा पनि ज्यादै कम हो । प्रदेशगत रुपमा हेर्दा सवैभन्दा बढी बागमती प्रदेशमा ६.३७ प्रतिशतमा कार/जीप/भ्यान रहेको देखिन्छ । यस अनुसार कोशिमा २.१८, मधेशमा १.४४, गण्डकीमा ३.६४, कर्णालीमा ०.८३, र सुदूर पश्चिममा १.१३ प्रतिशत परिवारमा कार/जीप/भ्यान रहेको देखिन्छ । त्यसैगरी नेपालको कूल घरपरिवार मध्ये २७.२७ प्रतिशतमा मोटरसाइकल/स्कुटर रहेको देखिन्छ । प्रदेशगत रुपमा हेर्दा बागमतीमा सवैभन्दा बढी ३५.७६, कोशिमा २४.७७ मधेसमा ३४.१२, गण्डकीमा ३४.२० लुम्बिनीमा २५.५३, कर्णालीमा ६.६९ र सुदूर पश्चिममा १५.५९ प्रतिशत घर परिवारमा मोटरसाइकल रहेको देखिन्छ ।

सडक भनेको पूर्वाधारको पनि पूर्वाधार हो भन्ने मान्यतालाई सरकारले आत्मसात गर्दै सन् २०३० सम्ममा ७ लाख किलोमिटर सडक निर्माण गर्ने दिर्घकालिन योजना अगाडी सारेको छ भने, आगामी ५ बर्ष भित्र सडक निर्माण, मर्मत संभार र स्तरोन्नतीको लागि ८ खर्ब १६ अर्ब खर्च गर्ने निर्णय गरेको छ । जुन सराहनिय छ ।

झण्डै दुई दशक अघिसम्म तुलनात्मक रूपले तेस्रो मुलुक र भारतवाट हुने अटोमोवाईल वस्तुहरूको आयात करिव समान प्रतिशतमा रहदै आएकोमा भारतमा र चीनमा वाह्य लगानी खुल्ला गरिएपछि त्यहाको अटोमोवाईल क्षेत्रमा समेत बढ्दो बैदेसिक लगानीको परिणामस्वरूप नै भारत र चीनमा अटोमोवाईल बस्तुहरूको उत्पादनमा पनि तिब्रता आएको छ। हालका वर्षहरुमा भारतिय उत्पादनका अटोमोवाइल वस्तुहरूको आयातमा बृद्धि भए संगै चिनमा निर्मित विद्युतीय सवारी साधनहरुको आयात पनि क्रमशः बढदै गएको छ। ढुवानीका साधनहरुको हकमा भने झण्डै सतप्रतिशत नै भारतबाट आयात गर्नू पर्ने अवस्था छ।

नाडा अटो न्यूज सम्पादन मण्डल

विष्णु कुमार श्रेष्ठ
एडमिन एण्ड अकाउण्ट अफिसर

आरजु श्रेष्ठ
ट्रेनिङ्ग 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

Letter of Thanks from China

LETTER OF THANKS

June 11, 2025

Dear Mr. Karan Chaudhary,

The 2025 China Auto Chongqing Summit, held in the vibrant early summer of Chongqing, has concluded with great success. Under the theme "Shaping the Future of an Industry in Transition," the event brought together distinguished guests from around the world. On behalf of the Chongqing Forum Organizing Committee, I extend our heartfelt gratitude for your invaluable insights and leadership, which greatly enriched the Summit.

Over two days, the forum hosted 16 main sessions and 7 concurrent activities, with over 100 speakers and 11 foreign and local delegations. With over 700 attendees, of them some 10% being foreign guests from 18 countries and regions, the event solidified its status as a premier global summit. Your compelling keynote speech provided a strategic vision for the industry, sparking innovative ideas that continue to resonate widely.

The forum received extensive coverage from national, industry, and local media, with over 100 journalists delivering in-depth reports. Your contributions significantly amplified the summit's influence through widespread multimedia outreach.

We deeply appreciate the time and effort you dedicated despite your demanding schedule. Your passion for advancing the automotive industry, especially amidst its transformation in new energy and intelligent technologies, is truly inspiring. We look forward to continued collaboration to drive high-quality industry growth through innovation.

Though this year's summit has ended, the platform it created for global industry exchange remains vital. We warmly invite you to join us again in Chongqing in 2026 to shape the future of the automotive industry together.

Best regards,

WANG Xia

Executive Chairman, China Auto Chongqing Summit Organizing Committee
Chairman, China Council for the Promotion of International Trade Automotive Industry Committee

नाडा अटो शो २०२५ आजबाट शुभारम्भ हुँदै

NADA AUTO SHOW 2025

THE BIGGEST SHOW OF NEPAL

यो केवल प्रदर्शनी मात्र नभई, नेपालको दिगो, स्मार्ट र भविष्यमुखी मोबिलिटीको प्रतिबिम्ब हो । ृन्य ँयच :यचभ् भन्ने नारासहित आयोजना हुने यस वर्षको शोले नविनतम प्रविधि, ग्राहक संलग्नता र अटो क्षेत्रको सम्पूर्ण परिस्थितिलाई एकै छानामुनि ल्याउनेछ ।

नाडा अटो शो २०२५ : नेपालको अटोमोटिभ उद्योगमा नवप्रवर्तन र उत्साहको नयाँ अध्याय

माननीय उपप्रधानमन्त्री एवं अर्थमन्त्री विष्णु प्रसाद पौडेलको प्रमुख आतिथ्यतामा नेपालको बहु प्रतिक्षित अटोमोटिभ कार्यक्रममध्ये अग्रणी नाडा अटो शो २०२५, यही २०८२ भदौ ३ गतेदेखि ८ गतेसम्म काठमाडौंको भृकुटीमण्डप परिसरमा आयोजना हुँदैछ । यो केवल प्रदर्शनी मात्र नभई, नेपालको दिगो, स्मार्ट र भविष्यमुखी मोबिलिटीको प्रतिबिम्ब हो । "Go For More" भन्ने नारासहित आयोजना हुने यस वर्षको शोले नविनतम प्रविधि, ग्राहक संलग्नता र अटो क्षेत्रको सम्पूर्ण परिस्थितिलाई एकै छानामुनि ल्याउनेछ ।

उन्नत प्रविधि र भविष्यतर्फको कदम

नाडा अटो शो २०२५ मा निम्न विशेष प्रविधिहरू प्रस्तुत गरिनेछन् :

- UNITREE रोबोट्स – स्वचालन र बुद्धिमत्ताको नयाँ युगको प्रतिकस्वरूप उन्नत चारपांग्रे रोबोटहरू
- Deepal eVTOL UAV – भविष्यको शहरी हवाई मोबिलिटीको पहिलो झलक

यसका अतिरिक्त

- १९ वटा चारपांग्रे ब्रान्डहरू
- १३ वटा हल्का व्यावसायिक सवारी साधन ब्रान्डहरू
- ४ वटा दुईपांग्रे सवारी ब्रान्डहरू
- ३५ कम्पनीहरू (ल्युब्रिकेन्ट, टायर, ब्याट्री, ग्यारेज उपकरण र वित्तीय संस्थाहरू)
- १२५ भन्दा बढी प्रदर्शकहरू
- १ लाखभन्दा बढी आगन्तुकको अपेक्षा
- तीन लाख वर्गफुट क्षेत्रफल र १,६२,५०० वर्गफुट प्रदर्शनी क्षेत्र सहित यो नेपालको अहिलेसम्मकै सबैभन्दा ठूलो अटो शो हुनेछ ।

सशक्त साझेदारी र व्यवस्थापन

कार्यक्रम निम्न साझेदार संस्थाहरूको सशक्त समर्थनमा सम्पन्न हुँदैछ :

- Title Sponsor: UNITREE (MAW Vriddhi)
- Co-Sponsor: Shikhar Insurance Company Ltd.
- Powered By: Campa Cola
- Mobility Partner: Yango
- Exclusive Ticketing Partner: Khalti by IME (भदौ २ गतेसम्म अग्रिम टिकटमा २०५ क्यासब्याक)
- Official Internet Partner: WorldLink
- Surveillance Partner: CCTV Nepal
- Fire Safety Partner : Himalayan Safety Solutions Pvt. Ltd.
- Hospital Partner: Kist Hospital
- Hospitality Partner: The Plaza
- Door Prize: Nepal Lube Oil Limited (Provide free lubricants in every service for one year for 12 lucky winners)
- Event Managed by: Global Exposition & Management Services Pvt. Ltd. (GEMS)
- सुविधा र सुरक्षा सुनिश्चित गर्ने व्यवस्था

जहाँ कतिपयले आफूलाई ठूलो वा सबैभन्दा राम्रो भन्दै हल्ला गर्छन्, त्यहाँ नाडा अटो शोले तथ्य, निरन्तरता र विश्वसनीयताबाट आफैंलाई स्थापित गरिसकेको छ। १६ औं संस्करणहरूको सफल इतिहास, अग्रणी ब्रान्डहरूको सहभागिता र लाखौं दर्शकहरूको विश्वासले नाडा अटो शोलाई नेपालको अटोमोटिभ उद्योगको सर्वोत्कृष्ट मञ्चको रूपमा परिचित गराएको छ।

- सुविधाजनक जोन विभाजन : चारपांग्रे, दुईपांग्रे, व्यावसायिक सवारी, अटो पार्ट्स, वित्तीय सेवा आदि
- टिकट प्रि-बुकिङ : खल्ती एपमार्फत अग्रिम खरिद गर्न सकिने
- मिडिया डेस्क : सञ्चारकर्मीहरूको समन्वयका लागि
- ट्राफिक सूचना डेस्क : महानगरीय ट्राफिक प्रहरी साझेदारीमा
- आपतकालीन स्वास्थ्य टोली, सुरक्षा निगरानी, आगो नियन्त्रणको व्यवस्था

प्रमुख आकर्षणहरू

- विन्टेज मोटर शो – ऐतिहासिक सवारी साधनहरूको प्रदर्शन :
  - Morris Minor
  - Fiat
  - Peugeot
  - Beetle
  - Mini Cooper
  - Toyota RT
  - Mercedes Benz
  - Toyota RT40
  - VW Bus
  - Toyota Corolla
  - Mazda Familia
  - Toyota MR2
- Made in Nepal Pavilion – स्वदेशमै निर्माण भएका सवारी तथा पार्ट्सको प्रदर्शनी
- International Business Pavilion – अन्तर्राष्ट्रिय लगानी र सहकार्य प्रवर्द्धन गर्ने थलो
- सेमिनार, कार्यशाला, अन्तरक्रिया – ईभी, स्मार्ट मोबिलिटी र दिगोपनमा केन्द्रित
- दैनिक भाग्यशाली विजेता घोषणा – एक वर्षसम्म निःशुल्क ल्युब्रिकेन्ट सेवा (Nepal Lube Oil Ltd. द्वारा प्रायोजित)

दावीभन्दा पर- उदाहरणीय नेतृत्वको चिनारी

जहाँ कतिपयले आफूलाई ठूलो वा सबैभन्दा राम्रो भन्दै हल्ला गर्छन्, त्यहाँ नाडा अटो शोले तथ्य, निरन्तरता र विश्वसनीयताबाट आफैंलाई स्थापित गरिसकेको छ। १६ औं संस्करणहरूको सफल इतिहास, अग्रणी ब्रान्डहरूको सहभागिता र लाखौं दर्शकहरूको विश्वासले नाडा अटो शोलाई नेपालको अटोमोटिभ उद्योगको सर्वोत्कृष्ट मञ्चको रूपमा परिचित गराएको छ।

हाम्रो यात्रामा तपाईंको सहभागिता महत्वपूर्ण छ

उपभोक्ता, प्रविधिप्रेमी, उद्यमी वा उद्योग विश्लेषक- नाडा अटो शो २०२५ तपाईंका लागि हो।
नवप्रवर्तन अनुभव गर्नुहोस्। सम्भावनाहरू अन्वेषण गर्नुहोस्। Go For More.

नाडा अटोमोवाइल्स् एशोसिएशन अफ नेपालद्वारा आयोजित उक्त प्रदर्शनीको लागि यही २०८२ असार १९ गते नाडा अटो शो २०२५ का लागि स्टल एलोकेसन कार्यक्रम समेत सम्पन्न गरिएको थियो। यसै सन्दर्भमा नाडाले २०८२ श्रावण २० गते ललितपुरको दि प्लाजामा एकै दिन प्रेस कन्फरेन्स, सेलेब्रेटिज एण्ड इन्फुएनसर्स मिट २०२५ को आयोजना समेत गरिएको थियो। त्यसैगरी सोही दिन नै नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीले नाडाका पूर्व अध्यक्षहरूसंग अन्तरक्रिया कार्यक्रम समेतको आयोजना गर्नु भएको थियो। वि.सं. २०५५ मा सुरु भएको नाडा अटो शो आजसम्म आई पुग्दा नेपाली अटो उद्योगको प्रमुख प्रदर्शनी बनेको छ, जसले प्रविधि, नवप्रवर्द्धन एवं गतिशीलतामा महत्वपूर्ण योगदान दिँदै आएको छ।

सहभागी भएका ब्रान्डहरूः

- चार पाङ्ग्रेः DEEPAL, AVATR, DONGFENG NAMMI, SERES, TATA, SUZUKI, TESLA, AION, XPENG, RIDDARA, SKY WELL, BYD, FOTON, BAW BRUMBY, JY AIR, BLAVAL, LS Auto, JINPENG. (18 Stalls)
- दुई पाङ्ग्रेः Hero, Royal Enfield, Zonson, Yamaha (4 Stalls)
- लाइट कमर्शियल भेहिकलः NEW GONOW, DFSK, DONGFENG, KAMA, FOTON, SOKON, CG KYC/ KINGLONG, Montra, Skyworth, KAINIU, KAWEI/ NAVECO, SUNLONG (13 Stalls)
- अटो कम्पोनेन्टहरूः Asian, GULF, Duckhams, ATS ELGI/ELGI, MAFRA, MAXSHINE, WAVEX/ Kuruma, Massimo Nepal, Michelin, Liqui Moly, STC RIDE/ ENERGY, CEAT Tyre, JK/ Good Tyre, Spicer, Vulcan, ITR/ATF/USB/HOBE, CYG, KPI & Kohinoor, Manatec, Electric Vehicle Charger, TATA Green, Total Energies, STUDDS/ SMK, Microbiz, Horizon fct, MAK, PLO.

सम्माननीय प्रधानमन्त्री श्री केपी शर्मा ओलीज्यूको प्रमुख आतिथ्यतामा मिति २०८२ भाद्र ३ गते बिहान १०:०० बजे भृकुटीमण्डप परिसरमा आयोजना हुने १७ औं संस्करणको NADA Auto Show 2025 को समुद्घाटन हुनेछ।

PCV

Stall No.	Brand
A*1	AVATR
A*2	DEEPAL
A*3	SUZUKI
A*4	TATA
B5	RIDDARA
A6	DONGFENG NAMMI
A7	FOTON
A9	XPENG
A10	AION
B11	BYD
H12	SKYWELL
H13	SERES
H14	JY AIR & BAW
H15	GEELY GALAXY EX5
H16	TESLA
F1	LS AUTO
F2	JINPENG
F3	BLAVAL
F4	ISUZU

LCV

Stall No.	Brand
J1	SUNLONG
J2	SKYWORTH
J3	DFSK
J4	FOTON
J5	WULING
J6	SOKON
J7	KAMA
J8	KAINIU
J9	SAMURAI
J10	KINGLONG
J11	DONGFENG
J12	NEW GONOW
J13	KAWEI/ NAVECO

Two Wheeler

Stall No	Brand
Tw1	YAMAHA
Tw2	HERO
Tw3	ZONSON
Tw4	ROYAL ENFIELD

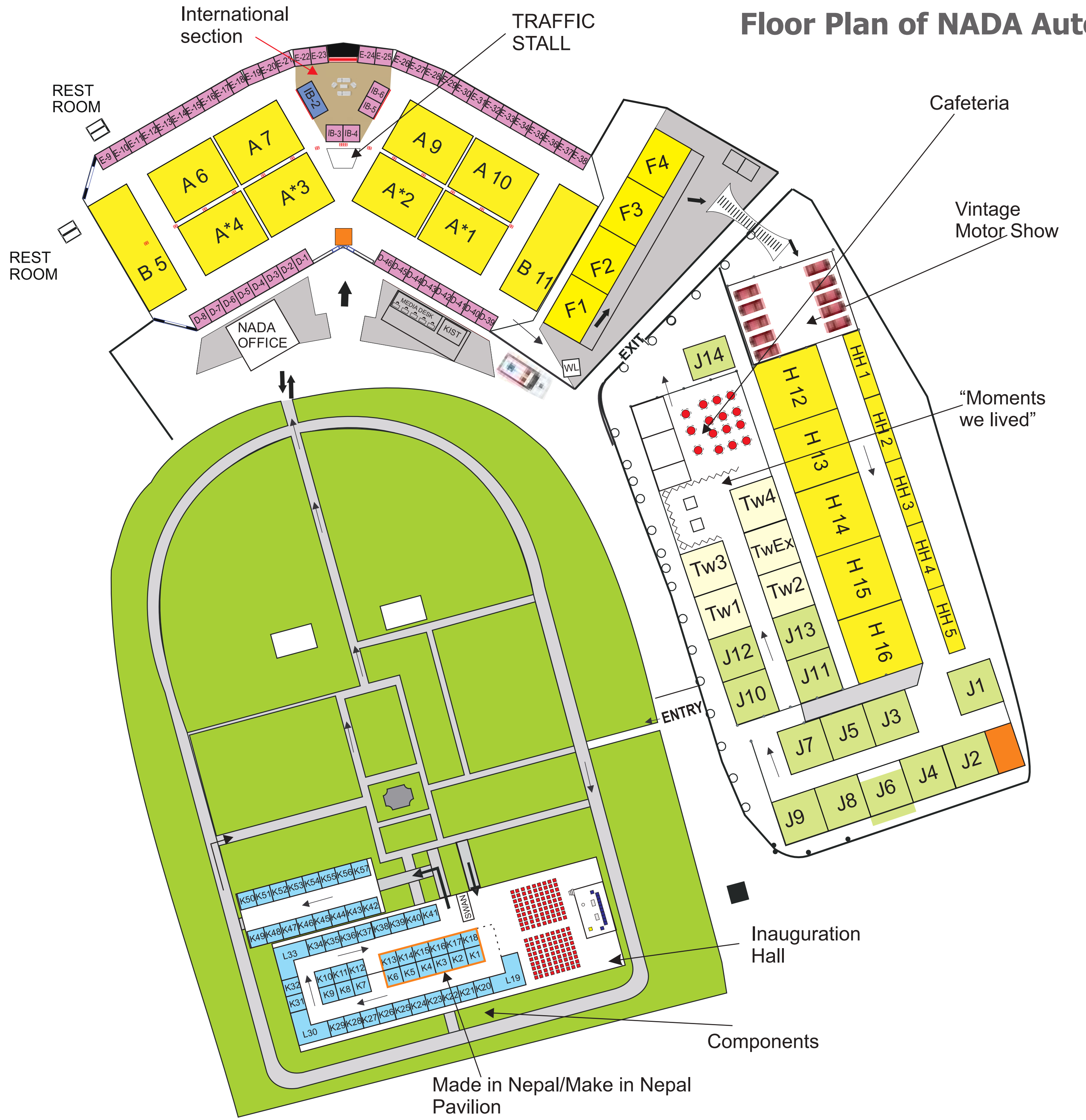
Auto Components & Others

Stall No.	Company	Brand
K1&K2	Nepal Lube Oil Limited	GULF
K3& K4	Asian Batteries Pvt. Ltd.	ASIAN
K5	STC Auto Pvt. Ltd.	CEAT TYRE
K6	STC Energy Pvt. Ltd.	STC ENERGY
K7	Good Deal Trading Pvt. Ltd.	MANATEC, Kuken & Groz
K8	Micro Biz Pvt. Ltd.	
K9 &10	Woodland Interior & Décor	
K11	IME Travels Pvt. Ltd.	
K12	Hajurlai Namaste Trade Link Pvt. Ltd.	ITR/ATF/USB/HOBE
K13 & K14	Green Tyre Ltd.	DELTA & SHERPA
K15& K16	Lube Vista Pvt. Ltd	DUCKHAMS
K17	Kohinoor Plastic Industries Pvt. Ltd.	KPI & Kohinoor
K18	Purbanhcal Lube Oil	PLO
L19	G.O Energy Pvt. Ltd.	MASSIMO NEPAL
K20, K21 & K22	Hitco Pvt. Ltd.	ATS ELGI/ELGI
K23	Rita Automobiles Pvt. Ltd.	SPICER, VULCAN, RAPL
K24	BNH Autotech Pvt. Ltd.	TVS GIRLING, LUCAS TVS
K25	Ronak Brothers Pvt. Ltd.	GALLOP
K26	Craft It Pvt. Ltd.	Electric Vehicle Charger
K27	Green Energy and Infrastructure company pvt. Ltd.	Horizon FCT
K28	AAU Nepal Expo Pvt. Ltd.	TRB Energy
K29	Gudne Motors Pvt. Ltd.	
L30	Sipradi Auto Parts Pvt. Ltd.	MICHELIN
K31 & K32	Delta Distributors Pvt. Ltd	JK TYRES of the ROAD
L33	One Stop Suppliers	WAVEX/ Kuruma
K34	Laxmi AutoComp Pvt. Ltd.	TATA Green
K35	Laxmi Lube oil	Total Energies
K36	Sipradi Trading Pvt. Ltd.	MAK
K37	Green Infrastructures Pvt. Ltd.	CYG
K38 & K39	Paudel Enterprises Pvt. Ltd.	STUDDS/ SMK
K40 & K41	Paudel Enterprises Pvt. Ltd.	Liqui Moly
K42	GOEC Mercantile Pvt. Ltd.	GOEC
K43	Loopx Electric Pvt. Ltd.	
K44 & K45	OLS Equipment	
K46	Appolo Tyres	
K47	Build Pad Suppliers	
K50, K51 & K52	Cleanx Nepal Pvt. Ltd.	MAFRA, MAXSHINE
K53	Creato Private Limited	OGAS
K55 & K56	SDI Automobiles Pvt. Ltd.	SPARK MINDA
K57	Simple Tech Solutions Pvt. Ltd.	TELTONILA
K48	Shrestha Company Pvt. Ltd.	Railwolf Tools
K49	Shrestha International Trading Concern	Snapon Tools
K54	Trackon Nepal Pvt. Ltd.	Trackon UPS
IB1	JSW GECO Motors	

BFIs

Stall No	Brand
E20	Himalayan Bank
E21	Nabil Bank
E24	NMB Bank
E25	Laxmi Sunrise
E26	Global IME Bank
E27	Agricultural Development Bank
IB3	Nepal SBI Bank
IB4	Sanima Bank
IB5	Shikhar Insurance
IB6	Khalti

Floor Plan of NADA Auto Show



Aug. 19 - 24 (भाद्र ३ – ८)

Bhrikuti Mandap

Exhibition Hall, Kathmandu

FLOORPLAN

- 4-Wheeler
- 2-Wheeler
- Light Commercial
- Components
- Counseling/BFIs

नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको ४८ औं वार्षिक साधारण सभापछि नाडाले विभिन्न महत्वपूर्ण विषयहरुमा प्रकाशित गरेको प्रेस स्टेटमेण्टहरु

नाडाबाट प्रस्तुत सुझावहरुलाई मनन् गरी दिन सरकारलाई आग्रह

सरकारले हालै अध्यादेश मार्फत देशको विकासलाई अघि बढाउने र अर्थतन्त्रलाई गतिशिल बनाउन वाधक देखिएका विभिन्न ऐनका बुँदाहरूमा परिवर्तन गरेको छ। खासगरी कालो बजार नियन्त्रण ऐनमा व्यवसायीहरूले २० प्रतिशतभन्दा बढी मुनाफा कमाउन नपाउने व्यवस्था हटाइएको छ। जसका लागि नेपालको निजीक्षेत्रले दशकौंदेखि सरकारलाई सुझावहरू दिदै आएको थियो। अहिले सरकारले त्यसको आवश्यकता, उदार र खुल्लाबजार अर्थतन्त्रको मूल मर्मलाई महसुस गरी त्यसका वाधाहरूलाई हटाएको छ। त्यो निश्चय नै सराहनिय छ।

खस्कदै गएको नेपालको अटोमोवाइल व्यवसाय र देशको समग्र अर्थतन्त्रमा सुधार ल्याउन र उपयुक्त व्यावसायिक वातावरण निर्माण गर्न नाडाले पटक पटक सरकारलाई विभिन्न सुझावहरू दिदै आएको छ। यसै सन्दर्भमा नाडाले अर्थ मन्त्रालयलाई २२ बुँदे सुझावहरू दिएको छ। यसै क्रममा नाडाले उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयमा एजेन्सी संशोधन र एकीकरणका सम्बन्धमा पनि ४ बुँदे सुझावहरू दिएको छ। त्यसैगरी नाडाले नेपाल राष्ट्र बैंकलाई मौद्रिक नीतिसंग सम्बन्धित ६ बुँदे सुझावहरू समेत दिएको छ। नाडाका यी सुझावहरूतर्फ पनि सरकारले आवश्यक ध्यान दिनेछ भन्ने हामीले अपेक्षा समेत राखेका छौं।

अहिले सरकारले प्रोटोकल फर मुभमेण्ट अफकार्गो विद रिफरेन्स टु द मोटर भेहिकल्स एग्रिमेण्ट फर द रेगुलेशन अफ प्यासेञ्जर, पर्सोनल एण्ड कार्गो भेहिकुलर ट्राफिक विटविन बङ्गलादेश, भुटान, इण्डिया र नेपाल (विविआइएन) को प्रारुपकाविषयमा छलफल चलाउँदै आएको सन्दर्भमा यी चार देशहरू बिच खुला यातायात प्रणाली सञ्चालनमा आउनु निश्चय नै स्वागतयोग्य विषय हो। तर यस विषयमा सरकारले सम्झौता गर्दा नेपालमा पर्ने केही व्यावहारिक पक्षहरूबारे विशेष ध्यान दिनुपर्ने देखिन्छ।

नेपालमै कुनै पनि यातायातका साधनहरूको म्यानुफ्याक्चरिङ्ग नहुने। नेपालमा आयात गरिने झण्डै ८० प्रतिशत यातायातका साधनहरू भारतबाट आयात हुने र त्यसमा २५० देखि ३५० प्रतिशतसम्म भन्सार महशुल लाग्ने सन्दर्भमा भारतको तुलनामा नेपालमा यातायातका साधनहरू ज्यादै महङ्गो पर्ने भएकोले उक्त सम्झौताअनुसार नेपालमा भारतीय नम्बर प्लेटका सवारी तथा ढुवानीका साधनहरू मात्र प्रयोगमा आउने देखिन्छ। यसबाट नेपालमा यातायातका साधनहरू पैठारी गरी व्यवसाय सञ्चालन गर्ने व्यवसायीहरू लगायत अटोमोवाइल व्यवसायसंग सम्बन्धित वा आश्रित अन्य कुनै पनि व्यवसायीहरुले आफ्नो व्यवसाय नै छोडनुपर्ने अवस्था आउने भएकोले सरकारले यसतर्फ गम्भीरतापूर्वक मनन् गरी अघि बढ्नुपर्ने तड्कारो आवश्यकता देखिएको छ।

आर्थिक वर्ष २०८१/८२ को मौद्रिक नीतिको अर्धवार्षिक समिक्षाका सम्बन्धमा नाडाको धारणा

नेपाल राष्ट्र बैंकले आर्थिक वर्ष २०८१/८२ को मौद्रिक नीतिको अर्धवार्षिक समिक्षामा व्यक्तिगत सवारी साधन र सबै प्रकारका विद्युतीय सवारी साधनहरूको ऋण मूल्य अनुपातको सीमालाई ६० प्रतिशत कायम गरिनेछ भनिएको छ। यस विषयसंग प्रत्यक्ष रुपमा सरोकार राख्ने यस नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको विशेष रुपले ध्यानाकृष्ट भएको छ।

सुस्ताएको नेपालको अटोमोवाइल व्यवसायलाई गतिशिल बनाउन यस एशोसिएशनले यस सन्दर्भमा पेट्रोल र डिजेलबाट चल्ने सवारी साधनहरूको ऋण मूल्य अनुपातको सीमालाई ५० प्रतिशतबाट ७५ प्रतिशत पुऱ्याउनका लागि नेपाल राष्ट्र बैंकलाई अनुरोध गर्दै आएकोमा नेपाल राष्ट्र बैंकको यस मौद्रिक नीतिको अर्धवार्षिक समिक्षामा व्यक्तिगत सवारी साधन र सबै प्रकारका विद्युतीय सवारी साधनहरूको ऋण मूल्य अनुपातको सीमालाई ६० प्रतिशत कायम गरिने भनिएको छ। पेट्रोल र डिजेलबाट चल्ने सवारी साधनहरूको सन्दर्भमा सो व्यवस्था सराहनिय भए तापनि हामीले थप अपेक्षा राखेका थियौ। विद्युतीय सवारी साधनहरूको सम्बन्धमा पनि सोही व्यवस्था गरिदा विद्युतीय सवारी साधनहरूको व्यवसायमा लागेका व्यवसायीहरूलाई भने ठूलो मर्का पर्ने अवस्था सिर्जना भएको छ।

सरकारले नीतिगत रुपमै ग्रिन इनर्जीलाई उच्च प्राथमिकता दिने निर्णय गरी सोही अनुरुप सरकारले विगतको समयदेखि नै विद्युतीय सवारी साधनहरूलाई विशेष सुविधा समेत प्रदान गर्दै आएकोमा बर्तमान मौद्रिक नीतिको अर्धवार्षिक समिक्षाले सरकारको सो नीतिलाई नै उपेक्षा गरेको देखिन्छ।

नेपाल राष्ट्र बैंकको यस नीतिबाट विद्युतीय सवारी साधनहरूको प्रयोगमा निश्चित रुपमा कमी आउने अवस्था आएको छ। सरकारको आफ्नो घोषित नीतिको पालना र विद्युतीय सवारी साधनहरूको हकमा व्यवसायीहरूको लगानीलाई सुरक्षित बनाउनका लागि यस अघि कै नीति अर्थात् ऋण मूल्य अनुपातको सीमालाई ८० प्रतिशत नै कायम गर्ने व्यवस्थाका लागि हार्दिक अनुरोध गर्दछौ।

नेपालमै कुनै पनि यातायातका साधनहरूको म्यानुफ्याक्चरिङ्ग नहुने। नेपालमा आयात गरिने झण्डै ८० प्रतिशत यातायातका साधनहरू भारतबाट आयात हुने र त्यसमा २५० देखि ३५० प्रतिशतसम्म भन्सार महशुल लाग्ने सन्दर्भमा भारतको तुलनामा नेपालमा यातायातका साधनहरू ज्यादै महङ्गो पर्ने भएकोले उक्त सम्झौताअनुसार नेपालमा भारतीय नम्बर प्लेटका सवारी तथा ढुवानीका साधनहरू मात्र प्रयोगमा आउने देखिन्छ।

'अघिल्ला वर्षहरूमा जस्तै विद्युतीय सवारीसाधनका लागि भन्सार तथा कर छुट कायम राखिएको भए पनि 'अन्य महत्वपूर्ण क्षेत्रहरू जस्तैः सवारी ऋण, आयात प्रक्रिया र औद्योगिक मान्यतामा कुनै उल्लेखनीय सुधार गरिएको छैन । यद्यपि, उक्त मौद्रिक नीतिले विद्युतीय सवारी साधनहरूको प्रयोगलाई प्रोत्साहन दिन खोजेको छ, ग्रिन फाइनान्स र दिगो यातायात पूर्वाधारको विकासलाई प्रवर्द्धन गर्न खोजिएको छ । तर, विद्युतीय सवारी साधनका लागि प्रत्यक्ष रूपमा कर्जा प्रवाहलाई प्राथमिकता दिइएको छैन; यसलाई केवल ग्रिन अग्रसरताको रूपमा मात्र लिइएको छ ।

आर्थिक वर्ष २०८२/८३ को मौद्रिक नीतिको सम्बन्धमा नाडाको धारणा

मिति २०८२ आषाढ २७ गते नेपाल राष्ट्र बैंकका गर्भनर विश्वनाथ पौडेलज्यूले राख्नुभएको आर्थिक वर्ष २०८२/८३ को मौद्रिक नीतिको सम्बन्धमा यस एशोसिएशनको गम्भीर ध्यानाकर्षण भएको छ । उक्त मौद्रिक नीति हामी अटोमोवाइल व्यवसायीहरूको अपेक्षा गरेको भन्दा धेरै टाढा रहेको हामीले महसुस गरेका छौं । सो मौद्रिक नीतिले अटोमोवाइल क्षेत्रले दिएको सुझावहरूलाई गम्भीरतापूर्वक नलिएको मात्र होइन कहिंकतै सम्बोधन समेत गरिएको छैन । सुधार गरिनुपर्ने अटोमोवाइल क्षेत्रसंग सम्बन्धित विद्यमान नीतिहरूलाई अहिले पनि यथावतै राखिएको छ । सवारी साधनहरूको आयातको सन्दर्भमा कुनै सहजीकरणको व्यवस्था गरिएको छैन । लक्जरी, हेवि सेगमेण्ट र उच्च प्रविधिका सवारी साधनहरूको सम्बन्धमा पुरानै नीतिहरूलाई कायम राखिएको छ ।

अघिल्ला वर्षहरूमा जस्तै विद्युतीय सवारीसाधनका लागि भन्सार तथा कर छुट कायम राखिएको भए पनि अन्य महत्वपूर्ण क्षेत्रहरू जस्तैः सवारी ऋण, आयात प्रक्रिया र औद्योगिक मान्यतामा कुनै उल्लेखनीय सुधार गरिएको छैन । यद्यपि, उक्त मौद्रिक नीतिले विद्युतीय सवारी साधनहरूको प्रयोगलाई प्रोत्साहन दिन खोजेको छ, ग्रिन फाइनान्स र दिगो यातायात पूर्वाधारको विकासलाई प्रवर्द्धन गर्न खोजिएको छ । तर, विद्युतीय सवारी साधनका लागि प्रत्यक्ष रुपमा कर्जा प्रवाहलाई प्राथमिकता दिइएको छैन; यसलाई केवल ग्रिन अग्रसरताको रुपमा मात्र लिइएको छ ।

उक्त मौद्रिक नीतिले हायर पर्चेज कर्जा दिने कम्पनीलाई स्वीकृत दिने नीतिगत एवं प्रक्रियागत व्यवस्थामा Fit and Proper Test कर्जाको ब्याजदर गणना, सेवाशुल्क लगायतका विषयहरूलाई समेटी उक्त नियमाकिय व्यवस्थामा आवश्यक संशोधन गरिने भनिएको छ, जुन सकारात्मक छ ।

सवारी ऋणको सन्दर्भमा, विशेष गरी इन्धनबाट चल्ने तथा लग्जरी सवारी साधनहरूका लागि Loan–to–Value-LTV को प्रावधानमा अझै पनि कडाइ गरिएका छन् । व्यक्तिगत सवारी ऋणका लागि दिइने कर्जा प्रावधानहरूमा कुनै संशोधन गरिएको छैन, जसले अनुदार नीतिलाई नै निरन्तरता दिएको संकेत गर्छ । हालैका बाढी तथा सीमा सम्बन्धी अवरोधहरूले वाधा पुऱ्याएको स्वीकारिएको भए पनि, सवारी साधनहरूको आयातलाई सहज बनाउने सम्बन्धमा कुनै नयाँ उपायहरू नीतिमा समावेश गरिएको छैन । यद्यपी नेपाल राष्ट्र बैंकले सम्बन्धित मन्त्रालय र भन्सार विन्दुहरूमा समन्वय गर्ने इच्छा देखाए पनि, ठोस कार्यान्वयनका लागि कुनै पहल गरेको छैन ।

उक्त मौद्रिक नीतिमा अटोमोवाइल क्षेत्रको उत्थानका लागि कुनै विशेष रोडम्याप अथवा सुधारका कार्यक्रमहरू तय गरिएका छैनन् । उत्पादनमुखी क्षेत्रलाई सामान्य प्राथमिकता दिइएको भए पनि अटोमोवाइल क्षेत्रलाई स्पष्ट रूपमा नीतिगत रूपमा प्राथमिकतामा राखिएको देखिदैन । हाम्रो विश्वास छ कि विद्युतीय इकोसिष्टमको प्रवर्द्धन, रोजगारी सिर्जना र देशको औद्योगिकीकरणमा अटोमोवाइल क्षेत्रको योगदानलाई पहिचान गर्दै यस क्षेत्रको वृद्धिका लागि स्पष्ट नीति र सहयोग अपरिहार्य छ । यस सन्दर्भमा, अटोमोबाइल क्षेत्रको आर्थिक महत्वलाई गम्भीरतापूर्वक स्वीकार गरी, नीतिगत सहजीकरणका लागि तत्काल कदम चाल्न सरकारसंग जोडदार माग गर्दछौं ।

आर्थिक वर्ष २०८२/०८३ को बजेटका सम्बन्धमा नाडाको धारणा

नेपालको अटोमोवाइल व्यवसायलाई गतिशील एवं चलायमान बनाउन नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालले विभिन्न मितिमा नेपाल सरकारको मन्त्रालय एवं विभागहरूमा विभिन्न नीतिगत सुझावहरू एवं सल्लाहहरू दिएको थियो । नाडाको नीतिगत सुझावहरूलाई मनन् गरी आर्थिक वर्ष २०८२/०८३ को बजेट अटोमोवाइलमैत्री आएको छ ।

खासगरी यस बजेटले नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रको वर्षौंदेखिको माग र आवाजलाई समेटेको छ । यो बजेट व्यवसायमैत्री रहेको र यस बजेटले उद्यमी र व्यवसायीहरूलाई प्रोत्साहित मात्र गरेको छैन अपितु यसले नेपालको अर्थतन्त्रलाई समेत चलायमान बनाउने छ भन्ने गहिरो आशा राख्दै अब हामीले आउँदो मौद्रिक नीति समेत यसै अनुरुप आउने अपेक्षा समेत राखेका छौं ।

नाडाको आवाजलाई सरकारले बजेट मार्फत् सम्बोधन गरेकोमा हामी नेपाल सरकारप्रति हार्दिक आभार सहित धन्यवाद प्रकट गर्दछौं ।

रसुवा जिल्लामा आएको बाढी तथा पहिरोका कारण उत्पन्न भयावह परिस्थितिमा संयमित रहन आग्रह

हालै रसुवा जिल्लामा आएको बाढी तथा पहिरोका कारण उत्पन्न भयावह परिस्थितिले केवल मानवीय जनजीवन मात्र नभई मुलुकको प्रमुख व्यापारिक नाका–केरुङ र रसुवागढी–मार्फत हुने अटोमोबाइल आयात प्रणालीमा गहिरो असर पुऱ्याएको छ । यसले भन्सार परिसरमा रहेका निर्माणाधिन सुख्खा बन्दरगाह, पार्किङ्गमा रहेका कन्टेनरहरू समेत बगाएको छ । यस कठिन घडीमा हामी सम्पूर्ण पीडितहरूप्रति गहिरो समवेदना प्रकट गर्न चाहन्छौं । आफ्नो घर, व्यवसाय र जीवनयापन गुमाउनु परेको पीडा अवर्णनीय छ र हामी त्यसमा गहिरो सहानुभूति प्रकट गर्दछौं ।

नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनअफ नेपाल, हरेक कठीन घडीहरूमा अटोमोवाइल क्षेत्रका सम्पूर्ण सदस्यहरूको सधैं साथमा रहँदै आएको छ । पीडितहरूको हिम्मत, धैर्यता र पुनःस्थापनाका प्रयासमा हामी ऐक्यबद्धता जनाउँछौं । यदि यस विषम परिस्थितिमा नाडाबाट कुनै सहयोग सम्भव छ भने जानकारी गराउनु हुन सम्बन्धित सबैमा हार्दिक अनुरोध गर्दछौ । यो संकटको घडीमा हामी सबै मिलेर सहयोग र करुणाका साथ अघि बढन अनुरोध गर्दछौं ।

नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको ४८ औं वार्षिक साधारण सभापछि नाडाले विभिन्न महत्वपूर्ण भेटघाट तथा छलफलहरुका सन्दर्भमा प्रकाशित गरेको प्रेस विज्ञप्तिहरु

माननीय उपप्रधान तथा अर्थमन्त्रीबाट भाद्रमा आयोजना हुन गइरहेको नाडा अटो शो २०२५ उद्घाटन हुने

मिति २०८२ असार १ गते, नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले माननीय उपप्रधानमन्त्री तथा अर्थमन्त्री विष्णुप्रसाद पौडेलसंग भेटगरी आउँदो भाद्र ३ गते देखि ८ गतेसम्म काठमाडौंको भृकुटीमण्डप परिसरमा आयोजना हुने १७ औं संस्करणको **नाडा अटो शो** २०२५ को प्रमुख अतिथिको रुपमा उद्घाटन गरी दिन औपचारिक रुपमा आग्रह गरेको छ ।

उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले धेरै समयको अन्तरालपछि नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्र लगायत समग्र निजीक्षेत्र मैत्री बजेट आएको बताउनु भयो । सोहि छलफलको क्रममा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले नेपालमा पहिलो पटक सिमरामा सवारी साधन मेनुफेक्चरिङ्ग उद्योग खोल्ने तयारी भइरहेकोले त्यस्ता उद्योगलाई टेवा पुग्ने नीति आउनु पर्ने, यस्ता मेनुफेक्चरिङ्ग उद्योगलाई थप सुविधा उपलब्ध गराउनुपर्ने र नीतिमा स्थिरता ल्याउनका लागि आग्रह गर्नुभयो ।

छलफलको अन्त्यमा माननीय उपप्रधानमन्त्री तथा अर्थमन्त्री श्री पौडेलले नाडाको राखेको उक्त आग्रहलाई सहर्ष स्वीकार गर्दै नेपालका अटोमोवाइल व्यवसायीहरूले धेरैभन्दा धेरै राजश्व उपलब्ध गराएर सरकारलाई सहयोग गर्नुपर्ने बताउनुभयो । उक्त छलफलमा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती, सचिव विक्रम सिंहानिया, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल तथा एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

चीन अटो चोङछिङ सम्मेलन २०२५ मा नेपालको प्रतिनिधित्व गर्दै नाडा

मिति २०८२ जेठ २७ गते – नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालले चीन अटो चोङछिङ सम्मेलन २०२५ (CACS 2025) मा सक्रियताका साथ नेपालको प्रतिनिधित्व गरेको छ । २०२५ को जुन ६-७ मा चोङछिङ, चीनमा आयोजित यस सम्मेलनले परिवर्तनको चरणमा उद्योगको भविष्य निर्माण भन्ने मुख्य विषयवस्तुमा केन्द्रित हुँदै नयाँ ऊर्जा र स्मार्ट प्रविधिको संक्रमणबारे विश्वव्यापी छलफल गरेको थियो ।

नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीले चीन-आसियान सत्रमा प्यानलिस्टको रूपमा सहभागिता जनाउँदै नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्र, व्यापारिक सम्भावना र क्षेत्रीय सहकार्यका अवसरहरूबारे धारणा राख्नु भएको थियो । यसै क्रममा नाडाका अध्यक्ष

उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले धेरै समयको अन्तरालपछि नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्र लगायत समग्र निजीक्षेत्र मैत्री बजेट आएको बताउनु भयो । सोहि छलफलको क्रममा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले नेपालमा पहिलो पटक सिमरामा सवारी साधन मेनुफेक्चरिङ्ग उद्योग खोल्ने तयारी भइरहेकोले त्यस्ता उद्योगलाई टेवा पुग्ने नीति आउनु पर्ने, यस्ता मेनुफेक्चरिङ्ग उद्योगलाई थप सुविधा उपलब्ध गराउनुपर्ने र नीतिमा स्थिरता ल्याउनका लागि आग्रह गर्नुभयो ।

चौधरीले दुई उच्चस्तरीय बन्द सत्रहरूमा पनि सहभागिता जनाउनुभएको थियो । सो कार्यक्रममा चीन-आसियान ईभी सहयोग, जसमा दिगो यातायात र विद्युतीय सवारी प्रवर्द्धनबारे समेत छलफल भएको थियो ।

सो सम्मेलनमा डेलिगेशन संवाद समेत सम्पन्नभएको थियो, जसमा बहुपक्षीय लगानी र व्यापार नीतिमा सहकार्यका सम्भावनाहरूबारे समेत विचार विमर्श गरिएको थियो । उक्त सम्मेलनमा नाडाले नेपालको व्यवसाय प्रवर्द्धन गर्ने स्टल समेत राखेको थियो, जसमा नेपालको विद्यमान बजार सम्भावनाहरू, नीतिहरूको अवस्था र वातावरण, तथा नाडाले आउँदो अगष्टमा काठमाडौंमा आयोजना गर्ने नाडा अटो शो २०२५ को सम्बन्धमा समेत जानकारी प्रदान गरिएको थियो । यसबारे चिनियाँ अटोमोबाइल कम्पनीहरूको तर्फबाट समेत उच्च चासो राखिएको थियो ।

नाडाको उक्त सहभागिताले नेपालको क्षेत्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रिय बजारलाई प्रवर्द्धन गर्न थप मद्दत पुगेको छ । उक्त सम्मेलनमा नाडाको तर्फबाट महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती, केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्यद्वय प्रकाश कपुरी, यमुना श्रेष्ठ, आमन्त्रित केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्यद्वय अनुपकुमार बराल तथा नारायणप्रसाद पौडेल समेतको सहभागिता रहेको थियो । नाडाको इतिहासमा यस किसिमको सहभागिता पहिलो पटक भएको छ ।

राष्ट्रिय श्रम तथा रोजगार सम्मेलनको आयोजनाका सन्दर्भमा मन्त्रालय र नाडाबिच छलफल

मिति २०८१ फागुन १८ गते नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले माननीय श्रम, रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षामन्त्री श्री शरतसिंह भण्डारीसंग सिंहदरबारमा भेटवार्ता तथा छलफल गरेको छ । सो मन्त्रालयले यही २०८१ फागुन २६ र २७ गते राजधानीमा **राष्ट्रिय श्रम तथा रोजगार सम्मेलन**को आयोजना गर्न लागेको र त्यसको पूर्व तयारीका सन्दर्भमा सो भेटवार्ता सम्पन्न भएको हो ।

उक्त छलफलमा खासगरी अटोमोवाइल क्षेत्रको तालिमका सम्बन्धमा सहकार्य गर्ने, आवश्यक जनशक्ति निर्माण गर्ने, अटोमोवाइल क्षेत्र बाहिरको सम्भावनाहरूको पहिचान गर्ने, तालिम केन्द्रहरू स्थापना गर्ने, अन्तर मन्त्रालयहरूबिच सहकार्य गर्ने, सहमतिका लागि आन्तरिक र राष्ट्रियस्तरमा गरी दुई तहमा गर्ने जस्ता विभिन्न विषयहरूमा छलफल केन्द्रित रह्यो ।

सो सम्मेलनमा डेलिगेशन संवाद समेत सम्पन्नभएको थियो, जसमा बहुपक्षीय लगानी र व्यापार नीतिमा सहकार्यका सम्भावनाहरूबारे समेत विचार विमर्श गरिएको थियो।

उक्त छलफलमा खासगरी अटोमोवाइल क्षेत्रको तालिमका सम्बन्धमा सहकार्य गर्ने, आवश्यक जनशक्ति निर्माण गर्ने, अटोमोवाइल क्षेत्र बाहिरको सम्भावनाहरूको पहिचान गर्ने, तालिम केन्द्रहरू स्थापना गर्ने, अन्तर मन्त्रालयहरूबिच सहकार्य गर्ने, सहमतिका लागि आन्तरिक र राष्ट्रियस्तरमा गरी दुई तहमा गर्ने जस्ता विभिन्न विषयहरूमा छलफल केन्द्रित रह्यो।

उक्त छलफलमा खासगरी अटोमोवाइल क्षेत्रको तालिमका सम्बन्धमा सहकार्य गर्ने, आवश्यक जनशक्ति निर्माण गर्ने, अटोमोवाइल क्षेत्र बाहिरको सम्भावनाहरूको पहिचान गर्ने, तालिम केन्द्रहरू स्थापना गर्ने, अन्तर मन्त्रालयहरूबिच सहकार्य गर्ने, सहमतिका लागि आन्तरिक र राष्ट्रियस्तरमा गरी दुई तहमा गर्ने जस्ता विभिन्न विषयहरूमा छलफल केन्द्रित रह्यो।

उक्त छलफलमा सो मन्त्रालयका सचिव डा. कृष्णहरी पुष्कर र सहसचिव दण्डुराज घिमिरेले समेत आफ्नो धारणा राख्नुभयो । सो भेटघाट तथा छलफलमा अटोमोटिभ स्किल डेवलपमेण्ट काउन्सिल (एयसडिसी) का कार्य समिति सदस्य रितुन्च गुप्ता र प्रमुख कार्यकारी अधिकृत अरिण्डम लाहिरीले समेत आफ्ना धारणाहरू राख्नुभयो ।

सो मन्त्रालयले उत्पादकत्व अभिबृद्धिका लागि आन्तरिक रोजगार प्रवर्द्धन दशकको रणनीतिक कार्ययोजना उपर पृष्ठपोषण लिने, आन्तरिक र बैदेशिक रोजगारीका क्षेत्रमा देखापरेका चुनौतीहरूको विश्लेष णगरी आगामी नीतिगत र कानूनी परिमार्जनका लागि सुझाव लिने, श्रम तथा रोजगारयोग्य वातावरण सिर्जनाका लागि अन्तर–तह/अन्तर निकाय समन्वय र सहकार्य स्थापना गर्ने सो कार्यक्रमको प्रमुख उद्देश्य राखेर सो सम्मेलन काठमाडौंमा आयोजना गर्न लागेको सन्दर्भमा यो भेटघाट तथा छलफल भएको हो ।

यसैगरी सो मन्त्रालयले नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालसंग सहकार्य र समन्वय गर्नेछ र साथै सो रोजगार सम्मेलनमा नाडाको एउटा स्टल समेत रहनेछ ।

उक्त भेटघाट तथा छलफलमा बरिष्ठ उपाध्यक्ष आकाश गोल्छा, उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती, सहकोषध्यक्ष पंकज अग्रवाल केन्द्रिय कार्यसमिति सदस्यद्वय कपिल शिवाकोटी, दिपेन्द्रकुमार मिश्रा, नवराज भुसाल, प्रकाश कपुरी, प्रदिपमान प्रधान, अभिक ज्योति, निलमणी पाठक, नविनकुमार पारख, नारायणप्रसाद पौडेलको उपस्थिति रहेको थियो । त्यसैगरी सो छलफलमा वाडाका अध्यक्ष दिपेन्द्र कोइराला समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

यसै सिलसिलामा आजै नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको सो प्रतिनिधिमण्डलले सो मन्त्रालयअन्तर्गत रहेको राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठान (एनएभिटी) र नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल (एनएडिए) बीच लागत साझेदारीमा अटोमोवाइल क्षेत्रमा रोजगारमूलक छोटो अवधिको तालिम विकास, सञ्चालन र प्रशिक्षार्थीहरूलाई रोजगारीको सुनिश्चितता गर्ने विषयमा एउटा समझदारी पत्र (MOU) मा हस्ताक्षर गर्ने विषयमा समेत विस्तृत रुपमा छलफल भएको छ । सो कार्यका लागि अटोमोटिभ स्किल डेवलपमेण्ट काउन्सिल (एयसडिसी) ले नाडालाई आवश्यक सहयोग गर्नेछ ।

गत जनवरीको १७ देखि २२ सम्म भारतको नयाँदिल्लीमा सम्पन्न भारत मोविलिटी २०२५ को सन्दर्भमा नेपालमा दक्ष जनशक्ती तयार गर्न आवश्यक तालिम दिने विषयमा अटोमोटिम कम्पोनेण्ट मेनुफेक्चर्स एशोसिएशन एसिएमए, एयसडिसि र एनएडिए बिच त्रिपक्षिय चारबुँदे सम्झौता समेत सम्पन्नभएको थियो ।

भारतको नयाँदिल्लीमा ११औं अटो ट्रेड डायलग सम्पन्न (भारत मोबिलिटीमा नाडाको सहभागिता)

यही २०२५ को जनवरी २० मा भारतको राजधानी नयाँदिल्लीमा सोसाइटी अफ इण्डियन अटोमोवाइल म्यानुफ्याक्चर्स (यसआईएयम) का अध्यक्ष राहुल भारतीको प्रमुख आतिथ्यतामा ११ औं अटो ट्रेड डायलग सम्पन्न भएको छ । सो कार्यक्रममा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीले स्थानीयकरण गरिएका नीति र त्यसले व्यापारमा पार्ने प्रभाव सम्बन्धी प्यानेल छलफलमा पेनेलिष्टका रुपमा ओभरभ्यु अफ नेपाल अटो पोलिसिजका सम्बन्धमा आफ्नो धारणा राख्दै नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रले राष्ट्रिय अर्थतन्त्र र रोजगारीमा दिएको योगदानबारे संक्षिप्त जानकारी दिनुभयो । सोही क्रममा अध्यक्ष चौधरीले नेपालको सडक सुरक्षाका सम्बन्धमा भइरहेको प्रयाशबारे पनि बताउनु हुँदै नेपाल, सवारी साधनहरूको आयातकर्ताबाट एसेम्बल प्लाण्ट मार्फत उद्योगतर्फ अग्रसर हुँदै गएको जानकारी दिनुभयो । पेनेलिष्टको रुपमा बोल्दै अध्यक्ष चौधरीले नेपालमा आइसी गाडीहरूको आयात घट्दै गएको भए पनि नेपालको सरकारले ग्रीन इनर्जीलाई उच्च प्राथमिकतामा राखेको फलस्वरुप नेपालमा विद्युतीय सवारी

साधनहरूको आयात हरेक वर्ष बढ्दै गएको र सोही अनुरुप चार्जिङ्ग स्टेशनहरू पनि क्रमशःथपिदै गएको बताउनु भयो । यसै क्रममा अध्यक्ष चौधरीले नेपाल अहिले विद्युतीय सवारी साधनहरूको हव बन्दै गएको समेत बताउनुभयो ।

उक्त ११ औं अटो ट्रेड डायलग कार्यक्रमलाई दक्षिण अफ्रिकाका डेपुटी हाई कमिश्नर सेड्रिक सि क्रोवेली, जर्मनीका फेडरल मिनिष्ट्रीका डिजिटल एण्ड ट्रान्सपोर्ट महानिर्देशक डा. सेभेन हलड्रोन, भारतका लागि ब्राजिली राजदूत एच.इ.केन्नेथ एफ.एच दा नोब्रेगा, मिनिष्ट्री अफ हेवी इण्डष्ट्रिजका अतिरिक्त सचिव डा. हानिफ कुरेशी, मिनिष्ट्री अफ कमर्श एण्ड इण्डष्ट्रिका अतिरिक्त सचिव एल सत्या श्रीनिवासले समेत सम्बोधन गरेका थिए ।

उक्त डायलग कार्यक्रम तीन चरणमा सम्पन्न गरिएको थियो । पहिलो चरणमा व्यापार सम्झौतामा एकिकृत लगानी, दोश्रो चरणमा स्थानीयकरण गरिएका नीति र त्यसले व्यापारमा पार्ने प्रभाव र तेश्रो चरणमा विकसित विश्वव्यापी व्यापारको परिदृष्यमा लचिलोपना विकास गर्ने शीर्षक अन्तर्गत भएको छलफलमा विश्व व्यापार संगठनका प्रतिनिधिलगायत विभिन्न देशबाट आएका प्रतिनिधिहरूले पेनेलिष्टका रुपमा आ–आफ्नो धारणा राखेका थिए ।

सोही क्रममा अध्यक्ष चौधरीले नेपालको सडक सुरक्षाका सम्बन्धमा भइरहेको प्रयाशबारे पनि बताउनु हुँदै नेपाल, सवारी साधनहरूको आयातकर्ताबाट एसेम्बल प्लाण्ट मार्फत उद्योगतर्फ अग्रसर हुँदै गएको जानकारी दिनुभयो । उक्त डायलग कार्यक्रम तीन चरणमा सम्पन्न गरिएको थियो । पहिलो चरणमा व्यापार सम्झौतामा एकिकृत लगानी, दोश्रो चरणमा स्थानीयकरण गरिएका नीति र त्यसले व्यापारमा पार्ने प्रभाव र तेश्रो चरणमा विकसित विश्वव्यापी व्यापारको परिदृष्यमा लचिलोपना विकास गर्ने शीर्षक अन्तर्गत भएको छलफलमा विश्व व्यापार संगठनका प्रतिनिधिलगायत विभिन्न देशबाट आएका प्रतिनिधिहरूले पेनेलिष्टका रूपमा आ–आफ्नो धारणा राखेका थिए ।

यही जनवरी १७ देखि २१ सम्म भारतको नयाँदिल्लीमा आयोजना भइरहेको भारत मोबिलिटी अन्तर्गत भइरहेको अटो प्रदर्शनीको सन्दर्भमा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा नाडा केन्द्रीय कार्यसमितिका पदाधिकारी तथा सदस्यहरूको प्रतिनिधि मण्डल भारत भ्रमणमा रहेको छ । सो कार्यक्रममा नाडाका तर्फबाट संस्थागत उपाध्यक्ष तेजनारायण साह, महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती केन्द्रीय कार्यसमितिको सदस्य कपिल शिवाकोटी र प्रदीपमान प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

गभर्नर डा. विश्वनाथ पौडेल र नाडाका अध्यक्ष चौधरी बीच भेटवार्ता

(मौद्रिकनीतिसंग सम्बन्धित अटोमोबाइल क्षेत्रका समस्याहरूको नीतिगत सुधारका लागि पाँचबुँदे सुझाव प्रस्तुत)

मिति २०८२ जेष्ठ ९ गते नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले नेपाल राष्ट्र बैंकका नवनियुक्त गभर्नर डा. विश्वनाथ पौडेलसंग भेटगरी नेपालको मौद्रिक नीतिसंग सम्बन्धित अटोमोवाइल क्षेत्रका विभिन्न विषयहरूमा विस्तृत रुपमा छलफल गरेको छ । सो भेटमा अध्यक्ष चौधरीले नेपालको अटोमोबाइल उद्योगको समग्र सुधारका लागि तत्काल कार्यान्वयनयोग्य पाँचबुँदे सुझावहरू प्रस्तुत गर्नुभयो । उक्त छलफलमा विशेष गरी वित्तीय पहुँच अभाव, विद्युतीय तथा प्रिमियम सवारी साधनमा कर्जाको व्यवहारिक अवरोध, कर्जा नीतिमा देखिएको असमञ्जस्यता र निष्पक्ष वित्त प्रणालीका लागि नियमनको आवश्यकताको विषयमा गम्भीर छलफल गरेको छ ।

नाडाद्वारा प्रस्तुत मुख्य सुझावहरू:

१. **अटोमोबाइल क्षेत्रका लागि ऋण प्रवाहको व्यवहारिक कार्यान्वयन:** यद्यपि राष्ट्र बैंकले अटो ऋण खोल्ने निर्णय लिएको एक वर्ष भइसकेको छ, तर व्यावहारिक रूपमा बैंकहरूबाट कर्जा प्रवाह रोकिएको छ । यसले सम्पूर्ण उद्योगलाई प्रभावित गरिरहेको भन्दै नाडाले तत्काल कार्यान्वयनका लागि स्पष्टता र सुनिश्चित गर्न माग गर्‍यो ।

२. **Loan-to-Value (LTV) अनुपात न्यूनतम ७०% बनाइयोस्:** हालको ५०% LTV सीमाले ग्राहक तथा व्यवसाय दुवैलाई अवरोध सिर्जना गरेकोले सम्पूर्ण अटोमोबाइल सेग्मेन्टका लागि LTV लाई बढाएर यथार्थपरक स्तरमा ल्याउन आग्रह गरियो ।

३. **Debt Service to Gross Income Ratio मा लचकता ल्याइयोस्:** हालको सख्त DSR नीतिले मध्यमवर्गीय तथा तलब दरमा आधारित ग्राहकलाई ऋण पाउन कठिनाई भएको भन्दै यसमा व्यवहारिक लचकता ल्याउनुपर्नेमा जोड दियो ।

४. **EV तथा Hybrid सवारीका लागि लक्षित कर्जा योजना ल्याइयोस्:** देशको दिगो ऊर्जा र वातावरणीय लक्ष्यलाई साथ दिन विद्युतीय तथा हाइब्रिड सवारी साधनका लागि विशेष कर्जा सुविधा, पुनःवित्तीयन (refinancing) र प्रोत्साहन कार्यक्रमहरू आवश्यक रहेको सिफारिस गरियो ।

५. **वित्तीय प्रणालीमा निष्पक्षता सुनिश्चित गर्न नियमन कडाइ गरियोस्:** ग्राहकलाई निश्चित डिलर सम्बद्ध बैंकबाट मात्र ऋण लिन दबाब दिने वा प्रतिस्पर्धी संस्थामाथि अवरोध सिर्जना हुने व्यवहार रोक्न राष्ट्र बैंकले कडा नियमन गर्नुपर्ने माग गरियो ।

सो भेटघाट तथा छलफलको क्रममा अध्यक्ष चौधरीले अटोमोबाइल उद्योग, नेपालको राजस्व, रोजगारी, प्रविधि स्थानान्तरण र दिगो विकास लक्ष्यसँग प्रत्यक्ष सम्बन्धित छ भन्दै यसलाई सबल बनाउन नीति, वित्त र व्यवहारबीच सन्तुलन अत्यावश्यक रहेको बताउनु भयो । छलफलमा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले दिर्घकालिन आर्थिक नीति तय गर्ने विषयमा नेपाल राष्ट्र बैंकको सहयोगमा नाडाले अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न गर्ने विषयमा प्रस्ताव गर्नुभयो । सो छलफलको अन्त्यमा गभर्नर डा. पौडेलले नाडाको सुझावहरूलाई गम्भीरताका साथ लिइने बताउनु हुँदै आवश्यक विषयहरूमा छलफल गरी समन्वय समेत गरिने आश्वासन दिनुभयो । सो भेटघाट तथा छलफलमा नाडाका सचिव विक्रम सिंहानिया, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल, केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्यद्वय यमुना श्रेष्ठ तथा दिपेन्द्रकुमार मिश्र समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

भारतको नयाँदिल्लीमा एनएडिए, एयसडिसि र एसिएमएबिच सम्झौता सम्पन्न

यही २०२५ को जनवरी १९ मा भारतको राजधानी नयाँदिल्लीमा नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल (NADA) अटोमोटिभ स्किल डेवलपमेण्ट काउन्सिल (ASDC) र अटोमोटिभ कम्पोनेण्ट म्यानुफयाक्चर्स एशोसिएशन (ACMA) बिच त्रिपक्षिय चार बुँदे संझौता सम्पन्न भएको छ । उक्त सम्झौतामा एनएडिएका तर्फबाट अध्यक्ष करण चौधरी, एयसडिसीका तर्फबाट प्रमुख कार्यकारी अधिकृत अरिमदम लाहिरी र एसिएमएको तर्फबाट महानिर्देशक भिनी मेहताले हस्ताक्षर गरेका छन । सो सम्झौता अनुसार –

१. यस सम्झौताले एएसडीसी, एनएडिए र एसीएमएबीच सहकार्यात्मक साझेदारीको खाका तय गरेको छ जसले नेपालको अटोमोटिभ म्यानुफ्याक्चरिङ्ग र डिलरशीप क्षेत्रमा सीप विकासलाई बढावा दिन नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रमा संलग्न प्रशिक्षकहरू, मूल्यांकनकर्ताहरू

सो भेटघाट तथा छलफलको क्रममा अध्यक्ष चौधरीले अटोमोबाइल उद्योग, नेपालको राजस्व, रोजगारी, प्रविधि स्थानान्तरण र दिगो विकास लक्ष्यसँग प्रत्यक्ष सम्बन्धित छ भन्दै यसलाई सबल बनाउन नीति, वित्त र व्यवहारबीच सन्तुलन अत्यावश्यक रहेको बताउनु भयो । यही २०२५ को जनवरी १९ मा भारतको राजधानी नयाँदिल्लीमा नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल अटोमोटिभ स्किल डेवलपमेण्ट काउन्सिल र अटोमोटिभ कम्पोनेण्ट म्यानुफयाक्चर्स एशोसिएशन बिच त्रिपक्षिय चार बुँदे संझौता सम्पन्न भएको छ ।

र नाडा व्यवसायीहरूलाई तालिम कार्यक्रमहरू सञ्चालन गर्नेछ।

२. अटोमोटिभ उद्योग, जसले यसको व्यापक अगाडि र पछाडिको लिंकेजको कारण, प्रत्यक्ष र अप्रत्यक्ष रोजगारको एक महत्वपूर्ण जेनरेटरको रूपमा कार्य गर्दछ, यसको विकासलाई टेवा पुऱ्याउन, गुणस्तर र तालिम क्षमताहरूको दूरीलाई सम्बोधन र यसको बृद्धिका लागि गुणस्तरिय तालिम क्षमताहरू उपलब्ध गराउनेछ।

३. तीनै पक्षहरूले नेपालको अटोमोटिभ क्षेत्रको मागहरू पूरा गर्न तालिमका लागि पूर्वाधारलाई सुदृढ गर्न सीप विकासका तालिमकर्ताहरू र मूल्यांकनकर्ताहरूको विकास गरिनेछ र

४. भारतको अटोमोटिभ क्षेत्रको लागि सीप विकास परिषद्को रूपमा, पाठ्यक्रम विकास, तालिम डेलिबरी र मूल्यांकन मेकानिजममा विशेषज्ञता हासिल गरेको एएसडीसीले एसीएमएसंग मिलेर नेपाली अटोमोटिभ क्षेत्रलाई फाइदा पुऱ्याउने कार्य गर्नेछन् भनिएको छ।

यो ऐतिहासिक त्रिपक्षिय सम्झौता नेपाल र भारतबिचमा खासगरी नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रको सीप विकासको लागि कोशेढुङ्गा सावित हुने गहिरो विश्वास एनएडिएले लिएको छ।

यही जनवरी १७ देखि २१ सम्म भारतको नयाँदिल्लीमा आयोजना भइरहेको भारत मोविलिटी अन्तर्गत भइरहेको अटो प्रदर्शनीको सन्दर्भमा एनएडिएका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा एनएडिए केन्द्रीय कार्यसमितिका पदाधिकारी तथा सदस्यहरूको प्रतिनिधिमण्डल भारत भ्रमणमा रहेको छ।

सो हस्ताक्षर समारोहमा एयसडिसीका तर्फबाट अध्यक्ष एफ.आर. सिङ्गभी, उपाध्य क्षभिन्केश गुलाटी, प्रोजेक्ट कोओर्डिनेटर नितिशकुमार चौरसिया समेतको उपस्थिति रहेको थियो। त्यसैगरी एसिएमएका तर्फबाट अध्यक्ष श्रद्धासुरी मारवाह, उपाध्यक्षद्वय विक्रमपती सिंघानिया र रितुन्च गुप्ता समेतको उपस्थिति रहेको थियो। त्यस्तै एनएडिएका तर्फबाट निवर्तमान अध्यक्ष डा. ध्रुवथापा, बरिष्ठ उपाध्यक्ष आकाश गोल्छा, उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती समेतको उपस्थिति रहेको थियो।

भारतको नयाँदिल्लीमा नेपाल–भारत व्यापार सम्झौताको विषयमा छलफल

यही २०२५ को जनवरी १८ मा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको नाडा प्रतिनिधि मण्डलले भारतको राजधानी नयाँदिल्लीमा भारत सरकार, वाणिज्य विभागका सहसचिव विमलआनन्द र इन्जिनियरिङ्ग एक्सपोर्ट प्रमोशन काउन्सिल अफ इण्डीयाका (इइपिसी) राष्ट्रिय अध्यक्ष पंकज चड्डासंग नेपाल र भारतको व्यापार सम्झौतालाई थप विस्तार र प्रभावकारी कसरी बनाउन सकिन्छ। द्विपक्षिय आयातनिर्यातलाई कसरी सुदृढ बनाउन सकिन्छ भन्ने विषयमा पहिलो चरणको छलफल सम्पन्न गरेको छ।

अर्को चरणको छलफलको लागि दुवै पक्षले अर्को मिति तोकेर भारतको इइपिसीलाई नेपालमा निमन्त्रण गरिनेछ। उक्त छलफलमा अटोमोवाइल कम्पोनेण्ट, अटोमोवाइल स्पेयर पार्टस र विद्युतीय सवारी साधनहरूका विषयमा छलफल गरिनेछ।

यहीजनवरी १७ देखि २१ सम्म भारतको नयाँदिल्लीमा आयोजना भइरहेको भारत मोविलिटी अन्तर्गत भइरहेको अटो प्रदर्शनीको सन्दर्भमा नाडा केन्द्रीय कार्यसमितिका पदाधिकारी तथा सदस्यहरूको प्रतिनिधिमण्डल भारत भ्रमणमा रहेको छ।

उक्त छलफलमा इन्जिनियरिङ्ग एक्सपोर्ट प्रमोशन काउन्सिल अफ इण्डीयाका (इइपिसी) तर्फबाट पूर्व अध्यक्ष अरुण गारोडिया, सह निर्देशक पल्लवी साह, कार्यकारी निर्देशक तथा सचिव अधिपमित्रा र निर्देशक नीशिकान्त जुम्दा समेतको उपस्थिति रहेको थियो। त्यसैगरी नाडाको तर्फबाट निवर्तमान अध्यक्ष डा. ध्रुवथापा, बरिष्ठ उपाध्यक्ष आकाश गोल्छा, संस्थागत उपाध्यक्ष पुष्कर ओझा, उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती, सचिव विक्रम सिंहानिया, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल र सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल समेतको उपस्थिति रहेको थियो।

नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको नाडा प्रतिनिधि मण्डलले भारतको राजधानी नयाँदिल्लीमा भारत सरकार, वाणिज्य विभागका सहसचिव विमलआनन्द र इन्जिनियरिङ्ग एक्सपोर्ट प्रमोशन काउन्सिल अफ इण्डीयाका (इइपिसी) राष्ट्रिय अध्यक्ष पंकज चड्डासंग नेपाल र भारतको व्यापार सम्झौतालाई थप विस्तार र प्रभावकारी कसरी बनाउन सकिन्छ। द्विपक्षिय आयातनिर्यातलाई कसरी सुदृढ बनाउन सकिन्छ भन्ने विषयमा पहिलो चरणको छलफल सम्पन्न गरेको छ।

नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल, अटोमोबाइल उद्योगलाई समर्थन गर्ने र राष्ट्र विकासमा योगदान पुऱ्याउने दृष्टिकोणले स्थापना गरिएको संस्था हो। NADA ले नेपालको अटोमोबाइल नीतिहरू निर्माण गर्न तथा उद्योगसँग सम्बन्धित चुनौतीहरू समाधान गर्न महत्वपूर्ण भूमिका खेलेको छ। नयाँ गठन भएको नेपाल अटोमोबाइल्स इम्पोर्टर्स् एण्ड म्यानुफ्याक्चर्स एशोसिएसन (NAIMA) नाईमा भनेको मोबिलिटी सशक्तीकरणको वकालतका लागि गठन गरिएको संस्था हो, जसमा नेपालका अटोमोबाइल आयातकर्ता र निर्माता प्रतिनिधित्व गर्छन्। मिति २०८१ पौष २० गते काठमाडौंमा नाडाले आफ्नो संस्थागत सदस्य पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशन (वाडा) का नवनिर्वाचित पदाधिकारी तथा सदस्यहरूलाई स्वागत तथा सम्मान गरेको छ। नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको प्रमुख आतिथ्यमा आयोजित सो भेटघाट तथा छलफल कार्यक्रममा वाडाका नवनिर्वाचित अध्यक्ष दिपेन्द्र कोइरालाले पोखरामा पहिलो पटक वाडा अटो शो आयोजना गर्न नाडाका तर्फबाट आवश्यक सहयोगको लागि औपचारिक रूपमा आग्रह गर्नुभएको थियो।

दुवै स्वतन्त्र संस्था NADA/NAIMA सवारी साधन क्षेत्रको समग्र विकासप्रति प्रतिबद्ध

नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल (NADA) ले लामो समयदेखि नेपालका अटोमोबाइल व्यवसायीहरूलाई समेट्ने साझा संस्था भएर काम गर्दै आएको छ। नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्रको समग्र प्रवर्द्धन, नीतिनिर्माणमा सहकार्य, तथा व्यापार तथा व्यवसायलाई सहज बनाउने काममा NADA सधैं सक्रिय रहँदै आएको छ।

नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल, अटोमोबाइल उद्योगलाई समर्थन गर्ने र राष्ट्र विकासमा योगदान पुऱ्याउने दृष्टिकोणले स्थापना गरिएको संस्था हो। NADA ले नेपालको अटोमोबाइल नीतिहरू निर्माण गर्न तथा उद्योगसँग सम्बन्धित चुनौतीहरू समाधान गर्न महत्वपूर्ण भूमिका खेलेको छ। नयाँ गठन भएको नेपाल अटोमोबाइल्स इम्पोर्टर्स् एण्ड म्यानुफ्याक्चर्स एशोसिएसन (NAIMA) नाईमा भनेको मोबिलिटी सशक्तीकरणको वकालतका लागि गठन गरिएको संस्था हो, जसमा नेपालका अटोमोबाइल आयातकर्ता र निर्माता प्रतिनिधित्व गर्छन्। दुवै संस्था अटोमोबाइल व्यवसायमा प्रत्यक्ष संलग्न भएकाले केही सदस्य कम्पनीहरू दुवै संघको भाग बन्ने छनौट गर्न सक्छन्। तथापि, प्रत्येक संघले आफ्नो लक्ष्यप्रति प्रतिबद्ध रहँदै स्वतन्त्र रूपमा आफ्नो प्रयासहरू जारी राख्नेछ।

NAIMA भनेको मोबिलिटी सशक्तीकरणको वकालत गर्ने उद्देश्यले स्थापना गरिएको संस्था हो, जसमा नेपालका अटोमोबाइल आयातकर्ता तथा निर्माता सदस्य छन्। NAIMA को उद्देश्य मोबिलिटीमार्फत विकास सशक्त बनाउने रहेको छ। यसले रणनीतिक नीतिगत वकालतद्वारा नेपालको अटोमोटिभ क्षेत्रलाई सबल बनाउने लक्ष्य राखेको छ, जसमा दिगो तथा सुरक्षित मोबिलिटीलाई प्राथमिकता दिइनेछ।

NAIMA ले अटोमोबाइल उद्योगको विशेष क्षेत्रमा प्रतिनिधित्व गर्ने भए तापनि यसको कार्यक्षेत्र उद्योग र सरोकारवालाहरूको सशक्तिकरण, विकास तथा समृद्धिमा केन्द्रित रहनेछ। यस संस्थाले वातावरणमैत्री अभ्यास, उपभोक्ता शिक्षाको प्रवर्द्धन, सडक सुरक्षा तथा पूर्वाधार सुधारको आवश्यकतालाई सम्बोधन गर्दै सरकारसँग मिलेर यी उद्देश्यहरू पुरा गर्न काम गर्नेछ।

हालै NAIMA को स्थापनासँग सम्बन्धित छलफल तथा समाचारहरूबाट NADA को भूमिकालाई लिएर केही भ्रमहरू उत्पन्न भएका छन्। हामी स्पष्ट पार्न चाहन्छौं कि NADA/NAIMA दुबै संस्थाको स्वतन्त्र सह अस्तित्वले नेपालमा अटोमोबाइल उद्योगलाई सशक्त बनाउनेछ भन्ने कुरामा दुबै संस्थाले विश्वास गर्छन्।

नेपालको अटोमोबाइल क्षेत्र दिगोपन, नवप्रवर्तन र नीतिगत स्थिरतातर्फ अग्रसर हुँदै गर्दा, NADA/NAIMA दुवै संस्थाहरू व्यवसायीहरूको हक र हितको संरक्षण, उद्योगमैत्री नीतिनिर्माणमा सहकार्य, तथा समग्र क्षेत्रको प्रगतिमा पूर्ण रूपमा प्रतिबद्ध छन्। NAIMA ले २०८२ वैशाख ४ गते (१६ अप्रिल २०२५) मा आफ्नो औपचारिक शुभारम्भ गर्नेछ। सो अवसरमा संस्थाले आफ्नो स्पष्ट दृष्टिकोण (Vision), प्रमुख कार्यक्षेत्रहरू, मध्य तथा दीर्घकालीन योजना तथा मोबिलिटी सशक्तिकरणका लागि गर्न लागेको हस्तक्षेप कार्यक्रमहरू सार्वजनिक गर्नेछ।

नाडाको सहयोगमा पोखरामा वाडा अटो शो आयोजना हुने

मिति २०८१ पौष २० गते काठमाडौंमा नाडाले आफ्नो संस्थागत सदस्य पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशन (वाडा) का नवनिर्वाचित पदाधिकारी तथा सदस्यहरूलाई स्वागत तथा सम्मान गरेको छ। नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको प्रमुख आतिथ्यमा आयोजित सो भेटघाट तथा छलफल कार्यक्रममा वाडाका नवनिर्वाचित अध्यक्ष दिपेन्द्र कोइरालाले पोखरामा पहिलो पटक वाडा अटो शो आयोजना गर्न नाडाका तर्फबाट आवश्यक सहयोगको लागि औपचारिक रुपमा आग्रह गर्नुभएको थियो। सो भेटघाट तथा छलफल कार्यक्रममा उक्त अटो शो को सम्भाव्यता र त्यसको मोडालिटीका सम्बन्धमा विस्तृत रुपमा छलफल गरिएको थियो।

उक्त छलफलमा यही २०८१ चैत्र १३ देखि १७ सम्म पोखरामा वाडा अटो शो आयोजना गर्ने र त्यसका लागि तत्कालै सम्भाव्यता अध्ययन गरी त्यसको सर्वे रिपोर्टको आधारमा अन्य कार्यहरूलाई अघि बढाउने निर्णय गरेको सन्दर्भमा नाडाले मूख्य सल्लाहकारको भूमिका निर्वाह गर्नेछ । सो अवसरमा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीले वाडाका अध्यक्ष दिपेन्द्र कोइरालालाई शुभकामना सोभेनियर समेत प्रदान गर्नुभएको थियो ।

उक्त भेटघाट तथा छलफल कार्यक्रमको सञ्चालन नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीले गर्नुभएको थियो भने धन्यवाद ज्ञापन नाडाका बरिष्ठ उपाध्यक्ष आकाश गोल्छाले गर्नुभएको थियो । नाडाले सन् १९९८ देखि नाडा अटो शो हरेक बर्ष राजधानीमा आयोजना गर्दै आएको सन्दर्भमा १६ औं संस्करणको नाडा अटो शो २०२४ समेत गत भाद्र महिनामा भृकुटीमण्डपमा सम्पन्न गरेको थियो । यसै क्रममा नाडाले अन्य प्रदेशहरूमा पनि अटो शो आयोजनाका लागि सम्भाव्यता अध्ययन गर्नेछ ।

सो कार्यक्रममा नाडाका तर्फबाट निवर्तमान अध्यक्ष डा. ध्रुव थापा, उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, सचिव विक्रम सिंहानिया, सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल, केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्यद्वय कपिल शिवाकोटी, मेघराज पौडेल, दिपेन्द्रकुमार मिश्रा, सौरभ थापा, अभिक ज्योती, आमन्त्रित सदस्यद्वय अनुपकुमार बराल, नविनकुमार पारख नारायणप्रसाद पौडेल, प्रकाश सिग्देल र प्रगुन राजभण्डारी समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

त्यसैगरी सो कार्यक्रममा वाडाका तर्फबाट वरिष्ठ उपाध्यक्ष शिव श्रेष्ठ, उपाध्यक्ष निरन के.सी. महासचिव विनय थापा, कोषाध्यक्ष अशोक चालिसे, सचिव दिपेन्द्र भण्डारी, कार्यसमिति सदस्यद्वय शिवओम बराल, प्रतिक सुवेदी, हरि तिवारी र कार्यालय सचिव गोविन्द पौडेल समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नाडाले काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयसंग सहकार्य गर्ने

मिति २०८१ चैत्र ७ गते विहिबार नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको प्रतिनिधि मण्डलले काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयका प्रमुख विनोद घिमिरेसंग भेट गरी ट्राफिक व्यवस्थापनका सन्दर्भमा देखिएका विभिन्न समस्या र चुनौतीहरूका विषयमा छलफल गरेको छ ।

उक्त भेटघाटमा अध्यक्ष चौधरीले राजमार्गहरूमा सरकारले तोकेको भन्दा बढी भारका ट्रकहरू निर्वाध रुपमा चल्ने गरेका छन् जसले हाम्रो सडक छिटै बिग्रने गरेका छन् भन्नु हुँदै सवारी साधनहरूबाट हुने प्रदूषण नियन्त्रणका लागि सरकारले तोकेको मापदण्ड पालनका विषयमा पनि कार्यान्वयन अत्यन्तै फितलो देखिएको धारणा राख्नुभयो । सोही क्रममा अध्यक्ष चौधरीले चालकहरूबाट सडकको लैन उल्लंघन गर्ने प्रवृत्तिमा अझै कमी आउन सकेको छैन भन्नु हुँदै सवारी साधनहरूको प्राविधिक अवस्थाबारे पनि चेक जाँच गर्न सकिएमा दुर्घटनामा धेरै कमी आउने विचार व्यक्त गर्नुभयो । यस विषयहरूमा पनि त्यस कार्यालयले यथोचित ध्यान दिन आग्रह गर्नुभयो । सोही क्रममा अध्यक्ष चौधरीले त्यस कार्यालयले काठमाडौं उपत्यका लगायत देशका विभिन्न सहर तथा राजमार्गहरूमा ट्राफिक व्यवस्थापनका लागि सक्रिय भूमिका निर्वाह गरी सराहनिय काम गरेको बताउनुभयो ।

उक्त भेटघाटमा नाडा र त्यस कार्यालयबिचको विगतदेखिको पारस्परिक सम्बन्धलाई थप दरिलो र सुदृढ बनाउने, आगामी दिनहरूमा ट्राफिक व्यवस्थापनका सम्बन्धमा के कस्ता दिर्घकालिन योजनाबनाई अघि बढ्न सकिन्छ भन्ने विषयमा समेत व्यापक छलफल भएको छ । सोही क्रममा कार्यालयका प्रमुख घिमिरेले ट्राफिक व्यवस्थापनका सम्बन्धमा नाडासंग सहकार्य गरेर अघि बढ्न कार्यालय तयार रहेको बताउनुभयो । स्मरणीय छ, नाडाले आफ्नो सामाजिक उत्तरदायित्व अन्तर्गत काठमाडौं उपत्यका लगायत नेपालको प्रमुख सहरहरूको ट्राफिक व्यवस्थापनलाई प्रभावकारी बनाउन त्यस कार्यालयलाई विभिन्न किसिमको सहयोग उपलब्ध गराउँदै आएको छ । सो छलफलमा सचिव विक्रम सिंहानिया, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नाडाको सहयोगमा पोखरामा नाडा प्रिजेण्ट्स् वाडा अटो शो २०२५ आयोजना हुने

यही आउँदो २०८१ चैत्र १४ देखि १७ सम्म पोखराको प्रदर्शनी केन्द्रमा नाडा प्रिजेण्टस् वाडा अटो शो २०२५ आयोजना हुन लागेको सन्दर्भमा त्यसका लागि वाडाले आजदेखि बुकिङ्ग खुल्ला गरेको छ ।

NADA Presents WADA AUTO SHOW

मिति २०८१ पौष २० गते काठमाडौंमा नाडाले आफ्नो संस्थागत (प्रदेश) सदस्य पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशन (वाडा) का पदाधिकारी तथा सदस्यहरू बिच पोखरामा पहिलो पटक वाडा अटो शो आयोजना गर्ने सम्बन्धमा काठमाडौंमा अन्तरक्रिया कार्यक्रमको आयोजना गरेको थियो ।

उक्त भेटघाटमा अध्यक्ष चौधरीले राजमार्गहरूमा सरकारले तोकेको भन्दा बढी भारका ट्रकहरू निर्वाध रुपमा चल्ने गरेका छन् जसले हाम्रो सडक छिटै बिग्रने गरेका छन् भन्नु हुँदै सवारी साधनहरूबाट हुने प्रदूषण नियन्त्रणका लागि सरकारले तोकेको मापदण्ड पालनका विषयमा पनि कार्यान्वयन अत्यन्तै फितलो देखिएको धारणा राख्नुभयो ।

प्रदर्शनीमा भाग लिने सम्बन्धी गरिएको सर्वेक्षणको आधारमा यस वर्ष पहिलो पटक पोखरामा वाडा अटो सो आयोजना गर्न लागिएको छ। नाडा प्रिजेण्टस् वाडा अटो शोमा २-पाङग्रे, ३-पाङग्रे, ४-पाङग्रे, लाइट कमर्शियल, हेभि कमर्शियल तथा मेसिनरी इक्युप्मेन्ट्स, वित्तिय संस्था, इन्स्योरेन्स, अटो कम्पोनेन्ट्स् एवं ग्यारेज उपकरणहरूलाई समूहअनुसार छुट्याइएको हुँदा सोहीअनुरुप रजिष्ट्रेशन गर्न मिल्ने व्यवस्था मिलाइएको छ।

वाडाका अध्यक्ष दिपेन्द्र कोइरालाका अनुसार अर्थतन्त्रमा राजस्व संकलन र रोजगारी सृजनाका लागि विशेष योगदान पुर्‍याउँदै आइरहेको सवारी साधन क्षेत्रमा संलग्न उद्योगी, व्यवसायी, कर्मचारी एवं आम उपभोक्ताहरूलाई यस **नाडा प्रिजेण्ट्स वाडा अटो शो २०२५** ले सकारात्मक उर्जा एवं नविनतम् प्रविधिहरूको साक्षात्कार गराउने वाडाले अपेक्षा समेत राखेको छ। यसै क्रममा नाडाले सम्भाव्यता अध्ययन गरी आफ्ना प्रदेश एशोसिएशनहरू मार्फत् नेपालका अन्य मुख्य मुख्य सहरहरूमा अटो प्रदर्शनीको आयोजना गर्नेछ।

राष्ट्रिय श्रम तथा रोजगार सम्मेलनको दोश्रो दिनमा नाडा र सामाजिक सुरक्षा कोषबिच समझदारी पत्रमा हस्ताक्षर

सम्माननीय प्रधानमन्त्री श्री केपी शर्मा ओलिज्यूको प्रमुख आतिथ्यतामा मिति २०८१ फागुन २६ र २७ गते काठमाण्डौमा **पाँचौं राष्ट्रिय श्रम तथा रोजगार सम्मेलन**को शुभारम्भ भएको छ। श्रम, रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालयको उत्पादकत्व अभिबृद्धिका लागि आन्तरिक रोजगार प्रवर्द्धन भन्ने नाराका साथ सो सम्मेलन हिजोदेखि प्रारम्भ भएको हो।

उक्त अवसरमा माननीय श्रम, रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षामन्त्री श्री शरतसिंह भण्डारीज्यूको समुपस्थितिमा नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल र सो मन्त्रालय अन्तर्गत रहेको सामाजिक सुरक्षा कोष बिच एउटा समझदारी पत्रमा हस्ताक्षर सम्पन्न भएको छ। उक्त समझदारी पत्रमा नाडाले आफ्ना आवद्ध संघ संस्था र प्रतिष्ठानहरूलाई श्रम ऐन २०७४ तथा योगदानमा आधारित सामाजिक सुरक्षा ऐन २०७४ बमोजिम सामाजिक सुरक्षा कोषमा आवद्ध गर्ने गराउने र सो सुरक्षा कोशले कोषबाट सञ्चालित सामाजिक सुरक्षा योजनाहरू र सुविधाहरूका सम्बन्धमा नाडासंगको सहकार्यमा आवश्यक सचेतना कार्यक्रम सञ्चालन गर्नेछ, भनिएको छ।

सो समझदारी पत्रमा नाडाका तर्फबाट अध्यक्ष करण चौधरी र कोषको तर्फबाट कार्यकारी निर्देशक कविराज अधिकारीले हस्ताक्षर गर्नु भएको छ। यस्तो ऐतिहासिक समझदारीले नाडा र सामाजिक सुरक्षा कोष बिचको सम्बन्ध आगामी दिनहरूमा थप सवल र सुदृढ हुँदै जाने विश्वास समेत नाडाले लिएको छ। उक्त समझदारी अनुसार नाडाले अव हरेक प्रदेशमा सञ्चालन गर्ने भन्सार, भ्याट र भिसिटियस सम्बन्धी प्रशिक्षण कार्यक्रमहरूमा सो कोषबाट समेत प्रशिक्षक उपलब्ध गराउने छ। उक्त हस्ताक्षर कार्यक्रममा नाडाका तर्फबाट महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती र सचिव विक्रम सिंहानिया समेतको उपस्थिति रहेको थियो।

नाडा र नेपाल बिमा प्राधिकरण बिच विद्युतीय सवारी साधनहरूको विमाबारे छलफल

आज मिति २०८२ बैशाख ५ गते नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले नेपाल बिमा प्राधिकरणका अध्यक्ष शरद ओझासंग उहाँकै कार्यकक्षमा भेट गरी विद्युतीय सवारी साधनहरूको बीमा नीतिका सम्बन्धमा छलफल गरेको छ।

सो भेटघाट तथा छलफलमा उपाध्यक्ष श्रेष्ठले विद्युतीय सवारी साधनहरूको सन्दर्भमा हालसम्म विमा नीति तयार नभइसकेकोले विद्युतीय सवारी साधनको बीमा सम्बन्धमा स्पष्ट, पारदर्शी र सुसंगत नीति निर्माणको आवश्यकता रहेको भन्दै विद्युतीय सवारी साधनको बढ्दो संख्याका कारण उत्पन्न जोखिम व्यवस्थापनका विषयमा समेत प्राधिकरणले आवश्यक नीति बनाउनुपर्ने धारणा राख्नुभयो।

छलफलको क्रममा प्राधिकरणले सो नीतिमा विद्युतीय सवारी साधनहरूको स्पेयर पार्ट्स, सवारी प्रणाली, म्याटेरियल र मूल्य सम्बन्धी विवरण समेत समावेश गरिने, क्लेम प्रक्रियामा सुधार ल्याउने, बिमालाई थप सुलभ र पारदर्शी बनाउने लक्ष्य लिएको जानकारी दिएको छ। त्यसैगरी प्राधिकरणले नाडालाई समेत उक्त बीमा नीति निर्माण कार्यमा प्रत्यक्ष संलग्न गराउने छ।

विद्युतीय सवारी साधनहरूका सम्बन्धमा नीति निर्माण गर्न अन्तर्राष्ट्रिय अभ्यासलाई आधार बनाएर अध्ययन गर्नुपर्ने आवश्यकता देखिएकोले न्यूनतम रुपमा दक्षिण एसियाली राष्ट्रहरूमा प्रयोगमा रहेका नीति र अभ्यासहरूको अध्ययन गरी तत्सम्बन्धमा नाडाले प्राधिकरणलाई आवश्यक जानकारी प्रदान गर्नेछ।

प्राधिकरणका कार्यकारी निर्देशक सुशीलदेव सुवेदी, तथा बीमा लेख महाशाखा प्रमुख निर्मल अधिकारी समेतको उपस्थिति रहेको सो छलफलमा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती, केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्य यमुना श्रेष्ठ र नाडाका साधारण सदस्य महेश पाल

प्रदर्शनीमा भाग लिने सम्बन्धी गरिएको सर्वेक्षणको आधारमा यस वर्ष पहिलो पटक पोखरामा वाडा अटो सो आयोजना गर्न लागिएको छ। नाडा प्रिजेण्टस् वाडा अटो शोमा २-पाङग्रे, ३-पाङग्रे, ४-पाङग्रे, लाइट कमर्शियल, हेभि कमर्शियल तथा मेसिनरी इक्युप्मेन्ट्स, वित्तिय संस्था, इन्स्योरेन्स, अटो कम्पोनेन्ट्स् एवं ग्यारेज उपकरणहरूलाई समूहअनुसार छुट्याइएको हुँदा सोहीअनुरुप रजिष्ट्रेशन गर्न मिल्ने व्यवस्था मिलाइएको छ। सो समझदारी पत्रमा नाडाका तर्फबाट अध्यक्ष करण चौधरी र कोषको तर्फबाट कार्यकारी निर्देशक कविराज अधिकारीले हस्ताक्षर गर्नु भएको छ। यस्तो ऐतिहासिक समझदारीले नाडा र सामाजिक सुरक्षा कोष बिचको सम्बन्ध आगामी दिनहरूमा थप सवल र सुदृढ हुँदै जाने विश्वास समेत नाडाले लिएको छ। उक्त समझदारी अनुसार नाडाले अव हरेक प्रदेशमा सञ्चालन गर्ने भन्सार, भ्याट र भिसिटियस सम्बन्धी प्रशिक्षण कार्यक्रमहरूमा सो कोषबाट समेत प्रशिक्षक उपलब्ध गराउने छ।

समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

मिति २०८१ साल माघ २२ गते काठमाडौंमा श्रम, रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय अन्तर्गत रहेको राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठान (एनएभिटी) र नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल (एनएडिए) का प्रतिनिधिहरू बिच नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रमा कुशल श्रमिक र रोजगारीको बढ्दो माग पूरा गर्न तीन वटा क्षेत्रमा पारस्परिक सहकार्य गर्ने सहमति भएको छ । उक्त सहमति अनुसारः

१. त्यसका लागि आवश्यक पाठ्यक्रम निर्माण, तालिम कार्यक्रम, र रोजगारीका लागि अवसरहरू सृजना गरी आवश्यक सुधार समेत गर्ने ।
२. दुवै संस्थाहरूले नेपालको अटोमोबाइल उद्योगहरूको वृद्धिका लागि नविनतम अध्ययन अनुसन्धानलाई अघि बढाउने र
३. यस्तो पारस्परिक सहकार्य मार्फत् उद्योगको आवश्यकताहरू र कर्मचारीहरूको क्षमताबीचको खाडल पूरा गर्ने ।
४. लेवल एकबाट तालिमको शुरुआत गर्ने र क्रमसः लेवेल दुईमा जाने ।

५. आवश्यकता अनुसार पाठयक्रम बनाउने र त्यसका लागि आवश्यक ओरिएण्टेशन दिलाउने ।
६ तालिम र पाठयक्रम निर्माणका लागि एनएभिटीले एनएडिएसंग सहमति गरी (एमओयु) अघि बढ्ने ।

उक्त छलफलमा नाडाका तर्फबाट अध्यक्ष करणकुमार चौधरी, उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ र महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती समेतको उपस्थित थियो । दुई निकायहरू बिचभएको यस्तो ऐतिहासिक पारस्परिक सहमतिले अटोमोबाइल क्षेत्रमा योग्य र सक्षम श्रमिकहरूको आपूर्तिमा निरन्तरता र सहजता आउने अपेक्षा समेत राखिएको छ ।

राष्ट्रिय श्रम तथा रोजगार सम्मेलनको अवसरमा नाडा र श्रम, रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालयबिच समझदारी पत्रमा हस्ताक्षर

सम्माननीय प्रधानमन्त्री श्री केपी शर्मा ओलिज्यूको प्रमुख आतिथ्यतामा आज मिति २०८१ फागुन २६ गतेदेखि काठमाडौंमा **पाँचौं राष्ट्रिय श्रम तथा रोजगार सम्मेलन**को शुभारम्भ भएको छ । सो सम्मेलन भोली २७ गतेसम्म चालु रहनेछ ।

श्रम, रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालयको उत्पादकत्व अभिबृद्धिका लागि आन्तरिक रोजगार प्रवर्द्धन भन्ने नाराका साथ सो सम्मेलन आजदेखि प्रारम्भ भएको हो । नाडा, सो सम्मेलनको वित्तिय सहयोगी भई सो सम्मेलनको आयोजकमध्येको एक संस्था भएको छ । नाडा आफ्नो इतिहासमा पहिलो पटक यस्तो सम्मेलनमा सहभागी भएको हो ।

सो सम्मेलनका प्रमुख अतिथि तथा सम्माननीय प्रधानमन्त्रीज्यूको समुपस्थितिमा सो मन्त्रालय अन्तर्गत रहेको राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठान (एनएभिटी) र नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल (एनएडिए) बीच लागत साझेदारीमा अटोमोवाइल क्षेत्रमा रोजगारमूलक छोटो अवधिको तालिम विकास, सञ्चालन र प्रशिक्षार्थीहरूलाई रोजगारीको सुनिश्चितता गर्ने विषयमा एउटा समझदारी पत्र (MOU) मा हस्ताक्षर समेत सम्पन्नभएको छ । सो समझदारी पत्रमा नाडाका तर्फबाट अध्यक्ष करण चौधरीले हस्ताक्षर गर्नुभएको छ । यसले रोजगारी र श्रमिकहरूको अभिबृद्धिका लागि सरकार र नेपालको निजीक्षेत्र समन्वयात्मक रुपमा अघि बढ्ने अपेक्षा गरिएको छ । यसलाई नाडाले सरकारको हरेक कदममा निजी क्षेत्रलाई समेत सहभागी गराई अघि बढ्ने संकल्पको रुपमा लिएको छ ।

उक्त सम्मेलनमा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीले अटोमोवाइल उद्योगमा सीप विकास र रोजगारीका विषयमा नीतिगत सुझावहरू समेत दिनुभएको छ । आफ्नो प्रस्तुतिको क्रममा अध्यक्ष चौधरीले नेपालमा रोजगरीको स्थिति, विदेशमा बसाइसराई, विदेशमा बढ्दो बसाइ सराइले पारेका प्रभावहरू, नेपाली विद्यार्थीहरूले अन्य मुलुकहरूमा जानका लागि गरिरहेको प्रयाश र त्यसबाट देशमा परेको प्रभाव, रोजगारीका चुनौतीहरू, नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रले राजश्वमार्फत देशको अर्थतन्त्रमा दिएको योगदान, अटोमोवाइल क्षेत्रले दिने रोजगारीमा देखिएका चुनौतीहरू, नीतिगत सिफारिस र तत्कालै गर्नुपर्ने पहलहरूका विषयमा तथ्याङ्कगत प्रस्तुति दिनुभएको थियो ।

उक्त सम्मेलनमा नाडाका तर्फबाट उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती, केन्द्रिय कार्यसमिति आमन्त्रित सदस्य नारायणप्रसाद पौडेल समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

श्रम, रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय अन्तर्गत रहेको राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठान (एनएभिटी) र नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल (एनएडिए) का प्रतिनिधिहरू बिच नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रमा कुशल श्रमिक र रोजगारीको बढ्दो माग पूरा गर्न तीन वटा क्षेत्रमा पारस्परिक सहकार्य गर्ने सहमति भएको छ ।

श्रम, रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालयको उत्पादकत्व अभिबृद्धिका लागि आन्तरिक रोजगार प्रवर्द्धन भन्ने नाराका साथ सो सम्मेलन आजदेखि प्रारम्भ भएको हो । नाडा, सो सम्मेलनको वित्तिय सहयोगी भई सो सम्मेलनको आयोजकमध्येको एक संस्था भएको छ । नाडा आफ्नो इतिहासमा पहिलो पटक यस्तो सम्मेलनमा सहभागी भएको हो ।

नेपालमा अटोमोबाइल उद्योगलाई हेर्ने दृष्टिकोणलाई पुनस्आकार दिने वाचा गर्दछ। यो महत्वपूर्ण कार्यक्रमले देशको अटोमोबाइल क्षेत्रको इतिहास, दूरदर्शिता र रूपान्तरणलाई सम्बोधन गर्‍यो, सवारी साधनलाई विलासिताका रूपमा हेर्नेदेखि नेपालमा गतिशीलताको धारणामा क्रान्तिकारी परिवर्तनको लागि आवश्यक घटकको रूपमा पहिचान गर्ने महत्वपूर्ण परिवर्तनमा केन्द्रित रहँदै।

नाडा अटो संवाद २०८१ – नेपालमा गतिशीलताको धारणामा क्रान्तिकारी परिवर्तन

काठमाण्डौं, नेपाल - अप्रिल ८, २०२५ -पहिलो पटक भएको नाडा अटो संवादले नेपालमा अटोमोबाइल उद्योगलाई हेर्ने दृष्टिकोणलाई पुनस्आकार दिने वाचा गर्दछ। यो महत्वपूर्ण कार्यक्रमले देशको अटोमोबाइल क्षेत्रको इतिहास, दूरदर्शिता र रूपान्तरणलाई सम्बोधन गर्‍यो, सवारी साधनलाई विलासिताका रूपमा हेर्नेदेखि नेपालमा गतिशीलताको धारणामा क्रान्तिकारी परिवर्तनको लागि आवश्यक घटकको रूपमा पहिचान गर्ने महत्वपूर्ण परिवर्तनमा केन्द्रित रहँदै। यस कार्यक्रममा माननीय अर्थमन्त्री श्री विष्णु पौडेल प्रमुख अतिथिको रूपमा उपस्थित हुनुहुन्थ्यो र विभिन्न क्षेत्रका विज्ञहरू सम्मिलित एक विशिष्ट प्यानलको उपस्थिति थियो। तीमध्ये भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका सचिव श्री केशवकुमार शर्मा, राष्ट्रिय योजना आयोग (एनपीसी) का उपाध्यक्ष प्रो.डा. शिवराज अधिकारी, अर्थ मन्त्रालयका सचिव श्री घनश्याम उपाध्याय र एडीबीबाट नेपालका देश निर्देशक उल्लेखनीय रूपमा सहभागी थिए। उहाहरूसँग धेरै अन्य सम्मानित प्यानललिस्टहरू सामेल भएका थिए जसको योगदान उत्तिकै मूल्यवान थियो।

छलफल गरिएका मुख्य विषयहरू

१. प्रगतिको ५० वर्ष र अगाडिको बाटो

नेपालको अटो उद्योगले इन्धनबाट चल्ने सवारी साधनबाट विद्युतीय सवारी साधनमा कसरी रूपान्तरण भयो भन्ने कुरामा फर्केर हेर्दा, उपभोक्ता प्राथमिकताहरूमा भएका महत्वपूर्ण उपलब्धिहरू र परिवर्तनहरूलाई प्रकाश पार्दै। कार्यक्रमले नीतिगत असंगतिले प्रगतिमा कसरी बाधा पुऱ्याएको छ र भविष्यको समृद्धिको लागिकिन एक सुसंगत, दीर्घकालीन रोडम्याप महत्वपूर्ण छ भन्ने कुरामा पनि जोड दियो। लोन टु भ्याल्यु (LTV) अनुपातसँग सम्बन्धित हालैको प्रस्थानले यस प्रकारको अचानक नीतिगत प्रस्थानले नेपालमा अटोमोबाइल क्षेत्रको विकासमा हाम्रो उदाहरणलाई खतरामा पारेको छ भन्ने कुरामा जोड दियो।

२. यात्रु, एक उपयोगिता मात्र होइन विलासिता

गतिशीलता एक आवश्यकता हो, विलासिता होइन। छलफल नेपालभरि यातायातलाई अझ सुलभ बनाउनमा केन्द्रित थियो, विशेष गरी मध्यम र निम्न आय भएका समूहहरूका लागि। सत्रहरूले पूर्वाधार विस्तार गर्न, स्थानीय उत्पादनलाई प्रोत्साहन गर्न र वित्तपोषणलाई अझ उपभोक्तामैत्री बनाउन दीर्घकालीन, भरपर्दो नीतिहरू कसरी महत्वपूर्ण थिए भनेर अन्वेषण गरे। छलफलहरूले यो परिवर्तनलाई कसरी राम्रो पूर्वाधार, वित्तपोषण विकल्पहरू र स्थानीयकृत उत्पादनले समर्थन गर्न सक्छ भनेर पनि अन्वेषण गरे।

३. आर्थिक विकासको लागि दिगो गतिशीलता

यस संवादले नेपालमा आर्थिक विकासलाई अगाडि बढाउन दिगो गतिशीलताको महत्वपूर्ण भूमिकाको पनि अन्वेषण गऱ्यो। यस पत्रले विद्युतीय गतिशीलता जस्ता पर्यावरणमैत्री, समावेशी र कुशल यातायात समाधानहरूको आवश्यकतालाई जोड दिन्छ। वातावरणीय लक्ष्यहरू र आर्थिक रणनीतिहरूसँग गतिशीलता पहलहरूलाई पङ्क्तिबद्ध गरेर, नेपालले हरित ऊर्जाको घरेलु खपत बढाउनेछ र आयातमा निर्भरता कम गर्नेछ। प्यानलिस्टले राष्ट्रिय विकास योजनामा दिगो गतिशीलतालाई एकीकृत गर्न केही सुझाव र सिफारिसहरू प्रस्तुत गरे। औद्योगिकीकरण मूल्य शृङ्खलाको सबै तहमा हुनुपर्छ, केवल संयोजन वावितरणमा मात्र होइन। संवादले स्थानीय कम्पोनेन्ट निर्माण, आपूर्ति शृङ्खला नेटवर्कहरू, र दक्ष कार्यबल पाइप लाइनहरूको विकास सहित पछाडि एकीकरणको आवश्यकतालाई जोड दियो। नेपालमा आत्मनिर्भर अटोमोटिभ इकोसिस्टम निर्माण गर्न यो तहगत औद्योगिक वृद्धि महत्वपूर्ण छ।

४. गतिशीलताको भविष्य: भिजन २०५०

नेपालको अद्वितीय भूगोल अनुरूप स्वचालित कार, स्मार्ट गतिशीलता समाधान, र दिगो ऊर्जा प्रविधिको भविष्यको बारेमा छलफल गरियो। विशेष गरी वैकल्पिक ऊर्जा सवारी साधनहरूले स्वच्छ हावा, कम कार्बन उत्सर्जन, र जीवाश्म इन्धनमा कम निर्भरताको लागि मार्ग प्रदान गर्दछ। यद्यपि, यो दृष्टिकोणलाई वास्तविकतामा परिणत गर्न स्वच्छ प्रविधिलाई उत्प्रेरित गर्ने र समयसँगै निरन्तर नीतिनिर्देशन कायम राख्ने बलियो र दीर्घकालीन सरकारी नीतिहरू आवश्यक पर्दछ।

संवादको महत्वस्यो किन महत्वपूर्ण छ

नाडा अटो संवाद अटोमोबाइल क्षेत्रप्रति नेपालको दृष्टिकोणलाई प्रभाव पार्ने एउटा महत्वपूर्ण प्लेटफर्म हो। धेरै लामो समयदेखि, कारहरूलाई धनीहरूका लागि विलासिताको रूपमा हेरिएको छ, तर यो छलफलले गतिशीलतालाई आर्थिक अवसर, रोजगारी सिर्जना र राष्ट्रिय समृद्धिसँग जोडिएको मौलिक अधिकारको रूपमा पुन: परिभाषित गर्दछ।

हामीले गतिशीलतालाई कसरी हेर्छौं भन्ने परिवर्तन

- छलफलले कारहरूको पुरानो विचारलाई धनको प्रतिकको रूपमा चुनौती दिन्छ, बरु तिनीहरूलाई दैनिक जीवन, कनेक्टिभिटी र व्यापारको लागि आवश्यक उपकरणको रूपमा प्रस्तुत गर्दछ। वैकल्पिक ऊर्जाले वातावरणीय रूपमा अनुकूल र लागत-प्रभावी विकल्प प्रदान गरेर यो परिवर्तनलाई समर्थन गर्दछ। व्यक्तिगत र सार्वजनिक गतिशीलता अब वैकल्पिक छैनन् (तिनीहरू आर्थिक र सामाजिक सशक्तिकरणको लागि आधारभूत छन्।

सुसंगत दिगो नीतिहरू

- यो सम्मेलनले सरकारी नेताहरू, व्यावसायिक लगानीकर्ताहरू र उपभोक्ताहरूलाई सबैलाई फाइदा हुने नीतिहरू अन्वेषण गर्न एकसाथ ल्याउँछ। प्रमुख विषयहरूमा सार्वजनिक (निजी साझेदारी, निष्पक्ष सवारी साधन वित्तपोषण, पारिस्थितिक प्रणाली विकास, र दीर्घकालीन सुसंगत कर ढाँचाहरू समावेश छन्।

भविष्यको लागि तयार हुनु

- स्मार्ट, सुरक्षित र बढी कुशल यातायाततर्फ बढ्दै गएको विश्वव्यापी प्रवृत्तिसँगै, नेपालले यी परिवर्तनहरूसँग मिल्नुपर्छ। सहयोगी, स्थिर नीतिहरूद्वारा समर्थित रणनीतिक दृष्टिकोणले प्रदूषण घटाउँदै, रोजगारी सिर्जना गर्दै र हरियो अटोमोटिभ नवप्रवर्तनमा नेपाललाई क्षेत्रीय नेताको रूपमा स्थापित गर्दै देशलाई यो संक्रमणको लागि तयार पार्न सक्छ।

निष्कर्ष

यो संवादले नेपालको अटो क्षेत्रमा महत्वपूर्ण बिन्दुलाई प्रतिनिधित्व गर्दछ। सहयोगी नीतिहरू, आकर्षक वित्तपोषण विकल्पहरू (जस्तै व्यावहारिक LTV मोडेलहरू) को सही संयोजनको साथ, नेपालमा सवारी साधन आयातकर्ताबाट पर्यावरण (सचेत, नवीन, र आत्मनिर्भर अटोमोटिभ समाधानहरूको केन्द्रमा रूपान्तरण गर्ने क्षमता छ। नेपालमा एक लचिलो, पहुँचयोग्य, र अग्रगामी गतिशीलता अर्थतन्त्रमा रूपान्तरण गर्ने क्षमता छ।

आफ्नो देशमै उद्योग व्यवसाय गरेर आयआर्जन गर्न सकिने वातावरण निर्माणका लागि आग्रह

मिति २०८१ चैत्र ११ गते सोमबार नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले माननीय उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्तिमन्त्री दामोदर भण्डारीसंग भेट गरी विभिन्न विषयहरूमा छलफल गरेको छ।

उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले भारतीय मालवाहक साधनहरूको नेपालमा निर्वाध प्रवेशले नेपालका मालवाहक साधनहरूको व्यवसायमा ठूलो असर परिरहेको बताउनु हुँदै सरकारले उद्योग व्यवसायलाई हेर्ने दृष्टिकोण अझै पनि सकारात्मक हुन नसकेको गुनासो गर्नुभयो। यसै क्रममा अध्यक्ष

गतिशीलता एक आवश्यकता हो, विलासिता होइन। छलफल नेपालभरि यातायातलाई अझ सुलभ बनाउनमा केन्द्रित थियो, विशेष गरी मध्यम र निम्न आय भएका समूहहरूका लागि। सत्रहरूले पूर्वाधार विस्तार गर्न, स्थानीय उत्पादनलाई प्रोत्साहन गर्न र वित्तपोषणलाई अझ उपभोक्तामैत्री बनाउन दीर्घकालीन, भरपर्दो नीतिहरू कसरी महत्वपूर्ण थिए भनेर अन्वेषण गरे। छलफलहरूले यो परिवर्तनलाई कसरी राम्रो पूर्वाधार, वित्तपोषण विकल्पहरू र स्थानीयकृत उत्पादनले समर्थन गर्न सक्छ भनेर पनि अन्वेषण गरे। यो सम्मेलनले सरकारी नेताहरू, व्यावसायिक लगानीकर्ताहरू र उपभोक्ताहरूलाई सबैलाई फाइदा हुने नीतिहरू अन्वेषण गर्न एकसाथ ल्याउँछ। प्रमुख विषयहरूमा सार्वजनिक (निजी साझेदारी, निष्पक्ष सवारी साधन वित्तपोषण, पारिस्थितिक प्रणाली विकास, र दीर्घकालीन सुसंगत कर ढाँचाहरू समावेश छन्।

चौधरीले देशमा नेपालकै उत्पादनले बजार पाउने वातावरण हुनुपर्ने भन्दै लुब्रिकेन्टस उद्योगका नाममा फिनिष्ड गुड नै नेपालमा ल्याएर विक्री वितरण भइरहेकोले यसलाई रोक्नुपर्ने धारणा राख्नुभयो । सोही क्रममा अध्यक्ष चौधरीले नेपालमै टायर उद्योगहरू खोलिए पनि त्यसका लागि स्ट्याण्डर्डको व्यवस्था नभएको जिकिर गर्दै बुट मोडेलमा वाह्य लगानी नेपालमा ल्याउन सम्भव रहेको बताउनुभयो । उक्त छलफलको क्रममा अध्यक्ष चौधरीले सरकारले देशका उद्योगी व्यवसायीहरूको लागि आफ्नो देशमै उद्योग व्यवसाय गरेर आर्य आर्जन गर्न सकिने वातावरण निर्माणका लागि समेत आग्रह गर्दै नाडाको ६ बुँदे लिखित सुझावहरू समेत पेश गर्नुभयो ।

यसै क्रममा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले एजेन्सी दर्ता सम्बन्धी ऐन अहिलेसम्म पारित नहुँदा सवारी साधन पैठारीकर्ताहरूलाई ठूलो समस्या भइरहेकोले सो ऐन छिटै पारित गर्नका लागि आग्रह गर्नुभयो । सोही भेटघाट तथा छलफलमा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीले नेपालका व्याट्री उद्योगहरूको अवस्थाबारे समेत जानकारी दिनु हुँदै हाल बन्द रहेको गोरखकाली रबर उद्योगलाई हालको ठाउँबाट कुनै उपयुक्त स्थानमा स्थानान्तर गरी सञ्चालन गर्न सकिने र त्यस ठाउँलाई सेजको रुपमा प्रयोग गर्न सकिने धारणा राख्नुभयो ।

सो छलफलको अन्त्यमा, माननीयमन्त्री भण्डारीले नेपालको उद्योग व्यवसायको स्थितिबारे विना कुनै जानकारी संसदमा प्रश्न उठ्ने गरेको गुनासो गर्नुहुँदै नेपाल सरकारले खुल्लाबजार अर्थनीति अवलम्बन गरिरहेको बताउनुभयो । उहाँले खुल्लाबजार अर्थतन्त्रमा ७०० प्रतिशतसम्म पनि मुनाफा गर्न सकिने बताउनु हुँदै नाडाका सुझावहरू राजश्व परामर्श समितिमा पठाउन अनुरोध समेत गर्नुभयो । सोहि क्रममा माननीय मन्त्री भण्डारीले एजेन्सी दर्ता सम्बन्धी नयाँ ऐन अहिलेसम्म पारित नभएको सन्दर्भमा तत्कालै सम्बन्धित मन्त्रालयबाट जानकारी लिदै सो ऐन छिट्टै पारित हुने बताउनुभयो । सो क्रममा मन्त्री भण्डारीले नेपालमा उद्योग व्यवसायको समुचितउत्थानकालागिउपयुक्तवातावरण सिर्जना गर्न आफु दत्तचित्त भएर लागिरहेको बताउनुभयो ।

उक्त भेटघाट तथा छलफलमा सो मन्त्रालयका वाणिज्य सचिव गोविन्द कार्की, उद्योग सचिव कृष्णबहादुर रावत, नीजि सचिव सुमन धिताल र स्वकीय सचिव आनन्दप्रसाद भट्ट समेतको उपस्थिति रहेको थियो । त्यसैगरी नाडाको तर्फबाट सचिव विक्रम सिंहानिया, सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल र एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नाडा र नाडाका संस्थागत एशोसिएशनबिच बृहत अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न

मिति २०८१ पौष १९ गते हेटौंडामा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको प्रमुख आतिथ्यतामा नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल, हेटौडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन र नाडा संस्थागत एशोसिएशनका पदाधिकारी तथा सदस्यबिच बृहत अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न भएको छ । मिति २०८१ पौष २० गते हेटौंडामा सम्पन्न हेटौंडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनको २४ औं वार्षिक साधारण सभाको सन्दर्भमा यस्तो अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न गरिएको थियो ।

सो कार्यक्रममा उपस्थित सदस्यहरूले अटोमोवाइल क्षेत्रमा देखिएका विभिन्न समस्याहरूका सम्बन्धमा विभिन्न प्रश्न र जिज्ञाशाहरू राख्नुभएको थियो । सो कार्यक्रममा खासगरी भन्सार विभाग र वाणिज्य विभागले जारी गरेको यम.आर.पी.का विषयमा, भन्सार मूल्याङ्कनको समस्या, साफटा अन्तर्गत आएका अटोमोवाइल वस्तुहरू, झोले व्यापारीले पुऱ्याएको समस्या, मधेश प्रदेशमा विना प्यान नम्बर सञ्चालन ३००० पसलहरूको कारण अन्य व्यवसायीहरूलाई परिरहेको नकारात्मक असर, भ्याटमा दर्ता भएर राख्नुपर्ने लेखा सम्बन्धी समस्याहरू, सदस्यहरूको हितका लागि भलाई कोषको व्यवस्था, व्यवसायमा चेक वाउन्सको व्यावहारिक समस्या, अटोमोवाइल व्यवसायीहरू इन्स्योरेन्समा आवद्ध नहुँदाको समस्या र नाडाका प्रदेश एशोसिएशनहरूलाई साधारण सभा सम्पन्न गर्नका लागि पनि नाडाले आर्थिक श्रोतको व्यवस्था गरी दिनुपर्ने जस्ता विषयहरूमा विस्तृत छलफल भएको थियो ।

छलफलको अन्त्यमा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीले छलफलमा उठेका प्रश्नहरूको प्रत्युत्तर समेत दिनुभएको थियो भने

चौधरीले देशमा नेपालकै उत्पादनले बजार पाउने वातावरण हुनुपर्ने भन्दै लुब्रिकेन्टस उद्योगका नाममा फिनिष्ड गुड नै नेपालमा ल्याएर विक्री वितरण भइरहेकोले यसलाई रोक्नुपर्ने धारणा राख्नुभयो। सोही क्रममा अध्यक्ष चौधरीले नेपालमै टायर उद्योगहरू खोलिए पनि त्यसका लागि स्ट्याण्डर्डको व्यवस्था नभएको जिकिर गर्दै बुट मोडेलमा वाह्य लगानी नेपालमा ल्याउन सम्भव रहेको बताउनुभयो। सो कार्यक्रममा खासगरी भन्सार विभाग र वाणिज्य विभागले जारी गरेको यम.आर.पी.का विषयमा, भन्सार मूल्याङ्कनको समस्या, साफटा अन्तर्गत आएका अटोमोवाइल वस्तुहरू, झोले व्यापारीले पुऱ्याएको समस्या, मधेश प्रदेशमा विना प्यान नम्बर सञ्चालन ३००० पसलहरूको कारण अन्य व्यवसायीहरूलाई परिरहेको नकारात्मक असर, भ्याटमा दर्ता भएर राख्नुपर्ने लेखा सम्बन्धी समस्याहरू, सदस्यहरूको हितका लागि भलाई कोषको व्यवस्था, व्यवसायमा चेक वाउन्सको व्यावहारिक समस्या, अटोमोवाइल व्यवसायीहरू इन्स्योरेन्समा आवद्ध नहुँदाको समस्या र नाडाका प्रदेश एशोसिएशनहरूलाई साधारण सभा सम्पन्न गर्नका लागि पनि नाडाले आर्थिक श्रोतको व्यवस्था गरी दिनुपर्ने जस्ता विषयहरूमा विस्तृत छलफल भएको थियो।

नाडाका केन्द्रीय कार्यसमितिका सदस्य सुनिल रिजालज्यूले स्पेयर पार्टस र एम.आर.पी.का सम्बन्धमा उठेका प्रश्नहरूको जवाफ दिनुभएको थियो ।

कार्यक्रमको अन्त्यमा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीले नाडा प्रदेशहरूलाई कर, भन्सार र भिसिटियस सम्बन्धी प्रशिक्षण कार्यक्रम र सीप विकास सम्बन्धी तालिम कार्यक्रमको आयोजना गर्न आग्रह गर्दै त्यसका लागि नाडाले आवश्यक सहयोग गर्ने बताउनुभयो । सो अन्तरक्रिया कार्यक्रम नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीले गर्नुभएको थियो भने कार्यक्रमको समापन हेटौंडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनका अध्यक्ष ऋषिप्रसाद ढकालले गर्नुभएको थियो ।

सो कार्यक्रममा नाडाका तर्फबाट संस्थागत सदस्य कुलबहादुर क्षेत्री, केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्य मेघराज पौडेल, केन्द्रीय कार्यसमिति आमन्त्रित सदस्यद्वय नारायणप्रसाद पौडेल र सागर सापकोटाको उपस्थिति रहेको थियो । त्यसैगरी हेटौंडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनका निवर्तमान अध्यक्ष दामोदर अटल, बरिष्ठ उपाध्यक्ष धर्मराज धिमाल, उपाध्यक्ष जितेन्द्र तिवारी, महासचिव दिपेन्द्रकुमार उप्रेती, सचिव संञ्जयकुमार गुप्ता, कोषाध्यक्ष श्यामप्रसाद कडेल, कार्यसमिति सदस्यद्वय उत्तमप्रसाद भण्डारी, सुजन उप्रेती, देवनारायण टुलाल, मुनालराज न्यौपाने, प्रकाश भट्टराई, क्षेत्रिय संयोजक दिपेश खड्गीको उपस्थिति रहेको थियो । त्यसैगरी जानकी अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका प्रथम उपाध्यक्ष राहुल अग्रवाल समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न हुनु अघि हेटौंडामा नाडाको इतिहासमा पहिलो पटक नाडा इण्टर प्रोभिन्स लेभल फ्रेण्डली ब्याडमिण्टन प्रतियोगिता समेत सम्पन्न गरिएको थियो । कूल ८ टिमबिच डवल्स ब्याडमिन्टन प्रतियोगिता आयोजना गरिएकोमा चितवन अटोमोवाइल्स एशोसिएशनका पूर्व अध्यक्ष अमृत जोशी र कार्यसमिति सदस्य श्रीप्रसाद श्रेष्ठको जोडीले प्रतियोगिता जितेको थियो । यस किसिमका कार्यक्रहरूले नाडा र नाडाका संस्थागत एशोसिएशनहरू बिचको सम्बन्ध थप सुदृढ र प्रगाढ हुँदै जाने विश्वास नाडाले लिएको छ । यस्ता कार्यक्रमहरू नाडाले विगतमा पनि गर्दै आएको र आउँदा दिनहरूमा पनि गर्दै जानेछ ।

नाडा र भन्सार विभागबिच बजेटबारे छलफल

मिति २०८१ चैत्र ६ गते बुधबार नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले भन्सार विभागका महानिर्देशक महेश भट्टराईसँग भेट गरी अटोमोबाइल क्षेत्रका विभिन्न विषयहरूमा छलफल गरेको छ ।

उक्त भेटघाट तथा छलफलको क्रममा महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीले नाडाका विभिन्न समितिहरूमा छलफल गरी तयार गरेको आर्थिक वर्ष २०८२/८३ को बजेट सम्बन्धी सुझावहरू पेश गर्नुभएको छ ।

सो भेटघाट तथा छलफलमा महासचिव उप्रेतीले नाडाले स्वच्छ व्यवसायका लागि वातावरण तयार गर्न सरकारलाई सुझाव दिँदै आएको उल्लेख गर्नुभयो ।

सोही क्रममा महानिर्देशक भट्टराईले व्यवसायीहरूले स्वच्छ व्यवसायलाई आत्मसात गर्नुपर्ने बताउनुभयो । सो छलफलमा नाडाका सचिव विक्रम सिंहानिया, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, लुब्रिकेन्टस् समितिका उपसभापति दिपक कुमार, सदस्य अमरज्योति रन्जितकर र अंकुर खनाल समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

वाणिज्य, आपूर्ति तथा उपभोक्ता संरक्षण विभागका महानिर्देशकसंग वस्तुमा लेवल राख्ने सम्बन्धमा छलफल

मिति २०८१ चैत्र २२ गते, नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले वाणिज्य, आपूर्ति तथा उपभोक्ता संरक्षण विभागका महानिर्देशक केदार दाहालसंग भेट गरी विभिन्न विषयहरूमा छलफल गरेको छ । उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले त्यस विभागले मिति: २०८१/१२/१४ मा वस्तुमा लेवल राख्ने सम्बन्धमा प्रकाशित गरेको सूचनाका सम्बन्धमा विस्तृत रुपमा छलफल गरेको छ । सो छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले सो सूचनामा राखिएको प्रावधानहरूमा केही अस्पष्टता रहेकोले त्यसको स्पष्टताको लागि आग्रह गर्नुभयो ।

सो छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले सवारी साधनहरूको अधिकतम मूल्य सूचि प्रकाशनबारे स्पष्ट नीति आवश्यक भएको, स्पेयर पाट्र्समा अधिकतम मूल्य सूचि राख्ने तरिका क्यूआर कोडको माध्यमबाट मूल्य निर्धारण गर्ने कि अन्य कुनै तरिका अपनाउने भन्नेबारेमा प्रष्टता हुनुपर्ने, ब्लकमा आउने गाडीहरूमा अधिकतम मूल्यसूचि लागू गर्ने कि नगर्ने भन्ने विषयमा कानुनी स्पष्टता हुनुपर्ने, स्पेयर पाट्र्समा अधिकतम मूल्यसूचि अनलाइन वा अफलाइन कस्तो ढाँचामा राख्ने, डिजिटल तथा गैरडिजिटल माध्यमबाट मूल्य सूचिलाई कसरी पारदर्शी बनाउने, स्पेयर पार्टसमा आउने

सो भेटघाट तथा छलफलमा महासचिव उप्रेतीले नाडाले स्वच्छ व्यवसायका लागि वातावरण तयार गर्न सरकारलाई सुझाव दिँदै आएको उल्लेख गर्नुभयो ।
उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले त्यस विभागले मिति: २०८१/१२/१४ मा वस्तुमा लेवल राख्ने सम्बन्धमा प्रकाशित गरेको सूचनाका सम्बन्धमा विस्तृत रूपमा छलफल गरेको छ । सो छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले सो सूचनामा राखिएको प्रावधानहरूमा केही अस्पष्टता रहेकोले त्यसको स्पष्टताको लागि आग्रह गर्नुभयो ।

नटबोल्टहरूमा अधिकतम मूल्यसूचि के कसरी लगाउने भन्ने विषयहरूमा स्पष्टता हुनुपर्ने धारणा राख्नुभयो ।

यसै क्रममा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीले पनि यस विषयमा थप स्पष्टता आवश्यक रहेको बताउँदै डिजिटल माध्यमबाट स्पेयर पार्ट्सको मूल्य निर्धारण गर्न क्यूआर कोडको प्रभावकारी प्रयोग गर्न सकिन्छ, जसले अनलाइन प्रणालीलाई व्यवस्थित बनाउने धारणा राख्नुभयो ।

सो भेटघाट तथा छलफलमा वाणिज्य विभागका महानिर्देशक दहालले भौतिक वस्तु वाक मोडिटीहरूको अधिकतम मूल्य सूचि प्रकाशित गर्ने अवधारणा पुरानो भए पनि यस प्रक्रियालाई अहिलेको सन्दर्भमा अझ प्रभावकारी बनाउनुपर्ने आवश्यकता रहेको भन्दै अधिकतम मूल्य सूचिलाई पारदर्शी बनाउन अधिकतम मूल्यसूचि स्पष्ट देखिने गरी टाँस्नुपर्ने बताउनुभयो । यसै क्रममा महानिर्देशक दाहालले डिजिटल र ननडिजिटल अधिकतम मूल्य सूचिलाई क्युआर कोड मार्फत प्रभावकारी कार्यान्वयन गरेर अनलाइन माध्यमलाई समेट्नुपर्ने बताउनुभयो । छलफलको अन्त्यमा महानिर्देशक दहालले यस विषयमा सबै सरोकारवालाहरूसँग थप छलफल गरेर नीतिगत स्पष्टता ल्याइने बताउनुभयो ।

उक्त छलफलमा नाडाका निवर्तमान अध्यक्ष डा. ध्रुव थापा, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्यद्वय दिपेन्द्र मिश्रा, प्रकाश कपुरी, सोहन श्रेष्ठ, मेघराजबबबबबपौडेल, प्रदिपमानप्रधान र आमन्त्रित सदस्य नारायणप्रसाद पौडेल समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नाडा र नाडाका प्रादेशिक एशोसिएशनबिच बृहत अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न

मिति २०८१ फागुन २ गते बुटवल रुपन्देहीमा नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल, लुम्बिनी अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल र नाडाका संस्थागत (प्रादेशिक) एशोसिएशनका अध्यक्षहरूबिच बृहत अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न भएको छ । नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको प्रमुख आतिथ्यतामा अटोमोवाइल क्षेत्रका समसामयिक विषयहरूमा बृहत छलफल भएको थियो ।

सो कार्यक्रममा संस्थागत एशोसिएशनहरूबाट उपस्थित हुनुभएका पदाधिकारी तथा सदस्यज्यूहरूले विभिन्न प्रश्नहरू गर्दै त्यसको समाधानका लागि समेत आग्रह गर्नुभएको थियो । यसै क्रममा पदाधिकारी तथा सदस्यज्यूहरूले कर तिर्ने व्यवसायीहरूले सरकारी तहबाट यथोचित सम्मान पाउन नसकेको, सीमा पारीबाट सामानहरूसंगै अटोमोवाइल प्राविधिज्ञहरू समेत आउने गरेको र यसले साना व्यवसायीहरूलाई नकारात्मक प्रभाव पार्ने गरेको, बैंकहरूले ऋण दिने भने पनि व्यवसायीहरूले ऋण लिन सक्ने अवस्था नरहेको, प्रदेश यातायात व्यवस्था कार्यालयहरूमा पनि लाइसेन्स वितरणको समस्या यथावत नै रहेको, देशको राजश्व र रोगगारीको क्षेत्रमा अटोमोवाइल क्षेत्रको ठूलो लगानी भए पनि सो अनुरुप सरकारको दृष्टिकोण सकारात्मक नभएको, बजार अनुगमनको नाममा अझै जरिवाना तिनुपर्ने अवस्था विद्यमान नै रहेको, आर्थिक मन्दीको कारण व्यवसायीहरूलाई आफ्नो व्यवसायमा टिकी रहन कठिन हुँदै गएको, नाडाको दोहोरो सदस्यताले समस्या उत्पन्न हुने गरेको, मूल्याङ्कनका सम्बन्धमा भन्सार कार्यालयहरूमा हुने गरेको समस्या, गरेको, ब्राण्ड खुलाएर आयात गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने, खुल्ला बोर्डरले पारेको समस्या, व्यवसायीहरूको पुरानो स्टकको समस्या, नक्कली अटोमोवाइल पार्टसहरूको आयातले व्यवसायीहरूले भोग्नुपरेको समस्या लगायतका विभिन्न विषयहरूमा प्रश्नहरू राख्नुभएको थियो ।

सो कार्यक्रममा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीले त्यहाँ उठेका विभिन्न प्रश्नहरूको जवाफ दिनुभएको थियो । सो प्रश्नहरूको जवाफ दिने क्रममा अध्यक्ष चौधरीले सरकारले नाडाको आवाज सुन्न ठालेको भन्नु हुँदै सरकारले हालै अध्यादेश मार्फत ल्याइएको ऐनबाट धेरै हदसम्म हाम्रा मागहरू सम्बोधन भएको जानकारी दिनुभयो । सोहि क्रममा अध्यक्ष चौधरीले विभिन्न प्रश्नहरूको जवाफ दिने क्रममा सन्दर्भ मूल्यसूचि समय सापेक्ष बनाउन सरकारलाई निरन्तर रुपमा आग्रह गर्दै आएको र नाडाका विभिन्न मागहरूलाई लिएर प्रधानमन्त्री कार्यालय लगायत सम्बद्ध मन्त्रालय र विभागहरूमा भेटघाट र छलफल समेत गरिएको बताउनुभयो । यसै क्रममा अध्यक्ष चौधरीले बङ्गलादेश भुटान भारत र नेपालबिच हुन लागेको विविआइएन सहमति सम्बन्धी बैठकमा स्वंय सहभागी भएको र त्यस सहमतिले नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रलाई पार्ने नकारात्मक प्रभावहरूका विषयमा नाडाकोतर्फबाट धारणा राखिएको बताउनु हुँदै हालै भारतको नयाँदिल्लीमा भारत मोविलिटीको सन्दर्भमा नाडा, एक्मा र एयसडिसीबिच भएको सहमतिबारे समेत जानकारी दिनुभएको थियो ।

सो अन्तरक्रिया कार्यक्रममा लुम्बिनी अटोमोवाइल्स एशोसिएशनअफ नेपालका अध्यक्ष गणेश भट्टराईले स्वागत गर्नुभएको थियो भने कार्यक्रमको सञ्चालन नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीले गर्नुभएको थियो । त्यसैगरी सो कार्यक्रमको धन्यवाद ज्ञापन नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले गर्नुभएको थियो ।

भर्चुअल विधिमा समेत आयोजना गरिएको सो कार्यक्रममा नाडाका तर्फबाट संस्थागत उपाध्यक्ष तेजनारायण साह, संस्थागत सदस्य कृष्णप्रसाद श्रेष्ठ तथा भद्र भण्डारी, केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्यद्वय नवराज भुषाल, प्रकाश कपुरी, सुनिल रिजाल, निलमणी पाठक मेघराज पौडेल, नारायणप्रसाद पौडेल समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

त्यसैगरी हेटौंडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनका तर्फबाट अध्यक्ष ऋषि ढकाल, पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनका अध्यक्ष दिपेन्द्र कोईराला समेतको उपस्थिति रहेको थियो । त्यसैगरी लुम्बिनी अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका तर्फबाट वरिष्ठ उपाध्यक्ष रोशन पाण्डे, उपाध्यक्ष कृष्ण प्रसाद भण्डारी, उपाध्यक्ष नरेन्द्र ओली, महासचिव राम बेलवासे, सचिव विवेक श्रेष्ठ, कोषाध्यक्ष नारायण पौडेल, सहकोषाध्यक्ष चन्द्रदिप जोशी, सहसचिव तिलकराम पाण्डे सदस्यद्वय दिपक ओली, प्रवेश भट्टराई, रमेश श्रेष्ठ, थिरेन्द्र श्रेष्ठ, दिपक पौडेल, केशव पाण्डे, बालकृष्ण पाण्डे, ओमहरी आचार्य, कमल न्यौपाने, दिनेश अमात्य र साधारण सदस्य प्रकाश भट्टराई र जगदिश भट्ट समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

सो भेटघाट तथा छलफलमा वाणिज्य विभागका महानिर्देशक दहालले भौतिक वस्तु वाक मोडिटीहरूको अधिकतम मूल्य सूचि प्रकाशित गर्ने अवधारणा पुरानो भए पनि यस प्रक्रियालाई अहिलेको सन्दर्भमा अझ प्रभावकारी बनाउनुपर्ने आवश्यकता रहेको भन्दै अधिकतम मूल्य सूचिलाई पारदर्शी बनाउन अधिकतम मूल्यसूचि स्पष्ट देखिने गरी टाँस्नुपर्ने बताउनुभयो । सो प्रश्नहरूको जवाफ दिने क्रममा अध्यक्ष चौधरीले सरकारले नाडाको आवाज सुन्न ठालेको भन्नु हुँदै सरकारले हालै अध्यादेश मार्फत ल्याइएको ऐनबाट धेरै हदसम्म हाम्रा मागहरू सम्बोधन भएको जानकारी दिनुभयो । सोहि क्रममा अध्यक्ष चौधरीले विभिन्न प्रश्नहरूको जवाफ दिने क्रममा सन्दर्भ मूल्यसूचि समय सापेक्ष बनाउन सरकारलाई निरन्तर रूपमा आग्रह गर्दै आएको र नाडाका विभिन्न मागहरूलाई लिएर प्रधानमन्त्री कार्यालय लगायत सम्बद्ध मन्त्रालय र विभागहरूमा भेटघाट र छलफल समेत गरिएको बताउनुभयो ।

त्यस्तै सो कार्यक्रममा हेटौंडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनका बरिष्ठ उपाध्यक्ष धर्म धिमाल, महासचिव दिपेन्द्रकुमार उप्रेती र सदस्य विकाश नेपालको उपस्थिति रहेको थियो । त्यसैगरी कर्णाली अटोमोवाइल्स एशोसिएशनका उपाध्यक्ष सै अनवर अली, लुम्बिनी अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका सल्लाहकार गोपाल प्रसाद पाण्डे, कानूनी परामर्शदाता कृष्णप्रसाद पाण्डे र प्रेस सल्लाहकार स्वस्तिक श्रेष्ठ समेतको उपस्थिति रहेको थियो । कार्यक्रमको अन्त्यमा लुम्बिनी अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष गणेश भट्टराईले नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीलाई मायाको चिन्हो प्रदान गर्नुभएको थियो ।

यस किसिमका कार्यक्रहरूले नाडा र नाडा संस्थागत (प्रदेश) एशोसिएशनहरू बिचको सम्बन्ध थप सुदृढ र प्रगाढ हुँदै जाने विश्वास नाडाले लिएको छ । यस्ता कार्यक्रमहरू नाडाले विगतमा पनि गर्दै आएको र आउँदा दिनहरूमा पनि गर्दै जानेछ । यहि मिति २०८१ फागुन ३ गते बुटवलमा हुन लागेको लुम्बिनी अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको चौठौं वार्षिक साधारण सभाको सन्दर्भमा नाडाले सो अन्तरक्रिया कार्यक्रम राखेको थियो ।

भारत मोविलिटीमा सहभागी हुने सम्बन्धमा

मिति २०८१ साल पौष ४ गते भारत मोविलिटीका सन्दर्भमा नेपालस्थित भारतीय दुतावासका प्रमुख बाणिज्य सचिव सुमन शेखरको प्रमुख आतिथ्यतामा नाडा केन्द्रीयकार्य समितिका पदाधिकारी तथा सदस्यज्यूहरूबिच काठमाडौंमा अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न भएको छ ।

सो अन्तरक्रिया कार्यक्रममा इन्जिनियरिङ्ग एक्सपोर्ट प्रमोशन काउन्सील अफ इण्डियाका तर्फबाट पल्लवी साह, सोसाइटी अफ इण्डियन अटोमोवाइल मेनुफेक्चरर्स (सीयाम)को तर्फबाट देवासिस मजुमदर तथा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीबिच **रोड्सशो अन भारत मोबिलिटी ग्लोवलएक्सपो**को सम्बन्धमा विस्तृत अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्नभएको छ । उक्त अन्तरक्रियामा नाडाका अध्यक्ष चौधरीले नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रका विविध पक्षहरूका सम्बन्धमा चर्चा गर्दै नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रको प्रवर्द्धनका लागि भारतको सहयोग अपरिहार्य भएको बताउनुभयो ।

यही २०२५ जनवरीको १७ देखि २२ सम्म सोसाइटी अफ इण्डियन अटोमोवाइल मेनुफेक्चस (सीयाम) को पहलमा भारतको नयाँदिल्लीको भारतमण्डपम, यसोभूमि द्वारिका र ग्रेटर नोइदामा भारत मोबिलिटी अन्तर्गत अटो एक्सपो–दिमोटर शो २०२५ हुन लागेको सन्दर्भमा यस्तो अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न भएको हो ।

उक्त कार्यक्रममा नाडाको तर्फबाट उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती, सचिव विक्रम सिंहानिया, सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल, केन्द्रीय कार्यसमितिका सदस्यद्वय श्री कपिल शिवाकाटी, यमुना श्रेष्ठ, प्रकाश कपुरी, ऋद्धि कार्की, दिपेन्द्रकुमार मिश्रा, मेघराज पौडेल, निलमणी पाठक, अभिक ज्योती, दिपकराज गिरी, नविनकुमार पारख र नारायणप्रसाद पौडेल समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नेपाल–चीन अटोमोबाइल व्यापार र सहकार्य प्रवर्द्धनका लागि नाडा/CCPIT–Auto बीच सम्झौता

सम्माननीय प्रधानमन्त्रीश्री केपी शर्मा ओलीज्यूको यही मंसिर १७ गतेदेखि २० गतेसम्मको औपचारिक चीन भ्रमणको क्रममा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघको नेतृत्वमा गएको व्यापारिक प्रतिनिधि मण्डलमा नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको प्रतिनिधित्व गर्दै नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी र महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती समेतको उपस्थिति रहेको सन्दर्भमा पूर्व निर्धारित कार्यक्रमअनुसार दुई देशका व्यापारिक प्रतिनिधि मण्डलविच विभिन्न विषयमा छलफल भएको र सोही क्रममा NADA/CCPIT- Auto (चीनिया काउन्सिल फर द प्रमोशन अफ इन्टरनेशनल ट्रेड अटोमोबाइल सब-काउन्सिल) बिच (MoU) ऐतिहासिक साझेदारी पत्रमा हस्ताक्षण भएको छ ।

नाडा अटोमोबाइल्स एसोसिएसन अफ नेपाल (नाडा) र चीन काउन्सिल फर द प्रमोशन अफ इन्टरनेशनल ट्रेड, अटोमोबाइल सब-काउन्सिल (CCPIT–Auto) ले अटोमोबाइल क्षेत्रको व्यापार र सहकार्यलाई थप मजबुत बनाउन महत्वपूर्ण सम्झौता (एमओयू) मा हस्ताक्षर गरेका छन् ।

यो सम्झौताले नेपाल र चीनबीच आर्थिक सम्बन्धलाई सुदृढ गर्न, व्यापार प्रवर्द्धन गर्न र अटोमोबाइल उद्योगमा दिगो विकासका सम्भावनाहरू अघि बढाउन महत्वपूर्ण भूमिका खेल्नेछ । व्यापार मेलाहरू, व्यावसायिक प्रतिनिधिमण्डलहरूको आदानप्रदान र नीति वकालत जस्ता संयुक्त पहल मार्फत दुवै देशका अटोमोबाइल उद्योगका नयाँ सम्भावनाहरू खुलाउने लक्ष्य राखिएको छ ।

सम्झौता अन्तर्गतः

- नाडाले नेपालका अटोमोबाइल क्षेत्रमा लगानीका सम्भावना पहिचान गर्ने, व्यापार मेलाहरू आयोजना गर्ने र नेपाली बजारमा रुचि राख्ने चिनियाँ व्यवसायीहरूलाई सहयोग गर्नेछ ।

उक्त अन्तरक्रियामा नाडाका अध्यक्ष चौधरीले नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रका विविध पक्षहरुका सम्बन्धमा चर्चा गर्दै नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रको प्रवर्द्धनका लागि भारतको सहयोग अपरिहार्य भएको बताउनुभयो । नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी र महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती समेतको उपस्थिति रहेको सन्दर्भमा पूर्व निर्धारित कार्यक्रमअनुसार दुई देशका व्यापारिक प्रतिनिधि मण्डलविच विभिन्न विषयमा छलफल भएको र सोही क्रममा NADA/CCPIT- Auto (चीनिया काउन्सिल फर द प्रमोशन अफ इन्टरनेशनल ट्रेड अटोमोबाइल सब-काउन्सिल) बिच (MoU) ऐतिहासिक साझेदारी पत्रमा हस्ताक्षण भएको छ ।

उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले त्यस विभागले सवारी साधन आयात, उत्पादन तथा जडान सम्बन्धी निर्देशिका २०८२ का सन्दर्भमा गरिरहेको तयारीका सम्बन्धमा जिज्ञाशा राख्नु हुँदै यस सम्बन्धमा सो विभागले गरिरहेको अध्ययन र तयारीको प्रशंसा गर्नु भयो। यसै क्रममा अध्यक्ष चौधरीले उक्त प्रस्तावित निर्देशिकामा भएका बुँदाहरुबारे नाडा र विभागबिच विस्तृत छलफल गरी अघि बढ्नुपर्ने धारणा राख्नुभयो।

- CCPIT–Auto ले नेपालमा चिनियाँ लगानी प्रवर्द्धन गर्ने, प्रविधि आदानप्रदानलाई सहयोग गर्ने र संयुक्त कार्यक्रमहरू सञ्चालनमा साथ दिनेछ।

यो साझेदारीको कार्यान्वयनको निगरानी गर्न संयुक्त कार्य समूह गठन गरिनेछ, जसले नियमित प्रगति समीक्षा गर्ने र आवश्यक सुधारका उपायहरू लिनेछ। दुवै पक्षले बौद्धिक सम्पत्तिको अधिकारको सम्मान गर्ने र सहकार्यका क्रममा गोपनीयता कायम राख्ने प्रतिबद्धता जनाएका छन्।

यो सम्झौता दुवै देशका अटोमोबाइल उद्योगलाई दिगो र समृद्ध बनाउँदै आर्थिक सहकार्यको नयाँ अध्याय सुरु गर्ने दिशामा ठोस कदम हो।

सवारी साधन आयात, उत्पादन तथा जडान सम्बन्धी प्रस्तावित निर्देशिकाका सम्बन्धमा छलफल

मिति २०८२ आषाढ १७ गते, नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले यातायात व्यवस्था विभागका महानिर्देशक राजिव पोखरेलसंग भेट गरी अटोमोवाइल क्षेत्रका विभिन्न विषयहरूमा विस्तृत छलफल गरेको छ। उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष चौधरीले त्यस विभागले सवारी साधन आयात, उत्पादन तथा जडान सम्बन्धी निर्देशिका २०८२ का सन्दर्भमा गरिरहेको तयारीका सम्बन्धमा जिज्ञाशा राख्नु हुँदै यस सम्बन्धमा सो विभागले गरिरहेको अध्ययन र तयारीको प्रशंसा गर्नु भयो। यसै क्रममा अध्यक्ष चौधरीले उक्त प्रस्तावित निर्देशिकामा भएका बुँदाहरूबारे नाडा र विभागबिच विस्तृत छलफल गरी अघि बढ्नुपर्ने धारणा राख्नुभयो।

उक्त छलफलमा उपस्थित हुनु भएका नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले उक्त प्रस्तावित निर्देशिकामा उल्लेखित केही बुँदाहरूको विषयमा थप छलफल गरिनुपर्ने आवश्यकता रहेको बताउनु हुँदै उल्लेखित बुँदाहरूका सम्बन्धमा सिलसिलेवार छलफल गरी सो निर्देशिकालाई यथार्थ र व्यावहारिक बनाउनुपर्ने आवश्यकता रहेको बताउनुभयो।

यसै क्रममा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीले सरकारले गलत कार्य गर्नेहरूलाई दण्डित गर्नुपर्ने र सही कार्य गर्नेहरूलाई पुरस्कृत गर्नुपर्ने धारणा राख्नुभयो। यसै क्रममा महासचिव उप्रेतीले नेपालमै ब्याट्री उद्योगहरूको स्थापना भइसकेको जानकारी दिनुभयो।

सो भेटघाट तथा छलफलमा विभागका प्राविधिक निर्देशक श्रीकान्त यादवले सो प्रस्तावित निर्देशिका तयार पार्न संयुक्त राष्ट्र र युरोपेली युनियनले के कस्तो व्यवस्था गरेको छ भन्ने बारेमा समेत अध्ययन गरिएको बताउनुभयो। छलफलको अन्तमा महानिर्देशक पोखरेलले यस विषयमा नाडा जस्तो मुख्य सरोकारवालाहरूसँग थप छलफल गरेर नीतिगत स्पष्टता ल्याइने बताउनु हुँदै नेपालमा अहिलेसम्म सवारी साधन आयात सम्बन्धी कुनै स्पष्ट नियम नभएकोले त्यसलाई व्यवस्थित बनाउन निर्देशिकाको तयारी भइरहेको बताउनुभयो। सोही क्रममा महानिर्देशक पोखरेलले यस विषयमा नाडासंग सहकार्य गरेर अघि बढ्ने बताउनुभयो।

नाडा प्रदेशहरुमा साधारण सभा तथा विभिन्न कार्यक्रमहरु सम्पन्न

पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनको १९ औं वार्षिक साधारण सभा सम्पन्न

मिति २०८१ पौष १९ गते अध्यक्ष कृष्णप्रसाद श्रेष्ठको सभापतित्वमा पोखरामा पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनको १९ वार्षिक साधारण सभा तथा १० औं अधिवेशन सम्पन्न भएको थियो । सो अधिवेशनले दिपेन्द्र कोइरालाको अध्यक्षतामा निवर्तमान अध्यक्ष कृष्णप्रसाद श्रेष्ठ, बरिष्ठ उपाध्यक्ष शिव श्रेष्ठ, उपाध्यक्ष निरन केशी, महासचिव विनय थापा, कोषाध्यक्ष अशोक चालिसे, सचिव दिपेन्द्र भण्डारी, कार्यसमिति सदस्य छविलाल सुवेदी, सन्ध्या पौडेल, नुरज वाटाजु, सौरभ थापा, अशोक चौधरी, शिवओम बराल, अम्बिका मोहन भट्टराई, बालकृष्ण कोइराला, प्रतिक सुवेदी, देवेन्द्र नकर्मी, नरेश सुवेदी र छविलाल गौतम सहित १९ सदस्यीय कार्यसमिति सर्वसम्मत रुपमा चयन गरेको थियो । सो साधारण सभामा नाडाका निवर्तमान अध्यक्ष डा. ध्रुव थापा, तत्कालिन बरिष्ठ उपाध्यक्ष आकाश गोल्छा केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्य सौरभ थापा समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

कर्णाली अटोमोवाइल्स एशोसिएशन नेपालको साधारण सभा सम्पन्न

मिति २०८१ पौष २३ गते अध्यक्ष भद्र भण्डारीको सभापतित्वमा कर्णाली अटोमोवाइल्स एशोसिएशन नेपालको दोश्रो साधारण सभा वीरेन्द्रनगर, सुर्खेतमा सम्पन्न भएको थियो । नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष करण चौधरीको प्रमुख आतिथ्यतामा सम्पन्न भएको सो साधारण सभामा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

अध्यक्ष कृष्णप्रसाद श्रेष्ठको सभापतित्वमा पोखरामा पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनको १९ वार्षिक साधारण सभा तथा १० औं अधिवेशन सम्पन्न भएको थियो । अध्यक्ष भद्र भण्डारीको सभापतित्वमा कर्णाली अटोमोवाइल्स एशोसिएशन नेपालको दोश्रो साधारण सभा वीरेन्द्रनगर, सुर्खेतमा सम्पन्न भएको थियो ।

नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको प्रमुख आतिथ्यतामा मिति २०८२ जेष्ठ ३१ गते शनिबार विराटनगरमा मोरङ्ग अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनको १६ औं वार्षिक साधारण सभा सो एशोसिएशनका अध्यक्ष सञ्जयकुमार श्रेष्ठको सभापतित्वमा सम्पन्न भएको छ। हेटौंडामा नाडा तथा प्रदेश मैत्रीपूर्ण ब्याडमिन्टन प्रतियोगिता सम्पन्न भएको थियो। चितवन अटोमोवाइल्स एशोसिएशनले मिति २०८२ श्रावण १० गते भरतपुर चितवनमा कर, भन्सार, VCTS, MRP तथा मौद्रिक नीति सम्बन्धी प्रशिक्षण कार्यक्रम सम्पन्न गरेको थियो।

मोरङ्ग अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनको १६ औं वार्षिक साधारण सभा सम्पन्न

नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीको प्रमुख आतिथ्यतामा मिति २०८२ जेष्ठ ३१ गते शनिबार विराटनगरमा मोरङ्ग अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनको १६ औं वार्षिक साधारण सभा सो एशोसिएशनका अध्यक्ष सञ्जयकुमार श्रेष्ठको सभापतित्वमा सम्पन्न भएको छ। सो साधारण सभामा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती, सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल, केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्यद्वय प्रकाश कपुरी, दिपेन्द्रकुमार मिश्रा तथा आमन्त्रित केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्य नारायणप्रसाद पौडेल समेतको उपस्थिति रहेको थियो। सो साधारण सभाले डिल्ली आचार्यको अध्यक्षतामा १२ सदस्यीय कार्यसमिति निर्वाचित गरेको छ। उक्त समितिमा निवर्तमान अध्यक्ष सञ्चयकुमार श्रेष्ठ, उपाध्यक्ष मनोज विक्रम शाह, सचिव जीवन पोखरेल, सहसचिव रुपेश बराल, कोषाध्यक्ष रवि अग्रवाल र सदस्यमा राजेशकुमार भगत, गङ्गाप्रसाद शर्मा, उत्कृष्ट भट्टराई, प्रतिक थापा, शशीमोहन सिन्ना र निसार अहमद रहनुभएको छ।

हेटौंडामा ब्याडमिन्टन प्रतियोगिता सम्पन्न

नाडाको आयोजना तथा हेटौंडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनको सहआयोजनामा मिति २०८१ पौष १९ गते हेटौंडामा नाडा तथा प्रदेश मैत्रीपूर्ण ब्याडमिन्टन प्रतियोगिता सम्पन्न भएको थियो। उक्त प्रतियोगितामा नाडाका केन्द्रीय कार्यसमितिका पदाधिकारी तथा सदस्यहरू तथा प्रदेश एशोसिएशनका पदाधिकारी तथा सदस्यहरूबिच सम्पन्न भएको थियो।

हेटौंडामा VAT, HSN Code, VCTS तथा भन्सार सम्बन्धी प्रशिक्षण सम्पन्न

हेटौंडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनले मिति २०८१ फागुन १० गते हेटौंडामो VAT, HSN Code, VCTS तथा भन्सार सम्बन्धी तालिम तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न गरेको थियो। उक्त कार्यक्रममा भन्सार विभाग, आन्तरिक राजश्व विभाग, राजश्व अनुसन्धान विभागका अधिकारीहरू लगायत एक जना चार्टड एकाउन्टेनले प्रशिक्षण दिएका थिए।

चितवनमा कर, भन्सार, VCTS, MRP तथा मौद्रिक नीति सम्बन्धी प्रशिक्षण कार्यक्रम सम्पन्न

चितवन अटोमोवाइल्स एशोसिएशनले मिति २०८२ श्रावण १० गते भरतपुर चितवनमा **कर, भन्सार, VCTS, MRP तथा मौद्रिक नीति** सम्बन्धी प्रशिक्षण कार्यक्रम सम्पन्न गरेको थियो। उक्त कार्यक्रममा भन्सार विभाग, आन्तरिक राजश्व विभाग, राजश्व अनुसन्धान विभागका अधिकारीहरू लगायत एक जना चार्टड एकाउन्टेनले प्रशिक्षण दिएका थिए। उक्त कार्यक्रममा नाडाको तर्फबाट नाडाका सचिव विक्रम सिंहानिया समेतको उपस्थिति रहेको थियो।

लुम्बिनी अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको पहलमा तालिम कार्यक्रममा सम्पन्न

लुम्बिनी अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालले मिति २०८२ जेठ २५ गते बुटवलमा आयोजित इन्स्योर फेज २ को संयुक्त कार्यक्रम कामदारका लागि थप सिप तालिम कार्यक्रम अन्तर्गत ९६ घण्टे मोटरसाइकल मेकानिकल तालिम कार्यक्रममा सम्पन्न गरिएको थियो। सो कार्यक्रममा नाडाका तालिम कोओर्डिनेटर आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

सुदूर पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनबाट समन्वय

धनगढी उपमहानगरपालिका धनगढी पोलिक्निक इन्स्टिच्यूटले मिति २०८१ चैत्र २२ गतेको पत्र मार्फत प्रि–डिप्लोमा तहको औद्योगिक प्रशिक्षार्थी तालिममा अटोमोवाइल विषयको कक्षा सञ्चालनका लागि प्रशिक्षार्थी पठाउन अनुरोध गरेकोमा नाडाका संस्थागत उपाध्यक्ष तथा सुदूर पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनका अध्यक्ष पुष्करराज ओझाले आवश्यक समन्वय गर्नुभएको थियो ।

हेटौंडामा नेतृत्व विकास र उद्घोषण तालिम कार्यक्रम सम्पन्न

हेटौंडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनले २०८२ बैशाख २० गते सो एशोसिएशनको वार्षिकी कार्यक्रम अनुसार नेतृत्व विकास र उद्घोषण तालिम कार्यक्रम नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी प्रमुख आतिथ्यतामा सम्पन्न भएको थियो। सो कार्यक्रममा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

हैटौंडामा निजी एवं औद्योगिक प्रतिष्ठानहरूबिच अन्तरक्रिया कार्यक्रम

बागमती प्रदेश सरकार, सामाजिक विकास मन्त्रालयले मिति २०८२ आषाढ ३ गते हेटौंडामा औद्योगिक प्रशिक्षार्थी तालिम संचालित शिक्षालय, निजी एवं औद्योगिक प्रतिष्ठानहरूबिच अन्तरक्रिया तथा सिकाई आदान प्रदान कार्यक्रममा नाडाका तालिम कोओर्डिनेटर आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

नेपाल सवारी साधन प्रदुषण मापदण्ड २०८२ लागु

वन तथा वातावरण मन्त्रालयले नेपाल सवारी प्रदुषण मापदण्ड २०६९ लाई विस्थापित गर्दै मिति २०८२ आषाढ ९ गतेदेखि लागु हुने गरी नेपाल सवारी साधन प्रदुषण मापदण्ड २०८२ लागु गरेको छ। सो सम्बन्धमा नाडाले नयाँ प्रदुषण मापदण्डलाई सहर्ष स्वीकार गर्दछौं र यसको पालना गर्न प्रतिबद्ध छौं भन्दै हाललाई पहिले नै अर्डर भइसकेको र उत्पादन प्रक्रियामा रहेका सवारी साधनहरु र नेपालमै एसेम्बल हुने सवारी साधनको हकमा ती पार्टपूर्जाहरु कम्तिमा (३) अर्डर साइकल (n+3) अनुसार एक पटकका लागि एलसी खोल्न र त्यसरी खोलिएको एलसीबाट आयात हुने सबै प्रकारका सवारी साधनहरुलाई पुरानै मापदण्ड अनुसार आयात गर्न पाउने व्यवस्था मिलाइ दिन वन तथा वातावरण मन्त्रालयलाई लिखित रुपमा अनुरोध समेत गरिसकेको छ ।

प्रि–डिप्लोमा तहको औद्योगिक प्रशिक्षार्थी तालिममा अटोमोवाइल विषयको कक्षा सञ्चालनका लागि प्रशिक्षार्थी पठाउन अनुरोध गरेकोमा नाडाका संस्थागत उपाध्यक्ष तथा सुदूर पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनका अध्यक्ष पुष्करराज ओझाले आवश्यक समन्वय गर्नुभएको थियो।

नाडाको ४८ औं वार्षिक साधारण सभापछिको विभिन्न गतिविधिहरुमा नाडाको उपस्थिति

नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघको ५९ औं वार्षिक साधारण सभा सम्पन्न

मिति २०८१ चैत्र २८ गते काठमाडौंमा सम्पन्न नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघको ५९ औं वार्षिक साधारण सभामा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी र महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती सहभागी हुनुभएको थियो ।

नाडा, राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रतिक्षण प्रतिष्ठानद्वारा आयोजित तालिममा

श्रम रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय, राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानले मिति २०८१ माघ २ गते काठमाडौंमा आयोजना गरेको आन्तरिक श्रम बजारमा उपलब्ध रोजगारी सम्भाव्यतालाई उपयोग गर्नका लागि देशमा रहेका श्रमयोग्य जनशक्तिको सीप तथा क्षमता विकास गरी रोजगारीमा पहुँच अभिबृद्धि गर्ने र रोजगार दातालाई सीपयुक्त कामदार आपूर्ति गर्न सहयोग गर्ने उद्देश्यले विश्व बैंकको आर्थिक सहयोग र हेल्भेटासको प्राविधिक सहयोगमा कार्यस्थलमा आधारित (एप्रेन्टिशिप) तालिम कार्यक्रममा नाडाका तालिम कोओर्डिनेटर आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

Transport Sectorial Synthesis Report Interaction Program

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभागले मिति २०८१ माघ १३ र १४ गते ललितपुरमा आयोजना गरिएको Transport Sectorial Synthesis Report विषयक गोष्ठीमा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

परराष्ट्र मन्त्रालयले आयोजना गरेको छलफलमा नाडा

परराष्ट्र मन्त्रालयले मिति २०८१ माघ ११ गते Draft Protocol for Movement of Cargo Vehicles with Reference to the Mother Vehicles Agreement for the Regulation of Passenger Personal and Cargo Vehicular Traffic between Bangladesh, Bhutan, India and Nepal का सम्बन्धमा सोहि मन्त्रालयमा बोलाएको छलफल तथा विचारविमर्शमा नाडाको तर्फबाट अध्यक्ष करण चौधरी, उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ तथा महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीको उपस्थिति रहेको थियो ।

Embossed Vehicle Number Plate जडानका सम्बन्धमा छलफल

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय यातायात व्यवस्था विभागले मिति २०८१ माघ २४ गते Embossed Vehicle Number Plate जडानका सम्बन्धमा सो विभागमा बोलाएको छलफलमा नाडाका केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्यद्वय अभिक ज्योति र मेघराज पौडेल सहभागी हुनुभएको थियो ।

सीपमूलक व्यावसायिक विषयहरुमा पाठयक्रम निर्माण गर्ने विषयमा छलफल

श्रम रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय, राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानले आ.व. २०८१/०८२ को वार्षिक स्वीकृत कार्यक्रममा सीपमूलक व्यावसायिक विषयहरूमा पाठ्यक्रम निर्माण तथा परिमार्जन गर्ने विषयमा मिति २०८१ माघ २२ गते सोही प्रतिष्ठानमा बोलाइएको छलफल कार्यक्रममा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी, उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ तथा महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

VCTS प्रयोग तथा परिपालना सम्बन्धी अन्तरक्रिया कार्यक्रममा सहभागिता

VCTS प्रयोग तथा परिपालना सम्बन्धी अन्तरक्रिया कार्यक्रममा सहभागी हुन मिति २०८१ माघ २२ गते नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघले बोलाएको बैठकमा नाडाका केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्य तथा राजश्व समितिका सभापति यमुना श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

राष्ट्रिय श्रम तथा रोजगार सम्मेलनको सन्दर्भमा बोलाइएको बैठकमा नाडा

श्रम रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय, राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानले राष्ट्रिय श्रम तथा रोजगार सम्मेलनको सन्दर्भमा मिति २०८१ फागुन १६ र १७ गते सोही मन्त्रालयमा बोलाएको बैठकमा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी, महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती, सचिव विक्रम सिंहानिया र तालिम कोओर्डिनेटर आरजू श्रेष्ठ समेतको सहभागिता रहेको थियो । त्यसैगरी श्रम रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालयले मिति २०८१ चैत्र ८ गते राष्ट्रिय श्रम तथा रोजगार सम्मेलन २०८१ मूल समितिको छलफलमा नाडाका एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान र बरिष्ठ लेखा अधिकृत विष्णु श्रेष्ठको उपस्थिति रहेको थियो ।

अटोमोवाइल इन्जिनियरिङ्ग विषयको औद्योगिक प्रशिक्षार्थी छनौट कार्यक्रममा नाडा

पनौती प्राविधिक शिक्षालयले मिति २०८१ फागुन २१ गते पनौतीमा आयोजना गरेको औद्योगिक प्रशिक्षार्थी तालिम प्री डिप्लोमा तह कार्यक्रम अन्तर्गत अटोमोवाइल इन्जिनियरिङ्ग विषयको निःशुल्क औद्योगिक प्रशिक्षार्थी छनौट कार्यक्रममा नाडाका तालिम संयोजक आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी, सवारी साधनहरूको मापदण्ड निर्धारण समितिमा

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभागले नेपालमा उत्पादन हुने वा पैठारी हुने सवारी साधनहरूको मापदण्ड निर्धारण गर्ने सम्बन्धी निर्देशिका बनाउन गठित समितिमा एक जना विशेषज्ञ प्रतिनिधिको नाम सिफारिस गरी पठाउन नाडालाई अनुरोध गरेकोमा नाडाको तर्फबाट अध्यक्ष करण चौधरीको नाम सिफारिस गरिएको थियो ।

नाडा र राष्ट्रिय व्यावसायिक तालिम प्रतिष्ठानबिच सम्झौता

श्रम रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय, राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानले राष्ट्रिय श्रम तथा रोजगार सम्मेलन २०८१ को सन्दर्भमा नाडा र राष्ट्रिय व्यावसायिक तालिम प्रतिष्ठानबिच सम्झौता गर्ने विषयमा मिति २०८१ चैत्र २२ गते बोलाएको छलफलमा नाडाका तालिम संयोजक आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो । उक्त राष्ट्रिय श्रम तथा रोजगार सम्मेलनलाई सफल र प्रभावकारी बनाउन नाडाले रु पाँच लाख सहयोग प्रदान

गरेको थियो । २०८१ फागुनको १६ र १७ गते सो सम्मेलन काठमाडौंमा सम्पन्न भएको थियो ।

बजेट सम्बन्धी अन्तरक्रियामा नाडा सहभागी

नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघले आर्थिक वर्ष २०८२/०८३ को बजेट निर्माण तथा राजश्व नीति तर्जुमा गर्ने सम्बन्धमा मिति २०८१ चैत्र ४ गते बोलाएको अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडाका केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्य तथा राजश्व समितिका सभापति यमुना श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

योगदानकर्ताहरुलाई कसरी ऋण प्रवाह गर्ने भन्ने विषयमा सम्बाद

श्रम रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय, सामाजिक सुरक्षा कोषले योगदानकर्ताहरूलाई कसरी ऋण प्रवाह गर्ने भन्ने विषयमा २५ मार्च २०२५ मा काठमाडौंमा बोलाएको भर्चुअल सम्बादमा नाडाका तालिम संयोजक आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

नेपाल उद्योग परिसंघको कार्यक्रममा नाडा

नेपाल उद्योग परिसंघले २०८१ चैत्र ११, १४ र १५ मा काठमाडौंमा आयोजना गरेको TVET सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय भर्चुअल संम्वादमा नाडाका तालिम संयोजक आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

विश्व बैंकको कार्यक्रममा नाडा

विश्व बैंक, नेपालले, मार्च २४, २०२५ मा Launch of the Nepal Country Economic Memorandum का सन्दर्भमा आयोजित कार्यक्रममा नाडाका तालिम संयोजक आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

नाडा International Conference 2025 मा

APSA Nepal ले मिति २०८१ चैत्र २४ गते माननीय परराष्ट मन्त्री आरजु राणाको प्रमुख आतिथ्यतामा काठमाडौंमा आयोजना गरेको Fire Safety & Electronic Security International Conference 2025 मा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी अतिथिको रुपमा सहभागी हुनुभएको थियो ।

Hire an Apprentice Day मा नाडा

बागमती प्रदेश सरकार, सामाजिक विकास मन्त्रालयको सहयोगमा श्री जनजागृति माध्यमिक विद्यालय, हेटौंडाले इन्स्योरसंगको सहकार्यमा Pre-Diploma in Automobile Engineering (Apprenticeship) मिति २०८१ चैत्र २९ गते सो विद्यालयले आयोजना गरेको Hire an Apprentice Day मा नाडाका तालिम संयोजक आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

रोजगार प्रवर्द्धन गर्ने उद्धेश्यले तालिम कार्यक्रम सञ्चालन

श्रम रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय, राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानले श्रम बजारको माग अनुसार सीपयुक्त जनशक्ति उत्पादन गर्दै आन्तरिक रोजगार प्रवर्द्धन गर्ने उद्देश्यले तालिम कार्यक्रम सञ्चालन गर्न २०८२ बैशाख २ गते सो प्रतिष्ठानमा बोलाएको बैठकमा नाडाका तालिम संयोजक आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

२४ महिने औद्योगिक प्रतिक्षार्थी तालिम कार्यक्रमको शुभारम्भ

प्राविधिक शिक्षा तथा व्यावसायिक तालिम परिषद नारायणी बहुप्राविधिक शिक्षालयले मिति २०८२ बैशाख ५ गते चितवनमा आयोजित २४ महिने औद्योगिक प्रतिक्षार्थी तालिम कार्यक्रमको Hire an Apprentice Day मा नाडाका पूर्व केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्य गोपाल भट्टराई सहभागी हुनुभएको थियो ।

Pre-Diploma in Automobile Engineering को पाठ्यक्रम परिमार्जन

प्राविधिक शिक्षा तथा व्यावसायिक तालिम परिषदले मिति २०८२ बैशाख ९ गते सोहि परिषद, भक्तपुरमा आयोजना गरेको Pre-Diploma in Automobile Engineering (Apprenticeship) को पाठयक्रम परिमार्जन गरिरहेको सन्दर्भमा अटोमोवाइल सम्बन्धी विभिन्न उद्योग, कारखानाका विज्ञहरूबाट उक्त पाठयक्रममा राय सुझाव संकलनका लागि बोलाइएको कार्यशाला गोष्ठीमा नाडाका तालिम संयोजक आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

Public – Private Partnership मोडेलमा तालिम कार्यक्रम सञ्चालन

श्रम रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय, राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानले श्रम बजारको माग अनुसार सीपयुक्त जनशक्ति उत्पादन गर्दै आन्तरिक रोजगार प्रवर्द्धन गर्ने उद्देश्यले रोजगार सुनिश्चिता सहित आगामी आर्थिक वर्ष २०८२/८३ देखि Public – Private Partnership मोडेलमा तालिम कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने विषयमा २०८२ बैशाख ११ गते सो प्रतिष्ठानमा बोलाएको बैठकमा नाडाका तालिम कोओर्डिनेटर आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

Curriculum Development Guideline को मस्यौदा उपर छलफल

श्रम रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय, राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानले तयार गरेको Curriculam Development Guideline को प्रारम्भिक मस्यौदा उपर छलफल गर्न मिति २०८२ बैशाख २८ गते सोही प्रतिष्ठानमा बोलाइएको सो बैठकमा नाडाका तालिम संयोजक आरजु श्रेष्ठ, तत्सम्बन्धी विज्ञका रुपमा टाटाबाट दिपेश पौडेल र सुजुकीबाट सरोज खड्का सहभागी हुनुभएको थियो ।

Dialogue on Climate Change

Institute for Strategic and Socio- Economic Research ले : १ मे २०२५ मा आयोजना गरेको Multi-Stakeholder Dialogue on Climate Change डायलग कार्यक्रममा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

बजेटमा समावेश गरिने नीति तथा कार्यक्रम र राजश्व सम्बन्धमा बैठक

मिति २०८२ बैशाख २८ गते नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघले आफ्नो सचिवालयमा आर्थिक वर्ष २०८२/८३ को बजेटमा समावेश गरिने नीति तथा कार्यक्रम र राजश्व सम्बद्ध विषयमा बोलाइएको बैठकमा नाडाका केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्य तथा राजश्व समितिका सभापति यमुना श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

UN Global Road Safety Week का सन्दर्भमा छलफल

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषदले संयुक्त राष्ट्र संघको आह्वानमा हुने UN Global Road Safety Week का सन्दर्भमा राय सुझावका लागि बोलाएको छलफल कार्यक्रममा नाडाका आमन्त्रित केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्य तथा टु ह्वीलर समितिका सभापति अभिक ज्योती सहभागी हुनुभएको थियो ।

रोजगारीबाट फर्किएका व्यक्तिहरूको पुन: एकीकरण सम्बन्धमा छलफल

श्रम रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालयले मिति २०८२ जेष्ठ ११ गते माननीय मन्त्री शरतसिंह भण्डारीको समुपस्थितिमा आयोजना गरेको आन्तरिक रोजगारी प्रवर्द्धन तथा बैदेशिक रोजगारीबाट फर्किएका व्यक्तिहरूको पुन: एकीकरण सम्बन्धी सरोकारवालासंग छलफल तथा कार्यशाला गोष्ठीमा नाडाका तालिम संयोजक आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो । उक्त अवसरमा सो मन्त्रालयले नाडालाई एउटा कदरपत्र समेत प्रदान गरेको थियो ।

Green TVET सम्बन्धी अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडा

बागमती प्रदेश सरकार, सामाजिक विकास मन्त्रालयले मिति २०८२ आषाढ २ गते काठमाडौंमा आयोजना गरेको Green TVET सम्बन्धी अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडाका तालिम संयोजक आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

सरकारी तथा गैरसरकारी निकायहरूको अन्तरक्रिया

श्रम रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय, राष्ट्रिय व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानले मिति २०८२ असार ५ गते माननीय मन्त्री शरतसिंह भण्डारीको प्रमुख आतिथ्यतामा आयोजना गरेको सरकारी तथा गैरसरकारी निकाय/संस्थाहरूको अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडाका तालिम कोओर्डिनेटर आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

Green TVET सम्बन्धी १ दिने कार्यशाला गोष्ठी सम्पन्न

इन्स्योरले मिति २०८२ असार ६ गते ललितपुरमा आयोजना गरेको Green TVET सम्बन्धी १ दिने कार्यशाला गोष्ठीमा नाडाका तालिम संयोजक आरजु श्रेष्ठ सहभागी हुनुभएको थियो ।

Hetauda मा Province Level Skill Fest 2025 तालिम कार्यक्रम सम्पन्न

इनस्योरको पहलमा अटोमोबाइल मेकानिक्सहरूको क्षमता अभिबृद्धि गर्ने उद्देश्यले आयोजना गरेको Province Level Skill Fest 2025 Hetauda तालिम कार्यक्रममा नाडाले आफ्नो सदस्य कम्पनी सिप्रदी ट्रेडिङ्ग प्रा.लि.को सहयोगमा हेटौंडामा २ दिने तालिम कार्यक्रम सम्पन्न भएको थियो ।

बजेट कार्यान्वयन र मौद्रिक नीति माथिका अपेक्षा विषयक अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न

नेपाल आर्थिक पत्रकार संघ (नाफिज) ले माननीय उपप्रधानमन्त्री तथा अर्थमन्त्री विष्णुप्रसाद पौडेलको प्रमुख आतिथ्यतामा मिति २०८२ असार २७ गते काठमाडौंमा आयोजना गरेको बजेट कार्यान्वयन र मौद्रिक नीति माथिका अपेक्षा विषयक अन्तरक्रिया तथा पुरस्कार वितरण कार्यक्रममा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी, महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती, सचिव विक्रम सिंहानिया, सहकोषाध्यक्ष विक्रम सिंहानिया, केन्द्रिय कार्य समिति सदस्यद्वय आकाश गोल्छा, प्रकाश कपुरी, यमुना श्रेष्ठ, मेघराज पौडेल, आमन्त्रित केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यद्वय नारायण पौडेल र नविन परख समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

शुभकामना आदान प्रदान कार्यक्रम

काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयले मिति २०८२ श्रावण ८ गते नेपाल प्रहरी क्लवमा आयोजना गरेको मेट्रो ट्राफिक एफ.एम ९५.५ मेगाहर्जको १३ औं वार्षिकोत्सवको अवसरमा आयोजित शुभकामना आदान प्रदान कार्यक्रममा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरी सहभागी हुनुभएको थियो ।

पोलिसी डायलग फर अटोमोवाइल एण्ड बेटर मोविलिटी सम्बन्धी कार्यक्रममा नाडा

नेपाल अटोमोवाइल्स एशोसिएशनले मिति २०८२ श्रावण १७ र १८ गते ललितपुरमा आयोजना गरेको पोलिसी डायलग फर अटोमोवाइल एण्ड बेटर मोविलिटी सम्बन्धी दुई दिने कार्यक्रममा नाडाका केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य प्रकाश कपुरी सहभागी हुनु भएको थियो ।

नाडा तथा इन्स्योर बिचको सहकार्यमा कार्यक्रमहरू सम्पन्न

ENSSURE Program Report

Reporting Period: December 2024 – August 4, 2025
Prepared by: NADA Automobiles Association of Nepal

1. **Apprenticeship Promotion Activities**

   1.1 Pre-Hire and Hire an Apprentice Day Events

   Pre-Hire and Hire an Apprentice Day programs were organized in coordination with ENSSURE to facilitate direct interaction between employers and apprentices.

   Locations:
   - Chitwan – Narayani Polytechnic Institute
   - Hetauda – Shree Janajagriti Ma. Vi., Ratomate
   - Panauti – Panauti Technical School
   - Sankhadapur – Technical School, Kathmandu Valley

   Activities:
   - Pre-Hire: Orientation sessions, CV writing workshops, and mock interviews
   - Hire Day: On-site interviews and apprentice selection by industry employers

2. **Apprentice Placement into Industry**

   NADA facilitated placements of successful candidates into automotive workshops and dealerships, ensuring alignment with apprenticeship guidelines and industry needs.

3. Occupational Safety and Health (OSH) Initiatives

3.1 Two-Day OSH Training

Held in Kathmandu Valley with 20 participants from 12 industries. Training content included:

- Safe workshop practices
- PPE usage and fire safety
- Hazard identification and emergency response
- Legal awareness on OSH compliance

3.2 OSH Manual Development

Customized OSH manuals were developed for 10 industries, guiding workshops on:

- Risk mitigation
- Safety procedures for equipment handling
- Chemical and waste management
- Preventive maintenance and first-aid protocols

4. Skills Upgrading Training (SUT)

Location	Training Theme	Participants
Hetauda	Euro 6 BS-VI Vehicle Technology	25
Pokhara	Euro 6 BS-VI Vehicle Technology	23
Butwal	Motorcycle Mechanics	25
Kathmandu Valley	Advanced Auto Electrical Technology	27
Nepalgunj	Engine Management System	24
Dalkebar	Euro 6 BS-VI Vehicle Technology	23

5. Course Content Development

A dedicated Lubricants course module was developed for the SUT program, covering:

- Functions of lubricants in various vehicle types
- Lubrication system components
- Selection, grading, and handling of lubricants
- Environmental and safety practices related to lubricant use

6. Skill Fest – Hetauda

A Skill Fest was conducted in Hetauda, showcasing the talent of youth trained under the ENSSURE program.

Features:

- Technical demonstrations by apprentices
- Booths by training providers and industry partners
- Employer engagement and feedback
- Awareness-raising on dual-VET pathways

7. Meetings & Strategic Engagements

7.1 Participation of Rajan Babu Shrestha (NADA Vice President)

Rajan Sir actively represented NADA and the automotive sector in several key platforms during this period:

- CTEVT General Assembly – October 27, 2024
- ENSSURE/NVQS Strategic Meeting – Early November 2024
- Skill Development Committee (SDC) Meeting

8. Visual Documentation

Photos will be included from:

- Hire an Apprentice Day events
- OSH training and manual handover
- SUT programs
- Skill Fest in Hetauda
- Student placements and industry visits

Conclusion

This reporting period witnessed impactful progress through the ENSSURE initiative. With strong industry engagement, structured apprentice pathways, upgraded training programs, and safety integration, NADA has effectively supported youth employability and workforce development in Nepal's automotive sector.

नाडाको ४८ औं वार्षिक साधारण सभा सम्पन्न

> माननीय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्री देवेन्द्र दाहालको प्रमुख आतिथ्यतामा सम्पन्न भएको सो वार्षिक साधारण सभामा अध्यक्ष श्री करण चौधरीज्यूले सभालाई स्वागत गर्दै स्वागत मन्तव्य व्यक्त गर्नुभएको थियो ।

खुला शत्र

१. उद्घाटन तथा सम्बोधन

नाडाका अध्यक्ष श्री करण चौधरीज्यूको अध्यक्षतामा २०८१ मंसिर ३० गते आइतबार नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनको ४८ औं वार्षिक साधारण सभाको खुला सत्र विहान ११.३० बजे दि प्लाजा, पुल्चोक ललितपुरमा सम्पन्न भएको थियो । माननीय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्री देवेन्द्र दाहालको प्रमुख आतिथ्यतामा सम्पन्न भएको सो वार्षिक साधारण सभामा अध्यक्ष श्री करण चौधरीज्यूले सभालाई स्वागत गर्दै स्वागत मन्तव्य व्यक्त गर्नुभएको थियो । सो सभाका प्रमुख अतिथि माननीय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्री श्री देबेन्द्र दाहालले पानसमा बत्ति बाली सभाको शुभारम्भ गर्दै सभालाई सम्बोधन गर्नुभएको थियो । सो साधारण सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अध्यक्ष चन्द्रप्रसाद ढकालले शुभकामना मन्तव्य व्यक्त गर्नुभएको थियो । त्यसैगरी सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग परिसंघका अध्यक्ष श्री राजेशकुमार अग्रवाल, सभाका अर्का विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल चेम्बर अफ कमर्सका अध्यक्ष कमलेशकुमार अग्रवाल, सभाका विशेष अतिथि तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका वस्तुगत संघ समूहका सभापति, महासंघका उपाध्यक्ष हेमराज ढकालले सभामा शुभकामना मन्तव्य व्यक्त गर्नुभएको थियो ।

२. नाडा अटोमोवाइल ट्रेड डाईरेक्टी २०२५ विचोचन

सभामा माननीय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्री देबेन्द्र दाहालले नाडा अटोमोवाइल ट्रेड डाईरेक्टी २०२५ विचोचन गर्नु भयो ।

३. नाडाका १९ जना संस्थापक सदस्यज्यूहरुलाई सम्मानपत्र वितरण

(क) नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीबाट नाडाका १८ जनामध्ये सभामा उपस्थित संस्थापकहरूलाई दोसल्ला ओढाई सम्मान ।

(ख) सभाका प्रमुख अतिथि तथा माननीय मन्त्रीबाट नाडाका १८ जना संस्थापकज्यूहरूलाई सम्मान पत्रबाट सम्मान ।

स्व.श्री तोलाराम दुगडज्यू संस्थापक संयोजक नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल	श्रीमान् उमेश चन्द्र जैनज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल
श्रीमान् डबलकाजी तुलाधरज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल	स्व. श्री अहेन्द्र बिक्रम पाण्डेज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल
स्व. श्री मोहनगोपाल खेतानज्यू, संस्थापक सदस्यएवं पूर्व अध्यक्ष नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल	श्रीमान् हुकमचन्द दुगडज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल
श्रीमान् प्रेमसुन्दर तुलाधरज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल	स्व. श्री विजयगजानन्द वैद्यज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल
स्व. श्री फ्रैन्की सिंहज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल	स्व. श्री राजभाई श्रेष्ठज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल
स्व. श्री महेन्द्रवीर सिंहज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल	स्व. श्री शिवकुमार अग्रवालज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल
स्व. श्री प्रहलाद रायअग्रवालज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल	स्व. श्री ईश्वर प्रसाद गोयलज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल
स्व. श्री नाग राजनज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल	स्व. श्री गौरीशंकर मोरज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडाका पूर्व अध्यक्ष नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल
स्व. श्री शिवप्रतापगुप्ताज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल	श्रीमान् महेन्द्र बंन्सलज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल
स्व. श्री चरराजीतशिंहज्यू, संस्थापक सदस्य, नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल	

४.राजधानीको ट्राफिक प्रहरीलाई सेवा कदरपत्र प्रदान

सभामा माननीय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्री देबेन्द्र दाहालले नाडाको तर्फबाट राजधानीको ट्राफिक व्यवस्थापनलाई चुस्त बनाउन योगदान पुऱ्याउने महानगरीय ट्राफिक प्रहरी महाशाखाबाट सिफारिश भई आएका अस्थायी ट्राफिक प्रहरी पोष्ट, पुरानो बसपार्कका प्रहरी मुना बस्नेत, ट्राफिक प्रहरी बृत्त कमलपोखरीका प्रहरी हवल्दार, मनोजकुमार चौधरी, काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयका प्रहरी बरिष्ठ नायव निरीक्षक, धनी चन्द तथा ट्राफिक प्रहरी बृत्त, कालिमाटीका प्रहरी निरीक्षक प्रशन्नराज चौधरीलाई कदर पत्र प्रदान गरिएको थियो । त्यसैगरी नाडाका अध्यक्ष श्री करण चौधरीले ४ जना ट्राफिक प्रहरीलाई जनही रु २५,०००/– को चेक समेत प्रदान गर्नुभएको थियो ।

५. उत्कृष्ट प्रदेश पुरस्कार प्रदान

नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीले नाडाका ८ वटा संस्थागत सदस्यहरूमध्ये चितवन अटोमोवाइल्स एशोसिएशनलाई सर्बोकृष्ट पुरस्कार प्रदान गर्नुभएको थियो ।

६ मायाको चिन्हो प्रदान

त्यसैगरी नाडाका अध्यक्ष श्री करण चौधरीले ४ जना ट्राफिक प्रहरीलाई जनही रू २५,०००/– को चेक समेत प्रदान गर्नुभएको थियो ।

नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीले ४८ औं वार्षिक साधारण सभाका विशेष अतिथि, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका उपाध्यक्ष तथा वस्तुगत परिषदका सभापति हेमराज ढकाल, सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल चेम्बर अफ कमर्सका अध्यक्ष कमलेशकुमार अग्रवाल, सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग परिसंघका अध्यक्ष राजेशकुमार अग्रवाल, सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अध्यक्ष चन्द्रप्रसाद ढकाल, सभाका प्रमुख अतिथि तथा माननीय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्री देवेन्द्र दाहाललाई नाडाको तर्फबाट मायाको चिन्हो प्रदान गर्नुभएको थियो ।

८.सभाको समापन

सभाको अन्तमा एशोसिएशनका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले धन्यवाद ज्ञापन गर्दै सभा विषर्जन गर्नुभएको थियो । साथै दिवाभोजमा उपस्थितिका लागि सबैलाई अनुरोध गर्नुभएको थियो ।

सो सभाको कार्यक्रम सञ्चालन नाडाका केन्द्रीयकार्य समिति सदस्य मेघराज पौडेलले गर्नुभएको थियो ।

९. उपस्थिति

सो सभामा विभिन्न मन्त्रालय, विभाग र कार्यालयका उच्च अधिकारीहरूको उपस्थिति रहेको थियो । त्यसैगरी सो सभामा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अन्य पदाधिकारी तथा सदस्यज्यूहरू, विभिन्न वस्तुगत संघका अध्यक्षज्यूहरू समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

उक्त साधारण सभामा एशोसिएशनका सम्मानित पूर्व अध्यक्षद्वय रोहिणी थपलिया, सुनिल खेतान, शम्भुप्रसाद दाहाल र कृष्णप्रसाद दुलालसमेतको उपस्थिति रहेको थियो । सो सभाको दिवाभोजमा नाडाका सदस्यज्यूहरू लगायत सरकारी निकायका अधिकृतज्यूहरू, विभिन्न संघ संस्थाका पदाधिकारी तथा सदस्यज्यूहरू तथा पत्रकार समेत गरी ६०० भन्दा बढीको उपस्थिति रहेको थियो ।

उक्त साधारण सभामा एशोसिएशनका सम्मानित पूर्व अध्यक्षद्वय रोहिणी थपलिया, सुनिल खेतान, शम्भुप्रसाद दाहाल र कृष्णप्रसाद दुलालसमेतको उपस्थिति रहेको थियो। सो सभाको दिवाभोजमा नाडाका सदस्यज्यूहरू लगायत सरकारी निकायका अधिकृतज्यूहरू, विभिन्न संघ संस्थाका पदाधिकारी तथा सदस्यज्यूहरू तथा पत्रकार समेत गरी ६०० भन्दा बढीको उपस्थिति रहेको थियो।

समाप्त

खुलाशत्रको स्वागत, शुभकामना तथा सम्बोधन भाषणहरू

नाडाको ४८ औं वार्षिक साधारण सभाका सभापति तथा नाडाका अध्यक्ष करण चौधरीले दिनुभएको स्वागत मन्तव्य

सर्वप्रथम यस ४८ औं वार्षिक साधारण सभामा उपस्थित सम्पूर्ण महानुभावहरूमा म हार्दिक स्वागत र आभार प्रकट गर्न चाहन्छु।

नेपाल अहिले जटिल स्थितिबाट गुज्रिरहेको छ। हाम्रो आर्थिक स्थिति र वृद्धिदर विश्व बैंकको अनुमानअनुसार ३.९ प्रतिशतमा छ। राजस्व संकलनको लक्ष्य ६० प्रतिशत मात्र छ। विदेशी मुद्रा संचिति विगतमा घट्दै घट्दै ७ महिनामा पुगेकोमा हाल १५ महिना पुगिसकेको छ। आयातको आधारित उद्योगमा गम्भीर प्रभाव परेको छ। सबैले एउटा कुरा अवश्य पनि मनन् गरिहाल्नु हुन्छ, नेपाल जुन रूपमा चलायमान हुनुपर्ने त्यो हिसाबले हुनसकेको छैन र ठूलो प्रभाव अटोमोबाइल सेक्टरमा परेको छ।

अर्थतन्त्रमा अटोमोबाइल क्षेत्रको योगदान उल्लेखनीय रहेको छ। हामी अटोमोबाइल क्षेत्र भनेको राज्यको मेरुदण्ड भन्छौं साँच्चिकै

नेपाल अहिले जटिल स्थितिबाट गुज्रिरहेको छ। हाम्रो आर्थिक स्थिति र वृद्धिदर विश्व बैंकको अनुमानअनुसार ३.९ प्रतिशतमा छ। राजस्व संकलनको लक्ष्य ६० प्रतिशत मात्र छ। विदेशी मुद्रा संचिति विगतमा घट्दै घट्दै ७ महिनामा पुगेकोमा हाल १५ महिना पुगिसकेको छ। आयातको आधारित उद्योगमा गम्भीर प्रभाव परेको छ। सबैले एउटा कुरा अवश्य पनि मनन् गरिहाल्नु हुन्छ, नेपाल जुन रूपमा चलायमान हुनुपर्ने त्यो हिसाबले हुनसकेको छैन र ठूलो प्रभाव अटोमोबाइल सेक्टरमा परेको छ।

यस क्षेत्रको मूल्यांकन हामीले गर्न सकेका छौं या छैनौं सबैले मनन् गर्नुपर्ने विषय हो । वार्षिक राजस्वमा कुल २१ प्रतिशत योगदान यस क्षेत्रले दिँदै आएको छ । यो एकदमै ठूलो इन्डष्ट्रिजमा पर्छ । तर, त्यो मूल्य र मान्यता यस क्षेत्रले पाएको छैन ।

नाडाको धेरै क्षेत्रमा बेग्लाबेग्लै हिस्सा रहेको छ भने सम्पूर्ण अटोमोबाइल्सको रोजगारीमा १ लाख प्रत्यक्ष र १० लाखभन्दा बढि अप्रत्यक्ष रूपमा यस क्षेत्रमा जोडिएका छन् । यस सेक्टरको अवस्था देखेर यसमा जोडिएका धैरै मान्छेहरू अवसर खोज्न विदेश पलायन भइ सक्नुभयो । यो क्रम अझै बढ्दै जानेछ । के हाम्रो देशमा अटोमोबाइल सेक्टर नै पलायन हुने हो त भन्ने सोच्नुपर्ने बेला आएको छ ।

नेपालमा ह्युम्यान रिसोर्स कसरी राख्न सकिन्छ । मन्त्रीज्यू आजभन्न चाहन्छु नाडा यस्तो संस्था छ जहाँ फोर ह्वीलर, टू ह्वीलर, लुब्रिकेन्ट, टायरसँगै अन्य धेरै उद्योग छ हामीउद्योगमा अझै अगाडि बढ्न चाहन्छौं । तर, देशको नीति उद्योगतिर ध्यानाकर्षण हुनपर्छ ।

हाम्रो व्यवसायमा आएको मुख्य चुनौती भनेको सवारीसाधनमा लगाइएको उच्च कर हो । यो क्रम अझै बढ्ने देखिन्छ । आज हामी विद्युतीय सवारीतर्फ गइरहेका भनेका छौं । तर, टू ह्वीलरमा अझै पनि विद्युतीयको माग र प्रयोग बढ्न सकेको छैन । झन्झटिलो कर प्रणाली हाम्रो सातै वटा प्रदेशमा विभिन्न चरणमा कर तिर्दै जानु पर्नेछ । यदि त्यो कर कमी गरियो भने धेरै सहज हुनेछ । विभिन्न चरणमा तिर्नुपर्दा समय, पैसा र मेहनत दोब्बर लाग्ने गरेको छ ।

विद्युतीय सवारीमा हामीले प्रावधानको कुरा गर्ने गरेका छौं, इन्फ्रास्टक्चरमा गभर्मेन्ट र प्राइभेट सेक्टरहरूले चार्जिङ स्टेसनहरू डेभलप गर्न लागि परिरहनुभएको छ । तर, नेपाल विद्युत् प्राधिकरण (एनईए)को तर्फबाट अझै अगाडि बढ्न सकेको छैन । अहिलेको हिसाबले १७४ वटा चार्जिङ स्टेसन एनईएले स्थापना गरेको देखिन्छ कति वटा चलेको छ कति वटा चलेको छैन । हाम्रो रणनीति दीर्घकालीन हुन पर्नेछ । आगामी दिनमा विद्युतीय साधन बढ्दै जाने देखिन्छ । तर बढ्दो करका कारण यो अन्योलमा पर्ने देखिन्छ ।

हामीले सरकारलाई भनेका छौं विद्युतीयको टेस्टिङ फ्यासिलिटी नाडाले खडा गर्न चाहन्छ । तर सरकारले त्यसमा सहयोग दिन सक्नु पर्दछ । हामी स्वच्छ रूपमा विद्युतीय गाडीलाई सर्टिफाई गर्न सक्छौं । सटिफिकेसन मान्यता दिनोस् । घरेलु उद्योग संरक्षणलाई हामीले फोकस गर्न सकेका छैनौं । सानो टायर फ्याक्ट्र अटोपार्टस् उत्पादनलाई प्रोत्साहन गर्नु पर्नेछ । मौद्रिक नीतिमा समेट्न हामीले धेरै भन्यौं । तर, यसमा कहिल्यै सम्बोधन भएन । हाम्रो योगदान २० प्रतिशतको हाराहारीमा छ भन्छौं तर हाम्रो माग सुनिँदैन । अहिलेको समयमा कसरी चलायमान हुन सकिन्छ भनेर उन्मुख भएनौं भने छिटै अटो सेक्टर बिलिन हुनेछ ।

आउँदो दिनमा नाडाको कार्यदिशा एकदम क्लियर छ । विद्युतीय सवारी साधन सम्बन्धी हामी क्रियाशील भएर अगाडि बढ्नु पर्नेछ । देश ईभीतर्फ जाने वाला छ । त्यसमा हाम्रो फोकस जरुरी छ । सरकार र निजी क्षेत्रबीच जुन सहकार्य हुनुपर्ने हो त्यो आजसम्म हुन सकेको छैन ।

सरकारले निजी क्षेत्रलाई राम्रो र स्वच्छ दृष्टिकोणबाट हेर्न जरुरी छ । अटो सेक्टर यस्तो क्षेत्र हो एकदमै पारदर्शी छ, स्वच्छ छ । अझै पनि दृष्टि भनेको स्वच्छ छैन । सरकारले अटामोबाइल क्षेत्रलाई फेरि पनि उकास्ने हो भने एक्स्ट्रा एफोर्ट लगाउनै पर्ने जरुरत छ । अब आगामी दिनमा जस्तो प्रकारको विद्युतीय साधनहरू आउँदै छन् । त्यसलाई उकास्न र प्रोत्साहन गर्नका लागि केही न केही दीर्घकालीन रणनीति ल्याउन पर्नेछ । यो रणनीति नआएको खण्डमा अबको ५ वर्षमा नाडा न त संस्था रहने छ न सदस्यहरू नै रहने छन् ।

४८ औं वार्षिक साधारण सभाका विशेष अतिथि, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका उपाध्यक्ष तथा वस्तुगत संघ समूहका सभापति हेमराज ढकालको मन्तव्य

सर्वप्रथम नाडाको यस ४८ औं साधारण सभामा उपस्थित हुनुभएका विशिष्ट अतिथिज्यूहरू, विभिन्न संघ संस्थाबाट पाल्नुभएका अध्यक्षज्यूहरू मिडियाकर्मी साथिहरू र सम्पूर्ण व्यक्तिहरूलाई धन्यवाद दिन चाहन्छु ।

नाडा अटोमोबाइल्स् एशोसियशन अफ नेपालको आजको यस ४८ औं वार्षिक साधारण सभा भव्यताका साथ सम्पन्न हुन लागेकोमा म हार्दिक शुभकामना व्यक्त गर्दछु । आजको यस सभामा महासंघका अध्यक्ष चन्द्र ढकालज्यूबाटै मन्तव्य आउने सन्दर्भमा मेरो थोरै कुराहरू मात्र यहाँ राख्न चाहन्छु ।

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 बढ्नु पर्छ । निजी क्षेत्र र सरकार मिलेर व्यवसाय चलायमान हुने गरी अगाडि बढ्नु एकदमै आवश्यक छ । हाम्रा संरचनाहरूलाई संरक्षण दिँदै सबै मिलेर अगाडि बढ्नुपर्छ ।

आउँदो दिनमा नाडाको कार्यदिशा एकदम क्लियर छ । विद्युतीय सवारी साधन सम्बन्धी हामी क्रियाशील भएर अगाडि बढ्नु पर्नेछ । देश ईभीतर्फ जाने वाला छ । त्यसमा हाम्रो फोकस जरूरी छ । सरकार र निजी क्षेत्रबीच जुन सहकार्य हुनुपर्ने हो त्यो आजसम्म हुन सकेको छैन ।

आर्थिक विकासकै सहायकको रुपमा अटो क्षेत्रलाई लिइन्छ । अन्य अर्थतन्त्रका सूचकहरूलाई पनि फल्न फुल्न दिँदै निस्फिक्री रुपमा अगाडि लानु पर्छ । अन्य केही देशको तुलनामा नेपालमा अझै बढी कर लगाइएको छ । यसलाई विस्तारै समय सापेक्षिक घटाउँदै लैजान आवश्यक छ ।

४८ औं वार्षिक साधारण सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल चेम्बर अफ कमर्सका अध्यक्ष कमलेशकुमार अग्रवालको मन्तव्य

नेपाल अटोमोबाइलको क्षेत्रमा तीव्र गतिमा अगाडि बढिरहेको क्षेत्र हो । करिब ११ लाखभन्दा बढि मान्छेले रोजगारी पाएको यस क्षेत्रले नेपालको कुल राजस्वमा २० प्रतिशतको हाराहारीमा राजश्व योगदान गर्दै आएको छ । यो अर्थमा पनि नेपालको अर्थतन्त्रमा यो क्षेत्रको ठूलो योगदान रहेको पाइन्छ । ३ हजारभन्दा बढि उद्यमीहरू औपचारिक रुपमै यो व्यवसायमा जोडिनु भएको छ ।

नेपाल अब विद्युतीय सवारी साधनमा प्रवेश गरिसकेको छ भने यसमा हाइड्रोजन प्रविधिको पनि सुरूवात भइसकेको छ । नेपालमा पहिलो पटक हाइड्रोजन साधनको उत्पादन काठमाडौं विश्वविद्यालयले गरिसकेको छ । यसको उद्घाटन सम्माननीय प्रधानमन्त्रीज्यूले गर्नुभएको थियो, यो राम्रो कुरा हो ।

विद्युतीय सवारी साधनको विकास र व्यवस्थापन सम्बन्धी नीति बनाउनुपर्छ । यो काम सरकारले अहिलेसम्म जारी गर्न सकेको छैन । नेपालको अर्थतन्त्र अहिले शिथिल अवस्थामा गुज्रिरहेको छ । नाडाका अध्यक्षज्यूले जीडीपीको कुरा गर्नु भयो, यो पटकको जीडीपी ग्रोथ ३.९ प्रतिशत एस्पेक्ट गरिएको छ । यहाँ के भन्न चाहन्छु भने कोभिड अगाडिको ३ वर्षमा लगातार ७.७५ को हाराहारीमा जीडीपी ग्रोथ गरिएको थियो । अहिले झन्डै ५० प्रतिशत तल पुगिसकेका छौं । यो स्पष्ट छ कि नीतिगत कारणहरूले गर्दा हामी मन्दीबाट गुज्रिरहेका छौं, सरकारले यसमा परिवर्तन ल्याउनु पर्छ, ल्याउँछ भन्ने पनि आशा राखेका छौं ।

अटोमोबाइल्स् क्षेत्रको कुरा गर्नु पर्दा समग्र साधनहरूमा लगाइएको उच्च कर घटाइनु पर्छ । सरकारले कर वृद्धि होइन दायरा बढाउन आवश्यक छ । डब्लूटीओमा नेपालले दर्ता गरेको प्रतिवेदनमा भन्सार घटाउँदै लानुपर्नेमा झन् बढाउँदै लगेको देखिन्छ । साधनको गुणस्तर कायम गर्नका लागि नक्कली पार्टसहरू हटाउन पर्छ । सक्कली पार्टसमा कर धेरै लगाइएका कारण यो अवस्था आएको हो । नाडाका पदाधिकारीहरूलाई म भन्न चाहन्छु, हामी सबैसँगै मिलेर करको दर घटाउन पहल गर्नुपर्छ । नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशनले हरेक वर्ष नाडा अटो शो गर्दै आइरहेको छ । यसले अटो व्यवसायीरूको सम्बर्द्धन र प्रबर्द्धनका लागि महत्वपूर्ण भूमिका खेल्दै आइरहेको छ ।

हालसालै जुन मौद्रिक नीतिको कुरा आइरहेको छ । यस क्षेत्रको प्रबर्द्धनको लागि हायर पर्चेज कर्जा सम्बन्धी नेपाल राष्ट्र बैंकले जारी गरेको नयाँ नियमावलीका प्रावधानहरू चालु पूँजी कर्जा निर्देशिका २०७८ का प्रावधानहरू परिमार्जन गरी यस क्षेत्रको विकासका लागि सम्बन्धित निकायहरूले सहयोग गर्नु धेरै आवश्यकता देखिएको छ ।

४८ औं वार्षिक साधारण सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग परिसंघका अध्यक्ष राजेशकुमार अग्रवालको मन्तव्य

सर्वप्रथम नाडाको यस ४८ औं वार्षिक साधारण सभाको सफलताको कामनासहित यस समुद्घाटनमा निमन्त्रणा गर्नु भएकोमा संघका अध्यक्षज्यू सहित कार्यसमितिलाई धन्यवाद दिन चाहन्छु ।

अटोमोबाइल क्षेत्रका समस्या तथा त्यसको समाधानका विषयमा नाडाका अध्यक्षज्यूले आफ्नो मन्तव्यमा राखिसक्नु भएको छ । यस अवसरमा मुलुकको अर्थतन्त्र तथा निजी क्षेत्रले भोगेको समस्या एवं समाधानका विषयमा केही कुरा राख्न चाहन्छु । विदेशी मुद्राको संचिती उच्च भएर बाहिर क्षेत्र राम्रो भए पनि आन्तरिक अर्थतन्त्र लयमा फर्कन सकेको छैन । लगानीको वातावरण नहुँदा बैंक तथा वित्तीय संस्थामा लगानी पूँजी थुप्रिएर बसेको छ । लगानीको राम्रो वातावरण नहुँदा बैंकबाट लोन लिइरहेका छैनन् । जसको असर बैंक तथा वित्तीय संस्थामा देखिरहेको छ । विगत ३ वर्षदेखि ब्याज बढाउने र माग घटाउने नियमन निकायको नीति र सो नीतिलाई समयमा सुधार नगर्दाको परिणाम अर्थतन्त्रले भोग्न बाध्य भएको छ ।

विद्युतीय सवारी साधनको विकास र व्यवस्थापन सम्बन्धी नीति बनाउनुपर्छ । यो काम सरकारले अहिलेसम्म जारी गर्न सकेको छैन । नेपालको अर्थतन्त्र अहिले शिथिल अवस्थामा गुज्रिरहेको छ । नाडाका अध्यक्षज्यूले जीडीपीको कुरा गर्नु भयो, यो पटकको जीडीपी ग्रोथ ३.९ प्रतिशत एस्पेक्ट गरिएको छ । यहाँ के भन्न चाहन्छु भने कोभिड अगाडिको ३ वर्षमा लगातार ७.७५ को हाराहारीमा जीडीपी ग्रोथ गरिएको थियो । अहिले झन्डै ५० प्रतिशत तल पुगिसकेका छौं । यो स्पष्ट छ कि नीतिगत कारणहरूले गर्दा हामी मन्दीबाट गुज्रिरहेका छौं, सरकारले यसमा परिवर्तन ल्याउनु पर्छ, ल्याउँछ भन्ने पनि आशा राखेका छौं ।

आज पनि उद्योगहरू क्षमताको ३० देखि ४० प्रतिशतमा चलिरहेका छन्। तर बजारमा मागको कमी छ। डिमान्ड बढाउने गरी हाम्रो नीतिमा सुधार अपरिहार्य छ। समग्र बजार माग बढाउने नीति नलिने हो भने अर्थतन्त्रमा देखिएका संकुचनहरू अझै लम्बिने हो कि भन्ने डर उद्योगी व्यवसायीहरुमा छ। अटोमोबाइल क्षेत्रले राजस्वमा ठूलो योगदान गरेको छ। पछिल्लो समय अटो क्षेत्र चलायमान भएको देखिन्छ। तर त्यतिले मात्रै पुग्ने अवस्था छैन। अर्थतन्त्रलाई चलायमान बनाउन बजेटको प्रभावकारी कार्यान्वयन महत्वपूर्ण पक्ष हो। बजेटले लिएको लक्ष्य हासिल गर्न कठोर बन्नुपर्ने देखिएको छ। हाम्रो नेपालमा धेरै खनिजपदार्थ पाइन्छ, वातावरण हेरेर नबिग्रने गरी यसको एक्सपोर्ट गर्न जतिसक्दो छिटो एउटा पोलिसी बनाएर यसलाई सुरू गर्नुपर्छ। बजेटमा आइसकेका कुराहरू नीति बनाएर सुरू गरिहाल्नु पर्छ। हामीसँग भएका चिजहरू एक्स्पोर्ट गरेनौं भने पछि चाहेर पनि यो गर्न सक्दैनौं। यस्ता किसिमका खनिजपदार्थ एक्स्पोर्टका कारणले पनि देशको इकोनोमिमा केही सुधार ल्याउन सकिन्छ। कतिपय नदीको किनारहरू भरिदै भरिँदै आएर अहिले बाढीले पुर्ने अवस्था छ कतिपय ठाउँमा यसको एक्स्पोर्ट गर्न रोकेको छ।

आज पनि उद्योगहरू क्षमताको ३० देखि ४० प्रतिशतमा चलिरहेका छन्। तर बजारमा मागको कमी छ। डिमान्ड बढाउने गरी हाम्रो नीतिमा सुधार अपरिहार्य छ। समग्र बजार माग बढाउने नीति नलिने हो भने अर्थतन्त्रमा देखिएका संकुचनहरू अझै लम्बिने हो कि भन्ने डर उद्योगी व्यवसायीहरूमा छ। अटोमोबाइल क्षेत्रले राजस्वमा ठूलो योगदान गरेको छ। पछिल्लो समय अटो क्षेत्र चलायमान भएको देखिन्छ। तर त्यतिले मात्रै पुग्ने अवस्था छैन। अर्थतन्त्रलाई चलायमान बनाउन बजेटको प्रभावकारी कार्यान्वयन महत्वपूर्ण पक्ष हो। बजेटले लिएको लक्ष्य हासिल गर्न कठोर बन्नुपर्ने देखिएको छ। सरकारले पूँजीगतखर्च बढाउनु पर्छ चालु आर्थिक वर्षको ५ महिना पूरा हुनै लाग्दा १५ प्रतिशत पनि पूँजीगत खर्च हुन सकेको छैन। अर्कोतर्फ निर्माण व्यवसायीरूले पाउनुपर्ने भुक्तानी नपाउँदाको असर पनि अर्थतन्त्रमा परेको छ। पूर्वाधार क्षेत्रले देशको अर्थतन्त्र चलायमान बनाउन सहयोग गर्छ। पूर्वाधार क्षेत्रमा लगानी बढाउनु पर्नेछ। मन्त्रीज्यू निजी क्षेत्रले विगत एक दशकदेखि पूर्वाधारको लागि रणनीति विकासमा सरकारलाई सहयोग पुऱ्याउने उद्देश्यका साथ सीएनआइले निरन्तर प्रयास गर्दै आइरहेको छ। हामी आशावादी छौं, यी समस्याहरूलाई मन्त्रीज्यूले निदान गर्नु हुनेछ। भौतिक पूर्वाधारहरू छिट्टै पूरा गर्न पब्लिक प्राइभेट मोडलहरू लागु गर्नुपर्नेछ। यसले जोखिम समेत बाँडफाँड गर्ने देखिन्छ।

नेपालभित्र सवारीसाधन, रासायनिक तथा पार्टसहरू उत्पादन गर्ने ठूलो सम्भावना छ। यसले आयातमा निर्भरता हुने र देशले रोजगारी सिर्जना गर्ने अवसर प्रदान गर्छ। उचित नीति र सरकारको अग्रसरता यसमा आवश्यक छ। नेपालमा व्यवसायीहरूलाई सक्रिय बनाउन अनुमति नियमहरू र प्रशासनिक झन्झटहरूमा सरकारको ध्यान जान आवश्यक छ।

४८ औं वार्षिक साधारण सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अध्यक्ष चन्द्रप्रसाद ढकालको मन्तव्य

सर्वप्रथम म यो नाडाको ४८ औं वार्षिक साधारण सभाको पूर्ण सफलताको कामना गर्दछु। उद्योग वाणिज्य महासंघको एक सक्रिय वस्तुगत सदस्यको रूपमा रहेको यस नाडाले देशको राजस्वमा एकदमै ठूलो कन्ट्रिब्युसन दिएको छ। त्यसको साथसाथै वास्तवमा बैंक, इन्स्योरेन्स र रोजगारीमा पनि धेरै योगदान नाडाले दिएको छ। माननीय मन्त्रीज्यूलाई म यहाँ भन्न चाहन्छु हाम्रो पूर्वाधार अन्तर्गत पर्ने रोडहरू जस्तै मुग्लिन नारायणघाट लगायतका अन्य निकै क्षेत्रहरूमा समस्या आइरहेको छ। यसलाई छिटै समाधान गर्नुपर्ने देखिन्छ। हाम्रो नीतिमा स्थिरता नभएका कारण धेरै समस्याहरूले इकोनोमी बढाउन सकेको छैन। अहिले यो जुन दुईटा पार्टीले सरकार बनाएको छ, केही कुराको विश्वास दिएको छ। सरकारले अझै धेरै कुराहरूमा इम्प्रुभमेन्ट गर्न आवश्यक छ। हाम्रा जति पनि आयोगहरू छन् सबैले एकदमै स्ट्रोङ डिसिजन गर्न सक्नु पर्छ। केही समय पहिला प्रत्येक बजेटमा एक्स्पोका कुराहरू आएका थिए तर पछि सोसल मिडियाहरूमा त्यसको विरोध भएका कारण त्यसबाट पछि हटेको पनि देखिन्छ।

हाम्रो नेपालमा धेरै खनिजपदार्थ पाइन्छ, वातावरण हेरेर नबिग्रने गरी यसको एक्सपोर्ट गर्न जतिसक्दो छिटो एउटा पोलिसी बनाएर यसलाई सुरू गर्नुपर्छ। बजेटमा आइसकेका कुराहरू नीति बनाएर सुरू गरिहाल्नु पर्छ। हामीसँग भएका चिजहरू एक्स्पोर्ट गरेनौं भने पछि चाहेर पनि यो गर्न सक्दैनौं। यस्ता किसिमका खनिजपदार्थ एक्स्पोर्टका कारणले पनि देशको इकोनोमिमा केही सुधार ल्याउन सकिन्छ। कतिपय नदीको किनारहरू भरिदै भरिँदै आएर अहिले बाढीले पुर्ने अवस्था छ कतिपय ठाउँमा यसको एक्स्पोर्ट गर्न रोकेको छ। यसलाई पनि मध्यनजर गर्न आवश्यक छ। हाम्रो बोर्डरहरूमा सानातिना चुहावटहरू भइरहेका छन् यसलाई सुधार गर्नपर्छ। हामी एकपक्ष मात्रै होइन सबै निकायहरू एकजुट भएर अगाडि बढ्नु पर्छ। कोभिडपछि जे जस्ता समस्याहरू आए यसको एउटा पोलिसी तयार गरेर अलि सहजताको वातावरण बनाउन सकिएन भने यो अझै भयावह हुने सम्भावना आउन सक्छ। म आग्रह गर्न चाहन्छु कतिपय चेन्ज गर्नुपर्ने कुराहरू छिटै चेन्ज गरेर अगाडि बढ्न सक्यौं भने हामी छिटै सुधारमा आउनेछौं।

४८ औं वार्षिक साधारण सभाका प्रमुख अतिथि तथा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायातमन्त्री देवेन्द्र दाहालको मन्तव्य

सर्वप्रथम नाडाको यस ४८ औं वार्षिक साधारण सभाको पूर्ण सफलताको कामना सहित यस सभामा उपस्थित सबैलाई धन्यवाद दिन चाहन्छु।

तपाईंहरूले आफ्नो डाटाबेस राख्नुभएको छ। यो सही छ कि नेपालको अर्थतन्त्रमा यहाँहरूको महत्वपूर्ण योगदान रहेको छ। यसको हिस्ट्री पनि ५० वर्ष पुग्न लागेको छ। यसले नेपालको अर्थतन्त्रमा समेत महत्वपूर्ण भूमिका खेलेको छ। यहाँहरूले भने जस्तै १

लाख प्रत्यक्ष र १० लाख अप्रत्यक्ष रूपमा जोडिनु भएको छ । हाम्रो जस्तो सानो देशका लागि यो ठूलो कुरा हो । म यसमा एप्रिसियट गर्न चाहन्छु ।

राणाकालीन अवस्थामा राणाहरूले गाडी बोकेर ल्याएको हिस्ट्री हामीले देखेका छौं । त्यतिबेला एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा जानलाई रोड नभएका कारण गाडी बोकेर समेत लगिन्थ्यो । त्यो पनि नेपालको अटो हिस्ट्री नै थियो । अहिले नेपालमै एसेम्बल गर्ने कम्पनीको सुरूवात भइसकेको छ । नेपालमै सवारी साधनको उत्पादन नभए पनि एसेमब्लीको काम अगाडि बढेको छ । यो राम्रो काम हो । अब मेरो अनुरोध के छ भने नेपालमा गाडी आयात मात्रै गर्ने होइन निर्माण गर्ने कम्पनीहरू संचालनमा आउनु पर्छ । अहिले एसेम्बलबाट सुरू भइसकेको छ । गाडीको उत्पादन र आयातमा ध्यान दिनुपर्छ ।

यो अटोमोबाइल क्षेत्र र भौतिक पूर्वाधार क्षेत्र एक आपसमा जोडिएका क्षेत्र हुन् । हाम्रो जिम्मेवारी भनेको भौतिक पूर्वाधारमा सहयोग गर्ने हो । यहाँहरूले धेरै सुझाव दिनुभएको छ । यसलाई म वहन गर्छु । रोड निर्माण गर्दा सुरक्षित सडक निर्माण गर्नु आजको आवश्यकता हो भन्ने हामीले ठानेका छौं । रोड सेफ्टिमा हामीले धेरै ध्यानदिने गरेका छौं । जलवायु परिवर्तनको विषय उठेको छ । गुणस्तरीय सडक बनाउने हाम्रो जिम्मेवारी छ ।

यहाँहरूले उठाउनु भएको एक दुई ओटा कुरा छन्, मौद्रिक नीति र वित्त नीतिले जहिलै हामीलाई प्रभाव पारेको हुन्छ । यो चाहिँ ब्यालेन्स रुपका साथ आओस् । व्यवसाय मैत्री आओस् । व्यक्तिगत व्यापारीकरणमा सहजता आओस् । देशको राजस्व पनि नगुमोस् यही चाहना हो ।

मौद्रिक नीति आएपछि धेरै विवाद हुने गरेको देखिन्छ । त्यसैले यो नीति आउनुभन्दा अगाडि नै छलफल हुनुपर्छ । मौद्रिक नीति आउनुभन्दा अगाडि नै व्यवसायीहरूलाई थाहा हुनुपर्छ कस्तो नीति आउँदै छ भनेर त्यसमा मलाई लाग्छ ग्याप छ ।

इलेक्ट्रीक भेहिकल आजको माग हो र आवश्यकता पनि । मन्त्रालयले यसको पूर्वाधारहरूमा जोड दिइरहेको छ । हुन त ईभी नै पूरा समाधान होइन, यसमा पनि थुप्रै प्रश्नहरू आउँछन् । जस्तै ब्याट्री डिस्पोजलको कुरा छ, अहिले सुरूवात छ । पछि लाखौं, करोडौं होला यसको समाधान र व्यवस्थापनमा कुरा उठेको छ । यसमा हामीले ध्यान दिनुपर्छ । यसको विकास अवश्य पनि हुन्छ । मलाई लाग्छ नेपालको अर्थतन्त्रलाई सकारात्मक दिशातर्फ फर्काउन यतिबेला हामी कोशिस गरिरहेका छौं । नाडाले पनि आफ्नो क्षमता अनुसार गरिरहेको छ ।

भर्खरै सीएनआइले समिट आयोजना गरेको थियो त्यसमा थुप्रै छलफल भए । मलाई के लाग्छ भने यसले ठूलो सफलता मिल्ने आशा छ । राज्यसँग जहिलै सुमधुर सम्बन्ध हुनुपर्छ । एकले अर्कालाई सहयोग गर्नुपर्छ त्यसतर्फ सरकारको ध्यान गएको छ । राजनीतिक अस्थिरताका कारण थुप्रै समस्याहरू उत्पन्न भए व्यापार व्यवसायहरू धरासायी भए । कहिले कस्तो नीति आउँछ कहिले कस्तो यो एउटा व्यवस्थित ढंगले स्टेप बाइ स्टेप बुझेर नीतिगत हिसाबले एकआपसमा हाम्रो छलफल हुनुपर्छ । नेपालमा यी जति पनि संस्थाहरू छन् सरकारले एड्भाइजरको रूपमा ग्रहण गर्नुपर्छ । यिनीहरूको माध्यमबाट नै देश विकास गर्न सकिन्छ । त्यसैले सबैलाई प्राथमिकता दिनुपर्छ । अनि मात्रै देशको विकास गर्न सकिन्छ ।

हामीले नेपालको उद्योगको इतिहासलाई हेर्ने हो भने देशमा जुन उद्योगहरू स्थापित भए । हिजो त्यसले सफलता किन पाउन सकेन हामीले बुझ्नुपर्ने आवश्यक छ । हाम्रो देशमा भौतिक पूर्वाधारहरूको अवस्था अलि हामीले योजनाबद्ध गरेनौं कि भन्ने मलाई लाग्छ । सरकारले राम्रा राम्रा नीतिहरू पनि ल्याएको छ । हामीले त्यसलाई फलो गरेनौं । त्यसले गर्दा समस्या छ । हामीले ३०-४० वर्ष अगाडिसम्मको सोचेर नीतिनियम बनाउन पर्छ । विज्ञ इन्जिनियरहरू आर्कियोलोजिस्ट जियोलोजिस्टहरू पूर्वाधारविदहरू सबैसंग बसेर छलफल गरेर एउटा निष्कर्ष निकाल्ने छौं । कहाँकहाँ समस्याहरू छन् यसलाई सच्याएर अगाडि बढ्नुपर्छ ।

इन्फास्ट्रक्चरको कुरा गर्नुपर्दा हामीले धेरै ठाउँमा काम गरिरहेका छौं । यसमा हामीले विभिन्न निकायहरूसँग मिलेर काम गरिरहेका छौं । दक्षिण एसियासँग जोडिनको लागि नेपालमा रेल आयोजनाको काम भइरहेको छ । यसलाई पनि हामीले अगाडि बढाइरहेका छौं । त्यसकारण राष्ट्र निर्माणमा हामी सबैको एकसाथ प्रयत्न हुनुपर्दछ । नाडाले जे काम गरिरहेको छ, त्यो भोलिका लागि प्रेरणादायक हुनेछ ।

राणाकालीन अवस्थामा राणाहरूले गाडी बोकेर ल्याएको हिस्ट्री हामीले देखेका छौं । त्यतिबेला एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा जानलाई रोड नभएका कारण गाडी बोकेर समेत लगिन्थ्यो । त्यो पनि नेपालको अटो हिस्ट्री नै थियो । अहिले नेपालमै एसेम्बल गर्ने कम्पनीको सुरुवात भइसकेको छ । नेपालमै सवारी साधनको उत्पादन नभए पनि एसेमब्लीको काम अगाडि बढेको छ । यो राम्रो काम हो । अब मेरो अनुरोध के छ भने नेपालमा गाडी आयात मात्रै गर्ने होइन निर्माण गर्ने कम्पनीहरू संचालनमा आउनु पर्छ । अहिले एसेम्बलबाट सुरु भइसकेको छ । गाडीको उत्पादन र आयातमा ध्यान दिनुपर्छ ।

अटोमोबाइल अहिले जुन बिलासिताको रूपमा रहिरहेको छ यसलाई आवश्यकको रूपमा लिनको लागि र त्यसमा नीति बनाउनका लागि हामी पहल गर्न अनुरोध गर्दछौं । नेपालमा अटोमोबाइल क्षेत्र आयातमा आधारित मात्रै व्यापार हैन । अब मोटरसाइकल चारपाङ्ग्रे सवारी साधन र इलेक्ट्रिक साधनको फ्यासिलिटी उद्योग र उत्पादन पनि खोल्न थालिएको छ । विशेष रूपमा दुई पाङ्ग्रे साधनमा ८० प्रतिशत एसेम्बल नेपालमै हुने गरेको छ ।

नाडाको ४८ औं वार्षिक साधारण सभामा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले दिनुभएको धन्यवाद ज्ञापन

विभिन्न संघ संस्थाबाट पाल्नुभएका अतिथिज्यूहरू र विभिन्न उद्योगी व्यवसायीज्यूहरू यहाँ उपस्थित सबै महानुभावहरू आजको यस सभामा अध्यक्षज्यूबाट प्राय सबै भनाइहरू प्रष्ट पारिसक्नु भएको छ । यसै सन्दर्भमा म केही थोरै शब्दहरू राख्न चाहन्छु ।

सरकारको आर्थिक विकासलाई प्राथमिकता दिँदै आगामी समृद्धिको आधारमा सडक, कृषि, जलविद्युत् र पर्यटनलाई मानेको छ । यी क्षेत्रको विकास सडक र अटोमोबाइल क्षेत्रको प्रगति बिना सम्भव छैन । पञ्चवर्षे योजना र वार्षिक बजेटमा शिक्षालाई पहिलो र सडकलाई दोस्रो प्राथमिकता दिइएको छ । तर, सडकमा चल्ने सवारी साधनहरूलाई भने विलासिताको वस्तुसँग हेरिने गरेको छ । यस्ता वस्तुहरूको आयातलाई निरुत्साहित गर्ने नीति अपनाएको छ ।

त्यसैले, हामी माननीय मन्त्रीज्यूलाई के आग्रह गर्न चाहन्छौं भने यस अटोमोबाइल अहिले जुन बिलासिताको रूपमा रहिरहेको छ यसलाई आवश्यकको रूपमा लिनको लागि र त्यसमा नीति बनाउनका लागि हामी पहल गर्न अनुरोध गर्दछौं । नेपालमा अटोमोबाइल क्षेत्र आयातमा आधारित मात्रै व्यापार हैन । अब मोटरसाइकल चारपाङ्ग्रे सवारी साधन र इलेक्ट्रिक साधनको फ्यासिलिटी उद्योग र उत्पादन पनि खोल्न थालिएको छ । विशेष रूपमा दुई पाङ्ग्रे साधनमा ८० प्रतिशत एसेम्बल नेपालमै हुने गरेको छ । आगामी दिनहरूमा अझै उत्पादन गर्ने र एसेम्बल गर्ने कम्पनीहरू खुल्नेछन् । सरकारले यसमा राम्रो दीर्घकालीन उद्योग नीति ल्याउन म अनुरोध गर्दछु ।

हाम्रा दुई छिमेकी मुलुकहरू दिन प्रतिदिन सवारी तथा ढुवानीका साधनहरूको उत्पादन बिक्री र निर्यातमा तीव्र रूपमा अगाडि बढिरहँदा नेपाल त्यसको विपरीत अवस्थामा छ । नेपालको अटोमोबाइल व्यवसायमा यस्तो अवस्था कसरी आयो यसलाई मनन् गर्दै अटोमोबाइल व्यवसायलाई थप गतिशील बनाउने नीति ल्याउन म माननीय मन्त्रीज्यूलाई आग्रह गर्दछु । यसको लागि विशेष गरी भौतिक पूर्वाधार महत्वपूर्ण र आवश्यक छ ।

नेपालमै सवारी साधन एशोसरिजहरू उत्पादन गर्न प्रेरित गरी त्यो उत्पादन वस्तुबाट छिमेकी मुलुकहरूसँग व्यापार गरी त्यसबाट प्रशस्तै लाभ लिने अवस्था सिर्जना गर्न सकिने देखिन्छ । सरकारले अटोमोबाइल सम्बन्धी जति पनि नीतिहरू बनाइरहेको छ । त्यसमा नाडालाई समेट्न हामी हृदयदेखि नै मन्त्रीज्यूलाई आग्रह गर्न चाहन्छौं ।

खुल्लाशत्र समाप्त ।

नाडाको ४८ औं वार्षिक साधारण सभा सम्पन्न

बन्द सत्र

१. सभा सम्पन्न :

मिति २०८१ मंसिर ३० गते आइतबार नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको ४८ औं वार्षिक साधारण सभाको बन्द सेसन दि प्लाजा, पुल्चोक, ललितपुरमा अपरान्ह ४ बजे सम्पन्नभएको थियो । नाडाका पूर्व अध्यक्ष श्री रोहिणी थपलियाज्यूले सो कार्यक्रमको समुद्घाटन गर्दै सभालाई सम्बोधन समेत गर्नुभएको थियो ।

२. नाडाको प्रतिवेदन प्रस्तुत

उक्त साधारण सभामा नाडाका महासचिव श्री सुरेन्द्रकुमार उप्रेतिले नाडा अटोमोवाइल एशोसिएशन अफ नेपालको केन्द्रीय कार्यसमितिको तर्फबाट (गत ४७ औं वार्षिक साधारणदेखि ४८ औं वार्षिक साधारण सभा अघिसम्मको) नाडाको वार्षिक-प्रतिवेदन प्रस्तुत गर्नुभएको थियो । त्यसैगरी नाडा अटोमोवाइल एशोसिएशन अफ नेपालको केन्द्रीय कार्यसमितिको तर्फबाट नाडाका कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्लले आर्थिक वर्ष २०८०/०८१ को यथार्थ आय-व्ययको विवरण र २०८१/०८२ को बजेट प्रस्तुत गर्नुभएको थियो ।

३. संस्थागत प्रादेशिक एशोसिएशनका अध्यक्षहरूबाट शुभकामना मन्तव्य

उक्त साधारण सभामा मोरङ्ग अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनका अध्यक्ष सञ्जयकुमार श्रेष्ठ, चितवन अटोमोबाईल एशोसिएसनका अध्यक्ष कुलबहादुर क्षेत्री, हेटौंडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनका अध्यक्ष ऋषिकुमार ढकाल, पश्चिमाञ्चल अटोमोबाईल डिलर्स एशोसिएसनका अध्यक्ष कृष्णप्रसाद श्रेष्ठ, कर्णाली अटोमोवाइल्स एशोसिएशन नेपालका अध्यक्ष भन्द्र भण्डारी, सुदुरपश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएसनका अध्यक्ष पुष्कर ओझाले समेत शुभकामना मन्तव्य व्यक्त गर्नुभएको थियो ।

४. सदस्यहरूबाट प्रश्न तथा छलफल

५. मायाको चिन्हो प्रदान

नाडाका अध्यक्षतथा ४८ औं वार्षिक साधारण सभाका सभापति करण चौधरीले ४८ औं वार्षिक साधारण सभाका प्रमुख अतिथि तथा नाडाका सम्मानित पूर्व अध्यक्ष रोहीणी थपलियाज्यूलाई मायाको चिन्हो प्रदान गर्नुभएको थियो ।

६. समापन

सो साधारण सभामा छलफलका लागि अन्य विषयहरू नभएकोले उपस्थित सम्पूर्ण सदस्य महानुभावहरू तथा आमन्त्रित सबै प्रति हार्दिक धन्यवाद ज्ञापन गर्दै नाडाका संस्थागत उपाध्यक्ष पुष्कर ओझाले बन्दशत्र सभा समापन भएको घोषणा गर्नु भएको थियो । त्यसैगरी सो सभाको कार्यक्रम संञ्चालन नाडाका महासचिव तथा ४८ औं वार्षिक सभा तयारी समितिका संयोजक सुरेन्द्रकुमार उप्रेतिले गर्नु भएको थियो ।

स्तरीय र सुरक्षित सडकको खाँचो

- भिम रावल

नेपालमा सडकहरूको दुर्गति तथा निरन्तर बढ्दो दुर्घटनाले जो-कोही संवेदनशील नेपालीलाई दुःखी तुल्याउँछ । त्यस्तै दुःख र पीडाले मलाई पनि घोचेको छ । अतः सडकसम्बन्धी विज्ञता भएर होइन, देखिएको र भोगिएको स्थिति एवं 'जनसमुदाय, उपभोक्ता र सरोकारवालाका पीडा, भनाइ र अपेक्षालाई यहाँ प्रकाश पार्ने प्रयास गरिएको छ । यसप्रति सरकार तथा सम्बन्धित निकायले संवेदनशील भई ध्यान दिएमा देश र जनताको हित हुनेछ ।

शताब्दी लामो अनुभवको शिक्षा खोइ ?

नेपालमा झन्डै सय वर्षअघि अमलेखगन्ज-भीमफेदी सड्क निर्माण भएको थियो । २००७ सालको परिवर्तनपछि काठमाडौंलाई तराईसँग जोड्न २००९ सालतिर थानकोट-भैंसे सडक निर्माण आरम्भ भयो । यो सडक तीन वर्षपछि यातायातका लागि खोलियो । २०१७ सालपछिको दशकमा विभिन्न मित्रराष्ट्रको सहयोगमा नेपालले सडक निर्माणमा फड्को मार्न थालेदेखि वर्तमान अवस्थामा आइपुग्दा राष्ट्रिय राजमार्गहरूको संख्या नै ८० पुगेको छ । पछिल्लो तथ्यांकअनुसार संघीय सरकार, सडक विभागअन्तर्गतका राजमार्गको कुल लम्बाई ११ हजार ७९९ किमि पुगेको छ, त्यसमध्ये सात हजार ७५२ किमि कालोपत्रे, एक हजार ४७ खण्डास्मित र तीन हजार किमि कच्ची सडक रहेका छन् । प्रतिसय वर्गकिमि क्षेत्रफलमा १४ किमि र प्रतिहजार जनसंख्यामा ०.९ किमि सडक रहेको छ । ग्रामीण सडकको संख्या झन्डै ६ हजार ७०० पुगेको छ । गत वर्षको तथ्यांकअनुसार स्थानीयस्तर र प्रदेशस्तरका सडकको कुल लम्बाइ क्रमशः ३२ हजार ३८८ र ३२ हजार २२९ रहेकोमा सात प्रतिशत मात्र कालोपत्रे, २१ प्रतिशत खण्डास्मित र अरू कच्ची छन् । सडक ५५ प्रतिशत पहाडमा, २९ प्रतिशत तराईमा र १६ प्रतिशत हिमाली क्षेत्रमा भएको तथ्यांक छ । देशका ७७ जिल्लाका साथै हुम्लाबाहेक (चीनतर्फबाट सड्क पुगेको) सबै जिल्ला सदरमुकाममा सडक पुगेको छ । स्थानीय सडकको संख्या निरन्तर बढिरहेको छ। अधिकांश स्थानीय सडक वातावरणीय पर्यावरणीय अध्ययन र मूल्यांकन तथा मुख्य राजमार्गमा पर्न सक्ने असरको अध्ययनविना जथाभावी डोजर लगाई खनिएका छन् । सडकको वर्गीकरण गरिएको भए पनि सडक निर्माणको काम भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयको सडक विभाग र सहरी विकास मन्त्रालयको स्थानीय पूर्वाधार विकास तथा ग्रामीण सडक विभाग, प्रदेश र स्थानीय तहले समेत गर्ने गरेका छन् । सडकको वर्गीकरणअनुसार सम्बन्धितले जिम्मेवारी बहन गर्ने स्थिति अद्यापि भइसकेको छैन ।

अर्कोतर्फ पूर्व-पश्चिम (महेन्द्र) राजमार्ग, मध्यपहाडी लोकमार्ग (पुष्पलाल राजमार्ग), काठमाडौं र तराई जोड्ने देशका प्रमुख राजमार्ग, कर्णाली राजमार्ग, उत्तरी नाका जोड्ने राजमार्गहरू, विभिन्न नदी कोरिडरलगायत सडक कहीं अस्तव्यस्त निर्माण कार्य, कहीं मर्मत सम्भारको अभाव र कहाँ बाढी-पहिरोबाट उपयुक्त सुरक्षा प्रबन्धको अभावका कारण मनसुनी वर्षाको आरम्भमा नै अस्तव्यस्त भएका छन् । असार २८ गते नारायणगढ-मुग्लिन खण्डको सिमलतालमा आएको पहिरोमा परी दुइटा बस ६५ जना यात्रुसहित त्रिशूली नदीमा बेपत्ता भएको हृदय विदारक दुर्घटना भएको हप्ता दिन पुगेको छ । असार २८ गतेसम्म १३२ सडक अवरुद्ध भएको समाचार छ । महेन्द्र राजमार्गको नवलपरासी, चोरमारामा यातायातका साधनहरूले घण्टौं हिलोमा फस्नुपरेको छ । आर्थिक विकासलगायत सूचकबाट देशको सबभन्दा पछाडि परेको र तीन हजार ३०१ किमि मात्र सडक रहेको कर्णाली प्रदेशको कर्णाली राजमार्ग लगभग छियाछिया अवस्थामा पुगेको समाचार आइरहेको छ । सडकको यस्तो अवस्थाले समाजमा गम्भीर असर परिरहेको छ । सडकलाई स्तरीय, भरपर्दो र सुरक्षित बनाउन सरकारले गम्भीर ध्यान दिनुपर्थ्यो, पर्छ भन्नेमा दुईमत नहोला । तर, व्यवहारमा त्यस्तो छैन ।

अस्तव्यस्तता नै विशेषता किन ?

अर्थतन्त्रलाई ठूलो प्रभाव पार्ने महेन्द्र राजमार्गको नारायणगढ-बुटवल खण्ड ६ वर्ष भइसक्दा पनि अस्तव्यस्त छ। थानकोटदेखि मुग्लिन हुँदै नारायणगढसम्मको सडक वर्षौंदेखि भत्काउने, बनाउने र कोट्याउने क्रम जारी छ । मुग्लिन-पोखरा सडक फराकिलो पार्ने काम समयमै नहुँदा अस्तव्यस्त छ । मध्यपहाडी लोकमार्गको अवस्था कतिपय स्थानमा लथालिंग छ । उत्तरतर्फ जोड्ने कोदारी (अरनिको) राजमार्ग र रसुवा नाका जोड्ने राजमार्ग लथालिंग भएको वर्षौं भइसक्यो । हुलाकी राजमार्गदेखि देशका अन्य भागमा रहेका कतिपय राजमार्ग र पुलहरू समयमा निर्माण नहुँदा गम्भीर असर परिरहेको छ । नेपाली सेनालाई जिम्मा दिएको काठमाडौं-तराई द्रुतमार्गमा पनि म्याद थपेकोथप्यै भइरहेको छ । काठमाडौं उपत्यकामा समेत ठेकेदारलाई जिम्मा दिइका कतिपय पुल अलपत्र छन् । चक्रपथ लगायत कतिपय सडक दयनीय स्थितिमा हुँदासमेत सरकारले कुनै निर्णायक पाइला चाल्न नसक्नु संघीय गणतन्त्र नेपालमा लाजमर्दो नै हो । राजधानीमा सडकको अवस्था सुधार्नुको साटो बिजुलीको लाइन भूमिगत गर्ने नाममा बनेका सडकसमेत खनेर अलपत्र छाड्नेहरूले मेट्रो र आकासे रेलका कुरा गर्नु हाँस्यास्पद राजनीतिक चटकबाहेक केही ठहरिन्न ।

एकातर्फ सडकको अवस्था यस्तो छ भने अर्कोतर्फ सडक र पुल निर्माणमा लागेका व्यवसायीले अर्बौं रकम भुक्तानी नपाएर पत्रकार सम्मेलन गरिरहेका छन् । यस्तो स्थिति सडक निर्माणको एक शताब्दी लामो इतिहास भएको देशमा किन सिर्जना भयो त ? यस प्रश्नको उत्तर जनताप्रति उत्तरदायी, देशको हित र विकासप्रति वचनबद्ध, कानुनी शासन र सुशासन तथा लोकतान्त्रिक मूल्य-मान्यताको पक्षधर ठान्ने जोकोहीले खोज्नैपर्छ ।

अर्थतन्त्रलाई ठूलो प्रभाव पार्ने महेन्द्र राजमार्गको नारायणगढ-बुटवल खण्ड ६ वर्ष भइसक्दा पनि अस्तव्यस्त छ। थानकोटदेखि मुग्लिन हुँदै नारायणगढसम्मको सडक वर्षौंदेखि भत्काउने, बनाउने र कोट्याउने क्रम जारी छ । मुग्लिन-पोखरा सडक फराकिलो पार्ने काम समयमै नहुँदा अस्तव्यस्त छ । मध्यपहाडी लोकमार्गको अवस्था कतिपय स्थानमा लथालिंग छ । उत्तरतर्फ जोड्ने कोदारी (अरनिको) राजमार्ग र रसुवा नाका जोड्ने राजमार्ग लथालिंग भएको वर्षौं भइसक्यो ।

देश विकासका लागि रणनीतिक महत्व राख्ने राजमार्ग/सडक र सडक यातायातलाई व्यवहारमा पनि रणनीतिक प्राथमिकता दिइनु पर्छ। जनताको आवतजावत र सामान ढुवानीको प्रमुख माध्यमका रूपमा रहेको सडक यातायातको उल्लिखित अवस्थाबाट यात्रुले भोग्नुपरेको सास्ती, समयको बर्बादी, यातायातका साधनले इन्धन र उपकरणमा व्यहोर्नुपरेको क्षति, जनस्वास्थ्यमा परेको असर कति गम्भीर होला भनी अनुमान गर्न सकिन्छ।

बेथितिका केही नमुना

संघीय सरकार, प्रदेश र स्थानीय तहअन्तर्गतका सडकमा यात्रा गर्दा देखिएका र अनुभव गरिएका बेथितिका केही नमुना यस्ता छन् :

- निर्माणाधीन राजमार्गमा सुरक्षा-सजग चिह्नको अभाव। अग्लो, होचो र खाल्डाखुल्डी भएको ठाउँमा प्रायः कतै पनि सुरक्षाका उपाय अवलम्बन नगरिएको। चालक स्वयंले सजग भएर वा जोखिम मोलेर गाडि चलाउनुपर्ने।
- देशको अर्थतन्त्रमा नै प्रभाव पार्ने मुख्य राजमार्गको विस्तार गर्दा सडकको एकातर्फ निर्माणको काम र अर्कोतर्फ यातायातका साधनहरू सुचारु गर्नुपर्नेमा त्यसो नगरी जथाभावी सडक भत्काएर अलपत्र पारिएको।
- विस्तार भइरहेको राजमार्गको कतिपय स्थानमा अनावश्यक यातायातका साधन एकतर्फी चलाई लामो जाममा फसाइएको।
- सुक्खायाममा धुलोले बजार र बस्ती ढाकेर आसपासका बासिन्दाको स्वास्थ्यमा गम्भीर असर पर्ने र बर्षाको समयमा हिलोले हिँडडुल गर्न नै कठीन हुनुका साथै कतिपय स्थानमा यातायातका साधन फस्ने गरेको।
- मुख्य राजमार्गमा समेत अध्ययनविना जथाभावी सहायक सडकहरू बनाइएको र त्यस्ता सडकबाट वषायाममा राजमार्गमा पहिरो जानुका साथै ढुंगा खस्ने र लेदो बग्ने गरेको।
- राजमार्गका कतिपय स्थानमा सडक मर्मतका क्रममा ठेकेदारले सडक भत्काएर अलपत्र छोड्दा दुर्घटना हुन सक्ने स्थिति भएको।
- हिउँद महिनामा सडकको मर्मत-सम्भार नगरी कतिपय स्थानमा पानी पर्न थालेपछि गुणस्तरहीन काम हुनुका यातायातमा समेत बाधा परेको।
- राजमार्गका कतिपय ठाउँ भासिएका तर त्यसप्रति ध्यान नदिइएको।
- कतिपय स्थानमा पुलहरू जीर्ण अवस्थामा पुगेका।
- डाँडा र भिरपहरा काटेर बनाइएका सडकछेउमा आफ्नै देशमा उपलब्ध ढुंगा र सिमेन्ट प्रयोग गरी आयातित र कमजोर फलामे पाताका बार बनाइएको। त्यस्ता बार ठाउँठाउँमा बांगिएका र भत्किएका।
- केही राजमार्गको घुम्तीमा राखिएका सडकऐनाहरू राखिएको केही महिनामा नै फुटेका वा भत्किएका।
- राजमार्गका कतिपय ठाउँमा जथाभावी ढुंगा, माटो, बालुवा थुपारिएको। कहीं सडकनजिकैबाट ढुंगा, गिटी तथा पुलको नजिकबाट बालुवा निकाल्ने गरिएको।
- कतिपय राजमार्गमा कालोपत्रे उक्किएर खाल्डाखुल्डी भएका र तिनको मर्मत सम्भार नभएको।
- सडक निर्माण भई भित्ता र डाँडातर्फ बुटा, घाँस र रुख हुर्केर ढुंगा र माटो नबग्ने अवस्थामा पुगेको सडकमा समेत
- विचारै नगरी ठाउँठाउँमा सडक किनार वा भित्ताको डाँडा भत्काएर राजमार्ग असुरक्षित बनाइएको।
- वर्षामा ढुंगा खस्ने सम्भावना भएका राजमार्गका स्थानमा सुरक्षाका कुनै पनि उपाय नअपनाइएको।
- नदीकिनारामा बनाइएका धेरैजसो सडकमा नदीतर्फको सडकछेउमा चालकलाई सचेत पार्ने बार वा पर्खाल लगाउनेजस्ता सुरक्षाका न्यूनतम उपाय पनि अवलम्बन नगरिएको।
- छाडा चौपायाको समस्या भएका स्थानमा दुर्घटनाको जोखिम कम गर्न कुनै उपाय अवलम्बन नगरिएको।
- निर्माण भइरहेका सडकमा हिलोको कारण यातायातका साधन जाम हुन सक्ने स्थिति आउन नदिन त्यस्तो स्थानमा गिटी र बालुवा हालेर समस्या समाधान गर्ने प्रयत्नसम्म नगरिएको।
- सडकको अवस्थाअनुसार ठाउँठाउँमा यातायातका साधनको गति सूचक जानकारी अत्यन्त कम स्थानमा मात्र राखिएको।
- राजमार्गमा मुख्य बजार वा बस्तीको दूरी जनाउन स्तम्भमा लेखिएका अंक खुइलिएको वा मेटिएको।
- राजमार्गहरूमा ग्यास, इन्धन र अन्य सामग्री बोकेका नेपालको सडकले धान्नै नसक्ने ठूल्ठूला भारतीय ट्रकहरू निर्वाध चलिरहेका। कतिपय स्थानमा त्यस्ता ट्रक बिग्रेर यातायात नै अवरुद्ध हुने गरेको।
- साँघुरा, घुम्ती धेरै भएका, पहाड, चट्टान र नदीकिनारमा रहेका सडक सुरक्षाका दृष्टिबाट चुनौतीपूर्ण छन्। तर, यस्तो चुनौती भएका सडकलाई कतिपय देशमा प्रविधि र सञ्चारको प्रयोगबाट सुरक्षित बनाइएको पाइन्छ। नेपालमा पनि कम्तीमा पहिरो जाने, नदीकटान र भूक्षय हुने स्थानको पहिचान गरी/अभिलेख अद्यावधि गरी सडकलाई सुरक्षित बनाउन सकिन्छ।
- मर्मत सम्भारका लागि भनेर जनताबाट रकम असुल गरिन्छ। तर सो रकम कसरी, कहाँ, कहिले कति सदुपयोग भयो वा भएन भन्ने स्पष्ट र पारदर्शी तुल्याइँदैन।
- राजमार्गसम्बन्धी कानुन छ। निर्माण र ठेक्कापट्टासम्बन्धी नियम र प्रक्रिया छन्। तर, निर्माणाधीन सडक र पुल वर्षौं अलपत्र वा तोकिएको मापदण्डविपरीत भई राष्ट्र र जनताले ठूलो नोक्सानी व्यहोर्दा पनि कुनै कारबाही हुँदैन। उल्टै म्याद थप र लागत वृद्धिको भूमरीमा सडक र पुललाई हालिन्छ।

रणनीतिक सडकलाई रणनीतिक प्राथमिकता

देश विकासका लागि रणनीतिक महत्व राख्ने राजमार्ग/सडक र सडक यातायातलाई व्यवहारमा पनि रणनीतिक प्राथमिकता दिइनु पर्छ। जनताको आवतजावत र सामान ढुवानीको प्रमुख माध्यमका रूपमा रहेको सडक यातायातको उल्लिखित अवस्थाबाट यात्रुले भोग्नुपरेको सास्ती, समयको बर्बादी, यातायातका साधनले इन्धन र उपकरणमा व्यहोर्नुपरेको क्षति, जनस्वास्थ्यमा परेको असर कति गम्भीर होला भनी अनुमान गर्न सकिन्छ। यद्यपि यस्तो क्षतिबारे कुनै सरकारी वा अन्य निकायले अध्ययन-अनुसन्धान गरेको यस पंक्तिकारलाई जानकारी छैन। यस्तो अध्ययन-अनुसन्धान आवश्यक छ। निष्पक्ष र गहन अध्ययनले सडक यातायातको दुरवस्थाले राष्ट्रिय अर्थतन्त्र तथा जनजीवनमा कस्तो असर परिरहेको छ भन्ने स्पष्ट हुन सक्छ।

सडक यातायातको महत्व र आवश्यकता नेपालका लागि अत्यन्त उच्च छ भन्ने जान्दाजान्दै यसलाई यथोचित रूपमा स्तरीय, भरपर्दो र सुरक्षित बनाउनेतर्फ पर्याप्त ध्यान दिइएको देखिन्न। सामान ढुवानीको सुविधा नभएको रेलमार्ग भारतसँगको सीमावर्ती क्षेत्रमा सीमित भएको र देशले अहिलेसम्म भूपरिवेष्टित देशले पाउनुपर्ने अन्तर्राष्ट्रिय कानुनबमोजिमको अधिकार निर्बाध र निरन्तर उपभोग गर्न नपाइरहेको स्थितिमा आफूसँग जनशक्ति, प्रविधि र व्यवस्थापन कौशल नभएको रेलमार्ग तथा पानीजहाजका चर्का कुरा गर्नु विडम्बना हो। नेपालको अर्थतन्त्रलाई बलियो बनाउन सडक यातायात स्तरीय, भरपर्दो, सुरक्षित र छिटोछरितो हुनु अपरिहार्य छ। त्यस्तो सडक यातायातको सञ्जाल नै राष्ट्रिय हितमा छ। यस्तो मुख्य कुरामा केन्द्रित हुनुको साटो देशले तत्काल लाभ लिन नसक्ने रेल र पानी जहाजको बहसमा जनमतलाई अल्भ्काउनु उचित हुँदैन तर, मेरो भनाइ रेलमार्ग र जलमार्ग हुनुहुँदैन भन्ने होइन।

साभारः नयाँ पत्रिका

यातायात पूर्वाधारको कार्यदिशा

- केशवकुमार शर्मा

बाँच्नका लागि खानेकुरा खोज्दै एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा हिँड्ने क्रमबाट नै बिस्तारै यातायातको सुरुवात भएको मान्न सकिन्छ । त्यसपछि यातायातको विकास डुंगाका रूपमा जल यातायातबाट सुरु भई चक्काको आविष्कार भयो । मानिस वा जनावरले तान्ने गाडा/बग्गी, त्यसपछि साइकल, वाष्प इन्जिन, गाडी, रेल र हवाई यातायात हुँदै वर्तमान समयमा अत्याधुनिक द्रुत सडकमार्ग, तीव्र गतिको रेलको विकास भएको पाइन्छ । यसका अलावा केबलकार पनि छोटो दूरीका लागि यातायातका लागि लोकप्रिय माध्यम भएको छ । उत्तरआधुनिक कालमा युद्ध वा लडाइँका लागि र औद्योगिक क्रान्तिको अघिपछि सैन्य प्रयोजनका लागि यातायात जरुरी देखियो र यसको विकास पनि भयो । आधुनिक विश्वका हरेक मुलुकको विकासको पूर्वसर्तका रूपमा यातायात रहिआएको छ । यातायातका विभिन्न माध्यमको यथोचित मिश्रणसहितका विकासले मात्रै कुनै पनि देशको आर्थिक उन्नति भएको पुष्टि हुँदै आएको छ ।

यातायातका उपलब्ध विभिन्न माध्यममध्ये प्रायः सबै ठाउँमा निर्माण गर्न सकिने सडकलाई सबै देशमा अपरिहार्य मानिएको छ । यसमा सार्वजनिक यातायात सेवादेखि निजी सवारीसाधन पनि प्रयोग गर्न सकिने भएकाले सडक यातायात लोकप्रिय यातायातको माध्यमका रूपमा रहेको छ । सडक कुनै पनि मुलुकको विकासको सूचक मात्र नभई आर्थिक, सांस्कृतिक, सामाजिक आदानप्रदान र राष्ट्रिय ऐक्यबद्धता सुदृढ गर्नसमेत महत्वपूर्ण तत्वका रूपमा रहेको हुन्छ । यो लेख यातायातको प्रमुख माध्यमका रूपमा रहेको सडक यातायातमा केन्द्रित छ ।

यातायात पूर्वाधारको इतिहास

२००७ सालको परिवर्तन अगाडिसम्म पैदल हिँड्नुको विकल्प थिएन । काठमाडौं उपत्यकामा बग्गी र सीमित साना सवारी चल्ने र अमलेखगन्जदेखि भीमफेदीसम्म देशभर जम्मा ३७६ किलोमिटर मात्र सडक निर्माण भएको देखिन्छ । हेटौंडा-काठमाडौं रज्जुमार्गदेखि तत्कालीन इस्ट इन्डिया कम्पनीले नेपालबाट काठ आयात गर्ने प्रयोजनका लागि निर्माण गरेको रक्सौल-अमलेखगन्ज र जयनगर-जनकपुर रेलमार्ग पनि सञ्चालनमा आएको थियो ।

सात सालको परिवर्तनपछि योजनाबद्ध विकासको सुरुवात २००८-२०१३ को अवधिमा भयो । राजधानी काठमाडौंलाई नौबिसे-भैंसे-हेटौंडा-वीरगन्ज हुँदै भारतीय सीमावर्ती सहर रक्सौलसँग जोड्ने गरी त्रिभुवन राजपथ भारत सरकारको सहयोगमा निर्माण भयो । नेपाल सरकारको आफ्नै स्रोतमा सहरी क्षेत्रलगायत अन्य केही सडकसमेत निर्माण भई जम्मा सडक लम्बाइ ६२४ किमि पुग्यो । साथै, काठमाडौंको सिनामंगलस्थित गौचरनका रूपमा रहेको हवाई मैदान (हालको त्रिभुवन विमानस्थल) पनि सञ्चालनमा आयो । पहिलो पञ्चवर्षीय योजना २०१३ देखि नै यातायात क्षेत्रलाई सरकारले प्राथमिकतामा राखेको देखिन्छ । तेस्रो योजना २०२७ सम्मको १५ वर्षे अवधिमा विभिन्न मित्रराष्ट्रको सहयोगमा पूर्व-पश्चिम राजमार्ग निर्माण सुरुवात भयो । यस्तै, काठमाडौं-कोदारी (चीन सीमा), काठमाडौं-पोखरा, भैरहवा-पोखरा लगायतका राजमार्ग, केही सहायक मार्ग र स्थानीय सडकको निर्माण भई देशमा कुल सडक लम्बाइ करिब ३२०० किमि पुग्यो । यो भनेको २०१३ सालको ६२४ किमिमा ५ गुण वृद्धि हो ।

चौथो पञ्चवर्षीय योजनाको सुरु वर्ष २०२८ देखि सातौं योजनाको अन्तिम वर्ष २०४७ को २० वर्षे अवधिमा तात्कालीन पाँच विकास क्षेत्रको सदरमुकाम, १४ अञ्चल सदरमुकाम र ७५ जिल्ला सदरमुकामसम्म मोटरबाटो पुऱ्याउने कामलाई प्राथमिकतामा राखियो । यसरी योजनाबद्ध काम भएर उक्त अवधिमा सडक लम्बाइ ७३०० किमि पुगेको देखिन्छ । २०४७/४८ मा प्रजातन्त्र पुनःस्थापनापछि २०४९ देखि सडक निर्माणले थप गति लियो । २०५२ देखि सरकारले 'आफ्नो गाउँ आफैँ बनाऊँ' कार्यक्रम सुरु गरेपछि स्थानीय सडक निर्माणले अझ तीव्रता पायो । यसरी २०६३/६४ सम्ममा १०,००० किमिभन्दा बढी सडक निर्माण भई देशको सडक लम्बाइ १७,७०० किमि पुग्यो ।

वर्तमान अवस्था

गणतन्त्र स्थापनापछिको वर्ष अर्थात् २०६४/६५ देखि २०७९/८० सम्म १५ वर्षको अवधि यातायात पूर्वाधार विस्तारको सवालमा निकै महत्वपूर्ण छ । २०७९/८० को अन्त्यसम्ममा संघीय सरकारअन्तर्गतका निकायबाट निर्मित ३४,००० किमि (स्रोतः आर्थिक सर्वेक्षण, २०७९/८०, अर्थ मन्त्रालय) तथा प्रादेशिक र स्थानीय तहबाट निर्मित ५७६०० किमि (स्रोतः रोड सेक्टर एसेस्मेन्ट समरी, एडीबी) समेत गरी देशको कुल सडक लम्बाइ ९१,००० किमि नाघेको छ ।

विगत दशक २०७०-२०८० यातायात पूर्वाधारको सवालमा

पहिलो पञ्चवर्षीय योजना २०१३ देखि नै यातायात क्षेत्रलाई सरकारले प्राथमिकतामा राखेको देखिन्छ । तेस्रो योजना २०२७ सम्मको १५ वर्षे अवधिमा विभिन्न मित्रराष्ट्रको सहयोगमा पूर्व-पश्चिम राजमार्ग निर्माण सुरुवात भयो । यस्तै, काठमाडौं-कोदारी (चीन सीमा), काठमाडौं-पोखरा, भैरहवा-पोखरा लगायतका राजमार्ग, केही सहायक मार्ग र स्थानीय सडकको निर्माण भई देशमा कुल सडक लम्बाइ करिब ३२०० किमि पुग्यो । यो भनेको २०१३ सालको ६२४ किमिमा ५ गुण वृद्धि हो ।

सडक सुरक्षालाई सुधार र सुदृढ गर्दै केही समयका लागि हालसम्म निर्माण भएका सडक सुधार गर्ने कि थप सडक निर्माण गर्ने भन्ने सवालमा पनि विहंगम बहसको जरुरी देखिन्छ। सुरुङमार्ग, ४ लेन वा सोभन्दा फराकिला सडक निर्माणको कुरा यातायात पूर्वाधारमा राम्रो सुनिन्छ। तर, वर्तमान आर्थिक अवस्थालाई ध्यानमा राख्दै निर्माण लागत र दिगो सञ्चालनसमेत विचार गरेर लाभ/ लागत विश्लेषणपश्चात् त्यस्ता आयोजना कार्यान्वयन गर्न उचित हुनेछ।

परिमाणात्मक वृद्धिका हिसाबले मात्र नभई गुणात्मक विकासमा समेत महत्वपूर्ण छ। ७७ मध्ये ७६ जिल्ला सदरमुकाम र ७५३ स्थानीय तहमध्ये २० वटाबाहेक ७३३ स्थानीय तहका सदरमुकाम राष्ट्रिय सडक सञ्जालमा जोडिएका छन्। जसमा हुम्ला सदरमुकाम सिमकोट चालु आर्थिक वर्षमा अप्ठ्यारो भीरमा सेनाले ट्र्याक खोलेसँगै राष्ट्रिय सडक सञ्जालमा जोडिएको हो। यही अवधिमा पूर्व-पश्चिम राजमार्गका रूपमा थप ३ वटा सडक- तराईमा हुलाकी राजमार्ग, भित्री मधेशमा मदन भण्डारी राजमार्ग र मध्यपहाडी क्षेत्रमा पुष्पलाल राजमार्गको निर्माण कार्यले तीव्रता पाएका छन्। कोशी, कालीगण्डकी र कर्णाली करिडोरलगायत उत्तर-दक्षिण सडक तथा नेपाल-भारत-चीन त्रिदेशीय व्यापारिक सडकको निर्माण भएको छ। यसरी देशका तीनै तहका सरकारको पहिलो प्राथमिकतामा सडक निर्माण रहेका कारण सडकको लम्बाइ वृद्धि भई एक लाख किमि हाराहारी पुगिसकेको अवस्था छ। सडक यातायातको विकासमा यस अवधिमा गुणात्मक वृद्धि पनि भएको छ। परम्परागत रूपमा निर्माण गरिने गरेका पुलहरूको सट्टा आर्च, प्रिस्ट्रेस्ड लगायतका प्रविधिमा आधारित लामा तथा अग्ला पुल बनेका छन्। आधुनिक सडक सुरुङ, ४-६-८ लेनका सडक, फ्लाइओभर जस्ता संरचना निर्माण देशभित्रका जनशक्तिबाट नै सुरु भएको छ। काठमाडौं-तराई द्रुतमार्ग र महेन्द्र राजमार्ग तथा मुग्लिन-पोखरा राजमार्गको विस्तार एवं स्तरीकरणको सुरुवात पनि यस अवधिमा भएका छन्।

सडकका अलावा यातायातका अन्य माध्यम हवाई, रेल, जल र केबलकार जस्ता क्षेत्रमा पनि विगत दशकको अवधिमा विकास तथा सुधार भएको छ। पोखरा र भैरहवामा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरका दुई विमानस्थल निर्माण भएका छन् भने आन्तरिक विमानस्थलको टर्मिनल, धावनमार्ग लगायतका सेवा सुविधामा स्तरोन्नति भएको छ। प्रमुख आन्तरिक विमानस्थलमा रात्रि उडानको समेत व्यवस्था भएको छ। विगतमा सञ्चालन भई बीचमा बन्द रहेको जयनगर-जनकपुर रेल सेवा पुनः सञ्चालनमा ल्याइएको छ। न्यारो गेजलाई ब्रोड गेजमा स्तरोन्नति गरी बिजलपुरासम्म विस्तार गर्दै ५२ किमि रेल सेवा सञ्चालनमा आएको छ। जल यातायातका सन्दर्भमा २०७५ सालमा छुट्टै कार्यालय खोलिएको थियो। आन्तरिक तथा अन्तरदेशीय जल यातायात विस्तारको सम्भाव्यता अध्ययन एवं कानुन तर्जुमा कार्य यही अवधिमा भइरहेको छ। केबलकारको हकमा हालसम्म पर्यटकीय प्रयोजनका लागि निजी क्षेत्रको मात्र लगानीमा सेवा वृद्धि भएको छ। तापनि केबलकारमा प्रयोगकर्ताको आकर्षण र निजी लगानीकर्ताको सहभागिता उल्लेखनीय देखिन्छ।

अबको बाटो

तीनै तहका सरकारलाई आफ्नो बजेट कार्यक्रममा सडक आयोजना समावेश गर्न ठूलो दबाब आउने गरेको छ। तीनवटै तहका सरकारले सडक क्षेत्रको विनियोजनलाई प्राथमिकतामा राख्ने तर आवश्यक अध्ययनबिना र पूर्वतयारी नगरी काम गर्दा दिगो उपयोग हन नसक्ने अवस्था पनि देखिन्छ। यसको समाधानका लागि तीनै तहका सरकारको कार्यक्षेत्र सुस्पष्ट पारी आपसी समन्वयमा आ-आफ्नो कार्यक्षेत्रको कार्ययोजना निर्माण गरी कार्यान्वयन गर्नु आवश्यक छ। त्यसैगरी हरेक वर्ष नयाँ आयोजना थप्दै जाने र निर्माणाधीन आयोजनामा स्रोतको कमी हुँदा आयोजनाबाट प्राप्त हुनुपर्ने प्रतिफल प्राप्तिमा ढिलाइ भइरहेको छ। देशको पुँजीगत बजेट वृद्धि गर्न नसकिरहेको वर्तमान अवस्थामा यातायात पूर्वाधारको क्षेत्रमा गर्ने लगानीका सम्बन्धमा हाल अन्तरमाध्यम समन्वयको अभाव देखिन्छ। उदाहरणका लागि पूर्व-पश्चिम ४ वटा राजमार्ग र महेन्द्र राजमार्ग ४ लेनमा स्तरोन्नति हुँदै गरेको अवस्था छ। यस्तोमा पूर्व-पश्चिम रेलमार्ग निर्माण एवं यसको दिगो सञ्चालन गर्न सम्भाव्य हुने/नहुने तथा सम्भाव्य बनाउने हो भने कसरी निर्माण/सञ्चालन गर्ने भन्ने विषयमा पर्याप्त छलफल र विश्लेषण हुन जरुरी देखिन्छ। त्यस्तै, निजगढमा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्नुपर्ने आवश्यकता भइरहँदा यसअघि ठूलो लगानीमा बनेका पोखरा र भैरहवा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको दिगो सञ्चालन ठूलो चुनौतीका रूपमा रहेको छ। आन्तरिक विमानस्थल थप्ने भन्ने विषय पनि सडक विस्तार कार्यक्रमसँग तादात्म्यका आधारमा कार्यान्वयन गर्न उपयुक्त हुन्छ। त्यसैगरी निर्माण भइसकेका यातायात पूर्वाधारको यथोचित उपयोग गर्न सकिएन भने प्रतिफल प्राप्त हुन नसकी अहिलेसम्म गरेको लगानी खेर जाने हुन्छ। थप सडक वा विमानस्थलमा लगानी गर्नुअगाडि तिनको दिगो उपयोग योजना बनाएर मात्रै लगानीको निर्णय गर्नुपर्ने हुन्छ।

सडक सुरक्षालाई सुधार र सुदृढ गर्दै केही समयका लागि हालसम्म निर्माण भएका सडक सुधार गर्ने कि थप सडक निर्माण गर्ने भन्ने सवालमा पनि विहंगम बहसको जरुरी देखिन्छ। सुरुङमार्ग, ४ लेन वा सोभन्दा फराकिला सडक निर्माणको कुरा यातायात पूर्वाधारमा राम्रो सुनिन्छ। तर, वर्तमान आर्थिक अवस्थालाई ध्यानमा राख्दै निर्माण लागत र दिगो सञ्चालनसमेत विचार गरेर लाभ/लागत विश्लेषणपश्चात् त्यस्ता आयोजना कार्यान्वयन गर्न उचित हुनेछ। सहरी यातायातमा बढ्दै गएको प्रदूषण तथा सडक जाम हुने अवस्थालाई सम्बोधन गर्न सार्वजनिक यातायात, विद्युतीय यातायात र सम्भाव्यताका आधारमा मेट्रो रेलको विकास गर्नपर्ने देखिन्छ।

यातायात पूर्वाधार क्षेत्रको चुनौतीका रूपमा रहेको अर्को विषय सडक सुरक्षा र वातावरणीय पक्ष हो। विस्तृत इन्जिनियरिङ डिजाइनबिना र सतही वातावरणीय अध्ययनबाट स्थानीय सडक निर्माण गर्दा भूक्षय, पानीको मुहानमा असर जस्ता विपत्ति बढ्दै गएका छन्। अर्कातिर, डिजाइन उपयुक्त नहुँदा सडक दुर्घटना र त्यसबाट घाइते तथा मृत्यु हुने संख्या कम गर्न सकिएको छैन। यसको समाधानका लागि इन्जिनियरिङ डिजाइन र वातावरणीय अध्ययनलाई सबै सडकमा अनिवार्य र उपयुक्त गुणस्तरको हुनैपर्ने प्रावधान कडाइसाथ लागू गर्नुपर्छ।

यातायात पूर्वाधार क्षेत्रका विद्यमान चुनौतीको सामना गरी भावी दिनमा सुधार गर्दै तीनै तहका सरकारबीच पर्याप्त छलफल र समन्वय हुन जरुरी छ। यातायातका सबै माध्यम समेटिने एकीकृत राष्ट्रिय यातायात गुरुयोजना तयार गरी सबै यातायातका माध्यमको विश्लेषण गर्नुपर्छ। छिटो प्रतिफल दिने, दिगो र सुरक्षित उपयोग हुन सक्ने आयोजनाको पहिचान गरी लाभ लागत विश्लेषणका आधारमा एउटा निश्चित अवधि (७-१० वर्ष उपयुक्त हुन सक्छ) तोकेर लगानी योजना तयार गर्न तीनै सरकारबीच समन्वय हुनुपर्छ।

शर्मा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय सचिव हुन्।

साभारः कान्तिपुर दैनिक

सडक विस्तार

ट्र्याक खनेको २८ वर्षपछि सडक कालोपत्रे

जिल्ला सदरमुकामबाट बारपाक सुलिकोट गाउँपालिकाको केन्द्र जोड्ने सडक कालोपत्रे भएको छ। घ्याम्पेशालबाट ताकुकोटसम्मको ८.३६ किलोमिटर सडकखण्ड ट्र्याक खनेको २८ वर्षपछि बल्ल कालोपत्रे गरिएको हो। सात मिटर चौडाइ रहेको दुईलेनको उक्त सडक गण्डकी प्रदेश सरकारले कालोपत्रे गरेको हो।

एमएस, बिरुवा, वाइबा एण्ड लामा जेभी कम्पनील २९ करोड ७७ लाख रुपैयाँ लागतमा उक्त सडक कालोपत्रे गरेको पूर्वाधार विकास कार्यालय गोरखाले जनाएको छ। उक्त जेभी कम्पनीले २०८१ साल चैत्र मसान्तभित्र काम सक्ने गरी २०७७ साउन १५ गते ठेक्का सम्झौता गरेको योजना कार्यान्वयन गर्ने कार्यालय पूर्वाधार विकास कार्यालयका गोरखाले जनाएको छ।

'ठेक्का सम्झौता भएपछि कोभिडका कारण केही ढिलाइ भएको थियो,' कार्यालयका इन्जिनियर कपिल काप्रीले भने, 'सडक कालोपत्रेसँगै एक मिटर चौडाइको नाली निर्माण र विभिन्न ठाउँमा ग्याविन तथा मेसिनरी वाल निर्माणको काम सम्पन्न भइसकेको छ। अस्फाल्ट प्रविधिको कालोपत्रे भएको हो। सडक कालोपत्रे भएपछि स्थानीयहरू निकै उत्साहित भएका बारपाक सुलिकोट गाउँपालिका-७ का अध्यक्ष कृष्ण गुरुङले बताए। हाल सडक कालोपत्रेको काम अन्तिम चरणमा पुगेको उनले जानकारी दिए। 'यो ट्र्याक त २०५४ तिरै खुलेको हो तर हालसम्म पनि कालोपत्रे हुन सकेको थिएन', उनले भने, 'हामी त कालोपत्रे हुँदैन होला, सधैं कच्ची सडकमै यात्रा गर्नुपर्ने होला भनेर चिन्ता गरिरहन्थ्यौं। तर, ढिलै भए पनि काम सुरु भयो। हामी सबै खुसी छौं।'

सडक कालोपत्रे नहुँदा स्थानीयहरूले धेरै नै सास्ती खेप्नु परेको वडाअध्यक्ष गुरुङले बताएका छन्। उनी भन्छन्, 'पहिला कच्ची सडक हुँदा यातायातको समस्या थियो। बर्खाको बेलामा ठाउँठाउँमा पहिरो जाने, सडक हिलाम्मै हुने हुँदा धेरै नै सास्ती थियो।' सडक कालोपत्रे भएपछि वर्षाको समयमा समेत सहजै यातायात सञ्चालन हुने उनको भनाइ छ। बारपाक सुलिकोट गाउँपालिकाको केन्द्रसमेत जोड्ने उक्त सडकखण्ड कालोपत्रेको काम सम्पन्न भएपछि पालिकाबासीलाई जिल्ला सदरमुकामसम्म आवतजावत गर्न सहजता हुने विश्वास त्यहाँका स्थानीयहरूको छ।

सडक बनेको अठचालिस वर्षपछि कालोपत्रे

सडक खनिएको ४८ वर्षपछि त्रिपुरासुन्दरी गाउँपालिकाको जीवनदायी मानिएको बाल्का-टेकानपुर-तौथली सडकको कालोपत्रे गर्ने कार्य सुरु भएको छ।

बागमती प्रदेश सरकारले छ करोड रुपैयाँ प्रदान गरेपछि उक्त सडक कालोपत्रे गर्न थालिएको सो गाउँपालिकाको वडा नं. ६ का पूर्ववडाध्यक्ष रामचन्द्र बुढाथोकीले जानकारी दिनुभयो। वि.सं २०३३ देखि वाल्काबाट तौथलीसम्म १६ किलोमिटर सडक खनिएको थियो। लामो समय उक्त सडक कच्ची रहेर अब बल्ल कालोपत्रे हुने भएको हो।

उक्त बजेटबाट सुरुमा छ किलोमिटर कालोपत्रे गरिने बुढाथोकीले बताउनुभयो। सोही सडकखण्डको केही स्थानमा सडक मर्मत सुधार थालिएको छ। अरनिको राजमार्गको झोलुङ्गे

ड्यामसाइटबाट बाल्का, टेकानपुर, तौथली हुँदै दोलखाको खरीढुङ्गा पुग्न उक्त सडक वैकल्पिक अवस्थाको भइरहेको छ। त्यस्तै वडा नं. ६ तौथलीमा यसअघि नै दुई किलोमिटर सडक कालोपत्रे भइसकेको छ।

बागमती प्रदेश सरकारले गत वर्ष उक्त सडकखण्ड कालोपत्रेका लागि छ करोड रुपैयाँ उपलब्ध गराएको थियो। बाल्का-टेकानपुर-तौथली सडकका लागि आर्थिक वर्ष २०७६/७७मा सात करोड लागतमा ८० मिटर लामो पक्की पुल निर्माण भएको थियो। अहिले उक्त सडकमा बाह्रै महिना सवारीसाधन सञ्चालन हुँदै आएका छन्। सो सडकलाई लामोसाँघु-जिरी सडकको वैकल्पिक सडक मानिन्छ।

तातोपानी बजारमा २८ वर्षपछि कालोपत्र

चीन जोड्ने तातोपानी नाकाको बजार क्षेत्रमा अहिले कालोपत्रका लागि धमाधम काम हुँदैछ। सडक डिभिजन कार्यालयको बजेटमा झन्डै २८ वर्षपछि बल्ल कालोपत्र हुन लागेको भोटेकोशी गाउँपालिका-२ का अध्यक्ष कुमार श्रेष्ठले जनाए। 'भूकम्प, भोटेकोशी बाढीपहिरो र बर्खे विपद्ले बजार क्षेत्रको सडक क्षतिग्रस्त बनेको

एमएस, बिरुवा, वाइबा एण्ड लामा जेभी कम्पनील २९ करोड ७७ लाख रुपैयाँ लागतमा उक्त सडक कालोपत्रे गरेको पूर्वाधार विकास कार्यालय गोरखाले जनाएको छ। उक्त जेभी कम्पनीले २०८१ साल चैत्र मसान्तभित्र काम सक्ने गरी २०७७ साउन १५ गते ठेक्का सम्झौता गरेको योजना कार्यान्वयन गर्ने कार्यालय पूर्वाधार विकास कार्यालयका गोरखाले जनाएको छ।

सङ्घीय सरकारले बजेट विनियोजन गरेको यो सडक १९ करोड ६६ लाख ४९ हजार ९०४ रुपियाँमा सन्तोषी निर्माण सेवाले सडक डिभिजन पोखरासँग सम्झौता गरेको थियो। पाँच पटक म्याद थपेर यही असार ३१ गतेसम्म म्याद रहेको यो सडकका ठेकेदारको ढिलासुस्तीका कारण अलपत्र परेको हो।

थियो,' उनले भने। २०५४ मा कालोपत्र गरिएको यहाँको सडक बीचमा मर्मतसम्भार गरिए पनि कालोपत्र हुन सकेको थिएन।

२०७२ को भूकम्प, २०७३ मा भोटेकोशी बाढी र त्यसपछिका लगातार बर्खे पहिरोपछि खण्डहर बनेका घरसँगै सडक क्षतविक्षत अवस्थामा थिए। यसअघि वारि जताततै क्षतिग्रस्त घर र सुनसान, पारि झिलिमिली बजार अनि धमाधम काम देख्दा अन्तर्राष्ट्रिय नाकामा पुग्ने जोकोही अचम्मित हुन्थे। त्यो अवस्था अहिले बदलिएको छ।

नाका खुलेयता वारि लिपिङमा बजार छ भने पारि झाइममा बजार छ। लार्चा पुलबाट तातोपानी धारा कोप्लाङसम्म र कोदारी बजार झन्डै २ किलोमिटरमा काम भइरहेको छ। वारि पनि कालोपत्र र धमाधम पुनर्निर्माणका काम भइरहेका छन्। एक करोड ५० लाख लागतमा रावण कन्स्ट्रक्सन कम्पनीले र संगम कन्स्ट्रक्सनले करिव एक करोडमा बजार भेगमा कालोपत्र र मर्मतसम्भारका काम गरिरहेको सडक डिभिजन कार्यालय चरिकोटका सूचना अधिकारी इन्जिनियर सुरज महर्जनले जनाए।

वैशाखयता तातोपानी, चाकु, कोदारीमा रावण र सुक्खा बन्दरगाह क्षेत्र लाचर्चा, हिन्दी बजारमा संगम कन्स्ट्रक्सनले कालोपत्रका लागि काम लगभग अन्तिम चरणमा पुऱ्याएका छन्। 'उता कालोपत्रको काम थालेको छ, यही महिनामा कालोपत्र सक्ने लक्ष्य राखेर यहाँ हाल धमाधम वेस ओछ्याउने काम गरिँदैछ' इन्जिनियर महर्जनले भने।

यसअघि बाह्रविसे-तातोपानी सडक खण्ड (२६ किलोमिटर) को भोटेकोशी गाउँपालिका-२ कोप्लाङमा १५ फिट भास्सिएर अवरुद्ध सडकका कारण नाका बन्द थियो। अहिले त्यहाँ मर्मतसम्भार गरेर सहज यातायात बनाइएको छ। करिव दुई करोडमा तलबाट पर्खाल लगाउने र अन्य सडक पुननिर्माणको काम भइरहेको छ। उता चीनले खासामा स्मार्ट सिटी बनाउन पुनर्निर्माण र सुरुङ बनाउने काम गरिरहेको छ।

दस वर्षअघि तत्कालीन राष्ट्रपति डा. रामवरण यादव चीन भ्रमणमा गएका बेला १४ चैत ०७१ मा चिनियाँ राष्ट्रपति सी चिनफिङले ९० करोड चिनियाँ मुद्रा १६ अर्व २० करोड रुपैयाँ) अनुदान घोषणा गरेका थिए। यो रकमले कोदारी राजमार्ग मात्र नभएर पूरै अरनिको राजमार्ग मर्मत गर्ने सहमति भएको थियो। तर उता अरनिको मर्मतका नाममा तीन चरणमा चीनले करिव १० अर्ब खर्च गरिसकेको जानकारी अर्थ मन्त्रालयमा दिएको छ।

चिनियाँ अनुदान १० अर्बमा कोदारी राजमार्ग मर्मतसम्भार र कालोपत्रको जिम्मा चिनियाँ कम्पनी चाइना रेलवे (फोर्थ) कन्स्ट्रक्सन ब्युरो ग्रुप कम्पनी लिमिटेड (सीआरसीसी) ले पाएको थियो। उक्त अनुदानमा चिनियाँ ठेकेदारबाट के कसरी, कति, कहाँ काम भयो भन्ने कतै जानकारी छैन।

नौ वर्षमा सात किलोमिटर कालोपत्रे

दुई वर्षमा कालोपत्रे सक्ने गरी सम्झौता भएको यहाँको एक सडक नौ वर्षको अवधिमा जम्मा सात किलोमिटर मात्र कालोपत्रे भएको छ। यहाँको कालीगण्डकीको मिर्मी-बिर्घा रानीघाट सडक सम्झौताको समय सकिएको थप सात वर्षसम्म अलपत्र परेको छ।

पूर्वाधार विकास कार्यालयका प्रमुख दयाराम अधिकारीले २०७३ भदौ ३१ गते दुई वर्षमा सडक कालोपत्रे सक्ने गरेर सम्झौता भएको भए पनि नौ वर्षको अवधिमा सात किलोमिटर मात्र सडक बनेको बताउनुभयो। यो सडक पहिलो सडक डिभिजन कार्यालय पोखराबाट पाँच वर्षपहिला गण्डकी प्रदेश सरकारको भौतिक पूर्वाधार विकास कार्यालय कास्कीलाई हस्तान्तरण हुँदै स्याङ्जास्थित सडक कार्यालयमा हस्तान्तरण भएको थियो।

सङ्घीय सरकारले बजेट विनियोजन गरेको यो सडक १९ करोड ६६ लाख ४९ हजार ९०४ रुपियाँमा सन्तोषी निर्माण सेवाले सडक डिभिजन पोखरासँग सम्झौता गरेको थियो। पाँच पटक म्याद थपेर यही असार ३१ गतेसम्म म्याद रहेको यो सडकका ठेकेदारको ढिलासुस्तीका कारण अलपत्र परेको हो।

६५ प्रतिशत भौतिक प्रगति रहेको यो सडकको ४८.४८ प्रतिशत अर्थात् नौ करोड ५३ लाख ४० हजार १८७ रुपैयाँ ५६ पैसा आर्थिक प्रगति रहेको छ। ठेकेदारले रकम हुने बेला काममा ढिलाइ गरेको र सङ्घले प्रदेशमा जिम्मेवारी दिएसँगै प्रदेशले रकम कम विनियोजन गरेकाले कालोपत्रे गर्ने काममा ढिलाइ भएको अधिकारीले बताउनुभयो। काम सम्पन्न गरे अनुसारको रकम समयमै नपाउँदा सबै काम बेलैमा हुन नसकेको ठेकेदार उज्ज्वल कँडेलले बताउनुभयो। ठेकेदार कँडेलले बाँकी रहेको रकम भुक्तानी गरे काम गर्न सकिने बताउनुभयो। सम्झौता अनुसार अब डेढ किलोमिटर काम सकेपश्चात् पूरा हुने बताउँदै कँडेलले अरू योजनाको भेरियसन आदेश नभए अगाडि बढ्न नसक्ने बताउनुभयो।

यहाँ यो सडक जस्तै करोडौं रुपियाँका १२ वटा बहुवर्षीय योजना आर्थिक तथा ठेकेदारका कारण समय सकिँदासमेत निर्माणले पूर्णता पाउन सकेका छैनन्। मालुङ्गा-रुद्रवेणी सडक सम्झौता समय सकिन तीन महिना बाँकी रहँदा ५५ प्रतिशत काम भएको छ भने सात महिना समय बाँकी रहँदा रत्ने-सुन्तलाबारी सडकमा कामै छाडेर निर्माण कम्पनी हिँडेको छ।

यस्तै गल्याङ चापाकोट, कोल्मा-ज्यामिरे, दशैं-आरुचौर, वायटारी-सेतीवेनी, किनारे धुरकोट, जिमुवा-पाखीचौर, पिपलटारी-बोधि भन्ज्याङ, अर्जुनचौपारी-रापाकोट, वालिङ-हुवाँस, बलमाटा खिलुङ कुनै सम्झौता समय सकिँदा र कुनै सकिन लाग्दा सुस्त गतिमा निर्माण भइरहेका छन्।

गाईघाट दिक्तेल सडक कालोपत्रे

गाईघाट दिक्तेल सडक योजना कार्यालयले सडक मर्मत सम्भार कार्य अन्तर्गत सदरमुकाम गाईघाट बजारमा कालोपत्रे गर्न सुरु गरेको छ ।

कार्यालयले छ वर्षअघि निर्माण सम्पन्न भएको डिविएसटी प्रविधिको सडकमा यो वर्ष त्रियुगा बसपार्कदेखि गाईचोकसम्म करिव एक किलोमिटर सडकखण्डमा पाँच सेन्टिमिटर मोटाइको चार लेनको अस्फाल्ट प्रविधिको कालोपत्रे गर्न सुरु गरेको गाईघाट दिक्तेल सडक योजना कार्यालयका प्रमुख डिभिजन इन्जिनियर पशुपति ज्ञवालीले बताउनुभयो ।

गाईघाट दिक्तेल सडक अन्तर्गत बजार क्षेत्रमा चार लेनमा कालोपत्रे गरिँदै ।

उहाँका अनुसार सडकको १६ किलोमिटर माथिको साउने जङ्गल क्षेत्रमा करिव चार किलोमिटर खण्डमा सडक स्तरोन्नति गरी चौडा पार्ने र नाली निर्माण पनि भइरहेको छ ।

ती दुवै स्थानको कालोपत्रे सडक निर्माण सम्पन्न हुने शिवसताक्षी निर्माण कम्पनी झापाले जनाएको छ । सडक निर्माणको लागत अभिवृद्धि करसहित आठ करोड २३ लाख ३३ हजार १११ रुपियाँ रहेको छ ।

त्रियुगा नगरपालिकाका नगर प्रमुख वसन्तकुमार बस्नेतले विकास निर्माणका काममा कुनै पनि किसिमको अवरोध गर्न नहुने भन्दै गाईघाट दिक्तेल सडक आयोजनालाई आफूले बारम्बार अनुरोध गरेपछि बजार क्षेत्रको सडकमा अहिले अस्फाल्ट प्रविधिको कालोपत्रे बन्न लागेको स्पष्ट पार्नुभयो ।

फराकिलो र अस्फाल्ट कालोपत्रेसहितको सडक स्तरोन्नतिपछि गाईचोकसम्म सडक आकर्षक हुनुका साथै सवारी आउजाउमा निकै सहज हुने कार्यालयले जनाएको छ । यसभन्दा पहिले गरिएको कालोपत्रे उप्की सकेको र गुणस्तरीय पनि नभएको तथा चौडाइ चार मिटर मात्र भएकाले सवारीसाधनको चाप अनुसार सडक साँघुरो हुँदा दोहोरो लेनमा यातायात चल्न धेरै कठिन हुन थालेपछि सडक चौडा पनि पारिएको इन्जिनियर तिवारीले भन्नुभयो । चार वर्षअघि मात्रै सदरमुकाम गाईघाटको विच माग भएर पूर्वपश्चिम जोडिएको मदन भण्डारी लोकमार्गसँग जोडिएको हुनाले गाईघाट दिक्तेल सडकलाई पनि स्तरोन्नति गर्ने पर्ने बाध्यता भएपछि अहिले सडक विस्तार र कालोपत्रे गरिन लागिएको हो ।

मदन भण्डारी सडकको कालोपत्रे उच्च गाईघाट दिक्तेल सडक पनि उत्तिकै गुणस्तरीय गुणस्तरीय भएकाले त्यससँग जोडिएको र आकर्षक हुनुपर्ने माग जनस्तरबाट आएकाले सडक योजना कार्यालयले गाईघाट-बजारखण्डमा अस्फाल्ट प्रविधिकै कालोपत्रे गर्ने कार्य अगाडि बढाएको उहाँ बताउनुहुन्छ ।

सडक विभागद्वारा अहिलेसम्म ३६ हजार किमि सडक निर्माण

सडक विभागले स्थापनाकालदेखि २०८१ फागुनसम्म देशभरिमा रणनीतिक सडक सञ्जाल र राष्ट्रिय राजमार्ग गरी १९ हजार एक सय ६३ किलोमिटर कालोपत्र, आठ हजार दुई सय चार किलोमिटर खण्डास्मित र आठ हजार सात सय ६५ किलोमिटर कच्ची सडक गरी कुल ३६ हजार एक सय ३२ किलोमिटर सडक निर्माण गरेको जनाएको छ ।

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायत मन्त्रालयका एक उच्च कर्मचारीका अनुसार संघीय सरकारले सडक विभागसहित प्रदेश सरकार, स्थानीय सरकार, साविकका जिल्ला विकास समितिलगायत विभिन्न निकायले समेत बनाएको कुल सडकको लम्बाइ करिब एक लाख किमि पुगेको छ ।

२०७६ सालमा बसेको मन्त्रिपरिषद्को बैठकले ८० वटा राजमार्गलाई राष्ट्रिय राजमार्गको रूपमा नामकरण गरेको छ । विभागले अहिले ८० वटा राष्ट्रिय राजमार्ग र सहायक मार्ग हेर्ने गरेको छ । अन्य सडक प्रदेश सरकार र स्थानीय सरकारहरूले हेर्न गरेका छन् ।

अर्थ मन्त्रालयले प्रकाशित गरेको आर्थिक वर्ष २०७१/८२ को आर्थिक सर्वेक्षणमा उल्लेख गरे अनुसार २०८१ असारसम्म देशभरि १८ हजार आठ सय आठ किलोमिटर कालोपत्र, आठ हजार २४ किलोमिटर खण्डास्मित र आठ हजार ६ सय ५८ किलोमिटर कच्ची सडक गरी सडकको लम्बाइ ३५ हजार चार सय ९० किलोमिटर रहेको थियो । २०८१ असारबाट २०८१ फागुनसम्म सडकको कुल लम्बाइ ३५ हजार चार सय ९० बाट ३६ हजार एक सय ३२ किलोमिटर पुगेको छ । यस हिसाबबाट आव २०८१/८२ को फागुनसम्म १०७ किलोमिटर नयाँ सडक निर्माण भएको छ । यस अवधिमा एक सय ८० किलोमिटर सडक खण्डास्मित स्तरमा र तीन सय ५५ किलोमिटर सडक कालोपत्र स्तरमा स्तरोन्नति भएको छ ।

राष्ट्रिय राजमार्गको प्रगति कहाँ पुग्यो ?

आर्थिक सर्वेक्षणमा उल्लेख गरेअनुसार मध्यपहाडी लोकमार्गको कुल लम्बाइ एक हजार आठ सय ७९ किलोमिटरमध्ये २०८१ असारसम्म एक हजार चार सय ५२ किलोमिटर कालोपत्र सम्पन्न भएको छ । त्यसमध्ये २०८१ फागुनसम्म थप ११ किलोमिटर सडक कालोपत्र भई एक हजार चार सय ६३ किलोमिटर पुगेको छ । लोकमार्गमा पर्ने एक सय ३७ पुलमध्ये २०८१ फागुनसम्म १०७ पुलको निर्माण सम्पन्न भएको मन्त्रालयको भनाइ छ ।

हुलाकी लोकमार्गको कुल लम्बाइ एक हजार आठ सय ५७ किलोमिटर हो । त्यसमध्ये २०८१ असारसम्म एक हजार दुई सय ५९ किलोमिटर (लिंक सडकसहित) कालोपत्र सम्पन्न भएको मन्त्रालयको भनाइ छ । २०८१ को फागनुसम्म थप ३२ किलोमिटर

फराकिलो र अस्फाल्ट कालोपत्रेसहितको सडक स्तरोन्नतिपछि गाईचोकसम्म सडक आकर्षक हुनुका साथै सवारी आउजाउमा निकै सहज हुने कार्यालयले जनाएको छ ।
२०७६ सालमा बसेको मन्त्रिपरिषद्को बैठकले ८० वटा राजमार्गलाई राष्ट्रिय राजमार्गको रुपमा नामकरण गरेको छ । विभागले अहिले ८० वटा राष्ट्रिय राजमार्ग र सहायक मार्ग हेर्ने गरेको छ । अन्य सडक प्रदेश सरकार र स्थानीय सरकारहरूले हेर्न गरेका छन् ।

कर्णाली करिडोरको कुल लम्बाइ दुई सय ६९ किलोमिटर हो। त्यस अन्तर्गत २०८१ फागुनसम्म २६८.३ किलोमिटर ट्र्याक निर्माण भएको छ। हाल नेपाल सरकारले नै सडक निर्माण गर्दै आएको छ। अब निजी क्षेत्रले पनि आफै लगानी गरेर सडक निर्माण गर्न सक्नेछन्। त्यसमा 'टोल ट्याक्स' आम्दानीको स्रोत हुनेछ। मस्यौदामा पनि टोल ट्याक्स उठाउन सकिने प्रस्ताव गरिएको छ।

सडक कालोपत्र भई एक हजार दुई सय ९१ किलोमिटर पुगेको छ। यस राजमार्ग अन्तर्गतका दुई सय ५० पुलमध्ये २०८१ फागुनसम्म एक सय ४२ पुलको निर्माण सम्पन्न भएको आर्थिक सर्वेक्षणमा उल्लेख गरिएको छ।

उत्तर-दक्षिण लोकमार्ग कालीगण्डकी करिडोरको कुल लम्बाइ चार सय ४७ किलोमिटर हो। यो सडक चितवनको गैंडाकोटबाट सुरु हुन्छ। गैडाकोट राम्दी मालढुङ्गा खण्ड दुई सय ४५ किलोमिटर सडक खण्डमध्ये २०८१ फागुनसम्म एक सय ९५ किलोमिटर सडक कालोपत्र भएको छ। २०८१ असारसम्म मालढुंगा-बेनी-जोमसोम-कोरला खण्डअन्तर्गत ८७ किलोमिटर ग्राभेल, ६० किलोमिटर कालोपत्र सडक र १० पुलको निर्माण सम्पन्न भएको जनाइएको छ। २०८१ फागुनसम्म ६५ किलोमिटर सडक कालोपत्र भएको छ भने १३ वटा पुल निर्माण भएको भौतिक पूर्वाधार मन्त्रालयको भनाइ छ।

कर्णाली करिडोरको कुल लम्बाइ दुई सय ६९ किलोमिटर हो। त्यस अन्तर्गत २०८१ फागुनसम्म २६८.३ किलोमिटर ट्र्याक निर्माण भएको छ।

कोसी करिडोरको कुल लम्बाइ १६२ किलोमिटर हो। यसअन्तर्गत ८९ किलोमिटर सडक कोसी करिडोरको कुल लम्बाइ एक सय ६२ ग्राभेल भएको छ भने यस खण्डमा पाँच किलोमीटर पक्की सडक निर्माण भएको छ। यस खण्डमा ११ पुल निर्माण भएको सर्वेक्षणमा जनाइएको छ। गल्छी स्याफ्रुवेसी-रसुवागढी सडक नेपालको रणनीतिक सडक हो। यस सडकको २०८१ फागुनसम्म ३३९ किलोमिटर सडक कालोपत्र र १२७ पुल निर्माण सम्पन्न भएको आर्थिक सर्वेक्षणमा जनाइएको छ।

पूर्व झापादेखि पश्चिम डडेलधुरासम्म चुरे क्षेत्र (भित्री मधेस) मा बसोबास गर्ने जनतालाई सहज यातायात सुविधा प्रदान गर्ने उद्देश्यले सात वर्षअघि सुरु गरिएको मदन भण्डारी राजमार्ग आयोजनाको प्रगति भने निकै सुस्त छ। आयोजनाका अनुसार एक वर्षमा यसको प्रगति करिब दुई प्रतिशत मात्र भएको छ। आर्थिक वर्ष २०८०/८१ सम्म यस राजमार्गको भौतिक प्रगति ५२ प्रतिशत थियो।

आव २०८१/८२ मा यसको प्रगति करिब दुई प्रतिशत बढेर ५४ प्रतिशत पुगेको विभागले आव २०८१/८२ मा यसको प्रगति करिब जनाएको छ। मदन भण्डारी राजमार्ग बनाउन काम सुरु भएको सात वर्ष पुगिसकेको छ। सात वर्षमा यस आयोजनाको प्रगति करिब आधा मात्र भएको छ। त्यसैले तोकिएको समयमा आयोजनाको काम पूरा नहुने निश्चित भएको छ भने भइरहेको काम पनि निकै सुस्त छ। आव २०८१/८२ मा यो आयोजनामा तीन वर्ष म्याद थप गरिएको थियो। तीन वर्षे म्याद थप गर्न आयोजनाले भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयमा पठाएको प्रस्ताव अघिल्लै आवमा पास भइसकेको छ। तीन वर्षमा काम पूरा भए २०८५ साल असार मसान्तसम्म यस आयोजनाको अन्तिम म्याद तोकिएको छ। तीन वर्षभित्र पनि काम पूरा हुनेमा आयोजनाकै कर्मचारीहरू विश्वस्त छैनन्।

सडक ऐन संशोधनको प्रारम्भिक मस्यौदा

निजी क्षेत्रलाई पनि सडक निर्माण, स्तरोन्नति र सञ्चालनको प्रस्ताव

अनुमति नलिई सडक खन्नेलाई १० लाखसम्म जरिवाना

निजी क्षेत्रले पनि आफ्नै लगानीमा सडक निर्माण तथा सञ्चालन गर्न सक्ने व्यवस्था प्रस्ताव गरिएको छ।

सार्वजनिक सडक ऐन, २०३१ लाई संशोधन गर्न भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले बनाएको प्रारम्भिक मस्यौदामा यस्तो व्यवस्था गरिएको हो। 'सार्वजनिक सडक निर्माण, स्तरोन्नति, मर्मत, सञ्चालन र व्यवस्थापनमा सार्वजनिक निजी साझेदारी वा अन्य कुनै उपयुक्त विधिको माध्यमबाट तोकिएबमोजिमको प्रक्रियाद्वारा निजी क्षेत्रलाई सहभागी गराउन सक्नेछ' मस्यौदामा भनिएको छ।

हाल नेपाल सरकारले नै सडक निर्माण गर्दै आएको छ। अब निजी क्षेत्रले पनि आफै लगानी गरेर सडक निर्माण गर्न सक्नेछन्। त्यसमा 'टोल ट्याक्स' आम्दानीको स्रोत हुनेछ। मस्यौदामा पनि टोल ट्याक्स उठाउन सकिने प्रस्ताव गरिएको छ। तोकिएबमोजिमको मापदण्डअनुरूपको सार्वजनिक सडक उपयोग गरेबापत सवारीसाधनबाट तोकिएबमोजिमको सेवाशुल्क (टोल ट्याक्स) लिन सकिनेछ,' मस्यौदामा भनिएको छ। मन्त्रालयका प्रवक्ता भीमार्जुन अधिकारीले टोल ट्याक्सको दर भने सरकारले तोकिदिने बताए।

अब संघले द्रुतमार्ग र राष्ट्रिय राजमार्ग मात्रै बनाउने

मस्यौदामा संघीय सरकारमार्फत अब द्रुतमार्ग र राष्ट्रिय

के-के छन् प्रस्ताव ?

- द्रुतमार्ग र राष्ट्रिय राजमार्गमा बन्द, हडताल गर्नमा बन्देज लगाउने प्रस्ताव गरिएको छ। 'द्रुतमार्ग र राष्ट्रिय राजमार्गको सेवा सञ्चालनमा अवरोध हुने गरी बन्द, हडताल, आमसभा, जुलुस, हुलहुज्जतजस्ता कुनै पनि गतिविधि गर्न पाइनेछैन,' मस्यौदामा भनिएको छ।
- यसैगरी चक्लाबन्दी (ल्यान्ड पुलिङ) को अवधारणामा वा योगदानमा आधारित प्रणालीबाट पनि सडक विकास गर्न सकिने व्यवस्था गर्न लागिएको छ। 'सार्वजनिक सडक निर्माण गर्दा तोकिएबमोजिमको क्षेत्रमा ल्यान्ड पुलिङको अवधारणामा वा योगदानमा आधारित प्रणालीबाट तोकिएबमोजिम सडक विकास तथा विस्तार गर्न सकिनेछ,' मस्यौदामा भनिएको छ।
- यस्तै, औद्योगिक वा व्यापारिक वा कृषि करिडोर निर्माण गर्न सकिने प्रस्ताव पनि गरिएको छ। 'सरकारले द्रुतमार्ग र राष्ट्रिय राजमार्ग निर्माण गर्दा औद्योगिक वा व्यापारिक वा कृषि करिडोर निर्माण गर्न सक्नेछ। त्यस्ता करिडोरमा सेवाशुल्क लिई वा नलिई तोकिएबमोजिम उपयोग गर्न/गराउन सकिनेछ,' मस्यौदामा भनिएको छ।
- तर, सडकछेउमा उद्योग, निर्माण र सञ्चालन गर्न नपाइने प्रस्ताव छ। 'संघीय सडक सञ्जालको हकमा मन्त्रालयले, प्रादेशिक सडक सञ्जालको हकमा सम्बन्धित प्रदेशले र स्थानीय सडक सञ्जालको हकमा सम्बन्धित स्थानीय तहले त्यस्तो सडक सञ्जाल सञ्चालन मापदण्ड बनाई लागू गर्न सक्नेछन, मस्यौदामा भनिएको छ।

राजमार्ग मात्रै निर्माण तथा सञ्चालन गर्ने प्रस्ताव गरिएको छ। यद्यपि, नेपाल सरकारले तोकेको सामरिक महत्वको सडक पनि संघीय सडकले निर्माण गर्न सक्ने उल्लेख गरिएको छ। यीबाहेक प्रादेशिक राजमार्ग र प्रादेशिक सड्क प्रदेश सरकारले र सहरी र ग्रामीण सडक भने स्थानीय तहले बनाउने प्रस्ताव गरिएको छ।

अहिले कुन सडक कसले बनाउने भन्ने विषयमा तीनै तहका सरकारबिच विवाद हुँदै आएको छ। त्यो अवस्थामा ऐन संशोधनमार्फत सडक निर्माण, मर्मत, विस्तार र सञ्चालनको क्षेत्राधिकार छुट्याउन लागिएको हो।

मन्त्रालयका प्रवक्ता अधिकारीले विधेयकको मस्यौदालाई अन्तिम रूप दिन प्रदेश सरकारलगायतका सरोकारवालाको सुझाव लिइसकेको बताए। अब छिट्टै मन्त्रालयको तर्फबाट त्यसलाई अन्तिम रूप दिएर विधेयक अघि बढाउने उनको भनाइ छ। अब उक्त विधेयक मन्त्रिपरिषद्बाट स्वीकृत गराएर संसदमा पेस गरिनेछ। प्रतिनिधि र राष्ट्रिय सभाबाट पारित भई राष्ट्रपतिले प्रमाणीकरण गरेपछि ऐनको रूपमा आउनेछ।

जग्गा अधिग्रहणको विरोध गर्नेलाई ५० हजारसम्म जरिवाना

अनुमति नलिई सडकमा ढल, पाइप, बिजुलीको पोल, तार वा अन्य बिच्छ्याउने काम गरेमा १० लाखसम्म जरिवानाको प्रस्ताव गरिएको छ। नयाँ व्यवस्था अनुसार सडक निर्माणका लागि जग्गा सरकारले अधिग्रहण गर्दा विरोध गर्नेलाई पनि ५० हजारसम्म जरिवानाको व्यवस्था गरिएको छ। अहिले दुई हजार जरिवाना वा तीन महिना कैद वा दुवै सजाय हुने व्यवस्था छ। मस्यौदामा कैद सजाय भने हटाइएको छ। यस्तै, निर्माणका क्रममा सडक आसपासको जगाबाट माटो, ढुंगा वा बालुवा लिने क्रममा विरोध गरेमा पनि एक लाख रुपैयाँ जरिवाना तिराउने प्रस्ताव गरिएको छ। सडक सीमाभित्र कुनै स्थायी संरचना वा भवन निर्माण गरेमा पाँच लाख रुपैयाँ जरिवाना तिराउने प्रस्ताव पनि गरिएको छ। यसैगरी सडक सीमा क्षेत्रमा भएको रुखलाई क्षति पुऱ्याए एक लाखसम्म जरिवानाको प्रस्ताव छ। यस्तै, संघीय सडकमा तोकिएको वजनभन्दा बढी तौलमा मालवाहक सवारीसाधन गुडाएमा प्रतिपटक पाँच लाख रुपैयाँ जरिवाना तिर्नुपर्ने प्रस्ताव पनि गरिएको छ। तोकिएभन्दा बढी क्षमताको निर्माण मेसिन तथा उपकरण चलाएमा पनि एक लाख रुपैयाँ जरिवाना तिराउने प्रस्ताव गरिएको छ।

सडक सीमाक्षेत्रमा पोल राख्दा भाडा लाग्ने

सडक सीमाक्षेत्रमा राखिएका पोलबाट पनि सरकारले भाडामा उठाउन पाउने व्यवस्था प्रस्ताव गरिएको छ। 'सडक सीमाभित्र तोकिएबमोजिम अनुमति लिई सार्वजनिक सेवाका संरचनाका लागि सार्वजनिक वा निजी संस्थाद्वारा निर्माण गरिएका पोल वा कुनै संरचनाको अन्य कुनै सार्वजनिक वा निजी संस्थालाई उपयोग गर्न दिने वा नदिने अधिकार र उपयोगबापतको सेवाशुल्क लिने अधिकार सम्बन्धित सडक कार्यालयको हुनेछ,' मस्यौदामा भनिएको छ।

युटिलिटी करिडोर बनाएर पनि सेवाशुल्क लिन पाइने

यस्तै, सरकारले सडकमा युटिलिटी करिडोर बनाएर सेवाशुल्क लिन पाउने व्यवस्था पनि गरिएको छ। 'द्रुतमार्ग तथा राष्ट्रिय राजमार्गको क्षेत्राधिकारभित्र युटिलिटी करिडोर निर्माण गरी विद्युत, खानेपानी, ढल, टेलिफोनजस्ता सेवाका लागि तार, पाइप वा अन्य कुनै संरचनाका लागि तोकिएबमोजिमको सेवाशुल्क लिई कुनै सार्वजनिक वा निजी संस्थालाई प्रयोग गर्न दिन सक्नेछ,' मस्यौदामा भनिएको 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 सालमा नजोडिएको हुम्लाको सदरमुकाम सिमकोटमा 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 कठमाडौंलाई 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 गर्दथ्यौं। 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।

सिमकोटमा बाह्रै महिना गाडी चल्न भने अझै एकदेखि डेढसम्म कुर्नुपर्ने अवस्था छ। सडकमा पर्ने खोलामा पुल बन्न बाँकी हुँदा बर्खामा गाडी चल्न नसक्ने खत्री बताउँछन्। विशेष गरी हुम्लाको खार्पुनाथमा रहेको चुवा 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 निर्यामत गाडी भने चल्न नसकेको उनले बताए। 'खुलान' भन्ने ठाउँबाट १७३ किलोमिटर सिमकोट पर्छ। सिमकोटवाट 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 भने सुरुवातसुता अधुरै रहेको छ। सडक

सडक सीमाक्षेत्रमा राखिएका पोलबाट पनि सरकारले भाडामा उठाउन पाउने व्यवस्था प्रस्ताव गरिएको छ। ...सडक सीमाभित्र तोकिएबमोजिम अनुमति लिई सार्वजनिक सेवाका संरचनाका लागि सार्वजनिक वा निजी संस्थाद्वारा निर्माण गरिएका पोल वा कुनै संरचनाको अन्य कुनै सार्वजनिक वा निजी संस्थालाई उपयोग गर्न दिने वा नदिने अधिकार र उपयोगबापतको सेवाशुल्क लिने अधिकार सम्बन्धित सडक कार्यालयको हुनेछ, मस्यौदामा भनिएको छ। सिमकोटमा बाह्रै महिना गाडी चल्न भने अझै एकदेखि डेढसम्म कुर्नुपर्ने अवस्था छ। सडकमा पर्ने खोलामा पुल बन्न बाँकी हुँदा बर्खामा गाडी चल्न नसक्ने खत्री बताउँछन्। विशेष गरी हुम्लाको खार्पुनाथमा रहेको चुवा खोलामा पुल अहिले बन्दै गरेको र त्यो पुल निर्माण भइसकेपछि मात्र गाडी सहज रूपमा सिमकोट पुग्ने उनको भनाइ छ।

जोडिएको 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 वेलीब्रीज बन्नुपर्छ भनेका छौं । अब के हुन्छ ?'

नेपालको बाटो हुँदै सिमकोटसम्म सडक पुऱ्याउने काम नेपाली सेनाले गरेको हो । विशेष गरी हुम्लाको छाहारे भिरमा नेपाली सेनाले ट्याक खोलेपछि गाडी आवतजावत हुन थालेको हो । सडक विभागका महानिर्देशक सुशीलबावु 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 ।

काठमाडौँका सडकको जिएसआई नक्साङ्कन सुरू

काठमाडौं महानगरपालिकाले सडकको इन्भेन्ट्री (सूची) तयार गर्ने, वैज्ञानिक र मौलिक नामकरण गर्ने तथा सडकसँग सम्बन्धित पूर्वाधार अभिलेखन गर्न भौगोलिक सूचना प्रणाली (जिआइएस) मा आधारित नक्साङ्कन सुरु गरेको छ ।

नक्साङ्कनको कामबाट सडकको इन्भेन्ट्री (सूची) तयार हुने छ । यसमा सडक र सडक सञ्जालको मौलिक र वैज्ञानिक नाम, सडकसँग सम्बन्धित योजना, फोहोरमैला व्यवस्थापन, ट्राफिक व्यवस्थापन, आपतकालीन दूत सेवालगायत क्षेत्रका तथ्य र तथ्याङ्क हुनेछन् ।

काठमाडौं महानगरपालिकाका प्रवक्ता नवीनकुमार मानन्धरले महानगरको सम्पूर्ण विकासको योजना तर्जुमाका लागि प्रविधिमा आधारित विवरण तयार गर्न सुरु गरिएको बताउनुभयो । पाँच जना भौगोलिक सूचना प्रणाली इन्जिनियर र पाँच जना सिनियर सर्भेयरबाट नक्साङ्कनको काम थालिएको हो । नक्साङ्कनका क्रममा यसअघि गरिएका कामबाट प्राप्त उपलब्धिलाई थप गर्दै लगिने प्रवक्ता मानन्धरले जानकारी दिनुभयो ।

महानगरपालिकाका नापी अधिकृत इन्जिनियर अशोक श्रेष्ठले यस कार्यक्रमबाट २०५८ सालमा सञ्चालन भएको काठमाडौँ उपत्यका नक्साङ्कन कार्यक्रमबाट सूचीकृत गरिएका दुई हजार ५७८ वटा पथ, सडक, मार्ग र गल्लीको नामाङ्कन र नक्साङ्कन अवस्थालाई अद्यावधिक गरिने बताउनुभयो ।

उहाँले भन्नुभयो, "२०५८ सालमा ८० हजार घरधुरीलाई 'मेट्रिक' प्रणालीमा आधारित संख्या (नम्बर) प्रदान गरिएको थियो । त्यसबेला प्रदान गरिएको भौगोलिक सूचना र स्याटेलाइट तस्बिरको मद्दतले अहिलेसम्म दुई हजार ४० वटा पथ, सडक, मार्ग र गल्लीको डिजिटल नक्साङ्कन र नामाङ्कन भइसकेको छ । स्याटेलाइट इमेजबाट यकिन हुन नसकेका पथ, सडक, मार्ग र गल्लीको डिजिटलाइज गर्न 'ड्रोन इमेज' लिने प्रक्रिया अगाडि बढेको छ ।"

भौगोलिक सूचना प्रणालीमा आधारित नक्सा नहुँदा अहिले ठेगाना प्रणालीसँग सम्बन्धित तथ्याङ्क उपलब्ध हुन सक्ने अवस्था छैन । महानगरपालिका र वडाका योजना एकीकृत हुन सकेको छैन । प्रशासनिक नक्सा र वडाहरूको सिमानाको अवस्था मिलेको छैन । यसै कारण भवन र पूर्वाधारको यथार्थ विवरण प्राप्त हुन सक्ने अवस्था छैन । अहिले थालिएको नक्साङ्कन कार्यक्रमबाट यी अभावलाई कम गराउँदै लगिने विश्वास गरिएको नापी अधिकृत श्रेष्ठले बताउनुभयो ।

ट्र्याक खुलेको ३३ वर्षपछि सडक कालोपत्र

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

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

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

उक्त सडक खण्ड निर्माणका लागि ठेकेदार कम्पनीले रु ६६ लाख ३५ हजार नौ सय ३९ मा ठेक्का सम्झौता गरेको थियो । पृथ्वी राजमार्गअन्तर्गत पर्ने गोरखा - आँबुखैरनी सडकखण्डसँग जोडिए पनि लामो समयसम्म स्तरोन्नति नहुँदा त्यस क्षेत्रका बासिन्दले आवातजातवमा कठिनाइ भाग्दै आएका छन् ।

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

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

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

महानगरपालिकाका नापी अधिकृत इन्जिनियर अशोक श्रेष्ठले यस कार्यक्रमबाट २०५८ सालमा सञ्चालन भएको काठमाडौँ उपत्यका नक्साङ्कन कार्यक्रमबाट सूचीकृत गरिएका दुई हजार ५७८ वटा पथ, सडक, मार्ग र गल्लीको नामाङ्कन र नक्साङ्कन अवस्थालाई अद्यावधिक गरिने बताउनुभयो । उक्त सडक खण्ड निर्माणका लागि ठेकेदार कम्पनीले रू ६६ लाख ३५ हजार नौ सय ३९ मा ठेक्का सम्झौता गरेको थियो । पृथ्वी राजमार्गअन्तर्गत पर्ने गोरखा - आँबुखैरनी सडकखण्डसँग जोडिए पनि लामो समयसम्म स्तरोन्नति नहुँदा त्यस क्षेत्रका बासिन्दले आवातजातवमा कठिनाइ भाग्दै आएका छन् ।

चार दशकमा करोडौं रकम खर्च

पूर्वी नवलपरासीको पहाडी गाउँपालिका जोड्ने दलदले धौबादी सडक निर्माण सुरु भएको ३९ वर्ष पुग्यो तर अहिलेसम्म सडकले सडक जस्तो स्वरूप लिन सकेको छैन ।

यो सडकमा हरेक वर्ष सवारी दुर्घटनामा स्थानीको ज्यान जाने गरेको छ । बर्खाका बेला पहिरो खस्दै जाने तर मर्मतसम्भार नहुने भएपछि स्थानीयलाई सडकले सुखभन्दा सास्ती दिने गरेको बौदीकाली गाउँपालिकाका अध्यक्ष प्रकाश ओझाले बताउनुभयो । यो सडक भएर पहाडी दुई गाउँपालिका हुँदै तनहुँ, पोखरा र पाल्पा जोड्ने सडकको अहिले स्तरोन्नतिका काम सबै रोकिएको बौदीकाली गाउँपालिकाका पूर्वअध्यक्ष दुर्गा रानामगरले गुनासो गर्नुभयो ।

सुगम जिल्लाका रूपमा मानिएको नवलपरासी जिल्लामा अझै पनि दुई गाउँपालिका पहाडी क्षेत्रमा रहेका छन्। यहाँका बासिन्दालाई तराईसँग प्रत्यक्ष जोड्ने सडक यातायात खासै राम्रो हुन नसकेको बौदीकाली गाउँपालिकाका अध्यक्ष ओझाले बताउनुभयो ।

२०४५ सालदेखि सुरु भएको पहिलो चरण अन्तर्गत बुलिङटार धौबादी दलदले ४३ किलोमिटर सडकको ट्र्याक खोल्न मात्रै झन्डै २० वर्ष लाग्यो । ट्र्याक खुले पनि सो बाटो बर्खा लाग्नासाथ भत्कने, बिग्रने जस्ता कारणले पनि राम्रोसँग चल्न नसकेको बुलिङटार गाउँपालिका-४ का वडाध्यक्ष मीनबहादुर आलेमगरले बताउनुभयो ।

तत्कालीन गाविस र जिल्ला विकास समितिले हरेक वर्ष बाटोको स्तरोन्नतिका लागि रकम विनियोजन गरेको भए पनि हालसम्म यो सडकले स्थायित्व लिन नसक्दा दुर्घटनामा परी धेरै स्थानीयले अकालमा ज्यानसमेत गुमाउन परेको स्थानीय समाजसेवी भबिलाल रानामगरले बताउनुभयो ।

किन बन्न सकेन सडक

ट्र्याक खोलेको ३० वर्षपछि सरकारले ४० किलोमिटर सडक स्तरोन्नति गर्न करिब ६५ करोड रुपियाँको लागतमा ठेक्का खोलेको थियो । सो ठेक्का अन्तर्गत सात वर्षदेखि निरन्तर काम हुँदै आए पनि विगत एक वर्षदेखि ठेकेदार नै बेपत्ता भएपछि अहिले यो सडकको काम रोकिएको स्थानीय हेमलाल बराल मगरले बताउनुभयो ।

ठेकेदारले काम नगर्ने, आधा काम गरेर भाग्ने जस्ता धेरै कारणले पनि यो सडक स्तरोन्नति हुन नसकेको दलदले धौबादी सडक उपभोक्ता समितिका सचिव ढाकाराम भट्टराईले बताउनुभयो । सडकको निर्माणको गति लिन नसक्नुमा स्थानीय उपभोक्ताको समेत कमजोरी रहेको बुलिङटार गाउँपालिका उपाध्यक्ष दिलमाया रानामगरले बताउनुभयो ।

हप्ता नबित्दै उप्कियो पिच

कञ्चनपुरको पुनर्वास नगरपालिकामा निर्माण गरिएको सडक एक हप्ता नबित्दै कालोपत्रे उप्किन थालेको छ । पुनर्वास नगरपालिका-९, बिचफाँटामा निर्माण गरिएको सडकको ठाउँ ठाउँमा कालोपत्रे उप्किन थालेको हो ।

सुदूरपश्चिम प्रदेश सरकारको १६ करोड २६ लाख १७ हजार लगानीमा झन्डै १७ किलोमिटर सडक कालोपत्रे गरिएको थियो । कमसल सामग्रीको प्रयोग गरेर सडक कालोपत्रे गरिएको भन्दै स्थानीयले सडक मर्मत गरिनुपर्ने माग राखेका छन् ।

स्थानीय लोकराज गिरीले वडा नम्बर ९ स्थित बिचफाँटादेखि त्रिभुवन बस्तीसम्म कालोपत्रे गरिएको सडकको कालोपत्रे उप्किन थालेको बताउनुभयो । सडकको मर्मत र पुनर्निर्माणका लागि ठेकेदारसँग आग्रह गरिए पनि बेवास्ता गरेको उहाँले बताउनुभयो ।

ठेकेदारको चरम लापर्वाहीका कारण सडकको कालोपत्रे उप्कन थालेको स्थानीय अनिल सुनारले बताउनुभयो । चालु आर्थिक वर्षको अन्तिमतिर हतार हतारमा उक्त सडकको कालोपत्रे गरिएको उहाँले बताउनुभयो । असारको समयमा चाँडै काम सकेर भुक्तानी लिन हतार गर्दा कमसल सडक निर्माण गरिएको उहाँले आरोप लगाउनुभयो ।

उहाँले भन्नुभयो, “चाँडै काम सकेर भुक्तानी लिने बहानामा गुणस्तरलाई ध्यान दिइएन, यसरी सडकको कालोपत्रे गरिँदा सडकमा लगाएको लगानी खेर जाँदै गर्दा राज्यको ध्यान गएको छैन ।”

ठुला सवारीसाधन चलाउँदा उक्त सडक महिना दिनमै भत्कने भन्दै स्थानीयले सडक मर्मत, पुनर्निर्माण र गुणस्तरहिन सडक निर्माण गर्नेलाई कारबाहीको मागसमेत गरेका छन् ।

पुनर्वास नगरपालिकाका प्रमुख तोयप्रसाद शर्माले नागरिकस्तरबाट गुणस्तरहिन सडकबारे समयसमयमा गुनासो आउने गरेको बताउनुभयो । नगरप्रमुख शर्माले प्रदेश सरकारले पुनर्वासमा सडक निर्माण गर्दा गुणस्तरमा ध्यान नदिएपछि स्थानीयमा आक्रोश देखिएको बताउनुभयो । सडकको गुणस्तरीय मापदण्ड अनुरूप सडक निर्माणका लागि सम्बन्धित निकायको ध्यानाकर्षण गराउने नगरप्रमुख शर्माले प्रतिबद्धता जनाउनुभयो ।

निर्माण गर्नुपर्ने जिम्मा पाएको सडक कम्पनीले भने अझै सडक निर्माणको म्याद थप भएकाले मर्मत गरिने जनाएको छ । पूर्वाधार विकास कार्यालय कञ्चनपुरले आव २०७९/८० मा शङ्करजोशी जेभीलाई २०८१ असार मसान्तभित्र निर्माण सम्पन्न गर्ने गरी जिम्मेवारी दिएको थियो ।

असार मसान्तमा काम पूरा गर्ने जिम्मेवारी दिए पनि पुस मसान्तसम्म म्याद थप गरिएको जनाइएको छ । सडकको कालोपत्रे

२०४५ सालदेखि सुरु भएको पहिलो चरण अन्तर्गत बुलिङटार धौबादी दलदले ४३ किलोमिटर सडकको ट्र्याक खोल्न मात्रै झन्डै २० वर्ष लाग्यो । निर्माण गर्नुपर्ने जिम्मा पाएको सडक कम्पनीले भने अझै सडक निर्माणको म्याद थप भएकाले मर्मत गरिने जनाएको छ । पूर्वाधार विकास कार्यालय कञ्चनपुरले आव २०७९/८० मा शङ्करजोशी जेभीलाई २०८१ असार मसान्तभित्र निर्माण सम्पन्न गर्ने गरी जिम्मेवारी दिएको थियो ।

भत्किन थालेको भन्नु गलत भएको कार्यालयले जिकिर गरेको छ ।

स्थानीयले हातले भत्काएको तर सडक आफैं भत्किन थालेको भन्ने गलत कुरा रहेको पूर्वाधार विकास कार्यालय कञ्चनपुरका प्रमुख योगेन्द्र अधिकारीले बताउनुभयो । सडकमा ठुला गाडी नचल्दा समस्या भएको उहाँले बताउनुभयो । उहाँले भन्नुभयो, "गाडी चल्दै जाँदा गिट्टी तल जाने र कालोपत्रेको भाग माथि आउने हुन्छ, तर ठुला गाडी नै नचल्ने क्षेत्रमा सडक कालोपत्रे गरिँदा कालोपत्रे उप्किएको जस्तो देखिएको छ ।"

सडक गुणस्तरीय निर्माण भए, नभएको बारे स्थलगत अनुगमन गरिने उहाँले बताउनुभयो । उहाँका अनुसार, हालसम्म उक्त सडकको ७० प्रतिशत मात्रै निर्माण भएको छ । सो सडक कहीं कतै भत्किएको भए पुनर्निर्माणका लागि निर्माण कम्पनीलाई पत्राचार गरिने उहाँले बताउनुभयो ।

राम्दी–रानीमहल सडकखण्ड निर्माण धमाधम

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

तीस वर्षपछि सडक कालोपत्रे

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

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

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

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

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

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

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

कालोपत्र डबल लेन सडक बनेपछि बागलुङ मालढुंगादेखि पूर्वी नवलपरासी गैंडाकोटसम्म करिडोर निर्माण कार्य पूरा हुनेछ । करिडोरले चीन र भारतका धार्मिक पर्यटक आवतजावतमा वृद्धि हुने, कृषि उत्पादन बजारीकरणमा सहज हुने र सिमापार व्यापारलाई सहज हुनेछ । देउरालीदेखि सुरू गरिएको कालोपत्रे अघिल्लो जेठमै एक किलोमिटर पूरा भएको थियो । एक वर्षअघि लगातार पानी परेर रोकिएको काम यस वर्ष समयमै पूरा भएको हो । साढे पाँच किलोमिटर सडक कालोपत्रे भएको छ । दुईतर्फी गाडी आवतजावत गर्न सकिने सडकको चौडाइ साढे छ मिटर छ । १८ महिनामा पूरा गर्ने गरी २०७९ भदौ २ गते जय धनन्जय गणेश कुण्ड/भुजेल जेभी ओखलढुङ्गाले ठेक्कामा लिएको हो ।

सम्झौता अनुसारको समयमा काम पूरा नभएपछि तीन महिना म्याद थप भएको थियो । चरीकोटदेखि देउराली सडक तत्कालीन जिल्ला विकास समितिले २०५०/५१ मा ट्र्याक खन्न सुरु गरेको थियो । जिविसले सडक निर्माणका लागि डोजर ल्याएपछि सबैभन्दा पहिला यो सडक खनेको हो । देउरालीदेखि कालिञ्चोक सडक भने २०६२ पछि मात्रै ट्र्याक खुलेको हो ।

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

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

हुलाकी राजमार्ग निर्माणमा अलमल

तराईको लाइफलाइन मानिएको हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गत मोरङको ४४ किलोमिटर सडक निर्माण तथा विस्तारमा अलमल गर्दै वर्ष थपिँदै छन् । राष्ट्रिय गौरवको आयोजना, हुलाकी राजमार्ग निर्माण सुस्तताले स्थानीय भने पिरोलिन थालेका छन् ।

विराटनगर महानगरपालिका-८ को हाटखोलादेखि कटहरी गाउँपालिकाको राम चोकसम्म छ किलोटिमर सडक बर्सातसँगै हिलोमा गिजोलिन्छ । मङसिरदेखि जेठभर धुलाम्मे हुने सडक बर्सातसँगै हिलोमा परिणत हुन थालेको छ । कटहरी गाउँपालिकाका अध्यक्ष देवराज चौधरीका अनुसार ठेकेदार नै जबर हुँदा यसको निर्माणले गति लिन नसकेको हो । अर्को पक्ष भनेको राष्ट्रिय गौरवको आयोजनामा स्रोतको अभाव देखाउँदै सम्बन्धित कार्यालय ठेकेदारप्रति नरम हुँदा सर्वसाधारणले सास्ती भोग्नु परेको अध्यक्ष चौधरीको बुझाइ छ ।

मोरङको ४४ किलोमिटर दुरीमध्ये हाटखोला-नयाँबजारको छ किलोमिटरमा २०७६ सालदेखि श्रेष्ठ कन्स्ट्रक्सन कम्पनी प्रालि जिम्मेवार छ तर यसको पाँच वर्षसम्मको प्रगति भने २२ प्रतिशत मात्रै रहेको छ ।

पुरानो कालोपत्रे सडकको दायाँबायाँ विस्तारसँगै भत्काइएको छ । सडकको दायाँबायाँ माटोले पुरिएको भागमा सवारी गुडाउन जोखिम छ । सडक विस्तारपछि विद्युतका पोल बिच भागमा ठिङ्ग छन् । जताततै लत्रिएको तारले कुन बेला दुर्घटना हुन्छ भन्ने त्रास सदैव रहन्छ । ठेकेदारले भद्रगोल अवस्थामा सडक छाडेको भन्दै बारम्बार स्थानीय तहले कुरा उठाउँदै आएको छ तर सम्झौता गरेका मुख्य ठेकेदार सम्पर्कमा कहिल्यै आउने गरेका छैनन् ।

२०७६ सालमा दुई वर्षभित्र काम सक्ने भन्दै ठेक्का लिएको श्रेष्ठ कन्स्ट्रक्सनले छ किलोमिटर छिचोल्न विभिन्न पेटी ठेक्का लगाउँदै आएको छ । अहिले दुवैतर्फ साइड ड्रेन निर्माण भएको छ । पेटी ठेकेदारसमेत बारम्बार परिवर्तन हुने गरेका छन् । केही समय अगाडिसम्म भूपाल श्रेष्ठमार्फत निर्माण भइरहेकोमा अहिले अभिषेक गिरीमार्फत काम लगाउने गरिएको छ ।

यतिसम्म कि ठेकेदारकै जिम्मेवारीमा रहेको विद्युतका पोलसमेत पाँच वर्षसम्म प्राधिकरणलाई देखाएर सारिएको छैन तर

सडक ठेक्का व्यवस्थापन गर्दा नै पोल स्थान्तरणका लागि रकम सुनिश्चित गरिएको थियो । हुलाकी राजमार्ग निर्देशनालय, योजना कार्यालय इटहरीका प्रमुख युवराज पोखरेलले सम्झौता अनुसार ठेकेदारले काम नगरेरै हैरान पारेको हो । उहाँले काम नभएपछि भुक्तानी दिन पनि ढिलो हुँदै आएको र पछिल्लो समय भुक्तानीमा पनि समस्या हुन थालेको बताउनुभयो ।

ठेक्का २०७६ साल कात्तिकमा सम्झौता भए पनि विद्युतको पोल अहिलेसम्म सारिएको छैन । योजना प्रमुख पोखरेलका अनुसार अहिले भर्खरै मात्रै विद्युत प्राधिकरणले तीन करोड ६६ लाख रुपियाँको लागत अनुमान दिएको छ । सडक ठेक्का लगाउने समयमा दुई करोड ५० लाख रुपियाँ विद्युतका पोल तथा खानेपानी पाइपका लागि रकम व्यवस्थापन भएको थियो तर पाँच वर्षसम्म उक्त रकमबाट काम नहुँदा अहिले एक करोड रुपियाँभन्दा बढी लागत बढ्न गएको छ । पोल सार्ने काम निर्माणको जिम्मा लिने ठेकेदारले आफैँ वा प्राधिकरणमार्फत गराउनुपर्ने हुन्छ । यदि ठेकेदार आफैँले पोल सार्न चाहेमा प्राधिकरणसँगको समन्वय र लाग्ने महसुल बुझाउनुपर्ने हुन्छ तर समयमै काम नगर्दा छ किलोमिटर दुरी सडकसँगै विद्युतका पोलले अझै भद्रगोलमा रूपान्तरण गरिदिएको छ ।

यसबाहेक मोरङमा हुनुपर्ने ४४ किलोमिटर दुरीमध्ये धनपालथानको बेतौनादेखि कटहरीको नयाँ बजारसम्मको १२ किलोमिटरको काम अन्तिम चरणमा पुगेको छ । त्यसपछि रङ्गेली, सुनबर्सी, रतुवामाई नगरपालिका क्षेत्रका सडकखण्डको काम सकिएको पोखरेलले जानकारी दिनुभयो । विराटनगर बरगाछीदेखि केसलियाखोलासम्म साढे तीन किलोटिमर सडक पनि कालोपत्रे भएको छ ।

मुख्य राजमार्गबाहेक सहायक मार्गका रूपमा विस्तार हुनुपर्ने मोरङको पथरीदेखि रङ्गेलीसम्मको २५ किलोमिटर सहायक मार्गको काम पनि सुस्त नै रहेको छ । निर्माणको ठेक्का दुई वटा प्याकेजमा कान्छाराम कन्स्ट्रक्सनले लिएको थियो । यो खण्डको ठेक्का पनि २०७६ साल कात्तिकमा भएको थियो । हालसम्म २२ प्रतिशत मात्रै प्रगति भएको उल्लेख छ ।

भारत र चीनसँग सडक सञ्जालमा जोडियो कर्णाली

भारतीय सहर रुपैडियादेखि चीन सीमाको हिल्सासम्म करिब १५ सय ५ किलोमिटर दूरीको यात्रा अब एउटै गाडीमा हुम्ला सदरमुकाम सिमकोट राष्ट्रिय सडक सञ्जालमा जोडिएको छ । खार्पुनाथ गाउँपालिका-५ स्थित चुवाखोला कर्णाली नदीमा बेलिब्रिज निर्माण भएसँगै सिमकोट राष्ट्रिय सडक सञ्जालमा जोडिएको हो । पुलको उद्घाटन २२ असारमा प्रधानमन्त्री केपी शर्मा ओलीले गर्ने तय भएको छ ।

नेपाली सेनाले गत वर्ष चैत अन्तिम साता सडकको ट्र्याक

विराटनगर महानगरपालिका-८ को हाटखोलादेखि कटहरी गाउँपालिकाको राम चोकसम्म छ किलोटिमर सडक बर्सातसँगै हिलोमा गिजोलिन्छ । मङसिरदेखि जेठभर धुलाम्मे हुने सडक बर्सातसँगै हिलोमा परिणत हुन थालेको छ । कटहरी गाउँपालिकाका अध्यक्ष देवराज चौधरीका अनुसार ठेकेदार नै जबर हुँदा यसको निर्माणले गति लिन नसकेको हो । पुलको उद्घाटन २२ असारमा प्रधानमन्त्री केपी शर्मा ओलीले गर्ने तय भएको छ ।

ट्र्याक ट्र्याक

सडक दुर्घटना हुनुको प्रमुख कारणहरूको समीक्षामा हेर्दा पत्ता लाग्छ कि यो कुनै एउटै पक्षको कमजोरी होइन। यो सामूहिक बेवास्ता, लापरवाही र प्रणालीगत असफलताको परिणाम हो। नेपालका धेरैजसो सडकहरू असन्तुलित, साँघुरा र मर्मतविहीन छन्। कतिपय स्थानमा त सडकमा खाल्डाखुल्डी, जलमग्न अवस्थाले यात्रुहरूलाई ज्यानको जोखिममा यात्रा गर्न बाध्य बनाएको छ। नेपाली नागरिक र सरकारी स्तरबाटै अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्डको ट्राफिक व्यवस्थापनबाट सिक्ने बेला आएको छ। प्राकृतिक प्रकोपबाहेक जोखिम न्यूनीकरण गर्नु सबैको दायित्व हो।

खोलेपछि २ सय ६९ किलोमिटर सडकमा यातायातका साधन चल्न थालेका थिए। तर चुवाखोलामा पुल नहुँदा हुम्ला राष्ट्रिय सडक सञ्जालमा जोडिएको थिएन। 'खार्पुमा पुल बनेसँगै भारतीय सहर रुपैडियाबाट चीन सीमास्थित हिल्सासम्म एउटै गाडीमा जान सकिनेछ,' हुम्लाका प्रमुख जिल्ला अधिकारी नारायण पाण्डेयले भने, 'पुल नहुँदा यसअघि खण्ड-खण्डमा गाडी सञ्चालन गर्नुपरेको थियो, यात्रु चर्को भाडाको मारमा थिए।'

सेनाले झन्डै ४ करोड बजेटबाट ३५ दिनमा खार्पुमा पुल निर्माण गरेको हो। प्रजिअ पाण्डेका अनुसार रुपैडियाबाट चीन सीमासम्मको हिल्सासम्मको दूरी ५ सय ५ किलोमिटर छ। कालीकोटको खुलालुबाट सुरु हुने कर्णाली करिडोरले बाजुरा र हुम्लालाई समेत जोडेको छ।

२०५४ सालमा हुम्लामा भोकमरीसँगै फैलिएको भाइरल इन्फ्लुएन्जाबाट करिब ५० स्थानीयले ज्यान गुमाएपछि खाद्यान्न अभावको स्थायी समाधानका लागि तत्कालीन जिल्ला विकास समितिले चीनसँग सडक जोड्ने योजना बनाएको थियो। २०५७ सालमा जिविसको आन्तरिक स्रोतको प्रयोग गरी सिमकोट हिल्सा सडक खन्न सुरु गरिएको तत्कालीन जिविस सभापति एवं कर्णालीका पूर्वमुख्यमन्त्री जीवनबहादुर शाहीले बताए। २०५८ सालबाट सडकलाई विश्व खाद्य कार्यक्रमले 'कामका लागि खाद्यान्न कार्यक्रम' सञ्चालन गरी निरन्तरता दियो भने दुर्गम क्षेत्र विकास समितिले सडकमा ७ लाख रुपैयाँ खर्च गयो। त्यस्तै २०५९ सालदेखि ०६५ सालसम्म जिविसले ६ करोड ८० लाख रुपैयाँ खर्च गरी फेरि सडक निर्माणलाई निरन्तरता दिइएको थियो।

तत्कालीन जिविसले निर्माण गर्न थालेको सडकमा १२ वर्षपछि मात्र केन्द्रीय सरकारको आँखा पर्‍यो। सरकारले चैत २०६९ मा हिल्सा-सिमकोट सडक आयोजना कार्यालय स्थापना गरी सिमकोट-हिल्सा सडकलाई कर्णाली करिडोरको एक हिस्सा बनाएको थियो। त्यसयता मात्र सडकले गति लिएको शाहीले बताए। उनका अनुसार सरकारले ५ चैत २०७१ देखि सडक निर्माणको जिम्मा नेपाली सेनालाई जिम्मा दिइएको थियो।

कर्णाली करिडोरले पूर्णता पाएसँगै समग्र कर्णाली प्रदेशको विकासमा टेवा पुग्ने अपेक्षा गरिएको कर्णाली प्रदेश उद्योग वाणिज्य महासंघका अध्यक्ष पदमबहादुर शाहले बताए। 'अब चीन र भारतसँग सम्बन्ध स्थापित गरी व्यावसायिक फाइदा लिन सकिन्छ,' उनले भने, 'विकासका अन्य पूर्वाधार निर्माणमा पनि सहज हुन्छ, रोजगारीसँगै आर्थिक कारोबार बढ्ने अवस्था छ।'

कर्णालीको पर्यटन, पूर्वाधार निर्माण, रोजगारी र आर्थिक विकाससँग यो सडकको महत्व रहेको नागरिक अगुवा चन्दन गिरीले बताए। 'सरकारले छिट्टै कूटनीतिक पहल थाली यस सडकलाई व्यापारिक मार्गका रूपमा विकास गर्न जरुरी छ,' उनले भने, 'त्यसले पर्याप्त रोजगारीका अवसर सिर्जना र स्थानीय उत्पादन बजारीकरणमा सहयोग पुग्छ।'

कर्णाली करिडोरअन्तर्गत अहिले दुई योजना कार्यालयमार्फत सडक स्तरोन्नतिको काम भइरहेको छ। दक्षिण खण्ड (खुलालु-सलीसल्ला) मा १ सय २३ र उत्तरखण्डअन्तर्गत सलीसल्ला-हिल्सा सडक योजनामा १ सय ४६ किलोमिटरमा स्तरोन्नति भइरहेको हो। आयोजना कार्यालयका अनुसार पिलिचौर-तुम्च, तुम्कोट-हिल्सा, एलबाङ-छ्याछडा, छ्याछडा-हेक्पाखोला, कुवाडी-तुम्च गरी ५ खण्डमा सडक चौडा बनाउने, टेवापर्खाल लगाउने, ग्राभेल र कालोपत्रका काम जारी छन्।

तुम्कोट-हिल्सा खण्डको ३५ किलोमिटर सडकमा नालासहित साढे सात मिटर चौडाइको सडक निर्माणका लागि गजुरमुखी/शिवशक्ति जेभीले आर्थिक वर्ष २०७९/८० मा ठेक्का लिएको थियो। कम्पनीले दुईपल्ट म्याद थप गरेकामा अन्तिम पल्टका लागि साउनसम्म म्याद कायम रहेको योजना कार्यालयका सूचना अधिकारी ओमप्रकाश कोहारले जानकारी दिए। उनका अनुसार एलबाङ-छ्याछडा खण्डअन्तर्गत १७ किलोमिटरमा सडक स्तरोन्नति गर्न आशिष कन्स्ट्रक्सनले २ वर्षअघि ठेक्का लिएको थियो। त्यसको म्याद चैत मसान्तसम्म छ।

छ्याछडा हेक्साखोला खण्डको १० किलोमिटर सडकमा स्तरोन्नति भइरहेको छ। आर्थिक वर्ष २०७९/८० मा ठेक्का दिइएको उक्त सडकमा साउनसम्म काम सक्ने गरी एक वर्षका लागि म्याद थपिएको थियो। यी दुई खण्डमा झन्डै १० करोड रुपैयाँको बजेटबाट स्तरोन्नति भइरहेको हो। उत्तरी खण्डमा सडक स्तरोन्नतिका लागि यो वर्ष ३३ करोड रुपैयाँ बजेट रहेकामा आगामी वर्षका लागि ४० करोड बजेट विनियोजन भएको छ। यस खण्डमा ४ वटा पुल निर्माणको काम सकिएको छ।

दक्षिण खण्डको खुलालु-सल्लीसल्ला सडकअन्तर्गत ११ किलोमिटरमा नेपाली सेनाले ट्र्याक निर्माण गरिरहेको छ। अहिले वैकल्पिक सडकमार्फत यातायातका साधन सञ्चालन भइरहेकाले उक्त खण्डमा ट्र्याक निर्माण गरिएको हो। खुलालु-सल्लीसल्ला खण्डको ५० किलोमिटरमा भने कालोपत्रसहित सडक स्तरोन्नतिको काम भइरहेको सडक निर्माण आयोजनाका इन्जिनियर तुलाराम शर्माले बताए। उनका अनुसार पिलिचौर-तम्च खण्डको झन्डै २३ किलोमिटर सडकमा कालोपत्रका लागि पीएस कन्स्ट्रक्सनले १ अर्ब १० करोड रुपैयाँमा ठेक्का लिएको छ। उसले ३ वर्षभित्र साढे सात मिटर चौडाइको सडकसहित नाला निर्माण, ग्रेड र लेभल मिलानसहित कालोपत्र गर्न १५ असारमा सम्झौता गरिसकेको छ।

कुवाडी-तुम्च खण्डको २७ किलोमिटर सडकमा पनि स्तरोन्नतिसहित कालोपत्रे गर्न कन्टेक सिंह एन्ड ब्रदर्श जेभीले १ अर्ब १८ करोड रुपैयाँमा ठेक्का लिएको छ। उसले पनि ३ वर्षभित्र सक्ने गरी स्तरोन्नतिको जिम्मा लिएको योजना प्रमुख शर्माले बताए। 'यी दुई खण्डको कालोपत्र सकिएपछि कर्णाली करिडोरको पहिलो खण्ड कालोपत्र हुन्छ, कालीकोट खण्डमा पनि कालोपत्र गर्ने गरी फाइल अगाडि बढाएका छौं,' उनले भने, 'आगामी आर्थिक वर्षदेखि आवश्यक प्रक्रिया सुरु हुन्छ।'

नेपालमा सडक दुर्घटनाको भयावह अवस्था

- रबिन्द्र घिमिरे

पछिल्लो दुई महिनाको तथ्यांकअनुसार नेपालमा दैनिक सयभन्दा बढी सडक दुर्घटना भएको, चार सय ५६ जनाको ज्यान गएको र हजारौं नागरिक घाइते भएको समाचार सार्वजनिक भएको छ। यो आँकडाले देशमा सडक सुरक्षाको अवस्था कति भयावह छ भन्ने कुराको स्पष्ट संकेत गर्दछ। यस्ता दुर्घटनाहरूले न केवल व्यक्तिगत तथा पारिवारिक पीडा सिर्जना गर्छन्, बरू सामाजिक र आर्थिक विकासमा पनि गम्भीर असर पार्दछन्।

सडक दुर्घटना हुनुको प्रमुख कारणहरूको समीक्षामा हेर्दा पत्ता लाग्छ कि यो कुनै एउटै पक्षको कमजोरी होइन। यो सामूहिक बेवास्ता, लापरवाही र प्रणालीगत असफलताको परिणाम हो। नेपालका धेरैजसो सडकहरू असन्तुलित, साँघुरा र मर्मतविहीन छन्। कतिपय स्थानमा त सडकमा खाल्डाखुल्डी, जलमग्न अवस्थाले यात्रुहरूलाई ज्यानको जोखिमा यात्रा गर्न बाध्य बनाएको छ। त्यस्तैगरी अब वर्षा ऋतु पनि आइसकेको छ। यो समयमा त बाढी, पहिरोजस्ता प्राकृतिक विपत्तिका कारण बाटो नै बगाउने र हिँडिरहेका सवारीसाधन समेत बगाउने वा पहिरोले.बेपत्ता बनाउने जोखिम समेत हुन्छ।

अर्को ठूलो समस्या भनेको चालकको लापरबाही र बेपरवाहीपूर्ण व्यवहार हो। ट्राफिक नियमको पालना नगर्ने, मदिरा सेवन गरेर गाडी चलाउने, मोबाइल फोन प्रयोग गरेर गाडी चलाउने, निर्धारित गतिको सीमा नमान्ने, ओभरटेक गर्ने क्रममा जोखिम मोलेर अनावश्यक ज्यान गुमाउने घटनाहरू दिनप्रतिदिन बढ्दै गएका छन्। यस्तो प्रवृत्तिलाई समयमै नियन्त्रण गर्न सकेन भने दुर्घटनाको दर अझै भयावह बन्नेछ।

साथै, लेन अनुशासनको पालना नगर्नु, जताततैबाट सवारी चलाउने, जथाभावी बाटो काट्ने पैदलयात्रुहरूको प्रवृत्तिले पनि दुर्घटनालाई निम्त्याइरहेको छ। धेरैजसो सहरहरूमा जेब्राक्रस वा ट्राफिक सिग्नलको अभावले समस्या झन् जटिल बनाएको छ। चौपाया तथा सडकमा खुला छाडिएका कुकुरहरूले बाटो काट्दा पनि अचानक ब्रेक लगाउनु पर्दा ठक्कर वा पल्टिने घटना भइरहेका छन्।

सडक दुर्घटनाको समाधानका लागि बहुआयामिक पहल आवश्यक छ। पहिलो- राज्यले सडक पूर्वाधार सुधार गर्न गम्भीर ढंगले ध्यान दिनुपर्छ। गुणस्तरीय, चौडा, लेन विभाजन भएको, नालीसहितको सडक निर्माण तथा नियमित मर्मत आवश्यक छ। यस्तो सबै नभए पनि भएको सडकअनुसार नै गाडी नचलाउँदा अझ दुर्घटना बढिरहेको छ।

दोस्रो- सवारी चालकहरूको तालिम, अनुशासन र मानसिकताको सुधारका लागि कठोर मापदण्ड अवलम्बन गरिनुपर्छ। अनिवार्यरुपमा सवारी चालक अनुशिक्षण, लाइसेन्स प्रणालीमा पारदर्शिता र कडाइ लागू हुनुपर्छ। लाइसेन्स पाएपछि पनि केही अवधिसम्म परीक्षणमा राख्नु पर्छ।

तेस्रो ट्राफिक प्रहरीको उपस्थितिलाई सशक्त बनाउन आवश्यक छ। ट्राफिक निगरानीका लागि आधुनिक प्रविधिको प्रयोग, जस्तैः सीसीटीभी, स्पिड गन र स्वचालित जाँच प्रणाली अनिवार्य गर्नुपर्छ। लेन अनुशासन कडाइका साथ पालना गराउनु पर्छ र अनावश्यक हर्न बजाउन रोक लगाउनु पर्छ।

चौथो जनचेतना अभिवृद्धि पनि अत्यन्त जरूरी छ। विद्यालयदेखि सार्वजनिक तहसम्म सडक सुरक्षाका विषयमा जनचेतनामूलक कार्यक्रम सञ्चालन गर्नुपर्छ। स्कुल, कलेजका विद्यार्थीहरूलाई स्वयंसेवक बनाई ट्राफिकलाई साथ दिने वातावरण बनाउनु पर्छ। बाटोमा जथाभावी पार्किङ गर्ने र निर्माण सामग्री थुपार्नेहरूलाई पनि कडा कारबाही गर्नुपर्छ।

यसबाहेक पैदलयात्री, साइकल चालक, मोटरसाइकल चालक, सार्वजनिक सवारी चालक, निजी गाडीधनी सबैले ट्राफिक नियमको इमान्दारपूर्वक पालना गर्न जरूरी छ। हामी सबैले 'सडक हाम्रो साझा सम्पत्ति हो, तर सुरक्षित प्रयोग गर्नु पनि हाम्रो जिम्मेवारी हो भन्ने भावनालाई आत्मसात् गर्नुपर्छ।

त्यसैले, सडक दुर्घटना कुनै प्राकृतिक प्रकोप होइन, यो मानव निर्मित समस्या हो, यसलाई मानवले नै नियन्त्रण गरे सजिलै समाधान गर्न सकिन्छ। यदि सबै पक्षले आफ्नो भूमिकाको इमान्दारीपूर्वक निर्वाह गरे, सडक दुर्घटनामा उल्लेखनीयरूपमा कमी ल्याउन सकिन्छ। प्रत्येक नागरिकको जीवन अमूल्य हुन्छ, त्यसैले सडकमा हिँड्दा वा गाडी चलाउँदा सधैं सतर्क, सचेत र जिम्मेवार बनौं। यिनै प्रयासहरूले मात्र सुरक्षित नेपाल, सुरक्षित यात्रा र समृद्ध समाजको निर्माण सम्भव बनाउनेछ।

विकसित राष्ट्रहरूमा जस्तै पैदल यात्री र सवारीसाधन सँगै चल्ने ठाउँमा सवारी चालकहरूले मानव मूल्य बुझेर, हर्न नबजाई टाढाबाट सवारी चलाउने र मानव मूल्यलाई अग्रीमपमा राख्ने गर्छन्। तर हाम्रो देशमा न त एम्बोस्ड नम्बर नै कार्यान्वयनमा आउन सक्यो, न त सबै ठाउँमा क्यामेरा जडान गरेर कारबाही गर्न सकियो। यसले खराब चालकहरूलाई उन्मुक्ति दिँदै गएको छ।

नेपाली नागरिक र सरकारी स्तरबाटै अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्डको ट्राफिक व्यवस्थापनबाट सिक्ने बेला आएको छ। प्राकृतिक प्रकोपबाहेक जोखिम न्यूनीकरण गर्नु सबैको दायित्व हो।

अन्तर्राष्ट्रिय अभ्यासबाट सिक्नुपर्ने कुरा

अमेरिकालगायत विकसित देशहरूमा ट्राफिक नियमलाई अत्यन्तै कडाइका साथ पालना गराइन्छ, प्रहरीलाई विशेष मानिन्छ। त्यसैगरी, स्वीडेनको 'भिजन जेरो' नीतिलाई सडक दुर्घटनामा मृत्यु शून्यमा ल्याउने लक्ष्यसहित कार्यान्वयन गरिएको छ, जसले उल्लेखनीय प्रगति देखाएको छ। जापानमा सार्वजनिक यातायातलाई प्राथमिकता दिइन्छ। कतिपय ठाउँमा त साइकल प्रयोग गरिन्छ र प्रायः देशहरूमा सरकार, स्थानीय निकाय, ट्राफिक प्रहरी र सर्वसाधारणबीच प्रभावकारी समन्वय कायम गरिन्छ।

चालकको गति सीमित गर्न इलेक्ट्रोनिक स्पीड कन्ट्रोल, दुर्घटना सम्भावित स्थानमा चेतावनी चिह्न, सडक डिभाइडर, लेन अनुशासन, सडक बत्तीको प्रयोग गर्नुका साथै साइकल लेन र

सेनाले झन्डै ४ करोड बजेटबाट ३५ दिनमा खार्पुमा पुल निर्माण गरेको हो। प्रजिअ पाण्डेका अनुसार रूपैडियाबाट चीन सीमासम्मको हिल्सासम्मको दूरी ५ सय ५ किलोमिटर छ। कालीकोटको खुलालुबाट सुरू हुने कर्णाली करिडोरले बाजुरा र हुम्लालाई समेत जोडेको छ। दक्षिण खण्डको खुलालु-सल्लीसल्ला सडकअन्तर्गत ११ किलोमिटरमा नेपाली सेनाले ट्र्याक निर्माण गरिरहेको छ। अहिले वैकल्पिक सडकमार्फत यातायातका साधन सञ्चालन भइरहेकाले उक्त खण्डमा ट्र्याक निर्माण गरिएको हो।

नेपालमा सडक दुर्घटनाका कारण वार्षिकरूपमा जनधनलगायत अर्बौं रूपैयाँबराबरको आर्थिक क्षति र मानवीय जीवनको क्षति भइरहेको छ। अझै गम्भीर कुरा त के छ भने, पीडित परिवारको मानसिक, सामाजिक र भावनात्मक स्थिति अत्यन्त विकराल बन्छ, जसको समाधान पैसाले मात्र सम्भव हुँदैन। यसले घर, परिवार र समाजमा गहिरो समस्या निम्त्याउँछ। नेपालमा बढ्दो सडक दुर्घटना धेरै कारणहरूले भएको देखिन्छ। यो केवल ट्राफिक नियम उल्लंघनको परिणाम मात्र होइन, यो समग्र प्रणालीगत कमजोरीको प्रतिविम्ब हो। जथाभावी ओभरटेक, गाडी चलाउँदा प्रतिस्पर्धा, रिसराग र अहङ्कारले पनि दुर्घटना बढाएको छ।

पैदल यात्रुहरूका लागि अलग बाटो बनाउनेजस्ता व्यवस्थाहरूले दुर्घटनाको दर अत्यन्त न्यून बनाइएको छ ।

त्यस्तै जर्मनी, सिंगापुर, नेदरल्याण्ड, क्यानडा, अष्ट्रेलिया, न्युजिल्याण्ड र दुबईलगायत अन्य देशहरूले ट्राफिक नियमको कठोर पालना, प्रविधिको भरपुर प्रयोग, सार्वजनिक चेतना र दण्ड प्रणालीलाई प्रभावकारीरुपमा लागू गरेर सडक सुरक्षा सुधार गरेका छन् । नेपालले पनि यस्ता अभ्यासहरूलाई सान्दर्भिकरुपमा अध्ययन गरी आफ्नो परिवेशअनुसार लागू गर्नसकेमा सुधार ल्याउन सकिन्थ्यो । त्यसैले नेपालमा ट्राफिक नियम मिच्नेलाई अत्यन्तै कडा कारबाही गर्नु जरूरी छ ।

सडक दुर्घटनाबाट सिर्जने आर्थिक र सामाजिक असर

सडक दुर्घटना केवल ज्यान गुमाउने वा घाइते हुनेको मात्र पीडा होइन, यसले राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा गम्भीर असर पार्छ । देशप्रति हेर्ने दृष्टिकोणमा नकारात्मक असर पर्छ, आन्तरिक पर्यटकदेखि बाह्य पर्यटकको मनोबलमा पनि कमी आउँछ । काम गर्न सक्ने उमेर समूहका मानिसहरूको मृत्यु वा अपाङ्गता आर्थिक उत्पादकत्वमा ठूलो नोक्सान हो । मानसिक विचलन हुन्छ, एउटा परिवार टुहुरो बन्छ र राष्ट्रलाई नै क्षति पुग्छ । घाइतेको उपचार खर्च, परिवारको भरणपोषणमा समस्या, बीमा र प्रशासनिक खर्च, अनि ट्राफिक जाम र समयको क्षतिले पनि देशको आर्थिक वृद्धिमा प्रतिकूल असर पुऱ्याउँछ । झन् ट्राफिक जामले त महँगो पेट्रोलको विनाअर्थको खर्च बढाउँछ ।

नेपालमा सडक दुर्घटनाका कारण वार्षिकरुपमा जनधनलगायत अर्बौं रुपैयाँबराबरको आर्थिक क्षति र मानवीय जीवनको क्षति भइरहेको छ । अझै गम्भीर कुरा त के छ भने, पीडित परिवारको मानसिक, सामाजिक र भावनात्मक स्थिति अत्यन्त विकराल बन्छ, जसको समाधान पैसाले मात्र सम्भव हुँदैन । यसले घर, परिवार र समाजमा गहिरो समस्या निम्त्याउँछ ।

हाम्रो नेपालमा नीति त बन्छ तर कार्यान्वयन गर्नु राज्यको दायित्व हो र नागरिक पनि सचेत हुनुपर्छ । 'गाजर र छडी' नीति अवलम्बन गर्नुपर्छ । नेपालमा सडक दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि नीति त बनाइएका छन्, तर ती कार्यान्वयनमुखी पूर्णरुपमा बन्न सकेका छैनन् ।

सवारी चालक अनुमतिपत्र (लाइसेन्स) वितरण प्रक्रियामा पारदर्शिता र मापदण्डको कमी, सिक्दै गरेका चालकहरू सडकमा देखिनु र पूर्ण तयारी नपुगी सवारी चलाउनुले सडक दुर्घटनालाई बढावा दिएको छ । साथै ट्राफिक प्रहरीमा जनशक्ति र स्रोतसाधनको अभाव, मोबाइल ट्राफिकको कमी, चालकको लापरवाही, सडक मार्किङको कमजोरी जसले गर्दा जथाभावी गाडी गुड्ने अवस्था र नियमको उल्लंघन भएको देखिन्छ ।

त्यसैगरी सडक निर्माणमा गुणस्तरको लापरवाही, अनि राजनीतिक हस्तक्षेपले गर्दा राज्यको भूमिका दिनप्रतिदिन कमजोर देखिएको छ । तर सडकमा भने प्रत्येक दिन दुर्घटनाको खबर र सवारी साधनको संख्यामा वृद्धि भइरहेको छ । सडक निर्माणमा अनियमितता, कागजमा मात्र देखिने काम र सम्बन्धित निकायहरूबीच समन्वयको अभावले दुर्घटनाका जोखिम अझ बढाएका छन् । एउटाले बनाउने र अर्कोले भत्काउने कामले लापरवाही र समन्वयको कमी स्पष्ट देखिन्छ । किनभने कहिलेकाहीँ सडक दुर्घटना भएपछि मात्रै सरकार र प्रहरी सक्रिय देखिन्छन्, जुन प्रवृत्ति दीर्घकालीन समाधानको बाधक हो ।

तर अब हाम्रो आँखा खुल्नुपर्ने समय आएको छ, नत्र नेपालको सडकमा हिँड्नु भनेको काल निम्त्याउनुजस्तै हुनेछ । झन् आजकल त विभिन्न राइड सेवाका चालकले चलाएको बाइकले त साँच्चिकै सन्त्रस्त बनाउने गरेका छन् । होडबाजीमा चलाउने, नियम नमान्ने र रिसराग, इगोका कारण सडकमा दुर्घटना भइरहेका छन् ।

त्यसैले अब सोचौं, दीर्घकालीन समाधानको उपायतिर जाऔं, खाल्डाखुल्डी नराखौं, हरेक पूर्वाधारको सुधार गरौं, ट्राफिक नियम मानौं, सडकमा मार्किङ गरौं र चालकले पनि ट्राफिक चिह्न र संकेतको राम्ररी पालना गरौं । साथै चालकहरूलाई ट्राफिक शिक्षा दिऔं, चेतनाको कक्षा प्रभावकारी बनाऔं, ट्राफिक नियमको जरिवाना निकै बढाऔं, सडकमा चौपाया नछाडौं, सडकमा पार्किङ नगरौं र जनचेतना हरेक ठाउँबाट सुरू गरौं । साथै दुर्घटनापछिको लागि आपत्कालीन अस्पताल, हाइवे प्रहरी, बीमा र तुरून्तै कारबाही गर्नेलाई ढिला नगरौं, यसले गर्दा दीर्घकालीन सुधार हुने निश्चित छ ।

निष्कर्षमा

नेपालमा बढ्दो सडक दुर्घटना धेरै कारणहरूले भएको देखिन्छ । यो केवल ट्राफिक नियम उल्लंघनको परिणाम मात्र होइन, यो समग्र प्रणालीगत कमजोरीको प्रतिविम्ब हो । जथाभावी ओभरटेक, गाडी चलाउँदा प्रतिस्पर्धा, रिसराग र अहङ्कारले पनि दुर्घटना बढाएको छ । यसले हामी सबैलाई चनाखो र जिम्मेवार बनाउने समय आएको छ । दुर्घटना न्यूनीकरण केवल राज्यको काम मात्र नभई नागरिकको पनि दायित्व हो । त्यसैले गुनासो गर्ने र सुन्ने ठाउँ पनि हुनुपर्छ । कसैले गल्ती गरिहालेमा तुरून्त कारबाही गर्ने हो भने यो दोहोरिँदैन । अब दुर्घटना घटाउनु हामी सबैको साझा दायित्व हो ।

यदि सरकार, चालक, नागरिक, यातायात व्यवसायी, शिक्षा व्यवस्था, मिडिया र सबै . सरोकारवालाहरूले मिलेर गम्भीर प्रयास गरेमा र हामी सबैले आफ्नो दायित्व सम्झिएर अघि बढेमा नेपालको सडक सुरक्षित बनाउन सकिन्छ । हामीले मृत्यु जस्तो सुन्नै नसकिने कुरालाई सामान्य खबर होइन, गम्भीर चेतावनीको रूपमा लिएर चनाखो भई गाडी चलायौं भने मात्र पनि दुर्घटना न्यूनीकरण गर्न सकिन्छ ।

सडक सबैको साझा सम्पत्ति हो, हिँड्ने र गुड्ने ठाउँमा त्यहीअनुसार प्रयोग गरौं, गुड्ने ठाउँमा सबै नियम पालना गरौं । आफू पनि बचौं र अरुलाई पनि बच्न दिऔं । सडक केवल गन्तव्यमा पुग्ने माध्यम मात्र होइन, यो जीवनको बाटो कोर्ने बाटो हो । त्यसैले, हामी सबैले अबदेखि नियमअनुसार आफ्नो अनुशासनलाई मध्यानजर गर्दै सडक अनुशासन गरौं र सजग भई सडक प्रयोग गरौं । सबै मिलौं सडकमा । सडक झगडा गर्ने थलो होइन, मर्ने वा मारिने थलो पनि होइन । यसको उचित प्रयोग गरी, जे कुरामा निस्किएका छौं, त्यो काम गरेर सुरक्षित रुपमा गन्तव्यमा पुग्न सकौं ।

साभार: आर्थिक दैनिक

सेती लोकमार्ग : समृद्धिको आधार

- सुरेश धामी

सुदूरपश्चिमेलीको समृद्धिको सपना बोकेको सेती लोकमार्ग निर्माण सुरु भएको डेढ दशक बितिसक्यो । सेती नदीको किनार भएर साँपुरा घुम्ती पार गर्दै माथि उक्लिएको बाटो हेर्दा सुदूरपश्चिमको समृद्धिको चित्र आँला अगाडि आउँछ । नेपाल भारत-चीन त्रिदेशीय सम्बन्धलाई आर्थिक र भौगोलिक रूपमा नजिक स्याउने उद्देश्यले दक्षिणतिर कैलालीको तिकुनिया (टीकापुर) देखि सुरु भई उत्तरतिर ताक्लाकोट पुग्ने यो लोकमार्ग केवल कच्ची ट्याक मात्र होइन, सुदूरपश्चिमका जनताको सपना, सङ्घर्ष र सम्भावनाको सडक हो ।

आर्थिक वर्ष २०६५/६६ मा जब सरकारले सेती लोकमार्ग निर्माण सुरु गऱ्यो, तब स्थानीयवासीमा आशा पलाएको थियो तर १५ वर्ष बितिसक्दा पनि सपना कागजमै सीमित छ । आयोजना निर्माणको काम सुस्त छ र जनताका आशा झन् थकित हुँदै गएका छन् । यो महत्वाकाङ्क्षी आयोजना आजसम्म पनि पूर्ण रुपमा सम्पन्न हुन सकेको छैन । नेपाल सरकारले प्राथमिकतामा राखेको राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको गति सुस्त हुनु हुँदैनथ्यो ।

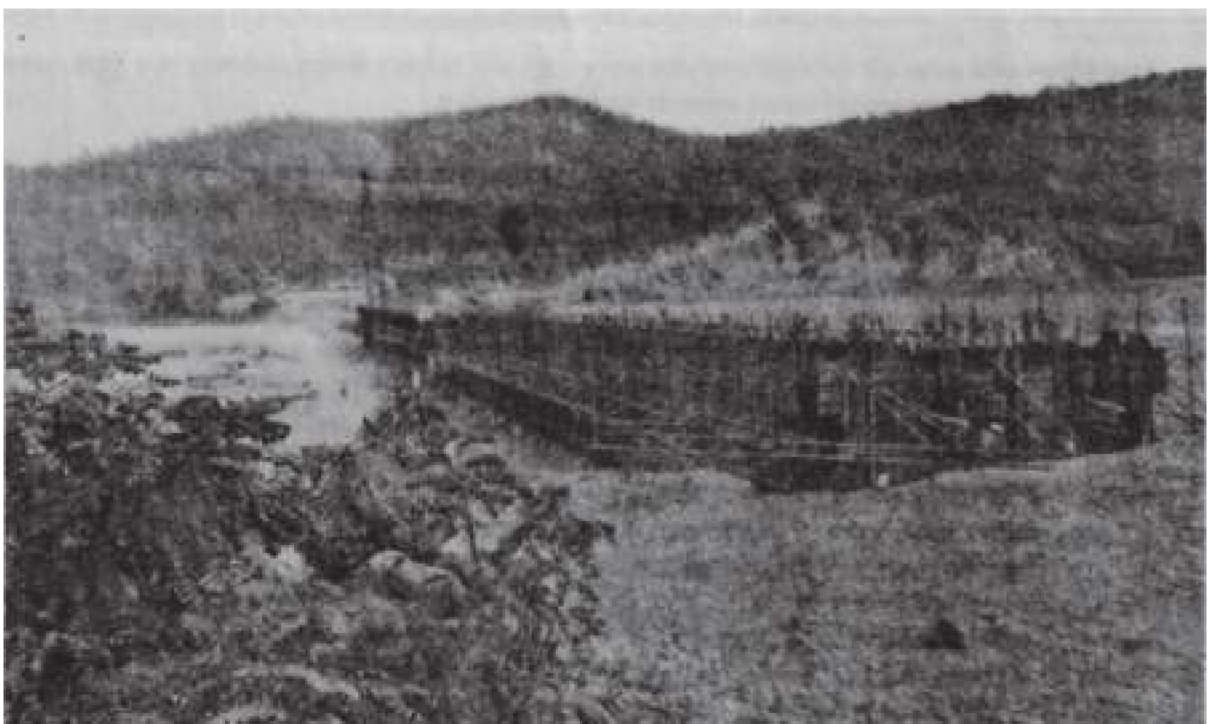
भारतको सीमावर्ती क्षेत्र कैलालीको टीकापुरस्थित तिकुने नाका हुँदै बौनियाबाट डोटी, अछाम, बाजुरा, बझाङको चैनपुर हुँदै तिब्बतको ताक्लाकोटसम्म जोडिने लक्ष्य राखिएको यो लोकमार्ग, नेपाल-भारत चीन त्रिदेशीय सम्बन्धलाई आर्थिक एवं भौगोलिक रूपमा नजिक ल्याउने महत्वपूर्ण कडी हो । विकास, व्यापार र समृद्धिको ढोका खोल्ने अपेक्षासहित निर्माणमा लागेको यो सडकले सुदूरपश्चिमलाई राष्ट्रियः तथा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारिक गतिविधिमा प्रत्यक्ष सहभागी गराउने विश्वास गरिएको छ ।

नेपाल सरकारको भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय अन्तर्गत सञ्चालित सेती लोकमार्गलाई उत्तरी र दक्षिणी खण्ड गरेर दुई भागमा विभाजन गरिएको छ । समग्रमा हेर्दा यो लोकमार्गको कुल लम्बाइ ३५९ किलोमिटर रहेको छ । चालु आवका लागि सरकारबाट दक्षिणी तथा उत्तरी खण्डमा गरेर ७० करोड रुपियाँ बजेट विनियोजन गरिएको छ ।

उत्तर खण्डको अवस्था

उत्तर खण्ड सेती लोकमार्ग (चैनपुर-तावाकोट) सडक योजना हो । यसको लम्बाइ १५५ किलोमिटर रहेको छ । सेती नदीको किनार हुँदै ट्र्याक निर्माण भइरहेका छन् । हालसम्म ७८.५ किमी ट्याक खोलिएको र पाँच वटा पुलको निर्माण भइसकेको योजना प्रमुख वरिन्द यादवले बताउनुभयो । अझै ७६.५ किलोमिटर ट्र्याक, छ वटा पुल र सम्पूर्ण कालोपत्रेको काम बाँकी छ । कुल अनुमानित लागत नौ अर्ब २३ करोड रुपियाँ रहेको योजनाको चालु आवमा २४ करोड रुपैयाँ विनियोजन गरिएकी थियो । हालसम्मको भौतिक प्रगति करिब १२ प्रतिशत तथा वित्तीय प्रगति ११.९ प्रतिशत मात्र रहेको उहाँले जानकारी दिनुभयो । चालु आवमा पाँच किमी ट्र्याक र ४.९ किमी सडक कालोपत्रे गर्ने लक्ष्य रहेकोमा हालसम्म यो आवमा एक किमी मात्र ट्र्याक खोलिएको छ । कठिन भौगोलिक अवस्था, कडा चट्टानी भूभाग, विस्फोटक पदार्थको अभाव तथा आवश्यक जनशक्ति र बजेट अभावले गर्दा निर्माणमा ढिलाइ भइरहेको योजना कार्यालयका प्रमुख यादवले जानकारी दिनुभयो । योजना

आर्थिक वर्ष २०६५/६६ मा जब सरकारले सेती लोकमार्ग निर्माण सुरू गऱ्यो, तब स्थानीयवासीमा आशा पलाएको थियो तर १५ वर्ष बितिसक्दा पनि सपना कागजमै सीमित छ । आयोजना निर्माणको काम सुस्त छ र जनताका आशा झन् थकित हुँदै गएका छन् । यो महत्वाकाङ्क्षी आयोजना आजसम्म पनि पूर्ण रुपमा सम्पन्न हुन सकेको छैन । नेपाल सरकारले प्राथमिकतामा राखेको राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको गति सुस्त हुनु हुँदैनथ्यो ।



दक्षिण खण्डमा चालु आवमा ५६ करोड रुपियाँ विनियोजन गरिएकोमा हालसम्म १९ करोड मात्रै खर्च गरिएको उहाँले बताउनुभयो । पुल निर्माणतर्फ कैलालीमा एउटा पुल सम्पन्न भइसकेकी छ भने अर्को पुल निर्माणको अन्तिम चरणमा रहेको छ ।

प्रमुख यादवले भन्नुभयो, "वर्षमा पाँच किलोमिटर ट्र्याक खोल्ने योजना थियो तर यो वर्ष एक किलोमिटर पनि गाड़ी भयो । साथै सडक क्षेत्रमा पर्ने रुखको व्यवस्थापन गर्दा लामो कानुनी प्रक्रिया सामना गर्नु परेको पनि जनाइएको छ ।

सदरमुकाम चैनपुरबाट करिब एक सय किलोमिटरको दुरीमा चीनको सीमा जोड्ने यस सडकमा तलकोट गाउँपालिकाको रूपातोलासम्म १० किलोमिटर कच्चीमा मात्रै गाडी चल्छ । त्यहाँबाट साइपालको धुलोसम्म ४० किलोमिटर सडक निर्माणको काम दुई वर्षभित्र सक्ने गरेर २०७४ सालमा लगाएको ठेक्कामा अहिलेसम्म १९ किलोमिटर मात्र ट्र्याक खोलिएको छ ।

निर्माण कम्पनी स्वच्छन्द बानियाँ नागार्जुन जेभीले दोस्रो पटक थपिएको ठेक्काको म्याद सकिँदा पनि निर्माण सकेको छैन । दोस्रो पटक थपिएको ठेक्का म्याद गत कात्तिकमा सकिएको छ । ८५ करोड रुपियाँको लागतमा ठेक्का सम्झौता गरेको कम्पनीले सरकारबाट ७० करोड रुपियाँ भुक्तानी लिइसकेको छ । यस अघि निर्माण स्थलको भूगोल, मौसम, आन्तरिक समस्या जस्ता कारणले ढिलाइ भएको बताउने निर्माण कम्पनीले यस पटक भने विस्फोटक पदार्थ समयमा उपलब्ध नहुनुलाई दोष दिएको छ ।

"सुरुमा हामीले मेसिनले नै ट्र्याक खोल्न सकिन्छ भन्ने सोचेका थियौं, पछि विस्फोटक पदार्थ आवश्यक पऱ्यो" कम्पनीका प्रतिनिधि ऋषि बानियाँले भन्नुभयो, 'अरू निर्माण सामग्री जस्तो विस्फोटक पदार्थ सजिलै उपलब्ध हुन कठिन भएकाले काम सक्न ढिला भएको हो । विभिन्न कारणले झन्डै एक वर्ष कुनै पनि काम नगरेको पल कम्पनीले ठेक्काको म्याद सकिनै लाग्दा गत असोजबाट पुनः सुरु गरे पनि गति निकै सुस्त छ । यही गतिमा काम नए धुलीसम्म ट्र्याक सोल्न चार/पाँच वर्ष लाग्ने स्थानीयको अनुमान छ । नेताले यही सडकलाई प्रमुख एजेन्डा बनाउने गरेको तर कछुवा गतिमा निर्माणको काम भइरहेको प्रति स्थानीय असन्तुष्ट छन् ।

योजना विसं २०७३/७४ देखि सञ्चालनमा आएको हो भने यसको कार्य अवधि २०८४/८५ सालसम्म निर्धारण गरिएको छ । योजनाको मुख्य कार्यालय बझाङको सदरमुकाम चैनपुरमा रहेको छ भने कार्यक्षेत्र खप्तडछान्ना गाउँपालिका, जयपृथ्वी नगरपालिका, तलकोट र साइपाल गाउँपालिकामा विस्तार गरिएको छ । सेती राजमार्ग (उत्तर खण्ड) चैनपुर-ताक्लाकोट सडक योजना बझाङ जिल्लाको विकासका लागि महत्वपूर्ण आधारका रूपमा अघि बढिरहेको छ । चीनको ताक्लाकोट नाका हुँदै धार्मिक तथा व्यापारिक दृष्टिले अत्यन्त महत्वपूर्ण मानिने मानसरोवर क्षेत्रलाई जोड्ने यो सडकले सुदूरपश्चिम प्रदेशको समग्र विकासमा योगदान पुऱ्याउने विश्वास गरिएको छ ।

दक्षिण खण्ड अवस्था

दक्षिण खण्डमा कैलाली, अछाम, डोटी र बाजुरा समेटिन्छ । सो खण्ड अन्तर्गत कैलाली (७२ किमी) अछाम (८० किमी), बाजुरा (१२ किमी), डोटी (४० किमी) र गरेर कुल २०४ किलोमिटर क्षेत्र समेटिएको छ । हालसम्म कैलालीमा ७२ किमी, अछाममा ५० किमी ट्र्याक खोलिएको छ । डोटी खण्डका सबै ४० किमी तथा बाजुराको १२ किमी ट्र्याक अझै खोल्न बाँकी छ । जम्मा १० वटा ठेक्का सम्झौता गरिएको आयोजनाको सो खण्डमा सडकको कालोपत्रेको काम १२ किलोमिटरमा मात्रै भएको छ । निर्माणमा देखिएको ढिलाइका पछाडि बजेट अभाव र वातावरणीय अनुमति प्रक्रिया प्रमुख अवरोध बनेका छन् । खासगरी डोटी खण्डमा रुख कटानसम्बन्धी आदेश ढिलो हुँदा काम रोकिएको थियो । यद्यपि गत मंसिरमा मन्त्रीपरिषदबाट रुख कटानको अनुमति प्राप्त भएपछि काम अघि बढेको सेती लोकमार्ग (दक्षिण खण्ड) टीकापुर-लोडे-चैनपुर सड़क योजना कार्यालय, साँफेबगरका प्रमुख वीरेन्द्रबहादुर चन्दले बताउनुभयो ।

दक्षिण खण्डमा चालु आवमा ५६ करोड रुपियाँ विनियोजन गरिएकोमा हालसम्म १९ करोड मात्रै खर्च गरिएको उहाँले बताउनुभयो । पुल निर्माणतर्फ कैलालीमा एउटा पुल सम्पन्न भइसकेकी छ भने अर्को पुल निर्माणको अन्तिम चरणमा रहेको छ । अछामतर्फ पनि एउटा पुलको निर्माण सकिएको छ । त्यस्तै अछामको गौरीगाडमा एक, कैलालीमा एक र डोटी र अछाम सिमाना सेती नदीमा एउटा र कैलाली र डोटीको सिमाना ठुलीगाडमा अर्को गरेर चार वटा पुल बोलपत्र प्रक्रियामा रहेका सेती लोकमार्ग (दक्षिण खण्ड) टीकापुर-लोडे-चैनपुर सडक योजना कार्यालयका सूचना अधिकारी केशव मिश्रले बताउनुभयो ।

कार्यान्वयन चुस्त गर्न माग

१५ वर्षको प्रतीक्षा, करोडौं रुपियाँ खर्च तर भौतिक प्रगति झन्डै ३० प्रतिशत मात्र रहेको राष्ट्रिय गौरवको आयोजना अझै थलिएको अवस्थामा छ । हरेक निर्वाचनमा नेताले ताक्लाकोट सडकको सपना देखाएर भोट त माग्छन् तर जितेपछि उनीहरूको भाषणमै हराउने गरेको स्थानीयको भनाइ छ ।

सेती लोकमार्ग सुदूरपश्चिमको समृद्धिको मेरुदण्ड हो भन्ने कुरा सबैले स्विकारे पनि यसको कार्यान्वयनमा उदासीनता देखिएको छ । पालिका प्रमुख, उपप्रमुखदेखि प्रदेश सभा सदस्य, सभामुख, संघीय सांसदले बेला बेलामा प्रधानमन्त्री र मन्त्रालयलाई मांगपत्र बुझाउने गरेका छन् तर चासो वृद्धि हुन सकिरहेको छैन ।

यस विषयमा बझाङबाट निर्वाचित प्रतिनिधि सभा सदस्य तथा पूर्वमन्त्री भानुभक्त जोशीले सरकारी पक्षबाट बजेट आएर पनि ठेक्का प्रक्रियापछि निर्माण कम्पनीको लापर्बाहीका कारण अपेक्षित रूपमा काम अगाडि बढ्न नसकेको बताउनुभयो । आव २०७२/७३ मा तलकोट गाउँपालिकाको रूपातोलादेखि उरे ताक्लाकोटसम्मका लागि एक अर्ब रुपियाँको ठेक्का भयो तर निर्माण कम्पनीले कामका ढिलासुस्ती देखायो । यो आवमा खप्तडछान्ना गाउँपालिकाको तमैलदेखि गडरायसम्मको सडक स्तरोन्नतिका लागि ४८ करोड़ रुपियाँ माग गरेर सिफारिस गरिएको भए पनि अर्थ मन्त्रालयले सहमति नदिएको उहाँले बताउनुभयो ।

साभारः गोरखापत्र

पुग्दो छैन पूर्वाधार

सवारीसाधनको संख्याअनुसार १ लाख २० हजार किमि सडक पुर्‍याउनुपर्ने, अहिले ८२ हजार किमि मात्र

- विमल खतिवडा

वर्षेनि सवारीसाधन थपिंदा छन् । त्यसअनुसार सडक पूर्वाधार भने नपुगेको सरोकारवाला बताउँछन् । कतिपय सडक टालटुल गरेर नै सञ्चालन गरिएको छ । कतिपय सडक हिउँदमा चल्ने तर बर्खामा नचल्ने छन् । अहिलेसम्म संघ, प्रदेश र स्थानीय तहमार्फत ८२ हजार किमि सडक निर्माण भएको छ । यसमा संघमार्फत मात्र १८ हजार किमि सडक बनाइएको छ । केही निर्माणकै क्रममा छन् ।

आर्थिक सर्वेक्षण ०८० फागुन मसान्तसम्म यातायात कार्यालयहरूमा दर्ता हुने सवारीको संख्या ५५ लाख २६ हजार १ सय ९२ छ । सवारीसाधन बढेको अनुपातमा न सडक पूर्वाधार निर्माण हुन सकेको छ न विस्तार र स्तरोन्नति धानिएका सडक पूरा नै हुन सकेका छन् । जसले गर्दा यात्रु र चालक यात्रामा सास्ती खेप्न बाध्य छन् । त्यति मात्र होइन, सडकने गर्दा नै दुर्घटनाको जोखिम बढ्दो छ ।

निर्माण गरिएका सडक धेरै टिक्ने गरेका छैनन् । जसले गर्दा बर्सेनि मर्मत गर्नुको विकल्प छैन । राजमार्गमा असरन्न देखिने खाल्डाखुल्डीने दुर्घटनाको जोखिम बढाइरहेको छ । यस्ता दृश्य राजधानीका अधिकांश सडकमा सहजै देख्न सकिन्छ । सडककै अवस्थाले गर्दा व्यवसाय गर्न समस्या हुने गरेको अटोमोबाइल व्यवसायीहरूको गुनासो छ । सवारीसाधनमैत्री पूर्वाधार निर्माण हुन नसक्नु र निर्माण थालिएका सडक पनि पूरा नहुनु मुख्य समस्या रहेको उनीहरूको भनाइ छ ।

सडकको दुरावस्थाका कारण दुर्घटनाको जोखिमसंगै बर्सेनि ठूलो जनधनको क्षति हुने गरेको नाडा अटोमोबाइल्स एसोसिएसन अफ नेपालका पूर्वाध्यक्ष थापाले बताए । 'जति सडकको अवस्था बिग्रन्छ, त्यति नै सवारीसाधन बिग्रने र मर्मतसम्भारमा बढी खर्च लाग्ने हुन्छ,' उनले भने, 'अहिले बढी दुर्घटना हुनुको कारण नै सडक भएको छ । विदेशतिर हेर्दा तिनै गाडी १५/२० वर्षसम्म नयाँ देखिन्छन् । नेपालमा तीन/चार वर्षमा नै थोत्रा र पुराना देखिन्छन् यसको एउटै कारण सडक नै हो,' उनी भन्छन्, नौबिसेदेखि मुग्लिनसम्म सडकको अवस्था दयनीय छ जहाँ कष्ट सहेर सवारीसाधन चलाउनुपर्ने बाध्यता छ ।'

देशभर मुख्य राजमार्ग स्तरोन्नतिका क्रममा छन् । पहिला सडक दुई लेन थिए । जसले गर्दा ती सड़क बढ्दो सवारी चापलाई धान्न सकेन । राजमार्गका पुल सांघुरा थिए, जसले गर्दा ट्राफिक जामको सामना गर्नुपर्ने बाध्यता थियो ।

सवारी चापलाई ध्यानमा राख्दै मुख्य राजमार्गहरू विस्तार र स्तरोन्नति भइरहेको सडक विभागले जनाएको छ । अहिले कमला- कञ्चनपुर र नारायणगढ-बुटवल सडक विस्तारका क्रममा छन् । तर नारायणगढ़-बुटवल सडक निर्माण थालेको ६ वर्ष पुग्दा काम अझै सकिएको छैन । सड़क अस्तव्यस्त छ । निर्माणपछि सडक फराकिलो भएर यात्रुलाई सहज हुने सडक विभागको दाबी छ । मुख्य सडक चार लेन र बजार क्षेत्रमा

आर्थिक सर्वेक्षण ०८० फागुन मसान्तसम्म यातायात कार्यालयहरूमा दर्ता हुने सवारीको संख्या ५५ लाख २६ हजार १ सय ९२ छ । सवारीसाधन बढेको अनुपातमा न सडक पूर्वाधार निर्माण हुन सकेको छ न विस्तार र स्तरोन्नति धानिएका सडक पूरा नै हुन सकेका छन् । जसले गर्दा यात्रु र चालक यात्रामा सास्ती खेप्न बाध्य छन् । त्यति मात्र होइन, सडकने गर्दा नै दुर्घटनाको जोखिम बढ्दो छ ।

अहिले सडक पूर्वाधार छिटो र छरितो बनाउन सुरुङहरूको निर्माणलाई प्रमुख प्राथमिकतामा राखिएको छ । अहिले नागढुंगा सिस्नेखोला सुरुङ 'ब्रेक थ्रु' भएर फिनिसिङको चरणमा छ । सबैभन्दा बढी ट्राफिक जाम नागढुंगा उकालोमा हुने भएकाले विकल्पका रूपमा २.६८८ किमिको सुरुङ निर्माण गरिएको हो । आगामी ०८२ माघभित्र सुरुङबाट सवारीसाधन सञ्चालनमा ल्याउने तयारीमा सडक विभागको छ ।

सर्भिस लेनसहित ६ लेनको बन्नेछ । त्यस्तै पक्की पुल पनि निर्माणाधीन छन् ।

'सडकका कारण सवारीसाधनमा लागत बढिरहेका छ स्पेयर पार्टस पनि धेरै आयात गर्नुपर्ने बाध्यता छ' नाडाका पूर्वअध्यक्ष थापाले भने, 'सडक भनेको विकासको पहिलो आधार हो, स्तरोन्नति थालिएका सडकको काम छिटो सक्नुपर्छ । स्तरोन्नति थालिएको सडकमा कछुवा गतिमा काम भइरहेको उनको आरोप छ । सडककै कारण अन्यभन्दा विद्युतीय सवारीसाधनमा बढी नोक्सान हुने गरेको उनले सुनाए । यस्ता केही-केही गाडीबाहेक अरुको ग्राउन्ड क्लियरेन्स कम हुन्छ, सडकले गर्दा जोखिम मोलेर गाडी चलाउनुपर्ने बाध्यता छ,' उनले भने, ढुक्कसंग विद्युतीय सवारी चलाउन सक्ने अवस्था छैन ।'

पूर्वसचिव अर्जुनजंग थापा पनि अहिलेको सवारीसाधनको संख्याअनुसार १ लाख २० हजार किमि सड्क चाहिने बताउँछन् । 'सवारीसाधन अनुसार सडक पूर्वाधार बनिसकेको छैन,' उनले भने, १ लाख २० हजार किमि सडक बनाउन सके बढ्दो सवारीसाधनका लागि त्यो पर्याप्त हुन्छ ।' उनका अनुसार कुल जनसंख्याको ९४ प्रतिशतले १ किमि पैदल हिंड्दा कुनै न कुनै स्थानीय सडक भेटाउने गरी सडक निर्माण गरिएको छ । ५ किमिभन्दा बढी हिंडेको खण्डमा राजमार्ग नै भेटिने उनको भनाइ छ ।

'आवश्यकताअनुसार सडक बने शतप्रतिशत जनसंख्यालाई पुग्छ,' उनले भने, 'तर यसमा घरमै सडक पुऱ्याउने भन्न खोजेको होइन । अहिले ७७ वटै जिल्ला राष्ट्रिय सडक सञ्जालमा जोडिएका छन् । त्यस्तै कोशी, कालीगण्डकी, हुलाकी, मध्यपहाडी, मदनभण्डारी राजमार्ग निर्माणका क्रममा छन् । यी राजमार्ग निर्माण पूरा भए स्थानीयले सहज सडक पहुँच पाउनेछन् । यात्रा छिटो मात्र हुने छैन, स्थानीयस्तरमा उत्पादित कृषि उपजले सहज बजार पाउने छ ।

काठमाडौं-मधेश जोड्ने गरी काठमाडौं-तराई/मधेश (फास्ट ट्र्याक द्रुतमार्ग निर्माणको क्रममा छ । यो सडक निर्माण सकिएपछि काठमाडौंबाट बाराको निजगढ़ एक घण्टामा पुग्न सकिन्छ । फास्ट ट्र्याक निर्माणपछि दैनिक उपभोग्य बस्तु सहज रूपमा राजधानी ल्याउन मिल्नेछ । जसले लागत समेत घटाउने र मूल्य पनि सस्तो पर्नेछ ।

निर्माण गरिएका सडक पूर्वाधार भने धेरै टिक्ने गरेका छैनन् । कालोपत्र उप्कने र खाल्डाखुल्डी छिट्टै पर्ने गरेका छन् । वर्षामा सवारीसाधन चलाउँदा अघिपछि भन्दा विशेष ध्यान दिनुपर्ने पूर्वसचिव थापा सुझाउँछन् पहिरोसँगै चिप्लो माटो सडकमा खस्छ, त्यो माटोलाई पूर्ण रूपमा हटाउन सकिन्न, केही न केही सडकमा टाँसिएर रहेको हुन्छ' उनले भने, त्यो माटोमा सडकमा गुड्ने सवारीसाधनको चक्का पर्दा चिप्लिने हुन्छ ।

पृथ्वी राजमार्ग र नारायणगढ-मुग्लिन सडकमा सवारी चिप्लिने समस्या बढी देखिएको पूर्वसचिव थापाले बताए । राजमार्गमा पहिरो जोखिम क्षेत्रहरूबारे जानकारी दिने होडिङ बोर्ड राख्नुपर्ने उनको भनाई छ । जहाँ पहिरो गएको छ त्यहाँ बढ़ी सडक बिग्रने गरेको छ । 'अलकत्राको शत्रु पानी हो,' उनले भने, 'सडकमा पानी बग्ने, ढुंगा-गिट्टी हुने भएपछि कालोपत्र उप्कदै जान्छ,' सडक धेरै टिक्दैन ।'

सडकमा पानी बग्न नदिन नालीहरूको व्यवस्था अनिवार्य गर्नुपर्ने पनि उनले सुनाए । काठमाडौंमा सडक बिग्रिएका छन् यो हुनुको कारण ढल व्यवस्थापन राम्रो नगरेर हो, अर्कोतर्फ नेपाल विद्युत प्राधिकरण, काठमाडौं उपत्यका खानेपानी लिमिटेडले पाइप भूमिगतको नाममा भत्काएर बनाएको सडक पनि धेरै टिक्ने गरेका छैन,' उनले भने, गुणस्तरीय कालोपत्र नगर्दा पनि छिटो सडक बिग्रने गरेको छ ।

अहिले सडक पूर्वाधार छिटो र छरितो बनाउन सुरुङहरूको निर्माणलाई प्रमुख प्राथमिकतामा राखिएको छ । अहिले नागढुंगा सिस्नेखोला सुरुङ 'ब्रेक थ्रु' भएर फिनिसिङको चरणमा छ । सबैभन्दा बढी ट्राफिक जाम नागढुंगा उकालोमा हुने भएकाले विकल्पका रूपमा २.६८८ किमिको सुरुङ निर्माण गरिएको हो । आगामी ०८२ माघभित्र सुरुङबाट सवारीसाधन सञ्चालनमा ल्याउने तयारीमा सडक विभागको छ ।

पाल्पाको सिद्धबाबा सुरुङको निर्माण पनि धमाधम भइरहेको छ । त्यस्तै नागढुंगा-मुग्लिन, मुग्लिन-पोखरा सडकको स्तरोन्नतिको काम जारी छ । सडकको पहुँच सबैतिर पुगिसकेको भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका सहसचिव एवं प्रवक्ता सुशीलबाबु ढकालले बताए । सड्क निर्माण गर्ने कुरा असाध्यै खर्चिलो छ, बनेका सबै सडकमा बर्खामा गाडी गुड्दैनन्' उनले भने, अब सडक थप्नेभन्दा पनि बनिसकेका सडकमा सहज रूपमा सवारीसाधन गुड्ने बनाउने हो । ८० वटा राजमार्ग सड्क विभागले हेर्दै आएको ढकालले बताए । तिनको दुरी १४ हजार ९ सय ५३ किमि छ । जसमध्ये १२ हजार किमि बनिसकेको छ । अन्य सडक बन्दैछन् । ८० वटा राजमार्ग सडक विभागको कार्यक्षेत्रभित्र रहेको र त्योभन्दा बाहिरका सडकहरूको पनि निर्माण गरिरहेको छ, उनले भने, केही निर्माणकै क्रममा छन् ।

अहिले सबैतिर सडक स्तरोन्नतिको काम भइरहेकाले केही समस्या भएको ढकालले जनाए । स्तरोन्नति थालिएका सडक निर्माण सकिएपछि धेरे सहज हुन्छ, अहिले पूर्वको कांकडभिट्टाबाट स्तरोन्नतिको काम सुरु भएको छ' उनले भने, नारायणगढ़-बुटवलमा समस्या छ अन्यत्र समस्या आउन नदिने गरी काम भइरहेको छ । घरघरै सडक पुऱ्याउनेभन्दा पनि बनिसकेका सडकलाई सुधार गरेर बाह्रै महिना चल्ने बनाउनेतर्फ सरकारको ध्यान गएको उनको भनाइ छ ।

आर्थिक सर्वेक्षणअनुसार बसको संख्या ६८ हजार १ सय २७, मिनीबस र ट्रक ३० हजार सय ४३, कार, जिप, भ्यान ३ लाख ४२ हजार ६ सय ८७ माइक्रो बस १२ हजार ४५ र मोटरसाइकल ४४ लाख ७५ हजार ३ सय ४२ छन् । दर्ता भएका सवारीको संख्या धेरै छ ।

साभारः कान्तिपुर दैनिक

एक ट्राफिक प्रहरीको भागमा १,७८७ सवारी साधन

एउटा ट्राफिक प्रहरीको जिम्मामा परेको सवारी साधनके संख्या हेर्दा पनि अत्यधिक कार्य लोड छ । उसले १ हजार ७ सय ८७ सवारी साधानको व्यवस्था गर्नुपर्ने अवस्था छ ।

काठमाडौं उपत्यकाका तीन जिल्लामा २ हजार ८४ किलोमिटर सडक छ । बागमती प्रदेशमा २०८०/८१ सम्म दर्ता भएका सवारीसाधनको संख्या १९ लाख ८८ हजार ८१९ । उपत्यकाको ट्राफिक व्यवस्थापन गर्न कार्यरत १ हजार १ सय १३ जनशक्तिलाई आधार मान्दा एक जना ट्राफिक प्रहरीले १ हजार ७ सय ८७ सवारीसाधन र १.८७ किलोमिटर सडक व्यवस्थापन गर्नुपर्ने अवस्था रहेको महालेखाको प्रतिवेदनमा उल्लेख छ । उपत्यका ट्राफिक महाशाखाका प्रमुख विनोद घिमिरेका अनुसार, उपत्यकाको जनशक्ति र सवारी साधनको संख्या हेर्दा ट्राफिक प्रहरीको कामको जिम्मेवारी धेरै देखिन्छ नै । तर, सवारी व्यवस्थापनमा खटिएका ट्राफिक हुन् या अन्य जिम्मेवारीमा रहेका प्रहरीको संख्या केही कमी नै छ । तर, पनि प्रतिवेदनमा उल्लेख गरिएको तथ्यांकअनुसारको बागमती प्रदेशमा दर्ता भएका सबै सवारी उपत्यकामा मात्रै गुड्ने हैनन् ।

अहिले सवारी व्यवस्थापनमा ट्राफिक लाइट, सीसीटिभी लगायतका अन्य सामग्रीको प्रयोगले केही सहज भएको छ । कार्यालयले उपत्यकाको विभिन्न स्थानमा जडान भएका ३ सय २६ सीसीटिभीमार्फत सवारी दुर्घटना, सवारी चोरीको अनुसन्धान र खोजो कार्य गर्दै आएको छ ।

सवारी दुर्घटनाको वार्षिक औसत वृद्धिदर १२.४८ प्रतिशत

केही दिनअघि महालेखापरीक्षक तोयम रायाले राष्ट्रपति रामचन्द्र पौडेललाई महालेखा परीक्षकको ६२औं प्रतिवेदन बुझाएका छन् । उक्त प्रतिवेदनअनुसार नेपालमा सवारी दुर्घटनाको वार्षिक औसत वृद्धिदर १२.४८ प्रतिशत रहेको छ । सवारीसाधन र सडकको अवस्था, सवारी चाप, सडक निर्माण सम्पन्न नहुँदै सडक भत्काउने प्रवृत्तिले सवारी दुर्घटना बढेको उल्लेख गरिएको छ ।

पछिल्लो ५ वर्षको दुर्घटना विश्लेषण गर्दा हरेक वर्ष देशभर हुने सवारी दुर्घटनामा गम्भीर घाइते हुने व्यक्तिको संख्या ७.३५ प्रतिशतका दरले बढिरहेको छ । सामान्य घाइते हुनेको संख्या ६.१६ प्रतिशतले बढेको छ ।

चालक अनुमतिपत्र नियमनको कमी, सवारी नियमसम्बन्धी ज्ञानको कमी, सवारी चालकको असावधानीलगायतका कारणले सवारी दुर्घटना बढेसँगै मृत्यु, गम्भीर घाइते र सामान्य घाइते हुने संख्यामा समेत वृद्धि हुँदै गएको देखिन्छ। सम्बन्धित निकायहरूबाट सडकको सुधार, सड्क प्रसिङ व्यवस्था, पार्किङस्थल, ट्राफिक बत्ती, सीसीटिभी, जडान, सडक संकेतलगायतको उपयुक्त व्यवस्था र सवारी ऐन, नियमको पालना एवं अन्तर निकाय समन्वय गरी बढ्दो दुर्घटना न्यूनीकरण गर्नुपर्ने सुझाव महालेखाको छ ।

प्रतिवेदनअनुसार, सवारी दुर्घटना हुन नदिन सम्बन्धित सरोकारवाला समेतको समन्वयमा सवारीसाधनको अवस्था, भार वहन क्षमता, यात्रु क्षमता, अवस्था, सवारीसाधनको गतिको विषयमा विशेष निगरानी राख्नुपर्नेछ । ट्राफिक चिह्नको अनिवार्य पालनासम्बन्धी अनुगमनलाई प्रभावकारी बनाउने काठमाडौ उपत्यका र देशका अन्य मुख्य सहरमा ट्राफिक व्यवस्थापनमा सुधार गर्न इन्टिलिजेन्ट ट्राफिक लाइट प्रणाली जडानलगायतका कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्नुपर्ने महालेखाको सुझाव छ ।

प्रहरी कार्यालयमा थुत्रिएका सवारी साधनको तथ्यांक

महालेखाको प्रतिवेदनमा प्रहरी कार्यालयमा थुप्रिएको सवारी साधनको विषयमा प्रश्न उठाइएको छ । प्रतिवेदनमा भनिएको छ सरकारी सम्पत्ति तथा जिन्सी मालसामान लिलाम बिक्रीसम्बन्धी कार्यविधि, २०७९ को बुँदा २० मा कार्यालयले आफ्नो कम्पाउन्ड हाताभित्र रहेका सवारी साधनको तथ्यांक अनिवार्य राख्नुपर्छ । आफ्नो कार्यालयमा प्रयोग भई तत्काल चालु अवस्थामा नरहेका एवं स्वामित्वसम्बन्धी कुनै कागजात नभेटिएका पुराना सवारीसाधन वा नम्बर प्लेट पचा नलागेका सवारीसाधनको स्वामित्व दाबी गर्न १५ दिने सार्वजनिक सूचना प्रकाशित गर्नुपर्छ ।

सवारीसाधनको सम्बन्धमा कुनै दाबी नपरेमा नियमानुसार सम्पत्ति तथा जिन्सी खातामा आम्दानी बाँधी पत्रको रूपमा लिलाम बिक्री गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । प्रहरी प्रधान कार्यालयबाट प्राप्त विवरणअनुसार २०७९/८० सम्म मातहतका कार्यालयहरूमा स्वामित्व नखुलेका दुईपारे तीनपांग्रे र बारपांग्रेसमेत ६ हजार ९ सय ८२ सवारीसाधन वर्षौदेखि बेवारिसे अवस्थामा छन् ।

यो आवमा यो तथ्यांक अपडेट भएको छैन । यो वर्ष कार्यालयले ५ हजार ४ सय ७८ दुईपांग्रे २ वटा तीनपनि र ३८ वटा चारपाने तथा अन्यसमेत ५ हजार ५ संघ १८ सवारीसाधन लिलाम बिक्री गरे तापनि १ हजार ४ सय ६४ सफारीसाधन अभी बेवारिसे अवस्थामा छन् । उक्त सवारीसाधनहरू प्रचलित कानूनबमोजिम लिलाम बिक्री गर्नुपर्छ ।

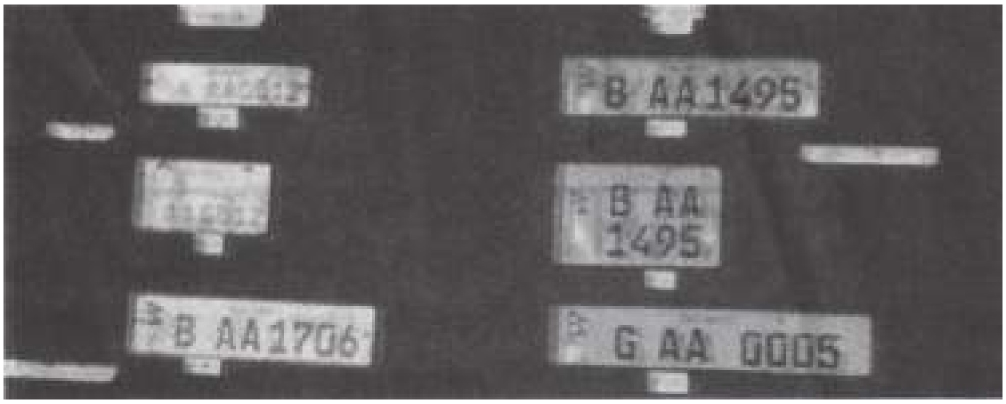
इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडान कार्य सुस्त ८

सरकारले तीन प्रदेशका सवारी साधनमा इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडान अनिवार्य गरेको भए पनि न्यून संख्याका सवारी साधनमा मात्र जडान भएको पाइएको छ ।

यातायात व्यवस्था विभागका अनुसार सरकारले ६ लाख २८ हजार इम्बोस्ड नम्बर प्लेट छपाइ गरेको छ । जडान भने जम्मा ६७ हजार सात सय सवारी साधनमा मात्रै भएको जानकारी यातायात व्यवस्था विभागका प्राविधिक निर्देशक श्रीकान्त यादवले

एउटा ट्राफिक प्रहरीको जिम्मामा परेको सवारी साधनके संख्या हेर्दा पनि अत्यधिक कार्य लोड छ । उसले १ हजार ७ सय ८७ सवारी साधानको व्यवस्था गर्नुपर्ने अवस्था छ । काठमाडौं उपत्यकाका तीन जिल्लामा २ हजार ८४ किलोमिटर सडक छ । बागमती प्रदेशमा २०८०/८१ सम्म दर्ता भएका सवारीसाधनको संख्या १९ लाख ८८ हजार ८१९ । उपत्यकाको ट्राफिक व्यवस्थापन गर्न कार्यरत १ हजार १ सय १३ जनशक्तिलाई आधार मान्दा एक जना ट्राफिक प्रहरीले १ हजार ७ सय ८७ सवारीसाधन र १.८७ किलोमिटर सडक व्यवस्थापन गर्नुपर्ने अवस्था रहेको महालेखाको प्रतिवेदनमा उल्लेख छ ।

यातायात व्यवस्था विभागका अनुसार प्रदेशगत रूपमा हेर्ने हो भने इम्बोस्ड नम्बर जडान गर्नेको संख्या सबै भन्दा बढी बागमती प्रदेशमा छ । यो प्रदेशमा अहिलेसम्म ५१ हजार सवारी साधनमा इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडान भएको जानकारी यातायात व्यवस्था विभागका प्राविधिक निर्देशक यादवले दिए । यसैगरी गण्डकी प्रदेशमा १४ हजार र लुम्बिनीमा सबैभन्दा कम तीन हजार हाराहारी सवारी साधनमा इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडान भएको जानकारी उनले दिए ।



दिए । 'तीन प्रदेशमा इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडान अनिवार्य भनिएको छ तर जडान भने एकदमै न्यून छ,' निर्देशक यादवले भने, '६ लाख बढी नम्बर प्लेट छपाइ भएको छ तर जडान भने ६७ हजार सात सय सवारी साधनमा मात्रै भएको छ ।'

विभागले छपाइ भएकामध्ये अहिलेसम्म दुई लाख ५८ हजार नम्बर प्लेट जडानका लागि यातायात कार्यालयहरूमा पठाएको छ । विभागले पठाएका कुल नम्बर प्लेटमध्ये अहिलेसम्म आधा पनि जडान नभएको जानकारी विभागका प्राविधिक निर्देशक यादवले दिए ।

सरकारले २०७८ कात्तिकमा तीन प्रदेश बागमती, लुम्बिनी र गण्डकी प्रदेशमा अनिवार्य रूपमा इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडान गर्नुपर्ने निर्णय गरेको थियो । '२०७८ कात्तिकमा बागमती, लुम्बिनी र गण्डकी प्रदेशका सवारी साधनमा इम्बोस्ड नबर प्लेट जडान अनिवार्य गर्नुपर्ने निर्णय सरकारबाट भएको थियो,' यादवले भने, 'तर यो निर्णय कार्यान्वयन हुन सकेको छैन, एकदमै न्यून मात्रामा इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडान भएका छन् ।'

यातायात व्यवस्था विभागका अनुसार प्रदेशगत रूपमा हेर्ने हो भने इम्बोस्ड नम्बर जडान गर्नेको संख्या सबै भन्दा बढी बागमती प्रदेशमा छ । यो प्रदेशमा अहिलेसम्म ५१ हजार सवारी साधनमा इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडान भएको जानकारी यातायात व्यवस्था विभागका प्राविधिक निर्देशक यादवले दिए । यसैगरी गण्डकी प्रदेशमा १४ हजार र लुम्बिनीमा सबैभन्दा कम तीन हजार हाराहारी सवारी साधनमा इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडान भएको जानकारी उनले दिए ।

बाँकी प्रदेशहरूमा इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडान कार्य अनिवार्य नगरिएकाले ती प्रदेशहरूमा जडान संख्या न्यून रहेको उनले बताए । यो नम्बर प्लेट जडानका लागि जनशक्ति र उचित स्थानको व्यवस्थापन हुनुपर्ने यादव बताउँछन् ।

नम्बरप्लेट जडानका लागि कम्तीमा तीनदेखि पाँच जनासम्मको जनशक्ति चाहिने र नम्बर प्लेट जडान गर्न कोठा आवश्यक पर्छ । यादवका अनुसार बाहिर जडान गर्दा पानी परेको खण्डमा नम्बर प्लेट बिग्रन सक्ने भएकाले कोठा अनिवार्य हुनुपर्ने हुन्छ । 'यो नम्बर प्लेट जडानका लागि जनशक्ति र कोठाको व्यवस्थापन हुनु जरुरी रहन्छ', यादवले भने, 'यसको व्यवस्थापन नगरेका प्रदेशहरूमा यो नम्बर प्लेट जडान अनिवार्य नगरिएको हो, थप तीन प्रदेशमा यो नम्बर प्लेट जडान अनिवार्य गर्ने गरी काम गरिरहेका छौं ।'

विभागका अनुसार सुदूरपश्चिम, मधेस प्रदेश र कर्णाली प्रदेशमा यो नम्बर प्लेट जडानको व्यवस्थापनको तयारी भइरहेको छ । यातायात व्यवस्था विभागले अहिलेसम्म जडान भएको नम्बर प्लेट संख्यालाई निकै कम भनेको छ । यातायात सेवा कार्यालयहरूले यो नम्बर प्लेट जडानमा विभागलाई सहयोग नगरेको गुनासो विभागको छ । अनिवार्य गरिएका तीन प्रदेशमा जति सवारी साधनमा इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडान हुनुपर्ने हो त्यत्ति हुनै सकेन,' यादवले भने, 'हामीले त जडान अनिवार्य भनेर यातायात सेवा कार्यालयहरूमा पठाइदियौं तर कार्यालयहरूले यसको जडानका लागि गरिएको अनिवार्य सर्तलाई बेवास्ता गरेको अवस्था रह्यो ।'

इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडानको प्रारम्भकालमा यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू यातायात व्यवस्था विभाग मातहत थिए । इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडानको कार्य २०७३ देखि सुरु भयो । इम्बोस्ड नम्बर प्लेट छपाइको मुद्दा अदालतसम्म पुगेपछि केही समय यसको छपाइको काममा अवरोध हुन पुग्यो । कानुनी व्यवधान टुंगिएपछि इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडानको काम पुनः सुरु भयो ।

यो बेलासम्म यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू प्रदेश सरकार मातहत गइसकेका थिए । विभागले इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडानका लागि अनिवार्य गरेको भए पनि कडा एक्सन' मा जान सकिने अधिकार नरहेको बताउँछ ।

फलतः अहिले विभागले प्रदेश सरकारहरूलाई यसको अनिवार्यता, महत्वबारे जानकारी गराउँदै जडानका लागि फकाइरहेको छ । उसले सबै प्रदेश सरकार कहाँ पुगेर इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडानलाई अनिवार्य रूपमा लागु गर्न सुझाएको छ । 'हामीले इम्बोस्ड नम्बर जडान कार्यलाई अनिवार्य रूपमा लागु गरेकाले यातायात व्यवस्था कार्यालयहरूलाई यसको जडानका लागि अनिवार्य गर्न निर्देशन दिनुस् भनेर सबै प्रदेशका यातायात मन्त्री लगायत सरकारका अधिकारीहरूलाई आग्रह गरेका छौं, लुम्बिनी प्रदेश सरकारसँगको छलफलका क्रममा आएका यादवले भने हामीलाई आशा छ, प्रदेश सरकारहरू यसमा अब सक्रिय भएर लाग्नेछन् ।'

उनका अनुसार आवश्यक परेको खण्डमा कर्मचारी व्यवस्थापन र नम्बर प्लेट जडानका लागि आवश्यक कोठाको व्यवस्थापन पनि विभागले नै गरिदिनेसम्मको काम समेत विभागबाट भएको छ ।

अब प्रदेश सरकारहरूले यसको अनिवार्यतालाई बुझेर मातहतका कार्यालयहरूलाई कडा निर्देशन दिन आवश्यक रहेको यादवले बताए । उनका अनुसार सबै प्रदेश सरकारहरू इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडान गर्न गम्भीर रहेको र अब यसले गति लिने विश्वास विभागले गरेको छ ।

समाजको चासो सडक सुरक्षा

सडकमा चेतनामूलक बोर्ड एवं सांकेतिक चिह्न राख्नुपर्नेमा त्यो नहुँदा अलमलमा चालक

- सजना बराल

गत असार २८ मा नारायणगढ-मुग्लिन सडकको भरतपुर महानगरपालिका-२९ सिमलताल सिंदुरेगैराको पहिरोमा परेर दुईवटा यात्रु बस त्रिशूलीमा बग्दा झन्डै ४८ जनाको अवस्था अझै अज्ञात छ । भदौ ७ मा तनहुँको आँबुखैरेनी गाउँपालिकास्थित ऐनापहिरोमा भारतीय यात्रु सवार बस दुर्घटना हुँदा २७ जनाको मृत्यु भयो । बर्खायाम सुरु हुनेबित्तिकै नेपालका सडकमा सवारी दुर्घटनाका समाचार एकपछि अर्को गरी आउँछन् ।

यातायात मन्त्रालयको तथ्यांकअनुसार नेपालमा बर्सेनि झन्डै २४ हजार सवारी साधन दुर्घटना हुने गर्छन् । आर्थिक वर्ष ०७१/७२ यताको १० वर्षमा दुई लाख ५८ हजार ७१३ बटा सडक दुर्घटनामा परेर कुरिब २४ हजार एक सय जनाको ज्यान गएको ट्राफिक प्रहरीको तथ्यांकले देखाउँछ । यस अवधिमा दुई लाखभन्दा बढी घाइते भएका छन् । सरदर दैनिक ८ जनाको ज्यान जाने र हजारौं अंगभंग हुने यी घटनामा चालकको लापरवाही, सवारीसाधन मर्मत-सम्भार अभाव, प्राकृतिक विपत्ति, ट्राफिक सचेतनाको अभावसँगै सडक सुरक्षासम्बन्धी नीति र पूर्वाधार मुख्य कारण रहेको विज्ञहरूको दाबी छ ।

'सडक सुरक्षालाई सरकारले प्राथमिकतामै राखेको छैन,' नेपाल यातायात व्यवसायी राष्ट्रिय महासंघका महासचिव सरोज सिटौला भन्छन्, 'वर्षात्का कारण सडक कमजोर हुनु प्राकृतिक परिस्थिति हो । तर जुन हिसाबले दुर्घटना भइरहेका छन्, यसलाई न्यूनीकरण गर्न सकिन्छ । गएको आइतबार महाकाली यातायातको बस दुर्घटना हुँदा सडकमा बार लगाएकै कारण खोलामा खस्नबाट बच्यो । यस्तै रोड सेफ्टीको विषय हामीले २० वर्षदेखि उठाउँदै आएका छौं । नेपालभर यस्तै सडक पूर्वाधार बनाऊ भनेर 'आवाज उठाउँदै आएका छौं । तर सरकारले यो विषय प्राथमिकतामा राखेको छैन ।'

सिटौलाका अनुसार सडकमा सचेतनामूलक बोर्ड एवं सांकेतिक चिह्न राख्नुपर्नेमा त्यो नहुँदा चालक अलमलमा पर्ने गरेका छन् । पोखराबाट काठमाडौं आउने क्रममा आँबुखैरेनीमा दुर्घटना भई मर्स्याङ्दीमा सवारी खसेको स्मरण गर्दै उनले नेपालको भूगोल नचिनेका, नयाँ चालकलाई मोड, घुम्ती, खाल्डाखुल्डीबारे ज्ञान नहुँदा दुर्घटना हुने गरेको उनको भनाइ छ । सिमलताल बस दुर्घटनाको विषयमा अध्ययन गर्न बनेको कार्यदलका सदस्यसमेत रहेका सिटौलाले विपद् व्यवस्थापनलगायत सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणको प्रभावकारी व्यवस्थापनका लागि सरोकारवाला निकायले प्रभावकारी भूमिका निर्वाह गर्नुपर्ने धारणा राखे ।

उक्त कार्यदलले साउन २२ मा गृहमन्त्री रमेश लेखकलाई बुझाएको प्रतिवेदनमा उक्त बस दुर्घटनाको मुख्य कारण 'वातावरणीय पक्षमा ध्यान नदिईकन' राजमार्गमाथि ग्रामीण सडक बनाइनु र सडकमा एकीकृत सूचना प्रणाली प्रयोगमा नरहनु रहेको औंल्याइएको छ । दुर्घटनास्थलमाथिको भिरालो पहाडी क्षेत्रमा उचित इन्जिनियरिङ तथा डिजाइनबिना हालसालै ग्रामीण सडक खनिएकाले सडकछेमा रहेको ढुंगामाटो बहावमा सहयोग पुगेको भन्ने प्रतिवेदनमा उल्लेख छ ।

रोड इन्जिनियरिङको मापदण्ड पालना नगरी गाउँ-गाउँ जोड्न बनाइएका सडकको अवस्था एकदमै खराब रहेको नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिका कार्यकारी निर्देशकसमेत रहेका सडक सुरक्षाविज्ञ आशिष गजुरेल बताउँछन् । देशभर एक लाख किलोमिटर सडक सञ्जाल पनि छैन । त्यसमा २३ हजार सडक विभागमार्फत बनेका छन् । यिनमा धेरै हदसम्म इन्जिनियरिङ स्ट्यान्डर्ड वा मापदण्ड प्रयोग भएर बनेका छन् । बाँकी सडक मापदण्ड पालना नगरी गाउँ-गाउँ जोड्नलाई मात्र बनाइएको हुँदा ती सडकमा

रोड इन्जिनियरिङको मापदण्ड पालना नगरी गाउँ-गाउँ जोड्न बनाइएका सडकको अवस्था एकदमै खराब रहेको नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिका कार्यकारी निर्देशकसमेत रहेका सडक सुरक्षाविज्ञ आशिष गजुरेल बताउँछन् । देशभर एक लाख किलोमिटर सडक सञ्जाल पनि छैन । त्यसमा २३ हजार सडक विभागमार्फत बनेका छन् । यिनमा धेरै हदसम्म इन्जिनियरिङ स्ट्यान्डर्ड वा मापदण्ड प्रयोग भएर बनेका छन् ।

सडक सुरक्षा परिषद्को ऐन मस्यौदा भएको र केही गतिविधिसमेत अगाडि बढे पनि समग्र यातायात क्षेत्रकै रूपान्तरण आवश्यक रहेको रिजालको धारणा छ। 'खासगरी सार्वजनिक यातायातको क्षेत्र राज्यको दायित्वमा पर्ने सेवा क्षेत्र हुनुपर्ने हो, नाफा कमाउने क्षेत्र होइन,' उनले भने, 'हामीले सार्वजनिक यातायात निजी क्षेत्रलाई पूर्ण रूपमा जिम्मा दिँदा यो नाफामुखी हुन पुगेको छ।'

सुरक्षाका हिसबाले धेरै कुरा नमिलेको उनले बताए । एकपछि अर्को गरी हुने दुर्घटनाको मुख्य कारण नै यही भएको उनको दाबी छ ।

'सडक सुरक्षा बार लगाइएको छैन, धेरैजसो सडकमा खाल्डाखुल्डी छन्, कतिमा माथिबाट ढुंगा-पहिरो खस्ने समस्या छ, कतिपय मोडमा घुम्ती सडकमा गाडी घुमाउन पर्याप्त मोड छैन,' गजुरेलले भने, धेरै सडकमा मान्छे साइकल, मोटरसाइकल, गाडी सबै एकै ठाउँमा हिँड्छन् । यात्रुमा पनि अनुशासन छैन । थोत्रा गाडीहरू धेरै गुडिरहेका छन्, गाडीको कन्डिसन जाँच गर्न राज्यसँग गतिलो संयन्त्र छैन । चालकको सीपकला छैन, सुरक्षित चलाऊँ भन्ने मनोविज्ञान छैन । कमजोरी नै कमजोरी भएकाले सडक दुर्घटना भइरहने गरेको छ ।'

दुर्घटना भइसकेपछि तत्काल उद्धारको संयन्त्र नहुँदा मृत्युदर धेरै हुने गरेको पनि गजुरेलले औंल्याए । विभिन्न चुनौती रहे पनि प्रहरीले आफ्नोतर्फबाट सचेतना र सडक सुरक्षाका लागि सक्दो पहल गरिरहेको काठमाडौं उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयका प्रहरी बरिष्ठ उपरीक्षक जीवनकुमार श्रेष्ठले जनाए । ट्राफिक संकेतसँगै विभिन्न सडक पूर्वाधार, डिजिटल प्रविधिको अभाव रहेको उनको भनाइ छ ।

'आर्थिक वर्ष ०८०/८१ मा मात्रै हामीले ४ लाख ७७ हजार जनालाई सडक सुरक्षासम्बन्धी सचेतना कार्यक्रममा सहभागी गरायौं, ट्राफिक नियमबारे जानकारी प्रवाह गर्‍यो,' श्रेष्ठले भने, 'मापसे र लापसे चेकिङलाई प्राथमिकता दियौं । सवारीको हेडलाइट, साइडलाइट बलेको छ/छैन, चक्काको अवस्था, अतिरिक्त चक्का छ/छैन जस्ता यान्त्रिक चेकिङ पनि गर्‍यो । यसले गर्दा ०७९/८० को तुलनामा आव ०८०/८१ मा सडक दुर्घटना १६.८ र मृत्युदर ६ र घाइते दर ३ प्रतिशतले घटेको थियो ।'

रोड इन्जिनियरिङ, सचेतना, नियम पालना, राख्छन् । 'सडक वातावरणीय पक्ष र सडक सञ्जालसँग जोडिएको आर्थिक पाटो ट्राफिक व्यवस्थापनका महत्वपूर्ण पक्ष रहेको श्रेष्ठले बताए । यातायात व्यवस्था विभागका महानिर्देशक उद्धवप्रसाद रिजाल भने नीतिगत निर्णय र केन्द्रको प्रयासले मात्रै सडक सुरक्षित नहुने र यसमा स्थानीय समुदायको ठूलो भूमिका रहने विचार राख्छन् । 'सडक बनाउँदैदेखि नियमित मर्मतसम्भारदेखि त्यसमा गुड्ने सवारी साधनको अद्यावधिक गर्ने, ट्राफिकले पनि चासो राख्ने, सडकमा प्रविधिहरू राख्ने, अलर्ट जारी गर्ने, मौसम लगायतको अगाडि नै पूर्वानुमान गर्न सक्ने प्रविधिले सडक सुरक्षित बनाउन सघाउँछ,' उनले भने, 'नेपालको भौगोलिक बनावट कठिन र पहाडले भरिएको हुनाले हामीले चाहेर पनि शतप्रतिशत गुणस्तर कायम गर्न सक्ने अवस्था छैन ।'

सडक सुरक्षा परिषद्को ऐन मस्यौदा भएको र केही गतिविधिसमेत अगाडि बढे पनि समग्र यातायात क्षेत्रकै रूपान्तरण आवश्यक रहेको रिजालको धारणा छ । 'खासगरी सार्वजनिक यातायातको क्षेत्र राज्यको दायित्वमा पर्ने सेवा क्षेत्र हुनुपर्ने हो, नाफा कमाउने क्षेत्र होइन,' उनले भने, 'हामीले सार्वजनिक यातायात निजी क्षेत्रलाई पूर्ण रूपमा जिम्मा दिँदा यो नाफामुखी हुन पुगेको छ । नाफाको लागि व्यवसायीले जे गर्दा नाफा हुन्छ त्यही गर्छन् । गाडी मेन्टेन नगरी गुडाउँदा नाफा हुन्छ, सस्तो वा कम ज्यालामा काम गर्ने ड्राभइर खोज्दा नाफा हुन्छ, बढी लोड गराउँदा, गाडीमा बढी यात्रु राख्दा नाफा हुन्छ, उसले त्यही गर्छ ।'

सडक सुरक्षासम्बन्धी राष्ट्रिय लक्ष्य, उद्देश्य, नीति तथा रणनीति बनाई दुर्घटना न्यूनीकरण गर्ने उद्देश्यले तत्कालीन मन्त्रिपरिषद्ले ०७३ पुसमै सडक सुरक्षा परिषद् गठन गर्ने निर्णय गरे पनि त्यसले हालसम्म सक्रिय रूपमा काम सुरु सकेको छैन । यसले बर्सेनि दुर्घटनाका समाचार आउँदा चासो दिएको जस्तो गरिए पनि व्यावहारिक रूपमै सडक सुरक्षाको नियमन गर्न राज्य गम्भीर नभएको देखाउने विज्ञहरूको धारणा छ ।

'सडक दुर्घटना र सडक सुरक्षामा काम गर्ने कुनै निकाय छैन र छरपस्ट हिसाबले विभिन्न निकायलाई अधिकार दिइएको छ,' सडक सुरक्षाविद गजुरेल भन्छन्, 'भौतिक पूर्वाधार मन्त्रालय, सडक विभाग, यातायात व्यवस्था विभाग, ट्राफिक प्रहरी, नगरपालिकाले पनि अलिअलि काम गरिरहेका छन् । तर सडक सुरक्षाको नै जिम्मेवारी पाएको कुनै एक निकाय छैन । सडक सुरक्षा हेर्न बलियो सडक सुरक्षा परिषद् बन्नुपर्छ ।'

साभार: कान्तिपुर

रोसीखोला आसपासको बिपी राजमार्ग खण्डमा यात्रु बोकेर गुड्दै गरेको बस । गत असोजमा रोसी खोलाको बाढीले भत्काएको यो राजमार्गको काभ्रे खण्ड निर्माणमा ढिलाइ हुँदा जोखिम मोलेर यात्रा गर्नुपर्ने बाध्यता छ ।

सोच्ने कि 'सम्पन्न सडकहरु' ?

सन्दर्भ, सोचसँग जोडिएको सम्पन्नशाली सडक सञ्जालको । जसले आर्थिक विकास र दिगो विकासमा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्छ ।

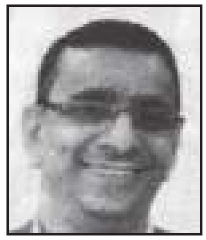
सन्दर्भ, सोचसँग जोडिएको सडक निर्माणको । जसले आर्थिक विकास, ...कनेक्टिभिटी र दिगो विकासमा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्छ । वर्षौं अझ भनौं नेपाल त दशकौंदेखि परम्परागत सडक निर्माणका विधिहरूमा अल्मलिइरहेको छ । तर अन्य देशले भने नवीनतम प्रविधिहरू र परिस्थिति अनुकूलका दृष्टिकोणसहित सडक निर्माणका अनेक आश्चर्यजनक काम गर्न थालेका छन् ।

समयले नयाँ नयाँ सोच जन्माइरहन्छ । जब नयाँ सोच (अवधारणा) लाई समयसँग समायोजन गर्दै मानिस अघि बढ्छ, तबमात्र नयाँ नयाँ काम गर्न सक्छ । सोचले नै हो, संसार बदल्ने पनि । सोच जुनसुकै विषय, क्षेत्र, तह र तप्कामा प्रयोग गर्न सकिन्छ । जसले हरसमय नयाँ आविष्कार गरिरहन्छ । यसरी भव्य काम गर्न र दिव्य परिणाम ल्याउन हरेक नागरिकमा नयाँ सोच चाहिन्छ । अझ देश निर्माण गर्छु भन्नेहरू अनि देश हाँक्छु भन्नेहरूमा झनै पृथक् र सिर्जनात्मक सोच अत्यावश्यक हुन्छ ।

सन्दर्भ, सोचसँग जोडिएको सडक निर्माणको । जसले आर्थिक विकास, 'कनेक्टिभिटी' र दिगो विकासमा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्छ । वर्षौं अझ भनौं नेपाल त दशकौंदेखि परम्परागत सडक निर्माणका विधिहरूमा अल्मलिइरहेको छ । तर अन्य देशले भने नवीनतम प्रविधिहरू र परिस्थिति अनुकूलका दृष्टिकोणसहित सडक निर्माणका अनेक आश्चर्यजनक काम गर्न थालेका छन् । यसो गर्दा त्यसले लागत घटाउँछ, टिकाउपन बढाउँछ र जलवायु परिवर्तनको वैश्विक समस्यासमेत सम्बोधन गर्छ, वातावरणीय प्रभावलाई कम गर्दै ।

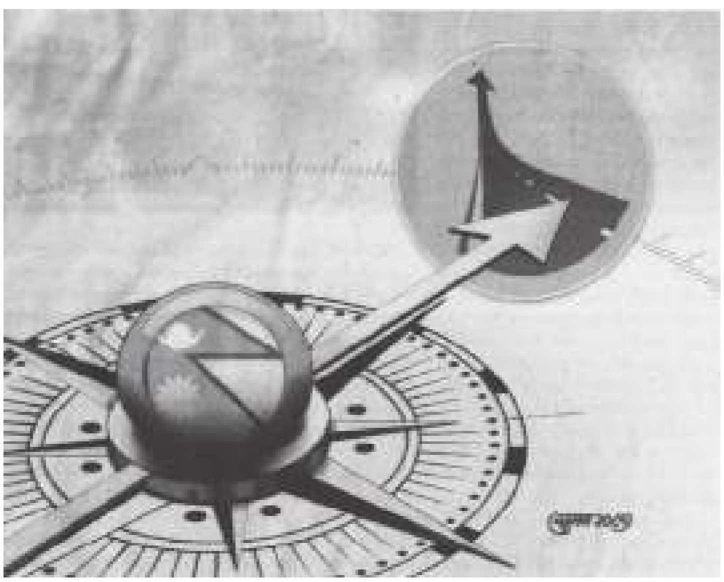
पाँच उत्कृष्ट सडकका केही नौला दृष्टान्तः विश्वमा सडक सञ्जालले समग्र विकासमा खेलेको भूमिका अहम् पाइएका छन् । विकासको मूल आधार सडक भएकाले पनि यसलाई सिर्जनात्मक बनाउन पछिल्लो पुस्ता नयाँ सोच, अवधारणा र संकल्पका साथ अघि बढेको छ, सूचना-प्रविधिसमेत जोडेर ।

- **आफ्नो उपचार आफै गर्ने (आत्म-उपचारक) बेलायतका सडकहरूः** बेलायतमा अनुसन्धानकर्ताहरूले आत्म-उपचार गर्ने 'एस्फाल्ट' विकास गरेका छन्, जसमा पुनर्स्थापना गर्ने एजेन्टका रूपमा स-साना क्याप्सुलहरू समावेश गरिएका छन् । ती क्याप्सुलले सडकमा पर्ने चिराहरूलाई आफै मर्मत गर्छन् । यस किसिमको प्रविधिले सडकको आयु विस्तार गर्छ र मर्मतमा लाग्ने ठुलो धनराशिको लांगतलाई घटाउँछ ।



- गोपीकृष्ण ढुंगाना

- **नेदरल्यान्डमा सौर्य सडकहरूः** नेदरल्यान्ड जसले सडकमा नयाँ सोच प्रयोगमा ल्याएको छ । जसलाई उसले 'सोलार प्यानेल-इन्टिग्रेटेड रोडस्' नामकरण गरेको छ । यस्ता सोलार रोड प्रोजेक्टहरूले सडकबाटै नवीकरणीय ऊर्जा (रिन्युएबल इनर्जी) उत्पादन गर्छन् । जुन सडकहरूले सडक बत्तीहरू आफ्नै प्रयासमा बाल्छन् । जसबाट इलेक्ट्रिक गाडीहरू रिचार्ज गर्न सकिन्छ भने बाँकी ऊर्जा सडक आसपासका भवनहरूले प्रयोग गर्छन् ।
- **जापानमा 'पर्मेबल पेभमेन्टस्'**: जापानले सड्क अर्थात् फुटपाथमा पृथक् प्रयोग गरेको पाइन्छ । सहर आउने बाढीलाई कम गर्न र पानीको व्यवस्थापन सुधार गर्न यस्तो सोच अघि सारेको हो । 'पर्मेबल पेभमेन्टस्'लाई 'वाटर पर्मेबल' पनि भनिन्छ । यसले सहरमा वर्षाको बेला आउने बाढी र सडकमा भरिने जलमग्न अवस्थालाई स्वतः नियन्त्रण गर्छ । यतिमात्र होइन, यस्ता फुटपाथले सडक तात्ने समस्यालाई पनि क्रमशः कम गर्छ । जापानको यो प्रयोगले विश्वलाई नेतृत्व गरिरहेको छ ।
- **अमेरिकामा सडक निर्माणमा 'जियोसिन्थेटिक्स'**: संयुक्त राज्य अमेरिका सडकमा व्यापक रूपमा 'जियोसिन्थेटिक्स' जस्तै 'जियोग्रिड' र 'जियोटेक्स्टाइल'को प्रयोग गरिन्छ, जसले भूक्षय भइरहने किसिमका कमजोर माटो भएका क्षेत्रहरूमा पनि सडकलाई सुदृढ बनाइदिन्छ । नेपाल जस्तो पहाडी भू-भाग जहाँ कमजोर माटोका कारण 'ल्यान्डस्लाइडस्' भइरहन्छ, त्यहाँ विशेष कामयावी देखिन्छ यो प्रयोग । यस्तो अभ्यासले सडकको टिकाउपन बढी हुन्छ । वर्तमान विश्वले सामना गरिरहेको पर्यावरणीय क्षतिलाई कम गर्ने भूमिका पनि यसले खेल्छ ।



- **भारतमा प्लास्टिकका सडकहरूः** भारतले सडक निर्माणमा फोहोरका प्लास्टिकको प्रयोग गरेको छ । यो काममा भारतले विश्वलाई पाठ सिकाएको छ । यो नयाँ सोच (आविष्कार) ले प्लास्टिक प्रदूषणलाई ठूलो परिणाममा घटाएको छ । सँगै यसले सडक बलियो हुने हुँदा टिकाउपनमा पनि फड्को मारेको छ । प्लास्टिक र बिटुमिन घुलमिल गर्दा सडकहरू अत्यधिक टिकाउ हुने गरेको पाइन्छ । जसले पानीले सडकमा गर्ने क्षतिको स्वयं प्रतिरोध गर्ने अवस्था सिर्जना हुन्छ ।

नेपाल स्वयंले नयाँ सोच जन्माउन सके उत्तम । नसके विश्वका विकसित देशहरूले ल्याएका नयाँ सोचलाई आफ्नो भूगोलमा ढालेर प्रयोग

नेपाल पहाडी भूभागका कारण बारम्बारको भूस्खलनको चपेटामा छ । त्यसैले पनि दिगो र लचकदार सडक निर्माण गर्नुपर्ने आवश्यकता छ । जसमा प्रविधिहरूको प्रयोग आवश्यक देखिन्छ । माथि प्रस्तुत गरिएका र यसबाहेकका उत्कृष्ट प्रयोग समेतको खोजी गरेर नेपालले वैश्विक उत्कृष्ट अभ्यासहरूलाई नेपालमा प्रयोग गर्नु आजको आवश्यकता हो ।

गर्नुपर्छ । सडक निर्माणका सम्बन्धमा विश्वका उत्कृष्ट अभ्यासहरू लागू गरेको खण्डमा नेपालमा सडक सञ्जालले समग्र विकासमा फड्को मार्नेमा दुईमत हुने छैन । नेपालले सडक निर्माणका सन्दर्भमा जेजस्ता मापदण्ड अपनाएको छ, ती पूर्ण र सम्पूर्ण नहुन सक्छन् । जुन यथार्थ यसै वर्षको बाढीपहिरोबाट भएका सडकका क्षतिले पुष्टि गरिसकेका छन् । त्यसैले दिगो र लचकदार सडक पूर्वाधारका लागि वैश्विक मापदण्डहरू अपनाउनुमा कल्याण हुने देखिन्छ । किनकि यसले झट्ट हेर्दा निर्माण लागत बढेको भए पनि त्यसपछि गर्नुपर्ने मर्मतलाई घटाइसकेको हुन्छ ।

सडक निर्माणमा उत्कृष्ट अभ्यासहरूः आधुनिक सडक निर्माणले पूर्वाधारको दक्षता सुधार्न प्रविधि, दिगोपन र लचकतालाई समेटेको हुन्छ । यसका लागि नेपाल सरकारको भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, सडक विभागलगायतका सरोकारवाला निकायले विश्वका केही उत्कृष्ट अभ्यासहरूको अध्ययन र त्यसपछि नेपालमा निर्माण गर्न लागिएका सडकमा अनुसन्धान गर्नु उचित हुन्छ । केही अभ्यासलाई छोटकरीमा हेरौं :

- **पुनः चक्रित सामग्री (रिसाइकल्ड मेटेरियल्स) को प्रयोग** : धेरै देशहरूले सडक निर्माण गर्दा फोहोरमैलाबाट निस्किएका प्लास्टिक, रबर र पुनः प्राप्त गरिएको 'एस फाल्ट' आदिको प्रयोग गर्दै आएका छन्, जसले एकातिर फोहोरमैलाको समस्या कम गर्छ भने अर्कोतिर सडकको दिगोपनलाई प्रवर्द्धन गर्छ ।
- **स्मार्ट सडकहरुसँग आईओटीको संयोजनः** प्रणाली र प्रयोगमा इन्टरनेट अफ थिङ्स (आईओटी) डिभाइस जोडेर सडकलाई स्मार्ट बनाउने काम विश्वका विकसित देशहरूले गरिरहेका छन् । सडकमा सेन्सर, सौर्य प्यानल र स्मार्ट प्रविधिको प्रयोग गरेर ट्राफिक व्यवस्थापन गर्न सहज हुन्छ । साथै ऊर्जामा आत्मनिर्भर बनाउँछ भने सडकको टिकाउपनलाई बढाउँछ ।
- **पारगम्य पक्काहरू (पर्मेम्बल पेभमेन्टस्)ः** यस किसिमका (माथि चर्चा गरिएको) फुटपाथ बनाउन सक्यौं भने त्यसले पानीलाई जमिनमुनि प्रवेश गर्ने अनुमति दिन्छ । खासमा सहरका सडकमा वर्खाका बेला भेल आउने र सडकभरि पानीले भरिने समस्या हुन्छ, त्यस्तो सहरी बाढीलाई यस्ता सडकले तत्काल निराकरण गर्छ । यसबाट जमिनमा पानीलाई रिचार्ज' गर्छ ।
- **कम लागत र बातावरणमैत्री 'एस्फाल्ट टेक्नोलोजी'** : परम्परागत गरम खालको मिश्रण एस्फाल्टका असर सडकमार्फत् देखेभोगेका छौं । नयाँ अवधारणा ल्याएर अचेल भने सडकमा विगतको तुलनामा कम लागत पर्नेगरी वातावरणमैत्री अर्थात् वातावरणअनुकूल विकल्प प्रयोगमा ल्याइएका छन् । यो अझ विशेषगरी दुर्गम क्षेत्रमा उपयोगी हुने अध्ययन, अनुसन्धानले देखाएको छ ।
- **'जियोसिन्थेटिक्स' र सडकमा बलियो माटो** : जियोटेक्स्टाइल' र 'माटोको सुदृढीकरण गर्ने प्रविधिहरू'को प्रयोग गरेर सडक गुणस्तरीय बनाउन सकिन्छ । यस्ता सडक साँच्चै टिकाउ भएको पाइएको छ । जियोसिन्थेटिक्स कृत्रिम सामग्री हुन्, जसलाई निर्माण परियोजनाहरूमा इन्जिनियरिङ समस्याहरू समाधान गर्न प्रयोग गरिन्छ । जुन पोलिमर वा हाइड्रोकार्बन चेनबाट बनेका हुन्छन् । तिनलाई सडक निर्माणका क्रममा जमिनलाई बलियो पार्न, भू-क्षण नियन्त्रण गर्न र निकास प्रणालीमा सुधार गर्न प्रयोग गरिन्छ ।
- **स्वचालित र रोबोटिक्समा आधारित सडक निर्माण** : सडकमा एआईको प्रयोग हुन थालेको छ । ड्रोन र अन्य स्वचालित मेसिनहरूको प्रयोगले पनि सडक निर्माणलाई छिटो र प्रभावकारी बनाउन थालेका छन् । रोबोटिक्सले खासगरी उच्च जोखिमयुक्त कार्यहरू अस्फाल्ट ओछ्याउँदा होस् वा यातायातको नजिक काम गर्दा हुने दुर्घटना वा चोटपटकका जोखिमलाई घटाउँछ । किनकि यी कार्यहरूलाई स्वचालित बनाउँदा कामदारहरूको सुरक्षा हुन्छ ।
- **'मोडयुलर' र 'प्रिफेब्रिकेटेड' सडकहरूः** विदेशमा पुग्दा देख्छौं, रातारात सडक निर्माण भइसकेको हुन्छ । यसको एउटा मूलमन्त्र मोड्युलर र प्रिफेब्रिकेटेड (उद्योग, कलकारखानाबाट फालिने सामग्री) को प्रयोग नै हो सडकमा । यसले श्रम लागतमा कम खर्च गरे पुग्छ । यस प्रविधिले छिटो सडक निर्माण हुन्छ, अझ अन्य सडकभन्दा बढी टिकाउ सडक बन्छ । पुनः प्रयोग गरिएका प्लास्टिकहरूबाट बनेका सडकहरूमा धेरै मात्रामा प्रिफेब्रिकेट गर्दा परम्परागत सामग्री प्रयोग गरी बनाएका सडकभन्दा तीन गुणा बढी टिक्ने पाइएको छ । जसको आयु करिब ५० वर्षसम्म हुन्छ ।

नेपालका सडक सञ्जालमा नयाँ प्रयोगको अवसर : नेपाल पहाडी भूभागका कारण बारम्बारको भूस्खलनको चपेटामा छ । त्यसैले पनि दिगो र लचकदार सडक निर्माण गर्नुपर्ने आवश्यकता छ । जसमा प्रविधिहरूको प्रयोग आवश्यक देखिन्छ । माथि प्रस्तुत गरिएका र यसबाहेकका उत्कृष्ट प्रयोग समेतको खोजी गरेर नेपालले वैश्विक उत्कृष्ट अभ्यासहरूलाई नेपालमा प्रयोग गर्नु आजको आवश्यकता हो । त्यसो त नेपालमा यस किसिमका नयाँ सोच सडक निर्माणमा प्रयोग गर्नु चुनौतीपूर्ण छ । त्यसो त लाभ बढी होलान् गर्न सके । नेपालजस्तो विकासशील देशका लागि यस्ता उन्नत सडक निर्माणका कारण प्रविधिका लागि उच्च लागत पर्नेछ । प्राविधिक विशेषज्ञताको कमी छ । अपर्याप्त पूर्वाधार अर्को समस्याको विषय हुन सक्छ । सडकमा नयाँपन दिन अनुसन्धान संस्थानहरूको अभाव छ, जसले नयाँ प्रविधिहरूको विकास र अनुकूलन गर्ने क्षमता कम गरेको छ । पर्यावरणीय र भौगोलिक चुनौतीहरू छँदैछन् ।

चुनौतीसँगै अनेक अवसर : नेपालका लागि अवसरहरू पनि कम छैनन् । यी चुनौतीका बाबजुद नेपालले सडक निर्माणमा माथिका उत्कृष्ट अभ्यास अपनाउन सके थुप्रै अवसर पाउनेछ । विश्वका विकासशील देशसँग सहकार्य गर्दै आफूलाई सडक निर्माणमा विश्व प्रतिस्पर्धामा पुऱ्याउन सक्छ । दिगो विकासका लक्ष्यहरू प्राप्त गर्ने अवसर हुन्छ । जलवायु परिवर्तनको मुद्दामा बलियो हुन सक्छ । प्रयास थालेपछि सडक निर्माणमा चीन, जापान, भारत जस्तै अन्य देशले हातेमालो गर्नेछन् । सडक निर्माणमा नितान्त नयाँ सोच र अवधारणाले विश्वभर पूर्वाधार कसरी निर्माण गर्न सकिन्छ भनेर क्रान्ति ल्याएको छ । वित्तीय र प्राविधिक बाधाका अलावा नेपाल चुनौती सामना गर्दै अघि बढ्ने हो भने, रणनीतिक योजना, नीति समर्थन र विश्वव्यापी विशेषज्ञहरूसँग सहकार्य गर्ने अवसर पनि प्राप्त गर्नेछ ।

विविध समाचार

भन्सार प्रशासन चुस्त बनाउन सुझाव

निजी क्षेत्रले व्यापार सहजीकरणका लागि भन्सार प्रशासन चुस्त बनाउन सुझाव दिएको छ ।

प्रतिनिधि सभा अन्तर्गतको अर्थ समितिमा आइतबार भएको भन्सारसम्बन्धी कानुनलाई संशोधन र एकीकरण गर्न बनेको विधेयक, २०८० माथिको छलफलमा निजी क्षेत्रका सरोकारवालाले भन्सार जाँचपासका क्रममा प्रक्रियागत झन्झट हटाउनुपर्ने, कर्मचारीको तजबिजी अधिकार कटौती गर्नुपर्नेलगायतका सुझाव दिएका छन् ।

समितिले नेपाल उद्योग वाणिज्य महासङ्घ, नेपाल उद्योग परिसङ्घ र नेपाल चेम्बर अफ कमर्ससँग विधेयकमाथि छलफल गरेको हो । छलफलमा निजी क्षेत्रका प्रतिनिधिले वस्तुको क्वारेन्टाइन तथा गुणस्तर परीक्षणका लागि पर्याप्त पूर्वाधार तयार पारिनुपर्ने, धरौटी रकम घटाउनु आवश्यक रहेकामा जोड दिए ।

नेपाल उद्योग परिसङ्घका अध्यक्ष राजेशकुमार अग्रवालले सूचना प्रविधि र विद्युत् व्यापारको विषयलाई विधेयकले समेट्न नसेकको बताउनुभयो । उहाँले प्रस्तावित विधेयकला सफ्टवेयर निर्यातको विषयमा केही व्यवस्था नगरिएको र विद्युत् व्यापार भन्सारको दायरामा आउने वा नआउने भन्ने विषय स्पष्ट नपारिएको बताउनुभयो ।

त्यस्तै भन्सार जाँचपास प्रक्रियामा कुनै विवाद आएमा त्यसको निरूपणका लागि प्रशासकीय पुनरवलोकनका लागि अलग्गै न्यायिक निकायको स्थापना गरिनुपर्नेमा परिसङ्घले जोड दिएको छ ।

नेपाल चेम्बर अफ कमर्सका उपाध्यक्ष दीपक श्रेष्ठले भन्सार र कर कार्यालयलाई राजस्व उठाउने लक्ष्य दिँदा त्यसको असर व्यवसायीले भोग्नु परेको बताउनुभयो । त्यस्तै भन्सार जाँचपासका क्रममा प्रयोग हुने सन्दर्भ मूल्य पुस्तिका खारेज गरिनुपर्ने र हार्मनाइज्ड कोड अनुसार वस्तुको वर्गीकरणलाई व्यवस्थित गरिनुपर्ने उहाँले सुझाव दिनुभयो ।

नेपाल उद्योग वाणिज्य महासङ्घले भन्सार जाँचपासका क्रममा भन्सार कार्यालयले गरेको नमुना परीक्षणं उपर चित्त नबुझेमा अन्य निकायबाट पनि चेकजाँच गर्न पाउने व्यवस्था गर्न सुझाव दिएको छ ।

भन्सार जाँचपासका क्रममा कुनै वस्तुमाथि भन्सार अधिकृतलाई शङ्का लागेर त्यस्तो वस्तुको जाँच गर्दा ५० प्रतिशत धरौटी राख्नुपर्ने विद्यमान व्यवस्थालाई संशोधन गरेर २५ प्रतिशत धरौटी राख्नुपर्ने व्यवस्था आवश्यक रहेको महासङ्घले सुझाएको थियो ।

न्यून वा अधिक बीजकीकरण गर्दा हाल शतप्रतिशत जरिबाना लाग्ने व्यवस्थालाई संशोधन गरेर ५० प्रतिशतमा झार्न पनि महासङ्घले सुझाव दिएको छ । भन्सार जाँचपास प्रक्रियालाई थप प्रविधिमैत्री र सहज बनाउन तथा नेपाल पक्ष राष्ट्र रहेको क्योटो महासन्धि अनुकूल हुने गरी भन्सार ऐन संशोधन आवश्यक रहेकाले सरकारले उक्त विधेयक ल्याएको हो । नेपाल संशोधित क्योटो महासन्धि सम्झौता र विश्व व्यापार सङ्गठनको व्यापार सहजीकरण सम्झौताको पक्ष राष्ट्र हो ।

यी सम्झौता अनुसार संशोधित क्योटो महासन्धिका प्रावधानमध्ये सामान्य प्रावधान सदस्य भएको तीन वर्षभित्र तथा सङ्क्रमणकालीन मापदण्ड पाँच वर्षभित्र कार्यान्वयनमा ल्याइसक्नुपर्ने महासन्धिमा उल्लेख छ । त्यस्तै व्यापार सहजीकरणका लागि भन्सारसँग सम्बन्धित प्रावधान भन्सार ऐन नियमबाट सम्बोधन गर्न आवश्यक रहेको भन्दै सरकारले यो विधेयक ल्याएको हो ।

कहिले हट्छन् २० वर्षे डेढ लाख सार्वजनिक सवारी ?

२० वर्षभन्दा पुराना गाडीले बायु प्रदूषण र सडक दुर्घटना गराए पनि सरकार पुराना गाडी हटाउने विषयमा अलमल गरिरहेको छ । यातायात व्यवसायी पनि त्यसो गर्नु नपरे हुन्थ्यो भन्दै सकेको यत्न गरिरहेका छन् । त्यस्ता पुराना गाडी प्रदूषण मात्र बढाएका छैनन्, दुर्घटनाको एउटा कारण पनि बनिरहेका छन् ।

यातायात व्यवस्था विभागका अनुसार अहिले देशभरि ५८ लाख ५० हजार चार सय ३२ वटा सवारी साधन दर्ता भएका छन् । हरेक वर्ष सवारी साधन दर्ता हुने संख्या बढ्दै गएको छ ।

तथ्यांक अनुसार दर्ता भएका सवारी सायनमध्ये मिनी बस मिनी ट्रक ७१ हजार पाँच सय ७७, क्रेन, डोजर, एक्साभेटर, ट्रक ४१ हजार नौ सय ८६, कार जिपम्यान एक लाख २९ हजार एक सय १९, पिकअप ९१ हजार चार सय ८३, माइक्रोबस १२ हजार पाँचसय ७५, टेम्पो एक लाख ११ हजार तीन सय ५२, मोटरसाइकल ४७ लाख ४४ हजार ७२, ट्याक्टर पावर ट्रिलर एक लाख ९० हजार ६४, इ रिक्सा ७३ हजार ६०६ र अन्य सवारी साधन १७ हजार आठ सये ७५ बटा रहेको तथ्यांक विभागले उपलब्ध गराएको छ । अहिलेसम्म सबैभन्दा बढी सवारी साधन मोटरसाइकल रहेको पाइएको छ ।

सार्वजनिक यातायात केन्द्रीय महासंघ नेपालका महासचिव भरत नेपालका अनुसार देशभरि सार्वजनिक यातायातका साधनको संख्या सात लाख रहेको छ । तीमध्ये बीस वर्षभन्दा पुराना सवारी साधनको संख्या करिब एक लाख ४० हजार रहेको छ ।

२०७० सालतिर मन्त्रिपरिषद्ले बीस वर्षभन्दा पुराना साधनलाई पत्रु बनाउने निर्णय गरेको थियो । पत्रु भनेको दर्ता खारेज गर्ने, लिलाम गर्ने र नष्ट गर्ने भन्ने थियो । मन्त्रिपरिषद्ले निर्णय गरे पनि सवारी ऐनमा भने यो व्यवस्था राखिएको थिएन । २०७५ सालमा बागमती प्रदेश सरकारले ऐन नै बनाएर बीस वर्षभन्दा पुराना सवारी साधनलाई पत्रु बनाएर नष्ट गर्नुपर्ने निर्णय गऱ्यो ।

पुराना सवारी व्यवस्थापन बागमती प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०७५ को दफा १९ (४) मा 'सवारी दर्ता भएको मितिले विद्युतीयको हकमा ३० वर्ष र अन्यको हकमा २० वर्ष नाघेका सार्वजनिक सवारी मन्त्रालयले तोकेबमोजिम पत्रु गर्नुपर्ने

भन्सार जाँचपासका क्रममा कुनै वस्तुमाथि भन्सार अधिकृतलाई शङ्का लागेर त्यस्तो वस्तुको जाँच गर्दा ५० प्रतिशत धरौटी राख्नुपर्ने विद्यमान व्यवस्थालाई संशोधन गरेर २५ प्रतिशत धरौटी राख्नुपर्ने व्यवस्था आवश्यक रहेको महासंघले सुझाएको थियो । सार्वजनिक यातायात केन्द्रीय महासंघ नेपालका महासचिव भरत नेपालका अनुसार देशभरि सार्वजनिक यातायातका साधनको संख्या सात लाख रहेको छ । तीमध्ये बीस वर्षभन्दा पुराना सवारी साधनको संख्या करिब एक लाख ४० हजार रहेको छ ।

वन तथा वातावरण मन्त्रालयका सिनियर डिबिजन इन्जिनियर शिवजी शर्माका अनुसार सरकारले सवारीसाधनको इन्जिन मापदण्ड अपग्रेड गर्न २०७५ सालमा मन्त्रिपरिषद्बाट एउटा समिति बनाइएको थियो। त्यसवेला युरो-३ बाट युरो-४ मा जानुपर्ने भनिएको थियो। मन्त्रालय र समितिमा छलफल हुँदाहुँदै २०७७ सालमा अब युरो-४ होइन, युरो-६ मै जानुपर्ने निष्कर्ष निकालिएको थियो।

छ' भनी उल्लेख छ । मन्त्रिपरिषद्को निर्णय तथा बागमती प्रदेश सरकारले ऐन नै बनाउँदा पनि बीस वर्षभन्दा पुराना सवारी साधन नष्ट हुन सकेका छैनन् । अहिले पनि धेरै सरकारी कार्यालय र कतिपय सडकमा बीस वर्षभन्दा पुराना सवारी साधन प्रशस्त गुडिरहेका छन्। महालेखा परीक्षकको ६२ औं वार्षिक प्रतिवेदनमा २० वर्षभन्दा पुराना सवारी साधन अझै पनि सडकमा गुडिरहेको विषयमा सरकारको ध्यानाकर्षण गराइएको छ। प्रतिवेदनमा भनिएको छ, 'उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयको प्रतिवेदन अनुसार यान्त्रिक गडबडीका कारण २०७७/७८ देखि २०८०/८१ सम्ममा ४०० सवारी दुर्घटना भएको देखिन्छ। यातायात व्यवस्था विभागले २०६०/६१ भन्दा पहिला दर्ता भएका सवारीको कुल संख्या चार लाख ४२ हजार रहेको जनाएकोमा उपत्यकामा गुड्ने २० वर्ष पुराना, प्रतिस्थापन गर्नेपर्ने र प्रतिस्थापन गरेको सवारी संख्या सम्बन्धी विवरण राखेको पाइएन। पुराना सवारी साधन चलाउँदा वातावरण प्रदूषण हुने, सवारी दुर्घटना हुने, आगमन अवरुद्ध हुने, ट्राफिक व्यवस्थापनमा समस्या हुने लगायतका समस्या सिर्जना हुने विषय प्रतिवेदनले औंल्याएको छ ।

'लेखापरीक्षणको क्रममा गरिएको सर्वेक्षणमा ४९ प्रतिशत सवारी चालक र ट्राफिक प्रहरीले सडकको क्षमताभन्दा बढी सवारी साधन हुनु नै ट्राफिक अवरोध हुने मुख्य कारण रहेको औंल्याएका छन्' प्रतिवेदनमा भनिएको छ, पुराना सवारी साधन चलाउँदा वातावरण प्रदूषणमा वृद्धि भएको, सवारी साधन सडकमा बिग्रिदा आवागमनमा अवरोध भएको, सडक तथा अन्य भौतिक पूर्वाधारको तुलनामा सवारी साधनको संख्या बढी भई ट्राफिक व्यवस्थापनमा असर परेको देखिएकाले ऐनबमोजिम विद्युतीय ३० वर्ष र अन्य २० वर्ष पुराना सवारी साधन प्रतिस्थापन गरी आवागमन सहज बनाउनुपर्दछ ।'

के भन्छ अदालत ?

२०७६ सालमा बसन्त नेम्वाङ भौतिक पूर्वाधार तथा यातायत मन्त्री भएका बेला मन्त्रालयले ल्यान्ड क्रुजर गाडीको हकमा २० वर्ष पुरानो भए पनि उक्त गाडी बलियो भएकाले लामो समयसम्म रहन सक्ने निर्णय गऱ्यो । अन्य सवारी साधनको हकमा भने बीस वर्षभन्दा पुराना गाडी पत्रु बनाउनु पर्ने निर्णय यथावत् रहेको उल्लेख गरियो। मन्त्रालयको उक्त निर्णय विरुद्ध यातायत व्यवसायीहरूले उच्च अदालत पाटनमा रिट दायर गरे। उच्चअदालत पाटनले २०८० सालामा बीस वर्षभन्दा पुराना गाडी प्रतिस्थापन गर्न कानुन बनाउँदा सबैलाई समान ढंगबाट लागु हुने गरी कानुन बनाउन सरकारलाई निर्देशन गऱ्यो। अदालतले सरकारलाई कानुन बनाउँदा चार वटा विषयमा ध्यान दिन आदेश दियो। गाडीको यान्त्रिक अवस्था, गाडीको प्रदूषण, सडकको अवस्था सुरक्षा तथा यात्रुको सुरक्षालाई हेरेर कानुन बनाउन अदालतले सरकारलाई आदेश दियो ।

के भन्छन् यातायात व्यवसायी ?

यातायात व्यवसायीहरू भने बीस वर्षभन्दा पुराना सवारी साधन एकै पटक नष्ट गर्नु व्यावहारिक समाधान नभएको तर्क गर्छन्। सवारी साधनको छुट्टाछुट्टै प्राविधिक जाँच गरेर पुरानो भएको भनी पुष्टि भएको हकमा मात्र प्रतिस्थापन गर्न सकिने उनीहरूको तर्क छ। नेपालमा सवारी साधन उत्पादन नहुने भएकाले एकै पटक नयाँ सवारी साधन खरिद गर्दा देशको ठूलो पैसा विदेशिने तर्क सार्वजनिक यातायत केन्द्रीय महासंपका महासचिवको भनाइ छ ।

'बीसवर्ष भन्दा पुराना गाडीलाई प्रतिस्थापन गर्न सरकारले अनुदान दिनुपर्छ, बैकिङ सुविधा पनि हुनुपर्छ, त्यसैले नवौं गाडी खरिद गर्न पचप्त पैसा हुदैन' नेपालले भने, 'त्यसैले एकै पटक जीस वर्षभन्दा पुराना गाड़ी प्रतिस्थापन गर्ने निर्णय गर्नुभन्दा गाडींको प्राविधिक जाँच गरेर पुराना भइसकेका गाडीको हकमा मात्र प्रस्थिापन गर्ने कानुन बनाउनु उपयुक्त हुन्छ ।'

५ वर्षदेखि कार्यान्वयन हुन नसकेको युरो-६ मापदण्ड फेरि सरकारको प्राथमिकतामा

सरकारले करिब ५ वर्षअघिदेखि नेपालमा सञ्चालन हुने सवारीसाधनमा युरी-६ मापदण्ड लागू गर्न खोजे पनि सफल हुन सकेको छैन । सवारीसाधनमा प्रदूषण मापदण्ड परिमार्जन नहुँदा नेपाल सवारी उत्पादक कम्पनीको 'डम्पिङ साइट' बन्न पुगेको छ ।

पटक-पटक चर्चा पाउँदै सेलाउँदै आएको युरो-६ मापदण्ड फेरि सरकारको आगामी आर्थिक वर्ष २०८२/०८३ को नीति तथा कार्यक्रममा पनि परेको छ । नेपालमा युरो-६ मापदण्डको इन्धन (डिजल) भए पनि सवारीसाधन भने १३ वर्षअघि बनेको सवारी प्रदूषण मापदण्ड, २०६९ अनुसार युरो-३ मापदण्डको इन्जिन भएका नै छन् । त्यसयता यो मापदण्ड संशोधन भएको छैन । २०६९ सालमा युरो-३ प्रदूषण मापदण्ड लागू गर्दा २ वर्षभित्र युरो-४ मा जाने प्रस्ताव गरिएको थियो । तर, त्यो कार्यान्वयनमा आएन ।

वन तथा वातावरण मन्त्रालयका सिनियर डिभिजन इन्जिनियर शिवजी शर्माका अनुसार सरकारले सवारीसाधनको इन्जिन मापदण्ड अपग्रेड गर्न २०७५ सालमा मन्त्रिपरिषद्बाट एउटा समिति बनाइएको थियो । त्यसवेला युरो-३ बाट युरो-४ मा जानुपर्ने भनिएको थियो । मन्त्रालय र समितिमा छलफल हुँदाहुँदै २०७७ सालमा अब युरो-४ होइन, युरो-६ मै जानुपर्ने निष्कर्ष निकालिएको थियो ।

त्यसपछि गठन गरिएको अर्को समितिले २०७८ सालमा युरो-६ लागू गर्ने प्रस्ताव तयार पारेर सबैसँग छलफल गरेर २०७९ सालमा मन्त्रिपरिषद्मा पुऱ्याएको थियो । २०७७ सालमा सवारीसाधनमा युरो-६ मापदण्ड इन्जिन लागू गर्न खोजियो । सरकार परिवर्तन भएका कारण त्यो निर्णय कार्यान्वयन हुन सकेको थिएन । इन्जिनियर शर्माले अब आगामी आर्थिक वर्षदेखि लागू गर्ने गरी तयारी पूरा भइसकेको बताए ।

युरो-६ मापदण्ड लागू हुन नसक्नुमा सरकारभित्र र बाहिरबाट असहयोग हुनु मुख्य कारण बताइएको छ । वन मन्त्रालयले पटक-पटक प्रस्ताव लैजान प्रयास गरे पनि मन्त्रालयभित्रकै वा अन्य कारणले लान सकेको थिएन । युरी-६ मा जाँदा इन्जिन महँगो हुन्छ भन्दै व्यवसायीहरूले लबिइङ गर्दै आएको आरोप छ ।

तर, व्यवसायीले रोकेको नभई तयारीका लागि २०७९ सालमा

सरकारसँग केही समय मागेको नाडा अटोमोबाइल्स एसोसिएसन नेपालका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले बताए। 'त्यो समयमा हामी पूर्ण रूपमा तयार थिएनौं। केही समय मागेका हौं। तर, अब कुनै समस्या छैन । समयअनुसार मापदण्ड परिवर्तन गर्दै जानुपर्छ । अब व्यवसायी तयार नै छन्,' उनले भने ।

युरी-६ मापदण्डको प्रयोग

विश्वमा कति मुलुकले युरो-६ मापदण्ड लागू गरेका छन् भनेर एकिन भन्न नसकिए पनि विकसित तथा धनी मुलुकहरूले युरो-६ वा सोसरहको मापदण्ड प्रयोगमा ल्याएका छन् । कतिपय विकासशील मुलुक भने हालसम्म यो मापदण्डमा जान सकेका छैनन् । भारतमा हाल बिएस ६ (युरो-६ सरह) का सवारीसाधन मात्र उत्पादन तथा दर्ता गर्न पाइने व्यवस्था छ । तर, भारतमै उत्पादन हुने युरो-३ मापदण्डका गाडी नेपालमा आयात भइरहेका छन् ।

युरो-६ लागू हुँदा के फाइदा हुन्छ ?

काठमाडौं उपत्यकामा वायु प्रदूषणको कारकमा सवारीसाधनको भूमिका ३० प्रतिशत रहेको वातावरण विभागको अध्ययनले देखाएको छ । पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने सवारीसाधनबाट कार्बनमोनोअक्साइड, हाइड्रोकार्बन जस्ता हानिकारक धुवाँ निस्कन्छ । युरो-३ भन्दा यूरो-४ तथा त्यसभन्दा पनि युरी-६ का सवारीसाधनले प्रदूषण कम गर्ने विज्ञहरू बताउँछन् । युरी-६ युरोपेली देशमा प्रयोग हुने प्रदूषण नियन्त्रण मापदण्ड हो, जसअन्तर्गत सवारीसाधनले उत्सर्जन गर्ने नाइट्रोजन अक्साइड, सल्फर डाइअक्साइड जस्ता प्रदूषक तत्व निकै घट्छ ।

मन्त्रालयका इन्जिनियर शर्माले पनि युरो-६ लागू हुँदा मुख्य गरी प्रदूषण कम हुने बताए । उनले भने, 'प्रदूषणबाट भइरहेको विकराल समस्या घटाउनु जरुरी छ । प्रदूषणबाट हजारौं मानिस तथा जनावर र पशुपक्षी प्रभावित भइरहेको अवस्थामा युरो-६ लागू गर्दा केही राहत हुन्छ ।'

कति महँगो पर्छ ?

विगतमा व्यवसायीहरू सवारीसाधनको लागत बढ्ने भन्दै युरो-६ मा जान अस्वीकार गरिरहेका थिए । तर, पछिल्लो समयमा भने व्यवसायीहरू भारतभन्दा अन्य मुलुकबाट आउने सवारीसाधनमा मूल्य अलि धेरै बढ्ने भए पनि भारतबाट आउने सवारीसाधनमा भने खासै नबढ्ने बताउँछन् ।

ठुला सवारीसाधन महँगो हुने भए पनि त्योभन्दा बढी रकम प्रदूषणबाट हुने स्वास्थ्य समस्याको उपचारमा खर्च भइरहेको स्वास्थ्य क्षेत्रका विज्ञहरूको दाबी छ । यातायात व्यावसायीले मापदण्ड परिवर्तन हुँदा सवारीसाधनको मूल्य पनि महँगो हुने र जसले गर्दा सवारीको आयातमा असर परेर राजस्व प्रभावित हुने डर देखाउँदै आएका थिए । युरो-६ मापदण्ड अनुसारका सवारीसाधन आयात गर्दा २५ प्रतिशतसम्म मूल्य बढ्ने एक व्यवसायीले बताए । आयात शुल्कमात्रै नभई मर्मत सम्भार खर्च पनि बढ्ने र जनशक्ति पनि अभाव भएको व्यवसायीहरू बताउँदै आएका छन् ।

इन्धन युरो-६ अनुसारकै

नेपाल आयल निगमले २०७६ चैत (१ अप्रिल २०२०) देखि युरो-६ - स्ट्यान्डर्डको इन्धन आयात गर्दै आएको छ । इन्डियन आयल कर्पोरेसन (आइओसी) ले निगमलाई युरो-६ को इन्धन उपलब्ध गराइरहेकी छ । युरो-६ हाल इन्धनमा सबैभन्दा अत्याधुनिक र प्रदूषण कम गर्ने इन्धन मापदण्ड हो ।

यसअघि प्रयोग हुँदै आएको युरो-४ मा सल्फरको मात्रा ५० पिपिएम हुने गरेको थियो । जसबाट अत्यधिक रूपमा विषादियुक्त धुवाँ निस्कँदा वातावरणमा प्रतिकूल असर पार्ने गरेको थियो । तर, युरो-६ मा सल्फरको मात्रा १० पिपिएम मात्र हुने भएकाले वातावरण प्रदूषणसमेत कम गर्दै गाडीको क्षमतामा वृद्धि हुने विज्ञहरूको भनाइ छ ।

जाइकाको सहुलियतपूर्ण ऋणमा बनाइने

केही समयभित्रै जाइका र नेपाल सरकारबीच सम्झौता गर्ने तयारी रहेको सडक विभागको दाबी

जापान अन्तर्राष्ट्रिय सहयोग नियोग (जाइका) ले सहुनियतपूर्ण ऋण सहयोगमा तीनकुने-कोटेश्वर-जडीबुटी खण्डमा फ्लाइओभर र सुरुङ निर्माण गरिने भएको छ । यस क्षेत्रमा ट्राफिक जाम धेरै हुने हुँदा विकल्पमा फ्लाइओभर र सुरुङ बनाउन लागिएको हो । यी संरचना निर्माणका लागि जाइकाले पूर्वसम्भाव्यता अध्ययन गरिसकेको छ । केही समयभित्रै नाइका 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 तीनकुनेबाट मुनिभैरव मन्दिर नजिकसम्म ६ सय ६५ मिटर नामी फ्लाइओभर 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 २ सय ३८ मिटर लामो फ्लाइओभर निर्माण गरिनेछ । विमानस्थलमुनिबाट सुरुङ बनाउन दिने विषयमा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण सकारात्मक देखिएकाले अहिलेसम्म कुनै समस्या नभएको प्रमुख जैसीले बताए । मुनिभैरवको 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

> **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 ।'**

बजेटमा अन्तिम दुई वर्षको आयकर बुझाए बाँकी आयकर छुट दिने व्यवस्था भएको छ। यो व्यवस्थाले २० वर्ष पुराना वा बिनाप्रयोग राखिएका गाडी पत्रु (स्क्याप) मा जानका लागि सहज हुने यातायात व्यवस्था विभागले जनाएको छ। बागमती प्रदेश सरकारले २० वर्ष नाघेका सार्वजनिक सवारीलाई निषेध गर्न २०८० जेठ ७ गते सूचना जारी गरेको थियो। बागमती प्रदेशको श्रम, रोजगार तथा यातायात मन्त्रालयले २० वर्ष आयु नाघेका सार्वजनिक सवारीसाधनलाई प्रचलित कानुनबमोजिम हालसम्म तिर्नुपर्ने राजस्व तिरेर सवारीसाधन पत्रु गर्नु भनेको थियो तर यातायात व्यवसायीको विरोधका कारण कार्यान्वयन हुन सकेन।

यो खण्ड भएर पूर्वका लागि लामा दूरीका सवारीसाधन पनि खुट्ने 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 फ्लाइओभर 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। अध्ययन अनुसार 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) मोडलअन्तर्गत गरिने गुणस्तर, अनुसन्धान तथा विकास केन्द्रका निर्देशक नरेशमान शाक्यले बताए। निर्माणमा जान सकिने गरी दुवै 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।

नेपाल सरकारले बनाउने भएकाले स्रोत सुनिश्चितताका लागि भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयमार्फत अर्थ मन्त्रालय पाए 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।

सजिलो भयो सवारी पत्रु बनाउन

सवारीसाधन पुरानो भएर नचलाएको बसौं भयो ? वा लगत कट्टा गर्न बर्सौंको कर लाखौं तिर्नुपर्ने भएकाले समस्यामा हुनुहुन्छ ? अब यस्ता समस्याको समाधान सहज भएको छ। सरकारले २० वर्ष पुराना वा सञ्चालनमा आउन नसक्ने सवारीसाधनको लगत कट्टा गर्न अन्तिम दुई वर्षको मात्रै कर बुझाए बाँकी छुट हुने व्यवस्था गरेको छ। आर्थिक वर्ष २०८२/८३ को बजेट वक्तव्यले उक्त व्यवस्था गरेको हो।

बजेटमा अन्तिम दुई वर्षको आयकर बुझाए बाँकी आयकर छुट दिने व्यवस्था भएको छ। यो व्यवस्थाले २० वर्ष पुराना वा बिनाप्रयोग राखिएका गाडी पत्रु (स्क्याप) मा जानका लागि सहज हुने यातायात व्यवस्था विभागले जनाएको छ। वातावरण प्रदूषण र सवारी दुर्घटनाको जोखिममा कमी नआएको भन्दै विभागले गत पुसमा कार्यदल बनाएको थियो तर यातायात क्षेत्रको व्यवस्थापनको काम प्रदेश सरकारको भएकाले अन्योल भएको विभागको दाबी छ।

सवारी तथा यातायात व्यवस्था नियमावली, २०५४ संशोधन गरी २०७४ कात्तिकमा राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरेर देशभरबाट २०७४ फागुन मसान्तभित्र २० वर्ष पुराना सवारीसाधनमा प्रतिबन्ध लगाउने सरकारले पुनः निर्णय गरेको थियो तर पछिल्लो निर्णय भएको आठ वर्ष बितिसक्दा पनि कार्यान्वयन भएको छैन। सरकारले २० वर्ष पूरा भएका सार्वजनिक सवारीसाधनलाई पत्रु बनाउने ऐन कार्यान्वयन नगर्दा सवारी दुर्घटना मात्र होइन वातावरणीय जोखिम पनि उत्तिकै बढेको छ। सरकारी निकायले २० बर्से पुराना सार्वजनिक सवारीलाई निषेध गर्न पटक पटक सूचना सार्वजनिक गरे पनि कार्यान्वयन हुन सकिरहेको छैन।

बागमती प्रदेश सरकारले २० वर्ष नाघेका सार्वजनिक सवारीलाई निषेध गर्न २०८० जेठ ७ गते सूचना जारी गरेको थियो। बागमती प्रदेशको श्रम, रोजगार तथा यातायात मन्त्रालयले २० वर्ष आयु नाघेका सार्वजनिक सवारीसाधनलाई प्रचलित कानुनबमोजिम हालसम्म तिर्नुपर्ने राजस्व तिरेर सवारीसाधन पत्रु गर्नु भनेको थियो तर यातायात व्यवसायीको विरोधका कारण कार्यान्वयन हुन सकेन। पछि प्रदेश मन्त्रालयले २० वर्ष पुराना सवारी पत्रु गर्न आउनेलाई ५० प्रतिशत राजस्व जरिवानामा छुटको व्यवस्था गरेको थियो। उक्त व्यवस्था २०८१ पुस मसान्तसम्म थियो तर व्यवसायीले उक्त सुविधाको पनि बेवास्ता गरेको श्रम, रोजगार तथा यातायात मन्त्रालय बागमतीले जनाएको छ। मन्त्रालयका अनुसार उक्त अवधिमा जम्मा चार/पाँच जना मात्रै छुट सुविधा लिन आएका थिए।

प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०७५ को दफा १९ (४) मा सुरु दर्ता भएको मितिले विद्युतीय सवारीसाधनको हकमा ३० वर्ष र अन्य सवारीसाधनको हकमा २० वर्ष नाघेका सार्वजनिक सवारीसाधनलाई पत्रु गर्नुपर्ने व्यवस्था गरेको छ। पत्रु बनाउन ३५ दिने सूचना पटक पटक निस्किए तर कार्यान्वयन भएन। व्यवस्था कार्यान्वयनका लागि मापदण्ड बनाउने काम अघि बढाइएको विभागका प्रवक्ता गणेशमानसिंह राईले जानकारी दिनुभयो।

तेस्रो मुलुकबाट आयात गरिएका सवारीसाधनलाई २० वर्से उमेर तोक्नु अव्यावहारिक र अवैज्ञानिक भएकाले विकल्पको माग गरिएको नेपाल यातायात व्यवसायी राष्ट्रिय महासङ्घका वरिष्ठ उपाध्यक्ष सरोज सिटौलाले बताउनुभयो। उहाँले भन्नुभयो, "सवारीसाधनको प्रदूषण जाँच (भेहिकल फिट्नेस टेस्ट) गरेर यान्त्रिक रूपमा उपयुक्त सवारीलाई चल्न दिनु पर्छ। इन्जिन खराब छ भने १० वर्षमै पत्रु बनाउँदा पनि हुन्छ।

६ वर्षपछि ब्युँताइँदै सडक दस्तुर

सरकारले सडक प्रयोग गरेबापत सडक दस्तुर (पटके दस्तुर) उठाउने नियम ६ वर्षपछि ब्युँताउने भएको छ। सडक दस्तुर उठाउन सरकारले सडक दस्तुर उठाउने (कार्यविधि) नियमावली

२०८१ पास गरिसकेको छ भने नागढुंगा सुरुङमार्गमा प्रवेश गर्ने सवारीसाधनको दस्तुरसमेत निर्धारण गरेको छ ।

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका प्रवक्ता भीमार्जुन अधिकारीका अनुसार सडक प्रयोग गरेबापत दस्तुर उठाउने नियम सुरुमा नागढुंगा सुरुङमार्गमा प्रवेश गर्ने सवारीसाधनका हकमा लागु हुनेछ । त्यसपछि स्तरोन्नति भएका अन्य राजमार्गहरूमा पनि क्रमशः लागु गरिनेछ । अहिले नागढुंगा-मुग्लिन, नारायणघाट-बुटवल, मुग्लिन-पोखरालगायत राजमार्गहरूको स्तरोन्नतिको काम भइरहेको छ । ती सडकहरूको स्तरोन्नतिको काम पूरा हुनेबित्तिकै त्यहाँ पनि सडक दस्तुर उठाउन सुरु गरिने अधिकारीले बताए। उनका अनुसार सडक प्रयोग गरेबापत उठाइएको दस्तुर सोही सडकको मर्मतसम्भारका लागि प्रयोग हुनेछ ।

सडक प्रयोग गरेबापत दस्तुर (पटके दस्तुर) उठाउने नियम कोरोना संक्रमण सुरु हुनुअघि २०७६ सालसम्म लागु गरिएको थियो । त्यतिबेला नौबिसे, मुग्लिन, गैंडाकोटलगायत स्थानमा पटके दस्तुर उठाउने गरिएको थियो । कोराना संक्रमण सुरु भएपछि पटके दस्तुर उठाउने काम बन्द गरिएको थियो । मन्त्रालयका अनुसार नागढुंगा सुरुङमार्ग सञ्चालन भए त्यहाँ प्रवेश गर्ने सवारीसाधनलाई ५० रुपैयाँदेखि पाँच सय रुपैयाँसम्म सडक दस्तुर उठाउन प्रस्ताव गरिएको छ ।

आगामी पुसदेखि नागढुंगा सुरुङमार्ग सञ्चालनमा आउने भएको छ । भौतिक पूर्वाधार तथा यातायातमन्त्री मन्त्री देवेन्द्र दाहालले उक्त मन्त्रालयमा एक वर्ष कार्यकाल पूरा गरेको अवसरमा आयोजित पत्रकार सम्मेलनमा सड्क दस्तुर उठाउने नियम ब्युँताउन लागिएको जानकारी गराएका थिए ।

सडक अवरूद्ध भए दुई घण्टामै खुलाउने दाबी

वर्षायाममा बाढीपहिरोका कारण सडक तथा पूर्वाधारमा क्षति भए द्रुत मर्मतको व्यवस्था गरिएको गरिएको मन्त्रालयले दाबी गरेको छ । मन्त्रालयको दाबीअनुसार कुनै पनि स्थानमा बाढी तथा पहिरो गई सडक अवरुद्ध भए विशेष परिस्थितिबाहेक आधा घण्टामै यन्त्र तथा उपकरण पुऱ्याउने र बढीमा दुई घण्टाभित्रमा सवारी आवागमन सुचारु गर्ने व्यवस्था मिलाइएको छ । गत असोज ११ र १२ गते आएको अविरल वर्षाका कारण ठाउँठाउँमा क्षतिग्रस्त बिपी, अरनिको, मेची, कान्ति, त्रिभुवन, पृथ्वीलगायत देशका विभिन्न राष्ट्रिय राजमार्गको मर्मत तथा पुनःस्थापना गरी सवारी आवागमनलाई सहज बनाइएको विषयलाई मन्त्रालयले आफ्नो उपलब्धि ठानेको छ ।

आर्थिक वर्ष २०८१/८२ मा हुम्ला जिल्लासमेत गरी सबै जिल्लामा राष्ट्रिय सडक सञ्जल पुऱ्याइएको, नागढुंगा सुरुङ मार्गको निर्माण कार्य पूरा भई सञ्चालनमा अवस्थामा पुगेको, सिद्धबाबा सुरुङमार्ग ब्रेकथ्रु भएको, ग्वार्को फ्लाइओभर सञ्चालनमा ल्याइएको त्रिदेशीय करिडोरका रूपमा रहेको किमाथांका सम्म ट्र्याक खुला गरिएको विषयलाई पनि मन्त्रालयले आव २०८१/८२ मा हासिल भएको प्रमुख उपलब्धिका रूपमा व्याख्या गरेको छ ।

प्रगति ७६.४१ प्रतिशत

मन्त्रालयले आर्थिक वर्ष २०८१/८२ मा विगत ६ वर्षको तुलनामा सबैभन्दा बढी ७६.४१ प्रतिशत प्रगति गरेको जनाएको छ । पत्रकार सम्मेलनमा भौतिक पूर्वाधारमन्त्री दाहालले आव २०८१/८२ मा गरिएको पुँजीगत खर्च ६ वर्षयताकै उच्च भएको र औसत राष्ट्रिय पुँजीगत खर्चभन्दा करिब १३ प्रतिशत बढी भएको बताए ।

९३२ किलोमिटर सडकमा कालोपत्रे मन्त्रालयका अनुसार आव २०८१/८२ मा देशभरि नौ सय ३२ किलोमिटर सडकमा कालोपत्र गरिएको छ । एक वर्षको अवधिमा नौ सय ३० किलोमिटर कालोपत्रे गर्ने लक्ष्य रहेकोमा नौ सय ३२ किलोमिटर कालोपत्रे गरिएको मन्त्री दाहालको भनाइ छ । मन्त्रालयका अनुसार आव २०८१/८२ मा कर्णाली करिडोरअन्तर्गत समेत हिल्सा-सिमिकोट सडकखण्डमा २० किलोमिटर सडक ग्राभेल गर्ने लक्ष्य रहेकोमा लक्ष्यबमोजिम काम सम्पन्न भएको छ ।

केके कानुन बने ?

मन्त्रालयका अनुसार गत आव २०८१/८२ मा विभिन्न कानुन बनेका छन् । उक्त आवमा पानीजहाज सञ्चालनसम्बन्धी विधेयक राष्ट्रिय सभाबाट पारित भई प्रतिनिधिसभामा पेस भएको छ भने प्रदेशस्तरबाटै इलेक्ट्रोनिक चिप्स वा क्युआर कोडसहितको सवारी चालक अनुमतिपत्र छपाइ गर्न सहजीकरण हुने गरी सवारी तथा यातायात व्यवस्था नियमावली २०५४ को संशोधन नेपाल मन्त्रिपरिषद्बाट स्वीकृत भई कार्यान्वयनको प्रक्रिया अगाडि बढेको छ ।

यसैगरी राष्ट्रिय यातायात नीति मन्त्रिपरिषद्मा पेस भई सबै प्रक्रिया पूरा भई निर्णयका क्रममा रहेको छ भने सडक सुरक्षा नीतिको मस्यौदा तयार भई अघि बढ्ने प्रक्रियामा छ । सवारी तथा यातायात व्यवस्था विधेयक समितिमा छलफलमा रहेको छ भने सडक सुरक्षा ऐन र निर्माण व्यवसाय ऐन नयाँ बनाउन मन्त्रिपरिषद्बाट सैद्धान्तिक सहमति प्राप्त भएको छ । यसैगरी डिप्लोमा इन्जिनियर्स काउन्सिल ऐनको मस्यौदा तयार भएको छ भने सहरी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणको नियमावली २०६१ को मस्यौदा बनाई मन्त्रिपरिषदमा पेस गर्ने तयारी छ ।

रसुवा भन्सारमा सवारीसाधनबाट उठ्छ ४० प्रतिशत राजस्व

रसुवागढी नाकामा भन्सार शुल्कको कुल आयमध्ये ४० प्रतिशत राजस्व चिनियाँ सवारीसाधनले ओगटेको छ । आर्थिक वर्ष २०८१/०८२ को साउनदेखि १७ असारसम्मको राजस्व असुली विश्लेषणका आधारमा करिब ४० प्रतिशत हिस्सा सवारी साधन करबाट मात्र प्राप्त भएको भन्सार कार्यालयले जनाएको छ ।

प्रमुख भन्सार अधिकृत तुलसीप्रसाद भट्टराईका अनुसार चालु आवको यस अवधिमा २९ अर्ब ६५ करोड ९३ लाख असुली भएको छ भने गत वर्षको सोही अवधिमा २० अर्ब २१ करोड मात्र राजस्व संकलन भएको थियो । रसुवागढी नाकाबाट विशेषगरी जुत्ता-चप्पल, तयारी पोसाक र नेपालमा सञ्चालित जलविद्युत् आयोजनाका सामग्री आयात हुने गरेको भन्सार कार्यालयले जनाएको छ ।

चालु आवको यस अवधिमा सानाठुला गरी ६ हजार ५००

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका प्रवक्ता भीमार्जुन अधिकारीका अनुसार सडक प्रयोग गरेबापत दस्तुर उठाउने नियम सुरुमा नागढुंगा सुरुङमार्गमा प्रवेश गर्ने सवारीसाधनका हकमा लागु हुनेछ । त्यसपछि स्तरोन्नति भएका अन्य राजमार्गहरूमा पनि क्रमशः लागु गरिनेछ । रसुवागढी नाकामा भन्सार शुल्कको कुल आयमध्ये ४० प्रतिशत राजस्व चिनियाँ सवारीसाधनले ओगटेको छ । आर्थिक वर्ष २०८१/०८२ को साउनदेखि १७ असारसम्मको राजस्व असुली विश्लेषणका आधारमा करिब ४० प्रतिशत हिस्सा सवारी साधन करबाट मात्र प्राप्त भएको भन्सार कार्यालयले जनाएको छ ।

भन्दा बढी सवारीसाधन आयात भइसकेको र चीनतर्फ ३ अर्बभन्दा बढीको सामग्री निर्यात भएको भन्सार कार्यालयले स्पष्ट गरेको छ। भन्सार शुल्क बुझाए पनि कतिपय आयातकर्ताले सवारी साधन अहिलेसम्म नलगिदिँदा भन्सार कार्यालयको हाताभित्र लामबद्धरूपमा थन्क्याएर राखिएका छन्।

ठूलो लगानी गरी छिमेकी मित्रराष्ट्र चीनतर्फबाट आयात गरिएका ती सवारी साधन समयमै लगिदिन भन्सार कार्यालयले सम्बद्ध व्यवसायीसँग अनुरोध गरेको छ। यसअघिजस्तै वर्षा लागेसँगै सम्भावित बाढीपहिराका कारण रसुवागढी नाका आसपासका बस्ती जोखिमको अवस्थामा रहेको स्थानीयबासीको भनाइ छ।

चक्रपथमा छैनन् सार्वजनिक शौचालय

काठमाडौं उपत्यकाको २७ किलोमिटरको चक्रपथमा सार्वजनिक यातायातलक्षित शौचालय नहुँदा चालक, सहचालक र यात्रु समस्यामा पर्ने गरेका छन्। एक पटक चक्रपथ परिक्रमा गर्न साढे दुईदेखि तीन घण्टा लाग्छ। दिनभरि सवारी चलाउने चालक सहचालक सार्वजनिक शौचालय नहुँदा चिनेको पेट्रोल पम्प वा पुलमुनि जान बाध्य छन्।

सवारी चलाउँदै गर्दा दिसापिसाब लाग्यो भने आपत् पर्ने गरेको व्यवसायी बताउँछन्। सडकछेउमा शौचालय छैनन्। भएका पनि गाडीको 'साइड' नमिल्दा प्रयोग गर्न सक्ने अवस्था छैन। जहाँ पायो त्यही गाडी रोक्न मिल्दैन। त्यसमाथि जाममा परियो भने दिसापिसाब रोकेर बस्नुको विकल्प छैन।

महानगर यातायातका चालक विनोद धमलाले दिसापिसाब लाग्दा साह्रै समस्यामा पर्ने गरेको बताउनुभयो। धादिङ नीलकण्ठ-११ का धमलाले भन्नुभयो, "कहिलेकाहीँ चिनेको पेट्रोल पम्पमा गइन्छ। त्यहाँ पनि तेल नहाले गाली गर्छन्। सबै पम्पमा तेल हाल्ने कुरा पनि भएन। साइड मिल्यो भने चाबहिलमा छ नत्र बालकुमारी पुलमुनि जान्छौं।"

पहिलो कुरा सार्वजनिक शौचालय नै उपलब्ध छैन, भएका पनि प्रयोग गर्न कठिन छ। उहाँको भनाइ छ, "गौशाला तल पार्किङछेउमा शौचालय छ तर हामी त्यहाँ गएर आउन्जेल ट्राफिकले चिट काटिसक्छन्। जाने सम्भावनै हुँदैन। जामले गर्दा गाडी छोडेर जान सकिन्न। कुनै निश्चित ठाउँ पनि तोकिएको छैन। पैदलयात्रीलाई जस्तो हामीलाई "सजिलो पनि हुँदैन।"

महानगर जस्तै चक्रपथ परिक्रमा गर्ने गाडी हजारौं छन्। सबै गाडीका चालक र सहचालक शौचालय नभएकाले समस्या भोगिरहेका छन्। चक्रपथमा मात्रै होइन, काठमाडौंका भित्री सडकमा पनि चालक, सहचालकलाई समस्या पर्ने गरेको छ। कोटेश्वर 'बालकुमारीबाट छुट्ने नेपाल यातायात नयाँ बानेश्वर, अनामनगर, पुतलीसडक, बालुवाटार, चक्रपथ हुँदै गोपीकृष्ण पुग्छ तर अन्तिम स्टेसनमै उनीहरूको दिसापिसाब हुने गरेको छ, त्यो पनि पुलमुनि।

नेपाल यातायातका चालक गणेश थापामगर भन्नुहुन्छ, "बालकुमारीबाट छुटेपछि गोपीकृष्णमा गएर हो। बिचमा पिसाब लागे पनि रोकेर जाने हो। गाडी रोकेर शौचालय खोज्दै जान त सम्भवै छैन। गोपीकृष्ण गएपछि पुलमुनि, यसो यताउता जाने त हो।" आफूहरूको कम्पनी र महानगरपालिकालाई शौचालयका लागि पटक पटक भने पनि सुनुवाइ नभएको चालकको गुनासो छ।

काठमाडौं महानगरपालिकाले निजी तथा सामाजिक क्षेत्रसँग समन्वय गरेर सार्वजनिक शौचालय तोकेको छ। सपिङ मल,

होटेल, रेस्टुरेन्ट, पार्टी प्यालेस, विद्यालय र बैङ्कहरूको शौचालयलाई सार्वजनिक शौचालय तोकेको छ तर उपत्यकाका सवारीचालकले प्रयोग गर्न सक्ने अवस्था छैन। चक्रपथलाई छोएर बनेका शौचालय कमै छन्। महानगरले नबिल बैङ्क धापासी शाखा र चाबहिल शाखाको शौचालयलाई सार्वजनिक शौचालय तोकेको छ। अस्पतालका शौचालय तोकेको छ। महानगरले तोकेका स्थानका शौचालय सवारीचालकका लागि उपयुक्त नहुँदा समस्या भएको व्यवसायीको भनाइ छ।

पेट्रोल पम्पका शौचालयलाई पनि सार्वजनिक शौचालय तोकिएको छ। तेल भर्नबाहेक अन्य हिसाबले पम्पमा पनि जान सक्ने अवस्था नरहेको चालक लम्सालले बताउनुभयो। उहाँले भन्नुभयो, "गाडी रोक्यो कि जाम भइहाल्छ ट्राफिकले कारबाही गरिहाल्छ अनि कसरी जानु।" सवारीचालकका लागि उपयोगी हुने गरी निश्चत स्थान तोकेर चक्रपथमा सार्वजनिक शौचालय हुनुपर्ने यातायात कम्पनीको माग छ। महानगर यातायात प्रालिका सचिव केशव नेपालले भन्नुभयो, "चक्रपथमा सार्वजनिक शौचालय नै छैनन्। भएका पनि चालकले प्रयोग गर्न मिल्ने गरी छैनन्। त्यसैले निश्चित स्थान तोकेर पार्किङको पनि सुविधा भयो भने बल्ल हाम्रा लागि उपयोगी हुन्छ।"

रत्नपार्क, भृकुटीमण्डप जस्ता सार्वजनिक स्थानमा शौचालय भए पनि उपत्यकाका सवारीचालकले प्रयोग गर्न सक्दैनन्। उनीहरूको रुट अनुसारको सडकमा गाडी रोक्न मिल्ने गरी शौचालय भए सजिलो हुने थापाको भनाइ छ। "पैसा महँगो लिन्छन्। पिसाब फेरेको पाँचदेखि १० रुपियाँ लिन थालेपछि त हाम्रो तलब सकिन्छ, अनि परिवार कसरी पाल्ने ? समस्या पो हुन्छ त," उहाँले भन्नुभयो।

महानगरसँग भने चालक, सहचालकले भोगेका समस्यालाई सम्बोधन गर्ने निश्चित योजना छैनन्। हाल विभिन्न स्थानमा जम्मा ४८ स्थानमा सार्वजनिक शौचालय छन्। केही निजी क्षेत्रबाट पनि चलेका महानगरले जनाएको छ। महानगरको सार्वजनिक-निजी साझेदारी एकाइका प्रमुख नरेन्द्रविलास वज्राचार्यले बसपार्कबाहेक सार्वजनिक सवारीलक्षित गरी शौचालय निर्माण नभएको बताउनुभयो। शौचालय त छन्, ट्राफिक व्यवस्थापनका कारणले पनि उनीहरूलाई असहज भएको हुन सक्ने उहाँको भनाइ छ। महानगरका सहायक प्रवक्ता ध्रुवकुमार काफ्लेले भन्नुभयो, "महानगरको नीति एक बसपार्कको नीति हो। बसपार्कबाटै उहाँहरू छुट्नु पर्छ तर त्यसो गर्नुहुन्न। चक्रपथलक्षित नयाँ बसपार्कमा शौचालय छ। जहाँ रोक्यो त्यहाँ शौचालय त हुँदैन। चक्रपथको सवालमा चक्रपथ सडकले जग्गा नछुट्याइदिएसम्म हामीले बनाउन पनि मिल्दैन।"

महानगर यातायातका चालक विनोद धमलाले दिसापिसाब लाग्दा साह्रै समस्यामा पर्ने गरेको बताउनुभयो। धादिङ नीलकण्ठ-११ का धमलाले भन्नुभयो, "कहिलेकाहीँ चिनेको पेट्रोल पम्पमा गइन्छ। त्यहाँ पनि तेल नहाले गाली गर्छन्। सबै पम्पमा तेल हाल्ने कुरा पनि भएन। साइड मिल्यो भने चाबहिलमा छ नत्र बालकुमारी पुलमुनि जान्छौं।" रत्नपार्क, भृकुटीमण्डप जस्ता सार्वजनिक स्थानमा शौचालय भए पनि उपत्यकाका सवारीचालकले प्रयोग गर्न सक्दैनन्। उनीहरूको रुट अनुसारको सडकमा गाडी रोक्न मिल्ने गरी शौचालय भए सजिलो हुने थापाको भनाइ छ। "पैसा महँगो लिन्छन्। पिसाब फेरेको पाँचदेखि १० रुपियाँ लिन थालेपछि त हाम्रो तलब सकिन्छ, अनि परिवार कसरी पाल्ने ? समस्या पो हुन्छ त," उहाँले भन्नुभयो।

देशभर २ सय फास्ट चार्जिङ स्टेसन स्थापना गर्ने लक्ष्य

बागमती प्रदेशको राजधानी हेटौंडामा पहिलो फ्युजन चार्ज स्टेसन सञ्चालनमा आएको छ । विश्व वातावरण दिवसको अवसरमा हुवावे नेपालले आफ्नो फ्युजन चार्ज स्मार्ट ईभी चार्जिङ नेटवर्कको सुरुवात गरेको जनाएको छ । गाडी चार्ज प्रालि र विद्युत् ट्रान्सफर्मर उत्पादक नेपाल इकरात इन्जिनियरिङ कम्पनी (नीक) सँगको सहकार्यमा चिनियाँ कम्पनी हुवावेले हेटौंडामा पहिलो फ्युजन चार्ज स्टेसनको उद्घाटन गर्दै सन् २०२५ भित्र राष्ट्रव्यापी चार्जिङ नेटवर्क पुऱ्याउने लक्ष्य राखेको जनाएको छ ।

जसले नेपालभर ग्रीन मोबिलिटी र वातावरणीय दिगोपनलाई तीव्र बनाउने सो कम्पनीले जनाएको छ । बागमती प्रदेशका मुख्यमन्त्री बहादुरसिंह लामाले नेपालको ईभी चार्जिङमा एक महत्वपूर्ण कोसेढुंगाका रूपमा हेटौंडामा पहिलो फ्युजन चार्ज स्टेसनको उद्घाटन गरेका हुन् । यस सुरुवातले सन् २०२५ को अन्त्यसम्ममा देशभर थप नौवटा स्थानमा स्मार्ट ईभी चार्जिङ स्पेसनहरूमार्फत भविष्यका लागि स्वच्छ ऊर्जामा आधारित व्यवस्थित र स्तरीय यातायात पूर्वाधारको नयाँ जग बसाल्ने सो कम्पनीले जनाएको छ ।

फ्युजन चार्ज हुवावेको नयाँ पुस्ताका लागि तयार पारिएको स्मार्ट ईभी चार्जिङ सोलुसन भएको भन्दै सो कम्पनीले यसले फोटोभोल्टिक्स र ऊर्जा भण्डारण प्रणालीलाई एकीकृत गर्दै विद्युत् ग्रीड - मैत्री, हाई- इफिसिएन्सी स्मार्ट चार्जिङ अनुभव दिने बताएको छ । सो कम्पनीका अनुसार यस प्रविधिले ५ सय किलोवाटसम्मको अल्ट्रा-फास्ट चार्जिङलाई सपोर्ट गर्छ । जसले व्यक्तिगत सवारी साधनदेखि सार्वजनिक यातायातका साधनहरूसम्म सबै प्रकारका सवारीसाधनका लागि सुरक्षित र छिटो एवं दीर्घकालीन चार्जिङ गर्ने सो कम्पनीको दाबी छ । चिनियाँ कम्पनी हुवावेले नेपालमा विद्युतीय गाडीको बिक्रीमा उछाल आएपछि पूर्वाधार निर्माणमा आक्रामक रूपमा लगानी सुरु गरको हो । चिनियाँ कम्पनी हुवावे र गाडी चार्जरको संयुक्त लगानीमा देशभर २ सय चार्जिङ स्टेसन निर्माण हुनेछ । यो चार्जिङ स्टेसन निर्माणमा सबैभन्दा ठूलो ट्रान्सफर्मर उत्पादक नेपाल इकरात इन्जिनियरिङ कम्पनी पनि जोडिएको छ ।

तीन कम्पनीको सहकार्यमा निकको कारखाना रहेको हेटौंडामा पहिलो चार्जिङ स्टेसनसमेत सञ्चालनमा आइसकेको छ । यो चार्जिङ स्टेसन अरूभन्दा द्रुत गतिको छ । एउटा गाडी २५ मिनेटमा चार्ज गर्न मिल्ने ४ सय किलोवाट क्षमताको चार्जिङ हब भएको सो कम्पनीले जनाएको छ । नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका पूर्वअध्यक्ष एवं निक कम्पनीका प्रबन्ध निर्देशक कुशकुमार जोशीले जतिसक्दो छिटो चार्ज होस् भन्ने उद्देश्यले सुपरफास्ट चार्जर सञ्चालनमा

ल्याएको बताए । 'अहिले धेरैजसो चार्जिङ स्टेसनमा बत्ती नभएका बेला कुरेर बस्नुपर्ने समस्या छ तर हामीले अहिले २ सय ४० किलोवाट र २ सय २० किलोवाटको सोलार पनि राखेका छौं, जसले गर्दा हामीकहाँ २४ सै घण्टा चार्ज गर्ने व्यवस्था छ,' जोशीले भने, 'हाम्रो उद्देश्य भनेको जतिसक्दो छिटो र २४ सै घण्टा चार्जिङ सेवा उपलब्ध गराउनु हो ।' हुवावे नेपालका डिजिटल डिपार्टमेन्टका प्रमुख जेम्स ज्याङले हुवावेले नेपालमा एड्भान्स टेक्नोलोजीमा काम गरिरहेको भन्दै आगामी दिनमा यसभन्दा अझै सुपर फास्ट चार्जिङ हब सञ्चालनमा ल्याउने बताए ।

चार्जिङ स्टेसन प्रोजेक्टका सिनियर इन्जिनियर नितेश श्रेष्ठका अनुसार प्रत्येक चार्जर ८० किलोवाटका सेट गरिएको छ । ती चार्जरको क्षमता १ सय ८० किलोवाटसम्म छ । 'पाँचवटा चार्जरमध्ये तीनवटा चार्जरले डीसी लिएर डीसी करेन्टमै चार्ज दिन्छन्, जुन जीबी-टी टाइप हो भने दुईवटा चार्जरले एसी लिएर डीसीमा चार्ज दिन्छन्, जुन सीसीएस-टु हो,' उनले भने । जीबीटी टाइप विद्युतीय गाडी चार्जिङका लागि चीनले तयार पारेको स्ट्यान्डर्ड चार्जर भएको सो कम्पनीले जनाएको छ ।

ईभीका लागि हाल नेपालमा उपलब्ध चार्जिङ स्टेसनहरूको तुलनामा नीकले सञ्चालनमा ल्याएको फास्ट चार्जर करिब ५० प्रतिशत छिटो रहेको सो कम्पनीको दाबी छ । 'नेपालमा अहिले इन्स्टल भएका चार्जरहरूको क्षमता ३० देखि ६० किलोवाटसम्मको छ, नीकले हवावे र गाडी चार्जरको सहकार्यमा राखेको चार्जिङ स्टेसन ८० किलोवाटको हो,' प्रोजेक्ट म्यानेजर श्रेष्ठले भने, 'अहिले सञ्चालनमा आएको फास्ट चार्जर मात्र हो भने हाम्रो सुपर फास्ट चार्जर हो, अहिलेसम्म इन्स्टल भएको चार्जिङ स्टेसन १ सय २५ एम्पियरको हुन्छ, हामीले सञ्चालनमा ल्याएको यस चार्जरले २ सय ५० एम्पियरको हो, जसले गर्दा यो चार्जिङ स्टेसन धेरै फास्ट छ ।' उनले चार्जिङ स्टेसनको कुल लागत २ करोड रुपैयाँ रहेको जानकारी दिए ।

वीरगन्ज भन्सारमा गाभियो सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाह

एकीकृत भन्सार कार्यालयको नाम वीरगन्ज भन्सार कार्यालय रहने, नयाँ आर्थिक वर्षको पहिलो दिनदेखि दुवै भन्सार कार्यालय गाभेर सेवा दिन सुरु

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

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

वीरगन्ज भन्सार कार्यालयमा हालकै प्रमुख भन्सार प्रशासक सहसचिव दीपक लामिछाने मातहतमा वीरगन्ज भन्सार कार्यालयकै

विश्व वातावरण दिवसको अवसरमा हुवावे नेपालले आफ्नो फ्युजन चार्ज स्मार्ट ईभी चार्जिङ नेटवर्कको सुरुवात गरेको जनाएको छ । गाडी चार्ज प्रालि र विद्युत् ट्रान्सफर्मर उत्पादक नेपाल इकरात इन्जिनियरिङ कम्पनी (नीक) सँगको सहकार्यमा चिनियाँ कम्पनी हुवावेले हेटौंडामा पहिलो फ्युजन चार्ज स्टेसनको उद्घाटन गर्दै सन् २०२५ भित्र राष्ट्रव्यापी चार्जिङ नेटवर्क पुऱ्याउने लक्ष्य राखेको जनाएको छ ।

अब एकीकृत भन्सार कार्यालयको नाम वीरगन्ज भन्सार कार्यालय हुनेछ । नयाँ आर्थिक वर्षको पहिलो दिनदेखि दुवै भन्सार कार्यालय गाभेर सेवा दिन थालिएको हो ।

यी दुई भन्सारका संरचनालाई २०७६ पुसमै मन्त्रिपरिषद्ले गाभ्ने निर्णय गरेको थियो। त्यति बेला एउटै नाकामा तीन वटा भन्सार आवश्यक नपर्ने निष्कर्षसहित सरकारले सुक्खा बन्दरगाह भन्सारलाई वीरगन्ज भन्सार कार्यालय मातहत ल्याउने र वीरगन्ज-रक्सौल नाकामा रहेको भन्सार कार्यालयलाई यात्रु शाखामा मात्र सीमित गर्ने नीति लिएको थियो। संघीय सरकारले ९ वर्षअघि ६२ बिघा जग्गा अधिग्रहण प्रक्रिया सुरू गरेको थियो। नेपाल सरकारको २०७३ पुस १७ को निर्णयले स्थानीयको जग्गा अधिग्रहण प्रक्रिया अघि बढेको हो।

दुई प्रमुख भन्सार अधिकृत (उपसचिव) राजेन्द्र ढुंगाना र रामप्रसाद पाठक तथा साबिकको सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाह भन्सार कार्यालयका प्रमुख भन्सार अधिकृत (उपसचिव) धनबहादर बरुवाल रहनेछन्। कार्यालय एउटै भए पनि सेवाग्राहीलाई दिने सेवा साबिकको सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाह र वीरगन्ज भन्सार कार्यालयबाटै हुने प्रमुख भन्सार प्रशासक लामिछानेले जनाए।

यी दुई भन्सारका संरचनालाई २०७६ पुसमै मन्त्रिपरिषद्ले गाभ्ने निर्णय गरेको थियो। त्यति बेला एउटै नाकामा तीन वटा भन्सार आवश्यक नपर्ने निष्कर्षसहित सरकारले सुक्खा बन्दरगाह भन्सारलाई वीरगन्ज भन्सार कार्यालय मातहत ल्याउने र वीरगन्ज-रक्सौल नाकामा रहेको भन्सार कार्यालयलाई यात्रु शाखामा मात्र सीमित गर्ने नीति लिएको थियो।

भन्सार विभागले सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाह भन्सार साउन १ देखि खारेज गरी आईसीपीबाट एकीकृत सेवा प्रवाह गर्न पत्राचार गरेको तत्कालीन सुक्खा बन्दरगाह भन्सार प्रमुख बरुवालले बताए। यसरी वैदेशिक व्यापारलाई थप सहज बनाउन र सेवाग्राहीलाई पनि सहज सेवा दिन सकिने उनको भनाइ छ। भन्सार गाभ्ने प्रयोजनकै लागि त्यति बेलादेखि नै वीरगन्ज भन्सारमा सहसचिवस्तरको दरबन्दी राखिएको हो। २०७५ भदौमा पहिलो पटक सहसचिव वीरगन्ज भन्सारमा खटाइएको थियो। त्यसको १ वर्षपछि भन्सार गाभ्ने निर्णय गरिएको हो।

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

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

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

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

नेपालमा आयतीत खनिज इन्धनको कारोबार

- डा. सुमनकुमार रेग्मी

विश्वबजारमा भइरहेको इन्धनको मूल्यवृद्धि र अमेरिकी डलरको सटही दर बढेको कारण पनि निगम घाटामा गएको बताइन्छ । निगम घाटामा गए पनि उच्च मूल्यका कारण उपभोक्ता मारमा परेका छन् । बेलाबेलामा आयल निगमले इन्धनको भाउ बढाउँदा भारतीय निगमबाट नै बढेर आएको भनेर हिसाबको डण्डी जनता माझ राख्दछ ।

इन्धन पदार्थमा मूल्य समायोजनका नाममा मूल्य बढाइन्छ । त्यसको केही दिन सहज रूपमा इन्धन पदार्थ पाइन्छ । त्यसपछि घाटाको कथनीमा पन्ध्र पन्ध्र दिनमा मूल्य समायोजनका नाममा फेरि मूल्य बढाउने परिपञ्च रचिन्छ । २०७९ साउन २६ मा देउवा सरकारले नेपालमा पेट्रोलको मूल्य १७९ रुपैयाँ निर्धारण गरेको थियो । २०७९ चैत अन्तिम सातातिर माओवादी केन्द्रको सरकारले केही महिना अगाडि १७८ रुपैयाँ रहेको पेट्रोल चैत २०७९ मा १७५ रुपैयाँमा झारिएको छ तर ओली सरकारबाट पेट्रोलको भाउ १८१ बाट १६३ रुपैयाँमा घट्यो र फेरि १८२ बाट माथि उक्ली २०८२ असार अन्तिम सातामा इन्धनको मूल्य १६५ रुपैयाँबाट १६० माझरेको छ । यसरी केही वर्षको दौरानमा पेट्रोलको मूल्य १८२ र १६२ रुपैयाँबाट फेरि १५० मा तलमाथि गर्दै आएको देखिन्छ ।

२०७४ फागुनपछिको विवरण अनुसार २०७९ असारसम्म पेट्रोलको मूल्य निरन्तर बढेको देखिन्छ । २०७४ साल फागुनमा प्रतिलिटर ९७ रुपैयाँ रहेको मूल्य २०७९ असारमा आइपुग्दा १८१ देखिन्छ । खासगरी नेपालमा खपत हुने शतप्रतिशत इन्धन पूर्णरूपमा बाह्य बजारमा निर्भर रहँदै आएको छ । नेपालमा खपत हुने सम्पूर्ण इन्धन खाडी देश हुँदै भारतबाट आयात हुनेगरेको छ । यसरी आयात हुने इन्धनको मूल्य बाह्य बजारको मूल्यअनुसार नै निर्धारण गर्ने गरिन्छ ।

आइओसीले एलपिजीबाहेक सबै पेट्रोलियम पदार्थको मूल्य घटाएर नयाँ मूल्य सूची पठाएको थियो । आइओसीले एनओसीलाई प्रत्येक १५/१५ दिनमा नयाँ मूल्यसूची पठाउँदै आएको छ । यही व्यवस्थानुसार २०७९ फागुन १७ मा अर्थात् मार्च १ मा मूल्यसूची आइओसीले पठाएको थियो । नयाँ सूची अनुसार खाना पकाउने ग्यासको मूल्य ३३९ रुपैयाँ प्रतिसिलिन्डर बढेर आएको थियो । यस अनुसार प्रतिसिलिन्डरको लागत पनि बढेर आएको छ तर प्रतिसिलिन्डर ग्याँस १ हजार ८०० मा उपभोक्ताले खरिद गर्दै आएका छन् । मार्च १ मा पठाएको मूल्यसूची अनुसार प्रतिलिटर तरल इन्धन मूल्य १२१ पुगेको थियो ।

केही अगाडिका मूल्य परिवेशतर्फ हेर्दा इन्धनको मूल्य २०२२ मार्चमा बढाउँदा पनि निगमलाई दिनमा ३ अर्ब रुपैयाँ घाटा भएको देखिन्छ । बाह्य बजारमा कच्चातेलको मूल्य बढेकाले त्यस्को असर स्थानीय बजारमा पर्दै आएको छ । आयल निगमले पुनः इन्धनको मूल्य बढाउन लागेको देखिन्छ । भारतीय आयल निगमले २०२२ मार्चमा पठाएको मूल्य सूचीअनुसार बढेर आएकोले पुनः मूल्य बढाउन लागेको भनिन्छ तर गुनासो जहिले पनि इन्धनको मूल्य बढाए पनि निगम जहिले पनि घाटामा रहेको बताइन्छ भन्ने छ । नयाँ सूची अनुसार अर्थात् १ मार्च २०२२ मा पठाएको सूची अनुसार पेट्रोल प्रतिलिटर रु. ३.८०, डिजेल ३.८, मट्टीतेल १०.३०, हवाई इन्धन ३.३२, एलपिजी ११.१७ मूल्य बढेर आएकाले १५ दिनमा ३ अर्ब ९ करोड घाटा भएको निगमको भनाइ छ । यही हिसाबले प्रत्येक पदार्थमा घाटा झन् बढी भएकाले लागत पनि बढी पर्दछ ।

२०७८ फाल्गुन १९ मा ९३ रुपैयाँमा किनेको पेट्राल १५० मा बेच्दा पनि १६ घाटामा रहको बताइन्छ । २०७८ फागुन १७ मा इन्धनको मूल्य फेरि बढेर आएको भारतीय आयल निगमले बताएको छ । हरेक महिनाको १ र १६ तारिखमा इन्धनको मूल्य समायोजन गरेर आउने चलन छ । सोही आधारमा इन्धनको मूल्य कायम गर्छ । तर, नेपाल आयल निगमले हिसाब र मापदण्ड मिलाएर मूल्यवृद्धि गरेको भन्दछ तर आफूखुशी हिसाब मिलाएर इन्धन मूल्यमा १२ महिना १२ कालमा नै आयल निगम घाटामा रहको चित्रण गर्दैआएको छ । लगातार मूल्य बढाउँदै आएको आयल निगमले २०७८ फागुनमा भने - मूल्य बढाएन । मूल्य समायोजन गर्दा २०७८ फागुन अन्त्यसम्म ३ अर्ब ९ करोड रुपैयाँ घाटामा रहेको बताइन्छ ।

२०७८ फागुन ७ भन्दा अघि माघ १८ मा इन्धनमध्ये पेट्रोलको मूल्य रु. १४५ यकिन गरियो । जब कि तीन हप्ताअघि पेट्रोलियम पदार्थका मूल्य बढाएको लगतै २०७८ फाल्गुन ७ मा १४५ सम्म पेट्रोलको भाउ बढाइएको थियो । २०७८ फागुन ६ मा मूल्य फेरि भारतबाट बढेर आयो । १५ दिनमा साढे २ अर्ब घाटा हुने निगमको दाबी रही आएको छ । बाह्य बजारमा इन्धनको मूल्य बढिरहेकाले भारतीय आयल निगमले नयाँ मूल्यसूची पठाएको देखिन्छ । १५ दिनमा इन्धनमा पेट्रोल निगमले कूल ५४ करोड रुपैयाँ घाटा व्यहोरेको बताइएको थियो । २०७८ माघ अन्तिम सातातिर भारतीय आयल निगमबाट ८४ रुपैयाँ ३२ पैसामा किनेको पेट्रोल १४२ रुपैयाँमा बिक्री गर्दा पनि आयल निगमलाई पेट्रोल लिटरमा १३ पैसा घाटा थियो ।

युद्धका कारण रुस र युक्रेन बजारमा उत्पादन हुने वस्तुको निर्यातमा प्रभावसँगै युद्ध चर्किए बाह्य आपूर्ति व्यवस्थामा अन्तर्राष्ट्रिय बजार मूल्यमा नै थप असर पर्नेछ । यही अवस्थामा कच्चातेलको मूल्य प्रतिब्यारेल ११९ डलर पुगेको र यस्तो मूल्य पहिलेको ११ वर्षमै उच्च भएको बताइन्छ । यो २०७८ फागुनमा

२०७४ फागुनपछिको विवरण अनुसार २०७९ असारसम्म पेट्रोलको मूल्य निरन्तर बढेको देखिन्छ । २०७४ साल फागुनमा प्रतिलिटर ९७ रुपैयाँ रहेको मूल्य २०७९ असारमा आइपुग्दा १८१ देखिन्छ । खासगरी नेपालमा खपत हुने शतप्रतिशत इन्धन पूर्णरूपमा बाह्य बजारमा निर्भर रहँदै आएको छ । नेपालमा खपत हुने सम्पूर्ण इन्धन खाडी देश हुँदै भारतबाट आयात हुनेगरेको छ । यसरी आयात हुने इन्धनको मूल्य बाह्य बजारको मूल्यअनुसार नै निर्धारण गर्ने गरिन्छ । २०७८ फागुन ७ भन्दा अघि माघ १८ मा इन्धनमध्ये पेट्रोलको मूल्य रू. १४५ यकिन गरियो । जब कि तीन हप्ताअघि पेट्रोलियम पदार्थका मूल्य बढाएको लगतै २०७८ फाल्गुन ७ मा १४५ सम्म पेट्रोलको भाउ बढाइएको थियो ।

विश्वबजारमा भइरहेको इन्धनको मूल्यवृद्धि र अमेरिकी डलरको सटही दर बढेको कारण पनि निगम घाटामा गएको बताइन्छ। निगम घाटामा गए पनि उच्च मूल्यका कारण उपभोक्ता मारमा परेका छन्। बेलाबेलामा आयल निगमले इन्धनको भाउ बढाउँदा भारतीय निगमबाट नै बढेर आएको भनेर हिसाबको डण्डी जनता माथि राख्दछ। सरकारले विभिन्न शीर्षकमा भ्याट र अन्य अनगिन्ती कर जनतामाथि थोपर्दै आएको छ।

भएको मूल्य १ फेब्रुवरी, २०१२ को मूल्यभन्दा केही सेन्ट कम हो। २०७८ फागुन १९ मा प्रतिब्यारेल कच्चा तेलको मूल्य ११९ डलर भएको देखिन्छ। बाह्य कोमोडिटी बजारमा उच्च मूल्य भएको छ। त्यसको असर नेपालको औद्योगिक 'उत्पादनदेखि बजारसम्मका अत्यावश्यक वस्तुको मूल्यमा परेको छ।

रुस र युक्रेनको युद्धको कारण बाह्य बजारमा इन्धनको मूल्य प्रतिब्यारेल ९५ देखि १०५ पुगेको अवस्था छ। बाह्य बजारमा मूल्य थपघट हुँदा साना देशमा पनि यसको असर परेको देखिन्छ। १ मार्च २०२२ मा सबै इन्धनको मूल्य बढेर आएकोले १५ दिनमा ३ अर्ब ९ करोड घाटा यो अवधिमा देखिएकाले मूल्य बढाउनबाहेक अर्को विकल्प नभएको बताइन्छ। यसअघि रकमको अभाव भएका कारणले मूल्य स्थितीकरण कोषबाट १ अर्ब ८० करोड रकम निकालेर भुक्तानी गरिएको थियो। सरकारले इन्धनमा लगाएको उच्च करका कारण निगम सधैं घाटामा जान्छ।

निगमले विश्वमा कच्चातेलको मूल्य रसिया र युक्रेन युद्धअगाडि झण्डै डलरमा ९० देखि ९६ प्रतिब्यारेल पुगिसकेको अवस्थामा २०७८ फाल्गुनमा पुनः इन्धको नयाँ मूल्य पठाएको थियो। यो बेलाको समायोजनमा निगमलाई १५ दिनमा करिब २ अर्ब ४१ करोड घाटा हुने स्थिति थियो। निगमले २०७८ माघ मसान्तमा करिब २४ अर्ब रुपैयाँ नोक्सानी ब्याहोरेको थियो। त्यस बेला पेट्रोल प्रतिलिटर १४२ नै राखिएको थियो। यद्यपि समायोजन आवश्यक थियो। यस अवस्थामा पेट्रोल प्रतिलिटरको लागत १६१ रुपैयाँ पाँच पैसा भए पनि किन पूर्णसमायोजन गरिएन र प्रतिलिटर १४२ रुपैयाँ नै राखियो ?

विश्वबजारमा भइरहेको इन्धनको मूल्यवृद्धि र अमेरिकी डलरको सटही दर बढेको कारण पनि निगम घाटामा गएको बताइन्छ। निगम घाटामा गए पनि उच्च मूल्यका कारण उपभोक्ता मारमा परेका छन्। बेलाबेलामा आयल निगमले इन्धनको भाउ बढाउँदा भारतीय निगमबाट नै बढेर आएको भनेर हिसाबको डण्डी जनता माझ राख्दछ। सरकारले विभिन्न शीर्षकमा भ्याट र अन्य अनगिन्ती कर जनतामाथि थोपर्दै आएको छ।

निगम पूर्वअवस्थामा शून्य सञ्चित भएको अब अर्बौंको घाटामा गएको छ। यस्तो अवस्थामा आयल निगमले सरकारसँग ऋण माग्दछ। आयल निगमले बेलाबेलामा विज्ञप्ति जारी गर्दै घाटा विवरण पेश गर्दै तत्कालका लागि रकम व्यवस्था गर्न आपूर्तिका लागि अत्यावश्यक भएको जानकारी पस्किन्छ। विगतमा ७ महिना अवधिमा १२ पटकभन्दा बढी इन्धनमा मूल्यवृद्धि गरी तीनपटक मात्र इन्धनको मूल्य समायोजन गरेको अवस्था छ। निगमले पन्ध्र दिनभित्र कम्तीमा २ अर्बभन्दा बढी घाटा भइरहेको अवस्था सधैं रहेको छ।

साभारः दि हिमालयन टाइम्स

रसुवाको लाङटाङ पदमार्गमा पर्ने छोडातबेला हुँदै लाङटाङ गाउँ र क्यान्जिन गुम्बासम्म पुर्‍याउन सामान लैजाँदै गरेका खच्चडहरु। सडकको पहुँच नभएकाले यस पदमार्गका होटेल तथा घरायसी उपभोगका लागि खाद्य लगायत अत्यावश्यक वस्तु स्याफ्रुबेशीबाट घोडा तथा खच्चडमार्फत लैजानुपर्ने बाध्यता छ।

सडक दुर्घटना रोक्न नियमित अनुगमन

- डा. अर्जुनकुमार खड्का

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

नेपालमा सडक दुर्घटना

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

सडक दुर्घटनाका कारण

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

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

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

सडक यातायातसम्बन्धी कानुनी पक्ष

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

नेपालको संविधान लागु भएको एक दशकनजिक पुग्न लाग्दासम्म तदानुरूप सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ लाई परिमार्जन, गरिएको देखिँदैन । यसैबिच विभिन्न प्रदेश सभाले सवारी तथा यातायात ऐन बनाई लागु गरेको अवस्था रहे पनि सङ्घीय ऐनको प्रतिकूल हुने गरी ऐन बनाउन नसक्ने संवैधानिक व्यवस्थाले गर्दा व्यावहारिक एवं समयसापेक्ष र वैज्ञानिक यातायात ऐन जारी हुन सकेको अवस्था देखिँदैन । हुन त सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ जारी हुनुअघि साबिक सवारी ऐन, २०२० तथा राष्ट्रिय यातायात व्यवस्था ऐन, २०२६ बमोजिम सवारीसाधनको चालक अनुमतिपत्रलगायत सोसम्बन्धी अन्य कार्यसमेत गृह मन्त्रालय अन्तर्गत रहेको नेपाल प्रहरीले गर्दै आएको थियो तर सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ लागु भएपछि यातायात व्यवस्था विभागले सोसम्बन्धी कार्य गर्दै आएको अवस्था छ। यस्तो कानुनी व्यवस्था भए पनि सडक दुर्घटनालाई व्यवस्थित

दुर्घटना हुनाका मुख्य कारणमध्ये तीव्र गति, मदिरा सेवनको प्रभाव, बिनाहेलमेट मोटरसाइकल चलाउनु, सिटबेल नबाँध्ने र बालबालिकाका कारणबाट बढी हुने गरेको पाइन्छ । यसैगरी चालकको लापर्बाही, असहज सडकको अवस्था, असुरक्षित सवारीसाधन, सवारीसाधनको नियमित मर्मतसम्भारको अभाव, सवारीचालकसँगको शिष्टाचार अभाव तथा दुर्घटनापछिको असावधानीसमेतका कारणले गर्दा सडक दुर्घटनालाई बढावा दिएको अनुसन्धानबाट देखिएको छ ।
नेपालमा सडक यातायातसम्बन्धी कार्यलाई व्यवस्था गर्नका लागि नीतिगत र कानुनी व्यवस्था रहेको पाइन्छ । उदाहरणका निमित्त नेपालको संविधानको धारा ५१ (ज) मा रहेको नागरिकका आधारभूत आवश्यकतासम्बन्धी नीतिको उपखण्ड १४ मा यातायात सुविधामा नागरिकहरूको सरल, सहज र समान पहुँच सुनिश्चित गर्दै यातायात क्षेत्रमा लगानी अभिवृद्धि गर्ने र वातावरण अनुकूल प्रविधिलाई प्राथमिकता दिँदै सार्वजनिक यातायातलाई प्रोत्साहन र निजी यातायातलाई नियमन गरी यातायात क्षेत्रलाई सुरक्षित, व्यवस्थित र अपाङ्गता भएका व्यक्ति अनुकूल बनाउने भन्ने व्यवस्था रहेको पाइन्छ ।

हुन त संविधान जारी गएपश्चात् सहरी क्षेत्रमा सार्वजनिक यातायात सेवालाई सहज, पहुँचयोग्य, यात्रुमैत्री, विश्वसनीय, लागतप्रभावी र सुरक्षित बनाई सार्वजनिक एकीकृत यातायात प्रणालीको व्यवस्था, यातायात नीतिको प्रभावकारी व्यवस्थापनका लागि विकास तथा सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण स्थापना गर्न सङ्घीय संसद्ले सहरी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात (व्यवस्थापन) प्राधिकरण ऐन, २०७९ बनाएको अवस्था छ। तथापि यो ऐन सङ्घीय राजधानी सहर (फेडरल क्यापिटल सिटी) क्षेत्र खास गरी काठमाडौँ, भक्तपुर र ललितपुरलाई मात्र समेट्ने गरी बनाइएको अवस्था छ। जसले गर्दा नेपालभर हुने सडक यातायातलाई समेट्न सक्ने देखिँदैन।

गर्न सकिएको देखिँदैन । वास्तवमा ऐनले प्रशासनिक नेतृत्वबाट कामकारबाही हुँदा सवारी दुर्घटनामा कमी हुनेलगायत यातायातसम्बन्धी अन्य व्यवस्थापकीय कामकारबाहीमा सकारात्मक कुराको अपेक्षा गरेको थियो । तथापि ऐनले अपेक्षा गरे अनुरूपको सकारात्मक परिणाम ल्याउन सकेको छैन । २०७८ तिर राष्ट्रिय सभा अन्तर्गत रहेको विधायन व्यवस्थापन समितिले उक्त ऐनको उत्तर विधायिकी परीक्षण गर्ने प्रयास गरेको थियो तर त्यो व्यवहारमा पूरा हुन सकेन ।

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

दुर्घटनाको न्यूनीकरणका उपाय

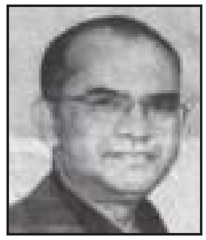
सवारीसाधनको चाप दिनहुँ बढ्दै गइरहेको र नेपालभरका अधिकांश जिल्लामा यसको विस्तार हुने क्रम पनि जारी रहेको अवस्था एकातर्फ छ भने अर्कोतर्फ सवारी दुर्घटना हुने कार्य पनि दिनहुँ नै भइरहेको परिप्रेक्ष्यमा यसको उचित व्यवस्थापनका लागि दुर्घटना रोकथामका निम्ति केन्द्रीयस्तरमा एक अनुसन्धान तथा दुर्घटना व्यवस्थापन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

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

साभारः गोरखापत्र दैनिक

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

कमजोर सडक पूर्वाधार र ढुवानीको सकस



कमजोर सडक संरचनाकै कारण यात्रुले समस्या त भोगेकै छन्, त्यसको झन् ठूलो असर अर्थतन्त्रले व्यहोरिरहेको छ

- विदुरचन्द्र लामिछाने

काभ्रेको पनौती सेरोफेरोमा भीषण वर्षा भयो । गत असोजमा भएको विनाशकारी वर्षाबाट आफ्नो सर्वस्व गुमाएका त्यस क्षेत्रका बासिन्दा त्यस दिनको वर्षाबाट निकै त्रसित भए । तीन-चार घण्टाको वर्षाबाट पुण्यमाता र रोशीखोलाले उग्ररूप लियो र पनौती क्षेत्रमा ठूलो नोक्सानी पनि भयो । त्यसको असर बिपी राजमार्गसम्म पर्‍यो । असोजकै वर्षाले ध्वस्त भएको सो राजमार्ग भएर चल्ने सानाठूला सवारी साधन रोशीमा आएको बाढीका कारण गन्तव्यसम्म पुग्न सकेनन् भने केही सवारी साधन त बाढीमा समेत फसे ।

अर्को पूर्व-पश्चिम राजमार्गअन्तर्गत चोरमारा, गिरुबारी बोलाको पुल भाँचिएपछि पूर्व-पश्चिम राजमार्ग पूर्ण रूपमा अवरुद्ध भएको समाचार पनि सोही समयको आसपास आयो । ससाना कारणले पनि हाम्रा सडक पूर्वाधार कति छिटै प्रभावित हुन्छन् भन्ने यी दुई प्रतिनिधि उदाहरणसाथ सडक पूर्वाधारसँगै जोडिएको ढुवानी व्यवसायका अन्य इस्युलाई समेत समेटी यो आलेख तयार गरेको छु ।

पछिल्लोपटक सडक विस्तार कार्य समयमै सम्पन्न नहुँदा त्यसको सीधा असर देशको अर्थतन्त्रदेखि आमजनताको दैनिकीसम्म सर्वत्र परिरहेको छ । सानो वर्षाबाट पनि हाम्रा सडक बन्द हुने परिस्थिति अहिले छ । मुख्य वर्षाको समय आउन बाँकी नै छ । अघिल्लो वर्षाले थिल्थिलो पारेको सडक सञ्जाल र अधिकांश राजमार्ग विस्तार कार्यमा भएको ढिलाइले लामो समयसम्म सडक अवरुद्ध हुने परिस्थिति बन्यो भने अवस्था के होला, सोचनीय छ ।

अहिले पूर्व-पश्चिम राजमार्ग, कोदारी राजमार्गको सूर्यविनायक-धुलिखेल खण्ड, बिपी राजमार्गको काभ्रे-सिन्धुली खण्ड, पृथ्वी राजमार्गको मुग्लिन-पोखरा खण्ड, मुग्लिन-नारायणगढ खण्डसहितका प्रमुख राजमार्गको निर्माण कार्य समयमै सम्पन्न नहुँदा आमसर्वसाधारणदेखि उद्योग, व्यापार व्यवसाय गर्ने व्यवसायीसमेत सबै प्रत्यक्ष प्रताडित छन् ।

पृथ्वी राजमार्गको मुग्लिन-पोखरा खण्ड र मुग्लिन-नारायणगढ खण्डमा तुलनात्मक रूपमा केही सहज भए पनि अन्यको अवस्था भने अकल्पनीय रूपमा दयनीय छ । यसमा पनि नारायणगढ-बुटवल खण्डमा पूर्व-पश्चिम राजमार्गको अवस्था त झनै दयनीय छ । सरकारको धेरै बजेट सडकमै गइरहेको छ । तर, नेपालको लाइफलाइनका रूपमा रहेका अधिकांश राजमार्गको हालत यस्तै छ । सरकारले छुट्याएको विकास बजेटको धेरैजसो अंश लगभग ४० प्रतिशतभन्दा बढी बजेट जेठ-असारमा मात्रै खर्च हुन्छ । यसबाट पनि सडक विस्तार समयमा सम्पन्न हुन्छन् र गुणस्तरीय सडक बन्छन् भन्नेमा संशय गर्ने पर्याप्त आधार छन् ।

नेपालको सन्दर्भमा आन्तरिक ढुवानीका लागि सडक सबैभन्दा पहिलो र महत्वपूर्ण आधार हो । हवाई यातायातमार्फत ढुवानी हाम्रो सन्दर्भमा त्यति सहज छैन । हवाई मार्गबाट ढुवानी नहुने भन्ने होइन, भइरहेको पनि छ तर त्यो आर्थिक रूपमा त्यति साध्य (भायवल) छैन । हवाई यातायातले निर्यातको करिब १५-२० प्रतिशत र आयातको १०-१८ प्रतिशत अंश ओगटेको तथ्यांक छ । रेलमार्ग हामीकहाँ छैन । जति रेलमार्ग छ, त्यसको कुनै अर्थ छैन ।

यसो सानो उदाहरणबाट मात्र हेरौं त, नेपालमा कसैले लगानी गर्न चाह्यो भने सबैभन्दा पहिलो हेर्ने भनेको ढुवानी गर्ने पूर्वाधार नै हो । कुनै उद्योग राख्न पर्‍यो वा व्यवसाय गर्न पर्‍यो भने सबैभन्दा पहिला त ढुवानीबाटै काम सुरु हुने होला । उद्योग स्थापना हुने स्थलसम्म मेसिनरी उपकरण लैजानुपर्‍यो, मेसिन स्टल गर्न पर्‍यो, कच्चापदार्थ लैजानुपर्‍यो, उत्पादित सामान राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय बजारसम्म पुर्‍याउनुपर्‍यो । यी सबै कार्यका लागि पहिलो आवश्यकता भनेको गुणस्तरीय र सहज सडक पूर्वाधार नै हो । यसको सुनिश्चितता यतिबेला हामीकहाँ छैन । यात्रु आवतजावत र मालसामान ओसारपसारका दृष्टिकोणले हेर्ने हो भने ९० प्रतिशत काम सडकबाटै हुने गर्छ । समग्रमा सडक अर्थतन्त्रको चालक हो । रोजगारीदेखि उत्पादन, आपूर्तिदेखि निर्यातसम्म सबै हिसाबले हेर्दा सडक अर्थतन्त्र पनि हो ।

यात्राका क्रममा घण्टौं बाटामै अड्किनुपरेका समाचार त हामीले पढेकै छौं । यात्रुले त समस्या भोगेकै छन्, त्यसको झन् ठूलो असर अर्थतन्त्रले व्यहोरिरहेको छ । कमजोर सडक संरचनाकै कारण सवारी साधनको टुटफुट, दुर्घटना, अनावश्यक इन्धन खर्च तथा भनेको समयमा ढुवानी गर्न नसक्दा तिर्नुपर्ने विलम्ब शुल्कको लेखाजोखा नै छैन ।

नेपालको सडकको स्थिति दयनीय र दक्षिण एसियाकै कमजोरमा दरिएको तथ्यलाई विभिन्न प्रतिवेदनले समेत औंल्याएका छन् । विश्व बैंकको तथ्यांकअनुसार नेपालको कुल सडक घनत्व दक्षिण एसियामै कमजोर छ । एसियाली विकास बैंकका अनुसार नेपालमा 'एक्सप्रेस-वे' शून्यमा छ । बैंकले सञ्चालन गरेको 'सासेक रोड कनेक्टिभिटी'मा नेपालको सडक सञ्जालको अवस्था दयनीय छ । समुद्रपार व्यापारमा पारवहन लागत र अत्यधिक ढुवानी खर्चका कारण उत्पादन र व्यापार प्रतिस्पर्धा हुन सकेको छैन । तटीय देशको तुलनामा औसत भूपरिवेष्ठित मुलुकको ढुवानी खर्च २० प्रतिशत बढी हुने अनुमान गरिन्छ । सडकको दुरावस्थाका कारण ढुवानीमा अहिले ५० प्रतिशतभन्दा बढी लागत थपिएको दाबी व्यवसायीको छ । लागत वृद्धि त छँदै छ, त्यसका अलावा प्रशासनिक झन्झट झनै पीडादायी भएको गुनासो व्यवसायीको छ । सडकपूर्वाधारको अवस्थाले नै हाम्रो ढुवानी लागत अत्यधिक महँगो पर्न गई हाम्रा उत्पादनदेखि भान्सासम्मलाई महँगो बनाइदिएको छ ।

परियोजना समयमा सम्पन्न हुने सुनिश्चितता राज्यले नगराएसम्म हाम्रो हालत यस्तै हुन्छ । हरेक ठाउँ, पेसा, व्यवसायमा राजनीति हाम्रो महारोग बनेको छ । परियोजना समयमा सम्पन्न नहुने, सडकलगायत पूर्वाधारको जीर्ण अवस्था, हरेक ठाउँमा राजनीति,

पछिल्लोपटक सडक विस्तार कार्य समयमै सम्पन्न नहुँदा त्यसको सीधा असर देशको अर्थतन्त्रदेखि आमजनताको दैनिकीसम्म सर्वत्र परिरहेको छ । सानो वर्षाबाट पनि हाम्रा सडक बन्द हुने परिस्थिति अहिले छ । मुख्य वर्षाको समय आउन बाँकी नै छ । अघिल्लो वर्षाले थिल्थिलो पारेको सडक सञ्जाल र अधिकांश राजमार्ग विस्तार कार्यमा भएको ढिलाइले लामो समयसम्म सडक अवरुद्ध हुने परिस्थिति बन्यो भने अवस्था के होला, सोचनीय छ ।

राजधानीलगायत देशैभर सबै प्रकारका सडक ढुवानीका साधनका लागि व्यवस्थित पार्किङको खाँचो छ । व्यवस्थित पार्किङको अभाव हुँदा जहाँ पायो त्यहाँ ढुवानीका साधन पार्किङ गर्नुपर्ने बाध्यता छ । यसले ट्राफिक जाम, सवारी दुर्घटना तथा गन्तव्यसम्म सवारी साधनको आवातजावतमा समेत ठूलो कठिनाइ हुने गरेको छ । यी सबै समस्यालाई सम्बोधन गर्न ढुवानी ग्रामको अवधारणा ल्याउनुपर्ने आवश्यकता छ ।

अनुशासनहीनताले नेपालको छवि संसारमै धुमिल हुने संशय पैदा हुन थालिसकेको छ । यही कारण बाह्य लगानी भनेजसरी आउन सकेको छैन । यतिसम्म कि अब त नेपालमा आएका विदेशी प्रतिनिधि मण्डलले समेत द्विपक्षीय भेटवार्तामा नेपालीका कमजोरी प्रस्ट भन्न थालिसकेका छन् ।

अर्कातिर ढुवानीमा आबद्ध व्यवसायीका लागि नीतिगत र करको पीडा सबैभन्दा पेचिलो छ । एकजना ढुवानी व्यवसायी भन्दै थिए, ढुवानीका साधनलाई भाडा भुक्तानी गर्दा २.५ प्रतिशत टिडिएस साधनकै नाममा भुक्तानी भइरहेको र त्यसको खर्च पास नभएकाले आगामी बजेटमा खर्च पास गरिदिन सरकारले सहयोग गरीदिनुपर्छ, अन्यथा ढुवानी व्यवसायी पलायन हुनुको विकल्प छैन । अर्का कार्गो व्यवसायीको पीडा पनि उस्तै छ । विगत वर्षदेखि टिडिएसकै कारण १५० भन्दा बढी कम्पनीका फाइल अड्किएका छन्, कर चुक्ता भएका छैनन् । कार्गो व्यवसायको शुल्क मालसामानको परिमाणका आधारमा निर्धारण हुने भएको हुँदा सो शुल्कको प्रतियुनिट दर अत्यन्त कम हुने तर अग्रिम कर भने कुल मूल्यमै काटिने हुँदा आफ्नो शुल्कभन्दा ठूलो रकम टिडिएस काटिएर अग्रिम करका रूपमा जम्मा हुन पुग्दा नगदं प्रवाह ऋणात्मक हुन गई कार्गो व्यवसाय नै धराशयी हुने अवस्था छ । ढुवानी व्यवसायमा अर्बौंको लगानी छ भने यसले लाखौंलाई रोजिरोटी दिएको छ । ढुवानी व्यवसायलाई गाइड गर्ने ढुवानी ऐन छैन । लामो समयदेखि यो ऐनको माग गरिए पनि ऐन नआएको गुनासो व्यवसायीको छ ।

नेपालमा मल्टिमोडल ट्रान्सपोर्टेसन एक्ट भए पनि आन्तरिक ढुवानीलाई व्यवस्थित गर्ने ऐन छैन, त्यसको अभाव छ । मल्टिमोडल ट्रान्सपोर्टेसन एक्टले नेपालबाट बाह्य देशमा हुने ढुवानीलाई हेर्छ । आन्तरिक ढुवानीलाई 'गाइड' गर्ने एउटा कानुन नहुँदा बजारमा विकृति मौलाउँदो छ । सामान्य लगानी लगाएर काम गर्ने पनि ढुवानी व्यवसायी, अर्बौंको लगानी लगाउने पनि ढुवानी व्यवसायी । जोबाट पनि ढुवानी सेवाका नाममा काम भइरहेका छन् । यसले कतिपय ठाउँमा विकृति बढेकाले समग्र क्षेत्रलाई व्यवस्थित बनाउन ढुवानी ऐन आवश्यक देखिन्छ ।

अर्को भिसिटिएसको कडा प्रावधानले पनि ढुवानी व्यवसायी समस्यामा छन् । जस्तो, आयात निर्यातकर्ताको कमजोरीले कुनै समस्या भयो भने पहिलो निगरानीमा ढुवानी साधन र व्यवसायी नै पर्ने र ढुवानी साधनले अनावश्यक रूपमा राजस्व अनुसन्धानको दायरामा आउनुपर्ने परिस्थिति छ । यसबाट व्यवसायीले ठूलो क्षति व्यहोर्नुपर्ने अवस्था पनि छ । यसलाई सहजीकरण गर्न एउटा सहायता कक्षको व्यवस्था हुन सक्यो भने केही हदसम्म समस्या समाधानमा सहयोगी हुने देखिन्छ ।

राजधानीलगायत देशैभर सबै प्रकारका सडक ढुवानीका साधनका लागि व्यवस्थित पार्किङको खाँचो छ । व्यवस्थित पार्किङको अभाव हुँदा जहाँ पायो त्यहाँ ढुवानीका साधन पार्किङ गर्नुपर्ने बाध्यता छ । यसले ट्राफिक जाम, सवारी दुर्घटना तथा गन्तव्यसम्म सवारी साधनको आवातजावतमा समेत ठूलो कठिनाइ हुने गरेको छ । यी सबै समस्यालाई सम्बोधन गर्न ढुवानी ग्रामको अवधारणा ल्याउनुपर्ने आवश्यकता छ ।

आन्तरिक र बाह्य ढुवानीमा थुप्रै समस्या छन् । सडक पूर्वाधारको अहिलेको अवस्था हाम्रो सबैभन्दा ठूलो समस्या हो । यस्तो कठिन अवस्थामा पनि ढुवानी व्यवसायीले राज्यलाई सहयोग गरेर काम गरेका छन् । सबै प्रकारका सामानको ढुवानीमा संलग्न व्यवसायीलाई सडक पूर्वाधार पूर्ण रूपमा सम्पन्न नहुन्जेल उनीहरूका इस्युलाई राज्यले सम्बोधन गरी सहयोग गरिदिनुपर्छ । औद्योगिक व्यावसायिक लागत न्यूनीकरणमा राज्यको सबैभन्दा पहिलो ध्यान जान आवश्यक छ । यसका लागि ढुवानी व्यवसायीले उठाएका इस्युलाई सम्बोधन हुने र अनावश्यक कार्यक्रममा बजेट विनियोजन गर्नेभन्दा पनि राष्ट्रिय राजमार्ग निर्माण छिटो सम्पन्न गर्ने गरी बजेट ल्याइनुपर्ने आम राय रहेको छ ।

कैलाली चिसापानी-कुइने सडक खण्डमा हिलोमा फसेको जिपलाई डोरी लगाएर तान्दै यात्रु ।

INT'L AUTO NEWS

हाइड्रोजनबाट चल्यो कार

काठमाडौं विश्वविद्यालय, धुलिखेलमा रहेको हाइड्रोजन रिफ्युलिङ स्टेसन र हाइड्रोजनबाट चल्ने कार । आइतवार हाइड्रोजन भरेर यो कार सडकमा गुडाइएको थियो ।

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

काठमाडौं विश्वविद्यालय (कंयु) ले काभ्रेको धुलिखेलस्थित आफ्नै परिसरमा हाइड्रोजन रिफ्यूलिङ 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 ल्यावका 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) की कार किनिएको र एक करोड ३० लाख रुपियाँको लागतमा रिफ्युलिङ सेन्टर स्थापना गरिएको हो ।

कोरियाको हुन्डाई कम्पनीले निर्माण गरेको हाइड्रोजनले चल्ने कार (फ्यूलसेल इभी) ल्याइएको थियो । कंयुले 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 अनुरूष 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 । अव 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 हुनेछ । 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।

सरकारले नेपालमा हाइड्रोजन उत्पादन तथा बजारीकरण लगायतका सबै विषयमा नीतिगत व्यवस्था गर्न ग्रिन हाइड्रोजन नीति यसै वर्ष तय गरेको छ । यो नीतिमा ग्रिन हाइड्रोजन र यको सहउत्पादन उत्पादन गर्ने उद्योग स्थापना र लगानी प्रोत्साहन गर्न निश्चित अवधिका लागि आयकरमा छुट दिन नीति सरकारको छ ।

चीन विश्वको सबैभन्दा ठूलो सवारी निर्यातकर्ता

जापान अटोमोवाइल 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 अटोमोवाइल 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 सर्त 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 विद्युतीय सवारी साधनको विक्रीको रेकर्डलाई तोडेको छ । यसले बढ्दो क्षेत्रका लागि बेइजिङको बलियो सरकारी

काठमाडौं विश्वविद्यालय (कंयु) ले काभ्रेको धुलिखेलस्थित आफ्नै परिसरमा हाइड्रोजन रिफ्यूलिङ 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 ।

विद्युतीय गाडीहरू धेरैभन्दा धेरै नेपालमा निर्यात गर्न चिनियाँ कम्पनीहरू सफल भइरहेका छन् । भारतीयको अंश कमजोर देखिएको छ। चालू आर्थिक वर्ष (आव) २०८१/८२ पहिलो ५ महीनामा नेपालमा ४ हजार ६९७ ओटा चारपांग्रे विद्युतीय गाडी भित्रिएको तथ्यांक छ । यसमा चीनबाट आयातितको संख्या ३ हजार ५८९ छ । यो कुल चारपांग्रे विद्युतीय गाडी आयातको करीब ७६ प्रतिशत हो ।

समर्थनलाई पुँजीकृत गरेको छ ।

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

विद्युतीय गाडीमा चिनियाँ दबदबा

पछिल्लो समय नेपालमा विद्युतीय चारपाये गाडी (ईभी) भित्र्याउने क्रम तीब रूपमा बढिरहेको छ । त्यस्ता गाडीको प्रयोगमा सरकारले प्रोत्साहनको नीति लिएपछि प्रयोगकर्तासंगै आयात गर्नेहरूबीच पनि होडबाजी चलेको छ ।

विद्युतीय गाडीहरू धेरैभन्दा धेरै नेपालमा निर्यात गर्न चिनियाँ कम्पनीहरू सफल भइरहेका छन् । भारतीयको अंश कमजोर देखिएको छ। चालू आर्थिक वर्ष (आव) २०८१/८२ पहिलो ५ महीनामा नेपालमा ४ हजार ६९७ ओटा चारपांग्रे विद्युतीय गाडी भित्रिएको तथ्यांक छ । यसमा चीनबाट आयातितको संख्या ३ हजार ५८९ छ । यो कुल चारपांग्रे विद्युतीय गाडी आयातको करीब ७६ प्रतिशत हो ।

सोही अवधिमा भारतबाट १ हजार ९६ ओटा विद्युतीय चारपांग्रे भित्रिएको छ । गत आव २०८०/८१ पहिलो ५ महीनामा ३ हजार ६८६ ओटा विद्युतीय गाडी नेपाल भित्रिएका थिए । त्यसमा चीनबाट २ हजार २९७ ओटा र १ हजार ३३८ ओटा भारतबाट ल्याइएको थियो ।

जी मोटर्सका प्रमुख कैलाश गेलालले भारतभन्दा चीनबाट बढी चारपांचे गाडी आउनुका कारण राम्रो उत्पादन र स्थापित ब्रान्ड हुनु रहेको बताउँछन् । 'चीनले ईभीमा राम्रो ग्रोथ गरेको छ, विश्वमाफ उसकै गाडीहरू प्रख्यात भएका छन्,' उनले भने, 'त्यसैले पनि भारतबाट आएका हुन् ।' नेपालमा ईभीमा भन्दा चीनबाट धेरै गाडी आकर्षण बढ्नुको अर्को कारण सडक पूर्वाधारको विकास रहेको उनको भनाइ छ ।

छिमेकी मुलुकहरू चीन र भारतका साथै जर्मनी, अमेरिका, दक्षिण कोरिया र इन्डोनेशियाबाट विद्युतीय चारपांग्रे आयात गरिएको नेपालमा छ । नेपाली बजारमा बीवाईडी, नेटा, एमजी, सेरेस, ओरा जस्ता चिनियाँ ब्रान्डहरूसंगै टाटा, महिन्द्रा जस्ता भारतीय ब्रान्डका विद्युतीय चारपांग्रे गाडी लोकप्रिय छन् । त्यसैगरी कोरियाली ब्रान्ड हुन्डाई र किया पनि नेपाली बजारमा लोकप्रिय छन् ।

भन्सार विभागको तथ्यांकअनुसार चानू आवको पहिलो ५ महीनामा मात्र ११ अर्ब २७ करोड २१ लाख रुपैयाँका ४ हजार ६९७ ओटा विद्युतीय कार, जीप र भ्यान आयात भएको देखिन्छ । यसबाट सरकारले ६ अर्ब ९६ करोड २८ लाख रुपैयाँ राजस्व संकलन गरेको छ ।

नेपालमा खासगरी ५०-१०० किलोवाट क्षमताका विद्युतीय चारपांग्रेमा उपभोक्ताको आकर्षण उच्च छ । विद्युतीय चारपांग्रेको बढ्दो प्रयोगले पेट्रोल/डिजेलबाट चल्नेको आयातमा पनि असर देखिन थालेको छ। चालू आवको ५ महीनामा १ अर्ब ७२ रुपैयाँ बराबरका १ हजार करोड ४२ लाख ६८ हजार ४३७ पेट्रोन/डिजेलबाट चल्ने चारपाये सवारीसाधन आयात भएको छ। यो संख्या गतवर्षको सोही अवधिको तुलनामा योरै मात्र बढी हो ।

गत आर्थिक वर्षभरि २ अर्थ ७३ करोड ७२ लाख रुपैयाँ मूल्यका २ हजार ४८८ ओटा इन्धनबाट चल्ने सवारीसाधन आयात भएका थिए । ती सवारीसाधन आयातबाट सरकारले ७ अर्ब ७ करोड ३३ लाख रुपैयाँ भन्सार राजस्व संकलन गरेको थियो । पूर्वपश्चिम राजमार्गमा अहिले चार्जिङ स्टेशन विस्तारको काम धमाधम भइरहेकाले पनि विद्युतीय सवारीसाधनमा झनै बढेको विक्रेताहरूको आकर्षण भनाइ छ ।

Going slow on electric cars, a hybrids leader rakes it in

In today's high-tech, high-stakes auto industry, fortunes can change quickly, and there's no better example of that right now than Toyota Motor.

Not long ago, it looked as if Toyota had fallen dangerously behind in electric vehicles. Tesla, the electric car pioneer, has grown rapidly and become the world's most valuable automaker. Seeing Tesla's success, other companies, such as General Motors and Ford Motor, concluded that large numbers of consumers were poised to switch to battery-powered cars and trucks and began investing tens of billions of dollars to catch up.

Toyota, however, was more deliberate - or lethargic, its critics would say. It has introduced just two fully electric models in the United States so far, betting that its gas-electric hybrids and plug-in hybrid vehicles, which it has become known for, would remain popular and were sufficient to address climate change for now. Amid all the enthusiasm for electric vehicles in the last few years, it seemed Toyota just didn't get it.

"I was shocked when I first heard about Toyota's strategy because I could see what Tesla was doing," said Earl Stewart, a Toyota dealer in Lake Park, Fla., who also enjoys driving his Tesla Model S.

But in the last six months, sales of electric vehicles have slowed, and American car buyers looking to cut their fuel bill and tailpipe emissions have been flocking to hybrids. Now Toyota's sales are booming, and the company is reporting huge profits.

"It's not the first time Toyota has proved me wrong, and it won't be the last, either," Mr. Stewart said.

Toyota's sudden strength is a reminder of how profoundly the auto industry is changing. Developing technologies like electric vehicles, advanced microchips and software are turning what was once a steady, slow-moving sector into a dynamic industry in which even fast-moving and well-run manufacturers can be knocked off course.

Toyota, a Japanese company, is the world's largest automaker; it sold more than 11 million vehicles in 2023, more than six times as many as Tesla. The company climbed the ranks of the industry slowly over a half century, first exporting small cars to the United States, then building

A Toyota dealership in Florida, Toyota has introduced ust two fully electric models in the United States so far, but its hybrid-first strategy has been delivering big profits.

factories across the South and Midwest, adding a luxury brand and expanding into the segments dominated by its Michigan-based rivals, like full-size pickup trucks.

A few times along the way, Toyota has bucked the industry's conventional wisdom. The introduction of its upscale Lexus brand, in 1989, seemed like a risky bet until it zoomed ahead of BMW and Mercedes-Benz in sales. Twenty-one years ago, Toyota introduced the Prius, a small car with a compact gasoline engine and an electric motor powered by a battery.

The combination allows the Prius to go 50 or more miles on a gallon of gas, and a plug-in hybrid model can make short trips without using any gasoline. Other automakers dismissed the car as a curiosity, but the Prius was a hit, and before long G.M., Ford and others developed their own hybrids.

Tesla's chief executive, Elon Musk, scorns hybrids, saying it makes no sense to have two propulsion systems under the hood. Consumers don't seem to care. Toyota offers more than two dozen hybrid or plug-in hybrid models, and they make up almost 30 percent of its sales, much higher than at most other automakers. Last year in the U.S. market, Toyota sold 2.2 million vehicles more than every automaker except G.M.

In January and February, Toyota's U.S. sales rose 20 percent, powered by an 83 percent rise in sales of its hybrids and plug-in models.

"We're not saying E. V.s are not a good solution to carbon emissions," said Jack Hollis, executive vice president of Toyota's North American arm. "They are. They're just not the only solution, and a lot of our customers have been telling us they want choice -hybrids, plug-ins, and E.V.s."

The strategy is paying off. In the nine-month period starting last April, Toyota made $27 billion in profit, roughly double its earnings from the same period a year earlier. By comparison, Tesla's $15 billion profit in 2023 was about 19 percent higher than its 2022 figure.

Investors have taken notice. The stock market now values Tesla at less than half its peak market capitalization of $1.2 trillion in November 2021 in large part because its sales are growing more slowly and the profit it makes on each car has been falling. Over the same period, Toyota's valuation has risen by roughly a third, to about $400 billion.

Mike Ramsey, an analyst at the research firm Gartner, said Toyota's hybrid strategy is strong and based on longterm logic, but shifts in technology or the market could undermine the company's future performance and standing. "Toyota seems to swing between dull ard and genius, depending on the current state of thinking about technology," he said. "But no matter what, they still seem to sell more cars and trucks than anyone else."

One big market where Toyota is struggling is China, the world's largest car market. A lot of Chinese car buyers are opting for electric vehicles, helping domestic automakers like BYD gain market share from Toyota, Volkswagen and other foreign manufacturers.

Toyota has other problems, too. The company's Daihatsu subsidiary, which makes small cars, temporarily stopped all production in Japan in December after revealing that it had cheated on safety tests.

For now, however, Toyota's deliberate pace seems to be working overall and several other large automakers have moved closer to the company's path.

Mercedes-Benz, which had been hoping to phase out internal combustion models by 2030, said last month that it had pushed that goal back by at least five years. Ford has lowered production targets for electric vehicles and is slowing construction on plants that are supposed to produce batteries for electric vehicles.

G.M., which had stopped selling hybrids in the United States to focus on electric vehicles, has delayed the introduction of a few battery-powered models. It is also now planning to reintroduce hybrid and plug-in hybrid models, which dealers had pushed for.

Electric vehicles have so far failed to win over many car buyers because they are generally more expensive than combustion or hybrid models even after taking into account government incentives. The challenges of charging electric vehicles and worries about range and their performance in cold weather have also caused some people to hesitate.

Hybrids don't face many of those issues. Some hybrids cost only a few hundred dollars more than similar gasoline a premium that owners can quickly recoup in fuel savings. In addition, regular hybrids never have to be plugged in.

Plug-in hybrid models, some of which can travel on just electricity for more than 40 miles and have a gasoline engine for longer trips, have much smaller batteries than electric vehicles and can be recharged relatively quickly. But these vehicles, which make up a small part of the market, may not be as beneficial financially or environmentally when driven long distances on just gasoline.

Toyota has plans to increase hybrid production and sales. A hybrid version of its Tacoma pickup is rolling out. A redesigned Camry sedan, due this spring, will be available only as a hybrid.

The company will offer a range of electric vehicles, too, said Mr. Hollis, the Toyota executive. About 30 models will arrive by 2026, when Toyota hopes its U.S. electric vehicle sales will have risen to about 1.5 million vehicles a year. Last year it sold about 15,000.

In Florida, new Toyotas that arrive at Mr. Stewart's dealership in South Florida barely hit the lot before they are sold. At the beginning of March, he had only about 150 vehicles in inventory, down from the 500 he used to carry before the pandemic.

That hasn't deterred customers who have become accustomed to waiting months after ordering vehicles. At one point last year, he had 1,300 vehicles on order, and

The combination allows the Prius to go 50 or more miles on a gallon of gas, and a plug-in hybrid model can make short trips without using any gasoline. Other automakers dismissed the car as a curiosity, but the Prius was a hit, and before long G.M., Ford and others developed their own hybrids.

Electric vehicles have so far failed to win over many car buyers because they are generally more expensive than combustion or hybrid models even after taking into account government incentives. The challenges of charging electric vehicles and worries about range and their performance in cold weather have also caused some people to hesitate.

The German automaker's electric vehicles are made on the same assembly line as gasoline cars and look similar from the outside. That approach, using the same basic body for electric, hybrid, gasoline and diesel cars, has been viewed as an awkward and inefficient compromise some established carmakers have deployed as they struggle to compete with Tesla and emerging Chinese automakers that produce cars designed solely for battery power. These cars will offer significant improvements over existing models, including batteries that store 20 percent more energy per pound, and features not available from Tesla, like a digital display that runs along the entire bottom edge of the windshield.

customers for all of them.

"I've been selling Toyotas since 1975, and business is better than ever," he said. "People are lining up to buy from me."

BMW is giving Tesla a run for its money

As BMW car bodies glided down an assembly line in Munich recently, showered by sparks from robotic welders, it was hard to tell which vehicles would be powered by batteries, fuel-burning engines or both. In the view of many analysts, that is not a good thing.

The German automaker's electric vehicles are made on the same assembly line as gasoline cars and look similar from the outside. That approach, using the same basic body for electric, hybrid, gasoline and diesel cars, has been viewed as an awkward and inefficient compromise some established carmakers have deployed as they struggle to compete with Tesla and emerging Chinese automakers that produce cars designed solely for battery power.

But confounding the pundits, BMW's strategy has paid off. The company sold 376,000 electric vehicles last year, including some under its Mini brand, a 75 percent increase from the previous year.

In the luxury segment, BMW was second only to Tesla, which remained dominant with 1.8 million cars. Electric vehicles accounted for 15 percent of BMW sales in 2023, up from 9 percent the previous year.

The company's growth comes as sales of electric vehicles have risen at a slower pace overall around the world. What is even more surprising is that BMW, unlike General Motors or Ford Motor, made a profit on the electric vehicles it sold.

BMW's experience suggests there is hope for at least some established car-makers as Chinese carmakers like BYD start to export cars to other Asian countries, Europe and Latin America. As electric vehicles move into the mainstream, the popularity of BMW cars suggests that many buyers prize the familiarity and workmanship of long-standing carmakers and remain wary of newer brands.

If so, BMW's approach could show a path to other automakers that have been manufacturing automobiles for decades but have made little headway in the transition to battery-powered vehicles.

BMW's strategy bought the company time to develop expertise in battery technology and to design a line of cars specifically to be electric. It has helped the company, based in Munich, cope with fluctuations in demand because it can more easily dial up or down production of different types of cars.

The approach also helped BMW hang on to customers who are interested in electric propulsion but are not ready for a sharp break from the past. The pany offers hybrid versions of several of its most popular models, saying that buyers should be able to choose a car's propulsion technology as easily as choosing its color.

"We would lose our traditional customers if you would tell them, 'You are part of the old world," Oliver Zipse, the chief executive of BMW, said in an interview, referring to people who still preferred combustion engine cars. "They would immediately defect."

Next year, BMW will begin selling a new line of cars designed to run only on batteries. Last month, at a site overlook-coming a rocky, wave-battered coastal stretch north of Lisbon at a company event, Mr. Zipse showed

Above, employees conducting inspections of electric vehicles at BMW's plant in Munich. Below left, a car assembly line, BMW's success suggests that many buyers still prize the familiarity and workmanship of long standing carmakers. Below right, the company's chief executive, Oliver Zipse, says electric vehicles "will be a dominant market force."

prototypes of a sedan and a crossover sport-utility vehicle that are part of what the company calls the Neue Klasse, or New Class.

These cars will offer significant improvements over existing models, including batteries that store 20 percent more energy per pound, and features not available from Tesla, like a digital display that runs along the entire bottom edge of the windshield.

The display, which can be customized, gives drivers information about speed, range, weather and navigation without their having to take their eyes off the road, and eliminates the need for an instrument cluster in front of the steering wheel. Most Teslas have one large display in the center of the dashboard, requiring drivers to look to the side to see maps and other information. That screen also has many of the car's controls.

In addition, the new BMWs will be available with autonomous driving technology that allows drivers to take their hands off the wheel on freeways and change lanes just by glancing at the side mirror. That feature directly

challenges Tesla's vaunted self-driving technology.

Since Tesla proved in the last decade that electric vehicles were practical and fun, it has been an open question which car companies would rule the industry. Tesla, with roots in Silicon Valley, has led in software and battery technology but struggled with manufacturing and introducing new models. The established car companies had decades of experience in manufacturing but faced a steep learning curve with batteries and software.

BMW is likely to survive this fraught transition to electric vehicles because of its engineering expertise, strong brand and profit margins that have allowed the company to invest in new technology, said Matthew Fine, a portfolio manager at Third Avenue Management, an investment firm that owns BMW shares.

"We thought that would give them a very good fighting chance," Mr. Fine said. "And that seems to have been true so far."

The luxury carmaker started the switch to electric vehicles with certain advantages. The brand recently topped Consumer Reports' ranking of auto brands that make the best vehicles for the second year in a row. Tesla was ranked 18th of the 34 brands on the list.

But Tesla has significant advantages. A Tesla Model S, which starts at $75,000, can go more than 400 miles (644 kilometers) on a charge, according to the Environmental Protection Agency, compared to about 320 miles for a BMW 17, which starts at well over $100,000. BMW said its next generation of cars should more than erase that deficit with smaller batteries that provide 30 percent more range.

Tesla could be vulnerable in several areas. Shares of the company, which is led by Elon Musk, have lost more than half their value since their peak in 2021. BMW shares have gained about 17 percent in the same period. Wall Street still values Tesla at more than eight times the stock market value of BMW.

Tesla's lineup is getting dated by automotive standards. The company recently began selling an upgraded version of its Model 3 in the United States, but it has not introduced a completely redesigned sedan or S.U.V. since 2020, Tesla is producing its newest model, the Cybertruck, which went on sale last year, in limited numbers.

Its electric cars are made on the same assembly line as gasoline cars, a strategy that has paid off.

"Newcomers," Mr. Zipse said without mentioning Tesla, "if they're not careful, they might get old before they grow up."

In Munich, BMW is razing buildings that were used to produce internal combustion engines to make space for assembly lines that will produce Neue Klasse cars.

BMW buys most of its batteries from suppliers like CATL of China, which also sells to Tesla, but develops its own technology. In a building with blue and gray corrugated metal walls in the Munich suburb of Parsdorf, BMW operates a mini-factory where it tests new battery designs and manufacturing processes.

Starting in 2027, BMW will produce nothing but electric vehicles in Munich, though it will continue to manufacture models with internal combustion engines at other factories. The company has large plants in Shenyang, Chi Spartanburg, S.C.; and other locations in Europe. BMW has said it will begin manufacturing electric vehicles in the United States by the end of the decade.

Unlike Audi and other competitors Mr. Zipse has refused to put an expiration date on internal combustion engines, drawing criticism from environmental groups.

"BMW could lead the European auto industry in the electric vehicle transition if it would make a clear commitment to ending production of internal combustion engines that damage the elimate," Benjamin Stephan, a transportation expert at Greenpeace in Germany, said in an email.

But Mr. Zipse said the industry's future is clearly electric. Sales of BMWs with engines have plateaued, he noted. "The fastest growing segment is electromobility," Mr. Zipse said. Electric vehicles, he added, "will be a dominant market force."

BMW is likely to survive this fraught transition to electric vehicles because of its engineering expertise, strong brand and profit margins that have allowed the company to invest in new technology, said Matthew Fine, a portfolio manager at Third Avenue Management, an investment firm that owns BMW shares. BMW buys most of its batteries from suppliers like CATL of China, which also sells to Tesla, but develops its own technology. In a building with blue and gray corrugated metal walls in the Munich suburb of Parsdorf, BMW operates a mini-factory where it tests new battery designs and manufacturing processes.

सार्वजनिक यातायातमा आशालाग्दो लगानी

- डेकनाथ गौतम

उपत्यकाको सबै सडकमा चल्ने सवारी साधनहरूमा टेम्पोदेखि ठूला बससम्म करिब एक हजार सवारी कुड्छन्। एउटा ठूलो बसले चक्रपथ राउन्ड लगाउँदा करिब १० हजार रुपैयाँको कारोबार गरेको हुन्छ। यही हिसावमा करिब एक करोड रुपैयाँको कारोबार हरेक दिन हुने अनुमान छ। दुई दशक अगाडिसम्म नेपालको सार्वजनिक सवारीको विकास खासै भएको थिएन। सडक सञ्जालमा जोडिने ठाउँहरू पनि सीमित थिए। सार्वजनिक यातायातमा निकै विकास भएको छ। यस क्षेत्रमा भएको परिवर्तनलाई आत्मसाथ गर्नका लागि महासंघले दिएको सुझावहरू नीतिगत रूपमा मान्नुपर्छ। कानुनी रूपमा संरक्षण गरिनुपर्छ। नेपालका ७६ जिल्लामा नै सडक सञ्जाल पुगेको छ। दैनिक सार्वजनिक सवारी गुड्छन्।

मुलुकमा ४ लाख सार्वजनिक सवारी साधन गुड्छन्। साना ठूला गरी ४ लाख नै यातायात व्यवसायी छन्। सार्वजनिक सवारी साधनमा काम गर्नका लागि १५ लाख व्यक्तिले प्रत्यक्ष रोजगारी पाएका छन्। यसमा आश्रित ४० लाख व्यक्ति छन्। ३९४ वटा संघ समिति र कम्पनी छन्। ६५ प्रतिशत स्वरोजगार व्यवसायी छन्। के तपाईलाई थाहा छ ? काठमाडौं उपत्यकामा दैनिक कति सार्वजनिक सवारी साधन गुड्छन् ? एक दिन सडक बन्द गरेर आन्दोलन गर्दा यातायात व्यवसायीलाई कति घाटा लाग्ला ? उपत्यकामा दैनिक ९०० देखि एक हजार सार्वजनिक सवारी साधन चल्छन्। ती सवारी साधनमा काम गर्ने चालक, सहचालक गरी करिब दुई हजार यातायात मजदुर छन्। उपत्यकाको सार्वजनिक सवारी साधनबाट दैनिक रूपमा एक करोड बढीको कारोबार हुने गर्छ।

उपत्यकाको सबै सडकमा चल्ने सवारी साधनहरूमा टेम्पोदेखि ठूला बससम्म करिब एक हजार सवारी कुड्छन्। एउटा ठूलो बसले चक्रपथ राउन्ड लगाउँदा करिब १० हजार रुपैयाँको कारोबार गरेको हुन्छ। यही हिसावमा करिब एक करोड रुपैयाँको कारोबार हरेक दिन हुने अनुमान छ। दुई दशक अगाडिसम्म नेपालको सार्वजनिक सवारीको विकास खासै भएको थिएन। सडक सञ्जालमा जोडिने ठाउँहरू पनि सीमित थिए। पूर्व-पश्चिममा महेन्द्र राजमार्ग बनेको थियो। विभिन्न देशका सहयोगमा मात्रै राजमार्गहरू बन्ने परिपाटी थियो। उत्तर-दक्षिणमा पर्ने पहाडी तथा हिमाली जिल्लाका सदरमुकामहरूमा सवारी साधन पुग्दैनथ्यो। ६३/६३ मा भएको जनआन्दोलनपछि नेपालमा विकसित भएको राजनैतिक घटनाक्रमले गणतन्त्रको स्थापनापश्चात संघीयता आएपछि देशविकासमा सडक सञ्जाल जोडिए। गाउँ ठाउँ र सहर बजारमा धेरै सडक निर्माण हुनथाल्यो। डोजर ड्राइभरको इन्जिनियरिङको आधारमा खुलेका सडकहरू वैज्ञानिक ढंगले बनेनन् र, पनि नयाँ बनेका सडकहरूमा सार्वजनिक यातायात गुड्न थाले। सडक सञ्जाल जोडिएपछि राजधानी काठमाडौं र जिल्ला सदरमुकामको दूरी छोटियो। यसले गर्दा पनि सवारी साधनको आयात दुई गुणा बढ्यो। सडक संख्या सँगसँगै यातायातका साधनमा पनि नयाँ नयाँ कम्पनी र ब्रान्डहरू भित्रिए। गुणस्तरीय सवारी साधनहरू पनि नेपाली सडकमा भित्रिए।

दुई दशकमा यातायात क्षेत्र तथा सार्वजनिक यातायातमा ठूलो परिवर्तन भएको छ। प्रविधिमैत्री सवारी साधनको विकास भएको छ। विदेशमा उत्पादित चर्चित ब्रान्डका मोटरहरू नेपालमा आयात हुन थाले। अहिले वर्तमान स्थितिमा विश्वमा वातावरण जोगाउनका लागि वातावरण मैत्री सवारी साधन उत्पादन भैरहेछ। वैकल्पिक ऊर्जा तथा विद्युतीय सवारी साधनको प्रयोग बढिरहेको छ। २०८८ सम्म यो संख्या करिब ८० प्रतिशतमा पुग्ने अनुमान गरिएको छ। वातावरणमैत्री सवारी साधनमा पनि आधुनिक र सुविधासम्पन्न भएका सवारी उपलब्ध छन्।

यातायात क्षेत्रमा धेरै कुरा उपभोक्तालाई सुरक्षित हुने, सहज हुने, लगानी वृद्धि भएको छ। सवारी साधनको गुणत्मक वृद्धि भए पनि राज्यले नीतिगत रूपमा परिवर्तन गर्नुपर्ने पक्षमा कमजोरी नै देखिन्छ। २०४९ सालमा भाएको सवारी ऐन अहिले पनि कार्यान्वयनमा छ। ३३ वर्ष पुरानो यो ऐनले पछिल्लो परिवर्तित घटनाक्रम तथा सवारी साधन र चालकको विषयमा समेट्न सक्दैन। यही ऐनअन्तर्गत सार्वजनिक र निजी सवारी साधन चलेका छन्। २०८१ मा ऐन संशोधनका लागि मस्यौदा आएको छ। ८२ भित्र यो ऐन बनेर आयो भने सार्वजनिक यातायातमा देखिएका समस्या समाधान हुन्थे भन्ने मेरो मान्यता हो। तर, समयमा नै ऐन नबन्दा यातायात क्षेत्रमा धेरै असर गरिरहेको छ। व्यवसायीहरू मारमा परिरहेका छन्। यात्रुहरू असुरक्षित यात्रा गर्नुपरेको छ। दुर्घटना क्षतिपूर्ति राहत तथा विमाको विषयमा समय सान्दर्भिक व्यवस्था गरिएको छैन। यातायात क्षेत्रमा परिवर्तन भएको विषयहरू धेरै छन्। डिजिटल टिकट, सोफा सिटर बस, अति लक्जरीयस सवारी साधन, सुरक्षित यात्रा र यात्रु बिमा। जहाँबाट जहा जान पनि अनलाइनबाटै टिकट लिन सकिने र अनलाइनबाटै कारोवार गर्न सकिने अवस्था छ अहिले।

यो क्षेत्रमा निम्न, मध्यम वगीयहरूको लगानी छ। सार्वजनीक यातायातको क्षेत्रमा देशभर १३ खर्ब बढीको लगानी छ। यसमा ४० लाख आश्रित परिवार छन्। १५ लाख व्यक्तिहरूले प्रत्यक्ष रोजगारी पाएका छन्। मध्यम र निम्नमध्यम वर्गको लगानी रहेको पेसा हो। देश विकासको क्षेत्रमा सार्वजनिक यातायात क्षेत्रले धेरै योगदान पुऱ्याएको छ। लगानी सुनिश्चित हुने वातावरण भने छैन। यातायात नीति भने सार्वजनीक यातायात व्यवसायीको हितमा छैन। ऐनमा अपुग विषय समेट्न सरकारले मुख्य रूपमा नीति नै ल्याउन पर्छ। यातायात व्यवसायमा क्षेत्रमा सवारी साधन नभएका व्यक्तिले कम्पनी खोल्ने, अस्वस्त प्रतिस्पर्धा गर्ने, यात्रुलाई असुरक्षित यात्रा गराउने, जस्ता विकृत्ति पनि छन्। जसको सवारी साधन नै छैन, उसले यातायातसम्बन्धी कम्पनी खोलेर व्यवसाय गर्दा अलि व्यावहारिक देखिँदैन। उनीहरू यात्रुमुखीभन्दा पनि नाफामुखी व्यवसाय गरिरहेका हुन्छन्।

यातायात व्यवसाय मुलक संघ र कम्पनीले मात्रै प्राथमिकता पाउने अवस्था हुनुपर्छ। व्यवसायीहरू दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि सचेत हुन जरुरी छ। सरकारले विमा प्राधिकरण, विमक संघ, यातायात मन्त्रालयले दुर्घटना न्यूनीकरणमा फोकस भएर काम गर्न अति आवश्यक छ। सरकारको बजेटमा दुर्घटना न्यूनीकरण र दुर्घटना उद्धारका लागि वार्षिक कोष छुट्याउन जरुरी छ। नेपाल यातायात व्यवसाय राष्ट्रिय महासंघले यो दुर्घटना उद्धार कोष र दुर्घटना न्यूनीकरण राहत कोष स्थापना गर्नका लागि पटक-पटक पहल गरिरहेको छ।

सार्वजनिक सवारी साधन दुर्घटनामा परेको अवस्थामा औषधि उपचार ३ लाख र दुर्घटनाको क्षतिपूर्ति ५ लाख दिइने व्यवस्था रहेको छ। यो रकम बढाउन आवश्यक छ। भारतमा सार्वजनिक यातायातमा लागू भएको विमाको पोलीसी जस्तै बिमाको किस्ता ७ बुझाएका सवारी साधनको हकमा दुर्घटनापश्चात् सवारी साधनले उन्मुक्ति पाउने व्यवस्था हुन जरुरी छ। महासंघले यो माग गरेको छ। बिमा प्राधिकरणमा पनि बिमा दर संशोधन हुन आवश्यक छ भनेर ठहर गरेका छौं।

सार्वजनिक यातायातमा निकै विकास भएको छ। यस क्षेत्रमा भएको परिवर्तनलाई आत्मसाथ गर्नका लागि महासंघले दिएको सुझावहरू नीतिगत रूपमा मान्नुपर्छ। कानुनी रूपमा संरक्षण गरिनुपर्छ। नेपालका ७६ जिल्लामा नै सडक सञ्जाल पुगेको छ। दैनिक सार्वजनिक सवारी गुड्छन्। हुम्लामा भने अझै सडक पुगेको छैन। नेपाली सेनाले सडकको ट्र्याक खोलिसकेको छ। अनुमानित रूपमा देशभर १८ हजार बढी वर्ग किलोमिटर पक्की सडक छ। १३ हजार ग्रामीण सडक, कच्ची सडक पनि छन्। ती सडकहरूमा मोटरसाइकल, निजी सवारी तथा सार्वजनिक सवारी नियमित कुड्ने गर्छन्।

सार्वजनिक यातायातमा देखिएका कमीकमजोरी हटाउनका लागि सरकारले ऐन नै बनाएर सुधारका योजना बनाउनुपर्छ। गलत नियतले व्यवसाय गरेको व्यसायीलाई कानुनी दायरामा ल्याउन जरुरी छ। निजी व्यवसायीको १३ अर्ब बढी लगानी रहेको यो सार्वजनिक यातायात क्षेत्रमा अनेक समस्याका बावजुत पनि प्रशस्त संभावनाको बाटो खुलेको छ। निजी सवारी हुनेहरू पनि लामो यात्राका लागि निधक्क रूपमा सार्वजनिक सवारी यात्रा गर्ने गरेका छन्। नाइट बसको यात्रा सुरक्षित, आरामदायी र प्रविधिमैत्री बनेको छ।

(गौतम यातायात व्यवसायी महासंघका महासचिव हुन्।)

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.
Address: Jhamsikhel, Lalitpur, Nepal, Tel: 5545891-5 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	2,849,000	2,849,000
2	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	ALTO K10 VXI	998cc	India	1	2,999,000	2,999,000
3	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	ALTO K10 VXI+	998cc	India	1	3,099,000	3,099,000
4	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	ALTO K10 VXI AGS	998cc	India	1	3,349,000	3,349,000
5	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	ALTO K10 VXI+ AGS	998cc	India	1	3,449,000	3,449,000
6	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	WAGONR VXI(O) 1.0L	998cc	India	1	3,259,000	3,259,000
7	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	WAGONR VXI AGS 1.0L	998cc	India	1	3,499,000	3,499,000
8	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	WAGONR ZXI 1.2L	1197cc	India	1	3,449,000	3,449,000
9	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	WAGONR ZXI+ 1.2L (Monotone)	1197cc	India	1	3,599,000	3,599,000
10	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	WAGONR ZXI+ 1.2L(Dualtone)	1197cc	India	1	3,629,000	3,629,000
11	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Celerio LXI	998cc	India	1	3,099,000	3,099,000
12	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Celerio VXI	998cc	India	1	3,299,000	3,299,000
13	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Celerio ZXI	998cc	India	1	3,499,000	3,499,000
14	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Celerio ZXI+	998cc	India	1	3,699,000	3,699,000
15	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Celerio VXI AGS	998cc	India	1	3,649,000	3,649,000
16	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Celerio ZXI AGS	998cc	India	1	3,899,000	3,899,000
17	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	Celerio ZXI+ AGS	998cc	India	1	4,099,000	4,099,000
18	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	New Swift LXI	1197cc	India	1	3,899,000	3,899,000
19	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	New Swift VXI	1197cc	India	1	4,099,000	4,099,000
20	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	New Swift VXI(O)	1197cc	India	1	4,249,000	4,249,000
21	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	New Swift ZXI	1197cc	India	1	4,449,000	4,449,000
22	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	New Swift ZXI+	1197cc	India	1	4,649,000	4,649,000
23	Maruti Suzuki Vehicles	Hatch Back	Suzuki	New Swift ZXI+ Dual tone	1197cc	India	1	4,679,000	4,679,000
24	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Jimny Zeta MT	1462cc	India	1	6,399,000	6,399,000
25	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Jimny Alpha MT	1462cc	India	1	6,899,000	6,899,000
26	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Jimny Alpha Dual tone MT	1462cc	India	1	6,929,000	6,929,000
27	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Jimny Zeta AT	1462cc	India	1	7,049,000	7,049,000
28	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Jimny Alpha AT	1462cc	India	1	7,449,000	7,449,000
29	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Jimny Alpha Dual tone AT	1462cc	India	1	7,479,000	7,479,000
30	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Sigma	1197cc	India	1	4,149,000	4,149,000
31	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Delta	1197cc	India	1	4,349,000	4,349,000
32	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Delta+	1197cc	India	1	4,499,000	4,499,000
33	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Delta AGS	1197cc	India	1	4,699,000	4,699,000
34	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Fronx Delta+ AGS	1197cc	India	1	4,949,000	4,949,000
42	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Smart Hybrid- Sigma	1462cc	India	1	5,899,000	5,899,000
43	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Smart Hybrid- Delta	1462cc	India	1	6,199,000	6,199,000
44	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Smart Hybrid- Zeta	1462cc	India	1	6,799,000	6,799,000
45	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Smart Hybrid- Alpha 2WD Monotone 5MT	1462cc	India	1	7,599,000	7,599,000
46	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Smart Hybrid- Alpha 2WD Dualtone 5MT	1462cc	India	1	7,629,000	7,629,000
47	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Smart Hybrid- Alpha 4WD Monotone 5MT	1462cc	India	1	8,399,000	8,399,000
48	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Smart Hybrid- Alpha 4WD Dualtone 5MT	1462cc	India	1	8,429,000	8,429,000
49	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Strong Hybrid- Zeta+ Monotone e-CVT	1490cc	India	1	9,649,000	9,649,000
50	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Strong Hybrid- Zeta+ Dueltone e-CVT	1490cc	India	1	9,679,000	9,679,000
51	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Strong Hybrid- Alpha+ Monotone e-CVT	1490cc	India	1	10,199,000	10,199,000
52	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Grand Vitara Strong Hybrid- Alpha+ Dualtone e-CVT	1490cc	India	1	10,229,000	10,229,000
53	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid- LXI	1462cc	India	1	4,709,000	4,709,000
54	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid- VXI	1462cc	India	1	5,009,000	5,009,000
55	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid- ZXI Mono tone	1462cc	India	1	5,449,000	5,449,000
56	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid- ZXI Dual tone	1462cc	India	1	5,479,000	5,479,000
57	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid- ZXI+ Mono tone	1462cc	India	1	5,949,000	5,949,000
58	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid- ZXI+ Dual tone	1462cc	India	1	5,979,000	5,979,000
59	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid- VXI AT	1462cc	India	1	5,799,000	5,799,000
60	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid- ZXI AT Mono tone	1462cc	India	1	6,149,000	6,149,000
61	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid- ZXI AT Dual tone	1462cc	India	1	6,179,000	6,179,000
62	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid-ZXI+ AT Mono tone	1462cc	India	1	6,599,000	6,599,000
63	Maruti Suzuki Vehicles	UV	Suzuki	Brezza Smart Hybrid- ZXI+ AT Dual tone	1462cc	India	1	6,629,000	6,629,000
64	Maruti Suzuki Vehicles	Van	Suzuki	EECO Cargo	1197cc	India	1	1,959,000	1,959,000
65	Maruti Suzuki Vehicles	Van	Suzuki	EECO 5 STR STD	1197cc	India	1	3,399,000	3,399,000
66	Maruti Suzuki Vehicles	Van	Suzuki	EECO 5 STR AC	1197cc	India	1	3,499,000	3,499,000
67	Maruti Suzuki Vehicles	Van	Suzuki	EECO 6 STR STD	1197cc	India	1	3,439,000	3,439,000

Distrubutor's Name : CG Motors Pvt. Ltd.
Address: Thapathali - 11, Kathmandu, Tel: 9802343199 PAN: 304468436

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा विक्री मूल्य (MRP)
1	Splendor +	MOTORCYCLE	HERO	Splendor +	110	INDIA	1	2,17,900	2,17,900
2	Super Splendor	MOTORCYCLE	HERO	Super Splendor	125	INDIA	1	2,55,900	2,55,900
3	Xpulse 200 4V PRO	MOTORCYCLE	HERO	Xpulse 200 4V PRO	200	INDIA	1	5,01,900	5,01,900
4	Xpulse 200 4V BSVI	MOTORCYCLE	HERO	Xpulse 200 4V BSVI	200	INDIA	1	4,76,900	4,76,900
5	Xtreme 160 R	MOTORCYCLE	HERO	Xtreme 160 R	160	INDIA	1	3,98,900	3,98,900
6	Xtreme 125 ABS	MOTORCYCLE	HERO	Xtreme 125 ABS	125	INDIA	1	3,18,900	3,18,900
7	Xtreme 125 CBS	MOTORCYCLE	HERO	Xtreme 125 CBS	125	INDIA	1	2,96,900	2,96,900
8	Xoom VX-Drum FI	Scooter	HERO	Xoom VX-Drum FI	110	INDIA	1	2,54,900	2,54,900
9	Xoom ZX-Disc FI	Scooter	HERO	Xoom ZX-Disc FI	110	INDIA	1	2,64,900	2,64,900
10	Xoom Combat Edition	Scooter	HERO	Xoom Combat Edition	110	INDIA	1	2,71,900	2,71,900

Distrubutor's Name : CG Motors Pvt. Ltd.
Address: Thapathali - 11, Kathmandu, Tel: 9802343199 PAN: 304468436
AION

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा विक्री मूल्य (MRP)
1	Aion Y	EV Passenger	GAC	Aion Y	100 kW	CHINA	1	58,50,000	58,50,000
2	AION V Elite	EV Passenger	GAC	Aion V Elite	100 kW	CHINA	1	64,99,000	64,99,000
3	Aion V Luxury	EV Passenger	GAC	Aion V Luxury	100 kW	CHINA	1	69,99,000	69,99,000

Distrubutor's Name : CG Motors Pvt. Ltd.
Address: Thapathali - 11, Kathmandu, Tel: 9802343199 PAN: 304468436
DAYUN

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा विक्री मूल्य (MRP)
1	Dayun	EV Passenger	Dayun	YUEHU S1	39 kW	CHINA	1	30,99,000	30,99,000

Distrubutor's Name : CG Motors Pvt. Ltd.
Address: Thapathali - 11, Kathmandu, Tel: 9802343199 PAN: 304468436
NETA

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा विक्री मूल्य (MRP)
1	Neta V	EV Passenger	Neta	V50 RHD	50 kW	CHINA	1	38,99,000	38,99,000
2	Neta X (400 Comfort)	EV Passenger	Neta	Neta X (400 Comfort)	100 kW	CHINA	1	53,99,000	53,99,000
3	Neta X (500 Comfort)	EV Passenger	Neta	Neta X (500 Comfort)	100 kW	CHINA	1	57,99,000	57,99,000
4	Neta X (500 Luxury)	EV Passenger	Neta	Neta X (500 Luxury)	100 kW	CHINA	1	62,99,000	62,99,000

Distrubutor's Name : CG Motors Pvt. Ltd.
Address: Thapathali - 11, Kathmandu, Tel: 9802343199 PAN: 304468436
RIDDARA

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा विक्री मूल्य (MRP)
1	Riddara RD6 2WD	EV Pickup	GEELY	Riddara 2WD	200 kW	CHINA	1	66,99,000	66,99,000
2	Riddara RD6 4WD (Without Sunroof)	EV Pickup	GEELY	Riddara RD6 4WD (Without Sunroof)	315 kW	CHINA	1	79,99,000	79,99,000
3	Riddara RD6 4WD (With Sunroof)	EV Pickup	GEELY	Riddara RD6 4WD (With Sunroof)	315 kW	CHINA	1	81,99,000	81,99,000
4	Riddara RD6 4WD (Dual Tone with Sunroof)	EV Pickup	GEELY	Riddara RD6 4WD (Dual Tone with Sunroof)	315 kW	CHINA	1	82,99,000	82,99,000

Distrubutor's Name : CG Motors Pvt. Ltd.
Address: Thapathali - 11, Kathmandu, Tel: 9802343199 PAN: 304468436
XPENG

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा विक्री मूल्य (MRP)
1	Xpeng G6	EV Passenger	Xpeng	Xpeng G6	190 kW	CHINA	1	84,99,000	84,99,000

Distrubutor's Name : CG Motors Pvt. Ltd.
Address: Thapathali - 11, Kathmandu, Tel: 9802343199 PAN: 304468436
CG KYC

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा विक्री मूल्य (MRP)
1	KYC	Electric Vehicle	KYC	KYC 11 Seater	50 kW	CHINA	1	45,50,000	45,50,000
2	KYC	Electric Vehicle	KYC	11 Seater-Non AC (Basic Option)	50 kW	CHINA	1	36,99,000	36,99,000
3	KYC	Electric Vehicle	KYC	11 Seater - AC (Semi Option)	50 kW	CHINA	1	37,99,000	37,99,000
4	KYC	Electric Vehicle	KYC	11 Seater (Full Option)	50 kW	CHINA	1	39,99,000	39,99,000
5	KYC	Electric Vehicle	KYC	7 Seater with Airbag	50 kW	CHINA	1	45,00,000	45,00,000
6	KYC	Electric Vehicle	KYC	7 Seater without Airbag	50 kW	CHINA	1	44,50,000	44,50,000
7	KYC	Electric Vehicle	KYC	2 Seater Cargo Van	50 kW	CHINA	1	38,00,000	38,00,000

Distrubutor's Name : MAW Rides Pvt. Ltd.
Address: Tripureshwor, Kathmandu
PAN No: 304913071
Phone No.: 01- 4261160

YAMAHA

S.N.	Models	Type	Brand	Model	Engine Capacity	Origin Country	Unit	Price Per Unit	Maximum Retail Price (MRP)
1	YAMAHA Ray ZR DISC 125	Scooter	YAMAHA	Ray ZR DISC 125	125	INDIA	1	299,900	299,900
2	YAMAHA RAY ZR DISC 125 HYBRID PREMIUM	Scooter	YAMAHA	RAY ZR DISC 125 HYBRID PREMIUM	125	INDIA	1	302,900	302,900
3	YAMAHA RAY ZR DISC 125 HYBRID PREMIUM PLUS	Scooter	YAMAHA	RAY ZR DISC 125 HYBRID PREMIUM PLUS	125	INDIA	1	307,900	307,900
4	YAMAHA RAY ZR DISC 125 HYBRID OBD II DLX	Scooter	YAMAHA	RAY ZR DISC 125 HYBRID OBD II DLX	125	INDIA	1	309,900	309,900
5	YAMAHA RAY ZR DISC 125 HYBRID OBD II PREMIUM	Scooter	YAMAHA	RAY ZR DISC 125 HYBRID OBD II PREMIUM	125	INDIA	1	314,900	314,900
6	YAMAHA RAY ZR DISC 125 HYBRID OBD II PREMIUM PLUS	Scooter	YAMAHA	RAY ZR DISC 125 HYBRID OBD II PREMIUM PLUS	125	INDIA	1	319,900	319,900
7	YAMAHA RAY ZR 125 STD HYBRID OBD II	Scooter	YAMAHA	RAY ZR 125 STD HYBRID OBD II	125	INDIA	1	279,900	279,900
8	YAMAHA RAY ZR SR 125 HYBRID	Scooter	YAMAHA	RAY ZR SR 125 HYBRID	125	INDIA	1	314,900	314,900
9	YAMAHA RAY ZR SR 125 HYBRID OBD II	Scooter	YAMAHA	RAY ZR SR 125 HYBRID OBD II	125	INDIA	1	328,900	328,900
10	YAMAHA RAY ZR SR 125 HYBRID PREMIUM OBD II	Scooter	YAMAHA	RAY ZR SR 125 HYBRID PREMIUM OBD II	125	INDIA	1	330,900	330,900
11	YAMAHA AEROX 155 - OBD II	Scooter	YAMAHA	AEROX 155 - OBD II	155	INDIA	1	499,900	499,900
12	YAMAHA SALUTO 125 DISC	Motorcycle	YAMAHA	SALUTO 125 DISC	125	INDIA	1	276,900	276,900
13	YAMAHA FZ FI V2 SD	Motorcycle	YAMAHA	FZ FI V2 SD	150	INDIA	1	362,900	362,900
14	YAMAHA FZS FI V2 DD	Motorcycle	YAMAHA	FZS FI V2 DD	150	INDIA	1	378,900	378,900
15	YAMAHA FZ FI STANDARD	Motorcycle	YAMAHA	FZ FI STANDARD	150	INDIA	1	382,900	382,900
16	YAMAHA FZS FI	Motorcycle	YAMAHA	FZS FI	150	INDIA	1	384,900	384,900
17	YAMAHA FZS V3 X-CONNECT	Motorcycle	YAMAHA	FZS V3 X-CONNECT	150	INDIA	1	399,900	399,900
18	YAMAHA FZS V3 DELUXE	Motorcycle	YAMAHA	FZS V3 DELUXE	150	INDIA	1	407,900	407,900
19	YAMAHA FZS V3 DELUXE (COLOR WHEEL)	Motorcycle	YAMAHA	FZS V3 DELUXE (COLOR WHEEL)	150	INDIA	1	412,900	412,900
20	YAMAHA FZ-X	Motorcycle	YAMAHA	FZ-X	150	INDIA	1	445,900	445,900
21	YAMAHA FAZER 25	Motorcycle	YAMAHA	FAZER 25	150	INDIA	1	429,900	429,900
22	YAMAHA MTN 155 STD	Motorcycle	YAMAHA	MTN 155 STD	155	INDIA	1	524,900	524,900
23	YAMAHA MTN 155 DLX	Motorcycle	YAMAHA	MTN 155 DLX	155	INDIA	1	528,900	528,900
24	YAMAHA MT 15 V2 DLX	Motorcycle	YAMAHA	MT 15 V2 DLX	155	INDIA	1	557,900	557,900
25	YAMAHA R15 M (WMC)	Motorcycle	YAMAHA	R15 M (WMC)	155	INDIA	1	649,900	649,900
26	YAMAHA R15 V4 (LGB)	Motorcycle	YAMAHA	R15 V4 (LGB)	155	INDIA	1	615,900	615,900
27	YAMAHA R15 V4 (VRC)	Motorcycle	YAMAHA	R15 V4 (VRC)	155	INDIA	1	615,900	615,900
28	YAMAHA R15 V4 (DPBMY)	Motorcycle	YAMAHA	R15 V4 (DPBMY)	155	INDIA	1	634,900	634,900
29	YAMAHA WR 155 R	Motorcycle	YAMAHA	WR 155 R	155	INDIA	1	749,900	749,900

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	7,700,000.00	7,700,000.00
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	8,470,000.00	8,470,000.00
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	5,075,000.00	5,075,000.00
7	BHARATBENZ 2523C 6X4 4275 DYC 16 CUMBXSTHY NT YW	TIPPER	BHARATBENZ	2523C 6X4 4275 DYC 16 CUMBXSTHY NT YW	25	INDIA	1	9,500,000.00	9,500,000.00
8	BHARATBENZ 4023T 4X2 3600 SLC CHS RT AW	TRACTOR TRAILER	BHARATBENZ	4023T 4X2 3600 SLC CHS RT AW	40	INDIA	1	6,850,000.00	6,850,000.00
9	BHARATBENZ 5532T HT 4X2 3600 E6.1 SLC CHS RT HDP AW	TRACTOR TRAILER	BHARATBENZ	5532T HT 4X2 3600 E6.1 SLC CHS RT HDP AW	55	INDIA	1	10,000,000.00	10,000,000.00

Distrubutor's Name : Life Automobile Pvt. Ltd.
Corporate office: Narayanchaur, Naxal, Kathmandu, Nepal
Vat no: 601836970
Tel: 01-4523581

S.N.	Vehicle Details	Type	Brand	Model	Capacity	Country of Origin	Units	Per Unit Cost	Selling Price (MRP) NPR
1	SUV	Car/Jeep	Jeep	Compass Sport MAIR DDCT	1368 CC	India	Pcs	10,490,000	10,490,000
2	SUV	Car/Jeep	Jeep	Compass Limited MT 4×2	1956 CC	India	Pcs	13,290,000	13,290,000
3	SUV	Car/Jeep	Jeep	Compass Limited (O) 2.0D AT FWD	1956 CC	India	Pcs	13,990,000	13,990,000
4	SUV	Car/Jeep	Jeep	Compass Model S (O2) 2.0D AT FWD	1956 CC	India	Pcs	14,990,000	14,990,000
5	SUV	Car/Jeep	Jeep	Compass Model S 2.0D 4×4 9AT	1956 CC	India	Pcs	15,890,000	15,890,000
6	SUV	Car/Jeep	Jeep	Wrangler Unlimited Rubicon	1999 CC	USA	Pcs	29,900,000	29,900,000

Distrubutor's Name : MAW Vriddhi Motors Pvt. Ltd.
Address: Naxal, Kathmandu, Tel: 01-4273231
PAN No.: 619846732

S.N.	Details of Vehicles	Type	Brand	Model	Capacity	Country of Origin	Unit	Per Unit Cost	Selling Price (MRP) NPR
1	NAMMI BOX	HATCHBACK	DONGFENG	DFM7000A2F3UBEV(E1) Single tone	70KW	China	1Pcs	30,24,000	30,24,000
2	NAMMI BOX	HATCHBACK	DONGFENG	DFM7000A2F3UBEV(E1)Dual tone	70KW	China	1Pcs	30,74,000	30,74,000
3	NAMMI BOX	HATCHBACK	DONGFENG	DFM7000A2F3UBEV(E2) Single tone	70KW	China	1Pcs	32,49,000	32,49,000
4	NAMMI BOX	HATCHBACK	DONGFENG	DFM7000A2F3UBEV(E2)Dual tone	70KW	China	1Pcs	32,99,000	32,99,000
5	NAMMI BOX	HATCHBACK	DONGFENG	DFM7000A2F4UBEV(E3)Single tone	70KW	China	1Pcs	35,99,000	35,99,000
6	NAMMI BOX	HATCHBACK	DONGFENG	DFM7000A2F4UBEV(E3)Dual tone	70KW	China	1Pcs	36,49,000	36,49,000
7	NAMMI BOX	HATCHBACK	DONGFENG	DFM7000A2F1UBEV(E2)Single tone	49.5KW	China	1Pcs	30,99,000	30,99,000
8	NAMMI BOX	HATCHBACK	DONGFENG	DFM7000A2F1UBEV(E2)Dual tone	49.5KW	China	1Pcs	31,49,000	31,49,000
9	NAMMI BOX	HATCHBACK	DONGFENG	DFM7000A2FUBEV(E3)Single tone	49.5KW	China	1Pcs	34,79,000	34,79,000
10	NAMMI BOX	HATCHBACK	DONGFENG	DFM7000A2FUBEV(E3)Dual tone	49.5KW	China	1Pcs	35,29,000	35,29,000

Distrubutor's Name : CG Motors Pvt. Ltd.
Address: Thapathali - 11, Kathmandu, Tel: 9802343199
PAN: 304468436

KING LONG

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	Kinglong	Electric Vehicle	Kinglong	2 Seater Cargo Van	80 kW	CHINA	1	54,00,000	54,00,000
2	Kinglong	Electric Vehicle	Kinglong	14 Seater Microbus	80 kW	CHINA	1	56,50,000	56,50,000
3	Kinglong	Electric Vehicle	Kinglong	15 Seater Minibus	80 kW	CHINA	1	54,50,000	54,50,000
4	Kinglong	Electric Vehicle	Kinglong	16 Seater Minibus	80 kW	CHINA	1	62,50,000	62,50,000
5	Kinglong	Electric Vehicle	Kinglong	19 Seater Minibus	120 kW	CHINA	1	81,00,000	81,00,000

Distrubutor's Name : CG Motors Pvt. Ltd.
Address: Thapathali - 11, Kathmandu, Tel: 9802343199
PAN: 304468436

smart

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	Smart #1 (Pro+)	EV Passenger	Smart	Smart #1 (Pro+)	200 kW	CHINA	1	1,00,00,000	1,00,00,000
2	Smart #1 (Premium)	EV Passenger	Smart	Smart #1 (Premium)	200 kW	CHINA	1	1,10,00,000	1,10,00,000
3	Smart #1 (Premium - Matte/Metallic)	EV Passenger	Smart	Smart #1 (Premium - Matte/Metallic)	200 kW	CHINA	1	1,20,00,000	1,20,00,000
4	Smart #3 (Pro+)	EV Passenger	Smart	Smart #3 (Pro+)	200 kW	CHINA	1	1,00,00,000	1,00,00,000
5	Smart #3 (Premium)	EV Passenger	Smart	Smart #3 (Premium)	200 kW	CHINA	1	1,15,00,000	1,15,00,000
6	Smart #3 (Premium- Photon Orange)	EV Passenger	Smart	Smart #3 (Premium- Photon Orange)	200 kW	CHINA	1	1,25,00,000	1,25,00,000

Distrubutor's Name : MAW Vriddhi Commercial Pvt. Ltd.
Address: Swayambhu -15 Kathmandu, Tel: 01-4273231, 4273232, 4273233

FOTON

S.N.	Details of Vehicles	Varient	Brand	Type	Capacity	Unit	Per Unit Cost	Selling Price (MRP) NPR
1	Tunland Doublecab 4×4 Pickup SG Varient	Pick Up	Foton	Diseal	2.8 Ltr	1	66,90,000	66,90,000
2	Tunland Doublecab 4×4 Pickup E +	Pick Up	Foton	Diseal	2.0 Ltr	1	60,90,000	60,90,000
3	Tunland G7 Elite Doublecab 4×4 Pickup	Pick Up	Foton	Diseal	2.0 Ltr	1	51,99,000	51,99,000
4	Tunland G7 Luxury Doublecab 4×4 Pickup MT	Pick Up	Foton	Diseal	2.0 Ltr	1	65,40,000	65,40,000
5	Tunland G7 Flagship Doublecab 4×4 Pickup MT	Pick Up	Foton	Diseal	2.0 Ltr	1	69,99,000	69,99,000
6	Tunland G7 Flagship Doublecab 4×4 Pickup AT	Pick Up	Foton	Diseal	2.0 Ltr	1	72,99,000	72,99,000
7	Tunland G7 Flagship Doublecab 4×4 Pickup AT Premium	Pick Up	Foton	Diseal	2.0 Ltr	1	74,99,000	74,99,000
8	View CS2 16 Seater 2.8 Ltr Cummins Micro van	Mini Bus	Foton	Diseal	2.8 Ltr	1	68,00,000	68,00,000
9	View CS2L 19 Seater 2.8 Ltr Cummins Micro van	Mini Bus	Foton	Diseal	2.8 Ltr	1	74,00,000	74,00,000
10	View C2 14 Seater 2.8 Ltr	Mini Bus	Foton	Diseal	2.8 Ltr	1	59,90,000	59,90,000
11	FOTON EV VAN 15-SEATER - LOW ROOF	EV Van	Foton	EV	50.23 KWH	1	56,00,000	56,00,000
12	FOTON EV VAN 15-SEATER	EV Van	Foton	EV	50.23 KWH	1	57,00,000	57,00,000
13	FOTON EV VAN 15-SEATER MOUNTAIN EV	EV Van	Foton	EV	53.58 KWH	1	57,49,000	57,49,000
14	FOTON EV VAN 14-SEATER	EV Van	Foton	EV	50.23 KWH	1	58,50,000	58,50,000
15	FOTON EV VAN 14-SEATER MOUNTAIN EV	EV Van	Foton	EV	53.58 KWH	1	58,99,000	58,99,000
16	FOTON EV CARGO VAN	EV Cargo Van	Foton	EV	50.23 KWH	1	47,50,000	47,50,000
17	FOTON TM1 EV CARGO PICKUP TRUCK 10 Ft	EV CARGO PICKUP TRUCK	FOTON	EV	38.64 KWH	1	33,99,000	33,99,000
18	FOTON TM1 EV CARGO PICKUP TRUCK 8.7 Ft	EV CARGO PICKUP TRUCK	FOTON	EV	38.64 KWH	1	33,74,000	33,74,000
19	FOTON E MILLER CARGO PICKUP TRUCK	EV CARGO PICKUP TRUCK	FOTON	EV	63.75 KWH	1	40,00,000	40,00,000
20	FOTON AUMARK MINITRUCK	EV MINI TRUCK	FOTON	EV	81.14 KWH	1	65,00,000	65,00,000

Distrubutor's Name : V. G. Automobiles Pvt. Ltd.
Address: Naxal-01, Kathmandu
PAN: 601058103
Tel: 01-5913058/59

SUZUKI

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	V STROM 250 (DS250)	Motorcycle	Suzuki	DS 250	249 CC	India	1	599,900	599,900
2	GIXXER 250 SF (GSX250FRL)	Motorcycle	Suzuki	GIXXER 250 SF	249 CC	India	1	587,900	587,900
3	GIXXER 250 RL (GSX250RL)	Motorcycle	Suzuki	GIXXER 250 FI	249 CC	India	1	579,900	579,900
4	GIXXER 150 (GSX150RL)	Motorcycle	Suzuki	GIXXER 150 FI	155 CC	India	1	389,900	389,900
5	GIXXER 150 (GSX150DF)	Motorcycle	Suzuki	GIXXER 150 DD	155 CC	India	1	335,900	335,900
6	GIXXER 150 (GSX150FRL)	Motorcycle	Suzuki	GIXXER 150 FRL	155 CC	India	1	399,900	399,900
7	HAYATE EP (GE110DDA)	Motorcycle	Suzuki	HAYATE EP	113 CC	India	1	223,900	223,900
8	BURGMAN (UB125 NMX)	Scooter	Suzuki	BURGMAN BS6	124 CC	India	1	297,900	297,900
9	ACCESS (UZ125NH)	Scooter	Suzuki	ACCESS BS6 Drum	124 CC	India	1	249,900	249,900
10	ACCESS (UZ125NE)	Scooter	Suzuki	ACCESS BS6 Disc	124 CC	India	1	265,900	265,900
11	ACCESS (UZ125NEY)	Scooter	Suzuki	ACCESS BS6 Sp. Edition	124 CC	India	1	269,900	269,900
12	AVENIS (UN125NEA)	Scooter	Suzuki	AVENIS BS6	124 CC	India	1	302,900	302,900

Distrubutor's Name : Cimex Inc. Pvt. Ltd.
Address: Narayanchaur, Kathmandu, Tel: 015970733
PAN: 604239031

BYD

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	Hatchback	EV-Hatchback	BYD	BYD Dolphin	70kW	China	1	4,115,000	4,115,000
2	SUV	EV-SUV	BYD	BYD ATTO 3 2024 Version(Advance)	100kW	China	1	5,690,000	5,690,000
3	SUV	EV-SUV	BYD	BYD ATTO 3 2024 Version (Superior)	100kW	China	1	6,780,000	6,780,000
4	Sedan	EV-Sedan	BYD	BYD Seal (Dynamic)	150kW	China	1	11,000,000	11,000,000
5	Sedan	EV-Sedan	BYD	BYD Seal (Premium)	230kW	China	1	14,550,000	14,550,000
6	Sedan	EV-Sedan	BYD	BYD Seal (Performance)	390kW	China	1	19,500,000	19,500,000
7	MPV	EV-MPV	BYD	BYD M6	100kW	China	1	5,890,000	5,890,000
8	SUV	EV-SUV	BYD	BYD Sealion 7	100kW	China	1	7,499,000	7,499,000

Distrubutor's Name : Sipradi Trading Pvt. Ltd. PAN: 300045022 TATA
Address: Thapathali, Kathmandu, Tel: 4241658

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	HCV TRUCKS LPT 2518/48 TC COWL6X2 ABS	HCV TRUCKS	TATA	LPT 2518/48 TC COWL6X2 ABS	5883	INDIA	1	5,175,000	5,175,000
2	HCV TRUCKS LPT 2518/48 TC COWL6X4	HCV TRUCKS	TATA	LPT 2518/48 TC COWL6X4	5883	INDIA	1	5,575,000	5,575,000
3	HCV TRUCKS LPT 2518/48 TC COWL6X4 ABS	HCV TRUCKS	TATA	LPT 2518/48 TC COWL6X4 ABS	5883	INDIA	1	5,775,000	5,775,000
4	HCV TRUCKS SIGNA 2518 TC 48 6X4 CAB	HCV TRUCKS	TATA	SIGNA 2518 TC 48 6X4 CAB	5883	INDIA	1	5,800,000	5,800,000
5	HCV TRUCKS SIGNA 2518 TC 48 6X4 CAB _ABS	HCV TRUCKS	TATA	SIGNA 2518 TC 48 6X4 CAB _ABS	5883	INDIA	1	5,950,000	5,950,000
6	HCV TRUCKS LPT 3118/56 TC COWL	HCV TRUCKS	TATA	LPT 3118/56 TC COWL	5883	INDIA	1	6,360,000	6,360,000
7	HCV TRUCKS LPS 4018 R C W/O TELE KB UPLR	HCV TRUCKS	TATA	LPS 4018 R C W/O TELE KB UPLR	5883	INDIA	1	5,680,000	5,680,000
8	HCV TRUCKS TATA SIGNA 4018.S CR G950	HCV TRUCKS	TATA	TATA SIGNA 4018.S CR G950	5883	INDIA	1	5,905,000	5,905,000
9	HCV TRUCKS SIGNA 4018.S 10R20, 109RR TELE	HCV TRUCKS	TATA	SIGNA 4018.S 10R20, 109RR TELE	5883	INDIA	1	5,685,000	5,685,000
10	HCV TRUCKS SIGNA 4923.S CR	HCV TRUCKS	TATA	SIGNA 4923.S CR	5883	INDIA	1	7,475,000	7,475,000
11	HCV TRUCKS SIGNA 5530.S RDE 33 4X2 G1150 6.7L Cx	HCV TRUCKS	TATA	SIGNA 5530.S RDE 33 4X2 G1150 6.7L Cx	6702	INDIA	1	8,760,000	8,760,000
12	HCV TRUCKS 23CUM CEMENT BULKER LPT3118/52	HCV TRUCKS	TATA	23CUM CEMENT BULKER LPT3118/52	5883	INDIA	1	8,820,000	8,820,000
13	HCV TRUCKS 25CUM CEMENT BULKER COMP LPT2518/48	HCV TRUCKS	TATA	25CUM CEMENT BULKER COMP LPT2518/48	5883	INDIA	1	8,920,000	8,920,000
14	HCV TIPPER 12CUM BOX TIP LPK2518HD CRE /G1150	HCV TIPPER	TATA	12CUM BOX TIP LPK2518HD CRE /G1150	5883	INDIA	1	8,575,000	8,575,000
15	HCV TIPPER 12CUM LPK2518 BOX TIPP	HCV TIPPER	TATA	12CUM LPK2518 BOX TIPP	5883	INDIA	1	8,575,000	8,575,000
16	HCV TIPPER 12CUM LPK2523 BOX TIPP	HCV TIPPER	TATA	12CUM LPK2523 BOX TIPP	5883	INDIA	1	8,575,000	8,575,000
17	HCV TIPPER 14CUM LPK2523 BOX TIPP	HCV TIPPER	TATA	14CUM LPK2523 BOX TIPP	5883	INDIA	1	8,650,000	8,650,000
18	HCV TIPPER SIGNA 2823.K CRE HD	HCV TIPPER	TATA	SIGNA 2823.K CRE HD	5883	INDIA	1	9,405,000	9,405,000
19	HCV TIPPER 7 CUM TRANSIT MIXER ON LPK 2518	HCV TIPPER	TATA	7 CUM TRANSIT MIXER ON LPK 2518	5883	INDIA	1	6,925,000	6,925,000
20	MCV TRUCKS LPT 1613/48 TC COWL	MCV TRUCKS	TATA	LPT 1613/48 TC COWL	5883	INDIA	1	4,355,000	4,355,000
21	MCV TRUCKS LPT 1615/42 COWL ABS	MCV TRUCKS	TATA	LPT 1615/42 COWL ABS	5883	INDIA	1	4,325,000	4,325,000
22	MCV TRUCKS LPT 1613/52 TC 60% ROH	MCV TRUCKS	TATA	LPT 1613/52 TC 60% ROH	5883	INDIA	1	4,450,000	4,450,000
23	MCV TRUCKS SE1613TC CAB,RA-109RR,ABS	MCV TRUCKS	TATA	SE1613TC, CAB,RA-109RR,ABS	5883	INDIA	1	4,425,000	4,425,000
24	MCV TIPPER SK 1613TC/36 CAB	MCV TIPPER	TATA	SK 1613TC/36 CAB	5883	INDIA	1	4,575,000	4,575,000
25	MCV TIPPER SK 1613TC/36 BODY BUILT	MCV TIPPER	TATA	SK 1613TC/36 BODY BUILT	5883	INDIA	1	5,125,000	5,125,000
26	MCV TIPPER SK 1613TC/36 HYWA TYPE	MCV TIPPER	TATA	SK 1613TC/36 HYWA TYPE	5883	INDIA	1	5,275,000	5,275,000
27	MCV TIPPER SK 1616 HYWA TYPE	MCV TIPPER	TATA	SK 1616 HYWA TYPE	5883	INDIA	1	5,025,000	5,025,000
28	MCV TIPPER 7.5CUM LPK 1618 BOX TIPP	MCV TIPPER	TATA	7.5CUM LPK 1618 BOX TIPP	5883	INDIA	1	5,895,000	5,895,000
29	LCV BUSES LP 712/42 CR TMML FES ABS	LCV BUSES	TATA	LP 712/42 CR TMML FES ABS	3783	INDIA	1	3,765,000	3,765,000
30	LCV Buses - BB LP712/42_32+1S WB CR TMML FES BUS(ABS)	LCV Buses - BB	TATA	LP712/42_32+1S WB CR TMML FES BUS(ABS)	3783	INDIA	1	5,250,000	5,250,000
31	LCV Buses - BB SKOOL LP407/34 30+D	LCV Buses - BB	TATA	SKOOL LP407/34 30+D	2956	INDIA	1	4,600,000	4,600,000
32	LCV Buses - BB STARBUS SKOOL 36+1S ED LP712/42	LCV Buses - BB	TATA	STARBUS SKOOL 36+1S ED LP712/42	3783	INDIA	1	5,250,000	5,250,000
33	LCV Buses - BB STARBUS SKOOL 40+1S ED LP712/42	LCV Buses - BB	TATA	STARBUS SKOOL 40+1S ED LP712/42	3783	INDIA	1	5,420,000	5,420,000
34	LCV Buses - BB LP712/42 NAC Neo City Bus 31+D	LCV Buses - BB	TATA	LP712/42 NAC Neo City Bus 31+D	3783	INDIA	1	5,500,000	5,500,000
35	LCV Buses - BB 25+1 SEATER 2x2 BUS on TATA LP 712/42	LCV Buses - BB	TATA	25+1 SEATER 2x2 BUS on TATA LP 712/42	3783	INDIA	1	4,650,000	4,650,000
36	LCV Buses - BB TATA LP 712/42 40+1 SEATER 3x2 SKOOL BUS_ACC	LCV Buses - BB	TATA	TATA LP 712/42 40+1 SEATER 3x2 SKOOL BUS_ACC	3783	INDIA	1	5,550,000	5,550,000
37	ICV BUSES LP912/49WB CR TMML FES BUS	ICV BUSES	TATA	LP912/49WB CR TMML FES BUS	3783	INDIA	1	3,750,000	3,750,000
38	ICV Buses - BB LP 912/49 SKOOL 50+1 3X2	ICV Buses - BB	TATA	LP 912/49 SKOOL 50+1 3X2	3783	INDIA	1	5,595,000	5,595,000
39	MCV BUSES LP 1512/42 TC COWL 4X2	MCV BUSES	TATA	LP 1512/42 TC COWL 4X2	5883	INDIA	1	4,690,000	4,690,000
40	MCV BUSES LP 1515/52 TC COWL 4X2 FES	MCV BUSES	TATA	LP 1515/52 TC COWL 4X2 FES	5883	INDIA	1	4,760,000	4,760,000
41	MCV BUSES LPO_1515/55TC_RPS	MCV BUSES	TATA	LPO_1515/55TC_RPS	5883	INDIA	1	5,550,000	5,550,000
42	MCV BUSES LPO 1618TC/62	MCV BUSES	TATA	LPO 1618TC/62	5883	INDIA	1	5,450,000	5,450,000
43	MCV BUSES LPO 1618/62 NR	MCV BUSES	TATA	LPO 1618/62 NR	5883	INDIA	1	5,950,000	5,950,000
44	MCV BUSES LPO 1618/53 RDE	MCV BUSES	TATA	LPO 1618/53 RDE	5883	INDIA	1	6,600,000	6,600,000
45	MCV BUSES LPO1622/62 RDE	MCV BUSES	TATA	LPO1622/62 RDE	5883	INDIA	1	7,250,000	7,250,000
46	MCV BUSES MOBILE VAN ON TATA LPO 1515/55	MCV BUSES	TATA	MOBILE VAN ON TATA LPO 1515/55	5883	INDIA	1	7,800,000	7,800,000
47	ICV BUSES EV ULTRA 9/9 EV_NAC31+D	ICV BUSES EV	TATA	ULTRA 9/9 EV_NAC31+D	213kw	INDIA	1	12,000,000	#########
48	LCV Tipper SFC 407/33 ST HD	LCV Tipper	TATA	SFC 407/33 ST HD	2956	INDIA	1	2,550,000	2,550,000
49	LCV Tipper SFC 407/31 CLB	LCV Tipper	TATA	SFC 407/31 CLB	2956	INDIA	1	2,690,000	2,690,000
50	LCV Tipper SK 407/31 BB	LCV Tipper	TATA	SK 407/31 BB	2956	INDIA	1	3,030,000	3,030,000
51	LCV TRUCK MINI TRUCK on TATA SFC 407/31	LCV TRUCK	TATA	MINI TRUCK on TATA SFC 407/31	2956	INDIA	1	2,745,000	2,745,000
52	LCV Tipper ONE TON TRUCK on TATA SFC 407/31	LCV Tipper	TATA	ONE TON TRUCK on TATA SFC 407/31	2956	INDIA	1	2,745,000	2,745,000
53	ICV Tipper LPK912/27 CAB	ICV Tipper	TATA	LPK912/27 CAB	3783	INDIA	1	3,275,000	3,275,000
54	ICV Tipper FBV LPK 912/27 BB	ICV Tipper FBV	TATA	LPK 912/27 BB	3783	INDIA	1	4,190,000	4,190,000
55	ICV TRUCK - CARGO LPT 810/38_ PRISONER CARRIER TRUCK	ICV TRUCK - CARGO	TATA	LPT 810/38_ PRISONER CARRIER TRUCK	3783	INDIA	1	4,950,000	4,950,000
56	ICV TRUCK - CARGO LPT 1010/34 HD	ICV TRUCK - CARGO	TATA	LPT 1010/34 HD	3783	INDIA	1	3,950,000	3,950,000
57	ICV TRUCK - CARGO LPT 1010/38 HD	ICV TRUCK - CARGO	TATA	LPT 1010/38 HD	3783	INDIA	1	3,995,000	3,995,000
58	ICV TRUCK - CARGO LPT 1109/48 CAB ABS	ICV TRUCK - CARGO	TATA	LPT 1109/48 CAB ABS	3783	INDIA	1	4,050,000	4,050,000
59	ICV TRUCK - CARGO LPT 1109 HEX2 48 HD	ICV TRUCK - CARGO	TATA	LPT 1109 HEX2 48 HD	3783	INDIA	1	4,375,000	4,375,000
60	ICV TRUCK - CARGO LPT 1512/42 HD	ICV TRUCK - CARGO	TATA	LPT 1512/42 HD	3783	INDIA	1	4,415,000	4,415,000
61	ICV TRUCK - CARGO LPT 1512/42 20FT HD	ICV TRUCK - CARGO	TATA	LPT 1512/42 20FT HD	3783	INDIA	1	4,565,000	4,565,000
62	PANEL VAN WINGER 14S NAC_SCR	PANEL VAN	TATA	WINGER 14S NAC_SCR	2179	INDIA	1	4,775,000	4,775,000
63	PANEL VAN WINGER_14S_AC_DLX	PANEL VAN	TATA	WINGER_14S_AC_DLX	2179	INDIA	1	5,075,000	5,075,000
64	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
65	SCV PASSENGER MAGIC PETROL 9+D	SCV PASSENGER	TATA	MAGIC PETROL 9+D	694	INDIA	1	2,725,000	2,725,000
66	SCVS ACE HT BLUE	SCVS	TATA	ACE HT BLUE	702	INDIA	1	1,705,000	1,705,000
67	SCVS INTRA V10	SCVS	TATA	INTRA V10	800	INDIA	1	1,870,000	1,870,000
68	SCVS TATA INTRA V10 _CONT	SCVS	TATA	TATA INTRA V10 _CONT	800	INDIA	1	2,025,000	2,025,000
69	SCVS INTRA V20	SCVS	TATA	INTRA V20	1396	INDIA	1	2,245,000	2,245,000
70	SCVS STEEL CONTAINER ON INTRA V20	SCVS	TATA	STEEL CONTAINER ON INTRA V20	1396	INDIA	1	2,270,000	2,270,000
71	SCVS REEFER VAN ON INTRA V20	SCVS	TATA	REEFER VAN ON INTRA V20	1396	INDIA	1	2,895,000	2,895,000
72	SCV_EV ACE EV FLATBED	SCV_EV	TATA	ACE EV FLATBED	27 kW	INDIA	1	2,229,000	2,229,000
73	SCV_EV DSLB LOAD BODY ON ACE EV	SCV_EV	TATA	DSLB LOAD BODY ON ACE EV	27 kW	INDIA	1	2,309,000	2,309,000
74	SCV_EV DSLB_M ON ACE EV	SCV_EV	TATA	DSLB_M ON ACE EV	27 kW	INDIA	1	2,329,000	2,329,000
75	SCV_EV CONT. LOAD BODY ON ACE EV	SCV_EV	TATA	CONT. LOAD BODY ON ACE EV	27 kW	INDIA	1	2,329,000	2,329,000

Distrubutor's Name : Sipradi Trading Pvt. Ltd. PAN: 300045022 TATA
Address: Thapathali, Kathmandu, Tel: 4241658

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
76	SCV_EV ACE EV 1T FLATBED	SCV_EV	TATA	ACE EV 1T FLATBED	27 kW	INDIA	1	2,329,000	2,329,000
77	SCV_EV CONT. LOAD BODY ON ACE EV 1T	SCV_EV	TATA	CONT. LOAD BODY ON ACE EV 1T	27 kW	INDIA	1	2,429,000	2,429,000
78	SCV_EV DSLB LOAD BODY ON ACE EV 1T 8FT	SCV_EV	TATA	DSLB LOAD BODY ON ACE EV 1T 8FT	27 kW	INDIA	1	2,429,000	2,429,000
79	SCV_EV DSLB Load Body on ACE EV 1T	SCV_EV	TATA	DSLB Load Body on ACE EV 1T	27 kW	INDIA	1	2,409,000	2,409,000
80	PICKUPS XENON YODHA SC 4X2	PICKUPS	TATA	XENON YODHA SC 4X2	2956	INDIA	1	2,450,000	2,450,000
81	PICKUPS XENON YODHA 1500 SC FACELIFT	PICKUPS	TATA	XENON YODHA 1500 SC FACELIFT	2956	INDIA	1	2,625,000	2,625,000
82	PICKUPS XENON YODHA SC 4X4	PICKUPS	TATA	XENON YODHA SC 4X4	2956	INDIA	1	2,600,000	2,600,000
83	PICKUPS XENON YODHA CC 4X4	PICKUPS	TATA	XENON YODHA CC 4X4	2956	INDIA	1	3,150,000	3,150,000
84	PICKUPS XENON_DC_4x4_PWRTSTR_HVAC_ABS_A.BAG_2.2LDICOR_	PICKUPS	TATA	XENON_DC_4x4_PWRTSTR_HVAC_ABS_A.BAG_2.2LDICOR_	2179	INDIA	1	4,895,000	4,895,000
85	PICKUPS REEFER ON XENON YODHA 1500	PICKUPS	TATA	REEFER ON XENON YODHA 1500	2956	INDIA	1	3,585,000	3,585,000
86	PICKUPS REEFER CARRIER on TATA YODHA SC 4x4 PICKUP	PICKUPS	TATA	REEFER CARRIER on TATA YODHA SC 4x4 PICKUP	2956	INDIA	1	4,250,000	4,250,000

Distrubutor's Name : Hansraj Hulaschand & Co. Pvt. Ltd. PAN: 300037096 BAJAJ
Address: Naxal, Kathmandu, Tel/Fax : 014444555

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	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	214,900	214,900
2	BAJAJ - Discover 125 Disc	Bike	BAJAJ	Discover 125 Disc	124.45	NEPAL	1	252,900	252,900
3	BAJAJ - Discover 125 ST	Bike	BAJAJ	Discover 125 ST	124.59	NEPAL	1	256,900	256,900
4	BAJAJ - Pulsar 125 Neon	Bike	BAJAJ	Pulsar 125 Neon	124.38	NEPAL	1	270,900	270,900
5	BAJAJ - Pulsar 150 SD	Bike	BAJAJ	Pulsar 150 SD	149.5	NEPAL	1	313,900	313,900
6	BAJAJ - Pulsar 150 TD	Bike	BAJAJ	Pulsar 150 TD	149.5	NEPAL	1	332,900	332,900
7	BAJAJ - Pulsar N125 BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar N 125 BS6	124.59	NEPAL	1	299,900	299,900
8	BAJAJ - Pulsar N 150 ABS BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar N 150 ABS BS6	149.68	NEPAL	1	374,900	374,900
9	BAJAJ - Pulsar N 160 DC ABS BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar 160 DC ABS BS6	160.3	NEPAL	1	404,900	404,900
10	BAJAJ - Pulsar N 160 DC ABS BS6 - UG2	Bike	BAJAJ	Pulsar 160 DC ABS BS6 - UG2	160.3	NEPAL	1	417,900	417,900
11	BAJAJ - Pulsar N 250 DC ABS BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar N 250 DC ABS BS6	249.07	NEPAL	1	457,900	457,900
12	BAJAJ - Pulsar N 250 DC ABS BS6 (NEW)	Bike	BAJAJ	Pulsar N 250 DC ABS BS6 (NEW)	249.07	NEPAL	1	498,900	498,900
13	BAJAJ - Pulsar 220 F ABS	Bike	BAJAJ	Pulsar 220 F ABS	220	NEPAL	1	414,900	414,900
14	BAJAJ - Pulsar 125 NS FI BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar 125 NS FI BS6	124.4	NEPAL	1	300,900	300,900
15	BAJAJ - Pulsar 160 NS FI DC ABS BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar 160 NS FI DC ABS BS6	160.3	NEPAL	1	392,900	392,900
16	BAJAJ - Pulsar 200 NS ABS	Bike	BAJAJ	Pulsar 200 NS ABS	199.5	NEPAL	1	393,900	393,900
17	BAJAJ - Pulsar 200 NS FI ABS	Bike	BAJAJ	Pulsar 200 NS FI ABS	199.5	NEPAL	1	401,900	401,900
18	BAJAJ - Pulsar 200 NS FI ABS BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar 200 NS FI ABS BS6	199.5	NEPAL	1	413,900	413,900
19	BAJAJ - Pulsar 200 NS FI DC ABS BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar 200 NS FI DC ABS BS6	199.5	NEPAL	1	449,900	449,900
20	BAJAJ - Pulsar 400 NS Z BS6	Bike	BAJAJ	Pulsar 400 NS Z BS6	373.27	NEPAL	1	571,900	571,900
21	BAJAJ - Avenger 160 Street ABS	Bike	BAJAJ	Avenger 160 Street ABS	160.37	NEPAL	1	385,900	385,900
22	BAJAJ - Avenger 220 Cruise	Bike	BAJAJ	Avenger 220 Cruise	220	NEPAL	1	428,900	428,900
23	BAJAJ - Dominar 400 ABS BS6	Bike	BAJAJ	Dominar 400 FI ABS BS6	373.27	NEPAL	1	620,900	620,900
24	BAJAJ - Maxima C Petrol	3-Wheeler Cargo	BAJAJ	Maxima C Petrol	236.2	INDIA	1	699,900	699,900
25	BAJAJ - RE 4S Petrol BS6	3-Wheeler	BAJAJ	RE 4S Petrol BS6	236.2	NEPAL	1	609,900	609,900
26	KTM 200 DUKE	Bike	KTM	KTM 200 DUKE	199.5	NEPAL	1	579,900	579,900
27	KTM 250 DUKE	Bike	KTM	KTM 250 DUKE	249.07	NEPAL	1	713,900	713,900
28	KTM 390 DUKE	Bike	KTM	KTM 390 DUKE	398.7	NEPAL	1	919,900	919,900
29	KTM 250 ADVENTURE	Bike	KTM	KTM 250 ADVENTURE	248.8	NEPAL	1	729,900	729,900
30	KTM 390 ADVENTURE	Bike	KTM	KTM 390 ADVENTURE	373.2	NEPAL	1	999,900	999,900
31	KTM 200 RC	Bike	KTM	KTM 200 RC	199.5	NEPAL	1	694,900	694,900

Distrubutor's Name : ALPHA AUTOMOTIVE PVT. LTD. ROYAL ENFIELD
Address: Putalisadak, Kathmandu

S.N.	Description	Vehicle Type	Brand	Model	CC	Country of Origin	Unit	Price Per Vehicle	Selling Price (MRP) NPR
1	Classic 350 Madras Red (Dual Channel ABS)	Motorcycle	Royal Enfield	Classic 350 Madras Red (Dual Channel ABS)	349.33	Nepal	1	5,55,000	5,55,000
2	Classic 350 Jodhpur Blue (Dual Channel ABS)	Motorcycle	Royal Enfield	Classic 350 Jodhpur Blue (Dual Channel ABS)	349.33	Nepal	1	5,55,000	5,55,000
3	Classic 350cc Medallion Bronze (Dual Channel ABS)	Motorcycle	Royal Enfield	Classic 350cc Medallion Bronze (Dual Channel ABS)	349.33	Nepal	1	5,66,000	5,66,000
4	Classic 350cc Commando Sand (Dual Channel ABS)	Motorcycle	Royal Enfield	Classic 350cc Commando Sand (Dual Channel ABS)	349.33	Nepal	1	5,66,000	5,66,000
5	Classic 350cc Stealth Black (Dual Channel ABS)	Motorcycle	Royal Enfield	Classic 350cc Stealth Black (Dual Channel ABS)	349.33	Nepal	1	5,73,000	5,73,000
6	Classic 350cc Gun Grey (Dual Channel ABS)	Motorcycle	Royal Enfield	Classic 350cc Gun Grey (Dual Channel ABS)	349.33	Nepal	1	5,73,000	5,73,000
7	Classic 350cc Emerald Green (Dual Channel ABS)	Motorcycle	Royal Enfield	Classic 350cc Emerald Green (Dual Channel ABS)	349.33	Nepal	1	5,79,900	5,79,900
8	Royal Enfield Himalayan Scram 411cc	Motorcycle	Royal Enfield	Royal Enfield Himalayan Scram 411cc	411	Nepal	1	667,100	667,100
9	Royal Enfield Hunter 349.33cc (Factory Series)	Motorcycle	Royal Enfield	Royal Enfield Hunter 349.33cc (Factory Series)	349.33	Nepal	1	463,600	463,600
10	Royal Enfield Hunter 349.33cc (Dapper Series)	Motorcycle	Royal Enfield	Royal Enfield Hunter 349.33cc (Dapper Series)	349.33	Nepal	1	479,800	479,800
11	Royal Enfield Hunter 349.33cc (Rebel Series)	Motorcycle	Royal Enfield	Royal Enfield Hunter 349.33cc (Rebel Series)	349.33	Nepal	1	483,800	483800
12	Royal Enfield Meteor Fireball 349.33cc (Red, Blue and Matt Green)	Motorcycle	Royal Enfield	Royal Enfield Meteor Fireball 349.33cc (Red, Blue and Matt Green)	349.33	Nepal	1	555,600	555600
13	Royal Enfield Meteor Stellar 349.33cc (Black, Blue and Red)	Motorcycle	Royal Enfield	Royal Enfield Meteor Stellar 349.33cc (Black, Blue and Red)	349.33	Nepal	1	560,700	560,700
14	Royal Enfield Meteor Supernova 349.33cc (Brown, Blue and Red)	Motorcycle	Royal Enfield	Royal Enfield Meteor Supernova 349.33cc (Brown, Blue and Red)	349.33	Nepal	1	570,800	570,800
15	Royal Enfield Himalayan 452cc Kaza Brown	Motorcycle	Royal Enfield	Royal Enfield Himalayan 452cc Kaza Brown	452	Nepal	1	9,89,500	9,89,500
16	Royal Enfield Himalayan 452cc (Slate Poppy Blue/ Slate Himalayan Salt)	Motorcycle	Royal Enfield	Royal Enfield Himalayan 452cc (Slate Poppy Blue/ Slate Himalayan Salt)	452	Nepal	1	9,99,500	9,99,500
17	Royal Enfield Himalayan 452cc Kamet White	Motorcycle	Royal Enfield	Royal Enfield Himalayan 452cc Kamet White	452	Nepal	1	10,19,500	10,19,500
18	Royal Enfield Himalayan 452cc Hanle Black	Motorcycle	Royal Enfield	Royal Enfield Himalayan 452cc Hanle Black	452	Nepal	1	10,39,500	10,39,500

Distrubutor's Name : IME Motors Pvt. Ltd.
Address: Panipokhari, Kathmandu, Tel: 4241658
VAT No.: 3044080920
Exlm Code: 3044809200109NP

S.N.	Vehicle Details	Vehicle Type	Brand	Model	Capacity (CC)	Capacity (HP)	Capacity GVW (KG)	Country of Origin	Unit	Price Per Vehicle	Selling Price (MRP) NPR
1	MiTR 3700 3x2 (34+D)	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	2956	100	6050	India	Unit	4,880,000.00	4,880,000.00
2	VIKING 210 54 seater	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	5759	160	16200	India	Unit	3,870,000.00	3,870,000.00
3	VIKING 210 MDV Bus Chassis	Chassis	Ashok Leyland	Bus	5759	180	16200	India	Unit	4,850,000.00	4,850,000.00
4	12 M BS VI 200HP with retarder	Chassis	Ashok Leyland	Bus	5759	200	16200	India	Unit	7,870,000.00	7,870,000.00
5	12 M BS VI 200HP without retarder	Chassis	Ashok Leyland	Bus	5759	200	16200	India	Unit	7,520,000.00	7,520,000.00
6	12 Mt 180 AW Retarder MDV Bus Chassis	Chassis	Ashok Leyland	Bus	5759	180	16200	India	Unit	5,810,000.00	5,810,000.00
7	12M 225 HP Bus Chasis with double air 6 SL	Chassis	Ashok Leyland	Bus	5759	225	16200	India	Unit	6,040,000.00	6,040,000.00
8	12M Rear Engine Bus.	Chassis	Ashok Leyland	Bus	5759	225	16200	India	Unit	8,210,000.00	8,210,000.00
9	LS 3900 Fully Built Route Bus	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	8100	India	Unit	4,190,000.00	4,190,000.00
10	LS 3900 Fully Built School Bus	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	8100	India	Unit	5,680,000.00	5,680,000.00
11	LS 4200 Fully Built Route Bus	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	8100	India	Unit	5,850,000.00	5,850,000.00
12	LS 4200 Fully Built School Bus	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	8100	India	Unit	5,780,000.00	5,780,000.00
13	LS 4900 Fully Built Route Bus	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	9300	India	Unit	6,140,000.00	6,140,000.00
14	LS 4900 Fully Built School Bus	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	9300	India	Unit	6,050,000.00	6,050,000.00
15	LS 5200 Fully Built Route Bus	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	10000	India	Unit	6,370,000.00	6,370,000.00
16	LS 5200 Fully Built School Bus	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	10000	India	Unit	6,270,000.00	6,270,000.00
17	Lynx Smart 3900 WB Chassis	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	8100	India	Unit	3,470,000.00	3,470,000.00
18	Lynx Smart 3900 WB Fully Built Route Bus (30+D)_SS	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	8100	India	Unit	5,180,000.00	5,180,000.00
19	Lynx Smart 3900 WB Fully Built School Bus (40+D)_SN	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	8100	India	Unit	5,270,000.00	5,270,000.00
20	Lynx Smart 3900 WB Fully Built School Bus (40+D)_SS	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	8100	India	Unit	5,160,000.00	5,160,000.00
21	Lynx Smart 4200 WB Chassis	Chassis	Ashok Leyland	Bus	3839	120	9300	India	Unit	3,590,000.00	3,590,000.00
22	Lynx Smart 4200 WB Fully Built Route Bus (32+D)_SN	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	8100	India	Unit	5,530,000.00	5,530,000.00
23	Lynx Smart 4200 WB Fully Built Route Bus (32+D)_SS	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	8100	India	Unit	5,240,000.00	5,240,000.00
24	Lynx Smart 4200 WB Fully Built School Bus (42+D)_SS	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	8100	India	Unit	5,200,000.00	5,200,000.00
25	Lynx Smart 4900 WB Chassis	Chassis	Ashok Leyland	Bus	3839	120	9300	India	Unit	3,660,000.00	3,660,000.00
26	Lynx Smart 4900 WB Fully Built Route Bus (40+D)_SS	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	9300	India	Unit	5,460,000.00	5,460,000.00
27	Lynx Smart 4900 WB Fully Built School Bus (50+D)_SS	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	3839	120	9300	India	Unit	5,400,000.00	5,400,000.00
28	Lynx Smart 5200 WB Chassis	Chassis	Ashok Leyland	Bus	3839	120	10000	India	Unit	3,770,000.00	3,770,000.00
29	MITR 3700 2x2 (27+D)	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	2956	100	6050	India	Unit	5,210,000.00	5,210,000.00
30	MITR 3700 3x2 (34+D)	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	2956	100	6050	India	Unit	5,100,000.00	5,100,000.00
31	MITR 4270 2x2 (32+D)	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	2956	100	6050	India	Unit	4,040,000.00	4,040,000.00
32	MITR 4270 3x2 (39+D)	Fully Built	Ashok Leyland	Bus	2956	100	6050	India	Unit	5,270,000.00	5,270,000.00
33	VIKING 166 Sherpa Bus Chassis	Chassis	Ashok Leyland	Bus	5759	160	16200	India	Unit	4,490,000.00	4,490,000.00
34	VIKING 222 160 SS	Chassis	Ashok Leyland	Bus	5759	160	16200	India	Unit	4,490,000.00	4,490,000.00
35	VIKING 222 180 Web-Air	Chassis	Ashok Leyland	Bus	5759	180	16200	India	Unit	5,070,000.00	5,070,000.00
36	VIKING 222 BS VI_200HP	Chassis	Ashok Leyland	Bus	5759	200	16200	India	Unit	6,850,000.00	6,850,000.00
37	Ecomet 1012 - 2850WB CBC	Chassis	Ashok Leyland	ICV	3839CC	120HP	10900KG	India	Unit	4,220,000.00	4,220,000.00
38	Ecomet 1212 3970 CBC	Chassis	Ashok Leyland	ICV	3839CC	120HP	12900KG	India	Unit	3,840,000.00	3,840,000.00
39	Ecomet 1212 3970 HSD	Fully Built	Ashok Leyland	ICV	3839CC	120HP	12900KG	India	Unit	4,120,000.00	4,120,000.00
40	Ecomet 1212 4200 CBC	Chassis	Ashok Leyland	ICV	3839CC	120HP	12900KG	India	Unit	3,870,000.00	3,870,000.00
41	Ecomet 1212 4200 HSD	Fully Built	Ashok Leyland	ICV	3839CC	120HP	12900KG	India	Unit	4,150,000.00	4,150,000.00
42	Ecomet 1212 6 CuM BB Tipper	Fully Built	Ashok Leyland	ICV	3839CC	120HP	12900KG	India	Unit	4,280,000.00	4,280,000.00
43	Ecomet 1214 4750 22 Ft. HSD	Fully Built	Ashok Leyland	ICV	3839CC	120HP	15500KG	India	Unit	4,540,000.00	4,540,000.00
44	Ecomet 1214il 4200 CBC	Chassis	Ashok Leyland	ICV	3839CC	120HP	15500KG	India	Unit	4,040,000.00	4,040,000.00
45	Ecomet 1214il 4200 HSD	Fully Built	Ashok Leyland	ICV	3839CC	120HP	15500KG	India	Unit	4,760,000.00	4,760,000.00
46	Ecomet 1214IL 4750 HSD Truck 20FT	Fully Built	Ashok Leyland	ICV	3839CC	120HP	15500KG	India	Unit	4,290,000.00	4,290,000.00
47	Bada Dost FSD	Fully Built	Ashok Leyland	LCV	1478	80	3490 kg	India	Unit	3,230,000.00	3,230,000.00
48	DOST Express Passenger CBC	Fully Built	Ashok Leyland	LCV	-	-	-	India	Unit	2,710,000.00	2,710,000.00
49	DOST Express Passenger Fully Built	Fully Built	Ashok Leyland	LCV	-	-	-	India	Unit	3,450,000.00	3,450,000.00
50	DOST Plus Container	Fully Built	Ashok Leyland	LCV	1478	60	2750 kg	India	Unit	2,890,000.00	2,890,000.00
51	DOST Plus FSD	Fully Built	Ashok Leyland	LCV	1478	60	2750 kg	India	Unit	2,620,000.00	2,620,000.00
52	DOST Plus HSD	Fully Built	Ashok Leyland	LCV	1478	60	2750 kg	India	Unit	2,780,000.00	2,780,000.00
53	DOST PLUS LS BSIV RT WHITE CBC	Fully Built	Ashok Leyland	LCV	-	-	-	India	Unit	2,600,000.00	2,600,000.00
54	Dost Plus Reefer Van	Fully Built	Ashok Leyland	LCV	1478	60	2750 kg	India	Unit	3,070,000.00	3,070,000.00
55	DOST Strong Container	Fully Built	Ashok Leyland	LCV	1478	58	2500 kg	India	Unit	2,760,000.00	2,760,000.00
56	DOST Strong FSD	Fully Built	Ashok Leyland	LCV	1478	58	2525 kg	India	Unit	2,550,000.00	2,550,000.00
57	DOST Strong HSD	Fully Built	Ashok Leyland	LCV	1478	58	2525 kg	India	Unit	2,560,000.00	2,560,000.00
58	DOST STRONG LS BSIV WHITE RT CBC	Fully Built	Ashok Leyland	LCV	-	-	-	India	Unit	2,530,000.00	2,530,000.00
59	Dost Strong Reefer Van	Fully Built	Ashok Leyland	LCV	1478	58	2525 kg	India	Unit	2,910,000.00	2,910,000.00
60	EXP BADA DOST 3.49 E4 RS PTO LS CBC	Fully Built	Ashok Leyland	LCV	-	-	-	India	Unit	3,110,000.00	3,110,000.00
61	EXP BADA DOST 3.49 E4 RS PTO LS CBC WHITE	Fully Built	Ashok Leyland	LCV	-	-	-	India	Unit	3,090,000.00	3,090,000.00
62	2523 Cowl Chassis 4900MM	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	225HP	25000KG	India	Unit	6,460,000.00	6,460,000.00
63	ECOMET 1214IL 4200 HSD 19 Ft. Load Body	Fully Built	Ashok Leyland	Truck/Tipper	3839CC	120HP	15500KG	India	Unit	5,030,000.00	5,030,000.00
64	ECOMET 1214IL 4200 HSD 20 Ft. Load Body	Fully Built	Ashok Leyland	Truck/Tipper	3839CC	120HP	15500KG	India	Unit	5,080,000.00	5,080,000.00
65	1616 BS4 5300 CWC (V6553503)	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	160HP	16200KG	India	Unit	4,580,000.00	4,580,000.00
66	1616il TU Cab 7.5 Cum Fully Built Tipper	Fully Built	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	160HP	16200KG	India	Unit	5,180,000.00	5,180,000.00
67	1616il TU Cab Chassis	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	160HP	16200KG	India	Unit	4,360,000.00	4,360,000.00
68	1616il/2C 4700 Cargo Cab Chassis 20 Ft.	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	160HP	16200KG	India	Unit	4,180,000.00	4,180,000.00
69	1616IL/3C CAB	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	160HP	16200KG	India	Unit	4,580,000.00	4,580,000.00
70	1618 5334 BS IV Cowl S 6 36 GB	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	16200KG	India	Unit	4,600,000.00	4,600,000.00
71	1618il TU Cab 7.5 Cum Fully Built Tipper	Fully Built	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	16200KG	India	Unit	5,600,000.00	5,600,000.00
72	1918 4330 Cowl BS IV ZF 6 S 850 GB	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	18400KG	India	Unit	4,820,000.00	4,820,000.00
73	2518 il 6X4 Cargo SL Cab Chassis w/o ABS	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	25000KG	India	Unit	5,550,000.00	5,550,000.00
74	2825 N - 3900 MM WB (16 CU.M) 250 HP - N4 BS6 DIESEL ENGINE,	Fully Built	Ashok Leyland	Truck/Tipper	-	-	-	India	Unit	10,900,000.00	10,900,000.00
75	3118 SUPER BSIV LA ZF 8S 1110 Cowl Chassis	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	31000KG	India	Unit	6,730,000.00	6,730,000.00

Distrubutor's Name : IME Motors Pvt. Ltd.
Address: Panipokhari, Kathmandu, Tel: 4241658
VAT No.: 3044080920
Exlm Code: 3044809200109NP

S.N.	Vehicle Details	Vehicle Type	Brand	Model	Capacity (CC)	Capacity (HP)	Capacity GVW (KG)	Country of Origin	Unit	Price Per Vehicle	Selling Price (MRP) NPR
76	3118il 8S Cowl Chassis Lift Axle	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	31000KG	India	Unit	6,010,000.00	6,010,000.00
77	3118il 8S Cowl Chassis Twin Steerable	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	31000KG	India	Unit	5,860,000.00	5,860,000.00
78	3718il 6600 CWC with Lift Axle	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	37000KG	India	Unit	6,870,000.00	6,870,000.00
79	3718IL HAULAGE CHASSIS- 9SP GB	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	37000KG	India	Unit	7,400,000.00	7,400,000.00
80	Captain N 2523 HR BB Mining Tyre Tipper	Fully Built	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	225HP	25000KG	India	Unit	10,510,000.00	10,510,000.00
81	Ecomet 1012 3250 BS3 - 5KL Milk Tanker	Fully Built	Ashok Leyland	Truck/Tipper	3839CC	120HP	10900KG	India	Unit	5,310,000.00	5,310,000.00
82	Ecomet 1214 5500 24FT Fully Built Steel Container	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	3839CC	120HP	15500KG	India	Unit	5,680,000.00	5,680,000.00
83	Ecomet 1214 5500 CBC (V2555502)	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	3839CC	120HP	15500KG	India	Unit	4,330,000.00	4,330,000.00
84	N 2518 6X4 Tipper	Fully Built	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	25000KG	India	Unit	8,750,000.00	8,750,000.00
85	PARTNER TRUCK LS BS3 2820 WB WHITE CABIN CBC	Fully Built	Ashok Leyland	Truck/Tipper	3839CC	140HP	7490KG	India	Unit	3,430,000.00	3,430,000.00
86	U 2518il 12 Cum Fully Built Tipper	Fully Built	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	25000KG	India	Unit	8,050,000.00	8,050,000.00
87	U 2518il 12 Cum Tipper Chassis	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	25000KG	India	Unit	6,600,000.00	6,600,000.00
88	U 2518IL BGS - 7CBM RMC	Fully Built	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	25000KG	India	Unit	6,660,000.00	6,660,000.00
89	U 2523 SR 6X4 BS III BB Tipper	Fully Built	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	225HP	25000KG	India	Unit	9,220,000.00	9,220,000.00
90	U 3123 8X4 SLP CBC with Bogie Suspension	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	225HP	31000KG	India	Unit	8,100,000.00	8,100,000.00
91	U 4019 4X2 Tractor - ABS & SLD	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	40200KG	India	Unit	5,620,000.00	5,620,000.00
92	U 4019 4X2 Tractor - ABS & SLD (BS4)	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	40200KG	India	Unit	5,830,000.00	5,830,000.00
93	U 4019il TT G91 AL GB 940 BS III	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	180HP	40200KG	India	Unit	6,000,000.00	6,000,000.00
94	U 4923 6x4 Bogie WSM STD	Chassis	Ashok Leyland	Truck/Tipper	5759CC	225HP	49000KG	India	Unit	7,480,000.00	7,480,000.00

Distrubutor's Name : BATAS MAW Commercial vehicles Pvt. Ltd.
Address: Tangal, Kathmandu, Tel: 9802311655
PAN: 602494124

S.N.	Vehicle Details	Vehicle Type	Brand	Model	Country of Origin	Unit	Price Per Vehicle	Selling Price (MRP) NPR
1	BUS CHASSIS	HD	EICHER	20.15 N LPO BS III	INDIA	1	5,131,000.00	5,131,000.00
2	BUS CHASSIS	HD	EICHER	20.15 R LPO BS IV	INDIA	1	6,100,000.00	6,100,000.00
3	BUS CHASSIS	HD	EICHER	Pro 6016 R LPO BS VI	INDIA	1	7,955,000.00	7,955,000.00
4	TRUCK	HD	EICHER	20.16 K HSD BS III	INDIA	1	4,783,000.00	4,783,000.00
5	CONTAINER	HD	EICHER	20.16 M ST CONTAINER BS III	INDIA	1	4,997,000.00	4,997,000.00
6	TRUCK CHASSIS	HD	EICHER	PRO 5016 K CBC BS III	INDIA	1	4,539,000.00	4,539,000.00
7	TRUCK CHASSIS	HD	EICHER	Pro 5016 M BS3 DW CBC 24FT 10B 395L BS III	INDIA	1	5,150,000.00	5,150,000.00
8	TRUCK CHASSIS	HD	EICHER	Pro 5025 6x4 Halauge & 6x2 BS III	INDIA	1	5,850,000.00	5,850,000.00
9	TRUCK	HD	EICHER	Pro 5031 M HSDSF RHD BS3 DW EXP BSIII	INDIA	1	7,123,000.00	7,123,000.00
10	TRANSIT MIXTURE	HD	EICHER	Pro 6025 TM BSIII	INDIA	1	6,935,000.00	6,935,000.00
11	TIPPER	HD	EICHER	TERRA 16 XP E FET 7.5CUM TY BS3 EXP BS III	INDIA	1	5,143,000.00	5,143,000.00
12	TIPPER	HD	EICHER	TERRA25 G BOGI 9S 6.8 ZF 12 BS3 TY G EXP BS III	INDIA	1	8,188,000.00	8,188,000.00
13	TIPPER	HD	EICHER	Pro 6025T G CBC BS3 TY EXP BS III	INDIA	1	8,847,000.00	8,847,000.00
14	BUS CHASSIS	BUS	EICHER	10.75 E F/L CWC BS III	INDIA	1	2,973,000.00	2,973,000.00
15	BUS	BUS	EICHER	10.75 E Starline RP 28 S BSIII	INDIA	1	4,950,000.00	4,950,000.00
16	BUS	BUS	EICHER	10.75 E BUS HB PS BS3 SRL HHR (RP) BSIII	INDIA	1	4,884,000.00	4,884,000.00
17	BUS	BUS	EICHER	10.75 E STARLINE 3X2 30S BSIII	INDIA	1	4,240,000.00	4,240,000.00
18	BUS CHASSIS	BUS	EICHER	10.75 E SRL B AB PS CWC EXP NPL BS III	INDIA	1	3,134,000.00	3,134,000.00
19	BUS	BUS	EICHER	10.75 H SCL SRL 38S BS III	INDIA	1	5,245,000.00	5,245,000.00
20	BUS	BUS	EICHER	10.75 H STR B RP AB PS BS3 BUS EXP NPL 32 + D BS III	INDIA	1	5,302,000.00	5,302,000.00
21	BUS	BUS	EICHER	10.75 H STR B SCL BUS BS3 RLC EXP NPL 3X2 40+1 BS III	INDIA	1	5,313,000.00	5,313,000.00
22	BUS	BUS	EICHER	10.90 L SCL SRL 50S BS III	INDIA	1	5,558,000.00	5,558,000.00
23	BUS	BUS	EICHER	10.75 H SCL SKL 32 S BS III	INDIA	1	5,198,000.00	5,198,000.00
24	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 1049 C SEMI HSD BS III	INDIA	1	2,556,000.00	2,556,000.00
25	TRUCK CHASSIS	LMD	EICHER	Pro 1055 C CBC Truck BS III	INDIA	1	2,518,000.00	2,518,000.00
26	TIPPER CHASSIS	LMD	EICHER	Pro 1055 C CBC PTO RHD BS III HB PS GB BS III	INDIA	1	2,548,000.00	2,548,000.00
27	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 1055 C DSD BS3 PS PB BS III	INDIA	1	2,651,000.00	2,651,000.00
28	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 1080 E HSD RHD BS III AB PS GB Premium BS III	INDIA	1	3,290,000.00	3,290,000.00
29	TIPPER	LMD	EICHER	Pro 1080XP C FBT BS3 AB PS TY NEPAL BS III	INDIA	1	3,618,000.00	3,618,000.00
30	TRUCK	LMD	EICHER	PRO 1095 XP E HSD BS III	INDIA	1	3,482,000.00	3,482,000.00
31	TIPPER CHASSIS	LMD	EICHER	PRO 1095T E CBC PTO BS III	INDIA	1	3,177,000.00	3,177,000.00
32	TIPPER	LMD	EICHER	PRO 1112 XP TIPPER BS III	INDIA	1	4,353,000.00	4,353,000.00
33	TRUCK	LMD	EICHER	PRO 1112XP G HSD BS III	INDIA	1	3,808,000.00	3,808,000.00
34	TRUCK	LMD	EICHER	PRO 1112XP H HSD PS BS3 CR PRM BS III	INDIA	1	3,961,000.00	3,961,000.00
35	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 1112XP H HSD 20FT BS III	INDIA	1	3,915,000.00	3,915,000.00
36	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 1114 XP H HSD SF PS BSIII 20FT DW E2 PLUS BS III	INDIA	1	4,340,000.00	4,340,000.00
37	TRUCK	LMD	EICHER	PRO 2049 C HSD BS III	INDIA	1	3,070,000.00	3,070,000.00
38	TIPPER CHASSIS	LMD	EICHER	Pro 2055CT D CBC 12FT BS3 BLW PB EXP BS III	INDIA	1	2,900,000.00	2,900,000.00
39	TRUCK CHASSIS	LMD	EICHER	Pro1080XP C CBC BS3 AB PB HYB PRM EXP BS III	INDIA	1	3,158,000.00	3,158,000.00
40	TRUCK	LMD	EICHER	Pro1080XP C DSD BS3 AB PB HYB PRM EXP BS III	INDIA	1	3,389,000.00	3,389,000.00
41	TRUCK CHASSIS	LMD	EICHER	Pro1112XP L CBC 22FT BS3 PB PRM EXP BS III	INDIA	1	3,691,000.00	3,691,000.00
42	TRUCK	LMD	EICHER	Pro 3015 HSD BS III	INDIA	1	4,695,000.00	4,695,000.00

Distrubutor's Name : Jagadamba Motors Pvt. Ltd.
Address: Naxal, Kathmandu, 4523734
PAN No: 304567140
Phone No.: 4523734

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	RHD GSE EV VEHICLE	4 Wheeler - EV	JMEV	RHD GSE EV VEHICLE	99 kW	CHINA	1	53,99,000	53,99,000

Distrubutor's Name : Sipradi Trading Pvt. Ltd. PAN: 300045022
Address: Thapathali, Kathmandu, Tel: 4241658

TATA

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	SUV PUNCH.EV EMP+S	PUNCH EV	TATA	PUNCH.EV EMP+S	48.6 KW	INDIA	1	3,499,000	3,499,000
2	SUV PUNCH.EV EMP+S LR	PUNCH EV	TATA	PUNCH.EV EMP+S LR	90 KW	INDIA	1	3,999,000	3,999,000
3	SUV PUNCH.EV EMP LR	PUNCH EV	TATA	PUNCH.EV EMP LR	90 KW	INDIA	1	3,799,000	3,799,000
4	SUV CURVV.EV EMP+ A 55	CURVV EV	TATA	CURVV.EV EMP+ A 55	98 KW	INDIA	1	5,699,000	5,699,000
5	SUV NEXON K3.EV EMP+ 45	NEXON EV	TATA	NEXON K3.EV EMP+ 45	98 KW	INDIA	1	4,899,000	4,899,000
6	SUV STRASH_NCTBK-SAFARI7S A P2 D ACC+	SAFARI	TATA	STRASH_NCTBK-SAFARI7S A P2 D ACC+	1956	INDIA	1	12,999,000	12,999,000
7	SUV SAFARI 7S A P2 D ACC+DK	SAFARI	TATA	SAFARI 7S A P2 D ACC+DK	1956	INDIA	1	13,199,000	13,199,000
8	CAR TIGOR XPRES-T EV XM	XPRES T	TATA	TIGOR XPRES-T EV XM	48.6 KW	INDIA	1	3,699,000	3,699,000
9	CAR TATA TIAGO EV LR XT SC	TIAGO EV	TATA	TATA TIAGO EV LR XT SC	49.01 KW	INDIA	1	2,749,000	2,749,000
10	CAR TATA TIAGO EV LR XZ+SC	TIAGO EV	TATA	TATA TIAGO EV LR XZ+SC	49.01 KW	INDIA	1	2,899,000	2,899,000
11	CAR TATA TIAGO EV LR XZ+TECH SC	TIAGO EV	TATA	TATA TIAGO EV LR XZ+TECH SC	49.01 KW	INDIA	1	2,999,000	2,999,000

Distrubutor's Name : Syakar Trading Company Pvt. Ltd. PAN: 600230595
Address: Jyoti Bhawan, Kantipath, Kathmandu, Tel: 4225490

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 STD BS6	Scooter	HONDA	DIO 110 STD BS6	110	INDIA	1	259,900.00	259,900.00
2	DIO 110 DLX BS6	Scooter	HONDA	DIO 110 DLX BS6	110	INDIA	1	269,900.00	269,900.00
3	DIO 125 STD BS6	Scooter	HONDA	DIO 125 STD BS6	125	INDIA	1	303,900.00	303,900.00
4	DIO 125 DLX SMART BS6	Scooter	HONDA	DIO 125 DLX SMART BS6	125	INDIA	1	323,900.00	323,900.00
5	SP 125 DRS BS6	Motorcycle	HONDA	SP 125 DRS BS6	125	INDIA	1	289,900.00	289,900.00
6	SP 125 DSS BS6	Motorcycle	HONDA	SP 125 DSS BS6	125	INDIA	1	299,900.00	299,900.00
7	SHINE DRS BS6	Motorcycle	HONDA	SHINE DRS BS6	125	INDIA	1	276,900.00	276,900.00
8	SHINE DSS BS6	Motorcycle	HONDA	SHINE DSS BS6	125	INDIA	1	286,900.00	286,900.00
9	CB Hornet 2.0	Motorcycle	HONDA	CB Hornet 2.0	200	INDIA	1	469,900.00	469,900.00
10	NX 200 DLX	Motorcycle	HONDA	NX 200 DLX	200	INDIA	1	489,900.00	489,900.00
11	XR 190LS DK	Motorcycle	HONDA	XR 190LS DK	184.4	CHINA	1	798,900.00	798,900.00

Distrubutor's Name : MAW Vriddhi Motors Pvt. Ltd.
Address: Naxal, Kathmandu, Tel: 01-4273231 PAN No.: 619846732

S.N.	Details of Vehicles	Type	Brand	Model	Capacity	Country of Origin	Unit	Per Unit Cost	Selling Price (MRP) NPR
1	SUV	EV-SUV	Seres	Seres 3 (99) Comfort	99 KW	China	1 Pcs	45,49,000	45,49,000
2	SUV	EV-SUV	Seres	Seres 3 (99) Premium Full Option	99 KW	China	1 Pcs	48,87,000	48,87,000
3	Mini EV	Mini EV	DFSK	Mini EV(E502)-220 KM Full Option	30 KW	China	1 Pcs	18,99,000	1,899,000
4	Mini EV	Mini EV	DFSK	Mini EV(E502)-180 KM Full Option	25 KW	China	1 Pcs	17,49,000	1,749,000

Distrubutor's Name : Syakar Trading Company Pvt. Ltd. PAN: 600230595
Address: Jyoti Bhawan, Kantipath, Kathmandu, Tel: 4225490

HONDA

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	AMAZE SMT	CAR	HONDA	AMAZE SMT	1.2	INDIA	1	4,679,000	4,679,000
2	AMAZE VX MT	CAR	HONDA	AMAZE VX MT	1.2	INDIA	1	5,322,000	5,322,000
3	AMAZE S CVT	CAR	HONDA	AMAZE S CVT	1.2	INDIA	1	5,154,000	5,154,000
4	AMAZE VX CVT	CAR	HONDA	AMAZE VX CVT	1.2	INDIA	1	5,775,000	5,775,000
5	AMAZE VMT	CAR	HONDA	AMAZE VMT	1.2	INDIA	1	4,715,000	4,715,000
6	AMAZE ZX MT	CAR	HONDA	AMAZE ZX MT	1.2	INDIA	1	5,653,000	5,653,000
7	AMAZE V CVT	CAR	HONDA	AMAZE V CVT	1.2	INDIA	1	5,377,000	5,377,000
8	AMAZE ZX CVT	CAR	HONDA	AMAZE ZX CVT	1.2	INDIA	1	6,315,000	6,315,000
9	CITY 5TH GEN SVMT	CAR	HONDA	CITY 5TH GEN SVMT	1.2	INDIA	1	6,300,000	6,300,000
10	CITY 5TH GEN VMT	CAR	HONDA	CITY 5TH GEN VMT	1.5	INDIA	1	6,676,000	6,676,000
11	CITY 5TH GEN VX MT	CAR	HONDA	CITY 5TH GEN VX MT	1.5	INDIA	1	7,176,000	7,176,000
12	CITY 5TH GEN ZX MT	CAR	HONDA	CITY 5TH GEN ZX MT	1.5	INDIA	1	7,752,000	7,752,000
13	CITY 5TH GEN V CVT	CAR	HONDA	CITY 5TH GEN V CVT	1.5	INDIA	1	7,276,000	7,276,000
14	CITY 5TH GEN VX CVT	CAR	HONDA	CITY 5TH GEN VX CVT	1.5	INDIA	1	7,791,000	7,791,000
15	CITY 5TH GEN ZX CVT	CAR	HONDA	CITY 5TH GEN ZX CVT	1.5	INDIA	1	8,376,000	8,376,000
16	CITY 4TH GEN S- VMT	CAR	HONDA	CITY 4TH GEN S- VMT	1.5	INDIA	1	50,90,000	50,90,000
17	CITY 4TH GEN V-MT	CAR	HONDA	CITY 4TH GEN V-MT	1.5	INDIA	1	5,340,000	5,340,000
18	CITY E-HEV V-CVT	CAR	HONDA	CITY E-HEV V-CVT	1.5	INDIA	1	9,040,000	9,040,000
19	CITY E-HEV ZX-CVT	CAR	HONDA	CITY E-HEV ZX-CVT	1.5	INDIA	1	10,300,000	10,300,000
20	ELEVATE SVMT	CAR	HONDA	ELEVATE SVMT	1.5	INDIA	1	6,254,000	6,254,000
21	ELEVATE VMT	CAR	HONDA	ELEVATE VMT	1.5	INDIA	1	6,494,000	6,494,000
22	ELEVATE VX MT	CAR	HONDA	ELEVATE VX MT	1.5	INDIA	1	7,180,000	7,180,000
23	ELEVATE ZX MT	CAR	HONDA	ELEVATE ZX MT	1.5	INDIA	1	7,815,000	7,815,000
24	ELEVATEX MT BLACK EDTION	CAR	HONDA	ELEVATE X MT BLACK EDTION	1.5	INDIA	1	7,830,000	7,830,000
25	ELEVATE V CVT	CAR	HONDA	ELEVATE V CVT	1.5	INDIA	1	7,092,000	7,092,000
26	ELEVATE VX CVT	CAR	HONDA	ELEVATE VX CVT	1.5	INDIA	1	7,747,000	7,747,000
27	ELEVATE ZX CVT	CAR	HONDA	ELEVATE ZX CVT	1.5	INDIA	1	8,412,000	8,412,000
28	ELEVATE ZX-CVT (D.T)	CAR	HONDA	ELEVATE ZX-CVT (D.T)	1.5	INDIA	1	8,490,000	8,490,000
29	ELEVATE X CVT BLACK EDTION	CAR	HONDA	ELEVATE X CVT BLACK EDTION	1.2	INDIA	1	8,425,000	8,425,000

Distrubutor's Name : Laxmi Intercontinental Pvt. Ltd. PAN: 302958429
Address: Naxal, Kathmandu, Tel: 4433780

HYUNDAI

S.N.	Model	Vehicle Type	Variants	Capacity	Fuel	Manufacture Country	Unit	Price Per Vehicle	Selling Price (MRP) NPR
1	Grand i10 NIOS	Hatchback	Hyundai	Era	1197cc	India	1	3,296,000	3,296,000
1	Grand i10 NIOS	Hatchback	Hyundai	Magna	1197cc	India	1	3,856,000	3,856,000
1	Grand i10 NIOS	Hatchback	Hyundai	Sportz	1197cc	India	1	4,056,000	4,056,000
1	Grand i10 NIOS	Hatchback	Hyundai	Magna AMT	1197cc	India	1	4,096,000	4,096,000
2	Exter	Mini SUV	Hyundai	EX	1197cc	India	1	3,696,000	3,696,000
2	Exter	Mini SUV	Hyundai	S	1197cc	India	1	4,296,000	4,296,000
2	Exter	Mini SUV	Hyundai	SX	1197cc	India	1	4,696,000	4,696,000
3	Venue	SUB Compact SUV	Hyundai	E	1197cc	India	1	4,196,000	4,196,000
3	Venue	SUB Compact SUV	Hyundai	S	1197cc	India	1	4,596,000	4,596,000
3	Venue	SUB Compact SUV	Hyundai	SX	1197cc	India	1	5,456,000	5,456,000
3	Venue	SUB Compact SUV	Hyundai	S(O) DCT	998cc	India	1	5,996,000	5,996,000
4	Creta F/L	Compact SUV	Hyundai	1.5 E MT	1497cc	Nepal	1	5,496,000	5,496,000
4	Creta F/L	Compact SUV	Hyundai	1.5 E Loaded MT	1497cc	Nepal	1	5,556,000	5,556,000
4	Creta F/L	Compact SUV	Hyundai	1.5 S(O) MT	1497cc	Nepal	1	6,496,000	6,496,000
4	Creta F/L	Compact SUV	Hyundai	1.5 SX MT	1497cc	Nepal	1	6,796,000	6,796,000
4	Creta F/L	Compact SUV	Hyundai	1.5 S(O) IVT	1497cc	Nepal	1	6,896,000	6,896,000
4	Creta F/L	Compact SUV	Hyundai	1.5 SX(O) IVT	1497cc	Nepal	1	7,996,000	7,996,000
5	Creta Electric	Compact SUV	Hyundai	Executive	99 KW	India	1	5,196,000	5,196,000
5	Creta Electric	Compact SUV	Hyundai	Smart	99 KW	India	1	5,496,000	5,496,000
5	Creta Electric	Compact SUV	Hyundai	Smart (O)	99 KW	India	1	5,696,000	5,696,000
5	Creta Electric	Compact SUV	Hyundai	Premium	99 KW	India	1	5,996,000	5,996,000
5	Creta Electric	Compact SUV	Hyundai	Smart (O) LR	99 KW	India	1	6,996,000	6,996,000
5	Creta Electric	Compact SUV	Hyundai	Excellence LR	99 KW	India	1	7,596,000	7,596,000
6	Tucson	Full Size SUV	Hyundai	GL 2 WD MT	1999cc	South Korea	1	10,796,000	10,796,000
6	Tucson	Full Size SUV	Hyundai	GLX 2 WD AT	1999cc	South Korea	1	13,796,000	13,796,000
6	Tucson	Full Size SUV	Hyundai	GLX+ 2 WD AT	1999cc	South Korea	1	14,496,000	14,496,000
6	Tucson	Full Size SUV	Hyundai	GLX 4 WD AT	1999cc	South Korea	1	16,096,000	16,096,000
6	Tucson	Full Size SUV	Hyundai	GLX 4 WD AT TURBO	1598cc	South Korea	1	16,296,000	16,296,000
7	Santa Fe	Full Size SUV	Hyundai	GLS 4WD AT	2497cc	South Korea	1	18,996,000	18,996,000
8	Kona	Full Size SUV	Hyundai	GL	100 KW	South Korea	1	5,996,000	5,996,000
8	Kona	Full Size SUV	Hyundai	GLS	100 KW	South Korea	1	6,496,000	6,496,000
9	IONIQ 5	Full Size SUV	Hyundai	GLS Vision Roof	124.9 KW	South Korea	1	10,396,000	10,396,000

Distrubutor's Name : Jagadamba Motors Pvt. Ltd. PAN No: 304567140
Address: Naxal, Kathmandu, 4523734 Phone No.: 4523734

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	MOTORCYCLE	TVS	TVS Ronin 225	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	3,99,900	3,99,900
4	TVS Apache RTR 200 4V ABS	MOTORCYCLE	TVS	TVS Apache RTR 200 4V ABS	200	INDIA	1	3,93,900	3,93,900
5	TVS Apache RTR 160 4V ABS RTFI Special Edition	MOTORCYCLE	TVS	TVS Apache RTR 160 4V ABS RTFI Special Edition	160	INDIA	1	3,84,900	3,84,900
6	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
7	TVS Apache RTR 160 4V FD Refresh Smart Connect	MOTORCYCLE	TVS	TVS Apache RTR 160 4V FD Refresh Smart Connect	160	INDIA	1	3,34,900	3,34,900
8	TVS Apache RTR 160 2V REF FD BT	MOTORCYCLE	TVS	TVS Apache RTR 160 2V REF FD BT	160	INDIA	1	3,15,900	3,15,900
9	TVS Raider Fi	MOTORCYCLE	TVS	TVS Raider Fi	125	INDIA	1	2,98,900	2,98,900
10	TVS Raider	MOTORCYCLE	TVS	TVS Raider	125	INDIA	1	2,72,900	2,72,900
11	TVS Stryker Refresh	MOTORCYCLE	TVS	TVS Stryker Refresh	125	INDIA	1	2,47,900	2,47,900
12	TVS Radeon Fi	MOTORCYCLE	TVS	TVS Radeon Fi	110	INDIA	1	2,22,900	2,22,900
13	TVS iQube S 3.4	Scooter	TVS	TVS iQube EV S	4.6 kW	INDIA	1	4,29,900	4,29,900
14	TVS iQube 3.4	Scooter	TVS	TVS iQube EV UG	4.6 kW	INDIA	1	3,99,900	3,99,900
15	TVS iQUBE 2.2	Scooter	TVS	TVS iQUBE SMARTXCONNET 09	4.6 kW	INDIA	1	2,99,900	2,99,900
16	TVS Ntorq Disc Fi	Scooter	TVS	TVS Ntorq Disc Fi	125	INDIA	1	2,82,900	2,82,900
17	TVS Ntorq Race XP Black	Scooter	TVS	TVS Ntorq Race XP Black	125	INDIA	1	3,26,900	3,26,900
18	TVS Ntorq Race XP	Scooter	TVS	TVS Ntorq Race XP	125	INDIA	1	3,25,900	3,25,900
19	TVS Ntorq Race Edition RTFI (BS VI)	Scooter	TVS	TVS Ntorq Race Edition RTFI	125	INDIA	1	3,09,900	3,09,900
20	TVS Ntorq Drum	Scooter	TVS	TVS Ntorq Drum	110	INDIA	1	2,42,900	2,42,900
21	TVS Jupiter 110 Fi	Scooter	TVS	TVS Jupiter 110 Fi	110	INDIA	1	2,57,900	2,57,900
22	TVS XL-100 I-Touch	Moped	TVS	TVS XL-100 I-Touch	100	INDIA	1	1,55,900	1,55,900
23	TVS King Deluxe Plus	AUTO RICKSHAW	TVS	TVS King Deluxe Plus	200	INDIA	1	5,69,900	5,69,900
24	TVS King Duramax 225 Plus	AUTO RICKSHAW	TVS	TVS King Duramax Plus	225	INDIA	1	5,99,900	5,99,900
25	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 : Jagadamba Motors Pvt. Ltd. PAN No: 304567140
Address: Naxal, Kathmandu, 4523734 Phone No.: 4523734

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	19 Seater Supervan	4 Wheeler - EV	Farizon	Super Van	170KW	CHINA	1	78,00,000	78,00,000

Distrubutor's Name : Pooja International Nepal Pvt. Ltd. PAN: 305016272
Address: Naxal, Kathmandu 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 Comfortline Plus TSI, 1.0L Petrol	Manual, 999cc	India	1	55,90,000	55,90,000
3	Passenger Vehicle	SUV	Volkswagen	Taigun Highline TSI, 1.0L Petrol	Manual, 999cc	India	1	65,90,000	65,90,000
4	Passenger Vehicle	SUV	Volkswagen	Taigun Topline TSI, 1.0L Petrol	Manual, 999cc	India	1	72,50,000	72,50,000
5	Passenger Vehicle	SUV	Volkswagen	Taigun Topline TSI, 1.0L Petrol	Automatic, 999cc	India	1	83,00,000	83,00,000
6	Passenger Vehicle	SUV	Volkswagen	Taigun GT Plus Chrome TSI, 1.5L Petrol	DSG, 1498cc	India	1	93,00,000	93,00,000
7	Passenger Vehicle	Sedan	Volkswagen	Virtus GT Plus Chrome TSI, 1.5L Petrol	Manual, 1498cc	India	1	84,00,000	84,00,000
8	Passenger Vehicle	Sedan	Volkswagen	Virtus GT Plus Chrome TSI, 1.5L Petrol	DSG, 1498cc	India	1	89,00,000	89,00,000

Distrubutor's Name : Jagadamba Motors Pvt. Ltd. PAN No: 304567140
Address: Naxal, Kathmandu, 4523734 Phone No.: 4523734

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	Cenntro BS VI EV	4 Wheeler - EV	Cenntro	HKL6600RBEV12	120 kW	CHINA	1	80,00,000	80,00,000

Distrubutor's Name : Jagadamba Motors Pvt. Ltd. PAN No: 304567140
Address: Naxal, Kathmandu, 4523734 Phone No.: 4523734

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	5.4M EV LIGHT BUS	4 Wheeler - EV	WANDA	WD-6530BEV01	80 kW	CHINA	1	56,50,000	56,50,000

Distrubutor's Name : MAW Vriddhi Autocorp Pvt. Ltd
Address: Naxal, Kathmandu, Nepal, Tel: 01-4547-365 PAN No.: 610014662

DEEPAL

S.N.	Details of Vehicles	Type	Brand	Model	Capacity	Country of Origin	Unit	Per Unit Cost	Selling Price (MRP) NPR
1	SUV	EV	DEEPAL	DEEPAL S07	99 KW	China	Pcs	74,99,000	74,99,000
2	SUV	EV	DEEPAL	DEEPAL S07 LR	160 KW	China	Pcs	84,99,000	84,99,000
3	SEDAN	EV	DEEPAL	DEEPAL L07	99 KW	China	Pcs	69,99,000	69,99,000
4	SUV	EV	DEEPAL	DEEPAL E07	190 KW	China	Pcs	103,99,000	103,99,000
5	Mini EV	EV	DEEPAL	LUMIN	35 KW	China	Pcs	21,99,000	21,99,000
6	Pick Up	Diesel	CHANGAN	Hunter 4 x 2	1910 CC	China	Pcs	66,00,000	66,00,000
7	Pick Up	Diesel	CHANGAN	Hunter 4 x 4	1910 CC	China	Pcs	79,50,000	79,50,000

Distrubutor's Name : Jagadamba Motors Pvt. Ltd. PAN No: 304567140
Address: Naxal, Kathmandu, 4523734 Phone No.: 4523734

PROTON INSPIRING CONNECTIONS

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	Proton X50	4 Wheeler	Proton	Standard	1477	Malaysia	1	71,99,900	71,99,900
2	Proton X50	4 Wheeler	Proton	Premium	1477	Malaysia	1	79,99,000	79,99,000
3	Proton X50	4 Wheeler	Proton	Flagship	1477	Malaysia	1	84,99,000	84,99,000
4	Proton X70	4 Wheeler	Proton	Standard 2WD TGDI	1477	Malaysia	1	89,99,000	89,99,000
5	Proton X70	4 Wheeler	Proton	Executive AWD TGDI	1477	Malaysia	1	96,99,000	96,99,000
6	Proton X70	4 Wheeler	Proton	Premium 2WD TGDI	1477	Malaysia	1	1,04,99,000	1,04,99,000
7	Proton emas7 Premium	4 Wheeler	Proton	E Mas 7 Max	60.22kWh	Malaysia	1	67,99,000	67,99,000
8	Proton emas7 Prime	4 Wheeler	Proton	E Mas 7 Lite	49.52kWh	Malaysia	1	56,99,000	56,99,000

Distrubutor's Name : M.A.W. EXPANZE PVT. LTD. PAN No: 609888920
Address: Thapathali, Kathmandu Phone No.: 01-5316835 / 5368788

ŠKODA

सि.नं.	माल वस्तुको विवरण	आकार/प्रकार	ब्राण्ड	मोडल	क्षमता	उत्पत्तिको मुलुक/राष्ट्र	इकाई	प्रति इकाई मूल्य	अधिकतम खुद्रा बिक्री मूल्य (MRP)
1	SEDAN	Car/Jeep	Skoda	Slavia Active MT	999 CC	India	Pcs	4,990,000	4,990,000
2	SEDAN	Car/Jeep	Skoda	Slavia Ambition MT	999 CC	India	Pcs	5,890,000	5,890,000
3	SEDAN	Car/Jeep	Skoda	Slavia Ambition AT	999 CC	India	Pcs	6,590,000	6,590,000
4	SEDAN	Car/Jeep	Skoda	Slavia Style MT	999 CC	India	Pcs	6,790,000	6,790,000
5	SEDAN	Car/Jeep	Skoda	Slavia Style AT	999 CC	India	Pcs	7,590,000	7,590,000
6	SUV	Car/Jeep	Skoda	Kushaq Active MT	999 CC	India	Pcs	5,490,000	5,490,000
7	SUV	Car/Jeep	Skoda	Kushaq Ambition MT	999 CC	India	Pcs	6,290,000	6,290,000
8	SUV	Car/Jeep	Skoda	Kushaq Ambition AT	999 CC	India	Pcs	7,090,000	7,090,000
9	SUV	Car/Jeep	Skoda	Kushaq Style MT	999 CC	India	Pcs	7,190,000	7,190,000
10	SUV	Car/Jeep	Skoda	Kushaq Style AT	999 CC	India	Pcs	7,990,000	7,990,000
11	SUV	Car/Jeep	Skoda	Kushaq Monte Carlo MT	999 CC	India	Pcs	7,490,000	7,490,000
12	SUV	Car/Jeep	Skoda	Kushaq Monte Carlo AT	999 CC	India	Pcs	8,290,000	8,290,000
13	SUV	Car/Jeep	Skoda	Kodiaq Style AT	1984 CC	CZ	Pcs	19,900,000	19,900,000

Congratulations to all members of NADA Automobiles Association of Nepal for the grand success of NADA Auto Show 2025

From
Swayambhu & Sachin Raj Shakya

SWAYAMBHU GARRAGE
Swayambhu, Ring Road
Kathmandu, Nepal
Tel: 5372329, Fax: 5377234
E-mail: swayambhu.garrage@gmail.com

(MECHANIC WANTED)

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