

ISSN : 3021-9957 (Online)
3021-9949 (Print)



स्मारिका

२०८१



नागरिक उड्डयन प्रशासनिक कर्मचारी संघ
Association of Civil Aviation Administrative Staffs. (ACAAS)



स्मारिका २०८१



KTM ✈ BWA

Daily 9 Flights



BuddhaAir



AirBuddha



BuddhaAirPvtLtd



BuddhaAirPvtLtd

स्मारिका

२०८१

वर्ष १

अङ्क १

२०८१



प्रकाशक

नागरिक उड्डयन प्रशासनिक कर्मचारी संघ
Association of Civil Aviation Administrative Staffs. (ACAAS)



सम्पादक मण्डल

त्रिलोचन पौडेल

जनार्दन गौतम

नारायणदेवी श्रेष्ठ

केशवराज मिश्र

भीमराज उप्रेती

विष्णुमणि अधिकारी

गौरी ढकाल

आवरण/लेआउट

मिजन कम्प्युटर्स, डिल्लीबजार

९८४१९८८४३६

प्रकाशक

नागरिक उड्डयन प्रशासनिक कर्मचारी संघ

Association of Civil Aviation Administrative Staffs. (ACAAS)

सम्पादकीय

आजको तीव्र प्रतिस्पर्धात्मक युगमा सीमित साधन र स्रोतबाट मानवीय असंख्य आवश्यकता, रुचि, माग र इच्छाहरू परिपूर्ति हुन सरल छैन । मानवीय मात्र होइन ऐनद्वारा स्थापित वा मानव सिर्जित संघसंस्थाका गतिविधि/क्रियाकलापहरू प्रभावकारी रूपमा चलायमान तुल्याउन हम्मेहम्मे नै छ । सञ्चार तथा सूचना प्रविधिले गाँजेको सामाजिक सञ्जालका कारण मानिस अब अत्यन्त व्यस्त भएको प्रतीत हुन्छ । नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा कार्यरत प्रशासन सेवाका राष्ट्रसेवक कर्मचारीको प्रशासनिक ज्ञान, सीप, प्रविधि र दक्षता उपयोगद्वारा प्राधिकरण व्यवस्थापनलाई एकजुट भई यथासंभव सहयोग गर्ने उद्देश्यका साथ स्थापित प्रशासनिक कर्मचारी संघले कठिन भन्दा कठिन अवस्थामा पनि अनेक आरोह अवरोह पार गर्दै आफ्ना गतिविधिहरू सञ्चालनमा निरन्तरता दिदै आएको छ ।

विक्रम संवत् २०८१ नयाँ वर्षको हार्दिक स्वागत गर्दै प्रशासनिक कर्मचारी संघको चौथो अधिवेशन विशेष रूपमा मनाउने पवित्र लक्ष्य लिई संघको कार्यसमितिले अपार विश्वासकासाथ प्रशासनिक स्मारिका, २०८१ प्रकाशनका लागि सम्पादक मण्डल गठन गरी हामीलाई जिम्मेवारी प्रदान गरेकोमा कार्यसमिति समक्ष अविरल धन्यवाद ज्ञापन गर्दछौ ।

यति ठूलो मौकाको अवसर हामीले गुमाउने अवस्था नै आएन । संघको भारी सम्मानलाई सर्वस्वीकार गरी सम्पादक मण्डल सदाचार र जवाफदेहीपूर्ण ढङ्गबाट जिम्मेवारी बहन गर्ने निष्कर्षमा पुग्यो । देशका ख्यातिप्राप्त परराष्ट्रविद् एवं कूटनीतिज्ञ, नागरिक उड्डयनविज्ञ, कलमजीवी स्थापित लेखक/विद्वानहरू, सदाचारी प्रशासकहरू, सञ्चारकर्मीहरू, पर्यटनविद्हरू, प्राधिकरणका कर्मचारीहरूलगायत समक्ष लेख रचना उपलब्ध गराइदिन सादर अनुरोध गरियो ।

सदाचार, निष्ठा र नैतिकतामा ध्यान दिई सम्पादक मण्डलद्वारा कार्यसम्पादन गर्ने विश्वास प्रकट गर्दै रोजगारीको प्रतिस्पर्धामा उत्रने व्यक्तिहरूका लागि ज्ञानवर्धक खुराक र अध्ययनशील चिन्तकका लागि विषयगत पठनीय सामग्रीको उत्कृष्ट लेख रचना उपलब्ध गराइदिनु हुने विद्वान्/लेखकहरूको हामी उच्च प्रशंसा गर्दछौ । हामी निश्चय नै व्यावसायिक सम्पादक होइनौ । प्रस्तुत स्मारिका सकेसम्म कम त्रुटिपूर्ण बनाउने प्रयास गरिए तापनि संघले तोकेको छोटो समयवाधिमा प्राविधिक र भाषिक सर्वगुणसम्पन्न बनाउन नसकिएको हामी स्वीकार गर्दछौ । यस कार्यमा हामीले आफूलाई इमानदारीपूर्वक समर्पित गरेका छौ र आफ्नो क्षमताले भ्याएसम्म स्मारिका त्रुटिरहित बनाउने प्रयास गरेका छौ । स्मारिकामा रहेका त्रुटिहरू नऔल्याई मिश्री जहाँ जताबाट खाए पनि गुलियो नै हुने भएकोले यो हाम्रो पहिलो प्रयासका लागि विज्ञ पाठकवर्गहरूबाट प्राप्त हुने प्रतिक्रिया पनि हामीले गुलियो कै अपेक्षा गरेका छौ ।

एकः स्वादु न भुञ्जीतः एकश्चार्थान् न चिन्तयेत् ।

एको न गच्छेदध्वानं नैकः सुप्तोषु जागृयात् ॥

अर्थात् एकलै स्वादिलो भोजन नगर्नु, महत्वपूर्ण विषयको एकलै निर्णय नगर्नु, एकलै लामो बाटो नहिड्नु र धेरै जना सुतेको ठाउँमा एकलै जागा नबस्नु भन्ने विदुर नीतिको महान् वाणी अवलम्बन गर्दै सम्पादक मण्डलले सबैको सहयोग, समझदारी, समन्वय र सहकार्यमा कार्यसस्पन्न गरेको छ । नागरिकको समग्र जीवनस्तर र जीवनशैलीमा आउने अर्थपूर्ण, मापनयोग्य र सामाजिक न्यायसहितको सकारात्मक परिवर्तन नै विकास भएकोले भविष्यमा यस पुस्तकमा विद्वान् लेखक एवं विज्ञद्वारा औल्याइएका कमीकमजोरी र त्रुटि सच्याउने प्रतिबद्धता व्यक्त गर्दछौ । नयाँ वर्ष २०८१ सालको पुनीत अवसरमा आम नेपाली नागरिक समक्ष हार्दिक मङ्गलमय शुभकामना ।
वि.सं. २०८१ वैशाख रामनवमी/रामजयन्ती ।

त्रिलोचन पौडेल

संयोजक

एवं सम्पादक मण्डल परिवार

धन्यवाद ज्ञापन

नागरिक उड्डयन प्रशासनिक कर्मचारी संघ (Association of Civil Aviation Administrative Staffs -ACAAS) प्राधिकरणमा कार्यरत प्रशासन तथा विविध सेवासँग सम्बन्धित कर्मचारीहरूको पेशागत समूह हो । २०७३ सालमा विधिवत् स्थापित यस संघले यथासंभव आफ्ना गतिविधिहरू सञ्चालन गर्दै आएको छ ।

संघद्वारा सञ्चालित गतिविधिहरू थप सशक्त, प्रभावकारी, गतिशील र कर्मचारीमैत्री बनाउने पवित्र उद्देश्यकासाथ स्मारिका २०८१ प्रकाशन गर्नका लागि सर्वसम्मत रूपमा सम्पादक मण्डल गठन गरी सम्पादक मण्डलले उल्लेख्य मिहिनेतपूर्वक स्थापित लेखक परराष्ट्रविद् एवं कूटनीतिज्ञ, नेपाल सरकारका पूर्वप्रशासकहरू, बहालवाला प्रशासकहरू, सञ्चारकर्मीहरू, पर्यटनविद्हरूलगायत प्राधिकरणमा कार्यरत कर्मचारीहरूबाट कम समयावधिमा उत्कृष्ट लेख रचनाहरू सङ्कलन गरी प्रकाशन गर्न सफल भएकोमा सम्पादक मण्डल समक्ष अन्तर्मनदेखि धन्यवाद व्यक्त गर्दछु । बामे सदैँ गरेको संघको पहिलो प्रयास सफलीभूत बनाउन स्मारिका प्रकाशनका लागि आफ्नो अमूल्य लेखनीय लेख रचना उपलब्ध गराउनु हुने आदरणीय सर्जकहरूमा प्रशंसासहित अनन्त आभार ज्ञापन गर्दछु । संघको प्रकाशन कार्य टुङ्गोमा पुऱ्याउन अहोरात्र खटिई आफ्नो कार्यक्षमता प्रदर्शन गर्नुहुने सम्पादक मण्डलका संयोजक श्री त्रिलोचन पौडेलज्यूलगायत सबै सदस्यज्यूहरू प्रशंशनीय हुनुहुन्छ । यो स्मारिका प्रकाशन गर्न हरतरहले उत्प्रेरणासहित साथ सहयोग प्रदान गर्नुहुने कार्यसमितिका सबै पदाधिकारी धन्यवादका पात्र हुनुहुन्छ ।

स्मारिका प्रकाशनका लागि अतुलनीय सहयोग गर्नुहुने नागरिक उड्डयन प्राधिकरणका महानिर्देशक ई. श्री प्रदीप अधिकारीज्यू, उपमहानिर्देशकज्यूहरू एवं निर्देशकज्यूहरू, प्राधिकरणका सम्पूर्ण कर्मचारी, क्रियाशील ट्रेड युनियनहरू, पेशागत संघसंस्थाहरू र विज्ञापन उपलब्ध गराई वित्तीय व्यवस्थापनमा सहयोग गर्ने विज्ञापनदाताहरूलाई अन्तरहृदयबाट हार्दिक धन्यवाद ज्ञापन गर्दछु ।

आगामी दिनमा संघबाट सञ्चालन हुने क्रियाकलाप/गतिविधिहरूमा समेत सबै उदार मनहरूबाट यस्तै सहयोग, सद्भाव र मार्गदर्शन प्राप्त हुने विश्वासका साथ संघको तर्फबाट नयाँ वर्ष २०८१ सालको हार्दिक मङ्गलमय शुभकामना व्यक्त गर्दछु ।

तेजबहादुर पौड्याल

अध्यक्ष

तेस्रो कार्यसमिति



तेजबहादुर पौड्याल
अध्यक्ष



रेणु रेउमी तिवारी
उपाध्यक्ष



शशि लाल प्रधान
उपाध्यक्ष



गौरी ढकाल
महासचिव



सुरेश कुमार कोइराला
सचिव



मन्दिरा चापागाईं
कोषाध्यक्ष



माधव खनाल
सदस्य



सविता वाग्ले
सदस्य



शारदा बस्नेत चौहान
सदस्य



कविता कुँवर
सदस्य



नारायण प्रसाद कोइराला
सदस्य



प्रतिभा लामिछाने
सदस्य



नजोन्द्र श्रेष्ठ
सदस्य



कृष्णप्रसाद भण्डारी
सदस्य



केशवराज पौड्याल
सदस्य

सम्पादक मण्डल



त्रिलोचन पौडेल
संयोजक



जनार्दन गौतम
सदस्य



नारायणदेवी श्रेष्ठ
सदस्य



केशवराज मिश्र
सदस्य



भीमराज उप्रेती
सदस्य



तिष्णुमणि अधिकारी
सदस्य



गौरी ढकाल
सदस्य-सचिव

संस्थापक तथा पहिलो कार्यसमिति



महेन्द्र खनाल
अध्यक्ष



ध्वारिका प्रसाद भट्टराई
उपाध्यक्ष



दमन रावल
महासचिव



भीमराज उप्रेती
सचिव



सिर्जना पौडेल
कोषाध्यक्ष



गोविन्दबहादुर ढकाल
सदस्य



शान्ता सुवेदी
सदस्य



गौरी ढकाल
सदस्य



कृष्णकुमारी अधिकारी
सदस्य



विमल खनाल
सदस्य



अरत अर्याल
सदस्य

दोस्रो कार्यसमिति



जनार्दन गौतम
अध्यक्ष



रेणु रेज्मी तिवारी
उपाध्यक्ष



मीमराज उप्रेती
उपाध्यक्ष



विमल खनाल
महासचिव



गोविन्दबहादुर ढकाल
सचिव



गौरी ढकाल
कोषाध्यक्ष



हरिभक्त जोशी
सदस्य



महेश अर्याल
सदस्य



रेणुका सत्याल
सदस्य



विमला प्रधान
सदस्य



विनोद सिंह रावत
सदस्य



युवराज भण्डारी
सदस्य



दीपककुमार परियार
सदस्य



कृष्णप्रसाद न्यौपाने
सदस्य



सीताराम गौतम
सदस्य

विषयसूची

क्र.सं.	शीर्षक	लेखक	पृष्ठ
१.	सार्वजनिक संस्थान: अवधारणा र स्थिति	बिमल वाग्ले	१
२.	सूचनाको हक प्रचलनमा सार्वजनिक...	कृष्णहरि बास्कोटा	५
३.	सुशासनका आधारहरू र भ्रष्टाचार नियन्त्रण	श्याम प्रसाद मैनाली	१२
४.	पर्यटन व्यवसाय र आर्थिक सामाजिक...	गोपीनाथ मैनाली	२१
५.	विमानस्थल, राजनीति र कूटनीति	डा. जयराज आचार्य	३४
६.	सार्वजनिक प्रशासनका भ्रष्टाचारजन्य...	शिवराम न्यौपाने	४२
७.	प्राधिकरणको बजेट तर्जुमा तथा कार्यान्वयन...	त्रिलोचन पौडेल	५३
८.	नेपालको सार्वजनिक खरिद प्रणालीसम्बन्धी...	सुरेश प्रधान	६४
९.	पर्यटन र आर्थिक विकास	प्रेमप्रसाद पौडेल	७७
१०.	सम्पत्ति, सम्पत्ति व्यवस्थापनको अर्थ र...	जनार्दन गौतम	९२
११.	सार्वजनिक निकायमा खरिद व्यवस्थापन	भीमराज उप्रेती	१०१
१२.	प्राधिकरणको आय शिर्षकहरू त्यसमा हुने...	गोविन्द बहादुर ढकाल	१०८
१३.	सार्वजनिक निजी साभेदारी एक सिंहावलोकन	विनोद सिंह रावत	११६
१४.	कब्जियतको कारण र सरल निवारण	रामदेवी महर्जन	१२६
१५.	पर्यटन विकासमा हवाई सेवा पूर्वाधारको टेवा	वसन्तराज उप्रेती	१३६
१६.	नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा राजस्व...	देवराज सुवेदी	१४२
१७.	नेपालमा सार्वजनिक संस्थान, यसको चुनौती...	रामबहादुर मिजार	१५३

१८. Ensuring Regulatory Compliance...	Sanjiv Gautam	१६०
१९. Avionomics	Dr. Lekha Nath Bhandari	१६७
२०. Market Potential and Growth Opportunities	Hansha Raj Pandey	१७९
२१. Airport Ownership and Management	Binod Prasad Neupane	१८४
२२. An overview of Managing Airport...	Shikha Sharma Bastola	१९६
२३. Opportunities and Challenges of ...	Shyam Kishor Sah	२०९
२४. Pricey Pokhara International Airport...	Shaligram Poudyal	२१७
२५. Need for Professional Financial Evaluator...	CA Anil Basnet	२२१
२६. Workplace Violence: Prevention...	Bhagawaty Kalikotay	२२७
२७. The Economics of Airport Infrastructure...	Sangam Prasain	२३३
२८. Enhancing Employee Motivation in the...	Gauri Dhakal	२३६
२९. Guardians of the Skies	Saroj Bikram Kunwar	२४२

सार्वजनिक संस्थान : अवधारणा र स्थिति



बिमल वाग्ले
पूर्वसचिव

पृष्ठभूमि

सामान्यतः संस्थागत निकाय (Corporate Body) का रूपमा कानूनद्वारा व्यावसायिक उद्देश्य (Entrepreneurial Objective) को लागि सङ्गठनात्मक संयन्त्रका रूपमा सार्वजनिक संस्थानलाई लिन सकिन्छ । Obikeze and Anthony ले आफ्नो पुस्तक Public Administration in Nigeria M A Developmental Approach मा उल्लेख गरेअनुसार सरकारी सङ्गठनात्मक संयन्त्रको रूपमा रहेको सार्वजनिक संस्थानका मूलतः तीन वटा पक्ष विशिष्ट हुन्छन् । पहिलो कुरा सरकारसँगको गहिरो सम्बन्धको कारण राज्यको नीति, उद्देश्य र कार्यक्रमको कार्यान्वयनको साधन हो । यसैले सार्वजनिक संस्थान जहिले पनि राज्यको नियन्त्रणमा रहेको हुन्छ । दोस्रो कुरा सार्वजनिक संस्थानमा सरकारका साधनस्रोत तथा पुँजी लगानी हुने हुँदा सार्वजनिक जवाफदेहिता रहेको हुन्छ । तेस्रो कुरा वित्तीय तथा आर्थिक उद्देश्यसँग सामाजिक तथा राजनीतिक उद्देश्यसमेत जोडिएको हुँदा सार्वजनिक संस्थानको कार्यसम्पादनको मापनको लागि उपयुक्त विधि पहिल्याउन गाह्रो हुन्छ ।

विश्वस्तरमा हेर्दा सार्वजनिक संस्थानको उपस्थिति प्रथम विश्वयुद्धपश्चात् अर्थतन्त्रमा सिर्जना भएको विभिन्न आवश्यकताहरूको परिणाम स्वरूप भएको देखिन्छ । सन् १९३० को दशकको विश्वव्यापी मन्दीले निजी क्षेत्र निस्कृय बन्न पुगेको हुँदा सार्वजनिक क्षेत्रको आवश्यकतालाई अगाडि ल्यायो । साथै विख्यात अर्थशास्त्री किन्सको हस्तक्षेपकारी (Keynesian Interventionist) धारणाले अर्थतन्त्रमा राज्यको सक्रिय उपस्थितिलाई जोड दिएको फलस्वरूप सार्वजनिक संस्थानले संसारका प्रायः सबै अर्थतन्त्रमा महत्त्वपूर्ण स्थान ओगट्न पुगेको देखिन्छ ।

कुनै पनि सरकार स्वयंले उद्यमशील क्रियाकलाप सञ्चालन गर्नु परेको अवस्थामा त्यसको निमित्त सबैभन्दा उपयुक्त संस्थागत संयन्त्रको रूपमा सार्वजनिक संस्थानलाई लिने गरेको पाइन्छ । मुलुकको समग्र आर्थिक तथा समाजिक विकासमा राज्यले लिन चाहेको वा लिनु पर्ने भूमिकाले सार्वजनिक संस्थानको महत्त्व र उपस्थितिको मात्रालाई निर्धारण गर्दछ । केन्द्रीकृत राज्य प्रणालीमा उत्पादन र वितरणको मामिलामा राज्यको सहभागिता सक्रिय हुने हुँदा त्यस्तो प्रणालीमा सार्वजनिक संस्थानको उपस्थिति व्यापक रूपमै रहेको हुन्छ । अर्कोतर्फ बजार अर्थतन्त्रले अपेक्षित उपलब्धि दिन नसकेको अवस्थामा जतिसुकै खुल्ला अर्थतन्त्रको नीति अनुसरण गरिएको भए पनि बाध्य भएर राज्यले आफ्नो भूमिकालाई विस्तार गर्नुपर्ने

अवस्था आउन सक्छ । खुल्ला अर्थतन्त्रको पक्षमा प्रतिबद्धता देखाउँदा-देखाउँदै पनि बेलाबेलामा भोग्नु परेका आर्थिक मन्दी वा वित्तीय सङ्कटको अवस्थामा राज्यले आफ्नो भूमिकालाई विस्तार गर्नु परेको वा बजार प्रणालीमा हस्तक्षेपकारी नीति लिनु परेको उदाहरणहरू विकसित अर्थतन्त्रमै देखिएका छन् । मुलुकको समग्र विकासको अवस्था प्रारम्भिक चरणमा रहेको स्थितिमा लगानी क्षेत्रमा पुँजीको कमी, जोखिम बहन गर्ने क्षमताको कमी, प्राविधिक शक्तिको कमी जस्ता कारणहरूले गर्दा निजी क्षेत्रको भूमिका अपेक्षित रूपमा अगाडि आउन सक्दैन, जसको विकल्पको रूपमा राज्यले अर्थतन्त्रमा आफ्नो भूमिका सक्रिय बनाउनु पर्ने हुन्छ । सार्वजनिक संस्थानको बाहुल्य रहेको अवस्थामा संस्थान सञ्चालन दक्षता (Operational Efficiency) कमजोर छ भने त्यसले उच्च लागत भएको अर्थतन्त्र (High Cost Economy) सिर्जना गर्दछ । उच्च लागत भएको अर्थतन्त्र दिगो र प्रतिस्पर्धी हुन सक्दैन । तथापि आधारभूत पूर्वाधार निर्माण, राज्यद्वारा प्रवाह गर्नुपर्ने सेवा, आधारभूत आवश्यकताका वस्तुको उत्पादन र वितरण, रणनीतिक महत्वको वस्तु तथा सेवा आदि क्षेत्रहरूमा सार्वजनिक संस्थानको उपस्थिति जुनसुकै राज्य प्रणालीमा पनि सामान्यतः रहेकै हुन्छ ।

स्थापना

नेपालमा सार्वजनिक संस्थानको उदय खास गरी मुलुकको आर्थिक तथा सामाजिक विकासको आवश्यकता र निजी क्षेत्रको उपस्थिति प्रारम्भिक अवस्था (Infancy) मा रहेको कारणले एउटा आवश्यकताको रूपमा भएको हो । साथै मुलुकले अवलम्बन गरेको मिश्रित अर्थव्यवस्था, तत्कालीन विश्वमा अमेरिकाले नेतृत्व गरेको स्वतन्त्र अर्थव्यवस्थाको अवधारणा र तत्कालीन सोभियत रुसले नेतृत्व गरेको केन्द्रीकृत अर्थतन्त्रको अवधारणाले दुई ध्रुवमा विभाजित विश्व अवस्थाले पनि नेपालमा सार्वजनिक संस्थानको स्थापनामा निकै बल पुऱ्याएको छ । आज नेपालमा सार्वजनिक संस्थानको कुरा गर्ने हो भने मित्रराष्ट्र चीन सरकार र तत्कालीन सोभियत रुसको योगदानलाई बिर्सन सकिँदैन । खास गरी औद्योगिक क्षेत्रसँग सम्बन्धित सार्वजनिक संस्थानहरूको स्थापनामा यी दुई मुलुकहरूको सहयोग सर्वोपरि रहेको छ । चिनी, चुरोट, छालाजुता, कृषि औजार, कागज, ईँट्टा, रबर आदि औद्योगिक संस्थानहरू यिनै मुलुकहरूबाट प्राप्त सहयोगबाट स्थापना भएका हुन् । यसैले नेपालमा सार्वजनिक संस्थानको विकासमा आन्तरिक र बाह्य गरी दुवै पक्षबाट योगदान रहेको छ । विभिन्न क्षेत्रहरूमा स्थापित सार्वजनिक संस्थानहरू स्थापना हुनुको आ-आफ्नै उद्देश्य छन् । ती सबैका उद्देश्य केलाउने हो भने मूलतः देहायका उद्देश्यहरू उल्लेख्य देखिन्छन् :

- मुलुकको आर्थिक विकासको गतिलाई अगाडि बढाउने,
- आयात प्रतिस्थापन गर्ने,
- सर्वसाधारण उपभोक्ताहरूलाई अत्यावश्यक वस्तुहरू सुपथ मूल्यमा सहज रूपमा उपलब्ध गराउने,
- प्रतिस्पर्धी बजार सिर्जनामा सहयोग पुऱ्याउने,
- रोजगारीका अवसरहरू सिर्जना गर्ने ।

अवस्था

नेपालमा सार्वजनिक संस्थानको संख्या सातौँ योजना अवधिमा ६३ वटासम्म पुगेको देखिन्छ । अर्थ मन्त्रालयबाट प्रकाशित सार्वजनिक संस्थानको वार्षिक स्थिति समीक्षा, २०७९ अनुसार अहिलेको अवस्थामा औद्योगिक, व्यापारिक, सेवा, सामाजिक, जनउपयोगी र वित्तीय गरी ६ वटा क्षेत्रहरूमा जम्मा ४२ वटा सार्वजनिक संस्थानहरू रहेका छन् । यीमध्ये औद्योगिक क्षेत्रमा रहेका ४ वटा संस्थानहरू सञ्चालनमा नरहेको हुँदा जम्मा ३८ वटा संस्थानहरू सञ्चालनमा रहेका छन् । यी संस्थानहरूमा नेपाल सरकारको ३ खर्ब १४ अर्ब शेयर लगानी र २ खर्ब ५२ अर्ब ऋण लगानी गरी जम्मा ५ खर्ब ६६ अर्ब रूपैयाँ लगानी रहेको छ । नाफा/नोक्सानको आधारमा कार्यसञ्चालन अवस्थालाई हेर्ने हो भने २२ वटा नाफामा छन् भने बाँकी २० वटा संस्थानहरू नोक्सानीमा छन् । क्षेत्रगत आधारमा औद्योगिक, व्यापारिक, सेवा र सामाजिक क्षेत्रहरू नोक्सानीमा छन् जसको कुल नोक्सानी ४ अर्ब छ भने नाफामा रहेका जनउपयोगी र वित्तीय क्षेत्रको नाफा रू. ३० अर्ब रहेको छ । २२ वटा संस्थान नाफामा रही खुद नाफा रू.२६ अर्ब रहेको भएता पनि सञ्चित नोक्सानीको कारणले नेपाल सरकारले केवल ५ वटा संस्थानबाट मात्र लाभांश पाउन सकेको छ । कुल शेयर लगानीको तुलनामा प्रतिफल बापतको लाभांश २.१४ प्रतिशत रहेको छ । प्राप्त कुल लाभांशमध्ये ८१.६८ प्रतिशत नेपाल दूर सञ्चार कम्पनी लिमिटेडबाट मात्र प्राप्त भएको छ ।

सञ्चित नोक्सानीको आधारमा भन्नुपर्दा देहायका पाँचवटा संस्थान सबैभन्दा बढी सञ्चित नोक्सानी हुने उच्च पाँचमा परेको देखिन्छ । केही वर्षअगाडि यही पंक्तिारको सिफारिससमेतको आधारमा नेपाल सरकारले करिव रू.२६ अर्ब बराबरको सञ्चित नोक्सानीलाई मिनाहा (Right off) नगरिदिएको भए नेपाल विद्युत प्राधिकरण अभैपनि सञ्चित नोक्सानीको भार बोकिरहेको हुन सक्थ्यो होला ।

१. नेपाल वायुसेवा निगम - रू. १२.२७ अर्ब
२. उदयपुर सिमेन्ट उद्योग - रू. ५.४४ अर्ब
३. खानेपानी संस्थान - रू. २.०५ अर्ब
४. नेपाल टेलिभिजन - रू. १.९२ अर्ब
५. नेपाल औषधि लिमिटेड - रू. १.८४ अर्ब

यसै गरी कोषको व्यवस्था नगरिएको दायित्व (Unfunded Liability) को अवस्था पनि त्यत्तिकै कमजोर छ । आर्थिक वर्ष २०७४/७५ देखि २०७७/७८ सम्मको यथार्थ तथ्याङ्कलाई हेर्दा रू. ३८.८२ अर्ब रहेको कोषबिनाको दायित्व आर्थिक वर्ष २०७७/७८ मा आइपुग्दा रू.५९.३९ अर्ब पुगेको छ । यसरी हेर्दा दायित्व प्रत्येक वर्ष बढ्दै गएको देखिन्छ । भोलिका दिनमा सरकारले संस्थानलाई बन्द गर्नुपर्ने अवस्था आएमा राजस्व खर्चेर यो दायित्व चुक्ता गर्नुपर्ने हुन्छ ।

नाफा/नोक्सानको प्रवाहलाई विश्लेषण गर्दा यसको प्रवृत्ति स्वाभाविक देखिँदैन । कुनै वर्ष अत्यधिक नाफामा रहेको संस्थान अर्को वर्ष निकै घाटामा पुगेको, व्यावसायिक दक्षता र नाफाबीच अन्तरसम्बन्ध

(Correlation) नदेखिएको, नोक्सानको अवस्थालाई मात्र लिएर कमजोर कार्यसञ्चालन भन्न सकिने अवस्था नभएको जस्ता प्रवृत्तिहरू देखिएका छन् । सार्वजनिक संस्थानको समग्र कार्यसञ्चालनको अवस्थालाई यसको स्थापनाको उद्देश्यसँग विश्लेषण गरेर हेर्दा मूलतः सन्तोष मान्नु पर्ने अवस्था देखिँदैन । चाहे सुपथ मूल्यमा गुणस्तरीय वस्तु उपलब्ध गराउने विषय होस् वा रोजगारी सिर्जनामा योगदान पुऱ्याउने विषय होस् वा आपूर्तिको माध्यमबाट बजार संयन्त्रलाई निश्चित मापदण्डभित्र सञ्चालन गराउने विषय होस्, सरकारबाट भएको लगानीको आधारमा यी संस्थानहरूबाट मुलुकको आर्थिक तथा सामाजिक क्षेत्रमा पुऱ्याउनु पर्ने अपेक्षित योगदान पुग्न सकेको देखिँदैन ।

सार्वजनिक संस्थान आफैँमा व्यावसायिक भएर सञ्चालन हुन नसक्ने संस्थान होइन । विश्वका कैयौँ मुलुकमा सार्वजनिक संस्थानलाई उपलब्धिमूलक संस्थाको रूपमा रहेको भेटिन्छ । व्यावसायिक रूपमा सफल रहेका ती संस्थानहरूको अन्तर्निहित पक्षहरूलाई विश्लेषण गर्दा सार्वजनिक भएको कारणले मात्र संस्थान बिग्रनु पर्ने होइन भन्ने कुरालाई पुष्टि गर्न सकिने ठाउँ छ । नेपालमा सार्वजनिक संस्थानहरूले किन अपेक्षित नतिजा दिन सकेनन् भन्दा संस्थानलाई सफलतापूर्वक सञ्चालन गर्न जुन किसिमको वातावरण दिन सक्नु पर्दथ्यो त्यो दिने काम कहिल्यै भएन ।

संस्थान सुधारको नाममा चाहिनेभन्दा बढी आयोग, समिति, कार्यदल आदि बनाउने काम बेलाबेलामा नभएका होइनन् । प्रायः प्रत्येक वर्षको नीति तथा कार्यक्रममा संस्थान सुधारका लागि केही न केही भनिएकै हुन्छ तथापि न त सुधारका प्रयास नै भए न भएको प्रयासलाई प्रतिबद्धताकासाथ इमान्दारीपूर्वक निरन्तरता दिने काम भयो । कागजमा लेखिएको सुधार केवल पढ्ने विषय मात्र बने । सार्वजनिक संस्थानको स्थापना व्यावसायिकता अभिवृद्धिको लागि हो, व्यावसायिक वातावरणमा काम गर्न अवसर दिने हो । सरकारी कर्मचारीतन्त्रभन्दा बाहिर संस्थानजस्तो संस्थागत संरचना बनाउनु भनेको मन लागेको गर्न पाउने स्वतन्त्रता होइन, यो त संस्थागत उद्देश्य दक्षतापूर्वक प्राप्त हुन सकोस् भन्ने अभिप्राय हो । वास्तवमा नेपालमा आजसम्मको अनुभवको आधारमा भन्ने हो भने सार्वजनिक संस्थानलाई संस्थागत हितभन्दा निहित व्यक्तिगत स्वार्थ पूर्तिमा बढीभन्दा बढी परिचालन गरिएको अवस्था छ ।

निचोड

अहिलेको अवस्थामा सार्वजनिक संस्थानहरू कार्यक्षेत्रको आधारमा विभिन्न मन्त्रालय मातहत छरिएर रहेका छन् । यसले संस्थानप्रतिको समष्टिगत जवाफदेहिता विभाजित भएको छ । समन्वय र नीतिगत मार्गदर्शनका लागि जिम्मेवार मानिएको अर्थ मन्त्रालय एकलैले सबै कुरा निर्वाह गर्न सक्ने अवस्था पनि छैन । संस्थानमा सरकारको यत्रो ठूलो लगानी हुँदाहुँदै पनि कुनै एउटा निकायलाई जिम्मेदार बनाएर प्रश्न उठाउने ठाउँ छैन । नियमन प्रणालीमा न त एकरूपता छ न त प्रभावकारिता नै छ । व्यावसायिक भएर सञ्चालन गर्नका लागि आवश्यक देखिएको स्वायत्तता, अधिकार, जवाफदेहिता, सक्षमता जस्ता आधारभूत पक्षहरूमा ध्यान पुगेको अवस्था छैन, कमी-कमजोरीहरू पर्याप्त छन् । यसर्थ सार्वजनिक संस्थानलाई स्वशासित अधिकार सम्पन्न, जवाफदेही तथा सक्षम व्यावसायिक निकायको रूपमा सञ्चालन गराउने अभिप्रायले एक अर्थमा नियमक निकायको रूपमा ऐनद्वारा एउटा सक्षम, स्वच्छ र स्वतन्त्र निकाय स्थापना गरिनु आवश्यक छ ।

सूचनाको हक प्रचलनमा सार्वजनिक निकाय र नागरिकको भूमिका



✍ कृष्णहरि बास्कोटा
पूर्व प्रमुख, सूचना आयुक्त

नेपालको संबिधानको धारा २७ मा नागरिकको सूचनाको हकको व्यवस्था छ यस्को प्रचलनका लागि सूचनाको हकसम्बन्धी ऐन, २०६४ र सूचनाको हकसम्बन्धी नियमावली, २०६५ जारी भएको छ । यो नागरिकको मौलिक हक हो । यस्को खरो प्रचलनमा उभिनु आम नागरिक र पदाधिकारीको कर्तव्य हो । नेपालको संविधानले प्रत्येक नागरिकलाई आफ्नो वा सार्वजनिक सरोकारको सूचना माग्ने र पाउने हकको प्रत्याभूति गरिएको छ । यसरी नागरिकले सामान्यतः जुनसुकै विषयको सूचना माग गर्न सक्तछन् ।

सूचनाको हक सम्बन्धी ऐन, २०६४ को दफा ४ को उपदफा (१) मा प्रत्येक सार्वजनिक निकायले नागरिकको सूचनाको हकको सम्मान गर्नुपर्ने कुरा लेखिएको छ । साथै, यस ऐनमा प्रत्येक नेपाली नागरिकलाई सार्वजनिक निकायमा रहेको सूचनामा पहुँच हुनेछ भन्ने कानूनी व्यवस्था रहेको छ । यसरी, नेपालको संघीय लोकतान्त्रिक गणतन्त्रात्मक शासन प्रणालीको प्राणवायूकारूपमा सूचनाको हक रहेको छ । सूचनाको हकसम्बन्धी ऐन, २०६४ को प्रस्तावनामा उल्लेखित निम्न चार वटा बुँदा निम्नानुसार रहेका छन् :

- राज्यका काम कारबाही लोकतान्त्रिक पद्धति अनुरूप सञ्चालित हुनुपर्छ ।
- सार्वजनिक निकायका काम कारबाही खुल्ला र पारदर्शी हुनुपर्छ ।
- सार्वजनिक निकायका काम कारबाही नागरिकप्रति जवाफदेही र जिम्मेवारीपूर्ण हुनुपर्छ ।
- सार्वजनिक निकायमा रहेको सार्वजनिक महत्वको सूचनामा आम नागरिकको पहुँचलाई सरल र सहज तुल्याउनु पर्छ ।

यसरी ऐनमा भएको व्यवस्थालाई अक्षरशः पालन गर्नुपर्छ । यस्तै विकृति विसंगति एवं भ्रष्टाचार नियन्त्रणमा सघाउ पुऱ्याउनेछ ।

सूचनाको हकसम्बन्धी ऐनको दफा ३ को उपदफा (३) को प्रकरण (क) देखि (ड) सम्मका सूचना प्रवाहमा बाध्य नहुने कानूनी व्यवस्था छ । जो निम्नानुसार छन् :

- नेपालको सार्वभौमसत्ता, अखण्डता, राष्ट्रिय सुरक्षा, सार्वजनिक शान्ति सुव्यवस्था वा अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्धमा गम्भीर खलल पार्ने सूचनाहरू ।
- अपराध अनुसन्धान तहकिकात तथा अभियोजनमा प्रत्यक्ष असर पार्ने सूचनाहरू ।

- आर्थिक, व्यापारिक तथा मौद्रिक हित वा बौद्धिक सम्पतिको संरक्षण वा बैकिङ वा व्यापारिक गोपनीयतामा गम्भीर आघात पर्ने सूचनाहरू ।

- विभिन्न जातजाति वा सम्प्रदाय बीचको सामाजिक सुसम्बन्ध खलल पार्ने सूचनाहरू ।
- व्यक्तिगत गोपनीयता र व्यक्तिको जीउज्यान, सम्पति, स्वास्थ्य र सुरक्षामा खतरा पुऱ्याउने सूचनाहरू ।

यी सूचनाभित्र पर्ने सूचनाहरूलाई वर्गीकरण गरी अधिकतम ३० वर्षसम्म सूचना संरक्षण गर्न सकिने कानूनी व्यवस्था छ । तर, सूचनाको हकसम्बन्धी ऐनको दफा ३ को उपदफा (३) को प्रकरण (क) देखि (ड) को प्रावधानपछि प्रतिवन्धात्मक वाक्यांश रहेको छ । जस्मा लेखिएको छ तर, त्यसरी सूचना प्रवाह नगर्नुपर्ने उचित र पर्याप्त कारण भएकोमा बाहेक सूचना प्रवाह गर्ने दायित्वबाट सार्वजनिक निकाय पन्छिन पाउने छैन । यसरी ऐनको यस प्रावधानलाई देखाएर दिनुपर्ने सूचना नदिई पन्छिन भने पाइने छैन ।

सूचनाको हकसम्बन्धी ऐनले सूचना वर्गीकरण सम्बन्धमा निम्न व्यवस्था गरेको छ :

- सूचनाको वर्गीकरणको व्यवस्था सूचनाको हकसम्बन्धी ऐनको दफा २७ मा गरिएको छ ।
- यसरी वर्गीकरण गरिएका सूचनाहरू अधिकतम ३० वर्षसम्म संरक्षण गर्न पाइने कानूनी व्यवस्था छ ।
- सूचना वर्गीकरण समितिको अध्यक्ष नेपाल सरकारको मुख्य सचिव हुने व्यवस्था छ ।
- यसर्थ, प्रत्येक सार्वजनिक निकायले आफ्नो निकायसंग सम्बन्धित मन्त्रालयका सचिवमार्फत सूचना वर्गीकरणको प्रक्रिया अघि बढाउनु पर्छ
- सूचनाको वर्गीकरण नभएको अवस्थामा सामान्यतः कुनै पनि सूचना दिन इन्कार गर्न सकिन्न ।
- हाल नेपालमा सूचना वर्गीकरण नभएको अवस्था छ ।
- पटक पटक नेपाल सरकारले सूचना वर्गीकरणको प्रयास गरेपनि सफल हुन सकिरहेको छैन ।

सार्वजनिक निकायको दायित्व

सूचनाको हकसम्बन्धी ऐनमा सार्वजनिक निकायको दायित्व निम्नानुसार तोकिएको छ :

- नागरिकको सूचनाको हकको सम्मान र संरक्षण गर्ने गराउने ।
- सूचनाको वर्गीकरण गरी सोको सार्वजनिकीकरण गर्ने ।
- सूचनामा नागरिकको पहुँच सरल र सहज तुल्याउने ।
- सार्वजनिक निकायको काम कारवाही खुल्ला र पारदर्शी गर्ने ।
- आफ्ना कर्मचारीलाई सूचना प्रवाहमा दक्ष तुल्याउन समय समयमा तालीम दिने ।
- आफ्नो निकायका सूचनाहरू आम सञ्चारको माध्यमद्वारा प्रवाह गर्ने ।
- आफ्ना सूचनाहरू विविध भाषामा सार्वजनिक गर्ने ।
- कम्तिमा २० वर्षसम्मका सूचना अद्यावधिक गरी राख्ने

तीन महिने स्वतः प्रकाशनको व्यवस्था

सूचनाको हकसम्बन्धी ऐन, २०६४ र सूचनाको हकसम्बन्धी नियमावली, २०६५ समेतमा स्वतः प्रकाशन सम्बन्धी निम्नानुसारको कानूनी व्यवस्था रहेको छ

- सूचनाको हकसम्बन्धी ऐनको दफा ५ को उपदफा (३) बमोजिम १३ वटा र नियमावलीको नियम नं. ३ बमोजिम ७ वटा गरी २० वटा शीर्षकमा ३-३ महिनामा आफ्नो निकायसँग सम्बन्धित विवरण सार्वजनिक गर्ने ।
- यस्तो विवरण (क) साउन- असोज (ख) कार्तिक - पुस (ग) माघ - चैत्र (घ) बैशाख-असारको प्रकाशित गर्ने ।
- यस्तो विवरण तीन महिना पूरा भएको १५ दिनभित्र प्रकाशित गरी एकप्रति राष्ट्रिय सूचना आयोगमा पनि पठाउने ।
- यस्तो विवरण वेबसाइटमा राख्ने, बुलेटिनमा प्रकाशित गर्ने, सूचना पाटीमा टाँस गर्ने लगायतका विधि अपनाउने ।
- यसरी स्वतः प्रकाशन गर्दा आयोगले तयार गरेको PDMS नामक सफ्टवेयरको उपयोग गर्ने ।

२० बुँदाको स्वतः प्रकाशन :

स्वतः प्रकाशनका २० वटा शीर्षक निम्नानुसार छन् :

- (१) निकायको स्वरूप र प्रकृति
- (२) निकायको काम, कर्तव्य र अधिकार
- (३) निकायमा रहने कर्मचारी संख्या र कार्य विवरण
- (४) निकायबाट प्रदान गरिने सेवा
- (५) सेवा प्रदान गर्ने निकायको शाखा र जिम्मेवार अधिकारी
- (६) सेवा प्राप्त गर्न लाग्ने दस्तुर र अवधि
- (७) निर्णय गर्ने प्रक्रिया र अधिकारी
- (८) निर्णय उपर गुनासो सुन्ने अधिकारी
- (९) सम्पादन गरेको कामको विवरण
- (१०) सूचना अधिकारी र प्रमुखको नाम र पद
- (११) ऐन, नियम, विनियम वा निर्देशिकाको सूची
- (१२) आम्दानी खर्च तथा आर्थिक कारोबार सम्बन्धी अद्यावधिक विवरण
- (१३) तोकिए बमोजिमका अन्य विवरण
- (१४) निकायले अधिल्लो आर्थिक वर्षमा कुनै कार्यक्रम वा आयोजना सञ्चालन गरेको भए सोको विवरण

- (१५) निकायको वेबसाइट भए सोको विवरण
- (१६) निकायले प्राप्त गरेको वैदेशिक सहायता, ऋण अनुदान एवं प्राविधिक सहयोग र सम्झौता सम्बन्धी विवरण
- (१७) निकायले सञ्चालन गरेको कार्यक्रम र सोको प्रगति विवरण
- (१८) निकायले वर्गीकरण तथा संरक्षण गरेको सूचनाको नामावली र त्यस्तो सूचना संरक्षण गर्न तोकिएको समयावधि
- (१९) निकायमा परेका सूचना माग सम्बन्धी निवेदन र सो उपर सूचना दिइएको विषय
- (२०) निकायका सूचना अन्यत्र प्रकाशन भएका वा हुने भएको भए सोको विवरण ।

सूचना अधिकारीको प्रबन्ध

प्रत्येक निकायमा सूचना अधिकारीको नियुक्ति गर्नुपर्छ । यस सम्बन्धी अन्य व्यवस्था निम्नानुसार हुनेछ :

- सूचना अधिकारीलाई नियमितरूपमा सूचना उपलब्ध गराउने ।
- सूचना शाखाको व्यवस्था गर्ने ।
- कुनै किसिमले सूचना अधिकारी रिक्त भए अधिकतम ७ दिनभित्र अर्को व्यक्तिलाई तोक्ने ।
- सूचना अधिकारीको फोटो र सम्पर्क नम्बर वेबसाइटको अग्रपृष्ठमा राख्ने ।
- सूचना अधिकारीको सम्पर्क नम्बर र फोटोसहितको फ्लेक्सबोर्ड कार्यालय परिसरको अग्रभागमा टाँस गर्ने ।
- सूचना अधिकारीलाई आवश्यक साधन, स्रोत र अधिकार दिने ।
- सूचना माग गर्ने, उजुरी गर्ने र पुनरावेदन गर्ने ढाँचा बमोजिमको निवेदन छपाई गरी सूचना मागकर्तालाई निःशुल्क उपलब्ध गराउने ।
- सूचना अधिकारीले सूचना माग, उजुरी, पुनरावेदन तथा सूचना उपलब्ध गराएको विवरणको अभिलेख तोकिएको ढाँचामा राखी प्रत्येक महिनाको ७ दिनभित्र जिल्लास्तरमा भए जिल्ला अनुगमन इकाई वा जिल्ला हुलाक कार्यालयमा, प्रदेशस्तरको भए मुख्यमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयमा रहेको अनुगमन समितिमा र संघीयस्तरको भए हुलाक सेवा विभाग, सञ्चार तथा सूचना प्रविधि मन्त्रालय र राष्ट्रिय सूचना आयोगमा प्रतिवेदन पठाउने व्यवस्था छ ।

सूचना उपलब्ध गराउने लगायतको बिधि

सूचना प्रदान गर्दा सार्वजनिक निकायहरूले निम्नानुसारको दायित्व निर्वाह गर्नुपर्छ :

- सूचना मागकर्ता नागरिकलाई सघाउनु पर्छ । यसका लागि निवेदनको ढाँचा उपलब्ध गराउने, आफ्नो निकायमा रहेको सूचनाको स्वरूप बारे जानकारी दिने जस्ता कार्य गर्नुपर्छ । साथै, निजले कुन प्रयोजनका लागि के सूचना माग गरेको भनी छलफल गरी सोही सूचना माँग गर्न उत्प्रेरित गर्नुपर्छ ।

- सूचनाको हक सम्बन्धी कानून बमोजिम सूचना माग भएकोमा यही कानूनको प्रावधान बमोजिम सूचना उपलब्ध गराउनु पर्दछ । अन्य कानूनको आधारमा सूचना नदिने भन्न मिल्दैन ।
- सूचना मागकर्तालाई लिखित सूचना माग गर्न प्रेरित गर्नुपर्छ । यसरी निवेदन प्राप्त भएपछि सो निवेदन दर्ता गरी सोको निस्सा दिनुपर्छ । तर, निरक्षर वा शारीरिकरूपले लेख्न नसकेको व्यक्तिले मौखिकरूपमा माग गरेको सूचनालाई सूचना अधिकारीले लिखित दस्तावेजमा परिणत गरिदिनुपर्छ । साथै, अपांगता, अशक्त, वृद्ध, महिला नागरिकका लागि सार्वजनिक निकायले सहज रूपमा सूचना माग गर्ने र पाउने विशेष व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।
- सूचना मागकर्ताले स्वयं उपस्थित भएर वा वारेश मार्फत निवेदन पठाउन सक्छन् । साथै, हुलाक र कुरियरबाट यस्तो निवेदन प्राप्त हुन सक्छ । साथै, इमेल, फ्याक्सलगायत माध्यमबाट प्रेषित निवेदन वा अनुरोधलाई पनि स्वीकार गरी सूचना उपलब्ध गराउनु पर्छ ।
- नागरिकले सूचना अधिकारी समक्ष सूचना माग गरेपछि तत्कालै सूचना उपलब्ध गराउनु पर्ने कानूनी व्यवस्था छ ।
- यदि, माग भएको सूचना सङ्कलन गर्नु पर्ने भए सूचना अधिकारीले बढिमा १५ दिन भित्र सूचना उपलब्ध गराउनु पर्छ र कति समयभित्र सूचना उपलब्ध गराउन सकिन्छ भन्ने कुराको जानकारी सूचना मागकर्तालाई दिनुपर्छ ।
- तर, जीउ ज्यानको सुरक्षा सम्बन्धी सूचना भए अनिवार्यरूपमा २४ घण्टाभित्र उपलब्ध गराउनु पर्ने कानूनी व्यवस्था छ ।
- सामान्यतः माग भएको सूचनाको प्रमाणित प्रतिलिपि उपलब्ध गराउनु पर्छ । यदि कुनै नागरिकले सूचनाको अध्ययन वा अवलोकन गर्न चाहेमा उपयुक्त समय उपलब्ध गराउनु पर्छ ।
- यदि माग भएको सूचना आफ्नो निकायसँग सम्बन्धित नभए तत्कालै सोको लिखित जानकारी सूचना मागकर्तालाई गराउनु पर्छ ।
- सूचना अधिकारीले निवेदकद्वारा माग भएको सूचना सम्भव भएसम्म माग भएको स्वरूपमा नै उपलब्ध गराउनु पर्छ ।
- कुनै कारणवश सूचना अधिकारीले १५ दिनभित्रमा सूचना दिन सक्ने परिस्थिति नभएमा सूचना मागकर्तालाई सोही व्यहोराको जानकारी गराई चित्त नबुझेमा कार्यालय प्रमुख समक्ष उजुरी गर्न सल्लाह दिनुपर्छ ।
- यदि सूचना अधिकारीले सूचना नदिएमा वा निजले दिएको सूचनामा चित्त नबुझेमा नागरिकले ७ दिनभित्र कार्यालय प्रमुख समक्ष उजुरी गर्न सक्छन् । कार्यालय प्रमुखले यस्तो उजुरी दर्ता गरी सूचना अधिकारीलाई सूचना उपलब्ध गराउन आदेश दिनुपर्छ ।
- यदि कुनै विशेष कारणवश कार्यालय प्रमुखले पनि सूचना दिन सक्ने परिस्थिति नभएमा सोही व्यहोराको निर्णय गरी सूचना मागकर्तालाई जानकारी दिनुपर्छ । साथै, चित्त नबुझेमा राष्ट्रिय सूचना आयोगमा पुनरावेदन गर्न आग्रह गर्नुपर्छ ।

- कुनै कारणवश राष्ट्रिय सूचना आयोगमा नागरिकको पुनरावेदन परी आयोगले सूचना उपलब्ध गराउनु भनी आदेश जारी गरेकोमा तत्काल सूचना उपलब्ध गराउनु पर्छ । यस्तो आदेशमा आयोगले समय तोकी आदेश दिएकोमा सोही समयभित्र र निःशुल्क सूचना उपलब्ध गराउनु भन्ने आदेश दिएकोमा दस्तुर नलिई सूचना उपलब्ध गराउनु पर्छ ।
- कुनै बखत सम्बन्धित निकायले सूचना मागको निवेदन नै लिन अस्वीकार गरेको भनी आयोगमा निवेदन वा उजुरी वा पुनरावेदन पर्न सक्छ । यस अवस्थामा आयोगले सो निवेदन वा उजुरी वा पुनरावेदनलाई उचित ठहर गरी सूचना दिनु भन्ने आदेश जारी गरेमा पनि सूचना उपलब्ध गराउनु पर्छ ।
- यस सिलसिलामा आयोगले पुनरावेदनको कारवाही र किनारा गर्न सम्बन्धित प्रमुख/सूचना अधिकारीसँग बयान लिन सक्छ । कुनै लिखत पेश गर्न लगाउन सक्छ । सो सम्बन्धमा साक्षी प्रमाण बुझ्न सक्छ । आयोगमा पक्ष, विपक्ष, निजका प्रतिनिधि वा सम्बन्धित कानून व्यवसायीलाई उपस्थित गराउन सक्छ । यी सबै काममा आयोगलाई सघाउनु पर्छ ।
- यदि आयोगबाट सूचना नदिने पदाधिकारीलाई जरिवाना भएमा सो रकम तत्काल तिर्नुपर्छ । यस्तो रकम असुल उपर गर्न आयोगले प्रमुख जिल्ला अधिकारीलाई लेखी पठाउने कानुनी व्यवस्था छ । साथै, आयोगबाट कुनै कर्मचारीलाई विभागीय कारवाहीका लागि लेखी आएमा तत्काल कारवाही गर्नुपर्छ । कानूनमा तीन महिनाभित्र कारवाही गरी सोको जानकारी आयोगलाई दिनु पर्ने व्यवस्था छ ।
- यदि कसैले सूचना नपाएको कारण आफूलाई पुगेको हानी नोक्सानी सहित आयोगमा क्षतिपूर्तिका लागि निवेदन दिएमा आयोगले निवेदकलाई पुगेको हानी नोक्सानीको छानबिन गरी मनासिब माफिकको क्षतिपूर्ति भराई दिने निर्णय गरेमा यस्तो क्षतिपूर्ति रकम तत्काल उपलब्ध गराउनु पर्छ ।
- निवेदनमा हुलाक टिकट पनि टाँस गर्नु वाध्य गर्नु हुँदैन । पहिलो १० पृष्ठको सूचना निःशुल्क उपलब्ध गराउनु पर्छ । त्यसपछि A4 size को प्रति पृष्ठ रु. ५०/-, A3 size को १०/-, डिस्कट वा सिडीमा सूचना लिदा प्रति सिडी वा डिस्कट वापत रु. ५००/- र सूचनाको अध्ययन अवलोकनको पहिलो आधा घण्टा निःशुल्क, त्यसपछिको प्रतिव्यक्ति एकघण्टाको रु. ५००/- दस्तुर लिनु पर्छ । यो बाहेक अन्य दस्तुरको हकमा लागेको खर्च अनुरूप दस्तुर माग गर्न सकिन्छ । तर, सूचनाको हकसम्बन्धी कानून विपरित अन्य कानूनका प्रावधान देखाई सूचना मागकर्तासँग बढी दस्तुर असुल उपर गर्न पाइने छैन । साथै, आयोगले निःशुल्क सूचना दिनु भनेको अवस्थामा पनि शुल्क लिनु हुँदैन ।
- कुनै सार्वजनिक निकायलाई आफुले नागरिकलाई उपलब्ध गराएको सूचना निजले दुरुपयोग गरेको लागेमा उपलब्ध प्रमाणसहित आयोगमा उजुरी गर्नुपर्छ ।
- यदि उजुरीको व्यहोरा आयोगले उचित ठहर गरेमा सूचना दुरुपयोग गर्नेलाई ५ हजारदेखि २५ हजारसम्म जरिवाना हुनेछ ।

- साथै, सार्वजनिक निकायले सूचना मागकर्तालाई सूचना मागको प्रयोजन खुलाउन लगाई सूचनाको सदुपयोग गर्न उत्प्रेरित गर्न सक्छ ।
- सार्वजनिक निकायले आफूसमक्ष रहेका व्यक्तिगत प्रकृतिका सूचनाहरू अनधिकृत प्रकाशन र प्रसारण नहुने गरी संरक्षण गरी राख्नु पर्नेछ ।
- सार्वजनिक निकायमा रहेका व्यक्तिगत सूचनाहरू तल उल्लेखित तीन प्रकारका अवस्थामा बाहेक सम्बन्धित व्यक्तिको लिखित सहमति विना प्रयोग गर्नु हुँदैन ।
 - (क) कुनै व्यक्तिको जीवन वा सर्वसाधारणको स्वास्थ्य वा सुरक्षामा रहेको गम्भीर खतराको निवारण गर्ने सम्बन्धमा ।
 - (ख) प्रचलित कानून बमोजिम प्रकट गर्नु पर्ने विषय भएमा ।
 - (ग) भ्रष्टाचार नियन्त्रण गर्ने सम्बन्धमा ।

सार्वजनिक निकायमा भएको वा भइरहेको वा हुन सक्ने भ्रष्टाचार, अनियमितता र प्रचलित कानून बमोजिम अपराध मानिने कुनै कार्यको सूचना दिनु सम्बन्धित सार्वजनिक निकायका कर्मचारीको दायित्व हुनेछ । यसरी सूचना दिने सूचनादाताको पहिचान गोप्य राख्नु सूचना प्राप्तकर्ताको कर्तव्य हुनेछ । कुनै सूचना दिएको कारणले त्यस्तो सूचनादातालाई पदबाट मुक्त गर्न वा कुनै किसिमको कानूनी दायित्व बहन गराउने गरी सजाय गरिने वा हानी नोक्सानी पुऱ्याउन पाइने छैन । यस विपरित हुने गरी सूचनादातालाई सजाय गरेमा वा हानी नोक्सानी पुऱ्याएमा सूचनादाताले सो निर्णय बदर गराउन क्षतिपूर्तिको मागसहितको आयोगमा उजुरी गर्न सक्नेछ । आयोगले आफूसमक्ष परेको उजुरीमा जाँचबुझ गर्दा सूचनादातालाई पदमुक्त गरेको भए त्यस्तो निर्णय बदर गर्न र सूचनादातालाई कुनै नोक्सानी पुगेको रहेछ भने क्षतिपूर्ति भराउन समेत आदेश दिन सक्नेछ ।

कुनै व्यक्तिले सार्वजनिक निकायमा बहाल रहदा सार्वजनिक पदसंग सम्बन्धित विषयको सूचना माग गरेमा त्यस्तो निकायले माग भए बमोजिम सम्बन्धित व्यक्तिलाई सूचना उपलब्ध गराउनु पर्नेछ । कुनै सरोकारवाला व्यक्तिले सार्वजनिक निकायमा रहेको आफूसँग सम्बन्धित विषयको सूचना माग गरेमा निजलाई सो सूचना उपलब्ध गराउनु पर्नेछ । यसरी सूचना माग गर्दा सूचना मागकर्ताले अन्य सूचना माग सरहको प्रक्रिया अबलम्बन गर्नु पर्नेछ । साथै, निजले सूचना वापत कानून बमोजिम दस्तुर पनि तिर्नु पर्नेछ ।

सुशासनका आधारहरू र भ्रष्टाचार नियन्त्रण



श्याम प्रसाद मैनाली
पूर्वसचिव

सुशासन

सामान्यतया सुशासन र भ्रष्टाचार पृथक सन्दर्भ जस्तो देखिन्छ । तर सुशासन र भ्रष्टाचारका बीच विपरीत सम्बन्ध रहन्छ । प्रभावकारी रूपमा भ्रष्टाचारको नियन्त्रण हुँदा सुशासनको अवस्थामा सुधार आउछ । यस अर्थमा सुशासनका लागि भ्रष्टाचार नियन्त्रण अत्यावश्यक छ । निर्णय लिइदा र नीति निर्माण गर्दा जनतालाई अर्थपूर्ण सहभागिता गराउने गरिँदा सुशासनको अवस्थामा सुधार आउछ र भ्रष्टाचारनियन्त्रण समेत उल्लेखनीय रूपमा हुन सक्दछ । सबै प्रकारका सरकारहरू सुशासन कायम गर्न लागिपरेको दाबी गर्दछन । तर यसका लागि केही पूर्वशर्तहरू लगायत यसका मौलिक विशेषताहरू हुन्छन् सुशासनका दिशामा अभिवृद्धि यसमा विशेष ध्यान दिनुपर्ने हुन्छ । “सुशासन” भन्नु नै मानव अधिकारप्रतिकोपूर्णसम्मान, विधिको शासन, प्रभावकारी जनसहभागिता, काम कारबाहीमा पारदर्शिता र जवाफदेहिता, सार्वजनिक क्षेत्रको प्रभावकारिता, काम कारबाहीको वैधता, सूचनामा पहुँच, समन्याय, सशक्तिकरण, दिगोपन, सकारात्मक प्रवृत्ति र उत्तरदायित्व, ऐक्यवद्धता र सहिष्णुतालाई प्रवर्धन गर्ने मूल्य मान्यता हो । कानुनी शासनद्वारा सार्वजनिक स्रोतसाधनको उचित व्यवस्थापन गर्दै नागरिक अधिकारको प्रचलनमा राज्यको काम कारबाही केन्द्रित गर्नु नै “सुशासन” हो । सुशासनको अभावमा सभ्य संवैधानिक राज्य निर्माण हुन सक्दैन । “हिंसाको संस्कृति” बाट मुलुकलाई “शान्तिको संस्कृति” मा रूपान्तरण गर्न “सुशासन” आवश्यक छ ।

आधुनिक विश्व मानवअधिकारवादको सिद्धान्तबाट सञ्चालित छ । मानव अधिकार र सुशासन अन्तरसम्बन्धित विषय हुन् । मानव अधिकारको आधारभूत मान्यताले शासनको शैली निर्धारण गर्दछ । सुशासन बिना दिगो विकास र समृद्ध मुलुक सम्भव हुँदैन । सुशासन अर्थपूर्ण हुन बलियो न्यायपूर्ण व्यवस्थाका साथै राजनीतिक र प्रशासकीय प्रक्रिया जिम्मेवार र उत्तरदायी हुनुपर्छ । सुशासनले सार्थकता प्राप्त गर्न मुलुकमा लोकतान्त्रिक संरचनाहरूको निर्माण, प्रभावकारी सेवा र वस्तुको प्रवाह, राज्यका निकायहरूको क्षमता अभिवृद्धि र विधिको शासनको पालना, भ्रष्टाचार र अनियमितताको रोकथाम र नियन्त्रण आवश्यक हुन्छ ।

दिगो शान्ति र समृद्ध मुलुक निर्माणका निम्ति लोकतान्त्रिक राज्य व्यवस्था, मानव अधिकारप्रति प्रतिवद्ध राजनीतिक प्रणाली, विधिको शासन, भ्रष्टाचारमुक्त समाज, दण्डहीनताको अन्त्यद्वारा जवाफदेहिताको

संस्कृतिको विकास, जनउत्तरदायी सरकार, काम कारबाहीमा पारदर्शिता जस्ता आधारभूत मान्यता जस्ता कुराहरू आवश्यक पर्दछन् । समाजमा दिगो शान्ति स्थापना हुन शासन व्यवस्था उत्तरदायीपूर्ण हुनुपर्छ, राजनीतिक प्रणालीले जनताबाट वैधता प्राप्त गर्नुपर्छ, मेलमिलाप र पुनर्मिलनको संस्कृतिको विकास हुनुपर्छ, अपराध गर्नेहरूलाई हतोत्साही गर्न विधिको शासन लागू हुनुपर्छ, राज्य व्यवस्थाप्रति विश्वास जगाउन प्रशासनयन्त्रको क्षमता वृद्धिका साथसाथै संस्थागत विकासका पूर्वाधार निर्माण हुनुपर्छ, राज्यको वैधानिक एकाधिकारप्रतिको विश्वास र राज्यप्रतिको वफादारिता जगाउनुपर्छ, भविष्यमा हुनसक्ने द्वन्द्वको पहिचान गरी समयमा नै त्यसको रोकथाम र निवारणको विशेष व्यवस्था हुनुपर्छ । आर्थिक-सामाजिक रूपान्तरणद्वारा शान्तिको संस्कृति निर्माण गर्नुपर्छ । यस्ता कुराहरूको सुनिश्चितता गर्न सकिने भन्ने द्वन्द्वका चक्रहरू घुमिरहन्छन् ।

आधुनिक विश्वले मुलुकमा सुशासनका लागि निश्चित पूर्वशर्तहरू निर्धारण गरेको छ । सरोकारवाला पक्षहरूको सहभागितामा नीतिको तर्जुमा, सूचनामा नागरिकको सहज पहुँच, निर्णय प्रक्रियामा जनताको सहभागिता र न्यायमा सहज पहुँचको सुनिश्चितता, विधिको शासन जसमा उचित कानूनको तर्जुमा गरी मानवअधिकारका आधारभूत मान्यतालाई आत्मसात गरी तर्जुमा गरिएको कानुनी व्यवस्था र त्यसको समुचित प्रयोग, काम कारबाहीमा पारदर्शिता, जसमा खराब र कमजोर शासन व्यवस्थामा भ्रष्टाचार अत्यधिक हुने कारण आमनागरिकमा शिक्षा, स्वास्थ्य, सार्वजनिक सेवा जस्ता विषयहरूको सहज पहुँच आवश्यक छ । निर्णय प्रक्रिया पारदर्शी नहुँदा विभिन्न किसिमबाट भ्रष्टाचार हुन्छन् । व्यक्तिगत, निजी वा व्यापारिक स्वार्थ पूर्ति गर्न सोही अनुरूप ऐन, कानून, नीति बनाउने कार्य “राज्य कब्जारूपी भ्रष्टाचार” को उदाहरण हो भने कानून र नीतिको कार्यान्वयन गर्दा गरिने भ्रष्टाचार “प्रशासनिक भ्रष्टाचार” हो ।

कमजोर शासन सामाजिक-आर्थिक संरचना, संस्थागत असक्षमता र राजनीतिक इच्छाशक्तिको अभावमा नै भ्रष्टाचार मौलाउँछ । भ्रष्टाचारको रोकथाम र निवारणका लागि पारदर्शिता आवश्यक पर्छ । सरकारी काम कारबाहीमा खुलापनका साथै सार्वजनिक निकायको निर्णय प्रक्रिया र परामर्शदायी कार्यमा खुलापन हुनुपर्छ । कुनै पनि सङ्गठन वा निकायले आ-आफ्ना काम कारबाही तोकिएको वा मुनासिव समयभित्र सम्पादन गर्ने गरी उत्तरदायित्व वहन गर्नुपर्छ । सरोकारवाला पक्षहरूका बीच नीति निर्माण र निर्णय प्रक्रियामा सहमति हुनुपर्छ । समाजका कमजोर वर्ग र समुदायका बीच समन्यायको आधारमा उनीहरूप्रति व्यवहार गरिनुपर्छ, सार्वजनिक सेवाको प्रवाहमा प्रभावकारिता र दक्षता हुनुपर्छ, सार्वजनिक निकायका निर्णयकर्ता, निजीक्षेत्र वा सामाजिक क्षेत्रले आमनागरिक र सरोकारवालासँग जवाफदेही हुनुपर्छ ।

सार्वजनिक सेवा प्रभावकारी नभएसम्म सुशासन सहज हुँदैन । सार्वजनिक क्षेत्रमा देखिने असक्षमता र अप्रभावकारिताका कारणहरूमा मूलतः अवैज्ञानिक सांगठनिक ढाँचा, कमजोर कानुनी व्यवस्था, राजनीतिक हस्तक्षेप, पुरातनवादी कार्यशैली, कमजोर मूल्याङ्कन प्रणाली, अप्रभावकारी अनुगमन व्यवस्था, कार्यस्थलको खराब वातावरण र व्यापक भ्रष्टाचार नै हो । सार्वजनिक, निजी, कर्पोरेट सबैले सुशासनको मान्यता अनुरूप कार्य गरेमा नै सुशासन अर्थपूर्ण बन्ने हो । सुशासन भएमा राज्य व्यवस्थाप्रति जनताको विश्वास बढ्छ । काममा उत्साह र काम गर्न जनताको समर्थन प्राप्त हुन्छ ।

मुलुकमा सङ्कट समाधान गर्न सक्ने क्षमता वृद्धि हुन्छ । मुलुकको आर्थिक अवस्था सुदृढ हुन्छ । अन्ततः नागरिक र राज्य बीचको सम्बन्ध बलियो हुन्छ । मुलुकमा सुशासन भएन भने राज्य असफल हुन पुग्छ । संयुक्त राष्ट्रसंघ विश्व सहस्राब्दी घोषणाले मुलुकमा दिगो शान्ति र सुशासनका लागि लोकतन्त्रप्रतिको प्रतिवद्धता, कानुनी शासनको सुदृढीकरण, अन्तर्राष्ट्रिय समुदायबाट मान्यताप्राप्त मानवअधिकारप्रतिको सम्मानमा जोड दिएको छ । अर्थात् लोकतन्त्र, मानवअधिकार र सुशासनप्रतिको प्रतिवद्धताबाट नै सभ्य मुलुक निर्माण हुनसक्छ ।

विकासको फल समान रूपमा सबैमा सुनिश्चित गर्न “सुशासन” आवश्यक छ । राज्य, नागरिक समाज, निजी क्षेत्र सबैले आ-आफ्नो भूमिका निर्वाहमा शान्तिको खोजी, स्वतन्त्रता, सामाजिक न्याय र समन्याय, दिगो विकास, द्वन्द्व व्यवस्थापन, अपराधको नियन्त्रण, गरिबी निवारण तथा असमान आयको अन्त्य, वातावरणको संरक्षण, सार्वजनिक प्रशासनको सुधार र सुदृढीकरण, मानवअधिकार र लोकतन्त्रको अभिवृद्धि जस्ता कुरामा केन्द्रित गर्नुपर्छ । विश्वव्यापीकरणको जटिलताभित्र परिवर्तनको सुनिश्चितताका लागि राज्यको क्षमतामा अभिवृद्धि त्यतिकै आवश्यक छ । कमजोर विधिको शासन र जवाफदेही बिनाको राजनीति तथा दण्डहीनताको संस्कृतिले सुशासनलाई जीवन्त बनाउन सक्तैन । मुलुकमा सुशासन भएन भने शासन गर्ने क्षमता, राज्यको वैधता र शासन गर्ने अधिकारको मान्यतामा नै अघात पुग्न सक्छ । नेपाल लामो समयदेखि राजनीतिको प्रयोगशाला भइरहेका कारण राजनीतिक अस्थिरताले सुशासन सहज हुन सकेको छैन । यस सन्दर्भमा राजनीतिक स्थायित्वको साथसाथै कर्मचारीतन्त्रमा जिम्मेवारी पन्छाउने प्रवृत्तिको अन्त्य गर्दै सुशासन संस्कृतिको निर्माण अहिलेको आवश्यकता हो । यसैगरी दण्डहीनताको संस्कृतिबाट जवाफदेहिताको संस्कृतितर्फको रुपान्तरण सुशासनको निम्ति महत्वपूर्ण पक्ष भएकाले जवाफदेहिताको संस्कृति र प्रतिवद्धताको कार्यान्वयनद्वारा “सुशासन” अर्थपूर्ण हुनसक्छ भन्ने मान्यतामा प्रशासन सञ्चालन हुनुपर्छ । यसो भएमा नै प्रशासनयन्त्र विश्वसनीय, परिणाममुखी, उत्तरदायी र सक्षम हुनसक्छ ।

नेपालको विद्यमान सार्वजनिक प्रशासनलाई प्रक्रियामुखीभन्दा परिणाममुखी तथा सेवाग्राहीप्रति जिम्मेवार बनाउन आवश्यक छ । प्रशासनयन्त्रलाई दलीयकरणबाट मुक्त राख्न सार्वजनिक प्रशासनका आधार भूत मूल्य मान्यतासम्बन्धी सिद्धान्तहरूलाई संविधानमा सुनिश्चित गर्ने, कर्मचारी प्रशासनमा दलीय आधारमा ट्रेडयुनियन स्थापना गर्ने होडबाजीलाई अन्त्य गरी सबै राजनीतिक शक्तिहरू सार्वजनिक प्रशासनको निष्पक्षता, व्यावसायिकता र सक्षमतामा प्रतिकूल असर नपर्ने गरी ट्रेड युनियनका सम्बन्धमा एउटै दृष्टिकोणकासाथ एकै कित्तामा उभिनु पर्ने, त्यसैगरी सार्वजनिक संस्थानहरूलाई चुस्त बनाउन सार्वजनिक संस्थान सेवा आयोगको समेत गठन हुनुपर्ने, सार्वजनिक प्रशासनलाई “प्रणाली उन्मुख” बनाउन कर्मचारीको नियुक्ति, पदस्थापना, सरुवा, बढुवा, विभागीय कारबाही, वृत्ति विकासका विभिन्न पक्षहरूमा पारदर्शी प्रणाली अवलम्बन गर्ने, कर्मचारीको मनोबल उच्च बनाइराख्न सोही अनुरूपको तलब सुविधा तथा प्रेरणादायी कार्यक्रम लागू गर्ने, निजामती सेवामा गरिने बढुवा वस्तुगत, वैज्ञानिक र अनुमानयोग्य बन्नसकेको छैन । कार्यसम्पादनको मूल्याङ्कन पद्धति वैज्ञानिक नभएको हुँदा चाकडी प्रथाले प्रश्रय पाइरहेको कारण सक्षम र योग्य व्यक्तिलाई पछाडि पार्ने त्यस्तो अस्वस्थ गतिविधिहरू नियन्त्रण गर्न

बहुवा प्रणालीमा सुधारको आवश्यकता छ । यसका निम्ति विभिन्न ढोकाहरूबाट बहुवा गराउने व्यवस्था बहुवा सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय मूल्यमान्यता सङ्गत देखिन्छ ।

बहुवाका सम्बन्धमा विभागीय कारबाहीमा परेका वा तोकिएको पदीय जिम्मेवारी सन्तोषजनक रूपमा बहन नगरेका कर्मचारी बाहेकलाई पदोन्नति गर्ने गरी “जेष्ठतामा आधारित बहुवा प्रणाली” लागू गर्ने, सार्वजनिक प्रशासनको हरेक तहमा समावेशीकरणको सिद्धान्तलाई मात्र आधार बनाउँदा “योग्यता प्रणाली” क्षीण भई सार्वजनिक प्रशासन प्रभावकारी हुन नसक्ने अवस्था श्रृजना हुन सक्ने भएकाले प्रशिक्षण र तालिमद्वारा अल्पसंख्यक तथा अधिकारबाट बञ्चित भएकाहरूको सशक्तिकरण गर्ने नीति अख्तियार गरी एक तहमा मात्र समावेशीकरणको सिद्धान्त अवलम्बन गर्ने, दुर्गम क्षेत्रमा राज्यको अस्तित्वको बोध गराउन सक्षम र अनुभवी व्यक्तिहरूलाई समेत पठाउने नीति अवलम्बन गरी दुर्गम क्षेत्रमा सेवा गरेका आधारमा बहुवा गर्ने प्रणालीको विकास गर्न सकिएमा दुर्गम क्षेत्रमा राज्यले न्याय गरेको अनुभूति हुन सक्ने भएकाले त्यसतर्फ राज्य गम्भीर हुनुपर्ने, सार्वजनिक प्रशासनमा इमान्दारिता कायम गर्न काम कारबाहीमा पारदर्शिता र जवाफदेहिता सहित कार्यसम्पादन गर्ने प्रक्रियामा सुधार गरी सार्वजनिक पदमा बसेका व्यक्तिहरूको सम्पत्ति सार्वजनिकीकरण गर्ने नीति लागू गर्ने, लहड वा राजनीतिक भागबण्डाका आधारमा मन्त्रालयहरू थप्ने टुक्र्याउने जस्ता अस्वस्थकर अभ्यासलाई नियन्त्रण गरी वस्तुगत आधारमा कानूनद्वारा नै मन्त्रालयको संख्या निर्धारण गर्ने र सोही अनुरूप सांगठनिक संरचना, कार्यविभाजन, नीति र कानूनमा सुधार गर्ने, अन्तर्राष्ट्रिय रूपमा विकसित भएका सुशासनका आधारभूत मान्यताहरूलाई आत्मसात गरी त्यसको प्रयोग र पालना कडाइकासाथ लागू गर्ने, खराब काम गर्ने वा अपराधजन्य कार्य गर्नेलाई राजनीति तथा प्रशासन कतैबाट पनि संरक्षण नगरी दण्ड र सम्मानको उचित प्रयोग गर्ने, प्रशासनिक निकायहरूको काम कारबाहीमा विद्युतीय शासन पद्धतिका प्रक्रियाहरू प्रयोग गर्दै प्रशासनलाई प्रविधिमैत्री बनाउने, सुशासनका निम्ति सार्वजनिक सुनवाई, सार्वजनिक लेखापरीक्षण, सार्वजनिक मत सर्वेक्षण तथा गुनासो व्यवस्थापन जस्ता कुराहरू प्रभावकारी रूपमा लागू गर्ने ।

मुलुक कमजोर अवस्थाबाट गुज्रिरहेको छ । राजनीतिक अस्थिरताले सुशासन चुनौतीपूर्ण बनेको छ । मुलुक सधै प्रयोगशाला बनिरहेको छ । सुशासनका निम्ति मुलुक सधै प्रयोगशाला भइरहनु हुँदैन । सार्वजनिक प्रशासनले केही सफलता प्राप्त गरेको भएपनि यस क्षेत्रमा असंख्य विकृतिहरू छन् । यस्ता विकृतिहरू समयमा नै सुधार गर्न सकिएन भने सार्वजनिक प्रशासन नतिजामुखी हुन सक्दैन । सुशासनका निम्ति राजनीतिक अठोट र कर्मचारीको निष्ठा जरुरी छ । दण्डहीनताको संस्कृति मौलाउँदै गएको अवस्थामा जवाफदेहिताको संस्कृति निर्माण गर्न सकेमा नै सार्वजनिक प्रशासनप्रतिको विश्वास बढ्न सक्छ । अन्यथा मुलुकले अनेकौं समस्याहरू भोग्नु पर्नेछ । मुलुक निराशाको अवस्थाबाट गुज्रिरहेको हुँदा श्रृजनशील कार्यद्वारा आशाको संस्कृति विकास गर्न समर्पित हुनु नै अहिलेको आवश्यकता हो । यस दिशामा नेपाल सरकार, राजनीतिक दलहरू लगायत सम्बन्धित सबै पक्षहरू विशेष रूपमा गम्भीर हुनुपर्ने स्थिति छ ।

भ्रष्टाचार

विश्वव्यापी रुपमा फैलिएको आर्थिक अपराध हो । बृहत अर्थमा यसले सबै प्रकारका विकृतिहरू समेट्दछ । सार्वजनिक जीवनमा समाजले स्वीकृतगरेका आचरण विपरीतका कार्यहरू गर्नु भ्रष्टाचार

हो । सबै प्रकारका सामाजिक विकृति आमन्त्रण गर्ने सन्दर्भमा भ्रष्टाचार प्रमुख कारण बनेको देखिन्छ । आर्थिक रुपमा यसले नकारात्मक प्रभावित गर्दछ । भ्रष्टाचारले गुणात्मक परिवर्तनमा समझदारी गर्दछ । लोकतान्त्रिक मूल्य र मान्यताको राम्ररी परिपालना हुदा भ्रष्टाचारमा कमी आउछ । भ्रष्टाचारबद्दै जाँदा सुशासन कायम गर्न कठिन हुन्छ । यस अपराधबाट धनी र गरिबका बीचको खाडलमा वृद्धि हुदै जान्छ । राष्ट्रको स्रोतसाधन सीमित व्यक्तिमा केन्द्रित हुँदै उक्त कालोधन सहजै बजारमा प्रवाहित हुन सक्दैन यसले गर्दा वचत, लगानी र समग्र विकास निर्माणको अवस्था नकारात्मक रुपमा प्रभावित हुन्छ, अन्त्यमा भ्रष्टाचारबाट आक्रान्त समाजले जनतालाई सार्वजनिक सेवा प्रवाह प्रभावकारी रुपमा गर्न सक्दैन र जनता नै प्रताडित बन्न पुग्दछन् । भ्रष्टाचार र अनियमित कार्यहरूबाट समाजका गरिब, अशिक्षित, निरक्षर, असंगठित, कमजोर र सीमान्तकृत वर्गहरू अत्यधिक प्रभावित हुने गर्दछन् । यसका विरुद्ध आवाज उठाउने क्षमता यो वर्गसँग हुँदैन ।

अन्तर्राष्ट्रिय अभ्यास र भ्रष्टाचारको अवस्था

विश्वका ८७० मिलियन जनसंख्याले भोकमरीको सामना गर्नुपरेको र सबै देशमा भएको भ्रष्टाचारको राशी यस्ता जनसंख्यालाई खुवाउन पुग्नेभन्दा ८० दोब्बरलाई खुवाउनका लागि पर्याप्तहुने रकम भ्रष्टहरूको हातमा पुगेको छ । विकासोन्मुख देशहरूको मात्र ८.४४ खर्ब डलर उनीहरूले प्राप्तगर्ने वैदेशिक सहायता रकमको दश दोब्बर भ्रष्टाचारमा दुरुपयोग भइराखेको छ । विश्वको कुल राजस्वको छ प्रतिशत भ्रष्टाचारमा डुबेको छ, संयुक्त राज्य अमेरिकामा मात्र वार्षिक ४०० अर्ब डलर भ्रष्टाचार भइराखेको छ, चीनमा भ्रष्टहरूलाई मृत्युदण्ड दिइन्छ । निकारागुवाका राष्ट्रपतिले २० वर्ष शासन गर्दा १०० मिलियन डलर भ्रष्टाचारगरी मुद्रा निर्मलीकरण, अचल सम्पत्ति खरिद गरी पानामा र संयुक्त राज्य अमेरिकामा रकम डिपोजिट गरेकोमा सो रकम निजमाथिको कारबाही गरी फिर्ता भयो, युक्रेनका प्रधानमन्त्री पाभ्लो लोजारेकोले २०० मिलियन डलर भ्रष्टाचारगरी स्वीट्जरल्याण्ड, पोल्याण्ड र स्यानटीयागोमा खातामा रकम डिपोजिट गरी अचल सम्पत्ति खरिद गरेकोमा स्वीट्जरल्याण्डमा गिरफ्तारभई विभिन्न देशहरूले आफ्नो कानून अनुसार दण्डित गरे र आर्जित रकम जफत भयो, पेरुका राष्ट्रपति अल्बर्टो फुजिमोरी दश वर्ष शासनगर्दा ६०० मिलियन डलर भ्रष्टाचारगरेकोमा देशभित्र विद्रोहको अवस्था सृजना भएपछि जापान पलायनभई राजीनामा गरेकोमा कांग्रेसले उनी बिरुद्ध महाभियोगको प्रस्ताव पारित गर्यो, पछि उनलाई सुपुर्दगी गरी विभिन्न अपराधमा २६ वर्ष कारावासको दण्ड दिइयो । हाइटीका राष्ट्रपति जिन क्लाउदेले १५ वर्ष शासन गर्दा ८०० मिलियन भ्रष्टाचार गरी रकम स्वीस बैंकमा जम्मा गरे, कारबाही हुने भएपश्चात् विदेश पलायन भएकोमा स्वदेश फर्किए, पक्राउ परेर कारबाही हुँदै गर्दा उनको अकस्मात मृत्यु भयो । इन्डोनेसियाका सुहार्तोले ३५ अर्ब डलर भ्रष्टाचार गरे, उनीमाथि छानबिन सुरू भयो तर निर्णय पूर्वमै मृत्युवरण गर्न पुगे, फिलिपिन्सका राष्ट्रपति फरडिनान्ड मार्क्सले २१ वर्ष शासनगर्दा

तीसअर्ब डलर भ्रष्टाचारगरी सिंगापुर, फिलिपिन्स र स्वीटजरल्याण्डको खातामा जम्मागरेको रकम उनी हवाईमा पलायन भएपछि फिर्ता भयो, शासकहरूले जनताको सहयोगमा अन्तर्राष्ट्रिय सहयोग प्राप्तगर्दा सबै भ्रष्टाचारीमाथि कारबाही भएको छ, भ्रष्टाचारबाट आर्जित सम्पत्ति सम्बन्धित देशमा फिर्ताभएको छ । राजनीतिक भ्रष्टाचारको अर्को रूप निर्वाचनमा मतदाताहरू खरिद बिक्रीबाट हुनेगरेको छ । इटालीको आमनिर्वाचनमा एक किलो पास्ता, इन्धनको कुपन र बेस्यागमनको सविधा उपलब्ध गराई मतदाताहरू खरिदभएको पाइएको छ, व्यक्तिगत हैसियतमा हुने भ्रष्टाचारभन्दा मतदाता खरिदबाट हुने भ्रष्टाचारले अस्तव्यस्त बनाएको अनुभव जापानसँग छ । फिलिपिन्सको आमनिर्वाचनमा ७ प्रतिशत र थाइल्याण्डमा ३० प्रतिशत मतदाता खरिद भएको छ । यसका अतिरिक्त व्यापारी, उद्योगपति, विभिन्न क्षेत्रका माफियाहरूबाट सरकारी नीतिहरू र कानून खरिद गरी आफू अनुकूल निर्माण गर्न लगाई राजनीतिज्ञहरूमा लगानी गर्ने प्रवृत्ति अत्यन्तज्यादा बढ्दैगएको छ, यसबाट देशलाई जर्जर बनाउनेमा राजनीतिज्ञहरू नै अग्रपंक्तिमा देखिएका छन् ।

नेपालको अवस्था

सुशासन नारामा सीमित छ, सरकारले जनताप्रतिको जिम्मेवारीबाट पलायन भइराखेको उद्घोष गरिराखेको छ । देशले भ्रष्ट पहिचान बनाएको छ । मान्यता प्राप्त राजनीतिक दलहरूका करिव १५ प्रतिशत कार्यकर्ताहरू छन् । तेत्तिनै संख्यामा नेपालीहरू विदेश पलायन भएका छन् । तीस प्रतिशत गरिबहरू दैनिकी चलाउन ज्याला मजदूरी गरिराखेका छन । आफ्ना कार्यकर्ताहरूमार्फत जनतामा पक्कड जमाउने गरी कार्यप्रक्रिया र पद्धति अवलम्बन गरिएको छ । यिनै कार्यकर्ताहरूको प्रशंसामा आत्मरतिमा रमाई कार्यकर्ताहरूको भुण्डलाई नै समग्र नेपालको परिकल्पना गर्ने मनोविज्ञान राजनीतिको नेतृत्व तहमा देखिएको छ । यही कारणले गर्दा जनताको असन्तुष्टिलाई दबाएर सम्पूर्ण राज्य संयन्त्रलाई आफ्नो नियन्त्रणमा राख्ने गैरलोकतान्त्रिक अभ्यासमा सत्तामा रहनेहरू अभ्यस्त छन् । सुशासनको लागि अत्यावश्यक आधार भनेकै भ्रष्टाचारको नियन्त्रण गर्नु हो । हालका दिनहरूमा देशमा भ्रष्टाचार मौलाएको छ, यसको संस्थागत विकासभएको छ । राजनीतिकर्मी, न्यायपालिका, जङ्गी, निजामती, प्रहरी सबैतिर भ्रष्टाचारले उग्ररूप लिइसकेको छ । भ्रष्टाचार नै हाम्रो संस्कृति, सभ्यता, दैनिकी सबैथोक बनेको छ ।

नेपालमा उच्चस्तरबाट हुने ठूला भ्रष्टाचारहरूलाई अभयदान प्रदानगर्ने कानुनी व्यवस्था मजबुत बनाइएको छ । भ्रष्टाचारीहरूलाई समाजले सम्मान गर्दछ । ढुकुटीको दुरुपयोग अत्यन्त ज्यादा छ । राजनीति महँगो बन्दैगएको छ । यसलाई ठूलो धनराशी लगानीगर्दै व्यापारगर्ने माध्यम बनाइएको छ । राजनीतिक अस्थिरताको कारण छोटो समयमा नै स्रोतसाधन सङ्कलन गरिसके होड तीव्ररूपमा चलेको छ । भ्रष्ट राजनीतिले गर्दा देश अस्तव्यस्त छ । न्यायपालिका कमजोर र बदनाम छ । यसलाई स्वच्छबनाउने प्रभावकारी संयन्त्रको अभाव छ । जनतामा चेतनाको अभाव छ । आर्थिक अवस्था कमजोर छ । जनताको क्रयशक्ति दयनीय छ । दैनिक गुजाराका लागि जे जस्तो अपराधगर्न तत्पररहने स्थितिबाट अधिकांश जनता गुञ्जिराखेका छन् । स्वार्थको पक्षमासमेत मतैक्यता प्रदर्शनगर्न नसके नचाहने सङ्कुचित मानसिकताबाट ग्रसित राजनीतिबाट देश प्रताडित छ । कानूनको शासन कमजोर बनिराखेको छ । देशको नेतृत्वगर्ने राजनीति नै दिशाविहीन र भ्रष्ट छ ।

समाजले नै भ्रष्टहरूलाई आफ्नो आदर्श पात्रकारुपमा मान्यता प्रदान गर्दछ । भ्रष्टाचार नियन्त्रण गर्ने विषय गौण बन्दछ । नेपाली समाजले भ्रष्टकै संस्कार, कार्यशैली, व्यवहारलाई अनुकरण गर्ने परिस्थिति निर्माण गर्न हाम्रो समाज उद्यत छ । नेपालको सन्दर्भमा भ्रष्टाचारको विरुद्ध जेहादछाड्नु नै राष्ट्रभक्ति हो । यसबाट सबैभन्दा बढी प्रभावित हुने गरिब नागरिकहरू हुन् ।

अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग ऐनको दफा ४ (ख) ले नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषद् वा सोको कुनै समितिले गरेको निर्णयलाई आयोगको कार्यक्षेत्र बाहिर राखिदिएको छ । यी प्रावधानहरू संविधानसँग बाभिएका छन् । किनकि संविधानको धारा २३९(१) ले कुनै सार्वजनिक पद धारण गरेको व्यक्तिले भ्रष्टाचार गरी अख्तियारको दुरुपयोग गरेको सम्बन्धमा आयोगले अनुसन्धान गर्न वा गराउन सक्ने स्पष्ट व्यवस्था छ । सोही धाराको उपधारा (२) मा धारा १०१ बमोजिम महाअभियोग प्रस्ताव पारित भई पदमुक्त हुने व्यक्ति, न्यायपरिषदबाट पदमुक्त हुने न्यायाधीश र सैनिक ऐन बमोजिम पदमुक्त हुने व्यक्तिहरूलाई अनुसन्धान गर्न गराउन सकिनेछ भन्ने प्रष्ट प्रावधान रहेको छ । ऐनको दफा ४ (ख) को व्यवस्था संविधानको धारा ५१ (ख) (४) मा रहेको प्रावधान सार्वजनिक प्रशासनलाई भ्रष्टाचारमुक्त बनाई सुशासन प्रत्याभूति गर्ने उद्देश्यसँग पनि विवादित बन्दछ । सुशासन (सञ्चालन तथा व्यवस्था) ऐन, २०६४ को मर्म र भावनालाई अस्वीकार गरेको अवस्था छ । यो ऐनको प्रस्तावनामा नै सुशासन प्राप्त गर्ने नागरिकहरूको अधिकार कै रुपमा स्वीकारिएको स्थिति छ ।

नेपाल भ्रष्टाचारविरुद्धको संयुक्त राष्ट्र संघीय महासन्धिको पक्ष राष्ट्र हो । यसलाई स्वीकार गरेर हस्ताक्षर गरेको छ । प्रस्तावित विधेयक पारित गर्ने क्रममा यसका प्रावधानहरूमा विशेष ख्याल कानुन निर्माताहरूले गर्नुपर्दछ । अन्यथा अन्तर्राष्ट्रियस्तरमा नेपालले आफ्नो विश्वसनीयता गुमाउछ । यही महासन्धि कार्यान्वयन गर्ने क्रममा रणनीति तथा कार्ययोजना - २०६९ मा सबैभ्रष्टाचारजन्य काम कारबाहीहरू अपराध हुने कानुनी प्रबन्ध गरेर भ्रष्टाचारविरुद्ध अधिबढ्ने प्रतिबद्धता गरेको छ । नेपाल सन्धि ऐन, २०४७ को दफा ९ (१) मा पनि महासन्धि विपरीत कानुन बनाउन नपाइने व्यवस्था छ । संवैधानिक प्रावधानमा भ्रष्टाचारलाई समूल नष्ट गर्ने उल्लेख छ । सुशासनको बहाली राष्ट्रिय लक्ष्यका रुपमा निर्धारित छ । ठूला राजनीतिक तहबाट हुने र नीतिगत भ्रष्टाचारजन्य अपराध गर्नेहरूलाई छुटदिने अवस्था छ । भ्रष्टाचार बढाउँदै सुशासन दिने मिथ्या कल्पना गर्दै संसद र सरकार अधि बढिराखेका छन् । कार्यकारी शक्तिको अभ्यास कसरी भइराखेको छ ? यसका लागि आवश्यक हुने स्वतन्त्र निगरानीको अभाव छ । यसको अभावमा शक्ति पृथकीकरणको अभ्यास र सम्मान गर्न सकिदैन । शक्ति पृथकीकरणको अभावमा लोकतन्त्रको अभ्यास गर्न सकिदैन । यो परिस्थितिमा सुशासन मृगतृष्णा मात्र हुनेछ । ट्रान्सपरेसी इन्टरनेसनलले सार्वजनिक गरेको प्रतिवेदनमा नेपालको अवस्था नाजुक छ । सार्क क्षेत्रमै नेपाल अतिभ्रष्ट देशका रुपमा ईगित छ । देशका प्रधानमन्त्री भइसकेकाहरू अन्य प्रधानमन्त्री भइसकेका र पदासीन प्रधानमन्त्रीलाई खुलेर भ्रष्टाचारको आरोप लगाउछन् । आरोपका पछाडि कुनै आधारको अभाव रहेको मान्न कोही तयार छैनन् ।

अबको बाटो

यस परिस्थितिमा नेपालको भ्रष्टाचारको अवस्थामा सुधार आउने कुनै सम्भावना छैन । भ्रष्टाचारको

नियन्त्रणका लागि कानुनी समानताका आधारमा प्रगतिशील कारबाहीको व्यवस्थागर्दै देशका उच्चपदस्थ सार्वजनिक पदाधिकारीहरूमाथि कारबाही गर्ने कानुनी व्यवस्था शीघ्रगर्नु जरूरी छ । नेपालको राजनीतिज्ञहरूबाट भएका भ्रष्टाचारको अनुसन्धान उनीहरू सत्तामा पुग्नुपूर्व र हालको अवस्थामा देखिएको आर्थिक अवस्थालाई आधारमानी छानबिनगर्दा भ्रष्टाचारबाट आर्जित स्रोतसाधनहरू प्राप्त हुनेछन, यसका लागि अत्यन्त राम्रो सच्चरित्रता प्रदर्शनगर्न सफल सत्पात्रहरू सम्मिलित आयोग गठनगर्नु अत्यावश्यक छ ।

यस्तो विकराल अवस्थाको सृजना प्रायः राजनीतिलेनै जिम्मेवारी र जवाफदेहिता बहन नगरेकाले सृजना भएको निष्कर्षमा पुगी भ्रष्टाचार विरुद्धको अभिसन्धि पारित गरी सन् २०३० सम्म भ्रष्टाचारमा दुरुपयोग भएको सम्पूर्ण स्रोतसाधन फिर्तागरी उत्पादक कार्यमा लगाउनु पर्ने समझदारी सदस्य राष्ट्रहरूका बीच गराएकोले विश्व संस्था यस अपराधको रोकथामगर्न लागिपरेकाले यस अवसरको फाइदाउठाई नेपालले आफ्नो प्रतिबद्धता अनुसार यस अपराधको नियन्त्रणमा विश्व संस्थाको सहयोगलाई अधिबढ्नु पर्ने स्थिति छ । यसका अतिरिक्त अन्तराष्ट्रिय र क्षेत्रीयस्तरमा अपराधको अनुसन्धान गर्ने र यस प्रक्रितिका मामिलाहरूका बारेमा निर्णयदिई लागू गराउने अदालतसमेतको व्यवस्था प्रभावकारीरूपमा कार्यान्वयनमा जुट्नु पर्दछ । तर यो इच्छाशक्ति हाम्रा राजनीतिज्ञहरूमा देखिएको छैन ।

अन्तराष्ट्रिय र राष्ट्रिय स्तरका गैरसरकारी संस्थाहरूको सङ्गठनको माध्यमबाट स्वतन्त्र संस्थाहरूले अन्तराष्ट्रिय क्षेत्रको सहयोग आफ्नोदेश भित्रको भ्रष्टाचार निवारणका लागि लिन सक्दछ, नागरिक समाजले स्थानीय, क्षेत्रीय र अन्तराष्ट्रिय क्षेत्रका बीच भ्रष्टाचारका विरुद्ध अभियान चलाउन समन्वय गर्ने र सहयोग प्राप्तगर्न सक्दछ । किनकि सन् १९९० मा दक्षिण कोरियामा भ्रष्टाचार नियन्त्रणका लागि सशक्तदबाब सृजना भएको थियो । सरकार र संसदलाई भ्रष्टाचारका विरुद्ध सशक्त नीति र कार्यक्रम ल्याउन सहमत गराइयो । परिणामस्वरूप वास्तविक नाममा मात्र आर्थिक कारोबार गर्न पाउने, सूचना प्राप्त गर्न पाउने जनताको अधिकार प्रत्याभूति गर्ने, प्रशासकीय कार्यविधि व्यवस्थित एवम् सुधार गर्ने, मुद्रा निर्मलीकरण विरुद्ध प्रभावकारी कार्यक्रम ल्याउने, भ्रष्टाचार नियन्त्रण गर्ने जस्ता महत्वपूर्ण ऐनहरू कार्यान्वयनमा ल्याउन सफल भयो । राजनीतिक दलहरूले गर्ने खर्च र प्राप्त गर्ने आर्थिक सहयोगको सीमा निर्धारण हुन पुग्यो । दुई जना राष्ट्रपतिलाई भ्रष्टाचारको अभियोगमा कारबाही भयो । कालोसूचीमा रहेका उम्मेदवारहरूमध्ये ७०५ आमनिर्वाचनमा पराजित भए । यी सबै विषयहरूमा नागरिक समाजले सरकारसँग मिलेर कामगरेकाले पनि दक्षिण कोरियामा महत्वपूर्ण सफलताप्राप्त हुनसकेको हो । घानामा भ्रष्टाचारमा संलग्न २ मन्त्रीहरूका विरुद्ध प्रमाणहरू जुटाई मानवअधिकार र प्रशासनिक न्याय नामगरेको स्वतन्त्र आयोगमा मुद्दादायर गरी नाटकीय शैलीमा राजीनामागर्न बाध्यबनाएको थियो । अफ्रिकामा ट्रान्सपरेन्सी इन्टरनेशनलको सक्रियतामा राजनीतिक दलका लागि आचारसंहिता तयार पारी कार्यान्वयन भइराखेको छ । भ्रष्टाचार निवारण गर्ने निकाय सरकारका मातहतमा राखिँदा प्रभावकारी हुन नसकेको यथार्थतालाई स्वीकार गरी नागरिक समाजले यस्तो संस्थालाई संसदीय समितिको मातहतमा राख्न सफलता प्राप्त गरेको इतिहास मलेसियामा छ । त्यसैले नेपालमा नागरिक समाजलाई सशक्त रूपमा परिचालन गर्नु जरूरी छ ।

सबै प्रकारका भ्रष्टाचारहरूलाई कारवाही निर्धक्क भएरगर्ने अधिकार नियन्त्रक निकायलाई दिउँ । यस प्रकारको ऐन बनाउने साहस संसदलेगरेको दिनबाट भ्रष्टाचारमा केहीकमी आउछ । जनता आफैं सचेतबनेर भ्रष्टाचारका विरुद्ध खडाहुने शैलीको विकास गर्नु जरूरी छ । हङ्कङमा सन् १९६० को दशकमा नागरिक तहबाट भ्रष्टाचार नियन्त्रणगर्न गरिएको सफल प्रयासबाट हामीले सिक्नु पर्दछ । अब अहिलेको जस्तो संसदीय निर्वाचनबाट पृथक् रही प्रत्यक्ष निर्वाचित कार्यकारी प्रधानमन्त्रीको व्यवस्था गरिनु पर्दछ । निर्वाचित संसदहरूलाई कानून निर्मातामा सीमित गरी राजनीतिक व्यक्तित्वलाई प्रधानमन्त्री बनाई उनको मातहतमा अन्य मन्त्रीहरू विषयगत विज्ञवाट लिनु पर्दछ । पारदर्शिता र जवाफदेहीतालाई महत्वदिदै यसको निर्वाह प्रत्यक्ष रुपमै गरिनु पर्दछ । यसबाटभ्रष्टाचार नियन्त्रण हुन्छ । भ्रष्टाचारको आरोपको दलीय हिसाबले खण्डन गर्नुभन्दा आफूमाथि छानबिनगराउने साहस शीर्षस्थनेताहरूमा हुनुपर्दछ ।

विश्व परिवेशमा हेर्दा सुडान, अफगानिस्तान, सोमालिया जस्ता देशहरूसँग नेपालले उल्टो प्रतिस्पर्धा गरिराखेको छ । भ्रष्टाचार कै कारणसमेतले गर्दा नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय मंचहरूमा साख गिर्दैगएको छ । सबै तहका पदाधिकारीहरूमाथि निर्वाध रुपमा प्रगतिशील कारबाहीको व्यवस्था गर्दै निरोधात्मक, दण्डात्मक र प्रवर्द्धनात्मक उपायहरूको प्रभावकारी कार्यान्वयन गरिनु पर्दछ । अन्त क्षेत्रका असल अभ्यासहरूलाई नेपालमा लागूगरी भ्रष्टाचार नियन्त्रण गर्न विशेष गम्भीर बन्नुपर्ने स्थिति छ । सानातिना भ्रष्टाचारीहरूलाई कारबाहीगरेर राष्ट्रको समृद्धिको ढोकाखोल्ने अभिव्यक्ति सस्तो मनोरन्जन मात्र हो ।

पर्यटन व्यवसाय र आर्थिक सामाजिक रूपान्तरण



✍ जोपीनाथ मैनाली*

पूर्व सचिव

विषय प्रवेश

प्रकृतिले सबै ठाउँलाई विशिष्ट सम्भावना र विकासको आधार दिएको हुन्छ । कुनै पनि मुलुकको विकास त्यहाँ उपलब्ध प्राकृतिक स्रोत, मानव सधान, पूँजी र प्रविधिको आदर्श अभ्यासबाट हुने गर्दछ । मानिसको भ्रमणप्रियता र जान्ने उत्सुकताले पर्यटनको विकास हुन्छ । प्रकृतिका र मूर्त-अमूर्त सम्पदा र भौगोलिक-जैविक विविधताले पर्यटन व्यवसायको सम्भावना देखाउँछ । पर्यटनका माध्यमबाट कतिपय मुलुकले विकास र समृद्धि हासिल गरेका छन् । पर्यटनको विकासले आर्थिक विकासका लागि बहुआयामिक भूमिका खेल्दछ । नेपालका लागि पर्यटन आर्थिक विकास, सामाजिक एकीकरण र विश्वआवद्धताको माध्यम हो । परम्परागत अवस्थादेखि नै नेपालको पर्यटन विकासको महत्वलाई इतिहासले उजागर गर्दै आएको छ । मूलतः पर्यटनले कुनैपनि मुलुकका लागि यी तीन कुराले महत्व राख्दछ :

- **आय आर्जन** : विभिन्न आर्थिक क्रियाकलाप मार्फत हुने रोजगारी, वस्तु तथा सेवा विक्रीले आय बृद्धि हुन्छ । पर्यटनको माध्यमबाट एकैचोटी धेरै विषयका आर्थिक क्रियाकलापलाई सघाउ पुर्‍याउन सकिन्छ । यसले सामान्य श्रमिक, कृषकदेखि ठूला उद्यमशील क्षमता भएका व्यक्तिलाई एकसाथ आर्थिक क्रियाकलापमा सहभागी गराउँछ ।
- **पहिचान विस्तार** : पर्यटनको माध्यमबाट कुनै पनि मुलुक/क्षेत्रको पहिचान अर्को मुलुक/क्षेत्रसँग हुन्छ । जसले ठाउँहरूलाई सम्बन्धको पृथकीकरण (आइसोलेसन) बाट पर पुर्‍याई आवद्धतामा ल्याउँछ । त्यस स्थानको मौलिक विशेषता र चिनारीको पनि विस्तार हुन पुग्छ । यसले वैश्विक सम्बन्ध विस्तार र विश्वव्यापीकरणलाई पनि सघाउँछ ।
- **सम्बन्ध सुदृढीकरण** : पर्यटन मार्फत हुने वस्तु, सेवा र मानवीय क्रियाकलापको विस्तारले एक स्थान र अर्को स्थानबीच, एक मुलुक र अर्को मुलुकबीच, एक क्षेत्र र अर्को क्षेत्रबीच मानवीय, आर्थिक, राजनैतिक, शैक्षिक, सांस्कृतिक लगायतका सम्बन्ध विस्तार र सुदृढीकरण हुन्छ । जसले भाइचारा, ऐक्यवद्धता लगायत विकासका अरू थुप्रै सम्भावनालाई उजागर गर्दछ । विश्वबन्धुत्वको भावना संस्थागत गर्दछ ।

* नीतिविश्लेषण, सुशासन र विकास व्यवस्थानमा सुपरिचित श्री मैनाली नेपाल सरकारका पूर्व सचिव/पूर्व महालेखा नियन्त्रक हुन् ।

पर्यटनको सामान्य बुझाइ

मानिसहरू आदिम कालदेखि नै आफ्ना आवश्यकता जुटाउन, मनोरञ्जन लिन र भ्रमणप्रियताका कारण एक स्थानबाट अर्को स्थानमा जाने क्रम शुरू भएको थियो । सम्राट अशोकको धार्मिक यात्रा, हुयान साङको नेपाल भ्रमण, निकोलस कोपर्निकसको अमेरिका खोज, पोलिनेसियनहरूको न्यूजील्याण्ड लगायतको टापुराज्यको खोजी, बेलायती जोन मिडेनहलको भारत भ्रमण, आलेक्सी डे टुकेभिलेको अमेरिकी लोकतन्त्रको अध्ययन, १५०९ तिर पाँच समुद्री जहाजको यात्राले बिसौ शताब्दी आइपुग्दा अन्तरिक्ष दौडसम्म गर्न भ्यायो । अर्थ प्रणाली र राज्यको विकाससँगै व्यवसाय प्रवर्द्धन गर्न र सद्भावना एवम् समझदारी विकासका लागि पनि पर्यटनको दायरा फराकिलै गएको पाइन्छ ।

सर्वसाधारणको बुझाइमा पर्यटन भनेको भ्रमण हो, जो आफ्नो घरभन्दा बाहिर स्वदेश वा विदेशमा आनन्द वा मनोरञ्जन, अध्ययन वा जानकारी लिन दिने उद्देश्यले गर्दछन् । पहिला पर्यटनलाई देश बाहिर घुमिफिरका लागि जाने र पर्यटकलाई अन्यत्रबाट आउने व्यक्तिका रूपमा लिने गरिन्थ्यो । तर आजभोलि पर्यटन देशभित्रै एक स्थानबाट अर्को स्थानमा पनि हुन्छ र पर्यटकहरू स्वदेशी पनि हुनसक्छन् । साथै पर्यटनले मनोरञ्जनको घुमिफिरभन्दा फराकिलो अर्थ बोक्न थालेको छ । जस्तो कि साहसिक कार्य, सभा सम्मेलन, चलचित्र छायाङ्कन, खोज अध्ययन, योग अभ्यास र साधना, खेलकुद, विवाह, सभासम्मलेन, पुस्तक लेखन, अन्तरिक्ष यात्रा जस्ता कार्यसम्म समेटिन्छन् ।

लिग अफ नेशनले सन् १९३७ मा दिएको परिभाषा अनुसार पर्यटक भन्नाले सिद्धान्ततः एक मुलुकबाट अर्को मुलुकमा २४ घण्टा वा सोभन्दा बढी समय बसोबास गर्ने व्यक्ति हो । यसले पर्यटकलाई (क) मनोरञ्जनका लागि भ्रमण गर्नेहरू, (ख) उपचार, गार्हस्थ कार्य र व्यवसायका लागि भ्रमण गर्नेहरू, (ग) वैज्ञानिक, कुटनैतिक धार्मिक, खेलकुद आदि बैठक वा मिसनका लागि भ्रमण गर्नेहरू, (घ) आफ्नो आवासीय स्थानबाट २४ घण्टाभन्दा बढी समय बिताउने भनी स्पष्ट पारेको छ । पर्यटनको परिभाषालाई एकरूपता ल्याउन राष्ट्रसंघीय तथ्याङ्कीय आयोगले सन् १९६८ मा स्वीकृत गरेको सिद्धान्तले पर्यटन (घुमन्ते) लाई दुई भागमा वर्गीकरण गरेको छ, पर्यटक र एस्कर्सनमा जानेहरू । पर्यटकहरू विदा मनाउन, मनोरञ्जनका लागि, व्यवसाय, उपचार, अध्ययन, खेलकुद, धार्मिक, भेटघाट, बैठक, मिसन जस्ता कार्यका लागि २४ घण्टाभन्दा बढी समय बिताउँछन् । एस्कर्सनमा भने २४ घण्टाभन्दा कमका लागि पनि भ्रमण गरिन्छ । टुरिष्ट एशोसिएसन अफ इङ्ल्याण्डले आफू बसेको स्थान वा काम गरेको ठाउँबाट अस्थायी समयका लागि बाहिर गएर गरिने कुनै पनि उद्देश्यको क्रियाकलापलाई पर्यटन मानिने भनेको छ । राष्ट्रसंघीय पर्यटनसम्बन्धी संगठन (विश्व पर्यटन सङ्गठन) का अनुसार कुनै व्यक्तिले जुनसुकै प्रयोजनका लागि होस्, आफ्नो थातथलो छाडेर कम्तीमा २४ घण्टा अन्यत्रै बिताउछन् भने त्यो पर्यटक हो । सङ्गठनले पर्यटकलाई सात वर्गमा वर्गीकृत गरेको छ : (१) फुर्सदको उपयोग गर्ने, (२), मनोरञ्जन गर्ने, (३) बिदा मनाउने, (४) अध्ययन अनुसन्धान गर्ने, (५) पारिवारिक भेटघाट गर्ने, (६) सभा सम्मेलनमा जाने, (७) धर्म वा धार्मिक उद्देश्यबाट भ्रमण गर्ने । यस अर्थमा यी सात उद्देश्यको भ्रमण पर्यटन हो ।

तर हुन्जीकर एण्ड क्राफ्ले यस्ता क्रियाकलापलाई आर्थिक उपार्जनको उद्देश्य नराखी गरिने र यस्तो उद्देश्य राखेर गरिने सबै क्रियाकलाप भनी उल्लेख गरेको छ । तर अर्थशास्त्रीको परिभाषा भने अलि फरक छ । अष्ट्रियन अर्थशास्त्री हर्मानले विदेशीहरूले कुनै राष्ट्र, क्षेत्र, नगर वा शहरभित्र वा बाहिर आर्थिक स्वभावका क्रियाकलाप सहित गरिएको घुमफिर, आवत जावत र प्रवेशलाई पर्यटन भनेका छन् । उनको परिभाषाले साहसिक तथा अन्तरिक्ष यात्रालाई भने समेटेको छैन ।

नेपाल सरकारले पर्यटन ऐन, २०३५ मा नेपाल आउने विदेशी नागरिक र नेपालको एक स्थानबाट अर्को स्थानमा भ्रमण गर्ने नेपालीलाई पर्यटक मानी कार्यमूलक परिभाषा गरेको छ । पर्यटन नीति २०६५ ले पर्यटनको स्पष्ट परिभाषा नगरे पनि आन्तरिक तथा बाह्य व्यक्तिहरूले नेपालको प्राकृतिक, जैविक, सांस्कृतिक सम्पदा तथा सेवा संरचनाको अवलोकन तथा उपयोग मार्फत आर्थिक वृद्धिमा सघाउने उल्लेख गरी पर्यटन व्यवसायलाई लिएको छ ।

अर्थशास्त्री, अध्ययनकर्ता, पर्यटन व्यवसायी र नीति निर्माताहरूले पर्यटनलाई आआफ्नै सहवतामा परिभाषा गरे पनि पर्यटन खास उद्देश्य सहितको घुमफिर हो जसले प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष रूपमा आय आर्जन, सम्बन्ध विस्तार र पहिचान कायम गर्दछ ।

वर्तमान समयमा पर्यटन मानव सभ्यताको महत्वपूर्ण भाग बनेको छ । पर्यटन व्यवसाय प्रवर्द्धन गर्न विश्वव्यापी रूपमा राष्ट्रसंघीय विश्व पर्यटन सङ्गठन (१९७४), विश्व ट्राभल एण्ड टुर परिषद् (१९९१), प्रशान्त एशिया ट्राभल एशोसियन (पाटा) (१९५१), अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन सङ्गठन (१९४४) लगायतका विश्वसंस्थाहरू र व्यावसायिक स्तरमा संस्थाहरू क्रियाशील छन् । त्यस्तै राष्ट्रिय स्तरमा संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय, पर्यटन विभाग, नेपाल पर्यटन बोर्ड, नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, नेपाल पर्यटन तथा होटेल व्यवस्थापन प्रतिष्ठान जस्ता संस्था र व्यावसायिक स्तरमा थुप्रै निकायहरू क्रियाशील छन् ।

पर्यटन र आर्थिक विकास

विश्वमा यस्ता केही मुलुकहरू पनि छन् जसको मुख्य आर्थिक आधार भनेकै पर्यटन व्यवसाय हो । मानिसहरूको भ्रमणप्रियता र उनीहरूको चाहनालाई समेटेर धेरैभन्दा धेरै पर्यटक भित्र्याउने रणनीतिमा यस्ता मुलुकहरू लागेका छन् । सन् २०१९ मा फ्रान्सले ९ करोड १० लाख पर्यटक भित्र्याएको थियो । फ्रान्सको राष्ट्रिय आयमा पर्यटनको योगदान ३० प्रतिशत जति छ । त्यस्तै स्पेनले उक्त वर्ष ८ करोड ३७ लाख पर्यटन भित्र्याई कुल राष्ट्रिय उत्पादनमा यो क्षेत्रको योगदान १४.६ प्रतिशत पुऱ्याएको थियो । उक्त वर्ष संयुक्त राज्य अमेरिकाले ८ करोड (गार्हस्थ उत्पादनमा २.८ प्र), चीनले ६ करोड ३० लाख (गार्हस्थ उत्पादनमा ९.३), इटालीले ६ करोड २० लाख (गार्हस्थ उत्पादनमा १३.३ प्र), टर्कीले ४ करोड ५० लाख (गार्हस्थ उत्पादनमा ८.७ प्र), जर्मनीले ४ करोड १० लाख (गार्हस्थ उत्पादनमा ४.५ प्र), थाइल्याण्डले ३ करोड ९६ लाख (गार्हस्थ उत्पादनमा २० प्र) र बेलायतले ३ करोड ६८ लाख (गार्हस्थ उत्पादनमा १० प्र) पर्यटक भित्र्याएको थिए । २०२० र २०२१ पर्यटन व्यवसायका लागि त्यति राम्रो भएन । २०२२ बाट यो पुनः विस्तार भएको छ । विश्वको पहिलो पर्यटन गन्तव्य फ्रान्सले यस वर्ष ७ करोड ९४ लाख पर्यटक

पुन्यायो । त्यसपछि क्रमशः स्पेनले सात करोड १७ लाख, अमेरिकाले ५ करोड ९० लाख, टर्कीले ५ करोड ५० लाख पर्यटक भित्र्याए । विश्वको पर्यटन व्यवसाय २०१९ को स्थितिमा पुग्न अझै एक वर्षजति लाग्ने देखिन्छ । कतिपय मानिस इटालीलाई पर्यटकको स्वर्गका रूपमा लिने गर्दछन् भने धेरै मुलुकहरूले पर्यटनलाई आआफ्नै तरिकाले ब्रान्डिङ गर्ने र बजारीकरणका मौलिक उपायहरू अपनाइरहेका छन् । यसबाट के देखिन्छ भने विकासशील मुलुकमात्र होइन, विकसित मुलुकहरू पनि पर्यटन व्यवसाय प्रवर्द्धन गर्न लागि रहेका छन् ।

केही शहरहरू पर्यटनकै कारण आर्थिक गतिशीलतामा उल्लेख्य स्थान लिइरहेका छन् । जस्तो कि बैंकक, पेरिस, लण्डन, दुबई, सिङ्गापुर, क्वालालाम्पुर, न्यूयोर्क, स्तानबुल, टोकियोमा वार्षिक करोडौंको संख्यामा पर्यटक जाने गर्दछन् । भियना, जेनेभा, मनिला, नैरोवी शहरमा हुने सभा सम्मेलनले त्यहाँको आर्थिक गतिविधिलाई विस्तार गरेको छ । केही मुलुकहरूको पर्यटन नै अर्थतन्त्रको प्रमुख आधार हो । मकाउको कुल अर्थतन्त्रमा ५०.२ प्रतिशत, माल्दिभ्सको ३२.५ प्रतिशत, सेचेल्सको २६.२ प्रतिशत, सोन्ट किट र नेभिसको २६ प्रतिशत, ब्रिटिश भर्जिन आइल्याण्डको २५.८ प्रतिशत, युएस भर्जिन आइल्याण्डको २३.३ प्रतिशत पर्यटनको हिस्सा छ । विश्वमा प्रतिवर्ष डेढ अर्ब मानिस पर्यटक बनिरहेका छन् । केही शहरहरू पर्यटनका कारण विशिष्ट पहिचान देखाइरहेका छन् । जस्तो कि नैरोवी (सभा पर्यटन), मनिला (सभा र मनोरञ्जन पर्यटन), बाली (मनोरञ्जन र साहसिक खेल), गोवा लगायत भारतका शहरहरू (सांस्कृतिक तथा मनोरञ्जन), जेनेभा (सभा तथा मनोरञ्जन) आदि ।

कोभिड-१९ को महामारीले त्यसपछिको १ वर्ष पर्यटन व्यवसायमा सङ्कुचन आए पनि अर्थतन्त्र र जनजीवन सामान्यमा आएपछि पर्यटन व्यवसायले पुनः लय पकडेको छ । कोभिड महामारीले पर्यटनको आकार मात्र बदलेको छैन, गन्तव्य स्थल र प्रवृत्ति पनि केही बदलेको छ । जस्तो कि पेरिस, मेक्सिको सिटी र लण्डन पर्यटकको रोजाइमा अग्रस्थानमा आएका छन्, बैङ्कक, दुबई, सिङ्गापुर अलि पछि परेका छन् । विश्वमा निरन्तर बढ्दो डायस्पोराको क्रमले पनि पर्यटन र अन्तरआवद्धता बढाउँदै लगेको छ ।

पर्यटन व्यवसाय र नागरिक उड्डयन

विश्वका उत्कृष्ट पर्यटन गन्तव्य हेर्ने हो भने त्यहाँ हवाई यातायातको सहज पहुँच छ । पेरिस, न्यूयोर्क, लण्डन, मेक्सिको सिटी, दुबई, हवाई, बैंकक, सिङ्गापुर, क्वालालाम्पुर, मिलान, टोकियो, ओशाका, मक्का, सिओल, पताया, सिङ्नी, जेनेभा, गोवालगायतका स्थानमा पुग्न सिधै वा सहज हवाई सम्पर्क छ । यसले पर्यटकको लागत र पहुँच समय घटाएको छ ।

प्रतिवर्ष करिव डेढ अर्ब मानिसहरू विभिन्न प्रयोजनका लागि एक स्थानबाट अर्को स्थानमा भ्रमणमा जाने गर्दछन् । भ्रमण गर्ने मानिसहरू छोटो समय र कम खर्चमा गन्तव्यमा पुग्न चाहन्छन् । यसका लागि हवाई यातायात नै एकमात्र भरपर्दो साधन हो । विश्व पर्यटन आँकडा अनुसार ५३ प्रतिशत व्यक्तिहरू हवाई साधनलाई उपयोग गर्दछन् । यो संख्या प्रतिवर्ष ३.३ प्रतिशतले बृद्धि भइरहेको छ । विगत केही वर्षको प्रवृत्ति हेर्दा हवाई सेवाको स्तरीयता बढ्दै, सुरक्षा बढ्दै छ भने लागत घट्दै छ । हवाई सेवा सञ्चालकहरूको आपसी प्रतिस्पर्धा र सहकार्यले पनि सेवा प्रभावकारिता बढ्दै गएको छ ।

नेपाल जस्ता मुलुकहरू पर्यटन विकासमा पछि पर्नुमा युरोप, अमेरिका, अष्ट्रेलियाबाट प्रत्यक्ष हवाई सम्पर्क नहुनु पनि एक कारण हो । यस अवस्थामा टुर तथा ट्राभल अपरेटरले प्याकेजको व्यवस्था गरी हवाई सम्बन्ध सहज बनाउने प्रयास गरेका छन् तर ती पर्याप्त छैनन् । साथै पर्यटन गन्तव्यमा अवतरण पछि शीघ्र हवाई तथा हेली अपरेटरहरूको परिचालनले पनि पर्यटन सेवालाई आस्वस्त पार्दछ । हवाई नीति र पर्यटन नीतिबीचको अन्तरआवद्धता र सेवा पदायबीचको समन्वयले पनि पर्यटन व्यवसायलाई प्रभावकारी पार्न सक्दछ ।

नेपालमा पर्यटन विकासको सम्भावना

कतिपय मुलुक/स्थानहरू पर्यटन विकासका कारणले मात्र विकसित बनेका छन् भन्ने कुरा माथि नै उल्लेख गरिको छ । ती मुलुकले पर्यटन सम्भावनाको आदर्श उपयोग गरेका छन् । नेपाल पनि आफ्नै सम्भावना र विशिष्टताका कारण पर्यटनलाई विकास तथा रूपान्तरणको माध्यम बाउने सामर्थ्य राख्दछ । ट्राभल गाइड बुक लोनली प्लानेट अनुसार नेपाल विश्वका राम्रा गन्तव्यमा आठौँ स्थानमा छ । तर पर्यटन भित्र्याउने मुलुकहरूमा नेपालको स्थान १०७ औँ मा पर्दछ । यसले प्रशस्त पर्यटन सम्भावना छ तर त्यसको दोहन हुन सकेको छैन भन्ने देखाउँछ । सुन्दर शहर पोखरा पर्यटनका कारण विकसित छ, यस्तै सम्भवना भएका स्थानहरू नेपालमा सैयौँ छन् । यसर्थ नेपालले पनि यी कारणहरूले गर्दा पर्यटन विकासबाट फाइदा लिनसक्ने प्रशस्त सम्भावना छ ।

- जैविक विविधता
- प्राकृतिक सौन्दर्य
- विश्व समुदायमा रहेको छवि,
- कतिपय विषयमा एकाधिकार,
- सांस्कृतिक वैभव,
- कतिपय सम्पदा र वैभवका विषयमा एकाधिकार (जस्तो सगरमाथा, कुमारी, बुद्धजन्मस्थल, पशुपति आदि),
- सस्तो वस्तु सेवाहरूको उपलब्धता,
- भौगोलिक अवस्थिति,
- सहयोगी जनसंस्कृति र आदर्श जीवनशैली ।

पर्यटनमार्फत समृद्धिमा हुन सक्ने योगदान

नेपालमा जैविक विविधता, सांस्कृतिक रहन सहन, प्राकृतिक मनोरम, स्वच्छ (भर्जिन) वातावरणका कारण विकास र समृद्धिको माध्यमका रूपमा पर्यटनलाई उपयोग गर्न सकिने सम्भावना छ । सबै प्रदेश तथा गाउँ बस्तीहरू मौलिक विशेषतामा छन् । सम्भावना भैकन पनि नेपालमा उच्च बेरोजगारी, गरिबी तथा र बचत तथा पुँजी निर्माणको अवस्था पनि कमजोर छ । परिणामतः आर्थिक गतिविधिको स्तर न्यून छ । यस अवस्थामा पर्यटनका सम्भावनालाई

उपयोग गरेर, पर्यटनलाई सफ्ट साधनका रूपमा उपयोग गरेर यस प्रदेशले यी क्षेत्रमा प्रगति हासिल गरी राष्ट्रिय विकासमा योगदान दिन सक्ने देखिन्छ :

- पर्यटनका माध्यमबाट जीवन निर्वाहका आधार सिर्जना गर्न सकिन्छ । किनकि यो अन्तरसम्बन्धित विषय भएकोले श्रम भएका, पुँजी भएका, सीप भएका, उद्यम भएका, भाषा भएका सबै व्यक्तिलाई आआफ्नो स्तर अनुसार रोजगारी तथा आर्थिक क्रियाकलापमा संलग्न गराउन सकिन्छ ।
- यसले गैरकृषिजन्य (ननफार्म) उद्यमशीलता विकास गर्छ । परिणामतः उद्यमशील बन्न जग्गा र लगानी सामर्थ्य नै चाहिन्छ भन्ने केही छैन भन्ने सन्देश दिन्छ । यसले आआफ्ना सामर्थ्यमा आर्थिक संगठनमा सहभागि हुने आधार दिन्छ ।
- यो गरिबमुखी आर्थिक वृद्धिको आधार हो । यसले अर्थतन्त्रमा गुणक र अग्रपृष्ठ सम्बन्ध विकास गर्दछ । त्यसैले पर्यटन व्यवसाय गरिबमुखी वृद्धिको उर्जा हो ।
- स्थानीय सम्पदा र संस्कृतिको प्रदूषणरहित उपयोगबाट स्वच्छ उत्पादनको आधार पनि पर्यटन हो । यसले उत्पादनका साधनहरूको उपभोग्य विनाश गर्दैन, बरु बढोत्तरी गर्दछ ।
- पर्यटनले जे उत्पादन गर्दछ, त्यो त्यतिमा मात्र सीमित रहँदैन, यसले सामाजिक पुँजी निर्माण र सशक्तीकरणको आधार पनि सिर्जना गर्दछ, अर्थतन्त्रमा सिनर्जी असर पार्दछ । यसमार्फत उत्पादन संगठनहरूका नयाँ नयाँ सम्भावनाहरू उघ्रिने गर्दछ ।
- पर्यटन दिगो आर्थिक विकास र सामाजिक रूपान्तरणको पनि आधार हो । हाम्रा परम्परागत पहिचान, ज्ञान, सीप र सम्पदालाई अक्षुण्ण राख्दै विकासका पक्षहरूमा दिगोपन ल्याउने काम गर्दछ ।
- पर्यटनले पहिचान, सम्बन्ध विस्तार र आर्थिक उपार्जनलाई एक स्थानमा ल्याउँछ । जुन समावेशी विकासको आधार बन्ने गर्दछ । पहिचान र सम्बन्ध विस्तारको आयतन फराकिलो भएपछि मुलुकको अन्तर्राष्ट्रिय पहिचान समेत विस्तार गरी राष्ट्रियता सुदृढ बनाउने गर्दछ ।
- कतिपय प्रदेश तथा स्थानहरू अर्थतन्त्र अन्य भूभागको भन्दा अलि एकलो (आइसोलेटेड) मा छन् । पर्यटनको माध्यमबाट आवद्धता र अन्तरसम्बन्धको मार्ग विस्तार गर्न सकिन्छ ।
- पर्यटनका माध्यमबाट स्थानीय आर्थिक गतिविधि विस्तार गरी अर्थतन्त्रका अन्य आयाममा पहुँच विस्तार गर्न सकिन्छ ।
- रोजगारी र मानव पुँजी विकासको मार्गमा पछि परेका स्थानहरू स्वरोजगारी सिर्जना गर्ने आफ्नै ढोका खोल्न सक्दछन् ।
- नेपाल जस्ता मुलुकहरूको वैदेशिक मुद्रा आर्जनको प्रमुख स्रोत पनि पर्यटन हुन सक्छ । वैदेशिक रोजगारीका क्षेत्रमा भएको विस्तारले मात्र बाह्य क्षेत्र अनुकूल देखिएको हो । अन्यथा पर्यटन जस्तो स्वदेशी विनिमय प्राप्त गर्ने अर्को माध्यम कम देखिन्छ ।

नेपालको पर्यटन क्षेत्रले भोगिरहेका समस्या

सम्भावना मात्र भएर कुनै पनि क्षेत्र विकास हुन सक्तैन, त्यसका लागि व्यवस्थित र नियोजित क्रियाकलापहरू आवश्यक हुन आउछ । सरकारी, गैसरकारी र सामुदायिक क्षेत्रको साझा अन्तरवोध सहित सहयोग आवश्यक चाहिन्छ । पर्यटन स्थिति हेर्ने हो भने सार्क क्षेत्रमा पर्याप्त सम्भावना भैकन पनि नेपालको स्थिति उत्साहजनक देखिएन । सानो भैकन पनि माल्दिभ्सले धेरै पर्यटक आकर्षण गर्न सकेको छ भने सम्भावना भैकन पनि नेपालले त्यसको उपयोग गर्न सकेको छैन । पछिल्ला दिनमा नेपालले विविध प्रयास गर्दै आएपनि गुणत्मक र संख्यात्मक दुवै आधारमा पर्यटन विकासको स्थिति सन्तोषजनक छैन । कोभिड महामारी पछि यो भन्ने निराशापद अवस्थामा पुगेको छ । नेपालको कुल गार्हस्थ उत्पादनमा २.६ प्रतिशत र रोजगारीमा केवल ३.२ प्रतिशत पर्यटन क्षेत्रले योगदान पुऱ्याएको छ । कतिपय क्षेत्रहरू धेरै सम्भावना भैकन पनि अबै भर्जिन छन् । पर्यटन व्यवसायमा संलग्न व्यवसायी सहमत नेपालले हुँदा पर्यटन क्षेत्रको विकासमा यी समस्या भोगिरहेको छ देखिन्छ :

- पर्यटन गन्तव्यसम्म पुग्ने भौतिक पूर्वाधारहरूको अवस्था एकदमै कमजोर छ ।
- एक पर्यटन स्थल र अर्कोबीचको आवद्धताको पूर्वाधारहरू छैनन् ।
- तहगत सरकारले यस क्षेत्रलाई खासै प्राथमिकतामा राखी साधन विनियोजन गर्ने गरेका छैनन् । जस्तो कि बडिमालिका जस्तो पर्यटन गन्तव्यमा एउटा सामान्य शौचालयसम्म पनि छैन । सरकारी तवरबाट भएको कामको उपलब्धि देखिएको छैन ।
- निजी क्षेत्रले उत्साह र उर्जाका साथ लगानी गरेका पर्यटन पूर्वाधार, होटेल व्यवसायमा सरकारले प्रोत्साहन गरेको छैन । धेरैको बुझाइमा नाफा व्यवसायमा सरकारी र सामुदायिक सहयोग किन चाहियो भन्ने धारणा छ ।
- खप्तड, गोसाइकुण्डको पानी बोटलिङ गरेर विश्वव्यापी ब्राण्ड बनाउन सकिन्छ । कालीगण्डकीको शालिग्राम, संखुवासभाको रुद्राक्ष, तिमालको बोधिचित्तलाई धार्मिक सांस्कृतिक ब्राण्डमा प्रवर्द्धन गर्न सकिन्छ । तर यसतर्फ आवश्यक प्रयास भएको छैन ।
- सरकार, पर्यटन व्यवसायी र समुदायबीच असल सम्बन्ध र विश्वासको कमी छ ।
- छिमेकी देशका आर्थिक विकासको फाइदा लिने गरी पूर्वाधार मध्यस्थता सेवा, मनोरञ्जन सेवा र मौसमी पर्यटन सेवा विस्तार गर्न सकिन्छ । यसले पर्यटन, सम्बन्ध र आर्थिक विकासको तेहोरो फाइदा तिनै मुलुकले लिन सक्छन् । यसतर्फ खासै प्रयास भएको छैन ।
- स्वस्थ उपचार, शिक्षा र सभा सम्मेलनको सम्भावनाले पर्यटन विकासको नयाँ सम्भावना खोल्ने हैसियत राख्दछ । तर यस विषयमा सङ्गठित प्रयास मात्र नभएको होइन छलफलसम्म भएको छैन ।
- मुलुक संघीयतामा गएपछि पहिला स्थापना भै सञ्चालनमा रहेका कम्पनीहरूको नवीकरण गर्ने कानुनी अन्यौल छ ।

- ट्रेकिङ ट्रेलको अभावमा आन्तरिक तथा बाह्य पदयात्री/तिर्थयात्रीलाई सेवा दिन सकिने अवस्था छैन । पदयात्रा मार्गमा ससाना होटल, लजहरू नभएकाले बाहिरबाट आउने पर्यटकहरूलाई होल्ड गर्नुपर्ने अवस्था छ ।
- शुक्लाफाटा राष्ट्रिय निकुञ्जभित्र सौराहाको जस्तै जङ्गल लज, सफारीका इजाजत छैन । एक मुलुक दुई नीति जस्तो व्यवहार भएको देखिन्छ । अन्य क्षेत्रमा पनि यस्ता उदाहरणहरू छन् ।
- युवाहरू जोश जाँगरमा छन्, पर्यटन व्यवसायमा आउने इच्छायोग्यता पनि छ तर तालीम र प्रोत्साहन छैन । त्यसैले सम्भावना उपयोग गर्न नसकी सुरक्षित भविष्यको आशामा मुलुक बाहिर गएका छन् ।
- टुर प्याकेज सम्बन्धी अभिमुखीकरण र सूचना प्रविधिका माध्यमबाट प्रचार प्रसार हुने व्यवस्था मिलाउन सकिएको छैन ।
- आन्तरिक पर्यटन चलायमान भएपछि बाह्य पर्यटकहरू आउने बाटो सहज हुन्छ । धार्मिक तथा सांस्कृतिक आन्तरिक पर्यटनको साभेदारी विकास भएको छैन ।
- Hospotability service दिने जनशक्ति, जस्तो कि टुर गाइड, ट्रेकिङ गाइड आदिको अत्यन्तै अभाव छ । युवा जनशक्तिलाई नाथम लगायतका संस्थाबाट तालीमको व्यवस्था पर्याप्त छैन ।
- स्थल मार्ग भएर आउने पर्यटकहरूलाई दक्षिणी सीमामा हैरानीका साथ चेकजाँच हुन्छ । उत्तरी सीमामा युरोपी तथा अमेरिकीहरूले निकै हैरानी व्यहोर्नु परेको छ । यसले पर्यटक स्वागत संस्कृतिलाई बाधा गरेको छ । सीमा क्षेत्रमा सूचना तथा स्वागत संस्कृति विकासमा सहकार्य गर्न सकिएको छैन ।
- पर्यटक आवागमन हुने क्षेत्रहरूलाई हवाई सेवाले जोड्न सकेको छैन । धनगढी पोखरा हवाई सेवाले पर्यटन गन्तव्य परिपूरण हुन्थ्यो, अब बन्द भएको छ । पोखरा र चितवन, भैरहवा र हुम्ला जस्ता स्थानमा हवाई सेवा विस्तार गर्न सकिएको छैन । राजनीतिका कारण आवश्यक नहुने स्थानमा विमानस्थल बन्ने गरेका छन् ।
- नेपालका तर्फबाट समयमा नै ध्यान नदिँदा पूर्णागिरीमा दर्शन गरी पूर्णताका लागि नेपालको सिद्धनाथमा आउने प्रचलन रोकिएको छ, भारतले उतातिर नै अर्को सिद्धनाथ मन्दिर बनाएको छ । यस्तै प्रवृत्ति लुम्बिनीमा पनि देखिएको छ । जापानमा बुद्धलाई भारतीय भनी ठाउँ ठाउँमा कुदिएको छ । यस्ता क्रियाकलाप रोक्न कुटनैतिक प्रयासहरू भएका छैनन् ।
- नेपाल पर्यटन बोर्डले स्थान विशेषको पर्यटन सम्भावना चिनाउने ब्रोसर, पुस्तिका, लिफलेट, डकुमेन्ट्रीहरू बनाएको छैन ।
- कोभिड-१९ महामारीका मारमा परेका पर्यटन कम्पनीका लागि राहत र पुनर्स्थापना प्याकेज भएन ।
- पर्याप्त सूचना तथा तथ्याङ्कको अभावले होटल, ट्राभल्स, टुर अपरेटरबीच सञ्जाल स्थापना गर्न नसक्नाले पर्यटकले थप हैरानी व्यहोरिरहेका छन् ।

- पर्यटकीय स्थलहरूको पहिचान र ती क्षेत्रमा पूर्वाधारको विकास गरी लाभको न्यायोचित वितरण गर्न सकिएको छैन ।
- स्थानीय उत्पादन पर्याप्त मात्रामा उपलब्ध नहुँदा पर्यटकले उपभोग गर्ने वस्तु र सेवाबाट प्राप्त हुनुपर्ने जति लाभ प्राप्त हुन सकेको छैन । पर्यटकहरू स्थानीय सेवा बस्तु र खानपान मन पराउँछन् भन्ने संस्कृति विकास भएको छैन ।
- पर्यटनजन्य क्रियाकलापलाई वातावरणमैत्री बनाउने कार्य चुनौतीपूर्ण रहेको छ ।
- प्रशिक्षित तथा तालिमप्राप्त जनशक्तिको अभावमा पर्यटकलाई स्तरीय सेवा सुविधा दिन नसकेको ।
- पर्यटन क्षेत्र विकास कार्यक्रमलाई ग्रामीण क्षेत्रको गरिबी निवारण गर्ने कार्यमा उपयोग गर्न सकिएको छैन ।
- नेपाल आउने पर्यटकले गर्ने खर्चको ठूलो हिस्सा अझै पनि विदेशी वायुसेवाले लैजाने,
- प्राकृतिक, ऐतिहासिक तथा पुरातात्विक महत्वका सम्पदाहरूको उचित संरक्षण गर्न सकिएको छैन
- पर्यटन पूर्वाधार र सेवा संरचनाको स्थिति कमजोर छ । निजीक्षेत्र यस्ता पूर्वाधार क्षेत्रमा लगानी गर्न उद्यत छैनन् ।
- द्वन्द्वकालमा क्षतिग्रस्त भौतिक संरचना पुनर्निर्माण हुन सकेको छैन ।
- स्थानीय स्तरको पर्यटन विकासमा स्थानीय निकायको संलग्नता र सक्रियता बढेको छैन ।

साथै पर्यटन व्यावसायलाई ग्रामीण गरिबी निवारणमा आवद्ध गर्नु, अन्तरनिकाय समन्वय कायम गर्नु, शहरीकरणको मारमा परेका धार्मिक धरोहरहरू बचाइ राख्नु, पर्यटनको विविधीकरण गर्नु, वातावरण संरक्षण र पर्यटन व्यवसायबीच सामाज्यस्यता कायम गर्नु पर्यटन सूचना व्यवस्थापन गर्नु र नेपाललाई आकर्षक गन्तव्यका रूपमा विश्वसामु चिनाउनु यस क्षेत्रका चुनौती हुन् ।

पर्यटन विकासका लागि आवश्यक कदम

पर्यटन विकास त्यत्तिकै हुँदैन । यो प्रचार, सेवा र सुरक्षा संवेदनशील विषय हो । पर्यटनलाई माध्यम बनाइ विकास र समृद्धि प्राप्त गरेका मुलुकहरू तथा पर्यटन व्यवसायीको अभ्यासका आधारमा पर्यटन विकासका ‘६ए’ अवधारणा अभ्यासमा ल्याएको देखिन्छ । यसमा आकर्षण र मनोरञ्जन (Attraction), आवागन व्यवस्थापन (Arrangement), बसोवास व्यवस्थापन (Accommodation), शिष्ट व्यवहार (Appealing), सकारात्मक व्यवहार (Affirmative) र चिन्ताबिहीन बसाइ (Anxietieslessness) पर्दछन् । यी सबै व्यावसायिक कुशलतामा देखिने कुराहरू हुन् । आजभोलि स्मार्ट पर्यटनको अवधारणा पनि अवलम्बन गरिन थालेको छ । यसले गन्तव्यको सहज पहुँच, मौसमी परिवर्तनको सजगता, प्राकृतिक वातावरणको संरक्षण, पर्यटन आवागमनलाई आसपासको क्षेत्रमा विस्तार गर्ने काम, लाभान्वित समुदायकेन्द्रित सूचना प्रवाह, ‘वी- च्याट’ जस्ता माध्यमबाट सहज सूचना व्यवस्थापन, भर्चुअल तथा भौतिक पहुँच,

सांस्कृतिक सम्पदा र रीतिरिवाज संरक्षण, सामुदायिक पूर्वाधार तथा सिर्जनात्मक व्यवहारलाई पर्यटन प्रवर्द्धनको आधार मान्दछ । नेपालको पर्यटन सम्भावनाको दोहन गर्न यी कदम अपेक्षित छन् :

- नीति संरचनाको विकास (समष्टिगत पर्यटन नीति, कानुन, पर्यटनका विषय क्षेत्रगत नीतिक्षेत्रगत नीति र कार्यक्रम, एकल विन्दुसेवा व्यवस्थापन)
- संस्थागत बन्दोबस्ती (पर्यटन विभाग, बोर्ड, समन्वय संयन्त्र) ।
- राहत प्याकेजको व्यवस्था : कोभिडबाट शिथिल भएका पर्यटन व्यवसायलाई राहत तथा पुनर्स्थापना प्याकेजको व्यवस्था गर्नुपर्ने ।
- पूर्वाधार संरचना विकास : प्रमुख पर्यटन स्थलमा पुग्ने पूर्वाधार, शौचालय, होटेल तथा सुरक्षा स्थल, साइक्लिङ लाइन, हाइकिङ क्षेत्र, साहसिक पर्यटन क्षेत्र, पदयात्रा क्षेत्र निर्धारण, क्याफे, रेष्टुरा जस्ता सेवा संरचना विकासलगायतको व्यवस्था आवश्यक छ ।
- पर्यटन क्षेत्र घोषणा : निश्चित महत्वका स्थानहरूलाई पर्यटन क्षेत्र घोषणा गर्न सकिन्छ । जस्तो साहसिक खेल स्थान, सांस्कृतिक पर्यटन स्थल, जैविक पर्यटन अवलोकन स्थल, पदयात्रा मार्ग, मनोरञ्जन स्थल, ज्याफ्टिङ क्षेत्र, प्याराग्लाइडिङ-एभिएसन स्पोर्ट क्षेत्र, बन क्षेत्र, विशेष भौगोलिक क्षेत्र, योग साधना स्थल, पौडी स्थल, कृषि पर्यटन क्षेत्र, चलचित्र छायाङ्कन क्षेत्र, होम स्टे क्षेत्र, जातीय क्षेत्र आदि ।
- पर्यटनमैत्री सेवा व्यवस्थापन : होटल, पार्क, सुरक्षा, सूचना, खानपिन, स्वागत सत्कार, अध्यागमन भिसा सेवा, हेल्प सेन्टर आदि ।
- वातावरण संरक्षण : पर्यटनको वातावरणसँग अन्तरसम्बन्ध छ । वातावरण संरक्षणले पर्यटन आकर्षण हुन्छ, पर्यटनले वातावरणलाई प्रदूषित बनाउन, विनाश गर्न सक्छ । त्यसैले पर्यटन प्रवेश विन्दुमा नै वातावरणीय सचेतना र अभिमुखीकरण गर्नु पर्दछ भने पर्यटन स्थलहरूलाई स्वस्थ, सुरक्षित र संरक्षित राख्नु पर्दछ ।
- डिजिटल पूर्वाधार व्यवस्थापन : सुदूर पश्चिमको पर्यटनका प्रमुख सूचना सामग्री र टुर प्याकेजको डिजिटल सूचना प्रवाह गर्नु आवश्यक । नेपाल पर्यटन बोर्डले सुदूर पश्चिमका पर्यटन गन्तव्य र पहिचान समावेश गरेको ब्रोसर प्रकाशन गरी प्रचारप्रसार गर्नुपर्ने ।
- व्यापक प्रचार प्रसार : पर्यटन व्यवसाय प्रचार संवेदनशील (publicity sensitive) हो । सकारात्मक प्रचार प्रसारले सकारात्मक योगदान हवातै बढ्न सक्छ भने थोरै नकारात्मक प्रचार प्रसारले पनि ठूलो प्रभाव पर्न सक्छ । यसर्थ नेपालको पर्यटन गन्तव्य, सेवा सुविधा र मौलिकताको विषयमा विश्वव्यापी प्रचार रणनीति लिनु पर्दछ भने कुनै विषयमा भएका अनर्गल प्रचार प्रसारको त्यसैगरी खण्डन गर्ने रणनीति लिनु आवश्यक छ ।
- अन्तरक्षेत्रगत समन्वय : पर्यटन विकास होटल र पर्वतारोहणसँग मात्र सम्बन्धित छैन । सुरक्षा, प्रशासन, वातावरण, यातायात, स्थानीय निकाय सवै निकाय यसका लागि एकीकृत प्रयासमा रहनु पर्दछ ।

- क्षमता विकास : एउटा खड्किएको विषय भनेको न्यून क्षमता पनि हो । होटेलको सेवा सुविधा देखि ट्रेकिङ, गाइड र सहयोगी भरिया सम्मको मित्रवत व्यवहार र हसिलो प्रस्तुति पनि पर्यटन प्रवर्द्धनमा उत्तिकै सहयोगी हुन्छन् । त्यसैले पर्यटनलाई गर्ने व्यवहारदेखि दिइने सेवा र विपदमा गरिने उद्धार सम्मका विषयमा तालीम, अभिमुखीकरण सम्बद्ध पक्षलाई दिइनु जरुरी छ । पर्यटन क्षेत्र तीव्र परिवर्तित छ, त्यसैले नया नयाँ सेवा सुविधा र व्यवहार शैलीको अनुकूलनमा ध्यान दिनुपर्दछ ।
- हवाई सम्पर्क विस्तार : धनगढीलाई क्षेत्रीय विमानस्थलका रूपमा विकसित गरी क्रमशः अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा परिणत गर्नुपर्छ । पोखरा, धनगढी हवाई सेवा चालु गर्नु पर्दछ ।
- नाथमले होटल व्यवसाय, टुर तथा ट्रेकिङ अपरेशन र हस्पिटालिटी सेवाको तालीम दिनु पर्दछ । सुरक्षा, उद्धार र खोज उपचारको सामान्य कार्य गर्नसक्ने जनशक्ति विकास गर्नु पर्दछ, जसबाट पर्यटक आश्वस्त हुन सकून् ।
- धेरै खर्च गर्ने पर्यटकहरू ल्याउन र धेरै दिन राख्न मनोरञ्जनका प्याकेजहरू समावेश गर्नु पर्दछ । संस्ता पर्यटकहरू आर्थिक सामाजिक विकासमा योगदान गर्दैनन् ।
- केवल कार, बन्जी जम्प, प्याराग्लाइडिङ, जिप लाइनिङ, रक क्लाइम्बिङ जस्ता सम्भावनाका क्षेत्रमा लगानीको वातावरणका लागि सार्वजनिक, निजी साभेदारीका आयोजना सञ्चालन गर्नुपर्छ ।
- पर्यटन विकासका सम्भावना उजागर गर्ने गरी धनगढी, डोटी, काठमाडौँ र पोखरामा पर्यटन मेला गर्नुपर्दछ । त्यसपछि यसलाई भारतीय शहरहरू हुँदै बाह्य मुलुकहरूमा पनि विस्तार गर्नुपर्दछ । यस्तै उदाहरण अन्य प्रदेश तथा क्षेत्रहरूमा पनि दिन सकिन्छ ।
- नेपालका पहाडी जटिलताभित्रको सौन्दर्य चलचित्र छायाङ्कनको पनि महत्वपूर्ण गन्तव्य हो । साभेदारीका माध्यमबाट चलचित्र छायाङ्कन स्थल निर्माण गर्नु आवश्यक छ ।
- नेपालमा MICE (Meeting, incentives, conference & exhibition) पर्यटनको सम्भावना पनि रहन सक्ने भएकोले पहिचान गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनु पर्दछ । जलवायु संकटापन्नतामा नेपाल विश्वको चौथो मुलुक हो । हिमाली इकोसिष्टम र पहाडी अर्थतन्त्र एवम् वातावरण सम्बन्धी भेला बैठक गर्ने नेपाल उपयुक्त स्थान हो, कार्यशाला हो । योग साधन स्थल हो, सांस्कृतिक अन्वेषण स्थल हो । त्यसैले MICE को उपयोग गर्नु आवश्यक छ । यसका लागि बहुराष्ट्रिय मञ्चहरू उपयोग गर्नुपर्दछ ।
- सुदूर पश्चिम, कर्णाली तथा गण्डकी प्रदेशका पहाडी भूभागको बनावट, फैलावट र अवस्थिति योग साधन, अध्ययन अनुसन्धान र विचार विज्ञानका लागि महत्वपूर्ण देखिएकाले पर्यटन विविधीकरणका लागि पर्यटन सम्मेलन, प्रचार प्रसार गर्नु आवश्यक छ ।
- वातावरण एवम् प्राकृतिक सम्पदा संरक्षण : वातावरण संरक्षणविना पर्यटन प्रवर्द्धन गर्न सकिँदैन

भने पर्यटन विस्तारले वातावरण संरक्षण बिग्रन सक्तछ । त्यसैले वातावरण र पर्यटन व्यवसायबीच उपयुक्त सन्तुलन ल्याउने रणनीति अवलम्बन गरिनु पर्दछ ।

- नेपाली डायस्पोरा परिचालन : एउटा लुकेको सम्भावना के छ भने विश्वभरि छरिएर रहेका नेपालीहरू परिचालन गरेर यस प्रदेशको पर्यटन विकासका साथै समग्र मुलुकको पर्यटनको विकासका लागि डायस्पोरा परिचालन र ब्राण्ड एम्बेसेडर अभ्यासमा ल्याउनु पर्दछ । अहिले विभिन्न प्रकारका करिव ८० लाख नेपालीहरू नेपाल बाहिर छन् जो विदेशमा बसे पनि नेपाली मन र नेपालप्रतिको चिन्तामा छन् । कतिपय मुलुकमा स्थायी बसोबासी नेपालीको संख्या बढ्दै गएको छ । उनीहरू नेपाली सद्भावना दूत पनि हुन् । उनीहरूलाई उपयोग गर्न सकिएमा लाखौको संख्यामा पर्यटन नेपाल भित्र्याउन सकिन्छ ।
- विकासको सौन्दर्यीकरण : ससाना कामबाट पनि पर्यटन व्यवसायलाई प्रोत्साहन गर्न सकिन्छ । जस्तो सडक, बस बिसौनीस्थल, घोडेटो बाटोमा हरियाली, चौतरी, सिंगार पटार जस्ता कुराबाट केही क्षण भएपनि पर्यटनलाई अड्याउन सकिन्छ, जसको ठुलो प्रभाव पर्न सक्छ । साथै सांस्कृतिक अनुष्ठानहरूको सौन्दर्यीकरण, व्यवस्थित शहर, सडकको सफाई तथा किनारा वृक्षरोपण, नदी किनारा हरियाली र सौन्दर्यीकरण, पार्क व्यवस्थापन, बस तथा सवारी यातायात टर्मिनल सफाई, शौचालय सफाई, सांस्कृतिक सम्पदा संरक्षण, व्यायामशाला, सङ्ग्रहालय, मनोरञ्जन स्थल व्यवस्थापनलगायत मूर्तअमूर्त सम्पदाको सौन्दर्यपरिक संरक्षणमा ध्यान दिनु पर्दछ । यी काम खासै खर्चिला पनि हुँदैनन् । जस्तो कि लोकमार्गका किनाराका छेउमा ढुङ्गा वा काठ जस्ता स्थानीय सामग्रीको प्रयोग गरी निश्चित आकार दिँदा त्यो सुन्दर विश्रमस्थल, मनोरञ्जन स्थल बन्न सक्छ ।
- विविधीकरण : आम मानिसमा रहेको पर्यटक सम्बन्धी सोच भनेको नेपालमा घुम्न आउने समुद्रपारका मानिस मात्र पर्यटक हुन र घुम्ने काम पर्यटन हो । यस बुझाइमा नयाँ अभिमुखीकरणलाई शिक्षा, स्वास्थ्य, चलचित्र, योग साधना, खेल, सभा सम्मेलन, साहसिक यात्रा, अनुसन्धान, लेखन, कृषि, सञ्चार, विवाह जस्तै धेरै क्षेत्रलाई पर्यटनले समेट्ने भएकाले पर्यटन विविधीकरणको रणनीति लिइनु पर्दछ । जसबाट हाम्रो सम्भावनाको दोहन हुन सकोस् ।
- पर्यटन विकासको साभा मञ्च : यस क्षेत्रको पर्यटनका विषयमा लिइएका नीति रणनीति तथा कार्यक्रमको प्रभावकारिता विश्लेषण गरी सहजीकरण गर्न सम्बद्ध सरोकारबालाहरू समावेश भएको साभा सहकार्य स्थल (प्लेटफर्म) को व्यवस्था आवश्यक छ ।
- आपत तथा उद्धार सेवा : घुमफिर गर्दा जोखिममा पर्न सक्छन् । कतिपय पर्यटकहरू पर्वतारोहण, बन्जी, जीप लाइन, प्यारासुटिङ, प्याराग्लाइडिङ, एयर डाइभिङ, शिकार जस्ता जोखिमपूर्ण क्रियाकलापमा संलग्न हुन्छन् । उनीहरूको सम्भावित जोखिमलाई ध्यानमा राखेर आपतकालीन उद्धार, राहत, उपचारलगायत सेवाहरूको भरपर्दो व्यवस्थापन गर्नुपर्छ ।
- पर्यटनमैत्री स्थानीय समुदाय : स्थानीय समुदायले पर्यटकलाई दुख दिने, माग्ने, जिस्क्याउने,

हतोत्साही गर्ने, खराब हाउभाउ गर्ने जस्ता कार्य गरेमा पर्यटकहरू रतिदैनन्। यसर्थ उनीहरूको व्यवहार वास्तवमै अतिथिदेवो भवः भन्ने खालको हुनु पर्दछ। बरू स्थानीय संस्कृति, वेषभूषा, रहन सहन देखिने व्यवहार देखाउँदा पर्यटकहरूलाई प्रभाव पार्न सकिन्छ।

- गुणस्तरीय पर्यटनमा जोड : नेपालमा आउने पर्यटकहरू पर्वतारोहण, सभा सम्मेलनमा भाग लिन आउने र धार्मिक प्रकृतिका छन्। समुद्र पारबाट आउने पर्यटकहरू पनि सस्तो सेवा र किफायती यात्राका अपेक्षी छन्। अहिले विदेशी भन्दा स्वदेशी पर्यटकहरू नै खर्चिला देखिएका छन्। यसर्थ धेरै दिन बस्ने, मनोरञ्जन र मोजमज्जामा बिताउने पर्यटकहरू ल्याउने नीति अनुरूप पहिला प्रचार त्यसपछि गुणस्तरको रणनीति लिनु पर्दछ ता कि उनीहरूले धेरै खर्च गरी नेपालको अर्थतन्त्रमा गुणस्तर प्रभाव पार्न सकुन।

उपसंहार

पर्यटन विकासको प्रचुर सभावना भएर पनि नेपालले अहिलेसम्म यसबाट खासै लाभ लिन सकेको छैन। कतिपय पर्यटन गन्तव्य उपयोगका दृष्टिमा चोखै छन्। पर्यटन व्यवसायी, निजी क्षेत्र र सरकारको एकीकृत प्रयासबाट यस क्षेत्रको पर्यटन सम्भावनाको उपयोग गर्दै आर्थिक विकासमा गुणक प्रभाव पारी प्रदेशको समृद्धि र रूपान्तरणका साथै पहिचान र आवद्धता साथ राष्ट्रिय विकासको अभिष्टमा योगदान पुर्‍याउने प्रसस्त सम्भावना छ। हालसम्म भएका प्रयास एकदमै न्यून छन् भने प्रयासमा सरोकारवालाबीच आपसी विश्वासको वातावरण पनि बन्न सकेको छैन। भएका खर्चहरू पनि नतिजाका तहमा देखिएका छैनन्, जसले पर्यटन विकास मार्फत प्रदेशको समृद्धि गर्ने सम्भावना धकेलिँदै गएको छ। यसर्थ तहगत सरकार र निजी क्षेत्रबीच आपसी सहकार्यसाथ सार्थक परिणाम देखिने गरी रणनीतिक कार्य अगि बढाउनुको विकल्प छैन।

सन्दर्भ

- हेमन्त खरेल (२०७९), पर्यटन र समृद्धि, अल्केमी पब्लिकेशन, काठमाडौं।
- मैनाली, गोपीनाथ (२०७९), सुदूर पश्चिम प्रदेशको पर्यटन स्थिति र सुधारका सम्भावना (अप्रकाशित)
- पर्यटन ऐन, २०३५
- पर्यटन नीति, २०६५

विमानस्थल, राजनीति र कूटनीति



डा. जयराज आचार्य
कूटनीतिज्ञ एवं संयुक्त राष्ट्रसंघका पूर्वराजदूत

पृष्ठभूमि

कुनै घरको मालिक कति सभ्य या असभ्य रहेछ भन्ने कुरा उसको घरको आँगन र बैठक कोठा भन्दापनि उसको भान्सा र ट्वाइलेटको सफाइबाट थाहा हुन्छ । त्यसरी नै जुनसुकै देशको राष्ट्रिय वा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलले त्यस देशको सरकारको या नेतृत्वको गुणस्तर कस्तो रहेछ भन्ने देखाउँछ ।

केही समय अगाडि काठमाडौं, दिल्ली र कोलम्बोको विमानस्थलको प्रयोग गर्नुपर्ने अवस्था भयो र तिनको मूल्याङ्कन गर्ने मानसिकता बन्यो । आफू शिक्षक पेशाको मानिस हुनाले विद्यार्थीको उत्तरपुस्तिका पढेर नम्बर दिएभैं मैले काठमाडौंको त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थललाई ३३, दिल्लीलाई ५५ र कोलम्बो विमानस्थललाई ९५ नम्बर दिएँ । सिंगापुरको चाङ्गी विमानस्थलको त कुरै नगरौं । मैले धेरै वर्ष अघि त्यहाँको अवस्था देखेको हो । कोलम्बो विमानस्थललाई जस्तै चाङ्गीलाई पनि धेरै नै नम्बर दिनुपर्ला । विमानस्थलको गुणस्तर भनेको बस्ने बेञ्च, ट्वाइलेट र त्यहाँका रेष्टुराँजस्ता भौतिक पूर्वाधारको सुघरसफाइ मात्रै होइन । मानिसको व्यवहार पनि हो । वास्तवमा मानिसको व्यवहार अभिमुख्य कुरा हो । भौतिक पूर्वाधार सफा राख्न सजिलो होला, मानिसको व्यवहार सुधार्न धेरै गाह्रो छ ।

हाम्रो नेपाल वायुसेवा निगमका उडानको अनिश्चितताको त कुरै नगरौं । त्यही अनिश्चितताको कारण, धेरैले भसरक यस विमान सेवाको उपयोग गर्न नचाहेको सुनिन्छ । हाल सञ्चालित नेपालको एकमात्र अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल (त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल) को दुरवस्था र स्तरहीनता पनि दुःखकै कुरो छ । भौतिक पूर्वाधारको स्तरहीनता मात्र होइन, हालै अध्यागमन डेस्कका कर्मचारी र प्रहरीबीच आपसी मारपीटको खबरले त्यहाँको अवस्थालाई भन्नु नाङ्गो बनाएर देखायो । मैले कोलम्बोय विमानस्थलका अध्यागमन अधिकृत लगायत कर्मचारीको व्यवहार किन यस्तो राम्रो हो भनेर सोधें । जवाफ यस्तो आयो – श्रीलङ्का अर्थतन्त्रको ठूलो आधार पर्यटन व्यवसाय हो, त्यसकारण उनीहरू आफ्नो देशमा आएका पाहुनालाई जताततै राम्रो व्यवहार गर्छन् । हामी चाहिँ अतिथि देवो भव मात्र भन्छौं, व्यवहार उल्टो गर्छौं ।

विमानस्थलका कर्मचारी पर्यटन क्षेत्रका लागि मात्र होइन, पूरै देशका लागि राजदूतजस्ता हुन् र हुनु पनि पर्छ । जसरी नेता र कूटनीतिज्ञहरूले आफ्नो देशको राजनीति र कूटनीतिका विषयमा राम्रो ज्ञान राखेर सोही बमोजिम व्यवहार गर्नुपर्छ विमानस्थलका कर्मचारीले पनि त्यस्तै व्यवहार गर्न जान्नुपर्छ । तर त्यस विषयमा उनीहरू बेखबरजस्ता देखिन्छन् । त्यसकारण म यहाँ नेपालको परराष्ट्र नीति तथा कूटनीतिको

संक्षिप्त ऐतिहासिक चर्चा पनि गर्न चाहन्छु ।

हाम्रो परराष्ट्र नीतिको मूल स्रोत हाम्रो अनुभव नै हो । त्यसकारण आधुनिक नेपालको प्रारम्भ वा राष्ट्रिय एकीकरण अभियानदेखि नेपालले हासिल गरेको परराष्ट्र नीतिको अनुभवलाई अध्ययन गर्दै जाने हो भने पृथ्वीनारायण शाहबाटै शुरु गर्नुपर्छ । उनको परराष्ट्र नीतिमा पाँचवटा तत्व परिलक्षित हुन्छन् १. एकीकरण, २. प्रतिबद्ध सेना, ३. ठूला शक्तिहरूसित होशियारीपूर्ण मित्रता, ४. आक्रामक र प्रतिरक्षात्मक नीति र ५. आर्थिक-सामाजिक विकास । त्यति खेरको पहिलो आवश्यकता भनेको सफल परराष्ट्र नीति नै थियो । अतः पृथ्वीनारायण शाह आफ्नो परराष्ट्र नीतिद्वारा राष्ट्रिय एकीकरण अभियानलाई अघि बढाएर आधुनिक नेपालको जग हाल्न सफल भए । उनले देशको आर्थिक र सामाजिक विकास गर्न र त्यसको व्यवस्थापन गर्न भ्याएनन् । आफूले गर्न नभ्याएका तर राष्ट्रिय सुरक्षाका लागि गर्नुपर्ने भनी ठहर गरेका कुरा आफ्नो दिव्य उपदेशमा भनेर छोडिगएको हुनाले आर्थिक विकासबाट मात्र देश वास्तविक अर्थमा स्वतन्त्र र स्वाधीन हुन्छ भन्ने कुरा उनले गम्भीर रूपमा बुझेको र बुझाउन चाहेको स्पष्ट हुन्छ ।

नेपालको राष्ट्रिय सुरक्षा र परराष्ट्र नीतिका सम्बन्धमा अध्ययन गर्नुपर्ने अर्को व्यक्ति भीमसेन थापा हुन् । उनले पनि पृथ्वीनारायण शाहकै नीति र परम्परा अनुसरण गरेका हुन् तर उनबाट दुइटै गल्ती भए । पहिलो, उनले आफ्नो देशको आर्थिक र सैन्यबल अङ्ग्रेजको आर्थिक र सैन्यबलको तुलनामा कमजोर रहेको मूल्याङ्कन गर्न सकेनन् र ब्रिटिश इण्डियासित जुध्न पुगे । अङ्ग्रेजसँगको युद्ध हारियो, कुमाउ र गढवाल गयो, धेरै तराईका भागसमेत गयो ।

नेपालको परराष्ट्र नीतिको सफल परिचालन गर्ने अर्को नेतृत्व जङ्गबहादुर राणाको थियो । उनले पृथ्वीनारायण शाह र भीमसेन थापाको परराष्ट्र नीति पनि देखे र नेपालको दक्षिणतर्फ प्रबल रूपमा स्थापित भएर बसेको ब्रिटिश उपनिवेशवादी शासनसत्ताको शक्ति पनि देखे । साथै उत्तरतर्फ चीन अत्यन्त कमजोर भएर गएको र तिब्बतमाथि चीनको प्रभुत्व पनि कमजोर भएको देखे । नेपालको उत्तरी छिमेकी यस्तरी कमजोर हुँदा नेपालमाथि थिचोमिचो गर्न र आवश्यक परे आक्रमणसमेत गर्न ब्रिटिश भारतलाई भन् सजिलो हुने कुरा पनि जङ्गबहादुरले बुझे । अतः उनले अङ्ग्रेजलाई आफ्नो घनिष्ठ मित्र बनाउने नीति लिए । सन् १८५० मा बेलायतको भ्रमण गरे, सन् १८५७ को ब्रिटिशविरोधी भारतीय पुलिस विद्रोह दबाउन सहयोग गरे र अङ्ग्रेजको सद्भावना जित्ने सन् १८६० मा नयाँ मुलुक (बाँके, बर्दिया, कैलाली र कञ्चनपुर) फिर्ता लिन पनि सफल भए, जुन सुगौली सन्धिमा नेपालले गुमाएको थियो । यस अर्थमा जङ्गबहादुरको परराष्ट्र नीति सफल देखियो । यो पनि मननीय छ कि अङ्ग्रेजसितको यो घनिष्ठताका साथसाथै जङ्गबहादुरले नेपाललाई उनीहरूबाट जोगाउन पृथक्तावादी नीति पनि कायम राखे । वास्तवमा यो नीति उनका उत्तराधिकारी शासकहरूले पनि कायम राखे र अङ्ग्रेजी घुसपैठ रोक्न सफल त भए तर राणाशासनकालमा पनि देशको आर्थिक र सामाजिक विकास चाहिँ ठप्पै थियो ।

राणाशासनकाल (१०४ वर्ष) को पृथक्तावादी नीति र खासगरी स्वतन्त्र भारतसित समेत पृथक् रहने परराष्ट्र नीतिको प्रतिक्रिया जस्तो गरी वि. सं. २००७ सालपछि राजा त्रिभुवन, बी. पी. कोइराला र राजा महेन्द्रले नेपालको परराष्ट्र सम्बन्ध विस्तार गर्ने काम गरे । बी. पी. कोइराला एक प्रजातन्त्रवादी नेता भएकाले उनको आन्तरिक राजनीति र परराष्ट्र नीति दुवैमा उदारता एवं खुलापना हुनु अर्थपूर्ण थियो

तर राजा महेन्द्र आन्तरिक रूपमा अनुदार भएकाले उनी परराष्ट्र नीतिमा मात्र उदार हुनु विरोधाभासपूर्ण थियो ।

राजा महेन्द्रले २०१७ साल पुस १ गते संसदीय प्रजातन्त्र खारेज गरेपछि नेपाल-भारत सम्बन्धमा चिसोपन आउनु स्वाभाविक थियो, आयो । तर भारत-चीन सीमा युद्धजस्ता बृहत् महत्वका घटनाले गर्दा राजा महेन्द्रलाई भारतसितको सम्बन्ध बढी सन्तुलित र शान्तिपूर्ण बनाउन मद्दत मिल्यो । विश्वस्तरमा चलिरहेको शीतयुद्ध र भारत-चीन सम्बन्धमा देखिएको असजिलोपनलाई राजा महेन्द्र आफ्नो फाइदाका रूपमा उपयोग गर्न सफल भए । राजा महेन्द्रका उत्तराधिकारीहरू राजा वीरेन्द्र र राजा ज्ञानेन्द्रले आफ्ना बाबुको विदेशनीति नै अनुसरण गरे । तर अलिकति फरकजस्तो गरी, राजा वीरेन्द्रले आन्तरिक रूपमा आर्थिक-सामाजिक विकास राष्ट्रिय सुरक्षाको लागि अत्यावश्यक छ भन्ने महसुस गरी देशलाई पाँच विकास क्षेत्रमा बाँडे, विकासको मूल फुटाउने नारा दिए । उनको शासनकालका प्रारम्भिक वर्षहरूमा विकासभन्ने शब्द सञ्चारमाध्यम र राजनीतिक नेताहरूका भाषणमा धेरैपल्ट दोहोरियो तर खास विकास भएन ।

परराष्ट्र नीतिमा राजा वीरेन्द्रले नेपाललाई शान्ति क्षेत्र भनी प्रस्ताव गरेर करिब ११६ राष्ट्रहरूबाट यस प्रस्तावको समर्थन पनि गराए, तर महत्वपूर्ण छिमेकी राष्ट्र भारतको समर्थनविना त्यस प्रस्तावको सार्थकता थिएन । भारतले त्यस प्रस्तावलाई सन् १९५० को नेपाल-भारतको शान्ति तथा मैत्री सन्धिलाई घुमाउरो पाराले अर्थहीन बनाउने प्रयासका रूपमा लियो र समर्थन गरेन । त्यसले नेपाल-भारत सम्बन्धमा केवल कटुता मात्र थप्यो, सम्बन्धलाई फलदायी बनाएन । जब राजा वीरेन्द्रले आफ्ना सल्लाहकारहरूको मतमा लागेर चीनबाट हातहतियार फिकाए नेपाल-भारत सम्बन्ध नै टुट्ने बिन्दुसम्म पुगी तनाव पैदा भयो । फलतः भारत सरकार नेपालविरुद्ध नाकाबन्दी गर्न पुग्यो । नेपालमा अत्यावश्यक वस्तुहरूको अभाव भयो । जनआन्दोलन भयो र पञ्चायती व्यवस्था ढल्यो । यसरी राजा वीरेन्द्रको आफ्नै दृष्टिकोणबाट हेर्दा उनी आफ्नो गृहनीति तथा परराष्ट्र नीति दुवैमा असफल देखिए ।

राजा ज्ञानेन्द्र पनि गृह तथा परराष्ट्र दुवै नीतिमा भन् असफल देखिए । उनकै कारणले राजसंस्थाको अन्त्य पनि भयो । माओवादी जनयुद्धको अन्त्य गर्न नसकेको र पार्टीहरू आपसमा ज्यादै भगडालु भई सरकारमा अति अस्थिरता आएको भन्दै उनले संसद् विघटन गर्ने र आफ्नै हातमा देशको शासनको बागडोर लिने काम गरे जुन राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रियस्तर दुवैमा अत्यन्त आलोचित भयो । स्वदेशी तथा विदेशी मित्रहरूको सल्लाह नसुन्नु र त्यसको विपरीत जानु राजा ज्ञानेन्द्रको परराष्ट्रनीतिको असफलता थियो ।

जहाँसम्म नेपाल-भारत र नेपाल-चीन सम्बन्ध छ त्यस विषयमा २०४६ सालको जनआन्दोलनपछि बनेका प्रजातान्त्रिक नेपालका सरकार र तिनका नेताहरूले पनि स्पष्ट व्यवहारिक र राष्ट्रिय हितको प्रवर्द्धन गर्ने नीति अपनाउन नसकेको देखियो । यस विषयमा स्व. ऋषिकेश शाहले लेखेको निम्नलिखित कुरा मननीय छ- "यतिको वर्ष बितिसकदा पनि नेपालले आफ्नो परराष्ट्र नीतिको दीर्घकालीन लक्ष्य विस्तृत एवं स्पष्ट रूपमा निर्धारित गर्न सकेको छैन । हरेक कुरामा त्यति धेरै मात्रामा भर पर्नुपर्ने आफ्नो दक्षिणतिरको छिमेकीसित कस्तो दीर्घकालीन सम्बन्ध राख्ने भन्ने निर्णय गर्नु नेपालको लागि सबैभन्दा

बढी महत्वपूर्ण प्रश्न छ । अतः प्रजातान्त्रिक नेपालले उक्त अति महत्वपूर्ण विषयमा यथाशक्य चाँडो निर्णय गर्नु आवश्यक छ ।

यो कुरा ऋषिकेश शाहले २०४८ सालतिरै लेखेको लेखमा बताएका थिए । त्यस लेखको सन्दर्भ भर्खर पुनःस्थापित बहुदलीय (संसदीय) व्यवस्था थियो । सरकारको नेतृत्व नेपाली कांग्रेसले गरिरहेको थियो र प्रतिपक्षमा नेकपा (एमाले) थियो । तर ऋषिकेश शाहले अपील गरेजस्तो परराष्ट्र नीतिमा र खासगरी भारतसितको सम्बन्धमा स्पष्टता ल्याउने प्रयास भएन । नेपाल र भारतका बीचमा सीमा-नियन्त्रण, आवतजावत र नागरिकताका समस्या यथावत् रहे । व्यापार र पारवहनमा उल्लेख्य प्रगति भएन, टनकपुर र महाकाली सन्धिजस्ता विषयले दुई देशबीच समझदारी बढाउनुको सट्टा विवाद मात्र पैदा गरे । कालापानी र भुटानी शरणार्थी समस्या समाधानमा भारतसित व्यापक र घनिष्ठ सम्बन्ध राखी भारतको समझदारी र सहयोग लिन सकिएन । मननीय छ कि पारस्परिक लाभका लागि प्रशस्त भारतीय लगानी ल्याई नेपालको आर्थिक र सामाजिक विकास गर्ने परराष्ट्र नीतिभन्दा बढी व्यावहारिक र लाभदायक अर्को विकल्प त्यतिखेर पनि थिएन र अहिले पनि छैन । विगत दुई दशकमा हाम्रा दुवै छिमेकीहरू चीन र भारतले ठूलो आर्थिक विकास गरे तर नेपालले त्यसबाट फाइदा लिन सकेन । उल्टो, त्यसै अवधिमा देशमा हिंसात्मक द्वन्द्व चल्यो । नेपालको गरिबी यथावत् रह्यो ।

अब नेपालको परराष्ट्र नीतिका प्राथमिकताहरू बारे विचार गरौं । आज नेपालको राजनीति बदलिएको छ । नेपाल अधिराज्य गणतन्त्र नेपाल भएको छ । यो नेपालको आन्तरिक राजनीतिमा आएको ठूलो परिवर्तन हो तर हाम्रो परराष्ट्र नीतिसम्बन्धी सोचाइ भने पुरानै छ । एसियाका दुई महाशक्ति राष्ट्र बनेका चीन र भारतबीच रहेको सानो र आर्थिक दृष्टिले कमजोर नेपालले आफ्नो राष्ट्रिय सुरक्षाका बारेमा सोच्दा बाहिरी शक्तिहरूको खेलबारे पनि सोच्नै पर्छ । भनिन्छ, शक्तिशालीहरूले जे मन लाग्यो त्यो गर्छन् र कमजोरहरूले जे गर्ने पर्छ त्यो बाध्य भएर गर्छन् ।

हामीले स्वीकार गर्ने पर्छ कि हाम्रो राष्ट्रिय सुरक्षाको पहिलो आधार भनेको हाम्रो आर्थिक-सामाजिक विकास नै हो । नेपालजस्तो गरिब राष्ट्र आर्थिक र सामाजिक दृष्टिले सम्पन्न नभइकन केवल परराष्ट्र सम्बन्धमा चातुर्यता देखाएर मात्र बाँचिरहन सक्तैन । हाम्रा पुर्खाहरूले हामीलाई राजनीतिक रूपमा एकीकृत नेपाल छोडेर गएका छन् । तर आर्थिक दृष्टिले नेपाल विपन्न नै रहिरहेको छ । प्रादेशिक स्वायत्तताका नाराहरू घन्किरहेको कारण राजनीतिक असन्तुलनभन्दा पनि आर्थिक असन्तुलन र अविकास नै हो भन्ने हामीले बुझ्नुपर्छ । आज नेपाललाई सैनिक सुरक्षाभन्दा पनि बढी आर्थिक सुरक्षाको आवश्यकता भएको छ । यसको मतलब, नेपालमा एक सन्तुलित एवं उत्पादनशील राष्ट्रिय अर्थतन्त्रको विकास आवश्यक छ भन्ने हो । साथै, राजनीतिक प्रगति पनि यसरी हुनुपर्छ कि त्यसमा सबैको समावेश र राष्ट्रिय शक्ति तथा समृद्धिमा समानुपातिक सहभागिता होस्, सबैले समानुपातिक प्रतिफल पाउन् र प्रत्येक नेपालीले राष्ट्रिय जीवनका सबै पक्षमा आफ्नो हित गाँसिएको अनुभव गरोस् । त्यस प्रकारको आर्थिक-सामाजिक विकास विना देश सुरक्षित हुन सक्तैन । आज नेपाललाई राष्ट्रिय सुरक्षामा खतरा देशबाहिरबाट होइन, देशभित्रैबाट बढी छ ।

आर्थिक-सामाजिक विकासलाई सर्वोच्च प्राथमिकतामा राख्नुका दुई-तीन कारण छन् । पहिलो कारण,

यो हाम्रो ऐतिहासिक आवश्यकता हो र राष्ट्रिय एकीकरण गर्ने पुर्खाले आफै गर्न नभ्याएर हामीलाई छोडेको बाँकी काम हो भन्ने हामीले बुझ्नुपर्छ । दोस्रो कारण, नेपालको राष्ट्रिय एकीकरण गर्दा नै यस अभियानका नेता पृथ्वीनारायण शाहले देशको आर्थिक-सामाजिक विकास भएन भने देश सदा असुरक्षित रहनेछ भनेर देशको आर्थिक विकासका उपायहरू भनी बताएका थिए । तर ती उपायहरू हामीहरूले अनुसरण गरिरहेका छैनौं । उल्टो, तिनको उपेक्षा गरेर विदेशीसित सहायता मागेर देश विकास गर्ने कुरा गरिरहेका छौं । यो बिडम्बनातर्फ हाम्रो ध्यान जानुपर्छ । तेस्रो कारण, २०४६ सालको जनआन्दोलनले पञ्चायती शासन समाप्त गरेर पुनः बहुदलीय व्यवस्थाको प्रतिष्ठापन गरेपछि त ऐतिहासिक रूपमा अवरुद्ध आर्थिक-सामाजिक विकासको प्रक्रियालाई पुनःयुद्धस्तरमा चालु गर्नुपर्दथ्यो, त्यो पनि भएन । आज हामी आर्थिक कूटनीतिको कुरा त गरिरहेछौं, तर हाम्रो आर्थिक कूटनीति केवल वैदेशिक सहायता माग्न र विदेशमा म्यानपावर निर्यात गर्नमा मात्र सीमित रहेको छ । तर हामीले के बुझ्नुपर्छ भने आफ्नो आन्तरिक मानव संसाधन तथा प्राकृतिक सम्पदाको सदुपयोग नगरी, वैदेशिक सहायताले मात्र विकसित भएको देश संसारमा कहीं पनि छैन । हामी पर्यटन व्यवसायलाई प्रवर्द्धन गर्ने, जलविद्युत् पैदा गरी बिक्री गर्ने, कृषिलाई बढी उत्पादनशील एवं गुणस्तरीय बनाउने शिक्षा र स्वास्थ्यलाई समेत वैदेशिक मुद्रा आर्जन गर्ने व्यवसायका रूपमा विकास गर्न सक्छौं । त्यसका लागि हाम्रो राष्ट्रिय नेतृत्वको सोचमा स्पष्ट प्राथमिकताहरू स्थापित हुनु आवश्यक छ ।

हाम्रो राष्ट्रिय सुरक्षा या परराष्ट्र नीतिको दोस्रो प्राथमिकता भनेको हाम्रा दुई छिमेकी भारत र चीनसितको सम्बन्धमा यथार्थपरक एवं मित्रतापूर्ण सन्तुलन कायम गर्नु हो । राष्ट्रियताको विकासका लागि हामीले हाम्रा दुई ठूला छिमेकीसित रचनात्मक, उत्पादनशील र पारस्परिक लाभको सम्बन्ध स्थापित गर्न सक्नुपर्छ । दुवै छिमेकीहरू तीव्र आर्थिक विकासको गतिमा हिँड्न थालेको तीन चार दशक भयो । तर त्यही अवधिमा हामी नेपालीहरू चाहिँ तीव्र राजनीतिक अस्थिरता र सशस्त्र द्वन्द्वमा फस्छौं ।

नेपालको परराष्ट्र नीतिको तेस्रो प्राथमिकता भनेको हामीले संयुक्त राष्ट्र संघमा खेल्ने भूमिका हो । हाल संयुक्त राष्ट्र संघको शान्तिसेनामा सिपाहीहरू पठाउने देशहरूमा पहिलो ठूलो देश नेपाल भएको छ । त्यसले नेपाली सेनाका जवानहरूलाई अन्तर्राष्ट्रिय शान्ति प्रक्रियामा सहभागी भएर विशेष अनुभव हासिल गर्ने अवसर प्रदान गर्नुका साथै राष्ट्रिय आम्दानीमा पनि योगदान गरिरहेको छ । संयुक्त राष्ट्र संघको शान्ति सेनामा ठूलो मात्रामा भाग लिनुले नेपालको परराष्ट्र नीतिमा सफलताको पक्ष उजागर गर्दछ भने आफ्नै देशमा अनमिनको सक्रियता स्वीकार गर्नुले नेपाल आफ्नो आन्तरिक राजनीतिको समस्या समाधान गर्न आफै असक्षम रहेको कुरा पनि देखाउँछ ।

नेपालको परराष्ट्र नीतिको चौथो प्राथमिकता भनेको दक्षिण एसियाका अन्य राष्ट्रहरूसितको सम्बन्धका साथै विश्वका शक्तिशाली राष्ट्रहरू खासगरी संयुक्त राज्य अमेरिका तथा बेलायत आदि देशसितको सम्बन्ध पनि हो । हाम्रो छिमेकी राष्ट्र भारतको जनसंख्यामा नेपालमा जस्तै हिन्दूहरूको बाहुल्य छ यद्यपि दुवै देशमा मुस्लिम जनसंख्या पनि प्रशस्त छ । हाम्रा अलि परका छिमेकीहरू पाकिस्तान र बंगलादेश घोषित मुस्लिम राष्ट्रहरू हुन् जसको भारतसित सीमा जोडिएको छ । विगत केही वर्ष यता भारतमा भएका हिंसात्मक, आतङ्ककारी घटनामा पाकिस्तानका अतिवादी, मौलिकतावादी मुस्लिम सङ्गठनहरूको

संलग्नता रहेको कुरा भारतले भनिरहेको छ । मुस्लिम मौलिकतावाद अमेरिकी परराष्ट्र नीतिको एउटा प्रमुख चासोका रूपमा पनि रहिआएको सन्दर्भमा र नेपालबाट कतार, युनाइटेड अरब एमिरेट्स, साउदी अरेबिया लगायत खाडी मुलुकहरूमा काम गर्न जाने श्रमिकहरूको संख्या बीस लाख लगभग रहेको अवस्था छ । हालै ठूलो संख्यामा नेपाली कामदारहरूले धर्म परिवर्तन गरी इस्लाम धर्म लिएको खबर पनि आएको छ । यस अवस्थाबाट उत्पन्न हुने विविध किसिमका परिणामहरूको सम्भावना र भारत, अमेरिका लगायत परम्परागत मित्र राष्ट्रहरूसितको सम्बन्धको यथार्थताका बीच सन्तुलन कायम राखिरहनु नेपालका लागि अत्यावश्यक छ ।

अमेरिकाले भारत र चीनसित कस्तो सम्बन्ध राख्छ र त्यसले नेपालमा कस्तो प्रभाव पार्छ भन्ने कुरामा हाम्रो ध्यान जानुपर्छ । अर्को शब्दमा, आगामी दिनमा आर्थिक र व्यापारिक हितको संरक्षण गर्नुका साथै इस्लामिक मौलिकतावाद र आतङ्कवादी क्रियाकलापसित जुध्न पनि अमेरिकाले भारत र चीन दुवैसित राम्रो सम्बन्ध राख्ने सम्भावना देखिन्छ । पाकिस्तानलाई उसको पारमाणविक क्षमता र इस्लामिक राष्ट्रहरूसितको विशेष सम्बन्धका कारणले पुरै एकल्याउने सम्भावना भने देखिँदैन ।

नेपालको परराष्ट्र नीतिको पाँचौ प्राथमिकता भनेको दक्षिण एसियाली सहयोग संगठन (सार्क) र असंलग्न आन्दोलन तथा अन्य अन्तर्राष्ट्रिय समूहहरू (भूपरिवेष्टित राष्ट्रहरूको समूह, अति अविक्सित राष्ट्रहरूको समूह, ग्रुप अफ ७७) मा यसले खेलुपर्ने भूमिका हो । यद्यपि सार्क र असंलग्न आन्दोलनका शिखर सम्मेलनमा नेपालको तर्फबाट सरकार प्रमुखकै स्तरमा भाग लिइने परम्परा रहिआएको छ र त्यसले ती संगठनहरूप्रति हाम्रो विश्वास र प्रतिबद्धता प्रतिबिम्बित गरेको पनि छ तथापि यथार्थ के हो भने ती संगठनहरू त्यति प्रभावकारी हुन सकिरहेका छैनन् । त्यसैले पनि ती नेपालको परराष्ट्र नीतिका पाँचौ प्राथमिकतामा पर्छन् ।

अब फेरि नेपालको आर्थिक विकासको सम्भावनाका कुरा गरौं । नेपालको विकासको लागि पर्यटन, जलस्रोत, कृषि, स्वास्थ्य र शिक्षा प्रमुख प्राथमिकता हुन् । तर ती सबैको विकासका लागि भौतिक पूर्वाधार त पहिलो पूर्वशर्त नै हो । हामी नेपालको विकासका लागि वैदेशिक लगानीका कुरा पनि धेरै नै गछौं । तर वैदेशिक लगानी गर्न आउने जापानीज, कोरियन वा कुनै विदेशी साहु या कम्पनीको मालिकले आफ्नो लगानीको लागि नेपालमा उचित भौतिक र मानवीय वातावरण छ कि छैन भनेर बुझ्न १० वटा प्रश्न भएको एउटा चेकलिस्ट लिएर आएको हुन्छ जसमा हरेकको पूर्णाङ्क १० हुन्छ र कुल १०० नम्बरको पूर्णाङ्क हुन्छ ।

अनि यस्तो हुन्छ । (१) विमानस्थलमा उत्रनासाथ त्यो विदेशीले त्यहाँको ट्वाइलेट गएर हेर्छ र त्यसलाई १० मा २ नम्बर दिएर निस्कन्छ । (२) अनि ऊ अध्यागमनका कर्मचारीको व्यवहार हेर्छ र तिनलाई १० मा ४ नम्बर दिन्छ । (३) तल ओर्लेर ब्यागेज दाबी गर्ने क्षेत्रमा जाँदा त्यहाँको भीडभाड र अस्तव्यस्तता देखेर त्यसलाई १० मा ३ नम्बर दिन्छ । (४) बाहिर निस्केर ट्याक्सी पार्कीतिर जान्छ र त्यहाँको खाल्डाखुल्डी, ढुंगामाटो, गिट्टी, ईटा छरिएको अवस्था देखेर त्यसलाई १० मा १ नम्बर दिन्छ । (५) सडकमा निस्कँदा धुलाम्मे बाटो र धूवाँ फाल्ने मैला गाडीहरू देखेर त्यसलाई १० मा १ नम्बर दिन्छ । (६) ऊ धनी हुनाले कुनै पाँचतारे होटलमै जान्छ र त्यहाँको सेवा र बसाइलाई १० मा ७ नम्बरसम्म दिन्छ । (७) अनि यहाँ

आफ्नो उद्योग व्यवसाय चलाउन बिजुलीको नियमित आपूर्ति हुन्छ कि हुन्न भनी ऊ नेपाली मित्रसँग सोध्छ र बिजुली उस्तो नियमित नहुने कुरा सुनेपछि त्यसमा १० मा ३ नम्बर दिन्छ । (८) अनि पानीको नियमित उपलब्धता पनि नहुने सुनेपछि १० मा २ नम्बर दिन्छ । (९) उसको व्यवसाय या कम्पनीमा काम गर्ने दक्ष मानिस पाइने-नपाइने विषयमा बुझ्छ र १० मा ३ नम्बर दिन्छ । (१०) अनि कम्पनी दर्ता गर्न सरकारी कार्यालय जाँदा कर्मचारीले घुस मागेर सताउने कुरा सुनेपछि ऊ त्यसमा ऊ १० मा ० नम्बर दिन्छ । सबै जोड्दा १०० मा २६ नम्बर मात्र प्राप्त हुन्छ । अनि ऊ लगानी नगर्ने निर्णय गरेर फर्किन्छ । यसरी विमानस्थलदेखि सिंहदरबारसम्मको अवस्था हेरेर विदेशीले नेपालको मूल्याङ्कन गर्छ ।

नेपालमा आधाजसो विमानस्थल सञ्चालनमा छैनन् । देशका पचपन्न वटा विमानस्थलमध्ये तीनवटा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल छन् । तर दुईवटा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल (पोखरा र गौतमबुद्ध) त चालु नै हुन सकेका छैनन् । यो भनेको ६६ प्रतिशत अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल सुचारू नहुनु हो र यस्तो परिस्थिति हुनु भनेको नेपालको लागि राजनीतिक, आर्थिक र कूटनीतिक चुनौतीको गम्भीर विषय हो । देशभित्र रहेका साना साना विमानस्थलमध्ये बीस वटा सञ्चालनमा छैनन् । यसले आन्तरिक पर्यटन र हवाई यातायातमा प्रतिकूल असर त पारेको देखिन्छ नै । साथै त्यसले गरिब देश नेपालको आर्थिक अपव्ययको चित्रण पनि गर्छ ।

लुम्बिनीको गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल र पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको कहानीले हाम्रो राजनीतिक र कूटनीतिक नेतृत्वको असफलताको प्रतिबिम्बन गरेको छ । गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल ठूलो ऋण लिएर बनाइयो । पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल त भन् ठूलो ऋण लिएर । अब त्यसको साँवा-ब्याज कसरी तिर्ने भन्ने चुनौती एकातिर छ भने विमानस्थल नै सञ्चालनमा नआउनु अर्को विडम्बना छ ।

गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल सुचारू नहुनाका कारणहरू के के हुन् ? आन्तरिक व्यवस्थापनको तयारी नहुनु, तराईमा बिहान धेरै हुस्सु लाग्ने जस्तो प्रतिकूल मौसम हुनु, त्यहाँबाट आवतजावत गर्ने यात्रुहरूको कमी हुनु, हवाईजहाज प्रवेश गर्ने मार्गमा भारतको असहयोग या आकाशीय नाकाबन्दी हुनु ? यो सबै प्राविधिक, राजनीतिक र कूटनीतिक व्यवस्थापनबाट समाधान हुन सक्ने कुरा हो ।

पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको उद्घाटनमा चिनियाँ राजदूतले त्यो विमानस्थल चीनको ऋणले र ठेकदारले बनाएको बीआरआइ परियोजना हो भनेर भने । तर नेपाल सरकारले त्यो बीआरआइ अन्तर्गतको ऋण र परियोजना होइन भनिराखेको छ । त्यो गम्भीर विवाद हो । त्यसकारण त्यसलाई सल्ट्याउनु पहिलो काम हो । अनि उत्तिकै महत्वपूर्ण काम त्यस विमानस्थललाई सञ्चालनमा ल्याउनु हो । त्यसका लागि चिनियाँ सरकारसँग कूटनीतिक वा राजनीतिकस्तरमा वार्ता गर्नुपर्छ । चीनतिरबाट नेपाल आउने सबै हवाई उडान पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा उतार्ने र त्यसका लागि के कस्तो सुविधा र व्यवस्थापन गरिदिनुपर्छ भन्ने कुरा छलफल गर्नुपर्छ । यसै सुतिरहेर समस्याको समाधान हुँदैन । त्यसका लागि नेपालको राजनीतिक र कूटनीतिक नेतृत्व हाम्रो राष्ट्रिय हितबारे सचेत, सजग र समर्पित हुनुपर्छ र सोही अनुसार काम गर्नुपर्छ ।



Introducing NMB Buddha Visa Debit Card



Get
upto

10%



OFF on Air Fares

*While purchasing tickets from all Buddha Air
Counters in Nepal.

5KG EXTRA
BAGGAGE

UPTO **100%** REFUND
ON TICKET CANCELLATION

*T&C Apply

Customer Care: 01-5970150 | E-mail address: call@nmb.com.np



NMB BANK
एनएमबि बैंक
समृद्ध नेपालको लागि

A JOINT VENTURE WITH
FMO
Entrepreneurial
Development
Bank
The Netherlands



Member of
**Global Alliance for
Banking on Values**



Bank of the Year, ASIA 2021
Bank of the Year, Nepal
2017, 2018, 2020 & 2021

सार्वजनिक प्रशासनका भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्ति र नियन्त्रण



शिवराम व्यौपाने
सहसचिव, लोक सेवा आयोग

१. सारांश :

सरकारको शासन प्रणालीलाई जिवन्त राख्ने मुख्य संयन्त्र (सार्वजनिक प्रशासन) मुलुकको स्थायी सरकार हो । सार्वजनिक प्रशासनका माध्यमबाट सरकार जनतासम्म पुग्ने, साथै जनताका हित र कल्याणका कार्यहरू सम्पादन गर्ने गराउने भएकाले यो संयन्त्र सरकारको अभिन्न अंगका रूपमा रहेको हुन्छ । सरकारका नीति, योजना, कार्यक्रम र निर्णय कार्यान्वयन गर्ने प्रमुख जिम्मेवारी भएको सार्वजनिक प्रशासनको क्षमतामा सरकारको सफलता वा असफलता निर्भर भएको हुन्छ । भ्रष्टाचार नियन्त्रण गरी मुलुकमा सुशासन कायम गर्ने गराउने कार्यमा प्रशासनिक भूमिका महत्वपूर्ण रहेको हुन्छ । सार्वजनिक पदमा रहेका जिम्मेवार पदाधिकारीहरूले इमान्दारी पूर्वक जिम्मेवारी निर्वाह गर्न नसक्दा मुलुकमा सुशासन कायम गराउन सकिँदैन । सुशासन सरकारको अभिन्न चरित्र हो तापनि यसको सुनिश्चिताका लागि सरकार र सरकारका प्रमुख संयन्त्रहरू समयानुकूल परिवर्तित भई क्रियाशील हुनु जरुरी भएको छ । सार्वजनिक प्रशासनका माध्यमबाट मुलुकमा सुशासनका लागि निरन्तर रूपमा प्रयास हुँदै आएको भएतापनि जिम्मेवार पदाधिकारीहरूको भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्तिका कारण यसतर्फ अपेक्षाकृत उपलब्धि हासिल हुन सकेको छैन । परिवर्तित सन्दर्भमा भ्रष्टाचारको स्वरूप, शैली, संरचना र प्रवृत्ति फरक हुँदै गएको छ ।

भ्रष्टाचार नियन्त्रणका लागि राज्यबाट भएका प्रयासहरूलाई निष्फल गराउन मिलेमतोमा भ्रष्टाचार गर्ने प्रवृत्ति समेत बढेको छ । मूलतः सार्वजनिक जिम्मेवारीमा रहेका नेतृत्व तहका राजनीतिक एवं प्रशासनिक पदाधिकारीहरूसमेतको मिलेमतोमा भ्रष्टाचार गर्ने गराउने प्रवृत्ति संगठित हुँदै गएको छ । उद्योगी, व्यवसायी, विभिन्न पेशामा अवद्ध व्यक्ति वा समूहहरू, विचौलिया, एजेण्ट, माफिया, उपभोक्ता समिति, ठेकेदारहरूसमेतको मिलेमतोमा भ्रष्टाचार हुने र व्यक्ति वा समूहको लाभका लागि सार्वजनिक सम्पत्तिको दुरुपयोग गर्ने कार्य बढ्दै गएको छ । राजनीतिक नेतृत्वसमेतको अग्रसरता र विचौलियाहरूको सक्रियतामा कर्मचारी एवं सरोकारवालाहरूको मिलेमतोले भ्रष्टाचार गर्ने गराउने कार्य संगठित गराउँदै लगेको छ । यस सन्दर्भमा भ्रष्टाचार विरुद्धको कार्यमा तीनै तहका सरकार प्रमुखहरू, कर्मचारीतन्त्रका उच्च अधिकारीहरू, राजनीतिक दलका जिम्मेवार नेतृत्वहरू, नागरिक समाज, सञ्चारकर्मी, सामाजिक संघ संस्थाहरू, कर्मचारी ट्रेड युनियनका पदाधिकारीहरू जिम्मेवार एवं क्रियाशील हुन आवश्यक भएको छ ।

२. पृष्ठभूमि :

सार्वजनिक निकायका पदाधिकारीहरूले भ्रष्ट आचरणसहितको काम गरेमा, गर्ने प्रयत्न गरेमा वा त्यस्तो कार्यमा सहयोगी भएमा त्यस कार्यलाई भ्रष्टाचार भएको मानिन्छ । कानूनतः भ्रष्टाचार भनेको गैर कानूनी क्रियाकलाप, पतित व्यवहार तथा राज्यले गर्न नहुने भनी परिभाषित गरेको काम वा आचरण गर्ने कार्य हो । यस्तो कार्य भएमा कानून बमोजिम सजाय हुने गर्दछ । भ्रष्टाचार निवारण ऐन २०५९ मा सार्वजनिक पदमा रहेका पदाधिकारीहरूले रिसवत लिने दिने, बिना मूल्य वा कम मूल्यमा वस्तु वा सेवा लिने, दान, दातव्य, उपहार वा चन्दा लिने, कमिशन लिने, राजस्व चुहावट गर्ने, गैरकानुनी लाभ वा हानि पुऱ्याउने, गलत लिखत तयार गर्ने, गलत अनुवाद गर्ने, सरकारी कागजात सच्याउने, सरकारी वा सार्वजनिक संस्थाको कागजात नोक्सान गर्ने, प्रश्नपत्रको गोपनीयता भंग गर्ने वा परीक्षाको परिणाम फेरबदल गर्ने, गैरकानुनी व्यापार व्यवसाय गर्ने, नपाएको ओहदा पाएँ भन्ने, झुठ्ठा विवरण दिने, सार्वजनिक सम्पत्तिको हानि नोक्सानी गर्ने, गैरकानुनी दवाब दिने, गलत प्रतिवेदन दिने, गैरकानूनी रूपमा सम्पत्ति आर्जन गर्ने आदि कसुर गर्ने कार्य गरेमा भ्रष्टाचार हुने उल्लेख गरिएको छ । साथै यस्ता कसुर गर्ने सार्वजनिक पद धारण गरेका व्यक्तिलाई कसुर अनुसारको जरिवाना र तोकिएको हदसम्म कैद हुने सजाय समेतको व्यवस्था छ । भ्रष्टाचार नियन्त्रणको लागि भ्रष्टाचार निवारण ऐन लगायत सुशासन ऐन, स्थानीय शासन सञ्चालन ऐन, निजामती सेवा ऐन लगायत सेवा सञ्चालन गर्ने ऐन नियमहरूमा समेत पदीय जिम्मेवारीमा रहने व्यक्तिहरूले आचरणमा रही कार्य गर्नुपर्ने र आचरण विपरित भ्रष्ट हुने कार्य गर्न नहुने स्पष्ट उल्लेख भएको छ । साथै भ्रष्टाचार विरुद्धको कार्य नियन्त्रण गर्नका लागि अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग लगायत विभिन्न निकायहरूको प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष जिम्मेवारी र भूमिकाको व्यवस्था पनि गरिएको छ । नेपालको संविधानको धारा ५१ मा सार्वजनिक प्रशासनलाई स्वच्छ, सक्षम, निष्पक्ष, पारदर्शी, भ्रष्टाचारमुक्त, जनउत्तरदायी र सहभागितामूलक बनाउँदै राज्यबाट प्राप्त हुने सेवा सुविधामा जनताको समान र सहज पहुँच सुनिश्चित गरी सुशासनको प्रत्याभूति गर्ने नीति राज्यले अवलम्वन गर्ने स्पष्ट भएको छ । सार्वजनिक प्रशासनको महत्वपूर्ण जिम्मेवारीमा रहेका राजनीतिक नेतृत्व, प्रशासनिक नेतृत्व र विचौलिया, ऐजेण्ट, ठेकेदार, उपभोक्ता समिति, व्यापारी लगायतको मिलेमतोको प्रवृत्तिले भ्रष्टाचार नियन्त्रण क्रमशः जटिल र चुनौतीपूर्ण हुदै गएको छ ।

सार्वजनिक प्रशासनमा व्याप्त भएको भ्रष्टाचार नियन्त्रण नगरी मुलुकमा सुशासन कायम हुन सक्दैन । सुशासन कायम नभई मुलुकको समग्र आर्थिक तथा सामाजिक विकासले गति लिन सक्दैन । अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगको वार्षिक प्रतिवेदनहरू र विभिन्न सरकारी एवं गैर सरकारी अध्ययनहरूले प्रशासनिक कार्य र स्थानीय तहको विकास निर्माणका क्षेत्रहरूमा अत्याधिक भ्रष्टाचारजन्य कार्यहरू हुने गरेको देखाएको छ । अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगमा आउने उजुरीहरूमध्ये स्थानीय तहका भ्रष्टाचार विरुद्धका उजुरी वढी हुने गरेको तथ्यले राजनीतिक एवं प्रशासनिक उच्च नेतृत्वको मिलेमतोमा भ्रष्टाचार गर्ने गराउने प्रवृत्ति मौलाउँदै गएको सहज अनुमान गर्न सकिन्छ । सन् २०२२ को भ्रष्टाचार अवधारणा सुचकांक (करप्सन पर्सेप्सन इन्डेक्स, सीपीआई) को प्रतिवेदनमा १८० वटा मुलुकहरूमध्ये नेपाल ११० औँ स्थानमा रहेको देखिएको छ । नेपालले १०० अंकमध्ये ३४ अंक पाएको

छ । ५० अंक भन्दा कम पाउने मुलुक भ्रष्ट मुलुकका रूपमा मूल्यांकन हुने गरेको उल्लेख भएको छ । यस तथ्यले अघिल्लो वर्षमा भन्दा नेपालको अवस्थामा सुधार भएको देखिए पनि भ्रष्टाचारको सूचकले भ्रष्ट मुलुकको स्थानमा रही रहेको देखाएको छ । यसले मुलुकको सुशासन कमजोर अवस्थामा रहेको स्पष्ट गर्दछ । भ्रष्टाचार नियन्त्रणको निरन्तरको प्रयासका बाबजुद उपलब्धि देखिन नसक्नुमा मिलेमतोमा भ्रष्टाचार गर्ने प्रवृत्ति स्थानीयतहसम्म मौलाउनु नै मुख्य कारण भएको पाइएको छ ।

३. सार्वजनिक प्रशासनमा भ्रष्टाचार नियन्त्रण हुन नसक्नुका कारण :

राजा पृथ्वी नारायण शाहको शासनकालदेखि नै भ्रष्टाचार नियन्त्रणका प्रयासहरू भएको तथ्य इतिहासबाट पुष्टि हुन्छ । भ्रष्टाचारी देशका शत्रु हुन्, यिनलाई देश निकाला गर्नु भन्ने भनाइ त्यस बखतको प्रशासनिक संयन्त्रमा व्यापक थियो । वि.स. १९१० मा मुलुकी ऐन जारी भई अनियमित कार्यको नियन्त्रणको थालनी गरिएको थियो । त्यसबेला हाकिमका नाउमा कराउने, अपिल सुन्ने र लगत भिकाई हेर्ने व्यवस्था भएको थियो । साथै भ्रष्टाचार निवारण ऐन २००९, भ्रष्टाचार निवारण नियम २०१०, राष्ट्रसेवकहरूको भ्रष्टाचार निवारण ऐन २०१३, भ्रष्टाचार निवारण ऐन २०१७ कार्यान्वयनमा ल्याइएको थियो । नेपाल अधिराज्यको संविधान, २०४७ मा अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगको व्यवस्था गरिएको साथै अन्तरिम संविधान २०६३ एवं नेपालको संविधान २०७२ मा अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगलाई संवैधानिक निकायका रूपमा स्थापित गरिएको छ । समय र प्रविधिसँगै भ्रष्टाचार एवं अनियमित कार्य गर्ने गराउने व्यक्ति समूहको सोच, व्यवहार र प्रवृत्तिमा परिवर्तन हुँदै गएको छ । अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग लगायत भ्रष्टाचार नियन्त्रणको कार्यमा संलग्न निकायहरूको कार्यशैलीका खिलाप भ्रष्टाचार गर्ने, गराउने तरिका फेरिदै गएको छ । विभिन्न पेशामा संलग्न भएका तेश्रो पक्षका व्यक्ति समूहसमेतको भ्रष्टाचारमा मिलेमतो गर्ने गराउने आचरणले घुस लिने दिने कार्यलाई अभ्र सहज र मजबुत गराउँदै लगेको छ । भ्रष्टाचारजन्य कार्यलाई जनता र मुलुक विरुद्धको सार्वजनिक अपराधका रूपमा लिइने भएतापनि यसको विरुद्धमा आवाज मजबुत हुन नसक्नुले क्रमशः भ्रष्टाचार विस्तार हुँदै गएको हो । भ्रष्टाचारका विरुद्धमा सामाजिक विद्रोह कमजोर रहेको साथै स्थानीय तहसम्मका सार्वजनिक निकायका जिम्मेवार पदाधिकारीहरू र सरोकारवालाहरूको मिलेमतोको प्रवृत्तिले भ्रष्टाचारलाई संगठित गराउँदै लगेको छ । भ्रष्टाचार नियन्त्रण हुन नसक्नुका कारणहरू निम्नानुसार रहेका छन् :

- सार्वजनिक प्रशासनको मुख्य जिम्मेवारीमा रहने राजनीतिक नेतृत्वले भ्रष्टाचार विरुद्धको कार्यलाई वेवास्ता गर्ने तथा महत्व नदिने प्रवृत्ति भएको
- राजनीतिक नेतृत्व, कर्मचारीतन्त्र, विचौलिया, ठेकेदार, सरोकारवालाहरू समेतको मिलेमतोमा अनियमित कार्य गर्ने गराउने प्रवृत्ति बढ्दै गएको
- राजनीतिक दलका साथै सार्वजनिक पदको जिम्मेवारीमा रहेका भ्रष्टाचारमा संलग्न पदाधिकारीहरूलाई कारवाहीबाट जोगाउने प्रवृत्तिले प्रश्रय पाएको
- भ्रष्टाचार नियन्त्रणको कार्यमा अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगप्रति अत्याधिक निर्भरता रहेको,

- अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग बाहेक अन्य केन्द्रीयस्तरका निकायहरू भ्रष्टाचार नियन्त्रणको कार्यमा जिम्मेवार हुन नसकेको
- भ्रष्टाचारीलाई कारवाही गर्ने मौजुदा कानूनी व्यवस्था अभैपनि कमजोर एवं सहज आँकलन गर्न सक्ने रहेको
- अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगलाई जुनसुकै अनियमित निर्णय वा कार्यका विरुद्धमा अध्ययन, अनुसन्धान र मुद्दा पेश गर्ने पर्याप्त कानूनी अधिकारको नभएको
- संघीय तहदेखि स्थानीय तहसम्म नै भ्रष्टाचार एवं अनियमित कामका विरुद्धमा सरकारी निगरानी तथा अनुगमन कमजोर भएको
- राजनीतिक पदको निर्वाचन खर्चमा र सामाजिक संस्कार लगायतको खर्चमा अत्यधिक वृद्धि हुने भएको हुँदा सार्वजनिक पदमा रहने व्यक्ति गैर कानूनी आर्जनमा लिप्त हुने गरेको
- भ्रष्टाचारबाट आर्जन गरेको सम्पत्तिका विरुद्धमा आवाज उठाउने र भ्रष्टाचारीलाई समाजबाट बहिष्कार गर्ने जस्ता प्रवृत्तिहरू विकास हुन नसकेको
- संगठनभित्रबाटै भ्रष्टाचारसँग सम्बन्धित विषयका सूचना दिने वा भ्रष्टाचारका विरुद्धमा आवाज उठाउने साहस र प्रतिवद्धताको कमी भएको
- अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगको अनुसन्धानको कार्यमा राजनीतिक नेतृत्व, सम्बन्धित निकायहरू तथा न्यायालयहरूबाट पर्याप्त र ठोस सहयोग तथा समन्वय हुन नसकेको
- ठेक्कापट्टा, व्यवसाय, विकास निर्माणको कार्य, आपूर्तिकर्ता जस्ता क्षेत्रमा सार्वजनिक जिम्मेवारीमा रहेका पदाधिकारीहरूको प्रत्यक्ष अप्रत्यक्ष संलग्नता कायमै रहेको
- सार्वजनिक सेवा प्रवाहको कार्य प्रक्रियामा ढिलासुस्ती हुने, भ्रष्टाचारी हुने र सम्पन्न हुनुपर्ने कार्य अनिश्चित हुने गरेका कारण विचौलिया, दलालको भर पर्नुपर्दा घुस लेनदेनमा सहज भएको
- सार्वजनिक निकायहरूमा विचौलियाहरूको अनावश्यक उपस्थिति र हस्तक्षेप नियन्त्रण गर्न नसकिएको
- सार्वजनिक सेवाको समग्र कार्यका लागि सरकारी निकायहरूबीचको आवश्यक समन्वय र सहकार्य नतिजामुखी र जवाफदेहीपूर्ण हुन नसकेको
- भ्रष्टाचारका विरुद्धमा सञ्चारकर्मीबाट खोजमूलक सूचनाका साथै अन्य भ्रष्टाचारजन्य कार्यहरूको सूचना प्रभावकारी रूपमा सम्बन्धित निकायमा पुग्न र प्रचार प्रसार हुन नसकेको
- भ्रष्टाचार एवं अनियमित कार्यको नियन्त्रणको प्रत्यक्ष जिम्मेवारीमा रहेका निकायहरू राजस्व अनुसन्धान विभाग, न्याय परिषद्, सम्पत्ति शुद्धीकरण नियन्त्रण विभाग, महालेखा परिक्षकको कार्यालय लगायतका निकायहरूको भूमिका प्रभावकारी हुन नसकेको
- कर्मचारी ट्रेड युनियनले भ्रष्टाचार नियन्त्रणको कार्यलाई सम्बन्धित संगठनको मुख्य प्राथमिकताको कार्यमा राखी कार्य गर्न नसकेको
- भ्रष्टाचारजन्य कार्यको नियन्त्रण गर्ने जिम्मेवारी भएका राज्यका सम्बन्धित निकायहरूले भ्रष्टाचारीका विरुद्धमा शुन्य सहनशीलताको सोच एवं व्यवहारलाई कार्य क्षेत्रमा प्रभावकारी गराउन नसकेको

४. सार्वजनिक प्रशासनमा भएका भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्तिहरू :

स्थानीय तहदेखि संघीयतहसम्मका सार्वजनिक निकायहरूमा मिलेमतोमा भ्रष्टाचार गर्ने गराउने प्रवृत्ति संस्थागत हुँदै गएको छ । मूलतः जनसम्पर्क वढी हुने प्रशासनिक एवं पूर्वाधार विकासका क्षेत्रमा भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्ति व्यापक हुँदै गएको पाइएको छ । यस सन्दर्भमा भ्रष्टाचार विरुद्धका नीति, योजना, रणनीति, कानून लगायत संस्थागत व्यवस्था हुँदाहुँदै पनि भ्रष्टाचार नियन्त्रण हुन सकेको छैन । यसो हुनुमा राजनीतिक नेतृत्व एवं कर्मचारीतन्त्रको सहयोग र सहकार्यमा नै विचौलिया, दलाल र एजेण्टहरूको साँठगाँठ तथा सेटिङमा भ्रष्टाचारको प्रवृत्ति बढ्दै गएको गुनासाहरू छन् । यसले गर्दा भ्रष्टाचार नियन्त्रणको कार्य जटिल र चुनौतीपूर्ण भएको छ । प्रशासनिक निकायहरूमा मौलाएको भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्तिका स्वरूपहरू निम्नानुसार रहेको पाइएको छ :

क) स्थानीय तहको कार्यक्षेत्रमा हुने भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्ति:

- अनियमित रूपमा स्थानीय योजना छनौट, सिफारिस, घरबाटो सिफारिस, अनुदान वितरण, व्यक्तिगत घटना दर्ता गर्ने प्रवृत्ति
- क्षमता विनाका जटिल प्रकृतिका निर्माण उपभोक्ता समिति मार्फत गर्ने गराउने, उपभोक्ता समितिले जिम्मा लिएका कार्यहरू अन्य ठेकेदारहरूबाट गराउने प्रवृत्ति
- पंहुच र आस्थाका आधारमा अनियमित रूपमा योजना छनौट, करारमा कर्मचारी भर्ना, अनुदान वितरण, बजेट बिनियोजन, कानून विपरितका सिफारिस गर्ने प्रवृत्ति
- तोकिएको कामै नगरी नक्कली भरपाई गरी भुक्तानी लिने प्रवृत्ति
- योजना र कार्यक्रम सञ्चालनको मापदण्ड नतोक्ने, निर्देशिका नबनाउने र श्रोत साधनको हिनामिना गर्ने प्रवृत्ति
- सामाजिक सुरक्षा भत्ता वितरणमा बैकिग प्रणालीको उपयोग नगरी सहयोगको वहानामा सामाजिक सुरक्षा भत्ताको दुरुपयोग गर्ने प्रवृत्ति
- नदीजन्य पदार्थको उत्खनन सम्बन्धी ठेक्का लगाउँदा, राजस्व संकलन गर्दा, दोहोरो रसिद प्रयोग गर्ने, जथाभावी उत्खनन गरी राजस्व हिनामिना गर्ने तथा अवैधानिक रूपमा क्रसर उद्योगहरूको दर्ता तथा सञ्चालन गरी स्थानीय हित विपरित नदीजन्य पदार्थको हिनामिना गर्ने प्रवृत्ति

ख) शैक्षिक क्षेत्रमा हुने भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्ति:

- विद्यालयको व्यवस्थापनमा आवश्यक वस्तु तथा सेवाको खरिदमा प्रतिस्पर्धा नगराई खरिद एवं निर्माण गर्ने गराउने प्रवृत्ति
- भौतिक निर्माणको कार्यको प्रगति विना भुक्तानी लिने, कार्य सम्पन्न नभएको पूर्वाधार निर्माणमा कृत्रिम प्रतिवेदन र वील बनाई भुक्तानी गर्ने गराउने प्रवृत्ति
- विद्यार्थीहरूबाट अनधिकृत शुल्क उठाउने, पाठ्युक्तक खरिद नगर्ने, छात्रवृत्तिमा अनियमितता गर्ने प्रवृत्ति

- शिक्षक कर्मचारीको तलब, सञ्चय कोष, नागरिक लगानी कोषको रकम समयमै जम्मा नगरी रकमको दुरुपयोग गर्ने प्रवृत्ति
- नक्कली विद्यार्थी संख्या र नक्कली तलब भरपाई देखाई भुक्तानी लिने/ दिने र विना प्रतिस्पर्धा करारमा शिक्षक नियुक्ति गर्ने प्रवृत्ति
- पूर्व स्वीकृति नलिई शिक्षक प्राध्यापकहरूले अन्यत्र काम गर्ने, सम्बन्धित पालिकाहरूबाट मापदण्ड पुरा नभएका शिक्षण संस्थाहरूलाई सम्बन्धन दिने, अनुगमनमा बेवास्ता गर्ने, कारवाही नगर्ने प्रवृत्ति

ग) सार्वजनिक जग्गा व्यवस्थापनको क्षेत्रमा हुने भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्ति:

- सार्वजनिक र गुठीका जग्गाहरू गैरकानूनी रूपमा व्यक्तिको नाममा दर्ता गर्ने प्रवृत्ति
- सरकारी, पर्ती, जंगल, बुट्यान, गुठी लगायतका जग्गाहरू व्यक्ति वा निजी कम्पनीका नाममा दर्ता गरी गराई बेचबिखन गर्ने प्रवृत्ति
- सरकारले मुआब्जा दिई अधिग्रहण गरी लिएको सरकारी जग्गा व्यक्तिको नाममा दर्ता गरी बेचबिखन गर्ने प्रवृत्ति
- कित्ताकाट र हालसाविक गर्दा सरकारी जग्गा व्यक्तिको जग्गामा घुसाउने तथा बिक्री वितरण गर्ने प्रवृत्ति
- सरकारी, सार्वजनिक जग्गाको नक्कली जग्गाधनी प्रमाणपुर्जा बनाई सरकारी जग्गा अतिक्रमण गर्ने प्रवृत्ति
- जग्गाको मूल्यांकन गर्दा हुनुपर्ने वास्तविक भन्दा कम थैली राखी पुँजीगत लाभकर र रजिष्ट्रेशन शुल्क निर्धारण गर्ने प्रवृत्ति
- राजस्व रकम नक्कली रसिदबाट उठाई प्रचलित कानून बमोजिम दाखिला नगरी हिनामिना गर्ने प्रवृत्ति
- दर्ता स्पेस्ताको कागजात हेरफेर गरी विवरण सच्चाई नक्कली जग्गाधनी कायम गरी एक व्यक्तिको जग्गा अर्को व्यक्तिको नाममा दर्ता गर्ने प्रवृत्ति

घ) गृह प्रशासनको क्षेत्रमा हुने भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्ति:

- राजनीतिक नेतृत्वको दवाव, दलीय स्वार्थ, रकम लेनदेनका आधारमा कैद मिनाहा, कम धरौटीमा थुनुवा छुट गर्ने प्रवृत्ति
- प्रहरीले व्यापारी र तस्करहरूसँग मिलेमतो गरी अवैध रकम असुल गर्ने गराउने प्रवृत्ति
- सवारी चालक अनुमतिपत्रको परिक्षा र प्रयोगात्मक परीक्षा पास गराइदिने वहानामा घुस रिसवत लिने प्रवृत्ति
- सडक दुर्घटना घुस रिसवत लिई नक्कली चालक खडा गरी गलत अनुसन्धान प्रतिवेदन तयार गर्ने प्रवृत्ति

- व्यापार व्यवसाय, प्राकृतिक स्रोतको उत्खनन र ओसारपसार लगायतका विषयमा सहजीकरण गर्ने वहानामा घुस रिसवत लिई अनियमितता गर्ने प्रवृत्ति

ड) स्वास्थ्य क्षेत्रमा हुने भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्ति:

- ठूलो रकमको औषधि र उपचारजन्य यन्त्र उपकरणको सोभै खरिद गर्ने, आवश्यकताको पहिचान र पूर्व तयारी नगरी आपतकालीन अवस्था सृजना गराई सोभै खरिद गर्ने गराउने प्रवृत्ति
- कागजी रूपमा मात्र स्टोर दाखिला देखाई ठूलो परिमाणमा खरिद गरेको भनी भुक्तानी लिने र आएको रकम बाँडफाँड गर्ने गराउने प्रवृत्ति
- सार्वजनिक पद धारण गरेका स्वास्थ्यकर्मीहरूले सरकारी संस्थामा समय नदिई निजी स्वास्थ्य संस्थाहरूमा काम गरी अनुचित लाभ लिने प्रवृत्ति
- निःशुल्क वितरण गर्ने भनी राज्यबाट उपलब्ध औषधीहरू निजी क्लिनिकमार्फत विक्री गर्ने गराउने प्रवृत्ति
- खरिद प्रक्रियामा मिलेमतो गरी कुनै एक कम्पनी वा फर्म वा व्यक्तिलाई फाइदा पुग्ने गरी स्पेसिफिकेशन बनाउने र आउने कमिशन बाँडफाँड गरेर लिने दिने प्रवृत्ति
- कमिशनको पूर्व योजनासहित अत्यावश्यक भनी बहुमुल्य यन्त्र उपकरणहरू खरिद गर्ने तर खरिद पश्चात जडान वा सञ्चालन गर्ने कार्यमा वेवास्ता गर्ने प्रवृत्ति

च) आर्थिक कारोवारको क्षेत्रमा हुने भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्ति :

- कर्मचारी, व्यापारी, उद्योगपति, करदाता लगायतको मिलेमतोमा सरकालाई तिर्नुपर्ने कर छल्ने तथा व्यावसायिक कारोवारको फरक फरक लेखा राखी राजस्व छली गर्ने गराउने प्रवृत्ति
- व्यापारी, कर्मचारी र सुरक्षाकर्मीको मिलेमतोमा आयातित सामानको नक्कली प्रज्ञापनपत्र तयार गरी प्रयोग गर्ने, गुणस्तर परिमाण र मूल्य फरक पारी भन्सार जाँचपास गर्ने प्रवृत्ति
- न्यून बिजकीकरण जस्ता कानुन विपरितका कार्य गरी राजस्व छली गराउने र आउने फाइदा बाँडफाँड गर्ने प्रवृत्ति
- गैर मौज्जातको नक्कली भौचर र बैंक विवरण तयार पारी नक्कली सहीछाप प्रयोग गरी रकम हिनामिना गर्ने प्रवृत्ति
- मूल्य अभिवृद्धि करको नक्कली बिल बनाई भ्रष्टाचार गर्ने गराउने प्रवृत्ति
- मिलेमतोमा सरकारी बैंकहरूबाट प्रवाह भएको ऋण फरफारक गर्दा व्याज मिनाहा गर्ने प्रवृत्ति
- धितोको गलत मूल्यांकन गरी बदनियतपूर्वक प्रतिवेदन तयार गरी अनियमित रूपमा कर्जा प्रवाह गर्ने प्रवृत्ति

- भन्सार ऐन नियमको पालना नगरी तोकिएको भन्दा बढी वा कम परिमाणमा मालसामान ल्याउने र मिलेमतोमा भन्सार जाचपास गराउने प्रवृत्ति

छ) सार्वजनिक खरिद तथा निर्माणको क्षेत्रमा हुने भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्ति :

- मौजुदा कानुन र प्रक्रिया अवलम्बन नगरी प्रतिस्पर्धाविना सार्वजनिक खरिद तथा निर्माण गर्ने गराउने प्रवृत्ति
- भौतिक निर्माणको कार्य सम्पन्न नहुँदै वा कम परिमाणको काम हुँदापनि कार्य सम्पन्न वा पुरा कामको प्रतिवेदन तयार गरी फर्जी बिल तयार गरी भुक्तानी गर्ने गराउने प्रवृत्ति
- सार्वजनिक खरिद ऐन तथा नियमले तोकेको मापदण्ड पालना नगरी खरिद वा निर्माण कार्यको आदेश दिने प्रवृत्ति
- नक्कली र आधारहिन लगत इष्टिमेट बनाउने, भुट्टो अनुगमन प्रतिवेदन तथा कार्य सम्पादन प्रतिवेदन तयार गरी भुक्तानीका लागि पेश गर्ने गराउने प्रवृत्ति
- जिन्सी मालसामानको अभिलेख दुरुस्त नराख्ने, खरिद अनुसार स्टोर दाखिला नगर्ने तथा भुट्टा खरिद दाखिला देखाई जिन्सी दाखिला प्रतिवेदन तयार पारी अनियमितता गर्ने प्रवृत्ति
- निश्चित ठेकेदारलाई लक्षित गरी बोलपत्र कागज बनाई ठेक्कामा मिलेमतो गर्ने प्रवृत्ति
- योजना वा कार्यक्रम टुक्राई प्रतिस्पर्धालाई सिमित गरी कोटसनमा खरिद गर्ने प्रवृत्ति

ज) श्रम तथा वैदेशिक रोजगारको क्षेत्रमा हुने भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्ति :

- कानुनी आधार नपुगेका म्यानपावर व्यवसायीहरूको संस्था नवीकरण गर्दा व्यवसायीहरूसँगको मिलेमतोमा रकम लेनदेन गरी राज्यलाई नोक्सानी पुऱ्याउने प्रवृत्ति
- श्रम सम्झौता भएका मुलुकमा श्रमिक पठाउदा वैदेशिक रोजगार व्यवसायीहरूसँगको मिलेमतोमा वैदेशिक रोजगारीमा जाने व्यक्तिहरूसँग वास्तविक लागतभन्दा बढी रकम उठाउने प्रवृत्ति
- विदेशस्थित उद्योग र श्रमिक सम्बन्धी नक्कली कागजात तयार पार्ने, कामदारको आवश्यक योग्यता तथा तलव भत्ता सम्बन्धी नक्कली कागजात तयार गर्ने, श्रमिकहरूलाई भुट्टो प्रलोभनमा पारी करार सम्झौता गरी गराई गैर कानूनी रकम संकलन गर्ने प्रवृत्ति
- श्रम सहचारी तथा काउन्सिलरले अनियमित रकम संकलन गरी आफू अनुकूलका म्यानपावर एजेन्सीहरूलाई माग पठाई वैदेशिक रोजगारीमा जाने नागरिकलाई ठगी गर्ने प्रवृत्ति
- विदेशस्थित नेपाली राजदुतावासका कर्मचारीहरूसँगको मिलेमतोमा श्रमिकको मागपत्र प्रमाणित गर्ने, राहत तथा उद्धारका नाउमा अनियमित रकम असुल उपर गरी सोको दुरुपयोग गर्ने प्रवृत्ति

५. सार्वजनिक प्रशासनका भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्ति नियन्त्रणका लागि गर्नुपर्ने कार्यहरू:

मुलुकको सार्वजनिक प्रशासनमा मिलेमतोमा भ्रष्टाचार गर्ने गराउने प्रवृत्ति बढेकाले भ्रष्टाचार नियन्त्रणको समग्र कार्य कठिन हुँदै गएको छ । मौजुदा कानूनी एवं संस्थागत प्रयासलाई छल्न र ढाकसक्ने तरिकाबाट उद्यत हुने गरेको मिलेमतोको प्रवृत्तिका कारण भ्रष्टाचार नियन्त्रणका प्रयास प्रभावकारी हुन सकेको छैन । मिलेमतोमा भ्रष्टाचार गर्ने गराउने कार्यमा विचौलियाहरूलाई माध्यम बनाइ सार्वजनिक जिम्मेवारीमा रहेका राजनीतिक नेतृत्वका साथै कर्मचारीतन्त्र समेतको सहयोग र सहकार्य हुने गरेको छ । यस सन्दर्भमा समाजमा निर्वाध रूपमा हिँडेका भ्रष्टाचारीहरूलाई सामाजिक बहिष्कार गर्ने र उनिहरूको गैर कानूनी कमाईका विरुद्धमा सामाजिक विद्रोहको शुरुवात गर्न जरुरी भएको छ । समाजका प्रत्येक जिम्मेवार संघ संस्थाहरू, हित समूहहरू, नागरिक समाज एवं सामान्य जनताले समेत भ्रष्टाचारीका विरुद्धमा शुन्य सहनशिलताको व्यवहार देखाउनु आवश्यक भएको छ । राजनीतिक दलका प्रमुखहरू, सञ्चारकर्मीहरू, नागरिक समाजका पदाधिकारीहरू, भ्रष्टाचार नियन्त्रणको जिम्मेवारीमा रहेका निकायका पदाधिकारीहरू, न्यायालयका जिम्मेवार पदाधिकारीहरू यसका विरुद्धमा जिम्मेवार र जुभारु भएर लाग्नु पर्ने भएको छ । सार्वजनिक प्रशासनमा हुने गरेको भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्तिको नियन्त्रणका लागि मूलतः निम्नानुसार सुधारका कार्यहरू गर्नुपर्ने हुन्छ :

- भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्तिको संगठित अपराधलाई नियन्त्रण गर्ने कार्यमा टेवा पुग्नेगरी मौजुदा पुराना कानूनहरूमा संशोधन गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनु पर्ने
- सार्वजनिक पदमा रहेका जिम्मेवार पदाधिकारीहरूको भ्रष्टाचारमा देखिएको प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष संलग्नताका विरुद्धमा कडा र अत्तालिने प्रकृतिका सजाय एवं कारवाहीको कानूनी व्यवस्था तर्जुमा गर्नुपर्ने
- अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगलाई जुनसुकै अनियमित निर्णय वा कार्यका विरुद्धमा अध्ययन, अनुसन्धान र मुद्दा पेश गर्ने पर्याप्त कानूनी अधिकारको दिइनु पर्ने
- सार्वजनिक पदमा रहेका जिम्मेवार राजनीतिक नेतृत्व र नेतृत्व तहका कर्मचारीहरूले भ्रष्टाचार गरेको प्रमाणित भएमा दोब्बर सजाय हुने व्यवस्था गर्नुपर्ने
- भ्रष्टाचारजन्य प्रवृत्तिका विरुद्धमा सामाजिक संजाल, नागरिक समाज, सञ्चारकर्मी, आम नागरिकहरूलाई उत्साहित गर्ने आवश्यक योजना तथा कार्यक्रम कार्यान्वयनमा ल्याउनु पर्ने
- राजनीतिक दलका कानूनहरूमा भ्रष्टाचार विरुद्धका कारवाहीलाई प्राथमिकता दिई कार्यान्वयनमा ल्याउन निर्वाचन आयोग, अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग लगायतका निकायहरूले कानून संशोधन लागि दवाव सृजना गर्नुपर्ने
- भ्रष्टाचारको कसुरमा संलग्न भएका व्यक्तिहरूलाई निर्वाचन लगायतका सार्वजनिक कार्यक्रममा सहभागी हुन नपाउने गरी मौजुदा कानूनमा संशोधन गरी कार्यान्वयन गर्नुपर्ने
- भ्रष्टाचार सम्बन्धी उजुरीकर्ता, साक्षी, विशेषज्ञ, अनुसन्धानकर्ता, पीडित तथा सूचनाकर्ताको संरक्षण, स्वार्थको द्वन्द्व व्यवस्थापनलगायतका आधारभूत कानूनहरू तर्जुमा गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनु पर्ने

- तीनै तहका सार्वजनिक निकायहरूले प्रभावकारी सेवा प्रवाह र सुशासन प्रवर्द्धनका लागि कार्यदक्षता, मितव्ययिता र पारदर्शिता कायम हुने गरी संगठन तथा व्यवस्थापन सर्वेक्षण गरी प्रशासनिक पुनरसंरचनालाई पूर्णता दिनु पर्ने
- सबै सार्वजनिक निकायहरूले अनियमितता र भ्रष्टाचारको जोखिम मूल्यांकन गरी यस विरुद्ध निर्मम रूपमा प्रभावकारी संयन्त्र, प्रविधि र स्रोत एवं जनशक्तिको परिचालन गर्नुपर्ने
- जुन कार्य वा निर्णय जुन पद वा संस्थाबाट गर्ने भनी तोकिएको छ, उक्त कार्य वा निर्णय तोकिएको व्यक्ति, पद वा संस्थाबाट मात्र गर्ने गराउने कार्यलाई अनिवार्य रूपमा पालना गराउने, पालना नगर्ने नगराउने व्यक्तिलाई कारवाहीको दायरामा ल्याउनु पर्ने
- मिलेमतोमा भएका भ्रष्टाचारका उजुरीमा संलग्न हुने सबैलाई अनुसन्धानको दायरामा ल्याउने र हुने कसुर वा सजायहरूको व्यापक रूपमा प्रचार प्रसार गर्नुपर्ने
- सबै सरकारी भुक्तानीहरूलाई अनिवार्य रूपमा विद्युतीय भुक्तानी प्रणालीमा रूपमान्तरण गर्नुपर्ने साथै गैर विद्युतीय भुक्तानी नियन्त्रण गर्न सम्बन्धित निकायले क्रमशः कडाई गर्दै लानुपर्ने
- सेवाग्राहीले सेवा लिन आउँदा व्यहोर्नु परेको फन्ड र सास्ती कम गर्न सेवालाई सरल, सहज, चुस्त, पहुँचयोग्य, पारदर्शी बनाउने र सेवा केन्द्रहरूमा विचौलियाहरूलाई अनिवार्य रूपमा निषेध गर्नुपर्ने
- भ्रष्टाचारमा संलग्न हुने राजनीतिक दलका कुनै पनि व्यक्तिलाई कारवाहीको दायरामा ल्याउने, दोषीलाई भविष्यमा कुनै पनि राजनीतिक गतिविधिमा सहभागी हुन नपाउने पद्धतिको थालनी गर्नेपर्ने
- जिम्मेवार पदमा रहँदा हुने भ्रष्टाचार एवं अनियमित कार्यको आत्मालोचना गरी नैतिकताका आधारमा पदबाट राजीनामा गर्ने गराउने संस्कारको विकास गर्नुपर्ने र यस कार्यमा राजनीतिक दलका जिम्मेवार पदाधिकारीहरूलाई बाध्य गराउन सामाजिक दबाब सृजना गर्नुपर्ने
- कुनैपनि आचरण विरुद्धको कार्यलाई शीघ्र सजायको दायरामा ल्याउन संगठनको नेतृत्वले अग्रसरता लिने र अन्य सम्बन्धित कर्मचारीले सहयोगीको भूमिका निर्वाह गर्नुपर्ने
- भ्रष्टाचारजन्य कार्यका विरुद्धका अध्ययन, अनुसन्धानसँग सम्बन्धित तथ्य, सूचना, कागजातहरू शीघ्र सम्बन्धित निकायहरूमा पुर्याउने कार्यलाई प्राथमिकता दिनुपर्ने
- भ्रष्टाचार नियन्त्रणमा अन्य सार्वजनिक संघ संस्था, अनुगमन गर्ने निकाय, अभियोजन गर्ने निकाय र नागरिक समाज समेतको समन्वय, सहकार्य प्रभावकारी गराउनुपर्ने
- भ्रष्टाचारको उच्च सम्भावना भएका ठूला आयोजनाहरू, ठूला सार्वजनिक खरिदहरू तथा जनसम्पर्क हुने कार्यालयमा भ्रष्टाचार हुन नदिन आवश्यक छलफल, प्रचार प्रसार, निगरानी बढाउनु पर्ने
- भन्सार, कर, उद्योग, वाणिज्य, अध्यागमन, कार्गो, श्रम, यातायात, मालपोत, जिल्ला प्रशासन जस्ता भ्रष्टाचारको गुनासा रहेका कार्यालयहरूको भ्रष्टाचार नियन्त्रण गर्न सेवाग्राहीहरूलाई पर्याप्त सूचना दिने र जिम्मेवार गराउने कार्यलाई संस्थागत गरिनु पर्ने

- राजस्व अनुसन्धान विभाग, राष्ट्रिय सतर्कता केन्द्र, सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालय, न्याय परिषद्, महालेखा परीक्षकअन्तर्गत कार्यालय, संसदीय समितिहरू, सम्पत्ति शुद्धीकरण विभाग लगायतका निकायहरूबाट भ्रष्टाचारीका विरुद्धमा शुन्य सहनशीलताको कार्य र व्यवहार गर्नु पर्ने ।

६. निष्कर्ष:

सार्वजनिक प्रशासनमा राजनीतिक नेतृत्व, कर्मचारीतन्त्र, ठेकेदार, विचौलिया, उपभोक्ता समितिका पदाधिकारीहरू समेतको मिलेमतोमा भ्रष्टाचार संस्थागत हुँदै गएको छ । संघीय तहदेखि स्थानीय तहसम्मका सार्वजनिक पदमा रहेका जिम्मेवार राजनीतिक एवं गैर राजनीतिक पदाधिकारीहरूको आपसी साँठगाँठ, गठबन्धन, गैर कानूनी लाभहानीमा साभेदारीका कारण सरकारी श्रोत साधनको अत्यधिक दुरुपयोग हुने गरेको छ । मिलेमतोको प्रवृत्तिका कारण भ्रष्टाचार नियन्त्रणको जिम्मेवारीमा रहेका अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग लगायतका निकायहरूबाट हुनुपर्ने कार्यहरू अपेक्षित रूपमा प्रभावकारी हुन सकेको छैन । उपभोक्ता समिति, वडातहसम्मका राजनीतिक जिम्मेवार पदाधिकारीहरू, ठेकेदारहरू र कर्मचारीहरू समेतको गैर जिम्मेवारपूर्ण भूमिकाका कारण भ्रष्टाचार संस्थागत हुँदै गएको छ । मिलेमतोमा भ्रष्टाचार गर्ने गराउने प्रवृत्ति सबै क्षेत्रमा व्यापक भएका कारण मुलुक क्रमशः भ्रष्टाचारको दलदलमा फस्ने खतरा बढेको छ । यस सन्दर्भमा भ्रष्टाचारीका विरुद्धमा शुन्यसहनशीलताको सोच र व्यवहार कार्यान्वयनमा चुस्त दुरुस्त हुनु आवश्यक भएको छ । मिलेमतो, साँठगाँठ, गठबन्धन गरी सार्वजनिक पदमा रही रहने, सार्वजनिक पदको प्रयोग गरी राज्यको श्रोत साधन आफ्नो लाभका लागि प्रयोग गर्ने गराउने, कानूनी आधार र प्रक्रियालाई स्वार्थप्रेरित व्याख्या गर्ने गराउने, प्रलोभन र दबावमा भ्रष्टाचार विरुद्धका अध्ययन अनुसन्धानका प्रतिवेदन आफ्ना हितमा ल्याउने जस्ताकार्यहरू नियन्त्रण नगरी मुलुकमा भ्रष्टाचार नियन्त्रण हुन सक्ने हुँदैन । यसका लागि संघीय तहदेखि स्थानीय तहसम्मका सार्वजनिक पदको जिम्मेवारीमा रहेका राजनीतिक नेतृत्वले इमानदारी पूर्वक भ्रष्टाचार विरुद्धको कार्यमा अग्रसरता लिन जरुरी भएको छ । यस कार्यमा कर्मचारीतन्त्र, सञ्चारकर्मी, नागरिक समाज, सामाजिक संघ संस्थाहरूको नियमित सहकार्य र समन्वय आवश्यक भएको हुन्छ । यसबाट भ्रष्टाचार र अनियमित कार्यको नियन्त्रण भई मुलुकमा सुशासन कायम गराउन टेवा पुग्ने छ ।

सन्दर्भ सामग्रीहरू:

- नेपालको संविधान २०७२, कानून किताव व्यवस्था समिति, नेपाल सरकार
- भ्रष्टाचार निवारण ऐन २०५९, कानून किताव व्यवस्था समिति, नेपाल सरकार
- सोहौं योजना, आधारपत्र (मस्यौदा), राष्ट्रिय योजना आयोग, नेपाल सरकार
- तेतिसौं वार्षिक प्रतिवेदन (२०७१/८०), अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग
- संस्थागत रणनीति (२०७६/७७ - २०८०/८१), अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग, नेपाल सरकार
- विभिन्न आवधिक एवं अनुसन्धानका पतिवेदनहरू, अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग, नेपाल सरकार

प्राधिकरणको बजेट तर्जुमा तथा कार्यान्वयनसम्बन्धी व्यवस्था



त्रिलोचन पौडेल

निर्देशक, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण

ऐतिहासिक पृष्ठभूमि

आगामी समयमा भिन्नभिन्न विभाग वा कार्यका लागि अनुमान गरिएको आयव्ययको लेखा, भविष्यमा हुने खर्चको अनुमानित विवरण, आयव्ययलाई बृहत् नेपाली शब्दकोशले बजेट भनेको छ । निश्चित समयसीमाभित्र रहेर सार्वजनिक स्रोत साधनको सङ्कलन र बाँडफाँट गर्ने विधिको रूपमा बजेटलाई लिन सकिन्छ । बजेटको आधारमा नै प्रत्येक वर्ष नीति, योजना तथा कार्यक्रम तय गरिन्छ । वित्तीय अनुशासन र जवाफदेहिता निर्वाह गर्ने महत्वपूर्ण संयन्त्रका रूपमा बजेटलाई परिभाषित गर्न सकिन्छ ।

बजेट शब्दको जन्म ल्याटिन भाषाको बग (Bauge) र फ्रेन्च भाषाको बगेट (Bougette) हुँदै समयको परिवर्तनसँगै बजेट शब्दको निर्माण भएको हो । Bougette लाई बेलायतमा सानो छालाको थैलोको रूपमा चिनिन्थ्यो । लोकतन्त्रको जननी मानिने बेलायतमा रबर्ट वालपोलले सन् १७३३ मा संसद समक्ष वार्षिक आय व्ययलगायत सम्बद्ध विवरणहरू पेस गरेपश्चात् बजेटको संस्थागत विकास भएको मानिन्छ ।

नेपालको आर्थिक इतिहासमा २००७ सालभन्दा अगाडि केही कार्यालयहरूमा बजेट बनाउने चलनको रूपमा बिजुली अड्डालाई लिएर पनि त्यसले सम्पूर्ण देशको आम्दानी र खर्च समेट्न सकेको थिएन । नेपालमा औपचारिक वा आधिकारिक बजेटको शुरुवात मातृकाप्रसाद कोइरालाको प्रधानमन्त्रीत्व कालमा २००८ साल माघ २१ गते तत्कालीन अर्थमन्त्री सुवर्ण शमशेरबाट संसद समक्ष ५ करोड २५ लाख २९ हजार रूपैयाँ सर्वप्रथम बजेट प्रस्तुत गरिएको थियो । २०१३ सालदेखि योजनावद्ध विकासको थालनी प्रारम्भ भई आर्थिक वर्ष २०१३/१४ देखि प्रथम पञ्चवर्षीय योजना कार्यान्वयनमा आएपछि सोही योजनाको लक्ष्य प्राप्तिका लागि बजेट व्यवस्थापनको चलन शुरु भएको हो । प्रथम पञ्चवर्षीय योजनादेखि बजेटलाई साधारण र विकास बजेटको रूपमा छुट्याउने क्रम चले पनि आर्थिक वर्ष २०६२/६३ देखि चालु खर्च र पुँजीगत खर्चको रूपमा विभाजन गर्ने पद्धतिको शुरुवात भएको छ । सीमित स्रोतसाधन मितव्ययी र प्रभावकारी रूपमा परिचालन गरी आर्थिक उद्देश्य हासिल गर्ने अभिप्रायले कार्यक्रम बजेट, कार्यसम्पादनमा आधारित बजेट, त्रिवर्षीय रोलिंग बजेट मध्यमकालीन खर्च संरचना (Medium Term Expenditure Framework, MTEF) को अवधारणाहरू लागू गरेको पाइन्छ ।

सन् १९८० को दशकको शुरुवातसँगै विश्वमा सरकारको भूमिकामा परिवर्तन आयो । सो समयदेखि

परम्परागत हस्तक्षेप तथा नियन्त्रणमुखी अर्थव्यवस्थाको अन्त भई उदारोन्मुख खुला अर्थतन्त्रको प्रयोग हुँदै आएको छ । सार्वजनिक व्ययलाई तीव्र आर्थिक वृद्धि र समष्टिगत आर्थिक दायित्व कायम राख्दै सरकारले निजी क्षेत्रले गर्न नसक्ने कार्य र सरकारले मात्र गर्नुपर्ने क्षेत्रमा सरकारी लगानीलाई सीमित तुल्याई सार्वजनिक व्ययलाई केही आर्थिक अधिकार निजी क्षेत्रमा प्रत्यायोजन गरेको छ ।

बजेटलाई सार्वजनिक नीति कार्यान्वयनको प्रमुख औजारको रूपमा लिइन्छ । सार्वजनिक नीतिहरू कार्यान्वयनका लागि बजेटले कार्ययोजना तथा आवश्यक स्रोतहरूको विवरण प्रस्तुत गर्दछ । बजेटलाई सरकारको कार्ययोजनाको रूपमा पनि लिइन्छ । बजेटले आर्थिक वृद्धि, समग्र आर्थिक विकास र स्थायित्वलाई जोड दिँदै कार्ययोजना प्रस्तुत गरेको हुन्छ । बजेट निश्चित अवधिका लागि अनुमानित राजस्व तथा प्रस्तावित खर्चको अनुमानसँगै ल्याउने गरिन्छ । यी अनुमानबाट गर्नुपर्ने कार्ययोजना र खर्च व्यहोर्ने स्रोतहरू पनि बजेटमा स्पष्ट रूपमा प्रस्तुत भएका हुन्छन् । तसर्थ बजेटलाई सरकारी योजना तथा कार्यक्रम अभिव्यक्त गर्ने उपकरणको रूपमा हेर्ने गरिन्छ । बजेटले राज्यको विकासको उद्देश्य तथा कार्यक्रमहरूलाई प्रतिविम्बित गराउन पुनर्वर्गीकरण मात्र नगरेर नतिजासँग साधनहरूलाई सम्बन्धित गराएर सरकारी उपलब्धि को अनुमान गर्ने प्रयास गर्दछ । बजेटमा एकरूपता कायम गर्न एउटा कोषको माध्यमबाट स्रोतको व्यवस्थापन गरी राजस्व रकम जम्मा गर्ने र बजेट निकास खर्च गर्ने व्यवस्था गरिन्छ । बजेटमा राज्यको आर्थिक दर्शन, प्राथमिकता, नीति, योजना, खर्च, राजस्वका शीर्षकहरू, उद्देश्य, रणनीति र सरकारले कार्यान्वयन गर्ने कार्यक्रमसमेत समेटिने भएकोले बजेट समाजको ऐना पनि हो ।

सरकारको तर्फबाट नागरिक समक्ष गरिएका वाचा/प्रतिबद्धताहरू पूरा गर्न बजेट एउटा प्रमुख माध्यमको रूपमा रहने हुँदा बजेटलाई सर्वाधिक महत्त्वका साथ हेरिन्छ । यसैले विश्वका सबैजसो लोकतान्त्रिक मुलुकका संविधानमा व्यवस्थापिका समक्ष बजेट प्रस्तुत गर्ने र व्यवस्थापिकाको स्वीकृतिपश्चात् मात्र खर्च गर्ने संवैधानिक व्यवस्था भएको पाइन्छ ।

बजेटलाई सरकारको आर्थिक क्रियाकलापको योजनाको रूपमा लिने र बजेटलाई बढी उपयोगी बनाउन वैज्ञानिक ढंगले वर्गीकरण गर्ने गरेको पाइन्छ । यसको माध्यमबाट जनतालाई आमदानी, खर्च, योजना, कार्यक्रम तथा आर्थिक नीतिको जानकारी गराउने गर्दछ ।

परिभाषा

P.E. Taylor को परिभाषा अनुसार “बजेट सरकारको प्रमुख वित्तीय योजना हो । यसले बजेट अवधिको लागि अपेक्षित राजस्व र प्रस्तावित खर्चको अनुमानहरूसँगै ल्याउने गर्छ र यी अनुमानहरूबाट गर्नुपर्ने क्रियाकलाप र खर्च व्यहोर्ने माध्यम थाहा पाउन सकिन्छ ।” ख्याति प्राप्त विद्वान C. Beyer को भनाइ अनुसार “बजेट एउटा त्यस्तो यान्त्रिक औजार हो जसको माध्यमबाट मुलुकको विविध क्षेत्रमा प्राप्त स्रोत र साधनको वितरण र कुन क्षेत्रमा खर्च गर्ने भन्ने निर्णय लिनुका साथै अन्य नीतिगत निर्णय तय गर्न समेत सघाउ पुऱ्याउँछ ।” विश्व बैंकको प्रतिवेदनमा बजेटलाई वार्षिक बजेट सार्वजनिक खर्चको लागि कानुनी अधिकार हो, यो मध्यमकालीन खर्च योजनाको एक वर्षे टुक्रा भनिएको छ ।

बजेट तर्जुमा पद्धति

बजेट तर्जुमा गर्दा विविध पद्धतिहरू प्रयोगमा ल्याइएको पाइन्छ । देशको आर्थिक, सामाजिक, राजनीतिक र प्रशासनिक क्षमता र विश्वव्यापी रूपमा आएको परिवर्तनलाई आत्मसात गर्दै बजेट तर्जुमा पद्धति अँगालेको पाइन्छ । वृद्धिमा आधारित बजेट, शून्यमा आधारित बजेट, योजना कार्यक्रम बजेट प्रणाली, कार्यक्रम तथा उपलब्धि बजेट प्रणाली र मध्यमकालीन खर्च संरचनालाई बजेट तर्जुमा पद्धतिको रूपमा उल्लेख गर्न सकिन्छ ।

बजेट चक्र

सामान्यतः बजेटले अनुमान, स्वीकृति, कार्यान्वयन (राजस्व सङ्कलन र खर्च, Recording/Reporting) लेखापरीक्षण र मूल्याङ्कन चरणहरू पार गर्नुपर्ने हुन्छ ।

१. बजेट तर्जुमा चरण (Budget Formulation)
२. बजेट अनुमोदन/स्वीकृति (Budget Approving)
३. बजेट कार्यान्वयन (Budget execution)
४. बजेट मूल्याङ्कन (Budget Evaluation and Auding)

नेपालको संविधानको भाग १० (सङ्घीय आर्थिक कार्यप्रणाली) धारा ११९ (राजस्व र व्ययको अनुमान) मा नेपाल सरकारको अर्थमन्त्रीले प्रत्येक आर्थिक वर्षको सम्बन्धमा सङ्घीय संसदका दुवै सदनको संयुक्त बैठकमा देहायका विषयहरू खुलाई वार्षिक अनुमान पेस गर्नुपर्नेछः-

- क) राजस्वको अनुमान,
- ख) सङ्घीय सञ्चित कोषमाथि व्ययभार हुने आवश्यक रकमहरू र
- ग) सङ्घीय विनियोजन ऐन बमोजिम व्यय हुने आवश्यक रकमहरू ।

माथि उल्लिखित वार्षिक अनुमान पेस गर्दा अघिल्लो आर्थिक वर्षमा प्रत्येक मन्त्रालयलाई छुट्याइएको खर्चको रकम र सो खर्च अनुसारको लक्ष्य हासिल भयो वा भएन त्यसको विवरण पनि पेस गर्नु पर्नेछ र राजस्व र व्ययको अनुमान प्रत्येक वर्ष जेठ महिनाको १५ गते सङ्घीय संसदमा पेस गर्नुपर्ने संवैधानिक व्यवस्था छ ।

अनुगमन तथा मूल्याङ्कन सम्बन्धी सैद्धान्तिक अवधारणा

व्यवस्थापनको क्षेत्रमा अनुगमनको चलन पुरानै भए पनि मूल्याङ्कन र प्रक्रिया भने विभिन्न मुलुकहरू र संयुक्त राष्ट्र संघीय प्रणालीमा समेत सन् १९५० को दशकदेखि शुरू भएको हो । संयुक्त राष्ट्र संघीय प्रणालीमा पनि अनुगमन र मूल्याङ्कन प्रक्रियाको विकास गर्ने अभिरुचि सन् १९६० र १९७० को दशकसम्म उल्लेखनीय तीव्रता आएको देखिन्छ । प्रारम्भमा असर र प्रभावमा भन्दा पनि कुल खर्चको तुलनामा र भौतिक साधन र उपलब्धिहरूको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन प्रणाली बढी सम्बन्धित हुने गर्दथ्यो । तर यस विचारधारामा सन् १९६० को दशक पश्चात् ग्रामीण विकास कार्यक्रम मार्फत समाजका उपेक्षित र गरिव

वर्गसम्म विकासको प्रतिफल पुऱ्याउन आर्थिक वृद्धि दरको सिद्धान्तभन्दा पर गएर सामाजिक न्याय तथा राष्ट्रिय उद्देश्यहरूको परिपूर्तिका निमित्त यो प्रणाली लागू भयो । यस प्रणाली अन्तर्गत विकास प्रयासमा असफलता हुनाका कारणहरू आयोजना लागू गर्दा नै कुनै कमीकमजोरी पत्ता लगाउने माध्यमको रूपमा हेरिन्छ । दातृसंस्थाहरू र सहयोग पाउने विकासोन्मुख राष्ट्रहरू तथा तिनीहरूको उपलब्धि अर्थात प्रतिफल र प्रभावलाई बढी संख्यात्मक र गुणात्मक ढंगले मापन गरी अरू बढी जोड दिने उपायहरूको रूपमा अनुगमन तथा मूल्याङ्कन प्रणालीलाई हेरिन्छ ।

अनुगमन तथा मूल्याङ्कन व्यवस्था सफल भएका मलेशिया, बङ्गलादेश, फिलिपिन्स, थाइल्याण्ड जस्ता देशहरूमध्ये मलेशियामा अनुगमन तथा मूल्याङ्कन कार्य सन् १९६० देखि विकास आयोजनाको लागत र प्रतिफल त्यसको उद्देश्यसँग मिलान (Matching) गरी अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्ने कार्यको थालनी गरियो । बंगलादेशमा सन् १९७५ मा Programme Implementation Board स्थापना गरी अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्ने र प्रधानमन्त्री समक्ष प्रतिवेदन पेस गर्ने कार्य प्रारम्भ गरियो । त्यसपछि सन् १९८० मा उक्त Board लाई Implementation Monitoring and Devaluation Division (IMDD) नामाकरण गरी प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय अन्तर्गत राखी त्यसलाई कार्यान्वयन प्रभाव मूल्याङ्कन, विभिन्न अवधिका तथ्याङ्क संकलन, स्थलगत निरीक्षण, समस्या समाधान समन्वय आदि कार्यहरू सुम्पियो ।

नेपालमा बजेट कार्यान्वयन अर्थात विकास आयोजनाहरूको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्ने व्यवस्थाको प्रारम्भ कुनै न कुनै रूपमा आवधिक योजनाको थालनीसँगै भएता पनि यसमा एकरूपता भने आर्थिक वर्ष २०३२/३३ देखि मात्र लागू भएको पाइन्छ । अर्थ मन्त्रालयले बजेट निर्माणको क्रमसँगै बजेट निकास गर्दा नियन्त्रण कायम गरेर, बजेट बाँडफाँट औचित्य हेरेर, बजेट कार्यान्वयनको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन कार्य अप्रत्यक्ष रूपमा गर्दै आएको देखिन्छ । त्यस्तै महालेखापरीक्षकको कार्यालयले अन्तिम लेखापरीक्षण गरेर पनि बजेट कार्यान्वयनको मूल्याङ्कन गर्दै आएको छ । व्यवस्थित रूपमा नियाल्दा पाँचौँ योजनामा नेपाल सरकारले योजना तर्जुमा तथा कार्यान्वयन पक्षमा सुधार गर्न मन्त्रालयहरूमा योजना महाशाखा तथा शाखाहरू गठन गरेको देखिन्छ । त्यस्तै आर्थिक वर्ष २०३२/३३ मा अनुगमन तथा मूल्याङ्कन कार्य व्यवस्थित गर्न राष्ट्रिय योजना आयोगबाट विकास आयोजनाको कार्यान्वयन मूल्याङ्कन गर्ने नयाँ व्यवस्था लागू गरिएको देखिन्छ । आठौँ पञ्चवर्षीय योजना अवधिमा एसियाली विकास बैंक र विश्व बैंक जस्ता संस्थाहरूको आर्थिक एवं प्राविधिक सहायतामा ती संस्थाहरूले अंगाल्दै आएका अनुगमन तथा मूल्याङ्कन व्यवस्थालाई पुनरावलोकन/परिमार्जन गरी कार्यान्वयन गर्ने प्रयास गरिएको थियो ।

बजेट कार्यान्वयनको अनुगमन तथा मूल्याक्तन सम्बन्धी प्रयोग, अभ्यास र संस्थागत संरचना

नेपालमा योजनाबद्ध विकासको शुरूवात पछि देश विकासको लागि ठूलो धनराशी लगानी गरिँदै आएको छ । आर्थिक तथा सामाजिक विकासका केही पूर्वाधार निर्माण भएता पनि लगानी अनुरूपको अनुभूति पाउन भने नेपाली जनताले सकेको छैन । जसको कारण गरिवी लगायतका विविध समस्याहरू टड्कारो रूपमा देखिएका छन् । विकास कार्यक्रम तथा आयोजनाहरू उपलब्धिमूलक बनाउनका लागि प्रयास भएको देखिन्छ । आयोजनाहरू उपलब्धिमूलक बनाउन अनुगमन तथा मूल्याङ्कन प्रक्रियालाई

प्रभावकारी बनाउन थालिएको छ । विकास कार्यको लागत, परिणाम, गुणस्तर र कार्यान्वयन प्रक्रियालाई सूचक मार्फत मूल्याङ्कन गर्ने व्यवस्था गरिएको छ । अनुगमन तथा मूल्याङ्कन प्रभावकारी र कार्यक्रमहरू उपलब्धिमूलक बनाउन सूचांक भार तोकी कार्यक्रम तयार गरिएको छ । त्यही आधारमा के कति प्रगति भयो सो को मासिक, चौमासिक प्रगति प्रतिवेदन तयार समेत गरिन्छ । नेपालको बजेट तथा कार्यक्रमहरूको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन निम्न निकायबाट गरिन्छः-

- क) **राष्ट्रिय योजना आयोग:** राष्ट्रिय योजना आयोग (अनुगमन तथा मूल्याङ्कन महाशाखा) बाट विकास कार्यक्रमहरूको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गरिन्छ । जस अनुसार सम्बन्धित मन्त्रालयका सचिव, योजना अनुगमन महाशाखा प्रमुख, विभागीय प्रमुख, योजना प्रमुखलाई बोलाई प्रगति समीक्षा गरिन्छ ।
- ख) **सम्बन्धित मन्त्रालय:** विकास बजेट तथा कार्यक्रमहरूको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्न प्रत्येक मन्त्रालयमा अनुगमन तथा मूल्याङ्कन महाशाखाको व्यवस्था गरिएको छ । जहाँ सबै योजनाको मासिक रूपमा लक्ष्य प्रगति समीक्षा गरिन्छ । प्राथमिकता तोकिएको कार्यक्रमको ८० प्रतिशत प्रगति नपुगेमा त्यसको कारण पत्ता लगाई समस्याको कारणले भए बजेट फुकुवाको लागि सिफारिस गरि दिने र लापवाही भए योजना प्रमुखलाई कारवाही गर्न सक्ने व्यवस्था छ । प्रत्येक मन्त्रालयमा माननीय मन्त्री अध्यक्ष हुने मन्त्रालयस्तरीय विकास समस्या समाधान समिति (MDAC) रहेको छ र त्यसको बैठक प्रत्येक ३/३ महिनामा माननीय मन्त्रीज्यूको अध्यक्षता बस्ने तथा उक्त समितिको बैठकमा चालु आर्थिक वर्षको पछिल्लो ३ महिनाको प्रगति समीक्षा समेत हुनेछ ।
- ग) **विभाग:** विकास कार्यक्रम तथा योजनाहरूको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्न प्रत्येक विभागमा अनुगमन तथा मूल्याङ्कन महाशाखाको व्यवस्था गरिएको छ । त्यसमा मातहतका कार्यक्रम आयोजनाहरूको लक्ष्य प्रगति र कार्यक्रम कार्यान्वयनको समीक्षा गरिन्छ ।
- घ) **राष्ट्रिय विकास समस्या समाधान समिति:** सम्माननीय प्रधानमन्त्रीको अध्यक्षतामा सबै मन्त्रीहरू सम्मिलित राष्ट्रिय विकास समस्या समाधान समिति (NDAC) उच्चस्तरीय समितिले सबै मन्त्रालयहरूका विकास बजेट कार्यक्रमको प्रगति समीक्षा गर्दछ र प्राथमिकता प्राप्त आयोजनाको व्यापक छलफल गरी प्रभावकारी कार्यान्वयन गर्न आवश्यक मार्गदर्शन समेत दिइन्छ । सो समितिको बैठक प्रत्येक ६/६ महिनामा बस्छ ।
- ङ) **अर्थ मन्त्रालय:** अर्थ मन्त्रालयबाट प्रत्येक आर्थिक वर्षमा प्रथम ६ महिनासम्मको बजेटको मध्यावधि मूल्याङ्कन गरिन्छ ।
- च) **दातृसंस्थाहरू:** विभिन्न विकास आयोजनाका दातृ संघ संस्था तथा राष्ट्रले लगानी रकमको उपलब्धिको लेखाजोखा गर्दछन् । कार्यक्रमको कार्यान्वयन बारे Field Visit समेत गर्दछन् । प्रत्येक वर्ष Mission आउँछन् वार्षिक तथा Medium Term Evaluation समेत गरी आफ्नो प्रतिवेदन दिने गर्दछन् ।

- छ) **अन्तर्राष्ट्रिय मुद्रा कोष:** यसको नियमित मिशनले समग्र बजेट कार्यान्वयनको अवलोकन गरी सुझाव प्रस्तुत गर्ने गर्दछ ।
- ज) **कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालय:** यो बजेटको आन्तरिक लेखापरीक्षण गर्ने निकाय हो । यसले बजेटको खर्च नियमित तरिकाले गरिएको छ छैन हेरी प्रतिवेदन पेस गर्दछ ।
- झ) **महालेखापरीक्षकको कार्यालय:** महालेखापरीक्षकको कार्यालयबाट सबै मन्त्रालय, विभाग, निकायअन्तर्गतको बजेटको नियमितता, मितव्ययिता, कार्यदक्षता, प्रभावकारिता र औचित्य समेत विचार गरी लेखापरीक्षण गरिन्छ ।
- ञ) **दबाब समूह तथा नागरिक समाज:** हाल नेपाल सरकारको बजेट निकासालिँदा खर्च सार्वजनिक गरेको विवरण पनि पेस गर्नु पर्दछ । यसरी नागरिक समाजलाई जानकारी दिन खर्च सार्वजनिक गर्ने व्यवस्था गरिएको छ र यसबाट नागरिक समाजबाट पनि बजेटको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन हुने गर्दछ ।
- ट) **संसदीय समितिहरू:** संसदअन्तर्गतका विभिन्न समितिमार्फत पनि बजेट कार्यान्वयन बारे अनुगमन तथा मूल्याङ्कन हुने गर्दछ । यसमा सार्वजनिक लेखा समिति संवेदनशील र शक्तिशाली हुन्छ ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा बजेट तर्जुमा गर्दा लिइने मुख्य आधारहरू

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ को दफा २० को खण्ड (ग) र (घ), नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावली, २०५७ बमोजिम प्राधिकरणको उद्देश्य र लक्ष्य प्राप्तिका लागि नीति, बजेट, योजना तथा कार्यक्रमको खाका प्रस्तुत गर्ने क्रममा सञ्चालक समितिबाट विभिन्न समयमा भएका निर्णय, मार्गदर्शन, गत आर्थिक वर्षको कार्यक्रमको प्रगतिस्थिति र कुनै योजना तथा कार्यक्रममा निरन्तरता दिनु पर्नाको कारण, पुष्ट्याई, सम्बद्ध निर्देशनालय, विभाग, कार्यालय तथा आयोजना लगायतका पदाधिकारीबाट प्रस्तावित बजेट तथा कार्यक्रमको समीक्षासहित छलफल, अध्ययन, विश्लेषण आदि प्रक्रिया पूरा गरी नीति, बजेट, योजना तथा कार्यक्रम तर्जुमा गरिन्छ । Online Budget निर्माणका क्रममा भएका सिफारिसहरू लगायत हवाई उडान सञ्चालनमा हुने वृद्धि तथा विस्तार कार्यान्वयन गर्नुपर्ने आवश्यकताको आधारमा बजेट तर्जुमा गरिन्छ ।

बजेट तर्जुमा गर्दा लिइने मुख्य आधारहरू देहाय बमोजिम रहेका छन् :-

१. हवाई नीति, २०६३ मा भएको व्यवस्था,
२. नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ मा भएको व्यवस्था,
३. नेपाल सरकारको योजना/आवधिक योजना,
४. नेपाल सरकारको बजेट तथा कार्यक्रम,
५. नेपाल सरकारको बजेट वक्तव्य,
६. आगामी आर्थिक वर्षमा हुन सक्ने आयका स्रोतहरू,

७. विगत ५ वर्षको आयको अध्ययन, मूल्याङ्कन एवं विश्लेषण,
८. वैदेशिक ऋण, अनुदान, नेपाल सरकारको ऋण तथा शेयर लगानी र अनुदान सम्बन्धी कार्यक्रमको अध्ययन, मूल्याङ्कन एवं विश्लेषण,
९. नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण सञ्चालक समितिबाट विभिन्न समयमा भएको निर्णय, आदेश, निर्देशन, व्यवस्थापनका निर्णयहरू,
१०. चालु आर्थिक वर्षको चैत्र मसान्तसम्मको वास्तविक आय व्यय विवरण, असार मसान्तसम्मको संशोधित आय व्यय विवरणको अनुमान र विनियोजित बजेट तथा कार्यक्रम अनुसार सम्पन्न कार्यहरू र विभिन्न शीर्षक उपशीर्षकमा माग भएको बजेट, योजना तथा कार्यक्रमको पुष्ट्याई ।

यसका अतिरिक्त बजेट तर्जुमा गर्दा उद्देश्य, प्राथमिकता, गत आर्थिक वर्ष भएका उपलब्धि र कार्यनीतिहरूसमेत बजेट पेस गर्दाको समयमा प्रस्तुत गर्नुपर्ने हुन्छ ।

आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावली, २०५७ को नियम ३.१ मा बजेट तर्जुमा गर्ने सम्बन्धमा देहायको व्यवस्था गरिएको छ:-

- (१) महानिर्देशकले प्राधिकरणको कार्यसञ्चालन गर्नको लागि आवश्यक पर्ने कुराहरू सबै खुलाई प्राधिकरणको आर्थिक विवरणसहित आगामी आर्थिक वर्षको लागि आय व्ययको अनुमान प्रत्येक सालको चैत्र महिनासम्म तयार गरी बैशाख मसान्तसम्म समितिमा पेस गर्नुपर्नेछ,
- (२) प्राधिकरणको वार्षिक बजेट तर्जुमा सम्बन्धी अन्य कार्यविधि निर्देशिकामा तोकिएबमोजिम हुनेछ,
- (३) प्रत्येक वर्ष असार मसान्तभित्र आगामी आर्थिक वर्षको कार्यक्रम तथा बजेट समितिबाट स्वीकृत हुनेछ,
- (४) समितिले स्वीकृत गरेको बजेट आवश्यक जानकारीका लागि नेपाल सरकारमा पेश गरिनेछ ।

नियमावलीमा भएको व्यवस्था बमोजिम निर्धारित समयावधिमा नै बजेट निर्माण गरी सञ्चालक समिति समक्ष पेस गर्ने व्यवस्था तथा शीघ्रताका लागि महानिर्देशकबाट फागुन महिनाको दोस्रो/तेस्रो हप्ता कपरेट निर्देशनालयका उपमहानिर्देशकको संयोजकत्वमा बजेट तयारी कमिटी गठन हुने प्रचलन छ । प्राधिकरणको आगामी आर्थिक वर्षका लागि नीति, बजेट तथा कार्यक्रम निर्माण गर्ने क्रममा सो कमिटीले देहाय अनुसार कार्य गर्दै आएको देखिन्छ:-

१. प्राधिकरणअन्तर्गतका सबै Cost Center/Revenue Center हरूमा चालु आर्थिक वर्षको फागुन मसान्तसम्मको वास्तविक आर्थिकस्थिति, बाँकी चार महिनाको संशोधित अनुमान र आगामी आर्थिक वर्षको प्रस्तावित बजेट तथा सोसँग सम्बन्धित खरिद योजना, वार्षिक खरिद योजनासमेत Budget Software मा Online Budget Entry गरी बजेट मागको लागि पत्राचार गर्ने,
२. प्राप्त प्रस्तावित Online Budget माथि उपलब्ध स्रोत साधनको सीमाङ्कनभित्र रही आवश्यकतानुसार

सम्बन्धित निर्देशनालय, विभाग, कार्यालय, आयोजनासँग बजेट कमिटीद्वारा विस्तृत रूपमा छलफल हुने,

३. बजेट कमिटीले छलफलपश्चात् तयार पारेको बजेट तथा कार्यक्रम महानिर्देशक समक्ष पेस गर्ने,
४. महानिर्देशकले आवश्यकता र औचित्य ठानेमा बजेट कमिटीले तयार पारी पेस गरेको बजेटमाथि पुनः छलफल हुन सक्ने,
५. महानिर्देशकले बजेट कमिटीले पेस गरेको बजेटमाथि पुनः छलफल भए सोही बमोजिम र पुनः छलफल नभएमा कमिटीद्वारा पेस भएको नीति, बजेट तथा कार्यक्रम सञ्चालक समिति पेस हुनेछ, सञ्चालक समिति समक्ष महानिर्देशकद्वारा पेस भएको नीति, बजेट तथा कार्यक्रमउपर सञ्चालक समितिले आवश्यक ठानेमा देहायको उपसमिति गठन हुन्छः-

- | | |
|---|----------|
| १. अर्थ मन्त्रालयबाट प्रतिनिधित्व गर्ने सञ्चालक समितिका सदस्य | - संयोजक |
| २. मन्त्रालयबाट प्रतिनिधित्व गर्ने सञ्चालक समितिका सदस्य | - सदस्य |
| ३. सञ्चालक समितिको एकजना सदस्य | - सदस्य |
| ४. महानिर्देशक, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण | - सदस्य |
| ५. उपमहानिर्देशक, कर्पोरेट निर्देशनालय | - सदस्य |
| ६. निर्देशक, अर्थ विभाग | - सदस्य |

बजेट उपसमितिले पेस गरेको बजेटमाथि सम्बन्धित निकायको उपस्थितिमा आवश्यक भएमा छलफल हुने र छलफलपश्चात् निर्णय भएको कार्यक्रम तथा बजेटलाई अन्तिम रूप दिई सञ्चालक समितिको बैठकमा स्वीकृतिको लागि पेस गर्ने प्रचलन रहेको छ ।

बजेट कार्यान्वयन

बजेट तर्जुमा, बजेट विनियोजन र बजेट निकासाका सम्बन्धमा पारदर्शिता ल्याई बजेट कार्यान्वयनमा प्रभावकारिता ल्याउन सामान्यतया बजेटमा प्राधिकरणको वित्तीय नीति, समष्टिगत आर्थिक स्थिति, बजेट तर्जुमाका आधारहरू तथा संभावित वित्तीय जोखिम स्पष्ट उल्लेख गर्नुका साथै बजेट सम्बन्धी सूचना/तथ्याङ्क/जानकारीहरू प्राधिकरणको नीति विश्लेषण गर्न र उत्तरदायित्व प्रवर्धनमा सहयोग पुग्ने कुराहरूमा समेत ध्यानदिनु पर्दछ ।

१. सञ्चालक समितिबाट आगामी आर्थिक वर्षको नीति, बजेट, योजना तथा कार्यक्रम स्वीकृति भएपछि सम्बन्धित निर्देशनालय/विभाग/कार्यालय/आयोजना प्रमुखलाई अर्थ विभागबाट बजेट अख्तियारी पठाइन्छ ।
२. बजेट अख्तियारी प्राप्त भएपछि सम्बन्धित निर्देशनालय/विभाग/कार्यालय/आयोजना प्रमुखले स्वीकृत बजेट अनुसार आफ्नो कार्यक्रमको त्रैमासिक विभाजन गरी स्वीकृतिका लागि महानिर्देशक समक्ष पेस गर्दछन् ।

३. महानिर्देशकबाट त्रैमासिक विभाजन स्वीकृत भएपछि आगामी आर्थिक वर्षको नीति, बजेट, योजना तथा कार्यक्रमको कार्यान्वयन प्रारम्भ हुन्छ ।
४. नीति, बजेट, योजना तथा कार्यक्रमको मासिक प्रगति विवरण प्रत्येक महिना समाप्तपछि प्रधान कार्यालयमा पठाउनु पर्छ ।
५. नीति, बजेट, योजना तथा कार्यक्रमको त्रैमासिक प्रगति विवरण प्रधान कार्यालयमा पठाउनु पर्छ ।
६. नीति, बजेट, योजना तथा कार्यक्रमको अष्टमासिक प्रगति विवरण प्रधान कार्यालयमा पठाउनु पर्छ ।
७. प्राधिकरणमा सञ्चालित विकास कार्यक्रमको प्रगति विवरण एवं बजेट तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन सम्बन्धमा द्वैमासिक/त्रैमासिक रूपमा महानिर्देशकस्तर, अर्धवार्षिक रूपमा सञ्चालक समितिमा समीक्षा गरिने व्यवस्था छ ।
८. स्वीकृत बजेट तथा कार्यक्रममा कुनै संशोधन (थपघट) गर्नु परेमा कर्पोरेट निर्देशनालयको राय सिफारिसका आधारमा आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावली बमोजिम सञ्चालक समिति/महानिर्देशकबाट स्वीकृत गरिनेछ ।

सञ्चालक समितिका पदाधिकारी, महानिर्देशक र निर्देशनालय वा विभागबाट छुट्टाछुट्टै र संयुक्त रूपमा आवश्यकता र औचित्यताका आधारमा स्वीकृत नीति, बजेट, योजना तथा कार्यक्रम कार्यान्वयनका सम्बन्धमा अनुगमन हुने गरेको छ ।

आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावली, २०५७ को नियम ३.२ पूरक बजेट, थपघट र रकमान्तर सम्बन्धी व्यवस्था

३.२.१ पूरक बजेट

कुनै आर्थिक वर्षमा निम्न अवस्था पर्न आएमा महानिर्देशकले पूरक बजेट समिति समक्ष राख्न सक्नेछः-

- (क) चालु आर्थिक वर्षको निमित्त समितिले कुनै सेवाको लागि खर्च गर्न स्वीकृत गरेको रकम अपर्याप्त भयो भने वा त्यस वर्षको निमित्त स्वीकृत कार्यक्रमभित्रको नयाँ सेवामा खर्च गर्न आवश्यक पत्र्यो भने,
- (ख) त्यस आर्थिक वर्षमा स्वीकृत भएको रकमभन्दा बढी खर्च हुने सम्भावना देखिएको छ भने ।

३.२.२ बजेटमा थपघट

नियम ३.१ बमोजिम तयार पारी पेस भएको बजेट विवरण माथि समितिले आर्थिक स्थिति विचार गरी बजेटमा थपघट गर्न सक्नेछ । यसरी बजेट थपघट गर्दा वार्षिक कार्यक्रममा पनि असर पर्ने भएमा सोही बमोजिम कार्यक्रम पनि मिलाउन गराउनु पर्नेछ ।

३.२.३ बजेट रकमान्तर

- (१) नियम ३.१ बमोजिम समितिले स्वीकृत गरेको बजेटमध्ये कुनै बजेट शीर्षक/उपशीर्षकमा रकम नपुग हुन गई रकमान्तर गर्नु परेमा जुन बजेट शीर्षक/उपशीर्षकमा रकमान्तर गर्नुपर्ने हो सोको २५ प्रतिशतसम्म महानिर्देशकले रकमान्तर गर्न सक्नेछ । सोभन्दा बढी रकम रकमान्तर गर्नु परेमा मनासिव माफिकको कारण सहित महानिर्देशकले समितिमा पेश गर्नु पर्नेछ ।
- (२) एक पटक जुन बजेट शीर्षक/उपशीर्षकबाट रकमान्तर भई सकेको छ सो बजेट शीर्षक/उपशीर्षकमा रकम नपुग हुन गई थप बजेट माग गर्न र रकमान्तर गर्न पाइने छैन ।
- (३) यसरी रकमान्तर गरिँदा देहायका शीर्षक/उपशीर्षकमा रकमान्तर गर्न पाइने छैन ।
 - (क) स्वीकृत नभएको दरबन्दीको तलब, भत्ता र सुविधा,
 - (ख) आर्थिक सहायता, चन्दा र पुरस्कार,
 - (ग) विविध खर्च ।
- (४) रकमान्तर गर्दा एक मूल शीर्षकबाट अर्को मूल शीर्षकभित्रको रकमहरूमा रकमान्तर गर्न पाइने छैन ।
- (५) यसरी रकमान्तर गरिएको विवरण त्यसपछिको समितिको पहिला बैठकमा महानिर्देशकले जानकारी गराउनु पर्नेछ ।

३.३ बजेट निकासा र खर्च व्यवस्था

३.३.१ बजेट निकासा

- (क) समितिले स्वीकृत गरेको विनियोजित रकम महानिर्देशकको आदेशले केन्द्रीय कोष खाताबाट त्रैमासिक रूपमा रकम भिक्री केन्द्रीय निकासा खर्च खातामा जम्मा गरिनेछ । एक त्रैमासिकको लागि आवश्यक पर्ने भन्दा बढी रकम भिक्न परेमा समितिको स्वीकृति लिनु पर्नेछ ।
- (ख) विनियोजित बजेट तथा कार्यक्रम बमोजिम खर्च गर्न सम्बन्धित कार्यालय वा आयोजनाहरूलाई महानिर्देशकले अख्तियारी जारी गर्नेछ ।
- (ग) जारी अख्तियारी बमोजिमको कार्य सम्पादन गर्न स्वीकृत बजेटलाई त्रैमासिक रूपमा विभाजन गरी श्रावण, कार्तिक, माघ र चैत्र महिनाभित्र खर्च गर्ने अख्तियार प्राप्त कार्यालय तथा आयोजनाहरूमा निकासा पठाउनु पर्नेछ ।
- (घ) स्वीकृत बजेटमध्येको निकासा माग गर्दा विगत महिनासम्मको हिसाब तथा सोसँग सम्बन्धित विवरणहरू बजेट माग फारामसाथ संलग्न गर्नु पर्नेछ । आवश्यक विवरण प्राप्त नभएमा बजेट निकासा रोक्का राख्न सकिनेछ ।
- (ङ) बजेट रकम निकासा दिँदा कार्यक्रम अन्तर्गत भएका कार्य प्रगतिलाई आधार मानिनेछ ।

- (च) निकासी प्राप्त रकम सम्बन्धित आर्थिक वर्षमा खर्च हुन नसकी बाँकी रहन गएको रकम आगामी वर्षको बजेट निकासामा समावेश गर्ने गरी समायोजन गर्ने वा केन्द्रीय कोष खातामा फिर्ता गर्नु पर्नेछ ।
- (छ) चालु वर्षको लागि समितिबाट कार्यक्रम तथा बजेट स्वीकृत हुन बाँकी रहेको अवस्थामा समितिले तोकिएका बमोजिमको रकम प्रस्तावित बजेटमा मिलान हुने गरी कार्य सञ्चालनको लागि प्राधिकरणको कोषबाट खर्च गर्न सकिनेछ ।
- (ज) खण्ड (छ) बमोजिम समितिबाट कार्य संचालनको लागि रकम नतोकिएको अवस्थामा गत वर्षको स्वीकृत बजेटको १/६ खण्ड रकमसम्म महानिर्देशकले कोषबाट खर्च गर्न सक्नेछ ।

३.३.२ खर्चको व्यवस्था

- (क) प्रधान कार्यालय, कार्यालय वा आयोजनाहरूले महानिर्देशकबाट प्राप्त अख्तियारी अनुसार निकासी प्राप्त भएको रकम आम्दानी बाँधी स्वीकृत बजेट तथा कार्यक्रमको परिधिभित्र रही प्राधिकरणको नियमावली अनुसार खर्च गर्ने लेखा राख्ने र लेखापरीक्षण गराउन समयमै सेस्ताहरू पेस गर्नुपर्नेछ ।
- (ख) महानिर्देशकले स्वीकृत बजेट रकममा आवश्यकतानुसार खर्चको नियन्त्रण गर्न सक्नेछ । यस्तो नियन्त्रणका काम कारबाही समितिलाई जानकारी गराउनु पर्नेछ ।
- (ग) यस नियमावली अनुसार तोकिएको अधिकार प्राप्त अधिकारी बाहेक अरू कसैले खर्च गर्न, आदेश दिन वा खर्च गरेको कुरा स्वीकृत गर्न हुँदैन ।
- (घ) खर्चको निकासी दिने वा खर्च गर्ने अधिकारीले निम्नानुसारको अवस्थामा मात्र खर्च निकासी दिने र खर्च गर्ने गर्नुपर्छ:
 - (१) खर्च गरिने रकम स्वीकृत बजेटभित्र र सम्बन्धित शीर्षकको लागि विनियोजन भएको हुनु पर्छ ।
 - (२) कुनै नयाँ योजना वा पुँजीगत निर्माण कार्यक्रमको रकम भए सो योजना वा कार्यक्रम स्वीकृत भई सकेको हुनु पर्दछ ।
 - (३) खर्च गर्नुपूर्व खर्च गर्ने आदेश प्राप्त भई सकेको हुनु पर्दछ ।
- (ङ) स्वीकृत भएको बजेट शीर्षकमा विनियोजन भएको रकम अपर्याप्त भएमा वा स्वीकृत बजेट शीर्षकमा समावेश नभएको कुनै कार्यमा तत्कालै खर्च नगरे प्राधिकरणलाई हानि-नोक्सानी हुने भएमा महानिर्देशकले समितिबाट अनुमोदन गराउने गरी जुनसुकै बजेट रकमबाट आवश्यकतानुसार खर्च गर्न र खर्च गर्ने स्वीकृति दिन सक्नेछ ।

नेपालको सार्वजनिक खरिद प्रणालीसम्बन्धी समसामयिक मामिलाहरू



सुरेश प्रधान

पूर्व महालेखा नियन्त्रक, सार्वजनिक वित्तीय तथा खरिद व्यवस्थापन विज्ञ

१. पृष्ठभूमि

सार्वजनिक खरिद प्रणाली बजेट तथा कार्यक्रम तयारी तथा कार्यान्वयनको एक प्रमुख प्रक्रिया र साधन हो । सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३ ले परिभाषित गरेको कुनै पनि सार्वजनिक निकायले वार्षिक रूपमा कार्यक्रम तथा बजेटको तयार गर्दा खरिदको क्रियाकलापहरूलाई ध्यान दिनुपर्दछ भने सो को कार्यान्वयन गर्दा पनि खरिद कार्य प्रमुख प्रक्रिया हो । चालु खर्च वा सामान्य प्रकृतिका खर्चहरू बाहेक प्रायः पूँजीगत प्रकृतिका खर्चहरूको लागि खरिद कार्य एक अपरिहार्य कार्यप्रक्रिया हो । बजेट तथा कार्यक्रमको साथै मध्यमकालिन खर्च संरचनाको लागि क्रियाकलाप, परिणाम तथा प्रतिफलको विश्लेषणको लागि नतिजा संरचना (Result Framework) को सन्दर्भमा आगत, प्रक्रिया, प्रतिफल, उपलब्धि तथा प्रभावको विश्लेषण गर्ने गरिन्छ । तर सार्वजनिक खरिद प्रणाली मुख्यतः प्रक्रिया र प्रतिफलसँग सम्बन्धित हुन्छ । लामो प्रक्रियाको रूपमा खरिद कार्यको नकारात्मक टिप्पणी गर्ने गरिएको भएता पनि प्रक्रियाले कार्यलाई बढी सादृश्य (Visibility) गराउने, बढी नियन्त्रण (Control) गर्न सघाउने, जवाफदेहिता (Accountability) सुधार गर्ने, कार्यकुशलता (Efficiency) बढाउने र उच्च उत्पादकत्व (Productivity) हासिल गर्ने कार्यमा महत्वपूर्ण पक्ष भएकोले प्रक्रियालाई प्रभावकारी बनाउनु आवश्यक छ । त्यसैले आयोजनाहरूको बजेट तथा कार्यक्रमको तयारी र कार्यान्वयन उपलब्धिपूर्ण बनाई लक्षित उद्देश्य हासिल गर्न खरिद प्रणालीको भूमिका महत्वपूर्ण हुन्छ । यसको बावजूद नेपालमा सार्वजनिक खरिद प्रक्रियामा समसामयिक रूपमा संचारजगत तथा नियामक निकायहरूले विभिन्न मामिलाहरू प्रतिवेदन गर्ने गरिएको देखिन्छ । यसै कुरालाई मध्यनजर राखी सार्वजनिक खरिद प्रणाली समसामयिक मामिलाहरू पहिचान गर्दै नेपालमा आयोजनाहरूको लक्षित उद्देश्यहरू हासिल गर्न र अपेक्षा अनुरूप काम हुन नसक्नुमा खरिद कानून र यसका प्रावधानहरू कति जिम्मेवार रहेको भनी चर्चा गर्ने प्रयास गरिएको छ । यस्तो मामिलाहरूको पहिचान, कारण तथा समस्याको साथै समाधानको उपायहरू सम्बन्धमा सुधार गर्नुपर्ने पक्षहरूको समेत विवेचना गर्ने यस लेखको प्रमुख उद्देश्य रहेको छ ।

२. सार्वजनिक खरिदसम्बन्धी मामिलाहरू

सार्वजनिक खरिद प्रकृतिलाई दोषारोपण गर्ने प्रमुख कारणहरूमा मुख्यतः कार्यक्रम तथा आयोजनाको लक्षित उद्देश्य प्राप्त र प्रतिफल समयमा प्राप्त नहुनुको साथै समय र लागत बढ्ने अवस्था रहेको

छ । २०७५ सालमा अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगले गरेको एक अध्ययन प्रतिवेदनमा तत्कालिन समयमा नेपालका १८४८ आयोजनाहरू भण्डै १० वर्षदेखि सञ्चालन भएपनि कतिपयको म्याद नथपीकन र अधिकांशको म्याद थप गरेको भएपनि आयोजनाहरूको कार्य पूरा नभएको तर कानूनमा दण्डको व्यवस्था भएपनि सोको पालना नभएको भनी मुख्य निष्कर्ष रहेको देखिन्छ । यसको साथै सार्वजनिक निकायहरूको पूँजीगत खर्च समयमा नहुने र भएपनि असारे विकासको रूपमा असार महिनाको सेरोफेरोमा खर्च हुने प्रवृत्तिको कारणले नेपालका बैंकहरूको तरलतामा पनि प्रभाव परेर निजी क्षेत्रको लगानी गर्ने वातावरणमा समेत बहुपक्षीय असर पर्ने गरेको देखिएको छ । गत वर्ष २०७९।८० को पूँजीगत खर्चमा भएको वृद्धिसँगै बैंकहरूको तरलता स्थितिमा आएको परिवर्तनले यसै कुरालाई संकेत गरेको छ । यसको बहुपक्षीय असरको रूपमा निजीक्षेत्रको व्यवसायको लागत बढ्न गएको र अन्ततोगत्वा मुद्रास्फिति हुन गै सर्वसाधारणको जीवन निर्वाहमा कठिनाई हुन पुगेको आभास हुन्छ । यसरी जनजीवनको पक्ष जोडिएको हुँदा सार्वजनिक खरिद कार्य चर्चाको विषय हुन पुगेको देखिन्छ । यस लेखमा खरिद कार्यको कारणले बजेट खर्च खरिद तथा आयोजनाको कार्यान्वयनमा देखिएको अवरोधको अवस्थाहरूलाई मामिलाको रूपमा चित्रण गरिएको छ र सो आधारमा नै अध्ययन तथा निष्कर्ष निकालिएको छ ।

सार्वजनिक खरिदका मामिलाहरू अध्ययन गर्दा सार्वजनिक खरिद कानूनको प्रावधानहरूको पालनामा कमी देखिएको र दण्डहीनता प्रमुख रूपमा देखिन्छ । वस्तुगत रूपमा वर्गीकरण गर्दा हाल देखिएका प्रमुख मामिलाहरूमा खरिदसम्बन्धी तयारी कार्यहरू, खरिद कार्यविधिको प्रक्रिया तथा मूल्यांकन व्यवस्था र करार व्यवस्थापनका पक्षहरूको साथै खरिद व्यवस्थापनसँग आबद्ध बजेट कार्यक्रम र आवधिक योजनामा समेत समस्याहरू देखिएका छन । जुन निम्नानुसार वर्गीकरण गर्न सकिन्छ :

२.१. खरिदसम्बन्धी तयारीका कार्यहरू:

नियामक निकायहरूको दृष्टिकोणले तयारीका कार्यहरूमा तपसिल बमोजिमका मामिलाहरू देखिएका छन्:

- **खरिदको माग तथा प्रतिफल निर्धारण :** बजेट तथा कार्यक्रमको तयारी गर्दा कानून बमोजिम आयोजना बैंक, मध्यकालीन खर्च संरचना, खर्चको मापदण्ड, निकायलाई तोकिएको कार्यहरूको आधारमा क्रियाकलापहरू एकीन गरी खरिद कार्यको माग र सोको प्रतिफल एकीन नगरी खरिद गर्ने गरेकोले यस्तो कार्य दण्डनीय मानिएको देखिन्छ । वास्तवमा खरिद कानूनले माग र प्रतिफल निर्धारणको कार्य आधारभूत रूपमा निर्धारण नगरी बजेट तथा कार्यक्रम तयार गर्न नहुने र आयोजना बैंक तयार गर्दाको अवस्थामा नै विकास गरिएको क्रियाकलापहरू, वित्तीय श्रोत तथा खरिद विधिले नै प्रस्तुत कार्यहरू निर्धारण गरि सकेको हुन्छ । तर वास्तविक आधारमा यस्तो आयोजना बैंक तयार नगरिदा यस्तो वस्तुगत आधार स्पष्ट नहुने र सो आधारमा खरिद कार्य गरिँदा खरिद कार्यमा अन्यौल र कार्यको आधारमा नभै पदाधिकारीहरूको मनोगत आधारमा खरिद हुन जाने सम्भावना रहन्छ । यसले गर्दा अपेक्षित प्रतिफल प्राप्त हुने देखिँदैन । हाल भैरहवाको

लुम्बिनी विमानस्थल तथा पोखरा विमानस्थलको निर्माण पछि अपेक्षित उडान हुन नसक्नुमा यस्को सम्भाव्यता अध्ययनमा देखिएको कमी कमजोरीलाई समेत औल्याउन सकिन्छ ।

- **खरिद कार्यको बजार अध्ययन प्रतिवेदन :** खरिदको मागको आधारमा सार्वजनिक निकायले बजारको अध्ययन गरी खरिदको कार्यप्रकृतिको प्राविधिक पक्ष, आपूर्तिकर्ता वा निर्माण व्यवसायी, काम गर्न सक्ने योग्यता र अनुभव, प्राविधिक कार्य गर्न सक्ने क्षमता भएका संस्थाहरूको आँकलन र संख्या आदिको अध्ययन गरी बजार अध्ययन प्रतिवेदन तयार गरेर मात्र खरिद कार्य अघि बढाउनु पर्ने कानूनी व्यवस्था गरिएको छ । तर यस्तो प्रक्रिया पूरा नगरी खरिद कार्य गर्ने गरेको कार्यलाई पनि दण्डनीय गरिएको छ । यसले गर्दा योग्यता निर्धारण, खरिद विधि निर्धारण, प्रतिस्पर्धात्मक स्थितिको आँकलन गर्न नसकिँदा खरिद कार्य प्रभावित हुन पुग्दछ ।
- **खरिद कार्यको प्याकेज निर्धारण :** बजार अध्ययन प्रतिवेदनको आधार तथा खरिद कार्यको विशेषताको आधारमा प्राविधिक विवरण (Technical Specification) तयार गरेपछि सार्वजनिक निकायको खरिदसम्बन्धी कार्यहरूको प्रकृति प्रकार र परिमाणको आधारमा खरिद कार्यको प्याकेज निर्धारण गर्नुपर्ने खरिद कानूनको प्रावधान रहेको छ । तर नियामक निकायहरूले प्याकेज निर्धारणको कार्यमा ध्यान नदिएको हुँदा खरिद कार्यमा प्रतिस्पर्धा सीमित हुने र खास बोलपत्रदाताहरू मात्र योग्य हुने अवस्था लगायतका गुणस्तरयुक्त खरिद कार्य हुन नसक्ने अवस्था आउने निष्कर्ष निकालेको देखिन्छ । प्राविधिक विवरण समेतको आधारमा प्याकेज निर्धारण गर्नुपर्ने भएकोले वस्तुगत रूपमा खरिद कार्य नगरिँदा पनि खरिद कार्यमा समस्या देखा पर्ने गरेको देखिन्छ ।
- यसको साथै सार्वजनिक निकायहरूले खरिद प्याकेजको आधारमा लागत अनुमान तयार गरी खरिद कार्य गर्नुपर्नेमा सो अनुसार लागत अनुमान तयार नगरी खरिद कार्य गरेको भनी कैफियत देखाएको छ । प्याकेज बिना खरिद कार्यको लागत अनुमान नहुँदा खरिद कार्यको खरिद विधि फरक पर्न जानुका साथै बोलपत्रदाताहरूको परीक्षण तथा योग्यता निर्धारणको कार्यमा अस्पष्टता हुन गै खरिद कार्य प्रभावकारी हुन सक्दैन । त्यसैले कामको प्रकृति अनुसार लट, स्लाइसिंग र प्याकेजिङ गर्ने कार्यको यथोचित विभाजन गरी कार्य व्यवस्थापन गर्नुपर्नेमा नगरिएमा कानूनी प्रावधानको पालना भएको मानिँदैन ।
- हालका दिनहरूमा खरिद कार्यको लागि खरिद विधिको छनौट पनि मामिलाको रूपमा देखापरेको छ । राष्ट्रिय तथा अन्तरराष्ट्रिय वा मालसामान र निर्माण कार्य वा परामर्श सेवाको मिश्रित कार्य गर्दा कस्तो विधि अपनाउने भन्ने कुराको निर्धारण कतिपय अवस्थामा स्पष्ट भएको देखिँदैन । यसको प्रत्यक्ष सम्बन्ध कामको प्रकृति प्रकार र परिमाणमा आधारित हुन्छ भन्ने प्याकेज तथा सो आधारमा तयार गरिएको लागत अनुमानले वास्तवमा खरिद विधिको निर्धारण गर्दछ । सार्वजनिक निकायहरूले यस्तो श्रृङ्खलाबद्ध कार्यको चरण पालना नगर्दा पनि खरिद कार्यमा समस्या आउने गरेको छ । त्यस्तै निर्माण कार्यमा प्रायः हाल प्रयोगमा आएको परम्परागत खरिद विधि (डिजाइन, बिड र बिल्ड) ले गर्दा नियोक्ता (Employer) ले समयमा नै डिजाइन तथा ड्रविंग आदि स्वीकृत

गर्न नसक्दा दाबी आउने, सम्झौताको म्याद थप गर्नुपर्ने अवस्था सिर्जना हुने गरेको तथ्य आर्थिक वर्ष २०७७/७८ मा मेलम्ची खानेपानी आयोजना प्रथम फेजबाट सिकिएको पाठसम्बन्धी गोष्ठीको निष्कर्षले देखाएको थियो । त्यसैले परम्परागत विधिको साटो डिजाईन र बिल्ड, ईन्जिनियरिंग प्रोक्थोरमेन्ट र निर्माण लगायत सार्वजनिक निजी साझेदारी प्रयोग गरी पूर्वाधार विकासमा नयाँ विधिहरू प्रयोग गर्नुपर्ने धारणा पनि रहेको छ । यस प्रकारको विधि आयोजना बैंक तयार गर्दाको अवस्थामा नै एकीन गरी सरकारको श्रोत वा निजी क्षेत्रको वित्तीय सहभागितामा पूर्वाधार निर्माणको कार्य सञ्चालन गर्न (सडक, पुल, हवाई उडान मार्ग निर्माण, विद्युतीय उर्जा आयोजनाको निर्माण आदि) सकिएमा श्रोत साधनको उपयोग हुने र पूर्वाधारको पनि विकास हुने तथा निजी क्षेत्रलाई पनि लगानीको अवसर उपलब्ध हुने अवस्थाको सिर्जना हुन सक्दछ । यसैले खरिद विधि पनि हालको समयमा सोचनीय रहेको छ ।

नहर, खरिद विधिको आधारमा खरिद सम्झौताको छनौटको गरिने हुँदा सो अनुसार बोलपत्रसम्बन्धी कागजात छनौट र तथा खरिद प्रशासन गर्दा कार्यक्षेत्र र रकम घटाउनेसम्बन्धी समस्या आउने गरेको देखिएको छ । कागजातको तयारी राम्रो भएमा बोलपत्रदाताहरूले बोलपत्र पेश गर्दाको अवस्थामा नै निश्चिन्त भई काम गर्ने अवस्था हुन्छ भने करार प्रशासनको अवस्थामा पनि दावी आउने समस्या पनि संवोधन गर्न सकिन्छ । जस्तै एकाइ दररेट सम्झौता गर्ने कि एकमुष्ट सम्झौता गर्ने तथा मिश्रित काम गर्नुपरेमा कस्तो खरिद सम्झौता छनौट गर्ने भन्ने निर्धारण गर्नुपर्दछ । बोलपत्रसम्बन्धी नमुना कागजात नभएको अवस्थामा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयमा कागजात तयार गरी सहमतिको लागि पठाउँदा सो कार्यालयबाट समयमा नै जवाफ आउन नसक्दा खरिद कार्यमा अन्यौल हुने गरेको देखिन्छ ।

स्वीकृत वार्षिक खरिद योजना अनुसार समयमै खरिद गर्ने, गुरु खरिद योजना तयार नगरी र वार्षिक बजेटमा रकम समावेश नगरी आयोजना स्वीकृत गरेको अवस्थामा वार्षिक बजेट र कार्यक्रम अनुसारको खरिद योजना नबन्ने, बने पनि खरिद अनुगमन कार्यालयमा नपठाउने तथा खरिद योजना वस्तुपरक र वास्तविक हुन नसक्दा मन्त्रालयगत बजेट सूचना प्रणालीमा प्रविष्टि गरिने वार्षिक खरिद योजना औपचारिकतामा सीमित हुने गरेको देखिएको छ । यसले गर्दा खरिद कार्यसम्पन्न हुने निश्चितता नहुने तथा अनुमान गर्न कठिन हुने तथा वार्षिक कार्यान्वयन योजना अनुसार खरिद कार्यको अनुगमन गर्न कठिनाई हुनाको साथै खर्चको प्रक्षेपण र नगद प्रवाहको प्रक्षेपण गर्न समेत कठिनाई हुने गरेको देखिएको छ । त्यस्तै वहुवर्षीय आयोजनाको हकमा वहुवर्षीय खरिद योजना (गुरु खरिद योजना) र वार्षिक खरिद योजना बनाई आयोजना बैंकमा प्रविष्टि गरी सो अनुसार श्रोतको सुनिश्चितता भए पश्चात मात्र खरिद कार्य अधि बढाउनु पर्ने व्यवस्था छ । यसो हुन नसकेमा नियामक निकायले अनुसन्धान गर्न सक्ने अवस्था भएकोले खरिद योजना औपचारिकतामा मात्र सीमित हुने कार्यमा उचित ध्यान दिनु आवश्यक छ ।

२.२. खरिद कार्यविधिको प्रक्रिया तथा परीक्षण र मूल्याङ्कन तथा पुनरावलोकनको व्यवस्था :

खरिद कार्यको तयारीको साथै खरिद कार्यविधिको चरणमा पनि मामिलाहरू देखिएको छ । खरिद कार्यको लागि बजेटको तयारी र विनियोजनको समयमा नै खरिद कार्यको लागि पनि आवश्यक व्यवस्थापन गर्नुपर्ने व्यवस्था रहेको छ । आर्थिक कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व ऐन २०७६ को दफा ९ र १०

मा बजेट तयार गर्दा आयोजना बैंक (जस्मा खरिद विधि पनि उल्लेख हुनुपर्दछ), मध्यमकालीन खर्च संरचना, खर्चको मापदण्डको आधार, खर्च गर्न सक्ने क्षमता आदि समेतको आधारमा बजेट तयार गरी कार्यक्रम वा आयोजनाको प्रकृति र परिमाण अनुसार वार्षिक खरिद योजना वा खरिद गुरु योजना समेत तयार गर्नुपर्ने प्रावधान रहेको छ । यसले गर्दा खरिद कार्य आफ्नो कारणले मात्र नभै आयोजना वा कार्यक्रमको निर्माण पनि खरिद कार्यमा देखापर्ने समस्याको लागि जिम्मेवार भएको देखिन्छ । किनकि आयोजना वा कार्यक्रमको पर्याप्त तयारी बिना बजेटमा समावेश गरिँदा तयारी कार्य गर्दा (जग्गा अधिग्रहण, सम्भाव्यता अध्ययन, वातावरण अध्ययन तथा रुख कटान आदि) खरिद योजना अनुसारको मितिमा खरिद कार्य शुरु गर्न सकिँदैन र त्यसले गर्दा खरिद कार्यमा व्यवधान हुन गै खरिद र खर्च नहुने अवस्थाको सिर्जना हुन पुग्दछ । त्यसैले नियामक निकायले बजेट तयारीको समयमा पूरा गर्नुपर्ने तयारी नभएको अवस्थामा पनि सार्वजनिक खरिद कार्यको सूचना आवाहन गर्नु पूर्व अनिवार्य रूपमा आयोजनास्थल । निर्माणस्थलमा वा खरिद गर्न चाहेको विषयमा तयारीको अवस्था एकीन गरेर मात्र खरिद कार्य प्रारम्भ गर्ने र यसको लागि विज्ञ कर्मचारीको प्रतिवेदनको आधारमा मात्र खरिद कार्य अगाडि बढाउने भन्ने निर्देशन भएकाले खरिद कार्य अघि आयोजना वा कार्यक्रमको तयारीको कार्यमा नै विशेष ध्यान दिनुपर्ने भनी संकेत गरिएको छ । यसको अभावमा संलग्न पदाधिकारीहरूले जवाफदेहिता वहन गर्नुपर्ने अवस्था सिर्जना हुन पुगेको छ ।

बोलपत्रदाताको योग्यता परीक्षण तथा मूल्याङ्कन : खरिद कार्यमा बोलपत्रसम्बन्धी कागजात वा मागपत्रमा उल्लिखित परीक्षण र मूल्याङ्कनको आधार पनि विवादित हुने गरेको देखिन्छ । निर्माण कार्यको लागि सार्वजनिक खरिद कानूनमा परीक्षण तथा मूल्याङ्कनका ८ वटा चरण भएको अवस्थामा सो चरणहरू क्रमबद्ध रूपमा पूरा गरेर मात्र अर्को चरणको परीक्षण तथा मूल्याङ्कनको कार्य गर्नुपर्ने कानूनी व्यवस्था भएपनि शुरुमा बोलपत्रदाताहरूको कबोल अंक हेरी सबैभन्दा न्यून हुनेलाई नै उत्तीर्ण गराउने मनसायले यस्तो परीक्षण तथा मूल्यांकन गर्ने गरेको देखिएको छ । यसले विधायिकी मनसाय पूरा गर्दैन । सार्वजनिक खरिद ऐन तथा नियमावलीले योग्यताको परीक्षण र मूल्यांकन चरणबद्ध रूपमा गर्नुपर्ने भनी एक चरण पूरा गरेपछि मात्र अर्को चरणको परीक्षण र मूल्यांकन गर्नुपर्ने कानूनी व्यवस्था रहेको छ ।

वास्तवमा खरिद कानूनले १. ग्राह्यताको परीक्षण २. प्रारम्भिक वा पूर्णताको परीक्षण ३. प्राविधिक मूल्यांकन ४. व्यापारिक मूल्यांकन ५. आर्थिक मूल्यांकन ६. योग्यता र क्षमताको परीक्षण ७. गणीतीय शुद्धताको परीक्षण, ८. निर्माण कार्यको विशेष मूल्यांकन भएपछि मात्र सारभूत रूपमा प्रभावग्राही न्यूनतम मूल्यांकित बोलपत्र निर्धारण भएको बोलपत्रदाताको छनौट गर्नुपर्ने कानूनी व्यवस्थाको सट्टा न्यूनतम रकम कबोल गर्ने बोलपत्रदातालाई छनौट गर्ने मानसिकता (सार्वजनिक लेखा समिति, अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग, राष्ट्रिय सतर्कता केन्द्र, मलेपको कार्यालय जस्ता नियामक निकायहरू आदि) को आधारमा नियमनको कार्य हुँदा सार्वजनिक निकायहरूमा अन्यौलको स्थिति आउने गरेको र मूल्यांकन कार्य समयजन्य हुन जाने गरेको पनि देखिन्छ । नियामक निकायको दृष्टिकोणले परीक्षण र मूल्यांकन गरिँदा सार्थक परीक्षण र मूल्यांकनमा असर पर्न गएको तथा समग्रमा हेर्दा सरकारको व्ययभारमा असर पुग्न जाने देखिन्छ । यस सम्बन्धमा तथ्य र प्रमाणमा आधारित अध्ययन अनुसन्धान आवश्यक छ ।

पुनरावलोकन र व्याख्या :

हाल देखापरेको मामिलाहरू मध्ये खरिद कार्यको परीक्षण र मूल्यांकन पछि स्वच्छता (Equity) प्रयोजनको लागि बोलपत्रदाताहरूलाई उजुरी गर्ने अवसर दिनको लागि सार्वजनिक खरिद कानूनले पनि पुनरावलोकन गर्ने समय र अवसर प्रदान गरेको छ । जस्मा २ करोडसम्म कार्यालय प्रमुखले र सो भन्दा बढी रकमको लागि पुनरावलोकन समितिले उजुरी सुन्ने प्रावधान गरेको छ । यस्तो पुनरावलोकन मूल्यांकनको कार्यलाई स्वच्छताको रूपमा परीक्षण गर्नको लागि कानूनमा व्यवस्था गरिएकोमा यस प्रक्रियालाई कानून बमोजिम उपयोग गर्न सकिएको देखिंदैन । ठूला ठूला खरिदसम्बन्धी कार्यहरूको सम्बन्धमा बोलपत्रदाताहरूले पुनरावलोकन समितिमा उजुरी गर्नुपर्नेमा सो समितिमा उजुरी गर्न आवश्यक पर्ने धरौटी नराख्ने मनसायले सार्वजनिक लेखा समिति, राष्ट्रिय सतर्कता केन्द्र तथा अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग जस्ता नियामक निकायमा उजुरी गर्दा धरौटी राख्न नपर्ने भएकोले त्यस्ता निकायहरूमा उजुरी गर्ने प्रचलनले सो समितिको प्रयोजन कानूनले व्यवस्था गरे अनुसार कार्य गर्न सकेको देखिंदैन ।

हाल संघीयताको सन्दर्भमा तीन तहको सरकार भए पनि पुनरावलोकन समिति संघीय सरकारमा मात्र भएको आधारमा सो समितिको सट्टा प्रदेश स्तरमा सहज उपलब्ध भएको अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगका कार्यालयहरूमा उजुरी पर्ने गरेको कारणले प्रदेश र केन्द्रीय रूपमा आयोगमा समेत अधिकांश खरिदसम्बन्धी उजुरी पर्ने गरेको देखिँदा पुनरावलोकन समितिको भूमिका उपयोग हुन सकेको देखिंदैन । त्यस्तै सार्वजनिक खरिद कानूनको व्याख्या गर्ने निकाय स्पष्ट नहुँदा कुनै विवाद वा अस्पष्टता भएमा राय परामर्श दिने काम बाहेक अनिवार्य रूपमा पालना गर्नुपर्ने निर्देशन वा निर्णय दिने निकाय नहुँदा नियामक निकायहरूले आफैले व्याख्या गरेको आधारमा खरिदसम्बन्धी विषयको व्याख्या हुने अवस्था रहेकोले सार्वजनिक निकायका पदाधिकारीहरूले खरिद कार्यमा प्रणाली र प्रकृयाको पूर्णता वा चरण कुन हो भनी व्याख्या गर्न खरिद कानूनको भन्दा पनि नियामक निकायहरूको मनसाय बुझेर खरिद गर्नुपर्ने धारणाको विकासले गर्दा खरिद कानूनको प्रस्तावनामा उल्लेखित सारगर्भित प्रणालीको दर्शन प्रयोग व्यवहारमा उतार्न कठिन हुने गरेको देखिन्छ । यी दुई कारणहरूले गर्दा खरिद कार्यमा समयमा निर्णय नहुने गरेपनि नियामक निकायको छानबीनको कारणले निर्णय गर्न ढिलाई हुने कार्यले खर्च गर्ने कार्यमा व्यवधान हुने गरेको देखिन्छ । विवाद निरूपणको व्याख्या निश्चित नहुँदा अन्यायको अवस्थामा सार्वजनिक खरिद कार्य गर्ने अवस्था रहेकोले सार्वजनिक खरिद गर्ने कार्य निकै प्रभावित हुन गएको देखिएको छ ।

२. ३. करार सम्भौता प्रशासन :

वर्तमान समयमा पूँजीगत खर्चको ढिलाइ तथा आयोजनाहरू समयमा नै सम्पन्न नहुने र लागत बढ्ने गरेको अवस्था आयोजनाको तयारीको समयमा आयोजना बैंकको आधारमा बजेट प्रस्ताव तथा विनियोजन नगरिँदा आउने गरेको मुल समस्या देखिन्छ । तर खरिद सम्भौता पछिको यस्को प्रशासनको कार्यमा हुने समस्या वा मामिलाहरूको कारणले खरिद कार्यको लक्षित प्रतिफल प्राप्तीमा ढिलाई हुने गरेको अवस्था रहेको छ । नेपाल सरकारले आयोजनाहरू (विशेष गरी पूर्वाधार विकास) को कार्यसम्पन्न

गर्न भएको ढिलाई व्यवस्थित गर्न सार्वजनिक खरिद नियमावली २०६४ मा छैटौं संशोधन गरी निश्चित समयसम्म मात्र (शुरुको सम्झौता अवधिको ५० प्रतिशत) म्याद थप गर्न सकिने गरी निश्चित समयमा आयोजना सम्पन्न गर्ने गरी व्यवस्थापन गर्ने उद्देश्य राखिएकोमा स्वार्थसमूहको प्रभावमा सो नियमको प्रावधान बारम्बार संशोधन (हालसम्म आठौं पटक) गरिएको छ। सो म्याद थप (Extension of time) सम्बन्धी प्रावधान हालसालै तेह्रौं संशोधन सम्म पनि संशोधन भई रहेको देखिन्छ। यसरी बारम्बार नियमको प्रावधान परिवर्तन भै रहँदा आयोजनाहरू तोकिएको समयमा सम्पन्न हुने वातावरण सिर्जना हुन सक्दैन, यही कारणले गर्दा पनि खरिद व्यवस्थापनको प्रक्रिया त्रुटिपूर्ण भएको ठानी आलोचना गर्ने गरेको देखिन्छ। वास्तवमा खरिद सम्झौताको प्रशासन गर्ने पदाधिकारी तथा सो निकायको तालुक मन्त्रालयका लेखा उत्तरदायी अधिकृत र मन्त्रालयका मन्त्रीहरूले पनि कानून बमोजिम अपेक्षित भूमिका निर्वाह नगर्दा पनि सम्झौता प्रशासन प्रभावकारी हुन सकेको भन्न कठिनाई हुँदैन।

त्यसैले हालसालै अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगले जारी गरेको निर्देशनमा आयोजनाहरूको कार्यहरूको लागि कार्यान्वयन कार्ययोजना बनाई बजेट कार्यान्वयन गर्ने, खरिदको कार्य समयमै अगाडि बढाउने, समयमा नै सम्झौता गर्ने, सम्झौता अनुसार आवश्यकतानुसार ठेक्काको म्याद थप गर्ने र काम नगर्ने पक्षलाई कानूनी कारवाही गर्ने (ठेक्का तोड्ने, निर्धारित क्षतिपूर्ति, कालोसुची आदि) भनी खरिद सम्झौताको प्रशासनमा देखिएको त्रुटिहरू समाधान गर्न नेपाल सरकारलाई सचेत गराएको देखिन्छ। त्यस्तै ठेक्का व्यवस्थापनमा रहेका समस्या समाधान गर्न निश्चित समयसम्म ठेक्का नलगाएमा स्वतः अर्थ मन्त्रालयमा बजेट समर्पण हुने पद्धतिको विकास गर्ने र मोबिलाइजेशन पेस्कीमा रहेको विकृति रोक्न यसको विधि र पद्धति कार्य सम्पादनमुखी बनाउने गरी सुधार गर्ने भनी निर्देशित गरेको देखिन्छ। करार प्रशासनको लागि खरिद सम्झौता बमोजिमको कामको गुणस्तर अनुगमन गरी कार्यसम्पन्न भए पश्चात समयमै भुक्तानी दिनु पर्ने (जिम्मेवार व्यक्ति र लेखा उत्तरदायी अधिकृतको जिम्मेवारी) नदिएमा सम्बन्धित अधिकारी जिम्मेवार हुनुपर्ने भनी जवाफदेहिता स्थापित गर्ने प्रयास गरिएको देखिन्छ। खरिद सम्झौता प्रशासनको सम्बन्धमा सम्झौता अनुसार कार्य शुरु गर्नुपर्ने समयमा कार्य शुरु नगर्ने, बिमासम्बन्धी प्रावधानको पालना र बीमांक रकममा विवाद, कार्य सम्पादन जमानतमा त्रुटि सच्याउने अवधिसम्म लागू हुने गरी जमानत पेश नहुने, सम्झौता म्याद थपसम्बन्धी कार्यहरू समयमा नै म्याद थप नगर्ने कार्यले गर्दा जटिलता, मूल्य समायोजनको गुणांक र सुचक श्रोतको आधारमा विवाद, करार भंग (टर्मिनेशन) गर्ने कार्य प्रभावकारी नहुने कुरा तोकिएको समयमा काम शुरु नगरेमा, कार्यतालिका अनुसार काम नगरी निर्माण व्यवसायीले काम छाडेमा र कार्यप्रगति नगरेमा तथा आधारभूत रूपमा करारका प्रावधानहरू तोडिएमा पनि करार प्रशासनले करार भंग नगर्ने (पेस्की समयमा भुक्तानी नगरेमा, तोकिएको समयमा बिल भुक्तानी नगरेकामा, अनुमतिपत्र वा साइटको आधिपत्य निर्माण व्यवसायीलाई हुन नसकेमा आदि : निर्माण व्यवसायीले भंग गर्नसक्ने) आदि कार्य प्रभावकारी हुन सकेको छैन। यस्तै कम्पेन्सेटिग इभेन्टस, भेरिएशन पूर्वानुमान गर्न सकिने काममा भेरिएशन दिन नसकिने, भेरिएशन आदेशलगायत करारको विवाद व्यवस्थापनका सन्दर्भमा पनि समस्या आउने गरेको देखिन्छ। यसको साथै आयोजना प्रमुख वा साइट इन्जिनियर तथा निर्माण व्यवसायी बीच कार्यतालिका बमोजिम काम भए नभएको नियमित सूचना लिन र वस्तुपरक निर्णय गर्न व्यवस्थापन बैठक बस्ने अभ्यास न्यून (भण्डै नभएको बराबर) भएकाले

अनुगमन प्रभावकारी हुन सकेको देखिंदैन । तर त्यस्तो व्यवस्थापन बैठक बस्ने हो भने करार समयमा नै सम्पन्न गर्न सकिने अभ्यास समेत रहेको (मेलम्ची खानेपानी अन्तर्गत सुन्दरीजलको जल प्रशोधन केन्द्र समयमा र लागत अनुसार सम्पन्न भएको मेलम्ची.... फेज १ को सिकिएको पाठसम्बन्धी गोष्ठीको निष्कर्ष) सन्दर्भमा यस्तो बैठकको प्रभावकारी व्यवस्थापन गर्नु जरूरी देखिन्छ ।

सम्झौता प्रशासनको सन्दर्भमा आयोजनाको ढिलाइले म्यादथप गर्नुपर्ने, भेरिएशन जारी गर्ने, मूल्य समायोजन तिर्नुपर्ने, क्षतिपूर्ति वा दाबी तिर्नुपर्ने अवस्था आउन सक्ने भएकोले आयोजनाको समय र लागत बढ्ने (Time and Cost Overruns) अवस्था सिर्जना भै सरकारको आर्थिक दायित्व बढ्न गएको अवस्था रहेको छ ।

३. मामिलाहरू तथा समस्याहरू आउनाको कारणहरू र समाधानका लागि गर्नुपर्ने उपायहरू :

माथि उल्लिखित सार्वजनिक खरिद कार्यमा देखिएका मामिलाहरू आउनाका कारणहरू धेरै छन । यस सम्बन्धमा तपसिलका कारणहरू विशेष रूपमा औल्याउन सकिन्छ :

३.१. खरिद एकाइको संस्थागत व्यवस्था :

सार्वजनिक खरिद ऐनले गरेको खरिद एकाइको संस्थागत व्यवस्था हुन नसक्दा सामान्य अनुभव वा ज्ञान भएका प्रशासन वा अन्य विषयका पदाधिकारीहरू सो एकाइमा खटाइँदा खरिद जस्तो विशिष्ट कार्यहरू सम्पादन हुन कठिनाई हुन गै खरिदका चरणबद्ध कार्यहरू हुन नसकी खरिद कार्य प्रभावित हुन गएको देखिन्छ । जसको कारणले गर्दा खरिदसम्बन्धमा मामिलाहरू आउने गर्दछ ।

यस सम्बन्धमा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको ऐनको भूमिका अनुसार सबै सार्वजनिक निकायहरूलाई खरिद एकाइको संस्थागत सञ्चालनमा जोड दिनु आवश्यक छ । यसको अनुगमन निरन्तर रूपमा सो कार्यालयले गरी खरिद एकाइको संस्थागत क्षमताको विकास गर्नु आवश्यक देखिन्छ ।

३.२. ऐनको दर्शन तथा सारभूत पक्षको बारेमा स्पष्ट व्याख्या :

सार्वजनिक खरिद कानूनको प्रस्तावनामा उल्लिखित ऐनको दर्शन तथा सारभूत पक्षको बारेमा स्पष्ट व्याख्या नहुँदा ऐनको दफा ३ अनुसार अनिवार्य रूपमा पालना गर्नुपर्ने कार्यविधि, प्रक्रिया तथा निर्णयलाई अभ्र बढी खुला, पारदर्शी, वस्तुनिष्ठ र विश्वसनीय बनाउने ; सार्वजनिक खरिद प्रक्रियामा प्रतिस्पर्धा, स्वच्छता, इमानदारी, जवाफदेहिता र विश्वसनीयता प्रवर्द्धन गर्ने तथा मितव्ययी तथा विवेकपूर्ण ढङ्गबाट सार्वजनिक खर्चको अधिकतम प्रतिफल हासिल गर्ने र विभेद रहित र समानताको आधार स्थापना गर्नुपर्ने अवस्थाको बारेमा स्पष्ट व्याख्या हुन नसक्दा मनोगत रूपमा व्याख्या हुने अवस्थामा खरिद कार्यमा अनिश्चितता आउने गरेको देखिन्छ । जस्तै विवेकपूर्ण प्रतिफल हासिल गर्ने भन्नाले लागत अनुमान भन्दा सारभूत रूपमा कबोल अँक बढी भएको अवस्था मात्र हो वा अन्य हो सो एकीन हुन नसक्दा नियामक निकायहरूको आ आफ्नो मनसायले खरिद कार्यमा संलग्न पदाधिकारीहरूमा अन्यौल आउने गरेको छ ।

यसको लागि सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले प्राविधिक मार्गदर्शन जारी गरी सार्वजनिक निकायहरूको लागि मानक बनाई नियामक निकायहरूले समेत सो आधारमा खरिद कार्यको परीक्षण र मूल्यांकन हुने व्यवस्था गरिनु पर्दछ । यसले अनिश्चयको अवस्थालाई व्याख्या गर्न सघाउ पुग्दछ ।

३.३. सार्वजनिक खरिदसम्बन्धी प्राविधिक नोट, मार्गदर्शन तथा निर्देशिका :

सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३ जारी भएपछि २, ३ वटा मार्गदर्शन जारी भएको छ जबकी खरिद कार्यको प्रकृति, प्रविधि लगायत आयतनको साथै सामयिक समस्याहरू समाधानको लागि सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले सार्वजनिक खरिदसम्बन्धी प्राविधिक नोट, मार्गदर्शन तथा निर्देशिकाहरू जारी गरिरहनु पर्ने हुन्छ तर यस्तो पनि नगर्ने र राय दिँदा पनि कानुन बमोजिम गर्ने भनी सार्वजनिक निकायहरूलाई पठाउँदा त्यस्ता निकायहरूलाई आफै व्याख्या गरी खरिद कार्य गर्दा समस्या पर्ने गरेको देखिन्छ । सार्वजनिक खरिद प्रणाली (Public Procurement System) कस्तो हुने र कुन कुन चरणमा के के काम गर्ने, प्राविधिक विवरण (Technical Specification) लेख्ने तरिका, खरिद कार्यको प्याकेजिङ (Packaging) गर्ने पद्धति र चरण, लागत अनुमान (Cost Estimate) तयार गर्ने र लागतका आधारहरू तय गर्ने तरिका, परम्परागत र आधुनिक खरिद विधि (Procurement Method) छनौट गर्ने तरिका, बजार अध्ययन (Market Study Report) प्रतिवेदन गर्ने, योग्यता निर्धारण तथा मूल्यांकन मार्गदर्शन (Bid Evaluation Guidelines) लगायत करार सम्भौता प्रशासनको आधार मूल्यांकन र अनुगमन पद्धतिको बारेमा प्राविधिक मार्गदर्शन जारी नहुँदा खरिद कार्यमा सार्वजनिक निकायहरूले आ आफ्नै तरिकाले यस्तो कार्य गरिँदा उजुरी परेको अवस्थामा कठिनाई हुने गरेको देखिन्छ । सार्वजनिक निकायले काम सम्पादन गर्ने मनसाय र नियामक निकायको गल्ती वा गलत मनसाय पत्ता लगाउने मनोवृत्तिले आ आफ्नै व्याख्या गरिँदा खरिद कार्यले अपेक्षित गतिशिलता लिन कठिन हुने गरेको देखिन्छ ।

यस सन्दर्भमा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले माथि उल्लिखित विषयहरूको मार्गदर्शन तथा निर्देशिका तयार गरी नेपाल सरकारको स्वीकृति पश्चात् जारी गरिएमा हालको अधिकांश समस्याहरू संबोधन हुन गै खरिदसम्बन्धी कार्यहरू सुचारु हुन सघाउ पुग्ने देखिन्छ । यसबाट सार्वजनिक निकायहरू र नियामक निकायहरूको आ आफ्नै मनोगत व्याख्या हुने पद्धतिको अन्त्य भई निश्चितताको वातावरण सिर्जना हुन गई अनावश्यक आशंका हटाउन वा घटाउन सघाउ पुग्दछ । यसले समग्रमा सार्वजनिक निकायहरूलाई खरिद कार्य प्रभावकारी बनाउन पनि मद्दत मिल्दछ ।

३.४. लागत अनुमान र खर्च मापदण्ड (नर्मस) :

खरिद कार्यको लागि लागत अनुमान एक अनिवार्य काम हो । लागत अनुमान नभै खरिद गर्न नै नहुने कानुनी व्यवस्था रहेको छ । लागत अनुमान तयार गर्नको लागि खर्चको मापदण्ड (नर्मस) आधार भएकोमा हाल निर्माण कार्यका लागि बाहेक मालसामान, परामर्श सेवा तथा अन्य सेवाको लागत अनुमान तयार गर्न खर्चको मापदण्ड तयार भएको छैन । खरिद कानूनले परामर्श सेवाको लागि मन्त्रालयले मापदण्ड बनाउने प्रावधान गरेको भएपनि सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३ मा जारी भए यता हालसम्म पनि यस्तो मापदण्ड तयार हुने गरेको देखिँदैन । यसले गर्दा परामर्श सेवाको लागत अनुमान गर्ने कार्यमा समस्या

देखिएको र अन्यौलको बीचमा सार्वजनिक निकायहरूले लागत अनुमान तयार गर्ने अभ्यास रहेको छ । मालसामान र अन्य सेवा खरिदको लागि पनि खर्चको मापदण्ड तयार हुन सकेको देखिँदैन । त्यस्तै विषयगत मन्त्रालय जस्तै कृषि कार्यक्रमको लागि कृषि तथा पशुपक्षी मन्त्रालय र मातहतका निकायले पराल, खसी बोका, घाँस खरिद आदिको लागि लागत अनुमान तयार गर्न पनि कठिनाइ भएको देखिन्छ । निर्माण कार्यको नर्मसको सन्दर्भमा पनि प्रविधिमा भएको परिवर्तन अनुसार सुधार र अद्यावधिक नगरिन, जिल्ला दररेटको आधारमा ठूला ठूला आयोजनाहरूको बिल अफ क्वान्टिटी तयार गर्दा पर्याप्त दर निर्धारण नहुँदा कार्यान्वयनमा समस्याहरू उत्पन्न भएको, नर्मसहरू उपयुक्त नहुँदा असान्दर्भिक दावी तथा भेरिएशनहरू (Irrelevant claims and variation) आउने गरेको, अन्तर्राष्ट्रिय प्रकृतिको व्यवस्थापन गर्नुपर्ने खरिदको कार्यमा जिल्ला दररेट अनुसार काम गर्न कठिनाइ भएको जस्ता कठिनाइको कारणले पनि खरिद कार्यमा स्वाभाविक रूपमा कार्यान्वयन हुन सकेको देखिँदैन ।

यस सन्दर्भमा कार्यकारी निकायगत मन्त्रालयहरूले आर्थिक कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व ऐन २०७६ तथा नियमावली २०७७ मा भएको प्रावधान अनुसार कार्यकारी मन्त्रालयगत खर्च मापदण्ड तयार गरी अर्थ मन्त्रालयको समन्वयमा वार्षिक रूपमा नर्मस अद्यावधिक गर्ने र सो आधारमा खरिद कार्यको खर्च मापदण्ड तयार गरी खरिदको साथै अन्य चालु खर्चको पनि मापदण्ड निर्धारण गरी बजेट तथा कार्यक्रमको साथै क्रियाकलापगत खर्चको मापदण्ड तयार गरी प्रतिफलको लागि प्रक्रिया र इन्पुट लागत निर्धारण गर्ने कार्य प्रभावकारी बनाउनु आवश्यक छ । खर्चको मापदण्ड तयार गरी लागत अनुमान तयार गर्न सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले उदाहरण सहित मार्गदर्शन जारी गर्नु आवश्यक छ ।

३.५. खरिदसम्बन्धी तयारीका कार्यहरू :

सार्वजनिक खरिद कानूनले खरिदसम्बन्धी तयारीका कार्यहरू निश्चित गरेकामा सार्वजनिक निकायहरूले यस्को पालना नगर्दा पनि खरिद प्रक्रियामा असर पुगेको र नियामक निकायहरूले यस्मा प्रश्न उठाउने गरेको देखिन्छ । खरिद कार्य सिलसिलाबद्ध र चक्रीय रूपमा सम्पादन गर्नुपर्दछ । एक चरण वा प्रक्रिया पूरा भएपछि मात्र अर्को चरण वा प्रक्रिया पूरा गर्नुपर्दछ । जस्तै मालसामान, परामर्श सेवा वा निर्माण कार्य जेसुकै भएपनि सो कामको लागि प्रतिफल प्राप्त हुने गरी आवश्यकता एकीन गरेको हुनुपर्दछ । सो मागको आधारमा मात्र सार्वजनिक निकायहरूले बजार अध्ययन प्रतिवेदन तयार गर्ने, प्राविधिक विवरण तयार गर्ने, प्याकेज निर्धारण गर्ने, सो आधारमा लागत अनुमान तयार गर्ने र लागत अनुमानको आधारमा खरिद विधि एकीन गर्ने भनी सिलसिलाबद्ध चरणहरू एकीन गरिएको छ । खरिद विधिको आधारमा मात्र खरिद सम्झौता एकीन गर्नुपर्ने प्रावधान खरिदसम्बन्धी कानूनमा गरिएको र सो कार्य एकीन भएपछि मात्र खरिद योजना तयार गर्ने कार्य गर्ने स्पष्ट व्यवस्था रहेको छ । सिलसिलाबद्ध रूपमा एक चरण सकिएपछि अर्को चरणको सिलसिलाबद्ध काम नगर्दा समस्या उत्पन्न हुने गरेको देखिन्छ ।

यस सम्बन्धमा सार्वजनिक खरिद प्रणालीको सिलसिलाबद्ध कार्य सार्वजनिक खरिद कानूनको आधारमा

सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले निर्देशिका तयार गरी लागू गर्नुपर्दछ । सो कार्यालयले जारी गरेको निर्देशिका अनुसार सबै सार्वजनिक निकायहरूले परीक्षण सूची (चेक लिष्ट) तयार गरी खरिद कार्य गरेमा खरिद कार्यलाई व्यवस्थित गर्न सकिन्छ

३.६. नियामक निकायहरूको सक्रियता र खरिद कार्यविधिको व्याख्या :

सार्वजनिक खरिद कानून अनुसार चरणबद्ध काम गर्दै जाँदा पनि बोलपत्रदाता वा प्रस्तावदाताहरूले समेत बोलपत्र वा मागपत्र तयार गर्दा कतिपय ध्यान दिनुपर्ने पक्ष हुन नसक्दा पनि नियामक निकायहरूले दण्डनीय अधिकारको आधारमा खरिद कानून कार्यविधिको व्याख्या गर्ने गरेको देखिन्छ ।

यसको लागि कानूनमा उल्लिखित खरिदका चरणहरूको प्राविधिक मार्गदर्शन गर्ने एक निकायलाई प्रदान गरिनुपर्दछ । यस्तो निकाय सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयलाई तोकिएको आवश्यक देखिन्छ । यसबाट खरिद कार्य प्रणाली र यसका अवयवहरूको व्याख्या गर्न सजिलो हुन गै कम भन्फट बिना खरिद कार्य गर्न सकिन्छ ।

३. ७. बजेट तथा कार्यक्रमसँग खरिद कार्यको तादात्म्यता :

सार्वजनिक खरिद कार्य बजेटसँग प्रत्यक्ष सम्बन्ध राख्दछ । वास्तवमा बजेटको प्रमुख अंशको रूपमा खरिद कार्य रहेको हुन्छ । बजेट तयार गर्दा नै खर्चको मापदण्ड स्वीकृत गरी सो आधारमा खरिद कार्यको आयतन, आकार तथा उपलब्ध बजेटको आधारमा खरिद कार्य एकीन गरिन्छ । विशेष गरी बजेट खर्च आयोजनाको पूर्व तयारी, विकास तथा आयोजना बैंकको आधारमा तयार गर्नुपर्दछ र यस आधारमा बजेट र खरिद कार्यमा तादात्म्यता रहन्छ । यस कार्यको तादात्म्यता हुन नसकेमा खरिद कार्यविधि र खरिद करार प्रशासनमा द्विविधा भै दण्ड दिनसक्ने निर्णय गर्ने नियामक निकायहरूले वास्तवमा कानूनको व्याख्या गर्दछ । यसले गर्दा खरिद कार्यमा ढिलाई हुने सम्भावना रहन्छ ।

३.८. दण्ड सजायको पालना :

सार्वजनिक खरिद ऐन २०७६ मा आचरण पालना खरिद नगरेमा दण्ड दिने प्रावधान पनि राखिएको छ । फिडिक वा यस्तै बोलपत्रसम्बन्धी कागजातहरूले सार्वजनिक खरिद कानूनको आधारमा काम नगरेमा दण्ड दिने व्यवस्था गरेको भए पनि व्यवहारमा त्यस्को पालना भएको देखिँदैन । यसले गर्दा दण्ड नहुँदा खरिद कार्यमा अनुशासन कायम गर्न सकिएको छैन र एक प्रक्रिया पालना नगरिएमा हुने दण्ड तथा सो आधारमा हुने प्रतिफल पनि एकिन हुन नसक्ने अवस्था रहेको हुँदा दण्ड दिने कार्य गर्न पनि कठिनाई हुने गरेको देखिन्छ । अतः दण्ड दिने कार्य वस्तुगत बनाइ पालना गराउने कार्यमा सजग हुनु आवश्यक छ ।

३.९. विद्युतीय खरिद प्रणालीको उपयोग :

खरिद कार्यको तोकिएको सीमा (२० लाख) भन्दा बढी रकमको भए विद्युतीय खरिद प्रणालीको माध्यमबाट खरिद कारवाही गर्नुपर्ने कानुनी व्यवस्था गरिए पनि सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको वेबसाइट केन्द्रीकृत हुँदा सबै सार्वजनिक निकायहरूले सो एकल पोर्टलबाट प्रक्रिया गर्दा क्षमताको

अभावमा कतिपय अवस्थामा बोलपत्र वा मागपत्र पेश गर्ने तथा मूल्यांकन गर्ने कार्यपनि प्रभावित हुन गएको देखिन्छ भने समस्या समाधानमा तत्कालै समाधानको प्रयास नहुँदा खरिद कार्यमा व्यवधान हुने गरेको छ । यसले गर्दा कतिपय अवस्थामा कानुनी समस्या पनि सिर्जना हुने गरेको देखिएको छ । यसको लागि सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले पोर्टलको क्षमता विस्तार गर्नुपर्ने, सबै सार्वजनिक निकायमा र अभ्यर्थी विशेष गरी स्थानीय तहमा तालिम विस्तार गरी व्यवहारिक शिप सिकाउने व्यवस्था गर्नु जरुरी छ ।

३.१०. परीक्षण मूल्यांकन र करार प्रशासनका विविध पक्षहरू :

बोलपत्रदाताको वित्तीय क्षमताको आधारमा परीक्षण र मूल्यांकन कार्य प्रभावित भै प्रस्तावित प्रविधि, प्राविधिक ज्ञान र इक्विपमेन्टको आधारमा प्राविधिक मूल्यांकनको कार्य अपर्याप्त रहेकोले फ्रण्ट लोडिग गरी अधिकांश भुक्तानी शुरूको कार्यमा प्राप्त भैसकेपछि सो भन्दा पछिका कार्यहरू नगरी ठेक्का तोडनुपर्ने अवस्था आउने गरेको अवस्था देखिन्छ । त्यस्तै सम्झौताको कार्यान्वयनको सम्बन्धमा भेरिफिकेशन तथा मूल्य समयोजनका लागि यसको प्रभाव नबुझी वा जोखिम लिन नमानेर समयमा नै निर्णय नगर्दा आयोजनाको लागत र समय प्रभावित हुन पुगेको अवस्था समेत देखिन्छ । यसको लागि कार्यतालिका बमोजिम खरिद कार्य सम्पन्न गराउन आवश्यक रहेको र यसको जिम्मेवारी करार प्रशासकलाई जिम्मेवारी गराई कार्यसम्पादनमा आधारित नतिजामूलक कार्यप्रणाली लागू गरिनु आवश्यक छ।

५. निष्कर्ष :

सार्वजनिक खरिद कानून छाना कानून भएकोले यसले समग्र खरिद कार्यको परिधि निर्धारण गरेको छ । तर यसको कार्यान्वयनको सम्बन्धमा देखा पर्ने मामिलाहरूको सम्बन्धमा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले समय समयमा निर्देशिका मार्गदर्शन वा प्राविधिक मार्गदर्शन जारी गरी निराकरणका प्रयास गर्नुपर्दछ । खरिद कार्य आधुनिक प्रविधिसँग पनि तादाम्यता राख्ने गतिशील र सार्वजनिक वित्तीय व्यवस्थापनका बजेट निर्माण कार्यक्रम खर्च मापदण्ड खर्च व्यवस्थापन लगायत आयोजना व्यवस्थापनसँग पनि निकट सम्बन्ध रहेको हुँदा हाल देखिएको मामिलाहरू खरिद कार्यको मात्र नभै यस्ता पर्यावरणीय पक्षहरूसँग पनि सम्बन्धित रहेकोले यस्ता पक्षहरूको पनि विवेचना गरी खरिदसम्बन्धी मामिलाहरू समाधानका प्रयास सरोकारवालाहरूले गर्नु आवश्यक रहेको छ ।

सन्दर्भ सामाग्रीहरू:

- अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग (२०७५), नेपाल सरकारद्वारा सञ्चालन भएका आयोजनाहरूको निर्माण कार्यको ठेक्का व्यवस्थापनको अवस्था अध्ययन तथा विश्लेषण, टंगाल काठमाडौं, माघ २०७५
- नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय (२०७७), आयोजनाको बहुवर्षीय ठेक्का सम्बन्धी मापदण्ड, २०७७, नेपाल राजपत्र भाग ५ संख्या २६) २०७७।०७।२३
- वार्षिक प्रतिवेदन २०७८, सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालय, ताहाचल, काठमाडौं

- Melamchi Water Supply Development Board -2019_, Lessons Learned from Implementation of the Melamchi Water Supply Project -Phase 1_, Workshop Proceedings 2 July 2019, Ambassador Hotel, Kathmandu
- Pradhan, Suresh, सार्वजनिक खरिद पत्रिका, An Empirical Review of Public Procurement System Reform in Nepal, सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालय, वर्ष ६, अंक १, असार २०७४
- www.lawcommission.gov.np, आर्थिक कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व ऐन २०७६, नेपाल कानून आयोग, Kathmandu
- www.lawcommission.gov.np, Kathmandu सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३, नेपाल कानून आयोग,
- www.lawcommission.gov.np, Kathmandu आर्थिक कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व नियमावली २०७७, नेपाल कानून आयोग,
- www.lawcommission.gov.np, Kathmandu, सार्वजनिक खरिद नियमावली २०६४, नेपाल कानून आयोग,
- www.npc.gov.np राष्ट्रिय योजना आयोग, मध्यमकालीन खर्च संरचना (२०७८।७९ (२०८०।८१) तथा वार्षिक विकास कार्यक्रम (२०७८ (७९), सिंहदरबार, काठमाडौं,
- www.oag.gov.np, मलेपको वार्षिक प्रतिवेदन २०७९, महालेखापरीक्षकको कार्यालय, अनाम नगर, काठमाडौं
- www.pipefy.com/blog/process-management

पर्यटन र आर्थिक विकास



प्रेमप्रसाद पौडेल
पूर्वसहसचिव, नेपाल सरकार

सारांश

प्रकृतिले अलौकिक रूपमा विविधतापूर्ण सौन्दर्य पोखिदिएको यो पवित्र भूमि नेपाल पर्यटन विकासको सम्भाव्य भूमि हो । विश्वका हिन्दू र बौद्ध धर्मालम्बीहरूका लागि भन्ने पवित्र गन्तव्यस्थलको रूपमा परिचित यो देश धार्मिक पर्यटनका दृष्टिले उच्च सम्भावना भएको देश हो । २००७ सालको प्रजातन्त्रको प्रादुर्भावपछि नेपाल पर्यटनको लागि खुला भएसँगै नेपालमा पर्यटन गतिविधि बढेको पाइन्छ । पर्यटन विकास गर्न पञ्चायतकालमा संस्थागत तथा नीतिगत संरचना तयार भए । २०४६ सालको राजनीतिक परिवर्तनसँगै बनेको जननिर्वाचित सरकारले खुला, उदार तथा बजारमुखी अर्थतन्त्रमा जोड दिएपछि पर्यटन गतिविधि निकै बढेर गएको देखिन्छ । २०५२ सालपछि देशमा शुरु भएको माओवादी जनयुद्धले यस क्षेत्रको विकासमा निकै क्षति पुऱ्यायो । वि. सं. २०७२ मा भूकम्पले थला पारेको नेपालमा संविधान जारी भएसँगै नेपालले भोग्नुपरेको आर्थिक नाकाबन्दीले नेपालको पर्यटन क्षेत्र मात्र होइन, समग्र अर्थतन्त्र नै थिलथिलो बनाइदियो । भन् सन् २०१९ को कोरोना भाइरस महामारीले पर्यटनमा नकरात्मक असर परेको छ । सन् २०२३ मा आएर कोरोना पूर्वको स्थितिमा पुग्न थालेको विश्व तथ्याङ्कले देखाएको छ । हालका वर्षहरूमा पर्यटन गतिविधि निरन्तर बढिरहेका छन् ।

पर्यटकीय सम्भावना भएका विश्वका अन्य देशहरूभन्दा नेपालका लागि पर्यटन क्षेत्र आर्थिक विकास र समृद्धिको महत्वपूर्ण आधार हो । त्यसैले अरू देशहरूभन्दा नेपालले पनि यो क्षेत्रको विकासमा निकै जोड दिँदै आएको देखिन्छ । स्रोतसाधनको कमीका कारण पर्यटन पूर्वाधार विकास गर्न नसक्नु, पर्यटनले वातावरणमाथि पार्ने प्रतिकूल प्रभाव, पर्यटन क्षेत्रमा सीपयुक्त जनशक्तिको अभाव, पर्यटन क्षेत्रको लाभ ग्रामीण क्षेत्रसम्म पुऱ्याउन नसकिनु, स्थानीय उत्पादनको उपभोग अपेक्षित मात्रामा बढाउन अभै नसकिनु जस्ता समस्या र चुनौतीले विश्व पर्यटन बजारबाट नेपालले अपेक्षित फाइदा लिन सकेको छैन । त्यसैले पूर्वाधार क्षेत्रको विकासमा जोड, धार्मिक पर्यटन प्रवर्द्धनमा जोड, आन्तरिक पर्यटन प्रवर्द्धनमा जोड, ग्रामीण पर्यटनलाई बढावा, नयाँ पर्यटकीय गन्तव्यको खोज र विकास, विपतबाट जोगिने सूचना प्रणालीको विकास, पर्यटकको बसाइ लम्ब्याउने रणनीति, कृषिको आधुनिकीकरण र जैविक कृषिमा जोड तथा सुरक्षाको सहज वातावरणको सिर्जना गरी पर्यटनका नयाँ अवधारणालाई आत्मसात गर्दै राज्यले यो क्षेत्रलाई प्राथमिकतामा पार्न सके अर्थतन्त्र लाभान्वित भई आर्थिक विकास र समृद्धि सहज हुने देखिन्छ ।

नेपालको अलौकिक प्राकृतिक सौन्दर्यता र प्रचुर जैविक विविधता, भौगोलिक विविधता, विविध जात, जाति, भाषा, धर्म र सम्प्रदायका दृष्टिकोण तथा कलात्मक विशिष्टताले पनि अनुपम रहेको यो देशको पर्यटन विकासको सम्भावनालाई उजागर गर्दछ । विश्वको सर्वोच्च शिखर सगरमाथाको अवस्थितिले नेपालको पर्यटनको सम्भाव्यतालाई अरू बढाएको छ । भगवान बुद्धको जन्मस्थलले विश्वका बौद्धधर्मावलम्बीहरूको श्रद्धाको केन्द्र बनेको यो अनुपम सुन्दर देशमा पशुपतिनाथ जस्तो धार्मिक केन्द्रले विश्वका हिन्दू खास गरी भारतीय हिन्दूहरूको आकर्षक गन्तव्य बन्ने सम्भावनालाई उजागर गरेको छ । ६ हजार भन्दा बढी नदी, खोलानाला, थुप्रै सुन्दर तालतलैया, बेसी, टार, उपत्यका, भरना, दुर्लभ वन्यजन्तु, विभिन्न भाषाभाषी, संस्कृतिको संगमस्थल जस्ता असंख्य विशिष्टताले नेपालको पर्यटन क्षेत्रको सम्भावनालाई पुष्टि गर्दछन् । प्रशस्त विदेशी मुद्राको आर्जन गर्न सक्ने हैसियत राख्ने यो उद्योगले रोजगारीका अवसर सिर्जना गरी गरिबी न्यूनीकरण गर्न समेत सहयोग पुऱ्याउने हैसियत राख्छ । यस्तो सम्भावनायुक्त क्षेत्रको विकास लाई उच्चप्राथमिकता राख्नु अहिलेको अपरिहार्य आवश्यकता हो ।

विषय प्रवेश

विश्व पर्यटनको इतिहास खोतल्ने हो भने १३ औं शताब्दीसम्म पुग्न सकिन्छ । त्यसबेला मार्कोपोलो फिरन्ते व्यापारी बनेर विभिन्न देश महादेश पुगेका थिए । आधुनिक पर्यटन युगको शुरुआत भने सन् १९४० पछि मात्र भयो । सन् १९४९ मा मौरिस हर्जोगले अन्नपूर्ण हिमाल आरोहण गरेको र उनलाई नै नेपालको पहिलो पर्यटक भन्ने गरिन्छ । विदेशी नागरिकलाई पूरै बन्द भएका कारण राणशासनकालमा नेपालमा पर्यटन विकास हुन सकेन । यो काललाई पर्यटन विकासको दृष्टिकोणले अन्धकारको युगभन्दा पनि अत्युक्ति नहोला ।

सन् १९५० मा नेपाल पर्यटकका लागि खुला भएसँगै एडमण्ड हिलारी र तेन्जिङ नोर्गे शेर्पाले सन् १९५३ मा सगरमाथाको सफल आरोहण गरेपश्चात् नेपालको हिमाली क्षेत्र प्रमुख पर्यटकीय गन्तव्यतिर उन्मुख हुन थालेको हो । त्यसैले नेपालको सन्दर्भमा कुरा गर्दा सन् १९५० पर्यटन विकासको थालनी वर्ष भन्न पनि सकिन्छ । वि.सं. २००७ मा राणाशासनको अन्त्य र प्रजातन्त्रको प्रादुर्भाव भएपश्चात् नेपालमा केही खुलापन आयो । यही खुलापनसँगै पर्यटकको संख्या पनि बढ्दै गयो । पञ्चायत शासनकालमा पर्यटन विकासका लागि धेरै प्रयास भएको पाइन्छ । पर्यटनसँग सम्बन्धित अधिकांश संस्थागत संरचना यही कालमा स्थापना भएका हुन् । सन् १९७२ मा पहिलो पर्यटन गुरुयोजना तर्जुमा भै कार्यान्वयनमा आएको थियो । वि.सं. २०३५ मा पर्यटन ऐन जारी भयो । सन् १९७६ मा पर्यटन मन्त्रालयको स्थापना भयो । पञ्चायती शासनकालदेखि नै पर्यटन विकासको लागि निजीक्षेत्र निकै सक्रियताका साथ लागिपरेको पाउन सकिन्छ तर पर्यटनबाट हुने लाभ भने मुठ्ठीभर व्यवसायीको पोल्टामा परिरह्यो । आमग्रामीण क्षेत्रका गरिब निमुखाले यसबाट अपेक्षित लाभ प्राप्त गर्न भने सकेनन् ।

वि.सं. २०४६ को राजनीतिक परिवर्तनपछि पर्यटन विकासका लागि नीतिगत सुधारमा विशेष ध्यान दिइयो । आठौं योजना (२०४९-२०५४) मा पर्यटन क्षेत्रमा उदारवादी नीति अख्तियार गरियो । पर्यटन क्षेत्रबाट बढीभन्दा बढी विदेशी मुद्रा आर्जन गर्ने, सीमित क्षेत्रमा रहेको पर्यटन गतिविधिलाई देशका

भूभागमा विस्तार गर्ने, पर्यटन सेवामा स्थानीय वस्तुको उपभोग बढाउँदै लैजाने जस्ता नीति लिइयो । वि.सं. २०५० मा राष्ट्रिय हवाई नीति जारी भयो । यो नीतिले नेपाली नागरिकले निजी वायुसेवा कम्पनी दर्ता र सञ्चालन गर्न पाउने भए । पर्यटन विकासका दृष्टिकोणले हेर्दा यो एउटा ठूलो फड्को थियो । वि.सं. २०५२ मा पर्यटन नीति जारी गरियो । यसमा पर्यटनलाई प्रमुख आर्थिक क्षेत्रको रूपमा विकास गर्दै पर्याप्त रोजगारी सिर्जना, विदेशी मुद्रा आर्जन, राष्ट्रिय आयमा यो क्षेत्रको योगदान बढाउने उद्देश्य राखियो । वि.सं. २०५३ मा नेपाल पर्यटन बोर्ड ऐन र नेपाल नागरिक उड्डयनप्राधिकरण ऐन जारी भए । यही वर्ष नेपाल पर्यटन बोर्डको पनि स्थापना भयो ।

नवौँ, दशौँदेखि पन्ध्रौँ योजनासम्म आइपुग्दा राज्यले पर्यटन क्षेत्रलाई प्राथमिकतामा राखेको देखिन्छ । १२ वर्ष लामो माओवादी द्वन्द्वले नेपालको पर्यटन व्यवसायलाई निकै क्षति पुऱ्यायो । वि. सं. २०७२ को भूकम्प र तत्पश्चात् भारतबाट भएको आर्थिक नाकाबन्दीले नेपालको पर्यटन विकासमा निकै बाधा पुऱ्यायो । पछिल्ला वर्षहरूमा नेपालमा पर्यटन गतिविधि निकै बढेर गएका छन् । वि.सं. २०८० मा आइपुग्दा वि. सं. २०७२ को भूकम्प अगाडिको सामान्य स्थितिमा हामी फर्केको अनुभूति भएको छ । यसबाट पर्यटन विकासका आशालाग्दा सम्भावना देखिएको अनुभूति गर्न सकिन्छ ।

पर्यटनको परिभाषा

पर्यटनको परिभाषा सम्बन्धमा मतैक्य भेटिँदैन । विश्व पर्यटन संगठनले पर्यटनलाई यसरी परिभाषित गरेको छ : "Tourism comprises the activities of persons traveling to and staying in places outside their usual environment for not more than one consecutive year for leisure, business and other purposes." एक वर्षभन्दा कम अवधिको कुनै मनोरञ्जन, व्यापार वा अन्य प्रयोजनका लागि आफू बसोवास गरिराखेको स्थान छोडी अन्यत्र यात्रा गर्ने क्रियाकलापलाई पर्यटन भनिन्छ । त्यसैले पर्यटक हुन एक वर्षभन्दा कम अवधिको घुमफिर हुनुपर्ने भनी स्पष्ट पारेको छ ।

नेपालमा पर्यटनको वर्तमान अवस्था

सन् २०१९ मा हवाई मार्ग र स्थलमार्ग गरी जम्मा ११ लाख ९७ हजार १९१ जना पर्यटकले नेपाल भ्रमण गरेको तथ्याङ्कले देखाउँछ । नेपालको इतिहासमा यति धेरै पर्यटक आएको यो पहिलो हो । यी पर्यटकमध्ये ९ लाख ९५ हजार ८८४ हवाईमार्ग र २ लाख १ हजार ३०७ स्थलमार्ग हुँदै नेपाल भित्रिएका हुन् । त्यसपछिका वर्षमा कोभिड- १९ को प्रभाव पर्न गयो । सन् २०२० मा २ लाख ३० हजार ८५ मात्र पर्यटक आगमन भएको तथ्यांकले देखाउँछ । अर्थतन्त्रको महत्वपूर्ण खम्बाको रूपमा रहेको पर्यटन कोभिड १९ का कारण निकै थलिएको देख्न सकिन्छ । पछिल्ला ५ वर्षमा नेपालमा पर्यटकको आगमनको अवस्था तलको तालिकामा देखाइएको छ ।

तालिका

क्रमसंख्या	वर्ष	पर्यटक आगमन संख्या
१	२०१८	११,७३,०७२
२	२०१९	११,९७,१९१
३	२०२०	२,३०,०८५
४	२०२१	१,५०,९६२
५	२०२२	६,१४,८६९

स्रोत: आर्थिक सर्वेक्षण, २०७९/८०

आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा पर्यटन क्षेत्रबाट रु. ५८ अर्ब ५२ करोड ७० लाख बराबरको विदेशी मुद्रा आर्जन भएको छ । यो कुल वस्तु निर्यातबाट प्राप्त विदेशी मुद्रा आर्जनको अनुपातमा ७१.३ प्रतिशत, कुल वस्तु निर्यात तथा सेवाबाट प्राप्त विदेशी मुद्रा आर्जनको अनुपातमा २४.३ प्रतिशत, आर्जित कुल विदेशी मुद्राको अनुपातमा ५.१ प्रतिशत र कुल ग्राहस्थ उत्पादनको अनुपातमा २.३ प्रतिशत हो । तर सन् २०२२ मा पर्यटन क्षेत्रबाट कुल रु. ४६ अर्ब ७६ करोड बराबरको विदेशी मुद्रा आर्जन भएको देखिन्छ । सन् २०२३ मा नेपालमा कुल १० लाख १४ हजार ८७६ जना पर्यटकले नेपाल भ्रमण गरेको देखिन्छ ।

पर्यटन विकास गर्न सरकारका पछिल्ला प्रयासहरू

- (क) कोभिड -१९ को महामारीबाट आक्रान्त बनेको पर्यटन क्षेत्रको पुनरुत्थान गर्न पर्यटन प्रवर्द्धनलाई प्राथमिकतामा राखेर समग्र पर्यटन विकासका लागि नेपाल सरकारले पर्यटन दशकको रूपमा सन् २०२३-२०३२ को कार्ययोजना कार्यान्वयनमा ल्याएको छ । यसअघि सन् २०२० लाई २० लाख पर्यटक भित्राउने लक्ष्यका साथ नेपाल भ्रमण वर्षको रूपमा मनाउन निर्णय भएकोमा कोभिड १९ को महामारीले यो अभियान बीचैमा रोकिएको थियो । नेपालले सन् १९९८ लाई नेपाल भ्रमण वर्ष र सन् २०११ लाई नेपाल पर्यटन वर्षको रूपमा मनाइसकेको छ ।
- (ख) **मन्ट्रियल महासन्धि लागू:** नेपालको हवाई उड्डयन इतिहासमै पहिलो पटक मन्ट्रियल महासन्धि लागू भएको छ । नेपालबाट अन्तर्राष्ट्रिय उडान गर्ने हवाई यात्रुको बीमा रकम सन् २०१८ को डिसेम्बर १५ देखि लागू हुने गरी साविकको तुलनामा करिब ६ गुना बढ्न जाने भएको छ ।
- (ग) **नेपालमा अन्तर्राष्ट्रिय उडान:** सन् २०२२ मा नेपालमा अन्तर्राष्ट्रिय उडान गर्ने वायुसेवाको संख्या ३१ पुगेको छ । त्यसै गरी द्विपक्षीय हवाई सेवा सम्झौता गरेका देशको संख्या ४१ (बहुपक्ष १ समेत) पुगेको छ । नेपाल वायुसेवा निगमले आफ्ना सीमित संख्याका जहाजका वाबजुद पनि हाल १० वटा गन्तव्यमा अन्तर्राष्ट्रिय उडान भर्दै आएको छ । यी उडान पर्यटक आगमनका दृष्टिले महत्वका मानिन्छन् ।

- (घ) **त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको स्तरोन्नति:** त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको धावन मार्ग (Runway) निर्माण गर्ने र विमानस्थलको दक्षिणतर्फ अन्तर्राष्ट्रिय एप्रोन निर्माण गर्ने कार्यसम्पन्न भई चौबीसै घण्टा जहाज उडान अवतरण भैरहेको अवस्था रहेको छ ।
- (ङ) नेपालका विभिन्न जाति तथा समुदायका सामुदायिक घरबास (Homestay) स्थापना र सञ्चालनमा नेपाल सरकारले विभिन्न सहयोग गरी आएको छ । त्यसैले देशका विभिन्न ठाउँमा घरबास सञ्चालनमा आएका छन् ।
- (च) लुम्बिनीमा ५ हजार जना अट्ने क्षमता भएको ध्यान केन्द्र निर्माण भएको छ । यसले पनि पर्यटन प्रवर्द्धनमा मद्दत गर्नेछ ।
- (छ) **नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण:** निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणले गति लिएको छ । गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल र पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माण कार्यसम्पन्न भई सञ्चालनमा आइसकेको छ । नेपाली सेनाद्वारा काठमाडौँ तराई मधेश द्रुतमार्गको निर्माण कार्यलाई तीव्रता प्रदान गरेको छ । यो सडक पनि पर्यटन विकासमा कोसेढुंगा सावित हुने अपेक्षा गरिएको छ ।
- (ज) **नयाँ पर्यटकीय स्थलको पहिचान:** सरकारले १०० नयाँ पर्यटकीय गन्तव्य पहिचान गरी सार्वजनिक गरेको छ ।
- (झ) प्रदेश सरकारहरूले पनि पर्यटन क्षेत्रको विकासलाई उच्च प्राथमिकतामा राखेको देखिन्छ ।

नेपालमा पर्यटन उद्योगको सम्भावना

- (क) नेपालको उत्तरी क्षेत्रमा चाँदी जस्ता चुलीहरू लस्कुरै मिलेर देशलाई नै झिलिमिली बनाइदिएका छन् । यस्ता चुलीहरू जति हेरे पनि कहिल्यै नअघाउने अति मनमोहक छन् । पर्यटकहरू जीउँदै स्वर्गमा आएको अनुभूति यस्ता पर्वतमालाले गराएका छन् । हिमालयको काखमा लुटपुटु गर्दै यस्ता हिमालय पर्वतमाला धितमरुन्जेल हेर्न पाइने लालसाले धेरै पर्यटकहरू नेपाल भ्रमणमा आउँछन् । सगरमाथालगायत विश्वका ८ हजार मिटरभन्दा अग्ला १४ वटा शिखरमध्ये ८ वटा शिखर नेपालमै पर्दछन् भने ७ हजार मिटरभन्दा अग्ला शिखरहरू ९० वटा यही पर्दछन् ।
- (ख) कताकता लजाउँदै मुस्कुराएको प्राकृतिक छटाभिन्न नौरङ्गी डाँफेको नृत्यले सिर्जना गरेको अलौकिक सौन्दर्यको तुलना गर्ने कुन विषयवस्तु होला र ? के यो पर्यटक आकर्षित गर्ने जादु नहोला त ? यस्ता दुर्लभ अलौकिक दृश्य नेपालमा प्रत्यक्ष अवलोकन गर्न सकिन्छ ।
- (ग) राईको साकेला शिली, लिम्बुको च्याङ्गुङ, धाननाच, मगरको मारुनी, पाङ्दुरे, भामरे, रोदी, सोरठी, गुरुङको रोदी, भाम्रे, भुम्के सोरठी, घाटु, नेवारको लाखे नाच, थारुको लड्डी नाच, मयुर नाच, रासलीला, तामाङको सेलो नाच, शेर्पाको छमनाच, लोक दोहोरी, गन्धर्व जातिको सारङ्गीको सुमधुर धुन, गीतले पर्यटकहरू लठिएको पतै पाउदैनन् । यस्ता नृत्य र संगीत पनि पर्यटन प्रवर्द्धनका लागि मेरुदण्ड बनेका छन् ।

- (घ) अतिथि देवो भवः को मूल मर्मलाई आत्मसात गर्ने निष्कपट नेपाली, अतिथि सेवाभावले ओतप्रोत नेपाली संस्कृति पर्यटकलाई लट्याउने महत्वपूर्ण आधार हुन् । मुस्कान र आतिथ्यमा पर्यटन फष्टाउँछ । सामाजिक जीवन र संस्कृतिले भन्नु यसलाई पुष्ट पार्ने काम गरेको छ । थारु संस्कृति, गुरुङ संस्कृति, डोल्पा लुप्राको वोनो संस्कृति आदिलाई उदाहरणको रूपमा लिन सकिन्छ ।
- (ङ) एकनासले सुसाइ रहेका खोला नाला, नागवेली नदीनाला, भरना, तातोपानीका कुण्डहरू, हेरेर कहिल्यै नअघाडने तालहरू, बेसी, उपत्यका पर्यटन प्रवर्द्धनका अद्वितीय सम्पदा हुन् ।
- (छ) अहिलेका पुस्ताले जिब्रो काड्न पर्ने विशिष्ट कलाकृतिको अलौकिकताको अवलोकनको तिर्खा कसलाई नहोला ? नेपालको राजधानी शहर काठमाडौं उपत्यका कलाकृतिहरूले भरिएको शहर हो । हालै लोन्ली प्लानेटद्वारा सार्वजनिक प्रतिवेदनले काठमाडौं शहर घुम्नलायक विश्वको पाँचौं शहरमा पर्दछ ।
- (ढ) नेपालका सबै गाउँ शहर खुला सङ्ग्रहालय जस्ता छन् । नेपाली समाज खुला पाठशाला जस्तो छ । यस्ता सङ्ग्रहालय र पाठशालाबाट जतिसिके पनि नसकिने अथाह विद्यासागर छ ।
- (ण) राष्ट्रिय निकुञ्ज लगायतका संरक्षित क्षेत्र नेपालमा पर्यटकलाई आकर्षण पैदा गर्ने महत्वपूर्ण स्थलहरू हुन् । यस्ता संरक्षित क्षेत्रमा भ्रमण गर्ने पर्यटकहरू पनि बढ्दै गएको पाइन्छ ।
- (त) देशमा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल रूपमा त्रिभुवनअन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमात्र सञ्चालन भएकोकोमा गौतमबुद्ध र पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण कार्यसम्पन्न भई व्यावसायिक रूपमा सञ्चालन हुने क्रममा भएको अवस्था छ । त्यसै गरी निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको कार्य शीघ्र प्रारम्भ हुने चरणमा छ । यसबाट नेपालमा पर्यटक आगमन बढ्न जाने सहजै अनुमान गर्न सकिन्छ ।
- (थ) पर्यटनको विश्व प्रवृत्ति विश्लेषण गर्दा क्षेत्रीय पर्यटन निकै मौलाएको देखिन्छ । नेपाल दुई विशाल जनसंख्या भएका देशको बीचमा रहेको छ । चीन र भारतका पर्यटकले विश्व पर्यटन बजारमा निकै ठूलो हिस्सा ओगटेका छन् । यी दुबै देशका लागि नेपाल आकर्षक पर्यटकीय गन्तव्य मात्र नभई नजिकैको सहज पहुँच भएको आकर्षक गन्तव्य पनि हो । हिन्दू धर्मालम्बीको बाहुल्य भएको भारत र बौद्धधर्मालम्बीको संख्या अधिक भएको देश चीनका लागि मुख्य तीर्थस्थल क्रमशः पशुपतिनाथ र लुम्बिनी नेपालमा पर्दछन् । त्यसैले यी दुबै देशका पर्यटकको केही हिस्सा मात्र नेपाल भित्र्याउन सके नेपाल पर्यटनबाट धेरै लाभान्वित हुने सम्भावना रहेको छ ।

नेपालमा पर्यटन उद्योगको महत्व

- (क) **विदेशी मुद्रा आर्जन:** नेपालमा पर्यटन उद्योगले विदेशी मुद्रा आर्जनमा ठूलो टेवा प्रदान गरेको छ । आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा पर्यटन क्षेत्रबाट रु. ५८ अर्ब ५२ करोड ७० लाख बराबरको विदेशी मुद्रा आर्जन भएको छ । यो कुल वस्तु निर्यातबाट प्राप्त विदेशी मुद्रा आर्जनको अनुपातमा ७१.३ प्रतिशत, कूल वस्तु निर्यात तथा सेवाबाट प्राप्त विदेशी मुद्रा आर्जनको अनुपातमा २४.३ प्रतिशत,

आर्जित कूल विदेशी मुद्राको अनुपातमा ५.१ प्रतिशत र कूल ग्राहस्थ उत्पादनको अनुपातमा २.३ प्रतिशत हो । कोरोना भाइरसको सक्रमण भएको अवधिको तथ्याङ्क विश्लेषण गरिएको छैन ।

- (ख) **रोजगारीको सिर्जना:** नेपालजस्ता गरिबी र बेरोजगारीको समस्याले आक्रान्त मुलुकमा पर्यटन उद्योगले रोजगारी सिर्जनामा ठूलो मद्दत गरेको छ । यो यस्तो क्षेत्र हो, जसले अदक्ष जनशक्तिलाई पनि रोजगार दिने हैसियत राख्दछ । त्यसैले विश्वभर पर्यटन उद्योगलाई प्रत्यक्ष र अप्रत्यक्ष दुबै रोजगारी सिर्जना हुने विशिष्ट आर्थिक क्षेत्रको रूपमा लिने गरेको पाइन्छ ।
- (ग) **राजस्व संकलनमा मद्दत:** पर्यटन उद्योग राजस्व संकलनको दृष्टिकोणले पनि महत्वपूर्ण मानिन्छ । पर्यटन जस्तो सेवामूलक उद्योगमा संकलन गरिएको मूल्य अभिवृद्धि करमा कर क्रेडिट न्यून हुने हुँदा अधिक रकम सरकारी राजस्व खातामा जम्मा हुन पुग्छ । आयकर र भन्सार राजस्वमा यो क्षेत्रले योगदान उल्लेख्य देखिन्छ । स्थानीय करमा पनि पर्यटन उद्योगको योगदान महत्वपूर्ण रहेको छ ।
- (घ) **लघु, घरेलु तथा साना उद्योगलाई टेवा:** पर्यटन क्षेत्रले लघु, घरेलु तथा साना उद्योग फष्टाउन मद्दत पुर्‍याउँछ । विदेशी पर्यटकले स्वदेशमा उत्पादित हस्तकलाका सामानहरू, खाद्य पदार्थहरू रुचाएर लैजाने गर्दछन् । नेपालको निर्यात व्यापारमा हस्तकलाका सामानको पनि निकै ठूलो योगदान रहेको छ ।
- (ङ) **व्यापार अभिवृद्धिमा मद्दत:** व्यापार अभिवृद्धिको दृष्टिकोणले पर्यटन व्यवसाय निकै राम्रो मानिन्छ । पर्यटकले खरिद गर्ने वस्तु तथा सेवाले व्यापार अभिवृद्धिमा निकै मद्दत पुर्‍याउँछ ।
- (च) **कला र संस्कृतिको जगेर्ना:** पर्यटन व्यवसायले कला र संस्कृतिको जगेर्ना गर्नमा पनि मद्दत गर्दछ । लोप हुन लागेका कला र संस्कृतिको संरक्षण र प्रचलित संस्कृतिको जगेर्ना गर्नमा पर्यटन व्यवसायले निकै मद्दत पुर्‍याउँछ ।
- (छ) **विश्वमा नेपालको प्रचारप्रसार:** अन्तर्राष्ट्रिय जगतमा नेपालको प्रचारप्रसार हुने सजिलो माध्यम हो, पर्यटन व्यवसाय । नेपाल आउने विदेशी पर्यटकहरूले नेपालबारे प्रचारप्रसार गरिदिन्छन् ।
- (ज) **पूर्वाधार विकास:** पर्यटन व्यवसाय प्रवर्द्धन गर्नकै लागि पनि विभिन्न जिल्लामा सडक, खानेपानी, सूचना तथा सञ्चारका साधनमा पहुँच पुर्‍याउने काम भएको छ । यसबाट स्थानीय नागरिक निकै लाभान्वित भैरहेका छन् ।
- (झ) **कुल ग्राहस्थ उत्पादनमा टेवा:** आर्थिक क्षेत्रको महत्वपूर्ण क्षेत्रको रूपमा पर्यटन रहेको छ । कुल ग्राहस्थ उत्पादनमा पर्यटन क्षेत्रको योगदान महत्वपूर्ण हुन्छ ।
- (ञ) **कृषिमा आश्रित जनसंख्या लाभान्वित हुने:** पर्यटक आगमनले उपभोग गर्ने कृषिजन्य तथा पशुजन्य उत्पादनको खपत बढ्न जाने हुनाले कृषिमा आश्रित ठूलो जनसंख्या यसबाट लाभान्वित हुन्छ ।

विश्व पर्यटनको अवस्था

कोभिडपश्चातका वर्षहरूमा विश्वमा पर्यटकको मुख्य रोजाइ युरोप भएको तथ्याङ्कले देखाउँछ । सन् २०२२ को तथ्याङ्क अनुसार फ्रान्समा सबैभन्दा धेरै पर्यटक जाने गरेको देखिन्छ । सन् २०२२ मा फ्रान्समा ७ करोड ९४ लाख पर्यटक भित्रिएको देखिन्छ । त्यसपछि पर्यटक भित्राउने देशमा क्रमशः स्पेन (७ करोड १७ लाख), संयुक्त राज्य अमेरिका (५ करोड ९ लाख), टर्की (५ करोड ५ लाख), इटाली (४ करोड ९८ लाख), मेक्सिको (३ करोड ८३ लाख), र संयुक्त अधिराज्य (३ करोड ७ लाख), पर्दछन् । त्यसै गरी सन् २०१९ को तथ्याङ्क अनुसार एशिया प्रशान्त क्षेत्रमा सबैभन्दा धेरै पर्यटक भित्र्याउने देशमा चीन अग्रस्थानमा आउँछ । त्यसपछि पर्यटक भित्र्याउने देशमा थाइलैण्ड र मलेसिया पर्दछन् । सन् २०२३ मा आइपुगदा विश्वमा पर्यटन आगमन कोरोना भाइरस महामारी पूर्वको स्थितिमा आइपुग्न थालेको अनुभूति गरिएको छ ।

चीनका पर्यटक

सन् २०२३ को तथ्याङ्क अनुसार चीनबाट ४ करोड ३ लाख चिनियाँ पर्यटक विश्वका विभिन्न देशको यात्रामा निस्केका थिए । यो हडकड (चीन), मकाउ (चीन) समेतको आँकडा यसमा समावेश गर्ने हो भने यो संख्या निकै ठूलो हुन आउँछ । हाल अन्तराष्ट्रिय पर्यटकमध्ये प्रत्येक १० जनामा १ जना चीनको पासपोर्टधारी हुने र यस्ता पर्यटक बढी पैसा खर्च गर्ने खालका हुने देखिएको छ । पछिल्ला वर्षहरूमा विश्वका विभिन्न देशहरूमा भ्रमण गर्ने चिनियाँहरूको संख्या तीब्ररूपमा बढिरहेको छ । कूल चिनियाँ पर्यटकमध्ये नेपालमा २ प्रतिशत मात्र ल्याउन सक्ने हो भने पनि नेपालको पर्यटन क्षेत्र धेरै नै लाभान्वित हुन सक्ने देखिन्छ ।

भारतका पर्यटक

विश्व पर्यटन संगठन (UNWTO) ले भारतबाट वर्तमानमा २ करोड ५० लाख विदेशयात्रामा निस्कने गरेका र सन् २०२० सम्म यो संख्या बढेर ५ करोड पुग्ने अनुमान गरेको छ । तत्पश्चात् यो संख्या अभै बढ्न जाने सहजै अनुमान गर्न सकिन्छ । भारतीयहरूको भ्रमणको लागि नेपाल पनि गन्तव्य हो तर यसलाई नेपालले राम्ररी बजारीकरण गर्न नसकेको कारणले उल्लेख्य पर्यटक भित्र्याउन सकेको छैन ।

तेस्रो मुलुकका पर्यटक

विश्वमा धेरै विदेशयात्रामा निस्कने फ्रान्सका पर्यटक हुन् । सन् २०१७ मा अन्तर्राष्ट्रिय भ्रमणमा जानेको संख्या ८ करोड ६९ लाख रहेको छ । त्यसपछि स्पेन (८ करोड १८ लाख), अमेरिका (७ करोड ६९ लाख), चीन (६ करोड ७ लाख), इटाली (५ करोड ८३ लाख), मेक्सिको (३ करोड ९३ लाख), बेलायत (३ करोड ७७ लाख), टर्की (३ करोड ७६ लाख), जर्मनी (३ करोड ७५ लाख), थाइलैण्ड (३ करोड ५४ लाख) आदि रहेका छन् । यसका साथसाथै सार्क मुलुकमा बंगलादेशका पर्यटकको पनि विश्व पर्यटन वजारमा हिस्सा बढिरहेको छ । एशियाली देशहरूमा भारत र चीनबाहेक फिलिपिन्स, इण्डोनेसिया, मलेसिया, सिंगापुरलगायतका नागरिक पनि बढी मात्रामा विदेशयात्रामा जाने गरेको पाइन्छ ।

समस्या र चुनौतीहरू

- (क) **पर्यटन र प्रदुषण तथा सार्वजनिक जग्गा अतिक्रमण:** प्रदुषण र सार्वजनिक जग्गा अतिक्रमण पर्यटन प्रवर्द्धनमा एउटा गम्भीर चुनौतीको विषय बनेर आएको छ । हिजोका सांस्कृतिक सम्पदा मासिने र विभिन्न तिगडमबाजीले सार्वजनिक जग्गा व्यक्तिको नाममा पुग्ने स्थिति आइरहेको तथा प्रदुषण फैलिई पर्यटनलाई नै नकारात्मक प्रभाव परिदिएको अवस्था रहेको छ । पवित्र सम्पदा तथा कञ्चन तालतलैया, नदीनालामा समेत फोहोरले कुरूप बनाई दिएको छ । पर्यटनजन्य क्रियाकलाप वातावरणमैत्री बनाउने कार्य चुनौतीपूर्ण देखिएको छ ।
- (ख) **पर्यटन पूर्वाधारको कमजोर अवस्था:** नेपाल पूर्वाधार विकासको दृष्टिकोणले कमजोर मानिन्छ । पर्यटन पूर्वाधारको अवस्था पनि सन्तोषजनक छैन । एउटा मात्र अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल राम्ररी चालु भएको छ, त्यसैमा पनि अलि ठूला खालका विमानहरू अवतरण गर्न सक्दैनन् । आन्तरिक र अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको धावनमार्ग एउटै रहेको छ । सबै पर्यटकीय स्थलमा बाटोघाटोको सुविधा छैन ।
- (ग) **महँगो टुर प्याकेज:** अन्य देशको तुलनामा नेपालका टुर प्याकेज महँगो भयो भनी विभिन्न देशका पर्यटकले प्रतिक्रिया दिने गरेका छन् । पर्यटन व्यवसायी लोभी बिरालो जस्ता भए भन्ने सम्मका आलोचना हुने गरेका छन् ।
- (घ) **विमानस्थलको क्षमता सीमित हुनाले अपेक्षित मात्रामा हवाई सञ्जाल विस्तार हुन सकेको छैन ।** नेपालमा उडान भर्न चाहना गर्ने अन्तर्राष्ट्रिय विमान कम्पनीहरूले चाहे अनुसार नेपालमा उडान अनुमति पाउन सकेका छैनन् । गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल उडान रुटको असुविधा र पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल अप्टेरो भूगोलका कारणले राम्ररी चल्न सकेको छैन ।
- (ङ) **पर्याप्त सूचना तथा तथ्यांकको अभाव:** पर्याप्त सूचना तथा तथ्यांकको अभावले गर्दा होटल, ट्राभल्स, टूर अपरेटरबीच सञ्जाल स्थापना गर्न नसक्नाले पर्यटकले थप हैरानी व्यहोर्नु परिरहेको र पर्यटन प्रवर्द्धनमा समेत चुनौतीपूर्ण बनेको छ ।
- (च) **पर्यटकीय स्थलहरूको पहिचान र ती क्षेत्रमा पूर्वाधारको विकास गरी पर्यटन क्रियाकलापको अपेक्षित मात्रामा विस्तार गर्न सकिएको छैन ।**
- (छ) **स्थानीय उत्पादन पर्याप्त मात्रामा उपलब्ध नहुँदा पर्यटकले उपभोग गर्ने वस्तु र सेवाबाट प्राप्त हुनुपर्ने जति लाभ प्राप्त हुन सकेको छैन ।** यसबाट गाउँस्तरसम्म पर्यटनको लाभ पुग्न बाधा पुग्न गएको छ ।
- (ज) **प्रशिक्षित तथा तालिमप्राप्त जनशक्तिको अभावमा पर्यटकलाई देशका सबै भागमा स्तरीय सेवा सुविधा दिन सकिएको छैन ।**
- (झ) **पर्यटन क्षेत्र विकास कार्यक्रमलाई ग्रामीण क्षेत्रको गरिबी निवारण गर्ने कार्यमा उपयोग गर्न सकिएको छैन ।** सीमित शहरी क्षेत्रमा फष्टाएको पर्यटन उद्योगले आमगरिब बेखबर हुनु अर्थात्

लाभान्वित हुन नसक्नु चुनौतीकै रूपमा रहेको छ । नेपाल आउने पर्यटकले गर्ने खर्चको ठूलो हिस्सा अबै पनि विदेशी वायुसेवाले लैजाने, त्यसपछिको ठूलो भाग ठूला होटलहरूले लैजाने गर्दा अधिकांश गरिब निमुखाको भागमा पर्यटनको केही पनि लाभ पुग्न सकेको छैन ।

- (भ) प्राकृतिक, ऐतिहासिक तथा पुरातात्विक महत्वका सम्पदाहरूको उचित संरक्षण गर्न सकिएको छैन । २०७२ सालको भूकम्पले क्षति पुऱ्याएका सबै सम्पदाहरूको अभैसम्म पुनर्निर्माण भैसकेका छैनन् ।
- (ज) राज्यका तर्फबाट पर्यटन पूर्वाधारमा पर्याप्त लगानी हुन सकेको छैन । निजीक्षेत्रबाट यस्ता पूर्वाधार क्षेत्रमा पर्याप्त लगानी हुन सकेको छैन । राज्यले पनि अपेक्षित मात्रामा लगानी गर्न नसक्नाले पूर्वाधार विकासको कमजोर अवस्था देखिएको छ ।
- (ट) पर्यटन क्षेत्रसँग सम्बन्धित विभिन्न निकायसँग समन्वय सबल हुन सकेको छैन ।
- (ठ) लगानीकै अभावमा नयाँ पर्यटकीय पूर्वाधार विकास हुन सकेको छैन । पर्यटन उद्योगमा निजीक्षेत्रको लगानी अपेक्षित मात्रामा ल्याउन सकिएको छैन । यस क्षेत्रमा विदेशी लगानी निकै न्यून रहेको छ ।
- (ड) एकातिर स्थानीयस्तरको पर्यटन विकासमा स्थानीय तहको संलग्नता र सक्रियता बढ्न सकेको छैन भने अर्कोतर्फ सरकारी नीतिगत व्यवस्थासमेत यी तहमा अबै हुन सकेको छैन ।
- (ढ) **राष्ट्रिय ध्वजावाहक नेपाल वायुसेवा निगमको सुदृढीकरण हुन नसक्नु:** राष्ट्रिय ध्वजावाहक नेपाल वायुसेवा निगम सुदृढीकरण हुन नसक्दा निगम नै धराशयी हुने हो कि भन्ने चिन्ता बढ्दो छ । भ्रष्टाचारका काण्डै काण्डले निगम आक्रान्त बन्दै आएको छ । सुधार गर्न खोज्नेका कमजोरी निकाल्दै पदबाटै हट्न बाध्य पारी सुधार कार्यलाई रोक्ने कुत्सित मनसाय पालेकाहरूले टाउको ठड्याएको पनि अनुभूति भएको छ । यस्तो प्रतिकूल वातावरणमा सुधार कार्य चुनौतीपूर्ण भएको देखिन्छ । नेपाल वायुसेवा निगम व्यवस्थापनका कमजोरीका कारणले आन्तरिक व्यवस्थापनमा पनि अपेक्षित सुधार हुन सकेको देखिँदैन ।

समाधानका उपायहरू

- (क) **पूर्वाधार विकास:** पूर्वाधार विकासले पर्यटनको सम्भावना उजागर गर्दछ । नयाँ-नयाँ विमानस्थलको निर्माण र सञ्चालन गर्न सके नाटकीय रूपमा पर्यटक बढ्ने सम्भावना छ । त्यसै गरी सडक यातायातको सुविधा बढेमा पनि पर्यटकीय चहलपहल बढ्न जान्छ । उदाहरणको रूपमा नेपालको मुस्ताङ जिल्लालाई लिन सकिन्छ । सडक यातायातको विकाससँगै मुस्ताङ जिल्लामा पर्यटकको आगमन निकै बढेको र त्यहाँका स्थानीय होटलहरूलाई गाँस, बासको प्रबन्ध गर्न निकै धौधौ पर्ने गरेको छ । यहाँ नयाँ होटल खुल्ने क्रम जारी छ । त्यसैले पूर्वाधार विकास अहिलेको अपरिहार्य आवश्यकता हो ।
- (ख) **धार्मिक पर्यटन प्रवर्द्धनमा जोड दिनुपर्ने:** धर्मप्रतिको आस्था र विश्वासले तीर्थयात्राको अपूर्व

साहस र तागत पैदा गर्दछ । त्यसैले ७० वर्षको उमेरमा पनि मानिस मानसरोवर पुग्दछ । नेपाल हिन्दू र बौद्ध धर्मको प्रमुख आकर्षक र सम्भाव्य केन्द्र भएकोले धार्मिक पर्यटनमा हामीले जोड दिनुपर्दछ । धार्मिक पर्यटनको दृष्टिकोणले हेर्दा नेपाल उच्च सम्भावना भएको देशमा पर्दछ । विश्वका बौद्धधर्मालम्बीहरू एकपटक बुद्धको जन्मस्थान पुग्ने चाहना राखेका हुन्छन् । त्यसैले लुम्बिनीलाई मुस्लिम धर्मालम्बीहरूको मक्का मदिना जस्तै बौद्धधर्मालम्बीको लागि लुम्बिनी बनाउन सकिन्छ । त्यसैगरी स्वयम्भूनाथ, बौद्धनाथ, डोल्पाको शे गुम्बालगायत विभिन्न गुम्बा र चैत्यको लागि पनि नेपाल आकर्षक गन्तव्य मानिन्छ । यस्ता क्षेत्रको विकासमा राज्यले मुख्य ध्यान केन्द्रित गर्न जरुरी छ । त्यसै गरी हिन्दूधर्मालम्बीहरूका लागि पशुपतिनाथ मुख्य आकर्षकको केन्द्र हो । भारतीय हिन्दूधर्मालम्बी जीवनमा एकपटक पशुपतिनाथ पुग्ने इच्छा राखेका हुन्छन् । त्यसै गरी मुक्तिनाथ, पूर्वकी पाथिभरा देवी, हलेसी, डोलेश्वर, वराहक्षेत्र, कालीगण्डकी, जनकपुरधाम, गढीमाई, देवघाट, गोसाइकुण्ड, मनकामना, वैद्यनाथधाम जस्ता हिन्दू तीर्थस्थलमा हिन्दू धर्ममा आस्था राख्ने तीर्थालुहरूको भ्रमण गर्ने ठूलो सम्भावना रहेको छ । यस्ता क्षेत्रको विकास र प्रवर्द्धनमा जोड दिनु आवश्यक छ । सडक, होटल जस्ता न्यूनतम पूर्वाधार बनाउनु पनि आवश्यक देखिन्छ । मानसरोवर जान पनि नेपालकै बाटो (सिमकोट हुँदै) प्रयोग हुने भएकोले यो रुटलाई पनि प्रवर्द्धन गर्न जरुरी छ ।

- (ग) नेपालका सम्पूर्ण सरकारी कर्मचारी, सुरक्षाकर्मी, निजीक्षेत्रका मजदूर कर्मचारीलाई कम्तीमा एक महिनाको तलब बराबरको भ्रमण खर्च दिई निश्चित दिनको बिदा दिने कानुनी व्यवस्था भएमा आन्तरिक पर्यटनमा टेवा पुग्न जाने देखिन्छ ।
- (घ) ग्रामीण पर्यटन गतिविधिलाई बढावा दिन जरुरी छ । गाउँ-गाउँमा होमस्टे मौलाउन सक्ने वातावरण बनाउन प्रदेश सरकार र स्थानीय सरकारले जोड दिनुपर्दछ । शरीरमा भ्वाङ परेका कपडा पहिरेका हुन् वा नाङ्गा खुट्टाले लेक बेसी डाँडा र भञ्ज्याङको उकाली ओरालीमा पसिनाले निथुक्क भएका हाम्रा दिदीबहिनी दाजुभाइको मुहारमा खुशी ल्याउने माध्यम भनेकै ग्रामीण पर्यटन नै हो । विपन्न परिवारका बालबच्चाहरूलाई कपी, कलमको जोहो गर्न नसकेर विद्यालयमा पुग्न नसकेका अवोध बालबालिका किन नहुन् तिनको मुहारमा खुसी छर्ने माध्यम हो ग्रामीण पर्यटन । तल्लो तहसम्म लाभान्वित हुने पर्यटनमा राज्यको ध्यान जानु जरुरी छ । ग्रामीण पर्यटनमा स्याङ्जाको सिरुवारी मोडल उपयुक्त छ । यो मोडेललाई अन्यत्र अपनाउन सकिन्छ ।
- (ङ) **नयाँ पर्यटकीय क्षेत्रको खोज, विकास र प्रवर्द्धन:** हालै सरकारले १०० नयाँ पर्यटकीय गन्तव्य पहिचान गरी सार्वजनिक गरेको छ । यस्ता क्षेत्रको पूर्वाधार लगायतको विकास र प्रवर्द्धन आवश्यक छ ।
- (च) प्राकृतिक विपतबाट जोगिन सूचना प्रणालीको विकास जरुरी छ । वि.सं. २०७२ वैशाख १२ गतेको भूकम्पमा लामटाङ क्षेत्रमा विदेशी पर्यटकसहित करिब २०० मान्छेको ज्यान गयो । हिमाल आरोहणमा जाने धेरै पर्यटक प्राकृतिक विपतबाट जोगिन नसकेर ज्यान गुमाउनु परेको छ ।

ट्रेकिङमा जाने पर्यटकहरूमा पनि यही समस्या देखिएको छ । त्यसैले प्रभावकारी सूचना प्रणालीको विकास गर्दै खोज र उद्धार कार्यलाई प्रभावकारी बनाउनु आवश्यक छ ।

- (छ) **बसाइ अवधि लम्ब्याउने रणनीति:** सन् २०२२ को तथ्याङ्क अनुसार पर्यटकको नेपालमा बसाइ अवधि सरदर १३.१ दिन रहेको छ । सरदर बसाइ अवधि लम्ब्याउने कारक तत्वहरू अन्य धेरै भए पनि पर्यटकीय गतिविधि आकर्षक बनाउन र नयाँ नयाँ गन्तव्यको विकास गर्न सके पर्यटकको बसाइ अवधि लम्ब्याउन सकिन्छ ।
- (ज) **पर्यटन गुरुर्योजना र त्यसको कार्यान्वयन:** स्थानीय तह, प्रदेश र संघमा पर्यटन गुरुर्योजना बनाई तदनुरूप कार्यान्वयन गर्न सके पर्यटक विकासमा टेवा पुग्न सक्छ ।
- (झ) **कृषिको आधुनिकीकरण, सहकारितामा जोड:** कृषिको आधुनिकीकरण, सहकारितामा समेत जोड दिनुपर्दछ । कृषिमा जैविक खेती र उत्पादनले पर्यटक थप आकर्षित गर्न मद्दत गर्नेछ । नेपाललाई जैविक खेती हुने देशको रूपमा परिचित बनाउन सके पर्यटक संख्या नाटकीय रूपमा बढ्न सक्ने देखिन्छ ।
- (ञ) **पर्यटन व्यवसाय प्रकृति र संस्कृतिमा फस्टाउँछ ।** अर्थात् गंगोत्रीबाट गंगा बगेजस्तै प्रकृति र संस्कृतिको मुहानबाट पर्यटनको गंगा बग्दछ । संसारका देशहरूलाई हेर्दा यही देखिन्छ । अतिथि देवो भवः यही संस्कृतिको एउटा पाटो हो । पर्यटन व्यवसाय मानिसको मुस्कानबाट पनि चल्दछ । त्यसैले हाम्रो संस्कृतिका राम्रा पक्षहरू उजागर गर्दै जानु र नराम्रा संस्कृतिमा सुधार गर्दै साच्चै विश्व मानचित्रमा नेपाललाई आकर्षक पर्यटकीय गन्तव्य बनाउन जरुरी देखिएको छ ।
- (ट) **सरकार र पर्यटन व्यवसायीको सहकार्य अति आवश्यक:** नेपालमा निजी क्षेत्र सबैभन्दा सक्रिय भएको आर्थिक क्षेत्र भनेकै पर्यटन हो । निजीक्षेत्रले पर्यटन व्यवसायको नेतृत्व र सञ्चालनको भूमिकामा रहे पनि त्यसको सहजकर्ताको रूपमा सरकार जहिले पनि रहेको हुन्छ । पर्यटन प्रवर्द्धन गर्न राज्यका तर्फबाट निर्वाह गर्नुपर्ने भूमिकामा कुनै कमी हुन दिनुहुँदैन ।
- (ठ) **पर्यटकका रुचि अनुसारका वस्तु उत्पादनमा जोड दिनु आवश्यक छ ।**
- (ड) **पर्यटन क्षेत्रसँग सम्बन्धित जनशक्ति विकासमा जोड दिनुपर्ने:** पर्यटन रोजगारी सिर्जनाको प्रमुख क्षेत्र मानिन्छ । पर्यटन क्षेत्रसँग सम्बन्धित जनशक्ति विकासमा राज्यले जोड दिनु आवश्यक छ । बेरोजगार उत्पादन गर्ने शिक्षाभन्दा रोजगारी सम्भावना भएको शिक्षा तथा तालिम आवश्यक छ ।
- (ढ) **विश्व बजारमा पर्यटन मार्केटिङ (Tourism Marketing) आवश्यक छ ।** यसमा कूटनीतिक नियोगहरूलाई जिम्मेवार बनाउनु पर्दछ । अबको कूटनीति आर्थिक कूटनीति हो, परम्परागत मात्र होइन ।
- (ण) **सुरक्षा र पर्यटक प्रहरी:** सुरक्षा पर्यटन विकासको पहिलो शर्त हो । पर्यटकको जीउधनको सुरक्षा गर्न सकिएन भने पर्यटनका क्षेत्रमा अन्य जतिसुकै सुधार गरे पनि कुनै अर्थ रहँदैन ।

विमानस्थलको सुरक्षा तथा पर्यटकको जीउधनको सुरक्षामा विशेष ख्याल गर्नु जरुरी छ । पर्यटन प्रहरीको अवधारणाको कार्यान्वयन प्रभावकारी ढंगले हुनु जरुरी छ ।

- (त) टुर प्याकेज उपयुक्त हुनु पर्दछ । पर्यटन व्यवसायी लोभी विरालो हुनुभएन । चीनका पर्यटकले थाइलैण्डको तुलनामा नेपालको टुर प्याकेज निकै महँगो भएको प्रतिक्रिया दिएका छन् ।
- (थ) **पर्यटकको इच्छा र पर्यटन गतिविधिबीच तादात्म्यता कायम गर्ने:** पर्यटन व्यवसाय पर्यटककै इच्छामुताविक चल्ने व्यवसाय हो । उनीहरूलाई खुसी र सन्तुष्ट बनाउन सके मात्र यो व्यवसायबाट मनग्ये आमदानी गर्न सकिन्छ । थाइलैण्ड Tourist Hub किन हुन गयो ? यसतर्फ पनि नेपालले विचार गर्नु जरुरी छ । सेक्स टुरिजम पनि अब बहसको विषय बन्नै पर्दछ ।
- (द) **वृद्धाश्रम पर्यटन, स्वास्थ्य पर्यटन जस्ता नयाँ क्षेत्रको सम्भावना:** नेपालमा आफूभन्दा अग्रज, बूढापाकाको सम्मान गर्ने संस्कार छ । तिनको हेरचाह गर्ने प्राविधिक जनशक्तिको छेलोखेला छ । बसोबासको लागि अत्युत्तम हावापानी छ । त्यसैले यहाँ वृद्धाश्रम पर्यटनको सम्भावना पनि छ । यसको सम्भावनातर्फ पनि ध्यान दिनु जरुरी छ । साथै प्राकृतिक चिकित्सा, आयुर्वेदिक चिकित्सा जस्ता क्षेत्रमा पनि नेपालले उल्लेख्य योगदान गर्न सक्ने स्थिति रहेकोले स्वास्थ्य पर्यटनको सम्भावनातर्फ सोचुपर्ने बेला आएको छ ।
- (ध) **पत्रकारको माध्यमबाट पर्यटन प्रवर्द्धन:** विश्वका प्रमुख समाचार संस्थाका पत्रकारलाई नेपाल भ्रमण गराई नेपालको व्यापक प्रचार प्रसार गरी पर्यटन प्रवर्द्धन गर्न सकिन्छ ।
- (न) **निगमको सुदृढीकरण र उडान क्षेत्र विस्तार:** नेपाल वायुसेवा निगमको आन्तरिक व्यवस्थापनमा सुधार अति आवश्यक देखिएको छ । दुईवटा नयाँ वाइडबडी जहाज खरिद गरे पनि नयाँ उडान क्षेत्र विस्तार गर्न सकेको छैन । यसमा सरकारले विशेष ध्यान दिनु जरुरी छ ।
- (प) पर्यटन उद्योगलाई थप सहूलियतको व्यवस्था गर्नु जरुरी छ । हुन त औद्योगिक व्यवसाय ऐन, २०७३ ले पर्यटन उद्योगलाई सुविधा नदिएको होइन । तर जुन क्षेत्रले आर्थिक क्षेत्रमा महत्वपूर्ण योगदान गर्न सक्छ र त्यो सम्भावना भएको देश नेपाल हो भने आयकर सुविधाको थप प्याकेज दिन उपयुक्त नै हुन्छ ।
- (फ) **सांस्कृतिक सङ्ग्रहालय, सांस्कृतिक ग्राम निर्माण र जातीय संस्कृतिको संरक्षण:** नेपालका बसोबास गर्ने सबै जातजातिको संस्कृति भल्किने सांस्कृतिक सङ्ग्रहालय स्थापना गर्न अब ढिलो गर्नुहुँदैन । विदेशीहरू यहाँको आधुनिक विकास हेर्न आउने होइन, विभिन्न जातजातिको कला, संस्कृति, रहनसहन, लवाइखवाइ, दिनचर्याको अवलोकन आउने भएकोले नमुनाको रूपमा केही गाउँ छनौट गरी सांस्कृतिक ग्राम (Cultural Village) को विकास गर्नु आवश्यक छ । यस्ता गाउँमा हिजो पुर्खाले अपनाएका चिनोहरू जस्तै कोल, ढिकी, जाँतो, घुमाउने घर जस्ता कुराहरू निर्माण र संरक्षण गरी पोशाक, लवाइखवाइ समेतमा आधुनिकता प्रवेश गर्न नदिने गरी प्रबन्ध मिलाउन सकियो भने यस्ता क्षेत्र पर्यटकका आकर्षक केन्द्र बन्नेछन् ।

(ब) **देशकेन्द्रित पर्यटन गतिविधि:** चीन र भारत विश्वमा धेरै जनसंख्या भएका प्रमुख दुई मुलुक हुन् । यी दुवै देश नेपालका छिमेकी देश पनि हुन् । हालका वर्षहरूमा यी देशका नागरिकहरू विश्व भ्रमणमा जाने प्रवृत्ति निकै बढेको र पर्यटन गतिविधि क्षेत्रीयस्तरमै मौलाएको विश्व सन्दर्भसमेत मनन गर्दा यी देश केन्द्रित भएर पर्यटन क्रियाकलाप बढाउन आवश्यक छ । नेपाल भ्रमणमा आउने पर्यटकमा पनि यी दुई देशको बाहुल्य रहेको छ । भोलिका दिनमा चीन र भारतका पर्यटक मनगो भित्र्याउन देशले यी देश केन्द्रित भै पर्यटन गतिविधि सञ्चालन गर्नुपर्ने देखिन्छ । चिनियाँभाषी गाइड उत्पादन गर्न पनि जोड दिनुपर्छ । पछिल्ला वर्षहरूमा बंगलादेशका पर्यटक पनि विश्वभ्रमणमा जाने प्रवृत्ति निकै बढेको देखिन्छ । त्यसैले बंगलादेश केन्द्रित पर्यटन गतिविधि सञ्चालन गर्नु पनि आवश्यक देखिएको छ ।

निष्कर्ष

पर्यटन विकास नै नेपालको सन्दर्भमा आर्थिक समृद्धि र विकासको महत्वपूर्ण आधार हो । आर्थिक गतिविधिमा ऊर्जा बर्ने, राजस्वमा योगदान पुऱ्याउने, रोजगारी सिर्जना गरी गरिबी न्यूनीकरण गर्न मद्दत गर्ने, लघु, घरेलु तथा साना उद्योगको विकासमा योगदान दिँदै आर्थिक विकासको खम्बाको रूपमा रहेको पर्यटन क्षेत्रको विकासलाई प्रमुख प्राथमिकता प्रदान गर्नु आवश्यक छ । पर्यटन क्षेत्रको विकासले ग्रामीण क्षेत्रमा बसोबास गर्ने नागरिकको गरिबी न्यूनीकरण गर्दै उनीहरूको जीवनस्तरमा आमूल परिवर्तन गर्न सक्ने हुनुपर्दछ । यसको लागि पर्यटन व्यवसाय गाउँमुखी हुनु जरुरी छ । ग्रामीण पर्यटनलाई सरकारले प्रवर्द्धन गर्न जरुरी छ । यसको लागि प्रदेश सरकार र स्थानीय तहबाट यो क्षेत्रमा पर्याप्त लगानी गरी संघ, प्रदेश र स्थानीय तहबीच समन्वयात्मक क्रियाकलाप अगाडि बढाउनु पर्दछ । दिगो पर्यटन विकास गर्न वातावरण संरक्षणमा पनि ध्यान दिनु जरुरी छ । स्थानीय समुदायको परिचालन बिना दिगो पर्यटन विकास सम्भव हुँदैन ।

सन्दर्भ सामग्री

१. आर्थिक सर्वेक्षण, २०७९/८०, नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय ।
२. आठौँ योजना (२०४९-२०५४), राष्ट्रिय योजना आयोग, सिंहदरवार ।
३. कहिले खोतले अबैको ढुकुटी -विज्ञानबाबु रेग्मी, हिमाल खबर पत्रिका १६-२२ मंसीर, २०७५
४. चौधौँ योजना (२०७३/७४-२०७५/७६), राष्ट्रिय योजना आयोग, सिंहदरवार, काठमाडौँ ।
५. पन्ध्रौँ योजना (२०७६/७७-२०८०/८१), राष्ट्रिय योजना आयोग, सिंहदरवार, काठमाडौँ ।
६. नवौँ योजना, राष्ट्रिय योजना आयोग, सिंहदरवार, काठमाडौँ ।
७. नेपालको राष्ट्रिय पर्यटन रणनीतिक योजना (सन् २०१६-२०२५), संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय, सिंहदरबार, काठमाडौँ ।
८. पर्यटन नीति, २०६५, नेपाल सरकार, पर्यटन मन्त्रालय ।

९. पौडेल, प्रेमप्रसाद, नेपालमा पर्यटन : चुनौती र सम्भावना, मिर्मिरे, २०६५ फागुन, नेपाल राष्ट्र बैंक, केन्द्रीय कार्यालय, बालुवाटार, काठमाडौं ।
१०. वार्षिक विकास कार्यक्रम, राष्ट्रिय योजना आयोग, २०७५
११. Annual report 2017/18, Ministry of Tourism, Government of India.
१२. Annual Statistics Report, 2017, Sri Lanka Tourism Development Authority, Colombo.
१३. Bhutan Tourism Monitor 2017, www.tourism.gov.bt
१४. http://www.newstoday.com.bd/index.php?option=details&news_id=2489299&date=2017-12-28
१५. <https://www.pajhwok.com/en/2016/09/27/20000-foreign-tourists-visit-afghanistan-annually>
१६. <https://propakistani.pk/2018/04/26/1-75-million-tourists-visited-pakistan-in-2017/>
१७. Tourism Yearbook, 2017, Ministry of Tourism, Republic of Maldives.
१८. Travel and Tourism Economic Impact, 2018, World
१९. UNWTO Tourism Highlights 2023

सम्पत्ति, सम्पत्ति व्यवस्थापनको अर्थ र प्राधिकरणको सम्पत्ति व्यवस्थापन कार्य



✍ जगदीश गौतम
उपनिर्देशक, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण

सम्पत्तिको अर्थ

कार्यालयमा रहेका सबै वस्तुहरू सम्पत्तिमा गणना हुँदैनन्। सम्पत्तिमा गणना हुनका लागि ती वस्तुहरू कार्यालयमा नै उपयोगमा ल्याइएको हुनुपर्दछ। यसरी उपयोग ल्याउदा त्यसले वस्तु वा सेवाको उत्पादन गर्दछ। त्यसैले कार्यालयको सम्पत्ति अन्तर्गत वस्तु वा सेवाको उत्पादन गर्ने उद्देश्य लिई कार्यालय आफैले उपयोगमा ल्याइएका सम्पूर्ण जग्गा जमिनहरू, भवन तथा अन्य निर्माण संरचनाहरू, सवारी साधनहरू, फर्निचर, विभिन्न यन्त्र उपकरणहरू, सफ्टवेयर वा यस्तै अन्य वस्तुहरू समेत पर्दछन्। यसप्रकार खरिद विक्री गरी नाफा आर्जन गर्न ल्याइएका वस्तुहरूलाई कार्यालयको सम्पत्ति मानिंदैन। किनकि ती वस्तुहरू कार्यालय आफैले उपयोगमा ल्याउँदैन, बरु त्यसलाई विक्री गरेर नाफा आर्जन गर्ने उद्देश्य लिइएको हुन्छ। त्यसैगरी सम्पत्तिमा गणनाको लागि ती वस्तुहरूको सार्थक मूल्य (Substantial Value) हुन समेत जरुरी हुन्छ, जुन कार्यालयको balance sheet मा राख्न योग्य हुन्छ। कार्यालयको सम्पत्तिलाई समान्यतया चल सम्पत्ति (Current Asset), अचल सम्पत्ति (Fixed Asset), वित्तीय सम्पत्ति (Financial Asset) र अमूर्त सम्पत्ति (Intangible Asset) गरी वर्गीकरण गर्न सकिन्छ।

व्यवस्थापनको अर्थ

व्यवस्थापन भनेको तोकिएको लक्ष्य हासिल गर्न आवश्यक र उपयुक्त वातावरण निर्माण गर्ने कार्य हो। यस अन्तर्गत साधन श्रोतको समुचित उपलब्धता, वैधानिकता, जनशक्तिको उपलब्धता, योजना निर्माण, रणनीति चयन, निरीक्षण, अनुगमन आदिको व्यवस्था र विकास पर्दछ। यस अवधारणाबाट सम्पत्ति व्यवस्थापन भन्नाले सम्पत्ति प्राप्त गर्ने, उपयोग गर्ने, अभिलेख राख्ने, संरक्षण गर्ने, योजना र रणनीति निर्माण गर्ने र अनुगमन तथा निरीक्षण गर्ने आदि भन्ने बुझिन्छ। यस प्राधिकरणको सम्पत्ति र सम्पत्ति व्यवस्थापन सम्बन्धमा स्थिर सम्पत्ति व्यवस्थापन निर्देशिका, २०७५ ले स्पष्ट गरेको छ, जसमा प्राधिकरणको सम्पत्तिको परिभाषा, सम्पत्तिको वर्गीकरण, पुँजीकरण, अभिलेखीकरण, संरक्षण, अनुगमन, भौतिक परीक्षण लगायतका विषयहरू उल्लेख छन्। साथै ती सम्पत्तिहरूको अभिलेख राख्नको लागि खाता तथा प्रतिवेदनहरूको उल्लेख गर्नुको साथै सम्पत्ति व्यवस्थापनको लागि अवलम्बन गर्नुपर्ने प्रक्रिया समेत स्पष्ट गरेको छ।

प्राधिकरणको सम्पत्ति र सम्पत्ति व्यवस्थापन सम्बन्धी भएका प्रयासहरू :

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण एक स्वायत्त निकाय हो । यसको स्थापना नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ अन्तर्गत भएको थियो । यो ऐन जारी हुनु अघि नेपालको उड्डयन क्षेत्रमा तत्कालिन श्री ५ को सरकार मातहतको हवाई विभाग र यस अन्तर्गतका विभिन्न विमानस्थल कार्यालयहरू रहेका थिए । त्यसैले प्राधिकरण स्थापना भएपछि तत्कालिन हवाई विभाग र उक्त विभाग अन्तर्गतका सबै हवाई कार्यालयहरूले उपयोग गरिरहेको चल अचल सम्पत्तिहरू Present Value मा मूल्याङ्कन गरी प्राधिकरणलाई हस्तान्तरण भएको थियो । यी सम्पत्तिहरूमा जग्गा जमिनहरू, टर्मिनल तथा अन्य भवनहरू, निर्माण संरचनाहरू, फर्निचर र विभिन्न यन्त्र उपकरणहरू आदि रहेका थिए, जसको कूल मूल्य करिब रु. ११ अर्व थियो । सम्पत्तिको हस्तान्तरण कार्य मिति २०६१ सालमा मात्र सम्पन्न भएको थियो । यसरी हस्तान्तरण भई आएका जग्गा जमिन लगायतको सम्पत्तिहरू नेपाल सरकारको शेयर लगानीको रूपमा रहने तथा नेपाल सरकारको स्वीकृति बिना त्यसलाई विक्री गर्न नपाउने सर्त उल्लेख गरी प्राधिकरणलाई भोगाधिकार मात्र प्रदान गरिएको थियो ।

प्राधिकरणको सम्पत्ति मुख्यतः तीन श्रोतबाट प्राप्त भएको देखिन्छ ।

- १) तत्कालीन हवाई विभागले उपयोग गरिरहेको सम्पत्तिहरू,
- २) प्राधिकरण स्थापना भएपछि प्राधिकरणले अधिग्रहण तथा खरिद गरेको सम्पत्तिहरू,
- ३) र अन्य विभिन्न व्यक्ति, संस्था तथा निकायबाट निःशुल्क प्रदान भई आएका सम्पत्तिहरू ।

प्राधिकरणले उपलब्ध सम्पत्तिहरूको समुचित व्यवस्थापन गर्नको लागि नीतिगत, कानूनी, संरचनागत र स्पष्ट दृष्टिकोण सहितको रणनीतिक प्रयास गर्नु जरुरी थियो । त्यसैले यसको लागि प्राधिकरणको प्रधान कार्यालय अन्तर्गत सम्पत्ति व्यवस्थापन महाशाखाको स्थापना भयो । यस महाशाखाकै प्रयासबाट सम्पत्ति व्यवस्थापन कार्यलाई आधुनिक र प्रविधिमैत्री बनाउने लक्ष्यसहित नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, स्थिर सम्पत्ति व्यवस्थापन निर्देशिकाको मस्यौदा तयार गरी पेश गर्यो र उक्त निर्देशिका प्राधिकरणको सञ्चालक समितिबाट मिति २०७५।१।५ मा स्वीकृत भयो । त्यसैगरी सफ्टवेयर प्रणालीबाट सम्पत्तिको अभिलेख राख्नको लागि निर्देशिकाले तोकेबमोजिमको प्रक्रिया पूरा गरी स्थिर सम्पत्तिको वर्गीकरण पुस्तिका, २०७६ समेत जारी भयो । तत्पश्चात प्राधिकरणले आफूलाई उपयुक्त हुने खालको सफ्टवेयरको निर्माण गरी सम्पत्तिको अभिलेख राख्ने कार्य शुरु गरिसकेको छ ।

ने.ना.उ.प्रा., स्थिर सम्पत्ति व्यवस्थापन निर्देशिका, २०७५ र यसमा भएका मुख्य मुख्य प्रावधानहरू:

१) प्राधिकरणको सम्पत्तिको परिभाषा र व्याख्या :

ने.ना.उ.प्रा., स्थिर सम्पत्ति व्यवस्थापन निर्देशिका २०७५ को परिच्छेद २ ले प्राधिकरणको स्थिर सम्पत्ति के हो भन्ने विषयमा स्पष्ट परिभाषा र व्याख्या गर्ने कुरा उल्लेख गरेको छ । यसको लागि सम्बन्धित सेवामा कार्यरत कर्मचारीहरू सम्मिलित कार्यदल गठन गरी निर्देशिकाले तोकेको प्रक्रिया पूरा गरी सूचना जारी गर्नुपर्ने कुरा उल्लेख छ । निर्देशिकामा सम्पत्तिको स्पष्ट नामाकरण गर्ने, वर्गीकरण गर्ने, नामाकरण

तथा वर्गीकरणको सूची जारी गर्ने, यस्तो सूचीमा आवश्यकता अनुसार संशोधन वा थपघट गर्ने कुरा सविस्तार उल्लेख छ । त्यसैगरी निर्देशिकाले रु. २५०००(पच्चीस हजार) भन्दा कम खरिद मूल्य भएका विद्युतीय सामानहरू र रु. ५०००(पाँच हजार) भन्दा कम खरिद मूल्य भएका फर्निचर तथा अन्य सामानहरूलाई सम्पत्तिमा गणना गर्नुपर्ने व्यवस्था गरेको छ । यसको अर्थ उक्त मूल्यभन्दा बढी मूल्यको वस्तुहरूलाई मात्र प्राधिकरणले सम्पत्तिमा गणना गर्नेछ । त्यसैगरी रु.३००००(तीस हजार) भन्दा बढी खरिद मूल्य भएका प्रत्येक सामानहरूको खरिद मूल्य, बीमा सम्बन्धी विवरण, मर्मत सम्बन्धी विवरण, द्वास कट्टी सम्बन्धी विवरण आदि देखिने गरी सफ्टवेयरले अलग अलग पाना Generate गर्नुपर्ने भनी उल्लेख गरिएको छ ।

२) सम्पत्तिको रेखदेख गर्ने र संरक्षण गर्ने जिम्मेवार पदाधिकारी किटान तथा निजको दायित्व उल्लेख:

निर्देशिकाले स्पष्ट रूपमा सम्पत्तिको रेखदेख र संरक्षण गर्ने कर्मचारी तथा पदाधिकारीहरू को को हुन् र उनीहरूको दायित्व के हो भन्ने उल्लेख गरेको छ । जसमा सम्बन्धित कार्यालय प्रमुख तथा आयोजना प्रमुखहरू, प्रधान कार्यालयको सम्पत्ति व्यवस्थापन महाशाखामा कार्यरत प्रमुख तथा कर्मचारीहरू र खरिद इकाईमा रहने प्रमुख कर्मचारीलाई जिम्मेवार बनाएको छ । प्रधान कार्यालय अन्तर्गतको सम्पत्ति व्यवस्थापन महाशाखाको जिम्मेवारी अन्तर्गत सम्पत्ति व्यवस्थापन सम्बन्धमा नीतिगत व्यवस्था गर्ने, अनुगमन तथा निरीक्षण गर्ने/गराउने, सम्पत्तिको भौतिक परीक्षण गर्ने/ गराउने, विभिन्न कार्यालय तथा आयोजनाहरूले तयार पारेको अनलाइन विवरणबाट केन्द्रिय विवरण तयार पार्ने, सम्पत्तिसँग सम्बन्धित महत्वपूर्ण कागजातहरूको डिजिटाइज गरी राख्न आवश्यक पहल गर्ने लगायतका विषयहरू रहेका छन् । त्यसैगरी कार्यालय प्रमुख तथा आयोजना प्रमुखहरू र खरिद इकाईमा रहने प्रमुख कर्मचारीले आफ्नो जिम्मामा रहेका कागजात तथा सम्पत्तिहरूको सफ्टवेयरमा अभिलेख राख्ने, पुँजीकरण गर्ने, संरक्षण गर्ने, उपयोग गर्ने, नियमानुसार जिन्सी निरीक्षण गर्ने र प्रधान कार्यालयबाट प्राप्त निर्देशन बमोजिम अन्य कार्य गर्ने लगायतका विषयहरू उल्लेख छन् ।

३) खाता तथा प्रतिवेदन सम्बन्धी व्यवस्था :

ने.ना.उ.प्रा., स्थिर सम्पत्ति व्यवस्थापन निर्देशिका २०७५ ले सम्पत्ति व्यवस्थापनको आधुनिक र वैधानिक ढाँचा प्रस्तुत गरेको छ, जसमा स्थिर सम्पत्तिको वर्गीकरण, पुँजीकरण, अभिलेखीकरण, संरक्षण, अनुगमन र भौतिक परीक्षणको साथै अवश्यक खाता तथा प्रतिवेदनको मार्गचित्र प्रस्तुत भएको छ । निर्देशिकामा उल्लेखित खाता तथा प्रतिवेदनहरू निम्न बमोजिम रहेका छन् ।

क) खाताहरू :

- १) जग्गा तथा जग्गा विकास सम्बन्धी खाता,
- २) भवन सम्बन्धी विवरण खाता,
- ३) सामान तथा उपकरणहरूको आइटमवाइज विवरण खाता,
- ४) स्थिर सम्पत्तिको पुँजीकरण सम्बन्धी खाता,

ख) वार्षिक प्रतिवेदनहरू :

- १) जग्गा सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन फाराम,
- २) भवन सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन फाराम,
- ३) भवनको कोठा सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन फाराम,
- ४) सामान तथा उपकरणहरूको वार्षिक प्रतिवेदन फाराम,
- ५) भौतिक परीक्षण सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन फाराम,
 - क) सम्पत्तिको गणना सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन फाराम,
 - ख) सम्पत्तिको अवस्था सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन फाराम,
- ६) अनुगमन सम्बन्धी चेक लिष्ट फाराम,

ग) अन्य फारामहरू :

- १) निर्माण सम्पन्न भइनसकेका संरचना सम्बन्धी विवरण फाराम,
- २) स्थिर सम्पत्तिको लिलाम सम्बन्धी वार्षिक विवरण फाराम,
- ३) अपलेखन वा मिन्हा भएको सम्पत्तिको वार्षिक विवरण फाराम,
- ४) सम्पत्ति हस्तान्तरण सम्बन्धी फाराम,

घ) फायल कागजातहरू सम्बन्धी विवरण खाता ।

४) सम्पत्तिको सुरक्षा, भौतिक परीक्षण, अनुगमन र प्रगति समिक्षा सम्बन्धी व्यवस्था :

क) सम्पत्तिको सुरक्षा: ने.ना.उ.प्रा., स्थिर सम्पत्ति व्यवस्थापन निर्देशिका, २०७५ ले सम्पत्तिको अभिलेख राख्ने कुरामा मात्र होइन ती सम्पत्तिहरूको सुरक्षा र तिनको समुचित उपयोग हुनुपर्ने कुरामा समेत जोड दिएको छ । त्यसको लागि निर्देशिकाको परिच्छेद ६ मा सम्पत्तिको सुरक्षाको लागि अबलम्बन गर्नुपर्ने उपायहरू स्पष्ट गरेको छ । जस अनुसार प्राधिकरणका जग्गा जमिनहरू, यसमा निर्मित संरचनाहरू र यन्त्र उपकरण लगायतका सामानहरूको बारेमा के के गर्ने भन्ने बारेमा बुँदागत उल्लेख छ । त्यसैगरी सम्पत्तिसँग जोडिएका कागजातहरू समेतको सुरक्षा प्रबन्धको लागि के के गर्ने भन्ने कुरामा पनि निर्देशिकाले बुँदागत रूपमा स्पष्ट गरेको छ ।

ख) भौतिक परीक्षण: निर्देशिकाको परिच्छेद (८) दफा ८.१ मा प्राधिकरणको सम्पत्तिको भौतिक परीक्षण सम्बन्धी कुरा उल्लेख छ । यसमा प्रत्येक ३/३ वर्षमा भौतिक परीक्षण हुनुपर्ने र भौतिक परीक्षण गर्दा चेक लिष्ट बनाउनुपर्ने भन्ने उल्लेख छ । त्यसैगरी यस्तो चेक लिष्ट बनाउँदा त्यसमा के कस्ता विषयहरू समेटनुपर्ने भन्ने समेत स्पष्ट गरिएको छ । साथै अनुसूचि १० र ११ मा त्यसको लागि फाराम समेत तोकिएको छ ।

ग) अनुगमन गर्ने : निर्देशिकाको परिच्छेद ७ मा अनुगमन र प्रगति समिक्षा गर्नुपर्ने भनी सविस्तार उल्लेख गरिएको छ । यसरी अनुगमन गर्दा के के कुरामा ध्यान दिनुपर्ने भन्ने पनि उल्लेख छ ।

जसमा सम्पत्तिको प्राप्ति, पुँजीकरण, सुरक्षा, उपयोग, मर्मत सम्भार, ह्रास कट्टी तथा लगत कट्टा जस्ता विषयवस्तु उल्लेख छन् । यस बाहेक अनुगमनको लागि सबै क्षेत्रको कर्मचारीहरू सम्मिलित कमिटी गठन गर्नुपर्ने, अनुगमन गर्दा आवश्यकता अनुसार नियमित वा आकस्मिक अनुगमन गर्न सकिने, अनुगमन कमिटीलाई स्पष्ट कार्यक्षेत्र तोकी पठाउनुपर्ने र आवश्यकता अनुसार एक एक गरी वा छडके गरी अनुगमन गर्न सकिने जस्ता विषयहरू उल्लेख छन् । यसरी अनुगमन गर्दा जग्गाको विषयमा के के विषय उल्लेख हुनुपर्ने, भवनको विषयमा के के हुनुपर्ने, निर्माण संरचनाको विषयमा के के हुनुपर्ने र सामानहरूको विषयमा के के हुनुपर्ने भन्ने अलग अलग र स्पष्ट कुराहरू उल्लेख गरिएको छ । त्यसैगरी सो निर्देशिकाको अनुसूचि १२ मा अनुगमनको लागि उपयुक्त फाराम डजाइन गरी उल्लेख गरिएको छ ।

घ) **प्रगति समिक्षा गर्ने:** प्रगति समिक्षा अन्तर्गत कार्यालयहरूलाई धेरै राम्रो, राम्रो, मध्यम, सामान्य र कमजोर भनी मूल्याङ्कन गर्ने भनी स्पष्ट पारिएको छ । यसमा ८० भन्दा बढी अंक प्राप्त गरेकोलाई धेरै राम्रो, ६० भन्दा बढी ८० भन्दा कम अंक प्राप्त गरेकोलाई राम्रो, ५० भन्दा बढी ६० भन्दा कम अंक प्राप्त गरेकोलाई मध्यम, ५० भन्दा कम ३५ भन्दा बढी अंक प्राप्त गरेकोलाई सामान्य र ३५ भन्दा कम अंक प्राप्त गरेकोलाई कमजोर मानिने कुरा उल्लेख छ ।

५) सफ्टवेयरको उपयोग गर्ने विषय उल्लेख

ने.ना.उ.प्रा., स्थिर सम्पत्ति व्यवस्थापन निर्देशिका, २०७५ले सम्पत्तिको अभिलेख आधुनिक र वैज्ञानिक बनाउने कुरामा जोड दिएको छ । यस सम्बन्धमा निर्देशिकाको प्रस्तावनामा नै स्थिर सम्पत्तिको परिभाषा, वर्गीकरण, पुँजीकरण, अभिलेखीकरण, संरक्षण, अनुगमन, भौतिक परीक्षण जस्ता व्यवस्थापकीय औजार (Managerial Tools) हरूको उल्लेख गरिएको छ भने निर्देशिकाको परिच्छेद २ मा अनलाइन वा सफ्टवेयर प्रविधिको उपयोग गर्ने कुरालाई ध्यानमा राखेर त्यसको लागि अत्यावश्यक विषयहरू : सम्पत्तिको स्पष्ट नामाकरण गर्ने, वर्गीकरण गर्ने, नामकरण तथा वर्गीकरणको सूची जारी गर्ने, यस्तो सूचीमा आवश्यकता अनुसार संशोधन वा थपघट गर्ने कुरा सविस्तार उल्लेख छ । त्यसैगरी परिच्छेद १० मा सफ्टवेयरको जडान र सञ्चालन लगायतका विषयहरू उल्लेख छन् । यसको लागि सम्पत्तिको संकेत नं. दिने, प्रशिक्षण दिने विषयहरू पनि निर्देशिकामा उल्लेख गरिएको छ ।

६) स्थिर सम्पत्ति व्यवस्थापन निर्देशिका, २०७५ अन्तर्गतका उल्लेख्य अन्य विषयहरू

क) **सम्पत्तिको लेखांकन गर्ने :** स्वायत्त निकाय भएकोले नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको लेखांकन गर्दा व्यासायिक आधारमा गर्ने गरिएको छ । पछिल्ला केही वर्ष यता प्राधिकरणको लेखांकन गर्दा अन्तर्राष्ट्रिय मानांकको रूपमा International Financial Reporting Standard (IFRS) को अवधारणामा रहेर कार्य गर्ने प्रयास भइरहेको छ । यस लक्ष्यमा पुग्नको लागि प्राधिकरणले हाल Nepal Financial Reporting Standard (NFRS) लाई आत्मसात गरिसकेको छ ।

ख) **लागत मूल्य कायम गर्ने :** लागत मूल्य कायम गर्दा सम्पत्तिको अलग अलग प्रकृति अनुसार

लागत मूल्य राख्ने भन्ने उल्लेख छ । यी सम्पत्तिहरूमा जग्गा जमिनहरू, भवन तथा अन्य निर्माण संरचनाहरू, सवारी साधनहरू, फर्निचर, विभिन्न यन्त्र उपकरणहरू रहेका छन् । त्यसैले यी प्रत्येक सम्पत्तिको लागि के के विषय समेटिनुपर्छ भनी बुँदागत र स्पष्ट व्याख्या गरिएको छ । जस अन्तर्गत खरिद मूल्य, ढुवानी खर्च, ढुवानी गरी ल्याउँदाको बीमा खर्च, मेशिनरी सामान भए त्यसको जडान खर्च लगायतका विषयहरू रहनुपर्ने भनी स्पष्ट किटान गरिएको छ ।

ग) **संकेत नं. दिने** : ने.ना.उ.प्रा., स्थिर सम्पत्ति व्यवस्थापन निर्देशिका, २०७५ को दफा ११.१ मा प्राधिकरणको सम्पत्तिलाई कसरी संकेत नं. दिने भन्ने उल्लेख छ । यसरी संकेत नं. दिँदा प्रत्येक महत्वपूर्ण सामानहरूको अलग अलग पहिचान खुल्ने गरी संकेत नं. दिने व्यवस्था छ । यसमा कार्यालय – आर्थिक वर्ष–सम्पत्तिको नाम–क्रम संख्या आदि उल्लेख गर्नुपर्ने प्रावधान रहेको छ ।

घ) **स्थिर सम्पत्तिको लिलाम, मिन्हा र हास कट्टी गर्ने** : प्राधिकरणको सम्पत्तिको लिलाम, मिन्हा र हास कट्टी सम्बन्धमा प्राधिकरणको आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावली, २०५७ को प्रावधान बमोजिम कार्य गर्ने कुरा उल्लेख छ । यसको लागि उपयुक्त फाराम डिजाइन गरिएको छ ।

स्थिर सम्पत्तिको वर्गीकरण पुस्तिका, २०७६ मा रहेका मुख्य मुख्य प्रावधानहरू

निर्देशिकाले अनलाइन वा सफ्टवेयर प्रणाली अन्तर्गत रहेर सम्पत्तिको अभिलेख राख्ने उद्देश्यले प्राधिकरणको सम्पत्तिको वर्गीकरण गर्ने कुरा उल्लेख गरेको छ । त्यसैगरी निर्देशिकाको परिच्छेद २ मा सम्पत्ति थप गर्ने वा संशोधन गर्ने प्रक्रिया समेत निर्धारण गरेको छ । यही प्रक्रिया अन्तर्गत रहेर प्राधिकरणले आफूले उपयोग गरिरहको सम्पत्तिको विवरण लिई त्यसलाई देहायका विभिन्न ६ वटा मुख्य खाता (Class), ती मुख्य खाताहरू अन्तर्गत विभिन्न उपखाताहरू (Sub Class) र ती उपखाताहरू अन्तर्गत सहायक खाताहरू (Assistant Class) वर्गीकरण गर्नुको साथै स्थिर सम्पत्तिको वर्गीकरण पुस्तिका, २०७६ जारी गरेको छ । सफ्टवेयरमा डाटा बस्दा फरक नपरोस् भनेर यस वर्गीकरण पुस्तिकामा निश्चित शब्द वा शब्द समूहको Item Name समेत किटान गरिएको छ ।

Main Class	Sub Class	Assistant Class
जग्गा सम्बन्धी	Within Airport Boundary, Outside Airport Boundary Out Station	प्रत्येकको commercial non commercial के हो
भवन सम्बन्धी	Office Building, Canteen Building, Cargo Building, Quarter Building, Control Tower, Fire Building र Other Building	प्रत्येकको अलग अलग Assistant Class र निश्चित शब्द वा शब्द समूहको Item Name समेत रहेको
सवारी साधन सम्बन्धी	Two Wheeler, Four Wheeler र Other Load Carrier	प्रत्येकको अलग अलग Assistant Class र निश्चित शब्द वा शब्द समूहको Item Name समेत रहेको

फर्निचर सम्बन्धी	Steel र Wooden	प्रत्येकको अलग अलग Assistant Class र निश्चित शब्द वा शब्द समूहको Item Name समेत रहेको
अन्य निर्माण संरचना सम्बन्धी	Taxi Way, Apron, Access Road/ Approach Road, Hanger, Drain, Fencing आदि	प्रत्येकको अलग अलग Assistant Class र निश्चित शब्द वा शब्द समूहको Item Name समेत रहेको
विभिन्न यन्त्र उपकरण तथा सामान सम्बन्धी	यसमा विभिन्न विद्युतीय तथा अन्य सामानहरू गरी ४१ बटा उपवर्गमा उल्लेख गरिएको छ ।	प्रत्येकको अलग अलग Assistant Class र निश्चित शब्द वा शब्द समूहको Item Name समेत रहेको

यसरी सफ्टवेयर प्रणालीबाट अभिलेख राख्ने कार्य शुरु समेत भइसकेको छ । सफ्टवेयरमा अभिलेख राख्ने कार्य गर्दै गर्दा सोही डाटालाई उपयोग गर्दै थप केही Feature राखी भण्डार व्यवस्थापन (Inventory Management) पनि एकैसाथ हुन सक्ने देखिएको छ । यसको लागि स्थिर सम्पत्तिको वर्गीकरण पुस्तिका, २०७६ कै पूरक हिस्साको रूपमा हुने हालै मात्र खर्च भएर जाने सामानहरूको पनि वर्गीकरण सम्पन्न भएको छ । यसरी पूरक वर्गीकरणमा परेका सामानहरू विभिन्न यन्त्र उपकरण तथा सामान सम्बन्धी भन्ने मूल खाता अन्तर्गत देहाय बमोजिम रहेका छन् ।

Main Class	Sub Class	Assistant Class
	Paper Related Stationary	प्रत्येकको अलग अलग Assistant Class र निश्चित शब्द वा शब्द समूहको Item Name समेत रहेको
	Other Stationary	प्रत्येकको अलग अलग सहायक खाता समेत रहेको
	Published books	प्रत्येकको अलग अलग Assistant Class र निश्चित शब्द वा शब्द समूहको Item Name समेत रहेको
	Cleaning/Sweeping and Sanitizer Related	प्रत्येकको अलग अलग Assistant Class र निश्चित शब्द वा शब्द समूहको Item Name समेत रहेको
	Wearing Clothes/ Dress/Bag/ Shoes and Other Clothes	प्रत्येकको अलग अलग Assistant Class र निश्चित शब्द वा शब्द समूहको Item Name समेत रहेको
	Air Fresher/Scent/ Spray/Odonil	प्रत्येकको अलग अलग Assistant Class र निश्चित शब्द वा शब्द समूहको Item Name समेत रहेको
	Painting Coloring Related	प्रत्येकको अलग अलग Assistant Class र निश्चित शब्द वा शब्द समूहको Item Name समेत रहेको
	Safety / Security Related	प्रत्येकको अलग अलग Assistant Class र निश्चित शब्द वा शब्द समूहको Item Name समेत रहेको

हालसम्म प्राधिकरणले आफूले उपयोगमा ल्याएका सामानहरूको आधारमा नै वर्गीकरण सम्पन्न गरेको छ । उक्त सामानहरूभन्दा भिन्न कुनै सामान प्राप्त भएमा तत्काल त्यसलाई सफ्टवेयरमा राख्न सकिँदैन । किन कि सफ्टवेयरमा त्यसको लागि स्थान प्राप्त हुँदैन । यस्तो अवस्थामा सम्बन्धित कर्मचारीले प्राधिकरणको सम्पत्ति व्यवस्थापन महाशाखामा सम्पर्क गर्नुपर्नेछ र सो महाशाखाले सम्बन्धित क्षेत्रका विज्ञ कर्मचारीहरूसँग परामर्श गरी वर्गीकरण पुस्तिकामा थप गर्दै जाने व्यवस्था गरिएको छ । यसबाट प्राधिकरणको वर्गीकरण पुस्तिका स्वतः परिमार्जित र अद्यावधिक हुँदै जानेछ ।

यसप्रकार सफ्टवेयरको उपयोगबाट प्राधिकरणको सम्पत्ति व्यवस्थापन (Asset Management) र भण्डार व्यवस्थापन (Inventory Management) कार्य एकैसाथ र One Entry System बाटै हुन सक्ने देखिन्छ । त्यसो हुँदा प्राधिकरणले सम्पत्ति व्यवस्थापन र भण्डार व्यवस्थापनको लागि अलग्गै जनशक्ति, श्रोत र समय खर्च गर्नुपर्दैन । साथै, यसबाट प्राधिकरणको सम्पत्ति तथा भण्डार व्यवस्थापन कार्य डिजिटल (Digital) युगमा प्रवेश गर्नेछ, जसबाट तत्काल वैज्ञानिक र अद्यावधिक डाटा प्राप्त हुन सक्ने देखिन्छ ।

सफ्टवेयरको प्रयोगबाट गरिएको अपेक्षा

प्राधिकरणले विद्युतीय प्रणालीबाट सम्पत्ति व्यवस्थापनलाई आधुनिक र वैज्ञानिक बनाउने लक्ष्य लिई कार्य गरिरहेको छ । त्यसैले विद्युतीय प्रणालीको उपयोगबाट देहायका उपलब्धिहरू हासिल हुने अपेक्षा रहेको छ ।

- १) प्राधिकरणका सबै सम्पत्तिहरूको कार्यालयगत वा एकीकृत विवरण तत्काल र अद्यावधिक रूपमा प्राप्त गर्न सकिनेछ । साथै, यससँग जोडिएका कागजातहरूको Scan Copy समेत तत्काल प्राप्त गर्न र आवश्यकता अनुसार तोकिएको पदाधिकारीले Download र Print गरी लिन सकिनेछ । जसमा देहायका विवरणहरू रहनेछन् ।
 - क) प्राधिकरणको सम्पूर्ण जग्गा जमिनहरू, तिनको उपयोग सम्बन्धी विवरणहरू र यससँग सम्बन्धित कागजातहरू,
 - ख) प्राधिकरणका भवन तथा अन्य निर्माण संरचनाहरू सम्बन्धी विवरणहरू र यससँग सम्बन्धित कागजातहरू,
 - ग) बहाल बुझाउने गरी अन्य कसैलाई दिइएका भवनका कोठाहरूको विवरण, बहाल रकम, भुक्तानी विवरण, बक्यौता, रकम बुझे/बुझाएको भरपाई र यससँग सम्बन्धित विवरण तथा कागजातहरू,
 - घ) प्राधिकरणका सवारी साधनहरू, फर्निचर, यन्त्र उपकरण तथा अन्य सामानहरू,
 - ङ) सम्पत्तिको मर्मत सम्भार सम्बन्धी विवरणहरू, मर्मत गर्दा हेरफेर भएका सामानहरू, ह्रास कट्टी र मर्मत तथा ह्रास कट्टी पश्चात कायम भएको प्रत्येक महत्वपूर्ण सामानहरूको कायम हुने मूल्य,
 - च) मानवीय श्रोत (Human Recourse) को प्राप्ति र परिचालन सम्बन्धी विवरणहरू,

- छ) व्यवसायिकता अभिवृद्धि सम्बन्धी जग्गा जमिनको उपयोग गर्ने नीति, कार्यविधि तथा योजनाहरू गर्नुपर्ने कार्यहरू,
- ज) प्राधिकरणको बजेट, योजना, स्वीकृत नीति तथा कार्यक्रम ।
- २) कार्यालय प्रमुख, आयोजना प्रमुख वा तोकिएको कुनै पदाधिकारीले आफ्नो जिम्मामा रहेको कुनै पनि सामान कहाँ कहाँ कतिवटा र कस्तो अवस्थामा छ भन्ने कुरा अद्यावधिक र तत्काल प्राप्त गर्न सकिने,
 - ३) मालसामान बुझिलिने सम्बन्धित कर्मचारीले आफूलाई प्रदान गरिएको Password को उपयोग गरी आफूले बुझलिएको सामानको विवरण, कार्यालय, माग तथा स्वीकृत फाराम, आफूले सामान बुझ्ने क्रममा गरिदिएको भर्पाइ लगायतका कागजातहरूको स्क्यान कपी हेर्न Download गरी लिन सक्ने,
 - ४) Paper Less Management को अवधारणा अनुसार सम्बन्धित कार्यालयको भण्डार शाखाले अन्यत्र कार्यालय तथा पदाधिकारीहरूसँग पत्राचार लगायतका कार्य गर्नुपर्दा उक्त सम्पत्तिसँग जोडिएका कागजातहरू: खरिद बिल, दाखिला रिपोर्ट, माग फाराम, खर्च फाराम, सामान बुझे/ बुझाएको भर्पाइ लगायतका कागजातहरूको स्क्यान कपी हेर्न Download गरी लिन सक्ने,
 - ५) तोकिएको पदाधिकारीले कार्यालयको जग्गा सम्बन्धी विवरणको साथै सो जग्गाको कित्ता सहितको जग्गाधनी पुर्जाको स्क्यान कपी हेर्न Download गरी लिन सक्ने । साथै सो जग्गा प्राप्तिसँग जोडिएका अन्य कागजातहरू समेत प्राप्त हुनेगरी लिन सक्ने,
 - ६) अन्य आवश्यक विवरण तथा कागजातहरू तत्काल प्राप्त गर्न सकिने ।

सार्वजनिक निकायमा खरिद व्यवस्थापन



भीमराज उप्रेती

प्रबन्धक, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण

विषय प्रवेश

सार्वजनिक खरिद भन्नाले सार्वजनिक निकायले सार्वजनिक खरिद ऐन, नियामावली बमोजिम कुनै मालसामान, परामर्श सेवा वा अन्य कुनै निर्माण कार्य गर्ने वा गराउने कार्य सम्भन्धनु पर्छ । सार्वजनिक निकायमा खरिद प्रक्रियामा पारदर्शिता, इमानदारी, जवाफदेहिता, प्रतिस्पर्धा, स्वच्छता, विश्वसनीय, जवाफदेहिता र मूल्य सार्थकता कायम गरी सार्वजनिक खरिद व्यवस्थालाई वैज्ञानिक बनाई सार्वजनिक खर्चलाई प्रतिफलयुक्त तुल्याई सबैमा समान अवसर सिर्जना गरी सुशासनको प्रत्याभूति दिलाउने उद्देश्यले सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ र सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ कार्यान्वयनमा ल्याइएको हो । राज्यबाट गरिने कुल खर्चका करिब ६० देखि ७० प्रतिशत सार्वजनिक खरिदले ओगट्ने गरेको सन्दर्भमा सार्वजनिक खरिदको प्रभावकारी रूपमा व्यवस्थापन गर्नु पहिलो आवश्यकता हो । सार्वजनिक खरिद व्यवस्थापन सार्वजनिक वित्त व्यवस्थापनको महत्वपूर्ण खम्बा हो । सार्वजनिक कोषको प्रयोग गरी नागरिकका सेवा प्राप्त गर्ने संवैधानिक तथा कानुनी अधिकारहरूलाई सम्बोधन गर्ने विषय निकै महत्वपूर्ण मानिन्छ । सार्वजनिक खरिद व्यवस्थापनको प्रत्यक्ष सम्बन्ध योजना निर्माण, बजेट कार्यान्वयन, पुँजीगत खर्च तथा सेवा प्रवाहसँग रहने हुनाले समग्र विकास व्यवस्थापनमा यसको उल्लेखनीय भूमिका रहेको हुन्छ । सार्वजनिक खरिदलाई पारदर्शी, वैज्ञानिक र वस्तुनिष्ठ नबनाई विकासलाई कुशल रूपमा व्यवस्थापन गर्न सकिदैन ।

सार्वजनिक खरिद सम्बन्धी कार्यविधि, प्रक्रिया तथा निर्णयलाई अझ बढी खुला, पारदर्शी, वस्तुनिष्ठ र विश्वसनीय बनाई सुशासनको प्रत्याभूति दिलाउन खरिद ऐन र नियामावलीले व्यवस्था गरे पनि हालका दिनमा नेपालको सार्वजनिक खरिदमा चरम बेथिति देखिएको छ । राज्यकोषको ठूलो हिस्सा सार्वजनिक खरिदमा खर्च हुने भएको हुँदा सार्वजनिक खरिदमा सार्वजनिक चासो हुनु स्वाभाविक नै हो । सार्वजनिक खरिद प्रक्रियामा हुने गलत कार्यहरू, खराब प्रवृत्ति कम गर्ने दिशामा सरोकारवाला सबै क्षेत्र विशेष गरी सरकारी, निजी क्षेत्र, व्यवसायी, नागरिक समाजको पनि गराई, सोचाइ र कार्यशैलीमा परिवर्तन आउन जरुरी छ । महालेखापरीक्षकको ६०औँ वार्षिक प्रतिवेदन २०७९ तथा अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगका पछिल्ला वार्षिक प्रतिवेदनहरूका अधिकांश विषय सार्वजनिक खरिदसँग सम्बन्धित थिए । यो बेरुजु तथा अनियमितताको ठूलो स्रोतका रूपमा रहेको यथार्थले सार्वजनिक खरिदको क्षेत्रमा सारभूत रूपमा नै समस्या र बेथितिहरू रहेको स्पष्ट हुन्छ ।

पन्ध्रौ योजनाले “समृद्ध नेपाल, सुखी नेपाली”को दीर्घकालीन सोच र समृद्ध अर्थतन्त्र, सामाजिक न्याय तथा परिष्कृत जीवन सहितको समाजवाद उन्मुख लोककल्याणकारी राज्यको रूपमा रूपान्तरण गर्दै उच्च आयस्तर भएको मुलुकमा स्तरोन्नति गर्ने मुख्य लक्ष्य रहेको छ । जसलाई प्राप्त गर्नका लागि सार्वजनिक खरिदमा नैतिकता र सदाचारिता सबै क्षेत्रबाट प्रवर्द्धन गर्नु आवश्यक छ । सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ ले सार्वजनिक निकायलाई स्पष्ट रूपमा परिभाषित गरेको छ । सबै सरकारी, अर्ध सरकारी, सार्वजनिक संस्थान, सरकारी कोषको प्रयोग गरी खरिद गर्ने सबै निकायलाई सार्वजनिक निकायको रूपमा परिभाषित गरिएको छ ।

सार्वजनिक खरिद ऐन र नियमावलीमा भएका केही प्रावधानहरू

सार्वजनिक निकायले वार्षिक दश लाख रुपैयाँभन्दा बढीको खरिद गर्नु पर्ने भएमा वार्षिक खरिद योजना बनाउनु पर्छ भने वार्षिक १० करोड रुपैयाँभन्दा बढी रकमको खरिद गर्नुपर्ने भएमा खरिद गुरु योजना तयार पार्नु पर्दछ । सार्वजनिक खरिदलाई व्यवस्थित बनाउन खरिदका निम्न विधिहरू तोकिएका छन् :- अन्तर्राष्ट्रियस्तर, राष्ट्रियस्तर, सिलबन्दी दरभाउ आह्वान, सोभै खरिद, उपभोक्ता समिति वा लाभग्राही समुदायलाई सहभागी गराई, अमानतबाट, एकमुष्ट दर विधि, क्याटलग सपिड, लिमिटेड टेन्डरिङ्ग र बाई ब्याक मेथड त्यसै गरी परामर्श सेवा खरिद गर्नु पर्दा प्रतिस्पर्धात्मक प्रस्ताव माग गरी र सोभै वार्ताबाट गर्ने गरिन्छ । यति धेरै खरिद विधिहरूको उल्लेख भए पनि प्रयोगमा चाहिँ सीमित विधिहरू छन् ।

मालसामान, निर्माण कार्य वा अन्य सेवा खरिद गर्दा खुला बोलपत्र, सिलबन्दी दरभाउपत्र र सोभै खरिद विधिमध्ये मूल्यका आधारमा निम्न आधारमा खरिद विधि चयन गरिन्छ:-

- (क) मालसामान, निर्माण कार्य वा अन्य सेवा खरिद गर्नु पर्दा
- (१) अन्तर्राष्ट्रियस्तरमा खुला बोलपत्र आह्वान गरी एक अर्ब रुपैयाँभन्दा माथिको निर्माण कार्य र १० करोड रुपैयाँभन्दा माथिको परामर्श सम्बन्धी कार्य
- (२) राष्ट्रियस्तरमा खुला बोलपत्र आह्वान गरी २० लाख रुपैयाँभन्दा माथिको मालसामान, निर्माण र अन्य सेवा खरिद कार्यका लागि
- (३) सिलबन्दी दरभाउपत्र आह्वान गरी १० लाख रुपैयाँदेखि २० लाख रुपैयाँसम्मको मालसामान, निर्माण र अन्य सेवा खरिद कार्यका लागि
- (४) सोभै खरिद गरी १ लाख रुपैयाँदेखि १० लाख रुपैयाँसम्मको मालसामान, निर्माण र अन्य सेवा खरिद कार्यका लागि
- (५) उपभोक्ता समिति वा लाभग्राही समुदायलाई सहभागी गराई, ५ करोड रुपैयाँसम्मको मालसामान, निर्माण र अन्य सेवा खरिद कार्यका लागि
- (६) अमानतबाट १ लाख रुपैयाँसम्मको मालसामान, निर्माण र अन्य सेवा खरिद कार्यका लागि
- (७) एकमुष्ट दर विधिबाट, स्पष्टीकरण: “एकमुष्ट दर विधिबाट” भन्नाले प्रत्येक इकाइको परिमाण र लागत अनुमानको कुल अङ्कभन्दा के कति घटी वा बढी प्रतिशतमा काम गर्ने हो सो कबोल गरी बोलपत्र पेस गर्ने विधि सम्भन्धनु पर्छ ।

- (८) उत्पादक वा अधिकृत बिक्रेताद्वारा निर्धारित दरमा (क्याटलग सपिङ्ग) खरिद गर्ने विधि,
- (९) सीमित बोलपत्रदाताले भाग लिने (लिमिटेड टेण्डरिङ) खरिद विधि,
- (१०) नयाँ लिने पुरानो दिने (बाई ब्याक मेथड) खरिद विधिबाट ।

बोलपत्र आह्वानको सूचना प्रकाशन गर्दा राष्ट्रियस्तरको बोलपत्र वा पूर्वयोग्यता निर्धारणको प्रस्ताव आह्वानको सूचनाको हकमा कम्तीमा ३० दिन र अन्तर्राष्ट्रियस्तरको बोलपत्र वा पूर्वयोग्यता निर्धारणको प्रस्ताव आह्वानको सूचनाको हकमा कम्तीमा ४५ दिनको अवधि दिनु पर्नेछ । सिलबन्दी दरभाउको सम्बन्धमा १५ दिनको अवधि दिनुपर्ने छ । सार्वजनिक निकायले खरिद सम्झौतापश्चात् आपूर्तिकर्ता, निर्माण व्यवसायी वा सेवा प्रदायकबाट अग्रिम बैंक जमानत लिई खरिद सम्झौता रकमको २० प्रतिशतमा नबढ्ने गरी पेस्की दिन सक्ने व्यवस्था गरेको छ । पहिलो पटक पेस्की प्राप्त गरेको मितिले २० दिनभित्र कार्य शुरु गर्नुपर्ने व्यवस्था खरिद ऐनले गरेको छ ।

सार्वजनिक खरिदलाई पारदर्शी बनाई नैतिक मूल्य कायम गर्नका लागि सार्वजनिक खरिदमा संलग्न पदाधिकारी र बोलपत्रदाता वा प्रस्तावदाताको लागि आचरणको व्यवस्था गरेको छ । बोलपत्रदाता वा प्रस्तावदाता, सेवाप्रदायक, आपूर्तिकर्ता, निर्माण व्यवसायी वा कम्पनीलाई गाम्भीर्यको आधारमा एक वर्षदेखि तीन वर्षसम्म कालोसूचीमा राख्न सक्ने व्यवस्था छ । सार्वजनिक निकायबाट हुने खरिद कार्यको अनुगमन, नियमन र सार्वजनिक खरिद प्रणालीलाई व्यवस्थित गर्न प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयअन्तर्गत एक सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालय रहनेछ ।

सार्वजनिक खरिदका विविध पक्षको समीक्षा

सार्वजनिक खरिद निर्माण कार्यले नै राज्यको भावी संरचनाको खाका तयार पार्ने हो तर गुणस्तरीय खरिद र निर्माण कार्य आजका दिनमा चुनौतीपूर्ण बन्दै गएको छ । विगतबाट पाठ सिकेर अगाडि बढ्न नसकेको हो भन्ने भावी सन्ततिले पनि दिगो विकासको अनुभूति गर्न पाउने छैनन् । सार्वजनिक खरिदलाई दोष देखाएर २४ वटा राष्ट्रिय गौरवका आयोजना समयमा सम्पन्न हुन सकेका छैनन् । भ्रमपूर्ण विज्ञापन, विभेदकारी बोलपत्र सम्बन्धी कागजात, बजारको आपसी मिलेमतो बाँडफाँट गर्ने, पालैपालो बोलपत्र लिने र दिने आदि जस्ता समस्या आजका दिनमा पनि भइरहेको पाइन्छ । यसरी अनैतिक कार्य गर्नका लागि प्रोत्साहन गर्ने काम राजनीतिक दल र प्रशासनको उच्च तहमा आसीन व्यक्तिहरूबाट नै भएको सुन्नमा आएको छ । सार्वजनिक खरिदमा कमजोर र गुणस्तरीय कार्य हुँदा पनि कारबाही प्रक्रिया अगाडि बढाउन सकिएको छैन । त्यस्तै पुरस्कार र दण्डलाई कार्यसम्पादनसँग आबद्ध गर्न नसकिँदा पनि गतल काम गर्नेलाई प्रोत्साहन मिलेको छ । भौतिक संरचना बनाउनका लागि ठेक्का प्राप्त व्यवसायीहरू अग्रिम पेस्की लिएर राजनीतिक र प्रशासनबाट आशीर्वाद पाएर बेपत्ता भएका खबर पनि नआएका होइनन् । हरेक सार्वजनिक निकायले गर्ने खरिदलाई नियमित वार्षिक क्यालेण्डर बनाई सोही बमोजिम समयमा नै खरिदका प्रक्रियाहरू सम्पन्न गर्न खरिद योजना तथा गुरुयोजना महत्वपूर्ण पक्ष हो तर पनि यसतर्फ विशेष चासो तथा पहलकदमी हुनसकेको छैन ।

सार्वजनिक खरिद प्रक्रियामा अधिकांश सबैभन्दा न्यून अंक कबोल गर्ने सेवाप्रदायक छनौट हुने सम्भावना रहन्छ । न्यून कबोल भएको सेवाप्रदायकबाट कार्यसम्पन्न गर्दा पछि न्यून गुणस्तरको काम हुने, भेरिएसनमा जानु पर्ने, समयमा नै कार्यसम्पन्न नहुने जस्ता समस्याहरू विद्यमान छन् । सार्वजनिक खरिद कानूनको माध्यमबाट धेरै कामहरू हुने गर्छन् । वास्तविक र यथार्थपरक लागत अनुमान तयार हुन नसक्दा समग्रमा सम्पूर्ण सार्वजनिक खरिदको जग नै कमजोर तथा गलत बाटोतर्फ गई अपेक्षित परिमाण प्राप्त गर्न सकिएको छैन । सम्झौता व्यवस्थापनमा विभिन्न आर्थिक, कानुनी र प्राविधिक जटिलता आउने गरेको देखिन्छ ।

सबै कार्यका लागि एउटै कानून कतिको प्रभावकारी र वैज्ञानिक छ भन्ने सन्दर्भमा बहस र छलफल आवश्यक छ । सार्वजनिक खरिदको सम्बन्धमा स्पेशिफिकेसन तयार गर्नमा बढी समय लगाउने, समयमा नै खरिद प्रक्रिया शुरू नगर्ने, मूल्याङ्कनमा आवश्यकताभन्दा बढी समय लगाउने, धेरै संख्यामा बोलपत्र फारम बिक्री हुने भए पनि न्यूनतम संख्यामा मात्र बोलपत्र दाखिला हुने, सम्झौता व्यवस्थापनमा ढिलाई हुने, आदि पनि खरिदको समस्याको रूपमा आजका दिनमा पनि विद्यमान छन् ।

नेपालको सन्दर्भमा खरिद सम्झौता सकिएपश्चात् आफ्नो जिम्मेवारी सकिएको महसुस गर्ने सार्वजनिक निकाय तथा सम्झौताका शर्तको पालना गर्नुभन्दा अवाञ्छित गतिविधिमा ध्यान दिने कन्ट्र्याक्टरका प्रवृत्ति साभा समस्याका रूपमा देखिएको छ । राजनीतिक प्रभाव र दबाबका आधारमा खरिद कार्य हुनु नै खरिद व्यवस्थापन प्रभावकारी रूपमा हुन नसक्नुको मूल कारण हो ।

सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयमा पनि सबै सार्वजनिक निकायको अनुगमन गर्ने तथा निरन्तर सुधारका पहल गर्ने अनिवार्य अत्यावश्यक कार्य गर्न पर्याप्त जनशक्ति तथा संगठन संरचना नहुनुका साथै संघीय संरचना अनुकूल हुने किसिमको छैन । लागत अनुमान वस्तुनिष्ठ, यथार्थपरक तथा एकरूपता नहुनु पनि नेपालको सार्वजनिक खरिदको क्षेत्रमा देखिएको अर्को समस्या हो । मुख्यतया लागत अनुमान तयार गर्दा लिइने जिल्ला तथा स्थानीय दररेट बजारको यथार्थ अवस्थसँग मेल गरी तयार गरिएको हुँदैन । मालसामान खरिदको सम्बन्धमा सार्वजनिक निकायमा सम्बन्धित प्राविधिक जनशक्ति अभाव छ । आश र त्रासका आधारमा समग्र खरिदका चरणहरू सञ्चालन हुने हुँदा खरिद कार्यमा निष्ठा र नैतिकता कायम गर्न सकिएको छैन । खरिद विधि तथा नमूना बोलपत्र सम्बन्धी कागजातका सम्बन्धमा पनि सार्वजनिक निकायहरूमा प्रशस्तै द्विविधा रहेको अवस्थामा खरिदका सबै विधि छनौटमा नै जटिलता देखिएको हो ।

सार्वजनिक खरिद व्यवस्थापनमा देखिएका समस्याहरू

- खरिद गर्नु पर्ने मालसामान, निर्माण कार्य, सेवा वा परामर्शको विवरण समयमा नै तयार नपर्ने,
- अधिकांश सार्वजनिक निकायमा वार्षिक खरिद योजना र खरिद गुरु योजना बनाएको पाइँदैन,
- लागत अनुमान तयार गर्दा फरक फरक नर्मसको प्रयोग गर्ने,
- प्रायगरी संभाव्यता अध्ययन नगर्ने गरीहाले पनि हचुवाका भरमा गरी सोही अनुरुम आयोजना तर्जुमा गर्ने,

- निश्चित ब्रान्डसँग मिल्ने गरी स्पेसिफिकेसन तयार पार्ने सोही अनुरूप खरिद प्रक्रिया अगाडि बढाउने,
- आचरणलाई सबै पक्षबाट पालना हुन नसकेको अवस्था छ,
- अमानतबाट हुने कार्य स्वीकृत नगराई खरिद कार्य गर्ने,
- सार्वजनिक खरिद ऐनले धेरै वटा खरिद विधिहरू उल्लेख गरे तापनि खरिद विधिको छनौट वैज्ञानिक रूपमा छनौट हुन नसकेको,
- खरिद ऐनमा भएको आचरण सम्बन्धी व्यवस्था प्रभावकारी रूपमा लागू गर्न नसकिएको,
- बोलपत्र आह्वान गर्दा सूचनामा खुलाउनु पर्ने व्यहोरा स्पष्ट रूपमा नखुलाउने,
- मोबिलाइजेसन पेस्की लिएर अन्य क्षेत्रमा लगानी गर्ने र सम्झौता अनुसार समयमा काम सुरु नगर्ने,
- ठेक्का सम्झौता गर्दा ठेक्का कार्यान्वयन कार्य तालिका पेस नगर्ने,
- लागत अनुमान टुक्काई सोभै खरिद गर्ने,
- कानूनमा व्यवस्था भए बमोजिम सबै प्रकारका खरिद विधिहरूको नमूना बोलपत्र सम्बन्धी कागजात तयार नहुनु,
- सार्वजनिक निकायमा विद्युतीय खरिद प्रणाली बारेमा प्रयाप्त जानकारी नहुनु र विद्युतीय खरिद प्रणाली सञ्चालन निर्देशिका, २०७४ को बारेमा जानकारी नहुनु,
- धेरै सार्वजनिक निकायमा हालसम्म पनि खरिद महाशाखा, शाखा, इकाइको अवधारणाको प्रभावकारी भएको पाइँदैन,
- मूल्य समायोजन वैज्ञानिक र भरपर्दो नभएको,
- गुणस्तर परीक्षण गर्दा गुणस्तरीय कार्य नगरेकोमा समेत कार्य स्वीकार गर्ने,
- पूर्वनिर्धारित क्षतिपूर्ति नलिई म्याद थप गर्ने गरेको पाइन्छ,
- कानुनी, आर्थिक, प्राविधिक मूल्याङ्कनभन्दा पनि न्यूनतम कबोल गरेकोमा सोको उपयुक्त पुस्त्याइ माग नगर्ने,
- बोलपत्रमा हुने मिलेमतो न्यूनीकरणमा अपेक्षित रूपमा उपलब्धि हासिल गर्न कठिनाई भएको,
- ठेक्का र खरिद सम्झौताको कार्यान्वयनको अवस्था कमजोर, नाजुग र समस्याग्रस्त रहेको,
- खरिद कार्यमा संलग्न कर्मचारीहरूको नैतिकता र सदाचारको पक्ष कमजोर हुनु र खरिद सम्बन्धी पर्याप्त ज्ञान र सीपको अभाव हुनु,
- सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको संस्थागत क्षमता कमजोर हुनका साथै अधिकारमा कमी हुनु, आदि ।

खरिद व्यवस्थापन प्रभावकारी बनाउने भावी कार्यदिशा

- विद्युतीय खरिद प्रणालीको समय सापेक्ष सुधार गरी प्रभावकारी कार्यान्वयन गर्ने,
- सार्वजनिक खरिद व्यवस्थापनलाई राज्यले उच्च प्राथमिकतामा राखी पारदर्शी ढङ्गले खरिद कार्यलाई अगाडि बढाउने,
- संघीय संरचना अनुकूलको सार्वजनिक खरिद प्रणालीको स्थापना र सो को वस्तुगत ढङ्गले कार्यान्वयन गर्ने,
- सार्वजनिक खरिद कानूनमा समय सापेक्ष सुधार गर्ने,
- खरिद ऐनमा व्यवस्था भएका सबै खरिद विधिहरूको नमुना बोलपत्र सम्बन्धी कागजात, कार्यविधि, निर्देशन तथा प्राविधिक मार्गदर्शनको तयारी गर्ने,
- विद्युतीय खरिद प्रणाली सम्बन्धी दक्षता अभिवृद्धि, तालिम तथा अभिमुखीकरणलाई बृहत व्यापक बनाउँदै सबै सरोकारवालाहरूलाई समेट्ने,
- सार्वजनिक खरिदका सम्बन्धमा अन्तर्राष्ट्रिय असल अभ्यासहरू अनुशरण गर्दै वर्तमान खरिद प्रणालीलाई वैज्ञानिक बनाउँदै लैजाने,
- सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयलाई पुनर्संरचना गरी संघीयता अनुकूल हुने गरी संस्थागत क्षमतामा वृद्धि गरी अधिकार क्षेत्रमा बढोत्तरी गर्ने,
- मोबिलाइजेशन पेशकीलाई वस्तुगत समीक्षा गरी सुधार गर्ने,
- पूर्वनिर्धारित क्षतिपूर्ति अनिवार्य रूपले लागू गर्ने,
- सार्वजनिक निकायमा खरिद महाशाखा, शाखा, इकाइका अनिवार्य गरी नैतिकता र सदाचारको पाटोलाई बलियो बनाउने,
- बोलपत्र आह्वान गर्दा सूचनामा खुलाउनु पर्ने व्यहोरा स्पष्ट रूपमा खुलाउने,
- सार्वजनिक निकायमा वार्षिक खरिद योजना र खरिद गुरु योजना अनिवार्य बनाउने र सोही अनुरूप खरिद कार्य अगाडि बढाउने,
- राजनीतिक दलको आन्तरिक लोकतन्त्रलाई बलियो बनाई चुनावलाई कम खर्चिलो बनाउने, आदि।

निचोड

नेपालको संविधानले सहभागितामूलक विकासका माध्यमबाट लोककल्याणकारी राज्य हुँदै समाजवाद उन्मुख अर्थतन्त्रमा जोड दिइएको छ। सार्वजनिक खरिदमा मात्र राज्यको करिब ७० प्रतिशत खर्च हुने हुँदा यो विषयमा सरोकारवाला सबैको ध्यान जानु आवश्यक छ। राज्यमा विकास व्यवस्थापन गर्ने जिम्मा सरकारको मात्र हैन, निजी क्षेत्रले पनि समाज र राष्ट्रप्रति आफ्नो दायित्व पूरा गर्दा इमानदारी, पारदर्शिता, नैतिकता र सदाचारिता देखाउनु पर्ने बेला भएको छ। सार्वजनिक खरिद कानूनको प्रभावकारी

कार्यान्वयनका लागि खरिद योजना एउटा आधार हो । सुशासन, सार्वजनिक जवाफदेहिता, भ्रष्टाचार नियन्त्रण सरकारको उच्च प्राथमिकताको विषय हो । सार्वजनिक खरिदलाई सदाचारयुक्त बनाएर मात्र सुशासनको लक्ष्य हासिल गर्न सकिन्छ । विकासलाई गुणस्तरीय र दिगो बनाउन खरिद प्रक्रियाको structural part भन्दा पनि behavioura behavioural/ethical part लाई बलियो बनाउनु पर्ने देखिन्छ ।

सन्दर्भ सामग्रीहरू

- नेपालको संविधान, २०७२
- पन्ध्रौं योजनाको आधार पत्र
- सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३
- सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४
- सार्वजनिक संस्थानहरूको वार्षिक स्थिति समीक्षा, २०७५
- प्रशासन सुधार सुझाव समितिको प्रतिवेदन, २०७०
- सोपान मासिकका विभिन्न अंकहरू
- राजन खनाल, सार्वजनिक व्यवस्थापनका सामयिक बहस, दोस्रो परिमार्जित संस्करण, सोपान मासिक, डिल्लीबजार, काठमाडौं
- आर्थिक सर्वेक्षण, आर्थिक वर्ष २०७४/०७५
- राष्ट्रसेवक दपर्ण, २०७१
- विष्णु सुवेदी, प्रशासन, व्यवस्थापन, समावेशी लोकतन्त्रका नविन आयामहरू, पैरवी प्रकाशन, पुतलीसडक, काठमाडौं

प्राधिकरणको आय शीर्षकहरू त्यसमा हुने विलिंग र बक्यौता



✍ जोविन्द बहादुर ढकाल

उप-प्रबन्धक, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको आम्दानीको स्रोत के हो ? के कति प्रकारका शुल्कहरूबाट प्राधिकरणले आय आर्जन गर्छ भन्ने जानकारी हुनु आवश्यक देखिएकोले आय शीर्षकहरूको सामान्य जानकारी राख्ने प्रयास गरिएको छ । नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ को दफा ३४ ले दिएको अधिकार प्रयोग गरि नेपाल सरकारको स्वीकृति लिएर नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, नागरिक उड्डयन नियमावली, २०५८ र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण विमानस्थल सेवा शुल्क नियमावली, २०७८ मा सेवा शुल्कको व्यवस्था गरेको छ । कार्यालयले उपलब्ध गराउने सेवा सुविधा बापत यी शुल्कहरू लगाउने व्यवस्था गरिएको देखिन्छ । त्यसैगरी बिलिंग र बक्यौता सम्बन्धमा संक्षिप्त चर्चा गरिएको छ ।

आम्दानीका शीर्षकहरू:

उड्डयन सेवा आम्दानी

- १(१.१) **अवतरण शुल्क (landing charge):** विमानस्थलमा बायुयानलाई अवतरण सेवा उपलब्ध गराए बापत यो शुल्क बायुसेवा कम्पनीले प्राधिकरणलाई बुझाउनु पर्ने हुन्छ । वायुयानको तौलको आधारमा लाग्ने यो शुल्क विमानस्थल र उडान अनुसार फरक दररेट कायम गरिएको छ । अन्तराष्ट्रिय विमानस्थलमा अन्तराष्ट्रिय उडानमा तथा आन्तरिक विमानस्थलका विभिन्न विमानस्थलमा लाग्ने शुल्कहरू वर्गीकृत गरिएको छ । चार्टर उडानका लागि तोकिएको दरमा थप पच्चिस प्रतिशत शुल्क लाग्दछ भने परीक्षण र प्रशिक्षण उडानमा तोकिएको दरमा पचास प्रतिशत छुट हुने व्यवस्था रहेको छ ।
- २(१.२) **विसान शुल्क (Parking charge):** विमानस्थलमा वायुयान २ घण्टाभन्दा बढी समयसम्म विसान भएमा यो शुल्क लाग्दछ र प्रत्येक ६ घण्टाको समयलाई एक विसान मानिने व्यवस्था गरिएको छ ।
- ३(१.३) **गृह आश्रय (Hanger) शुल्क:** हैगरमा वायुयानलाई गृह आश्रय सेवा उपभोग गरे बापत यो शुल्क लाग्ने व्यवस्था छ ।

- ४(१.४) **संचार तथा उड्डयन सहाय सुविधा शुल्क (Communication and Navigation charge):** वायुसेवालाई संचार वा उड्डयन सहाय सेवा निगरानी (surveillance) सेवा उपलब्ध गराए बापत लाग्ने यो शुल्क प्रत्येक अवतरणमा शुल्कको गणना हुन्छ । तौलको आधारमा शुल्क गणना गरिने यो शुल्कमा अन्तराष्ट्रिय विमानस्थलका अन्तराष्ट्रिय उडानमा दररेट निर्धारण गरिएको छ भने आन्तरिक विमानस्थल (उडानमा) विमानस्थल अनुसार अन्तराष्ट्रिय विमानस्थलमा अवतरणको ५०% कन्ट्रोल जोन भएका विमानस्थलमा अवतरणको ३५% र अन्यमा २०% यो शुल्क लाग्ने व्यवस्था गरिएको छ ।
- ५(१.५) **सुरक्षा शुल्क :-** विमानस्थलमा हवाईयात्रु तथा मालसामानको सुरक्षा जाचको सेवा बापत प्रत्येक अवतरण शुल्कको १०% सुरक्षा जाच शुल्क लाग्दछ ।
- LPN (क):-** कार्यालयले माथिका (गृह आश्रय बाहेक) चारवटा शुल्कहरू एउटै बिलबाट गर्ने गरेको छ । जसलाई छोटकरीमा LPN (Landing charge, Parking charge, communication & Navigation charge / Security service charge) भनिन्छ । यो प्राधिकरणको आम्दानीको प्रमुख स्रोत मध्येको हो ।
- ६(१.६) **यात्रु सेवा शुल्क (Passenger service charge):-** विमानस्थलमा हवाईयात्रुलाई उपलब्ध गराइने सेवा सुविधा बापत दुई वर्ष उमेर नाघेका यात्रुलाई यो शुल्क लाग्ने व्यवस्था गरिएको छ । वायुसेवा कम्पनीहरूले हवाई टिकटमा नै यो शुल्क समेत जोडेर यात्रुबाट लिने गर्छन् र त्यसको पाक्षिक र मासिक गणना गरी प्राधिकरणलाई बुझाउँछन् । छोटकरीमा PSC भनिने यो शुल्क हाल अन्तराष्ट्रिय उडानतर्फ प्रति यात्रु रु ३०००/- मू.अ.कर समेत छ भने आन्तरिकमा विमानस्थल अनुसार रु २००/- देखि ५००/- सम्म छ । यो प्राधिकरणको आम्दानीको प्रमुख स्रोत हो ।
- ७(१.७) **विमानस्थल विकास शुल्क (Airport Development Fund) ADF** त्रि.अ.बि बाट प्रस्थान गर्ने अन्तराष्ट्रिय यात्रुहरूलाई विमानस्थल विकास प्रयोजनार्थ यो शुल्क प्रति यात्रु रु १०००/- लगाइने गरिएको थियो हाल यो व्यवस्था कायम रहेको छैन ।
- ८(१.८) **माल सामान ढुवानी शुल्क (Cargo service charge):-** आन्तरिक तथा अन्तराष्ट्रिय उडानमा मालसामान ढुवानी सेवा उपलब्ध गराए बापत यो शुल्क लाग्ने व्यवस्था गरिएको छ । हाल अन्तराष्ट्रिय उडानमा आगमनतर्फ प्रति किलोग्राम पचहत्तर पैसा र आन्तरिक उडानमा प्रस्थानतर्फ प्रति किलोग्राम पचास पैसा यो शुल्क लाग्ने व्यवस्था छ ।
- ९(१.९) **विस्तारित समय विमानस्थल सञ्चालन शुल्क:-** नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले विमानस्थल सञ्चालनका लागि तोकिएको समयका अतिरिक्त विमानस्थल सञ्चालन गर्नु पर्दा यो शुल्क लाग्ने व्यवस्था गरेको छ विमानस्थल अनुसार सञ्चालन लागत शुल्क रु. पाँच हजारदेखि पचास हजारसम्म प्रतिघण्टा लाग्ने व्यवस्था विमानस्थल सञ्चालन तथा व्यवस्थापन निर्देशिका २०७९ ले गरेको छ ।

१०(१.१०) **ओभर फ्लाई शुल्क :-** नेपालको आकास प्रयोग गरी बिदेशी मुलुक आउने /जाने वायुसेवा हरूलाई संचार सेवा सुबिधा वापत संचार तथा उड्डयन सहायक सुविधा शुल्क (Communication and navigation charge) कै दरमा यो शुल्क लाग्दछ ।

११(१.११) **मौसमी सेवा शुल्क (Met charge):-** वायुसेवा कम्पनीहरूलाई उपलब्ध गराइने मौसमी सेवा सुविधा वापत प्रत्येक आन्तरिक उडान वा अवतरणको दश अमेरिकी डलर र अन्तराष्ट्रिय उडानमा पन्ध्र डलर यो शुल्क लाग्ने व्यवस्था छ ।

ग्राउन्ड सेवा आम्दानी

१२(२.१) **भूमिस्थ प्रबन्ध सेवा (Ground Handling charge):-** विमानस्थलमा अन्तराष्ट्रिय उडानहरूका लागि भूमिस्थ प्रबन्ध सेवा उपलब्ध गराए बापत यो शुल्क लाग्ने व्यवस्था छ । हाल यो कार्य नेपाल वायुसेवा निगमले गरिरहेको छ र यो शुल्क वापत आम्दानीको १५% नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई बुझाउने व्यवस्था छ ।

१३(२.२) **कार्गो प्रबन्ध शुल्क:-** विमानस्थलमा कार्गो प्रबन्ध सेवा उपलब्ध गराएबापत अन्तराष्ट्रिय उडानमा मालसामानको प्रकृति अनुसार निर्यात र आयात गर्दा प्रति के.जी. रु. १/- देखि रु १६/- सम्म लाग्ने व्यवस्था छ । आन्तरिकतर्फ विमानस्थलअनुसार प्रति के.जी. पच्चीस पैसा देखि एक रुपैयासम्म हुन आउँछ ।

१४(२.३) **हवाई इन्धन बिक्री सेवा शुल्क :-** वायुसेवाहरूलाई विमानस्थलमा इन्धन भर्ने सुविधा उपलब्ध गराएबापत इन्धन बिक्री गर्ने संस्थाले बिक्री गरेको हवाई इन्धनको मूल्यको शून्य दशमलव चार प्रतिशत सेवा शुल्क बुझाउनु पर्दछ । हाल हवाई इन्धन बिक्री कार्य नेपाल आयल निगमले गर्ने गरेको छ ।

१५(२.४) **अग्नि निवारण तथा जिवनोद्धार सेवा शुल्क (Fire Prevention charge):-** विमानस्थलमा अग्नि निवारण तथा जिवनोद्धार सेवाबापत सम्बन्धित वायुसेवा सञ्चालन संस्थाले प्रति अवतरण दश हजार किलोग्रामसम्मको वायुयानको एक डलर, पच्चीस हजारसम्मको एक डलर पचास सेन्ट र पच्चीस हजारभन्दा बढी तौलको लागि दुई डलर पचास सेन्ट वा सो बराबर हुन आउने नेपाली रुपैयाँ बुझाउनुपर्ने हुन्छ ।

१६(२.५) **फ्लाईट क्याटरिंग शुल्क :-** हवाई यात्रुलाई खाना (क्याटरिंग) सेवा उपलब्ध गराए बापत सेवा प्रदायी संस्थाले बिक्रीको दश प्रतिशत रकम प्राधिकरणलाई बुझाउनु पर्छ ।

वहाल सेवा आम्दानी

१७(३.१) **टर्मिनल बहाल:-** कार्यालयले टर्मिनल भवन भित्र वा बाहिर कुनै स्थान, कोठा आदि बहालमा दिदा लाग्ने शुल्कलाई यस शीर्षकमा लेखाङ्कन गरिन्छ । यो शुल्क विमानस्थल र क्षेत्रअनुसार प्रति महिना प्रतिवर्ग मिटर रु १५०/- देखि रु ६०००/- सम्म लाग्ने गरी वर्गीकरण गरिएको छ ।

- १८(३.२) **जग्गा बहाल शुल्क:-** प्राधिकरणको स्वामित्व तथा भोगाधिकारमा रहेको जग्गा बहालमा दिँदा क्षेत्र र प्रयोगको आधारमा विभिन्न दररेट र बढाबढद्वारा निर्धारित दरमा बहालमा लगाउने व्यवस्था छ । अन्तराष्ट्रिय विमानस्थलमा व्यवसायिक प्रयोजनको लागि जग्गा बहालमा लगाउदा प्रति वर्ष प्रति वर्गमिटर न्युनतम छ सय रुपैयाको दरले बढाबढ प्रक्रियामा निर्धारित हुन्छ ।
- १९(३.३) **हैगर बहाल:-** प्राधिकरणको स्वामित्वमा रहेको वायुयान आश्रय गृहको बहाल अन्तराष्ट्रिय विमानस्थलमा तीन सय रुपैयाँ प्रतिमहिना प्रतिवर्गमिटर र अन्यमा प्रतिमहिना प्रतिवर्गमिटर एकसय पचास रुपैयाँ लाग्ने व्यवस्था रहेको छ ।
- २०(३.४) **एक्जुकेटिभ लन्ज:-** विमानस्थलमा एक्जुकेटिभ लन्ज सञ्चालन गर्न भाडामा दिए बापतको आम्दानी यो शीर्षकमा पर्दछ ।
- २१(३.५) **अन्यबहाल शुल्क:-** माथि उल्लेख गरेभन्दा बाहेक बिलिंग हुने बहाल रकम यस शीर्षकमा समेटिन्छ ।

अन्य सेवा आम्दानी

- २२(४.१) **व्यवसायिक महत्वको कक्ष (CIP Room) प्रयोग शुल्क :-** विमानस्थलमा व्यवसायिक महत्वको कक्ष प्रयोग गर्न नेपाल सरकारले तोकेको व्यवसायिक महत्वको व्यक्ति र संगठित संस्था बैंक तथा वित्तीय संस्था, उद्योग वाणिज्य संघ लगायत स्थापित सामाजिक संघसंस्थाद्वारा सिफारिस प्राप्त व्यक्तिलाई अन्तराष्ट्रिय विमानस्थलमा प्रतिव्यक्ति प्रति घण्टा ७५०/- र आन्तरिक विमानस्थलमा प्रति घण्टा प्रति व्यक्ति ५००/- मू.अ.कर समेत यो शुल्क लाग्ने व्यवस्था गरिएको छ ।
- २३(४.२) **टेलिफोन शुल्क:-** विमानस्थलमा कार्यालयले अन्य निकायहरूलाई टेलिफोन सुविधा (Intercom & direct line) कार्यालयको केबुल तथा सर्भिस उपलब्ध गराएबापत यो शुल्क लाग्ने व्यवस्था छ ।
- २४(४.३) **सवारी साधन विसान शुल्क:-** विमानस्थलको सवारीसाधन विसान गर्ने क्षेत्रमा सवारी साधन विसान गरेबापत सवारी साधनको प्रकार र विमानस्थलको वर्गीकरण अनुसार प्रतिघण्टा र प्रतिदिन लाग्ने शुल्क तोकिएको छ । जस्तै मोटरसाइकलको त्रि.अ.वि.मा प्रति घण्टा चालीस रुपैया छ भने गौतमबुद्ध र पोखरामा तीस रुपैया कार, जिपको त्रि.अ.वि.मा प्रति घण्टा असी रुपैया छ भने गौतमबुद्ध र पोखरामा साठी रुपैयाँ कायम गरिएको छ ।
- २५(४.४) **सवारी साधन प्रवेश शुल्क:-** विमानस्थल कार्यालयले प्रवेश अनुमति दिएको क्षेत्रमा सवारी साधन प्रवेश गर्दा लाग्ने शुल्कलाई यो शीर्षकमा लेखाइकन गरिन्छ । जस्तै अन्तराष्ट्रिय विमानस्थलमा हलुका सवारी साधन प्रवेश शुल्क प्रतिदिन दुई सय पचास छ भने अन्य विमानस्थलमा त्यसको आधा शुल्क लाग्ने व्यवस्था गरिएको छ ।

- २६(४.५) **विज्ञापन शुल्क :-** विमानस्थलमा विज्ञापनको लागि निर्धारण गरेको स्थानमा विज्ञापन राख्दा विमानस्थल र क्षेत्रअनुसार क्षेत्रफलको आधारमा विज्ञापन शुल्कको दर कायम गरिएको छ । यो शुल्क प्रतिवर्ग मिटर प्रति महिना रु २००/- देखि ५०००/- सम्म कायम गरिएको छ त्यसमा बढाबढ माध्यमद्वारा विज्ञापन शुल्क उठाउने व्यवस्था गरिएको छ ।
- २७(४.६) **चलचित्र छायांकन शुल्क:-** विमानस्थलमा कार्यालयको अनुमती प्राप्त गरि चलचित्र, भिडियो, वृत्त चित्र आदि खिचे बापत प्रत्येक ६ घण्टाको एक पटकको दरले अन्तराष्ट्रिय विमानस्थलमा पन्ध्र हजार रुपैयाँ र आन्तरिक विमानस्थलमा सात हजार रुपैयाको दरले यो शुल्क लाग्ने हुन्छ ।
- २८(४.७) **प्रवेश शुल्क:-** विमानस्थलको निषेधित क्षेत्रमा प्रवेश गर्न जारी गरिने पासको निमित्त अन्तराष्ट्रिय विमानस्थलमा प्रत्येक दुई वर्षको लागि मू.अ.कर समेत एक हजार पाँच सय रुपैया र हराएमा जरिवाना बापत एक हजार पाँच सय कायम छ भने आन्तरिक तर्फ पाँच सय रुपैया लाग्ने व्यवस्था छ ।
- २९(४.८) **मुद्रा सटही शुल्क:-** विमानस्थलमा विदेशी मुद्रा सटही गर्ने सेवा उपलब्ध गराए बापत सेवा उपलब्ध गराउने संस्थाले तोकिएको दरमा यो शुल्क बुझाउने व्यवस्था गरिएको छ ।
- ३०(४.९) **नक्सा तथा म्यानुअल शुल्क:-** प्राधिकरणले कुनै नक्सा तथा म्यानुअल बिक्री गरी प्राप्त हुने आमदानी यो शीर्षकमा राखिन्छ ।
- ३१(४.१०) **ए.आइ.पी शुल्क:-** प्राधिकरणले ब्छेबिक्रीगरी प्राप्त हुने आमदानी यस शीर्षकमा लेखाङ्कन गरिन्छ ।
- ३२ **ट्रान्जिट कार्गो सेवा शुल्क:-** ट्रान्जिट कार्गो सञ्चालन गर्ने अनुमति प्राप्त संस्थाले ट्रान्जिट कार्गो ह्याण्डलिंग गर्दा यो शुल्क बुझाउनु पर्दछ ।
- ३३ **व्यागेज स्कनिंग शुल्क:-** विमानस्थलमा वायुसेवा सञ्चालन संस्थाले राखेको secondary Baggage screening सेवा अन्य वायुसेवालाई उपलब्ध गराए बापत कुल आमदानीको १५% रकम बुझाउने व्यवस्था गरिएको छ ।
- ३४ **AOCC शुल्क :-** प्राधिकरणद्वारा जडित एरोनटिकल अपरेशन कन्ट्रोल कम्युनिकेशन सेवा लिन चाहने वायुसेवा संस्थाले सञ्चालन गर्ने वायुयानको संख्या अनुसार यो शुल्क बुझाउनुपर्ने हुन्छ ।
- ३५ **CUTE/CUPPS शुल्क :-** टर्मिनल उपकरणको साझा उपयोग (CUTE/CUPPS कमन युजर अफ प्यासेन्जर प्रोसेसिंग सिस्टम) सेवा उपलब्ध गराए बापत यो शुल्क लाग्ने व्यवस्था छ । हाल अन्तराष्ट्रिय उडानमा प्रति यात्रु एक डलर यो शुल्क बापतको आमदानी प्राधिकरणले गर्ने गरेको छ ।

३६ **BRS :-** ब्यागेज रिकन्सिलेसन प्रणाली सेवा उपलब्ध गराएको अवस्थामा यो शुल्क लाग्दछ ।
हाल अन्तराष्ट्रिय उडानमा प्रति यात्रु पैतिस सेन्ट यो शुल्क वापतको आम्दानी हुने गरेको छ ।

नियमन आम्दानी

३७(५.१) **ए.ओ.सी शुल्क :-** वायुसेवा कम्पनीहरूलाई वायुसेवा सञ्चालन अनुमति तथा प्रमाणपत्र (AOC) जारी गर्दा वा नविकरण गर्दा लाग्ने शुल्कलाई यो शीर्षकमा लेखाइकन गरिन्छ ।

३८(५.२) **लाइसेन्स रेटिंग र सर्टिफिकेशन शुल्क :-** लाइसेन्स रेटिंग र सर्टिफिकेशनसम्बन्धी लाग्ने शुल्कलाई यस शीर्षकमा लेखाइकन गरिन्छ ।

३९(५.३) **उडान स्वीकृत शुल्क:-** उडान स्वीकृतका लागि यो शुल्कको व्यवस्था गरिएको छ ।

४०(५.४) **चार्टर शुल्क:-** वायुसेवा कम्पनीले चार्टरसेवा सञ्चालन गर्नुपूर्व चार्टर अनुमतिका निमित्त यो शुल्क बुझाउनु पर्दछ ।

४१(५.५) **वायुयान उडान अनुमती शुल्क:-** वायुसेवा कम्पनीहरूले उडान सेवा सञ्चालन गर्नु पूर्व उडान अनुमतिका लागि यो शुल्क भुक्तानी गर्नुपर्ने व्यवस्था छ ।

४२(५.६) **वायुयान दर्ता/खारेजी शुल्क:-** वायुयानको दर्ता नविकरण तथा खारेजीका लागि शुल्क लाग्ने व्यवस्था गरिएको छ ।

४३(५.७) **उडान योग्यता संचार इजाजत शुल्क :-** वायुसेवाहरूलाई उडान योग्यता संचार इजाजत दिए वापत यो शुल्क लाग्ने व्यवस्था छ ।

४४(५.८) **वायुयान मर्मत तथा अनुमति शुल्क :-** वायुयानको मर्मत सम्बन्धी व्यवस्थाका लागि अनुमति दिदा यो शुल्क लाग्ने व्यवस्था छ ।

४५(५.९) **इजाजत रेटिंगपरीक्षा शुल्क (AW) :-** इजाजत, रेटिंगपरीक्षा, सम्बन्धी लाग्ने शुल्क यस शीर्षकमा लेखाइकन गरिन्छ ।

४६(५.१०) **इजाजत रेटिंग परिक्षाशुल्क (FW) :-** इजाजत, रेटिंगपरीक्षा, सम्बन्धी लाग्ने शुल्क यस अन्तर्गत राखिन्छ ।

४७(५.११) **सिम्युलेटर अनुमती शुल्क :-** वायुसेवा संचालकले स्वदेशमा उडान चालक दलका सदस्यको दक्षता अभिवृद्धि गर्न तालिम परीक्षण र जांचको प्रयोजनका लागि सिम्युलेटर (उडान तालिम उपकरण) अनुमतिको लागि यो शुल्क बुझाउनु पर्छ ।

४८(५.१२) **फ्लाईट डिसप्याचर शुल्क :-** फ्लाईट डिसप्याचरसम्बन्धी लाग्ने शुल्क यस शीर्षकमा लेखाइकन गरिन्छ ।

४९(५.१३) **पाटपुर्जा तथापरीक्षण शुल्क:-** पाटपुर्जा तथा परीक्षण वापत लाग्ने शुल्क यस शीर्षक अन्तर्गत राखिन्छ ।

प्रशासनिक आम्दानी

- ५० (६.१) परीक्षा शुल्क:- प्राधिकरणबाट लिइने परीक्षाका लागि तोकिए बमोजिम लाग्ने शुल्क यस शीर्षकमा लेखाइकन गरिन्छ ।
- ५१ (६.२) बोलपत्र कागजात बिक्री शुल्क:- कार्यालयबाट प्रकाशित बोलपत्रको कागजात बिक्रीबाट हुने आम्दानीलाई यस शीर्षकमा लेखाइकन गरिन्छ ।
- ५२(६.३) ज्याम्पसेफ्टी तालिम शुल्क:- विमानस्थलमा यारम्पसेफ्टी सम्बन्धी तालीम उपलब्ध गराउँदा लाग्ने शुल्क यस शीर्षकमा लेखाइकन गरिन्छ ।
- ५३ (६.४) तालिम शुल्क:- कार्यालयबाट सञ्चालन गरिने विभिन्न तालिमबाट प्राप्त हुने आम्दानीलाई यस शीर्षकमा लेखाइकन गरिन्छ ।

विविध आम्दानी

- ५४(७.१) विद्युतशुल्क :- विमानस्थलमा विद्युतसेवा उपभोग गर्ने संस्थाहरूले विद्युतसेवा शुल्क सव-मिटरको, क्षेत्रफल कोर तीन फेजको प्रयोगको आधारमा बुझाउनुपर्ने व्यवस्था गरिएको छ ।
- ५५ (७.२) व्याज आम्दानी :- कार्यालयको बैंक खाताहरूमा प्राप्त हुने व्याज आम्दानीलाई यस शीर्षकमा लेखाइकन गरिन्छ ।
- ५६ (७.३) रोयल्टी (मू.अ.कर लाग्ने):- दोश्रो पक्षबाट कुनै सेवा सञ्चालन गरी प्राप्त हुन आएको मू.अ.कर लाग्ने आय अंशलाई यो शीर्षकमा राखिन्छ ।
- ५७ (७.४) रोयल्टी (मू.अ.कर नलाग्ने):- दोश्रो पक्षबाट प्राप्त हुने मू.अ.कर नलाग्ने आय अंशलाई यो शीर्षकमा राखिन्छ ।
- ५८(७.५) जरिवाना :- कार्यालयले उपलब्ध गराउने सेवा सुविधा बापतको शुल्क तोकिएको समयमा नबुझाउने कम्पनी संस्था वा निकायहरूलाई नियमानुसार लाग्ने हर्जाना, प्रवेश पास हराए बापतको जरिवाना आदिलाई यस शीर्षकमा आम्दानी राखिन्छ ।
- ५९ (७.६) विविध (मू.अ.कर लाग्ने):- मूल्य अभिवृद्धिकर लाग्ने विविध आम्दानीलाई यो शीर्षकमा लेखाइकन गरिन्छ ।
- ६० (७.७) विविध (मू.अ.कर नलाग्ने) :- मूल्य अभिवृद्धि कर नलाग्ने विविध आम्दानीहरूलाई यो शीर्षकमा लेखाइकन गरिन्छ ।

बिलिंग:-माथि उल्लेखित शीर्षक मध्ये उडान आवागमन (flight Movement) सम्बन्धी विवरण ATSRvenue शाखाबाट प्रमाणित विवरणको आधारमा अथवा कन्ट्रोल टावरमा हुने लकबुकको आधारमा, कार्यालयको ठेक्का सम्भौता सम्बन्धी कर्पोरेट शाखा/महाशाखाबाट भएका सम्भौताको आधारमा, विद्युत शुल्कको इलेक्ट्रिकल शाखाबाट प्राप्त विवरणको आधारमा, टेलिफोन सेवा शुल्कको

ऋत्त्व बाट प्राप्त विवरणको आधारमा र अन्य विवरणहरू राजस्वका कर्मचारीहरूले तयार गरी तोकिएको समयमा बिल जारी गरी, सम्बन्धित ग्राहककोमा पुर्‍याउने व्यवस्था गर्नु पर्दछ । यस संस्थाका राजस्वतर्फ काम गर्ने कर्मचारीहरू माथि उल्लेखित आय शीर्षकमा चनाखो भएर लाग्नुपर्दछ ताकी कुनै शीर्षक नछुटोस् र कार्यालयको राजस्व नगुमोस् भन्ने कुरामा उच्च मनोबलका साथ नियमित क्रियाशील रहनुपर्ने देखिन्छ । जारी भइसकेका बिलहरू समयमै सम्बन्धित ग्राहककोमा पुगे नपुगेको यकिन गर्नुपर्छ । जारी भएको बिलको भुक्तानी समयमै भयो भएन त्यसको यकिन गरी भुक्तानी भएको अवस्थामा रसिद जारी गर्नुपर्छ भने बाँकी रहेको अवस्थामा निरन्तर त्यसको निगरानी गरि रहनुपर्छ । ग्राहकलाई मौखिक लिखित रुपमा बाँकी रकम भुक्तानी गर्न भकभकलाई रहनुपर्छ भने सो को जानकारी कार्यालय प्रमुखलाई नियमित रुपमा गराई रहनुपर्छ ।

बक्यौता: - प्राधिकरणको आम्दानीको बिल जारी गर्ने कर्मचारीले बिल जारी गरिरहेको समयमा सोची रहेको हुन्छ कि मैले अहिले यति नम्बरको बिलबाट यो आम्दानी बाँधिरहेको छु । यो बिलको समयमै भुक्तानी नआउने होकी भन्ने शंका उसले पालिरहेको हुदैन । तर जारी भएका सबै बिलको समयमै भुक्तानी नहुने अवस्था रहन्छ । नियमावलीले शुल्क बुझाउने म्याद भुक्तान भएको साठी दिनपछि प्राधिकरणले त्यस्तो बक्यौता रकम सम्बन्धित संस्थाको धरौटी रकमबाट कटाई सेवामा रोक लगाउने तथा अन्य कारवाही अगाडी बढाउने व्यवस्था गरेको छ । हाल पनि प्राधिकरणको बक्यौता रकमको अंश ठूलै देखिन्छ ।

जस्तै : सरकारी निकायको बक्यौता,

: सम्भौताको विवादित विषयको बक्यौता,

: विलम्ब शुल्कको बक्यौता,

: TDS भौचर समयमै दाखिला नगरी रहेको बक्यौता आदि ।

सन्दर्भ सामग्री:-

विमानस्थल सेवा शुल्क नियमावली, २०७८

नागरिक उड्डयन नियमावली, २०५८

प्रमुख लेखा नीति, २०७४

सार्वजनिक निजी साभेदारी एक सिंहावलोकन



✍ विनोद सिंह रावत

वरिष्ठ अधिकृत, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण

भूमिका

विकासको परम्परागत अवधारणाले विकास मात्र सरकारले गर्ने, त्यसको सम्पूर्ण जिम्मेवारी र उत्तरदायित्व पनि सरकारकै हुनुपर्ने विषयलाई इङ्गीत गर्थ्यो । राज्य दर्शनमा आएको परिवर्तनले राज्यका हरेक क्रियाकलापमा सरकार बाहिरका पात्रहरूको भूमिकालाई अगाडि बढायो । समय क्रममा खुला र उदार राजनीति, आर्थिक एवं सामाजिक ढाँचाभित्र राज्य मात्र नरहने त्यससँगै विभिन्न निकायहरूको भूमिकाको अपरिहार्यता बढ्यो । अर्थतन्त्रका तीन खम्बामध्ये सरकार वा राज्यसँग कानुनी शक्ति रहेको हुन्छ भने निजी क्षेत्रसँग आर्थिक शक्ति, उद्यमशीलता, व्यवस्थापन कुशलता रहेको हुन्छ । सरकारी संयन्त्रका जटिल विषयहरूलाई निजी क्षेत्रसँग हातेमालो गर्दै सेवाको उत्पादन र वितरणमा सार्वजनिक र निजी क्षेत्रको अर्थपूर्ण सहभागिता विस्तार गर्ने कार्य सार्वजनिक निजी साभेदारी हो । मुलुकको आर्थिक वृद्धिलाई दिगो रूपमा हासिल गर्न आवश्यक सार्वजनिक पूर्वाधार, संरचना तथा सेवाहरू निर्माण सञ्चालनमा आवश्यक पर्ने स्रोत साधनहरू राज्यसँग न्यून हुने भएको, निजी क्षेत्रमा उपलब्ध स्रोत साधन, सीप, प्रविधि, मानव संसाधन, जोखिम न्यूनीकरण, व्यवस्थापन र सञ्चालन उपयुक्त तरिकाले र सरकारको भूमिकालाई अभि प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्न सार्वजनिक निजी साभेदारीको अवधारणा विकास भएको पाइन्छ । सन् १९८० को दशकमा बेलायतबाट यसको सुरुवात भएको मानिन्छ ।

मुलुकमा दिगोआर्थिक वृद्धि हासिल गर्न आवश्यक सार्वजनिक पूर्वाधार/संरचना तथा सेवाहरू (जस्तै: सडक, पुल, विमानस्थल, अत्याधुनिक सञ्चार साधन, खानेपानी, सिँचाई, विद्युत्, रेलमार्ग, केबलकार, रोपवे लगायत विभिन्न पूर्वाधारहरू) को विकास अनिवार्य हुन्छ । पूर्वाधार सेवाहरूको निर्माण र सञ्चालनमा आवश्यक पर्ने साधन-स्रोतहरूको तुलनामा राज्यकोषबाट विनियोजन हुने साधन-स्रोत, न्यून हुने भएकाले सार्वजनिक-निजी साभेदारीको मान्यताको आधारमा निजी क्षेत्रमा उपलब्ध साधन-स्रोत, सीप तथा प्रविधिलाई मुलुकको विकास कार्यमा आकर्षित गरी सार्वजनिक उपयोगका सम्पत्ति र सेवाको सञ्चालन कम खर्चिलो, प्रभावकारी र विश्वसनीय बनाउनु आजको आवश्यकता हो ।

सार्वजनिक उपयोगका वस्तु तथा सेवाको उत्पादन/सिर्जना गर्ने, पूर्वाधार तथा सेवाहरूको निर्माण/सञ्चालनमा निजी क्षेत्रमा उपलब्ध व्यवस्थापकीय सीप, नवीनतम प्रविधि, उपयुक्त मानव संसाधन तथा पुँजीको समुचित प्रयोगलाई सुनिश्चितता प्रदान गर्दै आर्थिक विकासलाई गति प्रदान गर्न र

राष्ट्रिय अर्थतन्त्रको सवलीकरणका साथै सार्वजनिक सेवालाई प्रभावकारी बनाउन यसरी निर्माण भएका पूर्वाधार सेवाहरूको योगदान महत्वपूर्ण तथा प्रभावकारी हुन्छ ।

सार्वजनिक- निजी - साभेदारीको अवधारणा

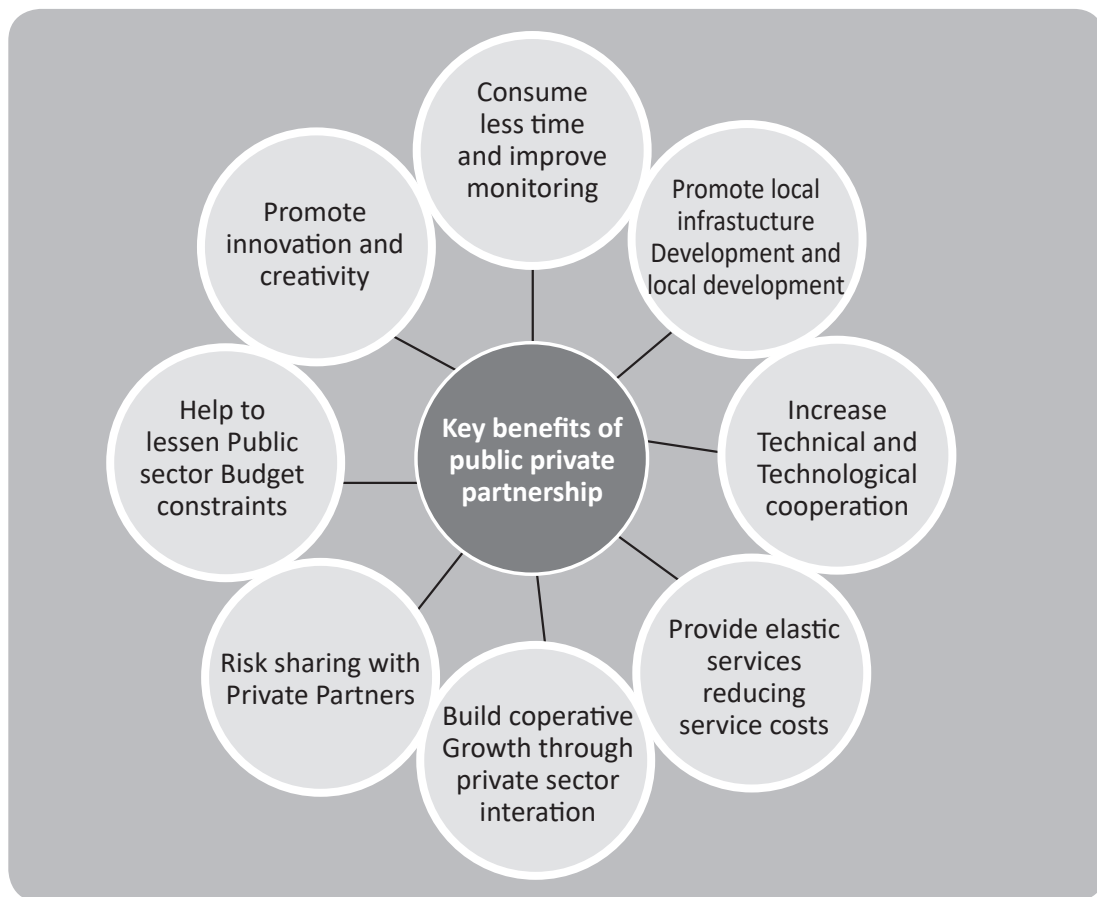
- (१) सार्वजनिक- निजी- साभेदारीलाई सार्वजनिक निकाय र निजी निकायबीच एक निश्चित समयका लागि हुने करारको रूपमा लिई यसअन्तर्गत निजी निकायले आयोजनाका लगानी, निर्माण सञ्चालन, मर्मत सम्भारका सबै वा केही पक्षमा आंशिक वा पूर्ण रूपले सिर्जना हुने सम्भावित जोखिम वहन गर्ने व्यवस्था मिलाउनुका साथै त्यस्तो निकायले उचित मुनाफा लिई सार्वजनिक वा निजी सम्पत्तिको निर्माण र/वा सञ्चालन/वा मर्मत सम्भार र/वा प्रयोगका माध्यमबाट प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष रूपमा सार्वजनिक सेवा प्रदान गर्नु पर्दछ ।
- (२) सार्वजनिक निकायले नीतिगत, कानुनी, संस्थागत र आर्थिक व्यवस्थाको माध्यमबाट निजी क्षेत्रको लगानी सहज बनाउने वातावरणको सिर्जना हुनुपर्दछ ।
- (३) सार्वजनिक पूर्वाधार निर्माण तथा सेवा प्रवाहका लागि निजी निकायले निश्चित समयमा सो पूर्वाधार सेवा प्रवाह गरी सो बापत प्राप्त हुने दस्तुरको निश्चित अंश लिई आफ्नो लगानीको प्रतिफल प्राप्त गर्ने आधार सुनिश्चित गरिएको हुनुपर्दछ ।
- (४) सार्वजनिक-निजी साभेदारीमा निर्माण हुने पूर्वाधार सेवाको निर्माण र सञ्चालनको समयमा कुनै भवितव्य वा अन्य असामान्य अवस्था भई ठूलो नोक्सानी भएमा वा सम्भौता परिपालन गर्न असम्भव भएमा त्यसबाट पर्न सक्ने जोखिम व्यहोर्ने निश्चित मापदण्ड र आधार आयोजना सम्भौता गर्दाकै अवस्थामा सुनिश्चित गरिएको हुनुपर्दछ ।
- (५) निजी निकायले निर्माण र सञ्चालन गरेको पूर्वाधार सेवा सम्बन्धी आयोजना सम्भौतामा तोकिएको समयपछि सो सम्पत्ति, पूर्वाधार तथा सेवा सार्वजनिक निकायको स्वामित्व र सञ्चालनमा आउने व्यवस्था गरिएको हुनुपर्दछ ।

सार्वजनिक निजी साभेदारी के हो ?

सार्वजनिक निजी साभेदारी सरकार र निजी संस्थाहरू बीच सार्वजनिक सेवा सुविधा, पूर्वाधार विकासलगायतका कार्यक्रमहरू व्यवस्थाको लागि गरिने औपचारिक सम्भौता हो । यस अन्तर्गत साभेदारको नागरिक सुविधाको प्रारूपण, निर्माण, सञ्चालन, मर्मत, सम्भार, वित्त व्यवस्थापन तथा जोखिम विभाजन जस्ता पक्षहरूमा संलग्न रहन्छन् । यो सार्वजनिक क्रियाकलापमा नागरिकको सहभागिता बढाई दक्षताको खोजी गर्ने सेवा वितरणको वैकल्पिक ढाँचाको रूपमा समेत चिनिन्छ । सार्वजनिक निजी साभेदारी सम्बन्धी अन्तराष्ट्रिय रूपमा प्रचलित सिद्धान्त तथा मान्यतालाई राज्यका सम्पूर्ण सम्भाव्य क्षेत्र, संयन्त्र तथा निकायहरूमा प्रवर्द्धन गरी पूर्वाधार सेवाहरूको विकास, पुनर्निर्माण, व्यवस्थापन तथा सञ्चालनमा आवश्यक पर्ने थप पुँजी, साधन, स्रोतहरू लगानी गर्न अनुकूल वातावरण तयार हुनुपर्दछ । त्यसलाई मुलुकको सर्वाङ्गीण विकासमा अधिकतम उपयोग गर्नु पर्दछ ।

उद्देश्य

- निजी क्षेत्रको पूँजी, प्रविधि तथा उद्यमशीलताको उपयोग गर्नु,
- स्थानीय सम्भावनाहरूको अधिकतम उपयोग र नवीन प्रविधिको विकास गर्नु,



- जोखिम विभाजन, न्यूनिकरण गरी उच्च प्रतिफल हासिल गर्नु,
- खुला उदार प्रजातान्त्रिक नीतिको अवलम्बन गर्न,
- विकास सम्बन्धी नीतिमार्फत विकासमा प्रतिस्पर्धा, सहभागिता र साभेदारीमा जोड दिइनु,
- सेवा सुविधाको लागतमा कमी ल्याई मूल्य स्थिरता कायम तथा प्रतिस्पर्धा वृद्धि गर्न,
- निजी क्षेत्र संलग्न हुन सक्ने कार्यमा सरकारी संलग्नता घटाई सार्वजनिक सेवा सुनिश्चित गर्न,
- निजी स्वदेशी तथा विदेशी लगानीलाई पूर्वाधार निर्माण र व्यवस्थापन तथा सामाजिक सेवाका क्षेत्रमा लगाउन,
- सार्वजनिक क्षेत्रको व्यावसायिक दक्षता र निजी क्षेत्रको सामाजिक प्रतिष्ठा वृद्धि गर्न,

PP को औचित्यता/महत्व/मूलभूत सैद्धान्तिक पक्ष

pp मोडेलको सफलता असफलता भिन्न देशमा भिन्न रूपमा देखा परेको छ। साभेदारीका सैद्धान्तिक आधार र औचित्यहरू सबै देशका लागि समान भएपनि व्यावहारिक रूपमा देशगत पृथकता देखिन्छ। यसको मूलभूत सैद्धान्तिक पक्षहरू यसप्रकार संक्षेपमा चर्चा गरिएको छः-

(१) सञ्चालन मितव्ययिता (न्यून लागत)

सार्वजनिक निकाय र निजी क्षेत्रको एउटै कार्यका लागि सहयोग गरिँदा लागत स्वाभाविक रूपमा घट्छ। एउटाका कानुनी नियमन र अर्काको प्राविधिक दक्षता, कुशलताले सही रूपमा सही कार्य सम्पन्न भै लागत घटी सञ्चालन मितव्ययी हुन्छ।

(२) निजी पूँजीको प्रविधि र उद्यमशीलताको उपयोग

नीति, नियम, औपचारिकताले गर्दा सार्वजनिक क्षेत्रका कर्मचारीहरूको प्राविधिक क्षमता र सीप बजार अनुकूल नरहन सक्दछन्। लचक कार्यशैली र ग्राहक उन्मुख कार्यशैलीले बढावा पाउँछ। त्यस्तै निजी क्षेत्रको उच्च प्राविधिक ज्ञान, दक्षता, उद्यमशीलताले त्यसको प्रतिफल उच्च बनाउन सहयोग गर्दछ।

(३) जोखिमको बाँडफाँट

कार्यक्षेत्र बाँडिँदा स्वतः जोखिम बाँडिने गर्दछ। सरकारी निकाय नियम परिचालन र औपचारिकतामा रहेर पनि निजी क्षेत्र भने उद्यमशीलतासहित प्रतिफल प्राप्त गर्न उद्यत रहन्छ। एकअर्काको सहयोग र समन्वयको माध्यमबाट कार्य थालनी हुने भएकाले जोखिमलाई सहजताका साथ लिई वहन गर्दछन्।

(४) द्वन्द्वको अन्त्य

स्रोत साधन, शक्तिमा जनताहरूको पहुँच कम हुँदा द्वन्द्व बढ्ने हुन्छ। प्रतिस्पर्धा र उदारीकरणको समयमा सामाजिक विभाजन र त्यसबाट सिर्जना हुने द्वन्द्व समाधानका लागि साभेदारी विकास महत्वपूर्ण सावित बनेको छ। यस्तो साभेदारीले सरोकारवालाहरूसँगसँगै रही विकासको प्रतिफल लिन सफल भइन्छ।

(५) नागरिक सशक्तीकरण

साभेदारीको प्रक्रियामा नागरिकहरू स्रोत साधन, शक्तिको पारस्परिक अभ्यासमा क्रियाशील रहन्छन्। नागरिकको सहभागिताले उनीहरूको दक्षता र आत्मविश्वास बढी नीति निर्माणमासमेत प्रभाव पार्दछन्। स्थानीय सरकारलेसमेत यो विषयलाई अंगीकार गरेको पाइन्छ। आफ्नो सहभागिताले क्षमता विकास हुने गर्दछ।

(६) स्वामित्व/अपनत्व बढ्ने

राज्यको क्रियाकलापमा नागरिकको सहभागिताले स्वामित्व स्थापना हुन्छ। उनीहरूमा आफ्नो लागि विकास हो भन्ने धारणा विकास हुन्छ। यसमा जनताको सक्रिय सहभागिता हुने, लाभ/लागतको समान हकदारसमेत हुनाले अपनत्व भावना विकास हुनगई बहस/पैरवी हुने गर्दछ।

(७) स्थानीय सम्भावनाको उपयोग

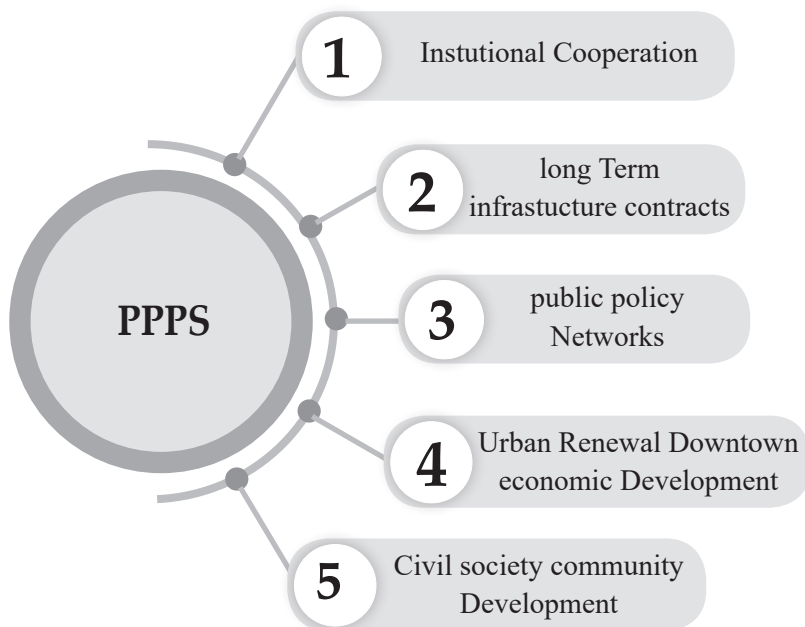
दिगो तथा समतामूलक विकासका लागि स्थानीय चाख, चाहना, सम्भावनाको पहिचान र उपयोग गर्न सहयोगी हुन्छ । आवश्यकता क्षेत्र, वर्ग र अवस्था अनुसार फरकफरक हुन्छन् । त्यसकारण साभेदारीले क्षमता र सम्भावनालाई क्रियाशीलतामा अनुवाद गरी व्यवस्थापनलाई छरितो र ग्राह्य बनाउँछ ।

(८) सामाजिक पुँजी निर्माण र दिगो सामाजिक विकास

सामाजिक पुँजी सामाजिक सम्बन्धको विस्तार हो । समाजका गरिव उत्पीडित, सीमान्तकृत, पिछडिएको वर्ग, क्षेत्र आदिका मानिसहरू सामाजिक क्रियाकलापहरूमा सहभागिता बढी सीप, दक्षता, सम्भावना र आत्मविश्वासको वृद्धि भई साभेदारी विकासमा टेवा पुग्दछ । यो सामाजिक क्रियाकलापलाई अभि सहभागितामूलक बनाउने सर्वोत्कृष्ट विधि हो ।

(९) गरिबी न्यूनीकरणमा सहयोग

साभेदारीले शक्ति, साधन, स्रोतको सहभागितात्मक प्रक्रिया अपनाउने हुनाले ती वर्गलाई समेत गतिशील बनाउँछ । स्थानीय निकाय, सामुदायिक संगठनहरू, निजीक्षेत्र, नागरिक समाज आदिको साभेदारीले गरिबी न्यूनीकरणमा भूमिका खेल्दछ । उद्योग, कलकारखानामा, पेशा, व्यवसायको क्षेत्रमा निजी क्षेत्र र सरकारी क्षेत्र मिली रोजगारी सिर्जना भई गरिबी न्यूनीकरणमा मद्दत पुग्दछ ।



सार्वजनिक निजी साभेदारीका स्वरूपहरू

(१) सेवा करार (Service Contract) विधि: सार्वजनिक क्षेत्रका विभिन्न काममा निजी क्षेत्रलाई सेवा शुल्क तोक्यो सो तिरी सकेपछि सम्भौता गरी सहभागिता कायम गराउने पद्धति ।

- (२) **व्यवस्थापन करार (management contract) विधि:** सार्वजनिक क्षेत्रमा निजी क्षेत्रलाई व्यवस्थापन गर्न दिने र सो बापत शुल्क तिर्न लगाई सार्वजनिक क्षेत्रको व्यावसायिक कार्य गराउने पद्धति ।
- (३) **निर्माण तथा हस्तान्तरण विधि (Build & Transfer):** सार्वजनिक क्षेत्रको कार्यलाई निजी क्षेत्रले निर्माण गरी सोको शुल्क लिई सरकारलाई हस्तान्तरण गर्ने विधि ।
- (४) **निर्माण, सञ्चालन तथा हस्तान्तरण विधि (Build operate and Transfer method):** कुनै सार्वजनिक क्षेत्रको निर्माण कार्य अधिकतम लगानी निजी क्षेत्रले गरी निश्चित अवधिसम्म निजीले सञ्चालन गरी पछि सरकारी क्षेत्रलाई हस्तान्तरण गर्ने विधि ।
- (५) **निर्माण, हस्तान्तरण र सञ्चालन विधि (Build Transfer, operate method):** सार्वजनिक क्षेत्रको निर्माण कार्यको जिम्मा निजी क्षेत्रले लिने तर मुख्य जिम्मेवारी सरकारी क्षेत्रमा रहने र केही निश्चित क्षेत्रमा लगानी उठाउन निजी क्षेत्रले नै सोको सञ्चालन गर्ने विधि ।
- (६) **विकास सञ्चालन तथा हस्तान्तरण विधि (Develop, operate & Transfer method):** निजी क्षेत्रले पूर्वाधारको विकास, सेवा सुविधा विस्तार गर्ने र सोको सञ्चालन निश्चित समयसम्म गर्दै मुनाफा हासिल भएपश्चात् सरकार तथा सार्वजनिक क्षेत्रलाई हस्तान्तरण गर्ने विधि ।
- (७) **लिज (पट्टा) निर्माण, सञ्चालन तथा हस्तान्तरण विधि (Lease, Build, operate and Transfer):** कुनै सरकारी सम्पत्ति निजी क्षेत्रबाट लामो समयसम्म सञ्चालन गर्ने र सरकारलाई भाडा (शुल्क) तिर्ने, त्यसको सञ्चालनमा थप विकास गर्ने, लगानी तथा मुनाफा प्राप्त भए पश्चात् सरकारलाई फिर्ता गर्ने विधि वा तरिका ।
- (८) **निर्माण, स्वामित्व, सञ्चालन र हस्तान्तरण (Build, ownership, operate & transfer):** सार्वजनिक निर्माणमा निजी क्षेत्रको लगानी गर्दै निश्चित अवधि पछि लगानी प्राप्त भए पश्चात् सरकारलाई पूर्ण रूपले हस्तान्तरण गर्ने विधि ।

सार्वजनिक निजी साभेदारीका पात्रहरू

साभेदारीमा विभिन्न पात्रहरू सहभागी हुन्छन् । केही पात्रहरूलाई यसप्रकार चर्चा गरिएको छ :

सार्वजनिक क्षेत्र	निजी क्षेत्र	नागरिक समाज
राज्य	निजी उद्यमी	सहकारी संस्था
प्रशासन/कार्यपालिका	आर्थिक संघ/संस्था	सामुदायिक संस्था
व्यवस्थापिका/संसद्	ठेकेदार निकाय	स्वयंसेवी संस्था
न्यायपालिका/अदालत	परामर्शदाता	उपभोक्ता समूह
संवैधानिक निकाय	उद्योग व्यवसायी संघ	नागरिक समूह
जि.स.स, नगरपालिका, गा.पा.	नाफामूलक संस्था	NGO/INGO

सार्वजनिक निजी साभेदारीका विशेषताहरू/फाइदाहरू

- निजी क्षेत्रबाट सार्वजनिक पूर्वाधार वा सेवा प्रवाह गर्ने संस्थागत प्रबन्ध,
- पूर्ण वा आंशिक रूपमा निजी क्षेत्रको लगानी,
- दुई वा दुईभन्दा बढी पक्षहरू विकासमा सक्रिय हुने अवस्था,
- जोखिम वहन (दुवै तिर बाडँफाँट हुने) को बाडँफाँट,
- सरकार बाहेकको क्षेत्रलाई विकासमा जिम्मेदारी,
- विकासमा सहभागिताका शर्त र सम्झौता हुने,
- खुला र उदार विकासको मान्यता,
- सफल खरिद व्यवस्थापनको आधार,
- सेवाहरूको एकत्रित स्वरूप,
- न्यून पुँजी र उच्च सञ्चालन खर्च निरुत्साहित,
- प्रजातान्त्रिक, शैली, अतिरिक्त राजस्व वृद्धि,
- आयोजनाहरूको चुस्त/प्रभावकारी निर्माण,
- कार्यक्षमता र लागत प्रभावकारितामा सुधार ।

PPP का चुनौतीहरू

- प्रभावकारी साभेदारी अवलम्बन, जटिल र जड संरचना,
- खरिद र कार्यान्वयनमा लामो समय र बढी लागत लाग्न सक्ने,
- सार्वजनिक क्षेत्रमाथि अतिरिक्त जिम्मेवारी र दायित्व सिर्जना,
- छुट्टै कानुनी र संरचनागत व्यवस्था हुनुपर्ने,
- सञ्चालन खर्चले महँगो सेवा हुन सक्ने,
- यथार्थमा जोखिम हस्तान्तरण हुन नसकी सरकारी क्षेत्रले नै जोखिम लिनु पर्ने अवस्था,
- कमजोर पूर्वाधारको अवस्था रहनु,
- लगानीमैत्री आकर्षक वातावरण नहुनु,
- सरकारले सहजकर्ता र निकायको भूमिका निर्वाह गर्न नसक्नु,
- साभेदारीको लागि दृढ इच्छाशक्तिको अभाव हुनु,
- स्रोतको अभाव, ब्याजदर, आर्थिक अवस्था कमजोर,
- निर्माण जोखिम बन्द, हडताल,
- वातावरणीय जोखिम, बजार जोखिम, राजनैतिक जोखिम,
- अनुगमन, मूल्यांकन, पृष्ठपोषण अभाव ।

सार्वजनिक निजी साभेदारीका समस्याहरू

- सार्वजनिक-निजी साभेदारी के हो भन्ने स्पष्ट परिभाषा नभएको र सहकारी क्षेत्र कहाँनै अटाउँछ भन्ने स्पष्ट हुन सकेको छैन ।
- सार्वजनिक- निजी साभेदारी सम्बन्धी नीतिले बदलिँदो आर्थिक वातावरणलाई महसुस गर्न नसकेको ।
- विभिन्न ऐनमा सार्वजनिक- निजी साभेदारी सम्बन्धी व्यवस्था छरिएर रहेको व्यवस्था सार्वजनिक- निजी साभेदारी तथा लगानी ऐन, २०७५ ले समेट्न खोजे पनि ऐन लगानी बोर्ड ऐन र सार्वजनिक- निजी साभेदारीको मर्जभन्दा बढी हुन सकेको पाइँदैन ।
- साभेदारी प्रवेश, कार्य संलग्नता तथा बहिर्गमनको व्यवस्था (साभेदारहरूको अधिकार, सुविधा र कर्तव्य) स्पष्ट नरहेको ।
- साभेदारहरूको भूमिका, दायित्व र नाफा नोक्सानको बाँडफाँट अस्पष्ट देखिँदा लगानी पूर्व नै विवादको डर तेर्सिन पुगेको ।
- सार्वजनिक- निजी साभेदारीमा लगानी संरचना कस्तो हुनुपर्ने अस्पष्ट रहेको ।
- ऋण प्राप्त गर्ने मोडालिटी कस्तो हुने अन्योल रहेको ।
- राष्ट्रिय पुँजीपति र संगठित निजीक्षेत्रको अभावका कारण सार्वजनिक- निजी साभेदारी व्यवस्था विदेशी लगानीका लागि मात्र हो जस्तो बन्न पुगेको छ ।
- विदेशी लगानी र सार्वजनिक- निजी साभेदारी बीचको सम्बन्ध अस्पष्ट रहेको र सरोकारवाला ऐनहरूले सो सम्बन्धमा समन्वय हुन नसकेको ।
- संघीय प्रणाली अनुरूप सार्वजनिक- निजी साभेदारीमा गरिने लगानीमा स्थानीय तहको भूमिका र योगदानको विषयमा नीतिले मार्गदर्शन गर्न तथा स्पष्ट दिशा दिन नसकेको देखिन्छ ।
- बहुराष्ट्रिय कम्पनी र स्वदेशी कर्पोरेट हाउस बीच पनि रणनीतिक साभेदारी हुन सकेको छैन ।
- साभेदारीका विषयमा साभा बुझाई कायम नहुनु ।
- सार्वजनिक क्षेत्र, निजी क्षेत्र र नागरिक समाजबीच कमजोर विश्वास ।
- संस्थागत एवं संरचनागत क्षमता र आत्मविश्वासको कमी देखिएको छ ।
- साभेदारीका पात्रबीच अन्तरक्रिया गर्ने साभा थलो नहुनु ।
- बैंक तथा वित्तीय संस्थाबाट आवश्यक पुँजी जुटाउन नसक्नु ।
- जग्गा प्राप्ति, वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रक्रियामा जटिलता देखिनु ।

सार्वजनिक निजी साभेदारीलाई प्रभावकारी बनाउने उपायहरू

- सार्वजनिक-निजी साभेदारीको परिभाषा/अवधारणा सहकारी क्षेत्रलाई पनि समेट्नुपर्ने ।

- नीतिगत स्पष्टता र एकीकृत नीतिको व्यवस्थासहित अलग्गै छाता ऐनको व्यवस्था गर्ने ।
- सार्वजनिक-निजी साभेदारीको क्षेत्र र दायरा स्पष्ट गर्ने ।
- सार्वजनिक-निजी साभेदारीमा लगानी गर्दा साभेदारहरूको प्रवेश, कार्य संलग्नता, बहिर्गमन स्पष्ट गर्ने ।
- सरकारले के गर्ने, सहकारीले के गर्ने, निजी क्षेत्रले के गर्ने र सरकार, सहकारी र निजी क्षेत्र मिलेर के गर्ने स्पष्ट हुनुपर्ने ।
- सार्वजनिक-निजी साभेदारी नीति निर्माण, अनुगमन तथा मूल्याङ्कनको जिम्मेवारी लगानी बोर्डलाई दिने ।
- साभेदारको अधिकार र कर्तव्य स्पष्ट गरी साभेदारबीच विवाद वा मुद्दा परेमा छिनोफानो गर्न स्पष्ट कानुनी व्यवस्था गर्ने ।
- राजस्व संकलन, सरकारले दिने सुविधा तथा नाफा- नोक्सानको बाँडफाँट र शेयरका प्रक्रियाहरू स्पष्ट र पारदर्शी गर्ने ।
- विदेशी लगानीको सम्बन्धमा कुनकुन क्षेत्रमा साभेदारीमा, कुनकुन क्षेत्रमा रणनीतिक साभेदारीमा र कुनकुन क्षेत्रमा संयुक्त रूपमा लगानी गर्न सकिन्छ स्पष्ट गर्ने ।
- राष्ट्रिय पुँजीपतिहरूको विकास गर्ने, सिडमनी लगानीका आधार स्पष्ट गर्ने र लगानीका लागि बैंक तथा वित्तीय संस्थाहरूको क्षमता अभिवृद्धि गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

कानुनी व्यवस्था

- (१) नेपालको संविधानको धारा ५० को उपधारा ३ ले सरकारी, निजी र सहकारी क्षेत्रको साभेदारी तथा विकासमार्फत उपलब्ध स्रोत साधनको अधिकतम परिचालन गरी तीव्र आर्थिक वृद्धि हासिल गर्ने विषय उल्लेख छ ।
- (२) संविधानको धारा ५१ (१) मा सार्वजनिक, निजी र सहकारी क्षेत्रको सहभागिता र स्वतन्त्र विकास मार्फत राष्ट्रिय अर्थतन्त्र सुदृढ गर्ने विषय उल्लेख छ ।
- (३) सार्वजनिक निजी साभेदारी तथा लगानी ऐन, २०७५ को प्रस्तावमा पूर्वाधार संरचना तथा सेवा क्षेत्रमा स्वदेशी वा विदेशी निजी क्षेत्र समेतको लगानीको माध्यमबाट मुलुकको आर्थिक समृद्धियोगदान पुऱ्याउन ऐन आएको विषय उल्लेख छ ।
- (४) सार्वजनिक निजी साभेदारी तथा लगानी नियमावली, २०७७ जारी भई सञ्चालनमा रहेको ।
- (५) सार्वजनिक नीति साभेदारी नीति, २०७२ को पृष्ठभूमिमा मुलुकको आर्थिक वृद्धि दिगो रूपमा हासिल गर्न आवश्यक सार्वजनिक पूर्वाधार सेवाहरूलाई सार्वजनिक निजी साभेदारीको माध्यमबाट कम खर्चिलो, विश्वसनीय, प्रभावकारी बनाउन नीति आएको विषय उल्लेख छ ।

नेपालको सन्दर्भमा PPP

- नेपालमा साभेदारी विकासको संस्कार परम्परागत रूपमा फैलिँदै आएको देखिन्छ ।

- सहकारीहरू साभेदारीका परम्परागत स्वरूप हुन्,
- स्थानीय नागरिकहरू धार्मिक/सामाजिक कार्यहरूमा संलग्नता परम्परा स्वरूप हुन् ।
- पञ्चायती व्यवस्था केही मात्रामा अन्तर्राष्ट्रिय साभेदारको आगमनमा भए पनि त्यो सफल भने भएन ।
- स्थानीय स्वायत्त शासन ऐन, २०५५ ले यसलाई केही थप बल पुग्यो ।
- WB, ADB लगायत दातृनिकायले यो विधिलाई दबाबका साथ अगाडि बढाए ।
- उपभोक्ता समितिमार्फत कार्य थालनी, आठौं योजनाले विकासमा बहुपात्रको भूमिका, नागरिक समाजको परिचालन, स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन, २०७४ देखि हालसम्म यो विभिन्न स्वरूपमा अगाडि बढिरहेको छ ।
- नेपालको संविधान जारी भएपश्चात्, विभिन्न प्रादेशिक कानूनहरू, नीतिहरू, स्थानीय सरकारमा नीति नियमहरूले यसलाई विशेष महत्त्व दिई अगाडि बढाएको पाइन्छ । नेपालमा सार्वजनिक पूर्वाधारहरू सडक, पुल, विमानस्थल, अत्याधुनिक सञ्चार साधन, खानेपानी, सिँचाई, विद्युत, रेल, केबलकार लगायतका पूर्वाधारको विकासमा साभेदारीको अत्यावश्यक ठानिन्छ ।

उपसंहार

सार्वजनिक नीति साभेदारीले निजी क्षेत्रमा उपलब्ध स्रोतसाधन, सीप तथा प्रविधिलाई मुलुकको विकास कार्यमा आकर्षित गरी सार्वजनिक उपयोगका सम्पत्ति र सेवाको सञ्चालन कम खर्चिलो, प्रभावकारी र विश्वसनीय बनाउन, राष्ट्रिय अर्थतन्त्रको सबलीकरण गर्न, वित्तीय भार र कर्मचारीतन्त्रीय शैलीलाई न्यून पार्न मद्दत गर्दछ । यो सुशासन प्रवर्द्धनको विशेष आधारशीला हो । यसले नागरिक र सरकार बीचको सम्बन्ध सेतुको काम गर्दछ । जोखिम बाँडफाँट गर्दछ । यसले सरकारको नियमन र निजी क्षेत्रको प्रविधि, सीपको प्रयोगले दौडिई अपेक्षित उपलब्धि हासिल हुन्छ । नेपाल जस्तो कम पूर्वाधारको विकास भएको राज्यमा यो विधिलाई यथोचित रूपमा प्रयोग गर्न सके राज्य, जनता, निजीक्षेत्र सबै सुखी र खुशी हुने देखिन्छ । समस्या कार्यान्वयनमा छ, लगानीमा छ, गुणस्तरीय प्रविधि र सीपमा छ । नेपाली माटो सुहाउँदो क्षेत्रहरूमा अध्ययन, मनन र दृढ संकल्प गरी एएए मोडेल लागू गर्न सके देशले विकासको काँचुली फेर्न समय लाग्दैन ।

सन्दर्भग्रन्थ सूची

- नेपालको संविधान
- सार्वजनिक नीति साभेदारी तथा लगानी ऐन, २०७५
- सार्वजनिक नीति साभेदारी तथा लगानी नियमावली, २०७७
- सार्वजनिक साभेदारी नीति, २०७२



✍ रामदेवी महर्जन
योग प्रशिक्षक

व्यवस्थित जीवनशैली, अनुशासित खानपान र योग व्यायाम

बिहान ट्वाइलेट बस्दा कति समय लाग्छ ?

कत्तिको गाढो हुन्छ ?

कत्तिको गन्ध आउँछ ?

के हामीले यी कुरामा ध्यान दिएका छौं त ? किनकि, यही बिहानीबाट हाम्रो दिनको सुरुवात हुन्छ ।

उदाहरणका लागि- बिहान शौचालय जाँदा सर्लक्क दिसा खलाँस भयो, पेट सफा भयो भने दिन राम्रो हुन्छ । काम गर्न जाँगर चल्छ र दिमाग पनि हल्का हुन्छ । यदि पेट सफा भएन, दिशा खलाँस भएन भने दिनभर पेट भारी हुन्छ । टाउको दुख्छ । काम गर्ने जाँगर चल्दैन र दिनभर मुड अफ हुन्छ ।

पेट सफा त मन चंगा, टाउको पनि हलुका । पेट भारी त मन भारी, टाउको भारी हुन्छ । पेटसँग दिमागको सिधा सम्बन्ध हुन्छ र दिमागसँग पेटको । तसर्थ पेट हमेसा ठेगानमा हुनुपर्छ, सफा र ठिक हुनुपर्छ ।

पेट सफा नहुनु, पेट ठिक नहुनुको मुख्य कारण कब्जियत हो । संसारभर अधिकांश मानिस कब्जियतबाट ग्रसित छन् । कब्जियत हुनुको मूल कारण हाम्रो गलत जीवनशैली, अनुचित खानपान, अनुचित विहार र अनुचित विचार हुन् ।

यहाँ कब्जियत के हो ? कब्जियत हुनुको कारण के हो र यसको सरल निवारण व्यवस्थित जीवनशैली, अनुशासित खानपान र योगबारे चर्चा गरिएको छ ।

के हो कब्जियत ?

कब्जियत भनेको २४ घण्टामा एक पटक बिहान ठिक समयमा पेट सफा हुने गरी दिसा नहुनु हो । तर दैनिक दिसा भएर पनि खलाँस भएको महसुस नहुनु, पेट भारी हुनु पनि कब्जियतको अवस्था हो । बुझ्नु पर्ने कुरा दैनिक दिसा नहुनु त स्वतः कब्जियत हुनु हो तर दैनिक पटकपटक दिसा हुनु र खलाँस भएको अनुभव नहुनु पनि कब्जियत हुनु हो भनेर बुझ्नु पर्छ । यसलाई अर्को अर्थमा अपच भनिन्छ ।

कब्जियत भएको थाहा पाउने सरल विधि

१. शौच गर्दा लाने समय हेरेर- बिहान दिसा बस्दा करिब ३ देखि ५ मिनेटमा खलाँस महसुस हुनेगरी सक्नुपर्छ । अन्यथा अपच भनेर बुझ्नुपर्छ ।
२. दिसाको प्रकारले- हामीले खाएको खाना सही तरिकाले पाचन भए दिसा सेलजस्तो बाँधिएको नरम आउँछ । यदि दिसा कडा वा पातलो भएमा कब्जियत भयो भनेर बुझ्नु पर्छ ।
३. दिसाको गन्धले- दिसा बस्दा नाकले कति अप्ठ्यारो महसुस गर्छ ? जति चर्को गन्ध त्यति कब्जियत हुन्छ ।
४. मलद्वारमा कतिको च्यापच्याप लाग्छ हेरेर- दिसा गरिसकेपछि पखाल्दा मलद्वारमा जति च्यापच्याप लाग्छ त्यति नै भित्र फोहोर जम्मा भएको हुन्छ ।

तसर्थ बिहान उठ्नेबित्तिकै करिब ३-५ मिनेटभित्र गन्धरहित, च्यापच्याप नलाग्ने, सेलजस्तो बाँधिएको मल निष्कासन भए कब्जियत छैन र खाएको राम्रोसँग पचेको छ भनेर बुझ्नुपर्छ ।

यसरी कब्जियत भएनभएको, खाएको मिलेनमिलेको सजिलै थाहा पाउन सकिन्छ । यसका लागि कुनै अस्पताल या ल्याबमा गइरहनु पर्दैन । हाम्रो शरीर संसारको सबैभन्दा ठुलो र भरपर्दो ल्याब हो । हामीले खाएको मिले-नमिलेको देखिने पहिलो ठाउँ शरीरमै हो । त्यसैगरी काम गरेको मिले वा नमिलेको, विचार गरेको तरिका मिलेनमिलेको देखिने ठाउँ पनि शरीरमै हो ।

तसर्थ जे खान पनि, जे गरे पनि, जे विचार गरे पनि आफूसँग भएको प्रत्यक्ष शरीरलाई मापदण्ड बनाएर हेर्ने गरेमा सजिलै बुझ्न सकिन्छ । यही शरीरको बोलीलाई ध्यान दिएर खानेपिउने, काम गर्ने गरेमा हामी कब्जियत लगायत अरू समस्याबाट सजिलै बच्न सक्छौ ।

कब्जियत हुनुका कारणहरू

अनुचित आहार

- छोक्राबोक्रा नभएका, मिहिन र बढी प्रशोधित अप्राकृतिक खानाले ।
- मैदाबाट बनेका, चिल्लो, तारे, भुटेका, पिरो, बढी मरमसला, गरम मसला, खुर्सानी र नुन बढी खानाले ।
- भारी खानाहरू माछा, मासु, अण्डा, दुग्ध पदार्थ बढी खानाले ।
- धेरैचोटी, छिटोछिटो र राम्ररी नचपाई खानाले ।
- एक खाना र अर्को खानाको अन्तर कम हुनाले र बीचबीचमा कुचुकुचु खाने बानीले ।
- जंकफुड, फास्टफुडको आदिको प्रयोगले ।
- गर्मी गराउने खाना चिया, कफी, कोल्ड ड्रिंक, तयारी पेय पदार्थ आदि खानाले ।
- चुरोट, खैनी, जाँडरक्सीजस्ता नशाजन्य पदार्थ खानाले ।

- खानासँगै पानी पिउने बानीले ।
- पानीको कमीले । जसरी बाहिर फोहोर भयो भने पानीले सफा गरिन्छ, त्यसैगरी हाम्रो शरीरमा पनि फोहोर सफा गर्न पानी चाहिन्छ । पानीको कमिले फोहोर निष्कासन हुन पाउँदैन र कब्जियत हुन्छ ।

अनुचित विहारको कारण:

विहार भन्नाले हामीले शरीरका हातखुट्टा हल्लाएर गर्ने सबै गतिविधि जस्तै काम गर्ने, खेल्ने, पढ्ने, सुत्ने, व्यायाम गर्ने, हिँड्ने आदि हुन् ।

- ढिलो सुत्ने र ढिला उठ्नाले ।
- दैनिक व्यायाम नगर्नाले ।
- दिसापिसाब रोक्ने बानीले । दिसा गर्दा बल गर्नाले ।
- खाना खानेवित्तिकै वा बिहान उठ्नेवित्तिकै उत्तेजक गतिविधि वा धपेडी हुने काम वा व्यायाम गर्नाले ।
- खाना खानेवित्तिकै सुत्नाले र दिउँसो सुत्ने बानीले ।

अनुचित विचारका कारण

अनुचित विचार के हो: जुन विचारले शरीर तथा मनमा अप्ठेरो गराउँछ, अनुहार अँध्यारो गराउँछ त्यो विचार अनुचित भनेर बुझ्नु पर्छ ।

- जस्तै मन अशान्त हुनु, चर्को चिन्ता, रिस, मोह, लोभ आदि हुँदा शरीरमा मानसिक तनाव बढ्छ र कब्जियत हुन्छ ।
- त्यसैगरी अनिद्रा हुनु, राम्रोसँग निदाउन नसक्नु कब्जियतको अर्को कारण हो जसले पाचनमा गडबडी भई कब्जियत हुन्छ ।

उचित विचार के हो : जुन विचारले शरीर र मन हलुका हुन्छ, अनुहार उज्यालो गराउँछ, त्यो विचार उचित हो ।

- बिहान उठ्नेवित्तिकै सबैप्रति कृतज्ञ हुनुपर्छ ।
- परिवार, साथीभाइ, इष्टमित्र, छरछिमेक, साथीभाइको साथ र सहयोगका कारण म आज यो ठाउँसम्म पुग्न सफल भएको छु । ती सबैको प्रत्यक्ष र अप्रत्यक्ष सहयोगप्रति कृतज्ञ भई सबैलाई धन्यवाद दिने ।
- सबैप्रति प्रेम र सम्मान गर्ने । बेइमानी नहुने । यसरी दिनको सुरुवात गरेमा मन शान्त रहन्छ र समस्या आउन दिँदैन ।

कब्जियतले कसरी रोग लगाउँछ ?

कब्जियत एक प्रकारको जीर्ण रोग हो र सबै रोगको घर पनि । कब्जियत कसरी हुन्छ र यसले शरीरमा कसरी रोग लगाउँछ भन्ने कुरा बुझ्न पहिला पाचन प्रणालीबारे बुझ्न जरुरी छ ।

पाचन प्रणाली

हामी जे खान्छौं, त्यो पाचन भएर शरीरलाई चाहिने रस सोसिएर बाँकी अंश (मल) बाहिर निष्कासन हुनुपर्छ । यो काम २४ घन्टामा हुनुपर्छ । समयमा मल निष्कासन नभएमा के हुन्छ ? कुहिन्छ ।

कुहिएपछि दुर्गन्ध फैलिन्छ । त्यसबाट ग्यास बन्छ । ग्यासको स्वभाव माथिमाथि उठ्नु र फैलनु हो । त्यो दुर्गन्धित ग्यास फैलिएर शरीरका सबै अंगमा पुग्छ र अंगहरूको काममा बाधा पर्छ जसलाई हामी रोग भन्छौं ।

त्यसैगरी कुहिएको मल आन्द्रामा पुग्छ । आन्द्राको काम बाँकी रस सोस्नु हो । आन्द्राले त्यो कुहिएको रस सोसेर रगतमा मिसाउँछ र रगत फोहोर हुन्छ । रगत फोहर भएपछि सबै अंगका कामलाई शिथिल गर्छ र शरीर रोगी बनाउँछ । तसर्थ रोगको मूल नै कब्जियत हुनु हो । त्यसैले कब्जियतलाई रोगको जननी भनिन्छ । कब्जियतबाटै मोटोपन र अन्य जीर्ण रोग सुगर, प्रेसर, बाथ, दम, मुटुरोग, टाउको दुख्ने, रगतमा कोलेस्टेरोल बढ्ने आदि हुँदै जान्छ ।

कब्जियतका लक्षणहरू

- कब्जियतको पहिलो लक्षण ठिक समयमा पेट सफा हुने गरी दिसा नहुनु हो ।
- साधारणतया हामी दिसा कडा हुनु, दिसा २-४ दिनसम्म नहुनु र दिसा गर्न गाह्रो हुनुलाई मात्र कब्जियत भनेर बुझ्छौं । वास्तवमा दिसा बारम्बार हुनु, पातलो दिसा हुनु र दिनको तीन-चार पटक दिसा हुनु पनि कब्जियत हो ।
- दिसा कडा र सुख्खा हुनु, दिनको २-४ पटक ट्वाइलेट जानुपर्ने हुनु ।
- गन्हाउने दिसा हुनु ।
- ग्यासको समस्या हुनु ।
- शरीर लोसे हुनु, गल्नु ।
- धेरैबेर ट्वाइलेटमा बस्नुपर्ने हुनु ।
- पेट भारी हुनु, पेट फुल्नु ।
- भोक नलाग्नु ।
- आलस्य, चिडचिडापन, अनिद्रा, थकान हुनु ।
- टाउको दुख्नु, वाकवाकी लाग्नु, छाती, घाँटी पोल्नु, आँखा पोल्नु ।
- काममा ध्यान नजान्नु, रिस उठ्नु आदि ।

- कब्जियत तीव्र रूपमा भएसम्म निको हुन सजिलो हुन्छ । तर जब कब्जियत जीर्ण हुन्छ तब निकै कष्टकर हुन्छ । यसले दिसा बस्दा निकै पीडा हुने, मलद्वारमा घाउ हुने, रगत देखा पर्ने र पछि गएर पायल्स, फिस्टुलालगायत अरू स्वास्थ्य समस्या आउँछ ।
 - कब्जियत हुन नदिनु भनेको शरीरमा आउने स्वास्थ्य समस्या तीव्र रोग (रुघा, खोकी, ज्वरो, वान्ता, घाउ-खटिरा) लगायत मोटोपनदेखि अधिकांश जीर्ण, दीर्घ रोगबाट मुक्त हुनु हो ।
- कब्जियत जति चर्को भए पनि यसलाई हटाउन सकिन्छ । यसका लागि हामीले दैनिक गर्ने केही कुरामा ध्यान दिनुपर्छ ।

कब्जियत हुन नदिन दैनिक आहार कस्तो हुनुपर्छ ?

अहिले संसारभर पोषक आहार चाहिन्छ भनेर बढी ध्यान दिइन्छ । जुनसुकै आहार खाए पनि पाचनका लागि निष्कासक आहार उत्तिकै चाहिन्छ । त्यसैले दैनिक खानामा पाचनका लागि ६० देखि ७० प्रतिशत निष्कासक आहार आवश्यक पर्छ ।

निष्कासक आहारहरू के के हुन् ?

१. रेशा, छोक्राबोक्रा, चोकरसहितका प्राकृतिक पूर्ण अन्नहरू जस्तै नफलेको चामल, प्रशोधन नभएको गहुँ, आँटा, मकै, भटमास, फापर आदि ।
२. सबै खाले हरिया सागसब्जी तरकारी ।
३. प्रकृतिकै चुल्होमा पाकेका फलवर्गहरू र काँचो सलाद ।

हामीले खाने दैनिक आहारमा यी आहार प्रशस्त हुनुपर्छ । प्रकृति प्रेमी निरोगधामले यी तीनथरी आहारको मिश्रणलाई 'तीन बराबर आहार' का रूपमा प्रस्तुत गरेको छ ।

तीन बराबर आहार:

- छोक्राबोक्रा सहितका एक दलीय पूर्ण अन्न (भात, रोटी, ढिँडो, च्याँखला आदिबाट) एक भाग (३३%)
- हरिया तरकारी एक भाग (३३%)
(प्रत्येक खानामा पात भएका र पात नभएका हरिया देखिने तरकारी वर्गबाट दुई कचौरा प्रति छक ३०० ग्राम)
- काँचो सलाद फलफूल एक भाग (३३%)
(खानाको अन्तमा सलाद तथा फलवर्गहरू करिब १५० देखि २०० ग्राम सम्भव भएसम्म)

यसरी तीनथरी मिलाएर खाँदा शरीरलाई चाहिने रेशा-छोक्राबोक्रा प्रशस्त मिल्छ । शरीरलाई चाहिने भिटामिन्स, मिनिरेल्स प्रशस्त पुग्छ र कब्जियत हुँदैन । मोटोपन बढ्दैन ।

खाना खाने उचित तरिका

नास्ता: यदि बिहान ९-१० बजे खाना खाने हो भने नास्ता नलिने । तर खाना ढिलो (११-१२) बज्छ भने लिने । नास्तामा हल्का आहार, फलफूल वा ताजा तरकारीको सुप लिने ।

बिहानको खाना: बिहानको खाना ९-१० बजे लिने । हामीले खाने खानामा कार्बोहाइड्रेट, एक दलीय अन्न (भात, रोटी, ढिँडो, च्याँखला) आदि जति लिइन्छ, त्यत्तिकै मात्रामा हरिया तरकारीहरू- करिब ३ सय ग्राम र काँचो सलाद करिब १५० देखि २०० ग्राम लिने । मोटोपन धेरै छ भने कार्बोहाइड्रेट अर्थात् खानाको मात्रा २५ प्रतिशत कम गर्ने र तरकारी सलाद बढाएर लिने ।

दिउँसोको खाना: बिहान ९-१० बजेभित्र खाना खाँदा खाजा दिउँसो २-३ बजेभित्र लिने । नास्तामा मौसमअनुसारका फलफूल अथवा ताजा तरकारीको सुप लिने ।

बेलुकीको खाना: बेलुकी ७-८ बजेभित्र खाना खाने । बेलुकीको खाना बिहानजस्तै लिने । तर ध्यान दिनुपर्ने कुरा, दिउँसो टन्न खाजा खाएको छ भने बेलुकी हल्का फलफूल अथवा तरकारी मात्र लिने । बेलुकी कहिल्यै पनि भारी खानेकुरा नखाने ।

माछा, मासु अण्डा, दुग्ध पदार्थ: प्रोटिनका लागि खाने यी मांसाहारी आहारहरू पाचन अनुकूल नहुने र रेशा-छोक्राबोक्रा नहुनाले सही तरिकाले पच पाउँदैन र कब्जियत हुन्छ । त्यसैले यी आहार नखाँदा कब्जियत चाँडै हट्छ ।

प्रोटिनका लागि: टुसा उमारिएका दाल, गेडागुडी र सुख्खा फल लिन सकिन्छ । तर चर्को कब्जियत र मोटोपन भएकाले केही समय यी खाद्यान्न पनि नलिने । लिनै परे खाने अन्नको १० प्रतिशत मात्र लिने ।

पानी: कब्जियत हुनुको अर्को प्रमुख कारण पानीको कमी हुनु हो । तसर्थ पानीको उचित प्रयोग हुनुपर्छ ।

- पानी बिहान उठ्नेबित्तिकै करिब १ लिटर मनतातो पानी पिउने ।
- कुनै पनि ठोस आहार (खाना, खाजा)सँग पानी नलिने । करिब एक घन्टा अघि, पछि मात्र पानी पिउने ।
- दिउँसो प्रतिघन्टा एक-एक गिलासका दरले पिउने ।
- राती सुत्दा १ गिलास मनतातो पानी पिएर सुत्ने ।

पानी सामान्यतः चिसो पिउनु उत्तम हुन्छ । तर रुखाखोकी, कफ सम्बन्धी समस्या भए मनतातो पिउने । धेरै पोल्ने पानीले कब्जियत हुन्छ । त्यसैले पानी मनतातो मात्र लिने ।

दैनिक गतिविधि कस्तो हुनुपर्छ ?

ठिक समयमा सुत्ने, उठ्ने: कब्जियत हुनुको मुख्य कारण ढिला सुत्नु र ढिला उठ्नु हो । ढिला सुत्नाले खाएको खाना राम्रोसँग पच पाउँदैन भने ढिला उठ्दा पाचन भएर बाहिर निष्कासन हुन तयार भएको मल ठिक समयमा निष्कासन हुन पाउँदैन ।

त्यसैले बेलुकी १० देखि ११ बजेभित्र सुत्नु र बिहान सूर्य उदाउनु अगाडि पाँच बजे उठ्नु स्वास्थ्यका हिसाबले उत्तम हुन्छ ।

खाना खाने बित्तिकै नसुत्ने: बेलुकी खाना खानेबित्तिकै नसुत्ने । खाना खाएको करिब २ देखि ३ घन्टापछि मात्र सुत्ने ।

निद्रा: निद्रा स्वस्थ हुन अति आवश्यक कुरा हो जुन ६ देखि ८ घन्टाको हुनैपर्छ ।

दिशापिसाब नरोक्ने: दिसा रोक्दा फोहोर भित्रै अड्किन्छ र कब्जियत हुन्छ । त्यसैगरी दिसा बस्दा गर्ने गतिविधिले पनि कब्जियत हुन जान्छ । दिसा गर्दा बल नगर्ने । बल गर्दा मलद्वारमा घाउ हुने समस्या हुन्छ ।

नियमित व्यायाम गर्ने: दिनको १ घन्टा शरीरको क्षमता अनुसार व्यायाम गर्ने ।

काम र आरामको सन्तुलन गर्ने: शरीरलाई काम पछि आराम र आराम पछि काम हुनुपर्छ । बढी आराम र बढी कामले शरीर तनावग्रस्त हुन्छ, समस्या हुने गर्छ ।

मेरुदण्ड सिधा, खुकुलो राख्ने: हाम्रो मेरुदण्डको प्रकृति सिधा हो । त्यसैले जुनसुकै काम गर्दा पनि मेरुदण्ड सोभो र खुकुलो हुनुपर्छ ।

शारीरिक वेगहरू नरोक्ने: हाँछ्यू, खोकी आदि वेगहरू नरोक्ने ।

विचार कस्तो हुनुपर्छ ?

- खानाले हाम्रो शरीर बन्छ, त्यही खानाले रगत पनि बन्छ । त्यसैले खाना त्यस्तो हुनुपर्छ जसले शरीरको आकार पनि ठीक होस् र विचार पनि शान्त रहोस् । तसर्थ खाना जहिल्यै पनि सुपाच्य सादा शाकाहारी, प्राकृतिक हुनुपर्छ भन्ने बुझ्नुपर्छ ।
- खाना जिब्रोको स्वाद र मनका लागि खाने होइन, तसर्थ खाना मनपर्ने, मननपर्ने, मिठो-नमिठो होइन, शरीरका लागि के उपयुक्त हुन्छ, त्यो खानुपर्छ भन्ने बोध हुनुपर्छ ।
- शरीरलाई आवश्यकताभन्दा बढी खाएर स्वास्थ्य लाभ हुँदैन । शरीरले पचाउन सक्ने र ठिक्क खानुपर्छ भन्ने बुझ्ने ।
- रिस, मोह, तनाव, चिन्ता आदि जस्ता विचार नगर्ने ।

कब्जियत हुनेले ध्यान दिनुपर्ने कुराहरू

- दैनिक खानामा प्रशस्त रेशा छोक्राबोक्रा भएका हरिया सागसब्जी र काँचो सलाद बढाउने ।
- सेतोको सट्टा खैरो चामल, जंक र तयारी खानाको सट्टा घरकै खाना: मकै, रोटी, फापर आदि प्रयोग गर्ने ।
- मरमसला, चिल्लो, तारे-भुटेका गरिष्ठ भोजन नखाने ।
- नुन कम गर्ने । सके हप्तामा एक दिन नुन बन्द गर्ने ।

- चर्को कब्जियत हुनेले हप्ताको एक दिन फलाहार गर्दा चाँडै कब्जियत खुल्छ । फलफूल खाँदा खानाजस्तै पेट भरी खाने । दिनको ३ देखि ४ पटक फल लिन सकिन्छ । यसले चाँडै कब्जियत खुलाउँछ ।
- कुचुकुचु नखाने । एक खाना र अर्को खानाको अन्तर कम्तिमा ४ देखि ५ घन्टाको गर्ने । बीचमा एकएक घन्टाको अन्तरमा पानी बाहेक अन्य ठोस आहार नलिने ।
- दाँत आन्द्रामा होइन, मुखमा हुन्छ, त्यसैले खाना चपाइचपाइ शान्त रहेर खाने । खानासँग धेरै भोल र पानी नपिउने । धेरै भोल र पानी लिँदा मुखको पाचक रस कम गरी पाचन ढिला गर्छ ।
- पानी नियम पुऱ्याएर पिउने । दिनमा लगभग ३ देखि ४ लिटर । बिहान उठ्नेबित्तिकै करिब एक लिटर मनतातो पानी अनिवार्य पिउने ।
- दैनिक बिहान एक घन्टा शरीरबाट पसिना निस्कने गरी व्यायाम गर्ने ।
- खानेबित्तिकै सुत्ने वा दौडधुप नगर्ने । खानापछि ५-१० मिनेट बज्राशनमा बस्ने ।
- खाना खानेबित्तिकै नुहाउने या नुहाउने बित्तिकै खाने नगर्ने । नुहाउने र खानाको अन्तर एक घन्टा गर्ने ।
- बेलुकी ७-८ बजेभित्र खाना खाने । बेलुकी ढिला खाना खानाले खाना पूर्णरूपमा पच पाउँदैन ।
- दिनमा नसुत्ने । बेलुकी ढिला नसुत्ने । बिहान सूर्य उदाउनु अगाडि उठ्ने ।
- ढाड सिधा खुकूलो राख्ने ।
- ट्वाइलेट बस्दा मोबाइल फोन तथा पत्रिका हेरेर नबस्ने ।

चर्को कब्जियत हुँदा तत्काल गर्न सकिने उपाय:

मलद्वारको व्यायाम- चर्को कब्जियतमा बिहान उठ्नेबित्तिकै ट्वाइलेट जानु केही अगाडि मलद्वारलाई खुम्चाउने-फुकाउने गर्ने करिब ५ देखि १० मिनेट । यसले मलद्वारमा रक्तसञ्चार राम्रो गरी कब्जियत खुलाउन सहयोग गर्छ ।

हात रगडेर पेटमा सेक्ने- बिहान उठ्नेबित्तिकै ओछ्यानमै बसेर दुवै हात रगडेर तातो बनाएर पेटमा सेक्ने अथवा हल्का मसाज गर्ने । १० देखि १५ मिनेट । यसले आन्द्रा खुलाएर मल निष्कासन गर्न सघाउँछ ।

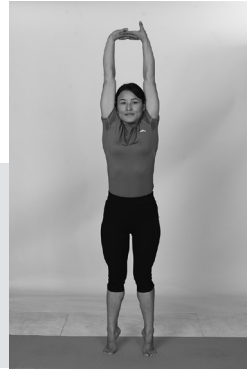
कस्तो व्यायाम गर्ने ?

कब्जियत हुनेले दैनिक बिहान एक घन्टा व्यायाम गर्नुपर्छ । त्यसका लागि बिहान हिँड्न सकिन्छ । योग-व्यायाम गर्न सकिन्छ । अधिक मोटोपन छ भने पहिला खाना मिलाएर तौल कम गर्ने अनि मात्र व्यायाम गर्ने ।

कब्जियत खुलाउने योग आसनहरू:

बिहान उठ्नेबित्तिकै ३ देखि ४ गिलास पानी पिएपछि निम्न व्यायाम गर्ने:

१. **उर्ध्व ताडासन-** खुट्टालाई भि आकारमा राख्ने । दुवै हात दुवै कानबाट सिधा लगेर लक गर्ने । विस्तारै गहिरो सास तान्दै खुट्टाको पन्जाले मात्र टेकेर सबै शरीर र हात तनक्क तन्काउने । ३० गन्ने । विस्तारै सास छोड्दै तल झर्ने । पाँच पटक गर्ने ।



२. **तिर्यक ताडासन-** खुट्टा २ फिट फटाउने । दुवै हातलाई कानबाट सिधा लगेर माथि लक गर्ने । सास छोड्दै विस्तारै बायाँ भुक्ने (जति सकिन्छ त्यति) । यसो गर्दा दुवै हात कानबाट सिधा तन्काउने, सबै बल कोखातिर पर्छ । १० गन्ने र सास तान्दै बीचमा फर्कने । पालैपालो पाँच-पाँच पटक गर्ने ।



३. **अर्ध चन्द्रासन-** दुवै खुट्टा जोड्ने । दुवै हातलाई कानबाट सिधा टाउकोमाथि नमस्ते गरेर राख्ने । अघि जस्तै सास छोड्दै बायाँ भुक्ने । १० गन्ने र सास तान्दै सिधा हुने । पाँच-पाँच पटक गर्ने ।

४. **त्रिकोणासन-** खुट्टा जति सकिन्छ त्यति फटाउने । दुवै हात दायाँबायाँ सिधा राख्ने । अब सास छोड्दै बायाँ हातले बायाँ खुट्टा छुने, घुँडा नखुम्च्याइकन र दायाँ हातलाई दायाँ कान छुवाउँदै सिधा तन्काउने र हल्केलालाई हेरिरहने । १० गन्ने । अब सास तान्दै बिचमा आउने । पाँच-पाँच पटक गर्ने ।



५. **कटी चक्रासन-** खुट्टा करिब २ फिट जति फटाउने । दुवै हात अगाडि सिधा राख्ने । विस्तारै सास छोड्दै कम्मरलाई मोड्दै हातलाई १८० डिग्रीमा मोड्ने, टाउको घुमाएर मोडिएको हात हेरिरहने । १० गन्ने र सास तान्दै सिधा हुने । पाँच-पाँच पटक गर्ने ।



६. **कौवासन-** खुट्टा एक फिट जति फटाएर टुक्रुक बस्ने । दुवै हात दुवै घुँडामा राख्ने । विस्तारै सास छोड्दै बायाँ घुँडाले दायाँ खुट्टाको बुढी औंला छुवाउने, हिललाई दायाँ खुट्टामाथि राख्ने, कम्मरलाई बायाँतिर मोड्ने र टाउकोले पछाडि भुइँ हेर्ने । १० गन्ने र सास तान्दै बीचमा फर्कने । पाँच-पाँच पटक गर्ने ।

यी आसनहरू एक चक्र गरिसकेर पनि मल निस्कासन नभए फेरि दुई गिलास पानी पिउने र आसनहरू पुन दोहोर्‍याउने । ४-५ चक्र गरेपछि मल निस्कासन हुन्छ ।

दिसा गर्दा पटककै बल नगर्ने । केही दिनसम्म यसको अभ्यास गरेपछि बिहान पानी पिउनेबित्तिकै दिसाको संकेत आउन थाल्छ । बिहान दिसाको संकेत आउनु भनेको आन्द्राले ठिक ढंगले काम गर्नु हो ।

यी सरल नियम पालना गरेपछि कब्जियत जीर्ण भए पनि औषधि नखाई घरमै निको पार्न सकिन्छ । तर अहिले संसारभर भइरहेको अनुचित आहार, अव्यस्थित जीवनशैली र गलत उपचारले कब्जियत निको नहुने समस्याका रूपमा विकसित भइरहेको छ ।

कब्जियतबाट मात्र होइन, सबै समस्याबाट मुक्त रहन सदा उचित आहार, तीन बराबर आहार, दैनिक व्यायाम र उचित विचार हुनुपर्छ ।

आफ्नो स्वास्थ्य आफ्नै हातमा

(रामदेवी महर्जन प्रकृति प्रेमी समूहकी योग तथा उचित आहार, विहार, विचार प्रशिक्षक हुन् ।)

पर्यटन विकासमा हवाई सेवा पूर्वाधारको टेवा



✍ वसन्तराज उप्रेती
पत्रकार

नेपाल अर्थात् संसारका लागि पर्यटकीय गन्तव्यको पर्याय । विकासशील देशहरूको परिवर्तनको तीव्र गतिबाट केही पछाडि भए पनि पर्यावरणीय महत्व नेपालको आफ्नै प्रकारको छ । यसो त हरेक मुलुकको आ-आफ्नो धर्म, धर्म अनुसारको नीति, अनि नीति अनुसारको कानून छ । तर नेपाल अरू मुलुकको तुलनामा आफैमा अपूर्व छ । कारण यहाँको प्राकृतिक, भौगोलिक संरचना, जातीय र जैविक विविधता आदि ।

सानो मुलुक भए पनि पर्यटन क्षेत्रमा अथाह सम्भावना छन् । जसलाई सम्बोधन गरेको छ हवाई सेवाको सञ्जालले । सात दशकअघि सन् १९५० मा कोलकाता-गौचर (हालको त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल) मा सुरु भएको उडानपछि विस्तार भएको हवाई सञ्जालले यतिखेर विश्वभरका पर्यटकका लागि नेपाल यात्रामा थप सहज बनाउँदै आएको छ ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको तथ्याङ्कअनुसार सन् २०२३ अवधिभर आन्तरिक र अन्तर्राष्ट्रियतर्फ हवाई यात्रा गर्ने यात्रुको संख्या ८० लाखभन्दा बढी छ । विस्तारित हवाई सेवा सञ्जालले नेपाल घुमघाम सहज छ । काठमाडौं अवतरण गरेर जुनसुकै जिल्ला पुग्न सकिन्छ । विस्तारित हवाई सेवाकै कारण पर्यटक आवागमन सहज भएको छ । विभिन्न गन्तव्यमा आउजाउ गर्ने हवाई यात्रुकै कारण पर्यटन उद्योगका लागि विदेशी मुद्रा आर्जनमा मात्रै टेवा पुगेको छैन, त्यसले मुलुकको अर्थतन्त्र चलायमान बनाउन ठूलो भूमिका खेलेको छ ।

तेस्रो मुलुकका पर्यटकका लागि नेपाल कम खर्चमा घुमघाम सहज भएको गन्तव्य हो । त्यसैले थोरै बजेट हुँदा पनि नेपाल आउन रमाउने पर्यटक छन् । पर्यटकहरू नेपालमा पदयात्रा, हिमाल आरोहण र विश्व सम्पदा क्षेत्र घुम्न आउने गरेका छन् ।

चालु वर्ष सन् २०२४ को जनवरीमा नेपालमा हवाईमार्गबाट मात्र ७९ हजार १ सय जना विदेशी पर्यटक भित्रिएका थिए । यसमा बढी विदेशी पाहुना भारतीय छन् भने त्यसपछि धेरै संख्या चिनियाँको छ । नेपाल पर्यटन बोर्डको रेकर्ड अनुसार २०२३ को जनवरीमा ५५ हजार ७४ पर्यटक भित्रिएका थिए ।

त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल सञ्चालनमा आएको ५ दशकपछि यात्रुको माग वृद्धि हुने प्रक्षेपणसँगै भैरहवामा गौतमबुद्ध र पोखरामा पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल तयार भइसकेको छ । दुवै विमानस्थलले

अन्तर्राष्ट्रिय उडानमा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको चाप घटाउने अपेक्षा गरिए पनि अपेक्षाकृत रूपमा ती प्रक्रिया छिटो अघि बढेको भने छैन ।

दुवै नयाँ विमानस्थलमा अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवा कम्पनीहरूलाई आकर्षित गर्न नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले काम गरिरहेको छ । पोखरा र भैरहवामा अपेक्षाअनुसार अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवा कम्पनीहरू आएको खण्डमा पर्यटक आवागमनको दर अझ बढ्ने निश्चित छ । किनभने दुवै अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल अत्याधुनिक छन्, दुवैमा अवतरण गरेका यात्रुले चाहेका गन्तव्य पुग्न सजिलो छ ।

हिमाल आरोहण तथा सगरमाथा क्षेत्र घुमघामका लागि काठमाडौँ उत्रिने पर्यटक लुक्ला पुग्छन् । पोखरा आउने पर्यटक पोखरासँगै अन्नपूर्ण चक्रीय पदमार्ग र हिमाल आरोहणमा जान्छन् । भैरहवा पुग्ने धेरैजसो पर्यटकको प्रमुख गन्तव्य बुद्ध जन्मस्थल लुम्बिनी छ ।

मुलुकका आन्तरिकतर्फका पनि अधिकांश विमानस्थल स्तरोन्नति भइसकेका छन् । केही विमानस्थल स्तरोन्नतिकै चरणमा छन् । आन्तरिक हवाई सेवा पनि सहज छ । सडक सुधार र विस्तारको क्रम पनि निकै अघि बढिसकेको छ । जसरी हवाई सेवाको पूर्वाधारमा लगानी बढेको छ, त्यससँगै जोडिएर पर्यटकीय गन्तव्यहरूमा होटल रिसोर्ट थपिएका छन् । पर्यटन क्षेत्रमा लगानी बढेको छ ।

पूर्वाधार विकासमा मारेको फड्कोले नेपाल विकासोन्मुखबाट विकसित मुलुकमा गणना हुने चरणमा पुगिसकेको छ ।

विमानस्थल विस्तार र स्तरोन्नतिमा भएको तीव्रताले आवागमन सहज मात्रै भएको छैन, यात्रा सबैतिर सहज छ । सामान्य रूपमा हेर्दा सानो मुलुकमा आवश्यकताभन्दा बढी हवाई पूर्वाधार र सेवा विस्तार भइरहेको देखिन्छ । तर, पर्यटकीय दृष्टिकोणले हेर्ने हो भने हवाई पूर्वाधार नै हाम्रो जस्तो मुलुकका लागि आवश्यक देखिन्छ ।

मुलुकको कुल गार्हस्थ उत्पादनमा पर्यटन क्षेत्रको योगदान ७ प्रतिशत छ । एकै दिनमा सबै प्रकृतिको मौसम अनुभव सम्भव नेपालमै छ । यो अनुभव लिन चाहनेका लागि सम्बोधन हवाई सेवाको सञ्जालले नै गर्दै आएको छ ।

हवाई जहाजबाट यात्रा सम्भव नभएका क्षेत्रका लागि हेलिकोप्टरको सेवा पनि उपलब्ध छ । नेपाल घुमघाम एकै दिनमा सम्भव छैन । यात्राको मजा लिन चाहनेका लागि हवाई सेवासँगै सडक सञ्जाल पनि सहयोगीसिद्ध छ ।

हवाई सेवा सहज हुँदा मेची-महाकाली यात्रा सुगम बनेको छ । जैविक विविधता अवलोकनका लागि नेपाल आउने पर्यटकले चितवन, बर्दिया, शुक्लाफाँटा, लामटाङ, रारा, ढोरपाटन, सगरमाथा राष्ट्रिय निकुञ्जसँगै कोशीटप्पु र कञ्चनजङ्घा संरक्षण क्षेत्र घुम्न सजिलो छ ।

पोखरा पुग्ने पर्यटकका लागि अन्नपूर्ण चक्रीय पदमार्ग संसारमै रोजाइको उत्कृष्ट गन्तव्य छ । पर्यटक मनाङ पुगेर तिलिचो ताल हुँदै थोराङला पास गरेर मुस्ताङ, म्याग्दी, बागलुङ र पर्वत भएर पोखरा पुग्छन् । पदमार्गहरूमा पर्यटकको सुविधाका लागि व्यवसायीले टी-हाउसहरू खोलेका छन्, जहाँ खाना

र बास सहज छ । पोखरा पुगेर अन्नपूर्ण आधार शिविरसम्म पुग्ने पर्यटकको संख्या पनि उल्लेख्य हुने गरेको छ । पदयात्रीको आगमन दर वृद्धि गराउन हवाई सेवासँगै सहज सडक यातायातले ठूलो भूमिका खेलेको छ ।

मुस्ताङको मुक्तिनाथ पुग्न पोखराबाट हवाई यात्रा गर्न सकिन्छ । त्यसका लागि जोमसोम विमानस्थल स्तरोन्नति गरिएको छ । मुक्तिनाथ पुग्नेमा धेरै संख्या दक्षिण भारतीय पर्यटकको हुने गरेको छ ।

वन्यजन्तुका हकमा नेपाल बाघ र गैंडा अवलोकनका लागि प्रसिद्ध छ । दुवै जन्तु लोपोन्मुख भएकाले संरक्षणका कार्यक्रम चलाइएका छन् । संरक्षणका योजना अघि बढिरहँदा नेपालमा बाघको संख्या बढेको छ । संसारका १३ देशमा बाघ पाइन्छन् । पाइनेमध्ये पनि संख्या वृद्धि भएर बाघ अवलोकनका लागि सहज मुलुक नेपाल र भारत हो । चितवन र बर्दियामा गैंडा हेर्न सहज छ । बर्दिया बाघ अवलोकनमा विश्वकै उत्कृष्ट गन्तव्य बनेको छ । बाघ संरक्षणमा उत्कृष्ट कार्य योजनाका लागि बर्दिया संसारभर प्रसिद्ध छ ।

काठमाडौं अवतरण गरेका कुनै पनि पर्यटकले रोजाइका गन्तव्यमा पुग्न सहज भइरहेको छ । यात्रा सहज भएकै कारण पर्यटक पोखरा र सौराहाका परम्परागत गन्तव्यभन्दा अन्य ठाउँ पनि जान थालेका छन् ।

कोभिड-१९ ले महामारीको रूप लिँदा संसारभर मानिसहरू घुमघामबाट बञ्चित भएर घर घरमै सीमित हुनुपरेको थियो । त्यो त्रासदीको समय टरेपछि घुमघाममा रुचि भएका मानिसहरू संसारका विभिन्न पर्यटकीय गन्तव्यमा निस्कने क्रम विस्तारै बढ्यो । घुमन्तेको दृष्टिमा विश्वभर पैसाभन्दा पनि आफू बाँचेको समयलाई बढी प्राथमिकता दिइने थालिएको छ । मानव जीवनमा आएको त्रासपूर्ण चुनौतीले सिर्जना गरेको सकारात्मक पक्ष हो यो । अहिले विश्वभर मान्छेहरू आफ्नो समयको ख्याल गर्दै आएका छन् । छोटो समयमा आफूलाई आनन्दित बनाउने माध्यममा अधिकांशले प्राकृतिक गन्तव्यलाई नै रोजेका छन् ।

त्यस्ता पर्यटकको रोजाइमा छ नेपाल, जो प्रकृतिप्रदत्त रमणीय भूगोलमा घुम्ने चाहना राख्छन् । हिमाल आरोहण, तीर्थ यात्रा, सम्पदा यात्रा, जैविक विविधता नै यहाँको खास आकर्षकको केन्द्रविन्दु हो । एक पटक आउने पर्यटकले 'लाइफ टाइम एक्सपेरियन्स' लिन सक्ने गन्तव्य हो नेपाल ।

पर्यटक आकर्षित गर्न पूर्वाधार विकास लगातार भइरहेको छ । हवाई सेवा, सडक यातायात र न्यायो आतिथ्यसहितको बास सबैजसो पर्यटकीय क्षेत्रमा सम्भव भइसकेको छ । नेपालमा जलविद्युत् विकासले मारेको फड्कोको पनि पर्यटन क्षेत्रमा सकारात्मक प्रभाव छ । पर्यटक पुग्ने अधिकांश क्षेत्रमा विद्युतीकरण भएका छन् । टुकीको भरमा बस्नु पर्दैन ।

नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले सात दशक अघिदेखि सञ्चालनमा आइसकेका विमानस्थलहरूको स्तरोन्नति गर्दै हवाई सेवा थप चुस्त बनाउँदै आएको छ । कुल ५६ मध्ये अहिले मुलुकमा ३५ वटा विमानस्थल सञ्चालनमा आइसकेका छन् । केहीमा स्तरोन्नतिका काम जारी छ । धेरै यात्रु आउजाउ गर्ने व्यस्त विमानस्थलहरूमा अत्याधुनिक सुविधाहरू जडान गरिँदै छन् । मुलुकका व्यस्त विमानस्थलहरूमा रात्रिकालीन उडान-अवतरण पनि सम्भव भइसकेको छ ।

पर्यटकीय गन्तव्यअन्तर्गत काठमाडौं, विराटनगर, नेपालगञ्ज, चितवन, भरतपुर लगायत प्रमुख सहरका विमानस्थललाई क्षेत्रीयस्तरका विमानस्थल अवधारणाअन्तर्गत विस्तारका योजनामा काम भइरहेको अवस्था छ । विमानस्थल विस्तारले विदेशी मात्र नभई आन्तरिक पर्यटकलाई पनि घुमघाम र आउजाउका लागि उत्तिकै सहज हुँदै आएको छ ।

आन्तरिक पर्यटकका लागि काठमाडौं र पोखरापछि व्यस्त विमानस्थलमा विराटनगर पर्छ, जहाँ पूर्वाधार विस्तारको काम चलिरहेको छ ।

अन्तर्राष्ट्रिय र आन्तरिक हवाई यात्रुको आवागमनबाट वायुसेवा कम्पनीहरूले राम्रो कारोबार गरिरहेका छन् । दुई दशकअघि र अहिलेको समय तुलना गर्ने हो भने हवाई यात्रा निकै सहज र सुपथ बनिसकेको छ । कुनै बेला अन्तर्राष्ट्रिय होस् या आन्तरिक हवाई यात्रा गर्ने वर्गलाई अति उच्च वर्गका रूपमा लिइन्थ्यो ।

सीमित वायुसेवा थिए । खोजेका बेला भट्ट टिकट पाउनु सौभाग्य ठानिन्थ्यो । अहिले हवाई यात्रा सम्भ्रान्त वर्गको मात्रै पहुँचमा छैन । चाहिएका बेला टिकट पाइन्छ । प्रादेशिक उडानहरू पनि सुरु भएका छन्, जसले आन्तरिक उडानका लागि यात्रुलाई सहजीकरण भएको छ ।

हवाई पूर्वाधारसँगै विस्तार भएको हवाई यातायातले अधिकांश नेपाली र विदेशी पर्यटकलाई सहज सेवा लिन सक्ने अवसर जुटाइदिएको छ । बुद्ध, यती, श्री, सौर्य, तारा, समिट, सीता लगायत वायुसेवा कम्पनीले आफ्नो सेवा र क्षमता विस्तार गरेसँगै हवाई यात्रु लाभान्वित हुँदै आएका छन् ।

विमानस्थल पूर्वाधारमा गरिएको लगानीले आन्तरिक गन्तव्यहरू जहाँ सहज भएका छन्, त्यही हवाई सेवाका यात्रु बढेका छन् । यसले वायुसेवा कम्पनीहरूको मनोबल पनि बढाएको छ । कम्पनीहरूले बढी यात्रु क्षमतासहितका ठुला हवाई जहाजहरू भित्र्याएका छन् ।

यसो त हामीसँग तीन वटा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल भए पनि अहिले पनि अधिकांश विदेशी पर्यटकको पहिलो प्रवेश काठमाडौंमै हुँदै आएको छ । काठमाडौं आएका पर्यटक जस्तै पोखरा गयो भने उसले त्यहीँबाट अन्तर-प्रादेशिक उडानमार्फत नेपालगञ्ज, भरतपुर, भैरहवा, विराटनगर लगायत विभिन्न गन्तव्यतर्फ यात्रा गर्न सक्छन् ।

यो विमानस्थल पूर्वाधार विस्तारको परिणाम हो । सरकारले गरिदिएको हवाई पूर्वाधार विस्तारले निजी क्षेत्रका वायुसेवा कम्पनीलाई आफ्नो सेवा र क्षमता विस्तारमा थप प्रोत्साहन गर्दै आएको छ । हवाई सञ्जाल, वायुसेवाले प्रत्यक्ष जोडेको भनेको होटल उद्योग हो । मुलुकभर सञ्चालित होटल उद्योगले वार्षिक ५० लाख पर्यटक धान्ने क्षमता राखेको छ । यसरी हवाई सञ्जालमार्फत भ्रमणका लागि आउजाउ गर्ने पर्यटकको प्रमुख आवश्यक होटल नै हो ।

काठमाडौंसँगै नगरकोट, धुलिखेल, पोखरा, चितवन, विराटनगर, सुनसरी, वीरगञ्ज, नेपालगञ्ज, भैरहवा, बर्दियामा होटल रिसोर्ट थपिएका छन् । यस क्षेत्रमा लगानी उल्लेख्य मात्रमा बढेको मात्रै नभई व्यवस्थापनका लागि अन्तर्राष्ट्रिय कम्पनीहरू आकर्षित भएका छन् ।

मुलुकका प्रमुख पर्यटकीय गन्तव्यका आसपासका सहरमा पनि होटल रिसोर्टमा लगानी गर्नेहरूले सम्भावनाको बाटो पहिल्याएका छन्। जहाँ यात्रा सहज हुन्छ, त्यहीँ व्यापारिक कारोबारका गतिविधिलाई बल पुग्छ। मुलुकमा हवाई सेवा पूर्वाधार र सडक सञ्जालले होटल रिसोर्ट खोल्न सम्भावनाको मार्गप्रशस्त गरेको हो।

अहिले त भन्नु आफ्नो गच्छे र चाहना अनुसारको पर्यटकीय गन्तव्य, उडान र होटल-रिसोर्टको सेवा लिनका लागि डिजिटल माध्यमले थप टेवा दिएको छ। मुद्रारहित कारोबारमा अगाडि बढिसकेको परिवेश, जसका कारण आन्तरिक र बाह्य पर्यटकले हवाई यात्रा मात्र नभई होटल बसोबास, रेष्टुरेन्ट सेवा, सोभिनियर खरिदमा पनि डिजिटल वालेट प्रयोग गर्न सक्ने सुविधा छ।

हवाई पूर्वाधारअन्तर्गत मुख्य मानिने भनेकै विमानस्थल हो। विमानस्थलसँगै कम्युनिकेसन, नेभिगेसनको पनि उत्तिकै महत्व छ। वायुसेवाका लागि विमानस्थल पूर्वाधार विस्तारसँगै हवाई सुरक्षा संवेदनशीलतामा पनि नेपालमा काम भएका छन्, जसले यात्रालाई सुरक्षित बनाएको छ। यतिखेर प्राधिकरणले सुगम तथा दुर्गम गन्तव्यमा अत्याधुनिक प्रविधि जडानमा जोड दिँदै आएको छ।

सुगमको तुलनामा दुर्गम गन्तव्यतर्फको विमानस्थलको मौसम परिवर्तनशील हुने भएका कारण राष्ट्रिय आविष्कार केन्द्रको सहकार्यमा यतिखेर वेबक्याम जडानको काम गरिँदै छ।

आन्तरिकतर्फ रहेका विभिन्न सुगम गन्तव्यका विमानस्थलमा पनि अत्याधुनिक प्रविधि जडानसहित ब्यागेज होल्डिङ, टर्मिनल भवन विस्तारका कामलाई तीव्र गतिमा अगाडि बढाइएको छ।

यसको दुरगामी सकारात्मक प्रभाव भने मुलुकको पर्यटन क्षेत्रसँगै समग्र अर्थतन्त्र सुधारमा जाने देखिन्छ। कुनै पनि मुलुकको छवि उसको प्रवेशद्वारबाटै झल्किन्छ। यसो त त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल स्याचुरेसनतर्फ गइसकेको अवस्था छ। काठमाडौँमा जनघनत्व वृद्धि भएसँगै यो विमानस्थललाई अन्तर्राष्ट्रिय यात्रुको १० वर्षपछिको प्रक्षेपित मागअनुसार विस्तार गर्न सम्भव त छैन। अहिले नै वार्षिक करिब एक करोड हवाई यात्रुले सेवा लिँदै आएका छन् यो विमानस्थलमा।

निकट भविष्यमा आउने यात्रु मागलाई मध्यनजर गर्दै पोखरा र भैरहवामा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल संचालनमा आइसकेका छन्। दुई ठूला पूर्वाधार तयार त भए तर पर्याप्त मात्रामा अन्तर्राष्ट्रिय उडान अवतरण भने हुन सकेका छैनन्। करिब दुई वर्षअघि सञ्चालनमा आएको भैरहवाको गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल र एक वर्षअघि सञ्चालनमा आएको पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल।

यी दुवै विमानस्थलमा अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवाको नियमित व्यावसायिक उडान अवतरण नभएपनि छिटपुट चार्टर उडान भने भइरहेको छ। तर, काठमाडौँ आएर यी दुई गन्तव्यमा आन्तरिक वायुसेवामार्फत उडान गर्ने यात्रुले भने अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको सेवा लिँदै आएका छन्।

पछिल्लो समय सरकारले निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण मोडालिटी तयार पारेको छ। ठूलो लागतको यो परियोजना कसरी पुरा होला भन्ने निश्चित नभए पनि यसले पर्यटन क्षेत्रमा आस भने जगाएको छ। निजगढमा विमानस्थल बनाउने योजना गृहकार्य भने भइरहेकै छ। उक्त विमानस्थल

निर्माणसँगै अन्य तीन विमानस्थलको स्तरोन्नति र व्यवस्थापन अन्तर्राष्ट्रिय कम्पनीलाई दिने तयारी भइरहेको छ । यो अवधारणा कार्यान्वयनमा ल्याउनका लागि यतिखेर विज्ञ समूहबाट अध्ययन पनि सुरु भइसकेको छ ।

यो अवधारणा कार्यान्वयनमा आएसँगै प्रत्यक्ष प्रभाव मुलुकको समग्र अर्थतन्त्रमा पर्ने देखिएको छ । एक दशकयता जसरी दर्जनौं अन्तर्राष्ट्रिय चेन होटलको विस्तार भएपछि हाइ इण्ड पर्यटकको आवागमनमा वृद्धि भएको छ । त्यहीअनुसार पर्यटक आकर्षित गर्न यातायात पूर्वाधार पनि चाहिन्छ । अन्तर्राष्ट्रिय चेनहरूले मुलुकमा भित्रिएर यहाँको संस्कृति परम्पराअनुसार आफ्नो बजार सञ्जालमार्फत पर्यटक आवागमनलाई बढाइरहेका छन् । पूर्वाधार विकासले उनीहरूलाई अभि सहज हुनेछ ।

कुनै एउटा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल व्यवस्थापक कम्पनीको आगमनले मुलुकमा हवाई सञ्जाल विस्तारमा थप टेवा पुग्ने देखिन्छ । उसले व्यवस्थापनको जिम्मेवारी सम्हालेसँगै अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुसारको चुस्त सेवासँगै हवाई यात्रु र वायुसेवाको संख्या विस्तार हुनेछ ।

अहिले मुलुकमा विभिन्न मुलुकका दुई दर्जन बढी वायुसेवाले दैनिक सयवटा हाराहारी अन्तर्राष्ट्रिय उडान-अवतरण गर्दै आएका छन् । यता आन्तरिकतर्फ आठ वटा वायुसेवाले सुगम र दुर्गम गन्तव्यमा नियमित व्यावसायिक उडान गर्दै आएका छन् ।

यहाँ दुर्गम गन्तव्यतर्फ नेपाल वायुसेवा निगम, तारा एयर, समिट एयर र सीता एयरले द्वाीन अटर, लेट-४१०, डोर्नियर लगायत विभिन्न सिरीजका जहाजमार्फत उडान सेवा दिँदै आएका छन् । यसैगरी सुगमतर्फ बुद्ध, यती, श्री र सौर्य एयरलाइन्सले नियमित व्यावसायिक उडान गर्दै आएका छन् ।

जहाँ हवाई पूर्वाधारले उडान सहज भएको छ, त्यही सडक सञ्जाल विस्तारित हुन जरुरी देखिन्छ । यसमा काम हुँदै नभएको भने होइन, कामको गति बढाउनुपर्ने खाँचो देखिएको छ ।

नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा राजस्व व्यवस्थापनः वर्तमान अवस्था र भावी कार्यदिशा



✍ देवराज सुवेदी

अधिकृत, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण

पृष्ठभूमि

नेपालमा नागरिक उड्डयनको विकास तथा विस्तार गर्न र राष्ट्रिय अन्तर्राष्ट्रिय हवाई उडान, हवाई सञ्चार, हवाई पथ प्रदर्शन र हवाई परिवहन सेवाको संचालन गर्न वि.सं. २०५५ सालमा तत्कालीन हवाई विभागबाट स्वायत्त निकायको रूपमा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको स्थापना भएको हो । नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ बमोजिम स्थापित भएको प्राधिकरणले हवाई क्षेत्रको नियमन, सञ्चालन र व्यवस्थापन कार्य चुस्त, व्यवसायिक र दक्षतापूर्वक सञ्चालन गर्दै आफ्नो २५ औं वार्षिकोत्सव मनाईसकेको छ । निर्दिष्ट ऐन तथा कानूनी पूर्वाधार सहित स्रोत संकलन एवं परिचालन गरी प्राधिकरणले आफूलाई देश भर तीन अन्तर्राष्ट्रिय, दुई हव तथा ९ वटा रात्रीकालीन उडान भर्न सक्ने सहित ५३ वटा विमानस्थलहरू सञ्चालन गरिरहेको र संगठन संरचनाको हिसावले ११ सय २२ कर्मचारी कार्यरत रहेको समृद्ध संगठनको रूपमा स्थापित रहेको छ । अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन (ICAO) का न्यूनतम मापदण्ड तथा सिफारिस गरिएका व्यवस्था, विश्वका उत्कृष्ट प्रविधि एवं व्यवस्थापकीय विधिहरूको प्रयोगबाट हवाई सेवालाई सुरक्षित, नियमित, स्तरीय एवं प्रभावकारी तुल्याउने उद्देश्य अनुरूप नेपालको उड्डयन क्षेत्रको विकास र विस्तार हुँदै गएको छ । सञ्चालनमा रहेका ३३ विमानस्थलबाट वार्षिक करोडौं यात्रुलाई गन्तव्यमा पुऱ्याउन मद्दत गरेको छ ।

प्राधिकरणलाई नियमन र सेवा प्रवाह सम्बन्धी कार्यको निमित्त स्रोत साधनको आवश्यकता पर्दछ । उड्डयन क्षेत्र आफैमा हवाई एवं उडान सुरक्षा तथा यात्रु सेवा सुविधा उपलब्ध गराउनको लागि उन्नत प्रविधि, दक्षतायुक्त मानवीय एवं सवल हवाई पूर्वाधारहरूको विकास र विस्तार गर्न ठूलो लगानी आवश्यक पर्ने क्षेत्र हो । यसका लागि प्राधिकरणले Aeronautical / Non- Aeronautical आम्दानी मार्फत संकलित राजस्व, नेपाल सरकारबाट प्राप्त ऋण, अनुदान तथा शेयर वापतको रकम प्राप्त गर्ने गर्दछ । प्राधिकरणले मूलतः आफ्नै स्रोत संकलन तथा परिचालनबाट निर्दिष्ट कार्यहरू गर्दै आएको छ । उड्डयन क्षेत्रको विकासमा आवश्यक पर्ने स्रोत साधनको कुशल व्यवस्थापनबाट नै प्राधिकरणको संस्थागत विकास, दिगोपना तथा हित अभिवृद्धि गरी स्थापनाको उद्देश्य हासिल गर्न सकिन्छ । यसका लागि प्राधिकरणको राजस्व व्यवस्थापनलाई पूर्वानुमान योग्य, स्वचालित, सहभागितामूलक र पारदर्शी बनाउन आवश्यक कार्य गर्नु पर्दछ ।

राजस्व व्यवस्थापन

प्राधिकरणको राजस्व संकलन, लेखांकन तथा प्रतिवेदनलाई व्यवस्थित गर्न साथै प्राप्त प्रक्रियालाई सरल, मितव्ययी, पारदर्शी र प्रभावकारी बनाउन गरिने आवश्यक व्यवस्था नै प्राधिकरणको राजस्व व्यवस्थापन हो ।

निर्दिष्ट सेवाहरू सञ्चालन गर्दा नियमावली बमोजिम प्राप्त हुने आम्दानीको पूर्वानुमान गर्ने, पद्धति स्थापना गरी कार्यतालिका सहित संकलनको योजना बनाउने, आवश्यक वित्तीय मानवीय तथा प्राविधिक स्रोत साधन सहितको संगठन संरचना, उपयुक्त स्थानमा उपयुक्त जनशक्ति प्रबन्ध गर्ने, जनशक्तिको क्षमता विकास गर्ने, आवश्यक डाटा/ तथ्यांकहरूको प्राप्तिको लागि समन्वय गर्ने, बिल विजक जारी गरी शुल्क संकलन तथा सोको लेखा प्रणाली व्यवस्थापन गर्ने, लेखा परीक्षण गराउने तथा निर्णयकर्ता एवं सम्बन्धित पक्षलाई राजस्व सम्बन्धी सूचना उपलब्ध गराउन प्रबन्ध मिलाउने जस्ता कार्य नै राजस्व व्यवस्थापन हो ।

राजस्वसँग सम्बन्धित नीति तथा कानूनहरूको लागि आवश्यक सहयोग गर्ने, राजस्व संकलनमा देखिएका समस्याहरूको सम्बोधन गर्न पहल गर्ने, आवश्यक निर्णय लिने, कानून बमोजिम मात्र शुल्क असुल गर्ने, बजेट तथा कार्यक्रमको सीमा निर्धारणको लागि आधार प्रस्तुत गर्ने, निरन्तर अनुगमन तथा मूल्यांकन गरी कमीकमजोरी सुधार गर्ने तथा राजस्व संकलन तथा परिचालनमा नियन्त्रण प्रणाली स्थापित गरी पारदर्शिता र जवाफदेहिता प्रवर्द्धन गर्ने कार्य समेत राजस्व व्यवस्थापनसँग सम्बन्धित छन् ।

राजस्व व्यवस्थापन सम्बन्धी विद्यमान व्यवस्था

नीतिगत/कानूनी व्यवस्था: हवाई नीति, २०६३ ले नेपाल नागरिक प्राधिकरणलाई नागरिक उड्डयन क्षेत्रको नियमन, नियन्त्रण, एवं विस्तारका कार्यहरू प्रभावकारी रूपले संचालन गर्न एउटा सक्षम नागरिक उड्डयन नियमनकारी निकाय (एरोनटिकल रेगुलेटरी बडी) एवं व्यवसायिक संस्थाको रूपमा सुदृढ गर्दै लगिने तथा जग्गा जमिनको स्वामित्व सुरक्षित रहने गरी प्राधिकरणले यस नीतिमा उल्लेख भएका कार्यहरू सञ्चालन तथा प्राधिकरणको आर्थिक विकास तथा विविधीकरणका लागि मन्त्रालयको स्वीकृति लिई जग्गा जमिनलाई व्यावसायिक प्रयोजनमा ल्याई आय आर्जन गर्न सक्ने उल्लेख गरेको छ । व्यावसायिक ढंगबाट विमानस्थल सञ्चालन गर्न विमानस्थलबाट सेवा लिने हवाई सेवा कम्पनी, यात्रु, तथा अन्य व्यक्ति तथा संस्थाबाट राजस्व संकलन गर्न हवाई अड्डा दस्तुर नियमावली, २०३८ प्रचलनमा आएको पाइन्छ । नेपाल सरकारको हवाई विभागबाट प्राधिकरणको रूपमा परिर्वतन भए पछि विमानस्थल सेवा शुल्क नियमावली, २०६७ जारी भई २०७९ जेष्ठ १३ गते सम्म कार्यान्वयनमा रह्यो । हाल प्राधिकरण ऐन, २०५३ को दफा ३४ ले दिएको अधिकार प्रयोग गरी बनाइएको विमानस्थल सेवा शुल्क नियमावली, २०७८ कार्यान्वयनमा रहेको छ ।

विमानस्थल सेवा शुल्क नियमावली, २०७८ बमोजिम उड्डयन (सञ्चालन) आम्दानी (Aeronautical Income) अन्तर्गत वायुयानको अवतरण, विसान, हवाई सञ्चार तथा पथ प्रदर्शन, सुरक्षा, यात्रु

सेवा, कार्गो तथा कार्गो प्रबन्ध, मौसमी सेवा, उद्धार तथा अग्नि निवारण शुल्क, लगायत तथा गैर सञ्चालन आम्दानी (Non Aeronautical Income) अन्तर्गत वहाल, रोयल्टी, विद्युत, टेलिफोन, विज्ञापन, बोलपत्र कागजात दस्तुर, निषेधित क्षेत्र प्रवेश पास लगायतको शुल्क लाग्छ । त्यस्तै नियमन सम्बन्धी सेवाहरू विमान रजिस्ट्रेशन, लाईसेन्सिङ, रेटिङ, नविकरण लगायत प्रवाह गरे वापत नागरिक उड्डयन नियमावली, २०५९ बमोजिम राजस्व संकलन गर्ने गरिन्छ ।

आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावली, २०५७ बमोजिम ऋण, अनुदान वा आन्तरिक स्रोतबाट प्राप्त रकम प्राधिकरणको कोषमा जम्मा हुने व्यवस्था रहेको छ । सो कोषबाट आवश्यकता अनुसार कार्य सञ्चालनको लागि बजेट निकास खर्च खातामा रकम ट्रान्सफर गर्ने व्यवस्था रहेको छ ।

राजस्व संकलन/प्राप्ति सम्बन्धी कार्य गर्न प्राधिकरणको कर्मचारीहरूको सेवाका शर्त र सुविधा सम्बन्धी नियमावली, २०५६ बमोजिम प्रशासन सेवा, आर्थिक प्रशासन समूह अन्तर्गत राजस्व उपसमूह गठन गरिएको छ । राजस्व व्यवस्थापनलाई प्रभावकारी बनाउनका लागि चौथो तहदेखि नवौं तहसम्म राजस्व उप समूह तथा दशौ र एघारौं तहमा आर्थिक प्रशासन समूह रहने गरी जनशक्तिको संरचनाको व्यवस्था गरिएको छ भने राजस्व संकलन तथा परिचालन गर्न र राजस्वका अन्य विविध विषयहरूका सम्बन्धमा अर्थ विभाग, आन्तरिक लेखा परीक्षण विभाग, कर्पोरेट निर्देशनालय, महानिर्देशक तथा प्राधिकरण सञ्चालक समितिले कानून बमोजिम आवश्यक निर्णय लिन सक्ने व्यवस्था रहेको छ ।

राजस्व संकलन सम्बन्धी वर्तमान अवस्था

चालु आव २०८०/८१ को प्राधिकरणको अनुमानित राजस्व संकलन करिव १६ अर्ब रहेको छ । गत आव २०७९/८० मा प्राधिकरणको वास्तविक आम्दानी १३ अर्ब ३६ करोड रहेको थियो । विश्वमा महामारीको रूपमा आएको कोभिड १९ को अवस्थामा बाहेक प्राधिकरणको राजस्व संकलनमा उल्लेख्य प्रगति भएको देखिन्छ । जसमा पर्यटन क्षेत्रको क्रमिक विस्तार भई उडान एवं यात्रु संख्याको नियमित बढोत्तरी, राजस्व संकलन प्रणालीमा सुधार, विमानस्थल सेवा शुल्क नियमावली परिवर्तन भई शुल्कहरूमा वृद्धि, नयाँ विमानस्थलहरू सञ्चालनमा आउनु, प्रविधि तथा सेवा सुविधामा विस्तार भई रात्रीकालीन उडान हुने विमानस्थलहरूको संख्या बढ्नु, जस्ता कारणहरू मान्न सकिन्छ ।

प्राधिकरणको आम्दानी, खर्च तथा नाफाको अवस्थालाई तालिकामा देखाइएको छ ।

रु हजारमा

विवरण	आ.ब २०७९-८०	आ.ब २०७८-७९	बढी घटी	प्रतिशत
सेवाबाट प्राप्त आम्दानी	१२,४५०,५३२.४४	६,८५९,६६८.९४	५,५९०,८६३.५१	८१.७२%
अन्य आम्दानी	९९६,५१९.०५	८५८,१५८.६३	१३८,३६०.४२	६.८०%
कूल आम्दानी	१३,३६७,०५१.५०	७,७०९,८२७.५७	५,६५७,२२३.९३	७३.३८%
कर्मचारी सुविधा खर्च	२,२१२,८४९.२८	१,७९७,८८७.५०	४१४,९६१.७८	२३.०८%

हास र क्षय नोक्सानी खर्च	५,३९४,९७१.२१	२,९८६,७१०.२६	२,४०८,२६०.९५	८०.६३%
अन्य खर्च	१,७८४,२९३.६३	१,३७३,८३७.००	४१०,४५६.६३	२९.८८%
कुल सञ्चालन खर्च	९,३९२,११४.१२	६,१५८,४३४.७७	३,२३३,६७९.३५	५२.५१%
सञ्चालनबाट नाफा	३,९७४,९३७.३८	१,५५१,३९२.८०	२,४२३,५४४.५८	१५६.२२%
वित्त लागत	६२६,३५८.९९	-	६२६,३५८.९९	
कर भन्दा अधिको नाफा	३,३४८,५७८.३९	१,५५१,३९२.८०	१,७९७,१८५.५९	११५.८४%
आयकर खर्च				
चालु कर	१,७१५,०९६.७२	८३२,८३९.८५	८८२,२५६.८७	१०५.९३%
स्थगन कर	६९,६१४.६४	(७४९,९५८.४०)	८१९,५७३.०४	-१०९.२८%
जम्मा आयकर खर्च	१,७८४,७११.३६	८२,८८१.४५	१,७०१,८२९.९१	२०५.३३%
यस वर्षको खुद नाफा	१,५६३,८६७.०३	१,४६८,५११.३५	९५,३५५.६८	६.४९%
अन्य कम्प्रिहेन्सिब आय:				
सम्पत्ति, मेशिनरी र उपकरणको पुनर्मूल्याङ्कनबाट लाभ	२७०,४३४,५०९.८६	-	२७०,४३४,५०९.८६	
परिभाषित लाभ दायित्व र सम्पत्तिको मापन	(६९४,५६२.८१)	(१,१२२,३७१.१९)	४२७,८०८.३८	-३८.१२%
अन्य कम्प्रिहेन्सिब आमदानीको आयकर	(६७,४३४,९८६.७६)	२८०,५९२.८०	(६७,७१५,५७९.५६)	-२४१३३.०४%
खुद कम्प्रिहेन्सिब आय	२०२,३०४,९६०.२९	(८४१,७७८.३९)	२०३,१४६,७३८.६८	-२४१३३.०४%

महालेखापरीक्षण प्रतिवेदन, (प्रारम्भिक) २०७९/८०

प्राधिकरणको विगत ५ वर्षको आमदानीको अवस्था

Last Five Year Income					
Particulars	2079/80	2078/79	2077/78	2076/77	2075/76
Revenue From Operations	12,450,532,440	6851668937	3950897694	7003118636	8290387964
Other Revenue	916,519,050	858158631	2337168192	1237774985	915444699
Total	13,367,051,490	7709827568	6288065886	8240893621	9205832663

प्राधिकरणको आम्दानीसँग सम्बन्धित केही विषयहरू

नेपालमा सञ्चालनमा रहेका ३३ वटा विमानस्थलहरू मध्ये त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल मात्र पूर्ण रूपमा नाफामा रहेको देखिन्छ भने अन्य विमानस्थलले उल्लेख्य मात्रामा यात्रुलाई सेवा दिए तापनि प्राधिकरणको लगानी तथा सञ्चालन खर्च केन्द्रीय रूपमा हुने समेत विभिन्न विमानस्थलहरूमा आम्दानी भन्दा खर्च धेरै रहेको छ । त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको आम्दानी प्राधिकरणको कुल आम्दानीको करिब ८८ प्रतिशत रहेको छ ।

प्राधिकरणले सबै प्रकारका गरी ५४ वटा शीर्षकहरूबाट आम्दानी गर्ने गर्दछ । जसमध्ये यात्रु सेवा शुल्क मुख्य रूपमा रहेको छ । विमानस्थल कार्यालयहरूका विभिन्न आम्दानीका शीर्षकहरू मध्ये यात्रु सेवा शुल्क बापतको आम्दानी समग्र आम्दानीको करिब ६० प्रतिशत हुन आउछ । अन्तर्राष्ट्रिय उडानमा यात्रु सेवा शुल्क प्रति यात्रु रु ३ हजार (मुअ कर सहित) शुल्क लाग्दछ । यात्रु सेवा शुल्क आन्तरिक उडानमा विमानस्थलको सुविधाको स्तर बमोजिम प्रति यात्रु न्यूनतम रु २०० देखि अधिकतम रु ५०० सम्म शुल्क लाग्दछ । वायुसेवा कम्पनीले टिकट विक्री गर्दा संलकन गरेको यात्रु सेवा शुल्क आवधिक रूपमा प्राधिकरणलाई भुक्तानी गर्दछन् ।

अन्तर्राष्ट्रिय उडानका वायुयानले उडान गर्दा अधिकतम उडान तौल क्षमता (MTOW) को आधारमा वायुयानको तौल अनुसार अवतरण, विसान, सुरक्षा, सञ्चार उड्डयन सहाय, मौसमी र उद्धार तथा अग्नि निवारण शुल्क भुक्तानी गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । हाल न्यूनतम A319 Type को वायुयानले ५१६.५ डलर र अधिकतम B-787/900 Type को वायुयानले २६२२ डलर शुल्क तिर्नु पर्दछ । त्यस्तै उक्त शीर्षकहरूमा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलबाट उडान हुने आन्तरिक उडान तर्फको Twin-otter Type को वायुयानले प्रति उडान रु ३२७२ देखि CRJ 700 Type को वायुयानले प्रति उडान रु १२३३२ शुल्क तिर्नु पर्दछ । आन्तरिक उडान तर्फका यस्ता शुल्कहरू विमानस्थलको स्तर अनुसार फरक रहेको छ । विमानस्थल कार्यालयको करिब ११ प्रतिशत आम्दानी अवतरण शुल्क बापत प्राप्त हुने देखिन्छ ।

प्राधिकरणको नन एरोनटिकल आम्दानी तर्फको वहाल बापत सार्वजनिक निजी साभेदारी (PPP) मोडेल बाट सेवा सञ्चालन भई आम्दानी प्राप्त हुने गर्दछ । सामान्यतया ५ वर्षको लागि पसल कबल, रेष्टुरेन्ट, सवारी साधन पार्किङ वढावढ प्रक्रियाद्वारा ठेक्का बन्दोबस्त हुने गर्दछ । निजी क्षेत्रले आफैले निर्माण सञ्चालन स्वामित्व तथा हस्तान्तरण (BOOT) मोडेलबाट सञ्चालन हुने सेवा अधिकतम १० वर्षदेखि ३० वर्षसम्म सम्झौता गरी ठेक्का बन्दोबस्त हुने गर्दछ ।

कोभिड १९ को अवधिमा प्राधिकरणको समग्र आम्दानी आ.व. २०७६/७७ र २०७७/७८ मा आ.व. २०७५/७६ को तुलनामा अधिकतम ३२ प्रतिशत घटेको देखिन्छ भने वायुयान सञ्चालनबाट प्राप्त हुने आम्दानी ५२ प्रतिशत कमी आएको देखिन्छ । कोभिड महामारीको कारण विमानस्थलहरू पूर्णरूपमा सञ्चालन हुन नसकेको ७ महिनाको अवधिलाई नेपाल सरकारले पसल कवलहरूको वहालमा ७५ प्रतिशत छुट दिएको थियो ।

विमानस्थल स्थित सरकारी स्वामित्वका विभिन्न सेवा प्रदायक संस्थाहरूले विमानस्थलमा सेवा सञ्चालन गरेवापत प्राधिकरणमा शुल्क तिर्ने गर्दछन् । नेपाल वायुसेवा निगमले ग्राउण्ड ह्याण्डलिङ सेवा सञ्चालन गरी सो वापत विक्रीको १५ प्रतिशत रोयल्टी वापतको शुल्क प्राधिकरणमा बुझाउने सम्झौता रहेको छ । पारवहन तथा गोदाम व्यवस्थापन लि. ले कार्गो प्रबन्ध सेवा सञ्चालन गर्दै आएको छ । सम्झौता बमोजिम आम्दानीको ६५ प्रतिशत रोयल्टी प्राधिकरणलाई बुझाउने गर्दछ । नेपाल आयल निगमले वायुयानहरूलाई हवाई इन्धन विक्री गरे वापत विक्रीको ०.४ प्रतिशत शुल्क प्राधिकरणलाई बुझाउने गर्दछ ।

प्राधिकरणको आ.व. २०७९/८० सम्म असुल गर्नु पर्ने कुल बक्यौता रु ३ अर्ब ७ करोड ९३ लाख ६५ हजार ५१ रहेको छ । यसमा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको हिस्सा करिब ८९ प्रतिशत रहेको देखिन्छ । बक्यौता रकममा सञ्चालनमा नरहेका वायुसेवा कम्पनीहरू, त्रि.अ.वि.भन्सार र सञ्चालनमा रहेका वायुसेवा कम्पनीहरूको अग्रिम कर तथा छुट सम्बन्धि विवादका कारण समेत बक्यौता रकम उल्लेख्य रहेको देखिन्छ ।

आ.व. २०७९/८० मा प्राधिकरणको सञ्चालन खर्च ९ अर्ब ३९ करोड २१ लाख रहेकोमा नेपाल सरकारलाई आयकर वापत १ अर्ब ७८ करोड ४७ लाख भुक्तानी गरिएको देखिन्छ भने प्राधिकरणको खुद नाफा १ अर्ब ५६ करोड ३८ लाख रहेको देखिन्छ ।

राजस्व व्यवस्थापनमा रहेका केही समस्याहरू:

नीतिगत:

विमानस्थल सेवा शुल्क नियमावली, २०७८ मा रहेका कतिपय प्रावधानहरू सच्याउनु पर्ने, कार्यविधि वा निर्णयबाट स्पष्ट गर्नु पर्ने अवस्था रहेको । वायुसेवा कम्पनीले BOOT मोडलबाट सञ्चालन गरेको ह्यांगरको जग्गा वहाल, पार्किङ तथा गृह आश्रय सेवा शुल्क समेत लाग्ने प्रावधान रहेकोले एकै सेवा उपयोग गर्दा धेरै प्रकारका शुल्क लाग्ने अवस्था रहेको, हवाई सेवा बाहेकका व्यक्ति वा संस्थाबाट शुल्क प्राप्त गर्न न्यूनतम रकममा समेत तीन वटा फर्मबाट कोटेशन लिनु पर्ने अवस्थाले छायांकन शुल्क, जरिवाना लगायतका शुल्क लिन समस्या देखिएको ।

- नियमावलीमा धेरै प्रकारका शुल्कहरूको व्यवस्था रहेको तथा हरेक जसो शुल्कहरूको भुक्तानी प्राप्त गर्ने कार्यविधि फरक फरक रहेको तथा उक्त शुल्कहरू असुली सम्बन्धमा केही अस्पष्टता रहेको । वायुसेवा कम्पनीलाई उडानसँग सम्बन्धित विल जारी गर्ने प्राप्त गर्ने सम्बन्धमा मात्र उल्लेख हुँदा विद्युत टेलिफोन वापतको शुल्क भुक्तानी गर्ने अवधि स्पष्ट नभएको, आन्तरिक तर्फको यात्रुसेवा शुल्कमा जरिवाना लाग्ने विषय स्पष्ट नभएको, ट्रान्जिट यात्रुको शुल्कको सम्बन्धमा स्पष्टता नरहेको,
- प्राधिकरणले व्यापारिक पक्षहरूसँग गरिने सम्झौताहरूमा शुल्क असुली कार्यविधिमा एकरूपता नभएको ।

- नियमावली परिवर्तन हुँदा देखिएका जटिलता समयमै सम्बोधन हुन नसक्नु । जसमा विमानस्थल सेवा शुल्क नियमावली, २०६७ बमोजिम टिकट जारी हुदा सोही बमोजिम लाग्ने यात्रु सेवा शुल्क, विमानस्थल विकास शुल्क, जरिवानाको रकममा पुन जरिवाना लाग्ने वा नलाग्ने विषय ।
- राजस्व संकलन कार्यविधिलाई नियमावलीले पूर्णरूपमा सम्बोधन गर्न नसकेको ।

संरचनागत/संस्थागत:

- संगठन संरचनामा केन्द्रिय राजस्व, कार्गो तथा त्रि.अ.वि.ना.उ.कार्यालय समेतमा राजस्वको समान नवौ तहको दरवन्दी रहेको तथा समन्वय, निर्देशन र नियन्त्रणको दृष्टिले संरचना व्यवहारिक नदेखिएको ।
- कतिपय राजस्व जनशक्तिलाई दशौं वर्ष सेवा अवधिमा एक तह समेत बढुवा नहुने, एकपटक समेत वैदेशिक भ्रमणको अवसर नपाउने तथा सेवा अवधिभरमा सेवाकालीन तालिमको समेत अवसर नभएको ।
- जनशक्तिको उचित कार्यक्षमता विकास, तालिम तथा कार्य वातावरण तयार गर्न नसकिएको ।
- स्पष्ट कार्य विवरण दिई आफ्नो कार्य तथा जिम्मेवारी प्रति कर्मचारीलाई उत्तरदायी बनाउन नसकिएको,
- राजस्व असुलि तथा तथ्यांकहरूलाई एकीकृत र समन्वयात्मक रूपले विद्युतीय प्रणालीमा आवद्ध गरी राजस्व व्यवस्थापनलाई स्वचालित बनाउन नसकिएको ।
- अवतरण, विसान, विद्युत खपत, यात्रु संख्या जस्ता नियमित विल जारी हुन आवश्यक पर्ने डाटाहरू फरक पर्ने गरेको ।
- अन्तर विभाग/शाखा/तहबीच समन्वयलाई प्रभावकारी बनाउन नसक्दा राजस्वको दायरा बढाउन नसकिएको,
- व्यापारिक पक्षका सम्झौतामा तहगत दोहोरोपना देखिएकोले एकरूपता नभएको (जस्तै: मातहत कार्यालयका कर्पोरेट महाशाखा, एयरसाईड शाखा, प्राविधिक महाशाखा तथा प्रधान कार्यालय बीच) असुली सम्बन्धी कार्यको जिम्मेवारी र उत्तरदायित्वमा ख्वअगग सिर्जना हुने गरेको ।
- लामो समय देखि प्राधिकरणले प्राप्त गर्नु गर्ने रकम विवादित बक्यौताको रूपमा रहेको तथा सो सम्बन्धि निर्णय हुन नसकेको ।
- मुद्दामामिलाका कारण कर्पोरेट तर्फका सम्झौताहरू वर्षौंसम्म लम्बिने अवस्था रहेको ।
- राजस्व संकलन गर्ने सफ्टवेयरको दिगोपना सम्बन्धी समस्या रहेको ।
- प्रविधिमा आइरहने अवरोध जस्तै वारम्बार विद्युत आपूर्ति परिवर्तन, सिस्टम डाउन हुने आदि ।
- नियमावली बमोजिम वायुसेवाले प्राप्त गर्ने छुट अवधि सँग नेपाल सरकारको अग्रिम कर कट्टी हुने अवधि मिलान नभएको ।

अन्यः

- स्तरोन्नति भएका कतिपय विमानस्थलहरू सञ्चालनमा ल्याउन नसकिएको,
- प्राकृतिक, प्राविधिक तथा मौसम आदि कारणहरूले उडानलाई अवरोध गर्ने गरेको,
- राजस्वको चल अचल सम्पत्तिलाई व्यवसायिक योजना बनाई आय आर्जनको कार्यमा प्रभावकारी तवरले उपयोग गर्न नसकिएको,
- विमानस्थल कार्यालयहरूका आवश्यक राजस्व जनशक्ति उपलब्ध गराउन नसकिएकोले तत् विमानस्थलहरूको राजस्व व्यवस्थापन कार्यलाई व्यवसायिक बनाउन नसकिएको ।

समस्याका कारणहरूः

- नीतिगत विषयहरू समयमै समाधान हुन नसक्नु,
- राजस्व व्यवस्थापनलाई प्रणालीमा आवद्ध गरी संस्थाको आर्थिक मेरुदण्डलाई सवल सक्षम बनाउने कार्य प्राथमिकतामा नपर्नु,
- राजस्व सम्बन्धी आवश्यक निर्णयमा राजस्व कर्मचारीको सहभागिता कमजोर रहनु,
- जनशक्तिलाई समयसापेक्ष कर, राजस्व संकलन, प्रणाली विकास तथा प्राविधिक ज्ञान, प्रविधि प्रति चासो बढाउन नसकिनु,

समस्या समाधान तथा चुनौतीहरू

- राजस्व व्यवस्थापनलाई चुस्त, गतिशील, व्यवसायिक र प्रतिस्पर्धी बनाउनु,
- राजस्व संकलन लाई प्रभावकारी बनाउन जनशक्तिलाई दक्षतायुक्त, उच्च मनोबलयुक्त, नतिजा उन्मुख र नतिजासँग मूल्यांकन प्रणालीमा आवद्ध गर्नु,
- ठूला पूर्वाधारयुक्त विमानस्थलको निर्माणलाई व्यवसायिकताको कसीमा छनौट गर्नु
- निर्माण सम्पन्न भएका अन्तर्राष्ट्रिय तथा आन्तरिक विमानस्थल सञ्चालन गरी प्राधिकरणको आयस्तर वृद्धि मार्फत ऋण चुक्ता गर्नु,
- विमानस्थल अपरेशन सञ्चालन कार्यलाई मितव्ययी, पारदर्शी एवं सक्षम तुल्याई राजस्व परिचालनलाई प्रभावकारी बनाउनु,
- विमानस्थल व्यवस्थापन गर्ने विकल्पहरूमा छलफल भई रहेको सन्दर्भमा संगठनको संस्थागत सुधार गरी प्रविधियुक्त, व्यवसायिक, प्रतिस्पर्धी, सवल र सक्षम प्राधिकरणलाई नै विकल्पको रूपमा तयार गर्नु,
- हवाई कनेक्टीभिटी मार्फत उडानका नयाँ गन्तव्यको विकास गरी राजस्व संकलनको दायरा बढाउनु,

अवसरहरू:

- विश्वमा सन २०१० मा २७.८ मिलियन रहेको उडान संख्या सन २०१९ मा ३८.९ मिलियन पुगेको तथ्यांकले देखाउँछ । विश्वव्यापी कोभिड महामारीको असर सन २०२३ को अन्तसम्म आउँदा लगभग सामान्य अवस्थामा पुगेको देखिन्छ । हवाई उडानमा विश्वको औषत सरदर ४ प्रतिशत वार्षिक वृद्धिदर देखिन्छ । नेपालसहित विश्वको हवाई उडानको वृद्धिदर बढ्दो रूपमा रहेको छ ।
- एक अध्ययनका अनुसार विश्वमा करिव ४ प्रतिशत व्यक्तिहरू मात्र अन्तर्राष्ट्रिय उडानमा यात्रा गरेका छन् । सन २०५० सम्म विश्वमा यात्रुको संख्यामा प्रतिवर्ष औषत ४.४५ प्रतिशतको वृद्धिदर रहने प्रक्षेपण गरिएको छ ।
- सिधा हवाई सम्पर्क विस्तार गर्न ४२ वटा देशसँग नेपालको द्विपक्षीय हवाई सम्झौता भएको छ । १५ वटा देशहरूसँग मात्र सिधा हवाई उडान हुन सकेको छ ।
- विश्वव्यापीकरणको कारण वस्तु/सेवा, पूँजी, प्रविधि, जनशक्ति तथा ज्ञानको विश्वको जुनसुकै स्थानमा स्वतन्त्र प्रसार हुने अवस्थाको कारण द्रुत माध्यमको रूपमा हवाई सेवाको माग बढ्न गएको छ ।
- बढ्दो हवाई सेवाको मागलाई धान्न नेपालमा ३ वटा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल सञ्चालनमा रहेका छन् ।
- अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन ICAO सँग आवद्धता रहेको तथा प्रशस्त हवाई पूर्वाधार रहेको सबल संगठनको रूपमा जनशक्तिको यस संगठन प्रति आकर्षण बढेको देखिन्छ ।
- राजस्व व्यवस्थापनको कार्यलाई प्रभावकारी बनाउन छुट्टै उप-समूहको रूपमा विशिष्टीकृत गरिएको छ ।

आगामी कार्यदिशा

उपरोक्त समस्याका कारणहरूको पहिचान गरी समस्याको निराकरण तथा चुनौतीहरूलाई अवसरमा बदल्नु प्राधिकरणको राजस्व व्यवस्थापनको भावी कार्यदिशाको रूपमा लिन सकिन्छ । प्राधिकरणको एकातर्फ व्यावसायिक ढंगबाट प्रतिस्पर्धी तथा स्तरीय सेवा उपलब्ध गराउनु पर्ने जिम्मेवारी रहेको छ भने अर्को तर्फ नियमित तथा आपतकालीन अवस्थाको लागि यातायात सेवा आवश्यक पर्ने, पर्यटकीय दृष्टिले अति आवश्यक भएका तथा खाद्यान्न, औषधि ढुवानी लगायत कार्यका लागि राज्यको नागरिकप्रतिको दायित्व पूरा गर्नु पर्ने कार्य आम्दानीको हिसावले घाटामा रहेर पनि प्राधिकरणले विमानस्थल सञ्चालन गर्दै आएको छ । उड्डयन क्षेत्रले प्रत्यक्ष अप्रत्यक्ष रूपमा देशको पर्यटन, रोजगारी, व्यवसाय, कर राजस्व अभिवृद्धि लगायत समग्र अर्थतन्त्रलाई चलायमान बनाउन उल्लेखनीय टेवा पुर्याउदै आएको छ । उड्डयनको विकास र विस्तारले समग्र देशको हित अभिवृद्धिमा योगदान पुर्‍याउने नै छ ।

राजस्व व्यवस्थापनको विषयमा देहाय बमोजिम सवालहरू सम्बोधन गर्नु सान्दर्भिक देखिन्छ ।

- राजस्व उप-समूहलाई राजस्व समूहको रूपमा एघारौँ तह सम्मको संरचनामा विस्तार गरी सेवा समूहहरूलाई विशिष्टीकृत बनाउने तथा बजेटको योजना तथा निर्माणमा सन्तुलन, समन्वय र नियन्त्रण प्रणाली स्थापित गर्न अर्थपूर्ण सहभागिता गराउनु पर्दछ ।
- समान सेवाका फरक फरक समूहबाट रिक्त पदको एक तह मुनिको पदमा योग्यता मिल्ने उम्मेदवारहरूलाई आन्तरिक प्रतिस्पर्धामा सहभागी गराई वृत्ति विकास र प्रतिस्पर्धी क्षमतालाई फराकिलो बनाउनु पर्दछ ।
- प्रविधिले वायुसेवा उद्योगले राजस्व उठाउने तरिकामा आमूल परिवर्तन ल्याएको छ । प्रविधिको प्रयोगले नेपालमा सरकारी स्तरमा मन्त्रालय, संबैधानिक निकायहरू, नेपाल टेलिकम, विद्युत प्राधिकरण, अस्पतालहरू आदिमा समेत बढ्दो Frequency र कार्यभारलाई चुस्त बनाउदै लगेको पाइन्छ । प्रविधि आफैमा पूर्ण भने हुँदैन । यसलाई प्रणाली स्थापित गराउनु पर्दछ । प्रणाली लाई डाटावेसले रक्तसञ्चार गराउनु पर्दछ ।
- विमानस्थलमा उडान तालिका, आवागमन, यात्रु सूचना, ब्यागेज प्रबन्ध, कार्गो प्रबन्ध, प्रवेश गेट सूचना, भूमिस्थ प्रबन्ध, यात्रु सुविधा प्रबन्ध तथा अन्य छुट्टा छुट्टै प्रणालीहरू डाटाबेस मार्फत सञ्चालन गरी व्यवस्थापन सूचना प्रणालीमा एकीकृत गराउनु पर्दछ । विश्लेषित डाटा तथा सूचनाहरूले राजस्व व्यवस्थापन प्रणालीलाई स्वचालित बनाउनु पर्दछ ।
- शुल्क संकलनको बढोत्तरीको प्रक्षेपण विना उड्डयन क्षेत्रको विकास, विस्तार, दिगोपना तथा सेवाको गुणस्तर कायम राख्न सकिन्न त्यसैले आम्दानी वृद्धि गर्न उपलब्ध सेवाहरूलाई शुल्क/जरिवानाको दायरामा ल्याउने, सञ्चालनमा रहेका सेवाको परिमाण वृद्धि गर्ने, सेवाको विविधीकरण गरी थप सेवा उपलब्ध गराउनु पर्दछ ।
- भविष्यको बढ्दो माग धान्न संरचना सहित उडान व्यवस्थापन प्रणालीलाई थप सुदृढ बनाउँदै उपलब्ध तथा सिर्जित अवसरहरूको लाभ हासिल गर्नु पर्दछ ।
- व्यावसायिकताको विकास गर्दै न्यूनतम लगानी र उच्चतम प्रतिफल प्राप्त हुने गरी राजस्वको अधिकतम उपयोग गर्नु पर्दछ ।
- हवाई उद्योगहरूको सेवा प्राधिकरणको स्रोत संकलनको आधार भएकाले जोखिमबाट बचाउने (डलर फेयर, हवाई टिकट तथा जहाजका पार्टपुर्जामा लाग्ने भ्याटको समस्यालाई हल गर्ने लगायत), नियमन गर्ने र प्रवर्द्धन गर्ने दायित्व पनि नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले निर्वाह गर्नु पर्दछ । नियमनको कार्यलाई अनुमानयोग्य, सहयोगी, उपलब्धिमूलक र प्रभावकारी बनाउनु पर्दछ ।
- उपयुक्त ढंगबाट अधिकार, उत्तरदायित्व र जिम्मेवारी सहितको संगठन संरचना तय गर्ने, नियन्त्रण र संस्थागत सुधार गरी संगठनलाई आर्थिक रूपमा सवल, सेवा सञ्चालनमा सक्षम र प्रभावकारी बनाउन सकेमा प्राधिकरण सेवाको विकल्पको खोजी गर्न आवश्यक पर्दैन ।

समयसापेक्ष नीति, सरल कार्यविधि, Functional संगठन संरचना र दक्ष एवं उत्प्रेरित जनशक्तिको माध्यमबाट आगामी दिनमा नतिजामा आधारित पद्धति (Result Based System) स्थापित गर्न आवश्यक देखिन्छ ।

सारमा

राजस्व व्यवस्थापनलाई उड्डयन उद्योगको मेरुदण्ड मानिन्छ । सही माग, समय, मूल्य निर्धारण तथा विश्लेषण गरी राजस्वलाई पूर्वानुमानयोग्य बनाउनु राजस्व व्यवस्थापन प्रणालीको जिम्मेवारी हो । उड्डयन सेवाको विकास र विस्तारमा आवश्यक पर्ने स्रोत संकलनको मुख्य आधार नै प्रत्यक्ष/परोक्ष रूपमा यात्रुले गर्ने खर्च हो । तसर्थ राजस्व व्यवस्थापन प्रणालीलाई जिम्मेवार बनाउन सेवाग्राहीको माग, उपभोग गर्ने क्षमता, सम्भावित बजारको विस्तार, मूल्य स्तर, विश्वमा विकास भएका प्रवृत्तिहरू लगायत उड्डयन क्षेत्रलाई पार्ने प्रभावको अध्ययन, अनुसन्धान तथा मूल्यांकन गर्न आवश्यक छ । उड्डान सेवाको बृद्धिलाई दिगो बनाउन देशको आर्थिक स्तर, आर्थिक गतिविधि, सेवाको उपलब्धता एवं स्तर, बजारको आकार, पर्यटकीय गतिविधि, कनेक्टिभिटी, रोजगारी, उत्पादन आदिमा वृद्धि र विकास हुन आवश्यक पर्दछ । यसको लागि हवाई सेवालाई यातायातको एक विकल्पको रूपमा सुरक्षित, सुलभ, भरपर्दो र नियमित बनाउनु पर्दछ ।

वजेटको भरपर्दोपन कायम गर्न, वजेटको आकार निर्धारण गरि प्रस्तावित योजना तथा कार्यहरूमा खर्च गर्न, स्रोत संकलनमा पारदर्शिता कायम गर्न, वजेट कार्यान्वयनमा सुनिश्चिता र नियन्त्रण कायम गर्न राजस्व व्यवस्थापन सूचना प्रणाली आवश्यक देखिन्छ ।

सन्दर्भ सामग्रीहरू:

हवाई नीति, २०६३

नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३

नागरिक उड्डयन नियमावली, २०५९

विमानस्थल सेवा शुल्क नियमावली, २०७८

आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावली, २०५७

कर्मचारीहरूको सेवाका शर्त र सुविधा सम्बन्धी नियमावली, २०५६

महालेखा परीक्षण प्रतिवेदन (प्रारम्भिक), २०७९/८०

आर्थिक कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व ऐन, २०७६

<https://blog.ibsplc.com/airport-operations>

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959378020307779>

<https://www.statista.com/statistics/564769/airline-industry-number-of-flights>

नेपालमा सार्वजनिक संस्थान, यसको चुनौती र सुधारका उपायहरू



✍ रामबाहादुर मिश्रा

वरिष्ठ सहायक, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, प्रधान कार्यालय

सार्वजनिक संस्थान

सरकारको पूर्ण वा अधिकांश लगानी, स्वामित्व र नियन्त्रण भएको सामाजिक वा व्यावसायिक उद्देश्यले सञ्चालित स्वायत्त संस्था सार्वजनिक संस्थान हो ।

सरकारले राज्य सञ्चालन गर्ने क्रममा लोक कल्याणकारी राज्यको अवधारणालाई अवलम्बन गरे पश्चात सरकारको हरेक कार्य र गतिविधि राष्ट्र र नागरिकको हित र समृद्धि अनुकूल हुन थाल्यो । विकास र सेवाका गतिविधिमा निजी क्षेत्रको उपस्थिति न्यून र बढी नाफामुखी देखिए पछि राष्ट्रिय उद्योग, कलकारखाना, विकास र सेवामा राज्यको उपस्थिति बलियो देखाउन सार्वजनिक संस्थानहरूको स्थापना भएका हो । राज्यको पूर्वाधार विकासको कमजोर अवस्थाका कारण नागरिकको दैनिक जीवनयापन सञ्चालनका लागि आवश्यक पर्ने वस्तु तथा सेवा सरकारले नै व्यवस्थापन गर्नुपर्ने भएकाले नागरिकबीच आफ्नो भूमिका र उपस्थिति सशक्त देखाउन सार्वजनिक संस्थानहरूको विकास भएको हो ।

विश्वमा सार्वजनिक संस्थानको विकासको इतिहासलाई हेर्दा सन् १९३० को विश्वव्यापी आर्थिक मन्दी तथा दोस्रो विश्वयुद्धपछि अवलम्बन गरिएको लोक कल्याणकारी राज्यको अवधारणासँगै सार्वजनिक संस्थानको स्थापना र विकास भएको देखिन्छ । यस अवधारणाले राज्यलाई आफ्नो नियमित कार्यको अतिरिक्त उद्यमशिलता र व्यवसाय सम्म केन्द्रित गरेको पाइन्छ । दोस्रो विश्वयुद्धबाट प्रभावित भएको विश्वको पुनर्निर्माण गर्न सार्वजनिक संस्थानको आवश्यकता र औचित्य बढ्दै गएकोले सार्वजनिक संस्थानको स्थापनाले व्यापकता पाएको हो ।

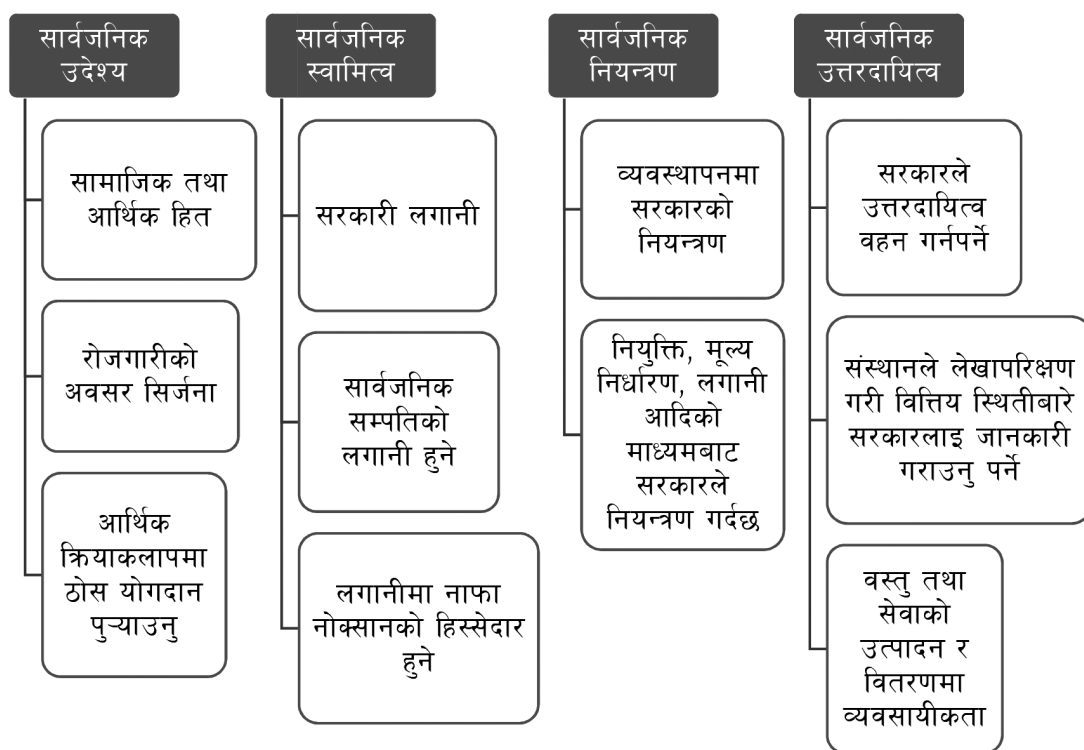
विश्वमा सार्वजनिक संस्थान स्थापनाको लहर चलेसँगै नेपालमा भने विस १९९३ मा कम्पनी ऐन बमोजिम विराटनगर जुट मिल पहिलो सार्वजनिक संस्थानको रूपमा स्थापना भएको हो । नेपालमा योजनाबद्ध विकास (वि.स. २०१३-२०१८) को शुरुवातदेखि सातौँ योजनासम्म आइपुग्दा सार्वजनिक संस्थानको स्थापना हुने तिब्रता ज्यादै बढ्दै गई साना र ठूला गरी ६२ वटासम्म पुगको थियो । यसरी क्रमिक रूपमा संस्थानहरू बढ्दै गए पनि यसको प्रतिस्पर्धात्मक एवम व्यवसायिकताको अभाव, कमजोर वित्तीय तथा व्यवस्थापकीय, श्रोतसाधनको दुरुपयोग, आवश्यकताभन्दा बढी कर्मचारीको भार, राजनीतिक दबाव/प्रभाव र हस्तक्षेप, उत्पादित वस्तु तथा सेवाले विश्व बजारको उत्पादनसँग प्रतिस्पर्धा गर्न नसक्नु र नेपाल सरकारले समय समयमा अवलम्बन गर्ने सार्वजनिक संस्थान निजीकरणको कार्यान्वयन लगायतका कारणहरूले गर्दा अस्तित्वमा रहेको संस्थानहरू केहि निजीकरण हुने, समान प्रकृतिको

संस्थानहरू मर्ज हुने, सञ्चालनमा नआएका तथा घाटा अवस्थामा रहेको संस्थानहरू बन्द हुँदै हाल (आ.व.२०७९/८०) सम्म आइपुग्दा सार्वजनिक संस्थानको संख्या घटेर ४४ वटा पुगेको छ ।

सार्वजनिक संस्थानहरूको वार्षिक स्थिति समीक्षा २०८० अनुसार हाल नेपालमा अस्तित्वमा रहेको ४४ वटा संस्थानहरू मध्ये १७ वटा मुनाफामा रहेका छ भने २५ वटा संस्थान घाटामा रहेका छ र २ वटा संस्थानले कुनै कारोबार गरेको छैन । समीक्षा अवधिमा नाफामा रहेका १७ वटा संस्थानहरू मध्ये बढी नाफा कमाउने प्रमुख पाँच संस्थानहरू नेपाल विद्युत् प्राधिकरण, नेपाल दूरसञ्चार कम्पनी लि, राष्ट्रिय वाणिज्य बैंक लि, नागरिक लगानी कोष, निक्षेप तथा कर्जा सुरक्षण कोष हुन् । नेपालका संस्थानहरूमध्ये ठूला सार्वजनिक संस्थानहरू बाहेक अधिकांश संस्थानहरू घाटाको अवस्थामा रहेको छ र यसबाट वित्तीय जोखिम बढ्दै गएको छ भने सरकारी कोषमाथि व्यायभार थपिएको देखिन्छ ।

मूलभूत रूपमा सार्वजनिक संस्थानले आम नागरिकको दैनिक जीवनयापनसँग प्रत्यक्ष सरोकार रहेका अत्यावश्यक वस्तु तथा सेवा उत्पादन गरी नागरिकलाई सर्वसुलभ मूल्यमा विक्री वितरण गर्ने तथा सहज रूपमा उपलब्ध गराउने, निर्यात बढाई आयतलाई प्रतिस्थापन गर्ने रोजगारीका अवसरहरू सिर्जना गर्ने, विकासका लागि भौतिक पूर्वाधारहरू निर्माण गरी आत्मनिर्भर र स्वाधीन अर्थतन्त्रको आधार तय गर्ने र सामाजिक न्याय सहितको समतामूलक समाज निर्माण गर्ने लगायतका विशेषता/उद्देश्यहरू बोकेको हुन्छ ।

सार्वजनिक संस्थानको विशेषता :

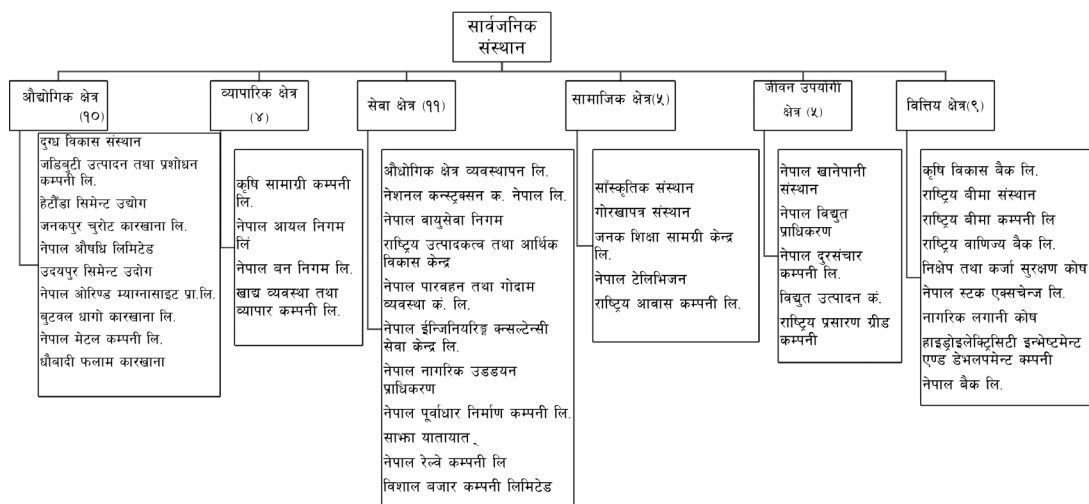


उद्देश्यहरू

सार्वजनिक संस्थानको विशेषता, कायक्षेत्र, प्रकृति र चरित्र अनुसार यसको अलग अलग उद्देश्य भए पनि समग्रमा निम्न उद्देश्यहरू हासिल गर्न सार्वजनिक संस्थानहरूको स्थापना र सञ्चालन भएको हो ।

- उत्पादन तथा विक्री वितरण कार्यमा व्यावसायिक सिद्धान्त अवलम्बन गरी कार्यमा दक्षता एवं प्रभावकारिता बढाई नाफासमेत आर्जन गरी संस्था सञ्चालनमा आर्थिक रूपले आत्मनिर्भर रहने तथा सरकारलगायत अन्य लगानीकर्तालाई प्रतिफल दिने,
- दैनिक उपभोग गर्ने वस्तुहरू तथा निर्माण सामग्रीको उत्पादन गरी सर्वसाधारण जनतालाई सस्तो र सुलभ मूल्यमा उपलब्ध गराउने,
- पूर्वाधार विकास तथा सेवाहरू उपलब्ध तथा विस्तार गर्ने,
- आर्थिक विकासको दरलाई वृद्धि गरी अर्थतन्त्रमा सुधार ल्याउने,
- विकास कार्यमा खर्च गर्न आवश्यक पर्ने सरकारी राजस्व वृद्धि गर्ने,
- राष्ट्रिय योजनाका उद्देश्यहरू पूरा गर्ने,
- रोजगारीको अवसरहरू सृजना गर्ने,
- स्वदेशी वस्तु तथा सेवाको उत्पादन गरी निर्यात बढाउने तथा आयातलाई प्रतिस्थापन गराउने,
- एकाधिकार बजारको अन्य गर्ने,
- लोककल्याणकारी राज्यको अवधारणालाई स्थापित गर्ने,
- नागरिकबीच सरकारको उपस्थितिलाई बलियो बनाउने,

हाल अस्तित्वमा रहेको संस्थानहरूलाई कार्य प्रकृति र क्षेत्रको आधारमा निम्न अनुसार देखाउन सकिन्छ ।



कमीकमजोरी तथा चुनौतीहरू :

विश्व शासन प्रणालीमा आएको नवीन लहर, सरकारको कार्यक्षेत्र र भूमिकामा आएको फेरबदल, विज्ञान र सूचना प्रविधिमा आएको परिवर्तन, आर्थिक उदारीकरण, विश्वव्यापीकरणका कारण सिर्जित प्रतिस्पर्धात्मक वातावरण जस्ता विविध कारणले सार्वजनिक संस्थानका गतिविधिमा पनि केही चुनौती र अवसर सिर्जना भएका छन् । त्यसैगरी नेपालको आन्तरिक अवस्था र तत्कालीन समयको मागका आधारमा मात्र नभएर दाता राष्ट्रहरूको इच्छा वा प्राथमिकता अनुसार पनि सार्वजनिक संस्थानहरूको स्थापना भएको हुँदा कतिपय संस्थानहरू सञ्चालनको लागि आवश्यक सम्भाव्यता अध्ययन विना वा प्राविधिक रूपले उपयुक्त नभएका अवस्थामा समेत स्थापना भए । जसबाट नेपालको सार्वजनिक संस्थानहरूको विकास एउटा रणनीतिक प्रक्रियाबाट नभएको भन्ने पनि बुझिन्छ । तसर्थ नेपालको सन्दर्भमा सार्वजनिक संस्थानमा देखिएको कमजोरी तथा चुनौतीहरूलाई देहाय बमोजिम देखाउन सकिन्छ ।

- अधिकांश संस्थानहरू घाटामा चलिरहेको र कतिपय संस्थानहरू Negative net worth मा रहेकाले उक्त जोखिमबाट बाहिरा निकाल्नु,
- कतिपय संस्थानहरूमा कर्मचारीहरूलाई अत्याधिक सेवा सुविधा प्रदान गरेको जसले गर्दा नेपाल सरकारमाथि असिमित दायित्व बढेको छ जसलाई पछिसम्म टिकाइराख्न,
- सञ्चालनमा रहेको सार्वजनिक संस्थान पूर्ण क्षमतामा सञ्चालन गर्नु,
- बन्द अवस्थामा रहेको सार्वजनिक संस्थानको चलअचल सम्पति घरजग्गा, मेशिनरी सामान तथा अन्य सम्पतिको यथार्थ अभिलेख व्यवस्थापन, संरक्षण र अधिकतम उपयोग एवम् परिचालन गर्नु,
- निजीकरण गरिएका सार्वजनिक संस्थानले निजीकरणको उद्देश्य र सम्भौतानुसार कार्य सम्पादनमा सुधार ल्याउनु तथा निजीकरण पश्चातको सुपरिवेक्षण अनुगमन तथा मूल्यांकन प्रभावकारी बनाउनु,
- प्रतिस्पर्धात्मक क्षमता र व्यावसायिकता बलियो बनाई संस्थानको सुदृढीकरण र विकास गर्नु,
- सार्वजनिक संस्थानहरूको सञ्चालन र व्यवस्थापनमा एकरूपता ल्याउनु,
- संस्थानहरूको नियमन, सुपरीवेक्षणमा प्रभावकारिता ल्याउनु,
- ऐन कानुनमा एकरूपता र समय सापेक्ष रूपमा सुधार ल्याई त्यसको कार्यान्वयन गर्नु,
- सम्पतिको उचित संरक्षण गरी संस्थागत सुशासन कायम गर्नु,
- राजनीतिक हस्तक्षेप, दवाव र प्रभावबाट संस्थानलाई अलग राख्नु,
- वस्तु तथा सेवाको उत्पादन, गुणस्तर र मूल्यमा आमनागरिकलाई सन्तुष्ट बनाउनु
- अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा प्रतिस्पर्धा गर्नु,
- बजार व्यवस्थापनमा सुधार गरी वस्तु तथा सेवालाई बजारीकरण गर्नु,

- बन्द भएका कम्पनीहरूको सम्पतिको संरक्षण र उपयोग गर्नु,
- नीतिगत स्पष्टता र स्थागत पुर्नसंरचना गर्नु ,
- नियामक र सेवा प्रदायक दोहोरो भूमिका निर्वाह गर्ने संस्थानहरूले सन्तुलित भूमिका निर्वाह गर्नु,
- सेवा पनि दिने र नाफा पनि कमाउनु पर्ने जस्ता दोधारोभाष उद्देश्य पूरा गर्नु,

माथि लिखित चुनौतीहरूका कारण सार्वजनिक संस्थानहरूको व्यवस्थापनमा सुधार ल्याउनको लागि कठिनाई भइरहेको अवस्था छ । यसलाई क्रमिक रूपमा सुधार ल्याउन प्रयास गर्दै बदलिँदो परिवेश अनुसार युग सुहाउँदो उपयुक्त नीति अवलम्बन गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

समस्या चित्र



(From: Principle of management PR Pant p.p 321)

सुधारका उपाय :

अत्यावश्यक र एकाधिकार रहेको वस्तु तथा सेवाको उत्पादन, वितरण र व्यवस्थापन गर्न सार्वजनिक संस्थानको महत्वपूर्ण भूमिका हुन्छ । सार्वजनिक संस्थान विशेष ऐन, संस्थान ऐन र कम्पनी ऐन अन्तर्गत स्थापित भई अस्तित्वमा रहेका छन् । लोककल्याणकारी राज्यको भूमिका नागरिक तहमा अनुभूत गराउन सञ्चालनमा रहेका संस्थान कानूनी व्यवस्था, स्रोत तथा बजार व्यवस्थापन लगायतका पक्षमा सुधार गरी कार्य सम्पादन स्तर सुधार गर्न र निजीकरण गरिएको संस्थानका विवाद समाधान गरी बक्यौता फरफारक गर्न निजीकरण समितिको क्रियाशीलता तथा सुधारका क्षेत्र र विषयहरू देहाय बमोजिम पहिचान गरिएको छ । पहिचान गरिएको सुधारको क्षेत्रमा काम गर्न विषयगत मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय र पेशाविद्हरूको महत्वपूर्ण भूमिका हुन्छ । साथै सार्वजनिक संस्थानको विकास र सुधारको लागि निम्न उल्लेखित उपायहरू अपनाउन आवश्यक छ ।

- कानूनी तथा संस्थागत सुधार र आधुनिकीकरण गरी सार्वजनिक संस्थानको सञ्चालन, व्यवस्थापन र नियमनलाई प्रभावकारी बनाउने,
- सञ्चालक समितिको नियुक्तिमा एकरूपता ल्याउने, आन्तरिक कार्य संगठनको स्वरूप निर्धारण गर्ने,
- भ्रष्टाचार र अनियमिततामा शून्य सहनशीलता अपनाउने,
- संस्थागत सुशासन र व्यवसायीकतामा जोड दिने,
- कर्मचारी उत्पादकत्व र मनोबल एवम् उत्प्रेरणा बढाउने,
- गुणस्तरीय वस्तु तथा सेवामा उत्पादन र वितरणमा जोड दिने,
- सार्वजनिक क्षेत्रमा निर्यातमूलक उद्योगको स्थापना र विविधीकरण गर्ने,
- ग्राहक सन्तुष्ट बनाउने एवम् सेवालाई छिटो छरितो र भरपर्दो बनाउने,
- मुस्कान सहितको सेवा दिने,
- सर्वसाधारणलाई वस्तु तथा सेवा सर्वसुलभ र उपयुक्त मूल्यमा उपलब्ध गराउने,
- आन्तरिक स्रोतको परिचालन गर्ने,
- नागरिकका आधारभूत आवश्यकता पूर्ति गर्ने,
- विकास योजनाका उद्देश्य हासिल गर्न सघाउ पुर्याउने,
- पूर्वाधार विकास निर्माणमा जोड दिने,
- मुलुकमा लगानीको वातावरण सिर्जना गर्ने,
- नयाँ प्रविधि भित्र्याउने,
- कर्मचारीलाई संस्थानको क्षमताले धान्न सक्ने जति मात्र सेवा सुविधा दिने तथा सुविधा निर्धारण प्रक्रियालाई नीतिबद्ध र योजनाबद्ध बनाउने,
- लेखा परीक्षण नगर्ने संस्थानहरूलाई बोनस बाँडफाँड तथा मुनाफा वितरणमा रोक लगाउने,
- वस्तु तथा सेवाको गुणस्तर अभिवृद्धि र विविधीकरण मार्फत बजार विस्तार गर्ने,

- प्रतिस्पर्धात्मक क्षमता अभिवृद्धि गर्ने,
- व्यवस्थापन सुधार गरी व्यवसायिक दक्षता बढाउने,
- कार्यरत जनशक्तिलाई प्रतिस्पर्धी, सक्षम र क्षमतावान् बनाउने,
- संस्थान सञ्चालनमा संस्थागत सुशासन प्रवर्द्धन गर्ने,
- आत्मनिर्भर बन्ने,
- संस्थानको वित्तीय दायित्व घटाउने,
- वित्तीय जोखिम न्यूनीकरण गर्ने,
- अभिलेख व्यवस्थापन वैज्ञानिक र यथार्थपरक बनाउने,
- स्रोत साधनको प्रभावकारी र विवेकशील परिचालन गर्ने,
- आधुनिक प्रविधि एवम् कार्य संस्कृति र व्यवहार अवलम्बन गर्ने,


हाल कार्यान्वयनमा रहेको पन्ध्रौं योजना (२०७५/७६-२०८०/८१)ले सार्वजनिक संस्थान सुधार सम्बन्धी सोच, लक्ष्य, उद्देश्य र रणनीतिमा सफल र प्रतिस्पर्धी सार्वजनिक संस्थान निर्माण मार्फत आत्मनिर्भर र समाजवाद उन्मुख अर्थतन्त्र निर्माण गर्ने, सार्वजनिक संस्थानको कुशल र प्रभावकारी व्यवस्थापन गरी अत्यावश्यक सार्वजनिक र एकाधिकार रहेका वस्तु तथा सेवाको प्रतिस्पर्धी, गुणस्तरीय तथा सर्वसुलभ उपलब्धता कायम गर्ने, सार्वजनिक संस्थानमा सुधार गरी गुणस्तरीय वस्तु तथा सेवाको उत्पादन, वितरण र उपभोगमा नागरिको पहुँच स्थापित गर्ने, आवश्यकता र उपादेयताका आधारमा सार्वजनिक संस्थानको पुनर्संरचना र स्थापनामा विनिवेश गर्ने, कानुनी तथा संस्थागत सुधार गर्ने एवम् आधुनिकीकरण गरी सार्वजनिक संस्थानको सञ्चालन, व्यवस्थापन र नियमनलाई प्रभावकारी बनाउने कुराहरू उल्लेख गरिएको छ । योजनाले सार्वजनिक संस्थानको सुधार र विकासका लागि मार्गतय गरे पनि तदनुरूपमा कार्य सम्बन्धित निकायबाट भएको पाइँदैन । जसका कारण सरकारलाई सार्वजनिक संस्थान टिकाइराख्न चुनौती भएको छ भने आम नागरिकमा निराशाजनक स्थिति पैदा हुँदै आएको छ । तथापि सरकारी स्वामित्व तथा व्यवस्थापनमा राख्न आवश्यक नपर्ने संस्थानहरूलाई निजीकरण गर्दै प्रतिस्पर्धात्मक वातावरणको निर्माण गरी निजी क्षेत्रको प्रवर्द्धनबाट मुलुकको अर्थतन्त्र सबल, गतिशील एवं प्रतिस्पर्धी बनाउनु आवश्यक देखिन्छ ।

सन्दर्भ सामग्री :

- सार्वजनिक संस्थानको वार्षिक स्थिति समीक्षा २०८०
- नेपालको १५औँ आवधिक योजना
- नेपालको प्रशासकीय दृष्टिकोण,
- सार्वजनिक नीति, प्रशासन र व्यवस्थापन : सक्षिप्त टिप्पणी
- सार्वजनिक संस्थान सबलीकरण लेख : शिव कोइराला

Ensuring Regulatory Compliance, Enhancing Safety and Minimizing Accidents



 **Sanjiv Gautam**
Former Director General, CAAN

On 29 May 2022, adverse weather conditions led to the tragic crash of Tara Air Twin Otter aircraft in the Pokhara-Jomsom sector, resulting in the loss of 22 lives. The Aircraft Accident Investigation Commission determines that the probable cause of the accident was "the flight crew's failure to monitor and maintain the proper course while inadvertently flying in IMC conditions with the aircraft Terrain Avoidance and Warning System [TAWS] inhibited which resulted into a CFIT accident" (Final Report ,2022, p. 12).

Eight months later, on January 15, 2023, a tragic struck when a Yeti Airlines ATR 72-500 aircraft crashed into the bank of the Seti River during its landing phase in Pokhara International Airport, claiming the lives of 72 people, in the Kathmandu-Pokhara sector. The Aircraft Accident Investigation Commission concludes that "the probable cause of the accident is determined to be the inadvertent movement of both condition levers to the feathered position in flight, which resulted in feathering of both propellers and subsequent loss of thrust, leading to an aerodynamic stall and collision with terrain" (Final Report, 2023, p. 6).

In both cases, contributing factors related to human factors appear to be similar, including high workload, lack of appropriate training, ineffective crew resource management (CRM), lack of cockpit discipline, lack of situational awareness, and the non-compliance with standard operating procedures (SOP). Moreover, there have been four helicopters crashed including two fatal accidents. These accidents occurred subsequent to the International Civil Aviation Organization (ICAO) Universal Safety Oversight Audit Program Continuous Monitoring Approach (USOAP-CMA) audit in Nepal, despite the state's significant progress in complying with ICAO standards.

The objective of a USOAP CMA audit is " to determine a state's capability for safety oversight by assessing the effective implementation of the CEs of the safety oversight system and the status of the State's implementation of all safety-related ICAO Standards and Recommendation Practices (SARPs), associated procedures, guidance material and best safety practices. Audits are tailored to the complexity of the State's civil aviation system" (ICAO, 2014, p. 3-1).

ICAO Serves as a global forum for international civil aviation, develops standards and policies, conducts compliance audits, performs studies and analyses, and provides assistance to build aviation capacity, all in cooperation with its member states (ICAO, 2022a). ICAO has developed five strategic objectives; Safety, Air navigation capacity and efficiency, Security and facilitation, Economic development, and Environmental protection. The purpose of these objectives is to guide the development and regulation of international civil aviation to create a safe, efficient, secure, sustainable, and economically viable global air transport system. Safety always comes first and "safety is ICAO strategic objective which focused primarily on the State's regulatory oversight capabilities following the strategy outlined in the ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP)"(ICAO, 2022a, p. 9). The safety performance of GASP is assessed through a series of metrics defined by GASP indicators, aiming to achieve a continuous reduction of operational safety risks by targeting the global high-risk categories of occurrences through a series of actions (ICAO, 2023).

ICAO conducted its first USOAP-CMA audit in 2009 in Nepal's civil aviation system, followed by validation missions in 2013 and 2017, which accessed the previous findings. Nepal has demonstrated significant progress in complying with ICAO standards and recommendation practices (SARPs) and eight critical elements (CEs) of state's safety oversight system (Primary Aviation Legislation; Specific Operating Regulation; State System and Function; Qualified Technical Personnel; Technical Guidance, Tools and Provision of Safety-Critical Information; Licensing, Certification, Authorization and Approval Obligation; Surveillance obligation; and Resolution of Safety Issues (ICAO, 2019), effectively addressing significant safety concerns in flight operations and achieving scores surpassing both global and ICAO, Asia and Pacific regional averages (ICAO, 2017a). Nevertheless, the daunting task persisted in maintaining and exceeding such level of compliance during the subsequent full USOAP CMA audit. USOAP CMA audit conducted in April 13 to 25, 2022, with compliance ICAO SARPs and eight critical elements of state's safety oversight system reaching 70.10 percent, significantly surpassing the global average (ICAO, 2017b).

When the regulatory authority and aviation service providers are working under the same government entity, there must be clear separation of duties and responsibilities between the regulatory body and the aviation service provider for aviation safety and public interest. Political determination and adequate budget allocation are deemed crucial for strengthening and maintaining the safety oversight system capabilities of ICAO member states.

States encounter distinct challenges when it comes to fulfilling their flight safety oversight obligations in both effective and efficient manners (ICAO, 2017b). In such instances, it becomes imperative for the respective states to demonstrate resolute and transparent

commitment to addressing these issues. Consequently, allocating adequate financial and human resources to the regulatory authority is essential for ensuring the effective implementation of its safety oversight duties and responsibilities. Simultaneously, highlighting and prioritizing this commitment within the state's national development plan and strategic plan for the air transport sector holds significant importance.

Various studies conducted by the ICAO and other international organizations focusing on air transport have revealed that while there exists an inverse correlation between the outcome of the USOAP-CMA audit and the likelihood of accidents and incidents, this relationship is not entirely linear. This implies that although the research indicates a decrease in the probability of accidents and incidents as the percentage of USOAP-CMA audit results increases, the possibility persists that the enhancement in compliances within the audit data may not yield positive outcomes if the state fails to address the issues raised concerning the internal organizational structure of the regulatory authorities and its capacity building.

Researchers have devised several theories to analyze the cause of the accident, and among these theories is Professor James Reason's Swiss Cheese Model. This model suggests "A single point failure is rarely consequential" (ICAO, 2018, p. 2-6), and emphasizes that accidents result from the combination of active failure and latent conditions. Here, latent condition hidden within the aviation system, while active failure occurs among frontline operational personnel involved in aviation operations. In accident scenarios, multiple defenses are breached successively, often triggered by factors like equipment failure or operational error (Reason, 1990).

In a complex realm of aviation, a comprehensive array of robust defense mechanisms and layers of safety protocols are meticulously implemented to ensure the safety of flight operations. The likelihood of an accident solely resulting from the breaches of safety standards and procedures is extremely improbable within this framework. However, accidents may occur when regular deviation from these procedures occurs, especially when such occurrences expose underlying vulnerabilities within the aviation system.

Active failure refers to rule violations, errors, inaction in carrying out tasks, and similar actions, whereas the underlying dormant state refers to conditions existing within the system before incidents or accidents occur (ICAO, 2018). For instance, flight safety culture influences work practices, equipment selection, and design of work processes, as well as conflicting organizational goals, faulty decision making, conflict of interest, and organizational system and management decisions. The ICAO and the International Air Transport Association (IATA) have encouraged states to identify high risks categories associated with aviation operations and to establish

and implement robust plan and programmes aimed at reducing them. This involves analyzing historical incidents or accidents data. Such risks encompass scenarios like controlled flight into terrain (CFIT); loss of control in-flight (LOC-I); mid-air collision (MAC); runway excursion (RE); and runway incursion (RI) etc.

According to the IATA 2021 Safety Report, from 2017 to 2021, a total of 221 commercial aircraft accidents worldwide resulting in the loss of 1035 lives during that period. Based on the study and analysis conducted by IATA, the highest number of passenger deaths resulted from loss of control in-flight (LOC-I) related accidents followed by accidents related controlled flight into terrain (CFIT) (IATA, 2022). While analyzing the causes of accidents and incidents during the same period, the report has categorized them into various factors such as latent conditions, flight crew errors, threat, undesired aircraft states, etc. An examination of all accidents during this timeframe reveals that 34 percent of the deficiencies were attributed to regulatory oversight, while 33 percent were attributed to shortcoming in the implementation of the safety management system (SMS). Furthermore, 12 percent of an accidents were attributed to management decisions, including those made by regulators. Similarly, under the flight crew errors, 37 percent were attributed to manual handling problems, while 31 percent were attributed to deviation from standard operating procedures. Weather-related factors constitute more than 80 percent of threats. Additionally, within undesired aircraft states, significant factors contributing to vertical and horizontal speed deviation were pre-dominantly associated with adverse weather conditions. During the same period, there were 37 fatal accidents, with contributing factors including 62 percent attributed to deficiencies in regulatory oversight under latent conditions, and 62 percent linked to deficiencies in SMS implementation. Additionally, 41 percent of the causes were attributed to management's decisions, including regulatory decision, 46 percent was due to non-compliance with standard operating procedure attributed to flight crew errors, and 43 percent were attributed weakness observed in manual handling and flight controls. Likewise, the factors contributing to aircraft loss of control in-flight (LOC-I) include 86 percent attributed to shortcomings in SMS implementation, 79 percent due to the deficiencies in regulatory authority monitoring and 64% attributable to regulatory bodies. Among the factors contributing Control Flight into Terrain (CFIT) accidents, 71 percent are attributed to the lack of effective oversight by regulatory authority, 57 percent to deficiencies in SMS implementation, and 43 percent to regulatory decision. Additionally, unnecessary entry into the adverse weather condition is found to play a role in 57 percent of undesired aircraft status. Similar trends have also been observed in the Asia-Pacific region. During the investigation of the air crash in Nepal, not all data meant to be made public; it is analyzed discreetly. However, the analysis conducted seems to closely align with

global and regional findings. Thus far, the Ministry of Culture, Tourism, and Civil Aviation, responsible for accidents and incidents, has been unable to analyze the factors contributing to the accidents by categorizing them into latent conditions, flight crew errors, threats, undesired aircraft states.

According to the flight safety report released by the Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) in 2021, the primary cause of passenger fatalities in accidents spanning from 2011 to 2020 were identified as control flight into terrain (CFIT) followed by loss of control in flight (LOC-I). The Aviation Safety Report 2023 published by CAAN highlights that the primary risk category in Nepal is control flight into terrain (CFIT), as data from the past decade's accidents indicates that CFIT has accounted for 93 percent of total fatalities during that period. In line with ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP), Nepal has devised its National Safety Plan (2023-2025) identifying seven key areas of operational safety risk including Control Flight into Terrain (CFIT), loss of control in flight (LOC-I), Runway Incursion (RI), Runway Excursion (RE), Mid Air Collision (MAC), Abnormal Runway Contact (ARC), Wildlife Strike (WS).

According to various reports published by the Ministry of Culture, Tourism, and Civil Aviation, human factors have been the primary contributors to most accidents. "Identifying the sources of human errors is crucial to reducing their reoccurrence. However, remedial actions should not be focused only on individuals. Organizational aspects such as just culture policies and the willingness of the organization to learn and improve should also be carefully reviewed." (IATA, 2022, p. 3) In Nepal, a significant portion of accidents is attributed to weather-related factors, with aircraft unnecessarily entering into adverse weather conditions.

In its Flight Safety Report 2022, ICAO noted that the action plan, which prioritizes high-risk areas related to accidents and incidents as a priority for global aviation safety, has led to a significant reduction in such occurrences. In reviewing the global context, encompassing the Asia-Pacific region and particularly Nepal, the causes of incidents and accidents have been scrutinized, revealing common underlying factors. Based on the analysis of the result of ICAO USOAP CMA audit of member states, the implementation progress of SARPs and CEs has led to the decrease in the number of incidents and accidents. Nepal has made satisfactory stride in implementing SARPs and CEs and also established and implemented its own safety plan accordingly. However, accidents remain frequent phenomena in Nepal. Therefore, there remains a necessity to uncover conclusive explanations for the persistence occurrences of traumatic accidents in the country. ICAO, IATA, Airports Council International (ACI), and Civil Air Navigation Service Organization (CANSO) have called upon the state and service providers to focus on enhancing the autonomy and capacity of the regulatory authorities, along with effectively implementing SMS within aviation service providers, as crucial step forward, to significantly reduce incidents and accidents.

The Civil Aviation Authority of Nepal serves dual role: as a regulatory authority overseeing airport operation and air navigation service, and as a service provider in these areas. Aligned with 'Annex 19' to the Chicago Convention, it requires "air traffic services (ATS) providers in accordance with Annex 11; and operators of certified aerodromes in accordance with Annex 14, Volume I". (ICAO, 2019, p. 3-3) to establish and implement safety management system within their service provision, thereby managing safety.

CAAN has analyzed the SMS performance of air operator from 2019 to 2022 and observed significant progress in SMS implementation during that period for both aeroplane and helicopter operators (CAAN, 2023). However, the report notably excludes the SMS performance of both air traffic service provider and aerodrome operators under regulatory administration, indicating a lack of substantial SMS implementation within these areas. Consequently, the mechanisms to reduce and contain risks associated with aviation operation in these areas do not seem to be efficient. ICAO and other international organizations frequently raise questions about the conflict of interest and the ability to effectively oversee these areas. In this regard, numerous findings since the initial audit have remained dormant and unresolved, hindering the delivery of safety. Nepal is falling short in fulfilling its longstanding commitments to ensure a clear separation between the regulators and service providers, to establish legislative provisions in accordance with the articles of the Chicago Convention and its Annexes applicable to Nepal's civil aviation system, to establish necessary mechanisms for the availability of financial and human resources required for the regulatory authority to fulfill its obligations. Additionally, Nepal needs to create conditions for recruitment, training, and retention of sufficient qualified, experienced, and skilled manpower for the regulatory authority. It also needs to establish a permanent, and autonomous accident and incident investigation system, and to guarantee an efficient, competent and qualified manpower and resources required for investigation of accident and incident. Addressing these areas as a priority is imperative, as a weakness in aviation safety lies in the lack of effective safety oversight by regulatory authorities, which falls under latent conditions- a contributing factor of fatal accidents.

On one hand, the current organizational structure of the Civil Aviation Authority of Nepal, poses a hindrance to improving the essential capacity needed for effectively fulfilling the regulatory responsibilities within the civil aviation sector. On the other hand, it appears unable to progress towards offering optimal services in a commercial principle, encompassing service provisions in the areas of air navigation and airport operation. According to the findings of ICAO's audit, concerns expressed by European Union, and commitments made by the government, the current organizational structure of the regulatory authority lacks the capability to significantly reduce incidents/accidents

below the global average. However, solely restructuring the organizational structure of the authority is unlikely to lead to a substantial decrease in incidents/accidents below the global average unless the state ensures the availability of qualified and experienced human resources, necessary legislative provisions, and other facilities essential for regulating the civil aviation sector according to the size and complexities of aviation operations.

References:

Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN). (2022). Aviation Safety Report 2022. Kathmandu: CAAN.

Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN).(2023). Aviation Safety Report 2023. Kathmandu: CAAN.

International Air Transport Association (IATA).(2022). 2021 Safety Report. Montreal-Geneva: IATA.

International Civil Aviation Organization (ICAO). (2014). Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Manual. Montreal: ICAO.

International Civil Aviation Organization (ICAO). (2017a). Final report on the safety oversight audit of the civil aviation system of Nepal. Montreal: ICAO.

International Civil Aviation Organization (ICAO). (2017b). Safety Oversight Manual Part A – The Establishment and Management of a State Safety Oversight System . Montreal: ICAO.

International Civil Aviation Organization (ICAO).(2018). Safety Management Manual. Montreal: ICAO.

International Civil Aviation Organization (ICAO). (2022a). (Business Plan 2023-2025). Montreal: ICAO.

International Civil Aviation Organization (ICAO) (2022b). Final report of the USOAP CMA audit of the civil aviation system of Nepal. Montreal: ICAO

International Civil Aviation Organization (ICAO).(2022c). Safety Report 2022 Edition. Montreal: ICAO.

International Civil Aviation Organization (ICAO).(2023). Safety Report 2023 Edition. Montreal: ICAO.

Ministry of Culture, Tourism and Civil Aviation(MOCTCA). (2023). Final Report of Accident Investigation of 9N-AET, DHC-6/300 aircraft owned and operated by Tara Air Pvt. Ltd. Kathmandu:MOTCA

Ministry of Culture, Tourism and Civil Aviation(MOCTCA). (2023). Final Report of accident investigation of 9N-ANC (ATR 72-212A, MSN : 754) aircraft operated by Yeti Airlines Pvt. Ltd. Kathmandu:MOTCA.

Reason, James (1990). Human Error. New York: Cambridge University Press.

Avionomics



 **Dr. Lekha Nath Bhandari**
Former Board Member, CAAN

1.1. Abstract

Aviation is integral to tourism not only in Nepal but in most of the countries around the world. A spectacular progress in the aviation industry has made people's travel faster as well as more comfortable. Moreover, aviation has rapidly connected rural areas to city centers, hills to mountains and plains to valleys. One kilometer road hardly connects one part of a country to another, whereas one kilometer runway can connect the entire world. This is truth of Nepal since its topography has been a barrier for road network development.

This study aims at exploring the dynamics of aviation and economic development through tourism. It highlights the aviation industry's role for the development of the national economy through tourism. In this article, the researcher argues that Nepal's government, without appropriate policies and infrastructures, has not been able to promote the aviation industry properly, and is lagging behind in enhancing economic prosperity along with social transformations despite tremendous prospects to the tourism sector in the country. By incorporating relevant ideas from different sources, including national and international journals, theories, souvenirs, websites and literature, the researcher has explored the connection between aviation, tourism and economy. This study employs an integrated or mixed approach, with a synergistic blending of quantitative and qualitative methods for data acquisition. The researcher explores the gap between the prospect of the aviation industry and the government's failure to formulate appropriate policies to enhance economic prosperity in Nepal.

Strengthening aviation infrastructures supports the service industry in the backdrop of complex and uneven topography of Nepal. Development of aviation infrastructures certainly strengthens connectivity to the unexplored but potential tourism destinations for tourist influx, and thus, boosts Nepal's economy. Another effort of this study is a description of the term 'Avionomics' that explores dynamic linkage of aviation to the tourism industry and the entire economy.

Key Words: Avionomics, Aviation, Tourism, Economy, Dynamics, Aviation Politics

1.1. Positioning the Subject Matter

What is *avionomics*? Till the date, no English dictionaries have well defined the term *avionomics*. In this article, my efforts will be focused on how to portray the intimate connection between aviation and economics in the context of Nepal. Some English dictionaries have defined the term avionics, but not *avionomics*. Aviation is the most significant infrastructure of the tourism industry. The meaning of aviation is not confined only to the activities of airlines and airports. Rather it plays a vital role to link the tourism industry as well as the local, provincial, national, and global economy. Aviation has a pertinent link with tourism as a substantial infrastructure, airlines, airports, aircraft, technology, destinations, skilled human resource, passengers, travel agents, economy, geography, society, culture, religion, communication, navigation, surveillance, engineering, environment, security and so on. These all terminologies have significant relation with the economy. Therefore, to make further description of the term let me describe how the term aviation is linked with tourism and the entire economy of a nation state.

Aviation is the most crucial infrastructure of tourism. The development of aviation has made it easier and faster for people to move from one part of the world to another at an unprecedented pace. It is the most efficient mode of transport for long distance travel as it provides access to areas where surface transport is not available. Aviation connects rural communities to the center. This is very true of Nepal, as Nepal's topography has been a barrier to road network development (Deuja, 2005). The hill and mountainous regions require huge financial investments and long stretches of time to complete road construction. So, aviation as the only alternative presents a substantial mode of infrastructure for tourism development in Nepal. Furthermore, the development of aviation makes a positive impact on the preservation of the environment as it helps to reduce deforestation, soil erosion, avalanches, seismic damages, and rocks falling in the hill and mountain region (Kerridge, 2006). Since aviation consists of various dimensions, it demands a mixed approach to identify and analyze its role in the tourism industry and country's economy.

Aviation as a fundamental component of tourism provides the vital link between tourists and the destinations. It is an increasingly important mode of transport for tourism markets. In modern times, air travel has always been the dominant mode of long-distance travel (Graham, 2008). Hence, air travel is a pre-requisite and integral part of tourism and country's economy. Historically, each breakthrough in transport technology results in profound changes in tourism development (Lei, 2006). The era of long-distance mass tourism started in the world only after the introduction of commercial jet flights. This was a huge shift in the travel trade, hospitality industry and economy.

1.2. Aviation and the Condition of Nepal's Surface Transport Network

Nepal's road transport network is in a poor condition in comparison to the developed countries. The people of developing countries like Nepal have limited access to both road and air transport. In Nepal, only 43 percent of rural population has access to strategic road connection as of the data published by the World Bank (WB, 2014). The study made by the World Bank shows that 57 percent of the people are deprived of their transportation rights. The data presents that the total all weather road length of Nepal is 18082 km, which is approximately 14 times shorter than that in Bangladesh and 28 times than in Italy (GON-DOR, 2015). However, the geographical size of Nepal, Bangladesh and Italy is almost similar. A vast territory to the northern part of the country is unconnected and unexplored in terms of road transport network though the area has a great natural as well as economic resources for developing business, various industries, adventure, cultural and eco-tourism.

Due to Nepal's slow road network growth, some district headquarters are still not connected with all-weather roads as of now. In more than fifty districts road transport has just touched a few places of each but most of the villages are beyond the link. We have not been able to develop other means of transport like trains, cable cars, rope ways and metro rails. Thus, even in the 21st century humans, animals such as mules, horses, yaks, donkeys are used in transporting goods and people in the hill and mountain regions. The term 'Aviation' goes beyond just airlines and aircrafts as it has an intimate relation to various dimensions. Hence, it is widely acknowledged that only modern technology like aviation is capable of overcoming the barriers of geographical complexities (Shaha, 1991). Mountains are not the impossible barriers of development but only a system of resistance, so modern ideas and technology can bring changes in the lifestyle of hill population. For instance, the development of telecommunication and mobile phones has been the great success story in the remote districts of Nepal.

From geographical perspective, only the Terai region, which occupies 17 percent of land, has the potential for surface transport. Nevertheless, the broader areas of land occupied by the hill and mountain region, 68 percent, and 15 percent respectively, are the major areas of difficulties (Shrestha, 2000). Nepal is a land and mountain linked country and I prefer the term linked rather than locked. Therefore, road connection to every village of high hill and mountain regions will be difficult and costly. Hence, aviation would be an efficient and viable mode of transportation than road development for providing daily supplies, security, emergency rescue, administration, business development, education, and communication to the geographically isolated communities.

1.3. Aviation Beneficial to Tourism Economy

The connectivity provided by international airlines has contributed to the fast-growth of the tourism industry. It is estimated that over half of international tourists travel to their destinations by air. Tourism makes a major contribution to the global economy. It directly contributed U.S \$2.2 trillion to world GDP (Gross Domestic Product) which was almost 10 percent of the global economy in the year 2015 and provided over 108 million jobs globally. By 2024, the World Travel and Tourism Council forecasts direct employment in the tourism industry to be more than 126 million globally. When looking at the jobs and GDP supported through the indirect and induced impacts of tourism, the figures are significantly higher at 285 million jobs (8.7 percent of employment) and \$7.2 trillion, or 9.8 percent of the global economy. By 2026, tourism could support some 370 million jobs and \$11 trillion in GDP (WTTC, 2016).

Aviation plays a central role in supporting tourism. Over 54 percent of international tourists now travel by air. In Nepali context, over 75 percent international tourists visit to Nepal by air. Tourism is particularly important in many developing countries, where it is a key part of economic development strategies. In Africa, an estimated 5.8 million people are employed in areas supported by the steady influx of overseas visitors; most of them arrive in the region by air, and contributed \$46 billion to GDP in African economies in 2014. The contribution of air transport to tourism employment and GDP:

- **Direct:** Globally, 15.9 million direct jobs in tourism are estimated to be supported by the spending of foreign visitors arriving by air. This includes jobs in industries such as hotels, restaurants, visitor attractions, local transport and car rental, excluding the air transport industry jobs.
- **Indirect:** A further 13.4 million indirect jobs in industries supplying the tourism industry are supported by visitors arriving by air.
- **Induced:** These direct and indirect tourism jobs supported by air transport generate a further 7 million jobs in other parts of the economy, through employees spending their earnings on other goods and services. Including direct, indirect, and induced effects, air transport supports 36 million jobs within (ABB, 2015).

Tourism as a service industry can play a significant role in supporting sustainable economic growth. When developed in a responsible and strategic way, tourism can provide important service sector jobs whilst preserving natural resources, rather than depleting them. However, there needs to be a focus by both tourism operators and government to ensure that planned growth is done with sufficient regard to the environmental and social conditions, as well as the economic benefits it can bring (Ryan, 2006). There are great examples of economies taking a proactive strategic view

of the development of tourism as a key national sector, doing so in a holistic and sustainable manner. New Zealand, Costa Rica, Iceland, and Bhutan are examples of countries that have taken this opportunity in an enthusiastic way. The World Travel & Tourism Council sets out some of the key aspects of responsible ‘tourism for tomorrow’ which, while growing:

- Impacts natural and cultural environments in a positive way
- Provides benefits to all sectors of society, including young people, women and indigenous people
- Attracts and develops a skilled workforce to support growing demand
- Stimulates consumer demand for sustainable products
- Uses latest technology to find innovative solutions to future challenges (ABB, 2015).

It is essential to harness the benefits of the growing tourism sector. There are some things governments can do relatively easily to boost their national tourism sectors. Whilst many governments spend lots of money promoting their countries as destinations, a number complicate visits by instituting lengthy visa processes, placing high taxes on arriving or departing tourists or not engaging in ‘joined-up thinking’ at a regional level. There are signs of improvement in these areas, with some regional groups like APEC and ASEAN discussing ways they can make travel to and within their regions simpler. Europe, with a single Schengen visa, is a good example of regional thinking, but the UK government is missing out on tourists, as those applying for a Schengen visa have to apply for a UK visa separately (WTTC, 2016). The Schengen model is a fruitful one, to the rest of the world for developing tourism mobility. South Asian Association for Regional Cooperation (SAARC), also needs to implement this model to increase the flow of tourism in the south Asia region. Opening up air markets (allowing airlines to start services without having to go through lengthy government-to-government negotiations for every new route or airline) has proven to be a real driver of travel, tourism and the economic benefits. Finally, countries should ensure that they regularly review the capacity of their airport and air traffic infrastructure versus projected demand. This will ensure that aviation can continue to support tourism development and deliver wider economic benefits.

1.4. Influence of Aviation on Tourism Industry

Aviation and tourism are closely associated with each other. Tourism depends on its air transportation to bring visitors, while the transportation industry depends on tourism to generate demand for its services. The growth in the tourism industry directly reflects

on air transportation. The expansion of international tourism has a large impact on the discipline of transport geography. Transport is the cause and the effect of the growth of tourism. To start with, the improved facilities have stimulated tourism, and the expansion of tourism has stimulated transport (UNWTO, 2016). Accessibility is the main function behind the basics of tourism transport. In order to access the areas that are mainly aimed, tourists will use any transportation mode. However, air transport is the primary mode for international tourism as well as domestic tourism. For example, if the climbers want to climb Mount Everest, first they have to board an international flight to get into Nepal and then must take Kathmandu to Lukla flight. Air transport plays a dominant role in inter-regional movements of tourists, which normally entails travel over long-distance. Growth rates of international air traffic are pegged with growth rates of international tourism. Attractive package tours, competitive airfare attract more and more tourists day by day; therefore, the tourism and aviation industry both are expanding rapidly (Boniface, 2009).

Transport policies and decisions of governments can make a big difference in the destinations available to tourists, for instance, the Suvarnabhumi Airport in Bangkok of Thailand. Air transport is far more advanced than the surface transport mode. Aviation has revolutionized the geographical aspect of distances; the most remote areas can now be attained, any journey around the world can be measured in terms of hours of traveling. With a jet that can reach up to 1950 km per hrs. international tourism is no longer an ongoing adventure. Millions of jobs worldwide are in the tourism industry directly supported by the spending of foreign visitors arriving by air. Taking into account both the overseas visitors and workforce employed, it can be said that the industry is giant in shape the world's largest industry. How big the airline industry and its market share are, an example that will give a clear image - in statistics it has shown that American Airlines saves US\$40,000 in a year by eliminating one olive from each salad served in first class only. The role of international airlines in the total tourism business is to provide mass and quick transportation between countries under safe, standardized and economic conditions (WTTC, 2016). Its relationship to the tourism industry is better understood by breaking down the entire activity of tourism into its component parts. Because of quick and efficient transportation, people are spurred to travel for various reasons as destinations have become more accessible. Some of the reasons to travel are sightseeing - historical, cultural, social and technological sights relaxation - beach and mountain resorts, sport - mountain, climbing, skiing, surfing, scuba diving, special Interest - study tours on art, history, religion, culture and science, shopping - personal and professional business, governmental - political, cultural, social and scientific reasons. So, the travel industry requires an efficient infrastructure which together constitutes the tourism industry which is the world's second largest industry

after automobile. The infrastructure is thus: each country has a point of prestige for its national carrier. To name a few, they are Lufthansa of Germany, British Airways of the UK, and Air France of France. In order that these carriers can fly to or over other countries to reach their destinations, governments negotiate with each other to grant certain – freedoms.

1.5. Politics of International Aviation

Governments around the world may use aviation as a strong tool to influence small and weak countries for their economic, social, cultural, religious and political benefits. This has been a continuous practice in global aviation. However, it has been gradually changing its traditional approach of domination to tourism development for boosting economy of the country and the region. International aviation is thus not just another problem in a changing economic system, though it is that international civil aviation is a serious problem in international relations, affecting the way governments' view one another, the way individual citizens view their own and foreign countries, and in a variety of direct and indirect connections the security arrangements by which we live (Jonson, 1981). Yet, international aviation at the same time raises a number of questions concerning the link between politico-economic issue-areas and military security, the degree of harmony or conflict associated with interdependence, and the role of states under conditions of complex independence.

Historical development of aviation politics is found interesting too. By continuing to debate theories of freedom of the air, the European governments acted to safeguard their airspace sovereignty in the wake of the Paris Conference. The British Aerial Navigation Act, passed by Parliament in 1911 and amended in 1913, gave the home secretary complete power to regulate the entry of foreign aircrafts and to prescribe zones over which foreign aeroplanes were not allowed to fly. Most of the channel coasts of Britain soon became a prohibited zone. France and Germany, as well as other European states, followed suit and passed national regulations that established their airspace sovereignty and created expanding prohibited zones. In brief, the European political climate in the year prior to the outbreak of World War I induced governments to assign priority to military security considerations at the expense of theoretical freedom of the air (Aviator, 2014). As war broke out in 1914, country after country in Europe declared its air boundaries closed. Political frontiers had been built in the airspace where physical boundaries could never be.

The peace conference after World War I, held in Paris in the winter of 1918-19, faced two aviation problems: in addition to the specific question of the future of military and civil aviation in Germany and other defeated enemy states, the need to regulate

international civil aviation in times of peace had become urgent. The peace conferences were organized with aeronautical commissions, the leading members of which were military or naval officers. While there was early agreement to demilitarize Germany in the air, the issue of whether German civil aviation should be restricted caused differences of opinion (Jonson, 1981). In the end, the least restrictive American line won, and German civil aviation was permitted inside Germany.

Although the United States took an active part in drafting the Paris Convention, the U.S senate never ratified it, as the convention was associated with the Versailles Peace Treaty and the League of Nations. The Soviet Union did not participate in Paris; yet, both the United States and the USSR asserted the Paris principle of airspace sovereignty by national decree in the 1920s. Moreover, the United States in 1928 became one of the signatories of the Pan American Convention, a multilateral convention modeled upon that of 1919 (Aviator, 2014).

1.6. Development of Dispute

International aviation history is a record of territorial disputes. To mention but a few examples, Italy refused to grant landing rights to the British Imperial Airways on its eastbound flights, unless receipts on a certain run were divided equally with the weak and unprofitable Italian company. Turkey prohibited transit flights over its territory, thus depriving European services to southern Asia of the shortest route. Greece required all foreign airlines passing over its territory to land at Athens and to coordinate their schedules with those of the domestic Greek air services. Iran made difficulties about allowing Imperial Airways to use the most direct route to India over Iranian territory. In 1939, Spain reserved landing and transit rights to companies belonging to countries that had been allies of France during the civil war, and barred Imperial Airways, Air France, and KLM from flying over Spanish territory (Jonson, 1981).

Several other components necessary to an aviation world order how to determine routes, capacity, and fares- were left unresolved by the Chicago conference. Again, the major differences were between the United States, which in general advocated the free play of market forces, and European states headed by Britain, which favored strong government controls over these functions. A compromise formula to end the deadlock reached at Chicago was found two years later in the first postwar U.S British bilateral aviation agreement concluded at Bermuda (Aviator, 2014). This came to serve as a worldwide model for future bilateral agreements. The 1946 Bermuda agreement represented not merely a bilateral agreement between the two major air transport nations, but a general philosophy on the way in which the economic regulation of the industry should be achieved.

Sharpened conflict in the international aviation system has entailed increased government intervention. Governments around the world are reviewing their aviation policies, and no longer do IATA fare decisions meet with unquestioning government approval. In recent years, the IATA fare decisions have increasingly come to partial agreement (in terms of region or type fare), and the result of several bargaining rounds on price hikes due to rising fuel costs have either been disapproved or approved with significant reservations by several governments. At the same time, government use of civil aviation as a weapon for diplomatic ends has again become widespread. Explicit examples include U.S. restrictions on Aeroflot flight to New York in response to the Afghanistan invasions and Saudi Arabia's refusal of Concorde over flight in response to the showing of the film - The Death of a Princess - on British television (Jonson, 1981). Furthermore, the European Union barred the airlines registered in Nepal from flying to Europe from the year 2013. The major reason was not only the Nepali airlines have weak safety records but Nepal Airlines purchased Chinese made M 60 and Y- 12 commercial planes to add in its fleet expansion project (TND, 2015).

1.7. European Union's Ban on Nepali Airlines

Nepal has explicitly suffered from the politics of international aviation since 05 December 2013. The European Union put a ban on Nepali airlines from flying in its airspace. It has also requested European air travelers not to travel in aircrafts registered in Nepal. Nepali aviation experts have made arguments that the EU ban came in response to Nepal's decision to provide type certification to modern Ark-60 aircraft made in China. European and American countries are yet to provide type certification to the MA-60 series aircraft. Nepal Airlines Corporation (NAC) has been operating two MA-60 aircrafts and four Y-12 aircrafts in its domestic sectors as China gifted one MA-60 and one Y-12 aircraft to the government of Nepal.

The Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) has made several efforts to delist itself from the restricted list. Initially, it requested and sent required documents to the EU on September 11, 2014 to waive the ban in the European market. The aviation regulator had also hired Mitchell Beland, an expert with the International Civil Aviation Organization (ICAO) for one year, as part of its plan to remove Nepal from the restricted list. On 19 November 2014, CAAN officials had responded to questions related to the air safety situation in Nepal and the MA - 60 – aircraft raised by the members of EU Air safety Committee.

A three-year effort made by Nepal to delist itself from the European Union restriction has gone in vain. The EU has decided to continue its ban on Nepali airlines through a recent update in the EU Air Safety list. The decision means Nepali airlines cannot fly

to EU member countries. According to the EU, the fresh update on the Air Safety list is based on the unanimous opinion of the safety experts from the EU member states who met from 22 to 24 November 2015 within the EU Air Safety Committee (CAAN, 2015). The European Union has said that the air companies, which are blacklisted, have been unable to respect the standards of International Aviation Security (IAS) and civil aviation authority has not been able to make airline companies follow the international aviation security law. The main aim is to provide top security to European people in any place and for that aviation security is a must as mentioned by EU.

The Civil Aviation Authority of Nepal had claimed it would be able to get out from the blacklist in the year 2014, stating that it had received a letter which says that Nepal has made progress on aviation security. Likewise, a six-member team of EU had visited Nepal for a week from February 1, 2014 to conduct onsite observation and study safety management systems of six airlines that have received Air Operating Certificate (AOC) of fixed wing aircrafts. They were Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air, Sita Air and Shree Airlines.

Along with Nepali air companies, other airline companies of Afghanistan, Angola, Benin, Democratic Republic of Congo, Republic of Congo, Djibouti, Equatorial Guinea, Eritrea, Indonesia, Liberia, Mozambique, Sao Tome and Principe, Sierra Leone and Sudan are also in the blacklist. Likewise, Airlines of Iran, Suriname, Gabon, South Korea, and Angola have also been blacklisted by the European Union (TND, 2015).

However, international aviation politics is gradually moving from traditional military motifs to commercial perspective. Aviation politics should not suffer from powerful countries' domination over weak countries rather it should shift its perspective from the traditional approach to the modern approach of economic prosperity of the countries and their people.

1.8. Conclusion

This study explores and highlights the aviation industry's role for the development of the national economy through tourism. It argues that Nepal's government, without appropriate policies and infrastructures, has not been able to promote the aviation industry properly, and is lagging behind in enhancing economic prosperity despite tremendous prospects to the tourism sector in the country. By incorporating relevant ideas from different sources, the researcher has explored the connection between aviation, tourism and economy. The researcher explores the gap between the prospect of the aviation industry and the government's failure to formulate appropriate policies to enhance economic prosperity in Nepal.

Requirement of selecting a single appropriate terminology for the researchers and the

writers no doubt is *Avionomics* in order to define the role of aviation in the development of tourism and the country's entire economy. English dictionaries are silent in defining and describing the word *Avionomics*. Some online dictionaries have described the word avionics as meaning the science and technologies of the development and use of electrical and electronic devices in aviation. But the online dictionaries are silent to describe the word *avionomics*.

The deep meaning of *avionomics* can be defined as the scientific study of aviation that explores its linkage in the tourism industry and its significant role for the development of the entire economy of any community or the country. In Nepali context, aviation is the most crucial infrastructure of the tourism industry because data has proven that approximately 75 percent of international tourists enter Nepal by air. Beyond that aviation is not only about flying activities using airlines and airports but also all the connected activities like passengers, communications, navigation, surveillance, security, travel agencies, tourism development, economy of the region, travel destinations, religion, culture, politics and so on. Hence the suitable meaning of the term *avionomics* is that aviation has a pertinent connection with tourism and the entire economy.

References:

- ABB (2015). Aviation benefits to tourism. Aviation beyond border. Retrieved on 12 August 2015 from www.aviationbenefitstourism.org/socialdevelopment/tourism.
- Aviator Journal (2014). A brief history of aviation. Kathmandu: Magazine, Vol. 2, Issue 1 Sep. - Oct. 2014.
- Boniface, P. (2009). Dynamic tourism. New Delhi: CBS Publishers, p 26 – 27.
- Civil Aviation Authority of Nepal (2015). Major Achievements of CAAN. Civil Aviation Report 2014. Kathmandu: CAAN.
- Deuja, B. B. (2005). Civil aviation development in Nepal and CAAN's journey to commercialization. The Free Market. In Shyam J. (ed.). Kathmandu: Janachetana Printers, p 08-14.
- GON-DOR, (2015). Statistics of strategic road network. Kathmandu: Department of Roads, Ministry of Physical Infrastructure, Government of Nepal.
- Graham, A., Anderas, P., & Peter, F. (2008). Aviation and tourism: Implications for leisure travel. London: Ashgate Publishing.
- Jonson, C. (1981). Sphere of flying: The politics of international aviation. University of Wisconsin Press: International Organization, Vol. 35, No. 2, p 273-302.
- Kerridge, R. (2006). Environmentalism and eco-criticism. Literary theory and criticism.

- In Patricia W. (ed.). New York: Oxford University Press, p 530-543.
- Lei, Z. (2006). Measuring regional economic effects of low-cost carriers in the UK: A panel data economic approach. A Ph.D. Thesis Submitted to University of Surrey, UK.
- Ryan, C. (2006). Recreational tourism: Demand and impacts. Mumbai: Viva Books: p 148-155.
- Shaha, R. (1991). An introduction to Nepal. Kathmandu: Ratna Pustak Bhandar.
- Shrestha, M.B. (2000). Nepalese aviation and tourism. Kathmandu: Pramila R.S., Modern Press.
- Tourism News Digest (TND). Alternative international airport. Kathmandu, Vol. 22 No. 6/7 March 2015.
- World Bank (2014). Nepal road sector. Retrieved on 18 April 2014 from <http://go.worldbank.org/I99TRS72B0>.
- WTTC, (2016). The economic impact of travel and tourism: 2016 annual update summary. Retrieved on 28 September 2016 from www.wttc.org



 **Hansha Raj Pandey**
General Manager, GBIA

Market Potential and Growth Opportunities

Nestled in the central landscape of Nepal, the Gautam Buddha International Airport (GBIA) stands as a symbol of the nation's aspirations for economic development and connectivity. As Nepal's second international airport, GBIA holds immense promise not only for the region but also for global aviation and tourism sectors. This article explores the market potential and growth opportunities associated with GBIA, shedding light on its significance, challenges, and future prospects.

Introduction

Gautam Buddha International Airport located at Bhairahawa City of Siddharthanagar Municipality, Rupandehi District, Lumbini Province of Nepal, is at distance of 3km from city center which is Nepal's largest cross-boarder city with India; 18km from Lumbini, the hallowed birthplace of Lord Buddha – a UNESCO World Heritage Site and a sanctuary of peace; 20km from Butwal, a commercial hub of central Nepal, transit hub for Arghakhanchi, Gulmi, Palpa and other hilly and mountainous districts.

The airports is connected well with national highways for ease of access from all corners of Nepal. Public transport services are available round the clock to from major cities. Accommodation for all preferences available within proximity and in the region ranging from luxury star hotels, resorts, to general economy class ones offering bed and breakfast.

Historical Background

The genesis of GBIA dates back to 1967 when it was inaugurated as "Bhairahawa Biman Ghaat" under the Indian Government Assistance Program. Originally conceived to serve domestic flights, the airport underwent a transformative journey over the decades. In 1999, it was rechristened as "Gautam Buddha Airport" to honor the legacy of Lord Buddha, marking a pivotal moment in its history. However, it wasn't until May 16, 2022, that GBIA officially transitioned into an international airport, marking a significant milestone in Nepal's aviation narrative.

Key Features:

1. Modern Infrastructure and Facilities:

The infrastructure of GBIA reflects a harmonious blend of modernity and functionality. state-of-the-art infrastructure, including a spacious world-class terminal building, a well-maintained and adequately sized (3000m long, 45m width) runway and taxiway systems capable of handling large aircraft, cutting-edge air traffic control facilities and technology-driven solutions that enhance operational efficiency. The airport offers a wide range of traveler-centric facilities, including CUPPS-enabled check-in counters, customs and immigration services, lounges, retail shops, restaurants, local travel related services, ensuring a comfortable and convenient experience for passengers.

2. Strategic Location:

Positioned at Nepal's largest cross-border point with India and near the birthplace of Lord Buddha, transit hub for mountainous districts having touristic significance and center of densely populated cities of Lumbini Province.

3. Accessibility and Accommodation:

Seamlessly connected by national highways, GBIA ensures convenient access from all corners of Nepal with Round-the-clock public transport. Accommodations tailored to diverse preferences, ranging from luxury star hotels to resorts and general economy bed and breakfast options available within proximity and in the surrounding region.

Market Potential

Over the years, GBIA underwent significant transformation in its infrastructure, evolving from a domestic airport to an international one since May 16, 2022, GBIA's opens up a myriad of opportunities across various sectors:

Tourism Boom: Nepal, with its breathtaking landscapes, rich cultural heritage, and spiritual significance, has long been a magnet for tourists from around the globe. GBIA's proximity to Lumbini, a UNESCO World Heritage Site and a revered pilgrimage destination for Buddhists, is expected to catalyze a surge in religious and cultural tourism. The airport's accessibility will attract pilgrims and tourists, stimulating economic growth in the region.

Trade and Commerce: Improved air connectivity enabled by GBIA is poised to bolster trade and commerce in the province. The airport's capacity to handle international flights and cargo operations will facilitate the movement of goods and services, fostering trade relations with neighboring countries and beyond. Enhanced logistics infrastructure at the airport will support import-export businesses, granting local enterprises access to global markets.

Regional Integration: The airport's strategic location along international air routes facilitates connectivity with major cities in South Asia, Middle East, China, and other East Asian countries. This connectivity not only promotes tourism and trade but also strengthens regional cooperation and integration, paving the way for cross-border investments and collaborations.

Infrastructure Development: The development of GBIA has spurred infrastructure development in the surrounding areas. The airport's construction has led to the establishment of hotels, restaurants, transportation services, and other amenities to cater to the needs of travelers and tourists. This infrastructural growth creates employment opportunities and stimulates local economies, driving prosperity in the region.

Airline Industry Growth: GBIA's inauguration has attracted the interest of domestic and international airlines, leading to the expansion of air routes and flight services. Airlines are keen to capitalize demand for air travel to and from Nepal, offering diverse travel options and competitive pricing. The increasing interest of airline at the airport presents revenue-generating opportunities for the airport, airlines, and related service providers.

Growth Opportunities

Geographical Advantage: Situated in a plain region, GBIA enjoys a strategic geographical advantage over Kathmandu, which grapples with constraints of a bowl-shaped mountainous valley. Equipped with essential navigation aids and modern facilities, GBIA presents an enticing proposition for airlines seeking operational ease and efficiency.

Passenger Facilities: GBIA boasts state-of-the-art passenger facilities, including CUPPS-enabled check-in counters, immigration desks, and robust security systems. These amenities not only enhance the passenger experience but also position GBIA as a reliable and customer-centric aviation hub.

Infrastructure Gaps: There is a need for Hanger, MRO facilities, direct road access from the apron to these facilities including the Cargo Building. These crucial links is under construction foreseeing earliest completion to streamline cargo operations, fostering efficiency and competitiveness.

Improving Airline Mindset: The reluctance of international airlines to expand services beyond Kathmandu underscores a deep-seated industry mindset. Rooted in the comfort of familiarity, the presence of general sales agents tied to Kathmandu inhibits ventures into new territories. Overcoming this inertia demands innovative strategies to incentivize airlines to explore opportunities beyond the capital.

Financial Incentives: Reevaluating existing incentive structures and exploring novel approaches to attract airlines is essential for sustainable growth. Despite offering full waivers on landing, parking, and navigation charges for international flights, GBIA has yet to witness the anticipated influx of airlines. This underscores the need to reassess incentive mechanisms and develop tailored incentive packages to attract airlines, particularly those operating in niche markets or underserved regions.

Collaboration for Success: In navigating these challenges, collaboration between government agencies, industry stakeholders, and international partners is paramount. Strategic investments in infrastructure, innovative incentive frameworks, and proactive marketing efforts are essential to propel GBIA towards its envisioned role as a premier aviation gateway in the region.

Additional Growth Strategies

Tourism Promotion: Leveraging GBIA's proximity to Lumbini and other tourist attractions, Nepal must undertake robust tourism promotion efforts to attract visitors from key source markets. Collaborating with tour operators, travel agencies, and international tourism organizations can help showcase Nepal's cultural, natural, and adventure tourism offerings. Marketing campaigns, roadshows, and participation in travel trade events can raise awareness about Nepal as a preferred tourist destination, driving visitor arrivals through the airport.

Sustainable Development: As GBIA expands and evolves, sustainability considerations must remain integral to its development strategy. Embracing environmentally friendly practices, energy-efficient technologies, and carbon footprint reduction measures can minimize the airport's ecological impact. Incorporating sustainable design principles into infrastructure projects and promoting eco-friendly initiatives such as waste management, water conservation, and renewable energy integration can position the airport as a responsible steward of the environment.

Conclusion


GBIA represents a significant milestone in Nepal's journey towards aviation and economic development. With its strategic location, robust infrastructure, and growth-oriented initiatives, the airport is poised to become a key player in the global aviation landscape. By capitalizing on its market potential and seizing growth opportunities, the airport can contribute to the nation's prosperity, connectivity, and sustainable development, while enhancing travel experiences for passengers and fostering economic growth in the region.

References:

1. International Civil Aviation Organization. "Annual Report on Airport Infrastructure Development." 2024.
2. Gautam Buddha International Airport. "Facilities Overview." 2024
3. Nepal Civil Aviation Authority. "Strategic Plan for Airport Development." 2022.
4. Language support : openAI, 2024





 **Binod Prasad Neupane**
Director, Administration Department

From Historical to Modern Approach

1. Birth of Civil Aviation

The relatively short but very rich history of civil aviation has made dramatic impacts on society. The growth of civil aviation in general and airports in particular, has paralleled industrial, technical, economic and socio-political events and has been associated with legislative to adapt to an ever-changing world. Rules and regulations have financially, technically, economically and politically regulated the aviation industry for more than 120 years (i.e., from 1903 to 2024 AD).

December 17, 1903, the day Orville and Wilbur Wright succeeded in achieving flight with a fixed-wing, heavier than air vehicle at Kitty Hawk of North Carolina in the USA, has gone down in history as being the "birth of aviation". Their first airplane flight occurred on a large field, with sufficient room for the aircraft to take off and land. There were no paved runways, gates, fuel facilities, lights or air traffic control. There was no terminal building and there was no automobile- parking garage. There were no rules and regulations governing the flight. That field in Kitty Hawk was, however, the first airport in the aviation history.

In the 10 years following the Wright brothers' first flight, the aviation sector evolved in a very slow and hesitant manner, with most of the advances focusing on improving aircraft technology, and much of the efforts trying to promote the technology.

The earliest operational airfields date as far back as 1909 in the USA, although they were generally distinguishable from, and often also functioned as, local athletic fields, parks, and golf courses. Construction and maintenance of early airfields were, in general, considered state responsibility and with limited funds. Those primary airfields have very low level of aviation activities. At that time, priorities to build "airports" were understandably low.

World War I (1914-1918)

The outbreak of World War I in 1914 opened up initial opportunities for fixed-wing aircraft to serve in a military capacity. The effort to use aviation as a military force in World War I resulted in the production of thousands of aircraft and hundreds of military pilots. As a result, the war engaged major countries of Europe, America and Asia in building airports for the war effort. These predominantly grass fields provided facilities to base, fuel and maintain aircraft, as well as provide sufficient room for takeoff and landing but required little other infrastructure. After the end of World War I in 1918, many of the aircraft and airmen that had served in the military turned their talents towards civil use. This was the turning point for developing airport infrastructure and civil aviation system for the betterment of civilians worldwide.

World War II (1939-1945)

When Second World War broke out in Europe in September 1939, governments of Europe, America and Asian states furnished the lands, operated and maintained the improved fields. The essential landing facilities were in topmost priority throughout the war years. Many of the new airports constructed for the military during the war were planned so as to be useful for civil aviation purposes after the war. As a result, hundreds of airports constructed for the military use were subsequently handed over to the authorities, cities, countries and states for the purpose of civil aviation. In fact, those all airports were owned by states in the period of emergency.

2. Developments in ownership and management after the establishment of ICAO

The convention on International Civil Aviation, which was signed in Chicago in December 1944, created the foundation for the development of international air transport. The growth of the aviation industry since then can be recognized from the fact that in 1945, only nine million passengers travelled on scheduled services, whereas in 2023, over 8.7 billion passengers were carried, representing a 966-fold increase. In the first quarter of 2024, ICAO projects that passenger air traffic levels will be around 2% higher than that of 2019, with airlines expected to sustain their operating profitability seen in 2023. Demand this year is forecast to be around 3% above 2019 levels, and could reach 4% if the pace of recovery strengthens on the routes that have not yet reached pre-pandemic levels. This translates to a Compound Annual Growth Rate (CAGR) of around 0.5% over the 2019-2024 period.

Initially the requirement for airport infrastructures was minimal, governed by the size of aircraft and the volume of traffic. Runways were short and narrow and the strength of pavement was low. Terminal buildings were small with minimum facilities and were

considered only as transit points. Airports were owned and operated by governments or local bodies. They were generally considered as public utilities. Governments and local bodies provided the funds for their development and operation, without necessarily any consideration of their financial or economic viability. Airports were also considered by governments as having strategic importance.

Airport modernization: The Early Jet Age

The introduction of Jet aircraft in the late 1950s, led to radical changes in the aviation industry and a surge in the demand for air services. This participated the redesigning of runways, taxiways and parking aprons at major airports throughout the world. Passengers' terminal buildings were expanded or new terminals built and at some locations entirely new airports were built. Cargo complexes were established, and expansion and modernization of air navigation services also connected. These developments placed heavy demands on states' financial resources, which often could not be met because of fiscal constraints.

Establishment of Autonomous Authorities

Although the process of airport infrastructure development continued at a great speed, changes in ownership and managerial aspects were much slower. The British Airport Authority (BAA), a government owned corporate authority established in 1966, was the first major public corporation to manage airports. The objectives of the Government of the United Kingdom in establishing this authority were to give managerial and financial autonomy to the airports and provide access to capital markets without foregoing ownership. The BAA was privatized in 1987. Many states followed the example of the UK and established autonomous airport authorities. Since then, airports managed by autonomous authorities have gradually grown.

While the establishment of an autonomous entity would not necessarily result in an unprofitable airport becoming profitable, experience gained worldwide from these developments indicates that the autonomous entities:

- a) Ensure that the revenues generated through the use of airport resources are transparently re-invested in operating and developing facilities.
- b) Ensure that the users of airports contribute directly to the upkeep and development of the facilities that they use (user pays principle).
- c) Reduce the financing burden on governments.
- d) Encourage the growth of a business culture (for example, closer control over revenues and expenses, quicker decisions and more responsive actions, and good governance) thereby increasing efficiency and improving the quality of services.
- e) Establish a clear separation of the regulatory and operational functions.

Private Sector Participation (PSP) and Privatization as part of Global Trends

In the recent past, there was further movement toward liberalization in ownership and management in the provision of airports and, to a limited extent, air navigation services, by involving the private sector. This is the part of the general process of globalization and liberalization of the economies of the world, and the movement towards privatization of commercially oriented industries and services formally managed by states or state-owned entities, especially those related to infrastructure.

A number of factors inherent in airport management and development provide further incentives for private participation and privatizations are:

A. Financial Factors:

- a) **Financial problem-** Government financing of airports is becoming increasingly difficult in many countries. Governments are under pressure to finance other high priority services, especially social services. In some states, any neglect arising from financial difficulties has led to a deterioration of airport infrastructure that states are unable to rectify. Some nations are unable to provide the large investments required to create additional capacities to meet the continuous increase in air traffic. The purchase, lease or reclamation of land is expected to become increasingly costly, and expectations of the airlines and other users in regard to the quality of services at airports are growing. Airports may become more costly not only to develop but also to operate.
- b) **Privatization as a source of revenue:** Governments are realizing that where traffic volumes are relatively high, it may be possible to pass the burden to financing airport development programs to the private sector. Moreover, private participation and privatization in the provision of airport services has been seen as a source of revenue to cover or reduce budgetary deficits. Profit-making airports can provide a regular source of tax revenue. Financial bids for private participation and privatization of airports have further encouraged nations to move in this direction.
- c) **Major airports as commercial entities:** The current approach of governments is to move away from the ownership and management of non-core public utilities. Airports, at least the major ones, are considered as commercial entities rather than public utilities. Larger airports are turning into cities in themselves, so called "aerotropolis", with and other being are managed and financed.

Moreover, consistent with the increasing responsibility of the state consequent to privatization, the existing regulatory body should be suitably strengthened. Finally, states are ultimately responsible for the economic oversight of their airports and air navigation service providers, and should consider establishing an independent mechanism to perform this function.

B. Managerial Factor

- a) **Improved customer experience:** Enhanced airline and passengers experience through a culture of commercial innovation and customer centricity through private sector involvement.
- b) **Commercial and operational efficiency:** Enhanced commercial and operational capability, and productivity of private sector management and employees.
- c) **Capital projects efficiency:** Improved efficiency in the delivery of infrastructure projects in terms of time, cost, scope and lifecycle planning and management.

Government decision-makers should seek to establish the tradeoff between these different strategic objectives when accessing options to change an ownership or operating model.

Corporatization and Public Private Partnership (PPP) in airport industry

Corporatization

Over the past 50 years driven by the growth rates, market deregulation, and specialization in the aviation industry, amongst other factors, the vast majority of airports have transitioned out of the ministry or departments and adopted new ownership and operating models. Some of them changed into government trading entities, solely responsible for the management of an airport or airports. Many have gone further, and established corporate entities as airport companies.

In one of the first example of this trend, in 1966 ownership and control of Heathrow, Gatwick, Stansted and Prestwick moved from the United Kingdom's ministry of aviation to the BAA, established as per the Airports Authority Act 1965. Since then, a large number of airports globally have followed a similar course and been established as corporate entities separate from government. In some cases, this has been a pre-cursor to privatization, but often these entities are still owned and controlled by government.

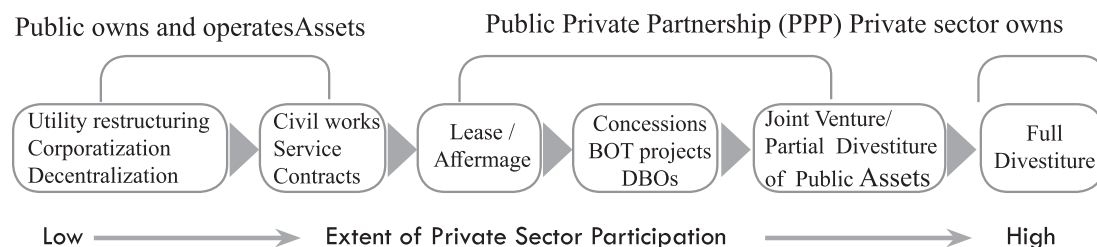
There have been a number of drivers of this trend. Corporatized airports were often created to ensure improved sector governance with a clear separation of airport

authorities from governments' regulatory functions, and improved accountability and corporate governance through a board structure. In many jurisdictions, they have greater flexibility to hire specialists from outside of the government, for the specialized activities involved in managing an airport, resulting in improved commercial performance and responsiveness to customer needs.

Public Private Partnership (PPP)

There is a long history of the involvement of private sector finance, capability and expertise in the development, delivery and operation of public infrastructure. Public Private Partnership (PPP) can be used to refer to a broad set of arrangements whereby the private sector shares operating risk with government through a contract or agreement. In some cases, these may also involve private sector financing, but it is not a pre-requisite. It is used to refer to concession or similar limited-term contract, typically involving capital investment.

Privatization is used more specifically and refers to a majority, controlling private sector acquisition of government shareholdings in an asset, or full divestiture and transfer of control. There is a broad range of models that are associate with PPP and privatization. A well-recognized spectrum of models for private sector participation is included at figure 1.



Figur 1: Types of Public Private Partnership (PPP), Abridged

This ranges from government-owned and operated assets (either within government ministries or departments, or "corporatized" state-owned enterprises wholly owned by government) with very limited or no private sector involvement, to PPP models including long – leases, concessions and privately finances infrastructure with a long-terms government offtake, through to fully divested and privately operated businesses.

A majority equity sale or full divestiture may maximize capital receipts received by government, but will result in loss of government ownership control in perpetuity. As such, government should consider implementing the safeguards needed to protect public value in the commercial structuring of the model, transaction process and the regulatory framework. Further, these models should only be selected through a

robust and detailed business process, incorporating the inputs of a variety of impacted stakeholders and considering the full spectrum of alternative models.

3. Airport ownership and management practice in selected countries

Private sector involvement in airport ownership and management is now widespread, although the extent to which and nature of private sector involvement in airports varies greatly between countries. There remain some important jurisdictions where many airports remain in the public sector with a public sector-style administration, including the United States, Canada, France, India and United Arab Emirates.

However, corporatization of airport administration is common at airports which remain in the public sector, or which have majority public sector ownership and hence control, reflecting a general move away from pure public administration. Several major airports in European countries have a mixture of public and private sector ownership with the control public sector.

Features of commercialization and privatization of airports

General feature of the trend towards commercialization and privatization of airports is that different countries have chosen to adopt different strategies in relation to which airports are included:

- (a) Some countries have chosen to maximize returns by privatizing the most attractive airports (generally hubs or those with the largest traffic base), but this can have the effect of leaving the remaining, smaller airports, under state management and, potentially, loss making due to their smaller size.
- (b) In contrast, other countries have sought to privatize a national airport operator as a whole, or privatizing group of airports.

Ownership and management of airports across the globe has moved away from state/public sector, with thousands of airports worldwide. Countries from Europe, America, Asia and Africa are taking steps toward the commercialization of airports. For general understanding of managerial practices amongst countries we have taken examples from some major economies of the World. They include Brazil, China, France, Germany, India, Japan, Mexico, Morocco, Philippines, Turkey, United Arab Emirates (UAE), United Kingdom (UK) and United States of America (USA).

Brazil:

Airport ownership-No legislation at that present to allow privately-owned commercial airports.

Foreign investment restrictions – X

Airport management – Concessions with minimum investment requirements at some airports.

Foreign investment restrictions – No formal restriction

China:

Airport ownership – Commercial airports are state-owned or majority state owned with some private investment.

Foreign investment restrictions – Foreign investment permitted in partnership with a Chinese entity, generally limited to 25%.

Airport management – Commercial airports are managed and owned or majority managed and owned with some private investment.

Foreign investment restrictions – Foreign investment permitted in partnership with a Chinese entity and cannot be the majority stakeholder.

France:

Airport ownership and management - Majority commercial airports are state-owned, 11 Regional airports managed privately via concessions.

2 Parisian airports owned and managed by Airports De Paris (ADP), 51% ADP owned by French state.

Foreign investment restrictions: None

Germany:

Airport ownership and management – Legal framework exists for airport privatization, The majority of shareholders are German companies, Largest shareholders are often state owned

Foreign investment restrictions: None

India:

Airport ownership – Majority of commercial airports are owned by the state. Some Greenfield airports are privately owned.

Foreign investment restriction - X

Airport management – Majority of commercial airports publicly managed.

A small number are privately managed via concessions.

Foreign investment restrictions – Up to 74% maximum for foreign shareholders. But, limited to 49% in some concession agreements.

Government of India introduced PPP model in airport operation and development in 2006. It has been accelerated from 2017. Airport Authority of India (AAI) has leased out Delhi and Mumbai Airports in 2006 to Delhi International Airports Limited (DIAL) and Mumbai International Airport Limited (MIAL) respectively for operations, management and development under PPP model. Since then, DIAL and MIAL have undertaken and completed various development works at these airports.

AAI has awarded six airports namely, Ahmedabad, Jaipur, Lucknow, Guwahati, Mangaluru and Thiruvananthapuram for operations, management and development under PPP for a period of 50 years. Two Greenfield airports, Kazi Nazrul Islam Airport in West Bengal and Cochin International Airport in Kerala, are the airports built from scratch on Greenfield land, have been constructed with funds from private investors.

Japan:

Airport ownership – No legal restriction on private investment in airports, in practice majority of the airports are fully owned by the government.

Foreign investment restrictions – None

Airport management – Some airports corporatized or let through concessions.

Foreign investment restrictions – No formal restrictions, but some difficulties in practice.

Mexico:

Airport ownership – All commercial airports are state owned.

Foreign investment restrictions – None

Airport management – Large number of airports concessioned to majority state owned consortiums with some private sector involvement.

Foreign investment restrictions – Up to 49% limit

Morocco:

Airport ownership – All commercial airports are state owned.

Foreign investment restrictions – None

Airport management – All airports state managed.

Foreign investment restrictions – X

Philippines:

Airport ownership – All commercial airports state owned.

Foreign investment restrictions – X

Airport management – Some airports are managed by PPP model.

Foreign investment restrictions – Up to 40% limit

Turkey:

Airport ownership – All commercial airports state owned.

Foreign investment restrictions – X

Airport management – Some airports operated through concessions and BOTs.

Foreign investment restrictions – None

Unites Arab Emirates (UAE):

Airport ownership – All commercial airports state owned.

Foreign investment restrictions – X

Airport management – All commercial airports state managed.

Foreign investment restrictions – X

Unites Kingdom (UK):

Airport ownership and management – Legal framework exists for airport privatization. The majority of major airports are wholly privately-owned and operated. Owners and operators are often not UK companies.

Foreign investment restrictions – None

Unites States of America (USA):

Airport ownership – Majority of commercial airports are publicly owned, although legal framework does exist for private ownership.

Foreign investment restrictions – None

Airport management - A wide range of management models, terminals often leased on concessions and airport operations are often outsourced.

Foreign investment restrictions – None

As of December 2023, there were 3287 airports within US National Plan of Integrated Airport System (NPIAS). Approximately 98 percent (3232) of the NPIAS airports are owned by public entities (generally city, country, or state) and less than 2 percent (55) are privately owned airports.

Federal Aviation Administration (FAA) works closely with local planning organizations

and state aviation agencies to identify the needs of public used airports that are important to the airport system.

4. Airport ownership and management practice in Nepal

There is no "one size fits all" solution; there are some models which lead themselves to specific national and other circumstances. A number of "archetypes" for airport ownership and management models have been alternatively used worldwide. This identifies when alternative models or PPP and privatization may shift specific circumstances, subject to a full and detailed evaluation of options and business cases. It requires a recognition that the models applied may need to be changed over time to reflect changing market and other dynamics.

For example, Tribhuvan International Airport (TIA), which is critical contributor to national economy and strategically significant to national security must be handled by government entity. The government may seek to retain long-term influence over the airport and its operation. In these circumstances, a suitable model that has seen considerable success in number of instances, particularly where the airport is mature and well-managed, may be a corporatized model. Where specialist expertise is required, this may be "bought in" under specific service contracts.

In case of Gautam Buddha International Airports (GBIA) and Pokhara International Airport (PIA), which still require new capital investment and infrastructure expansion and need to rapidly improve services in the face of poor performance, there may be a variety of potential solutions. Management contracts may allow access to specialized skill and management expertise but are not typically associated with capital investment.

For other Greenfield international airports and regional hub airports, there are alternative value capture and alternative finance models, which can achieve the release of capital value goal without transfer of government control. Provincial government and municipalities can play important role to mobilize fund and manage those airports. Private sector participation is a must and mandatory for the development of these airports considering sustainable growth of tourism and hospitality sector growth in Nepal. PPP and concession models can enable access to private sector investors in addition to skill and expertise, but require a robust contract and safeguards in both transaction process and ongoing management and regulation.

For other network of community airports providing critical connectivity to smaller communities and a social responsibility, it may be that a corporatized model with a not-for profit mandate can help to localize management of an airport and its accountability to local public users. Critical connection to airport ownership and management is that we must not keep all the eggs in a bowl and carry them to sell in private market.

References:

- Graham, A (2020). Airport Privatization: A successful Journey, Journal of Air Transport management, 89, 101930.
<http://aai.aero/Business Info/Annual Reports/Annual Report 2022-23>.
- <http://icao.int/Global Priorities/Air Transport Monitor/Monthly Monitor-February 2024>.
- IATA (2018). Airport Ownership and Regulation.
- IBRD and IDA (2022). Public-Private Partnership in Airport.
- ICAO, (2012). Manual of Privatization in the Provision of Airports and Air Navigation Services.
- Krishna L.R.K. (2021). Privatization of Commercial Airports in India: carry over legacy, A nightmare managing the people agenda. Journal of the International Academy.
- Serrano, F., & Kazda, A (2020). The Future of Airports post COVID-19. Journal of Air Transport Management, 89, 101900
- Vasigh, B., Erfani, G., & Sherman, B.W. (2014). Airport Performance and Ownership Structure: Evidence from the United Kingdom, United States, and Latin America. Journal of Aviation Technology and Engineering.
- Young, S., Wells, A (2019). Airport Planning and Management.



SHAAN
Enterprises Pvt. Ltd.

An overview of Managing Airport with Bird's Eye View on Airport Competitiveness in Hong Kong, Dubai and Singapore



 **Shikha Sharma Bastola**
Director, Finance Department

Abstract

This article provides brief insight into the structure of the airport industry, airport economics, airport operation, socio, economic and environmental impacts of airport and competitiveness of Asian hub airports. An overview of all the key management challenges facing airports and a broad and up to date insight into the working of the industry in context of significant economic and operational impact of covid 19 pandemic on the global air transport industry, technological & digital advances, the changing air transport environment are basically extracted from various articles on Air Transport Journal and reports published by ICAO, ACI, and IATA.

Overview

Airports are an essential part of the air transport system. The basic airport infrastructure consists of runways, taxiways, apron space, gate, passengers and freight terminals and ground transport interchanges. Airports bring together a wide range of facilities and services in order to fulfill their role within the air transport industry. These services include Air Traffic Management (ATM), Security & Fire and Rescue in the airfield. Handling facilities are provided so that passengers, their baggage and cargo can be transferred successfully between aircraft and terminals and processed within the terminal. Airports also offer an increasingly wide variety of commercial facilities ranging from shops and restaurants to hotels, wellbeing services, conferences spaces and business parks.

Demand for air travel is expected to grow significantly in the coming years, especially in emerging markets, while capacity is constrained by physical, regulatory, and environmental factors. Airport managers need to optimize the use of their existing resources, such as runways, terminals, and airspace, as well as plan and invest in new infrastructure and technology that can enhance efficiency, safety, and sustainability. They also need to coordinate with other stakeholders, such as airlines, regulators, and

local communities, to ensure that their plans are aligned with the needs and expectations of the industry and society.

In fact, airport management is a dynamic and complex field that requires constant adaptation and innovation. Airport managers are responsible for overseeing the operations, safety, security and customer service of airports, as well as managing the financial, environmental, and strategic aspects of their business.

Airport Operation

Every airport, irrespective of its size, needs to oversee everything from aspects of public relation, marketing, and finance to the running of the airport. Airport operations are commonly divided into four groups;

- **Airside Operations-** These are the jobs to oversee the airfield, ramps, safety and security of the airport.
- **Billing & Invoicing –** Those in billing and invoicing handle both aeronautical and non-aeronautical revenues.
- **Ground Operation-** These are customer services roles overseeing the concourses, properties, roadways and terminals.
- **Information Management-** This is the collection and distribution of daily flight information.

The complexities of the functions increase with the size of the airport.

Security And Safety

Security and safety are paramount concerns for airport management. They implement robust security measures, including passenger screening and baggage checks, to mitigate risks. Continuous training and drills ensure staff readiness to handle emergencies effectively. Collaboration with law enforcement agencies and sharing intelligence helps prevent security threats. Investing in advanced technology such as CCTV surveillance and biometric identification enhances security capabilities. Additionally, maintaining strict adherence to safety regulations and conducting regular inspections of facilities and equipment minimizes safety hazards. By prioritizing security and safety measures, airport management safeguards passengers, staff, and assets

Airport-Airlines Relationship

The airline-airport relationship is similar to buyer-seller relationship. The relationship between airlines and airports differs from one country to another subject to the business model and airport ownership structure. For example, in the United States of America (USA), an airport serves as the landlord and coordinator of services only and airlines

build their own terminal. While in the United Kingdom (UK) and France, it is a mixture of private and public airport companies owning in developing the airports, whereas airlines are the customers to the airports. As for Malaysia, airports are generally owned and developed by the government while airport operators are provided with airport operating licenses.

Airports function as the connector in the aviation industry. Both airports and airlines need each other. Airports would not be able to serve their customers i.e., passengers if airlines do not bring any passengers on board. Airlines would not be able to process their passengers for their flight without the services provided by the airports. Both the parties practically share the same main customers. However, the interests and objectives of airlines and operators may be conflicting with each other due to differences in ownership structure, governance and institutional framework. Although airlines are important business partner for airports, airport has to satisfy many airlines and it should give equal treatment to every airline. However, airlines value each airport relationship as unique due to its geographic location and each airport has different role. Airlines have the advantages of comparing services and charges of airports around the world and create an opportunity for them to bargain for the better services and lower charges. Some prominent airlines have found to have bargaining power and motivation to enter into strategic partnership with airports.

Airport Facilitation

Airport facilitation deals with the efficient management of the flow of passengers, baggage, cargo and mail through airport facilities ensuring that services are delivered in a healthy, safe and secure environment meeting and exceeding, when possible, the needs and expectations of customers. This should be applicable for all scenarios, during good days and bad days, under normal operations and situations of flight disruption. Annex 9 of the Chicago Convention embodies the SARPS and guidance material pertaining specifically to the facilitation of landside formalities for clearance of aircraft and passengers, goods and mails with respect to the requirements of customs, immigration, public health and agriculture authorities.

Airport Economics

Airport economics is about how to get the best value out of an airport or airport system. A good way of thinking about the different issues of airport economics is to divide them into old and new issues. Over the past forty years or so, the issues of airport economics have changed. The key issues related to economics at the beginning of the 1980's was as follows:

- Patterns of demand

- Cost condition
- Pricing
- Externalities- noise

New development and issues along with some of the important policy issues of forty years ago such as location and access, cost & pricing, evaluation and noise includes:

- Capacity rationing,
- Privatization & economic regulation,
- Airport competition,
- The emergence of the low-cost carrier sector
- The environment.

Prior to 1987 nearly all major airports were owned and run by governments. In 1987, the British Government privatized most of its airports including the London Airport. Since then, there has been a general move towards privatization with Australia privatizing its major airports since 1997, some privatization in Europe (Brussels, Frankfurt, Hamburg and Vienna) and privatization of airports in India, Mexico and more recently in Japan. The US did not join the move to privatization and most major airports in Asia also remain government owned. Hence, there has been a gradual but not rapid shift in airport ownership.

Airport ownership around the world differs from public to private ownership. Although the airport is privately owned, government has influences on airport-related commercial matters such as passengers service charge, landing charge and development policy.

Airport Competition

Airlines networks provide vital connectivity to passengers and shippers and perform a critical role for economic development on local, regional and national levels. Airports offer access to essential infrastructure and services that facilitates air transport. Ensuring that airports operate efficiently and a cost-effective way is therefore important for the sustainable development of air transport in particular and the economy as a whole.

Competition amongst airports to become global or regional hub has intensified. Traditionally hub airports in prime locations (e.g., London, Honk Kong, and Singapore) could attract a large number of passengers to transit or transfer (TT) for connecting flights to their final destinations. As these transit or transfer passengers usually account for 30% to 50% of passengers flows in these hubs, it helps considerably enlarge the customer base of the hub airports for creation of new air routes. However, new hub airports located in the middle east (e.g., Dubai, Qatar, & Istanbul) and Asia (e.g. Seoul,

Beijing & Shanghai) have emerged over the past decade, competing some of these transit or transfer passengers away from traditional hubs.

To a considerable extent, increased availability of direct flights is caused by growing popularity of low-cost carriers, which in turn has posed a new challenge to full-service carriers and airport operators. Originated in the United States in the 1980s and rapidly developing in Europe in the 1990s and southeast Asia in the 2000s, low-cost carriers are best suited for the intra-regional air travel within flight duration of less than five hour. More specifically for Southeast Asia, the share of air passengers market captured by low-cost carriers has almost double, higher than that of Western Europe and North America. By virtue of its low tickets, prices and direct flight have crowded out some of passenger demand and for full-service carrier. For airport operators, although low-cost carriers can meet market demand bring in more customers, business receipts brought by low- cost carriers to airport operators tend to be lower than full-service carriers due to lower landing /parking fees of narrow-body aircrafts largely used by low-cost carriers, especially when the airport concerned are facing immediate capacity constraints.

Rapid development of high-speed rail in Asia has become a new challenge to the aviation industry, especially in the mainland. High speed rail services for short journeys of around 300km per hour could completely crowd out aircraft services.

Recent Developments in Global Aviation

Over the last decade, the growth engine in global aviation demand has shifted towards Asia-Pacific region. In Asia, destinations such as Vietnam, Cambodia, and Laos have become increasingly popular with travelers seeking adventure and cultural immersion. These countries offer a rich history, diverse landscapes, and unique cuisine, all at a more affordable cost than many traditional tourist destinations. Additionally, countries such as Indonesia, Malaysia, and the Philippines are becoming increasingly popular for their stunning natural beauty and outdoor activities.

The growing popularity of non-traditional destinations in Asia and the Middle East reflects changing travel preferences and the desire for unique and authentic experiences. As travelers continue to seek out new and exciting destinations, these regions are likely to see continued growth in tourism and a rise in their profile on the global travel stage.

The emergence of new aviation hubs and routes has been driven by the growth of mega cities and emerging economies. As these cities grow and become more connected to the global economy, demand for air travel increases, leading to the expansion of air routes and the development of new aviation hubs.

In Asia, cities such as Beijing, Shanghai, and Dubai have become major aviation hubs,

connecting passengers from all over the world to destinations throughout Asia and the Middle East. These cities have invested heavily in airport infrastructure, with modern and efficient airports that offer state-of-the-art facilities and services.

The emergence of new aviation hubs and routes is driven by the growth of mega-cities and emerging economies. As these cities become more connected to the global economy, demand for air travel increases, leading to the expansion of air routes and the development of new aviation hubs. This trend is likely to continue in the years to come, as cities around the world grow and become more connected to each other through air travel.

Highlights from ACI World Airport Traffic Forecasts (WATF) 2022-2041 Executive Summary include:

- By the end of 2024, global passenger traffic is expected to reach 9.7 billion, surpassing the 2019 level for the first time since the COVID-19 pandemic.
- Global passenger traffic is projected to grow at a compound annual growth rate (CAGR) of 4.3% from 2023 to 2042 and 3.6% from 2042 to 2052.
- Global passenger numbers are forecasted to approximately double from 2024 to 2042 and to be 2.5 times higher in 2052.
- By 2024, international passenger traffic is forecasted to approach the 4 billion marks, with domestic passenger traffic reaching 5.7 billion.
- Looking ahead to 2042, international passenger traffic is expected to reach 8.7 billion and domestic passenger traffic to attain 10.6 billion.
- In the long-term, the global passenger market dynamic is expected to shift, transitioning from advanced economies towards emerging and developing economies.
- Between 2023 and 2042, advanced economies are expected to have a CAGR of 3.2% for total passenger traffic, whereas emerging and developing economies are expected to have a more robust CAGR of 5.4%.
- Sizeable population bases and rapid rises in incomes in emerging markets are the main economic engines driving air transportation demand.

Top 20 markets by total passenger traffic forecast

Rank	2023	2042	2052
1	United States	China	China
2	China	United States	United States
3	India	India	India
4	Spain	Indonesia	Indonesia
5	United Kingdom	Spain	Spain
6	Japan	Japan	Turkey
7	Turkey	Turkey	Japan
8	Brazil	United Kingdom	United Kingdom
9	Italy	Russian Federation	Thailand
10	Germany	Thailand	Vietnam
11	Mexico	Vietnam	Mexico
12	France	Mexico	Russian Federation
13	Indonesia	Brazil	Brazil
14	Russian Federation	Italy	Philippines
15	Canada	Germany	Italy
16	Australia	Korea	Korea
17	Korea	France	Australia
18	United Arab Emirates	Australia	Germany
19	Thailand	Philippines	France
20	Vietnam	United Arab Emirates	United Arab Emirates

Airport Competitiveness in Selected Places: Dubai, Hong Kong & Singapore

Over the last decade, the growth engine in global aviation demand has shifted towards Asia-Pacific Region. The global traffic volume in 2023 was 94% of 2019 levels. This was based on domestic traffic rising to 104% of pre-pandemic levels, and international traffic reaching 88%. For the Asia-Pacific region, the overall recovery rate was 86%, with domestic at 102% and international at 73%. The good news for Asia-Pacific airlines is that the rebound in the region's international traffic picked up pace dramatically through 2023. Traffic was only 57% of pre-pandemic levels in January 2022, but had increased to almost 83% in December 2023, according to IATA.

It is expected that the Asian region will entrench its growth driver position in the next two decades, as half of global investment in airport infrastructure is directed to Asia right now.

Hong Kong

The Hong Kong International Airport (HKIA) at North Lantau, which opened for commercial operations in 1998, is a vital component of Hong Kong's economy, serving both tourism and commerce. Its strategic position in Asia has made it an important regional trans-shipment center, passenger hub and gateway to other Chinese

cities. The airport has two runways in operation. The extension of Terminal 1 has been operational since November 2019, adding a new aisle with 48 check-in counters, two additional baggage reclaim carousels, catering kiosks, offices and other services. The HKIA serves as one of the busiest airports in the world, with around 120 airlines providing direct services to around 150 destinations worldwide. Prior to the outbreak of the COVID-19 pandemic, the HKIA recorded continuous growth and handled about 71.5 million passengers, 4.8 million tons of air cargo and around 420 000 air traffic movements in 2019.

Leveraging on its geographical position as a gateway to the mainland and its extensive aviation network, Hong Kong is one of the global aviation hubs. Within flying time of just five hours, one can reach almost half of the population in the world, predominantly in Asia. Under the existing two-runway system, HKIA can handle at most 68 aircraft movements per hour to meet the safety standards set out by the Civil Aviation Department. This hourly upper limit is similar to major airports in the world.

The position of HKIA as an international aviation hub is facing headwinds from several fronts, as summarized below:

- Capacity constraint
- Keen competition from emerging airports
- Lagged development of low-cost carriers in Hong Kong
- Substitution effect of high-speed rail
- Delay in air traffic due to airspace congestion

Both Airport Authority of Hong Kong (AAHK) and the government have been taking measures to address the above headwinds and to strengthen the competitiveness of HKIA. These measures include:

Construction of the third runway:

Attracting Mainland passengers through sea/land linkage:

Zhuhai Jinwan Airport as supportive airport for HKIA

Providing a level-playing field for low-cost carriers

Targeted measures to attract TT passengers: In September 2017, the Hong Kong Tourism Board announced some measures to attract TT passengers to visit tourist attractions within the same day of their stay in Hong Kong. These measures include (i) waiving the air departure tax of these visitors; (ii) partnering with local airlines and travel agencies to launch the "Hong Kong Transit Program", providing discounts for visiting certain attractions such as Hong Kong Disneyland and Ngong Ping 360; and (iii) offering free transport (Airport Express) for these passengers.

Notwithstanding the above measures, the runway capacity issue is still expected to be a key constraint on HKIA in the next few years. There are suggestions that AAHK may need to prioritize the use of scarce resources at HKIA in the short-to-medium term, such as (a) according higher priority to those air routes using more wide-body aircrafts for better cost-effectiveness; (b) focusing more on higher value-added international routes with in which HKIA has distinct competitiveness; and (c) leaving some of those Mainland routes to secondary locations with lower economic viability to other airports in PRD. Within the Pearl River Delta (PRD) region, there are five major airports (namely, Hong Kong International Airport (HKIA), Guangzhou Baiyun Airport, Macau International Airport, Shenzhen Bao'an Airport and Zhuhai Airport).

Dubai

The rapid rise of DXB as a global aviation hub in just two decades has profoundly changed the competitive landscape of airports. After the opening of its second terminal in 1998, DXB was only the 30th busiest airport in the world in 2000. Yet Dubai government embarked on further expansion of DXB in the next decade, such as constructing the third terminal. After the completion of major works, DXB overtook HKIA and Paris Charles de Gaulle Airport to become the 2nd busiest international airport in 2012. DXB has also overtaken London Heathrow Airport ("LHR") to become the busiest international airport for three consecutive years since 2014. The airport has the capacity and facilities to serve up to 90 million passengers each year quite easily. There are about 8000 weekly flight that are performed by over 100 airlines to over 250 destinations on all continents.

Geography supports the success story of DXB. First, located in the Middle East, DXB is an ideal stop-over hub for long-haul connecting flights especially between Asia and Europe. Within an eight-hour flight, DXB can reach destinations covering two-thirds of global population. As a "super-connector", many global airlines choose DXB for transferring their air passengers. According to the most recent statistics available, as many as 70% of the air passengers of DXB are for TT purpose, more than doubled that of 30% in Hong Kong. Secondly, given the limited railway network in most of the places in the Middle East (e.g., Kuwait, Oman and Qatar), air transport has become an important transport means for Dubai. Thirdly, the flag carrier of Dubai provides quality services at competitive prices, attracting a large number of TT passengers from other places. On top of strategic location advantages, the Dubai government also made a significant contribution to the rapid rise of DXB as the global aviation Centre. Here are the major policy measures taken to enhance the airport competitiveness in Dubai:

- Heavy investment in airport infrastructure
- Open skies policy to attract connecting passengers from other places:

- Promoting tourist attractions complementing the hub function of airport: long-haul passengers have many choices regarding stop-over hubs. As such, the Dubai Government has created some tourist attractions, including the indoor skiing resort, Dubai Aquarium & Underwater Zoo (one of the largest in the world), desert safari, and mega sports events. These attractions help generate stop-over travel demand.
- Speeding up transfer procedures and immigration clearance
- Incentives for deploying wide-body aircrafts for cost-effective utilization of capacity

Looking ahead, the capacity-led model is likely to give further competitive strengths to the airports in Dubai. As the two airports at DWC combined can handle a capacity of as many as 360 million passengers by 2025, coupled with tailor-made facilities for TT passengers, Dubai may be able to entrench its market leadership position in the coming years.

Singapore

With a small territorial size of 720 sq km and local population of just 5.6 million, the home market is considered too small for the Singapore Changi Airport. With an annual handling capacity of 66 million passengers, Changi Airport serves more than 100+ airlines flying to 400+ cities in around 100+ countries and territories worldwide. About 7,400 flights arrive or depart Changi each week, or one every 80 seconds. Changi Airport relies heavily on TT passengers to sustain its viable operation. Some 58.9 million passengers passed through Changi Airport in 2023, rebounding to 86 per cent of traffic levels seen before the Covid-19 pandemic. This was also an 83 per cent increase from the 32.2 million passengers the airport handled in 2022. In 2019, before the pandemic hit, the airport registered 68.3 million passenger movements. About 328,000 flights took off from or landed at Changi Airport in 2023, according to the latest figures released by airport operator Changi Airport Group (CAG) on Jan 24. It handled 382,000 flights in 2019.

There are more than 100 airlines flying to more than 200 destinations in around 90 countries from Changi Airport right now. Changi Airport's top five markets for 2023 by passenger traffic were Indonesia, Malaysia, Australia, Thailand and India. The airport has won over 620 awards since its opening, including 28 "Best Airport" awards in 2019 alone. Changi Airport's efforts to mitigate the effects of ageing infrastructure include continual physical upgrades to its existing terminals and building new facilities to maintain its high standards in airport service quality.

Despite its strategic location in Southeast Asia, the competitiveness of Changi Airport is gradually challenged by emerging hubs like DXB in the Middle East over the past decade, particularly for connecting flights between the Asia-Pacific region and Europe. Moreover, robust growth of direct flights offered by low-cost carriers in Southeast Asia also diverted some of the air traffic away from Changi Airport.

To address these challenges, both the Singapore government and airport authority have taken the following policy measures to sustain its airport competitiveness in recent years:

- Capacity expansion to meet passenger growth
- Encouraging the use of wide-body/mega aircraft
- Dedicated promotion measures for TT passengers; As TT passengers take up some 30% of passengers throughput of Changi Airport, targeted facilities and services are in place to meet their special needs. First, Passenger Service Charge for TT passengers has been reduced by two-thirds from S\$9 (HK\$50.8) to S\$3 (HK\$16.9) since July 2015, aiming to boost the segments of TT and long-haul passengers. Secondly, to make their short stay comfortable, the airport authority offers free facilities such as (i) snooze lounges; (ii) computers with Internet connection; (iii) 24-hour free movie theatre, and (iv) video game zone, along with 24-hour restaurants. Connecting passengers may also visit three transit hotels inside the airport, either for a nap as short as a few hours or taking a shower at affordable charges without passing through the immigration clearance. Thirdly, a new terminal complex called Jewel acting more like a multi-purpose shopping and entertainment mall. With a 40-metre indoor waterfall and a largest indoor garden in Singapore, it could provide much entertainment to TT passengers staying at the airport. Fourthly, Free Singapore Tour is offered to TT passengers who have to wait at least 5.5 hours before boarding the connecting flight.
- Lower airport fees: There is a wide range of rebates and reductions in airport fees at the Changi Airport. First, rebates of 50% parking fee and 15% aerobridge fee are also offered. Secondly, there has been a 20% rebate to airlines since May 2015 on both flight catering and ground handling franchise fees, with an aim to encourage airlines to enhance service such as by increasing staffing levels during peak periods.

Open the sky through air services agreements: Singapore has concluded air services agreements with more than 130 countries and territories, compared with 67 for Hong Kong. These include more than 60 Open Skies Agreements that allow carriers to operate

any number of flights between and beyond both signatory states. This enables them to tap traffic from third countries to improve the commercial viability of scheduled flights.

Looking ahead, Changi Airport may face more challenges in the near future. For instance, the emerging adoption of ultra-long-range aircrafts for flights lasting up to 19 hours may lead to more direct flights to long-haul destinations, dampening the hub position of Changi Airport, particularly for those flying between Southern and Northern Hemispheres. Moreover, Malaysia's plan to revive the Kuala Lumpur-Singapore high-speed rail (HSR) (the 350-km high speed rail service) between Singapore and Kuala Lumpur may divert some of aviation demand between the two places.

Summary

Airport management refers to the process of dealing with and controlling airport operations with the main intention of optimizing such operations while guaranteeing the safety of all the passengers that go through the airport. In general, airport management oversees the daily activities at local and international airports to ensure regulations are followed, safety is maintained and work is completed on time.

Airport management requires the consideration of multiple circumstances such as ensuring safety, maximizing performance, easing operations, and reducing air traffic congestion, minimizing capital expenditures, and operating costs, warranting regional connectivity, and promoting environmental sustainability.

In the face of intensified competition and in anticipation of further sustained growth in air traffic in the longer term, all selected airports in Hong Kong, Dubai and Singapore have been upgrading their airport infrastructure in recent years. As a matter of fact, capacity expansion seems to be the most important means of competition in all three places. To meet the huge cost in capacity expansion at airports, the governments of all three selected places resort to similar financing means like (a) injecting government equity; (b) imposing passenger service charges; and (c) incurring market loans. More specifically for Hong Kong, even after the completion of the three-runway system in 2024, the capacity of HKIA is still lower than airports at Dubai and Singapore by 2030. In face of this constraint, there may be a need to prioritize its air routes and to encourage usage of larger aircrafts at HKIA, based on the principle of cost-effectiveness and the overall benefits for Hong Kong. It is noted that some low-cost carriers have also tried to deploy larger aircrafts to meet growing passenger demand and to overcome some slot-constrained airfields. For airports in Dubai and Singapore, TT passengers account for 30%-70% of their passenger flows. Specific measures introduced to attract TT passengers include (a) speeding up immigration clearance with the use of facial

recognition technology; (b) increasing application of automation to expedite logistic processes such as check-in and bag-drop; (c) providing tailor-made facilities such as snooze cube and shower facilities; and (d) providing entertainment options at both the airport terminals or downtown at a discount (Research Office Legislative Council Secretariat, 2016, p 32).

References

<https://www.iata.org/en/publications/economics/>

<https://www.icao.int/sustainability/Pages/Analyses and Forecasting.aspx>

<https://www.routledge.com/Managing Airports An International Perspective/Graham/p/book/9781032216386>


<https://www.sciencedirect.com/journal/Journal of Air Transport Management>

<https://aci.aero/2024/02/13/The Trusted Source for Air Travel Demand Updates>

FLY WITH ALTITUDE AIR


WHAT WE DO?

- Heli Rescue
- Heli Tours
- Mountain Flight/ Holy Pilgrimage
- Cargo Sling
- Human Longline
- Aerial Filming & Photography



www.altitudeairnepal.com
Contact: 9801249907/08/18

सानिमा सुनौलो बचत खाता



सानिमा बैंक

नि शुल्क सुविधाहरू*

- डेबिट कार्ड
- मोबाइल बैंकिङ
- डिन्याट खाता
- नेरो शेयर
- eCard जारी (पहिलो वर्षका लागि नि शुल्क टप अप)

*पहिलो वर्षका लागि

अन्य विशेषताहरू

- कुनै पनि निस्सा नेटवर्क ATM बाट नि शुल्क नगद किचल सकिने (महिनामा ५ पटक)
- पहिलो वर्षका लागि लकर सुविधामा छुट (उपलब्धताको आधारमा)
- सानो लकर सेवाना १००/- छुट
- मध्यम र ठूलो लकर सेवाना ५००/- छुट

बीमा सुविधाहरू

- रु १०,००,०००/- को दृढतना बीमा
- वार्षिक रु ५०००/- को नि शुल्क स्वास्थ्य परीक्षण प्याकेज
- रु १०,०००/- सम्मको ओ.पि.डि गुप्तानी शुल्क सहित रु ५०,०००/- सम्मको औषधी उपचार बीमा (नेपाल र भारतमा गरिने उपचारमा)


बीमा प्रदायक

सिद्धार्थ प्रिमियर इन्स्युरेन्स लि.
Siddhartha Premier Insurance Ltd.

थप जानकारीका लागि ९८०११९८०११९ मा सम्पर्क गर्नुहोला ।

Opportunities and Challenges of Civil Aviation in Nepal



 **Shyam Kishor Sah**
Director, AIM Department

1. Introduction

Air transport has played significant role in the movement of people and goods across the remote areas with difficult topography in Nepal. In those high mountain areas yet to be connected with road link, air transport remains as the sole means of transportation. The difficult, slow and risky road transport has also compelled people to rely on air transport despite being costly. The flight operations often become hot issues to create pressure on the government body to ensure the movement of people, goods and essential supplies including medicine in the remote areas. With the high demand of air transport in the country number of operable airfields including paved and unpaved runways reaches over four dozen with few hundred helipads. But due to low number of short take-off and landing (STOL) aircrafts which are capable to operate from the small runways, many mountain airports are not operating daily flights and few are waiting since long to start regular flights. However, the growing number of air travelers in the country is supporting the regular operations of three international and three dozen domestic airports with flights ranging from at least one flight per week in the remote airfields to nearly four hundred flights per day in the Tribhuvan International Airport, Kathmandu.

Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) transformed from the then Department of Civil Aviation on 31st December 1998 is the sole authority to build and operate airports, provide air navigation services (ANS) to the aircrafts, and maintain and ensure all regulatory provisions to ensure safety, security and effectiveness of air transport in the country. Since its establishment, CAAN has played crucial role in promoting the aviation industry and significantly contributed for tourism and socio- economic development of the country. CAAN has remained one out of the very few government enterprises making high contribution in the national revenue in terms of taxes, dividend and foreign exchange. CAAN is also employing more than one thousand people directly and another thousands of people indirectly through procurement of goods and

services, and construction works. Hence, CAAN is contributing enormously through facilitating regular, effective, standard, affordable and accessible air services to the people of Nepal and foreigners in fulfilling their need of travel for various purposes.

The enlarging network of air transport and rapid growth of air traffic in the neighboring countries and in the Asia-Pacific region is also pushing the flow of air traffic in Nepal. Besides, the growing number of Nepali youths in foreign employment and students going abroad for higher studies are creating high demand in the aviation. Similarly, the increasing flow of tourists, pilgrims, business and leisure travelers is also raising demand of air seats in both international and domestic sectors. In the year 2023, more than four million international passengers and more than eight million domestic passengers were served by the three international and three dozen domestic airports in the country. Hence, the national aviation system has achieved nearly 40 percent growth in the total number of passengers in the year 2023 over the previous year 2022. Such a large number of passenger flow show the aviation industry of Nepal has surpassed the pre-COVID level of air traffic.

2. Economic Perspectives of Civil Aviation

The growth in aviation sector opens the door for tremendous opportunities in tourism and service sectors that in turns boost the slow paced and gloomy national economy. The increases in demand of the service and hospitality sector supports in engaging a large number of youths through direct and indirect employment. On the other hand, the tourism sectors promote the production of consumable goods through increased demand in the country supporting the large number of people being engaged in agriculture. Thus, the growth in aviation and tourism sector creates multiplier effect in the national economy and ensures at least ten folds increment in gross domestic product (GDP) for each dollar invested in this sector. With such an impressive prospect of the aviation sector the government body often gets excited to grab the opportunities and become liberal on huge investments for the construction and development of infrastructures required to facilitate enhanced aviation activities.

Many countries are investing huge amount of their budget in building new airports, new terminals at the existing airports, multiple runways, taxiways and other facilities to multiply their passenger and aircraft handling capacity. Our both giant neighbors are doing progress in airport development by leaps and bounds, and commencing operation of dozens of airports in a year. Besides spending public funds, many governments are making use of private funds for building greenfield and brownfield airports and operating smartly to provide excellence experience to the travelers. The continuous innovation in the aviation industry has resulted in the manufacturing of fuel-efficient

aircrafts that can fly for longer hours and connect one corner of the globe to another with a single flight. The rapid increase in the number of aircrafts and travelers in the domestic, regional and long-haul routes are creating congestion at the previously bigger airports. As such expansion of the existing airports and construction of new airports in the bigger cities are sky rocketed. Metro cities like New York, London, Tokyo, Beijing, Dubai, Doha, Istanbul, Bangkok, Incheon, Singapore, Paris and many more are operating multiple airports whereas, New Delhi and Mumbai are likely to operate new mega airports by the end of 2024.

With the investment of trillions of dollars in the infrastructure, aircraft equipment and technology, civil aviation has become mega industry in the world. It has remained one of the top employments creating sector with high level of individual income. The chain of investment starting from new technologies to modern aircrafts and airports like cities have resulted in avenues of business hubs. The modern airports are developed in the form of big business and recreational center so as to generate large fund for the operator and the government to reinvest in various sectors. Thus, one time investment in the civil aviation industry has greatly supported the economy of countries like Singapore, Qatar and UAE to count a few. The continuous expansion of airport and terminal facilities in these countries proves that airports are no more a transit from surface to air transport but a vast business arena that boost the economy within a decade. Moreover, Asia Pacific region being the most populated in the world is experiencing continuous growth in air traffic since the last two decades and many new hubs are being built our vicinity. It is obvious that the large volume of air traffic and growing hubs in the neighboring countries will certainly create great vibes for civil aviation in Nepal.

3. Opportunities for Civil Aviation in Nepal

Nepal possesses full potential for religious tourism, mountaineering, trekking, natural adventures and other recreational activities which will create immense opportunities as follows:

- The strategic location of Nepal, laying between the two great economies—India and China—has potential for getting developed as transit point for both countries and resulting increased number of cross border flights;
- The panoramic view of high Himalayas, beautiful mountains and lakes, and adventures in the nature attracting tourists, trekkers and mountaineers from all around the world that remains as great prospect for expanding the air connection to global network;
- The birth places of Goddess Sita and Lord Buddha are getting connected to the Ramayan Circuit throughout India and Lumbini Circuit throughout ASEAN

countries. Other famous pilgrimage sites including Pashupati Nath, Mukti Nath and many more unique attractions possess huge potential for tourists' inflow;

- Western Nepal being the gate way to the holly lake Mansarovar and Mount Kailash in Tibet also possess great prospect for high value pilgrims from India and other countries is likely to boost aviation activities;
- The worldwide scattering of Nepali diaspora and growing travelling habits of the country people is also giving rise to air traffic and demand for air connections globally;
- Many international air carriers are in pipeline to start services to this mountainous country in order to fulfil the demand of air travel being created globally and regionally;
- The national flag carrier Nepal Airlines and Himalaya Airlines are gradually increasing their fleets and expanding services to new destinations that will increase tourist arrivals;
- The domestic airlines like Buddha Air, Yeti Airlines and Shree Airlines are adding new aircrafts to their fleet and are getting ready for take-off to cross-border destinations;
- The government body such as Ministries of Culture Tourism and Civil Aviation, Finance, and Foreign Affairs, are prioritizing civil aviation and tourism sector for economic development;
- The provision of dual citizenship for the non-resident Nepali (NRNs) nationals implemented by the Government of Nepal will also increase their frequency of travel to Nepal; and
- The growing trend of organizing business meet and seminars in Nepal by the government sector, institutes and entrepreneurs will also support aviation activities.

4. Challenges of Civil Aviation

Besides the above-mentioned opportunities there are following challenges creating hindrances in the course of development and expansion of the civil aviation sector in the country:

- Unstable governments with short term tenure create hurdles for implementation of long-term development plans has become the serious challenge for the huge capital-intensive civil aviation industry;

- Rampant corruption in the public enterprises raising the airport development project costs on one hand and delaying the construction works on the other;
- Lack of prioritization for long term infrastructure development in airports to enhance the traffic handling capacity to cope with the increasing demand;
- The track record of aviation safety in Nepal is poor and aircraft operators are remaining in the EU Safety List since a decade that restricts the national flag carriers to fly in Europe, South Korea, Australia, China and other prominent tourism destination;
- Civil Aviation Authority of Nepal remains the sole authority for regulating the aviation industry and operating airports in the country despite question of conflict of interest being raised by ICAO and European Aviation Safety Agency (EASA);
- Lack of commitment from the government body and Civil Aviation Authority of Nepal for strengthening the aviation industry and improving the long-raised issue of aviation safety;
- Lack of aircrafts in the fleet of the national carriers Nepal Airlines and Himalay Airlines to provide services on wider networks with competitive airfares to increase tourists' arrival.

5. Status of Airports and Infrastructure Development

The history of civil aviation in Nepal dates back to nearly eight decades with the landing of a Beechcraft Bonanza in 1949 at the Gaucharan, in Kathmandu. The green pasture was gradually developed and operated as the only international airport, Tribhuvan International Airport (TIA), in the country for more than seven decades. GBIA and PIA have come into operation since May 2022 and January 2023, respectively. During those seven decades, construction of airports to connect the remote areas remained in priority and the number of airfields in the country crossed fifty. With the increase in investment for airport development in the past two decades number of domestic airfields having metalled runway has also reached 41. However, due to the lack of aircraft fleet, increasing road connections and low number of air travelers many airports are not in regular operation since long.

The Civil Aviation Authority of Nepal has made huge investment in infrastructure development including construction of two new international airports, runway rehabilitation and expansion works at TIA, and black topping runways in several domestic airports. Currently, projects for the construction of new apron and parking bays, expansion of parallel taxiway up to runway ends at TIA, and rehabilitation of apron and parallel taxiway in GBIA, Bhairahwa are in progress. Similarly, big project

for building new International Terminal Building in TIA is on pipeline while mega project for the construction of Second International Airport in Bara District is remaining in vain due to lack of clear modality for funding and government commitment. And, the decade old expansion works in TIA are yet to be completed which is restricting the efficiency of the main international airport. Thus, infrastructure for civil aviation is not yet sufficient to meet the growing demand of air traffic. Therefore, it is getting late to operate some international flights from Bhairahawa and Pokhara and start construction of the major international airport.

6. Institutional Reform of CAAN

The Comprehensive Safety Audit of aviation system in Nepal conducted in 2009 under the ICAO Universal Safety Oversight Audit Program (USOAP) recommended for an integrated Civil Aviation Act because the prevailing Civil Aviation Act 1959 and Civil Aviation Authority of Nepal Act 1996 lack some essential provisions for the civil aviation sector. The draft for integrated and comprehensive Act to govern civil aviation was prepared by a Spanish consultant, INECO contracted by CAAN with ADB funding for organizational reform of CAAN. The consultant also prepared new organizational structures for CAAN to ensure functional separation between the regulatory and service provision. The draft of integrated Civil Aviation Act was modified by a task force formed by the Ministry of Culture, Tourism and Civil Aviation and submitted for approval from the cabinet and send to the parliament.

Later the draft of integrated Act was divided into two Acts for regulator and service provider to split CAAN into two organizations namely Civil Aviation Authority of Nepal as the regulator and Air Services Authority of Nepal as airport operator and air navigation services provider. Both new Acts were passed unopposed by the Upper House of parliament and then tabled in the Lower House. But the government withdraw the bill to resubmit it after modification and it has remained pending in the cabinet. Hence, the country neither got the integrated Civil Aviation Act to govern civil aviation in the changing scenario with advancements in the industry nor got Acts to establish separate organizations for regulatory and service provision functions. As a result, proposed organizational reform of CAAN remained in vain with the questions raised by ICAO and EASA unanswered yet. And CAAN is compelled to function with the two decades old structure and strength of human resources which is failing to enhance organizational effectiveness in the present era of aviation categorized as Ultra Safe High-Risk Industry.

7. Conclusion

The modern aviation industry has flown far away with continuous technological

enhancements and organizational development in the twentieth century. The heavier than air power driven machine first flew for nearly half minute by Wright Brothers in 1902 changed many folds with numerous inventions in avionics, computer technology, digital communication, satellite-based navigation, radar surveillance, fuel efficiency, speed and range of flight, etc. The Convention on International Civil Aviation signed on 7th December 1944 in Chicago, established International Civil Aviation Organization (ICAO) to promote and facilitate safe and efficient air transport round the globe and support technological development. Thus, the decades of sixties and seventies of the last century achieved marvelous inventions in civil aviation and flew large aircrafts including B747 jumbo jet and supersonic Concorde, and by the end of twentieth century the sky was ruled by double decker A380 aircraft. Now, fuel efficient aircrafts like A321 Neo and B737 Max are leading in the narrow body segment whereas, A350 and B787 Dreamliner are prominent in the widebody segment. Airports are also getting expanded to accommodate large number of aircraft on the parking bay and multiple runways to avoid delays.

The growth in civil aviation has also increased safety and security related issues which might result in catastrophe if left ignored. As such systematic approach of safety management and security management are implemented and safety related hazards or security related threats are identified, associated risks are assessed and managed well before they may result in unwanted consequences. As mandated by ICAO Annex 19 all States are required to establish and maintain State Safety Program (SSP) and the service providers including aircraft operator, aircraft manufacturer, aerodrome operator, air navigation service provider, and flight training organizations are required to establish and maintain Safety Management System (SMS). Thus, the experts in ICAO, EASA, FAA, IATA, AFATCA, IFALPA and other aviation organizations are continuously involved in developing best practices and tools for enhancing the level of safety, security and passenger comfort in air transportation.

Way Forward

The civil aviation sector needs to be boosted for safety and efficiency of air transport in order to support socio-economic development in the country. To ensure safe and efficient flow of air traffic following long raised issues need to be addressed at the earliest:

- The pending bills for separation of regulatory and service functions provided by the Civil Aviation Authority of Nepal shall be passed by Parliament at the earliest to facilitate establishment of separate organizations to avoid conflict of interest;

- Effective implementation of Safety Management System (SMS) must be ensured by the service providers including aircraft operators, aircraft repair and maintenance organization, airport operator and ANS service provider;
- Provision of competent human resources to ensure safety performance in airport operations, aircraft operation and maintenance, ground handling services as well as audit, inspection, surveillance and safety oversight functions;
- Capacity building and competency development of personnel involved in safety critical tasks through recurrent training on periodical basis;
- Collaborative effort from CAAN and airlines for improving the level of aviation safety in Nepal and to get the aircraft operators released from EU Safety List;
- CAAN shall leave no stone unturned to operate regular international flights from the newly operated international airports in Bhairahawa and Pokhara; and
- The aviation industry partners and other stakeholders including government body, Chamber of Commerce and Industry, and Associations should join hands to promote tourism, civil aviation and other businesses of the country.

BE INSURED Transfer your Risk

निर्जीवन बीमा गरी निश्चिन्त हुनुहोस् ।

हाम्रा सेवाहरु

सम्पत्ति, मोटर, हवाई, सामुद्रिक, ईन्जिनियरिङ, औषधोपचार, व्यक्तिगत दुर्घटना, मार्गस्थ नगद, सेधमारी तथा नकवजनी, श्रमिक मुआब्जा, निष्ठा जमानी, बैंकर्स ब्लैड्रेट, जनदायित्व, ग्राहस्थ, विविध, विदेश यात्रा तथा चिकित्सकीय दासयत्व बीमा




राष्ट्रिय बीमा कम्पनी लिमिटेड

प्रधान कार्यालय, रामशाहपथ, काठमाडौं, फोन नं. ४२५८८६६

पी.ओ. बक्स : २३८३७, फ्याक्स नं. ४२५८७२१ Email: info@rbcl.com.np, Website: www.rbcl.com.np

A Challenge to Manage Financial Deficit



 **Shaligram Poudyal**
Former Director, CAAN

First step of a new airport project selection is unquestionably its viability. Viability generally refers to financial feasibility nonetheless at break-even. But, in many cases, socio-economic aspects are also to be considered. For example, accessibility to remote mountainous districts has great national importance. Air connectivity to the eastern or western border side of Nepal is also important for national defense, border security and natural hazard management. In the case of small domestic airports, invested amount is not so big. But the cost of international airport development involves tens of billions of rupees. Such a big amount cannot be managed by CAAN's own resources alone. Hence multilateral or bilateral borrowings for capital investment becomes inevitable. Such loan being in billions, the annual loan repayment liability also becomes big financial burden. Thus a loss making investment decision, if it happens, can push CAAN into a debt trap. The invested airport becomes financially unsustainable. Such a debt burden also affects new investment capability of CAAN.

In the past, investment in the 1800-meter runway in Dhangadhi was discussed to be unjustifiable. For about 300-meter of the runway was not in use and the cost of that portion was said to be wastage of money. Pokhara International Airport (PIA), already completed and opened for operation, is frequently talked about its pricey cost and a heavy loan burden.

Let us discuss the income and expenditure scenario of PIA on the basis of expected movement data, rate of charges, loan amount, interest rate and overhead expenses. Annual depreciation cost is not included. Loan repayment will start from 2025 after a seven years of grace period. It is estimated in the feasibility analysis that there will be about 280,000 international passenger movements for the year 2025. It seems the actual movement of international passengers in 2025 would be up to 220,000. But domestic sector movement in 2025 could reach 900,000. Based on these data, the estimated aeronautical and non-aeronautical income would be around Rs. 58 crores. This situation will lead a net operating loss of about Rs. 223.16 crore annually. (PSC

income (Rs. 57.115) crore is calculated for 110 thousand outgoing international and 450 thousand domestic passengers. International landing charges being waived is not accounted for. Annual loan repayment liability (Rs. 280.278 crore) for 13 years' period is taken at 2% interest for 75% of loan and annual operational overhead cost is taken at Rs. 15.000 crore). CAAN has taken this loan from government at 5% interest rate. Therefore, CAANs total deficit per year would increase to Rs. 324.169 crores because it is not getting interest free for the said 25% of the loan. As per the Subsidiary Loan Agreement, total loan portion is to be repaid by CAAN with 5% interest. No other alternatives such as viability gap funding scheme is devised to manage or fill this deficit.

The question of managing annual financial deficit of CAAN for PIA has become a great concern for the government, CAAN management and the employees. CAAN may default to pay loan to government due to fund shortage. But government cannot go on defaulting to a foreign loan. Therefore, government needs to explore for practical alternatives to solve this problem. Here, we discuss about some of the alternative solutions as follows:

- 1) China to convert the loan into grant: According to media reports, requesting China to convert PIA loan into grant was an agenda of negotiation during our prime ministers' last visit to China. But this issue is not clearly mentioned in the Joint Statement. Its point number 7 has only “expressed satisfaction over the completion and operation of Pokhara International Airport”. The matter of grant may have been discussed informally. Since China has given a grace period of seven years, making efforts to convert loan into grant would be appropriate only after 2025. In this modality, due to Rs. 144.29 crore annual depreciation expenses, PIA could be at break-even level only when it crosses two million passenger movements.
- 2) Converting loan free of interest: - Second alternative would be to convert the whole loan to interest free soft loan. Such a scenario would rather be appropriate with 0.50 % annual service charge. It seems there is no such practice as interest free on loans. As multilateral organizations such as ADB and World Bank used to charge service up to 1% changes for the interest free soft loans. We assume that such a modality would bring PIA at break-even level with about 2.1 million passenger movements.
- 3) Converting 50% of the loan to grant : - It seems such modality would be helpful to achieve financial sustainability of PIA. Nepal's continued diplomatic approach with confidence would succeed to materialize such terms of this loan. We assume

that 50% grant modality would bring PIA at break-even level with about 2.5 million passenger movements.

- 4) Monetizing the investment cost into share capital: - Monetizing is another way of getting risks shared with other investors. Monetizing through Nepal-China joint ownership modality may also be feasible for PIA. China invests its sovereign fund to other countries airports. In 2012, it bought 10% stake in the firm that owns London's Heathrow Airport. China also invested in Cambodian airport at Siam-Reap on Build Operate and Transfer (BOT) basis. A 55-year BOT deal was implemented through China's Yunnan Investment Holdings Ltd. Siam-Reap Angkor International Airport (SAI) with 3600 Meter runway came in operation from last October. SIA has seven million passenger capacity. SIA was built to replace Old Siam-Reap Airport which is closed now. It had handled 3.92 million passengers in 2019, 84% of which were international tourists. As Chinese investment was attracted by Siam-Rep's tourist inflows. Our Pokhara has also high tourist attraction. Therefore, China may have interest to involve in Pokhara Airport operation.

Monetizing modality will convert the loan investment amount into share capital. The share of Nepal government may be about 30 % (US\$ 64.79 million) and China government 70% (US\$ 151.17 million). Later on, 5% of Nepal government's share could be issued to general public as well. Hence, substantial reduction in interest and loan burden is possible. In this modality, airport and the land property is to be taken by the operator on lease basis. Such a modality may bring PIA at break-even level with about 2.1 million passenger movements.

Adopting an appropriate business plan is a must for any commercial entity. Business plan is important for any commercial entity. It is much more important for a new greenfield airport. Business plan is like a route map of a mountain trekker. Business plan identifies management strategies and working plan for an entity. Airport is operated under international and national regularly rules. Safety and security concerns are important minute by minute. Business is operated with public mass contacts. Questions of service standards arise day by day.

Pokhara airport's business plan is not yet prepared. The first step of any airport's business plan is to develop air service routes. Route development in international airport involves diplomatic involvements with other governments. Pokhara to New Delhi or to Gulf countries air route via India direct from Bhairahawa is a convenient route for flying. But that route is not yet available for Nepal. Likewise, trans-Himalayan Air Route is not finalized with China. Recent joint statement point 7 has some indicative

wordings. It says “The two sides agreed to strengthen connectivity in airways ... jointly build the Trans-Himalayan Multi-Dimensional Connectivity Network”. Much more has to be done in this connection. Thus, in the airport’s business plan route infrastructure is the first thing to consider. Airport cost recovery, service standards, profitability, future expansion plan, competitions with other airports are other points to consider. Business plan should be finalized with short term, medium term and long term vision. Mission, objective and action plan should be clearly mentioned. Overall, the objective of the business plan would be to usher airport in a sustainable stage, financially and operationally.

A lesson for the next big investment is to be learned from Pokhara Airport Project. Every year we talk about Nijgadh airport. Kathmandu airport (TIA) is being congested in land and in air traffic. Therefore, Nijgadh is selected for bigger airport development. But investment there should be made on an incremental basis. That means facilities have to expand and develop on increased traffic demand basis. At present, we have three international airports within 120 nautical miles. The forth airport in Nijgadh will be within 50 nautical miles from Kathmandu. In such a situation, how will the distribution of international passenger movements be practically established? Factors of such criticalities have also to be considered while making investment and developing infrastructures such as terminal capacities of new international airports.

References:

- Nepal to request China for waiver of Pokhara airport construction loan (kathmandupost.com) (2023/08/26)
- China fund buys 10% stake in London's Heathrow airport - BBC News (BBC.com 1 Nov 2012)
- Chinese-funded Cambodian airport opens to traffic - Chinadaily.com.cn (2023-10-17)
- Siem Reap International Airport - Wikipedia
- How Nepal’s Deal With China for an Airport Became an Albatross - The New York Times (nytimes.com)
- Joint Statement between the People’s Republic of China and Nepal – Ministry of Foreign Affairs Nepal MOFA

Need for Professional Financial Evaluator for Regulatory Audit of Airlines in Nepal



 **CA Anil Basnet**

Manager, Finance Department, CAAN

Introduction

Regulatory Audits are conducted to ensure conformance with regulations and standards in order to maintain an acceptable level of aviation safety. A regulatory audit is a cost-effective means of providing civil aviation authorities with an in-depth view of an aviation document holder's operation.

International Civil Aviation Organization has issued the COSCAP-SA Manual of Regulatory Audits which has been developed to promote conformance with the aviation regulations and standards which collectively prescribe an acceptable level of aviation safety. It also ensures audit policies and procedures are applied uniformly across the State.

Successful regulatory audits require auditors to adopt a positive manner and a professional approach while using proven methods for analysis. Equally important are the overall experience and auditing skills developed by each participant in the process. Only when all audit participants strive for the highest possible standards, can the final product be an accurate assessment of the audit organization.

Need for timely Financial Audit of Airlines

It is challenging to start an airline company, but it is far more difficult to sustain it over time. One of the biggest passenger airlines was Kingfisher, also known as the King of Good Time, based in Bangalore founded in 2003. They quickly rose to become the fifth-largest passenger airline in India, offering both domestic and international flights to passengers at flexible prices.

However, the airline ran into continuous losses since its inception, ran high debts and finally closed its operations on 20 October 2012. Kingfisher Airlines had a deficit of around Rs. 7,000 crores (approximately 1 billion USD) and could not pay its dues to vendors, lenders, and employees. It led to a severe cash crunch, resulting in the grounding of its fleet.

On October 2023 MYAirlines a Malaysian based low-cost airline suspended operations due to significant financial pressures.

In Nepal also once big name like Necon Air, Cosmic Air, Skyline Airways, Air Kasthamandap, Shivani Air, Gorkha Air and Mountain Air have been closed down mainly due to financial problem and some of them still have not cleared various dues till date.

As per Section 2.7.3.1 of "ICAO COSCAP-SA Manual of Regulatory Audits" regarding Financial Change, The effects of financial difficulties and the subsequent impact on operations and maintenance actions are potential indicators of operational safety. Examples could be “cash on delivery” demands made by suppliers; delays by the company in meeting financial obligations such as rent, payroll or fuel bills; spare-part shortages; and repossession of aircraft or other equipment."

Timely identification of these type of Financial distress through regular financial audit of airlines will not only assess the fiscal health but also ensure that they are not compromising on safety due to financial stress endangering air safety.

Documents to be reviewed

When assessing the financial health of an Airlines, various documents need to be reviewed to gain a comprehensive understanding of its financial condition and performance. Here's a list of key documents that are typically reviewed for evaluating financial health of Airlines:

- 1) **Audited Financial Statement:** Reviewing the auditor's opinion and any accompanying notes provides insights into the reliability and integrity of the financial statements. This includes the balance sheet, income statement, and cash flow statement. These statements provide a summary of a company's financial position and performance.
 - **Balance Sheet:** Provides a snapshot of the Airline's financial position at a specific point in time, showing assets, liabilities, and equity.
 - **Income Statement (Profit and Loss Statement):** Summarizes the Airline's revenues, expenses, and profits or losses over a specific period.
 - **Cash Flow Statement:** Assess the airline's cash flow from operations, investing activities, and financing activities to understand its ability to generate cash and fund operations, investments, and debt obligations.
- 2) **Revenue Trend:** Analyse revenue trends over multiple periods to understand the airline's ability to generate income. Factors such as passenger traffic, cargo revenue, and ancillary income contribute to overall revenue.

- 3) **Cost Structure:** Examine the airline's cost structure, including fuel costs, labour expenses, maintenance costs, and other operating expenses. A well-managed airline will have effective cost-control measures in place.
- 4) **Payroll Payment Details:** Payroll records are reviewed to ensure that wages and salaries are properly calculated and that payroll taxes are correctly withheld and remitted on timely basis.
- 5) **Contracts and Agreements:** Any contracts or agreements entered into by the airlines may have financial implications. Financial Evaluator review these documents to ensure that they are accurately reflected in the financial statements.
- 6) **Major Outstanding balance:** It typically refers to the significant financial obligations or liabilities that airlines have yet to settle. Here are some key outstanding balances specific to airlines:
 - **Aircraft Purchases or Leases:** Airlines often acquire aircraft through purchases or lease agreements. The outstanding balance in this context would represent the remaining amount owed on the purchase price or lease payments for the airline's fleet of aircraft.
 - **Maintenance Contracts:** Airlines enter into maintenance contracts for the upkeep of their aircraft, engines, and other equipment. The outstanding balance would represent the remaining payments owed under these contracts.
 - **Fuel Purchases:** Fuel is a significant expense for airlines, and they often have outstanding balances with fuel suppliers for jet fuel purchases. This balance represents the amount owed for fuel already consumed but not yet paid for.
 - **Airport Fees and Charges:** Airlines incur fees and charges for using airport facilities, including landing and parking fees, terminal fees, and ground handling fees. The outstanding balance would represent the amount owed to airports for these services.
 - **Supplier Payments:** Airlines have outstanding balances with various suppliers for goods and services essential to their operations, including aircraft parts, avionics, and IT systems.
- 7) **Bank Loan details:** Financial Evaluator review loan agreements and debt contracts to ensure that debt obligations are accurately reflected in the financial statements and also ensure that obligation are timely met.
- 8) **Financial Ratio Analysis:** Profitability, Solvency, Liquidity, Coverage, Efficiency etc.

Profitability Ratios: Including gross profit margin, net profit margin, return on assets (ROA), and return on equity (ROE), measure the airline's ability to generate profits relative to its revenue and assets.

Liquidity Ratios: Such as the current ratio and quick ratio, assess the airline's ability to meet short-term obligations.

Debt Management Ratios: Such as debt-to-equity ratio and interest coverage ratio, debt service coverage ratio evaluates the airline's debt levels and its ability to service debt.

Asset Efficiency Ratios: Such as inventory turnover and accounts receivable turnover, assess how effectively the airlines utilizes its assets to generate revenue.

Substantial Findings

After the review of documents, the substantial finding which may leads to financial distress in Airlines are given below:

- 1) **Declining Revenues:** Airlines may experience declining revenues due to factors such as reduced passenger demand, lower ticket prices, or decreased cargo volumes. Economic downturns, geopolitical instability, natural disasters, or public health crises (e.g., pandemics) can all contribute to revenue declines.
- 2) **Cost Pressures:** Airlines face significant operating costs, including fuel, labor, maintenance, and airport fees. Cost pressures can arise from rising fuel prices, labor disputes, increased regulatory compliance costs, or unexpected maintenance expenses.
- 3) **High Fixed Costs:** Airlines have substantial fixed costs, such as aircraft leasing or financing, regardless of flight activity levels. When revenues decline or capacity utilization decreases, airlines may struggle to cover these fixed costs, leading to financial strain.
- 4) **Overcapacity and Intense Competition:** Overcapacity in the airline industry can lead to intense competition and downward pressure on ticket prices. Airlines may engage in price wars or aggressive marketing strategies to fill seats, resulting in reduced yields and thinner profit margins.
- 5) **Debt Burden and Financial Leverage:** Airlines often rely on debt financing to fund aircraft purchases, expansion projects, and operational needs. High levels of debt and financial leverage can increase interest expenses and debt servicing obligations, leading to financial vulnerability during economic downturns or periods of low profitability.

- 6) **Cash Flow Challenges:** Airlines require significant cash flow to cover operating expenses, debt obligations, and capital investments. Cash flow challenges can arise from delayed receivables, volatile fuel prices, unexpected expenses, or insufficient liquidity reserves.
- 7) **Regulatory and Compliance Costs:** Airlines are subject to stringent safety regulations, security requirements, and environmental standards, which entail additional costs for training, compliance monitoring, and regulatory filings. Failure to comply with regulations can result in fines, penalties, or operational disruptions.
- 8) **External Shocks and Events:** Nepal is naturally prone to various external shocks. External factors such as natural disasters, terrorist attacks, geopolitical tensions, or global health crises (e.g., pandemics) can severely impact air travel demand and operations. Airlines may experience sudden revenue losses, flight cancellations, or travel restrictions, leading to financial distress.
- 9) **Labor Relations Issues:** Labor disputes, strikes, or high unionization rates can disrupt airline operations, increase labor costs, and damage customer relations. Poor labor-management relations can lead to prolonged disruptions, reduced productivity, and financial losses for airlines.

Need for Professional Financial Evaluator in Regulatory Audit of Airlines

The involvement of professional financial evaluators in regulatory audits of airlines is imperative for several reasons. The aviation industry operates within a complex financial landscape characterized by diverse revenue streams, extensive capital investments, and intricate cost structures. A specialized understanding of aviation finance is essential to accurately assess the financial health and compliance of airlines with regulatory standards.

The role of professional financial evaluators in regulatory audits of airlines is not only crucial for financial compliance but also for ensuring safety within the aviation industry. While safety regulations primarily focus on technical aspects such as aircraft maintenance and pilot training, the financial health of airlines is closely intertwined with safety standards.

Professional financial evaluators like Chartered Accountant, Financial Analyst, experienced Account and Finance Manager/Officers bring a unique perspective to regulatory audits as they possess the expertise to scrutinize financial statements, assess risk factors, and identify irregularities or discrepancies that may indicate financial mismanagement or non-compliance with regulatory requirements. Financial evaluators can uncover situations where financial constraints might lead to compromised safety standards.

Financial stability is essential for airlines to invest in necessary safety measures, such as modernizing fleets, upgrading infrastructure, and investing in employee training. Without adequate financial resources, airlines may be tempted to cut corners on safety-related expenses, putting passengers, crew, and the public at risk.

Financial evaluators play a crucial role in assessing the effectiveness of safety management systems within airlines. By analyzing budget allocations, resource distribution, and risk management strategies, they can provide insights into whether airlines are adequately prioritizing safety within their operations.

Conclusion:

The substantial finding reflects challenges in revenue generation, cost management, and overall financial stability. When airlines face revenue pressures, they tend to curtail budgets, especially those relating to maintaining safety standards, training and maintenance. An airline with “substantial findings”, which is proven to be in financial distress has two options either operate a smaller fleet with full safety or shut down.

Perhaps the time has come in Nepal for considering a financial audit by professional financial evaluator of airlines from the air safety point of view to see if cash-strapped airlines are cutting corners on aircraft maintenance and hence endangering lives. Given the poor financial health of airlines, the Regulator Civil Aviation Authority of Nepal shall be keen to ensure that passenger safety is not compromised on any case.

Ultimately, the integration of professional financial evaluators into regulatory audits of airlines enhances safety oversight by ensuring that financial considerations do not compromise safety standards. By addressing financial vulnerabilities and promoting financial transparency, these evaluators contribute to maintaining the integrity and reliability of the aviation industry, thereby safeguarding the well-being of passengers and the public at large.

References:

1. International Civil Aviation Organization COSCAP-SA **Manual of Regulatory Audits**
2. **Audit of Airlines; Audit and Accounting Guide** by American Institute of Certified Public Accountants Civil Aeronautics Subcommittee, University of Mississippi
3. <https://www.thehindubusinessline.com/>
4. A Case Study on the Downfall of Kingfisher Airlines
5. <https://en.wikipedia.org/>
6. <https://www.icao.int/>

Workplace Violence: Prevention and Response



 **Bhagawaty Kalikotay**

Lecturer, Tribhuvan University, Institute of Medicine, Maharajgunj Nursing Campus

Introduction

Workplace violence is an act or threat of violence, ranging from verbal abuse to physical assaults directed toward persons at work or on duty. The impact of workplace violence can range from psychological issues to physical injury or even death (*Healthcare Workers*, 2023). According to the US Occupational Safety and Health Administration (2018), workplace violence is any act or threat of physical violence, harassment, intimidation or other threatening disruptive behavior that occurs at the work site.

Workplace discrimination and harassment are any unfair or abusive treatment of an employee or a customer based on his/her personal characteristics, such as gender, caste, ethnicity, religion, disability, sexual orientation, or age.

While no occupation is immune, violence at work tends to be more of a risk in certain occupations than in others. Health care is prominent among the sectors which are at high risk. In particular, workers who perform certain types of task appear to be at special risk. These tasks include: handling money or valuables (cashiers, transport workers, bank and post office staff, shop assistants); providing care, advice, education and training (nurses, ambulance staff, social workers, teachers); carrying out inspection or enforcement duties (police and traffic wardens, ticket inspectors); working with mentally disturbed, drunk or potentially violent people (prison officers, bar staff, mental health workers); working alone (home visitors, taxi drivers, domestic repair workers).

Automation, subcontracting, teleworking, networking and self-employment are leading to a rise in the numbers of people working alone. Although working alone is not automatically more dangerous than other employment, in some situations it involves a higher than average risk of violence. These forms of violence can contribute to workers having low morale at work, low productivity, lost work and an increase in the cost of medical treatment.

Several factors appear to increase a worker's risk of suffering violent treatment at the workplace, mainly sex, age and precarious employment. Several surveys appear to confirm the vulnerability of younger workers to violent victimization at the workplace. Many studies show that women are at particular risk of violence, both inside and outside the workplace.

Types of Workplace Violence

Workplace violence can come in many forms. The range of behaviour which may be included under the general heading of violence at work is very broad. But the borderline of what constitutes acceptable behaviour is often vague and cultural attitudes to what amounts to violence are so diverse that it is a very complex matter to define violence at work. Violence may also consist of repeated actions which, by themselves may be relatively minor, but which can cumulatively come to constitute serious forms of violence such as sexual harassment, bullying or mobbing.

Although a single incident can suffice, sexual harassment often consists of repeated unwelcome, unreciprocated and imposed action which may have a very severe effect on the victim. Sexual harassment may include touching, remarks, looks, attitudes, jokes or the use of sexually oriented language, allusions to a person's private life, references to sexual orientation, innuendos with a sexual connotation, remarks about dress or figure, or the persistent leering at a person or a part of her/his body. Workplace discrimination and harassment can take various forms, such as: denying equal opportunities or benefits to certain employees or customers, making offensive or derogatory remarks or jokes about certain employees or customers, displaying or circulating discriminatory or obscene materials or messages, touching, groping, or assaulting certain employees or customers, threatening, intimidating, or coercing certain employees or customers, isolating, excluding, or ignoring certain employees or customers.

Workplace bullying constitutes offensive behaviour through vindictive, cruel, malicious or embarrassing attempts to demoralize an individual or groups of employees. Such persistently negative attacks on their personal and professional performance are typically impulsive, unreasonable and unfair.

In recent years, reports of another form of systematic collective violence have been increasing. This involves ganging-up on or mobbing an employee and subjecting her or him to psychological harassment, for example by means of continuous negative remarks or criticism, isolation, spreading gossip or ridiculing the person concerned. Although such practices might on the surface appear to be minor single actions, they can have a very serious effect.

A new profile of violence at work is emerging which gives equal emphasis to physical

and psychological behaviour as well as full recognition to the significance of minor acts of violence.

Prevention of Workplace violence

Over the years, there have been increased calls to address violence and harassment, especially sexual harassment against women. As a result, many countries have strengthened their efforts to prevent and address sexual harassment in the world of work.

In general, workplace violence is the product of the interaction between three factors. The person committing an act of violence, the triggering event that motivates the person, and a workplace that is more conducive to allowing violence to happen. Workplace violence prevention training can help mitigate all the three factors. Here are some steps to be taken to prevent workplace violence:

- Analyze workplace
- Create a supportive environment
- Offer communication and empathy training
- Establish a clear workplace violence policy
- Commit to a non-violent workplace
- Train employees to recognize warning signs
- Establish clear reporting procedures
- Seek legal action if necessary

Analyze workplace: A thorough analysis of workplace is necessary to understand where the bulk of workplace violence prevention strategy should be focused. It is essential to collect all information to figure out workplace violence like previous incidents of workplace violence, time, types, involved persons, methods of handling, and effectiveness of methods used for its resolution. If there have been no violent incidents in an organization's history, explore what are doing well, find out the gaps in workplace violence policies, and physical environment safety. Some organizations have never considered how a simple look at existing organizational systems can help target potential risk factors for workplace violence.

Create a supportive environment: It is important that an organization's administration make employees feel heard and supported at work. Workers reporting potential violence or verbally threatening remarks should be supported and not face reprisals, regardless of whom they are reporting. Workplace violence policies apply all the way up the corporate ladder and with any client.

Offer communication and empathy training: Workplace violence training is often about how to handle a violent episode as it is occurring, but offering workers training in effective, empathic communication can prevent it before it starts.

Establish a clear workplace violence policy: Creating a policy to prevent harassment is a crucial step in averting the potential for violence. This policy should encompass a set of procedures to address workplace complaints efficiently and privately. In its development, it is vital to involve every level of the organization, including managers, employees, and executives. Keep all individuals informed by distributing the new policy throughout organization and take necessary steps to ensure that every employee comprehends it.

Commit to a non-violent workplace: Commitment to a non-violent workplace means regularly allocating resources, money and time to train workers and prevent workplace violence.

Prevent workplace violence by implementing stringent policies that encourage team to report violent, harassing behaviors, and other signs of danger. Such policies help eradicate undesirable employee behavior and ensure impartiality— managers must swiftly and consistently enforce consequences regardless of the violator's position. Ensure all employees are well-informed about the repercussions of violating the policy. This resolute stance demonstrates organization's commitment for preventing violence.

Train employees to recognize warning signs: Training employees to be alert to warning signs of potential workplace violence can stop an incident before it starts. Warning signs of potential violence include excessive use of alcohol or drugs, behavioral changes that include poor job performance, depression or withdrawal, complaints about unfair treatment, violation of company policies, mood swings and overreaction to criticism or evaluations, paranoia. It is important to note that workplace violence can be committed by people who are not mentally ill. There exists a tendency to oversimplify the cause of workplace violence to mental illness, but in most cases that is not true.

Establish clear reporting procedures: Employees need to feel confident in reporting incidents without fear of revenge. The authorities concerned should establish reporting mechanisms that ensure trust, confidentiality, anonymity, and a commitment to addressing concerns promptly. It is crucial to communicate these reporting procedures clearly to every employee, making them aware of the channels available and emphasizing that their safety is a top priority. Provide multiple avenues for reporting, such as anonymous hotlines or online reporting systems to accommodate different preferences and comfort levels.

Seek legal action if necessary. If survivors are not satisfied with the response or

outcome of the report, or if they face any retaliation or adverse consequences for reporting workplace discrimination and harassment, the survivor may consider taking legal action against the perpetrator or the employer. A civil suit filing can be done for compensation or a criminal case for punishment under the relevant laws of Nepal.

Progress in addressing violence and harassment at workplaces in Nepal: Over the years, there have been increased calls to address violence and harassment, especially sexual harassment against women. In Nepal, notable improvements have been made over the past few decades. While the talk of sexual harassment continues to be a taboo, there are several legal, policy and institutional measures to address sexual harassment.

Overview of legal and policy framework on violence and harassment in the world of work in Nepal (International Labour Organization, 2021)

- The constitution provides right to a dignified life (art. 16), prohibition of discrimination on ground of sex, equality before the law (art. 18), right to work and choose occupation (art. 33), protection of women against any physical, sexual, psychological or any other acts of violence and exploitation (art.38).
- The Electronic Transaction Act, 2063 (2008), Section 47 prohibits teasing, harassing, insulting or similar indecent activities against women by means of the use of computers, the internet, and other means of electronic communication.
- The Supreme Court, in a public interest litigation, furnished an order in 2008 to the Government of Nepal to devise legal measure to address sexual harassment of women workers in dance bar, dance restaurant, massage parlour (collectively the entertainment sector). The Supreme Court issued procedural guideline to protect women in the entertainment sector from sexual abuse and exploitation.
- The National Plan for “Year against gender-based violence” in 2009 recognized sexual harassment at workplace as a problem.
- The Domestic Violence (Offense and Punishment) Act, 2066 (2009) defines domestic violence as any form of physical, mental, sexual or economic harm perpetrated by one person to another within “domestic relationship”. A dependent domestic helper living in the same family is covered under “domestic relationship”.
- The Ministry of Industry, Commerce and Supplies adopted a Code of Conduct against Gender-Based Violence at Workplace in Industrial Enterprises in 2010.
- The Foreign Employment Policy 2068 (2011) recognizes the problem of sexual harassment faced by female workers in course of foreign employment and states the need to address concerns of female workers on labour market and ensure their rights in overall migration cycle.

- The Sexual Harassment at Workplace (Elimination) Act, 2071 (2014) was promulgated.
- The Criminal (Code) Act, 2074 (2017) prohibits certain acts that constitute sexual harassment.
- The Labour Act, 2074 (2017) prohibits sexual harassment.

References:

Bhusal, A., Adhikari, A., & Pradhan, P. M. S. (2023). Workplace violence and its associated factors among health care workers of a tertiary hospital in Kathmandu, Nepal. *PLOS ONE*, 18(7), e0288680. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0288680>

Convention C190—Violence and Harassment Convention, 2019 (No. 190). (n.d.). Retrieved April 4, 2024, from https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C190

Emmanuel, O. (2023, December 25). 9 ways employees and employers can prevent workplace violence. *Validworth*. <https://www.validworth.com/ways-prevent-workplace-violence/>

Guidelines for Preventing Workplace Violence for Healthcare and Social Service Workers. (n.d.).

Healthcare Workers: Work Stress & Mental Health | NIOSH | CDC. (2023, June 30). <https://www.cdc.gov/niosh/topics/healthcare/workstress.html>

International Labour Organization, (2021) Strengthening Action against Violence and Harassment in the World of Work in Nepal, ILO Country Office for Nepal Dhobighat, Nayabato, Lalitpur Kathmandu Nepal. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/---ilo-kathmandu/documents/meetingdocument/wcms_740044.pdf

Kathmandu Post Policy Against Harassment. (n.d.). Retrieved April 3, 2024, from <https://kathmandupost.com/pages/kathmandu-post-policy-against-harassment>

Object, object. (n.d.). *How to Prevent Workplace Violence: 7 Steps to Take Right Now | EdgePoint Learning*. Retrieved April 2, 2024, from <https://www.edgepointlearning.com/blog/workplace-violence-prevention/>

Prevention of Workplace Violence. (2018, February 9). BC Municipal Safety Association. <https://www.bcmsa.ca/prevention-of-workplace-violence/>

Types of Workplace Violence and How to Mitigate. (2022, March 10). AlertMedia. <https://www.alertmedia.com/blog/types-of-workplace-violence/>

Violence at work a major workplace problem. (n.d.).

Workplace Violence—Overview | Occupational Safety and Health Administration. (n.d.). Retrieved April 1, 2024, from <https://www.osha.gov/workplace-violence>

The Economics of Airport Infrastructure in Nepal



 **Sangam Prasain**

Senior Journalist, *The Kathmandu Post*

For any landlocked country, air connectivity is indispensable. Given Nepal's geological complexities and mountainous terrain, air transport offers a solution for many rural communities, especially for hard-to-reach areas. The government has a social obligation to connect the remote regions, which turns air transport services into a social right of communities.

From the commercial viewpoint, air transport plays an important role in fostering development, particularly in facilitating economic integration, generating trade, and creating employment opportunities. Air travel provides vital links for Nepal's burgeoning tourism industry. It is estimated that globally over half, or 58 percent, of all international tourists, travel by air. So, the aviation and tourism industries depend on each other for sustainable growth. Tourism depends on transportation to bring visitors, while the transportation industry depends on tourism to generate demand for its services.

In Nepal, the first aircraft landed at Gauchar, Kathmandu in 1949. Now, more than seven decades after that historic landing, air transport has emerged as the most integral part of the economy. Passenger movement both domestic and international at Kathmandu's Tribhuvan International Airport, which was 1.91 million in 2000, reached 8.69 million in 2023, nearly five-fold growth in two decades. In 2023, 4.54 million international air travellers passed through the country's main gateway, while Nepal's domestic airlines—nine fixed-wing operators and 12 helicopters—flew 4.15 million passengers.

There are different ways of measuring air transport's impact on an economy. In Nepal, it supports three: job creation by spending generated by airlines and the tourists they bring in; supports trade and increases tourism activity which is the primary source of employment and income in the rural mountain regions. There are different but illuminating perspectives on the importance of air transport. According to the report of the International Air Transport Association (IATA) produced in 2018, airlines, airport

operators, airport on-site enterprises (restaurants and retail), aircraft manufacturers, and air navigation service providers employ 14,000 people in Nepal.

In addition, by buying goods and services from local suppliers the sector supported another 36,000 jobs. On top of this, the sector is estimated to support a further 23,000 jobs through the wages it pays its employees, some or all of which are subsequently spent on consumer goods and services. Foreign tourists arriving by air to Nepal, who spend their money on the local economy, are estimated to support an additional 381,000 jobs. In total 455,000 jobs are supported by air transport and tourists arriving by air.

The air transport industry, including airlines and its supply chain, is estimated to support \$272 million of GDP in Nepal. Spending by foreign tourists supports a further \$807 million of the country's GDP, totalling \$1.1 billion. In total, 3.7 percent of the country's GDP is supported by inputs to the air transport sector and foreign tourists arriving by air. According to the IATA report, air transport in Nepal is forecast to grow by 165 percent in the next 20 years under the current trend's scenario. This would result in an additional 6.9 million passenger departures by 2038. If met, this increased demand would support approximately \$2.9 billion of GDP and around 784,400 jobs.

Until a few years back, the airport infrastructure development remained far behind the growth of air traffic. The result was the increasing congestion, especially at Kathmandu's Tribhuvan International Airport. But things have changed. Nepal has three international airports--one serving as the gateway to Kathmandu, one serving as the gateway to the Annapurna region, Nepal's major trekking destinations and the third facility serves as the gateway to the pilgrimage destination of Lumbini, the birthplace of Buddha. These facilities are examples of decentralization as well.

Things are looking up for Nepali tourism. The country welcomed over 1 million tourists in 2023 after the COVID pandemic, which started in early 2020, brought arrivals to a standstill. Infrastructure development brings change in society because it provides jobs and revs up economic growth. It encourages investors. For example, tourism entrepreneurs in Pokhara and Bhairahawa hoped the new international airport would bring hordes of tourists and fill the empty rooms. Investors have poured billions into new properties.

With a large number of new infrastructure--ranging from resorts to restaurants and cable cars to adventure activity facilities--Pokhara was pushing to change its evergreen tag of being the world's cheapest destination. Now that it has its international airport, Pokhara aspires to become a destination on its own--not an offshoot of Kathmandu. Scores of luxury properties are in the pipeline. Bhairahawa, the once sleepy market town in the southern Tarai was thrust onto the international stage after becoming the

gateway to Lumbini, the birthplace of Buddha. Proliferating factories and a rapidly spreading transportation network turned the Butwal-Bhairahawa metroplex into an economic powerhouse. Lumbini, which attracts international pilgrims as the birthplace of the Buddha, has observed the construction of large-scale infrastructure including a bevy of luxury hotels after talk about the construction of an international airport began in 2010.

One of the main benefits of tourism for a destination is the economic benefits. Tourism can bring a lot of income to a destination. Travellers spend money on accommodations, food, transportation, souvenirs and activities, creating jobs and supporting local businesses. The World Bank and the International Monetary Fund have said in their reports that Nepal's economy is expected to rebound with strong tourism growth.

On May 16, 2022, Nepal opened the international airport in the southern city of Bhairahawa. Seven months after opening Nepal's second international airport after more than seven decades, on January 1, 2023, the third international airport in Pokhara was opened.

However, these two new international airports are not performing as expected. The geopolitical tussles over the two international airports are surrounding and may not bode well for the country's tourism. The government should act wisely to promote these two airports to bring planes full of tourists, which could not only be a lifeline for the country's ailing economy but also promote decentralization, a positive win for economic growth that promotes more equitable distribution of resources.



Enhancing Employee Motivation in the Workplace



 **Gauri Dhakal**

Library Officer, Civil Aviation Authority of Nepal

Introduction

The drive that starts, guides, and maintains action toward meeting needs or achieving objectives is known as motivation. Reeve (2018) offers a commonly referenced definition of motivation as "the energization and direction of behavior." In this formulation, energy activation and direction towards certain objectives or results are both emphasized. Under the influence of a mix of internal and external influences, it entails the activation, direction, and persistence of behavior towards desired objectives or outcomes. These criteria are in line with a number of theories of motivation, such as Self-Determination Theory (Deci & Ryan, 2000) and Maslow's Hierarchy of desires (Maslow, 1943), which emphasizes the impact of psychological processes, internal desires, and desires on behavior.

Motivation is often related to the interaction between employees and employers. Fisher et al. (2003) added that managers should at all times create and maintain a working environment that will help to satisfy employee needs, wants and desires. Consequently, a working environment that helps to satisfy employees' needs and wants will motivate them to perform at an optimal level, which leads to their productivity. According to Fisher et al. (2003), employee productivity can be defined as an employee's output divided by his or her input. Productivity, on the other hand, can be measured in many different ways. Motivation can arise from various sources, including intrinsic factors such as personal satisfaction, enjoyment, and a sense of accomplishment, as well as extrinsic factors such as rewards, recognition, and social approval. Moreover, motivation is dynamic and subject to change over time, influenced by internal factors such as mood, attitudes, and beliefs, as well as external factors such as organizational culture, leadership, and situational contexts.

Organizations establish approaches that improve performance and compete in highly competitive marketplaces in order achieve their goals and objectives. However, very

few businesses view their human capital as their most valuable asset. If poorly managed, it can cause the business to fail and have a high employee turnover rate (Fisher, 2012).

Understanding Employee Motivation

Employee motivation is a critical component of a successful workplace environment. Motivated employees are more engaged, productive and committed to achieving organizational goals. In contrast, disengaged employees can lead to decrease productivity, higher turnover rates and ultimately, a negative impact on the bottom line. Therefore, it is imperative for employers to understand the factors that influence employee motivation and implement strategies to foster a motivating work Environment.

According to Ryan and Deci's Self -Determination Theory (SDT), motivation stems from innate psychological needs for autonomy, competence and relatedness. Individuals are intrinsically motivated when they engage in activities that satisfy these fundamental needs, experiencing a sense of enjoyment, fulfillment and personal growth. Furthermore, extrinsic motivation arises from external incentives, rewards or consequences, influencing behavior through mechanism such as reinforcement and social comparison (Ryan and Deci,2000).

Numerous theories have been proposed to explain employee motivation, including Maslow's Hierarchy of Needs and Herzberg's Two-Factor Theory and Expectancy Theory. While these theories offer valuable insights in to the nature of motivation, it is essential to recognize that motivation is a complex and dynamic phenomenon influenced by individual differences, organizational culture, and external factors. Maslow posited a hierarchical arrangement of human needs, suggesting that individuals are motivated to fulfill basic physiological and safety needs before progressing to higher-level needs such as belongingness, esteem, and self-actualization (Maslow, 1943). Conversely, Herzberg identified hygiene factors (e.g., salary, working conditions) and motivators (e.g., recognition, responsibility) as distinct determinants of job satisfaction and dissatisfaction, highlighting the importance of intrinsic rewards for long-term motivation (Herzberg et al., 1959).

Key Factors Influencing Employee Motivation

Motivation is influenced by various factors and the process of motivating employees is not an easy process and not every manager can properly motivate his or her subordinates. Several key factors influence employee motivation in the workplace can be summaries as follows:

- 1. Recognition and Appreciation:** Employees are motivated when their efforts are recognized and appreciated by their supervisor and peers.

2. **Clear Goals and Objectives:** When employees have clear and achievable goals, they are more motivated to work towards them.
3. **Opportunities for Growth and Development:** Providing opportunities for skill development, training, and advancement can increase motivation as employees could see a future for themselves within the organization.
4. **Effective Communication:** Open and transparent communication fosters trust and keeps employees informed about company goals, changes, and expectations, which can increase their motivation.
5. **Positive Work Environment:** A supportive and inclusive work environment where employees feel respected and comfortable contributes to their motivation and overall job satisfaction.
6. **Autonomy and Empowerment:** Giving employees autonomy to make decisions and control over their work processes can increase motivation and engagement.
7. **Recognition of Achievements:** Celebrating individual and team accomplishments reinforces positive behavior and motivates employees to continue striving for success.
8. **Work-life Balance:** Providing flexibility and support for employees to maintain a healthy work-life balance demonstrates care for their well-being and can increase motivation and productivity.
9. **Fair Compensation and Benefits:** Competitive salaries, bonuses, and benefits packages are important factors in motivating employees and ensuring that they feel valued.
10. **Supportive Leadership:** Strong leadership that inspires trust, provides guidance, and sets a positive example which plays a crucial role in motivating employees and fostering a productive work environment.
11. **Job security and Fairness:** Employees feel motivated when they believe their jobs are safe and when they see that the rules and procedures at work are fair and clear.
12. **Social Relationships and Team Dynamics:** Getting along well with co-workers and working effectively as a team can make employees feel motivated because they feel like they belong and are part of a group working together.
13. **Feedback and Recognition:** Regular feedback on performance and opportunities for recognition and praise contribute to increased motivation and job satisfaction.

Organizations can encourage employee engagement, productivity, and satisfaction by addressing these essential factors while creating an enjoyable work environment.

Strategies for Motivating Library Staff at Work

Motivating library staff is crucial for ensuring their engagement, productivity and job satisfaction. Set clear performance expectations and goals for library staff, aligning them with organizational objectives. Provide regular feedback on performance, highlighting strengths and areas for improvement. Conduct performance evaluations to recognize achievements and identify development needs, fostering continuous learning and improvement (Kluger & DeNisi, 1996).

In the bustling world of libraries, the heartbeat of operations lies within its dedicated staffs. From librarians guiding readers through a maze of knowledge to clerks diligently organizing shelves, each member plays crucial role in the library's success. However, like any workplace, maintaining motivation among library staffs can sometimes be a challenge. However, libraries may create a setting where excitement flourishes and productivity improves with the right strategies and approaches.

Empowering staff members with the resources they need for improving their expertise and skills not only benefits them personally but also enhances the organization's reputation. Professional development opportunities include attending conferences, workshops, or continuing education. Additionally, think about starting mentorship programs so that library employees can assist and mentor newer patrons. A sense of pride in their work and a sense of belonging are fostered by acknowledging and appreciating the individual contributions of all staff members, particularly library workers. A clear set of objectives and expectations can help library employees understand their duties and responsibilities and offer a successful path forward.

Essence of Motivation in the Workplace

The key to motivation in the workplace is its ability to move employees toward the achievement of company goals while cultivating engagement, happiness, and productivity. Motivation is the inner force that drives people to put forth effort, endure through challenges, and pursue greatness in their chosen field. Here are key aspects of the essence of motivation in the workplace

- 1. Performance Enhancement:** Motivation energizes employees, encouraging them to perform at their best and continuously improve their skills and capabilities.
- 2. Goal Alignment:** Motivated employees align their efforts with organizational

objectives, ensuring that their actions contribute to the overall success and growth of the company.

3. **Job Satisfaction:** Motivation enhances job satisfaction by fulfilling employees' psychological needs for autonomy, competence, and relatedness, leading to a sense of fulfillment and happiness in their work.
4. **Employee Engagement:** Motivated employees are more engaged in their work, demonstrating higher levels of commitment, enthusiasm, and initiative, which leads to increased organizational performance.
5. **Innovation and Creativity:** Motivation stimulates innovation and creativity by encouraging employees to think, explore new ideas, and take risks to drive continuous improvement and innovation within the organization.
6. **Positive work Culture:** Motivation contributes to a positive work culture characterized by trust, collaboration, and mutual respect among employees, fostering a supportive and inclusive environment where individuals feel valued and appreciated.
7. **Retention and Loyalty:** Motivated employees are more likely to stay with the organization, reducing turnover rates and retaining valuable talent that contributes to long-term success and stability.

Conclusion

Employers know it is crucial to have workers who really care about their job, do their work well, and use their time wisely. It's also important for bosses and companies to see how their employees are doing and if they're healthy and happy. When employees like their jobs, they do better work, go above and beyond what's expected, and feel good overall. But when employees don't like their jobs, they might feel exhausted, start looking for new jobs, miss work more often, or just start pulling away from their work. Success in an organization is significantly affected by motivation among staff members. Organizations may promote a positive and efficient atmosphere at work by understanding the factors which influence motivation among staff members and implementing techniques into place to improve motivation in the workplace. Overall motivation is a dynamic and complex concept that impacts how individuals perform in a variety of contexts, such as the workplace, school, and personal interests. By understanding the basic psychological processes and contextual factors that motivate motivation, researchers and professionals can create effective ways to fostering involvement, efficiency, and pleasure in individuals as well as organizations.

References:

- Deci, E. L., & Ryan, R. M. (2000). The "what" and "why" of goal pursuits: Human needs and the self-determination of behavior. *Psychological Inquiry*, 11(4), 227-268.
- Maslow, A. H. (1943). A theory of human motivation. *Psychological Review*, 50(4), 370-396.
- Reeve, J. (2018). *Understanding motivation and emotion* (7th ed.). Wiley.
- Herzberg, F. (1959). *The Motivation to Work*. John Wiley & Sons, New York.
- Kluger, A. N., & DeNisi, A. (1996). The effects of feedback interventions on performance: A historical review, a meta-analysis, and a preliminary feedback intervention theory. *Psychological Bulletin*, 119(2), 254–284.



Guardians of the Skies

Navigating Airport Security from Past Breaches to Future Innovations



 **Saroj Bikram Kunwar**
Senior Assistant, TIACAO

Abstract:

Soaring through the clouds, the safety of air travel often feels effortless. Yet, beneath this seemingly tranquil experience lies a complex web of security measures meticulously designed to shield passengers and crew from potential threats. This article embarks on a journey through the ever-evolving realm of airport security, examining its past vulnerabilities exposed by breaches and exploring the cutting-edge innovations shaping its future. Moving forward, the article sheds light on the transformative role of technology in safeguarding the skies. From biometrics and artificial intelligence to advanced screening systems, these innovations promise to revolutionize the passenger experience while bolstering security effectiveness. However, the path toward a secure future is not without its challenges. Balancing stringent measures with passenger comfort, ensuring ethical implementation of technology, and addressing resource limitations in developing nations remain crucial hurdles to overcome. By understanding the intricate tapestry of airport security—its past, present, and future—we can empower ourselves to navigate its complexities with informed awareness, appreciating the tireless efforts of the "Guardians of the Skies" who ensure our journeys remain safe and secure.

Introduction

Being a gateway point into a nation, international airports are closely related to national security. Airports are regarded as sensitive infrastructure on a worldwide scale, and each airport has certain security requirements that must be met in order to maintain the highest degree of trust. An extensive security system, comprising not just security force personnel but also civil service workers accountable for the seamless functioning of the airport, is required for an international airport. To prevent function duplication and security failures, it is critical to have well-defined mandates among stakeholders and established territories.

Nepali airports have been fighting human trafficking, the smuggling of illegal goods and drugs, and the movement of gold and foreign currencies in the past few years.

These difficulties are made worse by problems including inadequate mandates for Nepal Police personnel deployed for airport security, antiquated security measures, and a lack of coordination amongst the airport operation's participants.



Let's delve into some key types of security employed at airports today:

1. Security Guards or Agents

The presence of the Nepali Army, Nepal Police, APF, and security staff is the first line of defense for security in Nepal's airports. These employees are dispersed across the airport grounds to guarantee a secure environment. The security personnel and agents carry out a variety of tasks, including random identity document checks, surveillance of CCTV footage, searching bags and other items for potential security threats, checking luggage for any suspicious items, keeping a high degree of alertness and vigilance, and keeping an eye out for any suspicious behavior. Since their mere presence serves as a deterrent to any possible threat, it is difficult to gauge how effective these security officers or agents are. It is safe to presume that their presence has improved airport security.

2. Security Inspections at Points of Entry and Exit

All people entering or leaving the airport premises must be authorized personnel, and this is ensured via security checks at the numerous entry and exit points. This

precaution is carried out by using technology, like biometric scanners, to confirm tourists' identities. This method is quite successful since it enables security staff or agents to rapidly identify people who are not permitted to be inside the airport. In addition, this precaution guarantees that all authorized staff are under observation to maintain a secure environment within the airport. Because this strategy has made it possible for the security personnel and agents to act promptly, it may also be presumed that any prospective threats have been prevented.

3. Screening of Passenger and Goods Screening

The checking of travelers' belongings is another security element used in Nepal's airports. Advanced security technology, like check-in X-ray scanners and inline X-rays, is used in this process. Before being permitted to access the guarded sections of the airport grounds, every traveler is scanned using a walk-through metal detector (WTMD), and their belongings are carefully inspected and scanned for any suspicious materials. This technique has been shown to be highly effective in detecting most possible dangers prior to their ability to cause harm. It's also safe to presume that this precaution has been quite effective in keeping any illegal weapons or explosives off the airport property.

4. Setting up High-Definition Security Cameras

An additional security measure for airport security is the installation of high-definition CCTV cameras within the airport premises. The airport's CCTV cameras keep an eye on everything and document any questionable activity. Every video clip is stored for potential use in upcoming investigations. This effectiveness of such measure is quite high because it enables security personnel or agents to continuously monitor the airport's grounds. This approach has been effective in mitigating potential threats as well because it enables security personnel and agents to react promptly. Since it is more difficult for any suspicious conduct to go unnoticed, it may also be concluded that this strategy has been successful in discouraging possible threats.

5. Prohibiting Firearms and Explosives

It is forbidden to carry any weapons or explosives onto airport property in order to protect Nepal's airspace. This is being done in an effort to lessen any possible risks that these things might pose. Since this safeguard keeps any potential explosives out of the airport, its effectiveness can be deemed to be fairly high. This precaution has also proven successful in removing the possibility of explosives and weapons from the airport. The safety of the airside and landside of the airport has also improved as a result of this action.

6. Deployment of Visible Dog Squads

Another security measure is the stationing of visible dog squads within the airport boundaries. These teams, which are made up of highly-trained dogs, search for bombs or suspicious objects. The dogs are there to serve as a prohibition against any possible dangers. Because the dogs are there to function as deterrents, this measure is considered as one of the effective means of airport security. Additionally, this precaution has been effective in identifying any suspicious objects or explosives before they can do any potential damage. Likewise, this strategy has been helpful in giving the passengers a feeling of safety and security.

7. Airport Staff Screening

Another security step is the screening of airport staff. This precaution helps to guarantee that no employee on airport property has ever engaged in any suspicious behavior. To verify their identities and make sure they don't represent a risk to the airport, all employees must submit to background checks. This measure has a high level of effectiveness because it guarantees that all employees have completed the required security checks. Additionally, by taking this precaution, any possible dangers that might originate on airport property are eliminated. Additionally, it can be presumed that this action has been successful in establishing a secure environment within the airport.

8. Strict Surveillance of Private Aircraft

Strict surveillance of private aircraft is the last security step enforced at airports. By taking this precaution, the airport can make sure that every private aircraft has had a thorough inspection and been given the all-clear to take off before allowing them to enter or exit the property. This solution has a high level of effectiveness because it gets rid of any possible hazards that could come from private planes. In order to maintain a secure environment at the airport, this precaution also guarantees that every private aircraft has undergone a comprehensive inspection. Since this technique permits the security staff or agents to look into any suspicious activities, it may also be presumed that it has been successful in neutralizing any possible threats.

Some notable examples of airport security breaches that occurred in Nepal:

- 1973:** The Nepal plane hijack (also known as the Biratnagar Plane Hijack) was the first plane_hijacking in the history of Nepal.
- July 10, 2016:** An Indian passenger identified as Shiva Shanker Singh was found with five unused bullets in different parts of his luggage while trying to board a Buddha Air flight to Pokhara.

- January 6, 2017:** The Central Investigation Bureau (CIB) of Nepal Police seized 33 kg of gold from the Tribhuvan International Airport that had passed undetected through customs.
- October 17, 2017:** In an operation carried out by the Central Bureau of Investigation (CIB), it was revealed that two chimpanzees, eight monkeys, seven golden pheasants, two ring-necked pheasants, 38 pigeons, and 65 parrots were illegally brought into the country via the airport.
- 2019:** A passenger was arrested from Tribhuvan International Airport (TIA) for attempting to smuggle gold concealed in his shoes.
- 2020:** A drone sighting near TIA raised concerns about potential unauthorized aerial activities and the need for counter-drone measures.
- February 2022:** A man bypassed three security layers at TIA, reaching a parked plane without any documents, highlighting vulnerabilities in perimeter security and access control procedures.
- October 2022:** A tiger tooth was seized from a passenger at TIA, raising questions about wildlife trafficking and the effectiveness of security measures.
- July 18, 2023:** Ten people, including a Chinese national, were arrested in relation to the smuggling of nearly 100 kilograms of gold that passed out of Tribhuvan International Airport's customs without being detected at the night of July 18.
- December 28, 2023:** The Dillibazar Post and Customs Office confiscated 1,160 grams of marijuana that had managed to pass through all the checks at the airport.

A Deep Dive into Lessons Learned from Nepal's Airport Security Breaches

While Nepal's aviation industry enjoys steady growth, several emerging concerns threaten its future security. Here's a detailed look at the most pressing issues:

1. Resource Constraints:

- **Budgetary Limitations:** Tight budgets restrict the implementation of advanced security technologies like biometrics, sophisticated scanners, and robust cyber defenses. This hinders the effectiveness of security protocols, particularly at smaller airports.

- **Training and Development:** Limited resources restrict access to comprehensive training programs for security personnel, leaving them vulnerable to new threats and lacking expertise in the latest detection techniques and emergency response procedures.
- **Manpower Shortage:** Budgetary constraints might lead to insufficient personnel, making it difficult to maintain adequate coverage at all security checkpoints and monitor activities effectively.

2. Infrastructure Gaps:

- **Smaller Airports:** Many smaller airports lack the infrastructure necessary for advanced security protocols. They might not have dedicated areas for thorough searches, proper baggage handling facilities, or robust access control systems, creating vulnerabilities.
- **Outdated Equipment:** Many airports rely on outdated scanners and detection systems, making them susceptible to bypasses and unable to identify emerging threats like concealed weapons or explosives.
- **Maintenance Challenges:** Maintaining and upgrading existing equipment can be expensive, leaving airports vulnerable due to malfunctioning or outdated technology.

3. Porous Borders and Criminal Networks:

- **Weak Border Controls:** Nepal's extensive and porous borders pose a significant challenge. Limited resources and manpower make it difficult to effectively control illegal activities like smuggling, human trafficking, and the infiltration of criminal networks.
- **Cross-Border Collaboration:** Lack of robust collaboration and information sharing with neighboring countries can hinder efforts to track and dismantle criminal networks operating across borders.
- **Internal Threats:** The presence of criminal networks within Nepal can pose a risk of insider threats, where individuals with access to airports collude with criminals to facilitate illegal activities.

4. Cyber Security Threats:

- **Vulnerable Systems:** Aviation infrastructure and data storage systems might be vulnerable to cyber-attacks, potentially compromising sensitive information, disrupting operations, and causing safety hazards.

- **Lack of Awareness:** Insufficient awareness among personnel regarding cyber threats and best practices can increase vulnerabilities to phishing attacks, malware, and data breaches.
- **Limited Resources:** Implementing robust cyber security measures requires significant investment in technology, personnel training, and ongoing maintenance, which can be challenging with limited resources.

5. Evolving Threats:

- **Drone Intrusions:** The growing use of drones for unauthorized aerial surveillance or even illegal activities necessitates investments in counter-drone technology and protocols to protect airports and aircraft.
- **Emerging Threats:** New and unforeseen threats like bioterrorism or chemical weapons require continuous adaptation of security measures and training of personnel to identify and respond effectively.
- **Insider Attacks:** The possibility of insider threats, where airport personnel with access and knowledge exploit vulnerabilities for malicious purposes, requires robust vetting procedures and security awareness programs.

6. Corruption:

- **Concerns Exist:** While concrete evidence is limited, concerns regarding potential corruption within airport security personnel can hinder effective enforcement of regulations and facilitate smuggling or other illegal activities.
- **Lack of Transparency:** Opaque systems and a lack of transparency in recruitment, promotion, and disciplinary procedures can create opportunities for corruption.
- **Impact on Trust:** Corruption can erode public trust in airport security, potentially creating a climate where individuals are less likely to report suspicious activity or cooperate with security measures.

Innovative Solutions:

Nepal's aviation industry faces evolving security challenges, but innovation offers promising solutions. Here's a deeper look at some key areas of innovation:

1. Leveraging Technology:

- **Biometrics:** Implementing fingerprint, facial recognition, and iris scanning systems can streamline passenger identification, improve access control, and deter unauthorized access.

- **AI-powered Behavior Detection:** Utilizing AI algorithms to analyze body language, movement patterns, and facial expressions can identify suspicious individuals and prevent potential threats.
- **Enhanced Baggage Scanners:** Deploying advanced X-ray scanners with threat detection capabilities can identify concealed weapons, explosives, and contraband more effectively.
- **Drone Detection and Countermeasures:** Implementing technology to detect and neutralize unauthorized drone activity protects airports and aircraft from potential threats.

2. Investing in Personnel Training:

- **Continuous Training Programs:** Equip security personnel with the latest knowledge on emerging threats, detection techniques, and best practices in security protocols.
- **Simulation Exercises:** Conduct regular drills and simulations to improve response times, decision-making under pressure, and coordination between security personnel.
- **Cyber Security Awareness Training:** Educate personnel on cyber threats, phishing attempts, and secure data handling practices to prevent cyber-attacks.
- **Psychological Profiling Training:** Train security personnel in identifying suspicious behavior and potential insider threats based on psychological cues and behavioral patterns.

3. International Collaboration:

- **Partner with International Organizations:** Collaborate with agencies like ICAO and INTERPOL to access expertise, training programs, and best practices in aviation security.
- **Information Sharing:** Share intelligence and threat data with international partners to stay updated on emerging threats and track criminal networks.
- **Joint Training Programs:** Organize joint training programs with international security agencies to share best practices and enhance cross-border collaboration.
- **Technology Transfer:** Access cutting-edge security technologies and expertise from developed nations through partnerships and technology transfer programs.

4. Standardization and Harmonization:

- **Implement Standardized Protocols:** Enforce consistent security protocols across all airports, including baggage screening procedures, passenger identification checks, and access control measures.
- **Harmonize with International Standards:** Align national security protocols with international standards set by ICAO and other organizations to ensure consistency and effectiveness.
- **Regular Audits and Inspections:** Conduct regular audits and inspections to ensure all airports adhere to standardized protocols and identify potential vulnerabilities.

5. Community Engagement:

- **Public Awareness Campaigns:** Educate the public about airport security measures, suspicious activity reporting, and cooperation with security personnel.
- **Community Watch Programs:** Establish community watch programs around airports to deter illegal activities and encourage reporting of suspicious behavior.
- **Collaboration with Travel Agencies:** Partner with travel agencies to educate passengers about security procedures and encourage responsible travel practices.

6. Cyber Security Infrastructure:

- **Invest in Robust Cyber Security Measures.** Implement firewalls, data encryption, and intrusion detection systems to protect sensitive aviation data and infrastructure.
- **Regular Vulnerability Assessments:** Conduct regular security assessments to identify and address potential vulnerabilities in IT systems.
- **Cyber Security Training for Staff:** Train all airport staff on cyber security best practices and how to identify and report suspicious cyber activity.
- **Incident Response Plan:** Develop a comprehensive incident response plan to effectively respond to and mitigate cyber-attacks.

7. Data-Driven Decision-Making:

- **Collect and Analyze Security Data:** Utilize data from security systems, passenger flow, and incident reports to identify trends, predict threats, and optimize resource allocation.
- **Risk-based Security Measures:** Implement risk-based security measures, focusing resources on high-risk areas and passengers while streamlining procedures for low-risk individuals.
- **Performance Monitoring and Evaluation:** Regularly monitor and evaluate the effectiveness of security measures based on data analysis and make adjustments as needed.

By implementing these innovative solutions, Nepal can strengthen its aviation security system, build trust with passengers, and ensure the safe and secure growth of its aviation industry.

Conclusion:

Airport security is a complex and ever-evolving system. It's not just about relying on a single measure but rather about integrating various methods for optimal effectiveness. Airports must continuously invest in cutting-edge technology and collaborate with security experts to stay ahead of evolving threats and ensure the safety of everyone involved in air travel.

The implementation of high-definition CCTV cameras, the prohibition of firearms and explosives, the deployment of visible dog squads, security checks at entry and exit points, the screening of airport staff, the installation of baggage screening systems, and strict oversight of private aircraft are some of these measures. Other measures include the presence of security personnel and agents, screening of passengers and goods, and reporting of suspicious items and people. All of these steps are intended to help security officers and agents identify and neutralize such threats before they have a chance to do any damage.

As Nepal's tourism industry flourishes and air travel becomes increasingly accessible, the pressure on the aviation sector will only grow. Addressing the emerging concerns and implementing innovative solutions is critical for Nepal to create a robust and future-proof aviation security system. By investing in infrastructure, personnel, technology, and collaboration, Nepal can ensure a safe and secure travel experience for all, fostering confidence in its aviation industry and unlocking its full potential.

References:

1. M. H. Moghimi Esfandabadi, M. H. Djavareshkian, and S. Abedi, "Significance of Aviation Safety, Its Evaluation, and Ways to Strengthen Security," *International Journal of Reliability, Risk, and Safety: Theory and Application*, vol. 6, no. 2, pp. 37–45, 2023.
2. <https://english.onlinekhabar.com/tribhuvan-international-airport-nep.html> accessed on February 18, 2024
3. <https://www.acko.com/travel-tips/c/security-measures-at-airports-effectiveness> accessed on February 18, 2024
4. www.caanepal.gov.np
5. <https://www.icao.int/>
6. <https://www.tc.faa.gov/its/worldpac/techrpt/gao-t-rced-aimd-00-142.pdf> accessed on February 18, 2024
7. <https://www.securitymagazine.com/articles/98346-the-evolution-of-airport-security-and-the-threats-that-drive-it>



B Pasa International

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण
प्रशासन/विविध सेवा समूहमा कार्यरत कर्मचारीहरूको नामावली

S.N.	Employee Name	Designation	Mobile
1	Jaggannath Niroula	Deputy Director General	9849887648
2	Binod Prasad Neupane	Director	9841438309
3	Shikha Sharma Bastola	Director	9841393699
4	Kashi Nath Poudel	Director	9851096375
5	Trilochan Poudel	Director	9851129663
6	Janardan Gautam	Deputy Director	9849987396
7	Tej Bahadur Poudel	Deputy Director	9852025816
8	Narayan Devi Shrestha	Deputy Director	9851082818
9	Thir Bahadur Khatri	Deputy Director	9851077721
10	Phanindra Raj Sharma	Deputy Director	9841362306
11	Sarmita Shakya	Manager	9841113069
12	Bishnu Prasad Marasini	Manager	9851125625
13	Neesha Tandukar	Manager	9841395693
14	Narayan Hari Thapa	Manager	9869085568
15	Hem Prasad Dahal	Manager	9841281216
16	Keshav Raj Mishra	Manager	9841552539
17	Rudra Mani poudel	Manager	9841301971
18	Mahesh Kumar Shahi	Manager	9841228134
19	Yagya Prasad Neupane	Manager	9841437056
20	Dwarika Prasad Bhattarai	Manager	9841225840
21	Yam Raj Sharma	Manager	9843208072
22	Anil Basnet	Manager	9806584477
23	Bhim Raj Upreti	Manager	9851335264
24	Hari Bhakta Joshi	Manager	9841612150
25	Katak Bahadur Rawal	Manager	9841292368

26	Nakul Thapa	Manager	9841920748
27	Sashilal Pradhan	Manager	9841292368
28	Bishnu Mani Adhikari	Deputy Manager	9851046251
29	Prakash Chandra Sharma	Deputy Manager	9761767595
30	Ramchandra Singh	Deputy Manager	9851165121
31	Bishnu Prasad Adhikari B	Deputy Manager	9841396881
32	Rajendra Prasad poudel	Deputy Manager	9841302588
33	Gopaldatta Pandey	Deputy Manager	9848023880
34	Madhav Prasad Silwal	Deputy Manager	9841419007
35	Keshab Ram Nepal	Deputy Manager	9841427125
36	Babukaji Bala	Deputy Manager	9841247086
37	Mahesh Aryal	Deputy Manager	9841526237
38	Govinda Bahadur Dhakal	Deputy Manager	9841324702
39	Mithila Kafle	Deputy Manager	9841758217
40	Laxman Kumar Giri	Deputy Manager	98510097636
41	ShyamKrishna Timilsena	Deputy Manager	9841585756
42	Daman Rawal	Deputy Manager	9851094826
43	Pramod Nepal	Deputy Manager	9841367259
44	Kamal Aryal	Deputy Manager	9841086999
45	Devimaya Khadka	Deputy Manager	9841517169
46	Sujan Bhandari	Deputy Manager	9841551989
47	Shyam Kumar Tandukar	Senior Officer	9841367330
48	Sanjay Kumar Upadhyay	Senior Officer	9854024417
49	Mohan Acharya	Senior Officer	9841742712
50	Shanta Subedi	Senior Officer	9841899062
51	Sabin Phuyal	Senior Officer	9856019499
52	Shambhu Aryal	Senior Officer	9851115991
53	Laxmi Adhikari Gyawali	Senior Officer	9841562854

54	Renu Regmi	Senior Officer	9841555625
55	Rohit Maharjan	Senior Officer	9841826296
56	Krishna Kumari Adhikari	Senior Officer	9849286543
57	Raj Kumar Bajagain	Senior Officer	9841572485
58	Mamata Sharma	Senior Officer	9846142758
59	Lokendra Prasad Bhattarai	Senior Officer	9848649490
60	Srijana Poudel	Senior Officer	9841957435
61	Ganga Sharma	Senior Officer	9841879636
62	Bimala Pradhan	Senior Officer	9841981911
63	Renuka Satyal	Senior Officer	9843740591
64	Dhirendra Rijal	Senior Officer	9849911465
65	Jyotsna Shrestha	Senior Officer	9841936870
66	Mathura Prasad Bhattarai	Senior Officer	9849421970
67	Dinesh Kumar Niraula	Senior Officer	9841778574
68	Nanu Air	Senior Officer	9860999746
69	Saraswati Bhandari	Senior Officer	9851140266
70	Kabita Kunwar	Senior Officer	9840061789
71	Umakanta Lamichhane	Senior Officer	9841902350
72	Bharat Aryal	Senior Officer	9841572627
73	Bimal Khanal	Senior Officer	9851062282
74	Parbati Khatri	Senior Officer	9841720465
75	Sabita Koirala	Senior Officer	9841722239
76	Anuradha Neupane	Senior Officer	9849234567
77	Yubraj Bhandari	Senior Officer	9849118355
78	Binod Singh Rawat	Senior Officer	9849566071
79	Sushila Dhakal	Senior Officer	9843368086
80	Madhu Panthi Bhattarai	Senior Officer	9851005498
81	Goma Banjade	Senior Officer	9843470125

82	Brajendra Jha	Senior Officer	9861399445
83	Ganesh Kumar Yadav	Officer	9864084108
84	Ram Krishna Maharjan	Officer	9841537797
85	Pradip Kumar Sah	Officer	9851080600
86	Anjan Adhikari	Officer	9841534196
87	Susmita Pandit	Officer	9841977102
88	Deva Raj Subedi	Officer	9849364517
89	Mamata Sharma Gajurel Sapkota	Officer	9841745629
90	Prativa Lamichhane	Officer	9841215699
91	Suresh kumar Koirala	Officer	9843149376
92	Janaki KC	Officer	9841426020
93	Nagendra Shrestha	Officer	9841319070
94	Ambika Budhathoki	Officer	9841877227
95	Gauri Dhakal	Officer	9841974705
96	Sujeeta Parajuli	Officer	9803526057
97	Sharada Basnet Chauhan	Officer	9841046398
98	Aakash Parajuli	Officer	9849958637
99	Upendra Prasad Acharya	Officer	9858071890
100	Samita Kakshapaty	Officer	9869745096
101	Sanjib Gyanwali	Officer	9847305348
102	Roshan Kumar Rai	Officer	9803520703
103	Bimal Paneru	Officer	9849057764
104	Gokarna Bista	Officer	9842474726
105	Bishnu Maya Siwakoti	Officer	9860006652
106	Madhav Khanal	Officer	9851239532
107	Yogeshwar Dahal	Officer	9842646417
108	Bishnu Prasad Aryal	Officer	9846546569
109	Mangala Devi Dewan	Officer	9860291903

110	Surya Ram Bala	Officer	9863655262
111	Ashis Prakriti Dhital	Officer	9849281803
112	Sagar Malakar	Officer	9823522554
113	Santosh Lamichhane	Officer	9851160444
114	Amrit Thuyaju	Officer	9843558053
115	Prem Kumar Adhikari	Officer	9849619912
116	Tilak B.K.	Officer	9848243578
117	Sita Nyoupane	Officer	9847049158
118	Rabindra Raj Regmi	Officer	9851316645
119	Sanjib Kumar Majhi	Officer	9852090848
120	Santosh Kumar Jha	Officer	9843464414
121	Bimala Nepal	Officer	9860595274
122	Dhana Ghimire	Officer	9847465093
123	Bishwo Prasad Prajapati	Senior Assistants	9841334744
124	Min Prasad Khanal	Senior Assistants	9841561880
125	Mandira Khadka Chapagain	Senior Assistants	9841690077
126	Sabita Wagle	Senior Assistants	9843393807
127	Leeja Manandhar	Senior Assistants	9841171102
128	pawan Shrestha	Senior Assistants	9841426608
129	Tankanath Poudel	Senior Assistants	9823424745
130	Suman Rijal	Senior Assistants	
131	Prakash Neupane	Senior Assistants	9862546644
132	Gokul Nagarkoti	Senior Assistants	9841651607
133	Gita Sharma	Senior Assistants	9857823175
134	Sarita Dhakal	Senior Assistants	9865539293
135	Krishna Prasad Bhandari	Senior Assistants	9844909353
136	Binod Phuyal	Senior Assistants	9851193914
137	Mahesh K.C.	Senior Assistants	9849662366

138	Jiwan Lama	Senior Assistants	9841236683
139	Kalpna Adhikari	Senior Assistants	9844604444
140	Keshav Raj Poudyal	Senior Assistants	9841030225
141	Bishnu Prasad Pokhrel	Senior Assistants	9841963954
142	Shree Ram Timalina	Senior Assistants	9845029578
143	Pranisha Pant	Senior Assistants	9865902024
144	Charimaya Tamang	Senior Assistants	9808170557
145	Sunil Kumar Thakur	Senior Assistants	9840402268
146	Bandana Regmi	Senior Assistants	9844791450
147	Padam Bahadur Khadka	Senior Assistants	9868294887
148	Krishna Raj Adhikari	Senior Assistants	9857824444
149	Ram Bahadur Mijar	Senior Assistants	9855085165
150	Shasikala Adhikari	Senior Assistants	9849017977
151	Bishnu Pandey	Senior Assistants	9841114792
152	Radha Banjade Poudel	Senior Assistants	9849182107
153	Bishnu prasad Bhusal	Assistants	
154	Dharmaraj Regmi	Assistants	9855061875
155	Krishna Prasad Neupane	Assistants	9841471476
156	Anju Thapa	Assistants	9841219252
157	Shobha Poudel	Assistants	9845407210
158	Sahanshila Shrestha	Assistants	9843180530
159	Ram Janma Sah	Assistants	9804821195
160	Srijana Shrestha	Assistants	9841047913
161	Binita Pant	Assistants	9845469442
162	Narayan Prasad Koirala	Assistants	9843222944
163	Madhusudan Mishra	Assistants	9841227859
164	Samjhana Adhikari	Assistants	9841940025
165	Bina Gautam	Assistants	9841387835

166	Aastha Neupane	Assistants	9863997046
167	Sudha Dhungana	Assistants	9841908888
168	Gehendra Rai	Assistants	9849506611
169	Netra Mani Ghatani	Assistants	9842434132
170	Ankit panthi	Assistants	9866430226
171	Dipendra Kumar Yadav	Assistants	9804784762
172	Ganesh K. C.	Assistants	9844976988
173	Shishir Dahal	Assistants	9862516563
174	DilKumar Gharti Magar	Assistants	9866903790
175	Kalpana Dhakal	Assistants	9848515801
176	Santosh Kumar Mahato	Assistants	9844219779
177	Surya Prasad Ghimire	Assistants	9844702757
178	Ramdatta Bista		9848821880
179	Narayan Bhakta Lakhaju		9841604673
180	Tuladatta Bhata		
181	Rajkumar Rai		9842990340
182	Danmaya Poda		9808107959
183	Nir Kumar Niraula		9842987517
184	JunaSari Rai		9842907364
185	Rajesh Shakya		9841403736
186	Gayatri Kumari Chaudhari		9841807550
187	Chet Bahadur magar		9813794516
188	Tulshi Kumar Shrestha		9818751299
189	Khim Bahadur KC		9847994160
190	Bire Buddhathoki		9844949391
191	Hem Bahadur Shrestha		9842936831
192	Dilli Singh Basnet		9842848911
193	Narendra Ejam Limbu		9862604866

194	Tika Prasad Ghimire		9842747024
195	Par Bahadur Buddha		9848356551
196	Samjhana Hamal		9847988383
197	Chandra Bahadur Rai		9842868876
198	Ishwor Shrestha		9841842259
199	Lok Bahadur Acharya		9848086914
200	Kishor Bahadur Chhetri		9848435019
201	Nanda Prasad Timilsena		9841447300
202	Jogiya Chaudhary		9842108170
203	Sitaram Gautam		9841077604
204	Krishnalal Tandukar		9841263072
205	Bimala Lamichhane Chhetri		9845045107
206	Mina Kumari Moktan		9841874234
207	Kamalesh Pandey		9844160695
208	Jagadish ShahTeli		9804819180
209	Kuber Dangi		9841239225
210	Jayalal Mahatara		9848657769



राष्ट्रिय वाणिज्य बैंक लि.
RASTRIYA BANIJYA BANK LTD.

...तपाईंको आफ्नै बैंक

आफ्नो भनेको आफ्नै हुन्छ
www.rbb.com.np

RBB मेरो घर कर्जा

पुरा हुनेछ तपाईंको आफ्नै घर तथा घडेरि किन्ने सपना

विशेषताहरू:

- रु ५ करोड सम्मको कर्जा सीमा
- Base Rate मा 1.20% - 1.45% Premium
- घर तथा घडेरि किन्न सकिने

विस्तृत जानकारीका लागि नजिकको राष्ट्रिय वाणिज्य बैंकको शाखामा सम्पर्क गर्नसक्नु हुनेछ ।



50 years

Congratulations

*On the occasion of the
50th anniversary of the
establishment of
diplomatic ties between
Korea and Nepal.*



ONE-STOP GSA SOLUTIONS PROVIDER IN NEPAL.

Delivering excellent service with a dedicated and uncompromising team.



About us

Universal Tours & Travels Pvt. Ltd., Nepal is a legal enterprise that operates airline representative offices in the capacity of a GSA in Nepal.

49 years. An astute aviation and tourism experience garnered by primarily starting as a travel and tour company. Today, UTT has now diversified its portfolio into various aspects of the aviation sector.

Our Services

- **PASSENGER GSA**
- **CARGO & LOGISTICS**
- **TRAVELS & TOURS**

Our GSA



NIMB

Green Future Savings Account

एक खाता एक रुख, दुवै भविष्यको लागि

यस योजनाबाट संकलित
निक्षेपलाई बैंकले दिगो र
वातावरणमैत्री आयोजनामा
लगानी गर्नेछ ।

*शर्तहरू लागू हुनेछन्



NIMB

नेपाल इन्भेस्टमेन्ट मेगा बैंक लि.
NEPAL INVESTMENT MEGA BANK LTD.

+977-1-4545481, 9851147829, 9851145829
info@nimb.com.np, helpdesk@nimb.com.np
www.nimb.com.np

समृद्धिको पथमा सँगै अघि बढ्दै



हार्दिक शुभकामना

नववर्ष २०८१ को उपलक्ष्यमा सम्पूर्ण
नेपाली दाजुभाइ तथा दिदीबहिनीहरुमा
शान्ति, सुस्वास्थ्य तथा दीर्घायुको
हार्दिक मंगलमय शुभकामना व्यक्त
गर्दछौं ।



SWONIGA LOUNGE

स्वनिगा होटल



 **हार्दिक शुभकामना**

नववर्ष २०८१ सालको उपलक्ष्यमा सम्पूर्ण नेपाली
दाजुभाइ तथा दिदीबहिनीहरुमा शान्ति, सुस्वास्थ्य तथा
दीर्घायुको हार्दिक मंगलमय शुभकामना व्यक्त गर्दछौं ।

सोल्टी होटल लिमिटेड



📞 9851105210 | 9801042780

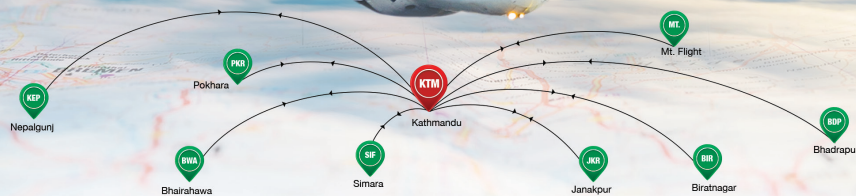
KATHMANDU | BIRATNAGAR | BHAIRHAWA | POKHARA | JANAKPUR
NEPALGUNJ | SIMARA | BHADRAPUR | DHANGADHI |



Highlights Tower, Bakhundole -1, Lalitpur
Tel: 01-5010555/5010800, P.O Box No: 21125
website: www.highlightsnepal.com
email: info@highlightsnepal.com



CONNECTING NEPAL SINCE 1998



Yeti Airlines Ltd. Tilganga, Kathmandu, Nepal
Front Desk: +977-01-5719100 | Customer Support: +977-01-5970074
info@yetiairlines.com www.yetiairlines.com

 [ufesairlines](#)
 [ufesairlines](#)
 [ufesairlines](#)
 [ufesairlines](#)
 [Yofe Airlines](#)



cathay.com/feelsgoodtomove

Taking off

Feels good to move

CATHAY
MOVE BEYOND

www.nepalairlines.com.np

Nepal Airlines

The best way to Visit Nepal
FOR SAFE, RELIABLE AND QUALITY SERVICE



OPERATING ROUTES:

New Delhi ✈	Hongkong ✈
Mumbai ✈	Bangkok ✈
Bangalore ✈	Kualalumpur ✈
Doha ✈	Narita ✈
Dammam ✈	
Dubai ✈	

Kathmandu

For detail information on flights, please contact your travel agent or us

International Sales (Kathmandu)	Domestic Sales (Kathmandu)
Reservation: 5718542, 5718543, 5718544, 5718545	Reservation: 5718533, 5718537
Sales: 5718538, 5718539, 5718540	Tourist Sales: 5718536
Airport: 4113011, 4113211	Airport: 4470668

Email: info@nac.com.np | Tel.: 4220757 | Fax: 5718570

Kailash Helicopter Services

We fly the safest and most efficient high altitude Helicopters in the world.
See what we can do for you!

		
Rescue & Medevac	Human Slig	Pilgrimage Tour
		
Sightseeing Tour	Hunting Flight	Cargo Slig

WWW.KAILASHHELI.COM

Kailash Helicopter Services
"The Land's End Helicopter"

Contact: +977 9801908301/02/03
Follow us on    

shreeairlines
Fly the new high




IN OPERATION
FUTURE OPERATION

Address :
Kathmandu, Simranagar: Baburam Acharya Sadak, Office: +977-01-4488200, +977-01-4489200, Airport: +977-01-413102, +977-01-413104, +977-01-413101, Hattisar, Office: +977-01-4447030, +977-01-4441030, Pothok, Office: +977-01-5010618, +977-01-5010619, Bhairahawa, Address: Devinda Chowk, Bhairahawa, Office: +977-071-525291, +977-071-525298, Airport: +977-071-507078, Biratnagar, Address: Mahendra Chowk, Biratnagar, Office: +977-021-524200, +977-021-533963, Airport: +977-021-545200, Bhadrapur, Address: Chauranagar, Bhadrapur, Office: +977-021-545200, +977-021-545201, Dhangadhi, Address: Ward-4, Dhangadhi, Office: +977-091-47701, +977-091-47702, Airport: +977-091-579067, Nepalgunj, Address: Dambol, Nepalgunj, Office: +977-091-419554, +977-081-4195215, Airport: +977-081-585380, Rajbiraj, Address: Natschowk, Rajbiraj, Office: +977-31-520700, +977-31-522700

www.shreeairlines.com

NBL
सुलभ
आवास
कर्जा
अब बन्ध मेरो सपनाको घर...

मात्र **५.५५%** ब्याजदरमा
(५ वर्ष सम्म परिवर्तन नहुने)

विशेषताहरू:

- घर निर्माण तथा खरिद गर्न
- घर निर्माण लागतको १००% सम्म कर्जा
- ५ कार्य दिन भित्र निर्णय*

नेपाल बैंक लिमिटेड
NEPAL BANK LIMITED
नेपालको पहिलो बैंक
www.nepalbank.com.np

*कार्यदिवसमा मात्र लागू हुनेछ ।

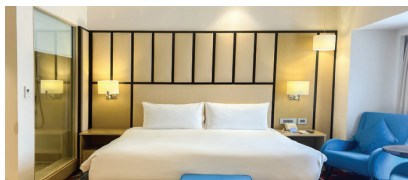


Radisson

SIMPLY DELIGHTFUL



Radisson enables guests to feel at ease throughout each stay – with relaxing spaces, thoughtfully considered details and unexpected delights. From our Yes, I Can! service philosophy to consistently delivering on the essentials of offerings that help guests experience the local area, we're committed to delivering memorable moments to every guest.



GIBL निश्चिन्त आवास योजना (HOME LOAN SCHEME)



FREE FOR FIRST YEAR

- Issuance Fee on Credit Card
- Mobile Banking

*Terms & conditions apply.

*Offer valid for limited period only.



सबै शाखाहरुबाट उपलब्ध



Global IME Bank
ग्लोबल आइएमई बैंक लि.

सबैका लागि बैंक



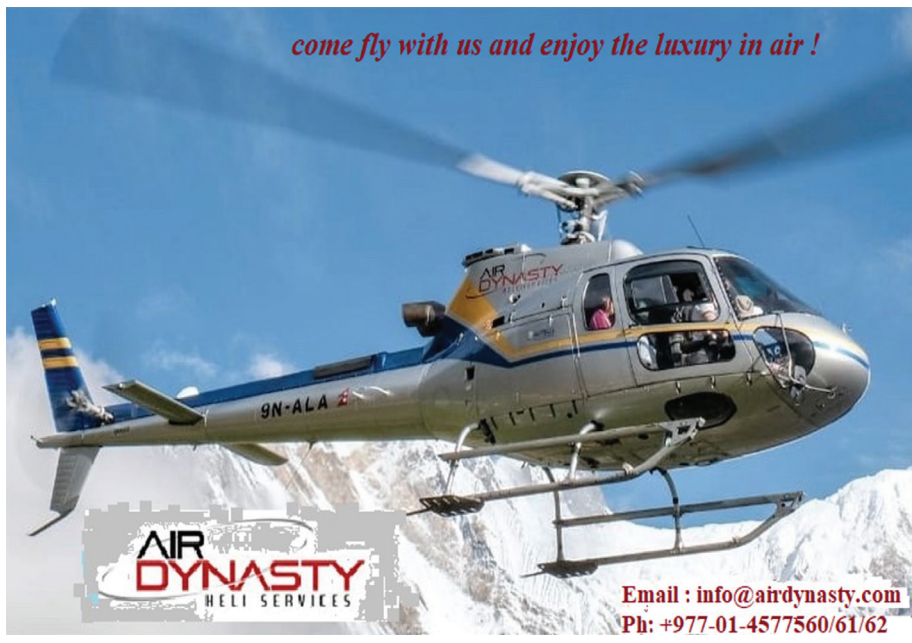
GLOBAL CONNECT

Call Us: +977-1-5970600

globalconnect@gibl.com.np



[ICRANP-IR] A+ Rated



नेपाल नागरिक उड्डयन प्रशासकीय कर्मचारी संघका कार्यक्रमका भलक




ने.ना.उ. प्रशासकीय कर्मचारी संघका आजीवन सदस्यहरु


नाम : जगन्नाथ निरौला		नाम : गोविन्दप्रसाद दाहाल	
पद : उपमहानिर्देशक		पद : उपमहानिर्देशक	
फोन नं. : ९८४९८८७६४८		फोन नं. : ९८५२०२९९३८	
नाम : विनोदप्रसाद न्यौपाने		नाम : शिखा शर्मा वास्तोला	
पद : निर्देशक		पद : निर्देशक	
फोन नं. : ९८४९४३८३०९		फोन नं. : ९८४९३९३६९९	
नाम : काशीनाथ पौडेल		नाम : त्रिलोचन पौडेल	
पद : निर्देशक		पद : निर्देशक	
फोन नं. : ९८५९०९६३७५		फोन नं. : ९८५९९२९६६३	
नाम : तेजबहादुर पौडेल		नाम : नारायणदेवी श्रेष्ठ	
पद : उपनिर्देशक		पद : उपनिर्देशक	
फोन नं. : ९८५२०२५८९६		फोन नं. : ९८५९०८२८९८	
नाम : रुद्रमणि पौडेल		नाम : द्वारिकाप्रसाद भट्टराई	
पद : प्रबन्धक		पद : प्रबन्धक	
फोन नं. : ९८४९३०९९७९		फोन नं. : ९८४९२२५८४०	
नाम : भीमराज उप्रेती		नाम : शशि लाल प्रधान	
पद : प्रबन्धक		पद : प्रबन्धक	
फोन नं. : ९८५९३३५२६४		फोन नं. : ९८४९२२२३६८	
नाम : रामचन्द्र सिंह		नाम : विष्णुमणि अधिकारी	
पद : उपप्रबन्धक		पद : उपप्रबन्धक	
फोन नं. : ९८५९९६५९२९		फोन नं. : ९८५९०४६२५९	

नै.ना.उ. प्रशासकीय कर्मचारी संघका आजीवन सदस्यहरु


नाम : रेनु रेग्मी तिवारी
पद : वरिष्ठ अधिकृत
फोन नं. : ९८४१५५५६२५




नाम : कविता कुँवर
पद : वरिष्ठ अधिकृत
फोन नं. : ९८४००६१७८९




नाम : राजकुमार बजगाईं
पद : वरिष्ठ अधिकृत
फोन नं. : ९८४१५७२४८५




नाम : शारदा बस्नेत चौहान
पद : अधिकृत
फोन नं. : ९८४१०४६३९८




नाम : सुरेशकुमार कोइराला
पद : अधिकृत
फोन नं. : ९८४३१४९३७६




नाम : गौरी ढकाल
पद : अधिकृत
फोन नं. : ९८४१९७४७०५




नाम : मन्दिरा खड्का
पद : वरिष्ठ सहायक
फोन नं. : ९८४१६९००७७




नाम : सविता वाजले
पद : वरिष्ठ सहायक
फोन नं. : ९८४३३९३८०७




नाम : लिजा मानन्धर
पद : वरिष्ठ सहायक
फोन नं. : ९८४११७११०२




नाम : केशवराज पौडेल
पद : वरिष्ठ सहायक
फोन नं. : ९८४१०३०२२५



नाम : कृष्णप्रसाद भण्डारी
पद : वरिष्ठ सहायक
फोन नं. : ९८४४९०९३५३



नाम : महेश के.सी.
पद : वरिष्ठ सहायक
फोन नं. : ९८४९६६२३६६





**MAHAVIR SHREE
INTERNATIONAL**

MSIPL is a diversified technologies company involved in the representation, distribution, integration, manufacturing, installation, repair and service. MSI offer's a broad range of services to complement its business using a variety of sources. These services include: Design, Engineering, Procurement, Supply, Fabrication, Assembly, Testing, Inspection, Quality Control, Installation, Repair, Maintenance, Overhaul, Start-Up, Commissioning, Training, Warranty and After-Sales Spare Parts and Service Agreements.

Services:

ENGINEERING APPLICATION AND DESIGN

SYSTEM TESTING AND CERTIFICATION

PROJECT MANAGEMENT

FIELD SERVICES

MAINTENANCE SERVICES

Saumil Complex Baburam Acharya Sadak, Sinamangal, Kathmandu
+977-01-4110 860 | info@mahavirshree.com | <https://mahavirshree.com/>



Rescue Operations



Holy Tours



Medical Rescue



Mountain Flights



Cargo Sling & Load Shifting



Sky Diving & Heli Ski

Aerial survey, Fire fighting, Sightseeing, Filming, News gathering, Corporate flights, Customized flights and many more...



HEAD OFFICE

P.O. Box : 10288, Puspa Marg,
Subidhanagar, Tinkune, Kathmandu, Nepal
Tel. : + 977 - 1 - 4155 341 / 42 / 43 / 44 ,
Fax : + 977 - 1 - 4155 345 / 46
Marketing : +977 - 1- 4155340

HOTLINE

Kathmandu : + 977 - 98510 10695 / 696 / 697 / 698
Pokhara : + 977 - 98510 10694 / 98512 03498
West Zone : + 977 - 98580 20684

AIRPORT NO.

Kathmandu : + 977 - 1 - 4113183
Pokhara : + 977 - 61 - 457 544

🌐 www.simrikair.com

✉ info@simrikair.com.np