

नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डा

NEPAL ECONOMIC GROWTH AGENDA (NEGA)

प्रतिवेदन, २०१२

कृषि

शिक्षा

जलविद्युत

भौतिक पूर्वाधार (यातायात)

पर्यटन



नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ

समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउण्डेशन



www.fncci.org

www.samriddhi.org

नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डा

Nepal Economic Growth Agenda (NEGA)

प्रतिवेदन, २०१२

नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ
समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउण्डेशन

प्राक्कथन

नेपाली समाजको बदलिँदो स्वरूप, आवश्यकता तथा विचारहरूलाई सम्बोधन गर्दै अगाडि बढ्नका लागि एउटा नयाँ राजनीतिक स्वरूपको निर्माण गर्ने क्रममा नेपालले लामो फड्को मारेको छ। यद्यपि, राजनीतिक परिवर्तनले आर्थिक विकासको साथ पाएर जनतामा अवसर र समृद्धि सुनिश्चित गर्न सकेको खण्डमा मात्र उक्त परिवर्तन दीर्घकालिन रूपमा सफल हुन सक्छ। हाम्रा छिमेकी राष्ट्रहरू लगायत भखैरै विकासको खुड्किला चढेका धेरै राष्ट्रहरूको उदाहरणले पनि समृद्ध र सफल राष्ट्र निर्माण गर्नका लागि आर्थिक मुद्दाहरूलाई प्राथमिकता दिनु आवश्यक छ भनेर प्रस्ट्याउँछ। यी उदाहरणहरूले आर्थिक वृद्धिको बाटोमा निजी क्षेत्र नै प्रमुख हुन्छ र यस प्रक्रियामा सरकारले सहजकर्ताको भूमिका निर्वाह गरी आर्थिक विकासमा सहयोग पुऱ्याएमा ठूला आर्थिक तथा सामाजिक उपलब्धिहरू हासिल हुने कुरा पनि दर्शाएका छन्।

नेपालको सन्दर्भमा, देशमा ठूलो राजनीतिक परिवर्तन आएको छ वर्ष पुगिसक्दा पनि संक्रमण काल दिन प्रतिदिन लम्बिरहेको छ। यस्तो अवस्थामा आर्थिक मुद्दाहरूलाई भोलिका लागि थाती राखी राजनीतिक मुद्दाहरूमा मात्र केन्द्रित रहँदा देशमा गरिवीको अवस्था भन लम्बिँदै जाने सम्भावना हुन्छ। यसै कारणले नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ, नेपालको निजी क्षेत्रको प्रतिनिधित्व गर्ने संस्था तथा समृद्धि, द प्रोस्पेरेटी फाउन्डेसन, अर्थ राजनीतिक विषय तथा सार्वजनिक नीतिहरूमा खोज तथा अनुसन्धान गर्ने संस्था भएका हिसाबले नेपालका आर्थिक मुद्दाहरूलाई अगाडि ल्याउनका लागि यस सहकार्यमा जुटेका छन्। फलस्वरूप यस नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डा, २०१२ यहाँहरू सामु आउन सफल भएको छ।

यस नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डा, २०१२ मा नेपालको आर्थिक वृद्धिमा ठूलो भूमिका खेल्ने प्राथमिकताका पाँच क्षेत्रहरू (कृषि, शिक्षा, जलविद्युत, पूर्वाधार र पर्यटन) लाई आर्थिक वृद्धिको नजरले हेरिएको छ। यी क्षेत्रहरूको हालको अवस्थाको अध्ययन गरी यसमा रहेका नीतिगत बाधा तथा व्यवहारिक अप्ठ्याराहरूलाई पहिल्याई कसरी आर्थिक वृद्धि गर्न सकिन्छ भन्ने विषयमा कार्यान्वयन गर्न सकिने खालका सुझाव तथा परामर्श यस प्रतिवेदनमा दिइएको छ। निजी क्षेत्रले आफैमा एउटा स्वतन्त्र अनुसन्धान संस्थासँग मिलेर अध्ययनमा आधारित सुझाव तथा परामर्श दिनका लागि गरेको नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ तथा समृद्धि, द प्रोस्पेरेटी फाउन्डेसन बीचको सहकार्यले नेपालको नीति निर्माण प्रक्रियामा नागरिक समाजको सहभागिताका लागि एउटा नौलो आयामको शुरुवात गरेको छ भन्ने कुरामा हामीलाई विश्वास छ। नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डा, २०१२ मा पाँचैवटा क्षेत्रमा गरिएका अध्ययन तथा त्यसबाट आएका नतिजाहरूलाई विस्तृतमा बयान गर्ने, यस बाहेकका पाँचवटा बृहत् प्राज्ञिक पत्रहरू (प्रतिवेदन) पनि रहेका छन्। तसर्थ, यस प्रतिवेदनले नेपालका नीति निर्माताहरूका निम्ति यी क्षेत्रहरूमा नीति निर्माण गर्ने क्रममा एउटा भरपर्दो आधारशिलाको रूपमा काम गर्नेछ भन्ने विषयमा हामीलाई पूर्ण विश्वास छ।

नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डा, २०१२ मार्फत नेपालका आर्थिक मुद्दाहरूलाई छलफलको मूलधारमा ल्याउने बृहत् सहकार्यको शुरुवात हुनेछ भन्ने विषयमा पनि हामी आशावादी छौं। नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ तथा समृद्धि, द प्रोस्पेरेटी फाउन्डेसन यहाँहरूबाट यी विषयहरूमा थप काम गर्ने प्रस्तावहरू लगायत यहाँहरूको अमूल्य सल्लाह तथा सुझावको स्वागत गर्दछ।

सुरज वैद्य

अध्यक्ष, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ

असार, २०६९

कृतज्ञता

नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ तथा समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउन्डेशनको यस नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डा, २०१२ ल्याउने प्रयासमा यस प्रक्रियाको सल्लाहकार समिति तथा यसमा सम्बद्ध पाँच प्रमुख अनुसन्धानकर्ताहरूको मार्गनिर्देशन अत्यन्त महत्वपूर्ण रहेको छ। त्यसै गरी हामी श्री खेमराज नेपाल ज्यूप्रति आभारी छौं जसले हामीलाई यस कार्यको शुरुवातका दिनदेखि नै मार्गनिर्देशन प्रदान गर्नुभयो। साथै मोरङ व्यापार संघ, उद्योग वाणिज्य संघ-चितवन, पोखरा उद्योग वाणिज्य संघ, नेपालगन्ज उद्योग वाणिज्य संघ तथा कैलाली उद्योग वाणिज्य संघलाई उहाँहरूले क्षेत्रीय सुभाव सङ्कलनको प्रक्रियामा पुऱ्याउनुभएको अमूल्य सहयोगका लागि हामी हार्दिक आभार प्रकट गर्न चाहन्छौं।

यस अध्ययनमा लिइएका पाँच क्षेत्रका विज्ञहरू लगायत यस क्षेत्रमा काम गर्ने धेरै महानुभावहरूले हामीलाई अन्तर्वार्ताहरू मार्फत आफ्नो अमूल्य समय, ज्ञान तथा अनुभव बाँड्नुभएको छ। यसका निम्ति उहाँहरूलाई हामी धन्यवाद नदिई रहन सक्दैनौं। साथै नेपालको राजनीतिक तथा आर्थिक क्षेत्रका युवा नेताहरूले यस प्रक्रियालाई अघि बढाउने क्रममा हाम्रो हौसला बढाई हामीलाई साथ दिनुभएकामा पनि हामी उहाँहरूप्रति आभारी छौं। नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डाको वृहत् गठबन्धनमा आवद्ध संघ-संस्थाहरूले पनि हामीलाई धेरै साथ दिनुभएको छ र यहाँहरूको साथ हामीलाई पैरवीको अर्को कदममा अझै धेरै महत्वपूर्ण रहनेछ।

अन्त्यमा यस प्रक्रियालाई सफल बनाउन अत्यन्तै महत्वपूर्ण भूमिका खेल्नुभएका युवा अनुसन्धानकर्ताहरू लगायत अन्य महानुभावहरूलाई पनि उहाँहरूले देखाउनु भएको मेहनत, जाँगर तथा लगावका लागि विशेष धन्यवाद दिन चाहन्छौं।

डा. हेमन्त दवाडी

महानिर्देशक

उद्योग वाणिज्य महासंघ

रविन सिटौला

कार्यकारी निर्देशक

समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउन्डेशन

विषयसूची

| | |
|---|----|
| प्राक्कथन् | ३ |
| कृतज्ञता | ५ |
| नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डा - प्रतिवेदन, २०१२: एक झलक | ९ |
| नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डा - एक परिचय | ११ |
| निष्कर्ष तथा सुझावहरू | |
| कृषि | १५ |
| शिक्षा | १९ |
| जलविद्युत | २७ |
| यातायात पूर्वाधार | ३५ |
| पर्यटन | ४५ |
| अनुसूचीहरू | |
| अनुसूची १ - सल्लाहकार बोर्डको सदस्य नामावली | ५३ |
| अनुसूची २ - अनुसन्धान मार्गदर्शक तथा अनुसन्धान सहायकहरूको नामावली | ५३ |
| अनुसूची ३ - परामर्श बैठका सहभागीहरूको नामावली | ५३ |
| क) क्षेत्र पहिचानका लागि परामर्श (एकल तथा सामुहिक) | ५३ |
| ख) क्षेत्रगत परामर्श | ५४ |
| ग) क्षेत्रीय परामर्श | ५६ |
| घ) राष्ट्रिय परामर्श | ५९ |

१.६ नेपाल जीवनस्तर सर्वेक्षण २०१०/११ अनुसार कृषियोग्य जमिनको औसत क्षेत्रफल ०.७ हेक्टर छ जुन १९९५/९६ भन्दा ०.४ हेक्टरले कम हो । सन् १९९५/९६मा प्रति जमिन स्वामित्व पार्सल संख्या औसत ३.८ रहेकोमा सन् २०१०/११ मा २.९ भएको छ । त्यसै गरी ५३% किसानहरूले ०.५ हेक्टर भन्दा कम भूमिमा कृषि पेशा गर्दै आइरहेका छन् । यसले नेपालको भू-खण्डीकरण वर्षेनी बढ्दै गइरहेको देखाउँछ ।

१.७ जम्मा ५४% कृषि भूमिमा सिँचाई सुविधा पुगेको छ र सिँचाई सुविधा पुगेको धेरै भू-भाग तराईमा पर्दछ । त्यसैले धेरै कृषकहरू अझै पनि आकाशे पानीमा भर पर्न बाध्य छन् ।

१.८ नेपालभरमा अनुदान सहितको रासायनिक मल उपलब्ध गराउने र वितरण गर्ने जिम्मा कृषि सामग्री कम्पनी लिमिटेडलाई दिइएको छ । तर बजारको माग अनुसारको आपूर्ति गर्न सक्ने छमता यस कम्पनीमा नभएको कारण बजारमा रासायनिक मलको ठूलो अभाव छ । कृषि विकास मन्त्रालयको भनाइ अनुसार नेपालमा २०११/१२ मा मलको माग ७,००,००० टन छ तर उक्त आर्थिक वर्षको लागि मात्र १,५०,००० टन मल किन्ने बजेट छुट्याइएको छ ।

१.९ नेपालमा जम्मा १% कृषकसँग ट्याक्टरको स्वामित्व छ, ५२% कृषकहरू साधारण साधन जस्तै हलो, कुटो, कोदाली आदिको सहायताले कृषि कार्य गर्छन् भने ७% कृषकसँग पम्पिङ सेटको स्वामित्व छ । यसले नेपालमा कृषि यान्त्रीकरण न्यून भएको देखाउँछ ।

१.१० विश्व खाद्य कार्यक्रमले सन् २००७ मा निकालेको प्रतिवेदन अनुसार नेपालमा जम्मा आठ वटा क्षेत्रीय बजारहरू छन् र ती सबै तराईमा पर्दछन् । यी बजारहरू बाहेक अन्य सबै क्षेत्रमा यातायातको राम्रो सुविधा नभएको हुँदा कृषिको लागत बढी पर्न गई कृषिजन्य उत्पादनको बजारमा प्रतिस्पर्धात्मक क्षमता घटाएको छ ।^५

२. समस्या तथा चुनौतीहरू

२.१ निर्वाहमुखी कृषि र व्यवसायीकरणको अभाव नै यस क्षेत्रको वृद्धिको लागि सबैभन्दा ठूलो समस्या हो ।

२.२ उच्च दरमा भएको जग्गाको भूखण्डीकरण र बढ्दो स-सानो कृषि भूमिले व्यवसायीकरणका लागि प्रतिकूल वातावरण सिर्जना गरेको छ भने यस क्षेत्रलाई निर्वाहमुखी हुनुमै सीमित बनाएको छ ।

२.३ कृषिको व्यापारीकरणका लागि अन्य समस्याहरू भनेको कृषकलाई ऋण लिन सजिलो नहुनु र वित्तीय व्यवस्था राम्रो नहुनु हो । यसका साथै अन्नवाली र पशुपालनमा जोखिम व्यवस्थापनका लागि बीमाको व्यवस्था नभएकाले कृषक र कृषि उद्यमीहरूलाई अझ कठिन बनाएको छ ।

२.४ कृषकलाई समयमा कृषि सामग्री उपलब्ध हुन सकेको छैन । सरकारले मलमा दिने अनुदान पनि कृषि सामग्री कम्पनी लिमिटेडबाट मात्र उपलब्ध एवम् वितरण हुने हुनाले बजारको माग परिपूर्ति गर्न सकेको छैन र निजी क्षेत्रलाई पनि यस बजारमा आउन निरुत्साहित गरिएको छ । यसका कारण कृषकहरू भारतबाट अनौपचारिक रूपमा कमसल खालको मल भित्र्याउन बाध्य भएका छन् । यसले उत्पादन लगायत र कृषियोग्य जमिनको गुणस्तरमा पनि प्रभाव पारेको छ ।

२.५ कृषि क्षेत्रमा रहेको अस्थिरता र थोरै प्रतिफलका कारणले धेरै कृषि जनशक्ति उद्योग र सेवा क्षेत्रमा प्रवेश गरेका छन् । त्यसैगरी बैदेशिक रोजगारीमा धेरै मानिसहरू गएका छन् । यसै कारण कृषिमा जनशक्तिको अभाव दिनानुदिन बढ्दै गइरहेको छ ।

२.६ जनशक्तिको अभावका साथै निरन्तर रूपमा परम्परागत कृषि प्रणालीको प्रयोग, निम्न यान्त्रीकरण, नयाँ र प्राविधिक ज्ञानको कमी, सीमित सिँचाई सुविधा आदिका कारणले कृषि क्षेत्रको वृद्धिमा ठूलो समस्या पारेको छ ।

^५ Food and Agricultural Markets in Nepal, February 2007, United

Nations World Food Programme

२.७ बजारको अभाव र बजारहरूसम्म कृषकको पहुँचको कमी लगायत राम्रो भण्डारण र चिस्यानको कमीका कारणले कृषिबाट आउने प्रतिफल बढ्न सकेको छैन भने उत्पादनको धेरै भाग क्षति भइरहेको छ ।

२.८ यातायातको क्षेत्रमा रहेको सिन्डिकेट र कार्टेल जस्ता गैर-प्रतिस्पर्धी व्यवहारका कारण पनि यातायातको लागत बढेर उपभोक्ता कृषि उत्पादनको बढी मूल्य तिर्न बाध्य भएका छन् भने उत्पादकहरूले पनि राम्रो मूल्य पाउन सकेका छैनन् । अन्ततः यसले देशको मुद्रास्फीति बढाउनमा ठूलो भूमिका खेल्दै आएको छ ।

२.९ कृषि अनुसन्धान र विस्तारको सञ्जाल देशव्यापी भए तापनि कृषि सम्बन्धी पर्याप्त मात्रामा अनुसन्धान नहुनु र भएका अनुसन्धानको उपलब्धि पनि प्रभावकारी रूपमा जनता समक्ष पुऱ्याउन नसक्नु पनि यस क्षेत्रको वृद्धिका लागि एउटा मुख्य बाधक हो ।

३. सुभावाहरू

विद्यमान अवस्था र चुनौतीहरूलाई मध्यनजर गर्दै निम्नानुसार नीतिगत सुभावाहरू प्रस्तुत गरिन्छ :

- नेपालमा दिगो रूपमा गरिबी निवारण गर्नका लागि कृषि क्षेत्रमा वृद्धि हुनु जरुरी छ ।
- कृषि क्षेत्रमा वृद्धि मुख्यतः अपर्याप्त कृषि पूर्वाधार लगायत विकासका साधनहरूको कमीका कारणले हुन सकेको छैन ।
- राज्य र सार्वजनिक क्षेत्रको सहभागिता मात्र कृषिमा वृद्धि ल्याउन पर्याप्त छैन ।
- कृषि क्षेत्रमा वृद्धि ल्याउनका लागि बढी मात्रामा निजी क्षेत्रको सहभागिता आवश्यक छ ।

माथि उल्लेखित कुराहरूलाई मध्यनजर गर्दै तलका सुभावाहरू पेश गरिएको छ :

३.१ कृषि क्षेत्रको दीर्घकालीन वृद्धिको लागि सरकार र यसका सम्बन्धित निकायहरूले निवार्हमुखी

कृषि प्रणालीलाई मात्र सहयोग गरिरहनु भन्दा कृषिको व्यवसायीकरणमा जोड दिई निजी क्षेत्रलाई यसमा विद्यमान समस्याहरू हटाउन प्रोत्साहन गर्नुपर्दछ । यसो गर्दा अन्ततः कृषिको औद्योगीकरणमा ठूलो भूमिका खेल्दछ ।

३.२ कृषिमा व्यवसायीकरणको वातावरण तयार गर्न कृषि व्यवसायीहरूलाई साना साना जमीन भाडामा लिई ठूला फार्म बनाउन र कृषि उत्पादकत्व बढाउन प्रोत्साहन गर्ने र यस्ता कार्य गर्न सहज वातावरण बनाउनका लागि नीति नियमहरू सम्सोधन गर्नुपर्छ । करार खेती जस्ता व्यवसायीकरणका प्रणालीहरूलाई चाडो भन्दा चाडो नीति तथा नियम निर्माण गर्दै प्रयोगमा ल्याउने वातावरण सृजना गर्नुपर्छ ।

३.३ उच्चमशिलतालाई प्रतिकूल प्रभाव पार्ने गरी अनुदान दिने नीति तर्जुमा गर्नुहुँदैन । रासायनिक मलमा प्रदान गरेको अनुदान विस्तारै हटाउँदै लैजानु पर्दछ । यसो गर्दा निजी क्षेत्र पनि रासायनिक मलको खरिद एवम् विक्री र वितरणमा संलग्न हुन प्रोत्साहित हुन्छन् जसले गर्दा कृषि सामग्रीमा किसानहरूको पहुँच बढ्दछ । यसका साथै प्रभावकारी र सक्षम गुण नियन्त्रण संयन्त्र पनि विकास गर्नुपर्दछ । यसका अतिरिक्त जैविक मलको उत्पादनलाई पनि प्रोत्साहन गर्नुपर्दछ ।

३.४ अन्न बाली र पशुपालनमा जोखिम व्यवस्थापन गर्न सरकारी र निजी क्षेत्र दुवैले बीमाको व्यवस्था गर्नुपर्दछ । यसले वित्तीय संस्थाहरूलाई कृषिमा लगानी गर्ने अवसर सिर्जना गर्दछ । फलस्वरूप किसानहरूले सजिलै ऋण पाउन सक्नेछन् र कृषिमा पूँजीको कम घट्ने छ ।

३.५ श्रमको अभावबाट आउन सक्ने चुनौतीहरूलाई पन्छाउन हालको कृषि प्रणालीमा प्राविधिक विकास र यान्त्रीकरण गर्नुका साथै कृषकहरूलाई यस सम्बन्धी आवश्यक ज्ञान दिन अति आवश्यक छ । यसका अतिरिक्त कृषि यन्त्र र सामग्रीहरूको आयातमा कर र भन्सार छुट प्रदान गर्नुपर्दछ- जसले गर्दा यस क्षेत्रमा यान्त्रीकरणलाई प्रोत्साहन मिल्छ ।

३.६ भण्डारण र चिस्यानको समस्या निराकरण गर्नका लागि निजी क्षेत्रलाई करमा अनुदान र नगद प्रोत्साहन प्रदान गर्नुपर्दछ । त्यसैगरी कृषि तथा कृषि बजारका हिसाबले महत्वपूर्ण स्थानहरूमा निजी-सार्वजनिक साभेदारी ढाँचामा यस्ता सुविधाहरू उपलब्ध गराउनु पर्दछ ।

३.७ व्यवस्थित बजारहरूको निर्माण गर्नका लागि नेपालमा पनि भारतमा जस्तै मण्डी प्रणालीको विकास गर्नुपर्दछ । यसले उत्पादकहरूलाई बजारप्रति सहज पहुँच दिन्छ, र किसानहरूलाई बजारभाउ अनुसारको उचित मूल्य प्राप्त गर्न सहयोग गर्छ । यसका साथै बजारको बारेमा आवश्यक सूचना कृषिक सम्म पुऱ्याउन पनि मद्दत पुऱ्याउछ ।

३.८ कृषकहरू माझ उच्च प्रतिफल आउने बाली, कृषि उत्पादनमा मूल्य अभिवृद्धि, क्षेत्रीय बजारको माग र आपूर्ति, सञ्चार प्रविधि आदि जस्ता विषयमा प्रविधि र अन्य जानकारीको पहुँच सहज बनाउन सार्वजनिक र निजी क्षेत्र लगायत राष्ट्रिय एवम् अन्तर्राष्ट्रिय गैरसरकारी संस्थाहरूको संयुक्त प्रयास आवश्यक छ ।

३.९ कृषि क्षेत्रको अनुसन्धान र विस्तारमा बजेट वृद्धि गर्नुपर्दछ र निजी क्षेत्रलाई पनि यसमा समावेश एवम् प्रोत्साहन गर्नुपर्दछ ।

शिक्षा

आजको विश्वव्यापी प्रतिस्पर्धाको अवस्थामा स्रोतहरू मध्यको महत्वपूर्ण मानव स्रोतको विकासमा शिक्षाले महत्वपूर्ण भूमिका खेल्दछ। विश्वको अर्थतन्त्र ज्ञान र सीपमा आधारित रोजगारीतर्फ ढल्कंदै गएको अवस्थामा शिक्षाले कुनै पनि देशको विकासमा, अझ विशेषतः विकासोन्मुख देशमा, महत्वपूर्ण भूमिका खेल्दछ। जनसङ्ख्याका एक चौथाई नागरिक चरम गरिबीको रेखामुनि रहेको नेपाल जस्तो विकासोन्मुख देशमा शिक्षाले ज्ञान र सीपमा आधारित राम्रा आर्थिक अवसरहरूको सिर्जना गरेर गरिबीबाट माथि उठाउन महत्वपूर्ण साधनको भूमिका खेल्न सक्छ। यस्तो अवस्थामा गुणस्तरीय शिक्षाको अभावका कारण गरिबीले विकराल रूप लिएको यथार्थलाई नकार्न सकिन्न। यसबाहेक शिक्षाले मानिसहरूलाई राजनैतिक, आर्थिक र सामाजिक रूपमा सचेत भएर राम्रो छनौट गर्न र समुदाय तथा राज्यको विकासमा अहम भूमिका खेल्दै सशक्तीकरणमा योगदान पुऱ्याउँछ।^१

नेपालको शिक्षा क्षेत्रमा सार्वजनिक क्षेत्रको वर्चस्व रहिआएको छ। जनतालाई शिक्षा आर्जनको अवसर प्रदान गर्नु राज्यको दायित्व हो। यस परिप्रेक्षमा, नेपाल सरकारको प्रमुख चासो औपचारिक शिक्षा प्रणालीमा रही शिक्षाका अन्य अनौपचारिक माध्यमहरूलाई कम प्राथमिकतामा राखिएको छ। शिक्षा सेवामा सार्वजनिक क्षेत्रको वर्चस्व रहँदा रहँदै पनि निजी क्षेत्रले समेत महत्वपूर्ण योगदान पुऱ्याइरहेको छ। विशेषतः उच्च उत्तीर्ण दर हासिल गरेर र सरकारी बजेट खर्चलाई घटाउन सहयोग गरेर निजी क्षेत्रले यस क्षेत्रमा सहयोग प्रदान गर्दै आएको छ। सीपमूलक शिक्षाको क्षेत्रमा भने निजी क्षेत्रको सहभागिता सार्वजनिक क्षेत्रको तुलनामा नगन्य देखिन्छ।

१. नेपालमा शिक्षाको अवस्था

१.१ नेपालको २ करोड ६६ लाख कुल जनसङ्ख्या^१ मध्य ६ वर्ष र सोभन्दा माथिको जनसङ्ख्यामा साक्षरता दर ६०.९ प्रतिशत मात्र रहेको छ। त्यसैगरी पुरुष र महिलाको साक्षरता दरमा पनि ठूलो भिन्नता देखिन्छ। पुरुषको साक्षरता दर ७२ प्रतिशत छ भने महिलाको साक्षरता दर ५१ प्रतिशत मात्र रहेको छ। १५ वर्ष र सो भन्दा माथिको जनसङ्ख्याको साक्षरता दर भने ५५.६ प्रतिशत रहेको र त्यसमध्ये पुरुषको साक्षरता दर ७०.७ प्रतिशत र महिलाको साक्षरता दर ४३.३ प्रतिशत रहेको छ।

१.२ छ वर्ष वा सोभन्दा माथिको जनसङ्ख्यामा विद्यालय नै नगएका बालबालिकाहरू ३४.४ प्रतिशत छन्। विगतमा विद्यालय जानेको सङ्ख्या २८ प्रतिशत र हाल विद्यालय गईरहेकाहरूको सङ्ख्या ३७.५ प्रतिशत छ। तथ्याङ्कले देखाए अनुसार विद्यालय नजानुका कारणहरूमा इच्छा नभएर ३०.४%, बाबुआमाको

६ वर्ष भन्दा माथिका जनसङ्ख्याको शैक्षिक अवस्था

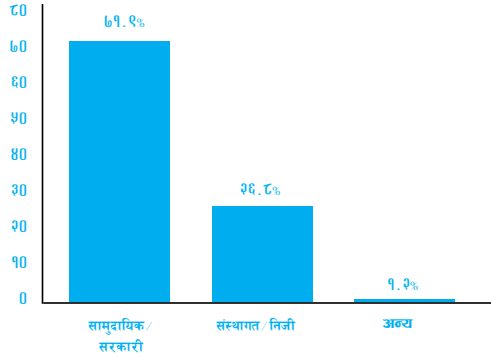


स्रोत : नेपाल जीवन गुणस्तर सर्वेक्षण, २०१०/११, सि.वि.एस.

^१ Education-Our Framework Policies and Strategies, 2003 Asian Development Bank

^२ National Population Census, 2011, Central Bureau of Statistics, Nepal <http://census.gov.np/>

■ विभिन्न प्रकारका विद्यालय गएका ६ वर्ष माथिका जनसंख्याको प्रतिशत



स्रोत : नेपाल जीवन गुणस्तर सर्वेक्षण, २०१०/११, सि.वि.एस.

अनिच्छाका कारण १४.५% र घरमा सहयोग चाहिएकाले १३.५% रहेको छ। अन्य कारणहरूमा सानो उमेर, शुल्क तिर्ने आर्थिक हैसियत नहुनु, घरबाट टाढा विद्यालय हुनु वा असक्षमता आदि रहेका छन्।^३

१.३ हाल विद्यालय/कलेज गइरहेका छात्रछात्राको सङ्ख्यामध्ये ७१.९ प्रतिशतले सामुदायिक/सरकारी विद्यालय/कलेजमा, २६.८ प्रतिशतले निजी विद्यालय/कलेजमा र १.२ प्रतिशतले अन्य विद्यालय/कलेजमा शिक्षा हासिल गरिरहेको छन्।^४

१.४ हाल नेपालमा ३३,१६० प्राथमिक, निम्न माध्यमिक र माध्यमिक विद्यालयहरू, ३०६७ उच्च माध्यमिक विद्यालयहरू र ५ विश्वविद्यालयहरू छन्।^५ त्यसै गरी निजी विद्यालयहरूमा प्राथमिक- ४८३६, निम्न माध्यमिक- ३०७८, माध्यमिक- २३०६ र उच्च माध्यमिक- ६८५ वटा रहेका छन्।^६ त्यसैगरी सरकारी प्राथमिक, निम्न माध्यमिक र माध्यमिक विद्यालयमा पढिरहेका विद्यार्थीहरूको सङ्ख्या ५,४४९,७३६, सामुदायिक विद्यालयहरूमा १,०६२,६९४ र निजी विद्यालयमा ९,५१,३६३ रहेको छ।^७

३ नेपाल जीवनस्तर सर्वेक्षण, २०१०/११, केन्द्रिय तथ्यांक विभाग, नेपाल

४ नेपाल जीवनस्तर सर्वेक्षण, २०१०/११, केन्द्रिय तथ्यांक विभाग, नेपाल

५ Ministry of Education and Sports, 2011

६ Nepal Education in Figures, 2011 Ministry of Education

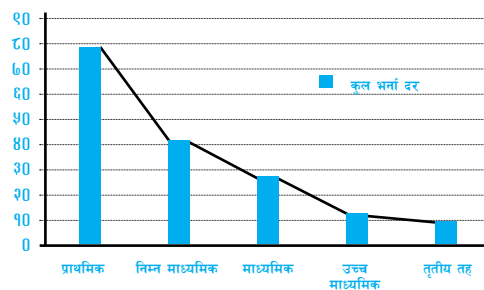
७ Nepal and the World A Statistical Profile, FNCCI

१.५ सन् २०१० मा उच्च माध्यमिक तहमा गैरप्राविधिक जनशक्ति^८ उत्पादन ५०,०९३ थियो भने प्राविधिक जनशक्ति उत्पादन १८९३० थियो।^९ सन् २००८ देखि निजी क्षेत्रले सीपमूलक तालिमद्वारा उत्पादन गरेको जनसङ्ख्या १७,१४५ रहेको छ।^{१०}

१.६ नेपाल सरकारको जनगणना प्रतिवेदन २००१ मा आधारित भएर विश्व शिक्षाले प्रस्तुत गरेको विद्यालय जाने उमेरका बालबालिका तथा युवा सम्बन्धी विश्लेषणले देखाए अनुसार वर्षेनि ६,५०,००० बालबालिका तथा युवा (८५% भन्दा बढी) कार्यगत सीप विना नै शिक्षा प्रणालीबाट बाहिरिने गरेका छन्।^{११}

१.७ युनेस्कोले शिक्षाको सुधार र नवीकरणका लागि पहिचान गरेका चार स्तम्भका आधारमा^{१२} शिक्षाका उपलब्धिहरूलाई चार किसिममा वर्गीकृत गर्न सकिन्छ: १) उच्च शिक्षाको लागि तयारी, २) सामाजिक कल्याणका लागि, ३) पहुँच, समता र समावेशिताका लागि, ४) बजारको आवश्यकता अनुसारको प्रतिस्पर्धी जनशक्ति उत्पादन (आर्थिक उपलब्धि)। नेपालको परिप्रेक्ष्यमा भने सूचकहरूले जनाए अनुसार नेपाल यी चारै उपलब्धिमा पछाडि रहेको छ।

कुल भर्ना दर २०११



स्रोत : नेपाल जीवन गुणस्तर सर्वेक्षण, २०१०/११, सि.वि.एस.

८ Technical human resource includes engineers, doctors and non-technical human resource includes lawyers, managers

९ Nepal and the World A Statistical Profile, FNCCI

१० A Profile of National Vocational Training Providers, 2011 CTEVT

११ Technical Education and Vocational Training and Skill Development in Nepal. Skill for Employment Project. Asian Development Bank. (Sharma, 2008)

१२ The Four Pillars of Education according to UNESCO, <http://www.unesco.org/delors/fourpil.htm>

१.७.१ उच्च शिक्षाको लागि तयारीका सन्दर्भमा कुरा गर्दा वर्षेनि ठूलो सङ्ख्यामा विद्यार्थीहरू शैक्षिक प्रणालीबाट बाहिरिने गर्छन् । प्राथमिक तहबाट उच्च तहमा विद्यार्थीहरूको भर्ना दर घट्दो छ । भर्ना दर प्राथमिक तहमा ७८.४%, निम्न माध्यमिक तहमा ४२%, माध्यमिक तहमा २८.२%, उच्च माध्यमिक तहमा १२.९% र तृतीय तहमा १०.३% रहेको छ ।^{१३} त्यसैगरी एसएलसी परीक्षा २०११ लाई विश्लेषण गर्ने हो भने असफल हुने वा छाड्नेको दर ४५% छ र विगतको वर्षमा पनि यो दर समान नै देखिन्छ ।^{१४}

१.७.२ सामाजिक कल्याणका हिसाबमा हेर्दा सन् २०११ मा नेपालको गरिबी दर २५.२ प्रतिशत^{१५} थियो भने प्रतिव्यक्ति कुल गार्हस्थ उत्पादन दर संसारकै सबैभन्दा कम मध्येमा थियो । मानव विकास सूचकाङ्कमा सन् २०११ मा नेपाल १८७ देशहरूमध्ये १५७ औं स्थानमा थियो ।^{१६} सन् १९८० मा ०.२४२^{१६} रहेको मानव विकास सूचकाङ्क सन् २०११ मा ०.४५८ पुगेको थियो । मानव गरिबी सूचकाङ्कले विभिन्न क्षेत्र बीचको असमानता मापन गर्छ । यसले जनाए अनुसार मानव गरिबी सूचकाङ्क शहरी क्षेत्रमा २०.७%, पूर्वाञ्चलमा ३३.७ % र मध्यमाञ्चलमा ३५.३ % ले कम रहेको छ भने ग्रामीण क्षेत्रमा ३८.२ % र सुदूर पश्चिममा ३९.० % रहेको छ ।

१.७.३ पहुँच, समता र समावेशिताका सन्दर्भमा, आम्दानी, शिक्षा, स्वास्थ्यको क्षेत्रमा असमानता मापन गर्ने गिनी कोएफिसेन्ट, सन् १९९५/९६ मा ०.३४ रहेकोमा सन् २००९ मा ०.४६ हुन पुगेको छ ।^{१७} यसले देशको बढ्दो असमानतालाई भल्काउँछ ।

१३ Statistical Report vol 1, Central Bureau of Statistics, Nepal

१४ Office of Controller of Examination, 2011 Ministry of Education

१५ Nepal, World Development Indicators, The World Bank (<http://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.NAHC/countries/NP?display=graph>)

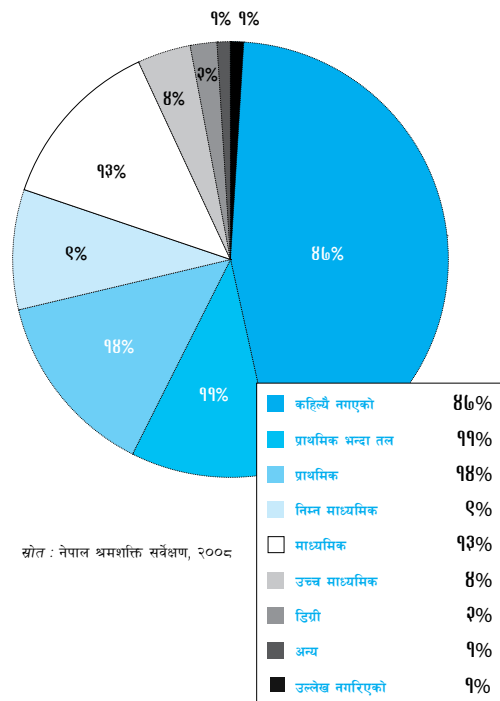
१६ United Nations Development Organization (UNDP), "20th Human Development Report"

१७ HDI is a comparative measure of life expectancy, literacy, education, and standards of living of a country.

१८ Labor and Social Trends in Nepal, 2010 International Labour Organization

१.७.४ त्यसैगरी बजारको माग अनुरूपको प्रतिस्पर्धी जनशक्ति उत्पादन गर्ने (आर्थिक उपलब्धि) सन्दर्भमा, अन्तर्राष्ट्रिय श्रम सङ्गठनले प्रक्षेपण गरेको वार्षिक श्रम शक्ति वृद्धिदर २.५ प्रतिशत रहेको छ । यस अनुसार अहिले भइरहेको श्रमशक्तिमा वर्षेनी ४ लाख नयाँ जनशक्ति थपिन्छन्^{१८} र श्रमशक्तिको ६% सँगमात्र डिग्री स्तरको शिक्षा छ भने ४७% विद्यालय नै गएका छैनन् ।^{१९}

श्रमिक जनसंख्याको शैक्षिक तह



स्रोत : नेपाल श्रमशक्ति सर्वेक्षण, २००८

१.८ सन् २०११/१२ को बजेटले कुल गार्हस्थ उत्पादनको ३.४ प्रतिशत र कुल बजेटको १७.११ प्रतिशत शिक्षाका लागि विनियोजन गरेको छ ।^{२०} प्राथमिक तहको शिक्षामा विनियोजन गरिएको ६०% रकमबाट ९०% शिक्षक र कर्मचारीको तलबमा खर्च हुन्छ ।^{२१}

१९ Above higher secondary education

२० Nepal Labour Force Survey, 2008

२१ Nepal Budget 2011/12, Ministry of Finance

२२ Foreign Aid and Education in Nepal :Some Critical Issues, Alliance for Aid Monitor Nepal

२. समस्या तथा चुनौतीहरू

नेपालको शिक्षा क्षेत्रमा विभिन्न समस्या तथा चुनौतीहरू रहेका छन्। यिनै चुनौतीहरूले यस क्षेत्रको विकास र सुधारमा अवरोध खडा गरिरहेका छन्। शिक्षा क्षेत्रमा पहिचान गरिएका केही मूलभूत समस्या तथा चुनौतीहरू तल प्रस्तुत गरिएको छ :

२.१ विभिन्न तहमा शैक्षिक प्रणालीबाट बाहिरिएकाहरूलाई अवसर सिर्जना गर्नु शिक्षा क्षेत्रको सुधारको एउटा मुख्य मुद्दा रहेको छ। नेपाल सरकारको जनगणना प्रतिवेदन २००९ मा आधारित भएर विश्व शिक्षाको विश्लेषणले देखाए अनुसार प्रत्येक वर्ष विद्यालय जाने उमेरका बालबालिकाहरूमध्ये ८५% शैक्षिक प्रणालीबाट बाहिरिन्छन्। विद्यालय छोड्ने उच्चदरका कारणले गर्दा श्रम शक्तिमा सीप नभएका व्यक्तिहरू धेरै रहेका छन्। श्रम शक्तिको ४७% विद्यालय जानेहरूमा पनि वर्तमानको औपचारिक शिक्षा प्रणाली सीपयुक्त शिक्षामा कम केन्द्रित हुनाले आर्थिक र श्रम बजार केन्द्रित परिणाम भन्दा पनि अर्को तहको शिक्षाका लागि तयारी गर्ने तर्फ बढी केन्द्रित देखिन्छ। परिणामस्वरूप श्रमशक्तिलाई रोजगारी पाउन समस्या परिरहेको छ र उनीहरू थोरै आम्दानी हुने काममा संलग्न हुन बाध्य भएका छन्।

२.२ शिक्षाका चार मुख्य अभीष्ट उपलब्धिहरू सीपयुक्त मानव स्रोतको उत्पादन (आर्थिक उपलब्धि) सामाजिक कल्याण, उच्च शिक्षाका लागि तयारी र क्षमता, पहुँच तथा समावेशिता सम्बन्धमा हाम्रो शिक्षा प्रणालीले अपेक्षित उपलब्धि हासिल गर्न नसकेको नेपालको परिप्रेक्ष्यमा शिक्षाको सान्द्रभिकता र गुणस्तरमाथि तुरून्त ध्यानाकर्षण गर्नु आवश्यक छ।

२.३ औपचारिक, अनौपचारिक तथा गैर औपचारिक (Non formal) सबै प्रणालीका शिक्षाको एकै स्तरीय योग्यता दिने राष्ट्रिय योग्यता प्रणाली नेपालमा विकास भएको छैन। यस्तो राष्ट्रिय योग्यता प्रणाली भएमा विभिन्न प्रणालीका विद्यार्थीको समायोजन र गतिशीलतामा सहयोग पुग्नेछ।

विभिन्न शैक्षिक संस्थाहरूमा विद्यार्थीको भर्नालाई लिएर हुने भ्रष्टाचारमा कमी ल्याउन पनि मद्दत गर्ने छ। पारदर्शी योग्यता निर्धारण प्रणालीले शिक्षा क्षेत्रमा देखिएका गैरकानुनी क्रियाकलापहरूमा पनि कमी ल्याउन सहयोग पुऱ्याउँछ।

२.४ बजारमा मानव स्रोतको माग र आपूर्ति बीचको भिन्नता शिक्षा क्षेत्रको एक अर्को सम्बोधन गर्नुपर्ने मुख्य चुनौती हो। बजारको आवश्यकता र मागलाई पहिचान गर्ने गरी दुवै सरकारी र निजी क्षेत्रबाट अध्ययन भएको छैन। बजारको माग अनुरूप सीपमूलक तालिममा संलग्न गराउनु उपयोगी हुन्छ। यसका साथै बजारमा प्रचलित उच्च माग भएका (देश भित्र र बाहिर) पेशाको पहिचान हुन सकेको छैन। यसले गर्दा धेरै मानव स्रोत थोरै पैसामा बढी जोखिमयुक्त रोजगारीमा संलग्न छन्।

२.५ शिक्षामा भइरहेको सरकारी खर्च र यसको उपलब्धि सरकारका लागि एक अर्को प्रमुख चुनौती हो। करदाताको पैसाको ठूलो भाग शिक्षामा खर्च भइरहेको छ जसमध्ये विदेशी सहयोग (२३.८५%) र कर (७६.१६%) रहेको छ।^{१३} विद्यालय छाड्ने र अनुत्तीर्ण हुने उच्च दर र उच्च शिक्षामा भर्ना हुने न्युन दरले करदाताको पैसा सरकारले अप्रभावकारी रूपमा खर्च गरिरहेको भन्ने इङ्गित गर्दछ। यसका साथै विभिन्न तहको शिक्षामा उचित बजेट विनियोजनको कमि नेपालको शिक्षा क्षेत्रको विकासमा ठूलो बाधकको रूपमा रहेको छ। बजेटको ८०% तलव भत्ता जस्ता प्रशासनिक कुरामा खर्च भइरहेकोमा लक्षित उपलब्धि हासिल गर्नका लागि बजेटको उचित उपयोग एउटा चिन्ताको विषय रहेको छ। त्यसैगरी प्राविधिक शिक्षा तथा व्यवसायिक तालिमले कुल शिक्षा बजेटको केवल १% मात्र पाइरहेको छ जुन देशमा दक्षतायुक्त मानवस्रोतको विकासका लागि अपुग छ।

२.६ शिक्षामा सार्वजनिक क्षेत्रको वर्चस्व रहेको र ७१.९% विद्यार्थी सामुदायिक वा सरकारी विद्यालय र कलेजमा पढ्ने गरेको भए तापनि हालको

^{१३} Ministry of Education & Sports, 2011

समयमा, विशेषगरी शहरी क्षेत्रमा, निजी विद्यालय र कलेजहरूमा पढ्ने विद्यार्थीहरूको संख्यामा व्यापक वृद्धि भइरहेको छ । त्यसैगरी निजी विद्यालयहरूको उत्तीर्ण दर हेर्ने हो भने निजी क्षेत्रको प्रदर्शन महत्वपूर्ण देखिन्छ । सन् २०११ को प्रवेशिका परीक्षामा निजी विद्यालयका ८५.८२% छात्रछात्रा उत्तीर्ण भएका थिए भने सरकारी विद्यालयहरूका उत्तीर्ण हुने विद्यार्थीको प्रतिशत ४६.६२% मात्र रहेको थियो ।^{२४}

३. सुकावहरू

३.१ माध्यमिक तथा उच्च माध्यमिक तहमा प्राविधिक तथा जीविकोपार्जनमुखी शिक्षा पनि समावेश गर्न जरुरी छ । यसले देशमा भइरहेको दक्ष मानव स्रोतको अभावलाई हटाउन र निश्चित सीपमा विशिष्टीकृत जनशक्ति उत्पादन गर्ने माध्यमको रूपमा शिक्षालाई स्थापित गर्न मद्दत गर्छ ।

त्यसैगरी प्राविधिक शिक्षा तथा व्यवसायिक तालिममा भर्ना हुनका लागि आवश्यक मापदण्डलाई घटाएमा पढाइ छोड्नेहरूका लागि अवसरको अभाव, विद्यार्थीहरूको सीपमूलक शिक्षासम्मको पहुँचको अभाव जस्ता समस्यालाई समाधान गर्न सकिन्छ । इन्जिनियरिङ, स्वास्थ्य जस्ता विषयका लागि गणितको विशेष दक्षता हुनु जरुरी छ र भर्नाको मापदण्ड उच्च राख्नु स्वाभाविक हो तर कृषि, प्लम्बर, साधारण निर्माण, गाडी मिस्त्री, सुडेनी, विद्युतीय प्राविधिक जस्ता कामका लागि विशेष दक्षता हुनु जरुरी छैन र अनुभवको माध्यमबाट मानिसले सिक्न सक्छन् । सिटिइभिटी(CTEVT)ले दिने तालिमहरूमा नवीनतम् तरिका अपनाइनु पर्छ ।^{२५} भर्नाको मापदण्डमा संशोधन आवश्यक छ र विषयको आवश्यकता अनुसार परिवर्तन गरिनु पर्छ ।

३.२ औपचारिक र अनौपचारिक दुवै किसिमका सिकाइलाई समान प्राथमिकता र पहिचान दिने

२४ Nepal Education in Figures, 2011, Ministry of Education

२५. कक्षा ५ पढेको विद्यार्थीले पढ्न र लेख्न सक्ने हुनाले, ५ कक्षा पढेर शैक्षिक प्रणालीबाट बाहिरिएका व्यक्तिहरूलाई प्लम्बर, सामान्य निर्माण, सुडेनी जस्ता तालिम दिनु पर्दछ । त्यसै गरी कृषि, वेल्डिङ, विद्युत क्षेत्रसँग सम्बन्धित प्राविधिक तालिम लिनको लागि न्यूनतम योग्यता प्रवेशिका पास गरेको नभई कक्षा ८ पास भए पुग्ने बनाउनुपर्दछ ।

दोहोरो शिक्षा प्रणालीका^{२६} शुरुवात गरिनुपर्छ । बजारमा माग भएको दक्ष मानव स्रोत उत्पादन गराउने यसको विशेषताका कारण यसप्रकारको शैक्षिक प्रणालीमा निजी क्षेत्र प्रत्यक्ष रूपमा संलग्न हुन सक्छ ।

३.३ बजारमा दक्ष जनशक्तिको माग र आपूर्तिमा ठूलो भिन्नता रहेकोमा यसलाई प्राविधिक शिक्षा तथा व्यवसायिक तालिममा निजी क्षेत्रको सक्रिय सहभागिताको माध्यमबाट हटाउन सकिन्छ । सीपयुक्त मानव स्रोतको माग निजी क्षेत्रबाट आउने भएकाले, माग अनुरूपको सान्दर्भिक सीप तालिम प्रदान गर्नमा निजी क्षेत्रलाई सहभागी गराउनु राम्रो विकल्प हुन्छ । सरकारले सिटीइभिटी(CTEVT) र निजी क्षेत्रको सक्रिय सहभागिता, बजारको माग अनुसार प्राविधिक शिक्षा र व्यवसायिक तालिम प्रदान गर्न प्रभावकारी नीति ल्याउने तिर ध्यान केन्द्रित गर्नु जरुरी छ ।

३.४ उपलब्ध श्रम शक्तिको अधिकांश हिस्सासँग आवश्यक तहको शिक्षा नभएको हुनाले^{२७} काम गरिरहेका र बेरोजगार युवाहरूलाई समेत अनौपचारिक माध्यमबाट प्राविधिक शिक्षा र व्यवसायिक तालिम दिइनुपर्छ । यसका लागि कार्य-तालिम जस्ता शिक्षाका अनौपचारिक माध्यमहरूलाई प्रोत्साहित गर्दै राष्ट्रिय योग्यता प्रणालीमा गाभ्नुपर्छ ताकि मानिसहरूले रोजगारीमा रहँदै आफ्नो सीप र योग्यता अभिवृद्धि गर्न सकून् र साथसाथै आम्दानी पनि गरिरहन सकून् । यसका लागि नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघले चलाइरहेका व्यवसायिक विद्यालयहरूलाई बढी प्रभावकारी बनाएर निरन्तरता दिन सकिन्छ ।

३.५ श्रमशक्तिको गतिशिलतालाई बढावा दिन अध्ययनका विभिन्न प्रणालीहरूको शुरुवात गर्नुपर्छ । सरकारले सहजीकरण गरेर शिक्षा हासिल

२६. दोहोरो शिक्षा प्रणालीमा विद्यार्थीहरूलाई विश्वविद्यालय शिक्षा र प्राविधिक शिक्षामध्येबाट छान्ने अवसर प्रदान गरिन्छ । विश्वविद्यालय शिक्षा हासिल गर्न चाहने विद्यार्थीहरू प्राज्ञिक क्षेत्रमा र श्रम बजारमा प्रवेश गर्न चाहनेहरू प्राविधिक विद्यालयमा भर्ना हुन्छन् ।

२७. नेपाल श्रमशक्ति सर्वेक्षण २००८ अनुसार १५ वर्ष र सो भन्दा माथि उमेरका जम्मा ६% जनसंख्याले उच्चमाध्यमिक र विश्वविद्यालय शिक्षा हासिल गरेका छन् र ४७% सोही उमेर समूहका मानिस कहिल्यै विद्यालय गएका छैनन् तर सन् २००९ मा श्रमशक्ति बजारमा यस उमेर समूहको सहभागिता ७.५% रहेको थियो ।

पनि अवरोध सिर्जना गरेका थिए । स्थानीय जनताले सडक, पुल, विद्यालय, अस्पताल निर्माण जस्ता ठूला र असम्भव मागहरू निर्माणकर्ता समक्ष राखेर आयोजना निर्माणमा असर पुऱ्याइरहेका छन् । निर्माणकर्ताहरूले तिरेको करबाट यस्ता पूर्वाधार सरकारले निर्माण गर्नुपर्दछ ।

३. सुभावहरू

३.१ नयाँ विद्युत ऐन लागु गरी सन् २००१ को नीतिलाई कार्यान्वयन गर्नु पर्दछ । यस नयाँ ऐनले सन् १९९२ को विद्युत ऐनले सम्बोधन गर्न नसकेका ठूला आयोजनाहरूको समस्यालाई सम्बोधन गर्दछ । नयाँ विद्युत ऐनले शून्य प्रणाली सहित प्रतिस्पर्धात्मक बिडिङको सुरुवात गर्नु पर्दछ । यस कार्यले व्यवसायिक सम्झौतालाई पारदर्शी बनाउँछ ।

३.२ राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाका रूपमा कम्तीमा पनि एउटा जलविद्युत आयोजनाको सुरुवात गर्नु पर्दछ । यस्तो आयोजनालाई प्राथमिकतामा राखेर लगानी, प्रसारण लाइन, श्रम आदिको समस्या उत्पन्न हुन नदिई सञ्चालन गर्नु पर्दछ ।

३.३ मौसम र दिनको विभिन्न समयको आधारमा विद्युतको उपयोगको मागमा परिवर्तन हुने हुनाले विद्युतको शुल्क र विद्युत खरिद सम्झौताको दर पनि मागअनुसार परिवर्तन हुने संयन्त्रको विकास हुनु पर्दछ । यस व्यवस्थाले नेपाल विद्युत प्राधिकरणलाई अझ घाटामा जानबाट रोक्छ भने आयवृद्धिमा मद्दत पुऱ्याई स्वतन्त्र उत्पादकहरूलाई राम्रो मूल्य प्रदान गर्न सक्षम बनाउँछ ।

३.४ प्रसारण लाइनको अभाव जलविद्युत क्षेत्रको सबैभन्दा मुख्य समस्या हो । त्यसैले स्वतन्त्र ऊर्जा उत्पादकहरूले आयोजना विकास गर्ने ठाउँहरूमा समयमा नेपाल विद्युत प्राधिकरणले प्रसारण लाइनको निर्माण गरिदिनु पर्दछ ।

३.५ नेपाली भूभागमा रहेका मुजफ्फरपुर-ढल्केबर

अन्तरदेशीय प्रसारण लाइनको वित्तीय व्यवस्था तुरुन्त सम्पन्न गर्नु पर्दछ । यसले नेपाल र भारतबीच विद्युत विनिमयमा सहयोग पुऱ्याई दुवै देशलाई लाभ पुऱ्याउँदछ ।

३.६ ऊर्जा विकासमा कुल गार्हस्थ उत्पादनको कम्तीमा पनि ५% खर्च गर्नुपर्दछ । यसो गरे मात्र वार्षिक २०० मे.वा. विद्युत उत्पादन हुन सक्छ । आजसम्म यस क्षेत्रमा ३% भन्दा कम र धेरै वर्ष १% जति मात्र खर्च गरिएको छ ।

३.७ नेपाल विद्युत प्राधिकरणको उत्पादन, प्रसारण, वितरण र मर्मत कार्यलाई छुट्टा-छुट्टै बनाई यस संस्थालाई प्रभावकारी, पारदर्शी र जवाफदेही बनाउनु पर्दछ ।

३.८ वन, कृषि, भूमिसुधार, ऊर्जा र स्थानीय विकास आदि मन्त्रालयहरूको बीचमा समन्वय गर्ने संयन्त्र निर्माण गरी वन विनाश एवम् जग्गाको क्षतिपूर्ति जस्ता समस्याहरूलाई समयमै सुल्झाउनु पर्दछ ।

३.९ प्रभावकारी नियमक निकायको पहलमा प्रसारण प्रणालीमा ट्वील्लिङ चार्जको व्यवस्था गर्नुपर्दछ । यसले विभिन्न उद्योगहरूलाई स्वतन्त्र ऊर्जा उत्पादकहरूबाट सोभै विद्युत खरिद गर्न सहायता पुऱ्याउँदछ ।

३.१० बैंक तथा वित्तीय संस्थाहरूले आफ्नो बचतको निश्चित भाग जलविद्युत विकास जस्तो प्राथमिकताको क्षेत्रमा लगानी गर्न आवश्यक नीति तर्जुमा गर्नु पर्दछ । त्यसैगरी केन्द्रीय बैंकले स्वतन्त्र ऊर्जा उत्पादकहरूलाई वाणिज्य बैंक मार्फत उपलब्ध गराउने ऋणको अवधि ६ महिनाबाट कम्तीमा पनि २ वर्ष बनाउनु पर्दछ ।

३.११ हिउँदमा पनि विद्युतको कमी हुन नदिन भण्डारण क्षमता भएका आयोजनालाई उपयुक्त पुनर्वास नीति सहित अधि सार्नु पर्दछ ।

३.१२ सार्वजनिक-निजी साभेदारी ढाँचा जस्तै बृट प्रणालीलाई सम्भव भएसम्म प्राथमिकता दिनु पर्दछ । त्यसैगरी सबल र सक्षम व्यक्तिहरूलाई मात्र जलविद्युत

निर्माण गर्ने अनुमति पत्र प्रदान गर्नु पर्दछ ।
आयोजनाको किसिम, लगानीको मात्रा, आन्तरिक एवम्
बाह्य खपत आदिलाई आधार बनाई अनुमति पत्र
वितरण गर्नु पर्दछ ।

३.१३ उर्जासँग सम्बन्धित निकायहरू जस्तै नेपाल
विद्युत प्राधिकरण, विद्युत विकास विभाग र ऊर्जा
उत्पादकहरूलाई विश्वसनीय सेवा प्रदान गर्नुपर्दछ ।

३.१४ सुरक्षा पनि जलविद्युत विकासमा एउटा मुख्य
चुनौती भएको हुँदा घरेलु एवम् विदेशी लगानीमा
निर्माण भएका र हुन लागेका आयोजनाहरूलाई
सुरक्षाको प्रत्याभूति दिनु पर्दछ ।

३.१५ वैदेशिक लगानी परिचालन गरी ठूला
आयोजनाहरू निर्माण गर्नुपर्दछ ।

३.१६ आयकर छुट आयकर ऐनबाट नै दिनुपर्दछ । त्यसै
गरी निर्माण सामग्री, मेसिनरी आदि सामानहरूको
आयातमा भ्याट खारेज गर्नुपर्दछ ।

३.१७ सरकारले माथिल्लो कर्णाली, अरुण तेस्रो र
पश्चिम सेती जस्ता आयोजनाहरूलाई निर्माणका निम्ति
छिटो ऊर्जा विकास सम्झौता गरी स्वीकृति प्रदान गर्नु
पर्दछ ।

यातायात पूर्वाधार

छद्दशक भन्दा लामो योजनागत विकास अनुभवमा देशको वृद्धि तथा जनताको जीवनस्तर उकास्नका लागि आवश्यक पूर्वाधार विकासमा नेपालले लामो फड्को मारेको छ। यद्यपि, यस्ता प्रयासहरू हुँदाहुँदै पनि नेपालको पूर्वाधार अर्धविकसित अवस्थामै छ र विश्वका १४२ देशहरूमा नेपाल समग्र पूर्वाधारको गुणस्तरमा १३२ औं स्थानमा रहेको छ।^१

अन्त्य सम्ममा १९,६८३ कि.मि. सबै मौसममा चल्ने सडक निर्माण भएको छ। यसमध्ये १०,८३५ कि.मि. सडकलाई महत्वपूर्ण सडक प्रणाली (Strategic Road Network (SRN))का रूपमा वर्गीकरण गरिएको छ। यस महत्वपूर्ण सडक प्रणालीमा जम्मा ५५५ सडकमात्र कालोपत्रे वा खण्डास्मित छन्।

| नेपालमा सडक यातायात (तीन वर्षे अन्तरिम योजनाको अन्त्यमा) | | | |
|--|--|---|---|
| १९९६८ कि.मि. सबै मौसममा चल्ने सडक, १०,८३५ कि.मि. महत्वपूर्ण सडक प्रणाली, ४०,००० कि.मि. स्थानीय सडक प्रणाली (सबैयाममा सवारी नचल्ने) | | | |
| पहुँच | गुणस्तर | प्रभावकारिता र विश्वसनीयता | सुरक्षा |
| सबै मौसमका लागि समयमा ८०% पहुँच | <input type="checkbox"/> ५५% महत्वपूर्ण सडक प्रणाली मात्र कालोपत्रे वा खण्डास्मित <input type="checkbox"/> स्थानीय सडक प्रणालीमा ४४.५% मा मात्र सबै मौसममा गाडी चल्ने र ४५% मा मात्र सवारी चलाउन सकिने अवस्था | कन्टेनर आयात वा निर्यात गर्दाको नेपालमा लागत दक्षिण एसियाली राष्ट्रहरूको तुलनामा उच्च | सन् २००६ यता सडक दुर्घटनामा मृत्यु दर बढ्दो |

१. नेपालमा यातायात पूर्वाधारको अवस्था

१.१ यातायात क्षेत्रमा नेपालमा सबैभन्दा प्रमुख यातायात माध्यम सडक यातायात नै हो। सडक यातायात पश्चात भने यातायातको प्रमुख माध्यम हवाई यातायात रहेको छ। देशभरिको यात्रु तथा मालवाहक गतिविधिको लगभग ९० प्रतिशत कार्य सडक यातायातबाट नै सञ्चालन हुन्छ। अर्कोतर्फ हवाई सेवा महँगो भएका कारणले व्यवसायिक र पर्यटकीय क्षेत्रमा यात्रु आवतजावतका लागि नै धेरै सीमित छ।

१.२ सडक यातायात पूर्वाधार

१.२.१ तीन वर्षे अन्तरिम योजना (२००७-२०१०)^२ को

१.२.२ स्थानीय सडक प्रणाली^३ (Local Road network (LRN)) अन्तर्गत, तीन वर्षे अन्तरिम योजनाको अन्त्य सम्ममा ४०,००० कि.मि. सडक खुलको छ। खुलेका सडकमध्ये १८,००० कि.मि सवारी चलाउन सकिने अवस्थामा छन् र ८००० कि.मि मात्र सबै याममा मोटर सञ्चालन योग्य अवस्थामा रहेको छ।^४ यसै अन्तर्गत १२,००० कि.मि घोडेढो बाटो र ४४०० वटा भोलुङ्गे पुल निर्माण भएका छन्।

१.२.३ सन् २०११ को अन्त्यमा गरिएको Annual Pavement Surface Condition Survey^५ का

^३ स्थानीय सडक प्रणालीमा ग्रामीण सडक, नगर सडक तथा अन्य स्थानीय सडकहरू पर्दछन्।

^४ त्रिवर्षीय योजना (२०६७/६८ - २०६९/७०), राष्ट्रिय योजना आयोग

^५ Final Report Traffic, Surface Distress and Road Roughness Surveys on SRN, FY 2011, Volume II, Main Report, DoR, April 2012.

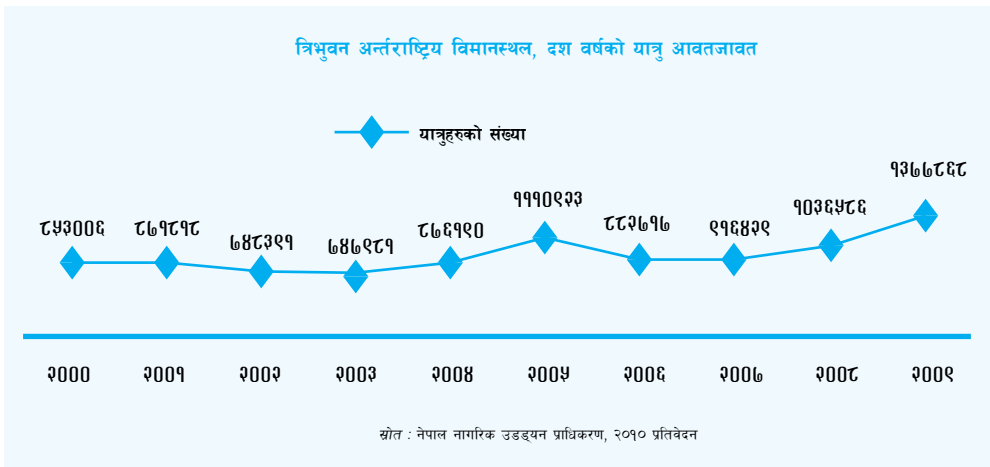
^१ The World Economic Forum's annual publication, the Global Competitiveness Report of 2011-2012.

^२ त्रिवर्षीय योजना (२०६७/६८ - २०६९/७०), राष्ट्रिय योजना आयोग

अनुसार, ६.७ प्रतिशत राजमार्ग, १५ प्रतिशत सहायक मार्ग र ३० प्रतिशत शहरी मार्गहरू जीर्ण अवस्थामा छन् र तत्काल संभारको आवश्यकतामा छन्। Afram & Pero (2012) का अनुसार नेपालमा जम्मा ५६ प्रतिशत सडक पक्की छन् र एक तिहाई भन्दा बढी सडकमा सवारी चलन नसक्ने अवस्था छ। साथै प्रायः सवारीहरू पुराना र चल्लीबाट बाहिर गइसकेका प्रकारका छन्। यसबाहेक तीन वर्षीय अन्तरिम योजना (२०६४/६५-६६/६७)को अन्त्यमा महत्वपूर्ण सडक

८८ प्रतिशत पुगेको छ। यहाँ पहुँच भन्नाले नजिकैको मोटरबाटो पुग्न पहाडी क्षेत्रमा ४ घण्टा र तराईमा २ घण्टा लाग्ने बुझिन्छ। वर्षभरि नै सबै याममा हुने पहुँचका सन्दर्भमा समग्र पहुँच ८० प्रतिशत रहेको छ।

१.२.५ निम्न गुणस्तरका कारणले नेपालका सडकहरूको प्रभावकारिता र विश्वसनीयता न्यून छ। छिमेकी मुलुकहरूको तुलनामा नेपालमा एउटा कन्टेनर आयात



प्रणाली (Strategic Road Network -SRN)को ५५ प्रतिशत मात्र सडक कालोपत्रे वा खण्डास्मित छन्। आ.व. २०६६/६७ को अन्त्यसम्ममा ६३०४ कि.मि. कालोपत्रे, ४७७२ कि.मि. खण्डास्मित र ८८९२ कि.मि. कच्ची (माटे) सडक गरी जम्मा १९,९६८ कि.मि.यातायात सञ्चालनयोग्य सडक निर्माण भएको छ।^६

१.२.४ नेपाल विश्वका ती थोरै मुलुकहरूमध्ये एक हो जसको जनसङ्ख्याको ठूलो भाग मोटर बाटोको पहुँच नपुगेको ठाउँमा बसोबास गर्छन्। सडक विभागले हालै गरेको एक अध्ययनका^७ अनुसार २००६ देखि २००९ सम्म आइपुग्दा सुख्खा याममा पहाडी क्षेत्रमा जनताको सडकमा पहुँच ५८ प्रतिशतबाट ७७.५ प्रतिशत र तराईमा ९४ प्रतिशतबाट ९८ प्रतिशत गरी समग्रमा

र निर्यात गर्ने खर्च उच्च छ।^८ सडकको गुणस्तर बाहेक नेपालका सडकको प्रभावकारिता र विश्वसनीयता न्यून हुनुमा वैकल्पिक मार्गको कमी, नियमित बन्द हडताल, सिन्डिकेट लगायतका अन्य कारकहरू पनि रहेका छन्।

१.२.६ सडक दुर्घटना पनि सन् २००६ देखि बढ्दो क्रममा रहिआएको छ र सन् २००९ देखि भयावह भएको छ।^९ सन् २००६ देखि प्रति १०००० सवारी यात्रु तथा पैदलयात्री मृत्युदर पनि तीव्र रूपमा बढ्दो क्रममा रहेको छ। सन् २००९-१० मा कुल ११,७४७ सडक दुर्घटना भएका थिए।

८ . Doing Business Report, 2012, The World Bank and International Finance Corporation.

९ . Kehsab K. Sharma (2011). Status Paper on Road Safety in Nepal. Presented on the Fourth meeting of the Working Group on the Asian Highway and Export Group Meeting on Progress on Road Safety Improvement in Asia and the Pacific Bangkok, Thailand, 27 to 29 September 2011.

६ त्रिवर्षीय योजना (२०६७/६८ - २०६९/७०), राष्ट्रिय योजना आयोग

७ DoR Study on accessibility, April 2012.

१.३ वायु सेवा

१.३.१ वायु सेवा अन्तर्गत नेपालमा ५५ वटा आन्तरिक विमानस्थल रहेका छन् भने यस बाहेक पाँच वटा निर्माणधीन छन्।^{१०} ५५ मध्ये ३४ आन्तरिक विमानस्थलहरू मात्र सञ्चालनमा रहेका छन् जसमा ५ विमानस्थललाई क्षेत्रीय केन्द्रका^{११} रूपमा तोकिएको छ। ग्रामीण क्षेत्रमा रहेका १४ विमानस्थलहरूमा पर्यटक आवागमन कम भएको र स्थानीय जनता बढ्दो भाडा दर तिर्न असमर्थ भएका कारण सेवाको अभावमा बन्द छन्। वायुसेवा कम्पनीहरू तथा वायुयानहरूलाई ध्यानमा राखी विमानस्थलहरू ठूलो सङ्ख्यामा सुधार भइरहेका वा हुने क्रममा रहेका छन्।

सडक क्षेत्रको स्रोत अन्तर

| क्षेत्र | उपलब्ध बजेट | | तीन वर्ष अन्तरिम योजना अनुसार आवश्यक बजेट | स्रोत अन्तर (रु. दश लाखमा) |
|---------|-------------|--------------|---|----------------------------|
| | आर्थिक वर्ष | रु. दश लाखमा | | |
| सडक | २००७/०८ | ४४३८ | ८८३६ | ४३९८ |
| | २००८/०९ | ४८८३ | १२१२३ | ७२४१ |
| | २००९/१० | ५३७० | १२१२३ | ६७५३ |
| कुल | १४६९० | ३३०८४ | १८३९३ | |

स्रोत : कडरिया (एन. डि)

१.३.२ सन् २०००को आन्तरिक वायुसेवा प्रयोगकर्ता यात्रु सङ्ख्या ८५३,००६ वाट बढेर २००९ मा १,३७७,८६८ पुगेको थियो। पछिल्लो नौ वर्षमा औसतमा ६.८ प्रतिशतमा वृद्धि भएको अवस्थालाई हेर्दा नेपालको आन्तरिक वायुसेवा फस्टाउँदो क्रममा रहेको देखिन्छ। विगत तीन वर्षमा (सन् २००६-२००९) यो वृद्धिदर १६.६ प्रतिशत रहेको छ। यद्यपि, मालसामान आसोरपसारको क्रममा भने उतारचढाव देखिन्छ।

१.३.३ अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवाका सन्दर्भमा सन् २००० देखि २००९ को अवधिमा औसत वृद्धिदर ७.९८ प्रतिशत र विगत तीन वर्षमा (सन् २००६-२००९) वृद्धिदर १३.६ प्रतिशत रहेको छ।

१.४ नेपालको यातायात संयन्त्रमा दुई रेलमार्ग छन् : नेपालको इनलैंड कन्टेनर डिपोलाई भारतसँग जोड्ने रेलमार्ग र जनकपुर र जयनगर बीचको ५१ कि.मि. रेलमार्ग (जसमा ३५ किलोमिटर मात्र सञ्चालनमा रहेको छ)। जलमार्ग, रज्जुमार्ग जस्ता अन्य माध्यमहरूको यातायात संयन्त्रमा न्यून उपस्थिति रहेको छ।

१.५. सरकारी नीति तथा योजनाहरू

१.५.१ सन् २०११ मा सरकारद्वारा त्रिवर्षीय योजना (२०६७/६८-६९/७०) पारित गरिएको थियो। उक्त तीन वर्षीय योजनाले सडक सञ्जालसँग नजोडिएका चार जिल्ला हुम्ला, डोल्पा, मुगु र मनाङका जिल्ला सदरमुकाममा सडक सञ्जाल पुऱ्याउने लक्ष्य लिएको छ। थप महत्वपूर्ण सडक प्रणाली र पुल निर्माण लगायत आवधिक संभार बाहेक तीन वर्षीय योजनाको प्रमुख लक्ष्य रहेका छन् : क) २५ वटा जिल्ला सदरमुकाम जोड्ने सडकहरूको कालोपत्रे स्तरमा स्तरोन्नति गर्ने ख) उत्तर-दक्षिण व्यापारिक तथा पारवहन सडक: चीन तथा भारतबीच विभिन्न आठवटा व्यापार तथा पारवहन कोरिडोरको निर्माण कार्य अगाडि बढाउने ग) मध्य-पहाडी लोकमार्गको अनुमानित लम्बाई करिब १७७४ कि. मि. मध्ये टूटाक खोल्न बाँकी करिब २२६ कि.मि. सडकको टूटाक खोल्ने कार्य सम्पन्न गरी क्रमशः स्तरोन्नति गर्दै लगिने घ) सामरिक महत्वका सडक सञ्जालमध्ये कालोपत्रे हुन बाँकी सडकहरू क्रमशः स्तरोन्नति गर्दै लगिने ङ) हुलाकी सडक करिब १४४० कि.मि. मध्ये ६४० कि.मि. हुलाकी सडकहरूको मर्मत सुधार एवं स्तरोन्नति सम्पन्न गरिने च) थप २०० पुलहरूको निर्माण गरिने।

नागरिक उड्डयन अन्तर्गत, हवाई नीति, २०६३ ले उदार र खुल्ला आकाश नीतिलाई नै जारी राखेको छ। तीन वर्षीय योजनाको प्रमुख लक्ष्य रहेका छन् : क) हालको २१.४ लाखको एकतर्फी अन्तर्राष्ट्रिय सिट सङ्ख्यालाई बढाई ४० लाख पुऱ्याउने ख) योजना अवधिको अन्त्यमा पर्यटक आगमनलाई २० लाख पुऱ्याउने ग) वर्तमान नागरिक उड्डयन नीतिलाई समीक्षा र पुनरावलोकन गर्ने घ) आन्तरिक विमानस्थलहरूलाई स्तरोन्नति गर्न जारी राखी सबै मौसममा चल्ने बनाउने

१० Annual Report, CAAN, 2010

११ Biratnagar, Simara, Bhairahawa, Nepalgunj and Dhangadhi

ड) वाराको निजगढमा दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माण शुरु गर्ने र च) सेवा विस्तारका लागि काठमाडौंको अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको सुधार जारी राख्ने ।

१.५.२ नेपालको यातायात क्षेत्र, राष्ट्रिय यातायात नीति २०६३ र स्थानीय पूर्वाधार विकास नीति २००४ बाट निर्देशित छ । यी नीतिहरूले सबै जिल्लाहरूलाई सडक संयन्त्रमा जोड्ने र सबै जनतालाई पहाडमा ४ घन्टा र तराईमा २ घन्टाको पैदल यात्रामा सबै मौसममा मोटर चल्ने सडकको पहुँच भित्र ल्याउने विषयमा जोड दिन्छ ।

१.५.३ महत्वपूर्ण सडक प्रणालीको विकास र विस्तार, महत्वपूर्ण सडक प्रणाली गुरुयोजना, २००४ (Strategic Road Network Master Plan, 2004) र प्राथमिकता लगानी योजना २००७ (Priority Investment Plan, 2007) मा आधारित छ ।

१.५.४ सडक सञ्जालको मर्मत र सम्भारका लागि पर्याप्त खर्च दीर्घकालिन रूपमा जुटाउनका लागि सन् २००२ मा सडक बोर्ड नेपालको स्थापना भएको थियो । यस अन्तर्गत वर्तमान संस्थागत व्यवस्थाको समीक्षा गरी यस सँग सम्बन्धित ऐनमा संशोधन प्रस्ताव गरिएको छ र यो संसदमा छलफल हुने क्रममा रहेको छ ।

१.५.५ भौतिक योजना तथा निर्माण मन्त्रालयले सन् २००७ मा प्रकाशित गरेको परिकल्पना पत्रमा अल्पकालिनका रूपमा एक वर्ष, मध्यकालिनका लागि ३ वर्ष र दीर्घकालिनका लागि २० वर्षे योजना तर्जुमा गरिएको थियो । अल्पकालिन र मध्यकालिन कार्यक्रममध्ये धेरै लक्ष्य प्राप्त भइसकेका छन् ।

२. समस्या तथा चुनौतीहरू

२.१ सन् २००५ को विश्व बैंकको एक प्रतिवेदनका अनुसार कूल गार्हस्थ उत्पादन वृद्धिदर ६ प्रतिशत हासिल गरी कायम गर्नका लागि नेपालले आफ्नो कूल गार्हस्थ उत्पादनको २.५ प्रतिशत लगानी सडक विस्तार तथा मर्मत संभारमा लगाउनु पर्ने छ । यद्यपि,

पूर्वाधारमा लगानी गर्नुपर्ने स्पष्ट आवश्यकता हुँदाहुँदै पनि लगानी कम छ । पाण्डे, एन्.डी.का (Pandey, n.d.) का अनुसार नेपालमा यातायात क्षेत्रमा कूल लगानी कूल गार्हस्थ उत्पादनको १ प्रतिशतको हाराहारीमा रहेको छ ।

२.२ विगत ५ वर्षमा यातायात क्षेत्रको खर्च चार गुणाले बढेको छ ।^{११} यद्यपि, सडक निकायका निर्धारित स्रोतहरू प्रभावकारी ढङ्गले खर्च तथा व्यवस्थापन गर्ने क्षमतामा गहन प्रश्नहरू उठाइएको छ । निर्धारित लक्षित कार्यक्रमहरूका लागि छुट्याइएका स्रोतहरू समेत आर्थिक वर्षको अन्त्यमा खर्च गर्न नसकी योजना विनाका कार्यक्रमहरूमा लगाइने क्रम देखिएको छ । धेरै परिस्थितिमा इन्जिनियरिङ नगरिएका सडकहरू निर्माण गरिएका हुनाले कम गुणस्तरका दुर्घटनाजन्य सडकहरू निर्माण भई संभार तथा वातावरणीय विनाशको मार खेप्नुपर्ने जस्ता चुनौतीहरू पनि देखा परेका छन् ।

२.३ निजामती संयन्त्रमा ढिलासुस्ती र राजनीतिक हस्तक्षेप तथा भ्रष्टाचारले गर्दा पूर्वाधार विकास परियोजनाहरू कार्यान्वयन गर्नमा सरकारी निकायहरू अपेक्षित रूपमा प्रभावकारी हुन नसकेको खण्डमा निजी क्षेत्र परियोजना कार्यान्वयनमा प्रभावकारी हुन सक्ने देखिन्छ । छोटो अवधिमा निर्णय लिन सक्ने क्षमता र समग्रमा राम्रो व्यवस्थापन गर्ने संस्थागत संयन्त्र लगायतका अन्य विशेषताले गर्दा निजी क्षेत्र प्रभावकारी हुन सक्छ ।

२.४ श्रेष्ठ (२००६) का अनुसार नेपालमा सडक सम्पत्ति क्षति वार्षिक रूपमा एकदेखि दुई अरब छ । अपर्याप्त संभारको^{१२} कारणले गर्दा निर्माण भइसकेका पूर्वाधारहरू

११ Economic Survey, Ministry of Finance, GoN. सन् २००५२०६ मा यो खर्च ४ अर्ब १७ करोड रुपैयाँ थियो र सन् २००९२१०मा यो १७ अर्ब रुपैयाँ पुगेको थियो । विगत पाँच वर्षमा सडक सम्भारका लागि सडक बोर्डमा स्रोत निर्धारण २००५२०६ मा ३३ करोड रुपैयाँबाट २०१०२११ मा २ अर्ब ५१ करोड पुगेको थियो

१२ सडक सम्भारको लागि आवश्यक खर्च जुटाई प्रयोग गर्ने जिम्मेवारी सडक बोर्डको हो । हाल यसले ५,९०० किमि महत्वपूर्ण सडक प्रणाली, ५०० किमि शहरी सडक तथा करिब १३०० किमि जिल्ला सडकको नियमित सम्भार गरिरहेको छ र यस बाहेक विगत दुई वर्ष देखि ७०० किमि महत्वपूर्ण सडक प्रणालीको आवधिक सम्भारको जिम्मेवारी पनि वहन गर्दै आइरहेको छ । यी स्रोतहरू सबै महत्वपूर्ण सडक प्रणालीभरि फैलिएका छन् ।

पनि कम प्रभावकारी र भरपर्दो नभई धेरै अवस्थामा दुर्घटना पनि निम्त्याएको छ। सडक संयन्त्रको प्रयोगको आधारमा संभारको आवश्यकता रहेको छ। महत्वपूर्ण सडक प्रणलीमा अझै पनि जेठा व्यवस्थापन (Asset Management) लागु हुन बाँकी छ।

२.५ सडक संयन्त्रमा स्थानहरूलाई जोड्ने पक्षमा मात्र ध्यान दिई पर्यटन, उद्योग, जलविद्युत, आदि जस्ता महत्वपूर्ण क्षेत्रहरूसँग यातायात पूर्वाधारलाई व्यवहारिक तथा उपयुक्त रूपमा समायोजन गर्न नसक्दा ठूलो लागतमा निर्माण भएका सडक पूर्वाधारहरूको न्यून उपयोग भएको समस्या देखिन्छ।

२.६ विगत पाँच वर्षको अवधिमा सवारी सङ्ख्यामा औसत १७ प्रतिशत प्रति वर्षका दरले वृद्धि भएको छ।^{१४} सोही समयवधिमा ट्रकहरूको वृद्धि भने औसतमा ८.५ प्रतिशत प्रति वर्ष र मोटरसाइकलको वृद्धि औसतमा १२ प्रतिशत प्रति वर्षका दरमा भयो। गत पाँच वर्षको अवधिमा नेपालमा कुल सवारी सङ्ख्यामा दुई गुना वृद्धि भएको छ भने हाल सवारी सङ्ख्या ११ लाख ७ हजार पुगिसकेको छ। कुल दर्ता गरिएका सवारी साधनमध्ये ७६ प्रतिशत मोटरसाइकल रहेका छन्।

शहरी क्षेत्रको वरपरका राजमार्गहरूमा उल्लेखनीय सवारी परिवहन भएको रेकर्ड गरिएको छ। यसमा उल्लेखनिय रूपमा मोटरसाइकलको उपस्थिति रहेको छ।^{१५} पूर्व पश्चिम राजमार्ग र केही उत्तर दक्षिण राजमार्गहरूमा सवारी परिवहनमा केही वृद्धि भएको देखिए तापनि वृद्धिमा एकरूपता छैन। सहायक (फिडर) सडकहरूमा सवारी परिवहनमा कुनै उल्लेख्य वृद्धि देखिएको छैन। ४१ प्रतिशत महत्वपूर्ण सडक प्रणलीमा मोटरसाइकल बाहेक सवारी परिवहन दर १०० सवारी प्रतिदिन भन्दा कम र ३३ प्रतिशत महत्वपूर्ण सडक प्रणलीमा मोटरसाइकल बाहेक सवारी परिवहन दर ५०

१४ Vehicle Registration Data: Department of Transport Management, GoN.

१५ Final Report Traffic, Surface Distress and Road Roughness Surveys on SRN, FY 2011, Volume I Traffic Volume and Vehicle Count, Main Report, DoR, April 2012

सवारी प्रतिदिन भन्दा कम रहेको छ।^{१६} मालसामान ओसारपसार गर्ने सवारीहरूको उल्लेखनीय प्रतिशत सवारीहरू अझै पनि खाली फर्किने क्रम छ। यसले गर्दा यातायातको मूल्यवृद्धिमा टेवा पुगेको छ।

२.७ सडक यातायातमा वर्तमान समयको सबैभन्दा ठूलो चुनौती भनेको धेरै सडक रुटहरूमा रहेको सिन्डिकेट र कार्टेलको समस्या हो। यसले हालैका वर्षहरूमा दैनिक उपभोग्य सामग्रीहरूको मूल्य वृद्धिमा योगदान पुऱ्याएको छ। प्रतिस्पर्धा प्रवर्धन तथा बजार संरक्षण ऐन, २०६३ ले सिन्डिकेट तथा रुट एकाधिकार जस्ता प्रतिस्पर्धा विरोधी अभ्यासहरूलाई गैरकानुनी मान्दछ। साथै, सर्वोच्च अदालत जस्तो संवैधानिक निकायले समेत सिन्डिकेटको अभ्यासमाथि ध्यानाकर्षण गरेको छ। यद्यपि, यति हुँदाहुँदै पनि निर्देशनहरू कार्यान्वयन गर्न सरकार असमर्थ भएको छ। यसले महँगो र निम्न गुणस्तरको यातायात सुविधालाई प्रोत्साहित गरेको छ र कतिपय अवस्थामा यात्रु कोचाकोचले दुर्घटनाहरू पनि निम्त्याएको छ।

२.८. नेपालमा यातायात पूर्वाधार विकासमा सार्वजनिक निजी क्षेत्रको सहकार्यजुट र यसका चुनौतीहरू

२.८.१ समग्रमा, सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यले खर्चको प्रभावकारिता, उचित व्यवस्थापन, नविन प्रविधि ल्याउने, सहज समस्या समाधान, राजनीतिक हस्तक्षेपमा न्यूनीकरण, लागतको मूल्यमा ध्यान दिने, जवाफदेहीता, परिणाममुखी काम र जोखिम बाँड्ने कुरालाई प्रोत्साहित गर्छ।

२.८.२ यातायात क्षेत्रमा सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य अन्तर्गत लगानीको कमी छ।^{१७}

१६ Final Report Traffic, Surface Distress and Road Roughness Surveys on SRN, FY 2011, Volume I Traffic Volume and Vehicle Count, Main Report, DoR, April 2012

१७ सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य भन्नाले चलि आएको सार्वजनिक सेवा भन्दा कम लगानीमा बढी प्रभावकारी पूर्वाधार तथा सेवा उपलब्ध गराउने उद्देश्यका लागि सार्वजनिक र निजी क्षेत्र द्वैको स्रोत तथा सम्पत्तिको मिश्रण भन्ने बुझिन्छ। यस सहकार्यमा जनताको आवश्यकता परिपूर्ति गर्न सार्वजनिक पूर्वाधार तथा सेवाको डिजाइन, निर्माण, खर्च, परिचालन र मर्मतसम्भार पर्दछन्।

१८ काठमाडौँ तराई द्रुतगत सडक (फास्ट ट्रयाक) सार्वजनिक निजी क्षेत्र

२.८.३ सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यका लागि कानुनी संरचना अन्तर्गत “पूर्वाधार संरचनाको निर्माण तथा सञ्चालनमा निजी लगानी सम्बन्धी ऐन, २०६३” विद्यमान छ। यसैसँगै पूर्वाधार निर्माण र सञ्चालनमा निजी लगानी नियमावली, २०६७ पनि आएको थियो। यद्यपि कानुनी प्रावधानहरू भए तापनि र सरकारद्वारा विभिन्न महत्वपूर्ण ठाउँहरूमा यस सम्बन्धी प्रतिबद्धता जाहेर गरे तापनि यस ऐन अन्तर्गत एउटा पनि ठोस परियोजना सफल हुन सकेको छैन। यसले सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यलाई कार्यान्वयन गर्नमा राजनीतिक इच्छाशक्ति नभएको इङ्गित गर्छ।

२.८.४ पूर्वाधार निर्माण र सञ्चालनमा निजी लगानी ऐन, २०६३ र नियमावली, २०६४ अन्तर्गत पूर्वाधार निर्माणमा निजी लगानी आर्कषित गर्ने प्रावधानहरू छन्। काठमाडौँ-तराई द्रुतगत सडक (फास्टट्रयाक रोड) लगायतका अन्य केही परियोजनाहरू यस प्रावधान अन्तर्गत गरिने भनिए तापनि अपेक्षित सुधार हुन सकेको छैन। सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यमा भएका विभिन्न अवरोध र असहजताहरूलाई हालै प्रकाशित श्वेत पत्रले^{१९} सम्बोधन गरेको छ।

२.८.५ जग्गा अधिकरण पूर्वाधार निर्माण प्रक्रियाको एक चुनौतीपूर्ण भाग हो। निजी क्षेत्रलाई पूर्वाधार विकासमा लाग्नका लागि पहिला जग्गा अधिकरण गरेर प्रदान गरिसकेको हुनु पर्छ किनभने यस मामलामा निजी क्षेत्रभन्दा सरकारकै भूमिका प्रमुख हुन्छ। कतिपय अवस्थाहरूमा नेपालमा निजी क्षेत्रलाई पूर्वाधार निर्माण गर्ने सबै अनुमति दिई काम अगाडि बढिसक्दा पनि जग्गा उपलब्ध भई नसकेको अवस्था छ। यसले परियोजनाको समय तथा खर्च बढाउनमा योगदान पुऱ्याएको छ।

२.८.६ लगानीमा कमी भएको अवस्थामा सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यले लगानी वृद्धि गरी समयमा गुणस्तर

युक्त पूर्वाधार निर्माण गर्न सक्ने भए तापनि सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यको व्यवहारिक सम्भाव्यता एउटा ठूलो चुनौती हो। काठमाडौँ तराई द्रुतगत सडक (फास्टट्रयाक रोड) सम्भाव्यता अध्ययनले यस मार्गमा लगानीको मुनाफा (Economic Internal Rate of Return) न्यून देखाएको छ भने पूर्व पश्चिम रेलमार्गको Financial Internal Rate of Return ऋणात्मक देखिएको छ। विश्व बैंकका एयान हेगीका अनुसार सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य अन्तर्गत आफैँ चलन सक्ने सडक निर्माणका लागि १०,००० सवारी प्रतिदिन सवारी गुड्ने हुनुपर्छ। यस्तो सम्भाव्यता नभई निजी क्षेत्रलाई पूर्वाधार विकासमा लगानीका निमित्त आर्कषित गर्ने गाह्रो पर्छ।

२.८.७ सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य अन्तर्गत आवश्यक पर्ने दीर्घकालिन लगानीकर्ताहरूका लागि वित्तीय व्यवस्था अपर्याप्त छ।

२.८.८ मोटरसाइकल बाहेक ४१ प्रतिशत महत्वपूर्ण सडक प्रणालीमा सवारी चाप १०० सवारी प्रतिदिन भन्दा कम र ३३ प्रतिशत सामरिक सडक सञ्जालमा सवारी चाप ५० सवारी प्रतिदिन भन्दा कम रहेको अवस्थामा^{२०} सडक सञ्जालको उपयोग पनि एक प्रमुख चुनौती रहेको छ। साथै मालवाहक ट्रकहरूको उल्लेखनीय प्रतिशत खाली फर्किरहेको अवस्थामा आर्थिक गतिविधिहरू कम हुँदा निजी क्षेत्रले यस क्षेत्रमा लगानी गर्दा लगानीको स्थायित्व र प्रतिफलको चुनौती पनि रहन्छ।^{२१}

२.८.९ सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य कार्यान्वयनका लागि अर्थ मन्त्रालयसँग एक तहको साभेदारी हुनु जरुरी छ। यातायात पूर्वाधारमा हालको लगानी र

20 Final Report Traffic, Surface Distress and Road Roughness Surveys on SRN, FY 2011, Volume I Traffic Volume and Vehicle Count, Main Report, DoR, April 2012

२१ सडक पूर्वाधारका विकासको दीगोपनका सन्दर्भमा, सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य अन्तर्गत आफैँ चलन सक्ने सडक निर्माणका लागि १०,००० सवारी प्रति दिन सवारी गुड्ने हुनुपर्छ (Ian Heggie, World Bank)। यद्यपि, काठमाण्डौँ तराई द्रुतगत सडक (फास्टट्रयाक रोड) सम्भाव्यता अध्ययनले यस मार्गको (Economic Internal Rate of Return) लगानीको मुनाफा न्यून देखाएको छ भने पूर्व पश्चिम रेलमार्गको Financial Internal Rate of Return ऋणात्मक देखिएको छ। तसर्थ, नेपालको सन्दर्भमा यो आवश्यकता परिपूर्ति गर्नु अझ ठूलो चुनौती हो।

सहकार्य अन्तर्गत कार्यान्वयन गर्ने भनेर पहिचान गरिएको भएतापनि अपर्याप्त तयारीले गर्दा प्रोक्सुरमेन्ट प्रक्रियाले सोचे भन्दा धेरै समय लिइरहेको अवस्था छ। नागरिक उड्डयनमा सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य अन्तर्गत विभूवन विमानस्थलमा ह्याङ्गर सुविधा परिचालन सफलताका साथ शुरु गरिएको छ। कोरियाली लगानीकर्तासँग निजगडमा दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्ने प्रक्रियामा विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन बनिस्केको छ। करार प्रदान गर्ने बाँकी प्रक्रिया जारी छ।

१९ White Paper on PPP, National Planning Commission, 2011

आवश्यक लगानी बीचको अन्तर घटाई लगानी बढाउनका लागि सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य अन्तर्गत लगानी तथा परियोजना आह्वान गर्न सकिन्छ । यसका लागि अर्थ मन्त्रालयसँग नजिकैबाट समन्वय गरी एउटा निश्चित लक्ष्य तोकेर काम गर्नु जरुरी हुन्छ । हाल अर्थ मन्त्रालयको उल्लेख्य भूमिका नभएको हुँदा सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य अगाडि बढाउन नसकेको अवस्था छ ।

२.८.१० विभिन्न परियोजनाहरूको सम्भाव्यता, स्वरूप र प्रक्रियाका अन्य आवश्यक जानकारीहरू रहने योजना बैंकको अभावमा सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य फस्टाउन सकेको छैन । केही मन्त्रालयहरूमा सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य सेल रहे पनि यी सेलहरू कर्मचारीविहीन रही निष्क्रिय अवस्थामा रहेका छन् ।

२.८.११ सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यमा काम गरेको सीपयुक्त जनशक्तिको अभावमा यस अन्तर्गतका परियोजनाहरूमा डिजाइन गरी कार्यान्वयन गर्ने क्षमतामा कमी छ । मलेसिया र भारत जस्ता देशहरूमा परियोजना आह्वान नगरी (अनसोलिसिटेड परियोजनाबाट) सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य गरी यसका लागि दरिलो कानुनी व्यवस्था र संस्थागत संयन्त्र निर्माण गर्दै परियोजना आह्वान गर्ने अभ्यास (सोलिसिटेड परियोजना) तर्फ लागिएको थियो । यद्यपि, यी देशहरूमा अनुशासन र कार्यान्वयन क्षमता यहाँ भन्दा राम्रो भएको पनि विचार गर्नु जरुरी छ ।

२.८.१२ पूर्वाधार संरचनाको निर्माण तथा सञ्चालनमा निजी लगानी सम्बन्धी ऐन, २०६३ मा सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य अन्तर्गतका परियोजनाहरू कार्यान्वयन गरी नेपाल सरकारलाई सुझाव दिने, परियोजना पहिचान गर्ने र प्राथमिकता निर्धारण गर्ने कामका लागि परियोजना समन्वय समितिको प्रावधान रहेको छ । विभिन्न मन्त्रालयका सचिव लगायतका उच्चस्तरीय पदाधिकारी रहेको यस समितिको संस्थागत स्वरूप लगायत अन्य कारणहरूले गर्दा आवश्यक निर्णयहरू समयमा हुन सकेका छैनन् । यस समितिको कार्य सुझावकर्ता र निरीक्षणकर्ताको रूपमा बढी उपयोगी रही दैनिक रूपमा क्रियाकलापहरू सञ्चालन गर्नेका रूपमा कम प्रभावकारी छ ।

२.८.१३ लगानी बोर्ड ऐन, २०६८ द्वारा स्थापित नेपाल लगानी बोर्डको स्थापना पश्चात विभिन्न क्षेत्रका ठूला योजनाहरू र तथा स्थिर पूँजी १० अरब वा सो भन्दा बढी भएका परियोजनाहरू लगानी बोर्ड मार्फत जानुपर्ने हुँदा सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यका पक्षहरूलाई पनि ध्यान दिनुपर्ने अवस्था छ ।

३. सुझावहरू

३.१ नेपालको सन्दर्भमा सडक सञ्जालको उल्लेख्य भाग हुनुपर्ने भन्दा निकै कम उपयोग भइरहेको अवस्थामा सम्भाव्यता बढाउने विषयमा सडकमा सवारीसाधनहरू चल्ने दर बढाई उपयोग बढाउन पहल गर्नुपर्छ र थप सवारी परिवहन गर्ने अवस्था सिर्जना गर्ने तथा अरु बढी चाप भएका सडकहरूबाट सवारीहरूलाई अरु मिल्दा सडकहरूबाट चलाउन प्रोत्साहित गर्नुपर्छ । पूर्वाधार संरचनाको योजना निर्माण प्रक्रियामै यासलाई ध्यान दिनुपर्छ । चीरस्थायी पूर्वाधार संरचनाको निर्माण र त्यसलाई प्रयोगमा ल्याउने पक्षमा ध्यान दिनुपर्छ ।

३.२ नयाँ सडक निर्माणलाई धेरै प्राथमिकता दिने क्रममा निर्माण गरिएका पूर्वाधार संरचनाको उपयोग न्यून छ । यसले सम्भारको भार निम्त्याएको छ । तसर्थ, सरकारको प्राथमिकता जेथा व्यवस्थापन र उपयुक्त मर्मत सम्भारमा हुनुपर्छ जसका लागि पर्याप्त लगानी, प्रभावकारी निरीक्षण र सडक प्रयोगकर्ताहरूलाई ग्यारेन्टी गरिएको सुविधा प्रदान गर्न सक्ने अवस्था सिर्जना गर्नुपर्छ । तसर्थ, महत्वपूर्ण सडक प्रणालीमा जेथा व्यवस्थापन लागू गर्नुपर्छ र सडक सञ्जाल प्रयोगको आधारमा सम्भार स्रोतहरू निर्धारण गर्नुपर्छ ।

३.३ सर्वोच्च अदालत तथा प्रतिस्पर्धा प्रवर्धन तथा बजार संरक्षण ऐन, २००६ले गैरकानुनी भनी तोकेका सिन्डिकेट र कार्टेल जस्ता अभ्यास सडक यातायात विकासमा चुनौतीका रूपमा देखा परेका छन् । सम्बन्धित कार्यान्वयन निकायहरूले उक्त ऐन र सर्वोच्च अदालतको निर्णय लागू गर्न तुरुन्त कदमहरू चाली सिन्डिकेटद्वारा सवारीहरूसँग रुटमा सवारी सञ्चालन गर्न दर्ता र सञ्चालनका नाममा मोटो

रकम असुल्ने, सिन्डिकेट बाहिरका सवारी चलन नदिने र चलेमा तोडफोड गर्ने जस्ता गैरकानुनी क्रियाकलापहरू रोक्ने काम गर्नुपर्छ ।

३.४ सडक यातायात बाहेक अन्य यातायात माध्यमहरूलाई विकास गर्नुपर्छ । स्थापना भइसकेका वा चलिरहेका यातायात माध्यमहरूसँग प्रतिस्पर्धात्मक रूपमा नभई एक अर्काका परिपूरकका रूपमा यसलाई अधि ल्याउनुपर्छ ।

३.५ पूर्वाधार संरचनाको विकासमा थप लगानी गर्नुपर्छ । आर्थिक वृद्धि सुनिश्चित गर्न साधारणतया: विकासशील देशहरूमा कुल गार्हस्थ उत्पादनको ५ देखि ७ प्रतिशत लगानी गर्ने क्रम छ । भुटानले आफ्नो कुल गार्हस्थ उत्पादनको २.५ प्रतिशत यातायात पूर्वाधार संरचनाको विकासमा लगानी गर्छ भने नेपालमा १ प्रतिशतको हाराहारीमा छ । तसर्थ, आवश्यक लगानी र हालको लगानीमा भएको अन्तरलाई कम गरी आवश्यक लगानी निम्त्याउन सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यमा ध्यान दिनुपर्छ ।

३.६ वृहत् आर्थिक वातावरण, व्यवसायिक वातावरण, वित्तीय वातावरण, कानुनी वातावरण, सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यको नीति र संरचना, सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य सञ्चालन क्षमता र अन्य अवस्थाहरूलाई ध्यानमा राखी नेपालको सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यमा जाने तयारीको सूक्ष्म विश्लेषण गरी त्यस विश्लेषणको आधारमा पूर्वाधार सेवाका क्षेत्रमा लगानी वातावरणलाई त्यही अनुरूप विकास गर्नुपर्छ । यस अन्तर्गत कानुनी सुधार, जोखिम न्यूनीकरणमा नवीन पद्धति, निजी लगानीको प्रयोग आदि पर्दछन् ।

३.७ नीतिगत स्थायित्व, स्वेच्छाचारी रूपमा सरकारी निर्णय परिवर्तन गर्ने प्रवृत्ति, परियोजनाका कम्पनीका सम्पत्तिको सुरक्षा आदि जस्ता विषयहरूलाई सम्बोधन गर्नका लागि ग्यारेन्टीहरूलाई प्रयोगमा ल्याउनुपर्छ ।

३.८ एकातर्फ आर्थिक तथा वित्तीय दृष्टिकोणले सम्भाव्यताका विषयहरू निजी क्षेत्रका लागि

चुनौतीका रूपमा उभिरहेका हुन्छन् भने अर्कातिर कतिपय स्थानहरूमा सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य अन्तर्गत प्रयोगकर्ताहरूले पूर्वाधार निर्माण भइसकेपछि वा सेवा रकम तिर्न नसक्ने पनि हुन्छन् । यस्तो अवस्थामा, सरकारले यातायात परियोजनाहरूमा Viability Gap Funding (VGF) लाई एक उपायका रूपमा विचार गर्नुपर्छ । यसमा भारतको उदाहरण लिन सकिन्छ । भारतले साधारणतया यसमा ४० प्रतिशत लगाउने गरेको छ । तसर्थ, सरकारले Viability Gap Funding (VGF) मा स्पष्ट नीति ल्याई यसका लागि आवश्यक स्रोतहरू निर्धारण गर्नुपर्छ ।

३.९ सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य अन्तर्गतका परियोजनाहरूको सम्भाव्यता मूल्याङ्कन गर्न र लामो समयका लागि लगानी गर्न Non-Resource Financing का निमित्त वित्तीय क्षेत्रको क्षमता विकास गर्नुपर्छ । कम सरकारी नियन्त्रण भएको तथा सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य अन्तर्गतका परियोजनाहरूको आवश्यकतालाई पूरा गर्ने लामो समयको लगानीको पहुँच विस्तार गर्ने संयन्त्रको निर्माण गर्नुपर्छ ।

३.१० सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यका लागि योजना बैंक र संस्थागत केन्द्रियता (Institutional hub) बनाउनुपर्छ । यसले परियोजनाहरू विकास र मार्केटिङमा सहयोग पुऱ्याउँछ । तर नेपालको परिप्रेक्ष्यमा सरकारी संस्थाहरूमा बनाइएका योजना बैंकहरूमा पनि सरकारी संयन्त्रमा आईपर्ने बाधाहरूले गर्दा निजी क्षेत्रलाई आर्कषित गर्ने परियोजनाहरू ल्याउने सम्भावना कम हुन्छ । तसर्थ, सरकारले निजी क्षेत्रबाट सुभाब तथा सल्लाहको सेवा लिई सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यलाई अगाडि बढाउनुपर्छ । यसको उदाहरण भारतमा देखिन्छ ।

३.११ सरकारले सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यको पर्याप्त मार्केटिङ गर्नुपर्छ ।

३.१२ विद्यमान पूर्वाधार संरचनाको निर्माण तथा सञ्चालनमा निजी लगानी सम्बन्धी ऐन, २०६३ ले यसको उद्देश्य पूरा गर्न सकेको छैन । यो ऐन लागु भइसकेपछि पनि नेपालको पूर्वाधार विकासमा निजी

लगानीको अपेक्षा गरेअनुसार वृद्धि भएको छैन । तसर्थ, ऐनमा परिवर्तन (संशोधन) गर्नुपर्ने आवश्यकता छ, अथवा सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यका परियोजनाहरूलाई उपयुक्त करार कानून अन्तर्गत लैजानुपर्ने हुन्छ (उदाहरण : मोडल कन्सेसन अग्रिमेन्ट)

३.१३ यातायात क्षेत्रमा वित्तीय मुनाफा हुनका लागि अरु क्षेत्रहरूको विकासको पनि उत्तिकै जरुरी पर्ने हुनाले आह्वान नगरिएका (Unsolicited) परियोजनाहरूको विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन (Detailed Project Report) बनाउन दिनका लागि उदार नीति अपनाउनु पर्ने आवश्यकता छ ।

३.१४ लगानीकर्ता तथा निर्माणकर्ताहरूको प्रमुख सरोकारको विषय भनेको विना बाधा काम सम्पन्न गर्न सकिने वातावरणको उपस्थिति भएको हुनाले सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यमा सामेल हुन तथा यस अन्तर्गतका परियोजनाहरू कार्यान्वयन गर्नमा सरकारी भ्रमेला घटाउने तर्फ काम गर्नुपर्ने हुन्छ । यसका लागि सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्य अन्तर्गत यसका दैनिक क्रियाकलापहरू सुमधुर रूपमा सञ्चालन गर्ने छुट्टै समितिको व्यवस्था गर्नुपर्छ ।

३.१५ बाफिने अवस्थाहरू नरहुन् भन्नाका लागि स्थानीय तहमा स्थानीय निकायले गर्ने सार्वजनिक निजी क्षेत्र सहकार्यका साना तथा ठूला आयोजनाहरूको कार्यान्वयनको कुरालाई स्थानीय स्वायत्त शासन ऐन जस्ता विद्यमान ऐन, नियमावली तथा कानून अनुसार सम्बोधन गर्नुपर्छ ।

पर्यटन

अन्तर्राष्ट्रिय आगन्तुकहरूका लागि नेपालले सन् १९५१ देखि ढोका खुला गरेको हो । त्यसपछि नेपालको पर्यटन क्षेत्र क्रमसँग विकास हुँदै गइरहेको छ । वर्तमानमा संसारभरिका पर्यटकहरूका लागि नेपालले एउटा नौलो र साहसिक गन्तव्यको रूपमा आफ्नो छवि कायम राखेको छ । पर्यटनलाई नेपालका लागि तुलनात्मक लाभ भएको र उच्च वृद्धिको सम्भाव्यता भएको क्षेत्रका रूपमा सर्वत्र पहिचान गरिएको छ र नेपालको वैदेशिक मुद्राको सञ्चयमा सबैभन्दा बढी योगदान दिने क्षेत्रहरू मध्ये एक रहेको छ । यसो हुँदाहुँदै पनि नेपालको पर्यटन क्षेत्र आफ्नो सर्वश्रेष्ठ सम्भाव्यता हासिल गर्नबाट अझै टाढै रहेको छ । नेपालले सन् २०११ लाई नेपाल पर्यटन वर्षको रूपमा मनाएको थियो । यस वर्ष नेपालमा अहिलेसम्मकै सबैभन्दा धेरै पर्यटकहरू आएका थिए । सय वर्ष नेपालमा करिब ७३०,००० पर्यटक भित्रिएको तथ्याङ्क सार्वजनिक भएको छ । नेपाल समानका राष्ट्रहरूमा भित्रिएका पर्यटकहरूको सङ्ख्यालाई हेर्ने हो र १० लाख पर्यटक भित्राउनेलाई नेपाल भ्रमण वर्षकै पूर्वलक्ष्यलाई हेर्ने हो भने हाल आएका यस पर्यटक सङ्ख्या सन्तोषजनक देखिँदैन ।

१ नेपालमा पर्यटनको अवस्था

१.१ नेपालको कुल गार्हस्थ उत्पादनमा पर्यटनले ३.२ प्रतिशत योगदान दिन्छ । नेपालको पर्यटन उद्योगले सन् २०१० मा ३३ करोड अमेरिकी डलर आम्दानी गरेको थियो ।^१ यो आम्दानी नेपालको वैदेशिक मुद्राको सञ्चयमा सबैभन्दा धेरै योगदान दिनेमध्येको एक हो । यसले नेपालको शोधनान्तर सन्तुलनलाई घनात्मक राख्न सहयोग पुऱ्याएको छ ।

१.२ प्रतिदिन प्रति पर्यटकबाट ६५.३ अमेरिकी डलर^२ खर्च हुने गरेकाले पर्यटनले नेपाली अर्थतन्त्रको संवर्धन र उन्नतिमा ठूलो योगदान पुऱ्याइरहेको छ । त्रिवर्षीय योजना (२०११-२०१३) अनुसार पर्यटन उद्योगले ९० हजार व्यक्तिलाई प्रत्यक्ष रोजगारी दिइरहेको छ ।

१.३ नेपालमा सबैभन्दा धेरै पर्यटक भित्रिएको वर्ष सन् २०११ थियो । यस वर्ष करिब ७३०,००० पर्यटकहरूले नेपाल भ्रमण गरे । तथ्याङ्क अनुसार चिनियाँ पर्यटकहरूको सङ्ख्या ७ करोडको^३ करिब १.०५ प्रतिशत र भारतीय पर्यटकहरूको सङ्ख्या १ करोड २० लाखको^४ ६.०५ प्रतिशत मात्र हो ।

२ समस्या तथा चुनौतीहरू

२.१ नेपालमा पर्यटन सम्बन्धी क्रियाकलापहरू क्षेत्रगत रूपमा समान ढङ्गले वितरण भएको छैन । ती क्रियाकलापहरू मध्यमाञ्चलमा ७० प्रतिशत, पूर्वाञ्चलमा २८ प्रतिशत र पश्चिमका क्षेत्रहरूमा २ प्रतिशतका दरले वितरित देखिन्छ । त्यसैगरी क) पोखरा ५२ प्रतिशत, ख) अन्नपूर्ण २६ प्रतिशत, ग) लुम्बिनी ६ प्रतिशत, घ) चितवन २१ प्रतिशत, ङ) लाङटाङ् ४ प्रतिशत, नगरकोट ३१ प्रतिशत, सगरमाथा १५ प्रतिशत, धुलिखेल ७ प्रतिशत, भक्तपुर ५४ प्रतिशत र ललितपुरमा ४८ प्रतिशतको दरमा पर्यटकीय क्रियाकलाप केन्द्रित छ ।^५

२.२ नेपालको राष्ट्रिय ध्वजावाहकका रूपमा रहिरहेको नेपाल वायु सेवा निगमको विग्रँदो अवस्था र खराब

2 Three Year Plan(2011-2013), National Planning Commission

3 http://news.travel168.net/focus_on/20120214/28647.html

4 <http://www.jagranjosh.com/articles/Travelling-Beyond-the-Oceans-Outbound-Tourism-in-India-1298020991-1>

5 Nepal Tourism Board (2008), Nepal Departing Visitor Survey, NTB

1 Travel and Tourism Competitiveness Report 2011

मुख्य क्षेत्र र देशहरूका आधारमा पर्यटक आवागमन

| मुख्य क्षेत्र | १९९१-९७ | १९९८-०३ | २००४-०९ |
|--------------------------------|---------|---------|---------|
| पश्चिमी यूरोप | ३७.४७ | ३३.८३ | २७.२७ |
| एसिया अन्य | १७.४९ | २७.०२ | ३६.६१ |
| भारत | ३१.१२ | २४.६३ | २१.३९ |
| उत्तर अमेरिका | ८.२२ | ९.१३ | ६.९३४ |
| अष्ट्रेलिया र प्रशान्त क्षेत्र | ३.१७ | ३.१९ | ३.८५ |
| पूर्वी यूरोप | १.१२ | १.६४ | ३.५३ |
| मध्य र दक्षिण अमेरिका | ०.४९ | १.१३ | १.२३ |
| अफ्रिका | ०.३५ | ०.४३ | ०.२८ |
| अन्य | ०.११ | ०.०० | ०.८८ |

स्रोत : आर्थिक सर्वेक्षण, २०१०/११, शिक्षा मन्त्रालय

प्रदर्शन नै नेपालको पर्यटन विकासको एउटा प्रमुख बाधाका रूपमा रहेको छ। पर्यटन नीति २००९ ले यस मुद्दालाई पहिचान गरेको छ र निगमलाई सार्वजनिक निजी साभेदारीको संरचना अन्तर्गत पुनर्संरचना र सुधारका लागि अपिल गरेको छ। निगमको पुनर्संरचना नेपालको पर्यटन क्षेत्रको लागि एउटा प्रमुख कोसेढुङ्गा हुनेछ तर यो हालसम्म कार्यान्वयन हुन सकेको छैन।

२.३ हाल नेपालमा २७ वटा अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवाहरूले नियमित उडान गरिरहेका छन्^६ र नेपालले ३५ वटा देशहरूसँग द्विपक्षीय वायुसेवा सम्झौता गरिसकेको छ।^७ यद्यपि विगतमा नेपालमा सेवा सञ्चालन गरिरहेका केही विख्यात उडान सेवाहरू लुफ्तांसा, सिङ्गापुर एयरलाइन्स, एरोफ्लोटहरूले आफ्नो उडान बन्द गरे। यसरी उनीहरूले उडान बन्द गर्नुका कारणहरू मध्ये एउटा कारण त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको पार्किङ, अवतरण र ग्राउण्ड ह्यान्डलिङको शुल्क पनि एक हो भनेर जनाएका छन्। नेपाल वायुसेवा निगमको एकाधिकारले उत्पन्न भएको महँगो ग्राउण्ड ह्यान्डलिङ शुल्कले नेपालमा उडान सञ्चालन गर्ने अन्तर्राष्ट्रिय विमान सेवा प्रदायकहरूको लागत बढाएको छ।

२.४ पहिचान गरिएका १३०० भन्दा बढी हिमचुलीहरू मध्ये ३२६ वटालाई मात्र हालसम्म आरोहणका लागि खुला गरिएको छ जुन केवल २५% हुन आउँछ।^८ अन्य नयाँ सम्भाव्य हिमचुलीहरूको पहिचान गरी र उदार नीति लिएर आवश्यक सावधानीका साथ ती हिमचुलीहरू आरोहणका लागि खुला गर्नाले अतिरिक्त आम्दानी गर्न मात्र नभएर पर्यटनलाई विस्तार र विविधीकरण गर्न पनि सहयोग पुग्न सक्छ।

२.५ नेपालमा हालसम्म एकमात्र अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल छ। पोखराका स्थानीय बासिन्दाले अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलका लागि भनेर जमिन छुट्याएको दशकभन्दा बढी समय भइसकेको छ। तर पनि सरकारले न त कार्यान्वयनका लागि प्रभावकारी कार्यक्रम शुरु गरेको छ, न त ढिलाइको कारणबारे स्थानीय बासिन्दासँग वार्ता नै गरेको छ। त्यसैगरी निजगढमा प्रस्तावित दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको काम पनि खासै अघि बढ्न सकेको छैन।

२.६ धेरै खर्च गर्ने पर्यटक आउने देशहरूका सरकारले जारी गरेका प्रतिकुल यात्रा निर्देशिकाहरूले पनि नेपालमा पर्यटकको आगमन वृद्धि गर्नमा अवरोध पुऱ्याइरहेका छन्।

6 Civil Aviation Report 2010

7 Three Year Plan(2011-2013), National Planning Commission

8 Grandon, R. (2007), Nepalese Tourism - The Challenges, NATTA.

२.७ नेपालमा बारम्बार भइरहने बन्द, हडताल तथा श्रमिक युनियनहरूको हडतालले गर्दा पर्यटनसँग सम्बन्धित व्यवसायहरू, विशेषगरी होटलहरू निर्वाध रूपमा सञ्चालन हुन सकिरहेका छैनन् । विगत केही वर्षमा होटल बैशाली, होटल ब्लुवर्ड जस्ता होटलहरू बन्द हुनुका कारणहरूमध्ये एउटा प्रमुख कारण श्रमिक हडताल रहेको थियो । यसले नेपालको व्यवसायिक वातावरणको छवि विग्रँदो स्थितिमा रहेको छ र नेपालमा वैदेशिक लगानी भित्र्याउनका लागि एउटा प्रमुख बाधकको रूपमा रहेको छ ।

२.८ दशौं योजनाले पर्यटन क्षेत्रका मुख्य समस्याका रूपमा १) नयाँ पर्यटन गन्तव्य र ग्रामीण अभिमुखीकरणको अभाव, २) नेपाल पर्यटन बोर्डको स्थापना भए पनि सरकारी र निजी क्षेत्र बीचको समन्वयको अभाव, ३) आय आर्जनको अनुमान तथा विश्लेषण, गुणस्तरीय पर्यटन, रोजगारीका अवसरहरू, पूर्वधार तथा लगानीको अभाव, ४) नेपाल वायुसेवा निगमको उडान स्थगन र अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवाद्वारा उडानको सङ्ख्यामा कमीले गर्दा उत्पन्न भएको हवाई सिटको अभाव, ५) त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको संरचनात्मक समस्याका कारण उदार सेवा तथा अग्नि नियन्त्रणको सुविधाको अभाव ६) सांस्कृतिक, ऐतिहासिक, स्मारक तथा धरोहरयुक्त स्थानहरूको संरक्षण, प्रवर्धन र अभियानको स्तरोन्नतिका लागि चाहिने आर्थिक स्रोतहरूको अभाव आदि ।

२.९ तीन वर्षीय अन्तरिम/त्रिवर्षीय योजनाले पनि पर्यटन क्षेत्रका समस्याहरूलाई बारम्बार औँल्याएका छन् । यी योजनाहरूका अनुसार पर्यटनका मुख्य समस्याहरू- क) सांस्कृतिक, ऐतिहासिक तथा स्मारक तथा धरोहरयुक्त स्थानहरूको तथ्याङ्क (डाटाबेस) नहुनु र लुम्बिनी तथा पशुपति विकास गुरुयोजनाको कार्यान्वयन नहुनु, ख) नेपाल वायुसेवा निगमको सुधार नहुनु, ग) अन्य सम्भाव्य नवीनतम् साहसिक तथा पर्यावरणीय पर्यटनका लागि प्रोत्साहन नहुनु, घ) कमजोर प्रचार तथा प्रवर्धनात्मक क्रियाकलापको कमी तथा पूर्वाधार विकासको कमी, ङ) विमानस्थलहरूको व्यावसायिक सम्भाव्यता नहेरिएकाले कुल विमानस्थलहरूमध्ये १० वटा मात्र नाफामा सञ्चालन हुनु आदि ।

३. सुगावहरू

३.१ नेपाल वायुसेवा निगमको कमजोर व्यवस्थापन नेपालमा पर्यटक आगमनको वृद्धिमा प्रमुख अवरोधको रूपमा रहेको हुँदा यसको सुव्यवस्थापनका लागि सङ्गठनात्मक पुनर्संरचना तुरुन्त शुरुवात गर्नुपर्छ । पर्यटन नीति २००९ ले परिकल्पना गरेभैं नेपाल वायुसेवा निगमलाई सार्वजनिक निजी साभेदारीको ढाँचामा लान सकिन्छ । यद्यपि नेपालमा सार्वजनिक निजी साभेदारीको ढाँचाले पूर्ण रूपमा काम नगरी सकेको हुँदा अन्य विकल्पहरू जस्तै निजीकरणका बारेमा पनि अध्ययन र मूल्याङ्कन गर्न जरुरी छ ।

३.२ अझ धेरै पर्यटकलाई नेपालतर्फ आकर्षित गर्नका लागि सम्बन्धित निकायले निम्न लिखित कुरामा ध्यान दिन जरुरी छ : १) पहिचान गरिएका हिमचुलीहरूलाई आरोहण अनुमति खोल्न, २) सम्भाव्य पर्यटकीय क्षेत्रहरूसम्म स्थलमार्ग र हवाई मार्गबाट पहुँच पुऱ्याउनका लागि पूर्वधार विकास गर्न, ३) अवतरण, पार्किङ, ग्राउन्ड ह्यान्डलिङको शुल्कलाई प्रतिस्पर्धी बनाउनका लागि ग्राउन्ड ह्यान्डलिङ निजी क्षेत्रका लागि पनि खुला गर्न, ४) उदार हवाई सेवा सम्भौता मार्फत अरु हवाई सेवाहरूलाई नेपालमा उडानका निमित्त आकर्षित गर्न, ५) पशुपति तथा लुम्बिनी विकास गुरुयोजना कार्यान्वयन गर्न, र ६) सुरक्षा एवम् गुणस्तरको प्रत्याभूति दिन विमानस्थलहरूमा सञ्चार तथा परिवहन सहायक उपकरणको सुधार गर्न ।

३.३ त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थललाई अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलहरूको आधारभूत अवधारणा अनुसार २४ घन्टा सञ्चालन गरिनुपर्छ र अत्यावश्यक सुविधाहरूको सुधार र स्तरोन्नति हुनु जरुरी छ । जस्तै: नयाँ सफा शौचालय सुविधा, सहज र प्रभावकारी सामान सङ्कलन प्रक्रिया, अतिथि सत्कारको व्यवस्थामा सुधार, इन्टरनेट सुविधा र उचित मूल्यमा भरपर्दो यातायात सुविधा आदि ।

३.४ बारम्बार भइरहने बन्द तथा हडतालले अन्तर्राष्ट्रिय पर्यटक माझ नेपालको छवि विग्रँदै गएको हुनाले

पर्यटनसँग सम्बन्धित सबै सरोकारवालाहरूले यसबारेमा पुनर्विचार गर्न जरुरी छ । कम्तिमा पनि पर्यटन क्षेत्रमा अत्यावश्यक सामान तथा सेवा प्रदायकहरूबीच मात्रै भए पनि यस्ता क्रियाकलापहरूलाई प्रतिबन्ध लगाउन जरुरी छ । यिनै कारणले गर्दा पर्यटकहरूको सुरक्षालाई ध्यानमा राखी विदेशी सरकारहरूले प्रतिकूल यात्रा निर्देशिका जारी गरिराखेका छन् । यसतर्फ समयमै उचित ध्यान दिनु अत्यन्त जरुरी छ । त्यसैगरी श्रमिक र रोजगारदाता बीचको बहदो तनावलाई व्यवस्थित गर्न जरुरी छ, विशेषतः होटलहरूमा ।

३.५ बढीभन्दा बढी पर्यटकलाई आकर्षित गर्न र उनीहरूको बसाई अवधि लम्ब्याउनका लागि, पर्यटन उद्योगका साभ्ना विशेषता मानिएका रात्रीकालीन क्रियाकलापहरूलाई पर्यटकीय गन्तव्यहरूमा खुला गरिनुपर्छ । बजार क्षेत्र, पसल, होटल तथा रेस्टुराँहरूलाई छिटै बन्द गरिने प्रचलन र रात्रीकालको अतिरिक्त सुरक्षा असुविधाहरूलाई ठमेल र पोखरा जस्ता पर्यटकीय गन्तव्यहरूमा रोक्नुपर्छ ।

३.६ लोकप्रिय पर्यटकीय गन्तव्यहरूमा भइरहेको लोडसेडिङ, बहदो वातावरणीय प्रदुषण, होटल र रेस्टुरेन्टहरूको खानाको निम्न र अस्वस्थ गुणस्तरलाई तुरुन्त नियन्त्रण गरी नेपालको छवि कायम राख्नु आवश्यक छ ।

३.७ नवीन तथा ग्रामीण क्षेत्रहरूमा पर्यटकीय क्रियाकलाप तथा सुविधाहरू वृद्धि गर्न सरकारले निजीक्षेत्रको लगानीलाई प्रोत्साहन गर्नुपर्छ र ठूलो मात्रामा जमिन चाहिने पर्यटकीय क्रियाकलापका लागि सरकारी स्वामित्वमा रहेका जमिन निजी क्षेत्रलाई लिजमा दिने व्यवस्था मिलाउनु पर्छ ।

३.८ पर्यटन बजारलाई सङ्ख्यात्मक तथा गुणात्मक दुवै तवरले सम्बोधन गर्न जरुरी छ । धार्मिक-सांस्कृतिक रूपमा निकट रहेका र यात्राको दूरी कम रहेका छिमेकी देशहरू तथा त्यसैगरी तीव्र रूपमा वृद्धि भइरहेका एसियाली देशका पर्यटकहरूलाई सङ्ख्यात्मक तवरमा संबोधन गर्न सकिन्छ ।

३.९ पर्यटन सम्बन्धी उत्पादनहरूलाई बजारको माग अनुसार आवधिक रूपमा समीक्षा र पुनर्संरचना गर्न आवश्यक छ । ती उत्पादनहरूलाई पर्याप्त ढङ्गले बजारमा पुऱ्याउनु पर्छ । यसका साथै नवीनतम परिवर्तनहरूका बारेमा अन्तर्राष्ट्रिय सञ्चार माध्यम जस्तै जर्नल, टिभी, रेडियो, इन्टरनेट र वेभसाइट मार्फत सूचना, जानकारी तथा विज्ञापन सम्प्रेषण गरिनुपर्छ । त्यसैगरी नेपाली दूतावास तथा मिसनहरूको पनि उपयोग गर्दै नयाँ उत्पादन प्रतिको पर्यटकहरूको सन्तुष्टिको स्तर पनि निक्कै गर्न जरुरी छ ।

३.१० नेपालको शान्ति प्रक्रिया केही हदसम्म अगाडि बढेको र समाप्त हुन लागेको हुनाले नेपालको विगतको सङ्घर्ष समाप्त भएको कुरालाई सञ्चारमा ल्याउनुपर्छ । त्यसैगरी सरकारले विदेशमा रहेका, विशेषगरी नेपालको पर्यटक आगमनमा ठूलो योगदान पुऱ्याउने देशहरूमा रहेका नेपाली दूतावास तथा मिसनहरूमा पर्यटन डेस्क राख्नका लागि पहल गर्नुपर्छ । यी डेस्कहरूलाई नेपालको पर्यटनको विज्ञापन तथा प्रवर्धनको जिम्मेवारी दिनुपर्छ । पर्यटनको बजारीकरणका लागि कुनै अन्तर्निहित संयन्त्र नभएकाले, नेपालले पर्यटनमा विशिष्टीकरण हासिल गरिसकेका सफल देशहरूको प्रभावकारी बजारीकरण रणनीतिबाट सिक्नुपर्छ । नेपालको भूवनेट, आकार र भिन्न प्रकारको प्राकृतिक सौन्दर्यले पनि पर्यटकहरूलाई आकर्षित गरिरहेको छ । पर्यटन व्यवसायमार्फत विशिष्ट र उच्च आर्थिक उपलब्धि प्राप्त गरिरहेका अरुवा, बहमास, भनौतु, फिजी, समोआ, साइप्रस, जमैका, मरिसस, माल्टा जस्ता साना देशहरूसँग आतिथ्य सत्कार, पर्यटन उत्पादन, बजारीकरण रणनीति आदिका विषयमा अनुभव आदान प्रदान तथा खोज गर्नुपर्छ ।

३.११ पर्यटन आमदानी, बसाई अवधि, आन्तरिक तथा आयातित वस्तुहरूको खपत ढाँचाको सूचना गर्न आवश्यक छ, ताकि आमदानी, बसाई तथा पर्यटन उद्योगका अन्य विशेषताहरूमा भएको फाइदालाई तुलना गर्न सकियोस् । यसले गर्दा पर्यटन सम्बन्धी अध्ययनहरूमा तुलनात्मक विश्लेषण तथा प्रभाव आँकलन गर्न सकियोस् । यी तथ्याङ्क तथा सूचनाको

अभावमा अन्य देश तथा क्षेत्रसँग पर्यटन सम्बन्धी विषयमा तुलना गर्न सम्भव हुँदैन ।

३.१२ आन्तरिक पर्यटकहरूको बढ्दो सङ्ख्यालाई ध्यानमा राखी भएका कानून तथा नियमहरूलाई पर्यटनको अवधारणा र सुविधासँग मेल खाने गरी र एकरूपता हुने गरी संशोधन गरिनुपर्छ । आन्तरिक पर्यटनलाई विकास र प्रवर्द्धन गर्न सकिएमा, यसले अर्थतन्त्र, रोजगारी र अन्य क्षेत्रको विकासमा पनि महत्वपूर्ण योगदान पुऱ्याउन सक्छ ।

३.१३ धार्मिक तथा सांस्कृतिक पर्यटनलाई आकर्षित गर्दै धेरै पर्यटकहरूलाई लुम्बिनीतर्फ डोऱ्याउन सकिन्छ । बौद्ध धर्मावलम्बीहरूलाई लुम्बिनीमा बच्चा जन्माउन, गर्भधारणको अवधिभरि लुम्बिनीमा बस्न मिल्ने गरी कार्यक्रम बनाउन सकिन्छ । यसका लागि प्राथमिकता सहित आवश्यक पूर्वाधारहरूको विकास गरिनुपर्छ । नेपालले चीन, जापान, थाईल्यान्ड, दक्षिण कोरिया, मलेसिया, सिङ्गापुर जस्ता देशहरूमा विज्ञापनको रणनीति केन्द्रित गर्नुपर्छ । ती देशका पर्यटकहरू नेपालको साहसिक यात्रा तथा तीर्थयात्रा दुवैको उद्देश्यसहित आउने सम्भावना अत्यधिक रहेको छ । नेपाललाई चीनले १९ औं गन्तव्यको दर्जा दिइसकेको र तीव्र गतिमा बढी रहेको चिनिया पर्यटकहरूको सङ्ख्यालाई हेर्दा चीन र ठूलो मात्रामा चिनिया नागरिकहरू भएका ठाउँहरूलाई लक्षित गरी नयाँ उत्पादन तथा प्याकेज विकास गर्नु पर्छ । चिनियाँ पर्यटकहरू प्रायः चिनियाँ नयाँ वर्ष (अक्टोबर) तथा गोल्डेनविकको बेलामा बढी घुम्न मन पराउने हुनाले त्यस्ता अवसरलाई लक्षित गरी कार्यक्रमहरूको विकास गर्नुपर्छ ।

३.१४ हिल स्टेसन पर्यटनको विकास गर्न सकिएमा पर्यटन क्षेत्रलाई सन्तुलित र विविधकृत बनाउन सकिन्छ । स्थलगत मुख्य प्रवेश विन्दुमा सुविधाको स्तरमा वृद्धि गरेर, अर्न्तसिमा उडानको व्यवस्था गरेर भारतीय पर्यटकको सङ्ख्या बढाउन सकिन्छ ।

३.१५ ग्रामीण क्षेत्र र समुदायको विकास गर्दै स्थानीय स्तरमा पर्यटन सम्बन्धी पूर्वाधार निर्माणमा ध्यान दिन जरुरी छ । त्यसैगरी ग्रामीण पर्यटन र जैविक पर्यटन

सँगसँगै लान सकिन्छ । स्थानीय समुदायलाई आवश्यक तालिमहरू दिएर होम स्टे पर्यटनलाई आन्तरिक तथा विदेशी पर्यटक माफ विकास गर्न सकिन्छ ।

३.१६ गन्तव्य स्थलहरूको विस्तार र क्रियाकलाप अरु क्षेत्रहरूसँग अन्तरसम्बन्ध, पूर्वाधार विकास, दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण, कम्तीमा पनि पोखरा र भैरहवामा क्षेत्रीय विमानस्थल, वातावरण संरक्षण, निजी क्षेत्रको सहभागिता, गन्तव्य तथा पर्यटकीय उत्पादनहरूको संरक्षण र सुधार विभिन्न विकास योजनाहरूले औल्याएका पर्यटन विकासका मुख्य चुनौतिहरू हुन् । यद्यपि, मुख्य समस्या नीति, कार्यक्रम तथा रणनीतिहरूमा नभएर तिनीहरूको प्रभावकारी र परिणाममुखी कार्यान्वयन नहुनुमा देखिन्छ ।

३.१७ काठमाडौँ-पोखरा-लुम्बिनीको परम्परागत सुनौलो त्रिभुज मार्गको अवधारणालाई अन्य क्षेत्रहरूमा पनि अनुशरण गर्न सकिन्छ । जस्तै पोखरा-चितवन-लुम्बिनी । त्यसैगरी यस्ता अवधारणालाई अन्य क्षेत्रहरूमा पनि विकास गर्न र क्रियाकलापका आधारमा विविधकृत गर्न सकिन्छ जस्तैः पदयात्रा, पर्वतारोहण आदि ।

३.१८ प्रयोगाश्रित विश्लेषणले देखाए अनुसार आर्थिक वृद्धिमा पर्यटनको योगदान बढाउनका लागि सरकारको पूँजीगत खर्च प्रशस्त मात्रामा बढनु पर्ने देखिन्छ । यद्यपि, पर्यटन क्षेत्रको आम्दानीको प्रत्यक्ष योगदान नकरात्मक छ । यसको कारण नेपालको पर्यटनको आम्दानी नेपालमै राख्न सक्ने क्षमताको कमी र पर्यटन विशिष्टीकरणको कम स्तर पनि हो । यसका लागि अझ धेरै पर्यटक आकर्षित गर्न, स्थानीय वस्तु तथा सेवातर्फ पर्यटकको खपतको अभिमुखीकरण गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

अनुसुचीहरु

अनुसूची १: सल्लाहकार बोर्डको सदस्य नामावली

| क्र.स. | नाम | पद/संस्था |
|--------|---------------------------|--|
| १. | श्रीमती अम्बिका श्रेष्ठ | पर्यटन उद्यमी, अध्यक्ष-द्वारिकाज होटल एण्ड रिसोर्टस |
| २. | डा. भोलानाथ चालिसे | वरिष्ठ अर्थविद |
| ३. | डा. चिरञ्जीवी नेपाल | अर्थशास्त्री, काठमाडौं विश्वविद्यालय; पूर्वाध्यक्ष, धितोपत्र बोर्ड |
| ४. | डा. जगदिश चन्द्र पोखरेल | पूर्व उपाध्यक्ष, राष्ट्रिय योजना आयोग |
| ५. | श्री रामेश्वर प्रसाद खनाल | प्रधानमन्त्रीको आर्थिक सल्लाहकार, नेपाल सरकारको पूर्व सचिव |
| ६. | श्री राधेश पन्त | अध्यक्ष, नेपाल लगानी बोर्ड |
| ७. | श्री सुरज वैद्य | अध्यक्ष, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ |

अनुसूची २: क्षेत्रगत अनुसन्धानकर्ता र अनुसन्धान सहायकहरूको नामावली

| क्षेत्र | अनुसन्धानकर्ता | अनुसन्धान सहायक |
|-----------|-------------------------|-----------------------|
| कृषि | श्री विमल वाग्ले | श्री प्रदिपन जंग थापा |
| शिक्षा | प्रा. डा. टंक नाथ शर्मा | श्री कोसिस आचार्य |
| जलविद्युत | डा. कमल राज ढुंगेल | श्री प्रमोद रिजाल |
| पूर्वाधार | श्री. कमल राज पाण्डे | सुश्री सरिता सापकोटा |
| पर्यटन | डा. दण्डपानी पौडेल | श्री सुरथ गिरी |

क) श्री विमल वाग्ले

श्री विमल वाग्लेले आफ्नो पेशागत जीवनको धेरै समय नेपाल सरकारको विभिन्न महत्वपूर्ण पदहरूमा बिताउनु भएको छ। अर्थ मन्त्रालय अन्तर्गतको आर्थिक विश्लेषण तथा नीति मामला विभागमा सहसचिवको रूपमा र उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयमा पनि सहसचिवको रूपमा काम गरिसक्नुभएका वाग्ले ज्यू हाल सार्वजनिक संस्थान व्यवस्थापन बोर्डको अध्यक्ष पदमा मनोनित हुनु भएको छ, जुन सरकारी स्वामित्व भएका संस्थानहरूको व्यवस्थापन तथा नियमनका लागि बनाइएको एउटा अर्ध-स्वशासित संस्था हो।

ख) प्रा. डा. टंक नाथ शर्मा

प्रा. डा. टंक नाथ शर्मा काठमाडौं विश्वविद्यालयको स्कुल अफ एजुकेशनका डिन हुनुहुन्छ। प्राविधिक शिक्षा तथा व्यवसायिक तालिम परिषदको प्राविधिक विभागको निर्देशक भएर पनि काम गरिसक्नु भएका डा. शर्मा विभिन्न संस्थासँग आवद्ध भएर तथा स्वतन्त्र रूपमा पनि विभिन्न अनुसन्धानहरू गरेर शैक्षिक नीति सुधारका लागि कार्यरत हुनुहुन्छ।

ग) डा. कमल राज ढुंगेल

डा. कमल राज ढुंगेल त्रिभुवन विश्वविद्यालयको केन्द्रिय अर्थशास्त्र विभागमा सहप्राध्यापक हुनुहुन्छ। त्रिभुवन विश्वविद्यालयबाट सन् २००८ मा "Trends and Patterns of Energy Consumption in Nepal" विषयमा विद्यावारिधि हासिल गर्नुभएका डा. ढुंगेलले अर्थशास्त्र र ऊर्जाका विषयमा एक दर्जन भन्दा बढि शैक्षिक पुस्तक

र पाँच दर्जन भन्दा बढि लेखहरु प्रकाशित गरी सक्नुभएको छ । सन् १९८७ देखि अनुसन्धान क्षेत्रमा लाग्नु भएका डा. हुङ्गेलले थुप्रै अनुसन्धान परियोजना तथा समूहहरुको नेतृत्व पनि गर्नुभएको छ ।

घ) श्री. कमल राज पाण्डे

श्री कमल राज पाण्डे नेपाल सरकारको पूर्व सहसचिव हुनुहुन्छ र नेपाल सरकारमा रहँदा उहाँ भौतिक योजना तथा निर्माण मन्त्रालयसँग आवद्ध हुनुहुन्थ्यो, जहाँ वैदेशिक सहयोग सहकार्य संस्था तथा स्तर मापदण्ड विभागको प्रमुखका रूपमा पनि उहाँले कार्यभार सम्हाल्नु भएको थियो । निर्माण व्यवसाय विकास परिषदको सदस्य सचिवको रूपमा पनि काम गरिसक्नुभएका पाण्डे ज्यू शिक्षाले ईन्जनीयर हुनुहुन्छ । भारतमा सिभिल इन्जिनियरिङ्ग अध्ययन गर्नुभएका श्री पाण्डेले बैकको एसियन इन्स्टिच्युट अफ टेक्नोलोजीबाट ट्रान्सपोर्टेशन इन्जिनियरिङ्गमा स्टाकोत्तर गर्नुभएको छ ।

ङ) डा. दण्डपानी पौडेल

अर्थशास्त्री डा. दण्डपानी पौडेलले वृहत अर्थशास्त्र व्यवस्थापनमा विशेषज्ञको रूपमा नेपाल सरकारसँग मात्र नभई विश्व बैंक, एसियली विकास बैंक र अन्य अन्तर्राष्ट्रिय संगठनहरूसँग पनि काम गरिसक्नु भएको छ । नेपाल राष्ट्र बैंकको अनुसन्धान विभागको निर्देशक तथा सल्लाहकार भएर पनि काम गर्नुभएका डा. पौडेल हाल किष्ट बैंक, राष्ट्रिय वाणिज्य बैंक तथा नेपाल स्टक एक्सचेञ्ज लिमिटेड लगायतका संस्थाहरुमा बोर्ड अफ डाइरेक्टर्सका सदस्यका रूपमा आवद्ध हुनुहुन्छ ।

अनुसूची ३ : परामर्श बैठकका सहभागीहरुको नामावली

क) क्षेत्र पहिचानका लागि परामर्श (एकल तथा सामूहिक)

| क्र.स. | नाम | पद / संस्था |
|--------|-------------------------|---|
| १ | सिद्धान्त राज पाण्डे | प्रमुख कार्यकारी निर्देशक, एस डेभलेपमेन्ट बैंक |
| २ | डा. दण्डपानी पौडेल | वरिष्ठ अर्थविद |
| ३ | आशुतोष तिवारी | बोर्ड अफ डाइरेक्टर्स, समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउण्डेशन |
| ४ | वर्षा श्रेष्ठ | महाप्रबन्धक, क्लिन इनर्जी डेभलेपमेन्ट बैंक |
| ५ | रामेश्वर खनाल | प्रधानमन्त्रीको आर्थिक सल्लाहकार, नेपाल सरकारको पूर्व सचिव |
| ६ | प्रशान्त अर्याल | सम्पादक, "नेपाल" पत्रिका |
| ७ | सुरज वैद्य | अध्यक्ष, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ |
| ८ | डा. भोला नाथ चालिसे | वरिष्ठ अर्थविद |
| ९ | दिवस बस्नेत | कार्यकारी निर्देशक, नेपाल रिसर्च एण्ड डेभलपमेन्ट इन्स्टीच्युट |
| १० | नविन रावल | लेक्चरर, त्रिभुवन विश्वविद्यालय |
| ११ | राधेश पन्त | प्रमुख कार्यकारी निर्देशक, नेपाल लगानी बोर्ड |
| १२ | प्रा. डा. टंक नाथ शर्मा | डिन, स्कूल अफ एजुकेशन, काठमाडौं विश्वविद्यालय |
| १३ | कमल राज पाण्डे | पूर्व सह-सचिव, नेपाल सरकार |
| १४ | प्रचण्ड मान शाक्य | पूर्व प्रमुख कार्यकारी निर्देशक, नेपाल पर्यटन बोर्ड |

| | | |
|----|-------------------------|--|
| १५ | विमल वाग्ले | पूर्व सहसचिव, नेपाल सरकार |
| १६ | सुरेन्द्र माथेमा | पावर टेक प्रा. लि. |
| १७ | डा. जगदिश चन्द्र पोखरेल | पूर्व उपाध्यक्ष, राष्ट्रिय योजना आयोग |
| १८ | दिपेन्द्र पुरुष ढकाल | पूर्व गर्भनर, नेपाल राष्ट्र बैंक |
| १९ | दिपेन्द्र ब. क्षेत्री | उपाध्यक्ष, राष्ट्रिय योजना आयोग |
| २० | अनिल चित्रकार | सामाजिक उद्यमी |
| २१ | डा. चिरञ्जीवी नेपाल | अर्थशास्त्री, काठमाण्डौ विश्वविद्यालय |
| २२ | रेनु स्थापित | अध्यक्ष, महिला उद्यमी संघ नेपाल |
| २३ | डा. हेमन्त दवाडी | महानिर्देशक, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ |
| २४ | रतिश बस्न्यात | उपनिर्देशक, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ |
| २५ | अनिल शाह | प्रमुख कार्यकारी निर्देशक, मेगा बैंक |
| २६ | सुरेश बस्न्यात | |
| २७ | एलेन बाइलोचन तुलाधर | निर्देशक, माइक्रोसफ्ट इन्नोभेसन सेन्टर नेपाल |
| २८ | ज्ञानेन्द्र लाल प्रधान | कार्यकारी प्रमुख, हाइड्रो सोल्युसन |
| २९ | प्रेम खनाल | सहसम्पादक, रिपब्लिका दैनिक |
| ३० | यम लाल भुसाल | राष्ट्रिय योजना आयोग |

ख) क्षेत्रगत परामर्श

१) कृषि

| क्र.स. | नाम | पद/संस्था |
|--------|---------------------|--|
| १. | डा. चिरञ्जीवी नेपाल | अर्थशास्त्री, काठमाण्डौ विश्वविद्यालय |
| २. | कुमुद दुगड | प्रबन्ध निर्देशक, के.एल. दुगड समूह |
| ३. | अनुप कुमार श्रेष्ठ | सहायक निर्देशक, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ |
| ४. | प्रदिप महर्जन | प्रमुख कार्यकारी निर्देशक, कृषि उद्यम केन्द्र, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ |
| ५. | उमेद पुन | प्राविधिक निर्देशक, LACHS |
| ६. | भोलामान सिंह बस्नेत | कृषि वैज्ञानिक, पूर्व अध्यक्ष, नेपाल कृषि अनुसन्धान प्रतिष्ठान |
| ७. | डा. देवेन्द्र गौचन | वरिष्ठ वैज्ञानिक, कृषि अर्थशास्त्री, नेपाल कृषि अनुसन्धान प्रतिष्ठान |
| ८. | प्रकाश कार्की | VIPA |
| ९. | सुरेश वैद्य | VOITH |

२) शिक्षा

| क्र. स. | नाम | पद / संस्था |
|---------|-------------------------|--|
| १. | अनुप कुमार श्रेष्ठ | सहायक निर्देशक, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ |
| २. | उमेद पुन | प्राविधिक निर्देशक, LACHS |
| ३. | होमराज आचार्य | अध्यक्ष, सिनाप्टी फाउण्डेशन |
| ४. | डा. चिरञ्जीवी नेपाल | अर्थशास्त्री, काठमाण्डौ विश्वविद्यालय |
| ५. | प्रा. डा. टंक नाथ शर्मा | डीन, स्कूल अफ एजुकेशन, काठमाण्डौ विश्वविद्यालय |
| ६. | मन प्रसाद बाग्ले | प्राध्यापक, काठमाण्डौ विश्वविद्यालय |
| ७. | श्रीराम प्रसाद लामिछाने | प्राध्यापक, काठमाण्डौ विश्वविद्यालय |

३) जलविद्युत

| क्र.स. | नाम | पद / संस्था |
|--------|------------------------|---|
| १. | कमल राज ढुंगेल | जलविद्युत अनुसन्धानकर्ता |
| २. | प्रसिद्ध पोखरेल | प्रबन्ध निर्देशक, AEGIS |
| ३. | देवेन्द्र अधिकारी | वैकल्पिक उर्जा प्रवर्द्धन विभाग |
| ४. | सशी सागर राजभण्डारी | प्रमुख कार्यकारी निर्देशक, माथिल्लो सोलु जलविद्युत आयोजना |
| ५. | डा. जनक लाल कर्माचार्य | सल्लाहकार, क्लीन इनर्जी डिभेलपमेन्ट बैंक |
| ६. | सुर्य पोखरेल | उपसचिव, अर्थ मन्त्रालय |
| ७. | एन. एस. थापा | अध्यक्ष, मितेरी विकास बैंक |
| ८. | विजयमान शेरचन | अध्यक्ष, पशुपति उर्जा विकास बैंक |

४) यातायात पूर्वाधार

| क्र. स. | नाम | पद / संस्था |
|---------|-------------------------|--|
| १. | कमल राज पाण्डे | पूर्वाधार अनुसन्धानकर्ता; पूर्व सहसचिव, नेपाल सरकार |
| २. | डा. चिरञ्जीवी नेपाल | अर्थशास्त्री, काठमाण्डौ विश्वविद्यालय |
| ३. | नुगल वैद्य | सदस्य, नेपाल निर्माण व्यवसायी संघ |
| ४. | जयराम लामिछाने | सदस्य, नेपाल निर्माण व्यवसायी संघ |
| ५. | कुश कुमार जोशी | निवर्तमान अध्यक्ष, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ |
| ६. | रेश्मी राज पाण्डे | स्थानिय विकास मन्त्रालय |
| ७. | हरेराम श्रेष्ठ | अध्यक्ष, SCAEF |
| ८. | चन्द्र बहादुर श्रेष्ठ | NERTD |
| ९. | राम कृष्ण सापकोटा | सह-महानिर्देशक, स्थानीय पूर्वाधार तथा कृषि सडक विभाग |
| १०. | भुपेन्द्र बहादुर बस्नेत | महानिर्देशक, स्थानीय पूर्वाधार तथा कृषि सडक विभाग |
| ११. | सरोज कुमार प्रधान | सडक विभाग (काठमाण्डौ-भक्तपुर सडक) |

| | | |
|-----|-----------------|---|
| १२. | पुष्पलाल शाक्य | सहसचिव, राष्ट्रिय योजना आयोग |
| १३. | बी.आर. पाण्डे | ICAN |
| १४. | ए.डी. लामा | उपमहासचिव, नेपाल निर्माण व्यवसायी संघ |
| १५. | रमेश राज विष्ट | सहसचिव, भौतिक योजना तथा पूर्वाधार मन्त्रालय |
| १६. | अजय श्रेष्ठ | नेपाल लगानी बोर्ड |
| १७. | याकी उक्यव | नेपाल लगानी बोर्ड |
| १८. | माधव राज घिमिरे | सल्लाहकार, नेटवर्क रेगुलेशन |
| १९. | निकोलस पाण्डे | पूर्व बोर्ड सदस्य, ICAN |
| २०. | सतिश जोशी | नेपाल लगानी बोर्ड |

५) पर्यटन

| क्र.स. | नाम | पद/संस्था |
|--------|----------------------|--|
| १. | श्याम सुन्दर कक्षपती | अध्यक्ष, नाडलो |
| २. | सुनिल शर्मा | अनुसन्धान व्यवस्थापक, नेपाल पर्यटन बोर्ड |
| ३. | शरद प्रधान | मिडिया सल्लाहकार, नेपाल पर्यटन बोर्ड |
| ४. | योगेन्द्र शाक्य | क्लब हिमालय |

ख) क्षेत्रीय परामर्श

१) विराटनगर

| क्र.स. | नाम | पद/संस्था |
|--------|-----------------------|---|
| १. | सुरेन्द्र गोल्छा | गोल्छा समूह |
| २. | रजन श्रेष्ठ | मोरङ व्यापार संघ |
| ३. | रावत बहादुर थापा | रत्न होटेल |
| ४. | तारा चन्द्र खेतान | पूर्व अध्यक्ष, मोरङ व्यापार संघ |
| ५. | डा. प्रमोद कुमार भ्वा | प्राध्यापक, त्रिभुवन विश्वविद्यालय |
| ६. | राजेन्द्र राउत | मोरङ व्यापार संघ |
| ७. | सुमन राई | गरी खान देऊ अभियान |
| ८. | भेष राज पोखरेल | उप-अध्यक्ष, उच्च मा वि स्कूल एसोसियसन नेपाल |
| ९. | रविन दाहाल | मोरङ व्यापार संघ |
| १०. | देवकि नन्दन अग्रवाल | उप-अध्यक्ष, मोरङ व्यापार संघ |
| ११. | सुरेश भट्टाराई | क्षेत्रीय होटेल एसोसिएसन |
| १२. | विकास पराजुली | कोशी यातायात |
| १३. | पवन कुमार सरद | मोरङ व्यापार संघ |

| | | |
|-----|--------------------|---------------------------|
| १४. | अनिल सरद | मोरङ्ग व्यापार संघ |
| १५. | मदन कुमार खनाल | मोरङ्ग व्यापार संघ |
| १६. | खम्बा सिंह वस्नेत | अध्यक्ष, प्याबसन मोरङ्ग |
| १७. | अभिषेक के.सी. | मोरङ्ग व्यापार संघ |
| १८. | राजेश कुमार छहराहड | अध्यक्ष, एनप्याबसन मोरङ्ग |

२) चितवन

| क्र.स. | नाम | पद/संस्था |
|--------|------------------------|---|
| १. | भोजराज कँडेल | सदस्य, उद्योग वाणिज्य संघ चितवन |
| २. | शंकर सैजु | अध्यक्ष, RHAN |
| ३. | राजन गौतम | GMT, कृषि समाज |
| ४. | दिपक राज विष्ट | कार्यक्रम अधिकृत, उद्योग वाणिज्य संघ चितवन |
| ५. | डा. खेम राज न्यौपाने | सदस्य, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ |
| ६. | आशा श्रेष्ठ | प्रशासनिक अधिकृत, उद्योग वाणिज्य संघ चितवन |
| ७. | डा. तिल चन्द्र भण्डारी | अध्यक्ष, उद्योग वाणिज्य संघ चितवन |
| ८. | कल्याण जोशी | उपाध्यक्ष, उद्योग वाणिज्य संघ चितवन |
| ९. | सहन लाल प्रधान | प्रथम उपाध्यक्ष, उद्योग वाणिज्य संघ चितवन |
| १०. | ऋषि प्रसाद लामिछाने | द्वितीय उपाध्यक्ष, उद्योग वाणिज्य संघ चितवन |
| ११. | निर्मल कुमार शर्मा | सहायक प्राध्यापक, विरेन्द्र बहुमुखि क्याम्पस |
| १२. | विजय सुवेदी | चितवन उपत्यका विकास समिति |
| १३. | जे.एन. थापलिया | कार्यकारी उप-प्रमुख, दुग्ध विकास संस्थान |
| १४. | कपिल देव सुवेदी | प्राध्यापक, सप्तगण्डकी बहुमुखी क्याम्पस |
| १५. | चुन नारायण सापकोटा | कार्यकारी सदस्य, उद्योग वाणिज्य संघ चितवन |
| १६. | पूर्ण चन्द्र सापकोटा | |
| १७. | कपिल बाबु खनाल | कार्यकारी सदस्य, नेपाल पोल्ट्र फर्म |
| १८. | राम शरण सिलवाल | कार्यकारी बोर्ड सदस्य, उद्योग वाणिज्य संघ चितवन |
| १९. | रसिक प्रधान | कार्यकारी निर्देशक, उद्योग वाणिज्य संघ चितवन |
| २०. | इरा श्रेष्ठ | व्यापार विकास अधिकृत, उद्योग वाणिज्य संघ चितवन |

३) पोखरा

| क्र.स. | नाम | पद / संस्था |
|--------|------------------|--------------------------|
| १. | त्रिलोचन सापकोटा | पोखरा उद्योग वाणिज्य संघ |
| २. | अमृत गुरुङ | गण्डकी ट्राउट फार्म |
| ३. | लोचन गुरुङ | गण्डकी ट्राउट फार्म |

| | | |
|-----|-----------------------|---|
| ४. | वानी बहादुर बस्नेत | वरिष्ठ अधिकृत, जिल्ला कृषि विकास कार्यालय, कास्की |
| ५. | टिकाराम सापकोटा | PTC, अध्यक्ष |
| ६. | बासु त्रिपाठी | पूर्व सदस्य, नेपाल पर्यटन बोर्ड |
| ७. | रविन्द्र प्रजु | सहसचिव, पोखरा उद्योग वाणिज्य संघ |
| ८. | देव क्षेत्री | द्वितीय उपाध्यक्ष, पोखरा उद्योग वाणिज्य संघ |
| ९. | कृष्ण मोहन श्रेष्ठ | अध्यक्ष, पोखरा उद्योग वाणिज्य संघ |
| १०. | कमल राज ढुङ्गेल | अर्थशास्त्र विभाग, त्रिभुवन विश्वविद्यालय |
| ११. | सुर्य बहादुर के.सी. | |
| १२. | बिन्दु कुमार थापा | प्रथम उपाध्यक्ष, पोखरा उद्योग वाणिज्य संघ |
| १३. | कृष्ण थापा | नेकपा एमाले, कास्की |
| १४. | वीर बहादुर बुढाथोकी | केन्द्रिय सदस्य, PABSON |
| १५. | लेखनाथ भट्टराई | सहप्राध्यापक, पृथ्वीनारायण क्याम्पस |
| १६. | अशोक पालिखे | अध्यक्ष, कुमुदिनी उ.मा.वि |
| १७. | रोशन के.सी. | प्राविधिक प्रमुख, भगवती जलविद्युत |
| १८. | सञ्जिव बहादुर कोइराला | पोखरा उद्योग वाणिज्य संघ |
| १९. | चित्रनाथ पौडेल | कृषक |

४) नेपालगञ्ज

| क्र.स. | नाम | पद/संस्था |
|--------|-----------------------|---|
| १. | सतिश अग्रवाल | प्रथम उपाध्यक्ष, नेपालगञ्ज उद्योग वाणिज्य संघ |
| २. | अर्च्यत प्रसाद प्रसाई | नेपाली कांग्रेस |
| ३. | पुर्षोत्तम शर्मा | सदस्य, नेपालगञ्ज उद्योग वाणिज्य संघ |
| ४. | विष्णु प्रसाद भुपाल | सदस्य, नेपालगञ्ज उद्योग वाणिज्य संघ |
| ५. | माया देवी गुरुङ्ग | सदस्य, नेपालगञ्ज उद्योग वाणिज्य संघ |
| ६. | वन्दना सिंह | सदस्य, नेपालगञ्ज उद्योग वाणिज्य संघ |
| ७. | ललित कुमार रैनियार | सदस्य, नेपालगञ्ज उद्योग वाणिज्य संघ |
| ८. | राजेन्द्र नाथ | क्रान्तिपुर दैनिक |
| ९. | दिनेश गौतम | नागरिक दैनिक |
| १०. | प्रदिप कुमार | प्रबन्धक, के.एल. दुगड ग्रुप |

५) धनगढी

| क्र.स. | नाम | पद/संस्था |
|--------|-----------------------|----------------------|
| १. | विष्णु राज बुर्लाकोटि | किसन एगोभेट सेन्टर |
| २. | सुवास बहादुर शाही | निर्देशक, एस. पि. ए. |

| | | |
|-----|-----------------------|---|
| ३. | भिम राज ओझा | ए.बि.यु क्यासटे र सि डि |
| ४. | लभ कुमार मल्ल | कृषि व्यवसायी |
| ५. | विवेन्द्र वम | प्रबन्ध निर्देशक, वृहस्पति रिसर्च |
| ६. | ओम विष्ट | नाष्ट (NAST), धनगढी |
| ७. | जय राज जोशी | सचिव, कन्चनपुर उद्योग वाणिज्य संघ |
| ८. | उपेन्द्र विष्ट | साधारण सचिव, कन्चनपुर उद्योग वाणिज्य संघ |
| ९. | डिल्ली शर्मा | कार्यकारी निर्देशक, कन्चनपुर उद्योग वाणिज्य संघ |
| १०. | खगेन्द्र प्रसाद शर्मा | जिल्ला कृषि विकास |

घ) राष्ट्रिय परामर्श

| क्र.स. | नाम | पद/संस्था |
|--------|---------------------|---|
| १. | उदय बोहरा | नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ |
| २. | राधेश्याम मालाकार | नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ |
| ३. | कमल राज ढुङ्गेल | त्रिभुवन विश्वविद्यालय |
| ४. | पृथ्वी राज लिगल | नेपाल ईकोनोमिक, एग्रीकल्चर एण्ड ट्रेड एक्टिभिटी |
| ५. | डा. डि बि शाक्य | नेपाल ईकोनोमिक, एग्रीकल्चर एण्ड ट्रेड एक्टिभिटी |
| ६. | डा. डि. बि. डङ्गेल | पूर्व प्राध्यापक |
| ७. | अनुप कुमार श्रेष्ठ | नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ |
| ८. | शरद बि. कार्माचार्य | एसियाली विकास बैंक |
| ९. | प्रदिप डङ्गेल | आइ.पि.पि.ए.एन |
| १०. | डा. जी.आर. भाट | |
| ११. | नरेन्द्र प्रजापति | आइ.पि.पि.ए.एन |
| १२. | सारोज दाहाल | विन्ड पावर नेपाल |
| १३. | शिखा पोखरेल | विन्ड पावर नेपाल |



नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ

नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ नेपालको निजी क्षेत्रको छाता संगठन हो। १९६५मा स्थापना भएको यस संगठनको मुख्य उद्देश्य उद्योग व्यापारको प्रवर्द्धन गर्नु हो। उद्योग तथा व्यापार समुदायको हकहितलाई सुरक्षित राख्दै यस महासंघले नेपाली उद्योग व्यापारको प्रवर्द्धन गर्नमा मुख्य भूमिका खेलेको छ। यस महासंघले निजी क्षेत्र र सरकारलाई सूचना, सल्लाह, सुकाव, प्रतिनिधित्व, आदिको सेवा प्रदान गर्ने तथा नियमित रूपमा विभिन्न तालिम, गोष्ठी, सेमिनार, आदि संचालन गर्ने कार्य गर्दछ।

पचलि शहिद शुरु स्फर्सनसिसिआई मिलन मार्ग, टेकु। पो. ब. नं. : २६९, काठमाण्डौ, नेपाल
फोन नं. : (+९७७-१) ८२६-२०६९ / ८२६-२२९८ / ८२६-६८८९ | फ्याक्स नं. : (+९७७-१) ८२६-१०२२ / ८२६-२००७
ई-मेल : fncci@mos.com.np | वेबसाइट : <http://www.fncci.org>



समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउण्डेशन

समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउण्डेशन आफैमा स्वतन्त्र, गैरराजनीतिक, गैरनाफामूलक शैक्षिक तथा अनुसन्धानमूलक संस्था हो। काठमाण्डौमा अवस्थित यस संस्थाले सन् २००७ देखि सार्वजनिक नीतिसँग सम्बन्धित विषयहरूमा अध्ययन तथा अनुसन्धान गर्दै आएको छ। अनुसन्धान तथा प्रकाशन, शैक्षिक तथा तालिम कार्यक्रम र बहस, पैरवी तथा सार्वजनिक सहभागिताका माफत यस संस्था उद्यमशीलता विकास, व्यवसायिक वातावरण सुधार, आर्थिक नीति सुधार र लोकतन्त्रका विषयमा छलफल तथा बहस सम्बन्धी काम गर्दछ।

८१६, मिनासेनगोलामार्ग, मीनभवन खरिबोट। पो. ब. नं. : ८९७३, स्न. पि. सि. ६७८, काठमाण्डौ, नेपाल
फोन नं. : (+९७७-१) ८८६-८६१६ / ८८८-८०१६ | फ्याक्स नं. : (+९७७-१) ८८८-५३९९
ई-मेल : info@samridhi.org | वेबसाइट : <http://www.samridhi.org>