

नेपाली अर्थतन्त्रका प्रमुख क्षेत्रहरूमा प्रतिस्पर्धाको अवस्था

अर्पिता नेपाल, प्रमोद रिजाल र सरिता सापकोटा



प्रकाशक
समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउण्डेशन

नेपाली अर्थतन्त्रका प्रमुख क्षेत्रहरूमा प्रतिस्पर्धाको अवस्था

अर्पिता नेपाल, प्रमोद रिजाल र सरिता सापकोटा

जुलाई, २०१३

प्रकाशक

समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउण्डेशन

प्रकाशक

समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउण्डेशन
पोष्ट बक्स नं: ८९७३, एन पि सि ६७८
४१६, भिम्सेनगोला मार्ग, मिनभवन खरीबोट
काठमाण्डौ, नेपाल

फोन: (९७७)-१-४४६-४६१६, ४४८-४०१६

फ्याक्स: (९७७)-१-४४८-५३९१

ईमेल: info@samriddhi.org

वेबसाईट: www.samriddhi.org

© समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउण्डेशन

यस प्रकाशनको सर्वाधिकार समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउण्डेशनमा सुरक्षित छ। यस संस्थासँग अनुमति नलिईकन, यस पुस्तकको कुनै पनि अंश कुनै पनि माध्यम प्रयोग गरेर कुनै पनि रूपमा प्रकाशित गर्न, पुनःप्राप्त गर्न सकिने पद्धतिमा संग्रह गर्न र वितरण गर्न पाइने छैन। यसको पुनःप्रकाशन वा पुनःप्रयोगको लागि कुनै जानकारी लिनु पर्ने भएमा माथि दिईएको ठेगानामा समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउण्डेशनमा सम्पर्क गर्न सकिनेछ।

यस पुस्तकलाई कुनै अन्य कभर वाईण्डिग हालेर वितरण गर्न पाइने छैन। अन्यको हकमा पनि यही नियम लागु हुनेछ।

ISBN: ९७८-९९३७-८८०७-७-०

पहिलो संस्करण : जुलाई, २०१३

मुल्य : रु २०० मात्र

विषयसूची

लेखकहरुको परिचय	ख
कृतज्ञता	ड
प्राक्कथन	छ
१. परिचय	१
२. प्रतिस्पर्धा विरोधी अभ्यासहरु के-के हुन् ?	३
३. छनौट गरिएका क्षेत्रहरुमा प्रतिस्पर्धाको अवस्था	५
४. प्रतिस्पर्धा विरोधी प्रयासहरुलाई केले बढावा दिन्छ ?	२५
५. सुभावहरु	३१
६. निष्कर्ष	४१
सन्दर्भ सामग्रीहरु	४३
अनुसूची	४९
समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउण्डेशन: एक परिचय	

लेखकहरुको परिचय

अर्पिता नेपाल

अर्पिता नेपाल समृद्धि फाउण्डेशनकी अनुसन्धान र विकास निर्देशक हुनुहुन्छ। उहाँले अमेरिकाको भर्जीनियाको जर्ज मेसन विश्वविद्यालयबाट अर्थशास्त्रमा स्नातकोत्तर गर्नुभएको हो । यसका अतिरिक्त उहाँले त्रिभुवन विश्वविद्यालय किर्तिपुरबाट स्नातकोत्तर गर्दा अन्तर्राष्ट्रिय अर्थशास्त्रमा विशिष्टिकरण पनि गर्नुभयो । आर्थिक नीति विश्लेषणमा उहाँको व्यापक अनुभव छ । उहाँका लेखहरू नेपाल र दक्षिण एसियाका विभिन्न पत्रिका र राष्ट्रिय दैनिकहरूमा छापिएका छन् । उहाँले आर्थिक विकास र युवा उद्यमीबारे थुप्रै राष्ट्रिय र अन्तर्राष्ट्रिय सम्मेलन र कार्यशालाहरूको मध्यस्तकर्ता र सहजकर्ता भएर काम गर्नुभएको छ ।

प्रमोद रिजाल

श्री रिजाल समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउण्डेशनमा अनुसन्धान एशोसियेटको रूपमा कार्यरत हुनुहुन्छ। यस अघि उहाँ नेपाल डेभलपमेन्ट वाचडग, युनाईटेड स्टेटस् ईन्टिच्युट फर पिस (युएसआईपी), नेशनल ईकोनोमिक कन्सर्न सोसाईटी- नेपाल, जस्ता संस्थाहरू मार्फत संचालित विविध अनुसन्धानमूलक कार्यहरूमा संलग्न हुनुहुन्थ्यो । उहाँ क्याम्पियन कलेज र किङ्स कलेजमा अर्थशास्त्रको अध्यापन गराउनुहुन्छ । उहाँले अर्थतन्त्रको विषयमा अनेकन अनुसन्धानमूलक लेखहरू लेखेर प्रकाशित गर्नु भएको छ । डा. कामलराज ढुंगेलसँग ईन्भेष्टमेन्ट प्रस्पेक्ट्स एण्ड च्यालेन्जेज फर हाईड्रोपावर डेभलपमेन्ट ईन नेपाल नामक पुस्तकको उहाँ सह-लेखक हुनुहुन्थ्यो । यो पुस्तक समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउण्डेशनले सन् २०१२ मा प्रकाशित गरिसकेको छ ।

सरिता सापकोटा

सरिता सापकोटा समृद्धि फाउण्डेशनमा सूचना तथा विकास संयोजकका रूपमा कार्यरत हुनुहुन्छ । विगत तीन वर्षदेखि वहाँ अनुसन्धान सहायकका रूपमा फाउण्डेशनमा कार्यरत रहनुभएको थियो । वहाँ हाल त्रिभुवन विश्वविद्यालय अन्तर्गत राजनीतिशास्त्र संकायमा स्नातकोत्तर तहकी विद्यार्थी हुनुहुन्छ । वहाँले हडकड विश्वविद्यालय एवं साउदर्न इलिनोई विश्वविद्यालयमा राजनीति, आर्थिक र सार्वजनिक नीति सम्बन्धी अध्ययन पनि गर्नुभएको छ । वहाँले नेपालमा प्रतिस्पर्धा विरोधी कानून, सार्वजनिक संस्थान र भौतिक संरचनाहरुबारे अनुसन्धान गर्नु भएको छ । वहाँ राजनीतिक आर्थिक दृष्टिकोणका लेखहरु विभिन्न राष्ट्रिय दैनिक पत्रपत्रिकाहरुमा लेख्नुहुन्छ ।

कृतज्ञता

“नेपाली अर्थतन्त्रका प्रमुख क्षेत्रहरुमा प्रतिस्पर्धाको अवस्था” नामक यो अनुसन्धानमुलक पुस्तक नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ र समृद्धि फाउण्डेशनको सहकार्यमा २०११/१२ मा प्रकाशित नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डा २०१२ (नेगा) मा अध्ययन गरिएका ५ क्षेत्र - कृषि, शिक्षा, पूर्वाधार, जलविद्युत र पर्यटनको विकासमा असर गर्ने भनेर पहिल्याइएको ६ वटा साभ्ना मुद्दाहरुमध्ये एक हो । यस अनुसन्धानका अनुसन्धानकर्ताहरु अर्पिता नेपाल, प्रमोद रिजाल र सरिता सापकोटालाई हामी धन्यवाद दिन चाहन्छौं । हामी श्री भिर्माजुन आचार्यप्रति उहाँको दिशानिर्देशन र सहयोगको लागि विशेष आभार पनि प्रकट गर्दछौं ।

त्यस्तै यो अनुसन्धान सफल पार्न विभिन्न विधाका विभिन्न व्यक्तिहरुले सहयोग गर्नुभएको छ । उहाँहरु पनि धन्यवादको पात्र हुनुहुन्छ । साथै रमेश महारा (नेपाली यातायात व्यसायी राष्ट्रिय महासंघ), अपुर्भा खतिवडा, विरेन्द्र बहादुर देउजा (पूर्व सचिव), खगेन्द्र आर्या (त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थाल) र सुनिल मुल (त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थाल)लाई पनि वहाँहरुको बहुमूल्य सल्लाह र सुभावाको लागि धन्यवाद नदिरहन सक्दैनौं । सामुहिक छलफलको चरणमा हामीलाई विभिन्न सल्लाह, सुभावा र सहयोग गर्नु हुने सबै विज्ञ एवं सम्बन्धित विषयका ज्ञाताहरुलाई पनि उहाँहरुको विज्ञता बाँड्नु भई सल्लाह र सुभावा दिनु भएकोमा धन्यवाद दिन चाहन्छौं ।

सरकारी कर्मचारी, पुर्व प्रशासकहरु, सार्वजनिक संस्थानका कर्मचारीहरु, उद्योगी, व्यवसायीहरुको लगातारको सहभागिता र सहायताले हामीलाई यस अनुसन्धानको क्रममा हौसला थपेको छ । उहाँहरु पनि साधुवादको पात्र हुनुहुन्छ । त्यस्तै, समृद्धि फाउण्डेशनका हाम्रा साथीहरु पनि विशेष धन्यवादको पात्र हुनुहुन्छ ।

समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउनण्डेशन
जुलाई २०१३

प्राक्कथन

नेपालमा आर्थिक एजेण्डालाई अगाडी ल्याउन समृद्धि फाउण्डे शन प्रत्येक वर्ष आर्थिक वृद्धिका समस्याहरु र नीतिगत सम्भाव्यताहरु माथि विश्लेषणात्मक अनुसन्धान गर्दै जटिलता फुकाउन प्रतिबद्ध छ। नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डा (अंग्रेजीमा नेपाल ईकोनोमिक ग्रोथ एजेण्डा - नेगा) भनिने यस वार्षिक श्रृंखलाले नेपालको आर्थिक वृद्धिका अल्पकालिन र दीर्घकालिन समस्याहरुलाई पहिचान गर्ने गर्दछ। यस “नेपाली अर्थतन्त्रका प्रमुख क्षेत्रहरुमा प्रतिस्पर्धाको अवस्था” नामक अनुसन्धान पनि नेगा २०१२ को अर्को श्रृंखला हो जसमा नेगा २०१३ अन्तर्गतका ६ वटा क्षेत्रगत मुद्दाहरु मध्ये एउटालाई सम्बोधन गरिएको छ। नेगा २०१२ ले कृषि, शिक्षा, जलविद्युत, यातायातको भौतिक संरचना र पर्यटन गरी ५ वटा क्षेत्रका नीतिगत समस्याहरुलाई पहिचान गरी सम्बोधन गर्ने प्रयास गरेको थियो। त्यसैको यो नयाँ श्रृंखला, नेगा २०१३, मा आर्थिक विकासमा बाधा पुऱ्याइरहेका यी क्षेत्रका पारस्परिक सम्बन्ध र मुद्दाहरुलाई सम्बोधन गरिएको छ र सुझावहरु पनि दिइएको छ। यसले पक्कै पनि नेपालमा प्रतिस्पर्धी र सहज आर्थिक वातावरण बनाई आर्थिक वृद्धि र समृद्धिलाई मद्दत गर्दछ भन्ने आशा छ।

नेगा २०१३ अन्तर्गत अध्ययन गरिएका ६ विषयहरु औद्योगिक सम्बन्ध, सम्झौता परिपालन, प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहार, प्रत्यक्ष वैदेशिक लगानी, सार्वजनिक संस्थान र व्यवसायको लागी नियमनकारी वातावरण हुन् र यी ६ क्षेत्रहरुका सम्बन्धित विज्ञहरु एवं समुहहरूसंग छलफल गरी यी विषयहरुमा यस्ता अनुसन्धान पत्रहरु तयार पारिएको छ। नेगा २०१३ का प्रत्येक ६ वटा क्षेत्रमा भिन्दा भिन्दै अनुसन्धान गरी पुस्तकका रुपमा प्रकाशित गरिएको छ। “नेपाली अर्थतन्त्रका प्रमुख क्षेत्रहरुमा प्रतिस्पर्धाको अवस्था” नामक यो अनुसन्धान पत्र अर्पिता नेपाल, प्रमोद रिजाल र सरिता सापकोटाले तयार गर्नु भएको हो।

प्रतिस्पर्धा विरोधी अभ्यासहरूलाई नियन्त्रण गर्न विश्वव्यापी रूपमा नियमनहरू लगाउँदै आइएको भएता पनि नेपालमा प्रतिस्पर्धा नीति र प्रतिस्पर्धा प्रवर्द्धन ऐन आएको धेरै भएको छैन। यद्यपि, नेपाली बजार विभिन्न गैर प्रतिस्पर्धी अभ्यासहरूले व्याप्त भई आएको धेरै समय भईसकेको छ। मूल्य नियन्त्रण गर्ने तथा सिन्डिकेट लाद्नेदेखि विभिन्न ढाँचाका “संगठनहरू” हुँदै सरकारी एकाधिकार सम्मले नेपाली बजारलाई रोगी तुल्याएका छन्। बजारमा प्रतिस्पर्धाको वातावरणलाई क्षति पुऱ्याउने कुनै पनि प्रतिस्पर्धा विरोधी अभ्यासको सर्वप्रथम त परिभाषा र बुझाई आवश्यक छ। यस अनुसन्धान पत्र तयार पार्दाका अप्टेराहरूमध्ये प्रतिस्पर्धा विरोधी प्रयासहरू र व्यवहारहरूको स्पष्ट परिभाषा नहुनु पनि एक थियो। त्यसैले लेखकहरू सैद्धान्तिक परिभाषा र अवलोकन गरिएका विभिन्न संगठनहरूका व्यवहारमा भर पर्न बाध्य भए।

यो पत्र नेपाली बजारमा प्रतिस्पर्धा विरोधी प्रयासहरूका विभिन्न ढाँचाहरू पत्ता लगाउन अनि यसलाई निम्त्याउने विभिन्न कारणहरू र संस्थागत कमजोरीहरू पहिल्याउन तयार पारिएको हो। यसले नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डा, २०१२ मा अध्ययन गरिएका पाँच क्षेत्रहरूमा व्याप्त प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारहरूलाई समेटेको छ। यी अध्ययनका पाँच क्षेत्रहरूमा जलविद्युत क्षेत्र प्रतिस्पर्धालाई प्रवर्द्धन नगर्ने सरकारी नीतिहरूबाट ग्रस्त छ भने यातायात क्षेत्र निजी क्षेत्रले नै श्रृजना गरेको मनोमानी मूल्य निर्धारण र “कार्टेलिङ्” बाट पीडित देखिन्छ। कृषि, पर्यटन र शिक्षामा चाँहि यी दुवै खाले प्रवृत्तिहरू देखिन्छन्। चर्चा गरिएका सबै क्षेत्रहरूमध्ये कृषि क्षेत्र सबैभन्दा बढी प्रतिस्पर्धी देखियो। तर पनि यस क्षेत्रमा समेत संरचनागत समस्याहरू छन्।

प्रतिस्पर्धाको प्रवर्द्धन गर्नु अर्थतन्त्रका यी सबै क्षेत्रहरूको वृद्धि गर्ने उपायहरूमध्ये एक हो। प्रतिस्पर्धी वातावरण सृजना गर्नाले उपभोक्ताहरूको सुरक्षा जस्तो महत्वपूर्ण कुरालाई सुनिश्चित गर्न मद्दत गर्छ (जो प्रायः सीमित खरिद सामर्थ्यको मारमा हुन्छन्)। त्यसैले प्रतिस्पर्धा विरोधी प्रयासहरूलाई सम्बोधन गरिनु नेपालजस्तो विकासशिल देशका लागि अभै महत्वपूर्ण छ।

यस पत्रमा पाइने एउटा नौलो विश्लेषण के हुन सक्छ भने प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारहरुको अध्ययनको क्रममा निजी क्षेत्रमा व्याप्त यस्ता अभ्यासहरुलाई मात्र नभई सरकारी क्षेत्रबाट पनि अघि आएका यस्ता व्यवहारहरुको चर्चा पनि यस पत्रमा गरिएको छ । यो पत्रको अन्त्यमा प्रतिस्पर्धाको वातावरण समग्रमा सुधार गर्न विभिन्न सुभावहरु र अध्ययन गरिएका प्रत्येक क्षेत्रमा प्रतिस्पर्धाको वातावरण सुधार गर्ने छुट्टाछुट्टै सुभावहरु दिइएको छ ।

१. परिचय

आर्थिक वृद्धिमा प्रतिस्पर्धाको महत्वको बारेमा तयार पारिएका विभिन्न गहन सैद्धान्तिक अवधारणा र व्यवहारगत टिप्पणीहरू उपलब्ध छन् (रेज तथा फ्यारोल, २०१०)। प्रतिस्पर्धाले उद्योगहरूलाई वस्तु तथा सेवाको उत्पादनमा बढी उत्पादनशिलता र प्रभावकारीता तर्फ डोर्‍याउँछ। प्रतिस्पर्धाले ग्राहकहरूको लागी छनोटमा पनि वृद्धि गराउँछ, निहित स्वार्थबाट सुरक्षित बन्न सघाउँछ र बजारका विभिन्न उद्योगीहरूलाई व्यवसाय गर्ने समान धरातल प्रदान गर्दछ (रोडरिगेज-क्लेर, २००५; ह्यारिशन, रोडरिगेज-क्लेर, २००९; केर्फ, नाटो र जेराडिन, २००५)।

नेपालमा प्रतिस्पर्धाको बहसको सुरुवात नब्बेको दशकमा प्रजातन्त्र पुर्नस्थापना र उदारीकरणको शुरुवात भएपछि भएको हो। प्रतिस्पर्धा सम्बन्धी अहिलेको कानूनी संरचनाले पाँचवटा नीतिहरूसँग प्रत्यक्ष सम्बन्ध राख्दछ। ती नीतिहरू हुन्: औद्योगिक नीति, १९९२ जसले लाईसेन्स राजलाई हटाएर उद्योग स्थापनाको प्रक्रिया सुरु गर्‍यो; वैदेशिक लगानी तथा प्रविधि स्थानान्तरण नीति, १९९२ जसले घरेलु उद्योग, विस्फोटक पदार्थ, सैन्य सामग्री, मुद्रा तथा सिक्का र बारुदमा बाहेक सबै क्षेत्रमा वैदेशिक लगानीलाई खुल्ला गर्‍यो; कालो बजार तथा अन्य केही सामाजिक अपराध तथा सजाय ऐन, १९७५; उपभोक्ता संरक्षण नीति, १९९७ र प्रतिस्पर्धा प्रवर्द्धन तथा बजार संरक्षण ऐन, २००७।

बजारको उदारीकरण र सार्वजनिक संस्थाहरूको घट्दो संख्याले विगत २० वर्षमा नेपालमा प्रतिस्पर्धाको वातावरण फराकिलो पाउँ आएको छ। सरकार नियन्त्रित नेपाल टेलिकमलाई कम्पनीमा रूपान्तरण गरिनु र खुला गरिनुले मोबाईल प्रविधिको क्षेत्रमा सफलता प्रदान गरेको छ। यो नेपालमा उदारीकरणको

उल्लेखनिय उदाहरण हो । यद्यपि, अभ्रै पनि अर्थतन्त्रको उदारीकरणका लागि धेरै गर्न बाँकी छ । आधारभूत आवश्यकताका वस्तु तथा सेवाहरू, जस्तै - पेट्रोलियम पदार्थ (पेट्रोल, डिजेल, खाना पकाउने ग्याँस, मट्टितेल), र केही हदसम्म विद्युतको माग पूर्तिमा नेपाल सरकारको एकलौटी नियन्त्रण कायम छ र यी वस्तुहरूको अभाव पनी कायमै छ । यस्ता संस्थाहरूमा नियमित घाटा र खराब कार्यसम्पादन कायम छन् । यसै गरी व्यापारिक क्षेत्रले पनि कार्टेलिङ्ग, मूल्य निर्धारण, प्रवेशमा रोक र अन्य गैर कानूनी प्रयास मार्फत विभिन्न क्षेत्रमा प्रतिस्पर्धा विरोधी पद्धतिको श्रृजना गरी यसलाई कायम गराएको छ ।

यस्तो अवस्थामा यस अध्ययनले अर्थतन्त्रका विभिन्न महत्वपूर्ण क्षेत्रहरूमा प्रतिस्पर्धाको अवस्था र कस्ता तत्वहरूले प्रतिस्पर्धा विरोधी प्रयासमा सघाएका छन् भन्ने कुरा खोतलेको छ । नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डामा समावेश गरिएका नेपालको आर्थिक वृद्धिमा महत्वपूर्ण भूमिका खेलेका अर्थतन्त्रका यी पाँच क्षेत्रहरू कृषि, शिक्षा, जलविद्युत, यातायात पुर्वाधार र पर्यटन हुन् ।

२. प्रतिस्पर्धा विरोधी अभ्यासहरू के-के हुन् ?

प्रतिस्पर्धा प्रवर्द्धन तथा बजार संरक्षण ऐन, २००७ ले आफ्नो दोश्रो अध्यायमा प्रतिस्पर्धा विरोधी कार्यहरू भनेर निम्न व्यवहारहरूलाई उल्लेख गरेको छ :

- मूल्य, उत्पादन र बिक्री वितरणमा नियन्त्रण, बजार विभाजन गर्नु, कुनै पनि वस्तु वा सेवाको ढुवानी वा वितरणमा चक्र प्रणाली (सिण्डिकेट) लागू गर्नु
- प्रभुत्वशाली हैसियतको दुरुपयोग
- प्रतिस्पर्धालाई नियन्त्रण गर्ने उद्देश्यले प्रतिष्ठान गाभिनु वा मिल्नु
- बोलपत्रमा अनियमितता गर्नु
- एकलौटी कारोबार गर्नु
- बन्धनयुक्त बिक्री गर्नु
- भ्रमपूर्ण विज्ञापन गर्नु

यस अध्ययन पत्रले निजी क्षेत्रद्वारा मूल्य निर्धारण, प्रभुत्वशाली हैसियतको दुरुपयोग, प्रतिस्पर्धालाई नियन्त्रण गर्ने उद्देश्यले प्रतिष्ठान गाभिनु वा मिल्नु जस्ता अवस्थाहरूसँगै प्रतिस्पर्धी व्यवहारलाई निरुत्साहित गर्ने सरकारका नीति, व्यवस्था र व्यवहारलाई पनि विश्लेषणमा समावेश गरेको छ । निजी क्षेत्रका प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारले निम्त्याउने जस्ता परिणामहरू निम्त्याउने सरकारी

नियोगका क्रियाकलापलाई पनि यहाँ चर्चा गरिएको छ । प्रभुत्वशाली हैसियतको दुरुपयोग र प्रतिस्पर्धालाई नियन्त्रण गर्ने उद्देश्यले प्रतिष्ठान गाभिनु वा मिल्नुलाई भन्दा सिन्डिकेट कार्टेल जस्ता प्रतिस्पर्धा विरोधी सम्झौताहरू लगायत व्यवसाय प्रवेश, बहिर्गमन र सञ्चालनमा राज्यतर्फबाट हुने बाधा व्यावधानमा बढी छलफल गरिएको छ । यसो गर्नुको कारण नेपालमा प्रभुत्वशाली हैसियतको दुरुपयोग र प्रतिस्पर्धालाई नियन्त्रण गर्ने उद्देश्यले प्रतिष्ठान गाभिनु वा मिल्नु भन्दा सिन्डिकेट र कार्टेल जस्ता प्रतिस्पर्धा विरोधी सम्झौताहरू लगायत व्यवसाय प्रवेश, बहिर्गमन र सञ्चालनमा राज्यतर्फबाट हुने बाधा व्यावधान बढी व्याप्त भएर हो ।

३. छनौट गरिएका क्षेत्रहरूमा प्रतिस्पर्धाको अवस्था

नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डाको अनुसन्धानका क्रममा अध्ययन गरिएका पाँचवटै क्षेत्रहरूको वृद्धिलाई असर पारेको एक साभ्ना मुद्दाका रूपमा प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहार पाइयो । यस अध्यायमा ती प्रत्येक पाँच क्षेत्रहरूमा व्याप्त प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारहरू केलाईएको छ ।

जलविद्युत

नब्बेको दशक अगाडी जलविद्युत क्षेत्रमा सरकारी एकाधिकारलाई स्वभाविक रूपमा नै सरकारी एकाधिकारको क्षेत्र मानिन्थ्यो । विस्तारै विजुलीको माग बढ्दै गई यो क्षेत्रमा ठूलो व्यवसाय संचालन गर्ने अवसर सृजना हुँदै गयो र त्यससँगै जलविद्युत उत्पादन गर्ने लागत मैत्री प्रविधि पनि फैलिन गयो । यसरी बजारको विस्तार हुनु र उत्पादनमा लगानी कम लाग्नु जस्ता कारणले यस व्यवसायमा निजी क्षेत्रलाई प्रवेश गर्ने अवसर सृजना भयो । जलविद्युत नीति तथा ऐन, १९९२ अन्तर्गत निजी क्षेत्रले पनि उत्पादन सुरु गरेता पनि यो क्षेत्र अपेक्षाकृत रूपमा विकसित हुन सकेन र अहिले नेपालमा ऊर्जा संकट एक ठूलो समस्या बनेको छ । यस्तो अवस्थामा नेपाल विद्युत प्राधिकरणले नियमनकारी निकाय लगायत उत्पादकको दोहोरो भुमिका खेल्नुले यस क्षेत्रमा हुने प्रतिस्पर्धामा नकारात्मक प्रभाव पारेको खेलेको छ^१ ।

विद्युत आपूर्तिलाई चार चरणमा विभाजीत गर्न सकिन्छ : उत्पादन, प्रशासन, वितरण र खुद्रा बिक्री । यी मध्ये उत्पादन र खुद्रा बिक्री स्वभाविक

१ नेपालको जलविद्युत क्षेत्रमा विद्यमान चुनौतीहरूका बारे अझै विस्तृत रूपमा जान्नका लागि समृद्धि फाउण्डेशनबाटै प्रकाशित “Investment Prospects and Challenges of Hydropower Development in Nepal (नेपालमा जलविद्युत विकासका लागि लगानी सम्भावना र चुनौती) हेर्नुहोला ।

रुपमा प्रतिस्पर्धाका क्षेत्र हुन् तर प्रशारण र वितरणको सन्दर्भमा प्रतिस्पर्धी प्रशारण लाईनहरू बनाउनु आर्थिक रूपमा प्रभावकारी नहुने हुँदा यी दुई पक्षहरू भने एकाधिकारमुखी देखिन्छ। नेपालको सन्दर्भमा ७० प्रतिशत विद्युत सरकारी क्षेत्रबाट उत्पादन भएको छ र ३० प्रतिशत लाईसेन्स प्राप्त निजी ऊर्जा उत्पादकबाट (नेपाल विद्युत प्राधिकरण, २०११)। विद्युत प्राधिकरण नियमनकारी निकाय हो जसले प्रशारण, वितरण र बिक्रीमा एकाधिकार जमाएको छ। यो निजी उत्पादकहरूले उत्पादन गरेको विद्युतको एकमात्र क्रेता हो (लघु जलविद्युत आयोजनाहरूको हकमा बाहेक जसले सिधै उपभोक्तालाई सानो क्षेत्रमा बिक्री गर्छन्)। स्वतन्त्र ऊर्जा उत्पादकको व्यवस्थालाई १९९२ पछि मात्र कानुनी मान्यता दिईएको हो। यस अघि विद्युत प्राधिकरण नै एकमात्र उत्पादक समेत थियो। यस क्षेत्रमा प्रतिस्पर्धाको अवस्था वा भन्नु प्रतिस्पर्धाको अभावको अवस्थाले धेरै चुनौतीहरू श्रृजना गरेको छ जसलाई यहाँ बुदाँगत गरिएको छ :

क) प्रवेशमा रोकावट

अ) **जथाभावी लाईसेन्स वितरण:** जलविद्युत विकास नीति, २००१ ले चार प्रकारका लाईसेन्स (अनुमति पत्र)को व्यवस्था गरेको छ: सर्वेक्षण, उत्पादन, प्रशारण र वितरण। यसका लागि जलविद्युत विकास विभाग उत्तरदायी छ। बढीमा १० मेगावाट सम्मको सर्वेक्षण अनुमति पत्र सबै आवश्यक विवरण बुझाइएको ६० दिन सम्ममा र अन्य सबै प्रकारको हकमा १२० दिन सम्ममा प्रदान गरिसक्नुपर्ने व्यवस्था छ। सर्वेक्षण पश्चात यदि उत्पादनको लागि अनुमति पत्र माग गरिएन भने सर्वेक्षण प्रतिवेदनको स्वामित्व सरकारमा जान्छ। आन्तरिक बजारका लागि ऊर्जा उत्पादनमा १० मेगावाट भन्दा बढीको हकमा बोलपत्र आह्वान गरी प्रतिस्पर्धात्मक रूपमा अनुमति पत्र प्रदान गरिन्छ। निर्यातकै लागि भनेर १०० मेगावाट भन्दा बढी क्षमताका जलविद्युत आयोजनाका हकमा भने बोलपत्र आह्वान गरेर वा निवेदकसँग मोलमलाइ र सम्झौता गरेर अनुमति पत्र प्रदान गरिन्छ। अहिलेसम्म विद्युत विकास विभागले १८८ वटा कम्पनीलाई १ देखि २५ मेगावाट सम्म उत्पादनका अनुमति पत्र प्रदान गरेको छ जसको संयुक्त उत्पादन क्षमता १,१७८.५५ मेगावाट रहेको छ। यी मध्ये १६५ कम्पनीको अनुमति अवधि वा म्याद २०११ सम्म सकिईसकेको छ र बाँकी २३ को २०१३ मा सकिँदैछ। धेरै

प्रतिवेदनहरूले यीमध्ये धेरै अनुमति पत्रहरू २००८ मा पर्याप्त अध्ययन विना नै प्रदान गरिएको उल्लेख गरेका छन् । धेरैजसो अनुमति पत्र बाहकहरूसँग जलविद्युत उत्पादनका लागि आवश्यक पर्याप्त आर्थिक र प्राविधिक क्षमता नभएको पनि देखिएको छ । यस्ता अनुमति पत्र बाहकहरूले आफैँ जलविद्युत उत्पादन गर्नका लागि नभएर सम्भावित उत्पादकलाई बढी मूल्यमा उक्त लाईसेन्स बेचनका लागि अनुमतिपत्र लिएका हुन्छन् । फलस्वरूप, वास्तविक उत्पादकहरूले अनुमति पत्र पाउन सकेका छैनन् । उनीहरू उत्पादनको अभिप्राय नभएका लाईसेन्स होल्डरहरूसँग उच्च मूल्यमा अनुमति पत्र किन्न बाध्य छन् (विद्युत विकास विभाग, २०१२) । यसैगरी २५ देखि १०० मेगावाट सम्म क्षमताको हकमा विभिन्न ५१ वटा परियोजनाहरूलाई अनुमति पत्र प्रदान गरिएको थियो जसमध्ये ३३ वटाको अनुमति अवधि अथवा म्याद सकिईसकेको छ भने बाँकी १८ आयोजनाहरूको अवधि २०१२ मा सकिन्छ । यस अवधिमा मात्र ६ आयोजनाहरू निर्माण चरणमा लागेका थिए (विद्युत विकास विभाग, २०१२) । यसले अनुमति पत्र प्रदान गर्ने प्रक्रिया त्रुटिगत भएको स्पष्ट पार्दछ । यो कुरालाई महशुस गरेर नेपाल सरकारले विद्युत नियमावली, १९९३ लाई २०१२ को अक्टुबरमा संशोधन गरेको थियो । यसको ध्यान आफैँ जलविद्युत उत्पादनमा संलग्न नहुने अनुमति पत्र बाहकहरूलाई अनुमति पत्र लिनबाट निरुत्साहित गर्नमा थियो ।

नयाँ संशोधनले सर्वेक्षण अनुमति पत्रलाई ६ प्रकारमा विभाजन गरेको छ । १-५ मेगावाट क्षमताका आयोजनालाई ने.रु. १० लाख रुपैयाँ प्रति वर्ष अनुमति पत्र दस्तुर तोकिएको छ । ५-१० मेगावाट, १०-२५ मेगावाट, २५-१०० मेगावाट, १००-५०० मेगावाट र ५०० मेगावाट भन्दा बढी क्षमताका आयोजनामा क्षमता बढ्दै जाँदा १० लाख रुपैयाँ दस्तुर बढ्दै जान्छ । सर्वेक्षण गरेका सबै आयोजनाहरूले उत्पादन सुरु गर्छन् भन्ने छैन र सर्वेक्षण अवधिमा कुनै पनि आम्दानी हुँदैन । त्यसैले यस्तो व्यवस्थाले सम्भावित उत्पादकलाई अझै गाह्रो बनाएको छ । विद्युत प्राधिकरणले सर्वेक्षण सम्भौताको लागि लाग्ने लागत हिसाबको स्पष्ट आधार पनि बनाएको छैन ।

हाल सम्म अनुमति पत्र प्रदान गर्ने प्रक्रिया स्वेच्छाचारी प्रकारको भएको र यसले आशातित नतिजा दिन नसकेको कुरा माथिका अनुचछेदहरूले प्रष्ट

2 विद्युत नियमावली, १९९३को अक्टुबर, २०१२मा भएको दोस्रो संशोधन अनुसार । Retrieved from <http://doed.gov.np/download/Licence-Fee-2069-6-15.pdf>

पार्दछन् । अनुमति पत्रको व्यवस्था नै प्रवेशमा रोकावट हो र स्पष्ट र पूर्व निर्धारित छनौट मापदण्डको अभावमा यो नियमन निकायको स्वेच्छामा निर्भर गर्दछ ।

आ) प्रसारण लाईनको अपर्याप्तता: विद्युत प्राधिकरणको अन्तर्गतमा रहेको प्रसारण लाईनको कार्यलाई स्वाभाविक रूपमा एकाधिकारको क्षेत्र मानिन्छ । यद्यपि “राजनीति र कर्माचारीतन्त्रको योजना निर्माण र कार्यान्वयनमा बाँधिएको (नीति फाउण्डेशन, २०११)” विद्युत प्राधिकरणले माग अनुसारको प्रसारण लाईन उपलब्ध गराउन सकेको छैन । हाल, अपर्याप्त प्रसारण लाईन र सिमापार प्रसारणका लागि भएका तथा योजना गरिएका प्रसारण लाईनहरूको अपर्याप्त क्षमता उत्पादित विद्युत वितरण गर्न नसकिनुका प्रमुख कारणहरू हुन् (ढुङ्गेल र रिजाल, २०१३) । प्रसारण लाईनको अभावमा धेरै आयोजनाहरूको उत्पादनमा ढिलाई भएको छ । यसका धेरै उदाहरणहरूमध्ये माया खोला आयोजना (१४.९ मेगावाट), सोलु आयोजना (२३.५ मेगावाट), तल्लो सोलु आयोजना (८२ मेगावाट) र मेवा खोला आयोजना (५० मेगावाट) केही हुन् । ऊर्जा संकटको कहाली लाग्दो अवस्थामा प्रसारण लाईनको अभाव हुनु र कहाँ र कसरी प्रसारण लाईनको निर्माण गर्ने भन्ने सवालमा कर्माचारीतन्त्रको ढुलमुलेपनाको कारणले उत्पादकहरूलाई जलविद्युत क्षेत्रमा प्रवेशमा रोकावटको स्थिति पैदा भएको छ । आयोजनाले अनुमति पाएर उत्पादन नै गरेपनि यो प्रसारित हुन्छ कि हुँदैन भन्ने निश्चित छैन ।

इ) यसबाहेक जग्गा अधिकरण, वातावरण संरक्षण र अन्य अनुमति पत्रका आवश्यकताहरू सम्बन्धी मुद्दाहरूले पनि प्रवेशमा प्रत्यक्ष रोकावट पैदा गरेका छन् ।

ख) प्रभुत्वशाली हैसियतको दुरुपयोग :

अ) नेपाल विद्युत प्राधिकरणको खरिद एकाधिकार (monopsony): राष्ट्रिय ग्रिडमार्फत वितरण गरिने सबै जलविद्युत आयोजनाहरूले निर्माण अगाडी नै ऊर्जा क्रय सम्झौता (पावर पर्चेज एग्रीमेन्ट - पीपीए) मा हस्ताक्षर गर्नुपर्छ र सबै स्वतन्त्र ऊर्जा उत्पादकहरूले एकल रूपमा विद्युत प्राधिकरणलाई नै ऊर्जा बिक्री गर्नुपर्छ । निजी ऊर्जा उत्पादकहरू र विद्युत प्राधिकरणबीच अध्ययनको समयसम्म जम्मा उत्पादन क्षमता ११८६.७०२ मेगावाटको कारोबार भएको छ

(विद्युत विकास विभाग, २०१२) । विद्युत प्राधिकरणले २५ मेगावाट सम्मका आयोजनालाई एउटै समान दर कायम गरेको छ र यस अगाडी वर्षा र हिउँद याममा रु ४ र रु ७ क्रमशः प्रति युनिट प्रदान गरेको थियो । विद्युत प्राधिकरणले २० प्रतिशतले पीपीएको मूल्य बढाई उत्पादकहरूलाई प्रति युनिट वर्षामा रु ४.८ हिउँदमा रु ८.४ पाउने व्यवस्था गर्यो । नतिजा स्वरुप विद्युत प्राधिकरणले २०१०/११ मा जम्मा ७१४.७७ मेगावाटको बढेको दरमा पीपीए हस्ताक्षर गरेको छ जुन विगतमा हस्ताक्षर गरिएको पीपीए भन्दा करिब दोब्बर हो । २५ मेगावाट भन्दा बढीको आयोजनामा विद्युत प्राधिकरणले उत्पादकहरूसँग एकल रुपमा पीपीए गर्ने व्यवस्था गरेको छ । विद्युत प्राधिकरण एक मात्र क्रेता भएकोले यससँग असिमित शक्ति छ, जसले गर्दा यस्ता सम्झौताहरूमा अख्तियार दुरुपयोगको अवसर पैदा हुन्छ । यसले गर्दा यस बजारमा प्रवेश गर्न खोज्ने उद्यमीहरूमाभ्रम सबै समान धरातलमा रही स्वच्छ प्रतिस्पर्धा गर्ने अवस्था रहँदैन ।

यसै गरी नयाँ मूल्य सम्झौता पनि नयाँ लगानी आकर्षित गर्नका लागि अभूत पर्याप्त छैन किनकि विद्युत प्राधिकरणले दिइरहेको प्रतिफल भन्दा उत्पादन खर्च अभूत पनि बढी हुन जान्छ । यस बाहेक, उपभोक्ताहरूले तिर्ने विद्युत महसुल दशकौं देखि एउटै दरमा रहि आएको छ । विद्युत प्राधिकरणले भोगेको घाटाको एक कारण उपभोक्ताबाट लिइने महसुल दरमा उच्च सहूलियत भई कम आम्दामी हुनु र त्यसको तुलनामा उत्पादकहरूलाई उच्च मूल्य दिई अधिक खर्च हुने अवस्थाले गर्दा हो । पछिल्लो मूल्य निर्धारण २००१ को सेप्टेम्बर र २०१२ मा भएको थियो । उपभोक्तालाई कम मूल्यमा बेचेता पनि मूल्य वृद्धिको कारणले लागत खर्च बढेकोले विद्युत प्राधिकरण निर्माणकर्ताहरूसँग बढी मूल्यमा विद्युत किन्न बाध्य भएको छ । यस्तो घाटाको कारणले विद्युत प्राधिकरणले स्वतन्त्र निजी उत्पादकहरूलाई तिर्ने पैसा समयमा तिर्न सक्दैन जसले भन्ने नयाँ उत्पादकहरूलाई हतोत्साहित बनाउँछ ।

आ) विभेदपूर्ण अभ्यासहरू: विद्युत प्राधिकरणको प्रसारण लाईन आफैले बनाउने अभ्यास (जसमा यसको एकाधिकार छ) क्रममा विभेदकारी कार्य गरेको उदाहरण पाइन्छ । विगतमा बनाईएका प्रसारण लाईनहरू हेर्दा विद्युत प्राधिकरणले आफ्नै वा आफु संलग्न भएका आयोजनाहरूका लागि प्रसारण लाईन बनाउन

प्राथमिकता दिएको देखिन्छ । यसले ऊर्जा विक्री गर्नका लागि कुनै न कुनै प्रकारको विद्युत प्राधिकरणको संलग्नता आवश्यक पर्ने सन्देश दिन्छ (नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेन्डा, २०१२) ।

यसै गरी विद्युत प्राधिकरण सरकारी संस्था भएकोले यसले सजिलै ४ देखि ५ प्रतिशत व्याजदरमा सरकारबाट अनुदान गरिएको ऋण पाउँछ जबकी निजी उत्पादकहरु निजी बैंकहरुमा जानुपछि जसले १२ देखी १४ प्रतिशत व्याजदरमा छोटो अवधिको लागि मात्र ऋण पाउँछन्^३ । यसले स्पष्ट रूपमा कम व्याजदरमा लामो अवधिसम्म ऋण पाउने नेपाल विद्युत प्राधिकरणसँग प्रतिस्पर्धा गर्न निजी उत्पादकहरुलाई असहज वातावरण बनाईदिन्छ ।

विद्युत प्राधिकरणको आफ्ना आयोजनाहरु वा यसको शेयर भएका आयोजनाहरुले पीपीएम पनि निजी उत्पादकहरुका भन्दा बढी मूल्य दर प्राप्त गर्ने कुराले पनि विद्युत प्राधिकरणको अर्को विभेदकारी अभ्यास प्रष्ट पार्दछ (नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेन्डा, २०१२) ।

यातायात

नेपालको सडक यातायातको क्षेत्रमा सार्वजनिक यातायात सेवा पुर्ण रूपमा निजी क्षेत्रले नै प्रदान गर्दै आएको छ । यसमा सेवा प्रदायकको रूपमा राज्यको अति कम सहभागिता छ । सन् १९६१/६२ मा राज्यले सहकारी सार्वजनिक कम्पनी साभा यातायात मार्फत सेवा प्रदायकको काम गरेको थियो^४ जुन २००२ मा राजनीतिकरण र आवश्यकता भन्दा बढी कामदारहरु भएको कारणले चलन नसकी बन्द भयो । सन् २०११को जुन महिनामा सहकारीका रूपमा पुनः स्थापित यस संस्था अहिले नयाँ व्यवस्थापन अर्न्तग छ र साधारण सदस्यहरुबाट चुनाव गरी एक कार्यकारी बोर्डको निर्माण पनि गरिएको छ (खरेल, २०१३) ।

नेपालको अहिले व्याप्त प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारहरुमध्येको एक प्रमुख उदाहरण सडक यातायातमा सिन्डिकेट प्रणाली हो । यस अन्तर्गत सार्वजनिक बस,

३ रिफाईनेन्स उपलब्ध भएपनि, यो छ महिनाका लागि मात्र लागू हुन्छ र राष्ट्र बैंकको अनुमतिपछि मात्र पाइन्छ । प्रतिफल आउन निकै लामो समय लाग्ने जलविद्युत जस्तो क्षेत्रमा निजी उत्पादकहरुका लागि यो गहन समस्या हो ।

४ साभा यातायात कम्पनी वेबसाइट <http://www.sajhayatayat.com.np/article-history> (accessed on 12/10/2012)

ट्याक्सी र अन्य प्रकारका यातायात र वस्तु बाहकमा लागू गरिएको सिन्डिकेट पर्दछ। यस्तो सिन्डिकेट यातायात व्यवसायी संघबाट लागू गरिन्छ, जसमा यातायात व्यवसायीहरू सदस्य हुन्छन्। यस्तो संघले विभिन्न कामहरू गर्दछ, जसमध्ये यातायात व्यवसायीहरूबीच सहकार्य तथा प्रतिस्पर्धा प्रतिरोधी कामहरू दूवै पर्दछन्।

यातायात व्यवसायीहरू प्रायः साना व्यवसायीहरू हुन् जोसँग एक दुई वटा बसहरू हुन्छन्। धेरै मानिसहरू विदेशमा काम गरेर फर्केर आए पछि रहेको केही बचतले एउटा बस किनेर व्यवसाय गर्छन् र संघको सदस्य बन्छन्। एउटा संघमा करिब ६० देखि ७० सदस्यहरू हुन्छन्।

वैधानिक सहकार्य र अवैधानिक गुटबन्दी

संघको रूपमा औपचारिक तरिकाले दर्ता भएका यातायात व्यवसायीहरू धेरै आधारमा संगठित भएका हुन्छन् जस्तै यातायातको प्रकार, भौगोलिक क्षेत्र, मार्ग वा अन्य आधार। यी संघहरूले सहकार्य र गुटबन्दी दूवै काम गर्दछन्। यीमध्ये केही तल व्याख्या गरिएको छ।

क) वैधानिक सहकार्य

यस्ता संघहरूले निभाउने केही सहकार्यका भूमिका निम्न उद्देश्यतर्फ केन्द्रित छन् :

अ) औषत लागतमा कमी : नेपालको सार्वजनिक यातायात सेवा प्रदान गर्नमा विभिन्न खालका स्थिर लागतहरू लाने गर्दछन्। ती मध्ये प्रमुख विमा प्रशासन खर्च पनि हो। अध्ययनको क्रममा एक जना यातायात व्यवसायीले भने “नेपालमा विमा दाबी प्रकृया साँच्चै भ्रन्भ्रट लाग्दो छ। यातायात व्यवसायी भएपछि

5 लामो समयसम्म यातायात व्यवसायमा लागेका व्यवसायीहरूसँगको अन्तर्वार्ताहरूका अनुसार नेपालको पहिलो यातायात व्यवसायी संघ सन् १९७४ मा पूर्वाञ्चल मोटर संघका नाममा मिन बहादुर सुवारको नेतृत्वमा स्थापना भएको थियो। यस पछि देशभरि नै श्रृंखलाबद्ध रूपमा यस्ता संघहरू खुल्न थाले। पोखरामा पृथ्वी हाईवे सिन्डिकेट, काठमाडौंमा अरिनको यातायात, पश्चिम क्षेत्रमा सेती महाकाली, वटवलमा पश्चिम नेपाल र हेटौंडामा नारायणी यातायात। पछि सन् १९८२मा सबै यस्ता संघहरू मिलेर सरकारसँग नेपाल यातायात व्यवसायी महासंघ निर्माण गर्न पहल गरे र अगस्त २३, १९८२ मा राष्ट्रिय निर्देशन ऐन, २०१८ (१९६९) अन्तर्गत उक्त महासंघ दर्ता भयो।

मेरा कामदारहरूको एउटा टोली बिमा दावी गर्नमै सदा व्यस्त रहन्छ । अहिलेको सडकको अवस्थाको कारणले दुर्घटना सामान्य भएको छ, र मैले आफ्नो आयको करिब २५ प्रतिशत रकम बिमा दावीमा नै खर्च गर्नुपर्छ । संघले यसमा मेरो खर्च कटौती गर्न सघाउँछ । म संघमा आबद्ध भएपछि, बिमा दावी र यससँग सम्बन्धित प्रशासनिक प्रक्रिया सबै संघले हेर्छ ” । बिमा बाहेक, अन्य स्थिर लागतमा विज्ञापन र टिकट खर्च पर्छन्, यसको व्यवस्थापन सस्तोमा संघले नै कर्मचारी र काउन्टरहरू राखेर मिलाउँछ । यस बाहेक समितिबाट रेखदेख, विग्रेको बनाउने, पार्किङ गर्ने, यात्रुहरू भार्ने र चढाउने जस्ता कुराहरूमा लाग्ने लागत कम गर्नमा पनि सहयोग मिल्छ । यी सबै स्थिर लागत खर्च थोरै संख्याका गाडी हुने व्यवसायीले आफै गरे भन्दा संघले गर्दा व्यवसायीलाई निकै सस्तो पर्छ । यसरी औषत खर्च घट्नुले एक मुष्ट ठूलो रूपमा व्यवस्थापन गर्दा प्रति ईकाइ खर्च कम गर्न सहयोग हुने कुरालाई पनि पुष्टि गर्दछ । ट्रिप फी भनिने सानो रकममा बिमा, टिकट बेच्ने, कामदार निरीक्षण, र गाडी मर्मतको समेत सेवा संघले प्रदान गर्दछ ।

आ) अनिश्चित वातावरणमा सामुहिक मोलमोलाई : कार्टेल प्रथाको सुरुवात भएको बेलाको समय र यसको उतार चढावपूर्ण इतिहास विश्लेषणको महत्वपूर्ण पक्ष हो । नेपाल अनिश्चित राजनीतिक अवस्था, आन्दोलन र गृहयुद्ध भोगेको देश हो । यस्तो अवस्थामा व्यापार सजिलै सुचारु गर्न गाह्रो हुन्छ । कार्टेल संगठनहरूको सामुहिककरण र पुनर्सामुहिककरण राजनीतिक परिवर्तन र अशान्तिको समयसँगै संयोग खान जान्छ । जब सन् १९७५ मा पहिलो संघ र सन् १९८२ मा महासंघ दर्ता भयो, नेपाल प्रत्यक्ष राजतन्त्रबाट बहुदलिय प्रजातन्त्रमा प्रवेश गर्दै थियो । सन् १९८२ पछि प्रत्यक्ष राजतन्त्रसँगको असन्तुष्टि बढ्दो थियो र अर्को परिवर्तनका संकेतहरू देखा पर्दै थिए (उप्रेती, १९८३) । यसै गरी महासंघ टुक्रिएर पछि फेरि जोडिएको अवधि १९९५/९६ मा पनि माओवादी लडाकुहरूसँगको गृहयुद्ध सुरु भईसकेको थियो । जब २००६ मा माओवादीहरू शान्ति प्रक्रियामा आए (बीबीसी, २०१२) राष्ट्रिय महासंघ पुर्नसंगठित भयो र अहिलेको जस्तो स्वरूपमा आइपुग्यो । ग्रिफ, मिलोग्राम र वेनगाष्ट (१९९४) ले युरोपका मध्यवर्ती व्यापारीहरूको बारेमा भनेजस्तो यस्तै खालको सामुहिक मोलमोलाईको अर्को कथा यस परिप्रेक्ष्यमा पनि लागु हुन सक्छ । नेपालमा बामपन्थी धार बलियो भएको र राजनीतिक अस्थिरता भएको अवस्थामा कुनै पनि समयमा सम्पत्तिको अधिकार

माथि हमला हुन सक्ने अवस्था थियो । त्यसैले, संघले व्यवसायीहरूको सामुहिक मोलमोलाईको माध्यमको रूपमा काम गरेर शासकहरूसँग वार्ता गरी व्यक्तिगत व्यवसायीहरूलाई संरक्षण प्रदान गर्न सक्छ जुन कुरा व्यवसायीहरूले व्यक्तिगत रूपमा गर्न सक्दैनन् । यो साना व्यापारी र व्यवसायीहरूको हकमा अभि लागू हुने कुरा हो र नेपालका प्रायः यातायात व्यवसायीहरू स्वतन्त्र रूपमा थोरै सवारी साधन लिएर काम गर्ने हुँदा यसो हुनु स्वभाविक देखिन्छ । नेपाल यातायात व्यवसायी राष्ट्रिय महासंघ हाल देश नै ठप्प पार्न सक्ने अवस्थामा रहेको कुरा गर्वसाथ व्यक्त गर्छ । यो विभिन्न खालका सार्वजनिक यातायात व्यवसायीहरूको मात्र छाता संगठन नभएर अन्य खालका सार्वजनिक मार्गका साधनहरू जस्तै ट्याक्सी व्यवसायी, वस्तु ढुवानी व्यवसायीहरूको पनि छाता संगठन हो । यसले महासंघको मान्यता पाए पछि राजनीतिक वार्तामा पनि यसले मुख्य शक्तिको भूमिका खेल्न सक्छ । यातायात व्यवसायीहरूले राजनीतिक दलहरूसँग सम्बन्ध राखेर सजिलै नीति निर्माणमा र सामुहिक मोलमोलाईमा प्रभाव पार्न सक्छन् । प्रहरी प्रशासनसँग (विशेषगरी ट्राफिक प्रहरीसँग) र कर्माचारीतन्त्रसँग (कर, दर्ता, अनुमति पत्रका बारेमा) र श्रम संगठनहरूसँग (चालक र सहचालकका संगठनहरूसँग) वार्ता गर्नका लागि त संगठन हुनु प्रभावकारी हुन सक्छ । शेठ र पार्वतियार (१९९२)का अनुसार व्यापारीक गुट निर्माण हुनुमा दुई प्रकारका तत्वहरूले काम गर्दछन् : अनिश्चितता र प्रतिस्पर्धीहरूबीच विश्वास । उनीहरू कार्टेललाई बाह्य अनिश्चितता घटेको समयमा र प्रतिस्पर्धीहरू बीचको आपसी विश्वास पनि घटेको अवस्थामा प्रयोग गरिने व्यापारको साधनको रूपमा व्याख्या गर्छन् । उनीहरूको विश्वास र अनिश्चितताको यस व्याख्या हेर्दाखेरी नेपालको सार्वजनिक यातायातमा भएको सिन्डिकेट धेरैहदसम्म सहकार्य गर्ने संस्थाका रूपमा परिभाषित हुने देखिन्छ (यहाँ बाह्य अनिश्चितता बढी छ तर प्रतिस्पर्धीहरू एकअर्कालाई विश्वास गर्छन्) ।

तर, प्रतिफल बढाउने सहकार्यमुखी कार्यभन्दा सिन्डिकेटको गुटबन्दीका क्रियाकलापहरू समस्या बनेको छ । सापकोटा (२०१२) का अनुसार “सिन्डिकेटको कारणले- जसले सिन्डिकेट लादनुको मुख्य कारण सवारी साधनको संख्या आवश्यकता भन्दा अत्याधिक भएकोले व्यवसायीलाई मुनाफा कम हुनबाट जोगाउनु भएको तर्क गर्छन् - यात्रुहरूसँग सेवाको छनौटको विकल्प हुँदैन ।

ख) गुटगत कार्य

माथि व्याख्या गरिएका सहकार्यमुखी कार्य बाहेक, संघहरूले प्रतिस्पर्धालाई बाधा पुऱ्याउने गुटगत कार्य पनि गर्छन् । “संगठनको नाममा यस्तो सिन्डिकेटले हाइवे, जिल्ला भित्र र अन्तर जिल्ला सडकहरूमा चल्ने सवारीहरूको संख्या निर्धारण गर्दछन् र यति मात्र नभई यातायात भाडादर, सेवाको गुणस्तर र आवृत्ति जस्ता कुरामा पनि सिन्डिकेटको एकाधिकार प्रयोग हुन्छ । निजी क्षेत्रको पटकपटकको आग्रह र सिन्डिकेटको कारणले भएको गुणस्तरमा गिरावट र प्रतिस्पर्धामा नकारात्मक प्रभावलाई महशुस गरेर सरकारले धेरै अगाडी नै सिन्डिकेट प्रणाली कानुनी रूपमा खारेज गरिसक्यो” (सापकोटा, २०१२) । यो पत्रको तयारीमा गरिएका यातायात व्यवसायीहरूसँगको अन्तर्वाताको क्रममा उनीहरूले संगठनमा आबद्ध भएपछि लगानीमा प्रतिफल २० देखि ५० प्रतिशत बढेको बताए ।

कार्टेलको कारणले आएका केही प्रतिस्पर्धा विरोधी कार्यहरू निम्न छन् :

क) प्रवेशमा रोकावट :

अ) **रुट पर्मिट**: कुनै पनि निजी यातायात व्यवसायीले काम सुरु गर्नु भन्दा अगाडी सिन्डिकेटको सदस्य बन्नुपर्छ । कानुनमा रोड पर्मिटका अनुमतिका लागी निवेदन दिने जोसुकैले पनि अनुमति पाउने व्यवस्था भएपनि यातायात सिन्डिकेटको सिफारिसमा मात्र सरकारले रोड पर्मिट दिने गर्छ (संयुक्त राष्ट्र संघ विश्व खाद्य कार्यक्रम र नेपाल विकास अनुसन्धान संस्था, २००८) । यसले नव प्रवेशी उद्यमीहरूका लागि अवरोध मात्र खडा गरेको छैन बलकि यातायातको भाडादरमा पनि प्रभाव पारेको छ, जसले गर्दा अन्य वस्तु तथा सेवाको मूल्यमा पनि प्रभाव परेको छ । तुलनात्मक रूपमा सांघाई (चीन)बाट तातोपानी (नेपालको सीमा शहर)को २५०० कि.मि.को दूरी पार गर्ने भाडादर र तातोपानीबाट काठमाण्डौंको ११४ कि.मि दूरी पार गर्ने भाडादर बराबर छ (पूर्वोक्त)।

काठमाण्डौं उपत्यकामा सार्वजनिक सवारी सेवा प्रदान गर्नका लागी रुट पर्मिट : प्रवेशमा रोकावटको अवस्था काठमाण्डौंका सार्वजनिक सवारी

साधनहरूलाई पनि छ । यस्तो अवरोध सन् २००६ (वि.सं २०६३) मा बागमती अञ्चल यातायात व्यवस्थापन समितिले काठमाण्डौंमा नयाँ गाडीहरूलाई रुट पर्मित नदिने निर्णय गरेपछि सुरु भएको हो (जवाली, २०११) । सिन्डिकेटको सहमति विना कसैले पनि कुनै पनि सडकमा नयाँ गाडी थप्न सक्दैन । व्यवसायीहरूले सरकारलाई सबै आवश्यक शुल्क बुझाए पनि यस्तो हुन्छ नै (सापकोटा, २०१२) । यातायात व्यवस्थापन कार्यालयले दिएको साना तथा ठुला गाडीको तथ्याङ्कअनुसार, काठमाडौं उपत्यकामा ४० भन्दा बढी स्थानीय मार्गहरूमा सार्वजनिक यातायात अनुमति प्रदान गरिएको छ । यस्ता सडकहरूमा विभिन्न संगठनहरूले आफ्ना सदस्य भएर शर्तहरू पालना गर्नेलाई यातायात सेवा संचालन गर्न दिन्छन्, अन्यथाको अवस्था नै छैन (जवाली, २०११) । यस्तो अवस्थामा, संगठनसँग एकाधिकार हुन्छ र यातायात सेवा संचालनको “अनुमति” दिनका लागि जतिसुकै पैसा माग्नु पनि सक्छ । “संगठनलाई मनाएर अनुमति लिदाँ कम्तिमा ने.रु ४,००,०००-५,००,००० लाग्छ र अभै पनि संगठनको सिफारिस विना अनुमति दिईदैन । यस्तो अवस्थाको उदाहरण नयाँ दर्ता बन्द गरेको अवस्थामा पनि चक्रपथ बाहिरका विभिन्न रुटहरूमा नयाँ मार्गको बसहरूको सेवा शुरु भएकोबाट देख्न सकिन्छ”(पूर्वोक्त)।

यस्तो अवस्थामा काठमाण्डौं उपत्यकाको सार्वजनिक यातायात भिडभाड, महिलाहरूप्रति दुर्व्यहार, अनियन्त्रित गुडाई र अस्वस्थ वातावरणजस्ता समस्याहरूले ग्रस्त छ । गाडीहरूको कमीले गर्दा यात्रुहरू उभिएर, कोचिएर र अष्टेरोसँग यात्रा गर्न बाध्य छन् । हालै भएको सार्वजनिक यातायात सम्बन्धी सर्वेक्षणले सार्वजनिक यातायात निम्न कारणले अनुत्तरदायी भएको र भरपर्दो नभएको बताएको छ : सेवाको आवृत्ति, धेरै चल्ने बेला बाहेकको अन्य समयमा सेवाको उपलब्धता, भीड र सवारी चलाउने शैलीका कारण असजिलोपना^६ । ६७.३ प्रतिशत यात्रुहरूले सार्वजनिक यातायातलाई अस्वस्थ र अव्यवस्थित भनेका छन् भने १२.४ प्रतिशतले बढी अस्वस्थ र अव्यवस्थित भनेका छन् (उदास, २०१२) । यो तथ्याङ्कले पनि अहिले काठमाण्डौं उपत्यकाको सार्वजनिक यातायातको गुणस्तरको बारेमा बताएको छ (सार्वजनिक यातायात गुणस्तर सर्वेक्षण, २०१२) । प्रवेशमा रोकावटको यस्तो अवस्थामा सार्वजनिक यातायातमा सुधार आउन धेरै गाह्रो छ ।

6 करिब ३४.२ प्रतिशत यात्रुहरू सार्वजनिक यातायातका सवारीसाधनमा असजिलो भएको बताउँछन् भने बहुसंख्यक महिला यात्रुहरू यान्त्रिक ६१.७ प्रतिशत महिलाहरू उक्त भनाइ राख्छन् जसमा अत्याधिक भीड असजिलोपनको प्रमुख कारण रहेको छ । ६९.१ प्रतिशत यात्रुहरू चालकहरूको लापरवाही र सवारी हाँकेने शैलीले यात्रा असजिलो बनाएको कुरामा सहमत छन् ।

आ) कोटा - काठमाण्डौ उपत्यकामा ट्याक्सी सेवा संचालनको

सन्दर्भ : यातायात व्यवस्थापन विभागका अनुसार, अहिले काठमाण्डौ उपत्यकामा करिब ८,००० ट्याक्सी दर्ता छन् । सरकारले मे ३०, २००० बाट उपत्यकाको जनसंख्याको तुलनामा ट्याक्सीहरूको संख्याको अनुपात बढी भएको र सडकको अवस्थाको कारण देखाउँदै नयाँ ट्याक्सी दर्तामा रोक लगाएको थियो (श्रेष्ठ, २०१३) । यद्यपि विगत बाह्र वर्षमा जनसंख्या बढेको र सडकमा पनि सुधार आएको भए पनि यस्तो रोकावट कायम छ । धेरै व्यवसायीहरू यस्तो रोकावट ट्याक्सी व्यवसायी संघको दबावको कारणले भएको बताउँछन् । यस्तो अवस्थामा डेढ दशक पुराना ८०० सिसिका मारुती ट्याक्सीहरू पनि औषतमा ने.रु.१०,००,०००^७ मा विक्री भईरहेका छन् र पुराना नम्बर प्लेटका लागि मात्र कम्तीमा रु ५,००,००० लाग्छ (श्रेष्ठ, २०१३; कारोबार २०१२) । यी ट्याक्सीहरू प्रायः साना, पुराना र फोहर अवस्थामा हुन्छन् । तर यस्तो रोकावटका कारण कम गुणस्तरका लागी यो बढी लागत ग्राहकहरूले नै व्यहोर्छन् । काठमाण्डौ उपत्यका बाहिरका धेरै ठाउँमा यहाँका ८०० सिसिका पुराना गाडी भन्दा राम्रो सुविधा भएका १००० सिसिका गाडीहरू (जस्तै अल्ट्रो, सेन्ट्रो) ट्याक्सीका रूपमा पाइन्छन् । काठमाण्डौ उपत्यकामा धेरै गाडीहरूको मिटर नचल्ने बनाइएका छन् र मिटरसँग खेलबाड गर्ने प्रवृत्तिकावारे कोही अनभिज्ञ छैन । यस कारणले धेरै यात्रुहरू ट्याक्सी चढ्नु अगाडी मूल्यको बारेमा मोलमोलाई गर्छन् । यातायात व्यवस्थापन विभागमा दर्ता फेरि सुचारु गर्न निवेदन हालिएको छ (श्रेष्ठ, २०१३) । तर पनि सरकार अहिलेको सडकको अवस्था जाँच गरेर अनि जनसंख्याको अनुपात अध्ययन गरेर मात्र “सही” ट्याक्सी संख्या तोक्ने तयारीमा छ । विगतमा, ट्याक्सी व्यवसायीहरूको संगठनले काठमाण्डौमा हडताल र सडक अवरोध गरेर भाडा, नयाँ दर्ता लगाएतका सरकारका मुद्दाहरूलाई प्रभावित गरेको थियो ।

ख) व्यवसाय विस्तारमा रोकावट :

अ. जब नेपाल पर्यटन व्यवसायी संघ पोखराले पोखरा र चितवनको बीचमा पर्यटक बस (सुविधायुक्त बस) सञ्चालन गर्‍यो, पृथ्वी राजमार्ग बस व्यवसायी संघले यस्तो सुविधायुक्त बस पर्यटकका लागी मात्र हुनुपर्छ भन्ने माग राखेर अवरोध खडा गर्‍यो (कारोबार, २०१२क) । यस्ता घटनाहरू हाईवे तथा जिल्ला

७ सोही मारुती गाडी उही अवस्थामा निजी सवारीका रूपमा ने.रु ५,००,००० को हाराहारीमा खरिदविक्री गरिएको पाइन्छ ।

भिन्नका र अन्तर जिल्ला सडकहरूमा धेरै हुने गर्दछन् (सापकोटा, २०१२) । कतिपय अवस्थामा व्यवसायीहरूले एउटा निश्चित रुटमा गाडी चलाउनका लागि गाडीकै लागत जति रकम चुकाउनुपर्ने पनि हुन्छ ।

ग) विस्तृत सेवा सञ्चालनमा अवरोध :

अ. उद्यमीहरूको आफै संचालन गर्ने भएपनि, “पालो प्रणाली”ले संघ वा सिन्डिकेटलाई गाडीका मालिकहरूको पक्षमा रुटको व्यवस्थापनको निर्णय गर्ने व्यवस्था ल्याएको छ । यस्तो “पालो प्रणाली” मा गाडीहरू पालो कुरेर बस्छन् र सञ्चालनको निर्णय संघले गर्दछ (माउन्दर, पायर्श, आदि., १९९९) । यातायात संगठनले आफ्नो “व्यवस्थापकिय” कामको मुख्य हिस्साको रूपमा यस्तो रुटको व्यवस्थापन गर्छ । सन् २०१० को अन्त्यमा ढुवानी संगठनको छाता संगठनले जोर-बिजोर नम्बर प्लेटको⁸ आधारमा पालो प्रणाली अन्तर्गत सदस्यहरूले गाडी चलाउने औपचारिक निर्णय गर्नु जुन निर्णय नेपालगंज, धनगढी, विरगंज, भैरहवा, ईटहरी, विराटनगर जस्ता ठाउँमा कार्यान्वयन भयो । यसले ढुवानी खर्च २० प्रतिशतले बढाएको छ र फलस्वरूप ढुवानी हुने वस्तुको मूल्य पनि बढेको छ (खतिवडा, २०१०) । जोर-बिजोर नम्बर प्लेटको पालो प्रणालीको कार्यान्वयन पछि विरगंजबाट काठमाण्डौ जाने ट्रकको भाडा रु १९,५०० बाट रु २२,००० देखि रु २५,००० पुगेको थियो (यादव, २०११) । सन् २०१३ को जनवरीपछि सम्म पनि विरगंज, वुटवल र अन्य शहरहरूमा ढुवानी यातायातका गाडीहरूमा यो व्यवस्था कायमै थियो जहाँ जोर नम्बर प्लेट हुने गाडीलाई हप्ताको ३ दिनका लागी टोकन दिईन्थ्यो भने बिजोर नम्बर प्लेट हुने गाडीलाई ३ दिन (कारोबार, २०१३) । यो जोर-बिजोर प्रणाली बाहेक देशका विभिन्न भागमा अन्य ढाँचाका क्यु प्रणालीहरू पनि बस र अन्य यातायातका साधनहरूमा पनि लागु गरियो ।

घ) मूल्य निर्धारण :

अ. यातायात व्यवसायीहरू ढुवानीको भाडादर निर्धारण गर्न स्वतन्त्र छन्, तर व्यवहारमा व्यवसायीहरूको संगठनले भाडा निर्धारण गर्छ । यसै कारणले मूल्य बनावटी रूपमा बढी हुन्छ । सिन्डिकेटको माध्यमबाट हुने यस्तो मूल्य निर्धारण

8 जोर-बिजोर प्रणाली भन्नाले जोर संख्याका नम्बर प्लेटका गाडीहरूलाई मात्र निश्चित दिनहरूमा र बिजोर संख्याका नम्बर प्लेटका गाडीहरूलाई मात्र निश्चित दिनहरूमा गुड्ने अनुमति दिनु भन्ने बुझिन्छ ।

र प्रवेशमा रोकावटको फलस्वरूप ढुवानीमा भाडादर बढी भएको हो (कर्णिकार, २०१०)। यो ढुवानीमा मात्र होईन यात्रु यातायात सेवामा पनि लागू हुन्छ जसमा बस भाडा, माईक्रोबस र अन्य यात्रु साधनहरूको भाडा पनि पर्दछ। कथित रूपमा यातायात व्यवसायीहरूसँग सल्लाह गरेर सरकारले “वैज्ञानिक” भाडादर तय गर्ने प्रणालीको विकास गरेको छ। तर व्यवहारमा सरकारले “वैज्ञानिक” प्रणालीबाट निर्धारण गरेको भाडादर संगठनहरूले अन्तिम टुङ्गो लगाउँछन् र संघको निर्णय सबै सदस्यहरूलाई लाग्छ। “मध्यपश्चिमको दुर्गम जिल्ला दैलेखमा, ट्रक र ट्याक्टर व्यवसायीहरूले सुर्खेत देखिको भाडादर प्रति टन रु ३,००० तोकेको छ (७० कि.मि टाढाको बजार)। दैलेखका व्यापारीहरू बताउँछन् कि यदि उनीहरूलाई सिन्डिकेट बाहिर ढुवानी गर्न दिइएको भए भाडादर प्रति टन रु १,२५० मात्र पर्न जाने थियो” (संयुक्त राष्ट्र संघ विश्व खाद्य कार्यक्रम र नेपाल विकास अनुसन्धान संस्था, २००८)।

कृषि

कृषिले अहिले पनि नेपालको कुल गार्हस्थ उत्पादनमा एक तिहाई योगदान पुर्याइरहेको छ र कुल जनसंख्याको दुई तिहाई यसमै निर्भर रहेको हुँदा कृषिले नेपाली अर्थतन्त्रमा महत्वपूर्ण भूमिका निर्वाह गरिरहेको छ (आर्थिक सर्वेक्षण, २०११/१२)। औद्योगिक र सेवा क्षेत्रको तुलनामा, यो कम उत्पादनशिल क्षेत्र हो। सरकारका सबै वार्षिक योजनाहरूमा कृषिको विकासलाई प्राथमिकता दिईएता पनि, कृषि अहिलेसम्म पनि निर्वाहमुखी अवस्थामा नै छ। अझै पनि कृषि उत्पादनको ८५ प्रतिशत कृषकहरूको आफ्नै उपभोगका लागि खर्च हुन्छ (नेपाल आर्थिक सर्वेक्षण, २००८)। त्यसैले यो क्षेत्रमा व्यवसायीकरणको आवश्यकता छ।

नेपालमा उत्पादन र बजार व्यवस्थापन दुवै तहमा, कृषिमा बजारको तर्फबाट वा सरकारी स्तरबाट पनि प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारहरू भएको कुरा उल्लेख गर्ने अभिलेख खासै भेटिँदैन। भारतमा कृषि उत्पादन बजारीकरण नीति अनुरूप स्थापित कृषि उत्पादन बजारीकरण समितिलाई “वैज्ञानिक रूपमा बजारको सृजना र उक्त बजारमा कृषि उत्पादन ल्याई सहभागी हुन पाउने व्यक्ति वा संस्थालाई नियमन गर्न अधिकार दिईएको (गुजरात, जोशी र आर् भि, २०११)” अवस्थसँग तुलना गर्दा नेपालमा कृषि उत्पादनको खरिद र बिक्रीलाई नियमन नगरिएको भन्न सकिन्छ।

कृषि उत्पादन र बजारीकरणमा तुलनात्मक रूपमा स्वतन्त्र वातावरण भएता पनि नेपालको कृषि क्षेत्रलाई व्यवसायीकरण गर्ने उद्देश्यमा सफल हुन अबै कठिन नै छ । कृषि समेत गरी अर्थतन्त्रका पाँच महत्वपूर्ण क्षेत्रहरूको अध्ययन गरेको नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डा (२०१२)ले कृषिको व्यवसायीकरणमा विद्यमान प्रमुख चुनौतीहरूबारे चर्चा गरेको छ । यस अध्ययनका अनुसार पुर्वाधार सम्बन्धी समस्या(कृषि सडक सञ्जालको अभाव), कच्चा पदार्थ-विशेष गरी मल, बीऊ, कृषि रसायन र आवश्यक सामग्रीहरूको अभाव आदिले कृषिलाई निर्वाहमुखीबाट व्यवसायिक बन्ने क्रममा चुनौतीको रूपमा रहेको छ । प्रत्येक पञ्चवर्षिय यो जनाहरूमा कृषिको व्यवसायीकरणलाई प्राथमिकतामा राखिएता पनि, अपेक्षित नतिजा भने प्राप्त गर्न सकिएको छैन । प्रतिस्पर्धाको दृष्टिकोणबाट, कृषिको व्यवसायीकरणमा प्रभाव पार्ने विषयहरू तल प्रस्तुत गरिएको निम्न तत्वहरूबाट प्रभावित छ :

क) प्रवेशमा रोकावट :

अ. नेपालमा कृषिको व्यवसायीकरणलाई प्रतिस्पर्धी धरातलमा ल्याउन जमिनमा हदबन्दीको मुद्दालाई सम्बोधन गरिनुपर्छ । हदबन्दीको व्यवस्थाले विशिष्टकरण र व्यवसायीकरणबाट हुने फाईदालाई प्रभावित गरि राखेको छ । जमिनको अधिकारका बारेमा चर्चा भईरहँदा नेपालमा नयाँ प्रविधि सहित ठुलो स्तरमा खेती गर्न सक्षम बनाउने खालको कृषि नीति बनाउन सकिएको छैन । जमिनमा हदबन्दी तथा जमिनको प्रयोग सम्बन्धी नियमनकारी व्यवस्थाको कारणले कृषिमा लगानी गर्न चाहने निजी क्षेत्रका उद्यमीहरूलाई कृषिको व्यवसायीकरणमा हात हाल्नबाट बाधा पुगी राखेको अवस्था छ । हालसालै कृषिको व्यवसायीकरणतर्फ करार खेती गर्ने कुरामा केही पाईलाहरू चालिएका छन् । तर करार खेतीको कानुनी व्यवस्था नभएको कारणले करार खेतीले नेपालमा कृषिको क्षेत्रमा प्रतिस्पर्धाको वातावरणलाई पारेको असर महसुस गर्न बाँकी नै छ ।

आ. नेपालमा पेट्रोलियम पदार्थको आपूर्तिमा स्थाईत्व नभई निरन्तर अभावको अवस्था भएकाले पनि कृषि क्षेत्रमा समस्या पर्न गएको छ । किसानहरूलाई ट्याक्टर जस्ता कृषि सामग्रीहरू चलाउन पेट्रोलियम पदार्थ चाहिने हुँदा यसको अभावले कृषिको व्यवसायीकरणमा कठिनाई सृजना गर्दछ । यसले

कृषि उपजलाई बजारसम्म पुऱ्याउन आवश्यक यातायातमा पनि समस्या खडा गरिदिन्छ । अनियमित पेट्रोलियम पर्दाथको आपूर्तिको अवस्थाले कृषि उपजहरूको मूल्य बढाउँछ, र आयातित उत्पादनको तुलनामा भन्त महँगो पर्न जान्छ ।

ख) प्रभुत्वशाली हैसियतको दुरुपयोग :

अ. कृषि सामग्री कम्पनी लिमिटेड किसानहरूलाई कृषि सामग्री प्रदान गर्ने निकाय हो । यस निकायले यसका लागि सरकारबाट अनुदान पाउँछ । यसले बढी मूल्यमा मल किनेर अनुदान मूल्यमा किसानहरूलाई बेच्छ । निजी क्षेत्र पनि मल उत्पादन उद्योगमा लाग्न पाउने व्यवस्था भए पनि कृषि सामग्री कम्पनी लिमिटेडले अनुदान मूल्यमा बेच्ने मलसँग निजी क्षेत्रले प्रतिस्पर्धा गर्न नसक्ने अवस्था रहेको छ, र यसले गर्दा निजी क्षेत्र यो व्यवसायमा फस्टाउन सकेको छैन । यसरी बजारमा अनुदान प्राप्त मल मात्र उपलब्ध भई प्रतिस्पर्धी निजी क्षेत्रको उपस्थिति नहुनाले मलको अभाव हुने तथा कम गुणस्तरका मल कालो बजारबाट किसानले किन्नुपर्ने जस्ता परिस्थितिले किसानको बालीमा नकारात्मक प्रभाव परेको छ ।

शिक्षा

नेपालमा शिक्षा क्षेत्रमा सरकारी क्षेत्रको वर्चस्व रहेको छ । प्राथमिक तह, निम्न माध्यमिक तह र उच्च माध्यमिक तहमा गरेर सरकारी विद्यालयमा पढ्ने विद्यार्थीहरूको संख्या नेपालमा ५४,४९,७३६ छ भने सामुदायिक विद्यालय (जसले सरकारबाट साधारणतया केही अनुदान लगाएतको सहयोग पाउँछन्)मा पढ्नेहरूको संख्या १०,६२,६९४ छ । अर्कोतर्फ ९,५१,३६३ विद्यार्थीहरू मात्र निजी विद्यालयमा पढ्दछन् (नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ, २०११) । सरकारी र निजी विद्यालयको शिक्षा गुणस्तरमा एकदमै फरक छ । सन् २००४ को प्रवेशिका परिक्षामा आधारित भएर उदाहरण दिनु पर्दा, निजी विद्यालयको उत्तिर्ण प्रतिशत ८५ छ भने सरकारी विद्यालयको मात्र ३८ प्रतिशत । धेरैजसो निजी विद्यालयहरूको उत्तिर्ण प्रतिशत ८० देखि १०० सम्म हुने गर्दछ भने उच्च दरमा विद्यार्थीहरू उत्तिर्ण बनाउन सफल सरकारी विद्यालयहरू करिब ७ प्रतिशत मात्र छन् (थापा, २०११) । यस वर्षको प्रवेशिका परिक्षामा, निजी विद्यालयका विद्यार्थीहरूको उत्तिर्ण प्रतिशत ८० थियो भने सरकारी विद्यालयका विद्यार्थीहरूको उत्तिर्ण प्रतिशत मात्र ३० थियो (शर्मा, २०१३) ।

निजी विद्यालयहरूले सरकारीले भन्दा राम्रो नतिजा दिन सक्नुको एक प्रमुख कारण, निजी विद्यालयहरूमा बढेको प्रतिस्पर्धा हो । धेरैजसो निजी विद्यालयहरू शहर केन्द्रित छन् । यस्ता ठाँउहरूमा धेरै विद्यालयहरू हुन्छन्, त्यसैले प्रतिस्पर्धा बढी हुन्छ । सामान्यतया यी निजी विद्यालयहरू एक अर्कासँग शुल्क र सेवा तथा सुविधाहरूमा प्रतिस्पर्धा गरिरहेका हुन्छन् । काठमाण्डौँ उपत्यकामा मात्र करिब २,५०० विद्यालयहरू छन् जसमध्ये करिब ७० प्रतिशत निजी छन् । यस बाहेक उपत्यकामा तल्लो तहमा करिब शत प्रतिशत नै सेवा निजी क्षेत्रले प्रदान गर्दै आएको छ (अधिकारी, २०१३) । दुर्भाग्यवश, पछिल्लो समयमा नियमनका नाममा ल्याईएका केही व्यवस्थाहरूले प्रतिस्पर्धाको वातावरण खल्बल्याउँदै आएका छन् ।

क) प्रवेशमा रोकबाट

अ. निजी विद्यालयहरूमा बढ्दो विद्यार्थी भर्नादरलाई ध्यानमा राख्दै जिल्ला शिक्षा कार्यालयहरूले नयाँ शैक्षिक सत्रमा नयाँ निजी विद्यालयहरू दर्ता गर्नबाट रोक लगाएको छ (रिपब्लिका, जनवरी २०, २०१३) । यो शिक्षाको स्तर राम्रो राख्ने र शुल्कमा नियमन गर्ने नाममा ल्याईएको व्यवस्था हो । तर माग र पुर्तिको सामान्य नियमका अनुसार पनि यो व्यवस्थाले दीर्घकालमा शुल्क बढाउँछ । नेपालमा शिक्षालाई सैद्धान्तिक बहसको विषय बनाईएको छ । वामपन्थीहरू शिक्षाको व्यवसायीकरण विरोधी विचारधाराहरू व्यक्त गर्दै हिँड्छन्, जबकि निजी विद्यालयहरूको सुरुवात पछि शिक्षाको गुणस्तरमा सुधार आएको छ । निजी क्षेत्रले धेरै उन्नत आर्थिक अवस्था भएका देखि एकदम कम आय भएका सम्मलाई शिक्षाको सुविधा पुऱ्याउँदै आएको छ । अहिलेको नियमनमा दुर्भाग्यपूर्ण परिवर्तन पनि नीतिको स्तरबाट शिक्षालाई कसरी हेर्ने भन्ने अस्पष्टताका कारणले र अनावश्यक राजनीतिक रोदनका कारणले हो जसले शिक्षासम्बन्धी धारणालाई प्रभावित पारिरहेको छ । निजी क्षेत्रबाट शिक्षा प्रदान गर्ने कुरामा शिक्षालाई अन्य सेवा जस्तो गरी हेनुपर्ने अवस्थामा शिक्षालाई एक स्वयंसेवी प्रकारको कामका रुपमा लिइनुपर्ने कुरा निकालिन्छ । सरकारी तहबाट अस्थायी (यस शैक्षिक वर्षका लागि मात्र) भनी निकालिएको यस नियमनले सरकारी तहबाट प्रतिस्पर्धा विरोधी कदम चालिएको र निजी लगानिकर्ताहरूलाई अवरोध खडा गरेको देखाँउदछ ।

आ. मापदण्ड : नेपाल सरकारले हालै निजी तथा आवाशिय विद्यालय निर्देशिका, २०१३ पास गरेको छ । यो निर्देशिकाले कक्षा कोठाको क्षेत्रफल र अन्य धेरै पुर्वाधार सम्बन्धी सुवधाहरुमाथि लगाम लगाएको छ । यहाँ प्रशस्त सस्ता निजी विद्यालयहरु छन् जसले कम आर्थिक स्तर भएको परिवारका विद्यार्थीहरुलाई पढाईरहेका छन् । यदि यो निर्देशिका कार्यान्वयन भयो भने विद्यालयहरु गाभिएर ठुलाठुला विद्यालयहरु बन्न त सक्छन् तर यसले विद्यालयको संख्या घटाएर र मापदण्ड पुरा गर्न नसक्नेलाई प्रवेशमा रोक लगाएर प्रतिस्पर्धामा असर पुऱ्याउँछ (भा, २०१३) । यसै गरी, हालै नेपाल सरकारले निजी विद्यालयहरुले विज्ञापनमा खर्च गर्न सक्ने रकम पनि तोकेको छ । यो अभिभावकहरुमा सुचनाको पहुँचमा अँकुश लगाउने र अप्रतिस्पर्धी वातावरण श्रृजना गर्ने तरिका हो (हिमालयन टाईम्स, जुन १८, २०१३) ।

ख) बन्धनयुक्त बिक्री

अ. शिक्षा क्षेत्रमा अर्को अप्रतिस्पर्धी व्यवहार भनेको बन्धनयुक्त बिक्री हो । “धेरैजसो निजी विद्यालयहरुमा विद्यार्थीहरुले विद्यालयले तोकेकै ठाउँमा पुस्तकहरु किन्नुपर्छ, नत्र अर्को कुनै उपाय छैन । यस्ता किताबहरु धेरैजसो विदेशी प्रकाशकहरुका प्रतिलिपिहरु हुन्छन् । पोशाक पनि यस्तो सम्भौताको एउटा अंश हो अनि विद्यार्थीहरुलाई तोकिएको टेलरमा पुगेर पोशाक सिलाउन अनिवार्य बनाईन्छ” (SAWTEE, २००५) । यो बन्धनयुक्त बिक्रीको प्रयास हो जसले अभिभावकहरुको असन्तुष्टि बढाएर निजी विद्यालयमा नियमनकारी निकायलाई निम्त्याउन सघाउ पुऱ्याउँछ । विद्यार्थीहरुलाई प्रायः तोकिएको ठाउँमा पुस्तक र पोशाक किन्न बाध्य पारिएको हुँदा बढी मूल्य तिर्न बाध्य हुन्छन् ।

पर्यटन

बढी वृद्धिको सम्भावना रहेको भनिएको र नेपालका लागि तुलनात्मक फाईदा भएको क्षेत्र पर्यटन हो जसले देशमा बढी व्यापार घाटाका बावजुद धनात्मक सोधानन्तर राख्न मद्दत गरेको छ । प्रत्येक पर्यटकले औषत ६५.३ डलर

खर्च (नेपाल योजना आयोग, २०११) गरी नेपालमा पर्यटन क्षेत्रले अर्थतन्त्रलाई चलायमान राख्न र उकास्न मद्दत गरेको छ। साधारणतया यो क्षेत्र पर्यटकहरूलाई राम्रो सेवा र सुविधा प्रदान गर्न र आर्थिक वृद्धिको नीतिको स्तरमा निजी क्षेत्रको भूमिका पहिचान गर्न सफल छ।

प्रशस्त सम्भावनाका बाबजुद, नेपाल आर्थिक वृद्धि एजेण्डाका अनुसार नेपालको ध्वजावाहक, नेपाल वायु सेवा निगमले (पहिले शाही नेपाल वायु सेवा निगम) पर्यटन क्षेत्रको अपेक्षित वृद्धिमा रोकावट खडा गरेको छ। करिब १६०० कर्मचारीहरू रहेको⁹ निगमसँग दुईवटा बोर्डिङ र पाँचवटा ट्वीन अटरहरू¹⁰ छन् जो छ वटा अन्तर्राष्ट्रिय गन्तव्यमा उड्दछन् (विशेष गरी दिल्ली, व्याङ्कक, हङ्कङ, क्वालालम्पुर, दुबई र दोहा¹¹)। सन् १९५८ मा स्थापना भएको यो संस्थानले १९८० को दशकको मध्यतिर ईण्डियन एयरलाईन्स, सिंगापुर एयरलाईन्स, लुफ्तान्सासँग प्रतिस्पर्धा सामना गरेको थियो। पछि १९९२ मा विमानको आन्तरिक बजार उदारीकरण गरियो। नब्बेको दशकमा नेपाल वायु सेवा निगमले ठुला भ्रष्टाचारका मुद्दाहरू व्यहोच्यो। राजनीतिक हस्तक्षेपका कारण, निगमको सेवा प्रदानमा कमी आउन लाग्यो (कम्पनी इतिहासको अन्तर्राष्ट्रिय सुचक, २००१)। मार्च २०१३ मा, निगमले यसको दिल्लीको क्षेत्रिय कार्यालय बन्द गर्‍यो र त्यस अघिको १८ महिनामा निगमले एउटा पनि उडान गर्न सकेको थिएन (आचार्य, २०१३)।

पर्यटन नीति, २००९ले राष्ट्रको ध्वजावाहकको सेवाको कार्य सम्पादनको मुद्दालाई उठाएको छ र निजी सरकारी सहकार्यबाट निगमको सुधार गर्ने कुरा गरेको छ जुन निश्चय नै नेपालमा पर्यटन विकासका लागी कोसेढुङ्गा साबित हुनेछ। यद्यपि यो अहिलेसम्म कार्यान्वयन गर्न सकिएको छैन। नियमन स्तरका केही अवरोधहरूले नेपालमा वायु सेवाको व्यवसाय प्रवेशमा रोकावट गरेका छन्।

9 Federation of Nepalese Chambers of Commerce of Commerce & Industry [FNCCI] Associate Members' Directory. http://www.fncci.org/members/page1.php?op=pageload&le=search_result&type=am&am_catid=47. Retrieved 4/18/2013

10 <http://www.ch-aviation.ch/portal/aircraft/quick?phrase=Nepal+Airlines>. Retrieved 4/18/2013

11 Nepal Airlines Corporation, Corporate Overview. <http://www.nepalairlines.com.np/?section=corporate&action=browse>. Retrieved 4/18/2013

क) प्रवेशमा रोकावट

अ. वैदेशिक कम्पनीहरूलाई आन्तरिक वायु सेवा बजारमा छिर्न दिईएको छैन । सन् १९९२ मा आन्तरिक बजारमा उदारीकरण गरिए पछि धेरै निजी कम्पनीहरूले आफ्नो काम सुरु गरे र नेपाल वायु सेवा निगमको तुलनामा विस्तारै राम्रो स्तरको सेवा प्रदान गर्दै गए । तर पनि वैदेशिक विमान कम्पनीहरूलाई आन्तरिक उडानमा अहिलेसम्म सेवा अनुमति प्रदान गरिएको छैन । यदि विश्वस्तरको सेवाको अपेक्षा गर्ने हो भने, विश्वस्तरका विमान कम्पनीहरूलाई आन्तरिक बजारमा निम्त्याउन आवश्यक छ (वाधवा, २००५) ।

आ. “वायु सेवालार्ई प्रभावकारी बनाई पर्यटन प्रवर्द्धनबाट अत्याधिक आय आर्जन गर्ने” परिकल्पना भएको नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण खासमा एक नियमनकारी निकाय हो । तर ग्राउन्ड ह्यान्डलिङका लागि भने यो सेवा प्रदायक पनि बनेको छ । विद्यमान नीतिका अनुसार, प्राधिकरणसँग त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलबाट उडान गर्ने वायु सेवा कम्पनीहरूसँग ग्राउन्ड ह्यान्डलिङ शुल्क लिने अधिकार छ । अहिले यस प्राधिकरणको तर्फबाट नेपाल वायु सेवा निगमले शुल्क लिईरहेको छ र करिब १० प्रतिशतको रोयल्टि तिरिरहेको छ । पाकिस्तान एयरलाईन्स, थाई एयरवेज, एयर ईण्डियासँग आफ्नै ग्राउन्ड ह्यान्डलिङ सेवा छन् । यस्तो सेवा नभएका अन्य एयरलाईन्सहरू निगमको सेवासँग असन्तुष्ट भएको र यिनले प्रतिस्पर्धात्मक तथा राम्रो सुविधाको माग गरिरहेको बताईन्छ । आफ्नै सेवा प्रदायक नभएका यस्ता कम्पनीहरू निम्न गुणस्तरको निगमको सेवामा भर पर्नु परेको छ । यसले गर्दा कतिपय एयरलाईन्सहरूले नेपालमा आफ्नो सेवा नै बन्द गरेको पनि बताईएको छ । यसैगरी विगतमा सेवा पुऱ्याईरहेका लुफ्थान्सा, सिंगापुर, र एरोफ्लटजस्ता चर्चित विमान कम्पनीहरूले त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको ग्राउन्ड ह्यान्डलिङ शुल्क बढी भएको कारण सुविधा घटाएका छन् । नेपाल वायु सेवा निगमको एकाधिकारका कारणले त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा ग्राउन्ड ह्यान्डलिङ शुल्क बढी छ र यस्ता अन्तर्राष्ट्रिय कम्पनीहरूले उच्च उडान, पार्किङ र सञ्चालन शुल्क तिर्नु परिरहेको छ ।

४. प्रतिस्पर्धा विरोधी प्रयासहरूलाई केले बढावा दिन्छ ?

परम्परागत सुक्ष्म अर्थशास्त्रले कार्टेललाई अन्तरनिहित रूपमा नै अस्थिर संस्थाका रूपमा व्याख्या गर्छ जहाँ गेम थियोरीको रणनीतिमा भैँ कार्टेलमा रहँदा कार्टेललाई छल्लुमा नै बढी प्रतिफल देखिन्छ (रबिनफिल्ड र पिनडिक, १९९८) । तर धेरै अध्ययनहरूले कार्टेल कायम रहने अवधिलाई यसको सफलता वा असफलताको सूचकको रूपमा प्रयोग गर्छन् (फियर, २००६; ग्रस्म्यान, लेभेन्स्ट्यान र ग्रस्म्यानमा सुस्लो, २००४) । नेपालमा सार्वजनिक यातायातमा सिन्डिकेट सन् १९८२ बाट कुनै न कुनै रूपमा रहि आएको छ र हालसम्मको अवस्था हेर्दा यसलाई एक टिकाउ प्रयासका रूपमा लिन सकिन्छ । यस विषयमा द्विविभाजन के छ भने कार्टेल कायम रहेको अवधिमा केन्द्रिय स्तरमा विवाद र विभाजन रहेको तर कार्टेल प्रायः सक्रिय रहने क्षेत्रिय तहमा भने यस्ता कार्टेल संघहरू तुलनात्मक रूपमा स्थिर र कार्टेलमा संलग्न व्यवसायीहरू यस्तो समुहबाट अलग्गिन नचाहने अवस्था देखिन्छ ।

माथि उल्लेखित क्षेत्रहरूमा व्यवसायीहरूबाट हुने गुटबन्दीले प्रतिस्पर्धामा पुर्याउने बाधा बाहेक यी विभिन्न क्षेत्रहरूमा सरकारी एकाधिकारले समेत उपभोक्ताहरूलाई बन्धक पारेका छन् । यस्ता प्रतिस्पर्धा विरोधी प्रयासहरूलाई कायम राख्न मद्दत गर्ने केही अभ्यासहरूको तल चर्चा गरिएको छ :

सरकारी समर्थन : प्रशासन र प्रहरी बलबाट अव्यक्त सहकार्य

उपभोक्ता अधिकारकर्मीहरूको नेतृत्वमा दायर गरिएको सार्वजनिक महत्वको मुद्दामाथि निर्णय गर्दै नेपालको सर्वोच्च अदालतले सिन्डिकेटलाई गैर

कानुनी बताउँदै आवश्यक सजाएको व्यवस्था गर्न सरकारलाई आदेश दिएको थियो (हिमालयन टाइम्स, २०११) । तर यस्तो प्रचलन अझै पनि व्याप्त छ र सिन्डिकेटले प्रहरी, प्रशासन र राजनीतिकर्मीहरूबाट “अनौपचारिक रूपमा” सहयोग पाईरहेको छ ।

सिन्डिकेटले प्रहरी निकाय, प्रशासन र राजनीतिक परिवेशमा सहकार्यको प्रभावकारी वातावरण निर्माण गरेको छ । टिल्टन (ग्रसम्यान, २००४ मा) तर्क गर्छन् - कार्टेलको कार्यान्वयन तब बलियो हुन्छ जब सरकारको नीति अव्यक्त रूपमा यसको समर्थन गर्ने हुन्छ । यसमा उनी ऐतिहासिक रूपमा जापानको उदाहरण दिन्छन् । ग्रसम्यान (२००४) बयान गर्छन् - आशातित सजाएभन्दा आशातित नाफा बढी भएपछि कार्टेल टिक्छ । नेपालमा, सरकारले सार्वजनिक यातायातको भाडा निर्धारण गर्दछ । नेपाल यातायात व्यवसायी राष्ट्रिय महासंघले अर्कोतर्फ बन्द र हडतालको धम्की देखाएर सरकारबाट आफ्नो स्वार्थ पूर्ति गर्ने प्रयास गर्छ । भाडादरलाई बाह्य तत्वहरूले प्रभाव पार्छ भनेर मान्ने हो भने पनि (भाडा सुरुमा मात्र सरकारले निर्धारण गर्छ) कार्टेलले आलोपालो प्रणाली लागु गरेर आपूर्तिमा नियन्त्रण गर्दछ । लाईनमा नबसी गुड्ने बसहरूले ट्राफिक प्रहरीबाट विभिन्न समस्याहरू भोग्नुपर्छ । कार्टेलको निर्णय विपरीत काम गर्दा कार्टेलबाट तोडफोड वा अन्य बल प्रयोग हुँदा पनि व्यवसायीहरूले प्रहरी, विमा र प्रशासनबाट पर्याप्त सहयोग नपाएको महसुस गर्छन् ।

कमजोर विधिको शासन र हिंसाको प्रयोग

गैर कानुनी नै भए पनि विधिको शासन नभएको हुनाले नेपाल जस्तो देशमा व्यवसायमा गुटबन्दी कायम रहन जान्छ । अगाडी नै उल्लेख गरिए अनुसार, जब यातायात सिन्डिकेटले बल र हिंसाको प्रयोग गर्छन्, स्थानीय प्रशासन र प्रहरीले मुद्दालाई आवश्यक कानुनी प्रक्रियामा लगी औपचारिक रूपमा टुंगो लगाउनुको साटो अस्थायी रूपमा सम्झौततर्फ लाग्दछन् ।

बल प्रयोग वा हिंसा, व्यापारमा हुने गुटबन्दीको अभ्यासलाई लाड्ने प्रणाली हो । यदि बजारमा भईरहेको कुनै गतिविधिलाई सिन्डिकेटले “मान्यता”

प्रदान नगर्ने हो भने हिंसा नियम लागू गर्ने प्रभावकारी साधन हुन्छ । दबाव र शारीरिक दुर्व्यवहार नेपालको यातायात व्यवसायमा असामान्य गतिविधिका रूपमा हेरिन्छ । जनवरी २८, २०११ को एक राष्ट्रिय दैनिकका अनुसार¹² “अघिल्लो महिना काभ्रेका यातायात व्यवसायीहरूले सिन्धुलीबाट आएको बसलाई सिन्डिकेटको नियम नमानेको भन्दै तोडफोड गरे । यस्तै घटना गोरखामा पनि भयो जब एउटा संगठनले अर्को संगठनको गाडी अनुमति विना चलाईएको भन्दै तोडफोड गरे । सिन्डिकेटलाई रोक्नुको साटो कानुनी संयन्त्रले यो मुद्दा यातायात व्यवसायी महासंघलाई सुलभाउने जिम्मा दिएर गैर जिम्मेवारीपन देखायो” ।

सिन्डिकेटले निश्चित क्षेत्रमा पुर्ण अधिकार चाहने हुँदा दुई वा बढी प्रतिद्वन्दी संगठनबीच हिंसा भएका प्रशस्त घटनाहरू छन् । बि.पि.राजमार्गमा घटेको यस्तै एउटा घटनालाई एक राष्ट्रिय दैनिकले जनवरी १, २०१२ मा प्रकाशित गर्‍यो । दुई संगठनहरूले एकअर्काका सम्पत्तिमा आक्रमण गर्ने र हाइवेमा अवरोध खडा गर्ने काम गरे (बस्नेत, २०१२) ।

दबाव र धम्किको प्रयोग नेपालमा विभिन्न मुद्दाहरू “मिलाउन” हुन्छ । यस्तो कमजोर कानुनी राज्यको वातावरणमा, धम्किको प्रयोग गरिनु अस्वाभाविक होईन ।

कानुनी तथा संस्थागत कमजोरीहरू

नेपालमा प्रतिस्पर्धा सम्बन्धी कानून आएको धेरै भएको छैन । प्रतिस्पर्धा ऐन बनेको भए पनि यसको कार्यान्वयन अझै फितलो छ । प्रतिस्पर्धासँग सम्बन्धित कानूनको एक महत्वपूर्ण पक्ष भनेको कार्टेलको परिभाषा र कार्टेल व्यवहारको मापन गर्ने तरिका हो । यी द्वै पक्षहरू नेपाली परिप्रेक्ष्यमा अझै पनि कमजोर रहेका छन् । हरफिन्दाल-हिर्चम्यान सूचकले उद्योगको केन्द्रीकरण र बजार हिस्सा हेरेर संयुक्त राज्य अमेरिकामा प्रतिस्पर्धाका विभिन्न पक्षहरूको मूल्याङ्कन गर्दछ । तर बजारको तथ्याङ्कको अभाव नेपालमा यो सूचक प्रयोग गर्नुको प्रमुख चुनौती हुन जान्छ । यस बाहेक गुटबन्दी व्यवहारको स्रोत र यसका कारणहरू

12 Ojha, K & Khatiwada, Y (Jan 28, 2011). Syndicate hatao: Sarkar (In Nepali). <http://www.ekantipur.com/nep/2067/10/14/full-story/324213.html>

पत्ता लगाउन पनि आवश्यक छ । यदि कुनै उद्योगले व्यहोर्ने निश्चित लागत राजनीतिक र नियमनकारी वातावरणमा आधारित रहन्छ भने नीतिगत सुधार गरेर यी बाधाहरूलाई हटाउनु बढी प्रभावकारी हुन्छ ।

प्रतिस्पर्धा प्रवर्द्धन तथा बजार संरक्षण ऐनले यो ऐन कार्यान्वयन गर्नका लागि एउटा बोर्डको व्यवस्था गरेको छ । यस्तो बोर्डमा विभिन्न सरोकारवालाहरूबाट ११ सदस्य हुने र यसको अध्यक्षता वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयका सचिवले गर्ने व्यवस्था छ । यो बोर्डको काम प्रतिस्पर्धा विरोधी क्रियाकलापहरूको अनुसन्धान गर्ने, अनुगमन गर्ने र नियमन गर्ने र प्रतिस्पर्धा विरोधी अभ्यासहरूलाई नियन्त्रण गर्नका लागि आवश्यक कदमहरू चाल्ने हो । बोर्ड पदेन सदस्यहरूद्वारा गठित हुने हुँदा हरेक सदस्यको आफ्नै मन्त्रालय वा विभागका अन्य कामहरूको तुलनामा यस बोर्डको काम प्राथमिकतामा पर्दैन । त्यसैले यो बोर्ड निष्क्रिय रहेको छ । उक्त ऐनमा नेपाल सरकारको कुनै पनि अधिकृतलाई अनुसन्धान गरेर प्रतिस्पर्धा विरोधी गतिविधिहरूका विरुद्ध मुद्दा दायर गर्ने उद्देश्यका लागि बजार संरक्षण अधिकृतको रूपमा खटाउने पनि व्यवस्था छ । यसले के देखाउँछ भने अहिलेको प्रतिस्पर्धा प्रवर्द्धन तथा बजार संरक्षण ऐनका लागि कार्यान्वयनको संस्थागत व्यवस्था कमजोर वा अस्तित्वविहिन छ । ऐनमा भनिएको बोर्ड बनेको पाँच वर्ष भइसक्दा पनि अहिलेसम्म बोर्डले एउटा पनि मुद्दा दायर गरेको छैन । त्यसैले प्रतिस्पर्धा कानून र सम्बन्धित निकायहरूको प्रभावकारीताको जाँच पनि अहिलेसम्म भएको छैन ।

सरकार संरक्षित प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहार

नेपालमा सरकारले कानूनमा प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारलाई निजी क्षेत्रका व्यवसायहरूले अभ्यास गर्ने एकाधिकार वा गुटबन्दीले उपभोक्तालाई प्रतिस्पर्धाबाट हुन सक्ने सम्भावित फाइदाबाट बन्चित राख्न गरिने अभ्यासका रूपमा परिभाषित गरेको पाइन्छ । तर सरकारकै स्वामित्वका संस्थानहरूबाट अभ्यास भएको एकाधिकार, राज्यको प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष समर्थनमा उत्पन्न हुने एकाधिकार, बजारमा आउन खोज्ने नव प्रवेशीहरूलाई विभिन्न नियमहरूबाट प्रवेशमा बाधा पुर्याउने (जस्तै लाईसेन्स राज) जस्ता सबै व्यवहारहरूले पनि अन्य निजी क्षेत्रले गर्ने प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारहरूले निम्त्याउने जस्तै परिणामहरू निकाल्छन् । यसको बारेमा भने कम नै बहस हुने गरेको छ ।

यातायातको क्षेत्रमा प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहार निजी क्षेत्रबाट सञ्चालन भई सरकारी तहबाट अव्यक्त रूपमा संरक्षित छ जसमा विधिको शासन लागू नगर्नु पनि एक पक्ष हो । उल्लेखित क्षेत्रहरू जस्तै कृषि, जलविद्युत आदिका विभिन्न पक्षहरूमा राज्यको एकाधिकारले यी क्षेत्रहरूको खराब कार्य सम्पादनमा योगदान पुर्याएको छ । यसैगरी शिक्षा क्षेत्रमा माथि उल्लेख गरिएजस्तो राम्रो “नियमन”को बाध्यताहरूले पनि प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहार निम्त्याएको छ ।

प्रायः राज्य नियन्त्रित संस्थानहरू र तिनका एकाधिकारको कुरा आउँदा, प्रदान गरिएको निश्चित वस्तु तथा सेवा “सार्वजनिक वस्तु” भएको भएर एकाधिकार साधारण हुने तर्क गरिन्छ । तर धेरै वस्तुहरू जो पहिले बजारबाट प्रदान गर्न संभव हुँदैन भन्निथ्यो वा अबै पनि भनिन्छ, अहिले लाइट हाउसहरू देखि लिएर शिक्षा, प्रहरी तथा यातायात समेत बजार प्रक्रियाबाट पुर्याइएको हुँदा सार्वजनिक सेवा वा वस्तुहरू भनेर गरिने यस्ता अभ्यासहरू तार्किक नभएको वा बढाई चढाई बयान गरिएको भन्न सकिन्छ” (पाल्मर, २००९) । नेपालको सवालमा पनि टेलिकम र अन्य क्षेत्रहरूको उदारीकरण भई यी क्षेत्रहरूमा एकाधिकार हटाउँदा यस्तो सेवामा सामान्य जनताको पहुँच पुगेको उदाहरण छ । त्यसैले, राज्यले मात्र सेवा प्रदान गर्न सक्ने भनिएका वस्तुहरू बजार प्रणालीबाट प्रदान गर्न सकिन्छ ।

५. सुभावाहरु

माथि प्रस्तुत गरिएका विभिन्न क्षेत्रहरुको आधारभुत विश्लेषणका आधारमा के निष्कर्षमा पुग्न सकिन्छ, भने नेपालमा प्रतिस्पर्धी बजार स्थापना गर्न त्यति सजिलो छैन । दुवै सरकारी र निजी क्षेत्रका तर्फबाट प्रतिस्पर्धीको वातावरण बनाउने कुरामा उल्लंघनहरु व्याप्त छन् । त्यस माथि, कानून व्यवस्था कमजोर हुनुले पनि यस कुरालाई भन्ने जटिल बनाइदिन्छ । यस्तो अवस्थामा निम्न लिखित सुभावाहरुले नेपाललाई सुधारको दिशामा उन्मुख हुन मद्दत गर्नेछन् । यी सुभावाहरु दुई स्तरमा बाँडिएका छन् : बृहत सुभावाहरु र क्षेत्रगत सुभावाहरु । यद्यपि यी सुधारहरुले केही हदसम्म परिवर्तन ल्याउन सहयोग गर्नेछ, तर सरकारको तर्फबाट प्रत्येक क्षेत्रसँग सम्बन्धित बृहत सुधार रणनीति तयार गरिनु आवश्यक छ ।

बृहत सुभावाहरु

क) कानून कार्यान्वयन र प्रशासनमा प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारलाई हुने अव्यक्त सहयोग बन्द गर्ने : कानुनी संस्थाहरुले निजी क्षेत्रबाट हुने प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारलाई समर्थन नगरेको भए पनि, यस्ता अभ्यासहरु निरन्तर कायमै हुनुले कानून कार्यान्वयन संयन्त्रहरुबाट यसलाई उदारताका साथ हेरिएको देखिएको छ । यस्ता व्यवहारहरु विशेष गरी शिक्षा र यातायातको क्षेत्रमा देखिएका छन् । यातायात व्यवसायीहरु संगठनहरुको यस सम्बन्धी कानून कार्यान्वयन गर्ने प्रशासनिक निकायहरुमाथि अनावश्यक रूपमा धेरै प्रभाव देखिएको छ । यातायातमा सुधार गर्न चाल्न सकिने एउटा कदम भनेको सार्वजनिक यातायात संचालन गर्नका लागि कुनै पनि प्रकारको पर्मिट वा लाईसेन्स दिने प्रणालीलाई खारेज गर्नु हो । यसले कर्मचारीतन्त्रलाई कुनै पनि पक्षसँग मिलोमतो गर्नबाट

रोक्छ । यस्तै पर्मिट वा लाईसेन्स हटाउने व्यवस्था निजी शिक्षामा पनि लागु गरिनु पर्छ । यस्तो व्यवस्थाले कर्मचारीतन्त्र वा कानून कार्यान्वयन संयन्त्रलाई कसैको पक्ष लिन मौका नै दिँदैन (विशेषगरी ठुला विद्यालयहरुले गुणस्तर मापदण्डको नाममा साना विद्यालयहरुलाई टिकन गाह्रो हुने गरी नियमन लगाई प्रतिस्पर्धा न्यून गर्ने प्रयाश गर्दा) । सरकारी प्रशासन र कानून कार्यान्वयन संयन्त्रहरुले यस्तो सुधारको विरोध गर्दछन् किनभने यस्तो व्यवस्थाले प्रशासन र कानून कार्यान्वयन संयन्त्रका धेरै कर्मचारीहरुको आवश्यकता नहुने अवस्था ल्याउँछ । यस्तो व्यवस्थाले नियमनकारी निकायहरुमा भ्रष्टाचारको सम्भावना पनि निकै कम गरिदिन्छ । यो विरोधको अर्को कारण हुन सक्छ । त्यसैले यस्तो सुधार प्रक्रियालाई सहज बनाउनका लागि विभिन्न सरोकारवालाहरूसँगको बहसलाई सुरु गरिनुपर्छ । यस्तो बहसबाट सुधार प्रक्रियाको क्रममा विभिन्न सरोकारवालाहरुलाई पर्ने असरहरुलाई मध्यनजर गरी सुहाँउदो हल निकाल्ने वातावरण पनि विकास गर्न सकिन्छ । सब भन्दा उत्तम नीतिगत सुधार भनेको सम्बन्धित कुनै पनि पक्षले सुधारिएको नीति आफूमा लादिएको महसुस नगर्नु हो ।

ख) विधिको शासनमा सुधार : नेपालमा समग्रमा नै सुधारिएको विधिको शासनको आवश्यकता छ । तर प्रतिस्पर्धी वातावरण निर्माणको सवालमा कानून उल्लंघन गर्नेलाई सजाय दिने र निजी सम्पतिको सुरक्षाका लागि व्यवस्था गर्नु अत्यावश्यक हुन्छ । सशस्त्र प्रहरी बल अर्न्तगत “औद्योगिक सुरक्षा युनिट” को निर्माण सँगै यो दिशा तर्फ केही कदमहरु चालि सकिएको छ । यस्तो सकारात्मक कदमको सुरुवात भइसकेको भए पनि सुधारका धेरै कुराहरु बाँकी छन् । वृहत रुपमा विधिको शासनको स्थापना निकै नै चुनौतिपूर्ण कार्य हो । तर पनि वाणिज्यगत सुरक्षाका सुधारका लागि प्राथमिक कार्य भनेको वाणिज्य बेन्चको उपस्थिति र यसमा पहुँच बढाउनु हो । अहिलेका धेरै कार्टेलहरुबाट पीडित शुरुवाती उद्यमीहरु नेपालमा कानुनी लडाईं महँगो (पैसा, समय र भ्रमेलाका आधारमा) भएका कारण पनि कार्टेलकै पालना गर्नु बुद्धिमानी ठान्छन् । अदालती प्रक्रियामा पुस्तौं लाग्ने कुरा नेपालमा ठूलो संख्यामा हुने सम्पत्ति सम्बन्धी मुद्दाहरुले देखाएको छ । त्यसैले कनेली, कृष्णन र गिरी (२०१३)ले उल्लेख गरे अनुसार नेपालमा प्रतिस्पर्धामुखी वातावरण निर्माणका लागी आवश्यक एक प्रमुख काम भनेको करार कार्यान्वयनलाई सहज बनाउनु हो । यसका लागि वाणिज्यगत न्याय प्रशासन

प्रणालीमा परिवर्तन गरिनुपर्छ । यसै गरी प्रहरी प्रशासन अन्तर्गतको निश्चित फोर्सलाई वाणिज्यगत विवादको मध्यस्थता सम्बन्धी तालिम दिईयो भने पनि कानुनी राज्यको अभावका कारण महशुस गरिएको समस्याहरूलाई कम गर्न मद्दत पुग्दछ । यी उपायहरूका बाबजुद नेपालमा बृहत रूपमा कानुनी राज्यमा सुधार गरिनु आवश्यक छ ।

ग) कानुनी तथा संस्थागत सुधार : प्रतिस्पर्धा प्रवर्धन तथा बजार संरक्षण नीतिद्वारा निर्मित, पदेन सदस्यहरू रहने, प्रतिस्पर्धा प्रवर्धन तथा बजार संरक्षण बोर्डको काम एकाधिकार लादने अभिप्रायले कम्पनीहरू गभिने जस्तो कुराको अनुगमन गर्न बढी उपयोगी हुन सक्छ । माथि उल्लेख गरिए जस्तो यातायात सिन्डिकेटजस्ता मुद्दाहरूमा समस्या स्थानीय स्तरबाट सुरु भएर देशभरी फैलिएको हो । यद्यपि प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारहरू हटाउने संयन्त्र पनि स्थानीय स्तरमा नै हुनु जरुरी छ, तर प्रमुख जिल्ला अधिकृतहरूसँग ५० भन्दा बढी नीतिहरू कार्यान्वयन गर्ने र अन्य प्रशासन सम्बन्धी जिम्मेवारीहरू भएकाले उनीहरूको जिम्मेवारी बढाउनु उपयुक्त विकल्प नहुन सक्छ । जिल्ला विकास समितिजस्ता स्थानीय संयन्त्रहरूलाई प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारहरू नियन्त्रण गर्न एक हदसम्मको अधिकार दिईनु आवश्यक छ । यसै गरी नेपालमा प्रतिस्पर्धा प्रवर्धन तथा बजार संरक्षण ऐन भएको भए पनि यस अर्न्तगत एउटा पनि मुद्दा दायर भएको छैन । त्यसैले यस ऐनमाथि पुनर्विचार गरी यसका कमजोरीहरूका बारेमा सोचिनु आवश्यक छ । अहिलेको नीति अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको भएता पनि नेपालका स्थानीय समस्याहरू समाधान गर्न कस्तो नीति उपयुक्त हुन्छ भन्ने विचार अघि सार्नु जरुरी छ । त्यसैले यस ऐनमा तोकिएका संस्थागत संरचनाहरू र यसका शब्दावलीहरू सबैमा पुनर्विचार गरिनुपर्छ । नीतिले परिभाषित गरेको प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारहरूबारे सोचिनुपर्छ । यसै गरी ऐनमा भनिएको कुरा नेपाल सरकारको विभिन्न क्षेत्रहरूमा (जस्तै-जलविद्युत र शिक्षा) अहिलेको अवस्थितिसँग द्वन्द्वपूर्ण भएको र नेपाल सरकारको भूमिका अष्पष्ट भएको यस अध्ययन पत्रले देखाएको छ ।

घ) सरकार संरक्षित प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारलाई सम्बोधन गरी हटाउने : प्रतिस्पर्धा विरोधी कानुनी संयन्त्रले बजार व्यवसायीहरूले गर्ने प्रतिस्पर्धा विरोधी कार्यहरूको मात्र सम्बोधन गर्छ । नेपालमा सरकार पनि विभिन्न छुट र

अनुदान जस्ता विशेष सुविधा पाएको सार्वजनिक संस्थानहरूको सञ्चालनबाट बजार व्यवसायीकै रूपमा उत्रिएको कुरालाई भने यस सन्दर्भमा पहिचान गरिएको छैन। यस बाहेक धेरै यस्ता संस्थानहरू बजारमा व्यवसायीका रूपमा सहभागी हुने र नियमनकर्ताको भूमिका खेल्ने हुँदा यिनको भूमिका दोहोरो र द्वन्द्वपूर्ण छ। नेपाल विद्युत प्राधिकरण र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण यस अध्ययन पत्रमा उल्लेखित दुई उदाहरणहरू मात्र हुन्। यस्तो हुँदा उक्त क्षेत्रमा निजी क्षेत्रका व्यवसायीहरूको तुलनामा यी संस्थानहरूले विशेष सुविधा र ग्राह्यता पाउँछन् र निजी क्षेत्रका व्यवसायीहरू प्रतिस्पर्धा गर्न नसकी सिधै पछाडि पर्न जान्छन्। सार्वजनिक संस्थानहरू रहेका क्षेत्रमा सरकारी नीतिले उक्त संस्थानलाई काखा र अन्य निजी प्रतिस्पर्धीलाई पाखा गरेको छ - कृषिमा मलको उदाहरण एउटा हो। यो सरकारले लादेको एकाधिकारको एउटा पक्ष मात्र हो। माथिको बहसमा उल्लेख गरिए जस्तो, प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारहरू टिकिरहनुको अर्को कारण सरकारी सहयोग हो। यसै गरी लाईसेन्स सम्बन्धी र अनुदान सम्बन्धी व्यवस्थाले पनि प्राकृतिक रूपमा पक्षपात गर्ने वातावरण निर्माण गरेको छ। हाम्रो प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारको बुझाईले सरकारद्वारा हस्तक्षेप गरिएका प्रमुख क्षेत्रहरूको पहिचान गरेको छ। यस्ता प्रकारका सरकारी व्यवहारहरू जसले प्रतिस्पर्धी वातावरण निर्माणमा अवरोध पुऱ्याईरहेका छन्, तिनलाई पनि नीतिको दायराभित्र ल्याएर निजी र सरकारी संस्थालाई एउटै प्रकारले हेरियो भने मात्र वास्तविक रूपमा प्रतिस्पर्धी वातावरणको निर्माण हुन सक्छ। अहिले सरकारका यस्ता धेरै व्यवहारहरू नियमन गर्न नमिल्ने व्यवस्था अन्तर्गत पर्दछन्। त्यसैले प्रतिस्पर्धी वातावरणको निर्माणका लागि नियमनको दायरा बढाईनुपर्छ। यसका लागि नीतिगत तहमा सरकार नियन्त्रित संस्थानहरूको अप्रतिस्पर्धी व्यवहारलाई सुधारको पहिलो खुड्किलोका रूपमा हेरिनुपर्छ।

क्षेत्रगत सुझावहरू

क) जलविद्युत: जलविद्युतको क्षेत्रमा प्रतिस्पर्धाको प्रवर्द्धन गर्नका लागि गर्न सकिने केही तत्कालिन सुधारहरू निम्न लिखित छन् :

- विद्युत प्राधिकरणमा अलग अलग संगठित संस्था स्थापित गर्ने : प्राकृतिक रुपमा एकाधिकार भएको क्षेत्र मानिएका संस्थाहरुको दोहोरो भूमिका अन्त्य गरी यसका विभिन्न कामहरुलाई अलग अलग संगठित संस्था अन्तर्गत व्यवस्थापन गरियो भने बढी प्रभावकारीता ल्याउन सकिन्छ । जलविद्युत जस्तो स्वभावविक रुपमा एकाधिकारको क्षेत्र मानिने ठाँउमा ट्रान्समिसन, वितरण र खुद्रा आपूर्तिको कामलाई छुट्याएर अलग अलग संगठित संस्था बनाएर एकाधिकारको संरचना भत्काउन सकिन्छ । ट्रान्समिसन र वितरणलाई एकाधिकारी क्षेत्र मानिएको र उदारीकरण गर्न गाह्रो भएता पनि, यसरी सक्दो सेवालाई छुट्याईयो भने प्रतिस्पर्धामा सुधार आउँछ । हालका प्राविधिक विकासले यस्तो सेवालाई अलगयाउन सम्भव बनाएको भए पनि यो एक लामो प्रक्रियाबाट गुज्रिएर मात्र सम्भव हुने देखिन्छ ।
- ट्रान्समिसनमा प्रतिस्पर्धा : यसका लागि एउटा विकल्प विह्वलङ्ग चार्ज प्रणाली (wheeling charge system) हुन सक्छ । यस प्रणाली अन्तर्गत, विद्युत प्राधिकरणले नै ट्रान्समिसनको काम गर्छ तर केही ग्राहकहरु जस्तै : सिमेन्ट, फलाम, स्टिल कारखानाहरु आदिसँग उनीहरुको आवश्यकता अनुसार सीधै विद्युत सेवा प्रदान गर्न बनेका वा त्यस्तो सेवा दिन तयार स्वतन्त्र ऊर्जा उत्पादकसँग निश्चित शुल्कमा ट्रान्समिशनको सेवा उपलब्ध गर्न सकिन्छ । यस्तो व्यवस्थाले ऊर्जा किन्न प्राधिकरण मात्र नभई अन्य धेरै क्रेताहरुका लागी मार्ग खोली विद्युत प्राधिकरणसँगको एकोहोरो निर्भरता हटाउँछ, र ऊर्जा उत्पादकहरुलाई प्रोत्साहित गरी प्रतिस्पर्धी वातावरणको निर्माण गर्न सहयोग पुऱ्याउँछ ।
- लाईसेन्सको व्यवस्था : विद्युत प्राधिकरण अन्तर्गतको सम्पूर्ण लाईसेन्स प्रक्रियामाथि पुनर्विचार गरिनु पर्दछ । लाईसेन्सको व्यवस्था आफैँमा प्रतिस्पर्धा विरोधी कार्यमा पर्दछ । तर पनि यदि यो आवश्यक नै पर्छ भने पनि लाईसेन्स व्यवस्थाभित्र पनि प्रतिस्पर्धालाई सहयोग पुऱ्याउने धेरै तरिकाहरु छन् । सर्वेक्षणको लाईसेन्स लिदाँ उत्पादनसम्म पुगिन्छ, भन्ने निश्चितता हुँदैन । त्यसैले उत्पादनका लागी भने टेण्डर प्रणाली बढी उपयोगी हुन्छ । तर पनि सरकारले सर्वेक्षण र संभाव्यता अध्ययनका लागी निजी क्षेत्रसँग मिलेर करार सहमति अनुसार

काम गर्न सक्छ । यस्तो सम्भाव्यता अध्ययनका निष्कर्षहरू पछि ऊर्जा उत्पादकहरूलाई प्रतिस्पर्धी रूपमा बिक्री गर्न सकिन्छ । यदि सर्वेक्षणमा पनि लाईसेन्स प्रणालीलाई निरन्तरता दिने हो भने, मानिएका तथ्यहरूमा आधारित भएर उपयुक्त मोडेलको विकास गर्नुपर्छ । मनमानी ढंगमा बनाइएको प्रणालीले लगानिकर्ताहरूको हौसला मात्र घटाउँदछ ।

- बहु-क्रेता प्रणालीको स्थापना : यदि ऊर्जा उत्पादकहरू निजी क्षेत्रका अन्य व्यवसायीहरूसँग वार्ता गरी ऊर्जा बिक्री गर्न सक्षम हुन्छन् भने, उनीहरूलाई यसो गर्न दिइनुपर्छ । यसले प्राधिकरणको एकाधिकार हटाएर विभिन्न पक्षहरूलाई बाध्यात्मक रूपमा पीपीए गर्नुपर्ने अवस्थाबाट पनि जोगाउँछ । यस्तो व्यवस्थाले क्रेताहरूको बजारमा प्रतिस्पर्धा सृजना गर्छ र उत्पादन भएको ऊर्जा बिक्री नहुने भनिएको को समस्या हटाएर बढी ऊर्जा उत्पादनको वातावरण निर्माण गर्छ ।

ख) यातायात : सार्वजनिक यातायात क्षेत्रमा प्रतिस्पर्धा बढाउन तत्कालिन समयमा निम्न लिखित सुधारका तरिकाहरू सहयोगी हुन्छन् :

- स्थानीय कानून कार्यान्वयन तथा प्रशासन : सिन्डिकेट प्रणाली कमजोर विधिको शासनको कारणले टिकेको हुँदा विकेन्द्रकरणसँगै स्थानीय स्तरमा कानुनी राज्यको प्रणालीमा सुधार गरिनु आवश्यक छ । माथिनै उल्लेखित विकेन्द्रकरणको प्रकार उपयुक्त हुने हुँदा, यसले स्थानीय स्तरका निर्णयहरू प्रहरी जस्तो स्थानीय प्रशासनलाई नै गर्न दिएर कार्यान्वयनमा प्रभावकारीता ल्याउन सक्छ । प्रतिस्पर्धा विरोधी मुद्दाहरूलाई सम्बोधन गर्न स्थानीय स्तरमा सुरु भएको सिन्डिकेटलाई निश्चित रुट छनोट गरी त्यहाँबाट हटाउन सुरु गरियो भने विरोध कम हुन सक्छ । अहिले यस्तो तरिकाको परिक्षण गरेर यसलाई बृहत रूपमा प्रयोग गर्ने नगर्ने वा कसरी गर्नेबारे निर्णय गर्न सकिन्छ ।
- सिन्डिकेट र कार्टेल प्रणालीलाई स्पष्ट रूपमा परिभाषित गर्ने : हाम्रो विश्लेषणले सुझाए अनुसार, यातायात क्षेत्रमा संगठनहरूले विभिन्न सहकार्यका कामहरू पनि गर्दछन् । त्यसैले, संगठनले गर्ने आपसी

सहयोग र सहकार्यलाई गुटबन्दी गरी प्रतिस्पर्धाका नियम उल्लंघन गर्ने सिन्डिकेट र कार्टेल सम्बन्धीका कार्यहरूसँग छुट्टयाउन यी दूवै प्रकारका क्रियाकलापहरुलाई प्रष्ट रुपमा परिभाषित गरिनु आवश्यक छ । यस्तो कानुनी परिभाषाले कानुनी कमजोरीहरु हटाएर कार्यान्वयन संयन्त्रलाई पनि सहयोग पुऱ्याउँछ ।

- रुट पर्मिट र स्वीकृति लिने प्रणाली हटाउने : नेपालमा कार्टेल टिकिरहनको कारण रुट पर्मिट र स्वीकृति लिने प्रणालीको व्यवस्था हुनुले पनि हो । यस्तो प्रणालीको अन्त्यले प्रशासनद्वारा हुने स्वेच्छाचारी निर्णयहरु नियन्त्रण गर्छ, भ्रष्टाचारको संभावना न्यून गर्छ, र प्रतिस्पर्धी वातावरण निर्माण गर्न सहयोग पुऱ्याउँछ ।
- कोटाको अन्त्य : काठमाण्डौंमा ट्याक्सीको उदाहरण जस्तो कोटा प्रणालीको दुश्चक्रवाट बाहिर आउन आवश्यक छ । प्रतिस्पर्धा विरोधी व्यवहारको रुपमा कोटा प्रणालीले स्वभावतः मूल्य बढाउँछ । काठमाण्डौंमा मिटरसँग चलखेल गरिएका पुराना ट्याक्सीको उदाहरणले देखाए जस्तो यसले उक्त क्षेत्रमा सेवाको गुणस्तर र प्रविधिमा हुने विकास लगायत नवप्रवेशीलाई पनि रोकावट ल्याउने तत्वका रुपमा काम गर्दछ ।
- मूल्य नियन्त्रण प्रणाली हटाउने : आर्थिक नीतिका रुपमा मूल्य नियन्त्रणले अभावको श्रृजना गर्छ, भ्रष्टाचारलाई बढावा दिन्छ, र प्रायः फाईदा पाईरहेकै समुहलाई मात्र फाईदा दिन्छ । पेट्रोलियम पदार्थमा भईरहेको मूल्य नियन्त्रण प्रणालीबाट प्रष्ट हुन्छ कि यस्तो प्रणाली आर्थिक रुपमा अप्रभावशाली हुने मात्र नभई यसले व्यवसायीक र चनात्मकतामा रोकावट समेत पैदा गर्छ । त्यसैले नेपाल सरकारले सार्वजनिक यातायातमा पनि आफ्नो नीतिमाथि गम्भिर रुपमा सोचन आवश्यक छ । बरु कमजोर जनसंख्यालाई सहयोग पुऱ्याउनका लागि प्रत्यक्ष रुपमा पैसा नै दिनु उपयुक्त हुन्छ । त्यसैले मूल्य नियन्त्रणबारे बृहत लागत-फाईदा विश्लेषण गरिनु आवश्यक छ, र यस्तो प्रणाली सार्वजनिक यातायातमा प्रतिस्पर्धी वातावरणको निर्माणका लागि आवश्यक छ ।

ग) **कृषि** : नेपालको कृषि क्षेत्रमा प्रतिस्पर्धाको अवस्थामा सुधार गर्नका लागि निम्न लिखित सुझावहरु पेश गरिएको छ :

- **करार खेती** : नेपालमा भूमि सुधार एउटा जटिल कार्य भएको र यसका लागि बढी नै राजनीतिक सहमतिको आवश्यक भएको हुँदा करार खेती जमिन टुक्रिने र व्यवसायीक खेतीका लागि जग्गा उपलब्ध नहुने समस्याको समाधानको एक उपाय हुन सक्छ । यदि करार खेतीलाई कानुनी मान्यता प्रदान गरियो भने, ठुलो स्तरमा व्यवसायीक खेतीका लागि नेपालमा व्यवसायीहरुका लागि ढोका खुल्ला हुन्छ ।
- **ऊर्जा आपूर्ति** : कृषि प्रक्रियामा ऊर्जा एक अत्यावश्यक पुर्वाधार हो । यसले उत्पादनमा ग्राहकको पहुँच बढाउन मदत गर्छ । यसो गर्दा प्रतिस्पर्धी यातायात र ऊर्जाको आपूर्तिले लागत घटाउन मदत पुऱ्याउँछ र नेपाली उत्पादनलाई बजारमा बढी प्रतिस्पर्धी बनाउँछ । त्यसैले ऊर्जा आपूर्ति खुला गर्दा नेपालमा बजार पहुँचका लागि स्थल यातायातमा भर पर्नुपर्ने अवस्थाका कारण कृषिमा अप्रत्यक्ष रुपमा फाईदा पुग्छ ।
- **कृषि सामग्री संस्थानलाई नभई किसानलाई फाईदा** : नेपालको जनसंख्याको ठुलो हिस्सा निर्वाहमुखी कृषिमा र कृषहरु मलका लागि कृषि सामग्री संस्थानमा भर पर्ने हुँदा नेपाल सरकारले कृषि सामग्री कम्पनी लिमिटेडलाई नियमित रुपमा अनुदान प्रदान गरिरहेको छ । तर यसले गर्दा बजार व्यवस्था विकास हुन नपाएकोले निजी मल उत्पादकका लागि ठाउँ नै छैन । त्यसैले किसानहरुलाई सहयोग पुऱ्याउने र प्रतिस्पर्धी बजारको निर्माण गर्ने उद्देश्य प्रभावकारी रुपमा प्राप्त गर्नका लागि नेपाल सरकारले यस्तो अप्रभावकारी संस्थालाई संरक्षण गरेर संस्थागत आपूर्ति गर्नुको साटो किसानहरुलाई मलका लागि प्रत्यक्ष रुपमा अनुदान दिन सक्छ ।

घ) **शिक्षा** : निजी क्षेत्रको शिक्षा प्रणालीमा सुधार गर्नका लागि निम्न लिखित सुधारहरु आवश्यक छ :

- नीतिगत स्पष्टता : नेपाल सरकारले नीतिगत रूपमा निजी शिक्षाप्रतिको आफ्नो दृष्टिकोण प्रष्ट पार्न आवश्यक छ । निजी क्षेत्रबाट प्रदान गरिने शिक्षामा व्यवसायीकरण भएको भनी नकारात्मक धारणा व्याप्त भएको अवस्थामा यस सम्बन्धी नीतिमा अस्पष्टता हुनुले जटिलता थप्ने काम गर्दछ । केही नीतिहरुमा शिक्षालाई सरकारले प्रदान गर्नुपर्ने सेवाको रूपमा राखिएको छ, भने अन्य केहीमा शिक्षालाई अन्य सेवाहरुसह सरह बजारमा प्रदान गरिने सेवा बनाईएको छ । यस्तो नीतिगत अन्यायको वातावरणमा शिक्षामा प्रतिस्पर्धी व्यवहारको प्रवर्द्धन गर्न कठिन छ । त्यसैले शिक्षामा सुधारको पहिलो पाईला नै नीतिगत सुधार हो जसले शिक्षा स्वेच्छिक सेवा हो वा व्यापार गर्न सकिने सेवा हो भन्ने कुरा प्रष्ट पारोस् ।
- मापदण्डहरु हटाउने : नेपाल सरकारले विद्यालयहरुका लागि भारी मापदण्ड हटाउने व्यवस्था गर्नु आवश्यक छ । हाम्रो विश्लेषणको सुभाव अनुसार, यस्तो मापदण्डले सस्ता विद्यालयहरुलाई हटाउने काम मात्र गच्छ (जसले कम आय हुनेहरुलाई सेवा पुऱ्याउँछन्) । यस्तो मापदण्डको व्यवस्थाले दोहोरो प्रणालीको विकास गर्नपनि सहयोग पुऱ्याउँछ, किनभने यस्तो मापदण्ड सरकारी विद्यालयमा लागु हुँदैन । यसले शिक्षा क्षेत्रमा प्रतिस्पर्धीको अवस्थालाई अझ नराम्रो बनाउँछ । त्यसैले यो क्षेत्रको एउटा महत्वपूर्ण सुधार प्रतिस्पर्धी हुन नदिने मापदण्डको बारेमा पुनर्विचार गर्नु हो ।

ड) पर्यटन: यस अध्ययनमा गरिएको विश्लेषणका आधारमा पर्यटन क्षेत्रमा प्रतिस्पर्धी वातावरणको निर्माणका लागि निम्न लिखित सुधारहरु आवश्यक छ :

- नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको दोहोरो भूमिकालाई अलग अलग संगठित संस्थाका रूपमा स्थापित गर्ने : जलविद्युत क्षेत्रमा नेपाल विद्युत प्राधिकरण जस्तो नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले पनि दोहोरो भूमिका खेल्छ, अर्थात नागरिक उड्डयनमा नियमन गर्ने र नेपालको एक मात्र अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको व्यवस्थापनमा सेवा प्रदान पनि । पर्यटक आउँदाको हाम्रो देशको पहिलो प्रभाव सकारात्मक बनाउन विमानस्थलको व्यवस्थापनलाई प्रतिस्पर्धी बनाउन आवश्यक छ । त्यसैले नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको नियमनको कार्यलाई विमान स्थलमा व्यवस्थापन सेवाको कार्यबाट छुट्टयाउन आवश्यक छ । त्रिभुवन

अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको खराब व्यवस्थापनका कारण विगतमा कतिपय अन्तर्राष्ट्रिय विमान सेवाहरूले नेपालमा आफ्नो सेवा बन्द गरेका छन् ।

- आन्तरिक सेवालाई खुला गर्ने : आन्तरिक लगानीलाई प्रवर्द्धन गर्ने नाममा नेपालले विदेशी कम्पनीहरूलाई आन्तरिक वायु सेवाको क्षेत्रमा अनुमति दिएको छैन । पर्यटनको प्रवर्द्धन गर्न र प्रतिस्पर्धी वातावरणको निर्माण गर्नका लागि आन्तरिक वायु पर्यटन सेवालाई वैदेशिक कम्पनीका लागि पनि खुल्ला गरिनुपर्छ । यसले जहाजको गुणस्तर सुधार गर्नका साथै पर्यटकहरूले अन्तर्राष्ट्रिय उडान सेवाका सञ्चालकहरूमा विश्वास गर्ने हुँदा पर्यटनको पनि प्रवर्द्धन हुन्छ । यसले हाम्रो घरेलु सेवा प्रदायकहरूलाई पनि प्रतिस्पर्धी बनाउँछ ।

६. निष्कर्ष

प्रतिस्पर्धा विरोधी अभ्यासहरूलाई सम्बोधन गर्ने कानून तुल्नात्मक रूपमा एक नयाँ धारणा हो र विभिन्न अवस्थाहरू अनुसार परिमार्जित गर्दै यसलाई अपनाउनुपर्ने हुन्छ । सबै मुद्दाहरूलाई एउटै नीतिले सम्बोधन गर्छ भन्ने प्रकारको मानसिकताले हाम्रो कानुनी संरचना काम नलाग्ने भएको देखाउँछ । सँगसँगै यदि स्वच्छ र क्रियाशील बजार अर्थतन्त्रका लागि प्रतिस्पर्धा महत्वपूर्ण छ भने, बजार अर्थतन्त्रप्रति प्रतिबद्ध रहेको बताउने सरकारले आफ्ना नीतिहरू र प्रतिस्पर्धा विरोधी क्रियाकलापहरूबारे सचेत भई त्यही अनुसार सुधार ल्याउन तत्पर हुनुपर्छ ।

सीमित र पलायन हुन लागेको लगानीलाई संरक्षण गर्नका लागि नेपालमा तत्काल लगानीकर्ताहरूलाई सुरक्षित र प्रतिस्पर्धी वातावरण प्रदान गर्न आवश्यक छ । प्रतिस्पर्धाले उपभोक्ताको संरक्षण गर्ने हुँदा सबै क्षेत्रहरूमा प्रतिस्पर्धाको संरक्षण नेपालजस्तो विकासशिल अर्थतन्त्रमा महत्वपूर्ण हुन्छ । नेपाली उपभोक्ताहरूसँग पर्याप्त क्रय क्षमताको अभाव छ र उपभोक्ताको खर्च (प्रायः खर्च दैनिक उपभोगका वस्तुमा नै खर्च हुन्छ) लाई संरक्षित गरिनु आवश्यक छ । यस्तो हुँदा प्रभावकारी प्रतिस्पर्धी व्यवस्थाको जनतालाई राहत दिनमा भूमिका हुन्छ । प्रतिस्पर्धाको संस्कृतिले भ्रष्टाचारको सम्भाव्यता न्यून गर्न पनि सहयोग गर्छ । अहिलेको प्रमुख आवश्यकता भनेको स्थानीयकरण गर्न सकिने प्रतिस्पर्धा नीति हो जसले विभिन्न क्षेत्रका समस्याहरूलाई सम्बोधन गर्ने लगायत समग्र अर्थतन्त्रमा नै प्रतिस्पर्धाको वातावरण स्थापना गर्न सक्छ ।

सन्दर्भ सामग्रीहरू

Acharya, M. (2013, March 23). Afer four decades, NAC grounds Delhi operations. E-Kantipur. Retrieved from <http://www.ekantipur.com/the-kathmandu-post/2013/03/23/top-story/a&er-four-decades-nac-grounds-delhi-operations/246737.html>

Adhikari, D. (2013, Jan 25). Private Schools: Under Pressure. Spotlight Nepal, Vol: 06.No -15. Retrieved from <http://www.spotlightnepal.com/News/Article/Private-Schools-Under-Pressure>.

Basnet, M. (2012, January 01). Feri Suru bhayo Syndicate (in Nepali).E-Kantipur. Retrieved from <http://www.ekantipur.com/nep/2068/9/17/full-story/340547.html>

BBC (2012).Nepal Profile. Retrieved from: <http://www.bbc.co.uk/news/world-south-asia-12499391>

Competition Commission Singapore (CCS). (2012, January, 12). How do I recognize an abuse of dominance? Retrieved from http://www.ccs.gov.sg/content/ccs/en/Anti-Competitive-Behaviour/AbuseofDominance/how_do_i_recogniseabuseofdominance.html

Competition Promotion and Market Protection Act, 2007.Nepal Law Commission.

Connelly, K., Krishnan, A. & Giri, S. (2013). Contract Inforcement: The Practicalities of Dealing with Commercial Disputes in Nepal. Samriddhi, TheProsperity Foundation.

Department of Electricity Development. (2012). Issued Licenses. Retrieved from www.doed.org.np

Dhungel, K. R. & Rijal, P. (2012, July).Investment Prospects & Challenges for Hydropower Development in Nepal. Samriddhi Foundation. Kathmandu.

Economic Survey.(Fiscal Year 2010/11).Ministry of Finance. Government of Nepal (GoN): Kathmandu.

Fear, J. R. (2006). Cartels and Competition: Neither Markets nor Hierarchies.

Division of Research, Harvard Business School.

Federation of Nepalese Chambers of Commerce and Industry [FNCCI]. (2011). Nepal and the World: A Statistical Profile, 2011. Kathmandu: Federation of Nepalese Chambers of Commerce and Industry.

Greif, A., Milgrom, P., & Weingast, B. R. (1994). Coordination, commitment, and enforcement: The case of the merchant guild. *Journal of political economy*, 745-776.

Grossman, P. Z. (Ed.). (2004). How cartels endure and how they fail: studies of industrial collusion. Edward Elgar Publishing.

Gujral, J., Joshi, P. & R. V., A. (2011). Facilitating Legislative and Administrative Reforms In Agriculture Marketing By Leveraging the Competition Commission Of India. Clarus Law Associates. Retrieved from www.ncaer.org/popuppages/.../Jyoti-Gujraj-Piyush-anuradha.pdf

Gyanwali, K. (2011, October 18). Rajdhanimai Syndicate (in Nepali).E-Kantipur. Retrieved from http://www.ekantipur.com/kantipur/news/news-detail.php?news_id=254343

Harrison, A., and A. Rodríguez-Clare.(2009). Trade, Foreign Investment, and Industrial Policy for Developing Countries.Working Paper 15261.National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.

International Directory of Company Histories.(2001). Vol. 41. St. James Press, 2001 as cited in Funding Universe. Retrieved from <http://www.fundinguniverse.com/company-histories/royal-nepal-airline-corporation-history/>

Jha, Anand Dr. (2013, March 31). At What Cost? Regulating Private Schools. Republica. Retrieved from: http://www.educatenepal.com/education_issues/display/at-what-cost--regulating-private-schools

Karnikar, P. R.(2010, April). Adequacy and Effectiveness of Logistic Services inNepal: Implication for Export Performance. Asia-Paci"c Research and Training Network on Trade.Working paper Series, No. 79.

Karobar. (2012, December 30). Naya taxi maa syndicate (in Nepali).Karobar National Daily.

Karobar. (2012a, June 11). Paryatak bus sewamaa pani syndicate (in Nepali). Karobar National Daily.

Karobar. (2013, January 10). Pheri dhuwani syndicate (in Nepali).Karobar National Daily.

Kerf M., Neto I. & Geradin D. (June, 2005). Regulation and Competition.Public policy for private sector.The World Bank.

Kharel, S. (2013, Feb 22). 16 Sajha buses arrive. E-Kantipur. Retrieved from <http://www.ekantipur.com/2013/02/22/capital/16-sajha-buses-arrive/367414.html>

Khatiwada, Y. (2010, December 11). Sarkar lai chunauti didai syndicate (in Nepali).E-Kantipur. Retrieved from <http://aa.59.78ae.static.theplanet.com/nep/2067/8/25/full-story/321832.html>

Maunder, D. A. C., Pearce, T. C., Nyachhyon, N. B., (1999). The Safety of Public Transport Services in Nepal and India in an Environment of Deregulation and Privatisation. Retrieved from http://www.transport-links.org/transport_links//learea/publications/1_553_PA3474_99%20.PDF

National Planning Commission.(2011, June). Three year Plan (2011-13). Retrieved April 03, 2012 from http://www.npc.gov.np/new/uploadedFiles/allFiles/TYP_2012.pdf

Nepal Economic Recovery Assessment (2008). United States Agency for International Development (USAID): Kathmandu, Nepal.

Nepal Electricity Authority.(2011, August).A Year in Review – Fiscal Year 2010/11. Kathmandu, Nepal.

Niti Foundation. (2011, May).Catalysing Rapid Hydropower Development in Nepal: Understanding Underlying Constraints and Engaging Reform Constituencies.Kathmandu.

Palmer, T. (2009).Twenty Myths about Markets.In Realizing Freedom. Washington, DC: Cato Institute. 155-181.

Reis, J. G. & Farole, T. (2010).Trade and Competitiveness Agenda.Economic Premise.Poverty Reduction and Economic Management Network.World Bank.

Republica. (2012, June 09). Fertilizer crunch to deepen, govt grills IPL representatives. Republica National Daily. Retrieved from http://myrepublica.com/portal/index.php?action=news_details&news_id=36175

Republica. (2012a, December 28). Fertilizers procured from govt sold in black market. Republica National Daily. Retrieved from http://myrepublica.com/portal/index.php?action=news_details&news_id=47288

Republica. (2013, January 20). No new private schools in Valley next academic session. Republica National Daily. Retrieved from http://www.myrepublica.com/portal/index.php?action=news_details&news_id=48542

Rodríguez-Clare, A. (2005). Coordination Failures, Clusters, and Microeconomic Interventions. *Economía* 6 (1): 1–42.

Rubinfeld, D. L. & Pindyck R. S. (1998). *Microeconomics*. New Jersey: Prentice-Hall, Inc.

Sapkota, C. (2012, April 21). Distorted Syndicate. Republica National Daily. Retrieved from http://www.myrepublica.com/portal/index.php?action=news_details&news_id=34132

Sharma, N. (2013, June 13). Government to blame for decline in SLC pass rate.

Republica National Daily. Retrieved from: http://www.myrepublica.com/portal/index.php?action=news_details&news_id=56119

Sheth, J. N., & Parvatiyar, A. (1992). Towards a theory of business alliance formation. *Scandinavian International Business Review*, 1(3), 71-87.

Shrestha, M. (2013, Jan 02). 12 barsa dekhi taximaa syndicate (in Nepali). E-Kantipur. Retrieved from <http://www.ekantipur.com/nep/2069/9/18/full-story/360172.html>

Shrestha, R. (2011, January 12). Transport Syndicate nothing but leeches. The Kathmandu Post. Retrieved from: <http://www.ekantipur.com/the-kathmandu-post/2011/01/11/money/transport-syndicates/217137/>

Shrestha, R. K. (2010, June). Fertilizer policy development in Nepal. *The Journal of Agriculture and Environment*, Vol : 11. Retrieved from www.nepjol.info/index.php/AEJ/article/viewFile/3660/3141

South Asia Watch on Trade, Economics & Environment [SAWTEE]. (2005). *Status of Competition in Nepal*, Kathmandu: SAWTEE.

Thapa, A. (2011). Does private school competition improve public school performance? The case of Nepal. Columbia University. Retrieved from http://www.academiccommons.columbia.edu/download/fedora_content/.../Tha..

The Himalayan Times. (2011, February 3). Transport Syndicate system scrapped. The Himalayan Times. Retrieved from: <http://www.thehimalayantimes.com/fullNews.php?headline=Transport+syndicate+system+scrapped&NewsID=275067> (accessed on 12/10/2012)

The Himalayan Times. (2013, June 18). Media pants for ads with cap on spending. The Himalayan News Service. Retrieved from: <http://www.thehimalayantimes.com/fullNews.php?headline=Media+pant+for+ads+with+cap+on+spending&NewsID=380571>

Udas, S. (2012). Public Transport Quality Survey. (2012). Clean Air Network Nepal (CAAN). Clean Energy Nepal. Retrieved from <http://www.cen.org.np/uploaded/Public%20Transport%20Survey%20report.pdf>

United Nations. World Food Programme (WFP) & Nepal Development Research Institute (NDRI). (2008, July). Market and Price Impact Assessment.

Uprety, T. P. (1983). Nepal in 1982: Panchayat Leadership in Crisis. Asian Survey, 143-148.

Yadav, B (2011, September 15). Dhuwani Byabasaidwara syndicate. Kantipur Online. Retrieved from <http://www.kantipuronline.com/nep/2068/5/29/full-story/335720.html>

Wadhwa, R. (2005, Jan 3). Airlines and Regulations. The Himalayan Times. Archived in http://ccsindia.org/airline_wadhwa.asp

अनुसूचीहरू

अनुसूची १ : नेपाली अर्थतन्त्रका प्रमुख क्षेत्रहरूमा प्रतिस्पर्धाको अवस्थाको अध्ययनका लागि परामर्श गरिएका व्यक्तिहरूको सूची

क्र.सं.	नाम	पद	संस्था
१.	श्री प्रतीक प्रधान	सम्पादक	कारोबार दैनिक
२.	श्री अपूर्व खतिवडा	प्रतिस्पर्धा विज्ञ तथा अधिवक्ता	
३.	डा. सन्दीप शाह	पूर्व अध्यक्ष	स्वतन्त्र ऊर्जा उत्पादक संघ, नेपाल
४.	श्री वीरेन्द्र बहादुर देवजा	पूर्व सचिव	नेपाल सरकार
५.	श्री सुनील शर्मा	व्यवस्थापक	नेपाल पर्यटन बोर्ड
६.	श्री के.पी पाण्डे	उप-निर्देशक	नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ
७.	श्री पदमेन्द्र श्रेष्ठ		नीति फाउण्डेशन
८.	श्री डोलानाथ खनाल	सह-सचिव	नेपाल यातायात व्यवसायी राष्ट्रिय महासंघ
९.	डा. देव भक्त शाक्य		नीट
१०.	श्री सुमीत बराल	आईएफसी	नेपाल इन्भेष्टमेन्ट क्लाइमेट रिफर्म
११.	श्री काशीनाथ पौडेल	वरिष्ठ अधिकृत	नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण
१२.	श्री सुनील मूल	वरिष्ठ अधिकृत	नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण

१३.	डा. सुवर्ण श्रेष्ठ	अध्यक्ष	स्वतन्त्र ऊर्जा उत्पादक संघ, नेपाल
१४.	श्री सिनेरा मान्धर		नीति फाउण्डेशन
१५.	श्री सूयष पौडेल		नेपाल यातायात व्यवसायी राष्ट्रिय महासंघ
१६.	श्री शंकर मान सिंह		नेपाल उद्योग परिसंघ
१७.	श्री राजेन्द्र बानिया	सचिव	प्राइभेट तथा बोर्डिङ स्कूल असोसियशन

समृद्धि, द प्रोस्पेरेटी फाउण्डेशन एक परिचय

समृद्धि, द प्रोस्पेरेटी फाउण्डेशन एक स्वतन्त्र, गैर राजनीतिक, नाफा वितरण नगर्ने शैक्षिक तथा अनुसन्धानमूलक संस्था हो । काठमाडौँस्थित यस फाउण्डेशनले सार्वजनिक नीतिहरूमा सन् २००८ देखि अध्ययन तथा अनुसन्धान गर्दै आइरहेको छ ।

लोकतान्त्रिक मूल्य तथा मान्यता प्रवर्द्धन र नेपालको आर्थिक वृद्धिका विषयमा सक्रिय भएर काम गर्दै आएको यस संस्थाले अर्थ-राजनीतिक सन्दर्भका निम्न चार विषयहरूमा अनुसन्धान तथा प्रकाशन, शिक्षण तथा तालिम लगायत बहस, पैरवी र सार्वजनिक सहभागिताका कार्यक्रमहरू संचालन गर्दछ :

- १) उद्यमशीलता विकास
- २) व्यवसायिक वातावरणमा सुधार
- ३) आर्थिक नीति सुधार
- ४) लोकतन्त्रका विषयमा छलफल तथा बहस

यस संस्थाले आर्थिक समृद्धि संभव बनाउने एक महत्वपूर्ण यन्त्रका रूपमा उद्यमशीलतालाई पहिचान गर्छ । तसर्थ, उद्यमशीलता लगायत माथि उल्लेखित अन्य विषयहरूमा हाते पुस्तक, विभिन्न पाकेटबुक, छलफल पत्रहरू, लेखहरू, सम्बद्ध नीतिहरूको विश्लेषण र उक्त विश्लेषणमा आधारित नीति पत्रहरू लगायतका प्रकाशनहरू समृद्धि फाउण्डेशनले निकाल्ने गर्दछ । त्यसै गरी आर्थिक वृद्धिका क्षेत्रमा सन् २०११ मा नेपालको आर्थिक वृद्धि र निजी क्षेत्र तथा सन् २०१२ मा नेपालको आर्थिक वृद्धिका प्रमुख चुनौतीहरूमा केन्द्रित रहेर विभिन्न विज्ञहरूद्वारा विश्लेषण गरी लेखिएका लेखहरूको संग्रहको वार्षिक रूपमा यस संस्थाले प्रकाशन गर्दछ ।

यस बाहेक समृद्धि फाउण्डेशनले नेपालको आर्थिक वृद्धिका विभिन्न पक्षरुमा पनि क्षेत्रगत अध्ययन तथा अनुसन्धान गर्दछ। हरेक वर्ष आर्थिक विकास तथा व्यवसायहरु सम्बन्धी तथ्याङ्कहरु पनि सार्वजनिक गर्ने काम यस संस्थाले गर्दै आइरहेको छ। क्यानडाको फ्रेजर इन्सटियुटले वार्षिक रुपमा प्रकाशन गर्ने आर्थिक स्वतन्त्रताको विश्व प्रतिवेदन तथा वासिडटनस्थित प्रपर्टी राइट अलायन्सले प्रकाशन गर्ने अन्तराष्ट्रिय सम्पत्तिको अधिकार सम्बन्धी सूचाङ्क तथा अन्य सान्दर्भिक प्रतिवेदन, लेख तथा तथ्याङ्कहरु वार्षिक रुपमा समृद्धि फाउण्डेशनले नेपालमा सार्वजनिक गर्दै आएको छ।

यी बाहेक सन् २००८ देखि संचालन भईरहेको अर्थतन्त्र तथा उद्यमशीलता सम्बन्धी पाँच दिने आवासीय विद्यालय “अर्थालय”, सफल उद्यमीहरुको सफलताको यात्राको बारे सुन्दै उनीहरुको अनुभवबाट सिक्ने मौका प्रदान गर्ने मासिक कार्यक्रम “उद्यमीसँग महिनाको अन्तिम बिहिवार”, वार्षिक रुपमा यस संस्थाले तयार पार्ने “नेपाल आर्थिक विकास एजेण्डा” आदि यस संस्थाका केही महत्वपूर्ण र परिचित कार्यक्रमहरु हुन्। यसका साथै समृद्धि फाउण्डेशनले “गरी खान देऊ” जस्तो अत्यन्त सफल राष्ट्रिय अभियानको सचिवालय पनि संचालन गर्दछ। विधिको शासन, जीउ धनको सुरक्षा र आफूले रोजेको उद्यम व्यवसायमा स्वतन्त्रतापूर्वक लाग्न पाउने तीन अवस्थालाई गरी खान पाउने देशको पूर्वावस्था मानी यस अभियानले व्यवसायीक वातावरण सुधार गर्नतर्फ जोड दिन्छ।

थप जानकारीका लागि:

समृद्धि, द प्रोस्पेरिटी फाउण्डेशन

४१६, भीमसेनगोला मार्ग, मीनभवन, खरिवोट

पोस्ट बक्स नं. : ८९७३, एन. पि. सी. ६७८

काठमाडौं, नेपाल

फोन : (+९७७ १) ४४६ ४६९६/४४८ ४०९६

फ्याक्स : (+९७७ १) ४४८ ५३९१

इमेल: info@samriddhi.org

वेबसाइट : www.samriddhi.org

समृद्धिका अन्य प्रकाशनहरू

०१. Towards Enterprise Building in Nepal
 ०२. Towards Enterprise Building in Nepal (Vol. II)
 ०३. उद्यमशीलता विकास- हाते पुस्तिका
 ०४. Economic Growth: a pocketbook series
 - i. आर्थिक स्वतन्त्रता
 - ii. उद्यमशीलता विकासमा बजारको भूमिका
 - iii. बजारका गुणहरू
 - iv. Role of Rule of Law in Enterprise Building
 - v. Role of Government in Enterprise Building (Vol. I)
 - vi. Role of Government in Enterprise Building (Vol. II)
 ०५. Economic Growth and The Private Sector of Nepal
 ०६. दासत्वको बाटो (Nepali Translation of "The Road to Serfdom")
 ०७. Nepal Economic Growth Agenda (NEGA), Report 2012
 ०८. Critical Constrains to Economic Growth of Nepal
 ०९. Investment Prospects and Challenges for Hydropower Development in Nepal
 १०. Review & Overview of Economic Contribution of Education in Nepal
 ११. Private Sector Participation in Transport Infrastructure Development in Nepal
 १२. Review & Overview of Economic Contribution of Tourism Sector in Nepal
 १३. Review of Agriculture Sector & Policy Measures for Economic Development in Nepal
 १४. Contract Enforcement: The Practicalities of Dealing with Commercial Disputes in Nepal
 १५. Foreign Direct Investment: Towards Second Generation of Reforms
 १६. स्वतन्त्र समाजका विचारहरू : एक संग्रह
- उल्लेखित प्रकाशनहरू समृद्धि, द प्रोस्पेक्टि फाउण्डेशन तथा विभिन्न पसलहरूमा उपलब्ध छन् ।