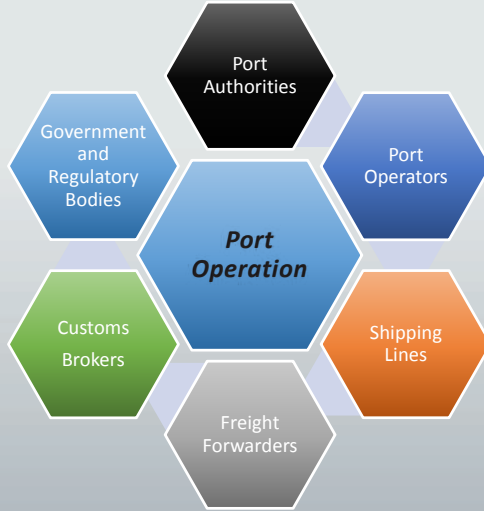
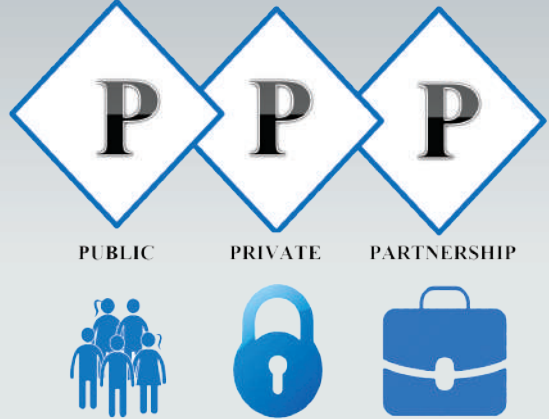


# रसद २०८१

अंक ९

## नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति

सचिव (वाणिज्य हेर्ने), उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय	- अध्यक्ष
प्रतिनिधि (सहसचिवस्तर), मौक्तिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	- सदस्य
महानिर्देशक, मन्सार विभाग	- सदस्य
समापति, नेपाल उद्योग, वाणिज्य महासंघ	- सदस्य
अध्यक्ष, नेपाल चेरबर अफ कर्गर्	- सदस्य
अध्यक्ष, फ्रेडट फरवार्डर्स एसोसिएशन अफ नेपाल	- सदस्य
कार्यकारी निर्देशक, नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति	- सदस्य सचिव



नेपाल सरकार  
उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय  
नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति  
चौभार, काठमाडौं  
माघ, २०८१



# रसद

## २०८१



नेपाल सरकार

उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय

**नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति**

चोभार, काठमाडौं

माघ, २०८१

**प्रकाशक:**

नेपाल सरकार

उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय

**नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति**

चौभार, काठमाडौं

माघ, २०८१

फोन नं. : ९७७-१-४३३२८९६, ४३३६१७८

ISSN : २६६१-६३४३

Email : [nitbktm@nitdb.gov.np](mailto:nitbktm@nitdb.gov.np)

Website : [www.nitdb.gov.np](http://www.nitdb.gov.np)

प्रकाशित मिति : नवौं पटक प्रकाशित (२०८१ माघ ६ गते)

सर्वाधिकार : नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिमा सुरक्षित

लेआउट : हरि विक्रम विशंखे (९८६९७१७७९६)

मुद्रक : साइनिङ ट्रेड लिंक प्रा.लि. (९८५११६२२०८)

नोट : यस स्मारिकामा प्रकाशित लेख रचनाहरूमा व्यक्त भएका विचारहरू लेखकका निजी विचार हुन् । ती लेख रचनाहरूले यस समितिको आधिकारिक अनाइलाई प्रतिनिधित्व गर्दैनन् । लेख रचनाहरूमा अभिव्यक्त विचारहरूको जिम्मेवारी लेखक स्वयंमा हुनेछ ।

## आभार



आज यस नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति २७ औं वर्ष पूरा गरी २८ औं वर्ष प्रवेश गरेको बार्षिकोत्सको अवसरमा बन्दरगाह विकास, निर्माण, व्यवस्थापन तथा सञ्चालनको क्षेत्रमा सहयोगी सिद्ध हुने गरी प्रकाशन गर्न शुरु गरेको यस "रसद", २०८१ नवौं अंक पुस्तिकाले यस समिति र यस समितिसंग सरोकार राख्ने सबैमा जानकारी मूलक विचार बाँड्ने अपेक्षा लिँदै यस पुस्तिका प्रकाशनको लागि निरन्तर खटिने सम्पूर्ण सहकर्मि कर्मचारीहरूलाई धन्यवाद दिन चाहन्छु। लेख उपलब्ध गराई यस पुस्तकको गरिमा बढाउनुहुने सबै विज्ञ लेखकहरू समक्ष सादर आभार प्रकट गर्न चाहन्छु।

समिति अन्तर्गत ८ वटा बन्दरगाह (वीरगन्ज सुख्खा बन्दरगाह, वीरगन्ज एकीकृत जाँच चौकी, विराटनगर एकीकृत जाँच चौकी, काँकडभिट्टा सुख्खा बन्दरगाह, तातोपानी सुख्खा बन्दरगाह, भैरहवा सुख्खा बन्दरगाह, नेपालगन्ज एकीकृत जाँच चौकी र चोभार सुख्खा बन्दरगाह) सञ्चालनमा रहेका छन्। समिति अन्तर्गत निर्माणाधीन बन्दरगाह २ वटा (रसुवा सुख्खा बन्दरगाह र दोधारा चाँदनी एकीकृत जाँच चौकी) रहेका छन्। समितिको सक्रिय पहलमा सुदूरपश्चिम प्रदेशको दोधारा चाँदनीमा एकीकृत जाँच चौकी निर्माणको लागि टेण्डर प्रक्रिया सुरु भएको छ। सञ्चालनमा रहेका र निर्माणाधीन तथा प्रस्तावित सहित १० वटा बन्दरगाह पूर्वाधार तथा सञ्चालन प्रणालीले नेपालको १,४७,१८१ वर्ग कि.मि. क्षेत्रफलमा आवाद रहेको करिब ३ करोड जनसंख्याको उपभोगलाई धान्न सक्ने र नेपालको उत्पादनलाई विश्व बजार सम्म पुऱ्याउन सहजीकरण गरिरहेको र गर्ने अपेक्षा गरेको छु।

अन्त्यमा, समिति संगठन संरचना र बन्दरगाह व्यवस्थापन तथा सञ्चालन प्रणालीमा सार्वजनिक तथा नीजि साझेदारी अबधारणाको उत्तम अभ्यास गरिएको छ। बन्दरगाहबाट प्रवाह हुने सेवालालाई डिजिटलाइज गर्ने प्रयास गरिएको छ। यसले भावी पुस्ताको उपभोगको मागलाई व्यवस्थित गर्दै वातावरण मैत्री सेवा प्रवाहमा समर्पित हुन प्रोत्साहन गर्नेछ भन्ने अपेक्षा लिएको छु। साथै, समितिले बन्दरगाह पूर्वाधारको विकास मार्फत नेपालको वैदेशिक व्यापार प्रवर्द्धन तथा सहजीकरणमा उल्लेखनीय भूमिका खेल्ने अपेक्षा सहित यस रसदमा समेटिएका विषयगत लेखहरू सम्बन्धित सबैको लागि उपयोगी र पठनीय सामग्री हुनेछन् भन्दै यो पुस्तिका प्रकाशनको लागि योगदान पुऱ्याउनु हुने सम्पूर्ण विज्ञ लेखकहरूज्यू प्रति हार्दिक आभार तथा कृतज्ञता प्रकट गर्दछु। साथै, रसद २०८१ को डिजिटल नवौं अंक संस्करण प्रकाशन गर्न निरन्तर सहयोग गर्नु हुने सहकर्मि कर्मचारीलाई पूनः धन्यवाद दिन चाहन्छु।

कार्यकारी निर्देशक

नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति



## मनाइ

नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति "रसद" २०८१ अंक ९ पुस्तिका" नेपालको वैदेशिक व्यापार विकास, व्यवस्थापन, प्रवर्द्धन तथा सहजीकरण सम्बन्धी अवधारणागत तथा आनुभाविक ज्ञान व्यवस्थापन गर्ने सूचनामूलक पुस्तकको रूपमा प्रकाशन हुने गरेको छ। झण्डै एक दशक पूरा गरेको यस पुस्तकले विभिन्न आरोह अवरोह पाहार गर्दै यहाँ सम्म आइपुग्दा पाठक समक्ष यसले केही थोरै भएपनि नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति र समितिको गठन भएको शुरुको अवस्था देखि २७ वर्ष पाहार गर्दै गर्दाको अवस्थाको प्रतिविम्ब गर्ने प्रयास पक्कै पनि गर्दछ। यो वार्षिक पुस्तकको रूपमा स्थापित भैसकेको छ। नेपाल राष्ट्रिय पुस्तकालयबाट प्राप्त दर्ता नं. ISSN 2661-6343 यस पुस्तकको उपलब्धिको रूपमा हामीले महसुस गरेका छौं। साथै, नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिको बारेमा जान्न र बुझ्न खोज्ने पाठकलाई बुझ्न र यसको कार्यक्षेत्र सम्बन्धी प्रश्नको उत्तर दिन सक्ने पाठक वर्ग निर्माण गरेको छ भन्ने हाम्रो ठहर रहेको छ। यस कारण हामीले पछिल्लो समयमा अन्तर-विधागत विषयमा सूचनामूलक लेखहरूको माध्यमद्वारा पाठक समक्ष आफ्नो ज्ञानको उचाईलाई अझ फराकिलो र दिगो बनाउने प्रयास गरेका छौं। साथै, हामीले यस पुस्तकमा अनुसन्धानमूलक लेखहरू प्रकाशन गर्ने हाम्रो प्रयास निरन्तर जारी छ र निरन्तर रहिरहनेछ भन्ने प्रतिवद्धता गर्दछौं।

यस अंकमा प्रकाशित लेख रचनाहरू मूलतः आर्थिक विकासको लागि व्यापार तथा पारवहन सहजीकरण, आयात निर्यात उद्योग तथा फ्रेट फर्वार्डस् उद्योग, व्यापारिक कानून, यातायात, सूचना तथा सञ्चार, सार्वजनिक सेवा प्रवाह, सार्वजनिक संस्थान, आपूर्ति श्रृङ्खला, लगायतका विषयहरू संग सम्बन्धित राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय अवसर चुनौती र संभावनाहरू संग सम्बन्धित रहेका छन्। यी लेख तथा अमूल्य विचार र तथ्य/तथ्याङ्कले एउटा संस्थाको मात्र नभएर समग्र देशको थोरै भए पनि प्रतिविम्ब गर्नेछन् भन्ने अपेक्षा गर्दछौं।

अन्त्यमा, मालवस्तुको मल्टीमोडल तथा इन्टरमोडल ढुवानी, कन्टेनर कार्गोको आवागमन तथा बहिर्गमन, लोडिङ्ग तथा अनलोडिङ्ग, मालवहाक तथा खाली कन्टेनर/ट्रक/सवारी साधनहरू आदिको व्यवस्थित पार्किङ्ग एवम् वितरण प्रणाली लगायतको रसद (Logistics) व्यवस्थापन बाट पहिचान दिलाउन खोजिएको वार्षिक पुस्तक "स्मारिका" २०७१ अंक १ ले "रसद" २०८१ अंक ९ पुस्तिका" सम्मको यात्रा पूरा गर्दै यसले समितिको संस्थागत संस्मरण (Institutional Memory) कायम गर्न प्रयासरत रहेको छ र यो प्रयास निरन्तर जारी रहनेछ भनि पाठक वर्गमा यो उत्साह बाँड्ने सानो जमर्को गरेको छौं।

### संरक्षक

श्री आशिष ञजुरेल  
(कार्यकारी निर्देशक)

### प्रकाशन समूह

संयोजक

श्री शान्ता बुढाथोकी  
(वरिष्ठ अधिकृत)

### कम्प्युटर टाइप

श्री कमला के.सी.  
श्री दिक्षा अधिकारी

प्रकाशन संयोजक





## विषयसूची

सि. नं.	शीर्षक	लेखको नाम	पेज नं.
१	नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति (परिचय)	दिक्षा अधिकारी	१
२	नेपालमा औद्योगिक विकास, सवाल, चुनौती र संभावनाहरू	डा. तोया नारायण ज्ञवाली	५
३	विकासमा सूचना सञ्चार प्रविधिको प्रयोग	गोपीनाथ मैनाली	११
४	क्षेत्रिय व्यापारका केही प्रावधानहरू	सृजना तिवारी	२०
५	नेपालमा समावेशीकरण र सामाजिक प्रतिनिधित्व	राजाराम श्रेष्ठ	२६
६	नेपाल सीमापारको अवस्था र व्यापार सम्भावना	कमल प्रसाद तिमल्सिना	३४
७	आत्मनिर्भरता र निजीक्षेत्रको अन्तर्सम्बन्ध	अशोककुमार टेमानी	३७
८	अनुगमन तथा मूल्यांकन कानुनका प्रमुख पक्षहरू तथा कार्यान्वयनको भावी कार्यदिशा	रुद्र प्रसाद भट्ट	३९
९	अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा एआईका अवसर र चुनौती	अर्जुन पोख्रेल	४५
१०	नेपालको आर्थिक विकासको एक आधार: दिगो पारवहन प्रणाली र सन्तुलित व्यापार	विशाल सापकोटा	५०
११	नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिको रसद व्यवस्थापन भूमिका:सिंहावलोकन	शान्ता बुढाथोकी	६५
१२	जलवायु परिवर्तन	करुणा अधिकारी	७०
१३	नेपालको सार्वजनिक संस्थानको सवाल	अस्मिता पन्त	७३
१४	सार्वजनिक निकायमा दर्ता र चलानी कार्य र यसको महत्व	जयमाला मिश्र	७८
१५	संगठित संस्था र ट्रेड यूनियनको औचित्यता	विस्ना भट्ट	८३
१६	विश्व भन्सार संगठन: सिंहावलोकन	कमला के.सी	८७
१७	साईबर अपराध: नेपालमा कानुनी व्यवस्था र अवस्था	दीपा खराल	९१
१८	प्रतिस्पर्धी निर्यातका लागि यातायात र लजिस्टिक	मोदनाथ ढकाल	९४

सि.नं.	शीर्षक	लेखको नाम	पेज नं.
१९	अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार तथा पारवहन सहजीकरणमा सुख्खा बन्दरगाहको महत्व	उर्मिला के.सी.	९९
२०	नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार, वर्तमान अवस्था, प्रवृत्ति	मोनिका बुढाथोकी	१०६
२१	भूपरिवेष्ठित तथा अतिकमविकसित मुलुकको अधिकार र नेपाल	सुदिप पण्डित	१०९
22	The Environment of Foreign Direct Investment (FDI) in Nepal	Mr. Laxman Bahadur Basnet Mr. Yoganath Poudel	113
23	Facilitating Trade and Transport for Economic Growth	Kamalesh Kumar Agrawal	134
24	Transit Facilitation and Supply Chain Management: Global Best Practices and Nepal's Opportunities	Prakash Prasad Pokharel	139
25	SWOT analysis on The EU's Corporate Sustainability Due Diligence (CSDD) Directive: The expected impact on Nepali Export Industries	Rajendra Singh	149
26	Application of AI in Public Service Delivery	Shuveksha Sapkota	155
27	Higher Education Marketing In Nepal: Conceptual Review	Umesh Bhakta Joshi	160
28	Land Ports in Nepal-India Border: Discussing their Roles in Enhancing Connectivity and Trade Facilitation	Prastisha Ghimere	174
29	Unlocking Nepal's Trade Potential through Strategic Trade Infrastructure Investments	Prabhakar Ghimire	180
30	Sustainable Development Goals and Transportation: Bridging the Gap in Supply Chain Management	Anita Poudel	185
३१	The Freight Forwarding Industry in Nepal: Challenges and Opportunities	Naresh Kumar Agrawal	189
३२	Nepalese Dry Ports and Sustainability	Rajan Sharma	192

# नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति (परिचय)

दिक्षा अधिकारी

## परिचय:

विकास समिति ऐन २०१३ बमोजिम वि.स. २०५४ माघ ६ गते नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति निम्न उद्देश्य प्राप्त गर्नको लागि निम्न कार्यहरू गर्नको लागि नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिको गठन भएको थियो ।

## उद्देश्य

नेपालको वैदेशिक व्यापार प्रवर्द्धन गर्नु ।

## कार्यक्षेत्र:

उल्लिखित उद्देश्य प्राप्त गर्नको लागि नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिले निम्न कार्यहरू गर्दै आएको छ ।

- ❖ बन्दरगाहको विकास, निर्माण, व्यवस्थापन तथा सञ्चालन गर्ने ।
- ❖ बन्दरगाह व्यवस्थापन तथा सञ्चालन गर्न/गराउनको लागि सेवा शुल्क निर्धारण गर्ने ।
- ❖ बन्दरगाह व्यवस्थापन तथा सञ्चालन गर्नको लागि अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको बोलपत्र आव्हान गर्ने ।
- ❖ बन्दरगाह व्यवस्थापन तथा सञ्चालन कम्पनी छनोट गर्ने ।
- ❖ बन्दरगाह व्यवस्थापन तथा सञ्चालन गर्नको लागि समिति र कम्पनी बीच करार सम्झौता गर्ने ।
- ❖ बन्दरगाह व्यवस्थापन तथा सञ्चालनको लागि नेपाल सरकारसंग समन्वय गरी रेलवे सम्झौता गर्ने ।
- ❖ बन्दरगाह व्यवस्थापन तथा सञ्चालन प्रभावकारिताको लागि समन्वय तथा सहकार्य गर्ने ।
- ❖ समितिको वार्षिक बजेट नीति तथा कार्यक्रम स्वीकृत गर्ने ।
- ❖ बन्दरगाह व्यवस्थापन तथा सञ्चालन प्रभावकारिता कायम गर्नको लागि समन्वय गर्ने ।

## नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति संरचना

अध्यक्ष-वाणिज्य तथा आपूर्ति सचिव,

सदस्य- प्रतिनिधि(सहसचिव)भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय

सदस्य- महानिर्देशक, भन्सार विभाग

सदस्य-सभापति, नेपाल उद्योग, वाणिज्य महासंघ

सदस्य- अध्यक्ष, नेपाल चेम्बर अफ कमर्स

सदस्य-अध्यक्ष, फ्रेट फरवार्डस एसोसियसन अफ नेपाल

सदस्य सचिव- कार्यकारी निर्देशक, नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति  
“सदस्य सचिवको काम, कर्तव्य र अधिकार समितिले तोकेबमोजिम हुनेछ ।”

### गभर्निङ कानूनहरू:

- ❖ नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति गठन आदेश, २०५४
- ❖ नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति कर्मचारी (सेवा, शर्त) नियमावली, २०५६ (संशोधन, २०६६),
- ❖ नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति खरिद तथा आर्थिक कार्यविधि नियमावली, २०६६,
- ❖ नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति टर्मिनल पट्टावहालमा दिने सम्बन्धी नियमावली, २०७०
- ❖ नेपाल- भारत रेल सेवा सम्झौता, २००४,
- ❖ चोभार सुख्खा बन्दरगाह आयोजना व्यवस्थापन तथा कार्यान्वयन GBV/GRM संयन्त्र, कोड अफ कन्डक्ट, २०७६
- ❖ निर्माण, वस्तु तथा सेवाको खरिद, परामर्श सेवा खरिद गर्दा नेपाल सरकार खरिद ऐन, २०६३ र नियमावली, २०६४ को संशोधन संस्करण,
- ❖ नेपाल सरकार निजामती सेवा ऐन, २०४९ र नियमावली, २०५० को संशोधन संस्करण,
- ❖ नेपाल- भारत पारवहन सन्धि, २००९ को संशोधन संस्करण ।

### मानव संसाधन व्यवस्थापन:

कार्य सञ्चालनको लागि नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिले आवश्यक कर्मचारीहरू नियुक्ति गर्न सक्ने व्यवस्था बमोजिम दैनिक प्रशासन लगायतको कार्य गर्न र गराउनको लागि एक कार्यकारी निर्देशक समेतको ६१ स्थायी दरवन्दीका पदहरूको व्यवस्था गरिएको छ । यस मध्ये २२ जना कर्मचारी (अधिकृत तह-९ देखि सहायक तह -४ ) मा स्थायी रूपमा कार्यरत रहेका छन् । साथै, तहविहिन स्थायी कर्मचारी ६ जना रहेका छन् । नेपाल सरकार, मन्त्रीपरिषदले कानून बमोजिम ४ वर्षको लागि कार्यकारी निर्देशक नियुक्ति गर्दछ । सुख्खा बन्दरगाह तथा एकिकृत जाँच चौकी विकास, निर्माण, व्यवस्थापन तथा सञ्चालनको समन्वय गर्दै सार्वजनिक – निजी साझेदारीमा कार्यकारी निर्देशकले दैनिक प्रशासनको नेतृत्व गर्दछ ।

**शाखा कार्यालय:** केन्द्रीय कार्यालय अन्तर्गत रहने गरी निम्नानुसारका कार्यालय रहेका छन् ।

### लेखा र लेखा परीक्षण:

- ❖ समितिको आय-व्ययको लेखा प्रचलित कानून मोजिम हुने,
- ❖ समितिको लेखा परीक्षण महालेखा परीक्षकको विभाग वा सो विभागले तोकेको लेखापरीक्षकबाट हुने,
- ❖ नेपाल सरकारले समितिको आय-व्ययको लेखा, तत्सम्बन्धी कागजात र समितिको अरु नगदी जिन्सी जुनसुकै बखत जाँच गर्न वा गराउन सक्ने व्यवस्था हुने ।

### सबल पक्ष:

नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति अन्तर्गत ८ वटा सुख्खा बन्दरगाह तथा एकिकृत जाँच चौकी संचालनमा रहेका छन् ।

- ❖ निजीक्षेत्रको सक्रिय सभागितामा सञ्चालन,
- ❖ सार्वजनिक निजी साझेदारीमा सेवा प्रवाह,
- ❖ सार्वजनिक निजी साझेदारीमा बन्दरगाह निर्माण,
- ❖ सार्वजनिक निजी साझेदारीमा बजेट तथा नीतिगत निर्णय निर्माण,
- ❖ सार्वजनिक निजी साझेदारीमा बन्दरगाह विकासको लागि अध्ययन अनुसन्धान,
- ❖ सार्वजनिक निजी साझेदारीमा नियमन,
- ❖ वित्तीय तथा भौतिक पूर्वाधारमा उल्लेखनीय प्रगति,
- ❖ स्रोत(कोष)मा समितिको स्वायत्तता ।

### दुर्बल पक्ष:

- ❖ न्यून स्थायी कर्मचारी,
- ❖ कार्य क्षेत्र सिमित,
- ❖ अस्थायी विकास बोर्डको रूपमा समिति,
- ❖ आयोजना संगठन संरचना,
- ❖ प्रम्परागत शैलीको बन्दरगाह व्यवस्थापन तथा कोष व्यवस्थापन प्रणाली ।

### अवसर:

- ❖ बन्दरगाह विकास तथा निर्माण कार्यमा बिश्व बैंक तथा एशियाली विकास बैंकको चासो,
- ❖ बन्दरगाह व्यवस्थापन तथा सञ्चालनमा निजी क्षेत्रको सक्रिय संलग्नता
- ❖ समितिको छूट्टै कोष व्यवस्थापन र परिचालन स्वायत्तता,
- ❖ प्रशासकीय प्रमुखको रूपमा समितिको सिफारिसमा नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषद्ले गर्ने नियुक्ति,
- ❖ वर्क फोर्स डाइभर्सिटी ।

### चुनौती:

- ❖ समय- समयमा हुने नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिको खारेजी सम्बन्धी नीतिगत निर्णय, ज्वलन्त उदाहरणको रूपमा (आ.व.२०८०/८१ को स्वीकृत वार्षिक बजेट वक्तव्य, नेपाल सरकार)
- ❖ अधिक स्थायी कर्मचारी टर्नओभर ।

### अबको बाटो:

- ❖ प्रस्तावित बन्दरगाह प्राधिकरण विधेयकको अनुमोदन,
- ❖ प्रस्तावित कर्मचारी सेवा शर्त तथा सुविधा सम्बन्धी नियमावली, २०८१ को अनुमोदन र कार्यान्वयन,
- ❖ स्थायी कर्मचारी भर्ना, छनोट र नियुक्ति,
- ❖ बन्दरगाहलाई आर्थिक कोरीडोरको रूपमा विकास,
- ❖ उपलब्ध मानव स्रोत तथा अन्य साधनको दिगो तथा फराकिलो परिचालन र उपयोग,
- ❖ चोभार सुख्खा बन्दरगाह लगायतका बन्दरगाहको दिगो तथा उपभोक्ता मुखी सञ्चालन,

- ❖ मागमा आधारित स्रोत व्यवस्थापन र सोको पार्दर्शिता, जवाफदेहिता, उत्तरदायित्व निर्वाह गर्न सक्ने नेतृत्व निर्माण,
- ❖ न्यून लागत उच्च उत्पादन तथा उत्पादकत्वको मान्यतामा बन्दरगाह विकास, निर्माण, व्यवस्थापन तथा सञ्चालन ।

### निष्कर्ष:

इन्टरमोडल तथा मल्टीमोडल यातायात अवधारणामा आधारित बातावरणमैत्री बन्दरगाह व्यवस्थापन तथा यसको दिगो रूपमा उपयोग हुने गरी सञ्चालन गर्दै नेपालको आयात – निर्यात कारोबार लागत र समय न्यूनीकरण गरी नेपालको वैदेशिक व्यापार सहजीकरण गर्न स्थापित नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिको दिगो संगठन संरचना निर्माण गर्नु आजको आवश्यकता रहेको छ ।

प्रशासन शाखा, नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति निकटमा रही तयार गरिएको ।

### सन्दर्भसूची

नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति गठन आदेश, २०५४

विकास समिति ऐन, २०१३

स्वीकृत संगठन तथा व्यवस्थापन सर्भे प्रतिवेदन, २०७२



# नेपालमा औद्योगिक विकास, सवाल, चुनौती र संभावनाहरू



डा. तोया नारायण जवाली  
सचिव, नेपाल सरकार

## नेपालको औद्योगिक विकास

देशको समग्र आर्थिक सामाजिक विकासको मेरुदण्डको रूपमा त्यो देशको औद्योगिक सक्षमतालाई लिईन्छ। नेपालको औद्योगिक क्षेत्र निकै कमजोर मध्यमा पर्दछ। यसको उदाहरणको रूपमा छिमेकी देश भारतमा कुल गार्हस्थ उत्पादनमा औद्योगिक क्षेत्रको योगदान २६ प्रतिशत र छिमेकी देश चीनमा ३८ प्रतिशत हुदा नेपालको १३ प्रतिशत रहेबाट पुष्टि हुन्छ। अर्थात् नेपालमा उद्योगका लागि संचालित संस्थागत प्रयास र नीति कार्यक्रमले नतिजा दिन सकेका छैनन्। उद्योग क्षेत्रको लागि विनियोजन हुने बजेट करिव रु १० अरब विनियोजन हुन्छ अर्थात् यो वार्षिक बजेटको करिव ०.५ प्रतिशत मात्र हो। त्यसको करिव ६५ प्रतिशतमात्र खर्च हुने गरेको छ। विगत दश वर्षदेखि हरेक वर्ष नीति कार्यक्रम र बजेटमा आउने स्टार्टअपका प्रयासले नतिजा दिन सकेका छैनन्।

हाम्रो आद्योगिक क्षेत्रले नतिजा दिन नसकेका उदाहरण हेरौं। सन् १९९० मा प्रतिव्यक्ति आय ३०० अमेरिकी डलर भएका भारत र चीन औद्योगिक विकासको माध्यमबाट विश्वका आर्थिक शक्ति बन्दैछन्। स्मरणीय छ, त्यो समयमा नेपालको प्रतिव्यक्ति आय २५० अमेरिकी डलर थियो। यसबाट हाम्रा प्रयासको सफलताको तुलना गर्न सकिन्छ। सन् १९९० मा नेपालले उदारिकरणको नीति अख्तियार गर्दा कुल गार्हस्थ उत्पादनमा व्यापार घाटा करिव ९ प्रतिशत थियो, तर विगत तीन दशकमा व्यापार घाटा ३ गुणाले वृद्धि भै २७ प्रतिशत पुगको छ। अर्को सन्दर्भमा अर्थतन्त्रमा कृषिको योगदान २४ प्रतिशत हुदा विप्रेषणको योगदान २७ पुगनु र नेपालको समग्र निर्यातको दुई गुणा मूल्य तिरेर एकमात्र वस्तु पेट्रोलियम पदार्थ खरिद गर्नुले नेपालको आद्योगिक क्षमताको आकलन गर्न सकिन्छ।

## नेपालमा औद्योगिक विकासका नीति र कार्यक्रम

नेपालले सन् १९९० पश्चात खुल्ला र उदार औद्योगिक नीति अवलम्बन गरी नीतिगत र कानूनी सुधार गर्‍यो। नेपालमा औपचारिक रूपमा वि.स. १९९२ मा उद्योग परिषद्को गठन भै कम्पनी ऐन १९९३ तर्जुमा भएको र १९९३ मा विराटनगर जुट मिल स्थापना भएको हो। नेपालले पहिलो योजनामा निकासी पैठारी (नियन्त्रण) ऐन, २०१३ र प्राइभेट फर्म रजिष्ट्रेशन ऐन, २०१४ जारी गर्‍यो। दोस्रो योजनामा कम्पनी ऐन, २०२१ र ट्रेड मार्क, पेटेन्ट डिजाइन ऐन, २०२२ लगायतका ऐन जारी गरियो।

यी पुराना ऐनको सट्टा नया ऐन जारी हुन नसक्नुले हाम्रो विद्यायिकी क्षमताको आकलन गर्न सकिन्छ। तेस्रो आवधिक योजनामा औद्योगिक पूर्वाधारको रूपमा बालाजु/पाटन औद्योगिक क्षेत्रको स्थापनाको काम शुरु भयो। नेपालको पाचौं योजनामा औद्योगिक नीति २०३७ जारी भयो। आठौं योजनादेखि उद्योग र व्यापारको क्षेत्रमा उदार नीतिहरू लागू भए। यसको उदाहरणको रूपमा औद्योगिक नीति, २०४९, वाणिज्य नीति, २०४९

लाई लिन सकिन्छ । चौधौं योजनामा विदेशी लगानी तथा प्रविधि हस्तान्तरण ऐन जारी भयो । नेपालको संविधान, आवधिक योजना, क्षेत्रगत नीति, प्रचलित कानून र नीति कार्यक्रमले औद्योगिक प्रवर्द्धन र विकासमा जोड दिएका छन् जसलाई देहाय अनुसार उल्लेख गरिएको छ ।

- नेपालको संविधानमा सार्वजनिक, निजी र सहकारीको विकासबाट सुदृढ अर्थतन्त्र निर्माण गर्ने, निजी क्षेत्रको विकास गर्ने, आर्थिक प्रतिफलको न्यायोचित वितरण गर्ने र प्रतिस्पर्धी उद्योगको विकास गर्ने प्रावधान राखिएको छ ।
- चालु सोह्रौं योजनाले औद्योगिक लगानीलाई प्रोत्साहन गर्ने, औद्योगिक प्रवर्द्धन गर्ने, उद्योग संचालनको सहज वातावरण तयार गर्ने र उद्योग क्षेत्रको योगदान अर्थतन्त्रमा वृद्धि गर्ने लक्ष्य लिएको छ ।
- नेपाल सरकार, कार्य विभाजन नियमावली, २०७४ ले मन्त्रालयहरूको कार्यक्षेत्र स्पष्ट गरेको छ ।
- नेपाल संयुक्त राष्ट्र संघीय औद्योगिक विकास संगठन (UNIDO) को सक्रिय सदस्यको रूपमा रहको छ ।
- औद्योगिक नीति, २०६७ ले औद्योगिक विकासबाट गरिवी निवारण गर्ने उद्देश्य लिएको छ ।
- विशेष क्षेत्र आर्थिक ऐन, २०७३ ले उद्योगले पाउने विभिन्न सुविधाको व्यवस्था गरेको छ । निर्यातका लागि छुट सुविधाको विशेष व्यवस्थाका साथै उद्योगको राष्ट्रियकरण नहुने विषयको ग्यारेन्टी गरेको छ ।
- विदेशी लगानी तथा प्रविधि हस्तान्तरण ऐन, २०७५ ले उद्योगमा लगानीको विषय र प्रविधि हस्तान्तरणको प्रावधानहरू राखेको छ ।
- औद्योगिक व्यवसाय ऐन, २०७६ ले उद्योगको क्षमताको आधारमा पाँच प्रकार र सेवाको आधारमा आठ प्रकारमा विभाजन गरेको छ ।
- आ.व. २०८१/२०८२ को बजेटले आन्तरिक उत्पादन बढाउने, नेपाली वस्तुको उत्पादन र उपभोग बढाउने, मेक ईन नेपाल, मेड ईन नेपालजस्ता विषयको घोषणा गरेको छ ।
- उद्योगको प्रवर्द्धनका लागि तीन तहका सरकारका योजना, कार्यक्रम र परियोजनाहरू संचालनमा छन् । उदाहरणका लागि ४००+ खनिज अन्वेषणका लागि इजाजत दिईएको छ । १५०+ खानी उत्खनन अनुमति दिईएको छ । ४२+ भुकम्प मापन केन्द्र छन् । ५००+ नेपाल गुणस्तर प्रदान गरिएको छ ।
- औद्योगिक पूर्वाधारमा लगानी गरिएको छ । औद्योगिक ग्राम, औद्योगिक क्षेत्र, विशेष औद्योगिक क्षेत्र, औद्योगिक क्लस्टर र औद्योगिक कोरिडोरका विषयहरू अघि बढाईएको छ ।
- उद्योग प्रवर्द्धन र औद्योगिक विकासमा कार्य गर्ने मन्त्रालय, विभाग, समिति, केन्द्र, प्रतिष्ठान, कार्यालयहरू छन् । १२ वटा गुणस्तर प्रयोगशाला संचालनमा छन् ।
- उद्योगमा वैदेशिक लगानी र उद्योगमा प्रविधि हस्तान्तरणका विषयहरू छन् ।
- उद्योगका लागि निर्यात अनुदान र कर छुटका विषयहरू कार्यान्वयनमा छन् ।
- निजी क्षेत्रको विकासका लागि विभिन्न नीतिगत र संस्थागत व्यवस्था गरिएको छ ।



## नेपालमा उद्योगको अवस्था अर्थात सबल र कमजोर पक्षहरू

उद्योग आर्थिक विकासको इन्जिन हो । विकसित वा विकासोन्मुख सबै देशमा अर्थतन्त्रको मियो या मेरुदण्डको रूपमा उद्योग रहेको हुन्छ । उद्योगले कारणले कच्चा पदार्थको सदुपयोग, रोजगारी सृजना, राजश्व संकलन र निर्यात प्रवर्द्धन संभव हुन्छ । उद्योगले आर्थिक विकास, सामाजिक विकास, दिगो विकास, मानव विकास हुन्छ । नेपालमा कुल ग्राहस्थ उत्पादनमा आ.व.२०८०/८१ मा उत्पादनमूलक उद्योगको योगदान ४.९ प्रतिशत र रोजगारी करिब ८ प्रतिशत रहेको छ । एउटा उद्योगले अर्को उद्योगको विकासमा सघाउछ । उदाहरणको लागि पर्यटन उद्योग विकासले यातायात, संचार, उत्पादन, कृषि लगायतका उद्योगलाई सघाउछ । साथै उद्योगले मूल्य अभिवृद्धि, प्रशोधन, लेबलिङ जस्ता गुणस्तरीय कार्यको लागि समेत आधार प्रदान गर्दछ । नेपालको औद्योगिक विकासका सबल पक्ष र कमजोर पक्षलाई देहायअनुसार बुझ्न सकिन्छ ।

- सन् १९९० मा प्रतिव्यक्ति आय ३०० अमेरिकी डलर भएका भारत र चीन औद्योगिक विकासको माध्यमबाट विश्वका आर्थिक शक्ति बन्दैछन् । स्मरणीय छ, त्यो समयमा नेपालको प्रतिव्यक्ति आय २५० अमेरिकी डलर थियो ।
- नेपालका उद्योगको कमजोर पक्षको रूपमा उच्च उत्पादन लागत, आयातित कच्चा पदार्थ, कमजोर औद्योगिक पूर्वाधार, राजनैतिक अस्थिरता, दक्ष जनशक्तिको कमी जस्ता विषय प्रमुख छन् । यसका साथै यातायातको कमजोर अवस्था, भारतसंगको उच्च निर्भरता र उद्योगका व्यवहारजन्य कठिनाईले नेपालको उद्योग प्रतिस्पर्धी र सक्षम बन्न सकेको छैन ।
- औद्योगिक व्यवसाय ऐन २०७६ ले उद्योगलाई पूजीको आधारमा लघु, घरेलु, साना, मझौला र ठूला गरि ५ प्रकार र वस्तु वा सेवाको आधारमा उत्पादनमूलक, उर्जामूलक, कृषिजन्य, खनिजजन्य, पर्यटन, सेवामूलक, निर्माणजन्य लगायतका आठ प्रकारमा विभाजन गरेको छ ।
- नेपालमा सिप विकास, औद्योगिक मानसिकता र उद्यमशील संकृतिको अवस्था कमजोर छ ।
- नेपालमा ३ लाख ३३ हजार कम्पनी मध्ये सार्वजनिक उद्योग २०००, मुनाफा वितरण नगर्ने कम्पनी ६००० र निजी कम्पनी करिब ३,२१,००० छन् । तर यी सबै कम्पनी संचालनमा छैनन् । शेयर धनी संख्या तीनबटैमा गरि ५० लाख रहेको छ ।
- नेपालका उद्योगमा वैदेशिक लगानी स्वीकृति अवस्था निकै कमजोर छ । उद्योग विभागबाट रु ४ खर्ब र लगानी बोर्डबाट करिब रु १२ खर्बको लगानी स्वीकृति भएको छ । यसको करिब ३३ प्रतिशत मात्र परिचालन हुन्छ ।
- नेपालमा औद्योगिक ग्राम १२० निर्माणको क्रममा छन् तर संचालन शुन्य प्राय छ । औद्योगिक क्षेत्र १० संचालनमा र थप सात वटा घोषणा भएका छन् । औद्योगिक क्षेत्रको संचालन उत्साहजनक छैन । १४ वटा विशेष आर्थिक क्षेत्र घोषणा भएपनि २ वटामात्र सामान्य संचालनमा छन् ।
- नेपालमा विदेशी लगानीका उद्योगको संख्या ६१११ पुगेको छ । तर नेपालमा परिचालन हुने वैदेशिक लगानी विश्वमै कम मध्येको छ ।
- नेपालमा कम्पनी ३ लाख ३३ हजार छन्, तर यी सबै संचालनमा छैनन् । उद्योग करिब १०००० छन् ।

- प्रथम राष्ट्रिय आर्थिक गणना २०७५ अनुसार सबै खालका फर्म/प्रतिष्ठानको संख्या ९ लाख २२ हजार रहेको छ। जसमा लघु, घरेलु र साना उद्योगको संख्या ६,५०,००० छन्। समयअनुसारको रणनीति, प्रविधि र उद्यमशीलताको अख्तियार गर्न नसक्दा नेपालका लघु, घरेलु र साना उद्योगहरूको अवस्था निकै चुनौतीपूर्ण छ।
- यी ९ लाख उद्योग, प्रतिष्ठानमा ३४ लाख जनशक्ति कार्यरत छन् भने प्रति प्रतिष्ठान कार्यरत औसत जनशक्ति ३.७ जना रहेको छ।

## नेपालमा उद्योगका मामिला र चुनौतीहरू

नेपालको औद्योगिक विकासमा उत्पादनको बढ्दो लागत, कमजोर बौद्धिक सम्पत्तिको अवस्था र कमजोर आपूर्ति श्रृंखलाको अवस्था छ। औद्योगिक पूर्वाधारहरू अपर्याप्त र गुणस्तर कमजोर छ। दक्ष जनशक्तिको अभाव छ। कमजोर अग्र, पृष्ठ र समानान्तर सम्बन्ध छ। सरकारी सहयोग र सहजीकरणको अवस्था निकै कमजोर छ। नेपालमा उद्यमशील संस्कृतिको निकै अभाव छ। औपचारिक शिक्षा भएपनि सीप र क्षमता विकासको अवस्था निकै कमजोर छ। समग्रमा नेपालको उद्योगको सवाल र चुनौतीहरू देहायबमोजिम छन्।

- कुनै पनि क्षेत्रको विकासमा त्यो क्षेत्रका संस्था वा निकायको भूमिका मुख्य हुन्छ। नेपालको उद्योग क्षेत्रको विकासका लागि नेपालको उद्योग क्षेत्रमा काम गर्ने संस्था वा निकायको दक्षता र क्षमताको विकास गर्नु।
- नेपालको उद्योग क्षेत्रमा लगानी, उत्पादन र उत्पादकत्व वृद्धि गरि प्रदेशगत र स्थानीय संभावनाको खोजी र विकास गर्नु।
- उद्योगको लागि उपयुक्त श्रमशक्ति, उर्जा, प्रविधि र कच्चा पदार्थको व्यवस्था गर्नु।
- उद्योगको प्रवर्द्धन र विकासका लागि निजी र सामुदायिक संस्थाको क्षमता, दक्षता र संस्थागत संभ्रनाको विकास गर्नु।
- सरकारी र निजी क्षेत्रको समन्वय, सहयोग र सहकार्यलाई प्रभावकारी बनाउनु।
- नेपालमा नियमित रूपमा हुने बन्द, हडताल, धर्ना, अवरोध, बन्दलाई अन्त्य गर्नु।
- नेपालको भुगोल र यातायातको कारणले उच्च भएको पारवहन लागतलाई न्यून गर्नु।
- नेपालमा पछिल्लो समयमा उद्योगमा भन्दा व्यापारमा आकर्षण देखिएकोले उद्योगमा लगानीलाई प्रोत्साहित गर्नु।
- कमजोर औद्योगिक पूर्वाधारलाई गुणस्तरीय र पर्याप्त बनाउनु। निजी क्षेत्रमा संस्थागत सुशासनको वृद्धि गर्नु।
- एकद्वार सेवालाई प्रभावकारी बनाउनु। औद्योगिक संस्कृतिको विकास गर्नु।
- सरकार, उद्योगी, श्रमिक, ट्रेड युनियनका आ-आफ्ना प्राथमिकताले नेपालको उद्योग क्षेत्र अलमलिएकोले यसको सुधार गर्नु।
- सिप विकास र उद्यमशील संस्कृतिको प्रवर्द्धन गर्ने।
- वस्तु र सेवाको उत्पादनलाई प्रतिस्पर्धी र गुणस्तरीय बनाउनु।

- औद्योगिक वस्तुलाई प्रशोधन, लेवलिङ र ब्राण्डिङ गर्नु ।
- नेपालको औद्योगिक विकासमा उत्पादनको बढ्दो लागत कम गर्नु,
- कमजोर बौद्धिक सम्पत्तिको अवस्थामा सुधार गर्नु र कमजोर आपूर्ति श्रृंखलामा सुधार गर्नु ।
- उद्योगको स्वीकृति, स्थापना, संचालनका सम्बन्धमा भनसुन, चिनजान, अनुरोध, दवाव भन्दा पद्धति, प्रणाली र विधिमा संचालन गर्नु ।
- उद्योगको कमजोर अग्र, पृष्ठ र समानान्तर सम्बन्धमा सुधार गर्नु ।
- उद्योगमा अध्ययन र अनुसन्धानको लागि लगानी गर्नु ।

समग्रमा नेपालमा उद्योगको स्वीकृति र संचालनमा लामो समय लाग्ने गरेको छ । उत्पादन प्रकृत्यामा निरन्तरका कठिनाइ र उद्योगको सबै चरणमा अर्थात् प्रणालीगत समस्या भएकोले सुधार गर्नुपर्ने अवस्था छ । उदाहरणका लागि नेपालको उत्पादनमा श्रम, पूँजी, प्रविधि, कच्चा पदार्थका हरेक आयाममा जटिलता छन् । औद्योगिक प्रकृत्या परम्परागत र जटिल हुनुका साथै गुणस्तर कमजोर र मूल्य बढी भएकोले विश्व बजारमा नेपाली वस्तु र सेवा प्रतिस्पर्धी हुनु निकै कठिन छ ।

### नेपालमा उद्योगको विकासका लागि सुझावहरू

नेपालमा उद्योगको विकासको लागि गुणस्तरीय औद्योगिक पूर्वाधारमा लगानी गर्नुपर्ने अवस्था छ । सरकारी सहयोग र सहजीकरणको खाँचो छ । नेपालको मानव पूँजीमा थप लगानी आवश्यक छ । उच्चमशीलता, स्टार्टअप, मेन्टरिङ र नवप्रवर्तनमा काम गर्नुपर्ने अवस्था छ । स्वदेशी कच्चा पदार्थमा आधारित उद्योगको विकास अनिवार्य देखिएको छ । वैदेशिक लगानीलाई आकर्षण गर्नुपर्ने छ । सार्वजनिक निजी साझेदारीमा पहल गर्नुपर्ने छ । समग्रमा देहायका उपायहरू अवलम्बन गर्नुपर्ने अवस्था छ ।

- देशमा औद्योगिक विकासको लागि राजनैतिक र आर्थिक निकाय र संस्थाहरूलाई उत्तरदायी, दक्ष, प्रतिस्पर्धी र पारदर्शी तवरले संचालन गर्ने ।
- उद्योगको सुधार र विकासको लागि राजनैतिक स्थिरता, उद्योग नीतिमा राजनैतिक सहमति आवश्यक पर्ने ।
- औद्योगिक नीति, योजना, कार्यक्रम र परियोजनाबीच तालमेल र सहसम्बन्धको व्यवस्था गर्ने ।
- नीतिहरूको समसामयिक सुधार गर्ने, उदाहरणको रूपमा औद्योगिक नीति २०६७ को सट्टा नयाँ औद्योगिक नीति तर्जुमा गर्ने । यसका साथै विदेशी लगानी नीति २०७१ समेत दश वर्ष पुरानो भएकोले नया तर्जुमा गर्नुपर्ने ।
- उद्योगमा लगानी वृद्धि, आधुनिक प्रविधि र दक्ष जनशक्तिको व्यवस्था गर्ने ।
- औद्योगिक व्यवहारमा देखिएका जटिलता, बन्द, हडताल, विरोधको अन्त्य गर्ने । वार्ता र संभौताको क्षमता बढाउने ।
- औद्योगिक सुविधामा बाभिएका कानूनलाई सुधार गर्ने । उदाहरणको लागि आर्थिक ऐन र औद्योगिक व्यवसाय ऐनको सुविधा बाभिएका छन् ।

- आर्थिक कटनीतिको माध्यमबाट औद्योगिक विकासमा सहजीकरण गर्ने ।
- औद्योगिक सुरक्षाको प्रभावकारी व्यवस्थापन र गुणस्तरीय औद्योगिक पूर्वाधारको विकास गर्ने ।
- नेपालमा औद्योगिक विकासको मुख्य समस्याको रूपमा रहेका जग्गाका मुद्दा र वातावरणीय मुद्दाको संवोधन गर्ने ।
- संस्थागत सुशासन प्रवर्द्धनको प्रभावकारी व्यवस्था गर्ने, उद्योगको स्वीकृति, स्थापना र संचालनलाई प्रणाली र विधिमा संचालन गर्ने ।
- स्वदेशी कच्चा पदार्थमा आधारित उद्योगको विकासमा जोड दिने ।
- उद्योग स्थापना पूर्व, स्थापनाको समय र उद्योग संचालन यी सबै चरणका समस्यालाई एकीकृत रूपमा संवोधन गर्ने ।
- उद्योगलाई प्रणालीगत रूपमा संचालन गर्ने अर्थात् आगत, संचालन र उत्पादन का साथै Feedback बाट आएका विषयलाई तत्काल संवोधन गर्ने व्यवस्था गर्ने ।
- स्टार्ट अप, अन्वेषण, अनुसन्धान जस्ता विषयलाई प्रवर्द्धन गरि नेपाली वस्तु र सेवाको उत्पादन बढाउने र नेपाली वस्तु वा सेवाको उपभोग समेत वृद्धि गर्ने ।

## निष्कर्ष

नेपालजस्ता देशको समष्टिगत आर्थिक आधारको सवलीकरणमा औद्योगिक विकास अनिवार्य हुन्छ । नेपालको औद्योगिक विकासका लागि उत्पादनको बढदो लागतलाई उल्लेखिय रूपमा घटाउने र गुणस्तर बढाउनु पर्नेछ । नेपालमा बौद्धिक सम्पत्तिको कानूनी र कार्यक्रमगत विषयमा सुधार आवश्यक छ । आपूर्ति श्रृंखलामा सुधारका साथै औद्योगिक पूर्वाधारहरूमा लगानी बढाउनुपर्ने छ । समग्रमा मूल्य अभिवृद्धि, अग्र, पृष्ठ र समानान्तर सम्बन्धमा सुधारका साथै आर्थिक र औद्योगिक निकाय र संगठनको क्षमता र दक्षता उल्लेखिय रूपमा वृद्धि गर्नुपर्ने अवस्था छ । औद्योगिक विकासले लगानी, उत्पादन र रोजगारीमा उल्लेखिय रूपामा सघाउने हुदा नेपालजस्ता देशको लागि औद्योगिक विकासको विकल्प नै छैन ।



# विकासमा सूचना सञ्चार प्रविधिको प्रयोग



गोपीनाथ मैनाली

पूर्व सचिव/पूर्व महालेखा नियन्त्रक नेपाल सरकार

## विषय प्रवेश

एक्काइसौं शताब्दी सूचना प्रविधिको युग हो। जनजीवनका सबै क्षेत्रमा अनुमाननै नगरिएका परिवर्तन सूचना प्रविधिले सम्भव तुल्याएको छ। मानिसहरू र स्थानहरूबीच अचम्मको सञ्जालीकृत अन्तरक्रिया स्वचालित हुन थालेको छ, जसले स्थान र भूगोलको अवरोध भत्काइ अनन्त अवसरको ढोका खोलेको छ। यसले सार्वजनिक क्षेत्र, विकास व्यवस्थापन लगायत शासकीय प्रणालीदेखि जनजीवनका सबै पक्षलाई प्रभाव पारेको छ। सूचना प्रविधिको उपयोगले सार्वजनिक व्यवस्थापनलाई समन्वयात्मक, समावेशी, कार्यकुशल, प्रभावकारी, पारदर्शी र जवाफदेही बनाउँदै लगेको छ। त्यसैले सार्वजनिक व्यवस्थापनका सबै क्षेत्रहरूमा 'ई' उपसर्ग जोडिन थालेको छ, जस्तो कि e-government, e-service, e-learning, e-filing, e-registration, e-banking आदि। त्यस्तै सूचना प्रविधिका कारण सार्वजनिक क्षेत्र जनमुखी, छरितो, मितव्ययी, मूल्यवोधी, अग्रगामी र संवेदनशील बन्नका लागि निरन्तर दवाव पर्दै गएको छ। साथै सूचना प्रविधिको प्रयोगले सर्वसाधारण र सरकारबीचको सम्बन्धलाई पुनसंरचना पनि गरिरहेको छ।

## सूचना प्रविधिको अर्थ र परिभाषा

सूचना जानकारी वा आँकडा हो। प्रविधि सूचनालाई व्यवस्थित (उत्पादन, प्रशोधन, अभिलेख, प्रवाह तथा प्रयोग) गर्ने विधि हो। सूचना प्रविधि भन्नाले कम्प्युटर, टेलिफोन र इन्टरनेट जस्ता विद्युतीय माध्यमको प्रयोगबाट सूचनाको उत्पादन, प्रशोधन, उपयोग र प्रवाह गर्ने कार्यलाई जनाउँछ। परम्परागत रूपमा सम्पादन गरिँदै आएका कार्यमा आधुनिक सूचना र सञ्चारका माध्यमहरूको प्रयोगलाई सूचना प्रविधिका अर्थमा बुझ्ने गरिन्छ। अर्को शब्दमा भन्दा सूचना र प्रविधिको संयोजित रूप नै सूचना प्रविधि हो। यसलाई विद्युतीय शासन (e-governance) का रूपमा पनि बुझ्ने गरिन्छ। यसले सार्वजनिक क्षेत्रका गतिविधि र सेवा प्रवाहमा अवलम्बन गरिएको परम्परागत कागज र म्यानुएल विधिलाई कम्प्युटर, इन्टरनेट र अन्य अत्याधुनिक विद्युतीय माध्यममा आवद्ध गरी स्वचालित रूपमा कार्य सञ्चालन गर्ने पद्धतिलाई जोड दिन्छ।

सूचना प्रविधिको उपयोगले यी तीन कारणले गर्दा सर्वसाधारणको दैनिक जीवनमा समेत यो धेरै प्रिय भएको छ :

- यसले ज्ञान आर्जनका अवरोधहरूलाई भत्काउँछ (Breaking the barriers to knowledge),
- यसले सहभागिताका क्षेत्रमा रहेका अवरोध भत्काउँछ (Breaking the barriers to participation),
- यसले अवसरका मार्गमा रहेका अवरोधहरू भत्काउँछ (Breaking the barriers to opportunities)

\* नीति विश्लेषण, सुशासन र आर्थिक विधामा सुपरिचित श्री मैनाली नेपाल सरकारको पूर्व सचिव/पूर्व महालेखा नियन्त्रक हुन्।

सार्वजनिक प्रशासनमा सूचना प्रविधि (IT) को प्रयोग चारदशक अघिदेखि हुँदै आएको हो । तर अहिले डिजिटल सम्बन्ध (Digital connection) वा सूचना सञ्चार प्रविधि (ICT) को प्रयोग भैरहेको छ । पुरानो सूचना प्रविधि (IT) ढाँचा तथ्याङ्क प्रशोधनको विधि हो भने सूचना सञ्चार प्रविधि (ICT) मा तथ्याङ्कको प्रशोधन, सञ्चार तथा अन्तरक्रिया समेत सम्भव हुन्छ । त्यसैले यसलाई e-governance वा डिजिटल सम्बन्ध पनि भन्ने गरिन्छ । ICT वा डिजिटल सम्बन्धले शासकीय व्यवस्थामा यी पाँच कार्य सहज पार्दछ :

- सरकारका संरचनाभित्रको सम्बन्ध (Connections within the government) । जसले निकायहरूबीच समान सोच एवम् अवधारणा विकास र निर्णय (join up thinking) लाई बढावा दिन्छ ।
- सरकार र नागरिक/नागरिक समाजबीच सम्बन्ध (Connection government and citizens) । यसले जवाफदेहिता मजबुत बनाउछ ।
- सरकार र सरोकारवालाबीचको सम्बन्ध (Connection between government citizens /business) । जसले सेवा प्रवाहलाई सजिलो पार्छ ।
- गैरसरकारी पात्रहरूबीच सम्बन्ध (Connection withing and between NGOs) । जसले सिकाइ सहयोग र क्रियाकलापलाई सजिलो पार्दछ ।
- समुदायबीच अन्तरक्रिया (connection within and between communities) । जसले सामाजिक र आर्थिक विकास संभव पार्दछ ।

## विद्युतीय शासन वा सार्वजनिक व्यवस्थापनमा ICT प्रयोगको विशेषताहरू

सामान्य अर्थमा विद्युतीय शासनलाई सामान्यतः कागजरहित कारोबारका रूपमा लिने गरिन्छ, तर यसको महत्व त्यसभन्दा निकै बढी छ । विद्युतीय शासनका यी विशेषताहरू रहन्छन् :

- सार्वजनिक प्रशासनमा रहने कर्मचारीतन्त्रलाई घटाउछ ।
- विद्युतीय शासनमा कम्प्युटरजन्य हार्डवेयर र सफ्टवेयर, इन्टरनेट तथा सञ्चार सञ्जालको माध्यमबाट सेवा प्रवाह हुन्छ ।
- सेवा प्रवाह, विकास निर्माण आदिको लागत समय घट्न गई मितव्ययीता र शीघ्रता बढ्न जान्छ ।
- नागरिकको सूचनामा पहुँच र सहज प्राप्यता सुनिश्चित हुन्छ ।
- नागरिक पृष्ठपोषण, नागरिक सर्वेक्षण, सेवाको गुणस्तर सर्वेक्षण, जनमत संकलन जस्ता कार्य अनलाईनबाट सहज रूपमा सम्पादन गर्न सकिन्छ ।
- राज्यले तर्जुमा गर्न लागेका नीति, कार्यक्रम, बजेट आदिमा अन्तरक्रियाको सहज स्थल (e-forum) प्राप्त हुन्छ ।
- नागरिक-नागरिक, नागरिक-निकाय, सरकार-व्यवसायीबीच सहज सम्बन्ध (digital connection) स्थापित हुन गई शासकीय क्रियाकलाप प्रभावकारी हुन्छ ।
- अनलाईन एप्लीकेशन मार्फत एकद्वार विद्युतीय सेवा उपलब्ध हुन्छ ।

- तथ्यमा आधारित नीतिका लागि आधार खडा हुन्छ ।
- सुशासन प्रवर्द्धनमा सहयोग पुग्दछ ।

## सूचना सञ्चार प्रविधि र विकास

सार्वजनिक व्यवस्थापनमा सूचना सञ्चार प्रविधिको प्रयोगले सरकारी कार्यविधि सुधार, पात्रहरूबीच सम्बन्ध विकास र अन्तरक्रियामार्फत सुशासन र विकासलाई सहयोग पुऱ्याउँछ । सार्वजनिक निकायलाई Automation, Information र Transformation मार्फत विकासलाई सहयोग पुऱ्याउँछ । सूचना सञ्चार प्रविधिले विकासमा यी पक्षमा योगदान गरी सहयोग पुऱ्याउँछ :

क) कार्यकुशलता अभिवृद्धि (Efficiency in service) :

- उपयुक्त सेवा दिएर (Accurate response )
- समयमै सेवा सम्भव गराएर (Timely response)
- छिटो सेवा दिएर (Quicker delivery )
- सेवामा पृष्ठपोषण दिएर (Feedback response )
- नागरिक सहभागिता बढाएर (Citizen participation)

ख) प्रभावकारिता अभिवृद्धि (Effectiveness in service)

- विश्वासनीयता बढाएर (Reliability in service)
- सेवाको सुनिश्चितता बढाएर (Assurance in service\_ (knowledge + trust + confidence)
- तजविजीपन घटाएर (Reducing discretion & chance of bribery )
- सेवा लागत घटाएर (Reducing transaction cost)
- पारदर्शिता र जानकारी बढाएर (Increase transparency and openness)

ग) कार्यविधि सुधार (Process simplification in service)

- कार्यविधिको सयम र लागत घटाएर (Cutting process costs)
- कार्यसम्पादन व्यवस्थित गरेर (Managing process performance)
- सेवाग्राही सेवा प्रदाता सम्बन्ध विस्तार गरेर (Making strategic connections)
- सशक्तीकरण गरेर (Creating empowerment)

घ) सेवामा न्याय (Equity in service)

- धानिन सक्ने सेवा दिएर (Affordable service)
- सेवाको पहुँच बढाएर (Accessible service)

- भ्रष्टाचार, नातावाद घटाएर (Eliminating nepotism, kickback and greasing the palm)
  - सेवाग्राहीसंग आवद्धता बढाएर (Connecting citizens)
  - अन्तरक्रिया सहज पारेर (Building interactions with and within civil society: e-society)
- (ड) सेवामा जवाफदेहिता वृद्धि (Accountable service)
- नतिजाउन्मुख सेवा दिएर (Result oriented service )
  - डिजिटल अनुगमन बढाएर (Monitoring and tracking )
  - सेवाको सरलीकरण गरेर (Process simplification)
  - सेवाको गुणस्तर बढाएर (Quality and standard)
  - उपयुक्त समयमा सेवा दिएर (Real time Service)
  - निरन्तर सुधार सजिलो बनाएर (Self correction and continuous improvement)

#### सूचना प्रविधिको उपयोगिता

- पात्रहरू बीच अन्तर्क्रिया र सम्वाद (regular interface)
- बढी सुरक्षित (greater security)
- संगठन संरचना छरितो पार्छ (rightsizing)
- साधन योजना सम्भव पार्छ (enterprise resource planning)
- भ्रष्टाचार, अपव्यय घटाई जवाफदेहिता बढाउँछ
- सूचना छिटो प्रवाह (greater retrieve)
- स्थानको किफायत (Space saving)
- सूचना छिटो प्रवाह (greater retrieve)
- नीति निर्माणको आधार र वित्त विश्लेषण
- प्रशासनिक औपचारिकता घटाउँछ
- पारदर्शिताको आधार/सरोकारवालाप्रति विश्वास
- नयाँ-नयाँ अवधारणको प्रयोगलाई संभव तुल्याउँछ
- कामको एकरूपता र स्तरीकरण
- कार्य प्रणालीमा बैयक्तिक चाख र स्वार्थको कमी पार्छ
- स्वयम् नियन्त्रण प्रणालीको औजार ।

विकासमा ICT को उपयोगले त्यत्तिकै फाइदा ल्याउँदैन । Free Lunch का रूपमा यसलाई लिन सकिँदैन । राष्ट्रसंघ अन्तर्गतको सार्वजनिक प्रशासन र विकास व्यवस्थापनले गरेको सर्वेक्षण अनुसार ICT को सफलताका सन्दर्भमा केही सवालहरू देखिएका छन् । जस्तो कि



- कार्यमूलक तालिम र क्षमता विकासको प्रश्न ।
- इगभर्मन्ट एप्लीकेशन सरल हुनुपर्छ ।
- पछिल्ला सफलताका लागि अधिल्लो कामहरूले राम्रो नतिजा देखाएको हुनु पर्दछ ।
- चेतना र बुझाइको स्तर विकास हुनुपर्छ ।
- डिजिटल डिभाइड गर्नसक्छ ।
- डिजिटल प्रयासका साथ परम्परागत सेवाहरू संरक्षित हुनु पर्दछ ।
- सहभागिताका लागि प्रोत्साहन गरिनु पर्दछ ।
- डिजिटल सुरक्षामा ध्यान दिनु पर्दछ ।
- यो महंगो हुने गर्दछ ।

### विकासमा ICT का लागि आवश्यक आधारहरू

पहूच र विस्तार (Outreach)	नागरिकका लागि विद्युतीय सेवा (e-government service to citizens) निजीक्षेत्रलाई विद्युतीय सेवा (Egovernment service to Business) अन्तरनिकाय विद्युतीय सेवा (Interagency e-government services)
शासन पद्धति (Governance)	विद्युतीय सरकारका लागि सूचना प्रविधि संयन्त्र (IT back up) सार्वजनिक सेवाको पुनःइञ्जिनियरिङ (Re-engineering public services)
नीति (Policy)	सुरक्षित विद्युतीय सरकारका लागि कानून (Laws on e-government security) विद्युतीय सरकारका संस्थागत ढाँचाहरू (Institutional models of e-governemnt)
पूर्वाधार (Infrastructure)	मोबाइल पूर्वाधार (Mobile infrastructure) ब्रोडव्याण्ड पूर्वाधार (Broadband infrstucture)

### नेपालको विकास प्रशासनमा सूचना सञ्चारको प्रयोग

नेपालमा सरकारी तथ्यांकहरूलाई प्रशोधन गर्न कम्प्युटर प्रविधिको प्रयोग गर्न थालिएको चार दशक हुन थाल्यो । पछिल्ला दिनमा, विशेषत उदारीकरणको नीति अवलम्बन गरिएपछि, सार्वजनिक र गैरसरकारी क्षेत्रमा आफ्नो कार्य प्रभावकारिताका लागि सूचना प्रविधिको प्रयोग गर्न थालिएको छ । सार्वजनिक क्षेत्रबाट सम्पादन गरिने विकास योजना र सेवा प्रवाह कार्यमा यसको उपयोगको लागि पूर्वाधार संरचना तयार पार्ने र क्षमता विकास गर्ने कार्य हुदै आएको छ ।

सूचना प्रविधिको बहुपक्षीय उपयोगका लागि सहयोग पुऱ्याउन पहिलोपल्ट २०५७ मा सूचना प्रविधि नीति जारी गरियो । नीतिले पाँच वर्षभित्रमा विश्व मानचित्रमा नेपाललाई स्थापित गर्ने, शिक्षा, स्वास्थ्य, पर्यटन, कृषि, व्यापार विकासका अवसर तीव्र पार्ने, प्रविधिको विकासबाट गरिबी निवारण, समानुपातिक विकास र

प्रजातन्त्रको सुदृढीकरणमा सहयोग पुऱ्याउने र ज्ञानमा आधारित समाज स्थापनामा योगदान पुऱ्याउने पाँचवर्षे सोच राखेको थियो । नीति कार्यान्वयन भएको पाँच वर्षभित्र केही महत्वपूर्ण उपलब्धि हात परे पनि नेपाली अर्थतन्त्र यसको समग्र विकासबाट लाभान्वीत भने हुन सकेन । नीति धेरै महत्वाकाङ्क्षी पनि थियो, तर पूर्वाधार संरचना, संस्थागत क्षमता र कार्यसंस्कृति नीतिका उद्देश्य अनुरूप नतिजा Capture गर्न बाधक थिए । साथै नीतिमा केही अस्पष्टताहरू पनि थिए । जस्तो कि

- आन्तरिक खपत कि वाह्य निर्यात ?
- श्रम मूलक कि नया प्रविधि ?
- रोजगारी कस्लाई ? कसरी ?
- Selective कि Focused ?
- पूर्वाधार र जनशक्ति विकास कि सहूलियत ?
- Free low quality service कि Pay but worth Principle
- कार्यान्वयनका लागि के सहूलियत र के बन्देज ?

सूचना प्रविधि आफैमा परिवर्तनशील क्षेत्र हो । त्यसैले सूचना प्रविधि नीति, २०५७ पाँचवर्षे कार्यअवधिकालागि तर्जुमा गरिएको थियो, ता कि यसले पछि बन्ने नीतिले यसको परिवर्तन र प्रवृत्तिलाई पछ्याउन सकोस । यसर्थ मौजुदा नीतिको समीक्षा गरी नयाँ सूचना प्रविधि नीति, २०६७ जारी गरियो । यस नीतिले सूचना प्रविधिको माध्यमबाट सुशासन, गरिवी निवारण र आर्थिक सामाजिक विकास गर्ने दुरदृष्टि राखेको थियो भने सूचना प्रविधिको उपयोगमार्फत सामाजिक एवं आर्थिक विकासका लक्ष्य हासिल गर्ने लक्ष्य लिएको छ । नीतिले पाँच उद्देश्य राख्न पुग्यो ।

- सूचना प्रविधिलाई सरकारी प्राथमिकता क्षेत्रका घोषणा गरी रूपमा व्यवहारमुखी बनाउने
- सूचना प्रविधिको माध्यमबाट ज्ञानमा आधारित उद्योगको विकास गर्ने
- विद्युतीय सरकारको अवधारणा अनुरूप सेवा प्रवाह प्रभावकारी र समावेशी पार्ने
- सूचना प्रविधिको उत्पादनशील उपयोग बढाउने
- सरकारी एकीकृत डाटा केन्द्रलाई प्रभावकारी पारि प्रविधि विकासको पूर्वाधारको रूपमा विकास गर्ने ।

सूचना प्रविधिलाई व्यवस्थित र नियमित गर्नका लागि विद्युतीय कारोबार व्यवस्थित गर्ने ऐन, २०६१, कपि राइट ऐन, राष्ट्रिय सञ्चार नीति, दूर सञ्चार नीति, ब्रोड व्याण्ड नीति, डिजिटल सिगनेचर सुरक्षित गर्ने कार्यविधि लगायतका नीतिगत व्यवस्थाहरू गरिए । अहिले सूचना तथा सञ्चार प्रविधि नीति, २०७२, विद्युतीय कारोबार नीति, २०७२, डिजिटल नेपालको अवधारणा कार्यान्वयनमा छन् । सूचना तथा सञ्चार प्रविधिलाई अन्तरसम्बन्धित क्षेत्रको रूपमा लिइएको छ । साथै सूचना प्रविधि पार्क, प्रमाणीकरण नियन्त्रकको कार्यालय, सूचना प्रविधि केन्द्र, सूचना प्रविधि विभाग, शिक्षा, विज्ञान तथा प्रविधि मन्त्रालय, वन तथा वातावरण मन्त्रालय, सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय, विश्वविद्यालयहरू क्रियाशील छन् ।

### E-readines for E-governance

- Is the data system infrastructure ready?
- Is the legal infrastructure ready?
- Is the institutional infrastructure ready?
- Is the hman infrastructure ready?
- Is the technological infrastructure ready?
- Is leadership and strategic thinking ready?

चालू सोह्रौं योजनाले सूना प्रविधि विकास र यसको उपयोगका लागि चार रणनीति लिएको छ :

- सेवा प्रवाहको गुणस्तरका लागि विद्युतीय शासन प्रवर्द्धन, अन्तरआवद्धताका लागि डाटा एसचेन्ज प्लेटफर्म स्थापना र सञ्चालन, डिजिटल अर्थतन्त्र र डिजिटल समाज निर्माणमार्फत स्मार्ट राष्ट्र निर्माण,
- निर्वाचन प्रक्रिया सूचना प्रविधिको प्रयोग, कृत्रिम बौद्धिकताको ऋणात्मक प्रयोग नियन्त्रण, विदेशमा रहेका मतदातालाई निर्वाचनमा सहभागी बनाउने,
- वित्तीय एवम प्रशासनिक कार्यमा प्रयोग गर्ने (लेखा, प्रतिवेदन, लेखा परीक्षण, अनुगमन)
- सूचना प्रविधिलाई अन्तरसम्बन्धित विषयका रूपमा लिइ सबै क्षेत्रको विकास व्यवस्थापनमा उपयोग गर्ने सोच ।

साथै चालू आर्थिक वर्षको बजेटले पाँच रूपान्तरणका क्षेत्र घोषणा गरेकोमा त्यसमध्ये एक सूचना प्रविधि रहेको छ । यसले नेपाललाई सूचना प्रविधि हवको रूपमा विकास गर्ने र १० वर्षमा रु ३० खर्बको निर्यात गर्ने, पाँच लाखलाई प्रत्यक्ष र १० लाखलाई अप्रत्यक्ष रोजगारी सिर्जना गर्ने र सूचना प्रविधि दशकका रूपमा मनाउने सूचना प्रविधिलाई अर्थतन्त्रको संवाहकका रूपमा स्थापित गर्ने कृत्रिम बौद्धिकताको विकास, प्रवर्द्धन र नियमन गर्ने क्रियाकलाप सञ्चालन गर्ने सोच राखेको छ । यी उद्देश्य पूरा गर्न पूर्वाधारका विकास (इन्टरनेट, ब्रोडव्याण्ड, डाटा सुरक्षा, डिजिटल नेपाल, खुमलटारमा ज्ञान पार्क, उच्च शिक्षामा सूचना प्रविधिमा इन्टर्न सञ्चालन कार्यनीति लिएको छ ।

### केही उपलब्धि

विगत दुई दशकमा सूचना प्रविधिका क्षेत्रमा महत्वपूर्ण उपलब्धिहरू हासिल भएका छन् । नीति तथा कानूनी आधारशिलाहरू तयार हुनु र सूचना राजमार्गबाट नेपाल आवद्ध हुनु आफैमा उपलब्धि हो । नयाँ पुस्ता IT savvy देखिएको छ । यही पुस्ता सार्वजनिक क्षेत्र तथा नीति व्यवस्थापनका महत्वपूर्ण पक्षमा संलग्न हुदैछ । सार्वजनिक सरोकारका निकायहरूमा सूचना सञ्चार प्रविधिका माध्यमको उपयोग बढ्दो छ । सबै केन्द्रीय स्तरका निकायहरूले आआफ्नो वेबसाइट/वेब पोर्टल स्थापना गरी महत्वपूर्ण सूचनाहरू सहज रूपमा उपलब्ध गराएका छन्, इन्ट्रानेट/डाटा कम्प्युनिकेशन प्रणाली स्थापित छ । कोभिड महामारी पछिका दिनमा जवरजस्ती रूपमा सेवा प्रवाहमा सूचना प्रविधिको उपयोग गरिएको छ । बजेट प्रस्ताव तथा प्रतिवेदन प्रविधि प्रणालीमा आवद्ध छ । महालेखा नियन्त्रक कार्यालय तथा आन्तरिक राजस्व व्यवस्थापनका अधिकांश क्रियाकलापहरू

सूचना प्रविधिमा आवद्ध भएका छन् । मन्त्रालयहरूमा स्थापित व्यवस्थापन सूचना प्रणाली प्रविधिमा आधारित बनाइएको छ । ठूला आयोजनाहरूका अनुगमन स्वचालित गरी प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयमा रहेको एक्सन रूपमा आवद्ध गरिएको छ । सेवा व्यवस्थापनका संभाव्य क्षेत्रमा सूचना प्रविधिलाई उपयोगमा ल्याइएको छ । भुक्तानी प्रणाली सहज बनाउन डिजिटल वालेट र इन्टरनेट बैङ्किङ जस्ता फिनटेक अभ्यासमा ल्याइएको छ । यसले विकास तथा सेवा व्यवस्थापनलाई पारदर्शी, जवाफदेही र कार्यकुशल बनाइ सुशासन अभिवृद्धिमा सघाएको छ । सूचना प्रविधिको समावेशिता, सचेतना र नागरिक तहमा रहेको जागरुकताले विकास व्यवस्थापन र दैनिक कारोबारका धेरै क्षेत्रमा सूचना प्रविधि उपयोगको अवसर विस्तार भएको छ ।

## सूचना प्रविधि अवलम्बनका चुनौती

सूचना प्रविधि निरन्तर गतिशील क्षेत्र हो । व्यवस्थापनको जागरुक तत्परता, सीप र सामर्थ्य निरन्तर विकास गर्दै अनुकूल हुँदै नगए यसको उपयोगको अर्थ रहदैन । साथै यसले अवसरका साथै चुनौती पनि ल्याएको छ । जसलाई प्रतिनिधिमूलक रूपमा यसरी उल्लेख गर्न सकिन्छ :

- परम्परागत आइटी कार्यबाट डिजिटल कार्यमा जाने चुनौती, हार्डवेयरबाट सफ्टवेयरमा जाने चुनौती,
- सवल पूर्वाधार विकासको चुनौती
- सामाजिक सञ्जालको विकृति नियन्त्रण गर्ने चुनौती
- सूचना प्रविधि संस्कृति विकासको चुनौती,
- प्रणाली सञ्चालन र अद्यावधिकता
- सेवा प्रदायकहरूको एकाधिकार र आधिपत्य,
- साइबर सुरक्षाका लागि प्रभावकारी कानून तथा संस्था नहुनु
- साइबर सुरक्षा सम्बन्धी सचेतनाको कमी,
- साइबर सुरक्षाका लागि पूर्वाधार, जनशक्ति तथा समन्वयको कमी
- विद्युतीय कारोबारको न्यूनम मापदण्ड अवलम्बनको कमी
- अझै १० प्रतिशत जनसंख्या सूचना प्रविधि पहुँचबाट बाहिर
- Reliable, affordable, undisrupted सेवा सबैमा नपुग्नु
- आइटी क्षेत्र निरन्तर गतिशील छ, सोसंगको आवद्धता नहुनु
- गलत सूचना प्रवाहका कारण नकारात्मक संस्कार र प्रभाव
- डिजिटल हस्ताक्षरले कानुनी मान्यता पाइ नसक्नु
- विद्युतीय सेवा प्रदायकहरूबीच अस्वास्थ्य प्रतिस्पर्धा

## उपसंहार

नेपालमा बढ्दो सूचना प्रविधिले खासै आर्थिक उपलब्धि भने लिन सकेको छैन । सूचना प्रविधि सूचकाङ्क (Technology Achievement Index) का आधारमा नेपाल पछाडि नै छ । यसले प्रविधि उत्पादन, प्रविधिको

उपयोग र जनशक्तिको दक्षताको स्थिति कमजोर रहेको देखाउँदछ। यदि आन्तरिक क्षमता विकास गर्न सकिएको भए नेपाल रही आउटसोर्सिङका माध्यमबाट वार्षिक अर्बौं रूपैया नेपाल भित्र्याउन र रोजगारी सिर्जना गर्ने संभावना छ। जसलाई उपयोग गर्न सकिएमा अहिले भारत, फिलिपिन्समा फस्टाएको आउटसोर्सिङ व्यावसाय नेपालमा स्थानान्तरण गरी विप्रेषण आयभन्दा बढी रकम भित्र्याउन सकिने थियो।

## सन्दर्भ

- १ E-Government for Development, Development, Issue 1, Number 106, 203
- २ प्रशासन सुधार सुभाष समितिको प्रतिवेदन, २०७०, प्रशासन सुधार सुभाष समिति, सिंहदरवार, नेपाल।



## क्षेत्रिय व्यापारका केही प्रावधानहरू



सुजना तिवारी

उपसचिव, उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय

वास्तवमा लाभ र लागतको आधारमा गरिने वस्तु तथा सेवाको विनिमय नै व्यापार हो। व्यापारमा तुलनात्मक लाभले महत्वपूर्ण भूमिका खेल्दछ। कुन वस्तु वा सामान आफूले उत्पादन गर्ने, कुन वस्तु निर्यात गर्ने र कुन आयात गर्ने भन्ने कुरा तुलनात्मक लाभको विश्लेषणबाट मात्र निक्यौल गर्न सकिन्छ। आज हरेक मुलुकले तुलनात्मक लाभको गणना गरेर विभिन्न देशसंग बहुपक्षीय, क्षेत्रीय र द्विपक्षीय रूपमा आवद्ध हुनुपर्ने अवस्था सृजना भएको छ। व्यापारलाई सरल एवं प्रभावकारी ढंगले सञ्चालन र विस्तार गर्न विश्वमा विभिन्न मुलुकहरू बीच द्विपक्षीय, क्षेत्रीय तथा बहुपक्षीय व्यापार संभौता भएका छन्। यसै क्रममा एशियाली राष्ट्रहरू पनि क्षेत्रीय तथा बहुपक्षीय व्यापार प्रणालीमा आवद्ध भई व्यापार अभिवृद्धि गर्न तत्पर देखिन्छन्। क्षेत्रिय संभौताहरूमा एशियाली राष्ट्रहरूको स्वतन्त्र व्यापार संभौता (Asian Free Trade Area), एशिया प्रशान्त क्षेत्र व्यापार संभौता (Asia Pacific Trade Agreement APTA), दक्षिण एशियाली राष्ट्रहरूको स्वतन्त्र व्यापार संभौता SAFTA र बहुक्षेत्रिय प्राविधिक तथा आर्थिक सहयोगका लागि बंगालको खाडीको प्रयास अन्तर्गत भएको स्वतन्त्र व्यापार संभौता (BIMSTEC Free Trade Area framework Agreement) लाई क्षेत्रीय व्यापार उदारीकरणका लागि चालिएका महत्वपूर्ण कदमको रूपमा लिन सकिन्छ।

### दक्षिण एशियाली राष्ट्रहरूको स्वतन्त्र व्यापार संभौता (SAFTA)

दक्षिण एशियाली राष्ट्रहरू बीच व्यापारका अवरोधहरू हटाउने र भन्सार दरमा सहूलियत दिई पारस्परिक व्यापार अभिवृद्धि गरी सदस्य राष्ट्रहरूको आर्थिक उन्नतिमा सहयोग गर्ने उद्देश्यले बंगलादेश, भारत, भुटान, माल्दिभ्स, पाकिस्तान, श्रीलंका र नेपाल बीच पाकिस्तानको इस्लामावादमा जनवरी ६, २००४ मा भएको दक्षिण एशियाली राष्ट्रहरूको संगठन (SAARC) को बाह्रौं सम्मेलनमा दक्षिण एशियाली स्वतन्त्र व्यापार संभौता (SAFTA) मा हस्ताक्षर भई १ जनवरी २००६ देखि कार्यान्वयनमा आएको छ। पछि २०११ मा अफगानिस्तान पनि प्रवेश गरी हाल सदस्य संख्या आठ पुगेको छ। दक्षिण एशियाली राष्ट्रहरूमा साफ्टा र बिमस्टेक (बंगलादेश, भारत, भुटान, श्रीलंका, नेपाल, म्यानमार र थाइल्याण्ड सदस्य रहेको) दुई प्रमुख स्वतन्त्र व्यापार संभौतामध्ये साफ्टा मात्र कार्यान्वयनमा गईसकेको छ, भने बिमस्टेक लाई कार्यान्वयनमा लैजान आवश्यक पर्ने स्वतन्त्र व्यापार सम्बन्धी अन्य विभिन्न संभौताहरूमा छलफल भइरहेको छ र अझै आन्तरिक गृह कार्यमा अल्झिरहेको अवस्था छ।

साफ्टाले सदस्य राष्ट्रहरूबीच व्यापार र आर्थिक सहयोग बढाउने प्रमुख उद्देश्य राखेको छ। सदस्य राष्ट्रहरूबीच उत्पन्न हुने सबै व्यापार अवरोध हटाउँदै वस्तुहरूको स्वतन्त्र आवतजावतको प्रत्याभूति गर्ने, स्वतन्त्र व्यापार क्षेत्रभित्र स्वच्छ प्रतिस्पर्धाको अभिवृद्धि गर्ने तथा सदस्य राष्ट्रहरूको आर्थिक विकासमा सहयोग पुर्याउने उद्देश्य लिएको पाईन्छ। त्यसैगरी सदस्य राष्ट्रहरूबीच पारस्परिक हित अभिवृद्धिका लागि भावी दिनहरूमा अरु व्यापक क्षेत्रिय सहयोगको संरचना तयार गर्ने उद्देश्य समेत यसले लिएको छ। साफ्टाले

संभौता लागू गर्ने प्रभावकारी संयन्त्रको निर्माण तथा व्यापार सम्बन्धी विवाद समाधान गर्ने संयन्त्रको समेत व्यवस्था गरेको छ ।

यसभित्र व्यापार उदारीकरणका चरणहरू २०१६ सम्म पुरा गर्नु पर्ने लक्ष्य राखिएको छ । जस अन्तर्गत आयात भन्सार महसुल शुन्यदेखि पाँच प्रतिशत सम्ममा भार्नु पर्नेछ । त्यसैगरी संवेदनशील वस्तुहरूका सूची पनि घटाउनु पर्नेछ । साफ्टा संभौता हुँदा प्रत्येक सदस्य राष्ट्रले आफ्नो देशको परिस्थिति र आवश्यकता अनुसार संवेदनशील देखिएका वस्तुमा भन्सार दर नघटाउने गरी संवेदनशील वस्तुको सूची (Sensitive List) पेश गरेका थिए जुन धेरै संख्यामा थिए । वास्तवमा एक अर्को मुलुकको बीचमा भन्सार सुविधा नदिने र भन्सार महशुल नघटाउने वस्तुहरूको सूची सबै देशको लामो हुँदा व्यापार त्यति सहज नहुने हुनाले त्यसलाई विभिन्न चरणमा घटाउने लक्ष्य साफ्टा अन्तर्गतको व्यापार उदारीकरण कार्यक्रमले लिएको देखिन्छ ।

नेपाल, बंगलादेश र भारतले विकासोन्मुख र अति कम विकसित सदस्य राष्ट्रका लागि छुट्टा छुट्टै संवेदनशील सूची राखेका छन् भने पाकिस्तान, श्रीलंका, भुटान र माल्दिभ्सले सबै सदस्य राष्ट्रका लागि एउटै संवेदनशील वस्तुहरूको सूची राखेका छन् । व्यापार उदारीकरण कार्यक्रमको दोस्रो चरणमा सदस्य राष्ट्रहरू मध्ये अफगानिस्तान, बंगलादेश, नेपाल र पाकिस्तानले २० प्रतिशत र श्रीलंकाले १० प्रतिशतका दरले संवेदनशील मालवस्तुको सूची घटाएका थिए भने भारतले कम विकसित सदस्य राष्ट्रको लागि २५ र गैर कम विकसित सदस्यका लागि ६१४ संवेदनशील वस्तुको सूची कायम गरेको छ । नेपालले कम विकसित राष्ट्रको लागि ९९८ र गैर कम विकसित राष्ट्रको लागि १०३६ सूची कायम राखेको छ । संवेदनशील वस्तुको सूचीको संख्या बढी भई यस क्षेत्रको व्यापारले गति लिन नसकेको हुँदा यसलाई घटाई २०२० सम्म १०० को संख्यामा राख्ने गरी भारत, भुटान, माल्दिभ्स र पाकिस्तानले सार्क स्थायी समितिको एकचालिसौं बैठकमा प्रस्ताव गरे । जस अनुसार ४ जुलाई २०१५ मा पाकिस्तानको इस्लामावादमा बैठक वसी छलफल हुँदा सदस्य राष्ट्रका प्रतिनिधि मण्डलले देहाय अनुसारको संवेदनशील सूची कायम गर्ने प्रतिबद्धता जनाएका छन् ।

सदस्य राष्ट्र	कायम गर्ने संवेदनशील सूचीको संख्या	गरि सक्ने समय इस्वी संवत्	स्थिति
अफगानिस्तान	२३५	२०३०	सुनिश्चित
बंगलादेश	४५०	२०३०	विचाराधिन
भुटान	१००	२०२०	सुनिश्चित
भारत	१०० नन् एलडिसी	२०२०	सुनिश्चित
माल्दिभ्स	१००	२०२०	सुनिश्चित
नेपाल	५००	२०३०	विचाराधिन
पाकिस्तान	१००	२०२०	सुनिश्चित
श्रीलंका	अक्टोबर २०१५ भित्र जानकारी दिने		

माथिको टेबल अनुसार संवेदनशील सूचीको संख्या उल्लेखनीय रूपले घटाउन अफगानिस्तान, भुटान, भारत, माल्दिभ्स तथा पाकिस्तान ईच्छुक एवं अग्रसर देखिएका छन् भने नेपाल, बंगलादेश र श्रीलंका यसमा सरोकारवालासँग थप छलफल गरेर मात्र निश्कर्षमा पुग्ने गरी सहमति जनाएको देखिन्छ । यसको अतिरिक्त सदस्य राष्ट्रहरूबीच दोस्रो चरणको अन्त्यसम्ममा संवेदनशील सूचीमा नरहेका वस्तु मध्ये पनि ३० प्रतिशतलाई शून्य भन्सार दर कायम गर्ने सहमति साफ्टा सीओईको पाँचौं बैठकले गरिसकेको छ ।

नेपालले जुलाई २००८ देखि भन्सारका दरहरू घटाउन सुरु गरी २०१३ जुलाईसम्म प्रत्येक आर्थिक वर्ष घटउदै आएकोमा भारतसंगको सीमा नाकामा भएको व्यापार अवरोध एवं विनाशकारी भूकम्पको कारणले राजश्व असुलीमा आएको उच्च कमीले गर्दा घटाउन छोडेको छ र हालसम्म पनि सोही अवस्थामा छ। अफगानिस्तान बाहेक सबैले भन्सार दर घटाईसकेका छन्।

सहूलियतपूर्ण बजार पहुँचका लागि साफ्टा उत्पत्तिको नियम पुरा गर्नुपर्ने हुन्छ। यसमा एकल राष्ट्रमा भएको उत्पत्ति र क्षेत्रीय उत्पत्तिका नियमहरू छन्। अति कम विकसित सदस्य मुलुकले ३० प्रतिशत वा सो भन्दा बढी मूल्य अभिवृद्धि गरी वस्तु निर्यात गर्न सक्ने प्रावधान छ।

त्यसैगरी अति कम विकसित मुलुकहरूको लागि विशेष एवं पृथक व्यवहार (Special and Differential Treatment) सम्बन्धी विभिन्न प्रावधानहरू राखिएका छन्। साफ्टा अन्तर्गत नेपाल, बंगलादेश, माल्दिभ्स र भुटान अति कम विकसित सदस्य राष्ट्रहरूको श्रेणीमा पर्दछन्। यस अन्तर्गत परिणात्मक तथा अन्य बन्देजहरूलाई निरन्तरता दिने सम्बन्धमा विशेष छुट, प्राविधिक सहयोग एवं व्यापार उदारीकरणका लागि बढी लामो समय र राजश्व नोक्सानीको क्षतिपूर्ति जस्ता कुराहरू राखिएका छन्।

साफ्टा संभौता कार्यान्वयनले सदस्य राष्ट्रहरूको उद्योगहरू र आर्थिक उन्नतिमा नकरात्मक असर नपरोस भनी बचाउ सम्बन्धी उपायहरू (Safeguard Measure) को व्यवस्था पनि गरिएको छ। सदस्य राष्ट्रले लागू गरेको कम महशुलको कारणले उक्त राष्ट्रमा कुनै उत्पादनको आयात ठूलो परिणाममा वृद्धि हुन गई त्यस राष्ट्रको घरेलु उद्योग एवं उत्पादकहरूलाई हानी नोक्सानी हुने खतरा भएमा त्यस्तो हानी नोक्सानी रोक्न आवश्यक हदसम्म र बढीमा ३ वर्षको लागि आफ्नो दायित्वलाई पुरै वा आंशिक रूपमा निलम्बन गर्न वा सहूलियत फिर्ता लिन सक्ने प्रावधानहरू पनि समावेश गरिएको छ। तर यस किसिमको कारवाही चलाउनका लागि क्षतिको आवश्यक जाँच गर्ने निकाय हुन जरुरी छ।

सदस्य राष्ट्रहरूले आफ्नो बाह्य वित्तीय अवस्था र भुक्तानी सन्तुलनको रक्षा गर्न आयात परिणाममा बन्देज लगाउन सक्ने व्यवस्था समेत यो संभौतामा छ। तर यस्तो कारवाही प्रकृया चाल्नु अघि सम्बन्धीत राष्ट्रले वित्तीय समितिलाई सूचित गर्नुपर्ने हुन्छ। भुक्तानी सन्तुलन (Balance of Payment) मा सुधार आएपछि भने समितिले यस्तो सुविधा कटौति गर्न सक्छ।

साफ्टा संभौताले व्यापार सहजीकरणका लागि वस्तुहरूको गुणस्तरमा सामञ्जस्यता ल्याउने, वस्तु जाँच सम्बन्धमा एक अर्काको मापदण्ड एवं वस्तु जाँच गर्ने प्रयोगशालाहरूलाई मान्यता दिने, वस्तु प्रमाणीकरण गर्ने तथा तथा भन्सार सम्बन्धी प्रकृयाहरू सरल बनाई सामञ्जस्यता ल्याउने जस्ता कुराहरू समेटेको छ। त्यसै गरी भुपरिवेष्ठित सदस्य राष्ट्रका लागि पारवहन सुविधाहरू प्रदान गर्ने विषयहरू पनि समावेश गरेको छ।

यसरी यस संभौताले व्यापार सम्बन्धी विविध पक्षहरू समेटेर यस क्षेत्र भित्रको व्यापार सरल र सहज रूपमा हुन प्रयास गरेको भएतपनि संभौताको मूल्य मान्यता विपरित सबै सदस्य राष्ट्रहरूले बढी भन्दा बढी वस्तुहरूलाई संवेदनशील सूचीमा राख्ने होडबाजीले गर्दा यस संभौताबाट सोचे जति फाईदा लिन सकिएको छैन। यस क्षेत्रका मुलुकहरू बीच हुने व्यापारले विश्व व्यापारको करिब ५ प्रतिशत मात्र हिस्सा ओगटेको पाईन्छ। जुन ज्यादै न्यून हो यति व्यापार त यो संभौता नगरेको भए पनि हुन्थ्यो भन्दा फरक नपर्ला। अहिलेको अवस्था हेर्दा पनि क्षेत्रीय व्यापार भन्दा पनि द्विपक्षीय संभौतालाई बढी महत्व दिई व्यापार गर्न थालिएबाट पनि यो संभौता अलपत्र परेको देखिन्छ। त्यसैगरी क्वारेन्टाईन, खाद्य परिक्षण, उत्पत्तिको नियमको



समस्या र अन्य प्यारा ट्यारिफका कारणले भन्सार दर घटाइए पनि वस्तुहरूको सहज बजार प्रवेशको सुविधा निष्प्रभावी भएको छ ।

संवेदनशील सूची पनि अन्य सबै राष्ट्र भन्दा नेपालको धेरै रहेको छ । राजश्वको ठूलो हिस्सा आयात व्यापारमा निर्भर रहेको र निर्यातबाट कुनै लाभ लिन नसकिरहेको अर्थात् निरन्तर व्यापार घाटाको अवस्थामा संवेदनशीलसूची घटाउन नेपाललाई त्यति सहज छैन । तर पनि आगामी समयमा हुने साफ्टा सम्बन्धी बैठकहरूमा नेपालले भन्सार दर र संवेदनशील सूची घटाउने विषयमा आफ्नो स्पष्ट धारणा राख्नु पर्ने भएकोले यस सम्बन्धमा व्यापक छलफल एवं गृहकार्य गर्न जरुरी छ ।

### **बहुक्षेत्रिय प्राविधिक तथा आर्थिक सहयोगका लागि बंगालको खाडीको प्रयास (BIMSTEC)**

बहुक्षेत्रिय प्राविधिक तथा आर्थिक सहयोगका लागि बंगालको खाडीको प्रयास (बिमस्टेक) का सदस्य राष्ट्रहरूले ८ फेब्रुअरी २००४ मा थाइल्याण्डको फुकेतमा यो संभौता गरेका थिए । यसको १४ वटा कार्यक्षेत्रहरू तोकिएको छ, जुन यस प्रकार छ :

- व्यापार र लगानी
- प्रविधि
- उर्जा क्षेत्र
- यातायात र संचार
- पर्यटन
- फिसरीज
- कृषि
- सास्कृतिक सहकार्य
- वातावरण र विपद व्यवस्थापन
- पब्लिक हेल्थ
- पिपुल टु पिपुल कनेक्ट
- गरिबी निवारण
- काउन्टर टेरोरिजम एण्ड ट्रान्सनेसनल काइम
- मौसम परिवर्तन

यस संभौताको पहिलो प्राथमिकता नै व्यापार र लगानी रहेको छ । यसैको आधारमा बिमस्टेक स्वतन्त्र व्यापार संभौतालाई अगाडि बढाईएको छ । बिमस्टेक स्वतन्त्र व्यापार संभौतालाई कार्यान्वयन गर्न संस्थात्मक व्यवस्थाको रूपमा व्यापार वार्ता समिति अर्थात् Trade Negotiation Committee (TNC) को व्यवस्था गरिएको छ । यो समितिले देहायका विषयहरू जुन यस स्वतन्त्र व्यापार संभौताको आन्तरिक भागको रूपमा रहेका छन् तिनलाई अन्तिम टुंगो लगाउने वा सहमतिमा पुऱ्याउन लागि पटक पटक सदस्य राष्ट्रहरूसंग वार्ता गरिरहेको छ ।

- Agreement on Trade in Goods of the Framework Agreement on the BIMSTEC FTA;
- Agreement on Trade in Services of the Framework Agreement on the BIMSTEC FTA;

- Agreement on Investment of the Framework Agreement on the BIMSTEC FTA;
- Agreement on Cooperation and Mutual Assistance in Customs Matters for the BIMSTEC FTA;
- Agreement on Rules of Origin and Operational Certification Procedures for the BIMSTEC FTA;
- Agreement on Trade Facilitation for the BIMSTEC FTA;
- Protocol to amend the Framework Agreement on the BIMSTEC FTA.

माथि उल्लेखित कुनै पनि संभौतामा हालसम्म पनि सबै सदस्य राष्ट्रहरू बीच सहमती हुन सकिरहेको छैन । यी संभौताहरूलाई निश्कर्षमा पुऱ्याउन छुट्टा छुट्टै रूपमा वार्ता भईरहेका छन् तर पनि सहमती हुन सकिरहेको छैन । यसबाट पनि थाहा हुन्छ कि विमस्टेकको स्वतन्त्र व्यापार संभौताले जुन रूपमा गति लिन पर्ने हो त्यो रूपमा लिन सकिरहेको छैन भनेर ।

संभौताको धारा ३ मा सदस्य राष्ट्रहरूबीच व्यापार वृद्धि गर्न आपसमा गरिने वस्तुहरूको आयातमा क्रमिक रूपले महशुल छुट दिने व्यवस्था छ । यस व्यवस्थालाई कार्यान्वयनमा ल्याउन वस्तुलाई तीन वटा मार्ग : नकरात्मक सूची (Negative list), द्रुत मार्ग (Fast track) र सामान्य मार्ग (Normal track) मा विभाजन गरी नकरात्मक सूचीमा राखिएका वस्तु बाहेक अन्य वस्तुको भन्सार महशुल दर क्रमिक रूपले हटाउने वा घटाउने व्यवस्था गरिएको छ ।

नकरात्मक वस्तुहरूको सूचीमा सम्पूर्ण भन्सार उपशीर्षक संख्या (Tariff line) को २३ प्रतिशत राख्ने गरी सदस्य राष्ट्रहरूबीच सहमति भएको छ । HS कोड २०१७ अनुसार नेपालले करिब १२३९ जति वस्तुहरू नकरात्मक सूचीमा राख्न मिल्ने देखिन्छ । यी वस्तुहरूको भन्सार दर घटाउने वा हटाउने नपर्ने स्वतन्त्रता सदस्य राष्ट्रहरूलाई छ । त्यसै गरी द्रुत मार्गमा सम्पूर्ण भन्सार उपशीर्षकको १० प्रतिशत राख्नु पर्ने व्यवस्था छ, यस अन्तर्गत राखिएका वस्तुहरूको भन्सार दर यो कार्यक्रम प्रारम्भ भएको मितिले विकासोन्मुख मुलुकले तीन वर्ष भित्र र कम विकसित मुलुकले पाँच वर्षभित्र शून्य बनाउनु पर्ने छ । सामान्य मार्गलाई पनि दुई मार्गमा विभाजन गरिएको छ एउटा भन्सार पूर्ण रूपमा छुट दिनु पर्ने मार्ग र अर्को भन्सार महशुल ५ प्रतिशत मात्र कायम गर्ने मार्ग । यसमा सूचीकृत गरिएका वस्तुहरूको भन्सार दर यो कार्यक्रम प्रारम्भ भएको मितिले विकासोन्मुख पक्ष राष्ट्रले ५ वर्ष भित्र र कम विकसित मुलुकले १० वर्ष भित्र गरिसक्नु पर्ने छ ।

विमस्टेक अन्तर्गत व्यापार सहजीकरण गर्न भन्सार महशुल दर घटाउने वा हटाउने कार्यको प्रारम्भ १ जुलाई २००७ देखि गर्ने र ३० जुन २०१७ भित्र सबै पक्ष राष्ट्रले सम्पन्न गरिसक्नु पर्ने व्यवस्था भएता पनि कार्यान्वयन हुन सकिरहेको छैन । विमस्टेकको स्वतन्त्र व्यापार संभौतालाई निश्कर्षमा पुऱ्याउन अभै थुप्रै आन्तरिक गृहकार्यहरू गर्न बाँकी नै छ ।

यसरी विमस्टेक स्वतन्त्र व्यापार संभौतामा पनि सदस्य राष्ट्रका वस्तुहरूको नकरात्मक सुचि धेरै नै हुने देखिन्छ, जसको भन्सार छुट हुदैन । यो संभौता कार्यान्वयनमा गए पनि नेपालले त्यति फाईदा उठाउन सकिने जस्तो देखिदैन ।

वास्तवमा यी दुवै क्षेत्रिय संभौताहरू कार्यान्वयन गर्दा नेपालले राजश्वको ठूलो हिस्सा गुमाउनु पर्ने हुन्छ । तसर्थ यस सम्बन्धमा नेपालले वृहत रूपमा आन्तरिक गृह कार्य गरी आफ्नो धारणा तय गर्न जरुरी छ । हाम्रो

अर्थतन्त्र राजश्वमा आधारित भएको हुनाले यसको वैकल्पिक आधार पनि खोज्नु पर्ने हुन्छ । क्षेत्रिय लगायत अन्य कुनै पनि व्यापार संभौताले बजार सुनिश्चित गरिदिन्छ तर निर्यात गर्ने वस्तु हामीसंग हुनुपर्छ । हाम्रो कमजोरी नै व्यापक रूपमा निर्यात गर्न सक्ने वस्तुहरू नहुनु हो । नेपालले आफ्नो देशको आन्तरिक उत्पादन बढाई निकासी प्रवर्द्धन नगरेसम्म यस्ता क्षेत्रिय व्यापारबाट सोचे जति तुलनात्मक लाभ लिन सक्दैन भन्नुमा अतिशयोक्ति नहोला ।

## सन्दर्भ सामग्रीहरू

भन्सार स्मारिका २०७६

विश्व व्यापार पत्रिका, वर्ष १, अंक २

सार्क सचिवालयको वेभसाइट, प्रकाशन

बिमस्टेक सचिवालयको वेभसाइट, प्रकाशन



# नेपालमा समावेशीकरण र सामाजिक प्रतिनिधित्व



राजाराम श्रेष्ठ  
अधिवक्ता

## विषय प्रवेश

नेपाल बहुजातिय, बहुभाषिक, बहुधार्मिक, बहुसाँस्कृतिक, भौगोलिक विशेषतालाई आत्मसात् गरेको देश हो । देशमा आर्थिक, सामाजिक, साँस्कृतिक, राजनीतिक रूपले पछि परेका महिला, दलित, आदिवासी, जनजाति मधेशी, गरीब किसान, श्रमिक, उत्पीडित तथा आर्थिक रूपले विपन्न व्यक्ति, वर्ग वा समुदायको उपस्थिती रहेको छ । त्यस्ता व्यक्ति, वर्ग वा समुदायको सम्मान, संरक्षण, सशक्तिकरण र विकासको लागि अवलम्बन गरिने माध्यम नै समावेशीकरण हो । विविध विशेषतायुक्त जातजाति, वर्ग, समुदाय, व्यक्ति विशेषलाई एकताबद्ध गर्ने, पहिचान स्थापित गर्ने, सम्मानपूर्वक हरेक कार्यमा सहभागिताको सुनिश्चिताको लागि समावेशीताको आवश्यकता पर्छ । लोकतान्त्रिक शासन व्यवस्थामा समावेशीकरणको कार्यान्वय हुँदा बहुमतको कदर हुने र अल्पमतको सम्मान, संरक्षण तथा सशक्तिकरणको अधिकारको सुनिश्चितता हुने गर्छ ।

समावेशीताको प्रयोग कुनै एक क्षेत्रमा मात्र सिमित हुँदैन । यो देशको शासन व्यवस्थाको मूल स्वरूपको आधारमा राजनीति, आर्थिक, सामाजिक, साँस्कृतिक, धार्मिक, भाषिक, लैङ्गिक, जातिय, भौगोलिक लगायतका विविध क्षेत्रमा लागू हुन्छ । समावेशीताको सिद्धान्तलाई आत्मसात् गरिएका देशको हरेक निकायमा विभिन्न जातजाति, वर्ग, समुदायको प्रतिनिधित्व हुने गरी कानून बमोजिम व्यवस्था गरेको हुन्छ । लैङ्गिक, यौनिक, अल्पसंख्यक, पिछडिएका तथा उत्पीडित व्यक्ति, वर्ग वा समुदायलाई पहिचान दिलाई सम्मानपूर्वक व्यवस्थापन गर्नु पनि वास्तवमा समावेशीकरण हो ।

## नेपालमा समावेशीकरणको आवाज

नेपालको राजनीति तथा सामाजिक जीवनमा धेरै पहिलेदेखि समावेशीकरणको विषयमा आवाज उठ्दै आइरहेका थिए । विविध भौगोलिक क्षेत्रयुक्त देश नेपालमा बस्ने विभिन्न जातजाति, आदिवासी, दलित, मधेशी, मुस्लिम, महिला, ज्येष्ठ नागरिक, श्रमिक, अल्पसंख्यक, पिछडिएका तथा उत्पीडित व्यक्ति, वर्ग वा समुदायलाई पहिचान सहित राजनीतिक, आर्थिक, सामाजिक, साँस्कृतिक, धार्मिक, शैक्षिक क्षेत्रको मूल प्रवाहमा अगाडि लैजानको लागि समावेशीकरणको विषय उठाइएको पाइन्छ । देशमा पञ्चायती शासन व्यवस्थामा २०१९ सालको संविधान निर्माणको समयदेखि समावेशीकरणको विषयलाई उठाउँदै आएको पाइन्छ । तर त्यतिबेलाको संविधान निर्माण गर्दा समावेशीकरणको विषयलाई प्रत्यक्ष रूपमा स्वीकार गरेको पाइँदैन । २०४७ सालको संविधानले समावेशीताको सिद्धान्त बमोजिम प्रतिनिधि सभाको निर्वाचनमा प्रत्येक दलले महिला उम्मेदवार उठाउनु पर्ने र राष्ट्रिय सभामा अनिवार्य रूपमा ३ जना महिला लानु पर्ने व्यवस्था गरी राजनीतिमा महिलाको पहुँच सुनिश्चित गरिएको थियो । त्यस्तै स्थानीय स्वायत्त शासन ऐन, २०५५ ले स्थानीय निकायमा २० प्रतिशत महिला सहभागिता गराउनु पर्ने गरी महिलाको हकलाई संस्थागत गर्न खोजेको पाइन्छ । देशको

राजनीतिक परिवर्तन पछि जारी भएको नेपालको अन्तरिम संविधान, २०६३ ले समानुपातिक समावेशीताको सिद्धान्तलाई धेरै हदसम्म समेटेको पाइन्छ। यस सिद्धान्तमा आधारित भएर इन्द्र प्रसाद उपाध्याय विरुद्ध महिला, बालबालिका तथा समाज कल्याण मन्त्रालय<sup>१</sup> भएको रिट निवेदनमा 'समावेशीताका सिद्धान्त राज्यको अहिले प्रमुख नीति रहेकोले संवैधानिक व्यवस्था र राष्ट्रिय नीति अनुरूप अपाङ्गता भएका व्यक्तिहरूका लागि विशेष स्थान निर्धारण गरेको पाइन्छ। यसरी अपाङ्गता भएका व्यक्तिहरूका निमित्त कानूनले विशेष व्यवस्था गरेको स्थानमा अन्य व्यक्तिले नियुक्ति पाउनु हुँदैन' भन्दै अपाङ्गता भएको व्यक्तिको अधिकार सम्बन्धमा बोलेको पाइन्छ। राधिका गिरी विरुद्ध लोकसेवा आयोग, केन्द्रीय कार्यालय समेत<sup>२</sup> भएको उत्प्रेषण मुद्दामा 'मधेशीलाई छुट्याइएका अवसरहरूलाई मधेशीले नै उपयोग गर्न पाउनु पर्ने' भन्दै निजामती सेवालालाई समावेशी बनाउन खोजेको छ।

## संविधानमा समावेशीता र मौलिक हक

संविधान सभाबाट पारित भएको नेपालको संविधान (२०७२) ले समानुपातिक समावेशीता र सहभागितामूलक सिद्धान्तको अङ्गीकार गरेको छ। यसै सिद्धान्तलाई वर्तमान संविधानमा विभिन्न धारामा मौलिक हकको रूपमा व्यवस्था गरिएको छ। समावेशीकरण सम्बन्धमा राज्यले आवश्यक नीति बनाई कार्यान्वयन गर्ने गरी संविधानमा व्यवस्था गरेको छ। महिला, दलित, मुस्लिम, थारू, आदिवासी जनजातिहरूको हक हितको संरक्षण, सशक्तिकरण तथा विकासको लागि कार्य गर्न संविधान तथा संघीय कानूनले अधिकार सम्पन्न आयोग गठन गर्न सक्ने व्यवस्था गरेको छ। राष्ट्रिय महिला आयोगमा महिला अध्यक्ष र सदस्य हुन सक्ने,<sup>३</sup> दलित आयोगमा दलित व्यक्ति अध्यक्ष र सदस्य हुन सक्ने,<sup>४</sup> मुस्लिम आयोगमा मुस्लिम समुदायको व्यक्ति अध्यक्ष र सदस्य हुन सक्ने,<sup>५</sup> थारू आयोगमा थारू समुदायको व्यक्ति अध्यक्ष र सदस्य हुन सक्ने,<sup>६</sup> आदिवासी जनजाति आयोगमा आदिवासी जनजाति नै अध्यक्ष र सदस्य हुन सक्ने<sup>७</sup> मधेशी आयोगमा मधेशी व्यक्ति नै अध्यक्ष र सदस्य हुने सक्ने<sup>८</sup> संवैधानिक तथा कानूनी व्यवस्था रहेको छ। त्यस्तै समावेशीकरण सम्बन्धमा कार्य गर्न अधिकार सम्पन्न राष्ट्रिय समावेशी आयोग गठन गरेको छ।<sup>९</sup>

समावेशीता लागू गर्ने सम्बन्धमा हरेक देशको आ-आफ्नो विधि र प्रक्रिया रहेको हुन्छ। नेपालको सन्दर्भमा हेर्दा अहिलेको संविधानले विशेष व्यक्ति, वर्ग वा समुदायको हक, हितको संरक्षण, सकारात्मक विभेदको आधारमा आरक्षण, राज्यको हरेक निकायमा समानुपातिक प्रतिनिधित्वको विषयलाई मूल रूपमा अवलम्बन गरिएको पाइन्छ। संविधानको धारा १८(३) को प्रतिबन्धात्मक वाक्यांशमा समावेशीताको सिद्धान्त अन्तर्गत 'संरक्षण, सशक्तिकरण वा विकास'लाई समावेश गरिएको छ। यसमा सामाजिक वा साँस्कृतिक दृष्टिले पिछडिएका महिला, दलित, आदिवासी, जनजाति, मधेशी थारू, मुस्लिम, उत्पीडित वर्ग, पिछडा वर्ग, अल्पसंख्यक, सीमान्तकृत, किसान, श्रमिक, युवा, बालबालिका, ज्येष्ठ नागरिक, लैङ्गिक तथा यौनिक अल्पसंख्यक, अपाङ्गता भएका व्यक्ति, गर्भावस्थाका व्यक्ति अशक्त वा असहाय, पिछडिएको क्षेत्र र आर्थिक रूपले विपन्न खस आर्य

१ सम्बन्ध २०६७ सालको रिट नं. ०७९९, आदेश मिति २०६८।२।२७

२ सम्बन्ध २०६६ सालको रिट नं. ०६६-धय-०५५७, आदेश मिति: २०६७।९।१३

३ नेपालको संविधानको धारा २५२, राष्ट्रिय महिला आयोग ऐन, २०७४

४ नेपालको संविधानको धारा २५५ र राष्ट्रिय दलित आयोग ऐन, २०७४

५ नेपालको संविधानको धारा २६४ र मुस्लिम आयोग ऐन, २०७४

६ नेपालको संविधानको धारा २६३ र थारू आयोग ऐन, २०७४

७ ऐ. ऐ. धारा २६९, आदिवासी जनजाति आयोग ऐन, २०७४

८ ऐ. ऐ. धारा २६२ र मधेशी आयोग ऐन, २०७४

९ ऐ. ऐ. धारा २५८ र राष्ट्रिय समावेशी आयोग ऐन, २०७४

लगायत नागरिकको संरक्षण, सशक्तिकरण वा विकासका लागि कानून बमोजिम विशेष व्यवस्था गर्न सक्ने गरी संवैधानिक व्यवस्था गरिएको छ । सकारात्मक विभेदका कार्यक्रमको लक्ष्य निर्धारण, लक्षित समुदायको पहिचान, बहुआयामिक कार्यक्रमहरूको तर्जुमा, स्रोत साधनको व्यवस्था र अवधि, समयसारिणीको निर्धारण, अनुगमन र मूल्यांकनको व्यवस्था समेतमा मानकहरू निर्माण गरी सकारात्मक कदमहरूमा समेटिनु पर्ने भनी संविधानको धारा १८(३) को प्रतिबन्धात्मक वाक्यांशले समेटेका नागरिकको हितमा उपायहरू गर्नु पर्ने गरी नेपालको सर्वोच्च अदालतले विनय कुमार पञ्जियार विरुद्ध चिकित्सा शिक्षा आयोग, सानोठिमी, भक्तपुर समेत<sup>१०</sup> भएको उत्प्रेषण मुद्दामा समावेशीताको सिद्धान्तको गहकिलो व्याख्या गरेको छ । उक्त मुद्दामा 'चिकित्सा शिक्षा र अन्य शिक्षा समेत सामाजिक वा सांस्कृतिक दृष्टिले पिछडिएका नागरिकको संरक्षण, सशक्तिकरण वा विकासका लागि शिक्षाको गुणस्तरमा सम्भौता नहुने गरी नीतिगत, कानूनी र संस्थागत गर्नु' भनी विपक्षीहरूको नाममा निर्देशनात्मक आदेश जारी गरेको छ ।

समावेशीताको सिद्धान्तलाई नेपालको अन्तरिम संविधान, २०६३ को धारा २१ अन्तर्गतको सामाजिक न्यायसंग जोडेर अधिवक्ता सन्तोष महतो समेत विरुद्ध प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय समेत<sup>११</sup> र अधिवक्ता प्रकाशमणि शर्मा विरुद्ध प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय समेत<sup>१२</sup> भएको मुद्दामा व्याख्या भएको छ । अहिलेको संविधानको धारा ४२ मा सामाजिक न्यायको मौलिक हकको व्यवस्था गरेको हुँदा समावेशीतालाई यो हकसंग जोडेर पनि हेर्न सकिन्छ । त्यस्ता विशेष व्यक्ति, वर्ग वा समुदायलाई राज्यको निकायमा सहभागी हुन पाउने, आर्थिक रूपले विपन्न र लोपोन्मुख समुदायले शिक्षा, स्वास्थ्य, रोजगारी, खाद्यान्न र सामाजिक सुरक्षामा विशेष अवसर वा लाभ पाउने र अपाङ्गता भएका व्यक्तिले पहिचान सहित सम्मानपूर्वक जीवनयापन गर्न पाउने गरी सामाजिक न्यायको हक प्रदान गरेको छ । त्यस्तै सबै जनआन्दोलन, सशस्त्र संघर्ष र क्रान्तिको क्रममा जीवन उत्सर्ग गर्ने शहिदका परिवार, बेपत्ता पारिएका व्यक्तिका परिवार, लोकतन्त्रका योद्धा र विस्थापित, अपाङ्गता भएका व्यक्ति, घाइते तथा पीडित न्याय दिने र उचित सम्मान सहित शिक्षा, स्वास्थ्य, रोजगारी, आवास र सामाजिक सुरक्षामा कानून बमोजिम प्राथमिकताका साथ अवसर पाउने हक रहेको छ ।<sup>१३</sup> प्रत्येक श्रमिकलाई उचित पारिश्रमिक, सुविधा तथा योगदानमा आधारित सामाजिक सुरक्षाको हक रहेको छ ।<sup>१४</sup> महिलालाई शिक्षा, स्वास्थ्य, रोजगारी र सामाजिक सुरक्षामा सकारात्मक विभेदका आधारमा विशेष अवसर प्राप्त गर्ने हक प्रदान गरेको छ ।<sup>१५</sup> असहाय, अनाथ, अपाङ्गता भएका, वृद्ध पीडित, विस्थापित एवम् जोखिममा रहेका बालबालिकालाई राज्यबाट विशेष संरक्षण र सुविधा पाउने हक प्रदान गरेको छ ।<sup>१६</sup> त्यस्तै दलितको हक अन्तर्गत राज्यका सबै निकायमा दलितलाई समानुपातिक समावेशीताको सिद्धान्तको आधारमा सहभागी हुन पाउने, सार्वजनिक सेवा लगायतका रोजगारीका अन्य क्षेत्रमा दलित समुदायको सशक्तिकरण, प्रतिनिधित्व र सहभागिताको लागि कानून बमोजिम विशेष व्यवस्था गर्न सक्ने तथा दलित विद्यार्थीलाई प्राथमिकदेखि उच्च शिक्षासम्म कानून बमोजिम छात्रवृत्ति सहितको निःशुल्क शिक्षा, स्वास्थ्य र सामाजिक सुरक्षा गरिने गरी मौलिक हकको प्रत्याभूति गरेको छ ।<sup>१७</sup>

१० रिट नं ०७७-WO-०२३७, आदेश मिति: २०७७/११

११ रिट नं ०६६-WS-००३१, आदेश मिति: २०६७/१०/११, नैकाप. २०६८, अंक २, पृष्ठ २१७

१२ सम्बत् २०६५ सालको रिट नं ०३७७, आदेश मिति: २०६६/१०/१६

१३ नेपालको संविधानको धारा ४२ उपधारा (५)

१४ ऐ. ऐ. धारा ३४ उपधारा (२)

१५ ऐ. ऐ. धारा ३८ उपधारा (५)

१६ ऐ. ऐ. धारा ३९ उपधारा (९)

१७ ऐ. ऐ. धारा ४०

संघीय शासन व्यवस्थामा नेपालको मूल संरचना संघ, प्रदेश र स्थानीय तह गरी ३ तहको हुने गरी तोकिएको छ।<sup>१८</sup> राज्यका यी तीनै तहले समावेशी प्रतिनिधित्वलाई स्वीकार गरिएको छ। प्रतिनिधि सभा र प्रदेश सभाको निर्वाचनको लागि राजनीतिक दलले उम्मेदवारी दिँदा जनसंख्याको आधारमा महिला, दलित, आदिवासी, जनजाति, आर्य, मधेशी, थारू, मुस्लिम, पिछडिएको क्षेत्र समेतबाट बन्द सूचीको आधारमा प्रतिनिधित्व गराउनु पर्छ। त्यसरी उम्मेदवारी दिँदा अपाङ्गता भएका व्यक्तिको समेत प्रतिनिधित्व हुने व्यवस्था गर्नुपर्छ। त्यस्तै राष्ट्रिय सभाको गठन हुँदा प्रत्येक प्रदेशबाट ३ जना महिला, १ जना दलित र १ जना अपाङ्गता भएका व्यक्ति वा अल्पसंख्यक व्यक्तिको प्रतिनिधित्व हुनुपर्छ। प्रदेश सभामा प्रतिनिधित्व गर्ने प्रत्येक राजनीतिक दलबाट निर्वाचित कुल सदस्य संख्याको कम्तीमा १ तिहाइ सदस्य महिला हुनुपर्छ। सबै प्रदेशमा प्रदेश सभामुख वा प्रदेश उपसभामुख मध्ये १ जना महिला हुने गरी निर्वाचन गर्नुपर्छ। त्यस्तै संविधानले प्रत्येक स्थानीय तह अन्तर्गत गाउँ सभामा ४ जना महिला सदस्य, दलित वा अल्पसंख्यक समुदायबाट २ जना सदस्य गाउँ कार्यपालिकाको सदस्य हुने र नगर सभामा ५ जना महिला सदस्य, दलित वा अल्पसंख्यक समुदायबाट ३ जना सदस्य नगर कार्यपालिकाको सदस्य हुने गरी व्यवस्था गरिएको छ।

निर्वाचन सम्बन्धी प्रचलित कानूनमा समावेशी सिद्धान्तको आधारमा राजनीतिमा महिलाको प्रतिनिधित्व हुनु पर्ने व्यवस्था गरेको छ। दल दर्ता गर्दाको बखतमा दलको विभिन्न कार्यकारिणी समितिमा समावेशी प्रतिनिधित्व हुनु पर्ने कुरालाई शर्तको रूपमा राखेको छ।<sup>१९</sup> दलहरूले उम्मेदवारहरूको बन्द सूची तयार गर्दा कम्तीमा ५० प्रतिशत महिलाको नाम समावेश गर्नुपर्छ।<sup>२०</sup> दल दर्ता गर्दा भूगोल प्रादेशिक सन्तुलनलाई ध्यान दिई जनसंख्याको आधारमा अनुसूची १ बमोजिम दलित, आदिवासी जनजाति, खस आर्य, मधेशी, मुस्लिम, थारू समेतको प्रतिनिधित्व हुने गरी समावेशी सिद्धान्त बमोजिम तयार गर्नुपर्छ।<sup>२१</sup> बन्दसूचीमा पिछडिएको क्षेत्र र अपाङ्गता भएका व्यक्तिको समेत प्रतिनिधित्व हुनुपर्छ।<sup>२२</sup>

प्रदेश सभा सदस्य निर्वाचनमा पनि प्रतिनिधि सभा सरहकै महिलाको प्रतिनिधित्व हुनुपर्छ।<sup>२३</sup> प्रत्येक गाउँपालिका र नगरपालिकाको वडा समितिमा १ जना दलित महिला सहित २ जना महिला सदस्य निर्वाचित हुनु पर्ने, गाउँ कार्यपालिकाको हकमा सबै भन्दा बढी मत ल्याउने ४ जना र नगर कार्यपालिकाको हकमा सबै भन्दा बढी मत ल्याउने ५ जना महिला सदस्य निर्वाचित हुने, दलित वा अल्पसंख्यकबाट गाउँ कार्यपालिकाको हकमा सबै भन्दा बढी मत ल्याउने २ जना र नगर कार्यपालिकाको हकमा सबै भन्दा बढी मत ल्याउने ३ जना निर्वाचित हुनु पर्ने, जिल्ला समन्वय समितिमा कम्तीमा ३ जना महिला र कम्तीमा १ जना दलित वा अल्पसंख्यक समुदायको सदस्य हुनु पर्ने गरी स्थानीय तहको निर्वाचन प्रणाली निर्धारण गरिएको छ।<sup>२४</sup> प्रत्येक प्रदेशबाट ३/३ जना महिला, १/१ जना दलित र अपाङ्गता भएका व्यक्ति वा अल्पसंख्यक समुदायबाट १/१ जना सदस्य निर्वाचित गर्नुपर्छ।<sup>२५</sup> समावेशीकरणको यस किसिमको व्यवस्थाले महिला, दलित, अपाङ्गता भएका व्यक्ति वा अल्पसंख्यक समुदायको राजनीतिमा सहज पहुँच प्राप्त गर्न र अधिकारको सुनिश्चितता गर्न सक्ने भएको छ।

१८ ऐ. ऐ. धारा ५६

१९ ऐ. ऐ. धारा २६९

२० प्रतिनिधि सभा सदस्य निर्वाचन ऐन, २०७४ को दफा २८ उपदफा (३)

२१ ऐ. ऐ. दफा २८ उपदफा (५)

२२ ऐ. ऐ. दफा २८ उपदफा (६)

२३ प्रदेश सभा सदस्य निर्वाचन ऐन, २०७४ को दफा २८

२४ स्थानीय तह निर्वाचन ऐन, २०७३ दफा ६

२५ राष्ट्रिय सभा सदस्य निर्वाचन ऐन, २०७५ को दफा ३

## समावेशीकरण सम्बन्धी कानूनी व्यवस्था

नेपालको संविधानमा व्यवस्था गरेका समावेशीताको व्यवस्थालाई व्यवहारमा कार्यान्वयन गर्नको लागि विविध क्षेत्रलाई समेटेर कानून निर्माण गरेको हुन्छ। कानूनमा महिला, दलित, आदिवासी जनजाति, मधेशी, अपाङ्गता भएका व्यक्ति, पिछडिएका व्यक्तिको उत्थान तथा सशक्तिकरणको लागि निजामती सेवा अन्तर्गत कृषि, न्याय, परराष्ट्र, प्रशासन, इन्जिनियरिङ, लेखापरीक्षण, वन, आर्थिक योजना, तथ्याङ्क सेवा तथा विविध सेवामा महिला, आदिवासी, जनजाति, मधेशी, दलित, अपाङ्गता भएका व्यक्ति, पिछडिएका क्षेत्रका वर्गको सशक्तिकरण, उत्थान, विकासको लागि राज्यले कानूनमा व्यवस्था गरी आरक्षणको व्यवस्था गरेको छ। निजामती सेवाको खुला प्रतियोगिताद्वारा पूर्ति गरिने पद मध्ये ४५ प्रतिशत पद आरक्षित छन्। आरक्षित ४५ प्रतिशत पदलाई शतप्रतिशत मानेर महिलालाई ३३ प्रतिशत, आदिवासी, जनजातिलाई २७ प्रतिशत, मधेशीलाई २२ प्रतिशत, दलितलाई ९ प्रतिशत र अपाङ्गता भएका व्यक्तिलाई ५ प्रतिशत, पिछडिएका क्षेत्रका जनतालाई ४ प्रतिशत पद आरक्षण छुट्याइएको छ भने बाँकी ५५ प्रतिशत सबैको प्रतिस्पर्धाको लागि खुला गरिएको छ।<sup>२६</sup> समावेशीताको सिद्धान्त बमोजिम निजामती सेवामा गरेको आरक्षणको व्यवस्थाले सहभागितामुलक प्रतिनिधित्वको विषयलाई स्वीकार गरेको छ।

नेपाल प्रहरी, सशस्त्र प्रहरी, सैनिक, शिक्षा, स्वास्थ्य तथा विशेष सेवालार्ई सार्वजनिक सेवा अन्तर्गत मानी समावेशीकरण सम्बन्धी कानूनी व्यवस्था गरिएको छ। नेपाली सेनामा समावेशी सिद्धान्तको आधारमा संघीय कानून बमोजिम प्रवेश पाउँछ।<sup>२७</sup> प्रहरी, सशस्त्र प्रहरी र सैनिक सेवामा पदपूर्तिको व्यवस्थालाई समावेशी बनाउन पदपूर्ति हुने पद मध्ये ४५ प्रतिशत पद छुट्याई सो प्रतिशतलाई शतप्रतिशत मानी महिलालाई २० प्रतिशत, आदिवासी जनजातिलाई ३२ प्रतिशत, मधेशीलाई २८ प्रतिशत, दलितलाई १५ प्रतिशत र पिछडिएका क्षेत्रलाई ५ प्रतिशत पद आरक्षित गरिएको छ। यी पदहरू उम्मेदवार बीच छुट्टाछुट्टै प्रतिस्पर्धा गराई पदपूर्ति गरिन्छ।<sup>२८</sup>

अपाङ्गता भएका व्यक्तिको संरक्षणको लागि अपाङ्गता भएका व्यक्तिको अधिकार सम्बन्धी ऐन, २०७४ जारी भएको छ। अपाङ्गताको परिभाषा भित्र पर्ने व्यक्तिलाई कानूनद्वारा सार्वजनिक यातायात सेवा प्रयोग गरे वापत छुट तथा सुविधा प्रदान गरेको छ। सवारी साधनको धनी वा सञ्चालकले तोकिए बमोजिमका अपाङ्गता भएका व्यक्तिलाई बस, रेल, हवाईजहाज जस्ता सार्वजनिक सवारी साधनबाट यात्रा गर्दा यात्रु भाडामा पचास प्रतिशत छुट उपलब्ध गराउनु पर्छ।<sup>२९</sup> सार्वजनिक यातायातले पूर्ण अशक्त, अति अशक्त र मध्यम अपाङ्गता भएका व्यक्तिलाई परिचय पत्रको आधारमा बस, रेल, हवाईजहाज जस्ता सार्वजनिक सवारी साधनबाट यात्रा गर्दा लाग्ने भाडामा पचास प्रतिशत छुट उपलब्ध गराउनुका साथै १० वा सो भन्दा कम सीट क्षमता भएका सवारी साधनले १ सीट, ११ देखि १५ सीट क्षमता भएका सवारी साधनले २ सीट, १६ देखि ३० सीट क्षमता भएका सवारी साधनले ३ सीट, ३० भन्दा बढी सीट क्षमता भएका सवारी साधनले ४ सीट र रेल लगायतका ठूला सवारी साधनले कुल सीट संख्याको कम्तीमा ५ प्रतिशत सीट अपाङ्गता भएका व्यक्तिका लागि सुरक्षित राख्नु पर्ने हुन्छ।<sup>३०</sup> तर हवाईजहाजमा त्यस्ता व्यक्तिका लागि सीट सुरक्षित राख्नु पर्ने सम्बन्धमा नियमावलीमा

२६ निजामती सेवा ऐन, २०४८ को दफा ७ उपदफा (७)

२७ नेपालको संविधानको धारा २६७

२८ हेर्नुस् प्रहरी नियमावली, २०७१ को नियम ९(५), सशस्त्र प्रहरी नियमावली, २०७२ को नियम ९(३) र सैनिक सेवा नियमावली, २०६९ को नियम ५(२) मा क्रमशः

२९ अपाङ्गता भएका व्यक्तिको अधिकार सम्बन्धी ऐन, २०७४ को दफा ३७ उपदफा (२)

३० अपाङ्गता भएका व्यक्तिको अधिकार सम्बन्धी नियमावली, २०७७ को नियम १२



स्पष्ट छैन । सरकारले तोकिएको आय भन्दा कम वार्षिक आय भएका वा तोकिएको रोगको लागि सरकारी अस्पतालमा भर्ना भएका अपाङ्गता भएका व्यक्तिलाई निःशुल्क स्वास्थ्य सेवाको व्यवस्था मिलाउन सक्छ ।

सार्वजनिक सवारी साधनमा सीट सुरक्षित राख्नु पर्ने कर्तव्य व्यवस्थापक वा सवारी धनीको हुने गरी तोकिएको छ । यस अनुसार स्थानीय बाटोमा चल्ने यात्रीबाहक ठूलो सवारीमा ४ वटा सीट अशक्त व्यक्तिका लागि र २ वटा सीट महिलाहरूको लागि सुरक्षित राख्नु पर्छ । त्यस्तै लामो बाटोमा चल्ने यात्रीबाहक सवारीमा २ वटा सीट संसद सदस्यका लागि र २ वटा सीट महिलाहरूको लागि सुरक्षित राख्नु पर्छ । तर त्यस्तो सीट सवारी साधन गन्तव्य स्थानतर्फ प्रस्थान गर्ने ४ घण्टा अघिसम्म मात्र सुरक्षित राखिने गरी प्रतिबन्धात्मक वाक्यांशमा व्यवस्था गरेको छ ।<sup>३१</sup> यो कानूनी व्यवस्थाले सार्वजनिक सवारी साधनमा सीट आरक्षणको व्यवस्थालाई संकुचित गर्न खोजेको आभास हुन्छ ।

सार्वजनिक सवारी साधनमा यात्रा गर्दा ६० वर्ष नाघेका ज्येष्ठ नागरिकले लाग्ने यात्रु भाडामा ५० प्रतिशत छुटका साथै २ वटा सीट सुरक्षण गरिएको छ ।<sup>३२</sup> साथै त्यस्ता ज्येष्ठ नागरिकले नेपाल सरकारले तोकेको स्वास्थ्य संस्थामा उपचार गर्दा ५० प्रतिशत शुल्क छुट पाउने कुरालाई ऐनमा व्यवस्था गरेको छ ।<sup>३३</sup> उक्त व्यवस्था कार्यान्वयन गर्न ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी नियमावली, २०६५ मा प्रष्ट नदेखिएकोले नियमावली संशोधन गरी उक्त कानूनी व्यवस्था कार्यान्वयन गर्न सर्वोच्च अदालतले अधिवक्ता राजाराम श्रेष्ठ विरूद्ध नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद् समेत<sup>३४</sup> भएको मुद्दामा परमादेश जारी गरेको छ । तर नियमावलीमा संशोधन हुन सकेको छैन ।

ज्येष्ठ नागरिक, आर्थिक रूपले विपन्न, अशक्त र असहाय व्यक्ति, असहाय एकल महिला, अपाङ्गता भएका व्यक्ति, बालबालिका, आफ्नो हेरचाह आफैं गर्न नसक्ने र लोपोन्मुख जातिलाई सामाजिक सुरक्षा भत्ता पाउने हकदारको रूपमा राखिएको छ । दलित र एकल महिला ज्येष्ठ नागरिकले ६० वर्ष उमेर पूरा गरेपछि र अन्य ज्येष्ठ नागरिकले ७० वर्ष पूरा गरेपछि सामाजिक सुरक्षा भत्ता पाउने व्यवस्था ऐनमा गरिएको छ । सम्बन्ध विच्छेद गरी अर्को विवाह नगरेका, विधवा, विवाह नगरेका र न्यायिक पृथकीकरण गरी बसेका ६० वर्ष उमेर पुगेका असहाय एकल महिलाले पनि सामाजिक सुरक्षा भत्ता पाउँछ । जीवनयापन गर्न आयस्रोत नभएको, सरकारले तोकेको आय भन्दा कम भएको, श्रम गर्न नसक्ने यस्ता महिलाले यस किसिमको भत्ता पाउँने गर्छ ।<sup>३५</sup> अहिले स्थानीय तहबाट यस्ता महिलाको पहिचान गरी बैंक तथा वित्तीय संस्था मार्फत् सामाजिक सुरक्षा भत्ता नेपाल सरकारले दिँदै आएको छ । सामाजिक सुरक्षा भत्ताको सवालमा सरकार महिला प्रति उदार देखिन्छ । यस्तो भत्ताको व्यवस्थाले जीवन निर्वाह सहजता साथ हुनमा मद्दत पुग्छ ।

रोजगारीको क्षेत्रमा महिला श्रमिकले पारिश्रमिक सहितको सार्वजनिक बिदा, घर विदा, बिरामी विदा, किरिया बिदा पाउँछ । यस किसिमको विभिन्न बिदा महिला श्रमिकको लागि सहूलियतको रूपमा दिइएको छ । अधिकार प्राप्तिको सवालमा कानूनहरू महिला मैत्री भएका कारण विभिन्न सहूलियत र सुविधामा महिलाको पहुँच पुग्न र सम्मानपूर्वक जीवन निर्वाह गर्न सजिलो भएको छ । महिलालाई शिक्षामा पहुँच पुऱ्याउन छात्रवृत्ति दिने व्यवस्था गरेको छ । नेपाल सरकारलाई प्राप्त भएको छात्रवृत्ति मध्ये महिलालाई ४५ प्रतिशत स्थान सुरक्षित

३१ सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १०७

३२ ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३ को दफा ९ उपदफा (२)

३३ ऐ. ऐ. दफा ९, उपदफा (४)

३४

३५ सामाजिक सुरक्षा ऐन, २०७५ को दफा ३

गरिएको छ । यसलाई शत प्रतिशत मानी सामुदायिक विद्यालयबाट प्रवेशिका परीक्षा उत्तीर्ण गर्ने महिलालाई ३३ प्रतिशत आरक्षणको रूपमा स्थान सुरक्षित गरिएको छ ।<sup>३६</sup>

गरिवीको रेखामुनी रहेका दलित, जनजाति र महिला लगायत अन्य विद्यार्थीलाई सामुदायिक विद्यालयमा निःशुल्क शिक्षा प्रदान गर्ने, कुनै कक्षामा एक पटक भर्ना शुल्क लिइसकेपछि पुनः सोही विद्यालयको अर्को कक्षामा भर्ना गर्न कुनै शुल्क नलाग्ने, विद्यालयको भौतिक संरचना निर्माण गर्न विद्यार्थीसंग कुनै शुल्क लिन नपाउने गरी कानूनद्वारा आवश्यक व्यवस्था गरिएको छ ।<sup>३७</sup> संस्थागत विद्यालयले कुल विद्यार्थी संख्याको कम्तीमा १० प्रतिशतमा नघटाई गरीब, अपाङ्ग, महिला, दलित र जनजाति विद्यार्थीलाई छात्रवृत्ति उपलब्ध गराउनु पर्छ ।<sup>३८</sup> गरिवीको रेखामुनी रहेका, दलित, जनजाति र महिला लगायत अन्य विद्यार्थीहरूलाई निःशुल्क शिक्षाको व्यवस्था गर्नु पर्ने कुरामा जोड दिएको छ ।<sup>३९</sup> दलित बालबालिकालाई कानून बमोजिम निःशुल्क शिक्षा पाउने अधिकार रहेको छ ।<sup>४०</sup> नेपालमा विज्ञान, मानविकी, समाजशास्त्र, कानून, कृषि, इञ्जिनियरिङ्ग, चिकित्सा, दर्शन, कलाजस्ता विभिन्न विषयमा उच्च शिक्षा प्रदान गर्ने प्रमुख उद्देश्यका साथ नेपाल संस्कृत विश्वविद्यालय, काठमाण्डौं विश्वविद्यालय, त्रिभुवन विश्वविद्यालय, पूर्वाञ्चल विश्वविद्यालय, पोखरा विश्वविद्यालय, लुम्बिनी बौद्ध विश्वविद्यालय, कृषि तथा वन विज्ञान विश्वविद्यालय, सुदूरपश्चिम विश्वविद्यालय, मध्यपश्चिम विश्वविद्यालय, नेपाल खुला विश्वविद्यालय र राजर्षि जनक विश्वविद्यालय गरी ११ वटा विश्वविद्यालय स्थापना भएका छन् । यी विश्वविद्यालयले तोकेको मापदण्ड पूरा गरी विश्वविद्यालय वा मातहतका आङ्गिक तथा सामुदायिक शैक्षिक संस्थामा भर्ना भएका दलित, सिमान्तकृत, अपाङ्ग र आर्थिक रूपले विपन्न विद्यार्थीको लागि उच्च शिक्षा निःशुल्क हुने गरी शिक्षा सम्बन्धी केही नेपाल ऐन संशोधन गर्ने ऐन, २०७७ द्वारा यी विश्वविद्यालय स्थापना तथा सञ्चालन गर्न बनेको ऐनको दफा<sup>४१</sup> मा आवश्यक व्यवस्था थप गरियो । यसले दलित, सिमान्तकृत, अपाङ्ग र आर्थिक रूपले विपन्न विद्यार्थीको लागि उच्च शिक्षा निःशुल्क गरियो । यसरी प्रदान गरिने निःशुल्क उच्च शिक्षाको लागि आवश्यक आधार, मापदण्ड तथा वर्गिकरण सम्बन्धी व्यवस्था नेपाल सरकारले नेपाल राजपत्रमा सूचना प्रकाशन गरी तोक्न सक्छ । त्यस्तै चिकित्सा शिक्षामा गुणस्तर, सामाजिक न्याय कायम गरी विपन्न लगायत सबै विद्यार्थीहरूको समान पहुँच सुनिश्चित गर्ने कार्य भएको छ । सार्वजनिक शिक्षण संस्थामा आधारभूत चिकित्सा विज्ञान वा क्लिनिकल विधा (मेडिकल तथा डेन्टल) अध्ययन गर्दा नेपाली विद्यार्थीलाई शिक्षण शुल्क नलिने र त्यस्ता विद्यार्थीलाई समुचित निर्वाह भत्ता सम्बन्धित शिक्षण संस्थाले उपलब्ध गराउने गरी चिकित्सा शिक्षामा स्नातकोत्तर कार्यक्रमको लागि शुल्कको व्यवस्था गरिएको छ ।<sup>४२</sup>

३६ छात्रवृत्ति नियमावली, २०६० को नियम १०क मा गरेको छ ।

३७ शिक्षा ऐन, २०२८ को दफा १६

३८ शिक्षा नियमावली, २०५९ को नियम १५१ उपनियम (२)

३९ ऐ. ऐ. नियम १५२ को उपनियम (२)

४० बालबालिका सम्बन्धी ऐन, २०७५ को दफा १५

४१ हेर्नुस् नेपाल संस्कृत विश्वविद्यालय ऐन, २०४३ मा दफा २९क, काठमाण्डौं विश्वविद्यालय ऐन, २०४८ मा दफा २०क, त्रिभुवन विश्वविद्यालय ऐन, २०४९ मा दफा २७क, पूर्वाञ्चल विश्वविद्यालय ऐन, २०५० मा दफा ३४क, पोखरा विश्वविद्यालय ऐन, २०५३ मा दफा ३२क, लुम्बिनी बौद्ध विश्वविद्यालय ऐन, २०६३ मा दफा ३२क, कृषि तथा वन विज्ञान विश्वविद्यालय ऐन, २०६७ मा दफा ३५क, सुदूरपश्चिम विश्वविद्यालय ऐन, २०६७ मा दफा ३५क, मध्यपश्चिम विश्वविद्यालय ऐन, २०६७ मा दफा ३५क, नेपाल खुला विश्वविद्यालय ऐन, २०७३ मा दफा ३३क, र राजर्षि जनक विश्वविद्यालय ऐन २०७४ मा दफा ३५क थप

४२ राष्ट्रिय चिकित्सा ऐन, २०७५ को दफा १८

## निष्कर्ष :

अहिले देशमा संघीय शासन व्यवस्था रहेको छ। नेपालको संविधान २०१९ निर्माण गर्दादेखि उठ्दै आइरहेको समावेशीकरण सम्बन्धी विषय अहिलेको संविधानले स्वीकार गरिसकेको छ। संघीयता र समावेशीकरण अहिलेको अवस्थामा एक अर्काको परिपूरक बन्दै संगसंगै अगाडि बढिरहेको छ। समानुपातिक समावेशीताको सिद्धान्त र सामाजिक न्यायलाई संविधानले आत्मसात् गरिसकेको अवस्थामा सामाजिक वा साँस्कृतिक दृष्टिले पिछडिएका महिला, दलित, आदिवासी, जनजाति, मधेशी थारू, मुस्लिम, उत्पीडित वर्ग, पिछडा वर्ग, अल्पसंख्यक, सीमान्तकृत, किसान, श्रमिक, युवा, बालबालिका, ज्येष्ठ नागरिक, लैङ्गिक तथा यौनिक अल्पसंख्यक, अपाङ्गता भएका व्यक्ति, अशक्त वा असहाय, पिछडिएको क्षेत्र र आर्थिक रूपले विपन्न खस आर्य लगायत सबै नागरिकहरूले विना भेदभाव संरक्षण, सशक्तीकरण वा विकास हुने अवसर पाएको छ। समावेशीताको कार्यान्वयन गर्न विभिन्न विषयगत तथा क्षेत्रगत कानूनहरू बनेका छन्। कानून बमोजिम राज्यका हरेक सरकारी निकाय तथा सार्वजनिक सेवामा आरक्षण मिलेको छ। नेपाली राजनीति महिला, दलित, अपाङ्गता भएका व्यक्ति, पिछडिएको व्यक्ति, वर्ग वा समुदायले प्रवेश पाउन सफल भएको छ। समावेशीताको विषयलाई नेपालको सर्वोच्च अदालतबाट विभिन्न मुद्दामा व्याख्या, विश्लेषण गर्दै परिस्कृत बनाउँदै लगेको छ। त्यसैले समावेशीतालाई त्यस्ता विशेष व्यक्ति, वर्ग वा समुदायको व्यवस्थापन गर्ने माध्यमको रूपमा लिन सकिन्छ।

समावेशीताको सिद्धान्त संविधान, प्रचलित कानून, अदालती व्याख्यामा मात्र उल्लेख भएर पुग्दैन। यो विषय राजनीतिक, आर्थिक, सामाजिक, साँस्कृतिक संस्कार र व्यवहारमा पनि देखिनु पर्छ। यसको सफल कार्यान्वयनको लागि विभिन्न स्तरमा आवश्यक वहस, छलफल हुनुपर्छ। समावेशीकरण भनेको लामो समयसम्म राज्य तथा समाजबाट बहिस्करणमा परेका व्यक्ति वर्ग वा समुदाय राज्यका हरेक निकाय, सामाजिक संरचना, नीति निर्माण गर्ने ठाउँ वा तहमा पहुँच, प्रतिनिधित्व तथा पहिचानको सुनिश्चित गर्ने एउटा सशक्त माध्यम भएको हुँदा स्थानीय स्तरदेखि केन्द्रीय तहसम्म यसको कार्यान्वयन हुनुपर्छ। समावेशीताको कार्यान्वयन गर्दा राज्यका हरेक कार्य पारदर्शी हुनुपर्छ। आर्थिक, सामाजिक, राजनीतिक रूपले सम्पन्न र सक्षम व्यक्ति, वर्ग वा समुदायले संविधान तथा कानून बमोजिम पाउने सहूलियत, सुविधा तथा आरक्षणमा पहुँच प्राप्त गर्ने कार्यको अन्त हुनुपर्छ।



## नेपाल सीमापारको अवस्था र व्यापार सम्भावना



कमल प्रसाद तिमल्सिना  
कार्यकारी निर्देशक, सीतारा कन्सल्ट प्रा.लि.

व्यापार भन्नाले सामान वा सेवा उत्पादन, विनिमय, बिक्री र खरिद गर्ने प्रक्रिया हो। यसले आर्थिक गतिविधिहरूमा मानिसहरू बीचको लेन-देनलाई समेट्छ। व्यापारको मुख्य उद्देश्य नाफा कमाउनु हो। यसले कच्चा माललाई प्रशोधन गरेर उपभोक्ताका लागि उपयोगी सामान वा सेवामा रूपान्तरण गर्न, र त्यसलाई बजारमा बेच्नमा मद्दत पुग। यो सामान्य परिभाषाबाट यहाँ उल्लेख गर्न खोजेको विषय भनेको नेपाल सीमापार व्यापारको हो भन्ने कुरो हो। नेपाल आफ्नो सीमानाको आधारमा हेर्ने हो भने एक भूपरिवेष्टित देश हो र आफ्नो भूगोलको आधारमा हेर्ने हो भने हिमाल पहाड र तराई मिलेर बनेको एउटा सुन्दर माला जस्तो देश हो नेपाल। हामी स्कुल पढ्ने समयमा नेपालको सीमाना कस्तो छ भनेर सोधिने प्रश्नको जवाफ तिन तिर भारत उत्तरतिर चीन भन्ने गरिन्थ्यो। हो हाम्रो सीमाना तेस्तै नै छ नेपालको सीमाना उत्तरतिर चीन र पूर्व पश्चिम र दक्षिणतिर भारत संग सिमा जोडिएको छ। परापूर्व कालदेखि नै नेपाल भारत र चीन संग सीमापार व्यापार चल्दै आएको विषयमा विभिन्न पुस्तकहरूमा पढन पाइन्छ। नेपालको सीमापार व्यापारको इतिहास चीन र भारत दुवै तर्फ रहेको इतिहास पढ्न पाइन्छ। नेपालको सीमाना जोडिएको चीनको भूभाग सम्पूर्ण क्षेत्र तिब्बत पर्दछ। हाल तिब्बत गणराज्य चीनमा पर्दछ भने पहिला तिब्बत एउटा छुट्टै राज्यको अस्तित्वमा थियो। जतिबेला तिब्बत छुट्टै राज्यको अस्तित्वमा थियो नेपाल तिब्बतको व्यापार धेरै हुने गर्दथ्यो। त्यस समयको व्यापार राज्य राज्य बीच भन्दा पनि व्यापारी व्यापारी बीच धेरै हुने गर्दथ्यो, त्यतिबेला सीमानामा कुनै समस्या थिएन जस्तो अहिले नेपाल भारत सीमानामा छ।

नेपाल विश्वका दुई शक्ति राष्ट्रको बिचमा एउटा सानो तर छुट्टै पहिचान बोकेर बसेको देश हो जुन देश सधै सार्वभौम रहिरह्यो कसैको अधिनमा रहनु परेन तर यसो भन्दै गर्दा समय समयमा छिमेकीको आक्रमणको सामना भने ठुलो भोग्नु परेको इतिहास साक्षी छ। इतिहास हेर्ने हो भने नेपाल पूर्व टिस्टादेखि पश्चिममा कागडासम्म आफ्नो सीमाना बिस्तार गरि उत्तरको तिब्बतमा आफ्नो बर्चस्व बनाएको इतिहास पनि जिवितै छ तथापि आज नेपालको भूगोल मेची र महाकालीमा खुम्चनु परेको छ।

नेपालको सीमानाको हिसाबमा चीन संग जोडिएको भूभाग भन्दा भारतसंग जोडिएको भूभाग बढी छ र चीनसंग सबै भूभाग बाट आवतजावत गर्न कठिनाई छ भने भारतसंग पश्चिम नेपालको केही भाग बाहेक अन्य क्षेत्रबाट आवतजावतमा कुनै समस्या छैन। नेपाल भारत सीमामा अधिकांश क्षेत्रमा दैनिक उपभोग्य वस्तु भारतको बजारमा निर्भर रहेको हामी प्रत्यक्ष देखिरहेका छौ जुन चीनसंग सम्भावना देखिँदैन।

नेपाल लास्सा व्यापारको पुरानो इतिहासलाई बिर्सै स्थानीय स्तरमा हेर्ने हो भने कोभिड १९ को महामारी पूर्व नेपाल चीन सीमानामा पर्ने नाकाहरू कोराला, ओलाङ्गचुंगगोला, किमाथांका, यारी, तिन्जे धो, लामाबगर जस्ता नाकाहरूमा स्थानीय हाट बजार हरू चल्ने गरेको र नेपाली उत्पादनलाई त्यहाँ बिक्री गरि चीनिया सामन किन्ने स्थानीय व्यापार हुने गर्दथ्यो तर त्यो प्राय अहिले बन्दको अवस्थामा छ।

चिन संगको दुइ ठुला नाकामा तातोपानी र केरुंग नाका मध्ये तातोपानी नाका २०७२को भूकम्प पछि बन्दको अवस्थामा

पुगेको थियो बीचमा केही खुल्ने सम्भावना भएता पनि कोभिड १९ को महामारीले पुन ठप्प भएको थियो भने अहिले आएर नाकाबाट केही व्यापार बढेको देखिन्छ ।

चीनसँग नेपालको हिमाली १६ वटा जिल्लाहरू सीमा बनेका छन् । भौगोलिक हिसाबले अति विकट, धेरै स्थानमा हिमाल कडा चट्टान, हिमतालले चीनसँग हाम्रो सीमा बनेको छ । तर पनि सीमाका ती जिल्लाका मानिसहरूले हिउँ नपर्ने महिनामा पैदल मार्गबाट तिब्बतसँग आफ्नो व्यापारिक कारोबार गर्दै आएका छन् । दार्चुला जिल्ला चीन र भारतसँग सीमा जोडिएको जिल्ला हो । दार्चुला जिल्लाका मानिसहरूले चीनसँग व्यापार गर्ने प्रमुख नाकाको रूपमा व्यास क्षेत्र हो । व्यासबाट चीनको तिब्बत क्षेत्रमा आवतजावत गर्दा ला भन्ज्याङ पार गरी जानुपर्ने हुन्छ । भन्ज्याङलाई तिब्बती भाषामा ला भनिन्छ । त्यसैगरी बझाङ जिल्लाका मानिसहरूले अपि वेसक्याम्पको सीमाबाट पहिलेदेखि नै स्थानीयहरूले व्यापार गर्दै आएका छन् । उपल्लो डोल्पाका छ गाविस साल्दाङ, मिजेर, तिन्जे, मुकोट, छार्का र धो समुन्द्रको सतहबाट करिब ५ हजार मिटरको उचाईमा रहेको छ । छार्का गाउँ विश्वकै अग्लो स्थानको मानववस्ती मानिएको छ । यी गाउँका मानिसहरूले पनि हिउँ नपर्ने महिनामा तिब्बतसँग व्यापार गर्दै आएका छन् । त्यसैगरी अहिले चर्चामा नआएको मनाङ जिल्लाको नार्फु गाउँका मानिसहरूले पनि आफ्नो सीमामा पर्ने तिब्बती नाकाबाट सिजनमा व्यापार गर्दै आएका छन भने गोरखा जिल्लाको लार्के नाकाबाट समेत पाँच दशक अगाडीसम्म नुनको व्यापार गर्दै आएका थिए ।

नेपाल-चीन सीमाना रसुवागढी डेढ शताब्दी पुरानो ऐतिहासिक धरोहर हो । यो नाका नेपाली इतिहासको साक्षी पनि मानिन्छ । बहादुर शाह र जंगबहादुर राणाको पालामा तिब्बतसँग भएको लडाईंमा यही गढीबाट नेपाली पुर्खाहरूले लडेर तिब्बतसँग युद्ध जितेका थिए । रसुवागढी प्राचीनकालमा नेपाल र भोटबीच चल्ने व्यापारको प्रमुख नाका थियो ।

अहिले केरुङ नाका खुलेको छ । काठमाडौंदेखि केरुङसम्मको १७४ किमि बाटो करिब सबै ठाउँमा सिंगल लेनको सडक छ । रसुवा जिल्लाको भूगोलमा पर्ने अधिकांश सडक वर्षामा पहिरोको जोखिम छ । उता चीनको केरुङको भूगोलमा अब करिब ३ महिना हिउँ परेर बाटो अवरुद्ध हुन्छ । काठमाडौं केरुङ हुँदै चीनको सिगात्सेसम्मको दुरी तातोपानी नाकाको तुलनामा ११२ किलोमिटर टाढा पर्दछ । अर्थात काठमाडौं-केरुङ-सिगात्से सम्मको दुरी ७१० किलोमिटर छ भने काठमाडौं-तातोपानी-सिगात्सेको दुरी ११२ किलोमिटर कम अर्थात् ५९८ किलोमिटर मात्रै रहेको छ । भौतिक पूर्वाधारका हिसाबले वर्षौंदेखि सञ्चालनमा रहेको तातोपानी नाकामा सबै पूर्वाधारहरू रहेको छ । विजुली, टेलिफोन, इन्टरनेट, बैंक तथा होटल लगायतको बजार व्यावस्था तातोपानी नाकामा दुवै मुलुकका सीमाक्षेत्रहरूमा रहेको छ । तर केरुङ नाकामा दुवै देशका सीमाक्षेत्रहरूमा ती सबै सुविधा छैन ।

अहिले चीनले सिल्करोडको अवधारणामा नेपालको केरुङ नाकालाई राखेको छ । जसका कारण पूर्वाधारहरू केरुङतिरै विकास होस् भन्ने पक्षमा छ । अर्को उसको तीब्बती मामला हो । तातोपानी नाकाबाट चीनले सुरक्षा खतरा मानेको छ । भूकम्पपछि तातोपानी खासा नाका बन्द छ । राजधानीबाट १ सय १४ किलोमिटर टाढा रहेको तातोपानी नाकाबाट सबैभन्दा बढी तयारी कपडा आयात हुने गरेको थियो । खाद्य वस्तुमा स्याउ, लसुन, प्याज र अदुवा भित्रिन्थ्यो । यो नाकाबाट खाद्यान्न भने आउँदैन । सीमा क्षेत्रका तिब्बतीहरू नै नेपालबाट खाद्यान्न लगेर गुजारा चलाउने गर्थे । यहाँबाट पेट्रोलियम पदार्थ र अन्य व्यापारिक सामान ल्याउन सकिने भौगोलिक अवस्था छ । प्रशासनिक प्रक्रिया पूरा गर्दा चीनका विभिन्न सहरबाट व्यापारिक सामान नेपाल भित्रिन १५ देखि २५ दिन लाग्ने गर्दछ । यो नाका तिब्बतसँग जोडिएको भए पनि उपभोग्य वस्तुहरू भने धेरैजसो चीनको ठूला सहरबाट आउने गर्दछ ।

यता नेपाल भारत सीमानाको लम्बाइ १८८० कि.मि. रहेको छ । त्यसमध्ये करिब १२४० किमि जमिनको भाग र ६४० किमि

नदीको भाग रहेको छ । ६४० किमि नदी सीमानामा २०० किमि महाकाली नदी, २० किमि नारायणी नदी, ८० किमि मेची नदी र ३४० किमि अन्य सानातिना ५४ नदीनालाका सीमाना पर्दछन् । नेपालका २७ वटा जिल्ला र भारतका ४ प्रदेशका २० जिल्ला नेपाल-भारत अन्तर्राष्ट्रिय सीमासँग जोडिएका छन् ।

नेपाल र भारतको भूगोलको हिसावमा पनि आवतजावत गर्न चीन भन्दा बढी सजिलो छ । भाषा संस्कृतिको हिसावमा पनि नेपाल भारतको धेरै विषय मेल खान्छ तर यसो भन्दै गर्दा चीन संग मिल्दैन भन्न खोजिएको होइन नेपालको हिमाली भूभाग र तिब्बत संगको कला संस्कृतिमा धेरै मेल रहेको छ । पहिला पहिला त नेपाल र तिब्बत बीच विवाह आदानप्रदान हुने चलन थियो जुन अहिले एकदम कम भएको देखिन्छ तर भारत तर्फ भने विवाह आदानप्रदान बढ्दै गएको पाइन्छ ।

नेपाल भारत खुल्ला सीमाना भएको हुँदा चोरि पैठारी पनि बढी हुने देखिन्छ । जसले गर्दा कहिले काहीँ नेपाल भारत सिमामा पर्खाल लगाउनु पर्ने बहस पनि हुने गर्दछ । नेपाल भारत सिमामा सिमा विवाद नभएको पनि होइन धेरै ठाउँमा सिमा विवाद पनि रहेको छ तथापि पनि नेपालको भूगोल, भाषा, कला, संस्कृति तथा राजनैतिक अवस्था सबै दृष्टिकोण बाट हेर्दा नेपाल चीन भन्दा नेपाल भरत व्यापारको सम्भावना बढी देखिन्छ । भौगोलिक रूपमा हेर्दा सडक पूर्वाधार तथा रेल मार्गको विकासको लागि चीन भन्दा भारत संग सहज हुने देखिन्छ । चीन नेपाल रेल मार्गको बहस धेरै भए पनि भौगोलिक बिकटताको कारण सोचे जति सजिलो छैन अनेकन समस्या रहेको हुँदा अहिलेको अवस्थामा चीन संग भन्दा भारत संगको बढी सहज देखिन्छ ।



## आत्मनिर्भरता र निजीक्षेत्रको अन्तर्सम्बन्ध

अशोककुमार टेमाजी

विकासका एजेण्डामा निजी क्षेत्रसित सहकार्य नगरिएसम्म सबल आर्थिक विकासको कल्पना पनि गर्न सकिँदैन । स्रोत र साधनहरूको उपलब्धताको अभावमा विकास गतिशील हुन नसकेको होइन । तत्परता र इमानदारीताको अभाव आर्थिक विकासको मुख्य अवरोध हो । राजनीतिक नेतृत्वमा विकासप्रतिको स्पष्ट र उदार मानसिकताको कमीले विकासको उद्देश्यमा पुग्न नसकिएको हो । प्रत्येक राजनीतिक पार्टीहरूले विकासलाई उद्देश्यमा राखिएको बताए पनि व्यवहारमा रूपान्तरण हुन नसक्नुले लक्ष्यमा अघि बढ्न सकिएको छैन । अहिले आर्थिक विकासमा नमूना अवरोध देखिएको छ । सबैभन्दा ठूलो मार निजीक्षेत्रमा परेको छ तर, राज्य समस्याको निकासमा आवश्यकजती गम्भीर नदेखिनु बुझिनसक्नु भएको छ ।

यो परिदृष्यमा आत्मनिर्भरताको उद्देश्य कसरी सार्थक हुन सक्ला ? अहिले आन्दोलन र यसको परिस्थितिजन्य परिणामले नै आत्मनिर्भरताको कुरा जोडतोडले उठेको हो । तर, आत्मनिर्भर अर्थव्यवस्थाका लागि त सबैभन्दा पहिला राजनीतिक मनोवृत्तिमा इमानदारिता अनिवार्य छ । असजिलो परेका बेलामा उत्पन्न भावनाको जगमा उद्देश्य सहज हुँदैन, बरु सुदूरतिर धकेलिन्छ । विगतमा पनि यस्ता प्रयास र पहलका कुराहरू नभएका होइनन् । तर, ति सबै समयसँगै ओभ्रेलमा परे । यसबीचमा देशमा जनसङ्ख्या बढ्यो । आम मानिसका उपभोग्य आवश्यकता र रुचीहरू बढे । तर, तिनको व्यवस्थापनमा राज्यले आवश्यक नीति लिन सकेन । निर्भरताको साटो परनिर्भरतामा वृद्धि भयो । वर्षेनी बढ्दै गएको व्यापारघाटाको ग्राफमात्र पनि यसको पुष्टिका निम्ति पर्याप्त हुन सक्दछ ।

सबैभन्दा ठूलो परिमाणमा औद्योगिक लगानी भएको वीरगञ्ज-पथलैया करिडोरलाई औद्योगिक करिडोर घोषणाको माग गरेकै दशकौं भइसक्यो । तर, राज्यले आज सम्म सम्बोधन गर्नसकेको छैन । यस्ता कैयौं औद्योगिक र व्यावसायिक महत्त्वका पूर्वाधार निर्माण र नीतिगत प्रावधानहरू अतिआवश्यक भएर पनि ओभ्रेलमा छन् । सरकारले निजीक्षेत्रको कमाइबाट राजश्वमात्र स्वीकार गरेको छ । तर, यो क्षेत्रको अनुभव र आग्रहलाई सधैं बेवास्ता गरिरहेको छ । यो नै आर्थिक व्यवस्था आत्मनिर्भर हुन नसक्नुको एउटा प्रमुख कारण हो ।

वर्षेनी लाखौं युवाशक्ति कामको खोजीमा बाहिरिएको छ । उद्योग प्रतिष्ठानमा आवश्यकताअनुसार दक्ष कामदारको अभाव छ । उपलब्ध जनशक्तिमा पनि मजदूर सङ्गठनहरूको अराजकताले प्रवेश पाएको छ । सरकार रेमिट्यान्सको आम्दानीमा मग्छ छ । युवाशक्तिलाई स्वदेशमा रोजगारीको अवसर दिनसकेमात्र आत्मनिर्भरताको एउटा आधार निर्माण हुने थियो । विदेशबाट आएको रेमिट्यान्सले उपभोग र आयातमात्रै बढाएको छ । उद्योग र उत्पादनका क्षेत्र कमजोर हुँदै गएका छन् । नेपालमा सिमेन्ट, डण्डी, औषधि र खाद्यान्न उत्पादन अधिक भएर पनि अपेक्षित उपलब्धि हुन सकेको छैन । आयातमुखी अर्थतन्त्र आफैँमा कहिल्यै सक्षम हुन सक्दैन । यो अवस्थाले सम्भावना ओभ्रेलमा पर्दै छन् ।

निजीक्षेत्र र आत्मनिर्भर अर्थव्यवस्था एकअर्काका पूरक हुन् । आर्थिक विकासको चालक सीटमा निजीक्षेत्र रहेमा मात्रै विकासको अग्रगति निश्चित हुने तथ्यलाई संसारका विकसित देशका अनुभवहरूले देखाएकै छन् । तर, हामीकहाँ राज्यले निजीक्षेत्रलाई विश्वास गर्नसमेत कञ्जुस्याई गरेको यथार्थ हो । निकट छिमेकी चीनलाई हेरौं, ४ दशकअघिसम्म अधिकांश सरकारी स्वामित्वका उद्योग कलकाखाना घाटामा थिए । निजीक्षेत्रलाई लिजमा जिम्मा दिने नीति अवलम्बन गरिएयता ति औद्योगिक प्रतिष्ठानहरू नफामा गए र त्यस पछि चीनको आर्थिक विकास ले फडका मारेको इतिहास विश्व सामु रहेको छ । हाम्रै अनुभवमा पनि सरकारी उद्योगहरू घाटा मा छन् तर, निजीक्षेत्रले सञ्चालन गरेका प्राय उद्योगहरू नाफामा छन्, किन? निजीक्षेत्रलाई थोरै खर्चमा उद्योग व्यापारलाई कसरी अधि बढाउने भन्ने अनुभवकै कारण यो सम्भव भएको हो । निजीक्षेत्रसित उद्योग व्यवसाय सञ्चालनको अनुभव हुन्छ । तर, राजनीतिज्ञबाट उद्योग व्यापार सञ्चालन सम्भव हुँदैन । राज्य चलाउनु र उद्योग व्यापारलाई नाफाउन्मुख बनाएर अधि बढाउनु फरक कुरा हुन् । राज्य समन्वयकारी नियमनकर्ताको रूपमा बस्नु पर्दछ । आर्थिक विकासका आयामहरूको अगुवाई निजीक्षेत्रले नै गर्नु पर्दछ ।

भन्दा जे भनिए पनि राज्यले अहिलेसम्म विकासलाई नारामा मात्रै सिमित राखेको छ । विकासका अपेक्षाहरू राजनीति अभीष्टको चेपुवामा परेका छन् । विकासका निम्ति प्रभावकारी कदम चालिएको छैन । भएका सिमित प्रयास पनि न्यून जनसरोकारका विषयमा केन्द्रित भएको देखिन्छ । यदि समग्र रूपमा देशको आर्थिक विकास गर्नु छ भने उद्योग व्यापारसँग सिधा सरोकार राख्ने अर्थ, उद्योग र वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयमा निजीक्षेत्रको सार्थक सहभागितासहितको बोर्ड गठन गर्नु पर्दछ । यसो त अहिले पनि यस्तो अभ्यास नभएको होइन । तर, यो औपचारिकतामा मात्र सिमित छ । यस्तो संरचनामा निजीक्षेत्रबाट ५० प्रतिशत र बाँकी ५० प्रतिशतमा राज्यले आर्थिक क्षेत्रका विज्ञहरूलाई समावेश गर्नु पर्दछ । यही संरचनाको निर्णयका आधारमा सरकारले विकासका नीति र योजनाहरू लागू गर्नु पर्दछ । आर्थिक विषयमा राजनीतिक निर्णयहरू प्रायः सफल हुँदैनन् । निजीक्षेत्रको अनुभवलाई राज्यले विकासको अभियानमा उपयोग गर्न सक्ने हो भनेमात्र अपेक्षित आत्मनिर्भरता सम्भव छ । अन्यथा अन्धराष्ट्रियता र समृद्धिको आलापले अर्थ राख्दैन ।





# अनुगमन तथा मूल्यांकन कानूनका प्रमुख पक्षहरू तथा कार्यान्वयनको भावी कार्यदिशा



रुद्र प्रसाद भट्ट

बरिष्ठ प्रशिक्षक, सार्वजनिक वित्त व्यवस्थापन तालिम केन्द्र, ललितपुर

## सारांश

अनुगमन कुनै काम वा गतिविधि कसरी भइरहेको छ भनी हेर्ने, अध्ययन गर्ने, सुपरीवेक्षण गर्ने नियमित र व्यवस्थित कार्य हो। नीति, योजना, कार्यक्रम/आयोजनामा लगानी तथा साधनको प्रवाह समुचित ढंगले भएको छ/छैन र कार्यतालिका अनुसार क्रियाकलापहरू कार्यान्वयन भई लक्षित प्रतिफल प्राप्त भएको छ/छैन भनी विभिन्न तहका व्यवस्थापक वा व्यवस्थापनले तोकेका व्यक्ति, निकायबाट निरन्तर र आवधिक रूपमा निगरानी राख्ने कार्य अनुगमन हो। विकास योजनाको महत्वपूर्ण चरण हो। कार्यान्वयन चरणमा विकास योजनाको निरीक्षण, समन्वय तथा नियन्त्रण मार्फत पृष्ठपोषण प्राप्त गरी तत्काल सुधार गर्नु अनुगमनको उद्देश्य हो।

मूल्यांकन कार्यान्वयन गरिएका योजना, नीति, कार्यक्रम तथा आयोजनाको हालको समस्या के कति सान्दर्भिक, लाभदायी र प्रभावकारी छन् तथा केकस्ता उपलब्धि एवं प्रभावहरू हासिल भएका छन् भन्ने कुराको आन्तरिक र बाह्य मूल्यांकनकर्ताबाट उद्देश्यपूर्ण र व्यवस्थित तरिकाले लेखाजोखा गर्ने कार्य हो। यसको उद्देश्य उत्तरदायित्व स्थापित गर्ने, प्राप्त शिक्षालाई यस्तै प्रकारका योजनाको सुधारमा प्रयोग गर्ने हो।

नेपालमा लामो समयसम्म अनुगमन मूल्यांकन कानूनको अभावमा विकास नीति तथा योजनामा कार्यरत पदाधिकारीलाई जिम्मेवार बनाउन नसक्दा समग्र विकास प्रशासन प्रभावकारी हुन नसकेको। कार्यक्रमको अनुगमन हचुवा भएको, अनुगमन मूल्यांकनबाट प्राप्त सुभावहरू कार्यान्वयन नभएको। सुभाव कार्यान्वयन गराउने बाध्यकारी कानून नहुँदा अनुगमन मूल्यांकनलाई दात विनाको बाध भएको अवस्था थियो। विकास नीति, योजना, कार्यक्रम वा आयोजनाको अनुगमन मूल्यांकनलाई महत्वपूर्ण चरणको रूपमा लिन र यसका सुभावहरू कार्यान्वयन गर्ने बाध्यकारी प्रबन्धका लागि लामो समयपछि संघीय संसदले अनुगमन तथा मूल्यांकन ऐन, २०८० जारी गरेको छ। उक्त ऐनमा समावेश भएका पक्षहरू तथा तिनको प्रभावकारी कार्यान्वयन गर्नको लागि आवश्यक पर्ने विषयवस्तु वारेमा यस लेखमा चर्चा गरिएको छ।

## अनुगमन मूल्यांकन ऐन, २०८० का प्रमुख पक्षहरू

विकास नीति तथा योजनाको कार्यान्वयनमा उत्तरदायित्व र जवाफदेहिता प्रवर्द्धन गरी लागत प्रभावकारिता अभिवृद्धि गर्नका लागि विकास नीति तथा योजनाको अनुगमन तथा मूल्यांकनलाई तथ्यपरक, विश्वसनीय, गुणस्तरीय, व्यवस्थित, नतिजामूखी, पारदर्शी र प्रभावकारी बनाउने उद्देश्यले संघीय संसदले २०८० साल चैत्रमा यो ऐन पारित गरेको छ। यसमा समावेश भएका प्रमुख पक्षहरू निम्नानुसार छन् :

**परिभाषा** खण्डमा योजना, अनुगमन, मूल्यांकन, अनुगमन मूल्यांकन गर्ने तेस्रो पक्ष, सार्वजनिक निकायलाई

स्पष्ट पारिएको छ । **संघ, प्रदेश र स्थानीय** तहका योजनाको नियमित र आवधिक रूपमा अनुगमन तथा मूल्यांकन गर्ने विषय उल्लेख छ । **अनुगमन तथा मूल्यांकन गर्दा** दीर्घकालीन सोच, आवधिक योजना र रणनीति, योजनाको दस्तावेज वा नतिजा खाका, स्वीकृति वार्षिक विकास कार्यक्रम, योजनाको डिजाईन तथा लाभ लागत, प्राविधिक तथा वातावरण पक्ष, प्रक्षेपित उपलब्धि, सामाज्यस्यता, सान्दर्भिकता, प्रभावकारिता तथा कार्यदक्षता, लैंगिक समता तथा समावेशिता, नेपाल पक्ष भएका अन्तर्राष्ट्रिय सन्धि, सम्झौता र प्रतिवद्धता लिनुपर्ने आधारहरूलाई स्पष्ट पारिएको छ ।

**अनुगमन तथा मूल्यांकन गरिने विषयहरू** : अनुगमन गर्दा योजना कार्यान्वयन गर्दा लगानी तथा साधनको प्रवाह उचित ढंगले भए वा नभएको, कार्यान्वयन गर्न आवश्यक जनशक्ति भए वा नभएको, सामाजिक परीक्षण वा सार्वजनिक सुनुवाई भए वा नभएको, अपेक्षित नतिजा हासिक भए वा नभएको, स्वीकृति कार्यक्रमका लागि स्रोत साधन प्राप्त भयो वा भएन, स्वीकृति डिजाइन अनुसार भयो वा भएन, लक्ष्य कार्यान्वयनको क्षमता छ ? समस्या भए नभएको र समस्या भए समाधान भए ? जस्ता हेर्नुपर्ने विषयहरू स्पष्ट गरिएको छ । मूल्यांकन गर्दा योजना तर्जुमा गर्दाका चुनौती र जोखिमको उचित मूल्यांकन भए वा नभएको ? योजनाको सामाज्यस्यता, प्रभावकारिता, कार्यदक्षता, प्रभाव तथा दिगोपनाका दृष्टिले भए नभएको, निर्धारित गुणस्तर कायम भए वा नभएको, निर्धारित समयमा योजना सम्पन्न भए वा नभएको, निर्धारित उद्देश्य र लक्ष्य अनुरूप नतिजा प्राप्त भयो भएन विषयहरू समावेश गरिएका छन् ।

**प्राविधिक परीक्षण** विकास नीति वा योजना वा कार्यक्रम वा आयोजना कार्यान्वयनको गुणस्तरको प्राविधिक परीक्षण गर्ने विषय समावेश गरिएको छ । कार्यक्रम वा आयोजनाको सुरु गर्नुअघि, चालु अवस्था, सम्पन्न तथा प्रभाव तहको **मूल्यांकन** गर्ने व्यवस्था गरेको छ । राष्ट्रिय योजना आयोगलाई **अनुगमनको आधारभूत मापदण्ड** तोक्ने जिम्मेवारी प्रदान गरिएको छ ।

**अनुगमन मूल्यांकन गर्ने निकायको जिम्मेवारी** : (क) प्रधानमन्त्री तथा मन्त्री परिषद्को कार्यालयले नेपाल सरकारका नीति, योजना तथा सो को कार्यान्वयन, कार्यसम्पादन तथा विकास नतिजा र सेवा प्रवाहको अनुगमन तथा अनुगमनको पनि अनुगमन गर्ने जिम्मेवारी तोकेको छ । (ख) **राष्ट्रिय योजना आयोग**लाई नेपाल सरकारका आवधिक योजना, गुरु योजना, वार्षिक योजना, राष्ट्रिय गौरवका आयोजना, राष्ट्रिय प्राथमिकता, रूपान्तरणकारी आयोजना, वैदेशिक सहायतामा संचालित र अन्तरसरकारी वित्त हस्तान्तरण अन्तर्गत प्रदेश र स्थानीय तहलाई उपलब्ध अनुदानमा संचालित आयोजनाको पूर्व मूल्यांकन, मध्यावधिक, सम्पन्न, प्रभाव र दिगोपनाको मूल्यांकन गर्ने जिम्मेवारी प्रदान गरिएको छ । विकास योजनाको अनुगमन गर्ने निकायको आवश्यक निगरानी गर्ने । (ग) **सम्बन्धित मन्त्रालय**लाई आफु अन्तर्गत संचालित आयोजनाको नियमित अनुगमन तथा मातहतका निकायको कामको निगरानी गर्ने । (घ) **सम्बन्धित विभाग**लाई मातहतको योजनाको नियमित अनुगमन मूल्यांकन गर्ने । (ङ) **आयोजना प्रमुख**ले **आयोजनाको** कार्यान्वयनको नियमित अनुगमन गर्ने । (च) **प्रदेश सरकार**ले यस **ऐनको** अधिनमा रही सम्बन्धित प्रदेशको कानुन अनुगमन मूल्यांकन गर्ने । (छ) **स्थानीय तहबाट** कार्यान्वयन आयोजनाको यस ऐनको अधिनमा रही स्थानीय कानुन बमोजिम हुने ।

**अनुगमन तथा मूल्यांकनमा सार्वजनिक निकायको जिम्मेवारी** : अनुगमन मूल्यांकनका लागि आवश्यक स्रोत साधन उपलब्ध गराउने र आवश्यक जनशक्ति उपलब्ध गराउने । आयोजना कार्यान्वयन गर्ने निकाय प्रमुखले अनुगमनमा खटिएका व्यक्तिलाई सम्बन्धित तथ्यांक, सूचना र कागजात उपलब्ध गराउने । अनुगमन मूल्यांकनबाट प्राप्त प्रतिवेदन, सूचना र नतिजा वेबसाइट मार्फत एक महिनाभित्र सार्वजनिक गर्नुपर्ने । प्राप्त

नतिजा र सुभाबलाई पृष्ठपोषणका रूपमा लागु गर्ने । अनुगमन मूल्यांकन गर्ने जिम्मेवारी सहितको महाशाखा वा शाखा तोक्ने ।

**तेस्रो पक्षबाट अनुगमन वा मूल्यांकन:** कार्यक्रम वा आयोजनामा कुनै किसिमको प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष स्वार्थ नभएको तेस्रो पक्षबाट अनुगमन मूल्यांकन गराउन सकिने ।

**दोहरो नपर्ने गरी अनुगमन तथा मूल्यांकन:** एउटा विषयमा दोहरो नपर्ने गरी अनुगमन गर्ने । वस्तुनिष्ठ आधार भएमा माथिल्लो निकायले पुनः अनुगमन वा मूल्यांकन गर्ने गराउने । सहकार्यात्मक वा संयुक्त तवरले गर्न सकिने ।

**प्रतिवेदन पेश गर्ने :** योजना कार्यान्वयन गर्ने सार्वजनिक निकायले योजना अवधि, लक्ष्य, भौतिक तथा वित्तीय प्रगति, प्रमुख सुचकको अवस्था, देखिएका समस्या तथा समाधानका उपाय समेत द्वैमासिक, चौमासिक तथा वार्षिक प्रतिवेदन माथिल्लो निकायमा पेश गर्ने । प्राप्त प्रतिवेदनमाथि तालुक निकायमा समीक्षा हुने । सम्बन्धित मन्त्रालयले द्वैमासिक, चौमासिक तथा वार्षिक प्रगति प्रतिवेदन तयार गरी प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रपरिषद्को कार्यालय र आयोग समक्ष पठाउने । यस्ता प्रतिवेदन सम्बन्धित मन्त्रालय वा निकायले वेबसाइटमा राख्ने, सम्बन्धित सरोकारवालासँग छलफल, बैठक वा अन्तरक्रिया गर्ने ।

**सुभाब दिन, सिफारिस वा निर्देशन सक्ने :** अनुगमन मूल्यांकन गर्दा कुनै सुधार गर्नुपर्ने भए सम्बन्धि निकायलाई सुभाब दिने । आयोजनाको लक्ष्य प्राप्तमा कुनै गम्भीर हानी, नोक्सानी हुने देखिए तत्काल आयोजना सम्बन्धी कुनै काम रोक्न, जिम्मेवार पदाधिकारीलाई जिम्मेवारीबाट हटाउन वा उपयुक्त विकल्प अवलम्बन गर्न सकिने । यस्ता सुभाब, सिफारिस पालना गर्नु सम्बन्धित निकाय वा पदाधिकारीको कर्तव्य हुनेछ ।

**सहयोग गर्नुपर्ने :** अनुगमन मूल्यांकनका लागि प्रदेश वा स्थानीय तहले अनुरोध गरेमा राष्ट्रिययोजना आयोगले सहयोग गर्नसक्ने ।

**राष्ट्रिय विकास समस्या समाधान समिति :** प्रधानमन्त्रीको अध्यक्षतामा रहेको समितिले नेपाल सरकारले संचालन गरेका आयोजनाको प्रगति समीक्षा, मन्त्रालयस्तरीय विकास समस्या समाधान समितिबाट प्राप्त समस्या समाधान, योजना कार्यान्वयनमा आवश्यक अध्ययन अनुसन्धान, छलफल तथा नीतिगत निर्देशन दिने । मन्त्रालयस्तरीय आयोजनाको समीक्षा, समस्या समाधान र आवश्यक सुधारका लागि सम्बन्धित मन्त्रीको अध्यक्षतामा **मन्त्रालयस्तरीय विकास समस्या समाधान समिति**को गठन ।

**सेवाप्रदायक र सेवाग्राहीलाई योजना कार्यान्वयन प्रकृत्यामा सहभाग गराई योजना कार्यान्वयन प्रकृत्यालाई पारदर्शी तथा उत्तरदायी बनाउने ।**

**सार्वजनिक परीक्षण, सामाजिक परीक्षण वा सार्वजनिक सुनुवाइ मार्फत संघ, प्रदेश र स्थानिय तहबाट विकास निर्माणमा सामाजिक जवाफदेहिता अभिवृद्धि गर्ने ।**

**विद्युतीय प्रणालीको प्रयोग :** सार्वजनिक निकायले सेवा प्रवाहका लागि विद्युतीय प्रणालीको प्रयोग गर्न सक्ने । त्यसमा प्रधानमन्त्री कार्यालय, योजना आयोगलाई पहुँच दिने । यस प्रणालीमा सबै सार्वजनिक निकायहरूलाई सञ्जालीकरण मार्फत आवद्ध गर्ने ।

प्रदेश तथा स्थानीय तहले संघबाट प्राप्त वित्तिय हस्तान्तरणको **भौतिक तथा वित्तीय प्रगति र उपलब्धि** वितरण नेपाल सरकारले तोकेको निकाय मार्फत योजना आयोगमा पठाउनु पर्ने ।

**अनुगमन तथा मूल्यांकनकर्ताको आचरण:** कुनै आयोजनाको अनुगमन वा मूल्यांकन गर्दा आयोजनाको स्रोत साधनको प्रयोग गर्न वा त्यस्तो आयोजनाको तर्फबाट कुनै प्रकारको सुविधा लिन नहुने, आफु संलग्न भएको योजनाको अनुगमन मूल्यांकनमा सहभागी नहुने । अनधिकृत व्यक्तिलाई अनुगमन वा मूल्यांकनको जिम्मा दिन नहुने । सौहार्दपूर्ण र शिष्ट व्यवहार र निष्पक्षतापूर्वक गर्नुपर्ने ।

**पुरस्कार दिन सक्ने :** अनुगमन वा मूल्यांकनगर्दा कार्यप्रगति उत्कृष्ट ठहरिएको योजनाको प्रमुख वा सम्बन्धित कर्मचारीलाई नेपाल सरकारले पुरस्कार दिन सक्ने । कार्यसम्पादन मूल्यांकन गर्दा अनुगमन तथा मूल्यांकनलाई आधार लिनुपर्नेछ ।

**कारवाही हुने (क)** अनुगमन मूल्यांकनकतालाई पदीय दायित्व जिम्मेवारीपूर्वक पुरा नगरेको आधारमा सेवा शर्त सम्बन्धी प्रचलित कानून बमोजिम विभागीय सजाय गरिनेछ (अनुगमन गर्दा बुझनुपर्ने कुरा नबुझेमा, आचरण पालना नगरेमा, निगरानी गर्ने निकायको निर्देशन पालना नगरेमा) । अनुगमनकर्ताको अयोग्यताका कारणले जिम्मेवारी पुरा नगरेमा (अनुगमन तथा मूल्यांकन गर्दा गम्भीर वापर्वाही वा हेलचेक्याई गरेमा, बदनियतपूर्वक अनुगमन तथा मूल्यांकन गरेमा, आयोजना कार्यान्वयनमा प्रतिकूल असर पर्ने गरी गलत प्रतिवेदन दिएमा) विभागीय कारवाही गरिने । योजना कार्यान्वयनसँग सम्बन्धित पदाधिकारीलाई सेवा शर्त सम्बन्धी प्रचलित कानून बमोजिम विभागीय सजाय गर्ने (अनुगमन तथा मूल्यांकन गर्ने वा निगरानी राख्ने निकाय वा पदाधिकारीले माग गरेको विवरण समयमा उपलब्ध नगराएमा वा गलत सूचना दिएमा, अनुगमन तथा मूल्यांकन गर्ने निकाय वा अधिकारीले दिएको सुझाव वा निर्देशन पालना नगरेमा) ।

अनुगमन तथा मूल्यांकन गर्ने निकाय वा पदाधिकारीले दिएको सुझाव वा निर्देशन पालना नगरेको कारणले सार्वजनिक निकाय वा आयोजनालाई कुनै हानी, नोक्सानी भएमा त्यस्तो योजना कार्यान्वयनसँग सम्बन्धित पदाधिकारीलाई अयोग्यताको कारणले आफ्नो पदको काम वा जिम्मेवारी पुरा नगरेको आधारमा सेवा शर्त सम्बन्धी प्रचलित कानून बमोजिम विभागीय सजाय गरिनेछ ।

विषयविज्ञ वा तेश्रो पक्षबाट खटिएका अनुगमन मूल्यांकन गर्ने व्यक्ति वा संस्थाले आफ्नो जिम्मेवारी पुरा नगरेमा अनुगमन मूल्यांकन गरे बापत उपलब्ध गराएको रकम असुल गर्ने । त्यस्तो व्यक्ति वा संस्थालाई आयोगले पाँच वर्षका लागि अनुगमन तथा मूल्यांकन सम्बन्धी कार्य गर्न नपाउने गरी कालोसूचीमा राख्नेछ ।

योजना कार्यान्वयनसँग सम्बन्धित पदाधिकारी, व्यक्ति वा संस्था वा अनुगमन मूल्यांकन गर्ने कर्मचारी, पदाधिकारी, व्यक्ति वा संस्थाले बदनियतपूर्वक सार्वजनिक निकायलाई हानी, नोक्सानी पुऱ्याउने कार्य गरेमा त्यस्तो कर्मचारी, पदाधिकारी, व्यक्ति वा संस्थालाई भ्रष्टाचार सम्बन्धी प्रचलित कानून बमोजिम कारवाही गर्न सम्बन्धित निकायमा लेखी पठाउनु पर्नेछ ।

## **ऐनलाई प्रभावकारी कार्यान्वयन गर्ने भावी कार्यदिशा ।**

यो ऐन दक्षिण एसियामा अनुगमन मूल्यांकनलाई अनिवार्य वा बलियो बनाउने महत्वपूर्ण कानून हो । यसको कार्यान्वयनबाट विकास योजनामा विगतमा देखिएका समस्याहरू (समय तथा लागत बढ्ने, नतिजाप्रति उत्तरदायित्व नहुने, अपारदर्शी कार्यसंस्कृति, नतिजाको आधारमा पुरस्कृत नहुने) न्यूनीकरण भई आयोजना सुशासन अभिवृद्धि भई समृद्ध नेपाल सुखी नेपालीको दीर्घकालीन सोच पुरा हुनेछ । यसका लागि देहाय पक्षमा जोड दिनु पर्नेछ :

- संघ, प्रदेश र स्थानीय तहका तालिम केन्द्र तथा योजना सम्बन्धी निकायबाट ऐनका प्रमुख पक्षहरूवारे अनुगमन तथा मूल्यांकन गर्ने गराउनेलाई जानकारी गराउनुपर्छ । यसमा मूलतः अनुगमन मूल्यांकनकर्ताको जिम्मेवारी, आयोजना कार्यान्वयन कार्यालयको जिम्मेवारी, जवाफदेहिता तथा सजाय र प्रचलित कानुन बमोजिम हुने विभागीय कारवाहीवारे सम्बन्धित सरोकारवालालाई जानकारी गराउनु पर्छ ।
- अनुगमन तथा मूल्यांकन नियमावली शीघ्र तर्जुमा गर्ने : सेवाग्राहीको सहभागिता गराउने विधि, तेस्रो पक्षबाट कुन कार्यक्रम तथा आयोजनामा कसरी मूल्यांकन गराउने, सार्वजनिक सामाजिक परीक्षण, सार्वजनिक सुनुवाईको विधि, विद्युतीय प्रणालीको ढाँचाका विषयहरू समावेश गरी नियमावली ल्याउनु पर्नेछ ।
- ऐन बमोजिम जारी गर्नुपर्ने प्रतिवेदनको ढाँचा, समय तालिम र प्रकृया निर्धारण सम्बन्धी निर्देशिका राष्ट्रिय योजना आयोगले सम्बद्ध निकाय तथा तहसँग समन्वय गरी शिघ्र जारी गर्नुपर्छ ।
- अनुगमन मूल्यांकन गर्ने कार्य आफैमा स्वतन्त्र र प्राविधिक काम हो । यसका लागि दक्ष जनशक्तिको तयार पार्ने प्राप्ति गर्ने र प्रशिक्षण दिने । आन्तरिक वा तेस्रो पक्षबाट अनुगमन तथा मूल्यांकन गराउनका लागि आवश्यक बजेट विनियोजन हुनुपर्छ ।
- यो कानुन प्रदेश तथा स्थानीय सरकारले विकास नीति, योजना, कार्यक्रम वा आयोजनाको लागि पनि मार्गदर्शक कानुन भएको हुँदा तत् तत् सरकारले ऐनको अधिनमा रही आ आफना अनुगमन तथा मूल्यांकन कानुन बनाई अनुगमन मूल्यांकनलाई प्रभावकारी बनाउनु पर्ने ।
- अनुगमन मूल्यांकन ऐन, नियमावली र निर्देशिका अनुसार आयोजना कार्यान्वयन गर्ने निकाय वा जिम्मेवार पदाधिकारीले गरेको कामको अनुगमन तथा मूल्यांकन गरी वस्तुपरक तवरले सुझाव दिने । नतिजा अनुसार कार्यसम्पादन मूल्यांकन गर्ने । कार्य सम्पादन मूल्यांकनका आधारमा सम्बन्धित आयोजना कार्यान्वयन प्रमुखलाई पुरस्कार दिने । आचरण विपरित काम गरेमा प्रचलित कानुन बमोजिम कारवाही गर्ने ।
- अनुगमन तथा मूल्यांकन, अनुगमनको अनुगमन गर्ने निकायहरू (प्रधानमन्त्री कार्यालय र योजना आयोग) ले आफ्नो भूमिका निष्पक्ष रूपमा समयवद्ध र सक्षमतापूर्वक गर्नुपर्ने ।
- अनुगमन मूल्यांकन गर्ने मन्त्रालय, विभाग, कार्यान्वयन गर्ने कार्यालय, प्रदेश तथा स्थानीय सरकारलाई स्रोत सम्पन्न, सक्षम र नैतिक संगठनको रूपमा विकास गरिनु पर्ने ।
- राष्ट्रियविकास समस्या समाधान समितिले कामको प्रकृति अनुसार अलग अलग मन्त्रालयको लागि छुट्टा छुट्टै छलफल गराउने । अघिल्ला सुझाव कार्यान्वयनको अनुगमन गरी सो को आधारमा सुधार वा पुरस्कारका लागि सम्बन्धित निकायमा निर्देशन पठाउने । मन्त्रालयस्तरीय विकास समस्या समाधान समितिले नीतिगत मार्गदर्शन, समन्वय तथा सहकार्यका लागि सक्रिय भूमिका निर्वाह गर्नुपर्ने ।
- सेवाप्रदायक र सेवाग्राहीलाई योजना कार्यान्वयन सहभागी गराई योजना कार्यान्वयन प्रकृत्यालाई पारदर्शी तथा उत्तरदायी बनाउने ।

- सार्वजनिक परीक्षण, सामाजिक परीक्षण कार्यक्रमलाई रचनात्मक बनाउन नागरिकको अर्थपूर्ण उपस्थिति बढाउने । छलफलका विषयवारे पूर्व सूचना प्रदान गर्ने । संचार माध्यम र नागरिक समाजले रचनात्मक तवरले काम गर्नुपर्ने ।
- विद्युतीय प्रणालीको विकास तथा प्रयोग गरी सूचनाको आदान प्रदान तथा सम्बद्ध निकायहरूलाई सञ्जालीकरण गर्ने ।

## निश्कर्ष

अनुगमन तथा मूल्यांकन विकास नीति, योजना, आयोजनाको अति महत्वपूर्ण चरण हो । वस्तुपरक, उत्तरदायी र सुदृढ अनुगमन प्रणाली विकास नीतिको तर्जुमा र कार्यान्वयन चरणहरूलाई यथार्थपरक, कार्यान्वयनयोग्य, मितव्ययित र जनउत्तरदायी बनाउने आधार पनि हो । यो ऐनमा उल्लेखित पक्षको प्रभावकारी कार्यान्वयन गर्ने पूर्वाधार तथा वातावरण बनाउन सकेको खण्डमा विकास योजनाको तर्जुमा र कार्यान्वयन चरण समेत बलियो भई नेपालमा समृद्धि, शान्ति र सामाजिक न्याय कामय हुनेछ ।

## सन्दर्भ सामग्री

राष्ट्रिय योजना आयोग (२०७०), राष्ट्रिय अनुगमन तथा मूल्यांकन दिग्दर्शन, नेपाल सरकार, काठमाडौं, नेपाल ।

अनुगमन तथा मूल्यांकन ऐन, २०८० (२०८०), नेपाल सरकार, काठमाडौं, नेपाल ।

राष्ट्रिय योजना आयोग (२०८०), सोह्रौं योजना, नेपाल सरकार, काठमाडौं, नेपाल ।



# अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा एआईका अवसर र चुनौती

अर्जुन पोख्रेल

विश्वव्यापीकरणको यस युगमा, कृत्रिम बुद्धिमत्ता अर्थात् एआईले व्यापारको परिभाषा नै बदलिदिएको छ। केही समयअघि अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार कागजी झन्झट र मानवीय प्रयासमा निर्भर थियो, अब भने यो एआईमा भर पर्न थालेको छ। एआईको प्रवेशले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको प्रक्रिया र क्षेत्र अझ छिटो, सरल, कुशल र प्रभावकारी बनेको छ। एआईले व्यापारका परम्परागत चुनौतीहरूको समाधान मात्र होइन, नयाँ अवसरहरू पनि सिर्जना गरिरहेको छ। एआईले व्यापार प्रक्रियालाई स्वचालित बनाउने, तथ्यांक विश्लेषणलाई बलियो बनाउने र नयाँ अवसरहरू खोल्ने काम गरिरहेको छ। विश्वभरका बजारहरूलाई एउटै क्लिकमा पहुँचयोग्य बनाउँदै, एआईले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारलाई नयाँ दिशातर्फ अग्रसर गरिरहेको छ।

## एआईको विकासक्रम र अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा यसको प्रवेश

एआईको विकासक्रम १९५० को दशकबाट सुरु भए पनि व्यापारिक प्रयोग भने २०१० पछि मात्र व्यापक बन्यो। सन् २०१५ मा विश्वका १० प्रतिशत कम्पनीहरूले कुनै न कुनै रूपमा एआई प्रयोग गर्थे भने २०२३ मा यो संख्या बढेर ७५ प्रतिशत पुगेको छ। विशेषगरी कोभिड-१९ महामारीले एआईको प्रयोगलाई तीव्र गतिमा बढायो। लकडाउनका कारण भौतिक उपस्थितिमा काम गर्न नसकिने अवस्थामा एआईले महत्वपूर्ण भूमिका खेल्थ्यो।

विश्वका प्रमुख बन्दरगाहहरूमा एआईको प्रयोग व्यापक रूपमा बढ्दै गएको छ। केही उदाहरण हेरौं,

चीनको तियान्जिन बन्दरगाह यसको ज्वलन्त उदाहरण हो। यहाँ एआईद्वारा सञ्चालित क्रेनहरू र स्वचालित यातायात प्रणालीको प्रयोगले कार्य दक्षता ४० प्रतिशतले बढाएको छ भने श्रम लागत ६० प्रतिशतले घटाएको छ। फाइभ जी, एआई, सेल्फ ड्राइभिड र क्लाउड कम्प्युटिड जस्ता प्रविधिहरूले तियान्जिन बन्दरगाहलाई पूर्ण रूपमा रूपान्तरण गरेको छ। बन्दरगाह अहिले विश्वको पहिलो शून्य-कार्बन टर्मिनलको रूपमा खडा छ। पछिल्ला वर्षहरूमा चीनले विश्वस्तरीय स्मार्ट र हरित बन्दरगाहहरू निर्माण र विकासमा जोड दिँदै आएको छ।

चीनको करिब ९० प्रतिशत वैदेशिक व्यापार समुद्री मार्गबाट हुन्छ। स्मार्ट बन्दरगाहको विकासले सञ्चालन दक्षता बढाउने र चीनको विदेश व्यापारको वृद्धिमा उल्लेखनीय योगदान पुऱ्याउने चीनको सञ्चार तथा यातायात संघका अधिकारी लिन यिकुनले समाचार संस्था सिन्हासँग भनेका छन्।

अमेरिकाको लस एन्जलसको बन्दरगाहले कन्टेनर लोड गर्ने र अनलोड गर्ने, पोर्टको तालिका र समन्वय सुधार गर्न "पोर्ट अप्टिमाइजर" नामक एआई प्रणाली प्रयोग गर्दछ।

पोर्ट अफ सिंगापुरले एआई स्वचालित र निर्देशित गाडी (एजीभी) र रोबोटिक क्रेन, र एआई-संचालित तालिका प्रणाली प्रयोग गर्दछ। यसले जहाजको आगमन र प्रस्थानको समय १२ प्रतिशत छिटो भएको छ।

नेदरल्याण्ड्सको रोट्टरडाम बन्दरगाहमा एआई-सक्षम स्वचालित गाइडेड भेहिकल्स (एजीभी) ले दैनिक ३० हजार वटा कन्टेनर ह्यान्डल गर्छन्। त्यहाँ कन्टेनर लोडिड र अनलोडिडको योजना र समन्वय सुधार गर्न सेन्सर डेटा प्रयोग हुने गर्दछ।

भेसल ट्राफिक म्यानेजमेन्ट सिस्टमले जहाजको आवागमनलाई सहज गर्न र भीड कम गर्न एआई प्रयोग गर्छ । बन्दरगाहमा पानी र मौसमका तथ्यांक डेटा प्रदान गर्ने सेन्सरहरू जडान गरिएका छन् । यी सेन्सरबाट प्राप्त तथ्यांकका आधारमा जहाजलाई स्वचालित रूपमा निर्देशन जाने गरेको छ ।

## एआईका कारण कागजविहीन व्यापार

एआईको प्रयोगले व्यापारसँग सम्बन्धित कागजातहरूबाट हुने झन्झटमा क्रान्तिकारी परिवर्तन ल्याएको छ । विश्व बैंकका अनुसार, एक अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार कारोबारमा औसतमा १७ वटा विभिन्न कागजातहरू संलग्न हुन्छन् र यसको प्रक्रिया पूरा गर्न ३ देखि ४ हप्ता लाग्छ । तर एआईमा आधारित डकुमेन्ट प्रोसेसिङ सिस्टमले यो समयलाई घटाएर २४ देखि ४८ घण्टामा झारेको छ । डीएचएल र फेडेक्स जस्ता कुरियर कम्पनीहरूले एआई प्रयोग गरेर कागजातमा लाग्ने समय ८० प्रतिशतले घटाएका छन् ।

एआईले सीमा पार गर्नका लागि फारम फाइलिङ स्वचालित गर्ने क्षमता राख्दछ । यसको प्रयोग व्यापारिक कागजातहरूमा त्रुटिहरू पत्ता लगाउन पनि प्रयोग गर्न सकिन्छ । यसले गर्दा गलत वर्गीकरण, ढिलाइ वा जरिवाना रोकन मद्दत पुग्छ । एआईको प्रयोगबाट भन्सार कागजातलाई पनि स्वचालित रूपमा प्रयोग गर्न सकिन्छ । एआई जडित स्क्यानरहरूले विसंगति वा अवैध सामग्रीहरू छिटो पहिचान गर्न सक्दछन् । यी सबै कुराले भन्सार प्रक्रियालाई गति दिन्छ । किनकी अहिले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा ढिलाई हुनुको कारण कागजी कार्य र सीमा पार गर्ने कन्टेनरहरूमा हुने म्यानुअल निगरानी पनि हो ।

एआई उपकरणहरूले देखाएका छन् कि, उनीहरूसँग कानून र नियमहरूको जटिलता बुझ्न सक्ने क्षमता छ । उदाहरणको लागि, च्याट जीपीटीले अमेरिकी बार परीक्षा पास गर्न सफल भएको थियो । परीक्षामा यसले ९० प्रतिशत अंक प्राप्त गरेको थियो । त्यसैले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा अधिक जटिल र महत्त्वपूर्ण कागजातहरूका कारण हुने ढिलाईलाई एआईले समाधान गर्न सक्छ ।

एआईले सामानको ढुवानी मार्ग, भण्डारण र वितरणलाई वृद्धि गर्न महत्त्वपूर्ण भूमिका खेलेको छ । अमेजन जस्ता कम्पनीहरूले एआईको प्रयोग गरेर आफ्नो लजिस्टिक्स नेटवर्कमा वार्षिक १ अर्ब डलरभन्दा बढी बचत गरेका छन् । मेर्क कम्पनीले एआई-सक्षम कन्टेनर रूटिङ सिस्टम प्रयोग गरेर आफ्नो इन्धन खपत १२ प्रतिशतले घटाएको छ ।

## भाषाको अवरोध हटाउन एआईको सहारा

अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा भाषा एउटा ठूलो चुनौती हो । एआई-आधारित अनुवाद प्रणालीहरूले यो समस्या समाधान गर्दैछन् । सीमा पार गर्ने कुनै पनि व्यवसायका लागि भाषा एउटा बाधा मानिन्थ्यो, अब यो बाधा एआईले पन्छाएको छ । एआई अनुवाद उपकरणहरू भाषाको बाधा हटाउन उपयोगी साबित भएका छन् । एआई अनुवादकहरू परम्परागत अनुवाद उपकरणहरू भन्दा उन्नत छन् । यसको अर्थ एआईले अतिरिक्त कर्मचारी वा अनुवादकहरूको आवश्यकतालाई कम गर्न सक्छ । साना व्यवसायहरूको लागि खर्च र समय बचत गर्न सक्छ ।

चीनको अलिबाबाको एआई अनुवाद प्रणालीले ९८ प्रतिशत शुद्धताका साथ १६ वटा भाषाहरूमा रियल-टाइम अनुवाद प्रदान गर्छ भने २ सय १४ वटा भाषामा कामचलाउ अनुवाद गर्छ । एआई च्याटबटहरूले चौविसै घन्टा ग्राहक सहायता प्रदान गर्दै ग्राहक सन्तुष्टि ३५ प्रतिशतले बढाएका छन् ।

## सजिलो ट्रायकिङ सिस्टम

सीमा पार व्यवसाय सञ्चालन गर्नका लागि सबैभन्दा ठूलो चुनौती आपूर्ति श्रृंखलाको व्यवस्थापन हो । अन्तर्राष्ट्रिय आपूर्ति



श्रृंखलामा एआईले जोखिम कम गर्न र लागत घटाउन मद्दत गर्न सक्छ । मालबाहक पानीजहाजहरू वा ढुवानीका अरु साधनहरू छुटेपछि एआई-सक्षम ट्यूकिडले सुरक्षित र समयमै छन् वा छैनन् भन्ने जानकारी दिन्छ । यदी सुरक्षित छैनन र समयमा छैनन भने एआईले स्वचालित रूपमा सम्बन्धित ठाउँमा निर्देशन दिन्छ । एआईले आपूर्ति श्रृंखलामा हुने अवरोधहरू अप्रत्याशित रूपमा छिटो पत्ता लगाउन सक्छ, र विकल्पहरू प्रदान गर्न सक्छ । त्यसैले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार छिटो हुन्छ ।

## एआई र विकासशील देशहरूको व्यापार

एआईले विकासशील देशहरूलाई विश्व व्यापारमा प्रतिस्पर्धी बन्न सहयोग गरेको छ । भारतको कृषि क्षेत्रमा एआईको प्रयोगले निर्यातयोग्य उत्पादनको गुणस्तर सुधार र बजार पहुँच बढाएको छ । अफ्रिकी देशहरूमा एआई-आधारित मोबाइल एपहरूले साना व्यापारीहरूलाई अन्तर्राष्ट्रिय बजारसँग जोडेका छन् । विश्व बैंकको अनुसार, एआईको प्रयोगले विकासशील देशहरूको व्यापार लागत २५ देखि ३० प्रतिशतले घट्ने अनुमान छ ।

एआईले बजार विश्लेषण र मूल्य पूर्वानुमानमा पनि क्रान्ति ल्याएको छ । मूल्य परिवर्तन, माग-आपूर्ति, मौसम, राजनीतिक घटनाक्रम जस्ता विभिन्न कारकहरूको विश्लेषण गरी एआईले ९० प्रतिशतसम्म सटीक मूल्य पूर्वानुमान गर्न सक्ने विभिन्न जर्नलहरूले देखाएका छन् । यसले व्यापारीहरूलाई बजार रणनीति बनाउन र जोखिम व्यवस्थापन गर्न मद्दत गर्छ ।

## एआई र विश्व व्यापार संगठनको भूमिका

विश्व व्यापार संगठन (डब्ल्यूटीओ) ले एआईलाई व्यापार सहजीकरणको प्रमुख माध्यमको रूपमा स्वीकारेको छ । डब्ल्यूटीओले एआई नीति र नियमन सम्बन्धी दिशानिर्देश तयार गरेको छ । सन् २०२३ मा डब्ल्यूटीओले एआई र व्यापार सम्बन्धी विशेष कार्यदल गठन गरेको थियो । यस कार्यदलले एआईको प्रयोगलाई व्यवस्थित र न्यायसंगत बनाउन काम गरिरहेको छ ।

सन् २०२४ को नोभेम्बर २१ तारिखमा विश्व व्यापार संगठन (डब्ल्यूटीओ) ले एउटा नयाँ प्रतिवेदन सार्वजनिक गरेको छ, जसमा कृत्रिम बुद्धिमत्ता (एआई) ले विश्व व्यापारमा पार्न सक्ने प्रभावबारे विश्लेषण गरिएको छ । "ट्रेडिङ विद इन्टेलिजेन्स: हाउ एआई शोप्स एण्ड इज शेड बाई इन्टरनेशनल ट्रेड" शीर्षकको यो प्रतिवेदनमा एआईसँग सम्बन्धित व्यापार नीतिका प्रमुख पक्षहरूको विश्लेषण गरिएको छ । (पूरे रिपोर्ट यहाँ पढ्न सकिन्छ- [https://www.wto.org/english/res\\_e/publications\\_e/trading\\_with\\_intelligence\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/trading_with_intelligence_e.htm))

डब्ल्यूटीओकी महानिर्देशक न्गोजी ओकोन्जो-आइवालाले प्रतिवेदनको प्राक्कथनमा भनेकी छन्, "यो प्रतिवेदनले डब्ल्यूटीओले एआईको विकास र प्रयोगलाई कसरी प्रवर्द्धन गर्न सक्छ र यससँग सम्बन्धित जोखिमहरू तथा चिन्ताहरूलाई कसरी न्यूनीकरण गर्न सक्छ भन्नेबारे छलफल थाल्ने उद्देश्य राखेको छ ।"

प्रतिवेदनका अनुसार एआईले व्यापार लजिस्टिक्स, आपूर्ति श्रृंखला व्यवस्थापन र नियामकसँग सम्बन्धित व्यापार लागतहरू घटाउन मद्दत गर्न सक्छ । उदाहरणका लागि, एआईले भन्सार निकासी प्रक्रिया र सीमा नियन्त्रणलाई स्वचालित र सरल बनाउन सक्छ, जटिल व्यापार नियमहरू र निर्देशनलाई आवश्यकताहरूको सरलीकरण गर्न र जोखिमहरूको पूर्वानुमान गर्न सहयोग गर्न सक्छ ।

प्रतिवेदनले सन् २०४० सम्म विश्वव्यापी रूपमा एआईको प्रयोग तीव्र गतीमा बढ्ने र एआईकै कारण उत्पादकत्वमा उच्च वृद्धिको अपेक्षा राखेको छ । जसका कारण विश्वव्यापी व्यापार वृद्धि करिब १४ प्रतिशत बिन्दुले बढ्न सक्ने अनुमान गरिएको छ । यसको विपरीत, असमान एआई अवलम्बन र न्यून उत्पादकत्व वृद्धिको सतर्क परिदृश्यमा भने व्यापार वृद्धि ७ प्रतिशत बिन्दु मात्र हुने डब्ल्यूटीओको प्रक्षेपण छ ।

तर, प्रतिवेदनले विश्व अर्थतन्त्रहरू र ठूला तथा साना फर्महरूबीच एआईले ल्याउने ठूलो विभाजनको चुनौती पनि समावेश गरेको छ ।

प्रतिवेदनले डब्लूटीओले वार्ता, छलफल र नियम निर्माणको मञ्चको रूपमा एआईका फाइदाहरूलाई प्रवर्द्धन गर्न र जोखिमहरूलाई सीमित गर्न खेल्न सक्ने भूमिकाबारे पनि उल्लेख गरेको छ ।

यस्तै, विभिन्न देशहरूले पनि एआई सम्बन्धी नीतिहरू बनाएका छन् । युरोपेली संघले एआई एक्ट २०२१ जारी गरेको छ जसले एआईको प्रयोगलाई नियमन गर्छ । चीनले एआई विकास योजना २०३०, सार्वजनिक गरेको छ । अमेरिकाले एआई इनिशिएटिभ, २०२३ ल्याएको छ । यी नीतिहरूले एआईको विकास र प्रयोगलाई प्रोत्साहन गर्दै यसको दुरुपयोग रोक्ने लक्ष्य राखेका छन् ।

## अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा एआईको भविष्य र चुनौतीहरू

एआईले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा ल्याएको परिवर्तन अझै सुरुवाती चरणमा छ । विश्व व्यापार संगठनका अनुसार, सन् २०३० सम्ममा एआईले विश्व व्यापारको वृद्धिमा वार्षिक १ दशमलव ५ प्रतिशत थप योगदान गर्ने अनुमान छ । यो वृद्धि मुख्यतया उत्पादकत्व वृद्धि, लागत कटौती र नयाँ व्यापार अवसरहरूको सिर्जनाबाट आउनेछ ।

तर, एआईको प्रयोगसँग केही चुनौतीहरू पनि छन् । साइबर सुरक्षा, डाटा गोपनीयता र एआई प्रणालीको विश्वसनीयता प्रमुख चुनौतीहरू हुन् ।

एआई सिस्टमहरूमा ह्याकिङको खतरा हुन सक्छ । व्यापारिक डाटा चोरी हुनसक्ने जोखिम हुन्छ । महत्त्वपूर्ण पूर्वाधारमा साइबर आक्रमणको सम्भावना र एआई सिस्टमहरू भाइरस वा मालवेयरको निशानामा पर्न सक्ने डर पनि छ ।

त्यस्तै, अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा विकसित र विकासशील देशबीच प्रविधिको खाडल बढ्न सक्छ । साना र ठूला व्यवसायबीच असमानता बढ्न सक्छ, साना र प्रविधिमा पछि परेका देशले प्राविधिक पूर्वाधारको जोहो गर्न नसक्दा व्यापार नै प्रभावित हुन सक्छ ।

सिस्टम डाउन हुँदा व्यापारमा अवरोध हुन सक्छ, प्राविधिक समस्या समाधान गर्न दक्ष जनशक्तिको अभाव हुन सक्छ, हार्डवेयर र सफ्टवेयर अपग्रेडको लागत उच्च पर्न सक्छ, एकाधिकार र प्रविधि नियन्त्रणको जोखिम बढ्न सक्छ ।

कानूनी र नियामक चुनौतीहरू पनि देखिन सक्छन् । एआई सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय कानूनको अभाव हुने, विभिन्न देशका फरक नियमहरूले जटिलता बढाउने, बौद्धिक सम्पत्ति अधिकारसँग सम्बन्धित विवादहरू बढ्ने र एआईका निर्णयको जवाफदेहिता निर्धारण गर्न कठिन हुनेछ ।

लागत चुनौती पनि हुनेछ । एआई प्रणाली जडान र सञ्चालनको उच्च लागत उच्च हुन्छ, नियमित अपडेट र मर्मतको खर्च धेरै हुन्छ, दक्ष जनशक्तिको पारिश्रमिक महँगो हुन्छ । त्यसैले साना व्यवसायका लागि खर्च धान्न कठिन हुन सक्छ ।

एआईको प्रयोग बढ्दै जाँदा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको क्षेत्रका मानवीय रोजगारीमा पनि प्रभाव पर्ने पक्का छ ।

विश्व बैंकले सार्वजनिक गरेको 'सार्वजनिक क्षेत्रमा एआई' नाम अध्ययनले एआईको कारण २०३० सम्ममा विश्वभर ३ करोड ७५ लाख जना कामदार वा कर्मचारीहरू प्रभावित हुन सक्ने देखाएको छ । अहिले उच्च दक्षता भएका कामदारहरूको माग बढ्दै गएको छ भने कम दक्षता भएका कामदारहरूको माग घट्दै गएको छ ।

तर, विश्व आर्थिक मञ्चले भविष्यवाणी गरेको छ कि, एआईले २०२७ सम्ममा ६ करोड ९० लाख वटा रोजगारी सिर्जना

गर्नेछ र ८ करोड ९० लाख वाटा रोजगारी नष्ट गर्नेछ । पुराना रोजगारीहरू हराउने र नयाँ रोजगारीहरू सिर्जना हुने क्रम जारी रहनेछ । यसले श्रमिकहरूको सीप विकास र पुनः तालिमको आवश्यकता बढाएको छ । एआईका कारण व्यक्तिको जागिर गुम्ने चिन्ता अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको क्षेत्रमा पनि लागू हुन्छ ।

## निष्कर्ष

एआईले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारलाई अझ सरल, कुशल र पारदर्शी बनाउँदै लगेको छ । यसले व्यापारको लागत घटाएको छ, गुणस्तर बढाएको छ र नयाँ व्यापारिक अवसरहरू सिर्जना गरेको छ । विश्व अर्थतन्त्र डिजिटल युगमा प्रवेश गर्दै गर्दा, एआईको भूमिका अझै महत्त्वपूर्ण हुँदै जानेछ । तर यसको सफल कार्यान्वयनका लागि उपयुक्त नीति, कानून र प्राविधिक पूर्वाधारको विकास आवश्यक छ । साथै, एआईको विकाससँगै मानव श्रमिकहरूको सीप विकास र पुनः तालिमको पनि त्यत्तिकै आवश्यकता छ । विश्व समुदायले एआईको लाभ लिँदै यसका चुनौतीहरूको सामना गर्न तयार रहनुपर्छ ।



# नेपालको आर्थिक विकासको एक आधार: दिगो पारवहन प्रणाली र सन्तुलित व्यापार



विशाल सापकोटा  
निर्देशक, हलाक सेवा विभाग

## १. कार्यकारी सारांश:

नेपालको आर्थिक विकासको गतिलाई दिगो पारवहन प्रणाली र सन्तुलित अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको सुनिश्चितता गर्दै तीव्रता दिन आवश्यक छ। भूपरिवेष्टित अवस्थाका कारण उच्च व्यापार लागत, सीमित निर्यात विविधीकरण र उच्च व्यापार घाटाले नेपाललाई आर्थिक प्रगतिको मार्गमा चुनौतीहरूको सामना गर्न बाध्य बनाएको छ। दिगो पारवहन प्रणालीले व्यापारिक वस्तुहरूको सहज र प्रभावकारी आवागमन सुनिश्चित गर्दै निर्यात व्यापारलाई प्रवर्द्धन गर्न तथा निरन्तर चुलीरहेको व्यापार घाटालाई सन्तुलनको मार्गतर्फ डोर्याउन मद्दत गर्न सक्छ। भारत र चीनसँगको पारवहन सम्झौताको प्रभावकारी कार्यान्वयन एवं आवश्यकता बमोजिम पुनरावलोकन, डिजिटल भन्सार प्रणालीको विकास र वैकल्पिक पारवहन मार्गहरूको खोजीले व्यापार लागत घटाउन र प्रतिस्पर्धात्मकता बढाउन योगदान पुऱ्याउँछ। सन्तुलित व्यापारका लागि निर्यातमूलक उद्योगहरूमा लगानी, कृषि र जलविद्युत् क्षेत्रको आधुनिकीकरण र घरेलु उत्पादनलाई प्रोत्साहन गरी आयात व्यवस्थापनमा ध्यान दिन आवश्यक छ। यसका साथै, क्षेत्रीय व्यापार साझेदारी, विदेशी लगानी आकर्षण, सार्वजनिक निजी साझेदारीमा अत्याधुनिक व्यापार तथा पारवहन पूर्वाधार निर्माणले नेपाललाई अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारिक शृंखलामा अझ प्रभावकारी बनाउने सम्भावना सजिवै छ। समग्रमा, दिगो पारवहन प्रणाली र सन्तुलित व्यापारको संयोजनले मात्र नेपाललाई दिगो आर्थिक विकासको मार्गमा अग्रसरता प्रदान गर्न सक्छ। यसका लागि दीर्घकालीन योजना, नीतिगत स्थायित्व, नैतिक नेतृत्वको निर्माण र अन्तर्राष्ट्रिय सहकार्य अनिवार्य छ।

## २. आर्थिक विकास र नेपालको सन्दर्भ

आर्थिक क्रियाकलापमा भएको परिमाणात्मक र गुणात्मक सुधार नै आर्थिक विकास हो। यो सापेक्ष, गतिशील र बहुआयामिक अवधारणा हो। आर्थिक वृद्धि आर्थिक विकासको पूर्ण नभएपनि अनिवार्य पूर्व शर्त हो।

$$\text{आर्थिक विकास} = \text{आर्थिक वृद्धि} + \text{सकारात्मक परिवर्तन}$$

आर्थिक विकास हुन कुनै देशको कुल गार्हस्थ उत्पादन र आयमा वृद्धि भएर मात्र पुग्दैन। सामाजिक, सांस्कृतिक र भौतिक स्तरमा समेत सुधार हुन आवश्यक छ। यो आर्थिक वृद्धि, रोजगारी, आयको वितरण, जीवनस्तरको सुधार र दिगो विकास जस्ता विविध पक्षसँग अन्तरनिर्भर हुन्छ।

### २.१ आर्थिक विकासका प्रमुख पक्षहरू:

- **आर्थिक वृद्धि:** देशको वस्तु र सेवाको कूल उत्पादनको मात्रामा वृद्धि हुनु। उत्पादन क्षमतामा सुधार र लगानीमा वृद्धि हुनु।
- **रोजगारी वृद्धि:** बेरोजगारी समस्या घटाएर मानिसहरूलाई उत्पादनशील क्षेत्रमा आवद्ध गर्नु। मानव पुँजीको उपयोगलाई अधिकतम बनाउनु।

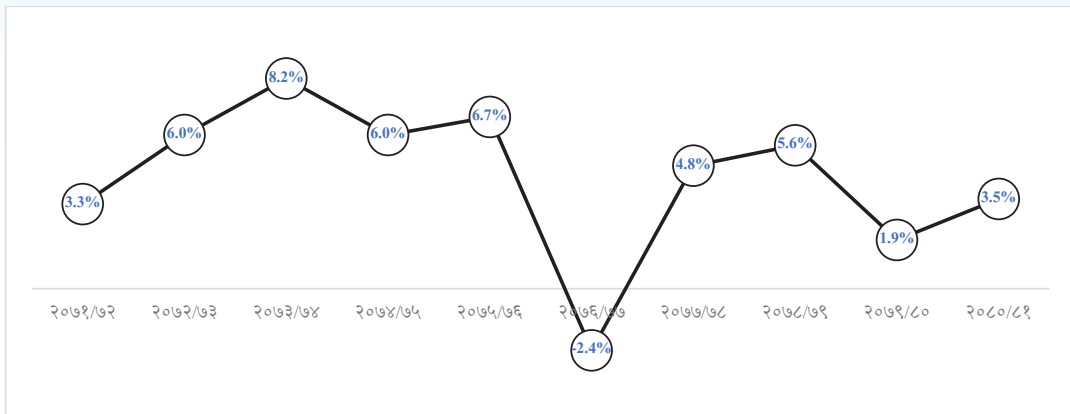
- **आयको वितरणमा समानता:** गरिबी घटाउने र आयको असमानता कम गर्ने । समाजका सबै वर्गले आर्थिक प्रगतिमा सहभागी हुन पाउने अवस्था निर्माण गर्नु ।
- **जीवनस्तरको सुधार:** आधारभूत आवश्यकता (खाना, शिक्षा, स्वास्थ्य, आवास, खानेपानी, सरसफाइ) को सहज पहुँचको विस्तार हुनु । मानव विकास सूचकांकको वृद्धि हुनु ।
- **औद्योगिकीकरण र आधुनिकीकरण:** परम्परागत कृषि प्रणालीबाट आधुनिक औद्योगिक प्रणालीमा रूपान्तरण हुनु । नवीनतम प्रविधि र दक्ष जनशक्तिको विकास हुनु ।
- **सामाजिक संरचनाको सुधार:** लैङ्गिक समानता, सामाजिक न्याय र मानव अधिकारको प्रवर्द्धन हुनु । सामाजिक र सांस्कृतिक अवरोध हटाउँदै आर्थिक समावेशीकरणको बढावा हुनु ।
- **दिगो विकास:** प्राकृतिक स्रोतको संरक्षण र वातावरणीय सन्तुलन कायम हुनु । भावी पुस्ताका आवश्यकतालाई ख्याल गर्दै आर्थिक गतिविधिहरू सञ्चालन गरिनु ।

## २.२ आर्थिक विकासका प्रमुख सूचकहरू:

- आर्थिक वृद्धि
- मानव विकास सूचकाङ्क
- निरपेक्ष गरिबी रेखामुनि रहेका जनसङ्ख्याको प्रतिशत
- शिक्षा र स्वास्थ्य सेवा पहुँचको स्तर
- आय वितरणको समानता (Gini Coefficient)
- विदेशी प्रत्यक्ष लगानीको अवस्था
- औद्योगिक उत्पादन र व्यापार सन्तुलन
- पूर्वाधारको विकास र आन्तरिक एवं बाह्य आवद्धता
- विद्युत उत्पादन जडित क्षमता र विद्युतमा पहुँच
- सम्पत्तिको आधारमा जिनी गुणक
- इन्टरनेटमा पहुँच पुगेको जनसङ्ख्या

खासमा आर्थिक विकास कुनै एक पक्षमा मात्र निर्भर हुँदैन । यो बहुआयामिक प्रक्रिया हो । यसमा दीर्घकालीन सुधार ल्याउन नीतिगत व्यवस्था, स्रोतको उचित परिचालन र समाजको अर्थपूर्ण सहभागितालाई सुनिश्चित गर्न आवश्यक छ । मुलुकको आर्थिक र सामाजिक आधार सबल बनाउँदै गरिबी न्यूनीकरण र नागरिकको दिगो भविष्य सुनिश्चित गर्ने आर्थिक विकासका सूचकमा नेपालको स्थिति अझैपनि कमजोर रहेको छ ।

### २.३ नेपालको विगत १० वर्षको आर्थिक वृद्धिको प्रवृत्ति:



माथिको रेखा चित्रले नेपालको पछिल्लो १० वर्षको आर्थिक वृद्धिको अस्थिर प्रवृत्तिलाई इङ्गित गरेको छ । आर्थिक विकास, समृद्धि र रूपान्तरणको मुख्य जगको रूपमा रहेको कूल गार्हस्थ उत्पादनमा हुने वृद्धिको अनुमानयोग्यताले मात्र मुलुकमा आर्थिक क्रियाकलापलाई चलायमान बनाउन सहयोग पुऱ्याउँदछ । माथि चित्रमा देखिएजस्तो अस्थिरतामा स्वदेशी र विदेशी निजी लगानीकर्ता लगानी गर्नबाट डराउने, पर्ख र हेरको अवस्थामा रहने र अन्य सुरक्षित लगानी वातावरण भएको मुलुक तर्फ बाहिरिने अवस्था रहन्छ । कुल गार्हस्थ उत्पादनलाई बढाउन सरकारी खर्चको भूमिका त रहन्छ तर उसको हिस्सा भनेको निजी क्षेत्र परिचालनको उत्प्रेरक, व्यक्तिको उपभोगको क्षमता र पहुँच वृद्धि गर्नमा नै सीमित हुन्छ । चीन जस्तो साम्यवादी राजनीतिक दर्शन बोकेको मुलुकले समेत उद्योग र वाणिज्यको क्षेत्रमा अमेरिका भन्दा व्यापक उदारवाद देखाउन थालेबाट पनि तीव्र, दिगो, रोजगारीमूलक र समावेशी आर्थिक वृद्धिको लागि सरकार इतरका क्षेत्रको भूमिका प्रधान रहेको बुझ्न सकिन्छ ।

### २.४ नेपालको आर्थिक विकासको विद्यमान अवस्था र दीर्घकालीन लक्ष्य इङ्कित गर्ने केही सूचकहरू (सोहीँ आवधिक योजनाबाट)

सूचकहरू	एकाई	आ.व. २०७५/७६	आ.व. २०७९/८०	आ.व. २०८०/८१ को लक्ष्य
आर्थिक वृद्धिदर	प्रतिशत	६.८	३.५	१०.५
प्रतिव्यक्ति राष्ट्रिय आय	अमेरिकी डलर	१०४७	१४५६	१२१००
निरपेक्ष गरिबी	प्रतिशत	१८.७	२०.३	०
रोजगारीमा औपचारिक क्षेत्रको हिस्सा	प्रतिशत	३६.५	३६.५	७०
विद्युत उत्पादन (जडित क्षमता)	मेगावाट	१, २५०	२, ८७७	४०, ०००
विद्युतमा पहुँच प्राप्त परिवार	प्रतिशत	८८	९६.७	१००
३० मिनेटसम्मको दूरीमा यातायात पहुँच भएको परिवार	प्रतिशत	८२	८५	९९

सूचकहरू	एकाई	आ.व. २०७५/७६	आ.व. २०७९/८०	आ.व. २०८०/८१ को लक्ष्य
इन्टरनेटमा पहुँच प्राप्त जनसङ्ख्या	प्रतिशत	६५.९	६९.२	१००
अपेक्षित आयु (जन्म हुँदाको)	वर्ष	६९.७	७०.५	८०
मातृ मृत्युदर (प्रति लाख जीवित जन्ममा)	जना	२३९	१५१	२०
पाँच वर्ष मुनिको बाल मृत्युदर (प्रतिहजार जीवित जन्ममा)	जना	३९	३३	८
साक्षरता दर (५ वर्ष माथि)	प्रतिशत	६५.९	७६.३	९९
आधारभूत सामाजिक सुरक्षामा आबद्ध जनसङ्ख्या	प्रतिशत	१७	३२	१००
लैङ्गिक विकास सूचकाङ्क	सूचकाङ्क	०.८९७	०.८८५	०.९९
मानव विकास सूचकाङ्क	सूचकाङ्क	०.५७९	०.६०१	०.७६०

माथिको तालिकामा आ.व. २०७५/७६ र २०७९/८० को वास्तविक विवरण तथा दीर्घकालीन सोच अनुसार आ.व. २१००/०१ को लक्ष्यहरूलाई समावेश गरिएको छ । पन्ध्रौँ योजनामा नै समावेश गरिएको दीर्घकालीन सोचका लक्ष्यहरू हासिल गर्ने तर्फको अग्रसरतालाई मध्यनजर गर्दा आ.व. २०७५/७६ को अवस्था र ५ वर्षको प्रयास पश्चात आ.व. २०७९/८० मा हासिल गरेको यथार्थ अवस्थालाई तुलना गर्न उपयुक्त हुन्छ । माथि रेखाचित्रमा विश्लेषण गरिएको विगत १० वर्षको आर्थिक वृद्धिको प्रवृत्ति हेर्दा आ.व. २१००/०१ मा १०.५% प्रतिशतको वृद्धिदर हासिल गर्ने लक्ष्य कम चुनौतीपूर्ण देखिदैन । आ.व. २०७५/७६ देखि आ.व. २०७९/८० सम्मको ५ वर्षको प्रयासमा जम्मा ४०९ अमेरिकी डलरले मात्र वृद्धि भएको कुल राष्ट्रिय उत्पादन यस्तै दरले मात्र बढ्ने हो भने अवको २० वर्षमा ४०९ को चार गुणाले हेर्दा करिब २१०० अमेरिकी डलरले मात्र बढ्न सक्ने देखिन्छ । तर दीर्घकालीन सोचले तय गरेको लक्ष्य हासिल गर्न भने १०, ५०० अमेरिकी डलर भन्दा बढीले वृद्धि हुन आवश्यक देखिन्छ । विगतको वास्तविकता र राखिएको अपेक्षाबीच ४००% जति फरक देखिनुले हाम्रो दीर्घकालीन लक्ष्य प्राप्तिको लागि सरकार वा कुनै सीमित पक्षको सानो दुःखले संभव हुने देखिदैन । सानो विपत्ति, बाढी पहिरो वा महामारी आउना साथ गरिबीको रेखामुनि झरिहाल्ने जोखिममा रहेका नागरिकको दिगो समृद्धिको तयारी विनै आ.व. २०७५/७६ मा १८.७% मा झरिसकेको निरपेक्ष गरिबी आ.व. २०७९/८० मा पुनः २०.३% मा उक्लिनुले आ.व. २१००/०१ मा निरपेक्ष गरिबी शून्यमा झार्ने लक्ष्य प्राप्ति अत्यन्तै कठिन विषय बन्ने निश्चित छ । तर विद्युत उत्पादन, इन्टरनेटमा पहुँच, अपेक्षित आयु, मातृ मृत्युदर, बाल मृत्युदर, साक्षरता दर जस्ता क्षेत्रमा अपेक्षित लक्ष्य हासिल गर्न असम्भव देखिदैन । सूचना प्रविधि, शिक्षा, स्वास्थ्य जस्ता पक्षमा हुने सुधारले माथि कठिन देखिएका आर्थिक विकासका विविध लक्ष्य प्राप्तिसमा पक्कै सहयोग पुग्नेछ । तर पछिल्ला परिमेय भनिएका लक्ष्य प्राप्तिका लागि पनि सर्वपक्षीय इमान्दार र नैतिक प्रयास आवश्यक छ । तर पछिल्लो समय नेपालको शासन व्यवस्थामा मुख्यतः यिनै गुणको कमी देखिदै आइएको छ ।

### ३. दिगो पारवहन प्रणाली

वस्तु, सेवा वा मानिसहरूको एक स्थानबाट अर्को स्थानमा गरिने ढुवानी कार्य पारवहन हो । विशेषगरी भूपरिवेष्टित देशहरूका लागि अन्तर्राष्ट्रिय सीमाहरू पार गर्दै सुरक्षित, छरितो र कम खर्चिलो रूपमा ढुवानीको सुनिश्चितता गर्ने दिगो पारवाहन प्रणालीको विषय सदैव पेचिलो बन्दै आएको छ । नेपालजस्तो भूपरिवेष्टित देशका लागि प्रभावकारी पारवहन व्यवस्थापन समग्र अर्थतन्त्र र विशेषतः अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको लागि महत्त्वपूर्ण आधार हो ।

### ३.१ दिगो पारवहन प्रणालीका विशेषताहरूः

पारवहन प्रणालीको दिगोपनाका लागि पारवहनका केही आधारभूत विशेषतालाई निम्नानुसारले हेर्न सकिन्छः

- **द्रुत र समयमै ढुवानी:** पारवहन प्रणाली द्रुत र समयवद्ध हुनुपर्छ । सामान ढुवानीको प्रक्रिया सुचारु हुँदा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारलाई सहजता हुन्छ । ढुवानीमा ढिलाइ भएमा व्यापार घाटा बढ्ने र प्रतिस्पर्धात्मक क्षमतामा कमी आउने हुन सक्छ ।
- **किफायती:** ढुवानी खर्च न्यून गर्न सक्ने व्यवस्था पारवहन प्रणालीको प्रमुख विशेषता हुनुपर्छ । सीमाशुल्क, भन्सार र अन्य शुल्क कम हुनु आवश्यक छ । ढुवानी प्रक्रियाका अवरोधहरू घटाएर लागत नियन्त्रण गर्न सकिन्छ ।
- **सुरक्षित र भरपर्दो:** सामान ढुवानीको क्रममा हुनसक्ने चोरी, क्षति वा हराउने समस्याबाट जोगिन सक्ने गरी पारवहनका साधनहरू सुरक्षित, भरपर्दो र अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुसारका हुनुपर्छ ।
- **सरलीकृत प्रक्रिया:** पारवहन प्रक्रियामा अनावश्यक कागजी झण्डा र जटिलताहरू कम हुनुपर्छ । आधुनिक प्रविधिको प्रयोग (जस्तै: डिजिटल भन्सार, अनलाइन ट्याकिड) गरी प्रक्रिया सहज बनाउन सकिन्छ ।
- **अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्डको अनुशरण:** पारवहन प्रणाली अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड (जस्तै WTO, TIR Convention) अनुसारको हुनुपर्छ । अन्तर्राष्ट्रिय सहकार्य र सम्झौतामा आधारित पारवहनले व्यापारिक सहजता ल्याउँछ ।
- **व्यवस्थित भौतिक पूर्वाधार:** पारवहनका लागि आवश्यक संरचना (जस्तै सडक, रेलमार्ग, बन्दरगाह) व्यवस्थित र दिगो हुनुपर्छ । सीमा नाकाहरू, गोदाम र लजिस्टिक हबहरू राम्रो व्यवस्थापन भएका हुनुपर्छ ।
- **पारदर्शी र समन्वयित:** पारवहन प्रक्रिया पारदर्शी हुनुपर्छ, जसले भ्रष्टाचारलाई न्यूनीकरण गर्छ । सीमावर्ती देशहरूबीच समन्वयको माध्यमबाट विवाद रहित पारवहन व्यवस्था कायम गर्न सकिन्छ ।
- **दिगो र वातावरणमैत्री:** पारवहनका साधन र प्रक्रिया वातावरणमैत्री हुनुपर्छ । इन्धनको खपत कम गर्ने र हरित प्रविधिको प्रयोगलाई प्राथमिकता दिनुपर्छ ।
- **सहज भन्सार प्रक्रिया:** भन्सार प्रक्रिया छरितो र व्यवसायमैत्री हुनुपर्छ । सीमामा मालसामानको छिटो जाँच, कम अवरोध र उचित कर प्रणालीले व्यापारिक प्रक्रिया सहज बनाउँछ ।
- **सुगम क्षेत्रीय र अन्तर्राष्ट्रिय पहुँच:** नेपालजस्तो भूपरिवेष्टित देशले छिमेकी देशहरूसँग प्रभावकारी पारवहन सम्झौता गर्नुपर्छ । भारत, चीन र अन्य क्षेत्रीय साझेदारहरूसँगको सम्बन्ध सुधार गर्दै समुद्री र स्थलमार्ग सहज बनाउनुपर्छ ।

कुनै पनि मुलुकले आफ्नो पारवहन प्रणालीलाई कुशल, छरितो, सुरक्षित र न्यून लागतयुक्त बनाउनु पर्दछ । यसले न त केवल व्यापारिक सहजता ल्याउँछ बरु अर्थतन्त्रमा दीर्घकालीन सकारात्मक प्रभाव पनि पार्छ । पारवहन प्रणालीलाई दिगो बनाउन सरकारले स्पष्ट नीति, लगानीको सुनिश्चितता, निजी क्षेत्रसँग सहकार्य र अन्तर्राष्ट्रिय साझेदारीलाई प्राथमिकता दिनुपर्छ ।

### ३.२ अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार पारवहनका सन्दर्भमा प्रयोगमा आउने केही मुख्य संयन्त्र बारे जानकारी:

- **भन्सार बिन्दु (Land Custom Station-LCS):** कुनै पनि मालवस्तु एक देशबाट अर्को देशमा आयात निर्यात गर्दा भन्सारसँग सम्बन्धित कार्य गर्ने स्थानलाई भन्सार बिन्दु (LCS) भनिन्छ । जस्तै बीरगञ्ज भन्सार कार्यालय, तातोपानी भन्सार कार्यालय जस्ता ठूला र स-साना छोटी भन्सारहरू समेत भन्सार बिन्दुका रूपमा रहेका हुन्छ । यस्ता भन्सार बिन्दुहरू सामान्यतः सीमा क्षेत्रमा रहन्छन् । यसका साथै हवाईजहाज मार्फत आयात निर्यातको भन्सार प्रशासनका लागि एरपोर्ट लगायत सामुद्रिक एवं सुकखा बन्दरगाह र हुलाक कार्यालयहरूमा समेत रहेका हुन्छन् ।
- **सुकखा बन्दरगाह (Dry Port/Inland Container Depot-ICD):** समुद्रको तट नजिक रहेको बन्दरगाहलाई



सामुद्रिक बन्दरगाह भनिन्छ भने समुद्र नभएको स्थानमा रहेको बन्दरगाहलाई सुक्खा बन्दरगाह (ICD) भनिन्छ। सुक्खा बन्दरगाहमा भन्सार जाँचपास लगायतको काम समेत गर्ने गरिन्छ। नेपालमा भारतीय सीमा क्षेत्रतर्फ काँकडभिट्टा, जोगबनी, बीरगञ्ज, भैरहवा, नेपालगञ्ज तथा चीनतर्फको सीमा क्षेत्र तातोपानीमा सुक्खा बन्दरगाह रहेको छ। नेपालमा सुक्खा बन्दरगाह निर्माण र सञ्चालन दुवैको जिम्मा हाल नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिलाई दिइएको छ।

- **Container Freight Station (CFS):** सामान्य बुझाईका लागि CFS र ICD हरूलाई एउटै मान्न सकिन्छ। दुवै स्थानहरूमा Container लाई Unload, Store र Load गर्ने गरिन्छ। प्रयोजनका हिसाबले CFS हरू सामुद्रिक बन्दरगाह, सुक्खा बन्दरगाह (ICD), LCS र Airport को आसपासमा सहयोगीको रूपमा स्थापना भएका हुन्छन्। ICD आफैँ सञ्चालन हुने गरी निर्माण गरिएको संरचना हो तर CFS कुनै बन्दरगाह वा भन्सार बिन्दुसँग निर्भर भएर सञ्चालन हुने गर्दछ। CFS कन्टेनरलाई भण्डारण गरेर जाँचपास गर्ने प्रयोजनका लागि मात्र निर्माण भएको हुन्छ तर ICD को क्षेत्र तुलनात्मक रूपमा वृहत रहेको हुन्छ।
- **एकीकृत जाँच चौकी (Integrated Check Post-ICP):** अन्तर्राष्ट्रिय सीमा क्षेत्रमा भन्सार, अध्यागमन, सुरक्षा, सुक्खा बन्दरगाह, प्रयोगशाला लगायत यसका लागि आवश्यक पर्ने बैकिङ सेवाका साथै अन्य भौतिक पूर्वाधारहरू समेतको सुविधा सम्पन्न सेवा दिने स्थानलाई एकीकृत जाँच चौकी भनिन्छ। अन्तर्राष्ट्रिय सीमाको कुनै एक मुलुकमा एकीकृत जाँच चौकी भएमा अर्को मुलुकमा पनि Mirroring/सामञ्जस्यता हुने गरी एकीकृत जाँच चौकी निर्माण गरिएको हुन्छ। अन्तर्राष्ट्रिय सीमा वारपार गर्दाका विविध कामलाई एकल स्थानबाट सेवा दिनुका साथै दुई देशबीचको प्रशासनिक कार्यमा सामञ्जस्यता कायम गर्नु यसको मूल उद्देश्य रहेको हुन्छ। नेपाल र भारतबीच सन् २००५ मा भएको Memorandum of Understanding (MoU) ले नेपालमा विराटनगर, बीरगञ्ज, भैरहवा र नेपालगञ्ज गरी ४ वटा एकीकृत जाँच चौकी निर्माण गर्ने सहमती भएको थियो। एकीकृत जाँच चौकीका कारणबाट व्यापारको क्षेत्रमा सामान जाँचपासमा समयको बचत हुनका साथै कागजातको झन्झट पनि कम भएर जान्छ।

### ३.३ नेपालको पारवहन प्रणालीको विद्यमान अवस्था:

नेपालको पारवहन प्रणाली देशको भूपरिवेष्टित अवस्थितिका कारण सीमित छ। नेपालले मुख्यतः छिमेकी मुलुकहरू भारत र चीनका सहमति र पूर्वाधारमा निर्भर रहनुपरेको छ। नेपालले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारका लागि सीमित पारवहन मार्गहरूबाट निर्यात र आयात गर्नुपर्ने बाध्यता रहेको छ। भारतमार्फत कोलकाता र हल्दिया बन्दरगाहहरू प्रमुख अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार मार्गका रूपमा रहेका छन्। चीनसँगको पारवहन सम्झौताले चीनका तियानजिन, ल्हासा र सिगात्सेजस्ता बन्दरगाहहरूको प्रयोग सम्भावना प्रदान गरेको त छ तर हिमाली/पहाडी सडक मार्ग, लामो दुरी, भाषागत समस्या जस्ता कारणले यिनको प्रयोगमा सहजता आउन सकेको छैन।

नेपालका मुख्य व्यापार नाका भारतसँगको सीमामा केन्द्रित छन्। भैरहवा (सुनौली), वीरगञ्ज (रक्सौल), विराटनगर (जोगबनी) र नेपालगञ्ज (रूपेडिया) नेपाल र भारतबीच हुने व्यापारका मुख्य सीमा नाकाका रूपमा रहेका छन्। त्यसै गरी चीनतर्फका मार्गहरू (जस्तै तातोपानी र रसुवागढी) पनि सीमित क्षमतामा सञ्चालनमा रहेका छन्। जनकपुर-जयनगर रेलमार्ग सञ्चालनमा त आएको छ। तर यसको अपेक्षाकृत उपयोग हुन र गर्न सकिएको देखिदैन। भारतबाट बीरगञ्जसम्म मालबाहक रेल सेवा उपलब्ध छ।

नेपालमा हवाई मार्गबाट हुने वैदेशिक व्यापार सीमित भए पनि विशिष्ट प्रकारका वस्तु तथा सेवाका लागि यसले महत्त्वपूर्ण भूमिका खेल्ने गरेको छ। नेपालको भूपरिवेष्टित अवस्थितिका कारण समुद्री मार्गको अभावले गर्दा उच्च मूल्यका, छिटो

बिग्रने वा छिटो ढुवानी गर्नुपर्ने वस्तुहरूको व्यापारमा हवाई मार्गको प्रयोग महत्त्वपूर्ण छ । त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल (काठमाडौं) नेपालमा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारका लागि प्रयोग हुने प्रमुख हवाई केन्द्र हो भने हालै सञ्चालनमा आएका भैरहवा र पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलहरू पनि पछिल्लो समय वैदेशिक व्यापार र पर्यटक ढुवानीका लागि थप सम्भावना बोकेका विमानस्थलका रूपमा रहेका छन् ।

### ३.४ नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सम्बद्ध पारवहन प्रणालीका केही सवालहरू:

- भौगोलिक अवरोध: समुद्रबाट '१०००+' किमी टाढा हुँदा पारवहन लागत उच्च छ । हिमाली क्षेत्रको कठिन भूगोलले चीनसँगको मार्गहरू सहज बनाउनु चुनौतीपूर्ण हुँदा भारतसँग मात्र परनिर्भर रहनुपर्दा स्वतन्त्र व्यापार रणनीतिहरू तर्जुमा एवं कार्यान्वयन गर्ने पक्ष सहज र सरल देखिदैन ।
- पूर्वाधारको कमी: आन्तरिक रूपमा नै पर्याप्त एवं गुणस्तरीय सडक र रेल पूर्वाधारको अभाव छ । बन्दरगाहसम्मको पहुँचका लागि रेल, सडक र लजिस्टिक प्रणाली सीमित रहेको छ ।
- देशगत व्यापार विविधीकरण गर्ने विषय: कूल अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको ६५% हिस्सा भारतमा मात्र निर्भर रहेको छ । भारत र चीनबाहेकको विश्वसँगको व्यापार आवद्धता करिब २०% मात्र रहनुले नेपालले वैदेशिक व्यापारमा भोग्नुपरेको एकाधिकार प्रष्टै हुन्छ । चीनसँगका मार्ग र बन्दरगाहको उपयोगलाई बढाउन विविध कारणले जटिल रहेको अवस्था छ ।
- प्रशासनिक र नीतिगत समस्या: सीमा शुल्क भुक्तानी प्रक्रियामा ढिलासुस्ती हुनु, पारवहन प्रक्रियाहरूमा आधुनिक प्रविधिको प्रयोग बढाउन नसकिनु जस्ता सवाल उत्तिकै संवेदनशील छन् ।
- उच्च लागत र समय: नेपालले गर्ने अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा पर्ने पारवहन लागत विश्वव्यापी औसतभन्दा उच्च छ । ढुवानीमा लाग्ने समय पनि विश्वव्यापी औसत भन्दा बढी रहेको छ ।
- क्षेत्रीय सम्बन्धको जटिलता: छिमेकी देशहरूसँग व्यापारिक र पारवहन मुद्दामा समय समयमा राजनीतिक अवरोध सिर्जना हुने गरेको छ । अन्तर्राष्ट्रिय सन्धि सम्झौता र प्रावधानका बावजुत सीमामा बेला बेलामा हुने वन्दावन्दीले नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको लागत, समय र सहजतालाई अनुमानयोग्य बनाउन सकिएको देखिदैन ।

## ४. अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार

एक देशले अर्को देश वा बाँकी विश्वसँग नाफाको उदेश्यले गर्ने वस्तु, सेवा वा बौद्धिक सम्पत्तिको कारोबार नै वैदेशिक व्यापार हो । नेपालको संविधानले आयात प्रतिस्थापन र निर्यात प्रवर्द्धनको क्षेत्रमा वैदेशिक पुँजी र प्रविधिलाई प्रोत्साहन गर्ने नीति लिएको छ । अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारले विश्वव्यापी बजार र अर्थतन्त्रलाई जोड्ने महत्त्वपूर्ण माध्यमको रूपमा कार्य गर्दछ ।

### ४.१ अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारका प्रकारहरू:

- **वस्तु व्यापार (Goods Trade):** औद्योगिक सामान, कृषिजन्य उत्पादन, खनिज पदार्थ, कच्चा माल आदि । जस्तै नेपालले चिया निर्यात गर्नु र पेट्रोलियम पदार्थहरू आयात गर्नु ।

- **सेवा व्यापार (Services Trade):** वित्तीय सेवा, शिक्षा, स्वास्थ्य, पर्यटन, सूचना प्रविधि सेवा । जस्तै नेपालले आईटी सेवा निर्यात गर्नु ।
- **पुँजी र प्रविधि व्यापार (Capital and Technology Trade):** लगानी, प्रविधि हस्तान्तरण, औद्योगिक प्रविधि आदानप्रदान । जस्तै विकसित देशबाट कम विकसित मुलुकमा प्रविधि निर्यातहुनु ।
- **श्रम र मानव संशाधन व्यापार:** अन्तर्राष्ट्रिय श्रम आपूर्ति र जनशक्तिको प्रवाह । जस्तै नेपालबाट खाडी मुलुकमा श्रमिक पठाउनु ।

#### ४.२ अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारका केही सिद्धान्तहरू:

- **Mercantilism Theory:** व्यापारको शास्त्रीय सिद्धान्त । आयात कमी, निर्यात बढी गर्ने । सुनचाँदी प्राप्त गरी राष्ट्रिय ढुकुटी बलियो बनाउने ।
- **Theory of Absolute Advantage (Adam Smith):** अरूको भन्दा उत्कृष्ट वस्तु सेवाको उत्पादन गरी व्यापार बढाउने ।
- **Theory Comparative Advantage (Ricardo):** तुलनात्मक लाभका आधारमा वस्तु तथा सेवा उत्पादन गरी निर्यात/आयात गर्ने ।
- **National Competitive Advantage Theory: Strategy, Demand, Supportive Industries र Factor condition** का आधारमा वस्तु तथा सेवाको उत्पादन, आयात व्यवस्थापन र निर्यात प्रवर्द्धनमा जोड दिने ।
- **Factor's Proportions Theory: Capital or Labor** जे मा मुलुकको प्रतिस्पर्धात्मक क्षमता बढी हुन्छ, सोही आधारमा Capital Intensive or Labor Intensive वस्तु वा सेवाको उत्पादन र वितरण/निर्यातमा जोड दिने ।
- **Country Similarity Theory:** समान चाख र छनौट भएका उपभोक्ता बसोबास गर्ने मुलुकहरूले एक अर्कालाई लक्षित गरी व्यापार प्रवर्द्धन गर्ने सिद्धान्त ।
- **Global Strategic Revelry Theory:** कुनै उत्पादनको आधारमा विश्वभर प्रभुत्व जमाएको कम्पनीले त्यसैको जगमा अन्य वस्तु वा सेवाको उत्पादन एवं वितरण/ निर्यात गर्ने रणनीति । आइफोनमा प्रभुत्व जमाएको एप्पल कम्पनीले MacBook को विस्तार गरेको ।

#### ४.३ नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार:

नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको मुख्य विशेषता भनेको आयातमा आधारित व्यापार नै हो । कूल व्यापारको करिब ९० प्रतिशत हिस्सा आयातले ओगट्ने गरेको छ भने कूल अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार मध्ये करिब ६५ प्रतिशत हिस्सा भारत र १५% जति हिस्सा चीनसँग मात्र हुने गरेको छ । उच्च व्यापार घाटा, प्रतिस्पर्धात्मक उत्पादन क्षमताको अभाव, औद्योगिकीकरण र पूर्वाधार विकासको अवस्थामा कमी रहेको स्थिति छ । नेपालको निर्यात संभावनाका क्षेत्रमा कृषि, पर्यटन, जलविद्युत, हस्तकला आदि पर्दछन् ।

#### ४.४ पछिल्लो १० वर्षमा आयात र निर्यातको विवरण:

आ.व.	निर्यात	आयात	निर्यात आयात अनुपात
२०७१/७२	८५ अर्ब	७४८ अर्ब	१:८.८
२०७२/७३	९५ अर्ब	८५८ अर्ब	१:९

आ.व.	निर्यात	आयात	निर्यात आयात अनुपात
२०७३/७४	१०५ अर्ब	१०१२ अर्ब	१:९.६
२०७४/७५	११५ अर्ब	११८५ अर्ब	१:१०.३
२०७५/७६	११० अर्ब	१०९० अर्ब	१:९.९
२०७६/७७	१२० अर्ब	१२४५ अर्ब	१:१०.३
२०७७/७८	१३० अर्ब	१३७५ अर्ब	१:१०.५
२०७८/७९	१४० अर्ब	१४५० अर्ब	१:१०.३
२०७९/८०	१५० अर्ब	१५२५ अर्ब	१:१०.१
२०८०/८१	१६० अर्ब	१६१० अर्ब	१:१०

स्रोत: नेपाल राष्ट्र बैंक, भन्सार विभाग, व्यापार तथा निकासी प्रवर्द्धन केन्द्र र विभिन्न पत्र पत्रिकामा प्रकाशित विवरणलाई एकीकृत गरिएको ।

यसरी हेर्दा विगत १० वर्षमा नेपालले औसतमा निर्यातको करिब १० गुणा आयात गर्ने गरेको वा आयातको तुलनामा करिब १० प्रतिशत जति मात्र निर्यात गर्न सकेको देखिन्छ । अझ आ.व. २०७१/७२ मा आयातको तुलनामा करिब १२ प्रतिशत जति निर्यात गर्न सकेको नेपालको त्यस यता निर्यात क्षमतामा क्रमशः हास हुँदै आएको देखिन्छ । आ.व. २०७७/७८ मा त झन आयातको तुलनामा करिब ९ प्रतिशत जति मात्र निर्यात गर्न सकेको छ । आयात निर्यातको यो प्रवृत्तिलाई सुधार गर्दै अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा निर्यात व्यापारको हिस्सा बढाउँदै नजाने हो भने अर्को केही दशकमा देशको आर्थिक अवस्थामा ठूलो चुनौती खडा हुने विषय घाम जत्तिकै छर्लङ्ग छ ।

#### ४.५ पछिल्ला १० वर्षमा नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार घाटाको विश्लेषण:

आर्थिक वर्ष	व्यापार घाटा	वार्षिक बजेट	बजेटको तुलनामा व्यापार घाटा %	कुल गार्हस्थ उत्पादन	GDP को तुलनामा व्यापार घाटा %
२०७१/७२	६६३ अर्ब	६१८ अर्ब	१०७	२० खर्ब	३३
२०७२/७३	७६३ अर्ब	८१९ अर्ब	९३	२१ खर्ब	३६
२०७३/७४	९०७ अर्ब	१०४८ अर्ब	८६	२३ खर्ब	३९
२०७४/७५	१०७० अर्ब	१२७८ अर्ब	८३	२६ खर्ब	४१
२०७५/७६	९८० अर्ब	१३१५ अर्ब	७६	२८ खर्ब	३५
२०७६/७७	११२५ अर्ब	१५३२ अर्ब	७३	४० खर्ब	२८
२०७७/७८	१२४५ अर्ब	१४७४ अर्ब	८४	४२ खर्ब	२९
२०७८/७९	१३१० अर्ब	१६४७ अर्ब	७९	४८ खर्ब	२७
२०७९/८०	१३७५ अर्ब	१७९३ अर्ब	७६	५४ खर्ब	२५
२०८०/८१	१४५० अर्ब	१७५१ अर्ब	८२	५६ खर्ब	२६

हुनत वार्षिक बजेट र कुल गार्हस्थ उत्पादनमा वैदेशिक व्यापारको सोझो अन्तरसम्बन्ध हुँदैन । नत अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार देशको वार्षिक बजेट अनुमान र GDP को हिस्सा नै हुन्छ । तथापी अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा भइरहेको घाटा र देशको आर्थिक अवस्थाको ऐनका रूपमा रहने वार्षिक आय व्यय अनुमान र देश भित्र हुने कुल वस्तु तथा सेवाको उत्पादन/वितरणबीचको तुलनात्मक विश्लेषणले महत्वपूर्ण अर्थ राख्छ । व्यापार घाटा र GDP बीचको अनुपातको लागि कुनै निश्चित वैश्विक मापदण्ड विकास गरिएको छैन । त्यसैले यी दुई चरहरूबीचको सम्बन्धलाई मूल्याङ्कन गर्दा देशको आर्थिक संरचना, विकासको चरण र अन्य विशेषताहरूको आधारमा विश्लेषण गर्नुपर्ने हुन्छ ।

#### ४.५.१ व्यापार घाटा र GDP को सापेक्षता:

- **३% भन्दा कम:** मुलुकको व्यापार घाटा GDP को तुलनामा ३% भन्दा कम हुनुलाई सुरक्षित मानिन्छ । यस्तो अनुपात कायम राख्न सकेका देशले आफ्नो आयातलाई प्रायः आफ्नै निर्यात र अन्य विदेशी आम्दानीबाट सहजै व्यवस्थापन गर्न सक्छन भन्ने व्याख्या गरिन्छ ।
- **३% देखि ५%:** यो दायरा विकासशील अर्थतन्त्रहरूका लागि सामान्य मानिन्छ, किनभने यस्ता देशहरूले प्रायः पुँजीगत सामान र कच्चा माल आयात गरेर विकासको लागि लगानी गरिरहेका हुन्छन् । यिनीहरूको आयातको उच्च हिस्सा दीर्घकालीन प्रतिफल दिने लगानीमा केन्द्रित भइरहेको हुन्छ ।
- **५% भन्दा बढी:** व्यापार घाटा GDP को तुलनामा ५% भन्दा बढी हुँदा अर्थतन्त्रमा असन्तुलन देखिन सक्छ । यस्तो अवस्थामा देशले आयातको लागि अत्यधिक मात्रामा विदेशी ऋण लिनुपर्ने वा अन्य कुनै माध्यमबाट आर्जन भइरहेको विदेशी मुद्राको सञ्चितिलाई जोखिममा राख्नुपर्ने अवस्था आउन सक्छ ।

#### ४.५.२ व्यापार घाटाको दीर्घकालीन प्रभाव:

- उत्पादकत्व वृद्धिमा सहयोग गर्ने आयात (जस्तै, मेसिन, प्रविधि, पुँजीगत सामान) भने व्यापार घाटा उच्च हुँदा पनि दीर्घकालमा लाभदायक हुन सक्छ ।
- उपभोगजन्य सामानको अत्यधिक आयात भने दीर्घकालमा हानिकारक बन्न जान्छ ।

#### ४.५.३ देशको सन्दर्भमा व्यापार घाटा-GDP अनुपात:

- **विकसित अर्थतन्त्रहरू:** व्यापार घाटा उच्च (GDP को तुलनामा ६%-१०%) भए पनि ठूला विकसित अर्थतन्त्रहरूले यसलाई सहजै व्यवस्थापन गर्न सक्छन् । मुद्रा स्थिरता र विदेशी लगानीकर्ताहरूमा रहेको विश्वासको कारण विकसित अर्थतन्त्रलाई लाभ पुग्छ ।
- **विकासशील र कमजोर अर्थतन्त्रहरू:** व्यापार घाटा GDP को तुलनामा ५% भन्दा बढी हुँदा यसले विदेशी ऋण, मुद्रा अवमूल्यन र मुद्रास्फीतिमा समस्या निम्त्याउन सक्छ ।

सामान्यतया व्यापार घाटा GDP को तुलनामा ३%-५% भित्र रहनु अर्थतन्त्रको लागि स्वस्थ नै मानिन्छ । नेपालको सन्दर्भमा हेर्दा यो अनुपात ३०% भन्दा माथि रहेको देखिन्छ, जुन निकै नै बढी हो । आयातमा अत्यधिक निर्भरता (पेट्रोलियम, उपभोग्य वस्तु र कच्चा माल) र निर्यात क्षेत्रको कमजोर प्रदर्शनले यस्तो अवस्था सिर्जना भएको हो । यसले दीर्घकालीन सुधारका लागि तत्कालैबाट ठोस र नतिजामूलक उपायहरू अबलम्बनको आवश्यकता देखाउँछ ।

## ५. अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार र दिगो पारवहन प्रणाली

अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार र पारवहन प्रणालीबीच गहिरो सम्बन्ध छ । पारवहन प्रणालीले देशहरूबीचको वस्तु, सेवा र पुँजीको प्रवाहलाई सहज बनाउँछ जसले वैदेशिक व्यापारलाई प्रत्यक्ष प्रभाव पार्दछ । विशेषतः भौगोलिक रूपमा अन्य मुलुकहरूले घेरिएका नेपालजस्ता भूपरिवेष्टित मुलुकका सम्बन्धमा पारवहन प्रणालीले वैदेशिक व्यापारको सफलता र प्रभावकारितामा निर्णायक भूमिका खेल्ने गर्दछ । विश्वमा अहिले ४४ वटा भूपरिवेष्टित देशहरू छन् जसमध्ये ३२ विकासोन्मुख रहेका र ती मध्ये पनि १७ मुलुक अतिकम विकसित छन् । हालसम्म २४ भूपरिवेष्टित देश मात्र WTO सँग आवद्ध भएका छन् । अधिकांश भूपरिवेष्टित देशको वैदेशिक व्यापारमा उच्च असन्तुलता देखिने गरेको छ ।

### ५.१ भूपरिवेष्टित देशका पारवहन अधिकार सम्बन्धमा भएका सन्धि सम्झौताहरू:

भूपरिवेष्टित देशका व्यापार तथा पारवहन अधिकार सम्बन्धमा वीसौं शताब्दीको सुरुबाटै विभिन्न सन्धि, सम्झौताहरू भएका र यिनको कार्यान्वयनको लागि राष्ट्रिय अन्तर्राष्ट्रियरूपमै औपचारिक संस्था संयन्त्रहरू क्रियाशील रहेका छन् । झण्डाको अधिकारको लागि भएको सन् १९१९ को भर्सिलिज सन्धि, पारवहन सुविधा सम्बन्धी सन् १९२१ को बार्सिलोना महासन्धि, महासागरको स्वतन्त्रता र भूपरिवेष्टित देशको अधिकार र विवाद समाधान संयन्त्र स्पष्ट गर्ने तथा समुन्द्र कानून अनुसार न्याय निरूपण हुने विषय समावेश भएको सन् १९८२ को Law of Sea सम्बन्धी संयुक्त राष्ट्र संघीय कन्भेन्सन, भन्सार सुधार मार्गचित्र सहितको सन् १९९८ मा जारी गरिएको Revised Kyoto Protocol, Efficient Transit & Transportation System समावेश गरिएको सन् २००३ मा जारी गरिएको Almaty Programme of Action (APoA), त्यसैको उत्तराधिकारी योजनाको रूपमा सन् २०१४ मा Regional Integration सम्बन्धमा जारी गरिएको Vienna Program of Action (2014-2024), व्यापार सहजीकरणको सम्बन्धमा भन्सार प्रणालीमा सहजता एवं एकरूपता कायम गर्दै व्यापारका अवरोध घटाउने उदेश्यले सन् २०१७ मा जारी गरिएको व्यापार सहजीकरण सम्झौता (TFA, 2017) आदिलाई नेपाल जस्ता भूपरिवेष्टित मुलुकको हितमा हुने गरी अघि सारिएका प्रयासका रूपमा लिन सकिन्छ ।

### ५.२ भूपरिवेष्टित मुलुकले पाउने व्यापार पारवहन सम्बन्धी केही अधिकार:

- तटवर्ती राष्ट्र सरह समुन्द्रमा प्रवेश गर्ने अधिकार,
- कुनै पनि अनुचित भेदभाव बिना पारवहनमार्फत सामान ओसारपसार गर्न पाउने अधिकार,
- आफ्नै झण्डा राखी जहाज चलाउन पाउने अधिकार,
- आफ्नो देशको जहाजलाई बन्दरगाहमा Most Favored National Treatment पाउने अधिकार,
- छिमेकी तटवर्ती देशको भूमिबाट स्वतन्त्र पारवहनको अधिकार,
- स्वतन्त्र व्यापार मार्गहरूको प्रयोग गर्न पाउने अधिकार,
- सामुन्द्रिक सम्पदा माथिको अधिकार,
- खुला समुन्द्रको उपयोगको अधिकार आदि ।

### ५.३ भूपरिवेष्टित मुलुकले व्यापार तथा पारवहनका लागि भोग्नुपरेका कठिनाईहरू:

सैद्धान्तिक रूपमा भूपरिवेष्टित देशले तटवर्ती मुलुक सरह नै अधिकार उपयोग गर्न पाउने भएतापनि व्यवहारमा ती अधिकार प्रचलनमा ल्याउन थुप्रै शर्त/बन्देज रहेका छन् । UN महासन्धिबाट पारवहन अधिकार प्राप्त भएतापनि द्विपक्षीय सम्झौताका आधारमा मात्र अधिकार प्रयोग गर्न पाउने हुँदा उक्त सुविधा उपयोग तटवर्ती देशहरूको इच्छाशक्तिमा भर पर्ने अवस्था छ ।

बोर्डर पास खर्च, सिपिड खर्च, झन्झटिलो भन्सार प्रक्रिया जस्ता गैर-भन्सारजन्य अवरोधका कारण नेपाल जस्ता भूपरिवेष्टित देशको व्यापार लागत ४०% सम्म बढ्ने गरेको अध्ययनले देखाएका छन्। यसले गर्दा यस्ता देशको व्यापार घाटा बढ्ने र प्रतिस्पर्धी क्षमता हास हुने अवस्था सिर्जना हुने गरेको छ।

त्यसैगरी तटवर्ती देशले लिनसक्ने प्रतिकूल नीतिबाट बच्न राजनैतिक सम्बन्धलाई आफूले सहै भएपनि सदैव सुमधुर बनाइरहनु पर्ने बाध्यता आफैमा कठिन र एक सार्वभौम मुलुकको स्वतन्त्रताको खर्खिलाफ रहेको नेपालकै कतिपय तीता अनुभवले उदाङ्गै पारेको छ। तटवर्ती देशले आफ्नो निहित स्वार्थ पूरा गर्न भूपरिवेष्टित मुलुकहरूमाथि हस्तक्षेप गर्नसक्ने सम्भावनालाई कदापी नकार्न नसकिने यथार्थता शास्वत नै छ।

#### ५.४ समस्या समाधानका लागि अवलम्बन गर्नुपर्ने उपायहरू:

- द्विपक्षीय र क्षेत्रीय सहकार्यको प्रवर्द्धन गर्दै अन्तर्राष्ट्रिय अभिसन्धिको पक्षराष्ट्र भएपछि पुनः द्विपक्षीय सन्धि गर्न आवश्यक नपर्ने व्यवस्था कार्यान्वयनमा जोड दिने,
- चीन र अन्य छिमेकी देशहरूसँग नयाँ पारवहन सम्झौता विस्तार गर्दै वैकल्पिक मार्गहरूको विकास र विस्तार गर्ने। तत्कालैका लागि पनि रसुवागढी र तातोपानी नाकाको स्तरोन्नति गर्न सकिने देखिन्छ,
- BIMSTEC, BBIN र SAARC जस्ता क्षेत्रीय पहलमार्फत व्यापार र पारवहनका मार्गहरू विस्तार गर्न क्षेत्रीय सहकार्य विस्तार गर्ने,
- भूपरिवेष्टित राष्ट्रहरू Right Based Approach का आधारमा अधिकार प्राप्त गर्नका लागि संगठित हुने,
- व्यापार तथा पारवहनका सवाललाई आर्थिक कूटनीतिको प्रमुख तत्वका रूपमा अघि सार्ने,
- निर्वाध सञ्चार, बन्दरगाह, गोदाम सुविधाको प्रबन्ध मिलाउने,
- सामान ट्र्याक गर्न र पारवहन व्यवस्थापनलाई पारदर्शी बनाउन प्रविधिको प्रयोगलाई बढाउँदै लैजाने,
- गैर-भन्सारजन्य अवरोध हटाई ढुवानी लागत र समय घटाउने,
- रेलमार्ग, सडक र बन्दरगाहहरूमा लगानी अभिवृद्धि गर्दै आधुनिक पारवहन पूर्वाधार विकासमा जोड दिने, यसका लागि सार्वजनिक निजी साझेदारीको अवधारणालाई वृहत रूपमा अघि बढाउने,
- सुख्खा बन्दरगाह र एकीकृत जाँच चौकीहरूको निर्माण, प्रयोग र प्रचलनलाई विस्तार गर्दै तथा मल्टिमोडल यातायात प्रणालीको विकास र प्रयोगमा जोड दिँदै जाने,
- राष्ट्रिय व्यवहार सम्बन्धी विश्व व्यापार सङ्गठनको सिद्धान्तले प्रदान गरेको अधिकार स्थापित गराउने,
- तटवर्ती राष्ट्रसँग सुमधुर, शान्तिपूर्ण, न्यायोचित सम्बन्ध विकास गर्ने,
- डिजिटल भन्सार प्रणाली र व्यापारिक दस्तावेजहरूको सरलीकरण गर्दै भन्सार प्रक्रियालाई सरल र सहज बनाउने,
- द्विपक्षीय व्यापार प्रवर्द्धनमा जोड दिँदै आपसी सम्बन्धलाई देशको हित हुने गरी परिचालन गर्न आन्तरिक रणनीति तयारी एवं लागू गर्ने,
- औद्योगिकीकरण/प्रतिस्पर्धी र तुलनात्मक लाभ युक्त वस्तु तथा सेवाको उत्पादन वृद्धि गर्ने,
- छिमेकी मुलुकसँगको अन्तरनिर्भरता र उनीहरूको आफू प्रतिको परनिर्भरता बढाउने। जस्तै नेपालको Hydro मा चीन र भारतको परनिर्भरता बढाउने।
- चीन र भारतबीचको पारवहन अर्थतन्त्र (Transit Economy) को रूपमा नेपालको भूमिलाई रणनीतिक रूपमा



उपयोग गर्ने वातावरण तयार गर्ने । स्वीट्जरलैण्ड र मंगोलिया जस्तै छिमेकीबाट बढी फाईदा लिने व्यापार तथा पारवहन रणनीतिहरू तयार गरी लागू गर्ने ।

## ६. नेपालको आर्थिक विकास र सन्तुलित अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारबीचको अन्तरसम्बन्ध

नेपालको आर्थिक विकास र सन्तुलित अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारबीच गहिरो अन्तरसम्बन्ध रहेको हुन्छ । आर्थिक विकासको गति बढाउन सन्तुलित अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारले देशको उत्पादनशीलता, रोजगारी सिर्जना, आयात व्यवस्थापन र निर्यात प्रवर्द्धन गर्न सहयोग पुऱ्याउँछ । सन्तुलित अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारले आर्थिक विकासमा पार्ने प्रभावलाई निम्नानुसारले व्याख्या गर्न सकिन्छः

- **विदेशी मुद्रा आर्जनः** निर्यात व्यापारले विदेशी मुद्रा आम्दानी गर्छ, जसले देशको आयातको लागि वित्त व्यवस्थापन गर्न सहयोग पुऱ्याउँदछ । बढ्दै गएर झण्डै २६ खर्ब नेपाली रुपैया बराबरको आयतनमा रहेको वैदेशिक ऋण घटाउन पनि अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सन्तुलनले महत्वपूर्ण योगदान पुऱ्याउन सक्छ ।
- **रोजगारी सिर्जनाः** निर्यातमूलक उद्योगहरूको विकासले रोजगारीका अवसरहरू सिर्जना गर्छ । जडीबुटी, सूचना प्रविधि, हस्तकला, तयारी पोशाक, जलविद्युत उत्पादन कम्पनी र कृषि क्षेत्रजस्ता निर्यात-उन्मुख उद्योगहरूले ठूलो जनसङ्ख्यालाई रोजगारी प्रदान गर्छ । रोजगारी सिर्जना गरिबी निवारण र आर्थिक विकासको प्रमुख आधार हो ।
- **उत्पादन र औद्योगिकीकरण प्रवर्द्धनः** अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारले देशभित्र नयाँ उद्योग स्थापना गर्न प्रेरित गर्छ । निर्यात बढाउनका लागि उत्पादनको मात्रा र गुणस्तरमा सुधार हुन्छ । यसले औद्योगिक विकासका माध्यमबाट समग्र आर्थिक विकासमा योगदान पुऱ्याउँछ ।
- **प्रविधि र सीप हस्तान्तरणः** अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमार्फत नयाँ प्रविधि र सीप देशमा प्रवेश हुन्छ । व्यापार साझेदार मुलुकहरूबाट उत्पादन प्रविधि, बजारीकरण रणनीति र व्यवस्थापनमा सुधार गर्न सहयोग मिल्छ ।
- **राजस्व वृद्धिमा योगदानः** आयात र निर्यातबाट प्राप्त भन्सार शुल्क, कर र अन्य महशुलले सरकारको राजस्व स्रोतलाई बलियो बनाउँछ ।

### ६.१ नेपालको सन्दर्भमा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सन्तुलन कायम गर्दै आर्थिक विकासमा टेवा पुऱ्याउने सम्बन्धमा देखिएका सवालहरूः

- **विप्रेषण र व्यापार असन्तुलनः** बढ्दो रेमिट्यान्सले आयातमुखी अर्थतन्त्र निर्माण गर्न उत्प्रेरकको भूमिका निर्वाह गरेको छ । विप्रेषणकै कारण देशमा विदेशी मुद्रा सञ्चिती मनग्यै भएर १ वर्ष भन्दा बढी समयको लागि वस्तु तथा सेवा आयात गर्न सक्ने क्षमतामा नेपाल रहेको देखिन्छ । तर यो दीर्घकालीन समाधान होइन । रेमिट्यान्सलाई निर्यातमूलक उद्योगमा लगानी गर्ने पुँजी निर्माणको कार्यमा एकीकृत गर्न सकिएको छैन ।
- **निर्यात व्यापारको सीमितताः** नेपालले चिया, जडीबुटी, हस्तकलाजस्ता थोरै वस्तुहरू सीमित मुलुकमा मात्र निर्यात गर्न सकेको छ । वस्तुगत र देशगत रूपमा निर्यातको विविधीकरणले मुलुकको आर्थिक विकासमा टेवा पुऱ्याउन सक्ने सम्भावनालाई उपयोग गर्न सकिएको छैन ।
- **पारवहन चुनौतीहरूः** भूपरिवेष्टित अवस्थाले व्यापार लागत र छिमेकी मुलुकसँगको परनिर्भरता बढाएको मात्र छैन यसले आर्थिक विकासमा नकारात्मक प्रभाव समेत पारेको छ ।



- **आयातको उच्च निर्भरता:** पेट्रोलियम पदार्थ, गाडी, औषधि र खाद्य पदार्थको अत्यधिक आयातले व्यापार घाटा बढाएको छ । यसलाई प्रतिस्थापन गर्न सक्ने गरी स्वदेशी उत्पादन र उत्पादकत्व बढाउन सकिएको छैन ।
- **जलविद्युत र आर्थिक सम्भावना:** नेपालले जलविद्युत निर्यातबाट विदेशी मुद्रा आर्जन र आर्थिक विकास दुवैमा फड्को मारि सक्छ । तर अन्तरदेशीय उर्जा व्यापार सम्बन्धी वृहत छलफल र सम्झौता गरी यस तर्फको लाभ लिन सक्ने वातावरण निर्माण गर्न सकिएको छैन ।

## ६.२ नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सन्तुलन गर्दै आर्थिक विकासको संवाहकका रूपमा स्थापित गर्न सकिने मार्गदर्शन:

- **निर्यातमा जोड:** निर्यातमूलक उद्योगमा लगानी र रोजगारी सिर्जना मार्फत गरिबी निवारण र आर्थिक सामाजिक विकासको आधार निर्माण गर्ने । निर्यात गर्न सकिने Billion Club का वस्तु तथा सेवा पहिचान गरी उपलब्धी हासिल गर्न सकिने गरी निरन्तर र एकीकृत प्रयास गरिरहने । सूचना प्रविधि सेवालालाई निर्यात व्यापारको प्रमुख उपायको रूपमा लिई यसको निर्यात विस्तार अनुकूल नीति, कानून, योजना, रणनीति बनाइ कार्यान्वयन गर्ने ।
- **भन्सारमा सहजीकरण:** भन्सार र व्यापार प्रक्रियालाई सरलीकरण गर्दै व्यापार लागत घटाउने । यसबाट मूल्य स्थिरता कायम हुन गई नागरिकको बाध्यात्मक खर्चको हिस्सा क्रमशः कम गराउँदै लगानीको लागि वचत एवं पुँजी निर्माणको संस्कार विकास गर्दै लैजाने ।
- **पारवहन सन्धिहरूको पुनरावलोकन र विस्तार:** भारत र चीनसँगको पारवहन सम्झौताहरूको पुनरावलोकन र प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्दै अन्य वैकल्पिक मार्गहरूको खोजी ।
- **उद्योग र कृषि क्षेत्रको आधुनिकीकरण:** साना तथा मझौला उद्योगहरूलाई प्रोत्साहन गर्दै कृषि उत्पादनलाई व्यावसायिक बनाउने र कृषि क्षेत्रमा रहेका अतिरिक्त एवं अनुत्पादक जनशक्तिलाई क्रमशः उद्योग र सेवा क्षेत्रमा स्थानान्तरण गरी कुल गार्हस्थ उत्पादनमा द्वितीय र तृतीय क्षेत्रको योगदान बढाउँदै लैजाने ।
- **विदेशी लगानी आकर्षण:** नीतिगत स्थायित्व र लगानी-अनुकूल वातावरण सिर्जना गर्दै विदेशी लगानीलाई प्रोत्साहन गर्ने । विदेशी पुँजी, प्रविधि र ज्ञानलाई स्वदेशी उत्पादन एवं उत्पादकत्व बढाउन सहयोग पुग्ने गरी परिचालन गर्ने । ठूला लगानीका पारवहन पूर्वाधार निर्माणमा विदेशी लगानी तथा सार्वजनिक निजी साझेदारीको माध्यमबाट पुँजी निर्माण गर्ने ।
- **नवीकरणीय ऊर्जा निर्यात:** जलविद्युत र सौर्य ऊर्जाको उत्पादनलाई निर्यात व्यापारको प्रमुख आधार बनाउने । यस्ता वस्तुको उत्पादनमा केन्द्रित भई दिगो विकास लक्ष्य हासिल, नेपालीहरूको प्रति व्यक्ति आम्दानीमा विस्तार, पेट्रोलियम पदार्थको आयातमा न्यूनीकरण गर्दै विदेशी मुद्रा आर्जनमा वृद्धि र वहिर्गमनमा कमी ल्याउने ।
- **वैश्विक साझेदारी र क्षेत्रीय सहयोग वृद्धि गर्दै भूपरिवेष्टित मुलुकका पारवहन अधिकारको अधिकाधिक प्रयोग गर्ने:** WTO, BIMSTEC, BBIN र SAARC जस्ता संगठनहरूसँग सहकार्य गरी अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा पहुँच वृद्धि र आफू अनुकूल व्यापार सहजीकरणका उपकरणहरूको परिचालन गर्ने ।

## ७. निचोड

वैदेशिक व्यापार र पारवहन प्रणालीबीच गहिरो अन्तरसम्बन्ध रहन्छ । प्रभावकारी पारवहन प्रणालीले व्यापार लागत घटाउने र व्यापारिक प्रतिस्पर्धामा सुधार ल्याउँदै अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा सन्तुलन कायम गर्न मद्दत पुऱ्याउँछ । नेपालजस्तो दुई विशाल भूगोल र जनसङ्ख्या भएका देशहरूको बीचमा रहेको भूपरिवेष्टित मुलुकका लागि पारवहन प्रणालीको सुधारमा सन्तुलित

एवं दुरगामी वाणिज्य कूटनीति, दीर्घकालीन लगानी, क्षेत्रीय सहकार्य र नीतिगत हस्तक्षेप आवश्यक हुन्छ। नेपालको आर्थिक विकास र सन्तुलित अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारबीचको सम्बन्ध पनि उत्तिकै अन्तरनिर्भर छ। आर्थिक विकासले व्यापारमा वृद्धि गराउँछ भने व्यापारले आर्थिक स्रोतहरू जुटाएर विकासलाई थप तीव्र बनाउँछ। नेपालले निर्यात विविधीकरण, पारवहन व्यवस्थाको सुधार र औद्योगिकीकरणमार्फत यी दुई पक्षलाई सन्तुलित रूपमा अगाडि बढाउन सक्दा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सन्तुलन तर्फको अग्रसरता र त्यसको जगमा टेकेर आर्थिक विकासको गन्तव्य तर्फको सुगम यात्रा तय गर्न सक्छ।

## ८. सन्दर्भ सामाग्रीहरू

- नेपालको संविधान तथा विभिन्न ऐन/नियमहरू
- नेपाल र भारत/चीनबीच भएका पारवहन सम्झौताहरू
- १६औँ पञ्चवर्षीय योजना (२०८१/८२-२०८५/८६)
- नेपाल सरकारका विभिन्न आ.व. का नीति तथा कार्यक्रम एवं बजेट वक्तव्यहरू
- नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालयद्वारा प्रकाशित विभिन्न वर्षका आर्थिक सर्वेक्षणहरू
- नेपाल सरकार उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयबाट जारी गरिएको 'नेपाल व्यापार एकीकृत रणनीति, २०८०'
- नेपाल सरकार उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयबाट जारी गरिएको 'व्यापार घाटा न्यूनीकरण सम्बन्धी राष्ट्रिय कार्ययोजना, २०७९'
- WTO (World Trade Organization) को वेवसाइट र प्रकाशित सामाग्रीहरू
- नेपाल राष्ट्र बैंकद्वारा प्रकाशित विभिन्न प्रतिवेदनहरू, आयात-निर्यात डेटा र नेपालको वैदेशिक व्यापार घाटाबारे प्रतिवेदन।
- नेपाल राष्ट्र बैंक, भन्सार विभाग, व्यापार तथा निकासी प्रवर्द्धन केन्द्रका वेवसाइटमा प्रकाशित तथ्याङ्कहरू
- UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) का भूपरिवेष्टित देशहरूको व्यापार र पारवहन व्यवस्थाका लागि गरिएका सिफारिसहरू।
- World Economic Forum द्वारा प्रकाशित Global Competitiveness Reports
- राष्ट्रिय र अन्तर्राष्ट्रिय पत्र पत्रिका (अनलाइन समेत) मा प्रकाशित लेख, रचना र तथ्यहरू



# नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिको रसद व्यवस्थापन भूमिका:सिंहावलोकन



शान्ता बुढाथोकी  
नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति

## १. पृष्ठभूमि:

नेपालको वैदेशिक व्यापार प्रवर्द्धन गर्ने उद्देश्यले वि.सं. २०५४ मा नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिको स्थापना भएको थियो। मल्टिमोडल यातायात आयोजनाबाट शुरु हुँदै इन्टरमोडल यातायात प्रणालीको नामले परिचित यस संस्थाले साढे दुई दशक अवधि पूरा गरिसकेको छ। वीरगञ्ज सुख्खा बन्दरगाह, विराटनगर सुख्खा बन्दरगाह र भैरहवा सुख्खा बन्दरगाहको व्यवस्थापन तथा सञ्चालनको इतिहासबाट शुरु भएको संस्थाको स्वामित्व तथा अस्तित्व करिब १० वटा बन्दरगाहको निर्माण, व्यवस्थापन तथा सञ्चालनमा आढोत्तरी भएको छ। सुदूरपश्चिम प्रदेशको चाँदनी दोधारा र मधेश प्रदेशको जनकपुरको जलेश्वरमा सुख्खा बन्दरगाह तथा एकिकृत जाँच चौकी विकास गर्ने नेपाल-भारत सरकारको योजना रहेको र यसको अध्ययन तथा सर्भे गर्ने कार्यमा यस संस्थाले आफ्नो भूमिका निर्वाह गर्नमा सफलता हासिल गरेको छ।

विश्वव्यापीकरण तथा उदारीकरणको कारण विश्वमा उत्पादित वस्तु तथा सेवाको विस्तार गर्ने प्रतिस्पर्धा बढेको र यस्तो किसिमको व्यापार विस्तार गर्ने तीव्र चाहना तथा सूचना प्रविधि तथा यातायातको साधनको अधिकतम प्रयोगमा भएको बढोत्तरीले बन्दरगाह वरपरका तटीय मुलुकहरूमा वातावरणीय प्रतिकूलता देखा पर्न थालेको विश्व समुदायले महशुस गरेको भनी विभिन्न सोधपत्रमा उल्लेख गरिएको छ। उक्त प्रतिकूलतालाई वातावरणीय अनुकूलनता तथा पारिस्थितिक प्रणालीको दिगो संरक्षण गरी दिगो व्यापार विकास गर्न र सामुद्रिक बन्दरगाहको कन्जेसनलाई न्यूनीकरण गर्न समुद्रबाट टाढा तथा समुद्रको पहुँच नभएका भूपरिवेष्टित देशहरूको भू-स्थलहरूमा मालवस्तुको ओसारपसार गरी उक्त मालवस्तुलाई उपभोक्ता समक्ष सहज रूपमा पुऱ्याउन इन्ल्याण्ड कन्टेनर डिपोको विकास प्रयासको थालनी विश्व समुदायबाट भएको छ। परिणाम स्वरूप सन् २००० देखि नेपालमा इन्ल्याण्ड क्लिरेन्स डिपो अर्थात सुख्खा बन्दरगाहको विकास, निर्माण, व्यवस्थापन र सञ्चालन कार्यको शुरुवात भएको तथ्य हामीसंग छ। सुख्खा बन्दरगाहको विकास, निर्माण, व्यवस्थापन र सञ्चालनलाई यस लेखमा बन्दरगाह लजिष्टिक्स तथा बन्दरगाह रसद भनी उल्लेख गर्न खोजिएको छ। यो नै नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिको मुख्य भूमिका हो भनी दर्शाउन खोजिएको छ।

## २. बन्दरगाह रसद व्यवस्थापनमा नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिको भूमिका:

व्यापार पूर्वाधारको निर्माण र त्यसको सञ्चालनमा नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिको व्यवस्थापकीय भूमिका रहेको छ। बन्दरगाह विकासमा समितिको नियमितता तथा निरन्तरता सम्बन्धी अवधारणाको विकास, सिद्धान्त, नीति र कानूनको व्यवस्था गर्नमा उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति र अर्थ मन्त्रालयको अहम् भूमिका रहेको छ। बन्दरगाह विकास सम्बन्धी आयोजना पहिचान गर्नको लागि अध्ययन तथा पूर्वाधार निर्माणको लागि स्थान पहिचान सम्बन्धी अध्ययन तथा सर्भेमा यसले सहजकर्ता र समन्वयकर्ताको रूपमा भूमिका खेलेको छ। बन्दरगाह व्यवस्थापन तथा सञ्चालन सम्बन्धमा नीतिगत निर्णय गर्ने, उक्त निर्णयको आधारमा बन्दरगाह व्यवस्थापन तथा सञ्चालन मोडालिटी तय गर्ने र लागू गर्ने कार्यमा उत्प्रेरकको भूमिका निर्वाह गरेको छ।

वैदेशिक लगानी तथा अनुदानमा आधारित बन्दरगाह आयोजना कार्यान्वयनमा यस संस्थाले समन्वयकर्ताको रूपमा कार्य गरिरहेको छ । पछिल्लो समयमा काठमाण्डौंको चोभारमा निर्माण भएको सुख्खा बन्दरगाहको प्राविधिक कार्यको समन्वय यस संस्थाले सक्रिय रूपमा सम्पन्न गरेको छ । समितिको सशक्त संलग्नता तथा नीतिगत निर्णय सक्रियताको कारण बन्दरगाह पूर्वाधारको उपयोगिता बढेको छ । राजस्व बढेको छ । सूचनाको आदानप्रदान बढेको छ । बन्दरगाह सञ्चालनमा नीजि क्षेत्रको भूमिका बढेको छ ।

यसको संगठन संरचना र बन्दरगाह व्यवस्थापन तथा सञ्चालन मोडालिटीको अध्ययन गर्दा यो संस्था सार्वजनिक नीजि साझेदारी अवधारणामा आधारित छ । सेवा करार मोडालिटी र नीतिगत निर्णय गर्ने संयन्त्रात्मक व्यवस्थाले सार्वजनिक नीजि साझेदारी मोडलको व्यवहारिक अभ्यासलाई तल प्रस्तुत गरेको छ:

वैदेशिक व्यापार अर्थतन्त्रको मूल आधार हो । यसले आर्थिक गतिविधिलाई चलायमान बनाएको हुन्छ । यो विश्व पूँजीवाद अर्थतन्त्रको एक महत्वपूर्ण आयाम हो । यहाँ उपभोगवादमा आधारित पूँजीवाद अर्थतन्त्रको प्रभाव बढेको छ, यसको ज्वलन्त उदाहरणको रूपमा द्विपक्षीय तथा बहुपक्षीय लगानीमा निर्माण भएका रणनीतिक बन्दरगाह र उक्त बन्दरगाह सञ्चालनमा बढेको नीजि क्षेत्रको संलग्नतालाई लिन सकिन्छ । बन्दरगाहले वस्तु तथा सेवाको आपूर्ति श्रृङ्खलालाई व्यवस्थित तुल्याएको छ । उपभोक्ताको चाहना अनुसार उपभोगलाई बढाएको छ । लगानी, उत्पादन, उत्पादित वस्तु तथा सेवाको बजारीकरण, उपभोक्ताको माग संवोधन सूचना तथा प्रविधि र यातायातको सञ्जालले संभव तुल्याएको छ । बन्दरगाह पूर्वाधार र यसको सञ्चालन प्रणालीले मालवस्तुको संचिति तथा वितरणलाई संभव तुल्याएको छ, जसलाई हामी लजिष्टिक्स व्यवस्थापन भन्ने गरेका छौं । यस्तो लजिष्टिक्स (रसद) व्यवस्थापनमा सरकार र सरकार मातहतको सम्बन्धित निकायको महत्वपूर्ण भूमिका हुन्छ । यसै सन्दर्भमा बन्दरगाहको विकास, निर्माण, व्यवस्थापन तथा सञ्चालनको सन्दर्भमा भए गरेका प्रयासलाई संक्षेपिकृत गर्ने प्रयास गरिएको छ ।

## नीति तथा संस्थागत प्रयासः

- ❖ अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार, बन्दरगाह र बन्दरगाह सञ्चालनको लागि महत्वपूर्ण मानिने अव्यवको रूपमा राष्ट्रिय यातायात नीति, रेल तथा रणनीतिक सडक सञ्जालको व्यवस्थापन सम्बन्धी कार्यलाई संघको अधिकार सूचीको रूपमा संवैधानिक व्यवस्था गरिएको छ ।
- ❖ एकिकृत जाँच चौकीको निर्माण र विस्तार, सुख्खा बन्दरगाह तथा कन्टेनर फ्रेट स्टेशन लगायतका व्यापार जन्य पूर्वाधारको अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुरूप निर्माण तथा स्तरोन्नति, बहुविधिक ढुवानी सेवाको सञ्चालन, सुख्खा बन्दरगाहको सञ्चालन र उपयोग, बन्दरगाह सम्म रेल सेवाको विस्तार तथा रेल सेवाको सञ्चालन गर्न नेपाल-भारत रेल सेवा सम्झौताको पुनरावलोकन गर्ने र बन्दरगाहको व्यवस्थापन तथा सञ्चालनको नियमन गर्न सांगठनिक संरचना र मानव संशोधन सहितको इन्टरमोडल यातायात प्राधिकरणको स्थापना गरिने विषयलाई वाणिज्य नीति, २०७२ मा उल्लेख गरिएको छ ।
- ❖ व्यापार पूर्वाधार मार्फत आपूर्ति श्रृङ्खला व्यवस्थित गर्ने गरी व्यापार लजिष्टिक्स नीति लिएको छ ।
- ❖ नेपालमा अवस्थित बन्दरगाह व्यवस्थापन तथा सञ्चालनको लागि भारतीय तथा चीनियाँ बन्दरगाह प्रयोग गर्ने गरी द्विपक्षीय सम्झौता भएका छन् ।
- ❖ नेपाल-भारत बीच पारवहन तथा रेल सेवा सन्धि सम्झौता भए अनुरूप तोकिएका बन्दरगाह तथा मालसामान ढुवानी मार्ग प्रयोगमा ल्याएका छन् ।

## चुनौती तथा समस्या:

- ❖ अस्थायी प्रकृतिको संगठन संरचनाको कारण बन्दरगाहको प्रभावकारी नियमन गर्न, समन्वय गर्न कठिनाई हुनु,
- ❖ कर्मचारी टर्नओभरको कारण संस्थाको अस्थित्वमा आउन सक्ने प्रश्न,
- ❖ बन्दरगाह सञ्चालनमा नीजि क्षेत्रको सहभागिताको बढ्दो इच्छाशक्तिलाई समयमै व्यवस्थित गर्ने चुनौती,
- ❖ सुख्खा बन्दरगाह विकास, व्यवस्थापन तथा सञ्चालनमा सरोकारवालाको न्यून समन्वयको कारण सूचना प्रवाहमा कार्यकूशलता तथा कार्यप्रभावकारिता कायम गर्ने चुनौती,
- ❖ वैदेशिक व्यापारको आयतनमा भएको वृद्धिको अनुपात र द्विपक्षीय एवम् बहुपक्षीय रणनीतिक बिन्दुको रूपमा निर्माण भएका बन्दरगाह बीच सैद्धान्तिक तथा व्यवहारिक तादत्म्यता कायम गर्ने चुनौती,
- ❖ मागमा आधारित भन्दा विश्व पूँजीवादको प्रभाव र प्रभुत्वको रूपमा बन्दरगाह विकास तथा निर्माण गर्ने बहुपक्षीय तथा द्विपक्षीय प्रतिस्पर्धाको व्यवस्थापन गर्ने चुनौती ।

## फाइदा तथा बेफाइदा:

### फाइदा:

- ❖ बन्दरगाह निर्माण तथा सञ्चालनले नेपालको अर्थतन्त्रलाई विश्व पूँजीवाद अर्थतन्त्रसंग आवद्ध गर्न संभव तुल्याएको छ ।
- ❖ आयात निर्यातलाई सहज बनाएको छ ।
- ❖ उत्पादन गर्न चाहने उद्योगलाई उत्पादन सामाग्री र उपकरण तथा प्रविधिको उपलब्धतालाई सहज बनाएको छ ।
- ❖ आवश्यक सामाग्रीको सहज उपलब्धताले औद्योगिक तथा सामाजिक विकासलाई संभव बनाएको छ ।
- ❖ उपभोगको अवसरलाई सुनिश्चित गरेको छ ।
- ❖ वस्तु तथा सेवाको उत्पत्ति स्थानबाट उपभोगको स्थान सम्मको आपूर्ति श्रृङ्खलालाई सहज बनाएको छ ।
- ❖ उत्पादन बिन्दुबाट उपभोगको स्तरसम्म उत्पादन सामाग्री वा उत्पादित वस्तु तथा सेवाको पहुँच कायम गर्ने सुविधायुक्त बिन्दुको रूपमा कार्य गर्न यातायातको साधनले संभव तुल्याएको छ ।
- ❖ जनमाग अनुरूप वस्तु तथा सेवाको आपूर्ति गर्ने, भण्डारण गर्ने र वितरण गर्ने कार्यलाई संभव बनाएको छ ।
- ❖ उद्योग, उपभोगको भविष्यको मागको पूर्वानुमान गरी आवश्यक सामाग्रीको आयात तथा निर्यात माग अनुरूप वितरण गर्न संभव भएको छ ।
- ❖ सामुद्रिक बन्दरगाहको कन्जेसनलाई कम गर्न र वातावरण मैत्री आपूर्ति श्रृङ्खला कायम गर्न संभव भएको छ ।
- ❖ ढुवानी (इन्टरमोडल तथा मल्टीमोडल) प्रणालीलाई एकीकृत गरी बैध सिमापार व्यापारलाई प्रोत्साहन गरेको छ ।
- ❖ छरिएर रहेको उत्पादन तथा उत्पादित मालवस्तुको एकीकरण गरी वितरणमा एकरूपता कायम गर्न सहयोग पुगेको छ ।
- ❖ उत्पादनकर्ता, व्यापारी, ढुवानीकर्ता र सेवाप्रदायकलाई संगठित गर्न संभव तुल्याएको छ ।

## बेफाइदा:

- ❖ उत्पादन गर्ने सामाग्री तथा प्रविधि भन्दा उत्पादित वस्तु तथा सेवाको आपूर्तिलाई बन्दरगाह प्रणालीले सहज बनाएको छ, जसले विकासशील तथा अतिकम विकसित देशहरूको उपभोगमा परनिर्भरता बढेको छ।
- ❖ माग भन्दा बढी सामाग्रीको आपूर्ति र भण्डारण गर्ने प्रवृत्तिलाई बन्दरगाह प्रणालीले सहज बनाएको कारण भविष्यमा उपभोग्य मालसामान तथा सामाग्रीको डम्पिङसाइटको रूपमा बन्दरगाह प्रणाली हुन सक्ने जोखिम बढेको छ।
- ❖ कवाडी वस्तु तथा साधनको डिस्पोज गर्न नसक्दा वातावरणीय प्रतिकूलताको सामना गर्नु पर्ने जोखिम बढेको छ।
- ❖ उपभोग्य वस्तुको भारी आयातले आन्तरिक उत्पादनमा हास ल्याउन सक्ने जोखिम बढेको छ।

## सुधार:

नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिले बन्दरगाह लजिष्टिक्स(रसद) व्यवस्थापनमा प्रभावकारी भूमिका निर्वाह गरेको छ। तथापि यस संस्थाको नियामक भूमिका कमजोर रहेको तथ्यले पुष्ट्याई गर्दछ, यसको ज्वलन्त उदाहरण हो कमजोर कानूनी धरातल। संस्थागत क्षमतालाई उपलब्ध भौतिक साधनले मात्र निर्धारण गर्दो रहेनछ, त्यसको लागि उपलब्ध स्रोतसाधनको उचित व्यवस्थापन गर्न संस्थागत कानूनी तथा नीतिगत सवलीकरण हुन जरूरी हुँदो रहेछ। सुधारको लागि संगठनात्मक भूमिका मात्र पनि पर्याप्त हुँदैन, नीजि क्षेत्रको सहकार्य र समन्वयको उत्तिकै आवश्यक रहेको देखिन्छ। साथै, Montesquieu and William Blackstone ले भने जस्तै सामूहिक लक्ष्य तथा उद्देश्य प्राप्त गर्न सरकार र निजी क्षेत्रले तोकिएको क्षेत्राधिकार भित्र रहेर छुट्टाछुट्टै तर स्वतन्त्र शक्तिको रूपमा कार्य गर्न सके सिमित सरकारको अवधारणा अनुरूप बन्दरगाह रसद सञ्चालन कार्यकुशलता कायम गर्न सकिनेमा कुनै विकल्प नभएको देखिन्छ। अर्कोतिर अधिक कार्य स्वतन्त्रताले शक्तिको अराजकता भै उपभोक्ता मारमा पर्ने भएकोले "Check and Balance" द्वारा समय समयमा कार्य सम्पादनको नियमन गर्दै कार्य सहजता प्रदान गर्दै कार्य गर्न आवश्यक छ।

## नीति तथा कानूनी सुधार:

- ❖ आपूर्ति श्रृङ्खलामा लजिष्टिक्स व्यवस्थापनको नियमन गर्ने गरी नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिलाई उत्प्रेरक तथा सहजकर्ताको भूमिका प्रवर्द्धनको निमित्त वाणिज्य नीति, २०७२ मा उल्लेख भए अनुरूप तयार गरिएको बन्दरगाह प्राधिकरण विधेक मस्यौदाको अनुमोदन गरी नेपाल बन्दरगाह प्राधिकरण गठन गर्न आवश्यक छ।
- ❖ संगठन तथा व्यवस्थापनको लागि कर्मचारी भर्ना र विकास एवम् अधिकतम् परिचालनको रणनीति तर्जुमा गर्न आवश्यक छ।
- ❖ बन्दरगाह रसद व्यवस्थापनको लागि बहुविधिक ढुवानी ऐन तथा नियमावली लागू गर्ने गराउने फोकल एजेन्सीको रूपमा यस संस्थाले कार्य गर्न पहल गर्नु पर्दछ।
- ❖ प्रस्तावित बन्दरगाह प्राधिकरण विधेक सरकारबाट अनुमोदन गर्नुपर्दछ।
- ❖ बन्दरगाहको निर्माण, व्यवस्थापन तथा सञ्चालनमा निजी क्षेत्रको प्रतिस्पर्धात्मक सहभागिता हुने गरी विद्यमान कानूनमा संशोधन तथा नयाँ कानूनको प्रस्ताव गर्नुपर्दछ। सिमित प्रतिस्पर्धाबाट अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिस्पर्धामा रूपान्तरण गरिनुपर्दछ।
- ❖ एक बन्दरगाह देखि अर्को बन्दरगाह सम्म हुने आपूर्ति श्रृङ्खलाको अन्तरआवद्धता र सोको नतिजामा आधारित

आपूर्ति श्रृङ्खला रसद व्यवस्थापन भूमिकाको लागि इन्टरमोडल तथा मल्टीमोडल यातायात प्रणालीको अवलोकन तथा अध्ययन गर्ने अवसर सहितको मानव संसाधन परिचालन गर्ने रणनीति तर्जुमा गर्नुपर्दछ ।

### संयन्त्रात्मक व्यवस्थामा सुधार:

- ❖ पदसोपानमा आधारित अन्तरनिकाय तथा कार्यक्रम समन्वय तथा कार्य सम्पादन प्रणालीलाई आधुनिक समाजको मागलाई प्रतिविम्ब गर्ने गरी रेन्सिस लिक्टको सहभागितामूलक पद्धतिमा आधारित संगठनात्मक संरचना हुनुपर्दछ ।

### व्यवहारिक कार्यशैली तथा कार्य वातावरणमा सुधार:

- ❖ सहभागितामूलक संयन्त्र,
- ❖ प्रभावकारी समन्वय गर्न सक्ने टिमवर्क प्रणालीको अभ्यास,
- ❖ सकारात्मक पृष्ठपोषण सहितको सुरपरिवेक्षणको व्यवस्था,
- ❖ कार्य विशिष्टिकरणमा आधारित महाशाखा/ शाखा बिचको सम्बन्ध तथा सहकार्य,
- ❖ उत्प्रेरक तथा सहजकर्ताको कार्य गर्ने नेतृत्व,
- ❖ अनुभव र क्षमताको आधारमा मानव संसाधनलाई कार्यभार तथा कार्य रुचिकर बनाउँदै जाने व्यवहारिक अभ्यासको थालनी ।

### निष्कर्ष:

आन्तरिक तथा बाह्य व्यापारको कारोबार लागत घटाउन र प्रतिस्पर्धात्मक क्षमतामा सुधार गरी व्यापार पूर्वाधार मार्फत विकास र समृद्धि हासिल गर्न बन्दरगाहको विकास, निर्माण, व्यवस्थापन र सञ्चालन सम्बन्धी योजना, समन्वय, नियन्त्रण र नतिजामूलक कार्यान्वयन, अनुगमन तथा मूल्याङ्कन र सोको पृष्ठपोषण लगायतको कार्य गरिनु पर्ने हुन्छ, जसलाई हामी रसद व्यवस्थापनका रूपमा लिएका छौं । रसद व्यवस्थापनको विविध आयामहरू हुने गरेतापनि यस लेखमा वस्तु तथा सेवाको आपूर्ति श्रृङ्खलालाई सन्तुलनमा राख्न र माग र आपूर्ति बीचको अनुकूलन अन्तरआवद्धता कायम गर्न मद्दत पुऱ्याउने प्रणालीगत व्यवस्थालाई रसद व्यवस्थापनको रूपमा उल्लेख गरिएको छ । वस्तुको ढुवानी, भण्डारण र वितरणमा प्रयोग हुने व्यापार पूर्वाधारको विकास र दिगो उपयोगबाट आपूर्ति श्रृङ्खला निरन्तरता कायम गर्न नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिको भूमिका उल्लेखनीय रहेको छ । विश्वव्यापीकरण तथा यातायात र सञ्चारको संजालले एकीकृत तथा आत्मनिर्भर वर्तमान विश्व अर्थतन्त्रमा व्यापार र वाणिज्य क्षेत्रले तीब्र आर्थिक वृद्धि र विकासमा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्दछ । यस्तो भूमिकालाई नतिजामा रूपान्तरण गर्न बन्दरगाहको प्रभावग्राही दिगो व्यवस्थापन तथा सञ्चालन आवश्यक छ ।

### सन्दर्भ सूची:

नेपालको वर्तमान संविधान, २०७२

वाणिज्य नीति, २०७२

व्यापार लजिष्टिक्स नीति, २०७९

दिपीकाद्वारा लिखित बन्दरगाह सञ्चालन र लजिष्टिक्स: पूर्ण गाइड "A" ग्लोबल सिपिङ्ग



# जलवायु परिवर्तन



करुणा अधिकारी  
नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति

"All Countries are Vulnerable to Climate Change"

-Warren Evans

## विषय प्रवेश

सामान्य भाषामा भन्नुपर्दा जलवायुले मौसमको तत्कालीन अवस्थालाई जनाउँछ । हामीले सामना गर्दै आएको जाडो, गर्मी तथा हावाको बहाव नै मौसमको अवस्था हो । लामो समयको अन्तरालमा ( करिब ३० वर्ष ) मौसममा देखिएको परिवर्तनलाई नै जलवायु परिवर्तन भनिन्छ । वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६ अनुसार वायुमण्डलको बनेटमा आएको फेरबदलका कारण पृथ्वीको जलवायुमा देखा पर्ने अश्वभावीक परिवर्तन जलवायु परिवर्तन हो ।

आजको २१ औँ शताब्दिको युगमा जलवायु परिवर्तनले विश्वभर प्रभाव पारेको छ । यसकै कारण पृथ्वीमा तापक्रम दिनानुदिन बढ्दो छ । यसबाट पर्ने असर न्यूनीकरणका लागि अन्तर्राष्ट्रिय तथा राष्ट्रिय स्तरमा विभिन्न प्रयासहरू हुँदै आएका छन् ।

## जलवायु परिवर्तनका कारणहरू

मानविय र प्राकृतिक दुवै कारणले जलवायुमा परिवर्तन आउने गर्दछ । जसलाई देहाय बमोजिम उल्लेख गरिएको छ ।

- औधोगीकरण बढ्नु,
- आणविक परिक्षण हुनु,
- जनसंख्या बढ्नु,
- वातावरणमैत्री विकास नहुनु,
- वनविनास हुनु,
- ओजनतहको विनाश ।

## जलवायु परिवर्तनको प्रभाव तथा असरहरू

जलवायु परिवर्तनकै कारण पृथ्वीको तापक्रम दिनानुदिन बढ्दो छ । यसले समग्र पर्यावरणीय पद्धति लाई नै असर पारिरहेको छ । जसलाई निम्नानुसार उल्लेख गर्न सकिन्छ ।

- हिमालको हिँउ पग्लन गई हिमालहरू नाङ्गा डाँडामा परिणत हुने ।
- हिमताल विस्फोट हुने सम्भावना ।
- जैविक विविधतामा नकारात्मक असर पर्ने ।
- मानव जातिमा नयाँ रोग महामारी र छाला रोगहरू देखिने ।



- कृषि उत्पादन तथा उत्पादकत्वमा हास आउने ।
- अतिवृष्टि, अनावृष्टि, हुरीवतास, बाढिपहिरो, भुकम्प जस्ता प्रकोपहरू बढ्ने ।
- मौसमी परिवर्तन ।

## जलवायु परिवर्तन न्यूनीकरणका उपाय

जलवायु परिवर्तन न्यूनीकरणका लागि (१) न्यूनीकरण (Mitigation) र (२) अनुकूलन (Adoptation) गरि दुई उपायहरू अवलम्बन गर्न सकिन्छ । हरित ग्यास उत्सर्जन नियन्त्रण गर्ने कार्यलाई न्यूनीकरण भनिन्छ भने जलवायु परिवर्तनको नकारात्मक प्रभावबाट पर्न जाने तरलतालाई न्यून गर्ने कार्य लाई अनुकूलन भनिन्छ ।

### १. न्यूनीकरण

- हरितगृह ग्याँसको उत्सर्जन कम गर्न कोइला, दाउरा, पेट्रोलियम जस्ता उर्जाको प्रयोग कम गर्दै लैजाने ।
- आणविक उत्पादन, कार्बन उत्सर्जन कम गर्न गराउन बाध्यात्मक व्यवस्था गर्ने ।
- फोहोरमैलाको उचित व्यवस्थापन गर्ने ।
- वनजङ्गल र हरित क्षेत्रको क्षेत्रफल बढाउने, कार्बन सञ्चयमा ध्यान दिने ।
- जलविधुत्, सौर्य उर्जाका नविकरणीय हरित स्रोत प्रयोगमा ल्याउने ।

### २. अनुकूलन

- जलस्रोतको संरक्षण, पानीको पुन प्रयोग, भूमिगत पानीको संरक्षण, वर्षाको पानीको प्रयोग गर्ने जस्ता उपाय अपनाउने ।
- प्राकृतिक प्रकोप न्यूनीकरणका लागि जनचेतना बढाउने, सामुदायिक पूर्व तयारी र जोखिमपूर्ण बस्ती स्थानान्तरण गर्ने ।
- मिश्रित खेती प्रणाली अपनाउने, वनजंगल जोगाउने र वृक्षारोपण गर्ने ।

## जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय तथा राष्ट्रिय प्रयासहरू

यसका लागि विश्वको साझा प्रयास आवश्यक देखिन्छ । जलवायु परिवर्तनको आफ्नो सिमा नहुने भएकोले यसको रोकथाममा साझा प्रयास आवश्यक छ ।

### (क) अन्तर्राष्ट्रिय प्रयास

- संयुक्त राष्ट्रसङ्घीय जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी महासन्धि सन् १९९२
- सन् १९९४ मा COP लाई UNFCCC को सबैभन्दा माथिल्लो निकायका रूपमा स्वीकार गरिएको ।
- सन् १९९७ मा जापानमा क्योटो अभिसन्धि जारी ।
- Our Common Future नामक प्रतिवेदन ।
- विश्वका राष्ट्रहरूको धयानाकर्षण गर्न माल्दिभ्सद्वारा आयोजना गरिएको पानीमुनि मन्त्रीपरिषद्को बैठक ।
- समयसमयमा हुँदै आएका कोप सम्मेलनहरू, आदी ।

### (ख) राष्ट्रिय प्रयास

- नेपालको संविधानमा भाग ३ को धारा ३० मा स्वच्छ वातावरणको हक ।
- धारा ५१ को राज्यको नीतिमा प्रकृतिको संरक्षण र संवर्द्धन मार्फत जलवायु परिवर्तनलाई न्युनिकरइ गरी

यसबाट बच्ने उपायहरूको अवलम्बनमा जोड ।

- वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६ र नियमावली, २०७७ को व्यवस्था ।
- राष्ट्रिय प्रकृति संरक्षण कोषको स्थापना गरिएको ।
- सगरमाथाको कालापत्थर र मुगुको रारामा मन्त्रिपरिषद्को बैठक बसेको ।
- अन्तर्राष्ट्रिय सभा सम्मेलनमा पक्ष राष्ट्र भई कार्य गर्दै आएको ।
- आवधिक योजना तथा चालु बजेटमा प्राथमिकतामा राखिएको, आदी ।

## निष्कर्ष

विश्वव्यापीरूपमा बढेको जलवायु परिवर्तन हाल सबै मुलुकको साझा चुनौतीको विषय बन्दै गएको छ । यसले पृथ्वी र मानव अस्तित्वलाई संकटमा पार्ने भएकाले यसको रोकथाममा साझा प्रयासको खाँचो देखिन्छ ।



# नेपालको सार्वजनिक संस्थानको सवाल



अस्मिता पन्त

नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति

## पृष्ठभूमि

आधारभूत वस्तु तथा सेवा सर्वसाधारण जनतालाई सर्वसुलभ र सुपथ मूल्यमा विक्री वितरण गर्ने, विकासको आधारभूत संरचना निर्माण गर्ने, वस्तु तथा सेवा उत्पादन तथा विक्री /वितरणमा व्यावसायिक सिद्धान्त अबलम्बन गरी दक्षता एवं प्रभावकारिता बढाई आर्थिक रूपले आत्मनिर्भर रहने, पूर्वाधार निर्माण एवं आर्थिक वृद्धिमा योगदान पुऱ्याउने तथा सामाजिक न्याय प्रवर्द्धन गर्ने उद्देश्यले सार्वजनिक संस्थानहरू स्थापना गरिएको हो। विश्वमा सार्वजनिक संस्थानको उदय खासगरि द्वितीय विश्वयुद्ध पश्चात ध्वस्त भएका देशमा पुनः निर्माण र विकास आयोजना सञ्चालन गर्न सरकारको भूमिका सशक्त हुनुपर्ने परिस्थितिमा संसारभर सार्वजनिक संस्थानको उदय भएको पाइन्छ। नेपालको सन्दर्भमा सार्वजनिक संस्थान स्थापनाको विश्वव्यापी लहरसँगै आवश्यक वस्तुको उत्पादन, विक्री वितरण, पूर्वाधार निर्माण र जनउपयोगी लगायतका सेवा प्रदान गर्ने उद्देश्यले वि.सं १९९० को दशकदेखि सार्वजनिक संस्थानको स्थापनाको सुरुवात भएको हो। वि.सं.१९९३ मा विराटनगर जुट मिलको स्थापनामा भई प्रथम पञ्चवर्षिय योजना वि.सं २०१३ - वि.सं २०१८) को अवधिमा सार्वजनिक संस्थानको स्थापनाले गति लिएको देखिन्छ।

## सार्वजनिक संस्थानको परिभाषा :

सरकारको स्वामित्व भएका तथा व्यवस्थापन गरिएका र मूल्यका लागि वस्तु तथा सेवाहरू प्रदान गर्ने स्वतन्त्र निकाय नै सार्वजनिक संस्थान हुन्। सार्वजनिक संस्थान हुनका लागि यसमा सरकारको स्वामित्व ५१ प्रतिशत वा सोभन्दा बढी हुनुपर्दछ। तसर्थ, सार्वजनिक संस्थान भनेको सरकारी स्वामित्व भएको, वस्तु तथा सेवा उत्पादन गर्ने, व्यावसायिक संस्थाको गुण भएको, वस्तु तथा सेवाको विक्री यसको उत्पादन लागत/खर्चसँग सम्बन्धित रहेको, व्यवस्थापनमा स्वायत्तता भएको र कानूनी रूपमा स्वतन्त्र रहेको र सरकारद्वारा नियन्त्रित र जनताप्रति उत्तरदायी रहेको निकायहरूलाई बुझिन्छ। नागरिकप्रतिको आधारभूत कर्तव्य, जिम्मेवारी र दायित्व वहन गरेर अगाडि बढेका यस्ता संस्थान विकास व्यवस्थापनका साधक हुन्। मुलुकको योजनाबद्ध विकास गर्न, आर्थिक वृद्धिदर तीव्र पार्न, मुद्रास्फीतिको प्रवृत्ति रोक्न र लोक कल्याणकारी समाजको स्थापना गर्नु यस्ता संस्थानको उद्देश्य हो। आधारभूत वस्तु तथा सेवाको सर्वसुलभ एवम् सुपथ मूल्यमा उपलब्ध गराउने तथा बज्रमारमा स्वच्छ प्रतिस्पर्धाको वातावरण सिर्जना गर्नको लागि स्थापना भएका संस्थालाई सार्वजनिक संस्था भनिन्छ। नीजि क्षेत्रको विकासमा लागि वातावरण तयार गरि समतामूलक राज्यको स्थापना गरी सामाजिक न्याय प्रवर्द्धन गर्नु यसको उद्देश्य हो।

## नेपालमा सार्वजनिक संस्थानको अवस्था :

नेपालमा योजनाबद्ध विकासको थालनी भएलगत्तै सार्वजनिक संस्थानहरू स्थापना गर्ने क्रम बढेको भए तापनि यसपूर्वसमेत सार्वजनिक संस्थानको अस्तित्व थियो । जस्तै: नेपाल बैंक लिमिटेड । नेपालमा सबैभन्दा बढी सार्वजनिक संस्थानहरू चौथो योजना अवधिमा स्थापना भएको देखिन्छ भने त्यसपछि तृतीय र सातौँ योजना अवधिमा समेत उल्लेख्य संख्यामा संस्थानहरू स्थापना भएको देखिन्छ । यसरी प्रथम योजनाको अन्तसम्ममा सार्वजनिक संस्थानहरूको संख्या ८ थियो भने हाल ४४ रहेको छ, जसमा स्वामित्वको आधारमा हेर्दा २० वटा नेपाल सरकारको पूर्ण स्वामित्व र २४ वटा अधिकांश स्वामित्वमा रहेका छन् । यद्यपि यो अवधिको बीचमा संस्थानहरूको खारेजी, गाभ्ने प्रक्रिया पनि चालू रहेको छ । नेपालको सार्वजनिक संस्थानको वित्तीय अवस्था देहाय बमोजिम रहेको छ

सि.नं.	शीर्षक	आ.व. २०७८/७९	आ.व. २०७९/८०	कैफियत
१	कुल सञ्चालन आय	५ खर्ब ७६ अर्ब	६ खर्ब ६२ अर्ब	१५५ ले वढी
२	कुल सञ्चालन खर्च	४ खर्ब ९८ अर्ब	६ खर्ब ७४ अर्ब	३५।३२ ले वढी
३	नाफामा रहेका संस्थान	२५	२६	
४	नेपाल सरकारको कुल लगानी	६ खर्ब १८ अर्ब	६ खर्ब ६१ अर्ब	६।९५ ले वढी
	शेयर लगानी	३ खर्ब २९ अर्ब	३ खर्ब ८० अर्ब	१५ ले वढी
	ऋण लगानी	२ खर्ब ८९ अर्ब	२ खर्ब ८१ अर्ब	२।७१ ले कमी
५	कोषमा व्यवस्था नगरिएको दायित्व <sup>१</sup>	४७ अर्ब ३६ करोड	५२ अर्ब ८७ करोड	११।६३ ले वढी
६	GDP मा योगदान <sup>२</sup>	११।६३	१२।२८	
७	आयकरमा योगदान	५।५९	६।९७	
८	रोजगारी	२९७३६	३२१८०	
९	वजार पुजीकरण हिस्सा	१९।३३	१८।३२	७ कम्पनि
११	प्रशासनिक खर्च	३५ अर्ब ४६ करोड	४३ अर्ब ९० करोड	२३।७९ ५ ले वढी
१२	लेखपरिक्षण नगराउने संस्थान	२५	२४	
१४	सञ्चालन अनुदान	८ अर्ब १३ करोड	२० खर्ब ६२ करोड	१५४ ५ ले वढी

## नेपालको अर्थतन्त्रमा सार्वजनिक संस्थानको भूमिका

नेपालमा सार्वजनिक संस्थानहरू सुरुमा मिश्रित अर्थव्यवस्था अपनाउने क्रममा स्थापित भएका हुन् । नेपालको सन्दर्भमा सार्वजनिक संस्थाहरूको भूमिकाको विश्लेषण गर्दा ज्यादै अविकसित रूपमा रहेको निजी क्षेत्रले

नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिमा कार्यरत

सर्वसाधारणको माग बमोजिमको वस्तु तथा सेवाहरू उपलब्ध गराउन नसक्ने तत्कालीन परिस्थितिमा यिनीहरूको भूमिका ज्यादै महत्वपूर्ण थियो । राजनीतिक आधारमा पनि पञ्चायती व्यवस्थालाई बढी लोकप्रिय बनाउन तत्कालीन अवस्थामा निजी क्षेत्र अर्थतन्त्रका विविध क्षेत्रमा लगानी गर्न सक्ने अवस्थामा नहुँदा आफ्ना नागरिकहरूलाई सस्तो र सुलभ मूल्यमा वस्तु तथा सेवाहरू उपलब्ध गराउने सार्वजनिक संस्थाहरूको उल्लेख्य भूमिका रह्यो । खासगरी माथि उल्लिखित विभिन्न उद्देश्यहरू पूरा गर्नका लागि सार्वजनिक संस्थानहरू स्थापना गरिएको हुँदा यिनै उद्देश्यहरूबाट नै यिनीहरूको भूमिका ज्यादै महत्वपूर्ण रहेको कुरा स्पष्ट हुन्छ । विशेष रूपमा योजनाबद्ध आर्थिक विकासमा सहयोग पुर्याउनु, सन्तुलित क्षेत्रीय विकास गर्नु, रोजगारीको सिर्जना, सरकारी आयमा वृद्धि, निजी क्षेत्र पुग्न नसक्ने ठाउँमा अत्यावश्यक वस्तु तथा सेवा पुर्याउनु एवं निजी क्षेत्रको एकाधिकारलाई चुनौती दिनु, आयत प्रतिस्थापन गर्न, जनताको आधारभूत आवश्यकता पूरा गर्नमा योगदान तथा रोजगारी सिर्जना र गार्हस्थ उत्पादनमा वृद्धि, वित्तीय तथा मौद्रिक स्थिति एवं उद्यमशीलता विकासमा मद्दत, सूचना तथा सञ्चार प्रणालीको विकास र विस्तारमा योगदान गर्ने कार्यमा, नेपालको परम्परागत कला संस्कृतिको संरक्षण र सम्बर्द्धन गरि सांस्कृतिक पहिचान र सामाजिक मूल्य-मान्यताको संरक्षण गर्नुको साथै सामाजिक तथा आर्थिक विकासमा, र नेपाल सरकारको कर तथा गैह्र कर राजश्व संकलनमा समेत सार्वजनिक संस्थानहरूको महत्वपूर्ण रूपमा सकारात्मक भूमिका खेलेको पाइन्छ । कुल गार्हस्थ उत्पादनमा योगदान: १२.२८%, आयकरमा योगदान: ६.९७%, रोजगारीमा योगदान: ३२१८० जना, बजार पुजीकरणमा संस्थानको हिस्सा (७ संस्थान): १८.३२% रहेको छ ।

नेपालको अर्थतन्त्रमा सार्वजनिक संस्थानहरूको महत्वपूर्ण भूमिका हुँदाहुँदै पनि विस्तारै देशले आर्थिक प्रगति, निजी क्षेत्रको क्रमिक विकास, सार्वजनिक संस्थानहरूको कार्यकुशलतामा आएको ह्रास, यिनीहरूमा सरकारले अनावश्यक रूपमा लगानी गर्न बाध्य भएको परिस्थिति र सरकारको भूमिकामा आएको नयाँ सोच, आर्थिक उदारिकरण र निजीकरणको लहरले गर्दा सार्वजनिक संस्थानहरूका भूमिकामा समेत परिवर्तन हुँदै गएको छ । यद्यपि हालका वर्षहरूमा सार्वजनिक संस्थानको भूमिकालाई पुनः परिभाषित गर्नुपर्ने आवश्यकता महसुस गर्न थालिएको छ ।

### सार्वजनिक संस्थानहरूको व्यवस्थापनमा देखिएका चुनौतीहरू तथा समस्याहरू :

नेपालमा आन्तरिक अवस्था र तत्कालीन समयको मागका आधारमा मात्र नभएर दाता राष्ट्रहरूको इच्छा वा प्राथमिकता अनुसार पनि सार्वजनिक संस्थानहरू स्थापना भएका थिए, जसले कतिपय संस्थानहरू सञ्चालनका लागि सम्भाव्यता नभएका वा प्रविधि उपयुक्त नभएका उद्योगहरू समेत स्थापना भए, जस्तै हेटौडा कपडा उद्योग । तसर्थ नेपालमा सार्वजनिक संस्थानहरूको विकास एउटा रणनीतिक प्रक्रियाबाट नभएको कुरा प्रष्ट हुन्छ । विभिन्न समयमा गरेको लगानी, दातृ निकायले दिएका अनुदान र सरकारी आयोग र योजनाहरूले दिएका सुझावहरूको अपेक्षा अनुसारको व्यवहार र क्रियाकलाप सञ्चालन गर्न नसक्दा आज राज्यको प्रमुख चुनौतीको रूपमा रहेका रहेका छन् । नेपालको सन्दर्भका सार्वजनिक संस्थानहरूको व्यवस्थापनमा देखिएका चुनौतीहरूलाई देहाय बमोजिम उल्लेख गर्न सकिन्छ :

- अधिकांश संस्थानहरू घाटामा चलिरहेका र कतिपय संस्थानहरू Negative net worth मा रहेका
- संस्थानहरूसँग भएको सम्पतिमा जथाभावी रूपमा सुविधा लिने गरेको र यस्ता सुविधाहरू संस्थापिच्छे अलगअलग रहेको देखिन्छ,

- लामो समयसम्म वार्षिक हिसाब तयार नगर्ने र लेखापरीक्षण गर्ने कार्यमा गरिएको ढिलाइले संस्थानप्रतिको जनविश्वासमा ह्रास आउन सक्ने र संस्थान सुधारको कार्यलाई समेत प्रतिकूल प्रभाव प्रभाव पार्न सक्ने अर्को चुनौतीको रहेको,
- संस्थानहरूमा अनावश्यक रूपमा कायम रहेका दरबन्दी मिलान नहुँदा सार्वजनिक संस्थानहरूमा अनावश्यक कर्मचारी संख्या कायम भई राज्यलाई आर्थिक भार बढेको अवस्था रहेको,
- संस्थान पिच्छे अलग अलग ऐन तथा नियम हुँदा राज्यले चाहेर पनि एकै प्रकृतिका संस्थान मर्जरमा लैजान नसक्नुले कर्मचारी व्यवस्थापन तथा कार्यालय व्यवस्थापनमा राज्यलाई खर्चको व्ययभार बढ्नु,
- संस्थानको अध्यक्ष, संचालक सदस्य र कार्यकारी प्रमुख नियुक्ति योग्यतामा आधारित हुने प्रणालीको विकास गर्न,
- निजीकरण भई सञ्चालनमा रहेका संस्थानको सुशासन, वित्तीय कार्यकुशलता अभिवृद्धि गरी निजीकरण हुँदा गरिएका सम्झौताका शर्त पालना गराउनु
- सार्वजनिक संस्थानमा समग्र सुधार गर्न समय समयमा विभिन्न समिति अध्ययन कार्यदल र आयोगहरू बनेर प्रतिवेदन पेश गरेका भए पनि ती प्रतिवेदनहरू केवल पेस गर्ने कार्यसम्मको औपचारिकतामा मात्र सीमित भए ।

### सार्वजनिक संस्थानको सुधारका उपायहरू :

नेपालको सन्दर्भमा मिश्रित अर्थतन्त्रको दर्शन अनुरूप सरकारले समेत उद्योगधन्दा, व्यवसाय गर्ने अथवा निजी क्षेत्र सक्षम नहुन्जेलसरकारलेनै व्यवसाय सञ्चालन गर्ने भनी खडा गरिएका कैयन संस्थाहरू जो हाल वर्षो वर्षदेखि घाटामा गइरहेका छन, तिनलाई अब सरकारले सञ्चालन गरिरहनुको कुनै औचित्य देखिदैन । जुन क्षेत्रमा अभै पनि निजी उद्यमीहरू आकर्षित नहुने र सरकारले आफ्ना नागरिकहरू उपरको दायित्व पूरा गर्नुपर्ने हुन्छ, त्यस्ता क्षेत्रहरूमा रहेका सार्वजनिक संस्थानहरूमा सुधार ल्याई निरन्तरता दिने तर निजी क्षेत्रले लगानी गरी सञ्चालन गर्न सक्ने क्षेत्रहरूमा निजीकरण गर्ने तथा आर्थिक र सामाजिक रूपले उपयुक्त नहुने संस्थानहरूलाई खारेज गर्नु उपयुक्त देखिन्छ । तसर्थ सार्वजनिक संस्थानहरूलाई सुधार गर्नका लागि देहाय बमोजिम गर्नु उपयुक्त हुनेछ ।

- सार्वजनिक संस्थानहरूको संरचनामा सुधार ल्याउने । यसका लागि सार्वजनिक संस्थानहरूमा निजी क्षेत्रको सहभागिता अभिवृद्धि गर्ने र संस्थागत स्वायत्तता र सरकारी नियन्त्रणबीचमा सन्तुलन ल्याई बढी व्यवस्थित रूपमा संस्थानहरू सञ्चालन गर्नका लागि प्रचलित कानूनमा आवश्यक सुधारहरू गर्नुपर्ने ।
- नेपाल सरकारले सार्वजनिक संस्थानमा गर्नुपर्ने लगानीलाई व्यवस्थित र प्रतिफलयुक्त बनाउन सार्वजनिक संस्थानमा शेयर तथा ऋण लगानी नीति तर्जुमा गरी कार्यान्वयन गराउने ।
- सार्वजनिक संस्थानहरूको स्पष्ट उद्देश्य निर्धारण गर्ने । प्रत्येक संस्थानको उद्देश्य र कार्यहरूलाई सार्वजनिक सेवा अर्थात् “सामाजिक” र आय आर्जनमूलक अर्थात् “व्यावसायिक” गरी २ भागमा स्पष्ट रूपमा विभाजन गरी उक्त प्रत्येक भागका उद्देश्य एवं कार्यहरूको निमित्त सरकार र संस्थानको काम, कर्तव्य, उत्तरदायित्व, अधिकार क्षेत्र वा जवाफदेहीपना स्पष्ट रूपमा व्याख्या गर्नुपर्ने जरुरी छ ।

- सार्वजनिक संस्थानको कुशल एवं व्यावसायिक सञ्चालनका लागि सञ्चालन र व्यवस्थापन सम्बन्धि एकीकृत कानुन निर्माण गर्ने ।
- सार्वजनिक संस्थानलाई संघीय शासन प्रणाली अनुरूप सघं, प्रदेश, र स्थानीय तहको अपनत्व र स्वामित्व प्रवर्द्धन हुने गरी साभेदारी ढाचाँ र सार्वजनिक - निजी साभेदारी ढाचाँमा सञ्चालन गर्न आवश्यक अध्ययन गर्ने ।
- प्रत्येक संस्थानको प्रमुख कार्यकारी अधिकृतसँग तालुक मन्त्रालयले कार्यसम्पादन सूचक निर्धारण गरी कार्यसम्पादन उपलब्धको न्यूनतम मापदण्ड तोकी प्रत्येक वर्ष कार्यसम्पादन तोकी सम्भौता गर्ने, आर्थिक वर्ष समाप्त भएको एक महिना भित्र कार्यसम्पादन मूल्याङ्कन गर्ने र मूल्याङ्कनको आधारमा नियुक्तिले निरन्तरता पाउने वा अवकाश दिने व्यवस्था मिलाउने, सार्वजनिक संस्थानको नाममा रहेको जग्गाको क्षेत्रफल र चारकिल्ला यकीन गरी संस्थानको सम्पति संरक्षण गर्ने, सार्वजनिक संस्थानलाई एकीकृत रूपमा होल्डिङ कम्पनी मार्फत सञ्चालन गर्न कानूनी व्यवस्था गर्ने, सम्भाव्यताका आधारमा पब्लिक लिमिटेड कम्पनीमा रूपान्तरण गर्ने र निजी क्षेत्रका रुग्ण उद्योगलाई पुनस्थापित हुन सहजीकरण गर्ने व्यवस्था गर्ने ।

### निश्कर्ष :

नेपालको संविधानप्रदत्त मौलिक हक, राज्यका निर्देशक सिद्धान्त र नीति, आवधिक योजना तथा सरकारका वार्षिक नीति तथा कार्यक्रमको कार्यान्वयन र विपद्को समयमा अत्यावश्यक पर्ने वस्तु तथा सेवाको नियमित र सुलभ आपूर्तिको लागि सार्वजनिक संस्थानको सान्दर्भिकता थप सशक्त बनेको छ । नीतीगत तथा व्यवस्थापकीय सुधार मार्फत सार्वजनिक संस्थानहरूको समग्र पक्षको सुधार गर्दै राज्यले अवलम्बन गरेको समाजवाद उन्मुख अर्थतन्त्रलाई टेवा पुग्ने गरी सार्वजनिक संस्थानको व्यवस्थापन तथा सञ्चालन गर्नु आजको अपरिहार्यता हो । संचालन रही आएका संस्थान तथा बन्द अवस्थामा रहेका संस्थानहरूको औचित्यताको अध्ययन गरी खारेजी, मर्जर को प्रकृया अघि बढाई नतिजामूलक व्यवस्थापन शैली अवलम्बन गर्नु आजको आवश्यकता हो ।



# सार्वजनिक निकायमा दर्ता र चलानी कार्य र यसको महत्व



जयमाला मिश्र

नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति

## विषय प्रवेश :

हरेक सार्वजनिक निकायमा कार्यालय संचालन तथा व्यवस्थापन अर्न्तगत दर्ता र चलानी एक नियमित प्रक्रिया हो । दर्ता र चलानी भनेको के हो? यो कसरी गरिन्छ? दर्ता र चलानी गर्नु को उद्देश्य के हो ? यसको महत्व के हो? दर्ता चलानी गर्दा ध्यान दिनु पर्ने कुरा के हुन? यी लगायतका बारे यस लेखमा चर्चा गरिएको छ ।

## दर्ता (Registration):

कुनै कार्यालयमा अन्य कार्यालय संघ संस्था वा व्यक्तिबाट प्राप्त हुन आएका विभिन्न चिठ्ठीपत्र आदेश, निवेदन, उजुरी, प्रतिवेदन तथा अन्य कागजातहरूको विषयको आधारमा सो प्राप्त भएको प्रारम्भिक अभिलेख राख्ने कार्यलाई दर्ता भनिन्छ, र सो अभिलेख राख्ने किताबलाई दर्ता किताब भनिन्छ । यो कार्यालय संचालन तथा व्यवस्थापन अर्न्तगत पर्ने नियमित प्रक्रिया हो । यसले प्राप्त कागजातहरूको कार्यवाही अगाडि बढाउने प्रवेश ढोका को रूपमा काम गर्दछ । हरेक सार्वजनिक निकायमा दर्ता किताब र दर्ता शाखा वा फाँटको व्यवस्था गरिएको हुन्छ । हरेक आर्थिक वर्षको लागि फरक फरक दर्ता किताबको प्रयोग गरिन्छ । मूल दर्ता र शाखा दर्ता गरी दर्ता २ प्रकारको हुन्छ । ठूला ठूला कार्यालयमा दुबै दर्ता प्रक्रिया अवलम्बन गरिन्छ भने साना कार्यालयहरूमा मूल दर्ता मात्र गरिन्छ ।

## दर्ताको उद्देश्य: :

- रेकर्ड कायम गर्ने ।
- पत्र सम्बन्धि सूचनाको जानकारी दिनु ।
- कागजातलाई सुरक्षा प्रदान गर्नु ।
- प्रेषक कार्यालय बारे जानकारी दिनु ।
- पत्र कहिले प्राप्त भयो जानकारी दिनु ।
- पत्र कसको जिम्मा मा छ भन्ने जानकारी ।
- आवश्यक पत्रहरू प्राप्त गर्न सहज हुनु ।

## दर्ताको महत्व :

- दर्ता भएको पत्र अभिलेखको रूपमा रहने ।
- दर्ता भएको पत्र कुन माध्यमबाट आएको थियो थाहा पाउन ।
- दर्ता प्रकृयागत नियमित छ छैन थाहा पाउन ।



- दर्ताबाट विषय थाहा हुने भएकोले पुरै पत्रको प्रतिनिधित्व गर्न ।
- दर्ता भएको पत्र कसले र कुन मितिमा ल्याएको थियो थाहा पाउन ।

### दर्ता गर्दा ध्यान दिनुपर्ने कुराहरू:

- कागजात हामीसँग सम्बन्धित छ, छैन हेर्ने ।
- प्रेषक को हो नाम ठेगाना आदी ठीक छ, छैन हेर्ने ।
- दर्ता किताबको महल अनुसार दर्ता गर्ने ।
- सम्बन्धित ब्यक्ती वा शाखालाई बुझाउने ।
- सलबन्दी ठिक छ, छैन हेर्ने ।
- पत्रको म्याद सकेको वा नसकेको कुरा हेर्ने ।
- पत्र गोप्य र जरुरी भए नखोली बाहिर नै दर्ता नम्बर लेखी आवश्यक कारवाही गर्ने जुन महाशाखा, शाखा सँग सम्बन्धित हो बुझाइदिने ।
- संवेदनशील विषयको पत्र खुला रूपमा प्राप्त भएको भए अधिकार प्राप्त अधिकारी समक्ष पेसगरी प्राप्त निर्देशन बमोजिम गर्ने ।
- पत्र गोप्य अति आवश्यक, आवश्यक, अति जरुरी, जरुरी कुन क्याटेगोरी को हो सोही अनुसार राख्ने र आ. का. अगाडी बढाउने ।
- कार्यालय कार्यविधि र नियम बमोजिम दर्ता गर्ने ।

### दर्ता गर्ने तरिका:

प्राप्त पत्रलाई दर्ता गर्दा पत्र प्राप्त भएको मिति, पठाउनेको नाम, ठेगाना प्राप्त पत्रको संख्या, चलानी नं. तथा अन्य विवरण समेत उल्लेख गरी दर्ता किताबमा दर्ता गरिन्छ । दर्ता किताबको सो दर्ता नं. र दर्ता मिति उक्त पत्रमा समेत उल्लेख गरी पत्र दर्ता गरिन्छ ।

### दर्ता किताबको नमुना फारम:

नेपाल सरकार

...मन्त्रालय / विभाग / कार्यालय

चिठ्ठी पुर्जी दर्ता किताब

दर्ता नं.	दर्ता मिति	प्राप्त भएको		पठाउने अफिसको नाम	विषय	बुझिलिने फाँटवाला			कैफियत
		पत्र संख्या	पत्रको मिति			नाम	सही	मिति	

## चलानी (Dispatch):

कार्यालयबाट विभिन्न संघसंस्था वा व्यक्तिलाई पठाइएका पत्रहरूको अभिलेख राख्ने कामलाई चलानी भनिन्छ र सो अभिलेख राख्ने किताबलाई चलानी किताब भनिन्छ। प्रत्येक कार्यालयमा चलानी सम्बन्धि कामलाई व्यवस्थित राख्न एक दर्ता चलानी फाँटको व्यवस्था गरिएको हुन्छ। हरेक आर्थिक वर्षको लागि फरक फरक चलानी किताबको प्रयोग गरिन्छ।

## चलानीको उद्देश्य :

- कार्यालयबाट बाहिर जाने पत्रको अभिलेख राख्न।
- पत्र कहिले र कहाँ कुन विषयमा पठाइएको थियो सो थाहा पाउन।
- कार्यालयबाट पत्रको जवाफ समयमा दिएको थियो थिएन थाहा पाउन।
- कागजातहरू नहराउन र अन्योल नहोस भनेर क्रमबद्ध रूपमा सुरक्षित साथ राख्न।

## चलानीको महत्व :

- चलानी भएको पत्र अभिलेखको रूपमा रहने।
- चलानी भएको पत्र कुन माध्यमबाट बुझाइएको थियो थाहा पाउन।
- चलानी प्रक्रियागत नियमित छ, छैन थाहा पाउन।
- चलानीबाट विषय थाहा हुने भएकोले पुरै पत्रको प्रतिनिधित्व गर्न।
- चलानी भएको पत्र कसले र कुन मितिमा बुझि लगेको थियो थाहा पाउन।
- कुनै पत्र चलानी नगरी पठाइएमा त्यसको अभिलेख नरहने र त्यस्ता पत्रहरू हराउन सक्ने।

## चलानी गर्दा ध्यान दिनुपर्ने कुराहरू

- पत्र प्राप्त गर्नेको नाम र ठेगाना उल्लेख भए नभएको।
- पत्रमा अधिकार प्राप्त अधिकारी को हस्ताक्षर उल्लेख भए नभएको।
- पत्रको एक प्रति O/C कार्यालयमा राख्नु पर्दछ।

## चलानी गर्ने तरिका

- पठाउने पत्रलाई चलानी गर्दा पत्रको मिति विषय पाउने को नाम, ठेगाना, पत्र संख्या, चलानी नं. तथा अन्य विवरण चलानी किताबमा उल्लेख गर्ने।
- चिठीपत्रको आवश्यकता र प्रकृति हेरी सोही अनुरूप चिठी चलानी गर्ने।
- चलानी गर्ने पत्रमा कार्यालयको छाप लगाई चलानी नम्बर अंकित गरी खामबन्दी गर्ने।
- बाहिर खाममा पाउने कार्यालयको नाम, ठेगाना, च.नं. र आफ्नो कार्यालयको छाप राखी पठाउने।

## चलानी किताबको नमुना

नेपाल सरकार  
...मन्त्रालय / विभाग / कार्यालय  
चिठ्ठी पुर्जी चलानी किताब

चलानी		चलानी हुने पत्रको		विषय	पत्र चलान गर्ने अफिसको नाम	टिकट	कैफियत
नम्बर	मिति	पत्र संख्या	पत्रको मिति				

### दर्ता र चलानी बीच समानता:

- दर्ता र चलानी दुवै अभिलेख हुन ।
- दुवै कार्य कार्यालय सञ्चालनको आधार स्तम्भ हुन ।
- दुवैले भविष्यमा सूचना प्रदान गर्ने कार्य गर्दछन ।
- दुवैका निश्चिह्न मापदण्डहरू हुने गर्दछन ।
- दुवैले कार्यालयको सिमा बढाउन मद्दत गर्दछन ।

### दर्ता र चलानी बिच फरक:

दर्ता	चलानी
पत्रको औपचारिक आगमन ।	पत्रको औपचारिक बर्हिगमन ।
कामको प्रारम्भ गर्ने कारक तन्त्र ।	कामको समापन प्रमाणित गर्ने तत्व ।
दर्ता किताबको प्रयोग गरिन्छ ।	चलानी किताबको प्रयोग गरिन्छ ।
मूल दर्ता र शाखा दर्ता गरी दुई किसिमको हुन्छ ।	चलानी एक किसिमको मात्र हुन्छ ।
दर्ता कामलाई बढाउने काम गर्दछ ।	चलानीले काम सम्पन्न भएको घोषणा गर्दछ ।

### सरकारी कार्यालयमा दर्ता र चलानी कार्यमा देखापर्ने समस्याहरू:

- दर्ता र चलानी सम्बन्धी स्पष्ट कार्यविधि नहुनु ।
- दर्ता र चलानी आधुनिक प्रविधि मैत्री नहुनु ।
- दर्ता र चलानीमा दक्ष जनशक्ती नहुनु ।
- दर्ता र चलानी भएका कागजात वारम्बार हराउनु ।
- दर्ता र चलानी गर्ने स्थान व्यवस्थित नहुनु ।
- दर्ता र चलानी लागी प्रथमिकतामा नराख्नु ।

## चलानी किताबको नमुना :

नेपाल सरकार

...मन्त्रालय / विभाग / कार्यालय

### चिठ्ठी पुर्जी चलानी किताब

चलानी		चलानी हुने पत्रको		विषय	पत्र चलान गर्ने अफिसको नाम	टिकट	कैफियत
नम्बर	मिति	पत्र संख्या	पत्रको मिति				

### सुझाव :

नेपाल ईन्टरमोडल यातायात विकास समितिमा दर्ता किताब र चलानी किताब (Hard copy) को साथै office management software (आधुनिक प्रविधि) प्रयोग गरी दर्ता चलानी हुने गरेको छ । software प्रयोग गरी दर्ता /चलानी गर्न अत्यन्तै उपयोगी देखिएको छ । प्राप्त भएका /पठाइएका पत्रहरू चाहेको बेला तुरन्त भेटाउन सकिने, कुन, कुन निकायबाट के कति पत्रहरू प्राप्त भए, कुन निकायलाई कति र कुन पत्र पठाइयो सो को जानकारी software बाट तत्काल बुझ्न सकिने भएको हुँदा आजको वर्तमान परिपेक्ष्यमा आवश्यक software को प्रयोग गरी व्यवस्थित ढंगले दक्ष जनशक्तिबाट सार्वजनिक निकाय मा दर्ता चलानी हुन अति आवश्यक हुन्छ ।आजको डिजिटल समयमा कार्यालयमा हुने दर्ता र चलानी कार्यलाई डिजिटल बनाई व्यवस्थित गर्दै लैजाने हो भने कार्यालयको अभिलेख व्यवस्थापन र व्यवस्थित हुन्छ । डिजिटल अभिलेख प्रणालीमा कार्यालयको अभिलेख राख्दा कागजी अभिलेख व्यवस्थापन साथै कागजी अभिलेख प्रक्रियाबाट पनि छुटकारा हुने देखिन्छ ।



## संगठित संस्था र ट्रेड युनियनको औचित्यता



विस्ना भट्ट

बरिष्ठ सहायक, नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति

सार्वजनिक संगठन वा निजी औद्योगिक प्रतिष्ठानहरूमा संगठित हुने र संगठन मार्फत रचनात्मक प्रक्रियाको अवलम्बनद्वारा हक अधिकार प्राप्त गर्ने प्रक्रिया प्रजातन्त्रको सुन्दर पक्ष हो। प्रजातन्त्र प्राप्त पश्चात निजामती कर्मचारीहरू र अन्य सार्वजनिक क्षेत्रको सेवा शर्त सम्बन्धी कानूनमा रहेका कर्मचारी ट्रेड युनियन, सामूहिक सौदावाजी जस्ता प्रावधानहरूले सार्वजनिक सेवालाई थप प्रजातान्त्रिक बनाएको छ।

सार्वजनिक निकायहरूमा विकसित यो आन्तरिक प्रजातन्त्रले सार्वजनिक सेवा प्रदायक संस्थाको सेवा प्रवाहमा रचनात्मक क्रियाकलाप गरेको अनुभूति आम रूपमा देख्न सकिन्छ। यस सन्दर्भमा ट्रेड युनियन संस्था र ट्रेड युनियनकर्मीहरूलाई व्यवस्थापनको रचनात्मक सहयोगीको रूपमा स्वीकार गरी अगाडी बढेको पाइन्छ।

पेसागत सदस्य एवं आवद्ध कर्मचारी कामदारको आर्थिक, सामाजिक हित अभिवृद्धि गर्नु, सेवाको सुरक्षाको माध्यमद्वारा कामदार तथा कर्मचारीको वृत्ति विकासमा जोड दिनु, पेसागत हकहित र संरक्षण हुने आशामा ट्रेड युनियनमा आवद्ध हुन्छन्। त्यसै गरी कार्यक्षेत्रमा हुने विभेदजन्य व्यवहारको कानुनी रूपमा सामूहिक प्रतिवाद गर्न, समूह कार्य र गतिशील हुन, मर्यादित कामको अनुभूतिबाट समाजमा सम्मानित जीवनयापन गर्न भनेरै कर्मचारी तथा मजदुर ट्रेड युनियनमा लाग्छन्।

सामूहिक सौदावाजीको अधिकार, मर्यादित कामको अधिकार नै ट्रेड युनियन अभ्यासका पक्ष हुन। ट्रेड युनियनमा एक व्यक्ति होइन सामूहिक एकता नै बल मानिन्छ, समान काम समान ज्याला, सेवाको सुरक्षा जस्ता सिद्धान्तले मार्ग निर्देशन गर्छ। कर्मचारीको हकहितका पक्षमा वकालत गर्दा व्यवस्थापनसँग द्वन्द्व भए पनि सङ्गठनको हित अभिवृद्धिमा ट्रेड युनियन व्यवस्थापनको सहयोगी संरचना पनि हो। व्यवस्थापनले ट्रेड युनियनलाई बोझ र भन्फटका रूपमा कदापि लिनु हुँदैन ट्रेड युनियनका सदस्यले पनि सरुवा बहुवा वृत्ति विकासका नाममा सङ्गठनमा नै आँच आउने गरी कार्य गर्नु हुँदैन।

अठारौँ शताब्दीमा बेलायतबाट सुरु भएको औद्योगिक क्रान्तिसँगै श्रमिक र व्यवस्थापनविचको सम्बन्धबाट ट्रेड युनियन अवधारणाको विकास भएको हो। औद्योगिक क्षेत्रमा एक किसिमको अभ्यास भइसकेपछि सरकारी सेवामा काम गर्ने कर्मचारीलाई पनि ट्रेड युनियन अधिकार दिनुपर्ने कुरा उठ्न थाल्यो। कर्मचारीलाई बौद्धिक कामदारका रूपमा लिन र उनीहरूलाई पनि कामदारको परिभाषामा राख्न थालिएपछि फ्रान्सले सर्वप्रथम निजामती कर्मचारीलाई सङ्गठित हुने अधिकार दिएको थियो।

सन् १९१९ मा अन्तर्राष्ट्रिय श्रम संगठनको स्थापना भए पश्चात ट्रेड युनियन अधिकारले विधिवत मान्यता पाएको थियो। संयुक्त राष्ट्र संघीय मानव अधिकार घोषणा १९४८ मा यस सम्बन्धी प्रावधान प्रतिबिम्बित हुनु यसको उदाहरण हो। यसै परिप्रेक्ष्यमा अन्तर्राष्ट्रिय श्रम संगठनका श्रम अनुबन्धहरूले निम्न विषयलाई ट्रेड युनियनको न्यूनतम अधिकारको दायरामा समेटेको पाइन्छ।

## नेपालमा ट्रेड युनियनको अभ्यास

नेपालमा भने विसं २००३ फागुन २९ गते अखिल नेपाल ट्रेड युनियन कांग्रेसको स्थापनासँगै नेपालमा ट्रेड युनियनको अभ्यास सुरु भएको हो। २००७ सालपछि पनि ट्रेड युनियनबारे केही अभ्यास भए पनि राजनीतिक अस्थिरता र सङ्क्रमणकालका कारण ट्रेड युनियनको विषय दिगो र फराकिलो हुन सकेको थिएन। २०४६ सालको राजनीतिक परिवर्तनपछि जारी भएको निजामती सेवा ऐन, २०४९ ले राजपत्र अनङ्कित कर्मचारीलाई पेसागत सङ्घ सङ्गठन खोल्ने र त्यसमा आवद्ध हुने अधिकार दिएको थियो। सो ऐनमा २०६४ मा भएको दोस्रो संशोधनले मात्र निजामती सेवामा पूर्ण रूपमा ट्रेड युनियन अधिकारको व्यवस्था गर्दै आधिकारिक ट्रेड युनियनको व्यवस्थासमेत गरिएको छ।

नेपालको निजामती सेवामा ट्रेड युनियन अभ्यास अबै व्यवस्थित हुन सकेको छैन। ट्रेड युनियनले कर्मचारीको हक हित, सेवाको सुरक्षा एवं मर्यादित कामका लागि वकालत गर्नुपर्नेमा दलगत स्वार्थमा रुमल्लिँदा ट्रेड युनियनप्रति आम जनसमुदायको नकारात्मक धारणा बन्न पुगेको छ।

श्रम अधिकारलाई नेपालको संविधानले धारा ३४ मा मौलिक हकका रूपमा व्यवस्था गरेको छ। जसमा श्रमको हक भनेर प्रत्येक श्रमिकलाई उचित श्रम अभ्यासको हक हुने र श्रमिक भन्नाले पारिश्रमिक लिई रोजगारदाताका लागि शारीरिक वा बौद्धिक कार्य गर्ने कामदार वा मजदुर सम्भन्धु पर्छ, भनी व्याख्या पनि गरेको छ।

श्रमको हक अन्तर्गत धारा ३४ को उपधारा २ मा प्रत्येक श्रमिकलाई उचित पारिश्रमिक, सुविधा तथा योगदानमा आधारित सामाजिक सुरक्षाको हक हुने उल्लेख छ। उपधारा ३ मा प्रत्येक श्रमिकलाई कानूनबमोजिम ट्रेड युनियन खोल्ने, त्यसमा सहभागी हुने तथा सामूहिक सौदाबाजी गर्न पाउने हक हुने छ, भनिएको छ। ट्रेड युनियन तथा श्रमिकको अधिकारलाई थप व्यवस्थित गर्नका लागि विशिष्टकृत कानूनका रूपमा ट्रेड युनियन ऐन, २०४९ र श्रम ऐन २०७४ समेत प्रचलनमा रहेका छन्।

सार्वजनिक सङ्गठनमा कार्यरत कर्मचारी सरकारी कर्मचारी हुने भएकाले सार्वजनिक क्षेत्रमा ट्रेड युनियनका अधिकार उपयोग गर्दा निजी प्रतिष्ठानको जस्तो सहज भने छैन, त्यहाँ केही सीमाको सामना गर्नु परेको छ। सार्वजनिक व्यवस्थापनका नविन अवधारणाको विकाससँगै व्यवस्थापकीय एवं प्रविधिमा आएको परिवर्तनप्रति सङ्गठनका सदस्यलाई एकीकृत गराइनु, व्यवस्थापनको निरङ्कुशताको अन्त्य र श्रमिक प्रजातन्त्रको स्थापना, सामूहिक सौदाबाजीद्वारा विवादको समाधान, आर्थिक, सामाजिक र सेवा सुरक्षाको सुनिश्चित, कार्य वातावरणमा सुधार, व्यवस्थापनमा साभेदारी, वृत्तिविकासको समान अवसर सुनिश्चित गराउनु ट्रेड युनियनको कार्यक्षेत्र हो।

आत्मसम्मान, संस्थाको दक्षता र उत्पादकत्वमा वृद्धि, लाभांश प्राप्तिको सुनिश्चित, सामाजिक उत्तरदायित्व वहन, सेवाको प्रभावकारिता, कार्यकुशलतापूर्वक कार्यसम्पादन गरी सेवाग्राहीलाई सन्तुष्टि प्रदान गर्ने अभिप्रायले नेपालको सार्वजनिक क्षेत्रमा पनि ट्रेड युनियन अधिकारको विषयले व्यापकता पाएको छ।

संविधानले नै सुनिश्चित गरेको ट्रेड युनियन अधिकारलाई व्यवस्थित गरी प्रशासन/व्यवस्थापनको समसामयिक सुधार गर्न रचनात्मक र सिर्जनात्मक सुभावको खाँचो छ। सामूहिक भावनाको विकास, शान्ति कार्य वातावरण, आत्मसम्मानको अनुभूति, कामदारमा समान अवसरको प्रत्याभूति, अतिरिक्त सुविधाको प्राप्ति, व्यवस्थापन र कामदारका विचमा स्वस्थ सम्बन्ध र सहकार्य आवश्यक छ।

## ट्रेड युनियनका उद्देश्यहरू

- काम गरेको न्यूनतम ज्याला, कार्य समयको निर्धारण गर्ने
- कामदारहरूको सेवा, शर्त र सुविधाको समुचित प्रबर्द्धन गर्ने
- कर्मचार एवम् श्रमिकका लागि बन्ने कानूनमा आवश्यक परामर्श तथा सहयोग गर्ने
- श्रमिक सम्बद्ध सामाजिक सुरक्षणका विषयहरू विमा, निवृत्तिभरण, उपदान, पेन्सन, औषधी उपचार, विदा जस्ता सुविधा उपलब्ध गराउन समन्वय एवम् दवाव दिने
- श्रमिक अर्थात कामदारहरूको व्यवसायिक, प्राविधिक र प्रतिस्पर्धात्मक क्षमताको अभिवृद्धि गर्ने
- कामदारहरूको विरुद्धमा रोजगारदाताबाट हुन सक्ने अनुचित काम कारवाही र शोषण विरुद्ध सजग रहने
- सामूहिक सौदावाजीको माध्यमद्वारा कामदारहरूको सेवालार्ई उन्नत बनाउन प्रयासरत रहने
- औद्योगिक श्रम सम्बन्ध सुमधुर राख्न व्यवस्थापनलाई रचनात्मक सहयोग पुऱ्याउने
- व्यवसायिक दक्षता र मर्यादा कायम गर्दै सार्वजनिक सेवाको प्रभावकारिता अभिवृद्धि गर्ने

## संगठित संस्थामा ट्रेड युनियनको व्यवस्थाबाट पर्न सक्ने प्रभावहरू

- व्यवस्थापन र ट्रेड युनियनको सहकार्यबाट समझदारीपूर्ण वातावरण सृजना भै कार्य सम्पादन प्रक्रियामा सहयोग पुग्न जाने
- पेशागत संगठनको वैधानिक मान्यताको कारणले कर्मचारीहरूमा सुरक्षाको अनुभूति हुने
- कर्मचारीहरूमा नेतृत्वशैलीको विकास हुने
- कर्मचारी सेवा शर्त सम्बन्धी कानून निर्माणमा कर्मचारीको धारणा प्रतिबिम्बित हुने
- कर्मचारीहरूको गुनासो सिर्जनशील तवरबाट समाधान हुने
- ट्रेड युनियनहरू व्यवस्थापनको सहयोगीको रूपमा आई प्रशासनिक प्रक्रिया र परिपाटी सुधारमा सहयोग पुग्ने
- सेवा प्रवाह सम्बन्धी नयां योजना कार्यान्वयनमा ल्याउन सजिलो हुने
- कर्मचारी युनियनहरू र व्यवस्थापनका काम कारवाहीहरूमा पारदर्शिता आई असल कार्य वातावरण निर्माणमा सहयोग पुग्ने
- कर्मचारी युनियनहरूले नीति निर्माताहरू र कर्मचारी बीच सम्बन्ध सेतु (लिंकिड पुल) को काम गर्ने हुनाले नीति निर्माणमा पृष्ठपोषण र कार्यान्वयन संयन्त्र प्रभावकारी बनाउनमा सहयोग पुग्ने

## अन्त्यमा,

व्यवस्थापनसंग ट्रेड युनियनले सहयोगी संयन्त्रकारूपमा समन्वय गर्नु पर्दछ । ट्रेड युनियन अधिकारको मर्यादित र सह सम्बन्धमा आधारित प्रयोगबाट मात्र प्राप्त अधिकारको दिगोपनाको सुनिश्चितता हुन पुग्दछ । सार्वजनिक सेवालार्ई स्वच्छ, निष्पक्ष, उत्तरदायी, जवाफदेही, सुशासनयुक्त, व्यावसायिक बनाई नागरिकलाई असल शासनको प्रत्याभूत गराउनु अहिलेको चुनौती हो । यसका लागि विद्यमान ट्रेड युनियन अवस्थालार्ई

परिष्कृत गरी कार्यान्वयन गर्नु पर्छ। अहिले ट्रेड युनियनको आवश्यकता छैन भन्ने आवाज पनि मुखरित भएको पाइन्छ। यही ट्रेड युनियनका कारण कर्मचारी प्रशासन कमजोर भयो भन्ने टिप्पणी पनि हुने गरेको छ, यो तर्कमा दम छैन। ट्रेड युनियन राज्यका अङ्गलाई अभि बलियो र परिष्कृत बनाउनु पर्छ भन्ने मान्यतामा दृढ छन्। दलीय गोटीको काम भने युनियनले गर्नु हुन्छ, ट्रेड युनियन आवश्यक छैन भन्ने कुरा पनि यही भएर उठेको हो। मुख्य कुरा जनसेवा हो, हुनुपर्छ। नागरिक सेवालालाई चुस्तदुरुस्त बनाउनकै लागि ट्रेड युनियनको परिकल्पना भएको हो। राजनीतिले सही दिशा लिनेवित्तिकै सबैथोक ठिक हुन्छ।





## विश्व भन्सार संगठन: सिंहावलोकन

कमला के.सी

नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति

*"Who regulates the international trade and customs?*

*who ensures the international trade flows"?*

*It enhances the effectiveness and effectiveness of customs (185 networks) administration worldwide*

*And it oversees 98 percent of the world's trade*

*And it raises the voices and choices of international customs communities*

*Dimension: environmental, political, and economic*

*Safer and Faster World"*

*The WCO regulatory body works as a global Network and Borders"*

### परिचय:

विश्व भन्सार संगठन एक अन्तरसरकारी अन्तर्राष्ट्रिय संगठन हो। यसको प्रधान कार्यालय बेल्जियमको ब्रसेल्समा रहेको छ। सन् १९५२ मा विश्व भन्सार सहायता परिषद् (World Customs Cooperation Council) को रूपमा स्थापना गरिएकोमा सन् १९५३ जनवरी १२ मा विश्व भन्सार संगठन (WCO)को रूपमा नामाकरण गरिएको थियो। विश्व भन्सार समूदायको प्रशासन तथा नियमन गर्नु यसको प्रमुख उद्देश्य रहेको छ। भन्सार प्रशासनको सुधार तथा आधुनिकीकरण गर्न नीतिगत तथा कानूनी कार्यविधिहरू विकास गर्ने र प्रशासनको क्षमता विकास कार्यक्रमहरू सञ्चालन गर्दै विश्व भन्सार समूदायलाई सूचनामैत्री हुन आवाहन गर्नु अर्को उद्देश्य रहेको छ। अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सहजीकरण गरी बैध व्यापारलाई प्रोत्साहन गर्ने र राजस्व संकलनद्वारा विश्वको अर्थतन्त्र चलायमान बनाउने लक्ष्य सहित WCO भन्सार सम्बन्धी मुद्दाहरूको संवोधनको कार्य गर्दछ। WCO मा हाल १८५ सदस्य राष्ट्रहरू सम्मिलित छन्। यी राष्ट्रहरूको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा ९८ प्रतिशत भन्दा बढी हिस्सा रहेको छ। ९८ प्रतिशत भन्दा बढी अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको प्रशासन WCO ले गर्दछ। यसका अतिरिक्त WCO ले वस्तुको वर्गीकरण, मूल्याङ्कन सम्बन्धी मापदण्डको विकास गरी लागू गर्दछ। भन्सार प्रशासनको सरलीकरण र आधुनिकीकरण गर्दछ। ASYCUDA World+++ यसको ज्वलन्त उदाहरण हो। त्यसै गरी भन्सार प्रशासन सम्बन्धी एकिकृत सूचना प्रणालीको रूपमा एकद्वार प्रणालीको विकास गरी लागू गरेको छ। व्यापार सहजीकरण सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय सन्धि सम्झौताहरूको कार्यान्वयन गर्न विश्व व्यापार संगठन संग साझेदारी गर्छ। "Customs Valuation and Rules of Origin" यसको उदाहरण हो। सीमा व्यवस्थापन र नियमन गर्नको लागि विश्वका भन्सार प्रशासन संग समन्वय र साझेदारी गर्दछ। दिगो आपूर्ति श्रृङ्खलाको विकासको लागि विद्युतीय व्यापारमा जोड दिने गर्दछ। भन्सार शुल्क तथा करमा भएको बढोत्तरीलाई न्यूनीकरण गर्ने प्रयास गर्दछ।

### WCO मिशन:

- ❖ भन्सार प्रशासनको कार्यकुशलता र प्रभावकारिता अभिवृद्धि गर्ने,
- ❖ व्यापार सहजीकरण र अन्तर्राष्ट्रिय आपूर्ति श्रृङ्खलालाई सुनिश्चित गर्ने।

## भन्सार प्रशासन किन?

- ❖ आयात करहरूको राजस्व संकलन गर्न,
- ❖ घरेलु उद्योगको संरक्षण गर्न,
- ❖ नागरिकको संरक्षण गर्न,
- ❖ राष्ट्रिय प्रतिस्पर्धा सहितको व्यापार सहजीकरण गर्न,
- ❖ व्यापार आपूर्ति श्रृङ्खलाको सुनिश्चित गर्न,
- ❖ वातावरण संरक्षण गर्न,

## WCO प्राथमिकताहरू:

- ❖ शुरुवातमा औपनिवेशिकताबाट मुक्त भएका औपनिवेशिक राष्ट्रहरूको कूशल भन्सार प्रशासन स्थापनामा जोड दिएको थियो।
- ❖ २१ औं शताब्दीमा WCO ले विश्वव्यापी विद्युत्तीय व्यापार तथा सिमापार व्यापार(Cross Border Trade) को चुनौतीलाई संवोधन गर्नको लागि भन्सार प्रणालीको हारमोनाइजेसन तथा डिजिटलाइजेसनलाई जोड दिएको छ।

## WCO उद्देश्य:

- १) भन्सार प्रशासन सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्डहरूको विकास र सोको कार्यान्वयन गर्नु,
- २) भन्सार प्रशासनको विकास र सुधारको लागि सहायता वृद्धि गर्नु,
- ३) विश्व व्यापारलाई वैध बनाउन नीति, कानूनी र संस्थागत समन्वय गर्नु,
- ४) उपभोक्ताको हित संरक्षण गर्दै राजस्व सङ्कलन गर्नु,
- ५) भन्सार प्रशासनलाई नेतृत्व, मार्गदर्शन र समर्थन प्रदान गर्नु।

उल्लिखित उद्देश्य हासिल गर्न WCO ले भन्सार प्रशासन सम्बन्धी निम्न उपकरणहरू अवलम्बन गरेको छ:

- ❖ The International Convention on Harmonized Commodity Description and Coding System (HS),
- ❖ The International Convention on the Harmonized of Customs Procedure (revised Kyoto Convention RKC),
- ❖ ATA Convention and the convention on Temporary Admission (Istanbul Convention),
- ❖ The ARUSHA Declaration on Customs Integrity
- ❖ The SAFE Framework of Standards to secured Global Trade Facilitation, etc.

## WCO कार्यहरू:

विश्व व्यापार सहजीकरण तथा विश्व प्रशासनको सरलीकृत तथा आधुनिकीकरण सम्बन्धी WCO ले निम्न कार्यहरू गर्दछ।

- ❖ वस्तुको वर्गीकरण, मूल्याङ्कन, उत्पत्तिको नियमहरू, भन्सार राजस्व संकलन, आपूर्ति श्रृङ्खला सुरक्षा, अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सहजीकरण, अवैद्य हतियारको व्यापार नियन्त्रण, ..... र उत्तरदायी अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार प्रशासन सम्बन्धी मापदण्ड, नीति, कानूनको विकास गर्दछ।

- ❖ भन्सार शुल्क शून्य अवस्थामा कायम गर्ने नीतिगत मार्गदर्शन निर्माण गरी सदस्य राष्ट्रको भन्सार प्रशासनमा लागू गर्ने कार्य गर्दछ ।
- ❖ अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको समय र लागत कम गर्न समन्वय र सहायता प्रदान गर्दछ ।
- ❖ विकासोन्मुख तथा अतिकमविकसित देशको भन्सार प्रशासनको सरलीकरण तथा आधुनिकीकरण गर्न प्राविधिक तथा आर्थिक सहायता प्रदान गर्दछ ।
- ❖ वस्तु तथा सेवाको आपूर्ति श्रृङ्खलालाई अनुमानयोग्य बनाउने प्रणालीको विकास गर्दछ र विश्व भन्सार समूदायमा लागू गर्ने पहल गर्दछ ।
- ❖ भन्सार प्रशासनलाई व्यापार सहजीकरण संग आवद्ध गर्दै अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सम्बन्धी सन्धि सम्झौता कार्यान्वयन गर्न विश्व व्यापार संगठन संग सहकार्य तथा समन्वय गर्दछ ।
- ❖ विकासोन्मुख तथा अतिकमविकसित देशहरूको भन्सार प्रशासनको क्षमता विकास सम्बन्धी कार्य गर्दछ ।
- ❖ विद्युत्तीय भन्सार प्रशासनको परिकल्पना गर्दै प्रविधि तथा सूचना मैत्री प्रशासन निर्माणको लागि आवश्यक सहयोग प्रदान गर्दछ ।
- ❖ अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार तथा भन्सार प्रशासनको नियमन गर्दछ ।
- ❖ वस्तु तथा सेवा र सूचनाको प्रवाहलाई सुनिश्चित गर्ने प्रणालीको विकास गर्दछ र सूचनालाई एकिकृत गरी उक्त सूचनाको आधारमा अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार प्रशासनको सुधारको पहल गर्दछ ।
- ❖ विकासोन्मुख तथा अतिकमविकसित देशहरूको भन्सार प्रशासनको दिगो क्षमता विकासमा सहयोग गर्दछ ।
- ❖ सामान्य र विशिष्ट वस्तुको अन्तर्राष्ट्रिय हार्मोनाइज्ड प्रणाली(HS) को विकास गर्दछ ।
- ❖ भन्सार मूल्याङ्कन र उत्पत्तिको नियमहरूमा WTO सम्झौताहरूको प्राविधिक पक्षहरूलाई प्रशासन गर्दछ ।
- ❖ WCO ले भन्सार प्रशासनको सञ्चालन कार्य दक्षतामा सुधार गर्न नयाँ प्रविधिको प्रयोग तथा कृत्रिम बुद्धिमत्ता (AI) को निरीक्षण गर्दछ ।
- ❖ भन्सार प्रणालीको डिजिटलाइजेसन सम्बन्धी उदीयमान मुद्दाहरूलाई संवोधन गर्दछ ।

## WCO विश्वव्यापी चुनौतीहरू:

अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार लागत तथा समयको न्यूनीकरण गरी वस्तु, सेवा र सूचनाको सिमावारपार सहज रूपमा प्रवाह गर्नको लागि WCO ले कार्यविधिगत र व्यवहारगत सुधारको विविध पहल गर्दा गर्दै पनि विश्व भन्सार समूदायले निम्न समस्या तथा चुनौतीहरूको सामना गरेको छ ।

- ❖ अवैद्य व्यापारमा भएको बढोत्तरीले राजस्व संङ्कलनमा गिरावट,
- ❖ ट्रान्सनेशनल अपराधको वृद्धि,
- ❖ वस्तुको चोरी निकासी पैठारी,
- ❖ संरक्षणवाद,
- ❖ विश्व व्यापार प्रणाली,
- ❖ आपूर्ति श्रृङ्खला सुरक्षा र सहजीकरण

## WCO ले अवलम्बन गर्दै आएको मूल्यमान्यताहरू:

- ❖ ज्ञानमा आधारित भन्सार प्रशासन निर्माणमा जोड दिएको छ ।
- ❖ पारदर्शी, लेखापरीक्षणयोग्य शासन प्रक्रियामा विश्वास गरेको छ ।
- ❖ उत्तरदायी प्रशासनको व्यवस्था, समावेशिता, विविधता, सबैको लागि समान व्यवहार र अवसरमा विश्वास ।

## विश्व भन्सार दिवस:

विश्व भन्सार संगठन स्थापना भएको जनवरी २६ को दिनलाई विश्वभरका भन्सार प्रशासन भेला भै भन्सार प्रशासन सम्बन्धी भएका गतिविधि तथा सुधारका विषयमा छलफल गर्न, सूचना आदानप्रदान गर्न, राजस्व संकलन, वैध व्यापारको प्रवर्द्धन गर्ने वातावरणको लागि प्रणालीगत सुधार गर्न, प्रविधिको (AI) को प्रयोग गरी भन्सार प्रशासनबाट प्रवाह गर्ने सेवा सुविधालाई छिटो र मितव्ययीरूपमा प्रदान गर्नको लागि सरोकारवालाहरूलाई सचेत गर्नको लागि विश्व भन्सार दिवस मनाइँदै आएको छ । विश्व भन्सार समूदायको आवाज, छनोट, अधिकारको सुनिश्चितता गर्न र विश्व बजारलाई नियमन तथा सहजीकरण गर्नको लागि विश्व भन्सार प्रशासन तथा व्यवसायिक समूदायहरूको सामूहिक प्रतिबद्धता जाहेर गर्ने साझा मञ्चको रूपमा विश्व भन्सार दिवसको रूपमा मनाइँदै आएको छ ।

भन्सार प्रशासन सम्बन्धी सचेतना, औपचारिक (वैध) व्यापार लाई प्रोत्साहन र अवैध व्यापारलाई निरुत्साहित गर्ने र देशको अर्थतन्त्र चलायमान बनाउन राजस्व संकलन लगायतका कार्यहरू गर्दै भन्सार विभागको संयोजकत्वमा सरोकारवालाको समन्वयमा भव्यताका साथ प्रत्येक वर्ष जनवरी २६ को दिनलाई विश्व भन्सार दिवस मनाउँदै आएको छ । यसले भन्सार प्रशासनको बारेमा नागरिकलाई सूचनाको सम्प्रेषणद्वारा सुसुज्जित गर्ने र यस क्षेत्रमा कार्यरत कर्मचारीहरूलाई निरन्तर लागि रहन र लक्ष्य प्राप्तिमा समर्पित हुन प्रोत्साहन गर्ने मञ्चको रूपमा यो दिन रहेको छ ।

## निष्कर्ष:

विश्वमा भन्सार प्रशासनको नियमन, नेतृत्व, सहजीकरण गर्ने उद्देश्यले सन् १९५२ जनवरी २६ का दिन विश्व भन्सार सहायता परिषद्को रूपमा स्थापित स्वतन्त्र अन्तरकारी संगठनको रूपमा परिचित विश्व भन्सार संगठन हो । यसले विश्वमा १८६ भन्सार प्रशासनको प्रतिनिधित्व गर्छ । कूल विश्व व्यापारको करिब ९८ प्रतिशत भन्दा बढी व्यापार व्यवस्थापन गर्दै आएको छ । यस संस्थाले विश्व भन्सार समूदायको समन्वय गर्दै विश्व भन्सार प्रशासनको विकास र व्यापार प्रशासनलाई देश अनुकूल सहजीकरण गर्ने कार्य गर्दै आएको छ । यसले पछिल्लो समय अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारलाई समय र लागतको दृष्टिले अनुमानयोग्य बनाएको छ । यसको लागि विश्व व्यापार संगठनबाट जारी गरिएका अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सम्झौताको कार्यान्वयन गर्ने गर्दछ । साथै, विश्व भन्सार प्रशासनलाई प्रविधिमैत्री एवम् सूचनामैत्री बनाई प्रशासनको आधुनिकीकरण गर्ने कार्य गर्छ ।

## सन्दर्भ सूची:

World Customs Organization//WCO//business students,  
WCO- World Customs Organization -ZAINA CUSTOMS BROKERAGE,  
Kunio Mikuriya on the World Customs Organization,  
Lunch Event-WCO-WTO Study Report on Disruptive,  
WCO Customs Work Organization Forum(13 WCO).



# साईबर अपराध: नेपालमा कानुनी व्यवस्था र अवस्था

दीपा खराल

सहायक जिल्ला न्यायधिवक्ता

वर्तमान युग सुचना प्रविधिको युग हो । सुचना प्रविधिको प्रयोगले हरेक क्षेत्रको विकासमा ठुलो योगदान पुऱ्याएता पनि कतिपय अवस्थामा यसको नकारात्मक प्रयोग मार्फत गम्भिर प्रकृतीका संगठित फौजदारी अपराधहरू हुने गरेको पाईन्छ । यस बर्षको नौ महिनाको अवधीमा पन्द्रह हजार भन्दा बढी साईबर अपराध सम्बन्धी उजुरी पर्नुले नेपालमा साईबर अपराध नियन्त्रणमा चुनौती थपिएको छ । पछिल्लो समयमा सरकारी, सेवाप्रदायक निकाय, दुरसञ्चार, बैंक, एयरलाइन्स लगायतका कम्पनीको सिस्टममा भएका आक्रमणका घटनाहरू हेर्ने हो भने नेपालको साईबर स्पेश खतरामा छ । यद्पी सबै घटनाहरू बाहिर आएका छैनन् ।

विधुतीय अपराध सुचना प्रणालीमा आधारित वा कम्प्युटर प्रणाली यसको नेटवर्क तथा इन्टरनेटको माध्यमबाट गरिने कसुरजन्य कार्य हो । विधुतीय अपराध अन्तर्गत पर्ने कसुरको पुर्ण सुची तयार पार्न सम्भव छैन तापनि European Convention on Cyber Crime, 2001 (Budapest Convention) ले कम्प्युटर वा यसको नेटवर्कमा illegal access, illegal interception, illegal interferences, computer related forgery, computer related fraud, misuse of device, child pornography, copyright infringements आदिलाई विधुतीय अपराध अन्तर्गतको कसुरमा सूचीकृत गरेको पाईन्छ ।

## कानुनी व्यवस्था

नेपालमा विधुतीय कारोबारसँग सम्बन्ध राख्ने पहिलो कानून दुरसञ्चार ऐन, २०५३ देखिएता पनि विधुतीय कारोबारलाई निर्देशन र नियमन गर्ने पहिलो विशेष कानूनको रूपमा विधुतीय कारोबार ऐन, २०६३ रहेको छ । साथै साईबर सुरक्षा निति, २०८०, प्रतिलिपी अधिकार ऐन, २०५९, बैंकिङ्ग कसुर तथा सजाय ऐन, २०६४, मुलुकी फौजदारी संहिता, २०७४ लगाएतका कानून पनि साईबर अपराधसँग सम्बन्धित छन् ।

## विधुतीय कारोबार ऐन, २०६३

यस ऐन कार्यान्वयनको लागि विधुतीय कारोबार नियमावली, २०६४ जारी भएता पनि २०६७ सालमा मात्र पहिलो मुद्दा काठमाडौं जिल्ला अदालतमा दायर भएको थियो । विधुतीय अपराध सम्बन्धि मुद्दाको न्याय निरूपण काठमाडौं जिल्ला अदालतबाट मात्र हुने गरेको मिति २०८० । ०३ । ११ देखि सबै जिल्ला अदालतबाट हुनेगरेको छ । यस ऐनले (दफा ४४ देखि दफा ५८) कम्प्युटर स्रोत संकेतको चोरी, नष्ट परिमार्जन गर्नु, कम्प्युटर सामाग्रीमा अनाधिकृत पहुच, कम्प्युटर सुचना प्रणालीमा क्षति, विधुतीय स्वरूपमा गैरकानुनी कुरा प्रकाशन, गोपनीयता भंग, झुठ्ठा व्यहोराको सुचना, झुठ्ठा इजाजतपत्र वा प्रमाणपत्र पेश गर्ने वा देखाउने, तोकिएको विवरण वा कागजपत्र दाखिला नगर्ने, मतियार लगायतका कार्यउपर सजाय गरिन्छ भने अन्य कार्यमा सजाय गर्न सकिदैन । यस ऐनमा कसुर गर्दा प्रयोग भएका उपकरणहरूको जफत हुने तथा पिडितलाई मनासिब क्षतिपूर्तीको समेत व्यवस्था रहेको छ ।

## अपराधको प्रवृत्ती

प्रहरी प्रधान कार्यालयमा २०१५ डिसेम्बर १० मा Digital Forensic lab स्थापना भएसँगै मुद्दाको अनुसन्धान र प्रमाण सँकलन वैज्ञानिक तथा वस्तुनिष्ठ बनाउन उल्लेख्य योगदान रहेको छ । साइबर अपराध सचेतना, साइबर सुरक्षा र साइबर अपराध अनुसन्धान समेतको कार्य गर्नका लागि नेपाल सरकारको मिति २०७५/०२/२७ गतेको निर्णय बमोजिम प्रहरी प्रधान कार्यालय अन्तर्गत, साइबर ब्यूरोको स्थापना भएको हो । साइबर ब्यूरोमा दर्ता भएका उजुरीको विवरण हेर्दा नेपालमा साइबर अपराध बढ्दो क्रममा देखिन्छ । हालसम्म अभियोजन भएका साइबर अपराधको मुद्दाहरू हेर्दा विधुतीय कारोबार ऐन, २०६३को दफा ४७ (विधुतीय स्वरूपमा गैरकानुनी कुरा प्रकाशन) बमोजिमको कसुर बढी रहेको पाईन्छ । हाल अनलाईन ठगीका घटनाहरू पनि उल्लेख्य मात्रामा वृद्धि भएको अवस्था छ ।

## साइबर अपराधसँग सम्बन्धित मुद्दाहरूको मिसिल अध्ययन गर्दा

- साइबर अपराध सम्बन्धी कसुरका मुद्दामा १८-३० वर्ष उमेर समुहका पिडित सबैभन्दा बढि(६५.८५%) र १८-३० वर्ष उमेर समुहका प्रतिवादी सबैभन्दा बढि (५८.४९%) रहेको पाईन्छ ।
- पिडित सबैभन्दा बढी महिला (८६%) र पिडकमा सबैभन्दा बढी पुरुष (८९%) रहेको छ ।
- उक्त कसुरमा सबैभन्दा बढी प्रयोग भएको सामाजिक सञ्जाल फेसबुक (८२%), टिकटक(६%), मेसेन्जर रहेको छ ।
- पिडित र प्रतिवादीको सम्बन्ध चिनजानको (७४%) र नचिनेको (२६%) देखिन्छ । साथै लगभग सबैजसो कसुरमा मोबाइल प्रविधीको प्रयोग भएको पाईन्छ ।

## अपनाउनुपर्ने सुरक्षाका उपायहरू

### सरकार तथा सांगठनिक संस्थाले

- सुचना प्रविधीको क्षेत्रमा देखिएका थ्रेटलाई सम्बोधन गरि नविन प्रकृतिका गैरकानुनी कार्यहरूलाई समेत अपराधिकरण गरि नयाँ, स्पष्ट, एकिकृत, बिशेष कानुन जारी गरि कार्यान्वयन गर्नुपर्ने ।
- Digital Forensic Lab को स्तरोन्नती गर्दै स्रोतसाधन तथा दक्ष जनशक्तियुक्त बनाई Digital Evidence लाई कानुनी मान्यता दिनुपर्ने ।
- इन्टरनेट सेवा प्रदायक निकाय र प्रयोगकर्ताको आधिकारिक विवरण राखि इन्टरनेटको प्रयोगमा सावधानी अपनाउनुपर्ने ।
- बढ्दो साइबर थ्रेटलाई सम्बोधन गर्नेगरी साइबर सुरक्षाको प्रभावकारी व्यवस्थापन गर्ने ।
- सर्वसाधारणमा साइबर अपराध सम्बन्धी सचेतना तथा जागरुकता अभिवृद्धि गर्ने गराउने ।

### व्यक्तिगतरूपमा/प्रयोगकर्ताले

- व्यक्तिले विभिन्न प्रलोभन देखाइएका इमेल तथा म्यासेजहरू नखोल्ने र जवाफ नदिने, शंकास्पद लिंक वा कसैको चरित्रहत्या गर्ने पोष्ट लाइक शेयर वा ट्याग नगर्ने, पेनड्राइभ, मेमोरीकार्ड जस्ता डिभाइसको जथाभाबी प्रयोग नगर्ने, आफूले स्टार्टस राख्दा सोच विचार गरी राख्ने, पासवर्डपिन कोड वा क्रेडिट कार्ड नम्बर जस्ता गोप्य सुचना माग भएमा नदिने, परिचितलाई मात्रै साथी बनाउने, व्यक्तिगत जानकारी पोष्ट नगर्ने ।
- कम्प्युटरमा आधिकारिक लाईसेन्सवाला एन्टिभाईरस इन्सटल गर्ने, इन्टरनेट खाताहरूमा बलियो पासवर्ड

राख्ने र समय समयमा परिवर्तन गर्ने, व्यक्तिगत कम्प्युटर अन्यलाई शेयर नगर्ने, महत्वपूर्ण डाटाहरूको ब्याकअप राख्ने तथा इन्टरनेट प्रयोग गरेपछि डिस्कनेक्ट गर्ने लगायतका सावधानीहरू अपनाउने ।

- आँफु विरुद्ध कुनै साईबर अपराध भएमा सोको जानकारी तथा उजुरी नजिकको प्रहरी कार्यालयमा दिई आँफुसँग रहेका सुचना उपलब्ध गराउने, बकपत्र गर्ने लगाएतका कार्य मार्फत अनुसन्धान, अभियोजन तथा न्याय निरूपणका सघाई अपराधीलाई सजाय दिलाउने ।

साईबर अपराध सिमाविहिन तथा संगठित रूपमा समेत हुने अपराध भएकोले विश्वमा साईबर थ्रेट देखिएकोले यसको नियन्त्रणको लागि अन्तराष्ट्रियस्तर र विश्वव्यापिरूपमा सुचनाको आदानप्रदान तथा समन्वय गरिनुपर्ने देखिन्छ । साईबर सुरक्षा नितीको प्रभावकारी कार्यान्वयन गरि प्रभावकारी साईबर सुरक्षा व्यवस्थापन गर्दै साईबर अपराधका आधारभुत विषयमा जानकारी राखी इन्टरनेटको प्रयोगमा सावधानी अपनाउन सकेमा साईबर अपराध कम गर्न सकिन्छ ।



## प्रतिस्पर्धी निर्यातका लागि यातायात र लजिस्टिक



जोदनाथ ठकाल  
पत्रकार, दि.राइजिड नेपाल

सम्पूर्ण भौतिक विकासको आधार मानिएको यातायातले व्यापार तथा उत्पादनमा सहजीकरणमार्फत मुलुकको समग्र आर्थिक विकासमा महत्वपूर्ण योगदान दिन्छ। कच्चा पदार्थदेखि तयारी मालसामानको ढुवानी, कृषि उत्पादनदेखि तयारी वस्तुको भण्डारण तथा सुरक्षा र सूचनाप्रविधिको प्रयोग गरी व्यापारको प्रक्रिया सरलीकरण गर्ने सम्मका विषयहरू व्यापार तथा लजिस्टिक पूर्वाधारअन्तर्गत आउँछन्। प्राचिनकालमा एशियादेखि युरोपसम्म विस्तार भएको रेशम मार्ग तथा सामुद्रिक मार्गदेखि अहिलेका सडक, रेलमार्ग, बन्दरगाह, वेयरहाउस, गोदामदेखि प्याकेजिङसम्मका सेवा तथा सुविधाले व्यापारको सहजीकरणमा महत्वपूर्ण भूमिका खेलेरहेका छन्।

नेपालजस्ता अतिकम विकसित मुलुक भने अझै पनि चरम पूर्वाधार अभावमै रुमल्लिइ रहेका छन्। त्यस्ता पूर्वाधार तथा लजिस्टिक सेवाको विकास तथा सञ्चालनका लागि आवश्यक आर्थिक स्रोतको अभावका कारण तथा प्रभावकारी नीति र योजनाका व्यवस्था गर्न नसक्दा नेपालको अवस्था यसमा उत्साहजनक छैन। सन् २०१९ मा नेपाल उद्योग परिसंघ र एकीकृत विकास अध्ययन प्रतिष्ठानले गरेको अनुमानले नेपालले ७.५ प्रतिशत आर्थिक वृद्धिदर हासिल गर्ने हो भने वार्षिकरूपमा आफ्नो कुल गार्हस्थ उत्पादनको ८.७४ प्रतिशत पूर्वाधारमा लगानी गर्नुपर्छ। त्यसअनुसार यो आर्थिक वर्ष २०८१।८२ मा नेपालले ५ खर्ब ६ अर्ब रूपैयाँ पूर्वाधारमा मात्र लगानी गर्नुपर्छ। जबकि यो वर्ष नेपालको कुल पुँजीगत बजेट नै ३ खर्ब ५२ अर्ब रूपैयाँ मात्र छ।

एकातर्फ सरकारले लिएको ऋणको साँवा ब्याज तथा लगानीका लागि भने ३ खर्ब ६७ अर्ब रूपैयाँ विनियोजना गरिएको छ। नेपालको विकास आकांक्षाको विडम्बना के हो भने यसरी छुट्याइएको सानो रकम पनि पूरा खर्च हुँदैन। उदाहरणका लागि गत आर्थिक वर्षमा सरकारले ३ खर्ब २ अर्ब पुँजीगत बजेटको दुई तिहाई मात्र उपयोग गर्न सकेको थियो। करीब १ खर्ब रूपैयाँ बजेट त परिचालन नै हुन सकेन। यसरी विकासमा वार्षिक २ खर्ब रूपैयाँ खर्च गरेर मुलुकले दीगो तथा तिब्र गतिको आर्थिक विकास हासिल गर्न सक्दैन।

नेपालका मध्यमकालीन तथा दीर्घकालीन विकास नीतिमा यातायात र लजिस्टिक पूर्वाधारले महत्व नपाएका होइनन्। तर त्यस्तो प्राथमिकता औपचारिकतामै सिमित रहँदा नेपालको निजी क्षेत्रका उद्यमी र निर्यातकर्ताका साथै आमजनताले त्यसबाट लाभ लिन पाएका छैनन्।

### यातायात र लजिस्टिक पूर्वाधार अभावको मूल्य

सन् २०२३ को विश्व बैंकको लजिस्टिक पर्फमेन्स इन्डेक्सले भुपरिवेष्ठित मुलुकहरूमध्येमा पनि नेपालको अवस्था खासै उत्कृष्ट नभएको देखाएको छ। अध्ययनमा समावेश गरिएका २४ भुपरिवेष्ठित मुलुकमध्ये आफ्नै मुलुकभित्र सामान ढुवानी गर्न सबैभन्दा धेरै समय लाग्ने मुलुकमा नेपाल तेस्रोमा छ। यसले निर्यात मात्रै होइन स्वदेशमै पनि वस्तुको आपूर्तिमा लामो समय र खर्च लाग्ने देखाएको छ। नेपालले आयात निर्यात गर्ने वस्तुहरू



ढुवानीमा लागने समय बाहेक नै साढे पाँच दिन नेपालकै गोदाम वा सुख्खा बन्दरगाह वा अन्य स्थानमा रहने, सीमा नाकाबाट नजिकको बन्दरगाहमा पुग्ने क्रमा साढे दुई दिन रोकिनु पर्ने र बन्दरगाहबाट औसतमा छ दिनपछि मात्र सामान कन्टेनरमा लोड भएर गन्तव्यतर्फ प्रस्थान गर्ने अध्ययनले देखाएको छ । यसको अर्थ हो समुद्रिक बन्दरगाहबाट नेपालका विभिन्न गन्तव्यमा पुग्ने क्रममा वस्तुहरू औसतमा १४ दिनभन्दा बढी त गोदाम वा सडक वा सुख्खा बन्दरगाह वा भन्सार यार्डमा थन्किएर रहनुपर्छ ।

भुपरिवेष्ठित मुलुकहरूसँग तुलना गर्दा अफ्रिकी मुलुकहरू बुर्किनाफासो र युगान्डामा मात्र सामान आफ्नै मुलुकमा धेरै थन्कनुपर्ने अवस्था छ भने बाँकी सबैले त्यसमा सुधार गरेका छन् । उदाहरणका लागि मंगोलियामा यस्तो समय २ घण्टाभन्दा कम छ भने लाओसमा १.८ दिन र अजरबैजानमा १.२ दिन मात्र छ । बोलिभिया, बोस्निया हर्जगोभिना, चाड, मोल्दोभा, नाइजर, पाराग्वे र जिम्बाब्वेमा यस्तो समय शून्य छ ।

यद्यपि बन्दरगाहमा रोकिने समय नेपालको उच्च भए पनि अन्य भुपरिवेष्ठित मुलुकको भन्दा उल्लेख्यरूपले कम छ । उदाहरणका लागि आन्तरिकरूपमा उच्च सुधार गरी निर्यातयोग्य सामान कतै नअड्किने व्यवस्था गरेको मंगोलियाका सामान बन्दरगाहमा औसतमा २५ दिन रोकिन्छन् भने लाओसका ५ दिन, नाइजरका १६.६ दिन र बोस्निया हर्ज गोभिनाका १२.९ दिन रोकिन्छन् । त्यसैले लजिस्टिक र पूर्वाधारमा सुधार गरी मुलुकभित्र सामान यत्तिकै अड्किने अवस्थाको अन्त्य गर्न सक्ने हो भने निर्यात व्यापारमा नेपाल अझै पनि प्रतिस्पर्धात्मक हुने अवस्था बन्न सक्छ । बन्दरगाह वा अन्य कुनै पनि स्थानमा कन्टेनर वा ट्रक यत्तिकै रोकिंदा निर्यात/आयातकर्ताहरूले कतिपय अवस्थामा क्षतिपूर्ति पनि तिर्नुपर्ने हुन्छ जसले लागतलाई थप बढाइदिन्छ ।

आन्तरिकरूपमा पनि वस्तु ढुवानी सहज बनेको छैन । नारायणगढबाट काठमाडौंको डेढ सय किलोमिटरको दूरी छिचोल्नै छुदेखि आठ घण्टासम्म लाग्ने गरेको छ भने मालवाहक ट्रकका लागि यस्तो समय १२ घण्टासम्म लाग्छ । चीनबाट वा चीनको बाटो हुँदै युरोपबाट सामान आयात गर्ने व्यापारीहरूका अनुसार युरोपबाट केरुडसम्मको ४ हजार ८ सय किलोमिटरको लागत रदेखि ३ लाख रूपैयाँ लाग्ने गरेको छ भने अफ्यारो अवस्थामा केरुडबाट काठमाडौंको डेढ सय किमिको पनि भ्रण्डै त्यत्तिकै लागत पर्न जान्छ । यी यावत् कारणले नेपालको निर्यात लागत प्रतिस्पर्धी मुलुकको भन्दा ३२ प्रतिशतसम्म बढी पर्न जाने व्यवसायीहरूको अनुमान छ । यस्तो अवस्थामा सुधार नगर्दासम्म नेपालको निर्यात उल्लेख्यरूपमा बढ्ने अपेक्षा गर्न सकिंदैन । निर्यात व्यापार नितान्त प्राविधिक कुरा हो अनि बजार प्रतिस्पर्धा चल्ने तत्व हो । नेताका भाषण वा नेपाली वस्तु किनिदिन गर्ने आग्रहले नेपाली वस्तुको बजार प्रवर्द्धन हुँदैन ।

त्यसैले तुलनात्मक लाभका वस्तुमा नेपालले विश्व बजारमा केही राम्रो गरेपनि प्रतिस्पर्धात्मक लाभका वस्तुमा पछाडि परिरहेको छ । सोही कारणले नेपालले १०० रूपैयाँको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा ८देखि ९ रूपैयाँको मात्र निर्यात गर्न सकेको छ । व्यापार प्रवर्द्धन तथा आर्थिक कुटनीतिका क्षेत्रमा अपेक्षित मात्रामा प्रभावकारी कार्य गर्न नसक्नुले पनि नेपालको विदेश व्यापारमा नकारात्मक असर कायम रहेको हो । यसैविच सडक तथा लजिस्टिक पूर्वाधारको अभावमा चीनसँगको ट्राञ्जिट सम्झौताको कार्यान्वयन हुन सकेको छैन । सीमापार वस्तु ढुवानीका लागि भरपर्दो सडक सञ्जाल र रेलमार्ग आवश्यक पर्छ जुन उत्तरतर्फ बन्न सकेको छैन । २०७२ सालको भारतीय नाकाबन्दीका बेलामा उत्तरतर्फ केही पूर्वाधार निर्माणले गति लिए पनि दक्षिणको अवस्था सामान्य वन्नासाथ चीनतर्फको विकासमा सुस्तता छाएको छ ।

## विकासशीलमा स्तरोन्नति

सन् २०२६ मा अतिकम विकसित मुलुक (एलडीसी)बाट विकासशील मुलुकमा स्तरोन्नति भएपछि, नेपालले संयुक्त राज्य अमेरिका, युरोपेली संघ र अन्य विकसित देशहरूले उपलब्ध गराउँदै आएको सौविध्य गुमाउनेछ। तत्कालका लागि वा भन्ने दुई चार वर्षका लागि केही विकास सहायता तथा वस्तु निर्यातमा सहूलियत प्राप्त भए हुने संभावनाबारे अहिले छलफल भए पनि त्यो अपेक्षामा धेरै भर पर्नु प्रत्युत्पादक हुनेछ। नेपालले अहिले नै आफ्ना वस्तुको गुणस्तरमा अभिवृद्धि गर्ने, व्यापार तथा यातायातका पूर्वाधार तथा लजिस्टिकका उपकरणहरूको व्यवस्था गरी हुवानी र वेयरहाउसिडमा सहजीकरण गर्ने र भन्सारका प्रक्रिया सरल बनाउने प्रक्रिया थालिहाल्नु पर्छ।

अहिले सरकार र निजी क्षेत्रका मुख्य सरोकारवाला निकायहरू र उद्यमीहरू उत्पादित वस्तुको गुणस्तर बढाउन र लागत कम गर्न नेपालमा औद्योगिक तथा व्यावसायिक वातावरण सुधार गर्ने, प्रक्रिया सरल बनाउने र पूर्वाधार तथा लजिस्टिकमा लगानी बढाउने तर्फ लाग्नु भन्दा युरोपेली र अमेरिकी मुलुकहरूसँग अतिकम विकसित मुलुकको रूपमा हाल पाउँदै आएको सुविधा अरु केही वर्ष कायम राख्न पैरवी गर्नेतर्फ लागेको देखिन्छ। यसले मुलुकको आर्थिक, व्यावसायिक तथा पूर्वाधार विकासमा उल्टो प्रभाव पार्ने पक्का छ। वस्तुको उत्पादन तथा वितरणमा आईटी र कृत्रिम बुद्धिमत्ता (एआई)को प्रयोग भइसकेको अवस्थामा पुरातन मोडलप्रतिको आशक्ति उचित होइन। निजी क्षेत्रका संगठनहरू पनि यही मुद्दामा सरकारसँग लबी गरिरहेका देखिन्छन्।

## पूर्वाधारमा लगानी

भन्नका लागि सम्पूर्ण सरकारी सरोकारवाला निकायहरूका प्रतिवेदन, नीति र दस्तावेजहरूमा यातायात पूर्वाधारलाई राष्ट्रिय विकासको मेरुदण्ड भनिएको देखिन्छ। र, यो यथार्थ पनि हो। सोही अनुसार आवधिक योजना र सरकारका वार्षिक बजेटहरूमा पनि सडक, ऊर्जा र औद्योगिक पूर्वाधारका योजनाहरूले प्राथमिकता पाएका पनि छन्। तर ती योजनाको कार्यान्वयन कमजोर मात्र होइन दयनीय छ। राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको सूचीमा भएका २२ परियोजनामध्ये १० त यातायात तथा हवाई पूर्वाधारमै छन्।

यद्यपि परियोजनागतरूपमा हेर्ने हो भने सूचीमा रहेका तीन विमानस्थल परियोजनामध्ये गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल भैरहवा र पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण पूरा भएर पनि सञ्चालनमा समस्या देखिएको छ। गौतम बुद्धले लुम्बिनी तथा अन्य आर्थिक कारणले केही अन्तर्राष्ट्रिय उडान सञ्चालन गरे पनि उद्घाटन भएको भएपछि दुई वर्षसम्म पोखरा विमानस्थलले चार्टर्डवाहेकका उडान गर्न सकेको छैन। भारतसँग हवाई रुट खोल्ने सम्बन्धमा सरकारको पहल कमजोर देखिँदा उच्च लागतमा निर्माण गरिएको पूर्वाधारको उचित प्रयोग हुन सकेको छैन। तेस्रो परियोजना निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल भने छलफलकै चरणमा सिमित भएको छ। भविष्यमुखी भनिएको र नेपालको दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको रूपमा चर्चा गरिएको यो आयोजना पनि जग्गा अधिग्रहण, रुख कटान तथा भारतीय हवाई रुटको विवादमा पर्ने अवश्यम्भावी छ।

गौरवका आयोजनाको सूचीमा रहेको पूर्वपश्चिम रेलमार्गको भविष्य अबै स्पष्ट हुन सकेको छैन। पूर्वपश्चिमका सीमा नाका जोड्ने एवम् चीन र भारतबीच नेपाललाई पुल बनाउने भनिएका मुख्य तीन कोशी, कालीगण्डकी र कर्णाली कोरिडोरहरूको प्रगति पनि सन्तोषजनक देखिएको छैन। आयोजना शुरु भएको दशक वित्दासम्म

पनि विकास परियोजना पूरा नहुने दीर्घरोग नेपालमा कायम छ । तराईका भित्री नगरहरूलाई पूर्वपश्चिम राजमार्गसँग जोड्ने हुलाकी राजमार्गको अवस्था पनि उस्तै छ । मध्यपहाडी राजमार्गको प्रगति भने अन्य राजमार्गहरूको तुलनामा केही राम्रो देखिए पनि मुलुककै सबैभन्दा लामो यो सडकको निर्माणका लागि अझै दशकभन्दा बढी लाग्ने अवस्था देखिएको छ ।

## औद्योगिकमा 'गौरव' छैनन्

यसैविचमा विभिन्न आरोहअवरोहका साथ अघि बढेको काठमाडौं तराई द्रुतमार्ग भने संभवतः पोखरा र भैरहवाका विमानस्थलपछि सम्पन्न हुने ठूलो गौरवको आयोजना बन्ने भएको छ । देशकै आर्थिक केन्द्र रहेको काठमाडौं उपत्यकालाई भारतीय सीमासँग छोटो मार्गले जोड्ने यो एशियालीस्तरको सडकले वस्तु आयातको मुख्य केन्द्र कोलकाता बन्दरगाहसँगको दूरी छोट्याउने र व्यापारको लागत उल्लेख्य मात्रामा कम गर्ने छ । कुल व्यापारको दुई तिहाई भारतसँग हुने र अधिकांश आयातित वस्तु कोलकाताबाटै आउने भएकाले द्रुतमार्गले नेपालको उत्पादन तथा निर्यातमा प्रतिस्पर्धात्मक तथा तुलनात्मक लाभ बढाउनमा रणनीतिक भूमिका खेल्नेछ । चोभारमा निर्मित सुख्खा बन्दरगाहको सञ्चालनमा पनि यसले सहजीकरण गर्ने छ । चोभारको बन्दरगाहको सञ्चालन शुरु भए पनि अपेक्षित मात्रामा बिजनेस पाउन नसक्दा यसको आधा भाग पार्किङका लागि छुट्याएर राखिएको छ ।

औद्योगिक पूर्वाधार तथा लजिस्टिक् योजनालाई 'गौरव' मानिएको छैन । औद्योगिक क्षेत्रको निर्माणमा देखिएको असवेदनशीलता प्रजातन्त्रको पहिलो पुनर्वहाली भएको ३५ वर्ष वितिसक्दा पनि नयाँ औद्योगिक क्षेत्र स्थापना हुन सकेको छैन भने करीव एक दशकको प्रयास पश्चात भैरहवामा निर्मित विशेष औद्योगिक क्षेत्र सञ्चालनले पूर्णता पाएको छ । पञ्चायत कालमा निर्माण गरिएका औद्योगिक क्षेत्रहरू नयाँ युगका उद्योगहरूका लागि अनुपयुक्त र अपर्याप्त छन् । उदाहरणका लागि टाइलको एउटै उद्योगका लागि १०देखि १५ विगाहासम्म जमिन आवश्यक पर्छ तर अहिले भएका औद्योगिक क्षेत्रमा त्यो आकारका प्लट नै छैनन् । त्यसले गर्दा उद्योगीहरूले जमिनकै लागि चर्को मूल्य तिर्नु परिरहेको छ, या औद्योगिक वा उपभोक्ताको केन्द्रभन्दा टाढा पुगेर प्लान्ट स्थापना गर्नु परेको छ । यस्तो अवस्थामा वस्तु उत्पादनको लागत बढ्न गई उपभोक्तालाई समेत आर्थिक भार पर्न जान्छ । त्यसैले मूल्यमा विकल्प उपलब्ध छ भने उनीहरूले स्वदेशी वस्तुको साटो तुलनतात्मकरूपमा सस्ता विदेशी सामान किन्छन् ।

## व्यापार लजिस्टिक् नीति

दुई वर्षअघि २०७९ सालमा व्यापार लजिस्टिक् नीति ल्याए पनि त्यसको लक्ष्य र रणनीतिअनुरूप काम भने भएको देखिँदैन । उत्पादन तथा सेवा उपभोगका लागि नियमित एवम् सहज आपूर्ति श्रृंखलाको प्रणालीलाई सबल बनाउने, व्यापार पूर्वाधारलाई सुदृढ बनाउने र व्यापारमा सुशासन कायम गर्नेजस्ता लक्ष्य सो नीतिले लिएको थियो । उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्री तथा सचिवलगायतले नेतृत्व गर्ने भनिएका चार ओटा कमिटीसमेत प्रस्ताव गरेको सो रणनीतिले एकीकृत व्यापार पूर्वाधार प्रणालीको विकास र सञ्चालन गर्ने, त्यसका लागि विभिन्न तहका सरकार एवम् सरकार र निजी क्षेत्रका विच समन्वय र साभेदारी कायम गर्ने, यस्ता पूर्वाधारको विकासमा निजी लगानी आकर्षित गर्ने र ति सेवामा लघु, साना तथा मझौला उद्यमको पहुँच बढाउने रणनीति अंगीकार गरेको छ । यी मध्ये कुनै पनि रणनीतिमा उद्योग मन्त्रालयले प्रभावकारी नतिजा

आउने गरी कार्य गर्न सकेको छैन ।

यसैविच लगानी बोर्डले केही लजिस्टिक तथा औद्योगिक पूर्वाधारका परियोजनामा सहजीकरण गरिरहेको छ । त्यसमा भापामा नेपाल चीन औद्योगिक पार्क, वीरगञ्जमा लजिस्टिक पूर्वाधार लगायत प्रमुख छन् । १०० मेगावाटभन्दा बढी क्षमताका परियोजना, ३० किमी भन्दा लामो प्रशारण लाइन, १० किमी भन्दा लामो रेलवे तथा मेट्रो, ५० किमि भन्दा लामो द्रुत मार्ग र सरकारले तोकेका अन्य परियोजना निर्माणमा सहजीकरण गरिरहेको बोर्डले विगतमा गरेका तीन लगानी सम्मेलनमार्फत पूर्वाधार र लजिस्टिकमा विदेशी तथा स्वदेशी लगानी आकर्षित गर्ने प्रयास गरिरहेको देखिन्छ । यद्यपि त्यसलाई मूर्तरूप दिन भने अझै केही समय लाग्ने देखिन्छ ।

सरकारले प्रवर्द्धन गरेका परियोजनामा सरकारी निकायबाट सामयिक सहयोग नहुनु नेपालको विकासको अर्को विडम्बना हो । उदाहरणका रूपमा नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिले अधि बढाएको कञ्चनपुरको दोधारा चाँदनीमा निर्माण हुने एकीकृत जाँच चौकी तथा कन्टेनर डिपो परियोजनामा संघीय सरकारको वन मन्त्रालयका कारण रुख कटानमा ढिलाई भइरहेको छ । भारत सरकारले निर्माण गरिदिने सो परियोजनामा रुख कटान अनुमतिकै कारण विलम्ब भएको छ ।



# अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार तथा पारवहन सहजीकरणमा सुर्ख्वा बन्दरगाहको महत्व

उर्मिला के.सी.  
उपसचिव, नेपाल सरकार

## विषय प्रवेश:

मुलुकको दिगो एवं तिब्र आर्थिक विकास र समृद्धिको लागि औद्योगिकीकरण र अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारले ठूलो भूमिका खेलेको हुन्छ। आज विश्वका कुनै पनि मुलुक एक अर्को बिना अलगिएर बस्न सक्ने अवस्था छैन। सूचना र प्रविधिको विकासले विश्वलाई साँघुरो बनाउँदै एउटा गाउँको रूपमा रूपान्तरण गरेको छ। वस्तु व्यापार, सेवा व्यापार र बौद्धिक सम्पत्तिको संरक्षण र सम्बर्द्धन गरी विश्वका धेरै देशहरू विकसित र विकासशील मुलुकमा रूपान्तरित भएका छन्। हाम्रो देश नेपाल पनि सन् २०२६ मा अतिकम विकसित देशको समूहबाट विकासशील मुलुकमा स्तरोन्नति हुँदैछ। मुलुकले उच्च आर्थिक वृद्धि गर्दै विकासको बाटोतर्फ अग्रसर भएको छ। मुलुकको स्तरोन्नतिसँगै नेपाल र नेपालीको स्वाभिमानमा अभिवृद्धि हुनुका साथै नयाँ अवसरहरूको समेत सिर्जना हुनेछ। तर सिर्जित अवसरको सदुपयोग गर्न एकातर्फ पर्याप्त आन्तरिक तयारीको आवश्यकता पर्नेछ भने अर्कोतर्फ नेपालले हाल अन्तर्राष्ट्रियरूपमा प्राप्त गरिरहेका केही विशेष सहुलियत तथा सहयोगमा कमी हुने वा क्रमशः घट्दै जाने छन्। यसबाट पर्ने प्रभावको सहज व्यवस्थापनका निमित्त आवश्यक रणनीति तर्जुमा गरी कार्यान्वयनमा ल्याउन जरुरी देखिन्छ। मुलुकको स्तरोन्नतिलाई पुनः पछाडि नफर्किने गरी दिगो किसिमको बनाउँदै सन् २०४३ सम्ममा उच्च मध्यम आय भएको मुलुकमा परिणत हुने दीर्घकालीन लक्ष्य हासिल गर्न आन्तरिक वित्त र प्रतिस्पर्धी क्षमताको समेत विकास गर्नु पर्नेछ।

सूचना र प्रविधिको तिब्र विकासले गर्दा आज विश्वका हरेक मुलुक आर्थिक समृद्धिको मार्गमा अगाडि बढ्दै जाने क्रममा एक अर्को मुलुकप्रति पनि अन्तर निर्भरता बढ्दै गएको छ। विश्व व्यापार संगठन, UNCTAD लगायतका अन्तर्राष्ट्रिय संघ/संगठनहरूको स्थापनाले विश्वका मुलुकहरूलाई व्यापारिक क्रियाकलापमा एकिकृत गर्ने कार्य भईरहेको छ। विश्व बजारमा विकासोन्मुख र अतिकम विकसित मुलुकहरूको आर्थिक एवं व्यापारिक क्षेत्रमा पहुँच वृद्धि गर्ने कार्य अगाडि बढेको छ। अन्तर्राष्ट्रिय संगठनहरूको साथ र सहयोग एवं तिब्र रूपमा बढ्दै गईरहेको अन्तरनिर्भरताले विश्वका सबै मुलुकहरूलाई एकजुट हुने अवसर मिलेको छ।

## अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार तथा पारवहन सहजीकरण:

व्यापार कुनै पनि देशको अर्थतन्त्रको भरपर्दो आधार स्तम्भको रूपमा रहेको हुन्छ। आन्तरिक र बाह्य व्यापारको समष्टिगत स्वरूप नै व्यापार हो। नेपालमा आह्य अर्थात वैदेशिक व्यापारमा अपेक्षित निर्यात प्रवर्द्धन नहुँदा तथा आयातको हिस्सा निकै ठूलो भएको हुँदा व्यापार घाटा बढ्दै गएको अवस्था छ। भन्सार विभागको तथ्याङ्क अनुसार गत आर्थिक वर्ष १४ खर्ब ४० अर्ब ६० करोड रूपैयाँ व्यापार घाटा व्यहोरेको अवस्था छ। यो घाटा अधिल्लो आर्थिक वर्षको तुलनामा ०.९६ प्रतिशतले घटेको हो। अधिल्लो वर्षको अन्त्यमा व्यापार घाटा १४ खर्ब ५४ अर्ब ५९ करोड १० लाख रूपैयाँ थियो। वैदेशिक व्यापारमा गरावट आउँदा व्यापार घाटा बढेको हो। गत आर्थिक वर्ष आयात १.१६ प्रतिशत थियो भने निर्यात ३.०३ प्रतिशतले घटेको थियो। आयातको कूल मूल्य १५ खर्ब ९२ अर्ब ९८ करोड रूपैयाँ थियो भने निर्यात १ खर्ब ५२ अर्ब ३८ करोड रूपैयाँ थियो।

कूल वैदेशिक व्यापार पछिल्लो एक वर्षमा १७ खर्ब ४५ अर्ब ३६ करोड रूपैयाँमा सीमित छ । नेपालको वर्तमान अवस्था नियाल्दा हाम्रो आयातले दीर्घकालिन रूपमा देशको आन्तरिक उत्पादन बढाउने भन्दा पनि अनावश्यक रूपमा तत्कालका लागि विलासी वस्तुहरूको उपभोग बढाउने र देशको राजश्व बढाउनेतर्फ मात्र ध्यान दिई अनावश्यक र विलासी वस्तुहरूको आयात बढाउन ध्यान दिएको पाईन्छ । दीर्घकालीन रूपमा आन्तरिक उत्पादन बढाउने उद्योगधन्दाका यन्त्र उपकरण र विकास निर्माण अगाडि बढाउने र दक्षता अभिवृद्धि गर्ने क्षेत्रमा आवश्यक मालवस्तु र सेवा क्षेत्रमा आयात बढाउनु पर्दछ । अझ कतिपय वस्तुको आयात त हाम्रो आन्तरिक खपतका लागि नभई भारतजस्ता छिमेकी मुलुकमा सोझै पठारी गर्न नपाइने वा नेपाली बाटो भएर भारत पठाउँदा पनि भारतमा सोझै पैठारी गर्दा भन्दा लागत कम पर्ने भएकोले नेपालमा आयात भएको देखिन्छ । यसले गर्दा पनि आयात र निर्यातको अन्तराल बढ्दै गएको कारण व्यापार घाटा बढ्न गएको हो । बढ्दो व्यापार घाटा नेपालको अर्थतन्त्रको लागि ठूलो चुनौतीको रूपमा रहेको छ । हालको निर्यात आयात अनुपात १:१०.५ हुन पुगेको छ । यो असन्तुलनको अवस्था सजिलोसँग सुल्झ्ने खालको छैन । तर पनि यसमा सुधार गर्दै लैजान सकिन्छ । यसको लागि खाद्यान्न तथा आधारभूत उपभोगका र तुलनात्मक लाभ र प्रतिस्पर्धी क्षमता भएका वस्तु तथा सेवाहरूको पहिचान, विकास, विविधिकरण तथा उत्पादन र उत्पादकत्व अभिवृद्धि गरी आयात व्यवस्थापन तथा निर्यात प्रवर्द्धन गर्ने, व्यापार सम्बद्ध बौद्धिक सम्पत्ति सम्बन्धी अधिकारको अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा संरक्षण र प्रवर्द्धन गर्ने, व्यापार सम्बद्ध द्विपक्षीय, क्षेत्रीय र बहुपक्षीय संयन्त्रको माध्यमबाट व्यापारजन्य क्षमता बढाउँदै अन्तर्राष्ट्रिय मूल्य शृङ्खलामा आबद्धता र नेपाली सामानको बजार बिस्तार गर्ने, निर्यातमूलक उद्योगको प्रवर्द्धन गर्न डियूटी ड्र व्याक प्रणाली प्रभावकारी बनाउने, निर्यात गरिने वस्तुको सुरक्षित भण्डारण र गुणस्तरप्रति सजग हुने, प्रशोधित वस्तु उत्पादन गर्ने, कम आयतन र बढी मूल्य भएका वस्तुको पहिचान गरी उत्पादन गर्ने, बैकल्पिक बन्दरगाहको खोजी गर्ने, आयात निर्यातलाई पूर्ण रूपमा बैङ्किग प्रणालीमा आबद्ध गराउने, सरकारले सहजकर्ता, उत्प्रेरक र नियामकको भूमिका निर्वाह गर्दै निजी क्षेत्रको सक्रिय सहभागिता अभिवृद्धि गर्ने, गैर नेपाली नागरिकको लागि अनुकूल नीति र वातावरण बनाउने, वैदेशिक लगानी भित्र्याउने, कर प्रणालीमा सुधार गर्ने, कार्यप्रणाली सरलीकरण गर्ने, उत्पादनको उच्च सम्भावना भएका क्षेत्रमा भौतिक पूर्वाधार विकास गर्ने, व्यापार सहजीकरणका लागि भन्सार क्षेत्रमा पर्याप्त गोदामको सुविधा उपलब्ध गराउने, सुख्खा बन्दरगाहको सुविधा, शीत भण्डार, Container Freight Stations को व्यवस्था, निर्यात प्रवर्द्धन गृह, Special Economic (SEZ) को स्थापना गर्नुपर्ने हुन्छ । हाल नेपालले भोगिरहेको चर्को व्यापार घाटाको दीर्घकालीन समाधानका लागि आपूर्तिजन्य क्षमतामा सुदृढीकरण गरी विश्व बजारमा मूल्य अभिवृद्धियुक्त प्रतिस्पर्धी वस्तु तथा सेवाको निर्यात बढाउन सकेमा अवश्य पनि नेपाल अतिकम विकसित देशको समूहबाट विकासशील मुलुकमा स्तरोन्नतिसँगै देशको आर्थिक विकासले पनि फड्को नमार्ला भन्न सकिन्न ।

**पारवहन सम्बन्धमा भएको व्यवस्था:** नेपालले १६ मुलुकसँग व्यापार तथा पारवहन सम्झौता गरेको छ । खासगरी भारत, चीन, बंगलादेश र संयुक्त राज्य अमेरिकासँग समय समयमा बैठक हुने गरेको छ भने बाँकी मुलुकसँग सम्झौता कार्यान्वयनको अनुगमन, पुनरावलोकन वा परिवर्तित आर्थिक सन्दर्भमा सम्झौताको समीक्षा गर्ने कार्य भएको छैन । त्यसैगरी नेपालले क्षेत्रीय व्यापार तथा पारवहन सम्झौताको उपयोग गरेर व्यापार विस्तार गर्न सकेको छैन । नेपालले तेश्रो मुलुकसँग गर्ने व्यापारको लागि भारतीय बन्दरगाह प्रयोग गर्दा भारतसँगको पारवहन सन्धि लागू हुन्छ भने भारतसँग हुने व्यापारमा भारतसँगको व्यापार सन्धि लागू हुने गरेको छ । भारतीय ट्रकको प्रयोग गरेर नेपालभित्र आउने सामानको लागि नेपालको सालबसाली आर्थिक ऐनले प्रबन्ध गरेको छ । सो अनुसार भारतीय ट्रकले ४८ घण्टा भित्रमा रिक्तो फिर्ता गएमा कुनै शुल्क नतिरी नेपाली भूमिमा चल्न सक्छन । नेपाली ट्रक भने काठमाडौँस्थित भारतीय राजदूतावासको स्वीकृति लिएर मात्र भारतीय भूमिमा प्रवेश गर्न सक्छन् । यसैगरी, बंगलादेशसँग हुने व्यापारको लागि काँकडभिट्टा-पानीट्याङ्की-फूलबाली-बंगलाबन्ध मार्ग प्रयोग हुने व्यवस्था छ । उत्तरमा रसुवागढी र तातोपानी नाकाबाट चिनियाँ भन्सार विन्दुसम्म नेपाली ट्रकले प्रवेश पाउँछन् । नेपाल-चीनबीच सम्पन्न पारवहन यातायात सम्झौता बमोजिम चीनको चारवटा सामुद्रिक बन्दरगाह र तीनवटा सुख्खा बन्दरगाह प्रयोग गरेर नेपालले

चीन हुँदै तश्रो मुलुकसँग व्यापार गर्न पाउने गरी पारवाहन यातायात प्रोटोकलमा हस्ताक्षर भएको छ । तर हालसम्म दुवै पक्षबीच वार्ता तथा गृहकार्य हुन नसकेको हुँदा चिनियाँ पारवहन मार्ग प्रयोग गरी व्यापार हुन सकेको छैन । यो हाम्रो लागि विडम्बना हो ।

यसैगरी, रेल्वे सुविधा उपभोगका सम्बन्धमा हाल भारतको कोलकोता र विशाखापटनम बन्दरगाहबाट छुटेको नेपाली कार्गो रेल सिधै नेपालको वीरगञ्ज सीमानामा आइपुग्ने व्यवस्थाको लागि विद्युतीय कार्गो ट्र्याकिङ्ग प्रणाली परीक्षणको रूपमा कार्यान्वयनमा आएको छ । अहिले भारतले रेल्वेबाट मात्र यस्तो ट्रान्ससीपमेण्ट सुविधा दिएकोले भारतीय बन्दरगाहबाट ट्रकबाट नेपाल आउने कार्गोमा समेत लागू गर्नुपर्ने देखिन्छ । बंगलादेश, भुटान, भारत र नेपालबीच मोटर भेहिकल्स सम्झौता भएको छ । तर भुटानले अनुमोदन नगरेको कारण सम्झौता बमोजिम कार्य हुन सकेको छैन । भन्सार विन्दुबाट मालसामानको ओसारपसारमा हुने विलम्ब कम गरी व्यापार सहजीकरण गर्न विश्व व्यापार संगठनको व्यापार सहजीकरण सम्झौतामा उल्लिखित केही मापदण्ड कार्यान्वयन भएका छन् । कतिपय मापदण्डको पालनाको लागि प्रस्तावित भन्सार ऐनमा प्रबन्ध गरिएको छ । प्रस्ताविक विधेयक दुई वर्ष भन्दा बढी समयदेखि संसदमा अडकिएकाले व्यापार सहजीकरणमा अपेक्षित प्रगति हुन सकेको छैन । व्यापार सहजीकरणको लागि सूचना प्रविधि प्रणाली र भौतिक पूर्वाधारमा भने उल्लेख्य प्रगति भएको छ । नेपाल भन्सार स्वचालित प्रणाली सबै भन्सार कार्यालयहरूमा लागू गरिएको छ र सबै किसिमका सेवा एकद्वार प्रणालीद्वारा प्रदान गर्ने कार्यमा प्रगति भएको छ । यातायात, भन्सार र सुख्खा बन्दरगाहका भौतिक पूर्वाधारमा सुधार भएको छ । तर अझै पनि गोदाम र शीत भण्डारहरूको कमीले गर्दा आयात निर्यातमा अवरोध सिर्जना हुने गरेको कुरा कसैबाट छिपेको छैन ।

## व्यापार सहजीकरणमा देखिएका केही चुनौतीहरू:

१. **आवश्यक कागजात र तयारी:** कतिपय निर्यातमा आवश्यक कागजातको संख्या अत्यधिक रहेको छ । जसले गर्दा बढी समय व्यतीत गर्नुपर्ने देखिन्छ । सूचना र प्रविधिमा आधारित प्रणालीको विकास भएपनि व्यवहारमा लागू हुन सकेको छैन ।
२. **महशूल तथा शुल्क भुक्तानी:** महशूल तथा शुल्क भुक्तानी बैङ्किंग प्रणालीबाट हुन सकेको छैन ।
३. **सामान क्लियरेन्समा विलम्ब:** अझै पनि ६० प्रतिशत कार्गोको भौतिक परीक्षण हुने गरेको छ । कृषिजन्य वस्तु र खाद्य वस्तुको हकमा भन्सारविन्दुमै उपयुक्त प्रयोगशाला नहुँदा बढी समय लाग्ने गरेको छ । अधिकांस भन्सार नाकामा गुणस्तरीय पूर्वाधारको अभावका कारण सामानको क्लियरेन्समा ढिलाइ हुने गरेको छ ।
४. **पूर्वाधारको अभाव:** भन्सार विन्दुमा पर्याप्त गोदाम, शीतभण्डार र उपयुक्त ह्यन्डलिंग सुविधाको अभाव रहेको छ । ढुवानी व्यवसाय खण्डिकृत र स-सानो स्वामित्वमा रहेकोले लागत बढ्न गएको पाईन्छ । यसको लागि व्यापारिक पूर्वाधार सुधार गर्ने र निर्माण कार्यलाई व्यवस्थित बनाउन गुरुयोजना/मापदण्ड बनाउने, गैरयातायात व्यापार पूर्वाधारको स्वरूपमा स्पष्ट हुनुपर्ने तथा विद्युतीय व्यापारलाई सहयोग पुग्ने गरी आवश्यक पूर्वाधार सेवाको विकासमा ध्यान दिनुपर्ने ।

## नेपालमा सुख्खा बन्दरगाहको अवस्था:

हाल नेपालमा दुई ओटा एकीकृत भन्सार जाँच चौकीसहित आठ वटा सुख्खा बन्दरगाह (वीरगञ्ज सुख्खा बन्दरगाह, विराटनगर सुख्खा बन्दरगाह, भैरहवा सुख्खा बन्दरगाह, काँकडभिट्टा सुख्खा बन्दरगाह, तातोपानी सुख्खा बन्दरगाह, चोभार सुख्खा बन्दरगाह, दोधारा चाँदनी सुख्खा बन्दरगाह र रसुवा सुख्खा बन्दरगाह) रहेका छन् । भैरहवा, नेपालगञ्ज र रसुवागढीमा एकिकृत जाँच चौकी निर्माण भइरहेका छन् । दिगो र भरपर्दो व्यापार अभिवृद्धि गर्ने साधनको रूपमा बन्दरगाह र भन्सार जाँच



चौकी व्यापारिक पूर्वाधारहरू हुन् । यिनै पूर्वाधारहरूको माध्यमबाट अर्को देशमा सामानहरू आयात तथा निर्यात हुने गर्दछ । नेपालमा बन्दरगाहको निर्माण तथा नियमन नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिले गर्दछ भने बन्दरगाहको सञ्चालन निजी क्षेत्रले गर्ने गरेको छ ।

हाल वीरगञ्जमा दुई वटा, विराटनगरमा एउटा, भैरहवामा एउटा, काँकडभिट्टामा एउटा, तातोपानीमा एउटा र काठमाडौँमा एक गरी कुल सातवटा सुख्खा बन्दरगाह सञ्चालनमा रहेका छन् । अहिले सञ्चालनमा रहेका बन्दरगाहमध्ये काठमाडौँ स्थित चोभार सुख्खा बन्दरगाह र वीरगञ्जको एकीकृत भन्सार जाँचचौकी (ICP) गरी दुई बन्दरगाह इन्टर मोडल यातायात विकास समितिले सञ्चालन गरेको छ । वीरगञ्जको ICP पनि निजी क्षेत्रलाई नै सञ्चालन गर्न दिने गरी टेन्डर आह्वान भइसकेको छ । चोभार स्थित सुख्खा बन्दरगाहसमेत निजी क्षेत्रलाई नै चलाउन दिने इन्टर मोडल यातायात विकास समितिले तयारी गरिरहेको छ ।

नेपालगञ्ज र रसुवामा एक-एकवटा सुख्खा बन्दरगाह निर्माणाधीन अवस्थामा रहेका छन् । यसका अलावा समितिले दोधारा-चाँदनी र लोमान्थाङमा पनि सुख्खा बन्दरगाह निर्माण गर्ने योजना रहेको छ । त्यस्तै, भैरहवा नाकामा पनि ICP बनाउने योजना रहेको छ । निजी क्षेत्रलाई बन्दरगाह बनाउन दिने/नदिने विषयमा भने निश्चित छैन ।

### सुख्खा बन्दरगाहको महत्व:

अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारिक क्रियाकलापलाई अभिवृद्धि गरी आयात/निर्यात कार्यलाई सहज, सरल बनाई समय र लागत घटाउने मुख्य औजारको रूपमा सुख्खा बन्दरगाहलाई लिन सकिन्छ । समुद्रसँग सम्पर्क नभएको हाम्रो जस्तो भूपरिवेष्टित देशका लागि सुख्खा बन्दरगाहको महत्वपूर्ण भूमिका रहेको हुन्छ । यसैलाई मध्येनजर गरी देशको प्रमुख व्यापारिक गन्तव्यलाई लक्षित गरी काठमाडौँको चोभारमा पनि अत्याधुनिक र सुविधायुक्त चोभार सुख्खा बन्दरगाह निर्माण गरिएको छ । यो बन्दरगाह देशको प्रमुख बजार नजिक र विशुद्ध मालसामान आयात निर्यातसँग मात्र सम्बन्धित छ । यतिमात्र नभई बन्दरगाहको एक भागलाई व्यवसायीको व्यापारिक हित र व्यापार व्यवसाय प्रवर्द्धन गर्ने उद्देश्यले उनीहरूका आफ्ना व्यापारिक सामानहरू भण्डारण गरेर राख्न सक्ने गरी आन्तरिक गोदामको व्यवस्था गरी सञ्चालन गर्न दिइएको छ । देशका अरु सबै बन्दरगाह छिमेकी मुलुक भारत र चीनको सीमानामा बनेका र बन्ने तयारीमा छन् ।

आयात-निर्यातका लागि अत्यावश्यक रहेका लोड-अनलोड गर्ने यन्त्र, तिनलाई राख्ने गोदाम र याँक व्यवस्था गरेर यसअघि भन्सारमा सामानको सुरक्षा सम्बन्धमा उठ्ने गरेका गुनासोलाई सम्बोधन गर्न खोजिएको छ । साथै सिसिटिभी क्यामेरा, सुरक्षाकर्मी तथा कन्टेनरको व्यवस्थापन आधुनिक तवरले गर्ने व्यवस्था गरिएको छ । सामानको भन्सार जाँचपास प्रक्रियाका लागि आवश्यक सबै संयन्त्रका साथै बैंक सुविधा पनि उक्त क्षेत्रमा उपलब्ध गराइएको छ ।

### अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार र सुधारको बाटो:

अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार राष्ट्रको त्त्र आर्थिक वृद्धि र समृद्धिको मेरुदण्डको रूपमा रहेको हुन्छ । यसले व्यापारिक क्षेत्रमा हुने एकाधिकार समाप्त गरि स्वच्छ र प्रतिस्पर्धी बजार स्थापना गर्न, मूल्य वृद्धि नियन्त्रण गर्न, आर्थिक विकास गर्न, वस्तु तथा सेवाको आयात-निर्यात गर्न, उत्पादन प्रविधिमा सुधार गरी विदेशी पूँजी र प्रविधि भित्र्याउन, स्वदेशमा उत्पादन नहुने वस्तुको आपूर्ति गर्न, अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध र भाइचारा बढाउन, विश्व मूल्य श्रृङ्खलामा आबद्ध हुन, आपूर्तिजन्य अवरोधहरू हटाउने जस्ता व्यापारिक गतिविधिमा सहजता प्रदान गर्न मद्दत गर्दछ । तर मुलुकले सोचे अनुरूप अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारले प्रगति हासिल गर्न सकेको छैन । यसको मुख्य कारणहरूमा हाम्रो भूपरिवेष्टित अवस्थिति, कच्चा पदार्थको अभाव, विश्व मूल्य श्रृङ्खलामा आबद्ध हुन नसक्नु, व्यापारिक तथा औद्योगिक पूर्वाधारहरूको अभाव, आपूर्तिजन्य अवरोधहरू, झन्झटिलो



कानूनी प्रक्रिया, गुणस्तरहिन वस्तुको उत्पादन, महङ्गो व्यापार लागत, प्रशोधित वस्तुको उत्पादन भन्दा पनि कच्चा पदार्थ निर्यातमा जोड, मुनाफाखोरी प्रवृत्ति, यातायात र ढुवानीको कमजोर अवस्था, सिण्डिकेट प्रणाली, अपारदर्शी शुल्क/महशूल, धेरै कागजात पेश गर्नुपर्ने अवस्था जस्ता आदि विभिन्न कारणहरूले गर्दा निर्यात व्यापारले प्रगति हासिल गर्न नसकेको हुँदा यसमा समय सापेक्ष सुधार गर्न जरुर भएको छ । यसको लागि कर प्रणालीमा सुधार गर्ने, उत्पादनमूलक क्षेत्रमा निजी क्षेत्रको लगानी आकर्षण गर्ने, एकद्वार प्रणालीलाई सुदृढीकरण गर्ने, निजी क्षेत्र र सरकारबीच प्रभावकारी एवं निरन्तर समन्वय गर्ने, वैदेशिक लगानी बढाउन प्रयत्नशील रहने, उत्पादनका उच्च संभावना भएका क्षेत्रमा भौतिक पूर्वाधार विकास गर्ने, विश्व बजारमा उच्च माग भएका वस्तुहरूलाई लक्षित गरी निर्यात रणनीति बनाउने जस्ता व्यापारिक गतिविधिलाई लक्षित गरी सुधारका कार्यहरू गरेमा अवश्य पनि आन्तरिक तथा बाह्य व्यापारले अग्रगामी गति लिई मुलुकको तिव्र आर्थिक वृद्धि हुने कुरामा दुईमत नहोला ।

यसैगरी, व्यापारिक क्रियाकलापलाई प्रभावकारी, नियमित र सर्वसुलभ बनाउन सुख्खा बन्दरगाहको महत्वपूर्ण भूमिका रहेको हुन्छ । प्रयाप्त र व्यवस्थित सुख्खा बन्दरगाहको अभाव, व्यापार नीति र रणनीति प्रष्ट नहुनुका साथै अन्य नीतिहरूसँग तादात्म्यताको कमी, उत्पादकत्व न्यून हुनु र भएका वस्तुहरू पनि न्यून मूल्य अभिवृद्धि हुने खालका हुनु, व्यापार सहजीकरणमा कमी/कमजोरी हुनु तथा वस्तुगत र देशगत व्यापार विविधिकरण कमजोर हुनु, व्यापार प्रवृद्धनका लागि प्रयाप्त पूर्वाधार विकास हुन नसक्नु, आधुनिक प्रविधिको प्रयोग हुन नसक्नु, रेमिट्यान्सको वृद्धिसँगै विलासिताका वस्तुहरू भित्रनु, छिमेकी देशको माग र आवश्यकतालाई हेरी तुलनात्मक लाभका र पूरक भूमिका भएका वस्तु तथा सेवाको उत्पादन हुन नसक्नु जस्ता विविध कारणहरूले गर्दा नेपालको व्यापार सन्तुलन हुन सकेको छैन । यस्तो अवस्थाको न्यूनीकरणका लागि सरकारले अत्यावश्यक क्षेत्र बाहेक अन्य क्षेत्रहरूमा उदारीकरण र खुला व्यापार नीतिको अवधारणा बमोजिम निजी क्षेत्रलाई अगाडि आउन सहजकर्ताको भूमिका निभाउनु पर्ने खाँचो देखिन्छ । बढदो व्यापार घाटा नेपालको अर्थतन्त्रको लागि ठूलो चुनौती हो किनकी यसले वैदेशिक मुद्रा प्रवाह र बचतमा नकारात्मक असर पुऱ्याउँदछ । आर्थिक सर्वेक्षण, २०८१ अनुसार नेपालको कुल गार्हस्थ उत्पादन चालु मूल्यमा ५७०४.८४ अर्ब पुगेको छ । जसमा कृषि क्षेत्रको योगदान करिब २४ प्रतिशत, उद्योग क्षेत्रको १३ प्रतिशत र सेवा क्षेत्रको करिब ६३ प्रतिशत रहेको छ । प्रतिव्यक्ति आय १४५६ अमेरिकी डलर पुगेको छ । कुल गार्हस्थ उत्पादनमा उपभोगको अंश ९२.४ प्रतिशत र कुल गार्हस्थ वचत ७.६ प्रतिशत रहेको छ । वस्तु आयात र निर्यातको अवस्था हेर्दा कुल गार्हस्थ उत्पादनको तुलनामा आयात २७.४ प्रतिशत र निर्यात २.७९ रहेको र व्यापार घाटा २४.६ प्रतिशत रहेको छ । यो व्यापारिक अवस्था हेर्दा आज हाम्रो अर्थतन्त्र आयातमुखी हुँदै गईरहेको छ । देशभित्र औद्योगिक उत्पादन र सेवा व्यापारका क्रियाकलाप बढाएर राजश्व उठाउने भन्दा पनि विदेशमा उत्पादित वस्तुहरू आयात गरेर त्यसमा राजश्व सङ्कलन गरी राज्यले आफ्नो खर्च जुटाइरहेको छ । कृषि प्रधान देश भएर पनि कृषि क्षेत्र व्यवसायिक हुन सकेको छैन । उद्योग व्यवसाय क्षेत्र अति राजनीतिकरणका कारण उभो उठन सकेको छैन । आयातित वस्तुमा लगाइने भन्सार तथा अन्य महशूलबाट देशको राजश्व उठने गरेको छ । हामीले निर्यात गर्ने वस्तु कम मूल्य अभिवृद्धि हुने कच्चा पदार्थमा आधारित रहेका छन् भने आयात गर्ने वस्तुहरू देशमा उत्पादन नहुनेदेखि देशमा नै उत्पादन हुने धान, चामल, दाल, मकै, गहुँ, आलु, लसुन, प्याज, सुन्तला, स्याउ, गोलभेंडा जस्ता कृषिजन्य वस्तुहरू रहेका छन् जुन स्वदेशमा उत्पादन गर्न सकिन्छ । आर्थिक वर्ष २०८०/८१ मा रु.२२अर्बभन्दा बढीको धानचामल र झण्डै रु.१५ अर्बको मकै, ६ अर्बको आलु, साढे दुई अर्बको लसुन करिब साढे आठ अर्बको स्याउ, ७१ करोडको कागती र ६७ करोड रूपैयाँको टमाटर आयात भएको छ । हाम्रो देश कृषिप्रधान मुलुक भएर पनि हामी कृषि खाद्य सामग्रीहरू आयात गरी रहेका छौं । यो हाम्रो विडम्बना हो, जसले हाम्रो ठूलो व्यापार घाटा बढाउन मद्दत पुगेको छ । निर्यातको तुलनामा वर्षेनी आयात बढ्दै गई व्यापार घाटा बढ्नुमा हामीले मुलुकभित्रै पर्याप्त मात्रामा उत्पादन गर्न सकिने कृषि उपज लगायतका वस्तुलाई उचित प्रोत्साहन र संरक्षण गर्न नसक्नुले हो । यसको लागि आयात प्रतिस्थापन गर्न सक्ने वस्तुको पहिचान गरी तिनको उत्पादन र उत्पादकत्व वृद्धि, गुणस्तर सुधार र बजार पहुँच सुविधामा वृद्धि गर्न जोड दिनु

पर्दछ । छिमेकी मुलुक भारतसँग खुला सीमाना भएको कारण बजार सन्तुलन कायम गर्ने र निर्यातयोग्य वस्तुको उत्पादनमा जोड दिनु पर्दछ । धान लगायतका वस्तु सिजनमा नेपालमा सस्तो हुने बेला तराईका सीमाना जोडिएका भारतीय व्यापारीहरूले खरिद गरी सिजन नभएको समयमा नेपालमा नै महङ्गो मूल्यमा बिक्री गर्ने गरेको पाईन्छ । यसको व्यवस्थापनमा सरकारले पर्याप्त मात्रामा पूर्वाधारको निर्माण गर्न जरुरी देखिन्छ । नेपालमा वर्षेनी व्यापार घाटा बढ्दै जानुको पछाडी यसका कारणहरू पहिल्याउँदा आर्थिक वर्ष २०८०/८१ मा नेपालले तेश्रो मुलुकबाट आयात गरेका प्रमुख वस्तुहरू देहाय बमोजिम रहेको छ ।

क्र.सं.	आयातित वस्तु	मूल्य रु.	प्रतिशत
१	पेट्रोलियम पदार्थ (खाना पकाउने एल.पि.ग्याँस सहित)	३ खर्ब ५४ अर्ब	१८.८७%
२	फलाम तथा फलामका उत्पादन	१ खर्ब ४७ अर्ब	९.२६%
३	मेशिनरी तथा पार्टस	१ खर्ब १० अर्ब	६.९०%
४	यातायातका साधनहरू	८५ अर्ब ७५ करोड	५.३८%
५	विद्युतीय उपकरणहरू	६९ अर्ब ९० करोड	४.३९%
६	अन्न	४५ अर्ब ८० करोड	२.८७%
७	औषधीजन्य उत्पादनहरू	४२ अर्ब १३ करोड	२.६५%
८	दूरसञ्चारका उपकरणहरू	३६ अर्ब ५९ करोड	२.३०%
९	रासायनिक मल	३६ अर्ब ४४ करोड	२.६५%
१०	तयारी पोशाक	३५ अर्ब १६ करोड	२.२१%
११	सुन	२५ अर्ब ९५ करोड	१.६२%

श्रोत: व्यापार तथा निकासी प्रवर्द्धन केन्द्र, ललितपुर

माथिको तालिका हेर्दा सबैभन्दा बढी आयात हुने वस्तुमा पेट्रोलियम पदार्थ (खाना पकाउने एल.पि.ग्याँस सहित) रहेको छ । यसको आयात घटाउन EV Vehicles मा जोड दिने, खाना पकाउने एल.पि. ग्याँसलाई विस्थापन गरी खाना पकाउन विद्युतीय चुल्होको प्रयोग गर्ने, पेट्रोलियम पदार्थको आयात घटाउने सन्दर्भमा हालसालै नेपाल सरकार, उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय, खानी तथा भूगर्भ विभागले छिमेकी मुलुक चीनको अनुदान सहयोगमा दैलेखको भैरवी गाउँपालिकामा पेट्रोलियम पदार्थको उत्खनन गर्ने क्रममा चार हजार तेह्र मिटरको ड्रिलिङ्ग कार्य सम्पन्न गरेको छ र त्यसबाट प्राप्त कच्चा पदार्थ चीनमा लागि परीक्षणको कार्य प्रारम्भ भएको छ । यो नेपालको लागि सुखद पक्ष हो ।

यसैगरी, मुलुकलाई आत्मनिर्भर बनाई अगाडि बढाउने सन्दर्भमा व्यापारलाई विविधिकरण गर्न जरुरी देखिन्छ । हाल देशको कूल व्यापारको करिव दुई तिहाई हिस्सा छिमेकी मुलुक भारतसँग छ भने बाँकी अन्य देशहरूसँग रहेको छ । भारतपछि नेपाली वस्तु निर्यातका मुख्य साझेदारहरूमा संयुक्त राज्य अमेरिका, बेलायत, जर्मनी, फ्रान्स, जापान, चीन आदि रहेका छन् । आर्थिक उदारीकरण पछिको पाँच-छ वर्षमा भारतको हिस्सा घटेर २०.४ प्रतिशतसम्म पुगेको थियो भने त्यसपछि बढेर अहिले ६९ प्रतिशतको हाराहारीमा छ । यस अवधिमा विकसित मुलुकसँगको व्यापारको हिस्सा घटेको छ । यसो हुनुको प्रमुख कारण नवीनतम प्रविधिको प्रयोग हुन नसकेकोले विकसित बजार गुमाउँदै जानु र भारतसँग गरिएको व्यापार सन्धिले व्यापार गर्न सहज हुनु देखिन्छ । छिमेकी मुलुक चीनसँगको व्यापारका सम्बन्धमा भने भौतिक पूर्वाधार विकासको अभावका कारण सोचे जति व्यापारले बजारप्रवेश पाउन सकिएको छैन । नेपालको कूल निर्यातमा चीनको हिस्सा १.७० प्रतिशत रहेको तथ्याङ्कबाट पुष्टि हुन्छ । यसर्थ, देशको उत्तरतर्फको सीमानाकामा आवश्यक सहजीकरण गरी नेपाली वस्तुको निकासी बढाउन उच्च ध्यान दिन जरुरी देखिन्छ । आयातको कुरा गर्दा भारतपछि संयुक्त अरब इमिरेट्ससँगको व्यापार करिव रु.२९ अर्ब, संयुक्त राज्य अमेरिकसँग रु.१९.५ अर्ब, युकेनसँग रु.१९ अर्बको रहेको

छ । वैदेशिक व्यापारमा अन्य देशको तुलनामा भारतसँगको दुई तिहाईको व्यापार भएको हुँदा अन्य देशसँगको व्यापारलाई बढाउँदै लैजान सकेमा यसलाई सन्तुलन कायम गर्न सकिन्छ ।

## निष्कर्ष:

अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार देशको आर्थिक विकास र समृद्धिको मेरुदण्ड भएकोले यसमा देखिएका व्यापारका खाडलहरूलाई सरोकारवालाहरूले उचित ध्यान दिई त्यसको सुधारमा जोड दिनु पर्दछ । अनावश्यक विलासी तथा व्यापार विचलन हुने तथा दीर्घकालीन रूपमा उपभोगमुखी संस्कार बढाउने खालका मालवस्तुहरूको पैठारी निरुत्साहित गरी आन्तरिक श्रोत र साधनको प्रयोग गरेर उत्पादनमुखी निकासीजन्य उद्योगहरूको पहिचान गरी त्यसतर्फ लगानी बढाउने, आवश्यक क्षेत्र पहिचान गरी वैदेशिक लगानी भित्र्याउन सहज र सर्वसुलभ वातावरण (कानूनी/व्यवहारगत) तयार गर्ने, भन्सार अवरोध हटाउने आदि नीतिगत तथा कार्यगत व्यवस्था गरी सोही अनुसार अगाडि बढ्नु अहिलेको हाम्रो आवश्यकता हो । स्वदेशी श्रम, सीप, पूँजी र कच्चा पदार्थमा आधारित उद्योग खोल्न, तुलनात्मक लाभ र प्रतिस्पर्धी क्षमता भएका र विश्व बजारमा उच्च माग रहेका वस्तुहरूलाई लक्षित गरी निर्यात रणनीतिक योजना बनाउने । यसैगरी, निर्यात व्यापार प्रवर्द्धनको लागि स्वदेशमा उपलब्ध श्रोत र साधनमा आधारित जलविद्युत विकास, पर्यटन विकास, गुणस्तरीय कृषि उत्पादन बढाउने साथै सूचना प्रविधि र इन्टरनेटमा आधारित सेवा, निर्माण सेवा, दक्ष तथा अर्धदक्ष श्रम निर्यात सेवामा जोड दिने ।

भूपरिवेष्टित देशको लागि सामानहरूको आयात निर्यातलाई व्यवस्थित गरी व्यापारिक लागत घटाउन सुख्खा बन्दरगाहको भूमिका महत्वपूर्ण हुने हुँदा यसलाई पूर्ण क्षमतामा चलाउने वातावरण सरकारले तयार गर्नु पर्दछ । देशमा भित्रिएका वा आयात गरिने सामान अन्तर्राष्ट्रिय सीमा नाकाबाट तोकिएको बन्दरगाहसम्म सोझै आउने सहज वातावरणको व्यवस्था गर्नुपर्छ । त्यसैगरी निर्यात गरिने सामानहरू पनि सम्बद्ध बन्दरगाहको जाँच/परीक्षण पछि सोझै त्यस देशबाट निर्यात/बाहिरिने व्यवस्था सहज तरीकाले हुनुपर्छ तर अहिले त्यसो हुन सकिरहेको छैन । यसमा रहेका नीतिगत र व्यवहारगत समस्याहरूलाई समयमै सम्बोधन गरी समस्या समाधान गर्नुपर्ने देखिन्छ । हाल देशमा आयातित मालसामानहरू सीमा नाकामा रहेका भन्सार कार्यालयमा जाँच/परीक्षण पश्चात् मात्र देश भित्र भित्रने गरेको छ ।

हाल व्यापार व्यवसायलाई व्यवसायीमैत्री बनाउने उद्देश्यले सरकारले सुख्खा बन्दरगाहको प्रयोगलाई प्रभावकारी रूपमा अगाडि बढाउन निजी क्षेत्रसँग सहकार्य गरेर व्यवसायीमैत्री ढङ्गले चलाउन चोभार स्थित सुख्खा बन्दरगाह बोलपत्र आह्वान गरेर त्यसको व्यवस्थापनको कार्य निजी क्षेत्रलाई सुम्पेको छ । ट्रांस नेपाल टिआरएस लोजीपार्कले चोभार सुख्खा बन्दरगाह व्यवस्थापनको जिम्मा पाएको छ । नेपालको संविधानको मर्म र भावना बमोजिम वास्तवमा यो मुलुकको आर्थिक समृद्धिका लागि निजी क्षेत्रसँग गरिएको वास्तविक साझेदारी हुनुका साथै व्यावसायमैत्री वातावरण सिर्जना गर्न खेलिएको सकारात्मक पक्ष हो । यसले व्यवसायीहरूलाई आफ्नो व्यवसाय प्रवर्द्धन गर्न थप प्रोत्साहन मिल्ने छ ।

## सन्दर्भ सामग्री:

- सोह्रौ योजना (आर्थिक वर्ष २०८१/८२-२०८५/८६)
- आर्थिक सर्वेक्षण, २०८०/८१, अर्थ मन्त्रालय, २०८१, जेठ, सिंहदरबार, काठमाडौं ।
- अर्थ मन्त्रालय, उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय, व्यापार तथा निकासी प्रवर्द्धन केन्द्र, नेपाल पारवहन तथा गोदाम व्यवस्था कम्पनी लिमिटेड र नेपाल राष्ट्र बैंकका Website.
- नेपाल व्यापार, एकीकृत रणनीति, २०८० (२०७९/८०-२०८४/८५), नेपाल सरकार, उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय, सिंहदरबार, काठमाडौं,



# नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार, वर्तमान अवस्था, प्रवृत्ति

मोनिका बुढाथोकी

## पृष्ठभूमि:

कुनै पनि वस्तु सेवा तथा बौद्धिक सम्पत्तिको खरिद बिक्री गर्नु, कारोबार गर्नु, विनिमय गर्न, तथा आयात निर्यात गर्नु सम्मको क्रियाकलापको समष्टि नै व्यापार हो। आफु संग भएको वस्तु तथा सेवा अर्को प्राकृतिक व्यक्तिको उपभोगको लागि वा आफू संग नभएको वस्तु तथा सेवा आफ्नो उपभोगको लागि खरिद बिक्री वा विनिमय गरिन्छ भने त्यसलाई व्यापार भनिन्छ। व्यापार मानव सभ्यताको शुरुवातदेखिनै आज सम्म कुनै न कुनै रूपमा भएको पाइन्छ। एक देशबाट अर्को देशमा हुने अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार मूलतः आयात-निर्यात व्यापार हो। नेपाल भुपरिवेष्ठित विकाशसिल देशतर्फ उन्मुख राष्ट्र भएकोले यो उपभोगमा भारत तथा चीनियाँ उत्पादित वस्तु तथा सेवामा निर्भर रहेको छ। आधुनिकीकरण, उदारीकरण, तथा विश्वव्यापीकरणको प्रवाहसंगै वैदेशिक व्यापारको महत्व बढ्दै गएको छ।

नेपालको वैदेशिक व्यापार सन् १९५० सम्म मुख्यतः भारत तथा चीनसंग सीमित रहेको मा हाल विश्वका १८१ देशहरू भन्दा बढी देशहरू संग व्यापार हुने गरेको छ। उपभोग्य वस्तु र लत्ताकपडा मूलतः यी दुई देशसंग हुने गरेको छ। पछिल्लो समय नेपालले सन् २००४ मा १४७ औं राष्ट्रको रूपमा विश्व व्यापार संगठनमा प्रवेश गरेपश्चात वैदेशिक व्यापार सम्बन्धमा नेपालको सहभागिता विश्व बजारमा प्रवेश गरेको छ। वैदेशिक व्यापार प्रवर्द्धन तथा सहजीकरणको सम्बन्धमा नेपालले बहुपक्षीय, क्षेत्रीय, र द्विपक्षीय व्यापार सन्धि तथा सम्झौतामा हस्ताक्षर गरेको छ। नेपालको वैदेशिक व्यापार अन्तर्राष्ट्रिय नियमन प्रणालीमा आवद्ध भएको छ।

## नेपालको वैदेशिक व्यापारको प्रवृत्ति तथा अवस्था:

नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार घाटा प्रत्येक वर्ष बढ्दै गएको छ। निर्यातको तुलनामा आयात उच्च हुने गरेका कारण यस्तो अवस्था भएको हो। विगत वर्षहरूमा पेट्रोलियम पदार्थको आयातमा भएको खर्च वस्तु निर्यातबाट प्राप्त आय भन्दा उच्च रहेको र कृषिजन्य तथा अत्यावश्यक वस्तुको आयात बढ्दै गएको अवस्थाबाट नेपाली अर्थतन्त्रमा निर्यातको आधार कमजोर रहेको छ। विगत पाच वर्षमा वस्तु निर्यातको औसत वृद्धिदर ७.५ प्रतिशत रहेकोमा वस्तु आयातको औसत वृद्धिदर १५.९ प्रतिशत रहेको छ।

आर्थिक वर्ष २०८०/८१ मा नेपालको कुल वैदेशिक व्यापार १७ खर्ब ४५ अर्बको भयो। तर, व्यापार घाटा नै झण्डै बराबरी अर्थात् १४ खर्ब ४० अर्बको छ। अन्तर्राष्ट्रिय बजार पहुँच सूचकाङ्कमा नेपाल शीर्ष स्थानमा रहे पनि वैदेशिक व्यापारको स्थिति भने निकै कमजोर छ। सन् २०२२ मा विश्वको कुल निर्यात व्यापारमा नेपाल १.५५ औं स्थानमा छ।

हाल देशमा १० वटा औद्योगिक क्षेत्र सञ्चालनमा छन् भने ७ वटा औद्योगिक क्षेत्र निर्माण अगाडि बढाईए पनि काम निकै सुस्त छ। त्यस्तै १ सय २० वटा औद्योगिक ग्रामको काम पनि अलपत्र छ। तर, सरकारले भने नीतिगत समस्या हटाउने गरी काम अघि बढाउन लागेको जनाएको छ।

नेपाल सन् २०२६ मा अल्पविकसितबाट विकासशील मुलुकमा स्तरोन्नति हुँदैछ। त्यसपछि नेपालले अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा पाएका सुविधा कटौती हुनेछन्। यसै पनि उत्पादन लागत बढिरहेका नेपाली वस्तुलाई व्यापार सहजीकरण नभए अहिले भइरहेको निर्यात कम्तिमा २० प्रतिशतसम्म घट्ने आकलन गरिएको छ।

नेपालको वैदेशिक व्यापार भारतसंग ६५ प्रतिशत, चीनसंग १४ प्रतिशत र अन्य तेस्रो मुलुकसंग २१ प्रतिशत रहेको छ। पछिल्लो पाँच वर्षमा वस्तु आयातको औसत वृद्धिदर १५.२ प्रतिशत र निर्यात वृद्धिदर करिब २ प्रतिशत रहेको छ।

केही वर्ष देखि निरन्तर घाटामा रहेको व्यापार घाटा पछिल्ला वर्षहरूमा पनि कायमै छ। शोधनान्तर स्थिति मजबुत बन्दै गएपनि चालु खाता उच्च दरमा छ। वस्तु तथा सेवाको निर्यात र आयात कुल गार्हस्थ्य उत्पादनसंगको अनुपात क्रमश ७.० प्रतिशत र ३४.७ प्रतिशत रहेको छ। कूल वस्तु निर्यातमा २१.४ प्रतिशतले कमी आई कूल वस्तु निर्यातमा एक खर्व ५७ अर्ब १४ करोडमा सीमित भएको छ भने कुल वस्तु आयातमा १६.१ प्रतिशतले कमी आई रु १६ खर्व ११ अर्ब ७३ करोड कायम भएको छ। कुल व्यापार घाटा १५.५ प्रतिशतले घटेर रु १४ खर्व ५४ अर्ब ५९ करोड कायम भएको छ।

### नेपालको वैदेशिक व्यापारको सन्दर्भमा वर्तमान मुद्दाहरू:

- मूल्य अभिवृद्धियुक्त वस्तु तथा सेवाको आयातको हिस्सा बढी हुनु,
- कृषिजन्य तथा कच्चा पदार्थको निर्यात हुनु,
- मूल्य अभिवृद्धियुक्त वस्तुहरू: कार्पेट, गलैचा, हयाण्डक्राफ्ट, पस्मिनाको लुगाहरू, मूर्ति तथा चित्रकला लगायतको वस्तुहरूको निर्यात कमजोर हुनु,
- गुणस्तरीय वस्तु तथा सेवाको उत्पादनमा सरकार उदासिन बन्नु र उपभोगमा क्रियाशिल बन्नु,
- उद्यमशिलता, सिर्जनशिलता तथा आविष्कार र खोज जस्ता विषयलाई प्रोत्साहन गर्न नसक्नु र त्यस्तो किसिमको मानव संसाधन देश भित्र उत्पादन र संचार गर्ने रणनीति नहुँदा अब्बल नागरिक विदेशिनुर औसत क्षमता भएकाहरू सरकार र उद्यममा लाग्नुले निकट भविष्यमा नेपालको व्यापार घाटा दिर्घकालमा १००:०.००१ हुन सक्ने खतरा बढ्नु,
- सेवा व्यापारको हिस्सा बढ्नु,
- बन्दरगाहको भन्झटिलो प्रशासनिक प्रक्रिया तथा अन्य कारणले गर्दा आयात निर्यातकर्तालाई निरुत्साहित गर्नु,
- वैदेशिक व्यापारको कारोबार लागत तथा समय बढ्नु,
- नेपालको उपभोगमा मूल्य वृद्धिको असर पर्नुको कारण गरिबीको दुष्चक्र देखा पर्नु,
- मानव संसाधनको निर्यातले नेपालको कूल गार्हस्थ्य उत्पादनमा २०-३० अनुपातमा योगदान पुऱ्याएको भनिँएता पनि यसले नेपाली उद्योग तथा कृषिमा श्रम अभाव सृजना गर्नु,

### सुझावहरू:

वैदेशिक व्यापार देशको आम्दानीको मुख्य आय स्रोत रहेको र यसले विश्व अर्थतन्त्रबाट लाभ लिन सक्ने प्राविधिक औजार भएकोले देशको उत्पादन तथा त्यसको गुणस्तर कायम गर्न अत्यन्त जरुरी देखिन्छ। नेपालमा उत्पादित ब्राण्ड नेपाली आम उपभोक्ताले उपभोग गर्न नचाहने प्रवृत्तिको अन्त्य गर्दै यसको गुणस्तर कायम गर्न सके देश बाहिर निर्यातको संभावना बढ्ने र यसबाट वैदेशिक मुद्रा आर्जन गर्न सकिन्छ। बढ्दो उपभोगको चाहना, वस्तुको उत्पादन तथा गुणस्तर कमजोर र न्यून उत्पादकत्व र लागत तथा खरिद ब्रिक्रि मूल्य उच्च भएकोले ग्रामिण क्षेत्रका जनमानसले उत्पादित वस्तु तथा सेवा उपभोग गर्न

नसक्ने अवस्थाको अन्त्य गर्दै यस क्षेत्रमा स्वस्थ तथा प्रतिस्पर्धि उद्यमशिलताको विकास गर्दै पर्यावरण अनुकूल वस्तु तथा सेवाको विकास र विस्तार गर्न सके दिर्घकालीन रूपमा नेपाल समृद्ध तथा आत्मनिर्भर हुने अपेक्षा गर्न सकिन्छ । विदेशमा अध्ययनरत बालबालिकालाई नेपालमा अवसर छ भनि फर्काउन सकिने वातावरण सबल अर्थतन्त्रबाट संभव भएकोले देश यस तर्फ मार्ग तय गरिहाल्नु जरुरत भएको छ ।

- निकासी प्रवर्द्धन रणनीतिको वस्तुगत कार्यान्वयन गरिनुपर्ने,
- निरश तथा जोश जाँगर नभएका संस्थाको खारेजी, मर्जिड, तगा संस्थागत सबलीकरण र परिचालन गरिनुपर्ने,
- मुल्य अभिवृद्धि युक्त वस्तुको उत्पादनलाई प्रोत्साहन र निर्यात गर्ने सहज वातावरणको सृजना,
- कृषि तथा पर्यटन उद्योगको विस्तार र प्रवर्द्धन,
- मानव पूँजी निर्माण र प्रतिस्पर्धात्मक वातावरणमा उपभोग,
- संरक्षणवाद तथा राजनीतिकवादको अन्त्य गरी अर्थ कुटनीतिक राजनीतिक वातावरणको सृजना,

### निष्कर्ष:

नेपाल सन् २०२६ मा अतिकम विकसित देशबाट विकासशील देशमा स्तरोन्नति हुँदैछ । यसबाट नेपालले पाउँदै आएको अतिकमविकसित देशको हैसियतले पाउँदै आएको सुविधाहरूमा कटौती हुनेछन् । यस्तो किसिमको चुनौतीलाई अवसरमा परिणत गर्ने क्षमता निर्माण गर्नु हाम्रो राष्ट्रिय मुद्दा बनेको छ । सन् २०३० सम्ममा विश्वव्यापि दिगो विकास नेपाल सम्बद्ध लक्ष्य प्राप्त गर्दै मध्यम आय भएको मुलुकमा स्तरोन्नति हुने अपेक्षा पूरा गर्नुछ । वि. स. २१०० सम्ममा सुखी तथा समृद्ध नेपाल बन्ने दिर्घकालीन सोच पूरा गर्नुछ । नेपालको वर्तमान संविधानले परिकल्पना गरेको आत्मनिर्भर तथा समाजवाद उन्मुख अर्थतन्त्र निर्माणतर्फको यात्रा तय गर्नुछ । आर्थिक क्षेत्रको सुधार र निजी क्षेत्रको प्रवर्द्धन गर्ने चालु आर्थिक वर्ष २०८१/०८२ को बजेट वक्तव्यको प्राथमिकता अनुरूपको गतिविधि सञ्चालन गर्नुपर्नेछ ।

आर्थिक समृद्धिका लागि निर्यात प्रवर्द्धन, आयात व्यवस्थापन र व्यापार सन्तुलन कायम गर्ने दिर्घकालीन सोच पूरा गर्नको लागि प्रयास लगानीको साथ मानव पूँजी निर्माण गर्ने र त्यसको अधिकतम परिचालन गर्ने रणनीति लिनुपर्ने देखिन्छ । कृतिम बौद्धिकता(AI) को प्रयोग गर्ने होइन्, परिचालन गर्ने मानव संसाधनको जरुरत रहेको देखिन्छ । छिमेकी देश चीनले सन् १९८० पछि व्यापार विस्तारद्वारा विकास र विश्व समुदायमा गरेको पहुँच र प्रभावबाट हामीले पाठ सिक्न सक्नु पर्छ । जापान जस्तो व्यवहारिक शिक्षा पद्धतिद्वारा निर्माण गरेको आत्मनिर्भर र काममा समर्पित मानव संसाधनले AI बाट लाभ लिएको छ । यसरी नै नेपालले अवधारणागत तथा हेजीमोनि विकास र व्यापार विस्तार होइन्, वास्तविकतामा आधारित विकास र व्यापार विस्तारबाट लाभ लिन सक्ने वातावरण सृजना गर्न सक्नु पर्छ । यसको लागि नीतिगत, संस्थागत र मानव संसाधन क्षमता निर्माणमा ध्यान दिनुपर्ने देखिन्छ ।

### सन्दर्भसूची:

नेपालको वर्तमान संविधान, २०७२

नेपालको १६ औँ राष्ट्रिय योजना,

नेपालको वाणिज्य नीति, २०७२,

नेपालको वैदेशिक व्यापार प्रवृत्ति अध्ययन प्रतिवेदन, राष्ट्र बैंक



# भूपरिवेष्ठित तथा अतिकमविकसित मुलुकको अधिकार र नेपाल

सुदिप पण्डित

## पृष्ठभूमि:

आफ्नो देशको सीमाना समुद्रको सतहसँग नजोडिएको देशहरूले उपभोग गर्न पाउने अधिकारसंग भूपरिवेष्ठित मुलुकको अवधारणा सम्बन्धित रहेको छ । विश्वमा हाल ४४ वटा भूपरिवेष्ठित राष्ट्रहरू रहेका छन् । अधिकांश अविकसित तथा विकासशील अवस्थामा रहेका छन् । भौगोलिक तथा आर्थिक विकासको दृष्टिले नेपाल पनि यसै वर्गमा समेटिँदै आएको छ । अर्को तिर विश्वको करिब ७१ प्रतिशत भू-भाग महासागरीय भू-भाग रहेको र यसले विश्व व्यापारको लागि सहज र मितव्ययी परिवहन मार्गको रूपमा कार्य गर्दै आएको छ । यसरी हेर्दा विश्वको भूगोल दुई समूहमा विभाजित भएको पाइन्छ, समुद्रसँगको पहुँच भएका देशहरू र पहुँच नभएका देशहरू जसलाई हामी भूपरिवेष्ठित देश र तटवर्ती देशहरू भन्ने गर्दछौ । तटवर्ती देशहरूको पारवहन लागत भूपरिवेष्ठित देश भन्दा करिब ३० प्रतिशत कम हुने गरेको र यही कारणले समुद्रको पहुँच भएका अधिकांश देशहरू विकसित अवस्थामा रहेको भन्ने परम्परगत मान्यता रहँदै आएको र तथ्यले पनि पुष्ट्याई गरेको छ ।

विश्वको कूल जनसंख्याको करिब ३८ प्रतिशत जनसंख्या भूपरिवेष्ठित देशहरूमा बस्छन् । यति ठुलो मात्रामा बसोबास गर्ने मानिसहरू आवाद भएको भूपरिवेष्ठित मुलुकहरूले निर्वादरूपमा समुद्र सतहको प्रयोग गर्न पाएका छन् छैनन् भन्ने आजको विश्व पूँजीवाद समाजको चुनौती बनेको छ । यसै सन्दर्भमा भूपरिवेष्ठित राष्ट्रको अधिकारको वकालत गर्ने र उनीहरूको अधिकार सुनिश्चित गर्नको लागि सन् १९२१ मा बार्सिलोना महासन्धि, सन् १९४७ मा व्यापार र महशुलको लागि सामान्य सम्झौता(GATT ), सन् १९५८ मा खुला समुद्र सम्बन्धि जेनेभा महासन्धि, सन् १९६५ मा भूपरिवेष्ठित देशहरूको पारवहन व्यापार सम्बन्धी न्युयोर्क महासन्धि र सन् १९८२ को सामुद्रिक कानून सम्बन्धि संयुक्त राष्ट्रसंघीय महासन्धि तथा अन्य थुप्रै घोषणा गरिएका छन् । उक्त महासन्धि तथा घोषणाबाट भूपरिवेष्ठित राष्ट्रहरूको लागि निम्नानुसारका अधिकार व्यवस्था भएका छन् ।

- ❖ भूपरिवेष्ठित देशले आफ्नै झण्डा राखी जहाज चलाउन पाउने अधिकार,
- ❖ खुला समुद्रको स्वतन्त्रताको सिद्धान्त अन्तर्गत समुद्रमा प्रवेश गर्ने अधिकार,
- ❖ भूपरिवेष्ठित देशको जहाजलाई तटवर्ती देशको जहाजलाई जस्तै समान व्यवहार हुनुपर्ने कानूनी व्यवस्थाको अधिकार,
- ❖ समुद्रिक बन्दरगाहमा भूपरिवेष्ठित राष्ट्रका जहाजलाई Most Favored Nation को व्यवस्था,
- ❖ मालवस्तु तथा सेवा एवम् मानिसहरूको स्वतन्त्र आवतजावत गर्नको लागि छिमेकी तटवर्ती मुलुकको स्थल सतह एवम् समुद्र सतह प्रयोग गर्न पाउने अधिकार,
- ❖ अन्य ।



## उपलब्धि:

भूपरिवेष्ठित देशहरूले उल्लिखित विषयमा तटवर्ती तथा भूपरिवेष्ठित राष्ट्रहरूको मतमतान्तरको कारण समुद्रको निर्वादा प्रयोग गर्न पाउने अधिकारमा स्वतन्त्रताको अनुभूति गर्न सकेका छैनन्। तथापि खुला समुद्र सम्बन्धी जेनेभा महासन्धि, १९५८ मा भूपरिवेष्ठित देशका केही अधिकार सम्बन्धी सामान्य व्यवस्था भई कार्यान्वयनमा आएको छ। यसले भूपरिवेष्ठित देशहरूलाई समुद्रमा प्रवेश गर्ने, आफ्नो जहाजमा झण्डा राखी चलाउन पाउने अधिकारको व्यवस्था गरेको छ। यसको लागि भूपरिवेष्ठित देशहरूले छिमेकी तटवर्ती राष्ट्रहरूसंग छुट्टै पारवहन सन्धि तथा सम्झौता गर्नुपर्ने व्यवस्थाले केही कठिनाई हरू उत्पन्न हुने गरेका छन्। नेपालको सन्दर्भमा तेस्रो विश्वबाट वीरगञ्ज बन्दरगाह सम्म मालसामान ओसारपसार गर्नको लागि रुट प्रयोग तथा भारतीय बन्दरगाहको प्रयोग सम्बन्धी द्विपक्षीय व्यापार, पारवहन तथा यातायात सम्बन्धी सन्धि सम्झौता भएका छन्। संयुक्त राष्ट्रसंघीय सामुद्रिक कानून सम्बन्धी महासन्धि, १९८२ विगतका महासन्धि तथा घोषणाहरू भन्दा तुलनात्मक रूपमा केही बढी उदार र कार्यान्वयनयोग्य भएको भनिएको छ। भूपरिवेष्ठित राष्ट्रहरूले:-

- ❖ सैद्धान्तिक रूपमा खुला समुद्रमा प्रवेश गर्न पाएका छन्।
- ❖ समुद्रसतहमा समानरूपमा अध्ययन अनुसन्धान गर्न पाएका छन्।
- ❖ यातायात परिवहन गर्न पाएका छन्।
- ❖ आफ्नो झण्डा राखी अन्य मुलुक सरह जहाज चलाउन पाएका छन्।
- ❖ तटीय छिमेकी राष्ट्रको बन्दरगाह, यातायात रुट लगायतको सुविधा भोग गर्न पाएका छन्।
- ❖ समुद्र सम्म निर्वादा यात्रा गर्न र समुद्र सतहमा जिवजन्तुको अवलोकन र सोको उपभोग गर्न पाएका छन्।
- ❖ अन्य।

## कमजोर पक्ष:

प्रथमतः समुद्रको प्रयोग एवम् यसबाट अधिकतम लाभ लिने भन्ने कुरा मुलुकको आर्थिक तथा भू-राजनीतिक अवस्थाले निर्धारण गर्दछ। त्यस पश्चात मुलुकको राजनीतिक नेतृत्वको वागैनिङ्ग गर्न सक्ने वार्ता गरी आफ्नो मुलुकको हितमा विश्व व्यवस्थाको उपयोग गर्न सक्ने क्षमता आवश्यक पर्दछ। उक्त क्षमताको कमीको साथै कमजोर अर्थतन्त्र भएकोले भूपरिवेष्ठित राष्ट्रको आवाजलाई उठाउन र सोको सुनुवाई हुन कठिन हुने गर्दछ। समुद्रको स्वतन्त्र रूपमा प्रयोग गर्न पाउने अधिकारको अन्तर्राष्ट्रिय व्यवस्था कायम हुँदा हुँदै पनि भूपरिवेष्ठित राष्ट्रहरूले भोग्नुपरेका समस्याहरूको निम्न कारण रहेका छन्।

- ✓ सार्वभौम समानता र शान्तिपूर्ण अस्तित्वको प्रश्नले अधिकार प्राप्तिमा कठिनाई,
- ✓ तटवर्ती राष्ट्रको स्रोतसाधनको प्रभुत्वको कारण,
- ✓ कमजोर उत्पादन तथा उत्पादकत्व प्रणालीको कारण,
- ✓ कमजोर राजनीतिक अवस्था,
- ✓ कमजोर संयन्त्रात्मक अवस्था,
- ✓ पारवहन छिमेकी मुलुकको आन्तरिक राजनीतिक कारण,
- ✓ द्विपक्षीय सन्धि तथा सम्झौता गर्नुपर्ने कारण,
- ✓ कमजोर सूचना सम्प्रेषण प्रणाली,
- ✓ अन्य।



## आगामी पहल:

भूपरिवेष्टित राष्ट्रहरूले अन्तर्राष्ट्रिय पारवहन अधिकारको उपयोग एवम् अभ्यास गर्नको लागि निम्नानुसारको पहल गर्नुपर्ने देखिन्छ:-

- ✓ द्विपक्षीय सन्धि तथा सम्झौता गरी अधिकारको उपयोग गर्नुपर्ने,
- ✓ विकास तथा व्यापारको लागि यस्ता प्रकृतिका राष्ट्रहरू "right based approach" मा संगठित भई आफ्नो मुलुकको हितको सम्बन्धमा अन्तर्राष्ट्रिय मञ्चहरूमा उठाउनुपर्ने,
- ✓ No transit No trade and No foreign development cooperation and assistance भनी अन्तर्राष्ट्रियरूपमा अभियान सञ्चालन गर्ने,
- ✓ व्यापार तथा पारवहन कूटनीतिक क्षमता विस्तार गर्ने र वार्ता गर्ने,
- ✓ यातायात सम्झौतालाई प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्न पहल गर्ने,
- ✓ तुलनात्मक लाभका क्षेत्रहरू पहिचान गरी मूल्य अभिवृद्धियुक्त वस्तु तथा सेवाको विकास र विस्तार गर्ने,
- ✓ अति सौविध्य प्राप्त राष्ट्रको सुविधा प्रयोग गर्ने गरी पहल गर्ने,
- ✓ अन्य ।

तटवर्ती राष्ट्रहरूसंग वार्ता सम्झौता गर्न सक्ने क्षमता निर्माण गर्दै अन्तर्राष्ट्रिय सन्धि सम्झौताको व्यावहारिक अभ्यास गर्न राष्ट्रिय क्षमता निर्माण गरनु पूर्व शर्तको रूपमा रहेको छ । अर्को तिर उत्पादन तथा उत्पादकत्वमा बढोत्तरी र सोको प्रचारप्रसार गर्न आवश्यक छ । सडक तथा हवाईमार्ग एवम् रेलमार्गको विकास र सोको उपयोग गर्न पहल गरिनुपर्ने हुन्छ ।

## अतिकमविकसित देशका सूचकहरू:

संयुक्त राष्ट्रसंघीय CDP ले विश्वका देशहरूलाई निम्न आधारमा अतिकमविकसित देश को सूचीमा सूचीकृत गरेको छ । नेपाल अतिकमविकसित देशको सूचीमा अझै सूचीकृत छ र सन् २०२६मा विकासशील देशमा स्तरोन्नति हुने निर्णय भएको छ ।

- ✓ २८३ अमेरिकी डलर भन्दा कम प्रतिव्यक्ति आय भएमा,
- ✓ प्रत्येक ४ जना मध्ये एक जना व्यक्ति असाक्षर भएमा,
- ✓ महिला साक्षरता न्युन भएमा,
- ✓ कूल जनसंख्याको ८० प्रतिशत भन्दा बढी जनसंख्या कृषि क्षेत्रमा आश्रित भएमा,
- ✓ राष्ट्रिय कूल आय(GNI) मा उत्पादन मुलुकको योगदान २० प्रतिशत(नेपालको GDP मा उत्पादनमूलक उद्योगको योगदान- ५ प्रतिशत रहेको छ । ) भन्दा कम भएमा,
- ✓ शहरी जनसंख्याको अनुपातमा ग्रामिण जनसंख्या बढी भएमा,
- ✓ पिउने पानी र पौष्टिक आहारको कमी देखिएमा,

## निष्कर्ष:

भूपरिवेष्टित देशको पारवहन तथा आर्थिक अधिकारको उपयोगको लागि नेपाल लगायत अन्य भूपरिवेष्टित देशहरूले आफ्नो उत्पादन र उत्पादकत्व वृद्धि गरी सोको बजारीकरण र ब्राण्डिङ्ग गर्ने पहल गरिनुपर्छ । सूचना तथा प्रविधि एवम् कृतिम बौद्धिकता (AI) को प्रयोग गरिनुपर्दछ । नेपाल अतिकमविकसित देश बाट स्तरोन्नति भई सन् २०२६ मा विकासशील देशको सूचीमा सूचीकृत भएपश्चात प्रतिव्यक्ति आय, गुणस्तरीय मानव पूँजि निर्माण सूचकाङ्क र आर्थिक जोखिम

**न्यूनिकरण सूचकाङ्कको** दिगोपना कायम गर्न पहल गरिनुपर्ने हुन्छ । यसो गर्न सके नेपाल विकासशील देशमा स्तरोन्नति भएपश्चात कटौती हुने विश्वव्यापि सुविधाहरूले नेपालको विकासमा महत्वपूर्ण प्रभाव पार्ने छैनन् । अन्तरदेशीय आर्थिक क्षेत्र, औद्योगिक क्षेत्र, औद्योगिक करिडोर, विशेष आर्थिक क्षेत्र, औद्योगिक ग्राम र घरेलु उद्योग ग्राम, बन्दरगा जस्ता पूर्वाधार निर्माण, र प्रवर्द्धनबाट औद्योगिक वातावरण तयार गर्न भूपरिवेष्ठित मुलुकको अधिकार प्रयोग गरी सबल औद्योगिक वातावरण कायम गर्न सके वि.स. २०८७ सम्ममा सम्पूर्ण नागरिकलाई निरपेक्ष बहुआयमिक गरिबीको अवस्थाबाट मुक्त गरी दिगो विकासका लक्ष्य हासिल गर्ने तथा मध्यम आयस्तर भएको मुलुकमा स्तरोन्नति गर्ने र वि.स. २१०० सम्ममा समुन्नत राष्ट्रको स्तरमा पुऱ्याउन विकास र व्यापारमा प्रत्यक्ष वैदेशिक लगानी(FDI) लगानीको लागि नीतिगत तथा संस्थागत सुदृढिकरण गर्न आवश्यक छ ।

### **सन्दर्भ सूची:**

शासन र विकास, २०७४,  
नेपालको राष्ट्रिय योजनाहरू,



# The Environment of Foreign Direct Investment (FDI) in Nepal

Mr. Laxman Bahadur Basnet  
Mr. Yoganath Poudel<sup>1</sup>



## 1. Introduction

With growing globalization and economic liberalization, trade and Foreign Direct Investment (FDI) emerged as a catalytic component in economic growth through trade openness, knowledge spillovers, and technology diffusion. In the aftermath of the foreign exchange crisis during the 1980s, the government opted for liberal policy in the matter of trade and FDI.

It is not only an add-on source of capital formation but also helps bring in technology, supports human capital formation, enhances international trade integration, creates a competitive environment, and strengthens enterprise development. Given the scenario, FDI is indispensable to Nepal to reap its economic potential by providing increased capital to finance new industries and enhance existing ones, in a bid to boost infrastructure, eventually increasing productivity, reducing the trade deficit and creating employment opportunities.

However, it has been a dilemma that, on the one hand, deprived of foreign attraction, investment in many developing countries is undertaken by local citizens, in the shape of either small individual projects or larger investments by local firms or by the government. On the other hand, the largest chunks of all FDI flow to middle-income developing countries.<sup>2</sup>

Expecting greater integration with the rest of the world, Nepal's constitution completely welcomes the mobilization of foreign capital and technology in the country in a drive to import substitution, export promotion, and infrastructural development in line with the national interest<sup>3</sup>

In many periodic plans, foreign investment has been projected as instrumental to increasing production and productivity by introducing modern technology and managerial and technical skills. Therefore, it is necessary to adopt a very pragmatic strategy to attract foreign investment in priority areas with comparative and competitive advantages.<sup>4</sup>

1 Laxman Bahadur Basnet, Former ED/ NITDB and Senior Officer/GoN  
Yoganath Poudel, Former Senior Officer, GoN

2 Economics of Development Seventh Edition  
Dwight H Perkins, Steven Radelet David L Lindauer

3 The Constitution of Nepal (First Amendment), 2016 (2072) ... Government of Nepal, Ministry of Law and Justice

4 <https://npc.gov.np> The National Planning Commission The Sixteenth Plan (FY 2081/82-2085/86).

The distinctive aspect of FDI in a globalized context is that it brings in not only needed capital but also technical know-how, managerial and organizational skills, and access to foreign markets along with a boost in productive activities to a host economy. Foreign investment denotes that foreigners have an active role in management as a part of their investment or an equity stake large enough to enable the foreign investor to influence business strategy.<sup>5</sup>

FDI is essential for fostering growth and maintaining external sector balance as it fulfills the resource gap in emerging and least-developed economies. FDI drives growth, not only by bringing in additional capital but also through idea exchange and technology transfer. Relatively, the share of FDI is higher in the service sector in Nepal. Foreign direct investment is a source of financing for stabilizing the external sector and incentivizing more foreign investment in other essential infrastructure projects, such as hydroelectricity and transportation.

## 2. How Foreign Investment Works

Foreign indirect investment involves corporations, financial institutions, and private investors that purchase shares in foreign companies that trade on a foreign stock exchange. Commercial loans are another type of foreign investment and involve bank loans issued by domestic banks to businesses in foreign countries or the governments of those countries. Large multinational corporations will seek new opportunities for economic growth by opening branches and expanding their investments in other countries.

Foreign investors, individual companies and corporations hoping for a good return on their investments expand their reach to gain a competitive edge by investing in resource-seeking, market-seeking, and efficiency-seeking nations.

With the pace of globalization, more and more companies have extended their branches all over the world to take advantage of cheaper labor and production costs and the least amount of taxes. The primary concerns for an investor before making a decision are: appropriate sectors, suitable location, and proper timing to ensure optimum outputs and outcomes. A country's tax regime is probably one of the dominant factors underlying an investment decision. Countries with liberal tax regimes and low tax rates are considered the best destinations for bringing foreign capital and technology. As Foreign investment has largely been a catalyst for economic growth in many countries, Nepal should follow suit to stimulate its economy.

Investors choose their destination of investment in countries with large markets, reliable and abundant natural resources, and sound macroeconomic fundamentals such as easily convertible exchange rate facility, modest inflation, and sustained growth with promising growth prospects. The

---

5 Michael P. Todaro, Stephen C. Smith.  
Economic. Development. Thirteenth Edition

quality of infrastructures and services like electricity, water, connectivity, and telecommunication are convincing factors for FDI decisions.

In consideration with other countries, Nepal has the advantages of cheap labor, abundant natural resources, relatively stable exchange rates, rapid growth of Infrastructure, adequate legal and institutional provision, easy repatriation of capital as well as yield and macroeconomic stability.

### **3. Sectors to invest for FDI**

#### **3.1 Hydropower**

Dr. Hari Man Shrestha, a hydropower and water resources expert estimated 83,000 (MW) hydropower potential of Nepal in his 1966 academic research.<sup>6</sup> Though the huge potential of hydropower was identified in Nepal, it has not been exploited enough to meet the domestic demand, let alone export. Now the share market is competent enough to finance Capital to large-scale investors, projects waiting for financing in a number of projects. Nepal concluded a much-awaited Power Trade Agreement with India paving the way for the trade of electric power and Investment.

#### **3.2 Tourism Investments**

The tourism industry is a prominent sector attracting foreign investment ranges of mountains, trekking landscapes, and rich cultural heritage have been a unique combination. We should not do much but not to destroy natural beauty tourism attractions that have lured the vast, majority of tourists from all over the world:

Nepal is described as a country that stands between the two fastest-growing large economies. To take advantage of growing investment in the hotel business, the scope for other related areas is open to FDI to tap the growing tourism market by anticipating where Chinese and Indian tourists may want to spend

#### **3.3 Physical Infrastructure Development**

FDI is critical in infrastructure projects such as roads, bridges, and airports, which are the impetus for economic growth. When Nepal has rapidly grown connectivity and other infrastructure, there is sufficient potential for investment in manufacturing industries like limestone, textiles, garments, food processing, and Argo-business.<sup>7</sup>

### 3.4 Other sectors for FDI

#### *Agriculture & Argo-processing*

Agriculture & Argo-processing is a key sector for Nepal, and value-added ago-processing could be an attractive area for FDI. Improved irrigation, untraditional technology for farming, and ago-processing units can benefit both local and foreign investors. With increased awareness of the environmental and health impacts of chemical-intensive farming practices, more consumers are opting for organic products. In Nepal, we can combine traditional and modern state-of-the-art organic farming techniques to grow food in anticipation of both import substitution and reviving exportable surplus. For foreign investors, inclined toward organic agriculture, land prices should not be barriers as in the Terai and rural areas in Nepal they are still cheap

#### *Medical Tourism*

Nepal has produced some of the best world-class medical doctors. And they are invited to perform surgeries in some of the developed countries. Given the skilled doctors, the temperate climate and natural beauty are the strengths to attract to invest in medical tourism in Nepal. In the developed world, healthcare services are so expensive that the same medical services can be performed at a fraction of the price in Nepal.

#### *Outsourcing from the US, Europe, and Australia*

Growing numbers of foreign companies are engaged in outsourcing programming, especially in research and labor-intensive work to curtail the cost of products and services as well Nepal can benefit through outsourcing especially in web programming (IT) due to a large number of students educated in computer engineering in Nepal. The IT Outsourcing market in Nepal is expected to see a significant increase in revenue, reaching US\$106.40m in 2025<sup>8</sup>

## 4. Present Status of FDI

### 4.1 Profile of Nepal in World Standard

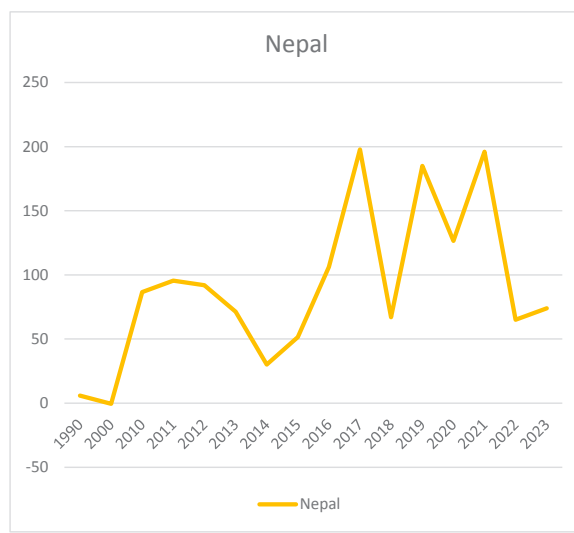
#### *Doing Business 2024*

Doing Business is published yearly to indicate the health of individual countries both for the host country and investors to be aware of its investment friendly. The Doing Business 2024 report earmarks the specific area of weakness where the host countries are lagging. to the investors to see if the condition is conducive to investment in a way to streamline sound regulatory policy to motivate the investors and for investors to get acquainted with the scope of the investment opportunities where Nepal stands DB rank 94 positions and DB score 63.2

in world rank.

### ***Foreign Direct Investment FDI***

As of the most recent data available, Nepal ranks relatively low in terms of Foreign Direct Investment FDI globally. According to the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) and other global investment reports, Nepal's FDI inflows remain modest compared to other countries, mainly due to factors like political instability, a challenging business environment, and limited infrastructure.<sup>9</sup>



In the midst of the historically dwindled inconsistency in FDI depicted in the figure, a sign of hope has not been seen on the horizon to arouse investor confidence as the figure is on the way to freefall until 2022.

9 World investment report 2024 UN Trade and Development <https://unctad.org>

**Table 8(c): Details of Industries Foreign Investment Approved \***

Classification	Number	Foreign Investment (RS. in TEN million)	Proposed Employment
Agriculture and Forest	295	819	10846
Infrastructure	59	511	4130
Energy	91	13040	11890
Information, Broadcasting and Communication	127	1242	6722
Manufacturing	1280	7558	108205
Mineral	72	798	8786
Service	1891	10251	81773
Tourism	1877	9759	69246
<b>Total</b>	<b>5692</b>	<b>43978</b>	<b>301598</b>

Source: Department of Industry, 2023 \*till mid-march 2023

FDI in the energy sector is the largest one whereas Infrastructure is the lowest one<sup>10</sup>

S.N.	Country	Number	Foreign Investment
1	China	2126	19640
2	India	821	10321
3	USA	448	1611
4	UK	206	1421
5	South Korca	365	1291
6	British Virgin Island	17	1105
7	Singapore	61	793
8	Japan	279	380
9	United Arab Emirates	24	380
10	Canada	51	370
11	Others	1294	6666
	<b>Total</b>	<b>5692</b>	<b>43978</b>

Source: Department of Industry, 2023 \*till mid-march 2023

As of mid-March 2023, Nepal had received FDI from 58 countries, with China being the largest investor at 19640 Rs Million. Neighboring countries China<sup>11</sup> and India account for

10 Economic Survey 2022/023 Government of Nepal Ministry of Finance  
Singh Durbar, Kathmandu

11 Fortune Global 2024



most of the FDI inflow. This table confirms that foreign direct investment has been growing as a key source of financing in Nepal<sup>12</sup>

Out of the world's 500 largest companies 139 companies are in the States whereas that of 133 companies. In China. The prosperity in the doorstep opens up the opportunities to us.

## 5. Types of FDI

### 5.1 Direct vs. Indirect Foreign Investments

Foreign direct investments (FDIs) are the physical investments and purchases made by a company in another country whereas foreign indirect investments involve corporations, financial institutions, and private investors buying stakes or positions in foreign companies that trade on a foreign stock exchange. Either type of investment helps bolster the foreign country's economy.

### 5.2 Commercial loans from foreign entities

EXIM banks intend to support cross-border investment to move along in building an open economy. It extends lines of credit to foreign financial institutions, regional development banks, and sovereign governments for the purchase of developmental and infrastructure projects. EXIM banks are specialized financial institutions that play a key role in international trade and economic growth.

### 5.3 Multilateral Development Banks

The Multilateral Development Bank (MDS), an international financial institution, is a different kind of foreign investor that invests in developing countries to encourage economic growth and macroeconomic stability. Unlike commercial lenders with an investment objective to maximize profit, MDBs use their foreign investments to finance projects supporting a country's economic and social development.

## 6. FDI Policy in Nepal

Foreign Investment Policy, in 2015 intends to make the economy dynamic and competitive by maintaining trade balance through export promotion and import management, on the strength of foreign investment, technology, skills, and knowledge. The foreign investment policy aims to achieve sustainable economic growth and generate employment, enhance investment in regional and national development, fill the gap of increasing investment demand, instrumental to increasing domestic production and productivity, and establish Nepal as an attractive destination

12 Economic Survey 2022/023 Government of Nepal Ministry of Finance  
Singh Durbar, Kathmandu

## 7. Legal and Institutional Frameworks to Promote FDI in Nepal

An institutional framework favorable to Foreign Direct Investment FDI refers to a set of policies, regulations, and institutional arrangements that foster an environment where foreign investors feel secure, incentivized, and encouraged to invest in an individual country. These frameworks are critical because they reduce the risks associated with foreign investments, improve market access, and promote stable, long-term economic growth.

### 7.1 Major Framework

#### 7.1.1 Foreign Investment and Technology Transfer Act (2019)

The Foreign Investment and Technology Transfer Act (FITTA) is the basis of FDI policy in Nepal. The key features of the Act are: Eligibility, Foreign Investment Approval, Department of Industry Investment Board of Nepal (IBN) for larger projects. For small investments, approval can be obtained through the Department of Commerce. The Act guarantees the right to repatriate profits, dividends, and royalties in foreign currency. Technology Transfer Act facilitates technology transfer to local industries, promoting knowledge and skills development. Technology transfer consists of intellectual property including patents, designs, trademarks, formulas, and processes.

#### 7.1.2 Investment Board of Nepal (IBN)

The IBN is the main institutional body responsible for promoting large-scale foreign investment projects in Nepal. Its key function is to simplify the approval process for large-scale investment projects in the process of Investment application investment approval company/tax registration central bank clearance negotiations and agreements permits/approvals/registrations. IBN helps facilitate PPP projects, particularly in infrastructure sectors such as energy, transport, and tourism. Fast-track procedures: It offers an expedited process for major investment projects to encourage quicker setup.

#### 7.1.3 Company Act 2017

The Company Act of Nepal outlines the legal procedures for establishing a company, both for domestic and foreign investors. The Act provides a variety of incentives to attract foreign investment, such as tax holidays, subsidies, grants, or land at discounted rates under Incentive Programs.

#### 7.1.4 Nepal Rastra Bank (NRB) Regulations

Nepal's central bank, (NRB) ensures that the repatriation of profits, dividends, and capital complies with Nepal's foreign exchange regulations.

NRB sets rules for the flow of foreign currency into and out of Nepal, ensuring compliance with international monetary norms. FDI inflows are required to be reported to the NRB and the Department of Industry to track foreign investments in the country.

#### **7.1.5 Industrial Enterprise Act (2020)**

The Industrial Enterprise Act governs the establishment and operation of industries in Nepal. Key provisions include: Incentives for Foreign Investors: The Act provides a range of incentives for both local and foreign investors, such as tax holidays and customs duty exemptions for specific industries.

#### **7.1.6 Special Economic Zones (SEZs)**

To provide fiscal and non-fiscal incentives to encourage foreign investment Special Economic Zones (SEZs) are set up in targeted sectors with the commitment to exemption from customs duties, value-added tax (VAT), and income tax for a limited period as stipulated in the appropriate law. Favorable terms for leasing land for industrial purposes and access to infrastructure such as roads, power, and water supply are also ensured.

#### **7.1.7 Labor Market Policies**

Skilled labor availability flexibility, and tuneful industrial relations make it easier to Invest and operate the industries in good harmony with industrialists and labor.

#### **7.1.8 Taxation System**

Competitive tax rates, balanced tax treaties and simplified tax procedures are directed toward making it easy to comply with tax requirements to foreign investors. It offers competitive corporate tax rates and incentives for investment. Moreover, bilateral and multilateral tax treaties to reduce the double taxation burden and ensure greater certainty of taxation are the strengths in favor of foreign investments.

#### **7.1.9 Financial Market Development**

Before his tenure as Finance Minister, Khatiwada served as the Governor of Nepal Rastra Bank, the country's central bank, where he was instrumental in strengthening the financial health of the nation. Against the backdrop of macroeconomic stability, bank credit and financial support, a setup is well-developed to grow the financial sector. Besides access to financing, the central bank functions as a regulatory body extending its reach to oversee financial markets to ensure transparency, liquidity, and protection against malpractices, building investor confidence for the dynamic growth of the financial market.

### **7.1.10 Bilateral Investment Treaties**

Nepal has entered into several Bilateral Investment Treaties (BITs) with many countries to promote FDI by protecting the rights of foreign investors. To safeguard the business all necessary legal arrangements are made through the Treaty of Trade, Treaty of Transit, Railway Services Agreement, and Agreement on Control of Unauthorized Trade are the major agreements that have been concluded with India. Similarly, the Trade Agreement and Agreement on Transit and Transport has been concluded with China. To diversify its Trade, Nepal has ventured into a trade transit agreement with Bangladesh and a Trade and Investment Framework Agreement – TIFA with the USA. So far, the Double Taxation Avoidance Agreement (DTTA) with 11 countries has been concluded to ensure that tax is not paid twice on the same income.

### **7.1.11 Multilateral and Regional Agreements**

The World Trade Organization (WTO), along with regional organizations such as the South Asia Free Trade Agreement (SAFTA) and SAARC Agreement on Trade-in-Services (SATIS) under the South Asia Association of Regional Cooperation (SAARC) and the Free Trade Area (FTA) under the Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC) has been involved both for the facilitation and benefit of FDI

### **7.1.12 Nepal Intermodal Transport Development Board (NITDB)**

NITDB plays a significant role in facilitating foreign direct investment FDI in Nepal, particularly in the logistics and transport sectors. NITDB is responsible for improving and modernizing transport infrastructure, which includes roads, railways, and Dry Ports and ICPs. Better transport infrastructure is a key factor for attracting foreign investors, as it reduces the cost and complexity of doing business. It provides a platform for public-private partnerships (PPP) in infrastructure projects, which can involve foreign investors. NITDB focuses on enhancing cross-border transport connectivity with neighboring countries like India and China.

#### ***NITDB and its success in FDI***

Intermodal Transportation Development Board (NITDB) in its efforts to expand the infrastructure it has built and run over half a dozen modern Dry Ports and ICPs equipped with advanced technology also Shipping Liners service destination became CIF Nepal border from India that facilitates trade and transportation aimed to decrease time and cost It facilitates to move goods efficiently, with minimal handling cost by way of multiple

modes of transportation through different modes such as road, rail, air, and waterways in a way to trade facilitation. It performs cross-border facilities to India and China extending to transshipment

Based on customs point imports through Dry Port, especially via Nepalgunj, Rasuwa and Tatopani Customs Offices have increased whereas imports from all the other major customs points decreased in 2323/24.<sup>13</sup>

Dr. Khatiwada in his TV interview makes it clear that given the modern facilities and the up-to-date technology, the dry ports have opened up the opportunity to expand the business when overall cost and time in dwelling areas are measurably reduced.<sup>14</sup> On the contrary, dry ports have neither operated at full capacity to avail of the physical infrastructure nor promised cost recovery of the investment, having equipped with immense modern facilities and reduced dwelling time of trucks at the port premises.

In the name of cost recovery of the public sector investments from their beneficiaries and the operator, an important issue in project operation is to strike a balance between contractors and beneficiaries for the sustainability of the investment. Neither side should be overburdened, nor project should incur a loss to the government<sup>15</sup>. Here is the time when management is tried. It is under its area of authority to strike a balance between contractors and beneficiaries in sharing the proceeds and charging fees. Management should be made accountable for why it is not operating at full capacity to avail of improved service delivery of dry ports.

## **11 Public-Private Partnerships (PPPs)**

Insufficient infrastructure, a formidable obstacle, has a negative impact not only on economic growth and development but also on competitiveness on a global scale. Among the available finance options, PPPs can offer unfailing complementary sources for infrastructure investment, a more reliable and sufficiently available source to finance the infrastructure deficit. Among the array of investment modalities, Public-Private Partnerships (PPPs), have the potential to grow and offer a viable complement to public investments. But the nature of risks associated with PPPs on the subject of cost and benefit sharing of projects, can outweigh the benefits, if corruption, inefficiency, and poor governance cannot be detached.

To reflect the true needs and interests of the population, the World Bank has persistently backed up the much-hyped concept of PPP aimed at maintaining the balance between private and public interests. It requires first of all wide-ranging reforms to reduce rent-seeking behavior within the government. Being conscious of its conditionality, the Bank has

conducted several studies both of success and failure to understand the underlying reasons for PPPs to succeed. The bank is convinced that to minimize the potential for rent-seeking- there must be a commitment to transparency, fairness, accountability, and long-term public interest in decisions.

In response to making IT business more competitive in the world market, the Cabinet has passed an ordinance to facilitate IT and free visas to non-resident Nepali citizens for 10 years and so did the equal treatment to NRN in the matter of entrepreneurship as to Nepali citizen<sup>16</sup>

In conclusion, despite any catchy provisions, - the prospect for foreign investment be very bleak- if the government is hungry for rent-seeking, PPPs are more likely to fail due to corruption, inefficiency, and poor governance.

## 8. Limitations of FDI

FDI does not come with no strings attached, on a variety of grounds it has limitations, of which the recipient country should be fully aware of what is at stake before accepting the offers.

Though it might be economically efficient, the biggest concern about FDI is the loss of local control over the business because of its large size the power it wields, and its control over economic policy in developing countries in which they operate. The activities of the multinationals come under attack in the suspect that large efficient Multi-National Companies (MNCs) can stifle indigenous entrepreneurship and drive out small all domestic businesses that operate at higher run under the protection. MNCs are more likely to repatriate their profits abroad, in contrast, if domestic businesses are nurtured, they reinvest in the nation.<sup>17</sup>

some of the potential dangers of FDI are that they tend to be located in urban areas, and they widen the income gap between urban and rural sectors, thus perpetuating dualism. all criticism against multinationals, however, cannot be a barrier to setting up the business of a multinational company in a host country but warns the recipient country attentive to arrest potential disadvantages to mitigate them.

## 9. Nepal and SAARC Countries

### 9.1 The success story of FDI in noted Asian countries

---

16 <https://kathmandupost.com/national/2025/01/11>

17 A.P. Thirlwall and Penélope Pacheco-López,  
Economics of Development Theory and  
Evidence tenth edition

## *Nepal*

The government has adopted more flexible policies to attract FDI, including reducing the minimum threshold for FDI from Rs50 million to Rs20 million in fiscal year 2023/24 which is relatively small on the global scale. The government has also streamlined the process for approving foreign investments up to Rs500 million through the automatic route.

The electricity, gas, steam, and air conditioning sector accounts for 30% of total FDI stock, while the manufacturing sector accounts for 29.4%. Nepal's FDI position is significantly behind that of more established economies and emerging markets. However, when Nepal is making efforts to improve its investment climate, there has been a gradual increase with fluctuation in FDI over the past few years.

FDI Status of some Asian countries

### ***Government Efforts to Boost FDI***

Nepal has established investment-friendly policies like tax exemptions, simplified procedures, and investment protection guarantees for foreign investors. Nepal's FDI inflows are relatively modest, and Nepal's strategic location between China and India provides opportunities for regional investment. The government of Nepal has been making efforts to improve the business climate by implementing reforms in the sectors of tax incentives, simplifying tax regulations relaxing ownership restrictions and special economic zones. Nepal has made efforts to streamline the process of starting a business and improve investment protection to attract foreign investors. Nepal has attracted investments from countries like China, India, the United States, Japan, and European nations.

Despite the government's efforts to overcome the challenges of bureaucratic hurdles, infrastructure bottlenecks, and regulatory uncertainties Political instability, poor infrastructure, and land acquisition issues still are the major hindrances to foreign direct investment (FDI). However, FDI has had mixed success in the country.

## ***India***

India has introduced policies to improve the ease of doing business and reduce FDI barriers. India is by far the largest recipient of FDI in the SAARC region, attracting significant foreign investments due to its large market size, and strong economic reforms in sectors like manufacturing, infrastructure, services, and technology. Information Technology (IT), telecommunications, automobile, pharmaceuticals, and so in aerospace areas.

According to World Investment Report 2024, India's foreign direct investment FDI inflows decreased by 43% in 2023, compared to 2022 FDI inflows which is \$28 billion. Net FDI \$10.6

billion, a 62.14% decrease from 2022. The report also notes that there is a possibility of modest growth in FDI for India in 2024.<sup>18</sup>

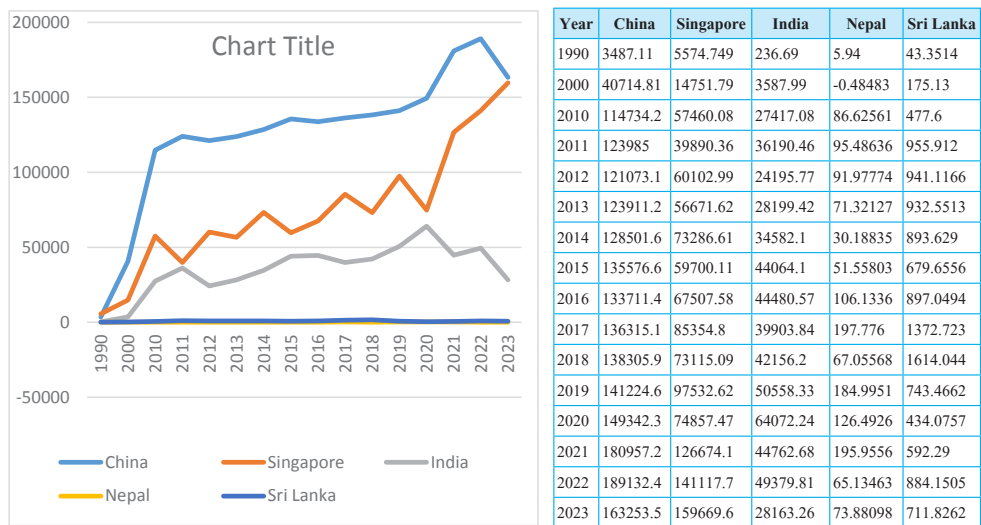
### China

China has experienced the sharpest decline in inward FDI among several major Asian economies in 2022–23. In the first nine months of 2024, China attracted RMB 640.6 billion (US\$90.26 billion) in foreign investment. However, in the first eleven months of 2024, FDI into China shrank by 27.9% year-on-year to CNY 749.7 billion. In 2024 signs of recovery, with an 11.4 percent increase in new foreign-invested enterprises (FIEs). High-tech manufacturing, medical equipment, and professional technical services have seen substantial growth in foreign capital utilization.<sup>19</sup>

### Singapore

One prominent success story of a country attracting foreign investment is Singapore. Over the last few decades, Singapore has transformed itself from a small, resource-poor nation into one of the world's most attractive destinations for foreign direct investment (FDI). Business-friendly environment, Strategic Location, Investment Incentives, Skilled Workforce, Robust Infrastructure, Stable Governance and Legal System, Financial Services Hub, and the Monetary Authority of Singapore (MAS) are the strengths of Singapore to make it one of the top destinations for FDI in Asia. As of recent years, it consistently ranks among the top countries for global FDI inflows.<sup>20</sup>

**FDI Status of some Asian countries**



## 10. The reason behind low FDI in Nepal

18 World Investment Report 2024 UN Trade and Development <https://unctad.org>

19 World investment report 2024 UN Trade and Development <https://unctad.org>

20 World investment report 2024 UN Trade and Development <https://unctad.org>



Foreign Direct Investment FDI in Nepal has historically been low due to a variety of economic, political, and structural factors. Below are some of the key reasons contributing to this trend:

### **10.1 Deficiencies in Infrastructure**

Low level of Physical infrastructure, underdeveloped connectivity, and landlocked position are the hindrances in international business, which increases the cost of doing business.

### **10.2 Primitive technology in Agriculture sectors**

Though Agriculture remains a key sector for Nepal, the fragmentation of the land, Primitive technology for farming, protected market in the neighboring countries, inadequate market and unconducive policy environment are the stumbling blocks to deter foreign Investment.

### **10.3 Small Market Size and Economy**

Nepal's population is relatively small and so is the domestic market. The low purchasing power of the population accentuates the demand for goods and services making it less attractive for foreign investors, especially those looking for large-scale consumer markets.

### **10.4 Legal Challenges**

Nepal's legal and regulatory provisions are grumbled to be complex and inconsistent. There is often a lack of transparency in the implementation of laws, and cumbersome procedures for starting and running a business ultimately discourage foreign investors. Foreign investors often face difficulties in acquiring land for projects, which can be a major hurdle, particularly for industries like manufacturing, real estate, and infrastructure development.

### **10.5 Social and Cultural barriers**

There is a general perception that investing in Nepal is risky due to political and economic instability, which may discourage foreign investors from committing significant capital. In some cases, Nepalese businesses are hesitant to engage in partnerships with foreign investors, preferring to maintain control over operations and management. This can reduce the attractiveness of the market for foreign capital.

### **10.6 Political Instability**

The political unpredictability resulted in frequent government change, which was supposed to lead to uncertainty regarding policies and regulations. This uncertainty can deter foreign investors who seek a stable and predictable environment. The decade-long Maoist insurgency created detrimental political and economic instability, and its aftermath left lingering concerns about the safety of investments and the consistency of governance. The

lack of efficient governance and administrative delays in issuing permits, licenses, and other approvals create additional challenges for foreign investors.

### **10.7 Corruption and Poor Governance**

Corruption is perceived as widespread in both the public and private sectors. This can create additional costs and barriers for foreign investors, as they may be required to deal with bribery or other forms of red tape. A weak rule of law, inconsistent enforcement of contracts, and a lack of legal recourse in the case of disputes can make it difficult for foreign investors to feel confident in their investments.

### **10.8 Competition with Giant Neighbors**

Nepal is sandwiched between two large and rapidly growing economies: China and India. Both countries offer much larger markets and are actively attracting foreign investment with better infrastructure, more investment-friendly policies, and larger-scale projects. India and China have both liberalized their economies over the past few decades, offering foreign investors better incentives and a more attractive environment for investment compared to Nepal. In view of the competitive age Nepal has to find out a way to reduce the cost to make products competitive.

### **10.9 Susceptible to Natural Disasters**

Nepal is located in a seismically active zone, and devastating natural disasters, like the 2015 earthquake and erratic flooding result in climate change, which causes more intense and unpredictable downpours- can disrupt business operations and destroy infrastructure. This increases the risk associated with investing in Nepal, which foreign investors might find off-putting.

### **10.10 Limited Financial and Capital Markets**

Nepal's financial sector is underdeveloped, with limited access to venture capital, private equity, and other sources of financing that are often needed to support large foreign investments. Foreign investors often face challenges in repatriating profits, dividends, or capital from Nepal due to restrictions on foreign currency transactions or difficulties with the conversion of local currency.

## 10.11 Inadequate Focus on FDI Promotion

Government investment strategy requires focusing on sustainable growth in FDI. An aggressive marketing- in investment promotion agencies and international outreach programs- is a vehicle to attract foreign investors as an FDI destination. To make them functional the infrastructure bottleneck and the other constrained are also be addressed in Nepal.

## 11. Challenges to motivate FDI in Nepal

Despite its great potential, Nepal has faced several challenges in attracting Foreign Direct Investment FDI. Some key reasons include:

**Infrastructure bottleneck:** Nepal's infrastructure, including transportation, energy, and telecommunications, remains underdeveloped. The lack of adequate infrastructure increases operational costs and reduces the attractiveness towards Nepal as a destination for investment.

The financial sector in Nepal is relatively underdeveloped, with limited access to financing for local businesses making room for foreign investments. Foreign investors may find it challenging to secure financing options, affecting their willingness to invest. Although Nepal has introduced various reforms to attract FDI, the regulatory framework remains complex and unclear. Frequent changes in policies, taxation, and trade regulations can create uncertainty for investors.

Corruption in both the public and private sectors remains an alarming issue in Nepal. Foreign investors are reported to be discouraged by the corrupt practices of having to deal with misbehavior, which can increase the risks and costs associated with doing business. The Major Challenges of Foreign Investment in Nepal are the Approval from the Department of Industry or Investment Board of Nepal and consequently the Nepal Rastra Bank.<sup>21</sup>

Nepal's location between India and China offers both opportunities and challenges. Political tensions between these two neighboring countries can impact Nepal's ability to attract foreign investment, as investors may be concerned about regional instability.

Despite a relatively young population, highly skilled labor in critical sectors is insufficient, which limits opportunities for foreign investors looking to take advantage of a competitive labor force.

In conclusion, while Nepal has potential for FDI, a combination of political, economic, and infrastructural challenges has limited its ability to attract substantial foreign investment. Reforms in robust governance, enhanced infrastructure, improved regulatory frameworks, and efforts to heightened human capital could help make Nepal a more attractive destination for foreign investors.

## 12. Recommendations for attracting FDI.

To attract Foreign Direct Investment (FDI), Nepal can take a multifaceted approach that addresses both the structural challenges and strategic opportunities in its economy. Likewise, liberalize foreign investment law, rational entry restrictions, improve the infrastructure provisions and bureaucratic efficiencies, encourage resolve the technology transfer and foreign loan issues; improve foreign investor treatment and protection provisions system has to be improved.

To overcome the obstacles outlined, the following measures are recommended to attract Investment.

## 12.1 Measures to attract FDI

### *Focus on Key Sectors*

Focus on key sectors where Nepal has natural advantages or untapped potential. These include: Nepal needs a concerted effort to actively market itself as an attractive FDI destination. Nepal has immense hydropower potential competitive advantage in tourism, especially adventure, and eco-tourism. Nepal can become a regional hub for outsourcing services, particularly in IT and customer support. Manufacturing industries.

### *Ease of Doing Business*

Activating a one-stop service for business registration procedures, streamlining administrative processes, reducing bureaucratic red tape, simplifying regulatory processes, and improving transparent laws and regulations, would increase investor confidence. Similarly, digitized Processes also can be more attractive to investors by improving critical indicators

### *Ease of Exit and Profit Repatriation*

A more flexible regime and freely convertible into foreign currencies would help reassure investors regarding the repatriation of profits. Moreover, the government should offer clear exit strategies for investors, including the ability to repatriate profits and liquidate investments with minimal restrictions or penalties.<sup>22</sup>

### *Build up Infrastructure*

The country's infrastructure mainly roads, airports, and ports need substantial improvement. Reliable transport and logistics networks are also crucial for businesses looking to operate efficiently. To facilitate the Investor, Special Economic Zones (SEZs), are required to offer incentives.

### *Policy Reforms and Incentives*

Offering Competitive Tax Incentives, Bilateral and Multilateral Trade Agreements and Legal

22 Nafziger, E. Wayne.

Economic development / E. Wayne Nafziger. – 5th ed.

Protection for Investors Strengthening the stable legal framework are essential measures to promote and protect foreign investments. This includes a clear dispute resolution mechanism and effective enforcement of contracts. **Investment competitive Incentives** and **Investment Laws** are to be updated in line with changing International Practices.

### *Develop Human Capital*

A skilled and educated workforce is required to provide skilled human power to attract FDI Innovation and Research activities can also attract foreign investment in technology and innovation-driven sectors.

### *Promote Political Stability and Governance*

Political stability is critical for attracting FDI Investors are drawn to stable countries with consistent and predictable political and economic conditions. Nepal needs to continue fostering political stability policy environment, reducing rent-seeking, and ensuring that policies are also equally and consistently applied. All the suggested measures are geared toward promoting accountability at all levels of government and to help build trust among investors.

### *Improve Access to Finance*

Establishing a more sophisticated capital market can help attract FDI by providing easier access to finance for foreign investors. This could involve increasing the liquidity and diversity of the Nepal Stock Exchange (NEPSE) and creating favorable conditions for venture capital and private equity. To move the wheel of the market economy, the bank is the apparatus to make available finance to encourage the investment environment required by international Investors as well. Given the fact government should be aware of creating a conducive financing environment by way of promoting banks as they are the instrument to plow back the capital for the investment.

### *Multinational Organizations*

Nepal has remained closely in association with multilateral institutions such as the World Bank, Asian Development Bank, and UNDP to secure investment-friendly reforms, technical support, and financial backing for social and physical infrastructure projects. It has been a practice in the world to organize investment summits to draw the attention of global investors to the potential sectors through targeted marketing to the international business community waiting to harness them. Persuading the practice, the Nepal Investment Summit has been organized to highlight the country's competitive advantageous sectors open to investment in the country for the benefit of impending investors. For more than a decade of existence, the part it has played cannot be perceived as confining itself in the showcase. The management

neither produces a clear picture of investment potentialities nor follows up on unfulfilled commitments made in previous summits. The condition responsible to none does not make anyone compel others to dig out the reasons why pledges are not realized before organizing the next ceremonial summit.

### *Environmental Sustainability*

Apart from business motives investors should focus on sustainable development. Nepal should incentivize FDI in clean energy, sustainable agriculture, waste management, and eco-tourism to align with global trends toward sustainability. As a country highly vulnerable to climate change, Nepal could attract FDI focused on the environment.

## **13. Conclusion:**

FDI inflows have multidimensional positive implications on an economy by promoting economic growth, creating jobs, and bringing in technology and capital. It needs a holistic approach that combines improving the business climate, modernizing infrastructure, offering attractive investment incentives, and ensuring political and economic stability. The legal and institutional frameworks designed to promote and regulate FDI are to be structured to create a conducive environment for foreign investors. For developing countries, including Nepal, creating such an institutional environment is particularly important for attracting high-quality investments that can drive economic development, technology transfer, and employment growth.

A robust institutional framework that supports FDI is not just about creating attractive incentives but also about ensuring that the legal, financial, and administrative systems are transparent, trustful, and stable, for supporting foreign investors in the long term.

While foreign investment in Nepal is on a creeping upward movement, there is room for significant growth. In a bid to lure increased and more durable inflows of investment in coming years, it is necessary to expand infrastructure, ensure political stability, confirm good governance, and settle the world standard regulatory frameworks, a conducive environment for both compliances to investor expected standards and protect the public interest. The government has outwardly recognized the importance of FDI and verbally pledged to make a great stride to overturn the obstacle and create a conducive environment for investment. However, the result or output is only a measurable parameter to substantiate how far the commitments are sincerely translated into reality, which we have to wait to see.

## **Bibliography**

- 1) Alain de Janvry and Elisabeth Sadoulet Development Economics: theory and practice.

- 2) A.P. Thirlwall and Penélope Pacheco-López Economics of Development Theory and Evidence tenth edition.
- 3) Baum, W. C. Tolbert, S. M. The Investing in development: lessons of World Bank experience.
- 4) Fortune Global 2024.
- 5) Dwight H Perkins, Steven Radelet David L Lindauer Economics of Development Seventh Edition.
- 6) Government of Nepal The Constitution of Nepal (First Amendment), 2016 (2072) ..., Ministry of Law and Justice.
- 7) <https://npImperial Law Associates. Corporate Law Firm in Nepal Foreign Direct Investment in Nepal 2024c.gov.np>  
<https://kathmandupost.com/national/2025/01/11>
- 8) Michael P. Todaro. Stephen C. Smith. Economic. Development. Thirteenth Edition.
- 9) Ministry of Finance Economic Survey 2022/023 Government of Nepal Singh Durbar, Kathmandu.
- 10) Nafziger, E. Wayne. Economic development / E. Wayne Nafziger. – 5th Edition.
- 11) Nepal Rastra Bank Economic Research Department.
- 12) Current Macroeconomic and Financial Situation of Nepal (2023/24)
- 13) National Planning Commission The Sixteenth Plan (FY 2081/82-2085/86).
- 14) Ram Sharan DR. Mahat Trials Tremors and Hope Political Economy of Contemporary Nepal April 14, 2020 <https://www.statista.com/outlook/tmo/it-services/it-outsourcing/nepal>
- 15) Dr. Yuba Raj Khatiwada
- 16) Economic Advisor to the Prime Minister of Nepal served as a Governor of NRB and VC NPC [https://youtu.be/0nnhO7Uy\\_BI?si=VxRADqCBz9j9gi0V](https://youtu.be/0nnhO7Uy_BI?si=VxRADqCBz9j9gi0V)
- 17) World Investment Report 2024 UN Trade and Development <https://Unctad.Org>



## Facilitating Trade and Transport for Economic Growth



**Kamalesh Kumar Agrawal**  
*President, Nepal Chamber of Commerce*

In today's interconnected world, trade and transport are the driving forces behind economic growth. The smooth movement of goods and services across borders fosters commerce, promotes regional cooperation, and fuels development. For countries like Nepal, which is landlocked between two rapidly growing economies, improving trade and transport infrastructure is vital for long-term economic growth and gaining a competitive advantage in the global market. A country's position in the global economy is largely determined by its ability to trade efficiently and transport goods smoothly to international markets.

For landlocked countries like Nepal, trade and transport challenges are intensified. While access to global markets is crucial, the lack of direct access to the sea means that the country depends heavily on its neighboring countries for port facilities and transit routes. This makes the efficiency and reliability of cross-border transport networks even more important. Strengthening these networks can reduce costs, increase trade volume, and open up new markets for Nepal's goods and services. Moreover, trade and transport efficiency plays a key role in diversifying Nepal's economy, fostering innovation, and reducing economic dependency on limited sectors.

Trade has long been recognized as a powerful engine of economic development, offering countries access to larger markets, boosting productivity, and stimulating innovation. For developing nations, the benefits of trade are particularly significant, and Nepal can leverage these advantages by tapping into both regional and global markets. First and foremost, trade allows businesses to expand beyond their domestic borders, diversifying customer bases and reducing their dependence on local demand while capitalizing on global growth. This helps to spread risk, as countries are no longer solely reliant on the economic health of their own markets but can access growth in other regions.

Trade also generates foreign exchange, which is essential for importing goods that the domestic market cannot produce, and investing in local industries. Foreign exchange earnings help to reduce trade deficits, fund infrastructure projects, and ensure the availability of essential goods and services. For countries like Nepal, where the industrial base is still developing, trade can offer significant opportunities for modernization and upgrading of technology. Exports contribute to industrial development by providing the necessary capital for growth. They also encourage the



adoption of better practices and more sophisticated production techniques.

Moreover, trade facilitates the transfer of advanced technologies and knowledge from international partners. As countries engage with global markets, they gain access to cutting-edge technologies that can improve local industries, boost productivity, and foster innovation. With the adoption of these technologies, businesses can produce higher-quality goods, improve their competitiveness, and foster an environment of continuous improvement. As industries grow and diversify, they become more resilient to fluctuations in global demand, which ensures economic stability. Thus, trade not only contributes to growth but is a key enabler of innovation, industrial development, and economic diversification.

However, the transportation sector is equally important as trade in facilitating economic growth. Transport plays a critical role as the backbone of trade, ensuring that goods can flow smoothly from production centers to global markets. No matter how efficient trade policies may be, it is the strength and reliability of transport systems that truly make trade possible. Efficient transport networks lower the costs of moving goods, making exports more affordable and competitive in global markets.

For Nepal, which is geographically challenged, improving its transport infrastructure is crucial. Transport efficiency will directly reduce the logistics costs, enhance connectivity to key markets, and improve Nepal's competitiveness in the global economy. A well-developed transport network offers improved access to regional and international markets, which can accelerate economic integration and diversification. The cost of moving goods, particularly for landlocked countries, is one of the biggest barriers to trade. Therefore, improving road networks, rail systems, and access to ports is of paramount importance for boosting trade flows.

Reliable transport systems also ensure the smooth movement of raw materials and finished goods. This is particularly important for industrial sectors where timely access to key inputs is crucial for maintaining production schedules and meeting export deadlines. Without effective transport systems, industrial growth would be stifled as businesses struggle to meet supply chain demands. Transport networks also provide a vital link to global supply chains, enabling companies to stay competitive by ensuring the timely delivery of goods to international markets.

Furthermore, the transport sector itself creates significant employment opportunities. From the construction of transport infrastructure to the management of logistics and supply chains, this sector generates jobs across various skill levels. For countries like Nepal, where unemployment rates can be high, creating jobs in the transport sector can have a profound impact on the economy by improving livelihoods and reducing poverty. The expansion and modernization of transport networks, therefore, have both direct and indirect positive effects on employment and overall economic growth.

Despite the central role of trade and transport in driving economic growth, developing nations, including Nepal, face numerous challenges that hinder their ability to fully leverage these sectors. One of the primary obstacles is the lack of modern infrastructure. Poor roads, limited rail networks, and inadequate port facilities lead to higher transit times and increased costs, reducing the competitiveness of exports. Infrastructure deficits make trade inefficient, which in turn makes it more expensive for countries to enter the global marketplace.

Another major challenge is the complexity of customs procedures and non-tariff barriers. For many countries, including Nepal, the customs process is cumbersome and time-consuming, which delays the flow of goods across borders. Simplifying these procedures would drastically improve trade efficiency. Non-tariff barriers, such as quotas, licensing requirements, and import/export restrictions, also impede smooth trade and drive up costs. These barriers need to be addressed through policy reforms that aim to streamline trade and reduce friction between countries.

For landlocked countries, geopolitical constraints also pose significant risks to trade flows. These nations rely heavily on their neighbors for access to ports, which makes them vulnerable to disruptions caused by political tensions, border disputes, or other regional conflicts. In such circumstances, trade routes can be blocked, delaying or even halting the movement of goods, which can have a devastating effect on the economy. Therefore, building strong, cooperative relationships with neighboring countries is essential for ensuring the stability and predictability of trade flows.

As global trade volumes continue to increase, so does the environmental impact of transport systems. The rise in transportation activity contributes to increased carbon emissions, air pollution, and resource consumption. In response, nations must prioritize sustainability in their infrastructure development. This requires investing in green transport technologies such as electric vehicles, renewable energy-powered transport hubs, and environmentally friendly shipping practices. Embracing these solutions will help mitigate the environmental footprint of trade and transport while supporting long-term economic growth.

Despite these challenges, there are abundant opportunities to harness trade and transport as drivers of economic prosperity. By focusing on strategic infrastructure investment, policy reform, and technological innovation, countries can overcome obstacles and unlock new growth potential. One key opportunity is the development of modern highways, railways, and logistics hubs that can reduce trade costs and improve connectivity.

For Nepal, improving its connections to neighboring trade hubs is essential. Strengthening trade relations with India and China, for example, would enhance Nepal's access to important global markets, boosting both domestic and international trade flows. Additionally, adopting policy reforms that streamline customs procedures and reduce non-tariff barriers will increase trade efficiency and

make Nepal more competitive globally. A single-window trade system could expedite imports and exports, further improving the country's trade competitiveness.

Regional cooperation presents another key opportunity. Strengthening ties with neighboring countries through initiatives like shared transport corridors can improve cross-border trade. These corridors would create more efficient routes for goods to reach global markets, reducing the time and cost associated with trade. Regional economic integration through organizations such as SAARC and BIMSTEC will also provide more avenues for economic cooperation and growth.

Sustainability is an essential aspect of long-term economic growth. As trade volumes rise, so does the need for environmentally responsible transport systems. By investing in electric vehicles, renewable energy-powered transport hubs, and other sustainable solutions, countries can reduce the environmental impact of trade and transport systems. Sustainable infrastructure will not only help mitigate climate change but will also ensure that trade and transport continue to be viable drivers of economic growth well into the future.

Nepal's landlocked status offers a unique set of challenges and opportunities in the realm of trade and transport. Despite these challenges, Nepal has made significant progress in improving its infrastructure and connectivity. Strengthening transit agreements with neighboring countries, such as India and Bangladesh, will provide quicker and more cost-effective access to global markets. Furthermore, the development of dry ports like the Birgunj Inland Container Depot has proven to be a vital tool in reducing time and costs associated with cross-border trade.

Nepal's ongoing infrastructure projects, such as the expansion of the East-West Highway, will improve domestic connectivity and facilitate smoother movement of goods. These projects are essential for enhancing trade routes to regional markets, contributing to Nepal's economic growth. Additionally, Nepal's participation in regional organizations like SAARC and BIMSTEC offers valuable opportunities for deeper economic integration, which could lead to increased access to new markets and improved cross-border transport infrastructure.

To fully leverage the potential of trade and transport, Nepal and other nations need a strategic, coordinated approach. Prioritizing the development of critical transport infrastructure, aligning domestic policies with international trade standards, and embracing technological integration are crucial steps toward enhancing trade efficiency. Public-private partnerships can help accelerate infrastructure development, bringing in the capital and expertise necessary for building modern, sustainable transport systems. Sustainability initiatives should also be prioritized to ensure that the environmental impact of transport systems is minimized.

In conclusion, trade and transport are central to economic growth, particularly for countries seeking to enhance their position in the global economy. By addressing infrastructure gaps, simplifying

trade policies, and embracing technological innovations, nations like Nepal can unlock the immense potential offered by these sectors. Strategic investments, regional cooperation, and a focus on sustainability will pave the way for a more prosperous, integrated, and resilient global economy. Through concerted efforts, trade and transport will continue to be powerful engines of economic development and prosperity for years to come.



# Transit Facilitation and Supply Chain Management: Global Best Practices and Nepal's Opportunities



**Prakash Prasad Pokharel**

*General Manager, Nepal Transit and Warehousing Company Ltd.*

## Introduction

Transit facilitation and supply chain management are pivotal for improving trade competitiveness, particularly for landlocked nations such as Nepal. Geographically constrained by its lack of direct access to seaports, Nepal faces unique challenges in integrating into global trade networks. This dependency on transit arrangements with neighboring countries, especially India, underscores the need for efficient and reliable systems to facilitate the movement of goods to and from international markets. In a world increasingly driven by globalization and complex supply chains, adopting global best practices in transit and logistics management is crucial for countries like Nepal to overcome geographical and logistical barriers.

Examining global models provides valuable insights into addressing transit-related challenges. For example, countries such as Switzerland and Austria, which share similar landlocked characteristics, have successfully employed policies like integrated transport infrastructure, digitalization in customs processes, and cross-border agreements to streamline transit operations. By learning from these strategies, Nepal can identify opportunities to optimize its own systems, fostering smoother trade flows and reduced transaction costs. Additionally, collaboration with regional partners, leveraging technology, and investing in infrastructure development can help Nepal build resilience and enhance its global trade competitiveness.

This exploration is not just about addressing immediate logistical issues but also about paving the way for sustainable economic growth. Effective transit facilitation and supply chain management have the potential to attract foreign investment, increase export capabilities, and bolster Nepal's position in regional and international trade frameworks. This article delves deeper into these global best practices and identifies actionable opportunities for Nepal, aligning them with its economic ambitions and development goals.

## Global Best Practices in Transit Facilitation

- 1. Streamlined Customs Procedures:** Leading economies implement key practices to reduce delays and improve trade efficiency. Pre-arrival processing allows traders to submit customs declarations before goods reach borders, expediting clearance and minimizing delays. For

instance, the U.S. Automated Commercial Environment (ACE) ensures faster processing and enhances supply chain predictability (CBP, 2021).

Electronic Data Interchange (EDI) replaces manual paperwork with real-time communication between customs, transport operators, and traders. Countries like Singapore and Japan employ advanced EDI systems to accelerate processes and reduce administrative burdens (UNCTAD, 2022). Risk-based inspections, such as Australia's Integrated Cargo System (ICS), prioritize high-risk shipments while streamlining low-risk clearances (Australian Border Force, 2020).

The European Union's New Computerized Transit System (NCTS) integrates electronic declarations and real-time monitoring, reducing delays and promoting trade integration across 35 countries (European Commission, 2021). These innovations highlight the transformative role of digital systems and risk management in modernizing customs, offering insights for Nepal's trade facilitation.

- 2. Digital Integration:** Digital integration has become a cornerstone of modern transit facilitation, offering transformative solutions to enhance efficiency, transparency, and cost-effectiveness in supply chain management. Countries such as Singapore have pioneered digital platforms like TradeNet, a comprehensive system that integrates end-to-end supply chain processes. By allowing seamless communication among stakeholders—customs, logistics providers, port authorities, and traders—TradeNet reduces administrative burdens and minimizes delays, resulting in significant cost savings and improved efficiency. Its centralized structure enables real-time tracking of shipments, automated document processing, and expedited customs clearances, setting a global benchmark for trade facilitation (World Bank, 2022).

Another revolutionary innovation in digital integration is blockchain technology. Blockchain ensures secure, tamper-proof records of trade transactions, which enhances trust and transparency across the supply chain. For instance, through the decentralized nature of blockchain, all stakeholders can access a shared ledger that records every stage of a shipment's journey, reducing discrepancies and disputes. This technology is particularly valuable in mitigating risks such as fraud and data manipulation, which can disrupt supply chains. By streamlining complex processes and ensuring accountability, blockchain contributes to smoother trade operations and fosters greater confidence among trading partners (World Bank, 2022).

Adopting such digital practices offers substantial benefits for landlocked countries like Nepal, where trade is heavily reliant on transit through neighboring countries. Digital platforms and blockchain can address key inefficiencies in Nepal's current transit systems

by reducing paperwork, ensuring timely delivery, and creating secure, transparent records of goods in transit. Investing in these technologies could significantly enhance Nepal's ability to integrate into global supply chains, improve its trade competitiveness, and attract foreign investment. Emulating global leaders in digital transit facilitation will enable Nepal to overcome its geographical constraints and strengthen its trade potential.

- 3. Regional Cooperation:** Regional cooperation is a critical pillar of effective transit facilitation, offering a framework for harmonizing policies, reducing trade barriers, and fostering economic integration. Agreements such as the ASEAN Free Trade Area (AFTA) exemplify how regional trade frameworks can streamline cross-border trade. By standardizing regulations, simplifying customs procedures, and minimizing non-tariff barriers, AFTA has enhanced trade efficiency among its member states, creating a more predictable and seamless transit environment (ASEAN Secretariat, 2023).

Such cooperation promotes mutual benefits, including reduced transit times, lower logistics costs, and expanded market access for businesses. For landlocked countries like Nepal, emulating these practices by fostering stronger regional ties, particularly within South Asia, can help address transit challenges and boost economic growth.

- 4. Efficient Infrastructure:** Investing in efficient infrastructure is a cornerstone of modern transit facilitation, significantly reducing transit time and costs while enhancing overall supply chain performance. Multimodal transport systems, which integrate road, rail, and waterways, allow seamless movement of goods, optimizing routes and reducing dependency on a single transport mode. Dedicated freight corridors and inland container depots (ICDs) further bolster efficiency by streamlining cargo handling and reducing congestion at ports.

China's Belt and Road Initiative (BRI) exemplifies the transformative impact of large-scale infrastructure development. By building an extensive network of railways, highways, and logistics hubs across multiple countries, the BRI has improved regional connectivity, lowered trade costs, and created new economic opportunities (UNESCAP, 2023).

For Nepal, strategic investments in similar infrastructure, including cross-border corridors and ICDs, could significantly enhance its trade potential. Such developments would enable faster transit, reduce logistical costs, and improve integration into global value chains, thereby driving economic growth.

- 5. Single Window Systems:** Countries like South Korea have successfully implemented single window systems that integrate all regulatory requirements into one digital platform, expediting cargo clearance and reducing redundancies (OECD, 2022). Single window systems have revolutionized transit facilitation by consolidating all regulatory and compliance processes



into a unified digital platform, significantly expediting cargo clearance and eliminating redundancies. South Korea stands out as a global leader in this domain, with its advanced single window system enabling seamless coordination among customs authorities, port operators, and other regulatory agencies. By providing a single point of access for submitting and processing trade-related documents, this system reduces paperwork, minimizes delays, and enhances transparency in trade operations (OECD, 2022).

Such systems offer substantial benefits, including lower administrative costs, faster transit times, and improved predictability in supply chain management. For Nepal, adopting a similar approach could simplify cross-border trade, boost efficiency, and enhance its competitiveness in global markets.

## Nepal's Transit Challenges

**Dependency on India:** Nepal's transit challenges are primarily rooted in its heavy reliance on India for access to international trade routes. The country's trade is predominantly channeled through Indian ports like Kolkata and Visakhapatnam, creating a dependency on India's infrastructure and transport systems. This dependence exposes Nepal to significant vulnerabilities, particularly in the face of geopolitical uncertainties and potential disruptions in cross-border trade relations. Any political or economic tensions between Nepal and India could lead to delays, higher costs, or even interruptions in the flow of goods. Such challenges highlight the need for Nepal to explore alternative trade routes and diversify its access to global markets to reduce reliance on a single neighboring country. Nepal's trade largely depends on Indian ports such as Kolkata and Visakhapatnam, leading to vulnerabilities due to geopolitical factors (ADB, 2023). Even though, The **Transit Treaty between Nepal and India** plays a crucial role in addressing Nepal's dependency on India for international trade. The treaty, which was signed in 1999 and renewed periodically, grants Nepal the right to access Indian ports and transport routes for the movement of goods to and from third countries. The provisions of the treaty ensure that Nepal's trade flows through Indian territory are facilitated under agreed terms, promoting smooth transit operations.

**Infrastructure Gaps:** Nepal faces significant transit challenges due to its infrastructure gaps, which hinder the efficient movement of goods and trade. The country's road networks, particularly in rural and remote areas, are often poorly developed or in disrepair, causing delays and increasing transportation costs. Inadequate warehousing facilities further exacerbate the issue, as limited storage space and outdated facilities create bottlenecks in supply chains, leading to inefficiencies in managing inventories and distributing goods. Additionally, the lack of multimodal transport options—such as integrated systems that combine road, rail, and air transport—limits the flexibility and scalability of Nepal's logistics sector. This absence of seamless connectivity between



different modes of transport prevents the country from optimizing its trade routes and reduces its competitiveness in regional and global markets. Consequently, these infrastructure limitations not only increase the cost of doing business but also hinder Nepal's ability to efficiently tap into international trade opportunities.

**Bureaucratic Delays:** Lengthy customs clearance processes and non-standardized documentation add to transit times and costs. Bureaucratic delays are a significant challenge for Nepal's transit system, contributing to increased transit times and costs. Lengthy customs clearance processes, including multiple checks and approvals, often lead to substantial delays at border crossings and ports. These delays are exacerbated by a lack of standardization in documentation and procedures, which makes it difficult for traders to navigate the complex and inconsistent requirements across different transit points. According to a 2023 report by the Asian Development Bank (ADB), these inefficiencies in customs and documentation not only slow down the movement of goods but also lead to higher operational costs, as businesses must pay for additional handling and storage during prolonged waiting times. The World Bank (2021) further emphasizes that these bureaucratic hurdles prevent businesses from planning and coordinating shipments effectively, thus diminishing Nepal's competitiveness in international trade. Streamlining and standardizing these processes is essential for improving trade facilitation in Nepal (ADB, 2023; World Bank, 2021).

**Limited Digitalization:** The lack of advanced digital systems for tracking goods and managing supply chains affects operational efficiency. Limited digitalization remains a significant challenge in Nepal's transit system, hindering the efficient movement of goods and increasing operational costs. The absence of advanced digital systems for tracking shipments and managing supply chains results in delays, lack of real-time visibility, and increased vulnerability to errors or theft. Without integrated platforms that utilize technologies such as GPS, blockchain, or AI, it becomes difficult to optimize routes, monitor cargo, or manage inventory efficiently. The Asian Development Bank (2023) notes that outdated systems and a reliance on manual processes lead to inefficiencies, especially during customs clearance and transit operations, which further add to the transit time and costs. Additionally, the World Bank (2021) highlights that Nepal's limited digital infrastructure also prevents stakeholders from collaborating effectively, as information is not readily accessible across different entities involved in the logistics chain. The digital divide thus impacts Nepal's trade competitiveness and its ability to integrate with global supply chains, making it crucial to invest in modern digital solutions to improve efficiency and transparency (ADB, 2023; World Bank, 2021).

## Opportunities for Nepal

1. **India-Nepal Transit Treaty:** The India-Nepal Transit Treaty, a cornerstone agreement governing trade and transit between the two nations, offers Nepal significant opportunities

to enhance its transit facilitation and supply chain management. One of the key benefits is the **access to Indian ports**, including Kolkata, Haldia, and Vishakhapatnam, which serve as Nepal's primary gateways for international trade. These ports provide crucial connectivity for Nepal, facilitating cost-effective and efficient movement of goods to and from global markets (Government of Nepal, 2020). Moreover, the treaty provisions allow for **transit rights across Indian territory**, which are vital for a landlocked country like Nepal. This access helps mitigate geographic disadvantages and reduces logistics costs, enhancing Nepal's trade competitiveness. For instance, the provision for electronic cargo tracking systems (ECTS) enables real-time tracking of shipments, improving transparency and reducing transit times (Ministry of External Affairs, India, 2021).

The treaty also underscores streamlined customs procedures, including provisions for pre-arrival processing, simplified documentation, and risk-based inspections, aligning Nepal with global best practices. Such measures not only expedite cross-border trade but also minimize costs associated with delays and demurrage, thereby benefiting Nepalese traders (World Bank, 2022). In addition, the treaty promotes regional cooperation by integrating Nepal into South Asia's broader supply chain networks. Leveraging its strategic location, Nepal can position itself as a transit hub for regional trade between India, China, and Bangladesh. This regional integration can open up opportunities for new trade routes, increased foreign investment, and enhanced market access (Asian Development Bank, 2021).

The India-Nepal Transit Treaty, when coupled with global best practices in transit facilitation such as digitized customs systems and risk-based inspections, provides Nepal with a unique platform to modernize its supply chain infrastructure. By capitalizing on these opportunities, Nepal can overcome its landlocked challenges and emerge as a more competitive player in regional and global trade.

2. **Adopting Digital Platforms:** Developing a national single window system and leveraging blockchain for supply chain transparency can significantly improve trade efficiency. Collaborations with international organizations for technical expertise and funding can accelerate implementation (World Customs Organization, 2023).
3. **Improving Infrastructure:** Investing in strategic infrastructure such as dry ports, rail connectivity to Indian ports, and integrated check posts (ICPs) can reduce logistical bottlenecks. Projects like the Kathmandu-Tarai Fast Track and planned rail links with India and China can further enhance connectivity. Nepal has established dry ports under the Ministry of Industry, Commerce, and Supply through a nodal agency called the Nepal Intermodal Transport Development Board (NITDB). These dry ports, developed to provide

critical logistical support, whereas NTWCL also working on the same. Facilities at locations such as Birgunj and Bhairahawa have significantly enhanced customs clearance efficiency and reduced dependence on foreign infrastructure (NITDB, 2023).

4. **Strengthening Regional Cooperation:** Joining regional frameworks such as the South Asia Subregional Economic Cooperation (SASEC) program can facilitate knowledge sharing and access to funding for transit projects (SASEC Secretariat, 2022).
5. **Capacity Building:** Enhancing the skills of customs officials and logistics professionals through training programs can address inefficiencies in handling goods (World Trade Organization, 2023).
6. **Policy Reforms:** Simplifying trade-related regulations, aligning with international standards, and fostering public-private partnerships (PPPs) can attract investment in the supply chain sector.
7. **Leveraging Geopolitical Location:** Nepal's strategic location between India and China positions it as a potential transit hub for regional trade. Strengthening trilateral trade agreements and infrastructure development can unlock this potential (UNCTAD, 2023).

## Logistics and Transit Facilitation Initiatives in Nepal

Nepal has taken significant steps to address logistical challenges and facilitate transit through the development of dry ports, road and rail connectivity, and institutional frameworks. The Nepal Intermodal Transport Development Board (NITDB), under the Ministry of Industry, Commerce, and Supply, is the nodal agency responsible for the development and management of dry ports. Key dry ports at Birgunj, Bhairahawa, and Kakarbhitta have been instrumental in providing inland clearance facilities, reducing dependency on Indian transit points (NITDB, 2023).

The NTWCL plays a complementary role by supporting the government's logistical initiatives. By providing warehousing facilities, managing customs clearance operations, and facilitating cross-border trade, NTWCL ensures smoother transit for Nepal's imports and exports. Additionally, the proposed rail connectivity projects with China and India aim to integrate Nepal into regional and global supply chains more effectively (Nepal Railways Company, 2023).

**Case Study: Inland Container Depots (ICDs):** The development of Inland Container Depots at key locations in Nepal, such as Birgunj and Bhairahawa, demonstrates the potential for improved trade facilitation. These ICDs have reduced dependency on Indian warehouses, lowered transit times, and provided customs clearance facilities closer to trade hubs. Additionally, NTWCL's involvement in managing these facilities can be expected to contribute more to smoother logistical operations.

## Future Directions for Nepal

Here, focuses on enhancing logistics and transit systems by developing a national strategy aligned with regional trade, fostering public-private partnerships for infrastructure investment, and utilizing digital technologies like blockchain, GPS, and AI for improved supply chain management. It also emphasizes strengthening institutions like NITDB and NTWCL, improving their capacity to address logistics challenges, and promoting environmentally sustainable practices such as electrified rail transport and sustainable warehousing.

To justify the establishment of NTWCL by the Government of Nepal and strengthen its relevance, it is proposed that the management of the dry port constructed by the NITDB be entrusted to NTWCL. Leveraging NTWCL's proven expertise in logistics, transit, and warehouse management, this transition would fulfill the purpose of its establishment, ensure the dry port's sustainability, and enhance operational efficiency while aligning with the mutual objectives of both organizations.

- **Integrated Logistics Planning and Management:** Developing a national logistics strategy that aligns with regional trade frameworks and prioritizes multimodal transport development. By working together, NTWCL and NITDB can play a pivotal role in crafting and implementing this strategy, ensuring cohesive efforts toward advancing Nepal's trade and logistics infrastructure.
- **Public-Private Partnerships (PPPs):** Encouraging private sector investment in logistics infrastructure and digital solutions.
- **Digitalization and Transparency:** Expanding the use of technologies like blockchain, GPS tracking, and artificial intelligence (AI) in supply chain management.
- **Strengthening Institutions:** Enhancing the capacity of institutions like NITDB and NTWCL to manage logistics and transit challenges effectively.
- **Environmental Sustainability:** Promoting eco-friendly logistics practices, such as electrified rail transport and sustainable warehousing.

## Conclusion

By adopting global best practices and addressing domestic challenges, Nepal can transform its transit and supply chain landscape, fostering economic growth, reduce logistic cost and regional integration. Strategic investments in digitalization, infrastructure, and policy reforms are key to realizing these opportunities. With concerted efforts from the government, private sector, and international partners, Nepal can emerge as a competitive player in the global trade arena.

## Bibliography

- Asian Development Bank. (2023). *South Asia Economic Report: Infrastructure Development and Trade Facilitation*. Retrieved from <https://www.adb.org>
- Asian Development Bank (ADB). (2023). *Nepal: Trade and Transit Challenges*. Manila: Asian Development Bank.
- Asian Development Bank. (2021). *Regional Integration and Supply Chain Development in South Asia*. Retrieved from <https://www.adb.org>
- ASEAN Secretariat. (2023). *ASEAN Trade and Transit Agreements: Progress and Challenges*. Retrieved from <https://asean.org>
- Australian Border Force. (2020). *Integrated Cargo System (ICS): Enhancing Customs Efficiency*. Retrieved from <https://www.abf.gov.au>
- European Commission. (2021). *New Computerized Transit System (NCTS): Enhancing Customs Efficiency*. Retrieved from <https://ec.europa.eu>
- European Commission. (2021). *The New Computerized Transit System (NCTS): Facilitating Trade in the European Union*. Retrieved from <https://ec.europa.eu>
- Government of Nepal. (2020). *India-Nepal Transit Treaty: An Overview of Opportunities and Challenges*. Retrieved from <https://mofa.gov.np>
- Ministry of External Affairs, India. (2021). *India-Nepal Trade and Transit Agreement: Enhancing Connectivity and Cooperation*. Retrieved from <https://www.mea.gov.in>
- Nepal Intermodal Transport Development Board (NITDB). (2023). *Annual Report: Dry Ports and Transit Solutions in Nepal*. Retrieved from <http://www.nitdb.gov.np>
- Nepal Railways Company. (2023). *Rail Connectivity Initiatives: Linking Nepal to Regional Trade*. Retrieved from <https://www.nrc.gov.np>
- OECD. (2022). *Trade Facilitation Indicators: Lessons from Single Window Systems*. Organization for Economic Co-operation and Development. Retrieved from <https://www.oecd.org>
- SASEC Secretariat. (2022). *South Asia Subregional Economic Cooperation: Enhancing Regional Trade and Transit*. Retrieved from <https://www.sasec.asia>
- UNESCAP. (2023). *Belt and Road Initiative: Opportunities for Landlocked Developing Countries*. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. Retrieved from <https://www.unescap.org>

- UNCTAD. (2023). *Challenges and Opportunities for Landlocked Developing Countries (LLDCs)*. United Nations Conference on Trade and Development. Retrieved from <https://unctad.org>
- U.S. Customs and Border Protection. (2021). *Automated Commercial Environment (ACE)*. Retrieved from <https://www.cbp.gov>
- United Nations Conference on Trade and Development. (2022). *Digitalizing Customs and Trade Facilitation: Opportunities and Challenges*. Retrieved from <https://unctad.org>
- World Bank. (2022). *Digital Supply Chains: Leveraging Technology for Trade Efficiency*. Retrieved from <https://www.worldbank.org>
- World Bank. (2021). *Logistics and Trade Facilitation in Nepal: Addressing Bottlenecks and Boosting Competitiveness*. Washington, D.C.: The World Bank Group.
- World Bank. (2022). *Facilitating Trade and Transit in South Asia: A Focus on Landlocked Countries*. Retrieved from <https://www.worldbank.org>
- World Customs Organization. (2023). *Modernizing Customs Operations: Risk-based Management Systems*. Retrieved from <http://www.wcoomd.org>
- World Trade Organization. (2023). *Capacity Building for Trade Facilitation: A Global Perspective*. Retrieved from <https://www.wto.org>



# SWOT analysis on The EU's Corporate Sustainability Due Diligence (CSDD) Directive: The expected impact on Nepali Export Industries



**Rajendra Singh**

*Deputy Director, Trade and Export Promotion Centre*



The Corporate Sustainability Due Diligence Directive aims to promote sustainable and responsible business practices in EU Member States. This initiative stems from the growing recognition that companies have a significant impact on environmental, social, and governance (ESG) factors, which affect global supply chains, human rights, and the environment.

The Directive on Corporate Sustainability Due Diligence (Directive 2024/1760) entered into force on 25 July 2024. The aim of the directive is to promote sustainable and responsible corporate behaviour across companies and their global value chains. The new rules will ensure that companies across the spectrum identify and address the adverse human rights and environmental impacts of their operations, both within and outside Europe.

Companies in developing countries such as Nepal need to prepare: Better protection of human rights and the environment; Sustainable investment, capacity building and support for companies along the value chain; Improved sustainability-related practices; Increased compliance with international standards; Improved living conditions for people

## **Obligations of exporting companies**

Under the directive, corporate enterprises must establish a due diligence duty. The key elements of this duty are identifying and addressing potential and actual adverse human rights and environmental impacts of the company's own operations, their subsidiaries and, where relevant, their business partners in their value chains. In addition, the Directive sets out the obligation for large companies to adopt and implement, through best efforts, a transition plan for climate change mitigation aligned



with the 2050 climate neutrality objective of the Paris Agreement as well as the intermediate targets under the European Climate Action Plan.

## The EU's to adopt sustainable corporate behavior

The Directive will contribute to a sustainable economy in the transition, in which businesses have a key role to play. A wide range of stakeholder groups, including civil society representatives, EU citizens, businesses and trade associations, are calling for mandatory due diligence rules. 705 of the businesses responding to the public consultation sent a clear message that the EU needs to take action on corporate sustainability.

Of these, a third recognize the need for action and are taking measures to address the adverse impacts of their operations on human rights or the environment. However, progress is slow and uneven. The increasing complexity and global nature of value chains therefore make it challenging for companies to obtain reliable information on the operations of their trading partners. The fragmentation of national rules on corporate, sustainability-related due diligence obligations further slows down the uptake of good practices. Umbrella measures by some EU Member States are not enough to help companies exploit their full potential and act sustainably.

EU rules will provide a uniform legal framework and ensure a level playing field for companies in the EU's single market. Such rules will foster international competition, foster innovation and ensure legal certainty for companies addressing sustainability impacts. This directive will guide businesses towards responsible behaviour and could become a new global standard in terms of mandatory environmental and human rights due diligence.

## SWOT ANALYSIS

### Strengths

#### 1. Market Access Opportunities:

- By addressing human rights issues and ensuring compliance with CSDD, Nepali companies will increase their chances of accessing the EU market, where strict ethical supply chain requirements exist.



#### 2. Competitive Edge for Ethical Businesses:

- Companies in Nepal that proactively address human rights issues, such as child labor and poor working conditions, will gain a competitive edge as preferred partners for EU-based businesses.





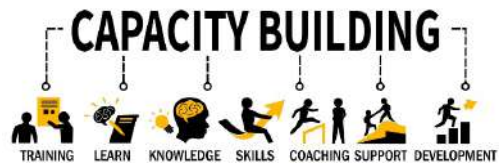
### 3. Social and Economic Benefits:

- Improved focus on human rights will lead to better working conditions, reduce exploitation, and contribute to a more equitable and sustainable workforce in Nepal.



### 4. Capacity Building and Support for SMEs:

- With CSDD provisions requiring support for SMEs, small businesses in Nepal can upgrade operations to meet international standards related to human rights and labor rights.



### 5. Alignment with Global Standards:

- Nepali export industries can enhance their alignment with internationally recognized human rights and labor conventions, such as prohibiting child labor, ensuring the right to life, and adhering to UN Guiding Principles on Business and Human Rights (UNGP). This will improve their reputation in global markets.



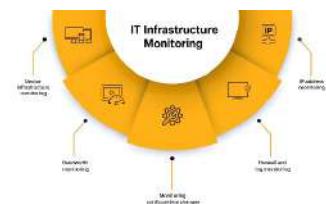
## Weaknesses

### 1. Prevalence of Human Rights Issues:

- Nepal still struggles with challenges like informal labor markets and workplace safety issues, particularly in sectors like textiles, carpets, and handicrafts. Compliance will require significant effort and reforms.

### 2. Lack of Monitoring Infrastructure:

- Nepali industries often lack proper systems for monitoring human rights compliance throughout their supply chains, making it difficult to identify and address violations.



### 3. Financial Constraints:

- Small and medium-sized enterprises (SMEs) in Nepal may find it costly to adopt new systems for ensuring compliance with environment conservation, human rights and labor standards.



### 4. Limited Awareness:

- Many Nepali businesses, especially in rural and semi-urban areas, lack awareness of international environment standard, human rights standards, such as those under UNGP and labor conventions.



### 5. Fragmented Supply Chains:

- The reliance on informal or unorganized supply chains makes it harder for businesses to ensure due diligence and compliance with human rights requirements.



## Opportunities

### 1. Improved Social Conditions:

- Emphasis on internationally recognized human rights will help eliminate unsafe working environments, and other exploitative practices, leading to improved living and working conditions.



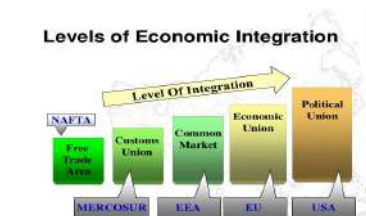
### 2. Access to Ethical Supply Chains:

- Compliance with human rights standards will make Nepali businesses attractive partners for EU companies looking to ensure ethical and responsible sourcing.



### 3. Integration into High-Value Markets:

- Industries like custom order programed and fine carpets, pashmina, and handicrafts will benefit from greater demand in European markets as they demonstrate adherence to environment, human rights and labor conventions.



#### 4. Government-Led Reforms:

- The Nepali government can leverage this opportunity to strengthen labor policies, improve regulatory frameworks, and align national laws with international standards.



#### 5. Capacity Building Initiatives:

- Large companies in the EU supply chain will provide financial and non-financial support, training, and tools to help Nepali businesses comply with human rights and labor requirements.



### Threats

#### 1. Exclusion from Global Value Chains:

- Non-compliance with human rights standards, such as workplace safety, could result in Nepali businesses being excluded from EU supply chains, leading to trade losses.



#### 2. Enforcement Challenges:

- Weak enforcement of labor laws and human rights protections in Nepal may create challenges for businesses trying to meet CSDD requirements.



#### 3. Increased Compliance Burden:

- SMEs may face indirect pressure from larger EU companies to monitor and improve human rights practices, even if they lack the capacity to do so.



#### 4. Reputational Risks:

- Companies failing to address human rights violations, such as child labor or unsafe work conditions, risk damaging their reputation globally.



#### 5. Cost of Human Rights Compliance:

- Transitioning to ethical and sustainable practices—like eliminating child labor or improving worker



safety—will involve additional costs, which can burden resource-constrained businesses.

## Conclusion

The Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDD) will have a significant impact on the Nepali export sector, particularly regarding compliance with international human rights standards. While challenges such as financial constraints, awareness gaps, and enforcement limitations exist, export industries that address these issues can unlock opportunities in the EU market. This directive also presents a chance for the government, businesses, and international partners to work together to eliminate labor exploitation, ensure safer workplaces, and create a more sustainable, ethical, and competitive corporate environment in Nepal.



## Application of AI in Public Service Delivery

**Shuveksha Sapkota**

*Mechanical Engineer, Ministry of Industry, Commerce and Supplies*

Artificial Intelligence (AI) is the term used to describe how technology, especially computer systems, can simulate human intelligence processes. In other words, Artificial intelligence (AI) is the field of computer science that focuses on developing systems capable of doing activities that traditionally require human intelligence, such as learning, problem solving, decision-making, and language comprehension. The term "public service" refers to government-provided services that address society's basic necessities, such as healthcare, education, transportation, and public safety, with the goal of enhancing people's welfare.

Historically, public service delivery was slow, bureaucratic, and frequently unavailable due to outmoded methods and inefficiency. With the increasing digitalization of society, governments have begun to recognize AI's potential to change service delivery in a variety of sectors, including healthcare, education, transportation, law enforcement, and social services. The public sector is significantly impacted by AI which is frequently regarded as one of the 21st century's most revolutionary technologies. In present context, governments all across the world are adopting AI technology to improve decision-making, reduce administrative burdens and provide citizens with more tailored services. According to the World Economic Forum, AI applications in government services have the potential to increase transparency, reduce corruption, and create smarter cities. When artificial intelligence is integrated into public service delivery, it not only increases operational efficiency but also promotes inclusivity and equity which ultimately represents a substantial shift on how government delivers essential services, making them more efficient, accessible, and responsive to the needs of citizens.

AI has a role in public service delivery that goes beyond automation; it facilitates accessibility, accuracy and efficiency along with the power to change how governments deal with their people from increasing public involvement to improving service delivery and policymaking. With little assistance from humans, AI systems are able to automate operations, streamline workflows, and anticipate demands, making it a great tool for improving the quality, efficiency, and accessibility of public services along identifying patterns, evaluating enormous volumes of data, and making judgments. AI can bring creative answers to the issues governments have in providing public services by streamlining procedures, cutting down on wait times, and providing individualized services.

### **(a) AI in Healthcare Sector**

AI is transforming healthcare by improving public service delivery with technologies like machine learning, natural language processing, and image recognition for advancing diagnoses, treatment plans, and patient management. In resource-limited countries, AI helps to alleviate healthcare pressures by reducing wait times and enhancing care quality. Overall, AI is playing a crucial role in modernizing healthcare systems. AI-powered diagnostic technologies, for example, can analyze medical images and data faster and more correctly than human doctors, enabling for the early detection of diseases such as cancer, cardiovascular disease, and neurological disorders. AI can also help hospitals manage their resources more effectively by forecasting patient admissions, optimizing personnel levels, and better allocating medical supplies. Furthermore, AI-powered chatbots and virtual health assistants provide individuals with easily accessible and timely health advice, lowering the pressure on healthcare providers and increasing overall patient satisfaction. Governments can also utilize AI to better monitor public health trends, predict disease outbreaks, and respond to emergencies, as demonstrated by the adoption of AI-based tools for COVID-19 contact tracking.

### **(b) AI in Education Sector**

AI is increasingly transforming public education systems. It offers personalized learning, enabling educators to address the diverse needs of students. By adjusting learning materials and assessments, AI caters to each student's pace and style. This makes education more tailored and effective. Overall, AI enhances inclusivity in the learning process. In the context of public service delivery, AI can automate administrative work for instructors, freeing them up to focus on teaching. Grading, attendance monitoring, and report generation are all automatable tasks that can help educational institutions become more efficient. AI can also help with ongoing learning by connecting learners to resources and providing individualized feedback. Furthermore, AI techniques can assist public school systems in better allocating resources. By examining student performance data, AI can help policymakers identify schools or regions that may require further assistance, allowing governments to better allocate resources. AI-based tutoring systems can bridge educational gaps by giving students with personalized assistance outside of traditional classroom hours.

### **(c) AI in Public Safety and Law Enforcement**

AI is being increasingly adopted to improve public safety and law enforcement. One key application is predictive policing, where AI analyzes past crime data to forecast when and where crimes might happen. This enables law enforcement to allocate resources more effectively. It also helps in taking proactive measures to prevent crimes. Overall, AI supports more efficient crime prevention strategies. Artificial intelligence is also used in facial recognition systems, which can help identify



suspects, missing persons, and people of interest in real time. While contentious, some countries have already used these systems to improve public safety and deter terrorist activity. Furthermore, AI-powered surveillance systems may analyze video feeds to spot anomalous activity and notify authorities of potential threats. In addition to crime prevention, AI helps with catastrophe management. AI systems may use data from a variety of sources, including meteorological forecasts, satellite imaging, and social media, to forecast natural disasters like floods, earthquakes, and wildfires. Governments can utilize this data to more effectively deploy emergency services and communicate crucial information to citizens.

#### **(d) AI in Transport and Smart Cities**

Smart cities are a prime example of how AI can improve public services. AI in transportation helps optimize traffic flow, minimize congestion, and increase safety. Intelligent traffic systems use real-time data to adjust traffic lights and manage public transport. They also guide vehicles to the most efficient routes. Overall, AI enhances urban mobility and efficiency. AI is also powering autonomous automobiles, which have the potential to transform public transit. AI-powered vehicles can improve safety, minimize traffic accidents, and lower the cost of public transportation by eliminating human error. Furthermore, artificial intelligence can be utilized to evaluate transportation data and improve urban infrastructure management, resulting in better service delivery in developing metropolitan regions. AI can improve services in smart cities such as trash management, electricity distribution, and water supply by maximizing resource utilization and lowering environmental impact. AI can monitor city systems in real time, find inefficiencies, and recommend improvements, helping to create more sustainable and livable urban settings.

#### **(e) AI in Social Services and Welfare**

AI can enhance the delivery of social services such as welfare, unemployment benefits, and housing assistance. By automating processes like application review, eligibility checks, and benefit distribution, AI reduces the administrative load on government agencies. This leads to more efficient and timely service delivery. Additionally, AI helps improve the overall functioning of social safety nets. The use of AI streamlines these essential services for better public support. AI may also be used to detect fraud in welfare programs by studying patterns and alerting to suspect activities. Machine learning algorithms can evaluate enormous amounts of data to detect abnormalities and reduce instances of misuse, ensuring that public resources are directed to people in actual need. Furthermore, artificial intelligence has the potential to significantly improve service accessibility for vulnerable people. For example, AI-powered virtual assistants can aid the elderly and people with disabilities in navigating public service systems, making it easier for them to apply for benefits or access social services.

## Challenges and Limitations

Despite the potential benefits of AI in public service delivery, integrating it into government services poses a number of problems like adoption, such as worries about security, data privacy, and the digital divide. Public sector AI systems require access to massive volumes of personal data, and there are considerable hazards connected with its misuse or violation. While AI has the potential to improve public services, certain populations, particularly those who do not have access to digital technologies, risk falling behind. Governments must ensure that AI solutions are accessible and egalitarian, so that no one is denied from the benefits of AI-enhanced services.

Furthermore, the employment of AI in decision-making presents issues of accountability and transparency. AI systems are frequently referred to be "black boxes, " which makes it difficult to understand how decisions are made. In the public sector, AI-driven judgments must be visible, explainable, and accountable to citizens. AI, while powerful, cannot fully replicate human complex problem-solving and judgment, especially in situations requiring creative thinking and nuanced solutions. It also struggles with collaboration across diverse data sources, limiting its effectiveness in multi-faceted environments. AI systems rely heavily on data, so when data is scarce or unsuitable, their outputs may be inaccurate or biased. Additionally, AI lacks the ability to build trust and foster relationships with citizens, which is critical in public service delivery. This limitation makes AI less effective in contexts where human empathy and connection are essential. In highly regulated government sectors, the complexity of existing regulations can make AI integration challenging, requiring careful oversight and adjustments. These factors underscore the need for human involvement and regulatory considerations when implementing AI in public services. Overall, while AI can enhance efficiency, it is not a replacement for human decision-making, collaboration, and ethical judgment in critical areas.

Thus artificial intelligence has the potential to transform public service delivery, making it more efficient, accessible, and responsive to citizen requirements. AI is boosting government activities such as healthcare and education, as well as law enforcement and social services, by optimizing resource allocation and increasing citizen happiness. However, concerns about data privacy, security, and equity must be addressed to guarantee that AI is utilized responsibly and benefits all populations.

As governments continue to investigate AI's possibilities, engagement with tech companies, data scientists, and citizens will be critical in developing regulations that promote innovation while adhering to ethical principles. With the correct strategy, AI can help create smarter, more efficient, and inclusive public services that meet the challenges of the twenty-first century. Overall, while AI can provide numerous benefits to the public sector, it is critical to carefully assess its application and limitations. One thing is certain: agencies will increasingly incorporate AI technology in the



next years, emphasizing the need of understanding how to evaluate AI prospects inside public sector programs and services.



Image source: <https://www.grosvenor.com.au/wp-content/uploads/AI-in-public-sector-1-990x558.jpg>



# Higher Education Marketing In Nepal: Conceptual Review

**Umesh Bhakta Joshi**

*PhD Scholar, Faculty of Management, Tribhuvan University*

## **Abstract**

*Eventhough higher education has an enormous capacity to change society globally, its contribution to fulfill the national interest in Nepal is nominal due to confusion about higher educational philosophy and its implementations by the Nepali Universities. The philosophy of higher education is found to be puzzling whether it is a commercialized product or pro-education when it is concerned with its marketing. Due to the liberalization policy, there are more than a dozen universities operating in Nepal. Among them, Tribhuvan University alone dominated all universities in terms of student enrollment, pass rate, drop rate, employmentability etc amidst new programs of higher education in other universities. In the case of Nepal, For example, Tribhuvan University, the student's choices and availability of its service plays a vital role in marketization of higher education. However, the quality which ensures employmentability comes on the verge of critical questions due to the gradual increment of labour migrants and 'No Objection Letters' seekers for abroad study.*

Keywords: Education service marketing, liberalizations, commodification, Nepal

## **Introduction**

Higher education across the globe has an enormous capacity to change society and contribute to producing public goods. The knowledge transfer, economic development and community engagement are the basic elements to translate state/public missions into reality. In the word of Papadimitriou (2020), the former two aspects of higher education are easily measurable whereas community engagements are critical. Community engagement is influenced by various factors such as structure, agents, and procedures determined by communities at local, national, regional and international levels (Jacob et al. 2015). Beneworth et al. (2018, 17) define community engagement as a “process whereby universities engage with community stakeholders to undertake joint activities that can be mutually beneficial even if each side benefits in a different way”. As the public mission of the universities derives from the definition of their work in the public domain, the various types of related activities encompass economic development, technology transfer, community engagement and community partnership (Calhoun 2011). Under the umbrella framework of the public mission,

higher education institutions focuses on the transmission of knowledge through teaching, the creation of knowledge through research and engagement with society through commodification and financialization (Cooper, 2017, Pinheiro et al 2015, Addie, 2017). Academic entrepreneurialism emphasizes the structural changes in curricula in order to achieve a higher degree of employability and marketability. Thus, academic preparation aligns with the labour market requirements.

In this purview, the employability and marketability issue of higher education is not so easy to find out their relationship eventhough both issues are intertwined particularly in a developing country like Nepal. Therefore, the factors and conceptual clarity determine the public mission of employability and marketability ultimately. Theoretically, the following factors are discussed to elucidate that higher education is the public good through its marketing.

### **Public Services and its Marketing Orientation**

The public sector organizations are concerned with providing various services to the community. It is, however, relevant here to see that delivering public services constitutes an important concern to deliver ‘citizen value’ and also to provide the citizens ‘satisfaction’ with the service provision. Delivering desired satisfaction to the customers’ demands. For example, not only effectiveness and efficiency in service delivery but also transparency and accountability in the overall delivery processes to ensure organization providers’ response and accountable behavior towards the needs and expectations of the citizens. One should, therefore be concerned with the idea that marketing can also be used in the public sector organizational providers to better their performance to serve that citizens. This demands, on the other hand, to understand the extent of diversity in the case of public services. It is relevant, here, to focus on the characteristics of public services.

At the most basic level, “the majority of public goods are in fact services rather than physical product and as such are characterized by intangibility, inseparability, heterogeneity and perishability”(Kotter and Andressen in Laing 2003, 431p). Beyond this basic level, “the core defining characteristics of public services have been as including dominance of political objectives the primacy of citizen and multi-dimensional customers” (Lovelock and Weinberg in Laing 2003, 432p).

A common understanding of marketing usually involves determining the needs of the customers, what customers want or need, informing them about the nature and availability of services- targeting the customers, developing mechanisms to persuade or convince them to use the services, establishing mechanisms for recording the customers’ response to services enhancing customers satisfaction or delivering desired satisfaction with the use of services- satisfying customers’ needs plus achieving organization goals. Marketing is the “ activities, set of institutions, and processes- always inter conned and interdependent- to identify, anticipate, create, communicate, deliver and exchange valuable offerings that satisfy clients, audiences, partners and society at large. In the

era when public sector organizations must perform better to respond better to the public interest, irrespective of whether they govern the character of public provision as opposed to producing goods and services themselves, marketing can help (Serrate 2020, 5).

In marketing public services, one must be aware of:

- The diversity that exists in the case of public services
- The way organization providers operate to deliver services
- The need to serve the collective interest/public interest and the state of the reflection of the same in political decisions
- The state of public sector monopolies- the state providing the services that happen to be of monopolistic nature

It is important here to focus on ‘marketing orientation’. There are three important components of marketing orientation as identified by Narver and Slater (Narver and Slater-1990 in Palmer 2000, 6P).

- a. Customer orientation: The organizational provider should know or understand its ‘current’ and ‘potential’ customers. The ideas of this type of orientation is to create ‘superior value’ for them, thereby increasing the flow of benefits to the customers in relation to the cost paid by them or vice versa. This appears crucial to the acceptance and use of services by the customers.
- b. Competitor orientation: The organizational providers are required to know or understand their ‘present’ and ‘potential’ competitors. They should have a proper understanding of competitor’s short run ‘strength and weakness’ as well as long term ‘strategies and capabilities’.
- c. Interfunctional coordination: This dimension is concerned with the functional aspect of organizational providers in term of use of input of resources- the ‘manner in which they use the resource in facts to create superior value’ for target customers. The organizational providers are supposed to ‘mobilize and integrate all the resources effectively to meet the needs of the customers. The basic idea is that effectiveness and efficiency in the use of resources should be in line with meeting the needs of the customers. All the staff should have an orientation that creating ‘superior value’ for customers depends upon the actual performance shown by them. It is to see that organizational provider integrates all types of resources efficiently without wastage to meet customers’ needs.

Palmer (2000, 6-7p) mentions that ‘marketing orientation is used to describe both – the philosophy of an organization ( a business vs service philosophy) and the techniques which it uses... Marketing orientation is associated with ‘ a range of techniques ( e.g. market research). The techniques of

services marketing also includes pricing, the design of channels of distribution, motivation and control of service personnel and new product development.

Marketing, with its roots in business, has increasingly been recognized as an important concern of government organizations particularly to ensure the benefits that marketing approaches offer to meet the needs of citizens in a more responsive manner. The importance of marketing in public service is likely to increase with the acceptance of a new management orientation that puts ‘value’ on the use of business-like approaches or private sector principles/tools in the functioning of the public sector. One can also notice that marketing represents relatively a new concern in government and it is seen that public sector operations do differ from that of the business/private sector. It is in this regard that one cannot expect an easy application of marketing approaches in the government. It is relevant here to see the differences between public and private sector models.

Marketing appears as an important concern particularly when a situation of competition prevails among providers of goods/services. If the services provided in a particular situation happen to be the of monopolistic nature, then the adoption of marketing approaches usually by organizational providers comes in question.

One cannot expect that the marketing needs of public and private services appear the same. The “marketing needs of ‘pure public service’ can differ from those of the private sector” (Palmer 2000, 26 p). To him, the following differences appear worth taking ( Palmer 2000, 26-27p).

A market exists in which buyers and sellers are free to choose with whom they wish to do business. This is the assumption based on the traditional definition of marketing. In the public sector, “choice is often neither available nor possible in practical terms. In effect, customers of social services cannot normally choose to receive their services from a provider other that which has been designated”. On the other hand, many public sector service providers are “constrained in the choice of clients which they are able to target.”

The aim of “most private sector organizations is to earn profits” (for owners). In contrast to these quantifiable objectives. “Many public sector services operate with relatively diverse and unquantified objectives, for example, a museum may have a scholarly objective in addition to a more quantifiable objective of maximizing revenue.

The private sector is “ usually able to monitor the results of its marketing activities as the benefits are usually internal to the organization.” But, “ many of the aims which public sector organizations seek to achieve are external and less statement or balance sheet cannot be produced in a way which is possible in a private...”

The “degree of discretion given to a public sector marketing manager is usually less than that given to a counterpart in the private sector”. It is to see that “statutorily determined standards affect

public sector organization to a greater extent than the private sector, for example, the marketing of educational facilities is constrained by the need to adhere to the national curriculum”.

It is important to note that “many of the marketing mix elements which private sector organizations can tailor to meet the needs of specific groups of users are often not open to public sector marketers. For non-traded public services, price – if it is used at all-it is a reflection of centrally determined social values rather than the value of placed or on a service by the consumer”.

One can also observe “difficulty in marketing non-traded public services particularly to identify who the customer is”. It is to note that “unlike most private services, the recipient is very often not the customer. In the case of state education, the customer could be viewed either as a child undertaking the education, the parents of the children or society or as a whole which is investing in a trained workforce of tomorrow.”

Therefore marketing of higher education service places higher importance to prepare human resources required for today and tomorrow.

## **Marketing of higher education**

Higher education is a new field for practice but may suffer from a lack of theoretical discourse. Early writers on educational marketing such as Gray(1991) and McMurty(1991) argued for the domestication of the development of a home-grown philosophy of marketing, rooted in the context of education rather than being some form of imported wisdom(Quoted from Maringe and Gibbs, 2008, xi).

Maringes and Gibbs(2008, xii) put forward three counter-arguments with each other.

The first, they argue

... marketing is one way in which value can be exchanged and delivered. Education needs to embrace the marketing philosophy as an integral part of its development and delivery.

The second, they argue

Education should never be commoditized. It should not be seen as a piece of furniture in a shop with a price tag on it. It is both a process and product of interaction between the learner, the material of learning, the instructors or facilitators of learning, and the variety of resources used to aid the learning process. Yet, because it is so important... its value would be more effectively delivered from a marketing perspective.

The third, they argue

... marketing as a concept goes beyond the ordinarily accepted views of advertising and promotion. Thus, marketing is about the exchange and delivery of value between those who

provide the educational service and those who seek to benefit from it.

From these arguments, it is derived that marketing is not a means to an end but as a process of building relationships based on trust and aimed at empowering the clients or customers of higher education.

The analysis revealed that institutions showcased organization development that provided specialized knowledge for students to leverage for economic gain. It highlighted curricula to develop and certify student entrepreneurs and presented co-curricula as pathways to the higher education industry. It matters of equity, distinctiveness and balance in institutional purpose and values.

The above counter arguments reveal two kinds of views on the marketing of higher education: marketing for commodification and marketing for pro-education.

### **Marketing for commodification**

Based on the philosophy of doing business, the marketing of higher education stresses its commoditization. Commodification refers to the production and delivery of goods and services for monetized exchange by capitalist firms in pursuit of profit. In Marxist political economy, commodification takes place when economic value is assigned to something that traditionally would not be considered in economic terms, for example, an idea, identity or gender (Maringe and Gibbs, 2008, 11p.). This definition of commodification highlights basically three components: goods and services are produced for exchange, exchanges are monetized and monetary transactions take place for the purpose of profit. Based on this concept of marketing, higher education seems as a kind of commodity which is only for profit or monetary gain. It emphasizes the strategies of marketing in which monetary gain is a precondition. Students are considered and taken care of as customers. Eagle and Breman (2007) argue that educators hurry up for the adoption of fees. They further argue that this tendency encourages them to demand more for their money either by virtue of an institution's reputation to secure an advantage in the job market or by the exchange value of their degree.

The remarks of Hassan (2003, 79p) against the commodification of higher education.

In the last twenty years, however, [the university] has metamorphosed rapidly into a completely different institution- if such a perpetually mobile business-oriented entity may still be called an 'institution'. So radically has the university changed that the typical academic, administrator or student from the 1960s and 1970s would barely recognize it today, it might seem to them to be more akin to a marketing company or advertizing agency, so concerned is it with profit, product, client, market share and branding image.



Thus, it ignores social values, culture, and national interests. This kind of concept is triggered by the concept of globalization and liberalization policy adopted globally.

## **Marketing for pro-education**

The mutually beneficial development of informed learning systems within which the development of relationships increases the opportunity for well-being and in which a duty of respect is owed and an obligation of fairness assumed (Marringe and Gibbs, 2008, 7p). The CORD Model seems appropriate for this concept of higher education marketing. The CORD model stands for Contextualization, Organization and Coordination, Research and Development, which provides a framework for raising the profile, the strategic focus and for developing a home-grown educational marketing philosophy.

## **Student's choices**

Understanding the student's choices is essential for the marketing strategies of the universities. Importantly, from the student's point of view, deciding on a university is a high-risk, complex process (Le, Dobele, and Robinson, 2019). The understanding of student choice is a key element for higher education marketing, the long-term success of the university and marketing strategy (Adefulu et al, 2019). This understanding can shape engagement and marketing relationships between the students and the university, providing relevant information and engaging to enhance the students' experience. The choices of the student are influenced by a wide range of factors such as the personality of the student, characteristics of the institution or influential information sources(Hemsley-Brown & Oplatka, 2015).

## **Marketing Mix: A5P model of marking public services**

The marketing 'mix' involves a set of elements or ingredients usually used by organizational providers to promote and deliver services to customers. It is "the set of tools available to an organization to shape the nature of its offer to customers"(Palmer 2000, 7p). The set of tools is used by an organization to develop marketing approaches and strategies that ultimately result in meeting the customer needs as well as achieving high-quality organizational performance. The public service marketing model involves a marketing mix of a set of elements that an organization users to structure and upgrade its service to customers. Dohoerty and Herne(2000, 128-33) have presented the A5Ps marketing model for public services. The model identifies 5Ps namely package, promotion, place, price and people. The model represents a framework consisting of five important ingredients which serve as 'tools' of an organization normally uses to give vision and direction to service providers.



## Methods

The study is based on Systematic Literature Review (SLR) method. In this article, all relevant articles and books related to higher education marketization were collected from Western and Non-western countries including Asian Context. Relevant variables of the education marketization such as education as a commodity, education as public goods, student choices and models of marketization reviewed. Based on the other theoretical pinning of higher education marketization, the Nepali cases were discussed. The data on higher education were retrieved from the University Grants Commission (2005-2019), National Statistical Offices and the Economy Survey 2019. The data were systematically collected, tabulated and presented in graphs and maps by using GIS software.

## Findings and Discussion

Globally the paradox of higher education is a hot discourse either it is public goods or private goods. In general, higher education is linked with employmentability so that it can contribute to national income. The higher education service is the process to mould the citizens' minds in line with the national interest. As the software of the mind of the citizens, it is difficult to segregate higher education either public goods or private goods or mixed. In the case of Nepal, how far employmentability is generated through higher education? What is their competency level after graduation? What is the student's choice level in Nepal? How marketization is going on? What is the profitability level in the public sector and private sectors due to higher education? These are crucial questions.

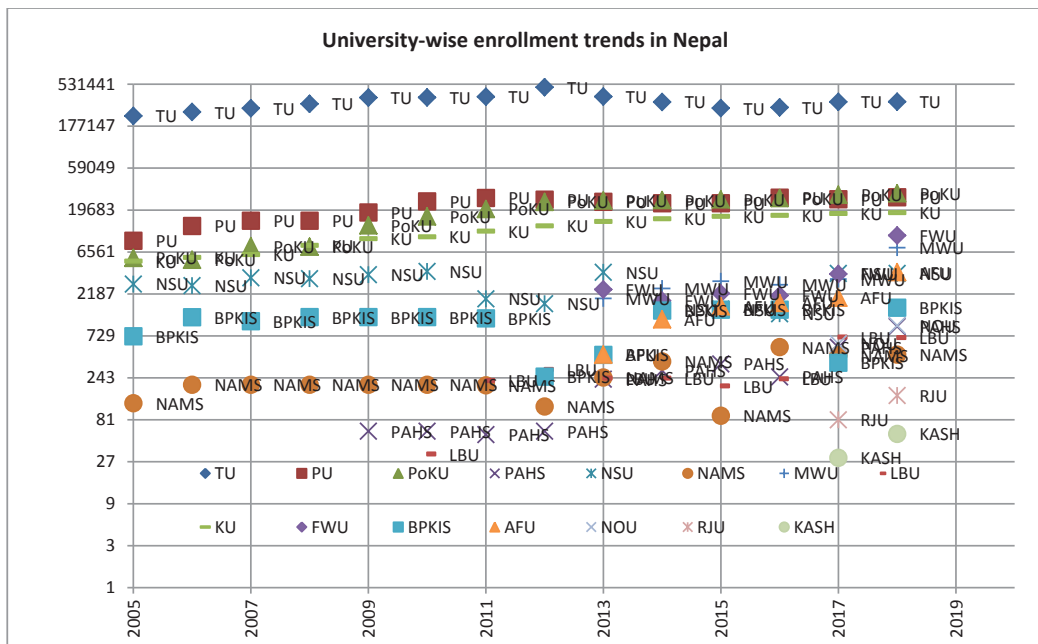
The constitution of Nepal define the national interest in Article 5, safeguarding freedom, sovereignty, territorial integrity, economic well-being and prosperity and others are the basic element of the national interest. Likewise, in Article 31, the right to education is defined as fundamental rights but missing the right to higher education. On the flip side, the state policies as defined in Article 51 cannot achieve without higher education. Education Policy 2019 defines the legal frameworks claiming "education for all" and "diversity management" as the motto of education policy.

In this legal constitutional framework of Nepal, the reality of higher education as a public good is entirely different from the constitutional explanation. The data of CBS(as of 2020) showed that 7.1 million people out of 20.7 million working age were employed whereas 908 thousand were unemployed. Sexwise, females were higher unemployed than males. Employment sector-wise, 67 percent of people were engaged in agriculture. The trade industry had the second largest share of employment (17.5 percent) followed by construction (13.8 percent). The informal sector's share is 62.2 percent. Occupation-wise 23.8 percent people were employed in service and sales occupations out of the total employed people whereas 43 percent were in elementary occupations.

Eventhough higher education is linked with employment, there are crucial issues associated with employmentability. Industrialist argues that they did not get proper human resource from the higher educational institution (HEI). The certificate given by the HEI does not provide the competency level of their industry. Higher education means a degree of self-employment generation as well. The unemployment trends show that higher education attained graduates aged 15-34 years groups were unemployed. These people are economically more prosperous. It means the investment of the public sector and private sectors is in vain.

The trend of higher education enrollment is relatively low in comparison to developing countries. The higher education enrollment rate in Nepal is about 15 percent whereas 30 percent in other developing countries.

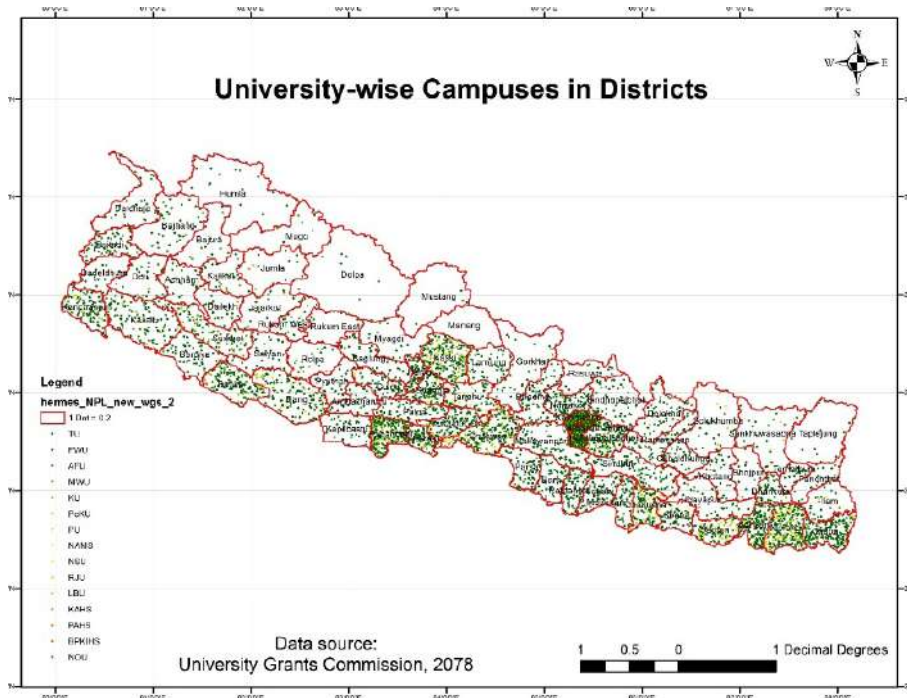
The nature of University establishment in Nepal is unique. After the liberalization policy adoption by the government of Nepal in 1990, the door for the new universities establishment was open-up. Earlier there were only two universities - Tribhuvan University and Nepal Sankrit University established. All 11 Universities including 6 deemed Universities in Nepal are public universities because they are established through their respective act passed by the parliament of Nepal. Tribhuvan University, Nepal Sanskrit University and Rajarsi Janak are government-funded universities while Kathmandu University is non-governmental.



Source: University Grants Commission Reports 2006 to 2019

Likewise, Purbanchal University is managed by the stakeholders whilst Pokhara University is by the private sector. Agriculture and Forestry University and Mid-Western University are established in land granted model whereas Far-Western University is in a community participation model(See the respective university’s Act for details). Whatever the nature of the establishment, all 1436 campuses of these universities are grouped as a constituent(10%), community(38%) and private(52%). Tribhuvan University alone shared 62 constituents, community 529 and private 551 out of 1436 campuses(UGC, 2020). It created confusion in their model of establishment and their operation through Constituent, Community and Private Campuses. Their philosophy is yet to marketize in society to increase their acceptability by the students. Despite their variation in nature, these universities were hardly contributing to the national interest due to the lack of the university’s governance competency and students’ choice. Thus, there is a trade-off between the liberalization policy in the education sector and the marketization philosophy in Nepal.

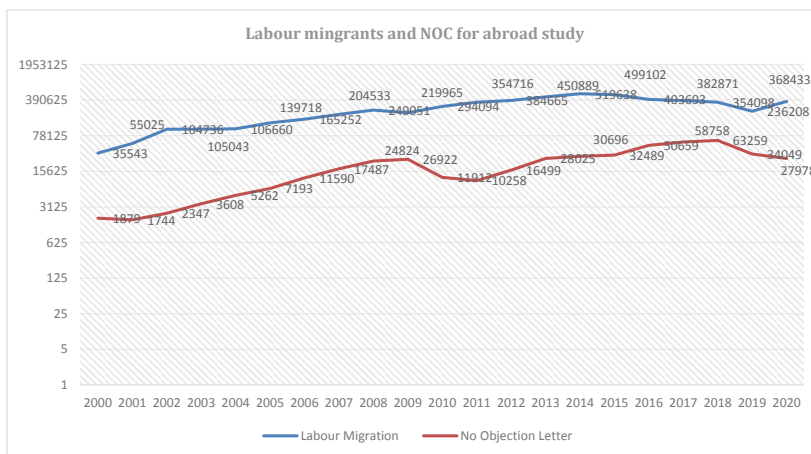
Regarding attraction of the students to the University, 78 percent of students were admitted to Tribhuvan University while 22 percent share in the rest of the 11 universities including 6 deemed universities. Likewise, out of altogether 1436 campuses of these universities, 36 percent of students were enrolled in Constituent Campuses 27 percent in the Community and 37 percent in the Private Campuses(UGC, 2020). While analyzing the graduation rate of the enrolled students in HEI, it was just 19 percent as of the report of UGC 2018. This data showed that 80 percent of students either failed or dropped. This was the loss of time and investments by the government and private sector.



The traditional teaching methods in HEI and traditional syllabuses were found critical factors (Pokhrel, 2018). The newly formed universities as per the liberalization policy adopted by the government of Nepal also copied and pasted the syllabus of the Tribhuvan University even though government claimed these universities should focus on new areas of study (Pokhrel, 2018). Thus the innovations of HEI were lacking or missing which led weaker competency level of graduated students. Thus, there was trade-off marketization due to liberalization policy and the competency level of the graduates.

Foreign labour migration and brain drain was also another critical issue when it concerns higher education marketing in Nepal. ‘No objection letter’ seeking a high rate immediately after +2 level shows that Nepali students don’t prefer to study at Nepali University (MOF, 2020). For those graduates who flew out of the country, their starting job was as labour. It means their HEI certificate did not compete in the foreign labour market. Naturally, the income rate was low even though they had a higher degree. Likewise, the retention of those qualified graduates in Nepal was a critical issue. If the working environment was created politically, socially and economically, they would serve the country. Eventually, the environment for employmentability will be promoted. They contributed to the national economy. The following graph depicts that the youth of Nepal leave the country either to labour or further abroad studies. Both types of human resources were prepared in Nepal but not contributed to the national economy except for remittance. The investment in higher education in Nepal did not create social assets which is the main motto of higher education as a public good. Thus, youth are found as a commodity in Nepal due to privatization and liberalization policy in Nepal.

due to privauzaun and nberanization policy in nepal.



Source: Economic survey, 2010 and 2020.

Source: Economic survey, 2010 and 2020.

## Conclusion

Marketing of education services for the employmentability is found critical eventhough it has public and private goods-oriented philosophy. Marketing of education services was crucial in Nepal due to confusion about HEIs establishment model and their operations. Eventhough higher education service was not as like a commodity product, it was treated as a commodity in the private campuses of Nepal. Financial profitability was their basic philosophy of privately run campuses whereas it was not the objectives of constituent and community campuses. The interesting point of Nepali University is that these three categories of campuses are found within a single university. Overwhelming students' choices were Tribhuvan University either operated by constituent campuses or community campuses or private campuses. Tribhuvan University was the oldest and biggest University in Nepal. The syllabus of Tribhuvan University dominated to the rest of the Universities because these Universities' syllabuses were not found innovative as stated in their preamble due to copied and pasted culture. In Nepali Universities, all flavours of educational marketing were found in the single University of Nepal. The commodification of higher education through liberalization policy was started but not materialized successfully in Nepal. The competency level of the graduated student was also not satisfactory due to a lack of employmentability. Thus marketing of higher education services is a very infant stage in Nepal due to the confusing modality of higher education philosophy in Nepal.

## References

- Addie, J. P. D. (2017). From urban university to universities in urban society. *Regional Studies*, 51(7), 1089–1099.
- Adefulu, A., Farinloye, T., & Mogaji, E. (2019). Factors influencing post graduate students' university choice in Nigeria. In E. Mogaji, F. Maringe, & R. E. Hinson (Eds.), *Higher education marketing in Africa—Explorations on student choice*. Cham, Switzerland: Springer.
- Benneworth, P., Culum, B., Farnell, T., Kaiser, F., Seeber, M., Šćukanec, N., Vossensteyn, H., & Westerheijden, D. (2018). *Mapping and critical synthesis of current state-of-the-art on community engagement in higher education* (P. Benneworth, Ed.). Institute for the Development of Education.
- Calhoun, C. (2011). The public mission of the research university. In D. Rhoten & C. Calhoun (Eds.), *Knowledge matters: The public mission of the research university* (pp. 1–33). New York: Columbia University Press.
- Cooper, D. (2017). Concepts of “applied and public sociology:” Arguments for a bigger theoretical picture around the idea of a “university third mission”. *Journal of Applied Social Science*,

- 11(2), 141–158.
- Eagle, L. and Brennan, R. (2007) Are students customers? TQM and marketing perspectives, *Quality Assurance in Education*, 15(1): 44–60.
- Gibbs, P., & Knapp, M. (2012). *Marketing higher and further education: An Educator's guide to promoting courses, Departments and Institutions*. Hoboken: Taylor and Francis.
- Gray, L. (1991) *Education marketing*. Buckingham: Open University Press.
- Hassan, R. (2003) *The chronoscopic society: Globalization, time and knowledge in the network economy*. Oxford: Peter Lang.
- Hemsley-Brown, J., & Oplatka, I. (2015). University choice: What do we know, what don't we know and what do we still need to find out? *International Journal of Educational Management*, 29(3), 254–274.
- Jacob, W. J., Sutin, S. E., Weidman, J. C., & Yeager, J. L. (2015). Community engagement in higher education. In W. J. Jacob, S. E. Sutin, J. C. Weidman, & J. L. Yeager (Eds.), *Community engagement in higher education: Policy reforms and practice* (pp. 1–28). Rotterdam: Sense Publishers.
- Le, T. D., Dobebe, A. R., & Robinson, L. J. (2019). Information sought by prospective students from social media electronic word-of-mouth during the university choice process. *Journal of Higher Education Policy and Management*, 41(1), 18–34.
- Mampaey, J., (2018) Brand communication in Flemish Higher Education: A comparison between types of institutions. In A. Papadimitriou (ed.)(63-79p), *Competition in Higher Education Branding and Marketing*, DOI 10.1007/978-3-319-58527-7\_4
- Maringe, F. (2004) Marketing university education: an investigation into the perceptions, practices and prospects of university marketing in Zimbabwe. Unpublished PhD thesis, University of Southampton.
- Maringe, F. (2005) Interrogating the crisis in Higher Education marketing: the CORD model, *International Journal of Educational Management*, 19(7): 564–78.
- Maringe, F., and Chiramba, O., (2020) International and Southern African Perspectives on choice and decision making of young people in Higher Education, E. Mogaji et al. (eds.)(107-133p), *Higher Education Marketing in Africa*, [https://doi.org/10.1007/978-3-030-39379-3\\_5](https://doi.org/10.1007/978-3-030-39379-3_5)
- Maringe, F., and Gibbs, P., (2008) *Marketing Higher Education theory and practice*, New York: Open University Press.
- McArdle-Clinton, D. (2008). *The consumer experience of higher education: The rise of capsule education*. London: Continuum.
- McMurty, J. (1991) Education and the market model, *Journal of the Philosophy of Education*, 25(2): 209–18.

- MOF.(2010). Economic survey, 2010. Kathmandu: Ministry of Finance.
- MOF.(2020). Economic survey, 2020. Kathmandu: Ministry of Finance.
- Palmer, A. (2002). The evolution of an idea: An environmental explanation of relationship marketing. *Journal of Relationship Marketing*, 1(1), 79–94.
- Papadimitriou, A. (2020). Beyond rhetoric: Reinventing the public mission of higher education. *Tertiary Education and Management*, 26, 1–4. <https://doi.org/10.1007/s11233-019-09046-9>.
- Pinheiro, R., Langa, P. V., & Pausits, A. (2015). The institutionalization of universities' third mission: Introduction to the special issue. *European Journal of Higher Education*, 5(3), 227–232.
- Pokharel, R.(2018) Tribhuvan University: Challenges and measures, Special issue of 59<sup>th</sup> Annual day, 2018(In Nepali). Tribhuvan Univesity.
- UGC.(2005). Annual report of University Grants Commission, 2005. Bhaktapur: University Grants Commission.
- UGC.(2006). Annual report of University Grants Commission, 2006. Bhaktapur: University Grants Commission.
- UGC.(2007). Annual report of University Grants Commission, 2007. Bhaktapur: University Grants Commission.
- UGC.(2008). Annual report of University Grants Commission, 2008. Bhaktapur: University Grants Commission.
- UGC.(2010). Annual report of University Grants Commission, 2010. Bhaktapur: University Grants Commission.
- UGC.(2014). Annual report of University Grants Commission, 2014. Bhaktapur: University Grants Commission.
- UGC.(2016). Annual report of University Grants Commission, 2016. Bhaktapur: University Grants Commission.
- UGC.(2017). Annual report of University Grants Commission, 2017. Bhaktapur: University Grants Commission.
- UGC.(2018). Annual report of University Grants Commission, 2018. Bhaktapur: University Grants Commission.
- UGC.(2020). Annual report of University Grants Commission, 2020. Bhaktapur: University Grants Commission.





# Land Ports in Nepal-India Border: Discussing their Roles in Enhancing Connectivity and Trade Facilitation

Prastisha Ghimere

## Background

The entirety of Nepal's international trade takes place through land routes, which again is dominated by trade with its neighboring country India, which accounts for more than 2/3rds of Nepal's international trade. Thus, in order to maintain an uninterrupted flow of consignments in and out of the country, the trade points at the international border become integral. Nepal does not have a direct access to sea ports, where Nepal's access to sea ports is guided by the transit facilities provided by the neighboring countries. India has provided transit facilities under the bilateral trade and transit agreement. Cross-border trade with countries other than India transits through India as provided for by the bilateral treaty.

In this scenario, the importance of land ports for seamless flow of international trade cannot be overstated for Nepal. The facilities such as capacity of the ports, warehouses, connecting roads, weighing bridge, vehicle scanners, among others, at the land ports in the form of dry ports, customs points and Integrated Customs Points are vital. The cooperation with India, the significance of routes in trade and movement of people, and even their strategic importance are areas that can be of concern to Nepal.

## Overview of Border Check Posts in Nepal-India Border

Nepal-India Trade and Transit Treaty has assigned 27 points as bilateral trading points. Currently there are 28 customs points in Nepal-India border points including Gautam Buddha International Airport (GBIA) customs point. Similarly, Nepal-India transit agreement has provisioned Hadiya and Visakhapatnam port as transit seaports for trade with third countries.

As Nepal and India share an open border, there are a number of customs points along the common border, however there are some small customs points with limited functionalities. The border points often are a composition of various other agencies often termed as other government agencies (OGAs) such as the plant and animal quarantine. There is a close relationship between all the agencies in the border points, in fact the agencies have obligatory requirements for each other. For instance, the clearance from plant quarantine may be a requirement for clearance at the customs, the overall clearance of the vehicle will be a pass to exit the port. However, customs offices primarily



act as the lead agency at the border. Nepal's customs administration comes under the jurisdiction of the Ministry of Finance and primarily works in three main areas: revenue collection through tariff, fees and duties; ensuring compliance and social protection; and facilitating trade (Department of customs, 2022). Nepal's customs is largely concerned with revenue collection at border points. But, in current times, Nepal customs has also expanded its trade facilitator role as well by initiating a number of customs reform and modernization measures for the facilitation of international trade. The ever-increasing flow of goods and people to and from the border points between the two countries it is more important to consider the vitality and modernization of all agencies in tandem with each other.

In Nepal, due to its land connectivity, the most common facility at the borders have been the Inland Container Depots (ICDs) across the border. ICDs as described by the Nepal Intermodal Transport Development Board (NITDB) is “a common user inland facility; other than a port or and airport, approved by a competent body, equipped with fixed installations and offerings services for handling and temporary storage of any kind of goods (including container) carried under customs transit by any applicable mode of inland surface transport, placed under customs control and with customs and other agencies competent to clear goods for home use, warehousing, re-export, temporary storage for onward transit and outright export (NITDB, 2022)”. The road based ICDs in Nepal are aimed at reducing transportation cost, achieving competitiveness in imports and exports through reduced overhead costs, promoting competitive transport services and open opportunities to private sector operators through their involvement in management and operation of ICD. However, in the context of Nepal, ICDs are understood in slightly different terms, where all customs points at the land border are considered as an ICD. For long period of time the facilities at the ICD were adequate to cater to the scale of goods and people crossing the border. However, with time, the scale of international trade and the number of passengers coming to the land ports have increased significantly, the Integrated Check Points (ICP) are getting popular for smooth and more efficient border crossing facilities for goods as well as people.

ICP, as seen, is a more elaborate concept and encompasses all relevant agencies related to border control and international trade under a single facility. For instance, the ICP at Biratnagar is equipped with cargo building, cold storage, terminal building, CCTV, Customs, immigration, quarantine, banks, currency exchange, warehouse, litigation shed and parking that are required for the clearance of goods and movement of people from a single location, thereby reducing trading cost for traders. Adequate facilities for quarantine, amenities for drivers, passengers, and security personnel have also been created, along with a wastewater treatment plant and large-scale landscaping and tree plantation to conserve and enhance the environment. Further, at ICP, Other Government Agencies (OGAs) of both the countries work in complementarity with customs in order to regulate and facilitate the import and export of goods and passage of people. Integrated, as it is, it facilitates

the increased coordination between the agencies of the two countries. Currently at Biratnagar and Birgunj, there are two of the major ICPs under operation. Furthermore, ICP at Bhairahawa is under construction. As Haldia port of India has been assigned as a port of transit for Nepal's trade with third countries, the Birgunj ICP along with the dry port at nearby Sirsaiya carry greater significance. The revenue collected at the two functional ICPs also account for more than half of the customs revenue of the Government of Nepal. Not only to Nepal the ICPs are equally important to India as well, given that the majority of the exports from India to Nepal pass through it. Once all four ICPs along the Nepal-India border come into operation, it is expected to significantly enhance the facilitation of cross-border trade and reduce the time and cost of international trade. In this context, Prabir Dey in the Economic Times writes "Synchronous development of Integrated Check Posts (ICPs), particularly at Birgunj and Biratnagar, is needed to achieve border and documentary compliance for trade facilitation. Nepal and India shall work together for coordinated border management. Besides, mutual recognition of each other's inspection, testing and certification, harmonization of standards and SPS (Sanitary and phytosanitary) requirements would strengthen the economic relationship between India and Nepal leading to the development of value chains (Dey, 2019)".

### **Importance of the Land ports in enhancing connectivity**

For Nepal, the ICDs have served as the lifeline of Nepal's supply chain. Nepal's major imports to fulfill domestic demand such as petroleum fuel, motor vehicles, industrial raw material and daily consumer goods are imported from major ports. However, the ports have not been able to serve the exports of Nepal in a best way. There have been ample challenges to this, a part of which lies in viewing ports at borders in a narrow capacity and not having an integrated vision towards it. Land ports, if thought of, with a vision can be a gateway to the sea of opportunities.

The government India seem to have an elaborate plan to establish several ports in its land borders with strategic importance. The land port authority of India has announced several projects under its jurisdiction. It is important to understand these projects and their probable significance for Nepal.

A land port in Champawat district, Uttarakhand in India which borders Mahendranagar in SudurPaschim province in Nepal is one border. India sees importance of this port, for the future because of its proximity to Asian Highway 2. It is currently majorly used by international travelers entering into Nepal. Likewise, the port in Sonauli in the Indian side and Belahiya in Nepali side serves as "an important exit point in the Buddhist circuit (IPAI, 2024)" as it is close to Lumbini, the birthplace of Gautam Buddha in Nepal. Currently, this is one of the major entry border points for goods into Nepal and is the second largest customs office in terms of revenue generation.

The ICP at Nepalgunj is the first Land port in Uttar Pradesh state along the international border between India and Nepal which is just 185 kms from Lucknow- the capital city of the state. For

Nepal also it is the first ICP for traders from the karnali and sudurpaschim province, even though an ICD is also going to be constructed at the Chandani-dodhara of the sudurpaschim province. Once it comes into operation “this will be the third Land Port along the Indo-Nepal border and is expected to further boost bilateral trade between the two countries (IPAI, 2024)”. The bordering town of Nepalgunj, namely Rupaidiha, in India has direct access to National Highway-28 C and also a railway thus, providing access to other zones in the Uttar Pradesh state in India. This port also caters to movement of tourists, travelers and local people to and from Nepal.

Furthermore, the development of the Jaleswar land port, which lies in Mahottari district of Madhesh Pradesh in Nepal and is border by Sitamarhi district of the Indian state of Bihar, has considerable potential for the cross border movement of people due to its close proximity to the Buddhist Circuit Route and also serves as a pathway to the Janaki Temple at Janakpur, a sacred pilgrimage for Hindus. In the same line, India has recognized the significance of the Mechi land port in Nepal is connected to the Panitanki land port in West Bengal district of India is also a significant port for Nepal. As stated in the website, India recognizes its significance in terms of its close proximity to National Highway-327 and its connection with Asian Highway (AH)-2. It is also important in terms of railway connectivity as it is located 4 kms from Batasi railway station. India has also proposed a Trans-Asian Railway connectivity at Panitanki (IPAI, 2024).

The government of India has identified the strategic importance of each land port to enhance connectivity in the future as explained above. It is in the best interest of the government of Nepal to collaborate and plan accordingly to fully capitalize on future prospects at the border points to cater to the possible increased flow of goods and people across the border along with identifying and safeguarding its strategic interests. For Nepal, with sound road networks and port facilities the Mahendranagar, in SudurPaschim could also be a gateway to Asian highway 2 for people traveling through Nepal as well as ease out export of herbs, and other local valuable products to Indian market. In future, sounauli-bhairahawa can be a significant port for tourists travelling via India to Nepal. Likewise, the development in the Indian state of Bihar hold larger implications to the entire Madhesh province in terms of growth in people’s movement across the borders and in other economic activities. Nepali exports like footwear can find their gateway from here. Also, the railway connectivity up to the panitanki port, which is important to export of major Nepali commodities such as are tea, ginger, noodles, plywood and synthetic yarn to India can be a game changer to the growth and development of the region. Apart from all this, having an organized border point will allow both the countries to ensure safety and security of not only goods but also passengers and travelers as ICPs are modern facilities that usually have surveillance cameras, and border security forces and other agencies regulate the flow and movement of people as well.

All in all, Land ports in Nepal means its connection with the global supply chain and international

market and it is highly imperative that it expeditiously enhances the facilities and infrastructure at major border crossings to fully benefit from its land-linkedness.

## Challenges for Nepal

The challenges to build border infrastructure are not only limited to their construction or operation, in fact they lie in several aspects of economic-political environment of the country. Major challenges lie in the inherent structure of Nepal's economy which is import based, inability to strategically define ports for imports and exports, geographical complexities in the northern region barring from diversification, sensitivities of the socio-political life at the borders, politicization of small matters at national level, weak coordination with the sub-national governments, limited capacity to work with digitization and automation among others.

Nepal's capacity in areas such as customs, infrastructure, logistics, international shipment, tracking and tracing and timeliness all are below satisfactory indicating much work to be performed in these areas. For instance, the existing roads to and from the land ports which caters to heavy cargo vehicles are not sufficient to handle the increase in number of cargo vehicles, and vehicles themselves are smaller in capacity. Further, the ICDs, and ICPs construction, up-gradation might take significant time and cost. It has been challenging to secure investment required in the area of logistics and trade infrastructure as it does not ensure immediate benefits.

In the last LPI published by the world bank in 2018 India scored 3.18 with rank 40 whereas Nepal stood at 114 with score 2.51. There is no comparison between Nepal and Indian trade logistics given the incomparable size of Indian economy, trade, and logistics infrastructures alike however, Nepal's baby steps have already begun. The Government of Nepal has recently come up with its first ever Trade Logistics Policy in the year 2022 recognizing and stressing the need for a dedicated stance of the government towards trade logistics. Also, the government is focused in completing the construction of the major ICPs, in time and with achieving this Nepal should be ready with its own strategy to leverage on the opportunities brought about by these projects in areas of not only trade but overall socio-economic progress of the region.

The government of Nepal should continue its endeavors in the area of enhancing, upgrading and equipping the trade and logistics infrastructures including the land ports of Nepal, as it has the capacity to transform the so called bane of land-lockedness to a boon of access to the largest markets of the world. An integrated vision and a strategic plan of action for border infrastructure, well curated public-private partnership, use of technology, sufficient political will, priority to export promotion, enhancement of industrial base and craftsmanship in diplomacy is what is required to outgrow the challenges and Nepal certainly, will have to increase its pace to leverage benefits from the progress that the neighboring country has to offer.

## References

<https://www.maritimegateway.com/icp-biratnagar-gets-operational/>

NITDB website

[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tradfa\\_e/tradfa\\_e.html](https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.html)

<https://lpai.gov.in/en/icp-rupaidiha>

<https://lpai.gov.in/en/icp-bhithamore>

<https://lpai.gov.in/en/icp-panitanki>

<https://lpai.gov.in/en/icp-sonauli>

<https://economictimes.indiatimes.com/blogs/et-commentary/advancing-cooperation-in-trade-facilitation-in-the-neighbourhood/>.



# Unlocking Nepal's Trade Potential through Strategic Trade Infrastructure Investments

**Prabhakar Ghimire**

Infrastructure acts as a catalyst for economic development, boosting better performance, improving public service delivery, and fostering inclusivity by bridging inequality in access to services. Upgrading infrastructure to meet modern economic demands is indispensable for sustainable growth and global competitiveness. While traditional infrastructure like roads, electricity, and sanitation remains essential, advanced systems such as high-speed rail, broadband internet, and highways are crucial for integrating economies into global value chains and enhancing productivity.

The various research underscores the importance of targeted investments, revealing that poorly planned projects, can hinder rather than promote economic growth. Developing nations typically enter value chains at low value-added stages and require infrastructure, policy alignment, and strategic planning to advance to higher-value activities. The public-good nature of infrastructure necessitates government support and public-private partnerships, particularly for projects crossing national borders, where regional and international cooperation becomes vital. Successful examples, such as China's strategic investments in infrastructure and special economic zones, demonstrate how well-planned initiatives can reduce costs, enhance domestic production, and facilitate integration into global markets. However, infrastructure projects require careful planning, sustained maintenance, and significant fiscal resources, making prioritization and targeted investments key to achieving transformative economic growth.

Global trade is poised to achieve a record \$33 trillion in 2024, reflecting an extraordinary resilience amidst persistent economic and geopolitical headwinds, according to a fresh report from the United Nations. The report from the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), however, warns of looming uncertainties for 2025, fueled by escalating trade wars and volatile policies. While the figures underscore the vitality of international trade, many developing nations, including Nepal, find themselves hamstrung by inadequate infrastructure, a critical bottleneck stifling their foreign trade prospects.

The backbone of seamless international trade lies in the development of core infrastructures such as transportation networks, logistics hubs, digital systems, and supportive services. Efficient roadways, railways, airports, and seaports streamline the physical movement of goods, while advanced telecommunications networks enable real-time coordination across borders. Modern

logistics services optimize supply chains, cutting costs and ensuring timely deliveries of traded goods. Financial systems facilitate secure transactions, while services such as customs brokerage and freight forwarding ensure smoother trade processes.

A study by the Asian Development Bank Institute in 2016 showed that trade openness generally boosts economic growth, but the benefits vary across countries. A key factor in facilitating trade is the quality of infrastructure, meaning that better national and international infrastructure, including physical and operational systems, higher the trade levels. Interventions that assist small exporters, like trade facilitation, can bring impactful results in trade.

These investments reflect the significant long-term economic and social benefits of cross-border connectivity. A study by McKinsey, a global consultancy, in 2016 estimated that US\$3.3 trillion is required each year until 2030 to develop infrastructure for maintaining current growth rates.

Hence, countries with poor national and international infrastructure should focus on improving and prioritizing it. However, most of the funding is concentrated in hard infrastructure rather than soft infrastructures that support trade operations. Infrastructure quality and accessibility are pivotal in boosting trade and addressing the persistent trade deficit. Policymakers must prioritize efficient infrastructure to enhance exports and mitigate this critical regional challenge. Robust infrastructure fosters both regional and intra-regional trade by strengthening market connectivity and facilitating commerce, whereas its inadequacy disrupts markets and hampers economic activity.

Infrastructure also significantly influences development and an economy's comparative trade advantage. The ADB's research also found that inadequate infrastructure imposes a substantial penalty on international trade, with a 10 percent reduction in transport costs boosting trade by 6% and a 10 percent increase in infrastructure investment driving a 5 percent rise in exports among developing nations. Conversely, poor infrastructure escalates production costs, diminishes profitability, and creates unwarranted delays in economic processes.

### **Cost of the absence of trade infrastructure**

Weak international trade infrastructure has profound negative implications for a nation's economy, development, and global competitiveness. It increases trade costs by creating inefficiencies in transportation, logistics, and customs clearance, making domestic goods and services less competitive in international markets. Poor infrastructure restricts market access, limiting opportunities for businesses to engage in lucrative global trade and constraining the availability of imported goods that support domestic industries. It also discourages foreign direct investment (FDI) as investors prioritize regions with reliable infrastructure, reducing the inflow of capital and technology essential for economic growth and industrial development.



Supply chain disruptions caused by inadequate infrastructure result in delays and financial losses, creating uncertainty for international buyers and diminishing trust in domestic exports. These inefficiencies hinder economic productivity, elevate production costs, and suppress innovation, slowing down industrial diversification and growth. Nations with weak trade infrastructure struggle to integrate into global value chains (GVCs), missing opportunities to engage in high-value production processes like manufacturing and post-sale services. Consequently, these countries face trade imbalances, with excessive reliance on imports and limited export capacity, exacerbating deficits and financial vulnerabilities.

Poor infrastructure disproportionately affects small and medium enterprises (SMEs), as high costs and logistical challenges restrict their ability to scale operations or access foreign markets. This perpetuates social and regional inequalities, with remote areas remaining disconnected from trade hubs, leaving marginalized communities in poverty and without access to economic opportunities. Moreover, the lack of efficient trade systems reduces a nation's global competitiveness, as countries with robust infrastructure attract more trade, investment, and partnerships, leaving less-developed nations further marginalized.

The economic impacts of weak trade infrastructure extend to slower growth and reduced government revenues, limiting investments in public services, education, and healthcare. Environmentally, reliance on outdated and inefficient transportation systems increases pollution, while delays and inefficiencies raise the cost of goods and services, diminishing living standards. Without addressing these challenges, a nation risks economic stagnation, limited global integration, and constrained development, underscoring the urgent need for infrastructure improvements to foster resilience, inclusivity, and sustainable growth.

Cross-border infrastructure projects are large-scale, fixed-asset investments that physically connect two or more countries through infrastructure, including digital networks, facilitating the movement of people, goods, and data. Unlike domestic projects, these ventures are inherently more complex due to their scale, challenging terrain, and multi-country involvement. Key obstacles include regulatory uncertainty, fragmented procedures, differing priorities across borders, coordination of funding sources, and uncertainties in construction and demand, often resulting in extended lead times and cost overruns.

## **In Nepal's context**

For Nepal, a landlocked nation nestled between the world's two largest economies, the interplay of geographic constraints and underdeveloped infrastructure hinders its trade potential. With the trade deficit skyrocketing every passing year, the nation must prioritize investments in robust trade infrastructure to address these challenges and foster sustainable economic growth. In Nepal,



these essential pillars remain underdeveloped, resulting in inefficiencies that inflate trade costs and diminish export competitiveness. For instance, reliance on Indian seaports like Kolkata and Visakhapatnam, coupled with poor road connectivity, exacerbates delays and increases logistical expenses. The digital and automated systems introduced for fast customs clearance are not fully operationalized at par with international standards.

## **Transforming Challenges into Opportunities**

Despite the obstacles, Nepal stands at a strategic crossroads. By investing in infrastructure and fostering regional cooperation, the nation can transform its geographic limitations into trade advantages. The railways envisioned to connect Nepal with China and India, if executed effectively, would revolutionize Nepal's connectivity, enabling faster and cost-effective trade with India and beyond. As Nepal has been accelerating the hydropower project development boosting generation and exports of electricity.

As Nepal's immense hydropower potential offers a unique opportunity to strengthen its trade portfolio, the country should focus on investing in transmission lines and regional trade agreements. Such vital infrastructures would pave the way for the smooth export of clean energy to neighboring countries, diversifying its economy while addressing the trade deficit.

Digital technology has significantly contributed to the enhancement of trade across the world reducing time and cost in this process. In many countries, digital platforms for customs and logistics operations have fostered transparency, reduced corruption, and streamlined processes. However, Nepal is still fully reap the benefit of digital technology in trade facilitation. However, significant reforms have taken place in customs administration and international trading infrastructures in Nepal over a few years.

## **The Role of Policy and Partnerships**

Efficient trade infrastructure requires not only investment but also a conducive policy environment. Nepal must strike a balance between regulation and market competition to foster innovation and attract private-sector participation. Public-private partnerships (PPPs) can alleviate financial burdens, while foreign aid and investments can bridge resource gaps. Harmonizing trade standards and regulations with regional blocks under platforms like SAARC, Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC), and Bangladesh, Bhutan, India, Nepal (BBIN) can further enhance cross-border trade efficiency.

## **Turning Limitations into Leverage**

Nepal's position as a landlocked country should no longer be seen as an insurmountable barrier

but rather as an opportunity to redefine its trade strategy. By prioritizing strategic investments in transportation, logistics, and digital systems, Nepal can reduce trade costs, enhance export competitiveness, and diversify its economy. Collaborative efforts involving the government, private sector, and international stakeholders are crucial to achieving this vision. As the global trade landscape evolves, Nepal's ability to integrate with international markets will depend on its resolve to modernize trade infrastructure. With visionary policies and efficient execution, the nation can unlock unprecedented opportunities for economic growth, paving the way for a sustainable and balanced trade future.

## Conclusion

Nepal can boost foreign trade and reduce trading costs by adopting a comprehensive approach that emphasizes infrastructure development, policy reforms, and regional integration. First, the country must invest in modern trade infrastructure, including the upgrading of highways, railways, airports, and border facilities to enhance connectivity between production hubs and export markets. Establishing dry ports and logistics hubs integrated with regional transport networks can streamline cargo handling and customs procedures. Similarly, expanding digital infrastructure, such as broadband internet and e-commerce platforms, is essential for businesses to access global markets efficiently. Simplifying customs procedures through digitization and single-window systems can reduce bureaucratic hurdles, while favorable trade agreements with neighboring countries and regional blocs can lower tariffs and non-tariff barriers. Additionally, Nepal must actively collaborate with its neighbors, India and China, on cross-border infrastructure projects, including transnational highways and rail links. The SEZs near borders and key transit points can attract foreign investment, foster export-oriented manufacturing, and generate employment. These zones should be equipped with reliable infrastructure, including electricity, water, and transport facilities, to maximize their potential. Moreover, promoting multimodal transport solutions, such as integrating railways and waterways, can lower logistics costs and improve efficiency. Sustainability should be a core focus in trade practices, emphasizing green logistics and energy-efficient solutions to attract environmentally conscious buyers and investors. Public-Private Partnerships (PPPs) can bridge the resource gaps for infrastructure development and logistics improvements.

Finally, leveraging technological advancements is critical for trade facilitation. Investments in blockchain for secure documentation, AI for customs risk management, and e-payment systems for cross-border transactions can enhance efficiency and transparency. By adopting these strategies, Nepal can not only reduce trading costs but also enhance its competitiveness, paving the way for stronger integration into regional and global trade networks.



# Sustainable Development Goals and Transportation: Bridging the Gap in Supply Chain Management

**Anita Poudel**

*Director of studies at Nepal Administrative Staff College*

Transportation is central in the development process and forms a backbone of supply chains that catalyze economic growth, social inclusion, and environmental sustainability. In implementing the United Nations Sustainable Development Goals, the interrelationship between transportation and supply chain dynamics is increasingly critical in countries around the world. This article examines how sustainable transportation acts as the bedrock to the attainment of SDGs and how it can improve both efficiency and resilience in supply chains.

## Understanding the SDGs

In 2015, the United Nations Member States adopted 17 SDGs—a universal blueprint to confront a multitude of issues that the world grapples with today. Ranging from poverty, inequality, climate change, environmental degradation, each goal in itself is linked, and yet a few pertain very directly to transportation and supply chain systems:

- **Goal 9** - Industry, Innovation, and Infrastructure: To build resilient infrastructure and foster innovation
- **Goal 11** - Sustainable Cities and Communities: To further sustainable urbanization.
- **Goal 12**: Ensuring sustainable production patterns.
- **Goal 13**: Urgent action to combat climate change.
- **Goal 8**: Inclusive and sustainable economic growth.

## Transportation: The foundation of Supply Chains

Transportation systems form the connective tissue of supply chains, allowing for the movement of goods, services, and people. Key functions include:

1. **Connectivity**: Linking production sites, distribution centers, and consumers.
2. **Efficiency**: Reduced costs and time through better logistics.
3. **Resilient**: Supply chains are resistant to disruptions due to natural calamities or pandemics.
4. **Accessible**: There is equitable access to goods and services for all, especially in areas considered remote or underserved.

On the other hand, transport has also been one of the contributors to greenhouse gas emissions at almost 14% of global emissions as of 2021. Understanding these environmental issues while balancing economic and social imperatives is key in making transport align with the SDGs.

## **Sustainable Transportation and Supply Chain Implications**

Sustainable transportation integrates green practices, advanced technologies, and equitable policies in such a way as to reduce environmental degradation while enhancing the performance of supply chains. It can be considered as contributing to the SDGs across the following dimensions:

1. **Carbon Footprint Reduction - Goal 13: Climate Action** Low carbon transport systems include electric vehicles, rail networks, and maritime transport that will run on various alternative fuels. Emissions decrease accordingly Supply chains gain more in terms of better environmental performance and lower carbon-related costs due to carbon pricing policies and penalties.
2. **Inclusive Infrastructure Development (Goal 9: Industry, Innovation, and Infrastructure)** Investments in high-quality transport infrastructure ensure easier logistics and equal market accessibility. Modern ports, railways, and highways reduce bottlenecks, enhance connectivity, and boost regional trade.
3. **Sustainable Urbanization (Goal 11: Sustainable Cities and Communities)** Public transport and last-mile delivery networks play a core role in sustainable urban transportation systems. Efficient urban logistics contributes to less congestion, improved air quality, and improved delivery timelines within supply chains.
4. **Ensuring Responsible Consumption and Production (Goal 12: Responsible Consumption and Production)** Efficient transportation systems minimize wastage and energy utilization in supply chains. The use of smart logistics solutions like real-time tracking and AI-driven route optimization contributes toward sustainable production and consumption patterns.

## **Challenges for Integrating Sustainable Transport into Supply Chains**

Despite its potential, the transition toward sustainable transportation is confronted with a number of challenges:

1. **High Initial Investment Costs:** Green technologies and infrastructure upgrades require high capital investment.
2. **Policy and Regulatory Barriers:** Inconsistent regulations across regions complicate global supply chain operations.

3. **Technological Gaps:** Developing nations often lack access to advanced transportation technologies.
4. **Resistance to Change:** Stakeholders may be reluctant to adopt sustainable practices due to perceived risks and costs.

## **Strategies for Aligning Transportation with SDGs**

These challenges require coordination among governments, businesses, and communities to overcome them and embed sustainable transportation into the supply chains. Recommended strategies include:

### **1. Public-Private Partnerships**

PPP can mobilize resources for sustainable transport projects through collaboration between public and private sectors. PPPs can especially help in infrastructure development, innovation, and building skills.

### **2. R&D Investment Continuous**

R&D in hydrogen fuel cells and autonomous vehicles for green transportation with long-term sustainability.

### **3. Policy Framework Strengthening**

Policies by governments that incentivize sustainable transportation through tax benefits for green logistics providers, coupled with strict emission standards.

### **4. Digitalization in Transport**

On the basis of digital enablers like blockchain for supply chain transparency, AI for predictive maintenance, and IoT for real-time monitoring, efficiency and sustainability can be improved.

### **5. Creating Awareness and Capacity**

Training and education for supply chain professionals in sustainable transportation practices incentivize more companies to follow.

## **The Way Ahead: Sustainable Transportation to Reach the SDGs**

The SDGs will be reached by adopting an integrated approach whereby transportation is both a facilitator and a beneficiary of sustainability. Key takeaways for stakeholders include:

- **Governments:** Formulate all-encompassing national policies that integrate transportation and SDGs.
- **Businesses:** Adopt principles of the circular economy in logistics and supply chains.

- Communities: Advocate for equitable, accessible transportation solutions.

## Conclusion

Transportation is a major enabler of the Sustainable Supply Chain. Transportation-as-a-service can directly influence several of the SDGs. By innovating technologies, collaboration, and overcoming systemic challenges, these stakeholders are in a position to contribute to the realization of a transportation ecosystem that is environmentally efficient, socially inclusive, and economically feasible. The real payoff - apart from the movement towards the SDGs - will be resilient supply chains which build capacity to continue serving emerging future challenges.



## The Freight Forwarding Industry in Nepal: Challenges and Opportunities



**Naresh Kumar Agrawal**

*Senior Vice President, Nepal Freight Forwarders Association*

The Freight Forwarding Industry in Nepal plays a crucial role in country's economy by facilitating the movement of goods internationally through Multi Modal Transport, connecting global markets sustaining its trade activities. Freight Forwarders in Nepal handle a diverse range of logistics services, including customs clearance, transportation, warehousing, consolidation and documentation for imports and exports. As a landlocked nation, Nepal does not have direct access to sea. The Freight Forwarder has historically played an essential role in movement of goods both by sea and air, facilitating Nepal's trade with third countries.

Nepal relies on India, Bangladesh and China to access the sea. Nepal has signed Treaty and Protocols with India, Bangladesh and China for trade routes by sea for Nepal's Exim trade. However, the traditional seaports like Kolkata, Haldia and Vishakhapatnam in India is serving as vital gateways for Nepal's international trade. The Indo-Nepal Treaty of Transit, first signed in 1950 and revised multiple times, formalized Nepal's access to Indian ports. This treaty has been pivotal in shaping Nepal's maritime trade with third countries. Additionally, the Railway Service Agreement with India plays an important role in movement of goods by rail linking to Indian Seaports. Bilateral and Regional Agreements like the BBIN (Bangladesh-Bhutan-India-Nepal) have opened discussions about enhancing regional connectivity. Furthermore, India and Nepal has principally agreed on utilizing Indian National Waterways, although the protocol and process of accessing these waterways still need to be finalized.

In the early 20th century, trade routes through India facilitated the export of traditional Nepalese products such as Garments, carpets, and handicrafts to international markets. The use of seaports for bulk imports of essential commodities, along with containerized shipping of Export-Import has further streamlined Nepal's access to global markets.

Despite these developments, improvements in port infrastructure and Railway connectivity, Freight Forwarding Industry faces several challenges:

1. **Geographical Constraints:** Nepal's landlocked geography presents inherent logistical challenges adding complexity, time, and cost to the supply chain.
2. **Cross-Border Challenges:** Bilateral trade agreements with neighboring countries are sometimes restrictive due to geopolitical situation leading to bottlenecks at border

points which disrupts the smooth flow of goods. Lengthy customs procedures, documents & certification requirement at border point and inconsistent regulations often delay shipments, increasing costs and reducing competitiveness in global markets.

3. **Dependency on Traditional Transit Routes:** Transit is permitted on specified routes as per Transit Treaty, which increases transit time and cost. However, India has significantly developed its road infrastructure by constructing high-speed express highways, which could play crucial role in facilitating faster transit and lowering logistics cost.
4. **Shipping Lines and Railway Operators:** The lack of control over Shipping Lines and Railway Operators remains a significant limitations.
5. **Infrastructure Deficiencies:** The country's road network is still underdeveloped in many areas. Poor road conditions and limited rail connectivity hinder the efficient movement of goods. Inadequate warehouse and Container Freight Station (CFS) facilities contribute to supply chain inefficiencies.
6. **Rules and Regulations:** A lack of necessary legal provision, such as those relating to Cargo Legal Liability Insurance, the movement of goods by different transport modes, the operation of CFS and Warehouses in the private sectors as well as amendments to the Multi Model Transport Act, results in inefficiencies and reduced competitiveness in global market.
7. **Technological Gaps:** Limited use of modern logistics technologies, such as digital tracking systems and automated documentation, leads to inefficiencies and reduced competitiveness in global markets.
8. **High Costs:** The cost of freight forwarding in Nepal is significantly higher than in neighboring countries due to transit costs, elevated transport cost and non-tariff barriers in transit.

Despite the challenges, the freight forwarding industry in Nepal has several opportunities for growth:

1. **Government Initiatives and Infrastructure Development:** The government has prioritized improving trade and logistics infrastructure including Integrated Check Posts (ICPs) and Inland Clearance Depots (ICDs) at major border crossings, Kathmandu-Terai/Madesh Fast Track, Trade facilitation programs, Customs Modernization and policies promoting exports, all of which can boost the Freight Forwarding Industries. Government projects and foreign investments in Road, Rail, and Air infrastructure could transform the logistics landscape.



2. **Bilateral Agreements:** Nepal's involvement in regional initiatives like the BBIN Motor Vehicles Agreement and Belt and Road Initiative (BRI) has the potential to enhance connectivity, thereby facilitating smoother transit and reducing costs.
3. **Rail and Inland Waterways Connectivity:** Enhancements in railway connectivity at ICDs like Bhairahawa and Kakarvitta, expansion of the rail network (e.g., Raxaul-Kathmandu railway project with India and Kerung-Kathmandu railway project with China) and efforts to explore Inland Waterways on Indian rivers can significantly enhance connectivity.
4. **Strategic Location:** Nepal's location between two of the world's largest economies, India and China, presents substantial potential for transit trade and regional logistics services.
5. **Air Freight:** The operation of regional airports like Gautam Buddha International Airport in Bhairahawa and Pokhara International Airport has created additional opportunities for air cargo services. Furthermore, the planned development of Nijgadh airport poised to be a game-changer for logistics services in the near future.
6. **Sustainability and Emerging Markets:** Expanding participation in operation of terminals at ICPs and ICDs, presents a promising avenue for growth. Additionally, offering value-added logistics services like warehousing, packaging, and supply chain consulting and specialized freight services like cold chain logistics for perishable goods opens up new potential markets for Freight Forwarding Industry.
7. **Digital Transformation:** Embracing digital solutions, including Freight Management Software, GPS Tracking, and E-Documentation can enhance efficiency, improve transparency, reduced delays and elevated costs improving service quality. The growing e-commerce growth in Nepal also presents opportunities for last-mile delivery and integrated logistics solutions.
8. **Training and Capacity Building:** Investing in professional training programs for freight forwarding personnel is essential to improving industry expertise, boosting overall competency and fostering global partnerships.

Nepal's Freight Forwarding Industry stands at pivotal crossroads, facing notable challenges but with significant opportunities for growth. By prioritizing infrastructure development, implementing policy reforms, and technological advancements, the Freight Forwarding sector can evolve into a resilient and competitive player on the global stage. With focused initiatives, it has the potential to become a highly efficient and competitive industry, playing a vital role in driving Nepal's progress.



## Nepalese Dry Ports and Sustainability

**Rajan Sharma**

*Trade, Transport and Private sector Consultant*

The demand for greening the dry ports has been increasing awareness among stakeholders and that has been a challenge to terminal monitoring authorities like Nepal Intermodal Transport Development Board (NITDB) and operators.

Climate change calls for adaptation measures that aim at minimizing impacts of e.g. melting Himalayas and rising sea levels as well as increased floods and pollutions. To safeguard future sustainability for the social and natural environmental international and national legislation are being developed with strict regulations aiming at creating designs for dry ports with minimized environmental impact and sustainable operations in the long-term. Nepal is very much climate vernal and is adopting to different climate related policies and sustainable practices.

In many cases, the environmental issues and long-term impacts of dry port construction and operation are unknown during the planning and design stages of the port and needs attention as new dry ports are on the pipeline as well as during upgrading the infrastructure of existing dry ports. The past dry ports have failed to address the sustainability issues be it economic, environmental or social and therefore, assumptions must be made on the basis of worst case scenarios, leading to develop mitigation measures.

The terminal operator's and port authorities like the NITDB, need guidance in order to fulfill the demand in their responsibility for development and improvement. Green dry ports are widely regarded as 'the answer' to the above mentioned climate crisis challenges as most of the trade across activities happens in the dry ports. However, there is no clear and comprehensive description of what a **Green Dry Port** actually is. Environmental issues of dry ports have been studied in great detail before, but there is a need for a step forward towards an **integrated approach** in which all separate measures, including climate change adaptation and mitigation measures, are merged into the concept of a single package.

Its basic philosophy is that green growth is seen as a prime economic driver. When applying this mind shift to dry port development and dry port operation, green dry ports have a better and more sustainable future than sea ports that manage their business in a struggle to meet existing requirements due to congestions. The concept of dry port itself is a module to avoid sea port hazards.

This article which is an outcome of literature review; will I hope, truly inspire port managers in Nepal and that it will help government to change that contributes to the well-being of the individual dry ports and integrated check posts as well as the regions and the logistic chains that they serve.

### **The possible factors that need attention are as follows:**

- a. Reducing port induce-trailer truck traffic by developing wider international rail and road connectivity as well as adapting to energy efficient technology.
- b. Enhancing already saturated container storage at the dry port yard facilities by developing existing infrastructure to manage general cargo facilities at dry ports and ICPs into a modern gateway-terminal of international standard that can play a key role in boosting the nation's trade and commerce and regional connectivity.
- c. Developing the ICD and ICP as "Climate Resilient" against hazardous waste land subsidence potential by developing greenery and better sewage system.
- d. Maintaining and improving the navigability of the trains and trucks through capital inducement and regular maintenance plan.
- e. Increasing container handling capacity through expansion of terminal and yard facilities by installing of modern container handling equipment and procurement of right type of crane's and equipment and container handling technology to ensure improved operating system.
- f. Setting up ICDs/ICP's by the Public/Private sector at all potential cargo distribution centers across the country to decongest the dry port and ICPs to facilitate the multimodal transport system.
- g. Involving private sector in port management and port development infrastructure on BOO/BOT/PPP model for which a clear, reliable and transparent policy guideline is to be approved by the government in order to enhance the capacity of logistic service provider which are already vibrant in the country.
- h. Improving institutional capacity in training, planning, safety and environmental management control in the dry port.

### **Some Recommendations:**

Coordination: Sustainable Ports is not possible without coordination of all stake holders and accommodating them to enable the transition to green growth for their own benefit and the prosperity of the region they serve:

Stakeholders: Stakeholder values should be included in the strategic planning, in a way that provides

leadership, so that the area can create more value than just the traditional commercial value of the primary dry port functionalities.

Master plan: Sustainability should be the primary focus in the logistic master planning. Master planning should fit into a larger picture of integrated area planning which serves the connectivity, the livability and the biodiversity. Using scarce land resources efficiently and create buffer zones, landscape, aesthetic areas and added value in developments.

Role of State owner (Provincial Government): Include sustainability in selection/location of tenants and in lease contracts. Organize sustainable estate management that adds value by providing accompanying services and infrastructures. (e.g. local smart grids, combined waste (water) treatment, renewable energy services, public transport, facilitating cradle to cradle concepts, etc.).

Facilitate and promote adequate (multimodal): Hard and soft infrastructure, within the dry port boundaries and within the inter-dry port connectivity by facilitate and promote ICT infrastructure and data exchange in order to organize the efficient and effective transport and distribution of the cargo flows in coordination with the customs and other stake holders.

Develop tools: Develop tools to change the behavior of the users of transport infrastructure towards a more sustainable and better use of existing infrastructures through coordinate and co-operate with other nodal points in the logistic chain in order to realize the most sustainable logistics to and from the ICDs and ICPs and in door-to-door logistics.

The administrator's: The monitoring agency should include price mechanisms in lease and use of the port and its infrastructure towards more sustainable development and use. E.g. dry port dues and lease by cooperating with other regulatory and enforcing agents in order to achieve objectives (e.g. environmental zoning) by including sustainability considerations in the dry port by-laws (e.g. warehouse, power supply, waste, oil spills, etc.).

Development of infrastructure: Sustainability in development and management of infrastructure (e.g. when contracting and procuring) and develop and use criteria with regard to the following:

- o Land use
- o Energy use
- o Emissions to air, water and soil
- o Connectivity
- o Lifecycle impacts and lifecycle costs and benefits
- o Effects on and contribution to biodiversity ( Working with Nature)

Terminal Port operators: Set an example to port users in activities run by the port authority by establishing central points for knowledge. Create a knowledge base on environment, asset-management, energy, traffic flows, etc. Facilitate and mediate in knowledge transfer aiming for sustainable development. Develop strategic

alliances with public authorities with regard to collection of data and reporting by creating space for innovation (physical, regulatory and creative) by co-financing with other partners initiatives for innovation. Stimulate cross-sectorial learning and innovation by promoting awards, seed funding, crowd sourcing and public panels strategic alliances can be developed between (higher) education and research organizations and the port community.

Partner in community: Create community platforms and public peer teams to stimulate dialogue and transparency with regard to sustainable port development and operation by setting the tone in transparency with port authority as economic developer.

Dry Ports are responsible for a sustainable economic development of their area and thus develop commercial activities. The provision of good environmental services towards container movements by shipping lines can make the difference when they are making choices between ports. Offering a green component in a green logistics chain can be an added value for instance when choices are made for fair- trade products. In addition, a clear and strong permitting and inspection framework can be an added value for shippers who want to avoid that their goods end up in places (associated) with environmental problems.

### **The main conclusions are summarized as below**

1. In a sustainable port, the role of Port Authorities changes from re-active landlord to pro-active partner in the development of the region and of the logistic chain.
2. Co-operation with all stakeholders is essential in any port development and operations.
3. Port activities are increasingly governed by limited and decreasing environmental space and resources. A Sustainable Port develops in harmony with its environment.
4. Sustainable ports follow a new growth paradigm that is truly sustainable with green growth as an economic driver.
5. There are numerous technological and societal developments to be taken up by ports to facilitate the transition towards green growth;
6. Ports are in a unique and privileged position in the global logistics chain to capture and evolve their roles to initiate and consolidate the needed change, for their own benefit and the prosperity of the region that they serve.
7. As port development takes place over a longer time perspective, sustainable port development is based on a long-term proactive vision irrespective of actual regulations.

### **Reference:**

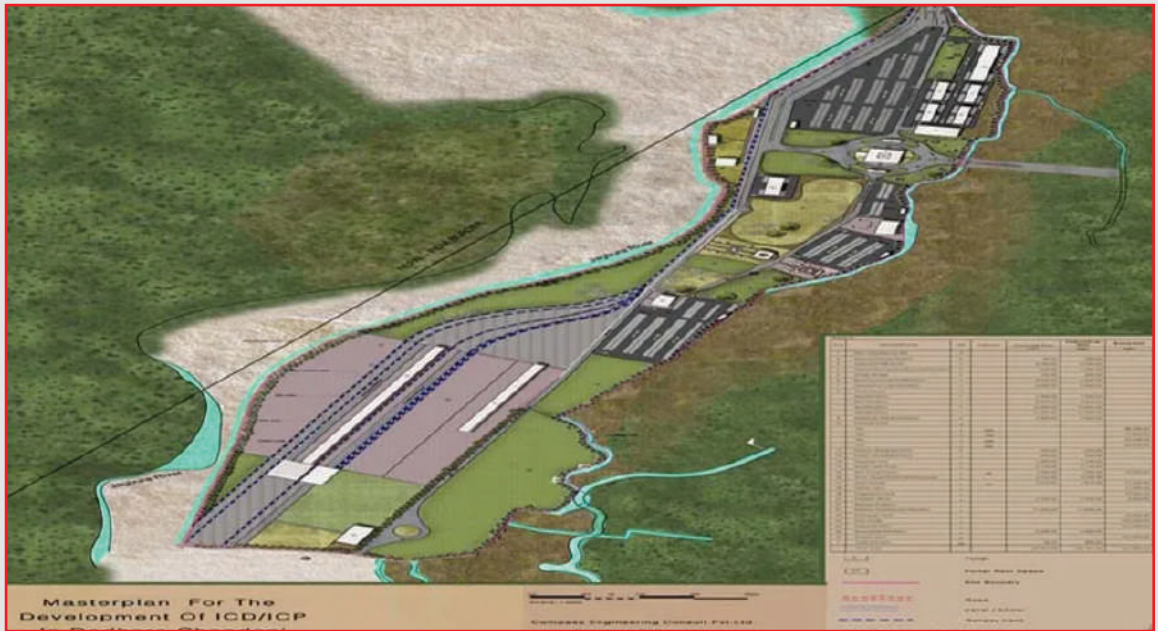
<https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/EnviCom-WG-150-FINAL-VERSION.pdf>

<https://www.unescap.org/sites/default/files/Port%20development%20-%20Fulltext.pdf>









## Dodhara Chadani ICP

### Nepal Intermodal Transport Development Board

#### Chairman

Secretary, Ministry of Industry,  
Commerce and Supplies

#### Member

Joint Secretary, Ministry of Physical  
Infrastructure and Transport

#### Member

Director General,  
Department of Customs

#### Member

President, Federation of Nepalese  
Chambers of Commerce & Industry

#### Member

President, Nepal Chamber of  
Commerce

#### Member

President, Nepal Freight  
Forwarders Association

#### Member Secretary

Executive Director, Nepal Intermodal  
Transport Development Board