

CAAN *Souvenir 2024*

26th
ANNIVERSARY



Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN)
Kathmandu, Nepal

CIVIL AVIATION AUTHORITY OF NEPAL

Kathmandu, Nepal,

Phone: 01-5718030, 5362326

Email: dgca@caanepal.gov.np

Website: www.caanepal.gov.np

CAAN

Souvenir 2024



Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN)
Kathmandu, Nepal



Prime Minister

Kathmandu, Nepal



Message

On the occasion of its 26th anniversary, I extend my heartfelt congratulations to the Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN).

Over the years, CAAN has played a vital role in shaping the aviation sector to enhance country's economic growth, and development through safe, reliable, accessible and affordable domestic and international air connectivity.

Nepal's geographical location and topography, with its mountainous terrain and remote regions, makes air transport a lifeline of people. The aviation sector has become a key enabler of our national progress by connecting communities, promoting tourism, and facilitating trade. In addition, during disasters and emergencies, the contribution of aviation, including the services of private airlines, has been invaluable.

Be it rescue operations during the 2015 earthquake, transporting medical supplies during the COVID-19 pandemic, or supporting those in need across the country during the recent floods and landslides in the last monsoon, the aviation industry has always risen to the occasion. I would like to commend the entire aviation sector for their service.

The recent commencement of operations at the Gautam Buddha International Airport in Bhairahawa marks a significant milestone in our journey towards becoming a regional air hub. This modern airport has not only connected Lumbini, the birthplace of Lord Buddha to the world but also contributed to increased air traffic, facilitating religious tourism, trade, and employment opportunities in Bhairahawa and surrounding regions including the hill districts of Lumbini province. Likewise, the Pokhara International Airport is also close to its operation phase. This will further support tourism in Pokhara, our country's tourism capital. The development of such infrastructure reflects our commitment to creating a modern, safe, and efficient aviation system that meets international standards.



Prime Minister

Kathmandu, Nepal

I would like to appreciate CAAN for its efforts in ensuring the smooth regulation and operation of the aviation sector in Nepal. I am impressed that it has rigorously implemented the government's directions, issued in September 2024, in creating environment for the smooth operations at the GBIA and Pokhara airports. Its dedication to improving air safety, infrastructure development, and management of airports deserves special recognition. I also appreciate the significant contribution made by private sector airline operators as well, who have expanded access to air travel across the nation and beyond.

As Nepal continues to grow, the aviation industry will remain central to our development vision the 'prosperous Nepal and happy Nepali'. I encourage CAAN to further strengthen its efforts in enhancing air safety, expanding infrastructure, and promoting sustainability in aviation. Together, we can position Nepal as a leading destination for international tourism and trade which will open gateways of prosperity to the people.

On this special occasion, I offer my best wishes to the CAAN family, aviation professionals, private operators, and all stakeholders.

I also take this opportunity to wish a very Happy New Year 2025.

31 December 2024

K P Sharma Oli



Government of Nepal
Ministry of Culture, Tourism and Civil Aviation

Singhadurbar, Kathmandu, Nepal

Ref. No. :



Badri Prasad Pandey
Minister



With great pride and pleasure, I extend my best wishes to the Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) on its 26th anniversary. Over the past two and a half decades, CAAN has played a crucial role in regulating and managing the aviation sector of our country, ensuring safety, development, and connectivity across Nepal.

Nepal's challenging topography, dominated by towering mountains and remote regions, makes air travel indispensable. The aviation industry has not only connected remote areas to urban centres but also acted as a lifeline during emergencies and disasters. Our aviation infrastructure is advancing, and I am proud to highlight the operation of Gautam Buddha International Airport in Bhairahawa as it has opened doors for international travellers, particularly boosting pilgrimage tourism in Lumbini, the birthplace of Lord Buddha.

The aviation sector is vital for job creation, economic growth, and tourism promotion – all priorities of our ministry. Air transport brings visitors from across the world to experience Nepal's natural beauty and cultural heritage. The aviation sector combined with the tourism industry has multifaceted impact on job creation at national as well as local scale. I deeply appreciate the contributions of private-sector airline operators in expanding domestic and international flight services, thus supporting our tourism industry and creating employment opportunities.

I would like to commend CAAN for its efforts in ensuring the effective regulation, safety, and smooth operation of Nepal's aviation sector. However, as we look to the future, I suggest CAAN to prioritise a few key areas including improving service quality, better infrastructure management, adopting digital technology and strengthening international collaborations and cooperation. Delivering passenger-friendly services at all airports to enhance travellers' experience, and ensuring maintenance and upgrade of airports and other aviation facilities at par international standards should be priority of CAAN. Likewise, it should also devise strategy to fully integrate advanced digital systems for air-traffic management, ticketing and airport operation. In order to boost the confidence of the aviation professionals and companies, international collaboration and cooperation as well as greater exchanges between the international regulatory bodies like the International Civil Aviation Organisation (ICAO) should be made.

The Ministry of Culture, Tourism and Civil Aviation (MoCTCA) has taken multiple initiatives to make sure that Nepali sky remains safe. I am happy that the CAAN has been taken proactive steps in implementing the work plans devised by the ministry particularly for the swift operationalisation of the newly built international airports, finding new destinations and facilitating national and international airlines to conduct flight from the GBIA with policy reforms and incentives for airlines operators.

Nepal has immense potential to become a regional hub for air travel, and I encourage CAAN to work with dedication and vision to achieve this goal. Together, let us make Nepal's skies safer, more efficient, and globally connected. On this special occasion, I congratulate CAAN, its leadership, and all aviation professionals for their contributions to the sector. I look forward to witnessing further progress and innovation as we collectively work to take Nepal's aviation industry to greater heights.

I wish you a very Happy New Year 2025.



Ministry of Culture, Tourism and Civil Aviation

Singhadurbar, Kathmandu, Nepal

Ref. No. :

Arun Kumar Chaudhary
State Minister



Message

Nepal's challenging geography, characterized by its rugged mountainous terrain, makes aviation an indispensable mode of transportation. Whether it is reaching remote corners of the country or linking Nepal to the global community, the aviation industry has to play a vital role in overcoming these geographical barriers. This role is further highlighted during disasters and emergencies, where aircraft and aviation infrastructure have consistently provided critical support in rescue, relief, and recovery efforts.

Our recent initiatives to create modern aviation infrastructure like the international airports in Bhairahawa and Pokhara not only enhance connectivity but also position Nepal as a global hub for cultural and spiritual tourism. It represents a remarkable achievement in our commitment to developing world-class aviation infrastructure.

In Nepal, is not just about transportation, it is a driver of cultural integration and nation-building. By connecting diverse communities, the aviation sector is promoting cultural exchange and unity and supporting tourism by facilitating the flow of international visitors and boosting domestic travel. It contributes in creating jobs, enhancing livelihoods, and fueling local economy.

As we celebrate CAAN's achievements, we must also focus on improving services, modernizing infrastructure, and adopting digital technologies to meet the growing demands of the sector. Ensuring aviation safety is paramount, and I urge CAAN to continue its efforts in meeting global safety standards. This includes implementing prudent regulatory measures and fostering better international collaboration to strengthen Nepal's aviation standing on the global stage.

The aviation industry holds immense potential to propel Nepal's economic growth and enhance its international image. I encourage all stakeholders to work together to unlock this potential. Let us priorities sustainability, efficiency, and innovation to create an aviation sector that is resilient and forward-looking.

On this occasion of the 26th anniversary of the Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN), I extend my heartfelt congratulations to its entire family and aviation sector actors. Your hard work ensures the safety, reliability, and growth of Nepal's aviation industry, which directly benefits millions of people.

As we look to the future, I am confident that CAAN will continue to soar to greater heights, making significant contributions to the prosperity and progress of Nepal.

Congratulations once again on this milestone anniversary!

Arun Kumar Chaudhary
Minister of State
Ministry of Culture, Tourism, and Civil Aviation



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织



Felicitations on the 26th Anniversary - Civil Aviation Authority of Nepal

On this auspicious occasion of your 26th Anniversary, we extend our warmest congratulations to the Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN). Your journey has been one of dedication, progress, and unwavering commitment to aviation excellence.

The ICAO Asia and Pacific Regional Office is delighted to share your joy and pride of the anniversary celebrations and, our close and mutual working relationship with CAAN is cherished. We acknowledge Nepal's steadfast contribution to international civil aviation to enhance safety, security and efficiency which is commendable. Your commitment resonates globally, ensuring safe skies for all travelers.

CAAN stands an indispensable partner in the international civil aviation community. We appreciate your continued support for ICAO activities and your confidence in our leadership. Together, we strengthen aviation safety and security, enhance capacity and promote sustainable air transport.

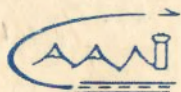
In alignment with ICAO's 80th Anniversary theme, "Safe Skies. Sustainable Future" together for the next 80 years, we look forward to continuing our collaborative efforts to achieve zero fatalities from aviation accidents and acts of unlawful interference, and net-zero carbon emissions for international civil aviation operations by 2050. Your dedication to these goals will help to ensure our collective vision, a safe, secure and sustainable future for global aviation.

Please accept our best wishes and the assurance of our unwavering cooperation.

Happy 26th Anniversary, CAAN!

With warm regards,

Tao Ma
Regional Director
ICAO Asia and Pacific Office



CIVIL AVIATION AUTHORITY OF NEPAL

Head Office, Babar Mahal, Kathmandu, Nepal



Message

As we commemorate the 26th anniversary of the Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN), I am filled with immense pride and gratitude for the journey we have undertaken together. This milestone is a testament to the dedication and tireless efforts of everyone involved in shaping Nepal's aviation sector into a critical pillar of connectivity, economic growth, and national pride.

Over the years, aviation has been a lifeline for Nepal, overcoming geographical challenges and playing a pivotal role in promoting tourism, trade, and regional integration. Today, with 28 airlines, including three Nepali carriers, operating international routes and eight fixed-wing airlines serving domestic needs, our skies are busier than ever, connecting Nepal to the world and bringing the world to Nepal. The recent floods and landslides, which disrupted road transportation, highlighted the vital importance of Nepal's air transport. Amid these challenges, our airports and aviation personnel ensured uninterrupted service, proving air travel's role as a lifeline for connectivity and relief.

Safety has always been the cornerstone of our mission. We have made remarkable progress in enhancing aviation safety standards, addressing concerns raised by the European Union, and implementing a comprehensive safety framework with support from global partners like EASA and ICAO. The training of over 200 aviation professionals and the installation of weather cameras at critical locations demonstrate our unwavering commitment to safe and reliable air operations.

In recent years, significant strides have been made to modernize our aviation infrastructure. The successful inauguration of Pokhara and Gautam Buddha International Airports stands as a testament to our dedication to providing world-class facilities. These projects, along with ongoing upgrades at domestic airports like Biratnagar, Nepalgunj, and Bharatpur, aim to improve passenger experience and operational efficiency.

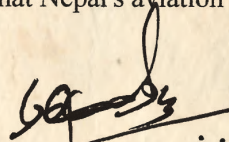
Looking ahead, the proposed Nijgadh International Airport represents a vision for the future—a fully capable alternative international airport that will meet the demands of our growing aviation sector. Preliminary work, including environmental assessments and land acquisition, identify investment modality is paving the way for this transformative project.

The contributions of Nepal's aviation sector to the national economy and tourism are immense. By facilitating seamless travel and connecting even the most remote regions, aviation serves as a bridge to opportunities, fostering growth, employment, and cultural exchange.

On this special occasion, I extend my heartfelt gratitude to the airline operators, national and international stakeholders, and CAAN personnel whose dedication and expertise have been instrumental in our achievements. Our collective efforts have laid the foundation for a safer, more efficient, and sustainable aviation future for Nepal.

As we look forward, CAAN remains committed to embracing innovation, strengthening international cooperation, and adhering to global standards. Together, let us soar higher, ensuring that Nepal's aviation sector continues to thrive and shine on the global stage.

Happy New Year 2025.


(Er. Pradeep Adhikari)
Director General

Editorial

As the Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) celebrates its 26th anniversary on December 31, 2024, it is a moment to reflect on the remarkable journey of Nepal's aviation sector and the vital role CAAN plays in shaping the nation's future. This Souvenir, published to commemorate this significant milestone, encapsulates the collective insights, challenges, and aspirations shared by 23 esteemed contributors from various fields. The contributors include former and current CAAN employees, renowned public figures, former bureaucrats, and social workers, all offering a diverse array of perspectives that underscore the multifaceted nature of civil aviation and its profound impact on Nepal's socio-economic landscape.

This Souvenir provides a comprehensive exploration of topics that are central to the growth and challenges of Nepal's aviation industry. From the intricate balance between government investments and aviation infrastructure development to the urgent need for sustainable practices in small regional airports, each article adds a unique dimension to our understanding of the sector. The discussions around enhancing air transport services in remote regions and promoting the economic integration of aviation with tourism offer fresh perspectives on the interconnectivity between air travel and national development.

A key focus of this collection is also on governance, both within CAAN and across Nepal's public institutions. Articles on institutional governance, public procurement systems, and modern management practices highlight the importance of transparency and efficiency in ensuring the growth and credibility of public sector institutions like CAAN. As Nepal continues to face dynamic challenges, including ensuring the safety and reliability of aviation services, it is evident that collaboration, innovation, and strategic planning will be critical in overcoming obstacles such as human error, weather-related disruptions, and the evolving demands of air traffic.

The Souvenir also provides a deep dive into crucial policy frameworks, such as ICAO's guidelines on airport charges and air navigation services, while tackling pressing issues such as the impact of social media on aviation and the role of public health in air transport. Through these articles, readers are invited to ponder on the role of aviation in fostering national prosperity, while also addressing broader societal concerns, such as corruption control and the intersection of religion and economic development.

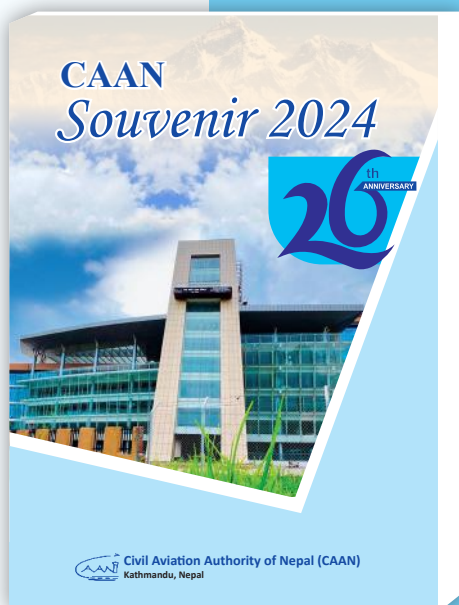
Furthermore, several articles offer a focus on the human aspect of aviation, emphasizing the significance of training, competency, and the well-being of aviation professionals. Articles like "Human Error in Aviation" and "Competency-Based Training in Nepalese Aviation" reflect the importance of continuous learning and the necessity of building a skilled workforce that can adapt to the ever-evolving aviation landscape.

As we celebrate CAAN's 26th anniversary, this Souvenir serves as a testament to the progress made in Nepal's civil aviation sector and the shared vision of all contributors for its future. It encapsulates the aspirations and collective wisdom of those who have dedicated their careers to the development of Nepal's aviation infrastructure, tourism, and economy. The articles published in this Souvenir offer a roadmap for the future, a vision that highlights the importance of collaboration, sustainable development, and innovation in creating a robust aviation industry that will contribute to Nepal's prosperity for generations to come.

As CAAN embarks on another year, we remain hopeful that the insights and recommendations shared in these articles will inspire positive change, guide future policies, and fortify the foundation for a brighter and more interconnected Nepal.

Happy 26th Anniversary to the Civil Aviation Authority of Nepal! Here's to many more years of safe skies, successful growth, and prosperity.

HAPPY NEW YEAR 2025 !!!



CAAN Souvenir 2024 Publication Committee

Patron

Er. Pradeep Adhikari

Director General

Coordinator

Mr. Hansa Raj Pandey

Dy. Director General

Sub-Coordinator

Mr. Trilochan Poudyal

Director

Members

Ms. Narayan Devi Shrestha

Dy. Director

Er. Pratibha Phaiju

Dy. Manager

Mr. Bishal Paudel

Officer

Spokesperson

Mr. Hansa Raj Pandey

Dy. Director General

Information Officer

Mr. Gyanendra Bhul

Dy. Manager

Publisher

Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN)

Kathmandu, Nepal

Phone: 01-5718030, 5362326

Email: dgca@caanepal.gov.np

Website: www.caanepal.gov.np

Layout:

Touch Creation Pvt. Ltd.

Bagbazar, Kathmandu,

Tel: 01-4215448, 9841386218

Printed By:

SA Printers and Traders

Kathmandu, Nepal

Contact: 01-4218567, 9851102967

Contents

S.N.	Articles	Writers	Page
1	सरकारी लगानीका क्षेत्र र स्रोतहरु	प्रा. डा. गोविन्दराज पोखरेल	1
2	राष्ट्रिय हितसम्बद्ध उड्डयन सेवा	लिलामणि पौड्याल	4
3	सूचनाको हक प्रचलनका व्यवधान र आगामी कार्यदिशा	कृष्णहरि बास्कोटा	10
4	STOL Airports: Sustainability Challenges	Hansha Raj Pandey	13
5	संस्थागत सुशासन : नेपालको सार्वजनिक संस्थान	बिमल वाग्ले	16
6	हवाई यातायात, पर्यटन विकास र आर्थिक समृद्धि	श्याम प्रसाद मैनाली	19
7	आर्थिक समृद्धिका आधार र आर्थिक नीति	गोपीनाथ मैनाली	24
8	Ensuring Effective, Reliable and Economic Flights in Remote Regions	Binod Prasad Neupane	29
9	धर्म र आर्थिक समृद्धि	डा. दामोदर पुडासैनी 'किशोर'	33
10	Human Error in Aviation	Nabin Prasad Acharya	39
11	An Overview of Competency-Based Training (CBT) and its significance to Aviation Professionals of Nepal	Dinesh Raj Ghimire	42
12	Ever adventurous never dangerous, LUKLA AIRPORT: Attributions for Communicational improvements & weather disturbances	Umesh Kumar Panthi	46
13	Doc 9082- ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services	Anil Basnet	52
14	वैदेशिक सहायता व्यवस्थापन	भीमराज उप्रेती	57
15	Guidelines for Implementing MSAW and challenges for its Implementation in Nepal	Suhaag Shakya	63
16	नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनको अभ्यास र औचित्य	कविता कुँवर	68
17	सार्वजनिक खरिद र खरिद विधि: कानुनी व्यवस्था, समस्या र समाधान	बिमल खनाल	73
18	The Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN): A Gateway to Nepal's Aviation Growth and Tourism Development	Prajjwal Guragain	78
19	Impact of Social Media in Aviation & Tourism	Bishal Paudel	81
20	नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण र पुस्तकालय सेवा:उन्नतिको आधारशीला	गौरी ढकाल	84
21	कपोर्ट वातावरणमा कर्मनिष्ठ आध्यात्मिकता: एक चर्चा	शालिग्राम पौडेल	88
22	Public Health Events in Air Transport	Bhagawaty Kalikotay	93
23	आर्थिक सदाचार : भ्रष्टाचार नियन्त्रणको आधार	त्रिलोचन पौडेल	96

सरकारी लगानीका क्षेत्र र स्रोतहरू

प्रा. डा. गोविन्दराज पोखरेल*



नेपाललाई सामाजिक सुरक्षा लगायतमा अनिवार्य दायित्व वहन गर्न, दिगो विकासका लक्ष्य हासिल गर्न, गरिबी न्यूनीकरण गर्न तथा सामाजिक एवम् पूर्वाधार विकास गर्न वार्षिकरूपमा ठूलो रकमको लगानी आवश्यक पर्छ। संयुक्त राष्ट्रसंघको मापदण्ड अनुसार अल्पविकसित देशबाट विकाशीलमा उक्लिन नेपालले मुलुकको विकासका लागि धेरै प्रकारका लक्ष्य लिएको छ। नेपाल सन् २०३० सम्ममा मध्यआय भएको देश हुने भनेर सरकारी योजना तथा कार्यक्रमहरूमा लक्ष्य तोकिएको छ। निम्न मध्यम आए भएको देश हुनलाई कम्तीमा पनि प्रतिव्यक्ति आय २५०० अमेरिकन डलर प्रतिवर्ष हुनुपर्छ। यद्यपि १६ औं आवधिक योजनाले सन् २०२८ मा २३५१ अमेरिकन डलर प्रतिवर्ष र नेपाल सरकारले वि.सं. २०७६ मा अगाडि सारेको २५ वर्षे दीर्घकालीन सोच अनुसार वि.सं. २१०० मा हरेक नेपालीको आयु १२१०० अमेरिकन डलर हुने भनेको छ।

अहिले करिव ४५ अर्ब डलरको हाराहारीमा कुल गार्हस्थ्य उत्पादन भएको मुलुक आगामी सन् २०३० भित्र कम्तीमा १०० अर्ब डलर भएको हुनुपर्ने छ। त्यो नतिजाका लागि हामीलाई कम्तीमा करिव १० प्रतिशतको आर्थिक वृद्धि दर चाहिन्छ जुन अहिलेको राजनीति, कानुनी, सुशासन र हाम्रा विभिन्न संयन्त्रका क्षमताको माहोल सुधार नगरि सम्भव छैन किनकि गएको तीन दशकको नेपालको औसत आर्थिक वृद्धिदर करिव ४.३६ प्रतिशत रहेको थियो।

राष्ट्रिय योजना आयोगका अनुसार नेपाललाई दिगो विकासको लक्ष्य प्राप्त गर्न औसतरूपमा अहिलेको मूल्यमा वार्षिक करिव १८ अर्ब डलर अर्थात औसतमा नेपालको कुल गार्हस्थ्य उत्पादनको झण्डै झण्डै आधा जति प्रत्येक वर्ष लगानी चाहिन्छ। जसमध्ये करिव १२ अर्ब डलर भन्दा बढी त पूर्वाधार क्षेत्रमा मात्रै चाहिन्छ। सन् २०१५ को आकलन अनुसार प्रत्येक वर्ष औसत करिव ५.५ अर्ब डलर जतिको लगानीको अपुग हुने देखिएको छ, जुन औसतमा नेपालको कुल गार्हस्थ्य उत्पादनको झण्डै १२ प्रतिशतको हाराहारीमा हुन्छ।

नेपालले ऋण लिएर पछिल्लो समयमा अनुत्पादक क्षेत्रमा लगानी गरेर सार्वजनिक ऋण बढाएको छ। यसै आर्थिक वर्ष नेपालले करिव ३६८ अर्ब नेपाली रुपैयाँ भन्दा बढी ऋणको सावौं-व्याज तिर्नु पर्ने छ जुन घोषणा गरिएको १८६० अर्ब बजेटको झन्डै २० प्रतिशत हुन आउछ। आगामी वर्ष यो झनै बढेर जाने छ किनभने नेपालका विभिन्न तहका सरकारहरूले फजुल खर्च बढाएका छन्।

स्थानीय सरकारहरूलाई र प्रदेश सरकारहरूलाई दिने बजेट समेत हिसाव गर्ने हो भने हाम्रो राजस्वले चालु खर्च पनि धान्न सक्दैन। अर्कोतिर यसै आर्थिक वर्षमा पनि करिव बजेटको १६% अर्थात २९८ अर्ब भन्दा बढी सामाजिक सुरक्षामा सरकारले अनिवार्य खर्च गर्नु पर्ने छ जुन निरन्तर बढ्ने क्रम जारी छ। यी सबै तथ्याङ्कले के देखाउँछ भने अहिले नेपालले सङ्कलन गर्ने वार्षिक राजस्वले नेपालको सार्वजनिक ऋणको सावौं-व्याज, सामाजिक सुरक्षा खर्च र स्थानीय र प्रदेश सरकारलाई दिने रकम मात्र समेत पनि पुग्दैन। नेपालले विकास खर्च गर्न र केन्द्रीय सरकारको खर्चलाई ऋण लिनु पर्ने अवस्था आई परेको छ।

अर्को तर्फ देशको तीव्र विकासका लागि अहिले सरकारले गरिरहेको लगानी पर्याप्त छैन। हामीले ऋण लिएर लगानी गरेका पूर्वाधारहरूले न त राजस्व बढाउन सकेका छन् न त आर्थिक गतिविधिलाई तीव्रता दिन सकेका छन्। नेपालको दिगो विकासका लक्ष्य प्राप्तिका लागि आवश्यक लगानीको करिव ५५% सरकारी लगानी हुने भन्ने आकलन गरिएको छ। त्यसको मलतब अहिलेको अवस्थामा उत्पादनशील क्षेत्र, सामाजिक क्षेत्र बाहेक पूर्वाधारमा कम्तीमा पनि १२ अर्ब डलर जति सरकारको प्रत्येक वर्ष लगानी हुनुपर्छ। तर नेपाल सरकारको यस आर्थिक वर्षको पुँजीगत बजेट कुल बजेटको करिव १९ प्रतिशत भन्दा कम करिव ३५२ अर्ब नेपाली रुपैयाँ छुट्याएको छ। शिक्षा, स्वास्थ्यमा छुट्याएको बजेटको ठूलो हिस्सा तलब भत्तामा नै खर्च हुने गरेको छ। आर्थिक वर्ष २०७२-७३ पछि सरकारले सङ्कलन गर्ने राजस्व र सरकारको खर्च बीचको खाडल निरन्तर बढदै गएको छ।

सरकारले बजेट समयमा, लक्षित क्षेत्रमा र प्रतिफल प्राप्त गर्ने हिसावले खर्च गर्न नसक्नु र सोही अनुसार निजी क्षेत्रको लगानी आकर्षण गर्न नसक्नुले आर्थिक गतिविधि सिथिल भएको छ र राजस्व कम उठेको छ। राजस्व कम उठ्दा सरकारले आन्तरिक तथा बाह्य ऋण लिएर लगानी गर्ने हो। तर नेपालको राजस्व उठ्ने दर भन्दा फजुल खर्च बढी रहदा सरकारले खर्च गर्ने पुँजीगत बजेट प्रत्येक वर्ष सापेक्षरूपमा घटदो क्रममा छ।

स्वभाविक रूपमा सरकारको लगानी कम भएकोले निजी क्षेत्रको अर्थतन्त्रमा औसतमा ८०% भन्दा बढी योगदान रहेको छ भने लगानीका हिसावले निजी क्षेत्रको करिव ७७ प्रतिशत रहेको छ। लगानीको ठूलो हिस्सा निजी क्षेत्रबाट आए पनि सरकारले पनि सामाजिक विकासका क्षेत्र, सार्वजनिक पूर्वाधारका क्षेत्रमा लगानी आवश्यक मात्रामा गरे मात्र देशको अर्थतन्त्र चलायमान हुने हो।

* पूर्वउपाध्यक्ष, राष्ट्रिय योजना आयोग

तर हाल त्यो हुन सकेको छैन। नेपालले दिगो विकासका लक्ष्यहरू हासिल गर्नका लागि सरकारी, निजी क्षेत्र, सहकारी, समुदाय र गैह्र सरकारी संघसंस्थाबाट परिचालन गर्नु पर्ने हुन्छ। तर सरकारको राजस्व रकम उठ्नु र उठेको राजस्व पनि चालु खर्चमा बढी जाने र लोकरिझ्याईको अल्पकालीन विकासको सोच अनुसार आर्थिक गतिविधि आयोजना परियोजना हुनाले सरकारको लगानी उत्पादनशील क्षेत्र र विकास निर्माणमा कम भएको छ। सरकारले आफ्नो फजुल खर्च बढाई रहेको छ जसका लागि सरकारले सार्वजनिक ऋण पनि लिई राखेको छ जुन निरन्तर बढदै अहिले नेपालको अर्थतन्त्रको करिब ४३% भन्दा बढी पुगिसकेको छ।

देशको एउटा ठूलो चुनौती भनेको आवश्यक मात्रामा लगानी कसरी जुटाउने भन्ने पनि हो। सरकारले प्राप्त गर्ने आम्दानीका स्रोतहरू सीमित छन्। पुँजी निर्माणका लागि आवश्यक पर्ने स्रोत जुटाउन अनावश्यक उपभोग खर्च निरुत्साही गरी बचत अभिवृद्धि गर्नु र बचत रकम उत्पादनमूलक क्षेत्रमा परिचालन गरी पुँजी निर्माण गर्नु; निजी क्षेत्र तथा घरपरिवारको बचत परिचालन गरी स्वदेशी लगानी अभिवृद्धि गर्नु र वैदेशिक लगानीको वातावरण तयार गरी पुँजी निर्माणमा सहजीकरण गर्नु पर्ने आवश्यकता सोह्रौं योजनाले ओल्याएको छ। भन्सार, भ्याट, अन्तःशुल्क, आयकर आदिबाट परिचालन गरी आन्तरिक राजस्व सङ्कलन गर्ने, द्विपक्षीय र बहुराष्ट्रिय परम्परागत दातृ निकाय तथा अन्तर्राष्ट्रियस्तरमा रहेको जलवायु परिवर्तन सम्बन्धि कोषबाट विकसित राष्ट्रहरूले गर्दा भएको असरले हाम्रो देशमा पुऱ्याएको हानी नोक्सानी वापत अनुदान प्राप्त गर्ने, आन्तरिक तथा बाह्य सहूलियत ऋण लिने नेपालका परम्परागतरूपले स्रोत परिचालन गरिने माध्यम हुन। सुशासन कायम गरेर र आर्थिक कारोवारलाई कडा नियमन र सबै कारोवार डिजिटलाईजेशन गर्न प्रणालीको विकास गरेर अवैध पुँजी पलायन, कर छली, चुहावट र फजुल खर्च रोक्ने कार्यलाई तीव्रता दिए पनि ठूलो स्रोतको बचत तथा सङ्कलन हुन सक्दछ।

थोरै लगानी गरेर छिटो रोजगारीका अवसर सिर्जना गर्ने र विदेशी मुद्राका साथै राजस्व परिचालनमा सहयोग गर्ने भनेको पर्यटन क्षेत्र पनि हो। वातावरणीय तथा बहुआयामिक पर्यटनको हाम्रा कुटनीतिक मिसनलाई समेत व्यापकरूपमा प्रयोग गरेर प्रचार-प्रसार गर्न जरुरी छ। नेपालले पर्यटन क्षेत्रमा तुलनात्मक लाभ लिने भनेको उचाई भूबनोट (अल्टिच्युड) हो। चिसो मौसमका लागि होस या ट्रेकिंग वा हिमाल चढनका लागि होस वा अल्टिच्युड सम्बन्धी अनुसन्धान गर्न होस, नेपालले पर्यटन क्षेत्रमा लाभ लिने भनेको यहाँको भूबनोट अर्थात अल्टिच्युड नै हो। यसक्षेत्रमा चाहिने सडक पूर्वाधार, हवाई पूर्वाधार, होटल पूर्वाधार लगायतका क्षेत्रमा विभिन्न बिजनेस मोडेलमा लगानी बढाएर अर्थतन्त्र चलायमान बनाउने, रोजगारीका अवसर सिर्जना गर्ने र राजस्व बढाउने काम गर्न सकिन्छ। पर्यटक आगमन बढाउने विमानस्थल तथा सडकहरू पनि नेपालको अर्थतन्त्रको अन्य क्षेत्रहरू चलायमान गराउन आवश्यक छन्। पर्यटनक्षेत्रमा पनि निजी क्षेत्रले गरेको लगानीको तुलनामा सरकारको लगानीको आशातीत प्रभाव देखिन सकेको छैन।

नेपालले सफ्टवेयर लगायत निर्यातगर्नलाई वैदेशिक मुद्रा भित्र्याउन भएका कठिनाईको नीतिगत रूपमा सम्बोधन गर्ने, ऊर्जा निर्यातलाई नीति, कानून, प्रक्रिया सुधार गरेर निजी क्षेत्रलाई पनि अनुमति दिने हो भने हामीले निर्यातबाट राम्रै वैदेशिक मुद्रा आर्जन गर्न सक्दछौं। विभिन्न लगानीका औजार प्रयोग गरी स्वदेशी तथा विदेशी निजी क्षेत्रको लगानी बढाउने र निरन्तर रूपमा बढ्दो रेड मिट्यान्सबाट जम्मा हुने रकम नै सरकारका लागि लगानी बढाउने हुने स्रोतहरू हुन। तर प्रक्रियागत इन्झट, राजनीतिक अस्थिरता, सुशासनको कमी र सरकारप्रति विश्वास नभएकोले उत्पादन लागत बढ्नु र स्वदेशी र विदेशी लगानी नबढ्नुले हाम्रो विकासका लागि खर्च गर्नु पर्ने अपुग रकम परिचालन गर्नका लागि सरकारले व्यापक सुधार गर्नु पर्ने हुन्छ।

अहिलेको अर्को टडकारो प्रश्न भनेको राज्यले प्राप्त गर्ने सीमित साधन स्रोत कस्ता कस्ता ठाउँमा लगानी गरिरहेकोछ भन्ने पनि हो। हाम्रो सरकारी बजेट लगानीका प्राथमिकता ठीक छन् कि छैनन्, अत्यन्तै सीमित साधन स्रोत प्रयोग गरेर गरेको लगानीको प्रतिफल कस्तो आइरहेको छ भन्ने गहन रूपले अनुगमन हुन जरुरी देखिएको छ। किनकि सरकारले कृषि, साना पूर्वाधार क्षेत्रमा गरेको लगानीको प्रतिफल पाउन नसकेको आवाजहरू आएका छन्। हामीले हाम्रा प्राथमिकताका क्षेत्र कृषि, ऊर्जा र पर्यटन भने पनि त्यो क्षेत्रमा सरकारबाट गरिएको लगानीले प्रतिफल कस्तो दिन सक्थो भन्ने प्रश्न जायज छ। नेपालले अहिले गरेको विकास निकै महंगो छ। सरकारकै दस्तावेजहरूले सरकारले थप १ रुपैयाँको उत्पादन बढाउन करिब ४ रुपैयाँ ७७ पैसा र उद्योग क्षेत्रको उत्पादन थप १ रुपैयाँले बढाउन अतिरिक्त ६ रुपैयाँ ८० पैसाले पुँजी लगानी गर्नु पर्दछ भनेर देखाईसकेको छ।

त्यसैले सीमित साधन र स्रोतबाट बढी भन्दा बढी प्रतिफल लिनका लागि उत्पादकत्व बढाउनु पर्दछ जसका लागि युवा जनशक्तिको शिक्षा, सीप तथा क्षमता विकास गर्न अत्यन्तै जरुरी छ। हामीले शिक्षाको गुणस्तर सुधार्न, सिकाईको स्तर बढाउन तथा बजारले मागेको र युवाले चाहेको सीप विकासमा गर्नका लागि पनि मनग्य लगानी गर्नु पर्ने हुन्छ। शिक्षा र सीप सिकेका मानिसहरू बढी उत्पादनशील हुन्छन् र बढी आयआर्जन गर्न सक्दछन्। साथै निजी क्षेत्रको लगानीले पनि शिक्षित तथा सीपयुक्त जनशक्तिको माग गर्छन् किनकि उनीहरूले उत्पादकत्व र उत्पादन बढाएर बजारमा प्रतिस्पर्धा गर्न सक्ने बनाउछन्। सबैलाई आधारभूत स्वास्थ्यमा पहुँच पुऱ्याई आफ्नो क्षमता उपयोग गर्ने सक्ने सबल नागरिक बनाउन सरकारले स्वास्थ्य क्षेत्रमा पूर्वाधार तथा जनशक्ति विकास एवं परिचालन गर्न लगानी गर्नुपर्ने हुन्छ।

नेपाल सरकारले वि.सं. २०७५ मा ल्याएको सार्वजनिक-निजी साझेदारी ऐन अनुसार व्यापक लगानी गरी अन्तर्राष्ट्रिय रूपमै सकारात्मक सन्देश दिई सेवा र उत्पादनमैत्री उद्योगहरू स्थापना गर्ने पूर्वाधार, संरचना र कानुनी माहोल सिर्जना गरेर स्वदेशी तथा वैदेशिक लगानी ल्याउन पहल गरे मात्र विकासका लक्ष्य प्राप्त गर्न सकिन्छ। सडक, यातायात संजाल, विद्युत उत्पादन, वितरण र

निर्यात, खानेपानी, सिचाई, पर्यटन लगायतका पूर्वाधार विकास निजी क्षेत्रको लगानी ल्याउन, रोजगारी सिर्जना गर्न र आर्थिक गतिविधि बढाउन सरकारले लगानीका प्राथमिकताको पहिलो पङ्क्तिमा राख्नु पर्दछ।

विदेशी निर्माण व्यावसायीलाई ९०% जेभि सम्म गर्ने गरी नेपालका पूर्वाधार निर्माणमा भित्राउन नीतिगत सुधार गर्ने र सरकारको थप प्राविधिक जनशक्ति लगायत तल्लो तहले पनि निर्णय लिन सक्ने गरी संरचनाको सुधार र पूर्वाधार आयोजनाहरूको पूर्वतयारी सकेर सार्वजनिक-निजी-साझेदारीमा निजी क्षेत्र र सरकारले सडक, विद्युत उत्पादन बढाउन प्रसारण लाईनहरू बनाउन लगानी गरेमा निजी क्षेत्रको ठूलो लगानी परिचालन पनि हुने र समयमा काम पनि सकिने हुन्छ। ऊर्जा उत्पादनमा निजी क्षेत्रले लगानी गरेको तुलनामा सरकारी लगानीको प्रतिफल निकै महङ्गो भएको छ। सार्वजनिक-निजी-साझेदारीमा निजी क्षेत्र र सरकारले लगानी गरेमा पूर्वाधारमा गुणस्तर ल्याउन, आयोजनाहरू कम लागतमा सम्पन्न गर्ने र नेपाली निर्माण व्यावसायीको क्षमता बढाउने काम संगसंगै हुन्छ।

नेपाल विपतको उच्च जोखिमम रहेको छ र वर्षेनी कुल गार्हस्थ्य उत्पादनको करिब ४ प्रतिशत बराबरको ठूलो धनजनको क्षति तथा मानव जीवनका हरेक पक्षमा आर्थिक सामाजिक रूपले नकारात्मक असर पार्ने भएकोले विपत न्यूनीकरण र व्यवस्थापनमा पनि सरकारको लगानीले प्राथमिकता पाउनु पर्दछ।

राजस्व लक्ष्य अनुसार नउठनु, निजी क्षेत्रको लगानी नआउनु र सरकार प्रति विश्वास कम भएर युवा श्रमशक्ति विदेशी बजारमा जानुका मुख्य कारणमध्ये एउटा कारण सुशासन पनि हो। आधुनिक प्रविधिको प्रयोग, नयाँ प्रविधिको अनुकूलन अनुसन्धान गरेर उत्पादनशील क्षेत्रमा प्रयोग, सामाजिक चेतना र सरकारी संरचनाको क्षमता विकास गरी सरकारले दिने हरेक सेवामा पारदर्शिता कायम गर्न सरकारले आवश्यक लगानी जुटाउनु पर्दछ। सुशासनको प्रत्याभूतिले मात्र उत्पादनको मूल्य घट्ने, बजार प्रतिस्पर्धी भइ सर्वसाधारणले सुविधा पाउने हुन्छ।

अहिलेको आर्थिक स्थिरताका पछाडिको एउटा कारण हामीले गर्ने आयोजना तथा कार्यक्रमहरूको प्राथमिकता दिने र छनोट प्रक्रियामा नीतिगत त्रुटिहरू निकै छन्। हाम्रा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको लागत कयौं गुणा बढेर त्यसबाट हामीले प्राप्त गर्ने प्रतिफल आशा गरेभन्दा महङ्गो भएको छ। समयमा सम्पन्न नहुनाले त्यसबाट हुने प्रत्यक्ष प्रतिफल तथा त्यसले सकारात्मक प्रभाव पार्ने आर्थिक गतिविधिको पनि प्रतिफल ढिलो प्राप्त गरेका छौं। हामीले हाम्रा लक्ष्यहरूलाई दृष्टिकोणमा राखेर प्राथमिकीकरण गर्ने प्रक्रियामा पुनर्विचार गर्नुपर्ने हुन्छ। हाम्रा महत्वपूर्ण आयोजना परियोजनाहरूलाई प्राथमिकता राख्दा हामीले ती आयोजना परियोजनाले दिने राजस्व सङ्कलन, रोजगारी लगायतका प्रतिफलको बारेमा पनि सोच्नु पर्दछ। अहिले बनाइने आयोजनाहरूले उत्पादन क्षेत्र र बजारलाई जोड्ने, बजार र उपभोक्तालाई जोड्ने, कच्चा पदार्थको उत्पादन हुने क्षेत्र र उद्योग क्षेत्र जोड्ने पूर्वाधारहरूलाई प्राथमिकतामा राख्नु पर्छ। देशका विभिन्न भागलाई जोडी एकताको

भावना बढाउन, सार्वजनिक-निजी साझेदारीमा निजी क्षेत्रको लगानी बढाउन, नयाँ प्रविधिको विकास र प्रयोग गर्न, उत्पादनशील जनशक्तिको क्षमता बढाउन लगायतका क्षेत्रमा हाम्रो सीमित स्रोत तथा साधनको लगानीहुनु पर्दछ।

नेपालमा उत्पादन र रोजगारी बढाउन सेवा प्रवाह गर्ने प्रणालीमा भएका कमी, उत्पादनको बजारसम्म सजिलो पहुँच नहुनु र उद्यमशीलता विकास गर्नमा क्षमताको कमी, सरकारी संरचनाको क्षमतामा कमी लगायतका कारणले गर्दा हाम्रो आर्थिक विकास कमजोर भएको छ। यो क्षेत्रको सुधार गर्न पनि सरकारको लगानीको अपरिहार्य छ।

सरकारका लगानी प्राथमिकता दीर्घकालीनरूपमा विकासको मोडेलको रूपान्तरणको लागि पनि हुनु पर्दछ, जसले गर्दा हाम्रो उत्पादन, उत्पादकत्व, व्यवस्थापकीय क्षमता, अर्थतन्त्रका नयाँ आयाम पहिचान गरी अगाडि बढ्ने सिर्जनशीलता, जोखिमको पूर्वानुमान गरी त्यसको आर्थिक सामाजिक नकारात्मक असर कम गर्ने ज्ञान र सीमित साधन र स्रोतको अधिकतम दक्षताका साथ प्रयोग गर्न सकियोस्। उदाहरणको लागि हाम्रा राजमार्ग र उत्तर दक्षिण कोरिडोरको करिब १ कि.मी. दायौं बायाँमा रैथाने कृषिजन्य वस्तुको उत्पादन, पर्यटन विकासका लागि होटल लगायत मनोरन्जन गर्ने प्रविधि तथा सुविधा प्रवर्द्धन गरेमा व्यापक रूपमा पर्यटकहरूको आगमन बढ्ने छ।

आज विश्व आर्टिफिसियल इन्टेलिजेन्स, च्याट जिपिटि र रगत, स्नायु र मांसपेशी नभएको मनुस्यले उत्पादन र सेवा व्यवस्थापन गर्ने चौथो औद्योगिक क्रान्ति तर्फ अग्रसर भएको बेलामा नेपालले पनि विश्वव्यापीकरणको फाईदा लिन कम्तीमा पनि लगानी गर्दा आधुनिक सूचना प्रविधिमा र नयाँ प्रविधिको अनुकूलन गरी उपपोग बढाउन सरकारले ध्यान दिनु पर्ने क्षेत्र हो। सूचना प्रविधिमा लगानीले सेवा र वस्तुको उत्पादन लागत घटाउने, सुशासन र पारदर्शिता प्रवर्धन गर्न सकिन्छ।

पछिल्लो समय नेपालमा निजी क्षेत्र अमैत्री वातावरण सिर्जना हुदै गएको छ। सरकारले समाजका हरेक वर्गमा निजी क्षेत्र सम्बन्धी भाष्य सकारात्मक बनाई वस्तु तथा सेवा सरकारले उत्पादन गर्ने होइन, रोजगारी सरकारले मात्र सिर्जना गर्ने होइन, देशको अर्थतन्त्रको पाच भागको ४ भागको हाराहारीमा निजी क्षेत्रको योगदान रहेको, कुल लगानीको करिब तीन चौथाईभन्दा बढी निजी क्षेत्रले गरेको, सबैभन्दा बढी रोजगारी निजी क्षेत्रले सिर्जना गर्ने हुनाले निजी क्षेत्र नभइ देशको विकास असम्भव भन्ने चेतना बढाउन पनि सरकारले आवश्यक लगानी गर्न जरुरी छ। किनकि नेपाली समाज अझै निजी क्षेत्र मैत्री हुन सकेको छैन। यसरी समग्रमा सरकारले लगानी गर्ने क्षेत्रहरूको पहिचान गरेर प्रभावकारिरूपमा खर्च गरेर, सरकारको १ रुपैयाँ खर्च हुँदा निजी क्षेत्रको कम्तीमा ५ रुपैयाँ लगानी आउने नीतिगत, प्रक्रियागत, संरचनागत माहोल निर्माण गरे मात्र हाम्रो सर्वाङ्गीण विकासको लक्ष्य प्राप्त गर्न सकिने छ।



लिलामणि पौड्याल*

राष्ट्रिय हितसम्बद्ध उड्डयन सेवा

संस्कृति, पर्यटन र नागरिक उड्डयन गरी तीन भिन्न विषय समेटेर बनेको संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयमा २०६४ सालको कार्तिक महिनामा सचिवको रूपमा जिम्मेवारी सम्हाल्न म पुगेको थिएँ। त्यसमध्ये केवल नागरिक उड्डयनका क्षेत्रमा मेरो अनुभूति बारे उल्लेख गर्न गइरहेको छु। कार्यानुभवका दृष्टिले तीनवटै विषय मेरा लागि नयाँ थिए। त्यसमा पनि नागरिक उड्डयन भित्र प्रकृतिको प्राविधिक विषय त हो नै त्यसमा पनि तीन कार्यक्षेत्रमध्ये मन्त्रालयको सचिवको सबैभन्दा कम अधिकार र जिम्मेवारी भएको क्षेत्र हो। साविकमा नागरिक उड्डयनको काम मन्त्रालयको प्रत्यक्ष नियन्त्रण र निर्देशनमा रहेको हवाई विभागले गरी आएकोमा २०५५ सालदेखि सो काम छुट्टै कानूनद्वारा स्थापित स्वशासित स्वायत्त संस्था नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट हुन थालेको हो। तत्पश्चात् मन्त्रालयको भूमिका नागरिक उड्डयनका क्षेत्रमा नीति निर्माण र वैदेशिक सम्बन्धमा मात्र रह्यो। नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको सँगठन संरचनामा सबैभन्दामाथि सञ्चालक समितिको अध्यक्ष र त्यसको ठीक तल प्राधिकरणको नेपाल सरकारले नियुक्त गरेको महानिर्देशक रहन्छन्। सचिव संगठनको पदसोपान शृङ्खलामा पर्दैन। प्राधिकरणको सम्पूर्ण कामकारवाहीको सञ्चालन, रेखदेख र व्यवस्थापन गर्न सञ्चालक समिति रहने र सो समितिको अध्यक्षमा विभागीय मन्त्री वा राज्यमन्त्री वा नेपाल सरकारले तोकेको व्यक्ति रहने व्यवस्था छ। म सचिवको रूपमा मन्त्रालय जाँदा विभागीय मन्त्री नै सञ्चालक समितिको अध्यक्ष रहेको अवस्था थियो। सञ्चालक समितिमा मन्त्रालयको प्रतिनिधिका रहने कानुनी व्यवस्था बमोजिम मलाई सञ्चालक समितिको सदस्यमा मनोनयन गरिएको थियो। संस्कृतिका क्षेत्रमा भने मन्त्रालय मातहतको निजामती कर्मचारी प्रशासित पूरातत्व विभाग सचिवको प्रत्यक्ष मातहत रहने भएकोले विभागका कामकारवाहीमा सुपरिवेक्षण, नियन्त्रण/निर्देशन र प्रवर्धन तथा कर्मचारी प्रशासनमासमेत सचिवको संलग्नता हुन्छ। पर्यटनको क्षेत्रमा पनि सचिवको नेतृत्वको पर्यटन बोर्ड रहेको हुँदा सचिवको दायित्व र जिम्मेवारी स्वाभाविक हिसाबले संस्कृति र पर्यटन प्रशासन बढी हुनै नै भयो। नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको दैनिक कार्यसञ्चालनमा

सरकारले नियुक्त गरेको महानिर्देशक रहने, जो समितिको सदस्य सचिव पनि हुने र निजको उत्तरदायित्व सञ्चालक समिति हुँदै नेपाल सरकार समक्ष हुने कानुनी व्यवस्थाले गर्दा महानिर्देशकको कामकारवाहीमा सचिवले चासो राख्ने, निर्देशन दिने र उत्तरदायित्व लिएर सम्पादन गर्नुपर्ने काम हुँदैनन्।

प्राधिकरणका ऐन, नियम र नीति जारी गर्नु अन्य राष्ट्रसँग हवाई सेवा सम्झौतामा भने सचिवको भूमिका हुन्छ। कतिपय मुलुकले भने यस्तो हवाई सेवा सम्झौता वार्ता गर्ने अधिकार प्राधिकरण जस्ता निकायलाई नै दिएको पाइन्छ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण दुईवटा विपरीत क्षेत्राधिकार भएका काम छन्। प्राधिकरणको पहिलो महत्वपूर्ण काम नियामक (Regulator) का रूपमा हवाई सेवा प्रदायकको काम/सेवाको मापदण्ड तोक्ने र अनुगमन, रेखदेख र लागू (Enforce) गर्ने हो। हवाई यात्रुको सुरक्षा जस्तो अति संवेदनशील विषयमा ठूला-ठूला हवाई कम्पनीहरूलाई कडा कारवाही गर्नु पर्दा कठोर निर्णय लिन सक्ने अधिकारसम्पन्न, सक्षम र एक स्वतन्त्र तथा उच्च मनोबल भएका निष्ठावान कर्मचारी भएको निकायको रूपमा प्राधिकरण जस्तो संस्थालाई लिइन्छ। प्राधिकरणले हवाई सुरक्षा (Safety) मा शून्य सहनशीलताको नीति अपनाउने अपेक्षा गरिन्छ। दोस्रो काम नेपालमा हवाई सेवाको प्रवर्धन हो। म सञ्चालक समितिमा मनोनयन हुँदा समितिमा सरकारले मनोनयन गरेका निजी वायुसेवा कम्पनीका दुई जना सञ्चालक सदस्य थिए। नियामकको सर्वोच्च निकाय सञ्चालक समितिमा नियमन गरिने वायुसेवा कम्पनीको प्रतिनिधि सदस्य भएकोले स्वार्थको द्वन्द्व (Conflict of Interest) हुने मत मैले पहिलो बैठकमा राखेको थिएँ। प्रचलित कानूनको प्रावधान बमोजिम मनोनयन भएको हो र कर्मचारीहरू कुनै पनि वायुसेवा कम्पनीलाई कारवाही गर्न स्वतन्त्र हुन्छन् भन्ने जवाफ मैले पाएको थिएँ। मैले निजी वायुसेवा कम्पनीका प्रतिनिधि सञ्चालक समितिका सदस्य हुने कानुनी व्यवस्था त्रुटिपूर्ण छ र त्यो संशोधन गर्नुपर्छ भन्ने आफ्नो दृष्टिकोण मेरो कार्यावधिभर खुलस्त राखे।

प्राधिकरण सञ्चालक समितिमा निजी वायुसेवा कम्पनीका प्रतिनिधि

*पूर्वमुख्यसचिव, नेपाल सरकार एवं राजदूत

सदस्य राख्न नहुने व्यवस्था मेरो कार्यवधिभर हट्न सकेन । अहिले नेपाल राजपत्रमा नै सूचना प्रकाशन गरी प्राधिकरण सञ्चालक समितिमा निजी वायुसेवा कम्पनीका प्रतिनिधि नरहने व्यवस्था भएकोले मैले राख्दैआएको असल नियतको कार्य पूरा भएकोले मलाई आनन्द मिलेको छ र म सन्तुष्ट छु ।

फोर 'टी' को अवधारणा

मैले मन्त्रालयको जिम्मेवारी सम्हालेपश्चात् त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा ट्रली, ट्याक्सी, शौचालय र टेलिफोन अझ बढी व्यवस्थित र यात्रु सेवामैत्री बनाउन फोर 'टी' को अवधारणा अगाडि सारें । विमानस्थलमा सामान गुडाउने ट्रली नपाएर यात्रुले सास्ती बेहोर्नु परेको, विमानस्थलको शौचालय दुर्गन्धित हवाई यात्रुले शहरसम्म पुग्ने यातायातको एकमात्र विकल्प ट्याक्सीको सिण्डिकेटले भनेको ट्याक्सी नपाउने, पाए तापनि थोत्रा र जीर्ण ट्याक्सीमा उनीहरूले भनेको मुखको मोल तिर्नुपर्ने अवस्था थियो । आफन्तलाई लिन जाने निजी सवारी रोकेर ट्याक्सीका सिण्डिकेटवालाले हैरानी गर्ने गुनासा पनि आइरहन्थे ।

मैले मन्त्रालयमा गएपछि एउटा ब्लग (सायद कुनै कर्मचारीको पहिलो) ब्लग सञ्चालन गरी सर्वसाधारणसँग सोझो सम्वाद शुरू गरें । ब्लगमार्फत् गुनासो, सुझाव र प्रश्न ओझ्रो लाग्न थाले । दिनभरि कामको बोझले गर्दा राति सबैजसो ब्लगको उत्तर दिन्थे । कतिपय असल मनसायले सुधारको अपेक्षा गरेर र कतिपयले छद्म नाममा मनगढन्ते र व्यक्तिगत आक्षेपयुक्त त कतिपयले भद्दा कमेन्टहरू ब्लगमा राखिदिन्थे । ब्लगमा लेखिएको विषय बिनाअवरोध तत्काल सोझै सार्वजनिक हुन्थ्यो । त्यसमा दुरुपयोगको संभावना भए पनि मैले अधिकतम मान्छेलाई जोड्ने मनशायले ब्लगलाई खुला गरेको थिएँ । त्यसले मलाई कुनै पनि सार्वजनिक आलोचना हुने काम गर्न रोक्छ भन्ने मान्यता मेरो थियो । जोसुकैले छद्म नाममा जेपायो त्यही लेखेर अरुलाई बदनाम गर्ने र काम नै गर्न नदिने खराब तत्वलाई प्रोत्साहन भयो भनेर प्राधिकरणका महानिर्देशकले गुनासो गर्नु हुन्थ्यो । ब्लगमा आएका प्राधिकरण सबद्ध गुनासा इमेलमार्फत, मौखिक गुनासा मौखिक रूपमै र सार्वजनिक रूपमा पत्रपत्रिकामा आएका गुनासा औपचारिक पत्रमार्फत मैले महानिर्देशक कहाँ पठाउँथे । महानिर्देशकको जवाफ सकेकम्म गुनासो कर्तालाई दिन्थे ।

सर्वसाधारणसँग सोझै संवाद गर्न भनेर व्यक्तिगत ब्लग दर्ता गरेर चलाईरहेको मैले प्राधिकरणको काममा मेरो क्षेत्राधिकार होइन भनेर पन्छाउन मनले मानेन । तसर्थ, प्राधिकरणमा उच्च अधिकारी, मन्त्रालयका नागरिक उड्डयन महाशाखाका कर्मचारी, प्रशासन र लेखाका कर्मचारीसँग मेरो दर्जनौँ बैठकहरू गरिए । मन्त्रालय बाहिरका हवाई सेवा विज्ञ तथा पूर्वसचिवहरू, पूर्वमहानिर्देशकहरू, निजी क्षेत्रका व्यवसायीहरूसँग घनिभूत

बैठक तथा छलफलहरू भए । पूर्वसचिवहरूसँगको छलफल दिनभर चलेको थियो । नागरिक उड्डयनका क्षेत्रमा अन्तर्राष्ट्रिय अनुभव हासिल गरेका नेपालमा उपलब्ध सबैसँग म एकलै र समूहमा निरन्तर संवादमा थिएँ । मलाई त्यो निकै उपयोगी भयो । पछि मैले जहाँजहाँ गएँ, त्यस अभ्यासलाई निरन्तरता दिएँ । मुख्यसचिवहरूको त हरेक वर्ष एक दिवसीय घनिभूत छलफल गरी सुझाव लिने, कार्ययोजना नै बनाएर सुझाव कार्यान्वयन गर्ने र अर्को वर्षको छलफलमा त्यसको प्रगति विवरणसहितको प्रतिवेदन नै बनाएर वितरण गर्ने गरिएको थियो । यी सबै अभ्यासबाट नागरिक उड्डयनका क्षेत्रमा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल दोस्रो चरणको विस्तार योजना, पोखरा विमानस्थलको जग्गा अधिग्रहण २०३२ सालमा शुरू गरेर २०६४ सालसम्म बल्लिँएको काम, दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको विषय, विभिन्न मुलुकसँग हवाईसेवा सम्झौता अद्यावधिक गर्ने काम, दुर्गम स्थानमा सुपथ मूल्यमा हवाईसेवा विस्तार र त्रिभुवन विमानस्थलको सञ्चालन अवधि बढाएर अन्तर्राष्ट्रिय उडान विस्तार गर्ने जस्ता काम प्राथमिकताकासाथ अगाडि बढाउनु पर्ने निष्कर्ष निस्केको थियो । त्यस अतिरिक्त, त्रिभुवन विमानस्थलको तत्कालीन समस्या ट्रली, शौचालय र ढल तथा ट्याक्सीको समस्यालाई तुरुन्तै संबोधन गर्नुपर्ने (Urgent task) निष्कर्षमा पुगियो । फलस्वरूप, त्रिभुवन विमानस्थलको 'फोर टी' (Trolley, Toilet, Taxi and Telephone) सुधारको तत्काल कार्ययोजना मैले सार्वजनिक गरेँ र त्यसको दैनिक र निरन्तर अनुगमन गर्ने व्यवस्था गरियो ।

फोर 'टी' को कार्यान्वयन

ट्रलीको आपूर्ति तत्कालै गर्नुपर्ने थियो । ट्रलीको समस्याले विमानस्थलको छविमा नराम्रो असर परेको थियो । सोझै बजारबाट खरिद गरेर ट्रली आपूर्ति गर्न महानिर्देशक तयार नभएपछि तत्काल बजेट व्यवस्था गरेर बोलपत्रको प्रक्रियाबाट ट्रली खरिद अगाडि बढाइयो । गैरआवासीय नेपाली महासंघले केही ट्रली सोझै खरिद गरेर दिने प्रस्ताव गरेकोले महासंघका पदाधिकारीसँग बैठक गरी त्यस प्रक्रियालाई तुरुन्त अगाडि बढाइयो । फलस्वरूप, गैरआवासीय नेपाली महासंघले (शायद २०० वटा) ट्रली किनेर त्रिभुवन विमानस्थललाई हस्तान्तरण ग-यो । केही बिग्रेका ट्रली मर्मत गर्ने व्यवस्था पनि मिलाइयो । लोडरले ट्रली समाएर पैसा उठाउने गरेको गुनासो उपर निगरानी राखेर एकाधलाई कारबाहीसमेत गरिए । र तत्काल ट्रलीको चर्को समस्या केही खुकुलो बनाइयो ।

शौचालय अत्यन्त फोहोर र ढल निकासको समस्याले फोहोर पानी भरिने समस्या थियो । रोजगारदाता कम्पनीले शोषण गरेकोले कर्मचारी बनाई प्राधिकरणकै तलब सुविधा दिनुपर्छ भन्ने जस्ता पूरा गर्ने नसकिने माग उठाएर सेवा करारमा संस्थामार्फत

लिइएका सरसफाई कर्मचारीहरू आन्दोलनरत थिए। राजनीतिक परिवर्तन पछिको अत्यन्त तरल अवस्थामा उच्च पदस्थ कर्मचारीले कामदार तहका काम नगर्ने कर्मचारीलाई कारबाही गर्ने जोखिम नलिने र राम्रोसँग काममा लगाउन नसक्ने अवस्था थियो। यस अवस्थामा कामदार, रोजगार दाता कम्पनी र प्राधिकरण बीच वार्ता गराइ सरसफाई कर्मचारीहरूलाई कामप्रति जिम्मेवार बनाउने, शौचालयमा तथा परिसरको सरसफाईलाई तालिकाबद्ध गर्ने र विज्ञ प्राविधिक खोजी गरी ढल निकासको स्थायी समाधान पहिल्याउने काम गरियो। महानिर्देशकलाई मैले सार्वजनिक रूपमै 'अनुशासन कायम गर्दा कसैप्रति मोलाहिना नगर्नु, खुट्टा नकमाउनु, तपाईंलाई मेरो समर्थन छ' भन्ने गरेको थिएँ। काम नगर्नेलाई कारबाही गर्न कसैको दबाव सहिन्न भन्ने सन्देश प्रवाह गरिएको थियो। सरसफाईमा उत्कृष्ट काम गर्नेलाई पुरस्कृत गर्ने घोषणा गरिएको थियो। यी सबै प्रयासबाट एकाध समस्या आइरहे पनि विमानस्थलको सरसफाईमा आधारभूत रूपमा सुधार भयो।

विमानस्थलमा जाने यात्रुलाई बोक्न निश्चित ट्याक्सीले मात्र पाउने गरी सिण्डिकेट कायम थियो। उनीहरूले यात्रुलाई तानातान गरी हैरानी गर्थे र सीमित ट्याक्सीको एकाधिकार भएकोले मुखले तोकेको भाडा उठाउथे। नेपालको विमानस्थल ट्याक्सी सेवा एकदमै बदनाम थियो र सेवा असहज भएको थियो। ट्याक्सी चालकहरू एकाधिकार तोड्न खोज्नेप्रति भौतिक रूपमै आक्रमण गर्नसमेत अग्रसर हुने गरेका दृष्टान्त थिए। त्यसैले हतपत्त कसैले यो मामिलामा हातहाल्न नखोज्ने अवस्था थियो। नयाँ ट्याक्सीलाई विमानस्थलमा प्रवेश गराउने कुरा गर्दा राजा त्रिभुवनले २००७ सालमा विमानस्थल बनाउदा जमीन अधिग्रहणमा परेकाहरूलाई रोजगारीका लागि ट्याक्सी चलाउन दिइएकोले त्यो उनीहरूको एकाधिकारको कुरा हो भन्ने गरेका थिए। पहिले महानिर्देशकको कार्यक्षमा र पछि मेरो कार्यक्षमा सर्वदलीय बैठक डाकेर सरकार कुनै पनि हालतमा पछि हट्दैन, सिण्डिकेट तोड्ने र सरसफाईमा काम नगर्नेलाई कामबाट निकाल्छ भन्ने सन्देश दिइयो। फलस्वरूप, ट्याक्सीको मापदण्ड तोकियो, विमानस्थलबाट विभिन्न स्थानको भाडा दर तोकियो, क्यूमा बसेर पालैपालो यात्रु बोक्ने व्यवस्था सुरु गरियो। नयाँ ट्याक्सी थप्ने प्रक्रिया अगाडि बढाइयो। तोकिएकोभन्दा बढी भाडा लिएमा कारबाही गर्ने व्यवस्था विरोधका बावजिद लागू गरियो। यो व्यवस्था पूर्णरूपले व्यवस्थित भएको भने थिएन तर अनुभूत गर्ने तहको सुधार भएको थियो।

चौथो तत्काल सुधारको विषय टेलिफोन थियो। अहिले जस्तो मोबाइल फोनको सुविधा थिएन। अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा उत्रेपछि आफ्नो गन्तव्य, होटल, ट्राभल एजेन्सी वा आफन्तसँग सम्पर्क गर्ने एउटै माध्यम ल्यान्डलाइन टेलिफोन ठाउँ ठाउँमा राखी यात्रुहरूलाई निःशुल्क सेवा दिन सुरु गरिएको थियो।

आन्दोलनपछि बनेको अन्तरिम सरकारको प्राथमिकता आन्दोलनपछिको अन्यन्त तरल अवस्थामा शान्तिसुव्यवस्था कायम गरी संविधान सभाको चुनाव गराउनु थियो। दैनिक जसो आन्दोलन र हडताल, झडप र मान्छे मरेका समाचार आइरहन्थे। संविधान सभाको निर्वाचन पछि नयाँ सरकार गठन भएर काम गरेको छोटो अवधि बाहेक मैले मन्त्रालयको काम सम्हालेको अधिकांश अवधि नीतिगत निर्णय गर्न, नयाँ कार्यक्रम घोषणा र कार्यान्वयनमा लैजान एकदमै प्रतिकूल थियो। प्रतिकूल अवस्थामा पनि माथि उल्लिखित तत्काल सुधारका विषयका अतिरिक्त नागरिक उड्डयनका क्षेत्रमा मेरो प्रत्यक्ष भूमिकामा दीर्घकालीन महत्वका देहायका विषयमा ऐतिहासिक कामहरूमा भएका थिए:-

त्रिभुवन विमानस्थल विस्तार योजना

अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनको मापदण्ड अनुसार त्रिभुवन विमानस्थलको धावनमार्गबाट १५० मीटर पूर्वतर्फको सबै जग्गा विमानस्थलभित्र हुनुपर्ने र विमानस्थलसँगै जोडेर निर्यात प्रशोधन केन्द्र समेत बनाउने घोषणा गरेर जडीबुटी चोकबाट उत्तर पेप्सिकोला जाने बाटोबाट पश्चिमपट्टिको सबै जग्गा बिक्री वितरण वर्षेदिखि तत्कालीन श्री ५ को सरकारले रोकेको थियो। लाखौं खर्चेर संभाव्यता अध्ययन प्रतिवेदन तयार गरेपनि निर्यात प्रशोधन क्षेत्र बनाउने योजना वर्षौं त्यसै थन्कियो र यो योजना त्यागेर भारतको सीमानातर्फ भैरहवा र विरगञ्जमा निर्यात प्रशोधन केन्द्र बनाउने प्रक्रिया धेरै अगाडि बढी सकेको थियो। तसर्थ रोकिराखेको करिब ४०० सय रोपनी भन्दाबढी जग्गामध्ये धावनमार्गबाट १५० मीटर दायाँ बायाँको विमानस्थलको मापदण्ड पूरा गर्न नभई नहुने केवल १०८ रोपनी जग्गा मात्र अधिग्रहण गरेर अरु रोक्का जग्गा फुक्का गरिदिने निर्णय गरियो। स्थानीयको दबाबमा चलनचल्तीकोभन्दा बढी जग्गाको मुआब्जा निर्धारण गरिएको रहेछ। जब प्राधिकरणले १०८ रोपनी मात्र अधिग्रहण गर्ने प्रक्रियाको सूचना निकाल्यो अधिग्रहणमा नपरेका जग्गाधनीहरू रोकिएको सबै जग्गा अधिग्रहण गरिनु पर्छ भनेर तोडफोडसहितको हिंसात्मक आन्दोलनमा उत्रिए। २५० रोपनी भन्दाबढी अनावश्यक जग्गा अधिग्रहण गर्न ३२ अर्बभन्दा बढी रकम लाग्ने थियो। यो ३२ अर्ब खर्च गर्ने हैसियत न त प्राधिकरणसँग थियो, न त्यो औचित्यपूर्ण थियो। मन्त्रालयमा सर्वदलीय बैठक डाकियो। सबैप्र मुख दलहरू सत्तासीन थिएँ। उनीहरू भोटको राजनीति गर्न जनता उचाल्न प्रतिस्पर्धा गरिरहेका थिए। अन्यत्र जग्गा अधिग्रहण गर्न पाइदैन भनेर आन्दोलन हुन्छ यहाँ उल्टो भैरहेको थियो। 'सरकारले कसैको सम्पत्ति उपभोग गरेको छैन। मोल बढेको जग्गा जग्गाधनीसँगै छ। प्राधिकरणले नचाहिने जग्गा अधिग्रहण गर्न सक्दैन र क्षमता पनि छैन' भनेर मैले प्रस्ट भनिदिँँ। सरकारले पैसा दिन्छ, माग गरेर भएपनि रोकिएको सबै खरिद गर्नुपर्छ भन्ने उनीहरूको धारणा थियो। आन्दोलनका क्रममा उनीहरूले नेपाल नागरिक उड्डयन

प्राधिकरणको बबरमहलस्थित प्रधान कार्यालयमा आगजनीको प्रयास गरे । कार्यालय थोडफोडमा उत्रिए । मुलुकको शान्ति सुव्यवस्था अत्यन्त तरल थियो । शान्ति विथोल्न विभिन्न तत्वहरू सक्रिय थिए । बबरमहलस्थित कार्यालयमा सडकपट्टिबाट तोडफोड भएकोले कर्मचारीहरूलाई सडकपट्टिका कोठाबाट अन्यत्र सार्नुपरेको थियो । सुरक्षा निकायलाई उत्तेजित नहुन र संयमतापूर्वक सुरक्षाघेरा बलियो बनाएर बस्ने आदेश दिइयो । जतिसुकै आन्दोलन गर्नुस् सरकार दबाबमा परेर नचाहिने जग्गा कुनै पनि हालतमा किन्दैन, भन्ने सूचना मैले आन्दोलनकारीसम्म पुर्याइरहेको थिएँ । धावनमार्गबाट १५० मीटरभित्रको जग्गा अधिग्रहण गर्दा कसैको बाँकी जग्गा धरधडेरीका लागि उपयोग नहुने सानो टुक्रा मात्र भएमा सो पनि अधिग्रहण गर्ने वचन आन्दोलनकारीलाई दिइएको थियो । अन्ततः उनीहरू थाके र केही दिनपछि आन्दोलन सेलायो । यसरी त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको वर्षौं थातिरहेको अधिग्रहणको काम पूरा भयो ।

पोखरा विमानस्थलको जग्गा अधिग्रहण

राजा वीरेन्द्र २०३२ सालमा पोखराको क्षेत्रीय भ्रमण गर्दा पोखरामा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बनाउने भनेर लेखनाथ गाउँ विकास समितिको चित्रे डाँडाको जग्गा अधिग्रहण सुरु भएको रहेछ । तर, ३२ वर्षसम्म पटक-पटक गरेर करिव २६ रोपनी जग्गा अधिग्रहण गरेर मुआब्जा बाँडिसकेको भए तापनि बीचमा पर्ने ५६ रोपनी जग्गा मुआब्जामा विवाद भएकोले अधिग्रहण गर्न नसकेको रहेछ । करिव २६ रोपनी अधिग्रहण गरिएको भनिए पनि प्राधिकरणको नाममा एक रोपनी पनि नामसारी गरिएको थिएन । दर्जनौं सरकार आएगए तर अधिग्रहण गरिएको जग्गा नामसारी गर्ने कामसम्म पनि कसैले गरेको देखिएन । करिव ५६ रोपनी जग्गाको मुआब्जाको विषय सर्वसम्मतिबाट पारदर्शी ढङ्गले टुङ्गो लगाउन सबै राजनीतिक दलसमेत समावेश गरी ४४ सदस्यीय एक विवाद समाधान समिति गठन गरियो । समितिलाई सार्वजनिक रूपमा बहस/छलफल र जग्गाधनीसँग पारदर्शी सम्वाद गरी न्यायोचित सिफारिस गर्न कायदिस दिइयो । सो समितिले सर्वमान्य सिफारिस गर्यो र अधिग्रहणको काम पूरा गरियो । जग्गा दाखिला खारेज र नामसारी गरी प्राधिकरणको नाममा जग्गाधनी प्रमाणपुर्जा बनाउने प्रयोजनका लागि भूमिसुधार मन्त्रालयसँग समन्वय गरी नापी कार्यालयबाट तीन महिनाका लागि कर्मचारी काजमा झिकाइ, प्राधिकरणको एक उच्च अधिकृतलाई जिम्मेवारी दिएर निजको कामको नियमित निगरानी आइपरेका समस्याको तत्काल समाधान गरेर सबै जग्गाको लाजपुर्जा लिने, रेखाङ्कन गर्ने र सम्पत्तिको संरक्षण गर्ने काम सम्पन्न गरियो ।

दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल सम्बन्धी काम

पोखरामा बन्ने विमानस्थल बोइङ ७७७ र एयरबस ३३०

सिरिजका जहाज उडान तथा अवतरण गर्न नसक्ने एवं त्रिभुवन विमानस्थल अत्यन्त साँगुरो भएकोले पूर्णक्षमताको दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको आवश्यकता महसुस गरी एक स्थान छनोट गर्न कार्यदल गठन गरिएको र सो कार्यदलले संभाव्य ठाउँको अध्ययन गरी बाराको टाङ्गिया बस्ती उपयुक्त हुने तर विमानस्थलदेखि काठमाडौंसम्म द्रुतमार्ग पनि सँगै निर्माण हुनुपर्ने सिफारिस गरेको रहेछ । विमानस्थलका लागि चाहिने ऐलानी जग्गामध्ये केही जमीनमा केही घरपरिवारले खनजोत गरी वर्षौंदेखि बसोबास गरिराएका थिए । सिफारिसपश्चात् बसोबासीको अभिलेख लिने काम भएको रहेछ । द्रुतमार्ग बनाउनका लागि पनि भौतिक पूर्वाधार तथा योजना मन्त्रालयले काम गरिरहेको थियो । तसर्थ, भौतिक पूर्वाधार तथा योजना मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय, म, नागरिक उड्डयन प्राधिकरणका पदाधिकारी एवं नेपाली काँग्रेसका नेता रामशरण महतसहितको टोलीले टांगिया बस्तीको स्थलगत अवलोकन गर्यो । विमानस्थल बन्ने हल्लाले गर्दा नयाँ बसोबासी थपिएको उक्त अवसरमा देखियो । काठमाडौं फर्केपछि जग्गा प्राप्ति सम्बन्धी प्रारम्भिक कारवाही गर्ने अधिकारी तोकी नयाँ सर्वेक्षण गर्ने, स्थानीय प्रशासनको निगरानीमा थप अतिक्रमण हुन नदिने, विमानस्थलका लागि चाहिने जग्गा प्राधिकरणका नाममा ल्याउने र जग्गा घेराबार गर्ने प्रक्रिया तत्काल चालियो । एक कोरियाली कम्पनीलाई उस्कै खर्चमा विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तयार गर्न लगाउने काम प्राधिकरणबाट भयो । काठमाडौं तराई द्रुतमार्ग र यो विमानस्थल एक अर्काका परिपुरक परियोजना भएकोले दुई निकायले दुईवटा ठेक्का लगाउदा एउटा ठेक्का समयमा पूरा नभएमा काम सम्पन्न गरेको परियोजनाले ठूलो क्षतिपूर्ति दाबी गर्नसक्ने अवस्था आउने आँकलन गरेर दुवै काममध्ये एक काम ढिलो भएका जोखिमको भार परियोजना विकासकर्ताको हुने गरी बुट मोडेलको एक प्याकेनमा ठेक्का लगाउनु उपयुक्त हुने मेरो प्रस्ताव उपर सहकर्मी भौतिक पूर्वाधार तथा योजना मन्त्रालयका सचिवसँग छलफल गरियो । क्षेत्राधिकारको लडाईं आफू नलड्ने बरु एक छुट्टै समर्पित अधिकारसम्पन्न निकाय कानुनद्वारा स्थापना गरी कार्यान्वयन गर्न सकिने मेरो स्पष्ट धारणा बैठकमा राखेको थिएँ । राजनीतिक नेतृत्वले सहजै आफ्नो क्षेत्राधिकारको परियोजना छोड्न मान्दैन कि भन्ने उनको आशंका थियो । यो अवधारणाले आकार नलिदै मेरो सरुवा भएकोले यस काममा थप प्रगति हुन सकेन ।

दुर्गम क्षेत्रमा हवाई सेवा विस्तार र सहूलियत उडान

एक वर्षको अवधिमा एक दर्जनजति नयाँ वायुसेवा कम्पनीहरूलाई उडान अनुमति र उडान थप स्वीकृति दिइयो । कतार र भारतसँग हवाईसेवा सम्झौता अद्यावधिक गरी उडानसंख्या बढाइयो । खानीडाँडा नयाँ विमानस्थल निर्माण र ताप्लेजुङ विमानस्थलको स्तरोन्नतिका काम यही अवधिमा अगाडि बढेका हुन् ।

तराईका पाँच विमानस्थललाई क्षेत्रीय विमानस्थलमा स्तरोन्नति गर्ने

नेपालको पर्यटन प्रवर्धनकालागि धनगढी देखि विराटनगरसम्मका विमानस्थलमा अन्तर्राष्ट्रिय उडान संचालन गर्न सकिने गरी नेभिगेसन यन्त्र जडान र विमानस्थलको धानवमार्ग सामान्य विस्तार तथा पूर्वाधार विकास गरी भारतका दोस्रो श्रेणीका शहरहरूबाट क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय उडान गरी पहाडका इलाम, धनकुटा, सिन्धुलीगढी, मकवानपुर गढी, सिमभन्ज्याङ, पाल्पा, दैलेख, डडेलधुरा र डोटीजस्ता क्षेत्रमा हिलस्टेशन तथा समुदाय विशेष होमस्टे निर्माण गर्ने योजना पर्यटन वर्ष घोषणासँगै मैले अगाडि सारेको थिएँ। यी योजना हवाईसेवा र पर्यटनको एकीकृत विकासको अवधारणामा आधारित थिए। ती सबै योजना मेरो सरुवासँगै ओझेलमा परे।

सबै विमानस्थल अनुदान र ऋणमा बनाई दिने प्रस्ताव

नेपालका सबै विमानस्थल निर्माण तथा स्तरोन्नतिको काम आधा ऋण र आधा अनुदानमा बनाई दिने प्रस्ताव एक युरोपेली मुलुकका राजदूतले गरेको र वित्तीय स्रोतको अभाव भएको हाम्रो जस्तो मुलुकका लागि उक्त प्रस्ताव आफूलाई राम्रो लागेको कुरा मलाई एक दिन मन्त्रीले सुनाउनु भयो। त्रिभुवन विमानस्थलको राडार प्रणाली एक मित्रराष्ट्रले अनुदानमा दिएको तर त्यो प्रणाली मर्मत गर्दा केही वर्ष मै नयाँ खरिद गरेभन्दा बढी रकम खर्च भएपनि हाम्रो आवश्यकता पूरा नभएको, पार्टपुर्जा नपाएर उस्तै हैरानी र स्तरोन्नति गर्दा नयाँ प्रणाली खरिद भन्दा बढी पर्ने अवस्थाको सामना हामीले गरिरहेका थियौँ। साथै, त्रिभुवन विमानस्थलको नयाँ भवन बनाउदा युरोपबाट मगाईएको एउटा विद्युतीय बल्बको मूल्य सातगुनासम्म महंगो भएको मलाई नागरिक उड्डयनका एक जानकारले कुनै प्रसङ्गमा बताएका थिए। त्यसैले, मैले मन्त्रीज्यूलाई पहिला प्रस्ताव के हो र शर्त के हुन् बुझ्नु पर्छ मात्र भने। ती राजदूत महोदयले एकदिन होटल रेडिसनमा रिरेप्सनको आयोजना गरी नागरिक उड्डयन संबद्ध पदाधिकारीहरू, मन्त्री र मलाई पनि आमन्त्रण गरेका थिए। सो अवसरमा एक छेउको कुर्सीमा बसेको म नजिक आएर ती राजदूतले सँगैबस्ने इच्छा व्यक्त गरे। मैले सहजै सहमति जनाएँ। उनले कुशलक्षेम भलाकुसारी हुँदै भूमिका बाधेर मन्त्रीसमक्ष पेस गरेको प्रस्ताव सुनाए। लगत्तै मैले विषय त राम्रो हो तर शर्तहरू के हुन् भनेर सोधेँ। उनले युरोपेलीस्तरको (स्टान्डर)को विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन र लागत अनुमान युरोपेली कन्सल्टयान्टले अनुदानमा बनाउने, त्यस बमोजिम ऋणदाता मुलुकमा बोलपत्र आह्वान गरिने, नेपाली निर्माण कम्पनी पनि सहभागी हुन त सिद्धान्ततः पाउने तर युरोपेली मापदण्ड पूरा गर्न सक्ने शायदै होलान् भन्दै इयुका सदस्यराष्ट्रका निर्माण व्यवसायी सहभागी हुने कुरा राखे। मैले त्रिभुवन

विमानस्थलको बल्बको मूल्यसम्बन्धी एक विज्ञले मलाई सुनाएको किस्सा सुनाएँ। साथै, परियोजना प्रतिवेदन र लागत निर्धारण स्वतन्त्ररूपमा नेपालले नै गर्ने, हाम्रो कानुन बमोजिम नेपालीसमेत सहभागी हुनसक्ने गरी मापदण्ड बनाई नेपालमै ठेक्कापट्टा लगाउने तथा इयुको कन्सल्टयान्टको भूमिका तथा कुल खर्चमा कन्सल्टयान्टको खर्चसीमा नेपालले तोक्ने शर्तमा कुरा अगाडि बढाउन सकिन्छ भनें। उनी एकदमै अन्यमनस्क भए र हडबढाएको स्वरमा त्यस्तो शर्तमा नेपाललाई कसैले ऋण दिदैन, यो असंभव छ भन्दै उठे। तदुपरान्त म बसुन्जेल त्यो प्रस्ताव कहिलै फेरि आएन।

एटिसि सम्मेलनको कुरा

सयभन्दा बढी मुलुकका एटिसिएहरूको महासंघ (आइएफएटिसिए) को विश्व सम्मेलन फिलिपिन्समा हुँदैरहेछ। दुई वर्षपछिको सम्मेलन नेपालमा गर्न धेरै मुलुकसँग प्रतिस्पर्धा गर्नुपर्ने र त्यसका लागि मेरो एक सिफारिसपत्र आवश्यक भएको भन्दै एटिसि एशोसियसनका साथीहरू भेट्न आए। मैले सम्मेलन नेपालमा गर्ने प्रस्ताव गर्न मन्त्रालयको पूर्णसहयोग हुने भन्दै पत्र उपलब्ध गराउनुका साथै सम्मेलनका लागि मन्त्रालयले ५ लाख बजेट पनि छुट्याई दिनेभन्दा उनीहरू दङ्ग परेका थिए। यस्ता सम्मेलनले पर्यटन प्रवर्धन हुने, सभासम्मेलन गर्ने ज्ञान र सीप तथा नेतृत्व विकासमा टेवा पुग्ने हुँदा प्रवर्धन गर्नु पर्छ भन्ने मान्यता मेरो थियो। सम्मेलनमा भाग लिन जाँदा सीमित व्यक्तिले मात्र सम्मेलनको अनुभव गर्ने अवसर पाउछन् तर नेपालमा सम्मेलन भएमा सयौंले त्यस्तो अवसर पाउने भएकोले त्यस्ता सम्मेलनको प्रवर्धन नीति नै मन्त्रालयले मेरै पहलमा लिएको थियो। नेपालीहरूले विश्वस्तरका सभासम्मेलनको व्यवस्थापन गर्न सक्छन् भन्ने प्रमाणित गरेर नेपाललाई सभासम्मेलन पर्यटन (MICE)को उत्कृष्ट गन्तव्यको रूपमा चिनाउन यस्ता सम्मेलनले महत्वपूर्ण भूमिका खेल्छन् भन्ने मेरो दृढ धारणा रही आएको छ।

सरुवा र रमाना लिन नपाउँदै नयाँ बहाली

तेह्र महिनाको कार्यकालपछि म उपत्यका बाहिर भएको समयमा मलाई सरुवा गरी म काठमाडौं नफर्किँदै मेरो रमाना नभए कै अवस्थामा अर्को साथी सरुवा भई हाजीर पनि भई म बसेको कुर्चीमा बसी काम गर्न थाल्नु भएछ। एक मन्त्रालयबाट अर्को मन्त्रालय सरुवा सामान्य भएपनि सचिव जस्तो मान्छे बहालवाला सचिवलाई रमाना लिन एक दिन पनि नकुरेर कुर्चीमा बसेर काम गर्न थालेको अनौठो अवस्थाले म आश्चर्यचकित भएँ। मेरो जागिरे जीवनमा एकदमै नमजा लागेको घटना थियो त्यो। सरुवाका अन्य धेरै कारण भएपनि मूल विषय भने नागरिक उड्डयनसँग सम्बन्धित हुन पुग्यो। भारतीय वायुसेवा कम्पनीले विमानस्थलमा आफ्नो छुट्टै सुरक्षा जाँच गर्ने र एक्सरे गर्ने मेशीन

अगाडि बसेर सामान जाँच गर्ने अनुमति म मन्त्रालय जानुभन्दा पहिले नै पाएको रहेछ। थप एयरमार्शल राख्न अनुमति मागेर पत्र पठायो। मैले महानिर्देशकलाई सो पत्र पठाइदिँ। उनले अनुमतिका लागि स्वीकृति हुन भन्दै फाईल म समक्ष पेस गरे। मैले टिप्पणीमा देहायका व्यहोरा लेखेर फिर्ता पठाएको थिए:-

- १) हाम्रो एकमात्र अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा विश्वका कुनै पनि विमानस्थलमा हुनुपर्ने सुरक्षा मापदण्ड र प्रणाली स्थापना गर्नु हाम्रो अनिवार्य दायित्व हो। तसर्थ कुनैपनि वायुसेवा कम्पनीले गुनासो गर्न नपर्ने गरी अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको विमानस्थल सुरक्षा व्यवस्था मिलाउन के कति खर्च, कस्तो जनशक्ति, तालिम र केकस्ता उपकरण आवश्यक पर्छ, एकीन गरी प्राधिकरण आफैले गर्न नसक्ने काम र बेहोर्न नसक्ने स्रोतका लागि मन्त्रालयमा पेस गर्ने।
- २) उपर्युक्त बमोजिमको सुरक्षा प्रबन्ध गर्ने कामको समयबद्ध कार्ययोजना बनाई कार्यान्वयन गर्ने र मन्त्रालयमासमेत उपलब्ध गराउने।
- ३) कुनै एक वायुसेवा कम्पनीका लागि विमानस्थलमा विशेष सुरक्षा व्यवस्था गर्नु अर्को कुनै वायुसेवाका लागि सुरक्षा चुनौती हुन सक्ने, हाम्रो सुरक्षा व्यवस्था अविश्वसनीय भएको सन्देश गई समग्र हवाईसेवामा नकारात्मक असर पर्ने र दुई दर्जन भन्दाबढी हवाई कम्पनी सबैले यस्तै व्यवस्थाको माग गरे भने हाम्रो विमानस्थलको सुरक्षा व्यवस्थापन हामीले गर्नु नसकिने अवस्था आउने भएकोले कुनै कम्पनी विशेष सुरक्षाभन्दा समग्रमा सबैको सुरक्षा प्रत्यभूति गर्ने गरी सुरक्षा व्यवस्था मिलाउने।
- ४) निवेदक हवाई सेवा सञ्चालकले खास के कुरामा हाम्रो सुरक्षा व्यवस्थाप्रति सुरक्षा गुनासो गरेको हो त्यो कुरा मूर्तरूपमा माग गरी कुनै खास आधार र कारण भए त्यसको निराकरण गरिदिने।

मैले यो व्यहोरा लेख्दै गर्दा संविधान सभाको चुनावको भएकोले मन्त्री निर्वाचन क्षेत्रमा हुनुहुन्थ्यो। विभागीय मन्त्रीलाई मेरो निर्णय थाहा भयो वा भएन मलाई जानकारी भएन। निर्वाचन पछि नयाँ सरकार बन्यो र नयाँ मन्त्रीको आगमन भयो। कतिपय विषयमा मन्त्रीज्यूसँग भिन्न मत भईरहन्थ्यो। उहाँ मलाई मोवाइल फोन बोक्न कर गर्नु हुन्थ्यो म मान्दिनथें। उहाँ अघोषित सल्लाहकारको घेरामा बस्न पर्ने मैले उनीहरूलाई

मन्त्रालयमा बस्ने ठाउँ र यातायातको साधन दिन सकिदैन भनेको थिएँ। मन्त्रीकोतर्फबाट कुरा लिएर तेस्रो व्यक्ति मकहाँ आउन बन्देज थियो। मन्त्री र सचिव बीचमा तस्रो पक्षको संलग्नता अस्वीकार्य भएकोमा उहाँ र उहाँका सहयोगी रुष्ट थिए। उहाँले नेपाल एयरलाइन्सको अध्यक्ष बनाउन चाहेको मान्छेलाई तपाईंले सम्हाल्न सक्नुहुन्न, खाव नदेखुस भनिदिएको थिएँ। भारतमा हुने हवाई शोमा हवाई कम्पनीको खर्चमा उहाँ मलाई लिएर जान चाहनु हुन्थ्यो तर म नजाने भन्दै मैले उहाँलाईसमेत नजान सल्लाह दिए तर उहाँ जानु भयो। लण्डनमा हुने टुरिज्म मार्टमा नेपाली राजदूतावासले विशेष कार्यक्रम राखेको भन्दै मन्त्री र सचिव दुवै नआई हुन्न भन्ने नेपाली राजदूत महोदयको जिकीरमा मन्त्री र सचिवले एकै समयमा मन्त्रालय छोड्नु हुँदैन भन्ने मान्यता राखे म नजाने र मन्त्रीज्यू गए पुग्ने बताए पछि खटपट पर्यो। राजदूत महोदयले त्यहाँको सरकारसँग सहकार्य गरेर ठूलो कार्यक्रम गर्न लागेको, मन्त्री र सचिवको छुट्टै भूमिका हुने र मन्त्री र सचिव दुवै सहभागी हुने प्रचार गरी कार्यक्रम तय भएको भन्दै प्रधानमन्त्रीसँगै कुरा गर्छु भन्ने धम्कीको भाषा प्रयोग गर्नुभयो। मन्त्रीले पनि राजदूतले जस्तै जान कर गर्नु भयो तर मन्त्रीको आदेश मैले मानिन। एकपटक त 'के तपाईंलाई मसँग हिड्न लाज लाग्छ' भन्न भ्याउनु भयो। मैले लाजको कुरा होइन, प्रिन्सिपलको कुरा हो, मेरो उपस्थिति अनिवार्य हुने अवस्थामा बाहेक मन्त्री र सचिव एकैपटक विदेश नहिड्ने। यी मामिलामा मन्त्रीले मलाई जिद्दीवाल र भनेको नटेर्ने भन्नु भएछ। तर सरुवाको अन्तिम कारण माथि अनुच्छेदमा उल्लिखित एयरमार्शल राख्ने फाईल बन्यो। कम्पनीले एयरमार्शल राख्न नपाएमा हवाई सेवा बन्द गर्ने धम्की दिएको छ भनेर मलाई सुनाइन्थ्यो। कम्पनीले खोजेको विमानस्थल सुरक्षामा हाम्रो व्यवस्था के कुरामा कमी छ भन्ने कुरा मूर्तरूपमा आएमा त्यो व्यवस्था गर्ने हो तर एयरमार्शल राख्न दिन सकिदैन भन्ने स्पष्ट धारणा मेरो थियो। मन्त्री भने मैले दुई महिना नै पहिले निर्णय गरेर महानिर्देशकलाई निर्देश गरेको फाईल पुनः पेस गर्न दबाव दिइरहनु भयो। तर मैले एकपटक निर्णय गरिसकेको फाइल पुनः पेस गर्न मानिन। मन्त्रिपरिषदमा मेरो विरुद्ध बोल्नु पनि भएछ र मेरो तत्काल सरुवा गराउनु भयो।



कृष्णहरि बास्कोटा*

सूचनाको हक प्रचलनका व्यवधान र आगामी कार्यदिशा

नेपाल अधिराज्यको संविधान, २०४७ को धारा १६ मा प्रत्येक नागरिकलाई सार्वजनिक सरोकारको विषयमा सूचनाको हक हुने व्यवस्था गरियो । यो नै सूचनाको हकको पहिलो संवैधानिक व्यवस्था थियो । यसका लागि तत्कालीन संविधान निर्माणका मस्यौदाकार विश्वनाथ उपाध्याय लगायतको टिमलाई धन्यवाद ज्ञापन गर्नुपर्छ । यसैगरी, तत्कालीन प्रधानमन्त्री कृष्ण प्रसाद भट्टराई लगायतको सरकारी पदाधिकारीलाई पनि धन्यवाद दिने पर्छ । तर, यो संवैधानिक व्यवस्थाको प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि छुट्टै ऐन जारी नहुँदै यो संविधानको अवशान भयो । यसरी, एकप्रकारले सूचनाको हकको क्षेत्रमा पहिलो गाँसमै ढुंगा भन्ने नेपाली उखान चरितार्थ भयो । तथापि, २०६३ सालको संविधान जारी नहुँदासम्मको अवधिमा अदालतबाट भएका फैसला र सूचनाको हकका पक्षपातीहरूले निर्वाह गरेको अतुलनीय भूमिकालाई भने बिर्सन सकिदैन ।

नेपालमा जनआन्दोलन २ सफल भएपछि अन्तरिम संविधान, २०६३ जारी भयो । यसमा साविकको संविधानको सार्वजनिक महत्वको सूचनामा नागरिकको हक स्थापित हुन्छ भन्ने स्थानमा व्यक्तिगत सरोकारको सूचना पनि उपलब्ध हुने थप व्यवस्था गरियो । यस अनुसार २०६४ सालमा सूचनाको हकसम्बन्धी ऐन जारी भयो । २०६५ सालमा सूचनाको हकसम्बन्धी नियमावली पनि जारी भयो । यसरी संवैधानिक र कानुनी व्यवस्था मात्रै गरिएन कि स्वतन्त्र राष्ट्रिय सूचना आयोग पनि गठन भयो । यसरी सूचनाको हकको क्षेत्रमा एउटा कोशेढुंगा थपियो । यसपछि नै नेपालमा सूचना माग्ने र पाउने अभ्यासको थालनी आरम्भ भएको हो ।

वर्तमान संविधान निर्माणमा वेवास्ता

दोस्रो संविधान सभाले २०७२ सालमा वर्तमान नेपालको संविधान निर्माण गरेको हो । यसका लागि तत्कालीन संविधान सभाका सदस्यहरू, राष्ट्रपति, प्रधानमन्त्री, राजनीतिक दलहरू, प्रशासकहरू सबै साधुवादका पात्र हुनुहुन्छ । तर, २०६३ सालको संविधानको धारा २७ मा रहेको नागरिकको सूचनाको हकलाई यस संविधानमा हुबहु सार्ने काम भयो । यो सूचनाको हकप्रति गरिएको पूर्णबेवास्ता थियो । सो संविधान निर्माणका बखत यस पंक्तिबाट प्रमुख सूचना आयुक्तको पदमा थियो । किरण पोखरेल र यशोदा तिमिसिना सूचना आयुक्त हुनुहुन्थ्यो । हामीले करिव ३ महिना संविधान सभाकै आसपासमा डेरा जमाएर नागरिकको सूचनाको हकलाई परिमार्जन गर्न हरकोसिस गर्दा पनि त्यस बखतका नेताहरूले एक कानले सुन्ने र अर्को कानले उडाउने व्यवहार गर्नुभयो ।

* पूर्वप्रमुख सूचना आयुक्त, राष्ट्रिय सूचना आयोग

वर्तमान नेपालको संविधानको धारा २७ मा प्रत्येक नेपाली नागरिकलाई सूचना माग्ने, पाउने र प्रवाह गर्ने हकको व्यवस्था गर्नुपर्छ । यो व्यवस्था संयुक्त राष्ट्र संघले जारी गरेको मानव अधिकार घोषणापत्रको धारा १९ मा परेको छ । जसमा नेपालले हस्ताक्षर गरी पक्षराष्ट्र बनेको छ । हालको संविधानमा सूचना माग्ने र पाउने हकमात्रै छ । यसरी, सूचनाको हकलाई कमजोर ढंगले संविधानमा राखिएको छ ।

अर्कोकुरा, मुलुक संघीयतामा गएकाले प्रदेशस्तरीय सूचना आयोग गठन गरिनु पर्छ । वर्तमान नेपालको संविधानमा प्रदेश लोक सेवा आयोग गठन हुने कुरा उल्लेख गरिएको छ । यति चेत भएका नेताहरूले प्रादेशिक सूचना आयोगको व्यवस्था राख्न नखोज्नुलाई सार्वजनिक निकायको पारदर्शिता आवश्यक नभएको ठान्नुसरह हो । छिमेकी मुलुक भारतका सबै प्रान्तमा सूचना आयोगको व्यवस्था छ । यसैगरी, कम्तीमा स्थानीय तहमा उपप्रमुख वा उपाध्यक्षको नेतृत्वमा रहने न्यायिक समितिले सूचना प्राप्त हुन नसकेको उजुरी सुन्नेसम्मको व्यवस्था गर्न पनि पूर्णतः कञ्जुस्याई गरियो । यो कुरा स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन, २०७४ मा राख्न सकिने भएपनि बेवास्ता गरियो ।

लोकतन्त्रको प्राणवायुका रूपमा रहेको नागरिकको सूचनाको हकको संरक्षण, सम्बर्द्धन र प्रचलन गराउने राष्ट्रिय सूचना आयोगलाई नेताहरूले संवैधानिक आयोगको सूचीमा राख्ने उदारता देखाउन सक्नु भएन । यसरी हामी अबै पनि राणाकालीन जहाँनिया शासन र एकतन्त्रीय पञ्चायती शासनको माईण्डसेटबाट बाहिर आउन सकेनौं । यो नागरिकको मौलिक हकको संवैधानिक लेखनको गम्भीर त्रुटि हो ।

एकात्मक शासनको कानुन

हाल नेपालमा २०६४ सालमा जारी भएको सूचनाको हकसम्बन्धी ऐन कार्यान्वयनमा छ । सो बखत नेपालमा एकात्मक शासन प्रणाली थियो । मुलुकमा संघीयता लागू भएपछि सोही अनुरूपको कानुन जारी भएको छैन । जसको कारण सूचनाको हकसम्बन्धी ऐन नेपाल सरकारका निकायमा लागू हुने, तर प्रदेश सरकार र स्थानीय तहको हकमा कार्यान्वयन गर्न असुविधा पुग्ने खालको छ । ऐनको दफा २७ मा सूचनाको वर्गीकरणको व्यवस्था छ, जुन संघीय सरकार बाहेक अन्य सरकारलाई पटकै मिल्दैन । दफा ११ बमोजिमको आयोग गठनमा पनि प्रदेश र स्थानीय सरकारको अपनत्व खोज्न सकिने ठाउँ नै छैन । यसर्थ, यस कानुनलाई समय सापेक्ष तुल्याउन कति पनि ढिला गर्नु हुँदैन ।

सूचनाको वर्गीकरणमा विन्दास सरकार

सूचनाको हकसम्बन्धी ऐनको दफा ३ मा पाँच प्रकारका सूचना

प्रवाहमा बाध्य नहुने कुरा छ । तर, यसका लागि सूचनाको वर्गीकरण गर्नुपर्छ । करिब १७ वर्षको यात्रामा यो फड्को मार्न नेपाल सरकारलाई असफलता मात्रै हात परेको छ । ऐन जारी भएको लगत्तै सरकारले सूचना वर्गीकरणको प्रयास गरेको थियो । तर, त्यो ऐनको भावना विपरीत भएकाले राष्ट्रिय सूचना आयोगबाट ग्रिन सिग्नल हासिल भएन । त्यसपछि सरकारले अर्को सूचना वर्गीकरणको प्रयास गर्‍यो । यसलाई अदालतले बदर गरिदियो । त्यसपछि सरकारले वर्गीकरणको जमर्को गर्ने तर सफल हुन नसक्ने भैरहेको छ । यसबाट सरकारका मुख्यसचिव तथा मन्त्रालयका सचिवहरू निरन्तर यस विषयमा असफल भैरहेका छन् । यसर्थ, यसमा उच्च पदाधिकारीले गोपनीयताको मानसिकता त्यागी उदार दृष्टिकोणसहित अघि बढ्नुको विकल्प छैन ।

सूचना अधिकारी तोक्ने व्यवस्था

सूचनाको हकसम्बन्धी ऐनमा प्रत्येक सार्वजनिक निकायले सूचना अधिकारी तोक्नु पर्ने व्यवस्था छ । तर, निजको योग्यता नतोकिएको कारण सधैं र सबै सूचना अधिकारी उपयुक्त व्यक्ति नै पर्दछन् भन्ने कुरामा सुनिश्चित हुन सकिने वातावरण छैन । सूचना अधिकारी स्वयं सूचनाको पहुँचमा नहुने र सूचना नदिए बापत दण्डित हुने गुनासो बढिरहेको छ । यसर्थ, उनीहरूलाई अनिवार्य रूपमा तालिम दिन जरुरी छ । यस अतिरिक्त, सूचना शाखा स्थापना गर्ने र सूचना दिने आन्तरिक कार्यविधि निर्माण गर्न जरुरी छ ।

दण्डित स्वतः प्रकाशनको व्यवस्था

सूचनाको हकसम्बन्धी ऐनमा प्रत्येक सार्वजनिक निकायले २० बुँदे स्वतः प्रकाशन जारी गर्नुपर्ने कानुनी व्यवस्था छ । यस बारेमा निकै कमलाई जानकारी छ । जसको कारण स्वतः प्रकाशन जारी गर्ने प्रचलन निकै कम छ । केही निकायले स्वतः प्रकाशन जारी गरेपनि निकै संक्षिप्त मात्रै प्रकाशन गर्ने गरेका छन् । राष्ट्रिय सूचना आयोगले पिडिएमएस (प्रोएक्टिभ डिस्कलोजर म्यानेजमेण्ट सिष्टम) नामक सफ्टवेयर निर्माण गरेपनि यसको प्रयोग पनि अपेक्षाकृत हुन सकेको छैन । यी सबैको जड कारण स्वतः प्रकाशन नगरे बापत दण्डित हुनु नपरेकाले नै हो । यसर्थ, स्वतः प्रकाशन जारी नगरेमा नगद दण्ड वा विभागीय कारबाहीको कानुनी प्रबन्ध गर्नुपर्छ ।

सूचना प्राप्तिको ऋणभटिलो कार्यविधि

वर्तमान सूचनाको हकसम्बन्धी ऐनमा सूचना मागको लिखित निवेदन दिनुपर्ने व्यवस्था छ । यस्तो निवेदनमा प्रयोजन खुलाउनु पर्छ । नेपालको संविधान र कानूनले नेपालीलाई सूचनाको हक प्रदान गरेकाले नेपाली नागरिकता भत्किने कागजात पनि साथै बुझाउनु पर्छ । यस्तो निवेदन आफु स्वयं कार्यालयमा उपस्थित भएर निवेदन बुझाउनु पर्ने भाव कानूनमा छ । तथापि, राष्ट्रिय सूचना आयोगले ईमेलबाट माग भएको सूचना पनि दिनु भन्ने आदेश जारी गरेको छ । यसरी, सूचना माग गरेपछि सूचना अधिकारीले १५ दिनभित्र र सोको उजुरीका आधारमा कार्यालय प्रमुखले ७ दिनभित्र सूचना उपलब्ध गराउने समयावधि लामो भएको छ । साथै, आयोगमा दिने पुनरावेदन र सोको किनारा लाग्ने समय सीमापनि कम गर्नुपर्छ । आमजनतामा यो छिटो छरितो हुन्छ भन्ने विश्वास दिलाउन जरुरी छ ।

राष्ट्रिय सूचना आयोगको स्तरोन्नति गर्ने

हाल सूचनाको हकको संरक्षण, सम्बर्द्धन र प्रवर्द्धन गर्न स्वतन्त्र राष्ट्रिय सूचना आयोग गठन गरिएको छ । यसलाई संवैधानिक आयोगमा स्तरोन्नति गर्नपर्छ । यस आयोगका पदाधिकारीको मर्यादाक्रम तोकिइनु पर्छ । यिनीहरूको नियुक्तिको सिफारिसमा विपक्षी दलको नेता पनि हुनुपर्छ । यस आयोगले प्रत्येक वर्ष बुझाउने प्रतिवेदनमाथि संसदमा अनिवार्य रूपमा छलफल हुनुपर्छ । आयोगमा नियुक्ति हुने तीनजनालाई एकैपटक नियुक्ति नगरी चक्रप्रणालीमा नियुक्ति गरी आयोगलाई जीवन्तता दिन जरुरी छ ।

सूचनादाताको संरक्षणको व्यवस्था केवल कागजी

सूचनाको हकसम्बन्धी ऐनमा सूचनादाताको संरक्षणको व्यवस्था छ । यसमा कुनैपनि सार्वजनिक निकायमा हुन सक्ने संभावित विकृतिका विरुद्ध सूचना दिनु तत् निकायका कर्मचारीको कर्तव्य हुने भनिएपनि यसको प्रयोग भएको पाइँन्न । जसको कारण यो प्रावधान कागजी मात्रै भएको छ । यथार्थमा सूचनादाताको संरक्षणसम्बन्धी छुट्टै कानुनी व्यवस्था हुन जरुरी छ ।

सजायको व्यवस्था

सूचनाको हकसम्बन्धी ऐनमा अधिकतम पच्चीस हजारसम्मको सजायको व्यवस्था छ । यसलाई अनुभवका आधारमा हेर्दा त्यति प्रभावकारी महशुस हुन्न । यस सजायलाई सञ्चार क्षेत्रले पनि महत्वका साथ समाचार बनाएको महशुस हुन्न । कर्मचारी र राजनीतिक क्षेत्रका पदाधिकारी दण्डित भएपछि त्यसको असर भविष्यको उन्नति र प्रगतिमा प्रतिकूल देखिँदैन नसक्नु नै यसको ठूलो सीमा हो । यसर्थ, यसलाई समय सापेक्ष परिमार्जन गर्नुपर्छ ।

क्षतिपूर्तिको कागजी व्यवस्था

सूचनाको हकसम्बन्धी ऐनमा सूचना नपाएर पुगेको क्षतिमा शोधभर्ना पाउने व्यवस्था छ । यस्तो क्षतिपूर्ति माग्ने अभ्यास नगण्य छ । यसबाट व्यक्तिगत सरोकारका सूचना निकै कम मागिएको वा नपाएको घटना निकै कम भएको पुष्टि हुन्छ । यस्तो यस्तो कानुनी प्रावधानको अनभिज्ञता पनि हुन सक्छ । यसर्थ, यस विषयमा राम्ररी जानकारी गराउन आवश्यक छ ।

सार्वजनिक निकायको दायित्व र भूमिका

माथि सूचनाको हकसम्बन्धी कानुनी व्यवस्था र तिनमा रहेका कमी कमजोरी र सुधारका सिफारिसहरू प्रस्तुत गरिएका छन् । यी सबै समस्याका बाबजूद सार्वजनिक निकायले निर्वाह गर्नुपर्ने दायित्व र भूमिका निम्नानुसार रहेका छन् :

- सार्वजनिक निकायहरू लोकतान्त्रिक पद्धति अनुरूप सञ्चालित हुनुपर्छ ।
- सार्वजनिक निकायका काम कारबाही खुल्ला र पारदर्शी हुनुपर्छ ।
- सार्वजनिक निकायका काम कारबाही नागरिकप्रति जवाफदेही र जिम्मेवारीपूर्ण हुनुपर्छ ।
- सार्वजनिक निकायमा रहेको सार्वजनिक महत्वको सूचनामा आमनागरिकको पहुँचलाई सरल र सहज तुल्याउनु पर्छ ।
- सार्वजनिक निकायहरूले सूचनाको वर्गीकरण गरी निम्न सूचनाहरू अधिकतम ३० वर्षसम्म संरक्षण गर्न पाउँछन्:

- (क) नेपालको सार्वभौमसत्ता, अखण्डता, राष्ट्रिय सुरक्षा, सार्वजनिक शान्ति सुव्यवस्था वा अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्धमा गम्भीर खलल पार्ने सूचनाहरू । (ख) अपराध अनुसन्धान तहकिकात तथा अभियोजनमा प्रत्यक्ष असर पार्ने सूचनाहरू । (ग) आर्थिक, व्यापारिक तथा मौद्रिक हित वा बौद्धिक सम्पत्तिको संरक्षण वा बैकिङ वा व्यापारिक गोपनीयतामा गम्भीर आघात पार्ने सूचनाहरू । (घ) विभिन्न जातजाति वा सम्प्रदाय बीचको सामाजिक सुसम्बन्ध खलल पार्ने सूचनाहरू । (ङ) व्यक्तिगत गोपनीयता र व्यक्तिको जीउज्यान, सम्पति, स्वास्थ्य र सुरक्षामा खतरा पुऱ्याउने सूचनाहरू ।
- सार्वजनिक निकायहरूले नागरिकको सूचनाको हकको सम्मान र संरक्षण गर्नुपर्छ ।
 - सार्वजनिक निकायहरूले सूचनामा नागरिकको पहुँचलाई सरल र सहज तुल्याउनु पर्छ ।
 - सार्वजनिक निकायको काम कारबाही खुल्ला र पारदर्शी गर्नुका साथै आफ्ना कर्मचारीलाई सूचना प्रवाहमा दक्ष तुल्याउन समय समयमा तालिम दिनुपर्छ ।
 - सार्वजनिक निकायहरूले आफ्नो निकायका सूचनाहरू आमसञ्चारको माध्यमद्वारा प्रवाह गर्नुका साथै आफ्ना सूचनाहरू विविध भाषामा सार्वजनिक गर्नुपर्छ ।
 - सार्वजनिक निकायले कम्तीमा २० वर्षसम्मका सूचना अद्यावधिक गर्नुपर्छ ।
 - सार्वजनिक निकायले सूचनाको हकसम्बन्धी ऐनको दफा ५ को उपदफा (३) बमोजिम १३ वटा र नियमावलीको नियम नं. ३ बमोजिम ७ वटा गरी २० वटा शीर्षकमा ३१३ महिनामा आफ्नो निकायसँग सम्बन्धित विवरण सार्वजनिक गर्नुपर्छ ।
 - प्रत्येक सार्वजनिक निकायले सूचना अधिकारी तोक्नुका साथै निजलाई नियमितरूपमा सूचना उपलब्ध गराउनुपर्छ ।
 - सार्वजनिक निकायले सूचना माग गर्ने, उजुरी गर्ने र पुनरावेदन गर्ने ढाँचा बमोजिमको निवेदन छपाई गरी सूचना मागकर्तालाई निःशुल्क उपलब्ध गराउनुपर्छ ।
 - सार्वजनिक निकायले सूचना मागकर्तालाई लिखित सूचना माग गर्न प्रेरित गर्नुपर्छ । यसरी निवेदन प्राप्त भएपछि सो निवेदन दर्ता गरी सोको निस्सा दिनुपर्छ । तर, निरक्षर वा शारीरिक रूपले लेख्न नसक्ने व्यक्तिले मौखिकरूपमा माग गरेको सूचनालाई सूचना अधिकारीले लिखित दस्तावेजमा परिणत गरिदिनुपर्छ ।
 - सार्वजनिक निकायका सूचना अधिकारीले बढीमा १५ दिनभित्र माग भएको सूचना उपलब्ध गराउनु पर्छ । साथै निवेदकद्वारा माग भएको सूचना सम्भव भएसम्म माग भएको स्वरूपमा नै उपलब्ध गराउनु पर्छ ।
 - कुनै कारणवश राष्ट्रिय सूचना आयोगमा नागरिकको पुनरावेदन परी आयोगले सूचना उपलब्ध गराउनु भनी आदेश जारी गरेकोमा तत्काल सूचना उपलब्ध गराउनु पर्छ ।
 - आयोगबाट सूचना नदिने पदाधिकारीलाई जरिवाना भएमा सो रकम तत्काल तिर्नुपर्छ ।
 - कसैले सूचना नपाएको कारण आफूलाई पुगेको हानी नोक्सानी

सहित आयोगमा क्षतिपूर्तिका लागि निवेदन दिएमा आयोगले निवेदकलाई पुगेको हानि नोक्सानीको छानबिन गरी मनासिब माफिकको क्षतिपूर्ति भराई दिने निर्णय गरेमा यस्तो क्षतिपूर्ति रकम तत्काल उपलब्ध गराउनु पर्छ ।

- कुनै सार्वजनिक निकायलाई आफूले नागरिकलाई उपलब्ध गराएको सूचना निजले दुरुपयोग गरेको लागेमा उपलब्ध प्रमाणसहित आयोगमा उजुरी गर्नुपर्छ ।
- सार्वजनिक निकायले आफूसमक्ष रहेका व्यक्तिगत प्रकृतिका सूचनाहरू अनधिकृत प्रकाशन र प्रसारण नहुने गरी संरक्षण गरी राख्नु पर्नेछ ।
- सार्वजनिक निकायमा भएको वा भईरहेको वा हुन सक्ने भ्रष्टाचार, अनियमितता र प्रचलित कानुन बमोजिम अपराध मानिने कुनै कार्यको सूचना दिनु सम्बन्धित सार्वजनिक निकायका कर्मचारीको दायित्व हुनेछ ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको दायित्व र भूमिका

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण यस क्षेत्रको नियामक निकाय हो, जसको कारण मुलुकभित्र यस निकायको गरिमा उच्च छ । यस निकायले आफूले नागरिकको सूचनाको हकको सम्मान गर्नुका साथै हवाई सेवामा कार्यरत निकायहरूबाट नियमितरूपमा सूचना प्रवाह हुने प्रबन्ध पनि गर्नुपर्छ । प्रस्तुत सन्दर्भमा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको दायित्व र भूमिकालाई निम्नानुसार बूदागतरूपमा प्रस्तुत गरिन्छ :

- प्राधिकरणको प्रधान कार्यालयको अतिरिक्त सबै कार्यालयमा सूचना अधिकारी ताक्ने ।
- प्रधान कार्यालय र मातहत सबै कार्यालयले ३१३ महिनामा स्वतः प्रकाशन जारी गर्ने ।
- प्रधान कार्यालय र मातहत कार्यालयमा सूचना माग गर्न आउनेलाई सघाउने र माग भएको सूचना उपलब्ध गराउने ।
- सबै हवाई सेवा प्रदायक निकायहरूलाई समेटी नियमित रूपमा वर्षेनी सूचनाको हकसम्बन्धी तालिम सञ्चालन गर्ने ।
- आम हवाई यात्रुको हितमा आवश्यक पर्ने सूचनाहरू व्यापक रूपमा प्रचार प्रसार गर्न लगाउने ।
- सबै हवाई सेवा प्रदायक निकायमा सूचना अधिकारी तोक्न लगाउने र ३१३ महिनामा स्वतः प्रकाशन जारी गर्न लगाउने ।
- हवाई यात्रुहरूलाई हवाई टिकटमा आवश्यक महत्वपूर्ण सूचनाहरू पढन र बुझ्न सकिने गरी मुद्रण गर्न लगाउने ।
- हवाई यात्रुहरूलाई उडानका लागि समयमै दिनु पर्ने सूचना र सेवा सत्कार प्रदान गर्न उत्प्रेरित गर्न र यी कार्यको प्रभावकारी ढंगले अनुगमन गर्ने ।
- हवाई सेवा सम्बन्धी एकीकृत सूचना प्रवाह गर्ने पोर्टल निर्माण गर्ने ।
- प्राधिकरणले आफ्नो र हवाई सेवा प्रदायहरूको वेबसाईट सधै चुस्त, दुरुस्त र अपडेट हुने सुनिश्चितता गर्ने ।
- नियामक निकायमध्ये सूचनाको हकको प्रचलनमा नेपाल हवाई उड्डयन प्राधिकरण अनुकरणीय हुने लक्ष्यसहित काम गर्ने ।

STOL Airports: Sustainability Challenges

Hansha Raj Pandey*



Nepal's aviation sector is unique in its reliance on Short Take-off and Landing (STOL) operations to connect its remote mountainous regions. Despite the critical role these operations play, airlines show limited interest in investing in STOL-capable aircraft. This article delves into the reasons behind this hesitancy and why STOL operations in Nepal's remote areas are considered economically non-viable.

Geographical and Operational Context

Nepal's aviation landscape includes 55 registered airports, comprising:

- **3 International Airports:** Tribhuvan International (VNKT), Gautam Buddha International (VNBW), and Pokhara International (VNPR).
- **52 Domestic Airports**, of which:
 - **11 Airports have paved runways (Type C)**, supporting larger aircraft. Among them 7 airports; Chandragadhi (VNCG), Dhangadhi (VNDH), Janakpur (VNJP), Rajbiraj (VNRB), Simara (VNSI), Biratnagar (VNVT), Nepalgunj (VNNG) have IFR operations and night landing capabilities. While 4 airport; Bharatpur (VNBP), Pokhara-old (VNPk), Surkhet (VNSK), Tumlingtar (VNTR), has VFR only operations.
 - **41 Airports are STOL capable-only**, serving remote and challenging terrains. Among these, 28 are paved, while 13 have grass or gravel runways, with only 3 being serviceable for scheduled flights.
 - **Scheduled services:** As of date, out of 28 Paved STOL airports 18 airport have Scheduled flight by airlines and 10 does not have scheduled services.

Nepal is a land of geographic extremes, from the towering Himalayas to its dense southern plains. This rugged terrain presents significant challenges for transportation, with many areas being virtually inaccessible by road. STOL airports, therefore, serve as lifelines for remote communities, providing vital connectivity in regions lacking road infrastructure. However, the operational challenges and economic realities of these airports raise significant barriers to their sustainability.

The 41 STOL-only airports are scattered across Nepal's most remote and challenging terrains, where road construction is either impractical or economically unfeasible. These airports are designed to accommodate aircraft that can take off and land on short runways, often no longer than 600 meters. The geographical constraints necessitate the use of specialized aircraft and pilot training, adding layers of complexity to

aviation operations in these regions.

Economic Viability Challenges

1. High Operating Costs

Operating STOL-capable aircraft such as the Dornier 228, LET-410, and DHC-6 Twin Otters involves significant costs:

- **Fuel Inefficiency:** These aircraft are less fuel-efficient compared to larger regional jets, leading to higher operational costs. In a country where fuel costs are already high due to import duties and transportation challenges, this inefficiency significantly impacts the profitability of STOL operations.
- **Maintenance Costs:** The rugged terrain and high-altitude operations lead to increased wear and tear on the aircraft. Maintenance of these aircraft is both frequent and costly, exacerbated by the need for specialized parts and skilled technicians who are familiar with these specific aircraft types.
- **Load Restrictions:** Due to altitude and weather constraints, these aircraft often operate under capacity, further reducing potential revenue. The thin air at high altitudes reduces engine performance and lift, necessitating strict weight limitations. Consequently, flights often carry fewer passengers and cargo than they could at lower altitudes.

The high operating costs are compounded by the lack of economies of scale. With only a handful of STOL-capable aircraft in operation, fixed costs such as pilot training, maintenance infrastructure, and administrative overheads are distributed across a smaller number of flights, making each flight more expensive to operate.

2. Low or sessional Revenue Potential

The STOL operating airline during tourist season is happy with ticket price in US dollar and occasional travel by foreigners in these airport, most of the time local population is the main traveller in the sector. The population in remote areas often has limited purchasing power, making it challenging to price tickets at levels that cover costs. The economic disparity between urban and rural Nepal means that the demand for air travel in remote regions is inherently low. Even when there is a willingness to travel, the ability to pay remains a significant barrier.

- **Low Passenger Volume:** The low population density in these remote areas translates to fewer potential passengers. Unlike urban routes where flights can be filled with business travelers and tourists, STOL

* Dy. Director General, CAAN

operations primarily serve local populations whose travel needs are sporadic and seasonal.

- **Lack of Alternative Revenue Streams:** Unlike larger airports that generate revenue from cargo, concessions, and other services, STOL airports have limited ancillary revenue opportunities. The volume of cargo transported to and from these remote areas is minimal, and there are few, if any, commercial activities at these airports.
- **Government Subsidies and Support:** Although there are some government subsidies aimed at making air travel affordable for residents of remote areas, these are often insufficient to cover the high operating costs. The lack of substantial, consistent financial support from the government exacerbates the financial strain on airlines operating these routes.

3. Limited Fleet Size

Currently, only four airlines operate STOL-capable aircraft in Nepal, with a combined fleet of 12 aircraft. This limited capacity restricts the frequency and reliability of services, further deterring investment. The scarcity of STOL-capable aircraft also means that any disruption, such as maintenance needs or adverse weather conditions, can significantly impact the availability of flights.

- **Service Frequency and Reliability:** With a limited number of aircraft, airlines struggle to maintain regular flight schedules. Frequent cancellations and delays undermine passenger confidence and further reduce demand for these services.
- **High Fixed Costs:** The limited fleet size also means that fixed costs such as pilot training and maintenance facilities are spread over a smaller number of flights, increasing the per-flight cost and reducing overall profitability.
- **Competitive Disadvantage:** In contrast to larger, more profitable routes served by modern jets, STOL routes do not attract the same level of investment or interest from major airlines. This lack of competition can lead to complacency and inefficiency among operators, further eroding service quality and profitability.

Investment Hesitations

1. Risk vs. Return

The financial risk associated with investing in STOL-capable aircraft outweighs the potential returns. High initial costs and the low profitability of remote routes discourage airlines from expanding their fleets.

- **High Capital Expenditure:** Acquiring STOL-capable aircraft requires substantial investment, not only in purchasing the aircraft but also in setting up the necessary maintenance and operational infrastructure. These high upfront costs are difficult to justify given the low and uncertain returns from operating in remote regions.
- **Return on Investment:** The return on investment for STOL operations is significantly lower compared to more lucrative urban and international routes. Airlines, therefore, prioritize routes that promise higher profitability and quicker returns, leaving STOL operations underfunded and underdeveloped.

2. Regulatory and Policy Gaps

Lack of targeted subsidies or incentives for STOL operations makes it difficult for airlines to sustain these routes. Without government support, airlines are reluctant to bear the financial burden alone.

- **Inadequate Government Support:** While the government recognizes the importance of STOL operations, there is a lack of consistent and substantial financial support to make these routes viable. Subsidies and incentives are often insufficient, poorly targeted, or inconsistently applied, leaving airlines to shoulder the financial burden.
- **Regulatory Hurdles:** Complex and bureaucratic regulatory processes can deter investment. The process of obtaining necessary approvals, permits, and certifications can be time-consuming and costly, further discouraging airlines from investing in STOL operations.

3. Operational Challenges

Adverse weather conditions, lack of modern navigation aids, and inadequate airport infrastructure pose significant challenges. These factors increase operational unpredictability, further dissuading investment.

- **Weather-Related Disruptions:** Nepal's remote regions are prone to adverse weather conditions, including heavy rainfall, fog, and strong winds, which can severely disrupt flight schedules and compromise safety.
- **Outdated Infrastructure:** Many STOL airports lack modern navigation aids and weather monitoring systems, making operations more challenging and less predictable. The absence of these critical technologies increases the risk further deters investment.
- **Safety Concerns:** The challenging terrain and enroute and airfield infrastructure further posed risks and concerns. Airlines are wary of the potential reputational and financial damage, making them hesitant to invest in these high-risk operations.

The Socioeconomic Context

The economic condition of Nepal's remote regions plays a pivotal role in shaping the viability of STOL operations:

- **Low-Income Population:** Many residents in remote areas cannot afford air travel, limiting demand. The lack of disposable income in these regions means that even when air travel is available, it is often seen as a luxury rather than a necessity.
- **Economic Dependency:** These regions often rely on external support for development, with limited local industries to generate economic activity. This dependency on external aid and support makes it difficult to develop a sustainable economic base that can support regular air travel.
- **Infrastructure Deficit:** Poor road or the absence of reliable road networks means that air travel is often the only viable option for accessing these remote areas, but it also underscores the need for integrated transportation planning and investment.

Addressing the Challenges

1. Government Support

- **Subsidies:** Providing direct subsidies for STOL operations can help offset operational losses. These subsidies can be targeted towards reducing ticket prices for passengers, covering fuel costs, or subsidizing maintenance expenses.
- **Infrastructure Investments:** Upgrading STOL airports with modern navigation aids and weather monitoring systems can enhance safety and reliability. Investments in airport infrastructure can reduce operational unpredictability and improve the overall safety and efficiency of STOL operations. Such investment interrelated with STOL capable aircraft's sustainability.
- **Alternative Transportation:** Developing complementary modes of transportation, such as improved road networks, can reduce dependency on fixed-wing STOL operations. By integrating different modes of transportation, the overall connectivity of remote regions can be enhanced.
- **Improved Road Networks:** Investing in road infrastructure can reduce the reliance on STOL operations for routine travel. While building roads in rugged terrains is challenging and costly, strategic investments can create more reliable and affordable travel options for residents of remote areas.
- **Helicopter Services:** Helicopters offer greater flexibility and can operate in areas where even STOL aircraft cannot. Expanding helicopter services can provide an additional layer of connectivity, especially for emergency services, medical evacuations, and essential supplies.

2. Public-Private Partnerships

Collaborations between the central government and provincial and local government together with private sector could drive investments in fleet expansion, infrastructure upgrades, and operational sustainability. Public-private partnerships (PPPs) can pool resources, share risks, and leverage the strengths of both sectors to improve the viability of STOL operations.

- **Fleet Expansion and Modernization:** Through PPPs, airlines can access funding for fleet expansion and

modernization. This can include acquiring new aircraft, upgrading existing ones, and investing in necessary maintenance and operational infrastructure.

- **Infrastructure Upgrades:** Partnerships can facilitate the development of better airport infrastructure, including the installation of modern navigation aids, weather monitoring systems, and improved runway conditions.
- **Operational Efficiency:** Combining the expertise and resources of the public and private sectors can lead to more efficient and reliable operations. This can include better route planning, improved maintenance practices, and enhanced safety measures.

Conclusion

STOL operations are indispensable for connecting Nepal's remote regions, but their sustainability is fraught with challenges. High operating costs, low revenue potential, and the economic conditions of remote areas make the business case for STOL-capable aircraft weak. Addressing these challenges requires a concerted effort from airlines, policymakers, and stakeholders. With strategic investments, regulatory support, and innovative solutions, Nepal can ensure that its remote communities remain connected, fostering social inclusion and economic development.

The current state of STOL operations in Nepal highlights the need for a multi-faceted approach to address the economic, operational, and infrastructural challenges. While the financial and operational barriers are significant, the potential benefits of maintaining and improving these vital air links are equally profound. By investing in technology, infrastructure, and collaborative efforts, Nepal can create a sustainable model for STOL operations that supports the needs of its remote communities.

In conclusion, the future of STOL operations in Nepal lies in balancing the immediate needs with long-term sustainability. With the right mix of government support, technological advancements, alternative transportation solutions, and public-private partnerships, Nepal can overcome the current challenges and unlock new opportunities for growth and development in its most remote regions. The journey is undoubtedly complex, but with strategic and concerted efforts, the lifeline that STOL operations provide can be preserved and strengthened for future generations.



संस्थागत सुशासन : नेपालको सार्वजनिक संस्थान

बिमल वाग्ले*

अर्थतन्त्रमा वेलावेलामा आएका परिवर्तनहरूका कारणले प्रणालीमाथि पनि समयानुकूल सुधारका प्रयासहरू हुँदै आएको पाइन्छ । खास गरी सन् १९३० को दशकमा देखिएको विश्वव्यापी ठूलो मन्दिले (Great Depression) संस्थागत शासन प्रणालीमाथि (Corporate Governance System) विभिन्न कोणहरूबाट विभिन्न प्रश्नहरू आए । यसैको फलस्वरूप संस्थागत शासन प्रणालीमा क्रमिक सुधारका प्रयासहरू हुन थाले । त्यस बखत देखिएको आर्थिक सङ्कटले खास गरी संस्थागत जवाफदेहिता, कारोवारको पारदर्शिता, वित्तीय कारोवार आदिमा उठाइएका प्रश्नहरूले संस्थागत शासन प्रणालीमा गर्नुपर्ने सुधारको बाटो देखायो । संस्थागत संरचना (Corporate Structure) को एउटा प्रमुख विशेषता भनेकै स्वामित्व र व्यवस्थापन बीचको भिन्नता (Separation of Ownership and Management) हो । स्वामित्व पुँजीवाहकको पहिलो स्वार्थ भनेकै आफ्नो लगानीबाट बढीभन्दा बढी प्रतिफल प्राप्त गर्ने नै हो । मूलतः व्यवस्थापनबाट कुशलता र इमान्दारीपूर्वक गरिने पुँजीको परिचालनबाट उच्चतम प्रतिफल अपेक्षा गर्न सकिन्छ । खास गरी व्यवस्थापनबाट कुशलतापूर्वक इमान्दारीताकासाथ स्वामित्व पुँजीवाहकहरूको हितमा संस्थाको सञ्चालन भइराखेको अवस्थालाई सुनिश्चित गर्नको निमित्त संस्थागत शासन प्रणालीका विभिन्न संयन्त्रहरू (Mechanism) को निर्माण र प्रयोग गरिएको हुन्छ ।

वास्तवमा संस्थागत शासन प्रणालीलाई शाब्दिक अर्थमा बुझनुपर्दा कुनै संस्था कसरी सञ्चालन हुनुपर्छ भन्ने प्रणालीसँग सम्बन्धित विषय भनेर बुझ्ने हुन्छ । निश्चित रूपमा संस्था, जसलाई प्रस्तुत सन्दर्भमा एउटा कर्पोरेट बडी (Corporate Body) भनेर बुझिन्छ, त्यसरी सञ्चालन हुनुपर्छ जसरी सञ्चालन गर्दा स्थापनाको उद्देश्य पूरा हुन्छ, संस्थापक वा स्वामित्व ग्रहण गर्नेहरूको हित प्रवर्द्धन हुन्छ, संस्थाको सञ्चालनको अवस्थाको जानकारी सरोकारवाला सबैले उपयुक्त माध्यमबाट पाउन सकेका हुन्छन् आदि । यही नै संस्थागत शासन प्रणाली हो । तर यस्तो शासन प्रणालीलाई जति बढी प्रभावकारी बनाउन सकियो त्यति नै सम्बन्धित सबै पक्षहरू बढी लाभान्वित हुन पुग्दछन् । यसैले संस्थागत शासन प्रणालीको मात्र कुरा गरेर सुधारप्रति विश्वस्त

भएको भन्न सकिदैन, जबसम्म संस्थागत शासन प्रणालीलाई संस्थागत सुशासन प्रणालीमा बदल्न सकिदैन । किनभने शासन प्रणालीको अभावमा त कुनै पनि संस्था सञ्चालन हुनै सक्दैन । तर आवश्यकता भनेको राम्ररी सञ्चालन हुनु हो जसले सुशासनको माग गर्दछ । यसै अर्थमा भन्न खोजिएको हो कि संस्थागत शासन भनेर मात्र पुग्दैन । संस्थागत सुशासन प्रणाली (Good Corporate Governance) हुनु पर्दछ ।

सामान्य अर्थमा संस्थागत शासन भनेपछि त्यस्तो प्रणाली जसमा निश्चित नीति-नियम, व्यवहार र प्रक्रियाको आधारमा संस्था/कम्पनीलाई निर्देशित र नियन्त्रित गरिएको हुन्छ । यसको आधारभूत पक्ष भनेकै निर्णय र त्यसको कार्यान्वयनमा पारदर्शिता, जवाफदेहिता, स्वच्छता र जिम्मेवारीका साथ कम्पनीको सञ्चालन कुशलता तथा इमान्दारीतापूर्वक सरोकारवालाहरूको हितमा भइरहेको अवस्थालाई सुनिश्चित गर्नु हो ।

संस्थागत शासन प्रणालीको परिभाषा खोज्ने हो भने यस विषयमा अनगिन्ती प्रकाशनहरू छन्, आ-आपना किसिमले व्याख्या भएका छन् । तर निचोडमा भन्नुपर्दा आइ.एफ.सी. ले उल्लेख गरेझैं संस्थागत शासन प्रणाली भनेपछि संस्थाहरूको निर्देशन र नियन्त्रणका लागि निर्धारित संरचना र प्रक्रिया (Structure and Process for the Direction and Control of Companies) भन्ने बुझिन्छ । OECD ले प्रकाशित गरेको Principles of Corporate Governance मा उल्लेख भएअनुसार संस्थागत शासन प्रणाली भनेको संस्थाको सञ्चालन र नियन्त्रण गर्ने आन्तरिक साधन हो, जसमा कम्पनीको व्यवस्थापन, सञ्चालक समिति, कम्पनीका शेयरहोल्डरहरू र अन्य सरोकारवालाहरू बीचको सम्बन्धलाई स्थापित गरेको हुन्छ । यसले कम्पनीको त्यस्तो संरचना दिन्छ जसको माध्यमबाट कम्पनीको उद्देश्य, ती उद्देश्य प्राप्त गर्न आवश्यक साधनहरू, उद्देश्य प्राप्तिका लागि गरिने क्रियाकलापहरूको कार्यान्वयन, अनुगमन गर्ने तरिका निर्धारण गरिएको हुन्छ । OECD का अनुसार संस्थागत शासन प्रणाली विशेषतः निम्न लिखित चारवटा आधारस्तम्भमाथि बनेको हुन्छ । यी आधारस्तम्भ भनेकै संस्थागत शासन प्रणालीका आधारभूत मूल्य (Core Values) हुन् :

* पूर्वसचिव, नेपाल सरकार

स्वच्छता

यो भनेको स्वामित्व पुँजी बहन गर्ने शेयरहोल्डरहरूको अधिकारको संरक्षण गर्नु र प्रत्येक शेयरहोल्डरप्रति समान व्यवहार गर्नु हो ।

उत्तरदायित्व

संस्थामाथि सरोकार राख्ने व्यक्ति वा निकाय भनेको त्यसको पुँजीमाथि स्वामित्व राख्ने व्यक्ति वा निकाय मात्र होइन, संस्थाको क्रियाकलापमा चासो राख्ने सबै नै यसको सरोकारवाला हुन सक्छन् । ती प्रत्येक सरोकारवालाको चासोलाई स्वीकार गर्नु र प्रत्येक सरोकारवाला र संस्थाका बीचमा सहयोग तथा सद्भावको वातावरण बन्नु पर्दछ । यसैलाई उत्तरदायित्व भन्न खोजिएको हो ।

पारदर्शिता

संस्थाका क्रियाकलापहरू पारदर्शी ढङ्गले सञ्चालन भएको हुनु पर्दछ । यसका लागि संस्थाको गतिविधिसँग सरोकार राख्ने सबै किसिमका सूचना, तथ्याङ्क, विवरण आदि जस्तै वित्तीय अवस्था, कार्यसञ्चालन स्थिति आदि यथासमयमा सत्य तथ्य रूपमा जानकारीमा ल्याउने संयन्त्रहरू सुनिश्चित हुनु पर्दछ ।

जवाफदेहिता

संस्थाको सञ्चालक समिति भनेको सम्पूर्ण स्वामित्व पुँजीवाहक शेयरहोल्डरहरू र व्यवस्थापन बीचको महत्त्वपूर्ण अङ्ग हो । संस्थालाई रणनीतिक हिसावले मार्गदर्शन गराउने र व्यवस्थापनबाट गरिने सम्पूर्ण क्रियाकलापहरूको कार्यान्वयन अनुगमन गर्ने प्राथमिक जिम्मेदारी सञ्चालक समितिमा रहेको हुन्छ । यसर्थ संस्था र त्यसको सम्पूर्ण स्वामित्व पुँजीवाहक शेयरहोल्डरहरूप्रति सञ्चालक समितिको जवाफदेहिता हुनु पर्दछ ।

माथि उल्लेख भएका यी आधारभूत तत्त्वहरूको उपस्थिति संस्थाको समग्र कार्य सञ्चालनमा कति प्रभावी भएर रहन सकेको छ, त्यसले नै मोटामोटी रूपमा संस्थाको संस्थागत शासनको स्तरलाई औल्याइरहेको हुन्छ । यसैले भनिन्छ असल संस्थागत शासन (Good Corporate Governance) ले संस्थाको व्यवस्थापनलाई अव्यवस्थित (Mismanaged) हुनबाट बचाउँछ, दक्षतापूर्वक सञ्चालन हुने अवस्था सुनिश्चित गर्दछ, संस्थाको छवि (Image) सुधार्छ, जोखिम (Risk) घटाउँछ, समग्रमा संस्थालाई भरपर्दो बनाउँछ । यी सबै अवस्थाको सिर्जना गर्नको लागि संस्थागत व्यवहार (Corporate Behavior) यस्तो हुनु पर्दछ जहाँ स्थापित संरचना र प्रक्रियाले (Structure and Process) स्वच्छ, जिम्मेवार, पारदर्शी र जवाफदेही अवस्थालाई सधैंभरि सुनिश्चित गराएको हुन्छ । यसैले त जब संस्थागत व्यवस्थापन (Corporate Management) कमजोर हुँदै जान्छ तब संस्थागत सुशासन (Good Corporate Governance) को महत्त्व बढ्दै जान्छ । किनभने संस्थागत व्यवस्थापनको स्तरलाई संस्थागत शासनको

स्तरले निर्धारण गरेको हुन्छ । हुन पनि विश्वकै स्तरमा हेर्ने हो भने पनि जब-जब कुनै किसिम व्यावसायिक सङ्कट आईपर्छ तब सबैको चासो संस्थागत सुशासन (Corporate Governance) प्रति चर्को रूपमा देखा पर्छ, चाहे सन् १९९७ को एसियन वित्तीय सङ्कटको कुरा गरौं वा सन् २००८ को अमेरिकी वित्तीय सङ्कटको कुरा गरौं । सन् १९३० को दशकको आर्थिक मन्दीको फलस्वरूप अमेरिकामा सन् १९३३ मा धितोपत्र ऐन, सन् १९३४ मा धितोपत्र विनिमय ऐनलगायत सञ्चालक समितिको जिम्मेवारी, वित्तीय कारोबारको पारदर्शिताजस्ता पक्षहरूमा सुधार भए भने वित्तीय खातापाताको घोटाला (Accounting Scandals) का कारण अमेरिकामा केही ठूला कम्पनीहरू समाप्त हुन पुगेको कारण सन् २००२ मा अमेरिकी सरकारले Sarbanes-Oxley Act लागू गरेर खास गरी कम्पनीको सञ्चालक समिति, व्यवस्थापन र सार्वजनिक लेखासम्बन्धी संस्थानहरूको लागि मापदण्ड निर्धारण गरी सोको परिधिभित्र रही सञ्चालन हुनु पर्ने कानुनी बाध्यता गरियो ।

नेपालमा सार्वजनिक संस्थानको सन्दर्भमा संस्थागत शासनको कुरा गर्दा कुनै पनि कोणबाट पर्याप्त भन्न सकिने अवस्था छैन । किनभने संस्थागत व्यवस्थापन (Corporate Management) को अवस्थाले नै संस्थागत शासनको अवस्थालाई पनि औल्याउँछ । अर्कोतिर संस्थागत व्यवस्थापनको (Corporate Management) स्थितिलाई समग्र कार्य सञ्चालन उपलब्धिको स्तरले औल्याउँछ । यिनै अन्तरसम्बन्धको आधारमा भन्नुपर्दा नेपालको सार्वजनिक संस्थानको समग्र स्थिति न त संस्थागत व्यवस्थापनको दृष्टिकोणले सन्तोषजनक छ जसको फलस्वरूप संस्थागत शासन कमजोर छ भन्नु स्वभाविक नै हो भने अर्कोतर्फबाट भन्नुपर्दा संस्थागत शासन कमजोर भएको कारणले संस्थागत व्यवस्थापन स्वतः कमजोर हुन गएको छ ।

अर्थ मन्त्रालयबाट प्रकाशित सार्वजनिक संस्थानको वार्षिक स्थिति समीक्षा, २०८१ अनुसार हाल नेपालमा चौवालीसवटा सार्वजनिक संस्थानहरू रहेको देखिन्छ । तीमध्ये तीनवटा बन्दको अवस्थामा रहेको हुँदा एकचालीसवटा सञ्चालनमा रहेका छन् । यी संस्थानहरू सरकारबाट स्वामित्व पुँजीवापत ३७९ अर्ब र ऋण पुँजीवापत २८१ अर्ब गरी जम्मा ६६० अर्ब लगानी रहेको छ । विगत पाँच वर्षको तथ्याङ्कलाई हेर्दा यसमा ४२.५४ प्रतिशतले वृद्धि भएको छ । ४१ वटा सञ्चालनमा रहेका संस्थानहरूमध्ये २६ वटा नाफामा छन् भने बाँकी १५ वटा नोक्सानीमा छन् । २६ वटाको जम्मा नाफा ५१.८५ अर्ब रहेको छ । जम्मा नाफामध्ये ५ वटा संस्थानको हिस्सा ३६.७१ अर्ब रहेको छ भने बाँकी १५.१६ अर्ब २१ वटा संस्थानले आर्जन गरेको अवस्था छ । विगत वर्षहरूको Time Series तथ्याङ्कको आधारमा भन्नुपर्दा एकातिर संस्थान सञ्चालनमा दिगोपन देखिँदैन भने कतिपय संस्थानको हकमा नाफालाई

दक्षताको उपज भन्न सकिने अवस्था देखिदैन । अर्कोतिर कोषरहित दायित्व (Unfunded Liability) अस्वाभाविक रूपमा रहेको छ । ४१ मध्ये २३ वटा संस्थानहरूमा कोषरहित दायित्व रहेको छ जुन ५२८७ अर्ब छ । ९४० अर्ब नाफा देखाइएको नेपाल विद्युत प्राधिकरणको समेत ३७.८७ अर्ब कोषरहित दायित्व छ । १७ संस्थानहरू सञ्चित नोक्सानीमा रहेका छन् । लाभांशको कुरा गर्दा स्वामित्व पुँजीको ३.० प्रतिशत छ । सञ्चित नोक्सानीका कारण नाफामा गएका सबै संस्थानबाट सरकारले लाभांश पाउन सकेको अवस्था छैन । २६ वटा नाफामा गएका संस्थानहरूमध्ये केवल ८ वटाले मात्र लाभांश वितरण गर्न सकेका छन् । यसरी समग्रमा भन्नुपर्दा नेपालमा सार्वजनिक संस्थानको व्यवसायिक कुशलता र व्यवस्थापकीय दक्षतामाथि सन्तोष लिने ठाउँ छैन भन्दा अत्युक्ति नहोला ।

माथि उल्लेख भएअनुसार सार्वजनिक संस्थानहरूको कमजोर कार्य सञ्चालनको कारणको रूपमा सार्वजनिक संस्थान आफै एउटा समस्या हो भन्ने ठानिनु कुनै पनि हिसाबबाट ठीक होइन । संस्थागत शासन (Corporate Governance) मा देखिएका कमी-कमजोरीको परिणामस्वरूप आज सार्वजनिक संस्थानहरूले आफ्नो सञ्चालनमा सुधार ल्याउन नसकेका हुन् । यदि अहिलेको संस्थागत शासनको संरचना र प्रक्रियामा सुधार गरेर यसलाई असल संस्थागत सुशासन (Good Corporate

Governance) मा परिणत गर्ने प्रतिबद्धता छैन भने केवल मूकदर्शक भएर सार्वजनिक संस्थानहरूको दयनीयता हेर्नुबाहेक केही हुँदैन । धेरै अगाडिदेखि उठाउँदै आएको भएता पनि अहिलेको अवस्थामा समेत असल संस्थागत शासन स्थापित गराएर सार्वजनिक संस्थानको समग्र सञ्चालनमा अपेक्षाकृत उपलब्धि ल्याउने हो भने कम्तीमा देहायको पक्षहरूमा गम्भीरतापूर्वक सोचिनु आवश्यक भएको कुरा त्यत्तिकै सान्दर्भिक छ :-

- स्वामित्व र व्यवस्थापनबीच (Ownership and Management) यथार्थपरक हिसाबले फरक कसरी ल्याउने ?
- सार्वजनिक संस्थानहरूमा रहेको सरकारदेखि बाहेकका स्वामित्व पुँजीवाहक शेयरहोल्डरहरूको अधिकारलाई कसरी यथार्थपरक हिसाबले स्वीकार गर्ने?
- सार्वजनिक संस्थानको समग्र कार्य सञ्चालनलाई प्रतिबिम्बित गराउने हिसाबले सत्य-तथ्य सूचना, तथ्याङ्क, विवरण आदि यथासमयमा कसरी बाहिर ल्याउने
- सार्वजनिक संस्थानको सञ्चालक समितिलाई वस्तुनिष्ठ हिसाबले कसरी उत्तरदायी बनाउने ?
- सार्वजनिक संस्थानमा लगानीकर्ताको हित संरक्षणका लागि आवश्यक कानुनी आधार कसरी सिर्जना गर्ने ?



Gautam Buddha International Airport

हवाई यातायात, पर्यटन विकास र आर्थिक समृद्धि

श्याम प्रसाद मैनाली*



प्रारम्भ

विश्वभर सबै देशहरू आफ्नो परिवेशमा उपलब्ध स्रोत, साधन, विज्ञता, प्रविधि, सीप आदिका आधारमा आफ्नो देशको तीव्रतर विकास गर्नका लागि अघि बढिरहेका छन्। कुनै देश उद्योगमा निर्भर हुन्छ। कुनै देश पर्यटन विकासमा आधारित हुन्छ त, कुनै देशमा आर्थिक विकासको मूल आधार कृषि व्यवसाय बनेको हुन्छ। यी सबै प्रकारका सम्भाव्यताहरूको आधारमा देशमा अग्रगामी आर्थिक छलाङ मार्ने कार्यको नेतृत्व राजनीतिले लिएको हुन्छ। यसका लागि देशको राजनीतिले राजनीतिक स्थिरता कायम गर्दै पद्धतिका आधारमा सबै क्रियाकलापहरू अघि बढाउन सक्नुपर्दछ। यसो भएमा मात्र सरकारका क्रियाकलापहरू पारदर्शी हुन्छन् र सबै प्रकारका सम्भावनाहरूको उजागर र विकास राम्ररी गर्ने वातावरण निर्माण हुन्छ। यी दुईवटा पूर्व आवश्यकताहरूको अभावमा जतिसुकै सम्भावना भएको देशले पनि आर्थिक समृद्धिको दिशामा अघि बढ्न र सुशासन कायम गर्न सक्दैन। आजको ग्लोबल भिलेजको विकसित अवस्थामा कुनै देशको एक कुनामा घटेको सानो भन्दा सानो घटनाले सम्पूर्ण जगत प्रभावित हुन्छ। आर्टिफिसियल इन्टेलिजेन्सको विकासका साथै सूचना प्रविधिको आधारमा अघि बढ्दा आज कुनै पनि देश विश्व समुदायसँग अलग रहन सक्दैन। यी देशहरूसँग सुशासन कायम गर्ने, लगानीका लागि उपयुक्त वातावरण सिर्जना गर्ने, सांस्कृतिक आदान प्रदान गर्दै सुसम्बन्ध कायम गर्ने, आर्थिक धार्मिक लगायतका सबै प्रकारका कुटनीतिलाई अघि बढाउँदै जाने प्रयोजनका लागि हवाई यातायातको विकास दुरन्तर गतिमा हुनु आवश्यक हुँदो रहेछ। हवाई यातायातको सुदृढीकरणबाट देशमा सबै प्रकारका सम्भावना, सहयोग, सद्भाव कायम हुनसक्छ। त्यसैले हवाई क्षेत्रको महत्त्व, यसबाट पर्यटन उद्योग लगायतका विषयमा पार्ने प्रभाव र समग्र आर्थिक समृद्धिको गन्तव्यमा कसरी महत्वपूर्ण भूमिका निर्वाह गर्दछ ? नेपालमा यसको अवस्था कस्तो प्रकारको छ? यही विषयमा यस आलेखलाई केन्द्रित गराउने प्रयास गरिएको छ।

हवाई यातायात

सबै हिसाबले हवाई यातायातलाई अत्यन्त सुरक्षित, समयको बचत हुने यातायातको साधनका रूपमा मानिन्छ। यस क्षेत्रको विकासबाट आर्थिक विकासका हर क्षेत्रहरूमा सहयोग पुगिराखेको

अवस्था छ। देशको पर्यटकीय क्षेत्रको विकास विश्व जगतसँग स्थापित हुने सम्बन्ध, उन्नत आधारशीलाको विकासका साथै गुणस्तरयुक्त सेवा प्रदान गर्ने उपयुक्त माध्यम नै हवाई यातायात मानिन्छ। आई ए टि ए को तथ्याङ्क अनुसार विश्व अर्थ व्यवस्थामा हवाई यातायातबाट मात्रै डलर २.७ ट्रिलियन को योगदान भइराखेको छ। यसबाट करिब ६६ मिलियन जनशक्तिले रोजगारी प्राप्त गरेका छन्। यो आर्थिक प्रभाव हवाई क्षेत्र बाहेकका अन्य क्षेत्रमा समेत सकारात्मक रूपमा पर्दछ। हवाई यातायातको सञ्जाल विस्तार र सुविधा सम्पन्न अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलहरूको विकासबाट जुनसुकै दूर दराजमा रहेका भौगोलिक क्षेत्रहरू पनि विश्वको सबै सम्पन्न देशसँग सम्पर्कमा सहजै आउने गरेका छन्। यु एन डब्ल टि ओ को एक प्रतिवेदनका अध्ययन गर्दा हवाई यातायातले अन्तर्राष्ट्रिय पर्यटन विकासमा त्यन्त ठूलो योगदान पुऱ्याएको छ। एक वर्षको अवधिमा १.५ बिलियन टुरिस्टहरूले यो यातायातको साधनलाई प्रयोग गरेको पाइएको छ। अत्याधुनिक उपकरणहरू प्रविधिहरूको प्रयोग र अनुसन्धानका आधारमा विश्वभर हवाई यातायातको क्षेत्रले अत्यन्त ठूलो फड्को मारिराखेको छ। यस यातायातको साधनको प्रयोगबाट पर्यावरणीय अनुकूलता कायम गर्न समेत सहयोग पुगेको छ, सहज बनेको छ। हवाई यातायातको क्षेत्रको कुशल व्यवस्थापनले राजनीतिक योजना तयार पार्न समेत सहज बनेको छ। यसले नियामक निकायहरूलाई प्रभावकारी बनाउन मद्दत गर्दछ। सरकार र निजी क्षेत्रलाई यसले आफ्ना गन्तव्यमा पुग्नको लागि सहज बनाइदिएको छ। हवाई यातायातको कुशल व्यवस्थापनले पर्यटन उद्योगलाई प्रवर्द्धन गर्न यसबाट समग्र देशको आर्थिक वृद्धि र आर्थिक विकास गर्नका साथै विकास निर्माणका समग्र पक्षहरूमा दिगोपना कायम गर्न सहयोग पुऱ्याउँदछ। विभिन्न प्रकारका आधुनिक प्रविधिहरूको आविष्कार, रणनीतिक योजना र सम्बन्धित सबै क्षेत्रहरू सँगको साझेदारीका आधारमा हवाई व्यवस्थापन गर्दा विश्वभर नै आर्थिक अवस्थालाई चलायमान गराउने अद्वितीय योगदान यसबाट हुने गर्दछ। विश्व परिवेशमा भइराखेको द्रुत गतिको परिवर्तनलाई आत्मसात गर्दै यस क्षेत्रको व्यवस्थापन गर्न सक्ता यसले विश्वमै आर्थिक समृद्धि र विकास क्षेत्रमा अद्वितीय योगदान प्रदान गर्दछ। विशेषगरी हवाई क्षेत्रको विकासले सहजै मानिसहरू यात्रा गर्न, मालसामानहरू ढुवानी गर्न सम्भव हुने हुँदा यसबाट छिटो नै विश्वभर रहेका

*पूर्वसचिव, नेपाल सरकार

प्राकृतिक सम्पदाहरू, मनोरम दृश्यहरू लगायतका सबै प्रकारका विश्व सम्पदा सूचीमा रहेका अत्यन्त महत्वपूर्ण प्राकृतिक स्रोत साधनहरूहरूको प्रचार प्रसार र विज्ञापन द्रुत गतिमा हुन पुग्दछ र पर्यटन विकासको क्षेत्रमा अद्वितीय योगदान प्रदान गर्दै यसले समग्र देशको आर्थिक समृद्धिमा हयोग पुऱ्याउँछ । सन् २०२४ मा प्रकाशित एक प्रतिवेदनका अनुसार विश्वभरका पर्यटकहरूमध्ये ५४%ले हवाई यातायात मार्फत विभिन्न स्थानमा जाने गरेका छन् । त्यसैले विश्वव्यापी रूपमा हवाई क्षेत्रको विकासका बारेमा चिन्ता र चासो व्यक्त गरिएका छन् । यस क्षेत्रमा नयाँ नयाँ आविष्कारहरू प्रयोगहरूलाई आत्मसात गर्दै अत्याधिक फाइदा लिने प्रतिस्पर्धा विश्व परिवेशमा बढिराखेको स्थिति छ ।

पर्यटन क्षेत्रको विकास

पर्यटन क्षेत्रको विकासमा कुनै पनि देशको समुन्नति निर्भर गर्दछ । विशेषगरी पर्यटन भन्नाले एक वर्षभन्दा कम आवधिकालागि व्यापारिक, मनोरञ्जन गर्न, आराम लिन एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा जाने कार्यलाई सम्झनु पर्दछ । यो परिभाषा विश्व पर्यटक संगठन (यु यन् डब्लु टी ओ) ले दिएको हो । संयुक्त राष्ट्र संघले २४ घण्टा भन्दा ज्यादा एक वर्ष सम्मको लागि आफ्नो बसोबासको क्षेत्रभन्दा अथवा देश भन्दा बाहिर जाने कामलाई पर्यटन भनेको छ । यसलाई सामाजिक क्रियाकलापको रूपमा लिएको छ । तर यो परिभाषाले आन्तरिक पर्यटनलाई समेटेको छैन । पर्यटन उद्योगबाट धेरै प्रकारका फाइदाहरू लिन सकिन्छ । यसबाट आर्थिक वृद्धि र आर्थिक विकासको सम्भावना प्रबल हुन्छ । देशको समग्र विकासमा पर्यटनले महत्वपूर्ण योगदान पुऱ्याएको हुन्छ । पर्यटन उद्योगले धेरै प्रकारका रोजगारीका अवसरहरू सिर्जना गर्दछ । देशका अमूल्य निधिहरू विश्व सम्पदा सूचीमा रहेका स्थानहरू सबैको संरक्षण र सुरक्षा गर्दछ । यसले गर्दा विश्वभरबाट पर्यटकहरू आकर्षित हुन्छन् । देशले आफ्नै प्रकारको पहिचान विश्व बजारमा स्थापित गर्दछ । विश्वभर आफ्नो भौगोलिक पहिचान कायम गर्ने सबल माध्यमका रूपमा पर्यटन उद्योगलाई सबैतिर लिने गरिएको छ । पुरातन प्रकारका शैली र तरिकाहरूमा परिवर्तन, सुधार र अनुसन्धान गर्ने काम पर्यटन उद्योगमा गरिन्छ । यसले गर्दा देश आधुनिकतातर्फ फड्को मार्दछ । पर्यटन उद्योगमा केही अवयवहरू हुने गर्दछन्, त्यसमा विशेष प्राथमिकता जुन देशले प्रदान गर्दछ । त्यही देशमा पर्यटकहरूको आवागमन वृद्धि हुँदै जान्छ । सम्बन्धित देशमा विश्वभरका विभिन्न धर्मावलम्बीहरू सांस्कृतिककर्मिलाई आफ्नो देशमा भएका अमूल्य निधिहरूको दृश्यावलोकन र अनुभव गर्न आकर्षित गर्न सकिन्छ । पर्यटन उद्योगले सांस्कृतिक आदान प्रदान र सबै प्रकारका कूटनीतिक सम्भावनालाई सहजीकरण गर्दछ । पर्यटकहरूलाई आकर्षित गर्ने प्राकृतिक स्रोत साधन र मानवद्वारा निर्मित कृत्रिम व्यवस्थापनले गर्दछ । यसका लागि राज्यले पर्यटकहरू आकर्षित गर्न आफ्ना नीति तथा कार्यक्रम र योजनाहरू पर्यटक मैत्री प्रकारले निर्माण गरी

प्रभावकारी तरिकाले कार्यान्वयन गर्नु जरुरी हुन्छ ।

विश्वमा पर्यटकहरूको आगमनबाट त्यस देशको सर्वोत्तमूखी विकासमा महत्वपूर्ण योगदान पुगेको पाइन्छ । यसका लागि प्राकृतिक सौन्दर्यदेखि लिएर मानव निर्मित सम्पदाहरूको अवलोकन गर्न, शान्ति प्राप्त गर्न, आराम गर्न र मानसिक रूपमा आफूलाई केही समय भएपनि तनावबाट मुक्त गर्न मानिसहरू विभिन्न ठाउँको भ्रमण गर्दै नयाँ स्थानहरूमा केही समय व्यतीत गर्न चाहन्छन् । उल्लिखित सबै आधारशीलाहरूको उपलब्धता हुने सहर हरूमा पर्यटकहरूको आकर्षण बढ्दै गएको छ । सहरका हिसाबले विश्वमा सन् २०२३ मा प्रकाशित एक प्रतिवेदनका अनुसार केही देशहरू बढी पर्यटकलाई आकर्षित गर्न सफल भएका छन् । फ्रांसमा १०० मिलियन, स्पेनमा ८५.१७ मिलियन, संयुक्त राज्य अमेरिकामा ६६.४८ मिलियन, इटालीमा ५७.२५ मिलियन, टर्कीमा ४१.९५ मिलियन, युकेमा ३७.२२ मिलियन, जर्मनीमा ३४.८ मिलियन, ग्रीसमा ३२.७४, मिलियन र अस्ट्रेलियामा ३०.९१ मिलियन पर्यटक हरूले भ्रमण गरेको आकडा स्टाटिस्टाले प्रकाशन गरेको छ । यो सेप्टेम्बर २०२४ सम्मको आंकडा हो । आर्थिक क्षेत्रमा योगदान गर्ने विषयमा कुन देशमा कुन वर्गका र कुन गुणस्तरका पर्यटकहरू भ्रमण गरेका छन् ? त्यसमा पनि निर्भर गर्दछ । २०२३ मा अमेरिकामा भ्रमण गर्ने टुरिस्ट हरूले अमेरिकी डलर २६४८ पर भिजिटरले खर्च गरेका थिए । यस वर्ष संयुक्त राज्य अमेरिकामा गत वर्षहरूको तुलनामा कुल गाहर्थ उत्पादनमा बढी योगदान पर्यटन क्षेत्रले दिएको थियो । फ्रान्समा १०० मिलियन पर्यटकहरूले २०२३ मा भ्रमण गरेका थिए । ६८.५ बिलियन डलर उनीहरूले त्यस देशमा खर्च गरेका थिए । प्रति भिजिटर ६८६ डलर खर्च गर्ने पर्यटक हरूको आगमन भएको थियो । देशहरूको क्षेत्रफल अर्थ व्यवस्थाको आकार जनसङ्ख्या आदिका हिसाबले यस पर्यटन व्यवसायले समग्र अर्थतन्त्रमा पार्ने प्रभावको मात्रा पृथक हुने गर्दछ । पर्यटन व्यवसायबाट देशको गाहर्थ उत्पादनमा पुगेको योगदानका हिसाबले क्रमशः संयुक्त राज्य अमेरिका, चीन, जर्मनी, जापान, युके र फ्रान्स देखिएका छन् । यसै हिसाबले यी देश हरूमा अन्य देशहरूको भन्दा पर्यटक आकर्षण गर्नको लागि आवश्यक सुविधा हरूको राम्रो व्यवस्थापन भएको अनुमान गर्न सकिन्छ । यो आँकडाले पर्यटकहरू अत्याधिक भिन्त्युन सक्दा त्यस देशको कुल गाहर्थ उत्पादन र समग्र अर्थतन्त्रमा उल्लेखनीय योगदान पुऱ्याउने देखिएको छ । पर्यटकहरूले प्रायः अर्थ आर्जनको उद्देश्य राख्दैनन् । फुर्सदको समयको उपयोग गर्दै शान्ति प्राप्त गर्ने, मनोरञ्जन गर्ने, लामो विदालाई सदुपयोग गर्ने, अध्ययन अनुसन्धान लगायतका कार्यहरू गर्दै नयाँ स्थानहरूको जानकारीहरू प्राप्त गर्ने, संयुक्त रूपमा पारिवारिक जमघट गर्दै आत्मीयतालाई नवीकरण गर्ने, विभिन्न प्रकारका सभा सम्मेलनहरू आयोजना गर्ने, धार्मिक र सांस्कृतिक आदानप्रदान जस्ता कार्यहरू गरी सम्बन्ध विस्तारमा सहयोग

पुन्याउने र फाइदा लिने जस्ता अत्यन्त महत्वपूर्ण क्रियाकलापहरू पर्यटक हरूले गर्दछन् पर्यटकहरू र पर्यटन व्यवसायीहरूलाई विभिन्न प्रकारले विभिन्न संस्था र व्यक्तिहरूले अर्घ्याउँदै आएको पाइन्छ। कसैको परिभाषामा आन्तरिक पर्यटनलाई समावेश गरिंदैन। कसैको परिभाषामा साहसिक तथा अन्तरिक्ष यात्रा जस्ता गहन विषय हरूलाई नसमेटेको पनि पाइन्छ। त्यसैले पर्यटन व्यवसायलाई र पर्यटक हरूलाई बुझ्नुपर्दा यी सबै विषयलाई पूर्ण रूपमा समेटिएको अर्थमा हेरिनु पर्दछ। कुनै देशहरूमा पर्यटन व्यवसायलाई नै मुख्य अर्थ आर्जनको आधार मानिएको छ। यसको उदाहरण दिँदा प्रायः हामी टापुका रूपमा रहेका देशहरूमा पुग्नपर्दछ। तीनवटा टापुहरूले बनेको मकाउ देशले ठूलो संख्यामा पर्यटक हरूलाई आकर्षित गरिराखेको छ। क्यासिनोमा मनोरञ्जन गर्न र अर्थ आर्जन गर्ने प्रयोजनका लागि थुप्रै थुप्रै पर्यटकहरू विश्वभरबाट यहाँ आउने गरेका छन्। यस देशको अर्थ व्यवस्थाको करिब ५५ प्रतिशत पर्यटकहरूबाट नै प्राप्त गरिराखेको आँकडाले देखाउँछ।

नेपालमा पर्यटन व्यवसाय र हवाई यातायातको बीचको सुसम्बद्धता

पर्यटकहरू प्रायः मनोरम दृश्य हेर्नका लागि नेपालमा आउने गर्दछन्। उनीहरूका लागि नेपाल विश्वमै एक आकर्षक देशका रूपमा रहेको छ। प्राकृतिक सम्पदादेखि मानव निर्मित पर्यटकीय स्थलहरू पनि नेपालमा प्रशस्त मात्रामा रहेका छन्। यहाँको हावापानीले समुद्र सतहदेखि विश्वकै सर्वोच्च शिखर सगरमाथा समेत समेट्ने भएकाले सबै प्रकारको तापक्रम यस देशमा पाइने गर्दछ। विश्वको जम्माजम्मी जनसङ्ख्याको करिब ७% बुद्ध धर्मावलम्बीहरू छन्। ती बुद्ध धर्मावलम्बीहरूको सङ्ख्या ५० करोड पुगेको अनुमान छ। बुद्ध धर्म मान्नेहरू प्रायः एसिया प्यासिफिक क्षेत्रमा बढी बसोबास गर्दछन्। ९९% यस धर्म मान्नेहरूको सङ्ख्या यस क्षेत्रमा छ। चीनमा मात्रै जम्मा बुद्ध धर्मावलम्बीहरूको ५०% अथवा २५० मिलियन जनसङ्ख्या रहेको छ। बुद्धिष्टहरू भगवान बुद्धको जन्मस्थल लुम्बिनी र उनको मावली क्षेत्र बुटवल नजिक रहेकोले यी पवित्र स्थानहरूमा भ्रमण गर्न आउने गर्दछन्। प्राचीन कपिलवस्तु, तिलौराकोट आदिको भ्रमण गर्न र दर्शन गर्नका लागि पनि आइराखेका छन्। यो सङ्ख्या अत्यन्त ठूलो भएकाले उनीहरूलाई नेपालमा आकर्षित गर्न सक्ने सम्भावना प्रबल छ। केहीसमय अघिसम्म विश्वकै सबैभन्दा ठूलो जनसङ्ख्या भएको देश चीन थियो। यस देशमा रहेका बुद्ध धर्म मान्नेहरू मध्ये १०%ले मात्र नेपालको भ्रमण गरे भने नेपालको अर्थ व्यवस्थामा अत्यन्त ठूलो सकारात्मक परिवर्तन आउँछ। यो सम्भावना पनि छ। किनकि चीन नै यस्तो देश हो जसले आफ्नो देश बाहेक अन्य देश नेपालमा मात्र बुद्ध स्तुप लुम्बिनीमा बनाएको छ। यसले पनि चिनियाँहरूले लुम्बिनीलाई आफ्नो पवित्र तीर्थस्थल बनाएकोमा सन्देह रहँदैन। केहीसमय अघिसम्म नेपाल विश्वमै एकमात्र हिन्दू राष्ट्र रहेको थियो। विश्वका हिन्दुहरूको सङ्ख्या १.२ अरब रहेको छ।

हिन्दू धर्म मान्नेहरूले विश्व जनसङ्ख्याको तेस्रो क्रममा आफूलाई स्थापित गरेका छन्। ९० प्रतिशत हिन्दुहरू छिमेकी देश भारतमा छन्। नेपालमा ओमकार समाज समेतलाई समावेश गर्दा हिन्दूहरूको सङ्ख्या जम्मा जनसङ्ख्याको ८९% रहेको छ। नजिकै रहेको बङ्गलादेशमा पनि ठूलै सङ्ख्यामा हिन्दूहरू रहेका छन्। यसका अलावा संयुक्त राज्य अमेरिका, संयुक्त अधिराज्य, मलेसिया, इन्डोनेसिया, पाकिस्तान, श्रीलंका आदि देशहरूमा पनि हिन्दुहरू छरिएर रहेका छन्। यो धर्म अत्यन्त उदार प्रकृतिको भएको कारण पनि विश्वभरका सबै धर्म मान्नेहरू हिन्दू धर्म मान्नेहरूसँग प्रगाढ सम्बन्ध राख्न आकर्षित हुन्छन्। यो ठूलो जनसङ्ख्याको आफ्नो आदर्श, आस्था र भक्तिभावको केन्द्र भनेकै विशेषगरी नेपाल हो। यस अर्थमा विश्वभर रहेका हिन्दूहरू नेपाल आउने उनीहरूको लागि ठूलो इच्छा हुने गर्दछ।

पर्यटन क्षेत्रको विकासका लागि हवाई यातायातको योगदान अत्यन्त महत्वपूर्ण देखिन्छ। यो सेवा तुलनात्मक रूपमा अन्य सेवा भन्दा सुविधायुक्त छ। कम लागतमा उडान गर्न पाइन्छ। समयको सदुपयोग हुन्छ। सबै प्रकारका यातायातका साधनहरूमा सबैभन्दा सुरक्षित पनि मानिएको छ। यस क्षेत्रको विकास अत्यन्त तीव्र गतिमा हुँदै गएकोले सरकारी र निजी क्षेत्र दुवैले सेवा प्रदान गर्दै आएका छन्। यो यातायात सेवाको प्रतिस्पर्धा अत्यन्त बढिराखेको छ। प्रतिस्पर्धा बढेकै कारण हवाई सेवा बढी गुणस्तरयुक्त बनिराखेको छ। पर्यटन उद्योग हवाई यातायातमा अत्यन्त ज्यादा आधारित छ। यो सेवा प्रभावकारी हुँदा ठूलो संख्यामा गुणस्तरयुक्त पर्यटकहरू देशभित्र भित्रिन सक्दछन्। पर्यटकहरू अत्यन्त राम्रो गरी प्रवाह हुँदाखेरिको अवस्थामा हवाई यातायात फस्टाउन थाल्दछ। यी यातायातका साधनहरूको बीचमा स्वस्थ प्रतिस्पर्धा बढ्दै जाँदा पर्यटक हरूले गुणस्तरयुक्त सेवा पाउँछन् पर्यटकहरू बढ्छन्। हवाई सेवा प्रवर्धन हुन पुग्दछ। पर्यटन उद्योगको विकास र हवाई यातायातको प्रवर्द्धन एक अर्काका परिपुरक हुन्। विशेषगरी अन्तर्राष्ट्रिय क्षेत्रबाट आउने पर्यटकहरू बढ्दा हवाई यातायातको अवस्था सुदृढ हुन पुग्दछ। आन्तरिक उडानहरू समेतले प्रशस्त काम पाउन थाल्दछन्। पर्यटकहरूको सङ्ख्या वृद्धि गर्नको लागि सतही यातायात भन्दा हवाई यातायातकै विकास र प्रवर्धन हुनु अत्यावश्यक छ। आफ्नै देशका एयरलाईनको विकास गर्दै गुणस्तरीय सेवा यदि यात्रुहरूलाई दिन सकियो भने यसबाट देशले अत्यन्त ठूलो फाइदा लिन सक्दछ। थाई एयरवेज र तत्कालीन रोयल नेपाल एयरलाईन्स एकै दिन उडान प्रारम्भ गरेका हुन्। दुईवटाको तुलना गरेर हेर्दा नेपालका एयरलाईन्सहरू प्रायः गुमनाम भइसकेका छन्। तर थाई एयरवेजले अत्यन्त ठूलो प्रगति गरेको छ। नेपालको राष्ट्रिय ध्वजावाहक एयरलाईनको बारेमा विश्लेषण गर्दा युरोपियन युनियनले नेपालमा रजिस्टर भएका एयरलाईनलाई आफ्नो भूभागमा उड्न प्रतिबन्ध लगाउने र आफ्ना नागरिकहरूलाई यात्रा गर्दा ती विमानहरूबाट नगर्न सूचित गरेको थियो। यसका पछाडिका कारणहरूको बारेमा

विश्लेषण गर्नुभन्दा पनि हामीले हाम्रो वायुसेवाको गुणस्तर र प्रख्याति विश्व बजारमा स्थापित गर्न सकेका छैनौं ।

नेपालको आफ्नै विशिष्ट विशेषताहरू छन्। ऐतिहासिक र सांस्कृतिक धरोहरहरू पर्याप्त छन् । गुम्बा, मन्दिर अन्य आकर्षक स्थलहरू विश्व सम्पदा सूचीमा सूचीकृत भएका स्थानहरू थुप्रै छन्। काठमाडौं उपत्यकामा मात्रै विश्व सम्पदा सूचीमा रहेका सात स्थानहरू छन्। राष्ट्रिय निकुञ्ज तथा वन्यजन्तु संरक्षणका लागि व्यवस्थित गरिएका पार्कहरू, आरक्षणहरू थुप्रै छन्। बङ्गाली बाघ, एक सिङ्गे गैंडा, हात्ती, थरीथरीका पंछीहरू हेर्न पनि अन्तर्राष्ट्रिय क्षेत्रका पर्यटकहरू आउने गर्दछन्। विश्वका १४ वटा उच्च शिखरहरू पनि नेपालमै छन्। अत्यन्त मनमोहक लस्कर मार्गहरू, पैदल मार्गहरू, पर्वतारोहणका लागि अत्यन्त लोभलाग्दा हिमालहरू नेपालमै छन्। अनि विकसित देशहरूको तुलनामा यहाँ आउने पर्यटकहरू अत्यन्त सुपथ मूल्यमै आफ्नो उद्देश्य प्राप्त गरेर फर्किन्छन्। पर्यटन क्षेत्रको यस प्रकारको सम्भाव्यता भएकै कारण र केही मात्रामा नेपाली पर्यटकहरू भित्र्याउन सकेका कारण देशभित्र रोजगारीका अवसरहरू सिर्जना भएका छन्। अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार घाटालाई कम गर्न केही सहयोग मिलेको छ। उपभोक्ताका लागि बजार विस्तार हुन पुगेको छ। राष्ट्रिय अर्थतन्त्रको विभिन्न क्षेत्रमा यसले सहयोग पुऱ्याइरहेको छ। राजस्व वृद्धि र अन्तर्राष्ट्रिय क्षेत्रमा सम्बन्ध विस्तार गर्न सहज भएको छ। वैदेशिक मुद्रा सञ्चितिको अवस्थामा उल्लेखनीय सुधार हुँदै आएको छ। पर्यटक भित्र्याउन सम्भाव्यता भएका देशहरूमा नेपालको क्रम आठौँमा छ। तर पर्यटक भित्र्याउने देशहरूको क्रममा नेपाल १०० भन्दा पनि तल रहेको अवस्था छ। सम्भाव्यताको हिसाबले यति राम्रो स्थिति नेपालको हुँदै गर्दा हामी अन्तर्राष्ट्रिय क्षेत्रका पर्यटकहरू आकर्षण गर्न सफल हुन सकेका छैनौं। यो अवस्था सिर्जना हुनुको पछाडि केही समस्याहरू र चुनौतीहरूको सामना नेपालले गर्नु परिराखेको छ।

पर्यटन व्यवसाय र हवाई यातायात क्षेत्रका समस्याहरू र चुनौतीहरू

सबैभन्दा ठूलो समस्या भनेकै हाम्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल नै हो। हामीले सञ्चालनमा ल्याएको त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको सेवा सुविधा र आधारशीला हरूलाई अध्ययन गर्ने हो भने यो आन्तरिक उडान भर्नको लागि मात्र पर्याप्त छ। अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल काठमाडौं भन्दा बाहिर व्यस्त सहरभन्दा केही फरकमा स्थापित हुनुपर्दछ। यो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा देखिएका विकृति र विसंगतिका कारण पनि पर्यटकहरू दोहोऱ्याएर नेपाल आउने धारणा परित्याग गर्दछन्। भैरहवा र पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलहरू अत्याधुनिक प्रविधि सहितको प्रयोग गरेर सुविधा सम्पन्न बनाइएका छन्। तर यी विमानस्थलहरूले सहज एयर रुट सम्म पनि प्राप्त गर्न सकेको छैनन्। यसको प्रचार प्रसारको पनि कमी छ। अन्तर्राष्ट्रिय उडान भर्नका लागि

खासै भूमिका निर्वाह गर्न सकेको छैन। त्यसले गर्दा यी दुवै विमानस्थलहरू ऋणबाट निर्माण भएका ठूलो लागतमा तयार भएका तर त्यो लागत उठाउन सक्ने सम्भावना न्यून हुँदै जाँदा राष्ट्रका लागि सेतो हात्ती बन्ने सम्भावना प्रबल हुँदै गएको छ। यस अवस्थामा विदेशी पर्यटकहरूलाई नेपाल आकर्षण गर्ने जुन सपना यी दुई अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलहरूबाट देखिएको थियो, यसमा प्रश्न चिन्ह खडा भएको छ। पर्यटकहरूलाई आकर्षित गरिने क्षेत्रहरूको संरक्षण र विस्तारीकरण तथा सुधार गर्दै जानुपर्नेमा यी क्षेत्रहरू प्रदूषित हुँदै गएका छन्। यस्ता सार्वजनिक क्षेत्रहरू व्यक्तिहरूले संस्थाहरूले अतिक्रमण गर्दै गएको अवस्था छ। नेपालको सरकारले यो समस्यालाई समाधान गर्न प्रभावकारी रूपमा आफ्नो उपस्थिति दिन सकेको छैन। गुणस्तरयुक्त अथवा राम्रा डलरहरू खर्चिन सक्ने पर्यटकहरू भित्र्याउन सकेको छैन। नेपालमा प्रवेश गर्ने पर्यटकहरू अत्यन्त सुपथ मूल्यमा गुजारा गर्दै घुमफिर गरेर फर्किन्छन्। एउटा पर्यटकले दैनिक गर्ने खर्च १२५ डलर देखिएको छ। विकसित देशहरूमा प्रत्येक पर्यटकहरूले गर्ने खर्च उल्लेख गरिसकिएको छ। यस अर्थमा पनि हामीले धेरै रकम खर्चिने गुणस्तरयुक्त टुरिस्ट आकर्षित गर्न यस क्षेत्रमा धेरै लगानी गर्नुपर्ने अवस्था छ। प्रत्यक्ष हवाई सम्पर्क रहेका देशहरूबाट पर्यटकहरू सिधै उडानभरि आफ्नो गन्तव्य मुलुक प्रवेश गर्न चाहन्छन्। युरोपियन अमेरिकन र अस्ट्रेलियन क्षेत्रमा सिधा उडान भर्न कठिन भइरहेको छ। यस अर्थमा हामीले पश्चिमा देशहरूबाट गुणस्तरयुक्त पर्यटक भित्र्याउन खासै सकेका छैनौं। नेपालमा आउने पर्यटकहरू छिमेकी देशहरू भारत र चीनबाट बढी आउने गरेका छन्। देशका ५६ वटा आन्तरिक विमानस्थलहरू मध्ये ३५ वटा मात्रै प्रयोगमा छन्। तीन भागको एक भाग विमानस्थलहरू प्रयोगविहीन भएर बसेका छन्। सतही मार्गहरूबाट ती क्षेत्रहरूमा पर्यटकहरू जाने विषय जटिल हुन्छ। किनकि हाम्रो सडकहरू पनि आधुनिक र सुविधायुक्त छैनन्। अत्यन्त सानो देश र नेपालको तुलनामा पर्यटकहरूको सम्भावना कम भएको माल्दिव्सले नेपालको भन्दा बढी पर्यटकहरू आकर्षित गरेको छ। हामीसँग सम्भावना धेरै हुँदा पनि पर्यटकहरू आकर्षित हुन सकेनन्। नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको दुरावस्था त छुँदैछ। नेपाल भित्रिएका विदेशीहरू आफ्नो गन्तव्यमा पुग्न धेरै प्रकारका कठिनाइहरूको सामना गर्नुपर्दछ। गन्तव्यसम्म पुग्ने पूर्वाधारहरूको अवस्था अत्यन्त कमजोर र कम गुणस्तरीय छ। एक गन्तव्यदेखि अर्को गन्तव्यसम्मको आन्तरिक सम्बन्धता पनि देखिँदैन। यसका लागि पूर्वाधारहरू छैनन्। देश संघीयतामा गइसकेपछि विभिन्न तहका सरकारहरूले आपसी समन्वय प्रभावकारी बनाएर आआफ्ना क्षेत्रका पर्यटकीय स्थलहरूको सुधारमा पर्याप्त ध्यान दिन सकेका छैनन्। सरकारी प्रयासबाट मात्रै यो क्षेत्रको विकास गर्न सकिन्न। निजी क्षेत्रलाई साथसाथै लिएर हिँड्ने सन्दर्भ प्रभावकारी भएको छैन। नेपालले प्राचीन कपिलवस्तु आफ्नै देशमा रहेको दाबी गरिरहँदा नेपालको सीमा क्षेत्रबाट थोरै दुरीमा

भारतीय पक्षले ठूलो खर्चमा प्राचीन कपिलवस्तु दावी गर्दै निर्माण गरी प्रस्तुत गरिराखेका छन्। बजारीकरण व्यापक रूपमा भइराखेको छ। हामीले प्राचीन कपिलवस्तु नेपालमै भएको भनी रहँदा बजारीकरण हुन सकेको छैन, आतिथ्यता प्रदान गर्ने जनशक्ति गुणस्तरयुक्त छैन। स्थल मार्गबाट नेपाल प्रवेश गर्न आउने पर्यटकहरू विशेषगरी दक्षिणी सिमानामा निरुत्साहित हुन्छन्। नेपालको निरपेक्ष गरिबी र बहुआयामिक गरिबीको निवारणका लागि धेरै कोणबाट पर्यटन व्यवसायले ठूलो योगदान पुऱ्याउन सक्छ। त्यसैले यो क्षेत्रलाई जुन हिसाबले राख्नुपर्ने हो त्यो हुन सकेको छैन। १० वर्षे द्वन्दकालले नेपालको संरचनाहरू ध्वस्त बनाएको छ। पूर्ववत अवस्थामा ती संरचनाहरू पूर्णतः तयार हुन सकेका छैनन्।

समाधान

पर्यटन क्षेत्रको विकासका लागि गुरु योजना तयार बनाई त्यस योजनामा निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल, भैरहवा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल र पोखरा विमानस्थललाई जीवन्तता प्रदान गर्ने तर्फ सम्बन्धित क्षेत्र विशेष गम्भीर हुनु जरुरी छ। काठमाडौँ बाहिर रहेका यी तीनवटा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलहरू प्रभावकारी रूपमा सञ्चालनमा आएपश्चात त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थललाई आन्तरिक विमानस्थलका रूपमा मात्रै सीमित गर्ने विकल्पमा सोच्न सकिन्छ। दोस्रो विकल्प हो यो विमानस्थललाई आन्तरिक विमानस्थल उपत्यकाभित्रै खुल्ला क्षेत्रमा निर्माण गर्न सकिन्छ। पर्यटन क्षेत्रसँग सम्बन्धित सबै सेवाहरू एकल बिन्दुबाट दिनु उपयुक्त हुन्छ। नेपालको भिसा प्रक्रिया पनि सहजीकरण गर्नु जरुरी हुन्छ। उदाहरणका लागि युरोपियन मुलुकको कुनै एक देशको भिसा अथवा सेन्जेन भिसा प्राप्त भएपश्चात संयुक्त अधिराज्य बाहेक सबै युरोपियन मुलुकहरूको भ्रमण गर्न पाइन्छ। त्यसैले प्याकेजमै युरोपको टुर पर्यटकहरूले गर्न सक्दछन्। हामी पनि विशेष गरी चिनियाँ र भारतीय पर्यटकहरूलाई आकर्षित गर्न पनि सार्क क्षेत्रका सबै देशहरूको लागि एउटै भिसाले नेपालमा भ्रमण गर्न सक्ने अवस्था बनाइनुपर्दछ। देशका समग्र विमानस्थलहरूलाई अन्तर्राष्ट्रिय, क्षेत्रीय र आन्तरिक गरी ३ वर्गमा विभाजन गर्नु उपयुक्त हुन्छ। सोही अनुरूप सुधार जरुरी छ। हिन्दुहरूको ठूलो जनसङ्ख्या विश्वभर छ। आराध्य देव पशुपतिनाथ नेपालमा छन्। बुद्धिस्टहरूको पावनस्थल लुम्बिनी हो यसको बारेमा व्यापक प्रचारप्रसार गरिनु जरुरी छ। विभिन्न देशमा रहेका नेपालका कूटनीतिक नियोगहरूलाई प्रभावकारी रूपमा पर्यटन कूटनीति परिचालन गराइनुपर्दछ। नेपालमा हरेक क्षेत्रगत मन्त्रालय र विभागहरूले आफ्नो आफ्नो स्वामित्वभाव लिने तर सरकारी स्वामित्वभावलाई कम प्राथमिकता राख्ने गरी आएका छन्। यसले गर्दा क्षेत्रगत कानुनहरू, नीतिहरू पर्यटन व्यवसायका लागि बाधक बनिराखेका छन्। यसमा पुनरावलोकन हुनु जरुरी छ। राष्ट्रको पहिलो पहिचान विमानबाट अवतरण गर्नासाथ हुने गर्दछ। त्यहाँ भएका सुविधाहरू, अध्यागमन सेवाको प्रभावकारिता, सुरक्षाको प्रत्याभूति, व्यागोज क्लेम गर्ने व्यवस्था, भन्सार जाँचको स्थिति

बाहिर निस्किएपछि पाइने सुविधाहरू जस्तो ट्याक्सी, टुरिस्ट गाइड, पोर्टर, होटेलको सुविधा आदिको मूल्याङ्कन पर्यटकहरूले राम्ररी गर्दछन्। उनीहरूले घुमफिर गरेका अन्य देशहरूका सेवा सुविधा र वातावरण मैत्री अवस्थाको तुलना गर्दछन्। देश फर्किएपछि यी पक्षहरूको मूल्याङ्कन हुन्छ। उसले दिएको सुझावको आधारमा त्यस देशका पर्यटकहरू नेपाल आउने वा नआउने, एकपटक आएका पर्यटकहरू अर्कोपटक फेरि आउने वा नआउने निर्णय लिन पुग्दछन्। यस अर्थमा नेपालमा सबै प्रकारको कमी कमजोरीहरू रहेको छ। यही कारणले गर्दा पर्यटनको आवागमन अपेक्षा गरे अनुसार हुन सकेको छैन। नेपालमा चीनबाट मात्रै उसको जनसङ्ख्याको १०% बुद्धिस्टहरूले नेपाल भ्रमण गरेमा २ करोड ५० लाख बुद्धिस्टहरूले नेपालको भ्रमण गर्नेछन्। यो सङ्ख्या मात्रै नेपालमा आकर्षित गर्न सक्दा पर्यटन उद्योगको माध्यमबाट ठूलो आर्थिक फड्को मार्न सकिन्छ। विश्वकै सबैभन्दा ठूलो जनसङ्ख्या भएको देश भारत हो। त्यहाँ पनि ठूलो संख्यामा हिन्दुहरू रहेका छन्। उनीहरू आराध्यदेव पशुपतिनाथको दर्शन गर्न लालायीत हुन्छन्। नवविवाहित जोडीहरू मधुमास अवधि व्यतीत गर्न नेपालका हिमाली जिल्लातिर विशेषगरी आउने गर्दछन्। यस प्रकार दुई देशहरूबाट आउने पर्यटकहरू धार्मिक हिसाबले बढी आउँछन्। अन्य मनोरञ्जन गर्न आउने पश्चिमा देशका उन्नत देशहरूका गुणस्तरयुक्त पर्यटकहरूलाई आकर्षण गर्ने सफल योजना र त्यसको प्रभावकारी कार्यान्वयनमा राष्ट्र जुट्नु पर्दछ। हामी अत्यन्त न्यून पर्यटकहरूलाई स्वागत गरेर रमाएका छौं। सन् २०२३ मा १० लाख १४ हजार ८८५ पर्यटकहरू आएकोमा सन् २०२४ को सेप्टेम्बर सम्म ८ लाख पर्यटकहरू आएका छन्। यति सानो संख्यामा नेपालमा पर्यटनहरू भित्रिनु भनेको हामीले पर्यटन क्षेत्रमा केही पनि सुधार गर्न नसक्नुको परिणाम हो। नेपालमा आउने अन्तर्राष्ट्रिय हवाई यात्रीहरूमध्ये ७५.३% एसिया प्यासिफिक क्षेत्रबाट १६.४% मध्यपूर्वबाट र ५.७% युरोपबाट बाँकी अन्य देशहरूबाट आएको पाइन्छ। यो मार्केटलाई बजारलाई मध्यनजर राखी हाम्रा प्रचार प्रसार र सेवा सुविधाहरूमा उल्लेख्य सुधार हुनु जरुरी छ। उल्लेख भएअनुसारका समाधानका उपायहरू अवलम्बन भएमा मात्र पर्यटन उद्योगले ठूलो टेवा दिन सक्दछ र आर्थिक समुन्नति सम्भव हुन्छ।

सन्दर्भ सामग्रीहरू

नेपालको संविधान,

पर्यटन नीति,

गूगल सर्च,

लगायतका सामग्रीहरू र लेखकका व्यक्तिगत अनुभव र ज्ञानमा आधारित भएर यो लेख तयार पारिएको हो।



आर्थिक समृद्धिका आधार र आर्थिक नीति

गोपीनाथ मैनाली*

विषय प्रवेश

अहिले मुलुकले उच्च बेरोजगारी, आकाशिदो मूल्यवृद्धि, न्यून आर्थिक वृद्धि, उच्च व्यापार घाटा, सङ्कुचित माग र वित्तीय संरचनाहरूको कमजोर क्रियाशीलताको समस्या भोगिरहेको छ। मुलुकले चाहेको उच्च, फराकिलो र विस्तृत आधार भएको आर्थिक वृद्धिको अभिष्ट निकै पर धकेलिएको छ। गणतान्त्रिक संविधान जारी पछिको पूर्णआवधिक योजना पन्ध्रौं पञ्चवर्षीय योजनाले विक्रमको अर्को शताब्दी प्रवेशसम्म मुलुकलाई समृद्ध बनाइसक्ने भनी पच्चीस वर्षे सोच स्थापना गरेको थियो। तर यसको निराशाप्रद उपलब्धिले हाम्रो योजना प्रणालीमाथि आधारभूत परिवर्तनको माग गरेको छ। सरकारी क्षेत्रको प्रभावकारिता साँघुरिएको छ, निजी क्षेत्र लजाएको छ। वित्तीय क्षेत्रमा कर्जाको माग छैन, व्याजदर निरन्तर घट्दैछ। बैंकहरूमा निक्षेप थुप्रिएको छ। कर्जा मागको प्रमुख क्षेत्र निजी होइन, सरकारी क्षेत्र भएकाले दोहोरो असर देखिएको छ। भएको लगानी उत्पादनशील क्षेत्रमा छैन। योजना प्रणालीले युवाहरूलाई आफ्नो भविष्यप्रति आस्वस्त हुने स्थिति देखाएको छैन।

चुनौती यो योजनाले योजना अर्वाधमा इकोनोमिक डबल टायम प्राप्त गर्ने उच्च महत्वाकाङ्क्षा राखेको छ, जबकि आर्थिक गतिविधि निरन्तर विस्तार गरिरहेको उदीयमान चीनले पनि यो अवस्था सात वर्षमा र विकसित युरोपीय-अमेरिकी अर्थतन्त्रले दश-बान्ह वर्षमा मात्र प्राप्त गर्दछन्। उच्च आकाङ्क्षा र न्यून उपलब्धि हुँदा सर्वसाधारणमा भन्ने निराशा र कुण्ठा जागृत। जस्तो कि पन्ध्रौं योजनाको नतिजाले देखायो। उच्च महत्त्व दिइएका नीति कार्यक्रमहरू सामान्य प्राथमिकताभन्दा कम उपलब्धिमा छन्, रूपान्तरणकारी र राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको प्रगतिस्तर निकै न्यून छ। यस अवस्थामा ((क) उत्पादनको प्रमुख नेतृत्वदायी क्षेत्र, (ख) शैक्षिक नीति पुनसंरचना, (ग) स्थानीय आर्थिक संरचना निर्माण, (घ) सार्वजनिक वित्त र बजेट, (ङ) बहुराष्ट्रिय कम्पनीसँगको सहकार्य, (च) दिगो विकास र (छ) प्रमुख नीतिको कार्यमूलक संयन्त्रको पहिचान गरेर मात्र नेपालले आर्थिक समृद्धि प्राप्त गर्नेगरी अर्थतन्त्र चलायमान बनाउन सक्छ।

उत्पादनको नेतृत्वदायी क्षेत्र

नेपालको आर्थिक समृद्धि र रूपान्तरणका लागि प्रमुख नेतृत्वदायी क्षेत्र (Lead Sector) निर्धारण गर्नु आवश्यक छ। सबै योजना तथा वार्षिक कार्यक्रमले सीमित साधन स्रोतलाई छरेर भण्डै उपलब्धिबिहीन बनाउँदै आएका छन्। धेरैतिर हातहाल्दा कतैतिर पनि पुगिदैन, खास क्षेत्रले समृद्धि दिन्छन् र अरु क्षेत्रले सहयोग गर्छन्। अन्य मुलुकको समृद्धिको यात्रा हेर्दा पनि त्यस्तै देखिन्छ। त्यसैले नेपालको आर्थिक विकास र रूपान्तरणका लागि प्रमुख तीन क्षेत्र (कृषि, ऊर्जा र पर्यटन) नेतृत्वदायी हुनेगरी वि.सं. २१०० सम्मका लागि निर्धारण गरिनु पर्दछ र सार्वजनिक, निजी र समुदाय क्षेत्रको क्षमताका उच्चतम प्राथमिकता यिनैमा दिइनु पर्दछ।

पहिलो नेतृत्वदायी क्षेत्र कृषिले खाद्य सुरक्षा र पोषण दिन्छ, जुन कुनै पनि समाजको लागि पहिलो आवश्यकता हो। नेपालमा खेतीयोग्य जमिनको एक तृतीयांश वाँझो छ, खेतीयोग्य मौसम, ऋतु र जैविक विविधता छ। यो कृषि उत्पादनमार्फत जीवन सुरक्षा (Survival) को पहिलो आधार हो। कृषिको उत्पादन तथा उत्पादकत्व बढाउन भूउपयोग (उपयोग क्षेत्र निर्धारण, भूमि बैंक तथा लिज फार्मिङ), कृषि प्रसार सेवा, कृषि साधन (सिंचाइ, कर्जा, सञ्चय) बजार, मूल्य समर्थन लगायत कृषि सुशासनको रणनीति अवलम्बन गर्नु जरुरी छ। कृषिलाई परम्परागत खेतीभन्दा माथि उठाउन संभावना पनि छ, जस्तो कि चीन लक्षित गरी भैसी तथा सुँगुर पालन, चिसो पठान क्षेत्रमा केशर, क्याटरपिलर लार्भा (यासार्गुम्वा), तिमाल तथा हेलम्बुक्षेत्रमा बोधीवृक्ष, संखुवासभा विजयपुरमा रुद्राक्ष, मध्यपहाडी भागमा वन खेती (छिटो बढ्ने बोटवृक्षलाई खेतीको रूप दिने) र भारत लक्षितगरी पूर्वी र मध्यपहाडी भागमा स्कुस, फर्सी लगायतको तरकारीखेती, फलफूल, अरब लक्षित गरी हरियो सागफात उत्पादन गर्नु सकिन्छ। अहिले सञ्चालनमा रहेका प्रधानमन्त्री कृषि आयोजना लगायतका आयोजनालाई यो विद्यमान नाम र ढाँचामा सञ्चालन गर्नु हुन्न। कृषि क्षेत्रलाई समाजमा मर्यादित बनाउन अभिमुखीकरण, यान्त्रीकरण र प्रोत्साहनको जरुरी छ।

उत्पादको दोस्रो नेतृत्वदायी क्षेत्र ऊर्जा हो। करिव ६००० हिमनदीमा वार्षिक २ खर्ब, २४ अर्ब ३१ करोड घनमिटर पानी वगेर गैरहेको

* पूर्वसचिव, नेपाल सरकार

छ । पहाडी धरातलबाट हिमनदी बहने भएकोले उच्च वहाव प्रवेग (करेन्ट) रहन्छ र तराई नपुगेसम्म बिजुली उत्पादन गर्न सकिन्छ । बिजुली उत्पादनमा पानीको उपभोग्य नास (Consumptive loss) पनि हुँदैन । अनौपचारिक अनुमान अनुसार नेपालमा करिव २ लाख मेगावट जलविद्युतको संभावना छ । यो निर्यातयोग्य वस्तु र नेपाललगायत थोरै मुलुकलाई मात्र प्राप्त प्राकृतिक वरदान हो । उर्जा उत्पादनको अर्को क्षेत्र सौर्यखेती हो । नेपालका दिनहरूमा ६.८ घण्टा घमाइलो रहन्छ र करिव १६-२४ सेल्सियस तापमान रहन्छ, जुन सौर्य बिजुली उत्पादनको लागि उपयुक्त मानिन्छ । सरकारको प्राविधिक सहयोग र आर्थिक साभेदारीमा संभाव्य आवासहरूमा सौर्यखेतीबाट घरायसी आवश्यकता पूरा गर्ने र त्यसबाट बचत भएको बिजुली नेटमिटिङमार्फत बिक्री व्यवस्था गर्दा प्रत्येक घर बिजुलीको उत्पादक बन्ने हैसियतमा रहन्छन् । यसले ऊर्जा दक्षता, उर्जा मिश्रण र वातावरणीय स्वच्छताको त्रिकोणीय लाभ पाउन सकिन्छ । यी क्षेत्र सफा उर्जाका स्रोत त हुँदैहुन्, अर्थतन्त्रको अन्य क्षेत्रलाई चलायमान बनाउने र जलवायु न्याय प्राप्त गर्ने आधार पनि बन्न सक्दछन् । ठूलो परिमाणमा जलविद्युत उत्पादन लगानीका लागि वाह्य विद्युत निर्यात रणनीति लिनु पर्दछ । नेपालको विद्युत बजार सार्क मुलुक र कजाखस्तानसम्म हुनसक्छ ।

तेस्रो नेतृत्वदायी क्षेत्र पर्यटन हो । यो सफा छ, अत्यधिक संभावनाको क्षेत्र पनि हो । स्थायी स्रोत पनि हो । पर्यटनका कतिपय विषयमा नेपालाई एकाधिकार पनि छ (जस्तो कि सगरमाथा नेपालको मात्र हो, गौतमबुद्ध नेपालमा जन्मेका थिए, हिमवतखण्डको सांस्कृतिक स्वरूप नेपालमा छ, बोल्ने देवीका रुपमा चिनिएकी कुमारी र गणेश यही मात्र छन्, सीता जन्मस्थल नेपालमै छ आदि) । नेपालीहरूको छवि पनि राम्रो छ । पर्यटन व्यवसायले कम दक्ष-भरिया भान्छेदेखि सम्पन्न उद्यमी विमान सञ्चालक, होटेल सञ्चालकसम्मलाई एकैचोटी आर्थिक कार्यक्रममा Engage हुने अवसर दिन्छ । अन्तराष्ट्रिय ट्राभल गाइड बुक लोनली प्लानेट अनुसार नेपाल विश्वका राम्रा गन्तव्यमा आठौं स्थानमा छ । तर पर्यटन भित्र्याउने मुलुकहरूमा नेपालको स्थान १०७ औं हो । पर्यटन संभावना दोहन गर्न पर्यटन पूर्वाधार, क्षमता विस्तार र प्रचारस प्रसारको धेरै आवश्यकता पर्दछ । साथै आकर्षण र मनोरञ्जन (Attraction), आवागन व्यवस्थापन (Arrangement), बसोवास व्यवस्थापन (Accommodation), शिष्ट व्यवहार (Appealing), सकारात्मक व्यवहार (Affirmative) र चिन्ताबिहीन बसाइ (Anxionslessness) जस्ता पक्षमा ध्यान दिने रणनीति लिनुपर्दछ । १७८ भन्दा बढी मुलुकमा नेपाली मनमुटु लिएर बसोबास गर्ने नेपाली डायस्पोरालाई नेपालको पर्यटन विकास (समग्र विकासमा पनि) लाई जनस्तरको कुटनीतिज्ञ (सद्भावना दूत) बनाएर संभावना दोहन गर्नुपर्छ । पर्यटनलाई शास्त्रीय रुपमा नसोची अतिरिक्त क्षेत्रहरू उघार्नु पनि आवश्यक छ । जस्तो कि नेपाल एभिएसन स्पोर्ट, साहसिक खेल, योग साधना, लेखन-अध्ययन, चलचित्र छायाङ्कन, लगानी, शिक्षा, स्वास्थ्य उपचार, सभा भेला, विकासको सौन्दर्यीकरण लगायतका क्षेत्रमा विशिष्ट हुने अवसर यसको भूगोल, अवस्थिति, जनसंस्कृति र विविधताले दिएको छ । पर्यटन संभावनाको भरपूर दोहन गर्दा

आय बृद्धि, सम्बन्ध सुदृढीकरण र पहिचान विस्तार पनि हुनाले यसले अन्य क्षेत्रको विकासमा आधार दिन्छ ।

पर्यटन विकासको एउटा उपाय नेपाललाई वाह्य मुलुकसंग सजिलै जोड्ने हवाई यातायात विस्तार पनि हो । नेपालमा आउने पर्यटनहरू स्तरीय (Quality tourists) नहुनुमा नेपालसंग युरोप अमेरिकसँग प्रत्यक्ष हवाई सम्पर्क नहुनु पनि एक हो । नेपालका विमानस्थलहरूको स्तर सुधार गरी युरोपसम्म सिधा हवाई सम्पर्क स्थापना गरेर पर्यटनको संभावनाको दोहन गर्न सकिन्छ । साथै नेपालको त्रिभुवन अन्तराष्ट्रिय विमानस्थललाई मध्यस्थ विमानस्थल (Transit airport) बनाउने रणनीति नेपाल सरकारले लिनुपर्दछ ।

यसर्थ कृषिबाट खाद्य सुरक्षा (Survival and food security), ऊर्जाबाट समृद्धि विस्तार (Prosperity) र पर्यटनबाट समृद्धिको स्थायित्व (Sustainability) प्राप्त गर्ने समृद्धिको त्रिकोणीय रणनीति (AET Strategy) नलिइ हुन्न । यसो नहुँदा आउने दशकहरू फेरि हाम्रा गुमेका अवसर हुनेछन् । प्राचुर्य संभावनामा अभाव रहँदा आउने पुस्ताले हाम्रो पुस्तालाई के भन्ला ? समयमै सावधान हुनुको विकल्प छैन ।

शिक्षामा पुनसंरचना

नेपाल रुपान्तरणका लागि शिक्षा भुल्ने नसकिने आयाम हो । शिक्षा बिग्रिएकैले सबै बिग्रिएको हो । हाम्रा पुस्ता अनुपयुक्त शिक्षा प्रणालीका कारण अविकास र पछोटेपन भोग्दै छौ । शिक्षा अन्तरसम्बन्धित विषय हो, एकल (Standalone) होइन । शिक्षा विकासको पूर्वाधारको पनि पूर्वाधार हो । नेपालको शिक्षा लामो समयदेखि पुनःसंरचनाको पर्खाइमा छ, शिक्षाको उद्देश्य, कार्यक्रमिक ढाँचा र डेलिभरी ढाँचामा सुधार होइन, आमूल परिवर्तन आवश्यक छ । शिक्षा विकासलाई संरचनात्मक आधारबाट लिइदै आइएको छ । शिक्षा समाज (र शासन) को संयोजक नभै विभाजक (Divider) बनेको छ । सम्पन्न र शक्तिशालीका सन्तान (शक्ति र धन जसरी आर्जन गरे पनि) शासक बन्ने, अवसर किन्ने हैसियतमा छन् । परिश्रम र पसिनामा प्रतिभा विकास गर्नेहरू महङ्गो शिक्षा लिन नसकी अवसरको सीमान्तीकरणमा छन् । प्लेस प्रिमियम, वर्थप्लेस प्रिमियम पाएर जन्मेकाहरू महङ्गो शिक्षा लिएकाहरू शासक मात्र बन्दैनन्, देशले लगानी गरेको ठूलो धनराशीको पर्वाह नगरी यस्ता तयार जनशक्ति (Readymade manpower) अवसरको लागि बाहिरिएका छन् । यसले संभावना मात्र बाहिरिएन, लाखौं खर्चिएर तयार भएको जनशक्तिको लाभ अरब, युरोप, अमेरिका, अष्ट्रेलिया पुर्‍याएको छ । वैयक्तिक स्वतन्त्रताका कारण कसैलाई रोक्न सकिदैन । फेरि बाहिर धन कमाए पनि पहिचान कमाउन नसकेकाहरू अवसरका लागि स्वदेशमा आउने, अवसर लिने, भावनात्मक तर्कहरू राख्ने र अवसर नपाउँदाका बखत उतैतिर लाने प्रवृत्तिले यहीको धुलोमैलोमा पसिना बगाएर संघर्ष गर्नेहरू फेरि पाखा पर्ने बाध्यतामा छन् । यो टापटिपे संस्कृति विकास हुनुमा शिक्षा (र शासन) प्रणाली दोषी छ । यसर्थ शिक्षा प्रणालीमा व्यापक पुनर्बोध गरी व्यक्तिमा अन्तरनिहित प्रतिभालाई प्रस्फुटन हुने वातावरण बनाउनु अति आवश्यक छ । पुर्बोधको अभिष्ट शिक्षाले व्यक्तिलाई सीप, समाजलाई संस्कार र

राष्ट्रलाई मानव पुँजी एवम् देशभक्ति दिन केन्द्रित हुनुपर्छ । धेरै विद्यालय, विश्वविद्यालय होइन, थोरै खर्च न्यून उपलब्धि होइन, थोरै सिकेर जीवनका लागि चाहिने ज्ञान, सीप र स्वभाव दिने शिक्षा नीति अहिलेको आवश्यकता हो । शिक्षाले व्यक्तिलाई थिच्नु हुन्न, सिर्जनात्मक तनाव र स्वायत्त सीपतर्फ पुर्‍याउन सक्नु पर्दछ । शिक्षा न जवर्दस्त विषय हो, न यसले प्रतिभालाई छेक्नु हुन्छ । भुल्लै नहुने विषय के हो भने शिक्षा सामाजिक वस्तु हो, शिक्षाको उज्यालो घामबाट कसैलाई बञ्चित नगर्ने शिक्षा नीति चाहिन्छ । सबैले सहज पहुँचमा स्तरीय शिक्षा पाउने नीति चाहिन्छ, त्यसै अनुसारको पाठ्यक्रम, कक्षा व्यवहार र शिक्षक तयारी चाहिन्छ । त्यसपछि मात्र शिक्षाको यत्तिको उद्देश्य, सामाजिक उद्देश्य, राष्ट्रिय उद्देश्य र वैश्विक उद्देश्य हासिल गर्न सकिन्छ । यसो भएपछि विकास संस्कृति र सकारात्मकता विकास हुन्छ । सामाजिक प्रवर्तनको आयामिक शक्ति यही हो ।

स्थानीय आर्थिक संरचना निर्माण

पर्याप्त स्थानीय संभावना भएर पनि स्थानीय स्तरदेखि, अझ भनौं घरपरिवार तहदेखि आर्थिक गतिविधि चलाउने काम भएको छैन । लघुवित्त र सहकारीहरू स्थानीय आर्थिक संरचनाका बलिया संभावना आधार थिए, दुःखको कुरा दुवै क्षेत्र समस्यामा परे । धेरै सहकारी गैरसहकारी बने, लघुवित्त 'लघु' लघु भएर बस्न चाहने । घर परिवार तहसम्म फैलिएका संरचनाहरू भण्डै ध्वस्त भए र सामाजिक विश्वास गुमाए । यसले सामाजिक अर्थतन्त्रमा ठूलो क्षति पुर्‍याएको छ । यस्तो देखिएको भन्दा नदेखिएको, भावनात्मक क्षति ठूलो छ । घर परिवार, गाउँबेसी, स्थानीय स्तरबाट आर्थिक संरचना निर्माण नगरे समृद्धिको सपना धकेलिइ रहन्छ, संघीयता संस्थागत हुँदैन । त्यसैले सहकारीलाई व्यापक पुनर्वोध गर्नेगरी समुदायको स्रोत, संभावना, श्रम त्यही अभ्यास गरेर उपयोगिता सिर्जना गर्ने अभियान चाल्नु पर्दछ । यसका लागि विद्यमान संरचना (नियामक र अभियान) मा भर पर्न सकिदैन, आमूल परिवर्तन नै चाहिने भएको छ । सहकारी शिक्षा, स्वनिर्णय, सदस्य केन्द्रियता, लगानी तथा कारोबार क्षेत्र निर्धारण, विषयान्तरमा नियमन, नेतृत्व र जवाफदेहिताको संरचना परिवर्तन आवश्यक छ । भुल्लै नहुने कुरा यस्ता संरचनामा लुकेको स्वार्थ (हिडेन एजेण्डा) मा परिचालित हुने अवस्था आउने दिनुहुन्न । व्यक्तिगत नाफा कमाउनेहरू कम्पनीमा जानुपर्छ, सामुहिक समृद्धिका लागि सहकार्य गर्ने पवित्र भावना भएकाहरू सहकारीमा रहनु पर्दछ । राजनीतिबाट यसलाई अछुतो राख्नुपर्छ । सदस्य व्यवसाय सदस्यकै हुनेगरी शुद्ध राख्नुपर्दछ । आन्तरिक स्वनिर्णय र बाह्य सघन नियमन, सदस्य विवेचना र निरानी र प्रणालीको पूर्ण पारदर्शिताका लागि तहगत सरकारको नीति निर्माताहरू एकै विन्दुमा उभिनु पर्दछ । संस्थाहरू खेलाचीमा निर्माण गरेर समाज, अर्थतन्त्र र राष्ट्रलाई अल्मल्याउनेप्रति कठोरता चाहिन्छ । सामुदायिक संस्था र समूहहरू परिचालनमा स्थानीय सरकार सक्रिय हुनुपर्दछ । स्थानीय सरकार अब वित्तीय समानीकरण लगायतका अनुदान र राजस्व हस्तान्तरण प्राप्तिको घेराबाट माथि उठ्ने स्थानीय अर्थतन्त्र निर्माणमा सक्रिय हुनु पर्दछ । यो स्थानीय सरकार हो, केन्द्रीय सरकारको स्थानीय शाखा होइन ।

सरकारी वित्त व्यवस्थापन

सरकारी बजेट कहिले पनि वास्तविक भएन । लेखाङ्कीय ढाँचाबाट मात्र बजेट तर्जुमा हुने शास्त्रीय परिपाटीलाई परिमार्जन गरी अर्थतन्त्रलाई गतिशील बनाउने गरी बजेट तर्जुमा तथा कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ । बजेटमार्फत जारी हुने आर्थिक नीति अर्थतन्त्र चलायमान बनाउन निजी तथा संस्थागत क्षेत्रको लगानी उत्पादन र रोजगारी सिर्जनामा केन्द्रित हुने व्यवस्था गर्नु पर्दछ । आवधिक योजनाले करिव ७० प्रतिशत सार्वजनिक क्षेत्रभन्दा बाहिर (निजी ६७.५ तथा सहकारी २.५ प्र) बाट लगानी हुने प्रक्षेपण छ । तर बजेटका नीति कार्यक्रमले तिनलाई सम्बोधन गर्ने गरेका छैनन् । समीक्षा तथा सहजीकरणमा यी क्षेत्र कार्यसूचीमा पर्दैनन् । राष्ट्रिय विकास समस्या समाधानको बैठकमा यी क्षेत्रको समस्या वा नियमनको विषयले प्रवेश पाउने गरेको छैन । त्यहाँ केवल सरकारी खर्चको मात्र चर्चा हुन्छ । यसर्थ बजेट मार्फत घोषणा गरिने नीतिको समीक्षा र कार्यान्वयन सहजीकरण गर्ने नियमित व्यवस्था चाहिन्छ ।

बजेट निर्माण प्रक्रियामा आमूल परिवर्तन आवश्यक देखिन्छ । पहिलो परिवर्तन राजस्व परिचालनको लक्ष्य र व्यावसायिक सदाचारितपूर्ण राजस्व प्रशासनमा आवश्यक छ । दोस्रो परिवर्तन वैदेशिक सहायता परिचालनमा आवश्यक देखिएको छ । विगत वर्षहरूको बजेट विश्लेषण गर्दा अनुदान क्रमशः घट्दै आएको छ । आयोजना निर्माण, तथ्याङ्कीय आधार स्थापना सहित अनुदानको नयाँ स्रोतहरू पहिचान गरी परिचालन गर्नु जरुरी छ । राम्रो तयारी र संवाद क्षमता भएमा Climate Dedicated Fund (GCF, CIF, GEF LDC Fund, Adaptation Fund, Voluntary Mechanism) लगायत पेरिस जलवायु वित्त संयन्त्र र हालै कोप २९ मा प्रतिवद्धता जनाइएको हानी नोक्सानी (L&D) को संयन्त्रबाट अनुदान र प्रविधि लिन सकिन्छ । न्यून पूर्ति गर्न परिचालन हुँदै आएको ऋणमा बाह्य तर्फको ऋणलाई विगत तीन वर्षदेखि आन्तरिक ऋणले उछिन्दै आएको छ । चालु आर्थिक वर्षकै कुरा गर्दा पनि रु. ५४७ अर्बको खुद घाटापूर्तिमा आन्तरिकतर्फ रु. ३३० अर्ब र बाह्य तर्फ रु २१७ अर्ब अनुमानित छ । यसले पनि बजेट संरचना र प्रक्रियालाई आर्थिक नीतिको लक्ष्य अनुरूप बदल्न पर्ने आवश्यकता देखाएको छ । नकारात्मक बचत परिचालनको समस्या पनि घटाउन सकिएको छैन । बजेट अन्तर्गतका कार्यक्रम/परियोजना अकोषित हुने व्यवस्था गरिनुहुन्न । प्रायगरी रुपान्तरणकारी, राष्ट्रिय गौरवका जस्ता रणनीतिक महत्वका आयोजना अकोषित/अर्द्धकोषित हुँदै आएका छन् । स्रोत निश्चित नभएसम्म आयोजनामा हात हाल्ने प्रवृत्ति रोक्न संसदीय निगरानी चाहिन्छ । बजेट समष्टिगत अनुशासनमा रहनुपर्दछ । अनिमात्र त्यो वैध नीति संयन्त्र बन्दछ ।

बजेट सुधारको अर्को क्षेत्र विनियोजन न्यायका लागि विनियोजन मापदण्ड निर्धारण हो । बजेट मार्फत लगानी हुने सरकारी साधनले भूगोल, प्रदेश, विषय क्षेत्र, वर्ग, जनसंख्या र स्थानका लागि न्याय गर्नु पर्दछ । राज्य आफै समन्यायिक संयन्त्र हो भने बजेट त्यसको माध्यम । सुगम र नीति प्रभावी स्थान/क्षेत्रमा अत्यधिक लगानी हुने र दूरदराज र आवाज सिंहदरवारसम्म त्याति नआइपुग्ने क्षेत्रमा

अति न्यून विनियोजन हुने, विनियोजन भएको रकम पनि आर्थिक वर्षको अन्तिम चौमासिकतिर रकमान्तर हुने वा खर्च नगर्ने प्रवृत्तिले विनियोजन न्याय गर्दैन । नेपालको बजेट कार्यकारी बजेट भएकोले बजेटको अन्तरवस्तुलाई संसदले यताउता गर्न सक्दैन । विनियोजन न्याय कायम नहुँदा इलाम र बाजुरा, दार्चुला र रुपन्देही, गोरखा र चितवन विकास सम्बन्धमा टाढिएका छन् । यसर्थ अति महत्वका रणनीतिक महत्वका आयोजनालाई बाहेक (त्यहा पनि औचित्य पुष्टि गरेर) अन्य आयोजनाका लागि मानव विकास सूचकाङ्क, जनसंख्या, भौगोलिक क्षेत्रफल, सेवा प्रवाह (श्रम, निर्माण वस्तु) को लागत र सम्बन्धित आयोजनको घनत्व प्रत्येकलाई २०, २० अङ्कभर दिइएर कम्पोजिट भ्यालु निकाली त्यसको आधारमा साधन विनियोजन गर्ने प्रक्रिया व्यवस्थित गर्दा स्रोतमाथि हुने अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा अन्त हुन्छ र रोटी सानै भएपनि त्यसोको भागबण्डामा सबैको चित्त बुझ्छ ।

बजेट सुधारको अर्को क्षेत्र स्रोत समितिमा छ । बजेटलाई वास्तविक र न्यायपूर्ण बनाउन नीति योजनाको प्राविधिक नेतृत्व गर्ने राष्ट्रिय योजना आयोग अध्यक्ष, खर्च व्यवस्थापनमा रहने महालेखा नियन्त्रक, स्रोत परिचालन गर्ने अर्थ सचिव र सरकारी निक्षेप अनि भुक्तानी पत्र स्वीकार्ने नेपाल राष्ट्र बैंकका गर्भनर भएको स्रोत समितिको प्राविधिक समितिको व्यवस्था गरिएको हो । तर यस समितिले विषयगत निकायलाई सीमा विभाजन गर्दा सम्बन्धित निकायसँग परामर्श लिने गर्दैन र तजविजी आधारमा सीमा वितरण गर्दछ । यसले गर्दा बजेट सीमा जहिले पनि अवास्तविक हुन्छ, निकायले अपनत्वमा लिने गर्दैनन् । परिणामतः बजेट कार्यान्वयन (पूँजीगत खर्च) प्रभावकारी हुँदैन । बजेट प्रक्रिया सुधार गर्न २०७२ बाट एलएमविआइएसमा क्रियाकलाप प्रविष्टि गर्ने प्रचलन छ । यसको डिजायन र नियन्त्रण योजना आयोगमा हुने आशय थियो । तर यो अर्थ मन्त्रालयमा राखिदा यसलाई अर्थमन्त्रालयले मन्त्रालयलाई नियन्त्रण गर्ने हतियार सम्झिएको छ भने यसैका कारण विषयगत मन्त्रालय/निकायहरू अर्थ मन्त्रालयबाट डिमोरलाइज्ड भएको महशुस गर्दछन् । एलएमविआइएसलाई नियन्त्रणभन्दा पनि सहजकारी संयन्त्र बनाइ लेखा उत्तरदायी अधिकृतलाई नतिजामा जिम्मेवार बनाउने प्रणाली बसाउनु पर्दछ ।

बहुराष्ट्रिय संस्थासँग सहकार्य

नेपालमा उच्च व्यापार घाटा छ । दैनिक उपभोग्य र खाद्य बस्तुदेखि विलाशी बस्तु समेतको आयातले अन्य अर्थतन्त्रसँग नेपालको अन्तरसम्बन्ध (टर्म्स अफ ट्रेड) अनुकूल छैन । दैनिक रु ३.९६ अर्ब व्यापार घाटा छ । १७० मुलुकसँग व्यापार हुँदा १३४ सँग घाटा छ । ठूला व्यापारिक साभेदारसँग ठूलो घाटा छ । प्रमुख व्यापार साभेदार भारतसँग रु ९ खर्ब जति घाटा छ । बस्तु तथा देश विविधकरण भएको छैन । आयातमा उच्च मूल्यका प्रशोधित वस्तु र निर्यातमा कम मूल्यका र अर्द्धप्रशोधित वस्तुहरूको बोलबोला छ । व्यापार लागत निकै उच्च छ । भारतमार्फत व्यापार गर्दा उत्पादनको ९५ प्रतिशत जति र चीन मार्फत व्यापार गर्दा २११ प्रतिशत जति ढुवानी लागत लाग्ने गर्दछ । इकोनोमी अफ स्केलका

कारण नेपाली उत्पादनहरू प्रतिस्पर्धात्मक क्षमतामा कम देखिएका छन् । यस अवस्थामा कर्पोरेट गुरिल्ला गतिमा कुदिरहेका व्यापारिक जाइन्टहरूसँग सहकार्य गरी नेपाली उद्यमी/व्यवसायीले सहकार्य गर्दा नेपालका उत्पादनले सजिलै विश्व बजार पाउने र अन्यत्रका स्तरी एवम् किफायती वस्तुले नेपालमा एकै माध्यम र स्थलबाट व्यापार गर्ने थिए । यसले व्यापार व्यवसायको आवद्धता र प्रविधि पुँजी प्रवाहलाई पनि सहज पार्ने थियो । जस्तो कि भाटभटेनी र वालमार्टबीच सहकार्य हुनसक्छ, तेल आपूर्तिकर्ता र ब्रिटिश सेलबीच सहकार्य हुनसक्छ । यो प्रक्रियाले गति लिएपछि समय समयमा छिमेकीहरूसँग रहने राजनीतिक कारणको व्यापारिक व्यवधान पनि घट्ने थियो । किनकि यस्ता बहुराष्ट्रिय कम्पनीले ती छिमेकी र हामीकहाँ समान सहकार्य गर्दछन् ।

दिगो विकास लक्ष्य

सन् २०३० सम्म विश्वलाई गरिवमुक्त, सुशासित, सुशिक्षित, सुसंस्कृत बनाउने गरी स्थापित गरिएको दिगो विकास लक्ष्य विकासको पन्ध्रवर्षे मार्गचित्र हो, जहाँ हामीले पनि सबै मलुकहरूले प्रतिबद्धता जनाएका १७ लक्ष्य, १६९ सहायक लक्ष्य पूरा गर्न २३७ मापनयोग्य र एकदम अघि बढी हामीले २५७ सूचकहरू थप गरी कार्ययोजना बनाएका छौ ।

दिगो विकास लक्ष्य कार्यान्वयनको दुईतिहाइ समय बितिसकेको तर उपलब्धि लक्ष्यभन्दा निकै टाढा रहेकोले कार्यान्वयन रणनीति परिमार्जन गर्नु आवश्यक देखिएको छ । जस्तो कि गरिबीका स्वरूपहरू वर्दलिएका छन्, नयाँ स्वरूपको गरिबी देखिएको छ (लक्ष्य १) । खाद्य जोखिम बढेर गएको छ (लक्ष्य २) । पटक पटकका महामारीले राष्ट्रिय स्वास्थ्य प्रणाली निर्माणको माग भएको छ (लक्ष्य ३), शिक्षा भन्ने सीपविहीन भएको छ (लक्ष्य ४), महिला हिंसा घट्न सकेको छैन (लक्ष्य ५), आर्थिक बृद्धि (लक्ष्य ८) निकै सुस्त छ, असमानता खासै न्यूनीकरण भएको छैन (लक्ष्य नं १०), बायुमण्डलमा तापमान बढेको छ (लक्ष्य नं १३), सुशासन (लक्ष्य १६) को स्तर कमजोर देखियो । सबैभन्दा महत्वपूर्ण कुरा लक्ष्य कार्यान्वयनको क्षमता, बाह्य साभेदारी र सहकार्य (लक्ष्य १७) को स्थिति नाजुक छ । आफैले प्रतिबद्धता जनाएका कुरामा विकास साभेदार इमानदार देखिएका छैनन् ।

दिगो विकास लक्ष्य पूरा गरी समृद्धिको यात्रामा अघि बढ्न राष्ट्रिय तहमा केही काम विशेष सक्रियताका साथ गर्नु आवश्यक छ ।

(क) सार्वजनिक स्वास्थ्य प्रणालीको सदृढीकरण : नेपालको स्वास्थ्य प्रणाली (Public health system) एकदमै कमजोर रहेको कुरा कोभिड महाविपदका समयमा देखियो । यसर्थ स्वास्थ्य उपचार प्रणालीको सुदृढीकरण, संरचना तथा जनशक्ति विस्तारका साथै कठोर निगरानी पद्धति बसाउनु आवश्यक छ । साथै अर्कोतर्फ जनस्वास्थ्य प्रतिचेतना र पूर्वसावधानका कार्य जस्तो कि खाद्य तथा पोषण नियमन, पशु स्वास्थ्य प्रणालीमा सुधार, जीवन शैली सुधार (Curing lifestyle related and chronic diseases), विषादि र

रासायनिक वस्तुको नियमन (Pesticides and chemical control), मानसिक स्वास्थ्य अभिमुखीकरण (Mental health and suicide risk control), अप्राकृतिक विउ नियन्त्रण (GMO legislation), हावा, पानी तथा पर्यावरण सधारमा आक्रामक कार्य जरूरी छ ।

- (ख) गरिबी निवारण : सबै स्वरूप र स्थानको गरिबी अन्त्यको काम निकै चुनौतीपूर्ण रहेकोले संघीय सरकारले गरिबी पहिचान (आधार: आय वा Inclusion, Exclusion वा अन्य तरिका), गरिबीको कारण पहिचान, गरिबी निवारणका उपाय निर्धारण, तहगत सरकार र अन्य क्षेत्रको भूमिका निर्धारण, सेवा र गरिबीको आवद्धीकरण, विकास नीति कार्यक्रम निमानवीकरण हुनबाट रोक्ने काम र भरपर्दो गरिबी सूचना प्रणाली स्थापना गर्नु पर्दछ । साथै निजी तथा सामुदायिक क्षेत्र, अन्तराष्ट्रिय पात्रहरूबीच प्रतिवद्धतामा परिचालित हुनुपर्दछ ।
- (ग) सामाजिक समावेशिता र जनसंख्या व्यवस्थापन : सामाजिक र सहभाव र विविधता (Social cohesion and respect for diversity), जनसंख्या व्यवस्थापन, सीमान्तीकरण र किनाराका वर्ग लक्षित सशक्तीकरण कार्यक्रम, रोजगारी र सामाजिक सुरक्षा, विश्वव्यापीकरणका नकारात्मक असर न्यूनीकरण र सामाजिक सेवा सुधारका कार्यहरू उच्च सक्रियतामा सञ्चालनमा ल्याउनु पर्दछ ।
- (घ) नीति सहभावीकरण (Policy harmonization) : यस अन्तर्गत SDGs अनुरूपका नीति तर्जुमा, नीति कार्यक्रम निर्माणमा सरोकारवालाको सहभागिता, नीति समन्वय र नीति समीक्षाको आवधिक विधिमा सार्वजनिक निकायहरू कठोर सक्रियतामा रहनु पर्दछ ।
- (ङ) क्षमता विकास: दिगो विकास लक्ष्यहरूको कार्यान्वयनका

लागि तहगत सरकारको क्षमता विकास, कार्यसम्पादन व्यवस्थापन, तालिम तथा विकास, सम्वाद क्षमता र आयोजना व्यवस्थापनका कार्यहरू योजनावद्ध रूपमा गरिनु पर्दछ ।

- (च) कार्यान्वयनको द्रुतगतिका अभ्यास : दिगो विकास लक्ष्य सबै उक्तिकै महत्वका छैनन् । अति महत्वपूर्ण तर कार्यान्वयनमा निकै विषयान्तर (Out of track) भएका लक्ष्य पहिचान गरेर ती लक्ष्यहरू समयमा नै प्राप्त गर्ने द्रुत कार्य खाका (SDG Acceleration Framework) तर्जुमा र कार्यान्वयन गर्नु आवश्यक छ । ती लक्ष्य पूरा भएमा अरु पनि पूरा हुने संभावना रहन्छ । SAF मा जानुपर्ने प्रमुख लक्ष्यहरू :

- लक्ष्य १ (सबै स्वरूपको गरिबी अन्त्य)
- लक्ष्य २ (खाद्य तथा पोषण सुरक्षा)
- लक्ष्य ८ (आर्थिक वृद्धि र मर्यादित रोजगारी)
- लक्ष्य १६ (संस्थाको सवलीकरण र सुशासन)

आर्थिक नीतिको कार्यमूलक संयन्त्र

आर्थिक नीतिका प्रमुख स्तम्भका रूपमा रहेका बजेट (वित्त नीति), मौद्रिक नीति, बाह्य क्षेत्र नीति र संचरणात्मक संयन्त्रको सहसम्बन्ध सवलीकरणका लागि अर्थमन्त्री, राष्ट्रिय योजना आयोगको उपाध्यक्ष र नेपाल राष्ट्र बैंकको गभर्नर क्रियाशील सम्बन्ध स्थापना हुनु पर्दछ । यी पदाधिकारी नै आर्थिक नीतिका प्रमुख नीतिशिल्पी हुन् यिनीहरूको इमान्दारीपूर्ण सक्रियतामा देशको अर्थतन्त्रले गति पाउने हो । यी तीन पदाधिकारीले निरन्तर सूचना संग्रहण, अर्थतन्त्रको संकेत लिने, एक नीतिको अर्कोमा पर्ने साइड इफेक्ट विश्लेषण गर्ने र आवश्यक हस्तक्षेप/सहजीकरण गर्नु पर्दछ । यो टेक्नोपोलिटिकल संयन्त्रको जागरुक सचेततामा अर्थतन्त्र चलायमान हुन्छ, जसको अहिलेसम्म अभाव छ । (@mainaligopi)

Ensuring Effective, Reliable and Economic Flights in Remote Regions

Binod Prasad Neupane*



Instance 1

In a cold morning of mid-December, 2024, we were roaming around the Jumla Civil Aviation Office (CAO), we saw a dozen of people waiting in a queue in front of an airline's office. We were amazed seeing people waiting for hours in a freezing temperature to get tickets from Jumla to Nepalgunj. Later on, in the midday when we were ready for boarding, those people were arguing with the station In charge of that airlines because the flight has canceled due to technical reason. Most of the people were women and elderly, complaining about their sickness and urgency. Neither the airlines nor the airport staffs could help them, they were helpless, because it was beyond their capacity.

Instance 2

On the next day at Nepalgunj CAO, when we were waiting for our flight to Kathmandu from Nepalgunj, station In charge of the same airlines company, which canceled flight to Jumla yesterday, was complaining about low occupancy. There were only 2 passengers available from Nepalgunj to Jumla. Due to passenger load factor, airlines was not willing to operate flight to Jumla again. And, the fate of those needy people at Jumla was not different than the day before.

These two instances within 24 hours, made us serious to think about the reliability of remote domestic flights. As a regulator and service provider of aviation sector, Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN), urgently need to develop sustainable aviation policy to ensure reliable air service in the remote airports. Jumla is not only example of irregular air service, there are many other airports which suffer similar phenomenon. Reasons might be weather challenge, technical problem, load factor or other lucrative routes in the priority of airlines; remote regions are always in vulnerable condition regarding the availability of effective and economic air services.

Global trend of air transport

In the last five years, global air traffic has been fluctuating from 4.5 billion passengers in 2019 (Pre COVID-19) to 1.8 billion in 2020. Then it continued to grow slightly to 2.2 billion in 2021 and rapidly took recovery to 3.3 billion in 2022. It surpasses the 4.2 billion passengers in 2023 and estimated to achieve the height of 5 billion in 2024.

Table 1: Global air traffic

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Estimated)
Passengers (Billion)	4.3	4.5	1.8	2.3	3.3	4.2	5.0
Departures (Million)	37.8	38.3	20.3	24.2	29.8	35.3	38.7

Source: International Air Transport Association, 2024

* Director, CAAN

It is estimated that scheduled passenger traffic will grow from 4.5 billion in 2019 to 10 billion by 2040 while the number of aircraft departures is expected to rise from 38.3 million in 2019 to 90 million in 2040. Aircraft deliveries are expected to be 1220 between 2019-2036 which translates to an average of 72 aircraft deliveries per annum.

Regional trends

A report published by International Civil Aviation Organization (ICAO) has estimated that in 2024 air traffic in the Asia Pacific Region would be increased rapidly. Passenger traffic was 1.56 billion in 2019 (Pre COVID-19). The APAC region saw the largest passenger recovery in 2023, with international traffic climbing 41.6% from 2022 and reaching 88.6% of 2019 levels. Domestic traffic also rose 30.4% compared to the previous year. APAC is the fastest growing among the regions, 66% of the increase in passenger numbers between 2023 and 2043 will be from Asia-Pacific.

The growth in the industry has been supported by the growth and expansion in airports, Air Navigation Systems, Aviation Training Organizations, Aircraft maintenance organization and Air Operators. Tourism arrivals for Asia are expected to recover to their pre-pandemic levels in 2025 and rise by 4.7 percent from 2019.

Air traffic in Nepal

Nepal has continuously recorded Passenger traffic increase from 4.96 million in 2014 to 7.32 million passengers in 2019. Due to Covid-19 pandemic, it reduced to 2.56 million in 2020 and sharply increased to 5.03 million in 2021. Passenger traffic passed its pre Covid level in 2022 reaching the new height of 7.95 million. In 2023, passenger traffic in Nepal was recorded 9.2 million and by the end of 2024 it is estimated to pass 10 million.

Traffic increase has been due to increased domestic passengers: more people have started using air transport as their preferred mode of transport, opening of new airport and upgrading of domestic airports, increase in tourists and more Bilateral Air Service Agreements (BASAs) signed between Nepal and other states. Other factors include growth in economic activities and opening of the night landing facility at 10 airports including newly operated Gautam Buddha International Airport (GBIA) and Pokhara International Airport (PIA).

Nepal's domestic airlines fleet is set to witness continuous growth in the coming years. This expansion is fueled by new orders from leading carriers like Buddha, Yeti and Shree Airlines. In STOL sectors this can be surged due to the expansion of touristic centers. Expansion and upgradation work of major highways might take decades, construction of all seasoned road in the remote and hilly region seems far beyond the decades. This is the reason behind Nepal's aviation industry would be geared up to meet surging demand in the coming years.

Air transport sector contribution to Nepal's economy

IATA report published in 2023 has shown that, In Nepal 12,100 people are directly employed in aviation, generating USD 256.9 million of economic output (0.6% of GDP). Additional benefits are generated by the wider supply chain, employee spending, and tourism activities contributing a total of USD 1 billion to GDP and 381,200 jobs. Tourism supported by aviation contributes USD 542.2 million to GDP and employ 260,900 people. International tourists to Nepal are estimated to contribute USD 633.7 million annually to the economy through the purchase of goods and services from local businesses.

Table 2: GDP contribution and employment by aviation industry

Sector		GDP contribution (Millions USD)	Employment (No.)
1	Airlines	207.2	7,000
2	Airports, ANSP, Civil manufacturing	49.7	5,100
3	Tourism supported by aviation	542.2	260,900

Sources: Oxford Economics, 2023

The cost of flying impacts the magnitude of the benefits that can be generated by air travel. In the past 50 years flight costs have decreased by 70% globally, making air transport more accessible. The average real air fare in Nepal decreased by 37% between 2011 and 2023, with the local population now need to work 38.6 days to afford a plane ticket (IATA Report, 2023). This reveals the hardship of common people to fulfill the dream of flying in Nepal. In this condition, government intervention is needed to ensure efficient and economic air transport facility to the remote regions, isolated communities and noncommercial routes.

Airport operation in Nepal

In Nepal, there are 53 airports (International 3 and domestic 50). CAAN report 2023 shows that 21 domestic airports are not in operation. 32 airports are in operation but 10 of them are operating with less than 365 flights in a year. Regular operation of remote airports is the greatest challenge at this time. Future of tourism and aviation depends on the policy initiatives taken by the government and efforts made by CAAN to operate these unserved and underserved airports.

Airports not in operation

- | | | |
|----------------|---------------|-----------------------|
| 1. Baglung | 2. Chaurjhari | 3. Darchula |
| 4. Dhorpatan | 5. Palungtar | 6. Jiri |
| 7. Kangeldanda | 8. Kalikot | 9. Khiji Chandeshwori |
| 10. Langtang | 11. Lamidada | 12. Masinechaur |
| 13. Meghauli | 14. Rolpa | 15. Rumjatar |
| 16. Syangboche | 17. Tikapur | 18. Mahendranagar |
| 19. Manang | 20. Doti | 21. Baitadi |

Airports operated less than a flight per day

- | | | |
|-----------------|---------------|---------------|
| 1. Taplejung | 2. Bhojpur | 3. Sanfebagar |
| 4. Dang | 5. Thamkharka | 6. Bajhang |
| 7. Khanidada | 8. Resunga | 9. Ilam |
| 10. Rukum Salle | | |

Source: CAAN Report 2023

It is known fact that in the past these airports were the lifeline of transportation for years when there was no road connectivity. Air transport was the only means of transportation to those people who living in the hilly and mountainous region. Besides, they still possess immense potentiality to tourism sector development; for trekkers, mountaineers and nature lovers these airports are the gateway to enter the land of Himalayas.

Decades after the government efforts of connecting remote regions by road networks, quality of road transport in most part of the mountainous country is poor. It has frequently been affected by weather challenges like flood, landslide and other natural calamities. The poor quality of road transportation always demands regular air transportation for the people living in difficult terrain. Since it is the fastest mean of connectivity, it always remains as the lifeline of remote regions to connect with the big cities to get education, health and other facilities.

How to ensure air connectivity in remote region?

There is strong link between air connectivity and economic growth and development. The need for connecting people and markets is part of national policies. Every Nation should effectively promote appropriate mechanisms to establish reliable air services to remote areas. Without government support, remote areas always excluded under normal market condition. It's because, all routes are not economically profitable to the airlines.

We find many regions, communities or routes where free market conditions would not facilitate the development of proper transport connections. This is due to the inherent nature of air transportation costs, which are subject to high fixed cost of operation, allowing supply only at relatively high levels of passenger transport. Achieving economics of scale is less likely in routes to and from the remote areas. Given the nature of air transport supply, remote regions, isolated communities and noncommercial routes all represent causes for the establishment of policies aimed to provide air connectivity to places that are under normal circumstances would have lacked them.

Air services: social right of isolated communities

It can be defined that air transport services are a social right of inhabitants in remote regions. Constitution itself defines free mobility and easy access for government services as a fundamental right to all the citizens of Nepal.

In developed countries this right is well documented and state ensures the reliable air service to its citizens. In practice Public Service Obligations (PSO) in Europe and Essential Air Services (EAS) in the United States of America represent the most documented policies. Many other countries adopt similar policies but there are generally less specific on these policy schemes.

China has established reliable air connectivity to remote areas with big cities focusing on the rights of common people. Chinese government has effectively implemented airport subsidy scheme for small and medium sized airports supporting aviation and tourism development in ethnic minority area, poor or remote regions with inconvenient land transportation.

India has set good example of market driven scheme in the name of *Ude Desh Ka Aam Nagarik* (UDAN). It aims to improve air connectivity to remote and regional areas of India

by expanding connectivity from unserved and underserved airports. UDAN is the ambitious program of the central government of India which aims to enable common people to access air travel with affordable rates, specifically targeting tier-2 and tier-3 cities.

Policy to develop air services in remote areas

A varied set of policies have been implemented around the world to support air services in the cases where commercial operations by airlines are not viable. Although they all have a similar philosophy- providing air connectivity to the inhabitants of remote areas, implementation pattern is different among nations.

Policy specific objectives differ widely across the known experiences among nations. In some cases, the priority is to guarantee lifeline services, in areas with difficult terrain or weather, where land transportation is not a real option. In other cases, the focus is to guarantee the connection with the national air transport system, in places that are not able to generate sufficient demand to attract commercial service by airlines. After reviewing experience worldwide, we group these policies in the following four categories:

1. Route based policies
2. Passenger based policies
3. Airlines based policies
4. Airport based policies

Some countries have combination of these policies addressing air connectivity in remote regions, isolated communities and noncommercial routes.

1. Route based policies

The most widely used instrument to provide connection to isolated communities worldwide is the imposition of Public Service Obligations (PSO) in specific routes. This policy option has been implemented in countries where the aviation market is fully deregulated. Noncommercial routes are classified by the government and special subsidies are provided to the operators based on their flights and occupancies.

2. Passenger based policies

The use of discounts to residents in remote regions (that may be embedded in PSO contracts or not) is another policy that can be used by countries. Discounts to residents can be embedded in the public service obligation or they may be granted through a specific law.

3. Airlines based policies

Social service provided by state-owned airlines constitutes another policy to support air service in remote regions. Several countries have guaranteed air service in unprofitable routes through a state-owned airline.

4. Airport based policies

It is a carrier-based incentive scheme. State provides airport fees discount and subsidies to airports. Regarding airport programs we can differentiate between incentives to launch new routes that are channeled through airports and subsidies for expanding or improving the capacity of the infrastructure.

Experience of policy implementation in Nepal

A. The National Aviation Policy 2050 (1993)

The National Aviation Policy was formulated in 2050

(1993), it put forward the vision to develop air transport system by enhancing the participation of the private sector based on the concept of open sky policy. It also envisaged for making air services safe, reliable, standard, easily available, accessible for the general public. It also emphasized on the institutional and legal improvements of the Nepal Airlines Corporation (NAC). It strongly suggested to convert NAC into an efficient, reliable, creditable and business service provider organization and to enhance its capacity. In order to increase the access of the corporation investment from the private sector will also be encouraged and its service will be expanded by increasing the number of aircraft.

Though the goal of aviation policy in Nepal was in line with the universal practices, it could not be implemented in favor of the isolated communities and inhabitants of remote region. Neither air service is easily available and accessible for the general people nor NAC, the state-owned airlines, can expand its service to noncommercial routes increasing the number of aircrafts.

B. Civil Aviation Regulation, 2058 (2002)

The government of Nepal has introduced Remote Area Air Service Operation Fund (RAASOF) in Civil Aviation Regulation, 2058 (2002). It is established to provide grant for the deficit amount to the aircraft making the flight in remote areas where the road transport has not been reached. Airlines which operates flights collecting tourist fare (Dollar fare) from the foreigner in the domestic flight should deposit the prescribed amount in the fund:

- a) At the rate of 4 USD per foreign passenger in mountain flight
- b) At the rate of 2 USD per foreign passenger in other sector
- c) The charter aircraft and helicopter should have to deposit at the rate of 2% of the amount received from the charter flight.

The collection and distribution pattern were briefly introduced in the regulation. The amount should have to be deposited within 21 days from the date of flight. The utilization of fund should be done by CAAN to secure effective and economic air service in remote region under the procedures approved by the government. Under this provision of Civil Aviation Regulation, government had approved Remote Area Air Service Operation Fund Manual in 2058. It was functioning for short time only. Due to procedural difficulty this fund was not successfully operated. Efforts made by the government was vanished with no positive results. Failure of RAASOF, has been creating setback to the inhabitants of isolated communities for years.

The data of air service availability to remote region in the last two decade shows the worsening picture of air transportation in difficult terrain. In an average, 3 to 4 airlines companies are operating average 2 aircrafts in the remote regions. Most of the time, private airlines are in search of foreigners to sustain in the competitive environment. It's because they are struggling in aviation industry due to minimum return from noncommercial routes. This gap must be fulfilled by the government to ensure effective and economic flights. Private airlines are demanding Viability Gap Funding (VGF) scheme to bridge the gap between the cost of operations and expected revenue to continue flights on regular basis.

How to implement RAASOF to secure reliable air service in remote regions?

As envisaged by the National Aviation Policy and Civil Aviation Regulation, RAASOF has to be made easier and practical. Timely revisions should be made to resolve procedural difficulty. It must be implemented in collaboration with the government (both the central and local level), CAAN and airlines operators. Past experiences regarding the difficulty in collecting fund and providing it to the operators should be made trustworthy and transparent.

Suggestions

1. RAASOF framework must focus on market-driven air route scheme. Interested airlines, based on their assessment of demand on particular routes, submit proposal regarding passenger air fare subsidy at the time of bidding. Airlines which demands least compensations in bidding, should be awarded for given period. They should operate minimum approved flights on regular basis.
2. At present, RAASOF sources of income is limited. It is difficult to fulfill the compensation to all remote routes with this narrow fund base. Native passengers have not been included to contribute in the regulation. A regular minimum amount must be raised from trunk route and mountain flight passengers. Necessary amendment should be made to include native passengers in order to widen RAASOF sources of income.
3. Aircraft Operation Fund (AOF), which has been remained

as restricted fund since years should be utilized to operate unserved and underserved airport in remote regions.

4. Enhancing airport infrastructure, streamlining subsidies, addressing operational constraints and promoting provincial air travel awareness need attention to ensure reliable air service through RAASOF in remote regions.
5. Taxes on aviation fuel need to be reduced especially to the remote routes. Reduction in aviation fuel should be made a part of government subsidy to the airlines.
6. Developing a competitive and viable provincial aviation ecosystem focusing on tourism destinations of remote regions is equally important. Ministry of Culture Tourism and Civil Aviation has recently taken initiations to link the central with provincial tourism bodies. Integrated framework must be developed to collaborate 3 tiers of government to ensure effective and economic flights.
Central government should provide compensations in the form of VGF to airlines for losses due to low fares and low occupancies. The provincial government should contribute on security, electricity and fire fighting facilities. At the same time, CAAN should wave off airport fees including Landing, Parking and Navigation (LPN) to make flights in remote regions effective and economic.
7. At last, but not the least, everyone should be ready to think empathetically to heal the wounds of isolated communities. It must not be the table talk exercise but urgent policy intervention.



Chandragadhi Airport



१. सन्दर्भ

धर्म स्वभाव हो, प्राकृतिक स्वभाव । धर्मगुरुको प्रवचन, शास्त्रलेखन र धर्म नै अनुशासनको रूपमा स्वीकार गर्न थालेपछि 'धर्म' विधानको रूपमा पनि विस्तारित भएको पाइन्छ । सीमित व्यक्तिहरूको स्वार्थ गासिएपछि र धर्मलाई प्राकृतिक गतिबाट बिमुख पारिने थालेपछि धर्मले सामाजिक चरित्र निर्माणभन्दा पनि सीमित व्यक्तिहरूको स्वार्थकेन्द्रित हुने अवस्था सिर्जना भएको देखिन्छ ।

सिद्धान्ततः धर्मले समाजलाई सुधार र समृद्ध बनाउनुपर्छ भन्छ । व्यवहारमा त्यसो हुन सकेको पाइदैन । पुजा, प्रथा र परम्परा जस्ता कुराहरू धर्ममा जोडेर धर्मलाई व्यापारतर्फ उन्मुख गराउन खोजेको देखिन्छ । बजार र व्यापारका निश्चित मूल्य, मान्यता र दृष्टिकोणहरू हुन्छन् । बजारले उद्यम, लगानी, श्रम, प्रतिस्पर्धा र प्रतिफलका पक्षहरूलाई प्रणालीगत रूपमा निचोडमा पुर्‍याउने कुरामा जोड दिन्छ । तर, धर्ममा इहलोक, परलोक, पाप, पुण्य, कल्पना जस्ता कुराहरूलाई अघि सारेर केही व्यक्तिहरूले फाइदा लिने र धार्मिक बजार फैलाउन उद्यत भएका देखिन्छन् ।

धर्मभित्र हुने पुजा, प्रथा र परम्पराका क्रियाकलापहरूमा आर्थिक लेनदेनका प्रशस्त क्रियाकलापहरू जोडिएका पाइन्छ । यसले धर्ममा सेवाभाव भन्दा पनि आर्थिक लेनदेन, व्यापार र आर्थिक ठगीको प्रसङ्गले बढावा पाइरहेको छ ।

२. धर्मको नाममा व्यापार

यो लेख धर्मको बिरोध गर्न तयार गरिएको होइन । धर्मको नाममा भइरहेको विकृतिको कारण सीमित पक्षले धार्मिक व्यापारको नाममा लिइरहेका मुनाफा उजिल्याउने मात्र हो । धर्ममा दान दक्षिणाको ठूलो महत्त्व बताएको पाइन्छ । दान दक्षिणालाई आर्थिक लाभसँग जोडिएको पाइन्छ । दक्षिणाको विधान पुरोहितको लागि गरिएको देखिन्छ । यज्ञ गर्नेले पुरोहितलाई दक्षिणा दिने प्रचलन धर्ममा पुरोहितवादको उदय सँगसँगै भएको थियो । बढी दक्षिणा दिएपछि बढी पाप पखालिन्छ र बढी धर्म मिल्छ भन्ने भावना फैलाइएपछि जतिसुकै पापकर्म गरेपनि दक्षिणा र दान दिएपछि धर्म भइहाल्छ भन्ने भावनाले बढावा

पायो । यसले एकातिर पुरोहितहरू आर्थिक बिटो कुम्ल्याउने माध्यम धर्मलाई बनाउन थाले भने अर्कातिर समाजमा जतिसुकै कुकर्महरू गरेपनि पुजा, पाठ, पुराण सप्ताह जस्ता कार्यहरू गरेर दान दक्षिणा दिएपछि पछि कुनै अप्ठेरोमा परिदैन भन्ने विचारले तीव्रता पाउन थाल्यो । यसले समाजमा आर्थिक अनुशासनहीनता बढेर भ्रष्टाचार, कालोबजारी, लुट, चोरी जस्ता कर्महरू बढ्न थाले ।

हाम्रा धार्मिक मान्यताहरू लेनदेन र लोभमा आधारित छन् । भन्नलाई त धार्मिक व्यक्तिले अरूको लोभ लालच गर्नु हुँदैन भनिन्छ तर धर्म पालना गर्नुको मुख्य ध्येय धन, दौलत, मान, प्रतिष्ठा, इज्जतमा वृद्धि गर्नु हो भन्ने विचार बढाइन्छ । शास्त्रहरू पाठ गर्नाले र पुजा गर्नाले राम्रो प्रतिफल प्राप्त हुन्छ र दान दक्षिणाले धन, मान बढ्दछ भन्ने भ्रम फैलाएको कारण पनि सिधा मान्छेहरूले अनाहकमा आफ्नो सर्वस्व गुमाएका प्रसङ्गहरू पनि सुन्नमा आउँछन् । कयौं धर्महरूमा यो जन्ममा धेरै दान गयो भने अर्को जन्ममा धेरै फल मिल्छ भन्ने भनाई पाइन्छ । यसले मान्छेमा दान दिनुमै समृद्धि प्राप्त गर्ने सरल उपाय हो भन्ने भ्रम पनि बढिरहेछ ।

तीर्थ एवं मन्दिरको वरिपरि विभिन्न बहानामा दान दक्षिणा असुल्नेहरूको बिगबिगी पाइन्छ । धर्मकै नाममा तीर्थमा मिठाई, फलफूल, धूप, दीप, अवरि पनि गुणस्तरहीन भएपनि नाफा कमाउको माध्यम बनिरहेछ । एउटा पुजारी बढी दक्षिणा चढाउनेलाई बढी फूल अक्षता र नैवेद्य प्रदान गर्छ । पवित्र मनले पुजा गर्न तम्सने तर निर्धनको कुनै गणना नै हुँदैन । यसले गर्दा धार्मिक स्थलहरू व्यापार गर्ने थलो मात्र नभै विभेद निम्त्याउने थलो पनि सावित भएका छन् ।

पुजारी र पुरोहितहरू दान दक्षिणा लिएर कल्याणको कार्य गरिदिने मात्र बताउँदैनन् कतिपयले त कसैको शत्रुनाश गरिदिने, रोगनाश गरिदिने भनेर पनि रकम असुल्छन् । यो भन्नु गम्भीर भएको छ । धार्मिक पोशाक पहिरेर, धार्मिक पात्रहरूको भेषमा सजिएर गाँजा भाँगको नशामा भुम्मिएर धर्मको नाममा गाँजा भाड चरेशको व्यापार गर्नेहरू पनि हाम्रो समाजमा कम छैनन् ।

सर्वसाधारणको लागि धर्म आत्मशुद्धिको बल हुन पर्ने थियो

* पूर्वनायव महालेखापरीक्षक, महालेखापरीक्षकको कार्यालय

तर, यो कामनापूर्तिको साधन बन्यो । धर्माधिकारीहरूले प्रत्येक अनुष्ठानको लागि चाहिने साधनहरू नै तोकिएर भन्नु जटिल र सर्वसाधारणको लागि निल्लु न ओकल्नु बनाइदिए । अनुष्ठान नगरे पापको भागी बन्नुपर्ने, गरे तोकिएका स्रोत साधन जुटाउने पर्ने बाध्यता सिर्जना गरिदिएपछि सर्वसाधारणले खाइ नखाई पनि अनुष्ठानको नाममा आफ्नो सम्पत्ति दान दक्षिणामा सिध्याउन थाले । धर्माधिकारीहरूले आफ्ना आवश्यकता र मागहरूलाई धर्मग्रन्थहरूको माध्यमबाट धार्मिक अनुष्ठानको नाममा समाहित गरिदिएपछि सर्वसाधारण र अशिक्षित मान्छेहरू भन्ने मारमा परे । एक ठाउँमा लेखियो पनि एकपटक जजमानले सुनको सट्टा चाँदी दान गरे । त्यो देखेर अग्नि देवताको आँखामा आँसु आयो र बोले मेरो रङ्ग जस्तो दान गर । त्यो सुन दान गर भन्ने सङ्केत थियो । यसरी नानाभातीका कथा बुनेर अरुको किमती सम्पत्ति हत्याउनुमा कहाँ रहन्छ धर्मको गन्ध । धर्म त वर्गविशेषको स्वार्थपूर्तिको साधन बन्यो, त्यसैको लागि देवीदेवता, तन्त्रमन्त्र, स्वर्ग नरक जस्ता तत्त्वहरू खडा गरेर तिनकै आश र त्राशका गथासाहरू बुनेर सिधासाधाहरूको सर्वस्व स्वाहा पारिदिने काम समेत हुन थाल्यो ।

३. भगवानको नाममा कमिशन

कतिपय मान्छेहरूले आफूले चिताएको पुगेमा, आफूलाई धन दौलत मिलेमा, आफ्नो मनकाङ्क्षा पूर्ण होस् भनेर आर्थिक लाभको कमिशन दिने गर्दछन् । त्यो कमिशन पनि साह्रै भ्रष्ट किसिमको हुन्छ । लाखौं रुपैयाँ नाजायज रूपमा कमाउने र त्यसको साटो बीस तीस रुपैयाँ चढाउने प्रवृत्ति व्याप्त छ । यज्ञकर्मले र दक्षिणा चढाउनाले आर्थिक वृद्धि हुन्छ भनेपछि मान्छेमा धार्मिक भावना भन्दापनि अर्थसङ्कलन बढी आकर्षण बनेको छ । अधिकांश मान्छेहरू भगवान भक्तिको अर्थ आफूले केही पाउने हो भन्ने पक्षमा निस्फिक्री अधि बढिरहेछन् ।

धर्म परम्परामा आर्थिक लाभको महत्त्व भक्त र पुजारी दुवैको लागि अत्यधिक छ । अधिकांश ठूला मन्दिरहरू धर्मभन्दा पनि बढी अर्थ, वैभव र ऐश्वर्यका केन्द्रहरू बनेका छन् । त्यस्ता मन्दिरहरूमा चढाइएका सुन, चाँदी, जवाहरात, रुपैयाँ आदि प्रशस्त हुनेगर्छ, त्यही रकम पनि धार्मिक वा सामाजिक कार्यमा खर्च नगरी अधिकांश रकम 'मह काङ्गेले हात चाङ्गे' सावित भएको छ । धर्माधिकारीहरू, पुरोहित, पण्डित, पादरी, फलाहीहरूको ध्यान समाज हितमा जानुपर्ने, समाजका सबै सदस्यको अनुहार उज्यालो हेर्नेतर्फ ध्यान केन्द्रित हुनुपर्नेमा उनीहरूलाई समाजले पालन पोषण गरिदिनुपर्ने, उनीहरूले धर्मको नाममा ऐस आराम र राजशी ठाँटमा दैनिक जीवन चलाउने जस्ता बिडम्बनाहरू बढेका छन् ।

कतिपय मन्दिरका पुजारीहरू मन्दिरलाई व्यक्तिगत जागिरको थलो ठान्दछन् । उनीहरूको दृष्टिमा मन्दिर एउटा धार्मिक पसल

मात्र हो, जहाँबाट उनीहरूले बढीभन्दा बढी मुनाफा कमाउन जरुरी छ । ठूला ठूला मन्दिरहरू धर्माधिकारहरूको लागि ठूला व्यवसाय गर्ने थलो नै सावित भएका छन्, त्यहाँबाट उनीहरू ठूलो आर्थिक लाभ मात्र लिँदैनन् ऐस आराम र इन्द्रलोक भनेर वर्णित सुविधा र सुख लिन पनि पछि पर्दैनन् ।

४. स्वर्गलाई आर्थिक सम्पन्न व्यापारिक थलोको रूपमा चित्रण

भगवान स्वर्गमा बस्दछन् र धर्मात्मा मान्छे मरेपछि स्वर्ग जान पाउँछ भन्ने वर्णनले धार्मिक ग्रन्थहरू भरिएका छन् । स्वर्ग भनेको आर्थिक सम्पन्न थलो हो जहाँ मीठा मीठा खानेकुरा र सोमरस खान पिउन पाउने, राम्रा राम्रा अप्सराहरूसँग इतरिन र खेलवाड गर्न पाइने, रत्न, मणि, माणिक्य जडित घरहरूमा बस्न पाइने जस्ता धर्मशास्त्रका वर्णनहरू आर्थिक व्यापारमा केन्द्रित छन् । भन्न त धर्मशास्त्रहरूमा लोभ र मोहबाट टाढै रहनुपर्छ भनिएको छ तर स्वर्ग जानुको अर्थ मोजमस्ती गर्नु, सुख सुविधा भोग्नु र विन्दास भनेर मस्तिका दिनहरू बिताउनु हो भन्ने कुरामा इङ्गित गरिएको छ । यसले धर्म भनेपनि आर्थिक व्यापार प्रमुख हो भन्ने अर्थ केन्द्रित भएको भन्नु अतिशयोक्ति होओइन ।

हिन्दू धर्ममा वेदलाई अत्यन्त महत्त्व दिइएको छ । तर वेदको मूल ध्येय आर्थिक सम्पन्नता नै बनेको छ । वेदमा अधिकांश भागमा प्रार्थनाहरू छन् । ती प्रार्थनाहरूमा 'हामीलाई अन्न देऊ, गाई देऊ' भन्ने उल्लेख पाइन्छ । त्यस अतिरिक्त यज्ञ गर्दा अन्न घ्यू आगोमा हवन गरिन्छ । त्यसरी हवन गर्नुको अर्थ अरु धेरै अन्न र घ्यू आफूले प्राप्त गर्न सकौं भन्ने कामनाले प्रमुख भूमिका खेलिरेको हुन्छ ।

दान दक्षिणा गर्नाले र भगवानलाई बढी भेटी, फलफूल, सुनचाँदी, हिरामोती चढाउदा धेरै गुना बढी धन आर्जन गर्न सकिन्छ भन्ने भ्रम आम धार्मिक व्यक्तिहरूमा पाइन्छ । परिश्रमबाट प्राप्त हुने धन नै सर्वश्रेष्ठ हो भन्ने कुराले त्यति धेरै महत्त्व पाउँदैन ।

दान दक्षिणा नदिने, धर्मको बिरोध गर्ने र पापी भनिएका मान्छेहरू नर्कमा पर्छन् भन्ने धार्मिक मान्यता छ । नर्कमा साह्रै कष्ट हुन्छ, तातेर आगो भएको फलामे खम्बामा बाँधिन्छ भकभक उम्लेको तेलमा हालिन्छ, रगत, दिसा, पिसाव, पिप मिसिएको वैतरणी नदीमा फ्याँकिन्छ जस्ता वर्णनहरू प्रशस्त छन् । यसले सदाचार, परिश्रम, उत्पादनशीलता र सिर्जनशीलताभन्दा पनि ठूलाबडाको चाकडी गर्ने, आफूसँग भएको धन सम्पत्ति दान दक्षिणा दिएर अर्थहीन बन्ने तर्फ मात्र उत्प्रेरित गर्दछ ।

५. धर्मयुद्ध अर्थ हत्याउने माध्यम

संसारको इतिहास र प्राचीन समय घटनाको अध्ययन गर्दा सामाजिक मूल्य मान्यतामा सुधार गर्न र मानव मात्रको हित स्थापना गर्नको लागि धर्मयुद्धहरू भएका देखिँदैनन् । धार्मिक युद्धहरू केवल अर्काको ऐस, आराम, सम्पन्नता खोस्नमा मात्र केन्द्रित भएका पाइन्छन् ।

इस्लाम धर्ममा जब विधर्मीहरू मार्नु पर्छ भन्ने भावना जाग्यो तब हिंसा नै धर्म हो भन्ने भावना फैलियो । नादिरशाह, तैमूर लङ्ग, बख्तियार खिलजी, कुब्लाई खाँ जस्ता सामन्तहरू तरबार लिएर भारत, चीन, नेपालका विधर्मीहरूको हत्या गरे र त्यस क्षेत्रका प्राकृतिक र आर्थिक स्रोतहरू आफ्नो पकडमा आएको घोषणा गरे । क्रुसेडको नाममा सयौं वर्ष इसाईहरूको युद्ध पनि जारी रह्यो । यहूदी र इसाईहरूले जैन धर्मावलम्बीलाई र जैन धर्मावलम्बीले यहूदी र इसाईहरूलाई कट्टर शत्रु मात्र मानेनन् उनीहरूले एक अर्काको नाश गरेर अर्थ हत्याउन समेत उन्मुख बने ।

संसारमा समय समयमा हिन्दू, मुसलमान, इसाई जस्ता धर्मावलम्बीहरूबीच ठूला ठूला युद्धहरू भएका छन् । ती युद्धहरूको अभिप्राय समाजमा समस्त मानवको हित गर्ने नभै समाजलाई बिखण्डनतिर डोर्‍याउने र धार्मिक हिंसाको नाममा विधर्मीको भूमि, जल, धन, सम्पत्ति हत्याउने अभिप्राय प्रवल बनेको पाइन्छ ।

६. भ्रष्टाचार तथा अकर्मण्यतालाई प्रोत्साहन

परिश्रम, सिर्जनशीलता, उद्यम, खोज र उत्पादनले मात्र समाजको मुहार उज्यालो बन्न सक्तछ । धर्म पनि तिनै कुराहरूलाई बढावा दिनमा केन्द्रित हुनुपर्ने हो । तर हाम्रा धर्मग्रन्थहरू मेहनत र सिर्जनशीलताकोभन्दा कमजोरलाई पीडामा फसाउने, अर्काको ज्यू ज्यान र धन हडप्नसम्म पछि नपर्ने पक्षमा खुलेयाम बहस गरेर हेछन् । देवीदेवताका नाममा पशुबली दिने, जतिसुकै घुसखोरी, बलात्कार, अन्याय अत्याचार गरेपनि देवताको नाम जपेपछि कसैले छुन नसक्ने, जिन्दगीभरी पाप गरेपनि अन्त्यमा एकपटक 'हरि' भन्ने शब्दमात्र उच्चारण गर्‍यो भने पनि सारा पाप नास हुने जस्ता धार्मिक भ्रमहरू फैलाएको कारण समाजमा राम्रोभन्दा नराम्रो काम गर्न छुट भइरहे । यसले धर्माधिकारीहरूले मुनाफा त कमाउँछन् तर समाज समृद्ध, सभ्य र सिर्जनशील बन्न सक्तैन । हवन, कीर्तन, यज्ञ लगाएपछि देशको र समाजको सबै समस्या हल हुन्छ भनेर त्यसतर्फ लालायित बन्नेहरूको कमी छैन । तर समाधानको लागि काम बिना कुनै सफलता प्राप्त भएको छैन । पूजा पाठ, हवन, यज्ञ, कीर्तनबाटै सबै समस्या समाधान हुने भए देशमा सेना, प्रहरी, प्रशासन, राजनीति, सिर्जनशीलता किन चाहियो ?

समाजमा यतिखेर एकातिर भजन कीर्तन गाउँने, साधुसन्तको चाकडी गर्ने, बली दिने, पूजापाठ गर्न लगाउने र अर्कातिर कालोबजारी, लुट, भ्रष्टाचार, कमिशनतन्त्र, घुसखोरीका धन्दा चलाउनेहरूको कमी छैन । यस्ता मान्छेहरू आफूले भ्रष्ट काम गरेपछि भगवान पनि भ्रष्ट र घुसखोर हो भन्ने ठान्छन् र एक हातले कुकर्म गर्दै अर्को हातले भगवान र धर्माधिकारीका नाममा फूल प्रसाद र भेटी हुत्याउँदै जान्छन् । एकातिर पाप गर्ने र

अर्कोतिर भगवान र धर्माधिकारीहरूको चापलुसी गर्ने क्रम पनि तीव्र हुन्छ । धर्माधिकारीहरू उनीहरूले चढाएका भेटी र प्रसादले मख्ख पर्दै भगवानले आशीर्वाद दिइरहेछन् भनिदिन्छन् । उता समाज भने जसरी कमाएपनि धनीमानीको चाकडी गर्न थाल्छ । धर्मको नाममा समाजमा भ्रष्टाचार र व्यभिचार बढिरहेछ । शिशुहत्या, मानव हत्या र कन्याहत्याहरू भइरहेछन् । देवतालाई कन्या चढाउने, देवकन्याको रूपमा समाजले अर्पेपछि उनीहरूले विवाह समेत गर्न नहुने, अर्काको छोरी किनेर 'देउकी'को रूपमा मन्दिरमा चढाउने जस्ता प्रचलनहरू अबै रोकिएका छैनन् । खुलेयाम लागुपदार्थ वितरण र बिक्री हुन्छ । त्यो धर्मको नाममा अवैध व्यापारको छुटकारा हो ।

७. अनियन्त्रित जनसंख्या : धर्मको आधार

देश यतिखेर अनियन्त्रित र अनियोजित जनसंख्याको मारमा छ । वर्षेनी जनसंख्या अनियन्त्रित रूपमा बढिरहेछ, जनसंख्यालाई 'मानवशक्ति' मा परिणत गरेर आर्थिक उपार्जन गर्न सकिएको छैन । धर्म घुलिएको सामाजिक रीतिरिवाजले जनसंख्या वृद्धिमा बढावा दिइरहेछ । पति पत्नीको सम्बन्ध व्यक्तिगत, आत्मीय र यौनमूलक ठान्नु भन्दा सामाजिक भ्रमेलाको रूपमा अर्थार्थिएको पाइन्छ । बच्चा पाउन नसक्ने विवाहित महिलालाई हेय दृष्टिले हेर्ने, अलच्छिनी र अपराधी भन्न समेत पछि नपर्ने सामाजिक अवस्था छ । छोरीको जन्मलाई अभागी र असफल भन्ने मानसिकता हटेको छैन । हाम्रा अधिकांश रीतिरिवाजहरू मनुस्मृतिद्वारा सञ्चालित छन् । मनुस्मृतिमा एक ठाउँमा 'यत्र नार्शस्तु पूज्यते, रमन्ते तत्र देवता' अर्थात् 'जहाँ नारीको पूजा हुन्छ त्यहाँ देवता समेत रमाउँछन् भनिएको त छ तर पुरै स्मृति भरि नारीको विश्वास नगर्नु, नारी अपराधी र पापी हुन्छन्, नारी भनेका पुरुषका दासी मात्र हुन्, नारीलाई कहिल्यै स्वतन्त्र रहन दिनु हुँदैन, पति मर्‍यो भने पत्नीले खुशी बनेर सती जानु पर्छ, नगएमा अरुले बलजफती भएपनि चितामा राखेर जलाउनु पर्छ भन्ने व्यहोरा लेखिएको छ । देशमा विद्यमान ऐन कानूनभन्दा धार्मिक ग्रन्थमा लेखिएका व्यहोराहरू बढी बाध्यात्मक मानिने सामाजिक संस्कारको कारण पनि समस्त मानव उर्जाशील बन्न सकेको छैन ।

हाम्रो धार्मिक संस्कारमा जे जति बच्चा जन्मिएपनि त्यो ईश्वरको उपहार हो भन्ने मान्यता छ । नारी र पुरुषको समागमबाट बच्चा जन्मन्छ भन्ने यथार्थलाई बिर्सेर ईश्वरको अनुकम्पा भन्न थाल्नु कति ठूलो मूर्खता हो । समाजमा यौनजन्य कुराकानी उच्चाचरण नै गर्न नहुने भन्ने तर वर्षेनी बच्चा जन्माइरहने परिस्थितिले बढावा पाउदा दिनानुदिन अन्धकार थपिदो छ र आर्थिक विपन्नताले चरम रूप लिँदैछ । यौन सम्बन्धलाई अप्राकृतिक रूपमा दमन गर्नुपर्छ भनेर हाम्रा धर्मग्रन्थ र धर्माधिकारीहरू कोकोहालो हाल्छन् तर तिनै धर्माधिकारीबाट असंख्य बलात्कार गरेको,

बेश्यावृत्ति चलाएको उदाहरणहरू प्रस्तुत भइरहेछ । विवाहलाई जीवनको परम आनन्द, उपलब्धि र सामाजिक सद्भाव वृद्धिको माध्यम नबनाई केवल बच्चा उत्पादन गर्ने लक्ष्यमा मात्र सीमित गरिएको छ ।

हाम्रा धर्माधिकारीहरू परिवार नियोजनका साधनहरू अपनाउनु भनेको जीव हत्या गर्नु हो भन्ने भ्रम बाँड्दैछन् । धर्मशास्त्रको दुहाई दिदै जे जति जन्मिएपनि स्वीकार्नु पर्छ भन्ने ढोंग फैलाउँछन् । यसले जनसंख्याको मात्रा बढ्दो छ । अधिक जन्मले परिवार, समाज र देश अप्ठ्यारोमा फसिरहेछ । आर्थिक अभाव बढ्दो छ । अनियन्त्रित जनसंख्याले बेरोजगारी मात्र बढाउँदैन चोर, बदमास, लफ्ङ्गा, लुटेराहरूको संख्या पनि बढाउँछ ।

८. पितृश्राद्ध र ब्राह्मण भोजनको नाममा आर्थिक अपचलन

हिन्दू संस्कार अनुसार आफ्ना मातापिता, हजुरबा हजुरआमा, मामा माइजु, फुपु, काकाकाकीको मृत्युपश्चात् श्राद्ध गर्ने चलन छ । हरेक मान्छेले आफ्ना पूर्वजप्रति आस्था राख्नु पर्दछ, त्यो सही हो । तर कसैको पितृको श्राद्ध गर्ने नाममा अनेकौं भोज भतेरमा अन्न र पैसा सकिदिनु कहाँसम्म उचित हो ? श्राद्धमा ब्राह्मण भोजन गराउनुपर्छ भन्ने नियम ब्राह्मणहरूले नै बाधे । अझ वर्षमा एकपटक सोह्रश्राद्ध गर्नुपर्छ भन्ने चलन चलाइयो । यो आश्विन पूर्णिमादेखि आश्विन अमावस्यासम्म गर्नुपर्छ भन्ने चलन छ । त्यसबेला धानपाकन थाल्ने, फलफूल, तरकारी, दूधदही पउल मात्रामा जम्मा हुने, खेतीपातीको चटारो पनि नहुने भएकोले श्राद्ध खाने नाममा मस्तिस्क भोजन गर्ने क्रम चल्छ । यसमा ब्राह्मणहरूलाई शुद्ध घिउमा बनेको पुरी, सागपात, मिठाई, खीर, दही र अरु मीठा खाना ख्वाउने चलन छ । वर्षभर सुखखा रोट्टी समेत खान नपाउने परिवारले समेत ब्राह्मणलाई र अरु इष्टमित्रलाई मीठामीठा पकवान ख्वाउनु पर्ने बाध्यता छ ।

श्राद्धमा ब्राह्मणलाई जति मिठो मसिनो ख्वायो त्यति पितृहरूले खान पाउँछन् र ब्राह्मणले खाएको भोजन नै उनीहरूले पाउने हो भन्ने भ्रम फैलाइएको छ । हिन्दू दर्शन नै भन्छ— मृत शरीर जलाएपछि आत्मा भोक, प्यास र बन्धनबाट मुक्त हुन्छ, उसलाई केही चाहिँदैन । केही पनि नचाहिने र खाने नपर्ने पितृ आत्मा ब्राह्मणको माध्यमबाट खान्छन् भन्नु पनि अरु हाँस्यास्पद छ । ब्राह्मणको पेट पत्र मञ्जुषा पनि होइन । यहाँ ख्वाएपछि पितृले पाउने । यदि पितृले खानेनै हो भने दिशा पिसाव पनि गर्नु पर्थ्यो, त्यो भने कतै उल्लेख छैन ।

महाभारत युद्ध हुँदा जब लखौ पुरुष मारिए, उनीहरूको सम्भ्रानामा आफन्तले अनुष्ठान गरे, त्यसैलाई श्राद्ध नाम दिइयो । यो पितृप्रतिको श्रद्धा मात्र हो । तर यतिखेर श्राद्ध गर्ने भनेको बढी खर्च गरेर भव्य भोज गर्ने र ब्राह्मणलाई भोजन गराउने कार्यमा केन्द्रित छ ।

आर्थिक विपन्नताले हरक्षण कोपरिरहेको हाम्रो जस्तो

मुलुकमा श्राद्ध गर्नु पितृ प्रति श्रद्धा व्यक्त गर्नुभन्दा पनि तमक भ्रमक निकालेर भोज भतेर र ब्राह्मण भोजन गराउनुमा छ । ब्राह्मणहरूले आफ्नै फाइदा हुने गरेर ग्रन्थ लेखे र त्यो समाजको लागि कानुन सरह लागु गर्दै गए । ऐतरेय ब्राह्मण (८।२४) मा पुरोहित ब्राह्मणको बेस्सरी प्रशंसा गरिएको छ—

‘न ह वा अपुरोहितस्य राज्ञो देवा अनन्मदन्ति

तस्माद राजा यक्ष्यमाणो ब्राह्मण) पुरो दधीत देवा भेन्नमदन्ति’

अर्थात् जुन राजाको पुरोहित हुँदैन, देवता उसको अन्न खाँदैनन् । त्यसकारण यज्ञ आदि गराउनेवाला राजाले ब्राह्मणलाई अधि राख्नुपर्छ र देवता मेरो अन्न खानुहोस्’ भन्नुपर्छ ।

श्राद्धलाई ब्राह्मणजातीको पेटपुजाको माध्यम बनाइयो । मनुस्मृति (३।१७०) अनुसार ‘जजमानले हरेकदिन पितृको श्राद्ध गर्नुपर्छ र पितृको नाममा ब्राह्मणलाई दूध, फल, कन्दमूल आदि दिनुपर्छ ।’

याज्ञवल्क्य स्मृतिको आचारधामको श्राद्ध प्रकरण (श्लोक, २५८) भन्छ— श्राद्धमा ब्राह्मणलाई माछा, तामा, मृग, तित्रा, बोका, चित्रमृग आदिको मासु खुवाउनु पर्छ । यसरी पितृको नाममा बेकसुर पशुपन्छी मार्न लगाएर आफूले खाने विधान आफैंमा धूर्त चरित्रको छ ।

९. साधुसन्त बन्ने होड

राष्ट्रको विकासको लागि मानवीय शक्ति उर्जाशील हुनु जरूरी छ । युवाशक्तिको जांगर, मेहनत र उत्पादनशील क्रियाकलापले मात्र राष्ट्रको अनुहार फेरिन सक्तछ । धर्मको नाममा साधु, सन्त, आचार्य, महन्त, स्वामी, पण्डा, पूजारी, महात्मा, भिक्षु रूप धारण गरेको भनि सिन्कोसम्म नभाचेर पेट भर्न खोज्नाले राष्ट्रलाई हित हुन सक्तैन । कतिपय त्यस्ता रूपधारीहरू समाजमा अवैज्ञानिक, असत्य, कपोलकल्पित र युगविरोधी किस्साकहानी र सिद्धान्तहरू सुनाउँछन्, किसिम किसिमका बेढङ्गाका वेशभूषा धारण गर्छन् र जनमानसमा निकै जानेबुझेको गुड्डी हाँक्छन् । यस्ता मान्छेहरूलाई अब राष्ट्रले गफ चुटेर खान दिनुहुँदैन । यिनीहरूलाई राष्ट्रको विकास निर्माण कार्यमा परिश्रम गर्न लगाउनु पर्दछ । यी साधुसन्तहरू शरीरलाई ‘नाशवान’ र ‘क्षणभङ्गुर’ भन्ने उपाधि दिएर थाक्दैनन् । त्यो क्षण भङ्गुर भनेको उनीहरूको शरीरलाई कलकारखानामा काम गर्न, बाटोघाटो पुल पुलेसा बनाउनमा उपयोग गर्न जरूरी छ । यदि साँच्चै शरीरलाई क्षणभङ्गुर मान्ने हो भने उनीहरू आफ्ना सारा शक्ति किन राष्ट्रको लागि खर्चिदैनन् । जीवन र मृत्युको भयमा फस्न नहुने तिनीहरूले आफ्नो शारीरिक बल देश निर्माणमा खर्चिन किन नहुने ? यस्ता साधुसन्त धन तुच्छ हो भनेर प्रवचन ठोक्छन् । यदि त्यसो हो भने उनीहरूलाई ज्याला मजदूरी दिनु पनि परेन, बिहान बेलुकाको छाक बाहेक । उनीहरूलाई कुनै पेन्सन पनि दिनु परेन र कुनै विशेष लत्ता कपडाको बन्दोवस्त गर्नु पनि

परेन । उनीहरूले गृहत्याग गरिसकेका हुनाले कुनै पारिवारिक चिन्ता पनि हुँदैन । सन्तोषी प्रमाणित गर्नुपर्ने भएकोले उनीहरूले हडताल, बन्द आयोजना गर्ने कुरा पनि भएन । साधु सन्तको काम नैतिकताको पाठ पढाउनु हो । खेतीपातीमा काम गरेर, कलकारखानाबाट उत्पादन बढाएर, युद्ध मोर्चामा देश हितको लागि लडेर, जलविद्युत, बाटोघाटो र वैज्ञानिक उन्नतिका कामहरूमा साधुसन्त होमिने र त्यहीबाट वास्तविक नैतिक शिक्षा दिने हो भने मात्र साधुसन्त हुनुको सार्थकता प्रमाणित हुन्छ । साधुसन्तको काम अब निराशा होइन आशा फैलाउने र जाँगर दर्शाउने खालको हुनुपर्छ ।

१०. धनोपार्जनको लागि हतोत्साहन

मानव जीवनको समृद्धिको लागि धन पनि एक आवश्यक तत्त्व हो । व्यक्ति, परिवार, समाज र देश समृद्ध हुनु भनेको राष्ट्रका स्रोत साधनहरूमा अभिवृद्धि हुनु पनि हो । खराब काम गरेर, चोरेर, लुटेर, भ्रष्टाचार गरेर कमाएको धनको सर्वत्र निन्दा र विरोध हुनुपर्दछ, तर, सिर्जनशील काम गरेर, पसिना बगाएर, प्राकृतिक स्रोत साधनहरूलाई जुक्तिपूर्वक परिचालन गरेर समाज र राष्ट्रको हितको लागि प्रयोग हुने धन आर्जन गर्नु राम्रो कुरा हो । तर हाम्रा धार्मिक ग्रन्थहरू धनलाई महत्त्व नदिने तर सम्पत्तिको खोजीमै सारा बुद्धि वर्कत लगाउने प्रवृत्तिले राष्ट्रको सही उन्नति हुन सकेको छैन ।

हाम्रा धर्म दर्शनहरू यो प्रत्यक्ष भोगिरहेको संसारलाई 'माया' वा 'कल्पना' मान्दछन् र मरेपछि कसैले नदेखेको र नभोगेको संसारलाई वास्तविक मान्छन् । जीवन भन्ने बित्तिकै असीमित आवश्यकता हुन्छन् र तिनलाई पुरा गर्न सीमित साधनहरू भेटिन्छन् । तिनीहरूको बीचमा सन्तुलन ल्याउँदै उन्नतितिर लम्कन अर्थोपार्जन महत्त्वपूर्ण मानिन्छ । धर्मग्रन्थहरू धन सङ्ग्रह गर्नु जीवनको लक्ष्य होइन भन्दछन् । जीवनमा सपना र आशा भएन भने निरर्थक हुन्छ । 'जीवन व्यर्थ' हो भन्ने बताइदिएपछि जीवन सुधारको लागि धनोपार्जन कसरी हुन सक्तछ ? हाम्रा धर्महरू धन कमाउनेतिर नसोच भन्दछन् । राम्रो र सही बाटो अपनाएर धन बढाउनु भन्दैनन् । यसले मेहनत गरेर धन कमाउने मान्छेलाई हतोत्साहन भएको छ । भागवत पुराणको कयौँ ठाउँमा धन कमाउनु हुँदैन, कमाउनु व्यर्थ छ भनिएको छ । एक ठाउँमा त धन साह्रै कम कमाउनु पर्छ भनिएको छ । श्लोक भन्छ—

'यावद् भ्रियेत जठरं तावत् स्वत्वं हि देहिनाम्

अधिकं योडभिमन्येत् स स्तेनो दण्डमहति'

(भागवत पुराण ७/१४/८)

अर्थात् मान्छेको केवल त्यागित धनमा अधिकार छ, जतिले उसको भोक हराउँछ । त्यसभन्दा बढी सम्पत्तिको आफ्नो ठान्ने व्यक्ति चोर हो, उसलाई दण्ड दिनुपर्छ ।

अर्को एक श्लोकमा पनि धन सङ्कलन बेकार हो, कसैले सङ्कल्प गरे अरुले मोजमस्ती गरेर सकिदिन्छन् भनिएको छ । श्लोक भन्छ—

'विरागः सर्वकामेभ्यः शिक्षितो मे मधुव्रतात

कृच्छ्राप्तं मधुवद् बितं हत्वाप्यन्यो हरेत पतिम'

(भागवत पुराण ७/१३/३५)

अर्थात्, माहुरीले मह सङ्कलन गरेभैं व्यक्तिले कठिनपूर्वक धन सञ्चय त गर्दछ, तर कोही दोस्रो त्यो धनको स्वामी बन्छ र मस्ती लिन्छ । यस कारण अधिक धनको पछि नलाग्नु ।

धार्मिक शास्त्रहरू धन आर्जनप्रति उदार नभएका कारण समाजमा समृद्धिका मार्गहरू सहज भएनन् । धन कमाउनु भनेको जीवनलाई चाहिने स्रोत साधनहरूको अपारवृद्धि गर्नु हो । आर्थिक वृद्धिका बाटाहरूमै दैलो लगाएपछि अर्थोपार्जन फितलो मात्र बन्दछ ।

१२. 'कर्म गर फलको आशा नराख' कति सार्थक ?

प्रायः धर्म र धर्मग्रन्थहरू मान्छेलाई बैरागी बन्न, केही कुराप्रति पनि आशक्त नबन्न, लोभ, मोह त्याग्नु, बढी महत्त्वाकाङ्क्षी नबन्न र केही कुराको पनि आशा नगर्न उत्प्रेरित गर्दछन् । वास्तविक जीवन र वास्तविक संसारको समृद्धिको लागि यो कति सार्थक हुन्छ, सोचनीय छ । हिन्दू धर्मावलम्बीहरू एउटा श्लोक बारम्बार दोहोर्‍याउने गर्दछन्—

'कर्मण्येवाधिकारस्ते मा फलेषु कदाचन ।

मा कर्मफलहेतुर्भू मा ते सङ्गोऽस्वत्वकर्मणी ॥' (गीता, २/४७)

अर्थात् तिम्रो कर्म गर्ने मात्र अधिकार छ, फल प्राप्तिमा कहिल्यै छैन ।' यो श्लोक कृष्णले कर्मलाई जोड दिएर त भने तर कस्तो काम भने भनेका छैनन् । फल नराम्रो पाउनको लागि कर्म पनि राम्रो गर्नुपर्छ । यदि फलको अधिकार नै छैन भने कस्तो कर्म गर्ने पनि प्रष्ट हुँदैन । यदि राम्रो काम गर्नुकै अर्थमा भनिएको हो भने पनि फल त राम्रो नै मिल्छ त्यो अस्वीकार गर्नुको के अर्थ ? विज्ञान भन्छ क्रिया (काम) बराबर प्रतिक्रिया (फल) प्राप्त हुन्छ । धार्मिक पण्डितहरू पनि बारम्बार भन्छन् 'तिमी जस्तो काम गर्छौ त्यस्तै फल पाउँछौ । यदि त्यो सत्य हो भने कर्म गरेर फलको आशा नराख्नुको औचित्य के हो ? रोग निको पार्न औषधि गर्नुको, भोक शान्त पार्न र शरीर रक्षा गर्न खान पिउनुको पनि के औचित्य ? हाम्रा गीता लगायत धर्मग्रन्थहरू कर्मको फलस्वरूप हुने फल त्यागेपछि जीवन बन्धनबाट मुक्त हुन्छ भन्दछन् । तर आशा र लक्ष्य विना एवं पुगे बिन्दू नै नसोचिकन चल्नुको के हुन्छ र अर्थ ? यदि काम गर्ने तर फलको आशा नराख्ने हो भने परिश्रम गरेर मजदूरी किन माग्नु पर्थ्यो र ? दिनभर काम गरेर साँभ भोकै बस्ने परिस्थिति कहाँ स्थापना भएको छ र ?

हाम्रो एउटा नीतिश्लोकले भन्छ-

‘उद्यमेन हि सिद्ध्यन्ति कार्याणि न मनोरथे
न हि सुप्तस्य सिंहस्य प्रविसन्ति मुखे मृगा : ।’

अर्थात्, ‘प्रयास नगरी कुनै काम सफल हुँदैन, यतिसम्म कि सुतेको सिंहको मुखमा मृग आफै आएर बस्दैन।’ हुन पनि प्रयास नगरी केही पनि हुँदैन, केही गरेपछि मात्र केही प्राप्त हुन्छ र केही प्राप्त गर्नकै लागि केही गर्ने हो। हाम्रा धर्म दर्शनहरू मान्छेलाई जागरुक, उत्साही र जागरिला बनाउनभन्दा पनि अल्छी र लक्ष्यहीन बनाउन उद्यत छन्।

१३. उपसंहार

मान्छेलाई सही ढङ्गले डोच्याउने काम धर्मले गर्नुपर्ने हो। धर्म जहिले पनि परलोक, मृत्यु, पाप, धर्म, स्वर्ग, नरक, भूतप्रेत, रहस्य जस्ता कुराहरूमा अल्झेकोले धर्म दर्शनले मान्छेलाई सही बाटोमा डोच्याउन सकेको पाइँदैन। प्रत्यक्ष प्रमाण, प्रत्यक्ष भोगाई, मेहनत र सिर्जनशीलतालाई प्रमाण र तर्कका आधारमा अधि नबढाइएसम्म धर्मको आदेश बेकार र अर्थहीन हुन्छ।

एकथरी मान्छेहरू भन्छन्-धर्म अपरिवर्तनीय हो। उनीहरू संसारमा सबै चिज परिवर्तन हुन सक्तछन् तर धर्म र धर्मग्रन्थले भनेका कुराहरू अपरिवर्तनीय हुन्छन्। उनीहरू त्यसमा ‘शास्त्रमा उल्लेख भएको’ भगवान्ले भनेको जस्ता भनाई अधि सारेर आफू चोखो सावित हुन खोज्दछन्। मानव भनेको शरीर मात्र होइन, विचार पनि हो। मानव विचार, खोज र अनुसन्धानले

कयौँ रहस्यपूर्ण कुराहरू उजागर हुँदै आएका छन्। धर्म, संस्कार र धार्मिक ग्रन्थहरूले उल्लेख गरेका कुराहरू मात्र अन्तिम सत्य होइनन् र तिनीहरू पनि समय सापेक्ष ढङ्गले परिवर्तन हुँदै आए भने मात्र समाज समृद्ध र मानव जगत् उज्यालो बन्न सक्तछ।

हाम्रा धार्मिक मूल्य, मान्यता र संस्कारहरू भित्र कतिपय कुराहरू राम्रा पनि छन्। अनुशासन कायम गर्न र समाज अधि बढाउन तत्कालमा त्यस्ता पक्षहरू जरूरी पनि थिए। धर्मभित्रका अँध्यारा पक्षहरूलाई सुधार गर्ने हो भने मात्र धर्म सक्षम बन्दछ, समाज समृद्ध र उज्यालो बन्दछ। आर्थिक समृद्धिमा धार्मिक सुधार गर्नु भनेको जरैबाट गोडमेल र मलजल गर्नु जस्तै हो।

सन्दर्भसूची

- १) बोरड सखा, जनसंख्या, सरिता मुक्ता रिप्रिन्ट्स (९), दिल्ली प्रेस, नई दिल्ली, पृ. १९-२५।
- २) सिद्धांतलकर, दीनानाथ, पितरो का श्राद्ध, सरिता मुक्ता रिप्रिन्ट्स (९), दिल्ली प्रेस, नई दिल्ली, पृ. ३३-३६।
- ३) तिवारी, डा.रामानन्द, हिन्दू धर्म में व्यापार, सरिता मुक्ता रिप्रिन्ट्स (११), दिल्ली प्रेस, नई दिल्ली, पृ. २५-२८।
- ४) शर्मा, ‘विक्रान्त’, प्रेमचंद्र, धनोपार्जन के लिए हतोत्साहन, भागवत पुराण कितना अप्रासंगिक, विश्व विजय प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली-११०००१, पृ. २७-२८।
- ५) वंसल, रतनलाल, वर्ण भेद व पुरोहितवाद के प्रबल विरोधी, गौतम बुद्ध, सरिता मुक्ता रिप्रिन्ट्स (१२), दिल्ली प्रेस, नई दिल्ली, पृ. १७३-१८०।



Dhangadhi Airport

Human Error in Aviation

Nabin Prasad Acharya*



Globally, the civil aviation industry has achieved a higher record of safety, but accidents still occur. Worldwide accident report shows roughly two-thirds of aircraft accident are related to aviation's human error and the blame and the proportion of accidents to human error has not changed. Most human error that leads to accidents surfaces in the performance of flight crews and air traffic controllers. Human error can be placed in two categories: introduction of technology that reduces the role of humans in the system and changes to the system and training suggested by human factors considerations. Both place emphasis on flight crews and air traffic controllers. The system that fails in an aircraft accident can be divided into animate (human) and inanimate components. There are different possible accident causes between the entirely human error or entirely inanimate system malfunction.

Air travel remains the safest form of transportation, but when accidents occur, they are often catastrophic due to the size of the aircraft and the height at which they fly. One of the common causes of aviation accidents other than mechanical failure and unforeseen events (weather, sabotage, birds, etc.) is human error.

The ICAO reports show that up to 80% of all aviation accidents are attributed to human error, especially due to loss of control by the pilot during flight.

Pilot error may be the most common type of human error in aviation accidents, but they are not solely responsible. Other people involved in aircraft flights, such as flight crew members, air traffic controllers, and maintenance staff who work on the airplane are also responsible.

When human errors are factors in an aviation accident, they can usually categorize into three responsible parties:

1. Pilots or Flight Crew Error
2. Air Traffic Controller Error
3. Aircraft Maintenance Error.

1. Pilot or Flight Crew Error

Pilots make countless decisions and perform a multitude of actions while operating an aircraft, and sometimes they make mistakes. These mistakes are defined as either tactical error, which are based in decision-making, or operational errors, which are a result of poor training. Flight crew members can also make in-flight errors that result in the injury of airplane passengers.

Examples of Errors by pilots or flight crew members include the following:

- Flying under the influence of drugs or alcohol
- Pilots experiencing fatigue

- Confusion when using automated flight systems
- Lack of proper training for pilots or flight crew
- Skimming or skipping pre-flight or pre-landing checklists
- Insufficient communication between flight crew members
- Negligence of flight crew members

2. Air Traffic Controller Error

Air traffic controllers, monitor and regulate all air traffic in the air and on the runway. Their job is to provide Air Traffic Services safely, efficiently and expeditiously by maintaining at a safe distance from one aeroplane to another.

Errors on the part of air traffic controllers include the following:

- Understaffing
- Fatigue
- Inadequate training
- Failure to issue safety alerts or warnings
- Incorrectly guiding pilots
- Poor coordination between Air Traffic Controllers

3. Aircraft Maintenance Error

When aircraft maintenance is performed incorrectly, airplane parts can malfunction and cause dangerous flying conditions. There are several potential causes of maintenance errors:

- Fatigue
- Time pressure
- Complexities of required tasks
- Use of outdated manuals
- Improper equipment or part installation
- Incorrectly followed maintenance procedures

Error by professionally trained and licensed holders Flight Crew, Air Traffic Controllers, and Aircraft Maintenance Technicians arises from either the failure to apply standard operating procedures in the way intended or in the making of poor tactical judgements.

Actions by human can fail to achieve their goal in two different ways: The actions can go as planned, but the plan can be inadequate, or the plan can be satisfactory, but the performance can still be deficient.

Errors can be broadly distinguished in two categories:

- **Category 1** - Execution error (Slips and Lapses): A person intends to carry out an action, the action is

*Deputy Director, CAAN

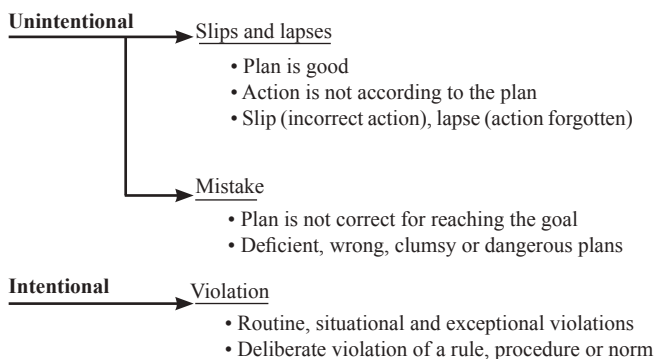
appropriate, carries it out incorrectly, and the desired goal is not achieved. - An execution failure has occurred. Execution errors are called Slips and Lapses. Slips relate to observable actions and are commonly associated with attentional or perceptual failures. Lapses are more internal events and generally involve failures of memory. Execution errors correspond to the Skill based level of performance

- **Category 2 – Planning failures (Mistake) :** A person intends to carry out an action, does so correctly, the action is inappropriate, and the desired goal is not achieved - A planning failure has occurred. Planning failures are mistakes.

planning errors correspond to the Rule and Knowledge-based levels.

The fundamental difference between errors and violations is that violations are deliberate, whereas errors are not. In other words, committing a violation is a conscious decision, whereas an error can be made while a person is consciously trying to perform in an error-free manner. Violations of rules and procedures are generally not accepted in aviation,

Violations are similar to mistakes but with an increased potential to deviate to an abnormal type of operation with an associated increase in risk. Many violations are tempting because often they bring benefits without any readily apparent drawbacks. The embedded dangers may not be obvious, and people have few chances to learn to appreciate them because violations are forbidden.



Examples - Consequences of errors

Error (lapse): Setting the flaps correctly for takeoff is forgotten. Factors influencing the consequences:

Aircraft type and performance

- Actual takeoff weight
- Runway length and obstructions ahead
- Functioning of the takeoff configuration warning.

Error (mistake): Navigation error. Factors influencing the consequences:

- Other aircraft nearby
- High terrain nearby

Functioning of the Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS)

Warnings from Air Traffic Control (ATC)

Functioning of the Enhanced Ground Proximity Warning System (EGPWS).

Some error types tend to have more serious consequences than others:

Slips are usually easy to detect quickly and do not have immediate serious consequences due to built-in system protections.

Lapses may be more difficult to detect and therefore may also be more likely to have consequences.

Mistakes are even more dangerous, because the person committing the mistake believes that he or she is doing the correct thing and thus carries on with the action often despite a growing number of signs that things are not going right.

According to a University of Texas Line Operations Safety Assessment database, in approximately 60% of the studied flights at least one error or violation was observed, the average being 1.5 errors per flight.

Error Management;

People in management positions often find it difficult to deal with human errors. Simple reactions such as asking people to be “more careful” very rarely bring improvement. Another natural reaction is to train people more, hoping errors will then be avoided. While various technical and non-technical skills can be improved by training and thereby have a positive impact on certain types of mistakes, training does very little to prevent slips and lapses.

Effective managers must accept the fact that errors cannot be completely prevented no matter how much people are trained and how many warnings are put in the operational documentation.

The first step in successful error management is to understand the nature of the errors that occur and the causal mechanisms behind them. This is problem identification.

Real solutions for the problems human errors cause often require systemic improvements in the operation. For example, a systemic change could involve improving working conditions, procedures and knowledge in order to reduce the likelihood of error and to improve error detection.

Achieving such systemic solutions requires first adopting a global, organizational approach to error management rather than focusing only on the individuals committing the errors. Even the best safety program cannot prevent all errors.

Error Management Strategies;

- **Error Prevention** aims at avoiding the error completely. It is possible only in some specific cases and, almost without exception, requires design-based solutions.
- **Error Reduction** aims at minimizing both the likelihood and the magnitude of the error.
- **Error Detection** aims at making errors apparent as fast and as clearly as possible, thereby enabling recovery.
- **Error Recovery** aims at making it easy to rapidly recover the system to its safe state after an error has been committed.
- **Error Tolerance** aims at making the system better able to sustain itself despite error, i.e. minimizing the consequences of errors.

Managing Slips and Lapses;

Slips and lapses are an unfortunate byproduct of the useful human capability to perform actions “automatically,” without full attention. The mechanisms causing slips and lapses function at an unconscious level. Therefore, even if slips and lapses can be reduced through good design of the working interfaces, procedures and environments, it is impossible to prevent all of them.

Managing Mistakes;

mistakes are lacking solutions or decisions, often caused by failed situational diagnosis or poor-quality learned solutions.

If crew members find themselves in a knowledge-based problem-solving situation, their chances of success depend on their basic knowledge of the key phenomena, and the use of skills promoted through Crew Resource Management training, such as the ability to stay calm, communicate and cooperate. Because mistakes at the knowledge-based level are difficult to recover, instead of trying to develop related error management strategies the principle in aviation is simply to prevent crews from getting into such situations.

Violation Management

In simple terms, Violation Management consists of understanding the reasons for violations and then trying to eliminate these reasons. In an ideal situation, the organization facilitates learning from difficulties in the operations and fixing them before people need to “fill the gaps” by committing violations.

There are known factors that increase the probability of violations:

- **Expectation** that rules will have to be bent to get the work done
- **Powerfulness**, feeling that skills and experience justify deviating from the standard procedures
- **Opportunities** for short cuts and other ways of doing things in a seemingly better way
- **Poor Planning and Preparation**, putting the person in situations where it is necessary to improvise and solve problems as they arise.

This set of factors is sometimes called the “lethal cocktail”. Often the conditions that induce violations are created because the organization cannot adapt fast enough to new circumstances. The violator may be a very motivated person

trying to do things “better” for the company. This explains why management pilots are often more likely to commit violations, especially in small companies where business pressures are strongly felt.

As with errors, it is important to look for the root causes of violations in an organization. Solutions focused at the root-cause level will be the most effective. It is also important to recognize that it is not always productive to punish a violator because the violation may be committed due to factors beyond his or her control.

Key Points for error management;

- Errors and violations are more common in-flight operations than one would expect. They have the potential to affect safety, although usually the robustness of the aviation system is sufficient to compensate for errors and violations without significant consequences.
- The first step in error and violation management is to understand their true causal factors.
- Successful management of errors and violations requires continuous application of systemic improvements at the organizational level. Ultimately, violation-free operations should become a natural part of the corporate culture.

In our context also human error and its consequences is higher for safe flight operation, Nepal has a challenging topography of high terrains and rug mountains as well as we have the changing meteorological condition due the variation on elevation between the flying in one domestic airport to another airport. In Nepal Control Flight into Terrain (CFIT) type accident rate is 93%, which is related to directly or indirectly to human error. so, minimizing the human error in aviation is a challenging issue is existing ahead of us, for this we need combine efforts, cooperation and commitment from all stakeholders as well as we should have included globally accepted mechanism to minimize the human errors which is directly related to the safe operation of the flights in Nepalese sky.

References

James Reason (1990) Human Error, Cambridge University, SKY brary e-portal
ICAO e-portal,
Embry-Riddle Aeronautical University e-portal
CAAN safety report 2023



An Overview of Competency-Based Training (CBT) and its significance to Aviation Professionals of Nepal

Dinesh Raj Ghimire*

We have seen that training is an important area for enhancing the performance level of the employees and it has become one of the essential systematic activities in any organization. With technological advancements, changing regulations, and increasing global connectivity, the demand for skilled aviation professionals has never been higher. For keeping up with the ever-evolving needs and challenges of the aviation industry, the industry requires trained and educated professionals. Thus, without a significant commitment to training, the aviation industry which is a most dynamic and fast-evolving sectors in the world, cannot ensure its sustained success, efficacy, and safety. This article explores the concept of Competency-Based Training (CBT) as outlined by International Civil Aviation Organization (ICAO), its significance to aviation professionals, like Air Traffic Controller (ATC) training and why it holds particular importance for Nepal.

Competency-Based Training (CBT)

By concerning about global performance of aviation systems to achieve the same human performance at their work, the ICAO has established global standards and recommendations for aviation training so that aviation industry remains safe, secure, operationally efficient, cost-effective and environmentally sustainable. From this perspective, CBT is a key methodology promoted by the ICAO to develop competencies required for a variety of roles, such as pilots, ATCs, cabin crew, ground staff and maintenance personnel.

CBT is a modern and effective educational approach that focuses on the specific competencies—skills, knowledge, and behaviors—that graduates must demonstrate the necessary minimum skill, knowledge and experience level to perform their particular tasks or roles competently or to meet the qualification requirements (license, rating or privilege). It emphasizes practical, real-world applications and hands-on experience to ensure that trainees are ready to perform their duties under realistic conditions rather than following a fixed curriculum or timeline or focused on purely theoretical classroom abstract knowledge-based approach just to ensure that graduates possess the required competencies to safety, efficiency and effectively carry out their assigned duties and responsibilities at the workplace. This methodology is highly personalized, allowing trainees to progress according to their abilities and mastery of the required competencies together with the expansion of instructors' qualification. For instance, ATC training in Nepal has been focused on real-time decision-making and problem-solving by considering Nepalese complex airspace, which includes challenging terrain and weather conditions. Thus, trainees have been learning by doing, using tools like simulators, role-playing, and scenario-based assessments leads to faster mastery of

skills. This approach ensures that trainees are more job-ready upon completion, reducing the time and effort required for on-the-job training.

The ICAO documents like Personnel Licensing (Annex 1), Operation of Aircraft (Annex 6), PANS-TRG (Doc 9868), Manual on Evidence-Based Training (Doc 9995) and Training & Testing Manual (Doc 10004) etc. are the key training-related documents that emphasize CBT to ensure that operation professionals working in aviation industry.

Significance of CBT and its importance in ATC Training of Nepal

CBT offers several advantages in terms of efficiency and cost-effectiveness, where resources are limited and training needs are growing across various sectors such as aviation, healthcare, education and manufacturing. Implementing CBT in Nepal can improve the quality of training while managing costs effectively. Below are key ways in which CBT contributes to efficiency and cost-effectiveness in the Nepalese context:

Ensuring Safety: The primary goal of CBT is to ensure that aviation personnel can perform their roles safely and effectively. CBT significantly contributes to reducing human error and improving the safety of aircraft and passengers.

ATCs play a critical role in ensuring the safe, efficient, and smooth operation of air traffic in the skies. ATCs are fully prepared to manage complex air traffic flows and respond swiftly to emergencies with various other tasks such as aircraft separation, managing radio communications, and ensuring the safe takeoff and landing of aircraft. Thus, their responsibility is vast, requiring high levels of competence, alertness, and a deep understanding of complex aviation systems.

In Nepal, where mountainous terrain and adverse weather conditions pose significant challenges and airports are often located in remote and difficult-to-access areas, having competent and well-trained ATCs is essential. Thus, CBT ensures that trainees can handle these challenges by testing their ability to react to real-world scenarios, especially those that require quick decision-making.

Customized Learning: ICAO's global standards for CBT ensure that aviation professionals are trained to the same high standards worldwide. This consistency is critical for international operations, where safety protocols and procedures must align across borders. For example, whether a pilot is flying from New York to London or Kathmandu to Tokyo, the competencies required for safe operation remain consistent, regardless of the country or region.

* Deputy Director, CAAN

On the other hands, CBT can provide the flexibility to tailor training programs to the unique requirements of controllers working in different environments. For example, a controller working at a busy airport like Tribhuvan International Airport, Kathmandu may require different competencies compared to one working in a more remote area like Taplejung/Lukla. Thus, in Nepalese context, the CBT allows trainers to focus on the specific skills that each controller will need for their particular work environment and their training needs may vary based on the specific region or airport where they will work.

Building Real-World Skills: Traditional training methods often provide a broad overview of topics without ensuring mastery of specific skills. This can leave employees underprepared for the practical demands of their roles. Whereas, CBT addresses this by focusing on developing essential, job-specific skills. Employees gain higher proficiency and confidence, which reduces errors and increases safety/quality of services. Thus, CBT emphasizes practical, real-world applications rather than abstract knowledge. This ensures that trainees acquire the necessary skills and competencies that are immediately applicable in their job roles by focusing on performance-based assessments, meaning that ATCs are required to demonstrate their skills in real-world situations. Thus, this practical, hands-on approach is particularly important in the ATC field, where controllers must be prepared to deal with emergency situations, rapidly changing weather conditions, and unexpected events. For instance, ATC training in Nepal will focus on real-time decision-making and problem-solving in Nepal's complex airspace, which includes challenging terrain and weather conditions.

Improved Efficiency and Confidence: Misalignment between employee skills and organizational needs can hinder overall performance and growth. CBT ensures that employee development aligns closely with organizational goals. This strategic alignment enhances overall effectiveness, as employees have the exact skills needed to drive business success. CBT allows trainees to progress at their own pace, meaning they can focus on mastering specific skills before moving on to more complex tasks. This tailored approach helps to ensure that trainees are not spending time on content they have already mastered, thereby improving overall training efficiency.

In Nepal's airspace, where the air traffic is becoming increasingly busy, competent ATCs are vital to maintaining efficiency. CBT not only equips controllers with the skills to manage air traffic but also boosts their confidence. A confident controller is less likely to make mistakes, which in turn ensures smoother air traffic operations. The structured approach of CBT helps trainees gain the confidence to perform their duties efficiently.

Adaptation to Technological Advancements: The aviation industry is constantly evolving, with new technologies, systems, regulations, and procedures being introduced to improve air traffic management. CBT allows ATCs to stay updated with the latest technologies and methodologies. In Nepal, where modern air traffic control systems are being introduced to cope with increasing traffic, it is important for controllers to be well-versed in the latest ATC systems, CNS technologies, and other innovations. By integrating technology into training programs, technology-based CBT

can allow CAA of Nepal to deliver high-quality training.

Continuous Professional Development and Long-Term Benefits: Training programs that are not aligned with job requirements can lead to disengagement and a lack of motivation among employees. CBT, on the other hand, boosts employee engagement and motivation by applying their job-specific skills directly to daily tasks and providing clear progress markers. The approach promotes ongoing professional development, which is vital in a field like ATC, where new procedures and technologies are constantly being introduced. Thus, CBT ensures that controllers can keep up with required standards and continue to enhance their skills throughout their careers.

In Nepal, where the availability of funds for large-scale retraining initiatives can be limited, CBT's ongoing nature leads to long-term savings by reducing the need for full retraining or redundant courses by allowing for more sustainable, lower-cost professional development ensuring that ATC training remains relevant and efficient.

Efficient and Cost-Effective Training: Traditional training sessions often include unnecessary content, wasting time and resources. Conversely, a CBT program focusing on real-world application and practical tasks, reduces training time and costs by focusing on essential skills and competencies.

In the context of Nepal, where training resources are limited, this performance-based model reduce the overall cost per trainee ensuring that training is both effective and cost-efficient. CBT programs can be scaled easily to accommodate a larger number of trainees, which is important for CAAN, where training demand is being high. Once competency frameworks and training materials are developed, CAA of Nepal can be reused and adapted for different groups of ATC trainees by potentially reducing infrastructure, instructor costs and training resources.

Reduced Training Time and Increased Flexibility: Reduced training time translates directly into lower costs for training organizations. CBT reduces the overall training time needed for trainees to achieve proficiency. This is particularly beneficial in Nepal, where one-year long basic ATS training can be reduce to 8-9 months only. Additionally, required instructors will also be reduced significantly.

Challenges of Implementing CBT in Nepal

While the benefits of CBT are clear, there are several challenges to its implementation in Nepal's ATC training programs. These challenges must be understood and addressed to ensure the effective execution of CBT programs. Below are some of the key challenges to implement CBT:

Limited Resources: Establishing and implementing of CBT in the initial phase, requires significant investment in resources such as simulators, technology tools, instructors who are well-versed in this approach and access to real-world scenarios. CAAN may face budgetary constraints that limit their ability to implement CBT effectively.

Cultural and Organizational Resistance: Implementing a CBT approach often requires a shift in mindset from traditional training models, which focus more on completion of coursework or classroom hours rather than demonstrating proficiency in specific tasks. In many organizations, there may be resistance to this shift, particularly from employees or trainees who are accustomed to traditional training

methods. Overcoming this resistance to change and aligning stakeholders on the benefits of CBT can be difficult.

Defining and Standardizing Competencies: One of the foundational elements of CBT is the identification and definition of clear, measurable competencies. However, developing a comprehensive list of competencies for specific roles can be complex making it difficult to create standardized competencies that are universally applicable.

Training and Development of Instructors: For CBT to be successful, instructors need to have a deep understanding of the competencies they are teaching and must be trained in the methods of CBT, which are different from traditional education models. There is a lack of qualified instructors in CAA Nepal who are skilled in both the specific competencies required for the role and the principles of CBT. Moreover, instructors need to be ongoing professional development to stay current with required standards for CBT.

Assessment Complexity: CBT emphasizes individualized learning, which allows students to progress at their own pace based on their mastery of specific competencies. However, managing and tracking individual progress can be complex rather than theoretical knowledge. Designing training programs that can flexibly cater to different learning styles, skill levels, and paces, while still maintaining consistent quality and standards, is a significant challenge. This can be more challenging than traditional models, where quality control is easier to measure based on completion rates or exams. In this context, developing valid, reliable, and fair assessment methods that accurately measure the required competencies can be difficult for CAA Nepal. It may face struggle to adopt and tailored with global benchmarks for proficiency check where, existing examination procedures is totally based on traditional pass/fail methodology. Additionally, tracking how well competencies learned through CBT translate into real-world performance over time can be difficult for CAA without continuous follow-up and data collection. This requires effective assessment tools that may go beyond CAAN policies/procedures.

Time and Scheduling Constraints: While CBT focuses on the mastery of skills, it may require more time and flexibility than traditional training methods. This can lead to challenges in scheduling, especially for CAAN employee who are already working full-time or where there are peak seasons of activity. Allocating enough time for CBT while balancing operational needs and staffing can be difficult, particularly for CAA Nepal, where work schedules are demanding with lack of ATC personnel.

Quality Assurance and Consistency: CBT requires ongoing monitoring and quality assurance to ensure that the training is effectively meeting its objectives. This can be more challenging than traditional models, where quality control is easier to measure based on completion rates or exams. Ensuring consistency across different trainers and learning modules is critical to maintaining the quality of the training program.

How to implement CBT methodology in the ATC profession in Nepal effectively

Implementing CBT effectively for ATCs in Nepal requires a structured approach that aligns with international standards and adapts to the local context. Here's a comprehensive

approach to implementing CBT in the ATC profession in Nepal:

One of the first steps in implementing CBT in CAA, is the identification of competencies required for each specific role within the CAAN. ICAO outlines clear competency frameworks for various job roles, focusing on both technical skills and non-technical skills such as decision-making, communication, and leadership. These competencies should be based on the ICAO as well as the CAAN guidelines. For example, Define the essential skills and knowledge required for various ATC roles (e.g., Tower Controllers, Area Controllers, Approach Controllers). They must demonstrate competencies in traffic recognition & conflict resolution, traffic planning phraseology & communication skills, coordination, human factor principles & decision-making under pressure, and knowledge of air traffic control procedures, airspace, facility and handling uneven event.

Assess the current training system to identify gaps in knowledge, skills, and experience. Review existing training modules and compare them against the competency framework. Engage current ATCs and trainers to get insights into challenges and areas where improvements are needed.

Design and Develop CBT Modules: Adapt international best practices to meet the needs of Nepal's airspace and break the training down into smaller, manageable modules, each designed to cover a specific competency. The modules should be structured progressively, starting from basic to advanced skills. In the training materials, include practical exercises, simulation sessions, and real-world scenarios without risk, enhancing the effectiveness of training that reflect typical conditions in Nepal's airspace.

Implement Training Delivery Methods

For theoretical knowledge, use online platforms that provide modules on aviation regulations, procedures, and technical aspects.

For soft skills and scenario-based training, include face-to-face sessions with role-playing, problem-solving exercises, and peer learning.

Use ATC simulators for real-time training in handling traffic, emergency situations, and conflict resolution.

On-the-job training (OJT) under the guidance of seasoned controllers allows for knowledge transfer and skill-building in a real-world environment.

Focus on building decision-making and stress management skills by using real-life scenarios (e.g., handling heavy traffic, emergencies, or complex weather conditions).

Continuous Assessment and Feedback

Competency should be evaluated regularly and assessed continuously, not just at the end of the training for the effectiveness of the training program. For this, develop checklists based on the competencies to ensure that each controller can demonstrate proficiency in all key areas.

Provide regular feedback to help trainees identify their strengths and areas for improvement, ensuring they remain on track to meet all the required competencies. For this, collect feedback from peers, trainers, and supervisors to evaluate an ATC's performance and identify areas for improvement to

ensure it aligns with changing technology, regulations, and air traffic demands.

Ensure that all competencies, training modules, and assessments should meet and comply with the specific regulatory and safety standards set by ICAO and CAAN.

Foster a Safety Culture

Emphasize the importance of safety in every training module and create a culture where controllers understand their role in preventing accidents and mitigating risks.

Regularly incorporate emergency response drills to ensure that controllers are prepared for high-stress and high-stakes situations.

Use International Partnerships

Collaborate with neighboring countries or international agencies for technical support and training. This will help bring in global expertise and maintain international best practices.

Consider exchange programs for controllers to learn from other countries with more developed ATC systems.

Conclusion

CBT, as outlined by ICAO, is a fundamental approach to develop aviation professionals who are not only

knowledgeable but also capable of performing their roles to the highest standards of safety and efficiency. By focusing on competencies, ICAO ensures that aviation personnel worldwide are prepared to meet the challenges of the aviation industry, adapt to new technologies, and contribute to the overall safety and success of global air travel.

As we know that there are some challenges to implement CBT methodology in ATC training of Nepal such as resources limitation, cultural & organizational resistance, standardizing competencies, development of instructors and complex assessment process etc. CAA Nepal can address those challenges with thoughtful strategies and leveraging modern technology and resources. For this, CAA Nepal should define clear & measurable competencies, develop effective CBT modules and deliver the training with continuous assessment & feedback that will be crucial to ensure safe and efficient air traffic management and provides an ideal framework for training large numbers of individuals by ensuring quality and consistency. Additionally, for the effective implementation of CBT in ATCs training of Nepal, it is necessary to align and integrate with national/international standards and adapts it to the local context by addressing local challenges, fostering a safety culture and adopting international partnerships.



TIA Upgradation Works



Ever adventurous never dangerous, LUKLA AIRPORT: Attributions for Communicational improvements & weather disturbances

Umesh Kumar Panthi*

Tenzing Hillary (Lukla) Airport Civil Aviation Office, here after called, THACAO, was built and established in the year 1964 under the supervision of Sir Edmund Hillary. It is one of the airport among 55 other airports (Operating / Non-Operating / Under Construction) of CAAN at present. Hillary who bought the land from local Sherpas for US\$2,650, was very much involved and tried to complete the airport construction as early as possible. In the situation, then, in respect of equipment, tools, technology & hardship for its availability, he, even, organized Syabru dance in the field for land flattening and compaction to develop it as runway. Airport came into operation from September 1971. Runway was paved in 2001 and in 2008, airport was renamed “Tenzing Hillary Airport” from “Lukla Airport” in honor of Sherpa Tenzing Norgay and Sir Edmund Hillary.

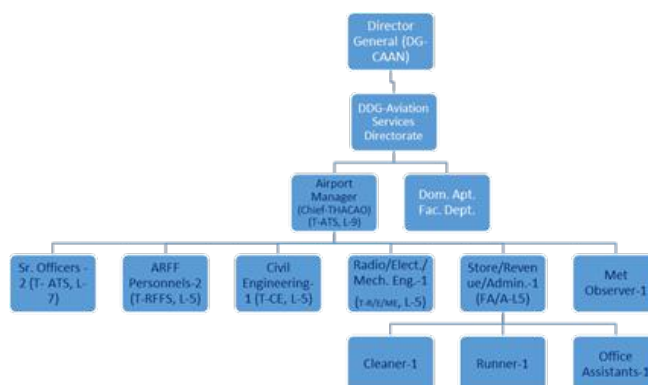
This is a tiny but very crucial infrastructure for not only to Khumbu region but to whole country Nepal and mountain dwellers, adventurers, researchers throughout the world as it is serving as the only gate way to Mt. Everest as of date. The length of paved asphalt runway is 527 m, width 30 m & with an 11.7% gradient (runway slope). Accessible only to helicopters and small, fixed-wing, short-takeoff-and-landing



(STOL) aircraft such as Twin Otter, Dornier, Late Turbojet, Pilatus Porter aircrafts. The geographical challenges, critical yet ever changing weather, location, Runway length and its slope, large volume of air traffic to be operated in a limited time window etc. make this airport most challenging and yet it has become the second busiest airport of the country in terms of aircraft movements from almost a decade. This is

only possible because of the smart and delicate ANS made possible through appropriate means of Communication (Com.).

ANS, air navigation service, is provided from ATS, air traffic services, tower and the type of services are Aerodrome Flight Information Service and Alerting Service which provides service for incoming and outgoing traffic or flights within Lukla Flight Information Zone (FIZ) for safe, orderly and expeditious flow of air traffic along with the meteorological information services based on tower observation. Below is the organogram of THACAO, with the reporting line to higher authority as given in white letters.



Scope (Vision, Mission, Goals & Functions):

Vision: THACAO vision aligns and compliments to the vision of CAAN & which is, “Making Air Services an Effective Vehicle of high Economic Growth through Wide Scale Tourism Promotion and Accessibility” in its area of jurisdiction or responsibility under the direct supervision, guidance and control of CAAN

Mission: THACAO mission also aligns and compliments to the mission of CAAN & which is, “Ensuring Safe, Secured, Efficient, Standard and Quality Service in Civil Aviation and Airport Operations” in its area of jurisdiction or responsibility under the direct supervision, guidance and control of CAAN.

Goals: In achieving the above Vision and Mission, THACAO goals are:

To provide safe, secure, standard and seamless airport operation and air navigation services in its area of jurisdiction or responsibilities.

To ensure reliable air services through liaison with various federal, provincial and municipal government bodies in the district, other municipal organizations and various

* Manager, CAAN

customers/partners like Airlines, Helicopter Companies, Cargo Parties/Handlers and local organizations.

To ensure passenger services & delivery standards are appropriately maintained.

To ensure air freight and air passengers are not unduly charged and

To promote tourism & economic activities by developing airport as hub of economic activities.

Functions: The functions of THACAO can be broadly divided into 5 categories. They are Safety, Security, Air Navigation, Aerodrome and General Aviation.

Safety: Safety is always given the importance in all the organization and in aviation, safety is the utmost priority. THACAO gives the highest priority to the safety of person and property in aviation operation at its jurisdiction or responsibility.

Security: Safety and Security often come together. If there is no security, safety is compromised. Safety in the air also starts from the security in the ground. Safeguarding civil aviation against any unlawful acts, carelessness and or ignorance is vital. Unlawful acts must be penalized immediately and acts of carelessness and ignorance are to be stopped and corrected by applying appropriate security measures. THACAO has been effectively employing all security measures so far as the resources and facilities are made available.

Air Navigation: THACAO provides Air Navigation Services as Aerodrome Flight Information Service (AFIS) Station in its area of jurisdiction for safe, orderly and expeditious flow of air traffic in and out of this airport in addition to the search and rescue services when such services may be required for any organization.

Aerodrome Services: In addition to Air Navigation Services, THACAO provides the applicable AFIS services which include Rescue and Fire Fighting Services, Terminal services like Arrival and Departure Services, Aircraft parking, In & Out of Runway guidance, Cargo and Passenger Loading and Off-loading, Secured Runway and secured Airside, Meteorological Services etc. in the most effective and efficient manner subject to available resources and its capacities.

General Aviation: THACAO receives all the permissions given to various general aviation activities like para gliding, unmanned free balloon, remotely piloted aircrafts or drones and gather all the information and provide appropriate information to the air traffics operating in that area to avoid possible conflict or infringement of separations. THACAO also imparts information and rules and regulations that govern the general aviation in the interest of safety and security.

Organizational Brief: THACAO is one of the busiest airport of Nepal. It is the second busiest airport in Nepal after TIACAO in terms of air traffics that are handled in and out of this airport including overflying traffics. Hence this airport operates in 2 shifts from 6 A.M. early morning to 6 P.M. in the evening and it has staff strength of 17 including 8 professional staffs and 9 helping staffs. Because of being the high traffic airport, it demands highly qualified Air Traffic Controllers lead by senior and highly experienced Air Traffic Control Supervisor. The THACAO Chief or Airport Manager or Air Traffic Services Supervisor is fully responsible for all

aspects of THACAO operation and management and reports directly to Aviation Services Directorate - Deputy Director General of CAAN. In addition, Airport Manager maintains active coordination with various CAAN Departments and Divisions on matters related to aviation safety, security, ongoing projects, airport and Air navigation equipment maintenance etc. Therefore, the THACAO organization is dynamic organization requiring complex coordination within CAAN as internal and external organizations outside CAAN.

A month's work diary put as weekly summaries:

The following are the details of the one-month work during October, 2024 as weekly diaries:

Tenzing Hillary Airport									
TABLE-1, Fixed & Rotary Wing Flt. Data (Week wise) during October 2024 as first week starting as 2-8 Oct.									
FW WEEKLY PLANNED W-1, Avg. as 40	RW WEEKLY PLANNED Avg. as 80	FIXED WING				ROTARY WING			
		WEEK1	WEEK2	WEEK3	WEEK4	WEEK1	WEEK2	WEEK3	WEEK4
34	80	20	12	11	29	56	67	49	100
39	80	0	0	0	25	18	76	3	127
45	80	30	0	0	26	54	70	11	107
39	80	2	32	0	24	43	64	86	132
45	80	39	37	12	28	86	128	121	135
53	80	53	0	47	29	69	70	133	117
40	80	20	0	40	33	88	71	102	96
295	560	164	81	110	194	414	546	505	814
PLANNED EQUIVALENT PER WEEK AVERAGE FOR FW 280 & RW 560 FLIGHTS.									

Week One: Although, as a team member, I was performing all the activities in the AFIS Tower to get the real picture behind the scene that how aircrafts are guided from point of departure to point of destination focusing on the types and or methods of Com.s employed and the major form of the Com. in Lukla AFIS Tower in particular to the ATC-Pilot Com. and to see the Com. work load impacts due changes in Com. with change in weather. I was focused on Com. both in its FORM and CONTENT. The forms of Com. employed and contents were of course all forms: voice/data (using VHF, AMHS, Log Book, Viber, Telephone, Hot Line) and technical Com. All forms of Com. were being employed e.g. Voice, Manual Data, Digital Data, Formal Com. and Informal Com., Recorded and non-recorded Com. Voice Com. was the major form of Com. Most Com. was pre-determined phraseologies and were technical in nature and all Com. with pilot were recorded in VHF automatically and digital data also remained recorded in computer archives whereas manually data were also recorded in the duty log book and daily aircraft movement logbooks. Telephone and Hotline Com. were found not having any record system. Use of social media like Viber was also being used to communicate weather for one way telecast and those were backed in tower computer.

This week,

1. Out of total $12 \times 7 = 84$ hours available for operation per week {(Sunrise to Sunset everyday) 12 hours per day X 7 days}, week one, Fixed Wing (FW) hours available was 39 hr. 54 min. & Rotary Wing (RW) hours available was

76 hr. 36 min. due to weather.

2. FW had planned 295 for the week but operated 164 and RW had taken permission for 560 chartered flights but operated 414 flights.
3. On significant operational matters of concern this week and my learning, following were observed:
 - Getting ticket for flight to/from Lukla is very difficult so it is advisable to make a flexible schedule if one is travelling to / from Lukla. Second, it is very difficult to know which flight one may be flying because air ticket has different flight number then programmed flight number and all passengers are collectively called to report early morning hours causing massive congestion. This situation further complicates when weather at destination gets bad compelling airlines to reschedule destinations as per weather. Flight data management in AMHS becomes difficult as airlines make frequent changes in flight programs sometimes even pilots are confused.
 - Only specially trained and licensed Air Traffic Controllers (ATCs) are authorized for ATS job in any AFIS stations in Nepal including Lukla & yet it is more restrictive here in Lukla.
 - Lukla weather get frequently changed and the weather at Lukla becomes critical for safe aviation operation suddenly, which makes it very difficult to predict the weather and flight operation at Lukla always carry some degrees of uncertainties.
 - Familiarizing with local topography, local procedures, aerodrome layout, Fixed and Rotary Wing Aircraft Parking positions & their capacity on ground is a must. Also knowledge of nearby Heli Landing Site (HLS) named Surke, Chauri, Hospital are of very important just in case Lukla gets bad.
 - Getting acquainted to, make frequent actual weather reports, visualize the AFIS circuit traffic, frequent traffic movements towards higher mountain & local traffic behaviors are vital.
4. Com. tools employed at Lukla AFIS Tower were:
 - Air – Ground Com.: VHF – Voice, Light Gun – Signal as contingency
 - Air – Air (e.g. Inter Pilot Com. one aircraft to other aircraft): VHF
 - Tower – Ground Local Level: UHF, PSTN Telephone, Mobile, Audio e.g. Siren, Visual e.g. Light Gun as contingency measure.
 - Station – station: Digital Data - AMHS, Text Messages – Viber, Voice Data – PSTN, Hot Line.

Week Two: This week,

1. Out of total 84 hours available for operation / week, FW hours available was 17 hr. 40 min., RW hours available was 58 hr. 41 min. due to weather.
2. FW had planned 280 for the week but operated 81 and RW had taken permission for 560 chartered flights but operated 546 Flights.
3. On significant operational matters of concern this week were:

- On 9th Oct, at 0123Z, Capt. XXX of TRAXXX makes complain of F.W. A/C for not following proper parking line. Ground staffs / Marshallers were informed to strictly comply the parking line and hence guide pilots accordingly.
- No fixed wing flight on 11 Oct., so many rotary wing flights operated from Lukla as well as Surke as a result, four (4) aircrafts had made N/S at Surke.

Week Three: This week,

1. Out of total 84 hours available for operation/week, FW hours available was 33 hr. 40 min., RW hours available was 65 hr. 49 min. due to weather.
2. FW had planned 280 for the week but operated 110 and RW had taken permission for 560 chartered flights but operated 505 Flights.
3. On significant operational matters of concern this week:
 - This week, weather was not good most of the days but many helicopters were flown in and out of Lukla with equal number of overflying helicopters.
 - On 19 Oct., Five (5) Aircrafts diverted due volatile enroute (bad) weather, e.g. STAXXX, TRAXXX, STAXXX, TRAXXX, & SMAXXX diverted to Ramechhap.
 - On 20 Oct., 9XX Helicopter of XXX Airlines made a wrong parking at Helipad which puzzled Marshaller (near incident). Capt. XXX.
 - On 21 Oct., 9XX was issued clearance for rescue flight without HQ permission as request could not be made because there was no internet (as per airlines).
 - On 21 Oct., STAXXX (D228) made “Go Around” initiated by pilot to separate with Helicopter on Final Approach Path but both aircraft made left turn so controller had to instruct Helicopter to turn right. Conflict aborted. Later both aircraft landed safely. Helicopter 9-XX pilot (foreigner) was not so much familiar with Lukla traffic.
 - On 21 Oct., VVIP movement at Kathmandu caused ½ hour Kathmandu airport closed for other traffic which made aircraft to hold on ground as well in Lukla.
 - On 22 Oct., Telephone and Hot Lines were unserviceable for 1-hour due problem with NTC Signal.

Week Four: This week,

1. Out of total 84 hours available for operation per week, FW hours available was 64 hr. 25 min., RW hours available was 74 hr. 10 min. due to weather.
2. FW had planned 280 for the week but operated 194 and RW had taken permission for 560 chartered flights but operated 814 flights.
3. On significant operational matters of concern this week,
 - On 23 Oct., SMAXXX, L410 aircraft from right base turned outbound due to indication problem & diverted to Kathmandu. But immediately after 1minute, it reported indication normal and continue to Lukla. It landed safely at 0113Z. (Landing gear indication gets normal on reset).

- On 25 Oct., 0729Z, 9-XX made 360 and proceeded to Phaplu area then diverted to Ramechhap due indication problem.
- On 25 Oct., 0751Z, Bomb blast at PAIYA Area without any information, warned to KPLRM for them to warn contractor to compulsorily get permission to blast on the sensitive area of airport vicinity.
- On 26 Oct., At 0456Z, 9-XX passenger on disembarkation from aircraft, 1 passenger got fainted and PIC asked for assistance. Needful assistance was provided.
- On 26 Oct., XXX Helicopter landed at Thukla due to bad enroute weather while coming back from high mountain side.
- On 27 Oct., At 0345Z, STAXXX KT-LK Checked Phaplu pass at 0338Z & entering valley at 0343Z.

9-XXX Helicopter Kalapatthar-Lukla reported MANJO at 0342Z followed by 9-XX helicopter GOREKSHEP to LK following visually. Asked both aircraft to report Left Base Runway 06. 9-XXX left base at 0344Z at which time STAXXX on right base. STAXXX was given Runway Clear. 9-XXX advised to hold and be No. 2 in landing but it made sharp turn to North & 9-XX who was behind was very close. STAXXX landed 0345, 9-XXX landed 0346 & 9-XX at 0347Z. Capt. Michel of 9-XX made verbal complain of dissatisfaction over traffic sequencing or holding helicopters unnecessarily which was discarded by ATCs.

Weather disturbances time duration and flight demand data vs. actual performed flight data compilation (during October 2024) are given in Table 1 and 2.

Tenzing Hillary Airport:

TABLE-2, Weather Disturbances to F.W. vs. R.W.: A Comparison Table

Oct-24

Date	Total Available Operation Hours in minutes	Total Available Hour for F.W. in minutes	Total Available Hour for R.W. in minutes	Planned F.W. Flights in Number	Operated F.W. Flights in Number	% FW flts. Operated of planned flts.	Planned R.W. Flights in Number	Operated R.W. Flights in Number	% RW flts. operated of planned flights	Overfly HELI Traffic	Remarks: Increase in O/F as LK Wx. gets bad
1-Oct-24	720	410	600	41	28	68.29	80	68	85	96	"
2-Oct-24	720	279	620	34	20	58.82	80	56	70	7	"
3-Oct-24	720	200	660	39	0	0.00	80	18	22.5	9	"
4-Oct-24	720	435	515	45	30	66.67	80	54	67.5	16	"
5-Oct-24	720	70	701	39	2	5.13	80	43	53.75	15	"
6-Oct-24	720	495	720	45	39	86.67	80	86	107.5	2	"
7-Oct-24	720	695	720	53	53	100.00	80	69	86.25	1	"
8-Oct-24	720	220	680	40	20	50.00	80	88	110	3	"
9-Oct-24	720	190	720	39	12	30.77	80	67	83.75	3	"
10-Oct-24	720	0	560	35	0	0.00	80	76	95	29	"
11-Oct-24	720	0	475	32	0	0.00	80	70	87.5	50	"
12-Oct-24	720	320	621	40	32	80.00	80	64	80	6	"
13-Oct-24	720	475	720	40	37	92.50	80	128	160	2	"
14-Oct-24	720	30	530	40	0	0.00	80	70	87.5	71	"
15-Oct-24	720	45	495	40	0	0.00	80	71	88.75	42	"
16-Oct-24	720	355	720	40	11	27.50	80	49	61.25	23	"
17-Oct-24	720	0	115	40	0	0.00	80	3	3.75	98	"
18-Oct-24	720	0	423	40	0	0.00	80	11	13.75	154	"
19-Oct-24	720	0	561	40	0	0.00	80	86	107.5	97	"
20-Oct-24	720	410	690	40	12	30.00	80	121	151.25	22	"
21-Oct-24	720	535	720	40	47	117.50	80	133	166.25	2	"
22-Oct-24	720	720	720	40	40	100.00	80	102	127.5	14	"
23-Oct-24	720	720	720	40	29	72.50	80	100	125	3	"
24-Oct-24	720	720	720	40	25	62.50	80	127	158.75	1	"
25-Oct-24	720	720	720	40	26	65.00	80	107	133.75	6	"
26-Oct-24	720	535	535	40	24	60.00	80	132	165	2	"
27-Oct-24	720	720	720	40	28	70.00	80	135	168.75	0	"
28-Oct-24	720	0	315	40	29	72.50	80	117	146.25	1	"
29-Oct-24	720	450	720	40	33	82.50	80	96	120	3	"
30-Oct-24	720	270	720	40	17	42.50	80	84	105	7	"
31-Oct-24	720	0	720	40	0	0.00	80	81	101.25	19	"
Total	22320	9609	18576					2512		804	
Equivalent Average	720	310.00	600.00					81.03		25.94	

% of 720 or Reliability of flight in terms of time available due weather at Lukla: Fixed Wing = 43.6 & Rotary Wing = 83.33

CONCLUSION AND RECOMMENDATION

Working at Lukla is both challenging and demanding job environment. Types of challenges are both professional and nonprofessional. This keen observation of 1 month has given so much of insights that some of which had never been faced in long aviation career and it was like revisiting one's own 30 years of professional work. Working at Lukla AFIS was full of excitement, joy, challenge and high sense of responsibility and accountable direct to the world communities. It's never been so difficult to balance production and protection because almost all of the Khumbu's Economy is served through this airport hence the public pressure it has for production & the airport is categorized as the most adventurous (extreme) in the world wrongly sensitized as one of the most dangerous airport. Below are some of the representative scenario as brief account of experience during October 2024 followed by conclusion and recommendations.

Lessons Learnt

The richness and the vitality of ATC-Pilot Com. never been felt the way it is felt at Lukla. The challenges faced by ATCs at this airport are many despite these challenges they have done tremendous work for the safety & efficiency of air transportation in this region. Following are some of the important lessons learnt from this 1-month work at this airport.

- In general, ATCs mostly rely on VHF Com., Air-Ground Automatic voice and digital data with RADAR surveillance but here in absence of Air-Ground Automatic Voice and digital data and RADAR Surveillance, VHF Com.'s vitality cannot be exaggerated. At such fluency, clarity, speed and preciseness of the messages combined matter the most. Because, at this airport, everybody will have to work under extreme time pressure i.e. in a small window of time more and more flights are required to be safely completed therefore every single second counts.
- Besides the normal and or official channels of aviation Com., here extensive use of social media like VIBER & WhatsApp have become compulsion to ensure that the safety sensitive data like Weather, Flight Programs, Facility Status, Aerodrome Status etc. are delivered to the appropriate recipients in timely manner.
- Lukla Tower is equipped with all available and possible means of Com. yet these services cannot ensure 100 % availability hence not 100% reliable.
- ATCs at Lukla tower are employing all means of Com. available there as back up or regular e.g. VHF, UHF, HF, Siren (Sound) Signal, Visual Light Signals, (even Visual Signals from roof top with whistles & hand signals), CCTV video live footages and records, Satellite Internet, PSTN NTC Land Line, Hot Line, NTC Mobile, Ncell Mobile, VIBER, WhatsApp. Exploration of all these channels when needed is a must because except (very few dedicated Com. like) VHF, not all are reliable at times so there must be alternate for contingency provisions.
- Excellent inventory keeping and housekeeping for efficient and tactful utilization of limited resources

which includes human resources, maintenance spare parts, cleaning & sanitation logistics management, budget, extreme weather-related contingencies etc. are other essentials for Lukla AFIS Tower Operation.

- Maintaining harmony with local community and local municipal or administrative bodies with appropriate channel of coordination and cooperation are absolute needs. Appropriate level of engagement to the local community and educational outreach programs on "the fate of aviation safety & efficiency" certainly pays off and it's benefit multiply in long run.

Conclusion

Com. is vital for day to day living and anything to almost everything. The focus of this article is to highlight the importance of special Com. in aviation operation for safe, orderly and expeditious flow of air traffic in and out of Lukla AFIS jurisdictions.

Lukla is the second busiest airport in Nepal after TIA and that too if we consider infrastructure wise, we can theorize to conclude that this is the busiest airport of Nepal especially during spring and autumn seasons when tourist travel demand exceeds capacity. In absence of specific and or special ground-based navigation and surveillance systems, Com. is the solo means of safe, orderly and expeditious conduct of flight operation in and out of Lukla AFIS jurisdictions as an aid, outside of the aircraft. In a typical day, Lukla handled 416 air traffic movement safely which is the record number, nevertheless Lukla handles more than 350 traffic movements daily in Spring and Autumn Seasons regularly. This is only possible with robust Com. infrastructure and highly motivated skilled & dedicated ATCs in Lukla AFIS Tower.

Recommendations

Although Lukla AFIS is handling the busiest air traffic in Nepal safe, orderly and efficient manner, there are many rooms to improve the Com. infrastructure.

All works in aviation have their chain effect hence carry unique importance however AFIS and MET Services are the two major areas that Lukla AFIS must ensure every moment during active operation. Therefore, below recommendations are focused in the area of Com. for safe and efficient flight operation in and out of Lukla Aerodrome to improve the present Com. systems at Lukla AFIS Tower so as to enhance flight operation safety, reliability and efficiency:

1. Lukla AFIS Tower is very close to the fixed wing apron and the runway's aircraft line up position which causes heavy noise in the Tower. Further the noise level is alleviated because of the nearby old helipad which caters 3 or more helicopters at the tie new helipad is fully occupied. Therefore, the AFIS Tower should be relocated at least 50 meters away from aircraft's operation area.
2. The AFIS Tower is not made noise proof therefore until relocation of Tower is not done, as a short term solution, the present AFIS Tower room should immediately have insulated to make it noise and heat transfer proof.
3. The internet service at AFIS Tower should be made reliable and high speed. NTC will soon be providing service with fiber connections this will improve both voice and data Com. Present AMHS is served through

satellite internet which is also not reliable because weak reception, slow internet (bandwidth) and interruptions due severe weather are hindering for the reliable AMHS services. Therefore, while this internet should retain as back up, it should immediately have upgraded with fiber net connection as soon as possible.

4. The current UHF hand held voice Com. service, only being used for THACAO staffs, should be expanded to cater key airlines personnel and security personals at key security areas.
5. Current system of transmitting Weather data, Flight Programs, Facility Status etc. is not a recognized formal procedure. Therefore, all these should be incorporated into established Standard Operating Procedure to make them standard and legitimate or its' alternate system or procedure should be in place as soon as possible.
6. At present, Lukla AFIS VHF cannot cover envisaged operation area or traffic of immediate concerns i.e. nearby Lamjura Pass, Phaplu Area and towards high mountain north and east areas which has hindered the effective position reporting of the traffic and flow of information during search and rescue operation. Therefore, these areas should be made VHF covered with installations

of VHF repeater stations or appropriate means. Further current capacity of Lukla VHF be expanded.

7. Ideally, Lukla AFIS tower should be equipped with aircraft tracker monitor for immediate surveillance of all air traffic in the Khumbu region, it would be very helpful should there be air-ground Com. failure.
8. Present AFIS Manual should be expanded to recognize and cover all sort of essential Com. modes in practice.

References

Published by Civil Aviation Authority of Nepal, CAAN <https://caanepal.gov.np/> Map showing different Airports of Nepal with locations, Organograms, Financial and Traffic Movement Data, accessed from <https://caanepal.gov.np/legal-framework/primary-aviation-legislation/regulations> & <https://lukla.caanepal.gov.np/> on 01 12 2024 08:30 p.m.

Published by Civil Aviation Authority of Nepal, CAAN [https://caanepal.gov.np/Airport Service Charge Regulation 2078 B.S.](https://caanepal.gov.np/Airport%20Service%20Charge%20Regulation%202078%20B.S.), accessed from <https://caanepal.gov.np/legal-framework/primary-aviation-legislation/regulations> on 01 12 2024 16:30 p.m.

Lukla AFIS Tower Duty Log Book, Lukla Weather Information Viber Messages and Daily Work Diary of the Writer.



Biratnagar Airport



Doc 9082- ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services

Anil Basnet*

Introduction to Airport Charges

Airport charges are fees assessed by airport for the services they provide to their users/customers (Airlines, cargo operators and Passengers). Airport charges are fundamental to finance the day to day operations of airport and to fund investment in infrastructure projects. Airports are in a position of natural monopoly, having no other competing airport in the same peripheral area. Natural monopolies, in the absence of effective and strong economic regulation can abuse their dominant market power. Airport can arbitrarily fix price of services and facilities and exploit the users just for maximizing their unjustified profits. Monopoly status can also lead to inefficient delivery of services. Thus, economic regulation is necessary to check monopoly market power of airports and to ensure cost sensible efficient and quality services in airport.

Airport Charges Related Policy in Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention)

As per Article 15 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention) States shall consider the legal obligations such that:

- a) every airport in a Contracting State which is open to public use by its national aircraft shall likewise, subject to the provisions of Article 68, be open under uniform conditions to the aircraft of all the other Contracting States. The like uniform conditions shall apply to the use, by aircraft of every Contracting State, of all air navigation facilities, including radio and meteorological services, which may be provided for public use for the safety and expedition of air navigation;
- b) any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a Contracting State for the use of such airports and air navigation facilities by the aircraft of any other Contracting State shall not be higher,
 - i) as to aircraft not engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft of the same class engaged in similar operations; and
 - ii) as to aircraft engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft engaged in similar international air services;
- c) all such charges shall be published and communicated to ICAO, provided that, upon representation by an interested Contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned. No fees, dues or other charges

shall be imposed by any Contracting State in respect solely of the right of transit over or entry into or exit from its territory of any aircraft of a Contracting State or persons or property thereon.

Key Charging Principles

States are encouraged to incorporate the four key charging principles of non-discrimination, cost-relatedness, transparency and consultation with users into their national legislation, regulations or policies, as well as into their future air services agreements, in order to ensure compliance by airport operators and air navigation services providers (ANSPs). Civil Aviation Authority of Nepal has also applied the below mention key charging principle in its policies:

1. Non-discrimination

Non-discrimination requires the application of uniform conditions, to all users from any Contracting State, for the use of equivalent airport or air navigation services. In particular, charges must not discriminate between foreign and domestic users, or between two or more foreign users, engaged in similar operations.

2. Cost-relatedness

Charges should reflect the cost of facilities and services provided to the users. The allocation of costs should be determined on an equitable basis, so that no users shall be burdened with costs not properly allocable to them according to sound accounting principles. The resulting charges should also be determined on a sound accounting basis and may reflect economic principles to the extent that the resulting charges are in conformity with Article 15 of the Chicago Convention and principles in the present policies.

3. Transparency

Sufficient, accurate and appropriate information should be exchanged between the service providers and users in a timely and efficient manner with the objective of identifying the connection between the provision of facilities and services and charges, to enable users to understand, among others, charging methodologies and their administration.

4. Consultation with users

Service providers and users should participate in constructive engagement before the introduction of new charges or changes thereto. Such engagement should include, but is not limited to, discussions on performance, capacity development and investment plans. Transparent and relevant information relating to the proposed changes should be provided, and the views of users should be given proper consideration during the process.

* Manager, CAAN

Principles of the cost basis for Airport Charges and Air Navigation Service Charge

As a general principle it is desirable, where an airport is provided for international use, that the users shall ultimately bear their full and fair share of the cost of providing the airport. It is therefore important that airports maintain accounts that provide information adequate for the needs of both airports and users, and that the facilities and services related to airport charges be identified as precisely as possible. Airports should maintain accounts that provide a satisfactory basis for determining and allocating the costs to be recovered, should publish their financial statements on a regular basis, and should provide appropriate financial information to users in consultations. Moreover, it is recommended that States consider the application by airports, where appropriate, of internationally accepted accounting standards.

Civil Aviation Authority of Nepal has implemented Nepal Financial Reporting Standard pronounced by The Institute of Chartered Accountant of Nepal since 2015/16 which is based on internationally accepted accounting standards.

In determining the cost basis for airport charges, ICAO recommends the following principles:

- The cost to be allocated is the full cost of providing the airport and its essential ancillary services, including appropriate amounts for cost of capital and depreciation of assets, as well as the costs of maintenance, operation, management and administration. Consistent with the form of economic oversight adopted, these costs may be offset by non-aeronautical revenues.
- In general, aircraft operators and other airport users, including end-users, should not be charged for facilities and services they do not use, other than those provided for and implemented under the Regional Air Navigation Plan.
- Only the cost of those facilities and services in general use by international air services should be included, and the cost of facilities or premises exclusively leased or occupied and charged for separately should be excluded.
- While airports should maintain cost data in sufficient detail to facilitate consultation, transparency and economic oversight, it may be beneficial to develop more aggregated cost bases in certain circumstances for the purpose of setting charges. However, the aggregation should be done in a logical and transparent manner accompanied by safeguards, as appropriate, regarding consultation and, where possible, agreements with users to avoid discrimination among users.
- An allocation of costs should be considered in respect of space or facilities utilized by government authorities.
- The proportion of costs allocable to various categories of users, including State aircraft, should be determined on an equitable basis, so that no users shall be burdened with costs not properly allocable to them according to sound accounting principles.
- Costs related to the provision of approach and aerodrome control should be separately identified
- Airports may produce sufficient revenues to exceed all direct and indirect operating costs (including general administration, etc.) and so provide for a reasonable return

on assets at a sufficient level to secure efficient financing in capital markets for the purpose of investing in new or expanded airport infrastructure and, where relevant, to remunerate adequately holders of airport equity.

- The capacity of users to pay should not be taken into account until all costs are fully assessed and distributed on an objective basis. At that stage the contributing capability of States and communities concerned should be taken into consideration, it being understood that any State or charging authority may recover less than its full costs in recognition of local, regional or national benefits received.
- Costs directly related to oversight functions (safety, security and economic oversight) for airport services may be included in the airport's cost basis, at the State's discretion.

The process of setting Airport Charges

The Airport's Accounting System should provide basic information to assess the financial health of the airport, to justify the charges imposed on its users and to assess the performance of the airport over time. While the accounting process behind financial statements is referred to as financial accounting, the process of allocating financial data to cost centers and service lines is often referred to as Cost/Management accounting.

A cost accounting system should be able to generate cost centre statements that will enable airport management to monitor airport activity according to various functions. Because most airport costs are fixed — independent of the number of daily aircraft movements at the airport — the ability to examine costs by cost centre allows airport management to monitor and/or control costs as they are incurred.

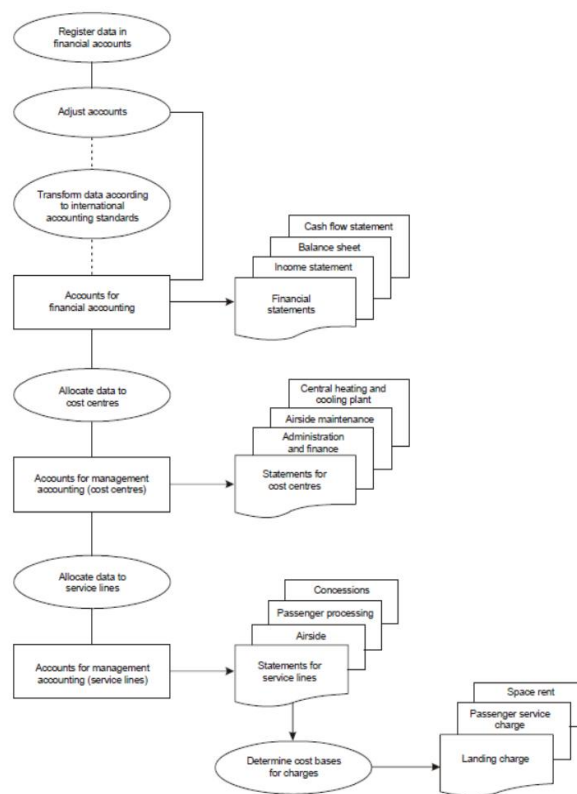
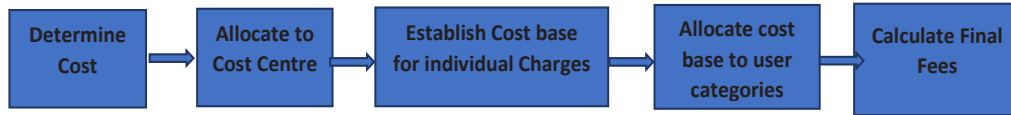


Figure: The Accounting and Cost Determination Process

Summarized calculation of Airport Charges



$$\text{Aero Charges} = \frac{\text{Capex} + \text{Opex} + \text{Cost of Capital}}{\text{Traffic}}$$

Few examples of Cost Basis for Individual charges on Air Traffic

Landing Charges

This would include the costs of aircraft movement areas (except remote parking stands) and their associated lighting (unless lighting is charged for separately), firefighting and ambulance services, costs of security services attributable to the aircraft movement areas (unless security services are charged for separately), aircraft noise and emissions (unless either or both are charged for separately), and air traffic control (including communications) and meteorological services (unless either or both are charged for separately).

The following principles should be considered when landing charges are established:

- Landing charges should be based on the aircraft weight formula, but could take into account other considerations. The maximum certificated take-off weight as indicated in the certificate of airworthiness (or other prescribed document) should be used, while considering local restrictions that may affect aircraft maximum take-off weight. Allowance should be made for the use of a fixed charge per aircraft or a combination of a fixed charge with a weight-related element, in certain circumstances,

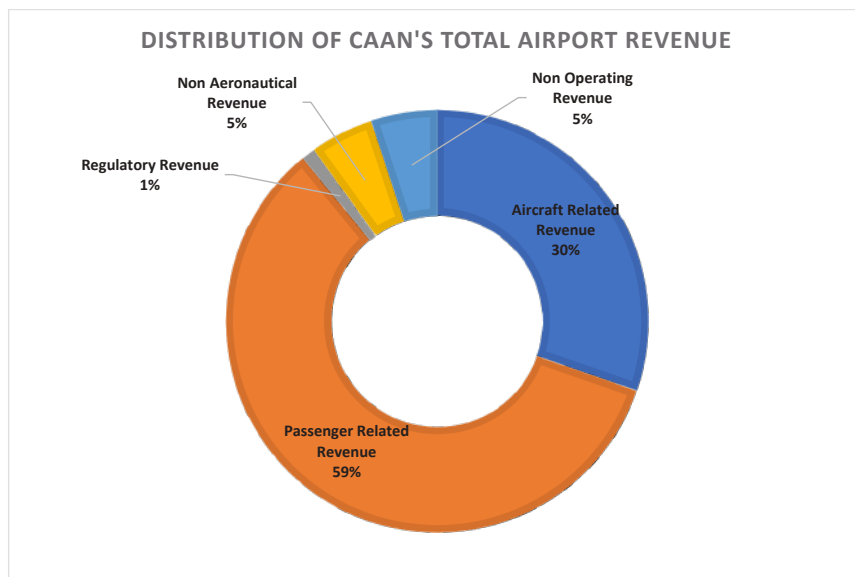
such as at congested airports and during peak periods.

- Where charges for approach and aerodrome control are levied as part of the landing charge or separately, they should be consistent with policies on charges for air navigation services
- Stage length flown should not be a factor in determining landing charges.

Passenger Service Charge

Costs of passenger terminal facilities that are attributable to passenger processing, including the costs of security services attributable thereto (unless security services are charged for separately), and the costs of ground access facilities and services attributable to passenger terminal access.

Efficiency of collecting airport charges levied on passengers should be considered to avoid queues and delays at airports. ICAO recommends that where the collection of a passenger service charge directly from passengers at an airport gives rise to such facilitation problems, these charges should be levied through the aircraft operators where practicable. The need for consultations between airport entities and users at the local level with a view to alleviating collection problems should be emphasized.



Source: CAAN Provisional Financial Statement 2080-81

CAAN's Policy on Cost recovery for Airport Service Charge

Section 28 of Airport Service Charge Regulation, 2078 (2022) deals with the determining service charge on the basis of cost recovery.

As per this section 28, Authority will charge service facility fee by determining the rate on the basis of cost recovery of the service while providing the service as per this Chapter.

Explanation: For the purpose of this rule, "Cost Recovery" shall mean the fulfillment of the total cost per unit of service that amounts to the total sum of direct costs incurred or to be incurred for the provision of any service and the overhead costs. For this purpose, administrative expenses, operating expenses, deduction and cost of capital or loan and generally return on investment up to 15 percent shall also be included.

Need of Economic Oversight

Customers who are not satisfied with a service provider's price or level of service have the choice to switch to another service provider in a competitive market. But, such choice is generally not in the case of natural monopoly sectors like airports. Such a situation warrants state's intervention for economic oversight to supervise commercial and operational practices of an airport or ANSP to ensure that service providers are efficient and consumers receive quality services for a reasonable price.

ICAO's policies in Doc 9082 set out the objectives reflecting areas of potential need for appropriate economic oversight

Minimize the risk of anti-competitive practices or abuse any dominant position

Ensure non-discrimination and transparency in the application of charges

Ascertain that investments in capacity meet current and future demand in a cost-effective manner

Protect the interests of passengers and other end-users

Possible Forms of Economic oversight

Economic oversight may take several different forms, from a light-handed approach (such as the application of competition law) to a more robust approach (such as direct regulatory interventions in the economic decisions of airports).



Picture: Forms of Economic Oversight

1. Application of Competition Law

The concept of competition law refers to Laws (including regulations and policies) which foster or maintain competition in marketplace by prohibiting anti-competitive practices

The process of applying competition law normally consists of:

- ✓ Responding to complaints
- ✓ Monitoring market behaviors
- ✓ Prosecuting offenders
- ✓ Adjudicating liability
- ✓ Imposing sanctions upon parties adjudged to have violated the law

2. Fallback regulation ("market regulation");

Fallback regulation is based on making explicit "threat" of a more robust form of economic oversight if a company does not ensure that its behavior stays within "acceptable" bounds. The benefit of this light-handed approach is to mitigate a potential risk of abusing a dominant position without incurring the regulatory costs and distortions.

3. Institutional Requirements ("institutionalized checks and balances");

- ✓ Interests of all stakeholders could be best served if users were sufficiently well informed through a constructive engagement of airports and users.
- ✓ Certain institutional requirements can enhance transparency and the flow of information between airports and users.

4. Price Cap Regulation ("incentive-based regulation")

Some forms of economic oversight are designed to encompass incentive elements within them. The archetypal example is price cap regulation, under which the regulator sets a maximum chargeable rate applicable for a specific period, normally by using the retail/consumer price index(CPI) minus (or plus) an incentive target (an "x" factor).

$$\text{CPI} - X \text{ or } \text{CPI} + X$$

Target exceeded: The airport may keep any over-recoveries.

Target not met: The airport would not be allowed to increase charges to compensate for the under-recovery and would have to find the means to balance its accounts during the regulated period

5. Rate of return regulation

A rate of return regulation (also called cost of service or cost-plus regulation) is designed principally to address the issue of excessive profits in enterprises with monopoly characteristics. The airport may be required to obtain approval for the level of charges and investments, the objective being to limit the airport's rate of return on capital at the level prevailing in a competitive market.

Selecting Appropriate Form of Economic Oversight

In selecting the appropriate form of economic oversight:

- ✓ States should first consider the scope and degree of competition
- ✓ Where competition or the threat of it is sufficiently strong, the application of competition law is likely to be adequate

- ✓ Robust approach when competition and competition law would be insufficient
- ✓ Assess potential costs and benefits related to the form of economic oversight
- ✓ In some situation the combinations of two or more of the forms may yield best form of economic oversight

Conclusion

Today, economic regulation of commercial airport by a national regulatory body is a fairly complex matter. On one side the user needs to be protected against the excessive charges and practices by the airport which abuse their monopoly-based powers, on other hand free market forces are the proven fundamentals to foster growth and to attract private investment in major infrastructure projects, such as an airport expansion. Economic Regulation of airport has its root in government funded airport development programs, where airport infrastructure to be funded had to be economically justified.

The Major element of economic airport regulation concern airport charges. The airports defend their charges by stating that they must invest in infrastructure enhancement and expansion projects in order to meet future demand. In addition, the airports advocate the need for less regulation on charges. economic regulation is necessary to check monopoly market power of airports and to ensure cost sensible efficient

and quality service in airport. A rationally designed economic regulation can benefit both the user and the regulated airport itself helping to balance the interests of airports, airlines, and passengers while promoting fair competition, cost efficiency, and infrastructure development.

Reference

1. Doc 9082- ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services
2. Doc 9562- Airport Economics Manual
3. Doc 9161- Manual on Air Navigation Services Economics
4. The Convention on International Civil Aviation, Chicago Convention
5. Routledge Handbook of Public Aviation Law- Paul Stephen Dempsey and Ram S. Jakub
6. Audit of Airlines; Audit and Accounting Guide by American Institute of Certified Public Accountants Civil Aeronautics Subcommittee, University of Mississippi
7. ACI Policy brief : Airport Ownership, Economic Regulation and Financial Performance
8. Graham, A. and Morrell, P. (2017) Airport Finance and Investment in the Global Economy,
9. Managing Airports an International Perspective by Anne Graham
10. Airport Finance by Dr Paul Stephen Dempsey
11. Seth B. Young and Alexander T Wells, Airport Planning and Management



Gulmi Resunga Airport



अवधारणा

एक देशबाट अर्को देशमा आर्थिक, प्राविधिक, मानवीय रूपमा गर्ने सहयोग नै वैदेशिक सहायता हो। यो राष्ट्र राष्ट्रहरूबीच स्रोतको स्वेच्छिक हस्तान्तरणको कार्य हो। यसलाई अन्तर्राष्ट्रिय सहायता वा विकास सहायता पनि भन्ने गरिन्छ। सन् १९५० को दशकमा संयुक्त राष्ट्र सङ्घको स्थापना पश्चात् स्वतन्त्र राष्ट्रहरूको सङ्ख्या थपियो। विश्व समाजवादी र पुँजीवादी विचारधारामा विभाजित भयो र शीतयुद्धको थालनी भयो। यसै बिच पुँजीवादीहरू, विशेष गरी अमेरिकाले पाइन्ट फोर प्रोग्राम ल्यायो, जसले तत्कालीन अवस्थामा स्वार्थमा आधारित वैदेशिक सहायतामा जोड दिएको थियो। यसमा विश्वमा बढ्दै गएको साम्यवादी प्रभावलाई निस्तेज पार्नका लागि आर्थिक तथा ऋण प्रदान गर्नुपर्ने कुरा अघि बढाइयो। विश्व बैङ्क र अन्तर्राष्ट्रिय मुद्रा कोषको स्थापनाले पनि यस अभियानलाई थप बल दियो। वैदेशिक सहायतामा स्रोत हस्तान्तरणको उद्देश्य विभिन्न हुनसक्छ, तथापि मुख्य उद्देश्य भनेको मानवीय सहयोग, उद्धार, पुनर्स्थापना, आर्थिक विकास, पूर्वाधार विकास, दोहोरो लाभ, कूटनीतिक सम्बन्ध, व्यापारिक सम्बन्ध र सुरक्षा आदि हुन्। विकास सहायताले वैदेशिक मुद्राको उपलब्धता तथा मौद्रिक बचत मार्फत लगानी एवं बचत र आयात निर्यात बीचको असन्तुलनमा सन्तुलन ल्याई विकास कार्यको प्रवर्द्धन गर्छ। सन् १९४० लाई वैदेशिक सहायताको दशक मानिन्थ्यो, सन् १९६० लाई वैदेशिक ऋणको दशक मानियो भने सन् १९८० पछि वैदेशिक लगानीमा जोड दिन थालियो।

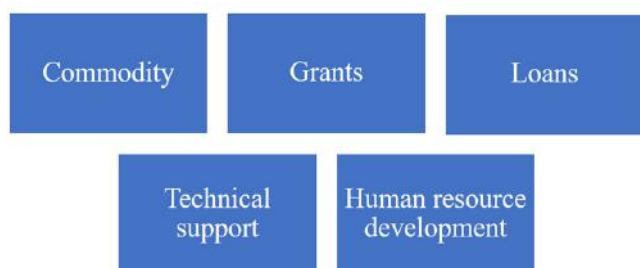
विकसित मुलुकहरूबाट कम विकसित मूलकहरूमा आर्थिक तथा सामाजिक विकासका लागि प्रवाह हुने सहयोग वैदेशिक सहायता हो, जुन सहायता दुईपक्षीय तथा बहुपक्षीय वा दुवै हुन सक्छन्। कुनै पनि मुलुकलाई आइपर्ने अल्पकालीन तथा दीर्घकालीन संकटपूर्ण अवस्थामा आइपर्ने समस्याको तत्कालै संवोधनका लागि अर्को देश संस्था तथा बहुपक्षीय संस्थाहरूले गर्ने आर्थिक, मानवीय तथा भौतिक र प्राविधिक जस्ता विशेष सहयोगहरू नै अन्तर्राष्ट्रिय सहयोग हो। यो विकसित तथा अविकसित दुवै प्रकारका देशहरूका लागि आवश्यक मानिन्छ।

दोस्रो विश्वयुद्ध पश्चात् संयुक्त राज्य अमेरिकाको Point Four नामक कार्यक्रम शुरु गरे पश्चात् विश्वव्यापी रूपमा बढ्दै गरेको समाजवादी कम्युनिष्ट विचारधारा विरुद्ध वैदेशिक सहायताको शुरुवात भयो। विश्व बैंक तथा अन्तर्राष्ट्रिय मुद्रा कोष लगायतका संस्थाहरूले समेत यसैमा मलजल गरेको पाइन्छ। विश्व बैङ्क, एसियाली विकास बैङ्कबाट बहुपक्षीय ऋण र अनुदान प्राप्त गर्दै आएको नेपाललाई हाल जापान, चीन, डेनमार्क, फिनल्यान्ड, जर्मनी, भारत, कोरिया, कुवेत, अष्ट्रेलिया, नेदरल्याण्ड, नर्वे, साउदी अरब, स्वीजरल्याण्ड, बेलायत, र अमेरिका लगायतका द्विपक्षीय साझेदारहरूबाट विकास सहायता प्राप्त हुँदै आएको छ।

नेपालले सन् १९५१ देखि विकास सहायता लिन थालेको हो। नेपालले सबै भन्दा पहिलो पटक संयुक्त राज्य अमेरिकाको Point Four Program अन्तर्गतको दूरसञ्चारको विकासको लागि सहायता लिएको थियो। यसको विस्तार प्रथम पञ्चवर्षीय योजनाबाट भयो। वैदेशिक सहयोग वैश्विक प्रभाव विस्तार, व्यापारिक स्वार्थको विस्तार अर्थराजनीतिक तथा भूराजनीतिक प्रभाव विस्तारको औजारका रूपमा पनि प्रयोग भइरहेको अवस्था छ। विकसित राष्ट्रहरूले आफ्नो कुल ग्राहस्थ उत्पादनको ०.१५% देखि ०.२०% कम विकसित देशहरूलाई सहयोग गर्नुपर्ने प्रतिवद्धता रहेको छ। तर त्यो सहयोगलाई उनीहरूले रणनीतिक रूपमा राष्ट्रिय स्वार्थ रक्षामा प्रयोग गरेको पाइन्छ। सन् १९८० को दशक देखि नै वैदेशिक सहायतामध्ये अनुदानको प्रतिशत घट्दै गई ऋणको प्रतिशत बढ्दै गइरहेको छ। हालका वर्षहरूमा प्रतिवद्धता अनुरूपको वैदेशिक सहायता समेत प्राप्त हुने गरेको छैन। नेपालमा वैदेशिक सहायताबाट आर्थिक, सामाजिक तथा भौतिक पूर्वाधारहरू विकासमा केही देख्न सकिने प्रगतिहरू हाँसिल भएका छन्। भौतिक पूर्वाधार (शिक्षा, स्वास्थ्य, सञ्चार, तथा सडक, खानेपानी, विमानस्थल तथा पुर्ननिर्माण) जस्ता क्षेत्रहरूमा उल्लेखनीय प्रगति समेत हासिल भएका छन्। यति हुँदाहुँदै पनि आर्थिक सहायता र आर्थिक वृद्धि बीच सकारात्मक सहसम्बन्ध देखिएको पाइँदैन। यसबाट परनिर्भरता बढाएको, ऋणमा भारी वृद्धि भएको, उत्पादनमूलक क्षेत्रमा प्रभावकारी रूपमा लगानी हुन नसकेको जस्ता समस्याहरू पनि रहेका छन्।

* प्रबन्धक, ने.ना.उ.प्रा.

सहायताका स्वरूपहरू



बैदेशिक सहायताका माध्यम/विधिहरू

Bilateral	Multilateral	INGOs
<ul style="list-style-type: none"> Country to Country Government to Government 	<ul style="list-style-type: none"> Agencies like WB/UN/ADB/EU as Donors and Governments of Developing Countries as recipients. 	<ul style="list-style-type: none"> INGOs : Charity fund of International Non-Governmental Organizations to Local Non-Governmental Organization.

राष्ट्रिय बजेट ढुकुटीका आधारमा विकास सहायताको वर्गीकरण

बजेट-भित्र (On Budget): सरकारको वार्षिक बजेट पुस्तिका (रातो किताब) मा समावेश हुने रकम।

बजेट-बाहिर (Off Budget): सरकारको वार्षिक बजेट पुस्तिका (रातो किताब) मा समावेश नहुने रकम।

ढुकुटी-भित्र (On Treasury): सरकारी ढुकुटी (कोष) प्रणाली मार्फत परिचालन हुने रकम।

ढुकुटी-बाहिर (Off Treasury): सरकारी ढुकुटी (कोष) प्रणाली मार्फत परिचालन नहुने रकम।

बैदेशिक सहायताको आवश्यकता

- » कम विकसित देशहरूमा आन्तरिक उत्पादन कमजोर हुने हुँदा लगानीको स्रोतको अभाव पूरा गर्न,
- » शिक्षा, स्वास्थ्य जस्ता मानवीय विकासका लागि लगानी, ज्ञान र प्रविधि प्राप्त गर्न,
- » Foreign Exchange/Balance of Payment को खाडल (Gap) सहजरूपमा पूरा गर्न,
- » प्रविधि हस्तान्तरण तथा एक आपसमा बजार र उत्पादन साझेदारीको विस्तार गरी आत्मविश्वासको अभिवृद्धिमा सहजीकरण गर्न,
- » समय समयमा आउन सक्ने आर्थिक लगायत अन्य संकटको सामना गर्न,
- » बैदेशिक सहायताको माध्यमबाट गुणस्तरीय पूर्वाधारको विकास गुणस्तरीय रूपमा विकास गर्न,

- » शिक्षा, स्वास्थ्य, खानेपानी जस्ता आधारभूत आवश्यकता पूरा गर्न,
- » विकासका निमित्त थप वित्तीय साधन परिचालन गर्न,
- » वैदेशिक लगानीका लागि आकर्षणक तथा अनुकूल वातावरण तयार गर्न,
- » बढ्दो वैदेशिक व्यापार घाटासँगै वैदेशिक मुद्राको अभावलाई पूर्ति गर्न,
- » प्राकृतिक विपद्बाट प्रभावित हुँदा आपतकालीन राहत, सरकार तथा संस्थाहरूको क्षमतामा अभिवृद्धि गर्न,
- » मानव अधिकारको सम्बर्द्धन प्रवर्द्धन गर्न,
- » वातावरणमैत्री हरित विकास (Greenery Development) लाई प्राथमिकतामा राख्न,
- » दिगो विकासका लक्ष्य (SDG) हरूलाई अपेक्षित गन्तव्यमा पुऱ्याउन।

विकास सहायताका शर्तहरू

Nation Tied: दाता देशको शर्तहरू र प्राथमिकताको क्षेत्रमा मात्र खर्च गर्नुपर्ने।

Project / Resource Tied: दाता देशको वा संस्थाको प्राथमिकता प्राप्त आयोजनालाई मात्र सहायता दिने।

Double Tied माथि उल्लिखित दुवै शर्त अनुरूप सहायता प्रदान गर्ने।

बैदेशिक सहायताका लागि अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिवद्धताहरू

- ❖ **Rome (2003):** High Level Forum on Harmonization
- ❖ **Paris (2005):** High Level Forum on Aid Effectiveness: 56 commitments and 12 measurable indicators developed in Paris agreements.
- ❖ **Accra (2008):** Aid Effectiveness: Reducing aid fragmentation, Capacity Development, result oriented, predictability, country system, no conditionality and unttying
- ❖ **Busan (2011):** Aid Effectiveness: predictability, transparency, result based, ownership and inclusiveness
- ❖ **Mexico (2014):** Overall Aid Financing and Effectiveness
- ❖ **New York (2016):** Effective implementation of 2030 agenda or Sustainable Development Goal (SDG).

बैदेशिक सहायता व्यवस्थापनका लागि सर्वस्वीकार्य सिद्धान्त

Ownership: Partner countries exercise effective leadership and coordinate development actions.

Alignment: Donors base support on partner strategies, institutions and procedures.

Harmonization: Donor's actions are harmonized,

transparent, and effective.

Managing for results: Improved resource management and decision making.

Mutual accountability: Mutual assessment of progress.

नेपालको नीतिगत कानूनी र संस्थागत व्यवस्थाहरू

नीतिगत व्यवस्थाहरू

नेपालको संविधानको धारा ५१ को उपधारा (६) को खण्ड ११ अनुसार वैदेशिक सहायताबाट प्राप्त हुने रकम राष्ट्रिय बजेटमा समावेश हुनुपर्ने, धारा ५९ को उपधारा ६ बमोजिम वैदेशिक सहायता र ऋण लिने अधिकार नेपाल सरकारलाई हुने, संविधानको अनुसूची ५ मा अन्तर्राष्ट्रिय विकास सहायता सहित अन्य प्रकृतिका सन्धि, सम्झौता गर्ने अधिकार संघीय सरकारको रहेको, वैदेशिक सहायतालाई राष्ट्रिय प्राथमिकताका आधारमा परिचालन गर्ने, वैदेशिक पुँजी र प्रविधि आकर्षित गर्ने, वैदेशिक सहायता लिँदा राष्ट्रिय आवश्यकता र प्राथमिकतालाई आधार बनाउँदै यसलाई पारदर्शी बनाउने।

- » अन्तर्राष्ट्रिय विकास सहायता परिचालन नीति, २०७६
- » अन्तर सरकारी वित्त व्यवस्थापन ऐन, २०७४
- » आर्थिक कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व ऐन, २०७६ तथा नियमावली, २०७७
- » नेपाल सरकार(कार्य विभाजन) नियमावली, २०७४
- » अन्तर्राष्ट्रिय विकास सहायता परिचालन नीति, २०७६
- » प्रदेश तथा स्थानीय तहमा अन्तर्राष्ट्रिय विकास सहायता परिचालन सम्बन्धी मापदण्ड, २०७६
- » सोह्रौँ योजना (081/82-085/86)
- » वार्षिक बजेट नीति तथा कार्यक्रमहरू
- » क्षेत्रगत मन्त्रालयका प्राथमिकताहरू

संस्थागत व्यवस्थाहरू

मुख्य जिम्मेवार: अर्थ मन्त्रालयको वैदेशिक सहायता समन्वय International Economic Cooperation Coordination Division (IECCD) महाशाखा,

- » प्र. मं. को अध्यक्षतामा आर्थिक कूटनीति परिचालन समिति र वैदेशिक सहायता समन्वय समिति,
- » अर्थमन्त्रीको अध्यक्षतामा उच्चस्तरीय विकास सहायता नीति अनुगमन तथा कार्यान्वयन समिति,
- » हरेक मन्त्रालयहरूमा वैदेशिक सहायता महाशाखा वा शाखा रहेका,
- » विभिन्न मन्त्रालय र मातहतका कार्यालयहरू,
- » राष्ट्रिय विपत प्राधिकरण र राष्ट्रिय योजना आयोग,
- » नेपाल विकास मञ्च र नेपाल सहायता समूह,
- » कूटनीतिक नियोग,
- » हरेक चार महीनामा: Local Development partners meeting हुने,
- » हरेक वर्ष: Nepal portfolio performance review, Joint

Annual Review, Joint Sectoral Review हुने।

वैदेशिक सहायता व्यवस्थापनको समिक्षा

सात दशकको अवधिमा वैदेशिक सहायताबाट नेपालमा आर्थिक सामाजिक पूर्वाधारहरूको विकासमा केही देख्न सकिने प्रगतिहरू हासिल भएका छन्। जस्तै: भौतिक पूर्वाधार निर्माण, शिक्षा, स्वास्थ्य, खानेपानी तथा सरसफाइ, राष्ट्रिय उत्पादन र उत्पादकत्व अभिवृद्धि, रोजगारी सिर्जना र गरिबी निवारण, विज्ञान तथा प्रविधिको विकास र हस्तान्तरण, वातावरण संरक्षण र जलवायु परिवर्तन, विपद व्यवस्थापन, सार्वजनिक, निजी, सहकारी र सामुदायिक क्षेत्रको क्षमता नपुगेको क्षेत्र मध्ये नेपाल सरकारले अन्तर्राष्ट्रिय विकास सहायता लिन उपयुक्त हुने भनि निर्धारण गरेका क्षेत्रहरूमा उल्लेखनीय प्रगति समेत हासिल भएका छन्। विकास वित्तको आवश्यकता पूरा गर्न, विदेशी प्रविधि, ज्ञान, सीप र व्यवस्थापकीय शैली अवलम्बन गर्न र निजी लगानीको विश्वासयुक्त वातावरण तयार गर्न वैदेशिक सहायता परिचालन प्रभावकारी बनाउनु पर्ने अवस्था छ। नेपालमा विकास सहायता परिचालन गर्ने प्रयास शुरू भए देखि र हालका दिनसम्म यसको प्रभाव अझै बढ्दै गएको अवस्था छ। विकास सहायता हालको सन्दर्भमा सार्वजनिक तथा सामुदायिक क्षेत्रबाट हुने विकास कार्यक्रम सञ्चालनको मुख्य आधारको रूपमा रहेको छ। सन् २०२६ सम्ममा नेपाल अतिकम विकसित राष्ट्रबाट विकसित राष्ट्रमा स्तरोन्नति हुन गरिने लगानीका लागि आवश्यक पर्ने स्रोतको व्यवस्थापन, Supplementary for Financing Gap, दीगो विकासका लक्ष्य प्राप्त गर्दै मध्यम आय भएको राष्ट्रको रूपमा स्तरोन्नति गर्न, राष्ट्रिय विकास नीति अनुरूपका आवश्यकता र प्राथमिकताका क्षेत्रमा वाह्य स्रोत परिचालन गर्न, अन्तर्राष्ट्रिय विकास सहायताको पारदर्शी एवम् नतिजामुखी उपयोग मार्फत राष्ट्रिय क्षमता वृद्धि गर्दै सहायता प्रतिको निर्भरता क्रमशः घटाउन वैदेशिक सहायता लिने गरिन्छ।

चालु आर्थिक वर्षको वार्षिक बजेटको करिब १४.५१ प्रतिशत हिस्सा वैदेशिक सहायताबाट व्यहोर्ने अनुमान गरिएकोमा कुल बजेटको करिब ११.७० प्रतिशत रकम वैदेशिक ऋणबाट पूर्ति गर्ने लक्ष्य राखिएको छ। वैदेशिक सहायतामा वैदेशिक अनुदानको अंश कुल सहायताको १९.३८ र ऋण ८०.६२ प्रतिशत रहेको छ। वैदेशिक सहायता विभिन्न शर्त र उपशर्तहरू मानी प्राप्त गर्ने तर दीर्घकालीन दृष्टिकोण तयार गरी उत्पादनमूलक लगानी गर्ने कार्यमा सरकार चुक्दा भविष्यको पुस्ता ऋणको खाडलमा पर्ने उतिकै सम्भावना छ। हालका दिनमा अनुदान सहायता घट्दै जानु र ऋणको परिणाम/रकम बढ्दै जानु चिन्ताको विषय हो। लाभ लागत (Cost Benefit Analysis) को उपयुक्त विश्लेषण विना नै वैदेशिक सहायता स्वीकार आर्थिक सहायता र आर्थिक विकास बीच सकारात्मक सहसम्बन्ध देखिएको पाइँदैन। वैदेशिक सहायताबाट देखिने गरी गरिबी घटेन, परनिर्भरता क्रमशः बढ्दै गएको छ।

वैदेशिक सहायता परिचालनमा विषयगत निकायको कमजोर स्वामित्व रहेको देखिन्छ। परामर्शदाताहरूले अत्याधिक प्रभाव

पार्ने र विदेश भ्रमण केन्द्रित कार्यक्रममा जोड दिने गरेको पाइन्छ। प्रदेश र स्थानीय तहबाट सोझै सहायता सम्झौता गर्ने मानसिकता र दृष्टिकोण विकास भएको पाइन्छ, जुन वैदेशिक सहायता नीति विपरित छ। विकास सहायतामा सञ्चालन हुने कार्यक्रमको लागि Counter Part Fund को न्यून विनियोजन भएको अवस्था छ। विकास सहायतामा प्रतिवद्धता र प्रासिका विचमा रहेको निरन्तरको खाडल कायम छ। सहायता परिचालनमा दाताले राख्ने अनावश्यक शर्तहरू (जस्तै: विदेशी एक्जीम बैंकको सहयोगमा सञ्चालन हुने परियोजनामा प्रयोग हुने निर्माण सामग्रीको ६० प्रतिशत सामग्री सोही देशको हुनु पर्ने र निर्माण व्यवसायी पनि उक्त देशको नै हुनु पर्ने व्यवस्था गरेको पाइन्छ) सहायताबाट सञ्चालित आयोजनाको निर्माण समय र लागतमा वृद्धि हुँदा नेपाल सरकारलाई थप वित्तीय भार पर्ने बढ्दै गएको अवस्था छ। वैदेशिक सहायता घटाई आत्मनिर्भर अर्थतन्त्रको विकास गर्ने भन्ने विषयमा हालका दिन सम्म पनि स्पष्ट र दीर्घकालीन सोचको अभाव छ।

नेपालमा वैदेशिक सहायता सम्बद्ध समस्याहरू

- ✓ वैदेशिक सहायता परिचालनमा संलग्न पक्षको निष्ठा र नैतिकतामा क्रमशः क्षयीकरण हुदै जानु
- ✓ वैदेशिक सहायता नीतिलाई कार्यान्वयन गर्ने मार्गदर्शन, मापदण्ड र कार्यविधि निर्माण गरिएको छैन,
- ✓ अन्तरनिकाय समन्वयको अभाव देखिन्छ,
- ✓ प्रतिवद्धता र प्रासिका विचमा रहेको निरन्तरको खाडल कायम छ,
- ✓ समयमै सोधभर्ना नहुने रिपोर्टिङ समयमा नहुने समस्या देखिन्छ,
- ✓ हालका दिनमा पनि सहयोगको ३५% रकम बजेटबाट भन्दा अन्यै माध्यमबाट आउँछ,
- ✓ प्रदेश र स्थानीय तहबाट सोझै सहायता सम्झौता गर्ने मानसिकता र दृष्टिकोण बढ्दै गएको छ,
- ✓ विकास सहायतामा सञ्चालन हुने कार्यक्रमको लागि Counter Part Fund को न्यून विनियोजन हुनु,
- ✓ दाताहरूले ससाना परियोजनामा बजेट छर्ने प्रवृत्ति जस्तै Transaction Cost बढाएको छ,
- ✓ सरकारको प्राथमिकता बाहिर गई सयौं परियोजनाहरू सञ्चालित छन् र तिनीहरू Duplication देखिन्छ,
- ✓ स्वार्थमा आधारित शर्तहरूले अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिवद्धता औपचारिकतामा सीमित भएको छ,
- ✓ दाताको अधिकांश रकम उनीहरूकै विज्ञ, परामर्शदाता र स्रोत प्रयोग गर्दा उतै फर्केर वाष्पीकरण हुने अवस्था छ,
- ✓ बढी पूँजीगत खर्च गर्ने प्रभावकारी क्षमता नहुँदा ऋण उपयोगको क्षमता कमजोर भएको छ,
- ✓ औपचारिकता र परम्परामा आधारित अनुगमन र मूल्यांकन प्रणाली कायम हुँदा सुधारले ठाउँ पाउन सकेको छैन,

- ✓ सहायता प्रतिवद्धता र वास्तविक सहायता बीच ठूलो खाडल छ,
- ✓ अधिकांश सहायता माटो सुँहाउदो भन्दा पनि दाताको इच्छा र मनोविज्ञान अनुसार सञ्चालित छ,
- ✓ सहायता सम्झौतापूर्वको पर्याप्त तयारी नगरी सम्झौता गर्ने प्रवृत्ति रहेको छ,
- ✓ विकास सहायता नीतिको प्रभावकारी कार्यान्वयन नहुनु,
- ✓ दिगो विकास लक्ष्य र राष्ट्रिय प्रतिफलको प्राप्तिसँग सहायता परिचालनको कमजोर तादात्म्यता रहेको छ,
- ✓ परियोजना कार्यान्वयन क्षमता प्रभावकारी र उत्पादनमूलक छैन,
- ✓ नेपाल समेत सहभागी रहेका अन्तर्राष्ट्रिय सम्मेलन तथा सहमतिको आन्तरिकीकरण हुन सकेको छैन,
- ✓ राष्ट्रिय आवश्यकता र प्राथमिकताका आयोजनाको तयारी एवम् प्रस्तुतिको कमजोर अवस्था (Project Bank and Priority व्यवस्थित भएको पाइदैन)
- ✓ राजनीतिज्ञ नेतृत्व र कर्मचारीतन्त्रमा विकास सहायतामा दोहनकारी सोच कायम छ,
- ✓ अधिकांश नेपालीले वैदेशिक सहायतालाई नकरात्मक रूपमा लिने गरेको पाइन्छ तर पाए केहि पनि नछोड्ने प्रवृत्ति कायम छ,
- ✓ राष्ट्रिय प्रणाली बाहिरबाट सहायताको परिचालन हुनु,
- ✓ छरिएर रहेका खण्डीकृत आयोजनाहरूको बाहुल्य कायम छ,
- ✓ कमजोर अनुगमन र झन्झटिलो खरिद प्रक्रियामा सुधार गर्न सकिएको छैन,
- ✓ वैदेशिक सहायता सम्बन्धमा राजनीतिक दलहरू बीचमा मतैक्यताको अभावले गर्दा वैदेशिक सहायतामाथि राष्ट्रिय राजनीति हुने गरेको अवस्था छ,
- ✓ सहायता परिचालनका क्षेत्र निर्धारण र उपयोगमा सरकारको कमजोर निर्णायक क्षमता कमजोर हुँदा, दातृ पक्षको सक्रियता र स्वार्थ हावी भएको छ,
- ✓ वैदेशिक सहायता कार्यान्वयनको कमजोर क्षमता (weak institutional capacity, weak absorption capacity, low level of expenditure) देखिन्छ।

वैदेशिक सहायता कुशल रूपमा व्यवस्थापन गर्ने उपायहरू

- ✓ राजनीतिक र प्रशासनिक नेतृत्वमा दोहनकारी सोचको अन्त्य गर्ने,
- ✓ निष्ठा र नैतिकताको सबलीकरण गरी उत्पादनमूलक संस्थाको निर्माणमा जोड दिने,
- ✓ मुलुकको राजनीतिक एवं प्रशासनिक पुनर्संरचनासँगै वैदेशिक सहायता परिचालन सम्बन्धी Meta Policy बनाउने,
- ✓ विकास नतिजा र नागरिकहरूको खुशिलाई केन्द्रविन्दुमा

- राखेर साधन र स्रोतको विनियोजन गर्ने,
- ✓ विकास सहायतामा हुने गरेको खण्डीकरण (Fragmentation) एवम् कारोबार लागत (Transaction Cost) घटाउने दिशामा घनिभूत रूपमा कार्य गर्ने,
- ✓ तुलनात्मक लाभका आधारमा कार्य विभाजन गरेर आयोजनाको संख्या घटाउने, गुणात्मक क्षमता बढाउने,
- ✓ वैदेशिक सहायताका आयोजना सञ्चालनमा Managerial Autonomy दिने, Performance Contract गर्ने, र नतिजालाई कार्य सम्पादन मूल्यांकनसँग Tie-up गर्ने,
- ✓ आयोजनाको दोहोरोपना वा न्यून प्राथमिकताका आयोजनामा स्रोत परिचालन जस्ता समस्या समाधानका लागि Project Bank बनाउने, निश्चित सर्त पूरा गरेका आयोजनाहरू मात्र छनौटको गर्ने,
- ✓ Project MIS विकास गर्ने जसबाट समग्र कार्यको online को माध्यमबाट अनुगमन र मूल्यांकन प्रणालीलाई प्रभावकारी बनाउने,
- ✓ निजी क्षेत्रको लगानी, वैदेशिक व्यापारको अभिवृद्धि, एवम् आन्तरिक स्रोत परिचालनबाट विकासका लागि आवश्यक स्रोत जुटाउने,
- ✓ स्थानीय ज्ञान, स्रोत र सीप नभएको कार्यमा मात्र वैदेशिक सहायताको खोजी गर्ने,
- ✓ सहभागितामूलक ढंगले परियोजनाको पहिचान, छनौट र निर्माणमा ध्यान दिने,
- ✓ ज्ञान र क्षमता हस्तान्तरण हुने खालका आयोजना छनौट गर्ने, साथै हाल विकास सहायता परिचालन गरिरहेका संस्था वा देशहरूबाट सीप, ज्ञान, प्रविधि प्राप्त गरी मुलुकको आर्थिक, सामाजिक रूपान्तरणमा उपयोग गर्ने,
- ✓ संस्थागत दक्षता बढाउने, कार्यान्वयन प्रक्रियामा सुधार गरी सहायताको प्रभावकारिता बढाउने,
- ✓ उद्यमशीलता सहित आत्मनिर्भर अर्थतन्त्रको विकासमा जोड दिने,
- ✓ संविधान र विकास सहायता नीति २०७६ को पूर्ण अनुपालनामा जोडदिने,
- ✓ उच्चस्तरीय सहायता फोरमका सहमतिहरूलाई मार्गदर्शनका रूपमा लिइ कार्यान्वयन गर्ने,
- ✓ सरकारी निकायहरू बीचमा प्रभावकारी समन्वय, सहकार्य र साझेदारीको निर्माण गर्ने,
- ✓ आर्थिक कूटनीतिको सबलीकरण गरी वार्ता कौशल तथा दक्षता अभिवृद्धि गर्ने,
- ✓ हाम्रा संभावना र आवश्यकताहरूलाई प्राथमिकतामा राख्ने,
- ✓ आम राजनीतिक दलहरू बीचमा वैदेशिक सहायताका सम्बन्धमा मतैक्यता निर्माण गरी Aid Mobilization लाई प्रभावकारी बनाउने,
- ✓ विकास सहायता परिचालनको दीर्घकालीन दृष्टिकोण सहित

- स्पष्ट मानक, मापदण्ड र सूचक बनाउने,
- ✓ वैदेशिक लगायत स्वदेशी स्रोतमा सञ्चालित सबै प्रकारका आयोजनाहरूमा काम गर्ने जनशक्तिलाई कार्यसम्पादनमा आधारित रही दण्ड र पुरस्कारको व्यवस्था गर्ने,
- ✓ संरचनागत, संस्थागत, नीतिगत र कार्यगत अवस्थामा सुधार गरी वैदेशिक सहायता Absorption capacity बढोत्तरी गर्ने,
- ✓ लक्षित कार्यक्रमहरूको लागि वैदेशिक सहायता परिचालन गर्ने,
- ✓ स्पष्ट मानक मापदण्ड र सूचकका आधारमा वैदेशिक सहायताको समिक्षा गरी लिने वा नलिने टुङ्गोमा पुग्ने,
- ✓ तथ्य, तथ्याङ्क र नीतिमा आधारित भएर मात्र सहायता लिने,
- ✓ वैदेशिक सहायतालाई क्षेत्रगत नीतिसँग आवद्ध गरी प्रभावकारी रूपमा उपयोग गर्ने,
- ✓ ज्ञान, सीप र प्रविधि हस्तान्तरण गर्ने प्रकृतिका आयोजनाहरू छनौट गर्ने,

वैदेशिक सहायताका विकल्पहरू

- ✓ ज्ञान र सीप सहितको प्रविधिमा आधारित उद्यमशील शिक्षामा जोड दिने,
- ✓ निष्ठा र नैतिकतामा आधारित उद्यमशील संस्थाको निर्माणलाई पहिलो प्राथमिकता दिने,
- ✓ जलविद्युत र पर्यटन जस्ता तुलनात्मक लाभका क्षेत्रहरूको विकासमा जोड दिने।
- ✓ वैदेशिक व्यापारको विस्तार: तुलनात्मक लाभका क्षेत्रहरू पहिचान गरी उक्त क्षेत्रमा लगानीको केन्द्रीकरण गर्ने,
- ✓ सामाजिक उद्यमशीलताका माध्यमबाट स्थानीय ज्ञान, सीप र प्रविधिको वृहत उपयोग गर्ने,
- ✓ विप्रेषणलाई उत्पादनशिल क्षेत्र तर्फ प्रवाहित गर्ने।
- ✓ राजनीति मतैक्यता कायम गरी प्रत्यक्ष वैदेशिक लगानीका लागि उपयुक्त वातावरण तयार गर्ने,
- ✓ सार्वजनिक स्रोत र साधनको उपयोगमा दोहनकारी संस्था र सोचको अन्त्य गर्ने,
- ✓ ज्ञानमा आधारित उद्योगहरूको स्थापनामा राष्ट्रिय अभियान सञ्चालन गरी सो बमोजिमको दक्ष जनशक्ति उत्पादनलाई पहिलो प्राथमिकता दिने,
- ✓ Crowd Sourcing मार्फत स्रोतको संकलन गरी योजनावद्ध ढंगले उपयोग गर्ने,
- ✓ सम्पत्ति शुद्धिकरण विरुद्ध सघन ढंगले अभियानमूलक कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने,
- ✓ अनौपचारिक अर्थतन्त्रलाई औपचारिकीकरण गर्ने,
- ✓ अदालतबाट आदेश भएको दण्ड, जरिवाना अविलम्ब असूल उपर गर्ने,
- ✓ असूल उपर प्रकृतिको बेरुजु तुरुन्तै असूल उपर गर्ने,
- ✓ राजस्वको दायरा बढाइ राजस्व मैत्री प्रशासनिक संरचना

निर्माणमा जोडदिने,

- ✓ उद्यमशील संस्कार र सोच सहित नीजि क्षेत्र र नागरिक समाजको प्रभावकारी परिचालन गर्ने,
- ✓ आन्तरिक बचत परिचालन र यसको प्रभावकारी उपयोगमा जोड दिने,
- ✓ नीजि क्षेत्रलाई Commercial Loan लिन प्रोत्साहन गर्ने,
- ✓ स्थानिय श्रोत साधनको कुशल परिचालनमा जोड दिने,
- ✓ वाणिज्य बैंकसँग भएको तरलतालाई उत्पादनमूलक क्षेत्रमा उपयोग गर्ने।

निष्कर्ष

वैदेशिक सहायताको प्रभावकारी उपयोग गरी यसप्रतिको परनिर्भरतालाई कम गर्ने दिशामा सबै राजनीतिक दलहरूबीचमा राजनीतिक मतैक्यता सहितको दीर्घकालीन दृष्टिकोण तयार गरी यसको वस्तुगत कार्यान्वयन गर्ने तर्फ ढिला गर्नु हुदैन। वैदेशिक सहायताका विकल्पहरूको खोजी गरी उद्यमशील संस्कार र सोच सहित सरकार, नीजि क्षेत्र र नागरिक समाजको प्रभावकारी परिचालन गर्नेबाट मात्र यसको परनिर्भरता कम गर्न सकिन्छ। दूरदृष्टि भएको, उर्जाशील, उत्तरदायी, दृढ इच्छाशक्ति, स्वच्छ छवि तथा पारदर्शी जीवनशैली भएको नेतृत्वबाट मात्र वैदेशिक सहायताको कुशल रूपमा उपयोग हुन सक्छ।

लोकतान्त्रिक संस्कारको अभाव, राजनीतिक अस्थिरता, अन्त्यहीन सत्ताको खेल, भ्रष्टाचार र कुशासनको कारणले वैदेशिक सहायता व्यवस्थापनमा सिर्जना भएका समस्याको अन्त्य गर्न कुशल वैदेशिक सहायता परिचालनका लागि नैतिक नेतृत्व, कार्यमूलक, प्रभावकारी र सबल संस्था यसको पूर्वसर्त हुन। वैदेशिक ऋण सहायता सम्बन्धमा राज्यको स्पष्ट नीति नबन्ने हो भने भविष्यमा नागरिक माथिको ऋणको बोझ थपिँदै जानेछ भन्ने हेक्का राखेर आगामी दिनमा ऋण व्यवस्थापन गर्ने दिशामा सम्बन्धित सबैको ध्यान जान जरुरी भई सकेको छ।

सन्दर्भ सामग्रीहरू

- नेपालको संविधान
- सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३
- सोह्रौं योजना
- सोपान मासिकका विभिन्न अंकहरू
- राजन खनाल, सार्वजनिक व्यवस्थापनका सामयिक बहस, दोस्रो परिमार्जित संस्करण, सोपान मासिक, डिल्ली बजार, काठमाण्डौं
- आर्थिक सर्वेक्षण, आर्थिक वर्ष २०८०/८१
- राष्ट्रसेवक दपर्ण, २०७१
- विष्णु सुवेदी, प्रशासन, व्यवस्थापन, समावेशी लोकतन्त्रका नविन आयामहरू, पैरवी प्रकाशन, पुतलीसडक, काठमाण्डौं



Pokhara International Airport

Guidelines for Implementing MSAW and challenges for its Implementation in Nepal

Suhaag Shakya*



1. Introduction

Air traffic control (ATC) plays a crucial role in ensuring the safety, efficiency, and smooth operation of air traffic. A key component of ATC systems is the Minimum Safe Altitude Warning (MSAW) safety net, designed to alert controllers about potential conflicts between aircraft and the terrain or obstacles, particularly in mountainous regions. MSAW is an advanced safety feature used in modern air traffic control systems to prevent aircraft from descending below safe altitudes, which could lead to terrain collisions. It provides real-time alerts to air traffic controllers if an aircraft is below the predefined safe altitude in relation to surrounding terrain or obstacles. The warnings are triggered when an aircraft's altitude and position relative to the terrain fall below pre-set safe thresholds, providing controllers with a critical opportunity to take corrective action. However, implementing this feature in a mountainous country such as Nepal presents unique challenges due to the country's topography, air traffic density, infrastructure limitations, and technological constraints.

2. ICAO Guidelines on MSAW

The guidelines for the implementation of MSAW systems are briefly outlined in ICAO Doc 4444 – Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (PANS-ATM) on which it is mentioned that the local instructions concerning use of the MSAW function shall specify,

- a) The types of flight which are eligible for generation of MSAW
- b) The sectors or areas of airspace for which MSAW minimum safe altitudes have been defined and within which the MSAW function is implemented
- c) The values of the defined MSAW minimum safe altitudes
- d) The method of displaying the MSAW to the controller
- e) The parameters for generation of MSAW as well as warning time
- f) Conditions under which the MSAW function may be inhibited for individual aircraft tracks as well as procedures applicable in respect of flights for which MSAW has been inhibited.

In the event an MSAW is generated in respect of a controlled flight, the following action shall be taken without delay:

- a) If the aircraft is being vectored, the aircraft shall be instructed to climb immediately to the applicable safe level and, if necessary to avoid terrain, be assigned a new heading.

- b) In other cases, the flight crew shall immediately be advised that MSAW has been generated and be instructed to check the level of the aircraft.

Following an MSAW event, controllers should complete an air traffic incident report only in the event that minimum safe altitude was unintentionally infringed with a potential for controlled flight into terrain by the aircraft concerned.

3. Eurocontrol guidelines on MSAW

Eurocontrol provide comprehensive guidance for the definition, implementation, optimization and operation of MSAW. It specifies in qualitative terms, the common performance characteristics of MSAW as well as the prerequisites for achieving these performance characteristics. These Guidelines facilitate harmonization of the MSAW elements of the ground-based safety nets and sets up the prerequisites for the refinement. Eurocontrol guideline document for MSAW is divided into three parts:

Part I - Concept and Requirements

Part II - Lifecycle Description

Part III-Implementation and Optimization Examples

This article provides a brief summary of the guideline documents.

3.1. Prerequisites for effective MSAW

i. Mature safety management system

- a. Management commitment, demonstrated by a formal policy for the use of MSAW and making available sufficient resources for a total life cycle approach
- b. Team effort, involving operational experts, technical experts, safety experts and air traffic controllers in ANSPs, working together with Industry and Regulators
- c. Sustained effort to optimize and improve MSAW, exploiting new technological developments and adapting for an increasingly complex operational environment

ii. Adequate surveillance infrastructure

- d. Conventional Mode 3A/C SSR infrastructure may still be sufficient for effective MSAW in less complex operational environments.
- e. Mode S SSR infrastructure is an essential enabler for effective MSAW in more complex operational environments.
- f. Complementary multi-lateration infrastructure

* Deputy Manager, CAAN

could be needed to obtain effective MSAW at lower altitudes with demanding terrain

iii. Sufficient transponder equipage

MSAW can only generate alerts for aircraft that are equipped with pressure altitude-reporting transponders. MSAW will be more effective for altitude-reporting in 25 ft increments rather than 100 ft increments, provided that the surveillance infrastructure can exploit the benefits of such reporting.

MSAW is only effective if the number of nuisance alerts remains below an acceptable threshold according to local requirements and if it provides sufficient warning time to resolve hazardous situations, governed by the inherent characteristics of the human centered system

3.2. Specific requirements

i. Policy, organizational clarity and training requirements

a) Policy

The ANSP shall have a formal policy on the use of MSAW consistent with the operational concept and safety management system applied to avoid ambiguity about the role and purpose of MSAW. The policy should be communicated to all relevant staff in order to ensure consistency of all design, configuration, operational use and monitoring activities in compliance with the intended use of MSAW

b) Responsibility for management of MSAW

The ANSP shall assign to one or more staff, as appropriate, the responsibility for overall management of MSAW. The assigned staff should seek advice from the MSAW manufacturer, as appropriate.

c) Training and competence

The ANSP shall ensure that all controllers concerned are given specific MSAW training and are assessed as competent for the use of the relevant MSAW system. The primary goal of the training is to develop and maintain an appropriate level of trust in MSAW, i.e. to make controllers aware of the likely situations where MSAW will be effective and, more importantly, situations in which MSAW will not be so effective (e.g. sudden, unexpected maneuvers).

ii. Requirements on procedures

a) Local instructions

Local instructions concerning use of MSAW shall specify,

- » The types of flight (GAT/OAT, IFR/VFR, etc.) which are eligible for generation of alerts
- » The volumes of airspace within which MSAW is implemented
- » The method of displaying the MSAW to the controller
- » The parameters for generation of alerts as well as alert warning time
- » The volumes of airspace within which MSAW can be selectively inhibited and the conditions under which this will be permitted as well as applicable

procedures

- » Conditions under which MSAW alerts may be inhibited for individual flights as well as applicable procedures

b) Controller actions

In the event an alert is generated in respect of a controlled flight, the controller shall without delay assess the situation and if necessary, the flight shall be given appropriate instructions to avoid terrain.

Performance analyses

MSAW performance shall be analyzed regularly to identify possible shortcomings related to MSAW.

Statistical Analyses

The appropriate ATS authority should retain electronic records of all alerts generated. The data and circumstances pertaining to each alert should be analyzed to determine whether an alert was justified or not. Non-justified alerts should be used to further optimize MSAW in order to minimize the number of nuisance alerts. A statistical analysis should be made of justified alerts in order to identify possible shortcomings in airspace design and ATC procedures as well as to monitor overall safety levels.

iii. Requirements on MSAW capabilities

- » MSAW shall detect operationally relevant situations for eligible aircraft.
- » MSAW shall alert operationally relevant situations
- » MSAW alerts shall attract the controller's attention and identify the aircraft involved in the situation; MSAW alerts shall be at least visual.
- » The number of nuisance alerts produced by MSAW shall be kept to an effective minimum.
- » The number of false alerts produced by MSAW shall be kept to an effective minimum.
- » MSAW shall continue to provide alert(s) as long as the alert conditions exist.
- » MSAW shall provide the possibility to inhibit alerts for predefined volumes of airspace and for individual flights.
- » Alert inhibitions shall be made known to all controllers concerned.
- » All pertinent MSAW data shall be made available for off-line analysis.

3.3. The MSAW lifecycle

The MSAW lifecycle represents an ideal process followed by ANSPs to ensure a solid and consistent development of MSAW from the initial procurement to and during the operational use. Figure 1 is a concise representation of the whole lifecycle. Each phase is covered by appropriate guidance in the document.

i. Defining MSAW

The initial step of the lifecycle is the definition of roles and responsibilities inside the organization, to establish who has the responsibility for the management of MSAW. Roles are made clear and well known inside

the organization to ensure a consistent development of the system. Then, the core issue is the definition of the operational requirements of MSAW, based on a careful consideration of the local needs and constraints of the operational context in which the MSAW is being introduced. Two other strictly interrelated processes are: the consideration of and the development of a policy and safety. In performing the whole phase, representatives from different kinds of roles in the organization should be involved: operational, technical and safety experts.

ii. Implementing MSAW

The previous steps are all needed to take an appropriate decision about the MSAW procurement, either when the product is purchased from an external manufacturer or when MSAW is enhanced.

This phase is mostly performed by engineers and technical experts. System verification is performed either when implementing a new MSAW from scratch or when enhancing an existing MSAW.

Based on a verification methodology, an appropriate

feedback loop ensures that the phase is not terminated if the MSAW is not functioning according to the technical specifications previously established.

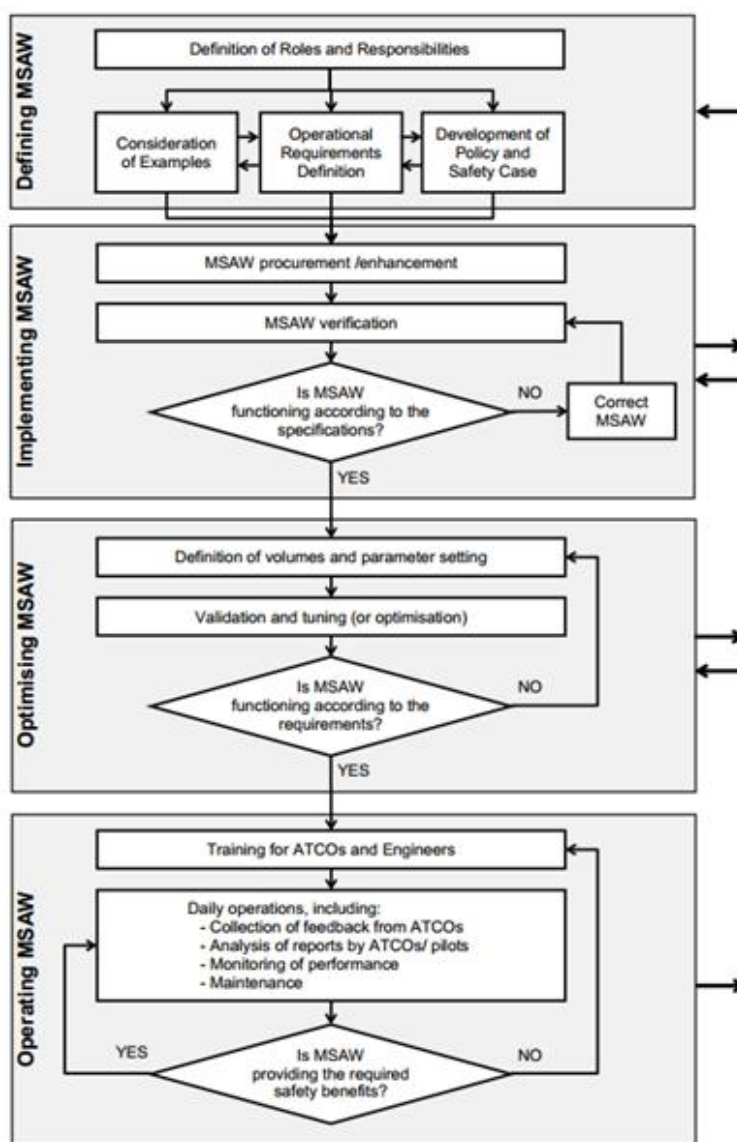
iii. Optimizing MSAW

The third phase is aimed at optimizing the system in order to meet the operational requirements identified in the first phase. It also addresses validating the system before making it fully operational. The most essential steps are MSAW tuning and validation.

This phase relies on close collaboration between technical staff and operational experts. Based on acceptance tests with controllers and/or on the use of optimization tools, an appropriate feedback loop ensures that the phase is not terminated if the MSAW does not meet the established operational requirements.

iv. Operating MSAW

When MSAW is deemed validated or optimized, adequate training is provided to both ATCOs and engineers.



The MSAW lifecycle

Once MSAW is fully operational, a set of parallel processes are put in place:

- » Collection of feedback from ATCOs
- » Analysis of Pilots/ATCOs reports
- » Monitoring of MSAW performance
- » Maintenance

Also, this phase requires a close collaboration between operational and technical staff. Safety experts should also be involved, to ensure that the MSAW role is adequately considered in evaluating the whole safety performance of the ANSP.

Based on the parallel processes described above, an appropriate feedback loop ensures reverting to a tuning process, every time MSAW is not providing the required safety benefits. It is to be noted that the whole MSAW lifecycle is not a linear process, due to the ever-changing nature of the operational context in which MSAW is embedded. Thus, iterations are still possible not only within each phase, but also between the different phases.

3.4. System tracks eligible for MSAW

Most essentially, the MSAW system must recognize which tracks belong to aircraft under responsibility of the ATS unit, and for which tracks MSAW alerts are relevant. In many MSAW systems, only tracks that are correlated with a flight plan are processed. Alternatively, the SSR code of the track may be used to determine whether the track should be processed. In the reference MSAW system, for a track to be eligible for MSAW processing, the track must:

- » Have a tracked pressure altitude (from surveillance data processing), but see next section
- » Be under the responsibility of the ATS unit.
- » Have sufficient track quality
- » Have a SSR code (Mode A) that is not on an MSAW inhibition list

3.5. MSAW exclusion areas

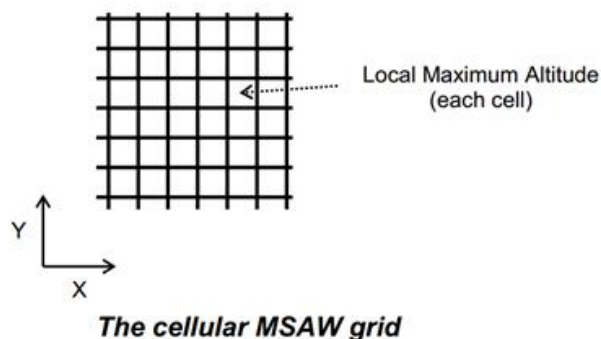
MSAW exclusion areas may be defined where no MSAW conflict detection will be done. MSAW is not very suitable for protecting against deviations from the expected final approach path. It is recommended to suppress MSAW functioning in the immediate vicinity of airports and to install an Approach Path Monitor (APM) to cover the final approach.

3.6. The use of grids in MSAW

There are various ways of using grids to store MSAW surfaces, whether the surface is defined using polygons or a digital terrain data base. The most common use of a grid is to convert and store the input data (polygons or digital data) as a fine cellular matrix of local maximum elevation values. When a grid is employed in this way, the size of the cell should be 1 nautical mile or less, in order to ensure that the grid quantization does not degrade MSAW alerting performance.

4. Challenges in Implementing MSAW in Nepal

Nepal's airspace is characterized by extreme topographical challenges. The country is home to the world's highest peaks, including Mount Everest, which



rises to an altitude of 8,848 meters. The complex terrain with steep slopes, narrow valleys, and rapidly changing weather conditions adds to the difficulty of managing air traffic and ensuring aircraft safety. The country's airport infrastructure is concentrated in urban areas like Kathmandu, with smaller airports serving remote regions. Most of these airports are located at high altitudes and are surrounded by mountains.

The challenge of navigating through such a terrain is compounded by Nepal's reliance on visual flight rules (VFR) in many remote airstrips, where poor visibility due to weather or geography can lead to increased risks. Although the country has made strides in modernizing its aviation systems, the air traffic management system still faces several obstacles, which are further exacerbated when attempting to introduce sophisticated safety nets such as MSAW.

4.1. Topographical Complexity

The most significant challenge in implementing MSAW in Nepal is the country's complex topography. With elevations ranging from the lowland Terai plains to the towering Himalayas, the system must account for vast differences in altitude. Standard MSAW parameters are designed to detect proximity to terrain, but the dynamic nature of Nepal's terrain presents difficulties in establishing accurate minimum safe altitude criteria for each flight segment.

The unpredictable changes in terrain elevation, steep gradients, and valleys create scenarios where MSAW systems could either issue false warnings or fail to trigger alerts. The system must be meticulously calibrated to differentiate between safe and unsafe altitudes for each flight path, a process that becomes more complicated as the aircraft moves closer to mountainous terrain.

4.2. Lack of Comprehensive Radar Coverage

For MSAW to function effectively, continuous radar coverage is essential. However, Nepal's terminal and enroute radar installed in Kathmandu cannot provide radar coverage throughout Nepal. Four ADS-B receiver stations installed at Mt. Phulchowki, Bhairahawa, Nepalgunj and Dhangadhi are yet to come into operation officially. Mountainous landscape limits the ability to deploy radar systems that can provide comprehensive coverage. The rugged topography and remote locations of many airports mean that radar installations are often not feasible or are of limited range, making it difficult to track aircraft in real time, particularly at low altitudes.

4.3. Air Traffic Density and Flight Patterns

Nepal's airspace, while not as congested as that of major international hubs, still experiences significant air traffic, especially around Kathmandu, Pokhara, and the international routes leading to neighboring countries like India and China. The flight patterns around these areas often involve steep approach and departure routes due to the mountainous landscape, increasing the risk of proximity to terrain. MSAW systems need to be customized to account for the specific flight paths and altitudes used in these areas. The challenge lies in balancing the need to provide accurate warnings without generating excessive false alarms, which could overwhelm air traffic controllers and lead to unnecessary delays.

4.4. Limited Technological Infrastructure and Lack of Trained Manpower

Despite recent advancements in Nepal's aviation sector, the country still faces significant technological constraints. The installation and maintenance of advanced systems like MSAW require robust data processing systems and regular system updates. The implementation of MSAW systems necessitates specialized training for air traffic controllers to interpret and act on alerts in real time. In Nepal, there is a shortage of ATC personnel who are specifically trained to use advanced safety systems like MSAW. Nepalese air traffic controllers and technical staff do not have training programs or courses that focus on advanced safety systems and data interpretation. This lack of exposure to global best practices can hinder their ability to fully operate or troubleshoot the system effectively.

5. Recommendations

In past few years different committees have been formed for study and implementation of MSAW in Nepal. These committees had thoroughly studied about theoretical and practical aspects of implementation of MSAW and provided some recommendations which can be

summarized as follows.

- » Specialized training on MSAW is required for ATC and technical personnel to implement, operate and optimize MSAW continuously.
- » A permanent committee should be established to implement, operate and optimize MSAW continuously as per Eurocontrol guidelines.
- » CAAN should develop its own guidelines for implementation of MSAW.
- » Surveillance data processing system should be upgraded to include Approach path monitor (APM) feature and to support MSAW bin size of less than 1NM.

6. Conclusion

Implementing MSAW systems in a mountainous country like Nepal presents significant challenges. The country's complex topography, limited radar coverage, technological infrastructure and lack of trained manpower all contribute to the difficulty of ensuring effective MSAW implementation. However, by adhering to the guidelines provided by organizations like ICAO, Eurocontrol and taking a tailored approach to the specific needs of Nepal's airspace, these challenges can be mitigated.

It is essential for Nepal to continue modernizing its air traffic management system, investing in surveillance infrastructure, training, and technology to enhance aviation safety. As the country's aviation industry grows, ensuring the safety of aircraft operating in its challenging terrain will remain a top priority, with MSAW systems playing a vital role in preventing accidents and saving lives.

References:

1. Eurocontrol Guidelines in MSAW
 - » Vol. 1. Concept and Requirements.
 - » Vol. 2. Lifecycle description.
 - » Vol. 3. Implementation and Optimisation Examples.
2. ICAO doc. 4444



नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनको अभ्यास र औचित्य

कविता कुँवर*

The New approach (NPM) manifests a change in the role of government and bureaucracy in society and the relationship between government and citizenry. -R. K. Sapru, Administrative Theories and Management Thought

विषय सन्दर्भ

सार्वजनिक क्षेत्रको कार्यशैलीलाई प्रतिस्पर्धात्मक, कार्यमूलक, जवाफदेही एवं लागतप्रभावी बनाउने सन्दर्भमा विकास भएको अवधारणा हो नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापन। सन् १९७० को दशकपश्चात् राज्यको भूमिका र कार्यक्षेत्रमा आएको व्यापक परिवर्तनसँगै सार्वजनिक प्रशासनलाई Lean & Thin, Agile, Flexible र Smart बनाउने सन्दर्भमा नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनको अभ्यास हुन थालेको हो। सामान्यतया निजी क्षेत्रका असल व्यवस्थापकीय अभ्यासहरूलाई आन्तरिकीकरण गरिएको सार्वजनिक प्रशासनको परिमार्जित संस्करण नै नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापन हो। अझै भन्ने हो भने सार्वजनिक क्षेत्रमा Market Dynamics का आधारभूत चरित्रहरू भित्राउनु नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापन हो। Market Dynamics ले मूलतः Economy, Efficiency and Effectiveness जस्ता विशेषताहरूलाई सार्वजनिक क्षेत्रमा प्रयोग गर्नुपर्ने कुरामा जोड दिने गर्दछ।

कुनै पनि मुलुकको हवाई सेवाले त्यस देशको अर्थतन्त्रलाई चलायमान मात्रै बनाएको हुँदैन, त्यसले विश्वव्यापी रूपमा मुलुकको अन्तर्राष्ट्रिय छवीमा सकारात्मक सन्देश दिने, Global connectivity का साथै विश्व वजारमा पहुँच कायम गर्ने महत्वपूर्ण भूमिका खेलेको हुन्छ। नेपाल जस्तो देश जहाँ अझै पनि केही जिल्ला र जिल्लाहरूका विभिन्न ठाउँ तथा क्षेत्रहरू सडक सञ्जालमा आवद्ध हुन नसकेको अवस्थामा आन्तरिक रूपमा पनि हवाई सेवा यातायातको एक महत्वपूर्ण साधनको रूपमा रहेको अवस्था छ। तसर्थ मुलुकको दिगो विकास तथा समृद्धि हासिल गर्न एक महत्वपूर्ण साधन बन्न सक्ने नेपालको हवाई सेवालाई नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ ले परिकल्पना गरेको जस्तो सुरक्षित, नियमित, स्तरीय, भरपर्दो र पहुँचयोग्य बनाउनका लागि विभिन्न रणनीतिहरूमध्ये नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापन (New Public Management NPM) एउटा महत्वपूर्ण रणनीतिको रूपमा प्रयोग गर्न सकिने देखिन्छ।

अतः यस सन्दर्भमा यस लेखमा मूलतः नेपालको हवाई सेवाको समग्र व्यवस्थापकीय नेतृत्वदायी भूमिकामा रहेको नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा विश्वव्यापी रूपमै विकसित र अभ्यास

गरिएको नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनका मूल्य, मान्यता र सिद्धान्त कसरी प्रयोग भईरहेको छ ? के नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको भूमिकालाई थप प्रभावकारी र जवाफदेही बनाउन नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनको औचित्य छ? साथै नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनका मूल्य मान्यताहरूको प्रयोग गर्दा सामना गर्नु परेका व्यवहारिक कठिनाई र हुने गरेका विभिन्न आलोचनाहरू के कस्ता छन् भन्ने विषयमा केन्द्रित भई यस लेखमा संक्षिप्त चर्चा गरिएको छ।

अवधारणागत विकास

परम्परागत रूपमा राजनीतिको एक अभिन्न अङ्गको रूपमा रहेको सार्वजनिक प्रशासनलाई अमेरिकी विद्वान Woodrow Wilson ले Political Administrative Dichotomy Theory प्रतिपादन गर्दै राजनीति र प्रशासन एक आपसमा अन्तरसम्बन्धित छन् तथापि यिनका आफ्नै छुट्टै भूमिका र कार्य पनि छन्। तसर्थ यी दुई बीचको सम्बन्ध र सीमालाई निश्चित गरिनुपर्छ भन्ने विचार राखेपश्चात् राजनीति र प्रशासनलाई छुट्टा-छुट्टै विद्याको रूपमा हेर्न थालियो। तत्पश्चात् सार्वजनिक प्रशासन (Public Administration -PA) मा समयक्रमसँगै विभिन्न सुधार हुँदै आजको समयमा विकसित भएको नवीन अवधारणा नयाँ सार्वजनिक शासन (New Public Governance- NPG) सम्म आईपुगेको अवस्था छ जसलाई देहाय अनुसार संक्षिप्त रूपमा प्रस्तुत गरिएको छ:-

परम्परागत रूपमा आमजनताका गभर्दिखि चिहान सम्मका (womb to tomb) सम्पूर्ण आवश्यकताहरू परिपूर्ति गर्नुपर्ने जिम्मेवारी सरकारको हुने गर्दथ्यो र सरकारको सो जिम्मेवारी पूरा गर्ने क्रियाशील हातको रूपमा सार्वजनिक प्रशासन हुने गर्दथ्यो। त्यसवेलाको सार्वजनिक प्रशासन Rule, Routine, Control and Command जस्ता आधारभूत विशेषताबाट निर्देशित हुने गर्दथ्यो। समयको क्रमसँगै सार्वजनिक प्रशासनको अवधारणा, भूमिका र यसको मूल्य मान्यतामा पनि क्रमशः परिवर्तन आउन थाल्यो। परम्परागत कार्यशैली, विश्वव्यापीकरणले निम्त्याएका जोखिम, राज्यसँग भएको स्रोतको सीमितता, शासकीय शैलीमा आएको विश्वव्यापी परिवर्तन, बढ्दो नागरिक अपेक्षा लगायतका कारणहरूले सरकारको भूमिका माथि प्रश्न उठन

*उपप्रबन्धक, ने.ना.उ.प्रा.

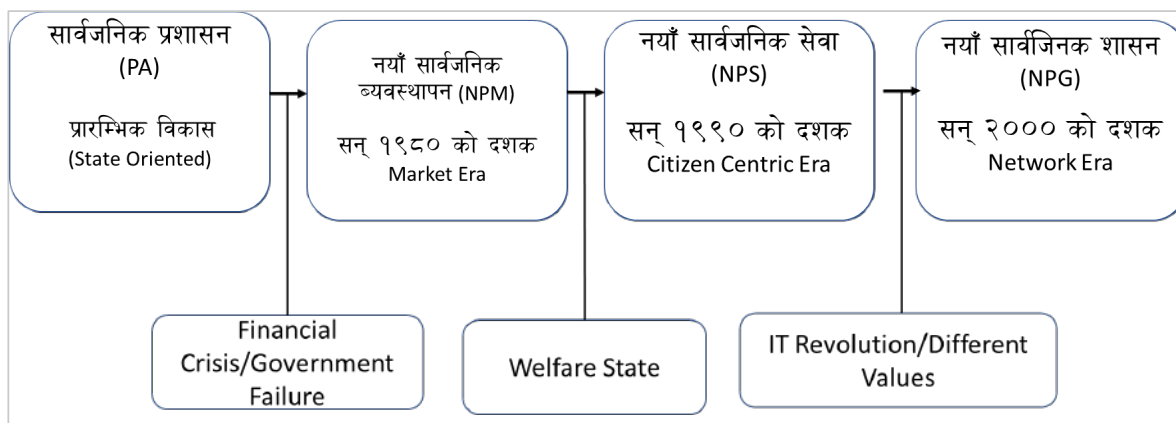


Figure 1: Evolution of Public Administration

थाल्यो र सन् १९८० को दशकमा सरकारको भूमिकालाई सबलीकरण गर्ने हतियारका रूपमा नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनको विकास र अभ्यास हुनथाल्यो ।

नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनले मूलतः निजी क्षेत्रका उत्कृष्ट शैली तथा पद्धतिलाई सार्वजनिक क्षेत्रमा प्रवेश गराई प्रशासनलाई जनमुखी, नतिजामुखी तथा मूल्यबोधी बनाउने पक्षमा जोड दिएको छ । निजी क्षेत्रले मूलतः

- » नतिजातर्फको अभिमुखीकरण
- » सानो, छरितो र कार्यमूलक संगठन संरचना
- » बजार अभिमुखीकरण
- » प्रत्यक्ष उत्तरदायित्व
- » उद्यमशीलता

जस्ता मूल्यहरूलाई मुख्य रूपमा अङ्गीकार गर्दै समग्र कार्यसम्पादन गर्ने हुँदा निजी क्षेत्र बढी कुशल, व्यावसायिक र प्रतिस्पर्धी भएको हो भन्ने निष्कर्ष निकाल्दै अब सार्वजनिक प्रशासनले पनि माथि उल्लिखित मूल्य मान्यतालाई अङ्गीकार गर्नुपर्छ भन्ने बहससँगै नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनको अवधारणा विकास हुन पुग्यो र मुख्य गरी सार्वजनिक क्षेत्रमा Performance based Evaluation, core & agency function, competition, cost cutting, management independence जस्ता आधारभूत मान्यतालाई स्थापित गरियो ।

नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनको प्रयोग मार्फत सार्वजनिक क्षेत्रलाई बढी लागतप्रभावी, नजितामुखी र उद्यमशील बनाउन खोज्दा सरकार नागरिकप्रतिको संरक्षणकारी तथा अभिभावकीय भूमिका बहन गर्नबाट विमुख हुन खोजेको जस्तो देखियो भनी सर्वव्यापी आलोचना हुनथाल्यो । त्यसपश्चात् सरकार र सार्वजनिक प्रशासनको भूमिकालाई नागरिक उन्मुख बनाउने सोच सहित सन् १९९० को दशकमा नयाँ सार्वजनिक सेवा (New Public Service -NPS) को अवधारणा विकास हुन पुग्यो । नयाँ सार्वजनिक सेवा नागरिक हित तथा कल्याणमा आधारित भई विकास भएको अवधारणा हो । सरकारले नाफालाई मात्रै केन्द्रमा राखे हो भने

क्रयशक्ति कमजोर भएका नागरिक सेवाबाट बञ्चित हुनुपर्ने अवस्था आउँछ जस्तै गर्दा सरकारको भूमिकामा फेरि पनि प्रश्न आउँछ । तसर्थ New Public Service (NPS) ले मूलतः शुल्क तिर्न नसकेका कारण कुनै पनि नागरिकलाई सेवाबाट बञ्चित गर्नु हुँदैन साथै सरकारले आफ्ना नागरिकप्रतिको संरक्षणकारी तथा अभिभावकीय भूमिका निर्वाह गर्नुपर्छ भन्ने कुरामा जोड दिएको पाइन्छ । सरकारले आफै सक्रिय भएर पनि नागरिकलाई सेवा दिनु पर्दछ भन्ने आशय नयाँ सार्वजनिक सेवाको हो ।

यसरी परम्परागत सार्वजनिक प्रशासनदेखि नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापन हुँदै नयाँ सार्वजनिक सेवा लगायत अन्य विकसित अवधारणाहरू आफैमा समयसान्दर्भिक भएतापनि सन् २००० को दशकमा यी अवधारणाहरूका सम्बन्धमा पनि विभिन्न बहसहरू हुन थाले । सरकारले व्यापारी जस्तो कार्य गर्ने वा नाफामा मात्रै केन्द्रित हुने अथवा कुनै लागत लाभको विश्लेषण नगरी राज्यलाई आर्थिक भार परे तापनि नागरिकलाई सेवा मात्रै दिने भन्ने विषयमा बहसहरू चलन थाले । त्यसपश्चात् यी सबै सवाल सम्बोधन गर्दै नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनका नवीन प्रवृत्तिहरूको उदयसँगै विभिन्न समयमा विकसित भएका माथि उल्लिखित अवधारणाहरूको आवश्यकता अनुसारको अभ्यास गर्नुपर्ने भन्दै नयाँ सार्वजनिक शासन New Public Governance (NPG) को विकास हुन पुग्यो ।

वर्तमान समयमा राज्यको भूमिकालाई थप प्रभावकारी बनाउन State र Non State Actor हरू बीचको संज्ञालीकरणमा सार्वजनिक मामिलाहरूको व्यवस्थापन गरिनु पर्दछ भन्दै नयाँ सार्वजनिक शासन (New Public Governance- NPG) को विकास भएको छ । यस अवधारणाको मुख्य ध्येय राज्य र राज्यका अन्य शासकीय साझेदारहरूबीच Co-Construction, Co- Production, co-Management को ढाँचामा समग्र Public Affairs को व्यवस्थापन गरिनुपर्दछ जस्तै Synergy Effect ल्याउन महत्वपूर्ण भूमिका खेलेको हुन्छ भन्ने हो । अतः समयक्रमसँगै विकसित हुँदै आएका यी विभिन्न अवधारणाहरूले नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनकै कार्य तथा भूमिकालाई थप

प्रभावकारी बनाउँदै अबको प्रशासनिक संयन्त्रलाई प्रतिस्पर्धी, उद्यमशील र नागरिकमैत्री बनाउने पक्षमा जोड दिन खोजेको हो ।

प्राधिकरणमा नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनको अभ्यास

सार्वजनिक संस्थान स्थापनाको विश्वव्यापी लहरसँगै आवश्यक वस्तुको उत्पादन, बिक्री वितरण, पूर्वाधार निर्माण र जनउपयोगी लगायतका सेवा प्रदान गर्ने उद्देश्यले नेपालमा पनि सार्वजनिक संस्थानको स्थापना र सञ्चालन हुँदै आएको छ । सरकारी नियन्त्रणको सीमितता र व्यावसायिक तथा बजार प्रणालीको सिद्धान्त अनुरूप सार्वजनिक संस्थानहरू स्थापना र सञ्चालन हुने मान्यता छ । नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण पनि यही पृष्ठभूमिमा स्थापित एक सार्वजनिक संस्थान हो । मुलुकको हवाई सेवालाई सुरक्षित, नियमित, स्तरीय, भरपर्दो र पहुँचयोग्य बनाउन नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ जारी गर्दै २०५८ सालमा हवाई विभागको अस्तित्वलाई सार्वजनिक संस्थानको रूपमा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा रूपान्तरण गरिएको हो । हाल प्राधिकरणले मुलुकको हवाई सेवाको क्षेत्रमा नियमनकारी र सेवाप्रदायक दुवै भूमिका निर्वाह गर्दै आईरहेको अवस्था छ ।

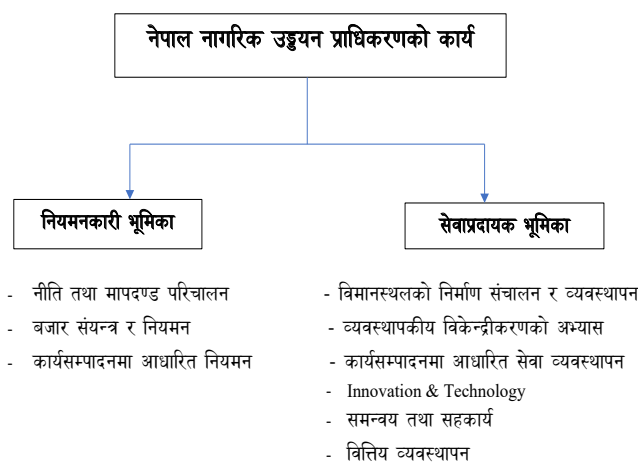
सार्वजनिक संस्थानहरू नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापन कै उपज हुन् । सिद्धान्ततः सार्वजनिक संस्थानको स्थापना एवं सञ्चालन गर्दा व्यावसायिकता, सार्वजनिकता र स्वायत्तताको सिद्धान्तबाट निर्देशित भई व्यापार व्यवसाय सञ्चालन हुने अपेक्षा गरिएको हुन्छ जुन नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनको आधारभूत मूल्य मान्यतामा आधारित छ । तसर्थ प्राधिकरणले पनि एउटा सार्वजनिक संस्थानको रूपमा नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनका आधारभूत मान्यतालाई कुनै न कुनै रूपमा अङ्गीकार गरेको पाउन सकिन्छ । नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ ले व्यवसायिक सिद्धान्त अवलम्बन गर्ने कुरा उल्लेख गरेको छ । हवाई नीति, २०६३ ले नेपालको हवाई सेवालाई प्रतिस्पर्धात्मक ढङ्गले सञ्चालन गर्ने नीति अङ्गीकार गरेको छ । विमानस्थल सेवा शुल्क नियमावली, २०७८ ले आफ्नो आय तथा राजस्व सङ्कलन गर्ने क्षेत्र र प्रक्रिया उल्लेख गरेको छ । हवाई सेवालाई सुरक्षित बनाउन निर्धारित मापदण्ड अनुरूप कार्यसम्पादनमा आधारित सुपरिवेक्षण तथा अनुगमन गर्ने गरिएको छ ।

यसका साथसाथै विमानस्थलको सेवा सुविधाको व्यवस्थापनमा Contracting Out, Outsourcing, कार्यसम्पादन सम्झौतामा आधारित आयोजना व्यवस्थापन, नागरिकमैत्री सेवाप्रवाहका लागि विभिन्न नवीनतम अभ्यास (सटलबस सञ्चालन, वैदेशिक श्रमिक विसान कक्ष, फ्रि वाइफाईको व्यवस्था, गुनासो पेटीका आदि) जिम्मेवारी हस्तान्तरण जस्तै ग्राउण्ड हैण्डलिङ्गको जिम्मा नेपाल वायुसेवा निगमलाई, आफ्नो राजस्व तथा नाफा वृद्धि गर्न विभिन्न Aeronautical and Non- Aeronautical राजस्वका क्षेत्रहरूको

पहिचान र परिचालन गर्दै जानु, हवाई उड्डयनमा विकसित नवीन प्रविधिहरूको प्रयोग गर्नु, आइकाओले गरेको सुपरिवेक्षण तथा अनुगमनबाट प्राप्त सुझावका आधारमा विभिन्न सुधारात्मक कार्य गर्नु, चुस्त, दुरुस्त सेवाका लागि विभिन्न निजी तथा सरकारी निकायसँग समन्वय, सहकार्य गर्दै कार्य गर्दै जानु लगायतका विभिन्न अभ्यासल प्राधिकरणमा नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनका अवधारणा लागू भएको मान्न सकिन्छ ।

व्यावसायिक सिद्धान्त अनुरूप प्राधिकरण सञ्चालन हुनुपर्ने नीतिगत व्यवस्था भएतापनि प्राधिकरणले Corporate Social Responsibility (CSR) अन्तर्गत रहेर विभिन्न कार्य गरेको अवस्था पनि छ । नाफालाई मात्र प्राधिकरणले केन्द्रीय माग नराखी निर्देशन दिइ सरकारले गरेका निर्णयहरू कार्यान्वयनमा सहयोगी संयन्त्र पनि बनेको छ । यसर्थ नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनका आधारभूत मान्यतासँगै नागरिक हित वृद्धि हुनेगरी पनि आफ्नो भूमिका तथा कार्यलाई परिष्कृत गर्दै गइरहेको छ ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनको औचित्य



प्राधिकरणको नियमनकारी र सेवाप्रदायक कार्यलाई अझ बढी सबलीकरणका लागि नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनको औचित्यतालाई देहाय बमोजिम प्रस्तुत गरिएको छ:-

नियमनकारी भूमिकाको सबलीकरण

- » **नीति तथा मापदण्ड परिपालन:** वैध, वस्तुनिष्ठ र कार्यान्वयन योग्य मापदण्डहरू तय गर्ने र सो अनुसार आफू र आफ्ना सरोकारवालाहरूलाई परिपालना गराउन, मार्गदर्शन तथा नियमन गर्ने सन्दर्भमा NPM का सिद्धान्त लागू गर्न सकिन्छ ।
- » **बजारसंयन्त्र र नियमन:** NPM को एउटा महत्वपूर्ण विशेषता बजार संयन्त्रको प्रयोग गर्नु हो र बजार संयन्त्रले मूलतः

प्रतिस्पर्धालाई जोड दिने हुँदा नेपालको हवाई सेवालाई पहुँच योग्य र यात्रुसेवामैत्री बनाउन प्राधिकरणले आगामी दिनमा यस सिद्धान्तलाई प्रयोग गर्दै वायुसेवाहरूबीच प्रतिस्पर्धाको वातावरण सृजना गर्न, नवप्रवर्तन र सेवाको गुणस्तरलाई अभिवृद्धि गर्दै आफ्नो नियमनकारी भूमिकालाई थप सशक्त गर्न सक्ने अवस्था देखिन्छ ।

- » **कार्यसम्पादनमा आधारित नियमन:** सरोकारवालाहरूको समग्र कार्यसम्पादनको नियमन गर्न विभिन्न Performance Indicators हरू तयार गरी सो अनुसार लागू भए नभएको नियमन गर्न सघाउँदछ । यस किसिमको नियमनले परिपालनालाई थप प्रभावकारी बनाउँदै सरोकारवालाहरूमा जवाफदेहिता अभिवृद्धि गराउन मद्दत गर्दछ ।

सेवाप्रदायक भूमिकाको सबलीकरण

- » **विमानस्थलको निर्माण, सञ्चालन र व्यवस्थापन:** विमानस्थलको निर्माण, सञ्चालन र व्यवस्थापनमा ठूलो पुँजी र विशेषज्ञता आवश्यक हुन्छ तर प्राधिकरणसँग सो अनुरूपको पुँजी र विशेषज्ञताको सीमितता भएको अवस्थामा पनि New Public Management (NPM) ले विकास गरेको Public Private Partnership (PPP) मोडेलको अवलम्बन गरी सार्वजनिक र निजी क्षेत्रबीच Risk, Return, Responsibilities र Resource बीच साझेदारी गर्दै विमानस्थल पूर्वाधारको निर्माण तथा सञ्चालन गर्नसक्ने अवस्था रहन्छ ।
- » **व्यवस्थापकीय विकेन्द्रीकरणको अभ्यास:** हवाई सेवाको समग्र प्रभावकारिताका लागि Non-core Function अन्तर्गतका कार्य जिम्मेवारीहरूलाई विकेन्द्रीकरण गरी यात्रु मैत्रीसेवा प्रवाहको व्यवस्थापन गर्न सकिने ।
- » **कार्यसम्पादनमा आधारित सेवा व्यवस्थापन:** कार्यसम्पादन करार, Performance Based Indicators तय गरी कार्यसम्पादन गर्ने लगायतका कार्य मार्फत जवाफदेहिता सुनिश्चित गर्ने अभिप्रायले NPM को यो सिद्धान्तलाई प्रयोग गर्न सकिन्छ ।
- » **Innovation & Technology:** प्रविधि तथा नवप्रवर्द्धनहरूको प्रयोग गरी हवाई सेवालाई चुस्त, दुरुस्त बनाउन पनि NPM ले सघाउँदछ । जस्तै अनलाईन चेक इन, फलाईट ट्र्याकिंग, एयर ट्रान्जिट म्यानेजमेन्ट आदी ।
- » **समन्वय तथा सहकार्य:** प्रभावकारी हवाई सेवाका लागि प्राधिकरण बाहेक अन्य निकायहरूको पनि महत्पूर्ण भूमिका हुने भएकाले सबै निकाय बीचको सहकार्य, समन्वयलाई प्रभावकारी बनाउन पनि सहयोगी हुन्छ ।
- » **वित्तीय व्यवस्थापन:** प्राधिकरणको समग्र आर्थिक व्यवस्थापनलाई नियमित, पारदर्शी साथै नाफामूलक बनाउन सहयोग पुर्याउँदछ ।

अन्तर्राष्ट्रिय दायित्व पूरा गर्न सहयोग पुर्याउने

- » International Civil Aviation Organization (ICAO)

बाट जारी गरिएका Safety & Security Standard हरूको परिपालनालाई प्रभावकारी बनाउन सरोकारवालाहरूसँगको समन्वय, सहकार्य र कार्य जिम्मेवारी स्पष्ट गर्न सघाउ पुर्याउँछ ।

नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनका आधारभूत मूल्यमान्यताहरूको अवलम्बन गर्दै प्राधिकरणले आफ्नो नियमनकारी र सेवाप्रदायक भूमिका थप परिष्कृत बनाउँदै आफ्नो अन्तर्राष्ट्रिय दायित्व पूरा गरी नेपालको उड्डयन उद्योगलाई विश्व उड्डयन उद्योगको समकक्षमा स्थापित गर्ने एउटा सहयोगी संयन्त्रको रूपमा New Public Management (NPM) हुनसक्ने देखिन्छ ।

आलोचनात्मक टिप्पणी

विश्वव्यापी रूपमा अभ्यास गरिएको New Public Management (NPM) ले प्राधिकरणको नियमनकारी र सेवाप्रदायक भूमिकालाई थप आधुनिकीकरण, समय सापेक्ष र परिवर्तन अनुकूल बनाउन सहयोग गर्ने देखिन्छ । यति हुँदाहुँदै पनि New Public Management (NPM) ले नाफा तथा Value for Money लाई मात्रै जोड दिने हुँदा हवाई सेवा जस्तो संवेदनशील क्षेत्रको समग्र व्यवस्थापन गर्दा आर्थिक लाभ र हवाई सुरक्षा बीच सन्तुलन कायम गर्न नसक्दा सुरक्षा नियमन फितलो हुन गई समग्र हवाई सुरक्षाको गुणस्तर कमजोर हुन सक्ने अवस्था पनि आउन सक्छ । तसर्थ New Public Management (NPM) का सबै मूल्य मान्यता प्रयोग गर्न नसकिने वा उपयुक्त नहुने अवस्था रहन सक्छ ।

नेपालको भौगोलिक संवेदनशीलताका कारण अझै पनि दुरदराजका नागरिकलाई हवाई सेवा प्रदान गर्नुपर्ने, सबै नागरिकलाई हवाई सेवाको पहुँच सुनिश्चित गर्नुपर्ने राज्यको दायित्व छ । तर New Public Management (NPM) अनुसार नाफालाई मात्रै जोड दिने हो भने सामाजिक न्यायको पक्ष ओझेलमा पर्ने अवस्था हुनसक्छ । तसर्थ राज्यले अझै पनि नागरिकप्रति संरक्षणकारी भूमिका निर्वाह गर्नुपर्ने अवस्था रहेको परिपेक्ष्यमा सरकारको Helping Hands को रूपमा रहेको प्राधिकरणले New Public Management (NPM) का सबै मान्यतालाई प्रयोग गर्न नसक्ने अवस्था छ ।

नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनले व्यवस्थापकीय विकेन्द्रीकरणको अभ्यास गर्ने कुरामा जोड दिन्छ । जस्तै सेवाको व्यवस्थापनमा Contracting Out, Outsourcing, जिम्मेवारी हस्तान्तरण आदि । तर यस्तो अभ्यासमा उचित अनुगमन, सुपरिवेक्षण, समन्वय र सहकार्यको संस्कार हुन नसक्दा सरोकारवालाहरूले आफ्नो उत्तरदायित्व पूरा नगर्ने अवस्था आउन सक्छ । यस सन्दर्भमा विमानस्थलका धेरै जसो सेवा सुविधा व्यवस्थापनमा विभिन्न निकायहरू संलग्न हुने र उनीहरूको कार्यसम्पादनको समग्र समन्वय र नियमन गर्ने कार्य प्राधिकरणका लागि चुनौतीपूर्ण हुन सक्दछ ।

यसका अलावा परम्परागत कार्यप्रणाली, स्पष्ट जवाफदेहिता,

समन्वय र सहकार्य संस्कारको कमी, प्रविधि मैत्री कार्यशैलीको अभाव, प्रत्यक्ष-अप्रत्यक्ष राजनीतिक प्रभाव लगायतका कारणहरूले गर्दा सार्वजनिक व्यवस्थापनका आधारभूत मूल्यहरूको यथेष्ट प्रयोग गर्ने कार्य पनि चुनौतिपूर्ण हुने संभावना देखिन्छ।

अबको बाटो

सुरक्षित, प्रतिस्पर्धी, प्रभावकारी, विश्वसनीय र सर्वसुलभ हवाई यातायात सेवाको विस्तार गरी राष्ट्रिय अर्थतन्त्रको महत्वपूर्ण हिस्साको रूपमा हवाई सेवालाई स्थापित गर्न प्राधिकरणको महत्वपूर्ण भूमिका रहेको छ। तसर्थ प्राधिकरणले आफ्नो समग्र संगठनात्मक प्रभावकारीता अभिवृद्धि गर्ने माध्यमका रूपमा नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनलाई प्रयोग गर्दा उचित हुने देखिन्छ।

आफ्नो नियमनकारी भूमिकाको सबलीकरण गर्न, संगठनमा नवपर्वतन, उद्यमशीलता, व्यवसायिकता, प्रतिस्पर्धात्मक क्षमता, Innovation भित्राउन, Airport Stakeholder को Corporate Culture बढाउन, सेवा सुविधाको गुणस्तर बढाउन, कार्यसम्पादन सम्झौतामार्फत परियोजना व्यवस्थापन गर्न, परम्परागत कार्यशैलीमा नवीनता भित्राई समग्र जवाफ देहिता अभिवृद्धि गर्ने महत्वपूर्ण औजारको रूपमा New Public Management (NPM) लाई प्रयोग गर्नुपर्ने देखिन्छ।

नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनका प्रमुख मान्यताहरू जस्तै Performance Based Evaluation को प्रयोग गर्दै आफ्ना कर्मचारीहरू र सेवा प्रवाहमा प्रत्यक्ष सम्लग्न हुने सरोकारवाला निकायहरूको कार्यसम्पादनको मूल्याङ्कन गर्दै उनीहरूलाई आवश्यकता अनुसारको पृष्ठपोषण तथा उत्प्रेरणा, मनोबल दिने कार्य अझै गर्नुपर्ने देखिन्छ।

माथि चर्चा गरिए जस्तै प्राधिकरणले एकातर्फ सरकारको नागरिकप्रतिको दायित्व पूरा गर्न सरकारकै सहयोगी संयन्त्र बन्नुपर्ने छ भने अर्कोतर्फ निजी क्षेत्र जस्तै सस्तो, प्रतिस्पर्धी सेवा पनि दिनुपर्नेछ। यस्तो अवस्थामा प्राधिकरणले नाफा, प्रतिस्पर्धा, उद्यमशीलता, व्यवस्थापकीय विकेन्द्रीकरणको अवधारणा अनुरूप आफ्ना मुख्य कार्य तथा जिम्मेवारीलाई core & agency function मा छुट्याएर बिस्तृत रणनीतिक योजना बनाई लागू गर्ने सम्बन्धमा नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनले मार्गदर्शन गर्न सक्ने देखिन्छ।

लागत लाभको आधारमा विभिन्न संभावनायुक्त परियोजनाहरूको छनौट तथा सो अनुसार लगानी गर्ने, संगठनको समग्र आर्थिक अवस्था सुदृढ बनाउन Business plan, strategic plan, investment policy बनाउने विषयको क्षेत्रमा नयाँ सार्वजनिक व्यवस्थापनका सिद्धान्तहरूलाई प्रयोग गर्दा उपयुक्त हुने देखिन्छ।

प्राधिकरणले सम्पूर्ण वायुसेवालाई नियमन गर्ने हुँदा Corporate Social Responsibility अन्तर्गत रही ग्रामीण क्षेत्रमा हवाई उडान गरी नागरिकको हित संरक्षण गर्ने कार्यमा पनि वायुसेवाहरूलाई परिचालन गर्ने कार्य गर्नुपर्ने देखिन्छ। कतिपय विमानस्थल सञ्चालनमा आउन नसकेको अवस्थामा प्राविधिक रूपमै अध्ययन गरी ती विमानस्थलहरूलाई आम्दानीको स्रोतमा परिणत गर्ने गरी योजना बनाउन पनि जरूरी देखिन्छ।

अन्तमा माथि विश्लेषण गरिए जस्तै प्राधिकरणभित्र सार्वजनिक व्यवस्थापनका मूल्य मान्यतालाई पूर्णरूपमा लागू गर्न केही सैद्धान्तिक कठिनाई रहने देखिन्छ। तसर्थ यस्तो अवस्थामा हामीले आफ्नो माटो सुहाउँदो Hybrid प्रकृतिको सार्वजनिकता र बजार सिद्धान्तको समिश्रण गरी New Public Management (NPM) लागू गर्दा नेपालको हवाई सेवा सुरक्षित, नियमित, भरपर्दो र पहुँच योग्य हुने देखिन्छ भने अन्तर्राष्ट्रियस्तरमा समेत राष्ट्रको Image Building मा टेवा पुग्ने देखिन्छ।

सन्दर्भ सामग्री

नेपालको संविधान

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३

हवाई नीति, २०६३

सोपान मासिकका विभिन्न अंकहरू

प्रकाश दाहाल, शासन प्रणाली, बहस र अभ्यास, इन्सपायर पब्लिकेशन, काठमाण्डौ

सार्वजनिक संस्थान स्थिति समिक्षा, २०८१

सार्वजनिक संस्थान स्थिति समिक्षा, २०८०

पराग पाँचौँ संस्करण, २०७८-रौता प्रिन्टिङ्ग सपोर्ट

सार्वजनिक व्यवस्थापनको बहस, राजन खनाल-२०७३, सोपान मासिक नवीनतम् प्रशासनिक दृष्टिकोण, २०७६ सोपान मासिक

<https://www.tiaairport.com.np/rcc-detail/event>

<https://www.researchgate.net>

<https://caanepal.gov.np/>

सार्वजनिक खरिद र खरिद विधि: कानुनी व्यवस्था, समस्या र समाधान

बिमल खनाल*



१.१ सन्दर्भ सुरुवात

सार्वजनिक निकायले सार्वजनिक उद्देश्यका लागि सार्वजनिक कोष खर्च गरी राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय बजारबाट कुनै माल समान, परामर्श तथा अन्य सेवा लिने वा निर्माण कार्य गराउने प्रक्रियालाई सार्वजनिक खरिद भनिन्छ । सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ मा भएको व्यवस्था अनुसार खरिद शब्दले सार्वजनिक निकायले सोही ऐन बमोजिम कुनै माल समान, परामर्श सेवा वा अन्य सेवा प्राप्त गर्ने वा गराउने विषयलाई बुझाउँछ ।

सार्वजनिक खरिद प्रक्रियामा प्रतिस्पर्धी, स्वच्छता, इमान्दारिता, जवाफदेहिता र विश्वसनीयता प्रवर्द्धन गरी मितव्ययी तथा विवेकपूर्ण ढङ्गबाट सार्वजनिक खर्चको अधिकतम प्रतिफल हासिल गर्न सार्वजनिक खरिद सम्बन्धी कानूनको आवश्यकता रहेको देखिन्छ । निजी खरिदमा भने तोकिएका कुनै नियम कानून तथा मापदण्डहरूलाई पालना गर्नु नपर्ने भएकोले व्यक्तिले आफ्नो हित अनुकूल आर्थिक रूपमा सुलभ र सहज तथा परिणामात्मक रूपमा छिटो र छरितो खोज्ने हुँदा कानूनलाई महत्व दिएको पाइदैन । यसर्थ सार्वजनिक निकायले निर्माण कार्य गर्दा गराउँदा मालसमान, परामर्श सेवा तथा अन्य सेवा खरिद गर्दा त्यस्तो खरिदको व्यवस्थापन क्षमता अभिवृद्धि गरी उत्पादक, विक्रेता, आपूर्तिकर्ता, निर्माण व्यवसायी वा सेवा प्रदायकलाई विना भेदभाव सार्वजनिक प्रक्रियामा सहभागी हुने समान अवसर सुनिश्चित गरी सुशासनको प्रत्याभूति गराउन सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ र सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ को निर्माण गरी लागू भएका छन् । नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण पनि एक सार्वजनिक निकाय भएकोले यस निकायमा पनि विभिन्न प्रकृतिका सार्वजनिक खरिद गर्दा सार्वजनिक खरिद ऐन तथा नियम बमोजिम तोकिएका मापदण्डहरू पूर्ण रूपमा पालना गर्नु पर्ने हुन्छ । कार्य प्रकृति र जिम्मेवारीका हिसावले प्राधिकरणले सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ७४(२) बमोजिम नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ को अधिनमा रही आवश्यक खरिद नियम बनाउन सक्ने भएता पनि हालसम्म त्यस्तो प्रकारको कुनै नियम कानून तर्जुमा भैनसकेको हुँदा सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ र सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ लाई अक्षरस

पालना गरी खरिद प्रक्रिया अगाडि बढाउनुको विकल्प देखिदैन ।

१.२ सार्वजनिक खरिदका सिद्धान्त

सार्वजनिक वित्त परिचालन गरी खरिद कार्य गर्दा निश्चित विधि, पद्धति र सिद्धान्तमा आधारित रहेर गर्नु पर्ने हुन्छ । सार्वजनिक खरिद सम्बन्धी कार्यविधि, प्रक्रिया तथा निर्णयलाई अझ बढी पारदर्शी, वस्तुनिष्ठ र विश्वसनीय बनाई मितव्ययी तथा विवेकपूर्ण ढङ्गबाट सार्वजनिक खर्चको अधिकतम प्रतिफल हासिल गर्न देहाय बमोजिमका सिद्धान्त अवलम्बन गर्नु पर्ने देखिन्छ ।

- ✓ Transparency
- ✓ Fairness and Equity
- ✓ Value for Money
- ✓ Accountability
- ✓ Competition
- ✓ Ethics
- ✓ Integrity
- ✓ Sustainability
- ✓ Proportionality
- ✓ Avoidance of Conflict of Interest
- ✓ Compliance with Legal Framework

१.३ सार्वजनिक खरिदको महत्व

सार्वजनिक खरिदको महत्वका धेरै आयामहरू रहेका छन् । जसले आर्थिक, समाजिक र वातावरणीय पक्षलाई समेत समेट्ने गरेको छ । सार्वजनिक खरिदले निर्धारित समयमा गुणस्तर र कम लागतमा वस्तु तथा सेवा प्राप्त गरी समयमा विकास निर्माणका कार्य सम्पन्न गर्ने र गुणस्तरीय वस्तु तथा प्रभावकारी सेवा उपलब्ध गराई समाजिक न्याय कायम गरी आर्थिक विकासमा टेवा पुऱ्याउने काम गर्दछ । अनियमितता र भ्रष्टाचारलाई न्यूनीकरण गरी सरकारी खर्चको औचित्य पुष्टि गर्ने कार्य समेत सार्वजनिक खरिदबाट हुन्छ । सार्वजनिक खरिदको महत्वलाई बुझाउन रुपमा यसरी हेर्न सकिन्छ :

- ✓ सार्वजनिक सेवा प्रवाहमा सुधार

*वरिष्ठ कानून अधिकृत, ने.ना.उ.प्रा.

- ✓ आर्थिक विकासमा टेवा
- ✓ स्रोत र साधनको प्रभावकारी रूपमा उपयोग
- ✓ सामाजिक समावेशीकरण
- ✓ सरकारी खर्चको पारदर्शिता र जवाफदेहिता
- ✓ पारदर्शिता र जवाफदेहिता सुनिश्चित गर्न
- ✓ दिगो विकास कायम गर्न
- ✓ राष्ट्रिय सुरक्षा र आपूर्ति सुनिश्चिता गर्न
- ✓ वैदेशिक लगानी भित्राउन
- ✓ सुशासन कायम गर्न

सार्वजनिक खरिदका सिद्धान्त तथा महत्वलाई आत्मसाथ गरी सार्वजनिक निकायले गर्ने खरिद प्रक्रियालाई व्यवस्थित गर्न बनेको सार्वजनिक खरिद ऐन र नियमावली बमोजिम सार्वजनिक निकायले खरिद प्रक्रिया अगाडि बढाउने गर्दछन् । नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण पनि एक बहु प्रकृतिका खरिद कार्य गर्ने सार्वजनिक निकाय भएकोले हवाई उडानलाई सुरक्षित, स्तरीय, भरपर्दो र प्रभावकारी बनाई उड्डयन सेवालाई विकास गर्न सार्वजनिक खरिदका मान्य सिद्धान्त तथा महत्वलाई अङ्गीकार गरी सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ र सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ बमोजिम प्राधिकरण कोषबाट सार्वजनिक खरिद हुँदै आएको छ ।

२. सार्वजनिक खरिद गर्नु पूर्व तयारीको चरण

- सार्वजनिक निकायले मालसमान, निर्माण कार्य वा सेवा खरिद गर्दा प्राविधिक तथा गुणस्तरजन्य विशेषता र कामका आधारमा योजना, नक्सा, स्पेसिफिकेशन, डिजाइन र विवरण तयार गर्नु पर्दछ । (दफा ४)
- निर्माण कार्यमा बाहेक एक लाख रुपैयाँ भन्दा माथिको सबै प्रकारको खरिदमा लागत अनुमान तयार गरी स्वीकृत गर्नु पर्नेछ । विशेष कारण परेमा लागत अनुमानमा आवश्यक संशोधन समेत गर्न सकिन्छ । (दफा ५ र ५क)
- तोकिएको सीमा भन्दा बढी रकमको खरिदमा खरिद योजना, खरिद गुरुयोजना र वार्षिक खरिद योजना तयार गर्नु पर्दछ । (दफा ६)
- तोकिएको रकम सम्मको निर्माण कार्य, मालसमान, परामर्श र अन्य सेवा खरिद गर्दा तथा गैर सरकारी संस्थाबाट काम गराउँदा निर्माण व्यवसायी, आपूर्तिकर्ता, परामर्शदाता, सेवाप्रदायक वा गैरसरकारी संस्थाको मौजुदा सूची तयार गरी अद्यावधिक समेत गर्नु पर्दछ । (दफा ६क)
- खरिद कार्य पूरा गर्ने ज्ञान, तालिम तथा योग्यता भएको कर्मचारीलाई खरिद कार्यको जिम्मेवारी तोक्नु पर्ने

हुन्छ । (दफा ७)

- खरिद सम्बन्धी कार्यबोझ र कार्य प्रकृतिको आधारमा छुट्टै महाशाखा, शाखा वा ईकाइको गठन गरी खरिद अधिकारी तोक्नु पर्दछ । (दफा ७ को उपदफा ३)
- खरिद महाशाखा, शाखा, वा ईकाइले सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले तयार गरेको नमूना बोलपत्र तथा प्रस्ताव सम्बन्धी कागजातका आधारमा आफ्नो कार्यालयलाई आवश्यक खरिदको बोलपत्र तथा प्रस्ताव सम्बन्धी कागजात तयार गर्ने लगायतका ऐनको दफा ७ को उपदफा ३ मा उल्लिखित कार्य गर्नु पर्दछ ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा सार्वजनिक खरिद गर्ने कार्यका लागि खरिद महाशाखा, शाखा वा ईकाइ गठन नभएको हुँदा सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ७ को उपदफा ३ बमोजिमको जिम्मेवारी पूरा गरी खरिद कार्य गर्नको लागि अख्तियारी प्रदान गरिएका विभाग, महाशाखा, शाखा, कार्यालय वा आयोजनामा तोकिएको अधिकारीले देहाय बमोजिमको जिम्मेवारी पूरा गर्नु पर्ने हुन्छ:

- (क) खरिद योजना तयार गर्ने
- (ख) सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले तयार गरेको नमूना बोलपत्र सम्बन्धी कागजात (स्टयाण्डर्ड विडिङ्ग डकुमेन्ट), नमूना पूर्व योग्यता सम्बन्धी कागजात (स्टयाण्डर्ड प्रिक्वालिफिकेशन डकुमेन्ट), नमूना खरिद सम्झौता सम्बन्धी कागजात (स्टयाण्डर्ड कन्ट्र्याक्ट डकुमेन्ट) मा सामान्यतया सारभूत रूपमा फरक नपर्ने गरी आवश्यकता अनुसार पूर्वयोग्यता सम्बन्धी कागजात, बोलपत्र सम्बन्धी कागजात र खरिद सम्झौता सम्बन्धी कागजात तयार गर्ने,
- (ग) सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले तयार गरेको नमूना प्रस्ताव माग सम्बन्धी कागजात (स्टयाण्डर्ड रेक्वस्ट फर प्रपोजल) सामान्यतया सारभूत रूपमा फरक नपर्ने गरी आवश्यकता अनुसार परामर्श सेवाको प्रस्ताव सम्बन्धी कागजात तयार गर्ने,
- (घ) खरिद सम्बन्धी सूचना सार्वजनिक रूपमा प्रकाशन गर्ने,
- (ङ) पूर्वयोग्यता सम्बन्धी कागजात, बोलपत्र सम्बन्धी कागजात वितरण गर्ने वा परामर्श सेवाको प्रस्ताव सम्बन्धी कागजात पठाउने,
- (च) पूर्वयोग्यताको प्रस्ताव, बोलपत्र वा परामर्श सेवाको प्रस्ताव प्राप्त गर्ने र त्यसलाई सुरक्षित तरिकाले राख्ने,
- (छ) पर्न आएका पूर्वयोग्यताको प्रस्ताव, बोलपत्र वा परामर्श सेवा सेवाको प्रस्ताव मूल्याङ्कन समितिमा पेश गर्ने र मूल्याङ्कित बोलपत्र स्वीकृतको लागि पेश गर्ने,
- (ज) पूर्वयोग्यताको प्रस्ताव, बोलपत्र वा परामर्श सेवाको प्रस्ताव स्वीकृतिको सूचना दिने,
- (झ) कार्यसम्पादन जमानत लिने र त्यसको परीक्षण गरी सुरक्षित तरिकाले राख्ने,

- (ज) खरिद गरेको मालसमान, निर्माण कार्य वा सेवाको गुणस्तर परीक्षण गर्ने गराउने,
- (ट) सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले माग गरेको जानकारी र कागजात उपलब्ध गराउने,
- (ठ) तोकिएको अन्य कार्य गर्ने ।

२.१ सार्वजनिक खरिद विधि

(क) मालसमान, निर्माण कार्य वा अन्य सेवा खरिद गर्दा

- अन्तर्राष्ट्रियस्तरमा खुला बोलपत्र आव्हान गरी (ICB)
- राष्ट्रियस्तरमा खुला बोलपत्र आव्हान गरी (NCB)
- सिलबन्दी दरभाउपत्र आव्हान गरी (Sealed Quotation)
- सोझै खरिद गरी (Direct Purchase)
- उपभोक्ता समिति वा लाभग्राही समुदायलाई सहभागी गराई (User's Group)
- अमानतबाट (Deposit)
- गैरसरकारी संस्थाबाट काम गराउने
- एकमुष्ट दर विधि (Lump sum)
- उत्पादक वा विक्रेता निर्धारित दर (Catalogue Shopping)
- सीमित बोलपत्रदाताले भाग लिने (Limited Tendering)
- नयाँ लिने पुरानो दिने अर्थात् सट्टापट्टा (Buy Back Method)

(ख) परामर्श सेवा खरिद गर्दा

- प्रतिस्पर्धात्मक प्रस्ताव माग गरी (Competitive Proposal)
- सोझै वार्ता द्वारा (Negotiation)

(ग) रकम र प्रकृतिका आधारमा खरिद गर्दा

- बीस लाख रुपैयाँ भन्दा माथि लागत अनुमान भएको निर्माण मालसमान तथा जुनसुकै सेवाको खरिद गर्दा : *खुल्ला बोलपत्र*
- योग्यता नचाहिने दुई करोड रुपैयाँ सम्मको निर्माण कार्य एकमुष्ट दर विधिबाट खरिद गर्दा : *राष्ट्रिय स्तरको बोलपत्र*
- हेभी उपकरण, सवारी साधन, औजार मेशिनरी, उपकरण, एक्सरे, एम.आर.आई., लगायतका यान्त्रिक मालसमान खरिद गर्दा : *उत्पादक वा विक्रेता निर्धारित दर (Catalogue Shopping)*
- आपूर्तिकर्ता, निर्माण व्यवसायी, परामर्शदाता वा सेवा प्रदायक तीन वा सो भन्दा कम उपलब्ध हुने अवस्थामा खरिद गर्दा : *सीमित बोलपत्रदाताले भाग लिने (Limited Tendering)*
- पुन प्रयोग गर्न नसकिने वा प्रयोग गरिए पनि प्रभावकारी हुन नसक्ने पुरानो मालसमान सम्बन्धित उत्पादक वा

विक्रेता वा आपूर्तिकर्तालाई फिर्ता दिई सोही प्रकृतिको नयाँ मालसमान सट्टापट्टा गरी लिने खरिद : *नयाँ लिने पुरानो दिने अर्थात् सट्टापट्टा (Buy Back Method)*

- दुई करोड रुपैयाँ देखि पाँच अर्ब रुपैयाँ सम्मको निर्माण कार्य र बीस लाख रुपैयाँ देखि माथि १५ करोड रुपैयाँ सम्मको परामर्श सेवाको खरिद गर्दा : *राष्ट्रियस्तरमा मात्र (स्वदेशीहरू बीच मात्र प्रतिस्पर्धा) खुला बोलपत्र आव्हान (NCB)*
- पाँच अर्ब रुपैयाँ भन्दा माथिको निर्माण कार्य, पन्ध्र करोड रुपैयाँ भन्दा माथिको परामर्श सेवा खरिद गर्दा : *अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा खुला बोलपत्र आव्हान (ICB)*
- बीस लाख रुपैयाँ भन्दा कमको परामर्श सेवा र एक लाख रुपैयाँ भन्दा माथिको सोझै खरिद अन्तर्गत गरिने खरिदमा : *मौजुदा सूची (Standing List)*
- बीस लाख रुपैयाँ सम्मको माल समान, निर्माण कार्य वा जुनसुकै सेवा तथा पचास लाख रुपैयाँ सम्मको स्वास्थ्य सम्बन्धी उपकरण र औषधीजन्य मालसमान खरिद गर्दा : *सिलबन्दी दरभाउपत्र आव्हान (Sealed Quotation)*
- दश लाख रुपैयाँ सम्मको निर्माण कार्य वा मालसमान, पाँच लाख रुपैयाँ सम्मको परामर्श सेवा तथा मर्मत सम्भार, पच्चिस लाख रुपैयाँ सम्मको औषधीजन्य मालसमान र नेपालमा उत्पादित (घरेलु उद्योगबाट उत्पादित) मालसमानको खरिद गर्दा : *सोझै खरिद (Direct Purchase)*
- उपभोक्ता समितिबाट पनि एक करोड रुपैयाँ सम्मको निर्माण कार्य गराउन सकिन्छ ।

३. सार्वजनिक खरिदको चरण

सार्वजनिक खरिदका लागि बोलपत्र आव्हान गर्दा पूर्व योग्यता निर्धारण गरेर वा नगरी दुवै किसिमबाट खरिद प्रक्रिया अगाडि बढाउन सकिन्छ (दफा १६) । यसरी खुला रूपमा आव्हान गरिने बोलपत्र एक वा दुई चरणमा आव्हान गर्न सकिन्छ । खरिद गरिने मालसमान, निर्माण कार्य, सेवाको प्राविधिक पक्ष र खरिद सम्झौताका शर्तहरू यकिन गर्न सम्भव नभएको अवस्थामा दुई चरणको बोलपत्रमा जान सकिन्छ । यसैगरी खरिद गरिने मालसमान, निर्माण कार्य र सेवाको प्रकृति जटिल भई त्यसको प्राविधिक पक्षमा आउने समस्या समाधानको विषय र सम्झौताका शर्त तथा त्यसबाट हुने फाइदाका सम्बन्धमा बोलपत्रदातासँग छलफल गर्नु परेमा पनि दुई चरणको बोलपत्र आव्हान गरिन्छ (दफा २८) ।

सार्वजनिक खरिदका लागि बोलपत्र आव्हान गर्दा सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा १३ बमोजिम तोकिएको ढाँचामा

बोलपत्र सम्बन्धी कागजात तयार गर्नु पर्दछ । यसरी तयार गरिएको बोलपत्र कागजातका आधारमा दफा १४ बमोजिम बोलपत्र आव्हान गर्दा राष्ट्रिय स्तरको बोलपत्रको हकमा ३० दिन र अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको बोलपत्रको हकमा ४५ दिनको अवधि राखी राष्ट्रिय स्तरको दैनिक समाचार पत्रमा सूचना प्रकाशन गर्ने र उक्त सूचना सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको वेबसाइटमा समेत राख्नु पर्दछ ।

बोलपत्र सम्बन्धी कागजात, प्राविधिक स्पेसिफिकेशन, लागत तथा खरिद सम्झौताका शर्तहरूमा हेरफेर भएको अवस्थामा बाहेक पहिलो पटक बोलपत्र पेश गर्न दिइएको अवधिमा बोलपत्र पेश नभएमा वा पेश भए पनि सारभूत रूपमा प्रभावग्राही नभएको खण्डमा पुनः बोलपत्र आव्हान गर्दा राष्ट्रिय स्तरको बोलपत्रको हकमा कम्तीमा १५ दिन र अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको बोलपत्रको हकमा कम्तीमा २१ दिनको समयावधि दिई पुनः बोलपत्र आव्हान गर्नु पर्दछ । यसरी दोस्रो पटक बोलपत्र आव्हान गर्दा पनि बोलपत्र पेश हुन नआएमा वा पेश भए पनि सारभूत रूपमा प्रभावग्राही नहुने अवस्था सिर्जना भएमा र तत्काल खरिद नगर्दा कार्यालयलाई हानि नोक्सानी हुने वा काम रोकिने अवस्था आएमा त्यसको आधार र कारण खुलाई एक तह माथिको अधिकारीको स्वीकृति लिइ राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय दुवै स्तरको बोलपत्र आव्हान गर्दा ७ दिन सम्मको अवधि दिई पुनः बोलपत्र आव्हान गर्नु पर्ने हुन्छ ।

३.१ बोलपत्र जमानत जफत हुने अवस्था

सार्वजनिक निकायले बोलपत्र पेश गर्नका लागि तोकिए बमोजिमको बोलपत्र जमानत राखेर मात्र बोलपत्र पेश गर्नु पर्दछ । विद्युतीय सञ्चारको माध्यमबाट पेश गरिने बोलपत्र बाहेक अन्य कुनै बोलपत्र बोलपत्रदाताले फिर्ता लिन वा संशोधन गर्न चाहेमा बोलपत्र पेश गर्न तोकिएको अन्तिम समय समाप्त हुनभन्दा चौबीस घण्टा अगावै सिलबन्दी निवेदन दिनु पर्ने हुन्छ (दफा १९)। अन्यथा बोलपत्र जमानत जफत भई खरिद प्रक्रियामा सहभागी हुन पाइदैन ।

बोलपत्रदाताले बोलपत्र साथ पेश गरेको जमानत देहायको अवस्थामा जफत हुन्छ (दफा २१):

- बोलपत्रमा देखिएको अङ्क गणितीय त्रुटि सच्याइएको कुरा बोलपत्रदाताले स्वीकार नगरेमा
- छनोट भएको बोलपत्रदाताले बोलपत्र सम्बन्धी कागजातमा उल्लिखित शर्त बमोजिम खरिद सम्झौता नगरेमा
- बोलपत्र सम्बन्धी कागजातमा उल्लिखित कार्य सम्पादन जमानत बोलपत्रदाताले खरिद सम्झौता गर्ने म्याद भित्र जम्मा गर्न नसकेमा
- बोलपत्र परीक्षणको सिलसिलामा बोलपत्रदातासँग माग

गरिएको जानकारी दिँदा बोलपत्रदाताले बोलपत्रको मूल्य वा सारभूत कुरा परिवर्तन गरेमा

- बोलपत्रदाताले सार्वजनिक खरिद ऐन, नियम र खरिद सम्झौतामा उल्लेख भए अनुरूपको दायित्व पालना नगरी खरिद प्रक्रियामा वा खरिद सम्झौताको कार्यान्वयनमा प्रभाव पार्ने मनसायले सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ६२ मा तोकिए बमोजिमका आचारण विपरीत काम गरेमा ।

४. सार्वजनिक खरिदका समस्याहरू

नेपालमा सार्वजनिक खरिद प्रक्रियामा विभिन्न समस्याहरू देखिन्छन् । ती समस्याहरूलाई व्यवस्थापन गर्न सकिने उपायहरूको खोजी हुनु आवश्यक छ । सार्वजनिक खरिद प्रक्रियामा देखिएका मूलभूल समस्याहरू देहाय बमोजिम रहेका छन्:

पारदर्शिताको अभाव

- ✓ प्रक्रियामा पक्षपात भ्रष्टाचार, र अपारदर्शी निर्णय
- ✓ बोलपत्र कागजात तयार गर्दा र मूल्यांकन गर्दा पारदर्शिता नहुने
- ✓ सही प्रतिस्पर्धालाई बाधा पुऱ्याउने
- ✓ योग्यताका शर्त बढाई प्रतिस्पर्धा सीमित गर्ने प्रावधानहरू राख्ने

क्षमताको अभाव

- ✓ खरिद प्रक्रियामा संलग्न कर्मचारी तथा सरोकारवालाहरूको क्षमता अभाव
- ✓ सूचना प्रविधि र विश्लेषणात्मक उपकरणहरूको उपयोग गर्न नसकिने
- ✓ कमजोर संस्थागत क्षमता

नीति तथा कानूनको तर्जुमा र कार्यान्वयनमा कमजोरी

- ✓ सार्वजनिक खरिद ऐन, नियमावली र मापदण्डको पूर्ण पालना हुँदैन
- ✓ भ्रष्टाचार नियन्त्रण गर्ने निकायहरू प्रभावकारी हुन नसक्नु
- ✓ कानून संशोधनमा आपूर्तिकर्ता तथा निर्माण व्यवसायीको प्रत्यक्ष प्रभाव
- ✓ आचरणगत समस्या

ढिलासुस्ती

- ✓ परियोजनाहरू समयमा सम्पन्न हुन नसक्नु
- ✓ निर्णय प्रक्रियामा अनावश्यक समय लाग्नु
- ✓ जोखिम बहन नगर्नका लागि निर्णय नगर्ने

गुणस्तरहीन सामग्री र सेवाहरू

- ✓ सस्तो मूल्यमा ठेक्का बोलकबोल गर्ने र गुणस्तरहीन सामग्रीको आपूर्ति

- ✓ सामग्री निरीक्षण र गुणस्तर नियन्त्रणमा कमजोर
- ✓ अनुगमन प्रणाली फितलो
- ✓ प्राविधिक परीक्षण न्यून

राजनीतिक हस्तक्षेप

- ✓ ठेक्का वितरण प्रक्रियामा राजनीतिक दबाव
- ✓ ठेक्का प्राप्त गर्ने कम्पनीहरू माथि राजनीतिक प्रभाव
- ✓ राजनीतिक नेताहरू नै कम्पनी खोली प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष रूपमा ठेक्कापट्टामा सहभागी हुनु

सार्वजनिक खरिदमा नदेखिने तर लुकेर रहेको प्रमुख समस्या स्वार्थको द्वन्द्व हो । स्वार्थको द्वन्द्व बोलपत्रदातासँगको सम्बन्ध र कार्य प्रकृति गरी दुई किसिमले हावी हुने गर्दछ । बोलपत्रदातासँगको सम्बन्धका दृष्टिबाट हेर्दा बोलपत्रदाताले सञ्चालन गरेको फर्म वा कम्पनीमा पहिले आफूले काम गरेको वा आफ्नो, आफन्त या साथीभाइको साझेदारी वा स्वामित्व रहेको कारण सार्वजनिक खरिद कार्य प्रभावित हुने गर्दछ । यसैगरी नियमित भेटघाट, सम्पर्क, समन्वय र सम्बन्ध रहनु पनि सार्वजनिक खरिदको हिसावले उपयुक्त मानिदैन । कार्य प्रकृतिका हिसावले हेर्दा संस्था वा कम्पनी प्रति कुनै पेशागत वा कानुनी दायित्व रहेको वा संस्थाको तर्फबाट कुनै चन्दा, उपहार, आतिथ्यता लिएको रहेछ भने पनि त्यसको प्रत्यक्ष वा परोक्ष असर सार्वजनिक खरिदमा पर्ने गरेको देखिन्छ ।

सार्वजनिक खरिदका यी र यस्ता यावत समस्या जताततै व्याप्त रहदाँ रहदै पनि पनि नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा पनि सार्वजनिक खरिदसँग देखिएका यी समस्याबाट अछुतो नहुन सक्छ । प्राधिकरणमा सार्वजनिक खरिद ऐन तथा नियमावलीमा भएको व्यवस्था बमोजिम छुट्टै खरिद महाशाखा, शाखा वा ईकाई गठन नभएका कारण विभिन्न विभाग, महाशाखा, शाखा तथा कार्यालय र आयोजनाहरू खरिद कार्यमा संलग्न भएको देखिन्छ । यसरी सार्वजनिक खरिदका बहु केन्द्र हुँदा तोकिएको जिम्मेवारी अनुसार काम गर्नु पर्ने कर्मचारी खरिद प्रक्रियामा अल्झिनु पर्ने बाध्यता रहन सक्छ । जसले गर्दा नियमित रूपमा सम्पादन गर्नु पर्ने काम कारवाहीलाई प्रभावकारी रूपमा अगाडि बढाउन नसकिने हुन्छ । यसका साथै कर्मचारी आफैले सम्पन्न गर्नु पर्ने काम आफैले नगरी खरिद प्रक्रियामा रमाउने प्रवृत्ति बढ्दै जान्छ । कर्मचारीले खरिद गर्ने कार्यलाई मात्र आफ्नो मुख्य जिम्मेवारीको रूपमा लिई कार्यालयका अन्य नियमित कार्यहरूलाई महत्व नदिने अवस्था समेत देखापर्दै जान्छ ।

५. समाधानका उपायहरू

सार्वजनिक खरिदमा देखिएका समस्याहरूको समाधान गरी पारदर्शितालाई प्रवर्द्धन गर्न डिजिटल प्लेटफर्म प्रयोग गरेर खरिद

प्रक्रियामा E-procurement प्रणालीलाई अनिवार्य गराउनु पर्दछ । सार्वजनिक निकायमा काम गर्ने जनशक्ति तथा ठेकेदारहरू समेतलाई तालिम प्रदान गरी सूचना प्रविधिमा आधारित क्षमता अभिवृद्धि गराउनु पर्दछ । यसैगरी सार्वजनिक खरिद ऐन कानूनको पूर्ण परिपालना गरी कानून कार्यान्वयनलाई प्रभावकारी बनाई अनुगमन निकायलाई सशक्त बनाउनु पर्दछ । सार्वजनिक खरिद मार्फत आपूर्ति गरिने सामग्री र सेवाको गुणस्तर परीक्षण गरी मूल्यालाई भन्दा गुणस्तरलाई प्राथमिकता दिनु पर्ने हुन्छ । सार्वजनिक खरिदलाई प्रभावकारी बनाउन राजनीतिक हस्तक्षेपलाई नियन्त्रण गरी राजनीतिक दबाव रहित निर्णय लिन सक्ने अवस्था सिर्जना गर्नु पर्दछ ।

सार्वजनिक खरिदका लागि तयार गरिने लागत अनुमान र बोलपत्र मूल्यांकनमा रहेका कमजोरी हटाई जोखिम बहन गर्न सक्ने पदाधिकारीलाई जिम्मेवारी सुम्पनु पर्छ । सार्वजनिक खरिदका प्रायः बनेका विषयहरू जस्तै म्याद थप, भेरिएशन, कार्यतालिका संशोधन तथा कार्यान्वयन, सम्झौता कार्यान्वयन, कालो सूची लगायतका विषयमा वस्तुनिष्ठता र जवाफदेहिता कायम गरियो भने मात्र सार्वजनिक खरिदले सार्थकता पाउँछ । खरिदका बहुकेन्द्रलाई हटाई खरिद महाशाखा शाखा वा ईकाई गठन गरी निश्चित अधिकारीहरूलाई जिम्मेवारी सुम्पनु पर्दछ । खरिदको जिम्मेवारी पाउँदा रमाउने र जिम्मेवारीबाट बञ्चित हुँदा निराश भइ कार्यालयको नियमित कार्यलाई आफ्नो दायित्व तथा जिम्मेवारी नै नठान्ने प्रवृत्तिलाई निरुत्साहित गर्नु पर्दछ ।

४. उपसंहार

सार्वजनिक खरिद प्रणाली कुनै पनि देशको आर्थिक विकास र सुशासनको आधारस्तम्भ हो । यस प्रक्रियामा पारदर्शिता, प्रतिस्पर्धा, उत्तरदायित्व र दक्षता अनिवार्य तत्व हुन् । नेपालमा सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ र सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ ले आवश्यक कानुनी आधार प्रदान गरे पनि व्यवहारिक कार्यान्वयनमा भने विभिन्न समस्याहरू देखिन्छन् ।

भ्रष्टाचार, प्राविधिक दक्षताको अभाव, समय र स्रोतको दुरुपयोग जस्ता समस्याहरूले खरिद प्रक्रियामा चुनौति उत्पन्न गरेका छन् । यी समस्या समाधान गर्न डिजिटल प्रविधिको अधिकतम प्रयोग, क्षमतावृद्धि कार्यक्रम, निगरानी सशक्तिकरण र कानुनी पुनरावलोकनको आवश्यकता छ । पारदर्शी, न्यायपूर्ण र दिगो खरिद प्रणालीले सरकारी निकायको विश्वसनीयता वृद्धि गर्ने मात्र होइन, राज्यको आर्थिक स्रोतको अधिकतम उपयोगमा योगदान पुऱ्याउँछ । सुशासन र विकास सुनिश्चित गर्न सार्वजनिक खरिद प्रक्रियालाई समय सापेक्ष सुधार गर्दै थप प्रभावकारी बनाइनु जरुरी छ ।

अतः सार्वजनिक खरिद प्रक्रियालाई सुधार गर्न उपयुक्त नीति, प्रविधि र नीतिगत प्रतिबद्धता आवश्यक देखिन्छ ।



The Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN): A Gateway to Nepal's Aviation Growth and Tourism Development

Prajwal Guragain*

Introduction

Nestled in the lap of the majestic Himalayas, Nepal offers unparalleled natural beauty, steeped in culture, history, and spirituality. Its geographical challenges, however, mean that traditional land transport is often not a feasible option for accessing many regions. Air transport, therefore, becomes not just an option but a lifeline for the country's vast, mountainous terrain. This is especially true for its booming tourism sector, where air travel plays a critical role in connecting domestic and international tourists to the country's famous trekking destinations and cultural hubs. At the heart of this transformation stands the Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN), which has worked tirelessly to regulate and develop Nepal's aviation infrastructure and ensure safety in a region notoriously challenging for aviation.

Since its establishment in 1998, CAAN has been responsible for overseeing air traffic, setting aviation standards, managing airport operations, and ensuring the safety of air travel. Over the years, the authority has significantly contributed to the development of the aviation sector and, by extension, Nepal's tourism economy. In this article, we delve into the development of CAAN, its role in facilitating tourism through air transport, the challenges of flying in the Himalayas, and the continuous efforts to improve Nepal's aviation infrastructure.

The Genesis of Civil Aviation in Nepal

The history of civil aviation in Nepal began with Royal Nepal Airlines Corporation (RNAC), later renamed Nepal Airlines, which was founded in 1958. It marked the country's first foray into the world of commercial air travel. The first commercial flight of Nepal, operated by a Douglas DC-3 aircraft, flew between Kathmandu and Biratnagar in the early 1950s, making air travel more accessible to the people of Nepal and laying the foundation for what would become a crucial transport mode.

Despite the growing importance of air travel, the absence of a regulatory framework meant that safety standards were often overlooked. The Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) was formed in 1998 to address these gaps, regulate civil aviation, and introduce much-needed reforms to manage Nepal's rapidly expanding aviation industry. With a focus on safety, compliance with international aviation standards, and efficient airport management, CAAN became a pivotal force in shaping Nepal's aviation future.

CAAN's Role in the Development of Nepal's Aviation Sector

CAAN has had a significant impact on Nepal's aviation sector, particularly in fostering the country's tourism

industry. The body's role is vast and includes overseeing the country's air traffic control, developing new airport infrastructure, regulating airlines and their safety protocols, ensuring compliance with international standards, and handling the challenges posed by Nepal's unique geography. Over the years, CAAN has been integral in enhancing the safety and capacity of the aviation sector and has worked in collaboration with international aviation bodies to maintain standards.

Development of Airports and Infrastructure

One of CAAN's most significant contributions to the aviation sector has been the improvement of the country's airport infrastructure. Tribhuvan International Airport (TIA), Nepal's only international gateway until the recent establishment of new international airports, has been the main hub for international travelers. CAAN has overseen several expansions of TIA, the most notable being the construction of a new international terminal to handle increasing passenger traffic, the introduction of modern air navigation systems, and the expansion of runway capacities.

In 2019, TIA handled over 1.5 million international passengers, setting a new record for Nepal's aviation industry. This growth is a testament to the increasing importance of Nepal as a tourism destination and the enhanced connectivity that CAAN has helped facilitate.

In addition to Kathmandu, the development of smaller regional airports plays a crucial role in connecting Nepal's remote regions to the capital and to international hubs. This is particularly true for Lukla Airport, located in the Everest region, which serves as the primary gateway for trekkers heading to Everest Base Camp. Despite its location on a perilous mountain ridge and its short runway, Lukla remains one of the busiest airports in Nepal, handling more than 100,000 passengers annually.

The Ramechhap Airport has recently emerged as a key player in handling domestic flights to the Everest region, alleviating congestion at TIA. Situated around 130 kilometers east of Kathmandu, Ramechhap serves as an alternative departure point for flights heading to Lukla, reducing the pressure on TIA and improving operational efficiency.

But perhaps the most exciting development in Nepal's aviation sector in recent years is the inauguration of Gautam Buddha International Airport (Bhairahawa), located in Lumbini in 2023. This new international gateway is expected to significantly enhance Nepal's air connectivity, particularly with Southeast Asia, India, and the Middle East. The airport, with its modern amenities, is set to cater to international tourists visiting Lumbini, the birthplace of Lord Buddha,

* Senior Officer, CAAN

and will bolster Nepal's position as a major global tourism destination.

As of 2024, flights from Bhairahawa to destinations like Delhi, Kathmandu, and other key regional hubs are now operational, further enhancing the country's connectivity.

The Role of Short Take-Off and Landing (STOL) Airports

Many of Nepal's regional airports operate as Short Take-Off and Landing (STOL) airports, designed for smaller aircraft that can navigate the country's rugged terrain. These airports, including Lukla, Ramechhap, Jomsom, and Phaplu, serve as critical transport hubs for remote areas with limited infrastructure.

The STOL airports in Nepal are crucial for connecting remote villages and trekking destinations. However, their location on steep ridges and high-altitude valleys poses significant challenges for both pilots and airport authorities. Weather conditions can change rapidly, and the high-altitude airstrips often lack the length required for larger aircraft to land.

To mitigate these risks, CAAN has invested in upgrading STOL facilities with improved navigational aids, better weather forecasting systems, and regular safety audits. Additionally, CAAN has trained pilots to handle the unique conditions posed by these airports, ensuring that these critical routes continue to operate safely and efficiently.

Tourism and Aviation: An Inseparable Relationship

Tourism is one of Nepal's largest industries, contributing significantly to the national economy. Air travel is essential for the growth of Nepal's tourism sector, as it offers international visitors and locals the quickest and most reliable way to access remote areas. The Everest region, Annapurna region, Langtang, and Chitwan National Park are all reachable primarily by air, and tourism in these areas relies heavily on domestic flights.

The Interrelation Between CAAN and Tourism in Nepal

The Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) plays an integral role in the growth and development of Nepal's tourism sector. As a landlocked country with a challenging mountainous landscape, Nepal's aviation sector has become an essential link for both domestic and international travel. Air transport facilitates the movement of tourists to remote regions, providing access to some of the most iconic trekking destinations in the world, such as Everest, Annapurna, and Langtang.

Tourism is one of Nepal's most important industries, contributing significantly to the country's economy. The success of Nepal's tourism sector, especially adventure tourism, is closely tied to air travel. CAAN, as the regulatory body overseeing all aviation activities in Nepal, has played a pivotal role in shaping the aviation infrastructure that supports this sector. From ensuring the safety of flights to regulating airport operations and facilitating the growth of new airports, CAAN's efforts have been crucial in the country's tourism boom.

Access to Remote Tourist Destinations

Nepal's mountainous terrain and limited road infrastructure make air transport a critical enabler for tourism. Many of Nepal's top trekking regions, including Everest Base Camp, Annapurna Circuit, and Langtang, are not accessible by road,

requiring air travel to reach key starting points. Airports such as Lukla, Jomsom, Pokhara, and Ramechhap serve as vital gateways for trekkers and mountaineers heading to these remote destinations. Airlines like Summit Air, Tara Airlines, Sita Air, Nepal airlines and several helicopter companies are acting as a key company to connect to these destinations.

Infrastructure Development and Connectivity

CAAN has overseen the modernization and expansion of several key airports in Nepal to meet the growing demand for air travel due to the increasing number of tourists. Tribhuvan International Airport (TIA), Nepal's only international gateway until recently, serves as the hub for both international arrivals and domestic connections. CAAN has undertaken several upgrades to TIA, including the construction of a new international terminal, improved passenger facilities, and runway expansion, to cater to the increasing number of international visitors.

The development of new international airports, such as Gautam Buddha International Airport in Lumbini and Pokhara Regional International Airport, is further testament to CAAN's commitment to boosting tourism. These airports not only ease congestion at TIA but also increase Nepal's connectivity to key international markets, making it more accessible for tourists from around the world.

Safety, Regulation, and International Standards

For tourism to thrive, safety is paramount. CAAN ensures that all airlines operating in Nepal adhere to international safety standards and regulations. The authority works closely with the International Civil Aviation Organization (ICAO) and International Air Transport Association (IATA) to monitor air safety practices, conduct regular inspections, and train aviation professionals. This commitment to safety helps foster confidence among international tourists who rely on air travel for their trips to Nepal.

The Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) is a cornerstone of the country's tourism success. By ensuring safe, reliable, and efficient air transport, CAAN has facilitated access to Nepal's remote and picturesque regions, directly contributing to the growth of adventure and pilgrimage tourism. As Nepal continues to develop its aviation infrastructure, CAAN's role will remain crucial in ensuring that the tourism sector reaches its full potential, attracting millions of visitors and supporting the economy for years to come.

Rising Tourist Arrivals and Air Travel Demand

In recent years, the number of international tourist arrivals to Nepal has increased significantly, further boosting the demand for air travel. According to CAAN, the country welcomed over 1.2 million international tourists in 2019, and despite the challenges brought on by the pandemic, Nepal is seeing a robust recovery in 2024. The Tourism Year 2020 initiative, which had to be postponed due to COVID-19, has been rescheduled for 2025, with a target of attracting 2 million tourists by the end of the year.

This surge in tourist numbers is particularly evident in the trekking and mountaineering sectors. The Everest Base Camp Trek, the Annapurna Circuit, and other iconic routes continue to draw trekkers from around the world. Many trekkers use domestic flights to reach the starting points of their treks, such as Lukla for Everest or Jomsom for the Annapurna

circuit. Flights from Kathmandu to these remote destinations are often fully booked during peak trekking seasons, further underlining the growing importance of air transport.

Nepal's rising tourism numbers are also driving the development of airports like Pokhara International Airport and Gautam Buddha International Airport (Bhairahawa). These airports are expected to reduce pressure on Kathmandu and offer tourists greater access to the country's diverse regions, including Lumbini, the birthplace of Lord Buddha, which is emerging as a major international pilgrimage site.

Challenges of Flying in Himalayan Nepal

Flying in Nepal, particularly in the Himalayan regions, is not without its challenges. The country's mountainous terrain and unpredictable weather patterns make it one of the most difficult places in the world for aviation.

Challenging Terrain and High-altitude Airports

Nepal's mountainous landscape, with its steep ridges, deep valleys, and towering peaks, poses significant challenges for aviation. Airports like Lukla and Jomsom are situated in narrow valleys surrounded by steep hills, making landing and takeoff extremely challenging. The Lukla Airport, in particular, is often regarded as one of the most dangerous airports in the world due to its short runway and high elevation of 2,860 meters (9,383 feet).

The short runway at Lukla, just 527 meters in length, requires pilots to make precise, quick landings and takeoffs. The runway's uphill slope helps slow aircraft down during landing, but this also limits the number of aircraft that can land or take off at the airport on any given day. The small airport has also been the site of multiple accidents over the years, which

has drawn attention to the need for stringent safety regulations and better infrastructure.

Weather Conditions and Safety Risks

The weather in Nepal's mountainous regions is highly unpredictable. Sudden changes in wind speed, fog, cloud cover, and snow can all contribute to challenging flying conditions. During the monsoon season, visibility can be poor, and the risk of turbulence increases. These factors make flying in Nepal a highly specialized operation that requires skilled pilots who are experienced in navigating these difficult conditions.

To address the weather-related challenges, CAAN has introduced modern weather forecasting and monitoring systems at airports like Lukla, Pokhara, and Ramechhap, as well as advanced weather radar at Tribhuvan International Airport (TIA). Pilots are also required to undergo specialized training in mountain flying and adverse weather conditions. ICAO-certified aviation schools in Nepal offer programs to train pilots specifically for the challenges of flying in the Himalayas.

Aging Aircraft and Fleet Modernization

Despite the increasing demand for air travel, many of Nepal's domestic airlines operate older fleets, some of which are over 20 years old. The aging aircraft are more prone to mechanical failures and may not meet the latest international safety standards.

While some airlines are investing in newer aircraft, the high cost of purchasing and maintaining modern planes remains a barrier, especially for smaller, regional airlines. CAAN has been working closely with airline operators to ensure compliance with safety regulations and encourage fleet modernization. However, as a developing nation with limited resources, Nepal faces a financial challenge in overhauling its aviation fleet.

Opportunities for Growth and the Future of Nepal's Aviation Sector

Despite the challenges, Nepal's aviation sector offers significant growth opportunities, especially in tourism, infrastructure development, and technological advancements.

- 1. Airport Expansion:** The continued development of Pokhara, Bhairahawa (Gautam Buddha International), and Ramechhap airports presents exciting prospects for increasing Nepal's air connectivity both domestically and internationally. These airports will alleviate congestion at Tribhuvan International Airport and enable better access to popular tourist destinations.
- 2. Sustainability in Aviation:** With global emphasis on climate change, Nepal can take advantage of modern, fuel-efficient aircraft and sustainable airport practices to reduce its aviation carbon footprint. As eco-tourism grows in popularity, Nepal's focus on green aviation practices could set it apart as a model for sustainable tourism.
- 3. Technology and Modernization:** The introduction of satellite-based navigation systems and automated air traffic control systems will help CAAN improve air traffic management, reduce delays, and improve safety. These technological advancements will be critical as Nepal sees an increase in both domestic and international air traffic.
- 4. Human Resource Development:** Continued investment in training and development programs for pilots, air traffic controllers, engineers, and other aviation professionals is vital. Strengthening partnerships with international aviation institutions and expanding training programs will ensure a skilled workforce capable of supporting the growing aviation sector.

Conclusion

The Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) has been pivotal in shaping the country's aviation landscape, helping improve safety, infrastructure, and air connectivity. Despite the challenges posed by Nepal's rugged terrain, unpredictable weather, and aging fleet, CAAN's efforts have contributed to making air travel a vital component of Nepal's tourism sector. With the opening of new airports, modernizing aircraft fleets, and addressing safety concerns, Nepal is poised to become a premier aviation hub for both adventure tourism and international travel. Through continued investment, human resource development, and embracing sustainable practices, CAAN will continue to play a crucial role in ensuring that Nepal's aviation sector thrives for years to come.

Impact of Social Media in Aviation & Tourism

Bishal Paudel*



Prelude

After the unfortunate crash of Yeti Airlines (9N-ANC) on 15 January 2023, a viral video of how the plane had started to stall before crash emerged. A video filmed from the ground showed the aircraft banking steeply to the left before crashing. Another video of the crash was streamed live on Facebook from inside the plane by a passenger, Sonu Jaiswal, showing that the passengers were unaware of the situation until seconds before impact. Now the question was authenticity of those videos. While the first video was taken moments away from the disaster, the later one is still a question of debate for many individuals whether it's legit or not as electronic devices are asked to be switched off or keep in flight mode during the flight.

Given how majority of people from all over the world use at least one or more several types of social media daily to keep in touch with relatives, friends, and colleagues and share their most recent thoughts and news, social media now is a key part of aviation as well. In case of flights as well it is quite common for airline companies nowadays to provide their passengers with the opportunity to use Wi-Fi while flying as individuals often access the internet using smartphones or portable devices. They can read and post to their social media accounts from almost anywhere.

In today's fast paced world where everything moves around the likes of social sites like Facebook, Twitter, YouTube or the most popular of them all TikTok, the ubiquitous presence of social media allows people to quickly spread information before an official version is available, a situation that might prompt rumors or misinterpretations and lead to serious consequences.

This means that non-official information let's say about a flight-related crisis or emergency usually reaches the public before the airline company involved has the chance to inform the public and disseminate official information. It is also important to observe that in the event of a terrorist attack, the surge of posts on social media often lends itself to transmitting the message that the terrorists wanted to communicate to society.

This means that sensitive information (or misinformation), which could pose a potential danger, can be published as well. What about bombing threats? For instance, a false alarm about a bomb that is supposedly hidden somewhere can cause panic, hinder evacuation and search procedures and so on). Consequently, if an airline company does not respond quickly, rumors and speculation might take over the

informational space, leaving the company in a weak position, even to the point of ruining its future business.

Let's not talk about ill-fated series of events for now. How about some traveling?

With the prevalence of social platforms like Instagram and TikTok, influencers now directly capture our attention wanting us to willingly explore our travel choices, our preferences, and rekindle the desire to explore new destinations. Scrolling through those curated posts and captivating videos, these platforms spark our desire to travel, impacting not just where we go but also how we feel about air travel itself. Social medias play crucial role in how people choose travel destinations. Stories, reels, posts, whatever these celebrities, influencers, and people we follow including our friends, family excite us to plan accordingly.

Every information shared on social media sets a trend for people to fall in flying habits, from the types of airlines people choose to the class of service they prefer. As we see friends and influencers sharing their latest flying experiences, it shifts our perspective as we are quite eager to board in the plane ourself and follow to those destinations we could not have thought of at the first place. Young travelers who are mostly head down into social medias are particularly affected by these phenomena as their means of validation is mostly social sites – if it's in trend, it must be followed.

Furthermore, social media acts as a powerful tool for communicating about safety, convenience, and new travel policies. Engaging in contents that are mostly concerned with recent developments of air travel enhances awareness thereby increasing in comfort levels in taking flights and can ultimately lead us to hop in and fly which may have been a decision we had though twice over.

Tech-Driven Tourism: Evolving by Escaping Tradition

Previously whenever people decided to travel, guidebooks and travel agents were a must. Travel options were mostly limited to whatever ads were printed in the paper or magazines or whatever friends and family would personally recommend once they had been to that particular place. Although these things are still in market and aren't obsolete but user-generated content plays a huge role nowadays. Social media platforms account for quite a high number of people for travel ideas. Travel options have also expanded. Apps allow us to book flights, reserve accommodations, and even find local activities instantly. This tech-driven approach simplifies planning and makes traveling more accessible than ever.

* Officer, CAAN

Scrolling through these social sites makes us come across these beautiful and breathtaking destinations by pleasing us with those visual stories, captivating photos, travel vlogs and more thereby creating a strong desire to visit those places. Use of hashtags like #Wanderlust or #TravelGoals leads us to unexpected stunning locations, posts, stories or reels that makes a sudden call to our inner feelings with an irresistible urge to visit those places or make a sudden plan for our next travel or vacation. Furthermore, user-generated content influences our perception of various places as our choices are shaped by the recommendations and reviews from fellow travelers, thereby making us more likely to pursue a destination that others too have enjoyed.

Seeing our family, friends or our favorite influencer enjoying a destination creates an aspirational appeal to prompt us to plan for our next trip. Engaging with content or participating in travel-related groups, can help gather valuable information.

Influenced Tourists: Behavior, Preferences and Plans

Travel preferences and behaviors in tourists have been highly influenced by social medias. It influences how they plan their trips, interact with others while traveling enhance their travel experience and social interactions on the road. People often look to Instagram, TikTok, and Facebook for travel inspiration. This visual content affects the choice of places, activities, and accommodations as well. Gen Z (aka Zoomers) travelers, the most popular social generation of the Western world frequently use social media to explore trending locations. They are drawn to destinations that their peers showcase as creates a feeling of trust thereby increasing their interest in travel experiences that might not be on traditional travel lists.

Promoting sustainable tourism is another significant impact social media has caused as we can find eco-friendly travel options and off-the-beaten-path destinations according to our need – showcasing responsible travel choices, encouraging others to follow. Sharing these experiences online raises environmental issues drawing us to emphasizing local cultures, conservation efforts, or low-impact activities in our social posts. This exposure motivates people to choose sustainable options when planning on their next trip. E.g., #SustainableTourism, #GoGreen and so on.

Airlines/Airports Perspective towards Social Media

Prior to the rise of digital age and social medias, Airlines used traditional forms of marketing and communications, such as magazines, newspapers, radio and television advertisements which was effective but unable to reach mass audiences. However, with the rise of social medias and digital era, targeted customers are now widely reached as the frequency and amount of information can be easily disseminated no matter the geography or boundaries. With lower customer acquisition costs, targeted marketing and rapid information spread, customer relationships are now much stronger.

Dynamic nature of social media has ability to influence consumer decisions, particularly in the realm of airline services. Be it an international holiday package from Nepal or attracting tourists for mountain flights, seasonal tickets, sight-seeing, adventure tourism in Nepal, Airlines through

social medias can advertise their services – heavily promoting official airline-generated content, a top-down approach referred to as command-and-control approach. While Facebook is popular for such approach, contrary platforms like Twitter are used to build more personal, engaging and social interactions between Airlines and Customers.

With the rapid use of internet among masses and leap in technological advancements, airlines, airports, and their counterparts also have shifted their marketing strategies to remain relevant. Customer support via social media has shown to be more successful than conventional procedures. Reaching out for media strategy for airline companies can be divide into 3 parts - 1. Bi-Directional, where participation and interaction between airlines and customers happen usually through social sites like Facebook, Twitter, etc. 2. Airline-to-Public (A2P) social media, where contents are generated and controlled by Airlines and distributed to customers or general public and 3. Public-to-Public social media (P2P), a similar approach to A2P but here the platform is controlled by the user and is rather an active discussion forum, such as blogs, airline rating websites and virtual communities.

With social media advertisement, airlines can benefit more by exploiting interactivity and engagement between customers and passengers instead of traditional forms of communication and mass media reach. Social media interaction can indulge individual in a proactive engagement through tweets, shares, replies/comments on a product or offer launched by such airlines. Social medias like Instagram are a popular choice in such context where it contributes to brand equity, ultimately influencing customer responses. It's more like a symbiotic relationship between service quality and social media presence of such brand values ultimately leading to overall customer satisfaction. Allowing customers to reply to comments and interacting with them via social media allows airlines and airport authorities to maintain a feeling of connection and relationship. Even staff-feedback on such platform plays an integral part in maintaining a healthy organization value between employers and employees. It represents a non-customer point of view where it can be seen how situations are handled and resolved.

Through social medias, people share information in groups as people who join social networks consider themselves to be quite open about sharing information because they too feel they are sharing with their close friends, their intimate group. The term electronic word-of-mouth (e-WOM) is considered a powerful marketing tool due to the tendency of consumers to 'seek information online posted by previous users to review information and relieve anxiety'. Studies have shown that e-WOM concerning airlines could result in increased satisfaction with such firms, which thus increases user intention to use and recommend the airline to others. Therefore, it is important for airlines to understand how to positively influence e-WOM, as this can in turn affect the decisions of potential customers.

Another study showed that Twitter posts directed at airlines and airport authorities raised customer concerns and issues. Therefore, there is a need to identify social media strategies, which airlines and authorities can use to respond to such complaints in a manner that will result in other users' desire

to continue to engage with the airline and aviation sectors. To cope with this, airlines and authorities can use these social medias platform to respond to public complaints.

In a nutshell, we can have flashbacks where how after COVID-19 everything changed. It was social media that initially did the widespread of fear and anxiety in every nook and corner of world impacting every sector including aviation too. However, COVID-19 pandemic also resulted in a positive way as more engaging and indulging use of social media platforms coped with the unprecedented challenges to the global aviation industry, profoundly affecting air travel demand and operations were comprehensively dealt with through mass communication that could not have been achieved had it not been issued through social medias. With social media, the aviation sector recovered from the COVID-19 pandemic with the data-driven approach.

What next for Airlines/Authorities?

Airlines and Authorities can create a team of various people who can look after and handle their social sites. These can include a communication representative – responsible for handling crisis, communication information to team members, officials and stakeholders, a communication team leader – responsible for managing the team, content editor – one who creates/edits/drafts and looks after any information that will be posted online that would later be issued by the official spokesperson, media coordinator – one who will look after medias, communication representative for the on-site team – who would travel to the site where the crisis/emergency or any sort of events has taken place, coordinate local communication activities, and make sure that the relevant information is passed to the rest of the team and so on.

Conclusion

Social Media can play as a double-edged sword when it comes to any sector especially aviation. While it can act a negative catalyst that spreads false rumors and news that can harm people, airport management and airlines industries as well, it can also be a positive catalyst to inspire people towards new adventure and making travel plans to enjoy the next weekend or vacation with their family and friends. It's all about how we plan to use it and how are we going to share and all. No policy, no rules or regulations can be effective unless we ourself are self-conscious about how are we going to impact our circle of social friends. Let's use it wisely and let's help this aviation industry, authority and we ourself to prosper.

References

- IvyPanda, "The Role of Social Media in Aviation Crisis Management", URL : <https://ivypanda.com/essays/the-role-of-social-media-in-aviation-crisis-management/> Last Accessed: Dec 12th, 2024
- Jennings, Mike "The Impact of Social Media on Flying Habits: Analyzing Trends and Influences", URL: <https://accaircharterusa.com/the-impact-of-social-media-on-flying-habits-analyzing-trends-and-influences/> Last Accessed: Dec 13th, 2024
- Science Direct "Social media activities of airlines: What makes them successful?" URL: [https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2941198X24000162#:~:text=\(2020\)%20found%20that%20greater%20positive,et%20al.%2C%202018\).](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2941198X24000162#:~:text=(2020)%20found%20that%20greater%20positive,et%20al.%2C%202018).) Last Accessed: Dec 13th, 2024



Tribhuvan International Airport



नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण र पुस्तकालय सेवा: उन्नतिको आधारशीला

गौरी ढकाल*

पृष्ठभूमि

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण देशको हवाई यातायात व्यवस्था र नियमन गर्ने एउटा महत्वपूर्ण निकाय हो। नेपालमा नागरिक उड्डयनको विकास तथा विस्तार गर्न र राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सम्पर्कको लागि हवाई उडान, हवाई सञ्चार, हवाई पथ प्रदर्शन र हवाई परिवहन सेवाको सञ्चालन सुरक्षित, नियमित, स्तरीय र प्रभावकारी बनाउन प्राधिकरणको स्थापना भएको हो। आधुनिक युगमा हवाई यातायातको बढ्दो महत्वलाई ध्यानमा राख्दै, यस संस्थाले सेवा प्रभावकारिताको माध्यमबाट देशको विकासलाई तीव्रता दिने प्रयास गरिरहेको छ। प्राधिकरणले केवल हवाई सेवा व्यवस्थापनमा मात्र होइन, ज्ञानको संवर्धनका लागि पुस्तकालय सेवा पनि सञ्चालन गरेर कर्मचारीहरू र सरोकारवालाहरूलाई ज्ञान प्रदान गर्ने महत्वपूर्ण काम गर्दै आएको छ। जसले संस्थाका कर्मचारीहरूको क्षमता अभिवृद्धि गर्नुका साथै अनुसन्धान, नवीनता र अध्ययनका लागि आधार प्रदान गर्दछ। प्राधिकरणले उडान तथा हवाई सुरक्षाको नेतृत्व मात्र गरिरहेको छैन, यसले ज्ञानको प्रवर्द्धन पुस्तकालय सेवाको माध्यमबाट महत्वपूर्ण योगदान दिइरहेको छ। यसको प्रभावकारी उपयोगले कर्मचारीहरूको क्षमता अभिवृद्धि गर्न, अनुसन्धान प्रवर्द्धन गर्न र संस्थानको समग्र विकासमा महत्वपूर्ण टेवा पुर्‍याउने देखिन्छ। यो लेख नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको हवाई सेवा र पुस्तकालय सेवाको महत्वलाई उजागर गर्दै यसको दिगो विकासको सम्भावनामा केन्द्रित रहेको छ।

पुस्तकालय भनेको एक यस्तो स्थान हो, जहाँ पुस्तकहरू, पत्रिका, जर्नल, अनुसन्धान कागजात र अन्य प्रकारका शैक्षिक तथा सूचना सामग्रीहरूको संग्रह गरिन्छ। यस स्थानमा मानिसहरूले अध्ययन, अनुसन्धान, र ज्ञान प्राप्तिका लागि सामग्रीको उपयोग गर्न सक्छन्। पुस्तकालयको उद्देश्य ज्ञानको फैलावट र सूचना पहुँचको लागि एक सस्तो र सुलभ स्रोत प्रदान गर्नु हो, जसले व्यक्तिहरूलाई शैक्षिक, सांस्कृतिक र सामाजिक दृष्टिकोणले समृद्ध बनाउँछ।

पुस्तकालयप्रतिको अवधारणा

पुस्तकालय र पुस्तकालयमा काम गर्ने कर्मचारीको बारेमा आम-पाठकका साथै सार्वजनिक व्यवस्थापनमा पनि विविध धारणाहरू रहेको पाउन सकिन्छ। कुनै पनि पेशा सम्बद्ध कार्यहरूमा आफै

नभिज्दासम्म तिनका जटिलता, ती कार्यसम्पादन गर्दाका चुनौतिहरूका सम्बन्धमा आँकलन गर्न कठिन हुन्छ। पुस्तकालय व्यवस्थापनका कार्यहरू पनि आममानिसमा केही फरक बुझाई रहेको पाइएकाले निम्न लिखित धारणाहरूलाई यहाँ उजागर गर्न खोजिएको छ:-

धारणा १ पुस्तकालयमा काम गर्ने कर्मचारीले दिनभर पढिरहने र पुस्तकालयमा रहेका पुस्तक दराजमा मिलाईरहने भन्ने धारणा पुस्तकालयमा पहिलो चोटि प्रवेश गर्ने पाठकको रहेको देखिन्छ, जसको विपरीत पुस्तकालयकर्मिले भने पाठकको रुचि अनुसारका पठन सामग्री खोजी गर्ने, विश्लेषण गर्ने, खरिद गर्ने, र त्यसको आधुनिक रूपले व्यवस्थापन गर्ने जस्ता कुरामा आफ्नो दिन खर्चेने गर्छन्।

धारणा २ पुस्तकालय सँधैका लागि शान्त ठाउँ हुनु पर्ने भएकाले पुस्तकालयमा कुनै पनि आवाज निकाल्ने, छलफल गर्न, रमाइलो गर्न हुँदैन भन्ने आमपाठकहरूको बुझाई रहेको छ, तर आवाज ननिकाल्ने पुस्तकालयबाट नेपाली पुस्तकालयहरू पहिल्यै बाहिर आइसकेका छन्। वि.सं. १९८७ मा लक्ष्मीप्रसाद देवकोटा लगायतका युवाले सरस्वती पुस्तकालय अध्ययनका लागि मात्र खोल्न लागेका थिएनन्, उनले नेपालमा राणा शासनका विरुद्ध आवाज उठाउने स्थान पुस्तकालयलाई नै रोजेका थिए र पुस्तकालयमा नै प्रजातन्त्र समर्थितहरू बैठक बस्ने, आन्दोलनको रणनीति तयार गर्ने, जसको भित्री रहस्य अत्याचारी राणा शासनका विरुद्ध जनमत सृजना गर्नु थियो। त्यसैले कुनै पनि पाठकले पुस्तकालयलाई बसेर मुख थुनेर आँखाले पढ्ने स्थान मात्र हो भन्ने ठान्दछ भने यो गलत धारणा हुनेछ।

धारणा ३ पुस्तकालय भन्ने वित्तिकै त्यो सार्वजनिक नै हुन्छ भन्ने पाठकहरूको बुझाई हुने गर्दछ तर यो सर्वथा गलत बुझाई हो। पुस्तकालयहरू विभिन्न, उद्देश्य, संरचना र सेवा प्रदान गर्ने आधारमा विभिन्न प्रकारका हुन्छन्। नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको पुस्तकालयलाई विशेष पुस्तकालयको रूपमा लिईन्छ, जहाँ हवाई यातायात र एयरपोर्ट सञ्चालनसँग सम्बन्धी राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्डका प्राविधिक तथा प्रशासनिक पुस्तकहरूको बाहुल्य रहेको छ।

धारणा ४ धेरै जसो पाठकलाई पुस्तकालयमा काम गर्ने व्यक्ति महिला र कम पढेको हुन्छ भन्ने बुझाई छ। आजका पुस्तकालयकर्मि अनुसन्धातालाई सामग्री अध्ययन र प्रयोगमा

* अधिकृत, ने. ना.उ.प्रा.

निर्देशन गर्ने भैसकेका छन्। एउटा पुस्तकालयकर्मि सन्दर्भ सामग्रीको मात्र व्यवस्थापक र वितरक हुन सक्छ, उसले उच्च शिक्षामा सन्दर्भ सामग्रीमाथि विशेषज्ञता हासिल गर्दछ। पेशा, जात, लिङ्ग, वर्ण क्षेत्रको हुने जमाना अब पुरानो भै सकेको छ। कुनै पनि महिला कर्मचारी सक्षम नभई ज्ञानको सागर पुस्तकालयमा पस्ने आँट पनि गर्दैन। तसर्थ पुस्तकालयमा काम गर्ने पेशाकर्मिलाई महिला वा पेशा कै आधारमा हेप्नुको सट्टा उसँग समन्वय गरी आवश्यक सामग्री सङ्कलन गर्नु सचेत पाठकको धर्म हो। आजको सन्दर्भमा चशमा लगाउने मानिस पढ्ने हुन्छ, तालु खुईलिएको मानिस बुद्धिमान हुन्छ र पुस्तकालयमा काम गर्ने व्यक्ति महिला र कम पढेको व्यक्ति हुन्छ भन्नु कमजोर र आधारहीन तर्क हो, त्यसैले आजको युगमा मानिसको ज्ञान पुस्तकालयले र पुस्तकालयको समृद्धि पाठकले दिने पृष्ठपोषणले निर्धारण गर्दछ।

पुस्तकालय सेवाको महत्व

परिवारका लागि पहिलो प्राथमिकता घर भए जस्तै शोध वा अनुसन्धानका लागि पहिलो केन्द्र वा आधार पुस्तकालय नै हो, राष्ट्रको चेतना या सभ्यता पुस्तकालयमा नै प्रतिबिम्बित हुने गर्छ। पुस्तकालय नयाँ ज्ञानको स्रोत मात्र होइन पुराना ज्ञानको खानी पनि हो। पुराना सामग्रीको सुरक्षा र ती सामग्रीको पठन र पहुँचका लागि पुस्तकालय नै उपयोगी हुन्छ। अन्तर्राष्ट्रिय परिवेशलाई हेर्ने हो भने जुन देशमा पुस्तकालयको महत्वलाई आत्मसात गरिएको छ, त्यस देशले नै बढी विकास र प्रगति हाँसिल गरेको देख्न सकिन्छ। देश विकासको मापन र समृद्धिको पहिचान दिलाउने महत्वपूर्ण पक्ष नै त्यस देशको पुस्तकालय हो। अध्ययनले परिपक्वता ल्याउँछ त्यो नै व्यक्तिको सिकाई मापन गर्ने आधार पनि हो। आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक, शैक्षिक सबै पक्षको उच्चतम बिन्दु समृद्धि हो। व्यक्तिमा सबै पक्षको विकास गर्न उच्चतम ज्ञान र समुचित उपयोग गर्न सीप चाहिन्छ, जसले सभ्य, सुसंस्कृत, सक्षम र बौद्धिक नागरिक तयार पार्न भूमिका खेल्दछ। सुव्यवस्थित पुस्तकालय मार्फत पठन संस्कृतिको विकास भएमा मात्र व्यक्ति सचेत नागरिक बन्न सक्छ, यसको लागि पुस्तकालयको भूमिका महत्वपूर्ण हुन्छ, त्यसैले पुस्तकालयलाई ज्ञान निर्माणको एउटा महत्वपूर्ण कार्यशाला पनि मानिन्छ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण अन्तर्गतको पुस्तकालयले हवाई सेवा सम्बन्धी आधुनिक अनुसन्धान, प्राविधिक ज्ञान र व्यवस्थापकीय नीतिहरूको अध्ययन गर्न महत्वपूर्ण भूमिका खेल्छ। यसमा अन्तर्राष्ट्रिय मान्यता प्राप्त पुस्तकहरूका साथै प्राविधिक म्यानुअलका पुस्तकहरू पनि उपलब्ध छन्। पुस्तकालयले निम्न प्रकारका सेवाहरू उपलब्ध गराउँछ।

१ **पठन सामग्री:** हवाई तथा उडान सुरक्षादेखि अन्तर्राष्ट्रिय हवाई यातायात नीतिसम्मका पुस्तक तथा पत्रिकाहरू, प्राविधिक र प्रशासन साथै विविध सेवाका पठन सामग्री उपलब्ध गराउँदै आएको छ।

२ **अनलाईनको पहुँच:** प्राधिकरणको पुस्तकालयमा डिजिटल प्लेटफर्म मार्फत अन्तर्राष्ट्रिय अनुसन्धान पत्र, लेख तथा अन्य दस्तावेजहरूको पहुँच रहेको छ।

३ **कार्यालयका लागि ज्ञान स्रोत:** कर्मचारीहरूका लागि प्रशिक्षण र कार्यालयहरू सञ्चालन गर्न आवश्यक सामग्रीहरू जस्तै नीति नियम नियमावलीहरूको उपलब्धता रहेको छ।

४ **शैक्षिक सहयोग:** कर्मचारीहरूको अध्ययन अनुसन्धानमा सहजीकरण गर्ने वातावरणको उपलब्धता रहेको छ।

प्राधिकरणको पुस्तकालय विस्तारै आधुनिक प्रविधिसँग हातेमालो गर्दै अगाडि बढिरहेको अवस्थामा यसले Digital र Online पुस्तकालय सेवाको व्यवस्था गरेर कर्मचारी र अनुसन्धानकर्ताहरूलाई आवश्यक जानकारी छिटो र सरल तरिकाले उपलब्ध गराउने कार्य यथासम्भव गर्दै आएको छ।

प्राधिकरणको पुस्तकालयमा कस्ता कस्ता दस्तावेजहरू उपलब्ध गराउन आवश्यक देखिन्छ त?

प्राधिकरण स्थापनाको उद्देश्य बमोजिम विभिन्न खालका दस्तावेजहरू उपलब्ध गराई यसको संरक्षण र सम्बर्द्धन गर्नु अति नै आवश्यक छ, जसले हवाई सुरक्षादेखि सञ्चालनको प्रभावकारिता सुनिश्चित गर्न मद्दत गर्दछ। यस संस्थाले निम्न प्रकारका दस्तावेजहरू व्यवस्थित रूपमा राख्नु पर्ने देखिन्छ।

१ नियामकीय दस्तावेजहरू (Regulatory Documents)

क हवाई सुरक्षा सम्बन्धी नीति, ऐन नियम, नियमावली, निर्देशिका साथै सुरक्षा सम्बन्धी महत्वपूर्ण निर्णयहरू (Air Safety Regulation: ICAO (International Civil Aviation Organization)

ख उडान अनुमतिपत्र (Flight Operations Permits): उडान सञ्चालनका लागि आवश्यक अनुमतिपत्र र यसको प्रक्रिया सम्बन्धी जानकारी

ग हवाई यातायात नीति (Air Traffic Policies) राष्ट्रिय हवाई नीति, २०७६ तथा अन्तर्राष्ट्रिय हवाई यातायात व्यवस्थापन सम्बन्धी ऐन, नीति तथा नियमहरू, हवाई भाडा नियमन निर्देशिकाहरू आदी

२ प्राविधिक दस्तावेजहरू (Technical Documents)

क उडान म्यानुअल (Flight Manuals): हवाई जहाज सञ्चालन सम्बन्धी प्राविधिक विवरण

ख मर्मतसम्भार पुस्तिका (Maintenance Manuals): हवाई जहाज मर्मत सम्भारको लागि आवश्यक निर्देशिका

ग नेभिगेशन चार्टहरू (Navigation Charts) उडानका लागि मार्ग निर्देशन गर्ने नक्सा, तथा चार्टहरू AIP Documents आदी

३ प्रशिक्षण र ज्ञान सम्बन्धी दस्तावेजहरू (Training and knowledge Resources)

क प्रशिक्षण सामग्री: पाइलट, प्राविधिक कर्मचारी र हवाई यातायात नियामकका लागि सन्दर्भ सामग्री

ख कार्यशाला रिपोर्ट (Workshop Reports): अन्तर्राष्ट्रिय तथा

राष्ट्रिय प्रशिक्षण कार्यक्रमका रिपोर्ट

ग अनुसन्धान पत्रहरू (Research Papers) रिपोर्ट

४ सञ्चालन सम्बन्धी दस्तावेजहरू (Operational Documents)

क फ्लाईट Planning दस्तावेज (Flight planning Documents): उडान व्यवस्थापन, समय तालिका र मार्गहरूको योजना सम्बन्धी दस्तावेजहरू

ख विमानस्थल सञ्चालन नियमावली (Airport Operation Manual) विमानस्थल सञ्चालन सम्बन्धी विभिन्न प्रक्रियाहरूको जानकारी सम्बन्धी दस्तावेजहरू

ग आपतकालिन प्रतिक्रिया योजना (Emergency Response Plan): हवाई दुर्घटनामा अपनाउनु पर्ने कदमहरूको निर्देशिका सम्बन्धी दस्तावेजहरू

५ अन्तर्राष्ट्रिय दस्तावेजहरू (International Documents)

क ICAO Annexes: अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनले जारी गर्ने मापदण्डहरू

६ आर्थिक र व्यवस्थापकीय दस्तावेजहरू (Financial and Managerial Documents)

क बजेट योजना (Budget Plans) हवाई सेवा र पूर्वाधार विकासका लागि तयार गरिएको बजेट सम्बन्धी दस्तावेजहरू

ख वित्तीय प्रतिवेदन (Financial Reports): आय-व्यय सम्बन्धीका विवरणहरू

ग परियोजना प्रस्तावहरू (Project Proposals): हवाई सेवा विस्तारका लागि प्रस्तावित परियोजनाहरू सम्बन्धी दस्तावेजहरू

७ डिजिटल दस्तावेजहरू (Digital Resources)

क डाटाबेस (Database) पाईलट, विमान र एयरलाईन्सहरूको जानकारी राख्ने सम्बन्धी दस्तावेजहरू

ख अनलाईन पुस्तकालय (Digital Library): हवाई क्षेत्रसँग सम्बन्धीत पुस्तकहरू, लेख र रिपोर्टहरू सम्बन्धी दस्तावेजहरू

ग सुरक्षा मापन सफ्टवेयर म्यानुअल (Safety Measurement Software Manuals): प्रविधिको प्रयोग सम्बन्धी जानकारी मूलक पुस्तकहरूको दस्तावेज

८ अन्य दस्तावेजहरू (Miscellaneous Documents)

क Standard Operating Procedures (SOPS) प्राधिकरणका विभिन्न विभागहरूका काम कार्यान्वयन प्रक्रिया सम्बन्धी पुस्तिकाहरूको दस्तावेज

ख Employee Handbook: प्राधिकरणका कर्मचारीहरूका लागि आवश्यक पर्ने कर्मचारी आचारसंहिता, कर्मचारी सेवा शर्त सम्बन्धी नियमावलीहरूको दस्तावेज

ग Constitutional and legal Provisions: हवाई क्षेत्रमा लागू हुने देशको कानुनी मापदण्ड सम्बन्धी दस्तावेजहरू

माथि उल्लिखित दस्तावेजहरूको व्यवस्थापनले नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई अझ प्रभावकारी र विश्वसनीय

बनाउन मद्दत गर्दछ । डिजिटल प्रविधि मार्फत यी दस्तावेजहरूलाई सजिलै पहुँच योग्य बनाउनु, व्यवस्थित अभिलेखन गर्नु, अधावधिक राख्नु आवश्यक छ । पुस्तकालयलाई डिजिटल र भौतिक स्रोतहरूको माध्यमबाट सक्षम बनाएर प्राधिकरणको क्षेत्रमा ठोस योगदान दिन सके मात्र यसले हवाई तथा उडान सुरक्षामा सुधार र संस्थाको समग्र कार्यक्षमतामा वृद्धि गर्ने देखिन्छ ।

AI को समयमा भौतिक पुस्तकालयको महत्व

AI को समयमा भौतिक पुस्तकालयको महत्व गहिरो छ, किन भने यसले ज्ञान, संस्कृति र समाजको विकासलाई समर्थन गर्ने विभिन्न पक्षलाई सम्बोधन गर्दछ ।

भौतिक पुस्तकालयको केहि महत्वपूर्ण पक्षहरू यस प्रकार रहेका छन्

१ **ज्ञानको संग्रह र संरक्षण:** भौतिक पुस्तकालयहरूमा प्राचीन हस्तलिपिहरू, ऐतिहासिक दस्तावेजहरू र दुर्लभ पुस्तकहरूको संग्रह हुन्छ । जसलाई Digital File हरूमा रूपान्तरण गर्न नसकिने हुन्छ जुन सामग्रीहरू भविष्यका पुस्ताहरूका लागि महत्वपूर्ण स्रोत हुन् ।

२ **विश्वसनीय स्रोत र जानकारीको प्रमाणिकता:** Internet मा पाइने जानकारी सँधै सहि र प्रमाणित नहुन सक्छ । त्यसैले पुस्तकालयमा उपलब्ध पुस्तक, पत्रपत्रिका र अन्य सामग्रीहरू प्रायः विशेषज्ञहरूको परीक्षापछि मात्र राखिन्छन् जसले ज्ञानको विश्वसनीयता सुनिश्चित गर्दछ । पुस्तकालयको वातावरणले गहन अध्ययन र अनुसन्धानलाई प्रोत्साहन गर्दछ ।

३ **शिक्षा र अनुसन्धानको केन्द्र:** पुस्तकालयले विद्यार्थी, अनुसन्धानकर्ता र शिक्षकहरूलाई विभिन्न विषयका सामग्रीहरूसँग प्रत्यक्ष सम्पर्क गराउन सहयोग पुर्‍याउँछ । पुस्तकालयको वातावरणले गहन अध्ययन र अनुसन्धानलाई प्रोत्साहन गर्दछ ।

४ **सामाजिक र साँस्कृतिक महत्व:** भौतिक पुस्तकालयहरूले सामुदायिक केन्द्रका रूपमा पनि कार्य गर्दछन्, जहाँ मानिसहरू एक अर्कासँग ज्ञान आदानप्रदान गर्न, छलफल गर्न र सँगै सिक्न सक्दछन् ।

५ **ध्यान केन्द्रित गर्ने वातावरण:** पुस्तकालयको शान्त र व्यवस्थित वातावरणले अध्ययनमा ध्यान केन्द्रित गर्न सहयोग पुर्‍याउँछ, घर वा अन्य स्थानमा हुने विकर्षणहरू पुस्तकालयमा कम हुन्छन् ।

६ **व्यक्तिगत सम्बन्ध र सन्दर्भ सेवा:** पुस्तकालयका कर्मचारीहरूले पाठकहरूलाई उनीहरूको रुचि र आवश्यकता अनुसार स्रोत सामग्री फेला पार्न सहयोग गर्छन् जुन प्रविधिले यथार्थमा कम गर्न सक्छ ।

भौतिक पुस्तकालय ज्ञान, संस्कृति र अनुसन्धानको भण्डार मात्र होइन, यो मानव सभ्यताको इतिहासको अभिन्न अंश हो । यो

ज्ञानको केन्द्र हो, जहाँ मानिसहरूले पुस्तकहरू, पत्रपत्रिकाहरू, हस्तलिपिहरू र अन्य भौतिक सामग्रीको माध्यमबाट आफ्नो बौद्धिक क्षमताको विकास गर्छन्। डिजिटल युगको आगमनले पुस्तकालयहरूको संरचनामा परिवर्तन ल्याएता पनि भौतिक पुस्तकालयको अद्वितीयता र महत्व भने उस्तै छ। यसको स्थायित्व, सामुदायिकता र प्रमाणिकता आधुनिक प्रविधिले प्रतिस्थापन गर्न नसक्ने विशेषताहरू छन्। Digital युगमा जहाँ अनगिन्ती जानकारी अनलाईनमा उपलब्ध छ। भौतिक पुस्तकालयहरूको अद्वितीयताहरू अझै महत्वपूर्ण रहेको देखिन्छ। ज्ञानको संरक्षण र स्थायित्वको लागि डिजिटल सामग्री सुरक्षित राख्न प्राविधिक चुनौतीहरू (ह्याक, डाटा हराउनु, फाइल फर्म्याटको समस्या आदि) हुने सम्भावना पनि हुन्छ तर कागज वा अन्य माध्यममा ज्ञान सामग्री सुरक्षित हुन्छ।

पुस्तकालय व्यवस्थापनमा देखिएका चुनौती

विज्ञान तथा सूचना प्रविधिको विकासँगै आधुनिक पुस्तकालयले धेरै चुनौतीहरूको सामना गर्नुपरेको अवस्था रहेको छ। आज भोलि पुस्तकालयमा काम के छ र? पुस्तकालयमा किन जानुपर्ने? हात हातमा मोबाइल भइसकेको र आफूलाई चाहिने सूचना सामग्री एकै छिनमा प्राप्त गर्न सकिन्छ। त्यसैले पुस्तकालय किन चाहियो र? भन्ने आवाजहरू पनि सुनिन थालेको छ। हो, सूचना प्रविधिले पुस्तकालयको सेवालार्इ फराकिलो पारिदिएको त छ तर कतिपय सूचनाहरूको लागि भौतिक रूपमा पुस्तकालयमा जानैपर्ने बाध्यता पनि रहेको देखिन्छ। वर्तमानको चुनौती भनेको अनलाईनमा भेटिने बहुसंख्यक सामग्रीहरूबाट छानेर आफ्ना पाठकलाई उनीहरूको आवश्यकता अनुसारको पुस्तकालय सेवा अझ स्मार्ट तरिकाले पाठक सामु पुर्‍याउनु रहेको छ। यसका साथै बौद्धिक सम्पत्तिको संरक्षण, सम्पत्तिप्रति जागरुकता तथा बौद्धिक चोरीको समस्यालाई समाधान गर्नु हो। डिजिटल युगमा जहाँ अनगिन्ती जानकारी अनलाईनमा उपलब्ध छ, भौतिक पुस्तकालयहरूको अद्वितीयताहरू अझै महत्वपूर्ण रहेको देखिन्छ। ज्ञानको संरक्षण र स्थायित्वको लागि डिजिटल सामग्री सुरक्षित राख्न प्राविधिक चुनौतीहरू (ह्याक, डाटा हराउनु, फाइल फर्म्याटको समस्या आदि) हुने सम्भावना पनि हुन्छ तर कागज वा अन्य माध्यममा ज्ञान सामग्री सुरक्षित हुन्छ। डिजिटल र भौतिक पुस्तकालयको तुलनात्मक अध्ययन गर्नुपर्दा इन्टरनेटमा जानकारीको प्रमाणिकता प्रायः प्रश्नयोग्य हुन्छ भने पुस्तकालयमा भएका पुस्तक, जर्नल र दस्तावेजहरू प्रमाणिकताका लागि राम्रोसँग जाँच गरिएका हुन्छन्।

पुस्तकालय सुदृढीकरण सम्बन्धी आवश्यक कार्य

- पुस्तकालय स्थापना सञ्चालन व्यवस्थापन तथा प्रविधिको उपयोगको क्षेत्रमा चाहिने आवश्यक जनशक्तिको परिपूर्ति गर्नुपर्ने
- पुस्तकालय गुरु योजना निर्माण गरी सोही अनुसार कार्य

सञ्चालन गर्न स्वीकृति प्रदान गर्नुपर्ने

- प्राधिकरणको पुस्तकालयलाई पूर्वाधारयुक्त, प्रविधियुक्त र सुविधा सम्पन्न पुस्तकालयको व्यवस्था गर्नुपर्ने
- सृजना स्रष्टा देखि प्रशासक, लेखक, पुस्तक विक्रेता, र पाठकहरूलाई प्रोत्साहन गर्ने सम्बन्धमा प्रवचन, गोष्ठी अन्तरक्रिया कदरपत्र तथा पुरस्कार आदिको व्यवस्था लागू गर्नुपर्ने,
- पुस्तकालयलाई प्राधिकरणको एउटा अभिलेख व्यवस्थापन तथा प्राधिकरणको एउटा अमूल्य सम्पत्तिको रूपमा लिनुपर्ने,
- पुस्तक लगेपछि समयमा फिर्ता गर्नुपर्ने,
- पुस्तकालयमा पाठ्य सामग्री सङ्कलन र व्यवस्थापनका लागि पर्याप्त बजेटको व्यवस्था हुनुपर्ने,
- संस्थाको उद्देश्य र आवश्यकताभन्दा अन्य पुस्तक खरिदमा मितव्यता अपनाउनुपर्ने,
- पुस्तकालयका कर्मचारीलाई पनि समयसमयमा तालिम प्रदान गर्नुपर्ने,
- एउटा कार्यालयको पुस्तकालयमा कम्तीमा अधिकृत स्तर र सहायक स्तरको गरी जम्मा दुईजना पुस्तकालय व्यवस्थापन सम्बन्धी दक्ष जनशक्तिको व्यवस्थापन गरिनुपर्ने,
- आधुनिक युग सुहाउँदो भर्चुअल एण्ड डिजिटल पुस्तकालयको अवधारणामा भर्चुअल तथा डिजिटल अवधारणालाई अगाडि बढ्न व्यवस्थापनको पहल हुनुपर्ने।

समग्रमा सरकारी, गैरसरकारी तथा संस्थानमा व्यवसायिक पुस्तकालयकर्मि हुँदाहुँदै पनि व्यवस्थापनले पुस्तकालयप्रति चासो दिइएको पाइँदैन, फलस्वरूप पुस्तकालयको राम्रो व्यवस्थापन हुन सकेको छैन। किनभने प्रशासन तथा व्यवस्थापनको साथ र आवश्यक स्रोत साधनबिना सक्रिय पुस्तकालयकर्मिको सोचले मात्र पुस्तकालयको स्वरूपमा परिवर्तन ल्याउन सकिँदैन। तसर्थ युग सुहाउँदो र आफ्नो मातृसंस्थाका उद्देश्य अनुरूप पुस्तकालयको विकास र यसको अद्वितीयता, स्थायित्व, सामुदायिकता र प्रमाणिकता आधुनिक प्रविधिले प्रतिस्थापन गर्न नसक्ने विशेषताहरू हुन्। पुस्तकालय केवल अध्ययन गर्ने ठाउँ मात्र होइन, यो मानिसहरूलाई जोड्ने सामाजिक केन्द्र पनि हो, ज्ञान आदानप्रदान, छलफल र सहकार्यको अवसर प्रदान गर्न निरन्तर लागि रहने ऐतिहासिक दस्तावेज रहेको जीवित संग्राहलय हो।

सन्दर्भ सामग्री

- नागरिक उडयन प्राधिकरण ऐन, २०५३
- स्मारिका ११औँ पुस्तकालय दिवस, २०७५
- स्मारिका १६औँ पुस्तकालय दिवस, २०८०



कर्पोरेट वातावरणमा कर्मनिष्ठ आध्यात्मिकता: एक चर्चा

शालिग्राम पौडेल*

भूमिका

संस्थाका जनशक्ति विभिन्न कारणले तनावमा रहेका हुन सक्छन् । तनावले व्यक्तिको कार्यक्षमतामा असर पारेको हुन्छ । तनावका कारणहरू विभिन्न हुनसक्छन् । पारिवारिक कारण हुनसक्छ । कार्यस्थल, कार्यवातावरण वा कार्यबोझबाट पनि तनाव हुनसक्छ । तनावको उचित तरिकाले व्यवस्थापन गतरिकाले व्यवस्थित व्यायाम रिएमा जनशक्तिको कार्यक्षमता बढ्छ र उत्पादकत्व बृद्धि हुन्छ । यसरी संस्थाले फाइदा पाउँछ भन्ने मान्यतामा अडेर तनाव व्यवस्थापनलाई व्यवस्थापकीय कार्य मानिदै आएको हो । यता विगत दुई दशकदेखि कार्यस्थलमा आध्यात्मिकतालाई प्रोत्साहन गर्ने विषय पनि विकास हुँदै आएको छ । आध्यात्मिकताले एकाग्र चित्त भएर काम गर्न सघाउँछ । मनलाई मस्तिष्कसँग जोड्दछ र कार्य प्रतिबद्धत बढाउँछ भन्ने कुरा विभिन्न अनुसन्धानबाट प्रमाणित भएको छ । व्यक्तिलाई आत्मगत रूपमा भित्रैदेखि असल बनाउन सघाउन सके बाहिर पनि असल काम लिन सकिन्छ भन्ने मान्यताले पाएको छ । त्यस अर्थमा आध्यात्मिकता पनि एउटा व्यवस्थापकीय साधन हो ।

सामान्यतया सबै विभागमा र खास गरी हवाई ट्राफिक नियन्त्रण तर्फ काम गर्ने कर्मचारीमा आध्यात्मिकताको उपयोग बढी रहन्छ जस्तो लाग्छ । हवाई ट्राफिक नियन्त्रणमा सानो गलति कमजोरीले ठूलो दुर्घटना निम्त्याउन पनि सक्छ । कर्मचारीहरू रात्री सिफ्टमा पनि कार्यरत हुन्छन् । हवाई ट्राफिक बाक्लो चल्ने विमानस्थलमा निमेष भरको कामको पनि ठूलो महत्व हुन्छ । अति व्यस्त कार्य वातावरणले तनाव र थकान दुवै श्रृंजना गर्न सक्छ । तनाव र थकान दूर गर्न आध्यात्मिकताले सहयोग पुऱ्याउन सक्छ । यस परिप्रेक्षमा प्राधिकरणको व्यवस्थापकीय पाटोमा पनि कार्यस्थलीय आध्यात्मिकताको महत्व छ भन्ने मान्यताबाट यस लेखमा केहि चर्चा गर्ने प्रयास गरिएको हो ।

CAAN एक कर्पोरेट निकाय

बृहत् कार्यक्षेत्र र महत्वपूर्ण उद्देश्य लिएका संस्थाहरूलाई संस्थान वा कर्पोरेशन भनिन्छ । नागरिक उड्डयन प्राधिकरण (CAAN)

लाई हवाई क्षेत्रको नियमनका साथै नेपाल भरिका विमानस्थल सञ्चालनको जिम्मेवारी कानुनले तोकेको छ । त्यस हिसाबले CAAN पनि कर्पोरेट निकाय हो । हवाई उडान तथा विमानस्थल सञ्चालन सुरक्षित स्तरीय र प्रभावकारी बनाउने मूल जिम्मेवारी रहेको यस प्राधिकरणमा बहुअनुशासनात्मक कार्यसम्पादन हुन्छ । हवाई सुरक्षा र नियमनको काम त्रुटि रहित किसिमले सञ्चालन गर्नुपर्ने हुन्छ । त्यस्ता महत्वपूर्ण काममा हवाई ट्राफिक नियन्त्रक प्राविधिक अधिकृत इन्जिनियरहरू रात्री सिफ्टमा पनि खटिरहेका हुन्छन् । यस्ता जनशक्तिको तनाव र थकान व्यवस्थापन गर्नु र कार्यउत्प्रेरणा बढाउनु व्यवस्थापनको जिम्मेवारी हो ।

कार्यउत्प्रेरणामा कार्यक्षेत्रगत आध्यात्मिकता

कार्यउत्प्रेरणा बढाउन यथेष्ट तलब सुविधा नै पर्याप्त हुन्छ भन्न सकिन्न । कर्मचारीमा आत्मिक प्रेरणा जगाउन पनि आवश्यक पर्दछ । त्यसैले हालैका दशकमा Motivation beyond pay cheque को अवधारणा विकास भएको छ । यस्तो अवधारणालाई कार्यक्षेत्रमा आध्यात्मिकताको प्रोत्साहनले सार्थक बनाउन सक्छ । कार्यक्षेत्रमा आध्यात्मिकताको प्रोत्साहनबाट आत्मिक प्रेरणा निष्ठा र लगनशीलता अभिवृद्धि गर्नसक्छ भन्नेमा विद्वानहरू सहमत छन् । आध्यात्मिकता भन्नाले सामान्यतया कुनै धर्म विशेष सम्झिने गरिन्छ । तर यहाँ धार्मिक कुराहरू भन्दा फरक सार्वभौम आत्मपरक स्वभाव अभिवृद्धिका विषय उठान गर्न खोजिएको छ । योग (meditation), ध्यान, प्राणायाम, सुक्ष्म व्यायाम आदि माध्यमबाट व्यक्तिसमा आत्मिक दृष्टिकोण (inner self), शान्त प्रतिविम्ब (quiet reflection), कार्य एकाग्रता (concentration), सजगपूर्णता (mindfulness) विकास गर्न सकिन्छ । कर्मचारीहरूको आत्मिक लगाव निष्ठा र इमान्दारीबाट नै संस्थाको उन्नति हुने हो । कार्य वातावरणमा सकारात्मक भाव सामुहिकता सहयोगिभाव शेयरीङ्ग (sharing) स्वभाव बढाउन संस्थाले प्रोत्साहन गर्ने नीति लिनुपर्दछ भन्ने हाम्रो धारणा हो ।

केही घतलाग्दा उदाहरणहरू

कार्यक्षेत्रमा व्यहोरिएका र दृष्टिगत गरिएका केही घतलाग्दा उदाहरणहरू पनि यस विषय सान्दर्भिक देखेर तल प्रस्तुत

* पूर्वनिर्देशक, ने.ना.उ.प्रा.

गरिएको छ । प्रस्तुत यी उदाहरणहरू कार्यमा ऊर्जा थपिएको अवस्था, काममा जाँगर नचलेको स्थिति, धार्मान्धता र भक्तहरूका सेवा समर्पणसँग सम्बन्धित छन् ।

(१) एकजना उपसचिव हुनुहुन्थ्यो । काममा पूर्णरूपमा लगनशील । कार्यालयमा एउटा काम सकेर अर्को काम समाउने बीचको खालि समयमा आफ्नो कापीमा केही लेख थाल्नुहुन्थ्यो । कापीभरि अरू केही होइन " राम:राम:राम:....."मात्र । सायद वहाँले त्यस्ता सयौं कापी भर्नु भएको होला राम:राम:लेखेर । जिज्ञासावस मेलै सोधे- किन कापी भरि राम: राम: मात्र लेख्नु भएको? उहाँले उत्तर दिनुभयो । "यसो गर्दा मेरो दिमाग हल्का हुन्छ । दिमागमा ताजागी आउँछ । कार्यालयको काम एकाग्र भएर गर्न सक्दछु । काम गर्न थप ऊर्जा मिल्दछ । फेरि मेरो आत्मकल्याण पनि त हुने भयो ।" यहाँ एउटा पन्थ्र आउँछ ती उपसचिव प्रौढावस्थाको भएर अध्यात्ममा रत हुनुभएको हो कि? तर त्यसो नभै पारिवारिक संस्कार वा जन्मजात स्वभावले प्रेरित हुनु भएको हो कि? जे भएपनि उपसचिवज्यूले कार्य वातावरणमा अध्यात्मलाई जोड्ने नीति लिंदै कार्यालयको काममा ऊर्जाशील योगदान गरिरहनु भएको थियो ।

(२) अर्को एउटा घटना पनि उल्लेख योग्य छ । संस्कृत भाषा प्रशिक्षणको क्रममा हामी पाचै छु जाना विद्यार्थी शुक्लयजुर्वेद अध्ययनको प्रथम दिनको कक्षामा थियौं । प्राध्यापकज्यू हाम्रो लागि वेदको सार स्वर सहितको उच्चारण विधि सिकाउँदै हुनुहुन्थ्यो । हामीलाई "हरि: ॐ" को पनि सार स्वर मिलाएर उच्चारण गर्न आउँदैथ्यो । प्राध्यापकज्यूले २०/२५ मिनेट अध्यापन वाट हामी वेद उच्चारण गर्न जान्ने हुन्छौं भन्ने धारणा राख्नु भयो । हामी अनमलमा थियौं । आधा घण्टाको अध्यापन पश्चात वहाँले केही अनौपचारिक वार्तालाप गर्न थाल्नु भयो । भन्नु भयो "मलाई त वेद, कर्मकाण्ड आदिमा केही विश्वास छैन" । मैले तुरुन्त प्रतिक्रिया दिएँ "गुरु तपाईंलाई नै आफ्नो विषयमा आस्था विश्वास छैन भने हामीलाई कसरी प्रशिक्षित गराउन सक्नुहुन्छ त? गुरु केही बोल्नु भएन । भोलिपल्ट देखि प्राध्यापकज्यू कक्षामा आउनु भएन । सायद वहाँ पण्डित्यार्थी गर्नेतर्फ नै बढी व्यस्त हुनुभयो ।

त्यसपछि हामीले अर्का सह-प्राध्यापकबाट यजुर्वेदको प्रारंभिक ज्ञान र उच्चारणको प्रशिक्षण लिन थाल्यौं । सह-प्राध्यापकज्यू वेद विषय प्रेमी हुनुहुन्थ्यो । वहाँको प्रशिक्षणको छाप अझै मेरो मन मस्तिष्कमा रहेको छ । कनिकुथि वेद उच्चारण गर्न सक्छु । कतिपय मन्त्रको अर्थ पनि उवट-महीधर भाष्यको सहायताले बुझ्ने कोशिश

गर्दछु ।

(३) इजिप्टमा भेटिनुभएको ओमानका एकजना तालिम सहभागीले गैर मुस्लिम वा नास्तिक हुनुको हामीले कल्पना पनि गर्न सक्दैनौं भन्नु हुन्थ्यो । वहाँमा धार्मिक कट्टरता रहेको आभाष हुन्थ्यो । वहाँसँग इस्लाम बाहेक अन्य धर्मको छलफल गर्न नमिल्ने । अन्य आस्थाको चर्चा नै अस्वीकार्य ।

(४) अमृतसरको स्वर्ण मन्दिरमा त अरवपति शिखहरू पनि महीनौं सम्म मन्दिर परिसरमा पोछा लगाउने काम गर्दा रहेछन् । आगन्तुकका जुत्ता संग्रहित गरी बुझाई दिने काममा पनि खट्दा रहेछन् । दर्शनार्थीले खाएका भाँडा सफा गर्ने आदि सेवाकार्य पश्चात घर फर्किदा स्वर्ण लगायत धन दान पनि दिएर छोड्ने ।

माथि उल्लेख गरिएका उदाहरणहरू मध्ये राम: लेखनको कार्यले सार्वजनिक सेवामा आध्यात्मिकताले कार्य ऊर्जा थपेको महशूस हुन्छ । वेदका प्राध्यापकज्यूको प्रसङ्गमा आफ्नो विषय नै आध्यात्मिक भए तापनि वहाँमा अध्यात्म नघुसेको, कार्यमा अप्रभावकारिता देखिएको र सेवाग्राही निरास हुनुपरेको अवस्था देखिन्छ । इजिप्टको उदाहरण धार्मिक कट्टरता बोधक छ । कट्टर धारणा बोक्नेहरूमा आध्यात्मिकता फस्टाउन कठिन हुनसक्छ । स्वर्णमन्दिरका आस्थावान भक्तहरू चाहि धार्मिक अभिष्ट प्राप्तिमा तल्लिन भै सानो वा तल्लो तहको कामका पनि इज्जत मान वा गर्व राख्ने र स्वस्फूर्त रूपमा सेवा गर्ने गरेको देखिन्छ । यसरी केही अपवाद रहेपनि धार्मिक आध्यात्मिकताले पनि सार्वजनिक सेवामा ऊर्जा थप्ने देखि कामलाई सानो ठूलोको भेद नराखि दिल लगाएर सम्पादन गर्न प्रेरणा दिने रहेछ भन्न सकिन्छ ।

केही महापुरुषहरूको चर्चा

यहाँ आध्यात्मिकता सहित कार्य सफलता प्राप्त गरेका केही महापुरुषहरूको चर्चा गर्नु पनि सान्दर्भिक छ । कर्मयोगको मूल सन्देश दिने श्रीमद्भगवद्गीता लाई महात्मा गाँधीले सधैं साथमा राख्नु हुन्थ्यो । Sir Edwin Arnold द्वारा अग्रेजीमा अनुवादित गीता "The Song Celestial" को अध्ययन पश्चात गाँधीलाई भगवद्गीताको प्रभाव परेको थियो । उक्त पुस्तक प्रति वहाँले लेख्नुभएको छ "it has afforded me invaluable help in my moments of gloom" (मेरा नैराश्यता र विरक्ति शान्त पार्न यस पुस्तकले मलाई अमूल्य योगदान दिएको छ ।

पछि गाँधीले "अनाशक्ति योग" शिर्षक दिएर गुजरातीमा गीताको अनुवाद पनि गर्नुभयो । गाँधीको गुजराती भाषाको गीता अङ्ग्रेजीमा पनि अनुवादित छ । गाँधीले योगलाई पनि व्यवहारमा लागू गर्नुभयो । पातञ्जल योग साधनपाद सूत्र ३०

"अहिंसासत्यास्तेय...." र शूत्र ३२ "सौचसन्तोषतपः स्वाध्याय---" को साधनाबाटै वहाँले भारतलाई लाई बृटिश उपनिवेशबाट मुक्त गराउने महा अभियान चालु राख्नु भयो । भार तलाई स्वतन्त्र बनाउन सफल पनि हुनु भयो ।

सन्तनेता कृष्ण प्रसाद भट्टराइको पनि आध्यात्मिक जीवन शैली थियो । सुन्दरीजल जेलमा रहदा वहाँले गीता, उपनिषद पढ्ने र चर्चा गर्ने गर्नु हुन्थ्यो । राजनीति गरेर किसुनजीले कुनै निजी सम्पत्ति जोड्नु भएन । वहाँको सम्पत्तिको नाममा एउटा छाता, टर्थाँका (वाक्सा) र सुराही मात्र थियो ।

विश्व प्रख्यात डाक्टर सन्दुक रुइतको पनि आध्यात्मिक स्वभावको जीवन शैली छ । उहाँ आफ्ना सहयोगीहरूलाई भन्नुहुन्छ " कामलाई भित्रबाटै मनपराउनुहोस । हामीले कामलाई भित्रबाटै मन पराएनौं भने कामले पनि फाइदा पाउँदैन र हामीले पनि फाइदा पाउँदैनौं । भित्रबाट असलसोच र सकारात्मकता आउनुपर्दछ । कहिले काँही Out of the box thinking बाट पनि काम गर्नु पर्दछ । काम गर्दा सामुहिकता (Team Spirit) मा गर्नु पर्दछ । अर्को कुरा FOCUS र will power विकास गर्नु पर्दछ । सोचमा स्पष्टता हुनुपर्दछ । हामीले जिन्दगीमा उद्देश्य राख्नु जरूरी छ । उद्देश्यमा स्पष्टता हुनुपर्दछ । जीन्दगीमा उकाली ओराली आउँछ । उकालीसँग नडराई एकसरो लागि राख्नु पर्दछ । निष्ठा (integrity) लाई जिन्दगीको केन्द्र बिन्दु (Focal point) बनाउनुपर्दछ । हामीमा God fearing स्वभाव पनि हुनुपर्दछ । God fearing भनेको भगवानसँग डराउने भन्ने होइन । तर हामीले जे गर्दा पनि माथिबाट कसैले हेरिरहेको छ । We are accountable to some body भन्ने मनमा राख्नु पर्दछ । "

परिभाषाहरू

अब कार्यक्षेत्रगत आध्यात्मिकता विषयमा दिइएका केही परिभाषाहरू अवलोकन गरौं ।

Adams and Csiemik का अनुसार कार्यक्षेत्रगत आध्यात्मिकताले सकारात्मक वातावरण श्रृजना गरेर व्यक्तिको खुबी र सीपलाई मान्यता र प्रोत्साहन गर्दछ । नवपर्वर्तन हुर्काउँछ र कर्मचारीमा आत्मबोध स्तरको कार्यसन्तुष्टि (self-actualization) बढाउन मद्दत गर्दछ । (Workplace spirituality fosters innovation and self-actualization by recognizing and appreciating employee skills within an environment that is focused and aspiring)

Internet blog "vantagecircle.com" अनुसार कार्यक्षेत्रगत व्यक्ति आफ्नो कामको सार्थकता र महत्व पहिचान गर्दै तलव पारिश्रमिक भन्दा पनि कामबाट सन्तुष्टि र प्रोत्साहित हुने परिपाटि हो । यसबाट व्यक्तिलाई संस्थासँग एकत्व र सहयात्राको भाव विकास गर्ने अवसर मिल्दछ । (spirituality at work is about

finding meaning, value, and motivation in one's work beyond paychecks and performance. It is about people finding a sense of oneness and togetherness in an organization as a whole.)

Internet blog "culturemonkey.com" अनुसार कार्यक्षेत्रगत आध्यात्मिकताले हाम्रो व्याक्तिगत जीवन र संगठनको अन्तरसंबन्धलाई मान्यता दिन्छ । व्यक्ति र संगठनलाई एकै पक्षमा राखेर व्यक्ति तथा बृहत्तर समुदाय दुबैथरीले फाइदा पाउने उद्देश्य लिन्छ । कर्मचारीको कल्याण र कार्यक्षमता बढाउन सजगपूर्णता ध्यान चिन्तन जस्ता अभ्यसलाई प्रोत्साहन गर्दछ । (Workplace spirituality acknowledges the interconnectedness between our personal lives and organizational goals, aiming to align them in a way that benefits both individuals and the broader community. It encourages practices such as mindfulness, meditation, and reflection to enhance employee well-being and performance.)

उपरोक्त परिभाषाहरू मध्ये Adams and Csiemik ले कार्यक्षेत्रमा आध्यात्मिकताको वातावरणमाबाट व्यक्तिको खुबीलाई प्रोत्साहन गरिने नवपर्वर्तन उब्जने र उसको कार्यसन्तुष्टि आत्मबोध स्तरमा पुग्ने कुरा दर्शाइएका छन् । vantagecircle ले पारिश्रमिक भन्दा पनि कामबाट सन्तुष्टि लिने र संस्थासँग एकत्व र सहयात्राको भाव विकास गर्ने कुरा बताएका छन् । culturemonkey ले व्याक्तिगत जीवन र संगठनको अन्तरसंबन्धलाई मान्यता दिंदै दुबैथरीले फाइदा पाउने कुरा देखाएका छन् ।

धार्मिकता र आध्यात्मिकतामा फरक

धार्मिक हुनु र आध्यात्मिक हुनु भन्ने एउटै कुरा होइन । धार्मिकताले व्यक्तिलाई आध्यात्मिकतामा ढाल्न मद्दत पु-याउन सक्छ । तर अन्ध धार्मिकता र कट्टरपनाले आध्यात्मिकतालाई छेको हाल्दछ । धर्मले फरक आस्था भएका व्यक्तिहरूमा विभेद राख्दछ । तर आध्यात्मिकताबाट व्यक्तिहरूको आस्था फरक फरक भएतापनि एकताको भाव जगाउन मद्दत पुग्दछ । धार्मिक मान्यतामा इश्वरको पूजा- आराधना गरिन्छ । स्वर्ग, नर्क आदिमा विश्वास राखिन्छ । परधर्मलाई फरक दृष्टिले हेरिन्छ । अरु व्यक्ति, गुरु वा शास्त्रको निर्देशन अनुसारको व्यवहार गर्ने प्रयास हुन्छ । तर आध्यात्मिकताको विकास अलग किसिमले हुन्छ । परम तत्वसँग एकत्व भाव रहनु र भगवान हामी आफैं भित्र हुनुहुन्छ भन्ने भाव आध्यात्मिकताले दिन्छ । त्यसैले आध्यात्मिकताबाट व्यक्ति व्यक्ति बीच धार्मिक आस्था फरक भएतापनि व्यवहारमा सामुहिकता र एकताको वातावरण हुन्छ । आध्यात्मिकताले प्रेमभाव फैलाउछ र स्वतन्त्र विचारलाई बढावा दिन्छ । व्यक्तिको

आफ्नै अनुभूति र सकारात्मक सोचबाट कार्य प्रेरणा, उत्साह र सामूहिक भलाईको विचार जगाउन आध्यात्मिकताले मदत गर्दछ ।

कर्पोरेट वातावरणमा आध्यात्मिकताको आवश्यकता

आधुनिक युगमा समाज, राष्ट्र र वातावरण प्रति संस्थानहरू पनि असल नागरिक सरह जिम्मेवार बन्नु पर्दछ भन्ने धारणा विकास भएको छ । कर्पोरेट नागरिकताको अवधारणा अपनाउँदै भारतमा वार्षिक पाँच करोड भन्दा बढी खुद मुनाफा गर्ने कम्पनीले सामाजिक उत्तरदायित्वका (Corporate social Responsibility-CSR) लागि मुनाफाको कम्तीमा २% खर्च गर्नुपर्ने कानुनी व्यवस्था गरिएको छ । नेपालको औद्योगिक व्यवसाय ऐन, २०७६ मा रु १५ करोड भन्दा बढी कारोबार गर्ने उद्योगले खुद मुनाफाको न्यूनतम १% रकम CSR मा छुट्याउनु पर्ने व्यवस्था छ । बैकिङ तथा वित्तिय क्षेत्रमा पनि खुद मुनाफाको न्यूनतम १% रकम CSR मा छुट्याउनु पर्ने गरी नेपाल राष्ट्रबैकले निर्देशन जारी गरेको छ । तर मुनाफा कटाएर खर्च गर्ने मात्र नभै अन्य धेरै विषयहरू सामाजिक दायित्वमा पर्न सक्छन् । जस्तो नागरिक उड्डयन प्राधिकरण (CAAN) को हकमा सार्वजनिक महत्वका जिम्मेवारी धेरै छन् । विमानस्थल सेवाको गुणस्तर (Airport Service Quality-ASQ) विश्व स्तरमा पुर्‍याउनु, हवाई सुरक्षा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा कायम राख्नु CAAN को महत्वपूर्ण जिम्मेवारी हो । हवाई भाडा दर यथोचित कायम गर्न भूमिका खेल्नु । सेवा शुल्कका दररेट लागत र सेवास्तर अनुपाती निर्धारण गर्नु CAAN को सामाजिक जिम्मेवारी हो । विमानस्थल निर्माण तथा विस्तारमा आर्थिक सम्भाव्यताको आधारमा लगानी गर्नु । बनेका विमानस्थलहरू सुचारू राख्नु आदि कतिपय कामहरू कानुनमै तोकिएका छन् । CAAN को जिम्मेवारी प्रभावकारी रूपमा पूरा गर्ने कुरा प्राविधिकरणका कर्मचारी र नेतृत्व वर्गको क्षमतामा निर्भर गर्दछ । कर्मचारीहरूको शैक्षिक योग्यता, अनुशासन र समय पालना मात्रले यी जिम्मेवारी निर्वाह प्रभावकारी किसिम नहुन सक्छ । उनीहरू आफ्नो कर्तव्य प्रति संवेदनशील पनि हुनु पर्दछ । टीम भावनाबाट काम गर्ने संस्कार विकास हुनुपर्दछ । निकाय निकाय बीच सहकार्य गर्ने र समन्वय राख्न सक्ने क्षमता हुनुपर्दछ । हवाई क्षेत्रमा नियम कानुनको पालनामा सुन्य सहनसिलताको नीति रहन्छ । नियममा खुकुलो पन वा सम्झौताको कल्पना सम्म पनि गर्न सकिदैन । फेरि कर्मचारी भन्नाले सरसफाई लगायत सहायक तहका र सेवाग्राहीमार्फत लिईएका कव्यक्तिहरू पनि पर्दछन् । यी सबै जनशक्तीको कार्यले विमानस्थल तथा हवाई सुरक्षा र सेवाको स्तरमा प्रभाव पारेको हुन्छ ।

मेसिन उपकरणहरू जस्तो एक्सरे, सी.सी.टी.भि., वाक्शु, एसएसवी सञ्चार उपकरण आदिको स्तरीयता बाट पनि सुरक्षा र सेवाको

स्तरमा प्रभाव पर्न सक्छ । यस्ता मेसिन उपकरण खरीदमा पूर्ण होशियारी र सतर्कता कर्मचारीले नै लिने हो । त्यसैले कर्मचारीमा आध्यात्मिकताको गुण विकास गर्न सकिँदा प्राधिकरणको समग्र सेवाको स्तर प्रभावकारी रहन सक्छ ।

आध्यात्मिकताबाट कर्मचारीमा पर्ने प्रभाव

आध्यात्मिकताको व्यवहार गर्ने कर्मचारीमा कार्य अभिप्रेरणा, कार्य सन्तुष्टि र मनोबल उच्च हुन्छ । कामबाट हुनसक्ने तनाव र थकावट कम हुन्छ । उत्पादकत्वमा अभिवृद्धि हुन्छ । टीम र सामूहिक भावना विकास हुन्छ । सजकताले काम गर्ने बानी बढ्छ । गल्ती कमजोरी कम हुन्छ । यसरी आध्यात्मिकताको विकासबाट समग्रमा CAAN जस्तो कर्पोरेट निकाय र कार्यरत कर्मचारी दुवैको कल्याण हुन्छ । नेपालमा हस्पिटालिटी व्यवसायमा गरिएको एक अनुसन्धानले कार्यक्षेत्रमा आध्यात्मिकताको प्रोत्साहनबाट कर्मचारीको उत्पादकत्व बढ्ने देखाएको छ । विश्वस्तरमा Harvard Business School लगायत अन्य धेरै प्राज्ञिक क्षेत्रमा अनुसन्धान भएका छन् ।

कार्यक्षेत्रमा आध्यात्मिकता अभिवृद्धिका उपायहरू

कार्यालयमा आध्यात्मिक कार्य वातावरण, श्रृजना गर्न लामो समय लाग्ने प्रक्रिया हो । त्यसको लागि संस्थाको कार्य प्रक्रियाहरू परिभाषित हुनु पर्दछ । कर्मचारीलाई पूर्ण सजगता र होशियारी साथ (mindfulness) काम गर्न सघाउने तालीम र प्रशिक्षण दिनुपर्दछ । ध्यान तथा योगाभ्यासलाई पनि प्रोत्साहन गर्न सकिन्छ । संस्थाले गर्ने कुनै कार्यबाट अन्य व्यक्ती समुदाय वा वातावरणमा नकारात्मक प्रभाव पर्नुहुँदैन । त्यस्तो कुनै प्रभाव पर्ने भए बैकल्पिक उपायबाट व्यवस्थापन गरिनु पर्दछ । जस्तो विमानस्थलको उडान क्षेत्र नजिकका वस्तिमा पुराने आवाजको प्रदुषण न्यून गर्न आवाजको तह नापी गर्ने र बढी आवाज गर्ने खालका जहाजलाई बेलुका १० बजे देखि बिहान ६ बजे सम्मको समयमा उडान गर्न नदिने नीति लिन सकिँएमा आवाजको प्रदुषण (sound pollution) व्यवस्थापन भै जन असन्तुष्टि कम हुनसक्छ । आगमन कक्षमा ब्यागेज झिटि गुण्टा वायुयान अवतरण गरेको ३० मिनेट भित्र यात्रुका हातमा पर्ने प्रणाली विकास गरेर साथै अध्यागमन प्रक्रिया सरल गराउन समन्वय गरेर हवाई यात्रुको सेवा सन्तुष्टि र ASQ Level बढाउन सकिन्छ । विभिन्न क्षेत्रमा सेवा प्रवाह कसरी भैरहेको छ भन्ने बारेमा निरीक्षण अनुगमन र मूल्याङ्कन प्रणाली विकासबाट पनि सेवाग्राहीको सन्तुष्टि अभिवृद्धि हुन सक्छ । यी सबै कार्यमा मुख्य भूमिका त निष्ठावान, ऊर्जाशील र कार्य अभिप्रेरित जनशक्ति कै रहन्छ नै ।

प्राधिकरणका खास गरी हवाई ट्राफिक नियन्त्रणमा दिनरात खटिने कर्मचारीको तनाव र थकावट व्यवस्थापन गर्नु अर्को महत्वपूर्ण पक्ष हो । ICAO Doc 1966 र Canso (ICAO / IF-ATCA) बाट तयार गरिएको Fatigue Management Guide to

Air Traffic Service Providers (2016) मा तनाव र थकावट व्यवस्थापनको लागि निद्रा, कार्य समय, शिफ्ट र रात्री कालिन शिफ्टबारे व्यवस्थापन गर्नुपर्ने विभिन्न कुराहरू उल्लेख गरिएको छ। शिफ्ट समय, दोहोरो शिफ्ट कार्य, ओभरटाइम कार्य आदि र कार्यबोझ अनुगमन गर्नुपर्ने व्यवस्था पनि गरिएको छ। यस्ता प्रावधानको कार्यान्वयन र अनुगमन व्यवस्थाबाट गुणस्तरीय सेवा दिन पर्याप्त हुने मात्र सकिन्छ नै। सो बाहेक यी Hot Chair मा काम गर्ने जनशक्तिमा आध्यात्मिकता जगाउने नीति कार्यान्वयन गरिएमा तनावमा अझै कमी आउने, थकान कम हुने र सुताईको बखत गहिरो निद्रा पर्न सघाउन सक्छ। फलस्वरूप थप गुणस्तरीय सेवा प्रवाह हुन सक्छ। मुख्यकुरा के भने कार्यक्षेत्रमा आध्यात्मिकता जोड्ने कुरा नयाँ विषय हो। यसलाई उपयुक्त किसिमले संस्थाहरूले अपनाउनु पर्दछ।

अभ्यास र तालीमका विषय

हाम्रो सरकारी प्रणाली भित्र कार्यस्थलमा आध्यात्मिकता सम्बन्धि पाठ्य वा अभ्यासका विषय तर्जुमा भएको त्यति पाइदैन। नेपाल प्रशासनिक प्रशिक्षण प्रतिष्ठानले सेवा प्रवेश तालीममा सहभागि अधिकृतहरूलाई एक महिनासम्म आधा घण्टाको योग र पीटी अभ्यास गराउने गरेको बुझिन्छ। अभ्यासलाई दुई खण्डमा विभाजन गरिएको छ। आधा घण्टामा १५ मिनेट पीटी व्यायम नेपाल प्रहरीबाट गराइने र तत्पश्चात् १५ मिनेटको योग र ध्यान गराइन्छ। यस किसिमको अभ्यास एक महिनाको आवासिय प्रशिक्षणमा मात्र गरिने र अभ्यासकर्ताको कृयाकलाप अवलोकनबाट ग्रेडिङ गरिने रहेछ। प्राधिकरणको सन्दर्भमा मुख्यतया अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थलमा कार्यरत जनशक्तिलाई मध्यनजर गरी तालिम अभ्यासको मोड्युल निर्माण गर्न उपयुक्त हुन्छ। कार्यसिर्जित थकान र तनाव कम गर्न ध्यान र योग गर्ने विधिहरू, आफ्नो कामको सम्वेदनशीलता र महत्व बुझ्ने, सामुहिक भाव लिएर काम गर्ने, अन्य शाखा महाशाखा बीच समन्वयको महत्व आदि पाठ्यविषय हुन सक्छन। साथै माथि उल्लिखित ICAO Doc. 1966 तथा fatigue management guide मा दिईएका कुराहरू पनि मोड्युलमा समावेश गर्न उपयुक्त हुनेछ। तालिमका सैद्धान्तिक कुराहरू अन्य तालिमसँग जोडेर राखिएमा खर्चभार कम पर्ने हुनसक्छ। योग, ध्यान प्रणायमका अभ्यास भने विमानस्थलमा कार्य समय अघि पछि वा खाजा समय पारेर गर्न सक्ने वातावरण मिलाउनु वेस हुनेछ। योग,

ध्यान प्रणायम तथा व्यायम निरन्तर गरिएमा मात्र प्रभावकारी हुने साधन हुन्। यस्ता अभ्यासको लागि छुट्टै कोठा चाहिन्छ। आराम गर्ने ठाउँ (Resting Room) को उपयोग गर्ने व्यवस्था मिलाउँदा पनि होला भन्न सकिन्छ।

अन्तमा

माथिको छलफलबाट कार्यस्थलमा आध्यात्मिकता अभिवृद्धि गर्ने नीति लिदा संस्थाले विभिन्न किसिमबाट फाइदा पाउन सक्छ भन्ने प्रष्ट हुन्छ। प्रारम्भमा विभिन्न सन्दर्भका धार्मिक कुराहरू पनि चर्चा गरियो। तर त्यस छलफलको उद्देश्य कुनै धर्म विशेष मान्नु पर्ने वा देव पूजन आदि गरेर आध्यात्मिकता हासिल हुन्छ भन्ने होइन। धार्मिकता र आध्यात्मिकता फरक फरक विषय हुन्।

नागरिक उड्डयन प्रशिक्षण प्रतिष्ठानमा अन्य तालीमको अलावा कार्यक्षेत्रमा आध्यात्मिकता (work place spirituality) विषय समाविष्ट तालिम व्यवस्था गरिनु पर्दछ। यसरी आध्यात्मिकताको अवधारणा CAAN को कार्यवातावरणमा उतार्न सहयोग पुग्नेछ। समग्रमा भन्नुपर्दा आध्यात्मिकताको अभ्यासबाट शरिरमा खुशी बढाउने रसायन serotonin बढेर जान्छ। तनाव बढाउने रसायन घटेर जान्छ र गहिरो निद्रा पर्ने हुन्छ। फलस्वरूप व्यक्तिमा खुशियाली बढ्नुका साथै शान्त रहने स्वभाव वृद्धि हुन्छ। एकाग्रता र मन स्थिर रहनेहुँदा कार्यकुशलता बढ्दछ।

सन्दर्भ सामग्री

1. [www.researchgate.net: \(PDF\) Seeking the Lost Spirit](http://www.researchgate.net: (PDF) Seeking the Lost Spirit)
2. <https://www.culturemonkey.io/employee-engagement/workplace-spirituality/>
3. <https://www.vantagecircle.com/en/blog/workplace-spirituality/>
4. <https://www.linkedin.com/pulse/8-ways-establish-nourish-your-workplace-spirituality-katharina-kugler>
5. Impact of Workplace Spirituality on Employee Productivity in Nepalese Hospitality Organizations: Gangaram Biswakarma, Central Department of Management, Tribhuvan University, Kathmandu (2018)
6. पातञ्जलयोगप्रदिप गीताप्रेस गोरखपुर (सं. २०५१)
7. औद्योगिक व्यवसाय ऐन, २०७६: Nepal Law Commission

Public Health Events in Air Transport

Bhagawaty Kalikotay*



Introduction

As per the World Health Organization Definition, a Public health event poses an immediate threat to human health and calls for mobilization, i.e. implementing control or mitigation measures to protect public health. Public health events can be caused by biological, chemical or radiological agents and can vary significantly in terms of severity, necessitating differing levels of response (*Handbook for the Management of Public Health Events in Air Transport*, n.d.). This definition covers events that have not yet caused disease in humans but can potentially be transmitted to humans through exposure to infected or contaminated food, water, animals, manufactured products, environments or as a direct or indirect result of natural events, conflict or other disruption of critical infrastructure.

Public health events in air transport have become increasingly significant as global air travel grows. These events can range from infectious disease outbreaks to health emergencies triggered by environmental factors. Understanding their impact is essential for ensuring the safety and well-being of passengers and crew members. The increased density of passengers increased density of passengers on flights and cruises may increase the likelihood of disease transmission and potential transmission to more people during the same journey.

This article will discuss some significant public health events in air transport, the responses to these incidents, and the strategies for preventing such occurrences.

Key Public Health Events in Air Transport (Public Health Events & Aviation, n.d.)

Transmission of Communicable Diseases: The most significant public health risks associated with air travel arise from the spread of communicable diseases. Many viruses and bacteria can spill across borders when passengers from different regions board the same aircraft, creating global health vulnerabilities.

The Spread of Infectious Diseases: The most notable public health concerns in air transport stem from the transmission of infectious diseases. With passengers from multiple regions boarding a single aircraft, viruses and bacteria can spread rapidly across borders, facilitating the international spread of diseases.

Air travel has been associated with numerous outbreaks in the past, considering that the role of air travel in the fast global spread of infectious disease was highlighted during the Severe Acute Respiratory Syndrome (SARS) outbreak of 2003 and the H1N1 flu pandemic is an additional example

of how air travel facilitates the rapid spread of infectious diseases. Air travel around the world spread the virus within days, with major hubs serving as portals that transmitted the expansive reach of the disease to multiple regions. The COVID-19 (2019–2023) pandemic was perhaps the most substantial public health crisis in modern aviation (*Public Health and Aviation* | SKYbrary Aviation Safety, n.d.).

Airborne Contaminants: The quality of cabin air is crucial, recirculated air can carry pathogens or allergens.

Noise Pollutions: prolonged exposure to high noise levels at airports may lead to hearing problems, stress and other health issues

Mental Health Issues in Air Transport: Besides, contagious diseases, mental conditions are becoming a growing issue in air transport. The long durations, crowded spaces and the stressors of travelling can cause one to experience anxiety, fatigue and psychological distress on board the aircraft. Moreover, Travelling Disruptions like Flight delays, Cancellations, or Accidents will worsen the situation for both Passengers and Airline Employees to overcome Mental Health Issues. Fear of flying (aviophobia) and air travel anxiety are well-documented. (*Public Health Events & Aviation*, n.d.)

Foodborne Illnesses and Contamination: Aircraft, especially long-haul flights, have also been the source of outbreaks of foodborne illness. The enclosed environment of a plane, the sometimes suspect standard of in-flight food, and the spread of germs through touch surfaces can trigger outbreaks of gastrointestinal diseases.

Responses to Public Health Events in Air Transport (*Handbook for the Management of Public Health Events in Air Transport*, n.d.)

The aviation industry and public health agencies have implemented numerous measures in response to these health events :

Enhanced Screening and Surveillance: Following the SARS outbreak, global health organizations such as the World Health Organization (WHO) and the Centers for Disease Control and Prevention (CDC) have worked closely with international aviation authorities. Enhanced passenger screening, including thermal temperature checks and health questionnaires, became more common during pandemics like H1N1 and COVID-19 (*Health & Safety for Passengers & Crew*, n.d.).

Public Health Protocols and Communication: Airlines and airports have adopted more stringent sanitation and

* Lecturer, Institute of Medicine, Tribhuvan University, PhD Scholar, SRM College of Nursing, SRMIST, Chennai (603203)

health protocols in response to public health events. This includes the frequent cleaning of high-touch surfaces, the use of disinfectants, and ensuring that passengers are informed about health guidelines such as wearing masks and sanitizing hands.

Health Passports and Travel Health Certifications: In response to COVID-19, health passports and digital health certificates were introduced, allowing passengers to show proof of vaccination or recent negative test results before boarding flights. These certifications were crucial in restarting international travel while minimizing the risk of further viral spread (*Public Health and Aviation*, n.d.).

Collaboration with International Bodies: Organizations like the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the WHO work to establish international guidelines for air travel during public health emergencies. These guidelines help standardize measures across countries and ensure that airlines and airports have a consistent approach to preventing disease transmission (Collaborative Arrangement for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation (CAPSCA) | SKYbrary Aviation Safety, n.d.).

Preventive Measures for Future Public Health Crises

Investing in Technology: The use of digital health monitoring and tracking systems can allow for more effective detection and containment of infectious diseases. Technologies such as advanced air filtration systems (e.g., HEPA filters), touchless interfaces, and contact tracing apps can help minimize transmission on aeroplanes.

Upgrading Public Health Protocols: Air transport systems should have proactive, up-to-date emergency protocols that address potential pandemics and health outbreaks. These should include flexible measures such as rapid response teams, in-flight medical equipment, and isolation facilities.

Improved Passenger Education: Ongoing education and awareness campaigns can be instrumental in preparing passengers for health events. Clear instructions on hygiene practices, vaccination policies, and what to do in the event of symptoms during travel are critical for protecting both passengers and crew.

Mental Health Support for Crew and Passengers: The aviation industry should prioritize mental health resources, such as counselling services for crew members and passengers, especially during stressful periods like pandemics or flight disruptions.

Government Responsibility in Public Health Events in Air Transport (*Health & Safety for Passengers & Crew*, n.d.)

Governments play a pivotal role in ensuring public health safety in air transport, given the potential for infectious diseases and other health risks to spread rapidly across borders due to the high mobility of passengers. As the aviation sector has a direct impact on global public health, governments must adopt comprehensive strategies to mitigate health risks and respond effectively when public health events arise.

Regulation and Oversight: Governments are responsible for establishing and enforcing public health regulations within the aviation sector. These regulations can include:

Health Screening and Travel Restrictions: Governments must create protocols for screening passengers and crew at airports during public health emergencies.

Safety Standards for Aircraft and Airports: Governments, often in collaboration with international organizations, set standards for sanitation, hygiene, and air filtration in airports and on aeroplanes. For example, the International Civil Aviation Organization (ICAO), a UN agency, works with governments to establish protocols for cleaning, disinfecting, and maintaining safe conditions during health crises.

Food Safety Regulations: Governments are also tasked with overseeing food safety on flights, ensuring that airlines meet hygiene standards to prevent foodborne illnesses. Regulatory agencies like the U.S. Food and Drug Administration (FDA) or the European Food Safety Authority (EFSA) work with the aviation sector to monitor the safety of in-flight catering.

Surveillance and Monitoring (*Handbook for the Management of Public Health Events in Air Transport*, n.d.):

Epidemiological Surveillance Systems: Governments establish systems to monitor the spread of diseases across countries and regions. This involves collaborating with public health bodies like the Centers for Disease Control and Prevention (CDC), the World Health Organization (WHO), and national health authorities to track passengers who may have been exposed to infectious diseases (*Public Health and Aviation*, n.d.).

Data Sharing and Reporting: Governments must ensure that airlines and airports report any health-related incidents, such as outbreaks of infectious diseases. Prompt sharing of this data is critical to facilitate an immediate and effective public health response.

Passenger Health Tracking: With the advent of digital health passes and certification systems, governments can mandate health tracking measures like vaccination proof and negative test results. This was prominently seen with the introduction of health passports and digital COVID certificates during the pandemic.

Emergency Preparedness and Response: In the event of a public health crisis, governments must lead a coordinated response to protect the health of citizens, visitors, and workers within the aviation sector. Responsibilities include:

Developing Contingency Plans: Governments must create comprehensive contingency plans for dealing with health emergencies in air travel. These plans should involve quarantine procedures, medical care for affected individuals, and guidelines for preventing the further spread of diseases.

Activation of Public Health Protocols: In response to a health threat (e.g., a pandemic or outbreak), governments are responsible for implementing and enforcing health protocols, such as mandatory quarantines, isolation of affected individuals, and emergency travel restrictions. This may include temporary suspensions of certain routes, or imposing health checks at airports (*IATA - Air Transport & Communicable Diseases*, n.d.).

Collaboration with Airlines and Airports: Governments must work closely with the aviation industry to ensure they are prepared for health events. This includes coordinating logistics for medical supplies, ensuring crew training on

dealing with health emergencies and securing healthcare support services at airports.

International Collaboration and Diplomacy: Public health threats in air transport are often not confined by national borders, making international cooperation vital. Governments have a responsibility to collaborate on a global scale:

Global Health Agreements: Governments must participate in global health agreements and frameworks, such as the International Health Regulations (IHR), which set out rights and responsibilities for countries to respond to public health events. These frameworks often focus on preparedness, monitoring, and coordinated responses to health threats that could affect international travel.

Cross-Border Cooperation: Governments must share information and cooperate with other nations to control the spread of diseases. During the COVID-19 pandemic, for example, countries worked together to implement travel restrictions and adopt common standards for testing, vaccinations, and quarantine.

Public Health Diplomacy: Governments engage in public health diplomacy to align international policies on health, air travel, and disease control. This ensures that health regulations related to air transport are harmonized, reducing the complexity of travel during global health events.

Public Education and Communication: Government communication is key to managing public health events in air transport. Governments have the responsibility to ensure that accurate, clear, and timely information is provided to the public:

Health Awareness Campaigns: Governments need to launch public health campaigns to educate passengers on the risks associated with air travel during health events, such as guidelines for wearing masks, social distancing, and proper hygiene practices.

Communication with Airline Passengers and Crew: In the event of an outbreak, governments are responsible for providing regular updates and information on safety protocols. This includes making sure that passengers and crew members understand the risks, preventive measures, and any health-related requirements for travelling.

Addressing Public Concerns: Governments must be proactive in managing public fear and anxiety during health events in air transport. Effective communication strategies help minimize panic, promote compliance with public health measures, and ensure that the public feels confident about air travel safety.

Protecting Workers' Health: Airline staff, including pilots, cabin crew, ground personnel, and airport workers, are often at the forefront of managing health risks in air transport. Governments must ensure that these workers are adequately protected during public health events by:

Providing Health and Safety Guidelines: Governments are responsible for creating and enforcing health and safety guidelines for airline and airport workers to reduce the risk of infection.

Offering Support for Mental Health: The mental health of aviation workers is an essential concern, especially during stressful events like pandemics or long-term disruptions. Governments should provide resources for mental health support and advocate for safe working conditions for airline and airport staff.

Conclusion: public health events in air transport can range from infectious disease outbreaks to medical emergencies and chemical exposures. Airlines and authorities must maintain strict protocols to ensure the safety and health of passengers and crew while coordinating with public health agencies to prevent the spread of diseases.

References:

- Collaborative Arrangement for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation (CAPSCA) | SKYbrary Aviation Safety. (n.d.). Retrieved December 1, 2024, from <https://skybrary.aero/articles/collaborative-arrangement-prevention-and-management-public-health-events-civil-aviation>
- Handbook for the Management of Public Health Events in Air Transport. (n.d.). Retrieved December 10, 2024, from <https://www.who.int/publications/i/item/9789241510165>
- Health & Safety for Passengers & Crew. (n.d.). Retrieved December 2, 2024, from <https://www.iata.org/en/programs/safety/health/>
- Health Security Learning Platform: All courses. (n.d.). Retrieved December 2, 2024, from <https://extranet.who.int/hslp/training/course/index.php?categoryid=57>
- IATA - Air Transport & Communicable Diseases. (n.d.). Retrieved December 2, 2024, from <https://www.iata.org/en/programs/safety/health/diseases/>
- Public Health and Aviation | SKYbrary Aviation Safety. (n.d.). Retrieved December 1, 2024, from <https://skybrary.aero/articles/public-health-and-aviation>
- Public health and aviation. (n.d.). Retrieved December 10, 2024, from <https://www.icao.int/safety/aviation-medicine/pages/guidelines.aspx>
- Public Health Events & Aviation. (n.d.). Retrieved December 1 2024, from <https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/Public-Health-Events.aspx>



आर्थिक सदाचार : भ्रष्टाचार नियन्त्रणको आधार

त्रिलोचन पौडेल*

वैदिक सनातन हिन्दू संस्कारमा धर्म, अर्थ, काम र मोक्ष मानवीय जीवनका चार पुरुषार्थ मानिन्छन् । असल आचरण, उच्च नैतिक चरित्र, सकारात्मक, सोच, परोपकार आदि मानव मात्रका अमूल्य सम्पत्ति हुन् । खानपान, आहारविहार, हिडाइ, डुलाई, व्यवहार, स्वास्थ्य अनुकूल योगाभ्यास, चालचलन लगायत दिनचर्या शुद्ध रह्यो भने मानिस स्वच्छ, स्वस्थ र स्वतन्त्र रहन्छ । मानिसका चार पुरुषार्थमा अर्थशुद्धि वा धनशुद्धि सबैभन्दा महत्वपूर्ण र श्रेष्ठ तत्वको रूपमा लिइन्छ । त्यसैले मानवहरूका पनि मानव महामानव मनु महाराजले भन्नुभएको छ - **सर्वेषामेव शौचानामर्थशौचं परं स्मृतम् । योऽर्थे शुचिर्हि सः शुचिर्न मृदारिशुचिः शुचिः ।** अर्थात् न्यायोपार्जित धन शुद्ध हुन्छ । अन्यायपूर्वक कमाइएको धनले सुख, शान्ति, समृद्धि र आनन्द प्राप्ति हुँदैन । यस्तो धनले आफ्नो मात्र होइन आफ्ना सन्ततिको समेत भलो गर्दैन । यस्तो धन माटो, जलद्वारा समेत शुद्धीकरण नहुने भएकोले सो धन त्याग पर्छ ।

श्रीमद्भागवतका अनुसार श्रेष्ठ पुरुषले जे जस्तो आचरण गर्छन् अरु व्यक्तिले पनि त्यस्तै आचरणको अनुसरण गर्न थाल्छन् । यस परिप्रेक्ष्यमा पुराण, धर्मशास्त्रको आत्मसात गरिन्छ भने त्यहाँ आर्थिक सदाचार र सुशासन प्रवर्द्धन हुने कुरामा विश्वास लिनुपर्ने देखिन्छ । **सर्वे भवन्तु सुखिनः सर्वे सन्तु निरामयाः । सर्वे भद्राणि पश्यन्तु मा कश्चित् दुःख भागभवेत् ।** भावार्थः एक होइन सबै सुखी हुनुपर्छ, सबै निरोगी हुनुपर्छ । सबै ठाउँमा कुशल र मङ्गल भएको देख्ने अवसर सबैमा रहनुपर्छ । एक आपसमा कोही पनि दुःखी हुनुहुँदैन भन्ने सामाजिक चिन्तन मानिसमा रहनुपर्छ भन्ने वेदको सन्देश सबैमा प्रवाहित गर्न सकेमा यसका सकारात्मक प्रभाव मानिसका जीवनमा सँगै सार्वजनिक सेवामा पनि पर्दछ । पूर्वीय आर्थिक-सामाजिक-सांस्कृतिक परम्परा पनि यही हो र सोही अनुसार अधि बढ्नु पर्दछ । यसले सदाचारको मार्गमा हिड्न सधैं प्रेरित गर्छ । वास्तवमा मानव समाज नीति, कर्म, आचरण र सच्चरित्रले सञ्चालित हुने गर्दछ ।

भ्रष्टाचार विरुद्धको ऐतिहासिक प्रमाण हो अर्थवेद । **या मा लक्ष्मीः पतयालूरजुष्टाभिचस्कन्द वन्दनेव वृक्षम् । अन्यत्रास्मत् वितस्तामितो धा हिरण्यहस्तो वसु नो रराणः ।** अर्थात् वन्दना

नामका लहराले जसरी रुख सुकाउँछ, त्यसरी नै पापको धन माथि चढेपछि हामी पनि सुक्छौं । हे सूर्य, अलक्ष्मी (भ्रष्टाचारबाट आर्जित धन) लाई हामीदेखि टाढा राख र हामीलाई सुन (चोखो धन) देऊ भनिएको छ ।

राष्ट्रिय सदाचार नीतिको मस्यौदाले सुशासनको एक महत्वपूर्ण खम्बाको रूपमा सदाचारितालाई लिएको छ । संयुक्त राष्ट्र संघले सार्वजनिक पदाधिकारी वा कर्मचारीको हकमा सदाचार जवाफदेहिता, क्षमता र नैतिक व्यवहारमा एकरूपता ल्याउन जोड दिएको छ । सामान्यतः जीवनका कठिन क्षण र समस्याका बखत पनि असल आचरण परित्याग नगर्नु सदाचार हो ।

मुलुकमा सङ्घीय लोकतान्त्रिक गणतान्त्रिक शासन प्रणाली नागरिक चाहना अनुरूप प्रभावकारी र सफल ढङ्गबाट सञ्चालन गर्न सार्वजनिक क्षेत्रका कार्यकारी प्रमुखदेखि संवैधानिक अङ्गका पदाधिकारी, राजनेता, राष्ट्रसेवक कर्मचारी, अधिकारकर्मी, पेशाकर्मी, आमसञ्चार जगत, नागरिक समाजलगायत सबैको सर्वोपरि भूमिका रहेको हुन्छ । सार्वजनिक पदाधिकारीमा उच्च नैतिक चरित्र, इमान्दारिता, जवाफदेहिता, निष्ठा, सदाचारिता, सेवाभाव र त्यागको बलिदानी भएको अवस्थामा विकास, शान्ति, सुशासन र समृद्धि संभव हुन्छ । पद, शक्ति र प्रतिष्ठामा नैतिकता र आर्थिक सदाचार जोडिँदा सुनमाथि सुगन्ध थपिए झैं सार्वजनिक प्रशासन स्वच्छ, पारदर्शी र सुन्दर हुन्छ । सुशासनको कोशेढुङ्गाका रूपमा सदाचारलाई लिइएको छ । सदाचार र नैतिकता रूपी धर्मलाई बचाएमा त्यही धर्मले हाम्रो रक्षा गर्दछ भन्ने पौरस्त्य मान्यता रहेको छ ।

भ्रष्ट आचरण नै भ्रष्टाचार हो । सार्वजनिक क्षेत्रका पदाधिकारी र राजनीतिक वा सरकारी अधिकृतले आफूलाई सुम्पिएको अधिकार, अख्तियारी र शक्तिको दुरुपयोग गरी कुनै पनि व्यक्ति वा सम्बद्ध व्यक्तिहरूको निजी फाइदाको लागि प्रयोग गर्ने व्यवहारलाई भ्रष्टाचार भनिन्छ । कुनै पनि सार्वजनिक पदाधिकारीले किन भ्रष्टाचार गर्छ भन्ने सन्दर्भमा आजसम्म विश्वमा कुनै उपयुक्त मापनयोग्य संयन्त्र पत्तो लागेको देखिँदैन । मनलाई नियन्त्रण गर्न नसक्नु र लोभलालच बढ्नु नै भ्रष्टाचार

* निर्देशक, ने.ना.उ.प्रा.

हो । अर्को शब्दमा सार्वजनिक व्यक्तिको मानसिक अवस्थामा असन्तुलन आउदा भ्रष्टाचार हुन जान्छ । संसारमा लोभ नगर्ने तथा नातागोता, इष्टमित्र, भाइबन्धुको लागि धनसम्पत्ति आर्जन गरी सङ्कलन नगर्ने र पुस्तान्तर सम्पत्ति नसर्ने प्रणालीको विकास गर्न सकियो भने संभवतः भ्रष्टाचारमा न्यूनीकरण आई आर्थिक सदाचार कायम हुन सक्छ ।

नैतिक मूल्य मान्यता, आदर्श र सिद्धान्त विपरीत गरिने नकारात्मक व्यवहार भ्रष्टाचार हो । पतित आचरण, दूषित मर्यादा, नियम, कानून विपरीत नैतिक पतन हुने काम गरी घूस खाई पक्षपातपूर्ण व्यवहार प्रदर्शन गर्नु भ्रष्टाचार भएकोले भ्रष्टाचार महापाप हो भने भ्रष्टाचारी समाज, राष्ट्र र विश्वब्रम्हाण्डका लागि नै महापातकी हुन् । सार्वजनिक पद र सम्पत्तिको दुरुपयोग गर्ने र भ्रष्ट र भ्रष्टाचारीले गरुड पुराणान्तर्गत विस्तार भएको विभिन्न नरकहरुको कठोर यातना भोग्नुपर्छ । वेद, धर्मशास्त्र, सज्जनको आचार र आत्मधारीलाई मर्का नपार्ने यी चार कुरा धर्मका परिचायक तत्व हुन् र अधर्म नै दुराचार वा भ्रष्टाचार हो । गति, मति र चरित्र बिग्रदा बुद्धि विपरीत दिशातर्फ बहन्छ र व्यक्तिको दिमाग नकारात्मक सोचाईमा पुग्छ । सत्यता र आर्थिक सदाचारको खडेरी परिरहेको वर्तमान युगमा भ्रष्टाचार शक्तिशाली सरुवा रोग जस्तै ज्यामितीय रुपमा विश्वव्यापी विस्तार भइरहेको छ । विश्वले भ्रष्टाचार पूर्णरूपेण नष्ट पार्न लागिपरे पनि भ्रष्टाचारमुक्त हुन भने सकेको देखिन्न । विकासोन्मुख मुलुकको विकासको मुख्य शत्रु नै भ्रष्टाचार भएको पाइन्छ । भ्रष्टाचारको पछाडि लुकेका सामाजिक, राजनीतिक, आर्थिक तथा सांस्कृतिक आयामतर्फ अर्जुन दृष्टिले नियाल्नु आजको माग हो ।

ट्रान्सपरेन्सी इन्टरनेशनल नेपालको हेराईमा भ्रष्टाचारस्थिति

जर्मनीको राजधानी बर्लिनमा मुख्यालय रहेको ट्रान्सपरेन्सी इन्टरनेशनल र ट्रान्सपरेन्सी इन्टरनेशनल नेपालले भ्रष्टाचार अवधारणा सूचकाङ्क (सीपीआई) २०२३ सार्वजनिक गरेको छ । १८० देश सम्मिलित सूचकाङ्कमा डेनमार्क ९० अङ्क प्राप्त गरी सबैभन्दा कम र सोमालिया ११ अङ्क प्राप्त गरी सबैभन्दा बढी भ्रष्टाचार हुने मुलुकमा सूचीकृत भएका छन् । डेनमार्कपछि फिनल्याण्ड ८७ अङ्क, न्यूजिल्याण्ड ८५ अङ्क, नर्वे ८४ अङ्क, सिङ्गापुर ८३ अङ्क, स्वीडेन र स्वीजरल्याण्डले ८२ अङ्क प्राप्त गरी क्रमशः कम भ्रष्टाचार हुने मुलुकमा देखिएका छन् । सीपीआई सूचकाङ्कमा

१०० अङ्कले सबैभन्दा बढी र ० अङ्कले अति भ्रष्ट मुलुकको गणना गर्ने गरेको देखिन्छ ।

सीपीआई २०२३ मा दक्षिण सुडान, सिरिया र भेनेज्वेलाले १३ अङ्क प्राप्त गरी दोस्रो, यमन १६ अङ्क प्राप्त गरी तेस्रो, इक्वेटेरियल गुइनिया, हाइटी, उत्तर कोरिया र नाइजेरियाले १७ अङ्क प्राप्त गरी चौथो, लिबिया र तुर्कमेनिस्तानले १८ अङ्क प्राप्त गरी पाँचौं, अफगानिस्तान, बुरुण्डी, चाड, कोमोरोस, डेमोक्रेटिक रिपब्लिक अफ कङ्गो, म्यानमार र सुडानले २० अङ्क प्राप्त गरी छैठौं भ्रष्ट मुलुकको रुपमा नाम लेखिएका छन् ।

नेपाललगायत बोस्निया हर्जगोभिना, डोमिलिकन रिपब्लिक, इजिप्ट पानामा, सिरिया लिओन र थाइल्याण्डले १०० मा ३५ अङ्क प्राप्त गरी १०८ औं स्थानको भ्रष्ट मुलुकको रुपमा नामाङ्कित भएका छन् । सीपीआई २०२२ मा नेपालको अङ्क ३४ (११० औं स्थान) रहेको थियो । सीपीआईमा यस वर्षको औसत अङ्क ४३ रहेको छ । एसिया प्रशान्त क्षेत्रको औसत स्कोर ४५ रहेको छ ।

विश्वका दुई तिहाई मुलुकले ५० भन्दा कम अङ्क पाएका छन् । यसले ती देशमा भ्रष्टाचार गम्भीर समस्याको रुपमा रहेको उल्लेख गरिएको छ । गतवर्षको तुलनामा नेपालको अङ्कमा यस वर्ष केही सुधार भए तापनि भ्रष्टाचार व्याप्त मुलुकहरुको श्रेणीमा नै यस वर्ष पनि कायमै रहेको छ ।

सीपीआई २०२३ मा दक्षिण एशियाली राष्ट्रहरूमध्ये भुटानले भारतले ३९ (९३ औं), नेपालले ३५ अङ्क (१०८ औं), श्रीलङ्का ३४ (११५ औं), पाकिस्तान २९ (१३३ औं), बङ्लादेश २४ (१४९ औं) र अफगानिस्तानले २० अङ्क (१६२ औं) प्राप्त गरेका छन् । छिमेकी मुलुक चीनले ४२ अङ्क (७६ औं) प्राप्त गरेको छ ।

विगत १ दशकमा सार्वजनिक क्षेत्रको भ्रष्टाचार नियन्त्रण गर्ने कार्यमा प्रगति हुन नसकेको, सरकारहरु भ्रष्टाचार नियन्त्रण गर्ने कार्यमा असफल रहेको, कमजोर न्याय प्रणालीले भ्रष्टाचारलाई मलजल पुऱ्याएको र निरडकुश हुन वा लोकतान्त्रिक नेताहरुले न्यायलाई अवमूल्यन गरेकाले भ्रष्टाचारमा दण्डहिन्ता बढेको सीपीआई २०२३ को विश्वव्यापी सन्देशमा उल्लेख गरिएको छ ।

सीपीआईमा नेपाल: २०१९ देखि २०२३ सम्म

वर्ष (सन्)	२०२३	२०२२	२०२१	२०२०	२०१९
स्कोर/कुल अङ्क	३५/१००	३४/१००	३३/१००	३३/१००	३४/१००
स्थान/कुल देश	१०८/१८०	११०/१८०	११७/१८०	११७/१८०	११३/१८०

भ्रष्टाचार अवधारणा सूचकाङ्क (सीपीआई) सन् २०२३ मा नेपालको स्कोरका लागि समाविष्ट ६ वटा संस्थाले छुट्टाछुट्टै क्षेत्रको सर्वेक्षण गरेको छ । बर्टेसम्यान फाउन्डेसनले पदको दुरुपयोगमा सार्वजनिक पदाधिकारीमाथि कतिको कारवाही हुन्छ र सरकारको भ्रष्टाचार नियन्त्रणको प्रयास कतिको सफल छ भन्ने सर्वेक्षण गरेको छ । ग्लोबल इनसाइटले व्यापार, व्यवसाय, ठेक्कापट्टा आयात निर्यातमा घुस र भ्रष्टाचारबारे सर्वेक्षण गरेको छ । भेराइटिज अफ डेमोक्रेसी प्रोजेक्ट (भीडीईएम) ले राजनीतिक भ्रष्टाचारअन्तर्गत संसद, कार्यपालिका र न्यायपालिका सम्बन्धी भ्रष्टाचारको व्यापकता जस्ता विषयमा सर्वेक्षण गरेको छ ।

छ । विश्व बैंकले सरकारद्वारा सार्वजनिक पदाधिकारीहरूको काम कारवाहीको निगरानी, नागरिक समाजलाई राज्यको सूचनामा पहुँच र सीमित व्यक्तिहरूको राज्य सञ्चालनमा पकडबारे सर्वेक्षण गरेको छ । वर्ल्ड इकोनोमिक फोरमले आयात निर्यात, सार्वजनिक सेवा, कर भुक्तानी, ठेक्कापट्टा र न्यायिक निर्णयमा भ्रष्टाचारबारे सर्वेक्षण गरेको छ । वर्ल्ड जस्टिस प्रोजेक्टले सरकार, न्यायालय, संसद् र सुरक्षा निकायका प्रतिनिधिहरूद्वारा निजी स्वार्थका लागि सार्वजनिक पदको दुरुपयोग विषयमा सर्वेक्षण गरेको छ ।

सीपीआई २०१९ देखि २०२३ सम्म नेपालको स्कोरका लागि प्रयोग भएका तथ्याङ्क र सम्बद्ध संस्थाले प्रदान गरेको अङ्क तालिका

सन्/सम्बद्ध संस्था	२०२३	२०२२	२०२१	२०२०	२०१९
बर्टेसम्यान फाउन्डेसन	३३	३३	३३	२९	२९
ग्लोबल इनसाइट	३५	३५	३५	३५	३५
भेराइटिज अफ डेमोक्रेसी प्रोजेक्ट	३५	३०	३०	२९	२९
विश्व बैंक	३५	३५	३५	३५	३५
वर्ल्ड इकोनोमिक फोरम	३८	३८	३४	४०	४०
वर्ल्ड जस्टिस प्रोजेक्ट	३१	३०	३२	३२	३५
सीपीआई स्कोर	३५	३४	३३	३३	३४

यसै परिप्रेक्ष्यमा सीपीआई २०२३ सूचकाङ्कमा रहेको नेपालको विषयस्थितिलाई मध्यनजर गर्दै भ्रष्टाचार विरुद्धको जनचाहना सम्बोधन गर्न सरकार यथाशीघ्र अति गम्भीर हुन जरुरी छ । यसका लागि संसदमा विचाराधीन रहेका भ्रष्टाचार विरोधी ऐन, कानूनलाई फितलो बनाउने प्रयास रोक्न, राजनीतिक व्यक्तिउपर भ्रष्टाचारका मुद्दामा निष्पक्ष अनुसन्धान तथा कारवाही गर्न, सार्वजनिक पदाधिकारीहरूको सम्पतिको जाँच गरिने सरकारको प्रतिबद्धता कार्यान्वयन गर्न र राजनीतिक पदाधिकारीहरूद्वारा मन्त्रिपरिषद्को नीतिगत निर्णयका नाममा भ्रष्टाचारको अनुसन्धानबाट उन्मुक्ति पाउने व्यवस्थाको अन्त्य गर्नका लागि ट्रान्सपरेन्सी इन्टरनेशनल नेपालले माग गरेको छ ।

अल्टरनेटिभ फाउन्डेसनको दृष्टिमा नेपालको भ्रष्टाचारस्थिति

अल्टरनेटिभ फाउन्डेसनले करप्सन रिफ्लेक्सन नेपाल २०२३ सार्वजनिकीकरण गरेर नेपालको भ्रष्टाचारस्थिति अध्ययन प्रतिवेदनमा उल्लेख गरेको छ । अध्ययन प्रतिवेदन अनुसार नेपालमा भ्रष्टाचार एउटा ठूलो समस्याका रूपमा रहेको छ । दिनप्रतिदिन भ्रष्टाचार बढ्दै गर्दा आर्थिक, सामाजिक र राजनीतिक विकासमा अत्यन्त नकारात्मक प्रभाव परिरहेको देखिन्छ । भ्रष्टाचार नियन्त्रण गर्न विभिन्न प्रयास भए तापनि आमनागरिकले महसुस गर्नेस्तरमा अझै परिणाम आउन सकेको छैन । तसर्थ,

भ्रष्टाचार सम्बन्धी यथार्थ उजागर गरी राजनीतिक दल र सरकारलाई भ्रष्टाचार नियन्त्रणका लागि झक्झक्याउन एवम् नागरिकलाई जागरूक बनाउने उद्देश्यले फाउन्डेसनले संघ र सातवटै प्रदेशबाट तथ्य-तथ्याङ्क र नागरिक धारणा सर्वेक्षण गरी सरोकारवालाहरूसँग छलफलपश्चात् प्रतिवेदन तयार गरेको उल्लेख छ । प्रतिवेदनको नतिजाले तीनै तहका सरकार र नागरिकलाई भ्रष्टाचार विरुद्ध गम्भीर बनाउने अपेक्षा गरिएको छ । नमूना छनौट, प्रश्नावली, उत्तरदाताको उत्तर स्थलगत सर्वेक्षण र छलफलअन्तर्क्रिया विधिद्वारा तयार भएको अध्ययन प्रतिवेदनमा **राजनीति र भ्रष्टाचार** र **सरकार र भ्रष्टाचार** गरी दुई खण्डमा विभक्त छ ।

राजनीति र भ्रष्टाचार

सर्वेक्षणमा समावेश भएकामध्ये बहुसंख्यक उत्तरदाताले राजनीतिक दलहरूले आफ्नो निर्वाचन घोषणापत्र कार्यान्वयन नगरेको बताएका छन् । सातै प्रदेशका उत्तरदाता राजनीतिक दल र नेताको कार्यशैली र व्यवहारबाट सन्तुष्ट नभएको, राजनीतिक दल र नेताको भ्रष्टाचारमा प्रत्यक्ष संलग्नता रहेको, राजनीतिक दल र नेताहरूले भ्रष्टाचार र समाजमा हुने अपराधको संरक्षण गर्ने गरेको बताएका छन् । प्रायः सबै उत्तरदाताले सुशासनका लागि राजनीतिक दल र नेताहरूको कार्यशैली र व्यवहार परिवर्तन अपरिहार्य रहेको मत व्यक्त गरेको पाइन्छ ।

७१.२ प्रतिशत उत्तरदाताले राजनीतिक दलहरूले चुनावी घोषणापत्र लागू गर्दैनन् भन्ने मत राखेका छन् । राजनीतिक दलको काम गर्ने तरिकासँग ७९.२ प्रतिशत उत्तरदाता सन्तुष्ट नरहेको देखिन्छ । राजनीतिक नेताहरूको व्यवहार र कार्यशैलीलाई ७१ प्रतिशत उत्तरदाताले राम्रो मानेका छैनन् । ७१.७ प्रतिशत उत्तरदाताले राजनीतिक नेताहरूले भ्रष्टाचारमा मुछिएको बताए । ६३.७ प्रतिशत उत्तरदातालाई राजनीतिक पार्टीहरू समेत भ्रष्टाचारमा मुछिएको मत राखेका छन् । ७०.८ प्रतिशत उत्तरदाताले राजनीतिक दल र नेताले समाजमा अपराधको संरक्षण गर्ने गरेको बताएका छन् । ८९.१ प्रतिशत उत्तरदाताले राजनीतिक दलहरूमा खपान्तरण अपरिहार्य रहेको धारणा व्यक्त गरेका छन् ।

सरकार र भ्रष्टाचार

बहुसंख्यक उत्तरदाताले सरकारी कार्यालयमा व्यापक भ्रष्टाचार हुने गरेको धारणा व्यक्त गरेका छन् । उत्तरदातामध्ये सबैभन्दा धेरै ७०.५ प्रतिशतले सरकारी कार्यालयका कर्मचारीले भ्रष्टाचार गर्ने गरेको बताए । ६९.६ प्रतिशतले मन्त्रालयहरूमा भ्रष्टाचार हुने गरेको धारणा राखे । ६७.३ प्रतिशत उत्तरदाताले मुख्यमन्त्री कार्यालयमा भ्रष्टाचार हुने गरेको मत व्यक्त गरे । ६१.७ प्रतिशतले सांसदहरूसमेत भ्रष्टाचारमा संलग्न हुने गरेको बताए । त्यस्तै ६०.८ प्रतिशतले प्रधानमन्त्री कार्यालयमा भ्रष्टाचार हुने गरेको धारणा राखेका छन् । ४०.५ प्रतिशतले स्थानीय सरकारमा र ३७.७ प्रतिशतले सरकारी वकील कार्यालयमा भ्रष्टाचार हुने गरेको बताए । ३५.५ प्रतिशतले राष्ट्रपति कार्यालयमा, २९.८ प्रतिशतले प्रहरी प्रशासनमा र २४.३ प्रतिशतले न्यायालयमा भ्रष्टाचार भइरहेको मत राखेका छन् । उत्तरदातामध्ये सबैभन्दा कम १५ प्रतिशतले मात्र बैंक कर्मचारीको भ्रष्टाचारमा संलग्नता रहेको बताए ।

मुख्य निष्कर्ष

भ्रष्टाचार विरोधी कानून र भ्रष्टाचार नियन्त्रणका लागि बनाइएका संरचनामार्फत् भ्रष्टाचारसँग लड्न विभिन्न प्रयासहरू भएता पनि सार्थक परिणाम अझै देखिएका छैनन् । भ्रष्टाचार र दण्डहीनता देशमा व्याप्त र व्यापक छ । फलस्वरूप, देशको समग्र आर्थिक-सामाजिक विकासमा दिनप्रतिदिन नकारात्मक असर परिरहेको छ । नागरिक विशेष गरी युवा, देशमा व्याप्त भ्रष्टाचार र सरकारी संस्थाबाट हुने सेवा प्रवाहको शैलीप्रति धेरै असन्तुष्ट देखिए । भ्रष्टाचारले युवामा चरम निराशा पैदा हुँदा बेन ड्रेन अत्यधिक भइरहेको पाइयो ।

अध्ययनको नतिजा अनुसार भ्रष्टाचारको प्रमुख स्रोत अदूरदर्शिता, अव्यवस्थित र कमजोर राजनीतिक दल, नेता र कर्मचारीतन्त्र भएको देखिन्छ । परम्परागत राजनीतिक कार्यशैली, नातावाद र परिवारवाद, लोभ र छिट्टै धनी बन्ने आकांक्षा, नीतिगत

कमजोरी, कर्मचारीतन्त्रको ढिलासुस्ती, अख्तियारवालाको गैरजिम्मेवारीपन, ढिलो न्याय, अनुचित राजनीतिक नियुक्ति, कमजोर विधिको शासन, सांस्कृतिक प्रभाव र नागरिक जागरूकताको कमी आदि भ्रष्टाचारका स्रोत रहेको औल्याइएको छ ।

भ्रष्टाचारले देश आक्रान्त भइरहेको वर्तमान परिप्रेक्ष्यमा राजनीतिक पार्टीहरूको अग्रगामी रूपान्तरण, लोकतान्त्रिक गणतन्त्रको थप सबलीकरण र सूचना-प्रविधिको अनिवार्य प्रयोगमार्फत् सुशासन मजबुद गर्न सके देश विकास तथा राजनीति र राज्यप्रति नागरिक विश्वासमा बढोत्तरी हुने देखिन्छ ।

नागरिक भनेको राष्ट्रका सबै शक्ति र साधनको सार्वभौम प्रयोगकर्ता हुन् । अधिकार प्राप्त अधिकारीको कामप्रतिको समर्पण र त्यागलाई सीमाङ्कन गर्ने, स्वेच्छाचारिताको अन्त्य गर्दै कार्यप्रभावकारिता बढाउने, इमान्दारिताको प्रवर्द्धन गर्ने, कुशल प्रशासन उच्च अनुशासनमा रहँदै असल शासनको अनुभूति दिने सशक्त माध्यम जवाफदेहिता हो । यसको अभ्यास, प्रयोग, उपयोग र परिचालन सबै क्षेत्र र तरिकाबाट हुनु जरूरी देखिन्छ ।

सूचनाको हकबाट बन्चित, भ्रष्टाचारीलाई समाजले सहजै स्वीकार गर्ने संस्कृति, पारदर्शिताको अभाव, नैतिकतामा हास, राजनीतिक नेतृत्व र उच्च पदस्थ पदाधिकारीमा त्यागको भावना नहुनु, कर्मचारीले जिम्मेवारी वा पदीय दायित्व बोध नगर्नु, कर्मचारीले आफूलाई नागरिकको सेवक होइन मालिक सम्झनु, अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगलाई साधनसम्पन्न नबनाइनु र आयोगका पदाधिकारी राजनीतिक भागबण्डामा नियुक्त गरिनु, भ्रष्टाचारको आवाज उठाउने अभियन्ताको कमी हुनु, राष्ट्रिय र अन्तर्राष्ट्रिय संघसंस्थाको कारोबारको हिसाब-किताब (खातापाता) गोप्य रहनु र कर्मचारीतन्त्र र संवैधानिक निकायका पदाधिकारी आफैंबाट हुने निर्णय नगरी मन्त्रिपरिषदमा पेस गरिनु, ट्रेड युनियनकर्मीले संस्थाको हितका विषयमाभन्दा व्यक्तिगत स्वार्थपूर्तिका लागि मात्र क्रियाशील हुनु, भ्रष्टाचार नियन्त्रणका लागि स्थापित सरकारका संयन्त्रको भूमिका प्रभावकारी नदेखिनु, उच्च स्वविवेकीय अधिकार, भाषणमा मात्र शून्य सहनशीलता सीमित हुनुलगायत भ्रष्टाचारका कारण हुन सक्छन् । हिजोआज समाचार माध्यमहरूमा आउने गरेका निजी तथा गैरसरकारी क्षेत्रका अनियमितता र भ्रष्टाचार रोक्न आवश्यक देखिएको छ । निजी तथा गैरसरकारी क्षेत्रमा हुने आर्थिक अनियमितता र भ्रष्टाचारको असर व्यापक रूपमा पर्दछ । यसको प्रभाव समग्र क्षेत्रमा पर्ने भएकोले यसले देशको अर्थतन्त्र नै कमजोर तुल्याउछ । अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगलाई थप सुविधासम्पन्न र शक्तिशाली बनाई निजी तथा गैरसरकारी क्षेत्रमा हुने अनियमितता र भ्रष्टाचार नियन्त्रणका लागि छानबिन गर्न

पाउने अधिकारसमेत प्रदान गर्नुपर्ने आमनागरिकको चाहना र माग रहेको छ ।

आर्थिक सदाचारको श्रीवृद्धि गर्न तथा अनियमितता र भ्रष्टाचार नियन्त्रण गर्ने प्रण सर्वप्रथम हाम्रो आफ्नै घरपरिवार र समाजबाट भ्रष्टाचार गर्दिन र भ्रष्टाचार गर्न दिन्न भन्ने प्रतिज्ञा/संकल्प गर्नुपर्छ । भ्रष्टाचार नियन्त्रणका लागि भ्रष्ट र भ्रष्टाचारको चुरो पत्तो लगाई जेरेदेखि उन्मूलन गर्नुपर्छ घूस लिने र घूस खुवाउने दुवै राज्यका महान् शत्रु भएकोले दुवैलाई सर्वस्व हरणसहित आजीवन कारावास पुऱ्याउनु पर्छ । श्रीमद्भागवत महापुराणमा महर्षि वेदव्यास भन्नुहुन्छ - जति धनसम्पत्तिले आफ्नो हैसियत अनुसारको व्यवहार चलाउन सकिन्छ त्योभन्दा बढी अकूत धनसम्पत्ति जम्मा गर्नेहरु चोर, कालाबजारी वा तस्कर हुन् । समाजमा कृत्रिम अभाव सिर्जना गरी अनुचित लाभ लिने त्यस्ता अपराधीलाई कडा दण्ड दिई सार्वजनिक बहिष्कार गरिनु पर्दछ ।

असल र सभ्य समाज निर्माणका लागि सदाचार शिक्षा र संस्कार पाठ्यक्रममा समावेश गरी शिक्षण-सिकाइ गर्नुपर्छ । सार्वजनिक प्रशासनलाई विद्युतीय शासन प्रणालीमा आवद्ध गरी आर्थिक कारोबारमा नगदविहीन, सेवामा व्यक्ति सम्पर्कविहीन र कागजविहीन तुल्याउनु आजको माग हो । यसबाट सदाचार र सुशासन प्रवर्द्धन गर्न सहयोगी भूमिका निर्वाह हुन्छ । विदेशी व्यक्ति वा संस्थाले व्यावसायिक उद्देश्यले आर्थिक क्रियाकलापको लगत, खबर वा तथ्याङ्क सङ्कलन गर्न चाहेमा तथ्याङ्क ऐन, २०१५ मा भएको व्यवस्था अनुसार केन्द्रीय तथ्याङ्क कार्यालयमार्फत् अनुमति लिने अनिवार्य व्यवस्था गरी संकलित तथ्याङ्क प्रकाशन, प्रयोग, प्रसारण र सार्वजनिकीकरण गर्नुपूर्व कार्यालयबाट प्रमाणित गर्नुपर्ने व्यवस्थामा कडाई गर्नुपर्छ । दाताहरुको नियत, नियति, दबाव र प्रभावमा कर्मचारीतन्त्रभन्दा राजनीतिक तहका नेतृत्वलाई सम्पर्क बढाउने प्रवृत्तिमा निरुत्साहित गरिनुपर्छ । भ्रष्टाचार विरुद्धको संयुक्त राष्ट्र संघको महासन्धि पूर्णरूपमा कार्यान्वयन गर्नुपर्छ ।

सार्वजनिक प्रशासनलाई स्वच्छ, सक्षम, निष्पक्ष, पारदर्शी, भ्रष्टाचारमुक्त, जनउत्तरदायी र सहभागितामूलक बनाउँदै राज्यबाट प्राप्त हुने सेवा सुविधामा जनताको समान र सहज पहुँच सुनिश्चित गरी सुशासनको प्रत्याभूति गर्ने संविधान प्रदत्त नीति कार्यान्वयनमा ल्याउने, संविधानमा व्यवस्था भएका राज्यका नीतिभिन्न पर्ने वैदेशिक सहायता लिँदा राष्ट्रिय प्राथमिकतालाई आधार बनाउँदै यसलाई पारदर्शी बनाउने र वैदेशिक सहायताबाट प्राप्त रकम राष्ट्रिय बजेटमा समाहित गर्ने परिपाटी बसाल्नुपर्छ । राजनीतिक दलले लिने चन्दा वा सहयोगमा पारदर्शी हुनुपर्ने, इमान्दारी अनुगमन प्रणाली विकास गरी इमान्दारलाई पुरस्कृत गर्ने र उनीहरुको क्रियाकलाप उदाहरणीय कामका रूपमा प्रचार-प्रसार गर्ने व्यवस्था हुनुपर्छ । लोकतन्त्रका लागि राजनीतिक भ्रष्टाचार

भयानक सङ्क्रमणकारी रोग भएकोले निदानका लागि निर्वाचन प्रणाली पारदर्शी हुनेतर्फ ध्यान दिनुपर्ने देखिन्छ ।

राजनीतिक दललाई आवश्यकता, औचित्य र दलको गतिविधि एवं आयतन हेरेर राज्यले सीमित आर्थिक अनुदान दिने र सोको पारदर्शिताको निगरानी गर्ने व्यवस्था मिलाउँदा भ्रष्टाचारमा न्यूनीकरण आउन सक्छ । निर्वाचनमा उम्मेदवारले उम्मेदवारी दर्ता गर्दा कै बखत र कर्मचारी सेवा प्रवेश गर्दाको अवस्थामा सम्पत्ति विवरण पेस गर्न लगाउने, राजनीतिक व्यक्तिको पदावधि पूरा भएपश्चात् र कर्मचारी सेवानिवृत्त भएपछि सम्पत्ति परीक्षणको व्यवस्था गर्नुपर्छ । राजस्व/देवस्व खानु हुँदैन, पितृऋण, मातृऋण आचार्य/गुरुऋण नतिरी मर्नु हुँदैन भन्ने पूर्वीय/पौरस्त्य नीति, मूल्यमान्यता, सिद्धान्त र आदर्श स्थापित बनाइरहनु पर्छ ।

पूर्वीय/पौरस्त्य दर्शनका प्रथम अर्थशास्त्री आचार्य चाणक्यले योग्यता र क्षमताका आधारमा उच्च पदस्थ कर्मचारी नियुक्ति गर्नुपर्छ भन्ने बताएका छन् । किनभने मानिसको चित्तवृत्ति घोडा जस्तै शान्त देखिए तापनि कुनै पनि बेला अस्थिर हुन सक्छ । पानीमा बस्ने माछाले पानी खाँदैन भन्नु र ओहोदामा बस्नेले आर्थिक अनियमितता गर्दैन भन्नु सरासर झुटो हो । त्यसैले समय-समयमा कर्मचारीहरुको चालचलन बुझिरहनु पर्छ भनेबाट पनि कर्मचारीमा सदाचारको त्यतिखेर देखिने कमी हो कि भन्नेतर्फ विचार गर्नुपर्ने देखिन्छ । यसका लागि राष्ट्रिय सदाचार नीति शीघ्र स्वीकृत गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनुपर्छ ।

अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगको उद्घोष **भ्रष्टाचार विरुद्धको सहकार्य : सुशासनका लागि अपरिहार्य** र आयोगको **सुधारौं सोच, संस्कार र व्यवहार : नियन्त्रण हुन्छ भ्रष्टाचार** कथन सफलभूत बनाउने महान् कार्यमा आमनागरिकको साथ, सहयोग, सद्भाव र सद्बिश्वासको आवश्यकता पर्दछ । ट्रान्सपरेन्सी इन्टरनेशनल नेपाल र अल्टरनेटिभ फाउन्डेसन नेपालले दिएको सुझाव र औल्याइएका विषयहरु गम्भीर रूपमा लिई भ्रष्टाचार नियन्त्रण र आर्थिक सदाचार प्रवर्द्धन गरी सुशासन र दिगो स्थायित्व कायम गर्न सबै नेपाली एकजुट भएर आजैदेखि क्रियाशील हुनुपर्छ । धनसम्पत्ति आउछ जान्छ यो अविरल चलिरहने प्रक्रिया नै हो । दूरदर्शी महाकवि लक्ष्मीप्रसाद देवकोटाले त्यतिखेर नै आफ्नो चर्चित खण्डकाव्य मुनामदनमा महानवाणी गर्नुभएको होला-**हातका मैला सुनका थैला के गर्नु धनले साग र सिस्नु खाएको बेस आनन्दी मनले** । आज तपाईं हामीसँग भएको धनसम्पत्ति हिजो कसैको थियो र भोलि तपाईं हाथै सन्तानको नियन्त्रण रहला भन्न सकिन्न । नीतिहरुमा राजनीति सबैभन्दा ऊँचो स्थानमा रहने भएकोले महाथिर मोहम्मदले भन्नुभए जस्तै **राजनीतिज्ञको उद्देश्य मुलुकलाई माथि उठाउने हो भने राजनीतिमा कम र अर्थतन्त्रमा बढी महत्त्व दिनुपर्छ** ।