महालेखापरीक्षकको
उनन्साठीऔं वार्षिक प्रतिवेदन
२०७९



कार्यमूलक तथा विशेष लेखापरीक्षण प्रतिवेदन

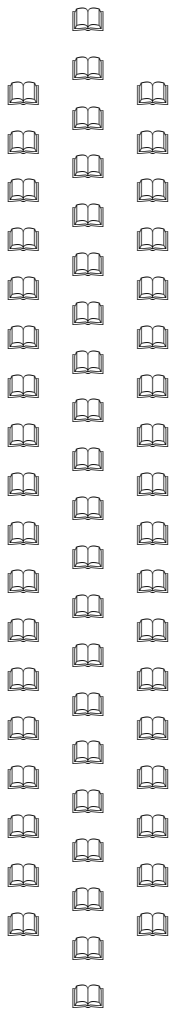
महालेखापरीक्षकको कार्यालय

काठमाडौं, नेपाल

महालेखापरीक्षकको

उनन्साठीऔं वार्षिक प्रतिवेदन

२०७९



कार्यमूलक तथा विशेष लेखापरीक्षण प्रतिवेदन

महालेखापरीक्षकको कार्यालय

काठमाडौं, नेपाल

प्राक्कथन



सार्वजनिक स्रोतको नियमसंगत प्राप्ति र उपयोगले मात्र नतिजा नदिने हुँदा तिनको प्राप्तिदेखि प्रयोगसम्मका क्रियाकलापहरू बुद्धिमत्ता पूर्वक सञ्चालन गरी न्यून लागतमा तोकिएको समयमा गुणस्तरीय वस्तु वा सेवा प्राप्त गरेको तथा प्राप्त स्रोत साधनको उपयोगबाट अधिकतम उपलब्धि हाँसिल गर्दै अपेक्षा गरिएको नतिजा प्राप्त गरी सर्वसाधारणको जीवनमा सकारात्मक प्रभाव पारेको हुनुपर्दछ । महालेखापरीक्षकको कार्यालयले सूचना प्रविधि, कार्यमूलक, परिपालना र वातावरणीय विषयको लेखापरीक्षण गर्दा उपर्युक्त तथ्यहरू दृष्टि गरी तीनै तहका सरकार र मातहतका निकायहरूबाट सार्वजनिक स्रोत व्यवस्थापनमा मितव्ययिता, कार्यदक्षता र प्रभावकारिताको सिद्धान्तको पालना सम्बन्धमा परीक्षण, मूल्याङ्कन र विश्लेषण गर्ने गरिएको छ ।

यस पुस्तिकामा ६ विषयको कार्यमूलक, १ विषयको वातावरणीय, १ विषयको परिपालना तथा ३ विषयको सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको अन्तिम प्रतिवेदनहरू समावेस गरिएको छ । प्रतिवेदनहरूले योजना तर्जुमा र कार्यान्वयन, अनुगमन निकायहरुको सञ्चालन तथा व्यवस्थापन, सेवाप्रवाह, वातावरण संरक्षण, सूचना प्रणाली तथा तथ्याङ्क सुरक्षा सम्बन्धमा देखिएका समस्याहरू प्रतिनिधिमूलक रूपमा उजागर गरी समाधानका लागि व्यवहारिक सुझावसमेत प्रस्तुत गरिएको छ । कार्यमूलक, वातावरणीय, परिपालना र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा प्रस्तुत सुझाव कार्यान्वयनबाट निकायहरूको कार्यसम्पादनमा प्रभावकारिता अभिवृद्धि हुनुका साथै सम्बन्धित क्षेत्रमा सकारात्मक प्रभाव पर्नेमा विश्वास लिएको छु ।

कार्यमूलक, वातावरणीय, परिपालना र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण गर्न प्राविधिक ज्ञान, विश्लेषणात्मक क्षमता, पर्याप्त समय तथा स्रोत साधनको आवश्यकता पर्दछ । यसका साथै लेखापरीक्षणमा तथ्याङ्कको विश्लेषण, प्रश्नावली, सर्वेक्षण, स्थलगत निरीक्षण, सरोकारवालासँग सामूहिक छलफल, अन्तर्वार्ता जस्ता विधिको प्रयोग गरिएको छ । साथै केही विषयमा नागरिक समाजका संस्थाहरुलाई समेत संलग्न गराइएको थियो। लेखापरीक्षण कार्यान्वयनमा सहयोग गर्नुहुने सम्बन्धित निकायका पदाधिकारीहरू, नागरिक संस्थाका प्रतिनिधिहरू, लेखापरीक्षण कार्यमा संलग्न हुने कार्यालयका कर्मचारी, परामर्शदाता तथा सम्बद्ध सबैमा धन्यवाद व्यक्त गर्दछु ।

(टंकमणि शर्मा दंगाल)
महालेखापरीक्षक

विषय-सूची

क्र.स.	विषय	निकाय/मन्त्रालय	पेज नं.
	महालेखापरीक्षकको उनन्साठीऔं वार्षिक प्रतिवेदनसँग सम्बन्धित		I-VIII
	कार्यमूलक लेखापरीक्षण		
१.	ज्येष्ठ नागरिको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षा	महिला, बालबालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालय	१-३१
२.	बीमा समितिको नियमन	अर्थ मन्त्रालय	३२-९३
३.	नेपाल नागरिक उड्डयन नियमन	संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय	९४-२५६
४.	युवा स्वरोजगार कार्यक्रम कार्यान्वयन	युवा तथा खेलकुद मन्त्रालय	२५७-२७४
५.	उपत्यका विकास प्राधिकरणको भौतिक विकास योजना तर्जुमा र कार्यान्वयन	शहरी विकास मन्त्रालय	२७५-२९१
६.	विशेष आर्थिक क्षेत्र सञ्चालन एवं व्यवस्थापन	उद्योग, बाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय	२९२-३१४
	परिपालना लेखापरीक्षण		
७.	सार्वजनिक खरिद कानूनको पालना	प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय	३१५-३३२
	वातावरणीय लेखापरीक्षण		
८.	जलवायु परिवर्तन	वन तथा वातावरण मन्त्रालय	३३३-३७९
	सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण		
९.	एकल कोष खाता प्रणाली	अर्थ मन्त्रालय	३८०-४१२
१०.	स्वचालित भन्सार जाँचपास	अर्थ मन्त्रालय	४१३-४४३
११.	विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणाली	प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय	४४४-४८०

महालेखापरीक्षकको उनन्साठीऔं वार्षिक प्रतिवेदनसँग सम्बन्धित कार्यमूलक तथा विशेष लेखापरीक्षण

१. **कानूनी आधार** - नेपालको संबिधान २०७२ को धारा २४१ बमोजिम महालेखापरीक्षकले संघ प्रदेश र स्थानीय तह तथा कानूनद्वारा तोकिएका अन्य संस्थाको निर्धारित निकायको नियमितता मितव्ययीता कार्यदक्षता प्रभावकारिता र औचित्यसमेत बिचार गरी लेखापरीक्षण गर्ने र धारा २९४ बमोजिम बार्षिक प्रतिबेदन राष्ट्रपतिसमक्ष पेश गर्नुपर्ने ब्यबस्था छ । नेपालको संबिधान, २०१९ को तेस्रो संशोधन २०३७ पश्चात महालेखापरीक्षकको कार्यालयले कार्यमूलक तथा बिशेष लेखापरीक्षण हुँदै आएको छ । कार्यमूलक लेखापरीक्षणको विधि तथा पद्धति अपनाई २०६८ देखि सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण र २०६९ देखि वातावरणीय लेखापरीक्षण शुरु गरी निरन्तरता दिइएको छ ।

लेखापरीक्षण ऐन, २०७५ को दफा ५ मा समेत महालेखापरीक्षकले कार्यमूलक, वातावरण र सूचना प्रविधि विषयको लेखापरीक्षण गर्ने व्यवस्था उल्लेख छ । सोही ऐनमा महालेखापरीक्षकले लेखापरीक्षण गर्ने तरिका, क्षेत्र, परीक्षण गर्ने कुराहरू उल्लेख गरेको छ । उक्त व्यवस्था बमोजिम यो वर्ष ६ विषयको कार्यमूलक, १ विषयको वातावरणीय, १ विषयको परिपालना, ३ विषयको सूचना प्रविधिको लेखापरीक्षण प्रतिवेदन तयार गरी सम्बन्धित निकायमा पठाइएको छ । लेखापरीक्षणबाट देखिएका प्रमुख व्यहोरालाई महालेखापरीक्षकको वार्षिक प्रतिवदेनमा समावेश गरिएको छ । कार्यमूलक, वातावरणीय, परिपालना, सूचना प्रविधि र विशेष लेखापरीक्षणका पूर्ण प्रतिवेदनहरूलाई समेटी यो सँगालो तयार गरिएको छ ।

२. **लेखापरीक्षणको उद्देश्य** - कार्यालयबाट सञ्चालन गरिने कार्यमूलक तथा बिशेष लेखापरीक्षण, वातावरणीय, परिपालना लेखापरीक्षण र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको उदेश्य देहायबमोजिम रहेको छः

कार्यमूलक तथा बिशेष	वातावरणीय	सूचना प्रबिधि	परिपालना
सार्वजनिक निकायहरु र सो बाट सञ्चालन गरिने योजना, कार्यक्रम र क्रियाकलापहरुमा मितव्ययिता, कार्यदक्षता र प्रभावकारिता सम्बन्धमा स्वतन्त्र र बस्तुनिष्ट परीक्षण गरी सुशासन, जवाफदेहिता र पारदर्शिता प्रवर्द्धनमा योगदान पुऱ्याउनु कार्यमूलक लेखापरीक्षणको उद्देश्य रहको छ ।	सार्वजनिक निकायहरुले कार्यक्रम, क्रियाकलाप, योजनाहरु सञ्चालन गर्दा हुने वातावरणीय जोखिमहरुको पहिचान एवं यथोचित व्यबस्थापनका उपायको अवलम्बन सम्बन्धमा परीक्षण मूल्याङ्कन गरी दिगो विकासलाई योगदान गर्नु वातावरणीय लेखापरीक्षको उद्देश्य रहेको छ ।	सार्वजनिक निकायको सूचना प्रविधिसम्बन्धी पूर्वाधार, सूचना प्रविधि नीति, सूचना प्रविधि प्रणाली र यसको सुरक्षा जोखिम, सफ्टवेयरको पर्याप्तता, नियन्त्रण व्यवस्था, सूचना तथा तथ्याङ्क व्यबस्थापन प्रक्रियामा प्रचलित कानूनको पालनाको परीक्षण एवं मूल्याङ्कन गर्नु सूचना प्रविधि लेखापरीक्षको उद्देश्य रहेको छ ।	सार्वजनिक निकायले विद्यमान ऐन, नियम, नीति, कार्यविधि, निर्देशन, परिपत्र आदि व्यवस्थाको अनुशरणको विश्लेषण तथा मूल्याङ्कन गरी कानूनको परिपालनामा देखिएका समस्याहरु पहिचान गरी समाधानका लागि सुझाव सहित प्रतिवेदन गर्नु परिपालना लेखापरीक्षणको उद्देश्य रहेको छ ।

३. **लेखापरीक्षणको क्षेत्र** - लेखापरीक्षण ऐन, २०७५ को दफा ५ ले महालेखापरीक्षकले, नियमितता, मितव्ययिता, कार्यदक्षता, प्रभावकारिता र औचित्य समेत बिचार गरी परीक्षण गर्ने व्यवस्था गरेको छ । लेखापरीक्षणको लागि मुलतः ३ देखि ५ वर्षको सूचना एवं तथ्याङ्क बिश्लेषण गरिएको छ । लेखापरीक्षण गर्दा निकाय, आयोजना, कार्यक्रम र विषयसँग सम्बन्धित क्रियाकलापहरुको गहनता, कार्य प्रकृति, जोखिम र लेखापरीक्षणबाट योगदान पुऱ्याउन सकिने सम्भावनालाई दृष्टिगत गरी कार्यालयबाट गरिने कार्यमूलक, वातावरण, परिपालना र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणमा देहायका क्षेत्रहरू समेटिने गरेको छ ।

कार्यमूलक	वातारणीय	सूचना प्रविधि	परिपालना
• कार्यालय/निकायहरूको उद्देश्य र कार्यक्रम अनुसारको लक्ष्य र उपलब्धि, • कार्यालयको उद्देश्य, नीति र सोअनुरुपको कार्य, • कार्यालयको कार्य प्रकृतिअनुसार सेवा प्रवाहको उपयुक्तता र प्रभावकारीता, • कार्यक्रम अनुसार निर्धारित समयभित्र प्रगति हासिलको अवस्था, • लागतको तुलनामा प्राप्त प्रतिफलको अवस्था • कार्यक्रम कार्यान्वयनमा लागत, लाभ स्थितिको प्रभावकारीता, • कार्यक्रम र जिम्मेवारीमा दोहोरोपनको अवस्था, • निर्धारित समयमा कार्यक्रम/आयोजना सम्पन्न भई प्रतिफल प्राप्तिको अवस्था, • पारदर्शीता एवं जवाफदेहिताको पालना, • भौतिक, वित्तीय, एवं जनशक्ति स्रोतको अधिकतम परिचालन, • स्रोतको प्राप्ति एवं उपयोगमा मितव्ययिता, • निकाय, कार्यक्रम तथा योजनाको दिगो सञ्चालन, • दिगो बिकासका लक्ष्यहरु, • अनुगमन एवं मूल्याकन प्रणाली ।	• वातावरण सम्बन्धी नीति, ऐन, नियमको पालना, • वातावरण सरंक्षण, सम्बर्धन सम्बन्धी कार्यक्रम, योजना, क्रियाकलापहरुको कार्यान्वयन, • सार्वजनिक निकायहरुले काम कारबाही, कार्यक्रम, क्रियाकलाप, योजनाहरु सञ्चालन गर्दा परेको वातावरणीय प्रभाव, • नकारात्मक प्रभावलाई न्यून गर्ने उपायको अबलम्बन • नेपाल सरकारबाट तर्जुमा भएका वातावरणीय अनुकूलन कार्यक्रम (नापा, लापा, कापा) कार्यान्वयनको अवस्था, • जैबिक फोहरको व्यबस्थापन, • वायुको गुणस्तर र वायु प्रदुषण, ध्वनी प्रदुषण, • वातावरण परीवर्तन, • अन्तराष्ट्रिय वातावरण संरक्षण सन्धी तथा सम्झौताहरुको कार्यान्वयन, • विद्युतीय गाडीको प्रयोगमा वृद्धि गर्ने,	• सूचना प्रणाली नीति, • सूचना प्रणालीको सञ्चालन व्यबस्था, • हार्डवेयर एवं तथ्याक व्यबस्थापन, • सूचनाको विश्वसनियता, • सूचनाको प्रभावकारीता, • एप्लीकेशन प्रणालीको उपयुक्तता, • सफ्टवेयरको प्रभावकारीता, • सूचना प्रणालीको दक्षता र गोप्यता, • सूचनाको निष्पक्षता एंव निष्ठा, • नियमितता, • जनशक्तिको दक्षता, जागरुकता, • सूचना प्रविधि पूर्वाधारको स्थिति र निकायले प्रयोग गरेको सफ्टवेयरको उपयोगले सेवा प्रवाहमा परेको प्रभाव र सूचनाको सुरक्षा व्यवस्था ।	सार्वजनिक निकायहरुबाट भएका कार्यसम्पादनमा विद्यमान ऐन, नियम, नीति, कार्यविधि, निर्देशन, परिपत्र आदि व्यवस्थाको पालना अवस्थाको परीक्षण, विश्लेषण तथा मूल्याङ्कन गर्ने । यसका लागि तोकिएका सार्वजनिक निकायहरुबाट भएका काम कारवाहीमा कानून अनुशरण अवस्थाको जानकारी लिइने छ ।

४. **लेखापरीक्षणको पद्धति** - कार्यमूलक, वातावरणीय, परिपालना र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण गर्दा विषयसँग सम्बन्धित रहेर प्रमुखरुपले नतिजामूलक, समस्यामूलक तथा प्रक्रियामूलक पद्धति अवलम्बन

गरिएको छ । कार्यालयहरुबाट सूचना संकलन गर्न प्रश्नावली तयार तथा विवरण संकलन गरिएको छ। सार्वजनिक निकायहरुको छनोट गर्दा वैदेशिक स्रोत समावेश भएकालाई समेत समेट्ने प्रयास गरिएको छ । नागरिक समाजसँगको संलग्नतामा अभिवृद्धि गर्ने कार्यलाई समेत प्राथमिकता दिइएको छ । लेखापरीक्षणको विषयगत उद्देश्य र क्षेत्र समेतलाई विचार गरी मूल्याङ्कनका लागि आवश्यक सूचना, निकायहरुबाट प्रकाशित विभिन्न प्रतिवेदन, विवरण आदिको माध्यमबाट जानकारी तथा तथ्याङ्क सङ्कलन गरी विश्लेषण गरिएको छ । प्राप्त सूचना, तथ्याङ्क, जानकारी र छलफलको आधारमा जोखिमको मूल्याङ्कन गर्ने र सोबाट तात्विक महत्वका विषयहरु पहिचान गरी त्यसको पर्याप्तता, सान्दर्भिकता, तात्विकता एवं विश्वसनीयताको परीक्षण गर्न अवलोकन, प्रश्नावली, सोधपुछ, सरोकारवालासंग छलफल, अन्तरवार्ता, विशेषज्ञको रायपरामर्श समेतको आधार लिईएको छ। निकायको प्रमुख कार्य सम्पादन सूचकहरुको सेरोफेरोमा कार्यसम्पादनमा देखिएका समस्या तथा चुनौतीको विश्लेषण एवं मूल्याङ्कन गरी सोही आधारमा सुधारका लागि सुझाव प्रस्तुत गरिएको छ । यसका लागि निम्नानुसारका प्रमाण सङ्कलनका विधि समेत प्रयोग गरिएकोछ ।

- विद्यमान कानून र नीतिगत व्यवस्था, नियन्त्रण प्रणाली तथा कार्ययोजनाको विश्लेषण,
- प्रश्नावली सङ्कलन, अन्तरक्रिया, सरोकार समूह छलफल, अन्तरवार्ता, स्थलगत निरीक्षण, प्रतिवेदनहरुको अध्ययन, तथ्याङ्क, नीति तथा कार्य प्रगति विश्लेषण
- प्राथमिक तथा द्वितीय सूचना सङ्कलन र विश्लेषण,
- साझेदार संस्था र निकायहरुसँग भएको सम्झौता र कार्यान्वयन,
- सरोकारवालासँगको छलफल र अन्तरक्रिया,
- स्थलगत अवलोकन र प्राविधिक विषयमा सम्बन्धितसँग परामर्श,
- छनौट भएका विषयमा विशेषज्ञबाट प्राप्त राय, सुझाव तथा प्रतिक्रिया,
- नागरिक समाजसँगको सहकार्य र पृष्ठपोषण,
- समस्यामूलक लेखापरीक्षण पद्धति,

५. **लेखापरीक्षणको प्रक्रिया** - कार्यालयले कार्यमूलक, वातावरणीय, परिपालना र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण गर्दा मुलभूत रूपमा लेखापरीक्षण योजना तयारी, लेखापरीक्षण कार्यान्वयन, प्रतिवेदन र अनुगमन समेतका चरणहरू सम्पन्न गर्ने गरिएको छ ।

कार्यालयले उपरोक्त चरणहरूमा कार्यहरू गर्दा छनौट गरिएका विषयसँग सम्बन्धित सूचनाहरू सङ्कलन, सूचनाहरूको अध्ययन, बिश्लेषण, जोखिम क्षेत्र पहिचान, लेखापरीक्षण योजना तयारी, प्रवेश बैठक, प्रश्नावली, अन्तरवार्ताबाट सूचना एवं सङ्कलित विवरणको अध्ययन बिश्लेषण, मस्यौदा प्रतिवेदन तयारी, बहिर्गमन बैठक, प्रारम्भिक प्रतिवेदन जारी र प्रारम्भिक प्रतिवेदन उपर प्राप्त प्रतिक्रिया समेतलाई आधार लिई अन्तिम प्रतिवेदन जारी गर्ने कार्य गरिएको छ । कार्यमूलक लेखापरीक्षणको समग्र प्रक्रियालाई देहायको चित्रमा दर्शाइएको छ ।



५.१. **विषय छनौट** - कार्यालयले कार्यमूलक, वातावरणीय, परिपालना र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको विषय छनौटका लागि सरकारको प्राथमिकता क्षेत्र, विषयको गाम्भीर्यता, बजेटको आकार, सार्वजनिक सरोकार वा जनचासो, सञ्चार माध्यममा आएका विषयका अतिरिक्त महालेखापरीक्षकको कार्ययोजना (२०७४-२०८०), नेपाल सरकार र विकास साझेदारबीच भएका सम्झौता, विकास साझेदारको अनुरोध, नागरिक समाजको सुझाव समेतलाई दृष्टिगत गरी उपयुक्त विषयहरुको सूची तयार गर्ने गरिएको छ । तयार गरिएका सूचीहरुलाई तात्विकता, विषयको महत्व, व्यवस्थापकीय कमजोरीहरु, लेखापरीक्षण कार्यान्वयनको सम्भाव्यता र प्रभाव आङ्कलन गरी अङ्क गणना गर्दा उच्च प्राथमिकता प्राप्त गर्ने विषयलाई स्रोत साधनको र आवश्यक हुनसक्ने स्वतन्त्र विज्ञ सेवाको उपलव्धता जस्ता तत्वहरुको वस्तुपरक मूल्याङ्कन गरी निकाय वा विषय छनौट गर्ने गरीएको छ ।

५.२. **जोखिम विश्लेषण तथा योजना तयारी** - कार्यमूलक, वातावरणीय, परिपालना र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणका लागि निकायको संगठन संरचना तथा कार्यप्रक्रियासम्बन्धी जानकारी लिई अन्तर्निहित जोखिम पहिचान, नियन्त्रण वातावरण अध्ययन, कार्यविधिको जानकारी, सूचना सङ्कलन तथा बिश्लेषण, जोखिम क्षेत्र पहिचान, सोको आधारमा लेखापरीक्षणको उद्देश्य र क्षेत्र निर्धारण त्यस अनुरूप लेखापरीक्षण प्रश्नावली तयार गरी प्रमाण सङ्कलनका विधि र पद्धति निर्धारण गरिएको छ। लेखापरीक्षण कार्यान्वयनलाई व्यवस्थित गर्न लेखापरीक्षण योजना र लेखापरीक्षण कार्यक्रम (अडिट डिजाईन म्याटिक्स) तयार गरिएको छ।

५.३. **लेखापरीक्षण कार्यान्वयन** - लेखापरीक्षण कार्यान्वयनको सन्दर्भमा सम्बद्ध पक्षसँगको प्रवेश बैठक, सरोकारवालासँग छलफल, अन्तरवार्ता, स्थलगत अवलोकन र भौतिक परीक्षण गरी प्रमाण सङ्कलन गर्ने, प्रमाणको बिश्लेषण गरी कमीकमजोरी त्यसका कारण र परेको असर बिश्लेषण गरी यथार्थपरक र सान्दर्भिक सुझाव समेत तयार पारिएको मस्यौदा प्रतिवेदन उपर सम्बन्धित निकायका पदाधिकारीसँग बर्हिगमन बैठक गरी व्यवस्थापनको सुझाव प्रतिक्रिया लिने कार्य गर्ने गरीएको छ।

५.४. **प्रतिवेदन -** कार्यमूलक, वातावरणीय, परिपालना र सूचना प्रविधिको लेखापरीक्षण मस्यौदा प्रतिवेदन उपर सम्बन्धित निकायका पदाधिकारीसँग बर्हिगमन बैठक गरी व्यवस्थापनको सुझाव तथा प्रतिक्रिया प्राप्त गरी त्यसको आधारमा प्रारम्भिक प्रतिवेदन तयार गरिएको छ। प्रतिवेदन कार्यालयको तोकिएको ढाँचामा संगठीत रूपमा तयार गरी लेखापरीक्षणबाट देखिएको व्यहोरामा आधार (Criteria), अवस्था (Condition), कारण (Cause), प्रभाव (Consequences) र देखिएका कमी कमजोरीमा आगामी दिनमा सुधारका लागि व्यावहारिक सुझाव (Corrective Action) उल्लेख गरिएको छ।

५.५. **अनुगमन परीक्षण –** कार्यालयले कार्यमूलक लेखापरीक्षण प्रतिवेदन निकायलाई जारी गरे पश्चात निकायको कार्य प्रकृति र सुझावमा उल्लेखित बिषयवस्तु समेतलाई दृष्टिगत गरी प्रतिवेदनले उठाएका बिषयहरू र प्रतिवेदनका सुझावहरू कार्यान्वयनका सम्बन्धमा उपयुक्त समयमा अनुगमन गर्ने गरेको छ ।

६. **मानदण्डको प्रयोग -** लेखापरीक्षणमा कार्यालयले जारी गरेको नेपाल सरकारी लेखापरीक्षणमान तथा कार्यमूलक, वातावरणीय लेखापरीक्षण मार्गदर्शनमा उल्लिखित बिधि र पद्धति अनुरुप कार्यमूलक लेखापरीक्षण निर्देशिका, २०६९ तथा वातावरणीय लेखापरीक्षण निर्देशिका प्रयोग गरिएको छ । साथै लेखापरीक्षणमा सर्वोच्च लेखापरीक्षण संस्थाहरुको अन्तराष्ट्रिय संगठन इन्टोसाई (INOSAI) ले जारी गरेको कार्यमूलक लेखापरीक्षणको सिद्धान्तहरु इसाई ३००, कार्यमूलक लेखापरीक्षण मानदण्ड इसाई ३०००, परिपालना लेखापरीक्षण मापदण्ड इसाई ४०००, वातावरणीय लेखापरीक्षण र सूचना व्यबस्थासम्बन्धी अन्तराष्ट्रिय निर्देशिकाको परिपालना गर्ने प्रयास गरिएको छ ।कार्यमूलक र वातावरणीय लेखापरीक्षण गर्दा सरोकारवालाहरूको संलग्नता (Stakeholder's Engagement) लाई निरन्तरता दिइएको छ।

७. **लेखापरीक्षणको आधार -** कार्यमूलक लेखापरीक्षणको सन्दर्भमा सार्वजनिक निकायले योजना वा कार्यक्रम वा क्रियाकलाप सञ्चालनमा मितव्ययीता, कार्यदक्षता, प्रभावकारिताको सिद्धान्तको पालनाको मूल्याङ्कन, सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको सन्दर्भमा सार्वजनिक निकायको सूचना प्रविधिसम्बन्धी पूर्वाधार तथा सूचना प्रविधि प्रणाली र यसको सुरक्षा जोखिम, सूचना प्रविधिसम्बन्धी सम्पत्तिको सुरक्षा, नियन्त्रण व्यबस्थाको परीक्षण एवं मूल्याङ्कन र वातावरणीय लेखापरीक्षणको सन्दर्भमा सार्वजनिक निकायले अपनाउनु पर्ने वातावरणीय सुरक्षा व्यबस्था, वातावरणीय जोखिमहरुको व्यबस्थापन, वातावरणीय सुरक्षा व्यबस्थाको कार्यान्वयन, बातावरणमा परेको प्रभाव न्यूनीकरण गर्दा लिईने मापदण्डनै लेखापरीक्षणको आधारहो । लेखापरीक्षणमा प्रमुखरुपले देहायका आधार लिईएको थियो।

- कार्यालयले विगतमा त्यस्तै लेखापरीक्षणमा प्रयोग गरेका आधार,
- विदेशी लेखापरीक्षण संस्थाबाट त्यस्तै लेखापरीक्षण गर्दा प्रयोग गरिएका आधार,
- लेखापरीक्षण गरिने निकायसँग मिल्दोजुल्दो प्रकृतिका क्रियाकलाप, कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने स्थानीय एवं बैदेशिक संस्थाहरुले प्रयोगमा ल्याएका कार्यसम्पादन मापदण्ड,
- पेशागत निकायहरु र मापदण्ड निर्धारण गर्ने निकायहरुले प्रयोगमा ल्याएका कार्यसम्पादन मापदण्डहरु,
- सम्बन्धित कानून, निकायको कार्य सञ्चालन र कार्यविधि दिग्दर्शन र
- केन्द्रीय स्तरको निकायका नीति, मापदण्ड, आदेश र मार्गदर्शन ।

८. **कार्यालयबाट सञ्चालित लेखापरीक्षणको स्थिति -** लेखापरीक्षण ऐन, २०७५ को दफा ५ मा कार्यमूलक, वातावरण, परिपालना र सूचना प्रविधि विषयको लेखापरीक्षण गर्नसक्ने व्यवस्था अनुरूप

यस वर्ष कार्यालयबाट कार्यमूलक ६, वातावरणीय १, परिपालना १ र सूचना प्रविधि ३ को लेखापरीक्षण सञ्चालन गरिएको छ । यस वर्ष सञ्चालित लेखापरीक्षणको स्थिति देहायबमोजिम छ:

८.१. **कार्यमूलक** - यो वर्ष कार्यालयबाट शहरी विकास मन्त्रालय, महिला बालबालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालय, युवा तथा खेलकुद मन्त्रालय, उद्योग बाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय, वन तथा वातावरण मन्त्रालय र पर्यटन मन्त्रालयको कार्यक्षेत्र अन्तर्गतका एक एक बिषयहरूको कार्यमूलक लेखापरीक्षण गरिएको छ ।

८.२. **वातावरणीय लेखापरीक्षण -** विगत वर्षहरुमा जस्तै यस वर्षपनि वातावरणीय लेखापरीक्षणलाई निरन्तरता दिइएको छ।यस वर्ष वन तथा वातावरण मन्त्रालय अन्तर्गतको जलवायु परिवर्तन विषयको वातावरणीय लेखापरीक्षण सम्पन्न गरिएको छ ।

८.३. **सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण -** यस वर्ष अर्थ मन्त्रालय अन्तर्गत स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणाली (आसिकुडा), विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणाली (इजिपी) र एकल खाता कोष प्रणाली (टिएसए) विषयमा सूचना प्रविधिको अनुगमन लेखापरीक्षण सम्पन्न गरिएको छ । यो लेखापरीक्षण कार्यान्वयन गर्न वेलायतको राजदुतावासको प्राविधिक सहयोगमा विशेषज्ञ सेवा उपलव्ध भएको थियो । यस किसिमको सहयोगले कार्यालयको सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको गुणस्तर सुधारमा सहयोग मिलेको छ।

९. **लेखापरीक्षणमा नागरिक सहभागिता -** लेखापरीक्षणलाई पारदर्शी बनाउन र लेखापरीक्षणको प्रभावलाई बढाउन लेखापरीक्षणको बिषय छनौटदेखि स्थलगत अवलोकन, लक्षित समुह छलफल, प्रमाण सङ्कलन कार्यहरूमा नागरीक संस्थाका प्रतिनिधिहरूलाई सहभागि गराउने कार्यलाई यो वर्ष पनि निरन्तरता दिइएको छ । यो वर्ष जलवायु परिवर्तन विषयको लेखापरीक्षण कार्यान्वयनमा नागरीकहरूलाई सहभागी गराइएको छ । कार्यमूलक लेखापरीक्षणमा नागरीक संगठनहरुको सहभागिता गराउन सहभागितात्मक लेखापरीक्षण मार्गदर्शन, २०७३ मा उल्लेखित प्रक्रिया अवलम्बन गरी सुशासन, वित्तीय अनुशासन, सशक्तिकरण अभियान लगायतका क्षेत्रमा कार्यरत नागरिक तथा संस्थाहरु छनौट गरीएको थियो । छनौट गरिएको नागरीक संगठनको प्रतिनिधिहरूलाई लेखापरीक्षण सम्बन्धी अभिमुखीकरण समेत गरीएको थियो । लेखापरीक्षणमा नागरीक सहभागिताले जाखिम क्षेत्र पहिचान गर्न तथा प्रतिवेदनको पैरवी तथा सोको कार्यान्वयनमा सहयोग पुगी लेखापरीक्षणको प्रभाव अभिवृद्धिमा सहयोग पुग्ने अपेक्षा गरीएको छ ।

१०. **जनशक्ति परिचालन -** कार्यालयमा कार्यमूलक तथा विशेष लेखापरीक्षण महानिर्देशनालय अन्तर्गत कार्यमूलक, वातावरणीय, परिपालना र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको समन्वय एवं सञ्चालन गर्ने गरेको छ । यी लेखापरीक्षणहरूमा संलग्न हुने कर्मचारीमा सो कार्य उचित तबरबाट सम्पादन गर्न सक्ने उपयुक्त सीप र सक्षमता हुनुपर्दछ । उपयुक्त प्राविधिक तालिम, अनुभव र प्रविणता प्राप्त एवं उपयुक्त स्तरको पेशागत सीप र दक्षता प्राप्त व्यक्तिहरुबाट उपरोक्त लेखापरीक्षण सम्पन्न गरी प्रतिवेदन तयार गरिएको छ । लेखापरीक्षण टोलीको गठन गर्दा उपलब्ध जनशक्तिको सीप, क्षमता, सख्या, कार्यबोझ र बिशेषज्ञता जस्ता विषयहरुका आधारमा निर्देशकको नेतृत्वमा रहने गरी लेखापरीक्षण अधिकारी, लेखापरीक्षण अधिक्षक कर्मचारीहरुको टोली बनाई खटाईएको थियो । यो वर्ष सम्पन्न ६ कार्यमूलक लेखापरीक्षण, १ वातावरणीय, १ परिपालना लेखापरीक्षण र ३ सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणका लागि नायब महालेखापरीक्षक १, निर्देशक ३, लेखापरीक्षण अधिकारी ८ सहित १२ कर्मचारी परिचालन गरिएको थियो ।

११. **लेखापरीक्षणको सीमा** - आवश्यक सूचना, अभिलेख, विवरणको लागि निकायसँगको निर्भरता, कतिपय विषयहरुको लागि समय पर्याप्त नहुनु, लेखापरीक्षणको लागि उपलव्ध समयसीमा, जनशक्ति, अन्यन्त छोटो स्थलगत अवलोकन भ्रमण, सीमित स्रोत साधन समेतले लेखापरीक्षणको बिषय छनौट देखि लेखापरीक्षणको विधि एवं पद्धति छनौटको दायरालाई सिमित गरेको छ ।

१२. **गुणस्तर नियन्त्रण र आश्वस्तता** - कार्यमूलक, वातावरणीय, परिपालना र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको गुणस्तर कायम गर्न लेखापरीक्षणको प्रत्येक चरणहरु योजना तर्जुमा, योजना कार्यान्वयन र प्रतिवेदन तयारीको उच्च तहबाट सुपरीवेक्षण गरिएको छ । त्यसैगरी ईकाईगत लेखापरीक्षण योजना र लेखापरीक्षणका प्रतिवेदन जारी गर्नुपूर्व सम्बन्धित मानदण्डको पालना सम्बन्धमा पुनराबलोकन गरिएको छ। लेखापरीक्षण प्रतिवेदन जारी भएपछि लेखापरीक्षण गुणस्तर आश्वस्तता निर्देशिकाबमोजिम माननीय महालेखापरीक्षकबाट गठन गरिने स्वतन्त्र समितिबाट लेखापरीक्षण गुणस्तर आश्वस्तता मूल्याङ्कन गरिने व्यवस्था छ।

१३. **सुझाउ कार्यान्वयनको अनुगमन** - अनुगमन लेखापरीक्षण लेखापरीक्षणको अभिन्न अङ्गको रुपमा रहेकोले यस वर्ष विषयवस्तुको महत्व, गाम्भिर्यता र उपलब्ध साधन तथा स्रोतलाई विचार गरी अनुगमन लेखापरीक्षणको थालनी गरिएको छ । अनुगमन लेखापरीक्षणलाई निरन्तरता दिने उद्येश्यले विगतमा सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण सम्पन्न गरिएका विषयवस्तुहरु मध्ये यो वर्ष एकल कोष खाता प्रणाली, स्वचालित भन्सार जाँचपास र विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणालीको उपयोग बिषयको सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणहरूको सुझाव कार्यान्वयन स्थितिको अध्ययन गरिएको छ ।

१४. **लेखापरीक्षणका समस्या** - कार्यमूलक, वातावरणीय, परिपालना र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण कार्यान्वयनमा देहायका बिषयहरू समस्या एवं चुनौतीका रुपमा रहेका छन :

१४.१. कार्यमूलक, वातावरणीय, परिपालना र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण प्राविधिक प्रकृतिको भएकोले परीक्षणमा संलग्न हुने जनशक्तिको योग्यता, सीप, दक्षता, रचनात्मक प्रतिभाका साथै प्रविधिक ज्ञानको अभिवृद्धिका लागि राष्ट्रिय तथा अन्तराष्ट्रिय तालिम, अध्ययन एवं क्षमता बिकास कार्यक्रमको लागि स्रोतको कमी रहेको छ।

१४.२. लेखापरीक्षणका लागि अन्य लेखापरीक्षणभन्दा थप परीश्रम, अध्ययन, लगनशिलता आवश्यक पर्ने भएकोले उत्प्रेरणासम्बन्धी व्यवस्था नहुँदा कर्मचारीहरु यस लेखापरीक्षणको लागि प्रेरित नहुने अवस्था देखिएको छ ।

१४.३. निकायहरूमा पुराना सूचना, अभिलेख तथा अद्यावधिक डेटावेस नहुँदा लेखापरीक्षणको लागि उपयुक्त, पर्याप्त र सम्बन्धित सूचना र सत्यतथ्य सहितको जानकारी प्राप्त नभएबाट तत्सम्बन्धी व्यहोराहरुको यथार्थ अवस्था चित्रण गर्न चुनौती रहेको छ ।

१४.४. निकायहरूमा मितव्ययिता, कार्यदक्षता, प्रभावकारितासम्बन्धी सूचकहरू नहुँदा स्रोतको प्राप्ति, उपयोग र उपलव्धिमा उपर्युक्त सिद्धान्तको पालना सम्बन्धमा मूल्याङ्कनमा कठिनाई भएको छ ।

१४.५. उपर्युक्त लेखापरीक्षण प्रतिवेदनहरू समग्रतामा संघीय एवं सम्बन्धित संसदमा छलफल गरी कार्यान्वयन गर्ने निकायलाई निर्देशन दिने अभ्यास नभएबाट लेखापरीक्षणको प्रभावकारिता अभिवृद्धिमा चुनौती रहेको छ ।

१४.६. उपर्युक्त लेखापरीक्षण प्रतिवेदनहरूका सुझावहरूको कार्यान्वयनमा शिथिलता रहेकोले लेखापरीक्षणको प्रभावकारीता अभिवृद्धिमा चुनौती रहेको छ ।

१४.७. लेखापरीक्षणलाई पारदर्शि बनाउन र लेखापरीक्षणको प्रभावलाई बढाउन लेखापरीक्षणको बिषय छनौट देखि प्रतिवेदन तयारी सम्मका क्रियाकलापहरूमा नागरीक संस्थाका प्रतिनिधिहरूलाई सहभागि गराउदै लगिएको भए तापनि उत्प्रेरणासम्बन्धी व्यवस्था नहुँदा नागरीक संस्थाहरू लेखापरीक्षणमा सहभागिताका लागि प्रेरीत नहुने अवस्था छ ।

१४.८. आन्तरिक लेखापरीक्षण संस्थागत एवं प्रभावकारी नहुँदा कार्यालयले धेरै जनशक्ति र समय वित्तीय लेखापरीक्षणमा खर्चिनु परेको छ । यसले गर्दा बिशेष गरी कार्यमूलक, वातावरणीय, परिपालना र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको दायरा बढाँउन कठिनाई भएको र समय र जनशक्ति समेतको कमी भएको छ ।

१५. **सुधारका कार्यदिशा -** विगत केही वर्षदेखि उपर्युक्त लेखापरीक्षण गरिने संख्याभन्दा पनि गुणात्मक पक्षलाई प्राथमिकता दिएको छ । यसको लागि लेखापरीक्षण कार्यमा बाह्य विशेषज्ञहरु समेतको सेवा लिईएको छ । कार्यमूलक लेखापरीक्षणका सन्दर्भमा देखिएको चुनौती, समस्या र जटिलताहरुलाई सहज रुपमा पार लगाउन अपनाउनु पर्ने कार्यदिशा देहायमा प्रस्तुत गरिएको छ :

१५.१. लेखापरीक्षणलाई स्रोत साधन युक्त बनाई संलग्न लेखापरीक्षक र नागरिक संस्थाहरूलाई उत्प्रेरित गर्न कार्यमूलक, वातावरणीय, परिपालना र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण गरिने प्रत्येक विषयहरुको लागि छुटै बजेटको व्यवस्था गरी हरेक विषयलाई आयोजनाको अवधारणा रुपमा सञ्चालन गर्नु पर्ने ।

१५.२. लेखापरीक्षण प्रतिवदेनले सुधारका लागि सुझाव प्रस्तुत गरिएको छ । सुझावहरुको कार्यान्वयन गर्ने दायित्व सम्बन्धित निकाय हो । व्यवस्थापन पक्षसँगको छलफल, अन्तरक्रियाबाट तयार गरिएको सुझावहरुको कार्यान्वयनबाट कार्यसम्पादनमा सकारात्मक प्रभाव पर्ने भएकोले सम्बन्धित निकायहरूबाट प्रतिवदेनले औल्याएका सुझावहरू कार्यान्वयन गर्नु पर्दछ ।

१५.३. कार्यमूलक, वातावरणीय, परिपालना र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणका पूर्ण प्रतिवेदनहरू संघीय एवं सम्बन्धित संसदमा छलफल गरी कार्यान्वयन गर्ने निकायलाई लेखापरीक्षणका सुझावहरू कार्यान्वयन लागि निर्देशन दिने व्यवस्था हुनु पर्दछ ।

१५.४. अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुरुप गुणस्तरीय र विश्वसनीय लेखापरीक्षण सम्पन्न गर्न कार्यरत जनशक्तिको सीप, क्षमता, विकास गर्न सर्वोच्च लेखापरीक्षण संस्थाहरुको अन्तर्राष्ट्रिय संगठन (INTOSAI) र एशियाली संगठन (ASOSAI) का सदस्य राष्ट्रहरुबीच अनुभव आदान प्रदान गर्न, राष्ट्रिय, अन्तर्राष्ट्रिय तालिम तथा अवलोकनको व्यवस्थाका लागि नियमित रूपमा स्रोत व्यवस्था गर्नु पर्ने ।

१५.५. तिनै तहका सरकार र महालेखानियन्त्रक कार्यालयबाट आन्तरिक लेखापरीक्षण संस्थागत एवं प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

१५.६. निकायहरूले कार्यप्रकृति अनुरूप मितव्ययिता, कार्यदक्षता र प्रभावकारितासँग सम्बन्धित कार्यसम्पादन सूचकाङ्कको निर्धारण गरी कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

प्रतिनिधि सभा र प्रदेश सभाको सार्वजनिक लेखा समिति, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, अर्थ मन्त्रालय, महालेखानियन्त्रक कार्यालय, प्रदेश सरकार र स्थानीय तह समेतको सहयोगमा माथि उल्लेखित कार्यदिशा कार्यान्वयन हुनसकेमा सार्वजनिक निकायहरूमा मितव्यिता, कार्यदक्षता र प्रभावकारिताको सिद्धान्तको पालना तथा निकायहरूको क्रियाकलापमा पारदर्शता र जवाफदेहिता अभिवृद्धि गर्न सघाउ पुऱ्याउने लेखापरीक्षणको सार्वजिनक दायित्व निर्वाह गर्न मद्दत पुग्ने अपेक्षा गरिएको छ ।

ज्येष्ठ नागरिक संरक्षण र सामाजिक सुरक्षा

१. **पृष्ठभूमि** – वृद्धावस्था मानव जीवनको जैविक प्रक्रियाको अभिन्न भाग हो । विकासको सूचकाङ्कको आधारमा ज्येष्ठ नागरिकको उमेर निर्धारण हुने गरेको छ । सामान्यतया ६० देखि ६९ वर्ष उमेर समुहका मानिसलाई युवा ज्येष्ठ नागरिक (Younger old), ७० देखि ७९ वर्षकोलाई सामान्य ज्येष्ठ नागरिक (Middle old) र ८० वर्ष वा सोभन्दा बढी उमेरकालाई वयोबृद्ध ज्येष्ठ नागरिक (Oldest old) मा वर्गीकरण गरेको पाइन्छ । ज्येष्ठ नागरिकसम्बन्धी ऐन, २०६३ ले ६० वर्ष उमेर पूरा गरेका नेपालीलाई ज्येष्ठ नागरिकको रुपमा परिभाषित गरेको छ । राष्ट्रिय जनगणना, २०६८ अनुसार नेपालमा ज्येष्ठ नागरिकको जनसंख्या २१ लाख ५४ हजार अर्थात कुल जनसंख्याको ८।१३ प्रतिशत रहेको छ । नेपालको संविधानले ज्येष्ठ नागरिकको हकलाई मौलिक हकमा समावेश गरी राज्यबाट विशेष संरक्षण र सामाजिक सुरक्षाको प्रत्याभूति गरेको छ । दिगो विकास लक्ष्यमा ज्येष्ठ नागरिकको लागि सामाजिक सुरक्षा लगायत सुरक्षित, समावेशी, पहुँचयोग्य र हरित सार्वजनिक स्थानमा सर्वसुलभ पहुँच अभिवृद्धि गर्ने विषय समावेश भएको छ । सरकारले ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण, स्याहारसुसार र सुरक्षा गर्नको लागि हेरचाह केन्द्र (बृद्धाश्रम) र दिवा सेवा केन्द्र सञ्चालन, यातायातमा विशेष सहुलियत, औषधोपचार र सामाजिक सुरक्षा भत्ता लगायतका सेवा सुविधा प्रदान गर्दै आएको छ ।

ज्येष्ठ नागरिकलाई सेवा सुविधा र सामाजिक सुरक्षा पर्याप्त नहुनु, उनीहरुको ज्ञान र अनुभव राष्ट्रले उपयोग र नयाँ पीढिमा हस्तान्तरण गर्न नसक्नु, शारिरीक र मानसिक रुपमा अशक्त, असहाय, एकल, वेवारिसे तथा पीडामा परेका ज्येष्ठ नागरिकको उचित संरक्षण नहुनु, सन्तानले बाबु आमा प्रति पुरा गर्नुपर्ने दायित्व वहन र हेरचाहमा क्रमशः ह्रास हुँदै जानु, बुढ्यौलीको कारण लाग्ने विभिन्न रोगहरुको निदान तथा उपचारको यथोचित व्यवस्था नहुनु र ज्येष्ठ नागरिकप्रति श्रद्धा र सम्मानमा ह्रास आउनु यस क्षेत्रको समस्याहरु हुन् । यिनै समस्याको समाधान गर्दै उनीहरुको जीवन सहज, सुरक्षित एवम् सम्मानित बनाई सामाजिक न्याय कायम गर्नुपर्ने आवश्यकता रहेको छ ।

२. **निकायको परिचय** – महिला बालबालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालय, राष्ट्रिय परिचयपत्र तथा पञ्जीकरण विभाग र ७५३ वटै स्थानीय तह प्रत्यक्ष रुपमा ज्येष्ठ नागरिक संरक्षण र सामाजिक सुरक्षाको कार्य गरी रहेका छन् । यस कार्यमा समाज कल्याण परिषद, वृद्धाश्रमहरु, ज्येष्ठ नागरिक संघ लगायतका अन्य संघ संस्थाहरुको भूमिका प्रत्यक्ष वा परोक्ष रुपमा रहेको छ । मन्त्रालयले ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी नीतिगत कार्य गर्ने, पञ्जीकरण विभागले ज्येष्ठ नागरिकहरुको तथ्याङ्क सङ्कलन तथा परिचयपत्र वितरण गर्ने र स्थानीय तहले सामाजिक सुरक्षा भत्ता वितरण लगायतका कार्य गरिरहेका छन् । यस बाहेक राज्यका तीनै तहका सरकार मातहतका विभिन्न निकायहरुबाट समेत ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षाका विभिन्न कार्य हुने गरेको छ ।

३. **नीतिगत व्यवस्था** – ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षासँग सम्बन्धित नीतिगत व्यवस्थाहरु निम्नानुसार रहेका छन्:

३.१. नेपालको संविधानको धारा ४२ मा ज्येष्ठ नागरिकलाई राज्यबाट विशेष संरक्षण तथा सामाजिक सुरक्षा, धारा ४३ मा आर्थिक रुपले विपन्न, अशक्त र असहाय अवस्थामा रहेका नागरिकलाई कानूनबमोजिम सामाजिक सुरक्षा र धारा ३५ मा प्रत्येक नागरिकलाई राज्यबाट आधारभूत स्वास्थ्य सेवा निःशुल्क प्राप्त गर्ने हक हुने उल्लेख छ ।

३.२. पन्धौं योजनाले ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी देहायका रणनीति र कार्यनीति तय गरेको छः

रणनीतिः

- पारिवारिक र सामाजिक माध्यमबाट ज्येष्ठ नागरिकको लागि हेरचाह, स्याहार सुसार र उपयुक्त वातावरण सिर्जना गर्ने,
- असहाय, असक्त, एकल र जोखिममा परेका ज्येष्ठ नागरिकको विशेष संरक्षण र सुरक्षाको कानूनी तथा संस्थागत व्यवस्था गर्ने,
- ज्येष्ठ नागरिकको ज्ञान, सीप र अनुभवलाई उपयोग गर्नका लागि नीति निर्माणमा सहभागिता र स्रोतमा पहुँच सुनिश्चित गर्ने,
- ज्येष्ठ नागरिकको सुरक्षा र सहजताको लागि सामाजिक सुरक्षाका सेवालाई वृद्धि गर्ने,

कार्यनीति

- आफ्ना आमाबाबुलाई सन्तानले अनिवार्य हेरचाह गर्नुपर्ने पद्धतिको विकास गर्ने,
- ज्येष्ठ नागरिकको आर्थिक तथा सामाजिक हक अधिकार संरक्षणको लागि ज्येष्ठ नागरिक संरक्षण नीति तर्जुमा गरी कार्यान्वयन गर्ने,
- ज्येष्ठ नागरिकको लागि स्थानीय तहमा ज्येष्ठ नागरिक क्लब, दिवा सेवा केन्द्र र प्रदेशमा आरोग्य आश्रमको स्थापना र सञ्चालन गर्ने,
- एकल तथा विदुर, शारीरिक र मानसिक रुपमा असक्त, असहाय र आफ्नो परिवार वा संरक्षक नभएका ज्येष्ठ नागरिकको लागि स्याहार सुशार, हेरचाह र औषधोपचारको व्यवस्था गर्ने,
- ज्येष्ठ नागरिकलाई नीति निर्माणमा सहभागिता र स्रोत साधनमा पहुँच बढाई अपनत्व वृद्धि गर्ने,
- ज्येष्ठ नागरिकको ज्ञान, सीप र अनुभवलाई उपयोग गर्न अन्तरपुस्ता सीप हस्तान्तरण, छलफल र अन्तरक्रिया कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने,
- ज्येष्ठ नागरिकले समाजमा र राष्ट्रको लागि पुर्याएको योगदानको आधारमा सम्मान र आदार गर्ने,
- ज्येष्ठ नागरिकलाई सम्मान, आदर र सहजताको लागि विभिन्न सेवा र सुविधामा विशेष छुट र सहुलियतको व्यवस्था गर्ने,
- सरोकारवाला निकायबीच समन्वय तथा सहकार्यमा शारीरिक एवम् मानसिक रुपमा कमजोर भएका र असहाय ज्येष्ठ नागरिकलाई सेवा सुविधा प्रदान गर्ने,

३.३. राष्ट्रिय जनसंख्या नीति, २०७१ मा ज्येष्ठ नागरिकका सम्बन्धमा समेत निम्नानुसार नीति तथा रणनीतिको व्यवस्था रहेका छन्:

- ज्येष्ठ नागरिकको अनुभव, सीप र उद्यमशीलता युवा वर्गमा हस्तान्तरण गर्ने संयन्त्रको विकास गर्ने
- सार्वजनिक निकायहरुमा लामो अवधि कार्य गरी सेवानिवृत्त भएका राष्ट्रसेवकहरुको अनुभव, ज्ञान र सीपको उपयोग गर्ने
- ज्येष्ठ नागरिकहरुको स्वस्थ्य जीवनको लागि आवश्यक स्वास्थ्य उपचार एवं क्रियाशील जीवनशैली प्रबर्द्धन गर्दै ज्येष्ठ नागरिकसम्बन्धी विद्यमान कानूनमा भएका प्रावधानहरुलाई पूर्ण रुपमा कार्यान्वयन गर्ने
- ज्येष्ठ नागरिकहरुको अनुभव, क्षमता र सीपलाई समाज विकासमा लगाउने वातावरण सिर्जना गर्ने
- सामाजिक सेवा कार्यक्रमअन्तर्गत अन्य वर्गका साथै ज्येष्ठ नागरिक लगायतका नागरिकलाई निःशुल्क वा आंशिक छुट प्रदान गरिदै आएको स्वास्थ्यसेवालाई विस्तार गर्दै लग्ने ।

३.४. नेपाल सरकारको २०७६।७७ र २०७७।७८ को बजेट वक्तव्यमा उल्लेख भएका ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षासँग सम्बन्धित नीति तथा कार्यक्रमहरु निम्नानुसार रहेका छन्:

- नागरिकका मौलिक हक र अधिकारका रुपमा रहेका आवश्यकताहरु शीघ्र परिपूर्ति गर्दै जीवनस्तरमा गुणात्मक सुधार गर्ने,
- सबै नेपालीलाई स्वास्थ्य बीमाको दायरामा ल्याउन मुलुकका सबै जिल्लामा स्वास्थ्य बीमा योजना सञ्चालन गरी ७० वर्ष भन्दा माथिका सबै ज्येष्ठ नागरिकको रु.१ लाखसम्म बीमाङ्क रकमको स्वास्थ्य बीमा शुल्क सरकारले व्यहोर्ने,
- सबै नागरिकलाई गर्भावस्थादेखि वृद्धावस्थासम्मको जीवनचक्रलाई सामाजिक सुरक्षामा आवद्ध गर्नको लागि वृद्धावस्थामा सामाजिक सुरक्षा भत्ता एवम् निःशुल्क स्वास्थ्य बीमा प्रदान गर्ने गरी सामाजिक सुरक्षाका कार्यक्रम अगाडि बढाउने,
- ज्येष्ठ नागरिकलाई राज्यले सम्मान र संरक्षण गर्नको लागि ७० वर्षभन्दा माथिका सबै नागरिकलाई साविकमा प्रदान गरिएको मासिक भत्ता रु.३ हजारबाट बढाई रु.४ हजार पुर्याउने,
- ज्येष्ठ नागरिकमा रहेको ज्ञान, सीप र अनुभवलाई अन्तरपुस्ता हस्तान्तरण गर्न सहयोग पुग्ने गरी प्रत्येक स्थानीय तहमा संघ, प्रदेश तथा स्थानीय तह तथा निजी क्षेत्रको सहकार्यमा ज्येष्ठ नागरिक सेवा तथा मिलन केन्द्र सञ्चालन गर्ने,

४. **कानूनी व्यवस्था** – ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षासँग सम्बन्धित कानूनी व्यवस्थाहरु निम्नानुसार रहेका छन्:

- ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३ तथा नियमावली, २०६५
- सामाजिक सुरक्षा ऐन, २०७५ तथा नियमावली, २०७५
- योगदानमा आधारित सामाजिक सुरक्षा ऐन, २०७४ तथा नियमावली, २०७५
- निवृत्तीभरण कोष ऐन, २०७५
- सामाजिक सुरक्षा कोष व्यवस्थापन तथा सञ्चालन नियमावली, २०६७
- समाज कल्याण ऐन, २०४९
- सामाजिक सुरक्षा योजना सञ्चालन कार्यविधि, २०७५
- ज्येष्ठ नागरिक राष्ट्रिय कार्ययोजना, २०६२
- केन्द्रीय ज्येष्ठ नागरिक समितिमा सदस्यको मनोनयन मापदण्ड, २०७५
- प्रदेशमा ज्येष्ठ नागरिक तथा अपाङ्गता नागरिक ग्राम स्थापना तथा सञ्चालनको लागि प्रदेश सरकार मार्फत अनुदान रकम उपलब्ध गराउने सम्बन्धी कार्यविधि, २०७६
- महिला बालबालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालयबाट जारी भएका निर्देशिका र विभिन्न परिपत्रहरु ।

५. **संगठन संरचना र जनशक्ति** – ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षाको क्षेत्रमा कार्यरत प्रमुख सरकारी तथा गैरसरकारी निकायहरु निम्नानुसार रहेका छन्:

- महिला बालबालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालय
- राष्ट्रिय परिचयपत्र तथा पञ्जीकरण विभाग
- प्रदेश सरकारका सामाजिक विकास मन्त्रालयहरु (७ वटा)
- स्थानीय तहहरु (७५३ वटा)
- समाज कल्याण परिषद्
- समाज कल्याण केन्द्र
- राष्ट्रिय ज्येष्ठ नागरिक महासंघ

- विभिन्न वृद्धाश्रम तथा दिवा सेवा केन्द्रहरु

६. **कार्यक्रम र प्रगति** – ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षासँग सम्बन्धित विभिन्न निकायबाट सञ्चालित प्रमुख कार्यक्रमहरु सामाजिक सुरक्षा भत्ता वितरण, स्वास्थ्य बीमा, ज्येष्ठ नागरिक परिचयपत्र वितरण, सार्वजनिक यातायातमा छुटको व्यवस्था, ज्येष्ठ नागरिक सेवा केन्द्र सञ्चालन लगायत रहेका छन् । महिला वालवालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालयले सात प्रदेशमा ज्येष्ठ नागरिक ग्राम स्थापना, ज्येष्ठ नागरिक मिलन केन्द्र, दिवा सेवा केन्द्र स्थापना र सञ्चालनको लागि स्थानीय तह मार्फत अनुदान हस्तान्तरण लगायतका कार्य गर्ने गरेको छ ।

७. **वित्तीय व्यवस्था** – ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षासँग सम्बन्धित क्रियाकलापहरु विभिन्न निकायबाट सञ्चालन हुने गरेका छन् । महालेखा नियन्त्रकको कार्यालयबाट प्रकाशित केन्द्रीय आर्थिक विवरण अनुसार सामाजिक सुरक्षातर्फ २०७५।७६ देखि २०७७।७८ सम्मको बजेट र खर्चको अवस्था निम्नानुसार रहेको छः

(रु. लाखमा)

आर्थिक वर्ष	बजेट	खर्च
२०७७।७८	१८८७४१३	१५६४९२७
२०७६।७७	१५७२७२५	१४७३२०२
२०७५।७६	११३०६४५	११३०९९८
जम्मा	**४५९०७८३**	**४१६९१२७**

८. **कार्यमूलक लेखापरीक्षणको औचित्य** – नेपालको संविधान कानून एवं आवधिक योजनाहरुमा उल्लेख भएअनुसार ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षासँग सम्बन्धित विभिन्न कार्यक्रमहरु सञ्चालनमा आएका छन् । यस्ता कार्यक्रम प्रति जनसाधारण लगायत सबै क्षेत्रको चासो बढिरहेको छ । नेपालीहरुको औसत आयु बढ्दै गएको र वर्षेनी ज्येष्ठ नागरिकहरुको संख्यामा वृद्धि भइरहेको सन्दर्भमा कार्यक्रमको पर्याप्तता एवं अपेक्षित उद्देश्यबमोजिम सञ्चालन भए नभएको मूल्याङ्कन गर्न आवश्यक भएको एवं तीनै तहका सरकारको यस क्रियाकलापमा संलग्नता रहेकोमा कार्यक्रमको प्रभावकारी सञ्चालन र समन्वयको अवस्था समेत मूल्याङ्कन गर्न आवश्यक भएकोले कार्यमूलक लेखापरक्षणको लागि यो विषय छनौट गरिएको छ ।

लेखापरीक्षणको उद्देश्य, क्षेत्र एवम् पद्धति

९. **लेखापरीक्षणको उद्देश्य** – यस लेखापरीक्षणको प्रमुख उद्देश्य ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षासँग सम्बन्धित कार्यक्रमहरुको सञ्चालन दक्षतापूर्वक भए नभएको एवं ती कार्यक्रमको अवस्था र प्रभावकारिता सम्बन्धमा परीक्षण एवं मूल्याङ्कन गरी देखिएका समस्या समाधानको लागि सुझाव समेतको प्रतिवेदन तयार गर्नु रहेको छ । यस उद्देश्य प्राप्तीको लागि देहायका विषय सुनिश्चित गर्नु लेखापरीक्षणको सहायक उद्देश्यहरु रहेका छन्:

- ज्येष्ठ नागरिकको सामाजिक सुरक्षा सम्बन्धी नीतिगत तथा कानूनी व्यवस्थाको विश्लेषण गर्नु,
- ज्येष्ठ नागरिकको पहिचान तथा तथ्याङ्क र अभिलेखको विश्लेषण गर्नु,
- ज्येष्ठ नागरिकलाई सामाजिक सुरक्षा भत्ताको वितरण अवस्थाको विश्लेषण गर्नु,
- ज्येष्ठ नागरिकमा रहेको ज्ञान, सीप, क्षमता र अनुभवको सदुपयोग भए नभएको विश्लेषण गर्नु,
- ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धमा भएका अध्ययन विश्लेषणको नतिजाको मूल्याङ्कन गर्नु,

१०. **लेखापरीक्षणको क्षेत्र** – महिला बालबालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालय र पञ्चीकरण विभागले ज्येष्ठ नागरिक सुरक्षा र संरक्षणको लागि गरेको स्रोत परिचलन तथा सञ्चालित कार्यक्रमहरु समेटिएको छ। साथै समाज कल्याण परिषद् तथा ज्येष्ठ नागरिकसँग आवद्ध संघ संस्थाहरुको क्रियाकलापलाई लेखापरीक्षणको क्षेत्रमा समावेश छ । लेखापरीक्षणको क्रममा उपलब्ध भएसम्म विगत ३ वर्षका तथ्याङ्कहरु सङ्कलन गरी सोको विश्लेषण गरिएको छ ।

११. **लेखापरीक्षण पद्धति** – लेखापरीक्षणको क्रममा प्रक्रियामूलक र समस्यामूलक पद्धति अवलम्बन गरिएको छ । ज्येष्ठ नागरिक संरक्षण र सामाजिक सुरक्षाको सन्दर्भमा समस्या पहिचान एवं निराकरणमा केन्द्रित भई समस्यामूलक पद्धति प्रयोग भएको छ । ज्येष्ठ नागरिक संरक्षण र सामाजिक सुरक्षा सम्बन्धी सञ्चालित क्रियाकलापहरुको दक्षता र प्रभावकारिताको मुल्याङ्कन गर्न प्रक्रियामूलक पद्धति अबलम्बन गरिएको छ । प्रस्तुत लेखापरीक्षणमा कार्यालयले अवलम्वन गरेका मानदण्ड, निर्देशिका र मार्गदर्शनमा उल्लेख भएका विधि र प्रक्रिया अवलम्वन गरी मूल्याङ्कन गरिएको छ ।

लेखापरीक्षणको क्रममा सूचना एवं प्रमाण सङ्कलनको सिलसिलामा महिला बालवालिका तथा ज्येष्ठनागरिक मन्त्रालय र सम्बन्धित अन्य निकायहरुबाट प्रकाशित प्रतिवेदन एवं उपलव्ध कागजातहरुको पुनरावलोकन, छलफल र सम्पन्न काम भौतिक रुपमा अवलोकन गरिएको छ । यसबाहेक लेखापरीक्षणको क्षेत्रमा परेका निकायहरुबाट विभिन्न प्रश्नावली एवं फारमहरु मार्फत सूचना तथा जानकारी सङ्कलन गरिएको छ । लेखापरीक्षणमा मुलतः अन्य निकायको स्रोतबाट प्राप्त सूचना तथा तथ्याङ्क सङ्कलन गरी विश्लेक्षण गरिएको छ।

१२. **लेखापरीक्षणको सीमा** – प्राप्त सूचना, अभिलेख, विवरण, सेवाग्राहीसँगको अन्तरवार्ता तथा विभिन्न स्रोतवाट संकलित तथ्याङ्कका आधारमा प्रतिवेदन तयार गरिएको छ । प्राप्त सूचनाको विश्वसनीयता, विवरणको विश्लेषण क्षमता, समय सीमा, संलग्न जनशक्तिको संख्या तथा विषयगत ज्ञान लगायतका विषयहरु लेखापरीक्षणको सीमा रहेका छन् ।

लेखापरीक्षणबाट देखिएका प्रमुख व्यहोराहरु

१३. **ज्येष्ठ नागरिकको संख्या** – ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३ अनुसार ज्येष्ठ नागरिक भन्नाले ६० वर्ष उमेर पूरा गरेको नेपाली नागरिक भनी परिभाषित गरेको छ । राष्ट्रिय जनगणना, २०६८ (जिल्लागत ज्येष्ठ नागरिकको संख्या ***अनुसूची १*** मा समावेश छ) अनुसार ज्येष्ठ नागरिकको संख्या निम्नानुसार रहेको छः

(संख्या हजारमा)

प्रदेश	कुल जनसंख्या			ज्येष्ठ नागरिक			प्रतिशत		
	पुरुष	महिला	जम्मा	पुरुष	महिला	जम्मा	पुरुष	महिला	जम्मा
१ नं	२१६६	२३६८	४५३४	१९७	१९६	३९३	९.१०	८.२८	८.६७
मधेश	२७१७	२६८७	५४०४	२१२	१९४	४०६	७.८०	७.२२	७.५१
बागमती	२७४९	२७८३	५५३२	२२०	२३६	४५६	८.००	८.४८	८.२४
गण्डकी	१०९१	१३१२	२४०३	१२१	१३४	२५५	११.०९	१०.२१	१०.६१
लुम्बिनी	२१४१	२३५८	४४९९	१७९	१७६	३५५	८.३६	७.४६	७.८९
कर्णाली	७६७	८०३	१५७०	४७	४९	९६	६.१३	६.१०	६.११
सुदूरपश्चिम	१२१७	१३३५	२५५२	८९	१०४	१९३	७.३१	७.७९	७.५६
जम्माः	**१२८४८**	**१३६४६**	**२६४९४**	१०६५	१०८९	२१५४	८.२९	७.९८	८.१३

यस सम्बन्धमा देखिएका व्यहोरा निम्नानुसार छन् ।

१३.१. राष्ट्रिय जनगणना २०६८ अनुसार कुल जनसंख्या २ करोड ६४ लाख ९४ हजार रहेकोमा ज्येष्ठ नागरिकको संख्या २१ लाख ५४ हजार रहेको छ यो कुल जनसंख्याको ८.१३ प्रतिशत हुन आउँदछ। नेपालको जनसंख्या वृद्धिदर १.३५ प्रतिशत रहेकोमा ज्येष्ठ नागरिकको वृद्धिदर ३.५ प्रतिशत रहेको कारण ज्येष्ठ नागरिकको संख्या बढदो अवस्थामा रहेको छ । ज्येष्ठ नागरिकको संख्या धेरै हुनु र नेपालीको वार्षिक औषत आयु बढ्दै गएको अवस्थामा ज्येष्ठ नागरिकको सामाजिक संरक्षण र सामाजिक सुरक्षा कार्यक्रममा सरकारको विशेष ध्यान जानुपर्ने देखिन्छ ।

१३.२. राष्ट्रिय जनगणना २०६८ अनुसार ज्येष्ठ नागरिकको संख्या २१ लाख ५४ हजार रहेकोमा उमेरगत स्थिति निम्नानुसार रहेको छः

(संख्या हजारमा)

प्रदेश	६० देखि ६९ वर्ष			७० देखि ७९ वर्ष			८० वर्षभन्दा बढी		
	पुरुष	महिला	जम्मा	पुरुष	महिला	जम्मा	पुरुष	महिला	जम्मा
१ नं	११७	११७	२३४	५९	५७	११६	२१	२२	४३
मधेश	१३८	१२९	२६७	६०	५२	११२	१४	१३	२७
वाग्मती	१२६	१३०	२५६	६८	७५	१४३	२६	३१	५७
गण्डकी	६७	७६	१४३	३९	४१	८०	१५	१७	३२
लुम्बिनी	११०	११२	२२२	५३	४८	१०१	१६	१६	३२
कर्णाली	३३	३५	६८	११	११	२२	३	३	६
सुदूरपश्चिम	५५	६६	१२१	२६	२९	५५	८	९	१७
जम्मा	**६४६**	**६६५**	**१३११**	**३१६**	**३१३**	**६२९**	**१०३**	**१११**	**२१४**

उल्लिखित तालिका अनुसार उमेर समूह अनुसार ६० देखि ६९ वर्षको ज्येष्ठ नागिरक संख्या सबैभन्दा बढी १३ लाख ११ हजार अर्थात् कुल ज्येष्ठ नागरिकको ६०.८६ प्रतिशत, ७० देखि ७९ वर्ष उमेर समूहको ६ लाख २९ हजार अर्थात् २९.२६ प्रतिशत र ८० वर्ष माथिका उमेर समूहको २ लाख १४ हजार अर्थात् ९.८८ प्रतिशत रहेको देखिन्छ । उक्त जनगणना अनुसार ९० वर्ष माथिका ज्येष्ठ नागरिक ३१ हजार अर्थात कुल ज्येष्ठ नागरिकको १.४६ प्रतिशत रहेको छ । लैगिंकताको आधारमा महिला ज्येष्ठ नागरिकको संख्या ५०.५७ प्रतिशत र पुरुषको संख्या ४९.४३ प्रतिशत रहको छ। प्रदेशगत रुपमा सबैभन्दा बढी वाग्मती प्रदेशमा २१.६७ प्रतिशत र सबैभन्दा कम कर्णाली प्रदेशमा ४.४५ प्रतिशत रहेको देखिन्छ । ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षा सम्बन्धी कार्य गर्दा उल्लिखित विविधतालाई समेत ध्यान दिनुपर्दछ ।

१३.३. ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३ ले ६० वर्ष उमेर पुरा गरेका व्यक्तिलाई ज्येष्ठ नागरिकको रुपमा परिभाषित गरेको छ । ऐनबमोजिम ज्येष्ठ नागरिकमा पर्ने समूहका अधिकांश मानिसहरुले समेत सक्रिय जीवनयापन गरिरहेका छन् । अदालत लगायतका संवैधानिक निकायका पदाधिकारीहरु ६५ वर्षसम्म पदमा बहाल रहने, राजनीतिक क्षेत्रमा सोही उमेर समूहको सक्रियता रहिरहेको एवं निजी व्यापार व्यवसायमा समेत यस उमेरका जनशक्तिले सक्रियतापूर्वक कार्य गरी रहेको अवस्था छ । सामान्यतया ६० देखि ६९ वर्ष उमेर समुहका मानिसलाई युवा ज्येष्ठ नागरिक (Younger old), ७० देखि ७९ वर्षकोलाई सामान्य ज्येष्ठ नागरिक (Middle old) र ८० वर्ष वा सोभन्दा बढी उमेरकालाई वयोबृद्ध ज्येष्ठ नागरिक (Oldest old) मा वर्गीकरण गरेको पाइन्छ । विद्यमान ऐनले ६० वर्षभन्दा माथिकालाई ज्येष्ठ नागरिकको रुपमा परिभाषित गरेतापनि क्रियाशिलताको आधारमा ज्येष्ठ नागरिकको थप वर्गीकरण गरी सोही आधारमा ज्येष्ठ नागरिकलाई प्रदान गर्ने सेवा सुविधा तथा संरक्षणको व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१३.४. ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३ ले जीवनयापन गर्ने कुनै आधार आयस्रोत वा सम्पत्ति नभएको पालनपोषण तथा हेरचाह गर्ने परिवारको कुनै सदस्य नभएको वा परिवारको सदस्य भएपनि निजले पालनपोषण नगरी अपहेलित वा उपेक्षित जीवनयापन गर्नुपरेका असहाय ज्येष्ठ नागरिक र शारीरिक वा मानसिक रुपले असक्त ज्येष्ठ नागरिकको रुपमा परिभाषित गरेको छ । कुल ज्येष्ठ नागरिक मध्ये असहाय र अशक्त ज्येष्ठ नागरिको संख्या यकिन हुन बाँकी रहेकोले असहाय र असक्त ज्येष्ठ नागिरकको संख्या यकिन गरी निजहरुको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षा सम्बन्धमा छुट्टै व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१३.५. ज्येष्ठ नागरिकको वर्गीकरण सम्वन्धमा ऐन, नियमावलीमा ज्येष्ठ नागरिक, वरिष्ठ ज्येष्ठ नागरिक, असहाय ज्येष्ठ नागरिक, अशक्त ज्येष्ठ नागरिक, एकल ज्येष्ठ नागरिकको वर्गीकरण गरिएको र तोकिएबमोजिम भत्ता वा सुविधा उपलब्ध गराउन सक्ने व्यवस्था रहेको छ । एकल महिलाको हकमा सामाजिक सुरक्षा भत्ता दिने व्यवस्था भएकोले तथ्याङ्क रहेता पनि पुरुषको हकमा तथा असहाय र अशक्त ज्येष्ठ नागरिकको हकमा तथ्याङ्क समेत नरहेको अवस्था छ । वर्गीकरण अनुसार तथ्याङ्क एवं अभिलेख तयार गरी सोही आधारमा सुविधाको व्यवस्था मिलाउनुपर्दछ ।

१४. **ज्येष्ठ नागरिक नीति** – नेपालको संविधानले मौलिक हकको रुपमा ज्येष्ठ नागरिकको हकको व्यवस्था गरेको छ । संविधानमा ज्येष्ठ नागरिकलाई राज्यबाट विशेष संरक्षण तथा सामाजिक सुरक्षाको हक हुने व्यवस्था छ। संविधानको व्यवस्था कार्यान्वयनको लागि ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन तथा नियमावली, सामाजिक सुरक्षा ऐन जारी भएका छन् । यसैगरी मुलुकी देवानी संहिता, २०७४ मा प्रत्येक छोराछोरीले आफ्नो आर्थिक तथा सामाजिक हैसियत अनुसार आमा बाबुको आवश्यक हेरचाह, स्याहार सम्भार, औषधि उपचार वा रेखदेख गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । संविधान तथा कानूनको व्यवस्था कार्यान्वयनको लागि ज्येष्ठ नागरिक राष्ट्रिय कार्ययोजना, २०६२ एवं अन्य कार्यविधि एवं निर्देशिकाहरु जारी गरिएको छ । यी सबै व्यवस्थाबाट समेत ज्येष्ठ नागरिकहरुले मौलिक हकको पूर्ण उपयोग गर्न नपाएको एवं ज्येष्ठ नागरिकको ज्ञान सीप र अनुभवको अन्तरपुस्ता हस्तान्तरण हुन सकेको छैन । तसर्थ ज्येष्ठ नागरिकको सम्बन्धमा हालसम्म कार्यान्वयन भएका कानून, कार्यविधि र कार्यक्रमहरुको मूल्याङ्कन एवं समस्या र चुनौतीको विश्लेषण गरी ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी नीति तर्जुमा गर्नुपर्दछ । यसरी तयार गर्ने ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी नीतिमा राष्ट्रिय नीति निर्माण गर्ने संयन्त्र, सञ्चालक समिति, उपभोक्ता समिति, विभिन्न नागरिक समूह वा समितिमा ज्येष्ठ नागरिकहरुको अनिर्वाय सहभागिता हुने व्यवस्था समेत समावेश गर्नुपर्दछ ।

१५. **रणनीतिक कार्ययोजना** – नेपालको संविधानमा ज्येष्ठ नागरिकलाई राज्यबाट विशेष संरक्षण तथा सामाजिक सुरक्षाको हक रहेको छ । यी मौलिक हकको कार्यान्वयनको लागि ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३ तथा नियमावली, २०६५ लागू भएको छ । ज्येष्ठ नागरिक राष्ट्रिय कार्ययोजना, २०६२ ले ज्येष्ठ नागरिक ऐन तथा नियमावलीको व्यवस्थालाई क्रमशः कार्यान्वयनमा सहयोग गरेको देखिन्छ । कानून कार्यान्वयनको लागि विभिन्न कार्यविधि तथा निर्देशिकाहरु जारी भएका छन् । यी सबै प्रयासका वावजुत ज्येष्ठ नागरिकले अपेक्षित रुपमा संरक्षण र सम्मान प्राप्त गर्न नसकेको एवं ज्येष्ठ नागरिकको ज्ञान सीप र अनुभवबाट राष्ट्रले समेत उचित लाभ लिन सकेको छैन ।

ज्येष्ठ नागरिकको सम्बन्धमा अन्तर्राष्ट्रिय तथा क्षेत्रीयस्तरमा भएका निर्णय घोषणा एवं प्रतिवद्धताहरु मुख्य रुपमा बुढ्यौली सम्बन्धी भियना अन्तराष्ट्रिय कार्ययोजना, १९८२ (Vienna International Plan of Action on Ageing 1982), ज्येष्ठ नागरिकहरुका लागि संयुक्त राष्ट्र संघीय सिद्धान्तहरु, १९९१ (United Nations Principles for Older Persons 1991), एसिया तथा प्रशान्त क्षेत्रको लागि बुढ्यौली सम्बन्धी मकाउ कार्ययोजना, १९९८ (Macau Plan of Action on Ageing

1998), बृद्धअवस्था सम्बन्धी म्याड्रिड अन्तर्राष्ट्रिय कार्ययोजना, २००२ (Madrid International Plan या Action on Ageing 2002) मा समावेश गरिएको विषयहरुलाई नेपालको सन्दर्भमा क्रमशः कार्यान्वयन गर्दै ज्येष्ठ नागरिकहरुका ज्ञान, सीप र अनुभवको उपयोग गरी उनीहरुको जीवन सहज, सुरक्षित र सम्मानित बनाउन आवश्यक देखिन्छ । साथै ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी कार्यक्रम कार्यान्वयनमा संलग्न नेपाल सरकार, प्रदेश सरकार र स्थानीय तह, विभिन्न राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय संघ संस्थाहरुबीच समन्वय र सहकार्य गर्दै एकीकृत रुपमा कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्नुपर्ने देखिन्छ । यस अलावा ज्येष्ठ नागरिकको सम्बन्धमा रहेका समस्या र चुनौतीको पहिचान गरी ज्येष्ठ नागरिकको जीवनलाई सम्मानित, मर्यादित, व्यवस्थित र सुरक्षित गर्दै उनीहरुबाट राष्ट्रले उचित लाभ लिनसक्ने गरी ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी रणनीतिक कार्ययोजना स्वीकृत गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनु पर्दछ ।

१६. **ज्येष्ठ नागरिक व्यवस्थापन** – नेपालको संविधानको अनुसूची ८ मा ज्येष्ठ नागरिकको व्यवस्थापन स्थानीय तहको एकल अधिकार सूचीमा समावेश छ । स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन, २०७४ को दफा ११९त० मा स्थानीय तहको काम, कर्तव्य र अधिकारमा ज्येष्ठ नागरिकको व्यवस्थापन गर्न सङ्घ र प्रदेश कानूनको अधीनमा रही सामाजिक सुरक्षा कार्यक्रमको कार्यान्वयन, सञ्चालन तथा व्यवस्थापन गर्ने, लगत अद्यावधिक, परिचयपत्र वितरण, सामाजिक सुरक्षा तथा सुविधाको व्यवस्थापन तथा वितरण,ज्येष्ठ नागरिक क्लव, दिवा सेवा केन्द्र, भेटघाट स्थल, आश्रय केन्द्रको सञ्चालन तथा व्यवस्थापन, सङ्घ तथा प्रदेशसँगको समन्वयमा ज्येष्ठ नागरिक केन्द्र तथा अशक्त स्याहार केन्द्रको सञ्चालन र व्यवस्थापन लगायत ज्येष्ठ नागरिकको व्यवस्थापन सम्बन्धी अन्य कार्य गर्ने व्यवस्था छ । सो कार्यको लागि स्थानीय तहले संघ र प्रदेशबाट हस्तान्तरण हुने अनुदान र आफ्नै स्रोत समेतबाट सामाजिक सुरक्षा भत्ता वितरण, दिवा सेवा केन्द्र र ज्येष्ठ नागरिक मिलन केन्द्र निर्माण तथा सञ्चालन, ज्येष्ठ नागरिक सम्मान लगायतका क्रियाकलापहरु सञ्चालन गर्ने गरेका छन् । नागरिकता लिन बाँकी रहेका ज्येष्ठ नागरिकको सामाजिक सुरक्षा भत्तामा पहुँच पुग्न सकेको छैन भने स्वदेश तथा विदेशबाट निवृत्तिभरण पाउने ज्येष्ठ नागरकलाई दोहोरो भत्ता वितरणको अवस्था रहेको छ । शिक्षा र कमजोर स्वस्थ्य स्थितिका ज्येष्ठ नागरिकलाई कानूनमा भएका व्यवस्थाको पूर्ण जानकारी नभएको स्थितिमा सुधार ल्याउन स्थानीय तहले थप पहल गर्नुपर्दछ ।

सबै स्थानीय तहले ज्येष्ठ नागरिक व्यवस्थापन अन्तर्गत ज्येष्ठ नागरिक मैत्री सडक, मनोरन्जन स्थल तथा पार्क, व्यायामशाला र ध्यान केन्द्र लगायतका आधारभूत सेवामा थप ध्यान दिनुपर्दछ । साथै स्थानीय तहभित्र रहेका ज्येष्ठ नागरिकको वर्गीकरण र अवस्था सहितको अभिलेख अद्यावधिक गर्ने एवं आफ्नो क्षेत्रमा सञ्चालित बृद्धाश्रम, दिवा सेवा केन्द्र, ज्येष्ठ नागरिक मिलन केन्द्र एवं विभिन्न संघ संस्थाबाट सञ्चालित कार्यक्रमहरुको नियमित अनुगमन गरी देखिएका समस्या समाधान गर्न लगाउनु पर्दछ।

१७. **पालनपोषण र हेरचाह** – नेपालको मुलुकी देवानी संहिता, २०७४ को दफा १२२ अनुसार प्रत्येक छोरा छोरीले आफ्ना आमा बाबुलाई आदर तथा सम्मानकासाथ व्यवहार गर्नु पर्ने तथा प्रत्येक छोरा छोरीले आमा बाबुलाई एकासगोलमा बसेको वा कानून बमोजिम भिन्न भइसकेको जेसुकै भए तापनि आफ्नो आर्थिक तथा सामाजिक हैसियत अनुसार आवश्यक हेरचाह, स्याहार सम्भार, औषधोपचार वा रेखदेख गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । यसैगरी ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३ को दफा ४ मा भएको व्यवस्था अनुसार आफ्नो आर्थिक हैसियत तथा इज्जत आमद अनुसार पालनपोषण तथा हेरचाह गर्नु परिवारको प्रत्येक सदस्यको कर्तव्य हुने, ज्येष्ठ नागरिकले आफ्नो

अंश लिई परिवारबाट अलग बसेको वा बस्न चाहेको अवस्थामा बाहेक निजले चाहेको परिवारको सदस्यले आफ्नो साथमा राखी पालनपोषण गर्नु पर्ने जस्ता दायित्वको व्यवस्था गरेको छ । सोही ऐनको दफा ५ मा ज्येष्ठ नागरिकको पालन पोषण तथा हेरचाह गर्नुपर्ने कर्तव्य भएको परिवारको सदस्य नातेदार वा हकवालाले निजलाई आफूसँगै राखी पालन पोषण तथा हेरचाह नगरेमा ज्येष्ठ नागरिकले सम्बन्धित स्थानीय तहमा उजुरी दिनसक्ने व्यवस्था छ । कानूनमा व्यवस्था भएता पनि यसको विरुद्धमा ज्येष्ठ नागरिकबाट उजुरी गर्ने परम्पराको विकास हुन सकेको छैन ।

ज्येष्ठ नागरिकको पालनपोषण र रेखदेखको पहिलो कर्तव्य परिवारका सदस्य वा हकवालाको हुने कानूनी व्यवस्था रहेको भए तापनि सोको कार्यान्वयन पक्ष कमजोर रहेको पाइन्छ । ज्येष्ठ नागरिकको मानव अधिकारको संरक्षण एवं सम्पत्तिको लागि उनीहरु माथि हुने हिंसा र दुर्व्यवहार रोक्न एवं पालनपोषण र उचित हेरचाहको सुनिश्चितताको लागि ज्येष्ठ नागरिकले आर्जेको सम्पत्तिलाई इच्छापत्र अनुसार हस्तान्तरण गर्न पाउने कानूनी व्यवस्था गर्नुपर्दछ । विद्यमान सामाजिक परम्परा अनुसार इच्छापत्रको पहिलो प्राथमिकता आफ्नो सन्ततिको हुने र सन्ततिले उचित पालन पोषण र हेरचाह नगरेको अवस्थामा अन्य विकल्प सहितको कानूनी व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१८. **कल्पवासी ज्येष्ठ नागरिक** – कल्पवास भन्नाले संस्था वा समितिले उपलब्ध गराएको ठाउँमा तोकिएबमोजिमको घर वा कुटी बनाउन पाइने वा बनिरहेको घर वा कुटी सम्झौता गरी प्रयोग गर्ने, त्यहाँ परिवारसहित बस्न पनि पाइने, सहयोगी राख्न पाइने, खाने बस्ने प्रबन्ध आफैं गर्नुपर्ने आवास हो। समितिले रेखदेख गरिदिने, औषधोपचारको प्रबन्ध मिलाई दिने, माग भएमा सहयोगीको बन्दोवस्त गरिदिने र व्यक्तिको देहान्तपछि त्यो भवन संस्था वा समितिको हुने गर्दछ । यसमा समितिलाई कल्पवासीले केही शुल्क तिर्नुपर्ने हुन्छ । धार्मिक आस्थाको कारण यस्तो बास धार्मिक स्थलमा रहने गरेको देखिन्छ । यस सम्बन्धमा निम्नानुसार देखिएको छः

१८.१. केही दशक अगाडिसम्म नेपालबाट वृद्धवृद्धाहरु काशीबास जाने र त्यही देह त्याग गर्ने प्रचलन रहेको भएतापनि हाल काशीबास जाने क्रम घटेको छ ।सोको सट्टा नेपालको प्रसिद्ध तीर्थस्थलहरु पाल्पाको रिडी, स्याङ्जाको राम्दी र केलादीघाट तथा तनहुँको देवघाट, सुनसरीको चतरा लगायत विभिन्न धार्मिक स्थलमा ज्येष्ठ नागरिक लगायतका व्यक्ति कल्पवासमा बस्ने गरेको पाइन्छ । मन्त्रालयले केही वर्ष अघि गरेको अध्ययन प्रतिवेदन अनुसार कल्पवासमा जानेहरुको लागि देवघाटमा २००, केलादीघाटमा ४० लगायत करिव ५०० भन्दा बढी कुटीहरु रहेकोमा अधिकांश कुटीहरु जीर्ण तथा भत्किएको अवस्थामा रहेको, केही कल्पबासीहरु अति अशक्त रहेको तर उनीहरुको स्याहार गर्ने स्याहारकर्ता नरहेको, कुटीहरुको सरसफाईमा उचित ध्यान नदिएको तथा व्यवस्थित रुपमा सञ्चालन नभएको उल्लेख छ । कुटी सञ्चालन सम्बन्धी मापदण्ड नभएकोले कुटीमा उपलव्ध हुनुपर्ने क्षेत्रफल, भान्सा, सुत्ने कोठा, ट्वाइलेट, खानेपानी र बिजुली लगायतका आधारभूत सेवा सूबिधाका विषयमा एकरुपता रहेको देखिदैन । कुटी सञ्चालन गर्ने आश्रमले निश्चित रकम लिएर कल्पवासीहरुलाई आजीवन कुटी दिने गरेको देखिन्छ । आर्थिक अवस्था राम्रो भएकाबाट रकम लिई कुटी व्यवस्थापन गरेको राम्रो देखिए तापनि आर्थिक हैसियत नभएका ज्येष्ठ नागरिकको लागि पनि निश्चित कोटामा निःशुल्क कुटी उपलव्ध हुने व्यवस्था मिलाउनु पर्ने देखिन्छ ।

१८.२. कुटी सञ्चालनको मापदण्ड बनाई ज्येष्ठ नागरिक समेत रहने कल्पवासी प्रति सम्मान गर्ने वातावरण तयार पार्नको लागि पारिवारिक र सामुदायिक सचेतना कार्यक्रम सञ्चालन गर्नुपर्ने, सुरक्षाको लागि विशेष कार्यक्रम सञ्चालन गर्नुपर्ने, जेरियाट्रिक सेवा सहितको अस्पताल सञ्चालनमा ल्याउनुपर्ने, आश्रममा

बाद्यवादन लगायत धार्मिक मनोरञ्जनका सामाग्रीहरुको व्यवस्था हुनुपर्दछ । कोही नभएका ज्येष्ठ कल्पबासीहरुको लागि आश्रमले स्याहारकर्ताको व्यवस्था मिलाउनुपर्ने, वेसहाराहरुको मृत्यु पछि गरिने मृत्यु संस्कार आश्रमले गर्नुपर्ने र कल्पबासीहरुको लागि मनोरञ्जनको व्यवस्था तथा तीर्थाटन एवं घुमफिरको व्यवस्था समेत आश्रमले गर्नुपर्दछ । सनातनदेखिको संस्कार अनुसार चलिआएको प्रचलनका आधारमा आ-आफ्ना तीर्थस्थलमा बासस्थान गर्न चाहेमा सम्बद्ध संस्थालाई स्वीकृति दिने व्यवस्था मिलाउनु पर्दछ ।

१९. **स्वास्थ्य बीमा** – स्वास्थ्य बीमा नियमावली, २०७५ को नियम १६ अनुसार कार्यक्रममा आबद्ध ७० वर्ष उमेर पुगेका ज्येष्ठ नागरिकको योगदान रकमको शत प्रतिशत नेपाल सरकार, प्रदेश सरकार वा स्थानीय तहले व्यहोर्ने उल्लेख छ । यस सम्बन्धमा निम्नानुसार देखिएको छः

१९.१. स्वास्थ्य बीमा बोर्डबाट उपलव्ध विवरणको आधारमा एक एकाईमा वार्षिक एक लाखसम्मको उपचार खर्च उपलव्ध हुने स्वास्थ्य बीमा कार्यक्रममा २०७७।७८ मा सत्तरी वर्ष उमेर पुगेका ५ लाख ५७ हजार ज्येष्ठ नागरिक आबद्ध भएको र सो वापत नेपाल सरकारले रु १ अर्व ९४ करोड ९९ लाख व्यहोरेको देखिन्छ । राष्ट्रिय जनगणना, २०६८ अनुसार सत्तरी वर्ष माथिका ज्येष्ठ नागरिकको संख्या ८ लाख ४३ हजार रहेकोमा ५ लाख ५७ हजार मात्र स्वास्थ्य बीमा कार्यक्रममा आवद्ध भएकोले अझै २ लाख ८६ हजार बीमाको पहुँच बाहिर रहेको देखिन्छ । स्वास्थ्य बीमा कार्यक्रम अन्तर्गत देशभरका ४३२ स्वास्थ्य संस्थाबाट विभिन्न ३५ रोगको निःशुल्क उपचार उपलव्ध भई रहेकोले यसमा सत्तरी वर्ष पुगेका सबै ज्येष्ठ नागरिकहरुको आवद्धता कायम गराउनु पर्दछ । साथै हालसम्म यस्तो रकम नेपाल सरकारले व्यहोर्दै आएकोमा कानूनको व्यवस्था अनुसार प्रदेश र स्थानीय सरकारको समेत योगदान हुनेगरी व्यवस्था मिलाउनु पर्दछ ।

१९.२. यस अतिरिक्त विपन्न नागरिक औषधि उपचार सुविधा उपलव्ध गराउन नागरिक राहत, क्षतिपूर्ति तथा आर्थिक सहायता सम्बन्धी कार्यविधि, २०७१ अनुसार मुटु, मृगौला, क्यान्सर, पार्किन्सन्स, अल्जाइयर्स, इस्पाइनल इन्जुरी, हेड इन्जुरी र सिकलसेल एजीमिया समेतका ८ प्रकारका रोगको उपचारको लागि रु.२ अर्ब २८ करोड सुविधा प्रदान गरेको छ । उक्त सुविधामा सबै उमेर समूहका नागरिकलाई उपलव्ध हुने भएतापनि रोगको प्रकृति अनुसार ज्येष्ठ नागरिकको संख्या बढी हुने अवस्था रहेको भएतापनि यस प्रकारको सेवा लिने ज्येष्ठ नागरिकको अद्यावधिक अभिलेख राखेको देखिएन । ज्येष्ठ नागरिक लगायत सबै नागरिकको लागि स्वास्थ्य बीमाको अतिरिक्त विपन्न नागरिक औषधि उपचार सुविधा समेत उपलव्ध हुने गरेको छ । स्वास्थ्य उपचारसँग सम्बन्धित सबै प्रकारका सुविधा एकीकृत रुपमा प्रदान गर्नेगरी आवश्यक व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

२०. **जेरियाट्रिक स्वास्थ्य सेवा** – नेपालको संविधानले प्रत्येक नागरिकलाई राज्यबाट कानूनमा व्यवस्था भएबमोजिम आधारभूत स्वास्थ्य सेवा निःशुल्क प्राप्त गर्ने हक हुने व्यवस्था छ । यसैगरी संविधानले ज्येष्ठ नागरिकलाई राज्यबाट विशेष संरक्षण तथा सामाजिक सुरक्षाको हक हुने उल्लेख छ । स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयले संविधानको भावनालाई समेत दृष्टिगत गरी २०७०।७१ देखि जेरियाट्रिक वार्ड स्थापना तथा सञ्चालन निर्देशिका, २०७० बमोजिम गत वर्षसम्म १६ अस्पतालहरुबाट ज्येष्ठ नागरिकहरुलाई निःशुल्क एवम् सहुलियतपूर्ण स्वास्थ्य सेवा उपलव्ध गराउँदै आएको छ । यस वर्ष थप ८ अस्पतालहरुमा जेरियाट्रिक वार्ड विस्तार भई २४ अस्पतालहरु (***अनुसूची २*** मा समावेश) मा उक्त सेवा प्रदान भएको छ । यस सम्बन्धमा निम्नानुसार देखिएको छः

२०.१. स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयले जारी गरेको जेरियाट्रिक वार्ड सञ्चालन र स्थापना मार्गदर्शन २०७७।८८ अनुसार यस वर्ष जेरियाट्रिक वार्ड स्थापना तथा सञ्चालनको लागि विभिन्न १४ केन्द्रीय

अस्पतालहरुलाई रु. ३ करोड ५० लाख बजेट व्यवस्था भएको देखिन्छ । उक्त रकममध्ये वार्ड स्थापनाको लागि रु. १३ लाख र उपचारको लागि रु. ३ करोड ३७ लाख विनियोजन भएको छ । निर्देशिकामा अस्पतालको बेड क्षमताको कति प्रतिशत यस प्रयोजनको लागि छुट्याउने भन्ने सम्बन्धमा स्पष्ट नभएको एवं विभिन्न ५ अस्पतालको लागि विनियोजन भएको रु. १३ लाखबाट कति वेड स्थापना गरी सञ्चालनमा ल्याइयो भन्ने सम्बन्धमा स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयबाट कुनै जानकारी प्राप्त हुन सकेन ।

२०.२. स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयले जारी गरेको जेरियाट्रिक वार्ड सञ्चालन र स्थापना मार्गदशन २०७७।८८ मा सो वर्ष जेरियाट्रिक वार्ड स्थापना गर्ने अस्पतालहरुले मन्त्रालयबाट प्राप्त अनुदानको २० प्रतिशत बजेट बेड, औजार, उपकरणमा खर्च गर्न सक्ने र बाँकी ८० प्रतिशत बजेट अशक्त असहाय ज्येष्ठनागरिकको उपचारमा खर्च गर्नुपर्ने उल्लेख छ । सोही मार्गदर्शनमा उपचारमा सहुलियत प्रदान गर्दा सबै ज्येष्ठ नागरिकलाई समान रुपमा सहुलियत प्रदान नगरी बृद्ध अवस्था (उमेरको हद), आर्थिक हैसियत र शारिरीक अशक्तालाई आधार मानी स्वयम् अस्पतालले निःशुल्क उपचार एवम् उपचारमा सहुलियतको मापदण्ड निर्धारण गर्नुपर्ने उल्लेख भएकोमा जेरियाट्रिक वार्ड सञ्चालन गर्ने अधिकांश अस्पतालहरुले यस्तो मापदण्ड नबनाएको कारण मार्गदर्शन बमोजिम उपचारमा सहुलियत प्रदान भएको सम्बन्धमा सुनिश्चित हुने आधार रहेको छैन ।

२०.३. जेरियाट्रिक वार्ड सञ्चालन र स्थापना मार्गदर्शन, २०७७।८८ मा जेरियाट्रिक वार्ड स्थापना तथा सञ्चालन गर्ने अस्पतालहरुले चौमासिक रुपमा मन्त्रालयमा प्रगति प्रतिवेदन पठाउनुपर्ने उल्लेख छ । सो प्रतिवेदन पठाउँदा लिङ्ग (महिला, पुरुष, तेस्रो लिङ्गी) उमेर (६० देखि ६९ वर्षसम्म, ७० देखि ७९ वर्षसम्म, ८० देखि ८४ वर्षसम्म र ८५ वर्षभन्दा माथी) रोगको किसिम, बीमाबाट व्यहोरेको रकम र बीमा रकम अपुग भएकोमा जेरियाट्रिक वा सामाजिक सेवाबाट व्यहोरेको रकम, अन्यत्र प्रेषण गरिएको विवरण लगायतका कुरा समावेश भएको हुनुपर्ने व्यवस्था रहेको छ । यस्तो वार्ड सञ्चालन गर्ने अधिकांश अस्पतालहरुले यस प्रकारको चौमासिक प्रतिवेदन पठाउने गरेको देखिएन । प्रतिवेदनको अभावमा यस्तो सेवा पाउनेको उमेरगत संख्या सेवा सुविधाहरु लगायतका व्यहोरा सम्बन्धमा जानकारी हुनसक्ने अवस्था रहेको देखिदैन । प्रतिवेदनको अभावमा जेरियाट्रिक वार्ड सञ्चालन गर्ने अस्पतालहरुले सो प्रयोजनको लागि प्राप्त अनुदान तोकिएकै प्रयोजनमा खर्च गरे नगरेको सम्बन्धमा स्पष्ट हुनसक्ने अवस्था रहेको छैन ।

२०.४. जेरियाट्रिक वार्ड सञ्चालन र स्थापना मार्गदशन २०७७।८८ मा अस्पतालका सबै विभाग र वार्डबाट ज्येष्ठनागरिक मैत्री सेवा प्रदान गर्नुपर्ने मन्त्रालयबाट प्राप्त अनुदान र अस्पतालको आन्तरिक स्रोतबाट निश्चित रकम ज्येष्ठ नागरिकको स्वास्थ्य सेवाको लागि छुट्याई सो बजेटको सीमाभित्र रही निःशुल्क वा सहुलियतमा स्वास्थ्य सेवा प्रदान गर्नुपर्ने एवं स्वास्थ्य बीमा कार्यक्रम लागू भएको अवस्थामा बीमाबाटै उपचार गर्न प्राथमिकता दिनुपर्ने र उपचारको क्रममा बीमाको रकम अपुग भएको अवस्थामा वा सम्बन्धित ज्येष्ठ नागरिक नै बिमित नभएको अवस्थामा मात्र यस कार्यक्रमबाट खर्च गर्नुपर्ने उल्लेख छ । ज्येष्ठ नागरिक वार्ड सञ्चालन गर्ने अस्पतालहरुले यस सम्बन्धी नियमित रुपमा प्रतिवेदन तयार गरी स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयमा पठाउने नगरेको कारण मार्गदर्शनको कार्यान्वयन अवस्था मूल्याङ्कन गर्न सकिएन ।

२०.५. यस प्रकार ज्येष्ठ नागरिकहरुको लागि सुलभ तरिकाले ज्येष्ठ नागरिक मैत्री हुनेगरी उपचारात्मक स्वास्थ्य सेवा प्रदान गर्नेगरी विभिन्न अस्पतालहरुमा जेरियाट्रिक वार्ड सञ्चालनमा ल्याएको भएतापनि अधिकांश अस्पतालहरुमा जेरियाट्रिक विशेषज्ञको अभाव रहेको, ज्येष्ठ नागरिकहरु देशको हरेक क्षेत्रमा रहेकामा तोकिएका सीमित अस्पतालहरुबाट मात्रै सेवा प्रदान हुने स्थितिले सबैलाई सुलभ पहुँचको

अभाव रहेको, अधिकांश अस्पतालहरुको पूर्वाधार ज्येष्ठ नागरिक मैत्री नभएको र पर्याप्त मात्रामा ह्विल चियरको व्यवस्था नभएको लगायतको स्थिति समेतलाई ध्यान दिई ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी रोगको उपचारको लागि एउटा राष्ट्रियस्तरको अस्पतालको स्थापना गर्ने एवं ५० शैया वा सोभन्दा बढी क्षमताका सबै अस्पतालहरुको पूर्वाधार ज्येष्ठ नागरिक मैत्री बनाई जेरियाट्रिक विशेषज्ञ समेत रहने गरी जेरियाट्रिक वार्ड सञ्चालन गर्नुपर्दछ ।

२१. **ज्येष्ठ नागरिक अभिलेख** – ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३ को दफा १९ मा जिल्ला ज्येष्ठ नागरिक समितिले यस ऐन बमोजिम ज्येष्ठ नागरिकको अभिलेख तोकिएबमोजिम तयार गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी नियमावली, २०६४ को नियम ८ मा जिल्ला ज्येष्ठ नागरिक कल्याण समितिले आफ्नो जिल्लाभित्रका ज्येष्ठ नागरिकको लगत सङ्कलन गरी नीजहरुको व्यक्तिगत विवरण, पारिवारिक स्थिति, शैक्षिक योग्यता, पेशागत दक्षता र अनुभव समेत खुल्ने गरी अनुसूची बमोजिमको ढाँचामा अभिलेख राख्नुपर्ने व्यवस्था छ । जिल्लाहरुबाट यस्तो अभिलेख तयार नभएको कारण ज्येष्ठ नागरिकको आर्थिक सामाजिक र पारिवारिक अवस्थाको अतिरिक्त विभिन्न कार्य अनुभव, क्षमता एवं विज्ञता भएका ज्येष्ठ नागरिकको सम्बन्धमा सही रुपमा जानकारी हुनसक्ने स्थिति देखिँदैन । अभिलेखको अभावमा ज्येष्ठ नागरिकको अवस्था र आवश्यकताको आधारमा कार्यक्रम सञ्चालन र सुविधा प्रदान गर्न सक्ने स्थिति देखिएन । यसबाट ज्येष्ठ नागरिकको ज्ञान सीप अनुभव र दक्षता अन्तरपुस्ता हस्तान्तरणमा समेत असर पर्ने देखिन्छ । तसर्थ कानूनले तोके बमोजिम ज्येष्ठ नागरिकको अभिलेख राखी उनीहरुसँग भएको विज्ञता र क्षमताको प्रयोग गर्ने व्यवस्था मिलाउनु पर्दछ ।

२२. **परिचय पत्र** – ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३ को दफा २५ अनुसार नेपाल सरकारले ज्येष्ठ नागरिकलाई तोकिएबमोजिमको विवरण भएको परिचयपत्र सम्बन्धित स्थानीय तहबाट उपलव्ध गराउने व्यवस्था छ । ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी नियमावली, २०६४ को नियम १५ मा मन्त्रालयले तोकेको निकाय मार्फत ज्येष्ठ नागरिकलाई अनुसूची ३ बमोजिमको ढाँचामा ज्येष्ठ नागरिक परिचयपत्र उपलब्ध गराउने र यसरी उपलब्ध गराइने परिचयपत्र नियम १४ को वर्गीकरणका आधारमा फरक-फरक हुन सक्ने उल्लेख छ। नियम १४ मा ७० वर्ष उमेर पुरा नगरेका ज्येष्ठ नागरिक, ७० वर्ष उमेर पुरा गरेका बरिष्ट ज्येष्ठ नागरिक, असहाय ज्येष्ठ नागरिक असक्त ज्येष्ठ नागरिक र एकल ज्येष्ठ नागरिक गरी ज्येष्ठ नागरिकलाई ५ प्रकारको वर्गीकरण गरी सोही आधारमा परिचय पत्र उपलव्ध गराउने व्यवस्था रहेको छ । ज्येष्ठ नागरिकहरुलाई विगत ३ वर्षमा वितरण भएको परिचयपत्रको संख्या निम्नानुसार रहेको छः

(संख्या हजारमा)

परिचयपत्र प्राप्त ज्येष्ठ नागरिक संख्या	आर्थिक वर्ष	१ नं. प्रदेश	मधेश प्रदेश	बागमती प्रदेश	गण्डकी प्रदेश	लुम्बिनी प्रदेश	कर्णाली प्रदेश	सु.प. प्रदेश	जम्मा	कुल जम्मा
कर्णाली/दलित ज्ये.ना.	२०७४/७५	३०	५६	२०	३५	४४	१७	३९	२४१	१२३१
ज्येष्ठ नागरिक अन्य		१८७	१७२	२०६	१३१	१५१	६४	७९	९९०	
कर्णाली/दलित ज्ये.ना.	२०७५/७६	३२	५७	२१	३७	४९	५२	४०	२८८	१२८१
ज्येष्ठ नागरिक अन्य		१९५	१७८	२१०	१३२	१६०	३७	८१	९९३	
कर्णाली/दलित ज्ये.ना.	२०७६/७७	३४	५९	२३	३८	५२	५१	४३	३००	१३५७
ज्येष्ठ नागरिक अन्य		२०८	१८२	२२८	१४१	१७२	४०	८६	१०५७	

उल्लिखित तालिका अनुसार प्रदेशगत रुपमा स्थानीय तहले वितरण गरेको परिचयपत्रको संख्या २०७४।७५ मा १२ लाख ३१ हजार रहेकोमा २०७५।७६ मा ४.०३ प्रतिशतले वृद्धि भई

१२ लाख ८१ हजारलाई वितरण गरेको र २०७६/७७ मा ५.९८ प्रतिशतले वृद्धि भई १३ लाख ५७ हजारलाई वितरण गरेको छ । वाग्मती प्रदेश अन्तर्गतका स्थानीय तहहरुले सबैभन्दा बढी परिचयपत्र वितरण गरेको देखिन्छ । विवरण सङ्कलन गर्दा ज्येष्ठ नागरिकको व्यक्तिगत विवरण, पारिवारिक स्थिति, शैक्षिक योग्यता, पेशागत दक्षता र अनुभवसमेत खुल्ने गरी हरेक वर्ष अभिलेख अद्यावधिक गर्नुपर्नेमा भएको छैन। साथै राष्ट्रिय जनगणना २०६८ अनुसार ज्येष्ठ नागरिकको संख्या २१ लाख ५४ हजार रहेकोमा १३ लाख ५७ हजारले मात्र परिचय पत्र पाएको देखिन्छ । समयमै खरिद प्रक्रिया नटुंगिएको कारण २०७७।७८ मा परिचय पत्र छपाई हुन नसकेकोले वितरणको कार्य समेत भएको देखिएन । ज्येष्ठ नागरिकको अभिलेख अद्यावधिक गरी सबैलाई समयमै परिचयपत्र वितरण गर्नुपर्दछ ।

२३. **हेरचाहरदिवा सेवा केन्द्र -** ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३ को दफा २० अनुसार नेपाल सरकार वा प्रचलित कानूनबमोजिम गठन भएको संघ संस्थाले नेपाल राज्यको कुनै स्थानमा हेरचाह केन्द्र वा दिवा सेवा केन्द्र वा दुबै केन्द्रको स्थापना र सञ्चालन गर्नसक्ने उल्लेख छ । ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी नियमावली, २०६४ को नियम १० मा नेपालको कुनै स्थानमा ऐनको दफा २० बमोजिम हेरचाह केन्द्र वा दिवासेवा केन्द्रको स्थापना गर्न चाहने व्यक्ति वा प्रचलित कानूनबमोजिम गठन भएको संघ संस्थाले सम्बन्धित प्रमुख जिल्ला अधिकारीबाट स्वीकृति लिनुपर्ने उल्लेख छ । लेखापरीक्षणको सिलसिलामा प्राप्त जानकारी अनुसार देशभरमा रहेका हेरचाह केन्द्र (वृद्धाश्रम) र दिवा सेवा केन्द्र एवं ती केन्द्रहरुमा आश्रित ज्येष्ठ नागरिकको संख्या निम्नानुसार रहेको छः

प्रदेश	बृद्धाश्रम संख्या	आश्रित संख्या	दिवा सेवा केन्द्र संख्या	आश्रित संख्या
१ नं	१८	१८७	१४	२१४६
मधेश	८	१२६	३	१६०
वाग्मती	४६	१२६१	२५	१५२६
गण्डकी	१७	४६४	१९	१२२०
लुम्बिनी	१३	२६६	१६	९६६
कर्णाली	६	६१	१२	३७२
सुदूरपश्चिम	६	८६	५	५०
जम्मा	**११४**	**२४५१**	**९४**	**६४३९**

यस सम्बन्धमा निम्नानुसार देखिएको छः

२३.१. उल्लेखित विवरण अनुसार हाल ११४ वृद्धाश्रम र ९४ दिवा सेवाकेन्द्र गरी ३०८ केन्द्रहरु स्थापना भई सञ्चालनमा रहेको र ती केन्द्रमा करिव ८ हजार ८९० ज्येष्ठ नागरिकहरुले आश्रय पाएको देखिन्छ । राष्ट्रिय जनगणना, २०६८ अनुसार ज्येष्ठ नागरिकको संख्या २१ लाख ५४ हजार रहकोले जनसंख्याको आधारमा सञ्चालित ज्येष्ठ नागरिक सेवा केन्द्र पर्याप्त देखिंदैन ।

२३.२. ज्येष्ठ नागरिकको हेरचाह गर्न पशुपति पञ्चदेवलमा सञ्चालित पशुपति वृद्धाश्रममा महिला ११६, पुरुष ९५ गरी जम्मा २११ ज्येष्ठ नागरिकहरु रहेका छन् । वृद्धाश्रममा रहेका व्यक्तिलाई खाना, खाजा लगायतको बसोबासको व्यवस्था गर्न खाद्यान्नमा रु.४० लाख १२ हजार, सामाजिक सुरक्षामा रु.१२ लाख ५१ हजार र औषधि खरिदमा रु.१३ लाख ४८ हजार खर्च भएको छ । पञ्चदेवलमा रहेको भवन जीर्ण अवस्थामा रहेको हुँदा बसोबासको लागि समस्या परेको, हलको अभाव रहेकोले भजन कीर्तन कर्य गर्न नसकेको, वृद्धाश्रममा बस्न ईच्छुक सबैलाई स्थान अभावका कारण समेट्न नसकेको अवस्था छ। उल्लेखित समस्या समाधान गर्न मन्त्रालयले आवश्यक कदम चाल्नुपर्दछ।

२३.३. मानव अधिकार आयोगले बृद्धाश्रम, कल्पवास, दिवा सेवा केन्द्र, स्याहार केन्द्र र अध्ययन केन्द्रहरुको विशेष अध्ययन प्रतिवेदन, २०७५ को निष्कर्ष अनुसार अधिकांश बृद्धाश्रमको सञ्चालन व्यवस्थित रुपमा नभएको, ज्येष्ठ नागरिकको हेरचाह गर्ने जनशक्ति नभएको, स्रोत साधनको अभाव रहेको, बृद्धाश्रम र दिवा सेवा केन्द्र सञ्चालनका मापदण्ड पुरा नभएको र अधिकांश बृद्धाश्रमहरु सञ्चालकहरुको अनिवार्य कानूनी दायित्व र जिम्मेवारीका कारण नभई मानवीय भावनाले सञ्चालन भएकोले मापदण्ड तोकी नियमन गर्न सरकारलाई नैतिक संकट परेको लगायका व्यहोरा उल्लेख छ । यस स्थितिमा सुधार ल्याउन मन्त्रालयले आवश्यक पहल गर्नुपर्दछ ।

२३.४. मानव अधिकार आयोगको उल्लिखित अध्ययन प्रतिवेदनमा ज्येष्ठ नागरिकहरू वृद्धाश्रममा पुग्नुको कारणहरु पारिवारिक कलह र विखण्डन, समाजमा नैतिक शिक्षाको ह्रास, चेतनाको अभाव, जिम्मेवारीबोधको अभाव, पुस्तागत द्वन्द्व, एकान्त र धार्मिक स्थलको खोजीका कारण स्वच्छिक रोजाई आदि ज्येष्ठ नागरिकहरु वृद्धाश्रममा पुग्ने गरेको उल्लेख छ । वृद्धाश्रममा रहेका अधिकांश ज्येष्ठ नागरिकहरु कुनै न कुनै पारिवारिक, मनोवैज्ञानिक तथा सामाजिक समस्या र शारीरिक रोगबाट पीडित छन् । उमेरका कारण हुने असक्तता, उचित खानपानको अभाव, स्वास्थ्यमा देखिने समस्या, पारिवारिक र मानवीय व्यवहारको कमी, माया प्रेमको अभाव, कतिपयले नागरिकता प्राप्त गर्न नसक्नु, समाजविहीन एक्लो जीवन बाँच्नुपर्ने बाध्यता आदि वृद्धाश्रममा रहेका ज्येष्ठ नागरिकका समस्या रहेका छन् । ज्येष्ठ नागरिकका सम्बन्धमा विद्यमान समस्या समाधानको लागि ज्येष्ठ नागरिकहरु बृद्धाश्रममा जाने प्रवृत्तिमा न्यूनीकरणको लागि विद्यालयस्तर देखिनै नैतिक शिक्षाको व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

२३.५. ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी नियमावली, २०६५ मा उल्लेख गरे अनुसार कम्तीमा दश जना ज्येष्ठ नागरिकलाई आश्रय दिने हेरचाह केन्द्रमा प्रत्येक ज्येष्ठ नागरिकका लागि कम्तिमा चालीस वर्ग फिट सतह पर्ने गरी कोठाको व्यवस्था भएको, ज्येष्ठ नागरिकमैत्री भवन र भवनको कम्पाउण्डको क्षेत्रफल भवनले ओगटेको क्षेत्रफलको कम्तीमा दोब्बर, महिला पुरुषका लागि अलग-अलग कोठा तथा शौचालयको व्यवस्था, भान्छा/भण्डार कक्ष, भोजन कक्ष, अध्ययन कक्ष/टि.भी. कक्ष, प्राथमिक उपचार कक्ष, प्रतिक्षालय, पुस्तकालय, वाचनालय, व्यायामशाला, पौडीपोखरी, स्वच्छ पिउने पानीको व्यवस्था, भवनका कोठाहरुमा हावा र प्रकाशको पहुँचका लागि पर्याप्त झ्यालहरु, खाना पकाउने तथा खुवाउने सरसफाई गर्ने व्यक्ति लगायत आवश्यक कर्मचारी, ज्येष्ठ नागरिकको स्वास्थ्य परीक्षण र हेरचाहको लागि आवश्यक स्वास्थ्यकर्मीको व्यवस्था तथा समय समयमा प्रशिक्षण तथा प्रवचनको लागि आवश्यक व्यवस्था, दीर्घ रोगी, सरुवा रोग लागेको अशक्त ज्येष्ठ नागरिकलाई बस्नको लागि छुट्टै प्रवन्ध भएको हुनुपर्ने उल्लेख छ ।

उक्त प्रावधान अनुसार महिला बालबालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालयले तयार गरेको मापदण्डमा ज्येष्ठ नागरिकहरुको रुची र चाहना अनुसार सामाजिक, साँस्कृतिक, भौगोलिक धार्मिक तथा साहित्यिक पुस्तक, गीत, कविता, कथा, भजन सम्बन्धी पुस्तकहरुको व्यवस्था, वाध्यवादनतर्फ मादल, हारमोनियम, खैंजडी, तवला, बस्ने व्यवस्थाका लागि चकटी, कुर्सी, कार्पेट, दिउँसोको समयमा खाजा र स्वच्छ खानेपानीको व्यवस्था, मनोरञ्जनका लागि टेलिभिजन, मौसम अनुसार हिटर र पंखा, आकस्मिक स्वास्थ्योपचारका लागि आवश्यक औषधि, ज्येष्ठ नागरिकहरुमा रहेको ज्ञान, सीप र अनुभवलाई पुस्ता हस्तान्तरण गर्ने जस्ता विषयहरुमा प्रवचन कार्यक्रमहरु सञ्चालन गर्ने र सोको अभिलेख राख्नु पर्ने व्यवस्था छ। वर्तमान अवस्थामा रहेका ज्येष्ठ नागरिक दिवा सेवा केन्द्रमा सो अनुसारको सेवा उपलब्ध भए नभएको सम्बन्धमा मन्त्रालयले पर्याप्त रुपमा अनुगमन गरेको देखिदैन । दिवा सेवा केन्द्रलाई भौतिक, सामाजिक, साँस्कृतिक, सुविधाहरुका लागि स्रोत साधन, जनशक्ति, सुविधा सम्पन्न गराउने र

दिवा सेवा केन्द्रको सञ्चालनमा युवाहरुलाई समेत सामेल गराई सीप अन्तर पुस्ता हस्तान्तरण कार्यलाई तीव्रता दिनुपर्दछ ।

२४. **ज्येष्ठ नागरिक मिलन केन्द्र** . नेपाल सरकारको २०७६।७७ को बजेट वक्तव्यको बुँदा नं १८३ मा ज्येष्ठ नागरिकमा रहेको ज्ञान सीप र अनुभवलाई अन्तरपुस्ता हस्तान्तरणलाई सहयोग पुग्नेगरी प्रत्येक स्थानीय तहमा ज्येष्ठनागरिक मिलन केन्द्र सञ्चालन गरिने उल्लेख छ । बजेट वक्तव्यको व्यवस्था अनुसार मिलन केन्द्र स्थापना र सञ्चालनको लागि अनुदान उपलव्ध गराउँदै आएका छन् । यसै क्रममा ज्येष्ठ नागरिक मिलन केन्द्र निर्माण तथा सञ्चालन सम्बन्धी मापदण्ड, २०७८ लागू भएको छ। यस सम्बन्धमा निम्नानुसार देखिएका छन्:

२४.१. ज्येष्ठ नागरिक मिलन केन्द्र निर्माण तथा सञ्चालन सम्बन्धी मापदण्ड, २०७८ को बुँदा नं. ४ बमोजिम केन्द्र निर्माण तथा सञ्चालन संघ र स्थानीय तहको समन्वय, सहकार्य र साझेदारी हुने उल्लेख भएबमोजिम महिला बालवालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालयले २०७६।७७ मा ७७ जिल्लाका १६४ स्थानीय तहमा २०० मिलन केन्द्र सञ्चालनको लागि प्रति केन्द्र रु. १ लाखका दरले रु. २ करोड अनुदान हस्तान्तरण गरेको देखिन्छ । सोही प्रयोजनको लागि २०७७।७८ मा मन्त्रालयले देहायबमोजिम ४ जिल्लाका ४ स्थानीय तहमा ४ केन्द्र सञ्चालनको लागि प्रतिकेन्द्र रु.८ लाखका दरले रु.३२ लाख अनुदान हस्तान्तरण गरेको देखिन्छ ।

(रु.हजारमा)

क्र.सं.	संस्थाको नाम	जिल्ला	सम्बन्धित स्थानीय तह	अनुदान रकम
१	दिक्तेल रुपाकोट मझुवागढी नगरपालिका	खोटाङ	दिक्तेल रुपाकोट मझुवागढी नगरपालिका	८,००
२	आमाघर सेवा आश्रम	मकवानपुर	मनहरी गाँउपालिका	८,००
३	आमा मिलन केन्द्र	कास्की	पोखरा महानगरपालिका	८,००
४	बृद्ध सेवा केन्द्र	सुर्खेत	विरेन्द्रनगर नगरपालिका	८,००

मिलन केन्द्र सञ्चालनको लागि २०७६।७७ मा प्रति मिलन केन्द्र रु.१ लाखका दरले २०० मिलन केन्द्रलाई अनुदान प्रदान गरेकोमा २०७७।७८ मा रु.८ लाखका दरले ४ केन्द्रलाई मात्र अनुदान प्रदान गरेको देखिएकोले सञ्चालन अनुदान प्रदान गर्ने नीतिमा एकरुपता रहेको देखिएन। यसमा सुधार गर्नुपर्दछ ।

२४.२. ज्येष्ठ नागरिक मिलन केन्द्र निर्माण तथा सञ्चालन सम्बन्धी मापदण्ड, २०७८ को बुँदा नं. ४ बमोजिम केन्द्र निर्माण तथा सञ्चालन संघ र स्थानीय तहको समन्वय सहकार्य र साझेदारी हुने उल्लेख भएबमोजिम महिला बालवालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालयले देहायबमोजिम २०७६।७७ मा विभिन्त ६ प्रदेशका ४८ संस्थालाई रु.६ करोड ५ लाख अनुदान दिएकोमा २०७७।७८ मा देहायका ७ स्थानीय तहलाई रु.३ करोड १८ लाख अनुदान हस्तान्तरण गरेको देखिन्छ।

(रु.हजारमा)

क्र.सं.	संस्थाको नाम	जिल्ला	सम्बन्धित स्थानीय तह	अनुदान रकम
१	नमूना सहकारी खेती	झापा	गौरादह नगरपालिका	७०,००
२	मदन भण्डारी सेवा केन्द्र	धनुषा	लक्ष्मीनिया गाँउपालिका	६८,००
३	मानव सेवा आश्रम	सिरहा	गोलबजार नगरपालिका	६०,००
४	मिथिला विहारी नगरपालिका वडा नं ७	धनुषा	मिथिला विहारी नगरपालिका	६०,००
५	रामपुर नगरपालिका	पाल्पा	रामपुर नगरपालिका	२५,००
६	ज्येष्ठ नागरिक जिल्ला संघ	अर्घाखाँची	सन्धिखर्क नगरपालिका	१५,००
७	पञ्चदेवल विनायक नगरपालिका	अछाम	पञ्चदेवल विनायक नगरपालिका	२०,००
			जम्माः	**३,१८,००**

मन्त्रालयले अनुदान हस्तान्तरण भएबमोजिम मापदण्डको प्रक्रिया पुरा गरी समयमै मिलन केन्द्र निर्माण भए नभएको एवं विगतमा निमार्ण भएका मिलन केन्द्र सञ्चालनको लागि रकम प्रदान भएबमोजिम नियमित रुपमा मिलन केन्द्र सञ्चालन भए नभएको सम्बन्धमा सम्बन्धित स्थानीय तहबाट नियमित रुपमा प्रतिवेदन लिने गरेको देखिएन । साथै मन्त्रालय आफैंले मिलन केन्द्रको निर्माण र सञ्चालन सम्बन्धमा नियमित रुपमा अनुगमन गरी प्रतिवेदन तयार गरेको समेत पाइएन । यस प्रकारको स्थिति रहेबाट ती केन्द्रको सञ्चालन अवस्था र केन्द्रबाट लाभान्वित ज्येष्ठ नागरिकको सम्बन्धमा यथार्थ जानकारी नहुने स्थिति रहेको देखिन्छ । अनुगमन र प्रतिवेदन प्रणालीमा सुधार गरी केन्द्रको प्रभाकारी सञ्चालनको सुनिश्चितता गर्नुपर्दछ ।

२५. **ज्येष्ठ नागरिक क्लब** – ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी नियमावली, २०६४ को नियम १६ मा कसैले कम्तिमा पाँच जना ज्येष्ठ नागरिक सदस्य हुनेगरी प्रचलित कानूनबमोजिम ज्येष्ठ नागरिक क्लब स्थापना गर्न सक्ने र यसरी स्थापना हुने क्लबमा स्थापना गरिने ज्येष्ठ नागरिक क्लबमा अन्य सुविधाका अतिरिक्त कम्तिमा व्यायमशाला, पौडी पोखरी, खेलकूल मैदान वा कुनै पनि प्रकारको मनोरञ्जनस्थल, शौचालय, पुस्तकालय, वाचनालय वा प्रतीक्षालय, प्राथमिक उपचार केन्द्र, प्राथमिक उपचार लगायतका न्यूनतम पूर्वाधार तथा सुविधाहरुको व्यवस्था भएको हुनु पर्ने उल्लेख छ । मन्त्रालयसँग देशभरमा स्थापना भएका ज्येष्ठ नागरिक क्लव र क्लवको पूर्वाधार तथा सुविधा एवं यसबाट लाभान्वित ज्येष्ठ नागरिकको सम्बन्धमा जानकारी माग गरेकोमा मन्त्रालयले यस सम्बन्धी अभिलेख नराखेको कारण कुनै जानकारी प्राप्त हुन सकेन । अभिलेखको अभावमा ज्येष्ठ नागरिक क्लव स्थापना सञ्चालन एवं उपलव्ध पूर्वाधार र सुविधाको सम्बन्धमा मूल्याङ्कन गर्न सकिएन । मन्त्रालयले यस्ता क्लवको बारेमा जानकारी अद्यावधिक गरी पूर्वाधार र सुविधाका सम्बन्धमा रहेका कमी कमजोरी सुधार गर्न लगाई ज्येष्ठ नागरिक क्लवको प्रभावकारिता अभिवृद्धि गर्नुपर्दछ ।

२६. **आरोग्य आश्रम** – नेपाल सरकारको २०७५।७६ को बजेट वक्तव्यमा प्रत्येक प्रदेशमा ज्येष्ठ नागरिकका लागि आरोग्य आश्रमको स्थापना गर्ने उल्लेख भएकोमा २०७७।७८ सम्म यस्तो आश्रम स्थापना भएको देखिएन । सो वर्षको कार्यक्रमले पछिल्ला वर्षहरुमा निरन्तरता समेत पाएको छैन । आरोग्य आश्रम भनेको के हो र हाल सञ्चालनमा रहेका बृद्धाश्रम वा दिवा सेवा केन्द्रबीचको भिन्नता सम्बन्धमा मापदण्ड तयार नभएकोले यस सम्बन्धमा अन्यौलता रहेको छ । तसर्थ आरोग्य आश्रम सम्बन्धमा मापदण्ड बनाई हाल प्रदेशस्तरमा सञ्चालनमा रहेका बृद्धाश्रममा मापदण्ड बमोजिमको पूर्वाधार सुधार र विस्तार गरी वा गर्न लगाई आरोग्य आश्रम बनाउन सकिने सम्भावनाको सम्बन्धमा अध्ययन गरी आश्रम निर्माण गर्नुपर्दछ । साथै बजेट वक्तव्यमा उल्लेख भएका विषयहरु कार्यान्वयनको अभावमा ज्येष्ठ नागरिकहरुले राज्यबाट अपेक्षित सेवा सुविधाबाट वञ्चित हुने स्थितिमा सुधार ल्याउनु पर्दछ ।

२६.१. **सामाजिक सुरक्षा भत्ता** – सामाजिक सुरक्षा सम्बन्धी ऐन, २०७५ को दफा ४ को उपदफा १ मा दलित र एकल महिला ज्येष्ठ नागरिकले ६० वर्ष उमेर पूरा गरेपछि र अन्य ज्येष्ठ नागरिकले ७० वर्ष (२०७९/८० को बजेट वक्तव्यले ६८ वर्ष) उमेर पूरा गरेपछि सामाजिक सुरक्षा भत्ताको रुपमा नेपाल सरकारले तोकेबमोजिमको ज्येष्ठ नागरिक भत्ता पाउने व्यवस्था छ । सोही दफाको उपदफा २ मा नेपाल सरकारले कुनै निश्चित क्षेत्र तोकी त्यस्तो क्षेत्रमा बसोबास गर्नेलाई उपदफा १ बमोजिमको उमेर नपुगेका ज्येष्ठ नागरिकलाई समेत त्यस्तो भत्ता उपलव्ध गराउन सक्ने उल्लेख छ । गत वर्षदेखि कर्णालीमा बसोबास गर्ने तथा दलित समुदायका लागि ६० वर्ष उमेर पुगेको ज्येष्ठ नागरिकलाई मासिक ३ हजार रुपैंया र अन्य ज्येष्ठ नागरिक ७० वर्ष उमेर पुगेकालाई मासिक ४ हजारका दरले भत्ता भुक्तानी हुदै आएको छ । सरकारले दुर्गमका ज्येष्ठ नागरिक दलित ज्येष्ठ

नागरिक एकल महिला सहित विभिन्न समुहका नागरिकलाई विभिन्न १० प्रकारका सामाजिक सुरक्षा भत्ता प्रदान गर्दै आएको छ । महालेखा नियन्त्रक कार्यालयबाट प्रकाशित केन्द्रीय आर्थिक विवरण अनुसार सामाजिक सुरक्षामा २०७५।७६ मा रु.१ खर्ब १३ अर्ब १० करोड २०७६।७७ मा रु.१ खर्ब ४७ अर्ब ३२ करोड र २०७७।७८ मा रु.१ खर्ब ५६ अर्ब ४९ करोड खर्च भएको देखिन्छ। सामाजिक सुरक्षाको दायरा र दर एवं यस्तो सुविधा प्राप्त गर्ने लाभग्राहीको संख्या वृद्धि हुँदै गएकोले खर्चको आकार प्रत्येक वर्ष वृद्धि हुँदै गएको देखिन्छ । सामाजिक सुरक्षामा राज्यको दायित्व वृद्धि भइरहेको सन्दर्भमा न्यून आय भई दैनिक गुजारा गर्न कठिन भएका नागरिकलाई मात्र समेट्ने गरी भत्ता वितरण गर्न सकेमा र यो कार्यक्रमलाई कोषसहितको व्यवस्था गर्न नसकेमा राज्यले दायित्व वहन गर्न कठिन पर्ने हुँदा बेग्लै कोषको व्यवस्था गरी स्वास्थ्य, खाना तथा अन्य क्षेत्रमा समेत आवद्ध गरी कार्यक्रम सञ्चालन गर्न अध्ययन अनुसन्धान गरी यो कार्यक्रमलाई थप व्यवस्थित गर्नुपर्ने देखिन्छ।

२६.२. आन्तरिक तथा वैदेशिक रोजगारीको विविधता, व्यापार व्यवसायमा संलग्नता, कृषि पेशामा आधारित श्रम एवं वेरोजगारीको अवस्थाले नेपालीको आर्थिक क्षमतामा निकै भिन्नता रहेको देखिन्छ । नेपालका सरकारी तथा अर्ध सरकारी सेवाबाट अवकाश भएका, भारतीय गोर्खा, वेलायती गोर्खा सैनिकबाट अवकाश भएका नेपाली र उद्योग व्यवसायमा संलग्न ज्येष्ठ नागरिक एवं कृषि तथा अन्य क्षेत्रमा कार्य गरेका ज्येष्ठ नागरिकको आम्दानी तथा जीवनस्तरमा ठूलो भिन्नता छ । सामाजिक सुरक्षा भत्ताको सन्दर्भमा निवृत्तिभरण पाएका र नपाएका, व्यापार व्यवसायबाट उच्च आर्थिक हैसियत बनाएका र आर्थिक रुपले विपन्नको आवश्यकता फरक रहेकाले राज्यबाट वा विदेशबाट जुनसुकै रुपमा हाल निवृत्तभरण पाउने र उच्च आर्थिक हैसियत भएकालाई भन्दा राज्यबाट आर्थिक र सामाजिक रुपमा विपन्नका लागि पहिलो प्राथमिकता दिने गरी सामाजिक सुरक्षा भत्तामा फरक व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

२७. **भत्ता भुक्तानी प्रक्रिया** – सामाजिक सुरक्षा ऐन, २०७५ को दफा १७ को उपदफा ३ मा नेपाल सरकारले नेपाल राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरी तोकेको क्षेत्रमा तोकेको मिति देखि सामाजिक सुरक्षा भत्ताको भुक्तानी बैंकिङ्ग प्रणालीबाट मात्र गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । प्राप्त विवरण अनुसार विगत ३ आर्थिक वर्षमा बैंकिङ्ग प्रणाली मार्फत सामाजिक सुरक्षा भत्ता वितरण गर्ने स्थानीय तहहरु निम्नानुसार छन्:

प्रदेश	स्थानीय तहको संख्या	२०७४/७५	२०७५/७६	२०७६/७७
१ नं.	१३७	२२	२३	५५
मधेश	१३६	१०	१८	३३
वागमती	११९	२२	२२	६४
गण्डकी	८५	२०	१८	४५
लुम्बिनी	१०९	२०	३४	५३
कर्णाली	७९	८	६	१७
सुदूर पश्चिम	८८	९	१६	२२
कुल जम्मा	**७५३**	**१११**	**१३७**	**२८९**

स्थानीय तह ७५३ मध्ये २०७४।७५ सम्म १११, २०७५।७६ सम्म १३७ र २०७६।७७ सम्ममा २८९ स्थानीय तहमा बैंकिङ्ग प्रणालीबाट सामाजिक सुरक्षा भत्ता वितरण भएको छ । बाँकी ४६४ स्थानीय तहले सामाजिक सुरक्षा भत्ता वितरणमा बैंकिङ्ग प्रणालीको अवलम्वन गरेका छैनन् । सबैभन्दा कम कर्णाली प्रदेशमा ७९ वटा स्थानीय तह रहेकोमा २०७६।७७ सम्ममा १७ स्थानीय तहमा मात्र बैंकिङ्ग प्रणाली मार्फत भत्ता वितरण गरेका छन् । हाल सबैजसो

स्थानीय तहमा बैङ्क स्थापना भइसकेको हुनाले बैङ्क रहेका सबै स्थानीय तहहरुले बैंकिङ्ग प्रणाली मार्फत भत्ता वितरण गर्नु पर्दछ ।

२८. **अभिलेख अद्यावधिक -** सामाजिक सुरक्षा ऐन, २०७५ को दफा १९ मा स्थानीय तहले सामाजिक सुरक्षा भत्ता पाउने व्यक्ति बसाई सरी अन्यन्त्र गएमा वा मृत्यु भएमा वा दोहोरो नाम दर्ता गरेमा आफ्नो अभिलेखबाट नाम हटाउनु पर्ने उल्लेख छ । प्राप्त विवरण अनुसार विगत ३ आर्थिक वर्षको ज्येष्ठ नागरिकको लगत कट्टा भएको विवरण देहाय अनुसार रहेको छः

(संख्या हजारमा)

लगत कट्टा सम्बन्धी विवरण				
प्रदेश	**२०७४/७५**	**२०७५/७६**	**२०७६/७७**	**जम्मा लगत कट्टा**
प्रदेश नं १	१५	१४	२९	५८
मधेश प्रदेश	६	३	१८९	१९८
वागमती प्रदेश	१३	११	३३	५७
गण्डकी प्रदेश	८	८	३०	४५
लुम्बिनी प्रदेश	१२	९	३०	५२
कर्णाली प्रदेश	४	४	९	१८
सु.प. प्रदेश	७	५	१४	२६
कुल जम्मा	**६५**	**५४**	**३३४**	**४५४**

उल्लिखित तालिका अनुसार २०७४।७५ मा ६५ हजार २०७५।७६ मा ५४ हजार र २०७६।७७ मा ३ लाख ३४ हजार ज्येष्ठ नागरिकको लगत कट्टा भएको छ । स्थानीय तहहरुले व्यक्तिगत घटना दर्ता समयमा गराई विवरण अध्यावधिक गर्न सकेको पाइदैन । जसले गर्दा ज्येष्ठ नागरिकको यथार्थ संख्या र सामाजिक सुरक्षामा भएको वास्तविक खर्च यकिन गर्न कठिन हुने अवस्था रहेको छ । तसर्थ वार्षिक रुपमा दोहोरो परेको ज्येष्ठ नागरिकहरुको नामावली र मृत्यु भएकाहरुको नाम हटाई ज्येष्ठ नागरिकको विवरण अद्यावधिक गरी सामाजिक सुरक्षा भत्ता भुक्तानीमा हुनसक्ने जोखिमलाई निवारण गरी सामाजिक सुरक्षा खर्चलाई यथार्थपरक बनाउन स्थानीय तह र राष्ट्रिय परिचय पत्र तथा पञ्जिकारण विभागले विशेष ध्यान दिनुपर्दछ।

२९. **बेवारिसे ज्येष्ठ नागरिक -** ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३ दफा २० मा ज्येष्ठ नागरिक, अशक्त ज्येष्ठ नागरिक, असहाय ज्येष्ठ नागरिकलाई नेपाल सरकारद्वारा सञ्चालित हेरचाह केन्द्र भए सोमा र नभए निजी वा गैरसरकारी क्षेत्रबाट सञ्चालित हेरचाह केन्द्रमा राख्न सकिने व्यवस्था छ । यस सम्बन्धमा देखिएका व्यहोरा निम्नानुसार छनः

२९.१. वेसहारा, अशक्त र असहाय ज्येष्ठ नागरिकहरुको संरक्षणका लागि नेपाल सरकारको आर्थिक सहयोगमा विश्रान्ती मन्दिर मूलघाट धनकुटा, समाज कल्याण केन्द्र वृद्धाश्रम पशुपति काठमाडौं, पश्चिमाञ्चल वृद्धाश्रम पोखरा, भेरी वृद्ध तथा असहाय सेवा केन्द्र बाँके र महिला तथा वृद्धा सेवा केन्द्र कञ्चनपुर गरी पाँच वटा सञ्चालनमा रहेका छन् । मन्त्रालयले तयार गरेको वार्षिक प्रतिवेदन २०७७।७८ मा पशुपति बृद्धाश्रम मानव सेवा आश्रम लगायत सरोकारवाला संघ संस्थाहरुको सहकार्यमा १ हजार ७०५ जना अशक्त, असहाय, बेसहारा ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र पुनर्स्थापना भईरहेको उल्लेख छ । ज्येष्ठ नागरिकहरुको संख्या बढी रहेको भएपनि अशक्त, असहाय र बेसहारा ज्येष्ठ नागरिकहरुको अवस्था बारेमा एकीकृत तथ्याङ्क लिएको देखिएन । सरकार तथा अन्य निकायहरुले सञ्चालन गरेको हेरचाह केन्द्रको पर्याप्तता तथा भौतिक एंव अन्य सेवा सुविधाको व्यवस्थापन सम्बन्धमा विश्लेषण भएको छैन । सार्बजनिक स्थल,बाटो लगायतका क्षेत्रमा बेवारिसे रुपमा वृद्धवृद्धा रहेको र उनीहरुको अवस्था

ज्यादै दयनीय अवस्थामा समेत जीवनयापन गरेको हुँदा उनीहरुको हकहितको प्रबर्द्धन गर्न थप कार्यक्रम सञ्चालन गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

२९.२. आय आर्जनको उपयुक्त व्यवस्था नहुनाले मानिसहरु विभिन्न धार्मिक मठमन्दिर तथा तीर्थस्थलहरुमा माग्न बस्न बाध्य भएका छन् । यसरी माग्न बस्नेमा ज्येष्ठ नागरिकको संख्या समेत उल्लेखनीय रहेको देखिन्छ । महिला बालबालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालयले विभिन्न ६५ जना माग्न बस्ने व्यक्तिहरुसँग गरेको सर्भेक्षण प्रतिवेदन अनुसार सबैभन्दा कम दलित समुदायबाट माग्न बसेको, सबैभन्दा बढी मधेशी समुदाय र जनजाती समुदायबाट माग्न बसेको, विवाह भएका व्यक्तिहरु ८३ प्रतिशत, बच्चा नभएका ३४ प्रतिशत माग्न बसेको, एक तिहाई अस्वस्थ्य, असहाय तथा गरिबीको कारण माग्न बसेको र केही घरमा बस्ने वातावरण नभएर पनि माग्नु परेको अवस्था उल्लेख छ । गरिबी, विरामी तथा शारीरिक अस्वस्थताको कारणबाट मठ मन्दिरमा माग्न बस्नेहरु उल्लेख्य भएको हुँदा यो समस्या समाधानका लागि सामाजिक सुरक्षाको कार्यक्रमलाई उच्च महत्व दिई लक्षित वर्गमा सञ्चालन गर्ने, रासन र औषधि उपचारको व्यवस्था गर्ने, मठ मन्दिर व्यवस्थापन समितिले माग्न बस्नेहरुको समुचित व्यवस्थापन गर्नुपर्ने, विपन्न, वेसहारा तथा अशक्त भएर माग्न बसेका व्यक्तिहरुलाई ज्येष्ठ नागरिक आश्रममा व्यवस्थापन गर्ने कार्यक्रम सञ्चालन गर्नुपर्दछ ।

३०. **अनुदान परिचालन** – ज्येष्ठ नागरिकका क्षेत्रमा काम गर्ने संस्थालाई स्थानीय तह मार्फत उपलव्ध गराउने अनुदान सम्बन्धी कार्यविधि, २०७५ को बुँदा नं.६ मा यस कार्यविधि बमोजिमका लक्षित वर्गलाई नेपाल सरकारबाट जुन उद्देश्यको लागि अनुदान उपलव्ध गराइएको हो सोही उद्देश्यको लागि मात्र उपयोग गर्नुपर्ने उल्लेख छ । कार्यविधिको बुँदा नं. ८ मा अनुदान प्राप्त रकम तोकिएको मापदण्ड अनुरुप खर्च भए नभएको विषयमा सम्बन्धित स्थानीय तहले निरन्तर अनुगमन गर्नुपर्ने एवं निकासा समयमा भए नभएको एवं भएको निकासा तोकिएको उद्देश्य क्षेत्र र स्थानमा प्रचलित कानूनबमोजिम खर्च भए नभएको सम्बन्धमा महिला बालबालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालयले अनुगमन गर्नसक्ने व्यवस्था छ । मन्त्रालयले २०७७।७८ मा ज्येष्ठ नागरिकसम्बन्धी कार्य गर्ने ***अनुसूची ३*** बमोजिमका ३४ गैर सरकारी संस्थाहरुलाई सम्बन्धित स्थानीय तह मार्फत रु. ४ करोड ९१ लाख अनुदान प्रदान गरेको छ । यस सम्बन्धमा निम्नानुसार देखिएको छः

३०.१. मन्त्रालयले ज्येष्ठ नागरिकका क्षेत्रमा काम गर्ने संस्थालाई स्थानीय तह मार्फत उपलव्ध गराउने अनुदान सम्बन्धी कार्यविधि, २०७५ लागू गरेको छ । उक्त कार्यविधिमा अनुदान निकासा प्रक्रिया, अनुदान भुक्तानी अवधि, अनुदान माग गर्दा पेश गर्नुपर्ने कागजात, अनुदानका शर्त खाता सञ्चालन र अनुगमन लगायतका विषयहरु रहेका छन् । अनुदान प्रदान गर्दा संस्थाको काम र आवश्यकतालाई ध्यान दिने विषयवस्तु कार्यविधिमा समावेश गरिएको छैन । परिणामस्वरुप अनुदान प्रदान गर्दा ती संस्थाले ज्येष्ठ नागरिकको सम्बन्धमा गरेका काम र त्यस्ता संस्थाले सेवा पुऱ्याएका ज्येष्ठ नागरिकको संख्यालाई आधार लिने गरेको देखिएन । यस प्रतिवेदनको अनुसूची ३ मा समावेश विवरणको आधारमा यस वर्ष विभिन्न ३४ संस्थालाई अनुदान उपलव्ध गराएकोमा १८ संस्थामा २ हजार २५८ ज्येष्ठ नागरिकहरुले आश्रय लिएको देखिन्छ । सो विवरण अनुसार ज्येष्ठ नागरिक धेरै भएका संस्थामा कम र कम भएको संस्थामा बढी अनुदान प्रदान भएको देखिन्छ । अनुदान वितरणको वस्तुगत आधार तय गरी कार्यविधि निर्माण गरेर अनुदान प्रदान गर्नुपर्दछ ।

३०.२. यसरी स्थानीय तह मार्फत प्रदान भएको अनुदान तोकिएका कार्यमा खर्च भए नभएको एवं उक्त अनुदानको उपयोग सम्बन्धमा सम्बन्धित स्थानीय तहहरुबाट मन्त्रालयमा कुनै जानकारी प्राप्त नभएको एवं मन्त्रालयले यसरी अनुदान प्राप्त गर्ने संस्थाबाट भएका कार्यको अनुगमन नगरेको कारण उपलव्ध अनुदानको उपयोग सम्बन्धमा यथार्थ जानकारी प्राप्त भएको देखिएन । अनुगमनको अभावमा खर्चको

प्रभावकारिता मापन गर्न नसकिने भएकोले मन्त्रालयले नियमित रुपमा अनुगमन गरी देखिएका समस्या समाधान गर्दै अनुदान खर्चको प्रभावकारिता अभिवृद्धि गर्नुपर्दछ ।

३१. **कार्यक्रम र प्रगति** – आर्थिक कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व नियमावली, २०७७ को नियम ३५ मा बजेट तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्ने प्रत्येक कार्यालयले तोकिएको ढाँचामा त्रैमासिक प्रगति विवरण तयार गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । यस सम्बन्धमा निम्नानुसार देखिएको छः

३१.१. महिला बालबालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालयबाट प्राप्त कार्यक्रम तथा प्रगति विवरण अनुसार २०७५।७६ मा ज्येष्ठ नागरिकको हक अभिवृद्धि गर्ने कार्यक्रम रहेकोमा प्रगति विवरण देहाय अनुसार रहेको छ ।

क्र. सं.	कार्यक्रम	पटक/ इकाई	अनुदान खर्च (रु.लाखमा)	प्रगति
१	७ प्रदेशमा ज्येष्ठ नागरिक ग्राम स्थापना	१ पटक	१,७५	प्रदेश ५ मा डिपीआर तयार गरेको तर खर्च हुन बाँकी ।
२	ज्येष्ठ नागरिक संरक्षण मानव सेवा केन्द्र, सामाखुसी	१ पटक	५०	२३८ ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण गरेको ।
३	ज्येष्ठ नागरिक संरक्षण आमाघर सोल्टीमोड	१ पटक	५०	५७ ज्येष्ठ नागरिकले आश्रय लिएको ।
४	प्रदेशस्तरमा ज्येष्ठ नागरिकको अन्तरपुस्ता हस्तान्तरण कार्यक्रम	२ पटक	–	कार्यक्रम सञ्चालन नभएको ।
५	राष्ट्रिय ज्येष्ठ नागरिक महासंघ नेपाल मार्फत कार्यक्रम सञ्चालन	१ पटक	२०	सबै जिल्लामा ज्येष्ठ नागरिक भेला भएको ।
६	ज्येष्ठ नागरिकसम्बन्धी विद्यमान कानून परिमार्जन एवं संगालो हमाई	१ पटक	४	ऐन संशोधन भएर नआएको ।
७	ज्येष्ठ नागरिक संरक्षण जेपी प्रतिष्ठान, काठमाण्डौ	१ पटक	५	२२ वृद्धवृद्धाको पालनपोषण भएको
८	स्वास्थ्य शिविर र अन्तरपुस्ता कम गर्ने डकुमेन्ट्री देवघाटमा तयार गर्ने	१ पटक	५	कार्यक्रम सञ्चालन नभएको ।
९	ज्येष्ठ नागरिक संरक्षण सिद्धेश्वर वृद्धाश्रम, कालीगण्डकी, स्याङ्जा	१ पटक	३०	वृद्धाश्रमको तला थप्ने कार्य गरेको ।
१०	विधाआश्रम केन्द्र जगतगुरु पीठ वृद्धाश्रम, चतरा	१ पटक	५०	२६ ज्येष्ठ नागरिकको पालनपोषण भइरहेको ।

उल्लेखित विवरणका अतिरिक्त सो वर्ष ४५८ ज्येष्ठ नागरिकले विभिन्न वृद्धाश्रम तथा आश्रय केन्द्रबाट संरक्षण पाइरहेको, ६ हजार २७७ ज्येष्ठ नागरिकले दिवा सेवा लिएको, १४५ ज्येष्ठ नागरिकले निःशुल्क आँखा स्वास्थ्य परीक्षण गरेको, ३२० ज्येष्ठ नागरिकलाई ज्येष्ठ नागरिक सचेतना कार्यक्रममा सहभागी गराइएको, इश्वरानन्द वृद्धाश्रम म्याग्दीमा वृद्धाश्रम निर्माण भएको, भोजपुरमा चौतारी वृद्धाश्रम भवन निर्माण भएको लगायतका व्यहोरा प्रगति विवरणमा उल्लेख गरेतापनि उल्लेखित विवरण अनुसार १० कार्यक्रममध्ये ३ कार्यक्रम सञ्चालन भएको देखिएन । यसका साथै दिवा सेवा सञ्चालन ज्येष्ठ नागरिक मिलन केन्द्र लगायतका कार्य कोभिडका कारण सञ्चालन गरेको छैन । लक्ष्य अनुसारका कार्य सम्पन्न गर्नुपर्दछ ।

३१.२. मन्त्रालयबाट प्राप्त २०७७।७८ मा सञ्चालित क्रियाकलापको प्रगति प्रतिवेदन ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ५ बर्षे रणनीतिक कार्ययोजनाको मस्यौदा तयार गरेको, ज्येष्ठ नागरिकको क्षेत्रमा कार्य गर्ने ३४ संघ संस्थालाई अनुदान उपलव्ध गराएको, पशुपति बृद्धाश्रम, मानव सेवा आश्रम लगायत सरोकारवाला संघ संस्थाहरुको सहकार्यमा १ हजार ७०५ अशक्त, असहाय, बेसहारा, ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र पुनर्स्थापना भईरहेको, ज्येष्ठ नागरिक मिलन केन्द्र सञ्चलानको लागि ७ प्रदेशका ११ स्थानीय तहमा रु.३ करोड ५० लाख सःशर्त अनुदान उपलव्ध गराएको, पशुपति बृद्धाश्रमबाट १०६ जना (महिला ६४ र पुरुष ४२) ज्येष्ठ नागरिकहरुलाई आवास, भरणपोषण, स्वास्थ्य उपचार सेवा उपलव्ध गराएको, सहरी विकास तथा भवन निर्माण विभागसँगको सहकार्यमा ५० शैयाको ज्येष्ठ नागरिक अस्पताल सहितको १७५ जना क्षमताको पशुपति बृद्धाश्रम निर्माणको लागि रु.८० करोडको विस्तृत परियोजना

प्रतिवेदन तयार भएको, ज्येष्ठ नागरीकको अधिकार संरक्षणको लागि स्थापित कोषमा रु ५ लाख रकम थप गरेको उल्लेख छ । स्वीकृत कार्यक्रम अनुसार ज्येष्ठ नागरिक आश्रम सञ्चालकहरुको लागि स्याहारकर्ता तालिम, ज्येष्ठ नागरिकको ज्ञान सीप र अनुभव हस्तान्तरणको लागि अतिथि कक्षा सञ्चालन, ज्येष्ठ नागरिकको क्षेत्रमा काम गर्ने ज्येष्ठ नागरिक तथा संस्थालाई प्रोत्साहन तथा सम्मान कार्यक्रम, ज्येष्ठ नागरिक परिचय पत्र, सेवा सुविधा सम्बन्धमा अन्तर निकाय समन्वय, मापदण्ड र कार्यविधि निर्माण, विद्यावारिधी गर्ने ज्येष्ठ नागरिकलाई प्रोत्साहन अनुदान लगायतका क्रियाकलापहरु लक्ष्य अनुसार सञ्चालन भएको पाइएन ।

३१.३. उल्लिखित क्रियाकलापको अतिरिक्त मन्त्रालयले प्रत्येक वर्ष ज्येष्ठ नागरिक दिवस, विश्व अल्जाइमर्स चेतना दिवस, ज्येष्ठ नागरिकसम्बन्धी दुर्व्यवहारसम्बन्धी दिवस लगायतका कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने गरेको छ । उक्त कार्यक्रमले मात्र शारीरिक तथा मानसिक रुपमा असक्त, असहाय, एकल, वेवारिसे तथा पीडामा परेका ज्येष्ठ नागरिकको उचित सुरक्षा प्रदान गर्न पर्याप्त भएको देखिँदैन । त्यस्तै स्वास्थ्य उपचारको यथोचित व्यवस्था गर्न गरिबी, वञ्चितिकरण एवं जोखिममा परेका वृद्धवृद्धाहरुको र ज्येष्ठ नागरिकहरुको अधिकारमा आधारित जीवनयापनका सूविधाहरु पर्याप्त देखिँदैन । ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी सबै कार्यक्रम एकै निकायबाट सञ्चालन गरी कार्यक्रमलाई प्रभावकारी बनाउनुपर्दछ ।

३२. **ज्येष्ठ नागरिक कल्याण समिति** – ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३ अनुसार ज्येष्ठ नागरिकको हेरबिचार स्याहार सम्भार तथा सामाजिक सुरक्षा गर्ने प्रयोजनको लागि महिला, बालबालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रीको अध्यक्षतामा १५ सदस्यीय केन्द्रीय ज्येष्ठ नागरिक कल्याण समिति र जिल्ला समन्वय समितिका सभापतिको सभापतित्वमा ६ सदस्यीय जिल्ला ज्येष्ठ नागरिक कल्याण समिति गठन गर्ने व्यवस्था रहेको छ । यस सम्बन्धमा निम्नानुसार देखिएको छः

३२.१. यसरी गठन हुने केन्द्रीय समितिले ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षा प्रदान गर्नका लागि आवश्यक नीति योजना तथा कार्यक्रम तयार गरी नेपाल सरकारमा पेश गर्ने, नेपाल सरकारबाट स्वीकृत भएको नीति योजना तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन र अनुगमन गर्ने, जिल्ला ज्येष्ठ नागरिक कल्याण समितिको काम कारबाहीमा समन्वय र अनुगमन गर्ने, जिल्ला ज्येष्ठ नागरिक कल्याण समितिबाट प्राप्त हुन आएको ज्येष्ठ नागरिकको लगत तथा अभिलेख अद्यावधिक गर्ने र नेपाल राज्यभर स्थापना तथा सञ्चालनमा रहेका हेरचाह केन्द्र ज्येष्ठ नागरिक क्लव एवं ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी काम गर्ने संघ संस्थाले गरेको कामकारबाहीको अनुगमन गर्ने उल्लेख छ । २०७८।१।८ मा बैठकले ज्येष्ठ नागरिकहरुलाई ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी कानूनले उपलव्ध गराएको हक, अधिकार, छुट, सुविधाहरु सुनिश्चित गर्न स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालय, संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्चयन मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय र गृह मन्त्रालयलाई लेखी पठाउने, कोभिड १९ ले ज्येष्ठ नागरिकलाई पर्नसक्ने जोखिमलाई सम्बोधन गर्न बजेटमा नीति कार्यक्रम समावेश गर्न तीनै तहका सरकारका सम्बन्धित निकायलाई पत्राचार गर्ने र ज्येष्ठ नागरिकहरुले पहिलोपल्ट सामाजिम सुरक्षा भत्ता प्राप्त गरेको दिनलाई राष्ट्रिय ज्येष्ठ नागरिक दिवसको रुपमा मनाउन महिला बालबालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालयबाट नेपाल सरकारलाई लेखी पठाउने निर्णय गरेको छ । समितिले तोकेबमोजिमको अनुगमन र प्रतिवेदन तयारीको कार्य नगरेको र वर्षभरमा एक पटक बैठक बसी गरेको निर्णय बमोजिमको जानकारी सङ्कलन गरी मूल्याङ्कन गरेको समेत नदेखिएकोले समितिले प्रभावकारी रुपमा कार्य सम्पादन गर्न सकेको देखिएन ।

३२.२. यसैगरी प्रत्येक जिल्लामा गठन हुने समितिले जिल्लाभित्रका ज्येष्ठ नागरिकको लगत सङ्कलन गर्ने अभिलेख राख्ने र लगत तथा अभिलेख अद्यावधिक गर्ने, जिल्लाभित्रका ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षा गर्ने, योजना तथा कार्यक्रम तयार गरी स्वीकृतिको लागि केन्द्रीय ज्येष्ठ नागरिक

कल्याण समिति समक्ष पेश गर्ने र नेपाल सरकार तथा अन्य संघ संस्थाहरुले जिल्लाभित्र सञ्चालन गरेका ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी कार्यक्रमको अनुगमन गर्ने लगायतका कार्य गर्ने उल्लेख छ । कानूनी व्यवस्था अनुसार गठन भएका जिल्ला समितिहरु २०७४ देखि जिल्लामा महिला विकास कार्यालयहरु नरहेको कारण समन्वय गर्ने निकायको अभावमा जिल्ला समितिहरुको बैठक बस्न नसकेकोले निष्क्रिय रहेका छन् । समितिको सक्रियताको अभावमा जिल्लास्तरीय ज्येष्ठ नागरिकको अभिलेख अद्यावधिक हुन नसकेको, जिल्लामा संघ, प्रदेश, स्थानीय तह एवं विभिन्न गैर सरकारी संघ संस्थाले ज्येष्ठ नागरिकको लागि सञ्चालित कार्यक्रमको जानकारी लिई अनुगमन हुने नगरेको एवं ज्येष्ठ नागारिक सम्बन्धी जिल्लास्तरीय लगत र जिल्लिभित्रका ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षा गर्ने, योजना तथा कार्यक्रम तयार गरी स्वीकृतिको लागि केन्द्रीय ज्येष्ठ नागरिक कल्याण समिति समक्ष पेश गर्ने गरेको छैन । यसैगरी केन्द्रमा गठन भएको समितिको बैठक समयमा नबस्ने, तोकिएबमोजिम अनुगमनको कार्य नगर्ने एवं जिल्ला समितिको समन्वय एवं अनुगमनको कार्य नभएको स्थिति देखिएको छ । देशभरमा सरकारी तथा गैर सरकारी निकायले सञ्चालन गर्ने कार्यको अनुगमन गरी प्रभावकारिता अभिवृद्धि गर्ने समितिले अपेक्षित रुपमा कार्य गर्न नसकेको कारण कार्यक्रमको प्रभावकारी कार्यान्वयन सम्बन्धमा सुनिश्चितता हुनसक्ने अवस्था छैन । तसर्थ कानूनबमोजिमको समिति गठन गरी तोकिएको कार्य सम्पादन गर्नुपर्दछ ।

३२.३. ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३ को दफा ३१ अनुसार आफूले गरेको कामको वार्षिक प्रतिवेदन जिल्ला ज्येष्ठ नागरिक कल्याण समितिले आर्थिक वर्ष समाप्त भएको मितिले दुई महिनाभित्र केन्द्रीय ज्येष्ठ नागरिक कल्याण समिति समक्ष र केन्द्रीय ज्येष्ठ नागरिक कल्याण समितिले आर्थिक वर्ष समाप्त भएको मितिले तीन महिनाभित्र मन्त्रालयमा प्रतिवेदन पेश गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । यस प्रकारको प्रतिवेदन तयार गर्ने गरेको देखिदैन । कानूनमा व्यवस्था भएका समितिहरुलाई सक्रिय बनाई तोकिएबमोजिमको कार्य सम्पादन गराउनु पर्दछ ।

३३. **ज्येष्ठ नागरिक कल्याण कोष** – ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३ को दफा १७ मा ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षा गर्न नेपाल सरकार, दातृ निकाय र अन्य कुनै स्रोतबाट प्राप्त रकम रहने गरी ज्येष्ठ नागरिक कल्याण कोष स्थापना गर्ने उल्लेख छ । महिला बालबालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालयले विगतदेखि स्थापना गरेको केन्द्रीय ज्येष्ठ नागरिक कल्याण कोषमा २०७७।७८ सम्ममा (यस वर्ष थप भएको रु.५ लाख समेत) रु.८६ लाख ७७ हजार मौज्दात रहेको छ । कोषको रकम खर्च नभई निष्क्रिय रहेको छ । उद्देश्य अनुसार कोषको परिचालन गरी ज्येष्ठ नागरिकको हितमा उपयोग गर्नुपर्दछ ।

३४. **समन्वय र सहकार्य** – ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३ को दफा १४ बमोजिम महिला बालबालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालयको मन्त्री वा राज्यमन्त्रीको अध्यक्षतामा गठन हुने केन्द्रीय ज्येष्ठ नागरिक कल्याण समितिले ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी कार्य गर्ने निकाय र सञ्चालित कार्यक्रमबीच समन्वय गर्ने व्यवस्था छ । यसैगरी ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षा सम्बन्धी कार्य गर्दा ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी कार्य गर्ने सरकारी निकायका र गैर सरकारी संघ संस्थाबीच सहकार्य गर्नुपर्दछ । यस सम्बन्धमा निम्नानुसार देखिएको छः

३४.१. ज्येष्ठ नागरिकहरुको संरक्षण तथा सुरक्षाको क्षेत्रमा कार्य गर्न महिला बालबालिका तथा ज्येष्ठ नागरिक मन्त्रालय, राष्ट्रिय परिचयपत्र तथा पञ्जीकरण विभाग, प्रदेश मन्त्रालय, स्थानीय तहहरु, समाज कल्याण परिषद्, राष्ट्रिय ज्येष्ठ नागरिक महासंघ, वृद्धाश्रम तथा दिवा सेवा केन्द्रहरु, क्लबहरु तथा गैरसरकारी निकायहरु रहेका छन् । मन्त्रालयले नीतिगत कार्य तथा अनुगमन गर्ने, पञ्जीकरण विभागले तथ्यांङ्क संलकन तथा परिचयपत्र वितरण गर्ने, स्थानीय तहहरुले सामाजिक सुरक्षा भत्ता वितरण गर्ने र तथ्याङ्क

अद्यावधिक गर्ने र अन्य निकायहरुले ज्येष्ठ नागरिकहरुको संरक्षणका कार्यहरु गर्दै आएका छन् । कतिपय स्थानीय तहहरुले ज्येष्ठ नागरिकहरुलाई थप भत्ता तथा सुविधा उपलब्ध गराउने र ज्येष्ठ नागरिकको सम्मानमा विभिन्न कार्य गर्ने गरेको छन् । ज्येष्ठ नागरिकहरुको क्षेत्रमा कार्यरत निकायहरुबीच नीति निर्माण देखि योजना बनाउने, कार्यक्रम निर्माण तथा सञ्चालन गर्ने सबै तहले समन्वयात्मक रुपमा कार्य गरेमा मात्र ज्येष्ठ नागरिकहरुको सुरक्षा र संरक्षण गर्न सहज हुन्छ । तर यी निकायहरुबीच उचित समन्वयको अभाव रहेकोले दोहोरो रुपमा कार्यक्रम सञ्चालन गरेको छ । जसले गर्दा स्रोतको सदुपयोग तथा लक्षित उद्देश्य पुरा हुन नसक्ने हुँदा समन्वयात्मक रुपमा कार्य गर्नुपर्ने एवं केन्द्रीय समितिबाट समन्वय कायम गराउनुपर्ने देखिन्छ।

त्यसैगरी तीनै तहका सरकारहरुले ज्येष्ठ नागरिकको लागि विभिन्न छुट सुविधा तथा कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने गरेका भएतापनि यस सम्बन्धमा सबै ज्येष्ठ नागरिकले समयमै जानकारी प्राप्त गर्नसक्ने अवस्था नभएकोले सोको उपयोग गर्न नसकेको अवस्थालाई मनन् गरी ज्येष्ठ नागरिकलाई संघीय सरकार, प्रदेश सरकार र स्थानीय तहवाट प्रदान गरिएको छुट, सुविधा, बजेट, कार्यक्रम लगायतका सूचनाहरू एकीकृत रुपमा जानकारी हुने संयन्त्रको विकास गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

३४.२. ज्येष्ठ नागरिकको मर्यादित र सम्मानजनक जीवनयापन गर्न पाउने अधिकारको सुनिश्चितताको लागि ज्येष्ठ नागरिकसँग सम्बन्धित सम्पूर्ण संस्था र व्यक्ति समेतलाई समेटेर राष्ट्रिय ज्येष्ठ नागरिक महासंघ स्थापना भएको छ । महासंघबाट प्रकाशित स्मारिकाअनुसार हाल ७४ जिल्लामा ज्येष्ठ नागरिक जिल्ला संघ स्थापना गरी प्रत्येक वर्ष २१ सेप्टेम्बरमा अल्जाइमर दिवस, १ अक्टोबरमा ज्येष्ठ नागरिक दिवस, १५ जुनमा ज्येष्ठ नागरिकप्रति गरिने दुर्व्यवहार विरुद्धको विश्व चेतना दिवस मनाउने गरेको, ज्येष्ठ नागरिक सम्मान कार्यक्रम, वृद्धाश्रम भवन निर्माण, अन्तरपुस्ता सीप हस्तान्तरण कार्यक्रम, स्कूल कलेजका शिक्षक विद्यार्थीहरुसँग पुस्तान्तर न्यूनीकरण गर्न अन्तरपुस्ता कार्यक्रम, ज्येष्ठ नागरिकको हक अधिकारको बारेमा अन्तरक्रिया कार्यक्रम आयोजना एवं रेडियो कार्यक्रम सञ्चालन गरेको उल्लेख छ । ज्येष्ठ नागरिकलाई तीर्थाटन कार्यक्रम, अक्षय कोष स्थापना, ज्येष्ठ नागरिक छोरा बुहारी पारिवारिक चेतना कार्यक्रम, ज्येष्ठ नागरिक नगर समिति गठन, ज्येष्ठ नागरिक चिन्तनकक्ष निर्माण, ज्येष्ठ नागरिकका सम्बन्धमा सन्देशमूलक ब्रोसर तथा पम्पलेट प्रकाशन, शीतलहर तथा जाडोमा न्यानोकपडा वितरण लगायतका कार्य गर्ने गरेको भएतापनि सबै ज्येष्ठ नागरिकलाई समेटेर कार्यक्रम सञ्चालन गर्न सकेको देखिँदैन । मन्त्रालय लगायत सरकारी निकायले ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी कार्यक्रम सञ्चालन गर्दा महासंघसँग सहकार्य गर्नुपर्दछ ।

३५. **निरीक्षण र अनुगमन –** ज्येष्ठ नागरिको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षाको सन्दर्भमा विभिन्न सरकारी वा गैर सरकारी निकायबाट भएका कार्यको निरीक्षण र अनुगमन गरी कार्यक्रमको प्रभावकारिता अभिवृद्धि गर्नुपर्दछ । यस सम्बन्धमा निम्नानुसार देखिएको छः

३५.१. ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी नियमावली, २०६४ को नियम ११ मा मन्त्रालयले नेपाल भित्र स्थापना भएका सबै र जिल्ला ज्येष्ठ नागरिक कल्याण समितिले आफ्नो क्षेत्रभित्रको हेरचाह केन्द्र र दिवासेवा केन्द्रको जहिले सुकै पनि निरीक्षण गर्न वा गराउन सक्ने व्यवस्था छ । प्रमुख जिल्ला अधिकारी वा निजले तोकेको अधिकृतले आफ्नो क्षेत्रभित्रको हेरचाह केन्द्र वा दिवा सेवा केन्द्रको वर्षमा कम्तिमा चारपटक निरीक्षण गरी त्यसको प्रतिवेदन जिल्ला ज्येष्ठ नागरिक कल्याण समिति र मन्त्रालयमा पठाउनु पर्नेछ । त्यसरी निरीक्षण गर्दा अन्य कुराहरुको अतिरिक्त ऐन, नियमावली वा प्रचलित कानून विपरीत कुनै काम कारबाही भएको पाइएमा सो समेत त्यस्तो निरीक्षण प्रतिवेदनमा खुलाउनु पर्नेछ । यस नियम बमोजिम निरीक्षण गर्ने अधिकारीले हेरचाह केन्द्र वा दिवा सेवा केन्द्रले यस नियमावलीमा तोकिएका पूर्वाधार र सुविधाको व्यवस्था गरेको नपाएमा वा कुनै अनियमितता भएको देखेमा पूर्वाधार

र सुविधाको व्यवस्था गर्न, सुधार गर्न र अनियमितता हटाउन समय तोकी आवश्यक निर्देशन दिन सक्नेछ । यस बमोजिम दिइएको निर्देशनको पालना गर्नु सम्बन्धित हेरचार केन्द्र वा दिवा सेवा केन्द्रको सञ्चालकको कर्तव्य हुने व्यवस्था छ । मन्त्रालय र अन्य पदाधिकारी एवं समितिहरुले कानूनमा भएको व्यवस्था बमोजिम निरीक्षण नगरेको वा गरेको भएमा पनि सोको प्रतिवेदन तयार गरी मन्त्रालयमा पठाएको नदेखिएकोले यस सम्बन्धमा सुधार गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

३५.२. यसैगरी मन्त्रालयले ज्येष्ठ नागरिकको सम्बन्धमा प्रदान गरेको अनुदानको उपयोगको स्थिति र ज्येष्ठ नागरिकको हेरचाहको लागि सञ्चालित हेरचार केन्द्र, दिवा सेवा केन्द्र, ज्येष्ठ नागरिक मिलन केन्द्रको नियमित अनुगमन गरी देखिएका समस्या समयमै समाधान गर्न लगाउनु पर्नेमा पर्याप्त र प्रभावकारी रुपमा अनुगमन गरेको देखिदैन । अनुगमनको अभावमा ज्येष्ठ नागरिकको सम्बन्धमा गरिएको खर्चले अपेक्षित उपलब्धि प्राप्त गरे नगरेको मूल्याङ्कन गर्न सकिने अवस्था देखिएन । अनुगमनको सुचक तयार गरी सो बमोजिम नियमित रुपमा अनुगमन गरी सञ्चालित कार्यक्रमको प्रभावकारिता अभिवृद्धि गर्नुपर्दछ।

३६. **ज्येष्ठ नागरिकको ज्ञान र अनुभवको उपयोग** – विज्ञ ज्येष्ठ नागरिकहरुसँग उनीहरुले हासिल गरेका पेशागत अनुभव, ज्ञानसँग सम्बन्धित विषयगत अनुभवहरु जस्तो वैदेशिक नीति, रक्षा सामरिक सरक्षा, भौगोलिक परिस्थितिका कारण अपनाएका तदस्थता सम्बन्धी विगतका अनुभवहरु, इतिहास, धार्मिक साँस्कृतिक अनुभव र अनुभूतिहरु उनीहरु नजिकबाटै लिने र सो अनुसार वर्तमानमा अवलम्बन गरिएका तत्सम्बन्धी नीतिहरुमा समय सान्दर्भिक परिमार्जन गर्न सकेमा राज्यले अवलम्बन गर्ने नीतिहरु थप प्रभावकारी हुनसक्ने देखिन्छ। जिउँदो इतिहासका रुपमा रहेका ज्येष्ठ नागरिकहरुमा रहेका अनुभव र अनुभूतिहरु साँच्चिकै राष्ट्र निर्माणमा कोशे ढुङ्गा सावित हुन सक्दछ । अन्तरपुस्ता ज्ञान तथा अनुभव हस्तान्तरणको व्यवस्था कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ।

३७. **ज्येष्ठ नागरिक आवास निर्माण** सार्वजनिक निकायबाट अनुदान प्राप्त गरी निर्माण भएको ज्येष्ठ नागरिकका निर्माण भएको संरचनाहरु तोकिएको प्रयोजनमा उपयोग भए नभएको सम्बन्धमा सम्बन्धित निकायले अनुगमन गर्नुपर्दछ । महालेखापरीक्षकको बार्षिक प्रतिवेदन २०७२।७३ मा समावेश ज्येष्ठ नागरिक ग्रामको सम्बन्धमा निम्नानुसारको स्थिति विद्यमान देखिएको छः

३७.१. साविक महिला बालवालिका तथा समाजकल्याण मन्त्रालयले सार्वजनिक निजी साझेदारीमा ज्येष्ठ नागरिक आवास बनाउने प्रयोजनको लागि जे.पी. प्रतिष्ठानसंग सम्झौता गरी २०७०।७१ देखि २०७२।७३ सम्मको अवधिमा तत्कालीन लप्सिफेदी गाउँ विकास समिति ३ रैलैमा ज्येष्ठ नागरिक ग्राममैत्री सेवाश्रम निर्माण कार्यक्रमको लागि रु.९ करोड १ लाख अनुदान उपलव्ध गराएको देखिन्छ। सो संस्थले स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालय र सैनिक कल्याणकारी कोष लगायतका संस्थाहरुबाट समेत रकम प्राप्त गरी ज्येष्ठ नागरिकका लागि भवन तथा कुटी निर्माण गरेको देखिन्छ । शुरु सम्झौतामा ज्येष्ठ नागरिक सेवा ग्राम (मैत्री सेवाश्रम) निर्माण सम्बन्धी शर्तहरु मात्र उल्लेख भई पूँजीगत अनुदान उपलब्ध गराउन शुरु गरेकोमा प्रतिष्ठानले केही निःशुल्क र अन्य सःशुल्क ज्येष्ठ नागरिक आवास सुविधा सहित ज्येष्ठ नागरिक गृह सञ्चालन गरी रहेको सन्दर्भमा सरकारले दिएको अनुदान, प्रतिष्ठानको नियमित स्रोत एवं सम्झौता बमोजिम ज्येष्ठ नागरिकहरुले सुविधा प्राप्त गरे नगरेको सम्बन्धमा नियमित अनुगमन गर्नुपर्दछ ।

३७.२. यसैगरी संकल्प नेपाल काठमाण्डौलाई २०७०।७१ मा रु ५ करोडको सम्झौतामा तात्कालीन इन्द्रायणी गा.वि.स. खुलालटारमा ज्येष्ठ नागरिक आवास गृह निर्माण गर्न रु.४ करोड अनुदान उपलब्ध गराएकोमा पुनः २०७१।७२ मा रु.२ करोड १ लाखको सम्झौत गरी पहिलो किस्ता बापत रु.१

करोड १ लाख उपलब्ध गराएको अवस्थामा २०७२ वैशाख १२ र २९ गतेको महाभुकम्पमा निर्माणाधीन संरचनामा असर पुगेको देखिन्छ । प्राप्त अनुगमन प्रतिवेदन तथा प्राविधिक प्रतिवेदन समेतको आधारमा मन्त्रालयबाट २०७२।२।६ विनाशकारी भुकम्पबाट निर्माणाधीन भवनमा क्षति पुगेकोले अर्को आदेश नभएसम्म निर्माण कार्य स्थगन गर्न पत्राचार हुनुका साथै शहरी विकास तथा भवन निर्माण विभागको २०७२।३।२० को स्थलगत प्रतिवेदनमा विभिन्न पिलर तथा विमहरु ७ इन्चदेखि १ फिटसम्म सेरेको अवस्था रहेकोले रेट्रोफिटिङ्गबाट समेत सुधार हुन नसक्ने भएकोले थप निर्माण कार्य गर्न उपयुक्त नभएको साथै अपर ब्लकमा जमिनको वनावटका कारण स्लोप फेलर भैरहने भएको इन्जिनियरिङ्ग प्रविधिबाट स्लोप फेलर रोकी निर्माण कार्य गर्न नसकिने, अपर ब्लकमा संरचनागत परिमाण थप्दै जाँदा तल्लो ब्लकमा झुकाव अझ बढ्दै जाने भएकोले कुनै पनि समयमा हुने मानवीय क्षति रोक्न सावधानी अपनाउनुपर्ने प्रतिवेदन प्राप्त भएको देखिन्छ। यस कारण प्राविधिक रुपमै निर्माणाधीन संरचनामा क्षति पुगेको प्रतिवेदन प्राप्त भएको अवस्थामा मन्त्रालयबाट २०७२।३।३० मा थप रु.१ करोड उपलब्ध गराउने निर्णय भई अनुदान उपलब्ध गराएको कार्य लाई संचित कोषको समूचित उपयोग भएको मान्न सक्ने आधार देखिएन । हालसम्म संस्थालाई रु.६ करोड १ लाख अनुदान उपलब्ध गराएको भएता पनि अनुदानको शुरुवाति चरणदेखि निर्माण अवरुद्ध भई रकम प्रतिफल विहिन भएको देखिन्छ ।

निष्कर्ष एवं सुझाव

ज्येष्ठ नागरिकको सम्बन्धी कानूनी व्यवस्था, आवधिक योजना एवं अन्तर्राष्ट्रिय तथा क्षेत्रीय घोषणा कार्यान्वयको प्रतिवद्धता अनुसार राज्यले ज्येष्ठ नागरिकको संरक्षण र सामाजिक सुरक्षाको लागि गरेको विभिन्न व्यवस्थाको वावजुत ज्येष्ठ नागरिकको अवस्थामा अपेक्षित सुधार हुन सकेको देखिदैन । ज्येष्ठ नागरिकको संख्यामा हुदै गएको वृद्धि अनुसारको सेवा सुविधाको पर्याप्त व्यवस्था गर्ने, ज्येष्ठ नागरिकलाई समान रुपले सेवा सुविधा उपलव्ध गराउने, उनीहरुको ज्ञान र अनुभवलाई देश विकासमा उपयोग गर्ने, ज्येष्ठ नागरिकमा हुने हिंसा र दुर्व्यवहारको अन्त्य गर्ने, उनीहरुको आर्थिक र सामाजिक अधिकारको संरक्षण, ज्येष्ठ नागरिकको स्वास्थ्य सुरक्षा, दिवा सेवा केन्द्र, क्लब, आरोग्य आश्रमको पर्याप्त व्यवस्था र बुढ्यौलीमा हुने मनोबैज्ञानिक समस्याको उचित सम्बोधन लगायतका चुनौतीहरुलाई सम्बोधन गरी ज्येष्ठ नागरिकको विशेष संरक्षण र सामाजिक सुरक्षाको व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

अनुसूची १

प्रदेश र जिल्लागत ज्येष्ठ नागरिकको संख्या

प्रदेश नम्बर १

जम्मा जनसंख्याः **४८,३४,९४३**

ज्येष्ठ नागरिकहरुको जनसंख्याः **३,९३,०३१**

क्र.सं.	जिल्ला	जनसंख्या	महिला	पुरुष
१.	ताप्लेजूङ्ग	१०,९१७	५,४४७	५,४७०
२.	संखुवासभा	१४,८९८	७,६३६	७,२६२
३.	सोलुखुम्बु	९,८१४	४,९७७	४,८३७
४.	ओखलढुङ्गा	१५,९७९	८,३२६	७,६५३
५.	खोटाङ्ग	२०,६०८	१०,१९८	१०,४१०
६.	भोजपुर	१८,५७९	९,३३६	९,२४३
७.	धनकुटा	१५,५८४	७,७८४	७,८००
८.	तेह्रथुम	९,९४६	५,१७४	४,७७२
९.	पाँचथर	१६,९१८	८,३२०	८,५९८
१०.	इलाम	२४,६९७	११,४७०	१३,२२७
११.	झापा	७३,२२३	३६,१५३	३७,०७०
१२.	मोरङ्ग	७९,६३६	३९,७५८	३९,८७८
१३.	सुनसरी	५७,११७	२९,१५८	२७,९५९
१४.	उदयपुर	२५,११५	१२,७७६	१२,३३९
	जम्माः	**३,९३,०३१**	**१,९६,५१३**	**१,९६,५१८**

मधेश प्रदेश

जम्मा जनसंख्याः **५४,०४,१४५**

ज्येष्ठ नागरिकहरुको जनसंख्याः **४,०५,६९८**

क्र.सं.	जिल्ला	जनसंख्या	महिला	पुरुष
१.	सप्तरी	**५१,४५४**	**२५,१६३**	**२६,२९१**
२.	सिराहा	**५०,०३०**	**२४,३६८**	**२५,६६२**
३.	धनुषा	**५०,२१०**	**२४,१८८**	**२६,०२२**
४.	महोत्तरी	**५६,४६६**	**२६,४५३**	**३०,०१३**
५.	सर्लाही	**५१,४९३**	**२४,५९१**	**२६,९०२**
६.	रौतहट	**५८,०५६**	**२८,२८२**	**२९,७७४**
७.	बारा	**४८,२८६**	**२२,९८२**	**२५,३०४**
८.	पर्सा	**३९,७०३**	**१८,४८८**	**२१,२१५**
	जम्माः	**४,०५,६९८**	**१,९४,५१५**	**२,११,१८३**

वागमती प्रदेश

जम्मा जनसंख्याः ५५,२९,४५२

ज्येष्ठ नागरिकहरुको जनसंख्याः **४,५५,९८७**

क्र.सं.	जिल्ला	जनसंख्या	महिला	पुरुष
१.	दोलखा	२१,६५९	११,३९४	१०,२६५
२.	सिन्धुपाल्चोक	३२,११८	१६,१९०	१५,९२८
३.	रसुवा	४,४६३	२,१४९	२,३१४
४.	धादिङ्ग	३६,२२४	१८,०१७	१८,२०७
५.	नुवाकोट	३०,०४९	१५,०७८	१४,९७१
६.	काठमाण्डौ	१,०५,३०३	५५,९८१	४९,३२२
७.	भक्तपुर	२२,८३९	१२,२०४	१०,६३५
८.	ललितपुर	३६,४५०	१९,३४४	१७,१०६
९.	काभ्रेपलाञ्चोक	३६,९१२	१९,२१७	१७,६९५
१०.	रामेछाप	२३,५८१	१२,६८६	१०,८९५
११.	सिन्धुली	२३,५९९	१२,०२२	११,५७७
१२.	मकवानपुर	३२,८६६	१६,४०९	१६,४५७
१३.	चितवन	४९,९२४	२५,२२९	२४,६९५
	जम्माः	४,५५,९८७	२,३५,९२०	२,२०,०६७

गण्डकी प्रदेश

जम्मा जनसंख्याः **२४,०३,७५७**

ज्येष्ठ नागरिकहरुको जनसंख्याः **२,८२,९८१**

क्र.सं.	जिल्ला	जनसंख्या	महिला	पुरुष
१.	गोरखा	३४,५१६	१७,६९२	१६,८२४
२.	मनाङ्ग	६८४	३७८	३०६
३.	मुस्ताङ्ग	२,५९२	८०३	७८८
४.	म्यागदी	१२,९८७	६,९४७	६,०४०
५.	कास्की	४२,९३५	२३,३९९	१९,५३६
६.	लमजुङ्ग	२१,२०८	१०,८६०	१०,३४८
७.	तनहुँ	३४,४७८	१८,१७९	१६,२९९
८.	नवलपरासी*	५४,८०२	२६,९५५	२७,८४७
९.	स्याङ्जा	३५,३९६	१८,८११	१६,५८५
१०.	पर्वत	१६,९६७	८,९०४	८,०६३
११.	बागलुङ्ग	२७,४१७	१४,११४	१३,३०३
	जम्माः	२,८२,९८१	१,४७,०४२	१,३५,९३९

लुम्बिनी प्रदेश

जम्मा जनसंख्याः ४४,९९,२७२

ज्येष्ठ नागरिकहरुको जनसंख्याः **३,३६,३५१**

क्र.सं.	जिल्ला	जनसंख्या	महिला	पुरुष
१.	रुकुम*	१३,३०७	६,५२८	६,७७९
२.	रोल्पा	१७,०६४	८,७५२	८,३१२
३.	प्यूठान	१७,९८८	९,४०४	८,५८४
४.	गुल्मी	३१,१५४	१५,९७६	१५,१७८
५.	अर्घाखाँची	२०,९७८	१०,५५१	१०,४२७
६.	पाल्पा	२५,९२३	१३,७३९	१२,१८४
७.	रुपन्देही	६६,१८३	३२,१९८	३३,९८५
८.	कपिलवस्तु	४४,१०८	२०,५११	२३,५९७
९.	दाङ्ग	३६,९९८	१८,४५९	१८,५३९
१०.	बाँके	३२,५०३	१५,७९१	१६,७१२
११.	बर्दिया	३०,१४५	१४,७६८	१५,३७७
	जम्माः	३,३६,३५१	१,६६,६७७	१,६९,६७४

कर्णाली प्रदेश

जम्मा जनसंख्याः **१५,७०,४१८**

ज्येष्ठ नागरिकहरुको जनसंख्याः **८७,६३६**

क्र.सं.	जिल्ला	जनसंख्या	महिला	पुरुष
१.	डोल्पा	२,१२३	१,१२५	९९८
२.	मुगु	३,९३६	२,०५५	१,८८१
३.	हुम्ला	३,७१४	१,८७५	१,८३९
४.	जुम्ला	६,०१८	२,९४३	३,०७५
५.	कालिकोट	८,४५७	४,४१४	४,०४३
६.	दैलेख	१७,२८४	८,७४७	८,५३७
७.	जाजरकोट	८,७६४	४,२७१	४,४९३
८.	सल्यान	१४,९९६	७,४८६	७,५१०
९.	सुर्खेत	२२,३४४	११,४५३	१०,८९१
	जम्माः	८७,६३६	४४,३६९	४३,२६७

सुदुरपश्चिम प्रदेश

जम्मा जनसंख्याः **२२,५२,५१७**

ज्येष्ठ नागरिकहरुको जनसंख्याः **१,९२,७६६**

क्र.सं.	जिल्ला	जनसंख्या	महिला	पुरुष
१.	बाजुरा	१०,१८९	५,४४२	४,७४७
२.	बझाङ्ग	१५,००८	८,७७०	६,२३८
३.	दार्चुला	२१,९९१	१२,०७६	९,९१५
४.	वैतडी	११,२५०	५,७४४	५,५०६
५.	डडेल्धुरा	११,२०६	६,२६४	४,९४२
६.	डोटी	१६,०७०	९,५४२	६,५२८
७.	अछाम	२१,१४३	१३,३०५	८,८३८
८.	कैलाली	५३,२४९	२७,५४३	२५,७०६
९.	कञ्चनपुर	३२,६६०	१६,७८९	१५,८७१
	जम्माः	१,९२,७६६	१,०४,४७५	८८,२९१

* दुवै रुकुम र नवलपरासीको संख्या यसैमा समावेश छ ।

अनुसूची २

जेरियटिक वार्ड सञ्चालन गर्ने अस्पतालहरु

क्र सं	अस्पतालको नाम	प्रदेश
१	वी पी कोइराला स्वास्थ्य विज्ञान प्रतिष्ठान धरान	प्रदेश नं १
२	कोशी अस्पताल विराटनगर	प्रदेश नं १
३	मेची अस्पताल भद्रपुर	प्रदेश नं १
४	उदयपुर अस्पताल उदयपुर	प्रदेश नं १
५	नारायणी अस्पताल वीरगञ्ज	मधेश प्रदेश
६	जनकपुर अस्पताल जनकपुर	मधेश प्रदेश
७	गौर अस्पताल रौतहट	मधेश प्रदेश
८	गजेन्द्र नारायण सिंह अस्पताल सप्तरी	मधेश प्रदेश
९	पाटन स्वास्थ्य विज्ञान प्रतिष्ठान पाटन अस्पताल ललितपुर	वाग्मती प्रदेश
१०	आयुर्वेद शिक्षण अस्पताल किर्तीपुर	वाग्मती प्रदेश
११	भरतपुर अस्पताल भरतपुर	वाग्मती प्रदेश
१२	राष्ट्रिय चिकित्सा विज्ञान प्रतिष्ठान वीर अस्पताल काठमाण्डौ	वाग्मती प्रदेश
१३	हेटौंडा अस्पताल मकवानपुर	वाग्मती प्रदेश
१४	राष्ट्रिय ट्रमा सेन्टर काठमाण्डौ	वाग्मती प्रदेश
१५	शुक्रराज ट्रपिकल तथा सरुवा रोग अस्पताल काठमाण्डौ	वाग्मती प्रदेश
१६	पोखरा स्वास्थ्य विज्ञान प्रतिष्ठान पोखरा अस्पताल पोखरा	गण्डकी प्रदेश
१७	धौलागिरी अस्पताल बाग्लुङ	गण्डकी प्रदेश
१८	भेरी अस्पताल नेपालगञ्ज	लुम्बिनी प्रदेश
१९	राप्ती स्वास्थ्य विज्ञान प्रतिष्ठान घोराही	लुम्बिनी प्रदेश
२०	लुम्बिनी अस्पताल बुटवल	लुम्बिनी प्रदेश
२१	प्रदेश अस्पताल सुर्खेत	कर्णाली प्रदेश
२२	कर्णाली स्वास्थ्य विज्ञान प्रतिष्ठान जुम्ला	कर्णाली प्रदेश
२३	सेती अस्पताल धनगढी	सुदूरपश्चिम प्रदेश
२४	डडेलधुरा अस्पताल डडेलधुरा	सुदूरपश्चिम प्रदेश

अनुसूची ३

आर्थिक वर्ष २०७७।७८ मा अनुदान दिएका संघ संस्थाहरुको विवरण

(रु.लाखमा)

क्र. सं.	अनुदान प्राप्त गर्ने संघ संस्थाको नाम	अनुदान रकम	अख्तियारी पठाइएको स्थानीय तह र जिल्ला	ज्येष्ठ नागरिकको संख्या
१.	ओम कारेश्वर वैदिक विद्यापीठ गायत्री स्वरुप आश्रम,हल्दिवारी गा.पा.१ गोल्धान	५	हल्दी गाउँपालिका, झापा	-
२.	स्वावलम्बी ज्येष्ठ नागरिक समाज नेपाल, नेपालगञ्ज १ विशालनगर	९	नेपालगञ्ज उप–महानगरपालिका १, बाँके	-
३.	निलसागर सेवा आश्रम नेपालगञ्ज, बाँके	१०	नेपालगञ्ज उप–महानगरपालिका, बाँके	-
४.	स्वावलम्बी ज्येष्ठ नागरिक समाज नेपाल, नेपालगञ्ज १ विशालनगर	३	नेपालगञ्ज उप–महानगरपालिका, बाँके	११८
५.	सर्वोदय सेवाश्रम राइनस न.पा.लमजुङ्ग	८	राइनस नगरपालिका, लमजुङ्ग	२५
६.	ओम कारेश्वर वृद्धाश्रम सुनपदेली मादी गा.पा.५, कास्की	५	मादि गाउँपालिका, कास्की	-
७.	प्राणनाथ माइति वृद्धाश्रम पनौती न.पा.९ काभ्रे	५	पनौती न.पा.९ काभ्रे	१९
८.	प्राणनाथ माइति वृद्धाश्रम पनौती न.पा.९ काभ्रे	१५	पनौती न.पा.९ काभ्रे	-
९.	मनकामना धाम वृद्धाश्रम खाँदवारी न.पा.९, भवन निर्माण	३०	खाँदवारी न.पा., संखुवासभा	४१
१०.	महिला तथा वृद्धा सेवा केन्द्र, कञ्चनपुर	१२	भिमदत्त न.पा.कञ्चनपुर	५३
११.	आमा घर काठमाण्डौ	१०	काठमाण्डौ महानगरपालिका, काठमाण्डौ	७७
१२.	निसहाय सेवा सदन तीनकुने, काठमाण्डौ	५	काठमाण्डौ महानगरपालिका, काठमाण्डौ	५४
१३.	मानव सेवा आश्रम सामाखुशी,काठमाण्डौलाई सडक मानव व्यवस्थापन गर्न	१००	काठमाण्डौ महानगरपालिका, काठमाण्डौ	१४५५
१४.	राष्ट्रिय ज्येष्ठ नागरिक महासंघ मार्फत कार्यक्रम सञ्चालन	१०	काठमाण्डौ महानगरपालिका, काठमाण्डौ	-
१५.	महिला बालकालिका उत्थान तथा वातावरण संरक्षण केन्द्र, का.म.न.पा.१०	२०	काठमाण्डौ महानगरपालिका, काठमाण्डौ	-
१६.	दिव्य सेवा सदन, हेटौंडा, मकवानपुर	७	हेटौंडा उप–महानगरपालिका, मकवानपुर	-
१७.	हिमालय वृद्धाश्रम, टोखा, काठमाण्डौ	६	टोखा नगरपालिका, काठमाण्डा	३५
१८.	पद्म भुवनेश्वर वृद्धाश्रम, सर्लाही	११	लालबन्दी नगरपालिका, सर्लाही	४५
१९.	परोपकार अनुसन्धान वृद्धाश्रा, झापा	५	विर्तामोड नगरपालिका, झापा	३५
२०.	राम मन्दिर तारकेश्वर, गुल्मी	१०	सत्यवती गाउँपालिका, गुल्मी	५१
२१.	मनकामना सन्यास आश्रम, संखुवासभा	६	खाँदवारी नगरपालिका, संखुवासभा	४१
२२.	गलेश्वरधाम, म्याग्दी	६	बेनी नगरपालिका, म्याग्दी	५०
२३.	पूर्वाञ्चल विश्रान्ति मुलघाट धनकुटालाई ज्येष्ठ नागरिक आश्रम सञ्चालन गर्न	१०	धनकुटा नगरपालिका, धनकुटा	४५
२४.	कुशेश्वर सामुदायिक जष्ठ नागरिक भवन निर्माण, दुहवी न.पा.सुनसरी	८	दुहवी नगरपालिका, सुनसरी	-
२५.	चौतारी वृद्धाश्रम अरुण गा.पा.प्याउली, भोजपुर	३०	अरुण गा.पा.प्याउली, भोजपुर	-
२६.	विकास र चेतनाका लागि सामाजिक संस्था, भोजपुर बजार	३०	अरुण गाउँपालिका, भोजपुर	-
२७.	समाज कल्याण केन्द्र वृद्धाश्रम देवघाट, तनहुँ	१०	देवघाट गाउँपालिका, तनहुँ	३६
२८.	राधाकृष्ण वृद्धाश्रम, कास्की	२०	पोखरा महानगरपालिका, कास्की	५१
२९.	प्रशान्ति वृद्धाश्रम, सुर्खेत	३०	वीरेन्द्रनगर नगरपालिका, सुर्खेत	२७
३०.	जीवनका लागि भोजन बुढानिलकण्ठ न.पा.काठमाण्डौ	१२	बुढानिलकण्ठ नगरपालिका, काठमाण्डौ	-
३१.	एकल महिला रोजगारी, बढैयाताल ६, मैनापोखर	१०	बढैयाताल गाउँपालिका, बर्दिया	-
३२.	मोतिदेवी स्मुति केन्द्र, भीमढुङ्गा नागार्जुन न.पा.८	३०	नागार्जुन नगरपालिका, काठमाण्डौ	-
३३.	धापाहाइट विकास समाज सामुदायिक भवन निर्माण ल.पु.म.न.पा.२३	५	ललितपुर उप–महानगरपालिका,ललितपुर	-
३४.	नवकीरण अनाथ असहाय बाल उत्थान समाज, धापाखेल, ललितपुर	८	ललितपुर उप–महानगरपालिका,ललितपुर	-
	जम्मा	४९१		२२५८

बीमा समितिको नियमन
कार्यमूलक लेखापरीक्षणको प्रतिवेदन

१. **पृष्ठभूमी** - देशको आर्थिक विकासको लागि आन्तरिक साधन र पूँजीको परिचालन गर्न, विदेशी मुद्राको व्ययभार रोक्न र नेपाली जनताको जीउ धनको सुरक्षा गरी वित्तीय व्यवसाय सञ्चालन गर्न नेपालमा बीमा कम्पनीहरुको स्थापना भएको हो । प्राकृतिक प्रकोप, महामारी, भवितव्य, दुर्घटना आदिबाट भविष्यमा हुनसक्ने क्षती तथा नोक्सानीलाई कमगर्न वा भविष्यमा पर्नसक्ने आर्थिक संकटलाई न्यूनीकरण गर्न बीमक कम्पनी र लाभग्राही व्यक्ति वा संस्थासँग बीमा सम्झौता गरी बीमाको कारोबार हुन्छ । बीमा जोखिम व्यहोरेको कारणले आपत बिपदमा आर्थिक संकटमा परेका र नोक्सानीमा परेको बेला वा थोरे प्रिमियम बुझाएर पनि सम्झौता अनुसारको कार्यपुरा गरे पछि बीमाङ्क रकम पाएर राहत महसुस गर्ने बीमितहरु प्रसस्तै रहेका देखिन्छ । तथापि झण्झटिलो प्रशासनिक र कानूनी व्यवस्थाको कारण समयमा निर्णय नहुने, बिचारै नपुर्‍याई बीमा सम्झौता गर्ने र जोखिम व्यहोर्नुपर्दा पछाडी हट्ने, म्याद पुगिसकेको वा सम्झौताका शर्तहरु पुरा भएको बीमा दाबीको रकम भुक्तानी दिन ढिला सुस्तीगर्ने जस्ता कारणले उजुर गर्नेको संख्या पनि ठूलै छ । हाल नेपालका बीमा व्यावसायीहरुको गतिबिधिमा तीव्र रुपमा बृद्धि तथा बिस्तार भएको अवस्था छ । बीमा कम्पनीहरुले प्रचलित ऐन, नियमावली र निर्देशिकाहरु बमोजिमको प्रकृया पुरा गरी बीमितको हितमा कामगर्ने र सरकारी दायित्व पुरा गरी आफूलाई आर्थिक दृष्टिले सक्षम बनाउने उद्देश्यले आफ्ना गतिविधि सञ्चालन गर्नुपर्ने हुन्छ । यसै उद्देश्यले बीमा व्यवसायलाई व्यवस्थित, नियमित, विकसित र नियन्त्रित गर्नका लागि बीमा समितिको स्थापना भएको हो ।

२. **निकाय परिचय** - बीमा समिति २०२५ सालमा स्थापना भई हाल बीमा ऐन, २०४९ अनुसार सञ्चालनमा रहेकोछ । बीमा समितिको कार्यालय ललितपुरको कुपण्डोलमा रहेको छ । यसै कार्यालयबाट समितिका सबै गतिबिधिहरु सञ्चालन हुने गरेका छन् । हाल जीवन बीमा कम्पनी १९, निर्जीवन बीमा कम्पनी २० र पुनर्जीबीमा कम्पनी १ समेत बीमा कम्पनीको संख्या ४० रहेको छ । बीमा व्यवसायीहरुले नेपालका सबै प्रदेशका व्यापारिक केन्द्रहरुमा आआफ्ना शाखा प्रशाखाहरु बिस्तार गरी कारोवार गर्ने गरेका छन ।

३. **नीतिगत व्यबस्था** - बीमा समितिले २०७५।७६ पछि रणनैतिक योजना तयार गरेको छैन । आर्थिक वर्ष २०६९।७० देखि २०७५।७६ (सन् २०१४ देखि २०१९) सम्म ५ वर्षको लागि तयार गरेको रणनैतिक योजना अनुसार नै हालसम्म पनि कार्यक्रम सञ्चालन गरेको देखिन्छ । उक्त रणनैतिक योजनाका उद्देश्यहरु निम्नबमोजिम रहेको :

- बीमाको पहुँचमा विस्तार गरी समावेशी बनाउनु,
- बीमा क्षेत्रको विकास गर्नु,
- बीमा क्षेत्रलाई दिगो बनाउनु,
- बीमाको पूर्वाधार तयार गर्नु,
- बीमा क्षेत्रमा सुशासन कायम गर्नु,
- बीमा क्षेत्रको क्षमता विकास गर्नु,

उल्लिखित बीमाका उद्देश्य प्राप्त गर्न निम्नबमोजिमका नीतिहरु तयार गरेको देखिन्छ :

- बीमाको द्रुतगतिमा प्रवद्र्धन गर्नु (Promote Insurance Uptake)
- बीमा वितरणका वैकल्पिक स्रोतको विस्तार गर्नु (Enhance Alternative Insurance Distribution Channels)

- नियमावलीमा मापदण्डको विकास गर्नु (Raising Alternative Insurance Channels)
- बीमा व्यवसायलाई समायोजन र अभिग्रहण गर्नु (Mergers and Acquisitions)
- पूनर्बीमा क्षेत्रको विकास गर्न प्रोत्साहन गर्नु (Promote Reinsurance Sector Development)
- जोखिममा आधारित सुपरीवेक्षणलाई बढावा दिनु (Move Towards Risk Based Supervision)
- जोखिममा अधारित पूँजी परिचालन गर्नु (Move Towards Risk Based Capita)
- धेरै रकम परिचालन गर्ने खाका तयार गर्ने (Move Towards Solvency II Framework)
- दावी भुक्तानीको लागि कानूनी आधार दरिलो बनाउने (Strengthen Legal Framework for Claim Settlement)
- बीमितको दावी भुक्तानी प्रक्रियामा सुधार गर्ने (Improve Consumer Complaint Handling Process)
- बीमा समितिको क्षमतामा अभिवृद्धि गर्ने (Increase Board's Visibility)
- बीमित हित संरक्षण कोषको बृद्धि गर्नु (Develop Policyholders Protection Fund)
- बीमा व्यवसायमा उत्तरदायित्व र पारदर्शीतामा अभिवृद्धि गर्ने (Enhance Accountability and Transparency in Insurance Industry)
- मानव पूँजीको विकास गर्नु (Develop Human Capital)
- पूँजीगत क्षमताको विकास गर्नु (Develop Physical Capacity)
- क्षेत्र (प्रदेश) हरुमा शाखाहरुको स्थापना गर्ने (Establish Branches in Regions)
- सूचना प्रविधिको स्तर अभिवृद्धि गर्नु (Enhance Information Technology)
- राष्ट्रिय पाठ्यक्रममा बीमा शिक्षा समावेश गर्न प्रोत्साहन गर्नु (Promote Insurance Education in National Curriculum)
- बीमा प्रतिष्ठानको स्थापना गर्ने (Establish Insurance Academy)

४. **कानूनी व्यबस्था** - बीमा व्यवसायी संस्थाहरुलाई व्यवस्थित, नियमित, विकसित तथा नियन्त्रित गर्नका लागि देहायबमोजिमका ऐन, नियमावली तथा निर्देशिकाको व्यवस्था गरेको छ :

ऐन तथा नियमावलीहरुः

- बीमा ऐन, २०४९,
- बीमा नियमावली, २०४९,

निर्देशिका तथा मार्गदर्शनहरुः

२०७७

- जीवन बीमा व्यवसाय गर्ने बीमकको बीमाङ्कीय मूल्याङ्कन सम्बन्धी निर्देशिका, २०७७
- कृषि तथा पशुपंछी बीमा निर्देशिका, २०७७
- जीवन बीमा व्यवसायगर्ने बीमकहरुको NFRS मा आधारित वित्तीय विवरण सम्बन्धी निर्देशिका, २०७७
- निर्जीवन बीमा व्यवसायगर्ने बीमकहरुको NFRS मा आधारित वित्तीय विवरण सम्बन्धी निर्देशिका, २०७७
- पुनबीमा व्यवसाय गर्ने बीमकहरुको NFRS मा आधारित वित्तीय विवरण सम्बन्धी निर्देशिका, २०७७
- कोरोना बीमा मापदण्ड, २०७७

२०७६

- बीमकले सहकार्यमा व्यवसाय सञ्चालन गर्दा अपनाउनुपर्ने नीतिगत मार्गदर्शन, २०७६
- लघुवित्त बीमा निर्देशिका, २०७६
- बीमकको सूचना प्रबिधि मार्गदर्शन, २०७६
- बीमा कम्पनीहरुलाई जोखिम व्यवस्थापन सम्बन्धी निर्देशन, २०७६
- निर्जीवन तथा पुनर्बीमा व्यवसाय गर्ने बीमकको बीमाङ्कीय मूल्याङ्कन सम्बन्धी निर्देशिका, २०७६
- बीमा दावी भुक्तानी मार्गदर्शन, २०७६
- पुनर्बीमा व्यवसाय (व्यवस्थापन तथा सञ्चालन) निर्देशिका, २०७६
- शाखाहित घुम्ति बीमा सेवा सम्बन्धी मार्गदर्शन, २०७६
- बीमक गाभ्ने गाभिने तथा प्राप्ति गर्ने सम्बन्धी निर्देशिका, २०७६

२०७५

- बीमकको संस्थागत सुशासन सम्बन्धी निर्देशिका, २०७५
- सम्पत्ति सुद्धिकरण तथा आतंकवादी क्रियाकलापमा वित्तीय लगानी निवारण सम्बन्धी निर्देशिका, २०७५,
- अन्य (व्यवस्थापन पत्र तथा परिपत्रहरु)

२०७४

- बीमकको कार्यकारी प्रमुखको तलब भत्ता तथा अन्य सुबिधा सम्बन्धी मार्गदर्शन, २०७४
- अन्य सुबिधा सम्बन्धी मार्गदर्शन, २०७४

२०७३

- बीमक दर्ता तथा बीमा व्यवसाय सञ्चालन सम्बन्धी निर्देशिका, २०७३
- वैदेशिक रोजगार म्यादी जीवन बीमा सम्बन्धी निर्देशिका, २०७३
- बाली तथा पशुधन निर्देशिका, २०६९ (परिमार्जन २०७३)
- मोटरबीमा दर सम्बन्धी निर्देशिका, २०७३

२०७२

- बीमकले सञ्चालन गर्ने बीमा अभिकर्ताको तालिम निर्देशिका, २०७२
- बीमकको आन्तरिक लेखापरीक्षण निर्देशिका, २०७२
- लङ्गफर्म अडिट सम्बन्धी निर्देशिका, २०७२
- बीमकले सञ्चालनगर्ने बीमा अभिकर्ताको तालिम निर्देशिका, २०७२
- बीमा समिति तालिम कार्यबिधि, २०७२

२०७१

- पुनर्बीमा व्यवसाय (व्यवस्थापन तथा सञ्चालन) सम्बन्धी निर्देशिका, २०७१
- लघुबीमा निर्देशिका, २०७१
- निर्जीवन बीमकको लगानी निर्देशन (संशोधित-२०७१)
- जीवन बीमकको लगानी निर्देशन (संशोधित-२०७१)
- बैंकर्स क्षतिपूर्ति निर्देशिका
- SOLVENCY MARGIN DIRECTIVE FOR NON LIFE INSURANCE, 2071

२०७०

- बीमक गाभ्ने तथा गाभिने सम्बन्धी निर्देशिका, २०७०
- SOLVENCY MARGIN DIRECTIVE FOR LIFE INSURANCE, 2070

२०६९

- सम्पत्ति शुद्धीकरण तथा आतङ्ककारी क्रियाकलापमा वित्तीय लगानी निवारण सम्बन्धी निर्देशिका, २०६९
- बाली तथा पशुपन्छी बीमा निर्देशन, २०६९
- बीमकको संस्थागत सुशासन सम्बन्धी निर्देशिका, २०६९

२०६८

- सामान्द्रिक बीमा दर सम्बन्धी निर्देशिका, २०६५ (परिमार्जीत मिति २०६८।३।१०)

२०६७

- जीवन बीमा व्यवसाय गर्ने बीमकको बित्तीय विवरण सम्बन्धी निर्देशन (परिमार्जीत मिति २०६७।५।१३)

२०६६

- जीवन बीमा व्यवसाय गर्ने बीमकको बित्तीय विवरण सम्बन्धी निर्देशन (जारी मिति २०६६।५।२)
- मोटर बीमा दर सम्बन्धी निर्देशिका, २०६६ (लागू मिति २०६६।५।१)
- बीमकको संस्थापक शेयर कारोबार (खरिद बिक्री) सम्बन्धी निर्देशन, २०६६
- बीमकको लेखापरीक्षक छनौटको आधार सम्बन्धी निर्देशन, २०६६
- बीमकको एअरमार्क सम्बन्धी निर्देशन, २०६६

२०६५

- निर्जीवन बीमा व्यवसाय गर्ने बीमकको बित्तीय विवरण सम्बन्धी निर्देशन : (जारी मिति २०६५।१०।२०)
- जीवन बीमा सम्बन्धी पुनर्बीमा निर्देशिका, २०६५
- निर्जीवन बीमा सम्बन्धी पुनर्बीमा निर्देशिका, २०६५
- जीवन बीमकको आर्थिक लेखाजोखा र दायित्वको मुल्याङ्कन निर्देशिका, २०६५
- बीमकको वेब साइट सम्बन्धी ब्यवस्था, २०६५
- सामुन्द्रिक बीमा दर सम्बन्धी निर्देशिका, २०६५
- REINSURANCE DIRECTIVE FOR LIFE INSURANCE,2065 (Unofficial Translation)

२०६४

- ONSITE INSPECTION MANUAL (FOR INSURER), 2064
- गैरस्थलगत निरीक्षण म्यानुअल, २०६४
- ईजाजतपत्र प्राप्त सम्बन्धी निर्देशन, २०६४
- LICENSING POLICY,2064 (UNOFFICIAL TRANSLATION)

अन्य

समितिले विभिन्न समयमा जारी गरेका परिपत्रहरु

५. **संगठन संरचना र जनशक्ति** - बीमा ऐन, २०४९ अनुसार बीमा समितिको कार्य सञ्चालनका लागि देहाय अनुसारका पदाधिकारीहरुको गठन हुने व्यवस्था छ । समितिका पदाधिकारीहरुको कार्यकाल ४ वर्षको हुनेछ । समितिको संरचना निम्नबमोजिम रहेकोछ :

क्र.सं	प्द	नियुक्तिको विवरण	संख्या
१	अध्यक्ष	नेपाल सरकारले नियुक्ति गरेको	१
२	सदस्य	प्रतिनिधि कानून न्याय तथा संसदीय व्यवस्था मन्त्रालय	१
३	सदस्य	प्रतिनिधि अर्थ मंत्रालय	१
४	सदस्य	बीमा व्यवसायमा विशष ज्ञान भएका व्यक्तिहरु मध्येबाट नेपाल सरकारबाट मनोनित	१
५	सदस्य	बीमितहरु मध्येबाट नेपाल सरकारबाट मनोनित	१
		जम्माः	५
	पर्यवेक्षक	समितिले आवश्यक देखेमा कुनै विदेशी वा स्वदेशी विशेषज्ञलाई पर्यवेक्षकको रुपमा समितिको बैठकमा उपस्थित हुन आमन्त्रित गर्न सक्ने छ ।	
	सचिब	समितिले तोकेको एकजना कर्मचारी	

समितिको हाल कार्यारत कर्मचारीको स्वीकृत दरबन्दी तथा पदपूर्तिको विवरण निम्नबमोजिम रहेको छ :

सि. नं.	पद तह वा श्रेणी	सेवा र समूह	स्वीकृत दरबन्दी (संख्या)	पदपूर्ति (संख्या)	रिक्त (संख्या)
१	कार्यकारी निर्देशक, बिशिष्ट	प्रशासन	१	१	०
२	अधिकृत प्रथम, निर्देशक	प्रशासन	४	४	०
३	अधिकृत द्वितीय, उप निर्देशक	प्रशासन	८	७	१
४	अधिकृत द्वितीय, उप निर्देशक	कानून	३	२	१
५	अधिकृत द्वितीय, उप निर्देशक	लेखा (चार्टर्ड एकाउन्टेन्ट)	२	१	१
६	अधिकृत तृतीय, सहायक निर्देशक	प्रशासन	३४	२६	९
७	अधिकृत तृतीय, सहायक निर्देशक	कानून	६	४	२
८	सहायक प्रथम	प्रशासन	१२	९	३
९	चालक	श्रेणी विहिन	४	२	२
१०	कार्यालय सहयोगी	श्रेणी विहिन	११	८	३
	जम्माः		८५	६४	२२

६. **कार्यक्रम र प्रगति** - बीमा समितिको २०७६।७७ को कार्यक्रम र प्रगतिको विवरण निम्नानुसार छः

क्र.सं.	कार्य योजना	वार्षिक समीक्षा
१.	भवन निर्माण कार्य प्रारम्भ गर्ने (कार्य संख्या)	अख्तियार अनुसन्धान आयोगमा मुद्दा परेकोले रोकिएको
२.	परिपालनामा आधारित स्थलगत निरीक्षण कार्यविधिलाई परिमार्जन गरी लागू गर्ने (कार्य संख्या-१)	सम्पन्न भएको
३.	जोखिममा आधारित सुपरीवेक्षण सम्बन्धि कार्यविधि तयार गरी	सम्पन्न भएको

	लागु गर्ने (कार्य संख्या-१)	
४.	आन्तरिक नियन्त्रण कार्यविधि तयार गरी लागू गर्ने (कार्य संख्या-१)	सम्पन्न भएको
५.	उजुरी सुनुवाई कार्यविधि तयार गरी लागू गर्ने (कार्य संख्या-१)	सम्पन्न भएको
६.	जीवन बीमा व्यवसाय गर्ने बीमकको बीमाङ्कीय मूल्याङ्कन सम्बन्धी निर्देशिका परिमार्जन गरी लागू गर्ने (कार्य संख्या-१)	सम्पन्न भएको
७.	बीमकको सूचना प्रविधि सम्बन्धी मार्गदर्शन तयार गरी लागू गर्ने (कार्य संख्या-१)	सम्पन्न भएको
८.	निर्जीवन बीमकको बीमाङ्कीय मूल्याङ्कन सम्बन्धी निर्देशिका तयार गरी लागू गर्ने (कार्य संख्या-१)	सम्पन्न भएको
९.	पूनर्बीमकको बीमाङ्कीय मूल्याङ्कन सम्बन्धी निर्देशिका तयार गरी लागू गर्ने (कार्य संख्या-१)	सम्पन्न भएको
१०.	बीमकको जोखिम व्यवस्थापन सम्बन्धी मार्गदर्शन तयार गरी लागू गर्ने (कार्य संख्या-१)	सम्पन्न भएको
११.	बीमकको लागि जारी भई लागू भएका वित्तिय विवरण सम्बन्धी निर्देशिकालाई NFRS अनुरुप तयार गरी लागू गर्ने (कार्य संख्या-१)	कोभिडको कारण आषाढ मसान्तसम्म म्याद थप भएको
१२.	विद्यार्थी, जनप्रतिनिधि तथा अन्य सरोकारवालाहरुसंग अन्तक्रिया तथा छलफल गर्ने (आवश्यकता अनुसार)	चार स्थानमा सम्पन्न भएको
१३.	प्रदेश सरकार र स्थानीय सरकारसंग अन्तरक्रिया तथा छलफल गर्ने (आवश्यकता अनुसार)	दश स्थानीय तहमा सम्पन्न भएको
१४.	बीमकको अध्यक्ष तथा सञ्चालक समितिका सदस्यहरुसंग अन्तक्रिया तथा छलफल गर्ने (आवश्यकता अनुसार) (कार्य संख्या-२)	एकपटक भएको
१५.	नेपाल बीमक महासंघसंग अन्तरक्रिया तथा छलफल गर्ने -२ पटक (कार्य संख्या-१)	सम्पन्न भएको
१६.	नेपाल इन्स्योरेन्स प्रोफेसनल सोसाइटीसंग अन्तक्रिया तथा छलफल गर्ने (कार्य संख्या-१)	सम्पन्न भएको
१७.	अभिकर्तासंग अन्तरक्रिया तथा छलफल गर्ने (कार्य संख्या-१)	सम्पन्न भएको
१८.	सर्भेयरसंग अन्तरक्रिया तथा छलफल गर्ने (कार्य संख्या—१)	सम्पन्न भएको
१९.	बीमकका परिचालन अधिकृतसंग अन्तरक्रिया तथा छलफल गर्ने (कार्य संख्या-१)	सम्पन्न भएको
२०.	बीमकका दावी प्रमुखहरुसंग अन्तरक्रिया तथा छलफल गर्ने (कार्य संख्या-१)	सम्पन्न भएको
२१.	न्यायाधीस तथा कानून व्यवसायीहरुसंग अन्तरक्रिया तथा छलफल गर्ने (कार्य संख्या-१)	प्रकृयामा रहेको
२२.	बीमा विषयलाई माध्यमिक तहको पाठ्यक्रममा समावेश गर्न पहल गर्ने (एकपटक)	सिफारिस गर्ने कार्य सम्पन्न भएको
२३.	बीमा विषयलाई स्नातक तहको पाठ्यक्रममा समावेश गर्न	प्रकृयामा रहेको

	पहल गर्ने (एकपटक)	
२४.	बीमा विषयलाई स्नातकोत्तर तहको पाठ्यक्रमलाई परिमार्जन गर्न पहल गर्ने (कार्य संख्या-१)	नभएको
२५.	समितिको वार्षिकोत्सवको कार्य गर्ने (कार्य संख्या-१)	सम्पन्न भएको
२६.	विभिन्न सञ्चारमाध्यमवाट बीमाको प्रचार प्रसार गर्ने	आवश्यकता अनुसार भइरहेको

७. **वित्तीय व्यवस्था** - बीमा समितिको विगत ५ वर्ष देखिको वित्तीय अवस्था निम्नबमोजिम रहेको देखिन्छः

वासलात आषाढ मसान्त					
विवरण	२०७७	२०७६	२०७५	२०७४	२०७३
पूंजीजकोष एवं दायित्व					
सञ्चित कोष	४,६२,१३,९२	४,५७,३८,८०	३,८७,६०,९८	३,२१,२४,३८	२,५३,२३,२०
सम्पत्ति					
(क)स्थीर सम्पत्ति खुद	५६,०३,१९	५५,८६,१९	५४,६७,७७	५३,२८,१९	**५२,९८,२८**
(ख) चालु संपत्ति					
निर्माणfधीन एवं कार्य प्रगति	१,०५,६५	०	०	०	०
लगानी	२,६४,८४,६५	२,६८,२२,००	२,५४,६०,००	१,९५,००,००	१,४२,००,००
जिन्सी मौज्दात	३,२२	२२,१०	२०,४७	७,४८	१,१०
व्यापारिक तथा अन्य प्राप्य रकम	१,३१,७३,४४	१,१२,५०,८९	७६,५४,६७	६५,३२,९८	४७,८९,४६
नगद र अन्य मौज्दात	७,३१,३१	३२,३३,३०	६,४४,७६	८,५२,२१	९,२६,०४
अग्रिम भुक्तानी, पेश्की सापटी र धरौटी	४७,९४,९२	३३,१५,४१	२५,३५,९४	५,४६,०३	५,५०,९२
जम्माः	**४,५२,९३,१९**	**४,४६,४३,७०**	**३,६३,१५,८४**	**२,७४,३८,७०**	**२,०४,६७,५२**
न्यून चालु दायित्व र व्यवस्था					
व्यापारिक तथा अन्य भुक्तानी गर्नुपर्ने रकम	१,३३,७१	२,९३,१६	१,६८,७८	६३,४०	१७,९९
व्यवस्थाहरु	४५,४८,७५	४१,९७,९३	२८,५३,८५	५,७९,११	४,२४,६१
जम्माः	**४६,८२,४६**	**४४,९१,०९**	**३०,२२,६३**	**६,४२,५१**	**४,४२,६०**
खुद चालु सम्पत्ति	४,०६,१०,७३	४,०१,५२,६१	३,३२,९३,२१	२,६७,९६,१९	२,००,२४,९२
कूल जम्माः	**४,६२,१३,९२**	**४,५७,३८,८०**	**३,८७,६०,९८**	**३,२१,२४,३८**	**२,५३,२३,२०**

आय विवरण

(रु.हजारमा)

विवरण	२०७६।७७	२०७५।७६	२०७४।७५	२०७३।७४	२०७३।७४
सेवाबाट प्राप्त आम्दानी					
दर्ता एवं नवीकरण शुल्क	९,४४,३८	७,१३,६९	४,३१,९७	३,४४,६१	३,९७,४४
सेवा शुल्क	१,२७,४३,०७	१,०९,४३,७१	७५,६८,४८	६०,०९,४६	४६,८५,९५

ब्याज आम्दानी	२९,५०,०८	३४,५४,९०	१८,४४,५०	१३,०५,१८	७,८४,१६
तालीम शुल्क	०	०	०	०	२,५१
अन्य आम्दानी	७,०९	३,००	२७,९९	४,९५	६,७०
जम्मा	**१,६६,४४,६२**	**१५,११,५,३०**	**९८,७२,९४**	**७६,६४,२०**	**५८,७६,७६**
खर्च					
कर्मचारीको खर्च एवं भत्ताहरु	९,४९,७४	६,८०,३०	५,८४,३४	६,७७,६०	४०८,८२
सञ्चालन खर्च	८,५२,५०	४,२४,८६	३,७७,८५	३,८०,३०	३२८,२५
वित्तीय खर्च	०	०	०	०	०
ह्रास खर्च	८४,८३	५९,६९	३२,३१	२८,७९	४३,५७
जम्मा	**१८,८७,०७**	**११,६४,८५**	**९,९४,५०**	**१०,८६,६९**	**७,८०,६४**
आयकर अघिको बचत	१,४७,५७,५५	१,३९,५०,४५	८८,७८,४४	६५,७७,५१	५०,९६,१२
आयकर व्यवस्था	३७,६१,७४	३५,६७,७७	२२,४१,८४	०	०
आयकर कट्टी पछिको खुद बचत	**१,०९,९५,८१**	**१,०३,८२,६८**	**६६,३६,६०**	**६५,७७,५१**	**५०,९६,१२**

८. **विषय छनौटको औचित्य** - व्यापार, व्यवसाय, रोजगारी र भ्रमणको सिलसिलामा नेपालीहरुको विश्वका धेरै देशमा पहुँच पुगेको छ । यस्ता व्यवसायमा जीउ धनको ठूलो नोक्सानी व्यहोर्नु परेको अवस्था पनि छ । नेपाल भित्रै पनि महाभुकम्पको कारण जीउ धनको ठूलो क्षति व्यहोरेको अवस्थामा बाढी पहिरोको मार पनि भोग्नु परेको थियो । अझ कोभिड-१९ को महामारीबाट विश्व नै आतंकित बन्न पुगेको बेला नेपाल पनि त्यसमा अछुतो रहन सकेको छैन । बीमा गर्ने व्यक्तिले यस्ता विपदबाट भएको क्षतिको थोरै मात्रामा भए पनि क्षतिपूर्ति पाई राहत महसुस गरेका छन् । आर्थिक स्थिति कमजोर भएका सीमित व्यक्तिहरुले बीमामा सहभागिता गरेबापत भविष्यमा स्वास्थ्य, शिक्षा जस्ता क्षेत्रमा केही मात्रामा भएपनि राहत रकमको हो गरेका छन् । बीमाको पहुँच शहरमा मात्र नभएर देशका विभिन्न व्यापारिक केन्द्रसम्म पुगेको देखिन्छ । विभिन्न बीमा व्यवसायीहरुले सर्वसाधारण समेतबाट सङ्कलन गरेको बीमा प्रिमियम बापतको ठूलो रकम परिचालन गर्ने गरेका छन् । तथापि न्यून आय भएका व्यक्तिहरुको बीमा क्षेत्रमा पहुँच न्यून रहेको स्थितिछ । नेपालमा जनसंख्याको ठूलो हिस्साले बीमामा सहभागिता जनाउन सकिरहेका छैनन । बीमा क्षेत्रमा गरीब तथा विपन्न नागरिकको सहज पहुँच पुर्‍याउन सरकारले गरेका प्रयासहरु पनि पर्याप्त देखिँदैनन । बीमाको क्षेत्रमा सर्व साधारण जनताको समेत सहज पहुँच पुर्‍याई देशको आर्थिक बिकास गर्नु आजको आवश्यकता हो । सरकारी अङ्गको रुपमा रहेको बीमा समितिले समग्र बीमा व्यवसायलाई व्यवस्थित, नियमित, विकसित र नियन्त्रित गर्ने नियमन कार्यको कार्यान्वयन पक्षको अध्ययन गरी प्रभावकारीताको दृष्टिकोणले स्वतन्त्र एवं वस्तुगत मूल्याङ्कन गरी देखिएका समस्याहरुको समाधान गर्न सुझाव दिने उद्देश्यले कार्यमूलक लेखापरीक्षण गर्न यो विषयको छनौट भएको थियो ।

लेखापरीक्षणको उद्देश्य, क्षेत्र एवं पद्धति

९. **लेखापरीक्षणको उदेश्य** - बीमा समितिले बीमा ऐन, २०४९ र बीमा नियमावली, २०४९ मा उल्लेख भएअनुसार बीमा समितिको नियमन गनुपर्ने कार्यहरुको प्रभावकारिता सम्बन्धी मूल्याङ्कन गरी त्यसमा देखिएका समस्याहरुको पहिचान गर्ने र ती समस्याहरुको समाधान गर्नको लागि उपयुक्त सुझाउ सहितको प्रतिवेदन पेश गर्नु लेखापरीक्षणको उद्देश्य रहेको छ । यो उद्देश्य पुरा गर्न देहाय अनुसारका विषयहरुलाई सहायक उद्देश्यमा राखी अध्ययन तथा मूल्याङ्कन गरिएको छ ।

- बीमा समितिले प्रचलित नेपाल ऐन तथा नियमावलीमा भएका प्रावधानहरुको प्रभावकारी रुपमा कार्यान्वयन गरे नगरेको पहिचान गर्नु,
- नियमन कार्यका लागि वर्तमान ऐन नियममा भएका व्यवस्थाहरु पर्याप्त भए नभएको सुनिश्चित गर्नु,
- बीमा समितिले नियमन गरेका कार्यको प्रावकारी रुपमा अनुगमन गरे नगरेको मूल्याङ्कन गर्नु,
- नियमन कार्यको तथ्याङ्क तथा अभिलेख अद्यावधिक गरे नगरेको सुनिश्चित गर्नु,
- बीमा व्यवसाय गर्ने संगठित संस्थाहरुले समितिले दिएको निर्देशन अनुसार कार्य गरे नगरेको सुनिश्चित गर्नु ।
- बीमा समितिले नेपाल सरकारलाई समय समयमा दिएका सल्लाह र सुझाबहरु प्रभावकारी भए नभएको मूल्याङ्कन गर्नु,

१०. **लेखापरीक्षणको क्षेत्र** - बीमा समितिबाट नेपालमा बीमा व्यवसाय सञ्चालन गर्न ४० बीमकले दर्ता प्रमाण पत्र लिएका छन् । ती व्यवसायीहरुलाई दर्ता प्रमाण पत्र दिने, नवीकरण गर्ने, कारोवार रोक्का र फुकुवा गर्ने, जरिवाना गर्ने वा खारेज गर्ने, बीमा कारोवारको विकास र विस्तारमा सहजिकरण गर्ने आदि कार्यको नियमन हुने गर्दछ । यसैगरी बीमा समितिले बिभिन्न बीमकले बीमा ऐन, बीमा नियमावली, निर्देशिका, मार्ग दर्शन र समितिबाट पटक पटक जारी गरिएका परिपत्र लगायत नेपाल सरकारका विभिन्न निर्णय र निर्देशन अनुसार बीमकहरुले पालना गनुपर्ने शर्तहरु तथा पुरा गर्नुपर्ने प्रकृयाहरुका बारेमा अनुगमन तथा मूल्याङ्कगरी आवश्यक कारबाही समेत गर्नुपर्दछ । बीमा अभिकर्ता तथा बीमा सर्भेयरको दर्ता, नवीकरण तथा सोको लगत अद्यावधिक गर्ने कार्य पनि बीमा समितिले गर्नुपर्दछ । यसका साथै नेपाल सरकारलाई बीमा सिद्धान्त, प्रकृया र त्यसबाट भविष्यमा पर्ने असरका बारेमा बीमा समितिले राय सल्लाह र सुझाव समेत दिनुपर्ने कानूनी व्यवस्था छ । बीमा समितिले नियमन गर्नुपर्ने यिनै विषयहरुलाई समेटी लेखापरीक्षणको क्षेत्र निर्धारण गरिएको छ । बीमकको संख्या ४० मध्ये दर्ता, नवीकरण सम्बन्धमा पुरै बीमकको फाइल परीक्षण गरिएको छ । बीमकहरुले ऐन, नियम, निर्देशिका अनसुसार परिपालना भए नभएको सम्बन्धमा सबै बीमकलाई समेट्ने गरी २०७६।७७ को तेस्रो चौमासिकमा प्राप्त भएका अनुगमन सम्बन्धी विवरणहरुको परीक्षण गरिएकोछ । समितिमा आबद्ध ४० बीमकमध्ये ५० प्रतिशत बीमकहरुले निजहरुको वेभसाइटमा राखिएका तथ्याङ्कहरुको परीक्षण गरिएको छ । समितिले कोरोना बीमा मार्गदर्शन, २०७७ तथा सोको बीमालेख तयारगरी नेपाल सरकार समक्ष पेशगरेकोमा सो मार्गदर्शन स्वीकृत भई कार्यान्वयनमा समेत आएकोले त्यसलाई पनि लेखापरीक्षणको क्षेत्रमा समेटिएको छ । लेखापरीक्षणको लागि १ महिनाको अवधि तोकिएको थियो । तर कोभिड रोगको महामारीका कारण अन्लाइनबाट विवरण तथा प्रश्नावलीको जवाफ आउन ढिलो भएकोले लेखापरीक्षण सम्पन्न गर्न ३ महिना लागेको थियो । लेखापरीक्षणमा २०७३।७४ देखि २०७७।७८ सम्मका उपलब्ध भएसम्मका सूचना तथा तथ्याङ्कको विश्लेषण गरिएको छ । बीमा समितिका शाखा कार्यालयहरु नभएकोले लेखापरीक्षण कार्य समितिको कार्यालयमा मुकाम गरी सम्पन्न गरिएको थियो । लेखापरीक्षणको सिलसिलामा देखिएका व्यहोराहरुका सम्बन्धमा समितिका अध्यक्ष तथा कर्मचारीसँग छलफल तथा प्रश्नावलीको माध्यमद्वारा यकिन गरिएको छ । बीमा सिमितिबाट प्रारम्भिक प्रतिवेदनको जवाफ समेत प्राप्त गरी त्यसको आधारमा यो प्रतिवेदनको तयार गरिएको छ ।

कोभिड १९ महामारी रोगको कारण सम्बन्धित बीमकहरु सँगको छलफल तथा अन्तकृया हुन नसकेकोले बीमा व्यवसाय सम्बन्धी अन्य समस्याहरु यसमा समेटिएका छैनन ।

११. **लेखापरीक्षणको पद्धति र बिधि** - बीमा समितिको नियमन कार्यको कार्यमूलक लेखापरीक्षण गर्दा समस्यामूलक पद्धतिलाई प्रयोग गरिएको छ । बीमा व्यवसायका विद्यमान समस्याहरुका कारण बीमा क्षेत्रमा परेका असरहरुको मूल्याङ्कन गरिएको छ ।

सर्वोच्च लेखापरक्षण संस्थाहरुको अन्तर्राष्ट्रिय संगठन इन्टोसाइद्वारा जारी गरिएको कार्यमूलक लेखापरीक्षणका मानदण्डहरु इसाई, ३००० र कार्यालयबाट जारी गरिएको कार्यमूलक लेखापरीक्षण मार्गदर्शन, २०६९ अनुसार यो लेखापरीक्षण सञ्चालन गरिएको थियो । यो लेखापरीक्षणमा कार्यमूलक लेखापरीक्षण परामर्शदाता श्री पुण्य प्रसाद पौडेलको संलग्नता रहेको थियो ।

लेखापरीक्षणबाट देखिएका व्यहोरा

संघीय गणतन्त्र नेपालमा दर्ता भएका बीमा व्यवसायीहरुलाई नियमन गर्ने एकमात्र संस्था बीमा समिति हो । बीमा समितिले नेपाल सरकारलाई समय समयमा आवश्यक सुझाउ दिने तथा ऐन र नियमावलीमा उल्लेख भएका काम, कर्तव्य र अधिकारको प्रयोग गर्ने गरेको देखिन्छ । बीमा व्यवसायलाई व्यवस्थित र विश्वसनीय बनाउन सबै बीमकहरुको कारोवारलाई समान किसिमले सञ्चालन गर्ने, विस्तार गर्ने, बीमा व्यवसायको मानदण्ड तोकिदिने, बीमितको कारोवारलाई व्यवस्थित तथा पारदर्शी बनाउन अनुगमन गर्ने, निर्देशन दिने नियन्त्रण गर्ने र दण्डित गर्नेकार्य बीमा समितिको कार्यक्षेत्रमा पर्दछ । यसका साथै अर्धन्यायिक निकायको रुपमा बीमितको उजुरी सुन्ने, छानबिन गर्ने र निर्णय गर्ने कार्य पनि समितिले गर्दछ । देशको आर्थिक विकासका लागि आन्तरिक पूँजीको समुचित रुपले परिचालन गर्नु, बीमाक्षेत्रमा सुशासन कायम गर्नु र मुलुकको बित्त वा पूँजी बजारको बिकास गरी बीमक र बीमित हितको कार्य गर्नु समितिको सबल पक्ष देखिएका छन ।

बीमा समितिले आफ्नो कार्य सम्पादनको सिलसिलामा बीमा ऐन, नियमावली, निर्देशिका र मार्गदर्शनमा उल्लिखित प्रावधान र मानदण्ड अनुसार सबै बीमकहरुलाई समान किसिमले परिचालन गर्न नसकेको, बीमा अभिकर्ता र बीमा सर्भेयरहरुलाई व्यवस्थितगर्न नसकेको, नियमन कार्यको लागि अति जरुरी पर्ने अभिलेख तथा तथ्याङ्क व्यवस्थितगर्न नसकेका, नेपाल सरकारलाई दिएको सल्लाह र सुझाउ प्रभावकारी नदेखिएको आदि समितिका दुर्बल पक्षहरु देखिएका छन् । यीनै दुर्बल पक्षहरुको पहिचान गरी त्यसको कारण, त्यसबाट पर्नसक्ने असर र त्यस्ता समस्याहरु समाधान गर्न गनुपर्ने उपाय र सुझाउहरु सहितको लेखापरीक्षणको व्यहोरा निम्नबमोजिम उल्लेख गरिएको छ :

१२. **वीमक दर्ताको प्रमाणपत्र नवीकरण** - बीमा ऐन, २०४९ को दफा ११ अनुसार वीमकले आफ्नो दर्ताको प्रमाणपत्र नवीकरणको लागि प्रत्येक वर्ष चैत्र मसान्तसम्ममा तोकिएको दस्तुर सहित तोकिएको ढाँचामा बीमा समितिको कार्यालयमा निवेदन दिनुपर्नेछ । म्यादभित्र निवेदन दिन नसकेमा त्यसको कारण खुलाई म्याद सकिएको मितिले ३० दिनभित्र समिति समक्ष निवेदन दिएमा र समितिले सो कारण मनासिव देखेमा त्यस्तो वीमकको दर्ताको प्रमाणपत्र नवीकरण गरिदिन सक्नेछ । तर दफा ११ मा जुनसुकै कुरा लेखिएको भएपनि दफा ११क मा वासलात, आम्दानीको हिसाब, लेखापरीक्षणको प्रतिवेदन, बीमाङ्कीको प्रतिवेदन पेश नगरेमा, सेवा शुल्क नवुझाएमा र बीमा व्यवसाय गर्न रोक लगाएको अवस्थामा त्यस्तो वीमकको दर्ता प्रमाणपत्रको नवीकरण नहुने उल्लेख छ ।

कुनै अवस्था परी वीमकको दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरण हुन नसकेको स्थिति सिर्जना भएमा समितिले वीमकलाई सो कुराको सूचना निवेदन प्राप्त भएको १५ दिनभित्र दिनुपर्ने र सो सम्बन्धमा वीमकले पेश गर्नुपर्ने विवरण पेश गर्न नसकेको कारण खुलाई निवेदन दिएमा समितिलाई कारण मनासिव लागेमा त्यस्तो दायित्व पुरा गर्न वढीमा १ महिना सम्मको म्याद थप दिन सक्ने व्यवस्था समेत दफा ११क मा उल्लेख छ । बीमकको दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरण सम्बन्धमा देखिएका व्यहोरा निम्नानुसार छन् :

१२.१. अधिकांश वीमकले म्याद समाप्त हुनुपूर्व वीमक दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरणको लागि निवेदन दस्तुर बुझाएको भौचर संलग्न गरी निवेदन गरेपनि नवीकरणकोलागि आवश्यक पर्ने अन्य कागजातहरु संलग्न गरेका छैनन् । आवश्यक कागज प्रमाण पेश गर्न वीमकले म्यादथप माग गरेको तथा समितिले म्याद थप गरेको समेत पाइएन । वीमकले त्यस्ता आवश्यक विवरणहरु ढिलो गरी पेश गरेपनि त्यस्ता वीमक उपर कुनै कारबाही नगरी नवीकरण गरेको देखिन्छ । निवेदन दस्तुर बुझाएपछि अन्य कागज प्रमाण ढिलोगरी बुझाए पनि हुने समितिको मौन स्वीकृती रहेको देखिन्छ । वीमकहरुले नवीकरण वेगर नै लामो समयसम्म बीमाको कारोवार गरेका छन् । यसबाट ऐन र नियमवलीमा भएको व्यवस्था प्रभावकारी रुपमा कार्यान्वयन भएको देखिँदैन । बीमकले आवश्यक कागजात ढिलोगरी पेश गरेकोले ढिलोगरी नवीकरण भएका केही उदाहरण निम्नवमोजिम छन् :

क्र.सं.	वीमकको नाम	नवीकरणको निवेदन दर्ता मिति	नवीकरण गर्नुपर्ने वर्ष	नवीकरण गरेको मिति	ढिलो भएको महिना
१	आइएमई लाइफ इन्स्योरेन्स लि.	२०७५।१२।१२	२०७६ साल	२०७६।८।३	७ महिना
२	नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी	२०७४।१२।२१ २०७५।१२।४	२०७५ साल २०७६ साल	२०७५।१०।२१ २०७६।९।२६	१० महिना ९ महिना
३	सूर्य लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी	२०७६।१२।१७	२०७७ साल	२०७७।८।१०	७ महिना
४	युनियन लाइफ इन्स्योरेन्स	२०७६।१।२	२०७६ साल	२०७६।९।२९	९ महिना
५	सन नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स	२०७५।१२।३	२०७६ साल	२०७६।८।३	७ महिना
६	ज्योति लाइफ इन्स्योरेन्स	२०७७।१।३०	२०७६ साल २०७७ साल	२०७६।८।३ २०७७।८।१०	७ महिना ७ महिना
७	लाइफ इन्स्योरेन्स (नेपाल) लि.	२०७४।१२।२२	२०७५ साल	२०७५।८।२८	८ महिना
८	सानिमा लाइफ इन्स्योरेन्स लि.	२०७५।१२।२७	२०७६ साल	२०७६।९।२९	९ महिना
९	प्रभु लाइफ इन्स्योरेन्स	२०७७।६।६	२०७७ साल	२०७७।७।२१	७ महिना
१०	गुराँश लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी	२०७४।११।१६ २०७५।११।१३	२०७५ साल २०७६ साल	२०७५।१०।२४ २०७६।९।२९	११ महिना ८ महिना

१२.२. वीमकले बीमा सम्बन्धी कारोबार गर्नुभन्दा पहिले वीमक दर्ता प्राणपत्र नवीकरण गराउनुपर्ने ऐनमा व्यवस्था छ । तर इजाजत नवीकरण नगरी वर्ष दिनभन्दा पनि बढी समय व्यतित भएपछि पनि नवीकरण गरेको देखिन्छ । ऐन र नियमावलीमा नवीकरण गर्न मिल्ने व्यवस्था नै नभए पनि गत

वर्षको अवधिको नवीकरण गरको देखिएकोले ऐन र नियमावलीमा भएको व्यवस्थाको पालना गरेको देखिँदैन । यस्ता केही उदाहरण निम्नबमोजिम छन् :

क्र.सं.	वीमकको नाम	दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरण गर्नुपर्ने अवधि	दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरण गरेको मिति
१	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स	२०७६ साल चैत्र २०७५ साल चैत्र	२०७७।३।३० २०७७।४।१९
२	एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स	२०७६ चैत्र	२०७७।३।२६
३	रिलायवल नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स	२०७६ चैत्र २०७५ चैत्र	२०७७।३।२६ २०७७।४।१९

१२.३. आगामी वर्षको कारोवार गर्न दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरणको म्याद सकिनुपूर्व नै वीमकले निवेदन दिनुपर्ने कानूनी व्यवस्था भएपनि कतिपय वीमकले नवीकरणको म्याद सकिएपछि मात्र नवीकरणको लागि निवेदन गरेको देखियो । ढिलो गरी नवीकरणको लागि निवेदन गर्ने वीमकलाई कुनै कारबाही गरेको देखिएन । यसबाट ऐन तथा नियमावलीमा भएको व्यवस्था निस्क्रिय भएको देखिन्छ । यस्ता केही उदाहरण निम्नबमोजिम छन :

क्र.सं.	वीमकको नाम	नवीकरणको म्याद सकिएको मिति	नवीकरणको लागि निवेदन गरेको मिति
१	लुम्बिनी जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी	२०७६ साल चैत्र मसान्त	२०७७।३।१५
२	प्रिमियर इन्स्योरेन्स	२०७६ साल चैत्र मसान्त	२०७७।३।१७
३	आइएमई जनरल इन्स्योरेन्स	२०७६ साल चैत्र मसान्त	२०७७।३।८
४	अजोड इन्स्योरेन्स लि.	२०७६ साल चैत्र मसान्त	२०७७।३।१५
५	नेपाल इन्स्योरेन्स लि.	२०७६ साल चैत्र मसान्त	२०७७।२।२६
६	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स लि.	२०७६ साल चैत्र मसान्त	२०७७।२।२६
७	पुनरबीमा कम्पनी लि.	२०७६ साल चैत्र मसान्त	२०७७।३।१५

१२.४. वीमकको दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरण गर्ने कार्य सबै वीमकको सम्बन्धमा समान किसिमको कारबाही हुनुपर्नेमा नवीकरण नगरी बीमा कार्य सञ्चालन गर्ने केही वीमकलाई बीमा ऐन, २०४९ को नियम ३६ ले दिएको अधिकार प्रयोग गरी उच्चतम दरबाट रु.१०,००० (दश हजार) जरिवाना गरेको देखियो । तर त्यस्तै गरी नवीकरण नगरी कारोवार गर्ने अन्य वीमकलाई कुनै किसिमको कारबाही नगरी निर्वाध रुपमा कारोवार गरिरहेकोमा समितिको सञ्चालक समिति मौन बसेको देखियो । यस्ता केही उदाहरण निम्नबमोजिम छन् :

क) प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी र गुराँश लाइफ इन्स्योरेन्सले २०७०।७१ देखि २०७३।७४ को प्रमाणपत्र नवीकरण नगराई बीमा कारोवार गरेकोले सञ्चालक समितिको २०७४।४।३२ को निर्णयानुसार दश हजार रुपैयाका दरले जरिवाना गरी नवीकरण गरेको देखिन्छ ।

ख) युनाइटेड इन्स्योरेन्स कम्पनीको २०६९ देखि २०७४ सालसम्म नवीकरण नगरी गरेको कारोवारको सञ्चालक समितिको २०७४ साल जेष्ठ २५ को वैठकबाट नवीकरण गरेको देखियो । तर उक्त कम्पनीलाई जरिवाना गरेको देखिएन ।

लेखापरीक्षणबाट उक्त ब्याहोरा उल्लेखगरे पछि बीमा समितिको सञ्चालक समितिको बैठक नं.१३०३ मिति २०७८।१०।६ को निर्णयानुसार दि ओरियन्टल इन्स्योरेन्स लि., नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि., राष्ट्रिय बीमा कम्पनी लि., राष्ट्रिय बीमा संस्थान, नेशनल लाईफ इन्स्योरेन्स कं. लि. नेपाल लाईफ इन्स्योरेन्स कं. लि., गुराँस लाईफ इन्स्योरेन्स कं. लि., आईएमई लाईफ इन्स्योरेन्स कं. लि., युनियन लाईफ इन्स्योरेन्स कं. लि., सन् नेपाल लाईफ इन्स्योरेन्स कं. लि., रिलायबल नेपाल लाईफ इन्स्योरेन्स कं. लि. र सानिमा लाईफ इन्स्योरेन्स कं. लि. गरी जम्मा १२ बीमकहरुलाई लाई बीमा ऐन, २०४९ को दफा ३६ को उपदफा (१) बमोजिम दशहजार रुपैयाँका दरले जरिवाना गरेको बीमा समितिबाट जानकारी हुन आएको छ ।

१२.५. बीमा नियमावली, २०४९ को अनुसूची-४ मा वीमकको दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरणको लागि निवेदन दस्तुर संलग्न गरी निवेदन दिनु पर्ने निवेदनको ढाँचा तोकिएको छ । तर बीमा ऐन, २०४९ को दफा ११क अनुसार वीमकले वासलात, आम्दानीको हिसाव, लेखापरीक्षण प्रतिवेदन, बीमाङ्कीको प्रतिवेदन सेवा शुल्क बुझाएको निस्सा पेश नभएसम्म वीमकको दर्ता प्रमाणपत्रको नवीकरण हुन नसक्ने व्यहोरा उल्लेख छ । अनुसूचीमा उल्लेख भएको निवेदनको ढाँचामा नवीकरण दस्तुर मात्र पेश गर्ने उल्लेख भएकोले वीमकले अन्य कागज प्रमाण संलग्न नगरेको र समितिको कार्यालयले पनि निवेदन दस्तुर संलग्न भई आएको निवेदन दर्ता गरी अन्य आधारभूत कागजात मागगर्न वाध्यकारी भएको देखिँदैन ।

ऐनमा व्यवस्था भएको बाध्यकारी व्यवस्थालाई अनुसूचीमा समावेश नगरेवाट वीमकले अनिवार्य रुपमा पेश गर्नुपर्ने कागज प्रमाण पेश गर्न ढिलाई गर्ने र समितिलाई प्राप्त हुने सेवा शुल्क समयमा प्राप्त नहुने अवस्था सिर्जना भई समग्रमा समितिले नवीकरण गरिदिनुपर्ने कार्य नै प्रभावकारी रुपमा सञ्चालन भएको देखिँदैन ।

१२.६. बीमकले वीमक दर्ताको प्रमाणपत्र नवीकरण गर्दा निजले व्यवसाय सञ्चालन गर्न सम्वन्धित निकायबाट लिएको व्यवसाय दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरण र आयकर चुक्ताको प्रमाण पनि संलग्न पेश गर्न जरुरी हुन्छ । तर समितिले वीमकको दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरण प्रयोजनको लागि सो सम्बन्धी प्रमाण कागजात लिने गरेको देखिएन ।

१२.७. बीमा नियमावली, २०४९ को नियम ९(२) अनुसार वीमक दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरणको लागि निवेदन दिने वीमकको प्रधान कार्यालय नेपाल बाहिर भए त्यस्तो विदेशी वीमकले आफ्ने मुलुकको अधिकार प्राप्त अधिकारीवाट सो मुलुकको प्रचलित कानून बमोजिम बीमा व्यवसाय गर्न र प्राप्त गरेको प्रमाणपत्र नवीकरण गरेको निस्सा समेत नवीकरणको लागि निवेदन साथ संलग्न गरेको हुनुपर्ने व्यवस्था छ । तर भारतमा प्रधान कार्यालय हुने वीमकले सो निवेदन साथ सो अनुसारको विवरण पेश नगरे पनि समितिको वैठकको निर्णयवाट त्यस्ता वीमकको दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरण गरेको देखिन्छ ।

बीमा ऐन, २०४९ तथा बीमा नियमावली, २०४९ मा भएको प्रावधान अनुसारको प्रमाण कागजात म्यादभित्र संलग्न गर्न लगाई बीमकको दर्ता प्रमाणपत्र म्यादभित्र नवीकरण नगरेकोले बीमकहरुले अनियमित कार्य गर्न सक्ने, नियमनको कारबाही सबै बीमकहरुलाई समान किसिमले नहुने तथा बीमा समिति तथा नेपाल सरकारलाई प्राप्त हुनुपर्ने राजस्व समयमा प्राप्त नहुने अवस्था रहेको देखिएकोले बीमकको दर्ता नवीकरण कार्य प्रभावकारी देखिएन ।

सुझाव - दर्ता प्रमाणपत्रको म्याद सकिनु पूर्व एक महिना अगाडी नैं म्याद थपेको निवेदन दिनुपर्ने र चैत्र मसान्तभित्रै नवीकरण गरी सक्नुपर्ने गरी ऐनमा संसोधन गर्न कारबाही थालनी गर्नुपर्ने, बीमा नियमावलीको अनुसूची-१० संशोधन गरी नवीकरण गर्न आवश्यक सम्पूर्ण कागज प्रमाण संलग्न भई आउने व्यवस्था गनुपर्ने र ऐन नियमावली बमोजिमको कार्य नगर्ने बीमकलाई सोही ऐन नियमावली बमोजिम कारबाही गर्न जरुरी देखिन्छ ।

१३. **नियमन कार्यको अनुगमन** - बीमा समितिले बीमा ऐन, २०४९ को प्रस्तावनामा उल्लेख भएअनुसार बीमा व्यवसायलाई व्यवस्थित, नियमित, बिकसित तथा नियन्त्रित गर्ने उद्देश्यले बीमा समितिको स्थापना भएको हो । बीमा व्यवसायीहरुले आफ्नो व्यवसाय सञ्चालन गर्दा अनिवार्य रुपमा गर्नुपर्ने कार्यहरु बीमा ऐन, २०४९ र नियमावली, २०४९ मा उल्लेख गरिएका छन् । यसका अतिरिक्त ऐन र नियमवली र अन्य प्रचलित ऐनले बीमा व्यवसायीहरुले समेत गर्नुपर्ने कार्यहरुको मापदण्ड कायम गर्न र कार्यविधिलाई सहज, स्पष्ट र पारदर्शी बनाउन समितिले विभिन्न ५८ निर्देशिका जारी गरेको छ। यसका अतिरिक्त कार्यान्वयनमा एकरुपता कायमगर्न, ऐन र नियमावलीमा भएका द्धुविधालाई स्पष्ट गर्न समितिले समय समयमा परिपत्र समेत गर्ने गरेको छ । ऐन, नियमावली, निर्देशिका र परिपत्रानुसार बीमक (बीमा कम्पनी)हरुले गर्नुपर्ने कार्यहरु गरे नगरेको, ऐन तथा नियमावलीमा तोकीको दायित्व पुरा गरे नगरेको, बीमा समितिले दिएको निर्देशन पालना गरे नगरेको, बीमकको कारणबाट बीमितलाई कुनै किसिमको नोक्सान भएको वा अनावश्यक आर्थिक भार बहन गर्नु परेको, बीमा व्यवसायको नाममा बीमक वा बीमितले गैर कानूनी कारोबार गरेको छ छैन भन्ने सुनिश्चित गरी बीमा व्यवसायलाई नियमित र नियन्त्रित गर्न बीमा समितिले आवधिक रुपमा अनुगमन गनुपर्ने व्यवस्था छ ।

बीमा सम्बन्धी विभिन्न ऐन र नियमावली उल्लेख भएका प्रावधानहरु र बीमा समितिले जारी गरेका विभिन्न निर्देशिकाहरु बमोजिम बीमकहरुले पालना गर्नुपर्ने अथवा कार्यान्वयन गर्नुपर्ने प्रावधानहरुको पालना गरे नगरेको सम्बन्धमा अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्ने प्रयोजनको लागि बीमा समितिले बीमकहरुबाट हरेक त्रैमासिकमा प्रतिवेदन विवरण लिने गरेको छ । यसरी बीमकहरुले पेश गरेको २०७६।७७ को चौथो त्रैमासिक प्रतिवेदनमा उल्लिखित व्यहोराहरु र समितिबाट अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गरेको सम्बन्धमा देखिएका केही व्यहोराहरु उदाहरणको रुपमा देहायअनुसार उल्लेख गरिएको छ :

बीमा ऐन, २०४९ मा भएका व्यवस्थाको कार्यान्वयन सम्बन्धमा

क्र.सं	बीमकले पालना गर्नुपर्ने ऐनमा भएको व्यवस्था	बिमकको प्रतिकृया	बीमक संख्या
१	ऐनको दफा १४ अनुसार कुनै पनि बीमकले आफ्नो संचालक वा निजका परिवार वा निज मेनेजिङ्ग एजेण्ट भएको वा हिस्सेदार भएको कुनै पनि संगठित संस्थालाई ऋण दिन वा कसैले ऋण दिंदा कुनै किसिमको जमानत वा सुरक्षण दिन हुँदैन भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन ?	व्यहोरा उल्लेख नगरेका	६
२	ऐनको दफा १५ अनुसार बीमकले आफ्नो सञ्चालक वा निजको परिवार वा निज मेनेजिङ्ग एजेण्ट भएको वा हिस्सेदार भएको कुनै पनि संगठित संस्थासंग बीमा व्यवसायको कुनै कारोबार गरेमा निजले त्यसको सूचना पैंतिस दिनभित्र समितिलाई दिनुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ	व्यहोरा उल्लेख नगरेको	६

	छैन ?		
३	ऐनको दफा १९ अनुसार बीमकले आफ्नो हिसाब किताबको स्रेस्ता रीतपूर्वक राख्नु पर्नेछ । यसरी राखिएको श्रेस्तामा बीमकको काम कारबाहीको वास्तविक स्थिति यथार्थ थाहा हुने गरी बीमकको प्रत्येक आम्दानी खर्चको विवरण तथा बीमकको जायज्यथा र दायित्वको विस्तृत विवरण स्पष्ट रुपमा उल्लेख गरिएको हुनु पर्नेछ ?	व्यहोरा उल्लेख नगरेको	८
४	ऐनको दफा २१ अनुसार बीमकले प्रत्येक बीमा व्यवसायको छुट्टाछुट्टै कोष राख्नुपर्ने छ र बीमा व्यवसायबाट प्राप्त रकम सम्बन्धित कोषमा जम्मा गर्नु पर्नेछ । एउटा बीमा व्यवसायको निमित्त राखिएको कोषबाट अर्को बीमा व्यवसाय सम्बन्धी दायित्व व्यहोर्न पाइने छैन भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन ?	व्यहोरा उल्लेख नगरेको	८
५	ऐनको दफा २२ अनुसार प्रत्येक बीमकले नेपालभित्रको आफ्नो बीमा व्यवसाय सम्बन्धी दायित्वको निमित्त समितिले तोकेबमोजिमको जगेडा कोष राख्नुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन ?	व्यहोरा उल्लेख नगरेको	६
६	ऐनको दफा २५ अनुसार बीमकले आफूले गरेका बीमा व्यवसायको हिसाब किताबको लेखापरीक्षण प्रचलित कानूनबमोजिम मान्यता प्राप्त लेखापरीक्षकद्वारा गराई सोको प्रतिवेदन प्रत्येक आर्थिक बर्ष समाप्त भएको मितिले दश महिनाभित्र समिति समक्ष पेश गर्नुपर्ने छ । उक्त प्रतिवेदनमा लेखापरीक्षण गर्दा कैफियत तलब गरिएका (बेरुजू तथा अनियमितता) कुरा र सो बारेको व्यवस्थापन तर्फको स्पष्टीकरण समेत उल्लेख भएको हुनुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन ?	व्यहोरा उल्लेख नगरेको	५
७	ऐनको दफा २७ अनुसार कुनै पनि बीमकले कुनै पनि किसिमको बीमा व्यवसाय गर्दा लिइने बीमा बापतको शुल्क रकम प्राप्त नभएसम्म बीमा जोखिम स्वीकार गर्नु हुदैन । बीमकले जोखिम ग्रहण गरे बापत बीमा शुल्क रकम प्राप्त गरेपछि मात्र बीमा गरेको मानिनेछ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन ?	व्यहोरा उल्लेख नगरेको	४८
८	ऐनको दफा २९ अनुसार बीमकले नेपाल भित्रको आफ्नो मुख्य कार्यालयमा एकजना कानूनी प्रतिनिधि राख्नुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन ?	व्यहोरा उल्लेख नगरेको	५

बीमा नियमावली, २०४९ मा भएका व्यवस्थाको कार्यान्वयन सम्बन्धमा

क्र.सं	बीमकले पालना गर्नुपर्ने ऐनमा भएको व्यवस्था	बीमकको प्रतिक्रिया	बीमक संख्या
१	नियमावलीको नियम १३ अनुसार बीमकको सञ्चालक समितिको कुनै पनि सदस्य सञ्चालक भएको वा त्यस्तो सदस्यको वित्तीय स्वार्थनिहित भएको कुनै पनि संगठित संस्थालाई बीमकले कुनै पनि किसिमको ऋण दिन वा लगानी गर्न पाउने छैन भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन ?	व्यहोरा उल्लेख नगरेको	४
२	नियमावलीको नियम १४ अनुसार एकभन्दा बढी बीमा व्यवसाय गर्ने बीमकले प्रत्येक बीमा व्यवसायको हिसाब किताब स्पष्ट	व्यहोरा उल्लेख नगरेको	९

	रूपमा छुट्टाछुट्टै राखी सोको विवरण प्रत्येक आर्थिक वर्ष समाप्त भएको ६ महिनाभित्र समितिको कार्यालयमा पेश गर्नुपर्ने छ । बीमकले आफ्नो सम्पत्ति र दायित्वको सम्पूर्ण विवरण प्रत्येक आर्थिक वर्ष समाप्त भएको ६ महिनाभित्र समितिको कार्यालयमा पेश गर्नुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन ?		
३	नियमावलीको नियम १५ अनुसार बीमकले नेपालभित्रको आफ्नो बीमा व्यवसाय सम्बन्धी दायित्वको निमित्त ऐनको दफा २२ बमोजिम खडा गरेको जगेडा कोषमा जीवन बीमा व्यवसाय गर्ने बिमकले नेपालमा प्रकाशित गरेको बीमा लेखको आधारमा बीमांकीले तोकिदिएको सम्पूर्ण दायित्वमा कम नहुने रकम, निर्जीवन बीमा व्यवसायको आम्दानी खर्चमा देखाइएको खुद बीमा शुल्कको घटीमा पचास प्रतिशत रकम, निर्जीवन बीमा व्यवसाय गर्दा बीमकको चुक्ता पूँजीको बराबर नभएसम्म मुनाफा हुन आएको रकमको पचास प्रतिशत रकम र बीमकले प्रत्येक आर्थिक वर्ष समाप्त हुनुअघि दाबी भुक्तानी बापत बाँकी रकमको एक सय पन्ध्र प्रतिशत रकम जम्मा गर्नुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन ?	व्यहोरा उल्लेख नगरेको	३
४	बीमा नियमावलीको नियम १६ अनुसार बीमकले बीमा व्यवसाय गर्दा शुल्क बापत आम्दानी गरेको कुल रकममध्ये सामुद्रिक बीमाको सम्बन्धमा पच्चीस प्रतिशतसम्म र अन्य बीमाका सम्बन्धमा तीस प्रतिशतसम्म व्यवस्थापन कार्यतर्फ खर्च गर्न सक्नेछ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन ?	व्यहोरा उल्लेख नगरेको	११
५	बीमा नियमावलीको नियम १७ अनुसार बीमकले प्रमाणपत्र प्राप्त गर्दा बीमा व्यवसाय गर्न पाउने स्वीकृति प्राप्त बीमा व्यवसायका किसिमका अतिरिक्त अन्य बीमा व्यवसाय गर्न चाहेमा समितिको स्वीकृति लिनुपर्ने छ । कुनै बिमकले थप शाखा कार्यालयहरू खोली आफूले गर्ने बीमा व्यवसायको विस्तार गर्न चाहेमा समितिको स्वीकृति लिनुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन ?	व्यहोरा उल्लेख नगरेको	११
६	बीमा नियमावलीको नियम १७ अनुसार बीमकले बीमा व्यवसाय गर्दा बीमितसँग लिन पाउने शुल्कको दर निर्धारण गर्न सल्लाहकार समितिले समितिलाई आवश्यक सल्लाह प्रदान गर्ने छ । सो बमोजिम सल्लाहकार समितिको परामर्शमा समितिद्वारा निर्धारित दरमा फरक पर्ने गरी कुनै पनि बीमकले शुल्क दर निर्धारण गरी बीमा व्यवसाय गर्न पाउने छैन भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन ?	व्यहोरा उल्लेख नगरेको	११
७	बीमा नियमावलीको नियम २१ अनुसार बीमा अभिकर्ताको इजाजतपत्रको लागि निवेदन दिन चाहने निवेदकको योग्यता कम्तीमा एस.एल.सी. वा सो सरहको परीक्षा उत्तीर्ण गरेको र समिति वा समितिबाट मान्यता प्राप्त गरेको संस्थाले बीमा	व्यहोरा उल्लेख नगरेको	१०

	अभिकर्ताको लागि सञ्चालन गरेको सम्बन्धित बीमा व्यवसाय सम्बन्धी तालिममा सहभागी भई प्रमाणपत्र प्राप्त गरेको हुनुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन ?		
८	बीमा नियमावलीको नियम २२क अनुसार बीमा अभिकर्ताले कुनै एउटामात्र बीमकको बीमा अभिकर्ता भई कार्य गर्न पाउनेछ । तर कुनै बीमकले जीवन तथा निर्जीवनमध्ये कुनै एक बीमा व्यवसायमात्र सञ्चालन गरेको भएमा त्यस्तो बीमकको बीमा अभिकर्ताले सो बिमकले सञ्चालन नगरेको बीमा व्यवसाय सञ्चालन गर्ने कुनै अर्को बीमकको बीमा अभिकर्ता समेत भई कार्य गर्न सक्नेछ छैन ?	व्यहोरा उल्लेख नगरेको	११

सम्पत्ति शुद्धीकरण तथा आतङ्कवादी क्रियाकलापमा वित्तीय लगानी सम्बन्धी निर्देशिका, २०७५ सम्बन्धमा

क्र.सं	बीमकले पालना गर्नुपर्ने ऐनमा भएको व्यवस्था	आंशिक पालना गर्ने संख्या	पालना नगर्ने संख्या
१	विद्यमान ग्राहक तथा वास्तविक धनीको पहिचानगरी उच्च जोखिम देखिएका ग्राहकको कम्तीमा बर्षमा एक पटक, ग्राहक पहिचान विवरण अनुरूप कारोबार मेल नखाएको अवस्थामा तत्काल, ग्राहक पहिचानको कार्य पूरा नभएको अवस्थामा तत्काल, ग्राहक पहिचान विवरणमा उल्लेखित सूचना जानकारी तथा तथ्याङ्कको सत्यता वा पर्याप्तताको बारेमा सम्बन्धित बीमकलाई शंका लागेको अवस्थामा तत्काल र अन्य जोखिम भएको अवस्थामा जोखिम सापेक्ष हुने गरी बीमकले निर्धारण गरे बमोजिम अभिलेख अद्यावधिक गर्नु पर्नेछ । अन्यत्र जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि बीमकले यो निर्देशन जारी भएपछि पहिलो पटकको लागि विद्यमान ग्राहक तथा वास्तविक धनीको पहिचान तथा सम्पुष्टि अद्यावधिक गर्ने कार्य सम्वत् २०७५ साल चैत्र मसान्तसम्म सम्पन्न गर्नुपर्ने छ भन्ने उल्लेख छ । सो सम्बन्धमा विद्यमान ग्राहकको पहिचान अद्यावधिक गरेको छ/छैन ?	४	०
२	बीमकले बीमालेख जारी गर्दा, बीमालेख धितो राखी ऋण प्रदान गर्दा, बीमालेख समर्पण गर्दा वा बीमालेख अन्तर्गत अन्य कुनै पनि प्रकारले भुक्तानी गर्दा उच्च पदस्थ व्यक्ति पहिचान हुने संयन्त्र,उच्च पदस्थ व्यक्ति फेरबदल वा थपघट भएको अवस्थामा तत्काल पहिचान हुने संयन्त्र, जोखिम बमोजिम उच्च पदस्थ व्यक्तिको परिवार तथा सम्बद्ध व्यक्ति पहिचान हुने थप संयन्त्र, उच्च पदस्थ व्यक्तिको पदीय हैसियत र संलग्नता बमोजिमको जोखिम पहिचान हुने व्यवस्थाको पहिचान गर्नु पर्दछ । उच्च पदस्थ व्यक्तिको पहिचान गर्दा ग्राहकबाट सूचना लिने, सामाजिक सञ्जालमा उपलब्ध सूचनाहरुको विश्लेषण गरी जानकारी लिने, प्रचलित कानून बमोजिम कुनै निकायमा राखिएको कुनै अभिलेखबाट सूचना लिने, व्यवसायिक रूपमा उपलब्ध तथ्याङ्क (डाटाबेस) बाट वा अन्य उपयुक्त आधारबाट जानकारी लिने आदि थप उपाय अवलम्बन गर्नु	४	३

	पर्ने निर्देशिका बूँदा ४ मा उल्लेख छ । सो सम्बन्धमा बीमा समितिले उच्च पदस्थ व्यक्तिहरुको पहिचान गर्ने संयन्त्र छ/छैन ?		
३	बीमकले उच्च पदस्थ व्यक्ति वा निजको परिवार तथा सम्बद्ध व्यक्तिको सूचीको अभिलेख राखी त्यस्तो व्यक्ति अवकाश भएको, निजको बीमा अवधि वा निजसँग व्यवसायिक सम्बन्ध वा कारोबार समाप्त भएको मितिले पाँच वर्षसम्म राख्नुपर्ने निर्देशिकामा बूँदा ४(३) मा उल्लेख छ । समितिले बीमकसँग उच्च पदस्थ व्यक्तिहरुको परिवारका सदस्य तथा सम्बन्ध व्यक्ति पहिचान हुने संयन्त्र छ/छैन ?	२	४
४	सम्पत्ति शुद्धीकरण तथा आतङ्कवादी क्रियाकलापमा वित्तीय लगानी सम्बन्धी निर्देशिका, २०७५ अनुसार सम्पत्ति शुद्धीकरण (मनि लाण्डरिङ्ग) निवारण ऐन, २०६४ को दफा ७घ.बमोजिम बीमकले राष्ट्रिय तथा अन्तराष्ट्रिय क्षेत्रगत भएका जोखिम मूल्याङ्कन सम्बन्धी प्रतिवेदन, कुनै प्रतिष्ठित अन्तर्राष्ट्रिय संस्थाले गरेको अध्ययन तथा अनुसन्धानको प्रतिवेदन, ग्राहक पहिचान सम्बन्धी जोखिम हुनसक्ने तत्वहरु, भौगोलिक जोखिम हुनसक्ने तत्वहरु, उत्पादन, सेवा, कारोबार वा वितरण प्रणालीबाट जोखिम हुनसक्ने तत्वहरु, आदि जोखिम सापेक्ष बिषयहरू समेतका आधार लिई जोखिम मुल्याङ्कन गनु पर्नेछ । बीमकले त्यस्ता जोखिमहरुको वर्गीकरण र समीक्षा गरीे सो को अद्यावधिक अभिलेख राख्नुपर्ने छ । जोखिम मूल्याङ्कनमा उच्च जोखिम देखिएको ग्राहकको हकमा बृहत ग्राहक पहिचानको उपाय अवलम्बन गर्नु पर्नेछ भन्ने व्यवस्थाको पालना भएको छ छैन ?	८	०
५	निर्देशिका अनुसार बीमकलेवद्युतीय माध्मबाट व्यवसायीक सम्बन्ध कायम गर्ने वा कारोबार गर्ने ग्राहक, उच्च जोखिम देखिएको ग्राहक, उच्च नेटवर्थ भएका ग्राहक आदि बृहत ग्राहक पहिचान पद्धति अवलम्बन गर्नु पर्नेछ । कुनै कसुरजन्य वा शंकास्पद कार्यमा संलग्न हुन सक्ने आधार देखिएका ग्राहक र नगदको बढी प्रयोग हुने व्यवसायमा संलग्न ग्राहकको पहिचान गरी कारोबारको उद्देश्यको जानकारी लिने, कारोबारको मात्रा प्रकृति र जोखिमको अवस्था अनुसार थप अनुगमन गर्ने,बीमा बापतको कुनै प्रकारको भुक्तानी (समर्पण मूल्य तथा ऋण समेत) एकाउन्ट पेयी चेक मार्फत गर्ने बृहत ग्राहक पहिचान पद्धति अवलम्बन गर्नुपर्ने उल्लख छ । बीमा समितिले वृहद ग्राहक पहिचान गर्ने तरिका अवलम्बन गरेको छ/छैन ?	६	३
६	ग्राहक तथा वास्तविक धनी वा कारोवारका सम्बन्धमा निरन्तर अनुगमन गर्ने गरेको छ/छैन ?	१०	४
७	वास्तविक धनी र निजसँग सम्बन्धित सम्पूर्ण कारोवारको एकीकृत अनुगमन गर्ने बीमा कम्पनीको संयन्त्र भए, नभएको ?	१०	४
८	निर्देशिकाको बूँदा १३(३) अनुसार बीमकले शंकास्पद कारोबार तथा गतिविधि पहिचान गर्ने सूचक तयार गरी लागू गर्नुपर्ने छ र त्यस्ता सूचक समय-समयमा अद्यावधिक गर्नुपर्ने छ । त्यस्ता शंकास्पद कारोवारको	२	४

	सूचक तयार गरेको छ/छैन ?		
९	आन्तरिक नियन्त्रण प्रणाली व्यवस्थित बनाउन ऐन, नियमावली र निर्देशनहरु बमोजिम बीमकले पूरा गर्नुपर्ने दायित्व प्रभावकारी रुपमा पूरा गर्न, गराउन आवश्यक नीति, कार्यविधि, नियन्त्रण प्रणाली, जनशक्ति, साधन स्रोत समेतको समुचित व्यवस्था मिलाउने जिम्मेवारी सम्बन्धित बिमकको सञ्चालक समितिलेको हुने उल्लेख छ । यस्ता कार्यविधि अपनाई अभिलेख राखेर आन्तरिक नियन्त्रण प्रणालीको व्यवस्था गरेको छ/छैन ?	३	०
१०	निर्देशिका नम्बर १७ मा बीमकले ऐन, नियमावली तथा यस निर्देशनको अनुकुल हुने गरी सम्पत्ति शुद्धीकरण तथा आतङ्कवादी क्रियाकलापमा वित्तीय लगानी सम्बन्धी प्रणालीको व्यवस्थापन गर्दा सोसँग सम्बन्धित International Association of Insurance Supervisors (IAIS), Financial Action Task Force (FATF), FATF Style Regional Bodies (FSRB), वा त्यस्तै अन्य निकाय वा यस सम्बन्धमा अध्ययन अनुगमन गर्ने अन्तराष्ट्रिय संस्थाले प्रकाशन गरेको अध्ययन तथा प्रतिवेदनलाई समेत आधार लिन सक्नेछ भन्ने उल्लेखछ । त्यस्ता मुलुकहरुको सूची अद्यावधिक गरिराखेको छ/छैन ?	३	४
११	संयुक्त राष्ट्र संघ सुरक्षा परिषदबाट पारित निर्णयबमोजिम सूचीकृत भएका आतंककारी व्यक्ति, समूह वा संगठनको बारेमा अद्यावधिक लिने गरेको छ/छैन ?	३	२

बीमा समितिले बीमकहरुको लागि विभिन्न वर्षमा ५८ वटा निर्देशिका जारी गरेको देखिन्छ । ती निर्देशिकामा उल्लिखित प्रावधानहरुको पालना भयो भएन भन्ने निरन्तर अनुगमन गर्न जरुरी हुन्छ। बीमा समितिले ती निर्देशिकाहरुका प्रावधानहरुको पालना भयो भएन भन्ने यकिन गर्ने मूल्याङ्कनका सूचक तयार नगरेको साथै त्रैमासिक प्रतिवेदनको ढाँचा पनि स्वीकृत नगरेकोले बीमकहरुले आफूखुशी विवरण दिने गरेका छन । स्वीकृत फर्म्याटको बिवरण नभएकोले जस्तो भएपनि त्रैमासिक विवरण आए पुग्ने भन्ने किसिमको बीमा समितिको कार्यालयको आशय रहेकोले सबै निर्देशिकामा उल्लेख भए बमोजिम बीमकले पालना गर्नुपर्ने कार्यको विवरण कुनै बीमकले पनि दिएका छैनन । समितिको कार्यालयले पनि सो सम्बन्धमा केही सोध खोजसम्म गरेको देखिएन । यस किसिमको त्रैमासिक विवरणबाट बीमा समितिको अनुगमन गर्नुपर्ने कार्यको उद्देश्य पुरा नहुने देखिन्छ ।

जीवन बीमातर्फ ८ र जीवन बीमातर्फ ९ बीमकले त्रैमासिक विवरणमा बीमा ऐन, २०४९, बीमा नियमावली, २०४९, सम्पत्ति शुद्धीकरण तथा आतङ्कवादी क्रियाकलापमा वित्तीय लगानी सम्बन्धी निर्देशिका, २०७५ र बीमकको संस्थागत सुशासन सम्बन्धी निर्देशिका, २०७५ सम्बन्धी बाहेक अन्य निर्देशिकाको बारेमा केही सूचना दिएको देखिएन । यस्तो त्रैमासिक प्रतिवेदनको आधारमा बीमकको सही किसिमले अनुगमन हुन सक्दैन ।

बीमा समितिले त्रैमासिक प्रतिवेदनको माध्यमबाट विभिन्न बीमकहरुको अनुपालन स्थिति यकिन गर्न निश्चित सूचकहरु तयारगरी सबै बीमकहरुबाट सूचना सङ्कलन गर्ने व्यवस्था नगरेकोले बीमकहरुले बुझाएको त्रैमासिक विवरण समान ढाँचाको देखिएन । केही बीमकले समान किसिमको फारामको ढाँचामा विवरण दिएको देखिन्छ । तर जीवन बीमातर्फ ३ ले र निर्जीवन बीमातर्फ ६ ले

आफूखुशी विवरण दिएको पाइयो । यस किसिमको त्रैमासिक विवरण सङ्कलन गरेबाट बीमकबाट सही सूचना आउँदैन ।

यसरी समितिले नतीजा मूलक मूल्याङ्कनका लागि कार्य सञ्चालनको खाका, अनुगमन तथा मूल्याङ्कन क्यालेण्डर र व्यवस्थापन सूचना प्रणाली तयार गर्नुपर्दछ । बिधिको प्रयोग नहूँदा अनुगमनको उद्देश्य अनुरुपको सूचक प्राप्त नभई नियमन कार्य प्रभावकारी हुँदैन । बीमकले गर्नुपर्ने कार्यको अनुगमन प्रयोजनको लागि बीमा समितिले हरेक त्रैमासिकमा बीकमहरुबाट बिभिन्न सूचक सहितको विवरण भएको प्रतिवेदन लिने गरेको देखियो । यसरी लिने त्रैमासिक प्रतिवेदनको समितिबाट कुनै निर्धारित ढाँचा स्वीकृत गरेको पाइएन । बीमकहरुले आफूखुशी विवरण बनाई प्रतिवेदन गरेका छन । कुनै कुनैले मिल्दो जुल्दो ढाँचामा प्रतिवेदन गरेका छन भने अधिकांशले फरक फरक ढाँचाको फारामको प्रतिवेदन बुझाएका छन् । त्रैमासिक प्रतिवेदनमा ऐन, नियमावली तथा निर्देशिकामा बीमकले गर्नुपर्ने भनी उल्लेख भएका प्रावधानहरुको पूर्णरुपमा पालना गरेको, आंशिक रुपमा मात्र पालना गरेको वा पालना गर्दै नगरेको भन्ने सूचना लिएको देखिन्छ । समितिले प्रतिवेदन लिंदा सबै बीमकबाट समान किसिमको सूचना आउने गरी प्रतिवेदनको ढाँचा नतोकेको कारणले त्रैमासिक विवरणमा समान किसिमको सूचना प्राप्त भएको देखिएन । कतिपय बीमकले ऐन, नियमावली तथा निर्देशिकाहरुमा उल्लेख भएका पुरै प्रावधानहरुको व्यहोरा उल्लेख नगरी केही दफाको व्यहोराको मात्र प्रतिवेदन गरेका छन । कतिपय बीमकले ऐन, नियमावली तथा निर्देशिकाहरुमा उल्लेख भएका प्रावधानहरुको आांशिक रुपमा मात्र पालना गरेको वा पालना गर्दे नगरेको सूचना दिएका छन । कसैले आवश्यक पर्ने सूचना नदिइ ठाडो प्रतिवेदन दिएर विवरण बुझाउनेको लिष्टमा नाम दर्ता गरेको समेत देखिन्छ । समितिमा बीमकहरुबाट प्राप्त गर्नुपर्ने सूचक र बीमकले प्रतिवेदन गरेको सूचनाको टेबुलेशन गरी समष्टिगत रुपमा अभिलेख राखी समस्याहरुको पहिचान गर्ने परिपाटी रहेको देखिएन ।

यसरी सूचकहरुको आधारमा समष्टिगत मुल्यांकन गरी अभिलेख नराखेको कारणले ऐन, नियमावली, निर्देशिका र परिपत्रमा उल्लिखित प्रावधानहरुको पालना नगर्ने बीमकहरुलाई समान किसिमले कारबाही नहुने अवस्था छ । अद्यावधिक अभिलेखको आधार बेगर व्यक्तिगत निर्णयको आधारमा कारबाही गर्ने व्यवस्थाले कुनै बीमकलाई आवश्यकता पर्नेभन्दा बढी निगरानी गरी कारबाही हुने र कुनै लाई कारबाही नै नगरी वेवास्ता गरिने अवस्था रहेको देखिन्छ । समितिले गरेको यस किसिमको अनुगमनबाट बीमा व्यवसायलाई व्यवस्थित, नियमित, विकसित तथा नियन्त्रित गर्ने कार्यलाई प्रभावकारी बनाउन सकेको देखिंदैन । अनुगमन मूल्याङ्कन व्यवस्था प्रभावकारी नदेखिएका संस्थागत उदाहरुणहरु अनुसूची-१ मा संलग्न गरिएको छ ।

उपर्युक्त व्यहोराका सम्बन्धमा हाल बीमा समितिबाट निम्नबमोजिम सुधारात्मक कारबाही गरेको जानकारी प्राप्त भएको छ :

(क) बीमकहरुको परिपालना स्थितिको अनुगमन गर्न निश्चित सूचक (Indicator) समितिले तयार गरी सकेकोले आगामी त्रैमासिकदेखि बीमकहरुबाट त्रैमासिक विवरण सूचक (Indicator) समितिमा प्राप्त हुने ।

(ख) परिपालन सम्बन्धी प्रतिवेदनमा कैफियतको आधारमा प्रथम पटकलाई निर्जीवन बीमातर्फ १९ वटा बीमकहरुलाई २०७८।९।८ मा तथा जीवन बीमातर्फ १४ वटा बीमकहरुलाई २०७८।१०।९ गते बीमा ऐन, २०४९ को दफा ३६ बमोजिम कारबाही स्वरुप सचेत समेत गराइएको ।

(ग) परिपालन उल्लघंन गर्ने बीमक नेपाल लाइफ इ.कं.लि.लाई समितिको २०७८।९।६ को निर्णयानुसार रु.२० हजार र बीमक प्राइम लाईफ इ.कं.लि.लाई समितिको २०७८।९।६ को निर्णयानुसार रु.१० हजार जरिवाना गरिएको र बीमक जनरल इन्स्योरेन्स कं.लि.को सञ्चालक समितिलाई समितिको २०७८।१।३ को पत्रानुसार कारबाही गरिएको ।

सुझाव - बीमा समितिले बीमकहरुको परिपालना स्थितिको अनुगमन गर्न निश्चित सूचक (Indicator) तयार गरी त्रैमासिक विवरणको ढाँचा स्वीकृत गरेर विवरण माग गर्ने, प्राप्त विवरणहरुमा देखिएको नतीजालाई टेबुलेशन गरी समस्याको पहिचान गर्ने र त्यसको आधारमा सबै बीमकलाई तत्काल नियमनको आवश्यक कारबाही गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१४. **बीमकको सूचना प्रबिधि सम्बन्धी अभिलेखको नियमन** - नेपालको संबिधान, २०७२ को धारा २७ सूचनाको हक सम्बन्धी व्यवस्था अनुसार प्रत्येक नागरिकलाई आफ्नो वा सार्वजनिक सरोकारको कुनै पनि विषयको कानूनबमोजिम गोप्य राख्नुपर्ने बाहेक अन्य सूचना माग्ने र पाउने हक हुने उल्लेख छ। बिभिन्न बीमक (बीमा कम्पनी) हरुको बीमा योजना, बीमा गर्ने तरिका, बीमा शुल्क र सोको भुक्तानी तरिका, बोनस, बीमाबाट प्राप्त हुने लाभ, दाबी भुक्तानी तरिका, एजेण्ट तथा सर्भेयर सम्बन्धी विषय, बित्तीय स्थितिको जानकारी लगायत बीमाको सम्पूर्ण कारोबारका बारेमा जानकारी पाउनु सबै बीमितको संवैधानिक हकको विषय हो । बीमा समितिले यसै व्यवस्थाको विकास गर्न बीमकको सूचना प्रबिधि मार्गदर्शन, २०७६ बनाएको छ । सो मार्गदर्शन अनुसार हरेक बीमकले आफ्नो कम्पनीको स्थिति र सम्पूर्ण कारोवारको तथ्याङ्क कम्प्युटर प्रणालीको प्रयोगगरी डिजिटल ढाँचामा बिद्युतीय माध्यमबाट न्यूनतम कुराहरुको अभिलेख राख्नुपर्ने उल्लेख छ । उक्त मार्गदर्शन अनुसार हरेक बीमकले आफ्नो वेभसाइट खोलेर मार्ग दर्शनमा उल्लेखभए अनुसारको विवरण राख्नुपर्दछ । बीमकले राख्नुपर्ने अभिलेख अद्यावधिक रुपमा राखे नराखेको अनुगमन गर्ने र नराखेको भए राख्न लगाउने जिम्मेवारी बीमा समितिको हो ।

बीमकको सूचना प्रबिधि मार्गदर्शन, २०७६ अनुसार बीमकको वेभसाइटमा कम्तीमा निम्नवमोजिमका कुरा उल्लेख भएको हुनुपर्ने उल्लेख छ । बीमा समितिले मार्गदर्शन जारी गरेको दुई वर्षको अवधि नाघि सकेको छ । समितिमा दर्ता भएका बीमकहरु मध्ये लेखापरीक्षणको क्रममा नमूना छनौट भएका (५० प्रतिशत) बीमकहरुको वेब साइट २०७८ बैशाख १८ गते परीक्षण गर्दा अधिकांश बीमकहरुले आफ्नो विवरण वेभसाइटमा अद्यावधिक गरेको देखिएन । बीमकहरुको वेभसाइट परीक्षणबाट सूचना अद्यावधिक नभएका केही बुँदाहरुको उदाहरण निम्नबमोजिम छन :

क्र. सं	बीमकको वेभसाइटमा राख्नुपर्ने विवरण	अद्यावधिक विवरण नराख्ने संख्या	विवरण नराख्ने संख्या
१	वेभसाइट खोल्ने वित्तिकै देखिनेगरी ठेगाना, टेलिफोन नम्बर, फ्याक्स, इमेल, नक्सा र स्थान सहितको तस्वीर राख्नु पर्ने	६	५
२	सञ्चालक समितिका सदस्य तथा कार्यकारी प्रमुखको नाम, तस्वीर, नियुक्ति मिति तथा पुनर्नियुक्ति भए सो को मिति समेतको विवरण राख्नु पर्ने ।	१९	०
३	वेभसाइट खोल्ने वित्तिकै देखिनेगरी सूचना अधिकारीको तस्वीर सहितको नाम, पद, सम्पर्क नम्वर र इमेल सहितको विवरण राख्नु पर्ने ।	९	७
४	सेवाग्राहीको लागि कति समय भित्र सेवा उपलब्ध गराउने हो र सो को	९	५

	लागि सम्पर्क राख्नुपर्ने पहिलो, दोश्रो र तेश्रो अधिकृतको नाम र पद सहित उल्लेख भएको नागरिक बडापत्र राख्नु पर्ने ।		
५	प्रदेश कार्यालय सहित शाखा, उपशाखा तथा सम्पर्क कार्यालयको सम्पर्क नम्वर, इमेल र प्रमुखको तस्वीर सहितको विवरण राख्नुपर्ने ।	१८	२
६	खारेज गरेका वा प्रचलनमा नरहेका बीमालेखहरुको विवरण राख्नुपर्ने ।	०	२१
७	सक्रिय बीमा अभिकर्ताहरुको इजाजतपत्र प्राप्त मिति, बीमा समिति र बीमकले दिएको कोड समेतको विवरण राख्नुपर्ने ।	१५	३
८	काममा लगाएका बीमा सर्भेयरको नाम, इजाजत पत्र नम्वर, इजाजत पत्र प्राप्त मिति, इजाजत पत्र नवीकरण मिति सहितको अद्यावधिक विवरण राख्नुपर्ने ।	६	२
९	बीमकसँग कुनै व्यक्ति वा संस्थाले बीमा गर्न चाहेको खण्डमा कसरी बीमा गर्ने हो सो सम्बन्धी प्रकृया बुझाउने विवरण राख्नु पर्ने ।	०	२०
१०	जालसाजी गरी बीमा दावी लिएको भनी प्रमाणित भएको व्यक्ति वा संस्थाको विवरण राख्नुपर्ने ।	२०	२१
११	जीवन बीमा कम्पनीहरुको हकमा नाफामा सरिक हुने प्रत्येक बीमालेखको प्रत्येक वर्षको बोनस दर राख्नुपने । जालसाझी गरी बीमा दावी लिएको भनी प्रमाणित भएको व्यक्ति वा संस्थाको विवरण राख्नुपर्ने ।		
१२	समितिबाट बीमा दर जारी गरिएको बीमालेखको हकमा बीमाशुल्क गणना गर्नकोलागि बीमाशुल्क गणना गर्ने संयन्त्र वा गणक राख्नुपर्ने ।	०	१४
१३	बीमकले प्रत्येक आर्थिक वर्षमा ट्रिटी तथा फ्याकल्टेटिभ पुनर्बीमा अन्तर्गत कुन कुन पुनर्बीमकसंग पुनर्बीमा गराएको हो सो को विवरण राख्नुपर्ने ।	०	१०
१४	लेखापरीक्षण गरिएको विगत ५ वर्षको वित्तीय विवरण तथा मुख्य सूचकाङ्क राख्नुपर्ने	९	२
१५	बीमित तथा सम्बन्धित सरोकारवालाले सामान्य तथा सोध्न सक्ने सम्भावित प्रश्न तथा उत्तरहरु राख्नुपर्ने ।	०	७
१६	बीमित सरोकारवाला तथा आम नागरिकले राय, प्रतिक्रिया जनाउन सक्ने, राय प्रतिक्रिया भण्डारण हुने, प्रशोधन हुने र प्रशोधित विवरण उच्च अधिकारी समक्ष अद्यावधिक रुपमा पुग्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने ।	०	२०

यसबाट बीमा समितिको कार्यालयबाट अनुगमन तथा नियमन गर्नुपर्ने कार्य कम्जोर रहेको देखिन्छ । अद्यावधिक अभिलेखको अभावमा बीमकहरुको कारोवार पारदर्शी नहुने, बीमितको हित गर्ने उद्देश्यले बनाएकोे मार्गदर्शनको कार्यान्वयन प्रभावकारी नहुने र बीमितले पाउनुपर्ने सूचनाको हकको उपयोग गर्न नपाई लाभान्वित नहुने अबस्था रहको देखिन्छ । बीमकहरुको वेभसाइट परीक्षण गर्दा सुचना अद्यावधिक नभएका संस्थागत उदाहरणहरु अनुसूची २ मा उल्लेख गरिएको छ ।

लेखापरीक्षणको प्रारिम्भिक प्रतिवेदन पठाई सकेपछि यस सम्बन्धमा बीमा समितिबाट जारी भएको सूचना प्रविधि मार्गदर्शन, २०७६ बमोजिम सबै जीवन तथा निर्जीवन बीमकहरुलाई आफ्नो वेबसाइट अद्यावधिक गर्नलाई समितिको २०७८।१०।१३ को पत्रबाट निर्देशन दिइसकेको र समितिको निरीक्षण तथा अनुगमनको क्रममा वेबसाइट अद्यावधिक नगर्ने बीमकहरुलाई बीमा ऐन, २०४९ बमोजिम आवश्यक कारबाही गरिने व्यहोरा बीमा समितिले उल्लेख गरेको छ ।

सुझाव : बीमा समितिले जारी गरेको मार्गदर्शन अनुसारको अभिलेख वेभसाईटमा अद्यावधिक गरी सूचना प्रवाह गराउन बीमकहरु संग तत्काल छलफल गरी कार्य अगाडी बढाउन र समितिबाट निरन्तर अनुगमन गर्न जरुरी देखिन्छ ।

१५. **बीमकको चुक्ता पूँजी सम्बन्धमा** - बीमक दर्ता सम्बन्धी कार्यलाई पारदर्शी र व्यवस्थित बनाउन, बिदेशी बीमकको दर्ता तथा सञ्चालनका बारेमा व्यवस्थागर्न र बीमा व्यवसाय सञ्चालनका सम्बन्धमा मापदण्ड निर्धारण गर्न आवश्यक भएकोले बीमा ऐन, २०४९को दफा ८घ२ मा उल्लिखित बीमा समितिले बीमा व्यवसाय सम्बन्धमा बीमकलाई समय समयमा आवश्यक निर्देशन दिन सक्ने अधिकारको प्रयोग गरी बीमक दर्ता तथा व्यवसाय सञ्चालन सम्बन्धी निर्देशिका, २०७३ बनाई लागू गरेको छ । उक्त निर्देशिका अनुसार जीवन बीमा व्यवसायको लागि दुई अर्ब रुपैयाँ र निर्जीवन बीमा व्यवसायका लागि एक अर्ब रुपैयाँ चुक्ता पूँजी भएको हुनुपर्ने व्यवस्था गरेकोछ । निर्देशिका प्रारम्भ हुँदाका बखत सञ्चालनमा रहेका बीमकहरुले २०७५ साल आषाढ मसान्तसम्ममा निर्देशिकामा उल्लेख भए अनुसारको चुक्तापूँजी कायम गरिसक्नु पर्नेछ । सो अनुसारको चुक्ता पूँजी कायम गर्न नसक्ने बीमकलाई सोही व्यवसाय गर्ने अन्य बीमक सँग गाभिन समितिले आदेश दिनसक्ने उल्लेख छ ।

मुलुकको बित्त वा पूँजी बजारको स्थिति, बीमकले बहन गर्नुपर्ने दायित्व आदिलाई बिचार गरी बीमकले पूँजी बढाउँदै लैजानु अति जरुरी कुरा हो । बीमा समितिले निर्देशिका जारीगरेको ५ वर्ष पुरा भएको छ । निर्देशिका अनुसार बीमकले चुक्ता पूँजी बढाउन पाउने म्याद पनि सकिएको छ । बीमकहरुले आफ्नो व्यवसाय सूचारु गरिरहेका छन् । बीमकहरुले निर्देशिकाको मापदण्ड बमोजिम चुक्तापूँजी बढाउनु पर्नेमा बीमकहरुले आफ्नो वेभसाइटमा प्रकाशित गरेको २०७७।७८ को दोस्रो त्रैमासिकको वित्तीय विवरण अनुसार केही बीमकले चुक्ता पूँजी बढाएको देखिएन । चुक्ता पूँजी बढाउन नसक्ने बीमकलाई सोही व्यवसाय गर्ने अन्य बीमकसँग गाभिन समितिले आदेश दिएको पनि पाइएन । बीमा ऐनको दफा ३६ अनुसार बीमा ऐन वा सो अन्तर्गत बनेका नियम, आदेश र निर्देशनको जानीजानी उल्लङ्घन गरेमा वा आफूले गनुपर्ने कुनै काम कारबाही नगरेमा त्यस्तो बीमकलाई समितिले तीन हजार देखि दशहजार रुपैयाँ सम्म जरिवाना गर्न सक्नेछ । त्यस्तो कसुर पटक पटक गरेमा प्रत्येक पटककोलागि पाँचसय रुपैयाका दरले थप जरिवाना हुने उल्लेख छ । तर समितिले सो अनुसार कुनै किसिमको जरिवाना गरेको छैन । बीमा समितिको नियमन व्यवस्था प्रावकारी नहुँदा बीमकहरुले समितिले दिएको निर्देशनको पालना पनि प्रभावकारी रुपमा गर्नेगरेका छैनन । यसरी बीमा समितिले निर्देशिका जारी गरेर पनि सबै बीमकहरुलाइ निर्देशिकाको मापण्ड अनुसारको परिपालना गराउन नसक्नु चिन्ताको विषय रहेको देखिन्छ । ऐन नियममा भएको व्यवस्थाको प्रभावकारी रुपमा कार्यान्वयन नहुने हो भने बीमकको संस्थागत सुशासन कायम रहन सक्दैन । समितिले गर्ने अन्य कामहरु पनि प्रभावहीन हुँदैजाने सम्भावना रहन्छ ।

१५.१. देहायका बीमकहरुले तोकिए अनुसारको चुक्ता पूँजी बढाउन सकेको देखिएन ।

(रु.हजारमा)

क्र. सं.	जीवन बीमातर्फ	कायम गर्नुपर्ने चुक्ता पूजी	कायम गरेको चुक्ता पूँजी	प्रतिशत
१.	गुरांस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	२,००,००,००	१,८७,७०,४०	९३८५
२.	आईएमई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	२,००,००,००	१,४०,००,००	७०००
३.	यूनियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	२,००,००,००	१,५०,५०,००	७५२५
४.	निर्जीवन बीमातर्फ			
५.	एन एल जी इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	१,००,००,००	६४,०४,०६	६४०४
६.	जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी नेपाल लि	१,००,००,००	७०,००,००	७०००

हाल आएर आइएमइ लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.बाहेक अन्यले कायम गर्नुपर्ने चुक्ता पूँजी कयम गरि सकेका छन भन्ने समितिले उल्लेख गरेको छ ।

१५.२. लेखापरीक्षण टोलिले बीमकहरुको वेभसाइट २०७८ साल बैशाख २२ गते परीक्षणगर्दा देहायका बीमकले आफ्नो वित्तीय विवरण वेभसाइटमा राखेको पाइएन । ती बीमकहरुले चुक्ता पूँजी सम्बन्धी मापदण्ड पुरागरे नगरेको समितको कार्यालयबाट अनुगमन गरेको देखिएन । बीमकले आफ्नो हिसाब किताबको समयमा लेखापरीक्षण नगराउने र नियमानुसार वेभसाइटमा वित्तीय विवरण प्रकाशित नगर्ने बीमकहरुले बीमा ऐन, नियमावली तथा समितिबाट जारीभएका निर्देशनहरुको पालना गरेका छन भन्ने आधार रहेको देखिएन । वेब साइटमा विवरण नराखेको कारण ती संस्थाको चुक्ता पूँजी पुगे नपुगेको समेत यकिन हुन सकेन । ऐन नियम तथा निर्देशिकामा बीमकले गर्नुपर्ने भनी तोकिएको काम नगर्ने हो भने बीमा समितिले गर्नुपर्ने समग्र काममा नै नकारात्मक असर पर्ने देखिन्छ । यसरी बीमा समिति उदासिन रहनाले नियमन कार्य फितलो भएको देखिन्छ ।

बीमकको नाम	वेभसाइटको विवरण
जीवन बीमातर्फ	
राष्ट्रिय बीमा संस्थान	वित्तीय विवरण वेभसाइटमा नराखेको
सन नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	वेभसाइट नखूलेको
रिलायन्स लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	वित्तीय विवरण वेभसाइटमा नराखेको
सिटिजन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	वित्तीय विवरण वेभसाइटमा नराखेको
सानिमा लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	वित्तीय विवरण वेभसाइटमा नराखेको
महालक्ष्मी लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	वित्तीय विवरण वेभसाइटमा नराखेको
निर्जीवन बीमातर्फ	
प्रुडेन्सियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	वेभसाइट नखूलेकोेक
लुम्बिनी जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	वित्तीय विवरण वेभसाइटमा नराखेको
राष्ट्रिय बीमा कम्पनी	वित्तीय विवरण वेभसाइटमा नराखेको

माथि तालिकामा उल्लिखित राष्ट्रिय बीमा संस्थान बाहेक अन्य ४ जीवन बीमा कम्पनीहरु (आइएमइ लाइफ, रिलायबल लाइफ, सिटिजन लाइफ र महालक्ष्मी लाइफ) को प्राथमिक शेयर निष्काशनका क्रममा रहेकाले ती बीमकहरुको चुक्ता पूँजी छिट्टै पूरा हुने बीमा समितिले जवाफ दिएको छ तर अन्य कम्पनीको बारेमा केही उल्लेख गरेको छैन ।

१५.३. निर्देशिका अनुसार बिदेशी बीमकले पनि तोकिएको चुक्ता पूँजी बराबरको निर्धारित पूँजी (Assigned Capital) कायम गर्नुपर्नेछ । निर्धाति पूँजी कायम नगरेसम्म कुनै प्रकारको लाभांश घोषणा गर्न र वितरण गर्न नपाउने उल्लेख छ । बिदेशी बीमा कम्पनीहरुको नेपालमा शाखा कार्यालयहरु रहेका मध्ये भारतीय बीमा कंपनी नेशनल इन्स्योरेन्स कं.लि.र दि ओरिएण्टल इन्स्योरेन्स कं.लि. तथा अमेरिकी बीमा कंपनी मेटलाइफ (एलिको) ले वित्तीय विवरणमा निर्धारित पूँजी (Assigned Capital) उल्लेख गर्नुपर्ने प्रावधान भएपनि ती बीमकहरुको वित्तीय विवरणमा सो रकम छुट्याएका छैनन् । विदेशी कम्पनीहरुले ठूलो पूँजी नेपालमा लगानी गरेको नाताले लगानी फिर्ता नजाओस भन्ने समितिको सोचाइ रहेको र निर्धारित पूँजी रकमको व्यवस्था नगरे पनि विदेशी कम्पनीहरुलाई निर्वाद रुपमा नेपालमा बीमा व्यवसाय गर्न छुट दिएको देखिन्छ । यसरी ऐन नियममा भएको व्यवस्था विपरीत व्यवसाय सचाञ्लन गर्न दिनुपर्ने अन्य कुनै विशेष कारण देखिंदैन । कानूनी व्यवस्थाको पालना

नगरिनाले बीमा व्यवसायको नाममा कानून बाहिरका कारोवारहरु समेत हुन सक्ने अवस्था रहन्छ । अन्य व्यवसायीहरुलाई पनि नियमन गर्न समस्या आइपर्ने अवस्था रहेको देखिन्छ ।

यस सम्बन्धमा हाल मेट लाइफले निर्धारित पूँजी (Assigned Capital) कायम गरिसकेको छ। भारतीय बीमा कम्पनीहरु दि ओरिएण्टल इन्स्योरेन्स कम्पनीं.लि. र नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनीं.लि. ले निर्धारित पूँजी (Assigned Capital) पूरा नगरेको हुँदा समितिबाट उक्त बीमकहरुलाई निर्धारित पूँजी (Assigned Capital) पूरा गर्न पत्राचार गरी सकिएको साथै निर्धारित पूँजी (Assigned Capital) पूरा नभएसम्म लाभांश पठाउन समेत रोक लगाइएको जवाफ बीमा समितिबाट प्राप्त भएको छ ।

सुझाव : वित्तीय मानदण्ड कायम गर्ने उद्दश्यले जारीभएको निर्देशिकाको कार्यान्वयन गराउने जिम्मेवारी बीमा समितिको भएकोहुँदा यो समस्याको समाधान गर्न बीमा ऐन संसोधन गरी सबै बीमकहरुलाई कानूनी दायरामा ल्याउन तत्काल पहल गर्नुपर्दछ ।

१६. **बीमा अभिकर्ता सम्बन्धी व्यवस्था** - बीमा ऐन, २०४९ को दफा ३० अनुसार बीमा अभिकर्ताको रुपमा काम गर्न तोकिएको योग्यता पुगेको व्यक्तिले सम्बन्धित बीमकको सिफारिस सहित समितिमा निवेदन दिएमा तोकिएको दस्तुर लिई तोकिए बमोजिमको ढाँचामा बीमा अभिकर्ताको इजाजत पत्र दिनुपर्ने व्यवस्था छ । दफा ३१ अनुसार बीमा अभिकर्ताले आफ्नो इजाजत पत्रको अवधि पूरा भएपछि हरेक चैत्र मसान्तसम्ममा नवीकरण गर्नुपर्ने र दफा ३३ अनुसार इजाजत पत्र नवीकरण नगराएमा, बीमालेख लिनेको हक विरुद्ध वा बीमा ऐन नियम विपरीत कुनै काम गरेमा समितिले खारेज गर्न सक्ने व्यवस्था छ ।

बीमा नियमावली, २०४९ को अनुसूची-८ वमोजिम अभिकर्ताको इजाजत पत्र दर्ता कितावमा दर्ता गरिसकेपछि इजाजत पत्र दिनुपर्ने उल्लेख छ । नियम २१ मा भएको व्यवस्थाअनुसार अभिकर्ता हुनको लागि कम्तिमा एस.एल.सी. वा सो सरह परीक्षा उत्तीर्ण गरेको र समिति वा समितिबाट मान्यता प्राप्त गरेको संस्थाले अभिकर्ताका लागि सञ्चालन गरेको सम्बन्धित बीमा व्यवसाय सम्बन्धी तालिममा सहभागी भई प्रमाणपत्र प्राप्त गरेको हुनुपर्ने उल्लेख छ । अभिकर्ताले कुनै एक बीमकले मात्र अभिकर्ता भएर काम गर्न पाउने र आफूले अभिकर्ताको इजाजत पाएको बीमकले सञ्चालन नगरेको बीमा व्यवसाय सञ्चालन गर्ने कुनै अर्को बीमकको अभिकर्ता हुन पाउने पनि व्यवस्था छ ।

उपर्युक्त ऐन नियमावली अनुसार बीमा समितिले बीमा अभिकर्ताको प्रमाणपत्रको दर्ता किताव राखी नवीकरणको अभिलेख समेत अद्यावधिक गर्नुपर्ने देखिन्छ । तर बीमा समितिले अभिकर्ता इजाजत पत्रको दर्ता किताव राखी नवीकरण गर्नेको लगत अद्यावधिक नगरेको कारण लेखापरीक्षणबाट माग गरिएको अभिकर्ता दर्ता तथा नवीकरणको तथ्याङ्क उपलब्ध भएन । व्यवहारिक रुपमा आफ्ना बीमा अभिकर्ताको अभिलेख बीमक आफैंले राख्ने र सम्बन्धित बीमककले अभिकर्ता इजाजत पत्रको लागि लाग्ने दस्तुर र निजको कोड नम्बर राखी सिफारिस गरेको आधारमा बीमा समितिले इजाजत दिने र नवीकरण गर्ने गरेको छ । हरेक बीमक अन्तर्गत अभिकर्ता भएर कामगर्न इजाजत दिइएका मध्ये हाल नवीकरण गराउने र एकभन्दा बढी बीमकको अभिकर्ता भएर काम गर्नेको अभिलेख बीमा समितिमा रहेको छैन ।

यसैगरी आफ्नो अभिकर्ताको रुपमा कामगर्न इजाजत पत्र पाउने र सोमध्ये नबीकरण गराउनेको स्पष्ट अभिलेख बीमकहरुसँग पनि अद्यावधिक रहेको छैन । समितिले बीमा अभिकर्तालाई तालिम दिने र योग्यता जाँच गर्ने कार्य पनि सम्बन्धित बीमकको जिम्मामा छोडि दिएको देखिन्छ ।

बीमा समितिले अभिकर्ताको इजाजत पाउनेको अभिलेख अद्यावधिक नगरेको कारण अभिकर्ताको योग्यता प्रमाणित गर्ने कागजात र तालिम दिने संस्थाको स्तरको विषयमा आश्वस्त हुन मिल्ने बीमा समितिसँग कुनै आधार रहेको देखिएन । अभिकर्ताले आफ्नो व्यवसाय सञ्चालन गर्न दर्ता प्रमाणपत्र लिंदा र नवीकरणगर्दा आयकर ऐन अनुसार अनिवार्य रुपमा स्थायी लेखा दर्ता प्रमाणपत्र लिई कर चुक्ता प्रमाणपत्र समेत लिनुपर्ने हुन्छ । बीमा समितिले यसतर्फ ध्यान दिएकै देखिदैन ।

बीमा समितिले बीमकले बीमकको अभिकर्ताको अभिलेख वेभसाइटमा समेत राख्नुपर्ने व्यवस्था गरेको छ । बीमकहरु ४० मध्ये १८ बीमकको वेभसाइट परीक्षणबाट कुनै बिमकले पनि अभिकर्ताको अभिलेख निर्देशिका अनुसार राख्नुपर्ने विवरण अद्यावधिक राखेको देखिएन । यसको विवरण निम्नबमोजिम उल्लेख गरिएको छ :

बीमकको वेभसाइडमा उल्लेख भएको बीमा अभिकर्ता सम्बन्धी विवरण	संख्या
अभिकर्ताको संख्या मात्र उल्लेख गरी अरु विवरण उल्लेख गर्ने	४
अभिकर्ताको विवरण वेभसाइटकमा उल्लेख नगर्ने	३
अभिकर्ताको नाम र फोन नम्बर मात्र उल्लेख गरी नवीकरण गरे नगरेको उल्लेख नगर्ने	९
कर्पोरेट अभिकर्ताको मात्र नाम र सम्पर्क नम्बर उल्लेख गरी नवीकरण सम्बन्धी उल्लेख नगर्ने	१
अभिकर्ताको विवरण पास वर्डबाट मात्र हेर्न मिल्ने भएकोले यकिन गर्न नसकिएको	१
जम्मा:	१८

उपर्युक्त तालिका अनुसार बीमकहरुले पनि बीमा अभिकर्ताको अभिलेख अद्यावधिक गरेको देखिएन । बीमकको अभिलेख अद्यावधिक नहुनाले अभिकर्ताहरुले कुनै एक बीमकले मात्र अभिकर्ता भएर काम गरेको र कानूनबमोजिम इजाजत पत्र नवीकरण गराएर मात्र कार्य गरेका छन भन्ने आश्वस्त हुन मिल्ने प्रमाण समेत बीमा समितिसँग रहेको देखिंदैन । बीमकको वेभसाइटबाट देखिएको अभिकर्ताको अभिलेख सम्बन्धी उदाहरण अनुसूची-२ को बूँदा १४.७ मा उल्लेख गरिएको छ ।

यस सम्बन्धमा बीमा समितिबाट बीमा अभिकर्ताहरुको इजाजतपत्र दर्ता तथा नवीकरण सम्बन्धी समितिले सफ्टवेयरबाट अद्यावधिक गरिदै आइरहेको र बीमकहरुको वेबसाइटमा पनि उक्त विवरण अद्यावधिक गर्न निर्देशन दिइसकिएको जवाफ प्राप्त भएको छ । तर समितिले नवीकरण गराउने र निष्क्रिय रहेकाको विवरण यकिन गर्न सकेको छैन ।

सुझाव : बीमा अभिकर्ताको इजाजतपत्र दर्ताको अभिलेख अद्यावधिक राख्ने जिम्मेवारी इजाजत दिने संस्थाको हुनेहुँदा बीमा समितिले त्यसको लगत राख्नुपर्दछ । पहिले दर्ता भई नवीकरण गराउन आउनेलाई पनि नवीकरणको आधारमा लगत अद्यावधिक गरी वेभ साइटमा समेत राख्नुपर्दछ । बीमकहरुले पनि सोही बमोजिम आफ्ना अभिकर्ताहरुको अभिलेख अद्यावधिक गरी वेभसाइटमा समेत अद्यावधिक गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१७. **बीमा सर्भेयर सम्बन्धी व्यवस्था** - बीमा ऐन, २०४९ को दफा ३०क अनुसार सर्भेयरको रुपमा काम गर्न चाहने योग्यता पुगेको व्यक्तिले समितिमा निवेदन दिएमा तोकिएको दस्तुर लिई तोकिए बमोजिमको ढाँचामा सर्भेयरको इजाजत पत्र दिनुपर्ने व्यवस्था छ । दफा ३१ अनुसार सर्भेयरले आफ्नो इजाजत पत्रको अवधि पूरा भएपछि हरेक चैत्र मसान्त सम्ममा नवीकरण गर्नुपर्ने र दफा ३३ अनुसार इजाजत पत्र नवीकरण नगराएमा, बीमालेख लिनेको हक विरुद्ध वा बीमा ऐन नियम विपरीत कुनै काम गरेमा समितिले खारेज गर्न सक्ने व्यवस्था छ ।

बीमा नियमावली, २०४९ को नियम २७ अनुसार सर्भेयरको इजाजत पत्र अनुसूची-१३ बमोजिमको दर्ता किताबमा दर्ता गरिसके पछि इजाजत पत्र दिनुपर्ने उल्लेख छ । नियम २८ मा भएको व्यवस्था अनुसार सर्भेयर हुनको लागि कुनै बीमकको कार्यालयमा अधिकृत स्तरको पदमा कम्तिमा १० वर्षसम्म बीमा व्यवसाय सँग सम्बन्धित कार्यको अनुभव हासिल गरेको, इञ्जिनियरिङ्ग बिषयमा कम्तीमा स्नातक उपाधि हासिल गरेको, अन्तराष्ट्रिय स्तरको चार्टर्ड इन्स्योरेन्स इन्टिच्युट वा त्यस्ता संस्थाको मान्यता प्राप्त संस्थाबाट बीमा सम्बन्धी बिषयमा कम्तीमा स्नातक उपाधि हासिल गरेको वा चार्टर्ड एकाउन्टेन्सी परीक्षा उतिर्ण गरेको र बीमा समितिले सञ्चालन गरेको सर्भेयर सम्बन्धी तालिमको प्रमाण पत्र लिएको हुनुपर्ने उल्लेख छ । सर्भेयरको कामको अनुभवको आधारमा क, ख, ग र घ वर्गमा वर्गीकरण गरेको छ ।उपर्युक्त ऐन नियमावली अनुसार बीमा समितिले सर्भेयरको प्रमाणपत्र इजाजतको दर्ता किताव राखीे नवीकरणको अभिलेख समेत अद्यावधिक गर्नुपर्ने देखिन्छ । तर बीमा समितिले सर्भेयरको इजाजत पत्रको दर्ता किताव राखी नवीकरण गर्नेको लगत अद्यावधिक गरेको देखिएन ।

बीमा समितिले सर्भेयरको इजाजत पाउनेको अभिलेख अद्यावधिक नगरेकोले बीमकहरुको सर्भे कार्यमा खटिने सबै सर्भेयरहरुले नवीकरण गरेका छन् भन्न सकिने अवस्था पनि देखिएन । बीमा समितिले अभिकर्ता र सर्भेयरको दर्ता तथा नवीकरणको अभिलेख बीमा समितिमा रहेको छ भन्ने जवाफ दिएको छ तर लेखापरीक्षणका लागि माग गरिएको सोको लगत सम्बन्धी तथ्याङ्क उपलब्ध नगराएको सम्बन्धमा केही उल्लेख गरेको छैन ।

बीमा समितिले निर्देशिका बनाई बीमकहरुले बीमाको काममा लगाएका सर्भेयरहरुको अभिलेख वेभसाइटमा समेत राख्नुपर्ने व्यवस्था गरेको छ । निर्जीवन बीमक कम्पनी २१ मध्ये ८ ले राखेको वेभसाइट परीक्षण गर्दा देखिएको विवरण निम्न बमोजिम छ :

बीमकको वेभसाइडमा उल्लेख भएको सभेयर सम्बन्धी विवरण	संख्या
सर्भेयरको विवरण वेभसाइटकमा नवीकरण सहितको विवरण उल्लेख गर्ने	१
सर्भेयरको विवरण वेभसाइटकमा उल्लेख नगर्ने	४
सर्भेयरको नाम र फोन नम्बर मात्र उल्लेख गरी नवीकरण गरे नगरेको उल्लेख नगर्ने	३
जम्माः	८

उपर्युक्त तालिका अनुसार बीमकहरुले पनि बीमा सर्भेयर्रको अभिलेख अद्यावधिक गरेको देखिएन । बीमकको अभिलेख अद्यावधिक नहुनाले सर्भेयरहरुले बैधानिक रुपमा काम गरिरहेका छन भन्ने आश्वस्तहुने अवस्था देखिएन । बीमकको वेभसाइटबाट देखिएको सर्भेयरको अभिलेख सम्बन्धी उदाहरण अनुसूची-२ को बूँदा १४.८ मा उल्लेख गरिएको छ ।

यस सम्बन्धमा बीमा समितिबाट बीमा सर्भेयरको इजाजतपत्र दर्ता तथा नवीकरण समितिबाट हुँदै आइरहेको तथा विवरणहरु अद्यावधिक गरिदै आइरहेकोमा उक्त विवरण अद्यावधिक गरी समितिको वेबसाइटमा समेत राखिने र समितिबाट बीमा सर्भेयरहरुको विवरण बीमकको वेबसाइटमा अद्यावधिक गर्न निर्देशन दिइसकिएको भन्ने जवाफ प्राप्त भएको छ । तर दर्ता तथा नवीकरण सम्बन्धी विवरण उपलब्ध गराउन सकेको छैन ।

सुझाव : बीमा सर्भेयरको इजाजतपत्र दर्ताको अभिलेख अद्यावधिक राख्ने जिम्मेवारी इजाजत दिने संस्थाको हुने हुँदा बीमा समितिले त्यसको लगत राख्नुपर्दछ । सर्भेयर हुन बिशेष योग्यता भएको व्यक्ति चाहिने हुँदा त्यस्ता व्यक्तिहरुको अभिलेख पनि समतिमै रहनुपर्दछ । सर्भेयरको लगतको

विवरण वेभसाइटमा समेत अद्यावधिक गर्दै जानुपर्दछ । बीमकहरुले पनि सोही बमोजिम आफ्ना सर्भेयरहरुको अभिलेख अद्यावधिक गरी वेभसाइटमा समेत अद्यावधिक गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१८. **बीमकको हिसाब किताबको लेखापरीक्षण** - बीमा ऐन, २०४९ को दफा २५ अनुसार बीमकले आफूले गरेका बीमा व्यवसायको हिसाब किताबको लेखापरीक्षण प्रचलित कानूनबमोजिम मान्यता प्राप्त लेखापरीक्षकद्वारा गराई सोको प्रतिवेदन प्रत्येक आर्थिक वर्ष समाप्त भएको मितिले दशमहिना (बैशाख) भित्र बीमा समितिमा पेश गर्नुपर्ने उल्लेख छ । आयकर ऐन, २०५८ को दफा ९६ अनुसार प्रत्येक व्यक्तिले आय वर्ष समाप्त भएको तीन महिनाभित्र आय विवरण पेशगर्नु पने उल्लेख छ । सोही ऐनको दफा ९८ अनुसार उक्त म्यादभित्र आय विवरण दाखिला गर्न नसक्ने मनासिब कारण भएमा एक पटक वा पटक पटक गरी तीन महिनासम्म मात्र म्याद थप हुन सक्ने व्यवस्था छ । यस अर्थमा सबै करदाताले पौष महिनाभित्रमा आय विवरण पेश गरी सक्नुपर्ने हुदा आयकर ऐनमा भएको प्रावधान सबै बीमकको हकमा पनि लागू हुन्छ । आय विवरण पेशगर्न हरेक करदाताले आफ्नो व्यवसायको हिसाव किताबको लेखापरीक्षण गरेको हुनुपर्दछ । बीमकको दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरण चैत्र मसान्त सम्ममा गरिसक्नु पर्ने बीमा ऐन, २०४९ को दफा ११ र ११क मा उल्लेख छ । नवीकरण गर्न लेखापरीक्षण प्रतिवेदन पेशगर्न अनिवार्य गरिएकोछ । तर लेखापरीक्षण प्रतिवेदन पेश गर्न पाउने अवधि बैशाख मसान्तसम्म राखिएकोले यो प्रावधानमा पनि विरोधाभाष रहेको देखिन्छ । यसरी ऐनहरुमा भएको व्यवस्थासँग बेमेल हुने गरी बीमकहरुले लेखापीक्षण प्रतिवेदन बैशाख मसान्तसम्म पेशगर्न पाउने बीमा ऐन, २०४९ मा भएको व्यवस्था संशोधनगर्न तत्काल पहल गर्नुपर्नेमा आयकर ऐन कार्यान्वयनमा आएको १९ वर्ष व्यतित भईसक्दा पनि संशोधन नगरी कार्यान्वयन गरिरहनु उचित देखिएन । बीमा ऐनको दफा संशोधन नगरेकोले लेखापरीक्षण प्रतिवेदन ढीलो गरी बुझाउने, बीमकको दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरण ढीला हुने, समितिलाई प्राप्त हुने सेवा शुल्क पनि ढिलोगरी प्राप्त हुने र बीमकहरुको वित्तीय स्थितिको पहिचान गर्न पनि निकै लामो समय पर्खनुपर्ने अवस्था रहेको देखिन्छ।

यस सम्बन्धमा प्रचलित ऐनहरुमा भएका प्रावधानहरुसंग सामन्जस्य नभएका प्रावधानहरुलाई संसोधन गर्न बीमा बिधेयकमा प्रस्ताव गरिएको बीमा समितिले जवाफ दिएको छ ।

सुझाव अन्य प्रचलित ऐनहरुमा भएका प्रावधानहरुसँग विरोधाभाष हुने प्रावधानहरुलाई संशोधन गरी बीमा ऐन, २०४९ लाई समसामयिक बनाउन तत्काल कारबाही अगाडि बढाउनु पर्दछ।

१९. **राष्ट्रिय बीमा संस्थान र राष्ट्रिय बीमा कम्पनी लिमिटेडको सम्बन्धमा** - बीमा ऐन, २०४९ को दफा १३(च) मा भएको व्यवस्था अनुसार बीमा ऐन वा बीमा नियमावलीबमोजिम गर्नुपर्ने कुनै काम नगरेमा वा नगर्नुपर्ने कुनै काम गरेमा बीमकको दर्ता खारेज गर्न सकिने व्यहोरा उल्लेख छ । राष्ट्रिय बीमा संस्थान र राष्ट्रिय बीमा कम्पनी लिमिटेडले बीमा ऐनको दफा ११क बमोजिम दर्ताको प्रमाणपत्र नवीकरणको लागि अनिवार्य हुने वासलात, आम्दानी खर्चको हिसाब, लेखापरीक्षण प्रतिवेदन र बीमाङ्कीको प्रतिवेदन पेश नगरेकोले संस्थानको २०६६।६७ देखि र राष्ट्रिय बीमा कम्पनीको स्थापना काल देखि नै वार्षिक वित्तीय विवरणहरु पेश गरेका छैनन् । ऐनमा भएको प्रावधान अनुसारका विवरणहरु पेश नगरेकोले बीमा समितिले दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरण गरेको छैन । नवीकरण नभएपनि उक्त संस्थान र कम्पनीको बीमा कारोबार सुचारु रहेकोले उक्त ऐनमा भएको व्यवस्था प्रभावहीन भएको देखिन्छ । यी दुवै बीमा व्यवसायी कम्पनीमा नेपाल सरकारको स्वामित्व रहेको र ती कम्पनीको सञ्चालक समिति र कार्यकारी प्रमुख समेत नेपाल सरकारबाट नै नियुक्त हुने व्यवस्थाले पनि समितिलाई नियमन गर्न कठिनाई भएको देखिन्छ । बीमा समितिले बीमा ऐन, २०४९ मा भएका अधिकारको प्रयोग गरी नियमन कार्य गर्ने तर राष्ट्रिय बीमा संस्थान, राष्ट्रिय बीमा संस्थान ऐन,

२०२५ अनुसार सञ्चालन हुने हुँदा नियमन कार्य प्रभावकारी हुन सकेको देखिएन । राष्ट्रिय बीमा कम्पनी लिमिटेड पनि राष्ट्रिय बीमा संस्थानबाट छुट्टिएको र सम्पत्ति तथा दायित्वको हिसाब समेत मिलान भई नसकेको हुँदा उक्त कम्पनी पनि राष्ट्रिय बीमा संस्थानकै हाराहारीमा सञ्चालन भएकोले त्यसको नियमन कार्यको स्थिति पनि राष्ट्रिय बीमा संस्थानको जस्तै देखिन्छ । यसरी बीमा ऐन २०४९ र राष्ट्रिय बीमा संस्थान ऐन, २०२५ मा भएका फरक फरक व्यवस्थाका कारण विरोधाभाष उत्पन्न भएकाले बीमा समितिको नियमनकार्य प्रभावकारी हुन सकेको छैन । यसबाट बीमा ऐन बमोजिम गर्नुपर्ने काम नगरे पनि हुने नजीर स्थापित भई अन्य बीमा व्यवसायीहरुमा पनि नकारात्मक असर पर्न गई नियमन कार्य नै प्रभावहीन हुन सक्ने अवस्था समेत आउन सक्ने देखिन्छ।

यस सम्बन्धमा बीमा समितिले बीमा विधेयक स्वीकृत भए पश्चात राष्ट्रिय बीमा संस्थान ऐन, २०२५ स्वत खारेज हुने उल्लेख गरेकोछ । बीमा समिति, राष्ट्रिय बीमा संस्थान र राष्ट्रिय बीमा कम्पनी लि. मा नेपाल सरकारबाट नै उच्च पदाधिकारीहरु चयन हुने र जिम्मेवारी र उत्तरदायित्व पनि प्रचलित ऐन र कानून बमोजिम नै हुने गरेको उल्लेख गरेको छ । ऐन, नियमको व्यवस्थालाई प्रभावकारी बनाउन समिति बीमा बजारलाई अनुगमन नियमन गरी देखिएका कैफियतको आधारमा सुधार, सचेत तथा कारबाहीहरु गर्दै आइरहेको जनाएको छ । तर उक्त समस्याको समाधान हुन सकेको देखिएन ।

सुझाव : बीमा ऐन, २०४९ र राष्ट्रिय बीमा संस्थान ऐन, २०२५ मा भएका विरोधाभाष हुने प्रावधानहरु हटाई बीमा ऐनलाई प्रभावकारी बनाउन पहल गर्नुपर्दछ । बीमा समिति, राष्ट्रिय बीमा संस्थान र राष्ट्रिय बीमा कम्पनी लिमिटेडमा नेपाल सरकारको स्वामित्व रहेको हुँदा व्यवस्थापकीय जिम्मेवारी र उत्तरदायित्व समेत स्पस्टगरी पदाधिकारीहरु चयन गर्न नेपाल सरकारलाई प्रस्ताब पेश गर्नुपर्दछ । ऐन र नियमावलीमा भएका व्यवस्थालाई प्रभावकारी बनाउन तत्काल कदम चाल्नुपर्दछ।

२०. **कोरोना बीमा मार्गदर्शन, २०७७** - बीमा ऐन, २०४९ को दफा ८ अनुसार बीमा व्यवसायलाई व्यवस्थित, नियमित, विकसित तथा नियन्त्रित गर्नको लागि नीति निर्धारण गर्न नेपाल सरकारलाई सुझाव दिने काम कर्तव्य र अधिकार बीमा समितिको हुने उल्लेख छ । विश्वव्यापी महामारीको रुपमा फैलिएको कोरोना भाईरस रोगबाट उत्पन्न हुनसक्ने जोखिमको आर्थिक सुरक्षा प्रदान गर्न, आर्थिक वर्ष २०७७।७८ को बजेट वक्तव्यको बूँदा नम्बर ५५ र २८५ मा उल्लिखित कोरोना बीमा सम्बन्धी व्यवस्थालाई कार्यान्वयन गर्न तथा बीकमले जारीगर्ने कोरोना सम्बन्धी बीमा लेखलाई व्यवस्थित गर्नका लागि नेपाल सरकार अर्थ मन्त्रालयको सहमतिमा बीमा समितिले २०७७ साल श्रावण १ बाट कार्यान्वयन गर्नेगरी कोरोना बीमा मापदण्ड २०७७ लागू गरेको थियो ।

मापदण्ड अनुसार २०७८ साल आषाढ मसान्तमा अवधि पुराहुने बीमा योजनाको बीमाङ्क एकलाख रुपैया र पचास हजार रुपैया गरी दुइवटा स्किम रहेको देखिन्छ । बीमाङ्क एकलाख रुपैयाको लागि बीमा शुल्क प्रतिव्यक्ति एकहजार रुपैंया र सामुहिक (एका घरका परिवार सदस्यहरु र कुनै संस्थामा कार्यरत कर्मचारी वा कामदारहरुको) बीमा गर्दा प्रतिव्यक्ति ६ सय रुपैया लाग्ने व्यवस्था गरिएको थियो । बीमाङ्क पचासहजार रुपैयाको लागि बीमा शुल्क एकलाख रुपैयाको बीमा शुल्कको आधा रकम तोकिको देखिन्छ । राष्ट्रसेवक कर्मचारीको सामुहिक बीमा अन्तर्गत वर्गीकरण गरेको छ । यस्तो बीमाङ्कको दावी भुक्तानीको ५० प्रतिशत रकम नेपाल सरकारले बीमकलाई अनुदानको रुपमा उपलब्ध गराउने छ । तर एकल बीमाको दावी भुक्तानीको रकम नेपाल सरकारबाट अनुदान उपलब्ध हुने छैन ।

बीमालेख कायम रहेको अवधिमा नेपाल सरकार स्वास्थ्य मन्त्रालय अन्तर्गतका निकायबाट P.C.R. (Polymerase Chain Reaction) परीक्षण गर्दा कोरोना भाइरस रोगको संक्रमण (Posetive) देखिएको Test Report, पि.सि.आर. परीक्षण भएको मिति र समय उल्लेख भएको प्रमाण, उपचार गरेको भए उपचारमा संलग्न चिकित्सक/प्राविधिक र अस्पतालको विवरण पेश गरेको ७ दिनभित्र दावी भुक्तानी दिनुपर्ने गरी मापदण्ड जारी भएको थियो ।

बीमा समितिले जारीगरेको उक्त मापदण्ड तयार गर्दा भविश्यमा पर्नसक्ने असरका बारेमा बिचार पुर्याएको देखिएन । नेपाल सरकार स्वास्थ्य मन्त्रालय अन्तर्गतका निकायबाट मात्र पि.सि.आर. टेष्ट गरेको प्रमाणलाई मान्यता दिएको देखिन्छ । जवकी त्रिभुवन विश्वविद्यालय, शिक्षण अस्पताल, निजामति अस्पताल र स्थानीय तह अन्तर्गतका विभिन्न सामुदायिक अस्पतालहरुबाट पनि ठूलो संख्यामा सर्व साधारणले पि.सि.आर.परीक्षण गराउने गरेको तथ्यलाई बिर्सिएर मापदण्ड जारी गरेको देखियो । कोभिड पोजेटिभ भएको प्रमाण पेशगरे मात्र पनि बीमाङ्क रकम पुरै भुक्तानी दावी गर्न मिल्ने गरी मार्गदर्शन जारी गरेको हुँदा नेपाल सरकार तथा बीमा कम्पनीहरुले थेग्नै नसक्नेगरी मागदावी पर्न थालेकोले दुई महिना पनि बित्न नपाउँदै २०७७ साल भाद्र २९ गते देखि लागू हुने गरी एकल बीमा योजना खारेज गरी पि.सिआर टेष्ट गर्ने क्षेत्र विस्तार तथा दावी भुक्तानी प्रकृयामा परिमार्जन गरी उक्त मार्गदर्शन संशोधन गर्नुपरेको देखियो । मार्ग दर्शनमा उल्लिखित दावी भुक्तानी प्रकृया तथा त्यसमा भएको संशोधनको मुख्य व्यहोरा अनुसूची-३ मा संलग्न गरिएको छ ।

कोरोना बीमाबाट सिर्जना भएको आर्थिक दायित्व

बीमा समितिमा रहेको अभिलेख अनुसार २०७८ आषाढ २८ गते (११ जुलाई २०२१) सम्मको तथ्याङ्क अनुसार कोरोना बीमा गर्ने बीमित १७ लाख ५८ हजार ३४३ बाट विभिन्न बीमकले रु.१ अर्ब ५ करोड ५ लाख २८ हजार प्रिमियम सङ्कलन गरेका छन । सोमध्ये १ लाख १४ हजार ६३३ बीमितबाट रु.१० अर्ब ९७ करोड ७३ लाख ५४ हजार भुक्तानीको लागि दाबी परेको छ । यस परिस्थितिमा बीमकहरुले सङ्कलन गरेको प्रिमियमभन्दा रु.९ अर्ब ९२ करोड ६८ लाख २६ हजार बढी भुक्तानी दिनुपर्ने दायित्व सिर्जना भएको देखियो । बीमा भुक्तानीको लागि दाबी गर्नेमध्ये ७७ हजार ६३२ बीमितलाई रु.४ अर्ब ८१ करोड ११ लाख ७९ भुक्तानी भई ३७ हजार १ बीमितलाई रु.६ अर्ब १६ करोड ६१ लाख ७५ हजार अझै भुक्तानी दिन बाँकी रहेको देखिन्छ । बीमाको म्याद २०७८ साल आषाढ मसान्तसम्म रहेकोले नेपाल सरकार तथा बीमकहरुले अझै बढी रकमको दायित्वको भार बहन गर्नुपर्ने स्थिति छ । यसलाई अझ स्पष्ट गर्न निम्न तालिकामा उल्लेख गरिएको छ :

(रु. हजारमा)

विवरण	बीमा गराउने		दावीगर्ने	
	संख्या	प्रिमियम	संख्या	रकम
अन्य	१७,५८,३४३	१,०५,०५,२८	१,१४,६३३	१०,९७,७३,५४
जम्मा	१७,५८,३४३	१,०५,०५,२८	**१,१४,६३३**	**१०,९७,७३,५४**

यस्तो स्थितिले सर्व साधारणमा बीमा व्यवसायप्रति विश्वास कम हुने अवस्था सिर्जना भएको देखिन्छ ।

सो सम्बन्धमा बीमा समितिले बीमा विज्ञ लगायत बीमा कम्पनीका प्रमुख कार्यकारी अधिकृत, नेपाल सरकार अर्थ मन्त्रालयका प्रतिनिधिहरुसँग छलफल तथा स्वीकृति लिई कोरोना बीमालेख मार्गदर्शन, २०७७ जारी गरेको जवाफ दिएको छ ।

सुझाव : समितिले तयार गरेको मापदण्डको उक्त परिणामले बीमक र नेपाल सरकारलाई ठूलो आर्थिक व्ययभार बहन गर्नु परेको स्थितिले बीमा समितिसँग दक्ष बीमा विशेषज्ञको अभाव रहेको देखिन्छ । भविष्यमा यस्ता अन्य विषयका मापदण्डहरु बनाई रहनुपर्ने आवश्यकता पर्न सक्छ । नेपाल सरकारलाई बीमा सम्बन्धमा समय समयमा राय सल्लाह दिई रहनुपर्ने हुन्छ । विगतमा भएको यो ठूलो क्षतिलाई सिकाइको पाठ सम्झेर समितिमा दक्ष बीमा विशेषज्ञको चयन गर्न तत्काल थालनी गर्नुपर्दछ । दक्ष बिशेषज्ञको व्यवस्था नभए सम्म अन्य विशेषज्ञको सेवा लिनु जरुरी छ ।

२१. **निर्देशिका तथा मार्गदर्शनहरु** - बीमा ऐन, २०४९ को स्थापना कालमा बीमा व्यवसायी संस्थाहरुलाई व्यवस्थित, नियमित, विकसित तथा नियन्त्रित गर्नका लागि उल्लेख गरिएका समितिका काम कर्तव्य र अधिकारहरु समय सापेक्ष नै भएको मान्नु पर्दछ । नेपालमा भएका राजनैतिक परिवर्तन र बीमा क्षेत्रको विकास र बिस्तार संग संगै बीमा समितिको जिम्मेवारी पनि थपिदै गएकाले तत्कालीन अवस्थाका बीमा ऐन र नियमावलीमा उल्लेख भएका काम कर्तव्य र अधिकारहरुको दायरा हाल बढाउनुपर्ने अवस्था भएको छ । बीमा समितिको कार्य दक्षता र प्रभावकारितामा अभिवृद्धि गर्न बीमा ऐनमा विगतका सान्दर्भमा राखिएका प्रावधानहरुलाई संशोधन गरी समय सापेक्ष बनाउन जरुरी हुन्छ । बीमा ऐनको दोस्रो संशोधन २०५८ सालमा र बीमा नियमावलीको दोस्रो संशोधन २०६० सालमा भएको देखिन्छ । त्यसपछि संशोधन नगरी निर्देशिका र मार्गदर्शन जारी गरेर समितिले आफ्नो काम कर्तव्य र अधिकारको प्रयोग गरेको देखिन्छ । समितिले २०६४ देखि २०७७ सम्म जारी गरेका ५८ निर्देशिकाहरु वेभसाइटमा राखिएका छन । सोमध्ये हालको सन्दर्भमा कति लागू गर्न सकिने अवस्थाका छन र कति असान्दर्भिक भइसकेका छन भन्ने समिति आफैले छुयाउन नसक्ने स्थिति छ । यस्तो स्थितिले निर्देशिकाहरुको कार्यान्वयन भयो भएन भनेर समितिले अनुगमन गर्न पनि सकेको देखिएन । बीमा समितिले वेभ साइटमा हरेक वर्ष राखेका निर्देशिका, कार्यविधि मार्ग दर्शन आदिको विवरण अनुसूची-४ मा उल्लेख गरिएको छ ।

यस सम्बन्धमा बीमा समितिबाट बीमा ऐन संसोधनका लागि बीमा बिधेयकको मस्यौदा संसदमा विचाराधीन अवस्थामा रहेको साथै समितिको एकीकृत निर्देशिका तयार गर्नका लागि कार्य प्रारम्भ भइसकेको जवाफ प्राप्त भएको छ ।

सुझाव : बीमा ऐन तथा नियमावलीलाई संशोधन गर्ने कार्यलाई प्रभावकारी बनाउनु पर्ने र निर्देशिकाहरुमा भएका समय सापेक्ष प्रावधानाहरुलाई समेटेर एकीककृत निर्देशन तयार गरी सो अनुसार अनुगमन गर्ने व्यवस्था गरेमा निर्देशिकाको कार्यान्वयन प्रभावकारी हुने देखिन्छ ।

निष्कर्ष : बीमा समिति नेपालको बीमा क्षेत्रको एकमात्र नियमक निकाय हो । नेपालमा दर्ता भएर बीमा व्यवसायगर्ने व्यवसायीहरुको बृद्धि, विकास र विस्तारका साथै बीमितहरुको संख्या पनि बढी रहेको अवस्था छ । बीमा व्यवसायीहरु राष्ट्रिय तथा अन्तराष्ट्रिय बीमा सञ्जालमा जोडिएका छन । सम्पत्ति शुद्धिकरण गरी बीमा क्षेत्रमा लगानी गर्ने जमात पनि संसार भरी फैलिएको कुरा सञ्चार माध्यममा सुन्ने गरिएको छ । बीमा ठगिका घटनाहरु र सो सम्बन्धी मुद्दा मामिला पनि झेल्नु परेको अवस्था छ । नेपालमा दर्ताभई हाल सञ्चालनमा रहेका बीमा व्यवसायीको संख्या ४० रहेको छ । यस्तो स्थितिमा सबै बीमा व्यवसायीलाई एउटै छाता मुनी ल्याएर नियमन गर्न सक्नु बीमा समितिको

लागि चुनौतिको विषय हो । बीमा समितिले बीमा सम्बन्धी मामिलामा समय समयमा नेपाल सरकारले मागेको राय सुझाव दिने, सबै बीमकहरुलाई कानूनको परिधिभित्र ल्याएर सञ्चालन गर्ने, निर्देशिका जारी गरेर बीमा व्यवसायीको कारोबारलाई नियमित र पारदर्शी बनाउने, बीमा सम्बन्धी ठगी तथा गैरकानूनी क्रियाकलाप रोक्ने, अर्ध न्यायीक निकायको भूमिका निर्वाह गरी बीमक र बीमित बीचको मुद्दा सुन्ने र फैसला गर्ने, बीमित हित केन्द्रित गरी बीमकलाई नियमन गर्ने आदि कार्य गर्दछ । यी कार्यहरु बीमा समितिका सबल पक्ष हुन ।

बीमा समितिमा दक्ष तथा अनुभवी कर्मचारीको अभावले नेपाल सरकारलाई दिएको सुझाब त्रुटीपूर्ण भएकोले सरकार र बीमकले अनावश्यक व्ययभार बहन गर्नु परेको छ । यसैगरी समितिले अनुगमन निरीक्षण र मूल्याङ्कनको कार्य प्रभावकारी बनाउन सकेको छैन । समितिले ऐन र नियमावलीमा स्पष्ट नभएका कुराहरुलाई स्पष्ट गर्न बीमकका लागि बिभिन्न निर्देशिकाहरु जारी गरे पनि ती निर्देशिका अनुसार बीमकहरुले कार्य गरे नगरेको सम्बन्धमा प्रभावकारी रुपमा अनुगमन र मूल्याङ्कन गर्ने प्रभावकारी बिधिको विकास गर्न सकेको छैन । बीमकहरुलाई बीमा ऐनले तोकेको म्याद भित्र नवीकरण गराउने गरी हिसाव किताब अद्यावधिक गराउन सकेको देखिंदैन । दर्ताको प्रमाण पत्र नवीकरण नगरी बीमा व्यवसाय गर्न नपाइने कानूनी व्यवस्था भएपनि नवीकरण नगरी कारोवार गर्ने बीमकलाइ कुनै कारबाही गर्न सकेको छैन । बीमा अभिकर्ता र सर्भेयरको अभिलेख राखी नियमन गर्नुपर्ने जिम्मेवारी बीमा समितिको भएपनि बीमकका भरमा नवीकरण गरेको देखिन्छ । बीमा समितिमा देखिएका यस्ता कमी कमजोरीहरुलाई सुधार गर्न माथि बूँदागत रुपमा सुझाव दिइएको छ । ती सुझावहरुको कार्यान्वयन गर्ने दायित्व बीमा समितिको हो । समितिको व्यवस्थापन पक्ष सँग छलफल र अन्तरक्रियाबाट तयार गरिएका सुझावहरुको कार्यान्वयनबाट समितिको कार्य सम्पादनमा सकारात्मक प्रभाव पर्ने अपेक्षा छ । यसमा दिइएका सुझावहरुलाई भविश्यका लागि सुधार गर्ने महत्वपूर्ण अवसरका रुपमा लिन सकेमा बीमा समितिले गर्ने नियमन कार्यमा थप सुधार आउने अपेक्षा गर्न सकिन्छ ।

दफा	सुझावहरु	व्यवस्थापनको भनाई	व्यवस्थापनको भनाई उपर लेखापरीक्षणको राय	सुझाव कार्यान्वयन गर्ने जिम्मेवार निकाय वा पदाधिकारी	सुझाव कार्यान्वयन अवधि
१ देखि ११ सम्म	कार्यमूलक लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा समावेश भएका दफाहरु - पृष्ठभूमी, निकाय परिचय, नीतिगत व्यवस्था, कानूनी व्यवस्था, संगठन संरचना र जनशक्ति, कार्यक्रम र प्रगति, वित्तीय अवस्था, विषय छनौटको औचित्य, लेखापरीक्षणको उद्देश्य, क्षेत्र, पद्धती र विधि ।	कार्यमुलक लेखापरीक्षणको दफा १ देखि दफा ११ सम्मका व्यवस्थाहरुका सम्बन्धमा व्यहोरा अवगत भयो ।	व्यवस्थापनले अवगत गरेकोले ती दफाहरुमा उल्लिखति व्यहोराका सम्बन्धमा विश्वस्त हुन सकिन्छ ।	यसमा सुझाव उल्लेख गरिएको छैन	
१२	दर्ता प्रमाणपत्रको म्याद सकिनु पूर्व एक महिना अगाडि नैं म्याद थपको निवेदन दिनुपर्ने र चैत्र मसान्त भित्रै नवीकरण गरी सक्नुपर्ने गरी ऐनमा संसोधन गर्न कारबाही थालनी गर्नुपर्ने, बीमा नियमावलीको अनुसूची १० संशोधन गरी नवीकरण गर्न	बीमकको दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरणका सम्बन्धमा हालको प्रचलित ऐन, बमोजिम नै गरिदै आइरहेको छ ।	१२	दर्ता प्रमाणपत्रको म्याद सकिनु पूर्व एक महिना अगाडी नैं म्याद थपको निवेदन दिनुपर्ने र चैत्र मसान्त भित्रै नवीकरण गरिसक्नुपर्ने गरी	बीमकको दर्ता प्रमाणपत्र नवीकरणका सम्बन्धमा हालको प्रचलित ऐन,

दफा	सुझावहरु	व्यवस्थापनको भनाई	व्यवस्थापनको भनाई उपर लेखापरीक्षणको राय	सुझाव कार्यान्वयन गर्ने जिम्मेवार निकाय वा पदाधिकारी	सुझाव कार्यान्वयन अवधि
	आवश्यक सम्पूर्ण कागज प्रमाण संलग्न भई आउने व्यवस्था गनुपर्ने र ऐन नियमावली बमोजिमको कार्य नगर्ने बीमकलाई सोही ऐन नियमावली बमोजिम कारबाही गर्न जरुरी देखिन्छ ।			ऐनमा संसोधन गर्न कारबाही थालनी गर्नुपर्ने, बीमा नियमावलीको अनुसूची १० संशोधन गरी नवीकरण गर्न आवश्यक सम्पूर्ण कागज प्रमाण संलग्न भई आउने व्यवस्था गनुपर्ने र ऐन नियमावली बमोजिमको कार्य नगर्ने बीमकलाई सोही ऐन नियमावली बमोजिम कारबाही गर्न जरुरी देखिन्छ ।	बमोजिम नै गरिदै आइरहेको छ ।
१३	बीमा समितिले बीमकहरुको परिपालना स्थितिको अनुगमन गर्न निश्चित सूचक (Indicator) तयार गरी त्रैमासिक विवरणको ढाँचा स्वीकृत गरेर विवरण माग गर्ने, प्राप्त विवरणहरुमा देखिएको नतीजालाई टेबुलेशन गरी समस्याको पहिचान गर्ने र त्यसको आधारमा सबै बीमकलाई तत्काल नियमनको आवश्यक कारबाही गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।	बीमकहरुको परिपालना स्थितिको अनुगमन गर्न निश्चित सूचक (Indicator) समितिले तयार गरिसकेको छ । आगामी त्रैमासिक देखि बीमकहरुबाट त्रैमासिक विवरण सूचक (Indicator) समितिमा प्राप्त हुन आउँछ । परिपालन सम्बन्धी प्रतिवेदनमा कैफियतको आधारमा प्रथम पटकलाई निर्जीवन बीमातर्फ १९ वटा बीमकहरुलाई मिति २०७८।९।८ मा तथा जीवन बीमातर्फ १४ वटा बीमकहरुलाई २०७८।१०।९ गते बीमा ऐन, २०४९ को दफा ३६ बमोजिम कारबाही स्वरुप सचेत समेत गराइएको छ । साथै परिपालन उल्लघंन गर्ने बीमक नेपाल लाइफ इ.कं.लि.लाई समितिको मिति २०७८।९।६ को निर्णयानुसार रु.२० हजार र बीमक प्राइम लाईफ इ.कं.लि. लाई समितिको २०७८।९।६ को निर्णयानुसार रु.१० हजार जरिवाना गरिएको । साथै बीमक जनरल इन्स्योरेन्स कं.लि.को संचालक समितिलाई समितिको २०७८।१।३ को	व्यवस्थापनले भने अनुसार कार्यान्वयन भएमा व्यहोरा मनासिब देखिन्छ।	बीमा समिति कार्यकारी अध्यक्ष र कार्यकारी निर्देशक	*तत्काल शुरु भई सकेको ।

दफा	सुझावहरु	व्यवस्थापनको भनाई	व्यवस्थापनको भनाई उपर लेखापरीक्षणको राय	सुझाव कार्यान्वयन गर्ने जिम्मेवार निकाय वा पदाधिकारी	सुझाव कार्यान्वयन अवधि
		पत्रानुसार कारबाही गरिएको छ।			
१४	बीमा समितिले जारी गरेको मार्गदर्शन अनुसारको अभिलेख वेभसाईटमा अद्यावधिक गरी सूचना प्रवाह गराउन बीमकहरु संग तत्काल छलफल गरी कार्य अगाडी बढाउन र समितिबाट निरन्तर अनुगमन गर्न जरुरी देखिन्छ ।	समितिबाट जारी भएको सूचना प्रविधि मार्गदर्शन, २०७६ बमोजिम सबै जीवन तथा निर्जीवन बीमकहरुलाई आफ्नो वेबसाइट अद्यावधिक गर्नलाई समितिको २०७८।१०।१३ को पत्रबाट निर्देशन दिइसकेको छ । साथै समितिको निरीक्षण तथा अनुगमनको क्रममा वेबसाइट अद्यावधिक नगर्ने बीमकहरुलाई बीमा ऐन, २०४९ बमोजिम आवश्यक कारबाही गरिने छ ।	व्यवस्थापनले भने अनुसार कार्यान्वयन भएमा व्यहोरा मनासिब देखिन्छ ।	बीमा समिति कार्यकारी अध्यक्ष र कार्यकारी निर्देशक	*तत्काल शुरु भई सकेको ।
१५	वित्तीय मानदण्ड कायम गर्ने उद्दश्यले जारीभएको निर्देशिकाको कार्यान्वयन गराउने जिम्मेवारी बीमा समितिको भएको हुँदा यो समस्याको समाधान गर्न बीमा ऐन संसोधन गरी सबै बीमकहरुलाई कानूनी दायरामा ल्याउन तत्काल पहल गर्नुपर्दछ ।	बीमकहरुको चुक्ता पूँजीका सम्बन्धमा तहाँको प्रतिवेदनमा औल्याइएका जीवन बीमा कम्पनीहरु गुराँस लाइफ र यूनियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि. तथा निर्जीवन बीमा कम्पनी राष्ट्रिय बीमा कम्पनी बाहेक एनएलजी र जिआइसी इन्स्योरेन्स कम्पनीले निर्धारित चुक्ता पूँजी पूरा गरिसकेका छन भने राष्ट्रिय बीमा संस्थान बाहेक अन्य ४ जीवन बीमा कम्पनीहरु (आइएमइ लाइफ, रिलायबल लाइफ, सिटिजन लाइफ र महालक्ष्मी लाइफ) को प्राथमिक शेयर निष्काशनका क्रममा रहेकाले ति बीमकहरुको चुक्ता पूँजी छिट्टै पूरा हुने छ । त्यसैगरी बीमक दर्ता तथा बीमा व्यवसाय सञ्चालन सम्बन्धी निर्देशिका, २०७३ को दफा ८ बमोजिम बिदेशी बीमा कम्पनीहरुको शाखा कार्यालयहरु (नेशनल इन्स्योरेन्स कं.लि., दि ओरिएण्टल इन्सयोरेन्स कं.लि. तथा मेट लाइफ) इन्स्योरेन्स कम्पनीको चुक्ता पूँजी नहुने तथापि निर्धारित पूँजी (Assign Capital) हुनुपर्नेमा मेट लाइफले निर्धारित पूँजी (Assign Capital) कायम गरिसकेको छ भने भारतीय बीमा कम्पनीहरु दि ओरिएण्टल इ.कं.लि. र नेशनल इ.कं.लि. ले निर्धारित पूँजी (Assign Capital) पूरा	व्यवस्थापनले भने अनुसार कार्यान्वयन भएमा व्यहोरा मनासिब देखिन्छ ।	संघीय संसद र बीमा समिति	*बीमा विधेयक पारित भएमा तत्काल लागू हुने । अन्य बीमक हरुको हकमा तोकेको चुक्ता पूँजी पुगि सकेको।

दफा	सुझावहरु	व्यवस्थापनको भनाई	व्यवस्थापनको भनाई उपर लेखापरीक्षणको राय	सुझाव कार्यान्वयन गर्ने जिम्मेवार निकाय वा पदाधिकारी	सुझाव कार्यान्वयन अवधि
		नगरेको हुँदा समितिबाट उक्त बीमकहरुलाई निर्धारित पूँजी (Assign Capital) पूरा गर्न पत्राचार गरिसकिएको साथै निर्धारित पूँजी (Assign Capital) पूरा नभएसम्म लाभांश पठाउन समेत रोक लगाइएको छ । साथै बीमकहरुको पूँजीलाई थप व्यवस्थित गर्न समितिले जोखिममा आधारित पूँजी Risk Based Caspital and Soivency Directive 2078 निर्देशिका स्वीकृत गरी सकिएको छ ।			
१६	बीमा अभिकर्ताको इजाजतपत्र दर्ताको अभिलेख अद्यावधिक राख्ने जिम्मेवारी इजाजत दिने संस्थाको हुनेहुँदा बीमा समितिले त्यसको लगत राखुपर्दछ । पहिले दर्ताभई नवीकरण गराउन आउनेलाई पनि नवीकरणको आधारमा लगत अद्यावधिक गरी वेभ साइटमा समेत राखुपर्दछ । बीमकहरुले पनि सोही बमोजिम आफ्ना अभिकर्ताहरुको अभिलेख अद्यावधिक गरी वेभसाइटमा समेत अद्यावधिक गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ।	बीमा अभिकर्ता इजाजतपत्र दर्ता तथा नवीकरण समितिको छुट्टै सफ्टवेयरबाट अद्यावधिक गरिदै आइरहेको छ । समितिबाट बीमा अभिकर्ताहरुको विवरण बीमकको वेबसाइटमा अद्यावधिक गर्न निर्देशन दिइ सकिएको छ ।	बीमा समितिले उक्त जवाफ दिएपनि दर्ता भएको मध्ये नवीकरण गराउने र निस्कृय रहेको यकिन गर्न सकेको छैन । बीमक संग समेत तथ्याङ्क अद्यावधिक नरहेको हुँदा व्यवस्थापनको भनाइमा सहमति हुन सकिदैन ।	बीमा समिति कार्यकारी अध्यक्ष र कार्यकारी निर्देशक	*तत्काल पहल भई सकेको ।
१७	बीमा सर्भेयरको इजाजतपत्र दर्ताको अभिलेख अद्यावधिक राख्ने जिम्मेवारी इजाजत दिने संस्थाको हुनेहुँदा बीमा समितिले त्यसको लगत राखु पर्दछ । सर्भेयर हुन बिशेष योग्यता भएको व्यक्ति चाहिने हुँदा त्यस्ता व्यक्तिहरुको अभिलेख पनि समतिमै रहनु पर्दछ। सर्भेयरको लगतको विवरण वेभसाइटमा समेत अद्यावधिक गर्दै जानुपर्दछ । बीमकहरुले पनि सोही बमोजिम आफ्ना सर्भेयरहरुको अभिलेख अद्यावधिक गरी वेभसाइटमा समेत अद्यावधिक गर्ने व्यवस्था गर्नु पर्दछ ।	बीमा सर्भेयरको इजाजतपत्र दर्ता तथा नवीकरण समितिबाट हुँदै आइरहेको तथा विवरणहरु अद्यावधिक गरिदै आइरहेकोमा सर्भेयरहरुको अद्यावधिक विवरण मिति २०७८ साल माघ मसान्तसम्म समितिको वेबसाइटमा राखि सकिने व्यहोरा अनुरोध गरिन्छ ।	अब उप्रान्त वेभसाइटमा समेत लगत अद्यावधिक गरिने व्यवस्थापनको भनाई मनासिव देखिन्छ ।	बीमा समिति कार्यकारी अध्यक्ष र कार्यकारी निर्देशक	*कार्य प्रारम्भ भइ सकेको ।
१८	अन्य प्रचलित ऐनहरुमा भएका प्रावधानहरु संग विरोधाभाष हुने प्रावधानहरुलाई संसोधन गरी बीमा ऐन, २०४९ लाई	प्रचलित ऐनहरुमा भएका प्रावधानहरुसंग सामन्जस्य नभएका प्रावधानहरुलाई संसोधन गर्न बीमा विधेयकमा प्रस्ताव गरिएको छ ।	व्यवस्थापनले भने अनुसार कार्यान्वयन भएमा व्यहोरा मनासिब	संघीय संसद र बीमा समिति	*बिधेयक पारित भएमा तत्काल

दफा	सुझावहरु	व्यवस्थापनको भनाई	व्यवस्थापनको भनाई उपर लेखापरीक्षणको राय	सुझाव कार्यान्वयन गर्ने जिम्मेवार निकाय वा पदाधिकारी	सुझाव कार्यान्वयन अवधि
	समसामयिक बनाउन तत्काल कारबाही अगाडी बढाउनु पर्दछ।		देखिन्छ ।		लागूहुने ।
१९	बीमा ऐन, २०४९ र राष्ट्रिय बीमा संस्थान ऐन, २०२५ मा भएका विरोधाभाष हुने प्रावधानहरु हटाई बीमा ऐनलाई प्रभावकारी बनाउन पहल गर्नुपर्दछ । बीमा समिति, राष्ट्रिय बीमा संस्थान र राष्ट्रिय बीमा कम्पनी लिमिटेडमा नेपाल सरकारको स्वामित्व रहेको हुँदा व्यवस्थापकीय जिम्मेवारी र उत्तरदायित्व समेत स्पस्टगरी पदाधिकारीहरु चयन गर्न नेपाल सरकारलाई प्रस्ताब पेशगर्नु पर्दछ। ऐन र नियमावलीमा भएका व्यवस्थालाई प्रभावकारी बनाउन तत्काल कदम चाल्नु पर्दछ ।	बीमा विधेयक स्वीकृत भए पश्चात राष्ट्रिय बीमा संस्थान ऐन, २०२५ स्वत खारेज हुने छ । बीमा समिति, राष्ट्रिय बीमा संस्थान र राष्ट्रिय बीमा कम्पनी लि. मा नेपाल सरकारबाट नै उच्च पदाधिकारीहरु चयन हुने र जिम्मेवारी र उत्तरदायित्व प्रचलित ऐन र कानूनबमोजिम नै हुने गरेको छ । ऐन, नियमको व्यवस्थालाई प्रभावकारी बनाउन समिति बीमा बजारलाई अनुगमन नियमन गरी देखिएका कैफियतको आधारमा सुधार, सचेत तथा कारबाहीहरु गर्दै आइरहेको छ ।	व्यवस्थापनले भने अनुसार कार्यान्वयन भएमा व्यहोरा मनासिब देखिन्छ ।	संघीय संसद र बीमा समिति	*कार्य प्रारम्भ भइ सकेको ।
२०	समितिले तयार गरेको मापदण्डको उक्त परिणामले बीमक र नेपाल सरकारलाई ठूलो आर्थिक व्ययभार बहन गर्नु परेको स्थितिले बीमा समितिसँग दक्ष बीमा विशेषज्ञको अभाव रहेको देखिन्छ । भविष्यमा यस्ता अन्य विषयका मापदण्डहरु बनाइ रहनुपर्ने आवश्यकता पर्नसक्छ । नेपाल सरकारलाई बीमा सम्बन्धमा समय समयमा राय सल्लाह दिइ रहनुपर्ने हुन्छ । विगतमा भएको यो ठूलो क्षतिलाई सिकाइको पाठ सम्झेर समितिमा दक्ष बीमा विशेषज्ञको चयन गर्न तत्काल थालनी गर्नुपर्दछ । दक्ष बिशेषज्ञको व्यवस्था नभए सम्म अन्य विशेषज्ञको सेवा लिनु जरुरी छ ।	समितिले बीमा विज्ञ लगायत बीमा कम्पनीका प्रमुख कार्यकारी अधिकृत, नेपाल सरकार अर्थ मन्त्रालयका प्रतिनिधिहरुसंग छलफल गरी कोरोना बीमालेख मार्गदर्शन, २०७७ स्वीकृत लिई जारी गरेको हो । तहाँको सुझाव बमोजिम सम्बन्धित सरोकारवाला तथा विज्ञहरुसंग छलफल गरी राय सुझाव समेतका आधारमा बीमालेख तथा निर्देशिकाहरु जारी गर्ने गरिएको छ ।	नेपाल सरकारलाई राय सल्लाह दिने कार्य बीमा समितिको हुनेहुँदा सुझाब नै प्रभावकारी नभएकोले अर्थ मन्त्रालयको सहमतिमा जारी गरेको भनेर बीमा समितिले पन्छिन मिल्ने देखिंदैन। अन्य व्यहोरा नासिव देखिन्छ ।	बीमा समिति कार्यकारी अध्यक्ष र कार्यकारी निर्देशक	*सुझाव बमोजिम कार्य अघि बढिसकेको ।
२१	बीमा ऐन तथा नियमावलीलाई संशोधन गर्ने कार्यलाई प्रभावकारी बनाउनु पर्ने र निर्देशिकाहरुमा भएका समय सापेक्ष प्रावधानाहरुलाई समेटेर एकीककृत निर्देशन तयार गरी सो अनुसार अनुगमन गर्ने व्यवस्था गरेमा निर्देशिकाको कार्यान्वयन प्रभावकारी हुने देखिन्छ ।	बीमा ऐन संसोधनका लागि बीमा विधेयकको मस्यौदा संसदमा विचाराधिन अवस्थामा रहेको छ। साथै समितिको एकिकृत निर्देशिका तयार गर्नका लागि कार्य प्रारम्भ भइ सकेको छ ।	व्यवस्थापनले भने अनुसार कार्यान्वयन भएमा व्यहोरा मनासिब देखिन्छ ।	संघीय संसद र बीमा समिति	*हाल अनुमान गर्न नसकिने । बिधेयक पारित भएमा तत्काल लागूहुने ।

अनुसूची-१
नियमन कार्यको अनुगमन
(दफा १३ संग सम्बन्धित)

बीमा सम्बन्धी विभिन्न ऐन र नियमावली उल्लेख भएका प्रावधानहरु र बीमा समितिले जारीगरेका विभिन्न निर्देशिकाहरु बमोजिम बीमकहरुले पालना गर्नुपर्ने अथवा कार्यान्वन गर्नुपर्ने प्रावधानहरुको पालना गरे नगरेको सम्बन्धमा अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्ने प्रयोजनको लागि बीमा समितिले बीमकहरुबाट हरेक त्रैमासिकमा प्रतिवेदन विवरण लिने गरेको छ । यसरी बीमकहरुले पेशगरेको आर्थिक वर्ष २०७६।७७ को चौथो त्रैमासिक प्रतिवेदनमा उल्लिखित व्यहोराहरु र समितिबाट अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गरेको सम्बन्धमा देखिएका केही व्यहोराहरु उदाहरणको रुपमा देहाय अनुसार उल्लेख गरिएको छ ।

१३.१ **बीमा ऐन, २०४९ मा भएका व्यवस्थाको कार्यान्वयन सम्बन्धमा** - बीमा ऐन, २०४९ का विभिन्न दफाहरुमा बीमकहरुले अनिवार्य रुपमा पालना गर्नु गरी व्यवस्था गरिएको छ । निम्न बमोजिमका बीमकहरुले देहायका दफा अनुसार गर्नुपर्ने कार्य गरे नगरेको व्यहोराहरु उल्लेख नगरी त्रैमासिक बिवरण दिएका छन । यस्तो अधुरो विवरण दिने बीमकको सूची तयार गरी अभिलेख राखेर नियमनको कारबाही गरेको देखिएन ।

१३.१.१ ऐनको दफा १४ अनुसार कुनै पनि बीमकले आफ्नो सञ्चालक वा निजका परिवार वा निज मेनेजिङ्ग एजेण्ट भएको वा हिस्सेदार भएको कुनै पनि संगठित संस्थालाई ऋण दिन वा कसैले ऋण दिंदा कुनै किसिमको जमानत वा सुरक्षण दिन हुँदैन भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
२ यूनियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
३ ज्योती लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
४ सानिमा लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
२ एन एल जी इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

१३.१.२ ऐनको दफा १५ अनुसार बीमकले आफ्नो संचालक वा निजको परिवार वा निज मेनेजिङ्ग एजेण्ट भएको वा हिस्सेदार भएको कुनै पनि संगठित संस्थासंग बीमा व्यवसायको कुनै कारोबार गरेमा निजले त्यसको सूचना पैंतिस दिनभित्र समितिलाई दिनुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ राष्ट्रिय बीमा संस्थान
२ नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
३ यूनियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
४ सानिमा लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
५ ज्योती लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ एन एल जी इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

१३.१.३ ऐनको दफा १९ अनुसार बीमकले आफ्नो हिसाब किताबको स्रेस्ता रीतपूर्वक राख्नुपर्नेछ । यसरी राखिएको स्रेस्तामा बीमकको काम कारबाहीको वास्तविक स्थिति यथार्थ थाहा हुने गरी बीमकको प्रत्येक आम्दानी खर्चको विवरण तथा बीमकको जायज्यथा र दायित्वको विस्तृत विवरण स्पष्ट रुपमा उल्लेख गरिएको हुनुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
२ यूनियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
३ नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
४ ज्योती लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
५ सन नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
२ सानिमा जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
३ एन एल जी इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

१३.१.४ ऐनको दफा २१ अनुसार बीमकले प्रत्येक बीमा व्यवसायको छुट्टाछुट्टै कोष राख्नुपर्ने छ र बीमा व्यवसायबाट प्राप्त रकम सम्बन्धित कोषमा जम्मा गर्नुपर्ने छ । एउटा बीमा व्यवसायको निमित्त राखिएको कोषबाट अर्को बीमा व्यवसाय सम्बन्धी दायित्व व्यहोर्न पाइने छैन भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ राष्ट्रिय बीमा संस्थान
२ नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
३ नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
४ ज्योती लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
५ सन नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
६ सानिमा लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
२ एन एल जी इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

१३.१.५ ऐनको दफा २२ अनुसार प्रत्येक बीमकले नेपालभित्रको आफ्नो बीमा व्यवसाय सम्बन्धी दायित्वको निमित्त समितिले तोकेबमोजिमको जगेडा कोष राख्नुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ राष्ट्रिय बीमा संस्थान
२ नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
३ ज्योती लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
४ सन नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
५ सानिमा लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ एन एल जी इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

१३.१.६ ऐनको दफा २५ अनुसार बीमकले आफूले गरेका बीमा व्यवसायको हिसाब किताबको लेखा परिक्षण प्रचलित कानूनबमोजिम मान्यता प्राप्त लेखा परिक्षकद्वारा गराई सोको प्रतिवेदन प्रत्येक आर्थिक बर्ष समाप्त भएको मितिले दश महिनाभित्र समिति समक्ष पेश गर्नुपर्ने छ । उक्त प्रतिवेदनमा लेखा परीक्षण गर्दा कैफियत तलब गरिएका (बेरुजू तथा अनियमितता) कुरा र सो बारेको व्यवस्थापनतर्फको स्पष्टीकरण समेत उल्लेख भएको हुनुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
२ यूनियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
३ ज्योती लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
४ सन नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
५ सानिमा लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.

१३.१.७ ऐनको दफा २७ अनुसार कुनै पनि बीमकले कुनै पनि किसिमको बीमा व्यवसाय गर्दा लिइने बीमा बापतको शुल्क रकम प्राप्त नभएसम्म बीमा जोखिम स्वीकार गर्नु हुदैन । बीमकले जोखिम ग्रहण गरे बापत बीमा शुल्क रकम प्राप्त गरेपछि मात्र बीमा गरेको मानिनेछ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
२ ज्योती लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
३ सन नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ एन एल जी इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

१३.१.८ ऐनको दफा २९ अनुसार बीमकले नेपाल भित्रको आफ्नो मुख्य कार्यालयमा एकजना कानूनी प्रतिनिधि राख्नुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ ज्योती लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
२ सन नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
३ सानिमा लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
२ एन एल जी इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

१३.२ **बीमा नियमावली, २०४९ मा भएका व्यवस्थाको कार्यान्वयन सम्बन्धमा** - बीमा नियमावली, २०४९ का विभिन्न नियमहरुमा बीमकहरुले अनिवार्य रुपमा पालना गर्नुपर्ने व्यवस्थाहरुको बारेमा उल्लेख गरिएको छ। निम्नबमोजिमका बीमकहरुले नियमावलीमा उल्लेख भएका निम्नबमोजिमको गर्नुपर्ने कार्य गरे नगरेको व्यहोराहरु उल्लेख नगरी त्रैमासिक बिवरण दिएका छन । यस्तो अधुरो विवरण दिने बीमकको सूची तयार गरी अभिलेख राखेर नियमनको कारबाही गरेको देखिएन ।

१३.२.१ नियमावलीको नियम १३ अनुसार बीमकको संचालक समितिको कुनै पनि सदस्य संचालक भएको वा त्यस्तो सदस्यको वित्तीय स्वार्थनिहित भएको कुनै पनि संगठित संस्थालाई बीमकले कुनै पनि किसिमको ऋण दिन वा लगानी गर्न पाउने छैन भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
२ सानिमा लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ प्रुडेन्सियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
२ राष्ट्रिय बीमा कम्पनी

१३.२.२ नियमावलीको नियम १४ अनुसार एकभन्दा बढी बीमा व्यवसाय गर्ने बीमकले प्रत्येक बीमा व्यवसायको हिसाब किताब स्पष्ट रूपमा छुट्टाछुट्टै राखी सोको विवरण प्रत्येक आर्थिक वर्ष समाप्त भएको ६ महिनाभित्र समितिको कार्यालयमा पेश गर्नुपर्ने छ । बीमकले आफ्नो सम्पत्ति र दायित्वको सम्पूर्ण विवरण प्रत्येक आर्थिक वर्ष समाप्त भएको ६ महिनाभित्र समितिको कार्यालयमा पेश गर्नुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन्।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ राष्ट्रिय बीमा संस्थान
२ नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
३ नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
४ सानिमा लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
५ प्रभु लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
६ युनियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
७ महालक्ष्मी लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ प्रुडेन्सियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
२ एन एल जी इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

१३.२.३ नियमावलीको नियम १५ अनुसार बीमकले नेपालभित्रको आफ्नो बीमा व्यवसाय सम्बन्धी दायित्वको निमित्त ऐनको दफा २२ बमोजिम खडा गरेको जगेडा कोषमा जीवन बीमा व्यवसाय गर्ने बिमकले नेपालमा प्रकाशित गरेको बीमा लेखको आधारमा बीमांकीले तोकिदिएको सम्पूर्ण दायित्वमा कम नहुने रकम, निर्जीवन बीमा व्यवसायको आम्दानी खर्चमा देखाइएको खुद बीमा शुल्कको घटीमा पचास प्रतिशत रकम, निर्जीवन बीमा व्यवसाय गर्दा बीमकको चुक्ता पुँजीको बराबर नभएसम्म मुनाफा हुन आएको रकमको पचास प्रतिशत रकम र बीमकले प्रत्येक आर्थिक वर्ष समाप्त हुनुअघि दाबी भुक्तानी बापत बाँकी रकमको एक सय पन्ध्र प्रतिशत रकम जम्मा गर्नुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन् ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ यूनियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
२ सिटिजन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ प्रुडेन्सियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

१३.२.४ बीमा नियमावलीको नियम १६ अनुसार बीमकले बीमा व्यवसाय गर्दा शुल्क बापत आम्दानी गरेको कुल रकममध्ये सामुद्रिक बीमाको सम्बन्धमा पच्चीस प्रतिशतसम्म र अन्य बीमाका सम्बन्धमा तीस प्रतिशतसम्म व्यवस्थापन कार्यतर्फ खर्च गर्न सक्नेछ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ राष्ट्रिय बीमा संस्थान
२ नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
३ नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
४ यूनियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
५ सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
६ सन नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
७ सिटिजन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
८ सानिमा लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
२ प्रुडेन्सियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
३ एन एल जी इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

१३.२.५ बीमा नियमावलीको नियम १७ अनुसार बीमकले प्रमाणपत्र प्राप्त गर्दा बीमा व्यवसाय गर्न पाउने स्वीकृति प्राप्त बीमा व्यवसायका किसिमका अतिरिक्त अन्य बीमा व्यवसाय गर्न चाहेमा समितिको स्वीकृति लिनुपर्ने छ। कुनै बिमकले थप शाखा कार्यालयहरू खोली आफूले गर्ने बीमा व्यवसायको विस्तार गर्न चाहेमा समितिको स्वीकृति लिनुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ राष्ट्रिय बीमा संस्थान
२ नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
३ लाइफ इन्स्योरेन्स कर्पोरेशन (नेपाल) लि.
४ सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
५ ज्योती लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
६ सिटिजन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
२ सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
३ प्रुडेन्सियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
४ एन एल जी इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
५ राष्ट्रिय बीमा कम्पनी

१३.२.६ बीमा नियमावलीको नियम १७ अनुसार बीमकले बीमा व्यवसाय गर्दा बीमितसँग लिन पाउने शुल्कको दर निर्धारण गर्न सल्लाहकार समितिले समितिलाई आवश्यक सल्लाह प्रदान गर्नेछ । सो बमोजिम सल्लाहकार समितिको परामर्शमा समितिद्वारा निर्धारित दरमा फरक पर्ने गरी कुनै पनि बीमकले शुल्क दर निर्धारण गरी बीमा व्यवसाय गर्न पाउने छैन भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ राष्ट्रिय बीमा संस्थान
२ नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
३ सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
४ ज्योती लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
५ सिटिजन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
२ सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
३ प्रुडेन्सियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
४ एन एल जी इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
५ राष्ट्रिय बीमा कम्पनी
६ सानिमा जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

१३.२.७ बीमा नियमावलीको नियम २१ अनुसार बीमा अभिकर्ताको इजाजतपत्रको लागि निवेदन दिन चाहने निवेदकको योग्यता कम्तीमा एस.एल.सी. वा सो सरहको परीक्षा उत्तीर्ण गरेको र समिति वा समितिबाट मान्यता प्राप्त गरेको संस्थाले बीमा अभिकर्ताको लागि सञ्चालन गरेको सम्बन्धित बीमा व्यवसाय सम्बन्धी तालीममा सहभागी भई प्रमाणपत्र प्राप्त गरेको हुनुपर्ने छ भन्ने व्यवस्थाको पालना गरेको छ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ राष्ट्रिय बीमा संस्थान
२ नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
३ ज्योती लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
४ सिटिजन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
५ सानिमा लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
२ सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
३ प्रुडेन्सियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
४ एन एल जी इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
५ राष्ट्रिय बीमा कम्पनी

१३.२.८ बीमा नियमावलीको नियम २२क अनुसार बीमा अभिकर्ताले कुनै एउटामात्र बीमकको बीमा अभिकर्ता भई कार्य गर्न पाउनेछ । तर कुनै बिमकले जीवन तथा निर्जीवनमध्ये कुनै एक बीमा व्यवसायमात्र सञ्चालन गरेको भएमा त्यस्तो बीमकको बीमा अभिकर्ताले सो बिमकले सञ्चालन नगरेको बीमा व्यवसाय सञ्चालन गर्ने कुनै अर्को बीमकको बीमा अभिकर्ता समेत भई कार्य गर्न सक्नेछ छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले कुनै सूचना उल्लेख नगरी त्रैमासिक विवरण दिएका छन ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ राष्ट्रिय बीमा संस्थान
२ नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
३ नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
४ ज्योती लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

५ सिटिजन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
६ सानिमा लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.

निर्जीवन बीमातर्फ

१ हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
२ सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
३ प्रुडेन्सियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
४ एन एल जी इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
५ राष्ट्रिय बीमा कम्पनी

१३.३ **सम्पत्ति शुद्धीकरण तथा आतङ्कवादी क्रियाकलापमा वित्तीय लगानी सम्बन्धी निर्देशिका, २०७५ सम्बन्धमा-** सम्पत्ति शुद्धीकरण तथा आतङ्कवादी त्रियाकलापमा वित्तीय लगानी सम्बन्धी निर्देशिका, २०७५ अनुसार बीमकले अनिवार्य रुपमा पालना गर्नुपर्ने विभिन्न कार्य र राख्नुपर्ने अभिलेखका बारेमा उल्लेख गरिएको छ । निम्न बमोजिमका बीमकहरुले निर्देशिकामा उल्लेख भएका निम्न बमोजिमको गर्नुपर्ने कार्यहरु गरे नगरेको व्यहोराहरु उल्लेख नगरी त्रैमासिक बिवरण दिएका छन । यस्तो विवरण दिने बीमकको सूची तयार गरी अभिलेख राखेर नियमनको कारबाही गरेको देखिएन । त्रैमासिक विवरण औपचारिकता पुरा गर्न मात्र माग गरेको देखिन्छ । यस किसिमको अनुगमन कार्य प्रभावकारी देखिंदैन । केही उदाहरण निम्नानुसार छन ।

१३.३.१ विद्यमान ग्राहक तथा वास्तविक धनीको पहिचानगरी उच्च जोखिम देखिएका ग्राहकको कम्तीमा बर्षमा एक पटक, ग्राहक पहिचान विवरण अनुरूप कारोबार मेल नखाएको अवस्थामा तत्काल, ग्राहक पहिचानको कार्य पूरा नभएको अवस्थामा तत्काल, ग्राहक पहिचान विवरणमा उल्लेखित सूचना जानकारी तथा तथ्याङ्कको सत्यता वा पर्याप्तताको बारेमा सम्बन्धित बीमकलाई शंका लागेको अवस्थामा तत्काल,र अन्य जोखिम भएको अवस्थामा जोखिम सापेक्ष हुने गरी बीमकले निर्धारण गरेबमोजिम अभिलेख अद्यावधिक गर्नुपर्नेछ । अन्यत्र जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि बीमकले यो निर्देशन जारी भएपछि पहिलो पटकको लागि विद्यमान ग्राहक तथा वास्तविक धनीको पहिचान तथा सम्पुष्टि अद्यावधिक गर्ने कार्य सम्वत २०७५ साल चैत्र मसान्तसम्म सम्पन्न गर्नुपर्ने छ भन्ने उल्लेख छ । सो सम्बन्धमा विद्यमान ग्राहकको पहिचान अद्यावधिक गरेको छ/छैन भन्ने सूचकाङ्कको सम्बन्धमा केही बीमकले आंशिक रुपमा मात्र गरेको वा केहीले गर्दै नगरेको विवरण दिएको देखिन्छ । यस्ता केही उदाहरण निम्न बमोजिम छन ।

	जीवन बीमातर्फ	**कार्य विवरण**
१	एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको
२	गुराँस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
३	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
४	यूनियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको

१३.३.२ बीमकले बीमालेख जारी गर्दा, बीमालेख धितो राखी ऋण प्रदान गर्दा, बीमालेख समर्पण गर्दा वा बीमालेख अन्तर्गत अन्य कुनै पनि प्रकारले भुक्तानी गर्दा उच्च पदस्थ व्यक्ति पहिचान हुने संयन्त्र, उच्च पदस्थ व्यक्ति फेरबदल वा थपघट भएको अवस्थामा तत्काल पहिचान हुने संयन्त्र, जोखिम बमोजिम उच्च पदस्थ व्यक्तिको परिवार तथा सम्बद्ध व्यक्ति पहिचान हुने थप संयन्त्र, उच्च पदस्थ व्यक्तिको पदीय हैसियत र संलग्नता बमोजिमको जोखिम पहिचान हुने व्यवस्थाको पहिचान गर्नुपर्दछ । उच्च पदस्थ व्यक्तिको पहिचान गर्दा ग्राहकबाट सूचना लिने, सामाजिक सञ्जालमा उपलब्ध सूचनाहरुको विश्लेषण गरी जानकारी लिने, प्रचलित कानून बमोजिम कुनै निकायमा राखिएको कुनै अभिलेखबाट सूचना लिने, व्यवसायिक रूपमा उपलब्ध तथ्याङ्क (डाटाबेस) बाट वा अन्य उपयुक्त आधारबाट जानकारी लिने आदि थप उपाय अवलम्बन गर्नुपर्ने निर्देशिका बूँदा ४ मा उल्लेख छ । सो सम्बन्धमा बीमा समितिले उच्च पदस्थ व्यक्तिहरुको पहिचान गर्ने संयन्त्र छ/छैन भन्ने सूचना माग गरेकोमा बीमकहरुले देहायअनुसारको सूचना दिएका छन ।

	जीवन बीमातर्फ	**निर्देशन पालनाको अवस्था**
१	सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	नभएको
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१	प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	आंशिक भएको
२	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नभएको
३	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
४	आई एम ई जनरल इन्स्योरेन्स लि	आंशिक भएको
५	शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएका
६	लुम्बिनी जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नभएको
७	अजोड इन्स्योरेन्स लि	आंशिक भएको

१३.३.३. बीमकले उच्च पदस्थ व्यक्ति वा निजको परिवार तथा सम्बद्ध व्यक्तिको सूचीको अभिलेख राखी त्यस्तो व्यक्ति अवकाश भएको, निजको बीमा अवधि वा निजसँग व्यवसायिक सम्बन्ध वा कारोबार समाप्त भएको मितिले पाँच वर्षसम्म राख्नुपर्ने निर्देशिकामा बुँदा ४(३) मा उल्लेख छ । समितिले बीमकसँग उच्च पदस्थ व्यक्तिहरुको परिवारका सदस्य तथा सम्बन्ध व्यक्ति पहिचान हुने संयन्त्र छ/छैन भन्ने सूचना माग गरेको सम्बन्धमा बीमकहरुले देहाय अनुसारको सूचना दिएका छन :

	जीवन बीमातर्फ	**निर्देशन पालनाको अवस्था**
१	सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	भएको छैन
२	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	भएको छैन
३	यूनियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
४	रिलायबल नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स लि	भएको छैन
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१	अजोड इन्स्योरेन्स लि	नभएको
२	जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी नेपाल लि	आंशिक भएका

१३.३.४. सम्पत्ति शुद्धीकरण तथा आतङ्कवादी त्रियाकलापमा वित्तीय लगानी सम्बन्धी निर्देशिका, २०७५ अनुसार सम्पत्ति शुद्धीकरण (मनि लाण्डरिङ्ग) निवारण ऐन, २०६४ को दफा ७घ. बमोजिम बीमकले राष्ट्रिय तथा अन्तराष्ट्रिय क्षेत्रगत भएका जोखिम मूल्याङ्कन सम्बन्धी प्रतिवेदन, कुनै प्रतिष्ठित अन्तर्राष्ट्रिय संस्थाले गरेको अध्ययन तथा अनुसन्धानको प्रतिवेदन, ग्राहक पहिचान सम्बन्धी जोखिम हुनसक्ने तत्वहरु, भौगोलिक जोखिम हुनसक्ने तत्वहरु, उत्पादन, सेवा, कारोबार वा वितरण प्रणालीबाट जोखिम हुनसक्ने तत्वहरु, आदि जोखिम सापेक्ष बिषयहरू समेतका आधार लिई जोखिम मूल्याङ्कन गर्नुपर्नेछ । बीमकले त्यस्ता जोखिमहरुको वर्गीकरण र समीक्षा गरी सोको अद्यावधिक अभिलेख राख्नुपर्ने छ । जोखिम मूल्याङ्कनमा उच्च जोखिम देखिएको ग्राहकको हकमा बृहत ग्राहक पहिचानको उपाय अवलम्बन गर्नुपर्ने छ भन्ने उल्लेख छ । तर देहायका बीमक संस्था केहीले जोखिम मूल्याङ्कन तथा सोको व्यवस्था आंशिक रुपमा मात्र गरेको र केहीले गर्दै नगरेको विवरण दिएको देखिन्छ ।

	जीवन बीमातर्फ	**निर्देशन पालनाको अवस्था**
१	एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको
२	गुराँस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
३	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
४	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको
२	नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको

३	लुम्बिनी जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
४	अजोड इन्स्योरेन्स लि	आंशिक भएको

१३.३.५ निर्देशिका अनुसार बीमकले विद्युतीय माध्यमबाट व्यवसायीक सम्बन्ध कायम गर्ने वा कारोबार गर्ने ग्राहक, उच्च जोखिम देखिएको ग्राहक, उच्च नेटवर्थ भएका ग्राहक आदि बृहत ग्राहक पहिचान पद्धति अवलम्बन गर्नु पर्नेछ । कुनै कसुरजन्य वा शंकास्पद कार्यमा संलग्न हुन सक्ने आधार देखिएका ग्राहक र नगदको बढी प्रयोग हुने व्यवसायमा संलग्न ग्राहकको पहिचान गरी कारोबारको उद्देश्यको जानकारी लिने, कारोबारको मात्रा प्रकृति र जोखिमको अवस्था अनुसार थप अनुगमन गर्ने, बीमा बापतको कुनै प्रकारको भुक्तानी (समर्पण मूल्य तथा ऋण समेत) एकाउन्ट पेयी चेक मार्फत गर्ने बृहत ग्राहक पहिचान पद्धति अवलम्बन गर्नुपर्ने उल्लेख छ । बीमा समितिले वृहद ग्राहक पहिचान गर्ने तरिका अवलम्बन गरेको छ/छैन भन्ने सूचकाङ्क माग गरेको सम्बन्धमा केही बीमकले आंशिक रुपमा मात्र गरेको वा केहीले गर्दै नगरेको विवरण दिएको देखिन्छ । यस्ता केही उदाहरण निम्न बमोजिम छन :

	जीवन बीमातर्फ	**निर्देशन पालनाको अवस्था**
१	सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको
२	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
३	रिलायबल नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स लि	आंशिक भएको
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नभएको
२	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	प्रकृयामा रहेको
३	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
४	शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
५	लुम्बिनी जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नभएको
६	अजोड इन्स्योरेन्स लि	आंशिक भएको

१३.३.६ ग्राहक तथा वास्तविक धनी वा कारोवारका सम्बन्धमा निरन्तर अनुगमन गर्ने गरेको छ/छैन भन्ने सूचकाङ्क माग गरेको सम्बन्धमा केही बीमकले आंशिक रुपमा मात्र गरेको वा केहीले गर्दै नगरेको विवरण दिएको देखिन्छ । यस्ता केही उदाहरण निम्नबमोजिम छन् :

	जीवन बीमातर्फ	**निर्देशन पालनाको अवस्था**
१	एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको
२	सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	नभएको
३	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नभएको
४	यूनियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
५	सन नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको
६	रिलायबल नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स लि	आंशिक भएको
७	प्रभु लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आँशिक
२	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	प्रकृयमा रहेको
३	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
४	आई एम ई जनरल इन्स्योरेन्स लि	आंशिक भएका
५	शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएका
६	लुम्बिनी जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नभएको
७	अजोड इन्स्योरेन्स लि	आंशिक भएका

१३.३.७ वास्तविक धनी र निजसँग सम्बन्धित सम्पूर्ण कारोवारको एकीकृत अनुगमन गर्ने बीमा कम्पनीको संयन्त्र भए, नभएको सम्बन्धमा बीमकहरुले देहाय अनुसारको सूचना दिएका छन ।

	जीवन बीमातर्फ	**निर्देशन पालनाको अवस्था**
१	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको
२	सन नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको
३	आइएमई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको
४	सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको
५	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	नभएको
६	एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	संयन्त्र भएको
२	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको
३	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	प्रकृयामा रहेको
४	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको
५	आई.एम.ई. जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको
६	शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको
७	लुम्बिनी जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	संयन्त्र नभएको
८	अजोड इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	आंशिक भएको

१३.३.८ निर्देशिकाको बूँदा १३(३) अनुसार बीमकले शंकास्पद कारोबार तथा गतिविधि पहिचान गर्ने सूचक तयार गरी लागू गर्नुपर्ने छ र त्यस्ता सूचक समय-समयमा अद्यावधिक गर्नुपर्ने छ । त्यस्ता शंकास्पद कारोबारको सूचक तयार गरेको छ/छैन भन्ने सम्बन्धम केही बीमकले देहाय अनुसारको अवस्था देखाएका छन :

	जीवन बीमातर्फ	**निर्देशन पालनाको अवस्था**
१	सन नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	नभएको
२	रिलायबल नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स लि	नभएको
३	प्रभु लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	प्रकृयामा रहेको
२	लुम्बिनी जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नभएको
३	अजोड इन्स्योरेन्स लि	अंशिक भएको

१३.३.९ आन्तरिक नियन्त्रण प्रणाली व्यवस्थित बनाउन ऐन, नियमावली र निर्देशनहरु बमोजिम बीमकले पूरा गर्नुपर्ने दायित्व प्रभावकारी रुपमा पूरा गर्न, गराउन आवश्यक नीति, कार्यविधि, नियन्त्रण प्रणाली, जनशक्ति, साधन स्रोत समेतको समुचित व्यवस्था मिलाउने जिम्मेवारी सम्बन्धित बिमकको सञ्चालक समितिलेको हुने उल्लेख छ । यस्ता कार्यविधि अपनाई अभिलेख राखेर आन्तरिक नियन्त्रण प्रणालीको व्यवस्था गरेको छ/छैन भन्ने सूचकाङ्कमा केही बीमकले आन्तरिक नियन्त्रण प्रणालीको व्यवस्थित बनाउन व्यवस्था आंशिक रुपमा मात्र गरेको वा केहीले गर्दै नगरेको विवरण दिएको देखिन्छ । यस्ता केही उदाहरण निम्नबमोजिम छन :

	जीवन बीमातर्फ	**निर्देशन पालनाको अवस्था**
१	प्रभु लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएका
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१	प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	आंशिक भएको

२	अजोड इन्स्योरेन्स लि	आंशिक भएको

१३.३.१० निर्देशिका नम्बर १७ मा बीमकले ऐन, नियमावली तथा यस निर्देशनको अनुकुल हुने गरी सम्पत्ति शुद्धीकरण तथा आतङ्कवादी क्रियाकलापमा वित्तीय लगानी सम्बन्धी प्रणालीको व्यवस्थापन गर्दा सोसँग सम्बन्धित International Association of Insurance Supervisors (IAIS), Financial Action Task Force (FATF), FATF Style Regional Bodies (FSRB), वा त्यस्तै अन्य निकाय वा यस सम्बन्धमा अध्ययन अनुगमन गर्ने अन्तराष्ट्रिय संस्थाले प्रकाशन गरेको अध्ययन तथा प्रतिवेदनलाई समेत आधार लिन सक्नेछ भन्ने उल्लेखछ । त्यस्ता मुलुकहरुको सूची अद्यावधिक गरिराखेको छ/छैन भन्ने सम्बन्धमा बीमकले देहायअनुसार स्थिति रहेको उल्लेख गरेका छन :

	जीवन बीमातर्फ	**निर्देशन पालनाको अवस्था**
१	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
२	सन नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	नभएको
३	रिलायबल नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स लि	आंशिक भएको
४	प्रभु लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नभएको
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	प्रकृयामा रहेको
२	आई एम ई जनरल इन्स्योरेन्स लि	आंशिक भएको
३	लुम्बिनी जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नभएको

१३.३.११ संयुक्त राष्ट्र संघ सुरक्षा परिषदबाट पारित निर्णय बमोजिम सूचीकृत भएका आतंककारी व्यक्ति, समूह वा संगठनको बारेमा अद्यावधिक लिने गरेको छ/छैन भन्ने सम्बन्धमा देहायका बीमकले त्यस्तो अभिलेख अद्यावधिक नभएको जनाएका छन :

	जीवन बीमातर्फ	**निर्देशन पालनाको अवस्था**
१	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	आंशिक भएको
२	रिलायबल नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स लि	आंशिक भएको
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	प्रकृयामा रहेको
२	आई एम ई जनरल इन्स्योरेन्स लि	आंशिक भएको
३	लुम्बिनी जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नभएको

१३.४ बीमा समितिले बीमकहरुको लागि विभिन्न वर्षमा ५८ वटा निर्देशिका जारी गरेको देखिन्छ । ती निर्देशिकामा उल्लिखित प्रावधानहरुको पालना भयोकी भएन भन्ने निरन्तर अनुगमन गर्न जरुरी हुन्छ । बीमा समितिले ती निर्देशिकाहरुका प्रावधानहरुको पालना भयो भएनभन्ने यकिन गर्ने मूल्याङ्कनका सूचक तयार नगरेको साथै त्रैमासिक प्रतिवेदनको ढाँचा पनि स्वीकृत नगरेकोले बीमकहरुले आफूखुशी विवरण दिने गरेका छन । स्वीकृत फर्म्याटको बीवरण नभएकोले जस्तो भएपनि त्रैमासिक विवरण आए पुग्ने भन्ने किसिमको बीमा समितिको कार्यालयको आशय रहेकोले सबै निर्देशिकामा उल्लेख भए बमोजिम बीमकले पालना गर्नुपर्ने कार्यको विवरण कुनै बीमकले पनि दिएका छैनन । समितिको कार्यालयले पनि सो सम्बन्धमा केही सोध खोजसम्म गरेको देखिएन । यस किसिमको त्रैमासिक विवरणबाट बीमा समितिको अनुगमन गर्नुपर्ने कार्यको उद्देश्य पुरा नहुने देखिन्छ ।

देहायका बीमकले त्रैमासिक विवरणमा बीमा ऐन, २०४९, बीमा नियमावली, २०४९ सम्पत्ति शुद्धीकरण तथा आतङ्कवादी त्रियाकलापमा वित्तीय लगानी सम्बन्धी निर्देशिका, २०७५ र बीमकको संस्थागत सुशासन सम्बन्धी निर्देशिका, २०७५ सम्बन्धी बाहेक अन्य निर्देशिकाको बारेमा केही सूचना दिएको देखिएन । यस्तो त्रैमासिक प्रतिवेदनको आधारमा बीमकको सही किसिमले अनुगमन हुन सक्दैन ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
२ सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
३ गुराँस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
४ प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
५ आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
६ सन नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
७ रिलायबल नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स लि
८ महालक्ष्मी लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ दि ओरेन्टियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
२ प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि
३ एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
४ नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
५ सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
६ प्रभु इन्स्योरेन्स लि
७ आई एम ई जनरल इन्स्योरेन्स लि
८ प्रुडेन्सियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
९ सानिमा जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

१३.५ बीमा समितिले त्रैमासिक प्रतिवेदनको माध्यमबाट विभिन्न बीमकहरुको अनुपालन स्थिति यकिन गर्न निश्चित सूचकहरु तयारगरी सबै बीमकहरुबाट सूचना सङ्कलन गर्ने व्यवस्था नगरेको बीमकहरुले बुझाएको त्रैमासिक विवरण समान ढाँचाको देखिएन । केही बीमकले समान किसिमको फारामको ढाँचामा विवरण दिएको देखिन्छ भने केहीले फरक विवरण दिएको पाइयो । यस किसिमको त्रैमासिक विवरण सङ्कलन गरेबाट बीमकबाट सही सूचना आउदैन । यस किसिमको बीमा समितिले गरेको अनुपालना स्थितिको अनुगमन कार्य प्रभावकारी देखिंदैन । फरक विवरण पेशगर्ने बीमकहरुको उदाहरण निम्न बमोजिम छ ।

<u>जीवन बीमातर्फ</u>

१ राष्ट्रिय बीमा संस्थान
२ सिटिजन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
३ सानिमा लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.

<u>निर्जीवन बीमातर्फ</u>

१ दि ओरेन्टियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.
२ नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
३ हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
४ प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि
छ सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि
ट प्रुडेन्सियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि

अनुसूची-२

बीमकको सूचना प्रबिधि मार्गदर्शन २०७६ सम्बन्धमा

(दफा १४ सँग सम्बन्धित)

बीमकको सूचना प्रबिधि मार्गदर्शन, २०७६ अनुसार बीमकको वेभसाइटमा कम्तीमा निम्न वमोजिमका कुरा उल्लेख भएको हुनुपर्नेछ भन्ने उल्लेख छ । बीमकहरुको वेभसाइट परीक्षण गर्दा सुचना अद्यावधिक नभएका केही बूँदाहरुको उदाहरण निम्नबमोजिम छन :

१४.१ वेभसाइट खोल्ने वित्तिकै देखिनेगरी ठेगाना, टेलिफोन नम्बर, फ्याक्स, इमेल, नक्सा र स्थान सहितको तस्वीर राख्नुपर्ने ।

क्र.सं.	जीवन बीमा तर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	राष्ट्रिय बीमा संस्थान	नक्सार र स्थान सहितको तस्वीर नभएको
२.	नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	राख्नुपर्ने भनिएको कुनै विवरण राखेको छैन
३.	नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	वेभसाइट बाहेक अन्य राख्नुपर्ने भनिएको कुनै विवरण राखेको छैन
४.	लाइफ इन्स्योरेन्स कर्पोरेशन (नेपाल) लि.	निर्देशिका अनुसार नभएको
५.	मेटम्लाइफ (एलिको)	वेभसाइट बाहेक अन्य राख्नुपर्ने भनिएको कुनै विवरण राखेको छैन
६.	एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	नक्सार र स्थान सहितको तस्वीर नभएको
७.	सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	नक्सार र स्थान सहितको तस्वीर नभएको
८.	गुराँस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नक्सार र स्थान सहितको तस्वीर नभएको
९.	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	वेभसाइट बाहेक अन्य राख्नुपर्ने भनिएको कुनै विवरण राखेको छैन
१०.	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नक्सार र स्थान सहितको तस्वीर नभएको
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१.	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	नक्सार र स्थान सहितको तस्वीर नभएको
२.	दि ओरेन्टियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	नक्सार र स्थान सहितको तस्वीर नभएको
३.	नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नक्सार र स्थान सहितको तस्वीर नभएको
४.	हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	राख्नुपर्ने भनिएको कुनै विवरण राखेको छैन
५.	यूनाईटेड इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	राख्नुपर्ने भनिएको कुनै विवरण राखेको छैन
६.	प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	नक्सार र स्थान सहितको तस्वीर नभएको
७.	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नक्सार र स्थान सहितको तस्वीर नभएको
८.	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	राख्नुपर्ने भनिएको पुरा विवरण राखेको छैन
९.	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नक्सार र स्थान सहितको तस्वीर नभएको
१०.	प्रभु इन्स्योरेन्स लि	नक्सार र स्थान सहितको तस्वीर नभएको
११.	शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नक्सार र स्थान सहितको तस्वीर नभएको

१४.२ सञ्चालक समितिका सदस्य तथा कार्यकारी प्रमुखको नाम, तस्वीर, नियुक्ति मिति तथा पुनर्नियुक्ति भए सोको मिति समेतको विवरण राख्नु पर्ने ।

क्र.स	जीवन बीमातर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	राष्ट्रिय बीमा संस्थान	नियुक्ति तथा पुर्न्निर्नयुक्तिको विवरण नभएको
२.	नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	नियुक्ति तथा पुर्न्निर्नयुक्तिको विवरण नभएको
३.	नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	नियुक्ति तथा पुर्न्निर्नयुक्तिको विवरण नभएको
४.	लाइफ इन्स्योरेन्स कर्पोरेशन (नेपाल) लि.	नियुक्ति तथा पुर्न्निर्नयुक्तिको विवरण नभएको
५.	मेटलाइफ (एलिको)	सञ्चालक समितिको विवरण छैन । नाम नामेशी विदेशी छ ।
६.	गुराँस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सञ्चालकहरुको नाम र फोटो र नाम मात्र छ
७.	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नियुक्ति तथा पुर्न्निर्नयुक्तिको विवरण नभएको
८.	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नियुक्ति तथा पुर्न्निर्नयुक्तिको विवरण नभएको
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१.	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	नियुक्ति तथा पुनरर्ि्नयुक्तिको विवरण नभएको
२.	दि ओरेन्टियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सञ्चालकहरुको विवरण नरहेको कार्यकारीहरुको नाम, फोटो

		सम्पर्क नम्बर मात्र भएको, म्यानेजमेन्ट कमिटिको नाम र सम्पर्क नम्मबर मात्र भएको
३.	नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नियुक्ति तथा पुर्न्निर्नयुक्तिको विवरण नभएको
४.	हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नियुक्ति तथा पुर्न्निर्नयुक्तिको विवरण नभएको
५.	यूनाईटेड इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	नियुक्ति तथा पुर्न्निर्नयुक्तिको विवरण नभएको
६.	प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	नियुक्ति तथा पुर्न्निर्नयुक्तिको विवरण नभएको
७.	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नियुक्ति तथा पुर्न्निर्नयुक्तिको विवरण नभएको
८.	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नियुक्ति तथा पुर्न्निर्नयुक्तिको विवरण नभएको
९.	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नियुक्ति तथा पुर्न्निर्नयुक्तिको विवरण नभएको
१०.	प्रभु इन्स्योरेन्स लि	नियुक्ति तथा पुर्न्निर्नयुक्तिको विवरण नभएको
११.	शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नियुक्ति तथा पुर्न्निर्नयुक्तिको विवरण नभएको

१४.३ वेभसाइट खोल्ने वित्तिकै देखिनेगरी सूचना अधिकारीको तस्वीर सहितको नाम, पद, सम्पर्क नम्वर र इमेल सहितको विवरण राख्नुपर्ने ।

क्र.स	जीवन बीमातर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	राष्ट्रिय बीमा संस्थान	सूचना अधिकारीको विवरण नभएको
२.	नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सूचना अधिकारीको विवरण नभएको
३.	नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सूचना अधिकारीको विवरण नभएको
४.	लाइफ इन्स्योरेन्स कर्पोरेशन (नेपाल) लि.	सूचना अधिकारीको विवरण नभएको
५.	मेटलाइफ (एलिको)	सूचना अधिकारीको विवरण नभएको
६.	गुराँस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सूचना अधिकारीको विवरण नभएको
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१.	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सूचना अधिकारीको विवरण नभएको
२.	दि ओरेन्टियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सूचना अधिकारीको विवरण नभएको
३.	नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सूचना अधिकारी राखेको छैन ।
४.	हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सूचना अधिकारी राखेको छैन ।
५.	यूनाईटेड इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	सूचना अधिकारी राखेको छैन ।
६.	प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	सूचना अधिकारी राखेको छैन ।
७.	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सूचना अधिकारी राखेको छैन ।
८.	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सूचना अधिकारी मार्गदर्शन अनुसारको पेजमा राखेको छैन ।
९.	प्रभु इन्स्योरेन्स लि	सूचना अधिकारी राखेको छैन ।
१०.	शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सूचना अधिकारी राखेको छैन ।

१४.४ सेवाग्राहीको लागि कति समयभित्र सेवा उपलब्ध गराउने हो र सोको लागि सम्पर्क राख्नुपर्ने पहिलो, दोस्रो र तेस्रो अधिकृतको नाम र पद सहित उल्लेख भएको नागरिक बडापत्र राख्नुपर्ने ।

क्र.स	जीवन बीमातर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	लाइफ इन्स्योरेन्स कर्पोरेशन (नेपाल) लि.	पहिलो अधिकृतको मात्र व्यवस्था भएको
२.	मेटलाइफ (एलिको)	नागरिक बडापत्र राखेको छैन
३.	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नागरिक बडापत्र राखेको छैन
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१.	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	अधिकृत तोकेको छैन
२.	दि ओरेन्टियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	नागरिक बडापत्र राखेको छैन
३.	नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नाम र पद उल्लेख गरेको छैन
४.	हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	नागरिक बडापत्र राखेको छैन
५.	यूनाईटेड इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	नागरिक बडापत्र राखेको छैन

६.	प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	मार्गदर्शन अनुसारको विवरण राखेको छैन
७.	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	मार्गदर्शन अनुसारको विवरण राखेको छैन
८.	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	मार्गदर्शन अनुसारको विवरण राखेको छैन
९.	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	मार्गदर्शन अनुसारको विवरण राखेको छैन
१०.	प्रभु इन्स्योरेन्स लि	मार्गदर्शन अनुसारको विवरण राखेको छैन
११.	शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	मार्गदर्शन अनुसारको विवरण राखेको छैन

१४.५ प्रदेश कार्यालय सहित शाखा, उपशाखा तथा सम्पर्क कार्यालयको सम्पर्क नम्वर, इमेल र प्रमुखको तस्वीर सहितको विवरण राख्नुपर्ने ।

क्र.स	जीवन बीमातर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	राष्ट्रिय बीमा संस्थान	इमेल र प्रमुखको तस्वीर नभएको
२.	नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	प्रदेश खुलाएको छैन । फोटो छैन
३.	नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	प्रदेश खुलाएको छैन । फोटो छैन
४.	लाइफ इन्स्योरेन्स कर्पोरेशन (नेपाल) लि.	प्रदेश खुलाएको छैन । फोटो छैन
५.	मेटलाइफ (एलिको)	प्रदेश खुलाएको छैन । फोटो छैन
६.	एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	प्रदेश खुलाएको छैन । फोटो छैन
७.	सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	प्रदेश खुलाएको छैन । फोटो छैन
८.	गुराँस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	प्रदेश खुलाएको छैन । फोटो छैन
९.	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	शखाहरुको नाम मात्र उल्लेख छ
१०.	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	प्रदेश खुलाएको छैन । शाखाको नाम बाहेक अन्य विवरण राखेको छैन
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१.	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	प्रदेश खुलाएको छैन । फोटो छैन
२.	दि ओरेन्टियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	प्रदेश खुलाएको छैन । फोटो छैन
३.	नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	प्रदेश खुलाएको छैन । फोटो छैन
४.	हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	विवरण राखेको छैन ।
५.	यूनाईटेड इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	प्रदेश खुललाएको छैन । फोटो छैन
६.	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	विवरण राखेको छैन ।
७.	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	प्रदेश खुलाएको छैन । फोटो छैन
८.	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	प्रदेश खुलाएको छैन । प्रमुखको नाम र फोटो छैन
९.	प्रभु इन्स्योरेन्स लि	प्रदेश खुलाएको छैन । फोटो छैन
१०.	शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	प्रदेश खुलाएको छैन । फोटो छैन

१४.६ खारेज गरेका वा प्रचलनमा नरहेका बीमालेखहरुको विवरण राख्नुपर्ने ।

क्र.स	जीवन बीमातर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	राष्ट्रिय बीमा संस्थान	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
२.	नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
३.	नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
४.	लाइफ इन्स्योरेन्स कर्पोरेशन (नेपाल) लि.	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
५.	मेटलाइफ (एलिको)	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
६.	एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
७.	सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
८.	गुराँस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
९.	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन

१०.	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१.	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
२.	दि ओरेन्टियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
३.	नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
४.	हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
५.	यूनाईटेड इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
६.	प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
७.	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
८.	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
९.	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
१०.	प्रभु इन्स्योरेन्स लि	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन
११.	शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको विवरण राखेको छैन

१४.७ सक्रिय बीमा अभिकर्ताहरुको इजाजतपत्र प्राप्त मिति, बीमा समिति र बीमकले दिएको कोड समेतको विवरण राख्नुपर्ने ।

क्र.स	जीवन बीमातर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	राष्ट्रिय बीमा संस्थान	अभिकर्ता संख्या ५८६० मात्र उल्लेख गरेको छ । अरु विवरण राखेको छैन ।
२.	नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	व्यक्तिगत अभिकर्ता संख्या ५००४७ उल्लेख गरेको छ । अरु विवरण राखेको छैन । संस्थागत २८ को नाम र फोन नम्बर मात्र छ ।
३.	नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	बीमा अभिकताको विवरण राखेको छैन ।
४.	लाइफ इन्स्योरेन्स कर्पोरेशन (नेपाल) लि.	बीमा अभिकर्ता स्वयंले बाहेक अरुले हेर्न नमिल्ने गरी राखेको छ ।
५.	मेटलाइफ (एलिको)	बीमा अभिकर्ताको नाम र फोन नम्बर छ अन्य विवरण राखेको छैन ।
६.	एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	बीमा अभिकताको विवरण राखेको छैन ।
७.	सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	बीमा अभिकताको संख्या ४५००० उल्लेख गरेको छ अन्य विवरण दिएको छैन ।
८.	गुराँस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	२०७७ चैत्र ३ गते बीमा अभिकताको संख्या २७११० उल्लेख गरेको छ । अन्य विवरण दिएको छैन ।
९.	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	बीमा अभिकताको विवरण राखेको छैन ।
१०.	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	कर्पोरेट बीमा अभिकताको संख्या ६ र फोन नम्बर मात्र उल्लेख छ । व्यक्तिगत अभिकर्ताको विवरण राखेको छैन ।
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१.	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	२४५ जना एजेण्टको नाम, कोड नम्बर र ठेगाना मात्र उल्लेख छ । मार्गदर्शन अनुसार राख्नुपर्ने अन्य विवरण राखेको छैन ।
२.	नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	व्यक्तिगत एजेन्ट २४५ जनाको नाम, ठेगाना र कोड नम्बर मात्र उल्लेख छ । मार्गदर्शन अनुसार राख्नुपर्ने अन्य विवरण राखेको छैन ।
३.	हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	१५८ जनाको नाम ठेगाना र सम्पर्क नम्बर मात्र उल्लेख गरेको छ । मार्गदर्शन अनुसार राख्नुपर्ने अन्य विवरण राखेको

		छैन ।
४.	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	१११ जनाको नाम र दर्ता नम्बर मात्र राखेकोछ । मार्गदर्शन अनुसार राख्नुपर्ने अन्य विवरण राखेको छैन ।
५.	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	१८८ जना एजेन्टको नाम उल्लेख छ । ठेगाना सम्म पनि अद्यावधिक छैन ।
६.	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	१७८ जना एजेन्टको नाम ठेगाना दर्ता नम्बर र सम्पर्क नम्बर मात्र उल्लेख छ । मार्गदर्शन अनुसार राख्नुपर्ने अन्य विवरण राखेको छैन ।
७.	प्रभु इन्स्योरेन्स लि	५४ जना एजेन्टको विवरण राखेको छ तर नवीकरण भए नभएको उल्लेख छैन।
८.	शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	व्यक्तिगत ९६ र संस्थागत ३३ को नाम उल्लेख छ । मार्गदर्शन अनुसार राख्नुपर्नेे अन्य विवरण राखेको छैन ।

१४.८ काममा लगाएका बीमा सर्भेयरको नाम, इजाजत पत्र नम्बर, इजाजत पत्र प्राप्त मिति, इजाजत पत्र नवीकरण मिति सहितको अद्यावधिक विवरण राख्नुपर्ने ।

क्र.स	निर्जीवन बीमातर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	१२१ जना सर्भेयरको नाम ठेगाना, स्टाटस र फोन नम्बर मात्र राखेकोछ ।
२.	नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सर्भेयरको विवरण राखेको छैन ।
३.	हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सर्भेयरको विवरण राखेको छैन ।
४.	प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	मार्गदर्शन अनुसार राख्नुपर्ने विवरण राखेको छैन ।
५.	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	मार्गदर्शन अनुसार राख्नुपर्ने विवरण राखेको छैन ।
६.	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	४० जना सर्भेयरको नाम, ठेगाना र वर्ग मात्र उल्लेख गरेकोछ ।
७.	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	२०२ जना सर्भेयरको नाम र ठेगाना (जिल्ला) मात्र उल्लेख गरेकोछ ।
८.	शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	८२ जना सर्भेयरको २०७७ आषाढ सम्म नवीकरण भएको विवरण छ । त्यस पछि अद्यावधिक गरेको छैन । मार्गदर्शन अनुसार राख्नुपर्नेे विवरण पुरा राखेको छैन ।

१४.९ बीमकसँग कुनै व्यक्ति वा संस्थाले बीमा गर्न चाहेको खण्डमा कसरी बीमा गर्ने हो सो सम्बन्धी प्रकृया बुझाउने विवरण राख्नुपर्ने ।

क्र.स	जीवन बीमातर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	राष्ट्रिय बीमा संस्थान	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
२.	नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
३.	नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
४.	लाइफ इन्स्योरेन्स कर्पोरेशन (नेपाल) लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
५.	मेटलाइफ (एलिको)	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
६.	एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
७.	सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
८.	गुराँस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
९.	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
१०.	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।

	निर्जीवन बीमातर्फ	
१.	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
२.	दि ओरेन्टियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
३.	नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
४.	हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
५.	यूनाईटेड इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
६.	प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
७.	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
८.	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
९.	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
१०.	शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।

१४.१० जालसाझी गरी बीमा दावी लिएको भनी प्रमाणित भएको व्यक्ति वा संस्थाको विवरण राख्नुपर्ने ।

क्र.स	जीवन बीमातर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	राष्ट्रिय बीमा संस्थान	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
२.	नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
३.	नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
४.	लाइफ इन्स्योरेन्स कर्पोरेशन (नेपाल) लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
५.	एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
६.	सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
७.	गुराँस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
८.	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
९.	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
	निर्जीवन बीमातर्फ	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
१.	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
२.	दि ओरेन्टियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
३.	नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
४.	हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
५.	यूनाईटेड इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
६.	प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
७.	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
८.	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
९.	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
१०.	प्रभु इन्स्योरेन्स लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
११.	शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।

१४.११ जीवन बीमा कम्पनीहरुको हकमा नाफामा सरिक हुने प्रत्येक बीमालेखको प्रत्येक वर्षको बोनस दर राख्नुपर्ने ।

क्र.स	जीवन बीमातर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	राष्ट्रिय बीमा संस्थान	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
२.	नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
३.	लाइफ इन्स्योरेन्स कर्पोरेशन (नेपाल) लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
४.	मेटलाइफ (एलिको)	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
५.	एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
६.	सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।

७.	गुराँस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
८.	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
९.	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।

१४.१२ समितिबाट बीमा दर जारी गरिएको बीमालेखको हकमा बीमाशुल्क गणना गर्नकोलागि बीमाशुल्क गणना गर्ने संयन्त्र वा गणक राख्नुपर्ने ।

क्र.स	जीवन बीमातर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	त्यस्तो संयन्त्र राखेको छैन
२.	लाइफ इन्स्योरेन्स कर्पोरेशन (नेपाल) लि.	त्यस्तो संयन्त्र राखेको छैन
३.	मेटलाइफ (एलिको)	त्यस्तो संयन्त्र राखेको छैन
४.	एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	त्यस्तो संयन्त्र राखेको छैन
५.	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	त्यस्तो संयन्त्र राखेको छैन
६.	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	त्यस्तो संयन्त्र राखेको छैन
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१.	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	त्यस्तो संयन्त्र राखेको छैन
२.	दि ओरेन्टियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	त्यस्तो संयन्त्र राखेको छैन
३.	हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	त्यस्तो संयन्त्र राखेको छैन
४.	यूनाईटेड इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	त्यस्तो संयन्त्र राखेको छैन
५.	प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	त्यस्तो संयन्त्र राखेको छैन
६.	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	त्यस्तो संयन्त्र राखेको छैन
७.	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	त्यस्तो संयन्त्र राखेको छैन
८.	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	त्यस्तो संयन्त्र राखेको छैन

१४.१३ बीमकले प्रत्येक आर्थिक वर्षमा ट्रिटी तथा फ्याकल्टेटिभ पुनर्बीमा अन्तर्गत कुन कुन पुनर्बीमकसँग पुनर्बीमा गराएको हो सोको विवरण राख्नुपर्ने ।

क्र.स	जीवन बीमातर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	राष्ट्रिय बीमा संस्थान	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
२.	नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	पुनर्बीमा कम्पनीको नाम मात्रउल्लेख छ ।
३.	नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
४.	मेटलाइफ (एलिको)	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
५.	गुराँस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
६.	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१.	दि ओरेन्टियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
२.	नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
३.	हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।
४.	प्रभु इन्स्योरेन्स लि	सो सम्बन्धी विवरण राखेको छैन ।

१४.१४ लेखापरीक्षण गरिएको विगत ५ वर्षको वित्तीय विवरण तथा मुख्य सूचकाङ्क राख्नुपर्ने ।

क्र.स	जीवन बीमातर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	राष्ट्रिय बीमा संस्थान	वित्तीय विवरण राखेको छैन
२.	नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	अर्थिक वर्ष २०७५।७६ देखिको राखेको छैन ।
३.	नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	अर्थिक वर्ष २०७६।७७ देखिको राखेको छैन ।
४.	मेटलाइफ (एलिको)	अर्थिक वर्ष २०७५।७६ देखिको राखेको छैन ।
५.	एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	अर्थिक वर्ष २०७५।७६ देखिको राखेको छैन ।

६.	सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	अर्थिक वर्ष २०७६।७७ देखिको राखेको छैन ।
७.	गुराँस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	अर्थिक वर्ष २०७५।७६ देखिको राखेको छैन ।
८.	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	अर्थिक वर्ष २०७६।७७ देखिको राखेको छैन ।
९.	आई एम ई लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	अर्थिक वर्ष २०७५।७६ देखिको राखेको छैन ।
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१.	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	अर्थिक वर्ष २०७५।७६ देखिको राखेको छैन ।
२.	दि ओरेन्टियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	अर्थिक वर्ष २०७५।७६ देखिको राखेको छैन ।
३.	नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	विवरण राखेको छैन
४.	हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	अर्थिक वर्ष २०७४।७५ देखिको राखेको छैन ।
५.	यूनाईटेड इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	अर्थिक वर्ष २०७६।७७ देखिको राखेको छैन ।
६.	प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	अर्थिक वर्ष २०७६।७७ देखिको राखेको छैन ।
७.	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	अर्थिक वर्ष २०७६।७७ देखिको राखेको छैन ।
८.	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	अर्थिक वर्ष २०७६।७७ देखिको राखेको छैन ।
९.	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	अर्थिक वर्ष २०७६।७७ देखिको राखेको छैन ।
१०.	प्रभु इन्स्योरेन्स लि	अर्थिक वर्ष २०७६।७७ देखिको राखेको छैन ।

१४.१५ बीमित तथा सम्बन्धित सरोकारवालाले सामान्य तथा सोध्न सक्ने सम्भावित प्रश्न तथा उत्तरहरु राखुपर्ने ।

क्र.स	निर्जीवन बीमातर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सम्भावित प्रश्न तथा उत्तरहरु राखेको छैन
२.	हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सम्भावित प्रश्न तथा उत्तरहरु राखेको छैन
३.	यूनाईटेड इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	सम्भावित प्रश्न तथा उत्तरहरु राखेको छैन
४.	प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	सम्भावित प्रश्न तथा उत्तरहरु राखेको छैन
५.	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सम्भावित प्रश्न तथा उत्तरहरु राखेको छैन
६.	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सम्भावित प्रश्न तथा उत्तरहरु राखेको छैन
७.	प्रभु इन्स्योरेन्स लि	सम्भावित प्रश्न तथा उत्तरहरु राखेको छैन

१४.१६ बीमित सरोकारवाला तथा आम नागरिकले राय, प्रतिक्रिया जनाउन सक्ने, राय प्रतिक्रिया भण्डारण हुने, प्रशोधन हुने र प्रशोधित विवरण उच्च अधिकारी समक्ष अद्यावधिक रुपमा पुग्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने ।

क्र.स	जीवन बीमातर्फ	वेभसाइट अद्यावधिक नभएको व्यहोरा
१.	राष्ट्रिय बीमा संस्थान	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
२.	नेशनल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
३.	नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
४.	लाइफ इन्स्योरेन्स कर्पोरेशन (नेपाल) लि.	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
५.	एसियन लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
६.	सूर्या लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
७.	गुराँस लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
८.	प्राइम लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
	निर्जीवन बीमातर्फ	
१.	नेपाल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
२.	दि ओरेन्टियल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
३.	नेशनल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
४.	हिमालयन जनरल इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
५.	यूनाईटेड इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
६.	प्रिमियर इन्स्योरेन्स कम्पनी (नेपाल) लि	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
७.	एभरेष्ट इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।

८.	नेको इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
९.	सगरमाथा इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
१०.	प्रभु इन्स्योरेन्स लि	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।
११.	शिखर इन्स्योरेन्स कम्पनी लि	सो अनुसारको अभिलेख राखेको छैन ।

अनुसूची-३

कोरोना बीमा मापदण्ड २०७७ सम्बन्धमा

(दफा २० संग सम्बन्धित)

१ बीमा समितिबाट मिति २०७७।४।२१ मा जारी गरेको कोरोना बीमा मापदण्ड, २०७७ तथा सो सम्बन्धी बीमा लेखमा उल्लेख भएका मुख्य व्यहोराहरु

१.१ मापदण्डको परिच्छेद १ दफा ५ मा भएको व्यवस्था

एकल वा सामुहिक बीमा गर्न सकिने - बीमकले कुनै व्यक्ति, एकाघर परिवार वा कुनै संस्थामा कार्यारत कर्मचारी वा कामदारको सामुहिक बीमा गर्न सक्नेछ । एकल बीमा गरेको अवस्थामा अनुदान उपलब्ध हुने छैन । तर राष्ट्र सेवक कर्मचारीहरुको बीमा गर्दा उक्त कर्मचारी तत्काल कार्यारत कार्यालय बीमालेख धारक हुनेगरी सामुहिक कोरोना बीमा जारी गर्न सकिनेछ । कोरोनाको बीमाङ्क रकम र बीमाशुल्क देहायबमोजिम हुनेछ

बीमाङ्क रकम प्रतिव्यक्ति	बीमा शुल्क
क) एक लाख रुपैया	प्रतिव्यक्ति रु.१,००० र सामूहिक बीमा गर्दा प्रतिव्यक्ति रु.६००
ख) पचास हजार रुपैया	प्रतिव्यक्ति रु.५०० सामूहिक बीमा गर्दा प्रतिव्यक्ति रु.३००

१.२ **मापदण्डको परिच्छेद ३ दफा ११ दाबी भुक्तानी सम्बन्धी व्यवस्था** - नेपाल सरकार स्वास्थ्य मन्त्रालय अन्तर्गतका निकायबाट पि.सि.आर. परीक्षण गर्दा कोरोना भाइरस (Covid 19) रोगको संक्रमण देखिएको प्रमाण पेश भएमा ७ दिनभित्र दाबी भुक्तानी गर्नुपर्ने छ । दाबी भुक्तानी नहुँदै बीमितको मृत्यु भएमा बीमितले इच्छाएको व्यक्ति वा कानूनी हकदारलाई भुक्तानी दिनुपर्नेछ ।

२ **बीमा समितिबाट २०७७ भाद्र २९ गते देखि लागू हुनेगरी कोरोना बीमा मापदण्ड, २०७७ मा भएको संशोधन**

२.१ कोरोना बीमा मापदण्ड, २०७७ परिच्छेद (३) को दावी भुक्तानी शीर्षकको दफा ११ मा देहायबमोजिम थप गर्ने।

२.१.१ कोरोना बीमालेख अन्तर्गतको दावी भुक्तानी गर्नु परेमा अनुसूची-६ वमोजिमको फारम भरी लिखित सूचना दिनुपर्ने छ ।

२.१.२. नेपाल सरकार स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयबाट कोभिड-१९ परीक्षण गर्न सूचीकृत भएका सरकारी तथा निजी अस्पताल वा प्रयोगशालाहरुवाट पि.सि.आर.परीक्षण गर्दा कोभिड-१९ रोग संक्रमण देखिएको सक्कल रिपोर्ट पेश गर्नुपर्ने छ ।

२.१.३ नेपाल सरकार स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयबाट कोभिड-१९ परीक्षण गर्न स्वीकृत प्राप्त अस्पताल वा प्रयोगशालामा कार्यरत कर्मचारीहरुको बीमा दावीको लागि आफ्नो अस्पताल वा प्रयोगशाला वा एकै समूहको लगानी भएका अस्पताल वा प्रयोगशाला बाहेक अन्य स्वीकृत प्राप्त अस्पताल वा प्रयोगशालाबाट पि.सि.आर. परीक्षण गराउनु पर्नेछ ।

२.१.४ कोरोना बीमा लेख वापतको दावी भुक्तानीको लागि लघुबीमा पुल व्यवस्थापनका लागि तोकिएको बीमक मार्फत एकै स्थानबाट भुक्तानी गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्नेछ । बीमकलाई दावी भुक्तानी शंका वा द्विविधा उत्पन्न भएमा बीमकको आफ्नै खर्चमा स्वीकृत प्राप्त अन्य अस्पताल वा प्रयोगशालाबाट पि.सि.आर. परीक्षण गराउन सक्नेछ ।

२.१.५ कोरोना बीमा दावी भुक्तानी प्रकृयामा द्विविधा उत्पन्न भएमा भुक्तानी प्रकृयालाई भरपर्दो एवं विश्वासिलो बनाउन देहायवमोजिमको एक कोरोना बीमा दावी व्यवस्थापन उपसमिति गठन गरिनेछ । उक्त समितिको सिफारिसमा उपदफा ४ (देहायको ३.३) बमोजिम हुनेगरी भुक्तानी गर्नुपर्ने छ ।

संयोजक	निर्देशक, बीमा समिति
सदस्य	प्रतिनिधि - नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय
सदस्य	प्रतिनिधि - नेपाल सरकार, स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालय
सदस्य	प्रतिनिधि - नेपाल बीमक संघ

२.१.६ कोभिड-१९ संक्रमणबाट पि.सि.आर. पोजेटिभ भई घर वा होटल (आइसोलेशन) मा बसेकाहरुको हकमा नेपाल सरकार स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयको अभिलेखको साथै स्थानीय निकायको सिफारिस समेत पेश गर्नुपर्ने छ । तर अस्पतालमै भर्ना भई उपचाररत व्यक्तिको हकमा भने अस्पतालवाट जारी गरिएको भर्ना तथा डिस्चार्ज भौचर पेश गर्नुपर्ने छ ।

२.१.७. यस मापदण्डमा तोकिएको सवै प्रकृयागत व्यवस्थाहरु पुरा भएको ७ दिनभित्र बीमा दावी भुक्तानी गर्नुपर्ने छ ।

२.२ कोरोना बीमा मापदण्ड, २०७७ का विभिन्न दफाहरुमा उल्लिखित एकल बीमालेख सम्बन्धी व्यवस्था हटाई सामुहिक बीमालेख मात्र जारी गर्ने ।

३ बीमा समितिबाट २०७७ भाद्र २९ गते देखि लागू हुनेगरी कोरोना बीमा मापदण्ड, २०७७ संग सम्बन्धित कोरोना (Covid 19) बीमा लेखमा संशोधन गरिएको सम्बन्धमा संशोधनका विषयहरु

३..१ **बीमा लेखमा उल्लेख भएका मुख्य व्यहोरा** - करार बमोजिमको बीमा शुल्क भुक्तानी गरेवापत कारोना भाइरस (Covid 19) रोग लागेको अवस्थामा र भुक्तानी पाउने व्यक्तिको कानूनी अधिकार प्रमाणित भएको अवस्थामा यस करारको अधीनमा रही यस बीमालेख बमोजिमको रकम बीमकले भुक्तानी दिनेछ ।

३.२ **दावी भुक्तानी पाउने व्यक्ति** - यस बीमालेखका शर्त, अवस्था तथा अपवादहरुको अधीनमा रही कोरोना भाइरस (Covid 19) रोगको संक्रमण भएमा अनुसूचीमा उल्लेख भएको बिमाङ्क रकम बीमितलाई भुक्तानी नहुँदै बीमितको मृत्यु भएमा बीमितले इच्छाएको व्यक्ति वा कानूनी हकदारलाई भुक्तानी दिनुपर्ने छ ।

३.३ **भुक्तानी पाउने अवस्था** - यो बीमालेख कायम रहेको अवधिमा यस बीमालेखमा परिभाषित कोरोना भाइरस (Covid 19) रोगको पि.सि.आर. परीक्षणभई संक्रमित भएको प्रमाणित भएमा तालिकामा उल्लेख भएबमोजिमको बीमाङ्क रकम बीमकले भुक्तानी दिनेछ । दावी भुक्तानीको लागि कारोना भाइरस संक्रमण देखिई PCR Test Positevive देखिएको हुनुपर्ने छ ।

संशोधन

कोरोना भाइरसको पि.सि.आर. परीक्षण भई संक्रमित भएको प्रमाणित भएमा तालिकामा उल्लेख भएवमोजिमको रकम बीमकले भुक्तानी दिनेछ ।

विवरण	लाभको विवरण	रकम
१) संक्रमित प्रमाणित भई होम आइसोलेसनमा बस्नुपरेमा	राहत रकम	बीमाङ्कको २५ प्रतिशत

२) संक्रमित प्रमाणित भई अस्पताल भर्ना हुनुपरेमा वा तोकिएको आइसोलेसन सेन्टरमा आइसोलेसनमा बसेको अवस्थामा चिकित्सकले प्रमाणित गरेबमोजिम कोभिड-१९ संग सम्बन्धित औषधोपचार खर्च (बील बमोजिम)	अस्पताल भर्ना खर्च	अधिकतम बीमाङ्कको ७५ प्रतिशत सम्म

३.४ **बीमालेखको खारेजी** - बीमितले बीमालेख कुनैपनि अवस्थामा खारेज गर्न सक्ने छैन । अन्य कुनै बीमा कम्पनीमा बीमा गराएको प्रमाणित भएमा कुनै एक बीमकले दावी भुक्तानी गर्नुपर्ने छ ।

***संशोधन** : बीमितले बीमालेख कुनैपनि अवस्थामा खारेज गर्न सक्ने छैन । अन्य कुनै बीमकबाट बीमा गराएको प्रमाणित भएमा एक बीमकले मात्र दावी भुक्तानी गर्नुपर्ने छ ।*

३.५ **बीमालेखमा गरिएको परिभाषा तथा संशोधन**

क) **बीमित रोग** - रोग भन्नाले बीमित व्यक्ति कोरोना भाइरसबाट संक्रमितभई यसको लागि नेपाल सरकार, स्वास्थ्य मन्त्रालय वा सार्वजनिक निकायले निर्धारण गरे अनुसारको Polymerase Chain Reaction (PCR) TEST (पि.सि.आर परीक्षण) गरी सम्बन्धित चिकित्सकबाट कोरोना भाइरस (Covid 19) रोग लागेको पुष्टि भएमा ।

संशोधनमा थप : भएपछि रोग सम्झनु पर्नेछ ।

ख) **चिकित्सक** - चिकित्सक भन्नाले नेपाल मेडिकल काउन्सिलबाट चिकित्सकको कार्यगर्न नियम बमोजिम इजाजत प्राप्त व्यक्तिलाई बुझाउँदछ ।

ग) **बीमित व्यक्ति** - बीमा लेखको अनुसूचीमा नाम उल्लेख भएको व्यक्ति वा व्यक्तिहरुलाई बुझाउँदछ ।

घ) **इच्छाएको व्यक्ति** - बीमित व्यक्तिको पि.सि.आर. परीक्षण अनुसारको Polymerase Chain Reaction (PCR) TEST Posetive भई कोरोना भाइरस (Covid 19) रोग निदान भएपछि यस बीमा लेख अन्तर्गत दावी रकम प्राप्त गर्नका लागि बीमित व्यक्तिद्वारा इच्छाइएको व्यक्ति वा व्यक्तिहरु। यदि बीमित व्यक्ति नाबालक भएमा बीमित व्यक्तिको संरक्षकद्वारा मनोनित व्यक्ति तोकिनेछ । इच्छाइएको व्यक्ति नभएमा प्रचलित बीमा ऐनबमोजिम हुनेछ ।

बीमा लेखमा थप

(ङ) **पि.सि.आर. टेष्ट** - पि.सि.आर. टेष्ट भन्नाले नेपाल सरकार स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयबाट पि.सि.आर. परीक्षण गर्न स्वीकृत प्राप्त निकायबाट गरिएको पि.सि.आर. टेष्ट सम्झनु पर्नेछ ।

(च) **अस्पताल/आइसोलेसन सेन्टर** - अस्पताल/आइसोलेसन सेन्टर भन्नाले नेपाल सरकार, प्रदेश सरकार वा स्थानीय तहले तोकेको अस्पताल वा आइसोलेसन सेन्टरलाई बुझाउँदछ ।

३.६ **दाबी फछर्यौंट प्रयोजनका लागि निम्नानुसारका कागजातहरुपेश गर्नुपर्ने छ :**

१) बीमितको नाम, रोग शुरु भएको मिति र विवरण

२) पूर्णरुपमा भरिएको दावी फाराम,

३) कोरोना पुष्टि भएको परीक्षणको सम्पूर्ण कागजातहरुका साथै अस्पताल भर्ना भएको अवस्थामा भर्ना भएको वा फिर्ता गर्ने समयमा दिने कागज (Discharge Certificate) वा अस्पताल वा चिकित्सकले दिएको कागज ।

संशोधन तथा थप

१) पूर्ण रुपमा भरिएको दावी फाराम,

२) कोरोना संक्रमण पुष्टि भएको परीक्षणको सम्पूर्ण सक्कल कागजपत्रहरु त्था नेपाल सरकार स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयको अभिलेख, होम आइसोलेशनमा बसेको हकमा सम्बन्धित स्थानीय तहको सिफारिस,

३) अस्पताल भर्ना भएको अवस्थामा चिकित्सकको लिखित परामर्शबमोजिम गरिएको औषधोपचार तथा सम्बन्धित खर्चको बील भर्पाई,

४) अस्पताल भर्ना भएको अवस्थामा भर्ना भएको र डिस्चार्ज भएका कागजातहरु तथा तोकिएको आइसोलेशन सेन्टरमा आइसोलेशनमा बसेको अवस्थामा सो लिखित प्रमाण

५) बीमा समितिबाट जारी कोरोना बीमा मापदण्ड, २०७७ मा उल्लिखित अन्य विवरण तथा कागजपत्रहरु ।

अनुसूची-४
निर्देशिका तथा मार्गदर्शनहरु
(दफा २१ सँग सम्बन्धित)

२०७७

- जीवन बीमा व्यवसाय गर्ने बीमकको बीमाङ्कीय मूल्याङ्कन सम्बन्धी निर्देशिका, २०७७
- कृषि तथा पशुपंछी बीमा निर्देशिका, २०७७
- जीवन बीमा व्यवसायगर्ने बीमकहरुको NFRS मा आधारित वित्तीय विवरण सम्बन्धी निर्देशिका २०७७
- निर्जीवन बीमा व्यवसायगर्ने बीमकहरुको NFRS मा आधारित वित्तीय विवरण सम्बन्धी निर्देशिका २०७७
- पुनबीमा व्यवसायगर्ने बीमकहरुको लँच्क् मा आधारित वित्तीय विवरण सम्बन्धी निर्देशिका २०७७
- कोरोना बीमा मायदण्ड २०७७

२०७६

- बीमकले सहकार्यमा व्यवसाय सञ्चालन गर्दा अपनाउनु पर्ने नीतिगत मार्गदर्शन, २०७६
- लघुवित्त बीमा निर्देशिका, २०७६
- बीमकको सूचना प्रबिधि मार्गदर्शन, २०७६
- बीमा कम्पनीहरुलाई जोखिम व्यवस्थापन सम्बन्धी निर्देशन, २०७६
- निर्जीवन तथा पुनर्वीमा व्यवसाय गर्ने बीमकको बीमांकीय मूल्याङ्कन सम्बन्धी निर्देशिका, २०७६,
- बीमा दावी भुक्तानी मार्ग दर्शन, २०७६
- पुनर्वीमा व्यवसाय (व्यवस्थापन तथा सञ्चालन) निर्देशिका, २०७६
- शाखाहित घुम्ति बीमा सेवा सम्बन्धी मार्गदर्श, २०७६
- बीमक गाभ्ने गाभिने तथा प्राप्ति गर्ने सम्बन्धी निर्देशिका, २०७६

२०७५

- बीमकको संस्थागत सुशासन सम्बन्धी निर्देशिका, २०७५
- सम्पत्ति सुद्धिकरण तथा आतंकवादी क्रियाकलापमा वित्तीय लगानी निवारणसम्बन्धी निर्देशिका, २०७५,

२०७४

- बीमकको कार्यकारी प्रमुखको तलब भत्ता तथा अन्य सुबिधा सम्बन्धी मार्गदर्शन, २०७४
- अन्य सुबिधा सम्बन्धी मार्गदर्शन, २०७४

२०७३

- बीमक दर्ता तथा बीमा व्यवसाय सञ्चालन सम्बन्धी निर्देशिका, २०७३

- बैदेशिक रोजगार म्यादी जीवन बीमा सम्बन्धी निर्देशिका, २०७३
- बाली तथा पशुधन निर्देशिका, २०६९ (परिमार्जन २०७३)
- मोटरबीमा दर सम्बन्धी निर्देशिका, २०७३

२०७२

- बीमकले सञ्चालन गर्ने बीमा अभिकर्ताको तालिम निर्देशिका, २०७२,
- बीमकको आन्तरिक लेखापरीक्षण निर्देशिका, २०७२
- लङ्गफर्म अडिट सम्बन्धी निर्देशिका, २०७२
- बीमकले सञ्चालनगर्ने बीमा अभिकर्ताको तालिम निर्देशिका, २०७२
- बीमा समिति तालिम कार्यबिधि, २०७२

२०७१

- पुनर्बीमा व्यवसाय (व्यवस्थापन तथा सञ्चालन) सम्बन्धी निर्देशिका, २०७१
- लघुबीमा निर्देशिका, २०७१
- निर्जीवन बीमकको लगानी निर्देशन (संशोधित-२०७१)
- जीवन बीमकको लगानी निर्देशन (संशोधित-२०७१)
- बैंकर्स क्षतिपूर्ति निर्देशिका
- SOLVENCY MARGIN DIRECTIVE FOR NON LIFE INSURANCE, 2071

२०७०

- बीमक गाभ्ने तथा गाभिने सम्बन्धी निर्देशिका, २०७०
- SOLVENCY MARGIN DIRECTIVE FOR LIFE INSURANCE, 2070

२०६९

- सम्पत्ति शुद्धीकरण तथा आतङ्ककारी क्रियाकलापमा वित्तीय लगानी निवारण सम्बन्धी निर्देशिका, २०६९
- बाली तथा पशुपन्छी बीमा निर्देशन, २०६९
- बीमकको संस्थागत सुशासन सम्बन्धी निर्देशिका, २०६९

२०६८

- सामान्द्रिक बीमा दर सम्बन्धी निर्देशिका, २०६५ (परिमार्जीत मिति २०६८।३।१०)

२०६७

- जीवन बीमा व्यवसाय गर्ने बीमकको बित्तीय विवरण सम्बन्धी निर्देशन (परिमार्जीत मिति २०६७।५।१३)

२०६६

- जीवन बीमा व्यवसाय गर्ने बीमकको बित्तीय विवरण सम्बन्धी निर्देशन (जारी मिति २०६६।५।२)
- मोटर बीमा दर सम्बन्धी निर्देशिका, २०६६ (लागू मिति २०६६।५।१)
- बीमकको संस्थापक शेयर कारोबार (खरिद बिक्री) सम्बन्धी निर्देशन, २०६६
- बीमकको लेखा परीक्षक छनौटको आधार सम्बन्धी निर्देशन, २०६६
- बीमकको एअरमार्क सम्बन्धी निर्देशन, २०६६

२०६५

- निर्जीवन बीमा व्यवसाय गर्ने बीमकको बित्तीय विवरण सम्बन्धी निर्देशन (जारी मिति २०६५।१०।२०)
- जीवन बीमा सम्बन्धी पुनर्बीमा निर्देशिका, २०६५
- निर्जीवन बीमा सम्बन्धी पुनर्बीमा निर्देशिका, २०६५
- जीवन बीमकको आर्थिक लेखाजोखा र दायित्वको मूल्याङ्कन निर्देशिका, २०६५
- बीमकको वेब साइट सम्बन्धी व्यवस्था, २०६५
- सामुन्द्रिक बीमा दर सम्बन्धी निर्देशिका, २०६५
- REINSURANCE DIRECTIVE FOR LIFE INSURANCE,2065(Unofficial Translation)

२०६४

- ONSITE INSPECTION MANUAL (FOR INSURER),2064
- गैरस्थलगत निरीक्षण म्यानुअल, २०६४
- ईजाजतपत्र प्राप्त सम्बन्धी निर्देशन, २०६४
- LICENSING POLICY,2064 (UNOFFICIAL TRANSLATION)

अन्य

- समितिले विभिन्न समयमा जारिगरेका परिपत्रहरु

नेपाल नागरिक उड्डयन नियमन
कार्यमूलक लेखापरीक्षण प्रतिवेदन, २०७८

१. **पृष्ठभूमी** - वि.सं. २०१४ (सन् १९५७) सालमा तत्कालीन नेपाल सरकारको सञ्चार र यातायात मन्त्रालय अन्तर्गत नागरिक उड्डयन विभाग स्थापना भएको थियो । नागरिक उड्डयन ऐन, २०१० (सन् १९५९) अनुसार उक्त विभागको कार्य सञ्चालन गरिएको थियो । नेपालले २०१७ (सन् १९६०) सालमा अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन (ICAO) को सदस्यता प्राप्त गरेको हो । नेपाल सरकारले २०५० सालमा नागरिक उड्डयन नीति जारी गरेको थियो । उक्त नीति अनुसार नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ जारी भएको हो । यो ऐन जारी भए पछि नागरिक उड्डयन विभागलाई नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा रुपान्तरण गरिएको थियो । त्यस पछि नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण एक स्वायत्त संस्थाको रुपमा स्थापना भई नागरिक उड्डयन सम्बन्धी सेवा प्रदायक र नियामक निकायको रुपमा सञ्चालन हुँदै आएको छ । प्राधिकरणबाट नेपालमा नागरिक उड्डयनको विकास तथा विस्तार, राष्ट्रिय तथा अन्तराष्ट्रिय हवाई सम्पर्कको लागि हवाई उड्डयन, हवाई सञ्चार, हवाई पथ प्रदर्शन, हवाई सुरक्षा व्यवस्थापन र नियमन कार्यहरु हुँदै आएका छन् ।

२. **निकायको परिचय** - नेपालमा स्तरीय हवाई सेवाको लागि आवश्यक पर्ने भौतिक पूर्वाधारहरु लगायत आधुनिक प्रविधिको प्रयोग गरी हवाई सेवा सञ्चालन गर्ने उद्देश्यले नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको स्थापना भएको हो । नेपालको भौगोलिक अवस्थिति र भू-धरातलीय स्वरुपका कारण आन्तरिक एवं वाह्य सम्पर्कको लागि हवाई यातायात सर्वाधिक भरपर्दो माध्यमको रुपमा रहेकाले छोटो र लामो दूरीको हवाई सेवा सञ्चालन गर्न सक्ने विमानस्थलहरुको विकास गरी अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुरुप उड्डयन एवं हवाई सुरक्षा (Flight Safety and Aviation Security) लाई सुनिश्चित गर्दै सुरक्षित, सुलभ, मितव्ययी, बजारमुखी, भरपर्दो एवं प्रभावकारी हवाई यातायातको माध्यमबाट पर्यटन र व्यापार प्रबर्द्धनमा सहयोग पुर्‍याउने राष्ट्रिय नीति रहेको छ ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले हवाई पथप्रदर्शन सेवा (Air Navigation Service) र विमानस्थल सञ्चालन सेवा (Aerodrom Operation Services) को क्षेत्रमा सेवा प्रदायकको रुपमा काम गर्ने गरेको छ । प्राधिकरणले सेवा प्रदायकको रुपमा गरेका कार्यहरुलाई व्यवस्थित, सुरक्षित र नियमित बनाउन छुट्टै नियामक निकायले गर्ने नियमन कार्य पनि आफैंले गर्दछ । नागरिक उड्डयन सेवा र विमानस्थल सञ्चालनगरी सुरक्षित, दक्ष र गुणस्तरीय सेवाको सुनिश्चितता गर्नु प्राधिकरणको मुख्य अभियान (Mission) रहेको देखिन्छ । यसैगरी वायु सेवाहरुलाई फराकिलो दायरामा सञ्चालन गरी पर्यटन क्षेत्रमा सहज पहुँचको माध्यम बनाउने र उच्च आर्थिक वृद्धिको लागि प्रभावकारी बाहन बनाउने प्राधिकरणको दृष्टिकोण (Vision) रहेको देखिन्छ । समग्रमा नागरिक उड्डयन क्षेत्रको विकास, बिस्तार गरी सोसंग सम्वन्धित् कार्यको नियमनकारी भुमिका खेल्नु र अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा हवाई सम्पर्क बिस्तार गर्नु प्राधिकरणको मुख्य उद्देश्य रहेको देखिन्छ ।

नागरिक उड्डयन सेवालाई थप गुणस्तरीय, सुरक्षित, विश्वसनीय र सर्वसुलभ बनाई सेवा प्रवाह गर्नको लागि बिमानस्थल पूर्वाधार निर्माणमा प्रगति, उडान सुरक्षा प्रविधिमा आधुनिकीकरण तथा जनशक्ति व्यवस्थापनमा दक्षता कायम गरी नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले विश्वका प्रख्यात वायु सेवा सञ्चालन संस्थाका सामु आफूलाई परिचित गराएको छ । तथापि विभिन्न वायु सेवा संस्थाले सेड्युल अनुसार सेवा प्रदान नगरेको, दुर्गम क्षेत्रमा सेवा प्रवाहमा कमी भएको, एउटै रुटको एउटै उडानमा भाडा दरमा धेरै अन्तर भएकोले सस्तोदरमा टिकट नपाउँदा यात्रुले आफू ठगिएको महशुस

गर्ने गरेको, सर्वसाधारणले टिकट सहज रुपमा प्राप्त गर्न नसकेको, प्राधिकरणले निर्माण गरेका सबै विमानस्थलहरुमा सेवा नपुगेकोले त्यस्ता विमानस्थल क्षेत्र वरिपरिका जनताहरुले अपत्कालीन अवस्थामा समेत सेवा नपाई मर्माहत भएको जस्ता गुनासोहरु यथोचित रुपमा निराकरण गर्न सकेका छैन । देशको विकट भौगोलिक स्थिति र मौसम अनुकूल नहुँदा पनि उडान भर्न स्वीकृति दिएको, पुराना वायुयानहरुको यथोचित मर्मत सम्भार नगरी सञ्चालन भएको तथा दक्ष वायुसेवा चालकको कमीको कारण कैयौं पटक हवाई दुर्घटना भई जनधनको क्षति भएको जस्ता गुनासो आउने गरेको अवस्थाबाट प्राधिकरण अछुत हुन सकेको छैन । नागरिक उड्डयनको क्षेत्रमा देखापरेका यस्ता समस्याहरु सिर्जना हुनाका कारणहरु पहिचान गरी प्राधिकरणको नियमन कार्यलाई प्रभावकारी बनाउनु प्राधिकरणको लागि अहम चुनौतिको विषय बनेको छ ।

३. **नीतिगत व्यबस्था** - नागरिक उड्डयन क्षेत्रको विकास र बिस्तार गरी सरल, सहज र सुरक्षित हवाई यातायातको सुबिधा पुर्‍याउने उद्देश्यले निम्न बमोजिमका नीति तथा कार्यनीतिहरुको व्यवस्था भएको देखिन्छ

३.१. **हवाई नीति, २०६३** - नेपालको भौगोलिक अवस्थिति र भू-धरातलीय स्वरुपका कारण आन्तरिक एवं वाह्य सम्पर्कको लागि हवाई यातायात सर्वाधिक भरपर्दो माध्यमको रुपमा रहेकोछ । स्तरीय हवाई सेवाको लागि आवश्यक पर्ने भौतिक पूर्वाधारहरु लगायत आधुनिक प्रविधिको प्रयोग गरी छोटो र लामो दूरीको हवाई सेवा सञ्चालन गर्न सक्ने विमानस्थलहरुको विकास गरी अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुरुप उड्डयन एवं हवाई सुरक्षा (Flight Safety and Aviation Security) लाई सुनिश्चित गर्दै सुरक्षित, सुलभ, मितव्ययी, बजारमूखी, भरपर्दो एवं प्रभावकारी हवाई यातायातको माध्यमबाट पर्यटन र व्यापार प्रबर्द्धनमा सहयोग पुर्‍याउन सरकारको स्पष्ट नीति हुनुपर्ने आवश्यकता महशुस गरी नेपाल सरकारले "हवाई नीति, २०६३" ल्याएको छ । (यसको विस्तृत विवरण अनुसूची-१ मा उल्लेख गरिएको छ।)

३.२. **नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण वायुसेवा सञ्चालन सम्बन्धी नीतिगत व्यवस्थाहरु, २०७५** - वायुयान सञ्चालन कार्यलाई व्यवस्थित बनाई हवाई सेवाको क्षेत्रलाई अझ सुरक्षित, गुणस्तरीय र देशव्यापी बनाउने उद्देश्यले नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण सञ्चालक समितिले नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण वायुसेवा सञ्चालन सम्बन्धी नीतिगत व्यवस्थाहरु, २०७५ स्वीकृत गरेको छ । (यसको विस्तृत विवरण अनुसूची-२ मा उल्लेख गरिएको छ ।)

४. **कानूनी व्यबस्था** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको सेवा प्रवाह सञ्चालन तथा नियमन कार्य सञ्चालनको लागि देहायअनुसार ऐन, नियमावली तथा निर्देशिकाहरु जारी भएका छन :

ऐनहरु

१) गैर सैनिक हवाई उडान (सिभिल एभिएशन) ऐन, २०१५
२) नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३

नियमावलीहरु

१) नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण नागरिक उड्डयन नियमावली, २०५८
२) आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावली, २०५७
३) कर्मचारीहरुको सेवा शर्त र सुबिधा सम्बन्धी नियमावली, २०५६
४) Airport Certification Regulation 2004
५) पूर्वाधार संरचनाको निर्माण, विकास तथा सञ्चालन सम्बन्धी नियमावली, २०६६
६) नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण विमानस्थल सेवा शुल्क नियमावली, २०६७
७) मनोरञ्जनात्मक उड्डयन नियमावली, २०६९

८) Civil Avation (Investigation of Accident) Regulation , 2071

९) नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण नागरिक उड्डयन सुरक्षा नियमावली, २०७३

१०) वायुयान खोज तथा उद्धार नियमावली, २०७४

११) Procedure Regarding Permition and Regulation of General Sales Agent. 2077

निर्देशिकाहरु

- आन्तरिक विमानस्थल सञ्चालन (व्यवस्थापन) निर्देशिका, २०६६
- नयाँ विमानस्थल निर्माण सम्बन्धी मापदण्ड, २०७३
- विमानस्थल विकास शुल्क असुल तथा खर्चगर्ने निर्देशिका, २०७३
- अध्ययन तालिम तथा मनोनयन निर्देशिका, २०७०
- वायुयान हरुको भूमिस्थ प्रबन्ध (ग्राउण्ड हेण्डलिङ्ग) तथा अन्य भूमिस्थ सेवा सञ्चालन निर्देशिका, २०७२
- आन्तरिक हवाइ भाडा नियमन निर्देशिका, २०७३
- नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको लेखा निर्देशिका, २०७४
- नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको कोष व्यवस्थापन निर्देशिका, २०७४
- Directive for Recreation Aviation Authoritized Agency. 2018
- स्थिर सम्पत्ति व्यवस्थापन निर्देशिका, २०७५
- ICAO को मापदण्ड अनुसार जारि गरिएका, Manuals, Annexes & Requirements

अन्य

- हेलिप्याड निर्माण कार्यबिधि, २०७५
- कर्मचारीहरुको आचारसंहिता, २०७५

५. **संगठन संरचना र जनशक्ति** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ मा व्यवस्था भए अनुसार प्राधिकरणको सम्पूर्ण काम कारबाहीको सञ्चालन रेखदेख र व्यवस्थापनको लागि देहायका अध्यक्ष तथा सदस्यहरु भएको सञ्चालक समितिको गठन भएको छ ।

क)	संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्री	-	अध्यक्ष
ख)	प्रतिनिधि, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय	-	सदस्य
ग)	प्रतिनिधि, अर्थ मन्त्रालय	-	सदस्य
घ)	पर्यटन उद्योग व्यवसायमा विशेष दखल तथा अनुभव भएका निजी क्षेत्र वा संस्थाका व्यक्तिहरुमध्ये एक जना	-	सदस्य
ङ)	नागरिक उड्डयन सम्बन्धमा विशेष योग्यता हासिल गरेका व्यक्तिहरु मध्येबाट नेपाल सरकारबाट मनोनित एक जना	-	सदस्य
च)	निजी क्षेत्रका समेत गरी वायुसेवा सञ्चालन गर्ने संस्थाका सञ्चालकहरु मध्येबाट नेपाल सरकारबाट मनोनित दुई जना	-	सदस्य
छ)	महानिर्देशक	-	सदस्य सचिव

द्रष्टव्यः १) समितिले आवश्यक देखेमा कुनै विशेषज्ञ वा सल्लाहकारलाई अवधि तोकी समितिको पर्यवेक्षक सदस्य मनोनयन गर्न सक्नेछ ।

२) सञ्चालक समितिले नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ र सो ऐन अन्तर्गत बनेका नियमावली बमोजिम प्राधिकरणलाई भएका सबै अधिकारको प्रयोग र कर्तव्यको पालना गर्नेछ ।

प्राधिकरणको संगठन तालिका निम्न बमोजिम छ :

राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन सुरक्षा समिति तथा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण सञ्चालक समितिको मातहतमा रहनेगरी सञ्चालित नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको केन्द्रीय कार्यालय काठमाडौंको बबर महलमा रहेको छ । यसका निर्देशनालय ३, विभाग २०, तालिम प्रतिष्ठान १ र सञ्चालक समितिको सचिवालय १ रहेका छन । (प्राधिकरणको सगँठनात्मक ढाँचा अनुसूची-३ मा उल्लेख गरिएको छ । प्राधिकरणमा हाल महानिर्देशक सहित १ हजार १२२ स्थायी दरबन्दीमध्ये ७४९ कार्यरत रहेका छन । करार सेवामा ५ र सेवा प्रदायक संस्था मार्फत् ३१३ जनशक्ति समेत १०६८ कर्मचारी कार्यरत छन् ।

विभिन्न विमानस्थलमा नागरिक उड्डयन कार्यालयहरु ३६ रहेका छन (कार्यालयहरुको नाम अनुसूची-४ मा उल्लेख गरिएको छ) । हाल काठमाडौं स्थित त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलबाट मात्र अन्तर्राष्ट्रिय उडान हुने गरेका छन । विराटनगर, नेपालगञ्ज, सुर्खेत र धनगढी विमानस्थललाई हब विमानस्थल मानी पहाडी तथा दुर्गम जिल्लाहरुमा हवाई सेवा सञ्चालन हुने गरेको देखिन्छ । निर्माण सम्पन्न भएका १९ विमानस्थलहरु हालसम्म सञ्चालनमा आउन सकेको छैन । गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माण कार्य अन्तिम चरणमा पुगेको देखिन्छ । पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल, दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय (निजगढ) विमानस्थल र अर्धाखाँची विमानस्थल पनि निर्माणाधीन अवस्थामा छन् । बैदेशिक सहायताबाट सञ्चालित अन्य ३ आयोजनाबाट विमानस्थलको निर्माण सुधार तथा विस्तार कार्य हुँदै आएको देखिन्छ । (विमानस्थलहरुको विवरण अनुसूची-५ मा उल्लेख गरिएको छ ।)

६. **कार्यक्रम र प्रगति** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले हरेक वर्ष वार्षिक बजेट तथा कार्यक्रम सञ्चालक समितिबाट स्वीकृत गरी कार्य सञ्चालन गर्ने र स्वीकृत बजेट खर्च गर्ने गरेको छ । प्राधिकरणका मुख्य कार्यहरुमा विमानस्थलको पूर्वाधार विकास, निर्माण तथा सञ्चालन, हवाई यातायातको सुरक्षा व्यवस्था तथा सञ्चालन, एयर नेभिगेशन प्रणालीको स्थापना, विकास विस्तार र सञ्चालन, कर्पोरेट व्यवस्थापकीय तथा वित्तीय व्यवस्थापन र अनुगमन, मानव संसाधनको व्यवस्थापन, विकास र सञ्चालन, अन्तर्राष्ट्रिय हवाई उड्डयन संगठन र उक्त संगठनमा आवद्ध अन्तर्राष्ट्रिय हवाई उड्डयन संस्थाहरुसँग सम्बन्ध कायम गरी हवाई उड्डयन सुरक्षा तथा व्यवस्थापन सम्बन्धी सेवा प्रदायक संस्थाको रुपमा कार्य सञ्चालन गरेको देखिन्छ । यसका साथै विमानस्थल सञ्चालन, हवाई सुरक्षा सम्बन्धी मापदण्डहरुको जाँचगर्ने, वायुयान सञ्चालन संस्थाको सञ्चालन अनुमति प्रमाणपत्र दिने, वायुयान उडानको अनुमति दिने, वायुयान चालक र चालकदलका सदस्यहरुको योग्यताको जाँच गरी प्रमाण पत्र र उडान अनुमति दिने, वायुयान, वायुयान प्रशिक्षण संस्था र वायुयान मर्मत सस्था समेतको मापदण्ड तोकी सञ्चालन अनुमति दिने र तिनीहरुको नियमन गर्न छुट्टै नियमक संस्थाले गर्ने कार्य पनि प्राधिकरण आफैंले गर्ने गरेको छ । प्राधिकरणले आफ्नो विभिन्न सम्पत्तिका स्रोतहरु परिचालन गरी प्राप्त हुने आम्दानीको अनुमान गर्ने, आम्दानी गर्ने, सो आम्दानीको आधारमा व्ययको अनुमान गर्ने र खर्च गर्ने कार्य समेत गर्दछ । प्राधिकरणको आय र व्ययको अनुमान निम्नबमोजिम रहेको देखिन्छ :

६.१. प्राधिकरणको विगत ५ वर्षको अनुमानित आम्दानी र यथार्थ आम्दानीको तुलनात्मक स्थिति निम्नानुसार छ :

(रु.लाखमा)

आर्थिक वर्ष	विवरण	अनुमानित आम्दानी	यथार्थ आम्दानी	यथार्थ प्रतिशत
२०७७।७८	प्राधिकरण स्रोत	२०७३१	२६४१७	१२७.४२
	विमानस्थल विकास शुक	६०२८	३०९६	५१.३६
	जम्मा	**२६७५९**	**२९५१३**	**८०.२८**
२०७६।७७	प्राधिकरण स्रोत	८३३१३	४६१७४	५५.४२
	विमानस्थल विकास शुक	२२१२८	१३४७८	६०.९१
	जम्मा	**१०५४४१**	**५९६५२**	**५६.५७**
२०७५।७६	प्राधिकरण स्रोत	५९६८३	७१५७६	११९.९३
	विमानस्थल विकास शुक	२३४०७	१९२४२	८२.२१
	जम्मा	**८३०९०**	**९०८१८**	**१०९.३०**
२०७४।७५	प्राधिकरण स्रोत	५४९४३	६३४४८	११५.४८
	विमानस्थल विकास शुक	२९५८६	१८९५०	६४.०५
	जम्मा	**८४५२९**	**८२३९८**	**९७.४८**
२०७३।७४	प्राधिकरण स्रोत	४६३५७	५४८८३	११८.३९
	विमानस्थल विकास शुक	१८४००	१४८६३	८०.७८
	जम्मा	**६४७५७**	**६९७४६**	**१०७.७०**
औसत	प्राधिकरण स्रोत	५३००५.४	५२४९९.६	९९.०५
	विमानस्थल विकास शुक	१९९०९.८	१३९२५.८	६९.९४
	जम्मा	**७२९१५.२**	**६६४२५.४**	**९१.१०**

स्रोतः प्राधिकरणको वार्षिक नीति, कार्यक्रम तथा बजेट २०७७।७८

६.२. प्राधिकरणको विगत ५ वर्षको अनुमानित खर्च र यथार्थ खर्चको तुलनात्मक स्थिति निम्नानुसार छ :

(रु.लाखमा)

आर्थिक बर्ष	विवरण	अनुमानित खर्च	यथार्थ खर्च	यथार्थ खर्च प्रतिशत
२०७७।७८	पूँजीगत	३०६४४८	११३६३८	३७.०८%
	कार्यसञ्चालन	३५६६१	२७५९२	७७.३७%
	जम्मा	३४२१०९	१४१२३०	४१.२८%
२०७६।७७	पूँजीगत	३४०४३७	१५२३२२	४४.७४%
	कार्यसञ्चालन	४१८८४	३१९८७	७६.३७%
	जम्मा	३८२३२१	१८४३०९	४८.२१%
२०७५।७६	पूँजीगत	३३८७५२	२४३३६४	७१.८४%
	कार्यसञ्चालन	३८६८८	३६०६१	९३.२१%
	जम्मा	**३७७४४०**	**२७९४२५**	७४.०३%
२०७४।७५	पूँजीगत	३२६५१४	१६७९९८	५१.४५%
	कार्यसञ्चालन	३५३१५	२३४५५	६६.४२%
	जम्मा	**३६१८२९**	**१९१४५३**	५२.९१%
२०७३।७४	पूँजीगत	२७३५४०	२४७००	९.०३%
	कार्यसञ्चालन	३४८५४	२२३५९	६४.१५%
	जम्मा	**३०८३९४**	**४७०५९**	१५.२६%
औसत	पूँजीगत	१,५८५,६९१.००	७०२,०२२.००	४४.२७%
	कार्यसञ्चालन	१८६,४०२.००	१४१,४५४.००	७५.८९%
	जम्मा	१,७७२,०९३.००	८४३,४७६.००	४७.६०%

स्रोतः प्राधिकरणको वार्षिक नीति, कार्यक्रम तथा बजेट २०७७।७८

७. **वित्तीय व्यवस्था** - प्राधिकरणबाट प्राप्त भएको वित्तीय विवरण अनुसार विगत ५ वर्षको वित्तीय स्थिति निम्नबमोजिम छ :

			आम्दानी सारांश (रु.हजारमा)		
विवरण	**२०७३।७४**	**२०७४।७५**	**२०७५।७६**	**२०७६।७७**	**२०७७।७८**
बिमानस्थल बिकास शुल्क कोष	१,७८,०९,२१	१,८९,४९,७५	१,९२,४१,७२	१,३४,७७,९४	१५७१४९१
बिमानस्थल बिकास शुल्क कोष बाहेक	५,१९,३७,७०	६,२६,२५,१७	६,८८,८५,०१	४,६१,८२,२१	४६७१६४४
जम्माः	**६,९७,४६,९१**	**८,१५,७४,९२**	**८,८१,२६,७३**	**५,९६,६०,१५**	**६२४३१३५**
			खर्च सारांश (रु.हजारमा)		
विवरण	**२०७३।७४**	**२०७४।७५**	**२०७५।७६**	**२०७६।७७**	**२०७७।७८**
पूँजीगत खर्च	१,९०,८७,०९	१६,७९,९८,२६	२२,४९,९३,२४	१३,७९,२०,५९	११३६३८
कार्यसञ्चालन खर्च	२,४७,२९,८९	५,७४,६२,५८	५,९५,०२,७८	३,३९,९०,९४	२७५९२
जम्माः	**४,३८,१६,९८**	**२२,५४,६०,८४**	**२८,४४,९६,०२**	**१७,१९,११,५३**	**१४१२३०**

८. **विषय छनौटको औचित्य** - नागरिक उड्डयनको क्षेत्रमा सरकारको ठूलो लगानी रहेको, निजी क्षेत्रको समेत उल्लेखनीय सहभागिता रहेको र मुलुकको आर्थिक समृद्धिको सम्बाहकको रुपमा रहेको पर्यटन क्षेत्रको विकासमा महत्वपूर्ण योगदान दिन सक्ने भएकोले यो क्षेत्र आम नागरिक तथा सरोकारवालाहरुको चासोको विषय बनेको छ । नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई नेपालको नागरिक उड्डयन क्षेत्रको नियन्त्रण गर्ने, हवाई उड्डयन संस्थाहरु दर्ता गर्ने, उडान अनुमति प्रदान गर्ने, यात्रु हितकोलागि विभिन्न सुविधा तथा मापदण्ड तोकिदिने, कार्यान्वयन गराउने, नियन्त्रण गर्ने तथा खारेज गर्ने, काम-कर्तव्य र अधिकारहरु ऐन, नियम, नीति र कार्य नीतिमा तोकिएका छन् । यसैगरी नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले विमानस्थल निर्माण, व्यवस्थापन तथा सञ्चालन गर्ने, हवाई उड्डयन सेवा, हवाई सूचना सेवा, सचेत गर्ने सेवा, हवाई नियन्त्रण सेवा, हवाई पथप्रदर्शन सेवा, क्षेत्र नियन्त्रण तथा पहुँच नियन्त्रण सेवा, विमानस्थल नियन्त्रण सेवा आदि सञ्चालन गर्दछ । हवाई सुरक्षाका मापदण्ड तोक्ने, हवाई भाडा दर निर्धारण गर्न सरकारलाई सुझाउ दिने, सरकारले तोकिदिएको भाडा दरको सीमाभित्र रही हवाई भाडा उठाउन अनुमति दिने, दुर्गम क्षेत्रका यात्रुहरुको हितलाई ध्यान दिई सरल र सुलभ हवाई यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने व्यवस्था गर्ने आदि सेवा प्रदायक संस्थाले गर्ने काम कर्तव्य र अधिकार प्राधिकरणको कार्य क्षेत्रमा पर्दछ । प्राधिकरणले सेवा प्रदायक संस्थाको हैसियतमा गरेका कार्यहरुको नियमन गर्ने कार्य पनि प्राधिकरण आफैंले गर्नुपर्ने कानूनी व्यवस्था छ ।

समग्रमा नेपाल नागरिक प्राधिकरणका महानिर्देशकले नागरिक उड्डयनको सेवा प्रदायक सम्बन्धी कार्य र त्यसको नियमन गर्ने कार्य समेत गर्नुपर्ने कानूनी व्यवस्था रहेकोले यसको नियमन पक्षको प्रभावकारिताका सम्बन्धमा सरोकारवालाहरुको चासोको विषय बनेको छ । नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको नियमन कार्यलाई प्रभावकारी बनाउन नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको जनशक्ति परिचालन, सम्पत्ति व्यवस्थापन र आर्थिक व्यवस्थापनलाई समेत व्यवस्थित गर्न जरुरी हुन्छ। यिनै पक्षहरुलाई समेटेर सरकाले लिएका नीतिहरु र प्राधिकरणले बनाएका कार्यनीतिहरुको कार्यान्वयन पक्षको अध्ययन एवं विश्लेषण गरी नियमन कार्यतर्फ प्रभावकारिताको दृष्टिकोणबाट स्वतन्त्र एवं बस्तुगत मूल्याङ्कन गरी सुझाउ सहितको प्रतिवेदन गर्न सान्दर्भिक र औचित्यपूर्ण भएकोले यो विषयको छनौट गरिएको हो ।

लेखापरीक्षणको उद्देश्य, क्षेत्र एवं पद्धति

९. **लेखापरीक्षणको उद्देश्य** - प्राधिकरणले वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई कानूनले निर्दिष्ट गरेका नियमन कार्यहरुको अनुपालन गराई हवाई सेवालाई सुरक्षित, भरपर्दो तथा यात्रु मैत्री बनाई अन्तराष्ट्रिय मापदण्ड सम्मत बनाउन पुर्‍याएको योगदानको मूल्याङ्कन गरी त्यसलाई बढी प्रभावकारी बनाउन उपयुक्त सुझाउ सहितको प्रतिवदेन गर्ने यो लेखापरीक्षण मुल उद्देश्य रहेको छ । यस मुल उद्देश्य प्राप्त गर्नको लागि देहायबमोजिम सहायक उद्देश्यहरु निर्धारण गरिएको छ :

- प्राधिकरणले प्रचलित कानूनी तथा नीतिगत व्यवस्थाका प्रावधानहरुको प्रभावकारी रुपमा कार्यान्वयन गरे नगरेको यकिन गर्नु,
- नियमन कार्यका लागि वर्तमान ऐन नियममा भएका व्यवस्थाहरु पर्याप्त भए नभएको सुनिश्चित गर्नु,
- प्राधिकरणका स्रोत र साधनको परिचालन उपयुक्त किसिमले भए नभएको पहिचान गर्नु,
- प्राधिकरणले प्रवाह गरेका सेवाबाट दुर्गम तथा पछडिएको क्षेत्रका बासिन्दाहरुलाई फाइदा भए नभएको मूल्याङ्कन गर्नु,
- आन्तरिक तथा अन्तर्राष्ट्रिय हवाई यातायात सेवाको विकास तथा विस्तारको मूल्याङ्कन गर्नु ।
- प्राधिकरणको आर्थिक तथा प्रशासनिक नियमन कार्यको मूल्याङ्कन गर्नु,

१०. **लेखापरीक्षणको क्षेत्र** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले सेवा प्रदायक तथा नियामक निकायले गर्ने दुवै कार्य आफैंले गर्ने हुँदा विमानस्थल सञ्चालन तथा हवाई पथ प्रदर्शन सम्बन्धी कार्यको नियमन गर्ने, हवाई सुरक्षा सम्बन्धी मापदण्डहरुको जाँचगर्ने, सञ्चालन संस्थाको सञ्चालन अनुमति प्रमाणपत्र दिने, वायुयान उडानको अनुमति दिने र तिनीहरुको अनुगमन गर्ने, वायुयान चालक र चालकदलका सदस्यहरुको योग्यताको जाँच गरी प्रमाण पत्र र उडान अनुमति दिने, वायुयान, वायुयान प्रशिक्षण संस्था र वायुयान मर्मत सस्था समेतको मापदण्ड तोकी सञ्चालन अनुमति दिने र तिनीहरुको नियमन गर्ने आदि कार्यहरु पर्दछन । यसका साथै प्राधिकरणको जनशक्ति परिचालन, प्राधिकरणका सम्पत्तिहरुको व्यवस्थापन, परिचलन, उपयोग र संरक्षण सम्बन्धीकार्यको जाँच गर्ने, लेखा व्यवस्थापन तथा परिचालन सम्बन्धी आन्तरिक नियन्त्रण वव्यबस्थाको जाँच गर्ने कार्य पनि प्राधिकरणको नियमन कार्यमा पर्दछन् । यिनै कार्यहरुलाई समेटी लेखापरीक्षण गरिएको छ । उक्त, लेखापरीक्षण कार्यको लागि ४ महिनाको अवधि तोकिएकोमा कोभिड १९ रोगको असर, प्राधिकरणमा कर्मचारीको धर्ना तथा बिरोध कार्य, दशै र तिहार चाड पर्वको असरले लेखापरीक्षण सम्पन्न गर्न ६ महिना लागेको थियो । लेखापरीक्षणमा प्राधिकरणको २०७३।७४ देखि २०७८ कार्तिक महिनासम्म उपलब्ध भएसम्मका अभिलेख तथा तथ्याङ्कहरुको विश्लेषण गरिएको छ ।

प्राधिकरणको संगठनात्मक स्वरुप देशका विभिन्न भागमा फैलिएको छ । कोभिड १९ को महामारीका कारण लेखापरीक्षण कार्य केन्द्रिय कार्यालयमा सीमित गरियो । यसका क्रियाकलापहरु नेपालमा हवाई यातायात सञ्चालन गर्ने राष्ट्रिय तथा अन्तराष्ट्रिय वायुसेवा सञ्चालक संस्थाहरुसँग सम्बन्धित हुन्छन । वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुसँग लेखापरीक्षकको प्रत्यक्ष वा परोक्ष रुपमा सम्पर्क हुन नसक्नेहुँदा प्राधिकरणबाट ती संस्थाहरुले हवाई यातायात सेवा प्रवाह गरेका अद्यावधिक तथ्याङ्क उपलब्ध हुनुपर्नेमा कतिपय विषयको तथ्याङ्क प्राधिकरणको अभिलेखमा अद्यावधिक नभएकोले प्राधिकरणबाट उपलब्ध भएसम्मको तथ्याङ्कमा आधारित भएर लेखापरीक्षण सम्पन्न गरिएको छ ।

हवाई सुरक्षाका मादण्डहरु कार्यान्वयन भए नभएको र यात्रुहरुले उडान सुबिधा पाए नपाएको सम्बन्धमा स्थलगन अध्ययनबाट मात्र पहिचान गर्न सकिनेमा स्थलगत अध्ययन गर्न नसकी सो विषयको तथ्याङ्कको विश्लेषण मात्र गरिएको छ । हवाई उडान सुरक्षा (Safety & Security) र हवाई पथप्रदर्शन (Air Navigation) सम्बन्धी गतिविधिहरु प्राबिधिक विषयसँग सम्बन्धित रहेका छन । यस सम्बन्धमा अन्तराष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संस्था (ICAO) बाट पनि समय समयमा प्राविधिक पक्षको जाँच (Technical Audit) गर्ने गरेको देखियो । प्राबिधिक क्षेत्रमा लेखापरीक्षणको पहँच भएको छैन ।

नियमन गर्ने कार्य प्राधिकरणको केन्द्रीय कार्यालय, निर्देशनालयहरु, विभागहरु र विभाग अन्तर्गतका शाखाहरुसंग सम्बन्धित रहेकोले बबरमहल र सिनामंगलमा मुकाम गरी सम्पन्न गरिएको छ । प्राधिकरणले गर्ने नियमन कार्यतर्फको मात्र लेखापरीक्षणको विषय भएकोले प्राधिकरणले नियमन कार्य गर्दा राखेका अभिलेखहरु र प्राधिकरण एवं वायुसेवा सञ्चालक संस्थाले वेभसाइटमा राखेका अभिलेखहरुको नमूना छनौट गरी लेखापरीक्षण गरिएको छ । लेखापरीक्षणको सिलसिलामा देखिएका व्यहोरालाई अझ स्पष्ट गर्न प्राधिकरणवाट विवरण तथा तथ्याङ्क माग गरिएको, लेखापरीक्षणवाट देखिएका व्यहोराहरुका सम्बन्धमा प्राधिकरणका सम्बद्ध कर्मचारीसंग छलफल तथा प्रश्नावलीको माध्यमद्वारा समस्याका कारणहरु यकिन गरी प्रतिवेदन तयार गरिएको छ । लेखापरीक्षण प्रतिवेदनलाई प्रभावकारी रुपमा प्रस्तुत गर्ने उद्देश्यले २०७३।७४ देखि २०७८।७९ को मंसिर महिनासम्म उपलब्ध भएसम्मका तथ्याङ्क तथा सूचनाहरु सङ्कलन गरी त्यसको विश्लेषण गरिएको छ ।

११. **लेखापरीक्षणको पद्धति र विधि** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको नियमन कार्यको लेखापरीक्षण गर्दा समस्यामूलक पद्धतिलाई प्रयोग गरिएको छ । नागरिक उड्डयनको क्षेत्रमा देखापरेका समस्याको कारण प्रभावकारितामा परेको असरलाई मध्यनजर राखी त्यसको लागि समस्यामूलक पद्धति अवलम्वन गरिएका छ । लेखापरीक्षणको उद्देश्य हासिल गर्न सर्वेक्षण चरणमा प्राधिकरणले नियमन कार्य गर्दा राखेका अभिलेखहरु र प्राधिकरण एवं वायुसेवा सञ्चालक संस्थाले वेभसाइटमा राखेका अभिलेखहरुको नमूना छनौट गरी लेखापरीक्षण गरिएको छ । साथै छलफलको लागि परीक्षण सूची तथा प्रश्नावली तयार गरी सोको आधारमा लेखापरीक्षण सर्वेक्षण तथा थप पुष्ट्याईको लागि उपयुक्त परीक्षण पद्धति अवलम्बन गरिएको छ । सर्वेक्षणबाट देखिएका व्यहोरालाई अझ स्पष्ट गर्न प्राधिकरणबाट विवरण तथा तथ्याङ्कहरु माग गरी सोको आधारमा लेखापरीक्षण गरिएको छ । लेखापरीक्षणबाट देखिएका व्यहोराहरुका सम्बन्धमा प्राधिकरणका सम्बद्ध कर्मचारीसँग छलफल तथा अन्तरक्रिया गरिएको र प्रश्नावलीको माध्यमद्वारा लेखापरीक्षणबाट देखिएका ब्यहोरासँग सम्बन्धित समस्याका कारणहरु तथा त्यसबाट परेको असर पहिल्याई यो प्रतिवेदन तयार गरिएको छ ।

सर्वोच्च लेखापरीक्षण संस्थाको अन्तराष्ट्रिय संगठन इन्टोसाइद्वारा जारी गरिएको कार्यमूलक लेखापरीक्षणका मानदण्डहरु इसाई ३००० र कार्यालयबाट जारी गरिएको कार्यमूलक लेखापरीक्षण मार्गदर्शन, २०६९ अनुसार लेखापरीक्षण गरिएको थियो । यो लेखापरीक्षणमा कार्यमूलक लेखापरीक्षण परामर्शदाताको संलग्नता रहेको थियो ।

लेखापरीक्षणबाट देखिएको व्यहोरा

१२. **नीतिगत व्यवस्थाको कार्यान्वयन** - नेपालको भौगोलिक अवस्थिति र भू-धरातलीय स्वरुपका कारण आन्तरिक एवं वाह्य सम्पर्कको लागि हवाई यातायात सर्वाधिक भरपर्दो माध्यमको रुपमा रहेको छ । स्तरीय हवाई सेवाको लागि आवश्यक पर्ने भौतिक पूर्वाधारहरु लगायत आधुनिक प्रविधिको प्रयोग गरी छोटो र लामो दूरीको हवाई सेवा सञ्चालन गर्न सक्ने विमानस्थलहरुको विकास गरी अन्तर्राष्ट्रिय

मापदण्ड अनुरुप उड्डयन एवं हवाई सुरक्षा (Flight Safety and Aviation Securit) लाई सुनिश्चित गर्दै सुरक्षित, सुलभ, मितव्ययी, बजारमुखी, भरपर्दो एवं प्रभावकारी हवाई यातायातको माध्यमबाट पर्यटन र व्यापार प्रबर्द्धनमा सहयोग पुर्‍याउन सरकारको स्पष्ट नीति हुनुपर्ने आवश्यकता महशुस गरी नेपाल सरकारले "हवाई नीति, २०६३" ल्याएको थियो । यहि नीतिको अनुसार नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले हालसम्म आफ्नो कार्यनीति तयार गरी कार्यान्वयन गरिरहेको छ । उक्त राष्ट्रिय नीतिमा उल्लेख भएका प्रावधानहरु हालको सन्दर्भमा सान्दर्भिक नभएको भए त्यस्ता नीतिहरुलाई समसामयिक बनाउन प्राधिकरणले नेपाल सरकार समक्ष प्रस्ताव पेशगरी सो प्रस्ताबलाई अनुमोदन गराउनु पर्नेमा हालसम्म पनि गरेको पाइएन । साथै हवाई नीति, २०६३ मा उल्लेख भएका कतिपय व्यवस्थाहरुको कार्यान्वयन नगरी प्राधिकरणले वायुसेवा सञ्चालन गर्ने अनुमति दिएको देखिन्छ । यसरी सरकारी नीतिको पूर्ण रुपमा कार्यान्वयन नगर्दा नेपालको हवाई यातायात सुलभ, मितव्ययी, बजारमुखी, भरपर्दो, एवं प्रभावकारी हुन सकेको देखिंदैन । यस सम्बन्धमा देखिएका व्यहोराहरु यस प्रतिवेदनको दफा १३ देखि २५ सम्म उल्लेख गरिएको छ ।

१३. **हब विमानस्थलहरुमा सञ्चालन आधार (operation base)** - हवाई नीति, २०६३ को ४.५.२ अनुसार नयाँ आन्तरिक वायुसेवा सञ्चालन संस्थालाई इजाजत तथा वायुयान सञ्चालन प्रमाणपत्र दिंदा र मौजुदा वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई वायुयान थप (fleet expansion) गर्न इजाजत दिंदा काठमाडौं बाहिरका हब विमानस्थलहरुका सञ्चालन आधार (operation base) राखी दुर्गम क्षेत्रमा समेत सेवा पुर्‍याउनु पर्ने गरी इजाजत दिइने उल्लेख छ ।

यसैगरी वायुयान सञ्चालन कार्यलाई व्यवस्थित बनाई हवाई सेवाको क्षेत्रलाई अझ सुरक्षित, गुणस्तरीय र देशव्यापी बनाउन प्राधिकरणले वायुसेवा नीति, २०७५ लागू गरेको छ । सो नीतिको बूँदा नम्बर ३.१.२ मा भएको व्यवस्था अनुसार नयाँ वायुसेवा कम्पनीलाई काठमाडौं बाहिरका विराटनगर, भैरहवा, पोखरा, नेपालगंज, धनगढी र सुर्खेत विमानस्थलका सञ्चालन आधार रहने र त्यहाँबाट तोकिएका विमानस्थलहरुमा उडान सञ्चालन गर्ने गरी वायुसेवा सञ्चालन अनुमति पत्रमा उडान बृत्तखण्ड समेत स्पष्ट उल्लेख गरी अनुमति प्रदान गर्नुपर्ने उल्लेख छ ।

प्राधिकरणले उपर्युक्त विमानस्थलहरुमा सञ्चालन आधार रहने गरी ९ वायुसेवा सञ्चालन संस्थालाई सन् २०२० देखि २०२२ सम्मको वायुयान सञ्चालन अनुमति प्रमाणपत्र नवीकरण गरेको देखियो । उक्त नवीकरण अनुसार तारा एयरका ४ वायुयानमध्ये काठमाडौ, पोखरा तथा नेपालगञ्जमा सञ्चालन आधार रहने गरी एक वायुयानले कर्णाली र सुदुर पश्चिम प्रदेशमा सेवा दिनुपर्ने उल्लेख छ । अन्य ८ वायुसेवा सञ्चालन संस्थाको अनुमति प्रमाणपत्रमा काठमाडौ, विराटनगर, पोखरा, नेपालगञ्ज, धनगढी र सुर्खेत विमानस्थलहरुमा सञ्चालन आधार राखी नेपालको आकाशमा जुनसुकै क्षेत्रमा उडान गर्न पाउने गरी अनुमति दिएको देखियो । सो आधार क्षेत्रबाट उडान गर्नुपर्ने बृत्त खण्ड र विमानस्थलको विवरण उल्लेख गरेको छैन ।

सञ्चालन अनुमति दिंदा हवाई नीति, २०६३ बमोजिम दुर्गम र पहाडी क्षेत्रका विमानस्थलमा सेवा पुर्याउनु पर्ने व्यवस्था अनुसार र वृत्त खण्ड उल्लेख वेगर वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुले दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा सेवा सञ्चालन नगरेपनि हुने गरी अनुमति प्रदान गरेको देखियो । यसले गर्दा बुद्ध एयर र यति एयरलाइन्ससँग दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलमा अवतरण गर्न सक्ने वायुयान भएर पनि ती वायुसेवाले दुर्गम क्षेत्रमा हवाई सेवा सञ्चालन गरेको देखिएन ।

हव बिमानस्थलबाट दुर्गम र पहाडी क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा हवाई यातायात सेवा पुर्याउन वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई हवाई उडान सञ्चालन अनुमति दिंदा सो क्षेत्रको वृत्त खण्ड समेत उल्लेखगर्नु पर्ने व्यवस्थाको ख्याल नगरी प्राधिकरणले हवाई उडान सञ्चालन अनुमति दिएकोले वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुले दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा हवाई यातायात सेवा सञ्चालन नगरे पनि हुने गरी अनुमति दिएकोले हावाई नीतिको प्रभावकारी कार्यान्वयन भएको देखिएन । यसले गर्दा दुर्गम क्षेत्रमा हवाई यातायात सेवा पर्याप्त हून सकेको छैन ।

हवाई नीतिमा उल्लेख भएअनुसार वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई वायुसेवा सञ्चालन प्रमाण पत्र (AOC) जारी गर्दा सञ्चालन आधार विमानस्थलबाट उडान गर्नुपर्ने दुर्गम क्षेत्रको वृत्त खण्ड स्पष्ट उल्लेख गरी सो क्षेत्रमा अनिवार्य रुपमा हवाई सेवा सञ्चालन गर्न्ने तत्काल व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१४. **दुर्गम क्षेत्रमा उपयुक्तहुने वायुयान सञ्चालन** - हवाई नीति, २०६३ को बूँदा ५.३.१ अनुसार आन्तरिक नियमित उडान सञ्चालन गर्ने वायुसेवा सञ्चालन संस्थासँग कम्तिमा ३ (तीन) वटा वायुयानहरु हुनुपर्नेछ । तीमध्ये कम्तीमा पनि एउटा वायुयान दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलमा सञ्चालन गर्नका लागि उपयुक्त हुनुपर्ने उल्लेख छ । तर प्राधिकरणले दुईवटा मात्र वायुयान भएका सौर्य एयरलाइन्सलाई सुगम क्षेत्रमा मात्र हवाई यातायात सञ्चालन गर्न अनुमति दिएको छ । अन्य वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुमध्ये सिम्रिक एयरलाइन्स, श्री एयरलाइन्स र यति एयरलाइन्सका वायुयानहरु दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलमा सञ्चालन गर्नका लागि उपयुक्त नहुने आधारमा सो क्षेत्रमा ती वायुसेवाहरुले यातायात सेवा दिएका छैनन । बुद्ध एयरका २ वायुयानले दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा हवाई सेवा सञ्चालन गर्न सक्ने भएपनि सुगम क्षेत्रमा मात्र हवाई सेवा सञ्चालन गर्न अनुमति दिएको देखियो । यसलाई अझ स्पष्ट गर्न वायु सेवा सञ्चालन संस्था, तिनका वायुयान र सिट क्षमता तथा वायुसेवा सञ्चालन अनुमतिको विवरण निम्नबमोजिम उल्लेख गरिएको छ ।

१४.१. श्री एयरलाइन्सका वायुयानहरुमध्ये ५० सिट क्षमताका २, ७० सिट क्षमताका २ र ८४ सिट क्षमताका २ समेत ६ लाई सञ्चालन अनुमति दिएकोमा ती वायुयानहरुले त्रिभुवन अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल काठमाडौंलाई सञ्चालन आधार बनाई सुगम क्षेत्रमा मात्र हवाई यातयात सेवा सञ्चालन गरेको देखिन्छ ।

१४.२. बुद्ध एयरका १३ वायुयानलाई त्रिभुवन अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल काठमाडौंलाई सञ्चालन आधार बनाई सुगम क्षेत्रमा मात्र हवाई यातयात सेवा सञ्चालन गर्न अनुमति दिएको देखियो । उक्त एयरका १८ सिट क्षमताका २, ४७ सिट क्षमताका ३ र ७२ सिट क्षमताका ८ वायुयानहरुले हवाई यातयात सेवा सञ्चालन गरेको देखिन्छ । दुई वायुयानले दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा यातायात सञ्चालन गर्न सक्ने भएपनि सुगम क्षेत्रमा मात्र सञ्चालन गर्न अनुमति दिएको देखिन्छ ।

१४.३. यति एयरलाइन्सका वायुयानहरु ११ लाई त्रिभुवन अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल काठमाडौलाई. सञ्चालन आधार बनाई सुगम क्षेत्रमा मात्र हवाई यातयात सेवा सञ्चालन गर्न अनुमति दिएको देखियो । उक्त एयरलाइन्सका ३० सिट क्षमताका ६, र ७२ सिट क्षमताका ५ वायुयानहरुले हवाई यातयात सेवा सञ्चालन गरेको देखिन्छ ।

१४.४. सिम्रिक एयरलाइन्सका १८ सिट क्षमताका स्थिर पखेटा भएका Beechraft 1900 वायुयान २ ओटाको सञ्चालन अनुमति प्रमाण पत्र दिएको देखिन्छ । ती वायुयानहरुले त्रिभुवन अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल काठमाडौलाई. सञ्चालन आधार बनाई पोखरा, भैरहवा, नेपालगञ्ज र विराटनगरमा उडान सेवा सञ्चालन गरेको देखिन्छ । दुर्गम क्षेत्रमा सेवा सञ्चालन गरेको छैन ।

१४.५. संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको २०७३।२।१० को निर्णयानुसार सौर्य एयरलाइन्सको ५० सिट क्षमताको CRJ200/700/900 वायुयान सञ्चालन गर्न स्वीकृति दिएको देखिन्छ। वायुसेवा सञ्चालन संस्थाले ३ वटा वायुयान ल्याए पनि दुइjटा मात्र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट उडान योग्यताको प्रमाण पत्र प्राप्त गर्न सकेको देखिन्छ । उक्त विमानहरु दुर्गम पहाडी क्षेत्रमा सञ्चालन गर्न सम्भव नहुने हुँदाहुँदै मन्त्रालययले सेवा सञ्चालन गर्न इजाजत पत्र दिनु र मन्त्रालयले दिएको इजाजत पत्रको आधारमा प्राधिकरणले सञ्चालन अनुमति प्रमाण पत्र जारी गर्नु हवाई नीति, २०६३ अनुकुल देखिंदैन । हवाई यातायात सञ्चालन गर्ने संस्थाहरुले सुगम क्षेत्रको साथसाथै दुर्गम क्षेत्रमा पनि सेवा प्रवाह गराउन र दुर्गम तथा पीछडिएको क्षेत्रका बासिन्दाले पनि हवाई यातायातको सुबिधा प्राप्त गर्न सक्ने उद्देश्यले हवाई नीतिमा सो व्यवस्था गरेको देखिन्छ । तर यसरी दुर्गम क्षेत्रलाई वेवास्ता गरी प्राधिकरणले वायु सेवा सञ्चालन गर्ने अनुमति दिने गरेको हवाई नीति, २०६३ को सम्मत मान्न सकिदैन ।

आन्तरिक नियमित उडान सञ्चालन गर्ने वायुसेवा सञ्चालन संस्थासँग कम्तिमा ३ (तीन) वटा वायुयान हुनुपर्ने र तीमध्ये कम्तीमा एउटा वायुयान दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलमा सञ्चालन गर्नका लागि उपयुक्त हुनुपर्ने नीतिको प्रभावकारी कार्यान्वयन नभएकोले अधिकांश वायुसेवा सञ्चालन संस्थाले दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा हवाई यातायात सेवा सञ्चालन गरेका छैनन् ।

हवाई नीतिमा उल्लेख भएअनुसार एउटा वायु सेवा सञ्चालन संस्थाको एउटा वायुयानले दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलबाट हवाई सेवा सञ्चालन गर्ने व्यवस्था कार्यान्वयन गर्न प्राधिकरणको ध्यान जानु जरुरी देखिन्छ । यसका अतिरिक्त धेरै वायु सेवा सञ्चालन गर्ने संस्थाले दुर्गम क्षेत्रमा थप सेवा दिने गरी नयाँ मापदण्ड कायम गर्नुपर्दछ । पहिले दर्ता भएका वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुले पनि प्रचलिन ऐन, नियम, नीति र निर्देशनको अधीनमा रहेर कार्य सञ्चालन गर्नुपर्दछ ।

१५. **एकद्वार प्रणाली** - हवाई नीति, २०६३ अनुसार नेपाल सरकारको स्वीकृत नीतिभित्र रही हवाई यातायातसँग सम्बद्ध वायुसेवा सञ्चालन संस्था, वायुयान मर्मत संभार संस्था, हवाई उडान प्रशिक्षण

नेपाल सरकारको स्वीकृत नीतिभित्र रही हवाई यातायातसँग सम्बद्ध वायुसेवा सञ्चालन संस्था, वायुयान मर्मत सम्भार संस्था, हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था तथा हवाई यातायातलाई आवश्यक पर्ने अन्य जनशक्ति उत्पादन गर्ने संस्थाहरुको इजाजत दिने, इजाजत प्राप्त संस्थालाई सेवा सञ्चालन प्रमाणपत्र (AOC), आधारस्थल (Operation Base) निर्धारण गर्ने, उपकरण थपघट गर्ने, रुट परिवर्तन गर्ने र स्तरवृद्धि सम्बन्धी कार्य पारदर्शी एवं एकीकृत रुपमा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट गर्नको लागि एकद्वार प्रणालीको विकास गरिने नीति रहेकोमा मन्त्रालयबाट समेत उक्त कार्यहरु दोहोरो रुपमा हुने गरेकोले सेवा ग्राहीहरुले सरल र सहज रुपमा सेवा लिन सकेको देखिएन ।

संस्था तथा हवाई यातायातलाई आवश्यक पर्ने अन्य जनशक्ति उत्पादन गर्ने संस्थाहरुको इजाजत, इजाजत प्राप्त संस्थालाई सेवा सञ्चालन प्रमाणपत्र (AOC), आधारस्थल (Operation Base) निर्धारण, उपकरण थपघट, रुट परिवर्तन र स्तरवृद्धि सम्बन्धी कार्य पारदर्शी एवं एकीकृत रुपमा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट गर्नको लागि एकद्वार प्रणालीको विकास गरिने नीति तथा व्यवस्था भएको उल्लेख छ । ती सबै कार्यहरु संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय र नेपाल नागरिक प्राधिकरणबाट समेत गरेको देखियो । यसबाट हवाई नीतिमा उल्लेख भएको १५ वर्ष

व्यतित हुन लाग्दा पनि एकद्वार प्रणालीको विकास नभएकोले सञ्चालन प्रमाण पत्र लिन मात्र पनि धेरै किसिमका कागज प्रमाणहरु दोहोरो रुपमा मन्त्रालयमा पेश गरी सकेपछि पुनः तीनै कागज प्रमाणहरु प्राधिकरणमा पनि पेश गर्नुपर्दछ । पेश गर्नुपर्ने सबै कागजात पेश गरेपछि मन्त्रालयबाट ४५ दिनमा र प्राधिकरणमा ६० दिनमा मात्र कार्य प्रकृया पुरा हुने कार्यविधि भएकोले सो प्रकृया पार गर्न सेवा प्रदायक संस्थाहरुले लामो समय कुर्नु परेको स्थिति छ । मन्त्रालय र प्राधिकरणमा समन्वयको अभावको कारण राष्ट्रिय नीति अनुसार कार्य प्रकृयाको व्यवस्थापन हालसम्म पनि गर्न सकेको छैन । प्राधिकरणका सञ्चालक समितिको पदेन अध्यक्ष संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्री हुने व्यवस्था भएकोले प्राधिकरणको सञ्चालक समितिले एकद्वार प्रणालीलाई मन्त्रालयबाट कार्यान्वयन गर्न गराउन ठोस रुपमा पहल गर्नुपर्दछ ।

१६. **सरकारी रकम तिर्नुपर्ने** - नेपालमा वायु सेवा सञ्चालन गर्ने वायुसेवा सञ्चालन संस्थाका संस्थापकहरुले (Promotors) नेपाल सरकार, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, नेपाल सरकारको स्वामित्वमा रहेका संस्थाहरुलाई तिर्न बाँकी बक्यौता नरहेको र नेपाल राष्ट्र बैंकको कर्जा कालो सूचीमा नपरेको हुनुपर्ने प्रावधान हवाई नीति, २०६३ को बूँदा ५.३.३ मा उल्लेख छ । नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले वायुसेवा सञ्चालन संस्थालाई वायुसेवा सञ्चालन अनुमति प्रमाणपत्र (AOC) दिने र त्यसको नवीकरण गर्नेकार्य फ्लाइट सेफ्टी स्याण्डर्ड विभागबाट हुने गरेको छ । वायु सेवा सञ्चालन संस्थाको सञ्चालन अनुमति प्रमाणपत्र (AOC) प्रदान गर्दा र नवीकरण गर्दा सो संस्थाका संस्थापकहरु (Promotors) ले नेपाल सरकारका विभिन्न मन्त्रालयलाई र नेपाल सरकारको स्वामित्वमा रहेका संस्थाहरुलाई तीर्न बाँकी भए नभएको जानकारी लिने संयन्त्र प्राधिकरणले बनाएको देखिएन । यस विषयमा अन्य कुनै कुनै मन्त्रालय वा सरकारी संस्थाहरुबाट सूचना माग गरेको पनि देखिएन । नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणका विभिन्न विभाग अन्तर्गतका कार्यालयहरुबाट पनि बाँकी बक्यौता भए नभएको जानकारी आदान प्रदान गर्ने भरपर्दो संयन्त्र समेत बनाएको देखिंएन । यसै गरी विभिन्न बैंक तथा वित्तीय संस्थाबाट ऋण लिएर तीर्न बुझाउन नसकी नेपाल राष्ट्र बैंकको कालो सूचीमा परे नपरेको सम्बन्धमा कर्जा सूचना केन्द्रबाट कर्जा सम्बन्धी सूचना लिएको पनि देखिएन । वायुसेवा सञ्चालन संस्थाका संस्थापक (Promotors) हरुसँग पनि यस विषयमा जानकारी लिएको अभिलेख राखेको पाइएन ।

प्राधिकरणबाट २०७३।७४ देखि २०७७।७८ सम्म वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुले तिर्न बुझाउन बाँकी नरहेको बिषयलाई सम्बन्धित संस्थाको पत्रको आधारमा वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुको वायु सेवासञ्चालन अनुमति प्रमाणपत्र (AOC) विगत वर्षहरुदेखि लगातार रुपमा नवीकरण गरेको देखिन्छ । तर प्राधिकरणको प्रधान कार्यालयको अभिलेख अनुसार वायु सेवासञ्चालन अनुमति प्रमाणपत्र (AOC) नवीकरण गरिएका नेपालमा दर्ता भएका आन्तरिक सेवातर्फका संस्था १८ (अन्तर्राष्ट्रिय उडान) समेतको २०७५।७६ सम्मको बक्यौता रु.५७ करोड २१ लाख ८१ हजार रहेको छ । सो बक्यौता रकममध्ये २०७६।७७ सम्ममा रु.३६ करोड ३२ लाख ७० हजार असुल हुन नसकी ती संस्थाहरुले तीर्न बाँकी रहेको देखिन्छ । आर्थिक वर्ष २०७७।७८ को अन्त्य सम्ममा यस्तो बक्यौता रु.३३ करोड ४६ लाख ४१ हजार देखिन्छ । (यसको विवरण अनुसूची-२४ मा उल्लेख गरिएको छ)।

नेपालमा दर्ता भई अन्तर्राष्ट्रिय उडान भर्ने हिमालय एयरलाइन्सको मात्र २०७६।७७ को अन्त्यमा रु.७४ लाख ८४ हजार बक्यौता रहेकोमा २०७७।७८ को अन्त्यमा रु.२ करोड ५ लाख ४४ हजार बक्यौता रहेको देखिन्छ । (यसको विवरण अनुसूची-२९. सि.नं. ३ मा उल्लेख गरिएको छ) । तर प्राधिकरणलाई तिर्न बाँकी बक्यौता जति सुकै भएपनि वायुसेवा सञ्चालन अनुमति नवीकरण

गर्न कार्य रोकिएको देखिएन । बक्यौता सम्बन्धमा दफा ६८ देखि ८० सम्ममा अलग्गै विश्लेषण गरिएको छ । आर्थिक वर्ष २०७७।७८ को अन्त्यमा वायु सेवा सञ्चालन अनुमति प्रमाणपत्र (AOC) नवीकरण गरेका वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुको विवरण अनुसूची-६ मा उल्लेख गरिएको छ ।

यसरी सरकारी नीति नियम र मापदण्डको ख्याल नगरी कार्य सञ्चालन गरिनाले अनियमित कार्यले प्रश्रय पाई तिर्नु बुझाउनु पर्ने सरकारी रकम नतिरी व्यवसाय सञ्चालन गर्ने प्रवृत्ति बढ्दै जाने प्रबल सम्भावना रहेको छ । यसको गहनतालाई प्राधिकरणको ब्यवस्थापनले गाम्भिर्यताका कदम चाल्नुपर्नेमा वेवास्ता गरी संस्थाको प्रभावमा परेर अनुमति तथा नवीकरण गरी दिनुपर्ने बाध्यतात्मक स्थिति सृजना हुन जान सक्ने प्रबल सम्भावना देखिन्छ । यस्तो प्रवृतिले उडान सुरुक्षाका मापदण्डहरु समेत कमजोर हुन जाने अवस्था रहन्छ ।

नेपालमा वायु सेवा सञ्चालन गर्ने वायुसेवा सञ्चालन संस्थाका संस्थापकहरुले (Promotors) नेपाल सरकार, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, नेपाल सरकारको स्वामित्वमा रहेका संस्थाहरुलाई तिर्न बाँकी बक्यौता नरहेको र नेपाल राष्ट्र बैंकको कर्जा कालो सूचीमा नपरेको हुनुपर्ने हवाई नीतिको कार्यान्वयन भएको छैन । यसले गर्दा प्राधिकरणलाई करोडौं रुपैयाँ तिर्न बाँकी रहेका वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुको वायुसेवा सञ्चालन प्रमाणपत्र नवीकरण हुने गरेको छ।

हवाई नीति, २०६३ मा उल्लेख भएको व्यवस्था प्रभावकारी रुपमा कार्यान्वयन गर्न नेपाल सरकारका मन्त्रालय र कर्जा सूचना केन्द्रसँग समन्वय गरी कम्प्युटर सञ्जालसमेतको प्रयोग गरी सूचना तथा तथ्याङ्क अद्यावधिक गर्नुपर्दछ । वायुसेवा सञ्चालक संस्थाका संस्थापकहरुलाई पनि निजहरुले सरकारी कार्यालय र बैंङ्क तथा वित्तीय संस्थाहरुलाई तिर्नु बुझाउनु पर्ने सम्बन्धमा स्वघोषण गर्न लगाउनु पर्दछ । प्राधिकरण अन्तर्गतका विभाग तथा कार्यालयहरुसँग अन्तरसम्बन्ध कायम गरी वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुको बक्यौताको हिसाब केन्द्रीय कार्यालयको अर्थ विभागमा एकीकृत गर्ने र अर्थ विभागको बक्यौता प्रमाणित पत्रको आधारमा मात्र बक्यौता भए नभएको यकिन गर्ने व्यवस्था मिलाउनु पर्दछ ।

१७. **हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था** - हवाई नीति, २०६३ अनुसार स्वदेशी, विदेशी वा संयुक्त लगानीकर्ताहरुलाई हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था (Flying School) खोल्न प्रोत्साहित गरिने र त्यस्ता संस्थालाई निश्चित विमानस्थल प्रयोग गर्न दिने सरल एवं पारदर्शी व्यवस्था मिलाइनेछ ब्यहोरा उल्लेख छ । नेपालमा हवाई उडान सम्बन्धी कार्यको विकास र विस्तार गर्ने र त्यसको नियमन गर्ने एउटै मात्र निकाय नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण हो । यस्तो कार्य प्राधिकरण आफैंले सञ्चालन गर्न सम्भव नहुनुको साथै तथा प्रभावकारी पनि हुँदैन । त्यसैले निजी क्षेत्रका संस्थाहरुलाई प्रोत्साहन गरी परिचालन गर्ने खालका राष्ट्रिय नीति तय गर्न जरुरी हुन्छ । प्राधिकरणले यस्तो नीति तय नगरेकोले विगत वर्षहरुमा खोलिएका निजी स्तरका उडान प्रशिक्षण संस्थाहरु सञ्चालन गर्न नसकी बन्द भएका थिए । हाल नेपालमा आधारभूत इजाजत पत्र प्रदान गर्ने हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था सञ्चालनमा नरहेको ब्यहोरा प्राधिकरणबाट जानकारी भएको छ । नेपालमा दक्ष जनशक्ति उत्पादन गर्न तथा प्राधिकरणका निर्माण सम्पन्न भएका र सञ्चालनमा ल्याउन नसकेका विमानस्थलहरुलाई उपयोगमा ल्याउने सम्बन्धमा निजी क्षेत्रलाई आकर्षित गर्ने खालका नीति निर्माण गर्न नसकेकोले निजी क्षेत्रका हवाई उडान प्रशिक्षण संस्थाहरु स्थापना गर्न सकेको देखिएन । प्राधिकरणले उपयुक्त नीति निर्माण गरेको भए हवाई यातायात सञ्चालन गर्न नसकी हाल बन्द अवस्थामा रहेका प्राधिकरणका १९ विमानस्थलहरुमध्ये केहीलाई परिचालन गर्न सकिनेमा प्राधिकरणले यसतर्फ प्रभावकारी कदम चालेको

देखिएन । नेपालमा हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था सञ्चालनमा नरहेकोले हवाई उडान सम्बन्धी अध्ययनको लागि सर्वसाधारण जनताको पहुँचभन्दा बाहिर रहेको छ र पहुँचवालाले पनि विदेशमा अध्ययन गर्न जाँदा ठूलो रकम विदेशीने गरेको कारण यसले राष्ट्रिय मूल्य अभिबृद्धि गरी देशको अर्थतन्त्रमा टेवा पुर्‍याउनमा समेत प्रतिकूल असर पारेको छ ।

स्वदेशी, विदेशी वा संयुक्त लगानीकर्ताहरुलाई हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था (Flying School) खोल्न प्रोत्साहित गरिने र त्यस्ता संस्थालाई निश्चित विमानस्थल प्रयोग गर्न दिने सरल एवं पारदर्शी व्यवस्था मिलाइने नीति कार्यान्वयन नभएकोले नेपालमा हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था सञ्चालनमा हुन सकेको छैन । हवाई उडान सम्बन्धी अध्ययनको लागि सर्वसाधारण जनताको पहुँचभन्दा बाहिर रहेको छ । पहुँच वालाले पनि विदेशमा अध्ययन गर्न जाँदा ठूलो रकम विदेशीने गरेको कारण यसले राष्ट्रिय मूल्य अभिबृद्धि गरी देशको अर्थतन्त्रमा टेवा पुर्‍याउनमा समेत प्रतिकूल असर पारेको छ ।

नेपालका सञ्चालनमा नआएका विमानस्थलहरुलाई मध्यनजर गरी ती विमानस्थलहरुमा हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था सञ्चालन गर्न निजी क्षेत्रलाई आकर्षित गर्ने प्रोत्साहनका प्याकेजहरु सहितको अवधारणा तयार गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनु पर्दछ ।

१८. **नियमनकारी निकायको गठन** - हवाई नीति, २०६३ अनुसार नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई नागरिक उड्डयन क्षेत्रको नियमन, नियन्त्रण, एवं विस्तारका कार्यहरु प्रभावकारी रुपले सञ्चालन गर्न एउटा सक्षम नागरिक उड्डयन नियमनकारी निकाय (एरोनटिकल रेगुलेटरी बडी) एवं व्यवसायिक संस्थाको रुपमा सुदृढ गर्दै लगिने यस नीतिको अवधारणा रहेको छ । सेवा प्रदायक संस्थाले गर्नेकार्य र नियमनकारी निकायले गर्ने कार्य फरक प्रकृतिको हुने, तर प्राधिकरण आफैंले सेवा प्रदायक तथा नियमन सम्बन्धी दुवै कार्य गर्ने गरेकोले यस्तो कार्यप्रणाली प्रभावकारी नहुन सक्ने भएकोले छुट्टै नियमनकारी निकायसंस्था गठन गर्ने अवधारणाले २०६३ सालमा सरकारले यो नीति लिएको देखिन्छ। यस्तो नीतिलाई प्राधिकरणले तत्काल कार्यान्वयनमा ल्याउनुपर्नेमा सो सम्बन्धी विधेयक २०७७ सालमा मात्र सघीय संसदमा पेश गरेको छ । सो विधेयक संसदमा हाल विचाराधीन अवस्थामा रहेकोले नीतिको अवधारणा अनुरुप उक्त निकायको स्थापना कहिलेबाट हुने निश्चित हुन सकेको छैन ।

सेवा प्रदायकले गर्ने कार्य र त्यसको नियमन गर्ने कार्यका ईकाईहरु प्राधिकरणले अलग अलग व्यवस्था गरे तापनि सेवा प्रदायकको रुपमा काम गर्ने र नियमक इकाईमा रहेर काम गर्ने कर्मचारीको व्यवस्थापन अलग अलग नभएकोले सेवा प्रदायक कर्मचारीले नियमन कार्यको पनि जिम्मेवारी सम्हालन पर्ने तथा नियमनकारीको रुपमा काम गर्ने कर्मचारीले सेवा प्रदायक भएर पनि काम गर्नुपर्ने स्थिति देखिन्छ यी दुवै इकाईको निर्णायक महानिर्देशक हुने भएकोले आफुले सेवा प्रदायकको रुपमा गरेको निर्णयलाई आफैंले नियमन गर्ने कार्य प्रभावकारी हुन सक्ने देखिंदैन । यस स्थितिले गर्दा शक्ति पृथकीकरणको सिद्धान्त अनुरुप जाँच तथा सन्तुलन कायम गरी कार्य गर्न नसकिने अवस्था रहेको छ ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई नागरिक उड्डयन क्षेत्रको नियमन, नियन्त्रण, एवं विस्तारका कार्यहरु प्रभावकारी रुपले सञ्चालन गर्न एउटा सक्षम नागरिक उड्डयन नियमनकारी निकाय (एरोनटिकल रेगुलेटरी बडी) स्थापना एवं व्यवसायिक संस्थाको रुपमा सुदृढ गर्दै लगिने हवाई नीतिको अवधारणा रहेको छ । यस नीतिको प्रभावकारी कार्यान्वयन भएको देखिएन । प्राधिकरणले सेवा प्रदायक सम्बन्धी र नियामक सम्बन्धी दुवै कार्य गर्दछ । संस्थाको प्रमुखको हेसियतले गर्ने दुवै इकाईको निर्णायक महानिर्देशक हुने भएकोले आफुले सेवा प्रदायकको रुपमा गरेको निर्णयलाई आफैंले नियमन गर्ने कार्य प्रभावकारी हुन सक्ने देखिंदैन । यस स्थितिले गर्दा शक्ति पृथकीकरणको सिद्धान्त अनुरुप जाँच तथा सन्तुलन कायम गरी कार्य गर्न नसकिने अवस्था रहेको छ ।

प्राधिकरणले विधेयक संघीय संसदमा पेश गरिसकेको अवस्थामा संसदबाट शीघ्र पारित गराउन प्राधिकरणका अध्यक्षले पहल गर्नुपर्दछ ।

१९. **पोखरा विमानस्थल** - हवाई नीति, २०६३ अनुसार छिन्नेडाँडा पोखरा नयाँ विमानस्थल निर्माण भई सञ्चालनमा आएपछि विद्यमान पोखरा विमानस्थललाई व्यवसायिक अवधारणा अनुसार विभिन्न व्यवसाय सञ्चालन गर्न नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले अध्ययन गरी उपयुक्त अवधारणा निर्धारण गरी कार्यान्वयन गरिने उल्लेख छ । पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय क्षेत्रीय विमानस्थलको निर्माण कार्य निकट वर्षहरुमा सम्पन्न हुने स्थितिमा प्रगति भइरहेको देखिन्छ । सरकारले २०६३ सालमा लिएको हवाई नीति अनुसार कार्य सम्पन्न गर्न तत्काल थालनी गरी निष्कर्षमा पुगिसक्नु पर्नेमा प्राधिकरणले हाल सम्म पनि अवधारणासम्म पनि तयार नगरेको छैन । यसले गर्दा पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय क्षेत्रीय विमानस्थल सञ्चालनमा आएपछि हालको पोखरा विमानस्थल निकट भविष्यमै उपयोग विहीन बन्ने देखिन्छ ।

छिन्नेडाँडा पोखराको नयाँ विमानस्थल निर्माण भई सञ्चालनमा आए पछि विद्यमान पोखरा विमानस्थललाई व्यवसायिक अवधारणा अनुसार विभिन्न व्यवसाय सञ्चालन गर्न नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले अध्ययन गरी उपयुक्त अवधारणा निर्धारण गरी कार्यान्वयन गरिने नीति रहेकोमा प्राधिकरणले हालसम्म पनि अवधारणा तयार नगरेको छैन । यसले गर्दा पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय क्षेत्रीय विमानस्थल सञ्चालनमा आएपछि हालको पोखरा विमानस्थल निकट भविष्यमै उपयोग विहीन बन्ने देखिन्छ ।

पोखरा जस्तो महत्वपूर्ण पर्यटकीय क्षेत्रमा रहेको हालको विमानस्थललाई कसरी परिचालन गर्ने सम्बन्धमा कार्यान्वयन नीति सहित अवधारणा तयार गरी प्राधिकरणले तुरुन्तै कारबाही अगाडि बढाउनुपर्दछ ।

२०. **विमानस्थलको दूरी कायम गर्नुपर्ने** - हवाई नीति, २०६३ अनुसार निकटस्थ विमानस्थलबाट प्रस्तावित बिमानस्थलको दूरी, हिमाली र पहाडी क्षेत्रमा साधारणतया २० नटिकल माइल र तराई तथा भित्री मधेशमा कम्तीमा ४० नटीकल माइलको हुनुपर्ने उल्लेख छ । उक्त नीति लागू भएपछि पनि सो नीतिमा उल्लेख भएको दूरीभन्दा पनि कम दूरीमा विमानस्थलहरु निर्माण भएका देखिएकोले प्राधिकरणले सरकारी नीतिको मापदण्डभित्र रहेर विमानस्थल निर्माण गरेको देखिएन । विगत ५

वर्षभित्र निर्माण सम्पन्न भएका तथा हाल निर्माणाधीन अवस्थामा रहेका विमानस्थल र ती विमानस्थलबाट निकटस्थ रहेका विमानस्थलको दूरीको विवरण निम्नबमोजिम देखिन्छ :

विमानस्थलको नाम	नजिकको विमानस्थल	निर्माण वर्ष	दुरी	विमानस्थलको स्तर	लागत रकम
गुल्मी	अर्घाखाँची	२०७५	७.५ नटिकल माइल	निर्माणाधीन	२५ करोड
अर्घाखाँची	गुल्मी	२०७५	७.५ नटिकल माइल	निर्माणाधीन	उल्लेख नभएको
कालिकोट	साँफेबगर	२०१७	१९.३५ नटिकल माइल	माटेस्तर	२५ करोड
कमलबजार	साँफेबगर	२०६४	१२.८९ नटिकल माइल	माटेस्तर	१ करोड
मसिनेचौर डोल्पा	जुफाल डोल्पा	उल्लेख नभएको	५.८२ नटिकल माइल	ग्राभेल	३० करोड
खिजी चण्डेश्वरी	रुम्जाटार	उल्लेख नभएको	१५.७५ नटिकल माइल	ग्राभेल	उल्लेख नभएको
खिजी चण्डेश्वरी	काँगलडांडा		१८.२० नटिकल माइल		
खिजी चण्डेश्वरी	फाप्लु		१५.७५ नटिकल माइल		
खिजी चण्डेश्वरी	रामेछाप		१३.७८ नटिकल माइल		

सरकारी मापदण्डको आधारमा निर्माण नगरेको कारण निर्माण भएका विमानस्थलहरुमा हवाई यातायात सञ्चालन गर्न नसकी विमानस्थलहरु अलपत्र अवस्थामा रहेका देखिन्छ । धेरै लागतमा विमानस्थल निर्माण भएर पनि सञ्चालनमा ल्याउन नसकेकोले लगानी खेर गएको स्थिति छ । प्राधिकरणले यस सम्बन्धमा पहाडी क्षेत्रमा भौगोलिक विकटता, नदीनाला र टोपोग्राफीको कारणले यात्रा गर्न निकै कठिन रहेको कारणले नेपाल सरकारको निति तथा कार्यक्रम बमोजिम बजेट व्यवस्था भई विमानस्थल निर्माण भएको व्यहोरा उल्लेख गरेको छ । यसबाट नेपाल सरकारको नीति तथा कार्यक्रम हवाई नीति अनुसार बनेको देखिएन ।

हवाई नीति, २०६३ अनुसार निकटस्थ विमानस्थलबाट प्रस्तावित बिमानस्थलको दूरी, हिमाली र पहाडी क्षेत्रमा साधारणतया २० नटिकल माइल र तराई तथा भित्री मधेशमा कम्तीमा ४० नटीकल माइलको हुनुपर्ने नीति रहेकोमा सो नीतिमा उल्लेख भएको दूरीभन्दा पनि कम दूरीमा विमानस्थलहरु निर्माण भएका देखिएकोले प्राधिकरणले सरकारी नीतिको मापदण्डभित्र रहेर विमानस्थल निर्माण गरेको देखिएन । सरकारी मापदण्डको आधारमा निर्माण नगरेको कारण निर्माण भएका विमानस्थलहरुमा हवाई यातायात सञ्चालन गर्न नसकी विमानस्थलहरु अलपत्र अवस्थामा रहेका देखिन्छ । धेरै लागतमा विमानस्थल निर्माण भएर पनि सञ्चालनमा ल्याउन नसकेकोले लगानी खेर गएको स्थिति छ ।

प्राधिकरणको उर्पयुक्त प्रत्युत्तरको आधारमा हवाई नीतिमा उल्लेख भएको प्रावधानको पालना गर्नमा प्राधिकरण उदासीन भएको पुष्टि हुन आउँछ । प्राविधिक तथा नीतिगत पक्षहरुको प्रावधानहरु बारे नेपाल सरकारका सम्बन्धित मन्त्रालय तथा निकायलाई जानकारी गराउने र प्राविधिक रुपमा उपयुक्तताको आधारमा मात्र विमानस्थल निर्माण गर्ने गराउने दायित्व प्राधिकरणको हुन्छ । तसर्थ प्राधिकरणले यसमा उत्तरदायित्व बहन नगरेको स्पष्ट देखिन्छ । हवाई नीतिमा उल्लेख भएका प्रावधानहरुको कार्यान्वयन गर्न सम्भव हुँदैन भने नीतिमा भएका प्रावधानहरुलाई संशोधन गरेर समसामयिक बनाउन पहल गर्नुपर्दछ । त्यसतर्फ पहल नै नगरी नीतिगत व्यवस्था विपरीत कार्य सञ्चालन गर्नु हुँदैन । तसर्थ यसबारे प्राविधिक सहितको छानबिन टोली गठन गरी आवश्यक कारबाही अघि बढाउनु पर्दछ ।

२१. **ट्रङ्क रुटमा वायु सेवा सञ्चालन** - हवाई यातायात सेवालाई देशभर समानुपातिक र सन्तुलित रुपमा विकास र बिस्तार गर्न्ने उद्देश्यले वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई सुगम र दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा समानरुपमा सेवा सञ्चालन गर्न नीतिगतरुपमा मार्ग निर्देशन गर्नका निमित्त प्राधिकरणले नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण वायुसेवा सञ्चालन सम्बन्धी नीतिगत व्यवस्थाहरु,

२०७५ जारी गरेको देखिन्छ । उक्त नीति अनुसार सुगम सेक्टर (Trunk Route) मा मात्र उडान सञ्चालन गर्ने वायुसेवाहरुले दुर्गम पहाडी क्षेत्रमा उडान सञ्चालन गर्ने वायुसेवाहरुलाई प्राधिकरणले तोकेबमोजिमको योगदान गर्नुपर्ने उल्लेख छ । हाल ट्रङ्क रुटमा वायु सेवा सञ्चालन गर्ने वायुसेवाहरुमा बुद्ध एयर, यति एयरलाइन्स, श्री एयरलाइन्स, सिम्रिक एयरलाइन्स र सौर्य एयरलाइन्ससँग भएका वायुयानहरु दुर्गम क्षेत्रमा उडान गर्न उपयुक्त विमानस्थलहरु नभएकाले दुर्गम क्षेत्रमा हवाई यातायात सञ्चालन गरेको देखिएन । वायुसेवा सञ्चालन नीतिगत व्यवस्थाहरुको प्रावधान अनुसार ती वायु सेवाहरुले प्राधिकरणले तोकिदिए अनुसारको रकम योगदान गर्नुपर्ने हो । तर प्राधिकरणले हालसम्म पनि वायु सेवाहरुले योगदान गर्नुपर्ने रकम नतोकेकोले वायु सेवाहरुले योगदान गरेको पाइएन । हवाई नीति बनाउनुको मुख्य उद्देश्य दुर्गम क्षेत्रमा हवाई सेवा विस्तार गरेर सो क्षेत्रका बासिन्दाहरुलाई सरल तथा सुलभ हवाई यातायात सेवा उपलब्ध गराउने हो । तर दुर्गम क्षेत्रको हवाई सेवा नाजुक अवस्थामा छ । यस सम्बन्धी थप व्यहोरा यस प्रतिवेदनको अन्य दफामा उल्लेख गरिएको छ । प्राधिकरणले नीति अनुसार हवाई सेवाहरु परिचालन नगरेको कारण उद्देश्य प्राप्तिमा प्रतिकूल असर परेको देखिन्छ ।

सुगम सेक्टर (Trunk Route) मा मात्र उडान सञ्चालन गर्ने वायुसेवाहरुले दुर्गम पहाडी क्षेत्रमा उडान सञ्चालन गर्ने वायुसेवाहरुलाई प्राधिकरणले तोकेबमोजिमको योगदान गर्नुपर्ने नीतिगत व्यवस्था छ । तर प्राधिकरणले वायु सेवाहरुले योगदान गर्नुपर्ने रकम नतोकेकोले वायु सेवाहरुले योगदान नगरेको हुँदा दुर्गम क्षेत्रमा हवाई सेवा विस्तार गरी सरल तथा सुलभ हवाई यातायात सेवा उपलब्ध गराउने उद्देश्य पुराहुन सकेको छैन ।

प्राधिकरणले उक्त नीति २०७५ सालमा जारी गरेको हुँदा २०७६ सालसम्ममा उक्त मौद्रिक रकम योगदान गर्नुपर्ने सम्बन्धमा निर्देशिका जारी सक्नुपर्न्ने थियो । कोभिडको असर नेपालमा २०७६ चैत्रदेखि मात्र परेकोले अहिले आएर यस प्रकारको प्रत्युत्तर दिनुलाई उपयुक्त मान्न सकिएन। नीति तय गरेपछि त्यस्ता नीतिहरु कार्यान्वयन गर्न ढिलाई गर्नु हुँदैन ।

२२. **दुर्गम क्षेत्र हवाई सेवा सञ्चालन कोष** - हवाई नीति, २०६३ अनुसार दुर्गम क्षेत्रमा हवाई सेवा सञ्चालनलाई सुलभ तथा नियमित तुल्याउन "दुर्गम क्षेत्र हवाई सेवा सञ्चालन कोष" लाई प्रभावकारी बनाइने उल्लेख छ । विगतका वर्षहरुमा सुगम क्षेत्रमा मात्र हवाई सेवा सञ्चालन गर्ने वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुले तोकिएको रकम सो कोषमा बुझाउनुपर्ने र सरकारले निर्धारण गरेको भाडा दररेटबाट दुर्गम क्षेत्रमा हवाई यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने वायुसेवालाई उक्त कोषबाट क्षतिपूर्ति वापतको रकम भुक्तानी गर्ने उद्देश्यले सो कोष सञ्चालनमा ल्याएको थियो । हाल उक्त कोषमा रहेको रकम प्राधिकरणको आय विवरणमा समावेश गरेको देखिएन । नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, नागरिक उड्डयन नियमावली, २०५८ को नियम ७९ को उपनियम (४) मा दुर्गम क्षेत्र हवाई सेवा कोषको सञ्चालन नेपाल सरकारले तोकिदिएको कार्यविधि अन्तर्गत रही प्राधिकरणले गर्ने व्यवस्था रहेकोमा सो कार्यविधिको अभावमा उक्त कोषको सञ्चालन गर्न नसकिएको ब्यहोरा प्राधिकरणले जनाएको छ । उक्त कोषमा विगतमा मौज्दात रहेको रकम के कार्यमा खर्च भयो वा अन्य कसैको जिम्मामा रहने गरी प्राधिकरणको वित्तीय विवरणबाट हटाइएको सम्बन्धमा यो ज्यादै पुरानो मामला भएको र कोष सञ्चालन नभएको सम्बन्धमा कारण सहितको अभिलेख अध्ययन गरी विवरण अद्यावधिक गर्नुपर्ने धारणा प्राधिकरणले उल्लेख गरेको छ ।

सरकारको नीतिमा उक्त कोषलाई प्रभावकारी बनाई हवाई सेवालाई दिगो बनाउने सम्बन्धमा आगामी दिनमा नियमावलीमा भएको व्यवस्था बमोजिम कोषलाई सक्रिय बनाई सोको हिसाव चुस्त दुरुस्त राखी दुर्गम क्षेत्रको हवाई सेवा प्रवाहमा योगदान पुर्याउने लक्ष्यका साथ कार्यक्रम तर्जुमा गरी लागू गर्न आवश्यक गृहकार्य अगाडि बढाइने ब्यहोरा प्राधिकरणले अवगत गराएको छ ।

कुनै कार्यविधि नबनाई रकम उठाउने, कोष परिचालन गर्ने, खाता बन्द गर्ने र त्यसको अभिलेख नराख्ने र यस सम्बन्धमा लेखापरीक्षणबाट जिज्ञासा राख्दा त्यसको अभिलेख पेश नगर्ने कार्यले उक्त कोषको नियमपूवर्क परिचालन भएको यकिन गर्न सक्ने अवस्था रहेको देखिएन । यस्तो क्रियाकलापले हवाई नीति अनुसार दुर्गम क्षेत्रमा हवाई सेवा सञ्चालनलाई सुलभ तथा नियमित तुल्याउन सकिने देखिएन ।

दुर्गम क्षेत्रमा हवाई सेवा सञ्चालनलाई सुलभ तथा नियमित तुल्याउन "दुर्गम क्षेत्र हवाई सेवा सञ्चालन कोष" लाई प्रभावकारी बनाइने नीति भए अनुसार विगत वर्षहरुमा सो कोष सञ्चालनमा ल्याएको थियो । तर कोष सञ्चालन कार्यविधिको अभावमा उक्त कोष हाल सञ्चालन गरेको देखिएन । यसबाट पनि दुर्गम क्षेत्रको हवाई सेवा प्रभावित भएको देखिन्छ ।

विगतमा सञ्चालनमा ल्याएको कोषमा रहेको रकमको तत्काल खोजी गर्नुपर्दछ । कोष सञ्चालन सम्बन्धी कार्यविधि बनाई कोष परिचालन गर्नुपर्दछ ।

२३. **नेपाली नागरिकलाई तयार गर्नुपर्ने** - प्राधिकरणले स्वीकृत गरेको नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण वायुसेवा सञ्चालन सम्बन्धी नीतिगत व्यवस्थाहरु, २०७५ अनुसार वायुसेवा कम्पनीले सेवा सञ्चालन गरेको ५ बर्षभित्र वायुयान चालक, इन्जिनियर जस्ता जनशक्ति पूर्णरुपमा नेपाली नागरिकलाई तयार गर्नुपर्नेछ । कुनै नयाँ प्रकारको वायुयान Fleet थप गरेको अवस्थामा त्यसरी थप गरेको मितिले ५ बर्षभित्र नेपाली जनशक्तिले सञ्चालन गर्न सक्ने बनाउनु पर्ने प्रावधान छ । प्राधिकरणको फ्लाइट सेफ्टी स्ट्याण्डर्ड विभागबाट वायुसेवा सञ्चालन प्रमाण पत्र (AOC) स्वीकृति गर्न तथा नवीकरण गर्नको लागि महानिर्देशक समक्ष पेश गर्ने टिप्पणी फाइलहरुमा उक्त जनशक्तिका तयार गरेको बारेमा कुनै व्यहोरा उल्लेख गरेको देखिएन । यस्तो अवस्थामा वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुले पुरा गर्नुपर्ने मापदण्ड पुरा गरेका छन् भनेर आश्वस्त हुन सकिएन । यस सम्बन्धमा प्राधिकरणबाट आवश्यक न्यूनतम जनशक्तिको व्यवस्था नगरी कुनैपनि वायुसेवा कम्पनीलाई इजाजत दिने तथा नवीकरण गर्ने नगरिएको जवाफ प्राप्त भएको छ तर त्यसको अभिलेख राखेको देखिएन ।

प्राधिकरणको नीतिगत व्यवस्था अनुसार वायुसेवा कम्पनीले सेवा सञ्चालन गरेको ५ बर्षभित्र वायुयान चालक, इन्जिनियर जस्ता जनशक्ति पूर्णरुपमा नेपाली नागरिकलाई तयार गर्नुपर्ने छ । प्राधिकरणले वायुसेवा सञ्चालन प्रमाण पत्र (AOC) स्वीकृति गर्दा र नवीकरण गर्दा उक्त जनशक्तिका बारेमा कुनै व्यहोरा उल्लेख नगरेको हुँदा वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुले पुरा गर्नुपर्ने मापदण्ड पुरा गरेका छन् भनेर आश्वस्त हुने अवस्था देखिएन ।

वायुसेवा सञ्चालन प्रमाण पत्र (AOC) स्वीकृति गर्न तथा नवीकरण गर्नको लागि महानिर्देशक समक्ष पेश गर्ने टिप्पणीसँग ICAO को मार्गदर्शन अनुसार तयार गरेको चेकलिष्टमा छन् भनेर चिन्ह लगाइएका विषयहरुलाई पुष्टिगर्ने उक्त जनशक्तिको विवरण लगायग अन्य संलग्न गर्नुपर्ने प्रमाणहरुको फेहरिस्त समेत संलग्न गर्नुपर्दछ ।

२४. **दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा हवाई सेवा सञ्चालन अनुमति तथा सेवा प्रवाहको स्थिति** - नेपालका पहाडी तथा दुर्गम क्षेत्रका जनातालाई सरल तथा सहज किसिमले हवाई यातायातको सुविधा पुर्याउने उद्देश्यले दुर्गम पहाडी क्षेत्रमा निर्माण भएका विमानस्थलहरुमध्ये प्राबिधिक दृष्टिले बाह्रै महिना सञ्चालन गर्न सकिने STOL (Short Take Off and Landing) विमानस्थलहरु २३ रहेका छन् । यी विमानस्थलहरुमा हवाई उडान, हवाई सञ्चार, पथ प्रदर्शन र हवाई परिवहन सेवाको सञ्चालन स्तरीय र प्रभावकारी बनाई नियमित रुपमा वायुसेवा सञ्चालनको व्यवस्थापन गर्ने जिम्मेवारी नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको हो । प्राधिकरणबाट उडान अनुमति लिएका ९ वायुसेवा सञ्चालन संस्थामध्ये देहायमा ७ संस्थासँग मात्र दुर्गम क्षेत्रका STOL विमानस्थलमा उडान तथा अवतरण गर्न सक्ने क्षमताका २५ वायुयान रहेको देखिन्छ ।

वायुसेवा सञ्चालन	वायुयान संख्या
नेपाल वायुसेवा निगम	७
सिता एयर	४
तारा एयर	५
समिट एयर	५
सिम्रिक एयर	२
बुद्ध एयर	२
जम्माः	२५

दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा अवतरण तथा उडान गर्न सक्ने वायुयानहरु भए पनि बुद्ध एयर र सिम्रिक एयरले दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा सेवा सञ्चालन गरेको देखिएन । नेपाल वायु सेवा निगमका ७ वायुयानमध्ये हाल ३ वायुयानले मात्र सेवा दिइरहेको देखियो । कर्णालीका सिमिकोट, डोल्पा, रारा, जुम्लाका साथै जोमसोम, लुक्ला रामेछाप र ताप्लेजुङ्ग जस्ता पर्यटकीय क्षेत्र र चार्टर सेवा प्राप्त हुने सेक्टरहरुमा बाहेक अन्य सेक्टरका विमानस्थलहरुमा नेपाल वायु सेवा निगमले मात्र हवाई यातयात सेवा दिने गरेको देखियो । तर नेपाल वायुसेवा निगमका वायुयानहरु ग्राउण्डेड अवस्थामा रहेका र सञ्चालनमा रहेका पनि धेरै पुरानो भएकाले मर्मत सम्भार गरिरहनु पर्दा दुर्गम क्षेत्रको हवाई यातायात प्रभावित हुने गरेको देखिन्छ । नेपालवायु सेवा निगमले पर्याप्त सेवा दिन नसकेका विमानस्थलहरुमा नियमित सेवा प्रदान गर्न अन्य वायु सेवाहरुलाई प्राधिकरणले परिचालन गर्न सकेको देखिंदैन । दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा विगत ५ वर्षको हवाई यातायात सेवा प्रवाहको स्थिति निम्नबमोजिम रहेको लेखिन्छ :

वायु सेवाहरुले सेक्टर अनुसारको उडान तालिका प्राधिकरणमा पेश गरी उडान अनुमति माग गर्ने र त्यसको चेक जाँच गरी प्राधिकरणले अनुमति दिने गरेको छ । उडान अनुमति दिने कार्य मात्रलाई नियमन कार्य मान्न सकिंदैन । उडान कार्य नियमित हुनको लागि वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुले अनुमति लिए पछि सो अनुसारको सेवा प्रवाह प्राधिकरणले विमानस्थलहरुबाट प्राप्त भएको एयरक्राफ्ट मोभमेन्ट, प्यासेञ्जर मोभ्मेन्ट र कार्गो मोभ्मेन्ट डाटा उपलब्ध गराएको छ । तर कुन वायु सेवाले कति सेवा प्रदान गरेको तथ्याङ्क सहितको अभिलेख प्राधिकरणमा रहेको पाइएन । प्राधिकरणको वेभसाइट तथा वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुको उडान अनुमतिको साप्ताहिक संख्याको आधारमा वार्षिक उडान अनुमतिको तथ्याङ्क गणना गरी कायम हुन आएको अङ्क र विभिन्न विमानस्थलबाट प्राप्त भएको एयरक्राफ्ट मोभमेन्ट डाटासँग तुलना गर्दा कायम हुन आएको दुर्गम

क्षेत्रका विमानस्थलहरुको आगमन उडान अनुमती संख्याको स्थिति निम्नबमोजिम छ : (वायु सेवाहरुको सेवा प्रवाहको तुलनात्मक तालिका अनुसूची-७ मा संलग्न छ)

प्राधिकरणको हवाई यातायात व्यवस्था विभाग (Air Transport Management Department) ले उडान अनुमति स्वीकृत गर्ने गरेको छ । तर सो विभागमा वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुले गरेको नियमित उडान सेवा, चार्टर उडान सेवा, आकस्मिक उडान सेवा आदिको यकिन तथ्याङ्कको अभिलेख राखेको देखिएन । यसले गर्दा अनुमति लिए अनुसारको उडान सेवा सञ्चालन भए नभएको मापन गर्ने कुनै आधार रहेको देखिएन । प्राधिकरण सँग उडान अनुमति सम्बन्धी विगत ५ वर्ष देखिको तथ्याङ्क माग गरिएको थयो । तर ३ वर्षको पनि आंशिक तथ्याङ्क मात्र प्राप्त भएकोले त्यसैको आधारमा विश्लेषण गरिएको छ ।

बिमानस्थल र विवरण	२०१६	२०१७	२०१८	२०१९	२०२०	२०२१ सेप्टेम्बर सम्म
ताप्लेजुङ्ग						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	१०४	३१२	४००
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	१५०	२१८	१४४	१३१
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**२०९.६२%**	**४६.१५%**	**३२.७५%**
भोजपुर				0		
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	३६४	४१६	३६०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	२२२	१८६	२१८	१३३	१२४
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**५९.८९%**	**३१.९७%**	**३४.४४%**
लामिडाँडा						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	१०४	१०४	०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	०	३५	१०	०
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**३३.६५%**	**९.६२%**	**#ध्व्ट्/०!**
खानीडाँडा						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	०	१०४	१६०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	३५	०	२१	४६
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत					**२०.१९%**	**२८.७५%**
थामखर्क						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	१५६	१०४	१२०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	०	५८	११०	४९
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**३७.१८%**	**१०५.७७%**	**४०.८३%**
लुक्ला						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	0	0	0	१२२७२	८५८०	५४००
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	१०२०५	१३६६५	१५८२५	९८४४	२६३५	३५५८
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**८०.२२%**	**३०.७१%**	**६५.८९%**
फाप्लू						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	५७२	५७२	४००
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	१६४८	१२७४	९७८	५८९
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**२२२.७३%**	**१७०.९८%**	**१४७.२५%**
रुम्जाटार						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	२०८	०	०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	२४४	९२	३३	२२
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**४४.२३%**	**०**	**०**
रामेछाप						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	१३२६०	२१३२	०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	३३०	६५२	३४६९	३४३	२२०
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**२६.१६%**	**१६.०९%**	**०**
जोमसोम						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	१४५६	५८२४	८४०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	१६११	१६११	१७८७	२०७७	१६५	२०४
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**१४२.६५%**	**२.८३%**	**२४.२९%**

दाङ्ग						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	७२८	७२८	२८०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	४४	३९८	१६६	०
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**५४.६७%**	**२२.८०%**	
रुकुम सल्ले						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	२०८	२६०	४४०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	१०७	९३	९६	९३	१२५
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**४६.१५%**	**३५.७७%**	**२८.४१%**
चौरझारी						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	१३	१५६	१५६	४०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	०	६४	१५	०
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**४१.०३%**	**९.६२%**	**०**
डोल्पा						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	३६४	४१६	४००
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	७७८	७४८	४५०	६५१
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**२०५.४९%**	**१०८.१७%**	**१६२.७५%**
सिमिकोट						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	३६४	१५६	२००
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	६६८४	७३७२	६९८०	५५७१	३९१२	२६२२
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**१५३०.४९%**	**२५०७.६९%**	**१३११.००%**
रारा						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	0	२०८	२६०	४४०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	११३०	११३०	७८६	६८७
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**५४३.२७%**	**३०२.३१%**	**१५६.१४%**
जुम्ला						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	३१२	१५६	४४०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	४४२	६५९	५६५	६१६
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**२११.२२%**	**३६२.१८%**	**१४०.००%**
बाजुरा						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	१५६	२६०	६८०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	५४६	३७८	६१७	७६१
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**२४२.३१%**	**२३७.३१%**	**१११.९१%**
बझाङ्ग						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	०	०	३६०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	०	०	६८	१४९
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत	०	०	०	०	०	**४१.३९%**
सँफिबगर						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	१०४	१५६	४००
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	१७	६९	८२	२१२
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत				**६६.३५%**	**५२.५६%**	**५३.००%**
दिपायल						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	०	०	३६०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	०	०	१७	६९
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत					**०**	**१९.१७%**
बैतडी						
केन्द्रबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार अनुमति संख्या	०	०	०	०	०	०
विमानस्थलबाट प्राप्त तथ्याङ्क अनुसार उडान संख्या	०	०	०	०	१३	२४
अनुमतिको तुलनामा उडान प्रतिशत						**०**

द्रष्टव्य : (१) केन्द्रिय कार्यालयबाट प्राप्त भएको ३ वर्षको आंशिक तथ्याङ्कको आधारमा तयार गरिएको अङ्के विमानस्थलहरुबाट प्राप्त तथ्याङ्कसँग तुलना गरिएको छ ।

(२) विमानस्थल कार्यालयहरु केहीले मात्र विगत ५ वर्षको तथ्याङ्क उपलब्ध गराएको र केन्द्रबाट ३ वर्षको मात्र तथ्याङ्क उपलब्ध गराएकोले ३ वर्षको तथ्याङ्कसँग तुलना गरिएको छ ।

(३) हवाई यातायात सेवा प्रवाहको विश्लेषण गर्दा दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा वायुयानहरु प्रायः अवतरण भएपछिउडान पनि तुरुन्तै भई हाल्ने हुँदा एकतर्फि उडानको आधार लिइएको छ । दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा हवाई यातायात सेवा प्रवाहको स्थितिको सार-संक्षेप यस प्रतिवेदनको दफा २६ देखि ४१ सम्म उल्लेख गरिएको छ ।

२५. **ताप्लेजुङ्ग विमानस्थल** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण केन्द्रीय कार्यालयबाट ताप्लेजुङ्ग विमानस्थलमा हवाई सेवा सञ्चालन गर्न नेपाल वायु सेवा निगम, तारा एयर, र सीता एयरलाई अनुमति दिएको छ । उक्त विमानस्थलबाट २०१८ मा १४९ वायुयानले उडान गरेका थिए । केन्द्रबाट सबै प्रकारका सेवा गरेर २०१९ मा १०४ उडान अनुमति दिएकोमा सम्बन्धित विमानस्थलबाट चार्टर तथा अन्य उडान अनुमति समेतको आधारमा २१८ (२०९.६२ प्रतिशत बढी) उडान गरेको देखिन्छ । कोभिड १९ को प्रभावको कारण चार्टर उडानमा कमी भएको तथा नियमित उडानमा समेत प्रभाव परेकोले २०२० को अनुमति संख्या ३१२ मध्ये १४४ (४६.१५ प्रतिशत) र २०२१ को सेप्टेम्बर सम्मको अनुमति संख्या ४०० मध्ये १३१ (३२.७५ प्रतिशत) मात्र उडान भएको देखिन्छ । नियमित उडान सेवा बढाउन प्राधिकरणले पहल गरेको देखिएन ।

२६. **भोजपुर विमानस्थल** - भोजपुर विमानस्थलबाट उडान गरिने सेवाहरुको लागि नेपाल वायुसेवा निगमलाई मात्र उडान अनुमति दिएको पाइएको छ । यो विमानस्थलबाट २०१७ मा २२२ र २०१८ मा १८६ उडान भएको देखिन्छ । २०१९ को लागि दिएको उडान अनुमति संख्या ३६४ मध्ये २१८ (५९.८९ प्रतिशत) उडान भएको देखिन्छ । २०२० को लागि अनुमति दिएको ४१६ मध्ये १३३ (३१.९७ प्रतिशत) र २०२१ को सेप्टेम्बरसम्मको अविधको उडान अनुमति संख्या ३६० मध्ये १२४ (३४.४४ प्रतिशत) मात्र उडान सेवा प्रदान गरेको देखिन्छ । नियमित उडान बढाउन नयाँ सेक्टर थप गर्ने तथा अन्य वायु सेवाहरुलाई समेत सामेल गर्न कुनै पहल गरेको देखिएन ।

२७. **लामिडाँडा विमानस्थल** - लामिडाँडा धेरै पहिलेदेखि उडान सेवा प्रवाह गरिराखेको विमानस्थल हो । तर प्राधिकरणमा २०१९ भन्दा पहिलेको एयरक्राफ्ट मोभमेन्ट तथ्याङ्कको अभिलेख अद्यावधिक रहेको पाइएन । उपलब्ध भएसम्मको अभिलेख अनुसार सो विमानस्थलबाट २०१९ मा ३५ र २०२० मा १० उडान भएको देखिन्छ । नेपाल वायु सेवा निगमले हालसम्म उडान सेवा सञ्चालन गर्दै आएकोमा २०२१ को लागि कुनै वायुसेवालाई उडान अनुमति दिएको देखिएन । कालो पत्रे धावनमार्ग सुविधा भएर पनि मोटरबाटो पुगेकोले हवाई यात्रु नपाएको कारण वायु सेवाहरुले हाल यो विमानस्थलमा सेवा प्रवाह गर्न अनुमति लिएको देखिएन । हाल यो विमानस्थल निष्क्रिय रहेको देखियो । यसलाई नियमितरुपमा सेवा सञ्चालन तथा बिस्तार गर्न प्राधिकरणको कुनै योजना रहेको देखिएन ।

२८. **खानीडाँडा विमानस्थल** - खानी डाँडा विमानस्थलबाट २०१८ मा ३५ उडान भएकोमा विमानस्थलको धावन मार्ग मर्मतको कार्य भएकोले २०१९ मा उडान भएकै देखिएन । २०२० मा २१ र २०२१ को सेप्टेम्बरसम्ममा ४६ उडान भएको देखियो । नेपाल वायुसेवा निगमलाई मात्र सेवा सञ्चालन गर्न अनुमति प्रदान गरेकोमा यसको सेवा विस्तार तथा प्रभावकारी बनाउन प्राधिकरणको कुनै योजना रहेको देखिएन ।

२९. **थामखर्क विमानस्थल** - थामखर्क विमानस्थलबाट २०१९ मा नेपाल वायु सेवा निगमलाई सेवा सञ्चालन गर्न १५६ उडान अनुमति दिएकोमा ५८ (३७.१८ प्रतिशत) मात्र उडान गरेको देखियो ।

यसै गरी २०२० मा १०४ उडान अनुमति प्रदान गरेकोमा ११० र २०२१ को सेप्टम्बर सम्ममा १२० अनुमति दिएकोमा ४९ उडान सेवा प्रदान गरेको देखिन्छ । काठमाडौं थामखर्क सेक्टरका अतिरिक्त २०१९ मा विराटनगर'थामखर्क सेक्टरको समेत सेवा सञ्चालन भएकोमा २०२० देखि उक्त सेक्टरको उडान सेवा बन्द भएको देखियो । अन्य वायुसेवा समेतको सेवा विस्तार गर्ने सम्बन्धमा प्राधिकरणको कुनै योजना रहेको देखिएन ।

३०. **लुक्ला विमानस्थल** - नेपालको प्रमुख पर्यटकीय क्षेत्रमा रहेको लुक्ला विमानस्थलबाट नेपाल वायुसेवा निगम, सिता एयर, तारा एयर र समिट एयरलाई उडान अनुमति दिएको देखियो । काठमाडौं-लुक्ला तथा रामेछाप-लुक्ला सेक्टरको उडान सेवा दिएको देखिन्छ । यस क्षेत्रमा २०१६ देखि २०२१ सेप्टेम्बरसम्ममा देहायबमोजिम उडान भएका छन्:

बर्ष	अनुमति लिएको उडान संख्या	उडान संख्या	प्रगति प्रतिशत
२०१६		१०,२०५	
२०१७		१३,६८६	
२०१८		१५,८२५	
२०१९	१२,२७२	९,८४४	८०.२२ %
२०२०	८,५८०	२,६३५	३०.७२ %
२०२१ सेप्टेम्बर सम्म	५,४००	३,५८०	६५.८९ %

यसमा सम्बन्धित विमानस्थल कार्यालयहरुले दिएको अनुमति संख्या उपलब्ध नभएकोले समावेश गरिएको छैन । विगत वर्षहरुमा उडान संख्या उल्लेख्य रुपमा वृद्धि भई रहेको अवस्थामा कोभिड १९ को असरले उडान सेवामा ह्रास आएको देखिन्छ । पर्यटक सेवालाई मध्य नजर गरी उडान सञ्चालन भइरहेको उक्त सेक्टरमा स्थानीय जनातलाई पनि हवाई यातायात सेवा पुर्याउने उद्देश्यले सेवा विस्तार गर्न प्राधिकरणको कुनै योजना रहेको देखिएन ।

३१. **फाप्लु विमानस्थल** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण केन्द्रिय कार्यालयबाट फाप्लु विमानस्थलमा काठमाडौं फाप्लु सेक्टरको हवाई उडान सेवा सञ्चालन गर्न नेपाल वायु सेवा निगम, तारा एयर, समिट एयर र सीता एयरलाई अनुमति दिएको देखिन्छ । उक्त विमानस्थलबाट २०१८ मा १६४८ उडान सेवा प्रदान गरेकामा २०१९ मा ५७२ उडान अनुमति दिएका देखिन्छ । यसका अतिरिक्त सम्बन्धित विमानस्थलबाट चार्टर तथा अन्य उडानको समेत अनुमति दिएकोले १२७४ (२२२.७३ प्रतिशत बढी) उडान गरेको देखिन्छ । कोभिड १९ को प्रभाव बढेको भए पनि चार्टर उडानमा समेत थप गरी २०२० को अनुमति संख्या ५७९ भएकोमा ९७८ उडान भएको देखिन्छ । यसैगरी २०२१ को सेप्टेम्बर सम्मको अनुमति संख्या ४०० भएकोमा ५८९ उडान भएको देखिन्छ । केन्द्र तथा सम्बन्धित विमानस्थलबाट दिएको अनुमतिको समेत केन्द्रिय अभिलेख राखी त्यसको आधारमा हवाई सेवाको अनुगमन गर्नुपर्नेमा सो अनुसारको केन्द्रिय अभिलेख राखेको देखिएन । यसले गर्दा अनुगमन तथा नियमन व्यवस्था फितलो देखिन्छ । वर्तमान राज्य संरचनाको आधारमा अन्य क्षेत्रमा समेत हवाई सेवा विस्तार गर्न प्राधिकरणको कुनै कार्य योजना रहेको देखिएन ।

३२. **रुम्जाटार विमानस्थल** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण केन्द्रिय कार्यालयबाट रुम्जाटार विमानस्थलमा काठमाडौं रुम्जाटार सेक्टरको हवाई उडान सेवा सञ्चालन गर्न नेपाल वायु सेवा निगम र सीता एयरलाई अनुमति दिएको देखिन्छ । उक्त विमानस्थलबाट २०१८ मा २४४ उडान सेवा प्रदान गरेको देखिन्छ । २०१९ मा प्राधिकरणले २०८ उडान अनुमति दिएकोमा ९९ (४०.२३

प्रतिशत) उडान गरेको देखिन्छ । प्राधिकरणले २०२० र २०२१ को उडान अनुमति स्वीकृत गरेको देखिएन । तर सम्बन्धित विमानस्थलबाट प्राप्त विवरण अनुसार २०२० मा ३३ र २०२१ को सेप्टेम्बरसम्ममा २२ उडान भएको देखिन्छ । २०१९ मा विराटनगर रुम्जाटार सेक्टरको समेत सेवा दिन शुरु गरेको देखिन्छ तर २०२० र २०२१ मा त्यसलाई निरन्तरता नदिएकोले उडान सेवाहरु अवरुद्ध भएको देखिन्छ । उक्त स्थितिले विमानस्थलबाट उपलब्ध गराउने हवाई सेवाको स्तर अति न्यून भएको देखिन्छ । यसलाई सुदृढ गरी विस्तार गर्न प्राधिकरणको कुनै कार्य योजना रहेको देखिएन ।

३३. **रामेछाप विमानस्थल** - रामेछाप विमानस्थलबाट रामेछाप-लुक्ला सेक्टरको मात्र उडान गरेको त्यसमा पनि कार्गो उडानलाई प्राथमिकता दिएको देखिएकोले स्थानीय बासीको सुबिधाभन्दा पर्यटकको सुबिधालाई ध्यान केन्द्रित गरी हवाई सेवा सञ्चालन गरेको देखिन्छ । विमानस्थल भएर पनि स्थानीय बासीले हवाई सुबिधा प्राप्त गर्न नपाउनु सुखद विषय होइन । प्राधिकरणले सीता एयर, तारा एयर र समिट एयरलाई उक्त सेक्टरमा उडान गर्न अनुमति दिएको देखिन्छ । उक्त विमानस्थलबाट २०१७ मा ३०३ उडान सेवा दिएकोमा २०१८ मा ६५२ उडान सेवा प्रदान गरेको देखिन्छ । २०१९ मा प्राधिकरणले १३२६० उडान अनुमति दिएकोमा ३४६९(२६.१६ प्रतिशत) मात्र उडान गरेको देखिन्छ । यसैगरी २०२० मा २१२३ उडान अनुमति दिएकोमा ३४३ मात्र र २०२१ मा उक्त विमानस्थलबाट ८४० उडान अनुमति दिएकोमा २०४ मात्र उडान गरेको देखियो । चार्टर सेवा धेरै चल्ने यो विमानस्थलबाट नियमित तथा चार्टर उडानको अलग अलग अभिलेख नराखेकोले नियमित उडानको स्तर के छ भन्ने यकिन गरेको पाइएन ।

३४. **जोमसोम विमानस्थल** - जोमसोम विमानस्थलबाट २०१८ मा १७८७ वायुयानहरुको आगमन भएको देखिन्छ । नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण केन्द्रिय कार्यालयबाट पोखरा-जोमसोम सेक्टरको हवाई उडान सेवा सञ्चालन गर्न २०१९ मा नेपाल वायुसेवा निगम र तारा एयरलाई १४५६ उडान अनुमति दिएकोमा २०७७ (१४२.६५ प्रतिशत) उडान गरेको देखिन्छ । २०२० मा नेपाल वायुसेवा निगम, तारा एयर र समिट एयर समेतलाई ५८२४ उडान अनुमति दिएकोमा १६५ (२.८३ प्रतिशत) मात्र उडान गरेको देखिन्छ । प्राधिकरणले २०२१ को सेप्टेम्बरसम्मको लागि तारा एयरलाई मात्र ८४० उडान अनुमति स्वीकृत गरेकोमा सो अवधिसम्म २०४ (२४.२९) प्रतिशत मात्र उडान गरेको देखियो। विगतको उडान स्थितिलाई नियाल्दा उक्त विमानस्थलमा हवाई यातायात सेवा खस्केर गएको देखिन्छ ।

३५. **दाङ्ग विमानस्थल** - दाङ्ग विमानस्थलमा काठमाडौं-दाङ्ग सेक्टरको हवाई उडान सेवा सञ्चालन गर्न नेपाल वायुसेवा निगमलाई मात्र उडान अनुमति दिएको देखियो । अन्य सेक्टरको सेवा सञ्चालन गरेको देखिएन । उक्त विमानस्थलबाट २०१८ मा ४४ उडान भएकोमा २०१९ मा ३९८ उडान सेवा दिएको देखिन्छ । प्राधिकरणले २०२० मा ७२८ उडान अनुमति दिएकोमा १६६ मात्र उडान गरेको पाइयो । उक्त विमानस्थलबाट २०२१ को सेप्टेम्बर सम्मको लागि ४४० अनुमति दिएकोमा सो अवधिमा १२५ मात्र उडान गेकाले उडान सेवा कमजोर रहेको देखियो । नेपाल वायुसेवा निगमका वायुयानहरु ग्राउण्डेड भएकाले उडान सेवा अवरुद्ध भएको देखिन्छ । सो सम्बन्धमा प्राधिकरणले वैकल्पिक व्यवस्था गरी प्रभावकारी हवाई सेवा बिस्तार गर्ने कुनै कार्ययोजना बनाएको देखिएन ।

३६. **रुकुम सल्ले विमानस्थल** - यस विमानस्थलमा काठमाडौं-रुकुम तथा नेपालगञ्ज-रुकुम सेक्टरको हवाई उडान सेवा सञ्चालन गर्न नेपाल वायुसेवा निगमलाई मात्र उडान अनुमति दिएकोमा हाल आएर समिट एयरलाई पनि हप्ताको १ दिन उडान गर्न अनुमति दिएको देखियो । अन्य सेक्टरको सेवा सञ्चालन गरेको देखिएन । उक्त विमानस्थलबाट २०१७ मा १०७ तथा २०१८ मा ९३ उडान भएको देखिन्छ । प्राधिकरणले २०१९ मा २०८ र २०२० मा २६० उडान अनुमति दिएकोमा क्रमस ९६ र ९३ मात्र उडान गरेको पाइयो । उक्त विमानस्थलबाट २०२१ को सेप्टेम्बरसम्ममा ४४० उडान गर्न अनुमति दिएकोमा सो अवधिमा १२५ मात्र उडान गरेको देखिन्छ । नेपाल वायुसेवा निगमका वायुयानहरु ग्राउण्डेड भई उक्त विमानस्थलको हवाई सेवा अवरुद्ध भएकोमा त्यसको वैकल्पिक व्यवस्था गरेको देखिएन ।

३७. **चौरझारी विमानस्थल** - यस विमानस्थलमा काठमाडौं-चौरझारी तथा नेपालगञ्ज-चौरझारी सेक्टरको हवाई उडान सेवा सञ्चालन गर्न नेपाल वायुसेवा निगमलाई मात्र उडान अनुमति दिएको देखियो । अन्य सेक्टरको सेवा सञ्चालन गरेको देखिएन । उक्त विमानस्थलबाट २०१८ मा १३, २०१९ मा ६४ तथा २०२० मा १५ उडान भएकोमा २०२१ को सेप्टेम्बरसम्ममा कुनै उडान भएको देखिएन। यसबाट उक्त विमानस्थलको हवाई उडान सेवा ज्यादै कम्जोर रहेको देखिन्छ । नेपाल वायुसेवा निगमका वायुयानहरु ग्राउण्डेड भएका तथा अन्य वायुसेवाहरुसँग समन्वय नगरेकोले विमानस्थलको हवाई सेवा अवरुद्ध हुने गरेको देखिन्छ । यस क्षेत्रकै पुरानो विमानस्थललाई अन्य हव विमानस्थलसँग समन्वय गरी हवाई सेवा बिस्तार गर्ने सम्बन्धमा प्राधिकरणको कुनै कार्ययोजना रहेको देखिएन ।

३८. **कर्णालीका विमानस्थलहरु** - कर्णालीका दुर्गम पहाडी क्षेत्रका बाह्रै महिना उडान सेवा सञ्चालन गर्न सकिने विमानस्थलहरुमा सिमिकोट, रारा, जुम्ला र डोल्पा रहेका छन । यी विमानस्थलहरुमा कर्णालीं-नेपालगञ्ज सेक्टर र सुर्खेत-कर्णाली सेक्टरको हवाई उडान सेवा सञ्चालन गर्न नेपाल वायु सेवा निगम, सिता एयर, तारा एयर र समिट एयरलाई उडान अनुमति दिएको देखियो । यी सेक्टरहरुमा कम्तिमा एक विमानस्थलमा दिनमा एउटा वायुयानले सेवा दिने गरी उडान अनुमति दिएको देखिन्छ। नियमन भनेको अनुमति दिनुमात्र नभएर अनुमति लिएर सो अनुसारको सेवा प्रवाह गरेको छ छैन भन्ने यकिन गर्ने कार्य पनि नियमनभित्र पर्दछ । तर उक्त नियमित उडान अनुमति बमोजिम उडान भएको छ भन्ने आश्वस्त हुन सकिने गरी उडान सेवा प्रवाहको प्राधिकरणको केन्द्रिय कार्यालयमा अभिलेख राखेर अनुगमन गरेको पाइएन । यसले गर्दा प्राधिकरणको उडान सेवा प्रवाहको नियमन व्यवस्था कमजोर रहेको देखिन्छ । सुर्खेत विमानस्थललाई हव विमानस्थलको रुपमा विकास गरी दुर्गम क्षेत्रमा हवाई विस्तार गर्ने प्राधिकरणको नीति रहे पनि रारा-सुर्खेत सेक्टरको उडान सेवा सञ्चालन रहेको देखिएन । अन्य सेक्टरमा पनि हप्ताको १ दिन मात्र राखेकोले हालको राज्य संरचना अनुसार उक्त हवाई सेवा पर्याप्त हुने देखिंदैन । उक्त क्षेत्रका विमानस्थलहरुको समग्र उडान तालिका तथा सेवा प्रवाहको स्थिति निम्नबमोजिम देखिन्छ :

विमानस्थलको नाम	उडान वर्ष	नियमित उडान अनुमति संख्या	उडान संख्या	उडान प्रतिशत
डोल्पा विमानस्थल	२०१८	०	७७८	०.०० %
	२०१९	३६४	७४८	२०५.४९ %
	२०२०	४१६	४५०	१०८.१७ %
	२०२१	४००	६५१	१६२.७५ %
सिमिकोट	२०१६		६६८४	०.०० %

	२९१७	०	७३७२	०.०० %
	२०१८	०	८९८०	०.०० %
	२०१९	३६४	५५७१	१५३०.४९ %
	२०२०	१५६	३९१२	२५०७.६९ %
	२०२१	२००	२६२२	१३११.०० %
रारा	२०१८	०	११८०	०.०० %
	२०१९	२०८	११३०	५४३.२७ %
	२०२०	२६०	७८६	३०२.३१ %
	२०२१	४४०	६८७	१५६.१४ %
जुम्ला	२०१८		४४२	०.०० %
	२०१९	३१२	६५९	२११.२२ %
	२०२०	१५६	५६५	३६२.१८ %
	२०२१	४४०	६१६	१४०.०० %

द्रष्टव्य :

- उडान अनुमति तालिका २०१९ देखिको मात्र उपलब्ध भएकोले सोभन्दा अघिका वर्षहरुको तुलना गरिएको छैन ।
- केन्द्रिय कार्यालयबाट नियमित उडानको मात्र तथ्याङ्क उपलब्ध भएको तर सम्बन्धित विमानस्थल कार्यालयबाट चार्टर उडानको समेत थप गरी विवरण प्राप्त भएकोले स्वीकृत अनुमति संख्याभन्दा उडान गरेको संख्या बढी देखिन्छ ।

३९. **सुदुर पश्चिम सेक्टरका विमानस्थलहरु** - सुदुर पश्चिम प्रदेशका दुर्गम पहाडी क्षेत्रका बाह्रै महिना हवाई सेवा सञ्चालन गर्न सकिने विमानस्थलहरुमा बझाङ्ग, बाजुरा, साँफेबगर, डोटी र बैतडी पर्दछन । यी बिमानस्थलहरु धनगढी र नेपालगञ्ज हब विमानस्थल सेक्टरमा सञ्चालन गर्ने उद्देश्यले निर्माण भएका देखिन्छ । तर बाजुरा र साँफे बगर बाहेक अन्य विमानस्थलमा नेपालगञ्ज सेक्टरको हवाई सेवा सञ्चालन भएको देखिएन । बाजुरा सुर्खेत सेक्टरमा सीता एयरलाई हप्ताको एक पटक उडान सेवा सञ्चालन गर्न अनुमति दिएको देखियो । काठमाडौं तथा अन्य सेक्टरको सेवा यो क्षेत्रमा रहेको देखिएन । विगतमा बाजुरा बाहेक अन्य विमानस्थलहरुको उडान सेवा अत्यन्तै कमजोर रहेको देखिन्छ । हाल आएर २०२१ देखि नेपाल वायुसेवा निगमलाई धनगढीबाट दैनिक एक पटक र समिट एयरलाई हप्ताको एकपटक उडान सञ्चालन गर्न अनुमति दिएको देखियो । अनुमति दिए अनुसार हवाई उडान सेवा सञ्चालन भएमा सुदुरपश्चिम प्रदेशको हवाई यातायातमा निकै ठूलो उपलब्धी हुने देखिन्छ । तर नेपाल वायु सेवा निगमका ४ वटा वायुयान हाल ग्राउण्डेड अवस्थामा रहेकाले ३ वटा वायुयानबाट हवाई उडान सेवा सुचारु गर्न नेपाल वायुसेवा निगमलाई सहज हुने देखिंदैन । अन्य वायु सेवाहरुको सेवा उपलब्ध गराउने सम्बन्धमा प्राधिकरणको कुनै कार्य योजना रहेको देखिएन । यस्तो स्थितिमा सुदुर पश्चिमका विमानस्थलहरुमा हवाई यातायातको सेवा प्रभावकारी रुपमा सञ्चालन हुने देखिंदैन । सो क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा हवाई सेवा प्रवाहको स्थिति निम्नबमोजिम देखियो :

विमानस्थलको नाम	उडान वर्ष	नियमित उडान अनुमति संख्या	उडान संख्या	उडान प्रतिशत
बझाङ्ग विमान स्थल	२०१८	०	०	०
	२०१९	०	०	०
	२०२०	०	६८	०
	२०२१	३६०	१४९	४१.३९

बाजुरा	२०१९	१५६	३७८	२४२.३१
	२०२०	२६०	६१७	२३७.३१
	२०२१	६८०	७६१	१११.९१
साँफेबगर	२०१९	१०४	६९	६६.३५
	२०२०	१५६	८२	५२.५६
	२०२१	४००	२१२	५३.००
डोटी	२०१९	०	०	
	२०२०	०	१७	
	२०२१	३६०	६९	१९.१७
बैतडी	२०१९	०	०	
	२०२०	०	१३	
	२०२१	३२०	२४	७.५०

द्रष्टव्यः प्राधिकरणबाट प्राप्त विवरण अनुसार २०२० को अक्टोबरदेखि मात्र धनगढी-बझाङ्ग, धनगढी-डोटी र धनगढी-बैतडी सेक्टरको नियमित उडान सेवा सञ्चालन गरेको देखिन्छ । अझै पनि ती सेक्टरहरुमा उडान सेवा न्यून रहेको देखिन्छ ।

विगत वर्षहरुको तुलनामा हालका वर्षहरुमा कोभिड १९ बाट परेको असरका कारण हवाई यातायात सेवामा प्रतिकुल असर परेको देखिन्छ । यसका साथै दुर्गम क्षेत्रको यातायातमा निजी क्षेत्रका वायु सेवाहरुलाई सबै तिरका दुर्गम विमानस्थलहरुमा सेवा दिनको लागि प्राधिकरणले परिचालन गर्न नसकेकोले दुर्गम क्षेत्रको हवाई सेवा सर्व सुलभ र सहज हुन सकेको देखिँदैन ।

नेपालमा वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुले व्यवसायिक प्रतिस्पर्धामा जोड दिई बढी क्षमता र सुविधायुक्त वायुयानहरु निरन्तररुपमा ल्याउने गरेको देखिन्छ । यसरी वायुयानहरु नेपालमा दर्ता गर्न अनुमति दिंदा दुर्गम पहाडी क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा पनि हवाई उडान सेवा पुर्याउन सक्ने नसक्ने सम्बन्धमा निक्यौंल गरेर दुर्गम क्षेत्रको हवाई सेवा विकास र विस्तार गर्ने उद्देश्यले अनुमति दिनुपर्ने सम्बन्धमा ध्यान दिनुपर्नेमा संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले यसतर्फ ध्यान दिएको देखिएन । मन्त्रालयले वायुयान दर्ता गर्न इजाजत दिने र सो इजाजतको आधारमा प्राधिकरणले उडान अनुमति दिने गरेकोले दुर्गम क्षेत्रमा सेवा दिनै नसक्ने वायुयानको संख्या थपिदै गएको र दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलमा उडान गर्न सक्ने वायुयानहरुको संख्या भने घटेर गएकाले दुर्गम क्षेत्रको हवाई यातायातको स्थिति कमजोर बनेको देखिन्छ ।

वायु सेवा सञ्चालन गर्न इजाजत पाएका संस्थाहरुलाई पनि सेवा प्रवाह गर्न प्राधिकरणले प्रभावकारी रुपमा सहजीकरण गर्न सकेको पनि देखिँदैन । वर्तमान राज्य संरचना अनुसार दुर्गमदेखि दुर्गमका सेक्टरहरुमा हवाई यातायातको विकास र बिस्तार गर्नु आवश्यक देखिन्छ । तर यस्तो सेवा दिलाउन प्राधिकरणले गरेको सहजीकरण पर्याप्त नभएकोले कतियय विमानस्थलहरु निष्क्रिय रहेका देखिन्छन । पहाडी क्षेत्रमा बढ्दो शहरीकरण र बजार बिस्तारको हिसाबले पनि दुर्गम क्षेत्रहरुमा हवाई यातायात सेवाको विकास र विस्तार गर्न आवश्यक देखिन्छ । धेरै रकम लगानी गरी निर्माण भएका विमानस्थलहरुको संरक्षण गर्दै हवाई यातायात सेवा सञ्चालन गर्नु र देशमा रोजगारी तथा आय आर्जनमा वृद्धि गरेर देशलाई समृद्धि तिर लैजानु समेत आजको आवश्यकता हो । हवाई यातायातको माध्यमबाट संस्कृति तथा पर्यटन क्षेत्रको विकासमा टेवा पुग्ने हुँदा प्राकृतिक मनोरम स्थल तथा

विविध संस्कृति भएको हाम्रो पहाडी क्षेत्रमा पर्याप्त हवाई यातायातको विकास र विस्तार गर्न जरुरी देखिन्छ ।

प्राधिकरणको उक्त जवाफले समग्र दुर्गम क्षेत्रको हवाई सेवालाई सुविधायुक्त बनाउन ध्यान नदिई मोटरबाटोले नछोएका डोल्पा र सिमिकोटको मात्र समस्या उल्लेख गरेको देखिन्छ । अन्य सेक्टरका विमानस्थलहरुमा निजी क्षेत्रका वायुयानहरु सञ्चालन गरी हवाई सेवा सरल र सुविधायुक्त बनाउन प्राधिकरणको कुनै योजना रहेको देखिएन । दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा सरल तथा सहज किसिमले हवाई यातायात सुविधा पुर्याउन सहज गर्ने उद्देश्यले माथि दफा २६ देखि ४० सम्म उल्लेख भएका समस्याहरुको समाधान गर्न निम्नबमोजिमका सुझाउहरु उल्लेख गरिएको छ ।

- मन्त्रालयले वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई वायुसेवा सञ्चालन अनुमति दिंदा प्रत्येक वायुसेवाहरुले समानुपातिक आधारमा दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा अनिवार्य हवाई यातायात सेवा दिने सुनिश्चित गर्नुपर्दछ ।
- दुर्गम क्षेत्रका STOL सेक्टरहरुमा पनि Trunk सेक्टरहरुको सरह सबै वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई प्रतिस्पर्धात्मक रुपमा हवाई यातायात सेवा सञ्चालन गर्न प्रोत्साहित गर्नुपर्दछ ।
- हवाई यातायात सञ्चालन गर्न अनुमति पाएका वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुले अनुमति तालिका अनुसार सेवा सञ्चालन गरे नगरेको सम्बन्धमा केन्द्रिय कार्यालयमा अभिलेख राखेर अनुगमन गर्नुपर्दछ र उडान सेवा कम गरेमा थप सेवा प्रवाह गर्न तत्काल नियमन गर्नुपर्दछ ।
- प्राधिकरणले हब विमानस्थल भनी नामाकरण गरेका विमानस्थहरुबाट नजिकका हरेक STOL विमानस्थलहरुमा सेवा सञ्चालन संस्थाले अनिवार्य रुपमा हवाई यातायात सेवा दिनुपर्ने तालिका स्वीकृत गरी सो अनुसार तत्काल कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।
- हब विमानस्थलभन्दा नजिकमा पर्ने तराईका विमानस्थलहरुबाट पनि दुर्गमका STOL विमानस्थलमा सेवा दिने प्रबन्ध गर्नुपर्दछ ।
- दुर्गमदेखि दुर्गम क्षेत्रका सेक्टरहरुमा पनि प्रतिस्पर्धात्मक रुपमा हवाई सेवा सञ्चालन गर्ने प्रबन्ध गर्नुपर्दछ ।
- चार्टर तथा नियमित उडान सेवा सञ्चालन गर्ने वायुसेवाहरुले तोकिएको मापदण्ड पुरा गरे नगरेको अभिलेख राखी आवधिक रुपमा अनुगमन गर्ने र तोकिएको सीमाभित्र मात्र चार्टर उडान सेवा सञ्चालन गर्न तत्काल प्रबन्ध गर्नुपर्दछ ।

४०. **सुगम (Trunk) सेक्टरका विमानस्थलहरुमा हवाई सेवा सञ्चालन स्थिति** - नेपाल नागरिक प्राधिकरणले त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल काठमाडौंदेखि पूर्वतर्फको सुगम सेक्टरमा पर्ने तुम्लिङ्गटार, भद्रपुर, विराटनगर, राजविराज, जनकपुर, सिमरा र भरतपुरको उडान सेक्टर लाई ट्रङ्क सेक्टर नामाकरण गरेको छ । यसै गरी पश्चिमतर्फ पोखरा, भैरहवा, सुर्खेत, नेपालगञ्ज र धनगढी पनि ट्रङ्क सेक्टरमा पर्दछन । यस सेक्टरमा नेपालमा आन्तरिक उडानको लागि दर्ता भएका सबै किसिमका वायुयानहरुले उडान सेवा प्रदान गरेका छन । सबै विमानस्थलमा सबै वायुसेवा सञ्चालन संस्थाको पहुँच रहन सक्ने देखिन्छ । यी सेक्टरका विमानस्थलहरुमा हवाई उडान, हवाई सञ्चार, पथ प्रदर्शन र हवाई परिवहन सेवाको सञ्चालन स्तरीय र प्रभावकारी बनाई नियमित रुपमा वायुसेवा सञ्चालनको व्यवस्थापन गर्ने जिम्मेवारी नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको हो ।

४०.१. नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको नीति अनुसार काठमाडौं सेक्टर बाहेक अन्य सुगमदेखि सुगमका सेक्टरहरुमा पनि आन्तरिक हवाई यातायात सेवा सञ्चालन गर्नुपर्न देखिन्छ । तर भद्रपुर, राजविराज र जनकपुर विमानस्थलबाट काठमाडौं बाहेक अन्य सेक्टरमा उडान सेवा सञ्चालन गरेको देखिएन । सिमरा, भरतपुर र भैरहवाको काठमाडौं बाहेक पोखरा सेक्टरको उडान सञ्चालन गरी ती बिमानस्थलहरुको अन्य सुगम सेक्टरका विमानस्थलमा उडान सेवा सञ्चालन गरेको देखिएन । नेपालगञ्जबाट काठमाडौं बाहेक धनगढी तथा पोखरा सेक्टरका पनि उडान सञ्चालन गरेको देखिन्छ । यस बाहेक अन्य सेक्टर संग यस विमानस्थलबाट उडान सञ्चालन गरेको देखिएन । राज्यका सबै सेक्टरहरुमा हवाई सेवा पुर्याउने दायित्व प्राधिकरणको हो । यसका लागि सबै वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई परिचालन गर्नुपर्नेमा नेपालगञ्ज धनगढी सेक्टरको नेपाल वायु सेवा निगम र पोखराबाट सिमरा, भरतपुर, भैरहवा र नेपालगञ्ज सेक्टरको उडान अनुमति बुद्ध एयरलाई मात्र दिएको देखियो । अन्य धेरै वायुयान हुने यति एयरलाइन्स र श्री एयरलाइन्सलाई परिचालन गरेको देखिएन । प्राधिकरणले सुगम सेक्टरबाट सुगम सेक्टरको हवाई उडानको व्यवस्थापन उपयुक्त किसिमले नगरेको कारण नेपालमा पर्याप्त वायुयानहरु हुँदाहुँदै पनि यात्रुहरुले काठमाडौं पुगेर अन्य सेक्टरको विमानस्थलतर्फ उडान गर्नुपर्ने अवस्थाले गर्दा यात्रुहरुको यात्रा सुबिधाजनक हुने देखिंदैन ।

४०.२. काठमाडौं तथा अन्य सुगम सेक्टरमा केही वायु सेवालाई दैनिक १२ पटकसम्म उडान गर्न तालिका स्वीकृत गरेको देखिन्छ । प्राधिकरणले वायुसेवाहरुलाई उडान अनुमति दिए पछि स्वीकृत तालिका अनुसार उडान सञ्चालन गरे नगरेको यकिन गर्न त्यसको लगत अद्यावधिक गरेर अनुगमन गरेको देखिएन । यसरी अनुगमन नगरिनाले यात्रुले टिकट लिएर बस्ने, तर वायुसेवाले तालिका अनुसार उडान नगर्ने अवस्था भई यात्रुलाई मर्का पर्न जाने देखिन्छ ।

प्राधिकरणले सुगमदेखि सुगमका सबै सेक्टरहरुमा आन्तरिक हवाई यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने व्यस्थापन गर्न कार्य योजना बनाई लागू गर्नुपर्दछ । उडान अनुमति अनुसार उडान सेवा सञ्चालन गरे नगरेको अनुगमन गर्न प्रभावकारी व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

४१. **सञ्चालनमा नरहेका विमानस्थलहरुको स्थिति** - देशका विभिन्न भागमा हवाई यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने उद्देश्यले राष्ट्रको ठूलो धनराशी खर्चगरी निर्माण भएका विमानस्थलहरुको संरक्षण गर्ने र सञ्चालन गर्ने दायित्व नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको हो । यसै गरी स्थानीय आवश्यकता तथा माग अनुसार विमानस्थल निर्माण गर्ने, विस्तार गर्ने र त्यसमा समुचित किसिमले हवाई यातायात सञ्चालन गर्ने जिम्मेवारी पनि प्राधिकरणकै हो ।

हरेक विमानस्थलहरु निर्माण गर्नुपूर्व सम्भाव्यताको अध्ययन गरी सम्भाव्य प्रतिवेदनको आधारमा उपयुक्त देखिएका आयोजनाहरु स्वीकृत भई कार्यान्वयन गर्ने प्रचलित पद्धति छ । प्राधिकरणले पनि यसै पद्धतिको अवलम्बन गरेको हुनुपर्ने हो । प्राधिकरणले निर्माण गरेका विमानस्थलहरु हाल हवाई यातायातको दृष्टिले सम्भाव्य नभई निष्क्रिय अवस्थामा रहनु सुखद पक्ष हैन। प्राधिकरणका १९ विमानस्थलहरुमा हवाई यातायात सञ्चालन गर्न नसकी निस्कृय हुनुले सम्भाव्यता प्रतिवेदनमा उल्लेख भएका अङ्कहरु यर्थाथपरक नभएको देखिन्छ । त्यसको अतिरिक्त निर्माण शुरु गरिएका विमानस्थलहरुको अधुरो काम पुरागरी दिगोहुने गरी हवाई यातायात सेवा सञ्चालन गर्नुभन्दा नयाँ विमानस्थल निर्माण गर्न प्राधिकरणको बढी चासो रहनुले उपयुक्त रुपमा जिम्मेवारी बहन गर्नमा उदासीन रहेको देखिन्छ ।

विमानस्थल निर्माण गर्नुपूर्व विमानस्थल निर्माण गरी प्रभावकारी रुपमा सञ्चालन गर्ने प्राधिकरणले प्रतिवद्धता जनाए पछि मात्र विमानस्थल योजना नेपाल सरकारबाट स्वीकृत गर्ने प्रक्रिया छ । प्राधिकरणले प्रतिबद्धता जाहेर गरेको आधारमा नेपालमा विभिन्न विमानस्थलहरु निर्माण भएका छन । प्राधिकरणको वित्तीय विवरण अनुसार नेपाल सरकारले हालसम्म विमानस्थल निर्माणमा रु.५० अर्ब १९ करोड १७ लाख १७ हजार लगानी गरेको देखिन्छ । तर विमानस्थलगत लागत खर्च अद्यावधिक गरेको पाइएन । अझै पनि नयाँ नयाँ विमानस्थल निर्माण गर्न नेपाल सरकारले योजनाको प्रस्ताब ल्याउने र ती योजनाहरु सञ्चालन गर्न प्राधिकरणले प्रतिबद्धता जाहेर गर्ने गरेकोले विमानस्थलको संख्या थपिदै गएको अवस्था छ । हाल सालै पनि प्राधिकरणले उदयपुरमा विमानस्थल निर्माण गर्न प्रतिबद्धता जाहेर गरी राष्ट्रिय योजनाबाट आयोजना स्वीकृत भई कार्यान्वयन चरणमा पुगेको देखियो । यसरी पहिले निर्माण भएका विमानस्थलको सञ्चालन व्यवस्थापन नगरी अलपत्र रुपमा छोडिदिने र नर्या नयाँ विमानस्थल निर्माण गर्न प्रतिबद्धता जनाउने प्राधिकरणको परिपाटीले जनाएका कयौं प्रतिबद्धता अनुरुप कार्य हुन सकेको छैन ।

प्राधिकरणको यो मौजूदा प्रचलनल् गर्दा राज्यले अपेक्षा गरी गरेको लगानी रकम प्रतिफलविहिन भएको छ ।

स्थानीय जनताहरुको माग र नेपाल सरकारको नीति तथा कार्यक्रमबमोजिम दूर दराजमा रहेका नेपाली जनताहरुमा राज्यको पहुँच महसुस गराउनु सँगसँगै नयाँ विमानस्थल निर्माण कार्य पनि भइरहेको ब्यहोरा प्राधिकरणबाट जानकारीमा आएको छ । तर निर्माण सम्पन्न भएर पनि विमानस्थल सञ्चालन नगरिनुले राज्यको पहुँच भएको प्राधिकरणले दुर्गम बासीलाई महसुस गराउन सकेको देखिएन।

हाल निर्माण भएर पनि सञ्चालनमा नरहेका विमानस्थलहरुमध्ये धावन मार्गमा अस्फाल्ट कंक्रिट पुरा भएका ३, ग्राभेल बिच्छ्याएका ४ र माटे अवस्थाका १२ छन् । यसको विवरण निम्नबमोजिम उल्लेख गरिएको छ :

क्र.सं.	विमानस्थलको नाम र धावन मार्गको स्तर	स्थापना वर्ष	लागत रकम	सञ्चालन नहुनाका कारणहरु
	स्तर : कालोपत्रे सर्फेस			
१.	बाग्लुङ्ग (बलेवा)	२०३०	१२ करोड	निर्माण कार्य चालू रहेको
२.	मनाङ्ग	२०३५	१० करोड	मोटर बाटो पुगेको र प्यासेन्जर नपाइएको
३.	इलाम	२०७५	२५ करोड	टेष्ट फ्लाईट हुन नसकेको ।
	स्तर : ग्राभेल सर्फेस			
१.	टिकापुर	२०४१	३ करोड	कालोपत्रे नभएको, मोटर बाटो पुगेको र प्यासेन्जर नपाइएको ।
२.	मसिने चौर डोल्पा	उल्लेख नभएको	३० करोड	निर्माण कार्य चालू रहेको ।
३.	गुल्मी	२०७५	३० करोड	निर्माण कार्य चालू रहेको ।
४.	खिजी चण्डेश्वरी	२०७६	उल्लेख नभएको	कालेपत्रे नभएको, मोटर बाटो पुगेको र प्यासेन्जर नपाइएको ।
	स्तर : माटे सर्फेस			
१.	पालुङ्गटार	२०१७	७ करोड	निर्माण कार्य चालू रहेको ।
२.	रोल्पा	२०१८	२ करोड	कालोपत्रे नभएको, मोटर बाटो पुगेको र प्यासेन्जर नपाइएको ।

३.	मेघौली	२०२४	५ करोड	कालोपत्रे नभएको, मोटर बाटो पुगेको र प्यासेन्जर नपाइएको ।
४.	महेन्द्र नगर	२०३०	१ करोड	मोटर बाटो पुगेकोले प्यासेन्जर नपाइएकोले र कालोपत्रे नभएकोले ।
५.	ढोर पाटन	२०३०	२ करोड	मोटर बाटो पुगेकोले प्यासेन्जर नपाइएकोले।
६.	स्याङ्गबोचे	२०३०	२ करोड	ट्वीनओट्टर विमानस्थल अवतरण गर्न नसक्ने, कालेपत्रे नभएकोले र राष्ट्रिय निकुन्ज भित्र परेकोले ।
७.	जिरी	२०३३	२ करोड	मोटर बाटो पुगेकोले प्यासेन्जर नपाइएकोले र कालोपत्रे नभएकोले ।
८.	दार्चुला	२०४३	३ करोड	कालोपत्रे नभएकोले ।
९.	लाङ्गटाङ्ग	उल्लेख नभएको	१ करोड	राष्ट्रिय निकुन्ज भित्र परेकोले ।
१०.	काँगेलडाँडा	२०६०	२ करोड	मोटर बाटो पुगेकोले प्यासेन्जर नपाइएको र कालेपत्रे नभएकोले ।
११.	कमल बजार	२०६४	१ करोड	मोटर बाटो पुगेकोले प्यासेन्जर नपाइएकोले र कालोपत्रे नभएकोले ।
१२.	कालिकोट	२०७४	२५ करोड	निर्माण कार्य चालू रहेकोले ।

४१.१. धावन मार्गमा कालोपत्रे गरी बाह्रै महिना हवाई यातायात सञ्चालन गर्न सकिने अवस्थाका बाग्लुङ्ग र मनाङ्ग विमानस्थल धेरै वर्ष पहिलेदेखि सञ्चालनमा ल्याउन सकेको देखिएन । यसै गरी निर्माण सम्पन्न गरी २०७५ सालमा निर्माण सम्पन्न भएको इलामको सुकिलुम्बा विमानस्थलमा टेष्ट फ्लाइट गर्न बजेट व्यववस्था नै नगरेको कारण हालसम्म हवाई यातायात सेवा सञ्चालन गरेको देखिएन । यस्ता विमानस्थलबाट हवाई यातायात सञ्चालन गर्ने प्राधिकरणको कुनै योजना रहेको समेत देखिएन । यी बिमानस्थलमा मोटामोटी रु.४७ करोड खर्च भएको प्राधिकरणले उल्लेख गरेको छ । विमानस्थल निर्माण गर्दा राष्ट्रले गरेको लगानीको प्रतिफल प्राप्त गर्न र सो क्षेत्रका यात्रुहरुलाई हवाई यातायात सुविधाको प्रबन्ध गर्न प्राधिकरणले उचित रुपमा ध्यान दिएको पाइएन । कालोपत्रे भइसकेका विमानस्थलहरुमा हवाई सेवा सञ्चालन गर्न हरेक वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई प्रोत्साहन गरी अनिवार्य उडान सञ्चालन गर्ने व्यवस्था तत्काल गर्नुपर्दछ ।

यस सम्बन्धमा प्राधिकरणले बाग्लुङ, बलेवा विमानस्थलमा हालै निर्माण कार्य सम्पन्न भएको र परीक्षण उडानको तयारी भइरहेको र इलामको सुकिलुम्बा विमानस्थल स्थानीय नगरपालिका समेतको सक्रियतामा उडान सञ्चालन भइरहेको जवाफ दिएकोछ । मनाङ्गमा Passenger Demand थोरै भएको र हाल बाटो खुलेको कारणले विमानस्थल प्रयोग नभए तापनि पर्यटकीय/रणनैतिक हिसाबले निकै महत्वपूर्ण रहेको भन्ने उल्लेख गरेको छ ।

४१.२. ग्राभेल सर्फेस धावन मार्ग निमार्ण भएका विमानस्थलको संख्या ४ रहेकोमध्ये २०४१ सालमा निर्माण भएको टिकापुर विमानस्थल तत्कालीन अवस्थामा हवाई यातायात सञ्चालन हुने गरेकोमा सो विमानस्थललाई कालो पत्रे नगरेको तथा सडक यातायात समेत पुगेकोले प्यासेञ्जर नपाई उडान सेवा सञ्चालन नगरेको ब्यहोरा प्राधिकरणले जनाएको छ । उक्त विमानस्थल धेरै वर्षदेखि बन्द अवस्थामा रहेको देखिन्छ । अन्य ग्राभेल सर्फेस भएका ३ विमानस्थलहरुमा गुल्मी र डोल्पाको मसिनेचौर विमानस्थललाई स्तरोन्नति कार्य भइरहेको अवगत गराएको छ । ओखलढुङ्गाको खिजी चण्डेश्वरी विमानस्थलको २०७६ मा टेष्ट फ्लाइट गरको ब्यहोरा प्राधिकरणले जनाएको छ । खिजी चण्डेश्वरी

बाहेक अन्य ३ विमानस्थलमा मोटामोटी रु.६३ करोड लगानी भएको प्राधिकरणले उल्लेख गरेको छ। हवाई यातायातको सम्भावना नभएका विमानस्थलको जग्गा अन्य व्यवसायिक फर्म सञ्चालन गर्न नीजि क्षेत्रलाई प्रोत्साहन गर्ने र त्यस्ता विमानस्थलहरु नेपाल सरकारलाई फिर्ता दिने कारबाही गर्न तत्काल थालनी गर्नुपर्दछ ।

४१.३. माटेस्तरका विमानस्थलहरुको संख्या १२ रहेको छ । साविक हवाई विभागबाट २०१७।१८ साल देखि २०४३ सालसम्म निर्माण भएका विमानस्थलहरुको संख्या ९ रहेको छ । ती विमानस्थलहरु प्राधिकरणको स्वामित्वमा आए पनि तिनीहरुको स्तरोन्नति गरी हवाई यातायात सञ्चालन गर्नुभन्दा अन्य नयाँ विमानस्थल निर्माण गर्न प्राधिकरणको ध्यान गएको देखियो । प्राधिकरण भएपछि २०६० सालमा निर्माण भएको काँगेलडाँडा, २०६४ सालमा निर्माण भएको कमल बजार र २०७४ सालमा निर्माण भएको कालिकोट विमानस्थल हालसम्म पनि माटे अवस्थामा रहनुले स्थानीय चाहना तथा हवाइ यातायातको सम्भाव्यतालाईभन्दा पनि स्थानीय जनप्रतिनिधि तथा प्राधिकरणको व्यवस्थापन पक्षको चासोको कारण विमानस्थलहरु निर्माण भएको देखिन्छ । माटेस्तरका १२ विमानस्थलमा प्राधिकरणको लगानी मोटामोटी रु.५३ करोड भएको प्राधिकरणले उल्लेख गरेको छ । हाल पालुङ्गटार, मसिने चौर र कालिकोट विमानस्थलको स्तरोन्नतिको निर्माण भइरहेको प्राधिकरणले उल्लेख गरेको छ । अन्य विमानस्थलहरुमा कालोपत्रे नगरेको र मोटर वाटो पुगेकोले प्यासेञ्जर नपाउने हुँदा हवाई यातायात सञ्चालन नगरेको ब्यहोरा प्राधिकरणले जनाएको छ । तर यस्ता विमानस्थलहरुको स्तरोन्नति गरी हवाई यातायात सञ्चालन गर्ने प्राधिकरण संग कुनै योजना रहेको देखिएन । स्तरोन्नति गर्न बाँकी रहेका विमानस्थलहरुको स्तरोन्नति गर्न भविष्यमा प्राथमिकता दिनुपर्दछ ।

यतिका धेरै विमानस्थलहरु निस्कृय रहनुमा साना खालका वायुयानहरुको संख्या कम भएर पनि हवाई सेवा सञ्चालन गर्न नसकेको देखिन्छ । सबै वायु सेवा सञ्चालकहरुले ठूला ठूला वायुयान थपगर्दे जाने र सानाको संख्या घटाउँदै जाने गरेको तथा दुर्गम क्षेत्रमा सेवा दिनुपर्ने अनिवार्यता हटाएकोले पनि दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरु निस्क्रिय अवस्थामा रहेका देखिन्छ । हवाई यातायात चल्न सम्भव नहुने विमानस्थलहरुमा नीजि क्षेत्रबाट सञ्चालन भएका एभिएसन क्लब तथा फ्लाइङ्ग स्कूल खोल्न भविक्ष्यमा प्रोत्साहन गर्नुपर्दछ ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले सञ्चालनमा नरहेका विमानस्थलहरुका सम्बन्धमा नेपालको भौगोलिक अवस्थाले गर्दा विमानस्थलको महत्व धेरै भएको कारणले नेपाल सरकारले स्थानीय दूरदराजमा रहेका जनताहरुलाई हवाई यातायातको माध्यमबाट सेवा दिनु अत्यन्त जरुरी भई नेपाल सरकारको निति तथा कार्यक्रम बमोजिम बजेट व्यवस्था भई विमानस्थल निर्माण भएका उल्लेख गरेको छ । हालको परिप्रेक्ष्यमा सडक यातायातको पहुँच बढ्न गएको र साना विमानहरु नभएको कारणले केही विमानस्थलहरु नचलेतापनि भविष्यमा हुन सक्ने दैवी विपत्ती, आकस्मिक (Emergency) तथा राष्ट्रिय सुरक्षाको निमित्त समेत विमानस्थल आवश्यक पर्ने हुँदा लगानी खेर नजाने जवाफ समेत दिएको छ । तर प्राधिकरणले निर्माण भइसकेका विमानस्थबाट हवाई यातायात सुचारु गर्न प्रभावकारी प्रबन्ध नगरी अन्य वैकल्पिक महत्वको चर्चा गर्नुले विमानस्थल निर्माणको उद्देश्य पुराहुने देखिएन ।

४२. **बिमानस्थलहरुको सुरक्षा प्रबन्ध** - विमानस्थलको जग्गा प्राधिकरणको अधीनमा आएपछि त्यसको वरिपरि घेरा पर्खाल तथा तारवार लगाएर सुरक्षा प्रबन्ध गर्न नसकेमा स्थानीयबासीहरुद्वारा जग्गा अतिक्रमण हुने सम्भावना रहन्छ । विमानस्थल निर्माण सम्पन्न भए पछि हवाई सुरक्षाका मापदण्डहरु कायम गर्न पनि घेरा पर्खाल तथा तार वार गर्न जरुरी हुन्छ । यसको नियमन गर्न प्राधिकरणको एभिएशन सेफ्टि स्टयाण्डर्ड विभागलाई जिम्मेवारी देएको देखिन्छ । यति हुँदाहुँदै पनि बजेट व्यवस्था

नगरेकोले खिजि चण्डेश्वरी र सुकिलुम्वा विमानस्थल निर्माण सम्पन्न भएको ३ वर्ष व्यतित भई सक्दा पनि घेरा पर्खाल एवं सुरक्षा तारबार गरेको पाइएन । यसैगरी निर्माणाधीन अर्घाखाँची विमानस्थलको पनि सुरक्षा तारबार गरेको देखिएन । धेरै वर्ष पहिले निर्माण भएको पालुङ्गटार विमानस्थलको जग्गामा स्थानीयलेबासीले बाटो निर्माण गरेको तथा व्यक्तिले घर बनाएको देखियो । सो व्यक्तिले बनाएको घर हटाउनको लागि हाल प्राधिकरणले पत्राचार सम्म गरेको पाइयो, तर घर भत्काएको जानकारीमा आएको छैन । यसैगरी टिकापुर विमानस्थलको धावन मार्गको बचबाटै स्थानीयबासीले पिचबाटो निर्माण गरेकोमा प्राधिकरणले त्यसको संरक्षण गर्न सकेको देखिएन । मेघौली र महेन्द्रनगर विमानस्थलको जग्गाबाट पनि स्थानीयले बाटो निर्माण गरेकोमा प्राधिकरण बेखबर देखिन्छ । विमानस्थलको सम्पत्तिको सुरक्षा जाँचका सम्बन्धमा प्राधिकरणले आवधिक रुपमा निरीक्षण गरी प्रतिवेदन गर्ने व्यवस्था नगरेको तथा सुगम क्षेत्रका विमानस्थलहरुको उक्त अवस्थाले सञ्चालनमा नरहेका दुर्गम क्षेत्रको विमानस्थलहरु सुरक्षित छन् भन्न सक्ने अवस्था रहेको देखिंदैन । विमानस्थलको सुरक्षाको लागि पर्याप्त बजेट व्यवस्था गरी समयमै घेरा पर्खाल तथा सुरक्षा तारवार लगाउनु पर्दछ । यसै गरी सञ्चालनमा नरहेका विमानस्थलको सुरक्षा पर्खाल तथा तारवारको अवस्था बारे कम्तिमा ६ महिनामा निरीक्षण गरी प्रतिवेदन लिने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । अतिक्रणमा परेका विमानस्थलहरुको तत्काल सुरक्षा जाँचगरी विमानस्थलहरुको सुरक्षा व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

४३. **हेलिकप्टर सेवा** - सुरक्षा मापदण्ड पुरागरेका हेलिप्याड निर्माणगर्न नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणकाट अनुमति दिइने हुँदा त्यस्ता हेलिप्याडहरुको लगत प्राधिकरणमा अद्यावधिक हुनुपर्नेमा प्राधिकरणले यसको अभिलेख नै राखेको देखिएन । सुरक्षा मापदण्ड पुरा गरेका हेलिकप्टरहरुलाई विभिन्न विमानस्थल, हेलिप्याड, घरको छत तथा खुल्ला चौरमा समेत अवतरणगर्न अनुमति दिएको देखिन्छ । विमानस्थल र हेलिप्याड बाहेक अन्य सुरक्षा मापदण्ड पुरा नभएको स्थानमा अवतरणको अनुमति दिंदा र चालकले सतर्कता नअपनाउँदा नेपालमा सन् २००१ देखि २०२० सम्ममा २७ हेलिकप्टर दुर्घटना भइ ७३ यात्रुको ज्यान गएको देखिन्छ । यसकौ विवरण निम्नबमोजिम छ :

क्र. सं.	मिति	वायु सेवाको नाम	वायुयानको नाम	दर्ता नम्बर	दुर्घटना स्थल	दुर्घटनाको कारण	यात्रु संख्या (चालक दल समेत)	मृत्यु हुनेको संख्या
१.	११ सेप्टेम्बर २००१	एयरअन्या	Mi 17	9N-ADK	मिर्मी	कारण उल्लेख नगरेको	५	०
२.	१२ नोवेम्बर २००१	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	9N-AFP	रारा ताल	कारण उल्लेख नगरेको	६	४
३.	१२ मे २००२	कर्णाली एयर	AS 350B3e	9N-AGE	मकालु बेस क्याम्प	कारण उल्लेख नगरेको	१	०
४.	३० सेप्टेम्बर २००२	एसियन एयरलाइन्स	Mi 17	9N-ACV	सोलुखुम्बु	मकालु बेस क्याम्पमा हराएको	११	११
५.	२८ मे २००३	सिम्रिक एयर	Mi 17	9N-ADP	एभरेस्ट बेस क्याम्प	कारण उल्लेख नगरेको	८	२
६.	४ जनवरी २००५	एयरडाइनेष्टी	AS 350B3e	9N-AGG	रामेछाप	कारण उल्लेख नगरेको	३	३
७.	२ जुन २००५	श्री एयरलाइन्स	Mi 17	9N-AND	एभरेस्ट बेस क्याम्प	कारण उल्लेख नगरेको	७	०
८.	७ मे २००६	हेलिहँस सर्भिस	Mi 17	9N-ADT	धौलागिरी बेस क्याम्प	कारण उल्लेख नगरेको	७	०
९.	२९ जून २००८	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	9N-AIA	अन्नपूर्ण बेस क्याम्प	कारण उल्लेख नगरेको	४	०
१०.	८ अगस्त २००६	कर्णाली एयर	Mi 17	9N-AGS	त्रि.अ.विमानस्थल	कारण उल्लेख नगरेको	५	०
११.	२३ नोभेम्बर	सिम्रिक एयर	Mi 17	9N-ADO	जुम्ला	कारण उल्लेख नगरेको	४	०

	२००६							
१२.	२९ नोभेम्बर २०११	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	9N-AIK	सोलुखुम्बु	कारण उल्लेख नगरेको	०	०
१३.	१९ जुन २०१३	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	1 viewed	हिल्सा	कारण उल्लेख नगरेको	६	१
१४.	२२ जुन २०१५	सिम्रिक एयर	AS 350B3e	9N-AKF	गोरखा	कारण उल्लेख नगरेको	०	०
१५.	२३ सेप्टेम्बर २००६	श्री एयरलाइन्स	MI 17 helicopter	9N-AHJ	घुन्सा ताप्लेजुङ्ग	भौगोलिक बिकटता, प्रतिकुल मौसममा उडान गर्दा पाइलटले परिस्थिमा सजगता नअपनाएको	२४	२४
१६.	१५ नोवेम्बर २००९	मनाङ्ग एयर	Mi 17	9N-AHI	राधिकोट हुम्ला	कार्गो फ्लाइटमा ओभरलोड भएको	६	१
१७.	७ नोवेम्बर २०१०	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	9N-AIX	आमाडब्लम हिमाल	पाइलटको गल्ती	२	२
१८.	३ अगस्त २०१४	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	9N-AJI	सिन्धुपाल्चोक	पाइलटको अनुभवको कमी, तालिमको कमि	१	१
१९.	२ जुन २०१५	माउण्टेन हेलिकप्टर	AS 350B3e	9N-AJP	सिन्धुपाल्चोक	हाईटेन्सन लाइनमा ठोक्किएको	४	४
२०.	१७ मार्च २०१६	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	9N-AJI	लाङ्गटाङ्ग	लो अल्टिच्युडमा उडान गरेकाले पहाडमा ठोक्किएको	१	०
२१.	८ अगस्त २०१६	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	9N-AKA	नुवाकोट	भौगोलिक बिकटता, प्रतिकुल मौसममा उडान गर्दा पाइलटले परिस्थिमा सजगता नअपनाएको	७	७
२२.	७ जनवरी २०१८	सिम्रिक एयर	AS 350B3e	9N-ALR	ग्राण्डी अस्पताल	नियन्त्रण गुमाएको	१	०
२३.	९ अगस्त २०१८	अल्टिच्युड एयर	AS 350B3e	9N-ALS	सामागाउँ	चालकले मौसम अनुकुल तत्काल निर्णय गर्न नसकेका	६	५
२४.	१४ अगस्त २०१८	मनाङ्ग एयर	AS 350B3e	9N-AMV	हुम्लाको हिल्सा	ल्याण्ड गरेपछि प्यासेन्जर ओराल्ने क्रममा पुच्छरको रोटरले लागेर भारतीयको मृत्यु	७	१
२५.	२७फेब्रुअरी २०१९	एयर डाइनेष्टी	H125(AS350B3e)	9N-AMI	ताप्लेजुङ्ग पाथिभरा	भौगोलिक बिकटता, प्रतिकुल मौसममा उडान गर्दा पाइलटलै परिस्थिमा सजगता नअपनाएको	७	७
२६.	१४ अप्रिल २०१९	श्री एयरलाइन्स	AS 350B3e	9N-ALK	लुक्ला	पार्क गरिराखेको ठाउँमा 9N-AMH विमानले ठक्कर दिएको	०	०
२७.	१४ अप्रिल २०१९	मनाङ्ग एयर	AS 350B3e	9N-ALC	लुक्ला	पार्क गरि राखेको ठाउँमा 9N-AMH विमानले ठक्कर दिएको	०	०
	जम्मा						**१३३**	**७३**

हेलिकप्टर दुर्घटनाको अभिलेख अद्यावधिक गरेको देखिएन । अभिलेख अनुसार २७ दुर्घटना मध्ये १४ को कारण उल्लेख गरेको छैन । अन्य १४ दुर्घटनामा भौगोलिक विकटता तथा चालकको गल्ती उल्लेख गरिएको छ । चालकको गल्तीका कारण यतिको धेरै दुर्घटना हुनुले प्राधिकरणको नियमन कार्य प्रभावकारी देखिँदैन ।

हस्पिटल बिल्डिङ्गको छत, खुल्ला चौर र खेत बारीमा अवतरण गरी तत्काल उडान गर्ने हेलिकप्टरहरुको सुरक्षा जाँच विधि तथा पद्धति र यसको यकिन गरी अद्यावधिक लगत राख्ने बारे प्राधिकरणलाई प्रश्न गरिएको थियो । बिमानस्थल बाहेकको स्थानमा अवतरण गर्ने बखत सुरक्षा मापदण्ड पुरा गराउने जिम्मेवारी वायुसेवा सञ्चालकहरुको नै रहेको प्राधिकरणबाट जवाफ प्राप्त भएको छ । नागरिकहरुको हवाई सुरक्षाको जिम्मा लिएको प्राधिकरणले बिमानस्थल बाहेकको स्थानमा हेलिकप्टर अवतरण तथा उडान गर्न अनुमति दिएर नागरिकको जिउ धनको सुरक्षा व्यवस्था गर्नमा उचित ध्यान नदिने प्राधिकरणको यस परिपाटीलाई मनासिव मान्न सकिएन । नेपाल भित्र निर्माण भएका हेलिप्याडहरुको प्राधिकरणमा अद्यावधिक अभिलेख राखी ती हेलिप्याडहरुमा हेलिकप्टर अवतरण

र उडान गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । विमानस्थल बाहेक अन्य स्थानमा उपयुक्त हवाई सुरक्षा व्यवस्था गरेर मात्र हेलिकप्टर अवतरण गर्न र उडान गर्न अनुमति दिनुपर्दछ । पटक पटक पाइलटको गल्तिका कारण दुर्घटना हुने गरेको देखिएकोले दक्ष पाइलटलाई मात्र हेलिकप्टर उडान गर्न अनुमति प्रदान गर्न तत्काल ध्यान दिनुपर्दछ ।

४४. **हवाई भाडा निर्धारण** - नेपाल सरकारकारले २०६७ साल फाल्गुण १९ गतेदेखि लागू हुनेगरी निर्धारण गरेको आन्तरिक वायु सेवाको हवाई भाडा दर २०७३ साल सम्म पनि पुनरावलोकन नगरी साविकमा निर्धारण भएको दर रेट अनुसार नै सञ्चालन हुने गरेकोले वायुसेवा सञ्चालन व्यावसायीहरुले पुनरावलोकनका लागि नेपाल नारिक उड्डयन प्राधिकरणमा पटक पटक निवेदन गरेका छन । नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐनको दफा ५(न) मा उल्लेख भए अनुसार नेपाल सरकारलाई सुझाउ दिन प्राधिकरणको २०७३।१।५ को निर्णयानुसार हवाई यातायात सेवा सञ्चालनमा लाग्ने यात्रु तथा मालसामानको ढुवानीको भाडा दस्तुर निर्धारण गर्ने सम्बन्धमा नेपाल सरकारलाई सुझाउ दिन प्राधिकरणका महानिर्देशकले २०७३।१।७ मा प्राधिकरणका उपमहा-निर्देशकको संयोजकत्वमा हवाई भाडा पुनरावलोकन कार्यदल गठन गरेको रहेछ । सो कार्यादललाई यात्रु तथा कार्गो भाडा दर, मुद्रा स्फिति, प्रचलित बजार मूल्य, वायुयान सञ्चालन लागत, अन्तर्राष्ट्रिय अभ्यास र वृत्तखण्ड अनुसारका उडान जस्ता बिबिध परिसूचकहरुको अध्ययन विश्लेषण गरी औचित्यपूर्ण र सर्व स्वीकार्य हुने नयाँ भाडा दर निर्धारण गरी प्रतिवेदन पेश गर्न कार्यदिश दिएको देखिन्छ ।

कार्यदललाई दिएका कार्यगत शर्तहरु (TOR) मा उल्लिखित मुख्य कार्यहरुमा निम्नबमोजिम उल्लेख भएको देखिन्छ ।

(क) ट्रङ्क रुट (सुगम क्षेत्रको उडान) र दुर्गम रुटमा सञ्चालन हुने वायुयानको सञ्चालन लागतको आधारमा भाडा दर सिफारिस गर्ने,

(ख) हेलिकप्टर चार्टर दर र कार्गो भाडा दर सम्बन्धमा सुझाउ दिने,

(ग) निर्धारित भाडा र स्वचालित सूत्र अनुसार वृद्धिहुने इन्धन अधिक शुल्क (fuel surcharge) एकमुष्ट लिने वा छुट्टा छुट्टै लिने सम्बन्धमा सुझाउ दिने ।

उक्त कार्यदलले तयार गरेको प्रतिवेदन अनुसार संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको मन्त्री स्तरीय निर्णय अनुसार आन्तरिक हवाई भाडा दर ट्रङ्क रुट सेक्टरको सम्बन्धमा २०७३।८।२३ देखि र दुर्गम क्षेत्रको सम्बन्धमा २०७५।१।२६ देखि लागूगर्ने निर्णय भएको देखिन्छ । कार्यादलले दिएको सुझाउ बमोजिमको नयाँ भाडा दर लागूगर्न मन्त्रालयले २०७३।८।३ मा मन्त्रीस्तरीय निर्णय गरी प्राधिकरणमा पठाएको देखिन्छ । सोही निर्णयानुसार निर्धारण भएको हवाई भाडा दर हाल (२०७८ साल माघ महिना) सम्म पनि चालू रहेको देखिन्छ । हवाई भाडा निर्धाण सम्बन्धमा देखिएका व्यहोराहरु यस प्रतिवेदनको दफा ४९ र ५० मा उल्लेख गरिएको छ ।

४५. **कार्यदल गठन** - सार्वजनिक चासोको विषयमा कुनै निर्णय लिन आवश्यक परेमा सरोकारवाला निकायले आफ्नो निकाय अन्तर्गतका दक्ष कर्मचारीहरुको कार्यादल गठन गरी सो विषयमा अध्ययन विश्लेषण गरेर आफ्नो राय सुझाउ सहितको प्रतिवेदन निकाय प्रमुख समक्ष पेशगर्ने आम प्रचलन छ । कार्यदलले अध्ययन विश्लेषणको सिलसिलामा कुनै विषयमा सम्बन्धित सरोकारवाला, उपभोक्ताहरु वा स्वतन्त्र विज्ञबाट राय सङ्कलन गर्न र आवश्यक ठानेमा त्यस्ता व्यक्तिहरुको समेत राय सङ्कलन गरेर त्यसमा कार्यदलले अध्ययन गरी त्यस्ता विषयहरु समेतको आधारमा आफ्नो राय सुझाउ प्रतिवेदनमा

उल्लेख गर्ने प्रचलन छ । तर प्रत्यक्ष रुपमा फाइदा लिने व्यक्ति तथा समूहलाई नै कार्यदलमा राखेर निजले तयार गरेको सुझाउ प्रतिवेदन स्वच्छ र निष्पक्ष हुन सक्दैन ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले प्राधिकरणका उपमहानिर्देशकको संयोजकत्वमा देहाय बमोजिम ७ सदस्यीय आन्तरिक हवाई भाडा निर्धारण कार्यदल गठन गरेको रहेछ । सो कार्यदलमा प्राधिकरणका कर्मचारीहरु ३, मन्त्रालयका प्रतिनिधि १, वायु सेवा सञ्चालन सम्बन्धी कारोबारमा संलग्न व्यक्तिहरु ३ लाई समावेश गरिएको रहेछ । सो कार्यदलले सिफारिस गरेको हवाई भाडा मन्त्रालयले हुबहु लागू गरेको देखिन्छ । हवाई भाडाबाट नाफा कमाउने व्यवसाय गर्ने व्यक्तिहरु (स्वार्थ समूह) समेत प्रत्यक्ष रुपमा कार्यदलमा रहनु, भाडा निर्धारण कार्यादलमा लेखा, कानून तथा सम्बन्धित विषयको प्राविधिक कर्मचारीहरुलाई समावेग नगरिनु र सो कार्यदलले सिफारिस गरेको भाडा हुबहु स्वीकृत हुनुले हवाई भाडा निर्धारण कार्य उपभोक्ता हित अनुकूल देखिंदैन ।

सि.नं.	नाम थर	पद	कार्यालय	जिम्मेवारी
१	श्री राजन पोखरेल	उपमहानिर्देशक	नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण	संयोजक
२	श्री प्रमोद नेपाल	उपसचिव	संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय	सदस्य
३	श्री सुभाष झा	उपनिर्देशक	नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण	सदस्य
४	श्री जनक राज कालाखेती	निर्देशक	नेपाल वायुसेवा निगम	सदस्य
५	श्री राजिन कुमार रञ्जित	प्रतिनिधि	वायुसेवा सञ्चालक संघ, नेपाल	सदस्य
६	श्रीखेमराज पौडेल	प्रतिनिधि	वायुसेवा सञ्चालक संघ, नेपाल	सदस्य
७	श्री हिराजन काफ्ले	प्रबन्धक	नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण	सदस्य

प्राधिकरणले विशेषज्ञ कर्मचारीहरुलाई कार्यदलमा समावेश गरेको व्यहोरा उल्लेख गरेपनि कार्यदलको प्रतिवेदनमा विशेषज्ञहरु संलग्न रहेको देखिएन । लेखापरीक्षणको लागि प्राधिकरणले २०७३।१।७ मा गठित कार्यदलले सिफारिस गरेको भाडा दर मात्र उपलब्ध गराएको र २०२१ को सेप्टेम्बर महिना सम्म वायु सेवाहरुले उडान अनुमति लिंदा पेश गरेको भाडा दर पनि सोही बमोजिमको उल्लेख गरेको देखियो । प्राधिकरणले २०७६।११।१९ मा संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयवाट गठित हवाई भाडा दर पुनरावलोकन कार्यदलले सिफारिस गरेको नयाँ हवाई भाडा दर हालसम्म स्वीकृत भई आएको देखिएन ।

कार्यदल गठन गर्दा प्रत्यक्षरुपमा जिम्मेवारीमा रहेका विशेषज्ञ कर्मचारी संलग्न भएको हुनुपर्दछ । बाह्य सरोकारवाला व्यक्तिको सुझाउ लिन आवश्यक भएमा त्यस्तो सुझाउ कार्यदलले ग्रहण गरी सो अनुरुप कार्य गर्नुपर्दछ ।

४६. **उडान सेक्टर** - संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयमा कार्यादलले पेश गरेको प्रतिवेदन अनुसार हवाई भाडा निर्धारण प्रयोजनको लागि निम्नबमोजिमको उडान सेक्टर छुट्याई भाडा निर्धारण गरेको देखिन्छ ।

(क) **टुरिष्ट सेक्टर** : काठमाडौबाट पर्वतीय उडान लगायत लुक्ला, पोखरा, जोमसोम, भरतपुर, मेघौली तथा पोखराबाट जोमसोमलाई टुरिष्ट सेक्टरको रुपमा लिई उक्त क्षेत्रमा निर्धारित भाडाको दरबाट प्रस्थान देखि आगमन सम्मको उडान दूरी र समयको हिसाबबाट गणना गर्दा कायम हुने भाडा रकमलाई भाडाको उच्चतम सीमा (Upper Limit) कायम गरी सो रकमलाई २५ प्रतिशत घटाएर बेस भाडा दर (Base Fare) कायम गरिएको छ । यसैगरी बेस भाडामा २५ प्रतिशत घटाएर कायम हुने रकमलाई भाडाको न्यूनतम सीमा (Lower Limit) कायम गरिएको छ ।

(ख) **STOL सेक्टर (हव विमानस्थल देखि दुर्गम र दुर्गम देखि दुर्गम सेक्टर)** : नेपालले हव बिमानस्थल रुपमा निर्धारण गरेका विमानस्थलहरु (काठमाडौं, विराटनगर, पोखरा, नेपालगञ्ज र धनगढी) लाई आधार बनाई दुर्गम र अन्य स्थानमा रहेका विमानस्थलहरुमा हुने उडानलाई STOL (short Take off and Landing) सेक्टरमा वर्गीकरण गरिएको छ । उक्त सेक्टरमा उडान गर्ने ट्वीन ओट्टर वायुयानलाई आधार मानी निर्धारित भाडाको दरबाट प्रस्थान देखि आगमन सम्मको उडान दुरी र समयको हिसाबबाट गणना गर्दा कायम हुने भाडा रकमलाई भाडाको उच्चतम सीमा (Upper Limit) कायमगरी सो रकमलाई २५ प्रतिशत घटाएर भाडाको बेस भाडा (Base Fare) कायम गरिएको छ । यसैगरी बेस भाडामा २५ प्रतिशत घटाएर कायम हुने रकमलाई भाडाको न्यूनतम सीमा (Lower Limit) कायम गरिएको छ ।

(ग) **सुगमदेखि सुगम (Trunk to Trunk) सेक्टर** : काठमाडौं, विराटनगर, पोखरा, नेपालगञ्ज, धनगढी लगायत प्राधिकरणले सुगम रुट सेक्टर रुपमा छुट्याएका विमानस्थलहरुबाट सुगम क्षेत्रकै विमानस्थलमा उडान गर्ने सबै किसिमका वायुयानहरु सुगमदेखि सुगमसम्म उडान गर्न Jetstream (३० सिट) र ATR42 (४७ सिट) वायुयानलाई आधारमा निर्धारित भाडाको दरबाट प्रस्थानदेखि आगमनसम्मको उडान दुरी र समयको हिसाबबाट गणना गर्दा कायम हुने भाडा रकमलाई भाडाको उच्चतम सीमा (Upper Limit) कायम गरी सो रकमलाई ५० प्रतिशत घटाएर भाडाको बेस भाडा (Base Fare) कायम गरिएको छ । यसैगरी बेस भाडामा ५० प्रतिशत घटाएर कायम हुने रकमलाई भाडाको न्यूनतम सीमा (Lower Limit) कायम गरिएको छ ।

हवाई भाडा निर्धारण दर निम्नबमोजिम उल्लेख गरेको देखिन्छ :

हवाई भाडाको अधिकतम दर	टुरिष्ट सेक्टर	STOL सेक्टर	ट्रङ्क सेक्टर
सिट लागत प्रतिघण्टा प्रतियात्रु - रु.	५९०४	५९०४	७३३०
सिट लागत प्रतिमिनेट प्रतियात्रु - रु.	९८.४०७३	९८.४०७३	१२२.१६६६

उक्त टुरिष्ट सेक्टर र STOL सेक्टरको हवाई भाडाको दर विश्लेषण अनुसूची-८ मा र ट्रङ्क सेक्टरको हवाई भाडाको दर विश्लेषण अनुसूची-९ मा उल्लेख गरिएको छ । मन्त्रालयबाट स्वीकृत भई हालसम्म कार्यान्वयनमा रहेको सेक्टर अनुसारको हवाई भाडाको दर अनुसूची-१०(क) र (ख) मा उल्लेख गरिएको छ ।

हवाई भाडा पुरावलोकन कर्यदलले हवाई उडान क्षेत्रलाई उपर्युक्त बमोजिम ३ सेक्टरमा वर्गीकरण गरे पनि भाडा निर्धारणको दृष्टिले टुरिष्ट सेक्टर र दुर्गम क्षेत्रको प्रतिमिनेट भाडा दर रु.९८।४०७४ कायम गरेकोले यी दुवै सेक्टरको भाडामा भिन्नता देखिएन । यस सम्बन्धमा दुर्गम सेक्टरहरुमा पर्यटकीय गतिविधि र सम्भावनाका आधारमा औसतभन्दा बढी हुन सक्ने आधारमा विमानस्थलहरुलाई व्यवसायिक सहजताको निमित्त टुरिष्ट सेक्टरमा समूहकृत गरिएको, तर हवाई भाडा वायुयानको लागतको आधारमा तयार गरिने र यी दुवै सेक्टरमा एउटै प्रकृतिको वायुयानले उडान गर्ने हुँदा हवाई भाडामा समानता रहेको प्राधिकरणले उल्लेख गरेको छ । सिमिकोट, डोल्पा, रारा र सुर्खेत विमानस्थलमा पनि टुरिष्ट उडानको संख्या अरु विमानस्थलको भन्दा उल्लेखनीय नै देखिन्छ । तर ती सेक्टरहरुलाई प्राधिकरणले टुरिष्ट सेक्टरमा राखेको देखिएन । हवाई भाडाको दृष्टिले फरक नपर्ने भए हवाइ भाडा निर्धारण गर्दा टुरिष्ट क्षेत्रको अलग्गै शीर्षक दिएर भ्रम सिर्जना गर्नुको कुनै

औचित्य रहेको देखिएन । यस सम्बन्धमा प्राधिकरणले तत्कालीन अवस्थामा सुर्खेत तथा नेपालगंज विमानस्थलवाट दुर्गम क्षेत्रमा सडक बाटो नभएको जिल्लाका विमानस्थलमा उडान सञ्चालन गर्नुपर्ने भएको र उक्त विमानस्थलहरुको सामाजिक दायित्वका दृष्टिले महत्व भएकोले Tourist Sector मा नराखिएको र सडक यातायातको पहुँच भएपश्चात् समयानुकूल रुपमा ती र त्यस्ता विमानस्थलाई आवश्कता अनुसार परिमार्जन गरिदै लैजाने उल्लेख गरेको छ ।

स्थानीय बासिन्दालाई प्राथमिकतामा नराखी भाडा निर्धारण गर्दा स्थानीयबासीलाई मर्का पर्दछ। ट्रङ्क सेक्टर, STOL सेक्टर र टुरिष्ट सेक्टरमा पर्ने क्षेत्रहरु स्पष्ट रुपमा छुट्याई ती सेक्टरभित्र पर्ने क्षेत्रको समान किसिमको भाडा निर्धारण गर्नुपर्दछ । टुरिष्ट सेक्टरमा स्थानीयबासी यात्रुलाई प्राथमिकता दिने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

४७. **हवाई भाडा निर्धारण सम्बन्धी व्यहोरा** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले हवाई भाडा निर्धारण गर्ने सम्बन्धमा नेपाल सरकारलाई उपयुक्त सुझाव दिई हवाई भाडालाई सरल र सहज बनाउन प्रभावकारी भूमिका निर्वाह गर्नुपर्ने हुन्छ । बिचार नपुर्‍याई सुझाव दिने र हवाइ भाडा निर्धारणमा देखिएका कमी कमजोरीहरु नसच्याई कार्यान्वयन गरिंदा लाग्नेभन्दा बढी निर्धारण हुनगई यात्रुलाई मर्का पर्ने हुन्छ । यसैगरी नटिकल माइलको अभिलेख दुरुस्त नराखेमा वा दुरी कम उल्लेख गरी भाडा निर्धारण गरेमा व्यवसायी संस्थाहरलाई समेत हवाई भाडा वापतको आम्दानी पुरा प्राप्त गर्न नसकी नोक्सानमा वायुयान उडाउनु पर्ने हुन्छ । नेपाल प्राधिकरणले हवाई भाडा असुल गर्न हवाई याथतायात व्यवसायीहरुलाई अनुमति प्रदान गरेको र सो सम्बन्धमा नियमन गर्दा ध्यान नपुगेकोले हवाई यात्रु तथा व्यवसायी हरुलाई मर्का पर्नगएको व्यहोरा देहायअनुसार उल्लेख गरिएको छ :

४७.१. सुगम क्षेत्रको हवाई भाडाको न्यूनतम दरभन्दा दुर्गम क्षेत्रको हवाई भाडाको न्यूनतम दर बढी निर्धारण गरेकोले दुर्गम क्षेत्रभन्दा सुगम क्षेत्रलाई मध्यनजर गरी भाडा निर्धारण गरेको देखिन्छ । यसले गर्दा दुर्गम तथा पिछडिएको क्षेत्रमा बसोवास गर्ने यात्रुहरुको हितमा ध्यान दिएर भाडा निर्धारण गरेको देखिएन । यसलाई स्पष्ट गर्न निम्न बमोजिमको उदाहरुण उल्लेख गरिएको छ :

सेक्टर	दुरी र समय अनुसार गणना गरिएको अधिकतम भाडा रकम	बेस भाडा दर कायम गर्न अधिकतम दरबाट घटाएको		बेस भाडा दर	न्यूनतम दर कायम गर्न बेस भाडा दर बाट घटाएको		न्यूनतम दर
		प्रतिशत	रकम		प्रतिशत	रकम	
दुर्गम तथा टुरिष्ट सेक्टर	५०००	२५	१२५०	३७५०	२५	९३७।५	२८१२।५०
सुगम Trunk सेक्टर	५०००	५०	२५००	२५००	५०	१२५०	१२५०

उपर्युक्त उदाहरण अनुसार दुर्गम र सुगम क्षेत्रको अधिकतम हवाई भाडा नटिकल माइलको आधारमा बराबरी भएपनि दुर्गम क्षेत्रको न्यूनतम हवाई भाडाको तुलनामा सुगम क्षेत्रको न्यूनतम भाडा दर ४४.४४ प्रतिशत सस्तो हुने गरी निर्धारण गरेको र देखियो । प्राधिकरणको उक्त जवाफले दुर्गम क्षेत्रको भाडा दर सुलभ र सस्तो बनाउनुभन्दा पनि वायु सेवा सञ्चालन संस्थाको हितलाई मध्यनजर गरी निर्धारण गरेकोले दुर्गम क्षेत्रको भाडा सुलभ र सस्तो हुन सकेको देखिंदैन । यसम्बन्धमा प्राधिकरणले दुर्गम क्षेत्रमा उडान गर्ने वायुयानहरुको संख्या कम र विमानस्थलहरु बढी रहेका, विगतमा धेरै विमानस्थलहरुमा थोरै विमानहरुले उडान गराउनु पर्ने बाध्यता रहेको, तुलनात्मक रुपमा साना विमानहरुको सञ्चालन लागत प्रतियात्रु बढी हुने गरेकोले दुर्गम क्षेत्रको निर्धारित भाडादरमा प्रतिस्पर्धा नदेखिएकोले अपर लिमिटमा प्रतिस्पर्धा हुने गरेको जनाएको छ ।

दुर्गम क्षेत्रकोभन्दा सुगम क्षेत्रको भाडा सस्तो हुँदा दुर्गम क्षेका बासिन्दामा नकारात्मक प्रभाव पर्ने हुँदा दुर्गम सेक्टरको भाडा सुगम सेक्टरको तुलनामा सस्तो र सर्वसाधारणको पहुँच हुन सक्ने गरी वैकल्पिक उपायहरु अवलम्बन गरी समायेजन गरेको हुनुपर्दछ ।

४७.२. प्राधिकरणको सेक्टर निर्धारणमा राजविराज विमानस्थल ट्रङ्क रुटमा पर्दछ । तर भाडा निर्धारण गर्दा उक्त विमानस्थललाई दुर्गम (STOL) सेक्टरमा राखी देहायअनुसार भाडा निर्धारण गरेको देखियो । ट्रङ्क रुटको दरबाट रु.५ हजार ६१९ लाग्नेमा दुर्गम (STOL) सेक्टरको दरबाट गणना गरी रु.४ हजार ५२६ मात्र कायम गरेको देखियो । तर न्यूनतम भाडा दरको हकमा अन्य ट्रङ्क रुटमा लाग्ने न्यूनतम भाडा दर बढी कायम गरेको देखिन्छ । यसरी सेक्टर फरक पारी राजबिराजको मात्र भाडा दर कम गर्नु परेको सम्बन्धमा कार्यदलले कुनै पुष्टयाई गरेको छैन । यसरी निर्धारण गरेको भाडा दर निस्पक्ष देखिएन ।

सेक्टर	दुरी (नटिकल माइल)	समय मिनेट	प्रतिमिनेट दर	निर्धारित अधिकतम भाडा	बेसिक भाडा	न्यूनतम भाडा
STOL सेक्टर	१०७	४६	९८.४०	४५२६.	३३९५	२५४६
Trunk सैक्टर	१०७	४६	१२२.१६	५६१९.	२८१०	१४०५

यसैगरी सुर्खेत विमानस्थल पनि ट्रङ्क रुटमा पर्दछ । तर भाडा निर्धारण गर्दा उक्त विमानस्थललाई दुर्गम (STOL) सेक्टरमा राखी देहायअनुसार भाडा निर्धारण गरेको देखियो । ट्रङ्क रुटको दरबाट रु.१० हजार २६१ लाग्नेमा दुर्गम (STOL) सेक्टरको दरबाट गणना गरी रु.८ हजार २६६ मात्र कायम गरेको छ । तर न्यूनतम भाडा दर भने अन्य ट्रङ्क रुटमा लाग्ने न्यूनतम भाडा दरभन्दा बढी कायम गरेको देखिन्छ ।

सेक्टर	दुरी (नटिकल माइल)	समय मिनेट	प्रतिमिनेट दर	निर्धारित अधिकतम भाडा	बेसिक भाडा	न्यूनतम भाडा
STOL सेक्टर	१९७	८४	९८.४	८२६६.	६१९९.	४६४९.
Trunk सैक्टर	१९७	८४	१२२.२	१०२६१.	५१३१.	२५६५.

सेक्टर निर्धारण फरक पारी भाडा निर्धारण गरेकोले त्यसमा कार्यदलले गरेको भाडा निर्धारण निस्पक्ष तथा औचित्यपूर्ण भएको पाइएन । यस सम्बन्धमा प्राधिकरणले हवाई भाडा पुनरावलोकन कार्यदल २०७३, को प्रतिवेदन स्वीकृत हुँदाका बखत सम्म राजविराज र सुर्खेत विमानस्थलहरु ट्रङ्क सेक्टरमा उडान गर्ने विमानहरुको लागि पूर्वाधार समेत नरहेको अवस्थालाई मध्यनजर गरी STOL Sector कायम गरी भाडा निर्धारण गरेको उल्लेख गरेको छ । तर ट्रङ्क सेक्टरमा उडान गर्ने विमानहरुको लागि पूर्वाधार तयार भएपछि उडान अनुमति दिंदा त्यसमा ध्यान दिएको देखिएन ।

ट्रङ्क सेक्टर, STOL सेक्टर र टुरिष्ट सेक्टरमा पर्ने क्षेत्रहरु स्पष्ट रुपमा छुट्याई ती सेक्टर भित्र पर्ने क्षेत्रको समान किसिमको भाडा निर्धारण गर्नुपर्दछ ।

४७.३. कार्यदलले उडान सेक्टरको दुरी (नटिकल माइल) कायम गर्दा प्राधिकरणको अभिलेखमा रहेको दूरी भन्दा फरक परेको देखियो । यसरी दुरी फरक परेको सम्बन्धमा कार्यदलले खुलासा गरेको छैन । दुरी फरक पारी बढी भाडा निर्धारण भएमा यात्रुलाई मर्कापर्ने र भाडा कम निर्धारण भएमा व्यवसायीलाई मर्का पर्न जान्छ । प्राधिकरणको अभिलेखमा रहेकोभन्दा दुर्गम सेक्टरतर्फ २६ र ट्रङ्क सेक्टरतर्फ ६ सेक्टरको दुरी बढाई भाडा निर्धारण गरेकोले उक्त सेक्टरका यात्रुले बढी भाडा तिर्नु

परेको देखियो । यसमध्ये सबैभन्दा धेरै पोखरा-डोल्पा सेक्टरको २६.७४ नटिकल माइल बढाई रु.१ हजार १८९ बढी भाडा निर्धारण भएको छ । अन्य बढी दुरी कायम गरेकोमा पोखरा-मनाङ्गको १५.८५ नटिकल माइल र काठमाडौं-रुकुमको १५.८ नटिकल माइलको भाडा क्रमशः रु.७९८। र रु.६६५। उल्लेखनीय छन । दुरी बढाई हवाई भाडा निर्धारण गरिएका सेक्टरहरुको विवरण र सो अनुसार यात्रुले बढी भाडा तिर्नुपरेको भाडा निर्धारणको विवरण अनुसूची-११ मा उल्लेख गरिएको छ।

प्राधिकरणको अभिलेखमाभन्दा दुरी कम गरी भाडा निर्धारण गरेका सेक्टरहरुको विवरण निम्नबमोजिम छ :

क्र.सं	दुर्गम सेक्टर (दुरी)	अभिलेख अनुसार	भाडा निर्धारण गर्दा कायम गरेको	अभिलेखभन्दा घटी दुरी कायम गरेको	प्रतिनटिकल माइल लाग्ने समय मिनेट	प्रतिमिनेट दर (रु)	कायम गर्नुपर्नेभन्दा घटी कायम गरेको भाडा दर (रु.)
१.	काठमाडौं-भोजपुर	९६	८४	१२	०.४६४२९	९८.४०७३	५४८.२७
२.	काठमाडौं-लामिडांडा	७५	६३	१२	०.४७६१९	९८.४०७३	५६२.३३
३.	काठमाडौं-रुम्जाटार	६८	५५	१३	०.४९०९१	९८.४०७३	६२८.०२
४.	काठमाडौं-सुर्खेत	२०४.४५	१९७	७.४५	०.४२६४	९८.४०७३	३१२.६१
५.	काठमाडौं-ताप्लेजुङ्ग	१२६.५	१२३	३.५	०.४३९०२	९८.४०७३	१५१.२१
६.	काठमाडौं-थामखर्क	८९	६९	२०	०.४७८२६	९८.४०७३	९४१.२९
	ट्रङ्क सेक्टर						
१.	काठमाडौं-नेपालगञ्ज	१९७.७	१७५	२२.७	०.३५०३४	१२२.१६७	९७१.५६
२.	काठमाडौं-धनगढी	२६०.८	२४५	१५.८	०.३३९१४	१२२.१६७	६५४.६२
३.	काठमाडौं-तुम्लिङ्गटार	१०१	९६	५	०.३६१४६	१२२.१६७	२२०.७९

प्राधिकरणको अभिलेखमा रहेकोभन्दा कम गरी दुर्गम सेक्टरतर्फ ६ र सुगम सेक्टरतर्फ ३ को दुरी घटाएको देखियो । यसरी दुरी फरक परेको सम्बन्धमा कार्यदलले खुलासा गरेको छैन । अभिलेखभन्दा कम दुरी कायम भएकामध्ये दुर्गम क्षेत्रतर्फ सबैभन्दा बढी काठमाडौं-थामखर्क सेक्टरको २० नटिकल माइल कम गर्दा त्यसको भाडा रु.९४१.२९ कम निर्धारण भएको देखिन्छ । यसैगरी काठमाडौं-रुम्जाटारको १३, काठमाडौं-भोजपुरको १२ र काठमाडौं-लामिडांडाको १२ नटिकल माइल दुरी कम भई ती सेक्टरहरुको भाडा पनि क्रमशः रु.६२८।०२, रु.५४८।२७ र रु.५६२।३३ घटी निर्धारण गरेको देखिन्छ । सुगम (ट्रङ्क) सेक्टरतर्फ काठमाडौं-नेपालगञ्जको २२.७ र काठमाडौं-धनगढीको १५.८ नटिकल माइल कम भई भाडामा पनि क्रमशः रु ९७१।५६ र रु.६५४ ।६२ घटी निर्धारण भएको देखिन्छ ।

दुरीकम गरी भाडा निर्धारण गरेपनि सुगम सेक्टरको नियमित उडानमा फरक परेको देखिएन। यसले गर्दा भाडा निर्धारण प्रकृया यथार्थमा आधारित देखिएन । दुर्गम सेक्टरतर्फ भने नियमित उडानहरु कम भएको देखिन्छ । यसमध्ये पनि काठमाडौं-थामखर्क, काठमाडौं-लामिडाँडा र काठमाडौं-रुम्जाटारको नियमित उडान ज्यादै न्यून रहेको देखिन्छ ।

अभिलेख अनुसार फरक नपर्ने गरी सेक्टरको दुरी (नटिकल माइल) कायम गरी सोको आधारमा यथार्थ रुपमा हवाई भाडा निर्धारण गर्नुपर्दछ ।

४८. **हवाई भाडा निर्धारण सम्बन्धी अन्य व्यहोरा** - हवाई भाडा निर्धारण गर्ने कार्य नेपाल सरकार संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको हुने र नेपाल सरकारले निर्धारण गरेको भाडाको दर रेट भित्र रहेर वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुले यात्रुसँग भाडा असुल गरे नगरेको सम्बन्धमा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले नियमन गर्नुपर्ने देखिन्छ । मन्त्रालयले भाडा निर्धारण गरेको समयमा लिएको

आधार र समयको निश्चित अन्तराल पछि त्यस्ता आधारहरु परिवर्तन भई हवाई भाडामा परेको असरले यात्रुहरुलाई मर्का परेको अवस्थामा प्राधिकरणले हवाई भाडा पुनरावलोकन गर्न मन्त्रालयमा सुझाउ दिनुपर्ने प्राधिकरणको काम कर्तव्य र अधिकारभित्र पर्ने देखिन्छ । हवाई भाडा निर्धारण सम्बन्धमा देखिएका अन्य व्यहोरा निम्नबमोजिम छन :

(क) हवाई भाडा निर्धारण भएको समय (२०७३ साल) मा दुर्गम सेक्टरमा ट्वीनओट्टर १३, बिचक्राफ्ट ५ र डोनियर ४ समेत २२ वायुयानमा ४१३ सिट सञ्चालन भएकोमा सबैभन्दा धेरै संख्या र सिट भएको ट्वीनओट्टर वायुयानलाई आधार लिएर भाडा निर्धारण गरेको देखियो। हाल उक्त सेक्टरमा ट्वीनओट्टर ७, बिचक्राफ्ट ५, डोनियर ५, एल ई टि एल (LETL 410) ५ र वाई ट्वेल्भ्ई (Y12E) ४ समेत २६ वटा वायुयान सञ्चालनमा रहेको देखिन्छ। ती वायुयानको सिट क्षमता ४२३ रहेको देखिन्छ । यसमध्ये वाई ट्वेल्भ् ई (Y12E) ४ वायुयानहरु सञ्चालनमा नरहेकोले तिनीहरुको सिट संख्या ६८ घटाउँदा ३५५ सिट मात्र सञ्चालनमा रहेको देखिन्छ । यसबाट दुर्गम क्षेत्रको हवाई यातायात सेवा खुम्चिन गएको देखिन्छ । साविक र हालमा STOL सेक्टरमा सञ्चालनमा रहेका वायुयानको प्रकार, तिनको संख्या, सिट संख्या, समेतको विवरण अनुसूची-१२ (क) र (ख). मा उल्लेख गरिएको छ । दुर्गम क्षेत्रमा पर्याप्त वायु सेवा सञ्चालनको व्यवस्था गरी हवाई भाडालाई समसामयिक र सुलभ बनाउनु पर्दछ । सुगम क्षेत्रको हकमा पनि ठूला ठूला वायुयानहरुको आधारमा सरल तथा सस्तो किसिमको भाडा दर कायम गर्नुपर्दछ ।

(ख) तत्कालीन समयमा दुर्गम क्षेत्रको हवाइ भाडा नै बढी निर्धारण भएको र हाल सो क्षेत्रमा सेवा दिने वायुयानहरुको संख्या घटेर गएको अवस्थामा नियमित सेवाहरु प्रभावित भएका छन् । नियमित उडान भन्दा चार्टर उडान गरेर कम्तीमा दोब्बर भाडा लिन वायुसेवाहरुको रणनीति रहेको छ । दुर्गम क्षेत्रमा यसरी वायु सेवा उपलब्धताको स्तर घटेर जानु र चार्टर उडानमा बढीभाडा तिर्नु परेको अवस्थामा वायुयानहरुको संख्या बढाउन लगाई सहज र सस्तो रुपमा भाडा निर्धारण गरी हवाई यातायात सेवा उपलब्ध गराउन मन्त्रालय तथा प्राधिकरणले कुनै प्रयास गरेको पाइएन । नियमित उडानभन्दा चार्टर उडान बढी भएमा यात्रुहरुलाई मर्कापर्ने र दुर्गम क्षेत्रका सेक्टरहरुमा हवाई यातायात सञ्चालन गर्न सीमित वायु सेवाहरुलाई मात्र प्राथमिकता दिएमा सेवा नियमित नहुने अवस्था रहन्छ । यस सम्बन्धमा मन्त्रालय र प्राधिकरण दुवैको अनुगमन व्यवस्था कम्जोर देखिएकोले यसलाई सहज र सरल बनाउन नियमित उडान अनुमति र चार्टर उडान अनुमतिको अद्यावधिक अभिलेख राखेर तोकिएको मापदण्डको सीमाभित्र मात्र चार्टर उडानको अनुमति दिएको सुनिश्चित गर्नुपर्दछ ।

(ग) हवाई भाडा निर्धारण भएको समय (२०७३ साल) मा सुगम क्षेत्रतर्फ जेटस्ट्रिम १०, एटिआर फोर्टिटु ३, एटिआर सेभेन्टी टु ३ समेत १६ वायुयानका ६५७ सिट उपलब्ध भएको देखिन्छ । ती वायुयानमध्ये जेटस्ट्रिम र एटिआर फोर्टिटुलाई आधारमानी हवाई भाडा निर्धारण गरेको देखिन्छ । हाल उक्त सेक्टरमा जेटस्ट्रिम ५, एटिआर फोर्टिटु ३, एटिआर सेभेन्टी टु १४, सिजेआर टुहन्ड्रेड ५, सिजेआर सेभेनहन्ड्रेड २, एआरके सिक्स्टी २ र डिएचसी एट २ समेत ३३ वायुयानका १ हजार ९६९ सिट यात्रुलाई उपलब्ध हुने देखिन्छ। यस्तो स्थितिमा हवाई भाडाको पुनरावलोकन गरी नयाँ भाडा दर कायम गर्नुपर्नेमा पुरानै दर रेटबाट भाडा असुल गरेको देखिन्छ । यसको पुनरावलोकन गर्नुपर्दछ ।

(घ) साविकमा र हाल सञ्चालनमा रहेका त्चगलप सेक्टरका वायुयानको प्रकार, तिनको संख्या, सिट संख्या, समेतको विवरण अनुसूची-१३ मा उल्लेख गरिएको छ । प्राधिकरणको भनाई अनुसार पनि सानो वायुयान भन्दा ठूलो वायुयानको भाडा सस्तो पर्नेमा हाल ठूला वायुयानको संख्या उल्लेख्य रुपमा थप भए पनि पुरानै दरबाट भाडा लिएर वायुसेवाहरु सञ्चालन भइरहेकोले वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुले बढी भाडा उठाउने गरेको देखिन्छ । प्राधिकरणले यसलाई सुधार गरी हवाई भाडालाई समसामयिक बनाउन पहल गरेको देखिएन । यसबाट सुगम क्षेत्रको हवाई भाडा दर समेत पनि सस्तो र समसामयिक बन्न सकेको देखिएन ।

(ङ) हरेक दुई वर्षमा हवाई भाडाको पुनरावलोकन गर्ने नेपाल सरकारको नीति रहेको देखिन्छ । तर २०६७ सालमा निर्धारण गरिएको हवाई भाडा २०७३ सालमा आएर मात्र पुनरावलोकन भएको देखिन्छ । त्यस पछि हालसम्म पनि पुनरावलोकन भएको देखिएन । वायुसेवा सञ्चालनको क्षेत्रमा २०७३ सालको तुलनामा २०७८ सालमा आइपुग्दा वायुयानको संख्या, तिनको उडान क्षमता तथा सिट क्षमतामा समेत धेरै परिवर्तन भएको देखिन्छ । यी सबै किसिमका वायुयानको सञ्चालन खर्चको समग्र पुनरावलोकन गरी औसतको आधारमा न्यायोचित भाडा निर्धाण गर्नुपर्नेमा वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरु पुरानै दरबाट भाडा असुली गरिरहेका छन । प्राधिकरणले पनि भाडा दर पुनरावलोकन नगरी पुरानै भाडा दरको आधारमा उडान अनुमति दिइरहेको छ । प्राधिकरणले हवाई भाडा दरलाई समसामयिक नबनाएकोले हवाई भाडा सरल, सहज र विश्वसनीय देखिंदैने ।

नीतिगत रुपमा प्रत्येक २ बर्षमा हवाई भाडादर पुनरावलोकन गर्नुपर्ने भनिएतापनि अमेरिकी डलरसँग नेपाली मुद्राको अवमुल्यन, बजार भाउ, मुद्रास्फितिका कारण हवाई भाडादर बृद्धि भइरहेको अवस्थामा प्रत्येक २ बर्षमा भाडा वृद्धि हुँदा हवाई यात्रुहरुलाई मर्का पर्ने अवस्था रहेको छ । दुर्गम सेक्टरमा उडान गर्ने साना विमान आयात गर्न निजी क्षेत्र कम आकर्षित रहेको अवस्थाले गर्दा वायुयानको संख्या वृद्धि हुन नसकेको साथै नेपाल वायुसेवा निगमसँग दुर्गम सेक्टरमा उडान गर्नको लागि पर्याप्त मात्रामा वायुयान पनि नरहेको परिस्थितिमा पटक-पटक हवाई भाडा पुनरावलोकन गर्दा हवाई भाडादर आकासिने अवस्था रहेकोले व्यवहारिक रुपमा संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय तथा यस प्राधिकरणवाट औचित्यत र आवश्यकताको आधारमा पुनरावलोकन गर्ने गरिएको भन्ने प्राधिकरणबाट जवाफ जवाफ छ । तर हवाई भाडाको पुनरावलोकन गर्नु भनेको भाडा वृद्धि गर्नु होइन । लाग्ने भन्दाबढी भाडा नलागोस भनेर अनुगमन गर्नु पनि पुनरावलोकन हो । त्यस कारण हवाइ भाडालाई समसामयिक बनाउन निश्चित समयको अन्तरालमा भाडाको पुनरावलोकन गर्नुपर्दछ ।

४९. **चार्टर उडान अनुमतिको स्थिति** - नेपाल सरकारले नियमित उडानको अधिकतम दरको दोब्बर भाडा लिन पाउने गरी चार्टर भाडा दर स्वीकृत गरेको देखियो । दोब्बर भाडा लिन पाउने हुँदा वायु सेवाहरुमा नियमित उडान गर्नुभन्दा चार्टर उडान गर्न चासो बढेको देखिन्छ । यसले गर्दा स्थानीयबासीले नियमित उडानको टिकट नपाई चार्टर उडानबाट यात्रा गर्नु परेको र महगो भाडा तिर्न बाध्य हुनु परेको स्थिति छ । यसै सन्दर्भमा संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले २०७३।८।२७ मा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई लेखेको पत्रानुसार दुर्गम क्षेत्रका STOL विमानस्थलहरुमा नियमित उडान कम हुने, तर चार्टर उडान मात्र हुँदा महंगो हवाई भाडा तिर्नु परेको उपभोक्ताहरुबाट गुनासो प्राप्तहुने गरेको अवस्थालाई सम्बोधन गर्न यस अघि भएका चार्टर उडानहरुलाई आधार मानी कम्तिमा ३० प्रतिशत अनिवार्य नियमित उडान हुने अवस्था सुनिश्चित गर्नेगरी उडान तालिका स्वीकृत गर्नु गराउनु निर्देशन भएको देखिन्छ ।

मन्त्रालयले २०७३ सालमा जारी गरेको निर्देशन अनुसार हालसम्म पनि प्राधिकरणले विमानस्थलहरुबाट हुने नियमित तथा चार्टर उडानहरुको केन्द्रमा लगत अद्यावधिक गरेर सो निर्देशन अनुसारको मापदण्ड कायम भए नभएको अनुगमन गरेको देखिएन । नियमित उडानको अनुमति केन्द्रीय कार्यालयबाट दिने, तर चार्टर उडानको अनुमति सम्बन्धित विमानस्थल कार्यालयबाट दिने गरेको छ । यस्तो तथ्याङ्क केन्द्रीय प्रणालीमा नेटवर्किङ्ग गरी आबद्ध गर्ने गरिएको ब्यहोरा प्राधिकरणले उल्लेख गरेपनि सो सम्बन्धी तथ्याङ्कको अभिलेख केन्द्रीय कार्यालयमा अद्यावधिक रहेको पाइएन । यस्तो अभिलेखको अभावमा वायु सेवागत तथा सेक्टरगत नियमित तथा चार्टर उडान गरेको कुल संख्या यकिन गरी विश्लेषण सहित त्यसको उपयुक्तता निक्यौंल गर्न सक्ने अवस्था छैन ।

प्राधिकरणबाट प्राप्त उडान तालिकामा उल्लिखित साप्ताहिक उडान अनुमतिको आधार लिई गणना गर्दा कायम हुन आएको वार्षिक उडान अनुमति संख्या र विमानस्थल कार्यालयहरुले उपलब्ध गराएको वार्षिक एयरक्राफ्ट मोभमेन्ट तथ्याङ्कमा उल्लेख भएको उडान संख्या तुलना गर्दा केही विमानस्थल कार्यालयहरुले मन्त्रालयले तोकि दिएको मापदण्डभन्दा बढी चार्टर उडान गरेको देखियो। नेपालगञ्ज विमानस्थलबाट सिमिकोट र रारा सेक्टरमा र पोखरा विमानस्थलबाट जोमसोम सेक्टरको उडानमा नियमित उडान अनुमतिको तुलनामा देहायअनुसार बढी चाटर्र उडान गर्न अनुमति दिइएको छ । अन्य विमानस्थलहरुको हकमा पनि यकिन तथ्याङ्कको अभावमा मूल्याङ्कन गर्न नसकिने स्थिति छ । यसमा हवाई उडान सम्बन्धी नियमन गर्ने प्राधिकरणको हवाई यातायात व्यवस्था विभागको ध्यान पुगेको देखिएन । तोकिएको मापडण्डको सीमाभन्दा बढी चार्टर उडान गरेको तथ्याङ्क निम्न तालिकामा उल्लेख गरिएको छ :

विमानस्थलको नाम	उडान वर्ष	उडान संख्या	न्यूनतम ३० प्रतिशत कायम गर्नुपर्ने नियमित उडान संख्या	अनुमति दिएको नियमित उडान संख्या
सिमिकोट	२०१९	५५७१	१६७१.३	३६४
	२०२०	३९१२	११७३.६	१५६
	२०२१	२६२२	७८६.६	२००
रारा	२०१९	११३०	३३९	२०८
जोमसोम	२०२१	१७८७	५३६.१०	२८०

प्राधिकरणले अतिरिक्त चार्टर उडानको अनुमति दिने, त्यसको अभिलेख राख्ने र अनुगमन गर्ने अधिकार क्षेत्रीय हब कार्यालयलाई दिने र केन्द्रमा तथ्याङ्क आवश्यक परे मात्र झिकाउने व्यवस्था गरेकोले अनुगमन कार्य फितलो भई मन्त्रालयले तोकि दिएको मापदण्ड पुरा भए नभएको यकिन गर्न सकिंदैन । केन्द्रीय कार्यालयले यस्तो तथ्याङ्क प्राप्त गर्न र मूल्याङ्कन गर्न आवश्यक ठानेको पनि देखिएन । यकिन तथ्याङ्क नराखी आदेश र निर्देशनको भरमा मात्र तोकिएको मापदण्डको सीमाभित्र रहेर उडान अनुमति दिएको छ भन्न सकिदैन । तथ्याङ्क नराखी गरेको प्राधिकरणको नियमन कार्य प्रभावकारी नदेखिएको प्राधिकरणको उक्त जवाफबाट प्रष्ट हुन्छ । एकीकृत ब्यबस्थापन सूचना प्रणाली (Integrated Management Information System - IMIS) विकास गरी केन्द्रीय कार्यालयले आफ्नो कार्यहरुको र आफनो मातहतका सम्पूर्ण क्षेत्रीय हब कार्यालय तथा अन्य कार्यालय, विभाग तथा शाखा सहितको तथ्याङ्क तथा अभिलेखको आई.एम.आई.एस.मा आबद्ध गरी सो अनुरुप एकीकृत डाटावेश तयार गरी अद्यावधिक गर्ने गराउने दायित्व प्राधिकरणको हो । तथापी प्राधिकरणले आई.एम.आई.एस. विकास गर्ने आवश्यकता सम्म पनि महशुस गरेको पाइएन । यसले गर्दा प्राधिकरणका कयौ नियमन कार्यहरुको जवाफदेहिता र पारदर्शीता देखाउन उदासीन रहेको पाइयो ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले चार्टर उडान अनुमतिको स्थितिका सम्बन्धमा लेखापरीक्षणबाट दिएका सुझावहरु र नेपाल सरकारको निति निर्देशन अनुसार कार्यान्वयन गरिने उल्लेख गरेको छ ।

नियमित तथा चार्टर उडानको अभिलेख व्यवस्थित गर्न केन्द्रिय कार्यालयबाट नियमित हवाई यातायात सेवा सञ्चालन गर्न प्रत्येक वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई दिएको उडान अनुमति, सम्बन्धित वायुसेवा सञ्चालन संस्थाले उडान गरेको विवरण र सम्बन्धित विमानस्थलबाट चार्टर उडान गर्न दिएको अनुमति विवरणको केन्द्रिय अभिलेख राखेर हरेक वायु सेवा सञ्चालन संस्थाले प्रवाह गरेको हवाई यातायात सेवाको अनुगमन गर्नुपर्दछ ।

यसैगरी एकीकृत व्यवस्थापन सूचना प्रणाली (Integrated Management Information System - IMIS) विकास गरी केन्द्रीय कार्यालयले आफनो कार्यहरुको र आफनो मातहतका सम्पूर्ण क्षेत्रीय हब कार्यालय तथा अन्य कार्यालय, विभाग तथा शाखा सहितको तथ्याङ्क तथा अभिलेखको आई.एम.आई. एस.मा आबद्ध गरी सो अनुरुप एकीकृत डाटावेश तयार गर्ने कार्य यदासक्य छिटो कार्यान्वयनमा ल्याउनु जरुरी छ ।

५०. **हवाई भाडा बढी लिन अनुमति दिएको -** नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ को दफा ५ मा उल्लिखित प्राधिकरणका काम, कर्तव्य र अधिकारमध्ये उक्त दफाको (न) मा भएको व्यवस्था अनुसार हवाई यातायात सेवा सञ्चालनमा लाग्ने यात्रु तथा मालसामानको ढुवानीको भाडा दस्तुर निर्धारण गर्ने सम्बन्धमा नेपाल सरकारलाई सुझाउ दिनुपर्दछ । यसैको आधारमा नेपाल सरकारबाट हवाई भाडा निर्धारण गरी प्राधिकरणमा प्राप्त भएपछि सो दररेट अनुसारको हवाई भाडा लिन पाउने गरी प्राधिकरणले वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई सेवा सञ्चालन गर्न अनुमति दिनुपर्ने व्यवस्था गरेको देखिन्छ । प्राधिकरणले अनुमति प्रदान गर्दा नेपाल सरकारले स्वीकृत गरेको भाडाको अधिकतम दररेटभन्दा बढी भाडा लिन र भाडा निर्धारण नै नभएका उडान सेक्टरहरुमा वायुसेवा सञ्चालन संस्थाले निर्धारण गरेको नयाँ दर रेट अनुसारको भाडा लिन समेत स्वीकृति दिएको देखियो । मन्त्रालयबाट स्वीकृत भएको हवाई भाडाको तालिकामा उल्लेख भएको दरबाट र उक्त तालिकामा उल्लेख नै नभएको सेक्टरको नयाँ दरको हवाई भाडा लिन प्राधिकरणले अनुमति दिएका व्यहोराहरु निम्नबमोजिम उल्लेख गरिएको छ :

५०.१. विभिन्न वायु सेवाहरुले सन् २०१९ देखि २०२१ सम्म पटक पटक प्राधिकरणमा पेश गरेका नियमित उडान तालिका र हवाई भाडा दर प्राधिकरणले स्वीकृत गरी उडान अनुमति दिएको देखियो। देहायका सेक्टरहरुमा समिट एयर र सीता एयरलाई मन्त्रालयबाट स्वीकृत भएको भाडाको अधिकतम दरभन्दा पनि बढी भाडा लिन पाउने गरी प्राधिकरणले अनुमति दिएको देखियो । उक्त भाडा नेपाल सरकारबाट अनुमोदन समेत भएको देखिएन ।

उडान तालिका	वायु सेवाको नाम	सेक्टर	स्वीकृत भाडा दर (रु.)	अनुमति दिएको नयाँ भाडा दर (रु.)
विन्टर सिजन २०२१				
	समिट एयर प्रा.लि.	धनगढी-दिपायल	१८७०	२७३५
	समिट एयर प्रा.लि.	धनगढी-बैतडी	२१६५	३०६०
विन्टर सिजन २०२०				
	सीता एयर प्रा.लि.	नेपालगञ्ज-डोल्पा	३७३९	३७४०
	सीता एयर प्रा.लि.	सुर्खेत-सिमिकोट	३८७७	५११५
	सीता एयर प्रा.लि.	सुर्खेत-जुम्ला	२७५५	३८५५
	सीता एयर प्रा.लि.	सुर्खेत-बाजुरा	२८५४	३८३५

विन्टर सिजन २०१९				
	सीता एयर प्रा.लि.	सुर्खेत-सिमिकोट	३८७७	५११५
	सीता एयर प्रा.लि.	नेपालगञ्ज-डोल्पा	३७३९	३७४०
	सीता एयर प्रा.लि.	सुर्खेत-बाजुरा	२८५४	३८३५
	सीता एयर प्रा.लि.	सुर्खेत-जुम्ला	२७५५	३८५५
	सीता एयर प्रा.लि.	लुक्ला-रुम्जाटार	१६७३	२३६०
	समिट एयर प्रा.लि.	काठमाडौं-फाम्लू	३१४९	३१५०
	समिट एयर प्रा.लि.	काठमाडौं-फाम्लू	३१४९	३१५०
	समिट एयर प्रा.लि.	नेपालगञ्ज-डोल्पा	३७३९	३७४०
	समिट एयर प्रा.लि.	नेपालगञ्ज-डोल्पा	३७३९	३७४०

उपर्युक्त हवाई भाडाका सम्बन्धमा समिट एयर प्रा.लि.लाई दिईएको विन्टर (Winter) सिजन २०२१ को हकमा नेपालका सुदुर पश्चिमका बन्द (धनगढी-बैतडी र धनगढी-दिपायल) विमानस्थलहरु सञ्चालनमा ल्याउन सम्बन्धित जिल्लाका जनप्रतिनिधिबाट माग भएकोले सोही मागबमोजिम मा.मन्त्रीज्यूबाट सम्बन्धित वायुसेवालाई उडान गर्न निर्देशन हुँदा समय सापेक्ष न्यूनतम लागत समेत परिपूरण हुने गरी भाडा कायम हुन र तत्पश्चात् आफूले उडान गर्ने समिट एयरबाट अनुरोध भएको हुँदा सोही अनुसार भाडादर प्रस्ताव गरी संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयमा पठाइएको नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले जवाफ दिएको छ । तर सो भाडा नेपाल सरकारबाट स्वीकृत भएको देखिएन ।

सीता एयरको विन्टर (Winter) सिजन २०२० र २०१९ को स्वीकृत सेड्यूल शुरुमा कम्प्युटर टाइप गल्ती भएर पत्र प्रेषित भएको र तत्काल सच्याई सीता एयरलाई अर्को सेड्यूल दिएकोले सो अवधिभरमा सीता एयरले यात्रुसँग लिएको भाडादर पनि नेपाल सरकारबाट स्वीकृत गरे अनुसार नै लिएको भन्ने नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले जवाफ दिएको छ तर प्राधिकरणको वेभसाइटमा राखेको सेड्युल उडानको तालिकामा उल्लिखित भाडा दरको आधारमा लेखापरीक्षबाट बिश्लेषण गरिएको हुँदा प्राधिकरणले हाल पेश गरेको सेड्युल अनुसार भाडा लिएको थियो भन्ने यकिन गर्न सकिएन ।

५०.२. देहायका सेक्टरहरुको हवाई भाडा नेपाल सरकारले २०७३।८।२० र २०७५।१।२२ मा स्वीकृत गरेको हवाइ भाडा निर्धारण तालिकामा उल्लेख भएको देखिएन । उक्त तालिकाहरुमा उल्लेख गर्न छुट भएका सेक्टरहरुमा उडान गर्नुपर्दा त्यसको समेत स्वीकृति लिनुपर्नेमा सोको स्वीकृति बेगर नै प्राधिकरणले नयाँ भाडा दर लागू गर्न देहायका ४ वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई अनुमति दिएको देखियो । प्राधिकरणले नयाँ भाडा दर लागू गर्न अनुमति दिएकोमा नेपाल सरकारबाट त्यसको अनुमोदन गरेको पनि पाइएन ।

उडान तालिका	उडान सेक्टर	वायु सेवाको नाम	अनुमोदन नगरेको भाडा दर (रु)
विन्टर सिजन २०२१			
	ताप्लेजुङ्ग-भद्रपुर	सीता एयर प्रा.लि.	३३४५
	कामाडौं-डोल्पा	समिट एयर प्रा.लि.	७३८०
	धनगढी-साँफेबगर	समिट एयर प्रा.लि.	२५००
	धनगढी-साँफेबगर	नेपाल वायुसेवा निगम	२१६५
विन्टर सिजन २०१९			

	पोखरा माउण्टेन	बुद्ध एयर प्रा.लि.	७१८५
	कामाडौं-बारलुङ्ग	नेपाल वायुसेवा निगम	४४९५
	लुक्ला-रामेछाप	सीता एयर प्रा.लि.	३१७५

नेपाल सरकारबाट स्वीकृत भएको हवाई भाडा दरको अधिकतम सीमाभित्र रहेर भाडा उठाउन वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुको नियमन गर्ने जिम्मेवारी प्राधिकरणको हो । नेपाल सरकारबाट स्वीकृत भएकोभन्दा बढी दरबाट भाडा लिन र वायुसेवा सञ्चालन संस्थाले आफु खुशी लगाएको भाडा लिन प्राधिकरणले अनुमति दिएकोले केही वायु सेवालाई प्रत्यक्ष रुपमा अनावश्यक फाइदा लिएको तर र उक्त सेक्टरमा यात्रा गर्ने यात्रुलाई बढी मर्का पर्न गएको देखिन्छ ।

उपर्युक्त हवाई भाडाका सम्बन्धमा काठमाडौं-डोल्पा (विन्टर सिजन २०२१) भाडा निर्धारण सम्बन्धमा समिट एयरले काठमाडौं डोल्पा सेक्टरमा सेड्यूल पेश गर्नु अगाडी कुनै पनि वायुसेवाको नियमित उडान भएको थिएन । नियमित उडान मार्फत यात्रा गर्न काठमाडौं-नेपालगंजको रु.७४९०।- र नेपालगंज डोल्पाको रु.३७३९।- गरी रु.११२२९।- भाडा निर्धारण भएको थियो। उक्त भाडा दरमा सेड्यूल स्वीकृत नगरेको अवस्थामा चार्टर उडान गर्ने सम्भावना भएको हुँदा सोही अनुसार नियमित उडान स्वीकृत भएको हो । अन्य सेक्टरको भाडा सम्बन्धमा सम्बन्धित वायु सेवा संस्थालाइ संशोधन पत्र पठाइको प्राधिकरणले जवाफ दिएको छ । प्राधिकरणको उक्त जवाफबाट नेपाल सरकारको स्वीकृति बेगर बढी भाडा लिन अनुमति दिएको देखियो । नेपाल सरकारबाट स्वीकृत भएको हवाई भाडा दरको अधिकतम तथा न्यूनतम सीमाभित्र रहेर वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुले भाडा उठाउन लागेको हो होइन र उडान गर्न लागेको सेक्टरको भाडा नेपाल सरकारबाट निर्धारण भएको हो होइन भन्ने यकिन गरेर मात्र वायु सेवाहरुलाई उडान अनुमति दिइनुपर्दछ ।

५१. **हवाई इन्धन सरचार्ज (Aviation Turbine Fuel Surcharge)** - वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुले हवाई हवाई भाडासँगै टिकटमा समावेश गरेर सर्वसाधारण जनता समेतबाट लिने इन्धन बापतको सरचार्ज रकम भाडा सरह सरल, मितव्ययी र सान्दर्भिक हुन जरुरी भएकोले यसलाई समुचित तरिकाले निर्धारण गर्ने, नेपाल सरकारको स्वीकृतिमा कार्यान्वयन गर्ने गराउने तथा स्वीकृत भए अनुसारको तरिका तथा दर रेट वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुले लागू गरे नगरेको प्रभावकारी रुपमा अनुगमन गर्नुपर्ने जिम्मेवारी नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको हो ।

संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको २०६५।९।१८ को (मन्त्रीस्तरीय) निर्णयानुसार हवाई इन्धनको भाडा Fuel Surcharge निर्धारण गर्ने सूत्र स्वीकृत गरी २०६६।१०।२५ देखि लागू गर्न प्राधिकरणलाई निर्देशन दिएकोमा सो तरिका हालसम्म पनि प्रयोगमा रहेको देखिन्छ । (यसको सूत्र तथा मूल्य निर्धारण विधि अनुसूची-१४ मा संलग्न छ ।) अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा पेट्रोलियम पदार्थको बजार दर परिवर्तन भइरहने र त्यसको आधारमा नेपाल आयल निगमले पनि पेट्रोलियम पदार्थको मूल्य समायोजन गर्दा हवाई इन्धनको मूल्यमा असर पर्ने हुँदा वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुले हवाई इन्धनको सरचार्जमा पनि समायोजन गर्नुपर्ने हुन्छ ।

संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको २०७३।८।२७ को पत्रानुसार हवाई इन्धनको मूल्य प्रतिलिटर रु.४।- घटबढ भएमा स्वचालित सूत्र अनुसार इन्धनको सरचार्ज घटबढ गर्नुपर्ने उल्लेख भएकोमा २०७७।११।७ देखि इन्धनको मूल्य जतिसुकै रकम घटबढ भए पनि सो अनुसार वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुले समायोजन गरी प्राधिकरणबाट अनुमोदन गराउने गरेको देखियो।

वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुले कतिपय केसमा हवाई इन्धनको मूल्य घटेको अवस्थामा सरचार्ज समायोजन गर्न प्राधिकरणबाट स्वीकृति नलिई मूल्य बढेको अवस्थामा मात्र स्वीकृति तथा अनुमोदन गराउने र उडान सेक्टरको दुरी बढाई सरचार्ज लागाएको अवस्थामा प्राधिकरणबाट कुनै कारबाही गरेको देखिएन । यस्ता व्यहोराहरु देहायका बूँदाहरुमा उल्लेख गरिएको छ ।

५१.१. नेपाल आयल निगमले १७ मार्च २०२० (२०७६।१२।४) देखि लागू हुने गरी हवाई इन्धनको मूल्य प्रतिलिटर रु.९०।- रुपैया कायम गरेकोले सो आधारमा स्वचालित सूत्र प्रणाली अनुसार इन्धनको सरचार्ज प्रतिसिट प्रतिमिनेट ट्रंक सेक्टरको रु.४७।८७ र STOL सेक्टरको रु.३४।२० कायम गर्न प्राधिकरणले वायु सेवा सञ्चालक संघलाई स्वीकृति दिएको देखिन्छ । उक्त मिति पछि २०७७।११।३ सम्म इन्धनको मूल्य परिवर्तन भई सरचार्ज समेत परिवर्तन भएको प्राधिकरणमा अभिलेख राखेको देखिएन ।

नेपाल आयल निगमको (१६ फेब्रुअरी २०२१ (२०७७।११।४) को पत्रानुसार २० फेब्रुअरी २०२१ (२०७७।११।८ देखि लागू हुने गरी हवाई इन्धनको मूल्य प्रतिलिटर रु.६५।- कायम गरेकोले स्वचालित सूत्र प्रणाली अनुसार इन्धनको सरचार्ज प्रतिसिट प्रतिमिनेट ट्रंक सेक्टरको लागि रु.३८।३० र त्रुइी सेक्टरको लागि रु.२५।४६ कायम गर्न वायु सेवा सञ्चालक संघ नेपाललाई स्वीकृति दिएको देखिन्छ ।

नेपाल आयल निगमले १७ मार्च २०२० मा इन्धनको मूल्य प्रतिलिटर रु.९०।- कायम भएकोमा २० फेब्रुअरी २०२१ मा एकै चोटी प्रतिलिटर २० रुपैयाँ घटेको हो भन्ने आश्वस्त हुने जवाफ तथा प्रमाण प्राधिकरणबाट प्राप्त भएन । सो अवधिमा इन्धनको सरचार्ज घटेको देखिँदैन । एक वर्षको अवधिमा वायुसेवाहरुले इन्धनको सरचार्ज अनुमोदन नगराएको र साबिक कै दरबाट सरचार्ज लगाएको देखिन्छ । प्राधिकरणले पनि नयाँ दर अनुमोदन गर्दा साविकको इन्धनको मूल्य दर उल्लेख गरेको देखिएन । यस स्थितिले उक्त अवधिमा हवाई इन्धनको मूल्य घटेर प्रतिलिटर रु.६५।- भन्दा तल पुगेको र पुनः बढ्न थाले पछि रु.६५।- अनुसारको सरचार्ज लगाउन प्राधिकरणसँग अनुमोदन गराएको हैन भन्ने आश्वस्त हुन प्राधिकरणसँग कुनै प्रमाण रहेको देखिएन । नेपाल आयल नियमबाट हरेक पटक परिवर्तन गरेको हवाई इन्धनको मूल्यको प्राधिकरणमा अद्यावधिक रुपमा अभिलेखाङ्कन गरी त्यसको आधारमा वायुसेवाहरुले लगाएको इन्धन सरचार्ज मूल्य यकिन गर्नुपर्दछ । इन्धनको मूल्य परिवर्तन तथा सरचार्ज अनुमोदको तालिका अनुसूची-१५ मा उल्लेख गरिएको छ ।

५१.२. प्राधिकरणले हवाई भाडा निर्धारण गर्दा सेक्टर अनुसार गणना गरेको दुरी (नर्टिकल माइल) र त्यसमा लाग्ने समय इन्धनको सरचार्ज गणना प्रयोजनका लागि पनि सोही अनुसार हुनेमा वायुसेवा सञ्चालक संघले हवाई इन्धनको सरचार्ज निर्धारण गरी अनुमोदनको लागि प्राधिकरणमा पेश गरेको विवरणमा केही सेक्टरको दुरी र उडान समय बढाई इन्धनको सरचार्ज रकम समेत बढाएको देखिन्छ । यसरी उडान दुरी र समय बढाई वायुसेवा सञ्चालक संघले पेश गरेको विवरण प्राधिकरणले जस्ताको तस्तै स्वीकृत गरेकोले मन्त्रालयबाट स्वीकृत भएको दरबाट लाग्नेभन्दा बढी सरचार्ज लगाएको देखिन्छ । प्राधिकरणले २०७८।३।२५ मा इन्धनको सरचार्ज अनुमोदन गरेकोमध्ये देहायका ५ सेक्टरको सरचार्ज बढी लगाएको देखिन्छ । सोमध्ये काठमाडौं-थामखर्कको रु.३८३।-, काठमाडौं-जुम्लाको रु.२३३।४० र विराटनगर-रामेछापको रु.१९१।५० उल्लेख्य छन् । लेखापरीक्षणबाट प्राधिकरणले हरेक पटक अनुमोदन गरेको दररेट भिडान गर्न सम्भव हुँदैन । त्यसकारण प्राधिकरणले २०७८।३।२५ मा अनुमोदन गरेको इन्धनको सरचार्ज निर्धारण तालिकामा उल्लेख भएको विवरण

प्राधिकरणको अभिलेखसँग भिडान गर्दा निम्नबमोजिम फरक परेको देखियो । यसबाट वायुसेवा सञ्चालक संघले हवाई इन्धनको सरचार्ज स्वीकृत नर्म्सभन्दा बढाएर पेश गर्ने अनि त्यसमा प्राधिकरणले चेकजाँच नै नगरी अनुमोदन गर्ने गरेको देखियो । वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुले इन्धन सरचार्जको नाममा यात्रुबाट लाग्नेभन्दा बढी रकम असुल गर्ने गरेको देखिन्छ ।

सि. नं.	उडान सेक्टर	दुरी (नटिकल माइल)	भाडा निर्धारण गर्दा कायम गरेको उडान समय (मिनेट)	इन्धन सरचार्ज प्रयोजनको लागि स्वीकृत गरेको उडान समय (मिनेट)	बढी स्वीकृत गरेको समय (मिनेट)	इन्धन सरचार्ज दर	लाग्नेभन्दा बढी असुल गर्न स्वीकृत गरेको सरचार्ज रकम
१.	विराटनगर-रामेछाप	८५	३९	४५	६	३१।९२	१९१।५०
२.	काठमाडौं-जुम्ला	१९३	८३	९०	७	३१।९२	२२३।४०
३.	काठमाडौं-थामखर्क	६९	३३	४५	१२	३१।९२	३८३।००
४.	राजबिराज-रुम्जाटार	४९	२५	३०	५	३१।९२	१५९।६०

नेपाल सरकारले हवाई भाडा निर्धारण गर्दा सेक्टरको लागि ट्वीनओट्टर र ट्रङ्क सेक्टरको लागि जेट स्ट्रिम र एटिआर फोर्टि टु वायुयानलाई आधार लिएर हवाई भाडा निर्धारण गरेको र त्यसैको आधारमा स्वचालित सूत्र अनुसार इन्धन सरचार्ज लिने अथवा छुट्टै लिने भन्ने विषयमा समेत हवाइ भाडा निर्धारण कार्यादले सुझाउ दिंदा पनि तिनै वायुयानको आधारमा उडान दुरी तथा लाग्ने समय उल्लेख गरी इन्धन सरचार्ज समेत गणना गरेको देखिन्छ । यसै सूत्रको प्रयोग गरी प्राधिकरणले सरचार्ज अनुमोदन गरेको देखिन्छ । प्राधिकरणले प्रत्येक वायुयान अनुसारको उडान गति र समय प्रमाणित गरि अभिलेख राखेको छैन र त्यसरी अलग अलग किसिमले सरचार्जको दर रेट स्वीकृत गरेको पनि देखिंदैन । नमूना छनौटको आधारमा वायुयान छनौट गरी सबै किसिमका वायुयानको एउटै दरबाट हवाई भाडा निर्धारण गरेको देखिन्छ । त्यसै गरी इन्धन खर्चको हिसाब पनि सबै वायुयानको अलग अलग नगरी एउटै दर कायम गरेको देखिन्छ । हरेक वायुयानको उडान क्षमता तथा त्यसमा खर्चहुने इन्धनको अलग अलग परीक्षण गरी अभिलेख नराखेको अवस्थामा इन्धन सरचार्ज गणना गर्दा एउटै दुरी भएपनि सो सेकटरमा उडान गर्ने वायुयानको प्रकारको आधारमा हुने लागत मूल्य अनुसार इन्धन सरचार्ज निर्धारण हन्छ भन्ने प्राधिकरणले जवाफ दिएको छ । उक्त जवाफ आधारहिन देखिन्छ । प्रमाणित दुरीभन्दा बढी दुरी र उडान समय बढी देखाई इन्धन सरचार्ज उठाएको सम्बन्धमा वायुसेवाहरुलाई नियमन गर्नुको सट्टा आधार प्रमाण बेगर वायुसेवाहरुको पक्षमा प्राधिकरणले दिएको जवाफ मनासिब देखिएन । हवाई भाडा निर्धारण प्रयोजनको सेक्टरको दुरी (नटिकल माइल) र इन्धन सरचार्ज प्रयोजनको दुरी फरक परेको हुनुहुँदैन । फरक पर्ने भए त्यसको प्रमाणित तथा स्वीकृत आधार प्रमाणहरु संलग्न गर्नुपर्दछ ।

५१.३. संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयबाट स्वीकृत भएको हवाई भाडा निर्धारण तालिकामा देहायका सेक्टरको दुरी, उडान समय तथा भाडा दर उल्लेख भएको छैन । तर वायु सेवा सञ्चालक संघले निम्न बमोजिमका सेक्टरहरुमा वायुसेवा सञ्चालन गर्न इन्धनको सरचार्ज असुलगर्न प्राधिकरणमा अनुमति माग गरेकोमा अनुमोदन गरेको देखियो । भाडा निर्धारण गर्दा सेक्टरको दुरी र त्यसमा लाग्ने उडान समय र भाडा समेत निश्चित गरेको हुनुपर्नेमा सो समेत निश्चित नगरी वायुसेवा सञ्चालक संघले उडान दुरी, त्यसमा लाग्ने समय र सरचार्ज उल्लेख गरी अनुमोदनको लागि देहाय अनुसारको विवरण पेश गरेकोमा नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले २०७८।३।२५ मा अनुमोदन गरेको देखिन्छ ।

सेक्टर	उडान समय मिनेट	इन्धन सरचार्ज	इन्धन सरचार्ज रकम

	(इन्धन सरचार्ज प्रयोजन)	दर	
पोखरा-माउण्टेन फ्लाइट	५९।०६	४४।६८	२६३८.८०
विराटनगर-माउण्टेन फ्लाइट	६०।००	४४।६८	२६८०.८०

नेपाल सरकारले दुरी तथा उडान समय निश्चित गरी इन्धन सरचार्ज निर्धारण नगरेको सेक्टरमा हवाई यातायात सञ्चालन गर्न र इन्धन सरचार्ज लगाउन प्राधिकरणले अनुमति दिएकोले सो अनुमति यात्रुको हित अनुकूल थियो भन्ने यकिन गर्ने कुनै आधार देखिंदैन । दुरी तथा उडान समय निश्चित गरी सोको आधारमा इन्धन सरचार्ज निर्धारण गरेर मात्र सो सेक्टरमा उडान अनुमति दिनुपर्दछ।

५२. **अन्तर्राष्ट्रिय हवाई भाडा निर्धारण** - राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवा सञ्चालन सुरक्षित, नियमित तथा स्तरीय र प्रभावकारी बनाउन नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको स्थापना भएको हो । नेपालमा दर्ता भएका अन्तर्राष्ट्रिय उडान गर्ने वायुसेवाहरुले उडान अनुमति माग गर्दा उडान गरिने सेक्टरको हवाई भाडा दरको विवरण पनि अनिवार्य रुपमा पेश गर्नुपर्ने अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन (ICAO) को निर्देशन अनुसार प्राधिकरणले स्वीकृत गरेको उडान सञ्चालन म्यानुअलमा उल्लेख छ । नेपालमा दर्ता भएका अन्तर्राष्ट्रिय उडानको नियमित तथा चार्टर उडान गर्ने वायुसेवाहरुलाई उडान अनुमति प्राधिकरणले दिने गरेको छ । उडान अनुमति माग गर्ने वायुसेवाले भाडा दरको सूची संलग्न गरेको भए पनि सो भाडा दर मनासिव हो भन्ने प्राधिकरणमा कुनै अभिलेख रहेको देखिएन ।

यसै गरी नेपालमा दर्ता भएका अन्तर्राष्ट्रिय उडान गर्ने वायुसेवाहरुले चार्टर उडानमा बढी भाडा लिएको भन्ने विभिन्न मिडियाहरुले समाचार प्रचार प्रसार गरेको देखिन्छ । यस सम्बन्धमा प्रधिकरणले अनुगमन गरी कुनै काराही गरेको भए स्पष्ट गर्न लेखापरीक्षणबाट प्रश्न गरिएकोमा प्राधिकरणले नेपाल सरकारलाई अन्तर्राष्ट्रिय हवाई भाडा निर्धारण गर्ने अधिकार नभएकोले कुनै कारबाही गर्न नमिल्ने उल्लेख गरेको छ । तर नेपाल सरकारलाई नेपालमा उडान सेवा प्रदान गर्ने वायु सेवाहरुले अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवा संगठनद्वारा निर्धारित हवाई भाडाको सीमाभित्र रहेर भाडा लिए नलिएको अनुगमन र नियन्त्रण गर्ने अधिकार हुन्छ । अन्तर्राष्ट्रिय हवाई भाडा नियमन सम्बन्धमा नेपाल सरकार र प्राधिकरणले निर्देशिका जारी नगरेकोले पनि यस्तो समस्या आएको देखिन्छ । नियमन कार्य प्रभावकारी नहुँदा हवाई यात्रुहरुलाई धेरै मर्का परेको देखिन्छ । सो सम्बन्धमा नेपाल सरकारले छानबिन समिति गठन गरी प्रतिवेदन लिएको देखिन्छ । सो समितिले दिएका सुझावहरुको कार्यान्वयन भएको जानकारी प्राप्त भएको छैन ।

अन्तर्राष्ट्रिय भाडादर सम्बन्धमा उड्डयन व्यवसाय विश्वव्यापी प्रविधिको प्रतिस्पर्धामा आधारित, ठूलो लगानी आवश्यक हुने व्यवसाय हो । नेपाल सरकारसँग दौत्य सम्बन्ध भई द्विपक्षिय हवाई सेवा सम्झौताका आधारमा उडान अनुमति दिने गरिएको छ । सो विषयमा उक्त बूँदामा उल्लेखित सुझावहरु नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणवाट कार्यान्वयन गर्न आवश्यक पहल गरिने नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट जवाफ प्राप्त भएको छ ।

अन्तर्राष्ट्रिय हवाई भाडा नियमन सम्बन्धमा प्राधिकरणको पहलमा नेपाल सरकारले निर्देशिका जारी गरी सो आधारमा प्राधिकरणले भाडा नियन्त्रण गर्नुपर्दछ । नेपाल सरकारले गठन गरेको छानबिन समितिले दिएको सुझावको आधारमा देखापरेका समस्याहरुको समाधान गर्न तत्काल पहल गर्नुपर्दछ ।

५३. **अन्तर्राष्ट्रिय हवाई यातयात गतिबिधि** - नागरिक उड्डयनको माध्यमबाट नेपाललाई अन्तर्राष्ट्रिय जगतमा परिचित गराउने, र नेपालको हवाई यातयात सेवा सुरक्षित एवं भरपर्दो छ भन्ने विश्वका यात्रुहरुलाई आश्वस्त पार्ने कार्य नेपाल नागरिक उड्ड्यन प्राधिकरणको हो । यसकालागि प्रधिकरणले नेपाल लगायत विश्वका अन्य मुलुकहरुसँग हवाई यातायात सञ्चालन गरी बढीभन्दा बढी यात्रुको आवागमन गर्ने कार्यको व्यवस्थापन गर्नुपर्ने हुन्छ । अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवाको विकास र बिस्तार गर्ने कार्य प्राधिकरणको भएकोले यसमा नेपाल सरकार, वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरु तथा पर्यटन व्यवसायीहरु समेतको सहयोगको आवश्यकता पर्दछ । नेपालमा पर्यटकहरुको संख्या अधिकतम बढाउन सकेमा नेपालको पर्यटन क्षेत्र र हवाई यातायत क्षेत्रको गतिबिधिमा वृद्धि हुने तथा स्थानीय रोजागरी सिर्जना भई नेपालको समस्त अर्थतन्त्रमा सकारात्मक प्रभाव पर्दछ भन्ने आकलन गरिन्छ । यसै उद्देश्यले नेपालमा अधिकतम पर्यटक संख्या बढाउन २०२० लाई भ्रमण वर्ष मानी नेपालले अभियानको रुपमा प्रचार प्रसार गरेको थियो । यसको लागि अघिल्ला वर्षहरु देखिनै उडान संख्याहरु थपिदै जानुपर्नेमा प्राधिकरणको पहल पर्याप्त भएको देखिएन । उडान संख्या बढाउन भनिए पनि त्यस्तो संख्या वृद्धिगर्ने सम्बन्धमा प्राधिकरणको विशेष कार्यक्रम रहेको देखिएन । पर्यटक बढाउने विशेष कार्यक्रम प्राधिकरणको अगुवाईमा अन्तर्राष्ट्रिय हवाई यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने संस्थाहरुलाई परिचला नगरे सम्म हवाई यातायातको सेवामा सुधार आउन नसक्ने स्थिति देखिन्छ । अन्तर्राष्ट्रिय हवाई यातायातको गतिविधि (Flight Movement Data) लाई निम्न बमोजिम तालिकामा उल्लेख गरिएको छ :

	वायुयान प्रस्थान			वायुयान आगमन			दुवैको जम्मा
वर्ष	वायुयान संख्या	अघिल्लो वर्षको तुलनामा घटेको संख्या	प्रतिशत	वायुयान संख्या	अघिल्लो वर्षको तुलनामा घटेको संख्या	प्रतिशत	
२०१७							३३३६२
२०१८	१६९६८			१६९६३			३३९३१
२०१९	१६२१७	-७५१	-४.४३	१६२२२	-७४१	-४.३७	३२४३९
२०२०	५१३०	-११०८७	-६८.३७	५११६	-१११०६	-६८.४६	१०२४६
२०२१	४२२५	-९०५	-१७.६४	४२३१	-८८५	-१७.३	८४५६
२०१८ को तुलनामा २०२१ को फरक		-१२७४३	-७५.१		-१२७३२	-७५.०६	
	वायुयान प्रस्थान			वायुयान आगमन			दुवैको जम्मा
वर्ष	यात्रु संख्या	अघिल्लो वर्षको तुलनामा फरक संख्या	प्रतिशत	यात्रु संख्या	अघिल्लो वर्षको तुलनामा फरक संख्या	प्रतिशत	
२०१७							३८८७८४५
२०१८	२१६८६१५			२१७४३८४			४३४२९९९
२०१९	२२४५१३७	७६५२२	३.५३	१८९३३४५	-२८१०३९	-१२.९२	४१३८४८२
२०२०	५६७१७३	-१६७७९६४	-७४.७४	५३७९८६	-१३५५३५९	-७१.५९	११०५१५९
२०२१	४८५४५९	-८१७१४	-१४.४१	५५६५०५	१८५१९	३.४४	१०४१९६४
२०१८ को तुलनामा २०२१ को फरक संख्या		-१६८३१५६	-७७.६१		-१६१७८७९	-७४.४१	

सन २०१८ को तुलनामा २०१९ मा वायुयान प्रस्थानतर्फ ७५१ (४.४३ प्रतिशत) र आगमनतर्फ ७४१ (४.३७ प्रतिशत) कमि भएको देखिन्छ । यात्रु संख्या २०१८ को तुलनामा २०१९ मा प्रस्थानतर्फ ७६ हजार ५२२ (३.५३ प्रतिशत) बढेको भएपनि आगमनतर्फ २ लाख ८१ हजार (१२.९२ प्रतिशत) घटेको देखिन्छ । यस्तो अवस्थाले अन्तर्राष्ट्रिय हवाई यातायात विस्तारमा प्राधिकरणले वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई सहजीकरण र यात्रुहरुलाई आकर्षित गर्न सकेको देखिंदैन ।

हवाई यातायातको अवस्था सुदृढ भई नसक्दै कोरोना भाइरस रोगको महामारीको कारण २०२० देखि हवाई उडान गतिविधिमा बढी नकारात्मक असर परेको देखिन्छ । वायुयान उडानमा प्रस्थानतर्फ २०१८ को तुलनामा २०२१ को अक्टोवर सम्ममा १२ हजार ७४३ (७५.१० प्रतिशत र आगमनतर्फ १२ हजार ७३२ (७५.०६ प्रतिशत) कमी आएको देखिन्छ । यसैगरी यात्रुहरु प्रस्थानतर्फ १६ लाख ८३ हजार १५६ (७७.६१ प्रतिशत) र आगमनतर्फ १६ लाख १७ हजार ८७९ (७४.४१ प्रतिशत) कमि भएको देखिन्छ । सन् २०२० लाई मात्र आधार लिदा २०२१ को अक्टोवरसम्ममा वायुयान उडानमा १७ प्रतिशत कमि आएको देखिन्छ । यसैगरी यात्रुतर्फ प्रस्थानमा १४.४१ प्रतिशत कमी आएको देखिन्छ भने आगमनतर्फ ३.४४ प्रतिशत बढेको देखिन्छ । प्राधिकरणको २०१८ को तथ्याङ्कलाई आधार लिंदा २०२१ मा अन्तर्राष्ट्रिय हवाई यातायातको स्थिति नाजुक अवस्थामा गुज्रि रहेको देखिन्छ । हाल कोरोना महामारी रोगको प्रकोप कम भए पनि २०१८ को स्थितिमा आउन अझै कति वर्ष पर्खनु पर्ने हो निश्चित देखिदैन ।

अन्तर्राष्ट्रिय हवाई यातायात सामान्य अवस्थामा आएपछि नेपालको पनि आन्तरिक तथा अन्तर्राष्ट्रिय उडानमा विस्तारै बढोत्तरी हुँदै गएको छ । विश्वव्यापी रुपमा प्रत्येक २५ बर्षमा हवाई यात्रुहरुको आवागमन दोब्बर भए पनि नेपालमा प्रत्येक १० बर्षमा दोब्बर भएको पाइन्छ । उडान संख्या र यात्रु संख्या बढाउन प्राधिकरणको कार्यक्रममा प्रवद्र्धनात्मक कार्यक्रम थप गरी वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई परिचालन गरी संयुक्त कार्यक्रम सञ्चालन गर्नुपर्दछ ।

५४. **हवाई रुट** - अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्नु पूर्व ती विमानस्थलहरुमा आवागमन गर्ने रुट तथा भारतीय सीमानामा प्रवेश तथा प्रस्थान बिन्दु निश्चित गर्न जरुरी पर्दछ । नेपालमा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बाहेक अन्य ३ वटा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणाधीन अवस्थामा छन । गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको अन्तीम चरणमा पुगेको छ । पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल पनि निकट भविश्यमा निर्माण सम्पन्न हुने अवस्थामा रहेको देखिन्छ । निजगढ विमानस्थलको निर्माणकार्य प्रारम्भिक चरणमा छ । यी विमानस्थल निर्माण भएपछि सोझो तथा सुरक्षित रुटको आवश्यकता पर्दछ । हाल भारतको सहमति र स्वीकृतिमा होचो लेभलमा उडान गर्न भारतको आकाश मार्ग प्रयोग गरी सिमरा हुँदै काठामाडौ प्रवेश गर्ने एउटा मात्र प्रवेश बिन्दु गल्फ ३३६ गुराँस रिपोटिङ्ग पोइन्ट हो । यही रुटबाट भारतको पटना, दिल्ली, लखनऊ बनारस तिरको उडान हुने गरेको देखिन्छ । अर्को प्रस्थान रुट रोमियो ३२५ र गल्फ ३३५बाट इग्रिस अनिवार्य रिपोर्टिङ्ग बिन्दु जनकपुर (जनक) हुँदै वायुयानहरु प्रस्थान गर्दछन । रोमियो ३४४ रुट इग्रिस आहाले, चुरे हुँदै विराटनगर (विराट) बिन्दुबाट दिल्लीतर्फ जाने गरेको देखिन्छ । गल्फ ३४८ रुट इग्रिस पोइन्ट, खिम्ती, फाप्लु, तुम्लिङ्गटार हुँदै मेची पार गरी भुटान तिर प्रस्थान गर्ने गरेको देखिन्छ । यसैगरी ब्राभो रुट ३४५ बाट तुम्लिङ्गटार नुनिम बिन्दु हुँदै विमानहरु ल्हासा प्रस्थान गर्दछन् । नेपालबाट बाहिर जाने अर्को रुटको नाम लिमा ६२६ हो । यो रुट त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलबाट धार्के, भरतपुर, पाल्पा, सुर्खेत हुँदै महेन्द्रनगर (ओनिसा) बिन्दुबाट बाहिरिने गर्दछन् भने यही रुटको प्रयोग गरी भैरहवा (लुम्बी) बिन्दुबाट लखनऊ हुँदै अन्तर्राष्ट्रिय उडान गर्दछन् ।

नेपालबाट बाहिरिने उपर्युक्त रुटहरुमध्ये सबै रुटबाट विमानहरुले नेपाल प्रबेश गर्न अनुमति पाउँदैनन । नेपाल प्रबेशगर्न अनुमति प्राप्त रुट सिमरा हुँदै भित्रिने गल्फ ५९० हो । पूर्व तथा पश्चिमबाट नेपाल भित्रिने सबै विमानहरु यही रुटमा पर्ने गुराँस बिन्दुबाट प्रवेश गर्ने गरेको देखिन्छ। चीनबाट आउने विमानहरु नुनिम बिन्दु (संखुवासभा) बाट प्रवेश गर्दछन । यी दुई बिन्दु बाहेक अन्य प्रवेश विन्दुबाट विमानहरुले नेपाल प्रवेश गर्न छिमेकी देशको अनुमति नेपालले प्राप्त गरेको देखिएन ।

त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल काठमाडौको लागि उक्त रुटहरु केही हदसम्म उपयुक्त भएपनि गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल भैरहवा तथा पोखरा विमानस्थलको लागि महेन्द्र नगर अथवा नेपालगञ्जको प्रवेश बिन्दु उपयुक्त हुने देखिन्छ । तर ती क्षेत्रहरुको प्रवेश बिन्दु प्राप्त गर्न भारतीय भूमिमा होचो लेभलबाट उडान गर्न नेपालले अन्तर्राष्ट्रिय हवाई उडान नियम अनुसार भारतको अनुमति लिनुपर्ने हुन्छ । यसका लागि नेपाल सरकार र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलहरु निर्माण सम्पन्न गर्नुपूर्व अनुमति लिन सकेको देखिएन । उक्त रुट कायम गर्ने सम्बन्धमा नेपाल तथा भारतका बीच निम्नबमोजिमका प्रयासहरु भएको देखियो ।

(क) नेपाल र भारत सरकारका प्रतिनिधीहरुको भारतको नयाँ दिल्लीमा बसेको २०१६ को डिसेम्बर २० देखि २१ सम्मको बैठकले नेपालमा हवाई रुट थप गर्ने सम्बन्धमा भारत र नेपालका प्राबिधिज्ञहरुले छलफल गरी औपचारिक रुपमा टुँगो लगाउने निर्णय भएको देखिन्छ।

(ख) नेपाल तथा भारतका प्रधानमन्त्रीकाबीच २०१८ को २२ मे का दिन नयाँ दिल्लीमा बसेको संयुक्त बैठकबाट पनि उक्त विषयमा टेक्निकल टिमको सिफारिस अनुसार निर्णय गरिने उल्लेख गरेको देखिन्छ ।

(ग) नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण र एयरपोर्ट अथोरिटी अफ इण्डियाका प्रतिनिधिहरुबीच १६ जुन २०१८ मा भएको बैठकबाट नेपालमा प्रवेश बिन्दु थप गर्ने सम्बन्धमा छलफल गर्न बैठक बसेको देखिन्छ । उक्त बैठकमा नेपालले पश्चिमतर्फ ओनिसा (महेन्द्र नगर नजिक) बाट अथवा नेपालगञ्ज बिन्दुबाट प्रवेश बिन्दु र पूर्वमा जनकपुर बिन्दुबाट कोलकातासम्मको प्रस्थान रुट पाउनुपर्ने प्रस्ताब राखेकोमा भारतीय पक्षले दिल्ली-महेन्द्रनगर-काठमाडौ रुटको होचो लेभलको उडान सुरक्षाको जाँच गरिने आश्वासन दिएको उल्लेख छ ।

त्यस पछि हालसम्म सो सम्बन्धमा बैठक बसेको देखिएन भने भारतीय पक्षको सहमति प्राप्त भएको समेत देखिंदैन ।

अन्तर्राष्ट्रिय हवाई रुट निश्चित गर्न नसकेको कारण निकट भविष्यमै निर्माण सम्पन्न हुन लागेको गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा पश्चिमतर्फबाट आउने वायुयानहरुले नयाँ रुट पाउन नसकेमा साबिकको रुट प्रयोग गर्नुको विकल्प देखिंदैन । साबिकको रुट प्रयोग गर्दा वायुयानहरुलाई सहज नहुने भई अन्तर्राष्ट्रिय उडानहरु प्रभावित हुने देखिन्छ । पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय क्षेत्रीय विमानस्थलको अवस्था पनि गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थकै जस्तो हुने देखिन्छ । यसर्थ नयाँ रुट व्यवस्था गरी उडान सहज बनाउनु पर्ने देखिन्छ ।

५५. **एभिएशन फ्लाइट सेफ्टी स्टेण्डर्ड तथा हवाई दुर्घटना** - सबै किसिमका सार्वजनिक यातायातका साधनहरुमध्ये चाँडै गन्तव्यमा पुगिने सवैभन्दा सुरक्षित वायुयानलाई मानिन्छ । हवाई उडान सुरक्षा (Flight Safety) का मापदण्ड पुरा गरेका वायुयानहरुले मात्र सुरक्षित सेवा प्रदान गर्न सक्दछन् । यस्ता मापदण्डहरुमा अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुसारको वायुयान निर्माण गर्नु, वायुयानको भारबहन क्षमता र उडानको गति लिन सक्ने क्षमता, भरपर्दो रुपमा हवाई सूचना वा संकेत आदान प्रदान गर्न सक्ने आधुनिक उपकरणको व्यवस्था, यात्रुहरुलाई अनुकूलित वातावरणमा विमानमा सुरक्षित रुपमा वस्ने व्यवस्था, यात्रुका साथमा रहेका सम्पत्तिको सुरक्षा व्यवस्था, आपत्कालीन अवस्थामा यात्रुहरुले पालना गर्नुपर्ने नियमको जानकारी दिने तथा सो कार्यका लागि सुरक्षा सामग्रीको व्यवस्थापन, विमानको क्षमता र गति अनुसारको विमानस्थलको व्यवस्थापन, मौसम सम्बन्धी उपकरणको

व्यवस्थापन आदि कार्यहरु पर्दछन् । यसका अतिरिक्त हवाई उड्डयन सम्बन्धी सबै किसिमका सम्भावित दुर्घटनाहरु न्यूनीकरणका उपायहरु अवलम्वन गर्ने, अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड पुरा गरेकालाई मात्र चालक अनुमति प्रमाणपत्र दिनु पनि हवाई उडान सुरक्षा (Flight Safety) अन्तर्गतका कार्यहरु हुन्। संक्षेपमा भन्नुपर्दा यात्रुहरुलाई सेवा सुविधा प्रदान गरी जीवन रक्षामा ध्यान केन्द्रित गर्ने कार्य नै एभिएसन सेफ्टी हो ।

हवाई सेवा सम्बन्धी ग्राउण्डमा रहेका सम्पतिका स्रोत र साधन, हवाई यात्रुहरु, चालकदल, ग्राउण्ड सञ्चालन सम्बन्धी कार्य गर्ने कर्मचारीहरु र सर्व साधारण जनता समेतलाई कानूनी तवरले सुरक्षा प्रदान गर्ने कार्यलाई एभिएसन सेक्युरिटी अन्तर्गत राखिएको देखिन्छ । एभिएशन सेफ्टी तथा सेक्युरिटीका मापदण्डहरुको अक्षरस पालना भएमा मात्र हवाई यातायात सुरक्षित, भरपर्दो तथा विश्वसनीय हुन सक्दछ ।

नेपालको एभिएशन क्षेत्रमा सुरक्षाका मापदण्ड पालना गर्न अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन सङ्गठन (ICAO) ले निर्देशित गरेका सुरक्षाका मापदण्डहरु लागू गर्न प्राधिकरणले विभिन्न प्रयासहरु गरेको देखिन्छ । तथापि नेपालमा पटक पटक विमान दुर्घटना हुने गरेका देखिन्छ ।

विश्वमा विविध प्रकारका दुर्घटना भएको देखिन्छ । मानवीय कारणले दुर्घटना भएकामध्ये पानी परेको चिप्लो धावन मार्गमा अवतरण गर्दा र प्रस्थान उडान गर्दा विमान चालकमा सिप तथा दक्षताको कमिले विमाहरु चिप्लिएर दुर्घटना हुने गरेको देखिन्छ । बिमानलाई उच्च पहाडी भेगमा मडारिएको बादलबीच जोगाउन सक्ने क्षमता भएन भने बिमान दुर्घटनाको शिकार बन्न जान्छ । बिमान चालकमा स्थान विशेष र वातावरण विशेषको ज्ञान भएन भने पनि विमान दुर्घटना हुन जान्छ। विमान उडानको क्रममा दुर्घटनाबाट बचाउन विमान चालकमा तुरुन्त निर्णय लिने क्षामता नभएको वा गलत निर्णय लिएको कारण पनि दुर्घटनाहरु भएका छन् । उपयुक्त धावनमार्ग नभएको वा विमानको भार वहन गर्न नसक्ने विमानस्थलहरुमा विमान अवतरण गर्दा पनि दुर्घटना भएका छन् । अन्य मानवीय कारणहरुमा चालकलाई पेशामा आकर्षण नभई तनाबमा रहनु, निश्चित बिन्दु तथा रुटबाट विमान उडान नगर्नु, विमानको इञ्जिन चलाउन सिप नहुनु, उडानको क्रममा अक्सिजनको कमि हुनु आदि मानवीय कारणले दुर्घटना हुने गरेको देखिन्छ ।

असजिलो भू-भाग र छिनछिनमा बदिलिने मौसमको कारण पनि विमानहरु दुर्घटनामा परेको देखिन्छ । प्राबिधिक कारणहरुमा विमानको जेनेरेटर सक्रिय नभएको तथा ब्याट्री डाउन भएर पनि विमानले उडानको गति लिन नसकेर दुर्घटना भएको देखिन्छ ।

संस्थागत कारणहरुमा विमान उडान गर्न अवस्था अनुसारको सिप तथा दक्षता बढाउन बिमान चालक तथा कार्यदलका सदस्यहरुलाइ उपुक्त तालिमको व्यवस्था नगर्नु, प्रचलित मापदण्ड अनुसार चालकको साथमा रहनुपर्ने डकुमेण्टको पूर्णरुपमा व्यवस्था नगर्नु, अप्रेशन म्यानुअल नबनाउनु वा अधुरो हुनु, सञ्चार सेवाको उचित प्रबन्ध नगर्नु, नियमन र निर्देशन प्रभावकारी व्यवस्था नहुनु आदि संस्थागत कमजोरीको कारणबाट हुने दुर्घटना हुन् ।

नेपालको सन्दर्भमा विमान दुर्घटनाको मानवीय कारणहरुमा दक्षता तथा अनुभव कम भएका विमान चालकहरुलाई उडान अनुमति दिनु, पर्याप्त तालिम नलिएकालाई पनि विमान चालकको जिम्मेवारी दिनु, भारवहन क्षमताभन्दा बढी भार बोकी बिमान उडान गर्नु, खराब मौसम हुँदाहुँदै पनि उडान अनुमति माग्नु, उडाउन स्वीकृति दिनु, फ्लाइट सेफ्टी मापदण्ड बमोजिम वायुयान नचलाउनु, विमानस्थलको भार क्षमता र वायुयानको भार क्षमता विपरीत विमानको उडान भर्ने तथा अवतरण गर्नु

र पानी परेको वेलामा सावधानी नअपनाई विमान चलाउनु जस्ता मानवीय कारणले दुर्घटनाहरु भएको देखिन्छ ।

मौसम सूचना प्रणालीको पर्याप्त व्यवस्था हुन नसक्नु, विविध प्रकारको भू-धरातल र छिनछिनमा परिवर्तन हुने प्रतिकूल मौसममा विमान चलाउनु, परिस्थितिको उचित र सुरक्षित तवरले व्यवस्थापन सहित उडान गर्न नसक्दा ठूला दुर्घटना भई मानिसहरुको ज्यान गएको देखिन्छ । मापदण्ड अनुसारको मर्मत सम्भारको कमी देखिन्छ ।

विमान दुर्घटनाको उपलब्ध भएसम्मको तथ्याङ्क अनुसार सन् २००० (२०५६।५७) देखि सन् २०२१ (२०७८।७९ माघ) सम्म २१ वर्षको अवधिमा साना ठूला गरी ६४ वटा दुर्घटना भएका र ३४७ जनाको मृत्यु भएको देखिन्छ । (दुर्घटनाको विवरण अनुसूची-१७ मा उल्लेख गरिएको छ ।) विमान दुर्घटनाका सम्बन्धमा देखिएको व्यहोरा निम्नानुसार छ :

५५.१. त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा अवतरण गर्ने क्रममा ४ मार्च २०१५ मा टर्किस एयरको विमान कुहिरोको कारण धावन मार्ग वाहिर अवतरण गरेकोले विमान क्षति ग्रस्त भएपनि त्यसमा सवार २३८ यात्रु सकुसल रहेको उल्लेख छ । यू एस बंगला विमान १२ मार्च २०१८ मा अवतरण गर्दा चालकले असामान्य गतिविधि गरेकोले धावनमार्ग बाहिर विमान दुर्घटना भई त्यसमा सवार ७१ मध्ये ५१ जनाको मृत्यु भएको उल्लेख छ । मालिण्डो एयर मलेसियाको विमान त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको टेक अफ पोइन्टभन्दा २५० मिटर अगाडि पुगेर रोकिंदा विमान तथा त्यसमा सवार १२२ यात्रु तथा चालकदल दुर्घटनाबाट बचेको विभिन्न वेभसाइटमा उल्लेख छ । तर प्राधिकरणले यसको अभिलेख राखेको देखिएन । यी सबै दुर्घटना विमान चालकको कमजोरीका कारण भएको देखिन्छ ।

५५.२. प्राधिकरणको अभिलेख अनुसार उक्त अवधिमा नेपालमा दर्ता भएका आन्तरिक उडानका वायुयानहरुको दुर्घटना संख्या ६१ बाट २९६ जनाको मृत्यु भएको देखिन्छ । दुर्घटनाको प्रकृति तथा त्यसको कारण खुलाई प्राधिकरणले वर्गीकृत तथ्याङ्क राखेको देखिएन । प्राधिकरणले राखेको अभिलेखको सूचीको आधारमा विश्लेषण गर्दा अभिलेखमा कारण उल्लेख नगरेको दुर्घटना संख्या २४ बाट ३७ जनाको, चालकको गल्तीको कारण ३२ दुर्घटना हुँदा २३३ जनाको र वायुयानमा खराबी आएको कारण ५ दुर्घटना हुँदा २६ जनाको ज्यान गएको देखियो ।

५५.३. उक्त अवधिमा वायुयानका किसिम अनुसारको दुर्घटनाको विश्लेषण गर्दा स्थिर पखेटा भएका वायुयान ३० को दुर्घटना भई २१८ जनाको, हेलिकप्टर २८ को दुर्घटना भई ७३ जनाको र मनोरञ्जनका वायुयान ३ को दुर्घटना हुँदा ५ जनाको मृत्यु भएको देखियो । यसको विवरण निम्नबमोजिम छ :

क्र.सं.	विवरण	दुर्घटना संख्या	दुर्घटनाबाट मृत्यु भएको संख्या
	विदेशी वायुयानहरु		
१.	DHC 8-402Q	१	५१
२.	Airbus A330-303	१	०
३.	Boing 737-300	१	०
	जम्माः	३	५१
	नेपालमा दर्ता भएका वायुयानहरु		
	स्थिर पखेटा		
१.	DHC6 Twin Otter 300	१४	१४१

२.	Dornier 228-202	७	४८
३.	Beechcraft 1900 D	२	२०
४.	Cessins 208 Bcaravan	३	२
५.	Let L 410 UVP E20	२	५
६.	Y12E	१	०
७.	PAC750XL	१	२
	जम्माः	३०	२१८
	हेलिकप्टर		
१.	Mi 17	९	३८
२.	AS 350B3e	१९	३५
	जम्माः	२८	७३
१.	मनोरञ्जन (Sports)	३	५
	कुल जम्माः	६१	२९६

५५.४. स्थिर पखेटा भएको वायुयानमध्ये DHC6 Twin Otter 300 सबैभन्दा बढी १४ पटक दुर्घटना भई १४१ जनाको मृत्यु भएको देखियो । यो दुर्घटना सख्यांको आधारमा ४६.६७ प्रतिशत हो भने मृत्यु संख्याको आधारमा ६४.६८ प्रतिशत हो । उक्त वायुयानलाई दुर्गम क्षेत्रका STOL विमानस्थलमा उडान भर्न प्राधिकरणले सबैभन्दा उपयुक्त मानेको देखिन्छ । दुर्घटनामा परेका अधिकांश विमानहरु निर्माण भएका धेरैवर्ष भएको देखिन्छन् । हाल सञ्चालनमा रहेका यस्ता विमानहरु पनि ३० वर्षभन्दा पहिले निर्माण भएका देखिन्छ । त्यस्ता विमानहरुको अधिकतम उडान आयु नतोकिएकोले पनि दुर्घटना बढेको हुन सक्ने देखिन्छ ।

५५.५. हेलिकप्टरतर्फ २७ दुर्घटनामध्ये AS 350B3e १९ पटक दुर्घटना भई ३५ जनाको मृत्यु भएको देखियो । यो दुर्घटना संख्याको आधारमा ६७.८६ प्रतिशत हो भने मृत्यु संख्याको आधारमा ४७.९५ प्रतिशत हो । Mi 17 हेलिकप्को ९ दुर्घटना भए पनि मृत्यु संख्या ३८ (५२.०५ प्रतिशत) देखिन्छ । यसरी धरे दुर्घटना हुनमा पनि चालक कै भूमिका कमजोर रहेको देखाइएको छ ।

५५.६. विमान दुर्घटना भएपछि त्यसको कारण पहिचान गरी त्यस्ता गल्तीहरु बाराम्बार दोहोरिन नदिन त्यस्ता कारणहरुको स्पष्ट अभिलेख राखेर निरन्तर अनुगमन गर्नुपर्ने जिम्मेवारी नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको हो । तर प्राधिकरणले राखेको अभिलेखमा २४ दुर्घटनाको कारण स्पष्ट खुलाएको पाइएन । अभिलेख अद्यावधिक नगरी विगतका कमी कमजोरीलाई सुधार गर्न सक्ने देखिदैन ।

५५.७. अभिलेख परीक्षणबाट ३२ दुर्घटनामा चालकको कम्जोरी देखिन्छ । चालकले उडान सुरक्षाका मापदण्डहरुको अक्षरस पालना नगरेको उडान सुरक्षा सम्बन्धी तालिमको पर्याप्त व्यवस्था नभएको, चालकहरुले परिस्थिति र अवस्थाको तत्काल विश्लेषण गरी निर्णय लिन नसकेको जस्ता कारणले दुर्घटना भएको देखिन्छ । अभिलेख गरिएका आन्तरिक उडानका ६१ दुर्घटनामध्ये २ काठमाडौंमा र एक नेपालगञ्जमा भएको देखियो अन्य सबै दुर्घटना पहाडी क्षेत्रमा भएको देखिन्छ ।

प्राधिकरणले नियमन कार्यमा सुधार भई दुर्घटनामा कमि भएको जनाएको छ । सन २०१८ सम्मको अवधिमा दुर्घटनामा कमी आएको देखिंदैन । २०१९ देखि कोभिडको असरले उडानहरु कमि भएको र त्यसमा पनि पहाडी क्षेत्रको हवाई सेवामा कटौति भएको अवस्थामा दुर्घटनामा कमी आउनु स्वाभाविक देखिन्छ । तर पनि साबिक कै व्यवस्थापन, साविक कै वायु यानहरु र साबिककै

नियमन प्रकृयाले विगतको अनुभवबाट भविश्यमा दुर्घटनामा कमी होला भनी आश्वस्त हुन सकिने अवस्था रहेको देखिंदैन ।

दुर्घटना बाट बचाउन न्यूनतम देहायबमोजिम गर्न सुझाउ उल्लेख गरिएको छ :

- अन्तराष्ट्रिय नागरिक संगठन (ICAO) को मापदण्ड अनुसार तयार गरिएका मापदण्डहरुको कार्यान्वयन तथा त्यसको नियमन तथा अनुगमन व्यवस्थालाई प्रभावकारी बनाउनु पर्दछ ।
- विमान चालकलाई नेपालको भूधरातलीय स्थितिको पहिचान गर्न सक्षम भएको अनुभवको आधारमा मात्र बायुयान उडान गर्ने अनुमति दिनुपर्दछ ।
- क्षमताभन्दा बढी सामान लोड गर्न लगाउने संस्था र जानाजानी त्यस्तो विमान उडान गर्ने विमान चालक समेतलाई कडाइका साथ वायुसेवा सञ्चालन गर्न रोक लगाउनु पर्दछ ।
- पहाडी क्षेत्रको अवस्था र विमानस्थलको भार बहन क्षमताको निर्धारण गरी सोही अनुसार विमान उडान अनुमति दिनुपर्दछ ।
- छिनछिनमा मौसम बदलिने र बाटो अवरुद्ध हुने क्षेत्रको पहिचान गरी त्यस्ता क्षेत्रमा पर्ने हवाई रुटलाई लक्षित गरी मौसमी सूचना दिने छुट्टै व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।
- प्रतिकूल मौसमको बेला उडान अनुमति दिने कार्यमा रोक लगाउनुपर्दछ ।
- वायुयानको क्षमता हेरी सञ्चालन गर्न पाउने अधिकतम आयु तोकिनु पर्दछ ।
- विगतमा भएका दुर्घटनाहरुको कारण सहितको लगत अद्यावधिक गरी त्यसको आधारमा दुर्घटना कमगर्न अध्ययन अनुसन्धान गरी मार्ग निर्देशन तयार गर्नुपर्दछ ।

हवाई दुर्घटनाको जाँचबुझ गरी प्रतिवेदन तयार गर्ने कार्य संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयबाट गरिने र सोको सुझाव कार्यान्वयन प्राधिकरणबाट गर्ने/गराउने उल्लेख गरेको छ। अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संस्था (ICAO) को सुरक्षा अडिटमा नेपालले वायुयान सञ्चालन क्षेत्रतर्फ करिव ८६ प्रतिशत अङ्क प्राप्त गरेको छ । उक्त स्कोर एशिया प्रशान्त क्षेत्रको औसत स्कोरभन्दा उच्च र विश्वको औसत स्कोरभन्दा माथि रहेको छ । विश्वव्यापी रुपम अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संस्थाको अडिट प्रतिवेदन नै सुरक्षाको विषयमा आश्वस्थ हुने मुख्य आधार हो । हालको तथ्याङ्क अनुसार नेपालको हवाई दुर्घटना दरमा विगतको तुलनामा धेरै सुधार भएको प्राधिकरणले जनाएको छ ।

५६. **आर्थिक तथा लेखा परीक्षण समिति** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावली, २०५७ को नियम ४.२ अनुसार प्राधिकरणको आर्थिक कार्यविधि सम्बन्धी लागू गरिएका निर्देशिकाहरु पुनरावलोकन गर्ने, समसामयिक सुधार गर्ने, आर्थिक विष्लेषणहरु गर्ने प्राधिकरणको हिसावहरु समय समयमा निरीक्षण गरी अद्यावधिक राख्र लगाउने र मितव्ययिता एवं खर्च प्रभावकारिता हासिल गर्न मापदण्ड बनाउने काममा व्यवस्थापनलाई सल्लाह एवं निर्देशन दिने कार्यको लागि समितिको सदस्यको संयोजकत्वमा अर्थ विभागको प्रमुख, आन्तरिक लेखापरीक्षक तथा सञ्चालक समितिले तोकेका अन्य व्यक्तिहरु रहने गरी आर्थिक तथा लेखापरिक्षण समितिको गठन गरिने उल्लेख छ ।

नियमावलीमा भएको उक्त प्रावधान अनुसार प्राधिकरणले आर्थिक तथा लेखापरीक्षण समिति गठन गरेको रहेछ । तर समितिले गर्नुपर्ने कार्यविधि प्राधिकरणले हालसम्म नबनाएकोले उक्त समिति क्रियासिल देखिएन । प्रचलित तथा सर्वमान्य सिद्धान्त अनुसार वाह्य लेखापरीक्षणको प्रतिवेदनमा

उल्लेख भएका व्यहोरा (बेरुजू) हरुका सम्बन्धमा दफावार छलफल गरी कार्यान्वयनको लागि व्यवस्थापनलाई सिफारिस गर्ने कार्य आर्थिक तथा लेखापरीक्षण समितिको हुन्छ । आर्थिक तथा लेखापरीक्षण समितिले बेरुजूमा उल्लिखित व्यहोराहरु माथि दफावार छलफल गर्ने, प्रमाण बुझ्ने, प्रमाण सङ्कलन गर्ने र असुलउपर गर्ने भएकोले बेरुजू फछ्र्यौट कार्य प्रभावकारी हुन सक्तछ र नियमित गर्ने अधिकार प्राप्त सञ्चालक समितिले पनि कार्यविधिको प्रकृया पुरा भएको अवस्थामा बेरुजू फछ्र्यौट गर्ने कानूनी आधार रहन्छ । तर प्राधिकरणको २०७६।७७ सम्ममा प्राप्त अन्तिम लेखापरीक्षण प्रतिवेदनहरुमा उल्लेख भएका व्यहोराउपर उक्त समितिमा प्रवेश नै नगराई व्यवस्थापनले तयार गरेको जवाफ तथा प्रतिक्रिया सञ्चालक समितिको बैठकमा पेश गरी अनुमोदन गरेको देखियो । यसरी समितिमा छलफल नभई तथा प्रमाण नै नबुझी व्यवस्थापनले तयार गरेको जवाफ औपचारिकता पुरागर्न मात्र अनुमोदन गरेको देखिन्छ ।

प्राधिकरण गठन भएको अहिले २५ वर्ष भएको छ । बेरुजूको लगत राख्ने, त्यसमा छलफल गर्ने र त्यस उपर आवश्यक कारबाहीगरी फछ्र्यौट गर्ने जिम्मेवारी प्राधिकरणको व्यवस्थापन पक्ष र सञ्चालक समितिका पदाधिकारीहरुको हो र यसको नियमन गर्ने जिम्मेवारी पनि प्राधिकरणकै हो । तर प्राधिकरणले फछ्र्यौट गर्नुपर्ने बेरुजूको लगत राखेर सैद्धान्तिक बेरुजू र लगती बेरुजू यकिन नगरेकोले प्राधिकरणको फछ्र्यौट गर्नुपर्ने बेरुजूको अङ्क कति छ भन्नेसम्म पनि यकिन गरेको देखिएन। हरेक वर्षको लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा उल्लेख भएका बेरुजूहरु उपर आश्यक कारबाही गरी फछ्र्यौट गरिने व्यहोराको जानकारी प्राधिकरणको सञ्चालक समितिले तत्काल दिएको देखिन्छ तर सो अनुसार आवश्यक कारबाही गरी बेरुजू फछ्र्यौट गर्न कुनै कारबाही गरेको देखिएन । यसबाट प्राधिकरणको फछ्र्यौट गर्नुपर्ने बेरुजूको अङ्क समेत यकिन गरेको पाइएन । स्वतन्त्र लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा उल्लिखित बेरुजू फछ्र्यौट गर्नु गराउनु पर्छ भन्ने प्राधिकरणको व्यवस्थापन र सञ्चालक समितिका पदाधिकारीहरुमा जिम्मेवारी बोध हुनुपर्ने हो तर प्राधिकरणले बेरुजू फछ्र्यौट सम्बन्धी कार्यविधि हालसम्म पनि नबनाएकोले बेरुजूको लगत अद्यावधिक गर्ने र फछ्र्यौट गर्ने कार्य भएको देखिएन । केही कर्मचारीहरुको अवकाश भुक्तानीमा अथवा सुविधा भुक्तानीमा केही रकम असुल उपर भएपनि त्यस्ता वेरुजूहरु समेत समितिमा पेशगरी सम्परीक्षण गरेको देखिएन । अधिकार प्राप्त व्यक्तिबाट सम्परीक्षण नगराएसम्म बेरुजू फछ्र्यौट भएको मानिदैन । बेरुजू भनेको असुल उपर गर्नु मात्र नभई समग्र संगठनको आर्थिक तथा वित्तीय प्रशासनमा देखापरेका अनियमितता तथा कमी कमजोरीहरु उल्लेख गरी त्यसलाई सुधार गर्न सुझाउ सहितको प्रतिवेदन हो । तर बेरुजू फछ्र्यौट गर्न बेवास्ता गरेकोले बेरुजूप्रति जिम्मेवार ब्यक्तिलाई उन्मुक्ति मिलेको र आर्थिक प्रशासनमा देखापरेका समस्याहरु र बेरुजूमा उल्लेख भएका व्यहोराहरु हरेक वर्ष दोहोरिने गरेकोले आर्थिक प्रशासनमा सुधार हुन नसकेको समेत देखिन्छ । यस विषयमा प्राधिकरणको सञ्चालक समितिको २०७८।३।२३ को ३८८ औं बैठकबाट र २०७७।७८ देखिको व्यवस्थापन पत्र उपरको जवाफलाई आर्थिक तथा लेखापरीक्षण समितिको सिफारिसमा सञ्चालक समितिमा पेशगर्ने निर्णय तथा निर्देशन भएकोमा सो सम्बन्धमा हालसम्म पनि कार्यान्वयन भएको देखिएन ।

बेरुजूमा उल्लेख भएका व्यहोराहरु उपर आर्थिक कार्यबिधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व ऐन, २०७६ मा उल्लिखित म्यादभित्र तोकिएको प्रक्रिया पुरा गरी तत्काल कारबाही गरेमा प्रमाण कागजात फेलापार्न सकिने, सम्बन्धित जिम्मेवार व्यक्तिलाई आवश्यक कारबाही गरी, असुल फछ्र्यौट हुने र नियमित गर्नुपर्ने बेरुजूहरु कारबाही गर्न सहज हुने अवस्था रहन्छ । त्यसकारण प्राधिकरणको आर्थिक तथा लेखापरीक्षण समितिलाई गराउने सम्बन्धी स्पष्ट जिम्मेवार तोकी तत्काल कार्यान्वयन

गर्नुपर्ने देखिन्छ । बेरुजूको लगत अद्यावधिक गर्ने, फछ्र्यौट गर्ने तथा सम्परीक्षण गर्ने कार्यविधि स्वीकृत गर्नुपर्दछ ।

कार्यमूलक लेखापरीक्षणबाट औंल्याइएका सुझावहरुलाई मार्गदर्शनको रुपमा लिई सोही बमोजिम आर्थिक तथा लेखापरीक्षण समितिलाई थप सक्रिय वनाई कार्यसम्पादन गरिने प्राधिकरणले उल्लेख गरेको छ ।

५७. **कार्यक्रम बजेट निर्माण र स्वीकृतिको अवस्था** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावली, २०५७ को नियम ३.१ अनुसार महानिर्देशकले प्राधिकरणको कार्य सञ्चालन गर्नको लागि आवश्यक पर्ने कुराहरु सवै खुलाई प्राधिकरणको आर्थिक विवरण सहित आगामि आर्थिक वर्षको लागि आय-व्ययको अनुमान प्रत्येक सालको चैत्र महिनासम्ममा तयार गरी वैशाख मसान्त सम्ममा सञ्चालक समितिमा पेश गर्नुपर्ने छ । सो विवरणको आधारमा प्रत्येक वर्ष असार मसान्तभित्र आगामी आर्थिक वर्षको कार्यक्रम तथा बजेट समितिवाट स्वीकृत हुनेछ भन्ने उल्लेख छ । प्राधिकरणको बजेट समय सीमाभित्र निर्माण गरी स्वीकृत होस, प्राधिकरणबाट सञ्चालन गरिने कार्यक्रम र बजेटको सुनिश्चितता आर्थिक वर्ष शुरु भएकै दिन हुन सकोस र कार्यक्रम र बजेट स्वीकृतिको अभावमा प्राधिकरणका गतिविधि सञ्चालन गर्न अवरोध नआवोस भन्ने उद्देश्यले नियमावलीमा उपर्युक्त समय सीमा तोकिएको देखिन्छ । तर महानिर्देशकले समिति समक्ष पेश गर्नुपर्ने मितिको ख्याल नगरी देहाय अनुसार हरेक वर्ष बजेट ढिला पेश गरेको र सञ्चालक समितिले पनि उक्त समय सीमाभन्दा ढीलागरी बजेट पारित गरेको देखियो । विगत ५ वर्षको अवधिमा तोकिएको समय सीमाभित्र कुनै वर्ष पनि बजेट पेश गर्ने र स्वीकृत गर्ने कार्य भएको देखिएन । यसमध्ये २०७४।७५ को बजेट तर्जुमा गरी महानिर्देशकले सञ्चालक समिति समक्ष श्रावण १५ गते पेश गरेकोमा सञ्चालक समितिको बैठकबाट मंसिर ८ गते मात्र बजेट पारित गरेको देखियो । आर्थिक वर्ष २०७८।७९ को बजेट २०७८ साल पौष ११ गते मात्र स्वीकृत भएको देखियो । विगत ५ वर्षको अवधिमा कार्यक्रम बजेट निर्माण र स्वीकृतिको अवस्था निम्नबमोजिम देखिन्छ :

आर्थिक वर्ष	बजेट तर्जुमा समिति गठन मिति	बजेट तर्जुमा समितिले बजेट तर्जुमा गरी पेश गरेको मिति	सञ्चालक समितिबाट बजेट पारित भएको मिति
२०७८।७९	२०७७।१२।१६	२०७८।३।२३	२०७८।९।११
२०७७।७८	२०७६।११।२२	२०७७।३।१०	२०७७।४।१५
२०७६।७७	२०७५।११।२१	२०७६।३।१४	२०७६।५।११
२०७५।७६	२०७४।११।२१	२०७५।२।२४	२०७५।४।१८
२०७४।७५	२०७३।११।१२	२०७४।४।१९	२०७४।८।८

नियमावलीमा तोकिएको समय सीमाभित्र बजेट कार्यक्रम स्वीकृत नभएको कारण पूँजीगत खर्चको प्रगति न्यून रहेको देखियो । प्राधिकरणको विगत ५ वर्षको खर्चको अनुमान र प्रगतिको विवरण निम्नबमोजिम रहेको देखिन्छ :

विवरण	२०७७/७८	२०७६/७७	२०७५/७६	२०७४/७५	२०७३/७४	औसत
पूँजीगत खर्चको अनुमान	३०६४४८	३४०४३७	३३८७५२	३२६५१४	२७३५४०	१५८५६९१
पूँजीगत यथार्थ खर्च	११३६३८	१५२३२२	२४३३६४	१६७९९८	२४७००	७०२०२२
पूँजीगत खर्च प्रगति प्रतिशत	**३७.०८%**	**४४.७४%**	**७१.८४%**	**५१.४५%**	**९.०३%**	४४%
कार्य सञ्चालन खर्चको अनुमान	३५६६१.००	४१८८४	३८६८८	३५३१५	३४८५४	१८६४०२
कार्य सञ्चालन यथार्थ खर्च	२७५९२	३१९८७	३६०६१	२३४५५	२२३५९	१४१४५४
कार्यसञ्चालन खर्च प्रगति प्रतिशत	**७७.३७%**	**७६.३७%**	**९३.२१%**	**६६.४२%**	**६४.१५%**	७६%
कूल अनुमानित खर्च	३४२१०९.००	३८२३२१.००	३७७४४०.००	३६१८२९.००	३०८३९४.००	१७७२०९३

कूल यथार्थ खर्च	१४१२३०.००	१८४३०९	२७९४२५	१९१४५३	४७०५९	८४३४७६
कूल प्रगति प्रतिशत	**४१.२८%**	**४८.२१%**	**७४.०३%**	**५२.९१%**	**१५.२६%**	४८%

प्राधिकरणले समयमा बजेट पारित नगरेको कारण पूँजीगत खर्चको प्रगति २०७३।७४ मा ९.०३ प्रतिशत मात्र भएको देखियो । त्यसपछि २०७४।७५ मा ५१.४५ प्रतिशत, २०७५।७६मा ७१.४८ प्रतिशत, २०७६।७७ मा ४४.७४ प्रतिशत र २०७७।७८ मा ३७.०८ प्रतिशत मात्र प्रगति भएको देखियो । विगत ५ वर्षको अवधिमा पूँजीगत खर्चतर्फ अनुमानको तुलनामा यथार्थमा औसतमा ४४ प्रतिशत मात्र प्रगति भएको देखिन्छ । यसैगरी प्राधिकरणले विगत ५ वर्षमा अनुमान गरेको कुल खर्चको तुलनामा प्रगति ४८ प्रतिशत मात्र भएको देखिन्छ ।

समयमा बजेट पारित नगरेकोले प्राधिकरणका गतिविधिहरु पेश्की बजेटको आधारमा सञ्चालन हुन गरेका छन । बजेटको अनिश्चितताको कारण कार्यक्रमले गति लिन नसक्ने, विकास निर्माणको सम्झौता अनुसारको काम सम्पन्न भएपनि रकमको अभावमा भुक्तानी गर्न नसकी अनावश्यक समस्याको सामना गर्नुपर्ने र प्राधिकरणको समग्र आय व्ययमा नै असर पर्न जाने अवस्था आउने गरेको देखिन्छ ।

नियमावलीमा उल्लेख भएको व्यवस्था व्यवहारिक नभएमा संशोधन गर्न गराउनु पर्दछ । प्राधिकरणको महानिर्देशक र सञ्चालक समितिले नियमावलीमा तोकिएको समय सीमाभित्र बजेट कार्यक्रम पारित गर्न सकेको देखिएन । प्राधिकरणका गतिविधिहरु सुचारु गर्न नियमावलीमा उल्लेख भएको समय सीमाभित्र कार्यक्रम बजेट पारित गर्न प्राधिकरणको व्यवस्थापन पक्ष र सञ्चालक समितिले जिम्मेवार हुनुपर्दछ ।

५८. **बजेट निर्माण तथा प्रगतिको मूल्याङ्कन** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको बार्षिक कार्यक्रम बजेट यसको सञ्चालक समितिबाट स्वीकृत हुने गर्दछ । कार्यक्रम बजेटको प्रचलित सिद्धान्त अनुसार कार्यक्रम बजेट अनुसार कर्मचारीहरुलाई कार्यक्रम सञ्चालन गरी खर्च गर्ने अख्तियारी दिइने, कार्यक्रम र बजेटप्रति जिम्मेवारी र उत्तरदायित्वको बोध हुने, संगठनका आय स्रोतहरुको उचित किसिमले परिचालन हुने, कार्यक्रमहरु लक्षित तालिका अनुसार सञ्चालन हुने, खर्चमा मितव्ययिता, कार्य सञ्चालनमा दक्षता र प्रभावकारिताको अभिवृद्धि हुन्छ । यसैगरी कार्यक्रम निर्माणको क्रममा गत वर्षको प्रगतिका वारेमा छलफल गर्ने, गत वर्षको कार्यक्रम लक्ष्य अनुसार प्रगति भयो भएन भने यकिन गर्ने, लक्ष्य र प्रगतिको तुलनात्मक विवरण बनाउन लगाई त्यसमा कम प्रगति भएका र प्रगति नै नभएका कार्यक्रमहरुका समस्या तथा बाधा अड्चनको बारेमा यकिन गर्ने, स्थगित गर्नुपर्ने देखिएमा स्थगित गर्ने वा त्यसमा आवश्यक सुधार गरी अर्को वर्षलाई निरन्तरता दिने जस्ता कार्यहरु कार्यक्रम बजेट निर्माणका न्यूनतम आधारभूत सिद्धान्तभित्र पर्दछन् । यस्ता सिद्धान्तको ख्यालै नगरी तयार गरेको कार्यक्रम बजेटबाट कार्यक्रममा भएको खर्च मितव्ययी नहुने र सञ्चालन गरेका कार्यक्रमहरुबाट लक्षित उपलब्धी हासिल नहुने भई समग्र रुपमा संगठनको उद्देश्य प्राप्तिमा पनि प्रभावकारिता नहुने स्थिति रहन्छ ।

संगठनका कार्यहरुलाई गुणस्तरीय बनाउन, समयमा कार्य सम्पन्न गर्न, कार्य सम्पादनमा देखिएका कमजोरीहरुलाई समयमै सुधार गर्न, संगठनले प्रदान गरेका सेवाहरुलाई प्रभावकारी बनाउन, अनुगमन गर्न र मूल्याङ्कनलाई व्यवस्थित, सरल, विश्वसनीय, नतीजामूलक र प्रभावकारी बनाउन जरुरी हुन्छ । प्राधिकरणको सञ्चालक समितिले कार्यक्रम बजेट स्वीकृत गर्दा गतवर्षका कार्यक्रमहरुको प्रगति, आम्दानी र खर्चको मूल्याङ्कन गर्ने, समय समयमा अनुगमन र मुल्याङ्कन गरी निर्देशन दिने गरेको देखिन्छ । प्राधिकरणका महानिर्देशक, विभिन्न निर्देशनालयका प्रमुख, विभागीय प्रमुखहरु तथा

कार्यालय प्रमुखहरुसंगको अन्तर सम्बन्ध कायम गरी अनुगमन र मूल्याङ्कनको कार्यहरु पनि भएको देखिन्छ । यसरी अनुगमन र मूल्याङ्कनका विभिन्न संयन्त्रहरु परिचालन भएपनि वार्षिक कार्यक्रम बजेट निर्माण र प्रगतिको अनुगमन र मूल्याङ्कन प्रभावकारी रुपमा गरेको देखिएन । प्रगतिको बस्तुपरक अथवा तथ्याङ्कीय मूल्याङ्कन नगरी तथ्याङ्क वेगरको प्रगतिको विवरण राखेको देखियो । तथ्याङ्क विहिन प्रगतिमा प्राथमिकतामा परेको काम गर्न छुट्ने, स्वीकृत कार्यक्रम बाहिर गएर कार्य सञ्चालन गर्ने, तोकिए अनुसारको कार्य पुरा नहुने, एउटै कामको नाममा दोहोरो खर्चहुने र कार्यक्रमबाट अपेक्षित लाभ प्राप्त नहुने अवस्था रहन्छ । प्राधिकरणको २०७३।७४ देखि २०७७।७८ सम्मको वार्षिक कार्यक्रम बजेट तयारी तथा स्वीकृति गर्दा प्रगतिको मूल्याङ्कन प्रकृया उस्तै किसिमको छ । ती वार्षिक कार्यक्रम बजेटको प्रगतिको मूल्याङ्कनका बारेमा देखिएका व्यहोरा निम्नानुसार छन् :

५८.१. बार्षिक कार्यक्रम तथा बजेट स्वीकृतिको लागि पेश गरेको विवरण अनुसार खर्च गर्ने हरेक इकाइले कार्यक्रमको कामको विवरण र त्यसको लागि अनुमान गरेको रकमको पुष्ट्याई दिएका छन् । तर अर्को वर्षको कार्यक्रम बजेट निर्माण गर्ने क्रममा गत वर्षको लक्ष्य अनुसार प्रगति भयो भएन भन्ने कामको विवरण र प्रगतिको तुलनात्मक विवरण संलग्न नगरी अनुमान बजेट र खर्चको मात्र तुलना गर्ने गरेको छ । कार्यक्रमतर्फको प्रगतिमा तथ्याङ्क बेगरका केही मुख्य कार्यहरु सम्पन्न भएको सूची मात्र संलग्न गरेको देखिन्छ । स्वीकृत कार्यक्रममा भएका कार्यहरुमध्ये प्रगतिको सूचीमा नपरेको कार्यहरुको अवस्था कस्तो छ भन्ने केही उल्लेख गरेको छैन ।

कार्यक्रम बजेट स्वीकृत गर्दा विभिन्न हवाई सुरक्षा उपकरण, हवाई पथ प्रदर्शन उपकरण, एयर ग्राउण्ड उपकरण, मौषमी सूचना उपकरण, अग्नि निवारण तथा जिवनोद्धार उपकरण, क्षेत्र नियन्त्रण उपकरणहरु खरिद गरी जडान गर्ने कार्यमा समेत ठूलो रकम खर्च भएको छ । त्यस्ता उपकरण खरिद गर्न उपकरणको परिमाण र बजेट छुट्याई कार्यक्रम स्वीकृत हुने गरेको छ । तर प्रगति विवरणमा त्यस्ता उपकरणहरु खरिद गरेको र जडान गरेको प्रगति विवरण बनाउने गरेको छैन।

५८.२. मानव संसाधन विभाग, कर्पोरेट योजना तथा अनुगमन विभाग, नागरिक उड्डयन प्रशिक्षण प्रतिष्ठानबाट विभिन्न विषयका स्वदेशी तथा विदेशी तालिम सञ्चालन गर्न बजेट स्वीकृत गर्दा सो तालिमबाट लाभान्वित हुने जनशक्तिको संख्या उल्लेख नगरी तालिमको पटक उल्लेख गरेर बार्षिक बजेट छुट्याएको देखिन्छ । त्यस्तो तालिम प्राप्त गर्नेको विवरण पनि संलग्न गरेको छैन तर तालिम प्राप्त गर्नेको संख्या भने उल्लेख गरेको देखिन्छ । तालिम दिइने संख्या नै किटान नगरी बजेट स्वीकृत गरेर खर्च गरेको प्रगतिको मापन गर्ने कुनै आधार रहँदैन ।

५८.३. विभिन्न विभागवाट विभिन्न आन्तरिक विमानस्थलको निर्माण, स्तरोन्नति तथा मर्मत सम्भार कार्यको विभिन्न आइटमको लागि बजेट स्वीकृत गर्दा गर्नुपर्ने कामको परिमाण उल्लेख गरेको छैन । सम्पन्न भएको परिमाण सहितको प्रगति विवरण पनि संलग्न नगरेकोले स्वीकृत भएका कार्यक्रमहरुको कति प्रतिशत प्रगति भयो भन्ने यकिन गर्न सकिने अवस्था छैन । यस्ता कार्यक्रमहरु नछुट्याई स्वीकृत बजेट र खर्चको एकमुष्ठ तुलना गरेको विवरण मात्र संलग्न छ ।

५८.४. प्राधिकरणले देहायका कार्यहरुमा सेवा प्रदायकको रुपमा र नियमन कार्यको रुपमा काम गर्नुपर्ने ऐनमा व्यवस्था छ । आफूले गरेका कार्यहरुको प्रगति विवरण कार्यक्रम बजेटमा संलग्न गर्नुपर्नेमा सो सम्बन्धमा केही उल्लेख गरेको छैन ।

क) वायुसेवा सञ्चालन संस्थालाई वायुसेवा सञ्चालन गर्न अनुमति तथा प्रमाणपत्र दिने, निलम्बन गर्ने वा रद्द गर्ने,

ख) हवाई उड्डयन सम्बन्धि प्रशिक्षण संस्थाको अनुमति तथा प्रमाणपत्र दिने, निलम्बन गर्ने वा रद्द गर्ने,

ग) इजाजत प्राप्त वायुयान तथा वाययानका पार्टपूर्जाहरुको उत्पादन, मर्मत तथा परीक्षण गर्ने संस्थालाई अनुमति दिने,

घ) क्षमताको स्तरीयकरण गर्ने तथा प्रमाणपत्र दिने, नविकरण गर्ने, रद्द गर्ने,

ङ) वायुसेवा सञ्चालनसंग सम्बन्ध तोकिएको योग्यता प्राप्त व्यक्तिलाई इजाजत दिने,

च) कार्य क्षमताको स्तरीकरण गर्ने तथा प्रमाणपत्र दिने, नवीकरण गर्ने, स्थगित गर्ने, रद्द गर्ने, इजाजत कार्य क्षमताको स्तरीकरण प्रमाणपत्र दिने, नवीकरण गर्ने,

छ) वायुयानको दर्ता (रजिष्ट्रेशन) गर्ने, उडान योग्यताको प्रमाणपत्र दिने, नवीकरण गर्ने वा खारेज गर्ने,

ज) विमानस्थलभित्र भूमिस्य सेवा (ग्राउण्ड ह्याण्डलिङ्ग) सेवा सञ्चालन गर्ने, गराउने,

झ) सेवा तथा सो सम्बन्धी विषयको जाँचबुझ गर्न आफ्नो वायुयान राख्ने र प्रयोग गर्ने,

ञ) दृष्टिगत र यान्त्रिक उडान (Visual and Instrument Flight) गर्ने, हवाई तथा मानचित्र (Aeromatical Charts) को आवश्यकता तोक्ने, त्यस्तो मानचित्र तयार गर्ने तथा प्रचलन गर्ने र उडानको लागि मौसम सम्बन्धी सूचना आदान प्रदान गर्ने,

ट) हवाई उडान सेवा (एयर ट्राफिक सर्भिस), हवाई उडान सूचना सेवा (फ्लाइट इन्फरमेशन सर्भिस), सचेत गर्ने सेवा (एलर्टिङ्ग सर्भिस), हवाई उडान सल्लाह सेवा (एयर ट्राफिक एड्भाइजरी सर्भिस), हवाई उडान नियन्त्रण सेवा (एयर ट्राफिक कन्ट्रोल सर्भिस), हवाई पथ प्रदर्शन सेवा तथा सुविधा सेवा (एयर नेभिगेशन एण्ड फेसिलिटिज सर्भिस), क्षेत्र नियन्त्रण सेवा (एरिया कन्ट्रोल सर्भिस), पहुँच क्षेत्र नियन्त्रण सेवा (एप्रोच कन्ट्रोल सर्भिस) तथा विमानस्थल नियन्त्रण सेवा (एरोड्रम कन्ट्रोल सर्भिस) उपलब्ध गराउने ।

प्राधिकरणका सेवा प्रदायक सम्बन्धी कार्यको साथै नियमन सम्बन्धी कार्य पनि गर्नु परेकोले आफूले गरेका कार्यहरुको आफै नियमन गर्ने कार्य प्रभावकारी बनाउन सकेको देखिदैन । सेवा प्रदायक सम्बन्धी र नियमन सम्बन्धी सम्पूर्ण कार्यहरुको स्पष्ट र आवधिक रुपमा प्रगति विवरण बनाई अनुगमन र मूल्याङ्कन गर्ने परिपाटी नभएकोले कतिपय नगरी नहुने कार्यहरुका समस्या र बाधा अड्चनका बारेमा समयमा पत्ता नलागि प्राधिकरणले ठूलो नोक्सानी समेत व्यहोर्नु पर्ने अवस्था हुन सक्छ भने भविष्यमा गरिने कार्यमा जोखिम छैन भन्ने आश्वस्त हुन पनि सकिने अवस्था रहेको देखिदैन।

प्राधिकरणले नियमित रुपमा गर्नुपर्ने सम्पूर्ण कार्यको कार्यक्रम बनाई मासिक रुपमा प्रगति विवरण बनाई अनुगमन र मूल्याङ्कन व्यवस्था गर्नुपर्दछ । वार्षिक कार्यक्रम बजेट बनाउँदा गत वर्षको प्रगतिको तुलनात्मक विवरण तयार गरेर मूल्याङ्कन गरी त्यसको आधारमा अनुमानित बजेट तयार गर्ने व्यवस्था हुनुपर्दछ । प्राधिकरणले सेवा प्रदायकको रुपमा गरेका कार्यहरुको गुणस्तर मापन गर्ने विधि निश्चित गरी मासिक रुपमा प्रगति प्रतिवेदन तयार गर्ने र त्यसको अनुगमन र मूल्याङ्कन गर्नुपर्दछ ।

नियमन कार्यको प्रगति समेतको विवरण बनाउने, मूल्याङ्कन गर्ने र सो समेत कार्यक्रम बजेटमा समावेश हुनुपर्दछ ।

प्राधिकरणले गतवर्षको कार्यक्रम र प्रगतिको समिक्षा गरी मुख्य मुख्य उपलब्धीहरु बूँदागत रुपमा वार्षिक बजेट तथा कार्यक्रम पुस्तिकामा प्रकाशन गरिएको र उक्त प्रगति विवरण प्राधिकरणको वेवसाईट र CAAN Report मा समेत प्रकाशन गरेको व्यहोरा उल्लेख गरेको छ । तर ती प्रतिवेदनहरुमा गत वर्षको कार्यक्रम र त्यसको प्रगतिको तुलनात्मक विश्लेषण गरेको देखिएन ।

५९. **बजेट रकमान्तर** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावली, २०५७ को नियम ३.२.३ अनुसार सञ्चालक समितिले स्वीकृत गरेको बजेटमध्ये कुनै बजेट शीर्षक र उपशीर्षकमा रकम नपुग हुन गई रकमान्तर गर्नु परेमा जुन बजेट शीर्षक र उपशीर्षकमा रकमान्तर गर्नुपर्ने हो सोको पच्चीस प्रतिशतसम्म महानिर्देशकले रकमान्तर गर्न सक्नेछ । सोभन्दा बढी रकम रकमान्तर गर्नु परेमा मनासिव माफिकको कारण सहित महानिर्देशकले समितिमा पेश गर्नुपर्ने उल्लेख छ । स्वीकृत वार्षिक बजेट तथा कार्यक्रममा उल्लेख भएको कार्यक्रम तथा बजेटलाई एउटै अधिकारीले रकमान्तर गर्ने, वार्षिक कार्यक्रम संशोधन गर्ने वा वार्षिक बजेटमा नभएको र स्वीकृत कार्यक्रममा नपरेको कार्यमा रकमान्तरगरी खर्च गर्दा आन्तरिक नियन्त्रण व्यवस्था कमजोर हुनगई आर्थिक अनुशासान कायम नहुने भएकोले आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावलीमा तहगत रुपमा निश्चित हदसम्मको रकमको रकमान्तर स्वीकृत दिने व्यवस्था गरेको देखिन्छ ।

प्राधिकरणको २०७७।७८ को बजेट तथा कार्यनीतिमा कुनै बजेट शीर्षकमा स्वीकृत कुल बजेटमा नबढ्नेगरी आवश्यकता एवं औचित्यको आधारमा महानिर्देशकबाट बजेट तथा कार्यक्रम संशोधन हुनेछ भन्ने प्रावधान राखी नेपाल सरकारबाट स्वीकृत भएको आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावलीमा उल्लेख भएको व्यवस्था विपरित हुनेगरी वार्षिक बजेट तथा कार्यनीति स्वीकृत गरेको देखियो । यसैको आधारमा कुल बजेटको परिधिभित्र रही स्वीकृत बजेट शीर्षक तथा उपशीर्षकमा जतिसुकै प्रतिशत बढे पनि महानिर्देशकले रकमान्तर स्वीकृति गरेको देखियो । यसरी बजेट रकमान्तर गर्दा स्वीकृत कार्यक्र अनुसार कार्यक्रम सञ्चालन नगरेको र स्वीकृत कार्यक्रममा नपरेको कार्यमा खर्च नगरेको देखियो । यस्ता कार्यका केही उदाहरण निम्नबमोजिम छन :

५९.१. त्रिभुवन अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालयको देहायअनुसार सुरक्षा खर्चको लागि रु.१ करोड ५७ लाख ४० हजार वार्षिक बजेट स्वीकृत भएकोमा सो रकममा उक्त कार्यालयको बिजुली, पानी शीर्षकबाट रु.५६ लाख थप (३५.६७ प्रतिशत) रकमान्तर गरी रु.२ करोड १३ लाख खर्च गर्न स्वीकृत दिएको देखिन्छ ।

कार्यालयको नाम	बजेट शीर्षक	२०७७।७८ को विनियोजित रकम	रकमान्तर गरी थप गरेको रकम	रकमान्तर गरी घटाएको रकम	रकमान्तरबाट कायम गरेको विनियोजित रकम	वृद्धि प्रतिशत
त्रि.अ.वि ना.उ. कार्यालय	३.२.०१ बिजुली तथा पानी	१००२०००००	०	१०२७२९८६	८९९२७०१४	
	३.२.०६ सुरक्षा खर्च	१५७०००४०	५६०००००		२१३०००४०	३५.६७%

५९.२. हवाई क्षमता अभिवृद्धि आयोजनाको बजेट शीर्षक नम्बर १.२.१ बूँदा नम्बर ६ मा हेलिप्याड निर्माणको लागि रु.१३ करोड बजेट स्वीकृत भएकोमा सो कार्यमा खर्च नगरी सोही शीर्षक अन्तर्गत बूँदा नम्बर ५ मा उल्लिखित धावन मार्ग पुनः निर्माण (Rehabilitation) को लागि रु.१० करोड र

बूँदा नम्बर १ त्रि.अ.वि.को युटिलिटी वर्कको लागि ३ करोड रकमान्तर गरेको देखियो । यो रकमान्तर क्रमशः ६६.६७ प्रतिशत र १२० प्रतिशत देखिन्छ ।

बजेट शीर्षक	२०७७।७८ को विनियोजित रकम	रकमान्तर गरी थप गरेको रकम	रकमान्तर गरी घटाएको रकम	रकमान्तरबाट कायम गरेको विनियोजित रकम	वृद्धि प्रतिशत
१.२.०१ रन वे ट्याक्सि वे तथा एप्रोन निर्माण (बूँदा न ६ हेलिप्याड निर्माण)	१३०००००००	०	१३०००००००	०	
१.२.०१ धावन मार्ग पुननिर्माण (बूँदा न १)	१५०००००००	१०००००००		२५०००००००	६६.६७
१.२.०१ रन वे ट्याक्सि वे तथा एप्रोन निर्माण (बूँदा न ५)	२५०००००	३०००००००		५५०००००	१२०.००

५९.३. आकस्मिक मर्मत सम्भार कोषबाट विमानस्थल मर्मत सम्भार गर्ने बजेटबाट डोटी र बझाङ्ग नागरिक उड्डयन कार्यालयको प्रशासनिक कार्यको बजेटमा निम्नबमोजिम रकमान्तर गरेको देखियो ।

बझाङ्ग नागरिक उड्डयन कार्यालय

बजेट शीर्षक	२०७७।७८ को विनियोजित रकम	रकमान्तर गरी थप गरेको रकम	रकमान्तर गरी घटाएको रकम	रकमान्तरबाट कायम गरेको विनियोजित रकम	वृद्धि प्रतिशत
१.२.०१ रन वे ट्याक्सि वे तथा एप्रोन निर्माण)	३८५००००	०	४६००००	३३९००००	
३.१.०३ भत्ता	०	२५०००		२५०००	१००.००%
३.१.०४ अतिरिक्त पारिश्रमिक खर्च	१००००	१५००००		१६००००	१५००.००%
३.१.१० खाजा खर्च	०	२००००		२००००	१००.००%
३.२.०५ सरसफाई ज्याला	१५०००	८५०००		१०००००	५६६.६७%
३.२.०६ सुरक्षा खर्च	०	३००००		३००००	१००.००%
३..१० मसलन्द तथा छपाई	१००००	४००००		५००००	४००.००%
३..११ अन्य कार्यालय सामार्न	१००००	५००००		६००००	५००.००%
३..१७.३ सरसफाई खर्च्च	०	६००००			१००.००%

उक्त कार्यालयको लागि भत्ता, खाजा खर्च, सुरक्षा खर्च र सफाई खर्चको लागि वार्षिक बजेट स्वीकृत गरेको छैन । तर आकस्मिक मर्मत सम्भार कोषमा व्यवस्था गरिएको बजेट रकमान्तर गरी प्रशासनिक खर्चको लागि १०० प्रतिशतदेखि १५०० प्रतिशतसम्म वार्षिक बजेट बढाइएको छ ।

डोटी नागरिक उड्डयन कार्यालय

बजेट शीर्षक	२०७७।७८ को विनियोजित रकम	रकमान्तर गरी थप गरेको रकम	रकमान्तर गरी घटाएको रकम	रकमान्तरबाट कायम गरेको विनियोजित रकम	वृद्धि प्रतिशत
१.२.०१ रन वे ट्याक्सि वे तथा एप्रोन निर्माण)	४००००००		४६००००	३५४००००	
३.१.०४ अतिरिक्त पारिश्रमिक खर्च	२००००	१५००००		१७००००	७५०.००
३.१.०४ अतिरिक्त पारिश्रमिक खर्च	३००००	१००००		४००००	३३.३३
३.२.०४ सरसफाई सामान	१५०००	३५०००		५००००	२३३.३३

३.२.०५ सरसफाई ज्याला	२००००	८००००		१०००००	४००.००
३.२.०६ सुरक्षा खर्च	०	३००००		३००००	१००.००
३..१० मसलन्द तथा छपाई	१००००	२५०००		३५०००	२५०.००
३..११ अन्य कार्यालय सामार्न	१००००	५००००		६००००	५००.००
१४ अतिथि सत्कार	१००००	१५०००		२५०००	१५०.००
३..९.५ अन्य मर्मर्त	१००००	२५०००		३५०००	२५०.००
३..१७.३ सरसफाई	२००००	४००००		६००००	२००.००

उक्त कार्यालयको लागि सुरक्षा खर्चको लागि वार्षिक बजेट स्वीकृत गरेको छैन । तर आकस्मिक मर्मत सम्भार कोषमा व्यवस्था गरिएको बजेट रकमान्तर गरी प्रशासनिक खर्चको लागि ३३ प्रतिशत देखि ७५० प्रतिशत सम्म वार्षिक बजेट बढाइएको छ ।

५९.४. कर्पोरेट योजना तथा अनुगमन विभागको नाममा ब.शी.नं. ३.२.०८ अन्य सेवा खर्चमा बजेट व्यवस्था भएको रकम विभिन्न १२ कार्यालयको नाममा रु.६१ लाख ६५ हजार विभिन्न प्रशासनिक कार्यमा खर्च गर्न रकमान्तर गरेको देखियो । वार्षिक बजेटमा २५ प्रतिशतभन्दा बढी रकमान्तर गरेका उदाहरण निम्नबमोजिम छन :

ना.उ. कार्यालय	बजेट शीर्षक	आ.व. २०७७।७८ को विनियोजित रकम	रकमान्तर गरी थप गरेको रकम	रकमान्तर गरी घटाएको रकम	रकमान्तरबाट कायम गरेको विनियोजित रकम	वृद्धि प्रतिशत
कर्पोरेट योजना तथा अनुगमन	३.२.०८ अन्य सेवा खर्च	१५००००००	०	६१६५०००	८८३५०००	
जनकपुर ना.उ.कार्यालय	३.२.०८. अन्य सेवा खर्च	१०००००	१०००००		२०००००	१००.००%
	३.१.०४ अतिरिक्त पारिश्रमिक खर्च	७०००००	३०००००		१००००००	४२.८६%
	१.४.०५पानी तथा बिजुली व्यवस्था	०	४०००००		४०००००	१००.००%
पोखरा ना.उ.कार्यालय	३.२.०६ सुरक्षा खर्च	१००००००	७०००००		१७०००००	७०.००%
	३.२२ अन्य सिमति बैठक खर्च	१२०००००	२८०००००		४०००००	२३३.३३%
तेङ्लिङ्ग हिलारी विमानस्थल ना.उ.कार्यालय	१.४.०३ स्टिल फर्निचर	५००००	८००००		१३०००००	१६०.००%
बाजुरा ना.उ.कार्यालय	३.१.०४ अतिरिक्त पारिश्रमिक खर्च	२०००००	१०००००		३०००००	५०.००%
	३.२.०१ बिजुली पानी	१०००००	३०००००		१३०००००	३०.००%
	३.११ अन्य कार्यालय सामान	५००००	३०००००		८०००००	६०.००%
सिमिकोट ना.उ.कार्यालय	३..१० मसलन्द तथा छपाई	७०००००	३०००००		१०००००	४२.८६%
	३..११ अन्य कार्यालय सामार्न	७०००००	४०००००		११०००००	५७.१४%
	३.१७.०२ ट्याक्सी वे, एप्रोन, सडक मर्मत	१५०००००	५०००००		२०००००	३३.३३%
फाप्लु ना.उ.कार्यालय	३०.९.०१ भवन तथा सडक मर्मत	१०००००	५०००००		१५०००००	५०.००%
	३.१७.०३ सरसफाई	१०००००	५०००००		१५०००००	५०.००%
	३.२.०४ सरसफाई सामान	७०००००	४०००००		११०००००	५७.१४%
राजविराज ना.उ.कार्यालय	३.१.०४ अतिरिक्त पारिश्रमिक खर्च	६०००००	५०००००		११०००००	८३.३३%
	३.२.०१ बिजुली पानी	२०००००	१५०००००		३५०००००	७५.००%

	३.२.०६ सुरक्षा खर्च	१२००००	४००००		१६००००	३३.३३%
	३.१७.०३ सरसफाई	१२००००	५००००		१७००००	४१.६७%
चन्द्रगढी ना.उ.कार्यालय	१.४.०५ पानी तथा बिजुली व्यवस्था	५००००	३०००००		३५००००	६००.००%
	३.१७.०१ टर्मिनल भवन मर्मत	२०००००	२०००००		४०००००	१००.००%
	३.१.०४ अतिरिक्त पारिश्रमिक खर्च	११०००००	७०००००		१८०००००	६३.६४%
	३.२.०६ सुरक्षा खर्च	६०००००	३०००००		९०००००	५०.००%
	३.१७.०४ अन्य	५००००	२०००००		२५००००	४००.००%
धनगढी ना.उ.कार्यालय	३.१.०४ अतिरिक्त पारिश्रमिक खर्च	२००००००	८०००००		२८०००००	४०.००%
	३.१.१० अतिरिक्त पारिश्रमिक खर्च	१५००००	१०००००		२५००००	६६.६७%
जुम्ला ना.उ.कार्यालय	३.१.०४ अतिरिक्त पारिश्रमिक खर्च	१८००००	८००००		२६००००	४४.४४%
	३.२.०१ बिजुली पानी	१०००००	६००००		१६००००	६०.००%

उपर्युक्त १० कार्यालयको ३३ प्रतिशतदेखि ६०० प्रतिशतसम्म बजेट वृद्धि गरी रकमान्तर गरेको देखिन्छ ।

यस सम्बन्धमा प्राधिकरणबाट निम्नबमोजिमको जवाफ प्राप्त भएको छ ।

प्राधिकरणको स्वीकृत बजेट तथा कार्यक्रमको कुल बजेटमा नबढ्ने गरी त्यस शीर्षकभित्रका कार्यक्रमहरुमा रकम हेरफेर गर्न महानिर्देशकबाट रकमान्तर स्वीकृत गर्ने प्रचलन विगत वर्षदेखि नै हुदै आएको थियो । २०७७।७८ को स्वीकृत नीति, बजेट तथा कार्यक्रममा कुनै एक शीर्षकमा विनियोजन भएको कुल रकममा नबढ्ने गरी महानिर्देशकले आवश्यकता एवं औचित्यताका आधारमा त्यस शीर्षकभित्रका कार्यक्रमहरुमा बजेट थपघट गर्न सक्ने व्यवस्था गरिएको हो । यसले नियमावलीमा भएको व्यवस्थाको नाघेर महानिर्देशकको अधिकार बढाईको होइन । विगतमा गरिदै आएका अभ्यासलाई लिपिबद्ध मात्र गरिएको हो । जसबाट समयमै कार्यक्रम कार्यान्यनमा ल्याउन सहज हुने गरेको छ ।

प्राधिकरणबाट प्राप्त उक्त जवाफ अनुसार प्राधिकरण एक स्वायत्त निकाय हो यसका नीति, कार्यक्रम र अधिकारहरु सञ्चालक समितिबाट निर्णय गराएपछि नियमिति हुन्छन भन्ने मनसायले आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावली अनुसार तहगत रुपमा जिम्मेवारीमा रहेका पदाधिकरीहरुबाट निर्णय गर्नुपर्ने व्यवस्था विपरीत महानिर्देशकबाट जति सुकै रकमको पनि रकमान्तर स्वीकृत गर्ने अधिकार पाउने गरी नीति तथा कार्यनीती स्वीकृत गरेको देखियो । महानिर्देशकलाई औचित्यको अधिकार दिनुले आन्तरिक नियन्त्रण व्यवस्थालाई कम्जोर बनाउँदछ । यस्तो व्यवस्थाले प्राधिकरणका प्रभावशाली अधिकारीहरुले आफू अनुकूल बजेट रकमान्तर गराई वार्षिक कार्यक्रमा स्वीकृत कार्यको सट्टा अन्य कार्यमा खर्च गर्ने वा विकास निर्माणको लागि स्वीकृत भएको बजेट खर्च गर्न नसकी माल सामान तथा उपकरण खरिद गरेर बजेट सिध्याउने अवस्था रहेको देखिन्छ । नेपाल सरकारबाट स्वीकृत भएको प्राधिकरणको आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावली, २०५७ मा भएका प्रक्रिया अनुअसार प्राधिकरणको आर्थिक प्रशासन सञ्चालन गर्नु गराउनु पर्दछ ।

६०. **गैरचालु (स्थिर) सम्पत्तिको अभिलेखाङ्कन स्थिति** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणका गैरचालु (स्थिर) सम्पत्तिहरुमा जग्गा, सो जग्गामा बनेका विमानस्थल, विमानस्थलको सुरक्षा र संरक्षणका लागि निर्माण गरिएका संरचना, भवन, फर्निचर, सवारी साधन, कार्यालय सामान, हवाई सुरक्षा तथा प्रथप्रदर्शन

सम्बन्धी उपकरण आदि पर्दछन । प्राधिकरणका गैरचालु (स्थिर) सम्पत्तिको अभिलेखाङ्कन स्थिति निम्नबमोजिम रहेको देखियो :

६०.१. प्राधिकरणले खरिद गरेका वा अन्य कुनै माध्यमबाट प्राप्त गरेका सम्पत्तिहरुको अभिलेख अन्य व्यवसायी संस्थाहरुले राख्ने गरेको अभिलेखको ढाँचामा वस्तु उत्पादन गर्ने मुलुक, उत्पादन वर्ष, ब्राण्ड नाम, स्पेशिफिकेशन, खरिद भएको वर्ष, पहिचान गर्न सकिने गरी संकेत नम्बर आदि व्यहोरा खुलाई अभिलेख राख्नुपर्नेमा प्राधिकरणले गैरचालु सम्पत्तिको अभिलेख नेपाल सरकारका कर्यालयमा प्रयोग गरिने खर्च भएर नजाने जिन्सी खातालाई प्रोयोगमा ल्याएको छ । उक्त जिन्सीखाताको ढाँचा अनुसार व्यवसायी संस्थाहरुलाई आवश्यक पर्ने तथ्याङ्क तथा अन्य आवश्यक विवरण उपलब्ध हुन सक्दैन । सम्पत्तिको कोडिङ्ग अद्यावधिक रुपमा नगरेकोले सम्पत्ति पहिचान गर्न समेत नसकिने अवस्थामा रहेको देखिन्छ । सम्पत्तिको कोडिङ्ग अद्यावधिक गरी सजिलैसँग सम्पत्ति पहिचान गर्न सक्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

६०.२. खर्च भएर नजाने सामानको जिन्सी खातामा जग्गा तथा भवनको अभिलेख राख्नेगरी फारामको व्यवस्था गरिएको छैन । यसले गर्दा भवन र अन्य संरचनाहरुको मूल्य, ह्रासकट्टी र ह्रासकट्टी पछिको मूल्य, कार्य प्रगतिमा रहेको सम्पत्तिको लागत लगायत अन्य आवश्यक विवरण प्राप्त हुँदैन । जिन्सी खातालाई नै सम्पत्ति खाता मानेको कारण प्राधिकरणको हालसम्म प्राप्त गरेको जग्गाको क्षेत्रफल, खरिद मूल्य अथवा हस्तान्तरित मूल्य उल्लेख गरेको छैन । जग्गाको क्षेत्रफल, खरिद मूल्य अथवा हस्तान्तरित मूल्य र अन्य सम्पत्तिहरुको मूल्य, ह्रासकट्टी र ह्रासकट्टी पछिको मूल्य, कार्य प्रगतिमा रहेको सम्पत्तिको लागत समेत उल्लेख गरी अभिलेख राख्नुपर्दछ । पुराना सम्पत्तिहरुको हकमा लगत तयार गरी विशेषज्ञद्वारा मूल्याङ्कन गराई त्यसलाई पनि नयाँ ढाँचाको अभिलेखमा आवद्ध गराउनु पर्दछ।

६०.३. व्यावसायिक संस्थाको वित्तीय स्थितिको मूल्याङ्कको लागि सम्पत्तिलाई मेरुडण्डको रुपमा हेरिने हुँदा सम्पत्तिको परल मूल्य, ह्रास खर्च र ह्रास पछि कायम गरिएको मूल्य समेत छुट्याएर अभिलेख राख्न जरुरी हुन्छ । प्राधिकरणले यस किसिमले सम्पत्तिको अभिलेख राखेको छैन । सम्पत्ति खरिद गर्दा परेको लागतलाई समूहमा विभाजन गरेर छुटै विवरण तयार गरी त्यसवाट ह्रास खर्च र ह्रास मूल्य कायम गरेको देखिन्छ । त्यसैको आधारमा हरेक वर्ष खरिद गरेको सम्पत्तिको मूल्य थप गरी ह्रासकट्टी खर्च र ह्रास मूल्य कायम गर्ने गरेको देखिन्छ । त्यसमा हस्तान्तरण भई आएका तथा अनुदान सहायता अन्तगत प्राप्त भएका सम्पत्तिहरुको मूल्य उल्लेख हुने गरेको छैन । प्राधिकरणको स्वामित्वमा रहेका सम्पत्तिहरुको अभिलेख व्यावसायिक पद्धतिको ढाँचामा राख्ने व्यवस्था गरी मूल्य यकिन गर्नुपर्दछ ।

६०.४. प्राधिकरणले गैरचालु सम्पत्तिहरुको परिभाषा, वर्गीकरण, पूँजीकरण, अभिलेखीकरण, संरक्षण, अनुगमन, भौतिक परीक्षण आदि कार्यगर्न र सो कार्यका लागि आवश्यक पर्ने खाता तथा प्रतिवेदनहरुको व्यवस्था गरी सम्पत्ति व्यवस्थापन सम्बन्धी प्रक्रिया अवलम्बन गर्न स्थिर सम्पत्ति व्यवस्थापन निर्देशिका २०७५ स्वीकृत गरेको छ । निर्देशिका अनुसार प्राधिकरणका हरेक लागत केन्द्रहरुमा स्थिर सम्पत्तिहरुको बर्गीकरणगरी सफ्टवेयर मार्फत केन्द्रिय सफ्टवेयर प्रणालीमा आवद्ध गरेर एकीकृत रुपमा डाटाहरु प्राप्त गर्ने, प्रसोधन गर्ने र केन्द्रिय प्रतिवेदन तयार गरेर त्यसको मूल्य वित्तीय प्रतिवेदनमा उल्लेखगर्ने उद्देश्य रहेको देखिन्छ तर कार्य पुरा नभएकोले सो अनुसारको वित्तीय विवरण तयार गर्न सकेको देखिएन । उद्देश्य अनुसारको उपलब्धी हासिल गर्न एकीकृत रुपमा डाटाहरु प्राप्त

गर्ने, प्रसोधन गर्ने र केन्द्रिय प्रतिवेदन तयार गर्ने लक्ष्य निर्धारण गरी सो अनुसार कार्य सम्पन्न गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

६०.५. हाल निर्देशिका स्वीकृत भएपछि प्राधिकरणले सम्पत्तिहरुलाई जग्गा र भवन सम्बन्धी, सवारी साधन सम्बन्धी, फर्निचर सम्बन्धी, अन्य निर्माण सम्बन्धी र मेशिनरी सम्बन्धी गरी ५ वर्गमा वर्गीकरण गरी त्यसको सूची प्रकाशन गरेको देखियो । यसरी बर्गीकरण गरिएका सम्पत्तिहरु एसेट म्यानेज्मेन्ट सिस्टम कम्प्युटर सफ्टवेयर प्रयोग गरी सबै लागत केन्द्रबाट अन्लाइन मार्फत डाटा सङ्कलन गर्न शुरु गरेको देखियो । हालसम्म गरेका कार्यहरुमा सम्पत्तिको वर्गीकरण अनुसारको विवरण कम्प्युटरमा पोष्टिङ्ग गर्ने, जग्गाको लालपूर्जा लिने, लगत भिडाउने, लगत कायम गर्ने, लालपूर्जा र अन्य सम्बन्धित कागज प्रमाण डिजिटलाइज गरी फोल्डर तथा सर्भरमा राख्ने कार्यहरु भइराखेको देखियो । प्राधिकरणले सञ्चालन गरिरहेको सम्पत्ति व्यवस्थापन सम्बन्धमा देखिएको व्यहोरा निम्नबमोजिम छ :

६०.५.१. प्राधिकरणको नामको जग्गा रहेका स्थान र सो स्थानमा रहेका जग्गाको क्षेत्रफल समेतको अभिलेख प्राधिकरणले अद्यावधिक गर्न सकेको देखिएन । यसैगर प्राधिकरणको नाममा भएको जग्गामध्ये लालपूर्जा लिन बांकीको क्षेत्रफल पनि यकिन गर्न सकेको छैन । जग्गाको क्षेत्रफल यकिन गरी लालपूर्जा प्राप्त भएकाको र प्राप्त गर्न बाँकीको अभिलेख व्यवस्थित गर्नुपर्दछ ।

६०.५.२. त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको लागि अधिग्रहण भएको जग्गाको विस्तृत सर्भेक्षण तथा अध्ययन गरी जग्गाको क्षेत्रफ यकिन गर्ने, मुआब्जा दिन बाँकी भए सोको क्षेत्रफल यकिन गर्ने र जग्गाको लाजपूर्जा लिई सकेको र लिन बाँकीको क्षेत्रफल यकिन गरी प्रतिवेदन पेश गर्नको लागि नियुक्त परामर्शदाताले उक्त व्यहोरा सहितको प्रतिवेदन २०७१ सालमा पेश गरेको देखिन्छ । उक्त प्रतिवेदन अनुसार सो क्षेत्रमा ३५०९ रोपनी जग्गा रहेको उल्लेख छ । उक्त रोपनी जग्गामध्ये २०७८ आषाढ सम्ममा २४५६.७.२ रोपनीको मात्र लालपूर्जा लिएको देखिन्छ । अन्य जग्गाको सम्बन्धमा आवश्यक प्रमाण जुटाउन नसकेका, भएका प्रमाणहरु मालपोत कार्यालयको अभिलेखसँग भिडाउनु पर्ने, सो कार्यका लागि प्राधिकरणकोतर्फबाट मालपोत कार्यालयमा कर्मचारी बारांबार खटाउनु पर्ने, मालपोत कार्यालयको कर्मचारीले पुरानो स्रेस्ता खोजतलास गर्न पर्याप्त समय दिन नसक्ने जस्ता विविध कारणले लगत भिडाउने कार्यमा ढिलासुस्ती भई बाँकी जग्गाको लालपूर्जा लिन सकेको देखिंदैन । त्यस्ता जग्गाहरुको लालपूर्जा लिन व्यवस्थापनका उच्च अधिकारी र मालपोत कार्यालयका तालुक निकायका पदाधिकारीसँगको समन्वयमा कारबाही गरी लालपूर्जा प्राप्त गर्न तत्काल पहल गर्नुपर्दछ ।

६०.५.३. प्राधिकरणबाट प्राप्त विवरण अनुसार विभिन्न ५७ कार्यालय अन्तर्गत जग्गा रहेको देखिन्छ तर लगत अद्यावधिक नभएकोले प्राधिकरणले हालसम्म प्राप्त गरेको जम्मा जग्गाको क्षेत्रफ यकिन गर्न सकेको देखिएन । कम्प्युटरमा लगत राख्ने क्रममा कार्यालयहरुले प्राप्त गरेको जग्गाको परिमाण, लालपूर्जा प्राप्तिको परिमाण र लालपूर्जा प्राप्त गर्न बाँकीको परिमाण उल्लेख गर्नुपर्नेमा प्राप्त गर्न बाँकीको परिमाण उल्लेख गरेको छैन । प्राधिकरणले प्राप्त गरेको क्षेत्रफलको लेखाङ्कन र लालपूर्जा प्राप्त गरेको जग्गाको क्षेत्रफलको लेखाङ्कन एकरुपता हुनेगरी अभिलेख राखेको पनि देखिएन । प्राधिकरणले प्राप्त गरेको जग्गाको र लालपूर्जा प्राप्त गरेको जग्गाको इकाई फरक पारी रोपनी उल्लेख गर्नुपर्ने स्थानमा बिगाहा र बिगाहा उल्लेख गर्नुपर्ने स्थानमा रोपनी उल्लेख गरेको समेत देखियो । अभिलेखमा एकरुपता नहुँदा जग्गाको हिसाब भिडान नहुने भई जग्गाको क्षेत्रफल समेत हिनामिना भएको भए सो कुरा थाहा पाउन नसकिने र जग्गाको लगत नै उपयोगिता विहीन हुन जान्छ । जग्गाको लगत राख्ने कार्यको आवधिक रुपमा अनुगमन गरी त्रुटीहरु तत्काल सच्याउनु पर्दछ । प्राधिकरणले विभिन्न ३७ कार्यालयको जग्गाको अभिलेखमा त्रुटी देखिएको विवरण अनुसूची-१९ मा उल्लेख गरिएको छ ।

६०.५.४. थामखर्क, खानीडाँडा, गुडेल, निजगढ, मसिनेचौर, रारा, कालिकोट र कमल बजार समेत ८ कार्यालय अन्तर्गतको जग्गाको क्षेत्रफल यकिन गर्न सकेको देखिएन । जग्गाको क्षेत्रफल यकिन नभए पनि लाल पूर्जा लिएको देखिन्छ । यसबाट प्राधिकरणको सबै जग्गाको लालपूर्जा प्राप्त भएको हो होइन भन्न सकिने अवस्था रहेको देखिंदैन । प्राधिकरणको स्वामित्वमा रहेका जग्गाको लालपूर्जा अनुसारको जग्गा उपलब्ध छ छैन भन्ने सम्बन्धमा तत्काल यकिन गर्नुपर्दछ । लालपूर्जा प्राप्त भए पनि जग्गाको क्षेत्रफ यकिन गर्न नसकेको विवरण निम्नबमोजिम छ :

क्र.सं.	जग्गा रहेको स्थान	जग्गाको इकाई	प्राधिकरण लाई प्राप्त भएको जग्गाको क्षेत्रफल	लाल पूर्जा प्राप्त भएको क्षेत्रफल	कैफियत
१.	थामखर्क विमानस्थल	रोपनी	उल्लेख नभएको	१८१।७१।१	
२.	मनमाया राई खानीडाँडा विमानस्थल	रोपनी	उल्लेख नभएको	१३४।१।०।३	
३.	सोलुखुम्बुको गुडेल विमानस्थल	रोपनी	उल्लेख नभएको	२४।०४	१२२४५ ब.मि.
४.	निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	.बिगाहा	उल्लेख नभएको	६६	
५.	डोल्पा मसिनेचौर विमानस्थल	रोपनी	उल्लेख नभएको	१४७	
६.	रारा विमानस्थल	रोपनी	उल्लेख नभएको	३५०।०८	
७.	कालिकोट विमानस्थल	रोपनी	उल्लेख नभएको	३०४।२२	
८.	कमल बजार अछाम विमानस्थल	रोपनी	उल्लेख नभएको	१२५।१।३।१	

काँगेलडाँडा, खिजी चण्डेश्वरी, पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल, गुल्मी, अर्घा भगवती र बैतडी विमानस्थल कार्यालय अन्तर्गतका जग्गाको कम्प्युटरमा अभिलेख राख्ने कार्य शुरु गर्न बाँकी नै रहेको देखिन्छ । कार्यक्रम लागू भएको ३ वर्ष वितिसक्दा पनि कार्यको थालनीसम्म नहुनुले प्राधिकारणको कार्य सुस्त गतिमा चलेको देखिन्छ । कम्प्युटरमा राखुपर्ने लगत ठिक तरिकाले राखे नराखेको सम्बन्धमा तत्काल चेक जाँच तथा अनुगमन गरी सच्याउँदै लैजानु पर्दछ ।

६०.५.५. प्राधिकरणका हब विमानस्थल कार्यालयमा भएको अभिलेखको आधारमा अन्य हवाई यातायात सञ्चालन भएका दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरु र सोसँग सम्बन्धित भवन तथा जग्गाको अभिलेखाङ्कन गरेको देखिन्छ । हवाई यातायात सेवा सञ्चालन नभएका दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुको सम्पत्तिहरुको अभिलेख राख्न सकेको देखिंदैन । हवाई यातायात सेवा सञ्चालन नभएका दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुको सम्पत्तिहरुको समेत तत्काल अभिलेख राख्न शुरु गर्नुपर्दछ ।

६०.५.६. विभिन्न ३५ कार्यालयका घरहरुको लगत र ५२ कार्यालयको सवारी साधन र मालसामानको विवरण संपत्ति रहेको कार्यालय र सम्पत्ति व्यवस्थापन महाशाखाको अभिलेखमा आबद्ध (Linked) गरेको देखिन्छ । तर ती सम्पत्तिहरु रुजु (Verify) गर्ने कार्य नभएकोले सम्पन्न गर्नुपर्ने, सम्पन्न गरेको र अव गर्न बाँकी कामको मूल्याङ्कन गर्ने अवस्था रहेको छैन । सम्पत्ति व्यवस्थापन महाशाखाको अभिलेखमा आबद्ध (Linked) भइसकेका विभिन्न कार्यालयको घर, जग्गा र अन्य सम्पतिहरु रुजु (Verity) गरी मूल्याङ्कन गर्दै लैजाने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

६०.५.७. प्राधिकरणको इतिहासमा पहिलो पल्ट निर्देशिका तयार गरी कम्पयुटर सफ्टवेयर प्रयोग गरी सम्पत्ति व्यवस्थापन सम्बन्धी कार्य थालनी गरेको ३ वर्ष भएको देखिन्छ । प्राधिकरणले कार्य योजना तयार नगरेको र सम्पत्ति अद्यावधिक गर्ने कार्य अझै प्रारम्भिक चरणमा रहेकोले केन्द्रमा आवद्ध गरिएका सम्पत्तिहरु रुजुगर्ने र मूल्याङ्कन गर्ने कार्य बाँकी नै रहेकोले वित्तीय विवरणमा उल्लेख गर्न लायक तथ्याङ्क कहिलेसम्म तयार हुने हो भन्ने निश्चित गर्न सकेको देखिंदैन । कार्य योजना तयार गरी त्यसको आधारमा सम्पत्ति अद्यावधिक गर्ने कार्य गर्नुपर्दछ ।

६०.५.८. कम्प्युटर सफ्टवेयर चलाउन सवै लागत केन्द्रमा दक्ष जनशक्ति नभएकोले प्रधान कार्यालयबाट लागत केन्द्रमा मानिस खटाएर पोष्टिङ्ग गराउने गरेको देखियो । सवै लागत केन्द्रमा सफ्टवेयर चलाउन जनशक्तिको व्यवस्था नभएमा सम्पत्ति व्यवस्थापन प्रकृया प्रभावकारी हुने देखिंदैन । आगामी दिनमा कम्प्युटर सफ्टवेयर चलाउन सवै लागत केन्द्रमा दक्ष जनशक्तिको व्यवस्था गरी केन्द्रिय स्तरबाट अनुगमन मात्र गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

६०.५.९. प्राधिकरणमा भएका सम्पत्तिहरु बीमा गरी प्राकृतिक प्रकोप, आगलागी दुर्घटना आदिबाट भविष्यमा पर्नसक्ने क्षतिलाई न्यून राख्न सम्पत्तिको बीमा गर्नुपर्नेमा सम्पत्तिको लगत अद्यावधिक नभएको र मूल्य समेत यकिन गर्न नसकेको कारण सम्पत्तिको बीमा गरेको देखिएन । प्राधिकरणले सम्पत्ति बीमा नगरेकोले जोखिम उच्च रहेको देखिन्छ । सम्पत्ति बीमा नगरेका कारण २०७६।१०।२७ मा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल कार्यालय र २०७८।८।१८ मा सिमिकोट विमानस्थल कार्यालयमा आगलागीभई क्रमशः रु.३ करोड र १० लाख ६४ हजार क्षति भएका सम्पत्तिहरुको बीमा क्षतिपूर्ति प्राप्त गर्न सकको देखिएन । प्राधिकरणका भवन, सवारी साधन तथा उपकरणहरुको जोखिम न्यूनीकरण गन सम्पत्तिको मूल्याङ्कन नभएसम्म अनुमानित मूल्याङ्कन गरी तत्काल बीमा गराउनु पर्दछ।

६०.५.१०. प्राधिकरणले सम्पत्तिहरुको व्यवस्थापन गर्ने कार्य थालनी गरेको ३ वर्ष व्यतित हुन लागेको छ । यस कार्यको लागि थप जनशक्तिको व्यवस्था गरेको देखिएन । प्राधिकरणको उक्त जवाफ अनुसार कार्य सम्पन्न गर्ने कुनै कार्य योजना नबनाएको अवस्थामा अब २ वर्षभित्र कार्य सम्पन्न हुन सक्ने उल्लेख गरेको छ । थप जनशक्तिको व्यवस्था नगरी उक्तकार्य सम्पन्न हुन नसक्ने देखिन्छ । यसमा तत्काल अनुगमन गरी यकिन गर्नुपर्दछ ।

गैरचालु (स्थिर) सम्पत्तिको अभिलेखाङ्कन स्थितिको बारेमा माथि बिभिन्न दफा तथा उपदफामा उल्लेख भएका सुझावहरु कार्यावयन भइरहेको र निकट भविष्यमा सुधार भइसक्ने जवाफ प्राधिकरणबाट प्राप्त भएको छ ।

६१. **केन्द्रिय खरिद इकाई गठन** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावली, २०५७ परिच्छेद (७) मा खरिद सम्बन्धी छुट्टै व्यवस्था नगरी उक्त परिच्छेद (७) को सट्टा नेपाल सरकारको सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३, र सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ वमोजिम हुने उल्लेख छ ।

सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ (संशोधन सहित) को नियम १४५(क) अनुसार सार्वजनिक निकायबाट खरिद गरिने मालसामनको प्रकार, गुणस्तर,परिमाण सहितको विवरण सहितको खरिद माग सङ्कलन र समझदारी गर्न, खरिद मागको विश्लेषण गरी मालसामानको खरिद विवरण (स्पेशिफिकेशन), लागत अनुमान तयार तथा बोलपत्र सम्बन्धी कागजात तयार गर्न, बोलपत्र आह्वान गरी आपूर्तिकर्ता छनौट गर्न, छनौट भएका आपूर्तिकर्तासँग खरिद गर्न सम्बन्धित सार्वजनिक निकायलाई सूचना दिन सरकारी खरिद सेवा कार्यालयको स्थापना गर्न सक्ने उल्लेख छ ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको खरिद प्रक्रिया नेपाल सरकारको सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३, र सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ बमोजिम हुने उल्लेख भएकोले प्राधिकरणले पनि केन्द्रिय खरिद इकाई गठन गरी खरिद प्रकृया गर्नुपर्ने देखिन्छ । प्राधिकरणको २०७७।७८ को नीति, बजेट तथा कार्यक्रमको प्रशासकीय नीति अन्तर्गत बूँदा नम्बर ४.२.२.मा पनि सार्वजनिक खरिद ऐनको प्रावधान बमोजिम प्राधिकरणमा केन्द्रिय खरिद इकाई गठन गरी एकद्वार प्रणाली मार्फत खरिद

कार्यलाई व्यवस्थित गरिने छ भन्ने उल्लेख भएकोमा प्राधिकरणले केन्द्रिय खरिद इकाई गठन गरेको पाइएन ।

प्राधिकरण अन्रतगत आर्थिक कारोबार गर्ने केन्द्रिय कार्यालय अन्तर्गतका विभाग तथा निर्देशनालयहरु २५ बाट आर्थिक कारोवार गरेको देखिन्छ । जसमध्ये केन्द्रिय मूल कोष बाहेक अन्य २४ इकाइबाट खरिदको कारोबार गरेको पाइयो । यसका अतिरिक्त नागरिक उड्डयन कार्यालय ३७ र आयोजना तथा अन्य १२ इकाईबाट पनि खरिदको कारोबार गरेको देखियो । प्राधिकरणको आर्थिक कारोबार गर्ने इकाई हरुको विवरण अनुसूची-१८ मा उल्लेख छ ।

केन्द्रिय खरिद सेवा कार्यालयको स्थापना गरी खरिद गर्ने सरकारी नीति रहेकोले त्यसलाई व्यवस्थित गर्न नियमावलीमा व्यवस्था गरेको देखिन्छ । प्राधिकरणको कार्य नीतिमा समेत उक्त नियमावली बमोजिम केन्द्रिय खरिद सेवा इकाइको स्थापना गरी खरिद कार्य गर्ने उल्लेख भएर पनि प्राधिकरणका पदाधिकारीहरुको सक्रियता कम भएको कारण सो अनुसार कार्य गरेको देखिएन । यसरी नियमावलीबमोजिम खरिद प्रकृया नहुँदा एउटै सेवा तथा वस्तुको लागत, गुणस्तर र मूल्य फरक पर्ने, प्रशासनिक प्रकृयामा धेरै जनशक्ति व्यवस्थापन गनुपर्ने र प्रशासनिक खर्चको लागत पनि बढी नै पर्नजाने देखिन्छ । यसैगरी नियमावलीमा व्यवस्था भएका प्रावधान विपरीत गरेका कार्यहरु समेत अनियमित हुन्छन् ।

प्राधिकरणको केन्द्रिय कार्यालय, सो अन्तर्गतका विभाग तथा निर्देशनालय र उपत्यका स्थित इकाईहरुको खरिद कार्य एकद्वार प्रणलीबाट गर्ने गरी केन्द्रिय इकाई गठन गर्नुपर्दछ । प्राधिकरणबाट सार्वजनिक खरिद ऐन र नियमावली बमोजिम खरिद कार्यको निश्चित प्रकृया र मापदण्ड अनुसार कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ । उपत्यका बाहिरका कार्यालयहरुको खरिद प्रकृयाका सम्बन्धमा केन्द्रिय कार्यालयले अवलम्बन गरेका प्रकृया तथा मापदण्ड बमोजिम भए नभएको सम्बन्धमा केन्द्रिय कार्यालयबाट तत्काल अनुगमन गर्नुपर्दछ ।

केन्द्रिय खरिद इकाई हालसम्म गठन नभएकोले निर्देशनालय तथा विभागहरुले नै आवश्यकता अनुसार खरिद कार्य गर्ने भएकोले सोही आधारमा बजेट तथा कार्यक्रम तयार गर्ने गरेको नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट जवाफ प्राप्त भएको छ ।

६२. **खरिद गुरुयोजना** - सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ६ अनुसार सार्वजनिक निकायले तोकिएको सीमाभन्दा बढी रकमको खरिद गर्दा तोकिएबमोजिमको गुरुयोजना (माष्टर प्रोक्युरमेन्ट प्लान) र वार्षिक खरिद योजना तयार गर्नुपर्ने उल्लेख छ । सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ को नियम ७ अनुसार १० करोड रुपैयाँभन्दा बढी रकमको खरिद गर्दा खरिदको गुरुयोजना तयार गर्नुपर्दछ र सो गुरुयोजनामा अन्य कुराका अतिरिक्त देहायका कुराहरु समाावेश गर्नुपर्ने उल्लेख छ ।

- खरिदको प्रकार, परिमाण, अनुमानित मूल्य, र खरिद विधि,
- अधिकतम प्रतिस्पर्धाको लागि टुक्र्याई प्याकेज बनाउने भए सो सम्बन्धी व्यवस्था,
- समग्र खरिद प्रकृया पुरा गर्नका लागि गरिने सम्झौताको मोटामोटी संख्या र त्यस्तो खरिद कारबाहीसँग सम्बन्धित मूख्य काम,
- खरिदको पूर्वयोग्यताको कारबाही गर्नुपर्ने भए सो सम्बन्धी कुराहरु,
- खरिद कारबाहीको मोटामोटी समय तालिका,

- सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले खरिदको गुरुयोजनामा समावेश गर्नुपर्ने भनी समय समयमा निर्धारण गरेका कुराहरु,
- यस्तो गुरुयोजना सार्वजनिक निकायको खरिद नियमावली वा विनियममा व्यवस्था भएको अधिकारीबाट स्वीकृत भएको हुनुपर्नेछ ।
- स्वीकृत भएको गुरुयोजना सम्बन्धित सार्वजनिक निकायले प्रत्येक आर्थिक वर्षमा अद्यावधिक गर्नुपर्ने छ ।

तर प्राधिकरणले एक आर्थिक वर्षमा मालसामान र औजार उपकरण खरिद, मर्मत तथा निर्माण कार्य र परामर्श सेवा आदि खरिदमा अर्बौं रुपैया खर्च गर्न बजेट स्वीकृत गरेकोमा प्रधान कार्यालय अन्तर्गतका विभाग तथा निर्देशनालयहरुमा बजेट बाँडफाँड गरी बजेटको आकार घटाएको र वार्षिक कार्य योजना बनाए पछि गुरुयोजना बनाउन जरुरी नदेखेको कारण गुरुयोजना बनाएको पाइएन । बजेट बाँडफाँड गरी घटाउँदा पनि ११ इकाइको खरिदतर्फको बजेट १० करोडभन्दा बढी देखिन्छ । प्राधिकरणको खरिद कार्यतर्फको विगत ५ वर्षको बजेट स्वीकृतिको तुलनात्मक स्थिति अनुसूची-२० मा उल्लेख गरिएको छ ।

६२.१. आर्थिक वर्ष २०७३।७४ को खरिद कार्यको लागि रु.१६ अर्ब ९७ करोड ९ लाख ४६ हजार, २०७४।७५ को लागि रु.२१ अर्ब ७१ करोड ९३ लाख २७ हजार २०७५।७५ को लागि रु.२५ अर्ब ४१ करोड ५१ लख ६० हजार र २०७७।७८ को लागि रु.२६ अर्ब २५ करोड २८ लाख ४७ हजार बजेट स्वीकृत गरेको देखिन्छ ।

६२.२. अनुसूचीको तालिकामा उल्लेख भएका शीर्षक बाहिरका शीर्षकहरु जस्तै बिजुली पानी, बिज्ञापन, स्वदेशी तालिम, स्वदेशी सेमिनार तथा गोष्ठी, उत्सव तथा समारोह खर्च, फोम कम्पाउण्ड ड्राई केमिकल आदि शीर्षकहरुमा पनि ठूलो रकमको खरिद हुन्छ ।

६२.३. बर्षेनी खरिद कार्यको बजेटको आकार बढेको छ । तर त्यसलाई खरिद नियमावलीमा भएका प्रावधान अनुरुप प्रकृया पुरागरी खर्च गर्न ध्यान नदिएकोले खरिद नियमावलीमा भएको उक्त व्यवस्था निष्क्रिय बनेको देखिन्छ । यस बिषयमा हरेक वर्षको वित्तीय लेखापरीक्षण प्रतिवेदनहरुमा उल्लेख गरिए पनि प्राधिकरणले लेखापरीक्षण बेरुजू फछर्यौट गर्नुपर्छ भन्ने महसुस नगरेकोले खरिद नियमावलीमा भएका प्राबधानहरुको पालना गरेको देखिंदैन । गुरुयोजना नबनाई बजेट स्वीकृत गरेको भरमा मात्र खरिद गरिनाले आवश्यकता नै नपर्ने माल सामान, निर्माण कार्य, मर्मत सम्भार तथा परामर्श सेवा आदि खरिद हुने, आवश्यकता पर्नेभन्दा बढी खरिद भई प्रयोग हीन बन्ने, बिग्रिएर नासिएर जाने र आवश्यकता नभए पनि खरिद गर्ने आदि अवस्था हुन सक्छ ।

सार्वजनिक खरिद ऐन तथा नियमावली बमोजिमको प्रक्रिया अनुसार खरिद कार्याको गुरुयोजना बनाउन व्यवस्थापनले ध्यान दिनुपर्दछ । प्राधिकरणको केन्द्रिय कार्यालय मातहतमा रहने गरी केन्द्रिय खरिद सेवा कार्यालयको स्थापना गरी उपत्यका भित्रका सबै इकाईको खरिद कार्यको एकीकृत रुपमा गुरुयोजना बनाइ लागू गर्ने र त्यसलाई आवधिक रुपमा अद्यावधिक समेत गर्नुपर्दछ ।

प्राधिकरणका विभाग तथा कार्यालयहरुले सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ अनुरुप खरिद गुरुयोजना तयार गरी महानिर्देशकबाट स्वीकृत गराउने गरिएको उल्लेख गरेको छ । प्राधिकरणको उक्त जवाफ अनुसार एकीकृत रुपमा गुरुयोजना बनाएको देखिएन ।

६३. **प्राधिकरणको मूल कोष र केन्द्रीय निकासा खर्च खाता** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ को दफा २३ अनुसार प्राधिकरणको छुट्टै कोष हुनेछ । उक्त कोषमा प्राधिकरणको पूँजी, ऋण, अनुदान लगायत प्राधिकरणका आन्तरिक तथा बाह्य स्रोत परिचालन गरी प्राधिकरणमा प्राप्तहुन आएका सबै रकमहरु जम्मा गरिने उल्लेखछ । प्राधिकरणको आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावली २०५७ को परिच्छेद २ अुसार प्राधिकरणको कोषमा रहने रकमहरु समितिले तोकिदिएको बैंकमा केन्द्रिय कोष खाता खोली जम्मा गरिनेछ र सो खाताको सञ्चालन महानिर्देशक र प्रधान कार्यालयको अर्थ विभाग प्रमुखको संयुक्त दस्तखतबाट गरिने उल्लेख छ ।

यसैगरी नियमावली अनुसार प्रधान कार्यालय, नागरिक उड्डयन कार्यालय वा आयोजनाहरुलाई कार्य सञ्चालनको लागि बजेट निकासा दिन समितिले तोकिदिएका बैंकहरुमा बजेट निकासा खर्च खाता खोलिने छ र सो खातामा केन्द्रिय कोष खातावाट आवश्यकतानुसारको रकम ट्रान्सफर गरी निकासा दिने व्यवस्था गरिनेछ । सो खाता महानिर्देशक वा निजले तोकिदिएको उपमहानिर्देशक र प्रधान कार्यालयको अर्थ विभाग प्रमुखको संयुक्त दस्तखतवाट सञ्चालन गरिने उल्लेख छ । उक्त ऐन तथा नियमावलीमा भएको व्यवस्था अनुसार प्राधिकरणको मूलकोष खाता एउटा र निकासा खर्च खाता एउटा मात्र सञ्चालन गर्नुपर्ने देखिन्छ । केन्द्रिय खाताहरु महानिर्देशक र अर्थ विभाग प्रमुखको संयुक्त दस्तखतवाट सञ्चालन गरिएको भएपनि विभिन्न बैंकमा राजस्व खाताको नामाकरण गरी केन्द्रिय कार्यालय अन्तर्गत ७ खाता खोलिएकामध्ये ३ खाताबाट अमेरिकी डलरको कारोबार गरेको देखिन्छ। मूल कोषको नाममा विभिन्न बैंकमा ११ खाता सञ्चालनरेको गरेकोमध्ये २ खाताबाट अमेरिकी डलरको कारोबार गरेको देखिन्छ । प्राधिकरणका विभिन्न योजना तथा कार्यालयहरुलाई निकासा दिन मूलकोषबाट रकम ट्रान्स्फर गरेर वाणिज्य बैंकको चल्ती खातामा रकम जम्मा गर्ने गरेको देखियो । निकासा खातामा जम्मा भएको रकममध्ये पनि भुक्तानी दिन आवश्यक पर्नेभन्दा बढी ट्रान्स्फर भएको रकम र बेरुजूबाट असुल उपर भएको रकम जम्मा गर्न एक बैंकमा छुट्टाछुट्टै खाता खोलेको देखियो। सोधभर्ना सिष्टमबाट निकासा दिने प्राधिकरणको नीति रहेकोमा आवश्यक पर्ने रकमभन्दा बढी रकम निकासा खातामा ट्रान्स्फर गर्नु समेत मनासिब देखिंदैन । बेरुजूबाट असुल उपर भएको रकम केन्द्रिय राजस्व खातामा जम्मा गरी त्यसको हिसाब मात्र छुट्टै राखे पुग्नेमा बैंक खाता नै अलग राख्नु मनासिब देखिंदैन ।

प्राधिकरणको मूल कोष र केन्द्रिय निकासा खर्चका बैंक खाताहरुको विवरण अनुसूची-२१ मा उल्लेख गरिएको छ ।

प्राधिकरणले असुल गरेको राजस्व नन्अपे्रटिभ खातामा जम्मा गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । प्राधिकरणको नन्अपे्रटिभ खाता एउटा मात्र सञ्चालन गर्नुपर्नेमा विभिन्न ३८ कार्यालयको नाममा खाता खोलेको देखियो । यस्तो खातामा २०७५।७६ को अन्त्यमा रु.३ अर्ब ४८ करोड ५७ लाख, २०७६।७७ को अन्त्यमा रु.३ अर्ब ९६ रोड ७४ लाख र २०७७।७८ को अन्त्यमा रु.१ अर्ब १० करोड ८७ लाख मौज्दात रहेको देखिन्छ । रामेछाप नागरिक उड्डयन कार्यालयको नाममा खोलेको नन्अप्रेटिभ खातामा रु.१ लाख ७१ हजार ऋणात्मक देखिन्छ । नन्अप्रेटिभ खातामा मौज्दात ऋणात्मक हुनु भनेको कोष खाताको सञ्चालन नियमानुसार नहुनु हो । नन्अप्रेटिभ खाता सञ्चालन र त्यसको मौज्दात उल्लेख भएको विवरण अनुसूची-२२ मा उल्लेख गरिएको छ ।

यसरी आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावलीमा उल्लेख भएको व्यवस्थाको अनुसरण नगरी बिभिन्न बैंक खाता सञ्चालन गर्नु मनासिब देखिंदैन । केन्द्रिय खाताहरु एकभन्दा बढी सञ्चालन भएमा बैंक हिसाबको अभिलेख राख्न श्रम समय र सामग्रीमा बढी खर्चहुने, अनावश्यक रुपमा रकम निकासा

दिएर बैंकहरुको कल एकाउण्ट खातामा रकम जम्मा हुनाले प्राधिकरणलाई भन्दा बैंकहरुलाई बढी फाइदा हुने देखिन्छ । प्राधिकरणका बैंक खाताहरु धेरै भएको कारण धेरै वर्ष पहिले देखिको बैंक हिसाब भिडान (Reconcile) गर्न नसकेको अवस्था रहेको देखिन्छ । यसका अतिरिक्त विभिन्न बैंक खाताहरुको हिसाब भिडान कार्यमा बढी समय लाग्ने र कोषको दुरुपयोग हुनसक्ने आदि सम्भावना समेत रहने देखिन्छ ।

आर्थिक प्रशासन सम्बन्धी नियमावलीमा उल्लेख भएअनुसार प्राधिकरणका विभिन्न कार्यालयमा रहेका नन्अप्रेटिभ खाताहरु बन्दगरी एउटा कोषमा मात्र रकम जम्मा गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । डलरमा बैंक खाता खोल्न आवश्यक भएमा एउटा मात्र डलर कारोबारको बैंक खाता खोली सञ्चालन गर्नुपर्दछ । नन्अप्रेटिभ खाताबाट रकम ट्रान्फर गरी एउटा मात्र केन्द्रिय कोष खाता सञ्चालन गर्नुपर्दछ । सोधभर्ना सिष्टमबाट कार्यालयहरुलाई सोझै केन्द्रिय कोष खाताबाट रकम ट्रान्फर गर्न सकिने हुँदा हालको सन्दर्भमा निकासा खर्च खाताको आवश्यकता नपर्ने देखिएकोले उक्त खाता बन्द गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले हाल सबै खाताहरु वन्द गरी नेपाल सरकारको पूर्ण स्वामित्वको राष्ट्रिय वाणिज्य बैकमा मात्र मुलकोष खाता कायम रहेको, हाल नन्अप्रेटिभ खाता कम्प्यूटर मार्फत केन्द्रिकृत गरी सकिएकोले सबै नागरिक उड्डयन कार्यालयहरुलाई Bank Reconciliation गरी खाता बन्द गर्न परिपत्र गरिएको, रामेछाप नागरिक उड्डयन कार्यालयको नन्अप्रेटिभ खातामा मौज्दात ऋणात्क देखिएको सम्बन्धमा उक्त कार्यालयको हिसाव मिलान कार्य भइरहेको तथा बेरुजू असुली कार्यमा कर्मचारी पेश्की तथा नेपाल सरकारको आयकर बेरुजू समेत पर्ने र आयकर बेरुजू नेपाल सरकारको खातामा जम्मा गर्नुपर्ने हुनाले सो खातालाई केन्द्रिकृत नगरी बेरुजू खाता सञ्चालनमा रहेको भन्ने जवाफ प्राप्त भएको छ ।

६४. **बक्यौता असुली** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ को दफा ११ अनुसारको सेवा सुविधा उपभोग गरेबापत प्राधिकरणलाई तिर्नु बुझाउनुपर्ने भाडा तथा शुल्क नतिरे नबुझाएमा प्राधिकरणले त्यस्तो सेवा सुविधा उपभोग गर्न रोक लगाउन सक्नेछ । सोही ऐनको दफा २७ बमोजिम उक्त ऐन तथा सो अन्तर्गत बनेका नियमावलीबमोजिम कुनै व्यक्ति वा संस्थासँग लिनुपर्ने शुल्क, भाडा तथा क्ष्यतिपूर्ति रकम सरकारी बाँकी सरह असुल उपर गर्न सकिने उल्लेख छ ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण विमानस्थल सेवा शुल्क नियमावली, २०६७ अनुसार प्राधिकरणले विभिन्न वायुसेवा सञ्चालन संस्था एवं यात्रुहरुलाई नियमावलीमा उल्लेख भए अनुसारको दरबाट लगाएको सेवा शुल्क, दस्तुर, रोयल्टी आदि रकम र यात्रुहरुलाई सेवा पुर्‍याउने उद्देश्यले प्राधिकरणको सम्पत्ति उपभोग गरी व्यापार व्यवसाय सञ्चालन गर्ने व्यवसायीसंग सम्झौता अनुसार विलिङ्ग गरिएको रकम विलजारी गरेको मितिले ३० दिनभित्र प्राधिकरणमा बुझाउनु पर्दछ ।

नियम २८ अनुसार आय अंश भुक्तानी गर्ने शर्तमा विभिन्न शुल्क असुल उपर गर्ने तथा कर मुक्त पसल आदि सञ्चालन गर्ने व्यक्ति तथा संस्थाले बिक्री वा सेवा उपलब्ध गराएको मासिक विवरण र सोबमोजिम प्राधिकरणलाई तिर्नु बुझाउनुपर्ने रकम समेत अर्को महिनाको ७ गतेभित्र सम्बन्धित विमानस्थल कार्यालयमा बुझाउनु पर्दछ । असुल हुन नसकी बाँकीरहेको बक्यौता रकम असुल गर्न बक्यौता असुलीको कार्य योजना बनाई असुल गर्नुपर्ने र विभिन्न कार्य प्रकृया अपनाउँदा पनि असुल उपर हुन नसकेमा प्रचलित कानूनबमोजिम सरकारी बाँकी सरह असुल उपर गर्नुपर्दछ ।

नियम २९ अनुसार प्राधिकरणले लगाउने शुल्क असुल उपर गर्ने जिम्मेवारी सम्बन्धित विमानस्थल प्रमुखको हुने र निजले तत्सम्बन्धमा प्रतिवेदन प्रत्येक महिना प्रधान कार्यालयमा पठाउनुपर्ने छ भन्ने उल्लेख छ ।

नियम ३०(१) अनुसार उक्त नियमावली बमोजिम बुझाउनुपर्ने शुल्क समयमा नबुझाउने व्यक्ति वा संस्थालाई विमानस्थलबाट जारी भएको अनुमतिपत्र, सम्झौता पत्र तथा अन्य कुनै कारोबार गर्न दिएको अनुमति विमानस्थल प्रमुखले स्थगन गरी विमानस्थलमा रहेको निजको सम्पत्ति रोक्का राखी निजको काम कारबाही वा व्यवसायमा रोक लगाउन सक्नेछ ।

नियम ३०(२) अनुसार कुनै व्यक्ति वा निकायले बिल जारी गरेको मितिले साठी दिनभित्र पनि विमानस्थलसँग सम्बन्धित शुल्क नबुझाएमा विमानस्थलको प्रमुखले त्यस्तो व्यक्ति वा संस्थालाई विमानस्थलमा व्यवसाय गर्न रोक लगाउने र वायुसेवाको हकमा तत्काल उडानमा रोक लगाउन सक्नेछ ।

नियम ३०(३) अनुसार नियमावली बमोजिम बुझाउनुपर्ने शुल्क नबुझाएमा वा प्राधिकरणसँग भएको सम्झौता उल्लङ्घन गरेमा त्यस्तो व्यक्ति तथा संस्थालाई विमानस्थलसँग सम्बद्ध कुनै किसिमको काम कारबाही तथा व्यापार व्यवसायमा संलग्न हुन नपाउने गरी कालो सूचीमा राख्न सक्ने छ ।

ऐन तथा नियमावलीमा उल्लेख भएको उक्त व्यवस्था अनुसार शुल्क लगाउने र उठाउने जिम्मेवारी विमानस्थल प्रमुखको भएपनि प्राधिकरणले विलिङ्ग गरेको रकम ऐन तथा निमावलीमा तोकिएको म्यादभित्र उठाउन नसकी ठूलो रकम बर्षेनी थपिँदै गएको देखिन्छ । बक्यौता उठाउन कार्य योजना बनाएको भएपनि त्यसको प्रभावकारी रुपमा कार्यान्वयन गरेको देखिएन ।

विभिन्न व्यक्ति तथा संस्थासँग धेरै वर्ष पहिले देखिको बक्यौता रहेको सम्बन्धमा सम्बन्धित पार्टीहरुबाट तत्काल समर्थन नलिएकोले कतिपय केशमा प्राधिकरणले देखाएको बक्यौता हाल आएर पार्टीहरुले स्वीकार नगरेको अवस्था पनि रहेको देखिन्छ । ऐन, नियममा त्यस्तो रकम सरकारी बाँकी सरह असुल उपर गरिने उल्लेख भएपनि सो सम्बन्धमा प्रभावकारी रुपमा कारबाही नगरी उठ्न बाँकी पुरानो बक्यौताको सूची यथावत रहेको देखिन्छ । बक्यौता नतिर्ने नबुझाउने व्यवसायीहरुले निर्वाध रुपमा आफ्नो व्यवसाय चालु राखेका छन । त्यसमा प्राधिकरणले कुनै हस्तक्षेप गरेको छैन । व्यवसाय चलाउन छोडेकाहरुका सम्बन्धमा सरकारी बाँकी सरह कारबाही गरी असुल गर्न प्रभावकारी कदम चालेको देखिँदैन ।

शुल्क लगाउने र उठाउने जिम्मेवारी विमानस्थल प्रमुखको भएपनि कुनै सुरक्षणा धरौटी बेगर उधारोमा व्यवसाय सञ्चालन गर्न दिने र ठूलो रकम बक्यौता राख्ने विमानस्थल प्रमुखलाई जिम्मेवार बनाउन सकेको देखिँदैन । विमास्थल प्रमुखले बक्यौताको विवरण मासिक रुपमा पठाउने गरेको भएपनि केन्द्रिय कार्यालयले बक्यौताको लगत अद्यावधिक गर्न र असुल उपर गर्ने गराउने सम्बन्धमा प्रभावकारी कारबाही गरेको देखिँदैन । यसमा प्रधान कार्यालयको ध्यान जानुपर्दछ ।

धेरै वर्ष पहिले देखिको बक्यौता हाल आएर असुल गर्न सहज छैन । व्यवसाय बन्द गरेका व्यवसायीहरुलाई समयमा आवश्यक कारबाही नगरी हाल बक्यौता बुझाउने सम्बन्धमा केही व्यक्ति तथा संस्थाको नाममा पत्रिकामा सूचना प्रकाशित गरेको देखिन्छ । त्यस्ता व्यक्तिहरुले सो बक्यौताका सम्बन्धमा आफू जिम्मेवार नरहेको प्रतिकृया दिएको सम्बन्धमा समेत प्राधिकरणले कुनै कारबाही नगर्नुले उक्त सूचना प्रकाशन प्रकृया कर्मकाण्डी बाहेक अरु केही देखिँदैन । प्राधिकरणको नियमन तथा अनुगमन गर्नेकार्य संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको हो । प्राधिकरणमा रहेको

बक्यौता असुल नगरेको सम्बन्धमा मन्त्रालयबाट समेत कुनै कारबाही भएको देखिएन । सञ्चालक समितिको बैठकहरुमा बक्यौता असुलगर्न विस्तृत रुपमा छलफल गरी व्यवस्थापनलाई निर्देशन दिनुपर्नेमा सञ्चालक समितिका पदाधिकारीहरु पनि बक्यौता असुल गर्ने सम्बन्धमा मौन रहेका देखिन्छ। यस सम्बन्धमा मन्त्रालयका उच्च पदस्थ पदाधिकारी तथा सञ्चालक समितिका पदाधिकारीहरुको ध्यान जानुपर्दछ । प्राधिकरणको राजस्व बक्यौताका सम्बन्धमा यस प्रतिवेदनको दफा ६९ देखि ८० सम्म विश्लेषण गरिएको छ । सो सम्बन्धमा दिइएका सुझावहरुको कार्यान्वयन भएमा बक्यौताको अभिलेख व्यवस्थित गरी बक्यौता असुलीमा सहयोग पुग्ने लेखापरीक्षणबाट अपेक्षा गरिएको छ ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले हाल अर्थ विभाग अन्तर्गत एक छुटै केन्द्रिय राजश्व बक्यौता व्यवस्थापन तथा बेरुजू शाखा गठन गरी बक्यौता असुली कार्यलाई प्राथमिकताका साथ अघि बढाइएको उल्लेख गरेको छ ।

६५. बक्यौता**को स्थिति** - विगत ५ वर्षको बक्यौताको स्थिति देहायअनुसार देखिन्छ :

(रु.हजारमा)

आर्थिक वर्ष	बक्यौता रकम	अघिल्लो वर्षको तुलनामा फरक रकम	फरक प्रतिशत
२०७७।७८	२,१९,९५,५७	(१७,९७,५५)	(७.५५)
२०७६।७७	२,३७,९३,१२	(४२,०५,९४)	(१५.०२)
२०७५।७६	२,७९,९९,०६	२३,६८,८१	९.२४
२०७४।७५	२,५६,३०,२५	१६,०५,३३	६.६८
२०७३।७४	२,४०,२४,९२		

आर्थिक वर्ष २०७३।७४ मा कुल बक्यौता रु.२ अर्ब ४० करोड २४ लाख ९२ हजार रहेकोमा २०७४।७५ मा ९.२४ प्रतिशतले वृद्धि भई रु.२ अर्ब ५६ करोड ३० लाख २५ हजार कायम भएको देखिन्छ । आर्थिक वर्ष २०७५।७६ मा ९.२४ प्रतिशतले वृद्धि भएर रु.२ अर्ब ७९ करोड ९९ लाख ६ हजार पुगेको देखिन्छ । आर्थिक वर्ष २०७६।७७ मा विभिन्न ३४ कार्यालयको नाममा रहेको बक्यौता अधिल्लो वर्षको तुलनामा १५.०२ प्रतिशतले ह्रास भई २ अर्ब ३७ करोड ९३ लाख १२ हजार कायम रहेको देखिन्छ । आर्थिक वर्ष २०७७।७८ मा विभिन्न ३६ कार्यालयको नाममा रहेको बक्यौता अधिल्लो वर्षको तुलनामा ७.५५ प्रतिशतले ह्रास भई २ अर्ब १९ करोड ९५ लाख ५७ हजार कायम रहेको देखिन्छ । समग्रमा बक्यौता रकम २०७३।७४ को तुलनामा २०७७।७८ मा ८.४४ प्रतिशतभन्दा कम हुन सकेको देखिंदैन । केन्द्रिय कार्यालयले बक्यौता कम गर्न पहल गर्नुपर्दछ ।

६६. **पुरानो** बक्यौता**को स्थिति** - प्राधिकरणले पुरानो बक्यौताको वर्ष गत आयु वर्गीकरण गरी अभिलेख राखेको छैन । कुल बक्यौतामध्ये ६ महिनाभन्दा पुरानो र ६ महिनाभित्रको गरी २ वर्गमा वर्गीकरण गरी ६ महिनाभन्दा पुरानो बक्यौतालाई शंकास्पद असामी व्यवस्था गरेको देखिन्छ । उक्त वर्गीकरणको आधारमा पुरानो बक्यौताको स्थिति देहायअनुसार देखिन्छ :

(रु.हजारमा)

आर्थिक वर्ष	बक्यौता रकम	पुरानो बक्यौता	प्रतिशत
२०७७।७८	२,१९,९५,५७	१,५०,९०,९८	६८.६०
२०७६।७७	२,३७,९३,१२	१,५०,९०,९८	६३.४३
२०७५।७६	२,७९,९९,०६	९२,१६,६९	३२.९२
२०७४।७५	२,५६,३०,२५	१,८३,१७,३८	७१.४७
२०७३।७४	२,४०,२४,९२	९०,६९,८१	३७.७५

कुल बक्यौतामध्ये २०७७।७८ को अन्त्यमा रु.१ अर्ब ५० करोड ९० लाख ९८ हजार (६८.६० प्रतिशत) पुरानो बक्यौता देखिन्छ ।

आर्थिक वर्ष २०७३।७४ मा पुरानो बक्यौता कुल बक्यौताको ३७.७५ प्रतिशत रहेकोमा २०७४।७५ मा ७१.४७ प्रतिशत, २०७५।७६ मा ३२.९२ प्रतिशत, २०७६।७७ मा ६३.४३ प्रतिशत र २०७७।७८ मा ६८.६० प्रतिशत रहेको देखिन्छ । निष्क्रिय बक्यौता प्रतिशत घटेर जानुको सट्टा बढेर गएको देखिएकोले प्राधिकरणको राजस्व प्रशासन कमजोर रहेको चित्रण हुन आउँछ। प्राधिकरणको राजस्व उठाउने जिम्मेवार कर्मचारीले जिम्मेवारी बहनमा सक्रियता नहुनु, केन्द्रिय कार्यालयले बक्यौताको अभिलेख व्यवस्थित नगर्नु र पुरानो बक्यौता असुल नगर्ने जिम्मेवार कर्मचारीलाई जिम्मेवार नबनाउनु, बक्यौता असुली सम्बन्धमा अनुगमन कार्य फितलो हुनु, ऐन नियमको प्रकृया अनुसार बक्यौता असुल गर्न समयमा कारबाही नगर्नु, पुरानो बक्यौता असुल गर्न प्रभावकारी कार्य योजना नबनाउनु आदि कारणले बक्यौता कम हुनुको सट्टा बढ्ने गरेको देखिन्छ । प्राधिकरणको केन्द्रिय कार्यालयले यिनै कुराहरुको अनुगमन गरी आवश्यक कारबाही बक्यौता घटाउन तत्काल कार्य शुरु गर्नुपर्दछ ।

प्राधिकरण प्रधान कार्यालयको केन्द्रिय राजश्व शाखालाइ बक्यौता असुल गर्ने र लगत अद्यावधिक गर्ने जिम्मेवारी तोकी कम्प्यूटर सफ्टवेयरलाई अद्यावधिक गरिसकेकोले बक्यौताको लगत अद्यावधिक गरिदै लैजाने प्राधिकरणबाट जानकारी प्राप्त भएको छ ।

६७. बक्यौता**को अभिलेख** - प्राधिकरण अन्तर्गतका विभिन्न कार्यालयहरुले विलिङ्ग गरेको रकम असुल गर्नुपर्ने जिम्मेवारी विमानस्थल प्रमुख अथवा विलिङ्गगर्ने कार्यालयको प्रमुखको हुने हुँदा बक्यौताको अभिलेख सम्बन्धित नागरिक उड्डयन कार्यालयमा रहने गरेको देखिन्छ । एउटा वायु सेवा सञ्चालन संस्थाले प्राधिकरणलाई तिर्नु बुझाउनु पर्ने रकम विभिन्न विमानस्थलको नागरिक उड्डयन कार्यालयबाट विलिङ्ग गरिएको हुन्छ । यसरी बिलिङ्ग गरिएको सबै कार्यालयको हिसाब केन्द्रमा अद्यावधिक गरी निश्चित वायु सेवा संस्थाले सबै विमानस्थल कार्यालयबाट विलिङ्ग गरिएको कुल असुल गनुपर्ने रकम यकिनगर्न सकिने गरी बक्यौताको अभिलेख राख्नुपर्ने जिम्मेवारी प्राधिकरणको केन्द्रिय कार्यालयको हुने देखिन्छ । तर केन्द्रिय विलिङ्ग प्रणालीमा व्यक्तिगत अभिलेख अद्यावधिक नराखेकोले कस्को कुल बक्यौता कति छ भन्ने यकिन नभएको कारण पनि वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई तत्काल बक्यौता तिर्न आवश्यक कारबाही नगरेको स्थिति छ । यसबाट धेरै पहिले देखिको बक्यौता असुल उपर हुन नसकी रहेको देखिन्छ । प्राधिकरणका कार्यालयहरुले वायुसेवा सञ्चालन संस्था तथा अन्य संस्थाहरुको नाम समेत एकरुपता हुने गरी लेखाङ्कन गरी अभिलेख राखेको देखिएन । प्राधिकरणले हरेक व्यक्ति तथा संस्थाहरुको नाममा रहेको व्यक्तिगत बक्यौता विवरण तयार गरी प्राप्त हुनुपर्ने रकम यकिन गरेर मात्र वित्तीय विवरण तयार गर्नुपर्नेमा हरेक नागरिक उड्डयन कार्यालयको नाममा बक्यौता देखाउने गरेकोले व्यक्ति तथा संस्थाको बक्यौता ओझेलमा परेको देखिन्छ । यसले पनि बक्यौता असुली कार्य प्रभावकारी हुन सकेको देखिंदैन ।

विभिन्न विमानस्थल कार्यालयहरुले विभिन्न वायु सेवा सञ्चालन संस्था, अन्य संस्था वा व्यक्तिको नाममा विलिङ्ग गरेको रकम नेट वर्किङ्ग प्रणालीको विकास गरी एकीकृत रुपमा अभिलेख राख्ने र सोको आधारमा बक्यौता यकिन गरी केन्द्रिय कार्यालयबाट असुल उपरको कारबाही गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । बक्यौताको अभिलेख कार्यालयको नाममा नराखी सम्बन्धित व्यक्ति तथा संस्थाको नाममा राख्नुपर्दछ । वित्तीय विवरणको अनुसूचीमा कार्यालयको नाम उल्लेख नगरी हरेक व्यक्ति तथा संस्थाको नाममा रहेको बक्यौता रकम उल्लेख गर्नुपर्दछ ।

कार्यालयगत बक्यौताको अभिलेख अनुसूची-२३ मा उल्लेख गरिएको छ ।उक्त अनुसूचीमा देखिएका बक्यौताको मुख्य व्यहोरा निम्नानुसार देखिन्छ :

- आर्थिक वर्ष २०७७।७८ सम्मको कुल बक्यौता रु.२ अर्ब १९ करोड ९५ लाख ५७ हजारमध्ये त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल कार्यालय अन्तर्गतको मात्र रु.२ अर्ब ६ करोड १० लाख १८ हजार (९३.७० प्रतिशत) देखिन्छ ।
- अन्य रु.१ करोडभन्दा बढी बक्यौता रहेका नागरिक उड्डयन कार्यालयहरुमा पोखराको रु.२ करोड २३ लाख ८४ हजार, नेपालगञ्जको रु.२ करोड ७९ लाख २९ हजार र भरतपुरको रु.१ करोड २८ लाख ८१ हजार देखिन्छ ।
- ३५.२.३ नागरिक उड्डयन कार्यालय सिमकोटको रु.६६ लाख ४९ हजार र सुर्खेतको ५७ लाख ६६ हजार बक्यौता रहेको देखिन्छ ।
- दश लाखदेखि बीस लाख रुपैयाँसम्म बक्यौता रहने कार्यालय ४ रहेका छन् । बीस लाखदेखि तीस लाख रुपैयासम्म बक्यौता रहने कार्यालय १, तीस लाखदेखि चालिस लाखको वीचमा बक्यौता रहने कार्यालय ४, चालिसदेखि पचास लाख रुपैयासम्म बक्यौता रहने कार्यालय ५ रहेको देखिन्छ ।
- दुई हजारदेखि १० लाख रुपैयासम्म बक्यौता रहने कार्यालय १७ रहेका छन् ।

प्राधिकरणको अभिलेखमा देखिएको बक्यौता निक्रयोल गर्न सम्बन्धित व्यक्ति तथा संस्थाको भुक्तानी दिन बाँकी बक्यौताको अभिलेखसँग भिडान गरी समर्थन लिनुपर्दछ । विलिङ्ग गरेअनुसारको रकम असुल गर्ने जिम्मेवारी विमानस्थल प्रमुखको हुने हुँदा निजले सो अनुसार जिम्मेवारी वहन गरेको छ छैन भन्ने यकिन गर्न प्रधान कार्यालयले प्रभावकारी रुपमा अनुगमन गर्ने तत्काल व्यवस्था गरी कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

६८. **हाल सञ्चालनमा रहेका आन्तरिक वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुतर्फको** बक्यौता - प्राधिकरणले हरेक वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुको बक्यौताको एकीकृत लगत राखेको पाइएन । केन्द्रीय कार्यालयले हाल त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय बाहेक अन्य कार्यालयहरुको वार्षिक विवरणमा उल्लेख भएको बक्यौता रकमको आधारमा तयार गरेको एकीकृत विवरण र त्रिभुवन अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालयबाट प्राप्त बक्यौताको वार्षिक विवरणको आधारमा तयार गरिएको विवरण अनुसार आन्तरिक वायुसेवाको (अन्तर्राष्ट्रिय उडान समेत) को हाल सञ्चालनमा रहेका वायु सेवा सञ्चालन संस्था १८ को नाममा रहेको विगत ३ वर्षको बक्यौता स्थिति अनुसूची-२४. मा उल्लेख गरिएको छ ।

६८.१. आन्तरिक उडानतर्फ रु.३३ करोड ४६ लाख ४१ हजार बक्यौता रहेकोमध्ये सबैभन्दा बढी नेपाल वायुसेवा निगमको रु.१८ करोड ४९ लाख ६ हजार (५५.२५ प्रतिशत) रहेको देखिन्छ ।

६८.२. अन्य धरै बक्यौता हुनेमा यति एयरलाइन्सको रु.३ करोड १० लाख ३९ हजार, सिम्रिक एयरलाइन्सको रु.२ करोड ५४ लाख ६० हजार, बुद्ध एयरको रु.२ करोड ४१ लाख ५३ हजार, श्री एयरलाइन्सको रु.२ करोड २३ लाख ३५ हजार र सीता एयरको रु.१ करोड ६२ लाख ६० हजार देखिन्छ ।

६८.३. दश लाखभन्दा बढी बक्यौता रहने अन्य संस्थाहरुमा सिम्रिक एयरको रु.६३ लाख १६ हजार, माउण्टेन हेलिकप्टरको रु.५८ लाख ३७ हजार, तारा एयरको रु.४२ लाख ९८ हजार, समिट

एयरको ४० लाख ५ हजार, फिष्टेल एयरको रु.३७ लाख १६ हजार र सौर्य एयरलाइन्सको रु.१८ लाख ७१ हजार देखिन्छ ।

६८.४. आन्तरिक उडानतर्फ रहेको बक्यौता रु.३३ करोड ४६ लाख ४१ हजारमध्ये रु.४ करोड २८ लाख ४४ हजार (१२.८० प्रतिशत) ६ महिनाभन्दा पुरानो बक्यौताको वर्गीकरणमा रहेको देखिन्छ । उक्त पुरानो बक्यौता बढी हुने मध्ये नेपाल वायु सेवा निगमको रु.१ करोड ५० लाख ३३ हजार, सिम्रिक एयरलाइन्सको रु.१ करोड ४० लाख ९७ हजार, सीता एयरको ३९ लाख ७८ हजार माउण्टेन हेलिकप्टरको २८ लाख ९३ हजार र श्री एयरलाइन्सको रु.२४ लाख ६९ हजार देखिन्छ । यस्तो बक्यौता समयमा हिसाब भिडान नगरी बक्यौता देखाउने र बक्यौता रहेको रकम असुल नगरी छोडि दिने गरेकोले हाल यस्तो बक्यौता असुल गर्न नसकी टाउको दुखाइको विषय बनेको देखियो ।

प्राधिकरणको केन्द्रिय कार्यालयले हरेक वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुको हरेक विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यलयहरुमा रहेको बक्यौताको एकीकृत लगत राखी सो बक्यौता चुक्ता गरेपछि मात्र वायुयान सञ्चालन प्रमाणपत्र नवीकरण गर्न तत्काल प्रबन्ध मिलाउनु पर्दछ ।

हाल प्राधिकरण व्यवस्थापनबाट बक्यौता बाँकी रहेका वायुयान सञ्चालन संस्थाहरुको उडान अनुमति पत्र रोक्का राख्ने निर्णय भएपश्चात बक्यौता असुलीमा प्रगति भएको प्राधिकरणकबाट जवाफ प्राप्त भएको छ ।

६९. **हाल सञ्चालनमा नरहेका आन्तरिक वायुसेवा सञ्चालन संस्थाको बक्यौताको स्थिति** - विगत वर्षहरुदेखि सेवा सञ्चालन गर्न नसकी बन्द भएका वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुमध्ये आन्तरिक सेवातर्फका २३ संस्थाहरुको बक्यौता रु.९ करोड ९२ लाख ५८ हजार देखिन्छ । कारोबार गरेको समयमा तरताकिता गरी असुल गर्न आवश्यक कारबाही नगरेकोले दशकौं अघि देखिको बक्यौता रकम हाल आएर असुल गर्न नसकी विवादित बन्न पुगेको देखिन्छ । यस्ता केसहरुमा विमानस्थल प्रमुखहरुलाई जिम्मेवार नवनाएकोले बक्यौता असुली कारबाही प्रभावकारी हुन सकेको देखिंदैन । आर्थिक वर्ष २०७३।७४ देखि २०७८।९७ को भाद्रसम्मको अवधिमा दुई पटक बक्यौता बुझाउने वारे पत्रिकामा सूचना प्रकाशित गरेकोमा सो संस्थाका सञ्चालकहरुले बक्यौता तिर्नु नपर्ने भनी प्रतिवाद गर्ने गरेको देखिन्छ । प्राधिकरणले त्यस्ता सचालक हरुको नाम कालो सूचीमा दर्ता गर्न समेत सकेको देखिएन । बक्यौता रकम सरकारी बाँकी सरह असुल उपर गरिने छ भन्ने ऐन नियममा भएको व्यवस्था निष्क्रिय बन्न पुगेको देखिन्छ ।

सञ्चालनमा नरहेका वायुयान सञ्चालन आन्तरिक वायु सेवा संस्थाहरुसँगको बक्यौताको तुलनात्मक स्थिति अनुसूची-२५ मा उल्लेख गरिएको छ । पुरानो बक्यौता सबैभन्दा बढी नेकोन एयरको रु.४ करोड ७२ लाख ६९ हजार र कस्मिक एयरको रु.३ करोड ६१ लाख १० हजार देखिन्छ । यसैगरी शिवानी एयरको रु.५५ लाख २६ हजार, लुम्बिनी एयरको रु.२३ लाख ३१ हजार, गोरखा एयरको रु.१८ लाख ६४ हजार, कर्णाली एयरको १७ लाख २८ र स्काइलाइन एयरवेजको रु.१२ लाख ६३ हजार बक्यौता वर्षौं पहिलेदेखि असुल गर्न नसकी वाँकी रहेको देखिन्छ। अन्य संस्थाको त्यति ठूलो रकम देखिंदैन तथापि बक्यौता असुल गर्न कुनै प्रभावकारी कारबाही नगरी प्राधिकरण मौन बसेकोले मात्र यस्तो बक्यौता रहेको देखिन्छ ।

हाल कारोवार वा व्यवसाय सञ्चालन गर्न छोडेका वा सम्पर्कमा नरहेका व्यक्ति तथा संस्थाहरुको बक्यौता असुल उपर गर्न सो संस्था र संस्थाका सञ्चालकहरु वा उत्तराधिकारीहरुलाई बक्यौता बुझाउने बारेको सार्वजनिक सूचना जारी गरी प्रचलित कानून अनुसार सम्पत्ति रोक्का गर्ने वा कालो सूचीमा नाम दर्ता गर्ने आदि कारबाही गर्नुपर्दछ ।

बिगत वर्षहरुदेखि सेवा सञ्चालन गर्न नसकी बक्यौता रहेका वायुसेवाहरुमध्ये नेकोन एयर, शिवानी एयर र सिम्रिक एयर बाहेक अरु सबै वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुको बक्यौता असुली भइसकेको र बक्यौता असुलीलाई प्राथमिकताका साथ अगाडि बढाइएको प्राधिकरणबाट जवाफ प्राप्त भएको छ ।

७०. **अन्मिनसँगको बक्यौता** - द्वन्द कालमा नेपालमा शान्ति स्थापनाको लागि संयुक्त राष्ट्रसंघबाट आएको संस्था (UNMIN) को नाममा विभिन्न विमानस्थलबाट तत्काल विलिङ्ग भएकोमध्ये विभिन्न २० विमानस्थलको २०७८ आषाढ मसान्तसम्मको रु.३१ लाख १५ हजार असुल गर्न नसकी बक्यौता रहेको देखिन्छ । विलिङ्ग गर्ने कार्यालयले समयमा विलिङ्ग नगरेको र प्रधानकार्यालयले पनि यस्तो बक्यौताका सम्बन्धमा ध्यान नपुर्याएको कारण अन्मिनको कार्यालय उठेर गइसके पछि असुल गर्न नसकी बक्यौता रहेको देखिन्छ । अब यस्तो रकम असुल गर्न सकिने कुनै सम्भावना समेत रहेको देखिंदैन । यो बक्यौताका सम्बन्धमा कुनै पदाधिकारी र कर्मचारीलाई जिम्मेवार बनाइएको छैन । कार्यालयगत बक्यौताको विवरण अनुसूची-२६ मा उल्लेख गरिएको छ । अन्मिनको नाममा बक्यौता राख्ने कार्यालयहरुमा सबैभन्दा बढी त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालयको रु.१४ लाख २८ हजार, वायु सेवा सञ्चालन कोषको रु.५ लाख ३७ हजार, नेपालगञ्ज कार्यालयको रु.४ लाख ३१ हजार र विराटनगर कार्यालयको रु.२ लाख ४६ हजार मुख्य देखिन्छ । अन्य कार्यलयको सामान्य रकम भएपनि असुल नगरी बक्यौता देखाइएको छ । यस्तो रकम असुल हुने हो होइन सो सम्बन्धमा तत्काल आवश्यक कारबाही गरी टुङ्गो लगाएर बक्यौताको हिसाब राफसाफ गर्नुपर्दछ ।

नेपालमा शान्ति स्थापनाको लागि संयुक्त राष्ट्रसंघबाट आएको संस्था (UNMIN) को नाममा विभिन्न नागरिक उड्डयन कार्यालयहरुमा देखिएको बक्यौता सम्बन्धमा Office of the UN Residential Coordinator in Nepal UN House सँग सयुक्त रुपमा वैठक बसी हिसाब मिलान कार्य अगाडि बढाउने प्राधिकरणबाट जवाफ प्राप्त भएको छ ।

७१. **नेपाली सेनासँग रहेको बक्यौता** - प्राधिकरणको अभिलेख अनुसार २०७८ साल आषाढ मसान्त सम्मका विभिन्न २३ कार्यालयले रु.९ लाख ७३ हजार नेपाली सेनावाट प्राप्त हुन बाँकी बक्यौताको विवरणमा विगत वर्षहरुदेखि नै उल्लेख गरेको देखियो । तर सो बक्यौता रकम असुल गर्न सकेको देखिएन । यस्तो बक्यौताका सम्बन्धमा केन्द्रिय स्तरमा छलफल गरेर टुंगो लगाउनु पर्नेमा सम्बन्धित पक्षको समर्थन बेगर बक्यौता देखाउनुको कुनै अर्थ रहँदैन । नेपाली सेनासँग रहेको बक्यौताको विवरण अनुसूची-२७ मा उल्लख गरिएको छ । नेपाली सेनासँग बक्यौता देखाउने कार्यालयहरुमा सबैभन्दा बढी सिमिकोटको रु.३ लाख २३ हजार, गौतम बुद्ध विमानस्थन कार्यालयको रु.२ लाख १६ हजार, सिमराको रु.१ लाख ८ हजार, मुगुको रु.७१ हजार देखिन्छ । अन्य कार्यालयहरुको सामान्य रकम कम भएपनि बक्यौता देखाई रहनु मनासिव देखिएन । यस्तो बक्यौताका सम्बन्धमा केन्द्रिय स्तरमा छलफल गरेर तत्काल टुंगो लगाउनु पर्दछ ।

यस सम्वन्धमा दुवै पक्षको संयुक्त रुपमा वैठक बसी हिसाव मिलान कार्य अगाडि बढाउने प्राधिकरणले उल्लेख गरेको छ ।

७२. **यु.एन. कार्यालयहरुको बक्यौता** - प्राधिकरणका निम्न ४ कार्यालयले यु.एन.को नाममा विगत वर्षदेखि बक्यौता देखाएको रु.४ लाख ३९ हजार असुल गर्न सकेको देखिंदैन । विलकाटे पछि समयमै असुल गर्नुपर्ने ऐन नियमावलीमा उल्लेख भएपनि त्यसलाई वेवास्ता गरिनु र समय समयमा सो बक्यौताको सम्बन्धमा सम्बन्धित पक्षसँग छलफल तथा पत्राचार नगरिनुले अव त्यस्तो पुरानो बक्यौता असुल हुन्छ भन्ने कुनै आधार देखिंदैन ।

क्र.सं.	नागरिक उड्डयन कार्यालयको नाम	रकम
१.	नेपालगञ्ज	४३१,४५७।०७
२.	जुम्ला	४,३४७।९०
३.	डोल्पा	२,८५८।४०
४.	दाङ्ग	३४१।७६
	जम्माः	४३९,००५।१३

समग्रमा गत वर्षको तुलनामा २०७७।७८ मा ४४.४२ प्रतिशत बक्यौता घटेको देखिए पनि कतार एयरवेजको २८५.१८ प्रतिशत, सिचुवान एयरलाइन्सको ९२.९४ प्रतिशत, ड्रागोन एयरको ५६.१० प्रतिशत, टर्किस एयरवेजको ५५.८६ प्रतिशत र टासी एयरको २७ प्रतिशत बक्यौता बढेको देखिन्छ ।

कोभिड १९ का कारण २०७७।७८ मा वायुसेवा सञ्चालन कम भएकोले विलिङ्ग पनि कम भएको देखिन्छ । तर पुरानो बक्यौता प्रभावकारी रुपमा असुल नगरेकोले चालु अवस्थामा रहेका संस्थाहरुको बक्यौता विगतको अनुभवको आधारमा पुरै असुल हुन्छ भन्ने आश्वस्त हुन सकिदैन । सम्बन्धित पक्षसँग छलफल तथा पत्राचार गरी त्यस्तो पुरानो वक्यौता असुल गर्न तत्काल कारबाही गर्नुपर्दछ ।

यस सम्बन्धमा Office of the UN Residential Coordinator in Nepal UN House सँग सयुक्त रुपमा वैठक बसी हिसाव मिलान कार्य अगाडि बढाउने प्राधिकरणबाट जानकारी प्राप्त भएको छ ।

७३. **अन्तर्राष्ट्रिय उडानतर्फको बक्यौता** - हाल सञ्चालनमा रहेका विभिन्न अन्तर्राष्ट्रिय उडानका वायुयान सञ्चालन संस्था २५ सँग २०७३।७४ र २०७४।७५ मा रु.२३ करोड ७८ लाख ५६ हजार वक्यौता असुल गर्न वाँकी रहेकामा २०७५।७६ मा रु.५५ करोड ९४ लाख १४ हजार, २०७६।७७ मा रु.३० करोड ७० लाख ५१ हजार र २०७७।७८ मा रु.१७ करोड ६ लाख ३३ हजार बक्यौता रहेको देखिन्छ । सञ्चालनमा रहेका अन्तर्राष्ट्रिय वायु सञ्चालन संस्थाहरु बक्यौताको तुलनात्मक विवरण अनुसूची-२८ मा उल्लेख गरिएको छ । समग्रमा गत वर्षको तुलनामा ४४.४२ प्रतिशत बक्यौता घटेको देखिए पनि कतार एयरवेजको २८५.१८ प्रतिशत, सिचुवान एयरलाइन्सको ९२.९४ प्रतिशत, ड्रागोन एयरको ५६.१० प्रतिशत, टर्किस एयरवेजको ५५.८६ प्रतिशत र टासी एयरको २७ प्रतिशत बक्यौता बढेको देखिन्छ ।

कोभिड १९ का कारण २०७७।७८ मा वायुसेवा सञ्चालन कम भएकोले विलिङ्ग पनि कम भएको देखिन्छ । तर पुरानो बक्यौता प्रभावकारी रुपमा असुल नगरेको र व्यवस्थापनमा सुधार नगरेकोले चालु अवस्थामा रहेका संस्थाहरुको बक्यौता विगतको अनुभवको आधारमा पुरै असुल हुन्छ भन्ने आश्वस्त हुन सकिदैन । कतियप अन्तर्राष्ट्रिय उडानका वायुयान सञ्चालन संस्थाबाट सुरक्षण

धरौटी नलिएकोले पनि बक्यौता असुलीमा सहज नभएको देखियो । उधारो कारोवार गर्न अनुमति दिनु पूर्व पर्याप्त सुरक्षण धरौटी लिने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

७४. **सञ्चालनमा नरहेका अन्तर्राष्ट्रिय वायु सञ्चालन संस्थाहरु तर्फको वक्यौता** - सञ्चालनमा नरहेका अन्तर्राष्ट्रिय वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरु १९ रहेका देखियो । ती संस्थाहरुको बक्यौता २०७४।७५ को रु.२९ करोड ४३ लाख १३ हजार, २०७५।७६ को रु.२६ करोड १५ लाख १९ हजार, २०७६।७७ को रु.२६ करोड १० लाख र २०७७।७८ को रु.२५ करोड ६० लाख २३ हजार रहेको देखिन्छ । यसबाट सञ्चालनमा नरहेका वायु सेवासञ्चालन संस्थाहरुबाट बक्यौता असुलीको प्रगति प्रतिशत नगन्य रहेको देखिन्छ । वर्षगत वक्यौताको तुलनात्कम स्थिति अनुसूची-२९ मा उल्लेख गरिएको छ ।

७४.१. पुरानो बक्यौतामध्ये १ करोड रुपैयाभन्दा बढी बक्यौता रहने ४ संस्था छन् जसमध्यै सबैभन्दा बढी एयर एसिया एक्ससँग रु.१८ करोड ७४ लाख २१ हजार (कुल बक्यौताको ७३.२० प्रतिशत) देखिन्छ । यो बक्यौता रकम एक पटक मात्र विलिङ्ग भएको हैन । पटक पटक बिलिङ्ग गर्दा असुल नभए पछि ऐन नियमावली अनुसार कारवाही गरेर असुल गर्नुपर्नेमा जिम्मेवार व्यक्तिले त्यसतर्फ ध्यान दिएको देखिएन । सञ्चालन सस्थाले कारोवार बन्दगरी भाग्न लाग्दा समेत उडान अनुमति दिएर पठाउनुले जिम्मेवार व्यक्तिले पदीय दायित्व बहन गरेको देखिंदैन । उक्त वायु सेवा संस्थालाई अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा कालोसूचीमा दर्ता गर्न पहल गर्नुपर्नेमा सो अनुसारको कारवाही भएको जानकारीमा आएन ।

७४.२. अन्य बढी बक्यौता रहका संस्थाहरुमा जेट एयरको रु.२ करोड २ लाख ८४ हजार, गल्फ एयरको रु.१ करोड ८६ लाख ९२ हजार, र किङ्गफिसर एयरलाइन्सको रु.१ करोड १५ लाख ९७ हजार बक्यौता रहेको देखिन्छ ।

७४.३. प्राधिकरणले रु.१ करोडभन्दा बढी बक्यौता रहने उपर्युक्त ४ संस्थाको वक्यौता असुल गर्न सकेमा सञ्चालनमा नरहेका संस्थाको वक्यौता रकमको ८८.४२ प्रतिशत घट्न जाने देखिन्छ ।

विलिङ्ग गरेअनुसारको रकम असुल गर्ने जिम्मेवारी विमानस्थल प्रमुखको हुने हुँदा निजले सो अनुसार जिम्मेवारी वहन गरेको छ छैन भन्ने यकिन गर्न प्रधान कार्यालयले प्रभावकारी रुपमा अनुगमन गर्ने तत्काल व्यवस्थागरी कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

७५. **सरकारी निकाय तथा संस्थाहरुसँग असुल गर्न बाँकी रहेको बक्यौता** - त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल कार्यालय अन्तर्गत प्राधिकरणको भवन तथा अन्य सम्पत्ति उपयोग गर्ने नेपाल सरकारका कार्यालयहरु र नेपाल सरकारको स्वामित्वमा रहेका सार्वजनिक संस्थानहरु समेत १९ इकाइसँग विगत वर्षहरु देखिको लिनुपर्ने वक्यौता २०७५।७६ मा रु.५६ करोड ६४ लख ४५ हजार, २०७६।७७ मा रु.५६ करोड ३३ लाख ५२ हजार र २०७७।७८ मा रु.५६ करोड ७२ लाख ४ हजार पुगेको देखिन्छ । उक्त बक्यौता २०७५।७६ को तुलनामा २०७६।७७ मा ०.५४ प्रतिशत कमी भए पनि २०७७।७८ मा ०.१३ प्रतिशत वृद्धि भएको देखिन्छ । विगत ३ वर्षको कार्यालय गत बक्यौताको तुलनात्मक विवरण अनुसूची-३० मा उल्लेख गरिएको छ ।

७५.१. त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल क्षेत्रको कार्गो कम्प्लेक्स तथा भन्सार क्षेत्रको प्रयोग गरेवापत त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल भन्सार कार्यालले तिर्न बाँकी विगतदेखिको भाडा सम्बन्धी बक्यौता २०७५।७६ मा रु.५५ करोड १५ लाख ९८ हजार देखिएकोमा थपहुँदै आएर २०७८ आषाढ सम्ममा रु.५६ करोड १० लाख ३९ हजार पुगेको छ । प्राधिकराले विलिङ्ग गरी बक्यौता देखाउने

तर भन्सार कार्यालयले बेवास्ता गर्ने गरेकोले वक्यौता असुल नहुने अवस्था रहेको देखिन्छ । प्राधिकरणको स्थापना कालदेखिको वक्यौता तत्काल असुल नगरी भन्सार कार्यालयको समर्थन बेगर हरेक वर्ष प्राधिकरणले एकतर्फी रुपमा बक्यौता देखाउनु उपयुक्त नभएकोले असुल गर्नुपर्ने व्यहोरा साविक देखिनै लेखापरीक्षण प्रतिवेदनहरुमा उल्लेख गरेको देखिन्छ । तर प्राधिकरणका व्यवस्थापन पक्षले त्यसलाई सक्रिय रुपमा असुल गर्न ध्यान नदिएकोले वक्यौता बढेर गएको देखिन्छ । बक्यौता रकमको भोलुम बढे पछि २०७० सालदेखि वक्यौता असुल गर्ने सम्बन्धमा पत्राचार हुने गरेको देखिन्छ । सो बक्यौता बुझाउन अर्थ मन्त्रालयसँग पत्राचार हुँदा तत्कलीन हवाई विभाग नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा रुपान्तरण भएपश्चात साविक हवाई विभागका भवन लगायतका सम्पूर्ण सम्पत्ति उक्त प्राधिकरणमा हस्तान्तरण भएको हुँदा प्राधिकरणको वासलातमा नेपाल सरकारबाट लिनुपर्ने भनी कायम रहेको वक्यौता रकम नेपाल सरकारले भुक्तानी नगर्ने हुँदा उक्त रकम अपलेखन (Write off) गरी हिसाब मिलान गर्न नेपाल सरकार (मा.मन्त्री स्तर) को २०७४।१०।१८ मा निर्णय भएको अर्थ मन्त्रालयबाट लेखी आएको देखिन्छ । प्राधिकरणको व्यवस्थापनमा बस्ने पदाधिकारीहरुले बक्यौता असुल गर्न ध्यान नदिएको कारण हाल यस्तो स्थिति आएको देखिन्छ ।

७५.२. नेपाल टेलिकम, पर्यटन सूचना केन्द्र, पररा्ष्ट्र मन्त्रालय, खाद्य प्रविधि तथा गुणरुतर नियन्त्रण विभाग, जलवायु विज्ञान विभाग, राष्ट्रिय अनुसन्धान विभाग, अध्यागमन कार्यालय, लागू औषध नियमन विभाग, गुप्तचर विभाग र प्रहरी प्रधान कार्यालयको नाममा विगतदेखिको वक्यौता असुल नभई बक्यौता जिम्मेवारी सारेको देखिन्छ । विगत देखिको बक्यौता रु.२५ लाख २७ हजार हालसम्म पनि लिन नसकी बक्यौता रहेको देखिन्छ । यस्तो रकम बक्यौता रहनुपर्ने कुनै कारण देखिंदैन ।

७५.३. श्रम तथा रोजगार विभाग, पशु क्वारेन्टाइन, खाद्य प्रविधि तथा गुणस्तर नियन्त्रण कार्यालय, हुलाक कार्यालय, पर्यटन बोर्ड र राष्ट्रिय बाणिज्य बैंकसँगको लिनुपर्ने हिसाबको समर्थन लिई बक्यौता पुरा असुल गर्नुपर्नेमा हिसाब मिलान नगरेको कारण पुरानो हिसाब बाँकी राखी नयाँ हिसाबमात्र बुझाउने गरेकोले पुरानो वक्यौता घट्न सकेको देखिंदैन ।

७५.४. नेपाल सरकार पररा्ष्ट्र मन्त्रालय, जलवायु विज्ञान विभाग, राष्ट्रिय बीमा संस्थान, अध्यागमन कार्यालय, प्लान्ट क्वारेण्टाइन चेक पोष्ट, लागू औषध नियन्त्रण कार्यालय, गुप्तचर विभाग (हाल राष्ट्रिय अनुसन्धान विभाग), जलवायु विज्ञान कार्यालय र प्रहरी प्रधान कार्यालयको नाममा विगतदेखिको बक्यौता उल्लेख भएपनि सम्बन्धित निकायसँग समन्वय गरी उक्त बक्यौता असुल हुने हो होइन भन्नेसम्म पनि यकिन गर्न सकेको देखिंदैन ।

७५.५. नेशनल ट्रेडिङ्ग लिमिटेडसँग रु.३ लाख ७० हजार धेरै वर्ष पहिले देखिको लिनुपर्ने बक्यौता रहेको देखिन्छ । हाल उक्त संस्था अस्थित्वमा छैन । सो बक्यौता रकम उक्त कम्पनीको सम्पत्ति तथा दायित्व लिने निकायबाट असुल उपर गर्नुपर्ने र अभिलेख पनि हालको संस्थामा अद्यावधिक गर्नुपर्नेमा नगरेको हुँदा त्यस्तो बक्यौता रकम असुल उपर हुन सक्ने कुनै आधार देखिंदैन ।

सरकारी कार्यालय र सार्वजनिक संस्थातर्फको वक्यौताका सम्बन्धमा आवधिक रुपमा सम्बन्धित कार्यालयबाट समर्थन लिएर अभिलेख अद्यावधिक गर्दै जानुपर्दछ ।

७६. **हाल सञ्चालनमा रहेका व्यवसायीहरुको बक्यौता** - त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल क्षेत्र भित्रका भवन, तथा जग्गा जमीन उपयोग गरी पेशा व्यवसाय सञ्चालन गर्ने विभिन्न ५५ व्यक्ति तथा संस्थाहरुसँग प्राधिकरणले प्राप्त गर्नुपर्ने भाडा तथा सेवाशुल्क बापतको रकम विगत धेरै वर्ष पहिलेदेखि असुल गर्न आवश्यक कारबाही नगरी बक्यौता देखाएको देखिन्छ । यस्तो बक्यौता २०७५।७६ सम्मको

रु.३९ करोड ३९ लाख २६ हजार, २०७६।७७ को रु.४४ करोड ६३ लाख ६८ हजार र २०७७।७८ को रु.५५ करोड ३६ लाख ४१ हजार रहेको देखिन्छ । उक्त बक्यौता २०७५।७६ को तुलनामा २०७६।७७ मा १३.३१ प्रतिशत र २०७७।७८ मा ४०.५४ प्रतिशतले वृद्धि भएको देखिन्छ । हाल सञ्चालनमा रहेका संस्थाहरुबाट समेत प्राधिकरणले बक्यौता उठाउन नसक्नु चिन्ताको विषय बनेको देखिन्छ । यसबाट प्राधिकरणले प्राधिकरण सम्बन्धी ऐन तथा नियमावलीमा भएको व्यवस्थाको कार्यान्वयन प्रभावकारी रुपमा गरेको देखिंदेन । बक्यौताको तुलनात्मक विवरण अनुसूची-३१ मा उल्लेख गरिएको छ ।

७६.१. हाल चालु अवस्थामा रहेका व्यवसायी संस्थाहरुमध्ये सबैभन्दा बढी बक्यौता सीता इन्फो नेपाल कम्पनीको रु.२७ करोड ९५ लाख ३ हजार देखिन्छ । यो रकम उल्लिखित ५५ व्यक्ति तथा संस्थाले तिर्नुपर्ने कुल बक्यौता रकमको ५०.४८ प्रतिशत हुन आउँछ । यस्तो रकम असुल नगरी बक्यौता वृद्धि गर्दै जाने हो भने सञ्चालनमा नरहेका अन्य पार्टीहरुको बक्यौता असुल गर्न नसके झैं भविष्यमा उक्त कम्पनीबाट पनि असुल गर्न नसकिने अवस्था आउन सक्ने देखिन्छ ।

७६.२. अन्य १ करोड रुपैयाभन्दा बढी बक्यौता हुने संस्थाहरुमा रसुवा केडी जे.भी.को १० करोड ४ लाख ७० हजार, ओरेन्टल (रेडिसन) होटेलको रु.६ करोड ८४ लाख ९४ हजार, फूडसिटी नेपालको रु.२ करोड ८६ लाख १८ हजार, स्वनिगा सर्भिसको रु.१ करोड २४ लाख ७८ हजार, होटल स्वनिगाको रु.१ करोड २१ लाख ६१ हजार र सोल्टी क्राउन प्लाजाको रु.१ करोड ९ लाख ९१ हजार देखिन्छ ।

७६.३. पुरानो बक्यौता नतिर्ने ठूलो रकम बक्यौता राख्ने पार्टीहरुमा कार्की मल्टीपल्सको रु.८९ लाख ९८ हजार, ए.बि.पी. मार्टको रु.२८ लाख ९ हजार, ब्रिटिस गोर्खाको रु.१९ लाख ९० हजार, तुण्डी लामा समानन्तर जे.भी.को रु.१२ लाख ८४ हजार, बिपासा इन्टरनेशनलको रु.११ लाख ५४ हजार र हाईल्याण्ड इन्टरनेशनलको रु.१० लाख ३२ हजार देखिन्छ ।

७६.४. अन्य सानो तिनो विगतदेखिको बक्यौता नतिर्ने पार्टीहरुको सूची पनि लामै छ । यसलाई अनुसूचीमा उल्लिखित तालिकाबाट हेर्न सकिन्छ । बक्यौता असुल गर्न तत्काल आवश्यक कारबाही नगरे प्राधिकरणले भविष्यमा सो वक्यौता रकम गुमाउनु पर्ने अवस्था आउँछ ।

७७. **हाल सञ्चालनमा नरहेका व्यवसायीहरुको बक्यौता** - विगत वर्षहरुमा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल क्षेत्र भित्रका भवन तथा जग्गा जमिन उपयोगगरी पेशा व्यवसाय सञ्चालन गर्ने तर हाल सञ्चालनमा नरहेका विभिन्न व्यक्ति तथा संस्था ४९ सँग प्राधिकरणले प्राप्त गर्नुपर्ने भाडा तथा सेवा शुल्क वापतको रकम असुल गर्न आवश्यक कारबाही नगरी वक्यौता देखाएको देखिन्छ । यस्तो बक्यौता आर्थिक वर्ष २०७५।७६ सम्मको रु.१५ करोड ५० लाख ५२ हजार, २०७६।७७ को रु.१५ करोड २९ लाख १६ हजार र २०७७।७८ को रु.१५ करोड ७२ लाख ७९ हजार रहेको देखिन्छ । उक्त बक्यौता २०७५।७६ को तुलनामा २०७६।७७ मा १.३७ प्रतिशत घटे पनि २०७७।७८ मा १.४३ प्रतिशतले वृद्धि भएको देखिन्छ । हाल सञ्चालनमा नरहेका संस्थाहरुबाट प्राधिकरणले बक्यौता उठाउन नसकी हरेक वर्ष बक्यौता जिम्मेवारी मात्र देखाएकोले त्यस्तो बक्यौता असुल होला भन्ने कुनै आधार देखिंदैन । राजस्व असुल गर्न जिम्मेवारी पाएको कर्मचारीले तत्काल बक्यौता असुल गर्न कुनै कारबाही नगरेको र त्यस्ता कर्मचारीहरुलाई प्राधिकरणले कुनै कारबाही नगरेकोले यस्तो स्थिति सिर्जना भएको देखिन्छ । हाल सञ्चालनमा नरहेका व्यवसायीहरुको बक्यौताको तुलनात्मक स्थिति अनुसूची-३२.मा उल्लेख गरिएको छ ।

७७.१. सञ्चालनमा नरहेका विभिन्न ४९ व्यक्ति तथा संस्थासँग रहेको बक्यौतामध्ये सबैभन्दा बढी युनिभर्सल सप्लाई एजेन्सीसँग रु.८ करोड ७२ लाख ६१ हजार रहेको देखिन्छ ।

७७.२. अन्य १ करोडभन्दा बढी बक्यौता भएका संस्थाहरुमा देश प्रेम ई. प्रा.लि.को रु.१ करोड ७५ लाख ५६ हजार, ग्रिनलाइन इन्टरनेशनलको रु.१ करोड ५९ लाख ३७ हजार र कृष्ण ट्रान्स्पोर्टको रु.१ करोड ४६ लाख ५४ हजार देखिन्छ ।

७७.३. प्राधिकरणले पुरानो वक्यौता असुल गर्ने कार्य योजना निष्क्रिय रहेकोले बक्यौता असुल हुने सम्भावना देखिंदैन । समग्रमा व्यवसाय सञ्चालन गर्न व्यवसायीले नियमानुसार सम्पूर्ण प्रकृया पुरा गरेपछि मात्र कारोवार गर्न इजाजत दिनुपर्ने वा नवीकरण गर्नुपर्ने कानूनी व्यवस्था भएपनि नियमानुसार धरौटी नराख्ने संस्थाहरुलाई पनि व्यवसाय सञ्चालन गर्न महानिर्देशकले इजाजत दिएकोले हाल धरौटी जफत गरी वक्यौता असुल गर्न नसकेको स्थिति रहेको समेत देखियो । यसैगरी बिगतमा सुरक्षण धरौटीको कानूनी ब्यवस्था नभएको र कानूनी ब्यवस्था पछि पनि बाँकी बक्यौता रहे नरहेको व्यहोराको फरफारक नलाई अनुमती दिने वा नविकरण गर्ने कारणले बक्यौता रहने एवं रहेको बक्यौता असूलीमा कठिनाई हुने गरेको देखिन्छ ।

प्राधिकरणसँग बक्यौता असुल गर्न सकिने यथेष्ट प्रमाण नरहेकोले प्राधिकरणले देखाएको पुरानो बक्यौता रकम सम्बन्धित पार्टीले स्वीकार नगरेको र लिनुदिनुको हिसाव समयमा फरफारक नगरेकोले बक्यौता घट्न नसकेको देखियो । केन्दिय कार्यालयले सुरक्षण धरौटी वेगर नै व्यवसाय सञ्चालन गर्न इजाजत दिने वा नवीकरण गर्ने गरेकोले विमानस्थल कार्यालयले धरौटी लिन नसक्ने अवस्था भएको समेत देखियो । विगतमा मात्र नभएर हाल पनि केही व्यवसायीहरुले नियमानुसार राख्नुपर्ने सुरक्षण धरौटी नराखी व्यवसाय सञ्चालन गरेको भन्ने देखियो । समग्रमा भन्नुपर्दा प्राधिकरणको केन्द्रिय कार्यालय र विमानस्थल कार्यालयको समन्वयको अभावमा बक्यौता असुलीको हिसाब अद्यावधिक र दुरुस्त नभएको र बक्यौता असुलीमा समस्या आएको देखियो । यस्ता कुराहरुमा केन्द्रिय कार्यालयको ध्यान जान जरुरी छ ।

हाल कारोवार वा व्यवसाय सञ्चालन गर्न छोडेका वा सम्पर्कमा नरहेका व्यक्ति तथा संस्थाहरुको बक्यौता असुल उपर गर्न सो संस्था र संस्थाका सञ्चालकहरु वा उत्तराधिकारीहरुलाई बक्यौता बुझाउने बारेको सार्वजनिक सूचना जारी गरी प्रचलित कानूनअनुसार सम्पत्ति रोक्कागर्ने वा कालोसूचीमा नाम दर्ता गर्ने आदि कारबाही गर्नुपर्दछ । पुरानो वक्यौता असुली सम्बन्धी कार्य योजना बनाउँदा पनि असुल नभएको र बक्यौता असुल उपरको कानूनी कारबाहीको टुङ्गो लगाउँदा पनि असुल उपर हुने अवस्था नरहेमा त्यस्तो बक्यौता अपलेखन गर्ने व्यवस्था गरी बक्यौताको सूचीलाई समसामयिक बनाउँदै लैजानु पर्दछ ।

७८. **कर्मचारी व्यवस्थापन** - संगठनको कार्य प्रकृति, कार्यबोझ र आय स्थिति समेतलाई बिचार गरी कर्मचारीको दरबन्दी सिर्जना गरी दक्ष कर्मचारी नियुक्ति गरी पदपूर्ति गर्ने र कर्मचारीहरुलाई पद स्थापना भएको कार्यालयमा राखी काममा लगाउने व्यवस्थापन पक्षको जिम्मेवारी हो । संगठनले आवश्यकता महसुस गरी स्वीकृत गरेको दरबन्दीमा नियुक्त गरेको कर्मचारीलाई सोही दरबन्दीमा राखेर कार्य गराउन नसकेमा संगठनका गतिबिधि तथा कार्य सम्पादनमा प्रभावकारिता हुदैन ।

प्राधिकरणले प्राधिकरणका विभिन्न विभाग, निर्देशनालय, कार्यालय तथा इकाईहरुमा रहेर कार्य सम्पादन गर्न कार्य बोझ र कार्य विवरण खुलाई पद सिर्जना गरेको देखिन्छ । यसरी सिर्जना गरेको दरबन्दी विवरण अनुसार महानिर्देशक बाहेक विभिन्न तहका प्राविधिकतर्फ ८९४ र प्रशासनतर्फ २२७

समेत ११२१ कर्मचारीको दरबन्दी स्वीकृत गरेको देखियो । कर्मचारी दरबन्दीको स्वीकृत तहगत विवरण निम्नबमोजिम देखिन्छ :

तह	प्द	प्राबिधिक	प्रशासन	जम्मा
विशिष्ट	महानिर्देशक	१	०	१
१२	उपमहानिर्देशक	६	०	६
११	निर्देशक	२१	४	२५
१०	उपनिर्देशक	५९	७	६६
९	प्रबन्धक	११०	१७	१२७
८	उप प्रबन्धक	१४२	२९	१७१
७	ब्रिष्ठ अधिकृत	२०६	३९	२४५
६	अधिकृत	८५	६०	१४५
५	बरिष्ठ सहायक	१४४	३७	१८१
४	सहायक	१२१	३४	१५५
	जम्माः	८९५	२२७	११२२

प्राधिकरणको स्वीकृत दरबन्दी अनुसार ११२२ कर्मचारीको पदस्थापन गरेको देखिन्छ । तर प्राकिरणले २०७७ फाल्गुण ११ गतेको मिति राखी समायोजन पछि अभिलेख गरिएको संगठनात्मक विवरण अनुसार उल्लेख गरिएको कर्मचारी दरबन्दी संख्या ११८७ देखिएकोले आवश्यकताभन्दा बढी कर्मचारी दरबन्दी सिर्जना गरेको अथवा आवश्यकता पर्ने कर्मचारी व्यवस्थापन गर्न नसकेको स्थिति देखियो । संगठनात्मक विवरण तथा सो अनुसारको कर्मचारी दरबन्दीको विवरण अनुसूची-३३ मा उल्लेख गरिएको छ । स्वीकृत दरबन्दीमध्ये धेरै कर्मचारी कामकाजमा अन्य कार्यालयमा खटाएकोले पदपूर्तिको स्थिति पनि स्पष्ट रहेको देखिएन ।

संगठनात्मक विवरण अनुसार कर्मचारी व्यवस्थापन नगरेमा र पदपूर्तिको अभिलेख स्पष्ट नगरेमा कुनै कार्यालयमा आवश्यकता पर्ने कर्मचारीको अभाव हुन्छ भने कुनै कार्यालयमा आवश्यक पर्नेभन्दा बढी कर्मचारी भएर लागत बढी व्यहोर्नुपर्ने स्थिति रहेने देखिन्छ ।

प्राधिकरणको संगठनात्मक ढाँचा अनुसार आवश्यक पर्ने कर्मचारी संख्या निश्चित गरी पदपूर्ति गर्नुपर्दछ । निश्चिित मापदण्ड कायम गरी दरबन्दी भएको ठाउँमा सरुवा गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । काजमा कर्मचारी खटाउने व्यवस्थालाई निरुत्साह गर्नुपर्दछ ।

प्राधिकरणको स्वीकृत संगठनात्मक संरचना अनुसारका दरबन्दीमा अनुसार कोभिड १९ लगायत विविध कारणले समयमा पदपूर्ति हुन नसकेको कारण कर्मचारीहरुको दरबन्दी भएको ठाउँमा मात्र पदस्थापना गर्न कठिनाई भएको, प्राधिकरण मातहत सञ्चालित आयोजनाहरुको दरबन्दी नभएको हुँदा सम्बन्धित विभाग, महाशाखाहरुबाट कर्मचारीहरुलाई त्यस्ता आयोजनाहरुमा लामो समयका लागि काजमा खटाउँन आवश्यक भएको र विषयगत विज्ञताको कारण केही कर्मचारीहरुलाई निजको तालिम र अनुभव भएका स्थानमा कामकाज खटाउनु परेको प्राधिकरणलबाट जवाफ प्राप्त भएको छ ।

७९. **कर्मचारी दरबन्दीको पदपूर्ति** - संगठनको कार्य प्रभावकारी रुपमा सञ्चालन गर्न आवश्यक पर्ने दरबन्दी स्वीकृत भएपछि कर्मचारी व्यवस्थापन गरी पदपूर्ति गर्नुपर्नेमा समयमा विज्ञापन नगरेकोले खुल्ला प्रतियोगिताबाट छनौट गर्न ढिलाई भएको, आन्तरिक प्रतियोगिताबाट सिफारिस गरे पनि मुद्दा परेको

कारण प्राधिकरणको सबै पदमा गरेर ३३.२७ प्रतिशत कर्मचारी दरबन्दी रिक्त रहेको देखियो । कर्मचारी दरबन्दी तथा पदपूर्तिको स्थिति निम्नबमोजिम देखिन्छ :

तह	पद	स्वीकृत दरबन्दी	पदपूर्ति	रिक्त	दरबन्दी प्रतिशत	रिक्त प्रतिशत
१२	उपमहानिर्देशक	६	६	०	०.५४	०
११	निर्देशक	२५	१५	१०	२.२३	४०.००
१०	उपनिर्देशक	६६	५३	१३	५.८९	१९.७०
९	प्रबन्धक	१२७	९८	२९	११.३३	२२.८३
८	उप प्रबन्धक	१७१	११५	५६	१५.२५	३२.७५
७	बरिष्ठ अधिकृत	२४५	१६०	८५	२१.८६	३४.६९
६	अधिकृत	१४५	९८	४७	१२.९३	३२.४१
५	बरिष्ठ सहायक	१८१	९०	९१	१६.१५	५०.२८
४	सहायक	१५५	११३	४२	१३.८३	२७.१०
	जम्माः	११२१	७४८	३७३		३३.२७

स्वीकृत दरबन्दी ११२१ मध्ये सबैभन्दा धेरै सातौं तह बरिष्ठ अधिकृत २४५ (२१.८६ प्रतिशत) दरबन्दी स्वीकृत भएकोमा ८५ (३४.६९ प्रतिशत) रिक्त रहेको देखियो । यसै गरी संख्याको आधरमा पाँचौं तह बरिष्ठ सहायकको दरबन्दी स्वीकृत गरेको देखियो । उक्त पदको १८१ (१६.१५ प्रतिशत) दरबन्दी स्वीकृत भएकोमध्ये ९१ (५०.२८ प्रतिशत) रिक्त रहेको देखिन्छ। कर्मचारीदरबन्दीको ठूलो हिस्सा पद रिक्त छ भन्ने व्यहोरा उक्त तालिकाले दर्शाउँछ ।

स्वीकृत दरबन्दीको ठूलो हिस्सा रिक्त रहेको कारण प्राधिकरणका गतिबिधिर सञ्चालनको लागि कर्मचारी व्यवस्थापन गर्न कठिनाई भएकोले ठूलो संख्याामा कर्मचारीहरुलाइ काजमा पठाएको देखिन्छ । कर्मचारीको अभावमा सञ्चालन गरेका कार्यहरु प्रभावकारी हुन सक्दैनन । कर्मचारी दरबन्दी रिक्त भएमा तत्काल पूर्ति गर्नुपर्दछ ।

प्राधिकरणको स्वीकृत संगठनात्मक संरचना अनुसार नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण कर्मचारीहरुको सेवाका शर्त र सुविधा सम्बन्धी नियमावली, २०५६ (संशोधन सहित) को नियम ३.२ (क) को व्यवस्थाबमोजिम हरेक वर्षमा लोक सेवा आयोगको वार्षिक कार्यतालिकाबमोजिम पदपूर्ति हुँदै आएको प्राधिकरणले उल्लेख गरेको छ । तर धेरै पदपूर्ति गर्न नसकेको बारेमा केही उल्लेख गरेको छैन ।

८०. **कर्मचारीलाई कामकाजमा खटाएको** - नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणका कर्मचारीहरुको सेवा शर्त र सुबिधा सम्बन्धी नियमावली, २०५६ को नियम ५.३(१) अनुसार कर्मचारीलाई सेवाको कामको सिलसिलामा काज खटाउँदा एक वर्षमा ३ महिनाभन्दा बढी अवधिका लागि काजमा खटाइने छैन भन्ने उल्लेख छ । सोही नियमावलीको ५.३(३) अनुसार प्राधिकरणको मातहतमा सञ्चालनमा रहेको वा सञ्चालन गरिने योजना, आयोजना वा विमानस्थलमा प्रत्यक्ष संलग्न हुने प्रोजनको लागि महानिर्देशकले आवश्यकता र औचित्यको आधारमा बढीमा एक वर्षसम्मको अवधिको लागि काज खटाउन सक्ने उल्लेख छ । नियमावलीमा उक्त व्यवस्था भएपनि प्राधिकरणले धेरै कर्मचारीलाई १ वर्षभन्दा बढी अवधिको लागि कर्मचारीलाई कामकाजको खटाएको देखियो । काजमा खटाएका कर्मचारीहरुको मिति सहितको स्पष्ट अभिलेख राखेको देखिएन । उपलब्ध भएसम्मको अभिलेख अनुसार २०७६ साल र

सोभन्दा पहिलेदेखि हालसम्म काजमा रहेका कर्मचारीहरुमध्ये विमानस्थल कार्यालयहरुमा ५२ जना र आयोनाहरुमा २० जना देखियो । यसको विस्तृत विवरण अनुसूची-३४ मा उल्लेख गरिएको छ ।

तह	पद	विमानस्थलतर्फ	आयोजनातर्फ	जम्मा
		संख्या	संख्या	
१०	उपनिर्देशक	५	०	५
९	प्रबन्धक	४	५	९
८	उप प्रबन्धक	११	३	१४
७	ब.अ.	७	५	१२
६	अधिकृत	५	४	९
५	ब.सहायक	८	२	१०
४	सहायक	१०	१	११
२	हेल्पर	२	०	२
	जम्माः	५२	२०	७२

संगठनका गतिबिधिहरुलाई गतिशील बनाउन, कर्मचारीहरुको वृत्ति विकास गर्न, दक्षता बढाउन र नयाँ नयाँ चुनौतिहरुको सामना गरी पेशागत बिशेषज्ञता हासिल गर्न कर्मचारीले पद बहाली गरेको सम्बन्धित दरबन्दी भएको अर्को कार्यालयमा सरुवा गर्न पनि आवश्यक हुन्छ । यसका लागि सबै कर्मचारीहरुलाई समान मापदण्डको आधारमा बहाल रहेको कार्यालयबाट निश्चित अवधि पुरा गरेपछि अर्को कार्यालयमा सरुवा गर्न जरुरी हुन्छ ।

विभिन्न कार्यालयमा कर्मचारीको दरबन्दी कायम गरी सो दरबन्दीको सीमाभित्र रहेर कर्मचारीहरुको सरुवा गर्नुपर्ने प्राधिकरणका कर्मचारीहरुको सरुवा सम्बन्धी नीतिगत व्यवस्था गरेको देखिएन । प्राधिकरणले कर्मचारीको सरुवाभन्दा कामकाजको नाममा एउटा कार्यालयको दरबन्दीमा रहेको कर्मचारी दरबन्दी नभएको अर्को कार्यालयमा लामो अवधिसम्म काजमा खटाउने गरेको देखियो। समग्रमा भन्नुपर्दा प्राधिकरणको व्यववस्थापन पक्ष कर्मचारी सरुवा व्यवस्थापनभन्दा पनि कामकाजको नाममा कर्मचारी खटाउन व्यवस्त रहेको देखियो । प्राधिकरणले २०७७।७८ मा मात्र २०९ कर्मचारीलाई अवधि नकिटी काजमा पठाएको विवरण अनुसूची-३४ र ३५ मा उल्लेख गरिएको छ ।

सम्बन्धित कार्यालयमा दरबन्दी कायम नगरी काज पठाउने गरेबाट कर्मचारीको आवश्यकता नै नपरे पनि पहुँचवाला कर्मचारीहरुले कामकाजको स्वीकृति पाएर जुनसुकै कार्यालयमा काम नभए पनि जान पाउने, अर्को कार्यालयमा जान निश्चित अवधिसम्म कुर्नु नपर्ने, पहुँच नहुने कर्मचारीले मौका नपाउने र लामो अवधिसम्म एउटै कायाँलयमा काम गर्नेले अन्य कार्यालयमा सरुवा हुन इच्छा गर्दा पनि सरुवा नहुने साथै कुनै कार्यालयमा कर्मचारीको अभाव भई थोरै कर्मचारीबाट काम लिनुपर्ने हुँदा कामको गुणस्तर समेत कायम नहुँने अवस्था प्राधिकरणमा रहेको देखिन्छ ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणका कर्मचारीहरुको सेवा शर्त र सुबिधा सम्बन्धी नियमावली, २०५६ मा भएको व्यवस्था अनुसार कर्मचारीहरुलाई काज खटाउनु पर्दछ । लामो अवधिको लागि कर्मचारी व्यवस्थापन गर्नुपर्ने भए दरबन्दी कायम गरी सरुवा गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

प्राधिकरण एक बहु-विषयगत (Multi-disciplinary) संगठन भएकोले विषयगत विज्ञताको कारण केही कर्मचारीहरुलाई निजको तालिम र अनुभव भएका स्थानमा कामकाज खटाउनु परेको हो। प्राधिकरणको बढ्दो कार्यक्षेत्र, कार्यरत कर्मचारीहरुको कार्यबोझ र नयाँ सञ्चालनमा आएका

विमानस्थलहरुको सञ्चालन समयको अध्ययन गरी कर्मचारी दरबन्दी थप गर्ने सम्बन्धमा कार्यदल गठन भई संगठन संरचना पुनरावलोकन सम्बन्धी कार्य भइरहेको जवाफ प्राधिकरणबाट प्राप्त भएको छ ।

८१. **सेवा प्रदायक संस्थाहरुबाट जनशक्ति आपूर्ति गरिएको सम्बन्धमा** - निजामति सेवा ऐन अनुसार राजपत्र अनंङ्कित तृतीय श्रेणीसम्मका पदहरु खारेज गरी त्यस्ता पदहरुबाट सम्पादन गरिने कार्यहरु न्यूनतम पारिश्रमिक तोकी व्यक्ति वा संस्थासँग करार गरी सेवा करारबाट सम्पादन गराउनुपर्ने उल्लेख छ । ऐनमा भएको उक्त व्यवस्था अनुकूल हुनेगरी नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणका कर्मचारीहरुको सेवा शर्त र सुबिधा सम्बन्धी नियमावली, २०५६ को नियम ४.१२ अनुसार प्राधिकरणलाई आवश्यक पर्ने, रनर, सवारी चालक, कम्प्युटर अप्रेटर, एनाउन्सर, ट्रली कलेक्टर, टेलिफोन अप्रेटर, वारेस, लिफ्ट अप्रेटर, बगैंचे, सरसफाईकर्ता, तथा सुरक्षा गार्ड जस्ता जनशक्ति सेवा प्रदायक संस्था मार्फत मात्र आपूर्ति गरिने उल्लेख छ । प्राधिकरणले सेवा प्रदायक संस्थाहरु तीनसँग ३ वर्षको र संस्था एकसँग १ वर्षको करार सम्झौता गरी ३१३ जनशक्ति आपूर्ति गरे बापत रु.८ करोड ७७ लाख ४५ हजार भुक्तानी दिने शर्त गरेको देखियो।

(रु.हजारमा)

सेवा प्रदायकको नाम	जनशक्ति विवरण	संख्या	सम्झौता मिति	सम्झौता अवधि	सम्झौता रकम
बज्र सेक्यूरिटी सर्भिस	सुरक्षागार्ड र अन्य	२०१	२०७६।११।१	३ वर्ष	५०३०६
नवदर्गा-गुडविल जे.भि.	कम्प्युटर अप्रेटर र अन्य	५०	२०७६।११।१	३ वर्ष	१६७९१
नवदर्गा सेक्यूरिटी सर्भिस	सवारी चालक	५२	२०७६।११।१	३ वर्ष	१८३६३
गरुड सेक्यूरिटीज प्रा.लि.	सुरक्षा गार्ड	१०	२०७७।७।२	१ वर्ष	२२८५
जम्माः		३१३			८७७४५

सेवा प्रदायक संस्था अनुसार आपूर्ति गरिएका र प्राधिकरणले काममा लगाएको जनशक्तिको विस्तृत विवरण अनुसूची-३६को (क), (ख) र (ग) मा उल्लेख गरिएको छ । कामदार र तिनको कार्य विवरण निम्नबमोजिम छ :

कार्य विवरण	कामदारको स्तर	संख्या	कार्य विवरण	कामदारको स्तर	संख्या
कम्प्युटर अपेरटर	पाँचौतह	३८	स.कम्प्युटर अपेरटर	चौथो तह	३
टेलिफोन अप्रेटर	पाँचौतह	२	**जम्मा**		**३**
टे. लाइब्रेरियन	पाँचौतह	१	सवारी चालक	तेस्रो तह	५२
सर्भेयर	पाँचौतह	२	जम्मा		**५२**
वारेस	पाँचौतह	१	इलेक्ट्रिसियन	दोस्रो तह	१
सरसफाई	पाँचौतह	१	ई.मे. हेल्पर	दोस्रो तह	१
जम्मा		**४५**	**जम्मा**		**२**
सुरक्षा गार्ड	पहिलो तह	२६			
पालेपहरेदार	पहिलो तह	१५	हेल्पर	पहिलो तह	२
रनर	पहिलो तह	३८	प्लम्बर	पहिलो तह	१
सरसफाई	पहिलो तह	१११	माली	पहिलो तह	१०
कार्यालय सहयोगी	पहिलो तह	६	जम्मा		**२११**
ट्रलि कलेक्टर	पहिलो तह	२	**कुल जम्मा**		**३१३**

सेवा करार सम्बन्धमा देखिएको व्यहोरा निम्नबमोजिम छ :

८१.१. नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण नेपाल सरकारको पूर्ण स्वामित्वमा सञ्चालन भएको संस्था भएकोले नेपाल सरकारले प्रशासनिक खर्चमा मितव्ययिता कायम गर्न लिएको नीति अनुरुप प्राधिकरणले पनि

आफ्नो नीति तथा नियमावलीहरुमा समेत सोही अनुसार व्यवस्था गर्नुपर्दछ । तर नियमावलीमा करार सेवामा लिइने पदहरुको स्तर उल्लेख नभएकोले सरकारले लिएको नीतिमा फरक गरी चौथो तहका ३ जना र पाँचौं तहका ४५ जना जनशक्ति करारमा लिएको देखियो । सरसफाइको कार्यको लागि पहिलो तहको जनशक्ति भए पुग्नेमा प्राधिकरणले पाँचौ तहको जनशक्ति समेत आपूर्ति गरेको देखियो।

८१.२. प्राधिकरणको कर्मचारीहरुको सेवा शर्त र सुबिधा सम्बन्धी नियमावली, २०५६ अनुसार वार्षिक कार्यक्रममा व्यवस्था नभएको र स्वीकृत बजेटभित्र नपरेको सेवामा सेवा प्रदायक संस्था मार्फत कुनै जनशक्ति आपूर्ति गरिने छैन भन्ने उल्लेख छ । जस अनुसार हरेक वर्ष बजेट कार्यक्रम स्वीकृत भए पछि मात्र जनशक्ति आपूर्ति सम्बन्धी कारबाही गर्नुपर्ने देखिन्छ । प्राधिकरणले एकैचोटी ३ वर्षको लागि लगातार कामगर्ने जनशक्ति आपूर्ति गर्ने सम्झौता गरी सो सम्झौता अनुसार जनशक्ति आपूर्ति गरेको देखियो । तर बजेट तथा कार्यक्रम भने हरेक वर्ष तय गरिने र समयमा बजेट पारित हुने नगरेको अवस्थामा पनि कामदारहरुको पारिश्रमिक भुक्तानी हुने गरेको हुँदा नियमावलीमा भएको व्यवस्थाको प्रभावकारी कार्यान्वयन भएको देखिएन ।

८१.३. प्राधिकरणले सेवा प्रदायक संस्थाबाट आपूर्ति गरिने जनशक्तिलाई संस्थाको आवश्यकता पहिचान गरेर हरेक इकाईमा राखिने संख्या निश्चित गर्न सकेको देखिएन । पहिले खरिद सम्झौता गर्ने अनि प्राप्तभएको जनशक्ति परिचालन गर्ने स्थिति रहेको देखिन्छ । अधिकांश जनशक्ति प्रधान कार्यालयको लागि आपूर्ति गरिएका छन । प्रधान कार्यालयको लागि आपूर्ति गरिएकामध्ये कम्प्युटर अप्रेटर पाँचौ स्तरको १९, सहायक कम्प्युटर अप्रेटर ३, रनर २८, सवारीचालक २८, सुरक्षा गार्ड १४ र सरसफाइका १४ देखियो । तर प्रधान कार्यालयको कुन कुन विभागको लागि कति आवश्यक पर्ने हो त्यसको निश्चित नगरेकोले उक्त जनशक्ति पर्याप्त हो वा अपुग हो भन्ने मूल्याङ्कगर्न सकिने स्थिति देखिएन । प्राधिकरणको कर्मचारीहरुको सेवा शर्त र सुबिधा सम्बन्धी नियमावलीमा आपूर्ति गरिने कामदारको स्तर उल्लेख नगरेकोले नेपाल सरकारले निश्चित गरेको तहभन्दा माथिल्लो तहको जनशक्ति आपूर्ति गरी बढी लागत व्यहोरेको, आवश्यक पुष्ट्याईं बेगर जनशक्ति आपूर्ति गरिएकोले वितरणमा समस्या आई कुनैमा बढी भएर जनशक्ति खेर जाने तथा कुनैमा अपुग हुने अवस्था रहेको छ । नियमावलीमा भएको व्यवस्थाबमोजिम जनशक्ति आपूर्ति नगरेकोले प्राधिकरणको सेवा करारबाट जनशक्ति आपूर्ति गर्ने कार्य उपयुक्त देखिएन ।

सेवा करारमा आपूर्ति गरिने जनशक्तिको सेवाको स्तर नियमावलीमा स्पष्ट उल्लेख गरी सो अनुसारको पारिश्रमिक दिने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । प्राधिकरणलाई सेवा करारमा आवश्यक पर्ने जनशक्तिको पुष्ट्याई सहितको संख्या यकिन गरेर आपूर्ति गर्नुपर्दछ ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण सञ्चालक समितिबाट निर्णय भएअनुसार स्वीकृत कोटाबमोजिमका जनशक्तिहरुलाई वार्षिक बजेट तथा कार्यक्रममा बजेट व्यवस्था गरी पारिश्रमिक लगायतका सेवा सुविधाहरु भुक्तानी हुँदै आएको प्राधिकरणले उल्लेख गरेको छ ।

निष्कर्ष

नेपालमा नागरिक उड्डयनको विकास विस्तार गरी राष्ट्रिय तथा अन्तराष्ट्रिय क्षेत्रमा उच्चस्तरीय हवाई यातायात सेवा प्रदान गर्ने उद्देश्यले एकाधिकार सम्पन्न नियमनकारी निकायको रुपमा स्थापित नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले २५ वर्षको अवधि पार गरिसकेको छ ।

हाल नेपालमा विमानस्थलको संख्या ५६ रहेको छ । बाह्रै महिना यातायात सञ्चालन हुन सक्ने विमानस्थलको संख्या ३७ रहेकोमा ३४ विमानस्थलमा हवाई यातायात सेवा सञ्चालनमा छ । सञ्चालनमा

नरहेका विमानस्थल १९ रहेका छन । निर्माणाधीन अवस्थाका ४ विमानस्थल छन । चन्द्रगढी, विराटनगर, जनकपुर, पोखरा, भैरहवा, नेपालगञ्ज, सुर्खेत र धनगढी विमानस्थलबाट रात्री सेवाको उडान पनि हुने गरेको देखिन्छ ।

आन्तरिक उडानतर्फ २० वायुसेवा सञ्चालन संस्थाले हवाई यातायात सेवा दिईरहेका छन । आन्तरिक उडानमा रहेका स्थिर पखेटा भएका वायुयानको संख्या ५९ छ । सोमध्ये दुर्गम क्षेत्रमा सेवा दिन सक्ने २६ वायुयानको सिट क्षमता ४२३ रहेको देखिन्छ । सुगम क्षेत्रमा मात्र उडान भर्ने वायुयानको संख्या ३३ र तिनको सिट क्षमता १९६९ रहेको देखिन्छ । सेवामा रहेका हेलिकप्टरको संख्या ३७ रहेको छ ।

नेपालबाट सबै अन्तर्राष्ट्रिय उडानहरु त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलबाट मात्र हुने गरेका छन् । गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माणकार्य पुरा नभएकोले सञ्चालनमा आउन सकेको देखिंदैन । अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवा सञ्चालन गर्ने एकमात्र निजी क्षेत्रको हिमालयन एयरलाइन्सले अन्तर्राष्ट्रिय स्तरका वायुयानबाट अन्तर्राष्ट्रियउडान मात्र गर्ने गरेको छ । नेपाल वायुसेवा निगमले पनि अन्तर्राष्ट्रिय स्तरका चार वायुयानबाट अन्तर्राष्ट्रिय हवाई यातायात मात्र सञ्चालन गर्दछ । बुद्ध एयर तथा श्री एयरलाइन्सले आन्तरिक उडानमा प्रयोग भएका वायुयानहरुबाट अन्तर्राष्ट्रिय उडान पनि गर्ने गरेका छन् ।

नेपालले विश्वका ४० मुलुकसँग द्विपक्षीय तथा बहुपक्षीय हवाई सम्झौता गरेकोले ती मुलुकहरुमा नेपालको हवाई यातायात सेवाको पहुँच रहेको छ । अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवा सञ्चालन गर्न दुई पक्षीय हवाई सम्झौता भएका मुलुकहरुको संख्या हाल ४० रहेको देखिन्छ । तर हाल १३ देशका १७ वायु सेवाले अन्तर्राष्ट्रिय उडान गर्ने गरेका छन । सन् २०१८ मा ती देशहरुबाट ३० वायुसेवाले हवाई यातायात सेवा सञ्चालन गरेको देखिन्छ ।

प्राधिकरण एक स्वायत्त तथा अधिकार सम्पन्न संस्थाको सञ्चालक समितिको नेतृत्व बिभागीय मन्त्रीबाट हुने भएकोले प्राधिकरणबाट गरिने कार्य सम्पादनको निर्णय प्रक्रियामा सहज हुनु, प्राधिकरणको सञ्चालक समितिमा निजिक्षेत्र तथा सरोकारवालाको समेत सहभागिता हुने भएकोले नीजी क्षेत्रका समस्याहरुको प्राधिकरणबाट तत्काल सम्बोधन हनु, प्राधिकरणको प्रत्यक्षरुपमा अन्तर्राष्ट्रिय संघ संस्था ICAO र CANSO सँग प्रत्यक्ष आबद्धता रहेकोले हवाई सुरक्षाका मापदण्डहरुको विकास भई हवाई यातायात बढी भरपर्दो र सुरक्षित हुँदै जानु, प्राधिकरण आफ्नै स्रोत साधन परिचालन गरी आफ्ना गतिबिधिहरु सञ्चालन गर्न सक्षम हुनु र नेपाल सरकारको ठूलो स्रोत र साधन प्राधिकरणमा परिचालन भइरहने भएकाले प्राधिकरणको स्तर वृद्धिमा टेवा पुग्नु प्राधिकरणका सबल पक्षहरु हुन ।

संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय, वायु सेवा सञ्चालन संस्था, अन्य सरोकारवाला निकाय र प्राधिकरणबीच समन्वय हुन नसकेकोले सरकारी नीति अनुसार वायु सेवा संस्थाहरुलाई परिचालन गरी हवाई यातायात सेवा सर्वसुलभ र सस्तो बनाउन नसक्नु, बिमानस्थलहरुको आवश्यकता र प्राथमिकीकरण गर्ने गरी हवाई यातायात सेवा प्रभावकारी रुपमा दिन नसक्नुले निर्माण सम्पन्न भएका विमान स्थलहरुमा हवाई यातायात सेवा सञ्चालन गर्न नसकी विमानस्थलहरु उपयोग विहीन बन्न पुग्नु, वर्षौं पहिलेदेखि स्तरीकरण गर्न नसकी निष्क्रिय रहेका विमानस्थलहरुको स्तरीकरण नगरी नयाँ विमानस्थल निर्माण गर्नु र नयाँ निर्माण गरिएका विमानस्थलहरु पनि साविकमा झै प्रयोग विहीन अवस्थामा राख्नु, संगठन संरचना र कर्मचारी व्यवस्थापन प्रभावकारी हुन नसक्नु आदि प्राधिकरणका दुर्बल पक्ष रहेका देखिन्छन् ।

हवाई उद्योगको बृद्धिदर उच्च रहेको नेपालको सन्दर्भमा विश्वका विभिन्न मुलुकहरुसँग हवाई सम्पर्क बढाउने प्राधिकरणलाई पर्याप्त अवसर रहेको देखिन्छ । सेवा प्रदायक संस्थाले गर्ने कार्य र नियामक निकायले गर्ने कार्य एउटै संस्थामा सिमित रहेको र दुवै कार्यको निर्णय महानिर्देशकबाट हुने गरेकोले क्षेत्रगत

मितव्ययिता रहेको तथा निर्णयमा सिघ्रता हुने समेत भएकोले आफ्ना गतिविधिहरुलाई स्तरीय बनाउने प्राधिकरणलाई प्रसस्तै अवसर रहेको देखिन्छ ।

वायुसेवा सञ्चालन गर्न ठूलो लगानी आवश्यक पर्ने र जोखिम मुक्त तथा गुणस्तरीय वायुयानलाई मात्र उडान अनुमति दिनेकार्य जोखिमपूर्ण रहेको देखिन्छ । यसका अतिरिक्त कोरोना भाइरस महामारी रोगको कारण वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरुमा ठूलो आर्थिक क्षति भएको हालको अवस्थामा सुधार गरी साबिकको स्थितिमा सेवा प्रवाह गराउन सक्नु प्राधिकरणलाई चुनौति रहेको देखिन्छ ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा देखिएका कमी कमजोरीहरुलाई सुधार गर्न माथि बूँदागत रुपमा सुझाव दिइएको छ । ती सुझावहरुको कार्यान्वयन गर्ने दायित्व प्राधिकरणको हो । प्राधिकरणको व्यवस्थापन पक्षसँग छलफल, प्रश्नावली र अन्तरकृयाबाट तयार गरिएका सुझावहरुको कार्यान्वयनबाट प्राधिकरणको कार्य सम्पादनमा सकारात्मक प्रभाव पर्ने अपेक्षा गरिएको छ । यसमा दिइएका सुझावहरुलाई भविष्यका लागि सुधार गर्ने महत्वपूर्ण अवसरका रुपमा लिन सकेमा प्राधिकरणले गर्ने नियमन कार्यमा थप सुधार आउने अपेक्षा गर्न सकिन्छ ।

अनुसूची-१
हवाई नीति, २०६३
(दफा ३.१ सँग सम्बन्धित)

१. **पृष्ठभूमि** - नेपालको भौगोलिक अवस्थिति र भू-धरातलीय स्वरुपका कारण आन्तरिक एवं वाह्य सम्पर्कको लागि हवाई यातायात सर्वाधिक भरपर्दो माध्यमको रुपमा रहेकोछ । स्तरीय हवाई सेवाको लागि आवश्यक पर्ने भौतिक पूर्वाधारहरु लगायत आधुनिक प्रविधिको प्रयोग गरी छोटो र लामो दूरीको हवाई सेवा सञ्चालन गर्न सक्ने विमानस्थलहरुको विकास गरी अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुरुप उड्डयन एवं हवाई सुरक्षा (Flight Safety and Aviation Security) लाई सुनिश्चित गर्दै सुरक्षित, सुलभ, मितव्ययी, बजारमूखी, भरपर्दो, एवं प्रभावकारी हवाई यातायातको माध्यमबाट पर्यटन र व्यापार प्रबर्द्धनमा सहयोग पुर्‍याउन सरकारको स्पष्ट नीति हुनुपर्ने आवश्यकता महशुस गरी "हवाई नीति, २०६३" ल्याइएको छ ।

२. **लक्ष्य -** हवाई सेवालाई सुरक्षित, भरपर्दो, स्तरीय, सुलभ, सर्वसाधारणको पहुँचयोग्य, दिगो एवं प्रभावकारी तुल्याउँदै उदार आकाश नीतिको अवधारणामा निजी क्षेत्रको समेत सहभागिता अभिवृद्धि गरी हवाई यातायात प्रणालीको विकास गर्ने यस नीतिको लक्ष्य रहेको छ ।

३. **उद्देश्य** - प्रकरण २ मा उल्लिखित लक्ष्य हासिल गर्न देहायका नीतिगत उदेश्यहरु रहेका छन् :

३.१. मुलुकको उड्डयन उद्योगलाई विश्व उड्डयन उद्योगको समकक्षमा स्थापित हुने गरी विकास गर्ने ।

३.२. हवाई उडान सुरक्षा (Flight Safety) तथा हवाई सुरक्षा (Aviation Security) को उच्चतम स्तर कायम गर्ने।

३.३. वायुसेवा सञ्चालन, विमानस्थल निर्माण, सञ्चालन र व्यवस्थापन तथा हवाई यातायातसँग सम्वन्धित सेवा र सुविधाहरुको विकास, विस्तार तथा सञ्चालनमा स्वदेशी तथा विदेशी निजी लगानीकर्तालाई आकर्षित र प्रोत्साहित गरी स्वस्थ एवं प्रतिस्पर्धात्मक हवाई सेवाको विकास गर्ने ।

३.४. मुलुकको हवाई सेवाका आवश्यकता परिपूर्ति गर्न अत्याधुनिक सुविधायुक्त अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल सहित अन्य उपयुक्त किसिमका विमानस्थलहरुको निर्माण तथा विकास गर्ने ।

३.५. नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा दक्ष तथा व्यवसायिक जनशक्तिको आवश्यकता परिपूर्ति गर्न नागरिक उड्डयनसँग सम्बन्धित प्रशिक्षण संस्थाको संस्थागत विकास तथा सुदृढीकरण गर्ने ।

३.६. नागरिक उड्डयनलाई मुलुकको भरपर्दो सेवा उद्योग तथा हवाई मनोरञ्जन र साहसिक यात्राको उपयुक्त माध्यमको रुपमा विकास गर्ने ।

४. नीति

४.१. हवाई सेवा सम्झौता

४.१.१. विद्यमान उदार आकास नीतिलाई निरन्तरता दिदै क्रमशः खुल्ला आकास नीति अवलम्बन गरिनेछ ।

४.१.२. पर्यटन प्रवद्र्धनको प्रचुर सम्भावना भएका मुलुकहरुसँग समानता र पारस्परिकताको आधारमा नेपाललाई अधिकतम फाईदा हुने गरी द्विपक्षीय तथा बहुपक्षीय हवाई सम्झौता गर्न पहल गरिनेछ ।

४.१.३. नेपाली वायुसेवाहरुलाई अन्य अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवाहरुसँग समूहको सदस्यता एलायन्स (Alliance) तथा कोड सेयरिङ गर्न स्वीकृति दिने सरल प्रकृयाको विकास गरिनेछ ।

४.२. हवाई क्षेत्रको उपयोग

४.२.१. सुरक्षित, सक्षम एवं मितव्ययी उडान सञ्चालनका लागि आधुनिक प्रविधिहरुको अवलम्बन गर्दै भू-उपग्रहमा आधारित अन्तर्राष्ट्रिय सीधा हवाई मार्गहरुको विकास तथा विस्तार गर्दै लगिनेछ ।

४.२.२. अन्तर्राष्ट्रिय उडानहरुले नेपालको वायुक्षेत्रको उच्चतम उपयोग गर्न र अन्तर्राष्ट्रिय पारवहन मार्ग (Transit Routes) को सञ्चालभित्र नेपाललाई समावेश गर्न अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन (ICAO) एवं सम्बद्ध मुलुकहरुसँग आवश्यक पहल र समन्वय गरिनेछ ।

४.३. उडान सुरक्षा (Flight Safety)

४.३.१. उडान सुरक्षा अभिवृद्धिका लागि अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनद्वारा निर्धारित मापदण्ड तथा सिफारि;हरु लागू गर्न उच्च प्राथमिकता दिइनेछ ।

४.३.२. पुराना वायुयानको आयातलाई निरुत्साहित गर्न आवश्यक मापदण्डहरु निर्धारण गरिनेछ ।

४.३.३. हवाई यातायात सम्बन्धी अध्ययन (अनुसन्धान, वायुयान दुर्घटना जाँच, उडान सुरक्षा निगरानी (Safty Oversight) समेतका कार्यहरु अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुसार कायम गर्न संस्थागत तथा कानूनी संरचनागत संयन्त्रको विकास गरी निगरानी क्षमता अभिवृद्धि गरिनेछ ।

४.३.४. भू-उपग्रहमा आधारित सञ्चार, पथ प्रदर्शन एवं निगरानी सेवायुक्त हवाई उडान व्यवस्थापन वा अन्य उपयुक्त प्रणाली अवलम्बन गरिनेछ ।

४.३.५. नेपालको वायुक्षेत्रमा यान्त्रिक उडान प्रणालीबाट एयर ट्राफिक कन्ट्रोल सेवा पुर्‍याउन हवाई मार्गहरुको पुनर्संरचना एवं विकास गरिनेछ ।

४.४. हवाई सुरक्षा (Aviation Security)

४.४.१ नागरिक उड्डयनलाई अनाधिकृत हस्तक्षेपबाट सुरक्षित राख्न हवाई सुरक्षा सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय महासन्धिहरु, प्रोटोकल तथा अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनव्दारा निर्धारित मापदण्ड अनुरुप अझ सुदृढ तथा प्रभावकारी बनाइनेछ ।

४.४.१. विद्यमान हवाई सुरक्षा व्यवस्था सुदृढीकरणका लागि आवश्यक कानूनी र संस्थागत सुधारको व्यवस्था मिलाइनेछ ।

४.५. आन्तरिक हवाई सेवा

४.५.१. आन्तरिक उडानको आवश्यकता, विमानस्थल र विमानस्थलमा जडित उपकरण एवं अन्य सुविधाहरु, वायुसेवा सञ्चालन संस्थाको व्यवस्थापन, आर्थिक, प्राविधिक लगायतका पक्षको विश्वासनीयताको मूल्याङ्कनको आधारमा आन्तरिक वायुसेवा सञ्चालन गर्न इजाजत (permission) तथा वायुयान ३७३ सञ्चालन प्रमाणपत्र (Air Operater Certificate) दिन सुव्यवस्थित र पारदर्शी कार्यविधिको व्यवस्था गरिनेछ ।

४.५.२. नयाँ आन्तरिक वायुसेवा सञ्चालन संस्थालाई इजाजत तथा वायुयान सञ्चालन प्रमाणपत्र दिंदा र मौजुदा वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुलाई वायुयान थप (Fleet Expansion) गर्न इजाजत दिंदा काठमाडौं बाहिरका हब विमान स्थलहरुमा सञ्चालन आधार (Operation Base) राखी दुर्गम क्षेत्रमा समेत सेवा पुर्‍याउनु पर्ने गरी इजाजत दिइनेछ ।

४.६. अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवा

४.६.१. अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवा सञ्चालनका लागि इजाजत तथा वायुयान सञ्चालन प्रमाणपत्र प्रदान गर्दा संस्थाको व्यवस्थापकीय, आर्थिक तथा प्राविधिक पक्षको विश्वासनीयता र मूल्याङ्कनको आधारमा स्वस्थ र प्रतिस्पर्धात्मक रुपमा भाग लिन सक्ने गरी पारदर्शी व्यवस्थाको विकास गरिनेछ । त्यस्ता संस्थाहरुको सेवा सञ्चालनमा राष्ट्रले व्यहोर्नु पर्ने उत्तरदायित्व, हवाई सेवा सम्झौता एवं समझदारीपत्र अनुसार मार्गसारिणी, उडान संख्या, सिट क्षमता तथा ट्राफिक अधिकारको प्रावधानलाई समेत दृष्टिगत गरी सो अधिकारको पारदर्शी रुपमा वितरण गरिनेछ । तर पाँच बर्षसम्म सफलतापूर्वक आन्तरिक हवाई सेवा

प्रदान गरी सेवा चालू राखेका आन्तरिक वायुसेवा सञ्चालन संस्थाको प्राविधिक, आर्थिक र व्यवस्थापकीय क्षमताको मूल्याङ्कन गर्दा सक्षम दखिएका आन्तरिक वायुसेवा सञ्चालन संस्थालाई अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवा सञ्चालनको लागि इजाजत तथा वायुयान सञ्चालन प्रमाणपत्र (AOC) दिन सकिनेछ ।

४.६.२. विदेशी वायुसेवा संस्थाहरुलाई हवाई सेवा सम्झौताका प्रावधानभित्र रहेर उडान अनुमति दिने व्यवस्थालाई निरन्तरता दिइनेछ ।

४.७. साधारण हवाई यातायात (General Aviation)

४.७.१. एभिएशन स्पोर्टस (Aviation Sports) तथा साहसिक एवं अनुसन्धानात्मक उड्डयन क्रियाकलापहरु जस्तै माइक्रो लाईट (Micro Light), ह्याङ ग्लाइडिङ्ग (Hang Gliding), पारा जम्पिङ्ग (Para-jumping), ग्लाइडिङ्ग (Gliding), हेलिस्किङ्ग (Heliskiing) / हट एयर बेलुनिङ्ग (Hot Air Ballooning) लाई इजाजत तथा वायुयान सञ्चालन प्रमाणपत्र दिने प्रक्रियालाई सरलिकरण गरिनेछ ।

४.७.२. स्वदेशी, विदेशी वा संयुक्त लगानीकर्ताहरुलाई हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था (Flying School) खोल्न प्रोत्साहित गरिने र त्यस्ता संस्थालाई निश्चित विमानस्थल प्रयोग गर्न दिने सरल एवं पारदर्शी व्यवस्था मिलाइने छ ।

४.७.३. वायुयानहरुको मर्मत तथा सम्भार गर्ने संस्थाको व्यवस्थापकीय, प्राविधिक तथा आर्थिक क्षमताको मूल्याङ्कन गरी मर्मत सम्भार व्यवसाय सञ्चालन गर्न स्वदेशी तथा विदेशी निजी क्षेत्रलाई समेत प्रोत्साहित गरिनेछ ।

४.७.४. ४.७.४ कुनै संस्था वा व्यक्तिले निजी विमान दर्ता गरी राख्न चाहेमा व्यापारिक उडान गर्न नपाउने गरी आवश्यक शर्तहरु समेत तोकी अनुमति दिन सकिनेछ ।

४.८. नेपाल वायुसेवा निगम

४.८.१. नेपाल वायुसेवा निगमलाई सक्षम, भरपर्दो, विश्वसनीय र व्यापारिक सेवा प्रदायक संस्थाको रुपमा रुपान्तरण गरी क्षमता अभिवृद्धि गर्न यसको संस्थागत र कानूनी सुधार गरिनेछ ।

४.८.२. निगमको पहुँच बढाउन निजी क्षेत्रको लगानीलाई समेत प्रोत्साहित गर्दै वायुयान संख्यामा वृद्धि गरी सेवा विस्तार गरिनेछ ।

४.९. हवाई सेवा सञ्चालन गर्ने संस्थाको नियमन तथा नियन्त्रण

४.९.१. वायुयान उत्पादन गर्ने संस्थाले तोकेकको इन्जिन परफरमेन्स रिलायविलिटी (Enging Performance Reliability), अन्तर्राष्ट्रिय प्रचलन, वैकल्पिक वायुयानको उपलब्धताको आधार र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले जारी गरेका शर्त पूरा गरेर मात्र एक इन्जिन स्थिर पखेटा (Fixed Wing) भएका वायुयानलाई निजी, चार्टर, तथा तालिम प्रयोजनको लागि अनुमति दिन सकिनेछ ।

४.९.२. नेपालमा दर्ता भएको वायुसेवा सञ्चालन संस्थाको मुख्य व्यावसायिक कारोबार स्थल नेपालमा रहने र वायुयान सञ्चालन नियन्त्रण (Operational Control) नेपाल वा नेपालीमा रहने व्यवस्था गरिनेछ ।

४.९.३. वायुसेवा सञ्चालन संस्था, वायुयान मर्मत संस्था र प्रशिक्षण संस्थालाई इजाजत दिँदा विशेषतः हवाई उडान सुरक्षा (Flight Safety) लाई दृष्टिगत गरी निश्चित मापदण्डको आधारमा अनुमति तथा वायुयान सञ्चालन प्रमाणपत्र दिने र सोको अनुगमन गर्ने व्यवस्थालाई प्रभावकारी बनाइनेछ ।

४.९.४. उडान सुरक्षा निगरानीको प्रत्याभूति हुने व्यवस्था गरी नेपालसँग दौत्य संवन्ध भएका मुलुकहरुमा नेपाली वायुसेवाहरुलाई नन् सेडयूवल/चार्टर (यात्रु/कार्गो उडान सञ्चालन गर्न प्रोत्साहित गरिनेछ ।

४.९.५. वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुको दायित्व तथा बीमा गर्ने व्यवस्था पारदर्शी बनाई उपभोक्ताको हकहित संरक्षण हुने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

४.९.६. वायुयान भाडा (Lease) मा ल्याई सञ्चालन गर्ने प्रकृयालाई पारदर्शी तथा प्रभावकारी वनाउन कानूनी सुधार गरिनेछ ।

४.९.७. वायुसेवा सञ्चालन संस्था, मर्मत संभारसंस्था तथा हवाई उडान प्रशिक्षण संस्थाहरुलाई एकद्वार प्रणाली अवलम्बन गरी नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट आवश्यक इजाजत तथा वायुयान सञ्चालन प्रमाणपत्र (Air Operator Certificate) दिने व्यवस्था गरिनेछ ।

४.९.८. शिकागो महासन्धिको व्यवस्था अनुसार उडान सुरक्षा निगरानीको व्यवस्था भएको पाइएमा विदेशमा दर्ता भएका वायुयानहरु नेपाली वायुसेवा सञ्चालन संस्थाले सञ्चालन गर्न सक्ने गरी स्वीकृति प्रदान गर्न सकिने छ।

४.९.९. अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा एवं निर्धारित उडान सुरक्षा स्तर पूरा नगर्ने संस्थाहरुको इजाजत र वायुयान सञ्चालन प्रमाणपत्र निलम्बन वा खारेज गरिनेछ ।

४.१०. प्रविधि विकास तथा हस्तान्तरण हवाई उड्डयन विकासका निमित्त अनुसन्धान तथा प्रविधि हस्तान्तरण (Research and Technology Transfer) जस्ता क्रियाकलापमा निजी लगानीकर्तालाई प्रोत्साहित गरिनेछ ।

४.११. विमानस्थल वर्गीकरण तथा सञ्चालन

४.११.१. विमानस्थलहरुलाई निम्नअनुसार वर्गीकरण तथा सञ्चालन गरिनेछ :

(क) अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल (ख) क्षेत्रीय हव (Hub) विमानस्थल (ग) सडक यातायातको पहुँच पुगेको क्षेत्रका विमानस्थल (घ) दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थल

४.११.२. मुलुकको दुरगामी हवाई यातायात विकासलाई दृष्टिगत गरी नेपाललाई एशिया तथा प्रशान्त क्षेत्रकै ट्रान्जिट हवको रुपमा विकास गर्ने अभिप्रायले नेपाल सरकार र निजी क्षेत्रको सहभागितामा आधुनिक सुविधायुक्त नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माण तथा विकास गरिनेछ ।

४.११.३. भौगोलिक अवस्थिति, जनसंख्याको वितरण, क्षेत्रीय सन्तुलन, पर्यटन प्रबर्द्धन, अन्य विमानस्थलसँगको निकटता, लागत प्रतिफलका सम्भावनालाई दृष्टिगत गरी विमानस्थलहरुलाई क्रमश स्तरोन्नति गरिनेछ ।

४.११.४. विराटनगर, पोखरा, भैरहवा, नेपालगन्ज र धनगढी विमानस्थलहरुलाई क्षेत्रीय हव विमानस्थलहरुको रुपमा विकास गरी निकटवर्ती मुलुकहरुमा हवाई सेवा विस्तार गर्न आवश्यक पूर्वाधार तयार गरिनेछ । ती विमानस्थललाई आधार मानी दुर्गम क्षेत्रमा हवाई सेवा सञ्चालन गरिनेछ ।

४.११.५. विमानस्थलमा उपयुक्त उड्डयन सहाय उपकरणहरुको व्यवस्था गरी विमानस्थलको उपयोग समयमा वृद्धि र हवाई ट्राफिक वितरणबीचमा सन्तुलन ल्याउन सहायक हुने गरी स्लट (Slot) प्रणाली अवलम्बन गरिनेछ ।

४.११.६. विमानस्थलको विकासका लागि योजना तयार गरी स्तर वृद्धि तथा आधुनिकीकरणको कार्य क्रमशः कार्यान्वयन गरिनेछ ।

४.१२. विमानस्थल सेवा सुविधाहरु

४.१२.१. भूमिस्थ प्रवन्ध सेवा विमानस्थलहरुमा भूमिस्थ प्रबन्ध सेवा (Ground Handling Service) लाई बढी गुणात्मक तथा प्रतिस्पर्धी गर्दै लगिनेछ ।

४.१२.२. ह्याङ्गर तथा वायुयान मर्मत सम्भार सुविधा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल लगायत अन्य विमानस्थलहरुमा उपयुक्त ह्याङ्गर सुविधाको विकास तथा वायुयान मर्मत सम्भार कार्यशाला स्थापना एवं सञ्चालन गर्न चाहने निजी क्षेत्रका लगानीकर्तालाई समेत प्रोत्साहित गरिनेछ ।

४.१२.३. एयर कार्गो सेवा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल लगायत अन्य विमानस्थलहरुमा उपयुक्त एयर कार्गो कम्प्लेक्सको विकास तथा सञ्चालनमा निजी क्षेत्रका लगानीकर्तालाई समेत प्रोत्साहित गरिनेछ ।

४.१२.४. हवाई इन्धन आपूर्ति उच्च गुणस्तरको हवाई इन्धन आपूर्तिको भरपर्दो व्यवस्था मिलाइनेछ ।

४.१२.५. अन्य सुविधा विमानस्थल होटल (एअरपोर्ट होटल), कर मुक्त पसल, कन्फेक्सनरी सप, उडान भान्छाघर, गल्फ क्लव, व्यापारिक तथा मनोरञ्जनात्मक केन्द्र आदिको विकास तथा विस्तार गरी यात्रु सुविधाका स्तर वृद्धि गरी नन्-एरोनटिकल आय श्रोतका सम्भावनाहरु पहिचान र विस्तार गर्न निजी लगानीकर्तालाई समेत प्रोत्साहन गरिनेछ ।

४.१३. जनशक्ति विकास

४.१३.१. नेपाल नागरिक उड्डयन प्रशिक्षण प्रतिष्ठानलाई विश्वविद्यालय तथा अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन (ICAO) को ट्रेन एयर कार्यक्रमसँग सम्बन्धन गरी निजी क्षेत्रबाट सञ्चालित तालिम तथा शैक्षिक क्रियाकलापको गुणस्तर नियन्त्रण तथा निगरानी गर्ने व्यावसायिक संस्थाको रुपमा विकास गर्न संस्थागत तथा कानूनी सुधार गरिनेछ ।

४.१३.२. हवाई सेवामा आवश्यक पर्ने जनशक्ति परिपूर्ति गर्न सक्ने गरी स्वदेशी तथा विदेशी लगानीकर्तालाई तालिम सञ्चालन गर्न प्रोत्साहित गरिनेछ ।

४.१४. निजी क्षेत्रको सहभागिता

४.१४.१. हवाई यातायात संरचनाहरु जस्तै विमानस्थल, विमानस्थल क्षेत्रभित्र पर्ने सडक, रेलमार्ग, टर्मिनल भवन, सञ्चार, पथप्रदर्शन जस्ता पूर्वाधारहरुको विकास अन्य उद्योग तथा संस्था सञ्चालन गर्दा निर्माण-सञ्चालन-हस्तान्तरण (BOT) सञ्चालन-हस्तान्तरण (OT) निर्माण-स्वामित्व-सञ्चालन-हस्तान्तरण (BOOT) वा अन्य उपयुक्त प्रक्रियाद्वारा स्वदेशी÷विदेशी निजी क्षेत्रको लगानीलाई खुल्ला गरिनेछ ।

४.१४.२. वायुयान सञ्चालन, प्रशिक्षण, मर्मत सम्भार तथा यात्रु सेवा सुविधा प्रदायक उद्योगहरुमा निम्न अनुसार विदेशी लगानी गर्न स्वीकृति दिन सकिनेछ, अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवा-८० प्रतिशतसम्म - आन्तरिक वायुसेवा - ४९ प्रतिशतसम्म - प्रशिक्षण संस्था - ९५ प्रतिशतसम्म - मर्मत सम्भार संस्था - ९५ प्रतिशतसम्म

४.१४.३. विदेशी लगानीकर्ताको नेपालमा हवाई यातायात क्षेत्रमा ५० लाख यु.एस.डलर वा सोभन्दा बढी लगानी गरेमा त्यस्ता हवाई यातायातसँग सम्बन्धित उद्योग, व्यवसाय, सेवा तथा परियोजना प्रयोजनका लागि संलग्न हुने विदेशी जनशक्ति र निजको आश्रित परिवारको निमित्त नेपालमा विदेशी लगानी रहेसम्म आवासीय भिषा दिने व्यवस्था गरिनेछ ।

४.१५. हवाई भाडा

४.१५.१. नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको सिफारिसको आधारमा अधिकतम र न्यूनतम सीमा तोकी प्रत्येक उडान खण्डको हवाई भाडा सरकारले निर्धारण गर्नेछ ।

४.१५.२. सरकारले तोकेको हवाई भाडा दरमा सेवा सञ्चालन नगरी बढी भाडा लिने तथा अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा गर्ने वायुसेवाहरुलाई नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले हस्तक्षेप गरी कानूनी कारबाही गर्न सक्नेछ ।

४.१६. **अन्तर्राष्ट्रिय चार्टर उडान** - अन्तर्राष्ट्रिय चार्टर (यात्रु/कार्गो उडानलाई प्रोत्साहन गर्ने गरी अनुमति प्रक्रियामा सरलीकरण गरिनेछ ।

४.१७. नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण

४.१७.१. नेपाल नागरिक प्राधिकरणलाई नागरिक उड्डयन क्षेत्रको नियमन, नियन्त्रण, एवं विस्तारका कार्यहरु प्रभावकारी रुपले सञ्चालन गर्न एउटा सक्षम नागरिक उड्डयन नियमनकारी निकाय (एरोनटिकल रेगुलेटरी बडी) एवं व्यवसायिक संस्थाको रुपमा सुदृढ गर्दै लगिनेछ ।

४.१७.२. जग्गा जमिनको स्वामित्व सुरक्षित रहने गरी प्राधिकरणले यस नीतिमा उल्लेख भएका कार्यहरु सञ्चालन तथा प्राधिकरणको आर्थिक विकास तथा विविधीकरणका लागि मन्त्रालयको स्वीकृति लिई जग्गा जमिनलाई व्यवसायिक प्रयोजनमा ल्याई आय आर्जन गर्न सक्नेछ ।

५. कार्यनीति

५.१. इजाजत सरकारबाट स्वीकृत नीतिभित्र रही हवाई यातायातसँग सम्बद्ध वायुसेवा सञ्चालन संस्था, वायुयान मर्मत संभार संस्था, हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था तथा हवाई यातायातलाई आवश्यक पर्ने अन्य जनशक्ति उत्पादन गर्ने संस्थाहरुको इजाजत, इजाजत प्राप्त संस्थालाई सेवा सञ्चालन प्रमाणपत्र (AOC), आधारस्थल (Operation Base) निर्धारण, उपकरण थपघट, रुट परिवर्तन र स्तरवृद्धि सम्बन्धी कार्य पारदर्शी एवं एकीकृतरुपमा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट गर्ने एकद्वार प्रणालिको विकास गरिनेछ ।

५.२. उडान सुरक्षा (Flight Safety)

५.२.१. प्रेसराइज्ड वायुयानको हकमा १५ (पन्ध्र वर्षभन्दा पुरानो वा इकोनोमि डिजाइन लाइफ (Economic Design Base) को ७५ प्रतिशत पूरा गरेको वा ४५००० प्रेसराइजेशन साइकल पूरा गरेको जुन पहिले हुन आउँछ त्यस्ता वायुयानहरुको आयात गर्न निषेध गरिनेछ ।

५.२.२. प्रेसराईज्ड नभएका वायुयानको हकमा आयात गरिने वायुयानको केश टु केश वेसिस (Case to Case Basis) मा र वायुयानको रेकर्डहरुको पूर्ण जाँच गरी निर्णय गरिनेछ । तर २० वर्षभन्दा पुराना वायुयानलाई आयात गर्न सामान्यतया अनुमति प्रदान गरिने छैन ।

५.२.३. इकोनोमिक डिजाइन लाईफ (Economic Design Life) को आधाभन्द बढी उमेर पुगेका उपर्युक्तानुसारका प्रेसराइज्ड तथा नन् प्रेसराइज्ड दुवै प्रकारका वायुयानहरुको हकमा इष्ट्रक्चरल इन्टिग्रिटी प्रोग्राम (Sructural Inte3grity Programme) तयार गरी सोको आधारमा मात्र उडान सञ्चालन गर्न दिइनेछ।

५.२.४. वायुयानको खरीद गरी वा लिज पर्चेज गरी पैठारी गरेका वायुयानहरुको पैठारी गर्दाको अवस्थामा ५ बर्ष वा सोभन्दा कम उमेर भएमा त्यस्ता वायुसेवा सञ्चालन संस्थालाई प्रोत्साहित गरिनेछ ।

५.३. क्षमता तथा पूँजी लगानी

५.३.१. आन्तरिक नियमित उडान सञ्चालन गर्ने वायुसेवा सञ्चालन संस्थासँग कम्तिमा ३ (तीन) वटा वायुयानहरु हुनुपर्नेछ । ती मध्ये कम्तीमा एउटा वायुयान दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलमा सञ्चालन गर्नका लागि उपयुक्त हुनुपर्ने र एउटा वायुयानको स्वामीत्व वायुसेवा सञ्चालन संस्थामा हुनुपर्नेछ ।

५.३.२. निम्न संस्थाको लागि देहायबमोजिमको न्यूनतम चुक्तापूँजी हुनुपर्नेछः अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवा - पचास करोड रुपैया आन्तरिक वायुसेवा - पन्ध्र करोड रुपैया हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था (Flying School)-दश करोड रुपैया वायुयान र वायुयानका पार्टपूर्जा मर्मत सम्भार संस्था - पाँच करोड रुपैया एभिएसन स्पोर्टस (Aviation Sports) - एक करोड रुपैया

५.३.३. वायुसेवा सञ्चालक संस्थाका संस्थापक (Promotors) ले नेपाल सरकार, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, नेपाल सरकारको स्वामित्वमा रहेका संस्थाहरुलाई तिर्न बाँकी वक्यौता नरहेको र नेपाल राष्ट्र बैंकको कर्जा कालो सूचीमा नपरेको हुनुपर्ने छ ।

५.४. हवाई यातायात पूर्वाधार विकास

५.४.१. त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल

५.४.१.१. नेपाल सरकार, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण तथा निजी लगानी समेत परिचालन गरी त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको दीर्घकालीन योजना अनुसार क्रमशः विस्तार तथा स्तरवृद्धि गरिनेछ ।

५.४.१.२. त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको व्यवस्थापकीय क्षमतालाई अझ बढी प्रभावकारी तथा सुदृढ तुल्याउन संस्थागत सुधार गरिनेछ ।

५.४.२. नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल हवाई यातायात विस्तारका लागि आधुनिक सुविधायुक्त अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणका निमित्त अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनव्दारा निर्धारित मापदण्डलाई समेत दृष्टिगत गरी नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गरिनेछ ।

५.४.२.१. विगतमा भएका सम्भाव्यता अध्ययन र थप आवश्यक अध्ययनहरुको मूल्याङ्कन तथा दीर्घकालीन प्रभावलाई दृष्टिगत गरी नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको गुरुयोजना तयार गरिनेछ ।

५.४.२.२. विमानस्थल निर्माणका लागि आवश्यक जग्गा प्राप्ति तथा व्यवस्थापन, पर्यटकीय स्थल, वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन, वसाई सराई योजनालाई ध्यानमा राखिने छ ।

५.४.२.३. विमानस्थल निर्माणका लागि राष्ट्रको मुख्य मुख्य शहरमा जोड्ने ठूला सडकहरुको गुरुयोजना र औद्योगिक विकास समेतलाई मूल्याङ्कन गरिनेछ ।

५.४.२.४. विमानस्थल निर्माण विकासका लागि आवश्यक स्रोत जुटाउन लगानीको विभिन्न प्रारुप (Modality) अध्ययन गरी स्वदेशी तथा विदेशी निजी लगानीकर्तालाई समेत आकर्षित गर्ने गरी प्रक्रिया निर्धारण र कार्यान्वयन गरिनेछ ।

५.५. **क्षेत्रीय हव विमानस्थल** - क्षेत्रीय सन्तुलन तथा हवाई यातायात विकासमा दूरगामी महत्व राख्ने विमानस्थलहरुको निर्माण एवं विकासका लागि (कूल निर्माण लागतको ७० प्रतिशत नेपाल सरकार (बैदेशिक सहयोग समेत), १५ प्रतिशत प्राधिकरण र बाँकी १५ प्रतिशत स्थानीय निकाय तथा) निजी क्षेत्रको सहभागिता जुटाइनेछ । निजी क्षेत्रको लगानी घट/बढ भएमा सोही अनुपातमा नेपाल सरकारको लगानी निर्धारण गरिनेछ । त्यसरी हुने लगानीको अंश थपघट भएमा सोही अनुपातमा लगानीकर्ताको लगानीलाई शेयर वा ऋण लगानी गर्ने व्यवस्था गरिनेछ ।

५.६. **विद्यमान पोखरा विमानस्थल** - छिन्नेडाँडा पोखरा नयाँ विमानस्थल निर्माण भई सञ्चालनमा आए पछि विद्यमान पोखरा विमानस्थललाई व्यवसायिक अवधारणा अनुसार विभिन्न व्यवसाय सञ्चालन गर्न नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले अध्ययन गरी उपयुक्त अवधारणा निर्धारण गरी कार्यान्वयन गरिनेछ ।

५.७. **साना विमानस्थल**/हेलिपोर्ट/हेलिप्याड देशको आवश्यकता, भौगोलिक अवस्थिति, जनसंख्याको वितरण, क्षेत्रीय सन्तुलन, पर्यटन प्रवद्र्धन अन्य विमानस्थलको निकटता, लागत प्रतिफलका सम्भावना समेतको मूल्याङ्कन गरी जनसहभागिता वा स्थानीय निकायको वा संयुक्त लगानीमा विमानस्थल तथा हेलिपोर्ट निर्माण एवं सञ्चालनको अनुमति (Permission) दिंदा देहायको कार्यनीति अख्तियार गरिनेछ ।

५.७.१. निकटस्थ विमानस्थलबाट प्रस्तावित बिमानस्थलको दूरी, हिमाली र पहाडी क्षेत्रमा साधारणतया २० नटिकल माइल र तराई तथा भित्री मधेशमा कम्तीमा ४० नटीकल माइलको हुनुपर्ने । तर हेलिपोटर/ हेलिप्याड निर्माणको लागि दुरी गणना गरिने छैन ।

५.७.२. विमानस्थल निर्माणको लागि लाग्ने आर्थिक लगानीको केही अंश स्थानीय जनसहभागिता र स्थानीय निकायको योगदानको प्रत्याभूति भई नआएसम्म नयाँ स-साना विमानस्थल निर्माण इजाजत दिइने छैन । विमानस्थल निर्माणमा जनसहभागितावाट लगानीको बढीभन्दा बढी आर्थिक योगदान जुटाउने प्रत्याभूतिको आधारमा प्राथमिकता निर्धारण गरी इजाजत दिने व्यवस्था गरिनेछ ।

५.७.३. प्राधिकरणबाट विमानस्थल, हेलिपोर्ट तथा हेलिप्याड सञ्चालनका लागि तोकेबमोजिमको प्राविधिक मापदण्ड एवं प्रक्रियाहरु पुरा गर्नुपर्ने छ ।

५.७.४. हवाई सुरक्षा कार्यक्रम अनुसारको सुरक्षा व्यवस्था गर्ने प्रत्याभूति भएको हुनुपर्ने छ ।

५.८. **एयर नेभिगेशन सेवा नेपालको एयर नेभिगेसन सेवा** (Air Navigation Service) लाई समयानुकूल सुधार गरी अझ बढी प्रभावकारी वनाउन आवश्यक अध्ययन अनुसन्धान गरी प्रक्रिया (Modality) निर्धारण गरी कार्यान्वयन गरिनेछ ।

५.९. **दुर्गम क्षेत्र हवाई सेवा विकास तथा विस्तार** पहाडी भेगमा हवाई यातायात नै एकमात्र माध्यम भएकोले राष्ट्रिय अवश्यकतालाई दृष्टिगत गरी केन्द्रीय राजमार्गको सञ्जालमा जोड्ने मोटर बाटो पुग्न लामो समय लाग्ने, पर्यटकीय दृष्टिले महत्वपूर्ण तथा क्षेत्रीय एवं आर्थिक सन्तुलनमा टेवा पुर्याउन सहायक हुने दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुको स्तरवृद्धि तथा सुदृढीकरणका लागि निम्नानुसारको व्यवस्था गरिनेछ ।

५.९.१. दुर्गम क्षेत्रको हवाई सेवा स्तर बृद्धिको लागि आवश्यकता अनुसार जनसहभागिता जुटाई उपभोक्ता समितिलाई सक्रिय तुल्याई सम्भव भएसम्म सो समिति मार्फत निर्माण विकास कार्य गर्ने व्यवस्था गरिनेछ।

५.९.२. आवश्यक पर्ने जग्गा स्थानीय निकाय मार्फत उपलब्ध हुनुपर्ने ।

५.९.३. हवाई सुरक्षा प्रबन्ध स्थानीय प्रशासनद्वारा दिन सक्ने प्रत्याभूति प्राप्त हुनुपर्ने ।

५.९.४. दुर्गम क्षेत्रमा हवाई सेवा सञ्चालनलाई सुलभ तथा नियमित तुल्याउन "दुर्गम क्षेत्र हवाई सेवा सञ्चालन कोष" लाई प्रभावकारी बनाइनेछ ।

५.१०. **विमानस्थल सञ्चालन तथा व्यवस्थापनः** नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले विमानस्थलहरुको सञ्चालन तथा व्यवस्थापन स्थानीय निकाय वा नेपाल सरकारले निर्धारण गरेका मापदण्ड पुरा गर्ने संस्थालाई करारमा दिन सक्नेछ ।

५.११. **विद्यमान विमानस्थलः** विमानस्थलहरुको सेवा सुविधा तथा स्तरवृद्धिका लागि कार्य योजना तयार गरी चरणवद्ध रुपमा कार्यान्वयन गरिनेछ ।

५.१२. **अनुगमन तथा मूल्याङ्कन** यस नीतिको कार्यान्वयनको अनुगमन तथा प्रभावकारिताको मूल्याङ्कन सरकारबाट गरिनेछ ।

अनुसूची- २

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण वायुसेवा सञ्चालन सम्बन्धी नीतिगत व्यवस्थाहरु, २०७५
(ने.ना.उ.प्रा. सञ्चालक समितिको मिति २०७५।५।३ मा बसेको ३४९औं बैठकबाट स्वीकृत)
(दफा ३.२ सँग सम्बन्धित)

१. पृष्ठभूमी - अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनले नेपाललाई भारत पछिको दक्षिण एशियाको सबैभन्दा बढी उड्डयन गतिविधीयुक्त मुलुक रहेको उल्लेख गरेको छ । अहिले नेपालमा १० वटा हवाइजहाज कम्पनी र १० वटा हेलिकप्टर कम्पनी छन् जसको कुल वायुयान संख्या ९० रहेको छ । वायुयान संख्या ठूलो नरहेतापनि वायुसेवा कम्पनीको संख्या अत्यधिक रहेको कारण वायुसेवा कम्पनीलाई आन्तरिक उडान सुरक्षा, मर्मत सम्भार र गुणस्तर निर्धारण कार्यका लागि आ-आफ्नै संगठन तयार गर्नुपरेको छ भने प्राधिकरणलाई समेत उडान सुरक्षा नियमन कार्यमा अत्यधिक बोझ थपिएको छ । त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल अन्तर्राष्ट्रिय ठूला जेट विमानदेखि आन्तरिक उडानका साना ठूला विमान तथा हेलिकप्टरहरुको समेत सञ्चालन आधारको रुपमा रहँदा यहाँ अत्यधिक हवाई ट्राफिक चापका कारण भूमी तथा आकास दुवैमा उडान सुरक्षाका दृष्टिले गम्भिर समस्या उत्पन्न हुन गएको छ भने अन्य आन्तरिक विमानस्थलहरुमा विद्यमान पूर्वाधारको समुचित उपयोग हुन सकेको देखिँदैन । वायुयान सञ्चालनको क्षेत्रमा आवश्यक पर्ने वायुयान चालक तथा इन्जिनियरहरुको न्यूनताका कारण वायुसेवा कम्पनीहरु वीच त्यस्ता जनशक्ति हासिल गर्न भइरहेको अस्वस्थ प्रतिस्पर्धाले समेत समग्रमा उडान सुरक्षामा प्रतिकुल प्रभाव पार्न सक्ने देखिन्छ । हवाई यातायातको क्षेत्रमा देखिएका यिनै समस्याहरुको निराकरणका लागि वायुसेवा सञ्चालन प्रमाणपत्र जारी गर्ने, वायुयान संख्या थप गर्ने, सञ्चालन आधार तोक्ने, उडान अनुमति प्रदान गर्ने जस्ता विषयमा प्राधिकरणबाट सम्पादन गर्नुपर्ने कार्यका सम्बन्धमा नीतिगत मार्गदर्शन गर्न आवश्यक देखिएकोले यो नीतिगत व्यवस्थाहरु तर्जुमा गरी लागू गर्नु परेको हो ।

२. **उद्देश्य** - वायुयान सञ्चालन कार्यलाई व्यवस्थित बनाई हवाई सेवाको क्षेत्रलाई अझ सुरक्षित, गुणस्तरीय र देशव्यापी बनाउन यस नीतिका देहायका उद्देश्यहरु रहेका छन्:

२.१. वायुसेवा सञ्चालनको क्षेत्रमा उपयुक्त वातावरण सृजना गरी गुणस्तरीय र दिगो हवाई यातायात सेवाको विकास गर्ने ।

२.२. आन्तरिक हवाई सेवामा रहेका वायुसेवालाई काठमाडौं बाहिर सञ्चालन आधार (Operation Base) बनाउन प्रोत्साहन गरी देशका अन्य भूभागमा समेत हवाई सेवा विस्तार गर्ने ।

२.३. ठूला आन्तरिक विमानस्थलहरुमा विद्यमान भौतिक पूर्वाधारको समुचित प्रयोग गरी त्यस क्षेत्रको आन्तरिक उडानको केन्द्र (Hub) को रुपमा विकास गर्ने ।

२.४. हवाई सेवा उद्योगको दिगो विकासको लागि स्वदेशमै वायुयान चालक, ईन्जिनियर तथा अन्य आवश्यक प्राविधिक जनशक्ति उत्पादन गर्न उड्डयन तालिम संस्था स्थापनालाई प्रोत्साहन गर्ने ।

२.५. सबल र गुणस्तरीय हवाई सेवालाई प्रवद्र्धन गरी मुलुकको समग्र आर्थिक विकासमा टेवा दिने । ने.ना.उ.प्रा. सञ्चालक समितिको २०७५।५।३ मा बसेको ३४९औं बैठकबाट स्वीकृत

३. **नीतिगत व्यवस्था**

३.१. वायुसेवा सञ्चालन प्रमाणपत्र प्रदान गर्ने सम्बन्धमा

३.१.१. त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा सञ्चालन आधार हुने गरी वा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा उद्गम वा प्रस्थान हुनेगरी नयाँ वायुसेवा कम्पनीहरुलाई वायुसेवा सञ्चालन अनुमति प्रदान गरिने छैन । तर हाल त्रि.अ.वि.मा सञ्चालन आधार रहेका कुनै वायुसेवा कम्पनी बन्द भएमा वा सञ्चालन आधार अन्यत्र स्थानान्तरण गरेमा त्रि.अ.वि.को. क्षमता मूल्याङ्कन गरी काठमाडौं वाहिर सञ्चालन आधार रहेका वायुसेवाहरुको सञ्चालन प्रमाण-पत्र प्राप्त गरेको मितिको आधारमा प्राथमिकता निर्धारण गरी त्रि.अ.वि.मा सञ्चालन आधारमा दिन सकिनेछ ।

३.१.२. नयाँ वायुसेवा कम्पनीलाई काठमाडौं बाहिरका विमानस्थलहरु विराटनगर, भैरहवा, पोखरा, नेपालगंज, धनगढी र सुर्खेत विमानस्थलमा सञ्चालन आधार रहने र त्यहाँबाट तोकिएका विमानस्थलमा उडान सञ्चालन गर्ने गरी वायुसेवा सञ्चालन अनुमति पत्रमा उडान बृत्तखण्ड समेत स्पष्ट उल्लेख गरि अनुमति प्रदान गरिनेछ ।

३.१.३. नयाँ वायुसेवा कम्पनीका लागि उक्त कम्पनीलाई आवश्यक पर्ने वायुयान चालक तथा वायुयान मर्मत सम्भार इन्जिनियर आवश्यक संख्यामा रहेको यकिन गरी मात्र सञ्चालन प्रमाण-पत्रको प्रक्रिया अगाडि बढाईनेछ ।

३.१.४. वायुसेवा कम्पनीले सेवा सञ्चालन गरेको पाँच बर्षभित्र वायुयान चालक, इन्जिनियर जस्ता जनशक्ति पूर्ण रुपमा नेपाली नागरिक तयार गर्नुपर्नेछ । कुनै नयाँ प्रकारको वायुयान Fleet थप गरेको अवस्थामा त्यसरी थप गरेको मितिले पाँच बर्षभित्र नेपाली जनशक्ति तयार गरी सक्नुपर्ने छ ।

३.२. वायुयान संख्या थप गर्ने सम्बन्धमा

३.२.१. वायुसेवा कम्पनीको वायुयान थप गर्नुपूर्व उक्त कम्पनीको प्राविधिक सक्षमता (वायुयान चालक, इन्जिनियर तथा अन्य आवश्यक जनशक्तिको पर्याप्तता, उडान सुरक्षा अडिटको नतिजा आदी), वायुयान सञ्चालन योजना, विमानस्थलको क्षमता तथा मौजुदा उडान चाप समेतको मूल्याङ्कन गरेर मात्र वायुयान थप गर्ने सम्बन्धमा कारबाही अघि बढाइनेछ ।

३.२.२. वायुसेवा कम्पनीले वायुयान संख्या थप गर्दा वायुयान सञ्चालन, मर्मत सम्भार तथा उडान सुरक्षा सुपरिवेक्षणका दृष्टिले समेत एउटा कम्पनीले विविध प्रकार (Type) का वायुयान सञ्चालन गर्न सक्ने सक्षमताको विस्तृत मूल्याङ्कन गरेर मात्र अनुमति प्रदान गरिनेछ ।

३.२.३. वायुसेवा सञ्चालन प्रमाणपत्र प्राप्त गर्न Wet Lease मा वायुयान ल्याउन पाइने छैन ।

३.३. वायुयानको सञ्चालन आधार, रात्री विसान र उडान सञ्चालन सम्बन्धमा

३.३.१. वायुसेवा कम्पनीले सञ्चालन बेस तोकिएको विमानस्थलमा वायुयान सञ्चालन र मर्मत सम्भारका लागि आवश्यक सुविधा सहित उपयुक्त ह्यांगरको व्यवस्था गर्नुपर्नेछ । ने.ना.उ.प्रा. संचालक समितिको मिति २०७५।५।३ मा बसेको ३४९ औं बैठकबाट स्वीकृत

३.३.२. काठमाडौं बाहिर अपरेसन बेस स्थापना गरी सेवा सञ्चालनका लागि प्रोत्साहन गर्न प्राधिकरणले वायुसेवा कम्पनीलाई ह्यांगर निर्माणका ५ (पाँच) बर्षसम्म निःशुल्क जग्गा उपलब्ध गराइनेछ । ह्यांगर सुविधा नहुने वायुसेवाले ह्यांगर सुविधा भएको अन्य वायुसेवासँग सम्झौता वा करारबाट यस्तो व्यवस्था गर्नुपर्नेछ ।

३.३.३. रात्री उडानका वायुयानलाई अवतरण, विसान, सुरक्षा शुल्कमा लाग्दै आएको थप अतिरिक्त शुल्कमा छूट प्रदान गरिनेछ ।

३.३.४. रात्री उडान गर्ने विमानलाई लाग्दै आएको अतिरिक्त समय विमानस्थल सञ्चालन शुल्क तथा मौसमी सेवा शुल्कमा समेत छुट प्रदान गरिनेछ ।

३.३.५. आन्तरिक उडानका वायुसेवाहरुले आफ्नो संस्थागत सामाजिक उत्तरदायित्व अन्तर्गत दुर्गम पहाडी क्षेत्रका बिमानस्थलहरुमा अनिवार्यरुपमा प्राधिकरणले तोकेबमोजिम नियमित उडान सञ्चालन गर्नुपर्ने छ। Trunk Route मा मात्र उडान सञ्चालन गर्ने वायुसेवाहरुले दुर्गम पहाडी क्षेत्रमा उडान सञ्चालन गर्ने वायुसेवाहरुलाई प्राधिकरणले तोकेबमोजिमको योगदान गर्नु पर्नेछ ।

३.४. उड्डयन तालिम संस्था (Flying School) स्थापनालाई प्रोत्साहन गर्ने

३.४.१. नागरिक उड्डयनको क्षेत्रमा आवश्यक पर्ने वायुयान चालक उत्पादन गर्न र वायुयान चालकलाई आवश्यक पर्ने विभिन्न तालिमहरु सञ्चालन गर्न कसैले उड्डयन तालिम संस्था स्थापना गर्न चाहेमा उपयुक्त विमानस्थल उपलब्ध गराइनेछ ।

३.४.२. त्यस्तो उड्डयन तालिम संस्था स्थापना हुने विमानस्थलमा ह्यांगर निर्माण गर्न ५ (पाँच) बर्षसम्म जग्गा निःशुल्क रुपमा उपलब्ध गराउनुको साथै अवतरण तथा बिसान शुल्कमा समेत पुर्ण छुट दिइनेछ ।

अनुसूची-३
प्राधिकरणको संगठनात्मक ढाँचा
दफा ५ सँग सम्बन्धित)

प्राधिकरणको कार्यक्रम सञ्चालन गर्न निम्नानुसारको संगठनात्मक व्यवस्था रहेको देखिन्छ ।

राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन सुरक्षा समिति

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण सञ्चालक समिति

- लेखापरीक्षण समिति
- महानिर्देशक

महानिर्देशकबाट सोझै सञ्चालनहुने शाखा तथा विभाग

१ सञ्चालक समिति र महानिर्देशकको सचिवालय
२ कानून शाखा
३ एक्पर्ट ग्रुप

विभागहरु

१ आन्तरिक लेखापरीक्षण विभाग
२ अर्थ विभाग
३ प्रशासन विभाग

मुख्य आयोजनाहरु

१ हवाई यातायात क्षमता अभिवृद्धि आयोजना (ATCEP)
२ इम्प्रुभमेन्ट अफ एभिएशन सेफ्टी फ्यासिलिटज प्रोजेक्ट्स (IASF)
३ राष्ट्रिय गौरबका आयोजनाहरु

एभिएसन सेफ्टि एण्ड सेक्युरिटी रेगुलेसन निर्देशनालय र अन्तर्गतका विभागहरु

१ ए एन एस सेफ्टी स्टेण्डर्ड विभाग
२ एरोड्रम सेफ्टी स्टेण्डर्ड विभाग
३ फ्लाईट सेफ्टी स्टेण्डर्ड विभाग
४ सेफ्टीम्यानेजमेन्ट डिभिजन
५ एभिएसन सेक्युरिटी विभाग
६ एयर ट्रान्पोर्ट म्यानेजमेन्ट विभाग

एभिएसन सर्भिस निर्देशनालय र अन्तर्गतका विभागहरु

१ एटिएम विभाग (Air Transport Management Department)
२ आन्तरिक विमानस्थल तथ सुविधा देह विभाग
३ सञ्चार तथा उड्डयन सहाय विभाग (Communication, Navigation & Aid Department)
४ सि एन एस (Communication, Navigation & Surveillance) प्लानिङ्ग एण्ड डेभ्लोपमेण्ट विभाग
५ ए आई एम विभाग (Aeronautical Information Management Department)
६ एरोड्रम इञ्जिनियरिङ्ग विभाग
७ इलेक्ट्रोमेकानिकल विभाग
८ उद्धार तथा अग्नि निवारण विभाग

कर्पोरेट निर्देशनालय र अन्तर्गतका विभागहरु

१ कर्पोरेट योजना तथा अनुगमन विभाग
२ मानव संशाधन विभाग

नागरिक उड्डयन प्रशिक्षण प्रतिष्ठान

अनुसूची-४
नागरिक उड्डयन कार्यालयहरु ३६
दफा ५ सँग सम्बन्धित)

१.	त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	१९.	पोखरा विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
२.	गैतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	२०.	जोमसोम विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
३.	ताप्लेजुङ्ग विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	२१.	बलेवा विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
४.	चन्द्रगढी विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	२२.	दाङ्ग विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
५.	विराटनगर विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	२३.	नेपालगञ्ज विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
६.	तुम्लिङ्गटार विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	२४.	रुकुम सल्ले विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
७.	भोजपुर विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	२५.	चौरझारी विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
८.	लामिडाँडा बिमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	२६.	जुम्ला विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
९.	थामखर्क विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	२७.	रारा विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
१०.	मनमाया राई खानीडाँडा विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	२८.	सुर्खेत विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
११.	रुम्जाटार विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	२९.	डोल्पा जुफाल विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
१२.	फाम्लु विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	३०.	सिमिकोट विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
१३.	तेङ्गिङ्ग हिलारी (लुक्ला) विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	३१.	बझाङ्ग विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
१४.	राजबिराज विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	३२.	बाजुरा बिमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
१५.	जनकपुर विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	३३.	साँफेबगर बिमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
१६.	सिमरा विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	३४.	डोटी बिमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
१७.	भरतपुर विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	३५.	बैतडी बिमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
१८.	रामेछाप विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	३६.	धनगढी विमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय

अनुसूची-५
विमानस्थलहरुको विवरण
दफा ५ सँग सम्बन्धित)

	हाल सञ्चालनमा रहेका विमानस्थलहरु		**हाल सञ्चालनमा नरहेका विमानस्थलहरु**
१.	त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	१.	फाल्गुनन्द विमानस्थल
२.	गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल (आन्तरिकतर्फ)	२.	काँगेलडाँडा विमानस्थल
३.	ताप्लेजुङ्ग विमानस्थल	३.	खिजी चण्डेश्वरी विमानस्थल
४.	चन्द्रगढी विमानस्थल	४.	स्याङ्गबोचे विमानस्थल
५.	विराटनगर विमानस्थल	५.	जिरी विमानस्थल
६.	तुम्लिङ्गटार विमानस्थल	६.	लाङ्गटाङ्ग विमानस्थल
७.	भोजपुर विमानस्थल	७.	मेघौली विमानस्थल
८.	लामिडाँडा बिमानस्थल	८.	गोरखा विमानस्थल
९.	थामखर्क विमानस्थल	९.	बाग्लुङ्ग विमानस्थल

१०.	मनमाया राई खानीडाँडा विमानस्थल	१०.	ढोरपाटन विमानस्थल
११.	रुम्जाटार विमानस्थल	११.	गुल्मी विमानस्थल
१२.	फाम्लु विमानस्थल	१२.	मनाङ्ग विमानस्थल
१३.	तेञ्जिङ्ग हिलारी (लुक्ला) विमानस्थल	१३.	रोल्पा विमानस्थल
१४.	राजबिराज विमानस्थल	१४.	चौरझारी विमानस्थल
१५.	जनकपुर विमानस्थल	१५.	कालिकोट विमानस्थल
१६.	सिमरा विमानस्थल	१६.	डोल्पा मसिनेचौर विमानस्थल
१७.	भरतपुर विमानस्थल	१७.	दार्चुला विमानस्थल
१८.	रामेछाप विमानस्थल	१८.	टिकापुर विमानस्थल
१९.	पोखरा विमानस्थल	१९.	महेन्द्रनगर विमानस्थल
२०.	जोमसोम विमानस्थल		निर्माणाधीन विमानस्थलहरु
२१.	दाङ्ग तुल्सीपुर विमानस्थल	१	निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल
२२.	नेपालगञ्ज विमानस्थल	२	पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल
२३.	रुकुम सल्ले विमानस्थल	३	गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल
२४.	जुम्ला विमानस्थल	४	अर्घा खाची विमानस्थल
२५.	रारा विमानस्थल		
२६.	सुर्खेत विमानस्थल		
२७.	डोल्पा जुफाल विमानस्थल		
२८.	सिमिकोट विमानस्थल		
२९.	बझाङ्ग विमानस्थल		
३०.	बजुरा बिमानस्थल		
३१.	साँफेबगर बिमानस्थल		
३२.	डोटी बिमानस्थल		
३३.	बैतडी बिमानस्थल		
३४.	धनगढी विमानस्थल		

अनुसूची-५(क)

हब विमानस्थलहरुका सञ्चालन आधार (Operation Base) बाट वृत्त खण्ड र विमानस्थल नतोकी सञ्चालन अनुमति दिएको विवरण

(दफा ५ सँग सम्बन्धित)

वायुयान सञ्चालन संस्थाको नाम	सञ्चालन अनुमति अवधि	बायुयानको विवरण र संख्या	सञ्चालन आधार क्षेत्र र वायुयान रहने संख्या
बुद्ध एयर प्रा.लि.	१६ जुलाई २०२० देखि १५ जुलाई २०२२ सम्म	Beechraft 1900 D २ ओटा ATR42 ३ ओट र ATR 72 १० ओटा समेत स्थिर पखेटा वायुयान सख्या १५	त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलबाट १५ बायुयानमध्ये एक एक वटा ATR 72 वायुयान पोखरा, भैरहवा, नेपालगञ्ज जनकपुर र विराटनगर विमानस्थलमा रात्री बिश्राम गर्नुपर्ने छ ।
नेपाल वायुसेवा निगम	१६ जुन २०२० देखि	आन्तरिक उडानका	त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रि«य विमानस्थल काठमाडौं

	१५ जन २०२२ सम्म	विभिन्न ९ ओटा वायुयानहरु	
यति एयरलाइन्स	८ जुलाई २०२० देखि ७ जलाई २०२२ सम्म	ए टि आर ७२ र जेटस्ट्रिम समेत ११ स्थिर पखेटा वायुयानहरु	त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल काठमाडौमा ९ ओटा र पोखरा विमानस्थलमा २ ओटा जेटस्ट्रिम बास बस्ने ।
तारा एयरलाइन्स	१५ जुलाई २०२० देखि १४ जुलाई २०२२	डिएचसी ६ ट्वीनओटर स्थिर पखेटा वायुयानहरु समेत ४ ओटा	काठमाडौ, पोखरा तथा नेपालगञ्ज बेस गरी एक वायुयानले कर्णाली र सुदुर पश्चिम प्रदेशमा सेवा दिनु पर्ने ।
समिट एयरट ्	१५ जुन २०२० देखि १४ जुन २०२२ सम्म	एलईटि एल ४१० स्थिर पखेटा वायुयान ५ ओटा	त्रिभुवन अन्तराष्ट्रि«य विमानस्थलमा ३ र नेपालगञ्ज बिमानस्थमा १ र दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलमा १ बास बस्ने ।
सिम्रिक एयरलाइन्स	२३ फ्रेब्रुअरी २०१८ देखि २४ फेब्रुअरी २०२० सम्म	बीच क्राफ्ट १९०० स्थिर पखेटा २ ओटा र हेलिकप्टर ७ ओटा	नेपालगञ्ज
श्री एयरलाइन्स	१५ मे २०२० देखि १४ मे २०२२ सम्म	सिआरजे ४ र डिएचसी २ समेत स्थिर पखेटा एयरक्राफ्ट ६ ओटा र एम आई हेलिकप्टर ८ ओटा	हेलिकप्टरहरु काठमाडौ, पोखरा सुर्खेत । Bombardier CRJ 200 एयरक्राफ्टमध्ये दुई काठमाडौं, एक विराटनगर एक नेपालगञ्ज मा रात विताउनुपर्ने भन्ने उल्लेख छ । DHC8Q400 को आधार क्षेत्र तोकेको छैन । तोकिएको आधार क्षेत्रबाट कुन विमानस्थल तर्फ उडान गर्ने भन्ने उल्लेख गरेको छैन ।
सौर्य एयरलाइन्स्	११ फेब्रुअरी २०२० देखि १० फेब्रुअरी २०२२ सम्म	सिआरजे स्थिर पखेटा एयरक्राफ्ट २ ओटा	त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल काठमाडौ
सीता एयर	१५ जुन २०२० देखि १४ जुन २०२२ सम्म	डोर्नियर २२८ स्थिर पखेटा वायुयानहरु ४ ओटा	त्रिभुवन अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल र नेपालगञ्ज बिमानस्थल ।

अनुसूची-६

वायु सेवा सञ्चालन प्रमाणपत्र (AOC) नवीकरण गरेका वायु सेवाहरुको विवरण

(दफा १७ सरकारी रकम तिर्नु बुझाउनु पर्ने सँग सम्बन्धित)

क्र.सं.	वायुयान संचालन संस्थाको नाम	वायुसेवा सञ्चालन प्रमाण पत्र नम्बर (AOC NO)	AOC नवीकरणको म्याद कायम रहने मिति	वायुयानको नाम र दर्ता नम्बर
	स्थिर पखेटा			69
१	श्री एयरलाइन्स	030/2002	15-May-22	1. CRJ 200 ER(9N AMA)
				2. CRJ 200 (9N AMC)
				3. CRJ 700 (9N AMB)
				4. CRJ 700 (9N AMO)
				5. DHC8 Q400 (9N ANE)
				6. DHC8 Q400 (9N ANF)
	जम्मा			6
२	बुद्ध एयर	014/1996	14-Jul-22	1. Beechraft 1900 D (9N AEE)

				2. Beechraft 1900 D (9N AEW)
				3. ATR42-320(9N AIM)
				4. ATR42-320 (9 N AIN)
				5. ATR42-320 (9N AIT)
				6. ATR72-500(9N AJO)
				7. ATR72-500 (9N AJS)
				8. ATR72-500 (9N AJX)
				9. ATR72-500 (9N AMD)
				10. ATR72-500 (9N AMF)
				11. ATR72-500 (9N AMU)
				12. ATR72-500 (9N AMY)
				13. ATR72-500 (9N ANI)
	जम्मा			13
३	तारा एयरलाइन्स	053/2009	14-Jul-22	1. DHC6/400r (9N AKL)
				2. Dornier 228 t (9N AKE)
				3. Dornier 228 t (9N AKK)
				4. DHC6/400 (9N ALO)
	जम्मा			4
४	नेपाल एयरलाइन्स कर्पोरेशन	003/2000	15-Jun-22	1. DH6 300 (9N ABT)
				2. DH6 300 r (9N ABU)
				3. DH6 300 (9N ABX)
				4. Boing 757(9A ACB)
				5. Modern Ark60 (9N AKQ)
				6. Modern Ark60 (9N AKR)
				7. Y12E (9N AKS)
				8. Y12E (9N AKT)
				9. Y12E (9N AKU)
				10. Y12E (9N AKV)
				11. Airbus A320-200s (9N AKW)
				12, Airbus A320-200s (9N AKX)
				13. Airbus A330-243((9N ALY)
				14. Airbus A330-243((9N ALZ)
	जम्मा			14
५	यति एयरलाइन्स	037/2004	15-Jul-22	1. Jetstream-41(9N AHU)
				2. Jetstream-41(9N AHV)
				3. Jetstream-41(9N AHY)
				4. Jetstream-41(9N AIH)
				5. Jetstream-41(9N AJC)
				6. Jetstream-41(9N AJC)
				7. ATR72-500 (9N AMN.)
				8. ATR72-500 (9N AMM)
				9. ATR72-500 (9N ALN)
				10. ATR72-500 (9N ANC)
				11. ATR72-500 (9N ANG)
	जम्मा			11
६	समिट एयर	064/2010	10-Jun-22	1. LETL410-UVP-E20 (9N AKY)
				2. LETL410-UVP-E20 (9N AKZ)
				3. LETL410-UVP-E20 (9N AMG)
				4. LETL410-UVP-E20 (9N AMH)

				5. LETL410-UVP-E20 (9N AMP)
				6. LETL410-UVP-E20 (9N AND)
				6
७	सिम्रिक एयरलाइन्स	052/2009	24-Feb-09	1. Beechraft 1900 (9N AGI)
				2. Beechraft 1900 (9N AGL)
	जम्मा			2
८	सीता एयर	033/2007	15-Jun-22	1. Dornier 228 Aircraft (9N AHB)
				2. Dornier 228 Aircraft (9N AHR)
				3. Dornier 228 Aircraft (9N AIE)
				4. Dornier 228 Aircraft (9N AJH)
	जम्मा			4
९	सौर्य एयरलाइन्स	083/2014	10-Nov-21	1. Bombardier CRJ 200 (9N ALE)
				2. Bombardier CRJ 200 (9N ALM)
				3. Bombardier CRJ 200 (9N ANM)
	जम्मा			3
१०	हिमालयन एयरलाइन्स	084/2015	7-Dec-21	1. Airbus 320-214 Aircraft (9N ALM)
				2. Airbus 320-214 Aircraft (9N ALV)
				4. Airbus 320-214 Aircraft (9N ALW)
				5. Airbus 320-319 Aircraft (9N Ajk)
	जम्मा			4
	हेलिकप्टर			37
१	श्री एयरलाइन्स	030/2002	15-May-22	1. Mi -8 AMT (9N ADD)
				2. Mi -8 MTV (9N ADL)
				3. Mi -8 MTV (9N AHT)
				4. AS350B3e (9N AJA)
				5. AS350B3e (9N ALF)
				6. AS350B3e (9N ALK)
	जम्मा			6
२	अल्टिच्यूड एयर	085/2016	6-Oct-21	1. H125(AS350B3e) (9N AMS)
				2. H125(AS350B3e) (9N AMX)
	जम्मा			2
३	एयर डाइनेष्टी हेली	035/2001	15-May-22	1. AS 350 FX□□(9N AFQ)
				2. AS 350 FX□□(9N AGU)
				3. AS 350 FX□□(9N AJD)
				4. AS 350B3e (9N ALA)
				5. AS 350B3e (9N ANA)
	जम्मा			5
४	कैलास हेलिकप्टर सर्भिस	087/2018	21-May-20	1. H125(AS350B3e) (9N AJJ)
				2. H125(AS350B3e) (9N AML)
				3. H125(AS350B3e) (9N AMT)
	जम्मा			3
४	प्रभु हेलिकप्टर्स	081/2013	30-Oct-21	1. Robinson R44 ((9N AJW)

				2. Robinson R66 ((9N AMJ)
				3. Robinson R66 ((9N AJN)
				4. Robinson R66 ((9N ALU)
				5. Robinson R66 ((9N ALX)
				6. H125(AS350B3e) (9N ANL)
	जम्मा			6
६	फिस्टेल एयर (समिट)	017/2001	15-May-22	1. Bell Jet Ranger 206 (9N A
				2. AS 350B3e (9N AJQ)
				3. AS 350B3e (9N AJR)
				3
७	मनाङ्ग एयर	082/2014	2-Jul-22	1. AS350B3e) (9N AMV)
				2. H125(AS350B3e) (9N ANJ)
	जम्मा			2
८	माउण्टेन हेलीकप्टर्स	055/2009	2-Jul-22	1. AS 350B2 (9N ALD)
				2. AS 350B2 (9N ALD)
	जम्मा			2
९	सिम्रिक एयर	034/2000	15-Apr-22	1. AS 350B3e (9N AJZ)
				2 AS 350B3e (9N ALP)
				3. Bell 407 (9N ALT)
				4. AS 350B3e (9N AKD)
				4
१०	हेली एभरेष्ट	086/2016	6-Dec-21	1. H125(AS350B3e) (9N AKP)
				2. H125(AS350B3e) (9N AKG)
	जम्मा			4

अनुसूची-७

दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरुमा हवाई सेवा सञ्चालन अनुमति तथा सेवा प्रवाहको स्थिति

(दफा २५ सँग सम्बन्धित)

(अनुमति संख्या)

	२०१९			२०२०			२०२१		
STOLSTOS L STOL सेक्टर	हप्ताको उडान अनुमति दिन	वर्ष भरिको हप्ता	वर्ष भरिको उडान अनुमति	हप्ताको उडान अनुमति दिन	वर्ष भरिको हप्ता	वर्ष भरिको उडान अनुमति	हप्ताको उडान अनुमति दिन	वर्ष भरिको हप्ता	वर्ष भरिको उडान अनुमति
काठमाडौं–ताप्लेजुङ्ग									
ने. वा. नि.	२	५२	१०४	३	५२	१५६	४	४०	१६०
सिता एयर	०	५२	०	३	५२	१५६	१	४०	४०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	१	४०	४०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	२		१०४	६		३१२	६		२४०
विराटनर–ताप्लेजुङ्ग									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	२	४०	८०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	१	४०	४०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०

जम्मा	०		०	०		०	३		१२०
भद्रपुर –ताप्लेजुङ्ग									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	१	४०	४०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	०		०	०			१	४०	४०
कुलजम्मा	**२**	**५२**	**१०४**	**६**	**५२**	**३१२**	**१०**	**४०**	**४००**
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			२१८			१४४			१३१
प्रस्थान			२१७			१४२			१३१
उडान प्रतिशत			२०९.६२			४६.१५			३२.७५
कामाडौं 'भोजपुर									
ने. वा. नि.	५	५२	२६०	७	५२	३६४	७	४०	२८०
सिता एयर	०		०	०		०	०		०
तारा एयर	०		०	०		०	०		०
समिट एयर	०		०	०		०	०		०
जम्मा	५	५२	२६०	७	५२	३६४	७	४०	२८०
विराटनगर-भोजपुर									
ने. वा. नि.	२	५२	१०४	१	५२	५२	२	४०	८०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	२		१०४	१		५२	२		८०
कुलजम्मा	**७**	**५२**	**३६४**	**८**		**४१६**	**९**	**४०**	**३६०**
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			**२१८**			**१३३**			**१२४**
प्रस्थान			**२१८**			**१३३**			**१२४**
उडान प्रतिशत			५९.८९			३१.९७			३४.४४
काठमाडौं-लामिडाँडा									
ने. वा. नि.	२	५२	१०४	२	५२	१०४	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	२		१०४			१०४	०		०
विराटनगर-लामिडाँडा									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	०	०	०	०	०	०	०		०
कुल जम्मा	**२**	**५२**	**१०४**	**०**	**५२**	**१०४**	**०**	**४०**	**०**
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
ऋागमन			**३५**			**१०**			**०**
प्रस्थान			**३५**			**१०**			**०**
उडान प्रतिशत			३३.६५			९.६२			

काठमाडौं-खानीडाँडा									
ने. वा. नि.	०	५२	०	२	५२	१०४	४	४०	१६०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०		४०	०
जम्मा	०	५२	०	२	५२	१०४	४	४०	१६०
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			०			२१			४६
प्रस्थान			०			२१			४६
उडान प्रतिशत						२०.१९			२८.७५
काठमाडौं-थामखर्क									
ने. वा. नि.	२	५२	१०४	२	५२	१०४	३	४०	१२०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	२		१०४	२		१०४	३		१२०
विराटनगर-थामखर्क									
ने. वा. नि.	१	५२	५२	०	५२	०		४०	०
कुल जम्मा	**३**	**५२**	**१५६**	**२**	**५२**	**१०४**	**३**	**४०**	**१२०**
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			**५८**			**११०**			**४९**
प्रस्थान			**५८**			**११०**			**४९**
उडान प्रतिशत			३७.१८			१०८.९१			४०.८३
काठमाडौं-लुक्ला									
ने. वा. नि.	७	५२	३६४	०	५२	०	७	४०	२८०
सिता एयर	१४	५२	७२८	४२	५२	२१८४	२२	४०	८८०
तारा एयर	३५	५२	१८२०	०	५२	०	७७	४०	३०८०
समिट एयर	१७	५२	८८४	५६	५२	२९१२	२९	४०	११६०
जम्मा	७३		३७९६	९८		५०९६	१३५		५४००
रामेछाप-लुक्ला									
ने. वा. नि.	७	५२	३६४	७	५२	३६४	०	४०	०
सिता एयर	८४	५२	४३६८	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	६०	५२	३१२०	०	४०	०
समिट एयर	७२	५२	३७४४	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	१६३		८४७६	६७		३४८४	०		०
कुल जम्मा	**२३६**	**५२**	**१२२७२**	**१६५**	**५२**	**८५८०**	**१३५**	**४०**	**५४००**
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			**९८४४**			**२६३५**			**३५५८**
प्रस्थान			**९८४४**			**२६३५**			**३५८०**
उडान प्रतिशत			८०.२२			३०.७१			६५.८९
कामाडौं-फाप्लू									
ने. वा. नि.	३	५२	१५६	३	५२	१५६	५	४०	२००
सिता एयर	१	५२	५२	०	५२	०	०	४०	०

तारा एयर	०	५२	०	७	५२	३६४	३	४०	१२०
समिट एयर	७	५२	३६४	१	५२	५२	२	४०	८०
जम्मा	११		५७२	११		५७२	१०		४००
विराटनगर-फाप्लू									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	०	०	०	०	०	०	०	०	०
कुल जम्मा	**११**	**५२**	**५७२**	**११**	**५२**	**५७२**	**१०**	**४०**	**४००**
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			**१२७४**			**९७८**			**५८९**
प्रस्थान			**१२६७**			**९७७**			**५८७**
उडान प्रतिशत			२२२.७३						१४७.२५
काठमाडौं-रुम्जाटार									
ने. वा. नि.	२	५२	१०४	०	५२	०	०	४०	०
सिता एयर	१	५२	५२	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	३		१५६	०		०	०		०
लुक्ला-रुम्जाटार									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	०	०	०	०	०	०	०	०	०
विराटनगर-रुम्जाटार									
ने. वा. नि.	१	५२	५२	०	५२	०	०	४०	०
कुल जम्मा	४	५२	२०८	०	५२	०	०	४०	०
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			९२			३३			२२
प्रस्थान			९२			३३			२२
उडान प्रतिशत			४४.२३						
काठमाडौं-रामेछाप									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
सिता एयर	१	५२	५२	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	१		५२	०		०	०		०
लुक्ला-रामेछाप									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
सिता एयर	८४	५२	४३६८	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	९८	५२	५०९६	४१	५२	२१३२	०	४०	०
समिट एयर	७२	५२	३७४४	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	२५४		१३२०८	४१		२१३२	०		०

कुल जम्मा	२५५	५२	१३२६०	४१	५२	२१३२	०	४०	०
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			३४६९			३४३			२२०
प्रस्थान			३४८९			३४३			२२०
उडान प्रतिशत			२६.१६			१६.०९			
काठमाडौं-जोमसोम									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	०		०			०	०		०
पोखरा-जोमसोम									
ने. वा. नि.	७	५२	३६४	५६	५२	२९१२	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	२१	५२	१०९२	२१	५२	१०९२	२१	४०	८४०
समिट एयर	०	५२	०	३५	५२	१८२०	०	४०	०
जम्मा	२८		१४५६	११२		५८२४	२१		८४०
कुल जम्मा	२८	५२	१४५६	११२	५२	५८२४	२१	४०	८४०
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			२०७७			१६५			२०४
प्रस्थान			२०७७			१६५			२०४
उडान प्रतिशत			१४२.६५			२.८३			२४.२९
कामाडौं-दाङ्ग									
ने. वा. नि.	१४	५२	७२८	१४	५२	७२८	७	४०	२८०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
कुल जम्मा	१४		७२८	१४		७२८	७		२८०
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			३९८			१६६			०
प्रस्थान			३९८			१६६			०
उडान प्रतिशत			५४.६७			२२.८०			
कामाडौं-रुकुम									
ने. वा. नि.	१	५२	५२	१	५२	५२	३	४०	१२०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	१	४०	४०
जम्मा	१		५२	१		५२	४		१६०
नेपालगञ्ज-रुकुम									
ने. वा. नि.	३	५२	१५६	४	५२	२०८	७	४०	२८०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	३		१५६	४		२०८	७		२८०

कुल जम्मा	४	०	२०८	५	०	२६०	११	०	४४०
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			९६			९३			१२५
प्रस्थान			९६			९३			१२५
उडान प्रतिशत			४६.१५			३५.७७			२८.४१
कामार्डौ-चौरझारी									
ने. वा. नि.	१	५२	५२	१	५२	५२	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	१		५२	१		५२	०		०
नेपालगञ्ज-चौरझारी									
ने. वा. नि.	२	५२	१०४	२	५२	१०४	१	४०	४०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	२		१०४	२		१०४	१		४०
कुल जम्मा	**३**	**०**	**१५६**	**३**	**०**	**१५६**	**१**	**०**	**४०**
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			**६४**			**१५**			**०**
प्रस्थान			**६४**			**१५**			**०**
उडान प्रतिशत			४१.०३			९.६२			०.००
कामार्डौ-डोल्पा									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	१	४०	४०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	२	४०	८०
जम्मा	०		०	०		०	३		१२०
नेपालगञ्ज-डोल्पा									
ने. वा. नि.	३	५२	१५६	२	५२	१०४	४	४०	१६०
सिता एयर	०	५२	०	२	५२	१०४	२	४०	८०
तारा एयर	२	५२	१०४	१	५२	५२	०	४०	०
समिट एयर	२	५२	१०४	२	५२	१०४	१	४०	४०
जम्मा	७		३६४	७		३६४	७		२८०
सुर्खेत-डोल्पा									
ने. वा. नि.	०	५२	०	१	५२	५२	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	०	०	०	१	०	५२	०	०	०
कुल जम्मा	**७**	**५२**	**३६४**	**८**	**५१**	**४१६**	**१०**	**४०**	**४००**
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			**७४८**			**४५०**			**६५१**
प्रस्थान			**७४८**			**४५०**			**६५१**
उडान प्रतिशत			२०५.४९			०			१६२.७५

नेपालगञ्ज-सिमिकोट									
ने. वा. नि.	३	५२	१५६	०	५२	०	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	२	४०	८०
तारा एयर	२	५२	१०४	०	५२	०	१	४०	४०
समिट एयर	२	५२	१०४	२	५२	१०४	१	४०	४०
जम्मा	७		३६४	२		१०४	४		१६०
सुर्खेत-सिमिकोट									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	१	४०	४०
तारा एयर	०	५२	०	१	५२	५२	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	०	०	०	१	०	५२	१	०	४०
कुल जम्मा	**७**	**५२**	**३६४**	**३**	**५२**	**१५६**	**५**	**४०**	**२००**
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			**५५७१**			**३९१२**			**२६२२**
प्रस्थान			**५३०७**			**३९१२**			**२६२०**
उडान प्रतिशत			१५३०.४९						१३११.००
नेपालगञ्ज-रारा									
ने. वा. नि.	२	५२	१०४	२	५२	१०४	७	४०	२८०
सिता एयर	०	५२	०	१	५२	५२	१	४०	४०
तारा एयर	१	५२	५२	१	५२	५२	१	४०	४०
समिट एयर	१	५२	५२	१	५२	५२	२	४०	८०
जम्मा	४	०	२०८	५	०	२६०	११	०	४४०
सुर्खेत-रारा									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	०	०	०	०	०	०	०	०	०
कुल जम्मा	**४**	**५२**	**२०८**	**५**	**५२**	**२६०**	**११**	**४०**	**४४०**
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			**११३०**			**७८६**			**६८७**
प्रस्थान			**११३०**			**७८५**			**६८५**
उडान प्रतिशत			५४३.२७			३०२.३१			१५६.१४
नेपालगञ्ज-जुम्ला									
ने. वा. नि.	३	५२	१५६	०	५२	०	७	४०	२८०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	२	५२	१०४	१	५२	५२	१	४०	४०
समिट एयर	१	५२	५२	१	५२	५२	२	४०	८०
जम्मा	६		३१२	२		१०४	१०		४००
सुर्खेत-जुम्ला									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	१	५२	५२	१	४०	४०

तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	०	०	०	१	०	५२	१	०	४०
कुल जम्मा	**६**	**५२**	**३१२**	**३**	**५२**	**१५६**	**११**	**४०**	**४४०**
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			**६५९**			**५६५**			**६१६**
प्रस्थान			**६५९**			**५६५**			**६१६**
उडान प्रतिशत			२११.२२						१४०.००
नेपालगञ्ज-बाजुरा									
ने. वा. नि.	१	५२	५२	२	५२	१०४	६	४०	२४०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	१	५२	५२	१	५२	५२	१	४०	४०
समिट एयर	१	५२	५२	१	५२	५२	२	४०	८०
जम्मा	३	०	१५६	४	०	२०८	९	०	३६०
सुर्खेत-बाजुरा									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	१	५२	५२	१	४०	४०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	०	०	०	१	०	५२	१	०	४०
धनगढी-बाजुरा									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	७	४०	२८०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	०		०	०	०	०	७	०	२८०
कूल जम्मा	**३**	**५२**	**१५६**	**५**	**५२**	**२६०**	**१७**	**४०**	**६८०**
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
ऋागमन			**३७८**			**६१७**			**७६१**
प्रस्थान			**३७८**			**६१७**			**७६१**
उडान प्रतिशत			२४२.३१			२३७.३१			१११.९१
धनगढी-बझाङ्ग									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	७	४०	२८०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	२	४०	८०
जम्मा	०	०	०	०	०	०	९	१६०	३६०
नेपालगञ्ज-बझाङ्ग									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	०	०	०	०	०	०	०	०	०
कुल जम्मा	**०**	**०**	**०**	**०**	**०**	**०**	**९**	**४०**	**३६०**

विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			०			६८			१४९
प्रस्थान			०			६८			१४९
उडान प्रतिशत									४१.३९
नेपालगञ्ज-सौंफिबगर									
ने. वा. नि.	२	५२	१०४	३	५२	१५६	१	४०	४०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
जम्मा	२	०	१०४	३	०	१५६	१	०	४०
धनगढी-सौंफिबगर									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	७	४०	२८०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	२	४०	८०
जम्मा	०	०	०	०	०	०	९	०	३६०
कुल जम्मा	**२**	**५२**	**१०४**	**३**	**५२**	**१५६**	**१०**	**४०**	**४००**
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			६९			८२			२१२
प्रस्थान			६९			८२			२१२
उडान प्रतिशत			६६.३५			५२.५६			५३.००
धनगढी-दिपायल									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	७	४०	२८०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	२	४०	८०
कुल जम्मा	**०**	**०**	**०**	**०**	**०**	**०**	**९**	**४०**	**३६०**
विमानस्थलबाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			०			१७			६९
प्रस्थान			०			१७			६९
उडान प्रतिशत									१९.१७
धनगढी-बैतडी									
ने. वा. नि.	०	५२	०	०	५२	०	७	४०	२८०
सिता एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
तारा एयर	०	५२	०	०	५२	०	०	४०	०
समिट एयर	०	५२	०	०	५२	०	१	४०	४०
कुल जम्मा	**०**	**०**	**०**	**०**	**०**	**०**	**८**	**०**	**३२०**
विमानस्थल बाट प्राप्त डाटा अनुसार									
आगमन			०			१३			२४
प्रस्थान			०			१३			२४

अनुसूची-८

टुरिष्ट सेक्टर र STOL सेक्टरको हवाई भाडाको दर विश्लेषण

(दफा ४९ सँग सम्बन्धित)

Option 2 (Proposed Model)
Based Operating Cost Per Hour of the Twin Otter Aircraft
Twin Otter cost ;US$ Per hour
Price Index

		Previous	New With
A Direct cost:	Descriptions	US$	Inflation
Aircraft Lease Cost	Lease Cost US$ 24000 per month	192.00	192.00
	Aircraft utilization hour pe month ;125	-	-
Insurance (A/C + PAX)		154.14	154.14
Crew training		19.92	28.71
Crew Salary Allowances		33.20	47.85
Sub total	US$ per hour	**399.26**	**422.70**
B Direct Variable cost			
Fuel +Oil (1% of Fuel)			
Maintenance		288.82	288.82
Landing, Parking & Nav.		16.5	23.78
Crew Meal +Flying Allowance		39.84	57.42
Sub Total		**345.16**	**370.02**
C Indirect Operating Cost:		181.08	181.08
(General Admin, Agency, Commission and Overhead)			
Total Operating Cost		**925.50**	**973.78**
			80%
Seat Cost per hour per passenger		61.7	64.92
Seat Cost per hour per passenger +US$ 2.27		61.7	64.92
85% of Seat Cost per hour per passenger		52.45	55.18
Seat Cost per hour per passenger in NRs		3828.49	5905.44

1.New US$ Conversion base line US$! =US$+ NRs 107
2. Previous US$ Conversion base line US$ 1=NRS.73
3.Total Seat Offered 19
4. National Urban Consumer Price Index for 10/11, 11,12, 12/13, 13/14, 14/15, 15/16, are
9.9, 8.3, 9.9, 9.1, 7.2,9.4 respectively

अनुसूची-९

Trunk सेक्टरको हवाई भाडाको दर विश्लेषण

(दफा ४९ सँग सम्बन्धित)

Option 2
Fare Fixation Criteria May 2016 (Jestha 2073)
Seat cost per hour per passenger calculation
Trunk Sector

		Fuel Rate	109
		USD Exchange Rate	107
Air Craft	Jetstream	ATR42 - 320	Total

Cost/hour/USD	2808	3231	
Fuel Consumption/HR in Ltrs	800	900	
Fuel Cost/r USD	815	917	
Cost /hour r (Excluding Fuel) USD	1993	2314	
No Of Aircraft	7	3	10
Seat Capacity	30	47	
Availa2808ble Seats	210	141	351
Weighted Fare Calculation			
Weighted Average Fare Cost	2122		
Weighted Seat Capacity	35		
75 % of the Weighted Seat Capacity	26		
Seat Cost per hour per Passenger USD	81		
85% of Seat Cost per hour per Passenger USD	69		
Seat Cost per hour per Passenger Fare NRs	7330		

अनुसूची-१०

हवाई भाडा निर्धारण तालिका

(दफा ४९सँग सम्बन्धित)

(क) टुरिष्ट सेक्टर तथा दुर्गम (STOL) सेक्टरको हवाई भाडा दर

सिट लागत प्रतिघण्टा प्रतियात्रु - रु.५९०४।-

सिट लागत प्रतिमिनट प्रतियात्रु - रु.९८।४०७३

सि.नं.	सेक्टर	दुरी (नर्टिकल माइल.)	समय मिनेट	प्रतिमिनेट दर	निर्धारित भाडा (अधिकतम सीमा)	बेसिक भाडा (अधिकतम सीमाको ७५ प्रतिशत)	न्यूनतम भाडा सीमा (बेसिक भाडाको ७५ प्रतिशत)
Tourist Sector Fare Calculation							
१	काठमाडौं - लुक्ला	७८	३६	९८।४०७३	३५४३	२६५७	१९९३
२	काठमाडौं - मेघौली	६०	२९	९८।४०७३	२८५४	२१४०	१६०५
३	काठमाडौं - जोमसोम	११८	५२	९८।४०७३	५११७	३८३८	२८७८
४	पोखरा - जोमसोम	४१	२१	९८।४०७३	२०६७	१५५०	११६२
STOL Sector Fare Calculation							
१	बैतडी-सांफेबगर	४२	२२	९८।४०७३	२१६५	१६२४	१२१८
२	बझाङ्ग-सांफेबगर	१९	१२।६	९८।४०७३	१२४०	९३०	६९७
३	बाजुरा-बझाङ्ग	२५	१५	९८।४०७३	१४७६	११०७	८३०
४	विराटनग-भोजपूर	४२	२२	९८।४०७३	२१६५	१६२४	१२१८
५	विराटनगर-खानीडांडा	५०	२५	९८।४०७३	२४६०	१८४५	१३८४
६	विराटनगर-लामीडांडा	५५	२७	९८।४०७३	२६५७	१९९३	१४९५
७	विराटनगर-फाप्लू	७५	३५	९८।४०७३	३४४४	२५८३	१९३७
८	विराटनगर-राजबिराज	३२	१८	९८।४०७३	१७७१	१३२८	९९६
९	विराटनगर-रामेछाप	८५	३९	९८।४०७३	३८३८	२८७८	२१५९
१०	विराटनगर-रुम्जाटार	६२	३०	९८।४०७३	२९५२	२२१४	१६६१
११	विराटनगर-ताप्लेजुङ्ग	६०	२९	९८।४०७३	२८५४	२१४०	१६०५
१२	विराटनगर-थामखर्क	४८	२४	९८।४०७३	२३६२	१७७१	१३२८
१३	चौरजारी-डोल्पा	४१	२१।४	९८।४०७३	२१०६	१५७९	११८५
१४	दाङ्ग-चौरजारी	३२	१८	९८।४०७३	१७७१	१३२८	९९६

१५	दाङ्ग-रुकुम (सल्ले)	३५	१९	९८।४०७३	१८७०	१४०२	१०५२
१६	धनगढी-बैतडी	४२	२२	९८।४०७३	२१६५	१६२४	१२१८
१७	धनगढी-दार्चुला	५५	२७	९८।४०७३	२६५७	१९९३	१४९५
१८	धनगढी-डोटी	३४	१९	९८।४०७३	१८७०	१४०२	१०५२
१९	धनगढी-महेन्द्रनगर	२७	१६	९८।४०७३	१५७५	११८१	८८६
२०	धनगढी-बझाङ्ग	६१	२९	९८।४०७३	२८५४	२१४०	१६०५
२१	धनगढी-बाजुरा	७७	३६	९८।४०७३	३५४३	२६५७	१९९३
२२	डोल्पा-रुकुम (सल्ले)	३५	१९	९८।४०७३	१८७०	१४०२	१०५२
२३	डोटी-सांफेबगर	१५	११	९८।४०७३	१०८२	८१२	६०९
२४	काठमाडौं-भोजपुर	८४	३९	९८।४०७३	३८३८	२८७८	२१५९
२५	काठमाडौं-चौरजारी	१८०	७७	९८।४०७३	७५७७	५६८३	४२६२
२६	काठमाडौं-दाङ्ग	१६७	७२	९८।४०७३	७०८५	५३१४	३९८५
२७	काठमाडौं-जुम्ला	१९३	८३	९८।४०७३	८१६८	६१२६	४५९४
२८	काठमाडौं-कांगेलडांडा	७४	३५	९८।४०७३	३४४४	२५८३	१९३७
२९	विराटनगर-खानीडांडा	८१	३७।४	९८।४०७३	३६८०	२७६०	२०७०
३०	काठमाडौं-लामीडांडा	६३	३०	९८।४०७३	२९५२	२२१४	१६६१
३१	काठमाडौं-मनाङ्ग	९७	४४	९८।४०७३	४३३०	३२४७	२४३६
३२	काठमाडौं-फाप्लू	६८	३२	९८।४०७३	३१४९	२३६२	१७७१
३३	काठमाडौं-राजबिराज	१०२	४६	९८।४०७३	४५२७	३३९५	२५४६
३४	काठमाडौं-रामेछाप	४२	२२	९८।४०७३	२१६५	१६२४	१२१८
३५	काठमाडौं-रुकुम (सल्ले)	१८०	७७	९८।४०७३	७५७७	५६८३	४२६२
३६	काठमाडौं-रुम्जाटार	५५	२७	९८।४०७३	२६५७	१९९३	१४९५
३७	काठमाडौं-सुर्खेत	१९७	८४	९८।४०७३	८२६६	६२००	४६५०
३८	काठमाडौं-ताप्लेजुङ्ग	१२३	५४	९८।४०७३	५३१४	३९८५	२९८९
३९	काठमाडौं-थामखर्क	६९	३३	९८।४०७३	३२४७	२४३६	१८२७
४०	लामिडाँडा-राजबिराज	४४	२३	९८।४०७३	२२६३	१६९७।	१२७३
४१	लुक्ला-फाप्लू	१६	११	९८।४०७३	१०८२	८१२	६०९
४२	लुक्ला-रुम्जाटार	३०	१७	९८।४०७३	१६७३	१२५५	९४१
४३	महेन्द्रनगर-बैतडी	४७	२४	९८।४०७३	२३६२	१७७१	१३२८
४४	महेन्द्रनगर-बझाङ्ग	७६	३५	९८।४०७३	३४४४	२५८३	१९३७
४५	महेन्द्रनगर-दार्चुला	३७	२०	९८।४०७३	१९६८	१४७६	११०७
४६	महेन्द्रनगर-डोटी	४७	२३	९८।४०७३	२२६३	१६९८	१२७३
४७	महेन्द्रनगर-सांफेबगर	६१	२९	९८।४०७३	२८५४	२१४०	१६०५
४८	नेपालगञ्ज-बैतडी	१०१	४५	९८।४०७३	४४२८	३३२१	२४९१
४९	नेपालगञ्ज-बझाङ्ग	९२	४२	९८।४०७३	४१३३	३१००	२३२५
५०	नेपालगञ्ज-बाजुरा	८४	३९	९८।४०७३	३८३८	२८७८	२१५९
५१	नेपालगञ्ज-चौरझारी	४२	२२	९८।४०७३	२१६५	१६२४	१२१८
५२	नेपालगञ्ज-दाङ्ग	३४	१९	९८।४०७३	१८७०	१४०२	१०५२
५३	नेपालगञ्ज-दार्चुला	१११	४९	९८।४०७३	४८२२	३६१६	२७१२
५४	नेपालगञ्ज-डोल्पा	८३	३८	९८।४०७३	३७३९	२८०५	२१०३
५५	नेपालगञ्ज-डोटी	७८	३५	९८।४०७३	३४४४	२५८३	१९३७
५६	नेपालगञ्ज-जुम्ला	८५	३९	९८।४०७३	३८३८	२८७८	२१५९
५७	नेपालगञ्ज-रारा	९३	४२	९८।४०७३	४१३३	३१००	२३२५
५८	नेपालगञ्ज-रुकुम (सल्ले)	५२	२६	९८।४०७३	२५५९	१९१९	१४३९

५९	नेपालगञ्ज-सांफेबगर	७२	३४	९८।४०७३	३३४६	२५०९	१८८२
६०	नेपालगञ्ज-सिमिकोट	११८	५२	९८।४०७३	५११७	३८३८	२८७८
६१	नेपालगञ्ज-सुर्खेत	२९	१७	९८।४०७३	१६७३	१२५५	९४१
६२	पोखरा-डोल्पा	१०४	४७	९८।४०७३	४६२५	३४६९	२६०२
६३	पोखरा-जुम्ला	१२१	५४	९८।४०७३	५३१४	३९८५	२९८९
६४	पोखरा-मनाङ्ग	४३	२२	९८।४०७३	२१६५	१६२४	१२१८
६५	पोखरा-सुर्खेत	१२७	५६	९८।४०७३	५५११	४१३३	३१००
६६	राजविराज-लामीडांडा	४४	२३	९८।४०७३	२२६३	१६९८	१२७३
६७	राजविराज-रुम्जाटार	४९	२५	९८।४०७३	२४६०	१८४५	१३८४
६८	सिमिकोट-रारा	३२	१७।८	९८।४०७३	१७५२	१३१४	९८५
६९	सुर्खेत-वझाङ्ग	६४	३१	९८।४०७३	३०५१	२२८८	१७१६
७०	सुर्खेत-बाजुरा	६०	२९	९८।४०७३	२८५४	२१४०	१६०५
७१	सुर्खेत-चौरझारी	३३	१९	९८।४०७३	१८७०	१४०२	१०५२
७२	सुर्खेत-डोल्पा	६८	३२।२	९८।४०७३	३१६९	२३७७	१७८२
७३	सुर्खेत-जुम्ला	५७	२८	९८।४०७३	२७५५	२०६७	१५५०
७४	सुर्खेत-रारा	६४	३१	९८।४०७३	३०५१	२२८८	१७१६
७५	सुर्खेत-रुकुम (सल्ले)	४६	२४	९८।४०७३	२३६२	१७७१	१३२८
७६	सुर्खेत-सिमिकोट	८६	३९।४	९८।४०७३	३८७७	२९०८	२१८१

(ख) टङ्क सेक्टर हवाई भाडा गणना (Trunk Sector Fare Calculation)

सिट लागत प्रतिघण्टा प्रतियात्रु - रु.७३३०।

सिट लागत प्रतिमिनट प्रतियात्रु - रु.१२२।१६६६

सि.नं.	सेक्टर	दुरी (न.मा.)	समय मिनेट	प्रतिमिनेट दर	निर्धारित भाडा (अधिकतम सीमा)	बेसिक भाडा (अधिकतम सीमाको ७५ प्रतिशत)	न्यूनतम भाडा सीमा (बेसिक भाडाको ७५ प्रतिशत)
१	काठमाडौं-माउन्टेन	१५०	६४।५५	१२२।१६६६	७८८६	३९४३	१९७१
२	काठमाडौं-विराटनगर	१२६	४५।१७	१२२।१६६६	५५१८	२७५९	१३८०
३	काठमाडौं-भैरहवा	१०७	३८।७३	१२२।१६६६	४७३२	२३६६	११८३
४	काठमाडौं-नेपालगञ्ज	१७५	६१।३१	१२२।१६६६	७४९०	३७४५	१८७३
५	काठमाडौं-पोखरा	७९	२९।८५	१२२।१६६६	३६४७	१८२३	९१२
६	काठमाडौं-भद्रपुरा	१६१	५६।४८	१२२।१६६६	६९००	३४५०	१७२५
७	काठमाडौं-जनकपुर	६३	२४।२	१२२।१६६६	२९५६	१४७८	७३९
८	काठमाडौं-सिमरा	३९	१९।९४	१२२।१६६६	२४३६	१२१८	६०९
९	काठमाडौं-भरतपुर	५१	२०।१७	१२२।१६६६	२४६४	१२३२	६१६
१०	काठमाडौं-धनगढी	२४५	८३।०९	१२२।१६६६	१०१५१	५०७५	२५३८
११	काठमाडौं-तुम्लिङ्गटार	९६	३४।७	१२२।१६६६	४२३९	२१२०	१०६०
१२	तुम्लिङ्गटार-विराटनगर	५०	२०।१७	१२२।१६६६	२४६४	१२३२	६१६
१३	सिमरा-भरतपुर	८५	३३।७३	१२२।१६६६	४१२१	२०६०	१०३०
१४	सिमरा-वनकपुर	९७	३७।०८	१२२।१६६६	४५३०	२२६५	११३२
१४	सिमरा-पोखरा	११५	४२।१	१२२।१६६६	५१४३	२५७२	१२८६
१६	सिमरा-भैरहवा	१३९	४८।८	१२२।१६६६	५९६२	२९८१	१४९०
१७	सिमरा-विराटनगर	१६१	५४।९४	१२२।१६६६	६७१२	३३५६	१६७८

१८	सिमरा-नेपालगञ्ज	२३६	७५।८७	१२२।१६६६	९२६९	४६३४	२३१७
१९	सिमरा-भद्रपुर	१९४	६४।१५	१२२।१६६६	७८३७	३९१८	१९५९
२०	सिमरा-धनगढी	३०६	९५।४१	१२२।१६६६	११६५६	५८२८	२९१४
२१	भरतपुर-जनकपुर	११२	४१।२६	१२२।१६६६	५०४१	२५२०	१२६०
२२	भरतपुर-पोखरा	३९	२०।८९	१२२।१६६६	२५५२	१२७६	६३८
२३	भरतपुर-भैरहवा	५४	२५।०७	१२२।१६६६	३०६३	१५३१	७६६
२४	भरतपुर-विराटनगर	१७५	५८।८५	१२२।१६६६	७१९०	३५९५	१७९७
२५	भरतपुर-नेपालगञ्ज	१५१	५२।१५	१२२।१६६६	६३७१	३१८५	१५९३
२६	भरतपुर-भद्रपुर	२०७	६७।७८	१२२।१६६६	८२८०	४१४०	२०७०
२७	भरतपुर-धनगढी	२२१	७१।६९	१२२।१६६६	८७५८	४३७९	२१९०
२८	जनकपुर-पोखरा	१४०	४९।०८	१२२।१६६६	५९९६	२९९८	१४९९
२९	जनकपुर-भैरहवा	१६३	५५।५	१२२।१६६६	६७८०	३३९०	१६९५
३०	जनकपुर-विराटनगर	१८९	६२।७५	१२२।१६६६	७६६६	३८३३	१९१६
३१	जनकपुर-नेपालगञ्ज	२६३	८३।४१	१२२।१६६६	१०१९०	५०९५	२५४७
३२	जनकपुर-भद्रपुर	२२१	७१।६९	१२२।१६६६	८७५८	४३७९	२१९०
३३	जनकपुर-धनगढी	३३४	१०३।२३	१२२।१६६६	१२६११	६३०६	३१५३
३४	पोखरा-भैरहवा	५१	२४।२४	१२२।१६६६	२९६१	१४८१	७४०
३५	पोखरा-विराटनगर	२०४	६६।९४	१२२।१६६६	८१७८	४०८९	२०४४
३६	पोखरा-नेपालगञ्ज	१२४	४४।६१	१२२।१६६६	५४५०	२७२५	१३६२
३७	पोखरा-भद्रपुर	२३७	७६।१५	१२२।१६६६	९३०३	४६५१	२३२६
३८	पोखरा-धनगढी	१९४	६४।१५	१२२।१६६६	७८३७	३९१८	१९५९
३९	भैरहवा-विराटनगर	२२९	७३।९२	१२२।१६६६	९०३१	४५१५	२२५८
४०	भैरहवा-नेपालगञ्ज	१०५	३९।३१	१२२।१६६६	४८०२	२४०१	१२०१
४१	भैरहवा-भद्रपुर	२६१	८२।८५	१२२।१६६६	१०१२२	५०६१	२५३०
४२	भैरहवा-धनगढी	१७५	५८।८५	१२२।१६६६	७१९०	३५९५	१७९७
४३	विराटनगर-नेपालगञ्ज	३२६	१००।९९	१२२।१६६६	१२३३८	६१६९	३०८४
४४	विराटनगर-भद्रपुर	४४	२२।२८	१२२।१६६६	२७२२	१३६१	६८०
४५	विराटनगर-धनगढी	३९८	१२१।०९	१२२।१६६६	१४७९३	७३९७	३६९८
४६	नेपालगञ्ज-भद्रपुर	३५८	१०९।९३	१२२।१६६६	१३४३०	६७१५	३३५७
४७	नेपालगञ्ज-नगढी	७०	२९।५४	१२२।१६६६	३६०९	१८०४	९०२
४८	भद्रपुर-धनगढी	४३१	१३०।३	१२२।१६६६	१५९१८	७९५९	३९८०

अनुसूची-११

दुरी (नटिकलमाइल) बढी देखाई हवाई भाडा निर्धारण गरेको

(दफा ५०.३ सँग सम्बन्धित)

दुरी नटिकल माइलमा)

क्र.सं	दुर्गम (STOL) सेक्टर	कम्प्युटर अभिलेख अनुसारको दुरी	भाडा निर्धारण गर्दा कायम गरेको दुरी	अभिलेखभन्दा बढी कायम गरेको दुरी	प्रतिनटिकल माइल लाग्ने समय (मिनेट)	प्रतिमिनेट भाडा दर (रु.)	बढी निर्धारण भएको भाडा दर (रु.)
१	काठमाडौं-लुक्ला	७३	७८	५	०.४६२	९८।४१	२२७.१
२	काठमाडौं-जोमसोम	३७.४	४१	३.६	०.४४१	९८।४१	१५६.१
३	काठमाडौं-चौरझारी	१७६.७८	१८०	३.२२	०.४२८	९८।४१	१३५.६
४	काठमाडौं-कांगेलडांडा	७०.८	७४	३.२	०.४७३	९८।४१	१४८.९

५	काठमाडौं-दाङ्ग	१६४.७५	१६७	२.२५	०.४३१	९८।४१	९५.४६
६	काठमाडौं-मनाङ्ग	८८	९७	९	०.४५४	९८।४१	४०१.७
७	काठमाडौं-फाप्लू	६६	६८	२	०.४७१	९८।४१	९२.६२
८	काठमाडौं-रुकुम सल्ले	१६४.२	१८०	१५.८	०.४२८	९८।४१	६६५.१
९	विराटनगर-फाप्लू	७२	७५	३	०.४६७	९८।४१	१३७.८
१०	विराटनगर-थामखर्क	४०.४	४८	७.६	०.५००	९८।४१	३७३.९
११	नेपालगञ्ज-बझाङ्ग	८९.५७	९२	२.४३	०.४६१	९८।४१	११०.१
१२	नेपालगञ्ज-डोल्पा	८०.५५	८३	२.४५	०.४५८	९८।४१	११०.४
१३	नेपालगञ्ज-जुम्ला	७५.३४	८५	९.६६	०.४५९	९८।४१	४३६.२
१४	नेपालगञ्ज-रारा	८८.४७	९३	४.५३	०.४५२	९८।४१	२०१.३
१५	नेपालगञ्ज-सिमिकोट	११२	११८	६	०.४४१	९८।४१	२६०.२
१६	पोखरा-डोल्पा	७७.२६	१०४	२६.७४	०.४५२	९८।४१	११८९
१७	पोखरा-जुम्ला	११४.१५	१२१	६.८५	०.४५२	९८।४१	३०४.६
१८	पोखरा-मनाङ्ग	२७.१५	४३	१५.८५	०.५१२	९८।४१	७९८
१९	सुर्खेत-बझाङ्ग	६१.७६	६४	२.२४	०.४८४	९८।४१	१०६.८
२०	सुर्खेत-बाजुरा	५४.९	६०	५.१	०.४८३	९८।४१	२४२.६
२१	सुर्खेत-चौरझारी	२९.६	३३	३.४	०.५७६	९८।४१	१९२.६
२२	सुर्खेत-डोल्पा	६६.७८	६८	१.२२	०.४७४	९८।४१	५६.८५
२३	सुर्खेत-जुम्ला	५०.५३	५७	६.४७	०.४९१	९८।४१	३१२.८
२४	सुर्खेत-रारा	६२	६४	२	०.४८४	९८।४१	९५.३३
२५	सुर्खेत-सल्ले	४३	४६	३	०.५२२	९८।४१	१५४
२६	सुर्खेत-सिमिकोट	८३.४	८६	२.६	०.४५८	९८।४१	११७.२
	ट्रङ्क सेक्टर						
१	काठमाडौं-विराटनगर	१२४	१२६	२	०.३५८४९	१२२।१७	८७.५९
२	काठमाडौं-भैरहवार	१०३	१०७	४	०.३६१९६	१२२।१७	१७६.९
३	काठमाडौं-भद्रपुर	१६०	१६१	१	०.३५०८१	१२२।१७	४२.८६
४	काठमाडौं-जनकपुर	६१	६३	२	०.३८४१३	१२२।१७	९३.८५
५	काठमाडौं-सिमरा	३६	३९	३	०.५११२८	१२२।१७	१८७.४
६	काठमाडौं-भरतपुर	४९	५१	२	०.३९५४९	१२२।१७	९६.६३

अनुसूची-१२

साविकमा र हाल सञ्चालनमा रहेका STOL सेक्टरका वायुयानको प्रकार, तिनको संख्या, सिट संख्या, समेतको विवरण

(दफा ५१.(क) सँग सम्बन्धित)

(क) भाडा निर्धारण भएको समय (२०७३ साल) मा सञ्चालनमा रहेका STOL सेक्टरतर्फका वायुसेवा तथा वायुयानको विवरण

क्र.स.	वायु सेवा सञ्चालकको नाम	वायुयानको नाम	वायुयान संख्या	सिट क्षमता	जम्मा सिट संख्या
१	नेपाल एयरलाइन्स कर्पोरेशन	DHC6/300 Twinotter	५	१९	९५
२	तारा एयरलाइन्स	DHC6/300 Twinotter	८	१९	१५२
		जम्माः	**१३**		**२४७**
३	बुद्ध एयर	Beechraft 1900 D	३	१८	५४
४	सिम्रिक एयरलाइन्स	Beechraft 1900 D	२	१८	३६
		जम्माः	**५**		**९०**
५	सीता एयर	Dornier 228 Aircraft	२	१९	३८

६	अग्नि एयर	Dornier 228 Aircraft	२	१९	३८
		जम्माः	**४**		**७६**
		कुल जम्माः	**२२**		**४१३**

(ख) हाल (२०७८ सालमा) सञ्चालनमा रहेका STOL सेक्टरतर्फका वायुसेवा तथा वायुयानको विवरण

क्र.स.	वायु सेवा सञ्चालकको नाम	वायुयानको नाम	वायुयान संख्या	सिट क्षमता	जम्मा सिट संख्या
१	नेपाल एयरलाइन्स कर्पोरेशन	Y12E	४	१७	६८
	जम्माः		**४**		**६८**
२	बुद्ध एयर	Beechraft 1900 D	२	१८	३६
३	सिम्रिक एयरलाइन्स	Beechraft 1900 D	३	१८	५४
	जम्माः		**५**		**९०**
४	समिट एयर	LETL410-UVP-E20	५	१८	९०
	जम्माः		**५**		**९०**
५	नेपाल एयरलाइन्स कर्पोरेशन	DHC6/300 Twinotter	३	१९	५७
६	तारा एयरलाइन्स	DHC6/300 Twinotter	४	१९	७६
	जम्माः		**७**		**१३३**
७	सीता एयर	Dornier 228 Aircraft	४	१९	२३
८	तारा एयरलाइन्स	Dornier 228 Aircraft	१	१९	१९
	जम्माः		**५**		**४२**
	कुल जम्माः		**२६**		**४२३**

अनुसूची-१३

साविकमा र हाल सञ्चालनमा रहेका Trunk सेक्टरका वायुयानको प्रकार, तिनको संख्या, सिट संख्या, समेतको विवरण

(दफा ५१(घ) सँग सम्बन्धित)

(क) भाडा निर्धारण भएको समय (२०७३ साल) मा सञ्चालनमा रहेका ट्रङ्क सेक्टरतर्फका वायुसेवा तथा वायुयानको विवरण

क्र.स.	वायु सेवा सञ्चालकको नाम	वायुयानको नाम	वायुयान संख्या	सिट क्षमता	जम्मा सिट संख्या
१	अग्नि एयर	Jetstream-41	३	३०	९०
२	यति एयरलाइन्स	Jetstream-41	७	३०	२१०
	जम्माः		**१०**		**३००**
३	बुद्ध एयर	ATR42-320	३	४७	१४१
	जम्माः		**३**		**१४१**
४	बुद्ध एयर	ATR72-500	३	७२	२१६
	जम्माः		**३**	**७२**	**२१६**
	कुल जम्माः		**१६**		**६५७**

(ख) हाल (२०७८ सालमा) सञ्चालनमा रहेका ट्रङ्क सेक्टरतर्फका वायुसेवा तथा वायुयानको विवरण :

क्र.स.	वायु सेवा सञ्चालकको नाम	वायुयानको नाम	वायुयान संख्या	सिट क्षमता	जम्मा सिट संख्या
१	यति एयरलाइन्स	Jetstream-41	६	३०	१८०
	जम्माः		**५**		**१८०**

२	बुद्ध एयर	ATR42-320	३	४७	१४१
	जम्माः		**३**		**१४१**
३	श्री एयरलाइन्स	Bombardier CRJ 200	२	५०	१००
४	सौर्य एयरलाइन्स	Bombardier CRJ 200	३	५०	१५०
	जम्माः		**५**		**२५०**
५	नेपाल एयरलाइन्स कर्पोरेशन	Modern Ark60	२	५६	११२
	जम्माः		**२**		**११२**
६	श्री एयरलाइन्स	Bombardier CRJ 700	२	७०	१४०
	जम्माः		**२**		**१४०**
७	बुद्ध एयर	ATR72-500	१०	७२	७२०
८	यति एयरलाइन्स	ATR72-500	५	७२	३६०
	जम्माः		**१४**		**१००८**
९	श्री एयरलाइन्स	DHC8/Q400	२	८४	१६८
	जम्माः		**२**		**१६८**
	कुल जम्माः		**३३**		**१९६९**

अनुसूची-१४

स्वचालित सूत्र तथा मूल्य निर्धारण विधि
(दफा ५४ सँग सम्बन्धित)

Aviation fuel price
Dornier and Twin Otter for Tourist/ Other/ Hub to Remote Sector
Basic : Per hour fuel Consumption 342 Ltr
Total seat capacity 0f aircraft 19
Occupancy seat 80% = 15 seat
New fuel price per ltr. NRs 75
Previous fuel price Per ltr NRs 53(at the time of air fare fixation).
Difference in fuel cost NRS (new price 75 - previous price 53= difference price 22)
Formula
Fuel consumption x increment in fuel
Seat occupancy x 60
342 x 22 =7525
15 x6o =900
SO that fuel surcharge per passenger per minute = NRs 8.36

Calculation 0f fuel surcharge
Aviation fuel price
Beachcraft and Jetstream for Trunk Sector
Basic : Per hour fuel consumption 525 ltr
Total seat capacity of aircraft 19
Occupancy seat 80% = 15 seat
New fuel price per ltr NRs 75
Previous fuel price per ltr NRs 53(at the time of air fare fixation).
Difference in fuel cost NRS 53 (new price 75 - previous price 53= difference price 22)

Block Time +Flight Time+5 minute+ 5 minute

5minute is added Considering Traffic Congestion problem, holding, Taxing etc.at TIA.

Considering Speed of Beechcraft 1900D

अनुसूची-१५

इन्धनको मूल्य परिवर्तन तथा सरचार्ज अनुमोदको तालिका
(दफा ५४.१ सँग सम्बन्धित)

सि. नं.	आयल निगमको पत्रअनुसार लागूहुने मिति	साबिक मूल्य दर (रु).	हालको मूल्य दर (रु.)	बढेको (घटेको दर (रु)	स्वीकृत या अनुमोदनगर्ने निर्णय मिति	लागुहुने मिति (वि.सं)	लागुहुने मिति (सन)	इन्धन खर्च लिटर प्रतिघण्टा टंक सेक्टर्र	इन्धन खर्च लिटर प्रतिघण्टा STOL सेक्टर	टं«क सेक्टरको सरचार्ज दर (रु.)	दुर्गम क्षेत्रको सरचार्ज दर(रु.)
१	१६ फेब्रुअरी २०१६	१६४	१०९	(५५	२०७२।११।०५	२०७२।११।०५	१८ फेब्रुअरी २०१६	५२५	३४२	६८।१३	४१।४१
२	२ जुलाई २०१६	१०९	९९	(१०	२०७३।०३।१९	२०७३।०३।२०	२ जुलाई २०१६	५२५	३४२	६१।८८	३७।६२
३	१७ सेप्टेम्बर २०१६	९९	९४	(५	२०७३।०८।२१	२०७३।०८।२२	१८ सेप्टेम्बर २०१६	५२५	३४२	५८।७५	३५।७२
४	६ डिसेम्बर २०१६	९४	८६	(८	२०७३।०८।२६	२०७३।०८।२६	७ डिसेम्बर २०१६	५२५	३४२	५३।७५	३२।६८
५	९ डिसेम्बर २०१७	८२	८७	५	२०७४।०८।२४	२०७४।०८।२६	१२ डि २०१७	५२५	३४२	४६।२८	३३।०६
६	३ जुन २०१८	८७	१००	१३	२०७५।०३।११	२०७५।०३।०८	२२ जुन २०१८	५२५	३४२	५३।१९	३८
७	२० अगस्त २०१८	१००	१०५	४।५	२०७५।०५।०५	२०७५।०५।०५	२२ अगस्त २०१८	५२५	३४२	५५।५९	३९।७१
८	११ जनवरी २०१९	१०५	९४।५	(१०	२०७५।०९।२७	२०७५।०९।२८	१३ जनवरी २०१९	५२५	३४२	५०।२७	३५।९१
९	१७ मार्च २०२०	९४।५	९०	(४।५	२०७६।१२।०६	२०७६।१२।०७	२० मार्च २०२०	५२५	३४२	४७।८७	३४।२
१०	१६ फेब्रुअरी २०२१	६५	६७	२	२०७७।११।०७	२०७७।११।०७	२० फेब्रुअरी २०२१	५२५	३४२	३५।६४	२५।४६
११	२०७७।११।१७	६७	७२	५	२०७७।११।२०	२०७७।११।२१	५ मार्च २०२१	५२५	३४२	३८।३	२७।३६
१२	२०७७।१२।०३	७२	७४	२	२०७७।१२।०६	२०७७।१२।०७	२० मार्च २०२१	५२५	३४२	३९।३६	२८।१२
१३	२०७८।०१।०४	७४	७६	२	२०७८।०१।०६	२०७८।०१।०७	२० अप्रिल २०२१	५२५	३४२	४०।४३	२८।८८
१४	२०७८।०२।२२	७६	८०	४	२०७८।०२।२४	२०७८।०२।२५	८ जुन २०२१	५२५	३४२	४२।५५	३०।४
१५	२०७८।०३।०९	८०	८२	२	२०७८।०३।११	२०७८।०३।१२	२६ जून २०२१	५२५	३४२	४३।६२	३१।१६
१६	२०७८।०३।२२	८२	८४	२	२०७८।०३।२५	२०७८।०३।२५	९ जुलाई २०२१	५२५	३४२	४४।६८	३१।९२

अनुसूची-१६

नेपालबाट अन्तर्राष्ट्रिय उडान गर्ने नेपाली तथा विदेशी वायु सेवाहरुले २०१८ को जनवरीदेखि २०२१ को अक्टोवरसम्म त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा आवागमन गरेको वर्षगत तथा देशगत विवरण

(दफा ५७.३ सँग सम्बन्धित)

क्र.सं.	वायु सेवा सञ्चालन संस्थाको नाम	मुलुकको नाम	वायुयान उडान संख्या			यात्रु संख्या		
			प्रस्थान	आगमन	जम्मा	प्रस्थान	आगमन	जम्मा
नेपालबाट अन्तर्राष्ट्रिय उडान गर्ने बिदेशी वायु सेवाहरु								
	२०१८							
AIC	एयर इण्डिया	भारत	९३९	९३९	१८७८	११३६८७	१२३७५४	२३७४४१
IGO	इण्डिगो एयर	भारत	३६५	३६५	७३०	५७२५९	५८९१३	११६१७२
JAI	जेट एयरवेज	भारत	१५६९	१५६९	३१३८	२२६४५४	२२४४९५	४५०९४९
NSB	मध्य एयरबेस	भारत	१	१	२	०	०	०
	जम्मा		**२८७४**	**२८७४**	**५७४८**	**३९७४००**	**४०७१६२**	**८०४५६२**
	२०१९							
AIC	एयर इण्डिया	भारत	९३०	९३०	१८६०	१२६८२२	१२८२३६	२५५०५८
IGO	इण्डिगो एयर	भारत	७३९	७३९	१४७८	१०९१७५	५१४४२	१६०६१७
JAI	जेट एयरवेज	भारत	३८०	३७९	७५९	५३२७३	४९१४४	१०२४१७
NSB	मध्य एयरबेस	भारत	१	१	२	०	०	०
	जम्मा		**२०५०**	**२०४९**	**४०९९**	**२८९२७०**	**२२८८२२**	**५१८०९२**
	२०२०							
AIC	एयर इण्डिया	भारत	२०७	२०७	४१४	२१९२४	२१६८६	४३६१०
IGO	इण्डिगो एयर	भारत	२४६	२४६	४९२	३१४७७	१५४४९	४६९२६
NSB	मध्य एयरबेस	भारत	३	३	६	०	०	०
SEJ	स्पाई जेट	भारत	३	३	६	०	१५१	१५१
VTI	टाटा सिया एयरलाइन्स	भारत	३८	३८	७६	४०९४	२८९६	६९९०
	जम्मा		**४९७**	**४९७**	**९९४**	**५७४९५**	**४०१८२**	**९७६७७**
	२०२१							
AIC	एयर इण्डिया	भारत	२०४	२०४	४०८	२५४७२	२७६२५	५३०९७
IGO	इण्डिगो एयर	भारत	१७	१७	३४	०	०	०
NSB	मध्य एयरबेस	भारत	४	४	८	४३	०	४३
SEJ	स्पाई जेट	भारत	११	११	२२	०	०	०
	जम्मा		२३६	२३६	४७२	२५५१५	२७६२५	५३१४०
	२०१८							
BBC	बिमान बंगलादेश	बंगलादेश	३५४	३५४	७०८	३९६५८	३३१५४	७२८१२
RGE	रिजेन्ट एयरवेव	बंगलादेश	८८	८८	१७६	७५४९	७४४२	१४९९१
UBG	युएस बंगला एयरलाइन्स	बंगलादेश	४२	४२	८४	१८६५	२४९२	४३५७
	जम्मा		**४८४**	**४८४**	**९६८**	**४९०७२**	**४३०८८**	**९२१६०**
	२०१९							
BBC	बिमान बंगलादेश	बंगलादेश	**३५१**	**३५१**	**७०२**	**३९९८३**	**२७९५०**	**६७९३३**
	२०२०							
BBC	बिमान बंगलादेश	बंगलादेश	**६९**	**६९**	**१३८**	**५४०९**	**२६७७**	**८०८६**
	२०२१							

BBC	बिमान बंगलादेश	बंगलादेश	२८	२८	५६	१९५९	१९७३	३९३२
	२०१८							
BTN	भुटान एयरलाइन्स	भुटान	२९०	२९०	५८०	६६७७	३९५१	१०६२८
DRK	द्रुक एयरलाइन्स	भुटान	४११	४११	८२२	२३२८०	२७४५५	५०७३५
	जम्मा		**७०१**	**७०१**	**१४०२**	**२९९५७**	**३१४०६**	**६१३६३**
	२०१९							
BTN	भुटान एयरलाइन्स	भुटान	२३०	२३०	४६०	७६३६	२०६	७८४२
DRK	द्रुक एयरलाइन्स	भुटान	४९०	४९०	९८०	२५०८७	८८१३	३३९००
	जम्मा		**७२०**	**७२०**	**१४४०**	**३२७२३**	**९०१९**	**४१७४२**
	२०२०							
BTN	भुटान एयरलाइन्स	भुटान	३१	३१	६२	६३९	४३	६८२
DRK	द्रुक एयरलाइन्स	भुटान	११७	११७	२३४	३२२२	६९३	३९१५
	जम्मा		**१४८**	**१४८**	**२९६**	**३८६१**	**७३६**	**४५९७**
	२०२१							
BTN	भुटान एयरलाइन्स	भुटान	४	४	८	०	१	१
DRK	द्रुक एयरलाइन्स	भुटान	१९	१९	३८	३०	२६	५६
	जम्मा		**२३**	**२३**	**४६**	**३०**	**२७**	**५७**
	२०२१							
ALK	श्रीलङ्कन एयरलाइन्स	श्रीलङ्का	**३०**	**३०**	**६०**	**३३८४**	**३६५०**	**७०३४**
	२०१८							
CCA	एयरचाइना	चीन	५१३	५१३	१०२६	४८२८१	४७००६	९५२८७
CES	चाइना इस्टर्न एयरलाइन्स	चीन	५५६	५५६	१११२	५२०८९	५३३२७	१०५४१६
CSC	सिचुआन एयरलाइन्स	चीन	२०४	२०४	४०८	१३५४६	१४०१२	२७५५८
CSN	चाइना साउदर्न एयरलाइन्स	चीन	७२९	७२९	१४५८	८४८०२	७३८४१	१५८६४३
TBA	टिबेट एयरलाइन्स	चीन	२२१	२२१	४४२	१९५८४	१७७५९	३७३४३
	जम्मा		**२२२३**	**२२२३**	**४४४६**	**२१८३०२**	**२०५९४५**	**४२४२४७**
	२०१९							
CCA	एयरचाइना	चीन	४८८	४८८	९७६	४३७१३	४२७४२	८६४५५
CES	चाइना इस्टर्न एयरलाइन्स	चीन	५५८	५५८	१११६	५१६६३	५१४८५	१०३१४८
CSC	सिचुआन एयरलाइन्स	चीन	२०७	२०७	४१४	१७४८०	१३९१३	३१३९३
CSN	चाइना साउदर्नएयरलाइन्स	चीन	७३०	७३०	१४६०	१०५१०९	९४८९४	२००००
TBA	टिबेट एयरलाइन्स	चीन	३५१	३५१	७०२	२६४०६	२२५५४	४८९६०
	जम्मा		**२३३४**	**२३३४**	**४६६८**	**२४४३७१**	**२२५५८८**	**४६९९५९**
	२०२०							
CCA	एयरचाइना	चीन	७२	७२	१४४	५६५१	४२४८	९८९९
CES	चाइना इस्टर्न एयरलाइन्स	चीन	७३	७३	१४६	५४२१	६२४१	११६६२
CSC	सिचुआन एयरलाइन्स	चीन	२०	२०	४०	११५३	१०१९	२१७२
CSN	चाइना साउदर्न एयरलाइन्स	चीन	१०३	१०३	२०६	११२४०	९५३६	२०७७६
	जम्मा		**२६८**	**२६८**	**५३६**	**२३४६५**	**२१०४४**	**४४५०९**
	२०२१							
CCA	एयरचाइना	चीन	२८	२८	५६	९२०	७२५	१६४५
CPA	क्याथेप्यासिफिक एयरवेज	हङ्कङ्ग	५२	५२	१०४	०	८	८
CSC	सिचुआन एयरलाइन्स	चीन	४०	४०	८०	०	०	०

CSN	चाइना साउदर्न एयरलाइन्स	चीन	१७	१७	३४	१९४७	५९३	२५४०
	जम्मा		**१३७**	**१३७**	**२७४**	**२८६७**	**१३२६**	**४१९३**
	२०१८							
HAD	क्याथे ड्रागोन	हङ्गकङ्ग	**२३३**	**२३३**	**४६६**	**६५४७९**	**५४१३०**	**११९६०९**
	२०१९							
HAD	क्याथे ड्रागोन	हङ्गकङ्ग	**२३५**	**२३५**	**४७०**	**६६४८३**	**३६६४०**	**१०३१२३**
	२०२०							
HAD	क्याथे ड्रागोन	हङ्गकङ्ग	**६४**	**६४**	**१२८**	**११६७६**	**७१२७**	**१८८०३**
	२०२१							
	२०१८							
KAL	कोरियन एयर	कोरिया	**१९१**	**१९१**	**३८२**	**३७२५२**	**३५५२५**	**७२७७७**
	२०१९							
KAL	कोरियन एयर	कोरिया	**१७९**	**१७९**	**३५८**	**३५०७८**	**३५८७०**	**७०९४८**
	२०२०							
KAL	कोरियन एयर	कोरिया	**५५**	**५५**	**११०**	**९४२९**	**१०५०४**	**१९९३३**
	२०२१							
KAL	कोरियन एयर	कोरिया	**१०**	**१०**	**२०**	**७३३**	**१३८७**	**२१२०**
	२०१८							
ABY	एयर अरेबिया	यु.ए.ई	८८०	८८०	१७६०	१०६३९४	१२६०२४	२३२४१८
FDB	फ्लाई दुबई (दुबई एभिएसन)	यु.ए.ई	११७५	११७५	२३५०	१७१६६०	१६५८०४	३३७४६४
ETD	इतिहाद एयरवेज	यु.ए.ई.	५७९	५७९	११५८	६४४५३	६६७८४	१३१२३७
	जम्मा		**२६३४**	**२६३४**	**५२६८**	**३४२५०७**	**३५८६१२**	**७०१११९**
	२०१९							
ABY	एयर अरेबिया	यु.ए.ई	९१८	९१८	१८३६	११५०४३	११३८८६	२२८९२९
ETD	इतिहाद एयरवेज	यु.ए.ई	४२२	४२२	८४४	५३२४१	४९८७१	१०३११२
FDB	फ्लाई दुबई (दुबई एभिएसन)	यु.ए.ई	९५५	९५५	१९१०	१४४२७७	१३०३३०	२७४६०७
	जम्मा		**२२९५**	**२२९५**	**४५९०**	**३१२५६१**	**२९४०८७**	**६०६६४८**
	२०२०							
ABY	एयर अरेबिया	यु.ए.ई	३१०	३१०	६२०	३२२७२	३५९६६	६८२३८
ADY	एयर अरेबिया अबुधाबी	यु.ए.ई	२०	२०	४०	६३१	१६४५	२२७६
ETD	इतिहाद एयरवेज	यु.ए.ई	१००	१००	२००	११४३९	१११८७	२२६२६
FDB	फ्लाई दुबई (दुबई एभिएसन)	यु.ए.ई	२८३	२८२	५६५	३५०२५	३७२३०	७२२५५
	जम्मा		**७१३**	**७१२**	**१४२५**	**७९३६७**	**८६०२८**	**१६५३९५**
	२०२१							
ABY	एयर अरेबिया	यु.ए.ई	३०९	३०९	६१८	३८२८६	३५३१७	७३६०३
ADY	एयर अरेबिया अबुधाबी	यु.ए.ई	११७	११७	२३४	१०५३८	१४५४२	२५०८०
FDB	फ्लाई दुबई (दुबई एभिएसन)	यु.ए.ई	३५९	३५९	७१८	५११४९	४५५२३	९६६७२
	जम्मा		**७८५**	**७८५**	**१५७०**	**९९९७३**	**९५३८२**	**१९५३५५**
	२०१८							
WAN	वातानिया एयरवेज	कुवेत	**१४५**	**१४५**	**२९०**	**२०१९६**	**१०२७५**	**३०४७१**

	२०१९							
JZR	जजिरा एयरवेज	कुवेत	२६	२६	५२	३९९२	०	३९९२
	२०२०							
JZR	जजिरा एयरवेज	कुवेत	१५१	१५१	३०२	११२२५	९७४३	२०९६८
	२०२१							
JZR	जजिरा एयरवेज	कुवेत	२१६	२१६	४३२	२३७४८	२३२१६	४६९६४
	२०१८							
OMA	ओमान एयर	जोडर्न	७७०	७७०	१५४०	७८८९५	८८२३४	१६७१२९
OMS	सलाम एयर	जोडर्न	५५	५५	११०	६१७९	५१०१	११२८०
	जम्मा		८२५	८२५	१६५०	८५०७४	९३३३५	१७८४०९
	२०१९							
OMA	ओमान एयर	जोडर्न	६२२	६२२	१२४४	७९२६८	६७२०१	१४६४६९
OMS	सलाम एयर	जोडर्न	१६०	१६०	३२०	१९८७३	१५४६	२१४१९
	जम्मा		७८२	७८२	१५६४	९९१४१	६८७४७	१६७८८८
	२०२०							
OMA	ओमान एयर	जोडर्न	१०४	१०४	२०८	१३९६७	८८८७	२२८५४
OMS	सलाम एयर	जोडर्न	५९	५९	११८	७३३८	३०३४	१०३७२
	जम्मा		१६३	१६३	३२६	२१३०५	११९२१	३३२२६
	२०२१							
OMS	सलाम एयर	जोडर्न	७६	७६	१५२	१११११४	७०४९	१८१६३
	२०१८							
QTR	कतार एयरवेज	कतार	१४५५	१४५५	२९१०	१९३५३४	२०५८०२	३९९३३६
	२०१९							
QTR	कतार एयरवेज	कतार	१३६६	१३६६	२७३२	२३६४१०	२२५६२९	४६२०३९
	२०२०							
QTR	कतार एयरवेज	कतार	४७०	४७०	९४०	८५७६९	६५२१३	१५०९८२
	२०२१							
QTR	कतार एयरवेज	कतार	५७७	५७८	११५५	११४२६९	१०७२२९	२२१४९८
	२०१८							
THY	टर्किस एयरलाइन्स	टर्की	२५४	२५४	५०८	६२१८३	५४३८७	११६५७०
	२०१९							
THY	टर्किस एयरलाइन्स	टर्की	२८५	२८५	५७०	६६९३०	१४३९५	८१३२५
	२०२०							
THY	टर्किस एयरलाइन्स	टर्की	९५	९५	१९०	१९३५८	६१४३	२५५०१
	२०२१							
THY	टर्किस एयरलाइन्स	टर्की	१११	१११	२२२	२४३४८	२०४०२	४४७५०
	२०१८							
SLK	सिल्क एयर	सिङ्गापुर	२९४	२९४	५८८	३९२१५	३५२०६	७४४२१
	२०१९							
SLK	सिल्क एयर	सिङ्गापुर	३५२	३५२	७०४	४७४७३	४११७८	८८६५१
	२०२०							
SLK	सिल्क एयर	सिङ्गापुर	९९	९९	१९८	११९४६	१०४४२	२२३८८
	२०२१							
SLK	सिल्क एयर	सिङ्गापुर	३८	३८	७६	२७६५	३५००	६२६५
SIA	सिङ्गापुर एयरलाइन्स	सिङ्गापुर	३०	३०	६०	३०४	३७७५	४०७९

	२०१८							
MAS	मलेसियन एयर	मलेसिया	३६१	३६१	७२२	४९३९१	४८३३१	९७७२२
MXD	मालिण्डो एयर	मलेसिया	६८८	६८८	१३७६	७५४९७	१०२३०८	१७७८०५
XAX	एयर एसिया एक्स बरहाड	मलेसिया	१४९	१४९	२९८	२९६६९	४३३०२	७२९७१
	जम्मा		**११९८**	**११९८**	**२३९६**	**१५४५५७**	**१९३९४१**	**३४८४९८**
	२०१९							
MAS	मलेसियन एयर	मलेसिया	३८०	३८०	७६०	५०११४	४५१७८	९५२९२
MXD	मालिण्डो एयर	मलेसिया	६८२	६८२	१३६४	७५८१४	१०३१९७	१७९०११
	जम्मा		**१०६२**	**१०६२**	**२१२४**	**१२५९२८**	**१४८३७५**	**२७४३०३**
	२०२०							
MAS	मलेसियन एयर	मलेसिया	१३९	१३९	२७८	१५८०३	१३८४४	२९६४७
MXD	मालिण्डो एयर	मलेसिया	२०३	२०३	४०६	१७६४३	२४६५१	४२२९४
	जम्मा		**३४२**	**३४२**	**६८४**	**३३४४६**	**३८४९५**	**७१९४१**
	२०२१							
MAS	मलेसियन एयर	मलेसिया	४	४	८	०	५७८	५७८
MXD	मालिण्डो एयर	मलेसिया	७२	७२	१४४	४४६	९५१२	९९५८
	जम्मा		**७६**	**७६**	**१५२**	**४४६**	**१००९०**	**१०५३६**
	२०१८							
THA	थाई एयरवेज	थाइल्याण्ड	३६५	३६५	७३०	९१७६१	७९२३४	१७०९९५
TLM	थाइ लायन एयर	थाइल्याण्ड	१०३	१०३	२०६	१४२८८	१३१९९	२७४८७
	जम्मा		**४६८**	**४६८**	**९३६**	**१०६०४९**	**९२४३३**	**१९८४८२**
	२०१९							
THA	थाई एयरवेज	थाइल्याण्ड	३६५	३६५	७३०	९१८१८	७८००५	१६९८२३
TLM	थाइ लायन एयर	थाइल्याण्ड	३६४	३६४	७२८	४१६२१	३८६९३	८०३१४
	जम्मा		**७२९**	**७२९**	**१४५८**	**१३३४३९**	**११६६९८**	**२५०१३७**
	२०२०							
THA	थाई एयरवेज	थाइल्याण्ड	७७	७७	१५४	१४४६२	१३३५१	२७८१३
TLM	थाइ लायन एयर	थाइल्याण्ड	७४	७४	१४८	७८७८	७९७३	१५८५१
	जम्मा		**१५१**	**१५१**	**३०२**	**२२३४०**	**२१३२४**	**४३६६४**
	२०२१	०						
0	0	0	०	०	०	०	०	०
	२०१८							
OTH	अन्य चार्टर तथा नन्सेडयुल्ड	.विविध	२४९	२५०	४९९	०	४४७	४४७
VVI	भिभि आइपी फ्लाइट		२	०	२	०	०	०
	जम्मा		**२५१**	**२५०**	**५०१**	**०**	**४४७**	**४४७**
	२०१९							
OTH	अन्य चार्टर तथा नन्सेडयुल्ड	विविध	**१७७**	**१७८**	**३५५**	**५१११**	**१६१**	**५२७२**
	२०२०							
OTH	अन्य चार्टर तथा नन्सेडयुल्ड	विविध	**१५६**	**१५१**	**३०७**	**५२००**	**३१५२**	**८३५२**
	२०२१							
OTH	अन्य चार्टर तथा नन्सेडयुल्ड	विविध	**१४०**	**१४४**	**२८४**	**३४१५**	**१६३७१**	**१९७८६**

	अन्तर्राष्ट्रिय उडानका नेपाली वायु सेवाहरु							
	२०१८							
BHA	बुद्ध एयर	नेपाल	७०	७२	१४२	२२९४	२१०२	४३९६
	२०१९							
BHA	बुद्ध एयर	नेपाल	१७८	१७९	३५७	७६६१	६५४२	१४२०३
	२०२०							
BHA	बुद्ध एयर	नेपाल	२६	२६	५२	७८७	७१९	१५०६
	२०२१							
BHA	बुद्ध एयर	नेपाल	०	०	०	०	०	०
	२०१८							
HIM	हिमालयन एयरलाइन्स	नेपाल	८८७	८८३	१७७०	१२०९२६	१०३२२७	२२४१५३
	२०१९							
HIM	हिमालयन एयरलाइन्स	नेपाल	८९७	८९८	१७९५	११८९७६	५७४१६	१७६३९२
	२०२०							
HIM	हिमालयन एयरलाइन्स	नेपाल	६७१	६६९	१३४०	४९७७४	४०२७०	९००४४
	२०२१							
HIM	हिमालयन एयरलाइन्स	नेपाल	९४३	९४२	१८८५	८०७०५	१०४४०६	१८५१११
	२०१८							
NAC	नेपाल वायु सेवा निगम	नेपाल	१७७९	१७७५	३५५४	२४४६१८	२४७३६१	४९१९७९
	२०१९							
NAC	नेपाल वायु सेवा निगम	नेपाल	२१९६	२१९४	४३९०	३७९६०७	३५६२२८	७३५८३५
	२०२०							
NAC	नेपाल वायु सेवा निगम	नेपाल	९३४	९२८	१८६२	११३०७०	१६०८३५	२७३९०५
	२०२१							
NAC	नेपाल वायु सेवा निगम	नेपाल	७३७	७३९	१४७६	८९५००	१२८९४६	२१८४४६
	२०१८							
NYT	यति एयरलाइन्स	नेपाल	१	१	२	०	०	०
	२०१९							
NYT	यति एयरलाइन्स	नेपाल	१	२	३	०	०	०
	२०२१							
NYT	यति एयरलाइन्स	नेपाल	१	१	२	०	०	०
	२०१८							
SHA	श्री एयरलाइन्स	नेपाल	०	१	१	०	०	०
	२०१९							
SHA	श्री एयरलाइन्स	नेपाल	२	४	६	०	०	०
	२०२०							
SHA	श्री एयरलाइन्स	नेपाल	२६	२६	५२	३०१	३९	३४०
	२०२१							
SHA	श्री एयरलाइन्स	नेपाल	३१	३१	६२	३८४	१५१	५३५
	२०१८							
TRA	तारा इउर	नेपाल	०	१	१	०	०	०

	२०१९							
SMA	समिट एयर	नेपाल	०	१	१	०	०	०

अनुसूची-१७

नेपालमा हवाई दुर्घटना (सन २००० देखि २०२१ सम्म)

(दफा ५९.१ सँग सम्बन्धित)

क्र. सं.	.मिति	वायु सेवाको नाम	वायुयानको नाम	दर्ता नम्बर	दुर्घटना स्थल	दुर्घटनाको कारण	यात्रु संख्या (चालक दल समेत)	मृत्यु हुनेको संख्या
	विदेशी वायुयानहरु							
१	१२ मार्च २०१८	यु.एस बंगला	DHC 8-402Q	9N-AKY	काठमाडौं	ल्याण्डगर्ने समयमा असामान्य गतिविधि गरेको	७१	५१
२	४ मार्च २०१५	टर्किस एयरलाइन्स	Airbus A330-303		त्रि.अ. विमानस्थल	बाक्लो कुहिरो लागेको बेला फोर्स ल्याण्डिङ्ग गरेको जहाज दुर्घटना ग्रस्त भएको यात्रुहरु घाईतै भएका तर मृत्यु कसैको भएन ।	२३८	०
३	१ अप्रिल २०१८	मालिण्डो एयर	Boing 737-300		त्रि.अ.वि	टेकअफ गर्ने बेलामा २५० फिट परसम्म चौरमा चिप्लिएको, यात्रुहरु घाइते तर विमानलाई कुनै क्षयति नभएको ।	१२२	०
							४३१	**५१**
	नेपालमा दर्ता भएका वायुयानहरु							
	अभिलेखमा कारण उल्लेख नगरेको							
१	३ नोभेम्बर २०००	गोर्खा एयरलाइन्स	Dornier 228-202	9N-ACV	लुक्ला	कारण उल्लेख नगरेको	०	०
२	१९ नोभेम्बर २०००	कस्मिक एयर	Dornier 228-202	9N-AFS	तुम्लिङ्गटार	कारण उल्लेख नगरेको	०	०
३	५ अप्रिल २००१	यति एयरलाइन्स	DHC6 Twin Otter 300	9N-AEV	तुम्लिङ्गटार	कारण उल्लेख नगरेको	३	०
४	११ सेप्टेम्बर २००१	एयरअन्या	Mi 17	9N-ADK	मिर्मी	कारण उल्लेख नगरेको	५	०
५	१२ नोवेम्बर २००१	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	9N-AFP	रारा ताल	कारण उल्लेख नगरेको	६	४
६	१२ मे २००२	कर्णाली एयर	AS 350B3e	9N-AGE	मकालु बेस क्याम्प	कारण उल्लेख नगरेको	१	०
७	१७ जुलाई २००२	स्काइलाइन एयरवेज	DHC6 Twin Otter 300	9N-AGF	सुखेंत	कारण उल्लेख नगरेको	४	४
८	ूर२२ अगस्त २००२	सांग्रिला एयर	DHC6 Twin Otter 300	9N-AFK	कृष्टि नाच्ने चौर	कारण उल्लेख नगरेको	१८	१८
९	२८ मे २००३	सिम्रिक एयर	Mi 17	9N-ADP	एभरेस्ट बेस क्याम्प	कारण उल्लेख नगरेको	८	२
१०	ूर१ अप्रिल २००४	बुद्ध एयर	Beechcraft 1900 D	9N-AKE	त्रि.अ.विमान स्थल	कारण उल्लेख नगरेको	१	१
११	४ जनवरी २००५	एयरडाइनेष्टी	AS 350B3e	9N-AGG	रामेछाप	कारण उल्लेख नगरेको	३	३
१२	२ जुन २००५	श्रीएयरलाइन्स	Mi 17	9N-AND	एभरेस्ट बेस क्याम्प	कारण उल्लेख नगरेको	७	०
१३	३० जुन २००५	गोर्खा एयर	Dornier 228-101	9N-AED	लुक्ला	कारण उल्लेख नगरेको	०	०
१४	७ मे २००६	हेलिहँस सर्भिस	Mi 17	9N-ADT	धौलागिरी बेस क्याम्प	कारण उल्लेख नगरेको	७	०

१५	३ जुलाई २००६	यति एयरलाइन्स	DHC6 Twin Otter 300	9N-AFE	बाजुरा विमानस्थल	कारण उल्लेख नगरेको	३	०
१६	८ अगस्त २००६	कर्णाली एयर	Mi 17	9N-AGS	त्रि.अ.विमान स्थल	कारण उल्लेख नगरेको	५	०
१७	३ सेप्टेम्बर २००६	एइर डाइनेष्टी	AS 350B3e	9N-ACR	धौलागिरी बेस क्याम्प	कारण उल्लेख नगरेको	१	०
१८	२३ नोभेम्बर २००६	सिम्रिक एयर	Mi 17	9N-ADO	जुम्ला	कारण उल्लेख नगरेको	४	०
१९	२९ जून २००८	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	9N-AIA	अन्नपूर्ण बेस क्याम्प	कारण उल्लेख नगरेको	४	०
२०	२९ नोभेम्बर २०११	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	9N-AIK	सोलुखुम्बु	कारण उल्लेख नगरेको	०	०
२१	१९ जुन २०१३	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	1 viewed	हिल्सा	कारण उल्लेख नगरेको	६	१
२२	३ अक्टोबर २०१३	एभिया क्लब	Sport	9N-AJY	शान्तिस्तुपा पोखरा	कारण उल्लेख नगरेको	२	२
२३	ूर२२ जुन २०१५	सिम्रिक एयर	AS 350B3e	9N-AKF	गोरखा	कारण उल्लेख नगरेको	०	०
२४	८ अक्टोबर २०१५	पोखरा अल्ट्रालाइट	IKARUSC42	R9N-ALY	माछापुच्छ्रे हिमाल क्षेत्र	कारण उल्लेख नगरेको	२	२
	जम्मा						९०	३७
	चालकको गल्ती							
१	२६ फेब्रुअरी २०००	नेपाल वायु सेवा निगम	DHC6 Twin Otter 300	9N-ABO	बझाङ्ग	भौगोलिक बिकटता, प्रतिकुल मौसममा उडान गर्दा पाइलटलै परिस्थिमा सजगता नअपनाएकोे	१	१
२	२७ जुलाई २०००	नेपाल एयरलाइन्स	DHC6 Twin Otter 300	9N-ABP	जोगबुढा पहाड	बझाङ्गबाट धनगढीको उडानमा पहाडमा ठोक्किएर दुर्घटना	२५	२५
३	३० सेप्टेम्बर २००२	एसियन एयरलाइन्स	Mi 17	9N-ACV	सोलुखुम्बु	मकालु बेस क्याम्पमा हराएको	११	११
४	२५ मे २००४	यति एयरलाइन्स	DHC6 Twin Otter 300	9N-AFD	लुक्ला	कार्गो लिएर गएको मौसमको खराबीले पहाडमा ठोक्किएको	३	३
५	ुर२३ सेप्टेम्बर २००६	श्री एयरलाइन्स	MI 17 helicopter	9N-AHJ	घुन्सा ताप्लेजुङ्ग	भौगोलिक बिकटता, प्रतिकुल मौसममा उडान गर्दा पाइलटले परिस्थिमा सजगता नअपनाएकोे	२४	२४
६	८ अक्टोबर २००८	यति एयरलाइन्स	DHC6 Twin Otter 300	9N-AFE	लुक्ला	भौगोलिक बिकटता, प्रतिकुल मौसममा उडान गर्दा पाइलटले परिस्थिमा सजगता नअपनाएकोे	१९	१८
७	१५ नोबेम्बर २००९	मनाङ्ग एयर	Mi 17	9N-AHI	राधिकोट हुम्ला	कार्गो फ्लाइटमा ओभरलोड भएको	६	१
८	२४अगस्त २०१०	अग्नि एयर	Dornier 228-101	9N-AHE	शिखरापुर मकवानपुर	खराब मौसम र ओभरलोडिङ्ग	१४	१४
९	७ नोवेम्बर २०१०	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	9N-AIX	आमाडब्लम हिमाल	पाइलटको गल्ती	२	२
१०	१५डिसेम्बर२०१०	तारा एयर	DHC6 Twin Otter 310	9N-AFX	पालुंगे हिल ओखलढुँगा	लोड बढी भएकाले उचाई लिन नसकेको आशंका	२२	२२
११	२१ नेवेम्बर २०११	मकालु एयर	Cessins 208 Bcaravan	9N-AJM	मुगु विमानस्थन	रन्वेमा चिप्लिएको ४ जना घाइते	४	०
१२	२५सेप्टेम्बर २०११	बुद्ध एयर	Beechcraft 1900 D	9N-AEK	कोट डाँडा ललितपुर	पाइलटको गल्तीले उचाई कम गर्दा पहाडमा ठोक्किएको	१९	१९
१३	२८सेप्टेम्बर२०१२	सिता एयर	Dornier 228-202	9N-AHA	काठमाडौं मनोहरा	लोड बढी भएको, एयरस्पिड गेन गर्न नसकेको	१९	१९
१४	१६ मे २०१३	नेपाल वायु सेवा निगम	DHC6 Twin Otter 300	9N-ABO	जोमसोम	विकट भौगोलिक परिस्थिति तथा प्रतिकुल मौसमको ख्याल नगरी अवतरण गर्दा दुर्घटनामा परेको	२२	०
१५	१६फ्रेबुअरी २०१४	नेपाल वायु सेवा निगम	DHC6 Twin Otter 300	9N-ABB	अर्घाखाँची मसिना लेक	प्रतिकुल मौसमको अवस्थामा पाइलटले तत्काल निर्णय लिन नसकी दुर्घटना भएको	१८	१८
१६	३ अगस्त २०१४	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	9N-AJI	सिन्धुपाल्चोक	पाइलटको अनुभवको कमी, तालिमको कमि	१	१
१७	२ जुन २०१५	माउण्टेन हेलिकप्टर	AS 350B3e	9N-AJP	सिन्धुपाल्चोक	हाईटेन्सन लाइनमा ठोक्किएको	४	४
१८	२४ फ्रेबुअरी	तारा एयर	DHC6 Twin Otter 400	9N-AHH	दाना, म्याग्दी	भौगोलिक बिकटता, प्रतिकुल मौसममा उडान	२३	२३

	२०१६					गर्दा पाइलटले परिस्थिमा सजगता नअपनाएकोे		
१९	१७ मार्च २०१६	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	9N-AJI	लाङ्गटाङ्ग	लो अल्टिच्युडमा उडान गरेकाले पहाडमा ठोक्किएको	१	०
२०	८ अगस्त २०१६	फिस्टेल एयर	AS 350B3e	9N-AKA	नुवाकोट	भौगोलिक बिकटता, प्रतिकुल मौसममा उडान गर्दा पाइलटले परिस्थिमा सजगता नअपनाएकोे	७	७
२१	२३नोभेम्बर २०१६	एभिया क्लब	Ultralight	9N-ALL	बाम्दी पोखरा	टेक अफ गर्ने समयमा नियन्त्रण गुमाएको	१	१
२२	२७ मे २०१७	समिट एयर	Let L 410 UVP E20	9N-AKY	लुक्ला	परिस्थिति अनुसारको सचेतलनाको कमिले रन्वेमा नियन्त्रण गुमाएर ठोक्किएको	३	२
२३	२८नोवेम्बर२०१७	तारा एयर	DHC6 Twin Otter 300	9N-ABM	सिमिकोट	धावन मार्गमा नियन्त्रण गुमाएको	५	०
२४	७ जनवरी २०१८	सिम्रिक एयर	AS 350B3e	9N-ALR	ग्राण्डी अस्पताल	नियन्त्रण गुमाएको	१	०
२५	१६ मे २०१८	मकालु एयर	Cessins 208 Bcaravan	9N-AJU	बाहुनखर्क हुम्ला	मर्मत सम्भारको कमी, संचार उपकरणको कमी, मौसम् सम्बन्धी तालिमको अभाव	२	२
२६	९ अगस्त २०१८	अल्टिच्युड एयर	AS 350B3e	9N-ALS	सामागाउँ	चालकले मौसम अनुकुल तत्काल निर्णय गर्न नसकेका	६	५
२७	१४ अगस्त २०१८	मनाङ्ग एयर	AS 350B3e	9N-AMV	हुम्लाको हिल्सा	ल्याण्ड गरेपछि प्यासेन्जर ओराल्ने क्रममा पुच्छरको रोटरले लागेर भारतीयको मृत्यु	७	१
२८	२७फेब्रुअरी २०१९	एयर डाइनेष्टी	H125(AS350B3e)	9N-AMI	ताप्लेजुङ्ग पाथिभरा	भौगोलिक बिकटता, प्रतिकुल मौसममा उडान गर्दा पाइलटलै परिस्थिमा सजगता नअपनाएकोे	७	७
२९	१४ अप्रिल २०१९	श्री एयरलाइन्स	AS 350B3e	9N-ALK	लुक्ला	पार्क गरिराखेको ठाउँमा ढल्(ब्:ज् विमानले ठक्कर दिएको	०	०
३०	१४ अप्रिल २०१९	मनाङ्ग एयर	AS 350B3e	9N-ALC	लुक्ला	पार्क गरि राखेको ठाउँमा ढल्(ब्:ज् विमानले ठक्कर दिएको	०	०
३१	१४ अप्रिल २०१९	समिट एयर	Let L 410 UVP E20	9N-AMH	लुक्ला	उडानको क्रममा धावन मार्गमा नियन्त्रण गुमाएर ग्राउण्डका स्टाफहरुको मृत्य भएको ।	५	३
३२	२८ मार्च २०२०	नेपाल वायु सेवा निगम	Y12E	9N-AKU	नेपालगञ्ज विमानस्थल	धावन मार्गमा चिप्लिएको	०	०
	जम्मा						**२८२**	**२३३**
	वायुयानको खरावी							
१	१४ मे २०१२	अग्नि एयर	Dornier 228-212	9N-AIG	जोमसोम	जेनेरेटरहरु फेलभएको र चालकदलको सजगता समेत नभएको	२१	१५
२	१ जुन २०१३	सिता एयर	Dornier 228-202	9N-ABH	सिमिकोट	ल्याण्डिङ्ग गियर भाँचिएकोले विमान असन्तुलित भएको ल्याण्ड भए पछि विमानमा क्षति भए पनि विमानमा सवारहरु सामान्य घाइते भएक ।	७	०
३	१२ जुन २००६	यति एयरलाइन्स	DHC6 Twin Otter 300	9N-AEQ	जुम्ला	जहाज खराब भई धान बाली लगाएको खेतमा खसेको	९	९
४	२६फेब्रुअरी २०१६	एयर काष्ठमण्डप	PAC750XL	9N-AJB	कालिकोट	इञ्जिन फेल भएको, खेतमा ल्यण्डिङ्ग गरेर पाइलट २ जनाको मृत्य अन्य घाईते ।	११	२
५	४ अगस्त २०१६	मकालु एयर	Cessins 208 Bcaravan	9N-AKG	कर्णाली नदी	इञ्जिन फेल भएको	२	०
	जम्मा						**५०**	**२६**
	कुल जम्मा						**८५३**	**३४७**

अनुसूची-१८

प्राधिकरणको आर्थिक कारोबार गर्ने इकाई हरुको विवरण
(दफा ६५ सँग सम्बन्धित)

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण अन्तर्गतका लागत केन्द्रहरु			
क.सं.	केन्द्रिय कार्यालय अन्तर्गतका विभाग तथा निर्देशनालयहरु	क.सं.	नागरिक उड्डयन कार्यालय
१	नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण केन्द्रिय कार्यालय	१	त्रि.अ.वि. नागरिक उड्डयन कार्यालय
२	संचालक समितिरमहानिर्देशकज्यूको सचिवालय	२	गौतमबुद्ध बीमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय
३	आन्तरिक लेखापरीक्षण विभाग	३	पोखरा नागरिक उड्डयन कार्यालय
४	एयर नेभिगेसन सर्भिसेस निर्देशनालय	४	बलेवा नागरिक उड्डयन कार्यालय
५	ए टी एम विभाग	५	नेपालगञ्ज नागरिक उड्डयन कार्यालय
६	आन्तरिक बीमानस्थल तथा सुविधादेय विभाग	६	विराटनगर नागरिक उड्डयन कार्यालय
७	संचार तथा उड्डयन सहाय विभाग	७	चन्द्रगढि नागरिक उड्डयन कार्यालय
८	सि एन एस योजना तथा विकास विभाग	८	जनकपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय
९	ए आई एम विभाग	९	सिमरा नागरिक उड्डयन कार्यालय
१०	नागरिक उड्डयन सेफ्टी रेग्यूलेशन निर्देशनालय	१०	भरतपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय
११	ए एन एस सेफ्टी स्टाण्डर्ड विभाग	११	सुर्खेत नागरिक उड्डयन कार्यालय
१२	एरोड्रोम सेफ्टी स्टाण्डर्ड विभाग	१२	तेन्जिंग हिलारी बीमानस्थल नागरिक उड्डयन
१३	फ्लाईट सेफ्टी स्टाण्डर्ड विभाग	१३	जुम्ला नागरिक उड्डयन कार्यालय
१४	आई का ओ इंटरनेशनल अफेयर्स तथा लिगल विभाग	१४	जोमसोम नागरिक उड्डयन कार्यालय
१५	कर्पोरेट निर्देशनालय	१५	तुम्लिङ्गटार नागरिक उड्डयन कार्यालय
१६	कर्पोरेट योजना तथा अनुगमन विभाग	१६	धनगढी नागरिक उड्डयन कार्यालय
१७	मानव संशाधन तथा विकाश विभाग	१७	सिमिकोट नागरिक उड्डयन कार्यालय
१८	एरोड्रोम सञ्चालन निर्देशनालय	१८	ताप्लेजुङ नागरिक उड्डयन कार्यालय
१९	एरोड्रोम ईन्जिनियरिङ विभाग	१९	थामखर्क नागरिक उड्डयन कार्यालय
२०	उद्दार तथा अग्नि निवारण विभाग	२०	फाप्लु नागरिक उड्डयन कार्यालय
२१	ईलेक्ट्रो मेकानिकल विभाग	२१	भोजपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय
२२	नागरिक उड्डयन प्रशिक्षण प्रतिष्ठान	२२	रामेछाप नागरिक उड्डयन कार्यालय
२३	प्रशासन विभाग	२३	रुम्जाटार नागरिक उड्डयन कार्यालय
२४	हवाई सुरक्षा विभाग	२४	लामिडाँडा नागरिक उड्डयन कार्यालय
२५	अर्थ विभाग	२५	कांगेलडाडा नागरिक उड्डयन कार्यालय
	आयोजना कार्यालयहरु	२६	मनमायाराई खाँनीडाँडा नागरिक उड्डयन कार्यालय
१	हवाई यातायात क्षमता अभिवृध्दि आयोजना	२७	रुकुम (चौरजहारी) नागरिक उड्डयन कार्यालय
२	**Improvement of Aviation Safety Facilities Project (IASF)**	२८	दाङ नागरिक उड्डयन कार्यालय
३	राष्ट्रिय गौरव आयोजना	२९	बाजुरा नागरिक उड्डयन कार्यालय
४	दोश्रो अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण आयोजना	३०	रारा (मुगु) नागरिक उड्डयन कार्यालय
५	पोखरा अन्तराष्ट्रिय क्षेत्रीय विमानस्थल निर्माण आयोजना	३१	रुकुम (सल्ले) नागरिक उड्डयन कार्यालय
६	गौतमबुद्ध अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण आयोजना	३२	डोल्पा नागरिक उड्डयन कार्यालय
७	**RGB sinamangal**	३३	राजविराज नागरिक उड्डयन कार्यालय
८	त्रिभुवन अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल कार्यालय विमानस्थल विकास शुल्क शाखा	३४	बझाङ नागरिक उड्डयन कार्यालय
९	आकस्मिक मर्मत संभार तथा सञ्चालन कोष	३५	मनाङ नागरिक उड्डयन कार्यालय
१०	कर्मचारि कल्याणकारी कोष	३६	सांफेवगर नागरिक उड्डयन कार्यालय
११	सेवा निवृत्त सुविधा इकाई कोष	३७	डोटि नागरिक उड्डयन कार्यालय
१२	नागरिक उड्डयन खेलकुद क्लब		

अनुसूची-१९

प्राधिकरणले विभिन्न ३७ कार्यालयको जग्गाको अभिलेख राखेको विवरण
(दफा ६४.५.३ सँग सम्बन्धित)

क्र.सं.	जग्गा रहेको स्थान	जग्गाको इकाई	प्राधिकरण लाई हरुतान्तरण भएको क्षेत्रफल	लाल पूर्जा प्राप्त भएको क्षेत्रफल	विवरण फरक परेको
१	ने.ना.उ. प्रा. प्रधान कार्यालय बबरमहल	रोपनी	१०।५।०।०	१०।५।०।०	
२	त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	रोपनी	३५०९।०।०।०	८४८।७।२।०	उल्लेख नभएको
	सिनामंगल	रोपनी	उल्लेख नभएको	७३६।०।०।०	उल्लेख नभएको
	त्रुम्ब्क्ष्ए	रोपनी	उल्लेख नभएको	१५८।०।०।०	उल्लेख नभएको
	कोटेश्वर	रोपनी	उल्लेख नभएको	४०।०।०।०	उल्लेख नभएको
	गोठाटार	रोपनी	उल्लेख नभएको	३९१।०।०।०	उल्लेख नभएको
	पशुपती क्षेत्र	रोपनी	उल्लेख नभएको	२८३।०।०।०	उल्लेख नभएको
३	गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	विगाहा	८२।५१।४८	३४।११।९।०७१	उल्लेख नभएको
४	ताप्लेजुङ्ग विमानस्थल	रोपनी	१६३।५	९७१।१।७५	उल्लेख नभएको
५	चन्द्रगढी विमानस्थल	विगाहा	३४।५।०।०।०	४२।११।३।२।०	उल्लेख नभएको
६	विराटनगर विमानस्थल	विगाहा	११४।२४।०।०।०	८५।१७।६।२५।०	उल्लेख नभएको
७	तुम्लिङ्गटार विमानस्थल	रोपनी	७३६	६।८६	घद्धढण्ब.मि
८	भोजपुर विमानस्थल	रोपनी	१३२।१६	१३२।२।३।१	उल्लेख नभएको
९	लामिडाँडा बिमानस्थल	रोपनी	१६०।२२	११७।१०।३।२	उल्लेख नभएको
१०	रुम्जाटार विमानस्थल	रोपनी	९७८१	१०३।५।०।२	उल्लेख नभएको
११	फाम्लु विमानस्थल	रोपनी	१५८।८६	१६५।६८	विगाहा
१२	तेन्जिङ्ग हिलारी (लुक्ला) विमानस्थल	रोपनी	१६०।२२	७२।०।०।०	उल्लेख नभएको
१३	राजबिराज विमानस्थल	विगाहा	४३५	४३	रोपनी
१४	जनकपुर विमानस्थल	विगाहा	६६।९९	६५।२।१९।२	उल्लेख नभएको
१५	सिमरा विमानस्थल	विगाहा	६३।२४	७०	उल्लेख नभएको
१६	भरतपुर विमानस्थल	विगाहा	६१।६०।०।०	६१।११।१।७५।०	उल्लेख नभएको
१७	रामेछाप विमानस्थल	रोपनी	२०१।५	२०९।९।१।७५	उल्लेख नभएको
१८	पोखरा विमानस्थल	रोपनी	३१०६।०।०।०	३०२६।१।२।३	उल्लेख नभएको
१९	जोमसोम विमानस्थल	रोपनी	२३४।३	२३४।४।३।१	उल्लेख नभएको
२०	दाङ्ग विमानस्थल	विगाहा	३८।५३	३८।१०।१२	उल्लेख नभएको
२१	नेपालगञ्ज विमानस्थल	विगाहा	१७४।०।०।०।०	४७२।१४।१०।०९	रोपनी
२२	रुकुम सल्ले विमानस्थल	रोपनी	१३४।९	१३८।।७१	उल्लेख नभएको
२३	जुम्ला विमानस्थल	रोपनी	१६०।२२	११७।१०।३।२	उल्लेख नभएको
२४	सुर्खेत विमानस्थल	विगाहा	३४।८६	३६।१९।१।२५	उल्लेख नभएको
२५	डोल्पा जुफाल विमानस्थल	रोपनी	११७।२७	१३२।६९	उल्लेख नभएको
२६	सिमिकोट विमानस्थल	रोपनी	१३३।६५	१४।३९	विगाहा
२७	बझाङ्ग विमानस्थल	रोपनी	१३०।४८	१३०।००३	उल्लेख नभएको
२८	बाजुरा बिमानस्थल	रोपनी	१४४।२८	१४४।४।१।१३	उल्लेख नभएको
२९	अछाम सौंफेबगर बिमानस्थल	रोपनी	१२४।६४	१३३।१०।१।३	उल्लेख नभएको
३०	धनगढी विमानस्थल	विगाहा	४४।४८	७६।६।१८।५	उल्लेख नभएको
३१	मेघौली विमानस्थल	रोपनी	२०।८२	१।२०।१६।१३	विगाहा
३२	गोरखा पालुटारङ्ग विमानस्थल	रोपनी	३१६।६९	३३६।१२।०।१	उल्लेख नभएको
३३	बलेवा बारलुङ्ग विमानस्थल	रोपनी	१५४।८८	१५४।८८	
३४	चौरझारी विमानस्थल	रोपनी	१६०।९५	१६०।९५	
३५	टिकापुर विमानस्थल	विगाहा	१६।७६	१८।१६	उल्लेख नभएको
३६	महेन्द्रनगर विमानस्थल	विगाहा	५२।५३	५२।१०।१२	
३७	नलिङ्गोक भक्तपुर	रोपनी	३३	३३	

अनुसूची-२०

प्राधिकरणको खरिद कार्यतर्फको विगत ५ वर्षको बजेट स्वीकृतिको तुलनात्मक स्थिति
(दफा ६६ सँग सम्बन्धित)

(रु.हजारमा)

ब.शी.नं.	बजेज शीर्षक	स्वीकृत बजेट	स्वीकृत बजेट	स्वीकृत बजेट	स्वीकृत बजेट	स्वीकृत बजेट
१।२	उड्डयन प्रणाली सम्पति	**२०७७।७८**	**२०७६।७७**	**२०७५।७६**	**२०७४।७५**	**२०७३।७४**
१।२।०१	रनवे, ट्याक्सी वे तथा एप्रोन निर्माण	१९९७२	१८५२१८५८	१५,१५८,३२८	१५०५८७०५	१३९०४५९४
१।२।०२	भवन निर्माण	२६२५६६९	२७४९९५१	२,८५७,९३४	१९७२६८३	८६११४६
१।२।०३	रनवे विद्युतीकरण	२३०६५२	२१४८८१	४०३४१६	३०७४३२	१५२३५७
१।२।०४	बीमानघाट नियन्त्रण उपकरण	१५१७३७	२७८४३८	२८१४५०	१६९९५०	१८०७४६
१।२।०५	क्षेत्र नियन्त्रण उपकरण	१५४८००	७६५००	६०२००	१११५००	४०,८५०
१।२।०६	एप्रोच नियन्त्रण उपकरण	०	४५६०	४५६०	४,६००	०
१।२।०७	रिपिटर	२००००	०	०	०	०
१।२।०९	आन्तरिक एयरग्राउण्ड उपकरण	१२००२	७९२९३	४६३५०	२०२८०	१२४५९
१।२।१०	पथप्रदर्शन नेभिगेसन उपकरण	३५००	१३०२६८६	१७६२५००	१२५००	३५००
१।२।११	टर्मिनल सूचना उपकरण	०	३४१०८	४०५५०	१५०५०	१२३७०
	जम्मा	जम्मा	**२३२६२२७५**	**२०६१५२८८**	**१७६७२७०१**	**१५१६८०२३**
१।३	सपोर्ट प्रणाली					
१।३।०१	खोज तथा उद्दार उपकरण	३२००	९०००	६०००	३९८०	२००
१।३।०२	सुरक्षा उपकरण	२१६८८०	३२७२२०	२७०८५३	१७५१०५	९२१५०
१।३।०३	अग्नि निवारण तथा जिवनोद्वार उपकरण	४७६८०५	८८९४९९	५८४५४७	४१४१९०	१०२७७३
१।३।०४	मौसमी सूचना उपकरण	४२६११	५९०१२	३३५००	५५,०००	५४००
१।३।०५	यान्त्रिक उपकरण	८०९४६६	१४३७२६७	१,२६९,३३०	८५८९८१	७१६९१८
१।३।०६	सडक निर्माण	२७२००	१००७४०	१७६५०	०	०
१।३।०७	लिफ्ट तथा एलिभेटर	१८५९०	२५७१०	१८६१०	०	०
१।३।०८	हेभी इक्युपमेन्ट	०	०	६४२४६	३९०००	०
१।३।०९	प्लान्ट तथा मेसिनरी	१२६९७	७९७५०	३१२७१	७०५१०	१७७००
	जम्मा		**२९२८१९८**	**२२९६००६**	**१६१६७६६**	**९३५१४०**
१।४	प्रशासनिक सम्पति					
१।४।०१	सवारी साधन	२२९२०	३८६००	३८६६१	३८८८५	३६४९०
१।४।०२	कार्यालय सामान	९२६७	१६९७६	१६,३४५	११,७५४	९२५८
१।४।०३	स्टिल फर्निचर	३०५९९	५१२५८	२६४२३	३४६४९	२२९९२
१।४।०४	काठ फर्निचर	९०६८	१३८४०	७६४६	६९९६	५५२३
१।४।०५	पानी तथा बिजुली व्यवस्था	७२१०२	१२३५७१	११७४५३	८७२३८	१३७२२१
१।४।०६	पुस्तक मेनुअल तथा नक्सा	३२००	१९१५	६०६५	५७१५	१७५६
१।४।०७	बिबिध स्थिर सम्पति	६७३५०	१८८७२	१५३३०	६४१५	१४२५४
१।४।०८	सफ्टवेयर खरिद	२६१३००	२१३५००	३८८५	१९१६५२	०
	जम्मा	**४७५८०५६**	**४७८५३२**	**२३१८०८**	**३८३३०५**	**२२७४९४**

३	कमचारी खर्च					
३१।०५	पोसाक	२२९६०	२२७६०	२५२००	२१२२४	२०१५०
३।२	सेवा खर्च					
३।२।०४	सरसफाई सामान	९५०५	९६५०	९५३७	७२०४	५५७०
३।७	परामर्श तथा सल्लाह	६२०३८८७	१४७३१२२	१३५६८८८	१२७९१०१	०
	जम्मा	**६२९८९३७**	**१४८२७७२**	**१३६६४२५**	**१२८६३०५**	**५५७०**
३।९	मर्मत संहार					
३।९।०१	भवन तथा सडक मर्मत	६३५००	६२०६५	१०४११५	८४३१०	११०७४४
३।९।०२	उड्डयन उपकरण मर्मत	३३८८२	७३१७५	७८८४८	५९६५०	१९०००
३।९।०३	सपोर्ट प्रणाली उपकरण मर्मत	१४६८१०	२८८५६७	२५३९४९	२२१८०४	१०८८६५
३।९।०४	सवारी साधन मर्मत	१२४०५	१४४०५	१३४९६	१०९५९	९२२२
३।९।०५	अन्य मर्मत	६९३५	१२४३५	१३६३०	१५९४५	१४०५१
	जम्मा	**२६३५३२**	**४१४६४७**	**४६४०३७**	**३९२६६८**	**२६१८८२**
	कार्यालय सञ्चालन					
३।१	मसलन्द तथा छपाई	२०८४५०००	२६०६२	२१,७५०	१८४६८	१५८०५
३।११	अन्य कार्यालय सामान	१७१८०	२६३६५	२७३२०	२५८७६	१२४१५
३।१२	पुस्तक तथा पत्र पत्रिका	३३९०	३९३५	३२६०	१,९६६	२१०३९४५
	जम्मा	४१४१५	५६३६५०	५२३३०	४६३१०	३०३२४
३।१७	बीमानस्थल सरसफाई तथा मर्मत					
३।१७।०१	टर्मिनल भवन मर्मत	३०५२०	१९७९८५	६९३८०	४६०९९	१९९२०
३।१७।०२	रनवे, ट्याक्सी वे तथा एप्रोन तथा सडक मर्मत	१०९२००	१७९१९०	१७६२३५	१३९०९४	२२६१९६
३।१७।०३	सरसफाई	१०९१५०	१२६६९०	११३५२०	१०४५७५	६९०६२
३।१७।०४	अन्य	३१९०	१७०५०	४९३०	१०२८०	७१८५
	जम्मा	**४१४१५**	**५२०९१५**	**३६४०६५**	**३०००४८**	**३२२३६३**
	कुल जम्मा	**२६२५२८४७**	**२९१६६४६४**	**२५४१५१६०**	**२१७१९३२७**	**१६९७०९४६**

अनुसूची-२१

प्राधिकरणको मूल कोष र केन्द्रिय निकासा खर्चका बैंक खाताहरुको विवरण

(दफा ६७ सँग सम्बन्धित)

सि.नं.	बैंक र खाताको नाम	शखा	मुद्रा	खातावालाको नाम	खाता नम्बर
	राजस्व खाता				
१	राष्ट्रिय बाणिज्य बैंक	कर्पोरेट सिंहदरवार	अमेरिकी डलर	CAAN CENTRAL REVENUE ACCOUNT	1852100000014006
२	नेपाल इन्भेष्टमेन्ट बैंकलि.	त्रि.अ.वि	अमेरिकी डलर	CIVIL AVIATION AUTHORITY OF NEPAL	1902010250177
३	राष्ट्रिय बाणिज्य बैंक	कर्पोरेट सिंहदरवार	अमेरिकी डलर	CAAN CENTRAL REVENUE ACCOUNT	1852100000014006
४	राष्ट्रिय बाणिज्य बैंक	मूख्य शाखा विशाल बजार	ने.रु.	NEPAL NAGRIC UDYAN PRADHI	1090100064917001/28006
५	एन एम बि बैंक लि.		ने.रु.	CIVIL AVIATION AUTHORITY OF NEPAL	0010012611500043/253
६	एन एम बि बैंक लि.	बबर महल	ने.रु.	CIVIL AVIATION AUTHORITY OF NEPAL	0010012611500043/253
७	राष्ट्रिय बाणिज्य बैंक	मूख्य शाखा विशाल बजार	ने.रु.	NEPAL NAGRIC UDYAN PRADHI	1090100064917001/28006
	मूलकोष खाता				
१	राष्ट्रिय बाणिज्य बैंक	कर्पोरेट सिंहदरवार	अमेरिकी डलर	CAAN (CENTRAL FUND ACCOUNT) USD	1852100000013006
२	राष्ट्रिय बाणिज्य बैंक	कर्पोरेट सिंहदरवार	अमेरिकी डलर	CAAN(CENTRAL FUND AC) USD	1852100000003006

३	राष्ट्रिय बाणिज्य बैंक	कर्पोरेट सिंहदरवार	ने.रु.	CAAN (CENTRAL FUND ACCOUNT) NPR	1850100000002006
४	एनआईसी एसिया बैंक लि.	थापाथली	ने.रु.	CIVIL AVIATION AUTHORITY OF NEPAL	3341050568352404/05
५	सिटिजन बैंक इन्टरनेशनल लि.	कोटेश्वर	ने.रु.	CIVIL AVIATION AUTHORITY OF NEPAL	90100000206301/582201
६	एभरेष्ट बै.क लि.	बानेश्वर	ने.रु.	CIVIL AVIATION AUTHORITY OF NEPAL	100105202132/101103200002
७	ग्लोबल बैंक लिं	मूख्य शाखा	ने.रु.	CIVIL AVIATION AUTHORITY OF NEPAL	D101010000319
८	राष्ट्रिय बाणिज्य बैंक	कर्पोरेट सिंहदरवार	ने.रु.	CAAN(CENTRAL FUND AC) NPR	1850100000002006
९	एनआईसी एसिया बैंक लि.		ने.रु.	CIVIL AVIATION AUTHORITY OF NEPAL	3341050568352404/05
१०	सिटिजन बैंक इन्टरनेशनल लि.	कोटेश्वर शाखा	ने.रु.	CIVIL AVIATION AUTHORITY OF NEPAL	90100000206301/582201
११	एभरेष्ट बैंक लि.		ने.रु.	CIVIL AVIATION AUTHORITY OF NEPAL	100105202132/101103200002
	निकासा खर्च खाता				
१	राष्ट्रिय बाणिज्य बैंक	मूख्य शाखा विशाल बजार	ने.रु.	NEPAL NAGRIC UDYAN PRADHIkaran	1090100000019006 Call
२	राष्ट्रिय बाणिज्य बैंक	मूख्य शाखा विशाल बजार		NEPAL NAGRIC UDYAN PRADHIkaran	1090100064489001 current
	बेरुजू खाता				
१	नेपाल इन्भेष्टमेन्ट बैंक लि.	मूख्य शाखा विशाल बजार	ने.रु.	CIVIL AVIATION AUTHORITY OF NEPAL	1901030033460
	धरौटी खाता				
१	एनआईसी एसिया बैंक लि.		ने.रु.	CIVIL AVIATION AUTHORITY OF NEPAL	5444050568352401/02
२	राष्ट्रिय बाणिज्य बैंक	कर्पोरेट सिंहदरवार	अमेरिकी डलर	CAAN Central Deposit Account	185210000001306 CALL

अनुसूची-२२

प्राधिकरणका विभिन्न कार्यालयको नन्अप्रेटिभ खातामा रहेको बैंक मौज्दातको विवरण
(दफा ६७ सँग सम्बन्धित)

सि. नं.	कार्यालयको नाम	जुलाई १५, २०२१	जुलाई १५, २०२०	जुलाई १६, २०१९
		२०७८ आषाढ मसान्तको मौज्दात	२०७७ आषाढ मसान्तको मौज्दात	२०७६ अषाढ मसान्तको मौज्दात
१	प्रधान कार्यालय	६९४५२४७५।७५	१४८,६७१,३८१।९१	८२,३६९,६७३।०१
२	फ्लाईट सेफ्टी स्टयाण्डर्ड विभाग	१६८११६०२०।८१	१४३,३१५,९४८।६०	५५,१४५,३१२।३४
३	नागरिक उडड्यन प्रशिक्षण प्रतिष्ठान	१२१८०६०३।२८	८,३६३,०२४।२८	६,७१७,५४३।८४
४	ताप्लेजुंग नागरिक उड्डयन कार्यालय	२०९२८२६।१२	१,९९४,६७८।८२	१,६५०,६३८।९८
५	चन्द्रगढी नागरिक उड्डयन कार्यालय	१५४९१३३०।३६	२६,५१०,७८८।५३	४०,१५०,८२७।९४
६	तुम्लिङ्गटार नागरिक उड्डयन कार्यालय	८०१११८२।८३	७,९३९,२५५।३८	५,५३६,३९३।३९
७	भोजपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय	१६७०८७८।१०	१,६७०,८७८।१०	१,५७३,२९६।४९
८	विराटनगर नागरिक उड्डयन कार्यालय	७९८८९९।१८	२,१५३,२०८।४०	१०,५४५,८२७।२६
९	डोटी नागरिक उड्डयन कार्यालय	७३६३७६६	०।००	०।००
१०	बझाङ्ग नागरिक उड्डयन कार्यालय	३२४६२०।१४	०।००	०।००
११	बैतडी नागरिक उड्डयन कार्यालय	४१०८९।७०	०।००	०।००
१२	तेन्जिंग-हिलारी बीमानस्थल नागरिक उड्डयन कार्यालय	२७९०३५९.६०	२६५,७५२।२६	१२,१४८,८१०।१३
१३	रुम्जाटार नागरिक उड्डयन कार्यालय	०.००	१,०९२,३९६।१८	९४३,६१०।९२
१४	फाप्लु नागरिक उड्डयन कार्यालय	७९३०१०.७५	१९२,३९२।७१	८,९७४,४६०।३१
१५	मनमाया राई नागरिक उड्डयन कार्यालय	२५५२०७.७०	०।००	०।००

१६	त्रि.अ.वि. नागरिक उड्डयन कार्यालय	६१२३५,७५७८.७०	३,३८९,७३७,६५९।३७	३,०५५,९१७,८०८।७५
१७	जनकपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय	१२३४०४२३.०२	१९३,२९१।४७	१३,४४९,०९४।५१
१८	रामेछाप नागरिक उड्डयन कार्यालय	-७०१८९.६८	७,३४५,०६५।०३	३,७५४,८८४।४१
१९	सिमरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	११२६९२९८.०१	३३,०५९,८१९।५०	२०,०५९,७९०।९५
२०	भरतपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय	१११७०५७.३९	२,६४२,३९७।८२	३९६,८०३।६३
२१	पोखरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	७९०५०१३१.२६	१३१,६४१,०४९।९६	५२,६२८,९१६।०४
२२	गौतमबुद्ध वि. नागरिक उड्डयन कार्यालय	५८२३२९३७।०५	१०,९९३,६२५।८१	२५,०७४,९४८।२४
२३	मनाङ्ग नागरिक उड्डयन कार्यालय	०।००	५१५,९५४।९७	०।००
२४	जोमसोम नागरिक उड्डयन कार्यालय	१२४३९६३८।८८	११,५७५,०६१।३९	६,६२२,४९५।६४
२५	नेपालगंज नागरिक उड्डयन कार्यालय	१६०२२०१९।०२	१,६७०,३९०।४२	२४,२०६,८५१।१४
२६	सुर्खेत नागरिक उड्डयन कार्यालय	८६०६०६९।७६	२,२०३,२७९।१९	६,०१७,९३९।७०
२७	दाङ्ग नागरिक उड्डयन कार्यालय	४३८६४४।४४	४०९,७९२।९८	२३३,५६७।७१
२८	रुकुम (सल्ले) नागरिक उड्डयन कार्यालय	९५२७५५।५३	५७४,४३७।४०	४५२,७११।११
२९	रुकुम (चौरजहारी) नागरिक उड्डयन कार्यालय	०।००	६३९,२१४।४३	५९३,३९२।४३
३०	डोल्पा नागरिक उड्डयन कार्यालय	२५५८३०।२२	८७,७०८।४४	५४२,१००।१४
३१	जुम्ला नागरिक उड्डयन कार्यालय	१४५६७०८।५४	१,१८२,३७२।८३	५,०५२,२८४।१२
३२	सिमिकोट नागरिक उड्डयन कार्यालय	४७९००३४।६४	६३५,५९७।२७	७,९६५,०५२।८७
३३	धनगढी नागरिक उड्डयन कार्यालय	२९९४६५५।०८	२९,१२४,५०६।२१	३०,८२४,७८५।९७
३४	बाजुरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	७७५०३२।६३	२२८,९४०।३३	३,१९८,९३७।७०
३५	रारा (मुगु) नागरिक उड्डयन कार्यालय	१९४१७९७।२१	५५२,६४५।१८	२,८६९,८०१।९२
३६	राजबिराज नागरिक उड्डयन कार्यालय	१४१५७३९।८४	८४,६२३।१६	०।००
३७	सँफिबगर नागरिक उड्डयन कार्यालय	२२१९९०।२१	७५,८०९।३८	१४,१८८।००
३८	बलेवा नागरिक उड्डयन कार्यालय	०।००	७९,६४५।११	७९,६४५।११
	जम्माः	**११०८७००२९३।७३**	**३,९६७,४२२,५९२।८२**	**३,४८५,७१२,३९४।७०**

अनुसूची-२३

कार्यालयगत बक्यौताको अभिलेख
(दफा ७० सँग सम्बन्धित)

(रु.हजारमा)

क्र.सं.	नागरिक उड्डयन कार्यालय	२०७३।७४	२०७४।७५	२०७५।७६	२०७६।७७	२०७७।७८
		जुलाई १५, २०१७	जुलाई १६, २०१८	जुलाई १६, २०१९	जुलाई १५, २०२०	जुलाई १५, २०२१
१	त्रि.अ.वि. काठमाडौं	१,९८३,०२१	२,३६८,४४४	२,६६०,१०३	२,१५८,२६४	२,०१५,७५१
२	पोखरा	१८,०८६	१८,९७२	२८,५९७	२८,८४८	२२,३८४
३	नेपालगंज	१९,४९४	२४,१४०	२३,६९८	२३,९७४	२७,९२९
४	भरतपुर	७,६३६	६,९१६	६,८९१	१३,२०७	१२,८८१
५	विराटनगर	६,३६०	५,८७१	८,५२६	४,३८०	१५,८३९
६	सिमिकोट	८,८७६	११,००७	४,६९३	५,८२३	६,६४९
७	सुर्खेत	४,१२७	४,७११	४,३०१	४,८७०	५,७६६
८	फाप्लु	२,६६९	२,५४५	३,२९३	३,६४५	४,१५४
९	तेन्जिंग-हिलारी	५,२१८	६,५१९	५,४४५	२,९२९	४,००८
१०	गौतमबुद्ध	३,३२१	४,६६९	४,५५६	२,२७५	४,८१८
११	रारा (मुगु)	७९१	१,१४०	१,४३०	२,१५१	४,२६५
१२	चन्द्रगढी	१,७७२	१,३८७	३,६०५	१,०४१	४,४५३
१३	प्रधान कार्यालय	२७६	२७६	६३६	०	३,४४१
१४	दाङ्ग	४८	५१	५०९	२,२०७	३,००३
१५	जोमसोम	३,६३३	५,१८२	२,९६५	३,४०२	३,७६४

१६	रामेछाप	३१२	२९३	१,६३५	३,६५९	३,०७७
१७	धनगढी	१,४१९	४९४	१,२५३	१,१५९	२,०३६
१८	भोजपुर	१,१३४	१,१४९	९४७	१,०४२	१,०९२
१९	ताप्लेजुंग	६६०	८२८	८८१	१,०३४	१,२६९
२०	डोल्पा	२१२	१७०	१६६	४५०	१,०९९
२१	जुम्ला	०	४	१२३	२९५	१,६०९
२२	जनकपुर	४१७	७१६	८६८	१,९१३	७७२
२३	रुकुम (सल्ले)	३५७	३५८	३५४	५७२	८४०
२४	रुम्जाटार	३८९	५८०	५७१	४९४	४७७
२५	बाजुरा	३०४	३१६	३३७	३१८	८२२
२६	तुम्लिङ्गटार	९७२	१,०३५	३७६	२७१	५१७
२७	लामिडाँडा	२३६	२४३	२२१	२२७	२२७
२८	रुकुम (चौरजहारी)	२०६	२०७	२१७	२०९	२०९
२९	फ्लाईट सेफ्टी स्टयाण्डर्ड विभाग	१३३	१३३	१३३	१३३	५७७
३०	सांफेवगर	१३	०	३६	३७	१६०
३१	राजविराज	०	०	१२१	३०	१५१
३२	थामखर्क	३		३	१३	५२
३३	मनमायाराई खानीडाँडा	३२	३२			४८
३४	बझाङ्ग	१८२				३१
३५	डोटी	५				२६
३६	बैतडी	**०**	**०**	**०**	**०**	२
३७	मनाङ्ग	५२	५२	५२	५२	०
३८	बलेवा	०	०	२३	२३	०
३९	कौंगेलडाँडा	६०				०
४०	मेघौली	१				०
४१	सिमरा	९८४	९६३	१,१६४	१,३६५	०
४२	महेन्द्रनगर	४४०				०
	जम्माः	२,०७३,८५१	२,४६९,४०३	२,७६८,७२९	२,२७०,३१२	२,१५४,१९८
	यात्रु सेवा शुल्क बाँकी					**०**
१	रामेछाप	०	०	०	०	०
२	मनमायाराई खानीडाडा	०	०	०	०	०
३	रुकुम (चौरजहारी)	१४	१४	०	०	०
४	डोल्पा	६७	६७	६७	०	०
५	जुम्ला	०	१४९	०	०	०
६	सिमिकोट	१७	१७	१७	०	०
	जम्माः	**९८**	**२४७**	**८४**	**०**	**०**
	बिलिङ्ग गर्न बाँकी आय					०
१	चन्द्रगढी	१५८	१५८	०	०	०
२	लामिडाँडा	०	१०	१०	०	०
३	विराटनगर	०	०	०	१४४	०
४	त्रि.अ.वि.	३२६,३४२	९१,०४४	२९,५९१	१०७,३४७	४५२७०
५	गौतमबुद्ध बीमानस्थल	०	०	०	०	०
६	सिमिकोट	०	०	०	१७	०
७	डेल्पा	०	०	०	०	३९
८	रामेछाप	०	०	०	०	५०
	जम्माः	**३२६,५००**	**९१,२१२**	**२९,६०१**	**१०७,५०८**	**४५,३५९**

	भुक्तानी लिनुपर्ने					
१	ताप्लेजुंग	५८७	४०	४०	४०	०
२	तुम्लिङ्गटार	६२५	६२५	६२५	६२५	०
३	भोजपुर	४२१	४२१	४२१	४२१	०
४	विराटनगर	४	४	०	०	०
५	लामिडाँडा	८९	७५६	८९	८९	०
६	रुम्जाटार	३१७	३१७	३१७	३१७	०
	जम्माः	**२,०४३**	**२,१६३**	**१,४९२**	**१,४९२**	**०**
	कुल जम्माः	**२,४०२,४९२**	**२,५६३,०२५**	**२,७९९,९०६**	**२,३७९,३१२**	**२,१९९,५५७**

अनुसूची-२४

हाल सञ्चालनमा रहेका आन्तरिक वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरुतर्फको वक्यौताको तुलनात्मक विवरण (दफा ७१ सँग सम्बन्धित)

क्र.सं	वायु सेवा सञ्चालन संस्था	वक्यौता विवरण		
		२०७५।७६	२०७६।७७	२०७७।७८
१	नेपाल वायुसेवा निगम	४६१४११६५४।३९	२६०५८१५२६।००	१८४९०६१८६।५१
२	यति एयरलाइन्स	१६५१०१६०।३३	१७६२९१६१।००	३१०३९४५१।५७
३	सिम्रिक एयरलाइन्स	१६३०७३५६।४९	१६३३२६६३।००	२५४६०२०४।०४
४	बुद्ध एयर	२५५९९८६६।१५	३८११६३००।००	२४१५३४२१।७४
५	श्री एयरलाइन्स	७५५९१६४।३०	५०२६२१९।६०	२२३३५२०९।९५
६	सिता एयर	४१३२००१।७६	८५२११०३।१०	१६२६०२८८।५३
७	सिम्रिक एयर	३३३५०३०।२६	३९७२५८५।१०	६३१६३७०।८२
८	माउण्टेन हेलिकप्टर	१७०८१०६।३४	३२९१६७२।२०	५८३७१८९।१२
९	तारा एयर	२०७७९४६।३३	२५७८५३६।३६	४२९७६०६।९१
१०	समिट एयर	१२७९११८।४७	१५७४५९४।८०	४००४८९८।८६
११	फिष्टेल एयर	२३५५५२४।४७	१५५४९३३।७०	३७१६६२७।५९
१२	सौर्य एयरलाइन्स	२७३२६९९७।१४	२१२८२१६।४०	१८७१५२६।५७
१३	एयर डाइनेष्टी	४४९१०९।७५	३७९६२८।००	९१०४००।५०
१४	कैलाश हेलिकप्टर	५२३१५३।३६	६५६०४५।७५	८६८४६५।७७
१५	मनाङ्ग एयर	७९१२२१।६६	५६६४९७।१५	७८१४१४।७८
१६	अल्टिच्युड एयर	४३४६१५।९३	२२४७३७।९९	६६८२८२।७३
१७	हेली एभरेष्ट	२०५८०३।१४	२२०००९।२७	६६००३९।०६
१८	प्रभु हेलिकप्टर्स	१७३९७२।३९	(८४१५०।०२	५५३२०५।५९
	जम्माः	**५७२१८०८०२।६६**	**३६३२७०२७९।४०**	**३३४६४०७९०।६४**

अनुसूची-२५

हाल सञ्चालनमा नरहेका आन्तरिक वायुसेवा सञ्चालन संस्थाहरु तर्फको वक्यौताको तुलनात्मक विवरण (दफा ७२ सँग सम्बन्धित)

क्र.सं.	वायुयान सञ्चालन संस्थाको नाम	२०७५।७६	२०७६।७७	२०७७।७८
१	नेकन एयर	४६,७३०,२९७	४६,७३०,२९७	४७२६८९८१
२	कस्मिक एयर	३६,११०,४३१	३६,११०,४३१	३६११०४३१
३	शिवानी एयर	५,५२६,९६१	५,५२६,९६१	५५२६९६१
४	लुम्बिनी एयरवेज	२,३३०,६१९	२,३३०,६१९	२३३०६१९
५	गोरखा एयर	१,७०२,७४७	१,७०२,७४७	१८६४०७६
६	कर्णाली एयर	१,७२७,७८४	१,७२७,७८४	१७२७७८४

७	सांग्रिला एयर	४८४,९५७	४८४,९५७	१४२५३८४
८	स्काइलाइन एयरवेज	८१३,८८५	८१३,८८५	१२६३१४४
९	एयर काष्ठमण्डप	९४८,०००	९४८,०००	४६६८३७
१०	माउण्टेन एयर	६०२,०६६	७१५,१४२	४५२८६३
११	इम्प्रो एयरवेज	२८२,५६४	२८२,५६४	२८२५६४
१२	अग्नि एयर	१११,१९६	१११,१९६	१११११९६
१३	नेपाल एयरवेज	९६,१५०	९६,१५०	९६१५०
१४	एयर नेपाल	७८,८९८	७८,८९८	७८८९८
१५	अल्पाइन एयर	७२,७२९	७२,७२९	७२७२९
१६	हिमालयन हेलिकप्टर	६१,५१९	६१,५१९	६१५१९
१७	गोरखा हेलिहंस	३८,९११	३८,९११	३८९११
१८	गरुड एयर	२७,४४०	२७,४४०	२७४४०
१९	मुक्ति एयरलाइन्स	२६,०१६	२६,०१६	२६०१६
२०	गोमा एयर	१९,२२२	१९,२२२	१९२२२
२१	मनकामना एयर	४,३९४	४,३९४	४३९४
२२	गुण एयर	१,३१९	१,३१९	१७१५
२३	सेस्ना एयर	५९६	५९६	५९६
	जम्माः	**९७,७९८,६९९**	**९७,९११,७७५**	**९९,२५८,४२६**

अनुसूची-२६

अन्मिनसँग बक्यौता रहेको विवरण
(दफा ७३ सँग सम्बन्धित)

क्र.सं.	नागरिक उड्डयन कार्यालय	बक्यौता रकम
१	त्रि.अ.वि. काठमाडौं	१,४२८,६५५।३८
२	वायु सेवा सञ्चालन कोष	५३७७६१।४३
३	नेपालगञ्ज	४३१,४५७।०७
४	पोखरा	२८३,४६०।५२
५	विराटनगर	२४६,५५९।०८
६	धनगढी	१५८,०४४।८८
७	जनकपुर	७,३५५।१३
८	भरतपुर	४,९८४।६०
९	भैरहवा	४,९६६।८९
१०	जुम्ला	४३४७।९
११	डोल्पा	२८५८।४
१२	तुम्लिङ्गटार	८७७।५
१३	लुक्ला	७९१।२४
१४	रुकुम चौरझारी	६८३।६२
१५	चन्द्रगढी	६८३।५२
१६	जोमसोम	६२४।००
१७	फाप्लु	५८२।००
१८	दाङ्ग	३४१।७६
१९	ताप्लेजुङ्ग	२३४।००
२०	रुकुम सल्ले	२३३।२८
	जम्माः	**३,११५,५०२।२०**

अनुसूची-२७

नेपाली सेनासँग बक्यौता रहेको विवरण
(दफा ७४ सँग सम्बन्धित)

क्र.सं.	नागरिक उड्डयन कार्यालयको नाम	रकम
१	गौतम बुद्ध	२१६२८२।७६
२	सिमिकोट	३२३१२८।०८
३	सिमरा	१०८,४३०।५४
४	मुगु (रारा)	७१३०२।४३
५	नेपालगञ्ज	६९,४०६।७२
६	फाप्लु	४२,३२३।०९
७	जुम्ला	२८,१७५।२४
८	तेङ्जिङ्ग हिलारी	२२,६९८।९८
९	बाजुरा	१९९८४।००
१०	डोल्पा	१४६०१।२३
११	सँफेबगर	१२,४४५।२४
१२	लामिडाँडा	९,७८१।१७
१३	त्रि.अ.वि. काठमाडौं	७३६४।६९
१४	रुम्जाटार	६७२२।५५
१५	रुकुम चौरझारी	६,०१४।३२
१७	जनकपुर	५८७३।८८
१८	रामेछाप	२७६८।५
१९	मनाङ्ग	२,४७१।१६
२०	भरतपुर	१,६९१।२४
२१	चन्द्रगढी	६७६।५१
२२	रुकुम (सल्ले)	५५३।२५
२३	ताप्लेजुङ्ग	५१।१८
	जम्मा	**९७२७४६।७६**

अनुसूची-२८

सञ्चालनमा रहेका अन्तर्राष्ट्रिय वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरु बक्यौताको तुलनात्मक विवरण
(दफा ७६ सँग सम्बन्धित)

क्र.सं.	वायु सेवा सञ्चालन संस्थाको नाम	२०७५।७६	२०७६।७७	२०७७।७८
१	एयर इण्डिया	४८,१११,९४७।५२	४०,६०३,३९७।१३	३७१०५४०१।५७
२	कतार एयरवेज	५१,५६३,४७७।५३	७,४८३,९८१।०९	२८८२७४१९।७३
३	हिमालयन एयरलाइन्स	२५३,१७७,१४३।०८	७४८३९८१।०९	२०५४४०९२।७६
४	टर्किस एयरलाइन्स	१८,८५३,१७१।९२	९,९४८,३१५।१०	१५५०५५५६।०८
५	सिचुवान एयरलाइन्स	४,५४५,९४६।१३	७,२००,५२१।४७	१३८९२९६१।९६
६	चाइना इस्टर्न एयरलाइन्स	१९,५१८,२०५।४६	६,७३२,५२४।५८	६६७३६६३।२६
७	ड्रागोन एयर	९,५२२,८००।५८	४,२७४,७७३।१२	६,६७३,२३०।००
८	स्लाम एयर	१०,५७८,६३९।५४	१३,४३३,७२७।१८	५८७४८९८।७
९	चाइना साउदर्न एयरलाइन्स	०	०	४,७०१,६१०।१७
१०	मालिण्डो एयर	१९,३०५,१४३।७४	२,४७७,९७६।१५	४४२८५०६।३२
११	इन्टर ग्लोव एभिएशन	२२,७५७,१६७।२०	११,६३५,४३५।९२	३९६३०२७।७४

१२	टासी एयर प्रा.लि.(भुटान)	३,५४९,४९६।४१	२,७६१,७१४।८५	३५२९०१२।२७
१३	ओमान एयर	१०,३४७,१३८।२९	२,९७८,३४४।८४	२७५२८८२।१५
१४	एयर अेरेयिबा	२३,००५,३९८।४७	३२,८८२,४१७।७१	२,५७५,६९३।६४
१५	बिमान बंगलादेश एयरलाइन्स	१०,२७२,६१५।५६	२,३३५,९३३।४१	२३३०६००।५५
१६	बिबि एयरवेज	०	०	२,२८२,५७७।०९
१७	इतिहाद एयरवेज	७,९०८,८२६।२१	१,७६८,५८९।७९	२१४३५२८।८७
१८	एयर चाइना	८,९२२,७५३।६२	५,७८५,१५४।६२	१८७५८४०।८७
१९	थाई लायन एयर	११,६३४,५१८।०२	१,५२२,२१२।१४	१४०२६७१।१३
२०	टिबेट एयरलाइन्स	१०,४५५,६२२।०४	१२,२३७,५८१।३५	१३६५३६८।४८
२१	मलेसियन एयरलाइन्स	६,४२१,३३९।४०	१,३१९,२११।२१	८९३११८।५१
२२	सिङ्गापुर एयरलाइन्स	५५८,१२८।१९	५५८,१२८।१९	६७१०५२।४८
२३	जजिरा एयरवेज	०	१२,४१४,४४०।८१	४९७८६७।४३
२४	एयर अेरबिया अबुधाबी	०	०	९५,४२४।७८
२५	कोरियन एयर	८,४०४,३४३।९६	४०८,७५५।८४	२६८७८।४१
	जम्माः	**५५९,४१३,८२२।८७**	**१८८,२४७,११७।५९**	**१७०६३२८८५**

अनुसूची-२९

सञ्चालनमा नरहेका अन्तर्राष्ट्रिय वायु सेवा सञ्चालन संस्थाहरु बक्यौताको तुलनात्मक विवरण
(दफा ७७ सँग सम्बन्धित)

क्र.सं.	वायु सेवा संस्थाको नाम	२०७४।७५	२०७५।७६	२०७६।७७	२०७७।७८
१	एयर एसिया एक्स	२६७,१०९,१७०।९२	१८९,४२१,४५७।०३	१८८९२१४५७।०३	१८७४२१४५७
२	गल्फ एयर	२,७०८,७७७।९८	२२,२१३,०५४।४३	२२,२१३,०५४।४३	१८६९१६४३।१
३	जेट एयरवेज	४८०३४८६।४४	२०,२६१,३८७।७७	२०,२८३,९४५।७७	२०२८३९४५।८
४	किङ्गफिसर एयरलाइन्स	११,५९७,५६२।७८	११,५९७,५६२।७८	११,५९७,५६२।७८	११५९७५६२।८
५	एयर सहारा	३,४७८,१२६।४७	३,४७८,१२६।४७	३,४७८,१२६।४७	३४७८१२६।४७
६	पाकिस्तान एयरलाइन्स		२,६८४,२३८।१४	२,६८४,२३८।१४	२६८४२३८।१४
७	बहराइन एयर	२,४६३,३७१।११	२,४६३,३७१।११	२,४६३,३७१।११	२४६३३७१।११
८	राक एयरवेज		१,९७३,४८१।८३	१,९७३,४८१।८३	१९७३४८१।८३
९	हङ्गकङ्ग एक्सप्रेस		१,९६२,९७८।३८	१,९६२,९७८।३८	१९६२९७८।३८
१०	लुफ्थान्सा एयरवेज	१,०६३,६४४।६४	१,०६३,६४४।६४	१,०६३,६४४।६४	१०६३६४४।६४
११	युनाइटेड एयरवेज	११००८५।३	१,०११,३०५।४२	१,०११,३०५।४२	१०११३०५।४२
१२	तुई एयरलाइन्स		९५८,४९८।७१	९५८,४९८।७१	९५८४९८।७१
१३	अतानिया एयरवेज		७९०,१२१।०४	७९०,१२१।०४	७९०१२१।०४
१४	रिजेन्ट एयरवेज		६६०,५२९।५१	६६०,५२९।५१	६६०५२९।५१
१५	ओरिन्ट थाई एयरलाइन्स	५८९,८१३।५५	५८९,८१३।५५	५८९,८१३।५५	५८९८१३।५५
१६	बर्मा एयर	१८६,८५०।८६	१८६,८५०।८६	१८६,८५०।८६	१८६८५०।८६
१७	जि एम जि एयरलाइन्स	१५९,१०१।४७	१५९,१०१।४७	१५९,१०१।४७	१५९१०१।४७
१८	अष्ट्रियन एयरलाइन्स	४३,६००।६३	४३,६००।६३	४३,६००।६३	४३६००।६३
१९	स्पाइस जेट			२,४५१।५७	२,४५१।५७
	जम्माः	**२९४,३१३,५९२।१५**	**२६१,५१९,१२३।७७**	**२६१,०४४,१३३।३४**	**२५६,०२२,७२१।९७**

अनुसूची-३०

सरकारी निकाय तथा संस्थाहरुसँग असुल गर्न बाँकी रहेको वक्यौताको तुलनात्मक विवरण
(दफा ७८ सँग सम्बन्धित)

क्र.सं.	कार्यालयको नाम	२०७५।७६	२०७६।७७	२०७७।७८
१	त्रि.अ.वि.भन्सार कार्यालय	५५१५९८४११।३	५५७,४५७,३७३।७५	५६१,०३९,३४३।२५
२	नेपाल टेलिकम	२,५२७,२८७।७५	२,५२७,२८७।७५	३०६८७२१
३	श्रम तथा रोजगार वभाग	९४८,८५४।००	८७८,९९८।५०	८७८,९९८।५०
४	नेशनल टेडिङ्ग लि.	३७०,७१०।३६	३७०,७१०।३६	३७०,७१०।३६
५	पशु क्वारेन्टाइन	२७२,४६०।१०	२४१,३७०।१०	३६५,७३०।१०
६	हुलाक कार्यालय	९४२५०२।५५	६८६,९७४।५५	३३७३३२।१८
७	पर्यटन सूचना	२२५,७७९।२२	२२५,७७९।२२	२२५,७७९।२२
८	राष्ट्रिय बाणिज्य बैंक गौचर	१,०१५,१३२।४९	२१९,८१२।२४	२०३,८९१।२४
९	परराष्ट्रमन्त्रालय	१३८,४२५।००	१३८,४२५।००	१३८,४२५।००
१०	खाद्य प्रविधि तथा गुणस्तर नियन्त्रण विभाग	१२९,२२५।४०	१२९,२२५।४०	१२९,२२५।४०
११	जलवायु विज्ञान विभाग	१०७,५८१।६५	१०७,५८१।६५	१०७,५८१।६५
१२	नेपाल पारवहन तथा गोदाम व्यवस्था समिति	७,८९२,२३६।००	९२,२३६।००	९२,२३६।००
१३	राष्ट्रिय अनुसधान विभाग	८१,०७०।५५	८१,०७०।५५	८१,०७०।५५
१४	बीमा संस्थान	७५,८१५।८९	७५,८१५।८९	७५,८१५।८९
१५	प्लान्ट क्वारेन्टाइन चेकपोष्ट	७१०३९।०३	७१,०३९।०३	३९९४९।०३
१६	त्रि.अ.वि.अध्यागमन कार्यालय	२९,३७९।५१	२९,३७९।५१	२९,३७९।५१
१७	लागू औषधि नियमन कार्यालय	८,२५०।००	८,२५०।००	८,२५०।००
१८	गुप्तचर विभाग	६,१२९।५३	६,१२९।५३	६,१२९।५३
१९	प्रही प्रधान कार्यालय	४,९५०।००	४,९५०।००	४,९५०।००
	जम्माः	**५६६४४५२४०।३**	**५६३३५२४०९**	**५६७२०३५१८।४**

अनुसूची-३१

हाल सञ्चालनमा रहेका व्यवसायीहरुको बक्यौताको तुलनात्मक विवरण
(दफा ७९ सँग सम्बन्धित)

क्र.सं.	असामीको नाम	२०७५।७६	२०७६।७७	२०७७।७८
१	सिता इन्फो नेपाल कम्पनी	२६५,०९०,५९८।५२	३२५,७९१,७१७।८५	२७९५०३२३९।७९
२	रसुवा के.डी. जे.भी.	५६,२१४,८०९।१३	६६,५९०,४९७।४९	१००४६९८५४।२४
३	ओरेन्टल होटेल (रेडिसन)	२८,७५९,९६६।००	३१,३६६,८६५।७०	६८४९४२५८।९५
४	फूड सिटी नेपाल प्रा.लि.	०।००	०।००	२८६१८०५६।०७
५	स्वनिगा सर्भिस	५०,०४०।०८	०।००	१२४७७८४९।४४
६	होटेल स्वनिगा प्रा.लि.	०।००	०।००	१२१६०८४९।८२
७	सोल्टि क्राउन प्लाजा	३३,७०३,०४९।५६	७,४७३,३४९।६४	१०९९१४९७।४७
८	कार्की मल्टिपल्स	५०७,७२४।३५	९०,२५५।००	८९९७६७९।००
९	पि.डी इन्टरप्राइजेज प्रा.लि.	०।००	०।००	८३१८५७८।४०
१०	मारुति कन्स्ट्रक्सन एण्ड सप्लायर्स	०।००	०।००	६२०८८३३।३४
११	ए.बि.पि. मार्ट	३९५१९५।९८	२२८४२५४।७३	२६०९२३४।३३
१२	ग्रिन तारा प्रा.लि.	१,५१४,७९६।८४	१,६५६,७१५।६०	२०३८२३९।११
१३	ब्रिटिस गोर्खा	१९२३१३८	२३३९२८७।७१	१९९०४७६।२१

१४	तुण्डि लामा समानान्तर जे.भी.	७६३,१२१।२५	१,२८४,१२०।००	१२८४१२०।००
१५	विपासा इन्टरनेशनल	२७०१४।३६	४१२९०।११	११५४३०७।११
१६	हाइल्याण्ड इन्टरनेशनल	१४३,२९३।००	९१४,७३६।००	१०३२४१०।४२
१७	क्रिएटिभ नेपाली प्रोडक्ट	८२१९३७।८७	८७६८०।३७	८५८०५५।६२
१८	विमानस्थल हवाई यात्रु यातायात	६९४४७०	७९५८६०	८०९४२७।५०
१९	मल्टि बिजिनेस सपोर्ट सर्भिस	१८३,३१३।००	१८२,३६८।९१	६५६६२७।२०
२०	शर्मा प्रेरा आषिश जे.भी.	३९४,५७५।००	१,४१४,५३०।००	६१४४७५।००
२१	थकाली भाज्छा घर	०।००	३७,२७८।५०	४८५३३७।०१
२२	कान्तिपुर क्याफे	३४८,७५६।८८	६२१,५६६।१९	४६६००६।८४
२३	सि.जी. इम्पेक्स	१,०५५।००	१,०५५।००	३९५००६।९०
२४	गौरी पार्वती न्यू टेक्निकल जे.भी.	०।००	७,३२३।७५	३७३९५६।००
२५	वल्ड फूड प्रोग्राम	०।००	०।००	३६१९६३।०४
२६	इम्प्टी ब्रेन प्रा.लि.	२९१९३४।१६	२९१९३४।१६	२९१९३४।१६
२७	मेघा बैंक पार्टी लेजर	१३,२९७।५०	०।००	२१५२१०।५६
२८	हिमालयन मनी एक्स्चेञ्ज	१४२,०९६।१३	१५४,३७७।३२	२०३५४१।८९
२९	भर्व मिडिया प्रा.लि	१६१,२२९।२९	१६१,२२९।२९	१६१२२९।२९
३०	क्लासिक मार्टस्	३३४५६४।८५	२९५३४	१५७५५९।७५
३१	डि एच एल नेपाल प्रा.लि.	१५३६६५।७८	३१२७१३।२८	१५५७७८।१४
३२	वल्ड लिङ्क कम्युनिकेशन	८०,२५७।५०	११६,०६६।२५	१३९४९५।००
३३	न्यू कन्फेक्सनरी स्टोर	३९४,६२२।८४	११४,१९०।३४	१३६३०३।८४
३४	होटेल एसोसिएशन अफ नेपाल	३३५,०३९।५८	८५,५९३।३३	८५५९३।३३
३५	तुण्डी रसुवा जेभी	८५,०१७।००	८५,०१७।००	८५०१७।००
३६	सिट्रस कन्सेक्वेन्स	३८८१	१८३९३।५	८२८८३।२५
३७	गौरी पार्वती चक्रेश्वरी सुनौला	७९,६८३।७५	७९,६८३।७५	७९६८३।७५
३८	रोयल गल्फ क्लब	१४,४४३।१६	१५९,२७३।१६	७३०४५।६६
३९	स्मार्ट मिडिया एण्ड टेक्नोलोजी प्रा.लि.	०।००	०।००	६५३६६।६६
४०	नर्भिक हस्पिटल	५३,२४७।५९	३७,८२३।७५	५२७४०।५०
४१	ईष्टवेस्ट ई. टुर्स एण्ड ट्राभल्स	२६२६८।३५	३९६०८८।४	४८६०७।१२
४२	आशिस सुनिल समीर जे.भी	४२,८४०।००	४२,८४०।००	४२८४०।००
४३	शुभ कन्स्ट्रक्सन	०।००	११३,१५६।२५	३७६९७।००
४४	हिम इलेक्ट्रोनिक्स प्रा.लि.	६२,८०६।७५	१६४,१२३।००	२६५४०।९१
४५	दृश्यम डिजिटल मिडिया	०	०	२५२५१।७५
४६	होटेल मार्फा एण्ड थकाली भान्छा	२३,३८८।७५	२३,३८८।७५	२३३८८।७५
४७	मिडवे गेष्ट हाउस एण्ड रेष्टुरेन्ट	३,८८१।००	१८,३९३।००	२२०३८।५०
४८	हिमालयन नेपाल मनी एक्स्चेञ्ज	०।००	०।००	१६९९०।१४
४९	डिपिजी इन्टरप्राइजेज्	०	५४००	१०२६०।००
५०	कालिका रिजोर्ट एण्ड क्यामेरा घर	६२,८०६।७५	१६४,१२३।००	१००८१।२५
५१	एयर फ्लो	४५५३।८३	५२५३।८५	५२४३।८५
५२	चौधरी ग्रुप	४,८४२।३७	४,८४२।३७	४८४२।३७
५३	कोलोसुस् एयर	४८१४।४	४८१४।४	४८१४।४०
५४	फष्ट फ्लाइट नेपाल	३,७४१।८०	३,७४१।८०	३७४१।८०
५५	भी फोर स्टार मल्टिपर्पोज सोलुसन	६,२०६।१६	६,२०६।१६	२८००।५४
	जम्माः	**३९३,९२५,९८५।११**	**४४६,३६७,९५२।६६**	**५५३,६४०,८५९।९७**

अनुसूची-३२

हाल सञ्चालनमा नरहेका व्यवसायीहरुको बक्यौताको तुलनात्मक विवरण
(दफा ८० सँग सम्बन्धित)

क्र.सं.	असामीको नाम	२०७५।७६ को बक्यौता	२०७६।७७ को बक्यौता	२०७७।७८ को बक्यौता
१	युनिभर्सल सप्लाई एजेन्सी	८७,२६१,३००।१०	८७,२६१,३००।१०	८७,२६१,३००।१०
२	देश प्रेम ई प्रा.लि.	१७,५५५,६२५।१९	१७,५५५,६२५।१९	१७,५५५,६२५।१९
३	ग्रिनलाइन इन्टरनेशनल प्रा.लि.	१७,८३९,८०६।९५	१५,९३६,८०६।९५	१५,९३६,८०६।९५
४	कृष्ण ट्रान्स्पोर्ट	१४,६५३,६०३।५०	१४,६५३,६०३।५०	१४,६५३,६०३।५०
५	क्न्स्ट्रक्सन सान्जोसे	४,५१२,८८५।६७	४,५१२,८८५।६७	४,५१२,८८५।६७
६	चम्पेश्वर निर्माण सेवा	२३९,९६६।१५	०।००	२,३१०,१००।८६
७	ना.सु. कन्स्ट्रक्सन एण्ड सप्लायर्स प्रा.लि.	०।००	०।००	२,०५२,८६२।४८
८	कम्प्लिट कन्ट्याक्ट कम्पनी प्रा.लि	१,९२८,२९१।४३	१,९२८,२९१।४३	१,९२८,२९१।४३
९	रोसी बिल्डर्स	१,६४२,४७०।७०	१,६४२,४७०।७०	१,६४२,४७०।७०
१०	पि.एल. कन्स्ट्रक्सन	१,५४०,७२१।००	१,५४०,७२१।००	१,५४०,७२१।००
११	गणेश म्यान पावर सेक्युरिटी गार्ड सप्लाईज	१,१२८,५८६।४४	१,१२८,५८६।४४	१,१२८,५८६।४४
१२	फ्लाइट केयर कुरियर	१,१२८,१२९।०१	१,१२८,१२९।०१	१,१२८,१२९।०१
१३	एभरेष्ट होटल	१,०८१,४९५।१०	१,०८१,४९५।१०	१,०८१,४९५।१०
१४	थापा स्वस्तिका जे.भी.	७६४,४००।००	७६४,४००।००	७६४,४००।००
१५	काठमाडौ इन्टरटेन्मेन्ट सर्भिस	७०८,२४८।३०	७०८,२४८।३०	७०८,२४८।३०
१६	कालिञ्चोक सप्लायर्स	४५१,१८४।१०	४५१,१८४।१०	४५१,१८४।१०
१७	क्यासिनो नेपाल	४०७,९९१।९४	४०७,९९१।९४	४०७,९९१।९४
१८	ग्राण्ड बैंक	३६६,११५।५०	३६६,११५।५०	३६६,११५।५०
१९	रिच एडभर्टाइजिङ्ग	१७९,८२६।००	१७९,८२६।००	१७९,८२६।००
२०	होटेल काठमाडौं	१७२,४५१।५९	१७२,४५१।५९	१७२,४५१।५९
२१	यति ट्राभल्स प्रा.लि	१६९,५००।००	१६९,५००।००	१६९,५००।००
२२	मर्कन्टाइल कम्युनिकेशन	१६६,३६२।५८	१६६,३६२।५८	१६६,३६२।५८
२३	हामा इन्टरनेशनल प्रा.लि.	१४८,७८९।५६	१४८,७८९।५६	१४८,७८९।५६
२४	साँग्रिला टुर्स	१४२,९७१।१५	१४२,९७१।१५	१४२,९७१।१५
२५	सिम्बोल मिडिया एण्ड मार्केटिङ्ग	१०९,७१२।७६	१०९,७१२।७६	१०९,७१२।७६
२६	नेशनल कन्स्ट्रक्सन कम्पनी	९४,५००।००	९४,५००।००	९४,५००।००
२७	शान्ति निर्माण सेवा	८७,३७८।७५	८७,३७८।७५	८७,३७८।७५
२८	एम.डि. पब्लिसिङ्ग	७२,७४८।२०	७२,७४८।२०	७२,७४८।२०
२९	एभरेष्ट डि कार्गो	६४,१११।२२	६४,१११।२२	६४,१११।२२
३०	द्वारिका प्रसाद	५६,९२२।९९	५६,९२२।९९	५६,९२२।९९
३१	स्टाफ क्याण्टिन युनियन	५१,५७९।६०	५१,५७९।६०	५१,५७९।६०
३२	असेन्ट	४९,५००।००	४९,५००।००	४९,५००।००
३३	फ्लाइट अप्रेशन डिभिजन	३३,५७५।८५	३३,५७५।८५	३३,५७५।८५
३४	एक्स्प्रेसो एक्स्प्रेस सर्भिस नेपाल	२८,१४०।३०	२८,१४०।३०	२८,१४०।३०
३५	राधा श्रेष्ठ	२८,०३७।००	२८,०३७।००	२८,०३७।००
३६	सिल्क वे फ्लाइट एण्ड कुरियर	२७,८४२।९७	२७,८४२।९७	२७,८४२।९७
३७	टि एण्ड टि एक्सप्रेस कुरियर सर्भिस	२७,८२६।००	२७,८२६।००	२७,८२६।००
३८	स्मार्ट एसिया इन्टरनेशनल	२७,३००।००	२७,३००।००	२७,३००।००

३९	मनकामना निर्माण सेवा	२४,९७४।८०	२४,९७४।८०	२४,९७४।८०
४०	भारतीय दुतावास	१७,९१०।००	१७,९१०।००	१७,९१०।००
४१	ब्रुअरी कम्पनी	१३,८९३।१२	१३,८९३।१२	१३,८९३।१२
४२	पिलिग्रिम्स गार्डेन एण्ड रेष्टुरेण्ट	११,६९५।९५	११,६९५।९५	११,६९५।९५
४३	बेद उप्रेती ट्रष्ट	७,८६३।७५	७,८६३।७५	७,८६३।७५
४४	नेपाल लाइफ इन्स्योरेन्स कम्पनी लि.	७,४५२।८०	७,४५२।८०	७,४५२।८०
४५	किकिया मोबाइल	५,७००।००	५,७००।००	५,७००।००
४६	जस्ट एक्स्प्रेस्	०।००	५,४८१।३०	५,४८१।३०
४७	युनाईटेड पार्सल सर्भिस	४,६५६।२९	५,४०२।०९	५,४०२।०९
४८	सिटि एक्स्प्रेस मनी ट्रान्स्फर	४,६५४।५७	४,६५४।५७	४,६५४।५७
४९	लिङ्कन एक्सपे्रस	३,८७५।८५	३,८७५।८५	३,८७५।८५
	जम्माः	**१५५,०५२,५७४।७३**	**१५२,९१५,८३५।६८**	**१५७,२७८,७९९।०२**

अनुसूची ३३

संगठनात्मक विवरण अनुसार उल्लेख गरिएको कर्मचारी दरबन्दी संख्या
(दफा ८१ सँग सम्बन्धित)

Name of Office	Sections	Section No	Total Personnel
Director General	1 Board/ DGtariatCA Secre	1	5
	2 Legal Section	1	4
Internal Dudit Department	3 Internal Audit Unit	2	8
Aviation Safety & Security Regulation Directorare	1. Deputy Director	1	1
	2. Secretariat	1	1
	3. Safety Management Division	1	2
Aerodrome Safety Standard Department	Divisions & sections	6	7
ANS Safety Standard Department	Divisions & sections	5	17
Flight Safety Standard Department	Divisions & sections	13	30
Air Transport Department	Divisions & sections	3	6
Aviation Security Department	Department	1	6
Aviation Service Directorate	Secretariat	2	2
AIM department	Divisions & sections	3	10
ATM Department	Divisions & sections	4	7
CNS Department	Divisions & sections	3	11
Com.& NAV. Aid. Department	Divisions & sections	4	11
Domestic Airport and Facilitation Departmsnt	Divisions & sections	2	3
Aerodrome Engineering Department	Divisions & sections	2	45
Electro Mechanical Department	Divisions & sections	3	11
Rescuq & Fire Fighting Department	Divisions & sections	1	3
corporate Directorate	Secretariate	2	2
corporate Planning & monitoring Department	Divisions & sections	8	18
Human Resourcr Department	Divisions & sections	3	3
Administration Department	Divisions & sections	10	19
Finance Department	Divisions & sections	7	24
Civil Aviation Academy	Divisions & sections	17	27
Civil Aviation OFFIces			
Biratnagar	Sections	8	34
Nepalgunj	Sections	8	34
Simara	Sections	5	18
Bharatpur	Sections	5	16
Chandragadhi	Sections	5	16

Janakpur	Sections	5	16
SurKhet	Sections	5	11
Tenjing Hilaru	Sections	4	9
Dhangadhi	Sections	4	13
Jonsom	Sections	4	8
Jumla	Sections	4	8
Simikot	Sections	4	8
Tumlingtar	Sections	4	8
Ramechhap	Sections	3	4
Bajhang	Sections	2	2
Baitadi	Sections	2	2
Bajura	Sections	2	2
Bhojpur	Sections	2	2
Chaurjhari	Sections	2	2
Dang	Sections	2	2
Dolpa	Sections	2	2
Doti	Sections	2	2
Lamidanda	Sections	2	2
Khanidanda	Sections	2	2
Phaplu	Sections	0	2
Rara	Sections	2	2
Rukum Sallw	Sections	2	2
Rumlatar	Sections	2	2
Sanfebagar	Sections	2	2
Taplejung	Sections	2	2
Thamkharka	Sections	2	2
Pokhara Internationa lCAO	Sections	8	36
Tribhuwan International Airport CAO			
General Manager	Secretariat	2	2
Airport Operation Department	Divisions & sections	13	107
Technical Service Department	Divisions & sections	30	185
Civil Engineering Dinision	Sections	3	13
Corporate Division	Sections	1	4
Administration Division	Sections	5	21
Finance Division	Sections	3	27
Fligt Operation Department	Divisions & sections	6	131
Gautambuddha International Airport CAO			
General Manager	Secretariat	4	4
Operation Devision	Sections	8	52
Electro mechanical Division	Sections	8	27
Civil Engineering Dinision	Sections	1	9
Air Navigation Division	Sections	5	26
Management Service Division	Sections	12	23
Total		**315**	**1187**

अनुसूची-३४

अन्य विमानस्थल कार्यालयहरुमा काजमा रहेका कर्मचारीहरुको विवरण
(दफा ८३ सँग सम्बन्धित)

तह	पद	सेवा	नामथर	दरबन्दी रहेको कार्यालय	काजमा खटाएको कार्यालय	काजमा रहेको मिति
१०	उपनिर्देशक	CE,ME,EE,AF	चिरञ्जीबी भण्डारी	Aerodrome Safety Division	RFF Division TIACAO	२०७५।४।२१
१०	उपनिर्देशक	Electro & Tel. Eng.	संजय कुमार ठाकुर	Com.Nev. Aid &Met Division	Engineering Faculty	२०७६।८।६
१०	उप निर्देशक	Electro & Tel. Eng.	राजु श्रेष्ठ	Security Equipment Division TIA	Flight Safety Standard Department	२०७६।८।६
१०	उपनिर्देशक	Electrical Engineering	संजय कुमार चौधरी	Electro Mechanical Division GBA	EM Division TIACAO	२०७५।८।१३
१०	उपनिर्देशक	Air Traffic Service	श्याम किशोर शाह	Air Traffic Service Division TIA	Aerodrome Safety Office TIA	०७६।८।६
९	प्रबन्धक	Air Traffic Service	देवेन्द्र प्रसाद श्रेष्ठ	ANS Licensing & Rating Division	ATM Department	२०७६।५।२२
९	प्रबन्धक	Air Traffic Service	लक्ष्मण कुमार देवकोटा	ANS Licensing & Rating Division	Safety Mgt. Division	२०७४।११।१४
९	प्रबन्धक	Electro & Tel. Eng.	चिरञ्जीबी कुथुमी राई	ANS Standard Division	Flight Safety Std. Department	२०७५।८।१३
९	प्रबन्धक	Electro & Tel. Eng.	लिनेश राम बैद्य	CNS Training & Rating Division	Security Equipment Division	२०७६।८।६
८	उप प्रबन्धक	Air Traffic Service	सोयता श्रेष्ठ	Recreation Aviation Section	TIACAO	२०७३।९।५
८	उप प्रबन्धक	Air Traffic Service	श्री कृष्ण रिजाल	Planning& coordination Section TIA	Chandragadhi CAO	२०७५।४।१५
८	उप प्रबन्धक	Air Traffic Service	किरण काफ्ले	Air Traffic Service Division TIA	Chandragadhi CAO	२०७६।८।११
८	उप प्रबन्धक	Air Traffic Service	किशोर कुमार खत्री	Air Traffic Service Division TIA	Chandragadhi CAO	२०७६।५।१७
८	उप प्रबन्धक	Air Traffic Service	नारायण श्रेष्ठ	Air Traffic Service Division TIA	Biratnagar CAO	२०७५।६।
८	उप प्रबन्धक	Electro & Tel. Eng.	आस्था पाण्डे	Com.Met& Facilitation Section	RADAR TIA	२०७६।८।२
८	उप प्रबन्धक	Electro & Tel. Eng.	सचितानन्द मिश्र	Com.Nev. Aid &Met . Section TIA	RADAR TIA	२०७६।८।२
८	उप प्रबन्धक	Administration	प्रकाश चन्द्र शर्मा	Research & Publication Unit	TIA Corporate	२०७४।९।
८	उप प्रबन्धक	Administration	बाबुकाजी बल	Procurement Unit GBA	TIA CAO	२०७६।८।२
८	उप प्रबन्धक	Revenue	महेश कुमार शाही	Revenue Section TIA	Finance Dept. HQ	२०७५।४।१७
८	उप प्रबन्धक	Information Technology	प्रमोद कुमार चौधरी	IT Unit	TIA IT Section	२०७६।७।१५
७	ब.अ.	Account	ममता शर्मा	Central Accounting Division	Employee Welfare Fund	२०७६।८।२
७	ब.अ.	Account	लोकेन्द्र प्रसाद	Finance	Pokhara CAO	७६।८।२

			भट्टराई	Department		
७	ब.अ.	Administration	धिरेन्द्र रिजाल	Pass production & Distribution Section TIA	Nepalgunj CAO	२०७६।८।२
७	ब.अ.	Administration	दमन रावल	Store Section TIA	Procurement Section TIA	२०७५।१२।..
७	ब.अ.	Air Traffic Service	विकास कुमार झा	ATS Operation Biratnagar	Janakpur CAO	२०७६।८।११
७	ब.अधिकृत	Air Traffic Service	दुर्गामणि चौधरी	ATS Section Chandragadhi	Biratnagar CAO	२०७६।८।११
७	ब.अधिकृत	Air Traffic Service	गणेश अर्याल	Rara Civil Aviation Office	Tumlingtar CAO	२०७५।२।१
६	अधिकृत	Electro & Tel. Eng.	शिला लामिछाने	Com.Nev. Aid &Met . Section TIA	POkhara CAO	२०७३।६।५
६	अधिकृत	Mechanical Engineering	खेम बहादुर शाही	Transport Unit GBA	Electro Mechanical Department	२०७६।८।६
६	अधिकृत	Administration	गोमा बज्राडे	Library, Attendance & Central Registration Unit TIA	Library HQ	२०७६।१०।
६	अधिकृत	Administration	ईश्वर बस्याल	Administration Section Pokhara	DGCA Secretariat	२०७५।१२।
६	अधिकृत	Reevenue	देवराज सुबेदी	Finance Section Pokhara	Pokhara - Jomsom CAO	२०७५।४।१७
५	ब.सहायक	Electro & Tel. Eng.	जितेन्द्र कुमार मेहता	Com.Nev. Aid &Met . Section TIA	Bharatpur CAO	२०७६।२।२
५	ब.सहायक	Electro & Tel. Eng.	प्रदिप अधिकारी	Com.Nev. Aid &Met . Section TIA	Chandragadhi CAO	२०७५।२।..
५	ब.सहायक	Electro & Tel. Eng.	बिजय ढंगाना	Security & Facilitation Equipment Section TIA	Gautambuddha CAO	२०७६।५।१७
५	ब.सहायक	Civil Engineering	अजय कुमार गुप्ता	Repair & Maintenance Unit TIAair	aerodrome Engineering Dept. Head Office	२०७५।१०।१३
५	ब.सहायक	Administration	प्रकाश न्यौपाने	Administration Section Bharatpur	AED HQ	२०७६।२।१४
५	ब.सहायक	Administration	राजेन्द्र बुढाथोकी	Personnel Adm. Section	TIACAO	२०७५।४।२१
५	ब.सहायक	Account	आकाश पराजुली	Finance Section Dhangadhi	Employee Welfare Trust	२०७५।८।२६
५	ब.सहायक	Account	टंकनाथ पौडेल	Finance Section Simikot	Janakpur CAO	२०७६।८।६
४	सकायक	Aviation Fire Service	सुजन भट्टराई	Rescue & Fire Fighting Division TIA	Surkhet CAO	२०७५।८।१०
४	सकायक	Aviation Fire Service	रामकुमार रायमाझी	Rescue & Fire Fighting Division TIA	Chandragadhi CAO	२०७२।४।१६
४	सकायक	Aviation Fire Service	रामकुमार यादव	Rescue & Fire Fighting Division TIA	Biratnagar CAO	२०७२।४।१
४	सकायक	Aviation Fire Service	सुमित कुमार साह	Rescue & Fire Fighting Division TIA	Janakpur CAO	२०७६।४।९
४	सहायक	Aviation Fire Service	सुनिल मण्डल	RFF Operation Simara	Janakpur CAO	२०७६।४।९

४	सहायक	Aviation Fire Service	दिनेश चौधरी	RFF Operations Biratnagar	Chandragadhi CAO	२०७६।४।९
४	सहायक	Aviation Fire Service	शकर कुँवर	RFF Operations Nepalgunj	Dhangadhi CAO	२०७६।४।९
४	सहायक	EE,ME	कृष्ण प्रसाद खनाल	Technical Service Section Simara	Gautambuddha CAO	२०७४।१०।
४	सकायक	Administration	केशवराज पौडेल	Store Section TIA	ATM Department HQ	२०७६।८।६
४	सहायक	Revenue	महेश के.सी.	Administration Section Jankpur	Gautambuddha Project	२०७४।९।...
२	हेल्पर	0	इन्द्र प्रसाद पौडेल	Technical Service Section Chandragadhi	TIA CAO	२०७५।४।२४
२	हेल्पर	0	नृप बहादुर परियार	Technical Service Section Surkhet	TIA CAO	२०७६।५।२२

अनुसूची ३५

प्राधिकरणको योजना तथा आयोजनाहरुमा काजमा जाने कर्मचारीहरुको विवरण
(दफा ८३ सँग सम्बन्धित)

तह	पद	सेवा	नम थर	दरबन्दी रहेको कार्यालय	काजमा खटाएको कार्यालय	काजमा रहेको मिति
९	प्रबन्धक	Electro & Tel. Eng.	प्रविण न्यौपाने	CNS Standards Division HQ	National Pride Project	२०७५।६।
९	प्रबन्धक	civil Engineering	चाँदमाला श्रेष्ठ मास्के	Foreign & Major Project Division HQ	National Pride Project	२०७४।९।
९	प्रबन्धक	Technical	रामहरि महर्जन	International Terminal Management Sec.TIA	National Pride Project	२०७५।४।२१
८	उप प्रबन्धक	civil Engineering	हिम ज्योती थापा	Foreign & Major Project Division HQ	National Pride Project	२०७४।९।
७	ब. अधिकृत	civil Engineering	राजाराम चौधरी	Aerodrome Eng.Department HQ	National Pride Project	२०७४।९।..
६	अधिकृत	Account	प्रमोद नेपाल	Acconut Keeping Section HQ	National Pride Project	२०७५।५।..
५	ब.सहायक	Administration	धन घिमिरे	Finance Section Simara	National Pride Project	२०७५।४।१५
९	प्रबन्धक	civil Engineering	बिनेश मनकर्मी	Aerodrome Eng.Department HQ	Pokhara A/P Project	२०७६।८।२
९	प्रबन्धक	civil Engineering	कृष्ण प्रसाद पौडेल	Aerodrome Eng.Department HQ	Pokhara A/P Project	२०७६।८।२
७	ब. अधिकृत	civil Engineering	संजीब खड्का	Foreign & Major Project Division HQ	Pokhara A/P Project	२०७३।७।१२
६	अधिकृत	civil Engineering	मीनराज ओझा	Civil Maintenance Section Pokhara	Pokhara A/P Project	
७	ब. अधिकृत	civil Engineering	बिजय कुमार यादब	Aerodrome Eng.Department HQ	Second Intl' A/P Project	२०७३।७।१२
६	अधिकृत	civil Engineering	शम्भु कुमार मण्डल	Civil Maintenance Section Biratnagar	Second Intl' A/P Project	२०७२।१।८
५	ब.सहायक	civil Engineering	लक्ष्मी के.सी.	Aerodrome Eng.Department HQ	Second Intl' A/P Project	२०७२।१।८
८	उप प्रबन्धक	Administration	यमराज शर्मा	Recruitment Unit HQ	ATCE Project	२०७४।११।१६
७	ब. अधिकृत	civil Engineering	प्रभुराम थापा	Aerodrome Eng.Department HQ	ATCE Project	२०७३।७।२३
६	अधिकृत	Account	भरत अर्याल	Acconut Keeping Section HQ	ATCE Project	२०७५।४।१५

८	उप प्रबन्धक	civil Engineering	प्रवेश अधिकारी	civil Engineering HQ	Gtautam Buddha A/P Project 2076.10...	
७	ब. अधिकृत	Mechanical Eng.	श्रीधर भट्टराई	Fire Mechanical Unit GBIA	Gtautam Buddha A/P Project 2076.10...	२०७६।८।६
४	सहायक	Revenue	महेश के.सी.	Finance Section Janakpur	Gtautam Buddha A/P Project 2076.10...	२०७४।९।

अनुसूची-३६

प्राधिकरणका विभिन्न योजना, आयोजना तथा कार्यालयमा २०७७ श्रावण १ गतेदेखि २०७८ आषाढ मसान्तसम्ममा काजमा खटाएका कर्मचारीहरुको विवरण

(दफा ८३ सँग सम्बन्धित)

Sn	Emp Code	Emp Name	Branch Name	Business Unit Name	Job Allocation	Level Order
1	E01059	Sunil Bhattrai	T.I.A.C.A.O	Head Office	6239	20
2	E00268	Devnarayan Shah	Communication Navigation Aid Department	Head Office	6785	20
3	E00075	Murari Bhandari	Head Office	Air Transport Capacity Enhancement Project	6351	20
4	E00076	Baburam Poudel	Aerodrome Safety Standard Department	Head Office	6240	20
5	E00160	Rinji Sherpa	T.I.A.C.A.O	Civil Aviation Academy	6645	20
6	E00154	Suresh Prasad Khanal	Head Office	T.I.A.C.A.O	6850	20
7	E00137	Saroj kumar Pokhrel	T.I.A.C.A.O	Head Office	6129	20
8	E00142	Raju Shrestha	T.I.A.C.A.O	Flight Safety Department	6098	20
9	E00134	Teknath Sitaula	Head Office	Biratnagar Civil Aviation Office	6577	20
10	E00117	Maiya Shrestha	Head Office	Civil Aviation Academy	6737	20
11	E00129	Nabina Karmacharya	Head Office	Head Office	6778	20
12	E00097	Devendra Joshi	Head Office	T.I.A.C.A.O	6494	19
13	E00101	Sanjay Kumar Thakur	Head Office	Civil Aviation Academy	6233	19
14	E00102	Upaj Dhakal	T.I.A.C.A.O	Head Office	6232	19
15	E00128	Sujeshkaji Bajracharya	Head Office	T.I.A.C.A.O	6746	19
16	E00121	Dinesh Raj Ghimire	Head Office	Civil Aviation Academy	5867	19
17	E00139	Suresh Prasad Shah	Civil Aviation Academy	T.I.A.C.A.O	6843	19
18	E00144	Reenu Mool	T.I.A.C.A.O	Civil Aviation Academy	6847	19
19	E00147	Ushab Raj Kharel	Biratnagar Civil Aviation Office	Head Office	6578	19
20	E00156	Santosh Kumar Pokhrel	T.I.A.C.A.O	Head Office	6576	19
21	E00151	Subhash Jha	Nepalgunj Civil Aviation Office	Head Office	6807	19
22	E00321	Sanjaya Kumar Chaudhary	T.I.A.C.A.O	Head Office	6008	19
23	E00291	Trilochan Poudel	Head Office	T.I.A.C.A.O	6499	19
24	E00280	Gopalchandra Thapa	Civil Aviation Academy	Head Office	6234	19
25	E00269	Prabin Neupane	Head Office	National Pride Project	6357	19
26	E00270	Sanjib Sing Kathayet	Civil Aviation Academy	Head Office	6231	19
27	E00191	Thir Bahadur Khatri	T.I.A.C.A.O	Head Office	6352	19
28	E00174	Prabhakar Chandra Mallik	Head Office	Flight Safety Department	6353	19
29	E00195	Sunil Kumar Kuswaha	Aerodrome Safety Standard Department	T.I.A.C.A.O	6028	19
30	E00205	Bashudev Bhattarai	T.I.A.C.A.O	Civil Aviation Academy	5768	19
31	E00201	Summat Prasad Chaudhary	Civil Aviation Academy	T.I.A.C.A.O	6655	19
32	E13149	Narayan Devi Shrestha	T.I.A.C.A.O	Head Office	6497	19
33	E01039	Harihar Mandal	Civil Aviation Academy	Head Office	6745	19
34	E01055	Ram Kumar Ray	Head Office	T.I.A.C.A.O	6468	19
35	E01043	Nabin Prasad Acharya	T.I.A.C.A.O	Head Office	6034	19
36	E01046	Santusta Kumar Basnet	Head Office	T.I.A.C.A.O	6669	19
37	E01058	Shiwa Sharma Upadhyay	T.I.A.C.A.O	Civil Aviation Academy	6465	19
38	E13148	Narayan Hari Thapa	Head Office	Head Office	5683	18

39	E01373	Amitav Kumar Das	Aerodrome Safety Standard Department	T.I.A.C.A.O	6374	18
40	E01354	Bishnu Gautam	Head Office	T.I.A.C.A.O	6774	18
41	E00305	Sangam Karki	Head Office	Flight Safety Department	6362	18
42	E00306	Shailaja Munankarmi	Head Office	Flight Safety Department	6363	18
43	E00335	Nabin Kumar Sharma	T.I.A.C.A.O	Head Office	6782	18
44	E00359	Sunita Siwakoti Bhardwoj	Aerodrome Safety Standard Department	Head Office	6626	18
45	E00371	Chiranjeevee Kuthumi Rai	Head Office	Flight Safety Department	5884	18
46	E00085	Parvej Alam Siddiqui	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	6642	18
47	E00520	Binesh Munankarmi	Head Office	Pokhara Int. Airport Project	6364	18
48	E00377	Phanindra Raj Sharma	Head Office	Civil Aviation Academy	6956	18
49	E00379	Sohanraj Joshi	T.I.A.C.A.O	Nepalgunj Civil Aviation Office	6359	18
50	E00393	Emanath Adhikari	T.I.A.C.A.O	Head Office	6958	18
51	E00420	Surya Bahadur Khatri	T.I.A.C.A.O	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	6747	18
52	E00713	Krishna Prasad Poudel	Head Office	Pokhara Int. Airport Project	6409	17
53	E00418	Gaurishankar Shah	Rajbiraj Civil Aviation Office	Nepalgunj Civil Aviation Office	6691	17
54	E00426	BhimDatta Panta	Bhojpur Civil Aviation Office	Pokhara Civil Aviation Office	6752	17
55	E00394	Gopal Prasad Ghimire	Dolpa Civil Aviation Office	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	6676	17
56	E00327	Kishor Kumar Khatri	T.I.A.C.A.O	Chandrgadi Civil Aviation Office	6042	17
57	E00442	Kailash Kumar Sharma	Dang Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6724	17
58	E00444	Shreekrishna Rijal	T.I.A.C.A.O	Bajura Civil Aviation Office	5760	17
59	E00451	Kedar Prasad Satyal	Ramechhap Civil Aviation Office	Head Office	6677	17
60	E00502	Keshab Ram Nepal	T.I.A.C.A.O	Pokhara Civil Aviation Office	6552	17
61	E00523	Kumar Sujakhu	T.I.A.C.A.O	National Pride Project	6414	17
62	E00579	Binod Kumar Chaudhary	Head Office	Civil Aviation Academy	6420	17
63	E00012	Rajendra Bahadur Singh	Dhangadi Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6683	17
64	E00316	Prakash Chandra Sharma	T.I.A.C.A.O	Head Office	6968	17
65	E00311	Rajendra Prasad poudel	Nepalgunj Civil Aviation Office	National Pride Project	6370	17
66	E00312	Yam Raj Sharma	Air Transport Capacity Enchancement Project	Head Office	6777	17
67	E00286	Mahesh Kumar Timilsina	Head Office	T.I.A.C.A.O	6450	17
68	E01283	Suvas Panthi	T.I.A.C.A.O	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	6427	17
69	E01285	pradip Aryal	T.I.A.C.A.O	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	6425	17
70	E01287	Gyanendra Bhul	Head Office	T.I.A.C.A.O	6623	17
71	E01290	Santosh Adhikari	Nepalgunj Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6426	17
72	E01299	Kishor Acharya	T.I.A.C.A.O	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	6434	17
73	E01300	Surendra Sinha Kushwaha	T.I.A.C.A.O	Simara Civil Aviation Office	6433	17
74	E01301	Bishwaraj sharma Bhandari	T.I.A.C.A.O	Pokhara Civil Aviation Office	6403	17
75	E01305	Amit Kumar Chaurasiya	Simara Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6685	17
76	E01338	Puskal Raj Sharma	Bharatpur Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6682	17
77	E01355	Pramod Kumar Chaudhari	Head Office	T.I.A.C.A.O	6066	17
78	E01356	Bishnu Prashad Adhikari B	T.I.A.C.A.O	Head Office	6247	17
79	E01066	Janga Bahadur Nemkul	T.I.A.C.A.O	Head Office	6966	17
80	E01144	Mahendra Bahadur Sing	Nepalgunj Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6705	17
81	E01145	Asmita Subba	T.I.A.C.A.O	-	5532	17

82	E01146	Kiran Kafle	T.I.A.C.A.O	Chandrgadi Civil Aviation Office	6095	17
83	E01148	Hiron Shah	Head Office	T.I.A.C.A.O	6550	17
84	E01173	Prabesh Adhikari	Head Office	Gautam Buddha Airport Enhancement Project	6408	17
85	E01157	Sanju Poudel	Flight Safety Department	T.I.A.C.A.O	6738	17
86	E01232	Dhirendra Rijal	T.I.A.C.A.O	Nepalgunj Civil Aviation Office	6382	16
87	E01195	Sirjana Adhikari	Pokhara Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	5968	16
88	E01192	Raj Kumar Bajagain	T.I.A.C.A.O	Head Office	6848	16
89	E01208	Lokendra Prasad Bhattarai	Head Office	Pokhara Civil Aviation Office	6387	16
90	E01174	Prabhu Ram Thapa	Air Transport Capacity Enchancement Project	Head Office	6508	16
91	E13137	Pravesh Gurung	Head Office	Gautam Buddha Airport Enhancement Project	5647	16
92	E13138	Yogesh Pudasaini	T.I.A.C.A.O	Head Office	6614	16
93	E01457	Manisha Baral	Pokhra International Airport project	T.I.A.C.A.O	6684	16
94	E13015	Gajala Sahin	Simara Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6087	16
95	E13020	Durgamani Chaudhary	Chandrgadi Civil Aviation Office	Biratnagar Civil Aviation Office	6090	16
96	E13022	Kiran Dahal	Simikot Civil Aviation Office	Rara Civil Aviation Office	5923	16
97	E13026	Bikash Kumar Jha	Biratnagar Civil Aviation Office	Janakpur Civil Aviation Office	6089	16
98	E13028	Asmita Karna	T.I.A.C.A.O	Simara Civil Aviation Office	5934	16
99	E13035	Raju Mahato	Dang Civil Aviation Office	Nepalgunj Civil Aviation Office	5924	16
100	E01468	Mohan Acharya	T.I.A.C.A.O	Gautam Buddha Airport Enhancement Project	5458	16
101	E01482	Sitesh Karna	Simikot Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6083	16
102	E01483	Rabi Yadav	Dhangadi Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6079	16
103	E13142	Sabin Phuyal	Head Office	Pokhara Int. Airport Project	5674	16
104	E01396	Bishal Barun	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	Jomsom Civil Aviation Office	5945	16
105	E01401	Dipak Pokharel	Pokhara Civil Aviation Office	Rara Civil Aviation Office	6706	16
106	E01403	Ganesh Aryal	Rara Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6084	16
107	E01384	Prahalad Niraula	Thamkharka CAO	Rumjatar Civil Aviation Office	6840	16
108	E01357	Prity Giri	Head Office	Head Office	4656	16
109	E01362	Anjana Bhatta	Air Transport Capacity Enchancement Project	Head Office	6613	16
110	E00553	Subarna prasad Shrestha	T.I.A.C.A.O	Surkhet Civil Aviation Office	5837	16
111	E00555	Sunil Kumar Thakur	Pokhara Civil Aviation Office	Pokhara Civil Aviation Office	3397	16
112	E00538	Birendra Bhattarai	Communication Navigation Aid Department	T.I.A.C.A.O	6781	16
113	E00415	Anand Dev Bhatta	Surkhet Civil Aviation Office	Dhangadi Civil Aviation Office	5757	16
114	E00650	Ramji Yadav	T.I.A.C.A.O	Head Office	3698	15
115	E00688	Dinesh Kumar Mandal	Biratnagar Civil Aviation Office	Pokhara Civil Aviation Office	6710	15
116	E00628	Om Bahadur Bohara	T.I.A.C.A.O	Head Office	3577	15
117	E00643	Bishwa Ram Bhandari	T.I.A.C.A.O	Dhangadi Civil Aviation Office	6485	15
118	E00644	Binay Gautam	Bharatpur Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6760	15
119	E00888	Khem Bahadur Shahi	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	Head Office	6251	15
120	E00783	Arun Kumar Acharya	Head Office	T.I.A.C.A.O	6761	15
121	E00780	Sujan Kumar Dahal	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6392	15

122	E00781	Umesh Sakhkarmi	T.I.A.C.A.O	Chandrgadi Civil Aviation Office	6486	15
123	E00452	Saroj Kumar Singh	Manamaya Rai Khanidanda Airport	Ramechhap Civil Aviation Office	6751	15
124	E00454	Deepak Kumar KC	Rukum Salle Civil Aviation Office	Rukum Salle Civil Aviation Office	5572	15
125	E00518	Ragini Mananadhar	Air Transport Capacity Enchancement Project	Head Office	6757	15
126	E00560	Shambhu Kumar Mandal	Simara International Airport Project	Biratnagar Civil Aviation Office	6509	15
127	E00592	Gagandev Kuswaha	T.I.A.C.A.O	Head Office	6616	15
128	E00600	Prem Bahadur Shrestha	T.I.A.C.A.O	Air Transport Capacity enhancement Project	5881	15
129	E00616	Pradeep Koirala	Head Office	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	6596	15
130	E00622	Ram Nibas Yadav	T.I.A.C.A.O	Biratnagar Civil Aviation Office	6265	15
131	E01322	Mithilesh Kumar saha	Janakpur Civil Aviation Office	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	6694	15
132	E01464	Brajendra Jha	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	Simara Civil Aviation Office	5888	15
133	E01467	Ishwar Basyal	Pokhara Civil Aviation Office	Head Office	5887	15
134	E01114	Kiran Chandra Dhakal	T.I.A.C.A.O	Pokhara Civil Aviation Office	6482	15
135	E01116	Ramat Kaji Maharjan	Janakpur Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6546	15
136	E01101	Ram Lalit Raut	Simara Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	5377	15
137	E01104	Madhukar KC	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	6580	15
138	E01105	Yuba Raj Rijal	T.I.A.C.A.O	Head Office	6608	15
139	E01204	Santosh Aawale	T.I.A.C.A.O	Pokhara Civil Aviation Office	6476	15
140	E01206	Sachin Kumar Karna	T.I.A.C.A.O	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	6479	15
141	E01194	Nirmal paudel	Air Transport Capacity Enchancement Project	Head Office	6615	15
142	E01248	Bishnu Bikram Bishwakrama	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	Jumla Civil Aviation Office	6062	15
143	E01218	Kumar Shrestha	Gautam Buddha Airport Project	T.I.A.C.A.O	6512	14
144	E01219	Ajaya Kumar Gupta	T.I.A.C.A.O	Head Office	5854	14
145	E01224	Laxmi KC	Simara International Airport Project	Head Office	6514	14
146	E01137	Jang Purkuti	T.I.A.C.A.O	T.I.A.C.A.O	6199	14
147	E01229	Surendra prasad Yadav	T.I.A.C.A.O	Head Office	6617	14
148	E01133	Niraj Thapa ka	Simikot Civil Aviation Office	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	6717	14
149	E13130	Bidyanand Kishor Saha	Biratnagar Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6612	14
150	E13131	Aashis Shrestha	Simara Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6011	14
151	E01456	Prakash Neupane	Bharatpur Civil Aviation Office	Air Transport Capacity Enchancement Project	6072	14
152	E01486	Pradeep Adhikari	T.I.A.C.A.O	Chandrgadi Civil Aviation Office	5504	14
153	E13159	Ram Krishna Upadhyay	T.I.A.C.A.O	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	5709	14
154	E13161	Chandra Bhushan Prasad Sah	Head Office	Chandrgadi Civil Aviation Office	5711	14
155	E13166	Anjila Bhatta	Head Office	National Pride Project	5717	14
156	E13167	Gita Sharma	Jomsom Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	5720	14
157	E60019	Jitendra Kumar Mehata	T.I.A.C.A.O	Bharatpur Civil Aviation Office	5902	14
158	E01376	Dhana Ghimire	National Pride Project	Simara Civil Aviation Office	6507	14
159	E01379	Tankanath Poudel	Janakpur Civil Aviation Office	Simikot Civil Aviation Office	6253	14
160	E01309	Aakash Parajuli	Dhangadi Civil Aviation	Head Office	5855	14

			Office			
161	E01310	Suman Rijal	Chandrgadi Civil Aviation Office	Jumla Civil Aviation Office	6842	14
162	E01316	Rammani Lamichhane	T.I.A.C.A.O	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	6687	14
163	E01328	Mukesh Raj Aman	Head Office	T.I.A.C.A.O	6703	14
164	E00856	Madhusudan KC	T.I.A.C.A.O	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	6695	14
165	E00609	Bishwo Prasad Prajapati	Janakpur Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	3562	14
166	E00873	Buddhi Bahadur Gurung	T.I.A.C.A.O	Nepalgunj Civil Aviation Office	1388	13
167	E01333	Manju Prajapati	Head Office	T.I.A.C.A.O	6330	13
168	E01335	Ram Kumar Rayamajhi	Chandrgadi Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6544	13
169	E01336	shankar Kunwar	Nepalgunj Civil Aviation Office	Dhangadi Civil Aviation Office	6049	13
170	E01337	Sugal Thapa	Surkhet Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6819	13
171	E01254	Manoj Kumar Buddhathoki	Dhangadi Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6718	13
172	E01267	Dhirendra Bahadur Shahi	Nepalgunj Civil Aviation Office	Surkhet Civil Aviation Office	5702	13
173	E01272	Sunil Mandal	Simara Civil Aviation Office	Janakpur Civil Aviation Office	5980	13
174	E01273	Sumit Kumar Shah	Janakpur Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6560	13
175	E01274	Ram Pukar Yadav	Biratnagar Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6559	13
176	E01390	Ajaya Bhandari	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	5959	13
177	E01340	Radha Banjade Poudel	Head Office	-	4637	13
178	E01341	Dipak Kumar Pariyar	Flight Safety Department	T.I.A.C.A.O	6734	13
179	E01342	Shova Poudel	Head Office	T.I.A.C.A.O	6731	13
180	E01393	Ram Janma Sah	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	Janakpur Civil Aviation Office	5893	13
181	E99016	Akkal Bahadur Bhatta Chhetri	T.I.A.C.A.O	-	6986	13
182	E13157	Sanjib Gyanwali	Nepalgunj Civil Aviation Office	Gautam Buddha Int'l Airport Civil Aviation Office	5858	13
183	E01426	Lalesh Kumar Yadav	Tumlingtar Civil Aviation Office	Biratnagar Civil Aviation Office	6720	13
184	E13040	Suman Kumar Hamal	T.I.A.C.A.O	Simara Civil Aviation Office	5602	13
185	E01083	Mahesh K.C.	Gautam Buddha Airport Project	Janakpur Civil Aviation Office	6506	13
186	E01235	Niranjan Khadka	Lukla Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6558	13
187	E01239	Rajendra Kumar Thapa	Pokhara Civil Aviation Office	Ramechhap Civil Aviation Office	6064	13
188	E01246	Rabin Pariyar	T.I.A.C.A.O	Bharatpur Civil Aviation Office	5976	13
189	E01250	Prabin Bhattarai	Flight Safety Department	T.I.A.C.A.O	6817	13
190	E01394	Gyaneshwor Shrestha	T.I.A.C.A.O	Head Office	6460	12
191	E01448	Sarita Karanjit	Head Office	T.I.A.C.A.O	6326	11
192	E01003	Tulshi Kumar Shrestha	Lamidanda Civil Aviation Office	Biratnagar Civil Aviation Office	6464	11
193	E01010	JunaSari Rai	Civil Aviation Academy	Lukla Civil Aviation Office	7126	11
194	E01011	Par Bahadur Buddha	Baitadi Civil Aviation Office	Jumla Civil Aviation Office	6764	11
195	E00986	Tika Prasad Ghimire	Taplegunj Civil Aviation Office	Chandrgadi Civil Aviation Office	6334	11
196	E00942	Rajesh Shakya	T.I.A.C.A.O	Civil Aviation Academy	6045	11
197	E13152	Shiv Nath Rajbanshi	T.I.A.C.A.O	Biratnagar Civil Aviation Office	6331	9
198	E01451	Gita Parajuli	T.I.A.C.A.O	Head Office	6329	8
199	E01430	Yuwaraj Tamauli	Nepalgunj Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6461	8
200	E01431	Uttam kumar Lama	Head Office	Simara Civil Aviation Office	6779	8
201	E01443	Dip Rajan Oli	Bharatpur Civil Aviation	T.I.A.C.A.O	6475	8

			Office			
202	E01444	Nripa Bahadur Pariyar	Surkhet Civil Aviation Office	T.I.A.C.A.O	6015	8
203	E01447	Bharat Kumar Shrestha	Biratnagar Civil Aviation Office	Head Office	6458	8
204	E00849	Yam Bahadur Basnet	Head Office	-	2242	7
205	E01018	Nanda Prasad Timilsena	Baitadi Civil Aviation Office	Head Office	6477	4
206	E20012	Rajani Deula	Head Office	Civil Aviation Academy	6833	3
207	E25016	Kuldip Chaudhary	Biratnagar Civil Aviation Office	Biratnagar Civil Aviation Office	6564	3
208	E25017	Ashok Kumar Lama	Biratnagar Civil Aviation Office	Biratnagar Civil Aviation Office	6565	3
209	E25018	Prem Kumar Bhattarai	Biratnagar Civil Aviation Office	Biratnagar Civil &viation Office	6769	3

अनुसूची ३७

सेवा प्रदायक संस्थाबाट आपूर्ति गरिएको जनशक्तिको विवरण
(दफा ८४ सँग सम्बन्धित)

(क) सेवा प्रदायक संस्था : बज्र सेक्यूरिटी सर्भिस

जनशक्तिको विवरण	काम गर्नुपर्ने कार्यालय	कामदारको स्तर	संख्या
सुरक्षा गार्ड	प्रधान कार्यालय	प्रथम तह	१६
सुरक्षा गार्ड	ना.उ प्रशिक्षण प्रतिष्ठान	प्रथम तह	२
सुरक्षा गार्ड	बलेवा नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
सुरक्षा गार्ड	विराटनगर नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
सुरक्षा गार्ड	नेपालगञ्ज नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	५
जम्मा			२६
पालेपहरेदार	राष्ट्रिय गौरब आयोजना	प्रथम तह	४
पालेपहरेदार	चन्द्रगढी नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
पालेपहरेदार	भरतपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
पालेपहरेदार	जनकपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
पालेपहरेदार	पोखरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
पालेपहरेदार	गौतम बुद्ध नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	४
पालेपहरेदार	धनगढी नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
जम्मा			१५
रनर	ना.उ प्रशिक्षण प्रतिष्ठान	प्रथम तह	२
रनर	प्रधान कार्यालय	प्रथम तह	२८
रनर	चन्द्रगढी नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
रनर	पोखरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	४
रनर	सुर्खेत नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
रनर	सँफेबगर नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
जम्मा			३८
सरसफाई	प्रधान कार्यालय	प्रथम तह	१४
सरसफाई	ना.उ प्रशिक्षण प्रतिष्ठान	प्रथम तह	४
सरसफाई	भरतपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	३
सरसफाई	सिमरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	४
सरसफाई	जनकपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	५
सरसफाई	चन्द्रगढी नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	३

सरसफाई	नेपालगञ्ज नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१०
सरसफाई	पोखरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	९
सरसफाई	गौतम बुद्ध नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	८
सरसफाई	सुर्खेत नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
सरसफाई	विराटनगर नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	७
सरसफाई	सिमिकोट नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
सरसफाई	धनगढी नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	४
सरसफाई	तुम्लिङ्गटार नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
सरसफाई	तेङ्गिङ्ग हिलारी नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	५
सरसफाई	रारा नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	३
सरसफाई	जोमसोम नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	३
सरसफाई	ताप्लेजुङ्ग नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
सरसफाई	थामखर्क नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
सरसफाई	भोजपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
सरसफाई	रामेछाप नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
सरसफाई	राजविराज नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
सरसफाई	बाजुरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
सरसफाई	जुम्ला नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
सरसफाई	फाप्लु नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
सरसफाई	रुम्जाटार नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
सरसफाई	लामिडाँडा नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
सरसफाई	काँगेलडाँडा नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
सरसफाई	खानीडाँडा नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
सरसफाई	चौरझारी नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
सरसफाई	दाङ्ग नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
सरसफाई	डोल्पा नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
सरसफाई	बझाङ्ग नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
सरसफाई	मनाङ्ग नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
सरसफाई	बैतडी नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
जम्मा			१११
कार्यालय सहयोगी	राष्ट्रिय गौरब आयोजना	प्रथम तह	४
कार्यालय सहयोगी	धनगढी नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
कार्यालय सहयोगी	ताप्लेजुङ्ग नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
जम्मा			६
माली	प्रधान कार्यालय	प्रथम तह	१
माली	भरतपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
माली	सिमरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
माली	नेपालगञ्ज नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
माली	पोखरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
माली	गौतम बुद्ध नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१
माली	विराटनगर नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
जम्मा			१०
इलेक्ट्रिसियन	नेपालगञ्ज नागरिक उड्डयन कार्यालय	द्वितीय तह	१
प्लम्बर	विराटनगर नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	१

ई.मे. हेल्पर	विराटनगर नागरिक उड्डयन कार्यालय	द्वितीय तह	१
हेल्पर	नेपालगञ्ज नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथम तह	२
जम्मा			५
कुल जम्मा			२११

द्रष्टब्य : सुरक्षा गार्ड २६ जनामध्ये १० जना गरुड सेक्युरिटी प्रा.लि.ले आपूर्ति गरेको ।

(ख) **सेवा प्रदायक संस्था** : नवदुर्गा सेक्यूरिटी सर्भिस

जनशक्तिको विवरण	काम गर्नुपर्ने कार्यालय	कामदारको स्तर	संख्या
सवारी चालक	प्रधान कार्यालय	तृतीय तह	२८
सवारी चालक	ना.उ प्रशिक्षण प्रतिष्ठान	तृतीय तह	३
सवारी चालक	राष्ट्रिय गौरब आयोजना	तृतीय तह	५
सवारी चालक	भरतपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय	तृतीय तह	१
सवारी चालक	सिमरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	तृतीय तह	१
सवारी चालक	जनकपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय	तृतीय तह	१
सवारी चालक	चन्द्रगढी नागरिक उड्डयन कार्यालय	तृतीय तह	१
सवारी चालक	नेपालगञ्ज नागरिक उड्डयन कार्यालय	तृतीय तह	२
सवारी चालक	पोखरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	तृतीय तह	२
सवारी चालक	गौतम बुद्ध नागरिक उड्डयन कार्यालय	तृतीय तह	३
सवारी चालक	सुर्खेत नागरिक उड्डयन कार्यालय	तृतीय तह	१
सवारी चालक	विराटनगर नागरिक उड्डयन कार्यालय	तृतीय तह	१
सवारी चालक	सिमिकोट नागरिक उड्डयन कार्यालय	तृतीय तह	१
सवारी चालक	धनगढी नागरिक उड्डयन कार्यालय	तृतीय तह	१
सवारी चालक	तुम्लिङ्गटार नागरिक उड्डयन कार्यालय	तृतीय तह	१
जम्माः			**५२**

(ग) सेवा प्रदायक संस्था : नवदुर्गा/गुडविल जे.भी.प्रा.लि.

जनशक्तिको विवरण	काम गर्नुपर्ने कार्यालय	कामदारको स्तर	संख्या
कम्प्युटर अपेरटर	प्रधान कार्यालय	पाँचौतह	१९
कम्प्युटर अपेरटर	ना.उ. प्रशिक्षण प्रतिष्ठान	पाँचौतह	२
कम्प्युटर अपेरटर	राष्ट्रिय गौरब आयोजना	पाँचौतह	४
कम्प्युटर अपेरटर	भरतपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय	पाँचौतह	१
कम्प्युटर अपेरटर	सिमरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	पाँचौतह	१
कम्प्युटर अपेरटर	जनकपुर नागरिक उड्डयन कार्यालय	पाँचौतह	१
कम्प्युटर अपेरटर	चन्द्रगढी नागरिक उड्डयन कार्यालय	पाँचौतह	१
कम्प्युटर अपेरटर	नेपालगञ्ज नागरिक उड्डयन कार्यालय	पाँचौतह	१
कम्प्युटर अपेरटर	पोखरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	पाँचौतह	१
कम्प्युटर अपेरटर	गौतम बुद्ध नागरिक उड्डयन कार्यालय	पाँचौतह	१
कम्प्युटर अपेरटर	सुर्खेत नागरिक उड्डयन कार्यालय	पाँचौतह	१
कम्प्युटर अपेरटर	विराटनगर नागरिक उड्डयन कार्यालय	पाँचौतह	१
कम्प्युटर अपेरटर	सिमिकोट नागरिक उड्डयन कार्यालय	पाँचौतह	१
कम्प्युटर अपेरटर	धनगढी नागरिक उड्डयन कार्यालय	पाँचौतह	१
कम्प्युटर अपेरटर	तुम्लिङ्गटार नागरिक उड्डयन कार्यालय	पाँचौतह	१
कम्प्युटर अपेरटर	तेङ्लिङ्ग हिलारी नागरिक उड्डयन कार्यालय	पाँचौतह	१
जम्मा			३८

टेलिफोन अप्रेटर	प्रधान कार्यालय	पाँचौतह	२
टे. लाइब्ररियन	प्रधान कार्यालय	पाँचौतह	१
सर्भेयर	प्रधान कार्यालय	पाँचौतह	२
वारेस	प्रधान कार्यालय	पाँचौतह	१
सरसफाई	पोखरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	पाँचौतह	१
स.कम्प्युटर अपे्रटर	प्रधान कार्यालय	चौथोतह	३
ट्रलि कलेक्टर	पोखरा नागरिक उड्डयन कार्यालय	प्रथमतह	२
जम्मा			१२
कुल जम्मा			५०

युवा स्वरोजगार कार्यक्रम कार्यान्वयन

१. **पृष्ठभूमी** - नेपालमा विद्यमान समस्याहरुमध्ये "बेरोजगारी" एक प्रमुख समस्या हो । नेपाल श्रमशक्ति सर्वेक्षण, २०७५ अनुसार नेपालको कुल जनसंख्याको ७१.५ प्रतिशत श्रमयोग्य उमेरका जनसंख्या रहेका छन् । यी श्रमयोग्य उमेरका जनसंख्या ११.४ प्रतिशत अर्थात् ९ लाख ८ हजार श्रमशक्ति पूर्ण बेरोजगार रहेको अवस्था छ । कोभिड-१९ महामारीले सृजना गरेको विषम परिस्थितिले देशभरीमा थप १५ लाखले रोजगारी गुमाएको तथ्याङ्क छ । कोभिड पूर्वका बेरोजगार र कोभिड महामारीले थपेका बेरोजगार गरी कुल २३ लाखभन्दा बढी श्रमशक्ति पूर्णबेरोजगार छन् । यसका अतिरिक्त श्रमको अल्प उपयोगको दर ३९.२ प्रतिशत रहेको छ अर्थात् श्रमशक्तिको झण्डै ४० प्रतिशत जनशक्ति अर्धबेरोजगारीको अवस्थामा रहेको देखिन्छ । रोजगारमा रहेका श्रमशक्तिमध्ये करीब अधिकांश (६२.२ प्रतिशत) अनौपचारिक क्षेत्रमा कार्यरत छन् ।

कामको खोजीमा रहेका ९ लाख ८ हजार श्रमशक्तिको ६९.२ प्रतिशत जनशक्ति १५ देखि ३४ वर्ष उमेर समूहका देखिन्छन् । यसरी देशमा अत्याधिक संख्यामा श्रमशक्ति पूर्ण बेरोजगार रहनुले विभिन्न आर्थिक, सामाजिक समस्याहरु सृजना हुन गएका छन् । यद्यपी सरकारी तथा गैह्र सरकारी क्षेत्रबाट रोजगारी सृजनाका कार्यक्रमहरु सञ्चालन गरिँदै आएको भए तापनि यो ज्यादै न्यून रहेको र पारिश्रमिक जीवन धान्न पनि अपुग रहेको हुँदा मुलुकका उर्जाशील जनशक्ति वैदेशिक रोजगारीमा जान बाध्य भएका छन् ।

देशमा नै पूँजीको व्यवस्था गरी देशको उत्पादनशील र सीपयुक्त युवा जनशक्तिलाई पूँजी र कामको अभावमा विदेश पलायन हुने प्रवृतिलाई निरुत्साहित गर्न नेपाल सरकारबाट वि।स।२०६५ सालमा युवा तथा साना व्यवसायी स्वरोजगार कोषको स्थापना गरिएको हो । कोषले उत्पादनशील श्रमको अधिकतम उपयोग तथा उद्यमशीलताको विकास मार्फत परम्परागत उत्पादन प्रणालीलाई सकारात्मक परिवर्तन ल्याउने तथा शिपयुक्त वेरोजगार युवालाई स्वरोजगारको अवसर प्रदान गर्ने लक्ष्य रहेको छ ।

२. **परिचय** . स्थानीय स्रोत साधनको समुचित प्रयोग हुने गरी मुलुकमा उपलव्ध जनशक्तिद्वारा स्वरोजगारमूलक व्यवसायीक परियोजना सञ्चालनको लागि स्थानीयस्तरमा सुलभ र सुरक्षित व्यवसायीक कर्जा उपलव्ध गराई उद्यमशीलताको विकास मार्फत मुलुकभित्र स्वरोजगारको अवसर सृजना गर्न विभिन्न कार्यक्रमहरु सञ्चालनमा ल्याइएको छ । मुलुकमा उपलव्ध जनशक्तिलाई आर्थिक रुपमा सक्षम, सामाजिक रुपमा जिम्मेवार, जागरुक एवं सृजनशील बनाई स्वरोजगारको कार्यक्रमहरुमा उनीहरुको सहज पहुँच, प्रयोग र स्रोत परिचालन गर्न सक्ने अवस्था सृजना गरी अपनत्व र स्वामित्व अनुभूति गराई कार्यक्रमलाई प्रभावकारी बनाउन युवा स्वरोजगार कार्यक्रमहरु सञ्चालन भइरहेको छ।

३. **उद्देश्य** - आर्थिक रुपले विपन्न महिला, दलित, आदिवासी जनजाति, मधेसी, थारु, सीमान्तकृत, लोपोन्मुख, अल्पसंख्यक, मुस्लिम, अपाङ्गता भएका व्यक्ति वा समुदाय, गरिब किसान, मजदुर, सुकुम्वासी वा साना व्यवसायी एवं युवाहरु तथा परम्परागत सीप भएका जातजातिहरुलाई व्यवसायीक खेती, पशुपंक्षीपालन, कृषिजन्य तथा सेवामूलक स्वरोजगार कार्यक्रम सञ्चालन गर्न सहुलियत व्याजदरमा प्रतिव्यक्ति रु.२ लाखसम्म आवधिक ऋण उपलव्ध गराई रोजगारी सृजनाबाट आयआर्जन वृद्धि गरी जिविकोपार्जनलाई सहज वनाउनु मुख्य उद्देश्य रहेको छ । ऋण उपलब्ध हुने क्षेत्रहरु देहायनुसार छः

- रिक्सा, अटोरिक्सा, ठेलागाडा व्यवसाय, दुग्धजन्य व्यवसाय, प्लम्पिङ, ईलोक्ट्रोनिक्स तथा किराना पसल सञ्चालन तथा स्वदेशी श्रम, सीप, ज्ञान एवं सानो पूँजीबाट सञ्चालन गर्न सकिने स्वरोजगार कार्यमा ऋण उपलव्ध गराउने ।
- स्थानीय सीप र कच्चा पदार्थमा आधारित तथा स्थानीय स्तरमा उत्पादन हुने वस्तुको व्यवसायीकरणमा योगदान पुग्ने कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने ।
- एक गाउँ एक उत्पादन र एक परिवार एक रोजगार जस्ता परियोजनामा लगानी गर्ने ।
- मूल्य श्रङ्खलामा आवद्ध भएका व्यवसायहरुलाई प्राथामिकता दिने ।
- व्यवसायीक कृषि, पशुपंक्षीपालन, वन,खानी तथा कृषिजन्य उद्योग र बहुमूल्य पत्थर उद्योगलाई उच्च प्राथामिकता राख्ने ।
- युवा व्यवसायीलाई साना तथा घरेलु व्यवसाय सञ्चालन गर्न अभिप्रेरित गर्दै स्वरोजगारको अवसर स्वदेशमा नै सृजना गर्दै आय आर्जनको लागि क्षमता अभिवृद्धि गर्ने एवं गरिवी निवारण गर्ने, राष्ट्रिय लक्ष्यमा योगदान पुर्‍याउने ।

४. **ऋण उपलव्ध हुने व्यवसायहरु :**

- व्यवसायीक खेती तथा पशु पंक्षीपालन, दुधजन्य व्यवसाय, माछा पालन, कृषि तथा वनजन्य उद्योग, घरेलु तथा साना उद्योग तथा अन्य व्यापार व्यवसाय,
- शहर तथा बजार क्षेत्रमा रिक्सा, विद्युतीय रिक्सा, ठेलागाडा सेवा सञ्चालन लगायतका सेवामूलक स्वरोजगार व्यवसाय,
- परम्परागत सीपसँग सम्बन्धित व्यवसाय,
- घर वास ९ज्ञभ कतबथ० पर्यटन सम्वन्धी व्यावसाय,
- स्थानीय कच्चापदार्थमा आधारित सञ्चालन गरिने अन्य उद्योग व्यवसाय आदि ।

५. **ऋण लिने प्रक्रिया**

- कोषले तयार गरेको आशय पत्रको ढाँचाअनुसार प्रस्ताव आव्हान गरिनेछ ।
- कोषले वित्तीय संस्था तथा सहकारी संस्थाहरुलाई यो कर्जा मागको लागि प्रस्ताव आव्हान गर्नेछ ।
- प्राप्त प्रस्तावहरु ऋण लगानी गर्न कोषले स्वीकृत गर्नेछ ।
- कोषले बैङ्क, वित्तीय संस्थालाई बढीमा रु.५ करोडसम्म र सहकारी संस्थालाई कम्तिमा रु.२० लाख र बढीमा रु.१ करोडसम्म कर्जा दिन सक्नेछ ।
- कोष र वित्तीय संस्था एवं सहकारी संस्थाबीच सम्झौता भएको रकमलाई कोषले वित्तीय संस्था एवं सहकारी सस्थालाई पहिलो किस्ता ५० प्रतिशत, दोस्रो किस्ता ५० प्रतिशत गरी दुई किस्तामा वा आवश्यकताको आधारमा एउटै किस्तामा उपलव्ध गराउन सक्नेछ।
- आशय पत्रअनुसार वित्तीय सस्था एवं सहकारी संस्थाले व्यक्तिलाइ बढीमा रु.२ लाखसम्म ऋण उपलव्ध गराउन सक्नेछ ।

- समूहगत लगानी गर्नको लागि बढीमा १५ जना समूहमा प्रतिव्यक्ति रु.२ लाखका दरले वित्तीय संस्था एवं सहकारी संस्थाले सामुहिक रुपमा रु.३० लाखसम्म कर्जा लगानी गर्न सक्नेछ । समूहमा ऋण लिएपनि व्यवसाय एकै प्रकारको भएपनि ऋण चुक्ता गर्न व्यक्तिगत तथा सामुहिक दायित्व हुने छ ।
- कोषबाट संस्थाको खातामा जम्मा भएको मितिले व्यवसायको आधारमा बढीमा १ वर्षको ग्रेस अवधि दिइने छ ।
- बैङ्क, वित्तीय संस्था र सहकारी संस्थाले परियोजनाको आधारमा कोषलाई बढीमा ५ वर्षभित्र कर्जा भुक्तानी गरिसक्नु पर्नेछ ।
- वित्तीय संस्था र सहकारी संस्थाले कोषलाई त्रैमासिक किस्ता अनुसार साँवा र व्याज भुक्तानी गर्नुपर्नेछ ।
- १८ वर्ष पुरा भई ६० वर्षसम्मका लक्षित नेपाली नागरिकहरु यस कार्यक्रममा सहभागी हुन सक्नेछन् ।

६. **व्याजको दर र अनुदान**

- कोषले बैङ्क, वित्तीय संस्था तथा सहकारी संस्थाहरुलाई वार्षिक ४ प्रतिशतमा कर्जा लगानी गर्नेछ ।
- बैङ्क, वित्तीय संस्था तथा सहकारी संस्थाहरुले कोषको उद्देश्य अनुसार व्यक्तिहरुलाई वार्षिक ८ प्रतिशतमा नवढ्ने गरी लगानी गर्नेछ ।
- बैङ्क, वित्तीय संस्था तथा सहकारी संस्था र कर्जाग्राहीहरुबीच भएको सम्झौता अनुसार कर्जाग्राहीले नियमित रुपमा किस्ता चुक्ता गरेपछि मात्र बुझाएको व्याजको ६० प्रतिशतले हुने रकम कोषले सम्बन्धित ऋणीलाई व्याज अनुदान स्वरुप फिर्ता दिइनेछ । उक्त व्याज अनुदानमा नियमानुसार कर कट्टी गरिनेछ ।

७. **ऋण दुरुपयोग गर्नेलाई कारबाही सम्बन्धी व्यवस्था**

- कर्जा लगानी तथा असुली कार्यविधि, २०७७ अनुसार जुन उद्देश्य र प्रयोजनको लागि ऋण लिइएको हो, सोवमोजिम कार्य नगरी ऋण दुरुपयोग गरेमा वा समयमा कर्जाको साँवा, व्याज भुक्तानी नगरेमा प्रचलित कानून बमोजिम ऋणीबाट साँवा, ब्याज असुल गरिनेछ ।
- कर्जा नतिर्ने सहकारीका पदाधिकारी, सदस्यहरु तथा कर्जाग्राहीहरुको नाम कर्जा सूचना केन्द्रमा राखी त्यस्ता संस्था तथा व्यक्तिलाई खराव ऋणीलाई हुने कारबाही हुने, बैंक खाता रोक्का हुने , चल अचल सम्पति रोक्का गर्ने, राहदानी नदिने, कालोसूचीमा राख्ने, निर्वाचनमा उम्मेदवार वन्न नपाउने लगायत सरकारले उपलब्ध गराउने सम्पूर्ण सेवाबाट वञ्चित गर्ने जस्ता कारबाही गरिनेछ । यसको अतिरिक्त ऋणीको स्वामित्वमा रहेको जुनसुकै सम्पतिबाट समेत ऋण असुल उपर गर्न सकिनेछ ।

८. **कोष सञ्चालक समिति -** कोषको सञ्चालन, व्यवस्थापन, अनुगमन तथा सुपरीवेक्षण गर्नको लागि कोष सञ्चालक समितिको व्यवस्था रहेको छ । जसमा युवा तथा खेलकुद मन्त्री वा राज्यमन्त्री अध्यक्ष, कोषको कार्यकारी उपाध्यक्ष ९राज्यमन्त्री वा सो सरह० उपाध्यक्ष र ११ जना सदस्य सहित १३ जनाको सञ्चालक समिति रहेको छ ।

९. **कर्जा असुली उप-समिति**

- युवा तथा साना व्यवसायी स्वरोजगार कोषको कार्यक्रम स्थानीय स्तरमा प्रभावकारी ढङ्गले सञ्चालन गर्न ७७ वटै जिल्लामा प्रमुख जिल्ला अधिकारी वा निजले तोकेको अधिकृत कर्मचारीको संयोजकत्वमा कर्जा असुली उप-समिति रहनेछ । उक्त समितिको सदस्य सचिव जिल्लस्थित असुली सहजकर्ता रहनेछ ।
- उक्त समितिको कार्यालय जिल्ला प्रशासन कार्यालय वा प्रमुख जिल्ला अधिकारीले तोकेको स्थानमा रहनेछ । कर्जा असुली सहजकर्ताले स्वरोजगार कर्जा लिई व्वयसाय सञ्जालन गरिरहेका सस्था र व्यवसायीहरुको नियमित असुली, अनुगमन गरी सोको प्रतिवेदन कर्जा असुली उपसमिति तथा कोषको सचिवालयमा पेश गर्नु पर्नेछ ।

१०. **कोषबाट सञ्चालन हुने कार्यक्रमहरु**

- नियमित स्वरोजगार कार्यक्रम
- कोषले स्थापना कालदेखि नियमित रुपमा सञ्चालन गर्दै आएको स्वरोजगार कार्यक्रम

११. **सहकार्यमा आधारित स्वरोजगार कार्यक्रम**

- स्थानीय स्रोत साधनको समुचित प्रयोग हुने गरी मुलुकमा उपलव्ध जनशक्तिद्वारा स्वरोजगारमूलक व्यवसायीक परियोजना सञ्चालन गर्नका लागि प्रदेश र स्थानीय तह र समान उद्देश्य बोकेका स्वरोजगार तथा रोजगारसँग जोडिएको संघ, संस्थाहरुसँग सहकार्यमा आधारित साझेदारी कर्जा लगानी कार्यक्रम मार्फत सुलभ व्यवसायीक कर्जा उपलव्ध गराई उद्यमशीलताको विकास मार्फत मुलुकभित्र स्वरोजगारको अवसर सृजना गर्न कोषले सहकार्यमा आधारित साझेदारी कार्यक्रम सञ्चालनमा ल्याएको छ ।
- कोषले स्वरोजगार तथा रोजगार सृजना गर्नको लागि बैंक तथा वित्तीय संस्थाहरुबाट बढीमा ३।५ प्रतिशत व्याजदरमा कर्जा लिने छ । प्रदेश र स्थानीय तहसँग लिएको कर्जामा कोषले आवश्यकताको आधारमा रकम थप गरी सम्बन्धित प्रदेश र स्थानीय तहमा स्वरोजगार तथा रोजगार सृजना गर्न बैंक, वित्तीय संस्था र सहकारी संस्था मार्फत कर्जा लगानी गर्नेछ ।

१२. **कोशी इकोनोमिक करिडोर कार्यक्रम -** सप्तकोशी नदी तथा उक्त नदीको सहायक नदीहरुका किनारका आसपासमा नदीले छोएको सिन्धुपाल्चोक, काभ्रेपलाञ्चोक, सिन्धुली, रामेछाप, दोलखा, ओखलढुङ्गा, सालेखुम्वु, खोटाङ्ग, उदयपुर, सप्तरी, भोजपुर, संखुवासभा, धनकुटा, तेह्रथुम, पाँचथर, ताप्लेजुङ्ग र सुनसरी गरी १७ जिल्लामा माछापालन, लोकल हाँस, कुखुरा पालन, बंगुर पालन, वाख्रापालन, होमस्टे, र्‍याफ्टिङ्ग व्यवसाय, आलुखेती, केरा खेती, बगरखेती, गोलभेडा, अदुवा खेती, काउली, बन्दा, वेसार खेती, पशपंक्षी पालन आदि व्यवसायमा कर्जा उपलब्ध गराई स्वरोजगारी कार्यक्रम सञ्चालन गरिनेछ।

१३. **भेरी कर्णाली इकोनोमिक करिडोर कार्यक्रम -** भेरी.कर्णाली नदी किनारको आसपासका १७ जिल्लाहरु ९हुम्ला, जुम्ला, मुगु, डोल्पा, कालीकोट, दैलेख, सुर्खेत, जाजरकोट, अछाम, डोटी, बझाङ्ग, बाजुरा, सल्यान, रुकुमपूर्व, रुकुमपश्चिम, कैलाली तथा बर्दिया० मा तरकारी खेती, पशुपालन, पंक्षी पालन, फापर, काउनो खेती, माछा पालन, राता चामल, फलफुल खेती , होमस्टे, र्‍याफ्टिङ्ग र अन्य स्थानीय व्यवसाय आदि मार्फत स्वरोजगार सृजना गर्ने महत्वपूर्ण कार्यक्रम हो ।

१४. **काठमाडौं उपत्यका स्वरोजगार कार्यक्रम -** काठमाडौं उपत्यकामा रहेको महानगरपालिका, नगरपालिका र समान उद्देश्य बोकेको स्वरोजगार तथा रोजगारसँग जोडिएको संघ, संस्थाहरुसँग समन्वय र साझेदारी गरी पार्क, चौक, गल्ली, सपिङ्ग मल लगायतको ठाउँमा स्ट्रिट कार्टमा फाष्ट फुड, तरकारी तथा फलफुल, दुग्धजन्य उत्पादन आदि बिक्री गर्नको लागि कर्जा उपलब्ध गराईनेछ ।

१५. **तराई.मधेश स्वरोजगार कार्यक्रम -** तराईका २१ जिल्ला (कञ्चनपुर, कैलाली, बाँके, बर्दिया, दाङ, कपिलवस्तु, नवलपरासी, रुपन्देही, चितवन, वारा, पर्सा, रौतहट, सर्लाही, महोत्तरी, धनुषा, सिराहा, सप्तरी, सुनसरी, मोरङ, झापा, उदयपुर) मा कोषले वायोप्लक प्रविधिबाट भकारीमा प्रविधियुक्त माछा पालनमा लगानी गरी स्वरोजगारको अवसरहरु सृजना गरिनेछ । त्यसै गरी अटोरिक्सा ठेला गाडामा दुग्धजन्य व्यवसाय, फलफुल, तरकारी, चटपटे, फाष्ट फुड ाबकत ाययम पसल लगायतको अन्य व्यवसाय र गाई, भैंसी पालन आदि व्यवसायमा स्वरोजगारका अवसरहरु सृजना गर्न प्रविधिमा लगानी गरी स्वरोजगारका अवसरहरु सृजना गर्न कर्जा उपलब्ध गराईनेछ ।

१६. **पन्ध्रौ योजनामा भएको योजनागत व्यवस्थाः**

- सीपको विकास, प्रविधिको उपयोग र स्रोतको परिचालन गरी उद्यमशीलताको विकास गर्ने,
- सवै नागरीकलाई मर्यादित र उत्पादनशील रोजगारीको अवसर उपलव्ध गराउने,
- उत्पादनशील क्षेत्रमा रोजगारी अभिवृद्धि गरी बेरोजगारी दर तथा श्रमको अल्प उपयोग उल्लेखनीय रुपमा कमी ल्याउने ।

१७. **बजेटमा भएको व्यवस्था -** स्थानीय तहदेखि रोजगार कार्यक्रमलाई विस्तार गरी न्यूनतम रोजगारीको प्रत्याभूति गर्ने । यसका लागि विशेष कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने ।

- परम्परागत ज्ञान र सीपलाई नवीनतम प्रविधि र उद्यम व्यवसायसँग आबद्ध गर्ने गरी उद्यमशीलता प्रवर्द्धन गर्ने ।
- लघु, घरेलु तथा साना उद्योगमा उद्यमशीलताको लागि वित्तीय पहुँच र लगानीको वातावरण सृजना गर्ने ।

१८. **कानूनी व्यवस्था (ऐन, नियमावली र कार्यविधि)**

- प्रशासकीय कार्यविधि (नियमित गर्ने) ऐन, २०१३
- युवा तथा साना व्यवसायी स्वरोजगार कोष ९सञ्चालन० नियमावली, २०७६
- कर्जा लगानी तथा असुली कार्यविधि, २०७७

१९. **आर्थिक प्रशासनसँग सम्बन्धितः**

- आर्थिक कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व ऐन, २०७६
- आर्थिक कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व नियमावली, २०७७
- सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३
- सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४

२०. **संगठन संरचना र दरबन्दी -** युवा तथा साना व्यवसायी स्वरोजगार कोष सचिवालयमा कार्यकारी उपाध्यक्ष-१, कार्यकारी निर्देशक-१, उपकार्यकारी निर्देशक-१, अधिकृत द्वितीय-१२, अधिकृत तृतीय-

२३, सहायक प्रथम-१४, कम्प्युटर अपरेटर-६, सहायक द्वितीय-३, कार्यालय सहयोगी-४ र सवारी चालक-४ समेत ६९ जनाको दरबन्दी भएकोमा अधिकृत तृतीय-३, अधिकृत द्वितीय-९ र कम्युटर अपरेटर-२ समेत १५ जनाको दरबन्दी रिक्त रहेको छ । दरबन्दीमध्ये कार्यकारी उपाध्यक्ष र लेखा प्रमुख बाहेक सबै कर्मचारीहरु करारमा कार्यरत छन् । दरबन्दी अनुसार रिक्त पद पदपूर्ति गरी सेवा प्रवाहलाई प्रभावकारी बनाइनु पर्दछ ।

२१. **लेखापरीक्षणको उद्देश्य -** युवा तथा साना व्यवसायी स्वरोजगार कोषको सचिवालयले आफ्नो उद्देश्य परिपूर्ति गर्न उपलब्ध स्रोत र साधनको उपयोगमा मितव्ययिता, कार्यदक्षता र प्रभावकारीता रहे नरहेको सम्बन्धमा लेखापरीक्षण गर्नु यस कार्यमूलक लेखापरीक्षणको उद्देश्य रहेको छ । कोषको स्थापनाको उद्देश्य अनुसार लक्षित वर्गले स्वरोजगार प्राप्त गरी त्यसबाट बेरोजगारी न्यूनीकरणमा पुर्‍याएको योगदानको मूल्याङ्कन गरी नीतिगत तथा प्रकृयामा देखिएको कमी कमजोरी पहिचान गरी कार्यक्रमलाई बढी नतिजामूलक बनाउन उचित सुझावहरु दिने यस लेखापरीक्षणको मूल उद्देश्य रहेको छ । सो उद्देश्य प्राप्त गर्नको लागि देहाय अनुसार सहायक उद्देश्यहरु निर्धारण गरिएको छ :

- नियम तथा कार्यविधिको पालना,
- स्वरोजगारको लक्ष्य तथा प्रगति,
- सहकारी सस्था तथा वित्तीय सस्था मार्फत भएको लगानी र सोको प्रगति,
- व्याज अनुदान,
- स्वरोजगार कार्यक्रमको प्रभावकारीता,
- व्यवसाय र व्यवसायीको बीमा,
- अनुगमनको अवस्था,
- कर्जा असुली र सोको व्यवस्थापन,

२२. **लेखापरीक्षणको औचित्य** - आर्थिक रुपले विपन्न महिला, दलित, आदिवासी जनजाति, मधेसी, थारु, सीमान्तकृत, लोपोन्मुख, अल्पसंख्यक, मुस्लिम, अपाङ्गता भएका व्यक्ति वा समुदाय, गरिब किसान, मजदुर, सुकुम्वासी वा साना व्यवसायी एवं युवाहरु तथा परम्परागत सीप भएका जातजातिहरुलाई व्यवसायीक खेती, पशुपंक्षीपालन, कृषिजन्य तथा सेवामूलक स्वरोजगार कार्यक्रम सञ्चालन गर्न सहुलियत व्याजदरमा प्रतिव्यक्ति रु.२ लाखसम्म आवधिक ऋण उपलब्ध गराई रोजगारी सृजनाबाट आयआर्जन वृद्धि गरी जिविकोपार्जनलाई सहज बनाउनु मुख्य उद्देश्यले यो कोषको स्थापना भएको हो। कोषबाट भएका ऋण लगानी तथा असुलीको अवस्था, कोष ब्यवस्थापन, परियोजनाको अवस्था, रोजगारीको सृजनाको अवस्था, अन्य निकायहरुसँगको समन्वय, ब्याज तथा बीमा अनुदान उपयोगको अवस्था तथा अनुगमन र मूल्याङ्कनका विषयमा अध्ययन गरी देखिएका समस्याहरु समाधानका लागि सुझाव प्रस्तुत गरेर कोषको उद्देश्य परिपूर्तिमा योगदान गर्न यस कार्यमूलक लेखापरीक्षण गरिएको हो।

२३. **लेखापरीक्षणको क्षेत्र** - नेपाल सरकार युवा तथा खेलकुद मन्त्रालय अन्तर्गतको युवा तथा साना व्यवसायी स्वरोजगार कोषको सचिवालयको संगठन संरचना, कोषमा रकम प्राप्ति तथा भुक्तानी बैंक तथा वित्तीय संस्था र सहकारी संस्थामा भएको लगानी, ती संस्था मार्फत लक्षित वर्गमा भएको ऋण लगानी, कोषको अवस्था, ऋण लगानीबाट स्वरोजगार सृजना र त्यसको प्रभाव, ऋण फिर्ता र कोष सञ्चालन र ऋणको प्रभावकारी उपयोग जस्ता विषयहरु लेखापरीक्षणको क्षेत्र रहेको छ ।

२४. **लेखापरीक्षणको विधि** - लेखापरीक्षण ऐन, २०७५, कार्यमूलक लेखापरीक्षण मार्गदर्शन, २०६९ र महालेखापरीक्षकको कार्यालयको वार्षिक लेखापरीक्षण योजना, २०७८ ले निर्दिष्ट गरेका विधि र

प्रक्रियाहरु अवलम्बन गरी यो लेखापरीक्षण सम्पन्न गरिएको छ । साथै लेखापरीक्षणमा सर्वोच्च लेखापरीक्षण संस्थाहरुको अन्तरर्ष्ट्रिय संगठन इन्टोसाईले जारी गरेको कार्यमूलक लेखापरीक्षण सम्बन्धी मानदण्डहरु इसाई ३०० र ३००० को समेत सन्दर्भ लिइएको छ । कम्तिमा विगत तीन वर्षको सम्पत्ति तथा दायित्व र आय-व्ययको तथ्याङ्क संकलन र विश्लेषण, ऋण लगानी र फिर्ताको तथ्याङ्क संकलन, सरोकारवाला निकाय तथा व्यक्तिसँग छलफल, प्रश्नावली, अन्तरवार्ता तथा सम्बन्धित अन्य निकाय समेतबाट माध्यमिक तथ्याङ्क संकलन गरिने र निश्चित जिल्लाहरुका सरोकारवाला ऋणीहरुसँग छलफल र उद्यमशीलताको अवलोकन समेत गरी प्राप्त सूचनाको प्रवृत्ति विश्लेषण समेत गरी प्रतिवेदन तयार गरिनेछ ।

२५. **लेखापरीक्षणको सिमितता** - प्राप्त सूचना, अभिलेख, विवरण तथा कार्यान्वयन गर्ने निकायहरुबाट सङ्कलित तथ्याङ्कका आधारमा प्रतिवेदन तयार गरिएको छ । लेखापरीक्षणको लागि उपलब्ध समय सीमा, जनशक्ति, सीमित स्रोत साधनले लेखापरीक्षणको दायरालाई सीमित गरेको छ ।

लेखापरीक्षणबाट देखिएका ब्यहोराहरु

२६. **कोषको अवस्था** - युवा स्वरोजगार कोषमा मौज्दात रु.२ अर्ब ३० करोड २८ लाख ५७ हजार, लगानी रु.२ अर्ब ४८ करोड ७ लाख ९३ हजार, लिनुपर्ने रकम रु.२ करोड १७ लाख ४२ हजार र नगद मौज्दात रु.११ हजार समेत रु.४ अर्ब ८० करोड ५४ लाख ३ हजार सम्पत्ति रहेको छ । मौज्दात मध्ये जगेडा कोषमा रु.७९ करोड ४७ लाख ३६ हजार, विभिन्न बैंक तथा वित्तीय संस्था र संगठित संस्थालाई तिर्न बाँकी रु.४ अर्ब १ करोड ६ लाख ६७ हजार रहेको छ ।

२७. **निष्क्रिय पूँजी** - आर्थिक वर्ष २०७७।७८ सम्ममा विभिन्न बैंक तथा वित्तीय संस्थाको १८३ बैंक खातामा रु.२ अर्ब ३० करोड २८ लाख ५७ हजार मौज्दात रहेको छ । यो रकम गत आर्थिक वर्ष २०७६।७७ मा रु.१ अर्ब ३८ करोड ६० लाख ३० हजार थियो । कोषले युवा तथा साना व्यवसाय प्रबर्द्धन गरी स्वरोजगार सृजना गर्ने उद्देश्यले विभिन्न बैंक तथा वित्तीय संस्थाहरुबाट ३.५ प्रतिशत ब्याज दरमा प्राप्त गरेको रकम ४ प्रतिशतमा लगानी गरी कोष सञ्चालनमा रहेको छ । प्राप्त ऋणमध्ये कोषले गत वर्षदेखि नै ठूलो रकम लगानी नगरी निश्क्रिय राखेको कारणले यो वर्ष ब्याज आम्दानीमा रु.२ करोड ११ लाख ३० हजार ऋणात्मक रहेको छ । प्राप्त ऋण प्रभावकारी ढंगले लगानी नगर्ने हो भने घाटामा सञ्चालन गर्नुपर्दा कोषको दीगोपना रहने देखिंदैन । कोषलाई प्रभावकारी ढंगले सञ्चालन गर्न आवश्यकताको आधारमा मात्र ऋण लिने र लिएको ऋणलाई प्रभावकारी रुपमा उपयोग गर्नुपर्दछ।

२८. **ऋण फिर्ता** - नेपाल राष्ट्र बैंकबाट "क" "ख" र "ग" वर्गका इजाजत प्राप्त संस्थाहरुलाई जारी गरिएको एकीकृत निर्देशन, २०७६ को नं.१०(१) मा बैंक तथा वित्तीय संस्थाले विपन्न वर्गमा प्रवाह गर्नुपर्ने ३ प्रतिशत, १.५ प्रतिशत र १ प्रतिशत रकमको एक तिहाई रकम युवा तथा साना व्यवसायी स्वरोजगार कोषको नाममा आफ्नै संस्थामा खोलिएको खातामा जम्मा गर्नुपर्ने र कोषमा जम्मा भएको रकम सम्बन्धित बैंक तथा वित्तीय संस्थाले कोषलाई प्रवाह गरिएको कर्जा मानिने छ र यसरी जम्मा गरिएको रकमलाई विपन्न वर्गमा गणना गरिएको उल्लेख छ । आर्थिक वर्ष २०६५।६६ सालदेखि लिईएको बैंक तथा वित्तीय संस्थाको ऋणको ३.५ प्रतिशत व्याज कोषले नियमित बुझाउँदै आईरहेको छ । कृषि विकास बैंकले कोष स्थापनाका बखत रु.५४ लाख ५ हजार कोषलाई ऋण लगानी गरेकोमा उल्लेखित व्यवस्था विपरीत २०७७।७८ मा पुरै रकम फिर्ता गरेको छ । कुनै पनि संस्थालाई फिर्ता गर्नु नपर्ने तर नियमित रुपमा व्याज बुझाउनु पर्ने रकमलाई विना निर्णय फिर्ता गर्नुको

कारण स्पष्ट भएको छैन । दीर्घकालीन ऋणको रकम उपयोग गरी स्थापना भएको कोषबाट रकम फिर्ता हुँदै जाने हो भने कोष सञ्चालनमा बाधा पर्ने देखिन्छ ।

२९. **ब्यवसायको निरन्तरता** - कर्जा लगानी तथा असुली कार्यविधि, २०७७ को १७(६) मा ऋणीले लिएको ऋण तोकिएको प्रयोजन बाहेक अन्य प्रयोजनमा उपयोग गरेमा वा कर्जाको दुरुपयोग गरेमा त्यस्ता ऋणीबाट कोषले प्रचलित कानूनबमोजिम साँवा ब्याज र हर्जाना समेत असुल गर्नुपर्ने ब्यवस्था छ। स्वरोजगारको लागि विभिन्न सहकारी संस्थाहरुबाट उपलब्ध गराइएको ऋण रकमबाट ऋणीको श्रम, सीप, ज्ञान र पूँजीको परिचालन गरी कुनै वस्तु वा सेवाको ब्यापार, लघु उद्यम, साना वा घरेलु उद्योग सञ्चालन वा साना ब्यापार, ब्यावसाय वा त्यस्तै अन्य कुनै उद्यम गरी आय आर्जन गर्नुपर्नेमा कास्की, तनहुँ, बाग्लुङ र लमजुङ्ग जिल्लाका १६ सहकारी संस्था मार्फत उपलब्ध गराएका ५२९ ऋणीहरुको ब्यावसायीक निरन्तरताको स्थिति अध्ययन गर्दा रु.८ करोड ७० लाख लगानी भएकोमध्ये रु.२ करोड ५० हजार २३.०५ प्रतिशत लगानीका १४६ (२७.५९ प्रतिशत) उद्यमीले ब्यवसायलाई निरन्तरता नदिएको विवरण सहकारी संस्थाबाट प्राप्त भएको छ। यसरी ब्यवसायलाई प्रबर्द्धन तथा निरन्तरता नहुने हो भने कोषले अवलम्बन गरेको उद्देश्य हाँसिल हुन सक्दैन । वास्तविक रुपमा ब्यवसाय गर्न चाहने ब्यक्तिको पहिचान गरेर मात्र ऋण दिने नीतिको अवलम्बन गर्नुपर्दछ ।

३०. **दोहोरो ऋण** - युवा तथा साना ब्यवसायी स्वरोजगार कोष (सञ्चालन) नियमावली, २०७७ को नियम १६ अनुसार कोषबाट समितिले तोकेको सीमाभित्र रही वित्तीय संस्था तथा सहकारी संस्था मार्फत लक्षित समुदायमा कार्यक्रमको लागि कर्जा लगानी गर्नुपर्ने, जसमा लक्षित समुदायका युवा तथा साना ब्यावसायलाई विशेष प्राथमिकता दिनुपर्ने र कर्जा लगानी गर्दा नेपाल सरकारबाट सहुलियतपूर्ण ब्याज अनुदान नपाएका ब्यक्ति वा समूहमा दोहोरो नपर्ने गरी लगानी गर्नुपर्ने ब्यवस्था छ । तनहुँ जिल्ला स्थित केही सहकारी संस्था मार्फत कोषको कर्जा लगानी स्थिति अवलोकन गर्दा एक सहकारी संस्थाले २०७३।७४ मा ऋण लगानी गरी सकेपछि पुनः २०७७।७८ मा दोहोरो पर्ने गरी ऋण लगानी गरेको देखियो । यसले गर्दा बेरोजगार युवाले ऋण प्राप्तीबाट सृजना हुने स्वरोजगारको अवसरबाट वन्चित हुने देखिएकोले नियमको पालना गर्ने गराउनेतर्फ ध्यान दिनुपर्दछ।

३१. **ऋणको उपयोग** - विभिन्न उद्यमशीलता विकास गरी स्वरोजगार सृजना गर्ने प्रयोजनको लागि कोषले कृषि विकास बैंकलाई रु.२२ करोड ५४ लाख ९ हजार, मेघा बैंकलाई रु.१ लाख ४२ हजार, राष्ट्रिय बाणिज्य बैंकलाई रु.६ करोड ७९ हजार, एपेक्स विकास बैंकलाई रु.५२ लाख ९५ हजार र ज्योति विकास बैंकलाई रु.१९ लाख ८३ हजार कर्जा लगानी गरेको छ । कर्जामध्ये कृषि विकास बैंकले ६ प्रतिशत र राष्ट्रिय बाणिज्य बैंकले ५ प्रतिशत नियमित ब्याज बुझाएको देखिन्छ । अन्य बैंक तथा विकास बैंकले साँवा तथा ब्याज बुझाएको देखिंदैन । उक्त बैंक तथा विकास बैंकलाई दिईएको कर्जा स्वरोजगारको क्षेत्रमा सहुलियत ब्याज दरमा लगानी गरेको वा नगरेको सम्बन्धमा कोषले अनुगमन गरेको देखिंदैन । स्वरोजगारको क्षेत्रमा लगानी नहुँदा स्वरोजगारको लक्ष्य हासिल हुन कठिन देखिन्छ। बैंक तथा वित्तीय संस्थामा लगानी भएको उल्लेखित रकम कोषले साँवा तथा ब्याज प्राप्त गरी सहकारी मोडलबाट लगानी र पुनः लगानी गरी स्वरोजगार लक्ष्य हाँसिल गर्नेतर्फ क्रियाशील हुनुपर्ने देखिन्छ ।

३२. **लगानी जोखिम** - कोषले "ग" वर्गको हिमालय फाइनान्सलाई २०६८।११।२ मा स्वरोजगार सृजनाको लागि ऋण लगानी गर्न उपलब्ध गराएको साँवा रु.१ करोड ५० लाखको तथा ब्याज रु.१ करोड ६ लाख ७८ हजार समेत रु.२ करोड ५६ लाख ७८ हजार (यो वर्ष) हालसम्म फिर्ता भएको

छैन । उक्त फाइनान्सलाई नेपाल राष्ट्र बैंकले संकटग्रस्त घोषणा गरेको छ । यसैगरी नेपाल शेयर मार्केट फाइनान्स लिमिटेडको खातामा कोषले रु.३ करोड ५६ लाख ४ हजार फाइनान्सको खातामा मौज्दात राखेकोमा सो फाइनान्स समेत नेपाल राष्ट्र बैंकले संकटग्रस्त घोषणा गरेको छ । अन्य बैंक तथा वित्तीय संस्थाबाट ३.५ प्रतिशत ब्याजदरमा लिएको ऋण संकटग्रस्त संस्थामा राख्दा वा तोकिएको क्षेत्रमा लगानी नगर्दा खराब कर्जामा परिणत भई कोषको अस्तित्वमा नै समस्या आउने देखिएको छ । उक्त रकम प्राथमिकताको आधारमा प्राप्त गर्नेतर्फ ध्यान दिनुपर्दछ ।

३३. **स्वरोजगारको अवस्था** - कोषले विगत पाँच वर्षमा स्वरोजगार सृजनाको लागि लगानी गरेको ऋण तथा सिर्जित स्वरोजगारको अवस्था देहाय अनुसार छ :

(रु.हजारमा)

आर्थिक वर्ष	स्वरोजगारको लक्ष्य	स्वरोजगार भएको संख्या	लगानी रकम
२०७३/७४	२००००	७५९५	१८०८९००
२०७४/७५	१००००	११०८८	१८४९५००
२०७५/७६	२००००	१२८४०	१५२१७००
२०७६/७७	१२०००	५२०२	१५०००००
२०७७/७८	१२०००	५७६६	३९५२५०

माथिको तालिकामा विगत ५ वर्षमा स्वरोजगारको लक्ष्य अनुसार समग्रमा प्रगति भएको देखिंदैन। पहिलो वर्ष ३७.९८ प्रतिशत, दोस्रो वर्ष ११० प्रतिशत, तेस्रो वर्ष ६४.२ प्रतिशत, चौथो वर्ष ४३.३५ प्रतिशत र पाँचौं वर्ष ४८.०५ प्रतिशत मात्र प्रगति भई पाँच वर्षको समग्र प्रगति ५७.४२ प्रतिशत मात्र रहेको छ । त्यसैगरी लगानीतर्फ पहिलो वर्षबाट दोस्रो वर्ष केही बढी लगानी भए तापनि तेस्रो, चौथो र पाँचौं वर्ष घट्दै गएकोले लगानी कम हुँदा बैंकमा अधिकतम मौज्दात रहेको छ । प्राप्त प्रगति विवरणमा स्थापना कालदेखि हालसम्म (१४ वर्ष) ८३,४०९ जनालाई सहुलियत कर्जा प्रदान गरी स्वरोजगार बनाइएको उल्लेख भए तापनि केही जिल्लाको स्थलगत निरीक्षण गर्दा केही व्यक्तिहरुलाई दोहोरो ऋण दिएको, थप ऋण लगानी गरेको र सहुलियतपूर्ण ऋण लिएर व्यवसाय छोडेको समेत देखिएको छ । स्थापित उद्यमको निरन्तरता वा विकास भए नभएको तथा स्वरोजगार सृजनाबाट निजहरुको आय आर्जनमा अभिवृद्धि भई जीवनस्तरको सुधार सम्बन्धमा अध्ययन नभएकोले वितरीत ऋणको प्रभावकारीताको सुनिश्चितता भएको देखिंदैन । कोषले आफ्नो कार्यसम्पादनको लक्ष्य हाँसिल गर्न विद्यमान संगठन संरचनालाई चुस्त बनाई कर्मचारीको स्थायीत्व तथा क्षमता अभिवृद्धि गरेर लक्ष्य प्राप्तिमा जिम्मेवार बनाउनु पर्दछ ।

३४. **ब्याजमा नोक्सानी** - नेपाल राष्ट्र बैङ्कबाट क, ख, ग वर्गका इजाजत प्राप्त संस्थाहरुलाई जारी गरिएको एकीकृत निर्देशन, २०७६ मा युवा तथा स्वरोजगार कोष सम्बन्धमा गरिएको व्यवस्था अनुसार कोषमा जम्मा भएको रकम सम्बन्धित बैंक तथा वित्तीय संस्थाले कोषलाई प्रवाह गरिएको कर्जा मानिनेछ । युवा तथा साना व्यवसायी स्वरोजगार कोष स्थापनाको समयमा विपन्न वर्गमा जाने सबै बैंक तथा वित्तीय संस्थाबाट ३.५ प्रतिशत व्याज दिने गरी कोषमा जम्मा भएको रु.३ अर्ब ८२ करोड २ लाख ८३ हजारलाई कोषले ४ प्रतिशत व्याज दरमा विभिन्न बैंक तथा वित्तीय संस्था तथा सहकारी संस्थामा लगानी गरेको देखिन्छ । चालु वर्षमा नेपाल राष्ट्र बैंकबाट क, ख, ग वर्गका इजाजत प्राप्त संस्थाहरुलाई जारी गरिएको एकीकृत निर्देशन, २०७७ मा भएको संसोधन अनुसार नेपाल राष्ट्र बैंकले बैंक तथा वित्तीय संस्थालाई कुनै पनि कर्जा आधार दरभन्दा कम व्याजदरमा ऋण प्रवाह गर्न नपाईने व्यवस्था गरेबमोजिम सन राईज बैंकले ७.५४ प्रतिशत, एनसीसी बैंकले ७.५७ प्रतिशत, एसबीआई

बैंकले ७.३७ प्रतिशत, नेपाल बैंकले ५.३ प्रतिशत र नेपाल ईनभेस्टमेन्ट बैंकले ६.०९ प्रतिशत व्याजदर कायम गरेका छन् । राष्ट्रिय बाणिज्य बैंकले कोषको नामको ऋणमा ५ प्रतिशत व्याज काटेको छ । खातामा रकम कम भएको बैंक तथा वित्तीय संस्थाले दाबी (Claims on Government) गर्ने अवस्था देखिन्छ । ऋण लगानीकोभन्दा ऋण लिंदाको ब्याज दर बढी हुने यो अवस्थाले केही वर्षमा स्वरोजगार कोषको आर्थिक अवस्था अत्यन्त कमजोर हुने देखिएको छ । यस सम्बन्धमा कोषले लगानीको रकम असुली गर्नेतर्फ प्रभावकारी बनाई क्रमशः बैंक तथा वित्तीय संस्थाबाट लिएको ऋण घटाउँदै लैजानु पर्दछ ।

३५. **कर्जाको सीमा** - कोषबाट प्रदान हुने कर्जाको सीमा स्वरोजगारको लागि पर्याप्त हुनुपर्दछ । हाल करिब २३ प्रतिशत जनसंख्या बेरोजगार रहेकोले प्रत्येक दिन करिब १५०० को हाराहारीमा युवाहरु विदेशिने गरेका छन् । प्रत्येक वर्ष करिब ५ लाख मानिसहरु श्रमबजारमा आएको देखिन्छ । स्वरोजगार सृजना गर्ने मुख्य उद्देश्य राखी २०६५ मा स्थापना भएको यस कोषमा स्थापना कालमा रहेको रु.३ अर्ब ८२ करोडको सहुलियत ऋणबाट लगानी, असुली र पुनः लगानी गरी विभिन्न सहकारी संस्था मार्फत हालसम्म १४ वर्षमा ८३,४०९ जनालाई रु.९ अर्ब ९० करोड ५४ लाख ३५ हजार कर्जा प्रवाह गरी स्वरोजगार बनाइएको देखिन्छ । स्थापनाकालमा बढीमा रु.२ लाखसम्म प्रतिव्यक्ति कर्जाको सीमा यथार्थ भए पनि आजको समयमा यो कर्जा सीमाले तोकिएको क्षेत्रमा स्वरोजगारको सृजनाको लागि पर्याप्त हुने देखिंदैन । केही जिल्लाको सहकारी संस्थाबाट भएको लगानीको स्थलगत अवलोकन गर्दा ती संस्थाले नयाँ स्वरोजगार सृजनाभन्दा पनि स्वरोजगार भएका व्यक्तिलाई नै थप लगानी समेत गरिएको अवस्था छ । समय सापेक्ष रुपमा स्वरोजगार कोषले कर्जा लगानीको हद बढाई यसलाई व्यवसाय सञ्चालनको आधार बनाउनु पर्दछ । कर्जा लगानीको सीमा समय सापेक्ष बनाउनु पर्दछ ।

३६. **लक्षित वर्गमा कर्जा प्रवाह** - युवा तथा साना व्यवसायी स्वरोजगार कोष (सञ्चालन) नियमावली, २०७७ को नियम ५ मा आर्थिक रुपले विपन्न महिला, दलित, आदिवासी, जनजाती, मधेशी, थारु, सीमान्तकृत, लोपोन्मुख, अल्पसंख्यक, मुस्लिम, अपाङ्गता भएका व्यक्ति, द्वन्द पीडित तथा पिछडिएका क्षेत्रका व्यक्ति वा समुदाय जस्ता लक्षित समुदायमा पेशा र सीप विकास तथा व्यवसाय प्रबर्द्धन गर्न सहुलयत दरमा ऋण लगानी गर्ने व्यवस्था छ । प्रायःजसो सहकारी संस्थाहरु शहर र सदरमुकाम केन्द्रीत रहेका छन्। सहकारीले आफ्नो सदस्य बाहेक अरुलाई लगानी गर्न पाउँदैनन् । यद्यपी सहकारीले विपन्न वर्गमा स्वरोजगारको लागि कर्जा लगानी गर्नुपर्ने हुन्छ । धेरै सहकारीले विपन्न वर्ग कर्जा लगानी प्रयोजनको लागि सदस्य बनाई स्वरोजगार कर्जा लगानी गरेको अवस्थाले सहकारीको सदस्य हुन नसक्ने लक्षित वर्गमा यस्तो कर्जाको पहुँच पुगेको देखिंदैन । कास्की, लमजुङ्ग र बाग्लुङ जिल्लाका सहकारी संस्थाबाट भएको ऋण लगानी स्थितिको स्थलगत परीक्षण गर्दा उल्लेखित वर्गका व्यक्ति भएको आधार बेगर २ सुन पसल सहित २६ ऋणीलाई सहकारी संस्थाले रु.५१ लाख ऋण उपलब्ध गराएको देखिएको छ । नियमले तोकेको वर्गका लक्षित वर्गलाई स्वरोजगार हुने गरी मात्र यस्तो ऋण लगानी गर्ने वातावरण तयार गर्नुपर्दछ ।

३७. **कर्जा असुली** - कर्जा लगानी तथा असुली कार्यविधि, २०७७ को दफा १७, १८ र १९ मा कर्जाग्राहीले नियमित कर्जा नतिरेमा कर्जा असुल गर्ने सम्पूर्ण दायित्व कर्जा लगानी गर्ने बैंक, वित्तीय संस्था वा सहकारी संस्थाको हुने, ती संस्थाले कोषबाट लिएको कर्जा सम्झौतामा उल्लेख भएबमोजिम निर्धारित समयमा साँवा ब्याज भुक्तानी नगरेमा कोषले प्रचलित कानूनबमोजिम हर्जाना समेत असुल

उपर गर्ने तथा कर्जा असुली उप-समितिले कर्जा लगानी, कर्जाको उपयोग तथा कर्जा असुलीमा आवश्यक सहयोग र समन्वय गर्ने उल्लेख छ ।

कोषले २०६५ मा रु.१० करोड ऋण लगानी गरेकोमा २०७७।७८ सम्म रु.९ अर्ब ९० करोड ५४ लाख ३५ हजार ऋण लगानी गरी रु.७ अर्ब ४२ करोड ४६ लाख ४२ हजार असुल गरेको छ । ऋण लगानीको रकम निश्चित अवधिमा असुल गरी पुनः लगानी गरेर कोषलाई दिगो बनाई लगानीलाई निरन्तरता दिने नीति रहेको यस कोषबाट हरेक वर्ष बाँकी रहेको साँवामध्ये असुलीको अवस्था देहाय अनुसार छ :

(रु.हजारमा)

आर्थिक वर्ष	साँवा	असुली	असुली प्रतिशत
२०६७/६८	१०००००	४९६२९	४९.६२
२०६८/६९	२२७३७१	९८६३१	४३.३७
२०६९/७०	७८५७९०	१५१६५३	१९.२९
२०७०/७१	२१०१३३८	४९५१२३	२३.५६
२०७१/७२	२४५०००७	७२४६६५	२९.५७
२०७२/७३	१९४०९३७	८१४३६७	४१.९५
२०७३/७४	१४९२६३५	४३०८१८	२८.८६
२०७४/७५	२१५५४३१	६१८६२८	२८.७०
२०७५/७६	३८८७६१३	१३२२१८७	३४.०१
२०७६/७७	४०८७१२७	१४३७६१२	३५.१७
२०७७/७८	३३७४३७५	१२८१३२९	३७.९७

माथिको तालिकामा विगत ११ वर्षमा साँवा असुलीको अवस्था औसतमा ३३.८२ प्रतिशत रहेको छ । ऋण रकमको आधारमा पहिलो दुई वर्षसम्म ऋण असुलीमा वृद्धि देखिए तापनि पछिल्लो वर्ष कमी देखिएको छ । ऋणीले बढीमा ५ वर्षभित्र कर्जा फिर्ता गरिसक्नुपर्ने व्यवस्था रहेकोमा सो अवधिभित्र फिर्ता नगरेकोले भाखा नाघेको ऋण बढ्दै गएको छ । कर्जा लगानी तथा असुली कार्यविधि, २०७७ को प्रावधान विपरीत भाखा नाघेको ऋण हुँदाहुँदै थप ऋण दिएको तथा संस्था नोक्सानीमा रहेको र अनुगमन समितिले सिफारिस गरेभन्दा बढी ऋण लगानी गर्ने गरेको अवस्था समेत देखिएको छ । तोकिएको म्यादभित्र ऋण असुलीको कानूनी व्यवस्थालाई कार्यान्वयन गरी कोषलाई दिगो रुपमा सञ्चालन गर्नुपर्दछ ।

३८. **भाखा नाघेको कर्जा** - कर्जा लगानी तथा असुली कार्यविधि, २०७७ को दफा १७(२) मा संस्था मार्फत लगानी भएको रकम तोकिएको तालिका अनुसार समयमा नबुझाउने तथा रकम दुरुपयोग गर्ने कर्जाग्राहीलाई सहकारी ऐन, २०७४ एवं बैंक तथा वित्तीय संस्था सम्बन्धी ऐन, २०७३ बमोजिम कारबाही गरी कर्जा असुल उपर गर्न सकिने व्यवस्था छ । यसै गरी १७(६) मा निर्धारित समयमा साँवा ब्याज भुक्तानी नगरेमा प्रचलित कानूनबमोजिम कर्जा सम्झौतामा उल्लेख भएबमोजिम साँवा, ब्याज र २ प्रतिशत हर्जाना समेतको रकम असुल गर्न सक्ने व्यवस्था छ । कार्यक्रम अन्तर्गत २०७८ आषाढ मसान्तसम्म लगानी गरेको रकममध्ये ११७७ सहकारी संस्थाको नाममा भाखा नाघेको (५ वर्ष नाघेको) साँवा रु.३४ करोड ४६ लाख ७९ हजार (१३.८९ प्रतिशत) ब्याज रु.४ करोड १८ लाख ३२ हजार तथा हर्जाना रु.१ करोड ६ लाख २४ हजार समेत रु.३९ करोड ७१ लाख ३६ हजार असुल भएको छैन। ऋण लिनेले प्राप्त ऋणमा २ प्रतिशत हर्जाना समेत ६ प्रतिशत ब्याज तिर्दा हुने दायित्वभन्दा सो रकम अन्य बैंकको मुद्दती खातामा राख्दा वा लगानी गर्दा थप आय

आर्जन हुने अवस्था देखिएकोले भाखा नाघेको ऋणको रकम बढ्दै जाने स्थिति रहेको छ । आर्थिक वर्ष २०७७।७८ को अन्त्यसम्म कोषको कर्जा रकम नियमित रुपमा नतिर्ने १६ सहकारी संस्थाहरुको २३० जना पदाधिकारी तथा सदस्यहरुको घर जग्गा कोषको नाममा रोक्का रहने ब्यहोराको पत्रचार गरिएको छ भने २३ वटा सहकारी संस्थाको २९६ जना पदाधिकारी तथा सदस्यहरुको घर जग्गा कोषको नाममा रोक्का राखिएको छ । यसैगरी कर्जा चुक्ता गरेपछि हालसम्म ५४ वटा सहकारी संस्थाको ५०६ जना पदाधिकारी तथा सदस्यहरुको अचल सम्पती फुक्का गरिएको छ । यद्यपी यो पर्याप्त छैन । तत्काल कार्यविधि र प्रचलित कानून कार्यान्वयनबाट तथा हर्जानाको दरमा बढोत्तरी गरी लगानी रकम म्यादभित्र असुल गर्नुपर्दछ । दीर्घकालमा कोषको छुट्टै ऐन तर्जुमा गरी ऋण लगानी, उपयोग तथा असुलीलाई ब्यवस्थित गर्नुपर्दछ ।

३९. **सोधभर्ना** - कर्जा लगानी तथा असुली कार्यविधि, २०७७ मा ऋणीले भुक्तानी तालिका बमोजिम सम्पूर्ण किस्ता साँवा तथा ब्याज भुक्तानी गरे पश्चात ऋणीले तिरेको ब्याजमा सम्बन्धित ऋणीले ६० प्रतिशत ब्याज अनुदान पाउने ब्यवस्था छ । कोषबाट २०७०।७१ मा नेपाल सरकारबाट ब्याज अनुदान बापतको रकम नआएको भनी रु.१ करोड ८७ लाख २६ हजार ब्याज अनुदान र २०६९।७० मा अग्रिम तलब रु.३० लाख १४ हजार खर्च गरेको छ । यो रकमलाई कोषले अन्य सम्पत्तिको (प्राप्त हुनुपर्ने) रुपमा लेखाङ्कन गरेको छ । ब्याज अनुदान र कोषको साधारण प्रशासन सञ्चालनमा हुने खर्च नेपाल सरकारबाट ब्यहोरिने प्रावधान रहेकोले कोषको मौज्दातबाट खर्च गर्दा ३.५ प्रतिशत ब्याज दरमा लिएको ऋण सदुपयोग नहुँदा कोष परिचालनमा समस्या भई लगानीमा असर पर्ने देखिएको छ । उक्त खर्च तत्काल सोधभर्ना लिई कोषबाट यस्तो खर्च गरेको सम्बन्धमा वास्तविकता यकिन हुनुपर्दछ ।

४०. **समन्वय** - युवा तथा साना ब्यवसायी स्वरोजगार कोष (सञ्चालन) नियमावली, २०७७ को नियम २०(२) मा कोषबाट हुने कार्यक्रम सञ्चालन, अनुदान तथा कर्जा असुली सम्बन्धी कार्यमा कोष तथा नेपाल सरकारका निकायलाई सम्बन्धित प्रदेश सरकार, स्थानीय तह, वित्तीय संस्था तथा सहकारी संस्थाले आवश्यक सहयोग गर्नुपर्ने ब्यवस्था छ । तोकिएको मापदण्ड पुगेका १९६८ सहकारी संस्थाले २०७७।७८ को अन्त्यसम्म कोषबाट सहुलियत ऋण लिएको देखिन्छ । ती संस्थाले यस्तो कर्जा ४ प्रतिशत व्याज दरमा प्राप्त गरी विपन्न वर्गमा तोकिएको क्षेत्रमा स्वरोजगार सृजना हुने गरी ८ प्रतिशतसम्मको ब्याज दरमा लगानी गर्नुपर्ने हुन्छ । विना धितो सहकारीले लगानी गरेको रकम असुल गर्नेतर्फ कोष र सरकारी निकायले सहयोग नगरेको केही सहकारी सञ्चालकको गुनासो रहेको छ । तत्कालका लागि जिल्लामा रहेको कर्जा असुली उप-समितिबाट रकम असुल उपर गर्नेतर्फ समन्वय गर्नुपर्ने तथा सरकारी निकायबाट कानून बमोजिम सहयोग र समन्वय हुनेतर्फ मन्त्रालय स्तरबाट समन्वय गरी भूमिका निर्वाह गर्नुपर्ने देखिएको छ । दीर्घकालीन रुपमा कोषको ऋण लगानी र असुलीलाई प्रभावकारी बनाउन छुट्टै कानूनको ब्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

४१. **व्याज अनुदान** - कोषले सहकारी संस्थाहरुलाई बार्षिक ४ प्रतिशत ब्याज दरमा लगानी गरेको कर्जा सहकारी संस्थाहरुले वार्षिक ८ प्रतिशतभन्दा नबढ्ने गरी लगानी गर्ने गरेका छन् । सहकारी संस्था र कर्जाग्राहीहरुवीच भएको सम्झौता अनुसार कर्जाग्राहीहरुले नियमित रुपमा किस्ता चुक्ता गरेपछि मात्र बुझाएको व्याजको ६० प्रतिशतले हुन आउने रकम कोषले सम्बन्धित सहकारी संस्था मार्फत ऋणीलाई व्याज अनुदान स्वरुप फिर्ता दिइनेछ । कोषले स्थापनाकालदेखि हालसम्म १३७६५ जना व्यवसायीलाई रु.१५ करोड ३३ लाख व्याज अनुदान नेपाल सरकारबाट प्राप्त गरी वितरण गरेको छ। विगत पाँच वर्षमा ब्याज अनुदान वितरणको अवस्था देहाय अनुसार छ :

(रु.हजारमा)

विवरण	२०७३।७४	२०७४।७५	२०७५।७६	२०७६।७७	२०७७।७८	जम्मा
स्वरोजगार संख्या	७५९५	१७०३९	१२८४०	५२०२	५७६६	३१४०३
ब्याज अनुदान लिनेको संख्या	१६६७	५७०३	४१६७	३५९	१९	११९१५
ब्याज अनुदानको बजेट	२३५०५	५८१५७	४५०००	३००१२	१६३००	१७२९७४
ब्याज अनुदान वितरण	१७३४३	५८१५७	४०९२५	३९७४	२४१	१२०६४०
बजेट फ्रिज	६१६२	०	४०७५	२६०३८	१६०५९	५२३३४

विगत पाँच वर्षभित्र स्वरोजगारको संख्याको अनुपातमा धेरै कम (२४.५९ प्रतिशत) ले मात्र व्याज अनुदान लिएको देखिन्छ । ब्याज अनुदानको लागि विगत पाँच वर्षमा रु.१७ करोड २९ लाख ७४ हजार बजेट प्राप्त भएकोमा रु.१२ करोड ६ लाख ४० हजार अर्थात् ७० प्रतिशत मात्र सम्बन्धित ऋणीलाई वितरण भएको छ । वितरणमध्ये २०७३।७४ मा ७३.७८ प्रतिशत, २०७४।७५ मा १०० प्रतिशत, २०७५।७६ मा ९०.९४ प्रतिशत, २०७६।७७ मा १३.२४ प्रतिशत तथा २०७७।७८ मा १.४७ प्रतिशत रहेकोले ब्याज अनुदान वितरणको प्रवृत्ती घट्दै गएको देखिन्छ । विगत पाँच वर्षमा प्राप्त बजेटमध्ये रु.५ करोड २३ लाख ३४ हजार अर्थात् ३०.२७ प्रतिशत बजेट खर्च नगरेको कारणले फ्रिज भएको छ । पछिल्लो आर्थिक वर्ष २०७७।७८ मा ४५५ जना ऋणीलाई रु.६३ लाख ५५ हजार ब्याज अनुदान वितरण गर्न युवा स्वरोजगार समितिबाट सिफारिस भएकोमा १९ जनालाई रु.२ लाख ४१ हजार मात्र वितरण भएको छ । अधिकांशतः ऋणीले नियमित रुपमा किस्ता नबुझाएको कारणले ब्याज अनुदान प्राप्त गर्नेको संख्या कम रहेको देखिएको हो । कोषबाट प्रभावकारी ढंगले अनुगमन नभएको कारणले तोकिएबमोजिम ब्यवसाय सञ्चालन नहुँदा यस्तो भएको हुन गएको छ । नियमित किस्ता असुलीमा प्रभावकारीता ल्याउन परियोजना स्तरसम्म अनुगमन तथा निरीक्षण गर्नुपर्दछ।

४२. **बीमा** - कर्जा लगानी तथा असुली कार्यविधि, २०७७ को नं.८ मा नेपाल सरकारको खर्चमा युवा स्वरोजगार कर्जा लिएका व्यवसायी तथा स्वरोजगार कर्जावाट सञ्चालित परियोजनाको एकमुष्ठ बीमा हुनेछ । आर्थिक वर्ष २०७७।७८ सम्म बीमा प्रिमियम वापत नेपाल सरकारको रु.१८ करोड ४४ लाख २१ हजार खर्च गरी ५७,८०८ जनाको बीमा गरिएकोमा १,०६१ व्यवसायीलाई रु.६ करोड २४ लाख बराबर बीमा क्षतिपूर्ति उपलव्ध भएको छ । विगत पाँच वर्षको बीमा गर्ने संस्था तथा बीमा रकमको अवस्था देहाय अनुसार छ :

(रु हजारमा)

	२०७३।७४	२०७४।७५	२०७५।७६	२०७६।७७	२०७७।७८
स्वरोजगार संख्या	७५९५ जना	१७०३९	१२८४०	५२०२	५७६६
बीमा गर्नेको संख्या	४७८९	१४५७१	९१२९	५६९४	२३१४

विगत पाँच वर्षमा ४८,४४२ उद्यमी मध्ये ३३,४९७ (७५.३४ प्रतिशत) ले मात्र बीमा गराएको देखिन्छ । आर्थिक वर्ष २०७६।७७ मा ५,२०२ जना स्वरोजगार भएकोमा ५,६९४ जनाको बीमा भएको प्रगति विवरणमा उल्लेख छ । स्वरोजगार संख्याभन्दा बढी संख्यामा बीमा हुनुको कारण स्पष्ट गरेको छैन । तोकेबमोजिम बीमा नभएको सम्बन्धमा कोषले बीमामा प्रेरित गर्न

परियोजनाको बीमा गरेको आधारमा मात्र अन्तिम किस्ताको रकम लगानी गर्ने नीतिको तय गरी लगानीको सुरक्षा गर्नुपर्दछ ।

४३. **अनुगमन मूल्याङ्कन** - कर्जा लगानी तथा असुली कार्यविधि, २०७७ को परिच्छेद-७ मा तोकिएको प्रयोजनमा कर्जा उपयोग भए नभएको, परियोजनाको बीमा गरे नगरेको, कर्जा भुक्तानी तालिका अनुसार ऋणीले कर्जा बुझाए नबुझाएको भन्ने विषयमा स्थलगत रुपमा अनुगमन तथा निरीक्षण गरी प्रतिवेदन गर्ने व्यवस्था छ । कोषबाट आर्थिक वर्ष २०७७।७८ मा ७ प्रदेशका २० जिल्लामा प्रथम किस्ता लगानी भएका ८८ वटा, दोस्रो किस्ता लगानी भएका ११२ र कर्जा माग गरी प्रस्ताव पेश भएका २९१ गरी कुल ४९१ सहकारी संस्थाहरुको स्थलगत अनुगमन भएको छ । यद्यपी परियोजनाको अवस्था बारेमा कुनै अनुगमन तथा निरीक्षण भएको छैन । अनुगमन भएकोमध्ये लगानी पश्चातका २०० वटा (१०.१६ प्रतिशत) मात्र रहेको देखिन्छ । आर्थिक वर्ष २०७७।७८ मा अनुगमन तथा मूल्याङ्कन र कार्यक्रमगत खर्च शीर्षकबाट रु.३२ लाख खर्च गरी २० जिल्लामा अनुगमन भएको देखिन्छ। अनुगमन गर्दा पर्याप्त संख्यामा ऋणीको अनुगमन नगरेको कारण कतिपयले तोकिएको ब्यवसायमा लगानी नगरेको, एउटै व्यक्तिलाई दोहोरो ऋण दिएको, ब्यवसायको निरन्तरता नभएको, कार्यविधिले तोकेका व्यक्ति वा समूहभन्दा फरक व्यक्तिलाई ऋण दिएको, साना व्यवसायी नभई ठूला व्यवसायीलाई ऋण दिएको, मापदण्ड नपुगेका सहकारी संस्थालाई पनि ऋण दिएको तथा तोकिएको मितिमा ऋण फिर्ता नगर्ने सहकारी संस्थालाई तोकिएबमोजिम कारबाही नगरेको समेत अवस्था छ । युवा तथा साना व्यवसायी स्वरोजगार कोष (सञ्चालन) नियमावली, २०७६ मा कोषद्वारा सञ्चालित कार्यक्रमको समन्वय र अनुगमनको लागि प्रत्येक स्थानीय तहमा ५ सदस्यीय समन्वय र अनुगमन समिति र प्रत्येक जिल्लामा कर्जा असुली उप-समिति रहने व्यवस्था छ । यी दुबै समिति समेतको क्रियाशीलताबाट परियोजना समेतको अनुगमन गराई वितरीत ऋणलाई प्रभावकारी बनाउन कोषले ध्यान दिनुपर्दछ ।

४४. **कोष सञ्चालन खर्च** - साना तथा विपन्न युवा वर्गमा ऋण लगानी गरी स्वरोजगार सृजना गर्ने उद्देश्यले २०६५ मा स्थापित यस कोषको सञ्चालन खर्च नेपाल सरकारबाट भइरहेको छ । कोषले आफ्नो कार्यक्रम सञ्चालन गर्न बैंक तथा वित्तीय संस्थाबाट ३.५ प्रतिशत ब्याज दरमा ऋण प्राप्त गरी स्वरोजगार परियोजनामा ८ प्रतिशत व्याज दरमा लगानी गर्ने शर्तमा बैंक, वित्तीय संस्था तथा सहकारी संस्थालाई ४ प्रतिशत ब्याज दरमा ऋण लगानी गर्ने गरेको छ । कोषले विगत पाँच वर्षमा प्राप्त गरेको ब्याज र कोषको सञ्चालन खर्चको स्थिति देहाय अनुसार छ :

(रु.हजारमा)

	२०७३/७४	२०७४/७५	२०७५/७६	२०७६/७७	२०७७/७८
चालु बजेट	१०६३२०	१३८०४१	१९२३८०	१५०३५१	१२५६००
चालु खर्च	९१६४२	१३५४७१	१८२८२३	८१०५४	४८०९८
खुद ब्याज आम्दानी	४२९४५	४८९१८	७८७०७	३२३३४	(२११३०)
बचत	(४८६९७)	(८६५५३)	(१०४११६)	(४८७२०)	(६९२२८)

माथिको तालिकामा कोषको हरेक वर्षको आम्दानीभन्दा सञ्चालन खर्च बढी देखिएको छ। आर्थिक वर्ष २०७७।७८ मा ब्याज आम्दानीभन्दा ब्याज खर्च नै बढी भएको देखिएकोले नेपाल सरकारबाट सञ्चालन खर्चको रकम निकासा नहुने हो भने कोषको वित्तीय अवस्था विकराल हुने भई अस्तित्व नै नरहने देखिन्छ । कोषलाई संघै घाटामा सञ्चालन गर्नुभन्दा फरक मोडलमा कोष सञ्चालन गर्नुपर्दछ ।

४५. **लेखाङ्कनको अवस्था** - कोषको नियमबमोजिम प्राप्त हुने वा भएको कुनै पनि आय तत्काल प्राप्त गरी तोकेको ढाँचामा लेखा राखी बैंक दाखिला गर्नुपर्दछ ।

४५.१. कोषले विभिन्न बैंक तथा सहकारी संस्थाहरुलाई लगानी गरेको रकममध्ये ती संस्थाहरुले कोषको बैंक खातामा फिर्ता दाखिला गरेको रु.१९ करोड ३ लाख ८४ हजार कोषले आफ्नो लेखामा समावेश नगरेको समेत देखियो । कोषले बैंकबाट प्राप्त बैंक स्टेटमेन्टको आधारमा त्यस्तो रकमलाई अन्य दायित्वमा राखेकोले ती संस्थाहरुको व्यक्तिगत ऋण हिसाब फरफारक भएको छैन । यस्तो रकम गत वर्ष रु.१५ करोड ३६ लाख ७७ हजार थियो । प्राप्त रकमलाई तत्कालै लेखाङ्कन गरी लिनु दिनुपर्ने हिसाबलाई पारदर्शी गर्नुपर्दछ ।

४५.२. कोषको आर्थिक वर्ष २०७५।७६ को वासलातमा उल्लिखित जगेडा कोषको रु.७८ करोड ९१ लाख ५८ हजारलाई आर्थिक वर्ष २०७६।७७ को वासलातमा रु.७ लाख १५ हजार घटी जिम्मेवारी सारेको देखियो । यसैगरी सोही आर्थिक वर्षको जगेडा कोषको अनुसूची-२ मा रु.७९ करोड ४५ लाख ३५ हजार जगेडा रहेको देखिन्छ । तर वासलातमा रु.७८ करोड ९१ लाख ५८ हजार मात्र समावेश गरेकोले रु.५३ लाख ७६ हजार घटी सारेको देखियो । लेखाको भरपर्दो व्यवस्थापन नभएकोले यस्तो अवस्था रहेको देखिन्छ । प्रचलित नियमबमोजिम लेखा राखे र दाखिला गर्ने व्यवस्थालाई प्रभावकारी ढंगबाट सञ्चालन गर्नुपर्दछ ।

४६. **खाता सञ्चालन** - कोष स्थापनादेखि आर्थिक वर्ष २०७७।७८ सम्म कोषको विभिन्न बैंक तथा वित्तीय संस्थाको १८३ बैक खाताहरुमा रु.२ अर्ब ३० करोड २८ लाख ५७ हजार रहेको छ। कोष स्थापनाको तत्कालीन अवस्थामा सबै बैंक तथा वित्तीय संस्थाबाट विपन्न क्षेत्रमा अनिवार्य लगानी गर्नुपर्ने रकम सोही संस्थामा खाता खोल्नुपर्ने र सोही खाताबाट कोषले लगानी गर्ने व्यवस्थाले धेरै खाताहरु सञ्चालनमा रहेको देखिन्छ । हाल विभिन्न बैंक तथा वित्तीय संस्थाहरु एक आपसमा गाभिएको कारणले एउटै संस्थामा धेरै खाता संख्या रहेको कारण खाता सञ्चालनमा तथा हिसाब मिलानमा असहज भएकोले ती खाताहरुलाई एकीकृत गरी कारोबारलाई चुस्त राख्नुपर्दछ ।

४६.१. **बैंक हिसाब मिलान** - कोषको नियम अनुसार कोषले मासिक रुपमा बैंक हिसाब मिलान विवरण तयार गर्नुपर्नेमा आर्थिक वर्षको अन्त्यमा मात्र तयार गरेको छ । कोषले विभिन्न बैंक तथा वित्तीय संस्थाबाट लिएको ऋणको ब्याज सोही खाताबाट कट्टी गर्ने गरेकोमा सोको जानकारी वर्षको अन्तमा बैंङ्क हिसाब मिलान विवरण तयार गर्ने सन्दर्भमा मात्र जानकारी हुने अवस्था छ । कारोबारको जटिलतालाई दृष्टिगत गरी २ जना चार्टर्ड एकाउण्टेन्टको दरबन्दी स्वीकृत भएकोमा विगत धेरै वर्षदेखि रिक्त रहेको छ । बैंक तथा वित्तीय संस्थाको अनुभव प्राप्त कर्मचारीहरुबाट नियमानुसार कारोबारको सेस्ता व्यवस्थापन गर्नुपर्दछ ।

४७. **निष्कर्ष तथा सुझावहरु** - आर्थिक रुपले विपन्न वर्गहरुलाई व्यावसायीक खेती, पशुपंक्षी पालन, कृषिजन्य तथा सेवामूलक स्वरोजगार कार्यक्रम सञ्चालन गर्न सहुलियत ब्याजदरमा प्रतिव्यक्ति रु.२ लाखसम्म आवधिक ऋण उपलब्ध गराई आय आर्जन वृद्धि गरी जीविकोपार्जनलाई सहज बनाउने मुख्य उद्देश्य लिएर २०६५ सालमा स्थापित यस कोषले यो वर्षसम्म ८३ हजार ४०९ जनालाई स्वरोजगार सृजनाको लागि उद्यमशीलता विकास गर्न बैंक, वित्तीय संस्था तथा सहकारी संस्था मार्फत रु.९ अर्ब ९० करोड ५४ लाख ३५ हजार ऋण उपलब्ध गराएको छ । कोषले आफ्नो उद्देश्य पूर्ति गर्न युवा तथा साना व्यवसायी स्वरोजगार कोष (सञ्चालन) नियमावली, २०७६, कर्जा लगानी तथा असुली कार्यविधि, २०७७ तथा कोषको संगठन संरचना तयार गरी कार्यक्रम सञ्चालन गरिरहेको छ।

यसबाट स्थानीय सीप र कच्चा पदार्थमा आधारित तथा स्थानीय स्तरमा उत्पादन हुने वस्तुको ब्यावसायीकरणमा योगदान पुग्ने देखिन्छ । यद्यपी कोषले आफूबाट भएको लगानीबाट विपन्न वर्गका बेरोजगार युवाहरुको आय आर्जनमा वृद्धि भई जीविकोपार्जनमा सहज भए नभएको सम्बन्धमा प्रभाव अध्ययन भएको छैन । कोषको कार्यक्रम कार्यान्वयनमा भएका विभिन्न समस्याहरुको कारणले कोषले आफ्ना उद्देश्य तथा लक्ष्य प्राप्त गर्न सकेको छैन । ती समस्या तथा समाधानका लागि सुझावहरु देहाय अनुसार छन् :

४७.१. ठूलो रकम लगानी नगरी निश्क्रिय राखेको कारणले लिनुपर्नेभन्दा तिर्नुपर्ने ब्याज बढी भई कोषको दिगोपनामा समस्या सृजना हुने देखिएको छ । यसको लागि लगानीलाई अभिवृद्धि गर्ने वा लगानी हुन सक्ने रकम मात्र ऋण लिनुपर्दछ ।

४७.२. कोष स्थापनाका बखत अनिवार्य विपन्न वर्गमा लगानी हुने कर्जा बापत कृषि विकास बैंकबाट प्राप्त रकम सोही बैंकको कोषको खातामा रहेकोमा कोषको सहमती बेगर बैंकले फिर्ता लिएको छ । यसरी फिर्ता लिने प्रवृत्तिले कोष प्रत्युत्पादक हुने देखिन्छ । नेपाल राष्ट्र बैंकसँग समन्वय गरी त्यस्तो रकम फिर्ता प्राप्त गर्नुपर्दछ ।

४७.३. विपन्न बेरोजगार युवालाई स्वरोजगार बनाउने कोषको उद्देश्य हो । एउटै ब्यक्तिलाई दुई प्रयोजनमा ऋण दिएको पनि देखिएको छ । विपन्न वर्गमा कर्जा केन्द्रीत हुनुपर्ने प्रावधान विपरीत अन्य वर्गमा समेत ऋण भएको देखिएकोले विपन्न वर्गको आर्थिक र सामाजिक उत्थानमा खास सहयोग पुग्ने सुनिश्चतता देखिएको छैन । नियमावली तथा कार्यविधिको अनुशरण हुने प्रशासनिक ब्यवस्थापन हुनुपर्दछ ।

४७.४. कोषबाट ऋण प्राप्त गरेका सबै ब्यक्तिले ब्यवसाय सञ्चालनमा निरन्तरता दिएको देखिएन । वास्तविक रुपमा ब्यवसाय गर्न चाहने ब्यक्तिको पहिचान गरेर मात्र ऋण दिने ब्यवस्थाको अवलम्बन गर्नुपर्दछ।

४७.५. बैंक तथा वित्तीय संस्थालाई स्वरोजगार प्रयोजनको लागि लगानी गर्न दिएको रकममध्ये केही संस्थाले लगानी गरेको देखिएन । यसले गर्दा कोषले अवलम्बन गरेको स्वरोजगारको लक्ष्य हासिल गर्न कठिन हुने देखिन्छ । ती निकायबाट साँवा तथा ब्याज प्राप्त गरी सहकारी संस्था मार्फत लगानी गरी कोषलाई सक्रिय बनाउनु पर्दछ ।

४७.६. कोषको रकम जम्मा गर्ने २ वित्तीय संस्था नेपाल राष्ट्र बैंकबाट संकटग्रस्त घोषणा भएकोले सो रकम प्राथमिकताको आधारमा प्राप्त गर्न पहल हुनुपर्दछ ।

४७.७. कोषले स्वरोजगार सृजना गर्ने आफ्नो लक्ष्य हासिल गरेको छैन । विगत पाँच वर्षमा समग्रमा लक्ष्यको ५७.४२ प्रतिशत मात्र स्वरोजगारको लागि ऋण प्रवाह गरेको छ । कोषले आफ्नो कार्यसम्पादनमा प्रभावकारिता ल्याउन विद्यमान संगठन संरचनालाई चुस्त बनाई कर्मचारीको स्थायीत्व तथा क्षमता अभिवृद्धि गरी जिम्मेवार बनाउनु पर्दछ ।

४७.८. नेपाल राष्ट्र बैंकबाट जारी भएको एकीकृत निर्देशन, २०७७ ले कर्जा आधार दरभन्दा कम दरमा ऋण लगानी नगर्ने ब्यवस्था गरेकोले कोषबाट ३.५ प्रतिशतमा प्राप्त ऋणको ब्याजदर ७.५७ प्रतिशत दरमा तिर्नुपर्ने हालको प्रावधानले कोषको आर्थिक अवस्था अत्यन्त कमजोर हुने देखिएको छ । कोषले लगानी असुलीलाई प्रभावकारी बनाई बैंक तथा वित्तीय संस्थाबाट लिएको ऋणलाई क्रमशः घटाउँदै लैजानु पर्दछ ।

४७.९. बैंक तथा वित्तीय संस्थाबाट यस कोषमा लगानी गर्नुपर्ने विपन्न वर्ग कर्जा तथा कोषबाट परियोजनामा गरिने रु.२ लाखको लगानी रकम २०६५ मा सान्दर्भिक भए तापनि आजको समयमा यो रकम अति न्यून देखिएको छ । समय सापेक्ष रुपमा स्वरोजगार कर्जा लगानीको हद बढाई यसलाई व्यवसाय सञ्चालनको आधार बनाउनु पर्दछ ।

४७.१०.लक्षित समुदायमा मात्र ऋण लगानी गर्नुपर्नेमा अन्य वर्गमा पनि लगानी भएकोले ती वर्गको जीवनयापनमा सहजता ल्याउन सकिंदैन । नियमले तोकेको वर्गमा मात्र ऋण प्रवाह गराउन सञ्चालक समितिले विशेष भूमिका निर्वाह गर्नुपर्दछ ।

४७.११.ब्याज तिर्ने गरी लिएको ऋणलाई ब्याज अनुदान तथा तलबमा खर्च गरेकोले कोषलाई वित्तीय घाटा भएको छ । उक्त रकम तत्काल नेपाल सरकारबाट सोधभर्ना लिई कोष पूर्ति गर्नुपर्दछ ।

४७.१२.ऋण लगानी तथा असुलीमा सहकारी संस्थाहरुलाई सरकारी निकायको प्रभावकारी सहयोग नभएको कारण असहज भएको छ । तत्काल यसको लागि सरकारी निकायबाट सहयोग र समन्वय हुन मन्त्रालयस्तरबाट आवश्यक समन्वय हुनुपर्दछ । दीर्घकालमा कोषको छुट्टै ऐनको व्यवस्था गरिनु पर्दछ ।

४७.१३.कर्जा लगानी भएको पाँच वर्षभित्र ऋण फिर्ता गर्नुपर्नेमा सो नगरेको कारणले भाखा नाघेको साँवाको रकम हरेक वर्ष बढेको देखिन्छ । कर्जा असुलीको प्रवृत्ति पछिल्ला वर्षहरु ऋणात्मक देखिएकोले तत्कालको लागि कोषले विद्यमान कर्जा लगानी तथा असुली कार्यविधि, २०७७ र प्रचलित कानून अनुसार आवश्यक कारबाही गरी असुल गर्नुपर्दछ । साथै यस्ता ऋणीका लागि हर्जनाको दर बढाउनु पर्दछ । दीर्घकालमा कोषको लागि छुट्टै ऐन तर्जुमा गरी ऋण लगानी, उपयोग र असुलीलाई प्रभावकारी बनाउनु पर्दछ ।

४७.१४.तोकिएको समयमा ऋण फिर्ता गर्न प्रेरित गर्ने उद्देश्यले ऋणीलाई ब्याज अनुदान दिने सरकारी नीति अनुसार प्राप्त रकम कोषले खर्च गर्न सकेको छैन । ब्याज अनुदान प्राप्त हुने जानकारी सबै ऋणीलाई उपलब्ध नभएको तथा ऋण फिर्ता गर्न समय समयमा तर ताकेता नगरेको कारणले समयमा ऋण असुली नहुँदा ब्याज अनुदानको पूर्णतः उपयोग भएको छैन । समयमा ऋण फिर्ता गर्न ऋणीलाई तोकिएबमोजिम ब्याज अनुदान दिने जानकारी सहित कोष तथा संस्थाहरुबाट असुलीको लागि बेला बेलामा तर ताकेता हुनुपर्दछ ।

४७.१५.कर्जा लगानी तथा असुली कार्यविधि, २०७७ को नं.८ बमोजिम नेपाल सरकारको खर्चमा परियोजनाको बीमा गर्नुपर्ने व्यवस्था भए तापनि स्वरोजगार कर्जा दिएका ८३ हजार ४०९ मध्ये ६९ प्रतिशत मात्रले बीमा गरेका छन् । यसले लगानीमा असुरक्षा पैदा हुने देखिएकोले ऋणीलाई परियोजनाको बीमामा प्रेरित गर्न परियोजनाको बीमा गरेको आधारमा मात्र अन्तिम किस्ताको ऋण उपलब्ध हुने नीति तय गरी लगानीको सुरक्षा गर्नुपर्दछ ।

४७.१६.कोषबाट हुने अनुगमन प्रभावकारी नभएको कारणले तोकिएको क्षेत्रमा ऋण लगानी नभएको, दोहोरो लगानी भएको, कतिपय व्यवसाय निरन्तरता नभएको, ऋण असुली प्रभावकारी नभएको जस्ता समस्याहरु देखिएका छन् । कोषले कर्मचारीको क्षमता अभिवृद्धि गरी तथा स्थानीय तह र कर्जा असुली उप-समितिलाई समेत परिचालन गरी अनुगमनलाई भरपर्दो बनाउनु पर्दछ ।

४७.१७.कोषको आम्दानीभन्दा सञ्चालन खर्च बढी भएको देखिएकोले कोष सञ्चालनको हालको मोडेललाई पुनरावलोकन गर्नुपर्दछ ।

४७.१८.कोषको आफ्नो लेखा व्यवस्था भरपर्दो देखिंदैन । कतिपय असुली रकम व्यक्तिगत हिसाबमा नराखेको, घटी जिम्मेवारी सारेको, खाता सञ्चालनलाई सहज नबनाएको र हरेक महिना बैंक हिसाब मिलान नगरेको समेत देखिएको छ । कारोबारको जटिलतालाई दृष्टिगत गरी भएको चार्टर्ड एकाउण्टेण्टको दरबन्दी परिपूर्ति गरी लेखा पारदर्शी ढंगले राखी व्यवस्थित गर्नुपर्दछ ।

उपत्यका विकास प्राधिकरणको
भौतिक विकास योजना तर्जुमा र कार्यान्वयन

१. **पृष्ठभूमि** - काठमाडौ उपत्यकाभित्रको काठमाडौ, ललितपुर र भक्तपुरका २ महानगरपालिका सहित १८ नगरपालिकाका क्षेत्र समेट्ने गरी ८९९ बर्ग किलोमिटरमा फैलिएको, संघीय राजधानी र बिश्व सम्पदासूचीमा सूचीकृत (७ बिश्व सम्पदा समेतको अवस्थिति रहेको) काठमाडौं उपत्यका साँस्कृतिक, प्रशासनिक एवम् वातावरणीय दृष्टिकोणले महत्वपूर्ण छ ।

करिब ३० लाख जनसंख्या रहेको काठमाडौ उपत्यकामा बि.सं.१८२५ मा नेपालको राजधानी घोषित भएदेखि नै एकीकृत विकासको प्रयास हुँदै आए पनि प्रशासनिक, साँस्कृतिक र वातावरणीय दृष्टिकोणबाट नसमेटिंदा बढ्दो जनसंख्याको चाप र अब्यवस्थित शहरीकरणले दिगो विकासमा अवरोध सिर्जना गरेको छ । नीतिगत, संस्थागत एवम् कार्यगत रुपमा ब्यवस्थित शहरी विकासको एकीकृत प्रयासको अभावले आधुनिक विकासको आधारभूत मापदण्ड पुरा गर्न सकेको देखिदैन ।

काठमाडौ उपत्यकालाई योजनाबद्धरुपमा विकास गरी जनसाधारणलाई आवश्यक सेवा सुविधाहरु पुर्न्याउन भौतिक विकास योजनाको तर्जुमा र कार्यान्वयनको लागि २०४५ मा काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणको स्थापना भएको हो । यद्यपी काठमाडौ लगायत तीन जिल्लामा नगर विकास समितिले समानान्तर रुपमा कार्य गरेकोले २०६८ देखि मात्र प्राधिकरणले सक्रिय रुपमा उपत्यकाको विकासमा भूमिका खेलेको देखिन्छ । बि.सं.२०७३ मा स्थानीय तहहरुको पुनःसंरचना पश्चात उपत्यकाको विकासमा बहु निकायको सक्रिय भूमिका रहेको छ।

काठमाडौ उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन, २०४५ को दफा ५ ले उपत्यकाका नगरपालिकाहरु समेतको प्रतिनिधित्व हुने गरी भौतिक विकास समिति र सञ्चालक समितिको व्यवस्था गरेको छ । उपत्यकामा विकास योजना सञ्चालन गर्ने, एकीकृत जग्गा विकास आयोजना कार्यान्वयन गर्ने, निर्देशित जग्गा विकास कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने एवम् साईट एण्ड सर्भीसेस कार्यक्रमको ढाँचामा जग्गा तथा आवास निर्माणको अनुमति दिने नियामक निकायको कार्य समेत यस प्राधिकरणले गर्दै आएको छ ।

हालको परिप्रेक्ष्यमा जलवायु परिवर्तनको असर न्यूनीकरण गर्ने, बढ्दो प्रकोप एवम् बिपत जोखिमको मूल्याङ्कन गरी दिगो र प्रभावकारी विकास गर्नुपर्ने बाध्यतात्मक अवस्था सिर्जना भएकोले बिद्यमान शहरी विकास नीति, कार्यबिधि, मापदण्ड म्यानुअल, प्रबिधी एवम् जनशक्ति समेत समयसापेक्ष अद्यावधिक गर्नुपर्ने चुनौती रहेको छ ।

२. **निकायको परिचय -** काठमाडौं उपत्यकामा बढ्दो जनसंख्या तथा शहरीकरणको परिप्रेक्ष्यमा भइरहेका नगरहरुको पुनः निर्माण र विकासको साथै योजनाबद्ध रुपमा भौतिक विकास गरी जनसाधारणलाई आवश्यक सेवा र सुविधाहरु पुर्न्याउन तथा सर्वसाधारण जनताको स्वास्थ्य सुविधा एवं आर्थिक हित कायम राख्न काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकारणको स्थापना भएको हो । उपत्यकाको समन्वयात्मक विकासको लागि स्थानीय तहहरुसँग समन्वय गर्दै नियमनकारी भूमिकामा समेत उपत्यका विकास प्राधिकरण रहेको छ । यस प्राधिकरणको केन्द्रीय कार्यालय सहित उपत्यकाका तीन जिल्लामा जिल्ला आयुक्तको कार्यालय मार्फत सेवा प्रवाह हुने गरेको छ।

३. नीतिगत व्यवस्था

३.१. चौधौ आवधिक (२०७३।७४-२०७५।७६) योजनामा काठमाडौ उपत्यकाको भौतिक विकास योजना

- प्रमुख शहरहरुमा सम्भाबित प्राकृतिक प्रकोप हुनसक्ने ठाउँहरुको नक्सा तयार पार्ने, पूर्व सूचना प्रणालीको विकास गर्ने र प्राकृतिक प्रकोपपछि सर्वसाधारणलाई सुरक्षित उद्धार गर्न योजना तर्जुमा गरिने छ ।
- स्वीकृत भू-उपयोग नीतिमा आधारित भएर नगर क्षेत्रको एकीकृत पूर्वाधार विकास गरिनेछ।

३.२. पन्ध्रौ आवधिक (२०७६।७७-२०८०।८१) योजनामा काठमाडौं उपत्यकाको भौतिक विकास योजना

- काठमाडौ उपत्यकालाई आकर्षक, समृद्ध र वातावरणमैत्री, अत्याधुनिक, सुविधायुक्त सांस्कृतिक राजधानी शहरको रुपमा विकास गर्ने, ऐतिहासिक, प्राकृतिक एवम् साँस्कृतिक सम्पदाको जगेर्ना गर्दै सबै स्थानीय तहहरुलाई आधारभूत बिशेषता एवम् पहिचान झल्कने गरी साँस्कृतिक शहरको रुपमा विकास गर्न प्रोत्साहन गर्ने
- देशका प्रमुख शहरी क्षेत्रभित्रका शहरी सडकको अबधारणा र मापदण्ड अनुसार विकास तथा बिस्तार गरिनेछ ।
- बिद्यमान शहरको स्तरीकरण गरी सोही अनुरुप पूर्वाधार तथा सेवाको मापदण्ड तोकी विकास निर्माण कार्यलाई अगाडि बढाईनेछ ।
- काठमाडौ उपत्यका लगायत सम्भाब्य अन्य शहरी क्षेत्रमा मेट्रो तथा मोनोरेल सेवा सञ्चालनको लागि बिस्तृत आयोजना प्रतिवेदन तयार गरी निर्माण कार्य अगाडि बढाउन निजी क्षेत्रको लगानी आकर्षित गर्ने कार्य अगाडि बढाउने ।

३.३. राष्ट्रिय शहरी नीति, २०६४

- काठमाडौ उपत्यकालाई एउटै ईकाइको रुपमा व्यवस्थापन गर्न र सरकारी, स्थानीय तह वा निजी क्षेत्रबाट गरिने योजनाहरुबीच समन्वय तथा योजनाको तर्जुमा, स्वीकृति तथा अनुगमन प्रक्रियालाई व्यबस्थित गर्न काठमाडौ उपत्यका शहरी विकास ऐन बनाई लागू गर्ने र सोही कानूनद्वारा काठमाडौ उपत्यका शहरी विकास परिषदको स्थापना गर्ने,
- काठमाडौ उपत्यकामा भइरहेको शहरीकरणलाई व्यबस्थित गर्न एकीकृत क्षेत्रीय योजनाको अधीनमा रही स्थानीय भौतिक योजनाको तर्जुमा गर्नुका साथै भौतिक विकास क्रियाकलाप सञ्चालन गर्ने र सोको निमित्त काठमाडौ उपत्यकाको स्वीकृत दीर्घकालीन विकास अबधारणाको कार्यान्वयन गर्ने ।
- गैर कृषि आर्थिक कृयाकलापमा निर्भर निश्चित भौतिक पूर्बाधार तथा संस्थागत क्षमता भएका शहरी केन्द्रलाई मात्र नगरपालिका (निश्चित स्तरको शडक, खानेपानी, ढल निकास, बिद्युत, टेलिफोन जस्ता भौतिक पूर्वाधार सुबिधा भएको तथा मुलत गैर कृषि आर्थिक कृयाकलापमा निर्भर रहेको शहरी क्षेत्र) घोषणा गर्ने कानूनी व्यबस्था गर्ने ।
- नगरपालिका घोषणा गर्दा ल्याण्डफील साईटको व्यबस्थालाई न्यूनतम आधारको रुपमा समाबेश गर्ने साथै शहरी योजना तर्जुमा तथा कार्यान्वयन गर्नका लागि आवश्यक न्यूनतम स्तरको प्राबिधिक जनशक्तिको उपलब्धता सुनिश्चित गर्ने ।

३.४. भू-उपयोग नीति, २०७२

- ल्याण्डयुज जोनमा जग्गा बर्गिकरण गर्ने
- भू-उपयोग योजना तर्जुमा गर्ने
- भू-उपयोग व्यवस्थापन बिभागको स्थापना गर्ने

बार्षिक नीति तथा कार्यक्रमः

३.५. बार्षिक नीति तथा कार्यक्रम २०७६/७७:

- तीनकुने-कोटेश्वर-जडीबुटी सुरुङमार्ग, नयाँबानेश्वरमा अण्डरपास र त्रिपुरेश्वर देखि माईतीघर सम्म फ्लाई ओभरको बिस्तृत सम्भाव्यता अध्ययन गरी निर्माण कार्य आरम्भ गर्ने ।
- काठमाडौ उपत्यकालाई मेगासीटी विकास गर्न सम्भाव्यता अध्ययन गर्ने ।
- काठमाडौ उपत्यकालाई धुलो मुक्त बनाउन पैदल मार्गलाई व्यबस्थित गरिने छ । भित्री सडक निर्माण गर्दा अनिवार्य रुपमा फुटपाथ निर्माण गर्ने व्यबस्था मिलाईनेछ ।
- नगर विकास कोषलाई नेपाल शहरी पूर्वाधार विकास निगममा परिणत गरी स्थानीय तहसँग विकासमा लागत साझेदारी गरी विकासको स्रोत वृद्धि गर्ने ।
- प्रत्येक निर्बाचन क्षेत्रमा स्थानीय पूर्बाधार विकास साझेदारी कार्यक्रम अन्तर्गत हरेक निर्वाचन क्षेत्रको विकासमा ६ करोडको दरले बजेट बिनियोजन गर्ने ।

३.६. बार्षिक नीति तथा कार्यक्रम २०७७/७८:

- काठमाडौ उपत्यकामा ३०० शैयाको सुबिधा सम्पन्न सरुवा रोग अस्पताल निर्माण गर्ने ।
- सार्वजनिक निजी साझेदारीमा काठमाडौ उपत्यकाभित्र चारवटा उपशहर विकास कार्य शुरु गर्ने ।

३.७. बार्षिक नीति तथा कार्यक्रम २०७८।७९:

- नेपाल निर्यात व्यबसायी महासंघको साझेदारीमा काठमाडौ उपत्यकाभित्र अन्तर्राष्ट्रिय प्रदर्शनी केन्द्र निर्माण गरिनेछ ।
- काठमाडौ उपत्यकालाई प्रदूषण मुक्त बनाउन उपत्यकामा सञ्चालित उद्योगहरुलाई मकवानपुरको मयुरधाम औद्योगिक क्षेत्रमा स्थानान्तरण गरिनेछ ।
- चक्रपथको ग्वार्को, सातदोबाटो र एकान्तकुना चोकमा फ्लाईओभर निर्माण कार्य प्रारम्भ गरिनेछ ।
- बिद्युतीय सवारी सञ्चालनको लागि उपत्यका सहित देशभर ५०० चार्जिङ स्टेशन, टर्मिनल भवन लगायतका पूर्बाधार निर्माण गरिनेछ ।
- अन्तर्राष्ट्रिय परामर्शदाता नियुक्तगरी काठमाडौ उपत्यकामा मेट्रोरेल र शहरी केवलकार सञ्चालनको सम्भाव्यता अध्ययन गरिनेछ ।
- काठमाडौ उपत्यकामा उत्सर्जन हुने फोहोरमैला व्यबस्थापन सम्बन्धी समस्याको स्थायी समाधानको लागि वञ्चरेडाँडाँमा फर्नेस प्लान्ट स्थापना गरिनेछ ।
- वृहत काठमाडौको अबधारणा बमोजिम उपत्यका आसपासका पाँचखाल, धुनिबेशी, बनेपा, पनौती, मानचौर, छैमले, दक्षिणकाली, चित्लाङ, लामिडाँडाँ, धुनीबेशी, विदूर त्रिशुली कोरीडोर, थानसिङ क्षेत्रमा शहरी पूर्वाधार विकास गरिनेछ ।

- काठमाडौ उपत्यका भित्रका बागमती, बिष्णुमती, ईच्छुमती, कर्मनाशा, हनुमन्ते लगायतका नदीहरुको सरसफाई तथा शौन्दर्यीकरण र बागमती नदी सफाईको लागि सुन्दरीजलमा नागँमती बाँध निर्माण गरिनेछ ।
- जग्गा एकिकरण बिधिबाट काठमाडौ उपत्यकामा बाहिरी चक्रपथ निर्माण कार्य प्रारम्भ गरिनेछ ।
- भौतिक पूर्वाधार तयार हुन बाँकी रहेका संबैधानिक निकायको निमित्त काठमाडौ उपत्यका भित्रका उपयुक्त स्थानमा जग्गा व्यबस्था गरी पूर्वाधार निर्माण गरिनेछ ।

४. कानूनी ब्यबस्था

४.१. काठमाडौ उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन, २०४५

काठमाडौ उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन, २०४५ को दफा ५ ले निम्नानुसार भौतिक योजना तर्जुमा गर्न सक्ने व्यबस्था गरेको छ ।

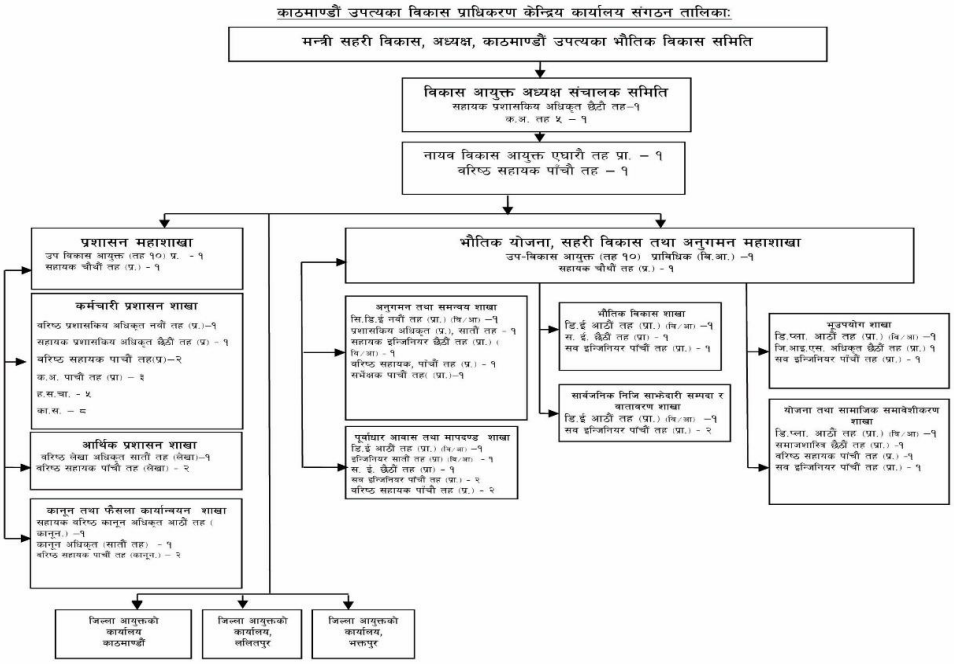
- उपत्यकालाई प्रशासनिक, पर्यटन, सास्कृतिक एवम् आर्थिक केन्द्रको रुपमा विकास गर्ने, भू उपयोग क्षेत्र निर्धारण गर्ने र उपयुक्त कार्यहरुसँग सम्बन्धित कार्य गर्ने ।
- भौतिक विकास योजना नेपाल सरकारबाट स्वीकृत भए अनुसार प्राधिकरणले कार्यान्वयन गर्नुपर्ने ।
- काठमाडौ उपत्यका भौतिक विकास समितिमा तत्कालीन काठमाडौ उपत्यकाका जिल्ला विकास समिति, नगरपालिका प्रमुखहरु र नगरोन्मुख गाउँ विकास समितिहरुको प्रमुखहरु सदस्य रहने व्यवस्था रहेको छ ।

४.२. **भू-उपयोग ऐन, २०७६** - भू-उपयोग ऐन, २०७६ को दफा ५ ले ऐन जारी भएको १ बर्षभित्र बिपतयुक्त क्षेत्रको पहिचान सहित भू-उपयोग नक्सा तयार गरी सक्नुपर्ने व्यवस्था गरेको छ ।

५. **संगठन संरचना र जनशक्ति** - काठमाडौ उपत्यकाको विकासमा प्रत्यक्ष संलग्न काठमाडौ उपत्यका विकास प्राधिकरण र तीन मातहत कार्यालयहरुमा ६० जना जनशक्ति दरबन्दी रहेको देखिन्छ । प्राधिकरणको कार्य सञ्चालनको लागि शहरी विकास मन्त्रीको अध्यक्षतामा काठमाडौ उपत्यका भौतिक विकास समिति र विकास आयुक्तको अध्यक्षतामा सञ्चालक समितिको साथै जग्गा योजना स्बिकृतिको लागि नायब विकास आयुक्तको अध्यक्षतामा जिल्ला उप-समितिको व्यवस्था रहेको छ । सञ्चालक समितिमा बिषयगत निकायका प्रमुखहरुको प्रतिनिधित्व हुने व्यवस्था छ । कार्यालयले सार्वजनिक गरेको दरबन्दी चार्ट तल प्रस्तुत गरिएको छ ।

अनुसूची-१

काठमाण्डौं उपत्यका विकास प्राधिकरण केन्द्रिय कार्यालय संगठन तालिका:



६. **वित्तीय व्यवस्था** - यो वर्ष (२०७७।७८) देहायअनुसार बजेट विनियोजन भएको छ :

(रु.हजारमा)

क्र.सं.	विवरण	रकम
१.	काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण, केन्द्र	६०६१४
२.	काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण, जिल्ला आयुक्तको कार्यालय काठमाडौं	८७०९४३
३.	काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण, जिल्ला आयुक्तको कार्यालय ललितपुर	१९९७६१
४.	काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण, जिल्ला आयुक्तको कार्यालय भक्तपुर	३२१४२८
५.	काठमाडौं महानगरपालिका	१६४२७३२६
६.	ललितपुर महानगरपालिका	४७९१५६२
	जम्मा:	२२६७१६३५

७. **विषय छनौटको औचित्य** - संघीय राजधानी काठमाडौं जनसंख्या वृद्धिको तीव्र दवाबमा रहेको छ। हाल ३० लाख जनसंख्या रहेको उपत्यकामा जनसंख्या बृद्धिसंगै अव्यवस्थित शहरीकरण, बातावरणीय जोखिम र एकीकृत भौतिक निर्माण योजनाको अभाबमा दिगो र योजनाबद्ध विकास प्रक्रियामा अवरोधको अवस्था छ । यद्यपी राजधानीको साँस्कृतिक, प्रशासनिक र वातावरणीय दृष्टिकोणले

सन्तुलित विकासको आवश्यकता रहेको सन्दर्भमा बर्षेनी काठमाडौ उपत्यका विकास प्राधिकरण र मातहत कार्यालयहरु र उपत्यकाका १८ नगरपालिकाहरुको अर्बौं बजेट खर्च हुने गरेको छ । यस परिप्रेक्ष्यमा प्राधिकरणबाट उपत्यकाको दिगो विकासको लागि भएको योजना तर्जुमा तथा कार्यान्वयनका विषयमा अध्ययन गरी देखिएका समस्या समाधानका लागि सुझाव दिन कार्यमूलक लेखापरीक्षण गरिएको हो ।

८. **लेखापरीक्षणको उद्देश्य** - काठमाडौ उपत्यकाको भौतिक विकास योजना तर्जुमा र कार्यान्वयनमा काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणको नीति, योजना तर्जुमा र कार्यान्वयनको प्रक्रिया र उपलब्धीको विश्लेषण गरी देखिएका ब्यहोराहरुको प्रतिवेदन गर्ने ।

९. **लेखापरीक्षणको क्षेत्र** - काठमाडौ उपत्यकाको भौतिक विकासमा प्रत्यक्ष संलग्न हुने काठमाडौ उपत्यका विकास प्राधिकरण अन्तर्गतका ललितपुर र भक्तपुर जिल्ला आयुक्तको कार्यालयले गरेका भौतिक निर्माणका योजना प्रकृया, कार्यान्वयनको ढाँचा र अवस्था तथा स्थानीय तहहरुसँगको समन्वय लेखापरीक्षणको क्षेत्रमा समेटिएको छ ।

१०. **लेखापरीक्षण पद्धती** - लेखापरीक्षण ऐन, २०७५, कार्यमूलक लेखापरीक्षण मार्गदर्शन, २०६९ र महालेखापरीक्षकको वार्षिक लेखापरीक्षण योजना, २०७८ ले निर्दिष्ट गरेका विधि र प्रक्रियाहरु अवलम्बन गरी लेखापरीक्षण सम्पन्न गरिएको छ । साथै लेखापरीक्षणमा सर्वोच्च लेखापरीक्षण संस्थाहरुको अन्तर्राष्ट्रिय संगठन "इन्टोसाई" ले जारी गरेको कार्यमूलक लेखापरीक्षण सम्बन्धी मानदण्डहरु इसाई ३०० र ३००० को सन्दर्भ समेत लिइएको छ । वित्तीय तथा कार्यमूलक लेखापरीक्षण पद्धतिको संयोजन गरी आर्थिक र गैर आर्थिक सूचनाहरु सङ्कलन तथा संयोजन गरी मूल्याङ्कन गर्ने ।

११. **लेखापरीक्षण सिमितता** - कार्यालयको बार्षिक लेखापरीक्षण योजना, २०७८ अनुसारको कार्यतालिकाभित्र कार्यमूलक लेखापरीक्षणको प्रतिबेदन जारी गर्नुपर्ने अवस्था, सिमित जनशक्ति, सिमित स्रोत, साधनले लेखापरीक्षणको दायरालाई सिमित गरेको छ ।

मुख्य व्यहोरा

१२. **एकीकृत विकास गुरुयोजना** - काठमाडौ उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन, २०४५ को दफा ५ मा उपत्यकालाई नेपालको एक प्रमुख प्रशासनिक, पर्यटन, साँस्कृतिक एवं आर्थिक केन्द्रको रुपमा विकास गर्ने, नगरको पुनःनिर्माण, विस्तार र विकास तथा नयाँ नगरको निर्माण गर्ने तथा भू-उपयोग क्षेत्र निर्धारण गर्ने जस्ता कार्यहरु सम्पादन गर्न प्राधिकरणले उपत्यकाको भौतिक विकास योजना तर्जुमा गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । प्राधिकरणको ऐन, २०४५ मा तर्जुमा भए तापनि २०६८ मा मात्र यसको सक्रियता देखिएको छ । वि.सं.२०५९ मा दीर्घकालीन विकास योजना तयार गरी मन्त्रिपरिषदबाट निर्णय गरेकोमा कार्यान्वयन हुन सकेको देखिदैन । वि.सं. २०७२ मा २० बर्षे रणनीतिक विकास योजनाको ड्राफ्ट तयार गरे पनि हालसम्म स्वीकृत भएको छैन । उपत्यकालाई एकै प्रशासनिक इकाई बनाएर विकास योजना कार्यान्वयन गर्ने गरी एकीकृत बृहत उपत्यका विकास गुरुयोजना तर्जुमा गरेर यसको कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

१३. **आवधिक योजना** - चौधौं त्रिवर्षीय योजना (२०७३।७४-२०७६।७७) ले प्रमुख शहरहरुमा सम्भावित प्राकृतिक प्रकोप हुनसक्ने ठाउँहरुको नक्सा तयार पार्ने, पूर्व सूचना प्रणालीको विकास गर्ने र प्राकृतिक प्रकोपपछि सर्वसाधारणलाई सुरक्षित उद्धार गर्न योजना तर्जुमा गर्ने र स्वीकृत भू-उपयोग

नीतिमा आधारित भएर नगर क्षेत्रको एकीकृत पूर्वाधार विकास गरिने उल्लेख भएकोमा आवधिक योजनाले इङ्गित गरेका उक्त कार्य सञ्चालन गर्ने गरी योजना तर्जुमा तथा कार्यान्वयन भएको छैन । यसैगरी २०७६।७७ को वार्षिक नीति तथा कार्यक्रममा समावेश भएको काठमाडौं उपत्यकालाई मेघासिटीमा विकास गर्न सम्भाव्यता अध्ययन गर्ने कार्यको योजना तर्जुमा तथा कार्यान्वयन भएको छैन। पन्ध्रौ योजनामा काठमाडौं उपत्यकालाई वातावरणमैत्री अत्याधुनिक सुविधायुक्त सांस्कृतिक राजधानी शहरको रुपमा विकास गर्ने तथा विद्यमान शहरहरुको स्तरीकरण गरी सोही अनुसार सडक पूर्वाधारको मापदण्ड तोक्ने व्यवस्था छ । आवधिक तथा वार्षिक नीतिको कार्यान्वयन हुने गरी वार्षिक योजना तर्जुमा गरी कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

१४. **वार्षिक योजना तर्जुमा** - काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण नियमावली, २०६८ को नियम ३ मा काठमाडौं उपत्यकाको दिगो विकास तथा व्यवस्थापनको लागि काठमाडौं उपत्यकालाई एउटै योजना इकाईको रुपमा लिई दीर्घकालीन विकास अवधारणा, सम्बन्धित नीति, मापदण्ड, विषयगत योजना तथा नक्सालाई समेत आधार लिई भौतिक विकासको योजना तर्जुमा गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । त्यसैगरी वार्षिक बजेट तथा योजना तर्जुमा सम्बन्धी मार्गदर्शन, २०७५ मा आयोजना प्राथमिकीकरणका आधारहरु तोकेको छ । जसमा गरिबी निवारणमा योगदान पुग्नेलाई २० अङ्क, उत्पादनमूलक र छिटो उत्पादन दिनेलाई १५ अङ्क, लागत सहभागिता जुट्नेलाई १५ अङ्क, स्थानीय स्रोत साधन जुट्नेलाई १० अङ्क, समावेशी विकासमा योगदान पुर्‍याउनेलाई १० अङ्क, दिगो विकास र वातावरणीय संरक्षणमा योगदान गर्नेलाई १० अङ्क र स्थानीय भाषा सँस्कृतिको संरक्षण गर्नेलाई ५ अङ्क समेत १०० अङ्कको व्यवस्था छ ।

प्राधिकरणले एकीकृत भौतिक विकासको योजना तर्जुमा गरेको छैन । आर्थिक वर्ष २०७७।७८ मा प्राधिकरण र अन्तर्गतका काठमाडौं, ललितपुर र भक्तपुर कार्यालय समेतबाट रु.१ अर्ब ६८ करोड ४५ लाखका २०२ आयोजना तर्जुमा गरी रु.१ अर्ब ३७ करोड ९६ लाखबाट १९० (उप-आयोजना समेत) योजना सञ्चालन गरेकोमा उल्लिखित मार्गदर्शन अनुसार योजना तर्जुमा गरेको आधार देखिएन । यसैगरी नियम २३ बमोजिम विकास आयुक्तले प्राधिकरणको दीर्घकालीन तथा अल्पकालीन योजना, वार्षिक कार्यक्रम तथा बजेट तयार गरी स्वीकृतिको लागि मन्त्रीको अध्यक्षतामा गठित भौतिक विकास समिति समक्ष पेश गरेको समेत छैन । योजना तर्जुमामा तोकिएका आधार अवलम्बन नहुँदा उपत्यकाको समग्र विकास योजनामा असर गर्ने मात्र नभई स्थानीय स्तरको स्वामित्व नहुँदा योजनाको मर्मत सम्भार तथा सञ्चालनमा असर गरी दिगो विकासमा असर पर्ने देखिन्छ । उपत्यका विकासको गुरुयोजना, विकास रणनीति र बजेट तथा योजना तर्जुमा सम्बन्धी मार्गदर्शन र योजना तर्जुमाका सामान्य सिद्धान्त अवलम्बन गरी योजना तर्जुमा गर्नुपर्दछ ।

१५. संगठन संरचना

१५.१. **संगठन** - काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण बिनियमावली, २०७२ अनुसार काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणको संगठन ढाँचामा आठौंदेखि एघारौं तहसम्मको १७ दरबन्दी स्वीकृत गरेकोमा पदपूर्ति नगरी निजामती सेवाका कर्मचारीबाट कार्यसम्पादन हुँदै आएको छ । स्वीकृत दरबन्दी अनुसार अधिकृत तहमा ४४ जना, सहायक तहमा ६४ र श्रेणी बिहिन तहमा २८ गरी १३६ जनाको दरबन्दी रहेकोमा हाल अधिकृत स्तरमा ३४ र सहायक स्तरमा स्थायीतर्फ ४५ र करारतर्फ १९ गरी ९८ कर्मचारी कार्यरत छन् । अधिकृत स्तरमा १० पद सहित ३८ पद रिक्त रहेको छ ।

काठमाडौ उपत्यका विकास प्राधिकरण कर्मचारी सेवा शर्त सम्बन्धी विनियमावली, २०७२ मा रिक्त कर्मचारीको विवरण समितिमा पेश गर्ने र लोकसेवा आयोगलाई पदपूर्तिको लागि माग पठाउने तथा विनियमावलीको २७ अनुसार कार्यालयले सहायक स्तरमा स्थायी पदपूर्ति नभएसम्मको लागि करारमा नियुक्ति गर्न सक्ने ब्यवस्था छ । पद रिक्त भएको निश्चित अवधिभित्र लोकसेवा आयोगमा पदपूर्तिको लागि लेखि पठाउने स्पष्ट व्यवस्था विनियमावलीले नगरेकोले २०६६ देखि १९ जना कर्मचारी करारमा नियुक्ती गरी कार्यसम्पादन हुँदै आएको छ। २०७५ मा लोकसेवाबाट पदपूर्ति भए यता लोकसेवामा पदपूर्तिको लागि माग गरेको देखिएन ।

प्राधिकरणको बिनियमावलीमा निजामतीतर्फबाट जाने कर्मचारीलाई एक तह माथिको सुबिधाको व्यवस्थाले लोकसेवाबाट पदपूर्ति भएका प्राधिकरणका समान स्तरका कर्मचारीमा निराशा हुने देखिएको छ । पदपूर्ति नगरी निजामती कर्मचारीबाट कार्यसम्पादन गर्दा प्राधिकरणको संस्थागत क्षमता विकासमा बाधा उत्पन्न हुने देखिएकोले यथाशीघ्र पदपूर्ति गर्नुपर्दछ ।

१५.२. **भौतिक विकास समितिको संरचना -** काठमाडौ उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन, २०४५ को दफ १३ अनुसार गठित काठमाडौ उपत्यका भौतिक विकास समितिमा संघीय शहरी विकास मन्त्रीको अध्यक्षतामा शिक्षा, भौतिक योजना तथा यातायात व्यबस्था, पर्यटन मन्त्री सहित शहरी विकास मन्त्रालयका राज्यमन्त्री, ८ मन्त्रालय तथा केन्द्रीय निकायका सचिव, तीन जिल्लाका जिल्ला समन्वय समितिका प्रमुख र ३ स्थानीय निकाय सहित २१ सदस्यीय समितिको व्यवस्था छ । ऐनको दफा १४ मा उल्लिखित समितिको काम कर्तव्य र अधिकारको व्यबस्था अनुसार भौतिक विकास योजना तर्जुमा सम्बन्धी नीति तर्जुमा गरी भौतिक विकास योजनालाई अन्तिम रुप दिने, सोही योजना अन्तर्गतका कार्यक्रमहरुको प्रगति समीक्षा र मूल्याङ्कन गर्ने साथै प्राधिकरणको बजेट र नियमावली स्वीकृत गर्ने र समिति अन्तर्गत गठित काठमाडौ उपत्यका विकास प्राधिकरणलाई आवश्यक निर्देशन दिने अधिकार समितिमा रहेको छ । हालको स्थानीय तहहरु पूर्ण स्वायत्त भइसकेको सन्दर्भमा समन्वयात्मक रुपमा कार्यसम्पादन गर्न अन्य १५ स्थानीय तहहरु पनि यसको सदस्य रहने गरी ऐन परिमार्जन गर्नुपर्ने देखिएको छ ।

१६. **कार्यविधि तथा दिग्दर्शन -** काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण नियमावली, २०६८ को नियम ४ मा प्राधिकरणले भौतिक विकास योजना तथा आयोजना सञ्चालन गर्दा नेपाल सरकारका सम्बन्धित निकाय, स्थानीय तह तथा अन्य संस्थासंग समन्वय गरेरमात्र कार्य गर्नुपर्ने व्यवस्था छ। प्राधिकरणको योजना तर्जुमा सम्बन्धि छुट्टै कार्यबिधि, दिग्दर्शन तयार गरेको छैन । यद्यपी शहरी विकास मन्त्रालय मातहत बजेट सिलिङ प्राप्त गरी बार्षिक योजना, बजेट तथा कार्यक्रम स्वीकृत भए अनुसार आयोजना सञ्चालन गर्ने गरेको देखिन्छ ।

स्थानीय तहको योजनामा नसमेटिएका वा स्रोत सुनिश्चित नभएका योजनाहरु प्राधिकरणले सञ्चालन गर्नुपर्दछ । यद्यपी प्राधिकरणले सबै स्थानीय तहहरुसँग पर्याप्त समन्वय गरेर योजना तर्जुमा तथा कार्यान्वयन गर्ने गरेको देखिंदैन । कार्यालयले सञ्चालन गरेको धोबिखोला कोरिडोर लगायत कोरिडोर सडक बिस्तारमा अधिकार सम्पन्न बागमती सभ्यता विकास समितिको समेत हिस्सा भएकोले भौतिक विकासको कार्यमा दोहोरोपना हुने अवस्था समेत देखिएको छ । प्राधिकरण एक स्वायत्त निकाय रहेको परिप्रेक्ष्यमा प्राधिकरणको योजना तर्जुमा सम्बन्धी छुट्टै कार्यविधि तथा दिग्दर्शन तयार गरी सम्बन्धित निकायहरुसँगको समन्वयमा योजना तर्जुमा गर्नुपर्दछ ।

१७. **योजना छनोट** - आर्थिक कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व ऐन, २०७६ को दफा ८ तथा नियमावली, २०७७ को नियम १६ बमोजिम राष्ट्रिय योजना आयोगबाट बजेट मार्गदर्शन प्राप्त भएपछि सोको अधीनमा रही आफ्नो कार्यालय वा निकायको उद्देश्य अनुरुपको लक्ष्य निर्धारण गरी सोको आधारमा अनुसूची-१ बमोजिमको ढाँचामा वार्षिक बजेट तथा कार्यक्रम तर्जुमा गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । आर्थिक वर्ष २०७७।७८ मा प्राधिकरण र अन्तर्गतका ३ निकायले योजनाको नाम, स्थान र बजेट रकम उल्लेख नगरी एकमुष्ट बजेट राखी पेश गरेको आधारमा एकमुष्ट कार्यक्रम बजेट तर्जुमा भएको छ । प्राप्त बजेट निकाय आफैले विभिन्न योजनामा बाँडफाँड गरी योजना तय गरेर खर्च गरेको देखिन्छ । सडक चौडा गर्ने, टेवा पर्खाल लगाउने, सुधार गर्ने, ढुङ्गा विछ्याउने, फेन्सीङ्ग गर्ने र हरियाली विकास लगायतका कार्यमा काठमाडौंले रु.२ करोड, ललितपुरले रु.२५ लाख र भक्तपुरले रु.१५ लाख, निर्देशित जग्गा विकास कार्यक्रममा काठमाडौंले रु.३० लाख, ललितपुरले रु.३५ लाख र जलवायु तथा पर्यावरण अनुकूलन, विपद् व्यवस्थापन, सार्वजनिक जग्गा संरक्षण र नमूना पार्क निर्माणमा काठमाडौंले रु.५० लाख, ललितपुरले रु.१ करोड ३० लाख र भक्तपुरले रु.५० लाख समेत तीन निकायको रु.५ करोड ३५ लाखको एकमुष्ट कार्यक्रम र बजेट व्यवस्था गरी विभिन्न ३ जिल्लाका विभिन्न स्थानका ७५ योजनामा रु.४ करोड ६४ लाख खर्च गरेको देखिन्छ ।

आर्थिक वर्षको शुरुमा नै योजना तयार गरी बजेट व्यवस्थापन गर्नुपर्ने बजेट तर्जुमाको सर्वमान्य सिद्धान्त विपरीत स्वविवेकीय आधारबाट योजना छनौट गर्ने परिपाटीले योजना तर्जुमा प्रक्रिया र बजेट वितरणमा पारदर्शीता देखिएको छैन । योजना र बजेट तर्जुमा गर्दा तोकिएको प्रक्रिया अनुशरण गर्नुपर्दछ ।

१८. **समन्वय** - काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन, २०४५ को दफा ६.२ मा प्राधिकरणले भौतिक विकास योजना सञ्चालन गर्दा नेपाल सरकारका निकाय तथा अन्य सम्बन्धित निकायसँग समन्वय कायम गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । यसैगरी स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन, २०७४ मा स्थानीय तहहरुले स्थानीयस्तरको विकासको लागि आवधिक, बार्षिक, रणनीतिक र बिषय क्षेत्रगत मध्येकालीन तथा दीर्घकालीन योजना बनाई लागू गर्नसक्ने व्यवस्था छ । काठमाडौं उपत्यका भौतिक विकास समितिमा ३ नगरपालिकाहरु मात्रको सहभागीतालेबाँकी १५ स्थानीय तहहरुबाट तर्जुमा हुने योजना र यसको कार्यान्वयनमा समन्वय र सहकार्यको समस्या हुने देखिएको छ । यसले निर्माणको कार्यमा दोहोरोपन मात्र नभई कार्यमा एकरुपता नहुने तथा निर्मित संरचनाको अभिलेख समेत छरिएर रहने जोखिम देखिएको छ । जिल्ला आयुक्तको कार्यालय भक्तपुरले हनुमन्ते खोला कोरिडोर निर्माण गर्दा प्रदेश र कार्यालयले छुट्याएको योजना सँगसँगै रहेको तर संरचनाको डिजाईन फरक रहेको अवस्था छ । अतः संघ, प्रदेश तथा स्थानीय तहहरुसँग अपसमा समन्वय हुने गरी ऐन तथा नियम संशोधन गर्नुपर्दछ ।

१९. **कार्यक्रम सञ्चालन** - काठमाडौं उपत्यकाको भौतिक विकास योजना तर्जुमा गरी उपत्यकालाई आर्थिक केन्द्रको रुपमा विकास गरेर नयाँ नगरको स्थापना गर्ने यस प्राधिकरणको मुख्य कार्य रहेको छ । काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण नियमावली, २०६८ को नियम ४ मा विकास आयोजना सञ्चालन गर्दा नेपाल सरकारका सम्बन्धित निकाय, स्थानीय विकास तथा अन्य संस्थासँग समन्वय गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । कतिपय विकास निर्माणका कार्यमा प्रदेश सरकार तथा स्थानीय तहहरुबाट सम्पादन हुने गरेका स-साना निर्माण कार्यमा प्राधिकरणको समेत सहभागिता हुँदा समन्वयको अभावमा

काममा दोहोरो हुन गई मुख्य कार्यमा बजेट केन्द्रीत नहुने अवस्था देखिएको छ । विगत तीन वर्षमा प्राधिकरण र अन्तर्गतका निकायबाट रु.६ अर्ब ५३ करोड ५९ लाख ४२ हजार खर्च गरेकोमध्ये रु.५ लाखभित्रका टुक्रे आयोजना दरभाउपत्रबाट रु.२८ करोड ६५ लाख ७० हजार र ८८१ उपभोक्ता समितिबाट रु.३ अर्ब ४३ करोड ७ लाख २६ हजारका समेत रु.३ अर्ब ७१ करोड ७२ लाख ९७ हजार खर्च भएको देखिन्छ । यो कुल खर्चको ५७ प्रतिशत हो । प्राधिकरणले गुरुयोजना तर्जुमा गरी महत्वपूर्ण र ठूला आयोजनामा केन्द्रीत भई स-साना आयोजना स्थानीय तहबाट सम्पादन हुने हो भने काममा दोहोरोपन नहुने तथा महत्वपूर्ण बजेट र जनशक्ति ठूला विकासमा केन्द्रीत हुँदा शहरी विकासमा पनि योगदान रहने देखिन्छ । यसतर्फ प्राधिकरणले ध्यान दिनुपर्दछ ।

२०. **योजना कार्यान्वयनको समग्र अवस्था** - काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन, २०४५ को दफा १३ अनुसार गठित काठमाडौं उपत्यका भौतिक विकास समितिले भौतिक विकास योजनाको नीति निर्धारण गर्ने, भौतिक विकास योजनालाई अन्तिम रुप दिने, योजना अन्तर्गत सञ्चालित कार्यक्रमहरुको प्रगति समीक्षा र मूल्याङ्कन गर्ने र वार्षिक बजेट स्वीकृत गर्ने काम, कर्तव्य र अधिकारको व्यवस्था छ। यद्यपी समितिले योजनाको नीति निर्धारण, वार्षिक बजेट स्वीकृत योजनाहरुको समीक्षा, अनुगमन र मूल्याङ्कन गरेको देखिएन । प्राधिकरणबाट प्राप्त विवरण अनुसार विगत पाँच वर्षको योजना कार्यान्वयनको समग्र अवस्था देहायअनुसार छ :

आर्थिक वर्ष	योजना संख्या	बजेट	खर्च	योजनाको प्रगति अवस्था					
				शुन्य प्रगति संख्या	(०-२५) प्रतिशत संख्या	(२५-५०) प्रतिशत संख्या	(५०-७५) प्रतिशत संख्या	(७५-१००) प्रतिशत संख्या	सम्पन्न प्रतिशत
२०७३/७४	३०५	९५२५	९२२८	५	८	६	१०	२७६	९०
२०७४/७५	८८	१८३७९	१६७४७	५	१	०	१	८१	९२
२०७५/७६	२७५	१८३५७	१३९५९	१४	३०	१३	२३	१९८	७२
२०७६/७७	१७०	१७७३४	१५२०९	२४	१०	१३	१९	१०४	६१
२०७७/७८	२०२	१६८४५	१३७९६	१२	२२	१२	२४	१३२	६६
जम्माः	१०४०	८०८४०	६८९३९	६०	७१	४४	७७	७९१	७६

माथिको तालिका विगत पाँच वर्षमा १,०४० योजनाको (उप-योजना बाहेक) लागि रु.८ अर्ब ८ करोड ४० लाख बजेट व्यवस्था भएकोमा ९८० (९४ प्रतिशत) योजना सञ्चालन गरी रु.६ अर्ब ८९ करोड ३९ लाख (८५ प्रतिशत) खर्च भएको देखिन्छ । सञ्चालित योजनाहरुमध्ये ७९१ योजना (८१ प्रतिशत) सम्पन्न भएको छ भने ७१ योजना (७ प्रतिशत) ० देखि २५ प्रतिशत, ४४ योजना (५ प्रतिशत) २५ देखि ५० प्रतिशत र ७७ योजना (८ प्रतिशत) ५० देखि ७५ प्रतिशतसम्म प्रगति भएको देखिन्छ । कूल योजनामध्ये ६० योजना शून्य प्रगति र १९२ (२० प्रतिशत) योजनामा न्यून प्रगति भएको छ । कम प्रगति हुनुमा जनशक्तिको कमि, उपभोक्ता तथा निर्माण व्यवसायीबाट काममा ढिलाई गर्नु, कोभिड तथा मुद्दा मामिलाको कारण रहेको देखिन्छ । आर्थिक वर्ष २०७३।७४ देखि २०७७।७८ सम्मको समग्र प्रगतिको प्रवृत्ती हेर्दा शुरुआत वर्षमा राम्रो भए तापनि पछिल्लो तीन वर्षमा लक्ष्यको औसतमा ६६ प्रतिशत मात्रै प्रगति देखिएको छ । भौतिक विकास समिति समेतबाट योजना र बजेट स्वीकृति, योजनाको प्रगति समीक्षा तथा अनुगमन र मूल्याङ्कनमा सहभागी हुनुपर्दछ । निर्माण क्षमता अभिवृद्धि तथा प्रचलित कानूनको परिपालना गरेर योजना कार्यान्वयनलाई प्रभावकारी बनाउनु पर्दछ ।

२१. **जग्गा विकास कार्यक्रम** - यस कार्यक्रम अन्तर्गत निर्देशित जग्गा विकास, सेवा सुविधा र जग्गा एकीकरण गरी ३ कार्यक्रम सञ्चालन गरेको देखिन्छ । कार्यक्रमको लक्ष्य तथा प्रगति देहाय अनुसार छ :

२१.१. **निर्देशित जग्गा विकास कार्यक्रम** - वि.सं. २०४५।२।४ मा बसेको ६७ औं बैठकको निर्णय अनुसार काठमाडौं, ललितपुर र भक्तपुर नगरपालिका क्षेत्रमा निर्देशित जग्गा विकास कार्यक्रम शुरु भएको थियो । कार्यक्रममा ४ मिटर, ६ मिटर, ८ मिटर र ११ मिटर चौडाइका ४७५ किलोमिटर सडक निर्माणको योजना रहेकोमा हालसम्म १८० कि.मी. (३८ प्रतिशत) मात्र निर्माण सम्पन्न गरी सडक सञ्चालनमा रहेको छ । सोही जिल्लाहरुमा ५०८ कि.मी. सडक विस्तार गर्ने योजना रहेकोमा १११ कि.मी. (२२ प्रतिशत) मात्र निर्माण सम्पन्न भएको देखिन्छ। लक्ष्य प्रगतिको स्थिति देहाय अनुसार छ :

क्र.सं.	विवरण	इकाई	काठमाडौं	ललितपुर	भक्तपुर	जम्मा
१.	**निर्देशित जग्गा विकास कार्यक्रम**					
	लक्ष्य	कि.मी.	३००	१३७	३८	४७५
	प्रगति	कि.मी.	९०	७५	१५	१८०
	प्रगति प्रतिशत		३०	५५	३९	३८
२.	**सडक विस्तार कार्यक्रम**					
	लक्ष्य	कि.मी.	४००	१००	८	५०८
	प्रगति	कि.मी.	८७	२२	२	१११
	प्रगति प्रतिशत		२२	२२	२५	२२

२१.२. **सेवा सुविधा कार्यक्रम** - कार्यक्रम अन्तर्गत कुलेश्वर आवास र गोल्फुटार आवास आयोजनाको ७३४ रोपनी क्षेत्रफलको १,२०० घडेरी विकसित गर्ने कार्यक्रम सम्पन्न भएको छ ।

२१.३. **जग्गा एकीकरण कार्यक्रम** - कार्यक्रम अन्तर्गत डल्लु, नयाँबजार, गोंगबुँ, चावहिल, वागमती फाँट, किर्तीपुर (प्रथम), कमलविनायक, लिवाली, लुभु र सिन्टिटार जग्गा एकीकरण आयोजनाहरुको ४,३६६ रोपनी क्षेत्रफलको १०,७७९ घडेरी विकसित गर्ने कार्य सम्पन्न भएको छ । सैंबु भैंसेपाटी र सिनामंगलको ३,१८४ रोपनी क्षेत्रफलको १,५८१ घडेरी विकसित गर्ने कार्य सम्पन्न हुने अवस्थामा छ । यसैगरी देहाय अनुसार वागमती नगर, दिव्यश्वरी, इचंगुनारायण, मनोहरा, चःमती, वागमती फाँट (शंखमूल), चुमुचो दुगुरे चोखा र कमेरोटार जग्गा विकास आयोजनाहरुका ७,२७१ रोपनी क्षेत्रफलको ११,५९० वटा विकसित घडेरीको निर्माण कार्य सम्पन्न भएको छैन ।

क्र.सं	आयोजना क्षेत्र	क्षेत्रफल (रोपनी)	घडेरी संख्या
१.	वागमती नगर	१२४६	२८००
२.	दिव्यश्वरी	५५३	०
३.	इचंगु नारायण (रानीवन)	६०८	९२४
४.	मनोहरा फाँट	१७७४	०
५.	चःमती	१४४०	३१७०
६.	वागमती फाँट (शंखमूल)	१४०	०
७.	तुमुचो दुगुरे चोखा	६००	१५००
८.	कमेरोटार	९००	२५२०
	जम्मा:	**७२६१**	**१०९१४**

सम्पन्न नभएका आयोजनामध्ये २०५९, २०६०, २०६३ र २०६५ बाट शुरुआत भएको देखिएको छ । कार्यक्रम अन्तर्गत किर्तीपुर र सैंबु नख्खुडोल १,२६९ रोपनी क्षेत्रफलको ३,००० घडेरी विकसित गर्ने गरी जग्गा एकीकरणको विस्तृत सम्भाव्यता अध्ययन (डी.पी.आर.) तयार भए तापनि सो अनुसार निर्माण कार्यको थालनी भएको छैन ।

जग्गा विकास कार्यक्रम समयमा सम्पन्न नहुनुमा जग्गाको अभिलेख नभिड्नु, जग्गा विकासको नर्म्स नहुनु, जग्गा ब्यवस्थापन समिति र उपभोक्ता समितिको काम, कर्तब्य र अधिकार स्पष्ट नहुनु, शुरु पूँजी पर्याप्त नहुनु, गुठी जग्गालाई रैकर गर्न कानूनी कठिनाई हुनु, जग्गाको द्वैत स्वामित्व रहनु, सम्बन्धित निकायसँगको समन्वयमा कठिनाई हुनु, आयोजना अवधिभर प्रमुखले काम गर्न नपाउनु, राजनीतिक प्रतिबद्धता दिगो नहुनु जस्ता रहेका छन् । उपरोक्त समस्याहरु समाधान हुने गरी आवश्यक नीतिको तर्जुमा गर्नुपर्दछ ।

२२. **गैरकानूनी प्लटिङ्ग -** काठमाडौ उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन, २०४५ को दफा ७, ८ र ९ मा काठमाडौ उपत्यकाको जग्गा तथा आवास विकासमा प्राधिकरणलाई नियमन गर्ने अधिकार रहेको छ। प्लटिङलाई नियमन गर्ने अधिकार अन्तर्गत भक्तपुर जिल्ला आयुक्तको कार्यालयले गैरकानूनी रुपमा जग्गा विकास गरेको ९२ प्लटको १२८८ रोपनीका योजनाहरु सार्वजनिक रुपमा प्रकाशन गरेको छ भने ललितपुरले ७३ प्लटको ८३७ रोपनी गैरकानूनी जग्गा विकास योजनाहरुको अभिलेख मात्र राखेको छ । काठमाडौ जिल्ला आयुक्तको कार्यालयले गैरकानूनी जग्गा विकास योजनाको लगत समेत राखेको पाइएन । प्राधिकरण ऐन, २०४५ को दफा २१.१ मा गैरकानूनी प्लटिङहरुलाई ५० हजार जरिवाना गर्न सक्ने र नियमावली, २०६८ को नियम ७ मा सोसँग सम्बन्धित सम्पत्ती रोक्का राख्न सक्ने व्यबस्था भए तापनि हालसम्म कुनै पनि गैरकानूनी प्लटिङ्गलाई कारबाही गरेको पाइएन । कानूनबमोजिम कारबाही गरी ब्यवस्थित शहरीकरणमा ध्यान दिनुपर्दछ।

२३. **ऋणको दायित्व** - काठमाडौ उपत्यकामा हालसम्म सञ्चालन भएका जग्गा विकास आयोजनाहरुलाई काठमाडौ उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन, २०४५ को दफा १२ अनुसार उपलब्ध हुने ऋणबाट आयोजनाले जग्गा विकास गरी बिक्री प्लटहरु बाँडफाँड पश्चात बिक्री आम्दानीबाट ऋणको चुक्ता गर्ने व्यबस्था छ । काठमाडौं उपत्यकामा रहेका जग्गा एकीकरण आयोजनामध्ये २०५९ देखि सञ्चालित कमेरोटार, २०६० देखि वागमती नगर, २०६३ देखि दिब्यश्वरी, २०६५ देखि सैंबु तथा २०७१ देखिको भेल्पा हात्तीवन लगायतका १० जग्गा एकीकरण आयोजनाहरु हालसम्म सम्पन्न भएका छैनन्। जग्गा विकासको सन्दर्भमा आयोजनाहरुको समयावधि निर्धारण नगरी लामो अवधिसम्म आयोजना सम्पन्न नहुँदा ऋणको बक्यौता बढ्दै गएको छ। यसैगरी आयोजनाका लाभग्राहीले जग्गा रोक्का लगायतका समस्या भोग्नु परेको तथा लामो अवधिसम्म करारमा कर्मचारी राख्दा लागत बढ्न गएको छ। हालसम्म जग्गा विकास कार्यक्रमहरुको साँवा रु.१ अर्ब ४९ करोड ८७ लाख ८८ हजार र ब्याज रु.४७ करोड ५३ लाख २२ हजार समेत रु.१ अर्ब ९७ करोड ४१ लाख ऋणको दायित्व बढिरहेको छ। आयोजनाहरु निरन्तर म्याद थप गर्दै सञ्चालन गरेकोले दायित्व अनन्तसम्म लम्बिएको अवस्था देखिन्छ ।

निर्धारित समयमा निर्माण सम्पन्न नभएका आयोजनाहरु सम्पन्न गर्न कानूनबमोजिम आवश्यक कारबाही गर्नुपर्ने तथा प्राधिकरणले आयोजना सञ्चालनमा हुने जुनसुकै निर्णय यथासमयमा गरी समयमानै आयोजना सम्पन्न गरेर उपभोक्ता समितिलाई हस्तान्तरण गर्नुपर्दछ ।

२४. **मापदण्ड** - काठमाडौ उपत्यका विकास प्राधिकरण नियमावली, २०६८ को नियम ५(२) मा प्राधिकरणले जारी गरेको भौतिक निर्माण मापदण्ड बमोजिम निर्माण कार्य गर्नु सम्बन्धित व्यक्ति, निकाय वा संस्थाको कर्तव्य हुने तथा नियम ७ मा प्राधिकरणको मापदण्ड विपरीत संरचना निर्माण गर्नेको सम्पत्ती रोक्कासम्म गर्न सकिने ब्यवस्था छ । यसैगरी काठमाडौं उपत्यकाको भौतिक निर्माण सम्बन्धी मापदण्ड, २०६४ को दफा १०(१) मा नारायणहिटी दरबार संग्राहालयको कम्पाउण्ड वालबाट ३०० फिटसम्मको दूरीमा अधिकतम १२ तल्ला वा ३६ मिटर उचाईको संरचना निर्माण गर्न सकिने ब्यवस्था छ ।

२४.१. प्राधिकरण तथा अन्तर्गतका निकायले काठमाडौं उपत्यकाभित्र मापदण्ड बमोजिम संरचना निर्माण गरे नगरेको सम्बन्धमा अनुगमन गरी मापदण्ड विपरीत निर्माण गरेको संरचनाको अभिलेख राख्ने गरेको देखिएन । यसैगरी मापदण्ड र नियमावली विपरीत नारायणहिटी दरबार संग्राहालयको पश्चिमतर्फको कम्पाउण्ड वालबाट ३०० फिटको दूरीभित्र एम.आई.टी. ग्रुपले १७ तल्ले पाँचतारे शेराटन होटलको संरचना निर्माण गरिरहेको सम्बन्धमा प्राधिकरणबाट उल्लेखित नियमबमोजिम कुनै कारबाही गरेको छैन । प्राधिकरण र महानगरपालिकाको फरक फरक मापदण्ड लागू गरेकोले यो अवस्था आएको देखिन्छ । समन्वयात्मक रुपमा मापदण्डको पालना गर्ने गराउनेतर्फ ध्यान दिनुपर्दछ।

२४.२. संघीय सरकारको भवन निर्माण सम्बन्धी मापदण्ड, २०६४ को परिच्छेद २ को दफा ५(२)(ख) मा योजनाबद्ध आवास क्षेत्रमा आवासीय भवनको FAR (Floor Area Ratio) २ र ब्यापारिक भवनको एफ.ए.आर. ३ हुनुपर्ने उल्लेख छ । काठमाडौं महानगरपालिकाको मापदण्डमा सबै भवनहरुको एफ.ए.आर. ३.५ तोकेको छ । त्यसैगरी सोही मापदण्डको दफा १०(ख)२ मा संरक्षित उपक्षेत्रमा भवनको अधिकतम तल्ला ५ र अधिकतम उचाई ४५ फिट हुने व्यवस्था भएकोमा महानगरपालिकाले अधिकतम तला ७ र अधिकतम उचाई ६५ फिट उल्लेख गरेकोले संघीय सरकारले निर्माण गरिने भवनको लागि तोकेको एफ.ए.आर. र महानगरपालिकाले तोकेको एफ.ए.आर. मा भिन्नता रहेको देखियो । एकै प्रकारको भवन निर्माण गर्दा पनि फरक फरक मापदण्ड लागू गरेकोले संघीय सरकारको मापदण्डअनुसार हुनेगरी भवन निर्माण गर्न अनुगमन तथा समन्वय हुनुपर्ने देखिएको छ ।

२५. **बाहिरी चक्रपथ** - जग्गा एकीकरण विधिबाट बाहिरी चक्रपथ निर्माण गर्ने २०६०।६१ को बजेट बक्तब्य अनुसार २०६० मा आयोजना कार्यालय स्थापना भएको हो । आयोजनाले २०६५ मा निर्माण कार्यको विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तयार गरे तापनि सोको कार्यान्वयन भएको छैन । वि.सं. २०७४ मा शहरी विकास मन्त्रालयबाट स्वीकृत चोभार सतुंगल खण्डको डि.पि.आर अनुसारको चक्रपथ निर्माण कार्य जग्गा अधिग्रहण नभएकोले सम्पन्न हुन सकेको देखिदैन । उक्त खण्डमा आवश्यक पर्ने (६.६ कि.मि.) १४,००० जग्गा धनीका ८,००० रोपनी जग्गा अधिग्रहणको लागि मन्त्रिपरिषदबाट निर्णय भए तापनि जग्गा प्राप्ति ऐन, २०३४ मा उल्लेख नभएकोले अधिग्रहणको लागि सूचना प्रकाशन हुन सकेको छैन । आर्थिक वर्ष २०६०।६१ मा जग्गा अधिग्रहण गर्दा प्रतिआना रु.५ लाख मूल्य अनुमान गर्दा ५० मी फराकिलो ७१.९६ कि.मी बाहिरी चक्रपथको लागि रु.५६ अर्व लागत अनुमान भएकोमा हालको मूल्य अनुसार करीब रु.२ खर्व ८० अर्ब जग्गा अधिग्रहणमा मात्र खर्च हुने देखिन्छ। पन्ध्रौं आवधिक योजना (२०७६।७७-२०८०।८१) अनुसार काठमाडौं उपत्यकाको बाहिरी चक्रपथको निर्माणको लागि ल्याण्ड पुलिङ बिधिको प्रयोग गरी निर्माणको योजना बनाईए पनि सो आयोजनाले विगत पाँच वर्षमा मात्रै पनि कर्मचारीहरुको तलब भत्ता तथा कार्यालय सञ्चालनमा रु.३ करोड ५७ लाख ८८ हजार खर्च गरेकोमा कुनै भौतिक प्रगति हाँसिल गरेको छैन। यसले फजुल खर्च मात्र बढाएको छ ।

(रु.हजारमा)

क्र.सं.	आर्थिक वर्ष	बजेट विनियोजन	विकास खर्च	साधारण खर्च	जम्मा खर्च
१.	२०७३/७४	२०७५०	३६६६	४७२३	८३८९
२.	२०७४/७५	१६२४०	२२०९	५४००	७६०९
३.	२०७५/७६	११९५६	०	७५९७	७५९७
४.	२०७६/७७	१२०५२	०	८७१२	८७१२
५.	२०७७/७८	१२८३०	१४२६	९३५७	१०७८२
	जम्माः	७३८२८	७३०१	३५७८९	४३०८९

बाहिरी चक्रपथ निर्माणको कार्यान्वयन ढाँचा निस्चित नहुँदासम्म बाहिरी चक्रपथलाई प्रशासनिक भार पर्ने गरी भएको खर्च उपलब्धिमूलक देखिएन । उपत्यकाको दिगो विकासमा टेवा पुग्ने चक्रपथ निर्माणको कार्ययोजना तयार गरेर कार्यक्रम सञ्चालन गर्नुपर्दछ ।

२६. **जग्गाको स्वामित्व** - उपत्यका विकास प्राधिकरणले कार्यविधि अनुसार घर जग्गाको मुआब्जा वितरण गरी सडक बिस्तार गर्दै आएको छ । मुअब्जा वितरण गर्दा ९० प्रतिशतभन्दा बढी घरले ओगटेको जग्गाको मुआब्जा दिँदा घर र जग्गा दुबैको दिने गरे पनि सोभन्दा कम क्षेत्रफल ओगटेको हकमा घरको मात्र मुआब्जा दिने व्यवस्था छ । प्राधिकरणले उपत्यकाको सडक बिस्तार गर्दा बि.स २०६९ देखि हालसम्म काठमाडौं, ललितपुर र भक्तपुरका १५३१ घर जग्गा धनीलाई रु.१ अर्ब २० करोड ७३ लाख ६८ हजार मुआब्जा दिए पनि जमिनको मुआब्जा नदिई सरकारी स्वामित्व कायम नगर्नु भन्ने अदालतको आदेशले सो जग्गा नेपाल सरकारको स्वामित्वमा ल्याइएको छैन । यसले गर्दा जग्गाको मुआब्जा लिनेले पुरै जमिनको मालपोत शुल्क तिर्नु परेको र जग्गा धनी स्वयंले लगत कट्टा गरिदिन निबेदन दिदा समेत कार्यालयबाट लगत कट्टा हुन सकेको छैन । मुआब्जा दिएर बिस्तार गरिएको सडकको स्वामित्व नेपाल सरकारमा नआउने तथा नागरिक माथि मालपोत तिर्नुपर्ने दायित्व रहिरहने स्थितिले सडक विस्तारको दिगोपनामा सुनिस्चितता देखिएन । यसले गर्दा काठमाडौ उपत्यकाको सडक बिस्तार, पूर्वाधार र सुविधा निर्धारणको दिगोपनामा चुनौती थपिदिएको देखिन्छ ।

(रु.हजारमा)

सि.न	जिल्ला	मुआब्जा लिने संख्या	क्षेत्रफल (वर्ग फिट)	भुक्तानी रकम
१	काठमाडौ	१३०२	नखुलेको	९९३३५३
२	ललितपुर	१८१	नखुलेको	१९६७७२
३	भक्तपुर	४८	१७३६८.२८	१७२४३
जम्मा		१५३१		१२०७३६८

मुआब्जा वितरण गरेर विस्तार गरेको सडकको जग्गा उपयुक्त कानूनी ब्यवस्था गरी सरकारी स्वामित्वमा ल्याउनु पर्दछ ।

२७. **नयाँ नगर** - काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणले काठमाडौ उपत्यका प्राधिकरण ऐन, २०४५ को दफा ५ अनुसार काठमडौ उपत्यका भौतिक विकास योजना स्वीकृत गरेर सोही अनुसार नयाँ नगर विकास गर्न सक्ने व्यवस्था छ । प्राधिकरणले भौतिक विकास योजना स्वीकृत नहुँदै चारवटा नयाँ नगर विकास गर्ने निर्णय गरी काठमाडौ उपत्यकाको उत्तर-पूर्व (इसान) अन्तर्गत कागेश्वरी, शंखरापुर, भक्तपुर, मध्यपुर थिमी र चाँगुनारायण नगरपालिकाका तोकिएका वडाहरुका १ लाख रोपनी, दक्षिण-पूर्व (आग्नेय) अन्तर्गत सुर्यविनायक नगरपालिकाका तोकिएका वडाहरुको १० हजार रोपनी, दक्षिण-

पश्चिम (नैऋत्य) अन्तर्गत ललितपुरको साविक खोकना र बुँगमती गाउँ विकास समितिका तोकिएका वडाहरु १० हजार रोपनी र उत्तर अन्तर्गत तारकेश्वर नगरपालिकाका तोकिएका वडाहरुको १० हजार रोपनी समेत १ लाख ३० हजार रोपनीको जग्गामा नयाँ नगर निर्माणको लागि भौतिक संरचना निर्माणमा रोक लगाई रु.१५ करोड ६५ लाख ४१ हजारको लागतमा विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तयार गरेको छ । प्राधिकरणबाट भौतिक विकास योजना स्वीकृति बेगर जग्गा रोक्का राखेको तथा स्वीकृत भू-उपयोग नक्सा र घनावस्ती भएको आधार बेगर रोक्का राखेको ४६८ कित्ता जग्गाको कित्ताकाटको सिफारिस समेत गरेको देखियो । सर्वसाधारणको दैनिक व्यवहारलाई प्रतिकुल प्रभाव पार्ने गरी बिना योजना नयाँ नगरको नाममा मापदण्ड र अवधि निश्चित नहुदै जग्गा रोक्का राख्दा नागरिकको दैनिक जीवनयापनमा असर परेको छ ।

नयाँ नगरको मापदण्ड र निर्माण अवधि निश्चित गरेर मात्र भौतिक संरचना निर्माणमा रोक लगाई तत्काल प्राविधिक प्रतिवेदन अनुसार योजना कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

२८. **दिगो विकास लक्ष्य** - चौधौ आवधिक योजनादेखि नै नेपालले बार्षिक बजेटमा दिगो विकास लक्ष्य अनुसार बजेट बाँडफाँड गर्दै आएको छ । राष्ट्रिय योजना आयोगले नेपाल सरकारको विकास कार्यक्रमको बाँडफाँडलाई दिगो विकासको आधारमा बितरण गर्ने गरेको छ ।

सि.न	आर्थिक बर्ष	एस.डि.जी-११को लागि बजेट (अर्बमा)	विकास बजेटको प्रतिशत
१.	२०७२।७३	२०९.०८	१९.९
२.	२०७३।७४	२४०.९८	१८.८
३.	२०७४।७५	१८६.१४	१५.४
४.	२०७५।७६	२१७.८१	१४.२
५.	२०७६।७७	१९१	२८.५८
६.	२०७७।७८	९५.१६	१६.३९

दिगो विकासको लक्ष्यमध्ये दिगो शहरी विकासमा नेपालले निर्धारण गरेको ३० वटा सूचकमध्ये ९ वटा सूचकहरुको मात्र तथ्याङ्क उपलब्ध भएकोले समग्र प्रगतिको मुल्याङ्कन गर्न कठिन भएको छ । प्राधिकरणले शहरी विकास अन्तर्गत उपत्यकाको भौतिक विकाससँग सम्बन्धित सूचकहरु निश्चित गरी प्रगति प्रतिबेदन तयार गरेको देखिदैन ।

२९. **निष्कर्ष** - काठमाडौं उपत्यकालाई योजनाबद्ध रुपमा विकास गरी जनसाधारणलाई आवश्यक सेवा सुविधा पुर्‍याउन भौतिक विकास योजनाको तर्जुमा र कार्यान्वयन गर्ने उद्देश्यले वि.सं.२०४५ मा काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणको स्थापना भएको हो । उपत्यकामा जग्गा विकास आयोजना, निर्देशित जग्गा विकास कार्यक्रम, सडक विस्तार, प्रकोप जोखिम न्यूनीकरण जस्ता क्रियाकलापहरु सञ्चालन गर्दै आएको यस निकायले ऐनबमोजिम एकीकृत भौतिक विकास योजना तर्जुमा गरेको छैन। प्राधिकरणले नेपाल सरकारबाट ऋण लिई जग्गा विकास योजना सञ्चालन गरेकोमा निर्धारित अवधिमा सम्पन्न नहुँदा लागतमा अभिवृद्धि भएको छ । त्यसैगरी जग्गा प्लटिङ्गको कार्यमा नियमन गर्न नसकेको, मुआब्जा वितरण गरेका सडकका जग्गाहरु सरकारी स्वामित्वमा नल्याएको, कर्मचारी भर्ना प्रक्रिया ब्यवस्थित नभएको, तोकिएबमोजिम योजना कार्यान्वयनमा प्रगति हाँसिल नगरेको जस्ता समस्याहरुको कारणले उपत्यकाको भौतिक विकासमा अवरोध भएको छ । एकीकृत भौतिक विकास योजना तर्जुमा गरी कर्मचारी प्रशासनलाई सवल बनाएर विद्यमान कानूनको कार्यान्वयनबाट

प्राधिकरणको उद्देश्य हाँसिल गर्न ध्यान दिनुपर्छ । उपरोक्त समस्याहरु समाधानका सुझावहरु देहायअनुसार छन् :

२९.१. सुझावहरु

सि.न	व्यहोरा	निचोड तथा सुझावहरु
१.	कर्मचारी व्यवस्थापन	पदपूर्तिको लागि लोकसेवा आयोगसँग माग पठाउनु पर्दछ।
२.	भौतिक विकास समितिको संरचना	उपत्यका स्थित हालका १८ स्थानीय तहहरु सबैको प्रतिनिधित्व हुने गरी भौतिक विकास समितिको संरचना तयार गर्न ऐन संशोधन गर्नुपर्दछ ।
३.	एकीकृत गुरुयोजना	प्राधिकरणले उपत्यकाको एकीकृत भौतिक विकास गुरु योजना तयार गर्नुपर्दछ ।
४.	आवधिक तथा वार्षिक नीतिको कार्यान्वयन	आवधिक योजना तथा वार्षिक बजेट वक्तव्यले सम्बोधन गरेका कुराहरु कार्यान्वयन गर्ने गरी वार्षिक योजना तथा कार्यक्रमको तर्जुमा र कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।
५.	कार्यविधि तथा दिग्दर्शन तर्जुमा	भौतिक विकास गुरुयोजना, रणनीतिक योजना र आयोजना प्राथमिकताका आधार जस्ता विषयलाई आधार हुने गरी योजना तर्जुमा गर्न प्राधिकरणको छुट्टै योजना तर्जुमा दिग्दर्शन तयार गर्नुपर्दछ ।
६.	कार्यक्रममा योजना यकिन नभएको	हरेक कार्यक्रम स्वीकृतपूर्व योजनाको नाम र बजेट समावेश गरी योजना तथा बजेट तर्जुमालाई पारदर्शी गर्नुपर्दछ ।
७.	संस्थागत समन्वय	प्रदेश सरकार तथा काठमाडौं उपत्यकाका सबै स्थानीय तहहरुसँग प्रभावकारी समन्वय र सहकार्य हुने व्यवस्थाको लागि ऐन संशोधन गर्नुपर्दछ ।
८.	कार्यक्रम सञ्चालन (साना योजनामा बजेट केन्द्रीत भएको)	काठमाडौं उपत्यकाको एकीकृत विकास गर्ने निकाय भएकोले ठूला र शहरी विकासमा योगदान हुने खालका योजनामा बजेट तथा कार्यक्रम केन्द्रीत गरी साना योजना स्थानीय तहबाट सञ्चालन हुने गरी समन्वयमा योजना तर्जुमा र कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।
९.	आयोजनाको समग्र प्रगति अवस्था	ऐन बमोजिम तर्जुमा भएका आयोजनाको कार्यान्वयनमा प्रभावकारीता ल्याउन प्राधिकरणको निर्माण क्षमतामा अभिवृद्धि, भौतिक विकास समितिबाट योजना र बजेट स्वीकृति गर्ने, प्रगति समीक्षा तथा अनुगमन र मूल्याङ्कन गर्ने कानूनी व्यवस्थाको पालना हुनुपर्दछ ।
१०.	गैर कानूनी प्लटिङ्ग	गैर कानूनी प्लटिङ्गलाई प्रभावकारी नियमन गरी त्यस्तो प्लटिङ्गलाई ऐन बमोजिम जरिबाना तथा कारोबार रोक्का गर्ने कानूनी व्यवस्थाको उपयोग गर्नुपर्दछ ।
११.	जग्गा विकास आयोजना कार्यान्वयनमा ढीलाई	निर्धारित समयमा निर्माण सम्पन्न नभएका आयोजनाहरु सम्पन्न गर्न कानूनबमोजिम आवश्यक कारबाही गर्नुपर्ने तथा आयोजना सञ्चालनमा हुने जुनसुकै निर्णय यथासमयमा

		गर्न प्राधिकरणले ध्यान दिनुपर्दछ ।
१२.	भौतिक विकास मापदण्डको कार्यान्वयन, अनुगमन	काठमाडौ उपत्यकाको भौतिक विकासमा प्राधिकरण र स्थानीय तहहरुले जारी गर्ने भौतिक विकास मापदण्डमा एकरुपता गरिनु पर्दछ ।
१३.	बाहिरी चक्रपथ निर्माण	बाहिरी चक्रपथ निर्माणको निश्चित ढाँचा निर्धारण गरी लागत प्रभावी रुपमा निर्माण सम्पन्न गरिनु पर्दछ । साथै करार कर्मचारी भर्ना गरी बिना काम आयोजनामा चालु खर्च बढाएर राख्नु हुदैन ।
१४.	मुआब्जा दिएको जग्गाको स्वामित्व हस्तान्तरण नभएको	मुआब्जा बितरण गरेर बिस्तार गरेको सडकको उपयुक्त कानूनी ब्यवस्था गरी सरकारी लगतमा ल्याउनु पर्दछ ।
१५.	दिगो विकासको लक्ष्य तथा प्रगति	दिगो विकासको लक्ष्य अनुसार दिगो शहरी विकास गरी सूचकहरुको नियमित अनुगमन, मूल्याङ्कन सहित तथ्याङ्क प्रकाशन गरिनु पर्दछ ।
१६.	नयाँ नगर विकास	भौतिक विकास योजना स्वीकृत गरेर मात्र नयाँ नगर विकास गर्नुपर्दछ । नयाँ नगरको मापदण्ड र निर्माण अवधि निश्चित गरेर मात्रै भौतिक संरचना निर्माणमा रोक लगाई प्राविधिक प्रतिवेदन अनुसार योजना कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

विशेष आर्थिक क्षेत्र

सञ्चालन एवम् व्यवस्थापन

१. **पृष्ठभूमि -** आन्तरिक आर्थिक गतिविधि र लगानी प्रबर्द्धन गर्दै अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारलाई प्रोत्साहित गरी आर्थिक महामन्दीबाट परेको असर न्यूनीकरण गर्न अमेरिकाले सन १९३४ मा वैदेशिक व्यापार क्षेत्र ऐन लागू गरेको थियो । आधुनिक विशेष आर्थिक क्षेत्रको अवधारणा सन् १९४८ मा प्युटोरिकोमा स्थापना भएकोमा १९५९मा आयरल्याण्डमा, सन १९६६ मा ताइवानमा, सन् १९६५ मा भारतमा तथा १९८० को दशकमा चिनमा लागू भएको पाइन्छ (अनुसूची-१)। सयुक्तराष्ट्र संघिय व्यापार र विकास सम्मेलनको सन २०२२ मे १७ को प्रतिवेदन अनुसार हाल विश्वभरका करिव ७ हजार विशेष आर्थिक क्षेत्र निर्माणबाट १० करोड व्यक्तिले रोजगारी प्राप्त गरेका छन् ।

नेपाल विश्व व्यापार संगठनको सदस्य भइसकेपछि आयात प्रतिस्थापन तथा निर्यात प्रबर्द्धन गर्नको लागि तुलनात्मक र प्रतिस्पर्धात्मक लाभका वस्तु उत्पादन गर्न राष्ट्रिय लगानीका साथै विदेशी पूँजी, प्रविधि र बजारीकरण, विशेषज्ञता आकर्षण गर्न २०५७।५८ को बजेट वक्तव्य मार्फत विशेष सुविधा सहित औद्योगिक तथा व्यावसायिक एकाई स्थापना गर्ने अवधारणा विकास भएको हो । नेपालमा निर्यात प्रशोधन क्षेत्रको अवधारणा कार्यान्वयन भएको २० वर्ष अवधिसम्म पनि अवधारणा अनुरुप राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा अपेक्षित योगदान पुग्न सकेको छैन । आर्थिक वर्ष २०७३।७४ देखि २०७७।७८ सम्म औसतमा कुल गार्हस्थ उत्पादनमा आयातको अंश ३४ प्रतिशत र निर्यातको ३ प्रतिशतमा सीमित भई औसतमा कुल व्यापार घाटा ३२ प्रतिशत रहेको छ (अनुसूची २)। यो आर्थिक चुनौतिलाई निराकरण गर्न नेपाल सरकारबाट ठोस कदम चाल्न अपरिहार्य भएको छ ।

२. **नेपालमा विशेष आर्थिक क्षेत्र** - नेपालमा विश्व व्यापार संगठनको सदस्य भइसकेपछि तुलनात्मक र प्रतिस्पर्धात्मक लाभका वस्तु उत्पादन तथा सेवा विस्तारका लागि राष्ट्रिय लगानीका साथै विदेशी पूँजी, प्रविधि र बजारीकरण र विशेषज्ञता आकर्षण गर्न विशेष सुविधा सहित औद्योगिक तथा व्यावसायिक एकाई स्थापना गर्ने जरुरी देखिएको हो । विशेष आर्थिक क्षेत्रको निर्माण, सञ्चालन तथा व्यवस्थापनको लागि नेपाल सरकारको २०६०।१०।१५ को निर्णयानुसार उद्योग, बाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय मातहत रहने गरी आयोजनाको रुपमा तथा २०६९ माघ १९ को निर्णयानुसार विकास समितिको रुपमा रहेको विशेष आर्थिक क्षेत्र प्राधिकरण हाल विशेष आर्थिक क्षेत्र ऐन, २०७३ को दफा १४ अनुसार सञ्चालनमा रहेको छ । सन् २००० मा नेपाल सरकारले निर्यात विस्तार क्षेत्र स्थापनाका लागि गरेको सम्भाव्यता अध्ययन प्रतिवेदनको आधारमा नेपाल सरकारले सन् २००० मा भैरहवालाई र सन् २००४ मा सिमरा, पाँचखाल र नुवाकोट र सन २००८ मा धनुषा, धनगढी र जुम्लालाई विशेष आर्थिक क्षेत्रको रुपमा विकास गर्ने निर्णय गरेको थियो । विशेष आर्थिक क्षेत्रको स्थापना गर्न परिकल्पना गरिएका स्थानमध्ये भैरहवा सञ्चालनमा आएको छ । सिमरा, जुम्ला र काभ्रेको पूर्वाधार निर्माणको क्रममा रहेको छ । त्यसैगरी मोरङ, रौतहट, कैलाली, सिरहा र जुम्लामा स्थापनाका लागि विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन तयार भइसकेको छ । महोत्तरी, सिन्धुपाल्चोक, गोरखा लगायत २० स्थानमा पूर्व सम्भाव्यता अध्ययन र सम्भाव्यता अध्ययनको कार्य भइरहेको छ ।

२.१. **विशेष आर्थिक क्षेत्रको मुलभूत उद्देश्य -** विशेष आर्थिक क्षेत्रको मुलभूत उद्देश्य निम्नानुसार रहेको छ :

- अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा निकासीमूलक वस्तु तथा सेवाहरुको प्रतिस्पर्धी क्षमता अभिवृद्धि गर्नु,
- वैदेशिक लगानी आकर्षित गर्नु,
- एकद्वार प्रणाली मार्फत् उद्योगहरुलाई विशेष किसिमको सुविधा र सहुलियत प्रदान गरी स्वदेशी तथा वैदेशिक पूँजी र विकसित प्रविधि आकर्षित गर्नु,

- निकासी व्यापारलाई विश्वभर फैलाउनु र विविधिकरण गर्नु ।

३. **संवैधानिक व्यवस्था -** राष्ट्रिय हित अनुकूल आयात प्रतिस्थापन र निर्यात प्रबर्द्धनका क्षेत्रमा वैदेशिक पूँजी तथा प्रविधिको लगानीलाई आकर्षित गर्दै पूर्वाधार विकासमा प्रोत्साहन एवं परिचालन गर्ने, तथा औद्योगिक करिडोर, विशेष आर्थिक क्षेत्र, राष्ट्रिय परियोजना, विदेशी लगानीका परियोजनाका लागि अन्तर प्रदेश तथा प्रदेश र संघ बीच समन्वय स्थापित गराई आर्थिक विकासलाई गतिशीलता प्रदान गर्ने राज्यको नीति रहेको छ । (धारा ५९)

४. **आवधिक योजना -** आवधिक योजनामा समावेश भएका विषय देहाय अनुसार छन् :

आवधिक योजना	दीर्घकालीन सोच र उद्देश्य	रणनीति तथा कार्यनीतिगत व्यवस्था
तेह्रौं (२०७०।७१ देखि २०७२।७३)	विश्व तथा क्षेत्रीय अर्थतन्त्रसँग प्रतिस्पर्धा गर्नसक्ने वातावरण सृजना गरी राष्ट्रमा उद्योग क्षेत्रको भूमिका वृद्धि गर्ने	गुणस्तरयुक्त एवं प्रतिस्पर्धात्मक औद्योगिक उत्पादन वढाउन स्वदेशी तथा विदेशी लगानी आकर्षित गरी उद्यमशीलता अभिवृद्धि मार्फत सन्तुलित क्षेत्रीय विकासमा उद्योग क्षेत्रको योगदान बढाई सोही अनुसार रणनीति तयार गरी विशेष आर्थिक क्षेत्रलाई कार्यान्वयन गर्ने
चौधौं (२०७३।७४ देखि २०७५।७६)	औद्योगिक क्षेत्रको विकास र विस्तारद्वारा रोजगारीमा वृद्धि, निर्यात प्रवर्द्धन र आयात प्रतिस्थापन गर्ने लक्ष्य लिई आर्थिक रुपान्तरण र सुदृढ अर्थतन्त्र निर्माण गर्ने	क्षेत्रगत रणनीति तथा कार्यनीति निर्धारण गरी विशेष आर्थिक क्षेत्रमा समेत औद्योगिक पूर्वाधार विकास कार्यक्रम लागू गर्ने
पन्ध्रौं (२०७६।७७ देखि २०८०।८१)	औद्योगिक उत्पादन वृद्धि, उद्योगको उत्पादन एवं प्रतिस्पर्धात्मक क्षमता विकास गरी निर्यात प्रवर्द्धन र आयात प्रतिस्थापन गर्ने र लगानी मैत्री वातावरण सिर्जना गरी उद्योग क्षेत्रमा स्वदेशी र वैदेशिक लगानी वढाउँदै रोजगारीका अवसर सृजना गर्ने	विशेष आर्थिक क्षेत्रमा औद्योगिक पूर्वाधार विकास गर्ने

५. **बजेटमा उल्लेखित कार्यक्रम -** बजेट वक्तव्यमा उल्लेख भएका नीति तथा कार्यक्रम देहायअनुसार छन्:

बजेट आर्थिक वर्ष	व्यवस्था
२०७५।७६	उत्पादनमा आधारित निर्यातमूलक उद्योगलाई संरक्षण तथा प्रदेशहरुको समन्वय, सार्वजनिक र निजी क्षेत्रको सहभागितामा प्रत्येक प्रदेशमा कम्तिमा एक विशेष आर्थिक क्षेत्र स्थापनाको सम्भाव्यता र पूर्वाधार निर्माण गर्ने
२०७६।७७	निर्यातमूलक उद्योग स्थापनाका लागि सरकारी तथा निजी साझेदारीमा विशेष आर्थिक क्षेत्र स्थापना एवं विस्तार गर्ने, नुवाकोट र काभ्रेको पाँचखालमा आर्थिक क्षेत्र स्थापना गर्ने
२०७७।७८	औधोगिक क्षेत्र र विशेष आर्थिक क्षेत्रमा स्थापना हुने उद्योगलाई कर प्रणाली मार्फत थप प्रोत्साहन गर्ने

विशेष आर्थिक क्षेत्र, सञ्चालन एवम् व्यवस्थापन

६. **कानूनी व्यबस्था -** विशेष आर्थिक क्षेत्रसँग सम्वन्धित कानूनी व्यवस्था निम्नानुसार रहेका छन् :

६.१. **विशेष आर्थिक क्षेत्र ऐन, २०७३ -** विशेष आर्थिक क्षेत्र ऐन, २०७३ मा रहेका मुख्य व्यवस्था निम्नानुसार रहेका छन् :

क्र.सं.	दफा र व्यहोरा	व्यवस्था
१	**दफा ४:** विशेष आर्थिक क्षेत्र स्थापना, सञ्चालन र व्यवस्थापन	उपयुक्त क्षेत्रको सर्वेक्षण र विस्तृत प्रतिवेदन सहित सिफारिस गरी निर्यात प्रशोधन क्षेत्र, निर्यात प्रवर्द्धन गृह वा नेपाल सरकारले तोकेको अन्य कुनै क्षेत्र रहन सक्ने गरी दफा ३ अनुसार विशेष आर्थिक क्षेत्र तोक्न सक्ने
२	**दफा ६:** विशेष आर्थिक क्षेत्रको स्थापना र सञ्चालनमा साझेदारी	प्राधिकरणको सिफारिसमा नेपाल सरकारले विशेष आर्थिक क्षेत्रको सञ्चालन र व्यवस्थापन वा पूर्वाधार संरचनाको विकास गर्न निजी क्षेत्रवाट वा नेपाल सरकार र निजी क्षेत्रको संयुक्त सहभागितावाट गराउन सक्ने
३	**दफा ७:**विशेष आर्थिक क्षेत्रमा उद्योग स्थानान्तरण गरी सञ्चालन गर्न नसकिने	यो ऐन प्रारम्भ हुँदाका बखत प्रचलित कानून बमोजिम अनुमतिपत्र लिई वा दर्ता भई सञ्चालनमा रहेको उद्योगका लगानीकर्ताले त्यस्तो अनुमतिपत्र वा दर्ताको आधारमा सो उद्योग विशेष आर्थिक क्षेत्रमा स्थानान्तरण गरी सञ्चालन गर्न नसक्ने र नेपाल सरकारले कुनै खास प्रकारको उद्योगको रुपमा राजपत्रमा सूचना प्रकाशन गरी तोकेको वाहेक प्रयोगमा ल्याइसकेका मेशिन, औजार वा उपकरण विशेष आर्थिक क्षेत्रमा प्रयोग वा हस्तान्तरण गर्न नसकिने
४	**दफा ८:** अनुमति सम्वन्धी व्यवस्थाः	अनुमति लिनुपर्ने, अनुमतिको अवधि वढिमा ३० वर्षको हुने र कुल क्षमताको ३० प्रतिशत क्षमतामा उद्योग सञ्चालन भएको पाएमा तोकिए अनुसार एक पटकमा १० वर्षको लागि अनुमतिपत्र नविकरण हुने
५	**दफा ११:** सम्झौता सम्वन्धी व्यवस्था	उद्योगले भवन, जग्गा वा सेवा प्रयोग वापतको लिज वा बहाल रकम,उद्योग स्थापना तथा सञ्चालन गर्ने मिति,उद्योगको उत्पादन निर्यात गर्ने परिमाण,विदेशी लगानीकर्ता भए प्रविधि हस्तान्तरणलगायत विषय सम्वन्धमा अनुमतिपत्रवालाले अनुमतिपत्र प्राप्त गरे पश्चात उद्योग स्थापना र सञ्चालनका सम्वन्धमा प्राधिकरणसँग सम्झौता गर्नु पर्ने
६	**दफा १३:**निर्यात सम्वन्धी व्यवस्था	• अनुमतिपत्रवालाले विशेष आर्थिक क्षेत्रमा स्थापना भएका उद्योगबाट उत्पादन गरेको कम्तीमा ६० प्रतिशत वस्तु वा सेवा निर्यात गर्नुपर्ने, • आन्तरिक वजारमा वस्तु वा सेवाको बिक्री गर्ने अनुमतिपत्र वालालाई त्यस्तो वस्तु वा सेवा बिक्री गरेको परिमाणको हदसम्म कर छुट तथा सुविधा नदिने • विशेष आर्थिक क्षेत्रमा स्थापित उद्योग सञ्चालनमा आएको मितिले एक वर्षभित्र त्यस्तो उद्योगबाट उत्पादन गरेको वस्तु वा सेवा नेपालको आन्तरिक बजारमा बिक्री गर्न सक्ने

६.२. **औद्योगिक नीति, २०६७ -** औद्योगिक नीतिको बूँदा नम्वर १९ मा विशेष आर्थिक क्षेत्रसम्बन्धी व्यवस्था रहेको छ । नीतिमा निवेदन परेको ४५ दिनभित्र विशेष आर्थिक क्षेत्रमा स्थापित उद्योगले निम्न सुविधा तथा सहुलियत पाउने उल्लेख छः

क्र.सं.	करका प्रकार	व्यवस्था	कर छुट दर
१	आयकर छूट	पूर्वाधार संरचनामा लगानी गर्ने लगानीकर्ताले पूर्वाधार संरचना सञ्चालन वा इजाजत	कारोबार शुरु गरेको मितिबाट पहिलो सात वर्षसम्म शतप्रतिशत र त्यसपछिका पाँच वर्षसम्म पचास प्रतिशत छूट पाउने
		हिमाली जिल्ला वा नेपाल सरकारले तोकेको पहाडी जिल्लामा रहेको विशेष आर्थिक क्षेत्रमा स्थापित उत्पादनमूलक उद्योग	पहिलो दश वर्षसम्म शतप्रतिशत र त्यसपछिका पाँच वर्षसम्म पचास प्रतिशत छूट पाउने
		विदेशी लगानीकर्ताले विदेशी प्रविधि, बौद्धिक सम्पत्ति वा व्यवस्थापन सेवा शुल्क तथा रोयल्टीबाट आर्जन हुने आय	आयमा लाग्ने आयकर पचास प्रतिशत छुट
		अनुसूची ९ मा उल्लेख भएका अति अविकसित क्षेत्रभित्र स्थापित विशेष आर्थिक क्षेत्रका उद्योग	कारोवार सुरु गरेको मितिले दश वर्षसम्म शतप्रतिशत आयकर छुट पाउने र थप दश वर्षसम्म त्यस्ता उद्योगले तिर्नु पर्ने आयकरमा पचास प्रतिशत छुट
२	मूल्य अभिवृद्धि कर सम्बन्धी सुविधा	इजाजतपत्रवालाले उद्योगको लागि आवश्यक पर्ने मेसिनरी, उपकरण, मेसिनका पाटपूर्जा, कच्चा पदार्थ वा मालसामान ओसार पसार गर्ने प्रयोजनार्थ एक उद्योगको लागि	स्तर हेरी बढिमा तीन वटासम्म सवारी साधन पैठारी गर्दा तिरेको मूल्य अभिवृद्धि करमा शतप्रतिशत कर कट्टी सुविधा पाउने
		विशेष आर्थिक क्षेत्रभित्रका उद्योग व्यवसायीबीच हुने वस्तु वा सेवाको व्यापार	शुन्य दरको सुविधा
३	भन्सार महसुल छूट	निकासी हुने मालवस्तु उत्पादन गर्न आवश्यक पर्ने कच्चा पदार्थ, सहायक कच्चा पदार्थ, प्याकेजिङ्ग सामग्री एवं उत्पादनमा प्रयोग हुने अन्य पदार्थको लागि	बैङ्क जमानतको आधारमा भन्सार महशुल छुट हुने
		उद्योगको लागि आवश्यक पर्ने प्लान्ट, मेशिनरी, यन्त्र, उपकरण, औजार तथा पाटपूर्जा	भन्सार महसुल छुट हुने
		इजाजतपत्रवालाले नेपालको आन्तरिक बजारमा बिक्री गर्न पाउने वस्तु वा सेवामा लाग्ने भन्सार महसुल तथा अन्य कर बुझाएपछि	त्यस्तो वस्तु वा सेवा विशेष आर्थिक क्षेत्रबाहिर लैजान पाउने
		कुनै पैठारीकर्ताले कुनै मालवस्तु बिशेष आर्थिक क्षेत्र भित्रको उद्योगलाई बिक्री गरेमा	भन्सार कार्यालयले सम्बन्धित पैठारीकतालाई भन्सार महसुल फिर्ता गर्नुपर्ने,
		इजाजतपत्रवालाले भन्सार छुटमा पैठारी गरेको मालवस्तुको स्वामित्व हस्तान्तरण	नेपाल सरकारले नेपाल राजपत्रमा सूचना प्रकाशन गरी तोकिदिएको

		गर्दा	प्रकृया अवलम्बन गर्नुपर्ने
४	स्थानीय कर छूट	उद्योगले उत्पादन गर्ने वस्तु वा सेवा, पैठारी गर्ने मेसिनरी उपकरण, मेसिनका पाटपूर्जा, कच्चा पदार्थ तथा उद्योग स्थापनाको लागि आवश्यक पर्ने अन्य सामग्री र मालसामान ओसार पसार गर्ने प्रयोजनार्थ एक उद्योगको लागि	उद्योगको स्तर हेरी बढीमा तीन वटासम्म सवारी साधनमा प्रचलित कानून बमोजिम लाग्ने कुनै किसिमको स्थानीय कर नलाग्ने
५	निकासीसरहको सुविधा पाउने	प्रचलित कानून बमोजिम स्थापना भएको कुनै फर्म, कम्पनी वा उद्योगले विशेष आर्थिक क्षेत्रमा स्थापना भएका उद्योगलाई आफ्नो कच्चा पदार्थ वा कुनै उत्पादन बिक्री गरेमा त्यस्तो बिक्रीलाई निकासी सरहको मानी निकासी गरेवापत	प्रचलित कानून बमोजिम कुनै सुविधा पाउने भए त्यस्तो फर्म, कम्पनी वा उद्योगले पनि सो सुविधा पाउने ।

६.३. **औद्योगिक व्यवसाय ऐन, २०७६ तथा नियमावली, २०७६ -** लगानीमैत्री तथा प्रतिस्पर्धी वनाई औद्योगिक वस्तु वा सेवाको उत्पादन र रोजगारीका अवसरमा अभिवृद्धि गर्न मुलुकमा उपलव्ध स्रोत साधनको अधिकतम परिचालन गरी क्रमशः आयात प्रतिस्थापन र निर्यात प्रबर्द्धनमा जोड दिँदै उद्योग क्षेत्रको सहज, अनुमानयोग्य र प्रभावकारी व्यवस्थापन गरी गतिशील एवं सवल अर्थतन्त्र निर्माण गर्न संघीय संसदलेऔद्योगिक व्यवसाय ऐन, २०७६ तर्जुमा गरेको हो ।

६.४. **विदेशी लगानी तथा प्रविधि हस्तान्तरण ऐन, २०७५ तथा नियमावली, २०७७ -** आर्थिक समृद्धिका लागि उपलव्ध स्रोत साधनको अधिकतम परिचालन गर्दै राष्ट्रिय अर्थतन्त्रलाई प्रतिस्पर्धी, सुदृढ तथा रोजगारोन्मुख बनाउन र उत्पादकत्व वृद्धि गरी आयात प्रतिस्थापन, निर्यात प्रवर्द्धन र पूर्वाधार विकास तथा वस्तु वा सेवाको उत्पादनका क्षेत्रमा विदेशी पूँजी, प्रविधि र लगानीलाई आकर्षित गर्न लगानी मैत्री वातावरण सिर्जना गर्दै औद्योगिकीकरण मार्फत दिगो आर्थिक वृद्धि हासिल गर्न उल्लेखित कानून तर्जुमा गरेको हो ।

६.५. **व्यापार नीति, २०७२ -** निकासी प्रबर्द्धन मार्फत राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा वाणिज्य क्षेत्रको योगदान बढाई आर्थिक समृद्धि हासिल गर्ने दूरदृष्टि सहित निकासी प्रबर्द्धन गरी समावेशी र दिगो आर्थिक वृद्धि हासिल गर्ने लक्ष्य तय गरेको यस नीतिमा व्यापार र विशेष आर्थिक क्षेत्र सम्वन्धी नीति तथा कार्यनीति निम्नानुसार रहेको छन-

क्र.सं.	नीति	कार्यनीति
१	सरकारले सहजकर्ता, उत्प्रेरक र नियामकको भूमिका निर्वाह गर्दै निजी क्षेत्रको सक्रिय सहभागिता अभिवृद्धि गर्ने	निर्यातयोग्य वस्तु तथा सेवाको अग्रपृष्ठ सम्बन्ध (Forward and Backward Linkage) लाई सुदृढ गरिने छ ।
२	तुलनात्मक र प्रतिस्पर्धी लाभका वस्तुहरूको प्रतिस्पर्धी क्षमता अभिवृद्धि गरी निर्यात प्रवर्द्धन गर्ने	• विश्वबजारको माग अनुरूपका तुलनात्मक लाभ र प्रतिस्पर्धी क्षमतायुक्त वस्तुहरूको पहिचान, छनौट, विकास, प्रवर्द्धन र निर्यातका लागि निजी क्षेत्रसँग समन्वय गरिनेछ । • नेपाल व्यापार एकीकृत रणनीतिले पहिचान गरेका वस्तुहरूको प्रतिस्पर्धी क्षमतावृद्धि गर्न मूल्य शृङ्खला विकासमा सहयोग गरिनेछ ।
३	आपूर्तिजन्य क्षमता सुदृढीकरण गर्दै व्यापार	विशेष आर्थिक क्षेत्रको आसपासका क्षेत्रमा

	घाटा कम गर्ने	निकासीजन्य उद्योगहरूलाईकच्चा एवं अर्धप्रशोधित सहायक वस्तु उपलब्ध गराउने प्रकृतिका उद्योगहरू (Ancillary Industries) स्थापना गर्न निजी क्षेत्रलाई प्रोत्साहित गरिनेछ
४	निर्यातजन्य सेवा क्षेत्रहरूको प्रतिस्पर्धी क्षमता अभिवृद्धि गर्ने	सेवा क्षेत्रको प्रतिस्पर्धी क्षमता अभिवृद्धि गरिने
५	व्यापार सहजीकरण तथा संस्थागत सुदृढीकरणको माध्यमबाट कारोबार लागत घटाउने	निर्यात प्रबर्द्धन तथा व्यापार सहजीकरणका लागि गुरुयोजना बनाइनेछ
६	व्यापारलाई अर्थतन्त्रको मुख्य सम्भागको रूपमा स्थापित गर्न मूलप्रवाहीकरण गर्ने	राष्ट्रिय, क्षेत्रगत र स्थानीय स्तरका विकास योजना, नीति, कार्यक्रम तथा आयोजनाहरूको तर्जुमा, कार्यान्वयन, अनुगमन तथा मूल्याङ्कन प्रक्रियामा व्यापार प्रबर्द्धनलाई विशेष प्राथमिकता दिइनेछ ।
७	बहुपक्षीय, क्षेत्रीय र द्विपक्षीय संयन्त्र तथा व्यापार कूटनीतिको माध्यमबाट बजार विस्तार र व्यापारजन्य क्षमता अभिवृद्धि गर्ने।	व्यापार प्रबर्द्धनलाई आर्थिक कूटनीतिको मूख्य अंगको रुपमा कार्यान्वयन गरिने छ ।
८	वस्तु र सेवा व्यापारलाई प्रतिस्पर्धी एवं सुदृढ बनाई एक अर्काको समपूरकको रूपमा क्षेत्रीय तथा विश्वव्यापी उत्पादन सञ्जालमा आबद्ध गर्ने	वस्तु र सेवा व्यापारलाई समपूरकको रूपमा विकास गर्न रणनीति तयार गरी कार्यान्वयनमा ल्याइनेछ ।
९	व्यापार सम्बद्ध बौद्धिक सम्पत्ति सम्बन्धी अधिकारको प्रवर्द्धन र संरक्षण गरी विश्व बजारमा नेपाली उत्पादनको पहुँच बढाउने	व्यापार सम्बद्ध बौद्धिक सम्पत्ति अधिकारको संरक्षण र प्रवर्द्धनका लागि कार्यक्रमहरू सञ्चालन गरिनेछ ।

यस नीतिले व्यापार प्रवर्द्धनको लागि आवश्यक नीति तर्जुमा कार्यमा सहयोग पुऱ्याउन, व्यापार सहजीकरण गर्न एवं नीतिको अनुगमन र अन्तर-निकाय समन्वय गर्न निजी क्षेत्र समेतको सहभागितामा केन्द्रीय स्तरमा संस्थागत व्यवस्थाको रुपमा बोर्ड अफ ट्रेड गठन गरिने उल्लेख भएकोमा विशेष आर्थिक क्षेत्र प्राधिकरणको प्रतिनिधित्व हुने व्यवस्था छैन ।

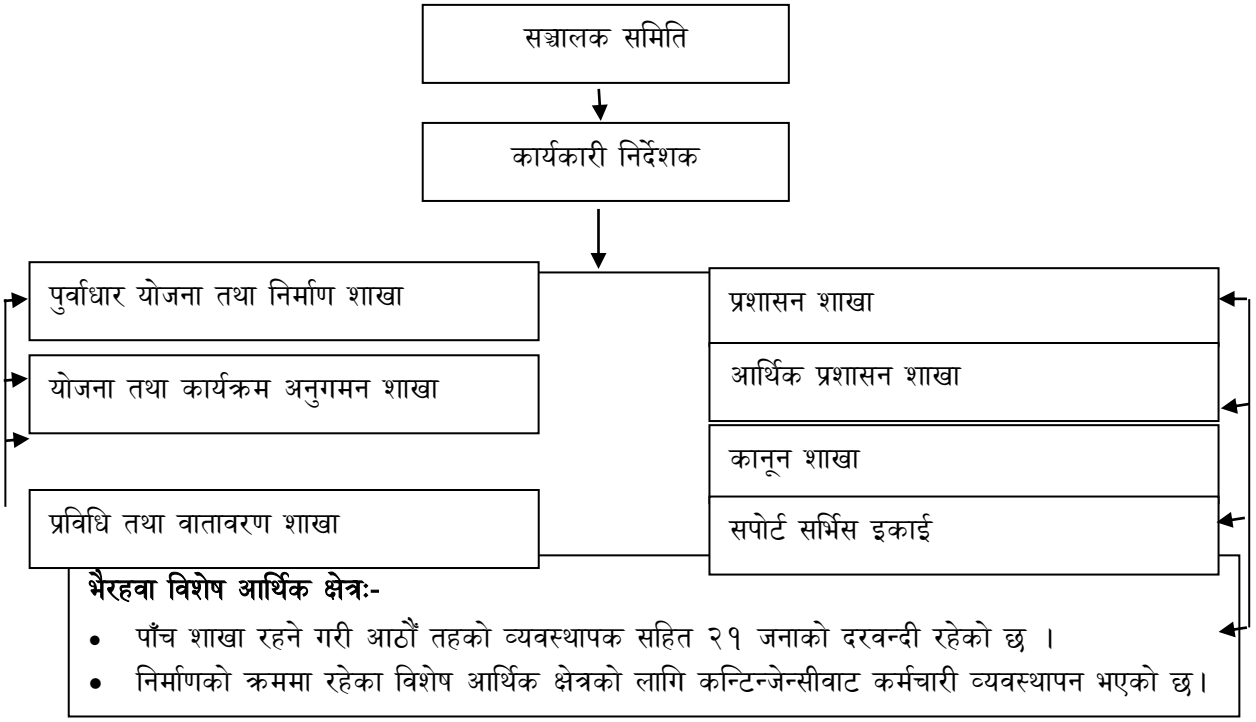
६.६. **नेपाल व्यापार एकीकृत रणनीति २०७३ -** नेपाल व्यापार एकीकृत रणनीति, २०७३ ले कृषिजन्य क्षेत्रतर्फ अलैंची, अदुवा, चिया र औषधीजन्य जडिबुटी, औद्योगिक उत्पादनतर्फ कपडा, छाला, जुत्ता, गलैंचा, पश्मिना तथा सेवा क्षेत्रतर्फ दक्ष र अर्धदक्ष जनशक्ति, सूचना प्रविधि र पर्यटन गरी १२ वटा क्षेत्रलाई मुख्य प्राथमिकता दिइएको छ । वाणिज्य मन्त्रालयले निर्यातको सम्भावना रहेका वस्तुको सूचीमा नेपाल व्यापार एकीकृत रणनीति, २०५७ ले समावेश गरेका जलविद्युत, कफी, फलफूल र तरकारी, मह, चाउचाउ, उनीका उत्पादन र चाँदीका गहनाजस्ता १२ प्रकारका वस्तु नै समावेश गरेको छ ।

६.७. **कृषि व्यवसाय प्रबर्द्धन नीति, २०६३ -** यस नीतिले कृषिजन्य उद्योगको विकास गरी आन्तरिक वजार तथा निर्यात प्रबर्द्धनमा योगदान पुऱ्याउने उद्देश्य रहेको छ । उक्त उद्देश्य हासिल गर्न देहायबमोजिमका नीति तय गरेको छः-

(क) विशेष आर्थिक क्षेत्रहरुसँग समन्वय हुने गरी बजारको माग अनुसारको उपयुक्त परिमाण र गुणस्तरका विशेष कृषि वस्तु उत्पादन गर्न सरोकारवालाहरुको प्रतिवद्धताको आधारमा निम्न लिखित विशेष उत्पादन क्षेत्रहरुको किटान गरी कार्यक्रम सञ्चालन गरिने उल्लेख छ।

- व्यावसायिक वाली/वस्तु उत्पादन क्षेत्र
- प्रांगारिक/ विषादिरहित उत्पादन क्षेत्र
- निर्यातमूलक वाली/वस्तु उत्पादन क्षेत्र

७. **संगठन संरचना -** विशेष आर्थिक क्षेत्र प्राधिकरणको संगठन संरचना निम्नानुसार रहेको छः



भैरहवा विशेष आर्थिक क्षेत्रः-

- पाँच शाखा रहने गरी आठौं तहको व्यवस्थापक सहित २१ जनाको दरवन्दी रहेको छ ।
- निर्माणको क्रममा रहेका विशेष आर्थिक क्षेत्रको लागि कन्टिन्जेन्सीवाट कर्मचारी व्यवस्थापन भएको छ।

प्राधिकरणको केन्द्रीय कार्यालयको लागि एक कार्यकारी निर्देशक सहित नवौं तहको सहनिर्देशक-२ जना, सातौं/आठौं तहको सहायक निर्देशक-८ जना, छैटौं तहको प्रशासकीय अधिकृत-१ जना समेत ११ जना अधिकृत स्तर र २७ जना सहायक स्तर गरी ३८ जनाको दरबन्दी रहेको छ । त्यस्तै भैरहवा विशेष आर्थिक क्षेत्र व्यवस्थापन कार्यालयको लागि ८ औं तहको व्यवस्थापक १ समेत २१ दरबन्दी रहेको छ । पाँचखाल, सिमरा र हरैया (कैलाली) विशेष आर्थिक क्षेत्रको लागि प्रस्तावित संगठन संरचना तयार नभएतापनि २ जनाका दरले ६ जना कर्मचारी कार्यरत छन् ।

८. **वित्तीय व्यवस्था -** विशेष आर्थिक क्षेत्र प्राधिकरणको विगत ५ वर्षको बजेट तथा खर्चको स्थिति देहायअनुसार रहेको छ :

(रु.हजारमा)

आर्थिक वर्ष	चालु			पूँजिगत			जम्मा खर्च		
	बजेट	खर्च	खर्च प्रतिशत	बजेट	खर्च	खर्च प्रतिशत	बजेट	खर्च	खर्च प्रतिशत
०७३।७४	२०५०९	१३००६	६३	८०४१८६	२२०९०३	२७	८२४६९५	२३३९०९	२८
०७४।७५	३६८१३	२०८२२	५७	१३८०१०५	८७६८३६	६४	१४१६९१८	८९७६५८	६३
०७५।७६	२३०००	१७०७९	७४	११७९९६८	७२३७३१	६१	१२०२९६८	७४०८१०	६२
०७६।७७	२३६००	१७०७८	७२	११७९९६८	७२३७३१	६१	१२०३५६८	७४०८०९	६२
०७७।७८	२७४००	१७२७६	६३	४७८८००	२९६३२६	६२	५०६२००	३१३६०२	६२

९. **विषय छनौटको औचित्य -** नेपालमा २०७३।७४ देखि २०७७।७८ सम्म कुल गार्हस्थ उत्पादनको औसतमा आयात ३४ प्रतिशत, निर्यात ३ प्रतिशत भई व्यापार घाटा ३२ प्रतिशत रहेको छ । निर्यात योग्य उद्योगहरुको विकास एवं प्रबर्द्धनका लागि स्वदेशी तथा वैदेशिक लगानी आकर्षित गरी मुलुकमा औद्योगीकरणको प्रकृया अघि बढाउने उद्देश्यले नेपाल सरकारले २०५६।५७ को बजेट वक्तव्य

मार्फत विशेष आर्थिक क्षेत्रको अवधारणा कार्यान्वयनमा ल्याएको देखिन्छ । कार्यान्वयनमा गएको २० वर्ष अवधिमा एक मात्र विशेष आर्थिक क्षेत्र निर्माण भएकोमा सो समेत पूर्ण क्षमतामा सञ्चालन भएको छैन। आर्थिक वर्ष २०७७।७८ मा विशेष आर्थिक क्षेत्रबाट सञ्चालित उद्योगबाट कुल निर्यातको ०.६० प्रतिशत र कुल गार्हस्थ उत्पादनको ०.०२ प्रतिशत योगदान रहेको छ (अनुसूची-२) ।

नेपालले आर्थिक उदारिकरण नीति अवलम्बन गरे पश्चात आयात प्रतिस्थापन तथा निर्यात प्रबर्द्धनका लागि कानूनी तथा संरचनागत संयन्त्र तयार गरेता पनि विशेष आर्थिक क्षेत्र पूर्वाधार निर्माण कार्य सम्पन्न गरेको छैन । विशेष आर्थिक क्षेत्रराष्ट्रिय महत्वको विषय भएकोले नेपालको अर्थतन्त्रमा यसको अहम भूमिका रहेको हुन्छ । तथापी यो अवधारणा विकास भएको २० वर्षको अवधिसम्म पनि अवधारणा अनुरुप नेपालको अर्थतन्त्रमा यथोचित टेवा पुऱ्याउन नसकेकोले विशेष आर्थिक क्षेत्रको प्रभावकारी सञ्चालन र व्यवस्थापनमा देखिएका समस्या पहिचान गरी समाधानका सुझाव प्रदान गर्ने हेतुले यो विषय लेखापरीक्षणको लागि छनौट गरिएको हो ।

लेखापरीक्षणको उद्देश्य, क्षेत्र एवं पद्धति

१०. **लेखापरीक्षणको उद्देश्य -** विशेष आर्थिक क्षेत्रको सञ्चालन एवं ब्यस्थापन सम्बन्धी अध्ययन तथा मूल्याङ्कन गरी सुझाव दिनु लेखापरीक्षणको मुख्य उद्देश्य रहेको छ । उक्त उद्देश्य प्राप्तिको लागि निम्न सहायक उद्देश्य रहेका छन्:

- नेपालको राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा विशेष आर्थिक क्षेत्रको योगदान अध्ययन गर्नु,
- विशेष आर्थिक क्षेत्र अवधारणा अनुरुप स्थापना, सञ्चालन र व्यवस्थापनको लागि प्राप्त बजेट, उपलव्ध जनशक्ति तथा साधन स्रोत परीक्षण, विश्लेषण र मूल्याङ्कन गर्नु,
- विशेष आर्थिक क्षेत्रसँग सम्वन्धित कानूनी प्रावधान, नीति, नियमको पर्याप्तता सम्वन्धी अध्ययन गर्नु,
- विशेष आर्थिक क्षेत्र घोषणा भई पूर्वसम्भाव्यता तथा सम्भाव्यता अध्ययन प्रतिवेदनको कार्यान्वयन अवस्था विश्लेषण गर्नु ।

११. **लेखापरीक्षणको क्षेत्र -** विशेष आर्थिक क्षेत्रको सञ्चालन एवं ब्यस्थापन सम्बन्धी अध्ययन तथा मुल्याङ्कन गर्न विशेष आर्थिक क्षेत्र प्राधिकरण र सो अन्तर्गतका कार्यक्रमहरु समावेश गरिने छ । कार्यक्रममा भएको खर्च मूल्याङ्कन गर्न विगत पाँच वर्षको बजेट, खर्च तथा सम्बन्धित क्रियाकलापहरुको मूल्याङ्कन गरिनेछ । विशेष आर्थिक क्षेत्र सञ्चालन एवं व्वस्थापन सम्बन्धमा ३ वटा विशेष आर्थिक क्षेत्रको स्थलगत अध्ययन, विशेष आर्थिक क्षेत्रको निर्माण, सञ्चालन तथा व्यवस्थापन प्रभावकारीता सम्बन्धमा मन्त्रालय तथा प्राधिकरणसँगको छलफल, सुचना संकलन तथा विषयगत विज्ञ र सम्भावित व्यावसायीसँग अन्तर्क्रियालाई लेखापरीक्षणको दायरामा समेटिएको छ ।

१२. **लेखापरीक्षण विधि एवं पद्धति -** लेखापरीक्षण ऐन, २०७५, कार्यमुलक लेखापरीक्षण मार्गदर्शन, २०६९ र महालेखापरीक्षकको कार्यालयको बार्षिक लेखापरीक्षण योजना, २०७८ ले निर्दिष्ट गरेका विधि र प्रक्रियाहरु अवलम्वन गरी लेखापरीक्षण सम्पन्न गरिएको छ । लेखापरीक्षणमा सर्वोच्च लेखापरीक्षण संस्थाहरुको अन्तर्राष्ट्रिय संगठन इन्टोसाईले जारी गरेको कार्यमूलक लेखापरीक्षण सम्वन्धी मानदण्डहरु इसाई ३०० र ३००० को समेत सन्दर्भ लिईएको छ ।

लेखापरीक्षण गर्दा विषयसँग सम्वन्धित रहेर समस्यामूलक तथा नतिजामूलक पद्धति अवलम्वन गरी सम्वन्धित कागजात र स्रेस्ता परीक्षण गर्ने, व्यवस्थापनसँग छलफल, प्रश्नावली तथा सरोकारवालासँग छलफल गरी आवश्यक सूचना, विवरण तथा जनाकारी प्राप्त गरिएको छ । उपर्युक्त

अनुसार प्राप्त सूचना, तथ्याङ्क, जानकारी र छलफलको आधारमा जोखिमको मूल्याङ्कन गर्ने र सोबाट तात्विक महत्वका विषयहरु पहिचान गरी स्थलगत अवलोकन, प्रश्नावली, सोधपुछ, सरोकारवालासँग छलफल, अन्तरवार्ता समेतको आधारमा निकायको प्रमुख कार्य सम्पादन सूचकहरुको परीक्षण गरी सुधारका लागि गर्नुपर्ने देखिएका सुझावहरु प्रतिवेदनमा प्रस्तुत गरिएको छ ।

१३. **लेखापरीक्षणको सिमितता** - प्राप्त सूचना, अभिलेख, विवरण तथा कार्यान्वयन गर्ने निकायहरुबाट सङ्कलित तथ्याङ्कका आधारमा प्रतिवेदन तयार गरिएको छ । लेखापरीक्षणको लागि उपलव्ध समय सीमा, जनशक्ति, सीमित स्रोत साधनले लेखापरीक्षणको दायरालाई सीमित गरेको छ ।

लेखापरीक्षणबाट देखिएका व्यहोरा

१४. **आयात निर्यात व्यापार विस्तार तथा विविधिकरण** - पछिल्लो पाँच वर्षमा नेपालको कुल गार्हस्थ उत्पादनमा औद्योगिक उत्पादनको औसत योगदान बार्षिक ५.४ प्रतिशत र निर्यातको ३ प्रतिशत रहेको छ । नेपालको आयात औषतमा रु.१२ खर्व ७७ अर्व २९ करोड र निर्यात रु.९८ अर्व ८ करोड रहेकोले व्यापार घाटा रु.११ खर्व ७९ अर्व २१ करोड रहेको छ । विश्व व्यापारमा नेपालको योगदान नगन्य रहको परिणाम स्वरुप राष्ट्रिय अर्थतन्त्रका सूचक सकारात्मक हुन सकेको छैन । नेपालको अन्तराष्ट्रिय व्यापारमा आयात तथा निर्यातको हिस्सा भारततर्फ बढी रहेको छ । भारतसँग पाँच वर्ष अवधिमा आयात ५७ देखि ६१ प्रतिशतसम्म र निर्यात ५७ देखि ७५ प्रतिशतसम्म रहेको छ (अनुसूची-४) । नेपालले तेल, चामल, धान, गहुँ, मकै जस्ता दैनिक उपभोग्यका वस्तु समेत आयात गर्नु परेको कारण उत्पादनमा आत्मनिर्भर देखिंदैन ।

विगत पाँच वर्षमा ५ हजार ९३६ प्रकारका वस्तुहरु आयात र २ हजार प्रकारका वस्तुहरु निर्यात हुने गरेको छ । इन्धन जन्य वस्तु, फलाम तथा सुनजन्य वस्तु आयात भएको र सोयाविन, पाम तथा सूर्यमूखी तेल निर्यात भएको देखिएकोले नेपालको निर्यात ब्यापार दिगो हुने देखिदैन (अनुसूची-५)। नेपालबाट प्रायः न्यून मूल्यका कच्चा वस्तु निर्यात भएको र सीमित मात्राका प्रशोधित तथा तयारी वस्तु निर्यात हुने कारणले निर्यात व्यापार संकुचत भएको छ । नेपाल सरकारले उच्च मूल्यका वस्तुहरु जस्तै यार्चागुम्वा, जडिवुटी तथा अर्गानिक लगायतका वस्तुहरुको उत्पादनका लागि वैदेशिक लगानी भित्र्याएर उत्पादन वृद्धि गर्न हालसम्म कुनै ठोस नीति अवलम्बन गरेको छैन ।

नेपालमा २०७७।८।१० सम्म रु.८९ अर्व ३३ करोड प्रत्यक्ष वैदेशिक लगानी भित्रिए तापनि विशेष आर्थिक क्षेत्रमा प्रत्यक्ष वैदेशिक लगानी प्राप्त भएको छैन । आर्थिक कुटनीति मार्फत सरकार/सरकार (जीटुजी) तथा व्यापारी/व्यापारी (बीटुबी) बीच वार्ताको पहल गरी लगानी भित्र्याउने तर्फ यथोचित पहल हुन नसकेको कारणले वैदेशिक व्यापार अपेक्षित रुपमा विस्तार हुन सकेको छैन । दिगो अन्तराष्ट्रिय व्यापार सन्तुलन कायम गर्न प्रतिस्पर्धात्मक तथा तुलनात्मक लाभ भएका र उच्च मूल्यका वस्तु उत्पादनको पहिचान तथा छनौट गरी उपयुक्त आर्थिक कुटनीति मार्फत वैदेशिक लगानी र प्रविधि भित्र्याउनु पर्दछ ।

१५. **ब्यापार घाटा न्यूनीकरण राष्ट्रिय कार्ययोजना** -प्रदेशगत विशेष आर्थिक क्षेत्रहरु स्थापना र सञ्चालन गरी देशभित्र औद्योगिकीकरण वृद्धि हुने अपेक्षित उपलब्धि हाँसिल गर्न २०७५।७६ लाई आधार वर्ष मानी २०७६ असार १२ मा ५ वर्षे कार्य योजना तयार भएको छ । विराटनगर र गोरखामा जग्गा प्राप्ति नभएको, भैरहवा र सिमरा व्लक "ए" पुर्ण रुपमा सञ्चालनमा नआएको, पर्याप्त वजेट व्यवस्थापन नभएकोले सिमरा, जुम्ला तथा पाँचखालको वाँकी कार्य सम्पन्न नभएको, अन्तर सीमा विशेष आर्थिक क्षेत्र र विशेष आर्थिक क्षेत्रगत सूचना प्रविधि क्लस्टर स्थापना नभएकोले कार्ययोजना अनुसार प्रादेशिक विशेष आर्थिक क्षेत्र स्थापनाको लक्ष्य हासिल भएको छैन । यसले गर्दा कार्ययोजनाको अवधारणा अनुरुप ५ वर्षमा

व्यापार घाटा न्यूनीकरण गर्ने लक्ष्य पुरा हुने देखिदैन । यथार्थ तथा वस्तुपरक कार्ययोजना तयार गरी बार्षिक समीक्षा सहित सुधारका उपाय तय गरी लक्ष्य हासिल गर्नुपर्दछ ।

१६. **न्यून बजेट -** प्राधिकरणवाट २०६७।६८ देखि हालसम्म सम्भाव्य भएका भैरहवा, सिमरा व्लक ए, ए विस्तार, वि र सि, डि र ई, पाँचखाल, जुम्ला, विराटनगर (बर्जु), कैलाली (गोदावरी), रौतहट, र सिराहा सहित ११ मध्ये निर्माण सम्पन्न भएका भैरहवा र सिमरा व्लक ए वाहेक वाँकी ९ विशेष आर्थिक क्षेत्रको निर्माण सम्पन्न गर्न साविकमा रु.४२ अर्व ५९ करोड ६० लाखको लागत अनुमान रहेकोमा २०७७।७८ को अन्त्यसम्म रु. ३४ करोड ५२ लाखको कार्य सम्पन्न भई रु.४२ अर्व २५ करोड ९ लाखको कार्य वाँकी रहेको छ । बाँकी कार्य सम्पन्न गर्न २०७७।७८ फागुनको राष्ट्रिय उपभोक्ता मूल्य सूचकाङ्कको आधारमा रु.५३ अर्व ४८ करोड ७६ लाख लागत लाग्ने देखिन्छ । यस सम्वन्धी विवरण देहाय अनुसार छ :-

(रु.लाखमा)

क्र. सं.	विशेष आर्थिक क्षेत्रको नाम	लागत अनुमान	हालसम्मको सम्पन्न लागत	सम्पन्न गर्न वाँकी काम	सम्पन्न गर्न लाग्ने अनुमानित लागत
१	सिमरा ए विस्तार	२६६७२	२३७२	२४३००	३०८८३
२	सिमरा वि र सि	५०७०३	१०३२	४९६७१	६१९६१
३	सिमरा डि र ई	१००८८२	४७	१००८३५	१२०८३२
४	पाँचखाल	४१५१५	०	४१५१५	५७९०५
५	जुम्ला	६८३६	०	६८३६	१०५४७
६	विराटनगर	५६२९४	०	५६२९४	६८७०७
७	कैलाली	४१८०८	०	४१८०८	५१०२७
८	रौतहट	४९३०५	०	४९३०५	४९३०५
९	सिराहा	५१९४५	०	५१९४५	८३७०९
	जम्मा	**४२५९६०**	**३४५२**	**४२२५०९**	**५३४८७६**

(विस्तृत विवरण अनुसूची-६ मा समावेश)

निर्माण कार्यका लागि आर्थिक वर्ष २०६७।६८ देखि २०७७।७८ सम्म औषत बार्षिक वजेट विनियोजन रु.५२ करोड ८६ लाख रहेको छ (अनुसूची-७) । २०७८ फागुन महिनाको राष्ट्रिय उपभोक्ता मूल्य सूचकाङ्कको आधारमा हालको औषत विनियोजनको अनुपातमा सम्पुर्ण विशेष आर्थिक क्षेत्रको निर्माण कार्य सम्पन्न गर्न साविक लागत अनुमानको आधारमा ७९ वर्ष र २०७८ फागुन मसान्तको लागत अनुमानमा १०१ वर्ष लाग्ने देखिन्छ । दीर्घकालीन रणनीति सहित लगानीको स्रोत व्यवस्थापन तथा आवश्यक बजेट विनियोजन गरी पूर्वाधार निर्माणको कार्य सम्पन्न गर्नुपर्ने देखिएको छ।

१७. **विशेष आर्थिक क्षेत्रको अवस्था** - भैरहवा, सिमरा (४ व्लक), पाँचखाल र जुम्ला समेत ७ स्थानमा ६९२.४२ हेक्टर क्षेत्रफलमा ५२७ व्यावसायीक प्लट सहितको विशेष आर्थिक क्षेत्र निर्माणको लागत अनुमान रु.२४ अर्व २४ करोड २० लाखमध्ये रु.२ अर्व ५६ करोड ५६ लाखको मात्र कार्य सम्पन्न भएको छ । विराटनगर, कैलाली, रौतहट र सिरहा समेत ४ विशेष आर्थिक क्षेत्रको निर्माण कार्यको शुरुआत भएको छैन । विशेष आर्थिक क्षेत्र प्राधिकरण मार्फत २०६०।६१ देखि हालसम्म ११ स्थानमा विशेष आर्थिक क्षेत्र स्थापनाको लागि भएको सम्भाव्यता अध्ययनमा मात्र रु.४ करोड ८६ लाख खर्च भएको छ । निर्माणाधीन विशेष आर्थिक क्षेत्रको अवस्था देहाय अनुसार छन् :

(रु.लाखमा)

क्र. सं.	विशेष आर्थिक क्षेत्रको नाम	विस्तृत प्राविधिक प्रतिवेदन अनुसार लागत मुल्य	हालसम्मको कार्य		हालकोअवस्था
			लागत अनुमान	खर्च	
१.	**भैरहवा**	४२५१	६९१८	५३२०	निर्माण सम्पन्न भई सञ्चालनमा रहेको
१.१.	सिमरा व्लक ए	११५६०	२०६७८	१७६७६	निर्माण सम्पन्न गरी २०७७।९।२८ को निर्णयानुसार गार्मेन्ट प्रशोधन क्षेत्रबाट सामान्य विशेष आर्थिक क्षेत्रमा परिणत गरेकोमा सञ्चालनमा नआएको
१.२.	सिमरा व्लक एविस्तार	२६६७१	२३७२	५३०	बाउण्ड्री वाल र रिभर ट्रेनिङ्ग कार्य भई रहेको
१.३.	व्लक वि र सि	५०७०३	१०३३	५२०	बाउण्ड्री वालको कार्य भई रहेको
१.४.	व्लक डि र ई	१००८८३	४७	२७	
२.	**सिमरा कुल**	१८९८१७	२४१३०	१८७५३	
३.	**पाँचखाल**	४१५१५	२६८८	१५४७	पहुँच सडक निर्माण, रिटेनिङ्ग वाल तथा प्रशासनिक भवन निर्माणको क्रममा रहेको र लगानीको सुनिश्चितता भएको छैन ।
४.	**जुम्ला**	६८३७	६५	३६	पहुँच सडक निर्माण तथा रिटेनिङ्ग वाल निर्माण भएकोमा थप लगानीको सुनिश्चितता भएको छैन।
	जम्मा	**२४२४२०**	**३३८०१**	**२५६५६**	

(विस्तृत विवरण अनुसूची-८ मा समावेश)

भैरहवा र सिमरा व्लक "ए" निर्माण सम्पन्न भएकोमा लागत अनुमानको ६३ देखि ७९ प्रतिशतसम्म लागत वृद्धि भएको देखिन्छ । निर्माणाधिन ५ विशेष आर्थिक क्षेत्रको विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन तयार भएको करिव ५ वर्ष अवधिसम्म लागत अनुमानको ०.०५ देखि ९ प्रतिशतसम्मको कार्य मात्र प्रगति भएको छ । पूर्वाधार निर्माण कार्य सम्पन्न हुने गरी बजेट विनियोजन नहुँदा अध्ययन तथा पूर्वाधारमा भएको लगानीको उपादेयता देखिएको छैन । विगत पाँच वर्ष अबधिमा औसतमा उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयलाई राष्ट्रिय बजेटको ०.६९ प्रतिशत विनियोजन भएकोमध्ये विशेष आर्थिक क्षेत्रमा ११ प्रतिशत विनियोजन भई सोको ५७ प्रतिशत मात्र खर्च भएको छ । विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन प्राप्त भएको १८ वर्ष अवधिमा दुई विशेष आर्थिक क्षेत्र सम्पन्न भए तापनि पुर्ण क्षमतामा उद्योगहरु सञ्चालन भएका छैनन् । विशेष आर्थिक क्षेत्र निर्माण, सञ्चालन तथा व्यवस्थापन कार्य नेपाल सरकारको प्राथमिकतामा नपरेकोले न्यून बजेट विनियोजन गर्नुको साथै वैकल्पिक स्रोत पहिचान गरेको छैन । आर्थिक वर्ष २०७७।७८ मा सार्वजनिक-निजि साझेदारीमा सिमरा वि/सि तथा पाँचखाल विशेष आर्थिक क्षेत्रको पूर्वाधार विकासका लागि नेपाल ईन्फ्रास्ट्रक्चर बैंक लिमिटेड (निफ्रा) सँग सम्झौतासम्म भएको छ। दीर्घकालीन रणनैतिक योजना सहित लगानीको स्रोत व्यवस्थापन गरी समयमा पूर्वाधार निर्माणको कार्य सम्पन्न गराएर उद्देश्य अनुसार विशेष आर्थिक क्षेत्र सञ्चालन गराउनु पर्दछ ।

१८. **उद्योग स्थापना -** हालसम्म निर्माण सम्पन्न भएका भैरहवा र सिमरा व्लक "ए" विशेष आर्थिक क्षेत्रभित्र रहेका १३४ प्लटमा २०७३ देखि २०७६ सम्म उद्योग स्थापना तथा सञ्चालनको लागि ४ पटक प्रस्ताव आह्वान गरेकोमा भैरहवाको ९९ प्लटको लागि ३५ प्रस्ताव पेश भएका थिए । पेश गरेका सबै प्रस्तावकले अनुमति प्राप्त गरेकोमा २९ प्लटको लागि ९ अनुमति प्राप्त उद्योगसँग सम्झौता भएकोमध्ये २२ प्लटमा ६ उद्योग सञ्चालनमा र १ स्थापनाको क्रममा रहेको छ । अनुमति प्राप्त गरेका सबैले सम्झौता गरी उद्योग स्थापना गरेका छैनन् । छलफलको क्रममा नीतिगत असहजता तथा अपर्याप्त भौतिक सुविधाको कारण उद्योग स्थापना नभएको जानकारी प्राप्त भएको छ । विशेष आर्थिक क्षेत्रको उद्देश्य अनुसार नीतिगत सुधार तथा पर्याप्त भौतिक सुविधा उपलव्ध गराई अनुकुल औद्योगिक वातावरण तयार गर्नुपर्दछ ।

क्र.सं.	विशेष आर्थिक क्षेत्र	प्रस्ताव आह्वान		प्रस्ताव पेश		अनुमति दिएको		सम्झौता		उद्योग स्थापना	
		मिति	प्लट संख्या	संख्या	प्लट संख्या	संख्या	प्लट संख्या	संख्या	प्लट संख्या	संख्या	प्लट संख्या
१	भैरहवा	०७३।१।२१	६७	१४	३७	१४	३७	०	०	०	०
२	भैरहवा	०७३।६।१२		७	२१	७	२१	०	०	०	०
३	भैरहवा	०७४।१२।२७		१४	४१	१४	४१	९	२९	७	२२
४	सिमरा	०७६।१।१९	६७	०	०	०	०	०	०	०	०
		जम्माः	**१३४**	**३५**	**९९**	**३५**	**९९**	**९**	**२९**	**७**	**२२**

(विस्तृत विवरण अनुसूची-९ मा समावेश)

१९. **बजेट बक्तव्यको कार्यान्वयन** - आर्थिक वर्ष २०७५।७६ र २०७६।७७ को बजेट बक्तव्यमा उत्पादनमा आधारित निर्यातमूलक उद्योगलाई संरक्षण तथा प्रदेशहरुको समन्वय, सार्वजनिक र निजी क्षेत्रको सहभागितामा प्रत्येक प्रदेशमा एक विशेष आर्थिक क्षेत्र स्थापनाको सम्भाव्यता अध्ययन र पूर्वाधार निर्माण गर्ने र नुवाकोट र काभ्रेपलाञ्चोकको पाँचखालमा विशेष आर्थिक क्षेत्र स्थापना गर्ने उल्लेख छ । प्रदेश नं.१ को विराटनगर, गण्डकी प्रदेशको गोरखा र सुदूरपश्चिमको कैलालीमा विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तयार भएको तर निर्माण कार्यको थालनी भएको छैन । मधेश प्रदेशको सिमराको ए ब्लक र लुम्विनी प्रदेशको भैरहवाको पूर्वाधार निर्माण कार्य सम्पन्न भएको छ । कर्णालीको जुम्लामा पहुँच सडक र बाउण्ड्री वाल निर्माणको कार्य र वागमतीको पाँचखालमा पहुँच सडक, बाउण्ड् वाल र प्रशासकीय भवन निर्माणको कार्य भएको छ । नुवाकोटको विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तयार भएको छैन । बजेट बक्तव्यमा उल्लेख भएअनुसार आवश्यक बजेटको अभावले सबै प्रदेशमा विशेष आर्थिक क्षेत्र स्थापनाको उद्देश्य पूरा भएको छैन। आवश्यक बजेट तथा जनशक्तिको व्यवस्था गरी निर्माण कार्यमा तिव्रता ल्याउनु पर्दछ ।

२०. **एकीकृत गुरुयोजना -** विशेष आर्थिक क्षेत्रको अपेक्षित उपलब्धि हासिल गर्न विशेष आर्थिक क्षेत्रको सँख्या निक्यौंल गरी परिमाणात्मक लक्ष्य सहितको अवधारणा तथा कार्ययोजना सहितको दीर्घकालीन रणनैतिक योजना तयार गरी आयोजना छनौट गर्ने तथा छनौट भएका आयोजना कार्यान्वयन गर्न एकीकृत गुरु योजना सहित लागत तथा स्रोतहरु सुनिश्चितता गरी वहुवर्षीय रुपमा आयोजना स्वीकृत गराउनु पर्नेमा सो अनुरुप भएको छैन । एकीकृत गुरु योजना तथा दीर्घकालीन रणनीतिको अभावले प्राधिकरणको आवश्यक बजेट र आवधिक योजनामा समेत प्रतिविम्वित हुन सकेको छैन । यसैगरी मध्येकालीन खर्च संरचना तयार गरी बहुवर्षीय आयोजनाको रुपमा बजेट व्यवस्थापन नहुँदा खरिद गुरुयोजना तयारीमा समेत व्यवधान देखिएको छ । विशेष आर्थिक क्षेत्रको निर्माण कार्य सम्पन्न नभई निर्यात जन्य उद्योग स्थापना नहुँदा विश्व व्यापारमा नेपालको निर्यात अंशमा सुधार आउन सकेको छैन । एकीकृत गुरुयोजना तथा रणनीतिक योजना तर्जुमा गरी सोही आधारमा विशेष आर्थिक क्षेत्रको पूर्वाधार निर्माण, सञ्चालन तथा व्यवस्थापन गर्नुपर्दछ ।

२१. **सम्भाव्यता अध्ययन -** प्राधिकरणबाट हालसम्म महोत्तरी, सिन्धुपाल्चोक, रसुवा, इलाम, दाङ्ग, सिन्धुली र तनहुँ गरी ७ वटा विशेष आर्थिक क्षेत्रको पूर्वसम्भाव्यता अध्ययनमा रु.६१ लाख ८९ हजार खर्च भएको छ (अनुसूची-१४) । त्यस्तै गोरखा, कैलाली, चितवन, नेपालगञ्ज, सप्तरी, सर्लाही, रौतहट (चन्द्रपुर), मोरङ्ग, नुवाकोट, धनुषा, कपिलवस्तु, वर्दिया र झापाका १३ स्थानमा सम्भाव्यता अध्ययनमा रु.२ करोड ८० लाख ३ हजार खर्च भएको छ (अनुसूची-१५) । उल्लेखित पूर्वसम्भाव्यता तथा सम्भाव्यतासम्म अध्ययन भएका विशेष आर्थिक क्षेत्रको थप कार्य भएको छैन । कार्यान्वयनमा रहेका विशेष आर्थिक क्षेत्रको पूर्वाधार निर्माण कार्य अलपत्र रहेको अवस्थामा अध्ययनमा भएको लगानी समेत

सदुपयोग हुने अवस्थाको सुनिश्चितता देखिदैन । दीर्घकालीन रणनीति तयार गरी उद्देश्य हासिल हुने गरी खर्च गर्नुपर्दछ ।

२२. **छुट, सुविधा तथा सहुलियत -** विशेष आर्थिक क्षेत्र ऐन, २०७३ को दफा ३६ मा विशेष आर्थिक क्षेत्रमा स्थापना भएको उद्योगलाई त्यस्तो उद्योग स्थापना हुँदाका वखत कानूनबमोजिम प्रदान गरिएको छुट, सुविधा वा सहुलियतलाई सीमित गर्ने वा त्यसमा प्रतिकूल असर पर्ने गरी कुनै व्यवस्था नगरिने उल्लेख छ । विशेष आर्थिक क्षेत्र ऐन, २०७३ को प्रतिकूल हुने गरी आर्थिक ऐनमा व्यवस्था गर्ने प्रवृत्तिले प्रत्याभूत भएका सेवा सुविधा लिन कठिनाई हुने सम्बद्ध पक्षको भनाई रहेको छ । ऐनको दफा १९ अनुसार सम्पादन गर्नुपर्ने काम कारबाहीको लागि वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयको सचिवको अध्यक्षतामा प्राधिकरण प्रमुख सदस्य सचिव हुने गरी विभिन्न मन्त्रालयका ४ सह-सचिव, निजी क्षेत्रका ४ प्रतिनिधि र संयुक्त ट्रेड युनियन समन्वय केन्द्रको १ प्रतिनिधि समेत ११ सदस्यीय सञ्चालक समिति रहेको छ । यद्यपी सबै निकायबाट ऐनबमोजिमका छुट सुविधा तथा सहुलियतहरु प्राप्त गर्न व्यवहारिक कठिनाई हुने गरेको अवस्थाले त्यस्ता सुविधा प्राप्त हुने विश्वसनियता नहुँदा विशेष आर्थिक क्षेत्रमा उद्योग स्थापनाका लागि आकर्षण गर्न सकेको छैन । कानूनमा उल्लेखित प्रावधान तथा सेवा सहजरुपमा उपलव्ध गराउन मन्त्रालयगत रुपमा समन्वयात्मक व्यवस्थापन गरी विश्वासयोग्य वातावरण सृजना हुनुपर्दछ ।

२३. **निर्यातको सीमा र आयात प्रतिस्थापन -** विशेष आर्थिक क्षेत्र ऐन, २०७३ को दफा १३ अनुसार अनुमति पत्र प्राप्त गरेको उद्योगले कर छुट तथा सुविधा नपाउने गरी उत्पादन भएको वस्तु तथा सेवा एक वर्षसम्म आन्तरिक बजारमा विक्री गर्न सक्ने र सो पश्चात ६० प्रतिशत निर्यात गरी सो परिमाणमा मात्र कर छुट तथा सुविधा प्राप्त गर्ने व्यवस्था छ । ऐनको दफा १३ अनुसारको निर्यात व्यवस्था पुरा गर्न नसकेमा दफा १० अनुसार उद्योगको अनुमतिपत्र रद्द गर्न सक्ने व्यवस्था छ । कानूनमा रहेको उक्त व्यवस्थाले अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिस्पर्धा गर्न नसक्दा स्थापित उद्योग जोखिममा रहने कारणले औद्योगिक लगानी आकर्षित हुने देखिदैन । सिमरा व्लक "ए" विशेष आर्थिक क्षेत्रको तयारी पश्चात उद्योग स्थापनाको लागि प्रस्ताव आह्वान गरे तापनि कुनै पनि प्रस्ताव पेश नभएको (अनुसूची-९) र उत्पादनको दोश्रो वर्षमा ब्रिलिएन्ट लाइटिङ्ग इन्डष्ट्रिज प्रा.लि.वाट उत्पादित वस्तुको २३.८९ प्रतिशत र शक्ति मिनरल्स प्रा.लि.बाट २.७४ प्रतिशत मात्र निर्यात गर्न सकेको अवस्था छ (अनुसूची-१३)। विशेष आर्थिक क्षेत्रको उद्देश्य अनुसार दीर्घकालीन निर्यात व्यापारमा केन्द्रीत भई अन्तराष्ट्रिय स्तरमा प्रतिस्पर्धा गर्न नसक्ने परिस्थितिमा स्वदेशमा नै बिक्री गर्न र त्यस्ता वस्तुको आयात नियन्त्रण गर्ने गरी सुरक्षित औधोगिक लगानी तथा आयात प्रतिस्थापन सम्वन्धमा नीतिगत रुपमा व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

२४. **लगानीको प्रबर्द्धन नीति -** विशेष आर्थिक क्षेत्र ऐन, २०७३ को दफा १३ अनुसारको निर्यात नगरी स्वदेशमा नै विक्री गरेमा दफा १० अनुसार उद्योगको अनुमतिपत्र रद्द गर्न सक्ने व्यवस्था छ । त्यस्तै दफा ७ अनुसार राजपत्रमा प्रकाशित खास प्रकारको उद्योग वाहेक साविकमा सञ्चालित उद्योग विशेष आर्थिक क्षेत्रमा स्थानान्तरण गरी सञ्चालन गर्न नसक्ने र प्रयोगमा ल्याएको मेशिन, औजार वा उपकरण विशेष आर्थिक क्षेत्रमा प्रयोग वा हस्तान्तरण गर्न नसकिने उल्लेख छ ।

निर्यातको अनिवार्य प्रावधान तथा आयात प्रतिस्थापन सम्वन्धमा ऐनमा व्यवस्था नहुनु, "खास प्रकारका उद्योग"को स्पष्टता नभएको र नविनतम प्रविधिका मेशिन औजार वा उपकरण प्रयोग गरी निर्यात सम्भाव्य वस्तु उत्पादन गर्ने साविकका उद्योग सम्बन्धमा ऐनमा सम्वोधन भएको छैन । तत्कालीन समयमा विशेष आर्थिक क्षेत्र वाहिर सञ्चालनमा रहेको किरण सुज मेनुफेक्चरको प्रविधिलाई स्वीकृति नहुँने जानकारी पश्चात स्थापना नभएको अवस्था छ ।

उल्लेखित प्रावधानले लगानी सुरक्षित नहुनुका साथै निर्यात सम्भावना भएका उद्योग स्थापनामा थप पूँजी लगानी गर्नुपर्ने हुँदा विशेष आर्थिक क्षेत्रप्रति आकर्षण कम हुने देखिन्छ । लगानीमैत्री कानूनी व्यवस्था नभएकोले अनुमति प्राप्त उद्योगहरु समेत स्थापनाको लागि उत्प्रेरित भएका छैनन् । विशेष आर्थिक क्षेत्रको उद्देश्यमा केन्द्रीत भई सुरक्षित औधोगिक लगानीको वातावरण तयार हुने गरी निजी क्षेत्रलाई आकर्षण गर्नुपर्दछ ।

२५. **सहुलियत** - विशेष आर्थिक क्षेत्र ऐन, २०७३ को दफा २४ देखि ३७ सम्म विशेष आर्थिक क्षेत्रमा स्थापित उद्योगले पाउने सहुलियत सम्बन्धी व्यवस्था छ । उपलव्ध भएका सहुलियत तथा सेवाहरु देहायअनुसार छन् :

२५.१. **वहाल** - विशेष आर्थिक क्षेत्र ऐन, २०७३ को दफा २६ मा विशेष आर्थिक क्षेत्रमा स्थापना भएका उद्योगले प्रयोग गरेको जग्गा वा भवनको बहाल वा लिज बापत बुझाउनु पर्ने रकममा उद्योग स्थापना भएको पहिलो वर्षको लागि ५० प्रतिशत, दोस्रो वर्षको लागि ४० प्रतिशत र तेस्रो वर्षको लागि २५ प्रतिशत छुटको व्यवस्था छ । हाल विशेष आर्थिक क्षेत्रमा स्थापना भएका उद्योगले प्रतिवर्गमिटर रु.२५ का दरले बहाल भुक्तानी गरिरहेका छन् । वहालदर वढी भएकोले सञ्चालनमा रहेका उद्योगको उत्पादन लागत बढी भई प्रतिस्पर्धा गर्न नसक्दा अन्तराष्ट्रिय वजारमा निर्यात गर्न नसक्ने तथा नयाँ उद्योग समेत आकर्षित नहुने सम्बद्ध पक्षको भनाई रहेको छ । अन्तराष्ट्रिय बजारमा प्रतिश्पर्धा गर्न सक्ने उत्पादन लागत कायम हुने गरी वहाल वा लिजको दर निर्धारण गर्नुपर्दछ ।

२५.२. **एकद्वार इकाई** - विशेष आर्थिक क्षेत्र ऐन, २०७३ को दफा ३३(१) मा विशेष आर्थिक क्षेत्रमा स्थापित उद्योग वा लगानीकर्तालाई प्रचलित कानूनबमोजिम उद्योग दर्ता, विदेशी लगानीको स्वीकृति, कम्पनी दर्ता, छुट, सुविधा तथा सहुलियत, स्थायी लेखा नम्वर दर्ता प्रमाणपत्र, उत्पत्तिको प्रमाणपत्र जारी गर्ने, भिसा तथा श्रम स्वीकृति लगायतका सेवा प्रवाहको लागि एकद्वार इकाई स्थापना गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । हाल सञ्चालनमा रहेका भैरहवा तथा सिमरा विशेष आर्थिक क्षेत्रमा पर्याप्त जनशक्ति तथा अन्तरकार्यालयगत समन्वय हुन नसकेकोले एकद्वार इकाई स्थापना भएको छैन । अनुमति प्राप्त गरेका तथा नयाँ उद्योग स्थापनाको लागि आकर्षण गर्न कानूनमा व्यवस्था भएको सेवा प्रवाह हुने गरी संयन्त्र व्यवस्थापन गर्नुपर्दछ ।

२५.३. **विद्युत** - विशेष आर्थिक क्षेत्रको विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन अनुसार विशेष आर्थिक क्षेत्र पूर्णरुपमा सञ्चालनमा ल्याउन सव-स्टेशन सहित गुणस्तरीय विद्युत आपूर्ति हुनुपर्ने उल्लेख भएकोमा सो अनुसार विद्युत व्यवस्थापन भएको छैन । यसले गर्दा उद्योग स्थापनामा कठिनाई हुने अवस्थाले नयाँ उद्योग स्थापनामा आकर्षण देखिएको छैन । पूर्ण क्षमतामा विशेष आर्थिक क्षेत्र सञ्चालनको लागि सव-स्टेशन सहित गुणस्तरीय विद्युत उपलब्ध गराउनु पर्दछ ।

२५.४. **ऋण** - व्यावसाय सञ्चालनका लागि विशेष आर्थिक क्षेत्रमा सञ्चालन हुने उद्योगहरुलाई व्यावसायीक ऋणको लागि सहजीकरण गर्ने कानूनी व्यवस्था नभएकोले विशेष आर्थिक क्षेत्रमा उद्योग स्थापनाको लागि आकर्षण गर्न सकिएको छैन । पूँजी व्यवस्थापनको लागि कानूनीरुपमा व्यावसायीक ऋण व्यावस्थापन हुने प्रवन्ध गर्नु पर्दछ ।

२६. **जग्गा अतिक्रमण** - सिमरा विशेष आर्थिक क्षेत्रमा तत्कालीन वीरगञ्ज चिनी कारखाना लिमिटेडको स्वामित्वमा रहेको ८३३ बिघा जग्गा २०६२।६३ मा उद्योग बाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयको नाममा हस्तान्तरण भई आएको छ । तत्कालिन वीरगंज चिनी कारखानाले ९३ कामदारलाई अस्थायी रुपमा बसोबास गर्न ६ कट्ठाका दरले जग्गा उपलब्ध गराएकोमा हाल ५६३ कच्ची र ४३ पक्की समेत ६०६ घर धुरी रहेका छन् । त्यस्तै विशेष आर्थिक क्षेत्रको व्लक डि र ई को साविकको डुमरवना

गा.वि.स.को कि.नं. ४५ को करिब ३ कट्ठा जग्गा ओगटेर २०५२ सालमा ३ तले पक्की भवन तथा अन्य साना भवनमा एक निजी विद्यालय २०५२ सालदेखि सञ्चालनमा रहेको छ । सिमरा स्थित प्राधिकरणको स्थलगत कार्यालयवाट भवन निर्माणको कार्य रोक्नको लगि २०७६।४।१४ मा पत्राचार गरेकोमा कार्यान्वयन भएको छैन । कानूनबमोजिम अतिक्रमित जग्गा प्राप्त गरी उपयोग गर्नुपर्दछ ।

२७. **कर्मचारी व्यवस्थापन -** विशेष आर्थिक क्षेत्र ऐन, २०७३ को दफा ६० अनुसार प्राधिकरणले आर्थिक तथा कर्मचारी विनियमावली स्वीकृत भएको छैन । केन्द्र तथा भैरहवाको स्वीकृत ५९ दरबन्दी रहेकोमा १८ पदहरु रिक्त रहेको छ । दरवन्दी अनुसार पदपूर्ति नहुँदा एकद्वार इकाई मार्फत हुने सेवा प्रवाहलगायतमा प्रत्यक्ष असर परेको छ । विशेष आर्थिक क्षेत्र ऐन, २०७३ अनुसार आर्थिक तथा कर्मचारी सम्बन्धी विनियमावली तथा अन्य कानून निर्माण गरी सेवा प्रवाहलाई प्रभावकारी बनाउनु पर्दछ।

२८. **कोष सञ्चालन -** विशेष आर्थिक क्षेत्र ऐन, २०७३ को दफा ४५ मा नेपाल सरकार, विदेशी सरकार वा राष्ट्रिय वा अन्तराष्ट्रिय रुपमा प्राप्त सहयोग, अनुदान वा ऋण तथा प्राधिकरणले प्राप्त गर्ने आन्तरिक आम्दानी लगायतको कोष रहने उल्लेख छ । त्यस्तै दफा ४६ मा प्राधिकरणले प्रत्येक आर्थिक वर्षको बजेट तयार गर्ने र दफा ४५ वमोजिमको कोषवाट खर्च गर्ने उल्लेख छ । नेपाल सरकारवाट प्राप्त बजेट कोषमा दाखिला नभई कोष तथा लेखा नियन्त्रण कार्यालयमार्फत एकल कोष खाता प्रणालीवाट खर्च हुने गरेको छ । प्राधिकरणले प्राप्त गर्ने अनुमति दस्तुर, भू-बहाल तथा विद्युत आम्दानी मात्र कोषमा आन्तरिक आम्दानीको रुपमा दाखिला गर्ने गरेको देखिन्छ । सरकारवाट प्राप्त बजेट र आन्तरिक आम्दानी समावेश गरी दफा ४६ अनुसार बजेट व्यवस्थापन नहुँदा प्राधिकरणको कार्य सञ्चालनमा असहज भएको छ । नेपाल सरकारबाट हालसम्म प्राधिकरणलाई प्राप्त वजेट सहायता, ऋण लगानी वा अनुदानको वारेमा प्रष्ट रुपमा वजेट व्यवस्थापन गरी ऐन अनुसार कोषको सञ्चालन गर्नुपर्दछ।

निष्कर्ष

अन्तर्राष्ट्रिय वजारमा निर्यातमूखी वस्तु तथा सेवाहरुको प्रतिस्पर्धी क्षमता अभिवृद्धि गर्ने, वैदेशिक लगानी आकर्षित गर्ने, एकद्वार प्रणाली मार्फत उद्योगहरुलाई विशेष किसिमको सुविधा र सहुलियत प्रदान गरी स्वदेशी र वैदेशिक पूँजी र विकसित प्रविधि आकर्षित गर्नु, निकासी व्यापारलाई विश्वभर फैलाउनु तथा विविधीकरण गर्ने विशेष आर्थिक क्षेत्रको अवधारणागत उद्देश्य रहेको छ । नेपालमा २०५७।५८ को बजेट बक्तव्य मार्फत विशेष सुविधा सहित औद्योगिक तथा व्यावसायीक एकाई स्थापना गर्ने अवधारणा विकास भएको हो । नेपाल सरकारको २०६०।१०।१५ को निर्णय अनुसार आयोजनाको रुपमा र २०६९।१०।१९ को निर्णय अनुसार विकास समितिको रुपमा स्थापित यस निकाय विशेष आर्थिक क्षेत्र ऐन, २०७३ अनुसार विशेष आर्थिक क्षेत्र प्राधिकरणको रुपमा रहेको छ । विशेष आर्थिक क्षेत्र कार्यान्वयनको २० वर्षको अवधिसम्म विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तयार भएका ११ स्थानमा १ हजार २२० हेक्टर क्षेत्रफलमा ८७६ वटा औद्योगिक प्लट निर्माण गर्न रु.४४ अर्व १७ करोड ७२ लाख लागत अनुमानमध्ये वर्षगत रुपमा बजेट प्राप्त गरी रु.२ अर्व ५६ करोड ५६ लाख खर्च भएकोमा भैरहवा र सिमरा व्लक "ए" मात्र निर्माण सम्पन्न भएका छन् । सम्पन्न हुन बाँकी ५ वटा विशेष आर्थिक क्षेत्र निर्माणाधीन अवस्थामा छन् भने ४ वटाको निर्माण कार्य शुरुआत भएको छैन । यसैगरी २१ स्थानका विशेष आर्थिक क्षेत्र सम्भाव्यता अध्ययनकै क्रममा रहेका छन् ।

नेपालको वैदेशिक व्यापारको अंश विश्व व्यापारमा न्यून रहेको, निर्यात प्रबर्द्धन तथा आयात प्रतिस्थापन नभएको, व्यापार घाटा बढीरहेको, विशेष आर्थिक क्षेत्रमा वैदेशिक लगानी प्राप्त नभएको, विशेष आर्थिक क्षेत्र

विशेष आर्थिक क्षेत्र, सञ्चालन एवम् व्यवस्थापन

सञ्चालन तथा व्यवस्थापन सम्बन्धमा दीर्घकालीन एकीकृत राष्ट्रिय नीति नभएको र नेपालको समग्र अर्थतन्त्रमा विशेष आर्थिक क्षेत्रको योगदान अति न्यून रहेको अवस्था छ । दिगो अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सन्तुलन कायम गर्न प्रतिस्पर्धात्मक तथा तुलनात्मक लाभ भएका र उच्च मूल्यका वस्तुको पहिचान तथा छनोट गरी उपयुक्त कुटनीति मार्फत वैदेशिक लगानी र प्रविधि भित्र्याउनु पर्दछ । विशेष आर्थिक क्षेत्रको पूर्वाधार निर्माण गर्न दीर्घकालीन रणनीतिक योजना सहित लगानीको स्रोत व्यवस्थापन गरी समयमा निर्माण कार्य सम्पन्न गर्नुपर्दछ । पूर्वाधार सम्पन्न भएका विशेष आर्थिक क्षेत्रमा नीतिगत सुधार तथा अनुकूल औद्योगिक वातावरण तयार गरेर लगानीकर्तालाई उद्योग स्थापना गर्न प्रोत्साहन गर्नुपर्दछ । स्थापना हुने उद्योगहरुलाई कानूनबमोजिम प्राप्त गर्न सक्ने छुट सुविधा तथा सहुलियतहरुको सुनिश्चितता गरी विश्वासयोग्य वातावरण तयार गर्नपर्दछ । उत्पादीत वस्तु अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा प्रतिस्पर्धा गर्न नसक्ने परिस्थितिमा स्वदेशमा नै विक्री गर्न र त्यस्ता वस्तुको आयातमा नियन्त्रण गरी सुरक्षित औद्योगिक तथा आयात प्रतिस्थापनको लागि नीतिगत व्यवस्था गर्नुपर्दछ । विशेष आर्थिक क्षेत्रभित्र स्थापना हुने उद्योगलाई प्रतिस्पर्धा गर्न सक्ने गरी लागत कायम गर्न सहयोग हुने गरी भाडा दर कायम गर्ने, सबै सेवा सुविधा एकद्वार एकाइबाट हुने व्यवस्था गर्ने तथा गुणस्तरीय विद्युत सेवा र ऋण सुविधा सहितको नीतिगत व्यवस्था गरेर विशेष आर्थिक क्षेत्र स्थापना तथा सञ्चालन गर्नुपर्दछ ।

अनुसूचीहरु

अनुसूची - १

विश्व परिवेशमा विशेष आर्थिक क्षेत्रको अवधारणागत विकास र हालको परिवेश

देश	सुरुवात		हालको अवस्था
	सुरु वर्ष (सन)	अवधारणा	
अमेरिका	१९३४	वैदेशिक व्यापार क्षेत्र ऐन लागू	२३० वैदेशिक व्यापार परियोजना र४०० वटा उप क्षेत्र रहेको
प्युटोरिको	१९४८	स्थान सहित विकास सूरु	-
चिन	१९७०	केन्द्रीय सरकारद्वाराविकसित	१ प्रान्त, १० शहर र २६ वटा ओपन क्यास्टल सिटी गरी ३७ वटारहेका छन ।
आयरल्याण्ड	१९५९	विश्वको पहिलो आधुनिक सेज	हाल आयरल्याण्डको विशेष आर्थिक क्षेत्र ३२० किमी तटिय क्षेत्रमा फैलिएको छ।
ताइवान	१९६६	Kaohsiung मा निर्यात प्रशोधन क्षेत्र	-
पाकिस्तान	१९८०	परम्परागत इपिजेट	-
वंगलादेश	१९७२	परम्परागत इपिजेट	-
श्रीलंका	१९७८	इपिजेट कोलम्वो क्षेत्रमा विस्तार	-
भारत	१९६५	इपिजेट केन्डल	-
नेपाल	१९६०	औद्योगिक क्षेत्र	-

अनुसूची - २

नेपालको अन्तराष्ट्रिय व्यापार अवस्था

(रु. करोडमा)

आर्थिकवर्ष	आयात	निर्यात	विशेष आर्थिक क्षेत्रको निर्यात	व्यापार घाटा	व्यापार घाटावृद्धिदर	उत्पादकको मुल्यमाकुलगार्हस्थ उत्पादन	आयातको तुलनामानिर्यात प्रतिशत	कुलगार्हस्थ उत्पादनको तुलनामा(प्रतिशत)		
								निर्यात	आयात	व्यापार घाटा
०७७/७८	१५३९८३	१४११२	८४	१३९८७१	२७	४२६६३२	९	३	३६	३३
०७६/७७	११९६७९	९७७१	१५	१०९९०८	(१७)	३९१४७०	८	२	३१	२८
०७५/७६	१४१८५३	९७११	०	१३२१४२	१३	३८५८९३	७	३	३७	३४
०७४/७५	१२४५१९	८१३२	०	११६३८७	२७	३४५५९५	७	२	३६	३४
०७३/७४	९८६११	७३१२	०	९१२९९	२८	३०७७१४	७	२	३२	३०
जम्मा	**६३८६४५**	**४९०३८**	**०**	**५८९६०७**		**१८५७३०४**	**८**	**३**	**३४**	**३२**
औसत	**१२७७२९**	**९८०८**	**९९**	**११७९२१**	**१५.६**	**३७१४६१**	**८**	**३**	**३४**	**३२**

अनुसूची - ३

अन्तराष्ट्रिय व्यापार र नेपाल

(१० लाख डलरमा)

	विश्व भर			नेपालको			विश्व व्यापारमा नेपालको अंश
वर्ष (सन)	आयात	निर्यात	कुल	आयात	निर्यात	कुल	
२०१९	१८,४४९,२६६	२०,५३८,३५२	३८,९८७,६१८	१६६२०	१७४९	१८३६९	०.०५
२०१८	१८,८७५,२१२	२१,३७९,९४३	४०,२५५,१५५	९९८०	८७६	१०८५६	०.०३
२०१७	१७,६२०,४५४	१९,४९७,७३७	३७,११८,१९१	१३३२४	१०३७	१४३६१	०.०४
२०१६	१५,७७६,७४२	१७,७२८,०२२	३३,५०४,७६४	१३१८८	८०१	१३९८९	०.०४
२०१५	१८,२५६,३३५	१६,१७६,३९८	३४,४३२,७३३	१०१४६	७२९	१०८७५	०.०३
औसत	१७,७९५,६०२	१९,०६४,०९०	३६,८५९,६९२	१२,६५२	१,०३८	१३,६९०	०.०४

https://wits.worldbank.org

अनुसूची - ४

नेपालको अन्तराष्ट्रिय व्यापारमा सम्बन्धित प्रमुख पाँच मुलुक

क्र.सं.	आर्थिक वर्ष र देशको नाम	०७७।७८	०७७।७८ प्रतिशत	०७६।७७	०७६।७७ प्रतिशत	०७५।७६	०७५।७६ प्रतिशत	०७४।७५	०७४।७५ प्रतिशत	०७३।७४	०७३।७४ प्रतिशत
	कुल निर्यात	**१४११२**	**८**	**९७७०**	**८**	**९७११**	**६**	**८१३२**	**६**	**७३१२**	**७**
१	भारत	१०६३७	७५	७०१०	७२	६२७३	६५	४६६६	५७	४१५०	५७
२	अमेरिका	१३७९	१०	९४४	१०	१०८४	११	९१६	११	८९६	१२
३	जर्मनी	३२३	२	२७३	३	३१५	३	३१४	४	३०४	४
४	वेलायत	२४३	२	२०४	२	२६२	३	२८४	३	२५२	३
५	टर्की	१५९	१	२१२	२	२९६	३	४६७	६	४१९	६
६	बाँकी विभिन्न देश	१३७१	१०	११२७	१२	१४८१	१५	१४८५	१८	१२९१	१८
	कुल आयात	**१५३९८३**	**९२**	**११९६७९**	**९२**	**१४१८५३**	**९४**	**१२४५१९**	**९४**	**९८६११**	**९३**
१	भारत	९७१६०	५८	७३५३०	५७	९१७९२	६१	८१२५५	६१	६४६०१	६१
२	चिन	२३३९२	१४	१८१९२	१४	२०५५१	१४	१५९९८	१२	१३०२४	१२
३	अर्जेन्टिना	४१९४	२	१६०२	१	१०४५	१	१०२२	१	११६८	१
४	दुवई	३७१३	२	१८१४	१	३५३६	२	१३२१	१	२९१९	३
५	अमेरिका	१९५०	१	२३५४	२	१३४२	१	९८९	१	८४६	१
६	बाँकी विभिन्न देश	२३५७४	१४	२२१८७	१७	२३५८७	१६	२३९३४	१८	१६०५३	१५
	कुल व्यापार	**१६८०९५**	**१००**	**१२९४४९**	**१००**	**१५१५६४**	**१००**	**१३२६५१**	**१००**	**१०५९२३**	**१००**

अनुसूची - ५

नेपालको अन्तराष्ट्रिय व्यापारमा समावेश मुख्य वस्तु

(रु. लाखमा)

क्र.सं.	निर्यात वस्तु	०७७।७८	०७६।७७	क्र.सं.	आयात वस्तु	२०७७।७८	२०७६।७७
१	सोयाविन तेल	३४२६९९	५३६५१६	१	विभिन्न इन्धन जन्य वस्तु	१०२९९९२	१३९४८२०
२	कार्पेट तथा ऊन	४३९७८	७२४४०	२	मानव औषधि जन्य वस्तु, औषधि तथा खोपहरू	२१२७२४	९२९६२९
३	पाम तेल	३१९७५६	१८३१८०	३	कच्चा पाम तेल	२७४९१८	७२३४९
४	जुट तथाफाईवर बुनेको कपडा	३०१३६	३८८२८	४	फलाम तथा धातु	१६७४८	७०८२४१
५	सूर्यमुखी तेल	२४१४७	२२५१२	५	कच्चा सोयाबिन तेल	३६५४०४	५३३८७९
६	ठूलो अलैंची	२२८७२	७०१०८	६	सुन तथा अर्धनिर्मित सामान	१२०१८	३८४३६८

अनुसूची -६

आर्थिक वर्ष २०७७।७८ असार मसान्तमा वाँकी कार्य सम्पन्न गर्न लाग्ने लागत

रु. लाखमा

क्र. सं.	विशेष आर्थिक क्षेत्रको नाम	डि.आर.पि. तयार भएको आर्थिक वर्ष	डिअनुसार .आर.पि. निर्माण गर्न लाग्ने खर्च	हालसम्मकोकार्य	हालसम्मको सम्पन्न भए पश्चात वाँकी कार्य	२०७८फागुन मसान्तमा लाग्ने अनुमानित लागत
१	सिमरा ए विस्तार	०७२।७३	२६६७२	२३७२	२४३००	३०८८३
२	सिमरा वि र सि	०७३।७४	५०७०३	१०३२	४९६७१	६१९६१
३	सिमरा डि र ई	०७४।७५	१००८८२	४७	१००८३५	१२०८३२
४	पाँचखाल	०७०।७१	४१५१५	०	४१५१५	५७९०५
५	जुम्ला	०६७।६८	६८३६	०	६८३६	१०५४७
६	विराटनगर	०७५।७६	५६२९४	०	५६२९४	६८७०७
७	कैलाली	०७५।७६	४१८०८	०	४१८०८	५१०२७
८	रौतहट	०७७।७८	४९३०५	०	४९३०५	४९३०५
९	सिराहा	०६९।७०	५१९४५	०	५१९४५	८३७०९
	जम्मा:		**४२५९६०**	**३४५२**	**४२२५०९**	**५३४८७६**

अनुसूची ७

२०६७।६८ देखि २०७७।७८ सम्मको वजेट विनियोजन अवस्था

रु. लाखमा

		चालु		पूँजीगत		कुल	
क्र.सं.	विवरण	वजेट	खर्च	वजेट	खर्च	वजेट	खर्च
१	**२०६७।६८-०७७।७८ सम्मको वजेट**	१८७८	१३५३	५८१४६	३२०५०	६००२४	३३४०३
२	**२०६७।६८-०७७।७८ सम्मको औसत**	१७१	१२३	**५२८६**	**२९१३**	५४५६	३०३६

अनुसूची - ८

निर्माण तथा सञ्चालनको क्रममा रहेका विशेष आर्थिक क्षेत्र

(रु.लाखमा)

क्र.सं.	विशेष आर्थिक क्षेत्रको नाम	विस्तृत प्राविधिक प्रतिवेदन अनुसार				हालसम्मको कार्य (रु(लाखमा .		रोजगारी सृजना हुने सँख्या	हालकोअवस्था
		लागत मुल्य	क्षेत्रफल (हेक्टर(	अध्ययन सम्पन्न मिति	प्लट सँख्या	लागत अनुमान	खर्च		
क	**भैरहवा**	४२५१	३६.८०	०६०।६१	६७	६९१८	५३२०	२०००	२०७१मंसिर २ वाट उद्घाटन भई सञ्चालन
१.	सिमरा व्लक ए	११५६०	१०८	०६१।६२	६७	२०६७८	१७६७६	नखुलेको	निर्माण सम्पन्न भएकोमा सञ्चालनमा नआएको
२.	सिमरा व्लक एविस्तार	२६६७१	१२३.९४	०७३।७४	२८	२३७२	५३०	नखुलेको	वाउण्डरी वाल र रिभर ट्रेनिङ्गकार्य भईरहेको
३.	व्लक वि र सि	५०७०३	१२०.३४	०७३।७४	१७२	१०३३	५२०	नखुलेको	वाउण्डरी वालको कार्य भईरहेको
४.	व्लक डि र ई	१००८८३	२११.३४	०७४।७५	८५	४७	२७	१९०५	
ख	**सिमरा कुल**	**१८९८१७**	**५६४**		**३५२**	**२४१३०**	**१८७५३**		
ग	**पाँचखाल**	४१५१५	५०	०७३।७४	६८	२६८८	१५४७	नखुलेको	पहुँच सडक निर्माण, रिटेनिङ्ग वाल तथा प्रशासनिक भवन निर्माणको क्रममा रहेको
घ	**जुम्ला**	६८३७	४२	०७३।७४	४०	६५	३६	नखुलेको	पहुँच सडक निर्माण तथा रिटेनिङ्गवाल निर्माण
	जम्मा	**२४२४२०**	**६९२.४२**		**५२७**	**३३८०१**	**२५६५६**		

अनुसूची -९

विशेष आर्थिक क्षेत्रको उद्योग स्थापना र सञ्चालनको लागि प्रस्ताव तथा उद्योग स्थापना सम्वन्धी

क्र.सं.	विशेष आर्थिक क्षेत्र	प्रस्ताव आह्वान मिति	प्रस्ताव आह्वान प्लट संख्या	प्रस्ताव पेश		अनुमति प्राप्त		भाडा सम्झौता		उद्योग स्थापना	
				संख्या	प्लट संख्या	संख्या	प्लट संख्या	संख्या	प्लट संख्या	संख्या	प्लट संख्या
१	भैरहवा	०७३।१।२१	६९	१४	३७	१४	३७	०	०	०	०
२	भैरहवा	०७३।०६।१२	३२	७	२१	७	२१	०	०	०	०
३	भैरहवा	०७४।१२।२७	६९	१४	४१	१४	४१	९	२९	७	२२
४	भैरहवा	०७८।११।१५	४५	२५	४५	२४	४४	प्रकृयारत रहेको			
५	सिमरा	०७६।०१।१९	६८	०	०	०	०	०	०	०	०
६	सिमरा	०७८।११।१५	६८	१०	२८	८	२५	प्रकृयारत रहेको			
७	सिमरा	०७९।०१।०७	४३	२२	५७	प्रकृयारत रहेको					

अनुसूची -१०

कार्यान्वयन बाँकी विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन

क्र.सं.	विशेषआर्थिक क्षेत्रको नाम	विस्तृतपरियोजना प्रतिवेदन तयार मिति	प्लट सँख्या	क्षेत्रफल हेक्टर	डि.पि.आर.अनुसार निर्माण गर्न लाग्ने खर्च (रु. लाखमा)
१	विराटनगर, वर्जु गा.पा., ३ मोरङ्ग	०७५।८।२२	१४०	२०७	५६२९४
२	कैलालीगोदावरी नगरपालिका वडा नंदर ७ .	०७६।३।३१	८०	२३१.८६	४१८०८
३	रौतहट, झुन्खुन्वा गा७र ६.पा.	०७८।९।१	४५	८१.२४	४९३०५
४	सिराहा	०६९।७०	८४	९६२.	५१९४५
	जम्मा		**३४९**		**१९९३५२**

अनुसूची - ११

बजेट विनियोजन तथा खर्च विवरण

रु. लाखमा

आर्थिकवर्ष	कुल राष्ट्रिय वजेट	उद्योगक्षेत्र				विशेषआर्थिक क्षेत्र			
		वजेट	वजेट प्रतिशत	खर्च	खर्च प्रतिशत	वजेट	उद्योग क्षेत्रको तुलनामा वजेट प्रतिशत	खर्च	खर्च प्रतिशत
०७७/७८	१४७४६४५४	१२९३३०	०.८८	५४९०३	४२	५०६२	४	३१३६	६२
०७६/७७	१५३२९६७१	१०६२७४	०.६९	४१२९७	३९	१२०३५	११	७४०८	६२
०७५/७६	१३१५१६१७	७२९८४	०.५५	५०८९२	७०	१२०२९	१६	७४०८	६२
०७४/७५	१२७८९९४८	८१७७९	०.६४	५८८८३	७२	१४१६९	१७	८९७६	६३
०७३/७४	१०४८९२१३	७०५५७	०.६७	५१९३६	७४	८२४६	१२	२३३९	२८
जम्मा	६६५०६९०३	४६०९२४	३.४४	२५७९११	५६	५१५४१	११	२९२६७	५७
औषत	१३३०१३८१	९२१८५	०.६९	५१५८२	५६	१०३०८	११	५८५३	५७

अनुसूची - १२

वार्षिक चालु तथा पूँजीगत वजेट र खर्च

(रु. लाखमा)

आर्थिक वर्ष	चालु			पूँजीगत			जम्मा खर्च		
	वजेट	खर्च	खर्चप्रतिशत	वजेट	खर्च	खर्चप्रतिशत	वजेट	खर्च	खर्चप्रतिशत
०७३।७४	२०५	१३०	६३	८०४१	२२०९	२७	८२४६	२३३९	२८
०७४।७५	३६८	२०८	५७	१३८०१	८७६८	६४	१४१६९	८९७६	६३
०७५।७६	२३०	१७०	७४	११७९९	७२३७	६१	१२०२९	७४०८	६२
०७६।७७	२३६	१७०	७२	११७९९	७२३७	६१	१२०३५	७४०८	६२
०७७।७८	२७४	१७२	६३	४७८८	२९६३	६२	५०६२	३१३६	६२
जम्मा	**१३१३**	**८५०**	**६५**	**५०२२८**	**२८४१४**	**५७**	**५१५४१**	**२९२६७**	**५७**
औसत	**२६३**	**१७०**	**६५**	**१००४६**	**५६८३**	**५७**	**१०३०८**	**५८५३**	**५७**

अनुसूची - १३

निर्यात अवस्था

(रु. हजारमा)

क्र.सं.	उद्योगको नाम	आर्थिक वर्ष	आन्तरिक बजारमा बिक्री रु.	निर्यात रकम	कुल उत्पादन रु.	निर्यात प्रतिशत रकममा
१	ब्रिलिएन्ट लाइटिङ्ग इन्डष्ट्रिजप्रा.लि.	२०७६।७७	८१०८	११५३९	**१९६४७**	५८.७३
		२०७७।७८	५९००४	१८५२३	**७७५२७**	२३.८९
		२०७९पौषसम्म	४६०१७	४२३०२	**८८३१९**	४७.९०
		जम्मा	**११३१२९**	**७२३६४**	**१८५४९३**	**३९.०१**
२	शक्ति मिनरल्स प्रा.लि.	२०७६।७७	४८३८३	१५१४४	**६३५२७**	२३.८४
		२०७७।७८	८८२६१	२४८९	**९०७५०**	२.७४
		२०७९पौषसम्म	३९०१३	५०७६	**४४०८९**	११.५१
		जम्मा	**१७५६५७**	**२२७०९**	**१९८३६६**	**११.४५**
३	भिस्टार ग्लोवल प्रा.लि.	२०७६।७७	०	१२१३७९	**१२१३७९**	१००.००
		२०७७।७८	११५३५	८२४४२५	**८३५९६०**	९८.६२
		२०७९पौषसम्म	२४१९७	१६२०९८	**१८६२९५**	८७.०१
		जम्मा	**३५७३२**	**११०७९०२**	**११४३६३४**	**९६.८८**
४	पञ्चकन्या एस.एस. एक्सपोर्ट प्रा.लि.	२०७७।७८	१५१५६	२८२	**१५४३८**	१.८३
		२०७९पौषसम्म	४४३८५	३९३	**४४७७८**	०.८८
		जम्मा	**५९५४१**	**६७५**	**६०२१६**	**१.१२**
५	एसप्लाष्टीक प्रोडक्स	२०७९पौषसम्म	३१४	०	**३१४**	०.००
		कूल जम्मा	**३८४३७३**	**१२०३६५०**	**१५८८०२३**	**७५.८०**

अनुसूची -१४

पूर्वसम्भाव्यता अध्ययन कार्यसम्पन्न भएका सम्भाव्य विशेष आर्थिक क्षेत्र

क्र.सं.	विशेष आर्थिकक्षेत्रको नाम	पुर्व सम्भाव्यत प्रतिवेदन खर्च(रु.)	पुर्व सम्भाव्यतअध्ययन सम्पन्न मिति
१	महोत्तरी	८५८२३५	०७६।३।२४
२	सिन्धुपाल्चोक	८७५७५०	०७५।३।२६
३	रसुवा	८७८५७५	०७५।३।२६
४	इलाम	८७९७०५	०७४।३।२१
५	दाङ्ग	९२३४९३	०७४।३।२१
६	सिन्धुली	८८१९६५	०७५।२।२५
७	तनहुँ	८८०८३५	०७५।२।२५
	जम्माः	**६१७८५५८**	

अनुसूची -१५

सम्भाव्यताअध्ययन कार्यसम्पन्न भएका विशेष आर्थिक क्षेत्र

क्र.सं.	विशेषआर्थिक क्षेत्रको नाम	पुर्वसम्भाव्यत प्रतिवेदन खर्च	पुर्वसम्भाव्यत अध्ययन सम्पन्न मिति	सम्भाव्यताअध्ययन प्रतिवेदन खर्च	सम्भाव्यताअध्ययन सम्पन्न मिति
१	गोरखा	नखुलेको	नखुलेको	८४०१५५.००	०७१।२।२५
२	तालवनकैलाली	नखुलेको	नखुलेको	९५४५६८.००	०७३।१२।७
३	चितवन	नखुलेको	नखुलेको	२१९३३३०.००	०७५।३।१
४	नेपालगञ्ज	नखुलेको	नखुलेको	१६८५३९५.००	०७४।३।७
५	सप्तरी	९२६६००.००	०७२।७३	१५३३९७५.००	०७६।३।२३
६	सर्लाही	८८९८७४.००	०६४।६५	१५५३७५०.००	०७६।३।२४
७	चन्द्रपुररौतहट	नखुलेको	नखुलेको	१५८०६५५.००	०७६।३।२४
८	क्रस वोर्डर दक्षिण(मोरङ्ग)	नखुलेको	नखुलेको	६४२४०५०.००	नखुलेको
९	नुवाकोट	४५३६४०.००	०६१।६२	१८९४९९५.००	०७४।३।१५
१०	धनुषा	७४५८००.००	०६५।६६	८२३२०५.००	०७१।३।३१
११	कपिलवस्तु	नखुलेको		१६१४६००	०७०।३।१८
१२	वर्दिया	८८२५३०	०७५।२।२३	१५८०६५५	०७६।३।२४
१३	झापा	नखुलेको	नखुलेको	१४२५४९५	०६५।६६
	जम्मा:	**३८९८४४४.००**		**२४१०४८२८.००**	

परिपालना लेखापरीक्षण

सार्वजनिक खरिद कानूनको पालना

१. **पृष्ठभूमि** - नेपाल सरकारको बजेटको ठूलो हिस्सा सार्वजनिक खरिदमा खर्च हुन्छ । तसर्थ सार्वजनिक वित्तीय व्यवस्थापनको एक महत्वपूर्ण पक्षको रुपमा सार्वजनिक खरिद रहेको छ । सार्वजनिक खरिद सम्बन्धी कार्यविधी, प्रक्रिया तथा निर्णयलाई अझ वढी खुला, पारदर्शी, वस्तुनिष्ठ र विश्वसनीय बनाउन, सार्वजनिक खरिद प्रक्रियामा प्रतिस्पर्धा, स्वच्छता, इमान्दारीता, जवाफदेहीता र विश्वसनीयता प्रवर्द्धन गरी मितव्ययी तथा विवेकपूर्ण ढंगबाट सार्वजनिक खर्चको अधिकत्तम प्रतिफल हासिल गर्न र सार्वजनिक निकायले निर्माण कार्य गराउँदा, मालसामान, परामर्श सेवा तथा अन्य सेवा खरिद गर्दा त्यस्तो खरिदको व्यवस्थापन क्षमता अभिवृद्धि गरी उत्पादक, विक्रेता, आपूर्तिकर्ता, निर्माण व्यवसायी वा सेवा प्रदायकलाई विना भेदभाव सार्वजनिक खरिद प्रक्रियामा सहभागी हुने समान अवसर सुनिश्चित गरी सुशासनको प्रत्याभूति गर्ने उद्देश्यले सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ र सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ तर्जुमा गरी कार्यान्वयन भईरहेको छ । त्यसैगरी सार्वजनिक निकायबाट हुने खरिद कार्यको अनुगमन, नियमन र सार्वजनिक खरिद प्रणालीलाई व्यवस्थित गर्ने, खरिद कार्यमा सुशासन कायम गर्न सहयोग पुऱ्याउने सम्बन्धी आवश्यक राय परामर्श उपलव्ध गराउने, खरिद प्रक्रियामा सुनिश्चितता कायम गर्न आवश्यक नमुना कागजातहरु तयार गर्ने उद्देश्यले सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको स्थापना गरिएको छ । सार्वजनिक निकायहरुले खरिद कानून र सार्वजनिक खरिद कार्यका लागि तयार गरेका नमूना कागजातका आधारमा खरिद कारबाही गर्नुपर्ने हुन्छ । खरिद कानून र अन्य संस्थागत व्यवस्था भएतापनि सो पालनाको पक्ष कमजोर भएको हुँदा खरिद कार्य व्यवस्थित हुन सकेको छैन । खरिद कानूनको पालना गर्दै खरिदबाट मूल्य सार्थकता प्राप्त गर्नु आजको आवश्यकता हो।

२. **कानुनी व्यवस्था** - सार्वजनिक खरिदलाई व्यवस्थापन गर्न सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ र सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ कार्यान्वयनमा रहेका छन् । उक्त ऐन सबै तहमा लागू हुने व्यवस्था छ भने प्रदेश र स्थानीय तहले सो ऐनको मर्म र व्यवस्था विपरीत नहुने गरी नियमावली तयार गर्न सक्ने व्यवस्था रहेको छ ।

३. **संगठन संरचना** - प्रत्येक निकाय तथा स्थानीय तहमा प्रत्येक वर्ष खरिद कार्य हुने गर्दछ । यस्ता खरिद कार्यका लागि सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ को नियम १६ मा प्रत्येक सार्वजनिक निकायमा खरिद इकाई र नियम १४७ मा मूल्याङ्कन समिति रहने व्यवस्था छ । खरिद इकाई गठन गर्दा खरिद सम्बन्धी कार्यबोझ र कार्य प्रकृतिको आधारमा छुट्टै महाशाखा, शाखा वा इकाई स्थापना गरी खरिद अधिकारी तोक्नु पर्ने व्यवस्था छ । त्यसैगरी मूल्याङ्कन समितिले खरिद इकाईबाट प्राप्त कागजातको परीक्षण मूल्याङ्कन गरी खरिद इकाईलाई प्रतिवेदन पेश गर्दछ । खरिद ऐनले सोको अतिरिक्त प्रत्येक जिल्लामा पुरै जिल्लाभरी वा जिल्लाको कुनै भागमा लागू हुने गरी निर्माण सामग्री र ढुवानीको दररेट, मेशिन तथा उपकरणको भाडा र कामदारको ज्याला निश्चित गर्न ७ सदस्यीय जिल्ला दररेट समितिको व्यवस्था गरेको छ । त्यसैगरी सार्वजनिक निकायलाई आपूर्तिकर्ता छनौट तथा मालसामान खरिदमा सहयोग गर्न सरकारी खरिद सेवा कार्यालय स्थापना गर्न सक्ने व्यवस्था समेत रहेको छ ।

४. **विषय छनौटको औचित्य** - राष्ट्रिय बजेटको ठूलो हिस्सा सार्वजनिक खरिदमा खर्च हुने गरेको छ। सार्वजनिक खरिदलाई खुला, पारदर्शी, स्वच्छ, वस्तुनिष्ठ, विश्वसनीय र मितव्ययी बनाउन सार्वजनिक

खरिद ऐन तथा नियमावलीको व्यवस्था गरी सार्व,जनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको समेत संस्थागत व्यवस्था छ । तथापी खरिद कानूनको परिपालना नहुँदा खरिद कार्य प्रभावकारी हुन सकेको देखिदैन। खरिद कानून तथा सो अन्तर्गत बनेका कार्यविधि र प्रक्रियाहरुको पालना नहुँदा खरिदमा अनावश्यक खर्च भएको, तोकिएको समयभित्र खरिद कार्य सम्पन्न नभएको प्रक्रियामा खरिदमा आएका समस्याका कारणले आयोजना व्यवस्थापन प्रभावकारी नहुँदा समयमै अपेक्षित उपलब्धि हासिल गर्न नसकेको व्यहोराहरु महालेखापरीक्षकको कार्यालय, अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग, सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालय लगायतले वार्षिक प्रतिवेदनमा उल्लेख गर्ने गरिएको छ । खरिद कानूनको परिपालनाको विषयलाई तीनै तहका जनप्रतिनिधीहरु, विकास साझेदार, विभिन्न मिडिया र नागरिक समाजले चासो दिने तथा समय समयमा प्रश्न उठाउने गरेको हुँदा खरिद कानूनको परिपालनामा रहेका समस्याहरु अध्ययन विश्लेषण गरी सोको समाधानका लागि सुझाव पेश गर्न यो विषय छनौट गरिएको हो ।

लेखापरीक्षणको उद्देश्य, क्षेत्र एंव पद्धति

५. **लेखापरीक्षणको उद्देश्य** - सार्वजनिक खरिद कानूनमा रहेका व्यवस्थाहरुको अध्ययन विश्लेषण गर्नु, कानूनको परिपालनामा देखिएका समस्याहरु पहिचान गर्नु र विद्यमान समस्या समाधानका लागि सुझाव सहित प्रतिवेदन गर्नु लेखापरीक्षणको उद्देश्य रहेको छ।

६. **लेखापरीक्षणको क्षेत्र** - लेखापरीक्षणका लागि केही मन्त्रालय, विभाग तथा कार्यालयहरुको छनौट गरिएको छ । लेखापरीक्षणमा अध्ययन सहजताका लागि संघीय निकायहरु मात्र छनौट गरिएको छ। छनौट गरिएका निकायहरुको नामावली निम्नानुसार रहेका छन्-

- औद्योगिक कोरीडोर (व्यापारिक मार्ग) विस्तार आयोजना
- काठमाडौं उपत्यका सडक विस्तार आयोजना
- सूर्यविनायक धुलिखेल कोटेश्वर बानेश्वर त्रिपुरेश्वर सडक
- कान्ति राजपथ
- वि पी राजमार्ग
- सडक क्षेत्र विकास आयोजना
- वाग्मती सुधार आयोजना
- सहरी खानेपानी तथा सरसफाई आयोजना
- केन्द्रीय खानेपानी आयोजना
- खानेपानी विभागः दिगो सरसफाई आयोजना
- महामारी रोग नियन्त्रण आयोजना
- शहरी विकास तथा भवन निर्माण विभाग
- प्रधानमन्त्री कृषि आधुनिकीकरण परियोजना
- राष्ट्रिय निकुञ्ज तथा वन्यजन्तु संरक्षण विभाग
- लाईभस्टक ईन्नोभेसन आयोजना

७. **लेखापरीक्षण विधि एंव पद्धति** - लेखापरीक्षणका लागि कार्यालय छनौट गरेपश्चात उक्त कार्यालयहरुबाट सुचना सङ्कलन गर्न प्रश्नावली तयार तथा विवरण संकलन गरिएको छ । सार्वजनिक निकायहरुका छनौट गरिएको र छनौट गर्दा विशेष गरी वैदेशिक स्रोत समावेश भएको, सकेसम्म सबै क्षेत्रका सार्वजनिक निकायहरुलाई समेटने प्रयास गरिएको छ । छनौट भएका निकायमा उपस्थित भई निकायका प्रमुख, खरिद इकाईका पदाधिकारीहरु त्था आर्थिक प्रशासन शाखाका पदाधिकारीहरुसँग छलफल गरिएको छ । उक्त निकायमा गई केही कागजात र अभिलेखहरुको समेत अध्ययन गरिएको छ । प्रश्नावलीको जवाफमा निकायका पदाधिकारीहरुको हस्ताक्षर गराई प्रमाणित सङ्कलन गरिएको छ । लेखापरीक्षणमा मुख्य रुपमा समस्यामूलक लेखापरीक्षण पद्धति अवलम्वन गरिएको छ। अध्ययनको निष्कर्ष र सिफारिस सम्बन्धी कार्यहरु ईन्डक्टीभ मेथडको आधारमा तयार गरी प्रस्तुत गरिएको छ ।

८. **लेखापरीक्षणको सीमितता** - सार्वजनिक निकायहरुको संख्या अधिक रहेकोले लेखापरीक्षणका लागि १५ कार्यालय मात्र छनौट गरिएको छ ।लेखापरीक्षणमा प्रश्नावली, विवरण र छलफलमार्फत सूचना सङ्कलन गरिएको छ । प्राप्त सूचनाको विश्वसनीयता, न्यून समय र विषयको व्यापकता आदि लेखापरीक्षणका सीमा हुन् । सार्वजनिक खरिद कानूनको कार्यक्षेत्र व्यापक भएको तथा कानूनका प्रावधानलाई दफाबार रुपमा समेट्न सम्भव नभएकोले सार्वजनिक खरिद व्यवस्थापनको प्रक्रियाका प्रमुख पक्षहरु तथा खरिद सम्झौता प्रशासनको प्रमुख पक्षहरु मात्र लेखापरीक्षणमा समेटिएको छ ।

लेखापरीक्षणबाट देखिएका व्यहोरा

९. **खरिद इकाई गठन र क्षमता विकास -** सार्वजनिक खरिद कानून अनुसार उल्लिखित कार्यविधि पूरा गरी खरिद सम्बन्धी कार्य गर्ने, गराउने जिम्मेवारी सार्वजनिक निकायको प्रमुखको हुने प्रावधान रहेको छ । खरिद सम्बन्धी कार्य गर्दा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले निर्धारण गरेको योग्यता भएको र खरिद कार्य सम्बन्धी ज्ञान भएको वा तालिम प्राप्त गरेको कर्मचारीबाट गराउनु पर्ने साथै प्रत्येक सार्वजनिक निकायमा खरिद इकाई एक संस्थागत प्रणाली र सो इकाईमा खरिदसम्बन्धी काम गर्न सक्ने क्षमता भएका कर्मचारीहरु राख्ने प्रावधान रहेको छ । सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को नियम १६ मा खरिद इकाई गठन गर्दा खरिद सम्बन्धी कार्यबोझ र कार्य प्रकृतिको आधारमा छुट्टै महाशाखा, शाखा वा इकाईको स्थापना गरी खरिद अधिकारी तोक्नुपर्ने व्यवस्था छ । खरिद इकाइले मुख्यतः खरिद योजना, नमूना बोलपत्र पूर्व योग्यता, खरिद सम्झौता, नमूना प्रस्ताव माग सम्बन्धी कागजात, सूचना प्रकाशन गर्ने, कागजात पठाउने, प्राप्त गर्ने र सुरक्षित तरिकाले राख्ने, मूल्याङ्कन समितिमा पेश गर्ने र मूल्याङ्कित बोलपत्र स्वीकृतिको लागि पेश गर्ने, स्वीकृतिको सूचना दिने, कार्य सम्पादन जमानत लिने र त्यसको परीक्षण गरी सुरक्षित तरिकाले राख्ने तथा गुणस्तर परीक्षणको लागि सहजीकरण गर्ने मुख्य जिम्मेवारी रहेको छ ।

यस परिप्रेक्ष्यमा खरिद इकाईको संस्थागत क्षमताको विकास गरी सार्वजनिक खरिद कार्य प्रभावकारी बनाउने उद्देश्य राखी खरिद इकाईको प्रत्येक सार्वजनिक निकायमा संरचनात्मक विकास गर्ने व्यवस्था रहेको र खरिद कार्य सम्बन्धमा केन्द्रीय भूमिका निर्वाह गरी सार्वजनिक निकायको खरिद प्रकृया पेशागत र विशिष्टीकृत रुपमा सञ्चालन र व्यवस्थापन गर्नको लागि सो इकाईको कानूनमा व्यवस्था गरिए अनुसार समिति गठन भए नभएको, भएको भए सदस्य चयन गर्ने कार्य गरी खरिद इकाई संस्थागत भए नभएको, इकाईका सदस्यहरुको क्षमता विकास हुनुपर्नेमा भए नभएको सम्बन्धमा अध्ययन गरिएको छ ।जसका लागि प्रश्नावली तयार गरी विवरण सङ्कलन गरिएकोमा

प्रायःजसो कार्यालयले खरिद कानूनले तोकेको पदाधिकारीहरु नै राखेको पाइयो। तर पनि छनौट गरिएका सार्वजनिक निकायहरुका खरिद इकाई सम्बन्धमा अधिकांशले सार्वजनिक खरिदसम्बन्धी तालिम लिएको देखिंदैन ।

खरिद इकाईका पदाधिकारीहरुको पदस्थापना र नियुक्तिमा सामान्य कानूनको पालना भएको देखिएतापनि सार्वजनिक खरिद कानूनले गरेको व्यवस्था अनुसारको संस्थागत हुन सकेको देखिदैंन । खरिद कार्यको अभिलेख स्पष्ट नहुनु, खरिद योजनाको तयारी तोकिएको ढाँचा र प्रकृया अनुसार नहुनु जस्ता समस्या रहेकोले खरिद कानूनले तोकेका सम्पूर्ण कार्यहरु गराउने गरी कार्यकारी मन्त्रालयहरु र सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले अनुगमन र सुपरीवेक्षणको कार्य प्रभावकारी बनाई संस्थागत संरचनालाई प्रभावकारी गराउन भूमिका निर्वाह गर्नुपर्दछ । खरिद कानूनको पालना गराउने जिम्मेवारी लिएको सो इकाईलाई कार्यकुशल र प्रभावकारी बनाउने तथा सार्वजनिक खरिदसम्बन्धी तालिमलाई व्यवहारिक तथा शीपयुक्त बनाउनु आवश्यक देखिन्छ । यसको लागि अर्थ मन्त्रालय, कार्यकारी मन्त्रालय र सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले वार्षिक बजेट र कार्यक्रम मार्फत सम्बोधन गर्नुपर्दछ ।

१०. **खरिद कार्यको अभिलेख व्यवस्थापन -** सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ को नियम १४९ मा प्रत्येक सार्वजनिक निकायले खरिद कार्य र क्रियाकलापहरुको प्याकेज संख्या र नम्बरको आधारमा छुट्टाछुट्टै खरिद अभिलेख राख्नुपर्ने प्रावधान छ । प्रस्तुत अभिलेख सार्वजनिक खरिद कानूनको प्रस्तावनाले परिलक्षित गरे अनुसार सार्वजनिक खरिद कार्यमा पारदर्शिता, प्रतिस्पर्धात्मकता, वस्तुगत तथा जवाफदेहिताको प्रबर्द्धन गर्नको लागि आवश्यक छ । अभिलेखमा सम्झौता फाइलको पञ्जिका, सूचना, बोलपत्र वा प्रस्तावसम्बन्धी कागजातहरु, बोलपत्रदातालाई स्पष्टिकरण र पठाएको जवाफ, बोलपत्र पेश गर्नु पूर्वको बैठकको माइन्यूट र माइन्यूटको प्रतिलिपि पठाएको प्रमाण, खोल्दाको माइन्यूट, बोलपत्रको मूल प्रति, बोलपत्र मूल्याङ्कनको सिलसिलामा सार्वजनिक निकायलाई पठाएको जवाफ, योग्यता मूल्याङ्कनको प्रतिवेदन, पूर्वयोग्य बोलपत्रदाताको सूची, वार्ताको माइन्यूट, सफल बोलपत्रदातालाई पठाइएको स्वीकृतिको प्रारम्भिक सूचनाको प्रतिलिपि, प्रमुख समक्ष र पुनरावलोकन समिति समक्ष दिएको निवेदन खरिद सम्झौता, प्रगति प्रतिवेदन, इन्भ्वाइस र निरीक्षण प्रतिवेदन, मालसामान प्राप्ति, निरीक्षण र स्वीकृति लगायतका कागजात, सम्पूर्ण पत्राचार, मूल्याङ्कन प्रतिवेदन र विवाद समाधान गर्न भएको कारबाहीसँग सम्बन्धित कागजात रहेका छन्।

त्यसैगरी खरिदको लागि मालसामान, निर्माण कार्य, परामर्श सेवा वा अन्य सेवाको लागि एउटा करार सम्झौताको सम्पूर्ण कागजात र प्रमाण कागजात एउटै फाईलबाट जानकारी हुने गरी अभिलेख व्यवस्था गरिएको छ । यस्तो अभिलेख खरिद कारबाही टुंगो लागेको कम्तीमा सात वर्षसम्म सुरक्षित राख्नुपर्ने कानूनी व्यवस्था छ ।

निकायबाट प्राप्त जानकारी र स्थलगत अवलोकनबाट प्राप्त सुचना अनुसार प्रायजसो सार्वजनिक निकायहरुले खरिद अभिलेख व्यवस्थित तरिकाले राखेको पाइएन । केही निकायहरुले अभिलेख राखेको भए तापनि एकत्रित गरी राख्ने अभिलेख र कानूनले गरेको प्रावधान अनुसार प्रमाण कागजात राख्ने सम्बन्धी कानूनको पालना गर्न सकेको देखिएन । सार्वजनिक खरिद कानूनको प्रावधान अनुसार खरिद कार्यको अभिलेख माग गर्दा प्रश्नावली भर्न समय लाग्नु, भरेको विवरण पनि पूर्ण हुन नहुनु, खरिद इकाईमा सबै अभिलेखहरु नरहनु, आर्थिक प्रशासन शाखामा खरिदसम्बन्धी कागजात रहने अभ्यास कायमै रहनु जस्ता घटनाहरुले खरिद कार्यको अभिलेख व्यवस्थित नहुँदा खरिद कार्यको अभिलेखको

व्यवस्थापन प्रभावकारी हुन नसकेको र सोको उत्तरदायित्व सम्बन्धित निकायले वहन गर्न नसकेको देखिन्छ ।

सार्वजनिक खरिद कानूनको खरिद कार्यमा सुशासन स्थापना कायम गर्ने माध्यमको रुपमा विकास हुन नसकेको हुँदा खरिद कार्यको अभिलेखलाई व्यवस्थित गराउनु पर्दछ । कार्यकारी मन्त्रालयले यस्तो खरिद कार्यको अभिलेख नराख्ने, व्यवस्थित नगर्ने र पूर्णरुपमा नराख्ने सार्वजनिक निकायका खरिद इकाईका पदाधिकारीहरु र निकायका प्रमुखलाई नै उत्तरदायी बनाई सार्वजनिक खरिद कानून अनुसार विभागीय कारबाही समेत गर्नु पर्दछ । सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले सम्बन्धित मन्त्रालय मार्फत खरिद कार्यको अभिलेखलाई अनुगमन र मुल्यांकन गर्ने प्रणाली विकास गरी विद्युतीय माध्यमबाट नियमित अनुगमन गर्ने कार्य गर्नुपर्दछ । खरिद योजना बनाउने समयमा राष्ट्रिय योजना आयोग र अर्थ मन्त्रालयले समेत खरिद कार्यको अभिलेख परीक्षण हुने प्रणाली स्थापित गरी खरिद अभिलेख व्यवस्थापन प्रभावकारी बनाउनु पर्दछ ।

११. **खरिद कारबाही तयारीसम्बन्धी कार्यहरु -** सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को परिच्छेद-२ मा उल्लिखित खरिद कार्यको जिम्मेवारी र खरिद विधि सम्बन्धी व्यवस्था र सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ को परिच्छेद-२ को खरिद कारबाहीको तयारी, खरिद योजना र लागत अनुमानसम्बन्धी व्यवस्थाहरु सार्वजनिक खरिद कारबाहीको तयारीसम्बन्धी कार्यहरु हुन । सार्वजनिक खरिदको सो कानूनी व्यवस्था अनुसार खरिद कारबाहीको तयारी गरी प्रत्येक निकायको वार्षिक बजेट र कार्यक्रम कार्यान्वयनको आधारहरु सिर्जना गर्ने प्रावधान गरिएको छ। खरिद कारबाही तयारी सम्बन्धमा प्रत्येक निकायले निम्न कार्यहरु गर्नुपर्दछ-

(क) खरिद आवश्यकताको पहिचान गर्ने,

(ख) खरिद सम्बन्धी विभिन्न प्राविधिक कुरा समाधान गर्न र आपूर्तिकर्ताको उपलब्धता यकिन गर्न बजारमा प्रचलित खरिद सम्झौताको जानकारी लिने

(ग) अघिल्ला वर्षहरुमा समान प्रकृतिको मालसामान, निर्माण कार्य वा परामर्श सेवा वा अन्य सेवा खरिद गरिएको भए त्यस्तो खरिद प्रक्रियाको अध्ययन गर्ने,

(घ) खरिदको विवरण, परिमाण र क्षेत्र एकिन गर्ने,

(ङ) खरिदलाई बढी सुविधाजनक समूहमा विभाजन गर्ने वा प्याकेजमा समावेश गर्ने,

(च) खरिद योजना तयार गर्न लगाउने,

(छ) खरिदको लागत अनुमान तयार गर्ने,

(ज) खरिदको आर्थिक स्रोत र रकमको पहिचान गर्ने,

(झ) खरिद विधि तथा खरिद सम्झौताको छनौट गर्ने

सार्वजनिक खरिद ऐनको प्रस्तावनामा खरिद कारबाही पारदर्शी र वस्तुगत बनाउने तथा जवाफदेहिता गराउने मुख्य प्रावधानहरु प्राप्तिको लागि तयारीका कार्यहरुले आधारभूत स्तम्भको रुपमा काम गर्दछ । यसको साथै खरिद कारबाही परिणाममुखी बनाउनको लागि पनि तयारी कार्यहरु महत्वपूर्ण हुन्छ । तयारी राम्रो गरिएको अवस्थामा सार्वजनिक खरिद ऐनको दफा २६(२) अनुसार एउटै बोलपत्र परे पनि स्वीकार गर्न सकिने प्रावधान गरिएको छ । सार्वजनिक निकायको वार्षिक बजेट तथा कार्यक्रमलाई खरिदका तयारी कार्यहरु गरी व्यवस्थापनयोग्य बनाउन सकिने भएकोले

यसको भूमिका महत्वपूर्ण रहेकोछ । त्यसैले सार्वजनिक खरिद कानूनले तयारीको कार्यहरुलाई विशेष जोड दिएको छ ।

खरिद कारबाहीको आधारभूत स्तम्भ भएकोले खरिदसम्बन्धी तयारीका कार्यहरु भनी कानूनमा उल्लिखित विषयहरुको पालनाको स्थितिको बारेमा जानकारी लिने, खरिद तयारीका कार्यहरु चरणबद्ध रुपमा गरिए नगरिएको विषय पनि पालना भए नभएको जानकारी हासिल गर्ने उद्देश्यले अध्ययन गरिएको थियो । साथै तयारी कार्यमा रहेका कार्यहरु कानून अनुसार पालनामा देखिएको कठिनाईहरु तथा खरिद कार्य प्रभावकारी बनाउन गर्नुपर्ने सुधारका उपायहरु पहिचान गर्ने पनि उद्देश्य राखिएको थियो ।

खरिद कारबाहीको चरणबद्ध प्रकृया अनुसार तयारी भए नभएको बारेमा प्रश्नावलीमा सोधिएकोमा छनौट गरिएका आयोजना तथा कार्यालयहरुले तयारी कार्यहरु चरणबद्ध रुपमा गरेको भनी औपचारिक प्रत्युत्तर दिएको देखिन्छ । पदाधिकारीहरुसंगको छलफलमा सबै तयारीका कार्यहरु अनौपचारिक भएपनि काम भएको भनी जवाफ दिएको पाइयो । खरिद अभिलेखको पूर्णताको अभावमा सो कार्य भएको देखिंदैन । बजेट तथा कार्यक्रम तयारीको समयमा गरिने हुँदा कार्यालयमा पुनः यस्को बारेमा औपचारिकता दिने गरिएको देखिंदैन । मालसामानको खरिदमा प्राविधिक विवरण बनाउनै पर्ने भएको र निर्माण कार्यको सम्बन्धमा छुट्टै रुपमा प्राविधिक विवरण भएको देखिएन । कार्यक्रम र बजेटको तर्जुमा गर्दा क्रियाकलापमा आधारित बजेट बनाउने सम्बन्धमा विश्लेषण बिना नै प्याकेज निर्माण गरिएको जानकारीमा आएको देखियो ।

बोलपत्रसम्बन्धी कागजातको तयारीको अवस्थामा नै बोलपत्रदाताहरुलाई निर्देशन दिने समयमा योग्यताको आधार तयार गरिने र लागत अनुमान बिना खरिद विधि तय गर्ने र खरिद सम्झौता छनौट गर्न नसकिनुका साथै सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले तयार गरेको बोलपत्रसम्बन्धी कागजात तयार गर्दाको समयमा नै खरिद विधि र खरिद विधिको आधारमा खरिद सम्झौताको छनौट हुने भएकोले तयारीको कार्यको रुपमा विश्लेषण गरी बोलपत्रसम्बन्धी कागजात र खरिद सम्झौता छनौट गर्ने गरेको देखिंदैन । सामान्यतः निकायको उद्देश्य, कार्यहरु र क्रियाकलापहरुको आधारमा तयारीका लागि माथि उल्लिखित कार्य र कार्यविधि हुनुपर्नेमा सो अनुसार भएको देखिँदैन । त्यस्तै बजेट र निर्माणस्थल बिना खरिद कारबाही अघि बढाउन नसकिने अवस्थामा पनि आयोजनाहरु सञ्चालन गर्ने कार्यमा शिथिलता आएको छ । शुरुको बजेट सिलिङ्गको कामहरु सबै नयाँ वा केही पुराना कार्यक्रमहरुको लागि प्रयोग गर्ने गरेको देखिन्छ तर खरिद कारबाही औपचारिक रुपमा तयारी गरेर मात्र गरेको देखिएन । बजार अध्ययनको कार्य आयोजनाले गर्ने गरेको उल्लेख गरे तापनि त्यस्तो कार्य औपचारिक रुपमा गरेको मान्न मिल्दैन । यसरी तथ्य र सुचनाको आधारमा खरिद कारबाही गरेको देखिंदैन । खरिद योजनामा मिति यथार्थ नराखिएको अनुमानित मात्र विवरण भरी वास्तविक मितिमा भएको काम उल्लेख गर्ने गरिएको नदेखिंदा खरिद तयारीका कार्यहरुको औपचारिक तयारीको कार्य हुन सकेको देखिंदैन । बजेटको सीमा तथा कार्यक्रमको स्वीकृतिको अवस्थामा बजेटको सुनिश्चितता नहुने भएकोले तयारी कार्यहरुमा पर्याप्त ध्यान पुर्‍याई खरिद गर्नुपर्दछ ।

खरिद कानूनले पर्याप्त तयारी गरेर मात्र खरिद कारबाही गर्ने कानूनी प्रावधान भएपनि बजेटको सुनिश्चितता र कार्यक्रम वा आयोजनाको तयारी भई नसकेको अवस्था हुने भएकोले खरिदसम्बन्धी तयारीको कार्यहरु बजेट विनियोजन भएपछि तयार गर्नुपर्ने अवस्था सिर्जना भएको देखिन्छ । यसले गर्दा खर्च गर्ने समयमा तयारी नहुँदा प्राविधिक विवरण, बजार अध्ययन तथा लागत

अनुमानको कार्यहरु यथार्थपरक नभई खरिद कार्यहरुको पर्याप्त विश्लेषण हुन सक्ने आधार हुन सकेको देखिंदैन । त्यसैले सार्वजनिक निकायहरुले निकायगत क्रियाकलापहरु र लागत अनुमान तयारगर्ने क्रममा तयारीका कार्यहरु अद्यावधिक हुने गरी सम्बन्धित सार्वजनिक निकायले अनुगमन प्रभावकारी बनाउने आर्थिक कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व ऐन, २०७६ दफा ९ र दफा १० बमोजिम क्रमशः बजेट प्रस्ताव र छलफल गर्ने तथा बजेट विनियोजन गर्ने समयमा तयारीका कार्यहरु पूरा भए नभएको यकिन गरेर मात्र बजेट र कार्यक्रमको स्वीकृतिको समयमा मन्त्रालयस्तरको साथै अर्थ मन्त्रालय र राष्ट्रिय योजना आयोगले बजेट उपशीर्षक अनुसार परीक्षण वा जाँच हुने व्यवस्था हुनुपर्ने देखिन्छ ।

१२. **प्राविधिक विवरण तथा बजार अध्ययन -** सार्वजनिक खरिद कानूनमा खरिद इकाईले माग सङ्कलन भएपछि खरिद कार्यको प्रकृति अनुसार प्राविधिक विवरण तयार गर्नुपर्ने प्रावधान छ । सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ को नियम ४२ मा मालसामान, नियम ४३ मा निर्माण कार्य, नियम ६९ मा परामर्श सेवाको कार्यक्षेत्रगत शर्तको रुपमा प्राविधिक विवरण तयार गर्नुपर्ने प्रावधान छ । प्राविधिक विवरणले खरिद कार्यहरुको प्रकृति, स्वरुप, प्राविधिक विशेषता, कार्यसम्पादन स्तर आदिको आवश्यकता पहिचान र विवरण प्रस्तुत गर्ने हुँदा सार्वजनिक निकायको वास्तविक आवश्यकतालाई अभिव्यक्त गरिएको भाषा वा विवरण प्राविधिक विवरणको रुपमा रहेको हुन्छ । प्राविधिक विवरण स्पष्ट गरिएको अवस्थामा खरिद कार्यको परिमाण तथा गुणस्तर वस्तुगत र प्रभावकारी हुनुको साथै खरिद कार्यको योग्यताको आधार निर्धारण गर्न पनि सघाउ पुग्दछ । त्यसैगरी सार्वजनिक खरिद नियमावलीको नियम ३(ख) मा बजार अध्ययनको प्रावधान राखिएको छ । सो अनुसार आपूर्तिकर्ता वा निर्माण व्यवसायी वा परामर्शदाताहरुको पर्याप्त संख्यामा उपलब्ध भए नभएको यकिन गर्नुपर्दछ । यसको लागि प्राविधिक विवरणसँग मिल्ने काम गर्ने प्रदायकहरुको संख्या पहिचान, गुणस्तर, मुल्य प्रवृत्ति तथा प्राविधिक क्षमताको पहिचान गरी बजारसम्बन्धी प्रतिवेदन तयार गरी सार्वजनिक निकायमा पेश गर्नुपर्ने प्रावधान राखेको देखिन्छ । यसरी प्राविधिक विवरण र बजार अध्ययन खरिद कार्यको अपरिहार्य चरण हो, खरिद कार्य गर्दा यसको पालना गर्नुपर्दछ ।

प्राविधिक विवरण पछि खरिद कार्यको बजार अध्ययन गरिए नगरिएको तथा सो अनुसार निर्माण भए निर्माण व्यवसायी वा मालसामान भए बजारमा उपलब्ध आपूर्तिकर्ता वा उत्पादकहरुको संख्या, प्रकृति, प्राविधिक क्षमता, करार मुल्यको प्रवृत्ति, योग्यता पुग्ने व्यवसायीहरुको संख्या आदिको बजार अध्ययन गरिए नगरिएको सो को जानकारी प्राप्त गर्ने र सो सम्बन्धी बजार अध्ययन प्रतिवेदन निकायमा प्राप्त गरी सो अनुसार खरिद विधि, खरिद सम्झौता यकिन गर्ने काम भए नभएको सोको पालनको स्थिति अध्ययन गर्ने साथै बजार अध्ययनको आधारमा खरिद कार्यलाई खुला प्रतिस्पर्धात्मक र जवाफदेहिता स्थापना गर्ने कार्य भए नभएको, भएकोमा पालनाको अवस्था जानकारी हाँसिल गर्ने उद्देश्यले प्रश्नावली तथा छलफलबाट प्राप्त जानकारी तथा सूचनाको आधारमा छनौट गरिएका अधिकांश निकायहरुमा प्राविधिक विवरणहरु तयार गरिएको जानकारी हुन आएको छ । प्राविधिक विवरण बोलपत्र तथा प्रस्तावसम्बन्धी कागजातको अभिन्न अंग भएकोले कागजात तयार गर्ने समयमा अनिवार्य प्रावधान भएको देखिंदा प्राविधिक विवरण बनाउने कार्यको पालना भएको देखिन्छ । बजार अध्ययन गर्ने गरेको प्राप्त जवाफमा उल्लेख भए तापनि छलफलको क्रममा यस्तो बजार अध्ययन अनौपचारिक रुपमा गर्ने गरिएको तथा सूचना सङ्कलन गर्ने गरेको तर लिखित प्रतिवेदन लिने कार्य भएको देखिएन । बजार अध्ययनको कार्य बिना खरिद विधि निर्धारण, प्रतिस्पर्धात्मक स्थितिको

आँकलन, योग्यता निर्धारण तथा बोलपत्र वा प्रस्ताव कागजात बनाउन कठिनाई हुने अवस्था आउने गरेको देखिन्छ। यसबाट खरिद कार्यको मुख्य विशेषताको पालना हुन सकेको छैन ।

बजार अध्ययन गर्ने कार्य औपचारिक रुपमा गरी सोको प्रतिवेदन लिएर मात्र खरिद कार्य गर्ने प्रणाली विकास गर्नु आवश्यक देखिन्छ । यसको लागि सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले बजार अध्ययन सम्बन्धी प्रतिवेदन तयार गर्ने कार्यविधि जारी गर्नुपर्दछ । सम्बन्धित कार्यकारी मन्त्रालय र विभागले खरिद कार्यको अनुगमन गरी बजार अध्ययन प्रतिवेदन समेत खरिद अभिलेखमा राख्ने व्यवस्था गरिनु पर्दछ ।

१३. **प्याकेज निर्धारण र लागत अनुमान -** सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ को नियम (३क) मा प्याकेजिङ्ग तथा समूह विभाजन सम्बन्धी व्यवस्था छ । प्याकेजिङ्ग गर्दा नियम ७(२)(ग) बमोजिम खरिद गुरुयोजनामा उल्लिखित प्याकेज सङ्ख्याको प्रतिकूल नहुने गरी गर्नुपर्ने र खरिदलाई बढी सुविधाजनक समूहमा विभाजन गर्ने वा प्याकेजमा समावेश गर्ने गरी तयारी गर्दा अलग अलग रुपमा सम्पन्न गर्न सकिने प्रकृतिको निर्माण कार्यका लागि अधिकतम प्रतिस्पर्धा हुने हदसम्म छुट्टा छुट्टै रुपमा बोलपत्र आव्हान गर्नुपर्ने तथा एक आपसमा अन्तर सम्बन्धित भई एउटै प्याकेजमा सञ्चालन गर्नुपर्ने भएमा बाहेक प्रतिस्पर्धालाई सङ्कुचित र सीमित गर्ने गरी ठूला ठूला प्याकेज बनाई बोलपत्र आव्हान गर्नु नहुने प्रावधान राखिएको छ ।

लागत अनुमान तयार गर्दा सोही नियमावलीको नियम १० बमोजिम निर्माण कार्यको लागत अनुमान तयार गर्ने र नियम ११ अनुसार मालसामान तथा नियम १२ अनुसार परामर्श सेवाको लागत अनुमान तयार गर्नुपर्दछ । निर्माणसम्बन्धी लागत अनुमानमा जेनेरल आईटमको रुपमा बोलपत्र जमानत वा कार्यसम्पादन जमानत, मोविलाईजेशन र डिमोविलाईजेशन खर्च, वीमा, परामर्शदातालाई दिनु पर्ने सुविधा, गुणस्तर परीक्षण, व्यवसायजन्य स्वास्थ्य र सुरक्षा, एज विल्ट (नक्सा), कार्यसम्पादन जमानतको कमिशन खर्च आदि समावेश गर्नुपर्ने, लागत अनुमानको मापदण्ड (नर्म्स) स्वीकृत गर्ने निकाय नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषद् वा विभागीय प्रमुखबाट स्वीकृत भएको भए नर्म्स निर्माण व्यवसाय विकास परिषदमा एक वर्षभित्र पठाउनु पर्ने, निर्माण कार्य सम्पन्न गर्न लाग्ने समयावधि किटान गर्नु पर्ने, नियम १५ बमोजिम लागत अनुमान अध्यावधिक गर्नुपर्ने, नियम १४८ बमोजिमको दररेट निर्धारण समितिले जिल्लाको निर्माण सामग्री र ज्याला तथा ढुवानी दररेट निर्धारण गरि असार मसान्तभित्र निर्धारण गरी जानकारी गराउनु पर्ने व्यवस्था गरी लागत अनुमान सम्बन्धी प्रावधान गरेको छ ।

प्रश्नावली तथा छलफल मार्फत प्राप्त जानकारीको आधारमा अध्ययन गर्दा बजेटमा क्रियाकलाप छुट्याउनु पर्ने (एक्टीभिटी बेस्ड बजेटिङ्ग) भएको अवस्था र वार्षिक खरिद योजना बजेट साथै तयार गर्ने प्रावधानले गर्दा शुरुमा नै प्याकेजिंग गर्ने गरेको देखिएको छ । प्याकेजिंग गर्दा गर्नुपर्ने विश्लेषणका आधारहरु जस्तैः खरिद कार्यको समानताको आधार, खरिद गुरुयोजनामा उल्लिखित प्याकेजको आधार, कार्यसम्पादन एकै समयमा गर्नुपर्ने, समन्वयमा कार्यसम्पादन गर्नुपर्ने, अलग अलग रुपमा सम्पन्न गर्न सकिने प्रकृतिको निर्माण कार्यका लागि अधिकतम प्रतिस्पर्धा हुने हदसम्म छुट्टा छुट्टै, एक आपसमा अन्तर सम्बन्धित भई एउटै प्याकेजमा सञ्चालन गर्नुपर्ने भएमा बाहेक प्रतिस्पर्धालाई सङ्कुचित र सीमित गर्ने गरी ठूला ठूला प्याकेज, प्याकेजको निर्माण गर्दा एक प्रकृतिको वा समान कामको लागि एकै प्याकेज, एकै चोटी कार्यसम्पादन गर्नुपर्ने, अन्य प्याकेजसंग समन्वय गर्नुपर्ने आदिको विश्लेषण गरी प्याकेज निर्धारण गरिएको अवस्था देखिएन । यसले गर्दा प्याकेजको निर्धारण वस्तुगत विश्लेषणको आधारमा हुन सकेको देखिंदैन ।

सामान्यतः लागत अनुमान नभै बजेट तयार नहुने भएकोले लागत अनुमान तयारीको पालना भएको देखिन्छ ।लागत अनुमान तयार गर्दा सार्वजनिक निकायको आफ्नै विगतको मुल्य तिरेको रकमको आधारमा अद्यावधिक गर्ने, बजार अध्ययन, अन्य सार्वजनिक निकाय, जिल्ला दररेट निर्धारण समिति, जिल्ला उद्योग वाणिज्य संघबाट दररेट प्राप्त गर्ने प्रावधान भएपनि सबै निकायहरुबाट दररेट लिएर लागत अनुमान तयार गर्ने वा नगर्ने, सबै निकाय वा स्रोतबाट लिएको दररेट मध्ये उच्च दररेट लिने, न्यूनतम दररेट लिने वा सबैको दररेट सरदर लिने स्पष्ट नीति उल्लेख नहुँदा सार्वजनिक निकायहरुलाई द्विविधा हुने गरेको छ । त्यस्तै लागत अनुमान तयार गरिने खर्चको मापदण्ड (नर्म्स) प्रयोग नेपाल सरकारले स्वीकृत गरेको र विभागीय नर्म्सको प्रयोग भएको देखिएन ।यद्यपी जिल्ला दररेट समितिको निर्णय वेभसाईटमा राख्ने गरेको जानकारी प्राप्त हुन आएको छ । लागत अनुमान सम्बन्धमा खरिद कानूनले निर्माण कार्य सम्पन्न गर्न लाग्ने समयावधि किटान गर्नुपर्ने प्रावधान भने पूर्ण रुपमा लागू हुन सकेको देखिएन । छलफलको क्रममा कतिपय अवस्थामा अवधि किटान गर्दा बजेटको उपलब्धतालाई समेत आधार बनाउने गरेको जानकारी हुन आएको छ । त्यस्तै लागत अनुमान तयार गर्दा नयाँ प्रकृतिको मालसामान खरिद गर्दा कुन निकायको दररेट कायम गर्ने द्विविधा देखिन्छ भने निजी क्षेत्रले उपलब्ध गराउने दररेट पनि लागत अनुमान र बोलपत्र वा दरभाउ पत्र पेश गर्दाको समयमा फरक फरक पेश गरेमा हुने सजायँ व्यवस्था नगरिंदा लागत अनुमान र मुल्यांकनको कार्यमा पनि फरक हुने गरेको र निर्णय लिन कठिन हुने गरेको देखिन्छ । मालसामानको दररेट कायम गर्दा अधिकतम न्यूनतम वा सरदर कुन दरलाई आधार मान्ने स्पष्ट नगर्दा प्रश्नावली भरेको निकायले न्यूनतम दररेटलाई आधार मानी लागत अनुमान तयार गरेको देखियो ।

खरिद कानूनको प्रावधान अनुसार मुलतः प्याकेजिङ र लागत अनुमान तयारीको कार्य कानून बमोजिम नै भएको देखिएतापनि दुवै पक्षको गुणात्मक र वस्तुगत विश्लेषण गरेको अवस्था नदेखिएको हुँदा सुधार गर्नु आवश्यक छ । यसको लागि बजेट प्रस्ताव गर्ने र विनियोजन प्रस्तावको समयमा नै प्याकेज निर्माण गर्ने पक्षहरुको आधारभूत विश्लेषण गर्ने कार्य मन्त्रालयको बजेट समितिले गर्ने र सो को पुष्टि आयोजना बैंङ्क तयार गर्दा राष्ट्रिय योजना आयोग तथा बजेट छलफलको समयमा अर्थ मन्त्रालयले प्याकेज निर्माणको आधारहरु तथा लागत अनुमान अनुसार कार्य सम्पन्न गर्ने समयावधिको यथार्थता परीक्षण गरेर मात्र बजेट स्वीकृत गर्नुपर्दछ ।

लागत अनुमान तयार गर्दा दररेट कायम गर्ने सम्बन्धी स्पष्ट कार्यविधि, नीति र मार्गदर्शन सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले जारी गर्नुपर्दछ । विस्तृत विवरण जारी नभएसम्म सरदर आधारको दररेट कायम गरी लागत अनुमान तयार गर्ने नीति स्पष्ट गरिनु आवश्यक छ । जिल्ला उद्योग वाणिज्य संघबाट दररेट प्राप्त गर्न कठिन भएपनि मिल्ने प्रकृतिको नहुने र कतिपय अवस्थामा नपठाउने हुँदा यस्तो दररेट लिने निकायबाट सो निकायको नाम हटाउनेतर्फ सार्वजनिक खरिद नियमावलीमा संशोधन हुन जरुरी देखिन्छ ।

१४. **वार्षिक खरिद योजना -** सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ६ तथा सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ को नियम ७ मा सार्वजनिक निकायले एक वर्षभन्दा बढी अवधिसम्म सञ्चालन हुने योजना वा आयोजनाको लागि खरिद गर्दा वा वार्षिक दश करोड रुपैंयाँभन्दा बढी रकमको खरिद गर्दा खरिदको गुरु योजना तयार गर्नुपर्ने प्रावधान छ । त्यस्तै सोही नियमावलीको नियम ८ मा सार्वजनिक निकायले वार्षिक दश लाख रुपैंयाँभन्दा बढी रकमको खरिद गर्नुपर्ने भएमा आगामी आर्थिक वर्षको अनुमानित वार्षिक कार्यक्रम तथा बजेट तयार गर्दा आगामी आर्थिक वर्षमा गर्ने वार्षिक

खरिद योजना तयार गर्नुपर्ने र यस्तो वार्षिक खरिद योजना तयार गर्दा नियम ७ बमोजिम खरिदको गुरु योजना समेत तयार भएको रहेछ भने त्यस्तो गुरु योजनाको समेत आधार लिनुपर्ने प्रावधान छ।

वार्षिक खरिद योजनामा (क) खरिदको प्रकार सम्बन्धी विवरण, (ख) खरिदको सम्भावित प्याकेज, (ग) खरिद कारबाहीको समय तालिका, (घ) खरिद विधि, (ङ) खरिदको लागि गरिने सम्झौताको किसिम उल्लेख गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । सो योजनामा प्रकरण (ग) बमोजिमको समय तालिकामा (क) मालसामान खरिद गर्ने भए स्पेसिफिकेशन तयार गर्ने, (ख) खरिदको लागत अनुमान तयार गर्ने, (ग) सिलबन्दी दरभाउपत्र फाराम, पूर्व योग्यताको प्रस्ताव वा बोलपत्र आह्वान गर्ने वा परामर्श सेवाको प्रस्ताव सम्बन्धी कागजात तयार गर्ने, (घ) सिलबन्दी दरभाउपत्र, पूर्व योग्यताको प्रस्ताव, बोलपत्र आह्वान वा परामर्श सेवाको प्रस्ताव माग गर्न सूचना प्रकाशन गर्ने, (ङ) सिलबन्दी दरभाउपत्र, पूर्व योग्यताको प्रस्ताव, बोलपत्र वा परामर्श सेवाको प्रस्ताव मूल्याङ्कन गर्ने, (च) सिलबन्दी दरभाउपत्र, पूर्व योग्यताको प्रस्ताव, बोलपत्र वा परामर्श सेवाको प्रस्ताव स्वीकृति गर्ने, (छ) सम्झौता गर्ने, (ज) कार्यारम्भ गर्ने, र (झ) कार्य पूरा गर्ने समय (मिति) समावेश गर्नुपर्ने प्रावधान रहेको छ । यसरी तयार भएको वार्षिक खरिद योजनाको एक एक प्रति आगामी आर्थिक वर्षको अनुमानित वार्षिक कार्यक्रम तथा बजेट साथ संलग्न गरी तालुक कार्यालय र अर्थ मन्त्रालयमा पठाउनु पर्ने कानूनी व्यवस्था छ ।

उल्लिखित व्यवस्थाले खरिद योजना वार्षिक बजेट तथा कार्यक्रमको अभिन्न अङ्ग मानेको छ। त्यसैले मन्त्रालयगत बजेट सुचना प्रणालीमा बजेट तथा क्रियाकलापको बजेट सिलिङ्ग प्रविष्टी गर्दा वार्षिक खरिद योजना अनिवार्य गरिएको छ । बजेट खर्चको उप समुह वर्गीकरण गर्दा तलब, भत्ता दैनिक भ्रमण भत्ता, पोशाक तथा खाद्यान्न आदि जस्ता खर्चहरु उपभोग खर्च र सञ्चार महशुल, विद्युत, खानेपानी, भाडा, टेलिफोन सेवा आदि सञ्चालन खर्चको रुपमा राखिएको खर्चहरुको लागि सामान्यतः खरिदको कार्य गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । तर कार्यक्रम खर्च (गोष्ठी, परामर्श, सचेतना कार्यक्रम, वृक्षारोपण कार्यक्रम, साक्षरता कार्यक्रम, स्वास्थ्य चेतना र संचार कार्यक्रम आदि) र पुँजीगत प्रकृतिका खर्च (टेबल कुर्सी जस्ता फर्निचर, कम्प्युटर ल्यापटप, भवन निर्माण, पुल निर्माण, सडक तथा सिचाईको नहर निर्माण आदि) को लागि खरिद शीर्षक अन्तर्गत खरिद योजना निर्माण गरी खरिद व्यवस्थापन गर्नुपर्दछ।

खरिद योजनाले सार्वजनिक निकायको मालसामान, परामर्श सेवा, अन्य सेवा र निर्माण कार्यको खरिद हुने समय प्याकेज विधि लागत अनुमानमा उल्लिखित वर्गीकरण अनुसार छुट्टाछुट्टै र समष्टिमा तयार गर्नुपर्दछ । यसले खरिद कार्यको प्रवाह अनुसार समयमा नै खर्च गर्ने स्पष्ट मार्गचित्र कोर्ने हुँदा खरिद कार्यको योजनाबद्धता, बजेट र कार्यक्रमको निकट रही कार्यसम्पादन गर्ने र समन्वयमा काम गर्ने गरी व्यवस्था गर्दछ । खरिद योजनामा सार्वजनिक खरिद प्रकृयाको साथै खरिद सम्झौता व्यवस्थापनमा (शुरु र समाप्त हुने मिति) को समय पनि समावेश भएको हुँदा वार्षिक रुपमा समग्र खरिद हुने कार्यको उपलब्धी मापन हुने गरी र पदाधिकारीको जवाफदेहिता मापन समेत गर्न सकिने भएकोले प्रस्तुत योजनाको कानुनी प्रावधान प्रतिफल प्राप्तिको दृष्टिकोणले महत्वपूर्ण रहेको छ ।

खरिद योजनाको अध्ययनको प्रमुख उद्देश्य सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले तोकेको ढाँचामा खरिद गुरु योजना र वार्षिक खरिद योजना तयार भए नभएको, तयार भएको अवस्थामा सो योजनाको विषयवस्तुहरु यथार्थ रुपमा भरे नभरेको, वार्षिक खरिद योजना वार्षिक बजेट तथा कार्यक्रम तयार गरी बजेट पेश गर्ने समय (ज्येष्ठ १५ गते) मा तयार भए नभएको, वार्षिक खरिद योजनाको तालिका अनुसार नै खरिद कार्य समयमा सम्पन्न भए नभएको, खरिद कार्य शुरु गर्ने र समाप्त गर्ने

समय, अनुमानित र वास्तविक समय तालिका, वार्षिक खरिद योजनालाई विद्युतीय खरिद प्रणाली अपनाउनु पर्दा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको वेभसाईटमा प्रविष्टी गरिने कार्यको कानून बमोजिम पालना भए नभएको आधारमा सो कार्यको प्रभावकारिता मापन गर्ने उद्देश्यले प्रस्तुत अध्ययन गरिएको थियो । वैदेशिक दातृ निकायको स्रोतबाट संचालित आयोजना वा कार्यक्रमको खरिद कार्यको लागि तयार गरिएको खरिद योजना र नेपाल सरकारको खरिद योजनाको तुलनात्मक अध्ययन गरिएको थियो ।

अध्ययन गरिएका निकायहरुले खरिद कानून बमोजिम अनिवार्य रुपमा तयार गर्नुपर्ने वार्षिक र खरिद गुरु योजना तयार गर्ने गरेको देखियो । छनौट गरिएका निकायहरुको भिन्न प्रकृति भएकोले सो अनुसार विश्लेषण गर्दा तपसिल बमोजिमको व्यहोरा देखिन्छ -

(क) वार्षिक खरिद योजना बनाउने अभ्यास बजेटसँगै गर्नुपर्ने खरिद कानूनको व्यवस्था, अर्थ मन्त्रालयको बजेट तर्जुमा दिग्दर्शन र मन्त्रालयगत बजेट सुचना प्रणालीमा वार्षिक खरिद योजना प्रविष्टी गर्न अनिवार्य गरेको हुँदा औपचारिक रुपमा खरिद योजना तयार गर्ने कार्य अनिवार्य रुपमा गरेको देखिंदा सार्वजनिक खरिद कानून अनुसार वार्षिक खरिद योजना र आवश्यकतानुसार खरिद गुरु योजना बनाई खरिद कानूनको पालना भएको देखिन्छ ।

(ख) निकायहरुको वार्षिक खरिद योजनाको अभ्यास स्रोत अनुसार फरक देखियो । वैदेशिक स्रोत भएको निकायले वार्षिक खरिद योजनाको आधारमा बनाउने भएकोले सरकार र दातृनिकायको खरिद योजनाको फरक आधारमा निर्धारण गरेको देखियो ।

(ग) मन्त्रालयगत बजेट सूचना प्रणालीको आधारमा वार्षिक खरिद योजना कतिपय निकायले मिति उल्लेख गरेको पाइएन ।

(घ) बनाएको खरिद योजना सुचना प्रविधि मार्फत नियन्त्रण गरिने हुँदा खरिद योजनामा उल्लिखित क्रियाकलाप र प्याकेज अनुसार कामभए नभएको स्वचालित रुपमा कार्यान्वयन अनुगमन हुन सक्ने अवस्था देखियो ।

(ङ) नेपाल सरकारको मात्र स्रोत भएको निकायहरुको सन्दर्भमा शुरुमा मन्त्रलायगत बजेट सुचना प्रणालीमा प्रविष्टी गरेपछि त्यसको अनुगमन गर्ने गरेको देखिएन । शुरुमा अनुमानित खरिद कार्य हुने मिति उल्लेख गरेकोमा कार्यान्वयन भएपछि वास्तविक रुपमा सम्पन्न भएको मिति भरि यथार्थ समयमा काम सम्पन्न भएको विवरण भरेको देखिएएकोले वार्षिक खरिद योजनाको अनुगमन हुने गरेको देखिँदैन ।

(च) खरिद योजनामा उल्लिखित खरिद विधि पछि परिवर्तन गरियो गरिएन भन्ने विषयमा जवाफ आएको देखिएन । खरिद योजनामा खरिद विधि उल्लेख गरिएपछि विशेष परिस्थितिजन्य अवस्थामा बाहेक खरिद विधि परिवर्तन गर्न सकिंदैन । यस सम्बन्धमा अनुगमन भएको देखिंदैन ।

(छ) वार्षिक खरिद योजना तयार गर्दा खरिद कार्यको तयारीसम्बन्धी सबै कार्यहरु आयोजनाको तयारी भई खरिद कार्यको पहिचान भएको, प्राविधिक विवरण तयारी, बजार अध्ययन, प्याकेजको निर्माण, लागत अनुमान भएको, खरिद विधि र खरिद सम्झौताको छनौट भएको हुनुपर्नेमा खरिद योजनामा सार्वजनिक निकायहरुले खरिद कार्यको मिति आर्थिक वर्षको शुरु भैसकेपछि राखेको देखिएको हुँदा बजेट वक्तव्य जारी हुने बेलामा रातो पुस्तीकामा समावेश

हुने बजेट र कार्यक्रम तयार गर्दाको अवस्थामा नै वार्षिक खरिद योजना तयार गर्दा तयारीसम्बन्धी कार्यहरु पूरा हुनुपर्नेमा सो नभई औपचारिकताको लागि मात्र मिति राख्ने गरेको देखिन्छ ।

(ज) वार्षिक बजेट प्रस्तावको समयमा बजेट रकम प्रस्ताव गर्दा खरिद गुरु योजना र वार्षिक खरिद योजनालाई समेत आधार बनाई खर्चको प्रस्ताव गर्नुपर्ने प्रावधान भए तापनि माथि प्रकरण (च) मा उल्लिखित विवरणको आधारमा अध्ययन गर्दा आयोजना बैंकको मार्गदर्शन अनुसार विस्तृत क्रियाकलाप र सोको प्याकेजको यथार्थ विवरणको आधारमा खरिद कार्य र बजेटको क्रियाकलापहरुको विवरण तयार नगरिएको हो कि भन्ने आशंका गर्न सकिन्छ ।

(झ) वार्षिक खरिद योजनाको अनुगमन तालुक निकायहरुले गर्ने गरेको देखिँदैन । यसले गर्दा खरिदयोजना औपचारिकतामा मात्र सीमित रहेको देखिन्छ ।

(ञ) वार्षिक खरिद योजनाको कार्यान्वयन गर्दा खरिद योजनामा उल्लिखित मिति र समयमा पूरा नहुँदा सोको समीक्षा गरिएको देखिँदैन । खरिद योजनामा उल्लिखित समय तालिका अनुसार काम नहुँदा पनि जिम्मेवार पदाधिकारीहरुलाई सजायँ गर्ने प्रणाली स्थापना हुन सकेको छैन। यसले गर्दा खरिद योजना बजेट निर्माण गर्ने समयमा औपचारिकता पूरा गर्ने बाहेक खरिदको कार्य प्रकृति र समयतालिका अनुसार बजेट कार्यान्वयन गर्न कुनै ठोस योगदान हुन सकेको देखिँदैन ।

खरिद योजनाको प्रक्रिया सुधार गर्नको लागि तपसिलबमोजिमको कार्यहरु गरिनु आवश्यक देखिन्छ :

१. आयोजना बैंक निर्देशिका अनुसार आयोजनाको विस्तृत अध्ययन गर्ने समयदेखि नै खरिद क्रियाकलापहरुको प्रकृतिको आधारमा प्याकेज समेत निर्धारण गर्ने गरि आयोजना तयार गर्नुपर्ने । बार्षिक खरिद योजना स्वीकृत गर्दा खरिद कार्यको तयारीसम्बन्धी कार्यहरु पूरा गरेर मात्र खरिद योजना बने नबनेको जाँच गरेर मात्र कार्यकारी मन्त्रालयहरुले बजेट र कार्यक्रम पेश गर्नुपर्ने र सो अनुसार राष्ट्रिय योजना आयोग तथा अर्थ मन्त्रालयले अनिवार्य रुपमा परीक्षण गर्नुपर्ने प्रणाली प्रभावकारी बनाउनु पर्दछ । खरिद योजनाको पेशागत र कानूनी परीक्षण नगरी बजेट तथा कार्यक्रम पेश र स्वीकृत गर्ने तथा कार्यान्वयन हुन नसकेको भए सोको लागि समेत सम्बन्धित पदाधिकारीलाई जिम्मेवार बनाइनु पर्दछ ।

२. आर्थिक कार्यविधि ऐन, २०७६ अनुसार प्रत्येक महिनामा सचिवले गर्ने मासिक समीक्षा र मन्त्रीस्तरीय तीन महिनामा गर्नुपर्ने समीक्षामा मन्त्रालय मातहतका निकायहरुले बजेट तथा कार्यक्रम र आयोजना तर्जुमा गर्दा तयार गरिएको वार्षिक खरिद योजनाको पनि समिक्षा गर्नुपर्दछ । यसरी समीक्षा गरिंदा यस्तो योजनाको कामको प्रगति, खरिदको प्रकृया र खरिद सम्झौता व्यवस्थपन सम्बन्धमा सम्बन्धित पदाधिकारीहरुलाई जिम्मेवार बनाउनु पर्दछ ।

३. वार्षिक खरिद योजनालाई बजेट तथा कार्यक्रम कार्यान्वयनको आधार मानिनुका साथै बजेट निकासा र खर्चको समयमा एकल खाता कोषको कार्य प्रवाह विद्युतीय माध्यमबाट समावेश गर्नुको साथै अनुगमन गरी खरिद योजनाको विधि र क्रियाकलाप विपरीत हुन गएमा खरिद योजनाका अनुमानित र वास्तविक कार्य सम्पन्न गरी अद्यावधिक गरेको आधारमा मात्र खर्च गर्ने समयमा नियन्त्रण गर्ने वा फरक परेमा स्वीकृती लिएर मात्र बजेट खर्च गर्नको अनुमति लिने कार्य गर्नुपर्दछ ।

४. मन्त्रालयगत बजेट सुचना प्रणालीको समयमा वार्षिक खरिद योजनालाई सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको विद्युतीय खरिद प्रणालीमा समावेश गरी प्रत्येक सार्वजनिक निकायको खरिद योजनाको सुचीकृत हुने व्यवस्था गर्दा खरिद योजनाको कार्यान्वयन भए नभएको समीक्षा गर्नु पर्दछ।

५. वार्षिक खरिद योजनाको विद्युतीय अनुगमन प्रणाली विकास गरी बजेट तथा कार्यक्रमको भौतिक र वित्तीय सूचक सहित खरिद कार्य तथा प्याकेजिङ्गको कार्यान्वयन सुचकहरु विकास गरी मासिक र त्रैमासिक रुपमा अनुगमन हुने प्रणाली विकसित गर्नुपर्दछ ।

६. आयोजना वा कार्यक्रमहरु समन्वय गर्ने निकायहरुले समेत मातहतका निकायहरुको खरिद योजनाको सूची तयार गरी समन्वय गर्ने केन्द्रीय आयोजनाले समेत नियमित रुपमा अनुगमन हुने व्यवस्था सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले निर्देशिका वा मार्गदर्शन जारी गरी कार्यान्वयन हुने व्यवस्था गरिनुपर्दछ ।

१५. **खरिद विधि तथा खरिद सम्झौता -** सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ८ मा खरिद विधि छनोट गर्नु पर्दा खरिदको अवस्था र खरिद मूल्यको आधारमा गर्नुपर्ने प्रावधान छ । मालसामान, निर्माण कार्य वा अन्य सेवा खरिद गर्नु पर्दा अन्तर्राष्ट्रिय वा राष्टिय स्तरमा खुल्ला बोलपत्र आह्वान, सिलबन्दी, सोझै खरिद, अवस्था अनुसार निर्माण कार्यको लागि उपभोक्ता समिति वा लाभग्राही समुदायको सहभागितामा र अमानत तथा एकमुष्ट दर विधिबाट खरिद गरिने कार्यको विधि उल्लेख छ। सो ऐनको दफा ९ मा खरिद इकाईले माग एकीकृत गरेपछि सकेसम्म खुल्ला रुपमा बोलपत्र आह्वान गरी खरिद गर्नुपर्ने योग्य बोलपत्रदातालाई त्यस्तो खरिद प्रक्रियामा सहभागी हुन विना भेदभाव समान अवसर प्रदान गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । सार्वजनिक खरिद नियमावलीको नियम ३१ मा बिस लाख रुपैयाँभन्दा बढी लागत अनुमान भएको निर्माण कार्य, मालसामान वा जुनसुकै सेवा खरिद गर्नुपर्दा खुल्ला बोलपत्रको माध्यमद्वारा खरिद गर्नुपर्ने व्यवस्था छ ।

सिलबन्दी दरभाउपत्रको माध्यमबाट (नियम ८४), सोझै खरिद (नियम ८५), सेवा करार (नियम ९५), उपभोक्ता समिति वा लाभग्राही समुदायबाट (नियम ९७) अमानत तथा गैर सरकारी संस्थाबाट काम गराउने (नियम ९९) जस्ता खरिदसम्बन्धी विधिहरुको प्रावधान नियमावलीमा व्यवस्था गरिएको छ । यसरी विधिहरु लागत अनुमानको रकमको आधारमा तय भएपनि प्याकेजको आधारमा लागत अनुमान तयार गर्नुपर्ने ऐन र नियमावलीको प्रावधान अनुसार खरिद कार्यको क्रियाकलापहरुको आधारमा प्याकेज निर्धारण गर्न विश्लेषण गर्नुपर्ने प्रावधान छ ।

त्यस्तै खरिद नियमावलीको नियम २० मा सार्वजनिक निकायले खरिद विधि छनौट गरेपछि मालसामान वा अन्य सेवा खरिद गरिने भए नियम २१, निर्माण कार्य खरिद गरिने भए नियम २२ र परामर्श सेवा खरिद गरिने भए नियम २३ मा उल्लिखित छ । खरिद गरिने सम्झौताको प्रकार अनुसार खरिद सम्झौता छनौट गर्नुपर्ने प्रावधान समेत छ ।

वार्षिक बजेट र कार्यक्रम साथै खरिद योजना तयार गर्दा खरिद विधि र खरिद सम्झौता छनोट गरिने भएकोले सो समयमा नै सो निर्धारण हुन्छ । कामको प्रकृति र लागत अनुमानको आधारमा खरिद विधि निर्धारण हुने भएकोले सो निर्धारण गर्ने समयमा ऐनको दफा ९ र नियमावलीको नियम ३१ अनुसार बोलपत्रलाई प्रथम प्राथमिकता बनाएर खरिद इकाईले माग सङ्कलन गर्दाको अवस्थामा नै मागको विश्लेषण र एकीकृत विवरण तयार गरी प्याकेज निर्धारण गरिएको वा नगरिएको सोको आधारमा खरिद विधि तय भए नभएको अध्ययन गर्ने मनसाय प्रश्नावलीमा रहेको थियो । त्यस्तै

खरिद सम्झौताको छनौट प्राय सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले लागत रकमको सीमाको आधारमा तोकी सकेको हुँदा सो आधारको अतिरिक्त कामको प्रकृति र विशेष अवस्थाको आधारमा छनोट गरियो गरिएन भनी खरिद कानूनको मर्म भावना र प्रावधान पालना भए नभएको यकिन गर्ने यस अध्ययनको उद्देश्य रहेको थियो ।

प्रश्नावलीबाट प्राप्त जवाफको आधारमा खरिद विधि र खरिद सम्झौताको प्रकारको छनौटमा खासै फरक नपरेको र खरिद ऐन तथा नियमावली र सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले तयार गरेको नमुना कागजातको आधारमा नै छनौट गरी कार्यान्वयनमा ल्याएको देखिन्छ । तर निकायहरुले एकीकृत मागको एकरुपता, कार्यसम्पादन गर्न प्राविधिक प्रकृतिले एउटै गर्नुपर्ने, समन्वयात्मक रुपमा गर्नुपर्ने, चरणबद्ध रुपमा काम गर्दा फरक फरक प्याकेज गर्नुपर्ने आदि आधार प्रयोग गरे नगरेको सम्बन्धमा जानकारी उपलब्ध गराउन सकेको देखिएन । त्यसैले खरिद विधिको छनोट गर्दा लागत अनुमानको आधारमा नै यकिन गरिएको अवस्था देखिन्छ । टुक्रा गरे नगरेको आधार वास्तवमा प्याकेजको आधारमा हुनुपर्ने र सो को पर्याप्त आधार हनुपर्नेमा भए नभएको यकिन गर्न सकिने अवस्था रहेको छैन ।

खरिद कार्यको प्रकृति, प्रवाह, सामयिकता, व्यवसायिकता, अन्तरसम्बन्धीत तथा कार्यसम्पादन र समयन्वयको आधारमा कार्यविभाजन र प्याकेजिङ्ग हुन नसकेमा खरिदको लागत अनुमान तयारीको कार्य पनि यथार्थ हुन सक्दैन । त्यसैले खरिद क्रियाकलापहरुलाई माथि उल्लिखित आधारहरु अनुसार विश्लेषण गर्ने प्रणाली विकास गर्नु आवश्यक छ । त्यसैले पूर्वाधार विकास, मालसामान, परामर्श सेवा आदिको कामको प्रकृतिको आधारमा वार्षिक बजेट र कार्यक्रमलाई उदाहरण सहित प्याकेज विश्लेषण र सोको आधारमा लागत अनुमान तयार गर्ने कार्यसँग सम्बन्ध स्थापित गर्ने प्रकृया स्पष्ट गर्नुपर्दछ । यस सम्बन्धमा माथि उल्लिखित विषयहरुलाई समावेश गरी सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले प्याकेज निर्धारण मार्गदर्शन तयार गरी लट, कार्यविभाजन र प्याकेजिङ्ग गर्ने आधार र तरिका निर्धारण गर्न सिकाउनु पर्दछ । प्याकेज निर्धारण गरि सकेपछि मात्र लागत अनुमान तयार गर्ने प्रणाली विकास गर्न आवश्यक छ।

१६. **बोलपत्र परीक्षण तथा मूल्याङ्कन -** सार्वजनिक खरिद ऐन तथा नियमावलीमा दरभाउपत्र, प्रस्ताव तथा बोलपत्रहरुको परीक्षण तथा मूल्याङ्कन चरणबद्ध रुपमा सम्पादन गर्नुपर्ने कानूनी व्यवस्था छ। खरिद ऐनमा यस्ता कागजातहरु परीक्षण र मूल्याङ्कन गर्दा सर्वप्रथम ग्राह्यतासम्बन्धी आधारहरुको परीक्षण गर्नुपर्ने प्रावधान ऐनको दफा ४० मा उल्लेख छ । जसबाट बोलपत्र सदर वा वदर हुने आधार तय गरिन्छ ।

सो चरण उतीर्ण गरेपछि क्रमशः बोलपत्रको पूर्णताको परीक्षण (नियम ६०), अङ्कगणितीय शुद्धताको परीक्षण बोलपत्रको मूल्याङ्कन (नियम ६१), बोलपत्रको प्राविधिक पक्षको मूल्याङ्कन (नियम ६२), बोलपत्रको व्यापारिक पक्षको मूल्याङ्कन (नियम ६३) बोलपत्रको आर्थिक पक्षको मूल्याङ्कन (नियम ६४) र त्यसपछि योग्यताको परीक्षण, साधारण र विशेष अनुभव, नगद प्रवाह, नेटवर्थ, टर्नओभर, जनशक्ति, मेशीनरी तथा ईक्वीपमेन्ट, बिड गर्ने क्षमता (क्यापासिटी) को आधारमा मूल्याङ्कन गर्नुपर्ने कानूनी प्रावधान रहेको छ । उल्लिखित प्रावधानहरु मालसामान तथा अन्य सेवाको आधारमा गर्नुपर्ने र निर्माण कार्यको हकमा थप एक विशेष मूल्याङ्कन (नियम ६५) अनुसारको मूल्याङ्कन भनिन्छ।

मूल्याङ्कन समितिले नियम ६२, ६३ र ६४ को मूल्याङ्कन पछि बिल अफ क्वान्टिटीमा प्रति एकाइ दर विश्वसनीय भए वा नभएको, असन्तुलित भए वा नभएको फ्रण्टलोडिङ्ग भए नभएको परीक्षण गर्नुपर्ने प्रावधान छ । त्यस्तै मूल्याङ्कन सम्बन्धी विशेष व्यवस्था (नियम ६५क) अन्तर्गत व्यक्ति, फर्म, संस्था वा कम्पनी वा सञ्चालक उपर भ्रष्टाचारको कसूरमा मुद्दा दायर भए नभएको यकिन गरी नेपाल सरकारबाट लेखी आएबमोजिम गर्नुपर्ने जस्ता प्रावधानहरु खरिद कार्यको परीक्षण र मूल्याङ्कनको सम्बन्धमा गर्नुपर्ने कानूनी वयवस्था रहेको छ । त्यस्तै सार्वजनिक निकायको प्रमुखले गर्ने पुनरावलोकन (नियम १००) अनुसार पुनरावेदनको स्थिति पनि यस सम्बन्धमा महत्वपूर्ण रहेको छ ।

समग्रमा परीक्षण र मूल्याङ्कनको कार्यपछि बोलपत्र वा प्रस्तावहरुको मूल्याङ्कन गर्दा मूल्यको आधारमा नभई गुणस्तर, प्राविधिक पक्षको मूल्याङ्कन र कानूनी पक्षको पालना पछि मात्र वित्तीय रुपमा कबोल अङ्क न्यूनतमसँग करार सम्झौता गर्ने तर न्यूनतम कबोल गर्नेलाई करार सम्झौता गर्न नहुने कानूनी पक्ष र अभ्यास प्रभावकारी बनाउनुपर्ने कानूनी व्यवस्थालाई व्यवहारमा लागू गर्नुपर्दछ ।

सार्वजनिक खरिद कानूनले व्यवस्थित गरेको परीक्षण र मुल्याङ्कनको प्रावधानहरुको व्यवहारिक अभ्यास कानूनबमोजिम भए नभएको र व्यवहारमा कार्यान्वयन गर्दा देखापरेका समस्याहरुको अवस्थाहरु पहिचान गर्ने तथा सो सम्बन्धमा गर्नुपर्ने सुधारका पक्षहरु पहिचान गर्नुपर्ने प्रमुख उद्देश्य रहेको छ ।

प्रश्नावली तथा छलफलबाट प्राप्त जानकारी अनुसार मूल्याङ्कनको आधारहरु प्रायः सबै निकायहरुबाट पालना भएको देखिन्छ । तर ती निकायहरुले चरणबद्ध रुपमा भनेपनि छलफलको क्रममा कानून अनुसारको सिलसिलाबद्धता सारभूत रुपमा कार्यान्वयन हुन सकेको छैन। बोलपत्रसम्बन्धी कागजातमा परीक्षण र मुल्याङ्कनको आधारहरु स्पष्ट गरिए पनि कुन आधार र चरणमा मूल्याङ्कन गर्ने भन्ने स्पष्ट हुन नसक्दा सो सम्बन्धी मार्गदर्शनको अभावमा मूल्याङ्कन समितिले अपेक्षा गरे अनुसार काम गर्न कठिनाई हुने र नियामक निकायहरुले हस्तक्षेप गर्ने अवस्था रहेकोले मूल्याङ्कनकर्ताहरुले द्विविधाको सामना गर्नुपर्ने अवस्था रहेको देखिन्छ ।

खरिद कार्यलाई प्रभावकारी बनाई खरिद सम्झौता व्यवस्थापन गुणस्तरीय बनाउन प्राविधिक पक्षको अधीक भारको आधारमा परीक्षण र मूल्याङ्कनको कार्य प्रभावकारी बनाउन कठिन रहेको देखिन्छ । त्यस्तै मार्गदर्शनको अभावमा परीक्षण र मूल्याङ्कनको प्रकृया र प्रवाहको साथै व्याख्याको लागि निकायको सुनिश्चितता स्पष्ट नभएको हुँदा अन्तिम रुपमा सन्दर्भ लिने निकायको निर्णय र मार्गदर्शनको पनि अभाव भएकोले हालको मूल्याङ्कन प्रणाली प्रभावकारी नहुँदा न्यूनतम कबोल अङ्क भएको बोलपत्रदाता वा प्रस्तावदातालाई नै प्राथमिकता दिनुपर्ने मनसाय तथा अभ्यासमा परिवर्तन गरिनु आवश्यक देखिन्छ । यस परिप्रेक्ष्यमा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले परीक्षण र मूल्याङ्कन निर्देशिका वा मार्गदर्शन जारी गरी सो अनुसार सबै सार्वजनिक निकाय र नियामक निकायहरुले पालना गर्नुपर्ने प्रावधान लागू गर्न सकिएमा मूल्याङ्कनको कार्य प्रभावकारी बनाउन सकिने देखिन्छ ।

यसको साथै विद्युतीय खरिदको प्रकृया अनलाईन गरी हालको मूल्याङ्कनको कार्य पूर्णतया विद्युतीय आधारमा गरी बढी पारदर्शी र प्रतिस्पर्धात्मकता हुने गरी विद्युतीय मुल्याङ्कनका पूर्वाधारहरु विकास गर्ने र विद्युतीय खरिद सम्बन्धी सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको वेभसाईटलाई अझ फराकिलो र व्यापक बनाउन पनि उत्तिकै आवश्यक रहेको छ ।

१७. **खरिद सम्झौता व्यवस्थापन -** सार्वजनिक खरिद ऐन तथा नियमावलीमा खरिद सम्झौता गरेपछि सो को करार प्रशासन गर्ने प्रावधान उल्लेख छ । सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ मा खरिद सम्झौताका

प्रमुख कुराहरु उल्लेख गरिएको छ । ऐनको दफा ५२ मा सार्वजनिक निकायले फुटकर खरिद बाहेक अन्य खरिद गर्दा खरिद सम्झौता गर्नुपर्ने र आवश्यकतानुसार शर्तहरु समावेस गर्नुपर्ने प्रावधान छ । सम्झौतामा समग्रमा मुख्यतः कार्य क्षेत्र, लिखतहरुको विवरण र प्राथमिकताको क्रम, कार्य सम्पादन तालिका, आपूर्ति समय, कार्यसम्पादन गर्नुपर्ने समय वा म्याद थप व्यवस्था, सम्झौताको रकम र निर्धारण गर्ने तरिका, स्वीकार हुने शर्तहरु भुक्तानीका शर्त र तरिका, काबूबाहिरको परिस्थिति (फोर्श मेजर), मूल्य समायोजन, खरिद सम्झौता संशोधन र भेरिएशन आदेश, बीमा, जमानत, पूर्व निर्धारित क्षतिपूर्ति (लिक्विडेटेड ड्यामेजेज), बोनस, सम्झौता रद्द व्यवस्था, विवाद समाधानको संयन्त्र, लागू हुने कानून आदि कुराहरु उल्लेख गरिएको छ ।

ऐनको सो प्रावधानको लागि सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ मो नियम १११ मा सम्झौता कार्यान्वयन सम्बन्धी व्यवस्था छ । यस सम्बन्धमा सो नियममा खरिद सम्झौता भएपछि निर्माण व्यवसायीसँग बैठक (पोष्ट बिड कन्फ्रेन्स), कार्यान्वयन कार्ययोजना र कार्यतालिका तयार, खरिद सम्झौता कार्यान्वयनको प्रगति अनुगमन, गुणस्तर पक्षको निरीक्षण र परीक्षण गर्ने, निर्माण कार्यस्थलमा सूचना पाटी, बीमा (नियम ११२), पेश्की भुक्तानी र फछ्यौंट (नियम ११३), कार्य स्वीकार प्रतिवेदन (नियम ११७), भेरिएसन कार्यविधि (नियम ११८), म्याद थप (नियम १२०), कालोसूची (नियम १४१), विशेष परिस्थिति आदि प्रावधानहरु समावेश गरी सो अनुसार करार सम्झौता व्यवस्थापन गर्नुपर्ने विषयवस्तु समावेश गरी सो अनुसार सम्झौता व्यवस्थापन गर्नुपर्ने प्रावधान रहेको छ ।

खरिद व्यवस्थापनको उल्लिखित प्रावधानहरुको आधारमा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले नमूना बोलपत्र तथा प्रस्तावसम्बन्धी कागजात तयार गरेकोले सो आधारमा नै कानूनका सम्पूर्ण बुँदाहरु समावेश गरेको देखिन्छ । करार सम्झौता गरेपछि करार व्यवस्थापन गर्ने कार्य पनि कागजातमा समावेश भएको देखिन्छ । सो करार नै सम्झौता कार्यान्वयनको कानूनी आधार सिर्जना गरेकोले दुवै पक्षलाई मान्य हुन्छ । खरिद सम्झौताको सफल कार्यान्वयनमा सार्वजनिक निकायको उद्देश्य प्राप्ती हुने, बजेट र कार्यक्रमको प्रतिफल प्राप्त हुने हुँदा खरिद सम्झौता व्यवस्थापन कानूनको प्रावधान अनुसार प्रभावकारी बनाउनु आवश्यक छ ।

अध्ययनबाट सामान्यतः खरिद सम्झौता कार्यान्वयनमा आएको देखिन्छ । सम्झौताको प्रावधान अनुसार गर्नुपर्ने बीमा प्राय सबै निकायहरुले गरेको देखिन्छ । त्यस्तै बैंक जमानतको अवधि सम्झौता अनुसार भएको, कार्यस्वीकार प्रतिवेदन जारी गर्ने गरेको, प्याकेजको कार्यसम्पन्न अवधिभित्र कार्य सम्पन्न भएको, पूर्व निर्धारित क्षतिपूर्ति लिने गरेको, केही बाहेक कतिपयको खरिद सम्झौता रकम अनुसार नै कार्यसम्पन्न भएको, प्रायजसोले भेरिएशनको माध्यमबाट काम गरेको, प्रायः काबु बाहिरको परिस्थितिको कारणले म्याद थप गरेको र म्याद थप गर्दा प्रायः खरिद सम्झौताको प्रावधान अनुसार नै गरेको देखिन्छ ।

त्यस्तै बिल विजकको भुक्तानी र रिटेन्सन भुक्तानीको करार सम्झौता अनुसार नै भएको देखिएको छ । प्रायःजसो निकायहरुले बोनस (पुरस्कार) को भुक्तानी गर्ने अवस्था नआएको र सीमित निकायले मात्र सो पुरस्कार दिएको देखिन्छ । सम्झौता अनुसार पेश्की भुक्तानी हुने गरेको देखिए तापनि पेश्कीको लागि छुट्टै बैंक खातामा जम्मा गर्ने कार्य हुने नगरेको तथा खर्चको प्रयोजन खुलेको बिल भरपाई निर्माण व्यवसायीले पेश गर्ने नगरेको र कार्यालय प्रमुख तथा लेखा प्रमुखले मासिक रुपमा समीक्षा हुने नगरेको प्रत्युत्तर भएको देखिन्छ ।

प्रश्नावलीबाट खरिद व्यवस्थापन प्रशासन सम्बन्धमा समान धारणा आए तापनि पोष्ट बिड कन्फ्रेन्स हुने नगरेको, कार्यान्वयन प्रगतिको समीक्षा हुने नगरेको जवाफ प्राप्त भएको छ । विवादको समाधान प्राय आपसी सहमतिमा हुने गरेको देखिएको छ । प्रायजसोले खरिद सम्झौता गरेको ३ दिनभित्र सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयमा पठाउने कार्य नगरेको, तालुक निकायहरुले अनुगमन, सुपरीवेक्षण र जाँचबुझ कम हुने गरेको तथा केही निकायको बाहेक धेरैजसो निकायले कालोसूचीमा राख्न पठाउने गरेको देखिन्छ । यसरी खरिद सम्झौता प्रशासनको प्राय सबै दफाहरु प्रयोगमा आएको देखिन्छ । त्यसैले खरिद सम्झौता व्यवस्थापन प्रभावकारी बनाउन अति आवश्यक छ ।

विश्लेषणको आधारमा खरिद सम्झौता व्यवस्थापनको विषयवस्तु सम्झौता अनुसार कार्यान्वयन हुने गरेको देखिन्छ । यसको वावजूद खरिद सम्झौता अनुसार कार्यसम्पन्न गराउन पर्याप्त ध्यान दिनुपर्ने, भेरिएशनको माध्यमबाट काम गरेको देखिंदा लागत अनुमान गर्नु अघि खरिद कार्यको क्रियाकलापहरु वस्तुस्थितिको आधारमा विस्तृत सर्भेक्षणको आधारमा आधारित रहनुपर्ने कुरामा पर्याप्त ध्यान दिनुपर्ने देखिन्छ । म्याद थप गर्दा प्रायः काबु बाहिरको परिस्थितिको कारणले गर्ने गरेको देखिएकोले वस्तुगत कारणहरुको आधारमा मात्र म्याद थप गर्नुपर्ने कुरामा सजग हुनुपर्ने देखिन्छ । पेश्की भुक्तानी गर्दा पेश्कीको लागि छुट्टै बैंक खातामा जम्मा गर्ने, निर्माण व्यवसायीले पेश्की खर्चको प्रयोजन खुलेको बिल भरपाई पेश गराउने तथा कार्यालय प्रमुख तथा लेखा प्रमुखले मासिक रुपमा समीक्षा गराउने कार्य प्रभावकारी बनाउनु पर्ने देखिन्छ । यस अनुसार कार्य नगर्ने पदाधिकारीहरुलाई थप जिम्मेवारी र जवाफदेही बनाउनु आवश्यक छ ।

त्यस्तै करार सम्झौता पछि पोष्ट बिड कन्फ्रेन्स गराउने तथा करार सम्झौताको कार्यान्वयन प्रगतिको समीक्षा र अनुगमन गर्ने कार्य तालुक निकायहरुले विद्युतीय माध्यमबाट समेत गर्ने व्यवस्था प्रभावकारी बनाउनु आवश्यक छ । सार्वजनिक निकायहरुले खरिद सम्झौता गरेको ३ दिनभित्र सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयमा पठाउने कार्य गर्ने गराउनेतर्फ प्रभावकारी बनाउनु पर्ने देखिन्छ। विद्युतीय खरिदसम्बन्धी कार्यप्रणाली भएकोले यसको लागि विद्युतीय माध्यमबाट सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले गर्नुपर्ने टड्कारो देखिएको छ । तालुक निकायहरुले सामयिक रुपमा अनुगमन, सुपरीवेक्षण र जाँचबुझ गरी खरिद सम्झौताको व्यवस्थापन प्रभावकारी बनाउन आवश्यक देखिएको हुँदा अनुगमन तथा मूल्याङ्कनसम्बन्धी कानून निर्माण गरी उच्च र तालुक निकायहरुलाई जिम्मेवारी र जवाफदेही बनाई खरिद सम्झौता प्रभावकारी र फलदायी तथा उपलब्धी बनाउन आवश्यक व्यवस्था हुनुपर्दछ ।

१८. **निष्कर्ष -** नेपाल सरकारको बजेटको अधीक हिस्सा सार्वजनिक खरिदमा खर्च हुने भएकोले सार्वजनिक वित्तीय व्यवस्थापनमा यो एक महत्वपूर्ण पक्ष रहेको छ । सार्वजनिक खरिद सम्बन्धी कार्यविधी, प्रक्रिया तथा निर्णयलाई अझ वढी खुला, पारदर्शी, वस्तुनिष्ठ र विश्वसनीय बनाउन, सार्वजनिक खरिद प्रक्रियामा प्रतिस्पर्धा, स्वच्छता, इमान्दारीता, जवाफदेहीता र विश्वसनीयता प्रवर्द्धन गरी मितव्ययी तथा विवेकपूर्ण ढंगबाट सार्वजनिक खर्चको अधिक्तम प्रतिफल हासिल गर्न र सार्वजनिक निकायले निर्माण कार्य, मालसामान तथा सेवा खरिद गर्दा त्यस्तो खरिदको व्यवस्थापन क्षमता अभिवृद्धि गरी सेवा प्रदायकलाई विना भेदभाव सार्वजनिक खरिद प्रक्रियामा सहभागी हुने समान अवसर सुनिश्चित गरी सुशासनको प्रत्याभूति गर्ने उद्देश्यले सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ र नियमावली, २०६४ तर्जुमा गरी कार्यान्वयन भइरहेको छ । त्यसैगरी सार्वजनिक निकायबाट हुने खरिद कार्यको अनुगमन, नियमन र खरिद प्रणालीलाई व्यवस्थित गर्ने, खरिद कार्यमा सुशासन कायम गर्न सहयोग पुऱ्याउने, नमूना कागजातहरु तयार गर्ने उद्देश्यले सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको स्थापना गरिएको छ ।

सार्वजनिक खरिद कानूनको कार्यान्वयनमा संस्थागत व्यवस्था, प्रबिधि, मापदण्ड, बिधि र पद्धतिले प्रमुख भूमिका खेल्दै आए तापनि जनशक्तिको क्षमता विकास, कार्य प्रकृया सरलीकरण र नियन्त्रण वातावरण महत्वपूर्ण हुन्छ । नेपालमा खरिद कानून र अन्य संस्थागत व्यवस्था भए तापनि सो पालनाको पक्ष कमजोर हुँदा खरिद कार्य व्यवस्थित हुन सकेको छैन । विधि र पद्धतिको कार्यान्वयन, अनुगमन, मूल्याङ्कन तथा दण्ड पुरस्कारको प्रभावकारी व्यवस्थाले सार्वजनिक खरिदमा आर्थिक अनुशासनको साथै विनियोजन कुशलता र कार्यान्वयनमा प्रभावकारीता हाँसिल गर्न सक्ने देखिएकोले समय सापेक्ष ऐन, कानून, नियम, कार्यविधि परिमार्जन तथा भएका कानूनको प्रभावकारी कार्यान्वयनबाट आर्थिक प्रशासन व्यवस्थित गर्नुपर्दछ ।

वातावरणीय लेखापरीक्षण
जलवायु परिवर्तन

१. **पृष्ठभूमी** - जलवायु परिवर्तन विश्वव्यापी रुपमा देखापरेको एक गम्भीर समस्या हो । हरितगृह ग्याँस उत्सर्जनका कारण सिर्जित जलवायु परिवर्तनले नेपाललाई पनि असर गरेको छ । नेपालको अधिकतम तापक्रम प्रतिवर्ष सरदर ०.०५६ डिग्री सेल्सियसका दरले वृद्धि भएकोमा हिमाली क्षेत्रमा यो दर अझ बढी देखिएको छ । नेपालले विश्वको कुल हरितगृह ग्याँसको करिब ०.०२७ प्रतिशत मात्र उत्सर्जन गरे तापनि वायुमण्डलीय तापक्रम वृद्धि र भौगर्भिक तथा भौगालिक रूपमा संवेदनशील भू-बनौट भएको कारण मानवजन्य तथा प्राकृतिक प्रकोपका प्रभावहरुबाट भारी मात्रामा धनजनको क्षती र वातावरणीय समस्या ब्यहोर्नु पर्ने अवस्था छ । विभिन्न अध्ययनले सन् २१०० सम्ममा नेपालमा औसत तापक्रम १.७ देखि ३.६ डिग्री र बर्षा ११ देखि २३ प्रतिशत बढ्ने सक्ने प्रक्षेपण गरेको छ। यसले गर्दा विपद्का घटनाहरु उल्लेखनीय रुपमा बढ्ने छन् । यहि बर्षका मनसुनमा पनि औसत भन्दा धेरै पानी पर्ने जल तथा मौसम बिभागले जनाएको छ । जलवायु परिवर्तनका कारण वृद्धि भएको विश्वव्यापी तापमानलाई न्यूनीकरण गर्ने चिस्यान केन्द्र र कार्वन सोस्ने प्रणालीको रूपमा रहेको हिमाल र मध्य पहाडी क्षेत्रको संरक्षणमा समेत विशेष ध्यान दिनुपर्ने देखिएको छ ।

जलवायु परिवर्तन कै कारण नेपालले विगत केहि बर्षदेखि बाढी, पहिरो, अनाबृष्टि, अतिबृष्टिका कारण कृषि तथा खाद्यान्न, जलस्रोत, वनजंगल तथा विविधता, मानव स्वास्थ्य, पर्यटन, उर्जा, सिंचाई, बसोबास तथा पूर्वाधारमा प्रतिकूल प्रभाव पर्न थालेको छ । गतबर्ष आएको बाढी, र पहिरोका कारण ठूलो मात्रामा धनजनको क्षति हुनुको साथै जिविकोपार्जनमा समेत असर गरी बसाईं सराइ गर्नुपर्ने बाध्यता सिर्जना भएको थियो । त्यसैगरी देशको बिभिन्न स्थानमा लागेको डढेलो र विपदका घटना, समिपता र सङ्कटासन्नताले नेपाल जलवायु परिवर्तनको जोखिममा भएको कुरा पुष्टि गर्छ । नेपालले संयुक्त राष्ट्रसंघीय जलवायु परिवर्तन प्रारूप महासन्धि (यूएनएफसीसीसी) को पक्ष राष्ट्र भई अन्तर्राष्ट्रिय क्षेत्रमा प्राप्त अवसरलाई राष्ट्रिय आवश्यकता अनुरूप सदुपयोग गर्नुको साथै सो अनुरूपका दायित्वहरु पूरा गर्दै आएको छ । राष्ट्रिय जलवायु परिवर्तन नीति २०७६ कार्यान्वयनका लागि राष्ट्रिय अनुकूलन कार्यक्रम २०७६ र स्थानीय अनुकूलन योजना २०६८ अनुरूप स्थानीय जलवायु परिवर्तन अनुकूलन कार्यक्रम सञ्चालन गर्दै आएको छ । न्यून कार्बन उत्सर्जन हुने वातावरण मैत्री विकासका प्रक्रियाहरू अवलम्बन गरी क्षमता अनुसार उत्सर्जन न्यूनीकरणमा योगदान पुऱ्याउन नवीकरणीय स्वच्छ उर्जाका कार्यक्रमहरू र कार्बन सञ्चितका लागि वन क्षेत्रका कार्यक्रम सञ्चालनमा छन् ।

हरितगृह ग्यास उत्सर्जनमा नेपालको भूमिका नगण्य भए तापनि जोखिमपूर्ण राष्ट्रको सूचीमा रहनु, जलवायु परिवर्तन बहुपक्षीय बिषय भएको तर अन्तर क्षेत्रगत निकायहरु बीच समन्वयमा कमी, बुझाईमा एकरुपता नहुनु, जलवायु परिवर्तनका सम्भावित असर र प्रभाव, जलवायुजन्य प्रकोपबाट हुने क्षति सम्बन्धमा अध्ययन अनुसन्धान र आधारभूत तथ्याङ्कको कमी, जलवायु परिवर्तनको विषय समग्र विकास प्रक्रियामा मूलप्रवाहीकरण नहुनु, समस्या सम्बोधनको लागि समग्र संस्थागत क्षमता, आवश्यक वित्त, प्रविधि, ज्ञानको कमी रहनु प्रमुख समस्याको रुपमा रहेको तथ्य पन्छौं आवधिक योजनामा दर्शाएका छन् । विभिन्न तहमा जलवायु परिवर्तनको जोखिम व्यवस्थानबाट संकटापन्नता घटाई अनुकूलित क्षमता बढाउनु, जलवायु उत्थानशील समुदाय निर्माण गर्नु, जलवायु वित्तमा पहुंच बढाई नतिजामूलक कार्यक्रम सञ्चालन गर्नु, अन्तर निकाय समन्वय गर्नु, संस्थागत क्षमता अभिवृद्धि गर्नु, जलवायु परिवर्तनमा नेपालका विशिष्टीकृत बिषयहरुलाई अन्तर्राष्ट्रिय मञ्चहरुमा जलवायु परिवर्तनबाट जोखिममा परेका देशहरुको साझा आवाजको रुपमा स्थापित गर्न प्रमुख चुनौतिको रुपमा रहेको छ ।

नेपालले हरित विकासको अवधारणा अनुरुप मानवीय क्रियाकलाप र विकास प्रकियालाई वातावरणमैत्री बनाउदै जलवायु परिवर्तनको प्रतिकूल असरसंग अनुकूलित हुने दायित्व सृजना गरी मुलुकको समष्टीगत दिगो विकासमा जलवायु परिवर्तनले पार्ने प्रभावलाई न्यूनीकरण गर्दै वातावरण संरक्षण गर्ने जिम्मेवारी बोक्नुपर्ने देखिन्छ । जलवायु परिवर्तनको असर न्यूनीकरण तथा अनुकूलनका कार्यहरु गर्न द्विपक्षीय र बहुपक्षीय सहयोग र सहकार्य प्राप्त गर्न सकिने अवस्था रहनु, कार्बन उत्सर्जन न्यूनीकरणका लागि कार्बन ब्यापारमा भाग लिन क्षेत्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रिय विधि तथा संरचनाहरु स्थापित हुनु, वातावरणमैत्री विकास तथा कार्बन पदचाप प्रतिस्थापनका लागि वातावरण सेवाको भुक्तानी प्रणालीको स्थापन गर्न सक्ने अवस्था रहनु र कार्बन सञ्चितिबाट अन्तर्राष्ट्रिय भुक्तानीमा पहुँच पुऱ्याउंदै जलवायुमैत्री विकास कार्यक्रममा समावेश गर्दै राष्ट्रिय समृद्धिमा टेवा पुऱ्याउन सकिनु प्रमुख अवसर रहेको छ ।

२. **निकायको परिचय** - विगतमा जलवायु परिवर्तनको कार्य बिज्ञान तथा वातावरणबाट हुने गरेकोमा बि.सं. २०७५ देखि वन तथा वातावरण मन्त्रालयको जिम्मेवारीमा रहेको छ । हरित विकासको अवधारणा अनुरुप मानवीय क्रियाकलाप र विकास प्रकियालाई वातावरणमैत्री बनाउदै जलवायु परिवर्तनको प्रतिकूल असरसंग अनुकुलित हुने दायित्व सृजना गरी मुलुकको समिष्टगत दिगो विकासमा जलवायु परिवर्तनले पार्ने प्रभावलाई न्यूनीकरण गर्दै वातावरण संरक्षण गर्ने जिम्मेवारी यस मन्त्रालय अन्तर्गत रहेको छ ।

वातावरण तथा जलवायु परिवर्तनको विश्वव्यापी समस्यालाई सम्बोधन गर्न सन् १९९२ मा रियो दि जेनेरियोमा सम्पन्न पृथ्वी शिखर सम्मेलनमा हस्ताक्षरको लागि खुला भएको संयुक्त राष्ट्रसंघीय महासन्धीहरुमा नेपालपक्ष राष्ट्रको रुपमा रहेको छ । नेपालले जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी सन् २०१५ को पेरिस सम्झौता अनुमोदन गरी कार्यान्वयन प्रारम्भ गरेको छ । पेरिस सम्झौता कार्यान्वयनको लागि वन तथा वातावरण मन्त्रालयले सामाजिक आर्थिक विकासमा न्यून कार्वनमुखी एवम् जलवायु समानुकूलित सोचको अवलम्बन, स्रोत व्यवस्थापनमा कुशलता तथा सामाजिक रुपमा समावेशी दृष्टिकोणलाई आत्मसात गर्दै हरित अर्थतन्त्रमुखी रणनीति तर्जुमा गरी क्रमशः लागू गर्ने लक्ष्य लिएको छ । वन तथा वातावरण मन्त्रालयको लक्ष्य नेपालमा दिगो वन र जल सम्पदाको व्यवस्थापन, जैविक बिविधता, वनस्पति र जिवजन्तुको संरक्षण, वनसँग सम्वन्धित उद्यमहरुको विकास गरी ग्रामिण क्षेत्रमा रहेको गरिबी निर्मूल पार्नु रहेको छ । यस मन्त्रालय अन्तर्गत (क) योजना, अनुगमन तथा समन्वय, (ख) जलवायु परिवर्तन व्यवस्थापन, (ग) बन तथा जलाधार, (घ) सहभागितामूलक बन महाशाखा, (ङ) वातावरण तथा जैविक बिबिधता, र (च) प्रशासन गरी ६ वटा महाशाखा रहेका छन् । यस मन्त्रालयको संगठनात्मक संरचना अनुसूची-१ मा दिएको छ ।

२.१. **जलवायु परिवर्तन व्यवस्थापन महाशाखा** - यस महाशाखाको प्रमुखमा सहसचिवको दरबन्दी रहेको छ। महाशाखाका केहि प्रमुख कार्य निम्न रहेको छ :

- जलवायु सम्बन्धी नीति र कार्यक्रम बनाउन नेतृत्व गर्ने
- केन्द्रिय मन्त्रालय, प्रदेशीय मन्त्रालय, र पालिकाहरुको क्षमता विकास गरी वातावरण नीतिले औंल्याए बमोजिम प्रदेशीय स्थानीय नीति र कार्यक्रममा अबलम्वन गराँउने।
- जलवायु परिवर्तन नीति र कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्न प्राबिधिक सहयोग पुऱ्याउँने

- बिभिन्न मन्त्रालय र सरोकारवालासँग मिलेर जलवायु परिवर्तन सम्वन्धी अनुसन्धान गर्ने, राष्ट्रिय र अन्तराष्ट्रिय सञ्चार प्रतिवेदन तयार गर्ने, हरितगृह ग्याँसका सूची तयार पार्ने, अनुकूलनका कार्यमा संलग्न हुने,
- जलवायु परिवर्तन सम्वन्धी वार्षिक प्रतिबेदन तयार गर्ने
- जलवायु परिवर्तनले निम्त्याएको क्षती र सङ्कटासन्नताको तथ्याङ्क तयार गर्ने
- जलवायु परिवर्तनका अनुकूलन र न्यूनीकरण कार्यक्रम तयार गर्ने र जलवायु वित्त व्यवस्थापन गर्ने
- जलवायु परिवर्तन सम्वन्धी अन्तराष्ट्रिय सन्धीहरुमा सम्पर्क बिन्दू रहने
- सरकारी वा गैरसरकारी जलवायु परिवर्तन सम्वन्धी कार्यक्रमहरु समन्वय र सहज गर्ने
- जलवायु परिवर्तन परिषदको बैठक सञ्चालन गर्ने
- जलवायु परिवर्तनका राष्ट्रिय प्रतिवेदन तयार गर्ने
- हरित गृह ग्याससम्वन्धी प्रतिवेदन तयार गर्ने, निगरानी गर्ने र आवधिक गर्ने
- जलवायु परिवर्तन सम्वन्धी प्रस्ताब तयार गर्ने, जलवायु परिवर्तन सम्वन्धी सेमिनार, सभा र प्रशिक्षण दिने
- रेड प्लस कार्यान्वयन केन्द्रलाई प्राविधिक सहयोग गर्ने
- स्वच्छ विकास संयन्त्रको लागि नेपालको निर्धारित राष्ट्रिय प्राधिकरणको रुपमा काम गर्ने
- हरित ग्याँस उत्सर्जन गर्ने क्षेत्रहरु पहिचान गरी स्वच्छ उर्जा प्रर्वद्धन गर्ने, हरित ग्याँस उत्सर्जन र राष्ट्रिय प्रतिवद्धता बारे प्रतिवेदन तयार गर्ने
- नेपालको वातावरण नीति, अन्तराष्ट्रिय प्रतिवद्धताहरुको संयुक्त राष्ट्र संघको जलवायु परिवर्तनको महासन्धीको प्रारुप, क्योटो प्रोटोकल, पेरिस सम्झौतासंग आबद्ध प्रतिबद्धताको निगरानी र मूल्याङ्कन गर्ने ।

यस महाशाखा अन्तर्गत वातावरण, अनुकूलन, न्यूनीकरण, जलवायु प्रबिधि, र हरित गृह ग्याँस मापन गर्ने गरी उपसचिब प्रमुख हुने गरी ५ वटा शाखाहरु रहेको छ । मन्त्रालय अन्तर्गत हाल कायान्वयन हुदै गरेका जलवायु परिवर्तनका परियोजना अनुसूची-२ मा दिईएको छ।

३. **नीतिगत तथा कानूनी ब्यवस्था** - नेपालले जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी संयुक्त राष्ट्र संघीय संरचना महासन्धिको पक्षमा हस्ताक्षर गरेदेखि जलवायु परिवर्तन व्यवस्थापनसँग सम्बन्धित तल उल्लेखित गरिएका नीति र कार्यक्रमहरु सकृयतापूर्वक सम्पादन गर्दै आएको छ :

३.१. **संविधान** - नेपालको संविधान, २०७२ को भाग ५ धारा ३० अनुसार "स्वच्छ र स्वस्थ्य वातावरणको अधिकार" प्रदान गरेको छ । संविधान प्रदत्त नेपाली नागरिकको यो अधिकार उपयोगार्थ नेपालका तीनवटै तहका सरकारले कानून, नीति, नियम, योजना तथा कार्यक्रम तर्जुमा गरी कार्यान्वयन ल्याउने प्रत्याभूति दिनु पर्ने व्यवस्था गरेको छ ।

३.२. **पेरिस सम्झौता** - पेरिस सम्झौताले जलवायु परिवर्तन सुधार गर्न र हरितगृह ग्याँस उत्सर्जन घटाउने दुवैका लागि प्रविधिको विकास र हस्तान्तरणलाई पूर्णरूपमा साकार पार्ने लक्ष्य लिएको छ । यसले

प्रविधि संयन्त्रलाई व्यापक मार्गदर्शन प्रदान गर्न प्रविधिको प्रारुप स्थापित गर्ने र संयन्त्रले आफ्नो नीति र कार्यान्वयनका औजारको रुपमा प्रविधि विकास र हस्तान्तरणलाई गति दिन्छ । खास रुपमा यो उर्जा तथा यातायात क्षेत्रका उत्सर्जन भइरहेको हरितगृह ग्याँस घटाउनमा ठूलो टेवा पुग्ने छ । नेपालले पेरिस सम्झौता अन्तर्गत जाहेर गरेको प्रतिवद्धता :

- कोप २६ मा वातावरण न्यायको प्रतिवद्धता (सन् २०३० सम्म सङ्कटासन्न जनसंख्यालाई जलवायु परिर्वतबाट रक्षा गर्ने),
- कोप २६ मा २०२२-२०४५ सम्म कार्वन उत्सर्जनमा शून्यमा राख्ने प्रतिवद्धता,
- ब्रिटिस काउन्सिल र ईसिमोडले कोप २३ मा गरेको छलफलमा नेपाल सरकारको वन बिनास रोकि वन क्षेत्र ४५ प्रतिशत सम्म बढाउने प्रतिवद्धता,
- राष्ट्रिय निर्धारित योगदानमा पेश भए अनुसार नेपालले २०२५ सम्ममा बिद्युतीय गाडीको बिक्री बितरण बढाएर निजी यात्रुवाहक गाडी र मोटर साईकललाई करिब २५ प्रतिशत पुऱ्याउँने र सबै चारपाङ्ग्रे सार्वजनिक सवारी साधन २० प्रतिशत पुऱ्याउने । सन् २०३० सम्ममा ९० प्रतिशत निजी सवारी साधन र ६० प्रतिशत सार्वजनिक सवारी साधनको बिक्री वितरण बिद्युतीय हुने लक्ष्य लिएको छ ।

३.३. **राष्ट्रिय अनुकूलन कार्यक्रम योजना (नापा)** - वि.सं. २०६५ मा राष्ट्रिय अनुकूलन कार्यक्रम योजना (नापा) तयार गरी अनुकूलनका परियोजना सञ्चालन गर्दै आएको छ । नापा जलवायु परिवर्तन जोखिमको आकलन, र जलवायु परिवर्तन विषयहरुका लागि उपयुक्त अनुकूलन उपायहरु पहिल्याउने राष्ट्रियस्तरको रणनीतिक ढाँचा हो । नेपालका अनुकूलन कार्यक्रम ढाँचा, विधि र मापदण्डहरु प्रयोग गरेर प्राथमिकताका अनुकूलन कार्यहरु निर्धारण गरिएको छ । नापाले जलवायु परिवर्तन संवेदनशिल ६ वटा मुख्य क्षेत्रहरु (कृषि तथा खाद्य सुरक्षा, मानव स्वास्थ्य, जलस्रोत तथा उर्जा, शहरी क्षेत्र तथा पूर्वाधार, वन तथा जैविक विविधता र जलवायुजन्य प्रकोप) पहिचान गरी ती क्षेत्रहरुमा जलवायु परिवर्तन अनुकूलनका अवलम्बन गर्न सकिने उपाय तथा रणनीतिहरु स्पष्ट किटान गरेको छ । प्रमुख अनुकूलन आवश्यकताहरुको पहिचान गरी ती सबैलाई नापामा सामवेश गरिएको छ ।

३.४. **स्थानीय अनुकूलन कार्य योजना (लापा) र राष्ट्रिय सञ्चार प्रतिवेदन** - लापा स्थानीयस्तरमा बनाइने योजना हो । लापाको मुल उद्देश्य मध्ये सङ्कटासन्न समुदाय तथा घरधुरी पहिचान गरी समुदायको क्षमता पहिचान गर्ने र समुदायले सञ्चालन गर्न सक्ने अनुकूलन अभ्यास एवं कार्य निर्धारण गर्नु रहेको छ । यसले नापामा उल्लेख भएका मान्यतालाई स्थानीय स्तरमा संस्थागत गर्नुको साथै स्थानीय आवश्यकताहरु पहिचान गरेर स्रोत परिचालन गर्दछ। सन् २०११ मा लापाको खाका तयार भएको थियो र सोहि खाका अनुरुप स्थानीय स्तरमा लापाहरु बनेको पाईन्छ । स्थानीय अनुकूलन कार्ययोजना तर्जुमा तथा कार्यान्वयन गर्न, क्षेत्रगत योजना, कार्यक्रम वा आयोजनामा जलवायु अनुकूलन तथा समानुकूलनको पक्षलाई एकीकृत गर्दै कार्यान्वयन गर्न तथा व्यक्ति, समुदाय र स्रोतलाई जलवायु अनुकूलित वनाउँन लापाले निम्न सात चरणहरु सम्पन्न गर्नुपर्ने उल्लेख छ :

- जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी सचेतना अभिवृद्धि
- जलवायु सङ्कटासन्नता तथा अनुकूलन मूल्याङ्कन
- अनुकूलनका अवसरको खोजी तथा प्राथमिकीकरण
- स्थानीय अनुकूलन कार्ययोजना तर्जुमा
- योजना प्रक्रियामा स्थानीय अनुकूलन कार्ययोजना समायोजन

- स्थानीय अनुकूलन कार्ययोजना कार्यान्वयन
- स्थानीय अनुकूलन कार्ययोजनाको प्रगति मूल्याङ्कन

सन् २०१४ मा नेपालले दोस्रो राष्ट्रिय सञ्चार प्रतिवेदन तयार भई महासन्धीको सचिवालयमा पेश गरेको थियो । सन् २०१६ मा लापा खाका समेत समय सापेक्ष बनाउन तथा जाहेर गरिएको अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिबद्धताको समेतलाई दृष्टिगत गरी परिमार्जन गरिएको थियो ।

३.५. **जलवायु परिवर्तनको नीति** - वि.सं. २०६७ मा नेपालमा पहिलो पटक जलवायु परिवर्तनको नीति तयार गऱ्यो । यस राष्ट्रिय जलवायु नीतिलाई जलवायु अनुकूलन समाज निर्माण गरी राष्ट्रको सामाजिक आर्थिक समृद्धिमा योगदान पुऱ्याउने लक्ष्य सहित समय सापेक्षिक बनाउने उद्देश्यले बि.स. २०७६ मा देहायका उद्देश्यहरु सहित अद्यावधिक गरी लागू गरियो :

(क) सङ्कटासन्न र जोखिमपूर्ण अवस्थामा रहेका व्यक्ति, परिवार, समूह र समुदायको जलवायु परिवर्तन अनुकूलन क्षमता अभिवद्धि गर्ने ।

(ख) जलवायु परिवर्तनका प्रतिकूल असर तथा प्रभावको जोखिममा रहेका पारिस्थितिजन्य प्रणालीहरुको उत्थानशीलता विकास गर्ने ।

(ग) न्यून कार्बन उत्सर्जन विकासको अवधारणा अवलम्बन गर्दै हरित अर्थतन्त्रको प्रवर्द्धन गर्ने।

(घ) जलवायु परिवर्तन न्यूनीकरण र अनुकूलनका लागि राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय वित्तीय स्रोतहरुको न्यायोचित परिचालन गर्ने ।

(ङ) जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी अनुसन्धान, प्रविधि विकास र सूचना सेवा प्रवाहलाई प्रभावकारी बनाउने ।

(च) राज्यका सबै तह र विषयगत क्षेत्रका नीति, रणनीति, योजना तथा कार्यक्रमहरूमा जलवायु परिवर्तनका विषयहरुलाई मूलप्रवाहीकरण वा आन्तरिकीकरण गर्ने ।

(छ) जलवायु परिवर्तन न्यूनीकरण तथा अनुकूलन कार्यक्रमहरुमा लैङ्गिक तथा सामाजिक समावेशीकरणलाई मूलप्रवाहीकरण गर्ने ।

उर्पयुक्त लक्ष्य तथा उद्देश्यहरु प्राप्तिका लागि (क) कृषि तथा खाद्य सुरक्षा, (ख) वन, जैविक विविधता तथा जलाधार संरक्षण, (ग) जलस्रोत तथा उर्जा, (घ) ग्रामीण तथा शहरि बसोबास, (ङ) उद्योग, यातायात तथा भौतिक पूर्वाधार, (च) पर्यटन एवं प्राकृतिक तथा सांस्कृतिक, (छ) स्वास्थ्य, खानेपानी तथा सरसफाई, (ज) विपद जोखिम न्यूनीकरण र व्यवस्थापन, (झ) अन्तर बिषयगत क्षेत्र अन्तर्गत लैङ्गिक तथा सामाजिक समावेशी एवं जिविकोर्पाजन र सुशासन, जनचेता अभिवृद्धि तथा क्षमता विकास, अनुसन्धान-प्रविधि विकास र प्रसार, र जलवायु वित्त व्यवस्थापन, गरी क्षेतगत नीति, रणनीति तथा कार्यनीतिहरु अंगीकार गरेको छ ।

३.६. **राष्ट्रिय निर्धारित योगदान** - उर्पयुक्त नीति तथा अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिबद्धता सहितलाई दृष्टिगत गरी नेपालले सन् २०१६ मा पेश गरेको राष्ट्रिय निर्धारित योगदान अद्यावधिक गरी सन् २०२० मा महासन्धिको सचिवालयमा पेश गरेको छ ।

३.७. **राष्ट्रिय रेड रणनीति/जलवायु परिवर्तन परिषद/जलवायु परिवर्तन समन्वयन समिति/जलवायु परिवर्तन ब्यवस्थापन महाशाखा** - वन बिनास र वन क्षयीकरणबाट हुने हरितगृह ग्याँस उत्सर्जन कटौती गर्न सन् २०१८ मा नेपालले राष्ट्रिय रेड रणनीति कार्यान्वयन गऱ्यो । जलवायु परिवर्तनको क्षेत्रमा

नीतिगत समन्वय गर्न २०६६ मा प्रधानमन्त्रीको अध्यक्षतामा जलवायु परिवर्तन परिषद र जलवायु परिवर्तन समन्वय समितिको गठन भयो । जलवायु परिवर्तनको क्षेत्रमा समन्वय गर्न महासन्धीको सम्पर्क विन्दूको रुपमा सन् २०१८ मा जलवायु परिवर्तन व्यवस्थापन महाशाखाको व्यवस्था भयो ।

३.८. **जलवायु बजेट सङ्केत/स्वच्छ विकास संयन्त्र** - राष्ट्रिय योजना आयोगबाट जलवायु बजेट सङ्केत प्रयोगमा ल्याइयो । बैकल्पिक उर्जा प्रबरद्धन केन्द्रले जलवायु एवं कार्बन इकाई स्थापना गरेर स्वच्छ उर्जा संयन्त्र का कार्यहरु गर्दै आएको छ ।

३.९. **राष्ट्रिय अनुकूलन योजना/प्रदेशको जलवायु रणनीति** - जलवायु नीतिको अद्यावधिक गरी राष्ट्रिय अनुकूलन योजना (न्याँप) तर्जुमा गर्ने कार्य चालू रहेको छ । त्यसैगरी सन् २०२१ मा जलवायु परिवर्तनमा लैङ्गिक समानता तथा सामाजिक समावेशीताको तीनवटा कागजातहरू विकास गरेको छ । रणनीति र कार्य योजना, (२०७७।८७), न्याँप (सन् २०२१।५०) र तेस्रो राष्ट्रिय सञ्चार। हाल सबै प्रदेशको जलवायु रणनीति र कार्ययोजना तयार हुने अवस्थामा रहेको देखिन्छ।

३.१०. **पन्ध्रौ आवधिक योजना** - नेपालले जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी पेरिस सम्झौतालाई अनुमोदन गरी कार्यान्वयनका लागि राष्ट्रिय रूपमा निर्धारित योगदान मार्गचित्र तयार गरेको छ । विकास तथा वातावरणीय सुरक्षाका अन्तरसम्बन्धित तह, क्षेत्र र अन्तर्राष्ट्रिय समुदाय लगायतका सरोकारवालाहरु बीच प्रभावकारी रुपमा समन्वय गरी जलवायु परिवर्तनका प्रभावसंग अनुकूलित हुने प्रतिकूल प्रभावलाई न्यूनीकरण गर्नेतर्फ नीति तथा कार्यक्रम तर्जुमा र कार्यान्वयन गर्नु पन्ध्रौ आवधिक आवधिक लक्ष्य रहेको छ । यस योजनाले "जलवायु उत्थानशील समाजको निर्माण" गर्ने सोच सहित "जलवायु परिवर्तन अनुकूलन क्षमता अभिवृद्धि तथा प्रतिकूल प्रभावको न्यूनीकरणबाट दिगो समाज निर्माणमा योगदान गर्ने" लक्ष्य लिएको छ। सो लक्ष्य प्राप्तिका लागि देहाय बमोजिमका उद्देश्यहरु निर्धारण गरेका छन् :

१. जलवायु परिवर्तनको प्रतिकूल प्रभावलाई पेरिस सम्झौता अनुरुप न्यूनीकरण गर्दै अनुकूलन क्षमताको अभिवृद्धि गर्ने ।

२. जलवायु परिवर्तन न्यूनीकरणका लागि वातावरणमैत्री, स्वच्छ ऊर्जा र हरित विकास अवधारणा कार्यान्वय गर्ने

३. जलवायु परिवर्तन न्यूनीकरण र अनुकूलनका लागि पेरिस सम्झौता लगायतका माध्यमबाट उपलब्ध अन्तर्राष्ट्रिय वित्त र प्रविधिमा दाबी गर्दै प्राप्त लाभको न्यायोचित वितरण गर्ने ।

उर्पयुक्त उद्देश्यहरु प्राप्त गर्ने रणनीति तथा कार्यनीतिहरु अनुसूची-३ मा उल्लेख छ।

३.११. **बजेट बक्तव्यले लिएका नीतिहरु** - बजेट बक्तव्यहरुमा जलवायु परिवर्तनको लागि छुट्याइएको बजेट आंकलन प्रस्तुत गरे तापनि जलवायु परिवर्तनको आवधिक योजनाले जस्तो छुट्टै शीर्षक अन्तर्गत नीति नलिई जलवायु परिवर्तनका नीतिहरु वन तथा वातावरण मन्त्रालय अन्तर्गत राखिएको छ । विगत ३ बर्षमा बजेट बक्तव्यमा जलवायु परिवर्तनको लागि लिएको बार्षिक नीतिहरु अनुसूची-४ मा उल्लेख गरिएको छ ।

४. लेखापरीक्षणको उद्देश्य, क्षेत्र एवं पद्धति

४.१. **उद्देश्य** - नेपालमा जलवायु परिर्वतनका अनुकूलन रणनीतिहरु, योजना तथा कार्यक्रमबाट जलवायुमा पर्नसक्ने जोखिम तथा असरको न्यूनीकरणमा ल्याएको परिवर्तनको मूल्यांङ्कन गर्नु रहेको छ । उर्पयुक्त मुल उद्देश्य प्राप्त गर्न देहाय बमोजिमका सहायक उद्देश्यहरु निर्धारण गरिएको छः

१. नेपालले जनाएको अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिबद्धताको अनुपालन तथा प्रगतिको समीक्षा गर्ने,

२. जलवायु परिवर्तनसंग सम्बन्धित कानून तथा नीतिगत तादम्यताको लेखाजोखा गर्ने

३. जलवायु परिर्वतनका अनुकूलनको सिद्धान्त तथा महत्वको सन्देश जोखिम बस्ती तथा समुदाय स्तरसम्म पुर्‍याइ सो अनुरुप स्थानीय सरकारमार्फत समुदायहरुमा जलवायु परिर्वतनका अनुकूलन कार्यक्रम भए नभएको परीक्षण गर्ने ।

४. संघीय, प्रदेश तथा स्थानीय सरकार र अन्तरनिकायबीच जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी योजना तथा कार्यक्रम तर्जुमा तथा कार्यान्वयन गर्न प्रभावकारी समन्वय स्थापित भए नभएको मूल्याङ्कन गर्ने ।

४.२. **क्षेत्र** - कार्यमूलक लेखापरीक्षणले वन तथा वातावरण महाशाखाले करिब ३ बर्ष यता गरेको कार्यक्रम, लक्ष्य निर्धारण, तयार पारेको नीतिहरु समेटिएको छ । यस कार्यमूलक लेखापरीक्षण गर्न करिब १.३ महिनाको समय रहेको हुँदा मूलतः निम्न बिषयमा केन्द्रित गरिएको छ ।

- यस मन्त्रालय अन्तर्गत तयार भएको राष्ट्रिय अनुकूलन कार्यक्रम (नापा), स्थानीय अनुकूलन कार्य योजना (लापा) र जलवायु परिर्वतनको प्रभाव एवं असरसँग सामना गर्नको लागि समुदायस्तरमा सञ्चालन गरिने अनकुल योजना (कापा) को अन्तरसम्वन्धको मूल्याङ्कन तथा विश्लेषण गर्ने
- नेपालले गरेको अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिवद्धताको मूल्याङ्कन गर्ने, नेपालले लिएको बिद्युतीय गाडीको सँख्या बढाउने लक्ष्य र अभ्यासका लेखाजोखा र मूल्याङ्कन गर्ने
- वन तथा वातावरण मन्त्रालयले ल्याएको वातावरण नीतिको तालमेल, चुनौतीका बारेमा लेखाजोखा गर्ने ।

४.३. **पद्धति र विधि** - वन तथा वातावरण मन्त्रालयको लेखापरीक्षण गर्दा समस्यामूलक तथा नतिजामूलक दुवै पद्धतिलाई प्रयोग गरिएको छ । यस मन्त्रालयले लिएको लक्ष्य र नीतिगत समस्याको कारण प्रभावकारितामा परेको असरलाई मध्यनजर राखी त्यसको लागि समस्यामूलक पद्धति अवलम्वन गरिएको छ ।

लेखापरीक्षणको उद्देश्य हासिल गर्न मन्त्रालय र जलवायु परिवर्तन व्यवस्थापन महाशाखाले नियमन कार्य गर्दा राखेका अभिलेखहरुको नमूना छनौट गरी कार्यमूलक लेखापरीक्षण गरिएको छ । साथै विभिन्न प्रतिवेदनको अध्ययन र व्यक्तिगत छलफलको लागि परीक्षण सूची तथा प्रश्नावली तयार गरी सोको आधारमा लेखापरीक्षण सर्वेक्षण तथा थप पुष्टयाईको लागि उपयुक्त परीक्षण पद्धति अवलम्बन गरिएको छ । सर्वेक्षणबाट देखिएका व्यहोरालाई अझ स्पष्ट गर्न मन्त्रालयबाट विवरण तथा तथ्याङ्कहरु माग गरी सोको आधारमा लेखापरीक्षण गरिएको छ । वन तथा वातावरण मन्त्रालयको केहि कार्यक्रम स्थलमा गई त्यहांका स्थानीय सरकार, सरोकारवाला र समुदायसँग छलफल गरिएको छ । यो प्रतिवेदन तयार गर्न नेपालका बिभिन्न प्रदेशमा रहेको पालिकाहरु, खासगरी छायानाँथरारा नगरपालिका मुगु, नरहरीनाथ गाउँपालिका कालिकोट, मोहन्याल गाँउपालिका कैलाली, भिमेश्वर नगरपालिका दोलखा र नमोवुद्ध नगरपालिका कार्भेमा गएर किसान, शिक्षक, कमचार्री र सरोकारवालहरुसँग जलवायु परिवर्तनप्रतिको बुझाई र पालिकाले कार्यान्वयन गरेका योजना र नीतिका विषयमा समेत छलफल गरिएको छ । छलफलका मुख्य बुँदा अनुसूची-६ मा राखिएको छ ।

त्यसको अतिरिक्त लेखापरीक्षणवाट देखिएका व्यहोराहरुका सम्बन्धमा मन्त्रालयका सम्बद्ध कर्मचारीसंग छलफल तथा अन्तरक्रिया गरिएको र प्रश्नावलीको माध्यमद्वारा लेखापरीक्षणबाट देखिएका ब्यहोरासंग सम्बन्धित समस्याका कारणहरु तथा त्यसबाट परेको असर पहिल्याई यो प्रतिवेदन तयार गरिएको छ ।

मूल्याङ्कनका लागि मापदण्ड र लेखापरीक्षणबाट देखिएको अवस्था, मापदण्ड र देखिएको ब्यहोराबीच देखिएको फरकको कारण र सो कारणले परेको असर पद्धति अवलम्बन गरिएको छ। सर्वोच्च लेखापरीक्षण संस्थाको अन्तराष्ट्रिय संगठन इन्टोसाइद्वारा जारी गरिएको कार्यमूलक लेखापरीक्षणका मानदण्डहरु इसाई ३००० र कार्यालयवाट जारी गरिएको कार्यमूलक लेखापरीक्षण मार्गदर्शन, २०६९ अनुसार यो लेखापरीक्षण सञ्चालन गरिएको थियो ।

४.४. **विषय छनौटको औचित्य** - जलवायु परिर्वतनबाट पर्ने असर तथा प्रभाव नेपालको मात्र नभई विश्वकै एक महत्वपूर्ण विषयको रुपमा रहेको छ । विश्वमा जलवायु परिवर्तनको दृष्टिकोणबाट जोखिमयुक्त राष्ट्रहरुको सूचीमा नेपाल चौथौं स्थानमा आउँछ । नेपालले जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी कार्य सन् २०१० बाट सुरु गरेको देखिन्छ । नेपालले जलवायु परिवर्तनको अन्तर्राष्ट्रिय सम्मेलनमा सक्रियताका साथ सहभागी भई अन्तर्राष्ट्रिय महासन्धिले उल्लेख गरेको ब्यवस्थालाई अनुशरण गरी अपेक्षित लक्ष्य हासिल गर्ने प्रतिबद्धता जनाउँदै आएको छ । सो अनुरुप नेपालले नीति, ऐन कानून तथा योजना समेत संशोधन गरी लागू गरे तापनि जलवायु परिवर्तनको प्रतिकूल असर नेपालले बर्षेनी भोग्नु परेको छ । खासगरी, विभिन्न तहमा जलवायु परिवर्तनको जोखिम ब्यवस्थानबाट संकटापन्नता घटाई अनुकूलित क्षमता बढाउनु, जलवायु उत्थानशील समुदाय निर्माण गर्नु, जलवायु वित्तमा पहुंच बढाई नतिजामूलक कार्यक्रम सञ्चालन गर्नु, अन्तर निकाय समन्वय गर्नु, संस्थागत क्षमता अमिभवृद्धि गर्नु, जलवायु परिवर्तनमा नेपालका विशिष्टीकृत विषयहरुलाई अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा जलवायु परिवर्तनबाट जोखिममा परेका देशहरुको साझा आवाजको रुपमा स्थापित गर्न प्रमुख चुनौति रहेको छ । अन्तर क्षेत्रगत निकायहरुबीच समन्वयमा कमी र बुझाईमा एकरुपता नहुनु, जलवायु परिवर्तनका सम्भावित असर र प्रभाव, नीति तथा योजनाबीच तादाम्यता नहुनु, जलवायुजन्य प्रकोपबाट हुने क्षति सम्बन्धमा अध्ययन अनुसन्धान र आधारभूत तथ्याङ्को कमी हुनु, जलवायु परिवर्तनको बिषय समग्र विकास प्रक्रियामा मूलप्रवाहीकरण हुन नसक्नु, समस्या सम्बोधनको लागि समग्र संस्थागत क्षमता, आवश्यक वित्त, प्रविधि, ज्ञानको कमी रहनु प्रमुख समस्याका कारण अपेक्षित नतिजा पाउन सकेको छैन।

त्यसको अतिरिक्त नेपाल सरकारले अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा प्रतिबद्धता जनाए अनुरुप प्राथमिकता प्रदान गर्न सकेको छैन । विगत १२ बर्षको अवधिमा नेपालमा जलवायु परिवर्तनमा धेरै लगानी भई सकेको छ । तथापी यसले जलवायु परिवर्तनको प्रतिकूल असरमा न्यूनता ल्याउन नसकेकोले जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी कार्यक्रमहरु प्रभावकारी ढङ्गले सञ्चालन र व्यवस्थापन गर्न विद्यमान योजना कार्यान्वयनमा भएका समस्या पहिचान गरी समाधानको लागि सुझाव गर्ने उद्देश्यले यो विषय छनौट गरिएको हो ।

५. **लेखापरीक्षणबाट देखिएको व्यहोरा -** तर्जुमा भएका नीति अनुरुप वन तथा वातावरण मन्त्रालयले थुप्रै राम्रा र सफल कामहरु भएका छन् । तथापी विभिन्न नीति, नियम, ऐन तथा कानून, आवधिक योजना, मन्त्रालयको बार्षिक योजना, नापा, प्रदेश सरकारको जलवायु परिवर्तन रणनैतिक तथा अनुकूलन योजना, स्थानीय अनुकूलन कार्ययोजना, समुदाय स्तरीय अनुकूलन, स्थलगत भ्रमण तथा सर्वेक्षण, मन्त्रालय तथा विभिन्न आबद्ध सरोकारवालाहरुसँग छलफल समेतको आधारमा लेखापरीक्षणबाट निक्यौंल गरिएका ब्यहोराहरु देहाय बमोजिम रहेको छः

५.१. कानूनी तथा नीतिगत व्यवस्था

- वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६ (परिच्छेद ४) उपदफा (३) ले स्थानीय समुदायले स्थानीयस्तरमा अनुकूलन योजना बनाई कार्यान्वयन गर्न सक्छन् र त्यस्तो योजना कार्यान्वयन गर्दा सम्बन्धित निकायले आवश्यक सहयोग र सहजीकरण गर्नु पर्ने व्यवस्था गरेको छ ।
- वातावरण संरक्षण नियमावली, २०७७ को नियम (२६) ले मन्त्रालयले प्रत्येक १० वर्षमा राष्ट्रिय अनुकूलन योजना बनाई लागू गर्नु पर्ने व्यवस्था गरेको छ । जलवायु परिर्वतन नीति को दफा १० ले नीति कार्यान्वयनमा संघ, प्रदेश र स्थानीय तहको भूमिकामा संघीय सरकारले राष्ट्रिय अनुकूलन योजना तयार गरी कार्यान्वयन गर्ने गराउने प्रावधान रहेको छ । प्रदेश सरकार तथा स्थानीय तहले पनि नीति, निर्देशिका, मापदण्ड र योजनाहरु तयार गरी लागू गर्ने गराउनु पर्ने व्यवस्था गरेको छ ।
- पन्ध्रौ आवधिक योजनाले जलवायु परिवर्तन व्यवस्थापनका लागि संघ, प्रदेश र स्थानीय तहमा आवश्यक नीतिगत र संस्थागत संरचनामा सुधार एवम क्षमता अभिवृद्धि गर्ने रणनीति अन्तर्गतको कार्यनीतिमा वातावरण तथा जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी संघीय कानून तर्जुमा गरिने उल्लेख गरेको छ । त्यस्तैगरी सो आवधिक योजनाले समुदायको संकटापन्नता घटाई समानुकूलित तुल्याउन राष्ट्रिय, प्रादेशिक एवम् स्थानीय अनुकूलन योजना कार्यान्वयन गर्ने उल्लेख गरेको छ । रणनीति अन्तर्गतको कार्यनीतिमा जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी राष्ट्रिय अनुकूलन योजना तर्जुमा गरिनेछ र यसले निर्धारण गरेको प्राथमिकता तथा लक्ष्य हाँसिल गर्न स्थानीय तहमा अनुकूलन योजनाहरू तयारी तथा कार्यान्वयन गरिने र राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा भएका परिवर्तनलाई आत्मसात गरी राष्ट्रिय जलवायु परिवर्तन नीति, २०७६ कार्यान्वयन गरिने ब्यहोरा उल्लेख गरेको छ ।
- राष्ट्रिय अनुकूलन कार्यक्रमको आधारमा प्रदेश स्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना र प्रदेशस्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजनासंग आबद्ध गरी स्थानीय जलवायु परिवर्तन अनुकूलन कार्ययोजना बनाई सो अनुरुप बजेट विनियोजन गरी कार्यक्रमहरु कार्यान्वयन हुनुपर्ने अवधारणा अनुसार विगतको लापालाई अद्यावधिक एवं परिमार्जन गरी २०७६ मा लापाको प्रारुप तयार गरेको छ। जलवायु अनुकूलनलाई विकास योजनामा समायोजन गर्ने हेतुले जलवायु परिवर्तनका प्रभाव र तिनलाई सम्बोधन गर्ने उपायबारे घरधुरी, समुदाय, नगरपालिका, जिल्लाका साथै राष्ट्रियस्तरमा समेत सचेतना अभिवृद्धि गर्न स्थानीयस्तरमा तयार गरिएका जलवायु अनुकूलन कार्ययोजना वा पहिचान गरिएका अनुकूलन कार्यलाई सार्वजनिक, निजी र गैरसरकारी संघ संस्थाको योजना प्रक्रियामा समायोजन गर्न सहयोग गर्ने उल्लेख छ । साथै स्थानीय अनुकूलन कार्ययोजना तयार गर्न र स्थानीय स्वायत्त शासन ऐन बमोजिम सो कार्ययोजनालाई स्थानीय तथा राष्ट्रियस्तरका योजनामा समेत समायोजन गर्ने तथा स्थानीय अनुकूलन कार्यलाई अगाडि बढाउन सक्ने संघ र संस्थाको स्थापना तथा सुदृढीकरण गर्ने उद्देश्य रहेको छ ।
- वन तथा वातावरण मन्त्रालयको संयोजकत्वमा बिषयगत तथा क्षेत्रगत समूह बनाई न्याप तर्जुमा प्रक्रिया अघि बढिरहेको छ ।
- सन् २०१३ मा तत्कालीन वातावरण मन्त्रालय र संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय अन्तर्गत राष्ट्रिय जलवायु परिवर्तन सहयोग कार्यक्रमद्वारा मध्ये र सुदूर पश्चिम

नेपालका १४ जिल्लामा ७० लापा कार्यान्वयन गरियो । लापा कार्यक्रममा पिउने पानी, सिचाई, ढल, साना जलबिद्युत आयोजना र पुल निर्माणका कार्यहरु सम्पन्न भए । नेपालको राजनीतिक संरचना परिवर्तनपछि २०६७ को वातावरण नीति लागू गरी लापाको खाकालाई संघीय प्रणालीमा ढाल्न सन् २०१८ मा आशा परियोजना मार्फत अद्यावधिक गरियो । नयाँ लापाले धेरै पालिका समेटनुको साथै बिभिन्न वडाहरुलाई समेटेको छ । लापाले सरोकारवालाहरुसँग सहभागीमूलक परिदृष्य तयार पार्न वैज्ञानिक सूचना र स्थानीय धारणालाई अनुकूलनको योजना र जलवायु परिवर्तनप्रति उत्थानशीलल बनाउँने उल्लेख गरेको छ । यस परिर्माजित लापाले जलवायु परिवर्तनको हाल र भबिष्यको सामाजिक र आर्थिक पक्षलाई समेटेर वातावरण र विकासका पक्षलाई सम्वोधन गरेको देखिन्छ ।

- नेपालले सन् २०१९ मा राखेको लापा योजनामा ३६ लापाको लक्ष्य राखेको मा ६८ लापा बनेको छ । अध्ययन गरिएका केही लापाले नापाको प्राथमिकताहरुलाई अपनाएका पाइयो। मन्त्रालयको आर्थिक बर्ष २०७६।७७ को बार्षिक प्रतिवेदनले २०० वटा लापा तयार भएको देखाएको छ । परिमार्जित लापा तथा नापाले औल्याएको सङ्कटासन्न जिल्लाहरु जस्तै कालीकोट, दैलेख, जाजरकोट, सल्यान, रुकुम र रोल्पामा कार्यान्वयन गरिएको छ ।

उर्पयुक्त प्रावधानहरु नेपाल सरकारले तयार पारे तापनि वातावरण नीति, योजना र कार्यक्रमहरु हालसम्म संघ, प्रदेश तथा स्थानीय तहसँग तादाम्यता कायम हुन सकेको छैन । नेपालमा जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी विशेष ऐन तथा नियमावलीको तर्जुमा भएको छैन । अन्तर्राष्ट्रिय चासोको बिषयलाई वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६ तथा वातावरण संरक्षण नियमावली, २०७७ अन्तर्गतका ब्यवस्थाहरु अनुसूची-५ मा उल्लेख गरिएको छ ।

राष्ट्रिय अनुकूलन कार्यक्रमको आधारमा प्रदेश स्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना र प्रदेशस्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजनासंग आबद्ध गरी स्थानीय जलवायु परिवर्तन अनुकूलन कार्ययोजना बनाई सो अनुरुप बजेट विनियोजन गरी कार्यक्रमहरु कार्यान्वयन हुनुपर्नेमा भएको छैन । आवधिक योजना, वातावरण ऐन तथा नियमाबली र जलवायु परिवर्तन नीतिले पनि तर्जुमा गर्नुपर्ने प्रावधानमात्र राखी तादाम्यता कायम गर्ने बारे स्पष्ट पारेको छैन।

राष्ट्रिय अनुकूलन कार्यक्रमले नेपालको जलवायु परिवर्तनको क्षेत्रमा अग्रता लिए पनि, नेपालमा संघीय प्रणाली लागू हुनुभन्दा पूर्व सन् २०१० मा नापा बनाएको थियो । जलवायुको परिदृष्य र प्रभाब हरेक ५ बर्षमा फेरिने भए तापनि संशोधित वातावरण नियमाबलीले प्रत्येक १० वर्षमा राष्ट्रिय अनुकूलन योजना बनाई लागू गर्नुपर्ने ब्यवस्था गऱ्यो । नापा निर्माण भएदेखि हालसम्म धेरै संरचना र विश्वको समग्र वातावरणमा परिवर्तन आइसकेको छ । तथापी करीब १२ बर्ष ब्यतित भइसक्दा पनि न्याप अझै तर्जुमा कै प्रक्रियामा रहेकोले सन् २०१० मा बनेको नापालाई केही संशोधन गरी सोही आधारमा योजना तथा कार्यक्रम सञ्चालन गर्दै आइरहेको देखिन्छ । नापाले देखाएको जिल्लागत जोखिम, सङ्कटासन्नता र विपदको नक्सा समेत परिवर्तन भइसकेको छ भने जलवायु परिवर्तनसंग प्रत्यक्षरुपमा आबद्ध यातायात तथा पूर्वाधार, लैङ्गिक तथा सामाजिक समावेशिता जस्ता क्षेत्रहरु यसले समेटेको छैन । तसर्थ जरुरी देखिएको नापाको अद्यावधिकको अवस्थालाई न्यापबाट अपेक्षा गरिएको छ ।

स्थलगत अध्ययनको क्रममा समुदायमा आधारित अनुकूलन कार्ययोजनाको (कापा) आवश्यकता नभएको ब्यहोरा अवगत गराए तापनि हाल बनेको लापाहरु स्थानीय सरकारको योजना

तथा बजेट प्रक्रियामा आबद्ध गर्ने बारे स्पष्ट रुपमा ब्याख्या गरेको छैन । साथै स्थानीय तहका कर्मचारी तथा जनप्रतिनिधिहरुमा जलवायु परिवर्तनबारे ज्ञान र बुझाईमा कमी रहेको कारण पनि त्यस्ता बर्गहरुमा जलवायु परिवर्तनको असर बारे सही सूचना तथा जानकारी सम्प्रेषण नहुनुका कारण यस्ता वर्गको आवाज स्थानीय तथा प्रदेश सरकारको योजना तर्जुमा प्रक्रियामा समाहित हुन सकेको छैन । हाल एनसीसीएसपी २ ले लापा निमार्ण गर्दा जोखिम मूल्याङ्कनको आधार लिने गरेको छ । तथापी यसको पहल पर्याप्त भएको छैन । त्यसको मुल कारण स्थानीय तहमा वातावरण तथा जलवायु परिवर्तन शाखामा सोही क्षेत्रमा योग्यता तथा ज्ञान भएको ब्यक्ति नहुनु हो । स्थानीय सरकारको लागि यो ठूलो चूनौति रहेको छ ।

नापाको सिकाईको आधारमा परिमार्जन सहितको न्याप तर्जुमा हुनुपर्नेमा हालसम्म नापाको मूल्याङ्कन गरी सो अनुरुप हुन सकेको छैन । नेपालका बिभिन्न स्थानीय स्तर, वडा र समुदायसँग छलफल गर्दा नापा रहेको कसैलाई पनि जानकारीसम्म पनि भएको पाइएन । कयौं स्थानीय तहमा नापा बारे केही थाहा भएपनि त्यसको बुझाई स्पष्ट नभएको जानकारी अवगत भएको छ । यस सन्दर्भमा देखिएका केही ब्यहोराहरु देहायमा उल्लेख गरिएको छः

- नापा तथा न्यापको औचित्यता, जलवायु सम्वन्धी नीति, ऐन नियम तथा आवधिक योजनाले लिएको रणनीति तथा कार्यनीतिबारे अनभिज्ञ रहनुको साथै स्थानीय तथा समुदायस्तरमा यस बारे खासै चासो समेत नभएको पाइयो । मन्त्रालयस्तरबाट स्थानीय तह तथा समुदायस्तरमा यस बारे सम्प्रेषण गर्ने, क्षमता विकास गर्ने जस्ता कुरा नीति, ऐन तथा नियमावलीमा उल्लेख भए पनि सो अनुरुप प्रभावकारी रुपमा हुन नसकेकेको स्थलगत सर्वेक्षणबाट देखिएको छ ।
- स्थलगत भ्रमण गरिएका पालिकाहरुले लापाको प्रकृया उपयुक्त बुझाईको अभावको कारण यसलाई अघी बढाउने र कार्यान्वयन गर्ने प्रक्रियाबारे अन्योल नै रहेको देखियो । केही जिल्लाको अनुगमन गर्दा स्थानीय तहले लापाको बारेमा थाहा नै नभएको ब्यहोरा समेत अवगत भएको छ । केही जिल्लाहरुमा बजेटको अभावका कारण लापा नबनेका कुरा अवगत भएको छ ।
- लापाद्वारा कार्यान्वयन गरिएका कार्यक्रम अनुकूलनमा मात्र नभई अरु विकासका कार्यक्रम जसको अनुगमन र मूल्याङ्कन समेत भएका छैनन् । मूल्याङ्कन नगरी कार्यक्रम बनाउँदै कार्यान्वयन मात्र गर्दा यसको उद्देश्य पुरा गर्न नसकिने र समयमा कार्यान्वयनको समस्या पहिचान नहुने भएकोले आगामी दिनमा कार्यान्वयन गरिने लापामा समेत प्रतिकूल असर पर्न सक्ने देखिन्छ । लापा कार्यक्रम स्थानीय सहभागीमूलक भए तापनि कोभिडको समयमा यो कार्यान्वयन हुन सकेन् ।
- हाल प्रदेशस्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजनाहरु न्यापसंग र लापाहरु प्रदेशस्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजनासंग कसरी आबद्ध गराउने बारे अनुत्तरित छ । यसले गर्दा निकट भविष्यमा पुन परिमार्जन गर्नु पर्ने अवस्था सिर्जना नहोला भन्न सकिदैन ।

सुझाव

क. तत्काल गर्नुपर्ने

क. वन तथा वातावरण मन्त्रालयले लापा तयार गर्ने कार्यमा पालिकाहरुलाई गरेको सहकार्य, शर्तहरु निर्धारण गर्नेदेखि रोस्टर साझेदारी गर्ने र प्राविधिक सहयोग आवश्यक छ । यी

कार्यले लापा तयारीमा पालिकाहरुलाई मद्दत पुग्ने छ । विभिन्न तहमा छलफल गर्दा, पहिला गाँउ पालिका स्तरमा बनाएको लापा नयाँ संरचना आएपछि थन्किएको र नयाँ निर्वाचित पदाधिकारीलाई यस विषयमा जानकारी नभएको देखियो । नयाँ निर्वाचित पदाधिकारीहरुलाई यस विषयमा क्षमता अभिवृद्धि गरी सहभागीतामूलक तरिकाले अगाडि बढाउँनु पर्ने र यस्ता कार्यक्रम जलवायु प्रेरित जोखिम नक्साङ्कन, जोखिम मूल्याङ्कन र संकटासन्नताको आधारमा कार्यान्वयन गर्नुपर्ने ।

ख. वन तथा वातावरण मन्त्रालयले आफुले तयार गरेको नीति, कार्यक्रम निर्देशिका प्रदेशीय र स्थानीय तहसंग सहकार्य गरेर तयार र लागू गर्ने ।

ग. हालको संरचनाको आधारमा सर्वप्रथम लापा प्रदेश स्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजनामा आधारित हुनुपर्ने, यसका लागि प्रदेश स्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना यथाशीघ्र लागू हुनुपर्ने ।

घ. नापाको कार्यान्वयन समय १२ बर्ष भइसक्दा पनि न्याप अझै कार्यान्वयनमा आउन नसकेको र हालसम्म पनि सन् २०१० मा बनेको नापाकै आधारमा केही संशोधन गरी योजना तथा कार्यक्रम सञ्चालन गर्दै आइरहेका कारण अहिलेको परिवेश र जलवायु परिवर्तन समेटी कार्यक्रम तयार नहुँदा न्याप समयमै कार्यान्वयन गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

ङ. आद्यावधिक गरिएको लापा खाका सन् २०१९ ले जलवायु परिवर्तन अनुकूलन र उत्थानशीलतालाई मुलाधारमा ल्याई पालिकाको योजनासँग समायोजन गर्नुपर्ने हुन्छ । यसरी नै आवधिक योजनाहरुमा जलवायु परिवर्तन अनुकूलन र उत्थानशीलका विषयहरु समावेश गरी धेरै सरोकारवालाहरुलाई समेटेर अगाडि बढाई दिगोपना सुनिश्चित गर्ने ।

च. जलवायु परिवर्तन कार्यक्रमको लक्ष्य पुरा गर्न कुनै न कुनै रुपमा निजी क्षेत्रलाई समेटेर अगाडी बढनु पर्छ र यसका लागि निजी क्षेत्रलाई प्रोत्साहन गर्ने वातावरण सृजना गर्ने।

ख. निकट भविष्यमा गर्नुपर्ने

- जलवायु परिवर्तनसंग सम्बन्धित विशेष ऐन तथा नियमावलीको तर्जुमा नभएकोले यथासक्य छिटो पहल गर्नुपर्दछ ।
- जलवायु परिवर्तन नीति २०७६ ले निर्देशित गरे अनुसार बिद्यमान स्थानीय अनुकूलन कार्ययोजना खाका, राष्ट्रिय अनुकूलन कार्यक्रम, अन्तर्राष्ट्रिय रेड रणनीति, जलवायु परिवर्तन वित्तीय खाका तथा बजेट सङ्केत, हरित विकास रणनीति, जलवायु परिवर्तन सम्वन्धी अन्य दस्तावेज परिमार्जन गर्नुका साथै जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी तत्कालीन, मध्यकालीन, दीर्घकालीन रणनीति तर्जुमा गर्नुपर्दछ ।
- न्यापको आधारमा प्रदेश स्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना र प्रदेश स्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजनाको आधार लापाको तादाम्यता मिलाउन आवश्यकता अनुसार परिमार्जन गर्ने ।

५.२. लैङ्गिक तथा समाजिक समावेशिता, जीविकोपार्जन र सुशासन

- जलवायु परिवर्तन नीति, २०७८ को दफा ८.९ ले जलवायु परिवर्तनको क्षेत्रमा लैङ्गिक तथा सामाजिक समावेशीकरणलाई मूलप्रवाहीकरण गर्दै जीविकोपार्जनमा सहजीकरण गर्ने प्रत्याभूति

गरेको छ । यसको लागि जलवायु परिवर्तनसगं सम्बन्धित बिषयमा महिला, दलित, आदिवासी जनजाति, मधेसी, थारु, मुस्लिम, उत्पिडित वर्ग, पीछडा वर्ग, पीडिएको क्षेत्र, अल्पसंख्यक, सीमान्तकृत, श्रमिक, युवा, बालबालिका, ज्येष्ठ नागरिक र सबै प्रकारका अपाङ्ग, गर्भवती, अशक्त तथा विपन्न व्यक्ति वा समूहको चासोलाई सम्बोधन गर्ने, जलवायु उत्थानशील जीविकोपार्जनका कार्यक्रमहरु सञ्चालन गर्ने, जलवायु परिवर्तनबाट प्रभावित तथा जोखिम क्षेत्रको पहिचान गरी स्थानीय ज्ञान, सीप तथा प्रविधि अनुरुप अनुकूनका उपायहरु अवलम्बन गर्ने र जलवायु परिवर्तनसंग सम्बन्धित सूचना तथा प्रविधिमा पहुँच अभिवृद्धि गर्ने, सामाजिक तथा आर्थिक विकास एवं बैकल्पिक आय आर्जन र गरिबी निवारणका कार्यक्रमसंग आबद्ध गर्ने जस्ता रणनीति तथा कार्यनीतिहरु उल्लेख गरेको छ ।

- वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६ को (परिच्छेद ४) को दफा २४ को उपदफा (१) ले जलवायु परिवर्तनका प्रतिकूल असर र जोखिमबाट बच्नका लागि राष्ट्रियस्तरमा मन्त्रालयले, प्रदेशस्तरमा प्रदेश मन्त्रालयले र स्थानीयस्तरमा स्थानीय तहले अनुकूलन योजना बनाई कार्यान्वय गर्न सक्ने व्यवस्था गरेको छ । सो दफाको उपदफा (२) ले अनुकूलन योजना बनाउँदा जलवायु परिवर्तनको असरबाट बढी जोखिममा पर्ने महिला, अपाङ्गता भएका व्यक्ति, बालबालिका, ज्येष्ठ नागरिक र आर्थिक रुपमा कमजोर भएका समुदाय र जलवायु परिवतर्ननबाट बढी जोखिममा परेका भौगोलिक क्षेत्रका बासिन्दालाई विशेष प्राथमिकता दिनुपर्ने प्रावधान छ ।
- त्यसैगरी सन् २०२१ मा जलवायु परिवर्तनमा लैङ्गिक समानता सामाजिक समावेशीताको तीनवटा कागजातहरू विकास गरेको छ : रणनीति र कार्य योजना (२०७७।८७), न्याँप (२०२१-५०) र तेस्रो राष्ट्रिय सञ्चार । हाल सबै प्रदेशको जलवायु रणनीति र कार्ययोजना तयार हुदैंछ । वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६ को दफा २३ को उपदफा २ ले पनि अनुकूलन योजना बनाउँदा जलवायु परिवर्तनको असरबाट बढी जोखिमा पर्ने महिला, अपाङ्गता भएका व्यक्ति, बालबालिका, ज्येष्ठ नागरिक र आर्थिक रुपमा कमजोर भएका समुदाय र जलवायु परिवर्त्तनबाट बढी जोखिममा परेको, भौगोलिक क्षेत्रका बासिन्दालाई विशेष प्राथमिकता दिनुपर्ने उल्लेख गरेको छ ।

उर्पयुक्त नीति तथा कानूनले लैङ्गिक समानता र सामाजिक समावेशीताका सन्दर्भमा विभिन्न व्यवस्था गरे तापनि यसको कार्यान्वयन प्रभावकारी ढङ्गमा हुन सकेको छैन । सुल्ताना र साथिहरु, २०१९, नागोडा र नाईटिङ्गेल, २०१७ को अनुसन्धानले नीतिलाई केहि सम्पन्न व्यक्तिले मात्र प्रयोग गरी फाईदा उठाएको उल्लेख गरेको छ । त्यसैगरी ओझा र साथीहरु, (२०१४, २०१६) को अध्ययनले संकटापन्न घरपरिवारलाई समावेश गरिए तापनि निर्णयमा यस्ता वर्गहरुको सहभागिता कम हुने गरेको तथ्य औल्याएको छ र गरिव र निमुखाहरुलाई जलवायु परिवर्तन अनुकूलनका कार्यक्रमको फाईदा पुऱ्याउनुको साटो उनीहरुलाई झन संकटापन्नतातिर धकेलिराखेको छ ।

यस्ता संकटापन्न धरपरिवारलाई केही कार्यक्रममा समावेश गरिए तापनि निर्णय प्रक्रियामा ती वर्गहरुको भूमिकाविहिन रहेको छ । यसले गर्दा गरिव र निमुखाहरुलाई जलवायु परिवर्तन अनुकूलनका कार्यक्रमको यथोचित फाईदा पुग्न सकेको छैन । स्थगत अध्ययनको क्रममा उपभोक्ता समितिहरुमा जलवायु अनुकूलन सम्बन्धी कार्यक्रमहरु त्यस्ता महिला तथा वर्गहरुलाई समाहित नगरी सञ्चालन गरेर सीमित व्यक्तिले लाभ लिएको तथ्य फेला परेको छ । त्यसको अतिरिक्त हाल बनेको लापाहरु स्थानीय सरकारको योजना तथा बजेट प्रक्रियामा आबद्ध गर्ने बारे स्पष्ट रुपमा व्याख्या गरेको

छैन । साथै प्रदेश सरकारको साथै स्थानीय तहका कर्मचारी तथा जनप्रतिनिधिहरुमा जलवायु परिवर्तन बारे ज्ञान र बुझाईमा कमी रहेकोले पनि यस्ता बर्गहरुमा जलवायु परिवर्तनको असरबारे सही सूचना तथा जानकारी सम्प्रेषण नहुनुले यस्ता वर्गको आवाज स्थानीय तथा प्रदेश सरकारको योजना तर्जुमा प्रक्रियामा समाहित हुन सकेको छैन । स्थानीय सरकारले कानून तथा नीतिले तोकेका लक्षित वर्गहरुलाई जलवायु परिवर्तनको जोखिम तथा यसबाट पर्ने प्रतिकूल असर बारे सूचना तथा जानकारी दिई चेतनाको अभिवृद्धि गरी कार्यक्रमहरुमा समाहित गर्न सकेको छैन ।

सुझाव

तल्काल गर्नुपर्ने

- जलवायु परिवर्तनको नीतिले अंकित गरेको लैङ्गिक समानता र सामाजिक समावेशीताको बिषयमा बिभिन्न क्षेत्रमा कार्यदल बनाई सो अनुरुप समावेशीयुक्त योजना तर्जुमा गर्नुपर्दछ। जलवायु परिवर्तनको असरबाट बढी जोखिममा पर्ने महिला, अपाङ्गता भएका व्यक्ति, बालबालिका, ज्येष्ठ नागरिक र आर्थिक रुपमा कमजोर भएका समुदाय र जलवायु परिवर्तनबाट बढी जोखिममा परेका विकट भौगोलिक क्षेत्रका बासिन्दालाई दिनुपर्ने विशेष प्राथमिकता पुगे, नपुगेको जानकारी लिई सो अनुरुप कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्ने गराउँने व्यवस्था मिलाउनु पर्दछ । साथै यस्ता वर्गको क्षमता अभिवृद्धि गरी सहभागीमूलक अनुगमन पद्धति अवलम्बन गरी जोखिम तथा सकटासन्न वर्गलाई समाहित गरी कार्य गर्नु पदर्छ ।

५.३. जनचेतना अभिवृद्धि तथा क्षमता विकास

- राष्ट्रिय जलवायु परिवर्तन नीतिको दफा ८.१० ले जलवायु परिवर्तनको प्रभाव र जोखिम सम्बन्धमा जनचेतना अभिवृद्धि गर्दै न्यूनीकरण र अनुकूलनका उपायहरु अवलम्बन गर्न स्थानीय समुदाय लगायत सबै सरोकारवालाहरुको क्षमता विकास गर्ने नीति लिएको छ। नीति अन्तर्गत ११ वटा रणनीति तथा कार्यनीतिहरु उल्लेख गरेको छ । शैक्षिक पाठ्यक्रमहरुमा जलवायु परिवर्तनका विषयहरु उल्लेख गर्ने, ज्ञानमूलक सामग्रीहरु तयार गर्ने, तीनै तहका सरकारी, गैरसरकारी तथा प्राज्ञिक निकाय, संघ सस्थाहरुको क्षमता अभिवृद्धि गर्ने, स्थानीय स्तरमा जनचेतना अभिवृद्धि गर्ने, युवा जनशक्तिको क्षमता विकास गर्ने, विषम मौसमी घटनाहरुको अभिलेखिकरण गरी जनचेतना अभिवृद्धि गर्ने रहेको छ ।
- राष्ट्रिय जलवायु परिवर्तन नीतिको दफा १० अनुसार स्थानीय तहमा नीति, निर्देशिका, मापदण्ड र योजनाहरु तयार गरी लागू गर्ने, सरोकारवालहरुसँग समन्वय र सहकार्य, जलवायु परिवर्तन न्यूनीकरण र अनुकूलनका कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्ने, परियोजनाहरुको अनुगमन, मूल्याङ्कन, अभिलेखीकरण र जनचेतना अभिवृद्धि गर्ने काममा स्थानीयतहमा कामको अनुभव र चेतनामा प्राविधिक र प्रशासनिक कर्मचारीहरुको कमी भएको कारणले बुझाई र क्षमता वृद्धि गर्नुपर्ने देखिन्छ ।
- पन्ध्रौ आवधिक योजनाले पनि क्षमता विकासलाई जलवायु परिवर्तनको पांचौ रणनीतिको रुपमा लिएको छ ।
- नेपाल सरकारका नीतिहरु अनुरुप कार्य गर्न तीनै तहका सम्बद्ध सरकारी, गैरसरकारी तथा प्राज्ञिक निकाय एवं सामुदायिक सघ संस्थाहरुको संस्थागत क्षमता अभिवृद्धि गरी यी संस्थाहरुमार्फत् स्थानीय तहमा जनचेतना अभिवृद्धि तथा क्षमता विकास गराउने प्रावधान गरेको छ ।

- एनसिसिएसपिको लक्ष्य हरित संरचनामा लगानी गर्ने र स्थानीय सरकारको जलवायु परिवर्तनमा शीर्षकमा वजेट निकासा गर्न क्षमता अभिवृद्धि गराउँनु रहेको छ । सरकारी सरोकारवालालाई बित्तिय क्षेत्र र ज्ञान अभिवृद्धि गराइ जलवायु मैत्री लागानीमा जोड दिइने रहेको छ ।

- तालुक मन्त्रालयको तत्वावधानमा एकवटा राष्ट्रिय तथा ७ वटा प्रादेशिक छलफल गोष्ठी सम्पन्न गरी आयोजना तथा सम्रगमा नेपालमा जलवायुको अवस्था, अनुकूलन क्षमता विकास तथा सबै शासकीय तहका भूमिका तथा जिम्मेवारी बिषयमा छलफल तथा आयोजनाको कार्ययोजना सम्बन्धी जानकारी आदान प्रदान गरेको छ ।

- लापाले सङ्कटासन्न समुदाय तथा घरधुरी पहिचान गर्ने दफामा समुदायको क्षमता पहिचान गर्ने र समुदायले सञ्चालन गर्न सक्ने अनुकूलन अभ्यास एवं कार्य निर्धारण गर्ने उल्लेख गरेको छ। सचेतना अभिवृद्धिको लागि अन्तरक्रिया, कार्यशाला गोष्ठी सञ्चालन गर्ने उल्लेख गरेको छ ।

- लापाको मुल उद्देश्य मध्ये सङ्कटासन्न समुदाय तथा घरधुरी पहिचान गरी समुदायको क्षमता पहिचान गर्ने र समुदायले सञ्चनालन गर्न सक्ने अनुकूलन अभ्यास एवं कार्य निर्धारण गर्नु रहेको छ । जलवायु अनुकूलनलाई विकास योजनामा समायोजन गर्ने हेतुले जलवायु परिवर्तनका प्रभाव र तिनलाई सम्बोधन गर्ने उपायबारे घरधुरी, समुदाय, नगरपालिका, जिल्लाका साथै राष्ट्रियस्तरमा समेत सचेतना अभिवृद्धि गर्ने तथा स्थानीय अनुकूलन कार्यलाई अगाडि बढाउन सक्ने संघ-संस्थाको स्थापना तथा सुदृढीकरण गर्ने उद्देश्य रहेको छ ।

उपर्युक्त नीतिगत, आवधिक योजना तथा कानूनले उपर्युक्त व्यवस्था गरे तापनि ति ब्यवस्थाहरुको लेखाजोखा गर्दा देहाय बमोजिमका व्यहोरा देखियो :

- पन्ध्रौ आवधिक योजनाले क्षमता विकासलाई जलवायु परिवर्तनको पांचौ रणनीतिको रुपमा लिएपनि बजेट बक्तब्यले नागरिकहरुको जलवायु परिवर्तन न्यूनीकरण तथा अनुकूलनमा क्षमता अभिवृद्धिबारे उच्चारण गरेको छैन । जसले गर्दा क्षमता तथा जनचेतना अभिवृद्धिले प्राथमिकता पाउन सकेको देखिँदैन ।

- मन्त्रालयले डिसेम्बर २०२० मा गरेको बिषयगत तथा अन्तरसम्बन्ध समूहका सदस्यहरुको क्षमता अन्तर (ग्याप) को मूल्याङ्कन प्रतिवेदनले सीमित क्षमता भएको कारण सरकारी अधिकारीहरूको दीर्घकालीन दृष्टिकोण सहित जलवायु परिवर्तन प्रतिको चासो अझै पनि राष्ट्रिय स्तरमा नै अभाव रहेको छ । तसर्थ सो प्रतिवेदनले विभिन्न तहका मानव संसाधन आवश्यकताको मूल्याङ्कन सहित क्षमता विकास योजनालाई सो अनुरुप विकास र कार्यान्वयन गर्न आवश्यक भएको छ । विज्ञहरुमा आवश्यक क्षमताको अभाव भएको सन्दर्भमा जलवायु परिवर्तनबाट पहिल्याइएका सङ्कटासन्न तथा जोखिम समुदाय तहसम्मको क्षमता अभिवृद्धि गर्नु र गराउनु आफैमा एउटा ठूलो चुनौति रहेको छ ।

- नागरिकको जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी क्षमता अभिवृद्धि हुन सकेको पाइएन । बिभिन्न जिल्लाका गाँउहरुमा सर्वेक्षणको दौरानमा गरिएको छलफलले अधिंकाशले जलवायु परिवर्तनको अवधारणामा स्पष्ट बुझाई नरहेको देखियो । जलवायु परिवर्तनको बुझाई जल र वायुको परिवर्तन र सरकारी क्षेत्रबाट जलवायु परिवर्तन अनुकूलनबाट हुनुपर्ने सहयोग पनि हो। गाउँ÷बस्तीमा यस्तो कार्यक्रमबाट कुनै पनि किसिमको सहयोग भएको देखिएन। केही

गाउँ÷बस्तीमा एफएम रेडियोको माध्यमबाट जलवायु परिवर्तनको कार्यक्रम सम्प्रेषण गरे तापनि यो प्रभावकारी देखिएन । केही व्यक्तिले सुनेर जलवायु परिवर्तन बुझेको पाइयो ।

- मन्त्रालयको २०७६।७७ को बार्षिक प्रगति प्रतिवेदनले २०० वटा लापा कार्यान्वयन गरेको उल्लेख गरे तापनि समुदाय तथा नागरिकहरुमा जलवायु परिवर्तन तथा यसको प्रभावबारे न्यूनतम अपेक्षित ज्ञान तथा बुझाइ सम्म पनि नभएको स्थलगत सर्वेक्षणबाट देखिएको छ । सो बार्षिक प्रतिवेदनले स्थानीय स्तर तथा समुदायमा क्षमता अभिवृद्धि बारे कुनै उच्चारण गरेको छैन ।

- प्रल्हाद के.थापा तथा सोनी बरालले गरेको तराईको पर्यावरणीय क्षेत्र (इकोजोन) मा अनुकूलन योजना समुदायमा आधारित जोखिम मूल्याङ्कन तथा जोखिमको नक्साकनको अध्ययनले स्थानीय तहका लक्षित वर्ग तथा समुदायको अनुकूलन क्षमताको कुल २८ अङ्कको आधारमा लेखाजोखा गर्दा २.५ अङ्क (करीब ८.९३%) मा प्राप्त गरेको छ । यसबाट स्पष्ट हुन्छ कि नीति, कानून तथा योजनाले परिकल्पना गरे अनुरुप जलवायु परिवर्तनबाट पहिल्याइएका सङ्कटासन्न तथा जोखिम समुदायको क्षमता अभिवृद्धि हुन सकेको छैन । यसको मुल कारण स्थानीय स्तरको जनप्रतिनिधि तथा कर्मचारीहरुमा जलवायु परिवर्तनको असर प्रति पर्याप्त ज्ञान, सीप र बुझाईको कमी हुनु र यस विषयप्रति संवेदशील नहुनु रहेको छ । तसर्थ क्षमताको अभाबले गर्दा सङ्कटासन्न तथा जोखिम समुदायले उनीहरुको दायित्व बोध हुन नसकेकोले जोखिमक्षेत्रहरुमा तत्काल जलवायु परिवर्तनबाट पर्ने असरमा अपेक्षित सुधार आउन सक्ने स्थिति देखिँदैन ।

सुझाव

तत्काल गर्नुपर्ने

- जलवायु परिवर्तनको क्षेत्रमा धेरै नीति तथा कार्यक्रमहरु रहे तापनि स्थानीय स्तरमा नापा, लापाका बारेमा थाहा नपाएको तथ्य स्थलगत अवलोकनबाट देखिएकोले यसबारे जानकारी पुग्न नसकेका कारण सहितको विश्लेषण गरी सूचना तथा जानकारी प्रभावकारी ढङ्गमा सम्प्रेषण गर्ने विकल्प सहितको तौर तरिका अवलम्बन गर्नुपर्दछ । स्थानीय स्तरमा लापा निर्माण प्रक्रिया मार्फत पनि यस्ता संवेदनशील विषयमा सूचना तथा जानकारी दिने, स्थानीय समुदायको क्षमता अभिवृद्धि गरी समुदाय कै अगुवाईमा समुदायस्तरीय कार्यक्रम सञ्चालन गर्नु पर्ने ।

- सरकारले तिनै तहका सम्बद्ध सरकारी, गैरसरकारी तथा प्राज्ञिक निकाय एवं सामुदायिक सघ संस्थाहरुको संस्थागत क्षमताको मूल्याङ्कन गरी सोको आधारमा क्षमता विकास योजना तथा जनचेतना कार्यक्रम अग्रणामी रणनीतिको रुपमा कार्य गर्न जरुरी छ ।

५.४. जलवायु बित्त व्यवस्थापन

- जलवायु परिवर्तन नीतिको दफा ८.१२ मा जलवायु बित्त व्यवस्थापनको नीति उल्लेख गरेको छ । यस व्यवस्था अन्तर्गत जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी नीतिहरुको कार्यान्वयनका लागि राष्ट्रिय स्रोतको पहिचान गर्नुको साथै यस सम्बन्धी द्विपक्षीय, बहुपक्षीय तथा अन्तराष्ट्रिय वित्तीय स्रोतमा पहुंच बढाई सबै स्रोतको न्यायोचित रुपमा परिचालन गरिने नीति लिएको छ। यस नीतिका अन्तर्गत रणनीति तथा कार्यनीतिहरुको (ख) मा उलेख भए अनुसारः अन्तर्राष्ट्रिय संयन्त्रहरु मार्फत प्राप्त जलवायु वित्त परिचालन गर्दा प्रशासनिक खर्च कम गर्दै कम्तिमा ८० प्रतिशत रकम स्थानीय स्तरका कार्यक्रम कार्यान्वयनमा परिचालन हुने सुनिश्चितता गरिने

ब्यहोरा उल्लेख छ । साथै (ग) मा सबै तहका बिषय क्षेत्रगत योजनाहरुमा जलवायु परिवर्तन बजेट सुनिश्चित गर्ने र जलवायु परिवर्तन बजेट कोडलाई परिमार्जन गरी संस्थागत गरिने रणनीति लिएको छ ।

- सन् २०११ मा राष्ट्रिय स्तरमा जलवायु सार्वजनिक खर्च र संस्थागत समीक्षा (सीपीईआईआर) सञ्चालन गरिएको थियो । यसको अनुगमन सन् २०१६ मा राष्ट्रिय योजना आयोगले प्रतिनिधिमूलक जिल्लाहरुको अन्तर सम्बन्धको जलवायु सार्वजनिक खर्च तथा संस्थागत समीक्षा गरेको थियो । यसले सम्बन्धित कार्यक्रममार्फत विभिन्न निकायले स्थानीय तहमा वितरण गर्ने बजेट बाँडफाँड तथा जलवायु वित्तबारे नीति निर्माता तथा लाभग्राहीलाई जानकारी गराएको छ । वार्षिक विकास योजनामा जलवायु परिवर्तनसँग सम्बन्धित कार्यक्रम र परियोजनाहरुमा बजेट बाँडफाँड गर्न सन् २०१३।१४ बाट जलवायु बजेट शुरु गरेको थियो । सार्वजनिक खर्च व्यवस्थापन प्रणालीले बार्षिक विकास योजनामा जलवायु सम्बन्धी खर्चको नियमित बजेट बाँडफाँड र खर्च प्रतिवेदनहरु संरचित तरिकाले उत्पन्न गर्न सकिन्छ, र त्यसको आधारमा समीक्षा तथा विश्लेषण समेत गर्न सकिने संयन्त्रको समेत विकास भएको छ । राष्ट्रिय योजना आयोगले १४औं आवधिक योजनामा जलवायु परिवर्तनलाई छुट्टै अध्यायको रुपमा समावेश गरियो । त्यसको अतिरिक्त योजना, बजेट र खर्च पहिल्याउन अन्तरमन्त्रालय बजेट व्यवस्थापन सूचना प्रणाली, बजेट व्यवस्थापन सूचना प्रणाली, बित्तीय व्यवस्थापन सूचना प्रणाली र एकल कोष खाता समेत कार्यान्वयमा ल्याइयो । हाल प्रदेश सरकार तथा स्थानीय स्तरमा शुत्र प्रणाली समेत लागू गरिएको छ र बजेट तर्जुमा दिग्दर्शनले जलवायु परिवर्तन वित्तलाई बजेट प्रणालीसंग आबद्ध गरी एकिकृत गरिएको छ ।

नेपाल सरकारले यी नीतिगत, योजना तथा बजेट व्यवस्थाको बाजबूद अझै अन्यौलको बिषय रहेकोले जलवायु परिवर्तनको लागि विनियोजित बजेटको सही तबरबाट परिचालन हुन सकेको अवस्था नदेखिएको ब्यहोराहरु देहाय बमोजिम रहेका छन्:

- आर्थिक वर्ष २०७४।७५ सम्म जलवायु सम्बन्धी कार्यक्रम भएका मन्त्रालयको संख्या १२ रहेकोमा सन् २०१६।१७ बाट नेपाल सरकारले संख्या बढाएर १६ पुऱ्याएको छ। हाल बजेट तर्जुमा दिग्दशनले पूर्वाधार विकास अन्तर्गतका कार्यक्रमहरुको प्राथमिकता मापदण्डका लागि जलवायु परिवर्तनको सान्दर्भिकता २% बाट १०% वृद्धि गरिएको छ । तर, स्वास्थ्य, शिक्षा, कृषि, वन, उद्योग, पर्यटन र खानेपानी क्षेत्रका कार्यक्रमलाई प्राथमिकता दिने गरी मापदण्ड अझै तर्जुमा भएको देखिदैन ।
- ८० प्रतिशत रकम स्थानीय स्तरका कार्यक्रम कार्यान्वयनमा परिचालन हुन रणनीति आफैमा अस्पष्ट रहेको देखियो । पहिलो वातावरण नीतिमा भएको यो बुँदा यस नीतिमा समावेश गरिएको छ। संघ र प्रदेशको लजिस्टीक र प्रशासनिक खर्च घटाउने उद्देश्यले यो ब्यवस्था गरेको जानकारी गराए तापनि यस्ता रकम प्रवाह गर्ने तथा बितरण गर्ने खाका तथा प्रक्रिया बारे स्पष्टता नहुनुको साथै योजनामा समावेश गर्ने रणनीति तथा प्रक्रियाबारे स्पष्ट प्रावधान गरेको पाइएन । यस्तो रकम अनुकूलन वा न्यूनीकरण कुने कार्यक्रममा खर्च गरिने त्यसबारे स्पष्ट प्रावधान तोकेको छैन । यस्ता बिषय वा कार्यक्रममा खर्च गर्ने प्रक्रिया, त्यसको अनुगमन तथा प्रतिवेदन गर्ने बारे स्पष्ट व्यवस्था नभएको कारण बजेट निर्माण प्रक्रियामा औपचारिकता पुरा गर्ने प्रावधानमा मात्र सीमित रहेको छ । वन तथा वातावरण मन्त्रालयबाट

प्राप्त रकम पालिकाहरुको चालू कार्यक्रममा रकमान्तरण गरिएको छ । यी प्रयास तथा प्रणालीको विकास भए तापनि प्रभावकारी रुपमा कार्यान्वयन हुन सकेको छैन ।

- बेलायत सरकारको सहयोगबाट अर्थ मन्त्रालयको लागि सन् २०१७ ले तयार पारेको जलवायु परिवर्तनको वित्त ढाँचाः जलवायु परिवर्तन योजना र बजेटमा व्यवस्थित रूपमा सुदृढ गर्ने एक रोड म्यापले देहायको तथ्य औल्याएको छः

  - जलवायु परिवर्तन बजेट कोड राष्ट्रिय बजेट विनियोजनमा प्रतिविम्बित गर्नमा मात्र सीमित रहेको छ । धेरै क्षेत्रगत मन्त्रालयहरुले जलवायु परिवर्तनका कार्यक्रम तथा क्रियाकलापहरु र अन्तरसम्बन्धका बिषयहरु नियमित चालू कार्यक्रममा राखेर कार्यान्वयन गरेको जलवायु परिवर्तनको बजेट बांडफांड तथा खर्चको जानकारी समेत पाउन सक्ने अवस्था छैन । जलवायु परिवर्तनसंग धेरै मन्त्रालय तथा संस्थाहरू आबद्ध रहेको छ र यी विभिन्न मन्त्रालय लगायत अन्य संस्थाहरूबाट जलवायु परिवर्तनका कार्यक्रम भई राखेको छ । वन तथा वातावरण मन्त्रालयको जलवायु परिवर्तन ब्यवस्थापन महाशाखालाई संयोजक निकायको रुपमा राखे तापनि मन्त्रालयसंग समन्वय नै नगरी कार्यक्रम तथा योजना निर्माण गर्ने तथा प्रतिवेदन नगर्ने प्रचलनले खर्चको स्थिति पारदर्शी बन्न सकेको छैन ।

  - सार्वजनिक वित्त व्यवस्थापनले पूर्णरूपमा जलवायु वित्तलाई समेट्न नसकेको साथै जलवायुका रणनीतिहरु तथा लक्ष्य हालसम्म पनि मध्यकालीन खर्च संरचनासंग आबद्ध हुन नसकेको कारण जलवायु वित्तको लागि आबश्यक रकम नै प्रतिबिम्बित भएको देखिँदैन । जलवायुसंग आबद्ध आयोजना तथा कार्यक्रमहरु लक्ष्य तथा प्राथमिकरण गर्नमा संस्थागत हुन नसकेकोले र यसको प्राथमिकरण गर्न संस्थापिच्छे फरक मापदण्ड तथा आधार भएकोले एकरुपता कायम हुन सकेको छैन । परिणामस्वरुप, जलवायु उत्तरदायित्व मापनहरु अपेक्षित प्राथमिकता पाउन सकेको छैन । आर्थिक सर्वेक्षण २०७८।७९ ले आर्थिक बर्ष २०६९।७० को बजेटमा जलवायु परिवर्तनलाई प्रत्यक्ष लाभ पुग्ने क्षेत्रमा गरिएको विनियोजना ४.४५ प्रतिशत रहेकोमा आर्थिक बर्ष २०७८।७९ मा ३८.७८ प्रतिशत पुगेको औल्याएको छ । तर सर्वेक्षण प्रतिवेदनले दश बर्षको अवधिमा आधार वर्षको तुलनामा यथार्थमा मूल्य वृद्धिको तथ्य प्रतिबिम्बित हुने गरी जानकारी गराउनुको साथै विनियोजित बजेटको तुलनामा यथार्थ खर्चको प्रतिवेदन गरेको छैन । विगत ३ बर्षको बजेट बक्तब्यले मन्त्रालयगत, प्रदेशगत तथा स्थानीय तहगत जलवायु उत्तरदायी बजेट विनियोजन गरेको छ । तर महालेखा नियन्त्रक कार्यालयले मन्त्रालयगत, प्रदेशगत तथा स्थानीय तहगत र क्षेत्रगत विनियोजित जलवायु उत्तरदायी बजेटमध्ये भएको खर्चको प्रतिवेदन गर्ने थालनीसम्म पनि गरेको छैन। बजेट बक्तब्य अनुसार कुल विनियोजित जलवायु उत्तरदायी बजेट देहाय बमोजिम रहेको छ :

संकेत नं.	जलवायु परिवर्तन बजेट	आर्थिक वर्ष (रु.लाखमा)						३ वर्षको औसत बजेटको अनुपात प्रतिशत
		२०७५।७६		२०७६।७७		२०७७।७८		
		रकम	प्रतिशत	रकम	प्रतिशत	रकम	प्रतिशत	
१.	प्रत्यक्ष लाभ	७९०९३२	५.३६	९४०२३३	५.७१	१०५८४७४	५.९०	५.६६
२.	अप्रत्यक्ष लाभ	३९९७४२६	२७.११	४५५६७५३	२७.६६	५०३६३९२	२८.०८	२७.६२
३.	तटस्थ	९९५८०९६	६७.५३	१०९७८७८१	६६.६४	११८४३५०१	६६.०२	६६.७३

- उर्पयुक्त तालिका अनुसार बर्षेनी जलवायु उत्तरदायी बजेटको विनियोजनमा केही नगण्य प्रतिशतले वृद्धि भएको देखिन्छ । तीन बर्षको औसतलाई लेखाजोखा गर्दा कुल जलवायु परिवर्तन बजेट अन्तर्गत प्रत्यक्ष लाभ हुने बजेटको अनुपात ५.६६% मात्र रहेको छ । जलवायु परिवर्तन बजेट प्रति तटस्थको अंश दुई तिहाइभन्दा बढी रहेको छ । जलवायु परिवर्तन बजेटको खर्च हालसम्म पनि महालेखा नियन्त्रक कार्यालयबाट प्रतिवेदन हुन सकेको छैन । त्यसबाट स्पष्ट हुन्छ कि वित्तीय ब्यवस्थापन सूचना प्रणालीले जलवायु परिवर्तनको खर्च समेट्न सकेको छैन । यसले गर्दा महालेखा परीक्षकको कार्यालयले गर्ने लेखापरीक्षणबाट जलवायु परिवर्तन बजेट तथा खर्चको लेखाजोखा गर्न समस्या रहेको छ । यसले गर्दा संघदेखि स्थानीय तहसम्मका सरकारले जलवायु परिवर्तनसँग आबद्ध जोखिम, प्रतिकूल असर तथा प्रभावको आधारमा योजना तथा बजेट तर्जुमा र कार्यक्रमहरुको व्यवस्थापन गर्न नसकेको साथै जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी नतिजा तालिका बनाएर यसको उपलब्धी, प्रतिफल तथा प्रभावलाई सो अनुरुप कार्यक्रमहरु कार्यान्वयन गर्न नसकेको स्पष्ट हुन्छ ।
- जलवायुको बजेट साधारण वा विकास कुन खर्च शीर्षक अन्तर्गत राख्ने बारे जलवायु बित्तमा राम्रोसँग स्पष्टता नहुँदा कसरी खर्च गरिने भन्ने स्पष्ट छैन् । साथै धेरै जसो संघ सस्थाहरुले सरकारी माध्यमबाट नगरी दातृ निकायबाट कार्यक्रम सञ्चालन गर्न रकम प्राप्त गरेका हुन्छन्। यस्ता रकम बजेटमा उल्लेख भएको हुँदैन र यस्ता कार्यक्रममा ८० प्रतिशत रकम स्थानीय स्तरमा गएको कसरी मूल्याङ्कन गर्ने स्पष्ट छैन । (नेपालमा जलवायु वित्तीय सरकार, ट्रान्सपरेन्सी इन्टरनेशनल, २०१८)।

उर्पयुक्त द्विविधायुक्त प्रावधान तथा व्यवस्थामा जलवायु परिवर्तनको लागि बजेट तर्जुमा गर्दा स्वविवेकीय ढङ्गमा हुन सक्ने तथा जलवायु परिवर्तनको नाममा छुट्याएको बजेट समेत पनि सही रुपमा उपयोग हुने अवस्था देखिँदैन । यसको लागि नेपाल सरकारबाट देहाय बमोजिमका रणनैतिक पहल हुन जरुरी छ ।

सुझाव

छ. तत्काल गर्नुपर्ने

- आगामी बर्षमा आवधिक योजनाले जस्तै बजेट बक्तव्यले जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी बार्षिक नीति तथा कार्यक्रम छुट्टै शीर्षकमा राखी प्रकाशित गर्ने परम्पराको थालनी गर्नु पर्दछ ।
- बजेट तर्जुमा दिग्दरशनले पूर्वाधार विकास अन्तर्गतका कार्यक्रमको प्राथमिकता मापदण्डका लागि जलवायु परिवर्तनको सान्दर्भिकता वृद्धि गरिएको भए तापनि स्वास्थ्य, शिक्षा, कृषि, वन, उद्योग, पर्यटन र खानेपानी लगायत क्षेत्रका कार्यक्रमलाई नसमेटिएको हुँदा उक्त क्षेत्र समेटिनु पर्ने ।
- दातृ निकाय र कार्यान्वयन निकायको बीचमा धेरै बिचौलियाहरु सकृय रहेको हुँदा स्थानीय स्तरमा हुनुपर्ने बजेट विनियोजन हुन सकेको छैन । यस्ता रकमहरु गैर सरकारी संस्थाहरुमार्फत नेपाल सरकारको बजेटमा नै समावेश नगरी परिचालन भइरहेको अवस्था समेत छ । तसर्थ यस्ता कार्यक्रमहरु नेपाल सरकारको बजेट संरचनामा ल्याउन ठोस

रणनीतिको पहल गर्नुपर्दछ । साथै स्थानीय सरकारको स्वीकृति बेगर कार्यक्रम सञ्चालन गर्न नपाइने र यस्ता कार्यक्रमको प्रतिवेदन सघीय मन्त्रालयमा गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

- जलवायु परिवर्तन नीतिको ८० प्रतिशत रकम स्थानीय स्तरका कार्यक्रम कार्यान्वयनमा परिचालन हुन रणनीति आफैमा स्पष्ट नहुँदा संघ र प्रदेशको यस्ता रकम प्रवाह गर्ने तथा बितरण गर्ने खाका तथा प्रक्रिया बारे स्पष्टता बनाउने ।
- वन तथा वातावरण मन्त्रालयले प्रवाह गरेको बित्त साधारण कार्यक्रमको लागि वा अनुकूलन वा न्यूनीकरणको कार्यक्रमको लागि खर्च गरिने भन्नेबारे स्पष्ट व्यवस्था बनाउनु पर्ने ।
- जलवायु परिवर्तन बजेट कोड राष्ट्रिय बजेट विनियोजनमा प्रतिविम्बित गर्नमा सीमित रहेको र धेरै क्षेत्रगत मन्त्रालयहरुले जलवायु परिवर्तनका कार्यक्रम तथा क्रियाकलापहरु र अन्तरसम्बन्धका बिषयहरु चालू कार्यक्रममा राखेर कार्यान्वयन गरेको छ । तसर्थ जलवायु परिवर्तनको बजेट बांडफांड तथा खर्चको जानकारी सूचना पाउने अधिकार र पारदर्शी गर्ने र यसका सूचना तथा जानकारी सर्बसाधारणको पहुँचमा ल्याउन तत्काल व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।
- जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी बजेट तथा खर्चको निरन्तर अनुगमन गर्ने र यसको समीक्षा गर्ने प्रचलनको थालनी गर्नुपर्ने ।

ज. निकट भबिष्यमा चाल्नु पर्ने कदम

- स्थानीय तहमा पठाउने ८० प्रतिशत रकमको प्रारुप सहितको सञ्चालन निर्देशिका तथा मार्गदर्शन तयार गरी कार्यान्वयनमा ल्याउने ।
- अर्थ मन्त्रालयको अन्तरमन्त्रालय बजेट सूचना प्रणाली महालेखा नियन्त्रक कार्यालयको वित्तीय व्यवस्थापन सूचना प्रणालीसँग आबद्ध गर्ने । महालेखा नियन्त्रक कार्यालयको वित्तीय व्यवस्थापन सूचना प्रणालीमा संघीय तथा प्रदेशको मन्त्रालयगत र स्थानीय तहको जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी सम्पूर्ण खर्च आबद्ध गर्ने गराउने । स्थानीय तहको सुत्रबाट कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयको प्रणालीसंग आबद्ध गर्ने ।
- जलवायु परिवर्तन बजेट महालेखा नियन्त्रक कार्यालयको वित्तीय व्यवस्थापन सूचना प्रणालीसंग आबद्ध गरी सो कार्यालय संघ तथा प्रदेशको मन्त्रालयगत तथा बिषय र क्षेत्रगत र स्थानीय तहको बजेट तथा खर्चको अनिवार्य रुपमा प्रतिवेदन गर्ने परिपाटी बसाल्नु पर्दछ।
- जलवायु परिवर्तन बजेट प्रति तटस्थ (कुनै लाभ नहुने) को अंश दुई तिहाइ भन्दा बढी रहेको र बजेटको खर्च हालसम्म पनि महालेखा नियन्त्रक कार्यालयबाट प्रतिवेदन हुन नसकेको खण्डमा संघदेखि स्थानीय तहसम्मका सरकारले जलवायु परिवर्तनसँग आबद्ध जोखिम, प्रतिकूल असर तथा प्रभावको आधारमा योजना तथा बजेट तर्जुमा र यस सम्बन्धी कार्यक्रमहरुको निर्णय नभएको हुँदा यसका लागि जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी नतिजा तालिका बनाएर यसको उपलब्धि, प्रतिफल तथा प्रभावलाई सो अनुरूप कार्यक्रमहरू कार्यान्वयन गर्न जरूरी देखिन्छ ।

५.५. **प्रदेश स्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना -** वातावरण ऐन तथा जलवायु परिर्वतन नीति अनुरुप वातावरण मन्त्रालयको तत्वावधानमा प्रदेशस्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना बनाउँदै गरेको पाइयो । प्रदेशस्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना तर्जुमा गर्दा प्रदेश स्थित सम्पूर्ण क्षेत्रहरुको जलवायु परिवर्तनको प्रतिकूताको दृष्टिकोणबाट संकटासन्नता तथा जोखिम

प्रकारगत क्षेत्र, बस्ती र समुदायको पहिचान, मूल्याङ्कनको आधारमा हुनुपर्ने सो अनुरुप हुन सकेको पाइएन । यो सन्दर्भमा देखिएका ब्यहोराहरु देहाय बमोजिम रहेका छन्:

- विभिन्न निकाय र सरोकारवालाहरुसँग छलफल भएको ब्यहोरा मन्त्रालयले अवगत गराए तापनि वातावरण मन्त्रालयको कार्यक्रम स्थानीय पालिका र वन कार्यालयलाई नै यो बारे अनभिज्ञ रहेको पाइयो । त्यस्तै यो दस्ताबेज जलवायु परिवर्तनको विषयलाई अघि बढाउँन सहयोग पुऱ्याउनेभन्दा औपचारिकताको रुपमा मात्र राखेको पाइयो । उदाहरणको लागि कर्णाली प्रदेशको अनुकूलन रणनीतिक योजनाको समीक्षा गर्दा केही स्थानमा गण्डकी प्रदेश उल्लेख गरेको पाइयो ।
- राष्ट्रिय अनुकूलन कार्यक्रमको आधारमा प्रदेशस्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना र प्रदेशस्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजनासंग आबद्ध गरी स्थानीय जलवायु परिवर्तन अनुकूलन कार्ययोजना बनाई सो अनुरुप बजेट विनियोजन गरी कार्यक्रमहरु कार्यान्वयन हुनुपर्नेमा हालसम्म गरिएको छैन ।
- प्रदेशगत जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना अझै तर्जुमा प्रक्रियामा नै रहेको कारण बजेट तथा योजना प्रक्रियामा आउन सकेको छैन ।

सुझाव

क. तत्काल गर्नुपर्ने

- प्रदेश सरकारको कार्ययोजना राष्ट्रिय ऐन, नीति, नियम, रणनीति तथा आवधिक योजनाले जलवायु परिवर्तनको प्रतिकूल असर तथा जलवायु परिवर्तनबाट बढी जोखिममा परेको भौगोलिक क्षेत्रका बासिन्दालाई विशेष प्राथमिकतामा जोड दिएता पनि यी ऐन, नीति, नियम बीच तादम्यता कायम हुन नसक्दा निकायगत, सरकारगत भूमिका द्विविधा उत्पन्न हुने, योजना तथा कार्यक्रम जलवायु परिवर्तनको अवधारण अनुरुप कार्यान्वयन नहुने, जलवायु परिवर्तनको अवधारणा योजना प्रक्रियामा समाहित गरी यस सम्बन्धी कार्यक्रमहरु जलवायु परिवर्तनको प्रतिकूल असर तथा जलवायु परिवतर्नबाट बढी जोखिममा परेको भौगोलिक क्षेत्रका बासिन्दालाई विशेष प्राथमिकता बन्न नसकी यस्ता बासिन्दा एवं समुदायहरुले जलवायु वित्तबाट लाभिन्विन हुन नसक्ने, जलवायु परिवर्तनका योजना तथा कार्यक्रमहरु औपचारिता निभाउने साधन मात्र बन्ने र जलवायु वित्तको समेत सदुपयोग नहुन सक्ने अवस्था रहेको छ। तसर्थ यस नीतिबीच देखिएका अस्पष्टता, कमी कमजोरी, तथा द्विविधा जस्ता संवेदनशील बिषय नेपाल सरकारले समयमा नै ध्यान पुऱ्याएर आवश्यक समायोजन गरी तादाम्यता कायम गर्नु जरुरी देखिन्छ ।
- प्रदेशस्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना औपचारिकतामा मात्रै सीमित भएकोले यसको औचित्य स्पष्ट नभएको खण्डमा यसलाई आद्यावधिक गर्नुपर्ने साथै यस कार्ययोजनाको आधारमा लापा निर्माण हुन पर्नेमा पहिला नै निर्माण भई सकेकोले यसले यी दुइ दस्तावेजबीच नै तादाम्यता कायम गर्नुपर्दछ ।

५.६. **समुदाय स्तरको अनुकूलन योजना (कापा) -** नेपालले विश्वमा सामुदायिक स्तरमा अनुकूलनको अवधारणा ल्याउने पहिलो राष्ट्र रुपमा चिनारी भएको छ । हालसम्म ३४२ वटा समुदाय स्तरको अनुकूलन योजना (कापा) बनाई सकेको छ । तथापी १२ बर्षपछि पनि समुदायस्तरको अनुकूलन

योजनाले कानूनी रुपमा मान्यता प्राप्त गरेको छैन । यस सन्दर्भमा देखिएका कैफियतहरु देहाय बमोजिम रहेका छन् :

- जनप्रतिनिधीविहिन स्थानीय सरकारको समयमा तयार भएको कारण यसले आधिकारिक कानूनी मान्यता प्राप्त गरेको छैन् । कापाको प्रवेश बिन्दू निश्चित नभएको कारणले समुदायमा कुनै पनि बिषयमा कापा बनेका छन् जसको कारणले अनुगमन र मूल्याङ्कन गर्न अप्ठ्यारो परेको छ ।
- कापाले स्थानीय अनुकूलनका कुराहरुमा जोड दिए तापनि त्यहाँको मौलिक ज्ञान र सीपको कुरालाई सम्बोधन गर्न छुटेको छ । कापा स्थानीय स्तरमा लागू गरिने भए तापनि स्थानीय सरकारसँग यो योजना तयार गरी कार्यान्वयन गर्न बजेट व्यवस्था हुन नसकेको स्थिति पाइयो। त्यसको अतिरिक्त कापाको आवश्यकता भए नभएको र भएमा यसलाई लापासंग कसरी आबद्ध गर्ने बारे स्पष्ट नीति छैन । यसले गर्दा स्थानीय समुदायहरु जलवायु परिर्वतन कार्यक्रममा स्वामित्व बोध सहित समाहित गराउनमा समेत कठीन भएको अवस्था छ ।
- स्थानीय तहको योजना तथा बजेट तर्जुमा आबद्ध गर्ने उद्देश्यले तयार गरिएको स्थानीय जलवायु परिवर्तन अनुकूलन कार्ययोजनाको यो खाका हालसम्म योजना तर्जुमा प्रक्रियामा समाहित हुन सकेको छैन ।
- यसबारे आवधिक योजना, वातावरण ऐन तथा नियमावली र जलवायु परिवर्तन नीतिले पनि तर्जुमा गर्नुपर्ने प्रावधानमात्र राखी तादाम्यता कायम गर्ने बारे स्पष्ट पारेको छैन । यसले गर्दा यी रणनीति र कार्य योजना, २०७७।८७, न्याप २०२१।५० र तेस्रो राष्ट्रिय सञ्चारमा दाताम्यता कायम हुन सकेको छैन ।

सुझाव

तत्काल गर्नुपर्ने

- नेपालमा अहिलेसम्म ३४२ कापा बनेर धेरै धनरासी खर्च भए तापनि यसले हालसम्म कानूनी मान्यता पाएको छैन । तसर्थ कापालाई नीति तथा ऐनद्वारा आधिकारिकता प्रदान गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनु पर्दछ ।
- कापाको सार्थकता र मान्यता बढाउन संघीय, प्रदेश र स्थानीय सरकारले कापालाई कार्यान्वयन गर्दै कापाले औल्याएका बिषयमा विशेष कार्यक्रम गर्ने र कापा अन्तर्गत त्यहाँको मौलिक ज्ञान र सीपको कुरालाई सम्बोधन गर्नुपर्ने ।
- लापा र कापा कार्यक्रममालाई प्रभावकारी र दिगो बनाउँन अद्यावधिक गरिएको लापा खाकाले परिकल्पना गरे अनुसार बैज्ञानिक ज्ञानका साथै स्थानीयस्तरको ज्ञान र सीप पनि समाबेश गर्नुपर्ने ।
- समुदायलाई जलवायु परिवर्तन प्रति सजग गरी उनीहरुलाई उत्तरदायित्व तथा स्वामित्व बोध गराउन लापाले पहिल्याइएका जोखिम क्षेत्र वा समुदायमा कार्यक्रम सञ्चालन गर्न कापालाई निरन्तरना दिनुपर्दछ ।

५.७. **विद्युतीय सवारी साधन** - नेपाल सरकारले हरित गृह ग्यांसको उत्सर्जन घटाउन विश्वब्यापी चूनौतिलाई सम्बोधन गरी पेरिस सम्झौताले जलवायु परिवर्तनयुक्त सुधार गर्न र हरितगृह ग्याँस उत्सर्जन घटाउने

प्रविधिको विकास र हस्तान्तरणलाई पूर्ण रूपमा साकार पार्ने दृष्टिकोणलाई आत्मसात गरी सो अनरुपको नीति अवलम्बन गरिएको छ । यसले प्रविधि प्रारुप सहित संयन्त्र विकासलाई व्यापक मार्गदर्शन प्रदान गर्दछ । संयन्त्रले आफ्नो नीति र कार्यान्वयनका औजारका रुपमा प्रविधि विकास र हस्तान्तरणलाई गती दिन्छ । खासगरी यो उर्जा तथा यातायात क्षेत्रका उत्सर्जन भइरहेको हरितगृह ग्याँस घटाउनमा ठूलो टेवा पुग्ने विश्वास लिएको छ ।

१५ औं पञ्चवर्षीय योजनाको अध्याय ८ पूर्वाधारसँग र धारा ८.१ ऊर्जासँग सम्बन्धित छ। ऊर्जासँग सम्बन्धित तीनवटा उद्देश्य मध्ये एउटा पेट्रोलियम पदार्थको आयात घटाउनु र बिद्युतीय सवारीसाधनको लागि उपयुक्त शुल्क निर्धारण र चार्जिङ स्टेशनहरू स्थापना गर्ने रहेको छ । आर्थिक बर्ष २०७८।७९ को बजेट बक्तब्यले पनि बर्षेनी वातावरणीय प्रदूषणले मानव स्वास्थ्यमा पारेको प्रतिकूल प्रभावलाई नियन्त्रण गर्न र स्वच्छ एवम् वातावरणमैत्री विकासलाई प्रर्वद्धन गर्न विद्युतीय सवारी साधनको उपयोगलाई प्रोत्साहन गरिने, पेट्रोलियम पदार्थबाट सञ्चालन हुने हलुका सवारी साधनलाई वि.सं. २०८८ सम्ममा विद्युतीय सवारी साधनले विस्थापित गर्ने रणनीतिक योजना तर्जुमा गरी कार्यान्वयन गरिने लक्ष्य तोकेको छ ।

दोस्रो राष्ट्रिय निर्धारित योगदानमा नेपाल सरकारले सन् २०२५ सम्ममा नेपालको निजी यात्रुबाहक गाडीको २५ प्रतिशत र सबै सार्बजनिक चारपाङ्ग्रे गाडीको २० प्रतिशत बिक्री बितरणमा बिद्युतीय हुने उल्लेख छ । सोही प्रतिवेदनमा सन् २०३० सम्ममा निजी यात्रुबाहक गाडीको ९० प्रतिशत र सबै सार्बजनिक चारपाङ्ग्रे गाडीको ६० प्रतिशत बिक्री बितरण बढाउने लक्ष्य लिएको छ। दोस्रो राष्ट्रिय निर्धारित योगदान प्रतिवेदन अनुसार सन् २०३० सम्ममा ९० प्रतिशत सवारी साधन बिद्युतीय भएमा, खनिज तेलको मात्रामा कमी ल्याएमा र स्वच्छ उर्जा प्रयोग गरेमा, २८ प्रतिशत सम्म हरित गृह ग्यासँमा कमी ल्याउन सकिने ब्यहोरा औल्याएको छ। (नेपाली टाईम्स् अगस्त २७, २०२१)। यो लक्ष्य प्राप्तिका लागि नेपाल राष्ट्र बैङ्कको सन् २०१७ को मौद्रिक नीति अनुसार बैकले बिद्युतीय गाडीलाई ८० प्रतिशतसम्म र प्रेट्रोल वा डिजेल गाडीलाई ५० प्रतिशत ऋण दिने नीति लिएको छ, जुन सकारात्मक पक्ष हो । यो भन्दा पहिले पेट्रोल वा डिजल गाडीलाई ६५ प्रतिशत ऋण दिदै आईएको थियो ।

नेपालको तेस्रो राष्ट्रिय संचारले आधार वर्ष सन् २०११ को लागि स्रोतहरूद्वारा हरित गृह ग्यांसको उत्सर्जनको सूची अनुसार देशमा शुद्ध प्रत्यक्ष हरित गृह ग्यांस उत्सर्जन ३१,९९८.९१ $GgCO_2^e$ हुने अनुमान गरेकोमध्ये १,७४० $GgCO_2^e$ यातायात क्षेत्रबाट भएको थियो । जुन नेपालमा हुने कुल उत्सर्जन शुद्ध हरित गृह ग्यांसको ५.४४% रहेको छ । ऊर्जा क्षेत्रबाट ११.८४% शुद्ध उत्सर्जन (सीडीईएस, २०१७) रहेको छ । तसर्थ हरित गृह ग्यांस घटाउनु नेपालको लागि चूनौति एवं अवसर दुवै रहेको छ ।

छिमेकी देशहरु भारत, पाकिस्तान र भुटानमा यस रणनैतिक पहलको लागि सरकारले विभिन्न प्रकारको प्रर्बद्धनात्मक कार्यक्रम चलाएको छ । त्यसका केही दृष्टान्तहरु देहायमा उल्लेख गरिएको छः

- भारतमा विद्युतीय सवारी साधनमा २० प्रतिशत अनुदान थियो, जुन अहिले बढेर ४० प्रतिशत पुगेको छ । फाम योजना अन्तर्गत अन्तर्गत, ८९५ करोडको कोष विनियोजन गरिएको

थियो, तर अहिले सरकारले माग प्रोत्साहन र चार्जिङ पूर्वाधारको विकासको लागि भारु.१०,००० करोडको धेरै ठूलो विनियोजन गरेको छ । यस योजनाले ७८ हजार ०४५ बिद्युतीय सवारी साधनहरूलाई अनुदान दिइएको छ। जसमध्ये १० लाख दुईपाङ्ग्रे सवारी साधन, ५ लाख तीनपाङ्ग्रे, ५५ हजार विद्युतीय कार र ७ हजार बसहरूलाई सहयोग गर्ने लक्ष्य राखेको छ । यसैबीच, भारतमा बिद्युतीय सवारी साधनमा प्रोत्साहन स्वरुप दश हजार किलोवाट्बाट पन्ध्र हजार किलोवाट्मा बढाइएको छ । लिथियम आयन ब्याट्रीजस्ता उन्नत ब्याट्री जडान भएका सवारी साधनहरूलाई प्रोत्साहनका फाइदाहरू विस्तार गरिएको छ।

- पकिस्तानको इस्लामाबादमा सरकारले नयाँ प्रस्तावित विद्युतीय सवारी नीति अन्तर्गत चार पाङ्ग्रे विद्युतीय सवारी साधनलाई ५० प्रतिशतसम्म कर छुट दिने बताएको छ । १८०० सीसीभन्दा बढी इन्जिन क्षमता भएका कारमा लाग्ने २५ प्रतिशत कर र विद्युतीय सवारीसाधनको दर्ता र वार्षिक नवीकरणको शुल्क पनि सरकारले मिनाहा गर्ने छ । हाइब्रिड र विद्युतीय सवारी साधन निर्माणका लागि पूर्वाधार निर्माणमा ४७ करोड डलरभन्दा बढी लगानी गरी ६ वटा कम्पनीले वार्षिक ४ लाख १८ हजार यूनिट उत्पादन गर्नेछ । चार पाङ्ग्रे विद्युतीय सवारीका लागि पाँचवर्षे नीति घोषणा गरि सरकारले चार पाङ्ग्रे विद्युतीय सवारीको आयातमा ५० प्रतिशत भन्सार छुट दिनेछ । दुई र तीन पाङ्ग्रे सवारी साधनका लागि विद्युतीय सवारी नीति लागू भइसकेको छ । भुटानमा बिद्युतीय सवारी साधनको लागतमा २० प्रतिशत अनुदान र वित्तीय संस्थाबाट ७० प्रतिशत ऋण सुविधा प्रदान गर्दछ। जस्ले गर्दा एक ट्याक्सी चालकले लागतको १० प्रतिशत मात्र अग्रिम रुपमा तिर्नुपर्छ ।

उर्पयुक्त नीति तथा रणनीति पहलहरुको बावजुद पनि यो अभियानले हालसम्म पनि उद्देश्य अनुरुप अपेक्षित लक्ष्य हासिल गर्न सकेको छैन । यस सन्दर्भमा देखेका व्यहोराहरु देहायबमोजिम रहेको छः

- नेपालले सन् २०१६ मा संयुक्त राष्ट्र संघले पेश गरेको पहिलो राष्ट्रिय निर्धारित योगदानमा (एनडीसी) विद्युतीय सवारी साधनको सङ्ख्या सन् २०२० सम्म २०% ले बढाउने भने तापनि दोस्रो राष्ट्रिय निर्धारित योगदान अवधिसम्ममा जम्मा १ प्रतिशत मात्र विद्युतीय सवारी साधनको सङ्ख्या बढेको पाइयो (रमेश भुसाल, द थड्पोल, २०२१) । परिणमस्वरुप, बिद्युतीय सवारी साधनको सङ्ख्या नबढनु र पेट्रोलको मागमा धेरै वृद्धि हुन गएको देखिन्छ। तसर्थ नेपालको दोश्रो राष्ट्रिय निर्धारित योगदानले लिएको लक्ष्य पेरिस सम्झौता अन्तर्गत १.५ डिग्री तापक्रममा सीमित गर्नेसँग मिलेको देखिदैन।
- सन् २०५० सम्म नेपालले हरित गृह ग्यासको उत्सर्जन शून्यमा ल्याउने लक्ष्य सहित नेपालमा पेट्रोल, डिजल र एलपीजी ग्यासँको आयात उच्च देखिएको छ । त्यस्तै नेपालको प्रतिब्यक्तिको कार्वन उत्सर्जन दक्षिण एसियामा नै उच्च रहेको छ । सन् २०१६ देखि २०१७ सम्ममा कार्वन उत्सर्जन ५ प्रतिशतले बढेको छ । जुन विश्वको औसत (०.५ प्रतिशत) भन्दा निकै धेरै छ (राधा वाग्ले, थड्पोल, २०२१)। त्यसकारण यस्तो स्थितिमा तर्जुमा गरिएको नीति त्यसबाट अपेक्षा गरिएको परिवर्तन समेतको गहन समीक्षा गरी बजार, मानिसको रोजाई, लक्षित वर्गको तिर्न सक्ने क्षमता र प्रयोगकर्ता ब्यवहारको अध्ययन बेगर यो नीति ल्याएकोले कार्बन उद्देश्य तथा लक्ष्य प्राप्तिमा अपेक्षित सफलता हासिल भएन ।

- नेपालले २०० किलोमिटर बिद्युतीय रेलको सञ्जाल तयार गर्ने लक्ष्य लिएको छ । नेपालले भारतसगँ दुईवटा डिजलको रेल किनेको थियो र अहिले सम्म १०० किलोमिटर मात्र गुड्ने रेलबाटो छ । यो लक्ष्य के को आधारमा राखियो भन्ने कुरा स्पष्ट छैन ।

- बजेट बक्तब्यले पनि जलवायु परिवर्तन जस्तो संवेदनशील बिषयलाई छुट्टै शीर्षक नदिई वन तथा वातावरण शीर्षक अन्तर्गत राखे गरेको छ । बिगत ३ बर्षको बजेट बक्तब्य मध्ये २०७८।७९ ले मात्र विद्युतीय सवारी साधन बारे नीति उजागर गरेको छ । यस बक्तब्यले पेट्रोलियम पदार्थबाट सञ्चालन हुने हलुका सवारी साधनलाई वि.सं.२०८८ सम्ममा विद्युतीय सवारी साधनले विस्थापित गर्ने रणनीतिक योजना तर्जुमा गरी कार्यान्वयन गरिने लक्ष्य तोकेको छ । यसका लागि अवलम्बन गर्नुपर्ने नीति, छुट तथा सुविधा र पूर्वाधार विकासका सम्बन्धमा सुझाव दिन विज्ञ सहितको कार्यदल गठन गरी पेट्रोलियम पदार्थबाट सञ्चालन हुने सवारी साधनलाई विद्युतीय सवारी साधनमा रुपान्तरण गरेमा नबीकरण शुल्क र सडक निर्माण तथा सम्भार दस्तुर छुट दिने व्यवस्था मिलाएको थियो । तर यस बिषयलाई २०७९।८० ले निरन्तरता दिएन । यसले गर्दा नेपाल सरकारको नीति निरन्तरताको अभाव रहेको स्पष्ट रहेको छ । यस्ता नीतिगत बिषमताका कारण अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिबद्धता पूरा गर्नमा समस्या रहन सक्छ ।

- नेपालमा विभिन्न समयमा बिद्युतीय गाडिमा कर बढने र घट्ने क्रम जारी छ । गत बर्षको बजेट वक्तव्यमा अन्त शुल्क ४० देखि ८० प्रतिशत (क्षमता अनुसार) भएकोमा ८० प्रतिशत भन्सार शुल्क बढाईएको थियो । त्यसमा १३ प्रतिशत मूल्य अभिवृद्धि कर र ५ प्रतिशत अस्वीकृत व्युत्पन्न इन्धन शुल्क ९च्भागकभम म्भचष्खभम ङगभि० छदैं थियो । यसले गर्दा गतवर्ष बिद्युतीय सबारी साधनको आयात तुलनात्मक रुपमा कम भयो ।

- यस बर्ष (२०७९।८०) को बजेट वक्तव्यमा ५० देखि १०० किलोवाट्को बिद्युतीय सवारी साधनमा ४० बाट घटाएर १० प्रतिशत गरिएको छ । १३ प्रतिशत मूल्य अभिवृद्धि कर र ५ प्रतिशत अस्वीकृत व्युत्पन्न इन्धन शुल्क भने यथावत् नै छ । २०० भन्दा बढी किलोवाट बिद्युतीय गाडीमा ४० देखि ८० प्रतिशत कर रहेकोमा यस बर्ष ३० देखि ४० प्रतिशतमा ल्याइएको छ । साथै सबै प्रकारको बिद्युतीय गाडिमा आयात कर शून्य प्रतिशत गरिएको छ । नेपाल सरकारले बिद्युतीय गाडीको उत्पादनको लागि जग्गा उपलब्ध गराउँने र नेपाल बिद्युत प्राधिकरणमार्फत ५० वटा चार्जिङ्ग स्टेशन बनाउँने कदमले पनि लक्ष्योन्मुख रहेको अबगत गराउँछ । तथापी यो प्रस्तावित प्रावधान पर्याप्त छैन । यस सन्दर्भमा नेपालले छिमेकी मुलुकहरुको विद्युतीय सवारी साधनको उपयोग गर्न गराउन चालेको प्रर्बद्धनात्मक पहलहरुको अध्ययन सम्म पनि नगरी भन्सार तथा अन्तशुल्क निर्धारण गर्ने र मूल्य अभिवृद्धि कर तथा अस्वीकृत व्युत्पन्न इन्धन शुल्कसम्म पनि छुट नदिई महत्वाकांक्षी लक्ष्य मात्र निर्धारण गर्ने परिपाटीले विद्युतीय सवारी साधनको प्रयोगमा वृद्धि हुन सकेन ।

- शशी बस्नेत समेतको टोलीले दैनिक बढिरहेको प्रदूषण र त्यसले पारेको प्रभावको बिषयलाइ ध्यान दिनुपर्ने विद्युतीय सवारी साधनको प्रयोगका लागि आवश्यक वातावरण सृजना गर्नु पर्ने माग सहित सर्वोच्च अदालतमा दिएको रिट निवेदनको आधारमा विद्युतीय गाडी तथा सवारीमा कर बढाउने निर्णय नगर्न नेपाल सरकारलाइ परमादेश जारी गरेको छ । आर्थिक ऐन तथा बजेट तर्जुमा गर्दा वायु प्रदूषणले जनस्वास्थ्यमा अपुरणीय क्षति पुग्ने बिषयलाई ध्यानमा राखी निर्णय गर्न समेत परमादेशमा उल्लेख छ । (शुक्रवार, असार ३ गते, २०७९,

क्यापिटलनेपाल डटकम) । फैसलामा नेपालमा जलविद्युतको सम्भावना भएकाले विद्युतीय गाडीमा कर नबढाई राष्ट्रिय हित अनुकूल स्रोत साधनको संरक्षण, सम्बरद्धन र वातावरण अनुकूल दिगो रुपमा उपयोग गरनुपर्ने सर्वोच्चले जारी गरेको परमादेशमा उल्लेख छ । (आर्थिक न्यूज, शुक्रबार, १० असार २०७९)। तथापी नेपाल सरकारको यसप्रति ध्यानाकर्षण भएको छैन।

- पन्ध्रौ आवधिक योजनाले विद्युतको पहुँच र उपयोगलाई बढाउने सरकारको लक्ष्य रहेको र " विद्युतीय सवारी साधन प्रर्वद्धन गर्नका लागि अध्ययन गरी नयाँ महसुल दर ल्याइने उल्लेख भए तापनि यसले विस्तृत योजनाहरू तर्जुमा गर्ने तथा विद्युतीय प्रर्वद्धनका लागि लक्ष्यहरू निर्धारण गर्ने प्रति मौन रहेको छ ।
- सातवटै प्रदेशले पहिलो आवधिक योजनाका साथै वार्षिक योजना र बजेट तयार पारेका छन्। विभिन्न प्रदेश सरकारले तयार पारेका योजनामध्ये काठमाडौं उपत्यका समेटिएको वाग्मती प्रदेश मात्रै बिद्युतीय सवारी साधन लागि योजना र लक्ष्य उल्लेख गरिएको छ । वाग्मती प्रदेशको पहिलो आवधिक योजनाले सार्वजनिक-निजी साझेदारीमा विद्युतीय सार्वजनिक यातायात सञ्चालनमा ल्याइने र बिद्युतीय सवारी साधनको प्रर्वद्धन र नगरपालिकाद्वारा चार्जिङ स्टेशन स्थापना गर्न प्रदेश सरकारले सहजीकरण गर्ने उल्लेख गरेको छ (प्रदेश ३, २०१८)।
- बिक्रम टेम्पोलाइ नेपाल सरकारले सफा सवारी साधनमा रुपान्तरण गरेको धेरै बर्ष पछि फेरी मार्च २९ देखि तीन बर्षको लागि पेट्रोलको गाडी बिद्युतीय बनाउन बाटो खोलिदिएको छ । तर यसरी पेट्रोलको गाडी बिद्युतीय बनाएर उत्सर्जन घटाउने लक्ष्य तीन बर्षको लागि मात्र सीमित गर्ने नीतिले गर्दा विद्युतीय गाडीमा रुपान्तरण गर्नेको संख्या वृद्धि हुन सकेन । त्यसको अतिरिक्त २० बर्ष पुरानो गाडी रुपान्तरणको लागि योग्य नरहने दूविधापूर्ण व्यवस्थाले पनि नीति कार्यान्वयनमा प्रभावकारिता आउन सकेन। २० बर्षभन्दा पुरानो गाडीले वातावरण प्रदूषण बढाउने कारण लिएर काठमाडौ उपत्यकामा बन्द गरिएको थियो । नेपाल सरकारले राजस्वमा असर पर्ने भएको कारण यस विषयको यथोचित सुनुवाई हुन सकेन। (मेरो अटो डटकम) यदि यस्ता गाडीलाई बिद्युतीय बनाउँन पाएमा पुराना गाडिले गर्ने प्रदूषणको मात्रा रोकिनुको साथै बाहिरबाट आयात गरिने सवारी साधनमा पनि कमी ल्याउन सकिनेमा सरकारले ध्यान पुऱ्याएको छैन । अहिलेको सन्दर्भमा पेट्रोलको बजार मूल्य १ लिटरको १९९ रुपैया भएको बेलामा यी पुराना गाडीलाई रुपान्तरण गर्न बाटो खुलेमा पेट्रोल तथा डिजेल आयातमा समेत केही कमी आई नेपालको अर्थतन्त्रमा सुधार आउनुको साथै जनस्वास्थ्यमा पर्ने प्रतिकूल असर समेतमा सुधार आउन सक्नेमा सरकारले चासो देखाएको पाइएन । यसको प्रत्यक्ष असर नेपालले गरेको अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिबद्धता समेत पुरा गर्न सक्ने अवस्था देखिदैन ।

सुझाव

क. तत्काल गर्नुपर्ने

- नियमावली, २०७७ ले निर्देशन गरे अनुसार हरितगृह ग्याँस उत्सर्जन न्यूनीकरणका लागि स्वच्छ ऊर्जा, विद्युतीय यातायात र ऊर्जा किफायती प्रविधिको प्रयोगमा प्राथमिकता दिने क्रममा अहिले भएको बिद्युतीय यातायातमा लगाईएको करको सम्बन्धमा वातावरण मन्त्रालय, यातायात मन्त्रालय र अन्य निकायहरु बसेर छिमेकी राष्ट्रहरुको बिद्युतीय सवारी साधनको

हकमा भएका नीति र अभ्यासलाई अध्ययन गरेर नेपाल सापेक्षीक र सबैलाई स्वीकारयोग्य निणय गर्नुपर्दछ । साथै लक्ष्य अनुरुप बिद्युतीय सवारी बढाउदै लैजाने र सोही अनुपातमा चार्जिङ्ग स्टेशन बढाउनु पर्ने ।

- २० बर्ष पुरानो गाडी रुपान्तरणको लागि योग्य नरहने द्विविधापूर्ण व्यवस्थाले हरित गृह ग्याँस घटाउँने प्रयास प्रभावकारिता आउन नसक्दा यसलाई सरकारले जति सक्दो रुपान्तरण गर्ने बाटो खोल्नु पर्ने ।

ख. निकट भबिष्यमा चाल्नू पर्ने कदम

- नेपाल सरकारले कार्वन उत्सर्जनको आधारभूत तथ्याङ्क (वेसलाइन डाटा) खडा गरी विद्युतीय गाडिमा लगानी गर्दा बर्षगत तथा सन् २०५० सम्म कम गर्ने लक्ष्य सहित योजना तथा कार्यक्रम बनाउनु पर्दछ । नेपालले कार्वनको ब्यापार गर्ने लक्ष्य लिएका कारण पनि यो अत्यन्त जरुरी छ ।

५.८. **दस्तावेज र प्रतिवेदन** - राष्ट्रिय जलवायु परिवर्तन नीतिको दफा ९ को (ख) मा राष्ट्रियस्तरमा जलवायु परिवर्तनको बिषयमा नीतिगत समन्वय गर्न प्रधानमन्त्रीको अध्ययतामा परिषद् गठन गर्ने व्यवस्था छ। नीतिको दफा ९(ङ) मा संघीय तथा प्रदेशीय स्थानीय मन्त्रालय र स्थानीय तहमा जलवायु परिवर्तन शाखा, ईकाइ वा सम्पर्क बिन्दूको ब्यवस्था गरिने उल्लेख छ । त्यसैगरी वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६ को दफा १ र २ मा नेपाल सरकार, प्रदेश सरकार तथा स्थानीय तहबाट कार्यान्वयन गरिने विकास आयोजना तर्जुमा र जलवायु परिवर्तनको प्रतिकुल असरवाट जोखिम न्यूनीकरणका लागि अवलम्बन गर्नुपर्ने उपाय सम्बन्धी आवश्यक जानकारी मन्त्रालयले सार्वजनिक गर्नुपर्ने र सोही ऐन को दफा २४ मा अनुकूलन योजना बनाई कार्यान्वयन गर्नुपर्ने व्यवस्था छ ।

वातावरण संरक्षण नियमवाली, २०७७ को दफा २५ को उपनियम १ बमोजिम राष्ट्रिय प्रतिवेदन तयार गर्नका लागि आवश्यक पर्ने सूचना तथा तथ्याङ्क सम्वन्धित बिषयगत मन्त्रालयले सम्बन्धित मन्त्रालयलाई उपलब्ध गराउनु पर्ने व्यवस्था तोकिएको छ । सोही नियमाबलीको उपनियम ५ बमोजिम जलवायु अनुकूलन सम्बन्धी गरेको कार्यको बार्षिक प्रगति विवरण स्थानीय तहले प्रदेशको सम्बन्धित मन्त्रालयलाई र प्रदेशको सम्बन्धित मन्त्रालयले संघीय मन्त्रालयलाई उपलब्ध गराउनु पर्ने तथा उपनियम ६ बमोजिम सरकारी निकाय बाहेकका संस्थाले जलवायु परिवर्तनको क्षेत्रमा गरेको कार्यको बार्षिक विवरण प्रदेशको सम्बन्धित मन्त्रालयलाई उपलब्ध गराउनु पर्ने उल्लेख छ । यद्यपी उर्पयुक्त ऐन कानूनले निर्दिष्ट गरेका प्राबधानहरु अनुरुप अनुपालन हुन सकेको छैन । यस सन्दर्भमा देखिएका कारण सहित प्रमुख कैफियतहरु देहाय बमोजिम रहेको छः

- समीक्षा तथा सर्वेक्षणको दौरानमा गरिएका विभिन्न सरोकारवाला र सरकारको निकायहरु सँगको छलफलमा वातावरण मन्त्रालय र अन्य निकायहरुको संस्थागत स्मृति नभएको पाइयो। समीक्षाको लागि चाहिने प्रतिवेदन र दस्तावेज बनेको जानकारी गराए तापनि यस्ता दस्तावेजहरु विधिवत रुपमा हस्तान्तरण तथा अभिलेखीकरण गर्ने परम्परा नभएको कारण उपलब्ध हुन सकेन । यस प्रचलनले गर्दा जलवायुसंग आबद्ध सूचना उपलब्ध नहुँदा अग्रणी कार्यहरु गर्दा शुन्यबाट सुरुवात गरी दोहऱ्याउनु पर्ने वा आफुले जे जति बुझेको छ त्यसको आधारमा अघि बढ्नु पर्ने हुँदा कामको दक्षता र प्रभावकारीतामा फरक देखिएको छ । यस कार्यले दस्तावेज तयारी, भण्डार र प्रतिवेदनमा समेत पत्यक्ष असर पुग्दछ ।

- संघीय तथा प्रदेशीय स्थानीय मन्त्रालय र स्थानीय तहमा जलवायु परिवर्तन शाखा, इकाइ वा सम्पर्क बिन्दू रहे तापनि जलवायु परिवर्तनमा ज्ञान भएको सम्पर्क व्यक्ति पदस्थापन गर्न सकेको छैन । सम्पर्क व्यक्तिको रुपमा बिपद व्यवस्थापनका व्यक्ति वा कम्पुटर अपरेटर वा आईटिको व्यक्तिलाइ जिम्मेवारी दिइएको देखिएको छ ।

- वातावरण संरक्षण ऐनको व्यवस्था बमोजिम अध्ययनका आधारमा नेपाल सरकार, प्रदेश सरकार तथा स्थानीय तहबाट कार्यान्वयन गरिने विकास आयोजना तर्जुमा, जलवायु परिवर्तनको प्रतिकुल असरवाट जोखिम न्यूनीकरणका लागि अवलम्बन गर्नु पर्ने उपाय सम्बन्धी आवश्यक जानकारी मन्त्रालयले सार्वजनिक गर्नुपर्ने र अनुकूलन कार्ययोजना बनाई कार्यान्वया गर्नुपर्ने व्यवस्था रहे तापनि जलवायु परिवर्तन नै नबुझेको व्यक्तिहरुको पदस्थापन भएको कारण कार्य सफलतासाथ गर्न सक्ने अवस्था छैन।

- वातावरण संरक्षण नियमवालीले पनि राष्ट्रिय प्रतिवेदन तयार गर्नका लागि आवश्यक पर्ने सूचना तथा तथ्याङ्क सम्बन्धित बिषयगत मन्त्रालयले यस मन्त्रालयलाई उपलब्ध गराउनु पर्ने व्यवस्था तोकेको छ । तथापी समीक्षा तथा सर्वेक्षणको दौरानमा संघीय मन्त्रालय, प्रदेशीय मन्त्रालय र स्थानीय निकायबीच सूचना तथा तथ्याङ्क आदान हुने कुनै पनि खाका पाइएन । नियमावलीको प्रावधान अनुसार जलवायु अनुकूलन सम्बन्धी गरेको कार्यको बार्षिक प्रगति विवरण स्थानीय तहले प्रदेशको सम्बन्धित मन्त्रालयलाई र प्रदेशको सम्बन्धित मन्त्रालयले संघीय मन्त्रालयलाई उपलब्ध गराउनु पर्ने व्यवस्था गरे तापनि स्थानीय निकायले प्रदेशमा कार्यक्रम सम्बन्धी सूचना र तथ्याङ्क पठाउने गरेको तर प्रदेशबाट संघमा यस्ता सूचना र तथ्याङ्क प्राप्त नभएको कारणले स्थानीय तहसँग माग्ने गरेको अवस्था छ । सरकारी निकाय बाहेकका संस्थाले जलवायु परिवर्तनको क्षेत्रमा गरेको कार्यको बार्षिक विवरण प्रदेशको सम्बन्धित मन्त्रालयलाई उपलब्ध गराउनु पर्ने उल्लेख भए तापनि यो कुरा यर्थाथमा लागू भएको देखिएन । संघ संस्थाको प्रतिनिधिसगँ कुराकानी गर्दा प्रदेश मन्त्रालयले यस्तो कुनै पत्राचार नगरेको पाइयो ।

- सबै तहका सरकार आफ्नो अधिकार क्षेत्रभित्र बसेर कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने तर प्रतिवेदन नदिने वा नगर्ने परम्पराले गर्दा देशले गरेको पेरिस सम्झौता, दिगो विकास लक्ष्य र विपद् व्यवस्थापनका लागि सेन्डाई खाका र अन्य अन्तर्राष्ट्रिय दायित्व पुरा गर्न बाधा पुग्ने सक्नेप्रति संवेदनशील नभएको स्पष्ट हुन्छ । राष्ट्रिय जलवायु परिवर्तन नीतिको दफा १० ले संघीय, प्रदेशीय र स्थानीय तहको भूमिका अन्तर्गत प्रदेशको भूमिका (ग) मा जलवायु परिवर्तनसँग सम्बन्धित कार्यक्रम तथा परियोजना तर्जुमा र कार्यान्वयन गर्न संघ, तथा स्थानीयतहसँग समन्वय गर्नुपर्ने उल्लेख गरे तापनि प्रदेश र संघ बीचको सञ्चारको माध्यम फितलो भएको देखियो । स्थानीयस्तरमा भएका कामको प्रतिवेदन प्रदेश मन्त्रालयमा भएको तर प्रदेश मन्त्रालयले यो प्रतिवदेन कसरी संघीय मन्त्रालयसँग गर्ने बारे स्पष्ट नगरेकोले नेपालले अन्तर्राष्ट्रिय तहमा गरेको प्रतिवद्धता मापन गर्न कठिनाई हुने देखिन्छ ।

सुझाव

क. तत्काल गर्नुपर्ने

- जलवायु परिवर्तनको विषय राष्ट्रिय एजेण्डा भएको कारणले यस बिषयलाई मन्त्रालयको पहिलो प्राथमिकताका रूपमा अगाडि बढाउनु पर्दछ ।

- नेपाल सरकारले विभिन्न समयमा कर्मचारीको सरुवा भई नयाँ बहालवालालाई जलवायु परिवर्तनको बिषयमा मन्त्रालयले गरेको कार्यक्रम बुझ्न र नीतिमा सुझाव दिन समय लाग्ने हुँदा परिषदमा सम्बन्धित बिषयका विशेषज्ञ पनि समाबेश गराएर दस्तावेज तयारी, भण्डार र प्रतिवदेन प्रभावकारीता ल्याउनेतर्फ उन्मुख हुनु पर्दछ ।
- विभिन्न समयमा वातावरण मन्त्रालय अरु मन्त्रालयसँग गाभिनाले अभिलेख, दस्तावेजहरु र तथ्याङ्क खोजी गर्दा नभेटिएको कारणले वन तथा वातावरण मन्त्रालयको जलवायु परिवर्तन व्यस्थापन महाशाखालाई जलवायु परिवर्तन सम्वन्धी अभिलेख र तथ्याङ्कहरुको विधिवत रुपमा अभिलेखीकरण तथा भण्डारण गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।
- वातावरण संरक्षण नियमावली, २०७७ बमोजिम जलवायु अनुकूलन सम्बन्धी भए गरेका कार्यको वार्षिक प्रगति विवरण स्थानीय तहले प्रदेशको सम्बन्धित मन्त्रालयलाई र प्रदेशको सम्बन्धित मन्त्रालयले मन्त्रालयलाई उपलब्ध गराउनु पर्नेछ । यसकालागी ती निकायबीच सूचना आदानप्रदान सहज गर्ने खाका बनारइ लागू गनुपर्ने ।
- विभिन्न पालिकाले जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी आफ्नै किसिमबाट दस्तावेज तथा योजना बनाएका छन् । कसैले राम्रो औजारहरु प्रयोग गरेर आधारभूत तथ्याङ्क संकलन गरेका छन् र कसैले क्षमताको अभावको कारण दस्तावेज तयार गर्न सकेका छैनन् । तसर्थ वन तथा वातावरण मन्त्रालयले प्रदेश मन्त्रालयको सहयोगमा पालिकाको क्षमता अभिवृद्धि गरी राम्रो काम गरेका पालिकाहरुको सिकाई अरु पालिकामा प्रतिविम्बित गर्ने व्यवस्थाको पहल गर्नुपर्ने।
- संघीय, प्रदेश, स्थानीय मन्त्रालय र स्थानीय तहमा जलवायु परिवर्तन शाखा, इकारइ वा सम्पर्क बिन्दूको व्यवस्था गरिने नीति लिए तापनि स्थानीय स्तरमा जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी ज्ञान भएको सम्पर्क व्यक्ति राख्न जरूरी देखिएको छ । जलवायु परिवर्तन एक बहुबिषय भएको र यसको असर सबै क्षेत्रमा पर्ने हुनाले जलवायु परिवर्तनमा राम्रो अनुभव भएको व्यक्ति राख्नु पर्ने ।

५.९. **अनुगमन तथा मूल्याङ्कन** - जलवायु नीतिको दफा ८.११ को अनुसन्धान, प्रविधि विकास तथा प्रसारका रणनीति तथा कार्यनीतिहरुको (ग) ले नदी, हिमपहिरो, सिमसार र संवेदशील परिस्थितिकीय प्रणालीहरुमा पर्ने जोखिमको नियमित अनुगमन र वैज्ञानिक विश्लेषण गर्ने र (ङ) ले आवधिक रुपमा हरितगृह ग्यांस उत्सर्जनका स्रोतहरु पहिचान गर्दै तिनीहरुबाट हुने उत्सर्जनको मापन र उत्सर्जन न्यूनीकरण कार्यको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गरिने उल्लेख गरेको छ । त्यसैगरी नीतिको दफा १० ले नीति कार्यान्वयनमा संघ, प्रदेश र स्थानीय तहको भूमिका अन्तर्गत प्रदेशको भूमिकामा प्रदेशभित्र सञ्चालित जलवायु परिवर्तन न्यूनीकरण तथा अनुकूलन कार्यक्रमहरुको अनुगमन र मूल्याङ्कन गर्ने र स्थानीय तहले आफनो क्षेत्रभित्र सञ्चालित कार्यक्रम र परियोजनाहरुको अनुगमन, मूल्याङ्कन र अभिलेखिकरण गर्ने व्यवस्था उल्लेख गरेको छ । नीतिको दफा १३ ले अनुगमन र मूल्याङ्कनको व्यवस्था गरेको छ । नीतिको कार्यान्वयन सम्बन्धमा मन्त्रालयद्वारा राष्ट्रिय योजना आयोग र विभिन्न बिषयगत निकायहरुको संगलनता नियमित रुपमा अनुगमन र मूल्याङ्कन गरिने व्यवस्था उल्लेख गरेको छ । अनुगमन तथा मूल्याङ्कन सम्बन्धी अन्य व्यवस्थाहरु देहाय अनुसार रहेका छन् :

- पन्ध्रौ आवधिक योजनाको कार्यनीतिमा नदी तथा हिमतालको सर्वेक्षण, अनुगमन तथा जोखिम न्यूनीकरणका कार्यहरू गरिने उल्लेख गरेको छ ।

- वन तथा वातावरण मन्त्रालय अन्तर्गत अनुगमन र मूल्याङ्कन महाशाखा रहेको छ । त्यसैगरी मन्त्रालय अन्तर्गतका दातृ निकायको सहयोगमा सञ्चालित आयोजना तथा कार्यक्रमको नतिजा तालिका बनेको छ र सो अनुरुप आयोजनागत अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्ने गरेको छ।
- २०७६ मा तयार पारेको लापाको संरचनाले सूचक, बेसलाइन र लक्ष्य निर्धारण गर्ने, परिवर्तन अनुगमन गर्ने तथा आधारभूत तथ्याङ्कको आधारमा लक्ष्यसहितको अनुगमन योजना तयार गरी अनुगमन गर्ने, परिवर्तन, प्रगति र प्रभावकारिता अनुगमन गर्ने, स्थानीय अनुकूलन कार्ययोजनाको प्रगति मूल्याङ्कन गर्ने उल्लेख गरेको छ ।

उर्पयुक्त बमोजिम अनुगमन र मूल्याङ्कनका व्यवस्थाहरु नीति, नियम तथा ऐनमा व्यवस्था भए तापनि देहायका कारणहरुले गर्दा प्रभावकारी रुपमा कार्यान्वयन हुन सकेको छैनः

- मन्त्रालयले हालसम्म आधारभूत तथ्याङ्कको आधारमा क्षेत्रगत तथा बिषयगत एवं अन्तरसम्बन्धगतका समष्टीगत तथा वार्षिक लक्ष्य सहितको अपेक्षित उपलब्धि प्रतिफलका सूचकहरु सहितको एकीकृत नतिजा तालिका बनाउन सकेको छैन ।
- मन्त्रालय जलवायु परिवर्तनको संवाहक तथा समन्वय संस्था रहे तापनि एकीकृत नतिजा तालिका बनाई नियमित, चौमासिक, आवधिक तथा कार्यसम्पादन अनुगमनहरु गर्न सकेको छैन ।
- मन्त्रालयले स्वतन्त्र ब्यक्तिबाट गराउनु पर्ने मध्यकालिन, अन्तिम तथा प्रभाव मूल्याङ्कन गर्ने गराउने कार्यमा गति लिन सकेको छैन । त्यसको अतिरिक्त चौमासिक तथा बार्षिक प्रगति समीक्षा गरी त्यसको प्रतिवेदन तयार गर्ने र सार्वजनिक गर्ने कार्य हुने गरेको पाइएन ।
- संघीयस्तरमा नै नतिजा तालिकाको आधारमा अनुगमन तथा मूल्याङ्कन हुने नगरेको र न्याप तर्जुमा प्रक्रिया मै रहेको कारणले गर्दा प्रभावकारिता आउन सकेको छैन ।
- प्रदेशको जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना तर्जुमा पनि प्रक्रियामा रहेकोले प्रदेशस्तरमा अनुगमन तथा मूल्याङ्कनले गति लिन सकेको छैन ।
- जलवायु परिवर्तन नीतिले स्थानीय तहको जलवायु परिवर्तनका कार्यक्रमहरुको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन आफै गर्न पर्ने प्रावधान उल्लेख गरेको छ । साथै वि.सं. २०७६ को लापाको संरचनाले अनुगमन तथा मूल्याङ्कनको सोही प्राबधान तोकेको छ । स्थानीय निकायमा जलवायु परिवर्तनमा दखल भएका कर्मचारी नहुनु र क्षमता अभिवृद्धिको कार्य समेत अघि बढ्न नसक्नुको कारण प्रदेशस्तर तथा स्थानीयस्तरबाट हालको परिपेक्षमा नीतिको मर्म अनुरुप अनुगमन हुन सकेको छैन ।
- प्रदेश एवं स्थानीयस्तरबाट मन्त्रालयलाई नीति कानून अनुरुप प्रगति प्रतिवेदन प्राप्त नहुने कारणले मन्त्रालयले एकिकृत प्रगति तथा समीक्षा प्रतिवेदन तयार पार्न सकेको छैन ।
- मन्त्रालयले एकीकृत व्यवस्थापकीय सूचना प्रणाली निर्माण गरे तापनि उपयुक्त जनशक्तिको अभावले गर्दा विभिन्न संघीय तथा प्रदेशस्तरीय मन्त्रालय तथा स्थानीय तहको सूचना, जानकारी तथा तथ्याङ्क तथा प्रगति यस प्रणालीमा आबद्ध हुन सकेको छैन । साथै अन्तरमन्त्रालय तथा निकायबीच समन्वय अभावको कारणले समस्या बनेको छ ।

- सबल अनुगमन संयन्त्रको अभावले गर्दा प्रत्यक्ष रुपमा सही सूचना तथा तथ्याङ्क सहितको प्रतिवेदन गर्न सकिरहेको छैन । अनुगमनबाट देखिएका कमी कमजोरीलाई समयमा नै सुधार गरी कार्यक्रमलाई सही दिशाबोध गराउन सक्ने अवस्था समेत रहेको छैन।

सबल अनुगमन तथा मूल्याङ्कन प्रणालीको विकास नभएको तथा संघीयस्तरका अन्तरमन्त्रालय, प्रदेश तथा स्थानीय तहबाट समयमा जानकारी प्राप्त नहुने वा प्राप्त नै नहुने जस्ता कारणहरुले सही समस्या पहिचान र त्यसको समयमा निराकरण हुन सक्ने अवस्था नभएको कारण मन्त्रालयलाई एकीकृत प्रतिवेदन तयार गर्नमा समेत समस्या रहेको छ । यसले गर्दा पेश गरिएका प्रतिवेदनहरुमा बन तथा वातावरण मन्त्रालयको बाहेक अन्य निकायहरुको यथार्थ स्थिति प्रविबिम्बित हुन सक्ने अवस्था छैन ।

सुझाव

क. तत्काल गर्नुपर्ने

- मन्त्रालयले निमार्ण गरेको एकीकृत व्यवस्थापकीय सूचना प्रणालीबाट नेपालको जलवायु परिवर्तनको यथार्थ समस्या एवं प्रगति आंकलन गरि अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिबद्धताहरु प्राप्त गर्नमा मद्दत पुग्ने हुँदा सघींय र प्रदेशस्तरीय मन्त्रालय तथा स्थानीय तहको सूचना, जानकारी तथा तथ्याङ्कलाई प्रगतिमा आवद्ध गर्न कार्यविधि बनाएर लागू गर्नु पर्दछ ।
- समयमा प्रतिवेदन दिनेलाई प्रोत्साहित गर्ने र प्रगति विवरण तथा प्रतिवेदन दिने र नदिने मन्त्रालयहरु, प्रदेश तथा स्थानीय तहको नाम सार्वजनिक गर्ने ।
- मन्त्रालयले स्वतन्त्र ब्यक्तिबाट मध्यकालिन, अन्तिम तथा प्रभाव मूल्याङ्कन गराउने र चौमासिक तथा बार्षिक प्रगति समीक्षा गरी त्यसको प्रतिवेदन तयार गर्ने र सार्वजनिक गर्ने।
- प्रदेश तथा स्थानीय तहका पदाधिकारी तथा कर्मचारीको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्ने क्षमता अभिवृद्धि गर्न उपयुक्त तालिम दिने व्यवस्था गर्नुपर्ने ।

ख. निकट भविष्यमा चाल्नू पर्ने कदम

- मन्त्रालयले अन्तरमन्त्रालयहरुको सूचकगत आधारभूत तथ्याङ्क खडा गरी सोको आधारमा क्षेत्रगत तथा बिषयगत एवं अन्तरसम्बन्धगतका समष्टीगत तथा वार्षिक लक्ष्य सहितको अपेक्षित उपलब्धी, प्रतिफलका सूचकहरु सहितको एकीकृत नतिजा तालिका बनाइ नियमित, चौमासिक, आवधिक तथा कार्यसम्पादन अनुगमनहरु गर्ने ।
- तेस्रो पक्षीय अनुगमन प्रणालीको विकास गरी स्वतन्त्र ब्यक्ति वा निकायबाट गराउने खाका तयार गरी कार्यान्वयनमा ल्याउने ।

६. निष्कर्ष तथा सुझावहरु

६.१. **निष्कर्ष** - वि सं २०६७ मा जलवायु परिवर्तन नीति लागू भएपछि देखिएका समस्या र प्रभावकारिता एवं कार्यान्वयनबाट प्राप्त सिकाईको आधारमा नयाँ नीति तर्जूमा गरियो । हरेक नेपालीले स्वच्छ र स्वास्थ वातावरणमा बाँच्न पाउने संविधानले दिएको मौलिक हकको साथै मुलुक सघींय संरचनामा गएको र सो अनुरुप जलवायु परिवर्तका विषयहरु तीनै तहका नीति तथा कार्यक्रममा एकीकृत गर्दै जलवायु परिवर्तन न्यूनीकरण र अनुकूलनसँग सम्वन्धित कार्यक्रमहरु प्रभावकारी रुपमा सन्चालन र जलवायु मैत्री विकास गर्न यो नीति लागू गरिएको थियो । पेरिस सम्झौता, दिगो विकास लक्ष्य र

विपद ब्यवस्थापनका लागि सेन्डाई खाका र अन्य अन्तर्राष्ट्रिय दायित्व पुरा गर्न पनि यो नीति सहयोग पुग्ने विश्वास गरिएको देखिन्छ । वातावरण नीतिको प्रमुख लक्ष्य जलवायु उत्थानशील समाजको विकास गरी राष्ट्रको सामाजिक र आर्थिक समृद्धिमा योगदान पुऱ्याउने रहेको देखिन्छ । यस नीतिका प्रमुख ७ उद्देश्यका साथै बाह्र क्षेत्रगत नीति एबं रणनीति तथा कार्यनीतिहरु रहेका छन् (कृषि तथा खाद्य सुरक्षा, वन, जैविक विविधता तथा जलाधार संरक्षण, जलस्रोत तथा उर्जा, उद्योग, यातायात तथा भौतिक पूर्वाधार, पर्यटन एबं प्राकृतिक तथा सास्कृतिक सम्पदा, स्वास्थ, खानेपानी तथा सरसफाई, विपद जोखिम न्यूनीकरण र ब्यवस्थापन, लैङ्गिक तथा सामाजिक समावेशिता, जीविकोपार्जन र सुशासन, जनतेचतना अभिवृद्धि तथा क्षमता विकास, अनुसन्धान, प्रविधि विकास र प्रसार, र जलवायु वित्त व्यस्थापन) । यस नीतिको लक्ष्य तथा उद्देश्य हासिल गर्न यी १२ रणनीति र कार्यनीतिलाई संघीय, प्रदेशीय, स्थानीय संरचनामा एकीकृत गरी कार्यान्वयन गर्ने गरी संघीय, प्रदेश र स्थानीय तहको भूमिका रहन्छ । नीतिमा आर्थिक पक्ष, कानूनी पक्ष र अनुगमन तथा मूल्याङ्कनको दायित्वको चर्चा गरिएको छ । नीति अनुरुप वन तथा वातावरण मन्त्रालयले थुप्रै राम्रा र सफल कार्यहरु भएका छन् । हाल मन्त्रालय न्याप तर्जुमा प्रक्रियामा रहेको छ । त्यसैगरी हाल प्रदेश स्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना तर्जुमा प्रक्रिया अघि बढिरहेको छ । विगतमा बनेको स्थानीय जलवायु परिवर्तन अनुकूलन कार्ययोजना (लापा) को खाकालाई संघीय प्रणालीमा ढाल्न सन् २०१८ मा आशा परियोजना मार्फत अद्यावधिक गरिएको छ । हालसम्म २०० भन्दा बढी लापा निर्माण भई सकेको ब्यहोरा मन्त्रालयबाट अवगत भएको छ । त्यसैगरी, विभिन्न दातृ समुदायहरुको सहयोगमा जलवायु परिवर्तनका ८ आयोजना मन्त्रालय अन्तर्गत सञ्चालन भइरहेको देखिन्छ ।

जलवायु परिवर्तनको सन्दर्भमा उर्पयुक्त कार्यहरु भए तापनि यसले प्रभावकारी किसिमले गति लिन सकेको छैन । कानून तथा नीतिहरु र विकास गरिएका दस्तावेज बीच तादाम्यता स्थापित हुन नसक्नु, नीति र कार्यान्वयनमा तालमेल हुन नसक्नु, नीति तथा कानून अनुरुप काम कारबाहीमा समक्षताको अभाव रहनु, दीर्घकालीन सोच सहितको लक्ष्य स्थापित हुन सक्नु, तिनै तहका निकाय तथा अन्तरनिकायबीच समन्वयको अभावले समयमा सही सूचना, जानकारी तथा तथ्याङ्क एवं प्रतिवेदनको प्रवाह तथा सम्प्रेषण हुन नसक्नु, जलवायु परिवर्तनका प्रतिकूल असर तथा जोखिम बारे सूचना तथा जानकारी लक्षित बर्ग तथा समुदाय सम्म पुग्न नसक्नुका कारण यस्ता लक्षित वर्ग तथा समुदायमा जलवायु परिवर्तनबारे सही ज्ञान, सीप र बुझाईमा क्षमता अभिवृद्धि हुन नसक्नु, स्थानीय संकटासन्न तथा जोखिमहरुको सही पहिचान गरी सो अनुरुप कार्ययोजना तर्जुमा हुन नसक्नु, समुदायहरुले समुदायस्तरीय कार्यक्रममा पनि पहुंच नपाउनु र कार्यक्रममा उत्तरदायित्वकासाथ सहभागी हुन नसक्नु, विद्युतीय सवारी साधन प्रर्बद्धनबाट हरितगृह ग्यांस उत्सर्जनमा कमी ल्याउने र कार्बन ब्यापार विस्तार गर्नमा ठोस लक्ष्य नहुनु जस्ता कारणले नेपालले अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिबद्धता अनुरुप लक्ष्य प्राप्त गर्नु ठूलो चूनौति रहेको छ । विभिन्न नीति, नियम, ऐन तथा कानून, आवधिक योजना, मन्त्रालयको बार्षिक योजना, नापा, प्रदेश सरकारको जलवायु परिवर्तन रणनैतिक तथा अनुकूलन योजना, स्थानीय अनुकूलन कार्ययोजना, समुदाय स्तरीय अनुकूलन, स्थलगत भ्रमण तथा सर्वेक्षण, मन्त्रालय तथा विभिन्न आबद्ध सरोकारवालाहरुसंग छलफल समेतको आधारमा लेखापरीक्षणबाट निक्यौंल गरि जलवायु परिवर्तनका कार्यक्रमहरुको प्रभावकारीता अभिवृद्धि गर्न गराउनको लागि देहाय बमोजिमका सुझावहरु प्रस्तुत गरिएको छ ।

६.२. तल्काल गर्नुपर्ने सुझाव

६.२.१. नीतिगत व्यवस्था

- वन तथा वातावरण मन्त्रालयले लापा तयार गर्ने कार्यमा पालिकाहरुलाई गरेको सहकार्य, शर्तहरु निर्धारण गर्ने देखि रोस्टर साझेदारी गर्ने र प्राविधिक सहयोग सहानीय छ । यी कार्यले लापा तयारीमा पालिकाहरुलाई मद्दत पुग्ने छ । विभिन्न तहमा छलफल गर्दा, पहिला गाँउ पालिका स्तरमा बनाएको लापा नयाँ संरचना आएपछि थन्किएको र नयाँ निवाचित अध्यक्ष र पदअधिकारीलाई यस बिषयमा जानकारी भएको देखिएन । तसर्थ नयाँ निर्वाचित पदाधिकारीहरुको क्षमता अभिवृद्धि गरी यस कार्यलाई सहभागीमूलक तरिकाले अगाडि बढाउनु पर्ने र यस्ता कार्यक्रम जलवायु प्रेरित जोखिम नक्साङ्कन, जोखिम मूल्याङ्कन र संकटासन्नताको आधारमा कायान्वयन गर्नुपर्ने ।
- वन तथा वातावरण मन्त्रालयले आफुले तयार गरेको नीति, कार्यक्रम, निर्देशिका प्रदेश र स्थानीय तहसंग सहकार्य गरेर तयार र लागू गर्ने ।
- हालको संरचनाको आधारमा सर्वप्रथम लापा प्रदेश स्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजनामा आधारित हुनुपर्ने, यसका लागि प्रदेश स्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना यथाशीघ्र लागू हुनुपर्ने ।
- नापाको कार्यान्वयन समय १२ बर्ष भइसक्दा पनि न्याप अझै आउन नसकेकेको खण्डमा र हालसम्म पनि सन् २०१० मा बनेको नापाकै आधारमा केही संशोधन गरी योजना तथा कार्यक्रम सञ्चालन गर्दै आइरहेका कारण अहिलेको परिवेश र जलवायु परिवर्तन समेटी कार्यक्रम तयार नहुँदा, न्याप जतिसक्दो छिटो कार्यान्वयन गर्नुपर्ने ।
- आद्यावधिक गरिएको लापा खाका सन् २०१९ ले जलवायु परिवर्तन अनुकूलन र उत्थानशीतालाई मुलाधारमा ल्याई पालिकाको योजनासँग मिलाउन बाटो दिएको छ । यो एउटा राम्रो उपलब्धी हो । यसरी नै आवधिक योजनाहरुमा जलवायु परिवर्तन अनुकूलन र उत्थानशीलका मुद्दाहरु समावेश गरेर धेरै सरोकारवालाहरुलाई समेटेर अगाडि बढी दिगोपना सुनिश्चित गर्ने ।
- जलवायु परिवर्तनको कार्यक्रम र नेपालको लक्ष्य पुरा गर्न कुनै न कुनै रुपमा निजी क्षेत्रलाई समेटेर अगाडि बढनु पर्छ र यसका लागि निजी क्षेत्रलाई प्रोत्साहन गर्ने वातावरण सृजना गर्ने।

६.२.२. **लैङ्गिक तथा समाजिक समावेशिता, जीविकोपार्जन र सुशासन -** जलवायु परिवर्तनको नीतिले अंकित गरेको लैङ्गिक समानता तथा सामाजिक समावेशीताको बिषयमा बिभिन्न क्षेत्रमा कार्यदल बनाई सो अनुरुप समावेशीयुक्त योजना तर्जुमा गर्नुपर्दछ । जलवायु परिवर्तनको असरबाट बढी जोखिममा पर्ने महिला, अपाङ्गता भएका व्यक्ति, बालबालिका, ज्येष्ठ नागरिक र आर्थिक रुपमा कमजोर भएका समुदाय र जलवायु परिवर्तनबाट बढी जोखिममा परेका विकट भौगोलिक क्षेत्रका बासिन्दालाई दिनुपर्ने विशेष प्राथमिकता पुगे नपुगेको जानकारी लिई सो अनुरुप कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्ने गराउँने व्यवस्था मिलाउनु पर्दछ । साथै त्यस्ता वर्गको क्षमता अभिवृद्धि गरी अनुगमनमा सहभागीमूलक पद्धति अवलम्बन गरी यस्ता जोखिम तथा सकटासन्न वर्गलाई समाहित गरी कार्य गर्नुपदर्छ।

६.२.३. जनचेतना अभिवृद्धि तथा क्षमता विकास

- जलवायु परिवर्तनको क्षेत्रमा यति धेरै नीति कार्यक्रमहरु हुँदा पनि स्थानीय स्तरमा नापा, लापाका बारेमा थाहा नपाएको तथ्य स्थलगत अवलोकनबाट देखिएकोले यसबारे जानकारी पुग्न नसकेकको कारण सहित विश्लेषण गरी सूचना तथा जानकारी प्रभावकारी ढङ्गमा सम्प्रेषण गर्ने विकल्प सहितको तौर तरिका अवलम्बन गर्नु पर्दछ । स्थानीय स्तरमा लापा निर्माण प्रक्रिया मार्फत पनि यस्ता संवेदनशील बिषयमा सूचना तथा जानकारी दिने, स्थानीय समुदायको क्षमता अभिवृद्धि गरी समुदाय कै अगुवाईमा समुदायस्तरीय कार्यक्रम सञ्चालन गर्नु पर्ने ।
- नेपाल सरकारले तिनै तहका सम्बद्ध सरकारी, गैरसरकारी तथा प्राज्ञिक निकाय एवं सामुदायिक संघ संस्थाहरुको संस्थागत क्षमताको मूल्याङ्कन गरी सो आधारमा क्षमता विकास योजना तथा जनचेतना कार्यक्रम अग्रगामी रणनीतिको रुपमा कार्य गर्न जरुरी छ।

६.२.४. जलवायु बित्त व्यवस्थापन

- आगामी बर्षमा आवधिक योजनाले जस्तै बजेट बक्तव्यले जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी बार्षिक नीति तथा कार्यक्रम छुट्टै शीर्षकमा राखी प्रकाशित गर्ने परम्पराको थालनी गर्नु पर्दछ ।
- बजेट तर्जुमा दिग्दर्शनले पूर्वाधार विकास अन्तर्गतका कार्यक्रमको प्राथमिकता मापदण्डका लागि जलवायु परिवर्तनको सान्दर्भिकता वृद्धि गरिएको भए तापनि, स्वास्थ्य, शिक्षा, कृषि, वन, उद्योग, पर्यटन र खानेपानी क्षेत्रका कार्यक्रमलाई नसमेटिएको हुँदा ती क्षेत्र समेटिनु पर्ने।
- दातृ निकाय र कार्यान्वयन निकायको बीचमा धेरै बिचौलियाहरु सक्रिय रहेको हुँदा स्थानीय स्तरमा हुनुपर्ने बजेट विनियोजन हुन सकेको छैन । कयौं यस्ता रकमहरु गैर सरकारी संस्थाहरुमार्फत नेपाल सरकारको बजेटमा नै समावेश नगरी परिचालन गरेको अवस्था छ । तसर्थः यस्ता कार्यक्रमहरु नेपाल सरकारको बजेट संरचनामा ल्याउन ठोस रणनीतिको पहल गर्नुपर्दछ । साथै स्थानीय सरकारको स्वीकृति बेगर यस्ता कार्यक्रम सञ्चालन गर्न नपाइने र यस्ता कार्यक्रमको प्रतिवेदन संघीय तालुक मन्त्रालयमा गर्ने व्यवस्था हुनुपर्ने ।
- जलवायु परिवर्तन नीतिको ८० प्रतिशत रकम स्थानीय स्तरका कार्यक्रम कार्यान्वयनमा परिचालन हुने रणनीति आफैमा स्पष्ट नहुँदा संघ र प्रदेशको यस्ता रकम प्रवाह गर्ने तथा वितरण गर्ने खाका तथा प्रक्रिया स्पष्टता बनाउने ।
- वन तथा वातावरण मन्त्रालयले प्रवाह गरेको बित्त साधारण कार्यक्रमको लागि वा अनुकूलन वा न्यूनीकरणको कार्यक्रमको लागि खर्च गरिने भन्नेबारे स्पष्ट व्यवस्था बनाउनु पर्ने ।
- जलवायु परिवर्तन बजेट कोड राष्ट्रिय बजेट विनियोजनमा प्रतिविम्बित गर्नमा सीमित रहेको र धेरै क्षेत्रगत मन्त्रालयहरुले जलवायु परिवर्तनका कार्यक्रम तथा क्रियाकलापहरु र अन्तरसम्बन्धका बिषयहरु नियमित चालू कार्यक्रममा राखेर कार्यान्वयन गरेको छ । तसर्थः जलवायु परिवर्तनको बजेट बाँडफाँड तथा खर्चको जानकारी पाउने अधिकार, पारदर्शी गर्ने र यसलाई सर्वसाधारणको पहुँचमा ल्याउने तत्काल व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।
- जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी बजेट तथा खर्चको निरन्तर अनुगमन गर्ने र यसको समीक्षा गर्ने प्रचलनको थालनी गर्ने ।

६.२.५. प्रदेश स्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना

- प्रदेश सरकारको कार्ययोजना राष्ट्रिय ऐन, नीति, नियम, रणनीति तथा आवधिक योजनाले जलवायु परिवर्तनको प्रतिकूल असर तथा जलवायु परिवर्तनबाट बढी जोखिममा परेका भौगोलिक क्षेत्रका बासिन्दालाई विशेष प्राथमिकता दिने जोड दिए तापनि यी ऐन, नीति, नियम बीच तादम्यता कायम हुन नसक्दा निकायगत र सरकारगत भूमिकामा द्विविधा उत्पन्न हुने, योजना तथा कार्यक्रम जलवायु परिवर्तनको अवधारण अनुरुप कार्यान्वयन नहुने, जलवायु परिवर्तनको अवधारणा योजना प्रक्रियामा समाहित गरी यस सम्बन्धी कार्यक्रमहरु जलवायु परिवर्तनको प्रतिकूल असर तथा जलवायु परिवतर्नबाट बढी जोखिममा परेको भौगोलिक क्षेत्रका बासिन्दाहरुलाई विशेष प्राथमिकतामा नराख्दा यस्ता बासिन्दा एवं समुदायहरुले जलवायु वित्तबाट लाभिन्वित हुन नसक्ने, जलवायु परिवर्तनका योजना तथा कार्यक्रमहरु औपचारिता निभाउने साधन मात्र बन्ने र जलवायु वित्तको समेत सदुपयोग नहुन सक्ने अवस्था रहेको छ । तसर्थः यस नीतिबीच देखिएका अस्पष्टता, कमी कमजोरी, तथा द्विविधा जस्ता संवेदनशील बिषय नेपाल सरकारले समयमा ध्यान पुऱ्याएर आवश्यक समायोजन गरी तादाम्यता कायम गर्नु जरुरी देखिन्छ ।
- प्रदेशस्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना औपचारिकतामा मात्रै सीमित भएकोले यसको औचित्य स्पष्ट नभएको खण्डमा यसलाई अद्यावधिक गर्नुपर्ने । साथै यस कार्ययोजनाको आधारमा लापा निर्माण हुन पर्नेमा लापा पहिला नै निर्माण भई सकेकोले दुरुइ दस्तावेजबीच नै तादाम्यता कायम गर्नुपर्दछ ।

६.२.६. समुदाय स्तरको अनुकूलन योजना (कापा)

- नेपालमा अहिलेसम्म ३४२ कापा बनेर धेरै धनरासी खर्च भए तापनि यसले अहिलेसम्म कानूनी मान्यता पाएको छैन । तसर्थ कापालाई नीति तथा ऐनद्वारा आधिकारिकता प्रदान गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनु पर्दछ ।
- कापाको सार्थकता र मान्यता बढाउन संघीय, प्रदेश र स्थानीय सरकारले कापालाई कार्यान्वयन गर्दै कापाले औल्याएका वियषयमा विशेष कार्यक्रम गर्ने र यस्ता कापा अन्तर्गत त्यहाँको मौलिक ज्ञान र सीपलाई सम्बोधन गर्नुपर्ने ।
- लापा र कापा कार्यक्रमलाई प्रभावकारी र दिगो बनाउँन अद्यावधिक गरिएको लापा खाकाले परिकल्पना गरेअनुसार बैज्ञानिक ज्ञान र स्थानीयस्तरको ज्ञान र सीप पनि समावेश गर्नुपर्ने ।
- समुदायलाई जलवायु परिवर्तनप्रति सजग गरी उनीहरुलाई उत्तरदायित्व तथा स्वामित्व बोध गराउन लापाले पहिल्याइएका जोखिम क्षेत्र वा समुदायमा कार्यक्रम सञ्चालन गर्न कापालाई निरन्तरना दिनुपर्दछ ।

६.२.७. बिद्युतीय सवारी साधन

- विद्युतीय सवारी साधन नियमावली, २०७७ ले निर्देशन गरे अनुसार हरित गृह ग्याँस उत्सर्जन न्यूनीकरणका लागि स्वच्छ ऊर्जा, विद्युतीय यातायात र ऊर्जा किफायती प्रविधिको प्रयोगमा प्राथमिकता दिने क्रममा अहिले भएको बिद्युतीय यातायातमा लगाईएको करको सम्वन्धमा वातावरण मन्त्रालय, यातायात मन्त्रालय र अन्य निकायहरुको समन्वयमा छिमेकी राष्ट्रहरुको बिद्युतीय सवारी साधनको हकमा भएका नीति र अभ्यासलाई अध्ययन गरेर नेपाल सापेक्षीक

र सबैलाई स्वीकारयोग्य निर्णय गर्नुपर्दछ । साथै लक्ष्य अनुरुप बिद्युतीय सवारी बढाउदै लैजाने र कुशलसँग सञ्चालन गर्न सोहि अनुपातमा चार्जिङ्ग स्टेशन बढाउनु पर्ने ।

- २० बर्ष पुरानो गाडी रुपान्तरणको लागि योग्य नरहने द्विविधापूर्ण व्यवस्थाले हरित गृह ग्याँस घटाउँने प्रयास प्रभावकारिता आउन नसक्दा सरकारले जति सक्दो छिटो रुपान्तरण गर्ने बाटो खोल्नु पर्ने ।

६.२.८. दस्तावेज र प्रतिवेदन

- जलवायु परिवर्तनको बिषय अहिले राष्ट्रिय एजेण्डा भएको कारणले यस बिषयलाई मन्त्रालयको पहिलो प्राथमिकताका रूपमा काम कारबाही अगाडि बढाउनु पर्ने ।
- नेपाल सरकारमा बिभिन्न समयमा सरकारी कर्मचारीको सरुवा भई नयाँ बहालवालालाई जलवायु परिवर्तनको बिषयमा मन्त्रालयले गरेको कार्यक्रम बुझ्न र नीतिमा सुझाव दिन समय लाग्ने हुँदा परिषदमा सम्बन्धित बिषयका विशेषज्ञ पनि समाबेश गराएर दस्तावेज तयारी, भण्डारण र प्रतिवदेन प्रभावकारीता ल्याउनेतर्फ उन्मुख हुनुपर्दछ ।
- बिभिन्न समयमा वातावरण मन्त्रालय अन्य मन्त्रालयसँग गाभिनाले अभिलेख, दस्तावेजहरु र तथाङ्क खोजी गर्दा नभेटिएको कारणले वन तथा वातावरण मन्त्रालयको जलवायु परिवर्तन व्यस्थापन महाशाखालाई जलवायु परिवर्तन सम्वन्धी अभिलेखको र तथाङ्कहरुको विधिवत रुपमा अभिलेखीकरण तथा भण्डारण गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।
- वातावरण संरक्षण नियमावली, २०७७ बमोजिम जलवायु अनुकलन सम्बन्धी भए गरेका कार्यको वार्षिक प्रगति विवरण स्थानीय तहले प्रदेशको सम्बन्धित मन्त्रालयलाई र प्रदेशको सम्बन्धित मन्त्रालयले संघीय मन्त्रालयलाई उपलब्ध गराउनु पर्नेछ। यसका लागि निकायहरुबीच सूचना आदानप्रदान सहज गर्ने खाका बनारङ्ग लागू गनुपर्ने ।
- विभिन्न पालिकाले जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी आफ्नै किसिमबाट दस्तावेज तथा योजना बनाएका छन् । कसैले राम्रो औजारहरु प्रयोग गरेर आधारभूत तथ्याङ्क संकलन गरेका छन् र कतिपयले क्षमताको अभावको कारण दस्तावेज तयार गर्न सकेका छैनन् । तसर्थ वन तथा वातावरण मन्त्रालयले प्रदेश मन्त्रालयको सहयोगमा यी पालिकाको क्षमता अभिवृद्धि गरी राम्रो काम गरेका पालिकाहरुको सिकाई अरु पालिकामा प्रतिविम्बित गर्ने रणनीति पहल गर्नुपर्ने ।
- संघीय तथा प्रदेशका स्थानीय मन्त्रालय र स्थानीय तहमा जलवायु परिवर्तन शाखा, ईकाइ वा सम्पर्क बिन्दूको ब्यवस्था गरिने नीति लिए तापनि स्थानीय स्तरमा जलवायु परिवर्तनमा ज्ञान भएको सम्पर्क ब्यक्ति राख्न अत्यन्त जरूरी देखिएको छ । जलवायु परिवर्तन एक बहुविषय भएको र यसको असर सबै क्षेत्रमा पर्ने हुनाले जलवायु परिवर्तनमा राम्रो हेक्का भएको ब्यक्ति राखिनु पर्ने ।

६.२.९. अनुगमन तथा मूल्याङ्कन

- मन्त्रालयले निरमाण गरेको एकीकृत व्यवस्थापकीय सूचना प्रणालीबाट नेपालको जलवायु परिवर्तनको यथार्थ समस्याहरु एवं प्रगति आंकलन गरि अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिबद्धताहरु प्राप्त गर्नमा मद्दत पुग्ने हुँदा संघीय र प्रदेशस्तरीय मन्त्रालय तथा स्थानीय तहको सूचना, जानकारी तथा तथ्याङ्क तथा प्रगति आवद्ध गर्न यथाशीघ कार्यविधि बनाएर लागू गर्नुपर्दछ।

- समयमा प्रतिवेदन दिनेलाई प्रोत्साहित गर्न र प्रगति विवरण तथा प्रतिवेदन दिने र नदिने मन्त्रालयहरु, प्रदेश तथा स्थानीय तहको नाम सार्वजनिक गर्ने ।
- मन्त्रालयले स्वतन्त्र ब्यक्तिबाट मध्यकालिन, अन्तिम तथा प्रभाव मूल्याङ्कन गराउने र चौमासिक तथा बार्षिक प्रगति समीक्षा गरी त्यसको प्रतिवेदन तयार गर्ने र सार्वजनिक गर्ने।
- प्रदेश तथा स्थानीय तहका पदाधिकारी तथा कर्मचारीको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्ने क्षमता अभिवृद्धि गर्न उपयुक्त तालिम दिने व्यवस्था तत्काल गर्नुपर्दछ ।

६.३. निकट भविष्यमा गर्नुपर्ने

६.३.१. कानूनी तथा नीतिगत व्यवस्था

- जलवायु परिवर्तनसंग सम्बन्धित विशेष ऐन तथा नियमावलीको तर्जुमा नभएको हुँदा यो यथासक्य छिटो पहल गर्नुपर्दछ ।
- जलवायु परिवर्तन नीति, २०७६ ले निर्देशित गरे अनुसार बिद्यमान स्थानीय अनुकूलन कार्ययोजना खाका, राष्ट्रिय अनुकूलन कार्यक्रम, अन्तर्राष्ट्रिय रेड रणनीति, जलवायु परिवर्तन बित्तीय खाका तथा बजेट सङ्केत, हरित विकास रणनीति, जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी अन्य दस्तावेज परिमार्जन गर्नुका साथै जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी तत्कालीन, मध्यकालीन र दीर्घकालीन रणनीति तजुमा गरिनु पर्दछ ।
- न्यापको आधारमा प्रदेश स्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजना र प्रदेश स्तरीय जलवायु परिवर्तन रणनीति तथा कार्ययोजनाको आधार लापाको तादाम्यता मिलाउन आवश्यकता अनुसार परिमार्जन गर्ने ।

६.३.२. जलवायु बित्त व्यवस्थापन

- स्थानीय तहमा पठाउने ८० प्रतिशत रकमको प्रारुप सहितको सञ्चालन निर्देशिका तथा मार्गदर्शन तयार गरी कार्यान्वयनमा ल्याउने ।
- अर्थ मन्त्रालयको अन्तरमन्त्रालय बजेट सूचना प्रणाली महालेखा नियन्त्रक कार्यालयको वित्तीय व्यवस्थापन सूचना प्रणालीमा आबद्ध गर्ने र महालेखा नियन्त्रक कार्यालयको वित्तीय ब्यवस्थापन सूचना प्रणालीमा संघीय तथा प्रदेशको मन्त्रालयगत र स्थानीय तहको जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी सम्पूर्ण खर्च आबद्ध गर्ने गराउने । स्थानीय तहको सूत्रबाट कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयको प्रणालीसंग आबद्ध गर्ने ।
- जलवायु परिवर्तन बजेट महालेखा नियन्त्रक कार्यालयको वित्तीय व्यवस्थापन सूचना प्रणालीसंग आवद्ध गरी सो कार्यालय संघ तथा प्रदेशको मन्त्रालयगत तथा विषय र क्षेत्रगत र स्थानीय तहको बजेट तथा खर्चको अनिवार्यरुपमा प्रतिवेदन गर्ने परिपाटी बसाल्नु पर्दछ ।
- जलवायु परिवर्तन बजेटप्रति तटस्थ (कुनै लाभ नहुने) को अंश दुई तिहाइभन्दा बढी रहेको र बजेटको खर्च हालसम्म पनि महालेखा नियन्त्रक कार्यालयबाट प्रतिवेदन हुन नसकेको खण्डमा संघदेखि स्थानीय तहसम्मका सरकारले जलवायु परिवर्तनसँग आबद्ध जोखिम, प्रतिकूल असर तथा प्रभावको आधारमा योजना तथा बजेट तर्जुमा र यस सम्बन्धी कार्यक्रमहरुको व्यवस्था नभएको हुँदा यसका लागि जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी नतिजा

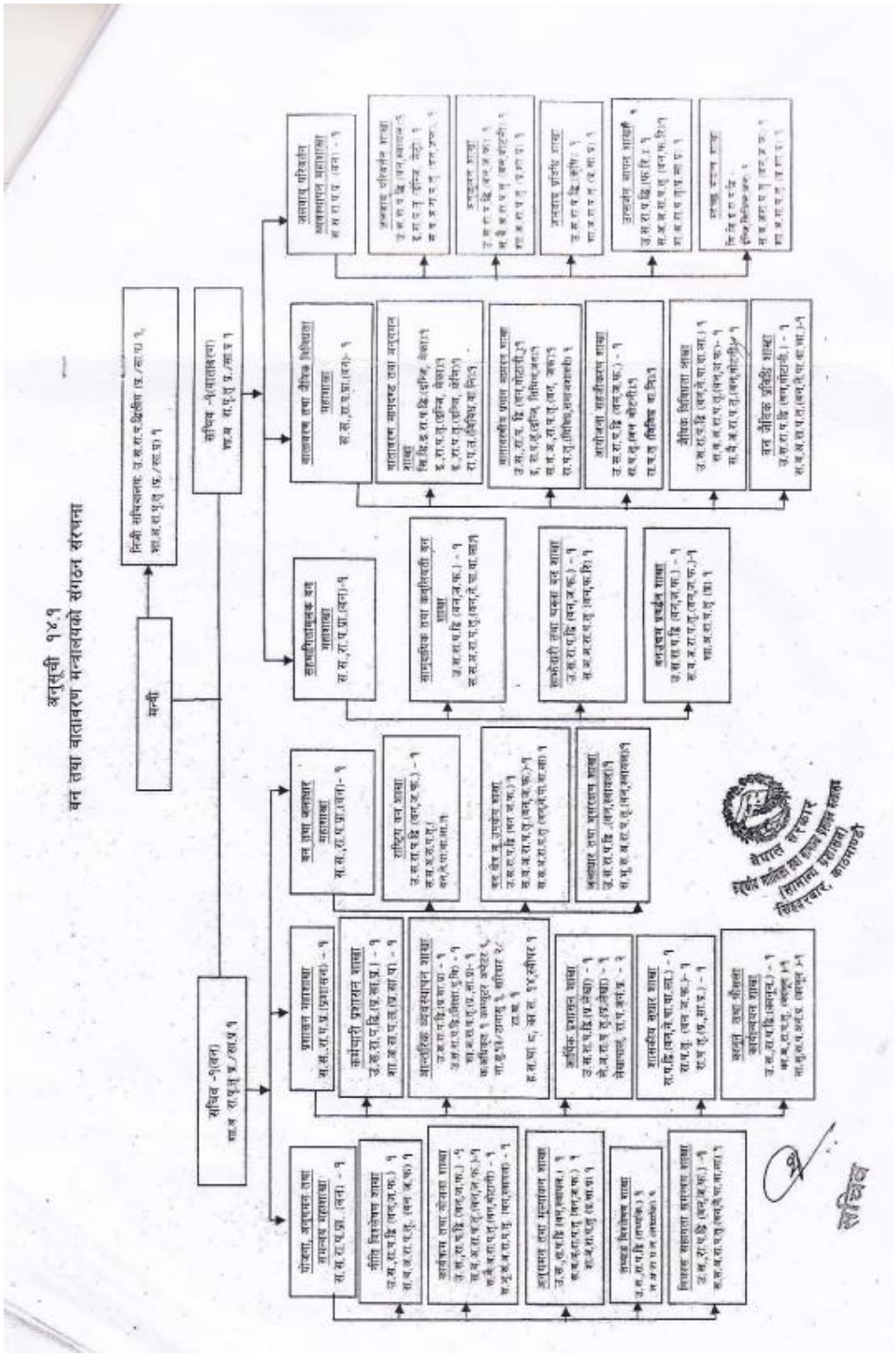
तालिका बनाएर यसको उपलब्धि, प्रतिफल तथा प्रभावलाई सो अनुरूप कार्यक्रमहरू कार्यान्वयन गर्न जरूरी देखिन्छ ।

६.३.३. **विद्युतीय सवारी साधन -** नेपाल सरकारले कार्वन उत्सर्जनको आधारभूत तथ्याङ्क (Baseline Data) खडा गरी विद्युतिय गाडिमा लगानी गर्दा वार्षिक तथा २०५० सम्मको कम गर्ने परिमाणात्मक लक्ष्य सहित योजना तथा कार्यक्रम बनाउनु पर्दछ । नेपालले कार्वनको ब्यापार गर्ने लक्ष्य लिएका कारण पनि यो अत्यन्त जरुरी छ ।

६.३.४. **अनुगमन तथा मूल्याङ्कन**

- मन्त्रालयले अन्तरमन्त्रालयहरुको सूचकगत आधारभूत तथ्याङ्क खडा गरी सोको आधारमा क्षेत्रगत तथा बिषयगत एवं अन्तरसम्बन्धगतका समष्टीगत तथा वार्षिक लक्ष्य सहितको अपेक्षित उपलब्धि, प्रतिफलका सूचकहरु सहितको एकीकृत नतिजा तालिका बनारइ नियमित, चौमासिक, आवधिक तथा कार्यसम्पादन अनुगमनहरु गर्ने ।
- तेस्रो पक्षीय अनुगमन प्रणाली विकास गरी स्वतन्त्र ब्यक्ति वा निकायबाट गराउने खाका तयार गरी कार्यान्वयनमा ल्याउने ।

अनुसूची-१ : वन तथा वातावरण मन्त्रालयको संगठात्मक चित्र



अनुसूची-२ : वातावरण मन्त्रालयको हालको जलवायु परिवर्तनका परियोजना

क्र.सं.	आयोजना	दातृ निकाय	सहयोग रकम
१.	कर्णाली क्षेत्रमा खाद्य उत्पादन र खाद्य सुरक्षामा जलवायु परिवर्तनद्वारा सिर्जित चूनौतिसंग अनुकूलन गर्ने कार्यक्रम (अक्टोबर २०१८ देखि अक्टोबर २०२२ सम्म)	यूएनएफसीसीसी एडप्टेसन फण्ड बोर्ड	९.५३ मिलियन यू.एस. डलरमा
२.	पहाडी साना किसानका अनुकूलन आयोजना (फेब्रुवरी २६, २०१५ देखि मार्च २०२१ सम्म)	इन्टरनेशनल फण्ड फर एग्रीकल्चर डेभलपमेण्ट	३७.६ मिलियन यू.एस.डलरमा
३.	राष्ट्रिय अनुकूलन योजना तर्जुमा क्षमता विकास (नोभेम्बर २०१८ देखि मार्च २०२२ सम्म)	हरित जलवायु कोष	२.९३५ मिलियन यू.एस. डलरमा
४.	पर्वतीय जलाधारहरुको जलवायु परिवर्तन समानुकूलन आयोजना (२० जनवरी २०१४ देखि जुलाई २०२० सम्म)	एशियाली विकास बैंक	३०.११ मिलियन यू.एस. डलरमा
५.	परिस्थितिकीय प्रणालीमा आधारित अनुकूलन कार्यक्रम दोस्रो (अक्टोबर २०१८ देखि अक्टोबर २०२२ सम्म)	अति कम विकसित राष्ट्र कोष	१६.२९ मिलियन यू.एस. डलरमा
६.	हरियो बन कार्यक्रम (२०१६ बाट ५ बर्षको लागि थप)	अमेरिकी विकास नियोग	१८.० मिलियन यू.एस. डलरमा
७.	नेपाल जलवायु परिवर्तन सहयोग कार्यक्रम दोस्रो (१ अक्टोबर २०१८ देखि ३१ मार्च २०२३ सम्म)	बेलायती सरकार	२३.०० मिलियन पाउण्ड
८.	रेड प्लस हिमालय (अप्रिल २०१५ देखि अक्टोबर २०२० सम्म)	आइकेआई तथा विएमयू	३००००० यूरो

अनुसूची-३ : पन्ध्रौ आवधिक योजनाको रणनीति र कार्यनीतिहरु

क्र.सं.	रणनीति	कार्यनीति
१.	जलवायु परिवर्तन व्यवस्थापनका लागि संघ, प्रदेश र स्थानीय तहमा आवश्यक नीतिगत र संस्थागत संरचनामा सुधार एवं क्षमता अभिवृद्धि गर्ने ।	• राष्ट्रिय र अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा भएका परिवर्तनलाई आत्मसात गरी राष्ट्रिय जलवायु परिवर्तन नीति,२०७६ कार्यान्वयन गरिने । • वातावरण तथा जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी संघीय कानून तर्जुमा गरिने । • जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी पेरिस सम्झौताको कार्यान्वयनका लागि दीर्घकालीन रणनीतिक योजना तर्जुमा गरिने र राष्ट्रिय रुपमा निर्धारित योगदान मार्ग चित्रलाई आवश्यकता अनुसार परिमार्जन गर्दै कार्यान्वयन गरिने । • राज्यका सबै तह, निकाय र क्षेत्रहरूमा जलवायु परिवर्तनकामुद्दालाई मूलप्रवाहीकरण गरिने ।
२.	समुदायको संकटापन्नता घटाई समानुकूलित तुल्याउन राष्ट्रिय, प्रादेशिक एवम् स्थानीय अनुकूलन योजना कार्यान्वयन गर्ने ।	• नदी तथा हिमतालको सर्वेक्षण, अनुगमन तथा जोखिमन्यूनीकरणका कार्यहरू गरिने । • जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी राष्ट्रिय अनुकूलन योजना तर्जुमा गरिने र यसले निर्धारण गरेको प्राथमिकता तथा लक्ष्य हासिल गर्न स्थानीय तहमा अनुकूलन योजनाहरू तयारी तथा कार्यान्वयन गरिने । • समुदायमा आधारित वन व्यवस्थापन योजनाहरूलाई कार्बन सञ्चिति र जलवायु परिवर्तन अनुकूलनमैत्री बनाइने । • जलवायु परिवर्तन अनुकूलन हुने गरी विपद् जोखिम व्यवस्थापन, पूर्वाधार विकास र यसबाट प्रत्यक्ष प्रभावित कृषि, जलसोत तथा ऊर्जा आदिमा उपयुक्त प्रविधिको पहिचान, संरक्षण, प्रवर्द्धन र प्रसार गरिने ।
३.	जलवायु परिवर्तन न्यूनीकरणका लागि हरित विकासको अवधारणा अवलम्बन गर्ने र स्वच्छ ऊर्जा प्रवर्द्धन गर्ने ।	• हरित विकास अवधारणाको ढाँचा तयार गरी कार्यान्वयन गरिने। • विद्युतीय सवारी साधनलाई प्राथमिकता दिइने । • हरितगृह ग्यास उत्सर्जन गर्ने यातायात, उद्योग, ऊर्जा, कृषि, वन तथाभू-उपयोग लगायत क्षेत्रका उत्सर्जन हुने प्रमुख बिन्दु र कारक पहिचान गरी तिनलाई उत्सर्जनको मात्राका आधारमा वर्गीकरण गर्ने र उत्सर्जन मापनका आधार तयार गरिने। • प्रमुख स्रोतहरूको उत्सर्जनको आधार तह तथा ऐतिहासिक प्रवृत्ति पत्ता लगाई उत्सर्जन न्यूनीकरणका उपायहरू पहिचान र सिफारिश गरिने ।
४.	जलवायु वित्तमा सहज पहुँचको लागि अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा पैरवी गर्दै सम्भावित लाभहरूलाई प्रदेश, स्थानीय तह र समुदायसम्म पुऱ्याउने ।	• द्विपक्षीय तथा बहुपक्षीय भुक्तानीका संभावित क्षेत्रहरू जस्तै रेडप्लस, हरित जलवायु कोष, अन्तर्राष्ट्रिय वातावरणीय सुविधा,अनुकूलन कोष, जलवायु लगानी कोष जस्ता संयन्त्र र अन्तर्राष्ट्रियमञ्चमा सहभागिता र समन्वय मार्फत वित्त तथा प्रविधि भित्र्याउने पहल गरिने। • स्थानीय अनुकूलन योजनाको निर्माण र कार्यान्वयनमा स्थानीय तहहरूलाई सशक्तीकरण गर्दै जलवायु परिवर्तन शीर्षकको बजेटको ठूलो हिस्सा स्थानीय तहमा खर्च हुने व्यवस्था गरिने छ। • जलवायु परिवर्तन न्यूनीकरण र स्वच्छ ऊर्जाका कार्यक्रम विस्तार गर्न निजी क्षेत्रको सहभागिता र लगानी वृद्धि गरिनेछ ।

५.	जलवायु परिवर्तनका क्षेत्रमा अध्ययन-अनुसन्धान तथा क्षमता विकासका कार्यहरू गर्ने ।	• विश्वविद्यालाय तथा अन्य संस्थाहरूसँगको सहकार्यमा संघ, प्रदेश र स्थानीय तहमा जलवायु परिवर्तनका क्षेत्रमा अध्ययन अनुसन्धान र शोध, प्रविधि विकास तथा क्षमता विकासका कार्यहरू गरिने। • जलवायु परिवर्तन व्यवस्थापनमा संघ, प्रदेश र स्थानीय तहको कार्य जिम्मेवारी स्पष्ट गरी तिनवटै तहबाट लगानी परिचालन गरिने । • जलवायु परिवर्तनको असर न्यूनीकरण, अनुकूलन, लगानी तथा भुक्तानीको प्रभावकारी अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गरिने ।

अनुसूची-४ : बजेट बक्तव्यमा जलवायु परिवर्तनको लागि लिएको वार्षिक नीतिहरु

आ.व.२०७७।७८	आ.व.२०७८।७९	आ.व.२०७९।८०
वातावरण संरक्षणसँग सम्बन्धित अन्तर्राष्ट्रिय तथा राष्ट्रिय प्रतिबद्धता र उत्तरदायित्व प्रति सरकार सजग छ । कार्बन उत्सर्जन न्यूनीकरण गरी मानव स्वास्थ्यको सुरक्षा गर्न देशका मुख्य शहरमा हुने वायु, ध्वनि, जल लगायतका प्रदूषण नियन्त्रणका मापदण्ड अद्यावधिक गरी लागू गरिनेछ । शहरी क्षेत्रमा वृक्षारोपणलाई प्रोत्साहन गरी हरित शहरको रूपमा विकास गर्दै लगिनेछ । प्रदेश तथा स्थानीय तहको सहकार्यमा जलवायुजन्य जोखिम न्यूनीकरण तथा अनुकूलन कार्यक्रम सञ्चालन गरिनेछ । वन क्षेत्रबाट कार्बन व्यापारको लाभ लिन रेडप्लस कार्यक्रमलाई निरन्तरता दिइनेछ।	प्लाष्टिकजन्य पदार्थबाट हुने वातावरणीय प्रदुषण न्यनीकरण गर्न ४० माइक्रोन भन्दा पातलो प्लाष्टिकको उत्पादन, आयात, बिक्री वितरण र प्रयोगमा आगामी श्रावण १ गतेदेखि पूर्णरुपमा प्रतिबन्ध लगाएको छ । सपिङ्ग मल तथा डिपार्टमेन्टल स्टोर लगायत सबै व्यापारिक प्रतिष्ठानमा प्लाष्टिकको झोलाको सट्टा सुती, जुट वा कागजका झोला प्रयोग गर्नुपर्ने व्यवस्था मिलाएको छ । चालिस माइक्रोन भन्दा पातलो प्लाष्टिक झोला वा सीट उत्पादन गर्ने उद्योगले पुरानो मेशिनको पार्टपूर्जा प्रतिस्थापन गरी नयाँ जडान गरेमा हुनेथप लगानी वरावरको रकम पुँजीगत अनुदान उपलब्ध गराइनेछ ।	वन क्षेत्रलाई वातावरण संरक्षण, दिगो विकास, रोजगारी सिर्जना र आर्थिक वृद्धिको महत्त्वपूर्ण आधारको रूपमा विकास गरिनेछ । सिल्भिकल्चर प्रणालीमा आधारित रही दीगो वन व्यवस्थापनको माध्यमबाट वन पैदावारमा आत्मनिर्भर हुनुका साथै काठ आपूर्ति तथा वनजन्य उद्यम विकास एवं विस्तार गरिनेछ । वन क्षेत्रको संरक्षण र यसको व्यवसायिक प्रयोगलाई सन्तुलित रूपमा अघि बढाइनेछ। काठजन्य सामग्रीमा आत्मनिर्भर बन्न र गैरकाठजन्य प्रशोधित सामग्रीको निर्यात प्रवर्द्धन गर्न कार्यक्रम सञ्चालन गरिनेछ।
विश्वविद्यालय तथा अनुसन्धान प्रतिष्ठानको समन्वय÷साझेदारीमा बन, बनस्पति, बन्यजन्तु, जैविक विविधता, जलाधार, वातावरण÷जलवायु परिवर्तनका बिषयमा अध्ययन अनुसन्धान गरिनेछ ।	वातावरणीय प्रदुषणले मानव स्वास्थ्यमा पारेको प्रतिकूल प्रभावलाई नियन्त्रण गर्न र स्वच्छ एवम् वातावरणमैत्री विकासलाई प्रवर्द्धन गर्न विद्युतीय सवारी साधनको उपयोगलाई प्रोत्साहन गरिने छ। पेट्रोलियम पदार्थबाट सञ्चालन हुने हलुका सवारी साधनलाई वि.सं. २०८८ सम्ममा विद्युतीय सवारी साधनले विस्थापित गर्ने	सामुदायिक वन विकास कार्यक्रम अन्तर्गत थप २३ लाख हेक्टर सामुदायिक वनको व्यवस्थापनबाट स्थानीय स्तरमा वनजन्य वस्तुको माग पूरा गर्नुका साथै रोजगारी सिर्जनामा टेवा पुग्ने कार्यक्रमहरू सञ्चालन गरिनेछ । वन अतिक्रमण तथा डढेलो नियन्त्रणका लागि कार्यक्रम सञ्चालन गरिनेछ । खोल्सीहरूमा थुप्रिएका ढुङ्गा, गिट्टी, बालुवा जस्ता नदीजन्य पदार्थहरू सोही स्थानमा तटबन्ध बनाउन उपयोग गरिनुका साथै बाँकी

	रणनीतिक योजना तर्जुमा गरी कार्यान्वयन गरिनेछ । यसका लागि अवलम्बन गर्नुपर्ने नीति, छुट तथा सुविधा र पूर्वाधार विकासका सम्बन्धमा सुझाव दिन विज्ञ सहितको कार्यदल गठन गरिनेछ । पेट्रोलियम पदार्थबाट सञ्चालन हुने सवारी साधनलाई विद्युतीय सवारी साधनमा रुपान्तरण गरेमा ५ वर्षसम्म नविकरण शुल्क र सडक निर्माण तथा सम्भार दस्तुर छुट दिने व्यवस्था मिलाएको छ ।	नदीजन्य पदार्थ सार्वजनिक पूर्वाधार निर्माणमा उपयोग गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ ।
तराई मधेशका नदीहरूमा तटबन्ध गरी नदी उकास जमिनमा बायो ईञ्जिनयरिङ्ग लगायतका माध्यमबाट हरियाली कोरिडोर निर्माण गरिनेछ ।	रौतहट, वारा, पर्सा, चितवन, बाँके, बर्दिया, कैलाली र कञ्चनपुरलगायतका तराई-मधेशका १३ जिल्लामा कार्बन उत्सर्जन न्यूनीकरण कार्यक्रम सञ्चालन गर्न बजेट छुट्याएको छ। जलवायु परिवर्तनको प्रतिकूल प्रभाव न्यूनीकरण गर्न स्थानीय समुदायको क्षमता अभिवृद्धि गरिनेछ ।	नदी प्रणालीमा आधारित रहेर भू-क्षय नियन्त्रणसहित क्षतिग्रस्त भूमिको पुनर्स्थापन वायोइञ्जिनियरिङ्ग सहितको तटवन्ध निर्माण, वर्षातको पानी उपयोग, सिमसार व्यवस्थापन तथा भेटियर, जेट्रोपा र बाँसरोपण जस्ता क्रियाकलाप सञ्चालन गरी चुरे क्षेत्रको संरक्षण गरिनेछ ।
	इलाम, राजविराज, जोमसोम, दिपायल लगायतका स्थानमा वायु गुणस्तर मापन केन्द्र स्थापना गरिनेछ । वायु, ध्वनि तथा जल प्रदुषण सम्बन्धी क्षेत्रगत मापदण्ड अद्यावधिक गरी कार्यान्वयन गरिनेछ ।	तराई मधेशका नदीहरूमा तटबन्ध गरी नदी उकास जमिनमा बायोईञ्जिनयरिङ्ग लगायतका माध्यमबाट हरियाली कोरिडर निर्माण गरिनेछ । महाभारत क्षेत्रमा खानी विभागले पहिचान गरेका सम्भाव्य स्थानबाट वातावरणीय मूल्याङ्कनका आधारमा मार्बल, ग्रेनाइट तथा बहुमूल्य धातु, फलाम, ढुङ्गा र चट्टानको उत्खनन तथा प्रशोधन गरी निर्यात गरिनेछ।

अनुसूची-५ : वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६ र वातावरण संरक्षण नियमावली

वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६ (परिच्छेद-४)	वातावरण संरक्षण नियमावली, २०७७
२३. जानकारी उपलब्ध गराउनु पर्ने ः (१) मन्त्रालयले जलवायु परिवर्तनबाट स्थानीय समुदाय, परिस्थितिकीय प्रणाली तथा जैविक बिबिधतामा परेको प्रतिकूल असर तथा जोखिमको बिषयमा तोकिए बमोजिम आवधकि रुपमा अध्ययन गरी विवरण सार्वजनिक गर्नु पर्नेछ । (२) उपदफा (१) बमोजिम अध्ययनका आधारमा नेपाल सरकार, प्रदेश सरकार तथा स्थानीय तहबाट कार्यान्वयन गरिने विकास आयोजना तर्जुमा गर्दा जलवायु परिवर्तनको प्रतिकूल असरबाट बढी जोखिममा न्यूनीकरणका लागि अवलम्बन गर्नु पर्ने उपाय सम्बन्धी आवश्यक जानकारी मन्त्रालयल समय समयमासार्वजनिक गर्नु पर्नेछ । (३) उपदफा (२) बमोजिम सार्वजनिक गरिएको जानकारीको आधारमा नेपाल सरकार, प्रदेश सरकार र स्थानीय तहले विकास आयोजनाहरुको निर्माणसम्बन्धी प्राथमिकताहरु निर्धारण गर्न सक्ने छन, २४.अनुकूलन योजना बनाउन सक्नेः (१) जलवायु परिवर्तनका प्रतिकूल असर र जोखिमबाट बच्नका लागि राष्ट्रियस्तरमा मन्त्रालयले, प्रदेशस्तर प्रदेश मन्त्रालयले र स्थानीयस्तर स्थानीय तहले अनुकूलन योजना बनाई कार्यान्वयन गर्न सक्नेछन् । (२) उपदफा (१) बमोजिम अनुकूलन योजना बनाउँदा जलवायु परिवर्तनको असरबाट बढी जोखिममा पर्ने महिला, अपाङ्गता भएका व्यक्ति, बालबालिका, ज्येष्ठ नागरिक र आर्थिक रुपमा कमजोर भएका समुदाय र जलवायु परिवतर्ननबाट बढी जोखिममा परेको , भौगोलिक क्षेत्रका बासिन्दालाई विशेष प्राथमिकता दिनु पर्दछ । (३) स्थानीय समुदायले स्थानीयस्तरमा अनुकूलन योजना बनाई कार्यान्वयन गर्न सक्छन् र सम्बन्धित निकायले आवश्यक सहयोग गर्नु पर्नेछ । २५. न्यूनीकरणका कार्यहरू गर्ने सक्ने ः (१) नेपाल सरकारले पहिचान गर्न सक्ने हरित-गृह ग्याँस उत्सर्जन गर्ने क्षेत्रहरू र तिनीहरूको राष्ट्रिय सन्दर्भ स्तर निर्धारण गर्दछ । (२) मन्त्रालयले राष्ट्रिय को सन्दर्भमा आवधिक अनुगमन गर्नेछ उपधारा (१) बमोजिम को सन्दर्भ स्तर निर्धारण गरियो र सार्वजनिक गर्नुपर्ने (३) मन्त्रालय, प्रदेश सरकार र स्थानीय तहले प्रक्षेपण गर्न सक्ने	२५. प्रतिवेदन तथा विवरण सम्बन्धी व्यवस्था ः (१) जलवायु परिवर्तनको अवस्था, यसबाट परेको असर तथा उत्पन्न जोखिमका विषयमा मन्त्रालयले प्रत्येक पाँच वर्षमा राष्ट्रिय प्रतिवेदन प्रकाशन गर्नु पर्नेछ । उपनियम (१) बमोजिको राष्ट्रिय प्रतिवेदन तयार गर्नका लागि आवश्यक पर्ने सूचना तथा तथ्याङ्क सम्बन्धित बिषयगत मन्त्रालयले मन्त्रालयलाई उलब्ध गराउनु पर्नेछ । (३) तापक्रम, बर्षा र जलप्रवाह लगायतका जलवायुजन्य अवयवको जलवायु परिवर्तन परिदृष्य सम्बन्धी प्रतिवेदन जल तथा मौसम विभागले प्रत्येक पांच बर्षमा प्रकाशन गर्नु पर्नेछ । (४) उपनियम (१) वा (३) बमोजिमको प्रतिवेदनको आधारमा नेपाल सरकार, प्रदेश सरकार वा स्थानीय तहले जलवायु परिवर्तन व्यवस्थापन सम्बन्धी योजना तर्जुमा र प्राथमिकिकरण गर्न सक्नेछन् । (५) जलवायु अनुकलन सम्बन्धी भए गरेका कार्यको वार्षिक प्रगति विवरण स्थानीय तहले प्रदेशको सम्बन्धित मन्त्रालयलाई र प्रदेशको सम्बन्धित मन्त्रालयले मन्त्रालयलाई उपलब्ध गराउनु पर्नेछ । (६) सरकारी निकाय बाहेकका संस्थाले जलवायु परिवर्तनको क्षेत्रमा गरेको कार्यको वार्षिक विवरण तयार गरी प्रदेशको सम्बन्धित मन्त्रालयमार्फत मन्त्रालयलाई उपलब्ध गराउनु पर्नेछ। (२६) राष्ट्रिय अनुकूलन योजना बनाउनु पर्नेः मन्त्रालयले प्रत्येक दश वर्षमा राष्ट्रिय अनुकूलन योजना बनाई लागू गर्नु पर्नेछ। (२७) न्यूनीकरणका कार्य गर्न पर्नेः (१) हरितगृह ग्याँस उत्सर्जन गर्ने क्षेत्र, ऊर्जा, उद्योग, कृषि, वन तथा भू-उपयोग र फोहरमैलाको राष्ट्रिय आधार तह सम्बन्धित विषयगत मन्त्रालयको समन्वयमा तयार गरी प्रत्येक दश बर्षमा अद्यावधिक गरी सार्वजनिक गर्नु पर्नेछ । (२) ऐनको दफा २५ मा उल्लिखित व्यवस्थाको अतिरिक्त सम्बन्धित सरोकारवाला निकायले देहाय बमोजिमका न्यनीकरणका कार्य गर्नुपर्ने छः (क) हरितगृह ग्याँस उत्सर्जन न्यूनीकरणका लागि स्वच्छ ऊर्जा, विद्युतीय यातायात र ऊर्जा किफायती प्रविधिको प्रयोगमा प्राथमिकता दिने, (ख) ऊर्जा. उद्योग, कृषि, वन तथा भू-उपयोग र फोहरमैलाबाट हुने हरितगृह ग्याँस उत्सर्जन न्यूनीकरण गर्न

आवश्यक कार्यक्रमहरु ।

(४) मन्त्रालयले गर्न सक्ने, वा गराउने कारण, त्यसको मापन

हरियो-घर ग्याँस उत्सर्जन।

(५) न्यूनीकरण सम्बन्धी अन्य व्यवस्थाहरु तोकिए बमोजिम हुनेछ

जलवायु परिवर्तन र जोखिम व्यवस्थापनबाट हुने असर ः (१) सरकार जलवायुको प्रतिकूल असर र जोखिम व्यवस्थापन गर्ने प्रयोजनका लागि नेपालले गर्न सक्छ परिवर्तन, आवश्यक आदेश जारी गर्ने, नेपाल राजपत्रमा सूचना द्वारा, यस्तो छ प्रतिकूल असर तथा जोखिम न्यूनीकरणका लागि अपनाउनुपर्ने उपायहरु जलवायु परिवर्तन, कार्यान्वयन हुने क्षेत्रगत नीति, रणनीति र कार्ययोजनामा नेपाल सरकार, प्रदेश सरकार, स्थानीय तह र अन्य सार्वजनिक निकायहरूका साथै निजी क्षेत्र।

(२) नेपाल सरकारले कुनै पनि जारी गर्दा प्राथमिकता निर्धारण गर्न सक्ने उपधारा (१) बमोजिमको आदेश ।

२७. प्राविधिक मापदण्ड निर्धारण गर्ने शक्तिः (१) नेपाल सरकारले

विषयहरूको प्राथमिकता निर्धारण गर्नका लागि आवश्यक स्तरहरू निर्धारण र लागू गर्नुहोस् प्रतिकूल प्रभाव न्यूनीकरण गर्ने सम्बन्धमा शहरी तथा ग्रामीण क्षेत्रमा कार्यन्वयन गरिने र जलवायु परिवर्तनको जोखिम ।

(२) नेपाल सरकारले आवश्यक नीति निर्धारण गर्न सक्ने र

आवश्यक पर्ने त्यस्तो प्रविधिको विकासका लागि प्राविधिक मापदण्ड

प्रतिकूल असर तथा जोखिम न्यूनीकरणका लागि निर्धारित विषयगत क्षेत्रमा जलवायु परिवर्तन ।

२८. कार्बन व्यापारमा सहभागी हुने शक्तिः (१) नेपाल सरकारले अन्तर्राष्ट्रियद्वारा स्थापित प्रणालीहरूसँग कार्बन व्यापारमा भाग लिनुहोस् सन्धि, कुनै विदेशी सरकार वा संगठन, व्यापारिक संस्था वा निजी क्षेत्र कार्बन उत्सर्जनको न्यूनीकरण र संरक्षणका लागि ।

(२) कार्बन व्यापारमा सहभागिता सम्बन्धी अन्य व्यवस्था उपधारा (१) र त्यसबाट प्राप्त लाभको बाँडफाँड यस प्रकार हुनेछ

निर्दिष्ट गरिएको ।

२८. कार्बन व्यापारमा सहभागी हुने शक्तिः (१) नेपाल सरकारले

सहयोग पुयाउने,

(ग) नियम २६ बमोजिमको अनुकूलन योजनामा हरितगृह ग्याँस उत्सर्जन न्यूनीकरणका कार्यक्रमलाई प्राथमिकता दिई प्रभावकारी रुपमा कार्यान्वयन गराउने ।

(२८) कार्बन ब्यापारमा भाग लिन सक्नेः (१) नेपाल सरकारले बनको दिगो व्यवस्थापनमार्फत घटेको कार्बन उत्सर्जन वा बढेका कार्बन सञ्चितिलाई राष्ट्रिय वा अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा बिक्री गर्न सक्नेछ ।

(२) कुनै सरकारी निकाय, संस्था वा निजी क्षेत्रबाट सञ्चालित कुनै सामाजिक तथा आर्थिक क्रियाकलापबाट कार्बन वा अन्य हरितगृह ग्यांसको उत्सर्जन भइरहेको अवस्थामा सो उत्सर्जनलाई घटाउने कार्य गरेमा त्यसरी घटेको उत्सर्जनको परिमाणलाई समेत नेपाल सरकार आफैले वा कुनै संस्था वा निजी क्षेत्रमार्फत राष्ट्रिय वा अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा बिक्री गर्न सक्नेछ ।

(३) स्वच्छ विकास संयन्त्र सम्बन्धी कुनै परियोजनाले हरितगृह ग्यांसको उत्सर्जन घटाएमा त्यसरी घटेको उत्सर्जनको परिमाणलाई समेत नेपाल सरकार आफैले वा कुनै संस्था वा निजी क्षेत्रमार्फत राष्ट्रिय वा अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा बिक्री गर्न सक्नेछ ।

(४) उपनियम (१) वा (२) बमोजिम कार्बन व्यापार गर्नु अघि सरकारी निकाय वा यस कार्यमा सहभागी हुने संस्था वा निजी क्षेत्रले उत्सर्जन घटाउने वा कार्बन सञ्चिति बढाउने स्थानीय समुदाय तथा तत्सम्बन्धी क्रियाकलापबाट प्रभावित समुदायको स्वतन्त्र पूर्व सुसूचित सहमति लिनु पर्ने छ ।

(५) उपनियम (१) वा (२) बमोजिम कार्य गर्दा उत्सर्जन न्यूनीकरण वा कार्बन सञ्चितिको प्रति इकाई मुल्य नेपाल सरकारले खदिकर्ता मुलुक वा संस्थासंग आपसी वार्ता तथा सम्झौताद्वारा तय गर्नेछ ।

(६) कुनै निजी वन धनीले आफनो हकभोगको बनलाई कार्बन व्यापारमा समावेश गर्न चाहेमा त्यस्तो धनीसंग कार्ययोजना बमोजिम काम गर्ने शर्तमा मन्त्रालयले कार्बन ब्यापारमा समावेश गर्न सक्नेछ ।

(७) उपनियम (१), (२) वा (३) बमोजिम कार्बन वा अन्य हरितगृह ग्यांसको उत्सर्जन घटाउने वा कार्बनको सञ्चिति बढाउने कार्य गर्दा वैविक बिबिधतामा ह्रास नआउने कुराको सुनिश्चितता गर्नु पर्नेछ ।

(८) उपनियम (३) बमोजिम स्वच्छ विकास संयन्त्र सम्बन्धी परियोजनाबाट कार्बन ब्यापारमा भाग लिन इच्छुक प्रस्तावकले आयोजना अवधारण पत्र (प्रोजेक्ट आइडिया नोट) र आयोजना तर्जुमा दस्तावेज (प्रोजेक्ट डिजाइन डकुमेण्ट) तयार गरी मन्त्रालय समक्ष पेश गर्नु पर्नेछ ।

अन्तर्राष्ट्रियद्वारा स्थापित प्रणालीहरूसँग कार्बन व्यापारमा भाग लिनुहोस् सन्धि, कुनै विदेशी सरकार वा संगठन, व्यापारिक संस्था वा निजी क्षेत्र कार्बन उत्सर्जनको न्यूनीकरण र संरक्षणका लागि । (२) कार्बन व्यापारमा सहभागिता सम्बन्धी अन्य व्यवस्था उपधारा (१) र त्यसबाट प्राप्त लाभको बाँडफाँड यस प्रकार हुनेछ निर्दिष्ट गरिएको ।	(९) उपनियम (८) बमोजिमको आयोजना अवधारणा पत्र र आयोजना तर्जुमा दस्तावेज तयार गर्दा जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी संयुक्त राष्ट्र संघीय संरचना महासन्धिमा उल्लेख भएको ढांचा बमोजिम दिगो विकासको मापदण्ड समेत समेट्ने गरी तयार गर्नु पर्नेछ । (१०) यस नियम बमोजिम कार्बन व्यापार गर्दा जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी संयुक्त राष्ट्र संघीय संरचना महासन्धिका व्यवस्था समेत पालना गर्नु पर्नेछ ।

एकल खाता कोष प्रणाली (Treasury Single Account, TSA) को उपयोग स्थितिको मूल्याङ्कन

सूचना प्रविधि अनुगमन लेखापरीक्षण, २०७८

१. **पृष्ठभूमि -** नेपाल सरकारको सञ्चित कोषको परिचालन गर्ने सम्बन्धमा गरिएको विगतको बजेट खर्चको निकासा प्रणालीलाई सुधार गरी परिवर्तित समय अनुकूल प्रभावकारी बनाउनु पर्ने आवश्यकता महसुस गरिएको थियो । सरकारको वित्तीय एवं खर्च व्यवस्थापन र नगद व्यवस्थापनको कार्यलाई सरल, मितव्ययी, पारदर्शी र प्रभावकारी तुल्याई वित्तीय जोखिम न्यून गर्दै नेपाल सरकारको कोष प्रणालीलाई अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको तुल्याउन नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्को २०६५।१०।१५ को निर्णयबाट एकल खाता कोष प्रणाली (Treasury Single Account, TSA) लागू भएको हो । प्रथम पटक नमूना अभ्यास (Piloting) को रुपमा भक्तपुर र ललितपुरमा २०६६/६७ बाट विनियोजनको लागि शुरु गरिएको एकल खाता कोष प्रणाली २०७०।७१ देखि देशका सम्पूर्ण जिल्लाहरुमा लागू भएको र २०७८।४।१ देखि सबै कार्यालयहरुको कार्यसञ्चालन कोष तथा धरौटी तर्फको कारोबार समेत यस प्रणालीमा आबद्ध गरिएको छ । यो प्रणालीको सञ्चालन र व्यवस्थापनको काम महालेखानियन्त्रक कार्यालयले गर्दछ भने हाल ७ प्रदेशका प्रदेश लेखा नियन्त्रक कार्यालय, जिल्ला स्थित ७७ कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालय तथा काठमाण्डौमा ४ भुक्तानी केन्द्रहरुले यसको कार्यान्वयन गरीरहेका छन्। यो प्रणालीको कार्यान्वयनबाट सञ्चित कोषको यथार्थ अवस्थाको जानकारी दैनिक रुपमा प्राप्त हुने नेपाल सरकारले भुक्तानी गर्नुपर्ने बैङ्क कमिसन कम हुने, सरकारी नगदको व्यवस्थापन प्रभावकारी हुने, बैङ्क ओभरड्राफ्ट घटाउन सहयोग पुग्ने जस्ता फाईदा भई वित्तीय जोखिम न्यूनीकरण गर्न र वित्तीय उत्तरदायित्व अभिबृद्धि गर्न सघाउ पुगेको छ।

२. **निकायको परिचय -** वि.स. २००८ पौष १ गते नेपाल अधिराज्यको अर्थ सम्बन्धी हिसाव किताव राख्ने र जाँच्ने काम गर्न महालेखापाल कार्यालयको स्थपाना भएको थियो । वि.स. २०१६ सालमा उक्त कार्यालयलाई अर्थ मन्त्रालय मातहतमा राखियो । उक्त कार्यालयलाई वि.स. २०३२ सालमा "महालेखा नियन्त्रक कार्यालय" नाममा रुपान्तरण गरीयो । हाल अर्थ मन्त्रालय अन्तर्गत एक विभागको रुपमा रहेको यस महालेखानियन्त्रक कार्यालय अन्तर्गत ७ प्रदेशमा प्रदेश लेखा नियन्त्रक कार्यालय, ७७ जिल्लामा कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालय, काठमाण्डौंमा ४ भुक्तानी केन्द्र, निवृत्तिभरण व्यवस्थापन कार्यालय–१ र कुमारी चोक तथा केन्द्रीय तहसिल कार्यालय–१ गरी जम्मा ९० कार्यालय रहेका छन्। नेपाल सरकारको विशिष्ट श्रेणीको पदाधिकारी प्रमुख रहने यस महालेखा नियन्त्रक कार्यालयले संघीय सञ्चित कोष र अन्य सरकारी कोषको सञ्चालन र व्यवस्थापन गर्ने, चल, अचल सरकारी सम्पत्तिको अभिलेख राखी प्रतिवेदन गर्ने, आर्थिक प्रशासन सञ्चालन, निर्देशन, नियन्त्रण तथा आन्तरिक लेखापरीक्षण गर्ने, गराउने तथा सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहका सरकारको एकीकृत वित्तीय विवरण तयार गर्ने गराउने कार्यहरु गर्दै आएको छ । यस कार्यालयले सरकारी कोषको सञ्चालन र व्यवस्थापन गर्ने कार्यमा सहजीकरणको लागि एकल खाता कोष प्रणाली Treasury Single Account (TSA), सरकारी सम्पत्तिको अभिलेख राखी प्रतिवेदन गर्ने प्रयोजनको लागि सार्वजनिक सम्पत्ति व्यवस्थापन प्रणाली Public Assets Management System (PAMS), सरकारी निकायहरुमा आर्थिक प्रशासन सञ्चालन तथा व्यवस्थापन कार्यमा सहजीकरणको लागि कम्प्युटराईज्ड सरकारी लेखा प्रणाली Computerized Government Accounting System (CGAS), सरकारले प्राप्त गर्ने राजस्व व्यवस्थापनको लागि राजस्व व्यवस्थापन सूचना प्रणाली Revenue Management Information System (RMIS) तथा स्थानीय तहको आर्थिक प्रशासन सञ्चालन तथा व्यवस्थापनको लागि स्थानीय संचितकोष

व्यवस्थापन प्रणाली Sub-National Treasury Regulatory Application (SuTRA) कार्यान्वयनमा ल्याएको छ ।

३. **प्रणालीको परिचय -** सरकारी कार्यालयहरुका नाममा रहेको बैंक खाताहरुलाई एकीकृत गरी जिल्लास्थित सबै सरकारी कार्यालयहरुका कारोबार एकल खाता मार्फत सञ्चालन गर्ने उद्देश्यले विकास गरी नेपालको सार्वजनिक आर्थिक प्रशासन व्यवस्थापनका क्षेत्रमा लागू भएको सूचना प्रविधि प्रणाली एकल खाता कोष प्रणाली (Treasury Single Account, TSA) हो । नेपाल सरकार मन्त्रीपरिषदको २०६५।१०।१५ को निर्णयबाट लागू भई नमूना अभ्यास (Piloting) को रुपमा भक्तपुर र ललितपुरमा २०६६/६७ बाट शुरु गरिएको एकल खाता कोष प्रणाली हाल ७ प्रदेश लेखा नियन्त्रक कार्यालय र ७७ कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयहरुमा सञ्चालनमा आएको छ । सुरुवाती चरणमा विनियोजनको कारोबार मात्र यस प्रणालीबाट व्यवस्थापन हुने गरेकोमा २०७८।४।१ बाट धरौटी र कार्य सञ्चालन कोषलाई समेत यस प्रणालीमा आबद्ध गरिएको छ । वेब टेक्नोलोजिमा आधारित रहेको यो प्रणालीको Front-end मा Developer (Forms/Report 11g), Back-end मा Oracle 11g Database र Operating System मा Client in DTCOs (Windows XP or above) Server in FCGO (AIX 6.1) को प्रयोग गरिएको छ । यस प्रणालीबाट २०७७।४।२७ देखि Electronic Fund Transfer को व्यवस्था समेत समावेश गरिएको छ । यस प्रणालीबाट २०७७ फाल्गुणदेखि स्वचालित रुपमा आन्तरिक लेखापरीक्षण प्रतिवेदन तयार हुने व्यवस्था थप गरिएको छ। एकल खाता कोष प्रणालीको शुरु भर्सनलाई अपग्रेड गरेर दोश्रो भर्सन २०७७।४।२७ देखि लागू गरिएको छ । यस प्रणालीसँग २०७७ पौष १५ बाट कर्मचारी सञ्चय कोष (EPF) को प्रणाली, २०७८ वैशाख १७ बाट नागरीक लगानी कोषको प्रणाली, २०७७ श्रावण २७ बाट एल.एम.बि.आई.एस. र सि.जि.एस. प्रणाली र २०७८ वैशाखबाट एकीकृत निवृतीभरण व्यवस्थापन प्रणालीसँग अन्तर-आबद्धता शुरु गरिएको छ । यस प्रणालीमा २०७७।४।२७ बाट Activity Based Accounting शुरु गरिएको छ । Activity Based Accounting लाई २०७७/४/२७ मा यस प्रणालीमा आवद्ध गरिएको छ । यस प्रणालीको मूख्य डाटा महालेखानियन्त्रक कार्यालय भवन अनामनगरमा रहेको डाटा सेन्टरमा भण्डारण हुने व्यवस्था गरिएको छ भने सरकारी एकीकृत डाटा केन्द्रको हेटौंडास्थित डिजास्टर रिकभरी सेन्टरमा डिजास्टर रिकभरी ब्याकअप राखिएको छ।

४. **नीतिगत व्यवस्था** : सूचना प्रविधि वातावरणको काम कारबाहीसँग सम्बन्धीत नीतिगत व्यवस्थाहरु देहाय बमोजिम रहेका छन् :

४.१. **आवधिक योजना (२०७६/७७-२०८०/८१)** - यस योजनाले डिजिटाइजेशन मार्फत सामाजिक, आर्थिक र शासकीय व्यवस्थामा सुधार गर्ने रणनीति लिइएको छ । यसका लागि डिजिटल फ्रेमवर्क कार्यान्वयन गर्ने, सार्वजनिक तथा निजी सेवाहरु क्रमशः अनलाइन मार्फत प्रदान गर्ने, डिजिटल नेपाल सूचना महामार्ग, डाटा सेन्टर, इन्टरनेट एक्सचेन्ज सेन्टर, अनलाईन आधुनिक प्रविधिमा आधारित टेलीफोन सेवा र विद्युतीय भुक्तानी लगायतका सञ्चार तथा सूचना प्रविधि सम्बन्धी पूर्वाधार विकासमा जोड दिने, सरकारी विद्युतीय प्रणालीलाई एकीकृत र अन्तर आबद्ध गर्ने, साइबर सुरक्षा तथा गोपनीयता सम्बन्धी कार्य गर्न साइबर सुरक्षा अनुगमन केन्द्र स्थापना गर्ने प्रमुख कार्यक्रमहरु निर्धारण गरेको छ ।

४.२. **वार्षिक बजेट २०७७/७८ -** डिजिटल नेपाल फ्रेमवर्क कार्यान्वयन गरी डिजिटल प्रविधिको माध्यमबाट विश्व अर्थतन्त्रमा आवद्ध हुँदै त्यसबाट सिर्जना हुने आर्थिक अवसरको उपयोग गरीने, ज्ञानमा आधारित

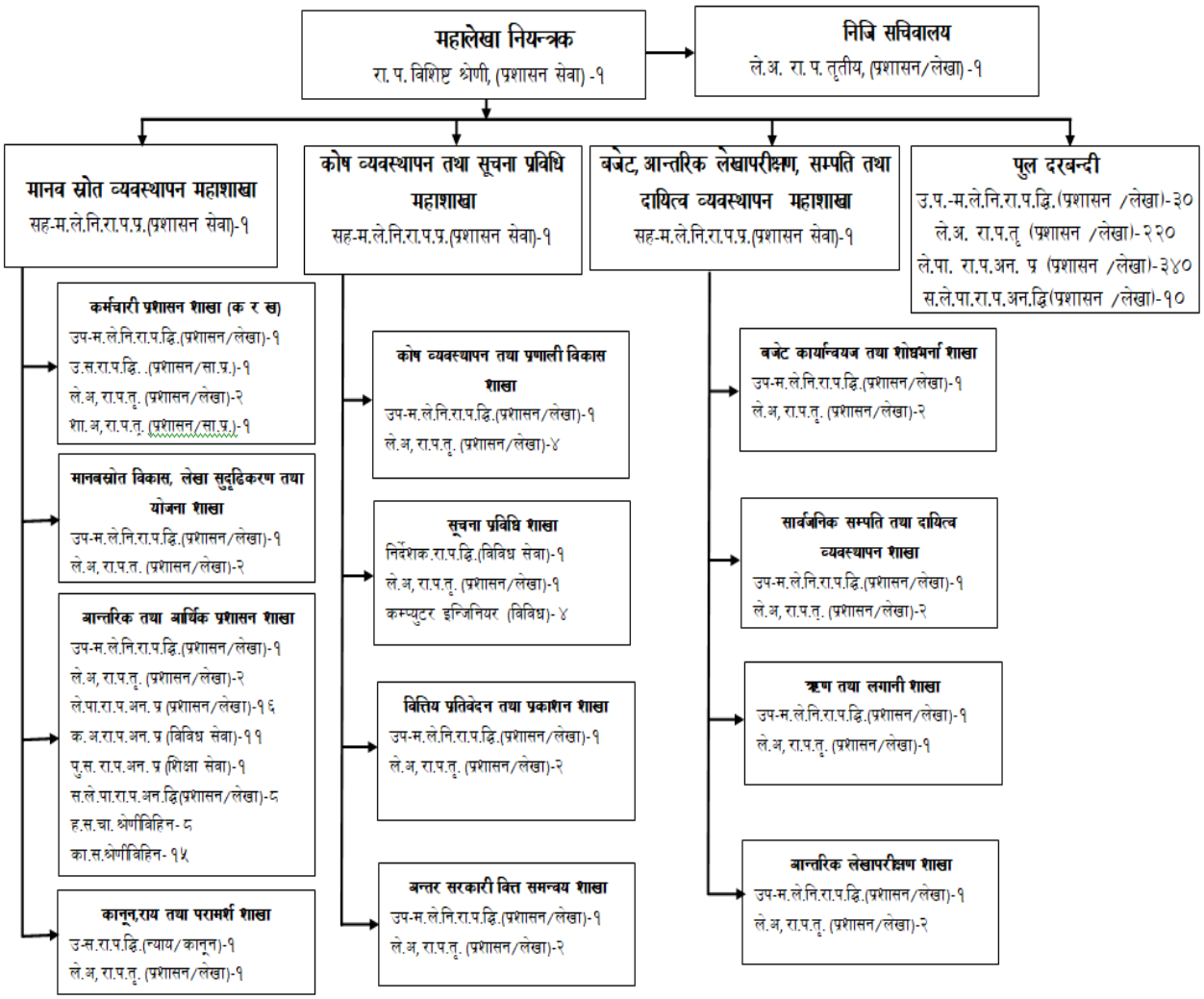
अर्थतन्त्र विकासको लागि सूचना प्रविधिमा आधारित उद्योग व्यवसायको प्रवर्द्धन तथा रोजगारी सिर्जना गर्न ललितपुरको खुमलटारमा राष्ट्रिय ज्ञान पार्क स्थापनाको कार्य अगाडि बढाउने बजेटमा उल्लेख छ। सार्वजनिक सेवा प्रवाहमा सूचना प्रविधिको प्रयोग बढाइने, साइबर सुरक्षा जोखिमको पहिचान, असर न्यूनीकरण र आकस्मिक साइबर सुरक्षा छरितो र भरपर्दो बनाउन साइबर फोरेन्सिक ल्यावको स्तरन्नोती गरीने, छुट्टै साइबर सुरक्षा केन्द्र स्थापनाको लागि सम्भाव्यता अध्ययन गरीने व्यवस्था समेत उल्लेख छ ।

५. **कानूनी व्यवस्थाहरु-:** सूचना प्रविधि वातावरणको काम कारबाहीसँग सम्बन्धित कानूनी व्यवस्थाहरु देहाय बमोजिम रहेका छन् :

- विद्युतीय कारोवार ऐन, २०६३,
- विद्युतीय कारोवार नियमावली, २०६४,
- सरकारी निकायको वेवसाइट निर्माण तथा व्यवस्थापन सम्बन्धी निर्देशिका, २०६८,
- सरकारी निकायका मोबाईल एप्सहरुको मापदण्ड, २०७५,
- नेपाल सरकारको सूचना प्रविधि प्रणाली (व्यवस्थापन तथा सञ्चालन) निर्देशिका, २०७१,
- ब्रोडव्याण्ड नीति, २०७१,
- सूचना तथा सञ्चार प्रविधि नीति, २०७२
- डिजिटल डाटाको वितरण, प्रयोग र नियमन निर्देशिका, २०६९,
- एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालन निर्देशिका, २०७३,
- एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालन पुस्तिका, २०७३
- प्रदेश एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालन पुस्तिका, २०७५
- सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३,
- सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४,

६. **सङ्गठन संरचना र जनशक्ति** - महालेखानियन्त्रक कार्यालयको सङ्गठन संरचना तथा जनशक्तिको अवस्था देहाय बमोजिम रहेको छ :

महालेखा नियन्त्रक कार्यालयको संगठन संरचना



७. **सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको औचित्यतता-:** लेखापरीक्षण ऐन, २०७५ को दफा ५ मा महालेखापरीक्षकले सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण गर्नसक्ने व्यवस्था गरेको छ । साथै नेपालमा सरकारी निकायहरुमा समेत कागज रहित विद्युतीय प्रणालीबाट गरीने काम कारबाहीले प्राथमिकता पाउन थालेको र विद्युतीय तथ्याङ्क तथा सूचना भण्डारण तथा सञ्चालीकरणमा समेत जोखिम बढ्न थालेकाले महालेखा नियन्त्रक कार्यालयले सञ्चालन तथा व्यवस्थापन गरेको एकल खाता कोष प्रणाली मार्फत व्यवस्थापन गरेको आर्थिक कारोबारसँग सम्बन्धित सूचनाको प्राप्ति, प्रशोधन, विश्लेषण, भण्डारण, सुरक्षा र प्रतिवेदन प्रणाली लगायत समग्र पक्षको अध्ययन एवं परीक्षण गरी साविकमा प्रतिवेदन जारी गरिएकोमा सो कार्यान्वयन पक्षको अनुगमन एवं नयाँ विषय समेटी प्रतिवेदन जारी गर्न आवश्यक देखिएकोले यो लेखापरीक्षण गरिएको छ ।

लेखापरीक्षणको उद्देश्य, क्षेत्र र पद्धति

८. **लेखापरीक्षणको उद्देश्य -** एकल खाता कोष प्रणालीको उपयोग स्थिती मूल्याङ्कन विषयमा २०७४।७५ मा भएको सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा दिएका सुझावहरुको कार्यान्वयन अवस्थाको अनुगमन गर्नुका साथै महालेखा नियन्त्रक कार्यालयद्वारा सञ्चालन तथा व्यवस्थापन गरिएको र

मातहतका निकायहरुले प्रयोगमा ल्याएको एकल खाता कोष प्रणाली सम्बन्धी पूर्वाधार, सूचना प्रविधि प्रणाली र यसको सुरक्षा जोखिम, सूचना प्रविधि सम्बन्धी सम्पत्तिको सुरक्षा, सूचना प्रविधि सफ्टवेयरको पर्याप्तता, नियन्त्रण व्यवस्था, सूचना तथा तथ्याङ्क व्यवस्थापन प्रक्रियामा प्रचलित कानूनको पालनाको परीक्षण एवं मूल्याङ्कन गरी सूचना व्यवस्थापनमा रहेका जोखिम न्यूनीकरण गर्ने उपायहरु सुझाउनु सूचना प्रविधि लेखापरीक्षको मुख्य उद्देश्य रहेको छ ।

९. **लेखापरीक्षणको क्षेत्र -** लेखापरीक्षणको उद्देश्य प्राप्तिका लागि महालेखा नियन्त्रक कार्यालय, मातहतका केही प्रदेश लेखा नियन्त्रक कार्यालय र केही कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयहरुलाई लेखापरीक्षणको क्षेत्रमा समावेस गरिएको छ । लेखापरीक्षणका क्रममा गत विगतमा सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणबाट जारी गरिएको प्रतिवेदनमा औंल्याईएका व्यहोराहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण र हालको प्रणालीको अवस्थाको समेत परीक्षण गरिएको छ । विगत वर्षमा सञ्चालित क्रियाकलापहरु लेखापरीक्षणको क्रममा परीक्षण मूल्याङ्कन गरिएको छ। सो प्रयोजनको लागि देहायका क्षेत्रलाई लेखापरीक्षणमा समेटिएको छ;

- विगतमा सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणबाट जारी गरिएको प्रतिवेदनमा औंल्याईएका व्यहोराहरु (Findings and recommendations from previous audit report)
- एप्लिकेशन प्रणालीको उपयुक्तता (Appropriateness of System),
- प्रविधिको प्रयोग (Use of Technology),
- सूचना प्रविधि पूर्वाधार (IT Infrastructure) एवम् सोको उपयोग,
- जनशक्ति व्यवस्थापन (Human Resource Management),
- सफ्टवेयरको प्रभावकारिता (Effectiveness of Software),
- सूचना प्रणालीको गोपनीयता (Confidentiality of Information System),
- विद्युतीय तथ्याङ्कको सुरक्षा (Security of Electronic Data),
- नियमितता (Compliance),
- सूचना प्रविधि प्रणालीको आवश्यकता पहिचान (Need assessment of Information Technology System)

१०. **लेखापरीक्षण पद्धति -** यो लेखापरीक्षणमा सर्वोच्च लेखापरीक्षण संस्थाहरुको अन्तर्राष्ट्रिय सङ्गठन (ईन्टोसायी) ले जारी गरेको मानदण्ड एवम् निर्देशिका र कार्यालयले जारी गरेको सरकारी लेखापरीक्षण मानदण्ड, कार्यमूलक लेखापरीक्षण मानदण्ड, लेखापरीक्षण मार्गदर्शनमा उल्लिखित विधि र पद्धती अनुरुप सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण सञ्चालन गरिएको छ । लेखापरीक्षण गर्दा विषयसँग सम्बन्धित रहेर समस्यामुलक तथा प्रक्रिया मुलक पद्धति अवलम्बन गरी सम्बन्धीत सफ्टवेयर र प्रणाली परीक्षण, व्यवस्थापनसँग छलफल, प्रश्नावली तथा अन्तर्वार्ता, सरोकारवालासँग छलफल गरी आवश्यक सूचना, विवरण तथा जानकारी प्राप्त गरिएको छ । यसरी प्राप्त तथ्याङ्क तथा सूचना प्रणालीको प्रमुख कार्य सम्पादन सूचकहरुको सेरोफेरोमा कार्य सम्पादनमा देखिएका समस्या तथा चुनौतीको विश्लेषण एवम् मूल्याङ्कन गरी सोही आधारमा सुधारको क्षेत्रहरु पहिल्याउन मूल्याङ्कन गरी सुझाव प्रस्तुत गरिएको छ। लेखापरीक्षणका क्रममा महालेखा नियन्त्रक कार्यालय, अनामनगर, गण्डकी प्रदेश लेखा नियन्त्रक कार्यालय पोखरा, लुम्बिनी प्रदेश लेखा नियन्त्रक कार्यालय, बुटबल, कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालय

कास्की, पोखरा, कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालय रुपन्देही, बुटवलको स्थलगतरुपमा सञ्चालित प्रणाली कार्यान्वयनको अवस्था बारे अवलोकन एवम् परीक्षण गरिएको थियो ।

लेखापरीक्षण समापन गर्नु अगाडि परीक्षणबाट देखिएका प्रमुख व्यहोरा उपर व्यवस्थापनसँग मिति २०७९।३।२७ मा बहिर्गमन बैठक गरिएको छ ।

यो लेखापरीक्षण सञ्चालन गर्न लेखापरीक्षण टोलीमा निर्देशक श्री विष्णु प्रसाद पौड्याल, कम्प्युटर अधिकृत श्री दिपक पौडेल, कम्प्युटर अधिकृत श्री सुवास अधिकारी, लेखापरीक्षण अधिकारी श्री गंगा कुमारी आचार्य, सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण विज्ञ श्री मुकुन्द पोखरेल, सूचना प्रविधि विज्ञ श्री सविन उपाध्यायको संलग्नता रहेको थियो ।

११. **लेखापरीक्षणका सीमाहरु -** लेखापरीक्षणका अन्तरनिहीत जोखिम, नमूना छनौट कारोवार र प्रणालीको जटिलता, समयको कमी, स्रोत साधनको अपर्याप्तता जस्ता कारणले प्रमाण सङ्कलन, छलफल तथा विश्लेषण लगायतका विषयहरु सीमित गरेको छ । लेखापरीक्षणले एकल खाता कोष प्रणालीको सञ्चालन तथा व्यवस्थापनको क्षेत्र मात्र समेटेको छ ।

लेखापरीक्षणबाट देखिएका व्यहोराहरु

उपलब्ध भएका विवरण, सूचना तथा कागजातका आधारमा नमूना छनौट गरी लेखापरीक्षण गर्दा देखिएका व्यहोराहरु देहाय बमोजिम रहेका छन्:

१२. **अनुमगन लेखापरीक्षणबाट देखिएका व्यहोराहरु -** महालेखानियन्त्रक कार्यालयले सञ्चालन र व्यवस्थापन गरेको एकल खाता कोष प्रणालीको उपयोग स्थितिको मूल्याङ्कन विषयमा २०७४।७५ मा महालेखापरीक्षकको कार्यालयले सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण सम्पन्न गरी प्रतिवेदन जारी गरेको थियो । उक्त लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा सुझाएका व्यहोराहरु कार्यान्वयन अवस्था देहाय अनुसार छ :

१२.१. **सूचना प्रविधि निर्देशक समिति -** सूचना प्रविधि सम्बन्धमा देखिएका नवीन अवधारणा तथा आन्तरिकरुपमा देखिएका समस्या तथा चुनौती उपर निर्णय लिनको लागि कार्यालयमा सूचना प्रविधि निर्देशक समिति गठन गरीनु पर्दछ । सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको क्रममा कार्यालयमा २०७४।२।८ मा सूचना प्रविधि निर्देशक सहित ५ सदस्यीय समिति गठन भएको थियो । समिति गठन गरेतापनि हालसम्म कुनै काम गरेको छैन। जसले गर्दा सूचना प्रविधि सम्बन्धमा देखिएका प्राविधिक समस्या तथा चुनौती उपर तत्काल निर्णय लिन असहज भई सूचना प्रविधि कार्यमा रोकावट आउने गरेको छ । सूचना प्रविधि निर्देशक समिति पुनर्गठन गरी प्रभावकारी बनाउनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखीत व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयको पुर्नगठित संरचनामा सह-महालेखानियन्त्रकको नेतृत्वमा रहेको कोषव्यवस्थापन तथा सूचना प्रविधि महाशाखा अन्तर्गत सूचना प्रविधि शाखा र कोष व्यवस्थापन तथा प्रणाली विकास शाखाले सूचना प्रविधि सम्वन्धमा देखिएको नवीन अवधारणा, प्रविधि सम्भावना र त्यसको ग्रहण तथा सार्वजनिक वित्तीय व्यवस्थापनमा सूचना प्रविधिको प्रयोगमा देखिएका समस्या तथा चुनौती उपर संयुक्त रुपमा निर्णय लिदै आएको र यो प्रयोग बढी प्रभावकारी र व्यवहारिक देखिएको छ । साथै राजस्व व्यवस्थापन सूचना प्रणाली (RMIS) लाई व्यवस्थित गर्न महाशाखा प्रमुखको अध्यक्षतामा अन्तर निकाय स्टेरिङ्ग कमिटी

(Steering Committee) गठन गरी नियमित कार्य गरीरहेको कार्यालयको भनाई रहेतापनि कार्यालयले आधिकारिक रुपमा छुट्टै सूचना प्रविधि निर्देशक समिति गठन गरेको पाइएन ।

सूचना प्रविधि निर्देशक सहितको गठित समितिलाई आधिकारिक रुपमा सूचना प्रविधि निर्देशक समिति बनाई विधिवत रुपमा कार्य शुरु गर्नुपर्दछ ।

१२.२. **वार्षिक तथा रणनीतिक योजना -** कार्यालयले सूचना प्रविधिका सम्बन्धमा रणनीतिक योजना तथा वार्षिक योजना तयार गरेको हुनुपर्दछ । कार्यालयको ८ वर्षे योजना (२०१७-२०२५) मा नै सूचना प्रविधि रणनीतिक योजना तथा वार्षिक योजना रहेको कार्यालयको भनाई रहेको छ । सार्वजनिक कोष व्यवस्थापन, सूचना प्रविधि रणनीतिक रोडम्याप, अल्पकालीन तथा दीर्घकालीन कार्ययोजना साथै राजश्व व्यवस्थापन सूचना प्रणाली, लाईन मन्त्रालय वजेट सूचना प्रणाली, कम्पयुटरकृत सरकारी लेखा प्रणाली, वित्त व्यवस्थापन सूचना प्रणाली जस्ता प्रणालीको अवधारणा पनि सो सूचना प्रविधि नीतिमा रहेको जानकारी पाइयो । तर कार्यालयले अलग्गैरुपमा सूचना प्रविधि सम्बन्धी रणनीतिक तथा वार्षिक योजनाहरु तयार गरेको पाइएन । जसले गर्दा कार्यालयको सूचना प्रविधिको निरन्तरता तथा प्रविधि विकासमा सहजतामा असर पर्नसक्छ । कार्यालयले सूचना प्रविधि शाखाको रणनीतिक योजना तथा वार्षिक योजना तयार गरी कार्यान्वयन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

कार्यालयबाट सार्वजनिक वित्तीय व्यवस्थापनमा सूचना प्रविधिको प्रयोग सम्वन्धी रणनीतिक योजना "Concept Paper On IT Based National PFM Systems" पेश गरेर तत्कालीन माननीय अर्थमन्त्रीबाट स्वीकृत भई कार्यावन्यनको लागि नेपाल सरकारको नीति तथा कार्यक्रममा समावेश भएर कार्यान्वयनमा आएको छ। साथै कार्यालयको सूचना प्रविधि रणनीति समेत रहेको छ । वार्षिक कार्यक्रममा सूचना प्रविधि शाखा र कोष व्यवस्थापन तथा प्रणाली विकास शाखाका रणनीतिक योजना तथा कार्यक्रमहरु देखिने गरी क्रियाकलाप समेत समावेश भई कार्यान्वयन गरिएको भन्ने कार्यालयको भनाई रहेकोमा उल्लिखीत सुझावहरु कार्यान्वयनको अवस्था सम्बन्धमा अनुगमन लेखापरीक्षणबाट देखिएका व्यहोराहरु देहाय बमोजिम रहेका छन् :

- सन् २०१८ सेप्टेम्बरमा IT-Based National Payment नामक अवधारणा पत्र तयार गरेको भएतापनि सन् २०२२ सम्म पनि PFM प्रणाली र विशेष गरी TSA प्रणालीमा प्रमुख परिवर्तन गरी सो अवधारणा पत्र अद्यावधिक गर्ने र अवधारणा बमोजिम कार्य योजना बनाई कार्यान्वयन गरेको पाइएन ।
- सूचना प्रविधि रणनीतिको रुपमा २०१७-२०२५ (८ बर्षे) दस्तावेज तयार गरिएको भए तापनि सो दस्तावेज औपचारिक रुपमा स्वीकृत गराई सो बमोजिम कार्य गरेको तथा सो बमोजिम कार्य प्रगति वा कार्यमूल्याङ्कन गरेको पाइएन ।
- सूचना प्रविधि रणनीतिको विद्यमान सिद्धान्त र अपनाउनु पर्ने सिद्धान्तहरुको बारेमा उल्लेख गरेको भए तापनि सो अनुरुप अपनाउनु पर्ने सिद्धान्तहरुमा कसरी अगाडि बढ्ने भन्ने कार्ययोजना तथा कार्य प्रगतिको मूल्याङ्कन प्रतिवेदन तयार गरेको पाइएन ।
- सूचना प्रविधि रणनीति दस्तावेज निर्माण गरेको भए तापनि सो अनुरुप कार्य अगाडि बढाउने जनशक्ति निर्माण/नियुक्ति लगायतका सूचना प्रविधि सम्बन्धी प्राविधिक एवं प्रशासनिक कार्यहरु अविलम्ब शुरु गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

- सूचना प्रविधि रणनीतिमा IT Related Goal र ती Goal हरु सम्पादन/हासिल भए नभएको यकिन गर्न विभिन्न मेट्रिक्सको अवधारणा तयार गरिएको भए तापनि सो बमोजिम कार्य प्रकिया शुरु गरेको तथा कार्य मूल्याङ्कन वा लक्ष्य हासिल भए नभएको तथ्य मापन गर्ने प्रणाली तयार गरेको पाइएन ।
- सूचना प्रविधि रणनीतिमा सूचना प्रविधि सुशासन पद्धतिको महत्व तथा विद्यमान स्थिति र हुनुपर्ने/अपनाउनु पर्ने उपायको बारेमा उल्लेख गरिएको भए तापनि सो अनुरुप कार्य गरेको देखिएन ।

कार्यालयले ८ वर्षे योजना (२०१७-२०२५) मा समावेश भएको सूचना प्रविधि सम्बन्धी विषयहरु र माथि उल्लेख भए बमोजिमका विषयहरुको कार्यान्वयन गर्ने तर्फ पहल गर्नुपर्दछ भने अलग्गै रुपमा सूचना प्रविधि सम्बन्धी रणनीतिक तथा वार्षिक योजनाहरु तयार गरेर कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

१२.३. **सूचना प्रविधि नीति -** कार्यालयमा प्रयोग भएको सूचना प्रविधि सम्बन्धमा सूचना प्रविधि सम्बन्धी सुरक्षा नीति, प्रकोप पुर्नस्थापना नीति, तेस्रो पक्ष उपयोग नीति, हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर निती, तथ्याङ्कको विश्वसनीयता नीति, व्याकअप नीति, व्यवसाय निरन्तरता योजना लगायतका नीतिहरु तयार गरी कार्यान्वयनमा ल्याईनु पर्दछ । तर कार्यालयमा प्रयोग भएको प्रणाली सम्बन्धमा सो अनुरुपका नीतिहरु बनाइएको छैन । जसले गर्दा सूचना प्रविधि सम्बन्धी सफ्टवेयरको सुरक्षा व्यवस्थामा जोखिम रहने देखिन्छ । लेखापरीक्षणमा सूचना प्रविधि निर्देशकका अनुसार सूचना प्रविधि नीति, सूरक्षा नीति, प्रकोप पुनर्स्थापना नीति, तेस्रोपक्ष उपयोग नीति, हार्डवेयर नीति, सफट्वेयर नीति, डाटा विश्वसनीयता नीति, व्याकअप नीति, ग्रामीण पहुँच नीति आदि तयार गरेको जवाफ आएकोमा उक्त नीतिहरु व्यवस्थापनबाट स्वीकृत भएका छैनन् । सूचना प्रविधि सफ्टवेयरको सुरक्षाको लागि आवश्यक उल्लिखित नीतिको तर्जुमा तथा कार्यान्वयन गरी सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धीत कर्मचारीहरुलाई जिम्मेवार एवं जवाफदेही बनाईनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखीत व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा यस सम्बन्धमा स्वीकृत Security Guidelines/Controls/Activities तर्जुमा तथा कार्यान्वयन गरी सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धीत कर्मचारीहरुलाई जिम्मेवार एवं जवाफदेही बनाईएको कार्यालयको भनाई रहेकोमा अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले प्रणाली सञ्चालन तथा व्यवस्थापन गर्न सूचना प्रविधि नीति तयारीको खाका तयार गरेको तर प्रणाली सुरक्षा सम्बन्धी कुनै पनि आधिकारिक नीति तथा निर्देशन तयार गरी कार्यान्वयन गरेको पाइएन । सूचना प्रविधि सम्बन्धी नीति तथा निर्देशिकाहरु बिना सूचना प्रविधि प्रणाली व्यवस्थापन, नियन्त्रण तथा कार्यान्वयन गर्न कठिन हुन्छ । महालेखा नियन्त्रक कार्यालयका महत्वपूर्ण सेवा तथा वित्तीय सूचनाहरु सफ्टवेयरको माध्यमबाट धेरै हदसम्म स्वचालित रुपमा सम्पादन गर्ने व्यवस्था छ । तर महत्वपूर्ण सूचना प्रशोधन तथा सञ्चालन सम्बन्धी सफ्टवेयर तथा सो सफ्टवेयर सम्बन्धीत सर्भर, सूचना सञ्जाल तथा आन्तरिक तथा बाह्य सूचना प्रविधिका पक्षहरु सहीरुपमा सञ्चालन तथा व्यवस्थापनको लागि कुनै पनि आधिकारिक नीति तथा निर्देशिकाहरु तयार गरेको पाइएन ।

कार्यालयले समग्र सूचना प्रविधि प्रणाली व्यवस्थापनको लागि उल्लिखीत नीतिहरु तयार गरी प्रभावकारी कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

१२.४. **तेस्रोपक्ष आश्वस्तता -** कार्यालयले प्रयोग गरेको एकल खाता कोष प्रणाली (ट्रेजरी सिंगल एकाउण्ट) लगायत सूचना प्रविधिको प्रक्रिया, उपयोग, सञ्चालन, व्यवस्थापन तथा अनुगमनका लागि स्वतन्त्र एवं निष्पक्ष सूचना प्रविधि विशेषज्ञबाट आश्वस्तता परीक्षण गराएको हुनुपर्दछ । कार्यालयले एक संयुक्त साझेदार कम्पनी मार्फत सूचना प्रविधि प्रणालीको आश्वस्तता परीक्षण गराएको पाइयो । उक्त कम्पनीले १५ जुलाई, २०१८ मा पेश गरेको प्रतिवेदनमा विभिन्न सुधारका कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्न प्याच व्यवस्थापन, चेन्ज मेनेजमेन्ट विधि, उपयोगकर्ता व्यवस्थापन र सुरक्षा लगायतका ३० सुझाव दिएकोमा कार्यालयले उक्त सुझावहरु कार्यान्वयन गर्ने चरणमा रहेको जवाफ दिएको छ । आगामी ३ वर्षभित्र कार्यान्वयन गर्ने गरी कार्यालयको वार्षिक कार्यक्रम २०७५।७६ तथा विश्व बैङ्क सहायतामा सञ्चालन विस्तृत आयोजना प्रस्ताव परियोजनामा परेको छ । यसरी तेस्रो पक्षबाट आएको सुझावहरु समयमै कार्यान्वयन नहुँदा एकल खाता कोष प्रणालीको सञ्चालनमा समस्या आउन सक्छ । तेस्रो पक्षबाट दिईएको सुझावहरु कार्यान्वयन चरणमा रहेको/नरहेको सुपरीवेक्षण गर्ने संयन्त्रको विकास गरी प्रणालीको सुरक्षा तथा प्रभावकारी सञ्चालनको लागि उक्त प्रतिवेदनको सुझावहरु कार्यान्वयन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा तेस्रोपक्ष परीक्षणको लागि स्वीकृत वार्षिक कार्यक्रममा रहेको र महालेखापरीक्षकको कार्यालयबाट लेखापरीक्षण पश्चात प्राप्त सुझावहरुको कार्यान्वयन गरी सो समेत समावेश गरी तेस्रोपक्ष परीक्षण समेत गराई सोको जानकारी गराईनेछ भन्ने कार्यालयको भनाई रहेकोमा कार्यालयले संयुक्त साझेदार कम्पनी मार्फत सूचना प्रविधि प्रणालीको आश्वस्तता परीक्षणबाट दिईएका सुझावहरुमध्ये केही सुझावहरु कार्यान्वयन भएता पनि प्याच व्यवस्थापन, चेन्ज मेनेजमेन्ट विधि, उपयोगकर्ता व्यवस्थापन लगायतका बुँदाहरुको कार्यान्वयन भएका छैनन् भने तत्पश्चात निरन्तर रुपमा तेस्रोपक्ष आश्वस्तता परीक्षण गर्ने गरेको पाइएन । यसरी तेस्रो पक्षबाट आएको सुझावहरु समयमै कार्यान्वयन नहुँदा एकल खाता कोष प्रणालीको सञ्चालनमा समस्या आउन सक्छ ।

कार्यालयले संयुक्त साझेदार कम्पनी मार्फत सूचना प्रविधि प्रणालीको आश्वस्तता परीक्षणबाट दिईएका सुझावहरुको कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ र नियमित रुपमा तेस्रोपक्ष परीक्षण गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ।

१२.५. **आन्तरिक लेखापरीक्षण -** कार्यालयले प्रयोग आएको सूचना प्रविधि प्रणालीको आन्तरिक लेखापरीक्षण गराएको हुनु पर्दछ । लेखापरीक्षणको क्रममा कार्यालयले सूचना प्रविधि विभाग मार्फत २०७४।७५ मा वेभ सुरक्षाको लेखापरीक्षण गराएको तर उक्त लेखापरीक्षण वेभ साईटमा मात्र केन्द्रीत रहेको तथा एकल खाता कोष प्रणाली सम्बन्धमा सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण गरेको छैन । सूचना प्रविधि विभाग मार्फत गराईएको उक्त लेखापरीक्षणमा उच्च जोखिम १२०, मध्यम जोखिम ११६३, न्यून जोखिम ५ तथा सूचनात्मक जोखिम ६५४ गरी जम्मा १४२ जोखिम क्षेत्रको पहिचान गरी सिफारिस गरेकोमा कार्यालयबाट उक्त जोखिमहरुलाई समाधान तथा न्यूनीकरण गर्नको लागि इन्फो डेभलपर्स प्रा लि लाई सिफारिश गरिएको भएता पनि लेखापरीक्षणको क्रममा उक्त कम्पनी मार्फत भएका कार्यहरुको अभिलेख राखेको छैन । यसरी सूचना प्रविधि विभाग मार्फत दिईएका सुझावहरु समयमै कार्यान्वयनमा नल्याईदा प्रणाली सञ्चालनमा जोखिम हुन सक्दछ । सूचना प्रविधि विभाग मार्फत दिईएका सुझावहरु सिघ्र कार्यान्वयनमा ल्याउने तथा एकल खाता कोष प्रणाली सफ्टवेयरको पनि आन्तरिक लेखापरीक्षण गराईनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखीत व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा नयाँ भर्सनको टी.एस.ए. लगायत अरु प्रणालीहरुको समेत Vulnerability Assessment and Penetration Testing (VAPT) गराएको पाइएन । सूचना प्रविधि विभागसँग २०७७।१०।०६ मा VAPT को लागि अनुरोध गरिएको र विभागबाट VAPT भएपश्चात दिईएका सुझावहरु समयमै कार्यान्वयनमा ल्याईनेछ भन्ने कार्यालयको भनाई रहेको छ ।

कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणालीको नियमित रुपमा आन्तरिक लेखापरीक्षण गराउनु पर्दछ। महालेखा नियन्त्रक कार्यालय देशका सरकारी निकायहरुको कारोबारको आन्तरिक लेखापरीक्षण गर्ने जिम्मेबार निकाय भएकोले सूचना प्रविधि प्रणालीको पनि आन्तरिक लेखापरीक्षण गर्ने संयन्त्रको विकास गरिनु पर्दछ ।

१२.६. **जनशक्ति व्यवस्थापन -** कार्यालयमा प्रयोग भएको सफ्टवेयर सञ्चालन तथा व्यवस्थापनको लागि सूचना प्रविधि शाखामा निर्देशक १, कम्प्युटर इन्जिनियर २ तथा प्रणाली विकास तथा समन्वय शाखामा २ कम्पयुटर ईन्जिनियरहरुको दरबन्दी रहेको छ । तर दुवै शाखामा गरी कम्पयुटर ईन्जिनियर ४ कर्मचारीहरुको पदपूर्ति भएको छैन । दरबन्दी अनुसार पदपूर्ति नहुँदा कार्यालयको दैनिक कार्य सञ्चालनमा असर पर्ने देखिन्छ । साथै सूचना प्रविधि जनशक्तिको लागि व्यक्तिगत रुपमा कार्यविवरण प्रदान नगरी शाखागत रुपमा कार्य विवरण प्रदान गरिएको छ । जसले गर्दा कर्मचारीका कार्य मूल्याङ्कन गर्न सकिदैन । एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालन गर्नको लागि बाह्य करारका जनशक्तिहरु प्रति बढी निर्भर रहेको पाइयो । मुख्य कामहरु जस्तैः प्रणाली सञ्चालन, डेटावेश व्यवस्थापन तथा नेटवर्क व्यवस्थापन ईत्यादी कार्यहरु गर्न कार्यालयले बाह्य निकाय इन्फो डेभलपर्स प्रा.लि. मार्फत गराएकोले बाह्य पक्षप्रति बढी निर्भर रहेको देखियो। कार्यालयमा भएको सूचना प्रविधितर्फको जनशक्तिको दरबन्दी अनुसार कर्मचारीको व्यवस्था गर्दै बाह्य स्रोत माथिको निर्भरतालाई कम गर्दै लैजानु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा TSA, CGAS, RMIS, SUTRA, PAMS जस्ता वित्तीय सूचना प्रणालीहरुको सञ्चालन गर्न चाहिने आवश्यक जनशक्ति परामर्श सेवाबाट पूर्ति गरी एकीकृत सेवा केन्द्र मार्फत सेवा प्रदान गरिएको भएतापनि खरिद प्रक्रियाबाट छनौट भएको नयाँ परामर्शदातालाई प्रविधि हस्तान्तरण तथा साबिकको परामर्शदाताको समयावधी सकी नयाँ परामर्शदाता नआउँदाको बिचको समयमा आन्तरिक कर्मचारीबाटै समग्र प्रणालीहरु सुचारु गरिएको, आधारभूत रुपमा प्रणालीहरुमा रहनु पर्ने नियन्त्रण र व्यवस्थापन आन्तरिक कर्मचारीबाटै गरिएको छ भन्ने कार्यालयको भनाई रहे तापनि कार्यालयमा आवश्यक सूचना प्रविधि जनशक्तिको अभाव रहेको पाइयो । विशेष गरी सूचना सुरक्षा एवं अडिट तथा प्रणाली विश्लेषण जस्ता आवश्यक कामको लागि आन्तरिक जनशक्ति भएको पाइएन । सूचना प्रविधि शाखामा सूचना प्रविधि निर्देशक १, कम्प्युटर इन्जिनियर २ तथा प्रणाली विकास तथा समन्वय शाखामा २ कम्प्युटर ईन्जिनियरहरुको दरबन्दी रहेकोमा १ जना मात्र इन्जिनियरको पदपूर्ति भएको र ३ जना कम्पयुटर ईन्जिनियरहरुको दरबन्दी रिक्त रहेको पाइयो । दरबन्दी अनुसार पदपूर्ति नहुँदा सफ्टवेयर, डाटाबेस र सेक्युरिटी लगायतका सम्बेदनशील, गोप्य र सुरक्षाको दृष्टिकोणले जोखिमयुक्त काममा समेत बाह्यपक्षसँग निर्भर रहनुपर्ने अवस्था सिर्जना भएको छ ।

कार्यालयले दरबन्दी अनुसार पदपूर्तिको व्यवस्था गरेर सूचना प्रविधि प्रणाली व्यवस्थापनमा आन्तरिक रुपमै दक्ष जनशक्तिको परिचालन गरी महत्वपूर्ण जिम्मेबारीमा बाह्य पक्षसँगको

परनिर्भरतालाई कम गर्दै जानु पर्दछ । साथै दरबन्दी अनुसारको रिक्त पदमा करार वा परामर्श सेवाको कर्मचारीलाई स्थान दिने परिपाटीको अन्त्य गरेर समयमै लोकसेवा आयोगमा रिक्त पद अनुसारको दरबन्दी माग गरी पदपूर्ति गर्नुपर्दछ ।

१२.७. **कर्मचारी तालिम -** सूचना प्रविधि सम्बन्धी तालिमको योजना तयार गरी एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालन गर्ने कर्मचारी तथा आवद्ध प्रयोगकर्ताहरुलाई सुरक्षा जागरण सम्बन्धी आवश्यक तालिम सञ्चालन गरी प्रयोग गर्न सक्षम तुल्याउनु पर्दछ । सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको क्रममा कार्यालयसँग तालिम सञ्चालन गर्ने समय तालिका नरहेको तथा सूचना प्रविधि सम्बन्धमा छुट्टै तालिम योजना नरहेता पनि आर्थिक वर्ष २०७५।७६ को लागि व्यवस्थापन पक्षबाट स्वीकृत गराई क्षमता विकास तथा सूचना प्रविधि शाखा, तथ्याङ्क व्यवसायको विशेषज्ञता सम्बन्धमा तालिम, तथ्याङ्क विश्लेषण, सूचना प्रविधि ईन्टरप्राईज गर्भनेन्स्, इन्टरप्राईजेज आर्किट्रेक्चर, सुरक्षा, पब्लिक फण्ड मेनजमेन्टको प्रयोगकर्ताको लागि सूचना प्रविधि सहायता कक्षसँग सम्बन्धीत तालिम, एकल खाता कोष प्रणाली, राजश्व व्यवस्थापन सूचना प्रणाली, कम्पयुटरकृत सरकारी लेखा प्रणाली तथा सुत्र आदि तालिमहरु सञ्चालन गर्ने कार्यक्रम रहेको कार्यालयको भनाई रहेको छ । यसरी एकल खाता कोष प्रणालीको तालिम सम्बन्धमा तालिम योजना नहुँदा कर्मचारीहरुमा प्रणालीमा थप भएमा नयाँ विशेषताहरु सम्बन्धमा ज्ञान नहुने समस्या हुन्छ । एकल खाता कोष प्रणाली सम्बन्धमा थप भएका नयाँ विशेषताहरु प्रति कर्मचारीहरुलाई अभ्यस्त बनाउनको लागि वार्षिक तालिम योजना बनाई कार्यान्वयनमा ल्याउनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

कर्मचारीहरुलाई अलनाईन माध्यमबाट आवश्यक तालिम उपलब्ध गराइएको र गतवर्ष TSA मा अनलाइन तालिम हाजिरी हुनेको संख्यामध्ये TSA तालिम लिनेहरुको संख्या १५०० रहेको साथै कार्यालयको स्वीकृत Security Guidelines/Controls/Activities मा उल्लेख भए अनुसार प्रणालीहरुको तालिममा प्रणालीहरुको सुरक्षित प्रयोग सम्वन्धी कक्षा समावेश गर्ने भन्ने कार्यालयको भनाई रहेकोमा उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षणका क्रममा स्थलगत रुपमा केही जिल्लाको कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालय र प्रदेश लेखा नियन्त्रक कार्यालयहरुमा सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण टोली स्थलगत रुपमै पुगेर सो कार्यालयका कर्मचारीहरुसँग छलफल गर्दा कर्मचारीहरुलाई कार्यालयको दैनिक कार्य सम्पादन गर्न आवश्यक पर्ने सूचना प्रविधि सम्बन्धी सबैजसो विषयको आवश्यक ज्ञान हुने तालिमको आवश्यकता रहेको जानकारी प्राप्त भएको छ । साथै कार्यालयमा कार्यरत सूचना प्रविधि कर्मचारीहरुमा पनि डाटाबेस, नेटवर्किङ्ग, डाटा सेन्टर तथा अन्य सपोर्ट सम्बन्धी पर्याप्त ज्ञानको कमीले सबैजसो काममा बाह्य पक्षसँग भर पर्ने अवस्था देखिएकोले कर्मचारीलाई सो सम्बन्धी विषयको तालिम आवश्यक रहेको देखियो । भर्चुअल विधिबाट पटक-पटक गरी धेरै संख्यामा तालिम सञ्चालन गरिएकोमा भौतिक रुपमा उपस्थित जस्तो प्रभावकारी नभएको कारण भौतिक उपस्थिती सहितको तालिम बढी आवश्यकता रहेको कार्यालयको भनाई रहेको छ ।

जिल्लाको कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालय र प्रदेश लेखा नियन्त्रक कार्यालयहरुमा सबै कर्मचारीहरुलाई कार्यालयको दैनिक कार्य सम्पादन गर्न आवश्यक पर्ने सूचना प्रविधि सम्बन्धी सबैजसो विषयको आवश्यक जानकारी हुने तालिमका साथै महालेखा नियन्त्रक कार्यालयमा कार्यरत सूचना प्रविधि कर्मचारीहरुमा पनि डाटा बेस, नेटवर्किङ्ग, डाटा सेन्टर तथा अन्य सपोर्ट सम्बन्धी विषयको तालिम प्रदान गरेर सो सम्बन्धी काममा वाह्य पक्षको संलग्नतालाई क्रमश: घटाउँदै जानु पर्दछ ।

१२.८. **नियमितता परीक्षण** - कार्यालयमा प्रयोग गरिएको सूचना प्रविधि प्रणालीको सूरक्षा मापदण्ड तथा हार्डवेयर र सफ्टवेयर नियन्त्रणहरु ठीकसँग कार्यान्वयन भएको सुनिश्चतता गर्नका लागि अपरेटिङ प्रणालीहरु अनुभवी सिस्टम ईन्जिनियर, सफ्टवेयर प्याकेजबाट परीक्षण, पेनेट्रेसन टेष्ट, सुरक्षा मापदण्ड र सञ्चालन मापदण्डबाट नियमितताको जाँच गरिनु पर्दछ । कार्यालयले वेभसाईट को भि.ए.पि.टी. परीक्षण सूचना प्रविधि विभाग मार्फत गराएको भएतापनि भि.ए.पि.टी. गराउनु पर्ने समय तालिका तथा बाध्यात्मक निर्णय भएको पाइएन । जसले गर्दा सञ्चालनमा आएको प्रणालीका जोखिमहरुको जानकारी व्यवस्थापन पक्षलाई समयमै प्राप्त हुँदैन । कार्यालयमा प्रयोग गरिएको सूचना प्रविधि प्रणालीका सूरक्षा मापदण्ड तथा हार्डवेयर र सफ्टवेयर नियन्त्रणहरु ठीकसँग कार्यान्वयन भएको सुनिश्चत गर्नका लागि अपरेटिङ्ग सिष्टमको नियमितताको जाँच गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

कार्यालयको स्वीकृत Security Guidelines/Controls/Activities अनुसार वार्षिक रुपमा कम्तिमा एक पटक गर्नुपर्ने तेस्रो पक्ष परीक्षण नयाँ TSA लागू भएको दोस्रो वर्ष २०७८।७९ को वार्षिक कार्यक्रममा राखिएकोमा महालेखा परीक्षकको कार्यालयबाटै TSA System Audit हुने हुँदा सो नगरिएको कार्यालयको भनाई रहेकोमा अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले वेभसाईटको भि.ए.पि.टी. परीक्षण सूचना प्रविधि विभाग मार्फत गराएको पाइयो । सोका अतिरिक्त सफ्टवेयर, हार्डवेयर, नेटवर्किङ्ग, सेक्युरिटी, ब्याकअप, डाटाबेस लगायत समग्र एकल खाता कोष प्रणालीलाई प्राथमिकता दिएर भि.ए.पि.टी. परीक्षण गर्नुपर्नेमा समग्र प्रणालीको भि.ए.पि.टी. गराएको पाइएन । साथै प्राविधिक परीक्षण, सिस्टम अडिट तथा नयाँ भर्सन लागू गर्नुपूर्वको डाटाबेसको परीक्षण गर्ने गरेको पाइएन ।

कार्यालयको वेबसाईट, सफ्टवेयर, हार्डवेयर, नेटवर्किङ्ग, सेक्युरिटी, ब्याकअप, डाटाबेस लगायत समग्र प्रणालीलाई प्राथमिकता दिएर भि.ए.पि.टी. परीक्षण, प्राविधिक परीक्षण, सिस्टम अडिट तथा नयाँ भर्सन लागू गर्नुपूर्व डाटाको परीक्षण लगायतका नियमित परीक्षणको व्यवस्था गरे व्यहोराहरुको कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

१२.९. **हेल्पडेस्क -** कार्यालयले उपयोगकर्ताहरुलाई सूचना प्रविधि वातावरणमा परेका समस्याहरु तत्काल र पर्याप्त रुपमा विश्लेषण गरी सूचना प्रविधि सहायक मार्फत सुल्झाउन हेल्पडेस्क सेवाको व्यवस्था गरेको हुनुपर्दछ । सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको क्रममा एकल खाता कोष प्रणालीसँग सम्बन्धीत समस्याहरुलाई सम्बोधन गर्नको लागि प्रणालीमा कुनै व्यवस्था रहेको छैन भने हेल्पडेक्सको व्यवस्था समेत छैन् । त्यस्ता समस्याहरुको जानकारी सम्बन्धित कार्यालयहरुबाट महालेखा नियन्त्रक कार्यालयलाई ईमेल मार्फत आउने गरेको पाइयो । जसले गर्दा सयममै समस्याहरुको समाधान नभई प्रणाली सञ्चालनमा समस्या उत्पन्न हुन्छ । प्रणालीमा देखिएका समस्याहरुको सूचना प्रविधि शाखालाई जानकारी गराउनको लागि हेल्पडेस्कको व्यवस्था गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा कार्यालयले सुझाव अनुसार नै ३ महिना परीक्षण गरी हेल्पडेक्सको Software License खरिद गरेको र Tollfree सहितको हेल्पडेक्स सञ्चालनमा ल्याएको साथै महालेखा नियन्त्रक कार्यालयले सरकारी निकायमा पहिलो पल्ट IT Service Desk स्थापना गरी Support Service Delivery Automate गरेको छ भन्ने कार्यालयको भनाई रहेकोमा एकल खाता कोष प्रणालीमा सञ्चालनमा आईपरेका समस्या सम्बन्धमा ८१ कोष तथा लेखा नियन्त्रक

कार्यालय र ७ प्रदेश लेखा नियन्त्रक कार्यालयबाट आउने अनुरोध वा गुनासोको लागि फोन र ई-मेलको प्रयोग गरी ब्यवस्थापन गरेको पाइयो । कार्यालयले प्रणाली प्रयोगकर्ताको लागि सहयोग गर्न र गुनासो सम्बोधनको लागि ११ मे २०२२ मा रु.१४ लाख ८६ हजारको हेल्पडेक्सको Software License खरिद गरेको भएतापनि केही समय मात्र उक्त सफ्टवेयर लाइसेन्सको प्रयोग गरेको भए तापनि अहिले कुनै पनि व्यवस्थित सफ्टवेयर वा प्रणाली प्रयोगमा आएको पाइएन । खरिद भएको सफ्टवेयर लाइसेन्सको समयावधि समाप्त भएको र हालसम्म कुनै नवीकरण गरेको पाइएन । कार्यालयले फेसलेस सर्भिसलाई बढावा दिन म्यानेज ईन्जिन प्रयोग गर्ने तयारी गरिरहेको जनाएको छ।

कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणालीका प्रयोगकर्ता तथा सरोकारवाला पक्षबाट आउने गुनासो व्यवस्थापनको लागि सफ्टवेयरबाट स्वचालित रुपमा सञ्चालन हुने हेल्पडेक्स प्रणालीको व्यवस्था गरेर सो प्रणालीबाटै गुनासो तथा पृष्ठपोषण व्यवस्थापन हुने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१२.१०. **उपयोगकर्ता दिग्दर्शन/प्रक्रिया** - कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालनका लागि तार्किक पहुँच सुरक्षा, गोप्यता र निष्ठता कायम गर्नको लागि औपचारिक प्रक्रिया स्थापित गरिएको हुनुपर्दछ । कार्यालयले यस सम्बन्धमा एकल खाता कोष प्रणाली उपयोगकर्ता दिग्दर्शन तयार गरेको छ ।जसमा उक्त प्रणाली सञ्चालन गर्नको लागि आवश्यक पर्ने हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरको विवरण खुलाईएको छ। तथापी एकल खाता कोष प्रणालीको सञ्चालन उक्त उपयोगकर्ता दिग्दर्शन अनुसार सञ्चालन भएको छ, छैन सोको पुनरावलोकन तथा मूल्याङ्कन गर्ने गरिएको छैन । पुनरावलोकन गर्ने संयन्त्र समेत रहेको पाइएन । जसले गर्दा संवेदनशील तथ्याङ्क तथा सूचनाहरुको खुलासा हुनसक्ने तथा प्रयोगकर्ताको अधिकार र दायित्वमा अस्पष्टता आउन सक्दछ । सफटवेयर सञ्चालन सम्बन्धमा भएको उपयोगकर्ता दिग्दर्शनमा व्यवस्था भए बमोजिम काम सञ्चालन भए नभएको जाँच गर्ने संयन्त्र तयार गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

सो सम्बन्धमा उपयोगकर्ता दिग्दर्शनमा व्यवस्था भए बमोजिम काम सञ्चालन भए नभएको जाँचकोष व्यवस्थापन तथा प्रणाली विकास शाखाबाट र सूचना प्रविधि शाखाबाट संयुक्त रुपमा भइरहेको तथा को.ले.नि.का. को निरीक्षणका क्रममा पनि गर्ने गरिएको साथै Day Close तथा सोधभर्ना जस्ता अन्य प्रतिवेदनहरु TSA प्रणालीबाटै प्राप्त गरी मूल्याङ्कन गर्ने गरिएको कार्यालयको भनाई रहेकोमा उपर्युक्त सुझाव कार्यन्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा केही कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालय र प्रदेश लेखा नियन्त्रक कार्यालयको स्थलगत निरीक्षणको क्रममा परीक्षण गर्दा प्रणाली सञ्चालन गर्नको लागि आवश्यक पर्ने हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरको पर्याप्त पूर्वाधार छ छैन सोको पुनरावलोकन तथा मूल्याङ्कन गर्ने गरिएको पाइएन । कार्यालयले प्रयोग गर्ने गरेका अधिकांश कम्प्युटर तथा ल्यापटमा एन्टिभाईरस प्रयोग नगरिएको र Window Operating System पनि Genuine Version नरहेको पाइयो ।

एकल खाता कोष प्रणाली उपयोगकर्ता दिग्दर्शनमा उल्लेख भएका व्यवस्थाहरु पालना भए नभएको सम्बन्धमा अनुगमन गरी तोकिएका न्यूनतम सर्त पालना नभएको खण्डमा सो को पालना हुने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । प्रणालीको सुरक्षाको दृष्टिकोणले एकल खाता कोष प्रणाली उपयोगकर्ताले प्रयोग गर्ने कम्प्युटर तथा ल्यापटमा एन्टिभाईरस तथा तोकिएको मापदण्ड अनुसारको Operating System प्रयोग गर्नुपर्दछ ।

१२.११. **पासवर्ड -** सूचना प्रविधि प्रणालीका प्रणाली सञ्चालक, उपयोगकर्ता तथा कर्मचारीहरुलाई अक्षर, अङ्क तथा सङ्केत सहितको बलियो पासवर्डका लागि सजिलै सम्झन नसकिने र सुरक्षित यूजर नेम वा आईडी तथा

निश्चित समय पछि पासवर्डलाई अनिवार्य रुपमा परिवर्तन गर्नुपर्ने व्यवस्था, राउटर, फायरवाल तथा वायरलेस आदि हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरका डिफल्ट पासवर्ड परिवर्तन गर्नुपर्ने व्यवस्था सहितको पासवर्ड नीति बनाएको हुनुपर्दछ । कार्यालयमा प्रणालीको पासवर्ड सम्बन्धमा कुनै नीति रहेको छैन। पासवर्ड नीतिको अभावमा ह्याकरले सूचना तथा तथ्याङ्क चुहावट एवं प्रणालीलाई नोक्सानी पुऱ्याउने जोखिम रहन्छ । पासवर्ड सम्बन्धमा न्यूनत्तम पासवर्ड अंक, पासवर्डको न्यूनतम तथा अधिकत्तम आयु, पासवर्डका अन्य विशेषताहरु खुल्ने गरी पासवर्ड नीतिको स्वीकृत गरी कार्यान्वयनमा ल्याइनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा सुझाव अनुसारको पासवर्ड नीति कार्यान्वयनमा ल्याइएको कार्यालयको भनाई रहेकोमा सो सम्बन्धमा देखिएका व्यहोराहरु निम्मानुसार रहेका छन्ः

- कार्यालयका महत्वपूर्ण प्रणाली, सफ्टवेयर तथा उपकरणका पासवर्डहरु भ्हअभी उचयनचक मा टाईप गरी कम्प्युटरमा राखेको पाइयो । यसरी सम्पूर्ण प्रणालीका पासवर्ड एउटै डकुमेन्टमा राख्दा सुरक्षा जोखिम हुने देखिन्छ ।
- कार्यालयको प्रणाली, सफ्टवेयर वा उपकरणमा एकभन्दा बढी माध्यमबाट पहुँच नियन्त्रण गर्ने बहु कारक प्रमाणीकरण प्रणाली (Multi Factor Authentication System) प्रयोग गरेको पाइएन । एकल खाता कोष प्रणालीमा ज्यादै कमजोर पासवर्ड पनि राख्न मिल्ने देखियो ।
- प्रयोगकर्ताको शुरुको पासवर्ड बनाउने वा दिने प्रक्रिया सुरक्षित भएको पाइएन । युजरनेम प्रयोगकर्तालाई इमेलबाट पासवर्ड प्रदान गरेपछि शुरुमा सम्पूर्ण प्रयोगकर्तालाई एउटै साझा पासवर्ड दिई त्यसलाई परिवर्तन गर्ने निर्देशन दिएको पाइयो । शुरु पासवर्ड परिवर्तन गर्नुपर्ने भएतापनि परिवर्तन नहुँदासम्म जोखिम हुनसक्ने देखियो ।

कार्यालयले पासवर्ड सुरक्षाका लागि सबै प्रकारका सावधानीहरु अपनाउनु पर्दछ भने सुरक्षित पासवर्ड प्रयोगको लागि पासवर्ड नीति एवम् भरपर्दो पासवर्ड म्यानेजर प्रयोग गर्न सकेमा उपयुकत हुने देखिन्छ ।

१२.१२. **कार्य विभाजन -** प्रणाली सञ्चालनका लागि प्रयोगकर्ताहरुको कामको स्पष्ट कार्य विवरण तयार गरिएको हुनुपर्दछ । कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणाली सम्बन्धमा कर्मचारीहरुमा कार्यको विभाजन यूजर नेम र पासवर्डको आधारमा गरेको छ । यसरी कार्यको विभाजन गर्ने गरिएको भएतापनि सोको पुनरावलोकन तथा मूल्याङ्कन गर्ने संयन्त्र भने उक्त प्रणालीमा रहेको छैन । जसले गर्दा सफ्टवेयर सञ्चालनमा समस्या आउन सक्दछ । प्रणाली सञ्चालनका लागि कार्य विभाजनको उद्देश्य अनुरुप काम सञ्चालन भए नभएको सुपरीवेक्षण तथा मूल्याङ्कन गर्नको लागि प्रणालीमै पुनरावलोकन तथा सुपरीवेक्षण संयन्त्रको विकास गरी कार्यान्वयनमा ल्याईनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

प्रणालीको यूजर क्रियट गरेपछि प्रयोगकर्ताको कार्य विभाजन गर्ने गरिएको छ । एकल खाता कोष प्रणालीको क्थकतभ द्वमफ्ल्ल र त्क्द्ध प्रतिवेदनहरुबाटै सुपरीवेक्षण तथा मूल्याङ्कन गर्ने गरी सुझाव कार्यान्वयनमा ल्याईएको कार्यालयको भनाई रहेकोमा उपर्युक्त विषयको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा सुझावको कार्यान्वयन भई पुनरावलोकन तथा सुपरीवेक्षण संयन्त्रको व्यवस्था भएको पाइएको छ ।

१२.१३. **लग व्यवस्थापन** - एकल खाता कोष प्रणालीमा एप्लिकेसन तथा डाटाबेस प्रयोग कर्ताको पहुँचको लग सम्बन्धमा देहाय अनुसारका व्यहोराहरु रहेका छन्:

१२.१३.१. **अडिट लग र अनुगमन -** प्रणाली तथा एप्लिकेशनमा गरेका कामहरुको अभिलेख राखि नियमितरुपमा अनुगमन गर्ने र अनधिकृत क्रियाकलाप नियन्त्रण गरिनु पर्दछ । प्रणालीको सुरक्षाको लागि अडिट लगको व्यवस्था गरिए पनि समय-समयमा सोको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्ने गरिएको छैन । प्रणाली सञ्चालन सम्बन्धमा कुनै समस्या देखा परी त्यसको जानकारी प्राप्त भए पश्चात मात्र त्यसको अनुगमन हुने गरेको पाइयो । यसरी एक निश्चित समयमा अडिट लगको अनुगमन हुने प्रणाली नहुँदा त्यसले प्रणाली सञ्चालनमा जोखिम हुन सक्छ । एप्लिकेशन तथा प्रणाली प्रयोगमा आएका समस्या समाधानका लागि अडिट लग अद्यावधिक गरी नियमित रुपमा अनुगमन गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

कार्यालयको स्वीकृत Security Guidelines/Controls/Activities अनुसार प्रणाली प्रयोगमा आएका समस्याहरु Email, Phone र Toll Free नम्बर मार्फत Service Desk Software मा लग/log हुने व्यवस्था गरिएको छ र यसरी प्राप्त समस्याको समाधान resolution मा report भई समस्या समाधानको ticket बन्द हुने व्यवस्था कार्यान्वयन गरिएको छ । सोको अनुगमन गर्ने सोही Service Desk Software मा व्यवस्था रहेको कार्यालयको भनाई रहेको छ ।

१२.१३.२. **लग ईन तथा लग आउट -** सफ्टवेयर सञ्चालन सम्बन्धमा सफ्टवेयर सञ्चालन हुन छोडेको निश्चित समयावधि पश्चात स्वतः एप्लिकेशन बन्द हुने, गलत लग ईन वा लग आउट पासवर्ड प्रयोग गरेमा निश्चित प्रयास पछि स्वतः बन्द हुने व्यवस्था सहितको लग ईन लग आउट नीति हुनुपर्दछ । तर कार्यालयमा एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालनको लागि उपयोगकर्ताको लग ईन तथा लग आउट सम्बन्धमा कुनैपनि नीति रहेको छैन । प्रणाली उपयोगकर्ताले प्रणाली सञ्चालन गर्नको लागि कति पटक सम्म गलत यूजर नेम तथा गलत पासवर्ड प्रयोग गर्न पाउने हो सोको कुनै व्यवस्था छैन । प्रयोग भएको गलत यूजर नेम तथा गलत पासवर्ड सम्बन्धमा प्रणालीमा लग रहने व्यवस्था छैन । यस प्रणालीमा स्वतः बन्द हुने अवधि ३० मिनेट रहेको पाइयो । ३० मिनेट राखु भन्दा पहिला स्वतः बन्द हुने समय १५ मिनेट रहेको र सो समय परिवर्तन गर्दा डेटावेश सञ्चालकले व्यवस्थापन पक्षसँग कुनै स्वीकृत नलिई तथा कुनै अभिलेख बिना सो प्रणालीमा परिवर्तन गरेको देखियो । जसले गर्दा प्रणाली सञ्चालनमा जोखिम हुने भई प्रणालीको सुरक्षामा असर पर्न सक्छ । प्रणालीको लग ईन तथा लग आउट सम्बन्धमा स्पष्ट नीतिको तर्जुमा गरी सोको प्रभावकारिका साथ प्रयोग गर्ने तथा प्रणालीमा कुनै विशेषता परिवर्तन गर्दा व्यवस्थापन पक्षसँग स्वीकृति लिई सो अभिलेख रहने गरी प्रक्रियालाई अघि बढाईनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

सुझाव अनुसार व्यवस्थापनबाट स्वीकृत पासवर्ड नीति अनुरुप पासवर्डलाई भरपर्दो बनाउन Combination Password को प्रयोग गरिएको छ । User Inactive रहँदा स्वतः ५ मिनेटमा User logout हुने व्यवस्था गरिएको कार्यालयले जनाएकोले उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा सुझाव कार्यान्वयन भएको पाइयो ।

१२.१३.३. **सेक्युरिटी लग्स -** कार्यालयले सूचना प्रविधिको प्रयोगमा आईपरेका सबै किसिमका सुरक्षा चुनौतीको अभिलेख राख्ने र उच्च व्यवस्थापनबाट विश्लेषण गरी समाधान गर्ने व्यवस्था हुनुपर्दछ । कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालनको लागि सेक्युरिटी लग्स सम्बन्धमा नीति बनाएको छैन । तथापी यस सम्बन्धमा कुनै सेक्यूरिटी जोखिम आएमा सो पत्ता लगाएर त्यसको जानकारी माथिल्लो तहमा

जानकारी गराउने गरीए पनि सोको लग राख्ने गरिएको छैन । यसबाट नेटवर्कमा अनधिकृत गतिविधि र परिमार्जन पत्ता नलाग्ने जोखिम रहन्छ । अतः प्रणाली सञ्चालन सम्बन्धमा सेक्युरिटी लग्स नीतिको तर्जुमा गरी सोको कार्यान्वयन सम्बन्धमा नियमित रुपमा सेक्यूरिटी लग्स अनुगमन तथा विश्लेषण गरी सुरक्षा चुनौतीहरु समाधान गरीनु पर्दछ । प्रणाली सञ्चालन सम्बन्धमा सेक्यूरिटी लग्स नीतिको तर्जुमा गरेर सेक्यूरिटी लग्स अनुगमन तथा विश्लेषण गरी सुरक्षा चुनौतीहरु समाधान गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

सुझाव अनुसार नै कार्यालयको स्वीकृत Security Guidelines अनुसार व्यवस्था मिलाइ सुरक्षा चुनौतीहरु समाधान गरिएको छ भन्ने कार्यालयको भनाई रहे तापनि लग व्यवस्थापन सम्बन्धमा रहेका सुझावको कार्यान्वयनको सूचना प्रविधि अनुगमन लेखापरीक्षणबाट गर्दा सफ्टवेयरमा प्रयोगकर्ताको पहुँच हुने गरी कारोबार तथा कार्यको एक्टीभिटी लग भएको पाइएन । डाटावेशमा लग राखिएको भए पनि प्रयोगकर्ता तथा परीक्षकलाइ रिपोर्टको रुपमा देखाउने व्यवस्था नहुँदा आन्तरिक परीक्षण वा बाह्य परीक्षणका क्रममा log र activity को history हेर्न तथा अनुशन्धान गर्न गाह्रो हुने देखियो । एकल खाता कोष प्रणाली सम्बन्धी सम्पूर्ण Data रहने Database मा सफ्टवेयरको माध्यमबाट बाहेक सिधै Database मा प्रवेश गरेमा सोको लग रहने व्यवस्था छैन् । जसले गर्दा अनधिकृत वा आधिकारिक जुनसकै पक्षले पनि सिधै डाटाबेसमा प्रवेश गरेमा पत्ता नलाग्ने स्थिति छ । राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रबाट सो किसिमको लग राख्र मिल्ने Oracle Audit Vault प्राप्त भए तापनि प्रयोग गरेको पाइएन । साथै डाटा सेन्टरमा प्रयोग गरिएको Access Control Device को लग रेकर्ड त्यसै उपकरणमा मात्रै हुने र लग ईन गरेको बखतको रेकर्ड अन्य कुनै पनि Application वा अन्यत्रमा राख्ने व्यवस्था नभएकोले कुनै घटना भएको खण्डमा सो सिष्टमको लग उपलब्ध हुने अवस्था देखिएन ।

प्रणालीमा अधिकृत वा अनधिकृत कुन पक्ष लग ईन भएको थाहा पाउन सफ्टवेयरको माध्यमबाट र सिधै लग ईन गरेमा समेत पहिचान हुने गरी Activity log को प्रतिवेदन हेर्ने व्यवस्था हुनु पर्दछ भने एकल खाता कोष प्रणालीमा अनाधिकृत पक्षले लगईन गरेमा स्वचालित रुपमा पहुँच नियन्त्रण हुने गरी लग व्यवस्थापन गर्नुपर्दछ ।

१२.१४. **नव प्रवेशी तथा छाड्नेहरुको व्यवस्थापन -** कार्यालयमा प्रयोग गरिएको सफ्टवेयर सञ्चालनको लागि नयाँप्रवेशीलाई नयाँ यूजर आईडी तथा पासवर्ड दिने र अन्यत्र जाने कर्मचारीको तत्काल यूजर आईडी तथा पासवर्ड स्थगन गरी सुरक्षित व्यवस्थापन गरिनु पर्दछ । कार्यालयले नवप्रवेशी कर्मचारीलाई अभिमूखीकरणसहित युजरनेम र पासवर्ड दिने गरेको, छाडेर जानेको यूजरनेम र पासवर्ड ब्लक गर्ने गरेको तथा प्रणाली प्रयोगकर्ता भए उसलाई दिएको यूजर आईडी र पासवर्ड रमाना हुने दिनमै बन्द हुनुपर्नेमा सम्बन्धीत कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयले महालेखा नियन्त्रक कार्यालयको सूचना प्रविधि शाखालाई जानकारी गराए पश्चात मात्र यूजर आईडी र पासवर्ड बन्द गर्ने गरेको छ । जसले गर्दा रमाना भई जाने कर्मचारीको सम्बन्धमा प्रणालीसँग सम्बन्धीत तथ्याङ्कहरुमा पहुँच हुने सम्भावना रही तथ्याङ्कहरुको गलत प्रयोग हुन सक्दछ । रमाना भई जाने कर्मचारीहरुको यूजर आईडी र पासवर्ड बन्द गर्ने सम्बन्धमा प्रणालीमै महालेखा नियन्त्रक कार्यालयको सूचना प्रविधि शाखालाई जानकारी गराइने व्यवस्था गरीनुको साथै सोको अभिलेख राख्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

कार्यालयको स्वीकृत Security Guidelines/Controls मा उल्लेख भए अनुसार नवप्रवेशी तथा छाड्नेहरुको व्यवस्थापन User Create, Role Assignment र निक्रिय गर्ने कार्य को.ले.नि.का. प्रमुख

मार्फत गर्ने गरिएको कार्यालयको भनाई रहे तापनि उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा छाडेर जानेको यूजरनेम र पासवर्ड रमाना, अवकाश वा पदोन्नती भएको दिनमै र सोही समयमै बन्द हुनुपर्नेमा सम्बन्धीत कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयले महालेखा नियन्त्रक कार्यालयको सूचना प्रविधि शाखालाई पत्र वा ईमेल मार्फत जानकारी गराए पश्चात मात्र यूजर आईडी र पासवर्ड बन्द गर्ने गरेको छ तर स्वचालित रुपमा प्रणालीबाटै बन्द हुने व्यवस्था गरेको छैन । जसले गर्दा छाडेर जाने कर्मचारीको प्रणालीमा पहुँच हुने सम्भावना भई तथ्याङ्कहरुको गलत प्रयोग हुने सम्भावना यथावत नैं रहेको छ ।

एकल खाता कोष प्रणालीको प्रयोगकर्ता कर्मचारी सरुवा, अवकाश वा पदोन्नती भई एकल खाता कोष प्रणाली प्रयोग गर्न छोडेमा सोको जानकारी महालेखा नियन्त्रक कार्यालयलाई भएपश्चातमात्र बन्द हुनेहुँदा सो बिचको समयमा युजरलाई प्रणालीमा पहुँच भई प्रणालीको र तथ्याङ्कको दुरुपयोग समेत गर्न समय पाउने हुँदा यूजर आईडी र पासवर्ड स्वचालित रुपमा प्रणालीबाटै बन्द हुने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । एकल खाता कोष प्रणालीको प्रयोगकर्ता कर्मचारी सरुवा, अवकाश वा पदोन्नती भई एकल खाता कोष प्रणाली प्रयोग गर्न छोड्ने अवस्था आएमा महालेखा नियन्त्रक कार्यालयको एकल खाता कोष प्रणाली व्यवस्थापनसँग अनिवार्य रुपमा यूजर बन्द गरेको स्वीकृति लिने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१२.१५. **प्रणाली सञ्चालक -** प्रणाली सञ्चालन सम्बन्धी अधिकार तथा अन्य सुविधाहरु कार्य विवरण अनुसार कार्यालयका आन्तरिक स्रोतका सीमित व्यक्तिहरुलाई दिईएको हुनुपर्दछ र प्रणाली सञ्चालकमा सर्वाधिकार उपयोगकर्ता अधिकार रहेको हुन्छ । कार्यालयले यूजर लक फल्याग, स्रोत फल्याग, एनफिनिटी एक्सस फल्याग आदि सम्बन्धमा बाह्य स्रोतका परामर्शदाता मार्फत काम गराएको छ । बाह्य स्रोतबाट मुख्य क्रियाकलापमा विशेषज्ञ संलग्न गराउँदा सम्वेदनशील तथ्याङ्क तथा सूचनाहरु चोरिने, हराउने तथा जालसाजी हुने जोखिम रहन्छ । प्रणाली सञ्चालक तथा सुपर युजरमा आन्तरिक स्रोतकै कर्मचारीहरुलाई लगाउने तथा अन्य सहायक काममा मात्र बाह्य स्रोतका कर्मचारीहरुलाई संलग्न गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

सबै प्रणालीहरुको सञ्चालक Super User आन्तरिक स्रोतकै अधिकृत कर्मचारी रहेको र आवश्यकता अनुसार आफ्नो कार्य मात्रै सम्पन्न गर्न सक्ने गरी प्रयोगकर्ता अधिकार प्रदान गरिएको छ। बाह्य स्रोतका कुनै पनि कर्मचारीलाई सबै Universal Rights प्रदान गरिएको छैन र Network/Infrastructure लगायत प्रणालीहरुको सबै पक्षको Technical Know how र सर्वाधिकार उपयोगकर्ता अधिकार प्रदान गरिएको छैन । दिइएको उपयोगकर्ता अधिकार सुरक्षित गर्न हरेकसँग Non-Disclosure Agreement गरिएको छ । TSA प्रणाली सञ्चालन कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयमा कार्यरत अधिकृत तथा सहायक स्थायी कर्मचारीहरु मार्फत नैं गरिएको कार्यालयको भनाई रहेकोमा अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले सिस्टमको सपोर्ट, डाटाबेस व्यवस्थापन, प्रणाली व्यवस्थापन, सफ्टवेयर विकास, अपग्रेड, रिपोर्टिङ्ग लगायतका महत्वपूर्ण कामको लागि वाह्य पक्षलाई आउटसोर्स गरीरहेको तर कार्यालयका जनशक्तिबाट सम्पादन गर्न सकिनेर्गनुपर्ने काम, आउटसोर्सिङ्गबाट गर्न नमिल्ने काम, आउटसोर्स गर्न सकिने अवधि, आउटसोर्स हुँदाको गोपनीयता नीति, सुरक्षा, पहुँचका प्रावधान, आउटसोर्स गरिएको निकायले कुनै कारणबस सेवा दिन नसकेमा तत्काल सेवा निरन्तर गर्न कार्यालयको पूर्व तयारी लगायतका विषयमा कुनै प्रावधान तयार गरेको छैन। बाह्य सेवा प्रदायकबाट आफ्ना जनशक्तिलाई सिकाएर दक्ष बनाई आन्तरिक रुपमै कार्यसम्पादनको व्यवस्था मिलाएपछि आउटसोर्सिङ्ग बन्द गर्नुपर्नेमा लामो समयदेखि बाह्य सेवाप्रदायकबाट निरन्तर सेवा लिएको पाइयो । प्रणालीमा बाह्य निकायले लग ईन गरेको तथा

परिवर्तन वा अपडेट गरेको स्वचालित रुपमा रेकर्ड भई हेर्ने गरी लग रेकर्ड राख्ने गरेको छैन र कार्यालयले पहुँच नियन्त्रण नीति तयार गरेर लागू गरेको छैन। एउटै सफ्टवेयर निर्माणकर्ताले कार्यको प्रकृति बाझिने किसिमका विभिन्न सफ्टवेयरमा (जस्तै TSA र CGAS) खटाए अनुरुप कार्य गर्ने गरेको पाइयो । जस अनुरुप कार्य गर्दा प्रकृति बाझिने सफ्टवेयरको ऋयमभ मा पहुँच हुँदा जोखिम हुन सक्ने देखियो । साथै, NRA (राष्ट्रिय पुनः निर्माण प्राधिकरण) लाई TSA प्रणालीको को केही Data Table मा हेर्न एवं परिवर्तन गर्न मिल्ने गरी पहुँच दिएको पाइयो । सो डाटाबेश टेबल NRA को कार्यसम्बन्धीत भए पनि सिधै Database मा पहुँच दिनुभन्दा सफ्टवेयरको सुबिधाको रुपमा दिनु उपयुक्त हुने देखिन्छ।

कार्यालयले प्रणाली व्यवस्थापन सम्बन्धी कामलाई कोर फङ्गसन र नन्-कोर फङ्गसनमा विभाजन गरेर कोर फङ्गसन आफ्नै जनशक्तिबाट सम्पादन गर्ने र नन्-कोर फङ्गसनको लागि मात्र बाह्यपक्षलाई पहुँच दिनुपर्दछ ।

१२.१६. **एन्टिभाइरस -** सूचना प्रविधि प्रणालीलाई हानी पु-याउन सक्ने शंकास्पद क्रियाकलाप तथा भाइरस इत्यादिलाई नियन्त्रण गर्ने, पत्ता लगाउने र हटाउने एन्टिभाइरस प्रयोग गर्ने नीति तयार गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनु पर्दछ । कार्यालयले एआईएक्स ओएस अफ आइबिएम प्रयोगमा ल्याएको छ। सोको सुरक्षाको निम्ति छुट्टै एन्टिभाईरसको आवश्यकता नपर्ने कार्यालयको भनाई रहेको छ । कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणालीको प्रणाली नियन्त्रणमा एन्टिभाइरस राखेको छैन । तर एप्लिकेशन कन्ट्रोल सर्भरका लागि एन्टिभाइरस राख्न नपर्ने कार्यालयको भनाई रहे तापनि सो सम्बन्धी निर्णय अभिलेख गरेको छैन । यसरी प्रणालीमा एन्टिभाइरसको प्रयोग नगरीनाले प्रणालीको तथ्याङ्क तथा सूचनाहरु जोखिममा पर्दछन् । कार्यालयले सफ्टवेयरमा रहेका तथा अपलोड हुने अभिलेख तथा फायलहरु अनिवार्यरुपमा स्क्यान हुने एन्टिभाइरस जडान गरी सफ्टवेयरलाई सुरक्षित गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

कार्यालयको स्वीकृत Security Guidelines मा उल्लेख भएअनुसार Intrusion Detection System/Intrusion Prevention System को प्रयोग गरी प्रणालीहरु सुरक्षित गरीनुका साथै तहाँको सुझाव पूर्ण रुपमा कार्यान्वयन भएको कार्यालयको भनाई रहे तापनि उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा प्रणाली तथा डाटाबेसमा रहेका तथा अपलोड हुने अभिलेखहरु स्वचालियत रुपमा स्क्यान हुने एन्टिभाइरस जडान गरेको छैन भने स्थलगत लेखापरीक्षण गरीएका प्रदेश लेखा नियन्त्रक कार्यालयहरु र जिल्लास्थित कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयले प्रयोग गरेका धेरैजसो कम्प्युटर तथा ल्यापटपहरुमा एन्टिभाईरस नरहेको र कतिपय कम्प्युटर तथा ल्यापटपहरुमा प्रयोग मिति समाप्त भएको एन्टिभाईरस प्रयोग गरेको पाइयो ।

कार्यालयले प्रणाली तथा डाटाबेसमा रहेका तथा अपलोड हुने अभिलेखहरु प्रयोगमा रहेका कम्प्युटर तथा ल्यापटपहरुमा स्वचालित रुपमा स्क्यान हुने एन्टिभाइरस जडान गरेर सञ्चालित प्रणालीलाई सुरक्षा प्रदान गर्नुपर्दछ।

१२.१७. **फायरवाल नीति -** प्रणाली सञ्चालनमा आवद्ध सहयोगी तथा अन्य नेटवर्कसँगको सम्बन्ध फायरवालद्वारा व्यवस्थित तथा नियन्त्रित गराईनु पर्दछ । फायरवालले बाहिरबाट आउने पहुँचलाई स्वीकार गर्ने वा नगर्ने जाँच गरी संकास्पद गतिविधि आएमा सूचित गरी भाइरसबाट नेटवर्कलाई सुरक्षित गर्दछ । तर कार्यालयले फायरवाल सम्बन्धी कार्य प्रक्रिया अपनाए तापनि नीतिलाई स्वीकृत भने गराईएको छैन । स्वीकृत फायरवाल नीति नभएकोले प्रणालीलाई जोखिमरहित बनाउन नसक्ने

तथा प्रणालीमा हुने जोखिम प्रति कार्यालयलाई पूर्व जानकारी प्राप्त नहुन सक्दछ । व्यवस्थापन पक्षबाट फायरवाल नीतिलाई स्वीकृत गरी त्यसलाई कार्यान्वयनमा ल्याईनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा सुझाव पूर्णरुपमा कार्यान्वयन भएको भन्ने कार्यालयको भनाई रहेतापनि कार्यालयले प्रारम्भिक चरणमा दुई लेभलको परिधि तथा आन्तरिक फायरवाल सहितको सञ्जाल स्थापना गरेको देखियो तर पछि डिजास्टर रियकभरी सेन्टरको स्थापना पश्चात आन्तरिक फायरवाल DC बाट हटाई DR मा पेरिमिटर फायरवालको प्रयोगमा ल्याएको देखिन्छ । परिधि र आन्तरिक फायरवालको आ-आफ्नै किसिमको उपयोगिता हुने हुँदा DC मा आन्तरिक फायरवाल नभएको अवस्थामा आन्तरिक गतिविधिमा नियन्त्रण रहँदैन । आन्तरिक फायरवाल नभएको अवस्थामा प्रणालीमा सुरक्षा चुनौती थपिन्छ । कार्यालयले प्रयोगमा ल्याएको Extended DC को अवधारणा तथा संरचनामा आन्तरिक फायरवालको अझ बढी आवश्यकता हुन्छ । यस्तो अवस्थामा आन्तरिक फायरवाल नहुनु जोखिमपूर्ण छ ।

कार्यालयले DR मा जस्तै DC मा पनि आन्तरिक फायरवाल प्रयोग गरेर दुवै ठाउँको डाटाको सुरक्षा प्रदान गर्नुपर्दछ भने फायरवाल नीति बनाई कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

१२.१८. **पूर्वाधार पहुँच सुरक्षा विधि -** सूचना प्रविधि सम्बन्धी हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरमा समान रुपमा प्रयोग हुने गरी भौतिक सुरक्षा विधि स्वीकृत गरी अवलम्बन गरिएको हुनुपर्दछ । तर कार्यालयमा पूर्वाधार पहुँच सुरक्षाका लागि स्वीकृत नीति तथा विधि रहेको छैन । बाहिरबाट कार्यालयको डाटावेशमा प्रवेश गर्नेहरुको लागि आगन्तुक क्रियाकलाप अभिलेखको व्यवस्था गर्नुपर्नेमा सोको व्यवस्था गरेको पाइएन। यद्यपी आन्तरिक रुपमा ४ जनालाई बायोमेट्रिक मार्फत डाटावेशमा पहुँच प्रदान गरिएको छ। आगन्तुक क्रियाकलाप अभिलेखको व्यवस्था नहुँदा प्रणालीमा रहेको डाटावेशमा जोखिम आउन सक्दछ। कार्यालयको सूचना प्रविधिको भौतिक पूर्वाधार सुरक्षाका लागि नीति तथा विधि स्वीकृत गराई बाहिरबाट कार्यालयको डाटावेशमा प्रवेश गर्नेहरुको लागि आगन्तुक क्रियाकलाप अभिलेखको व्यवस्था गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

सुझाव पूर्णरुपमा कार्यान्वयन भएको कार्यालयको भनाई रहेकोमा अनुमगन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यलयको डाटा सेन्टरको काममा संलग्न कर्मचारीहरुको लागि बायोमेट्रिक कन्ट्रोल रहेको तथा अन्य कर्मचारी र आगन्तुकको लागि म्यान्युअल रजिष्टर भएतापनि उक्त लगबुकमा लामो समयदेखि आगन्तुकको रेकर्ड प्रविष्टि गरेको छैन । जसले गर्दा डाटा सेन्टरमा लगबुकको व्यवस्था गरेतापनि अद्यावधिक गरेको देखिएन ।

डाटा सेन्टरमा आगन्तुकको रेकर्ड राख्न व्यवस्था गरिएको लगबुकमा सबै आगन्तुकको अनिवार्य रुपमा अद्याबधिक रेकर्ड राख्नु पर्दछ ।

१२.१९. **अनुगमन -** कार्यालयले स्वचालित कार्य सञ्चालनमा अनाधिकृत फाइल, तथ्याङ्क वा गल्तीहरु अनधीकृत फाईल तथा तथ्याङ्कलाई विश्लेषण गरी सो लाई सफ्टवेयर तथा तथ्याङ्कहरुबाट हटाउन तथा रोक्नका लागि नियमित अनुगमन गरीनु पर्दछ । लेखापरीक्षणको क्रममा प्रणालीमा रहेका तथ्याङ्कहरुको सुरक्षाको लागि नियमितरुपमा पुनरावलोकन तथा मूल्याङ्कन गर्ने गरिएको छैन । सफ्टवेयरमा रहेका अनावश्यक तथ्याङ्कहरुलाई नियमितरुपमा हटाउँदै जाने गरिएको छैन । जसले गर्दा सफ्टवेयरको सञ्चालनमा जोखिम रहन सक्छ । सफ्टवेयरमा रहेको तथ्याङ्कहरुको नियमितरुपमा पुनरावलोकन गरी अनावश्यक तथ्याङ्कहरुलाई हटाउँदै लैजानुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा तथ्याङ्कलाई विभिन्न किसिमको श्रेणीगत भण्डारण गर्ने गरिएको साथै TSA को डेढ वर्षको तथ्याङ्क डाटावेशमा रहेको तथा पछि Archive मा क्रमैसँग सुरक्षित भण्डारण गर्दै लगिनेछ भन्ने कार्यलयको भनाई रहे तापनि प्रणालीमा रहेका तथ्याङ्कहरुको सुरक्षाको लागि नियमितरुपमा पुनरावलोकन तथा मूल्याङ्कन गरी सो को प्रतिवेदन गर्ने गरेको पाइएन । प्रणालीमा सिर्जना भएका तर नियमित रुपमा आवश्यक नपर्ने खालका तथ्याङ्क कति समयमा खाली गर्दै जाने र डाटाको भण्डारण व्यवस्थापन कसरी गर्ने भन्ने सम्बन्धमा कुनै कार्यतालिका रहेको पाइएन ।

कार्यालयले समयसीमा सहितको कार्यतालिका बनाएर सो बमोजिम तथ्याङ्कको नियमित अनुगमन गर्ने र देखिएका समस्याहरुको तत्काल निराकारण गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । साथै प्रणालीमा सिर्जना भएका अनावश्यक तथ्याङ्कलाई कार्यतालिका अनुसार नियमित रुपमा खाली गरेर डाटाको भण्डारण व्यवस्थापन गर्नुपर्दछ ।

१२.२०. **व्याकअप नीति -** प्रणालीमा रहेका तथ्याङ्कहरुको सुरक्षाको निम्ति व्याकअप नीति सृजना गरी त्यसको उचित परीक्षण गर्नु पर्दछ । तथ्याङ्कहरुको व्याकअपको लागि विभागको आफ्नै डाटा सेन्टर तथा सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरमा डाटा सेन्टर रहेको छ । तथ्याङ्कहरुको सुरक्षाको लागि प्रत्येक २-२ दिनमा व्याकअप दिईने भएतापनि तथ्याङ्क व्याकअपको प्रक्रिया राम्रोसँग सम्पन्न भए नभएको परीक्षण गर्ने गरिएको छैन । जसले गर्दा तथ्याङ्क व्याकअपको प्रक्रिया राम्रोसँग सम्पन्न भएको भए नभएको विश्वस्त हुनसक्ने आधार नभई प्रणालीमा रहेको तथ्याङ्कको सुरक्षामा असर पर्न सक्दछ । तथ्याङ्क व्याकअपको प्रक्रिया राम्रोसँग सम्पन्न भए नभएको जाँच गर्नको लागि तथ्याङ्क व्याकअप नीतिको तर्जुमा गरी सोको प्रभावकारिताका साथ कार्यान्वयन भए नभएको पुनरावलोकन तथा मूल्याङ्कन गर्ने संयन्त्रको विकास गरी सोको अभिलेख राख्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा कार्यालयको स्वीकृत सुरक्षा मार्गदर्शन अनुसार मल्टिपल व्याकअप र अफिस व्याकअप लिई प्रभावकारिताका साथ कार्यान्वयन भएको भन्ने कार्यालयको भनाई रहे तापनि अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा एकल खाता कोष प्रणालीको सम्पूर्ण डाटावेस एवम् डाटावेस रहेको समग्र प्रणालीको दैनिक ब्याकअप गर्ने गरेको पाइयो। तर ब्याकअप गर्दा डाटाको मात्र नभई सम्पूर्ण प्रणालीकै पूर्ण ब्याकअप लिने गरेको पाइयो। यस्तो पूर्ण ब्याकअप Extract गर्न कम्तिमा १ टेराबाईट भण्डारण क्षमता आवश्यक पर्ने र त्यस किसिमको स्टोरेज स्पेसको अभावमा extract गर्न समेत अप्ठेरो पर्ने देखियो। हालको अवस्थामा एकल खाता कोष प्रणालीमा जडान गरिएको स्टोरेज डिभाईसको क्षमता 18 TB को ९९।९९ प्रतिशत प्रयोग भैसकोले ब्यवस्थित रुपमा डाटा ब्याकअप गर्न पुग्नेगरी पर्याप्त स्पेस समेत बाँकी देखिंदैन । ब्याकअप तथा डाटावेस रिटेन्सन सम्बन्धी नीति तयार गरी आवश्यकता अनुरुप Incremental/Differential ब्याकअप गर्न सकेमा हार्डडिस्क स्पेस बचत हुने देखिन्छ । डाटाबेस ब्याकअप गर्दा स्क्रिप्टेड रुपमा गर्ने र अर्को दिन ब्याकअपको एकएक गरेर म्यानुअली भेरिफाई गर्ने गरेको पाइयो। यसरी स्क्रिप्टेड रुपमा काम गर्दा डाटाबेस ब्याकअप राख्र र डाटा सही रुपमा ब्याकअप भए नभएको भेरिफाइ गर्न गाह्रो हुन्छ ।

कार्यालयले सही तरिकाले ब्याकअप लिने, लिएकै बखत भेरिफाइ गर्ने, त्यसलाई आवश्यक समय सम्म रिटेन्सनमा वेट गर्ने र आवश्यक पर्दा सहि तरिकाले रिस्टोर (Restore) गर्न मिल्ने गरी ब्याकअपको व्यवस्था गर्नुपर्छ ।

१२.२१. **ईन्टरफेस -** कार्यालयले नेटवर्क, डिस्क वा टेप्स मार्फत पूर्ण तथा शुद्ध तथ्याङ्कहरु स्थान्तरण गरेको र नेटवर्क मार्फत स्थान्तरण हुनेमा स्वचालितरुपमा गल्ती पत्ता लगाउने र सुधार गर्ने सुविधा रहेको हुनु पर्दछ । परीक्षणको क्रममा तथ्याङ्कहरु सोझै डाटाबेसमा जाने र अपलोड तथा स्थान्तरणमा हार्ड डिस्क प्रयोग हुने गरेको छैन । तथापी डाटावेशमा अपलोड भएका तथ्याङ्कहरु पूर्णरुपमा ट्रान्सफर भए नभएको परीक्षण तथा मूल्याङ्कन गर्ने संयन्त्र भने छैन । पुनरावलोकन गर्ने पद्धति नरहेकोले शुद्ध तथा पूर्ण तथ्याङ्क स्थान्तरणमा विश्वस्त नहुने जोखिम रहेको छ । शुद्ध एवं सुरक्षित तथ्याङ्क स्थान्तरणका लागि सुरक्षित नेटवर्क तथा निर्देशिका तयार गरी कार्यान्वयन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयन अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा कार्यालयको स्वीकृत सुरक्षा निर्देशिकामा उल्लेख भए अनुसार Integration & Technical Interface Specification तयार गरी कार्यान्वयन गरेर सुझावका व्यहोराहरु कार्यान्वयन भई सुधार भएको पाइएको छ ।

१२.२२. **तथ्याङ्क धुल्याउने -** कार्यालयले कागज, चुम्बकीय, श्रव्यदृश्य, युएसवी स्टोरेज, पुराना कम्प्युटर र ल्यापटप आदिमा रहेका संवेदनशील सूचना तथा तथ्याङ्कहरु स्वीकृत कार्यविधि अनुसार धुल्याएको हुनुपर्दछ । कार्यालयले हालसम्म तथ्याङ्क धुल्याउने कार्यहरु गरेको छैन र कार्यविधि तयार गरेको पनि छैन । लेखापरीक्षणको समयसम्म कार्यालयको जानकारी अनुसार वर्तमान सर्भरको स्टोरेज क्षमता ४ टेरा बाइट रहेकोमा हाल ४०० गिगाबाइट मात्र प्रयोगमा आएको छ । तथ्याङ्कहरु नधुल्याईएमा तथ्याङ्क रहने स्थानको अभाव हुने जोखिम रहन्छ । जसले गर्दा सफट्वेयर सञ्चालनसँग सम्बन्धीत तथ्याङ्क भण्डारणमा जोखिम हुन सक्दछ । तथ्याङ्कहरु पहिचान गरी उच्च व्यवस्थापनको स्वीकृतिमा धुल्याइनुका साथै पुराना ल्यापटप, डेस्कटप कम्प्युटर तथा अन्य सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धीत सामाग्रीहरुको लिलाम बिक्री गर्दा हार्डडिस्कलाई डिस्पोजल गरेर मात्र लिलाम बिक्री गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा यस कार्यालयबाट हार्डवयेर लिलाम, नष्ट हुने भए सुझाव अनुसार Hard Disk Disposal गरी लिलाम गरीने भन्ने कार्यालयको भनाई रहेतापनि हालसम्म लिलाम बिक्री गरिएका डाटा भण्डार डिभाईस रहेका सूचना प्रविधि यन्त्र उपकरणहरु जस्तै ल्यापटप, कम्प्युटर, सर्भर आदिबाट डाटा भण्डार डिभाईस निकालेर लिलाम बिक्री गरेको पाइएको छैन । जसले गर्दा लिलाम बिक्री पश्चात त्यस्ता स्टोरेज डिभाईसमा भएका सूचना तथा तथ्याङ्क दुरुपयोग हुने जोखिम रहन्छ ।

कार्यालयले आगामी समयमा डाटा भण्डार डिभाईस रहेका सूचना प्रविधि यन्त्र उपकरणहरु जस्तै ल्यापटप, कम्प्युटर, सर्भर आदिबाट डाटा भण्डार डिभाईस निकालेर सूचना तथा तथ्याङ्क दुरुपयोग नहुने सुनिश्चित भएपछि मात्र लिलाम बिक्री गर्नुपर्दछ ।

१२.२३. **व्यवसाय निरन्तरता योजना र प्रकोप पुनःस्थापना योजना -** कार्यालयले सूचना प्रविधिको व्यवसाय निरन्तरता योजना र प्रकोप पुनःस्थापना योजना तयार गरी त्यसको प्रभाव विश्लेषण गर्ने गरेको हुनु पर्दछ । कार्यालयले व्यवसाय निरन्तरता योजना तथा प्रकोप पुनःस्थापना योजना तयार गरेको छैन । यद्यपी कार्यालयले नियमित व्याकअप गर्ने गरेको भए तापनि त्यसको नियमित रुपमा मूल्याङ्कन गर्ने गरिएको छैन । कार्यालयको प्रकोप पुनःस्थापनाका लागि सरकारी एकीकृत तथ्याङ्क केन्द्रको हेटौंडामा स्थान उपलब्ध भएको जनाएको छ । यी योजनाको अभावमा बाह्य चुनौती, साईवर आक्रमण, प्राकृतिक प्रकोप आदि अवस्थामा एकल खाता कोष प्रणालीको निरन्तरतामा अवरोधको जोखिम

रहन्छ। यसबाट सूचना तथा तथ्याङ्कको विश्वसनीयता तथा निष्ठमा असर पर्दछ । कार्यालयको भावी चुनौतीहरुलाई ध्यानमा राखी स्वीकृत व्यवसाय निरन्तरता योजना एवं प्रकोप पुनःस्थापना योजना तयार गरी कार्यान्वयन गरीनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा सार्वजनिक वित्तीय प्रणालीहरुलाई "Critical Systems" को रुपमा पहिचान गरिएको, एक तह सम्मको Business Continuity का लागि मलेनिकाले केन्द्रमा र डिजास्टर रिकभरी सेन्टर हेटौंडामा २ वटा डाटा सेन्टरहरु सञ्चालनमा ल्याएको र Real Application Cluster र Active Data Guard लगायतका नयाँ प्रविधिको प्रयोग गरी व्यवसाय निरन्तरता र प्रकोप पुनःस्थापनको व्यवस्था गरेर सुझावको रुपमा औंल्याईएका व्यहोराहरु कार्यान्वयन गरेको पाइयो ।

१२.२४. **उच्च व्यवस्थापन स्वीकृति -** सञ्चालित सूचना प्रविधि प्रणालीमा थप विकास तथा परिमार्जन गर्नु परेमा कार्यालयको उच्च व्यवस्थापन तथा सूचना प्रविधि शाखाको स्वीकृत भएको हुनु पर्दछ । प्रणालीमा कुनै नयाँ किसिमको विशेषता जडान तथा परिवर्तन गर्दा प्रमुख विषयवस्तुहरुमा बाहेक उच्च व्यवस्थापन पक्षबाट स्वीकृति लिईएको अभिलेख राख्ने गरिएको छैन । त्यस्तै सफ्टवेयर प्रणालीमा के, कहिले र कसले परिमार्जन गरेको भन्ने स्वचालित अभिलेखाङ्कन हुने प्रणाली छैन । समयानुकूल पुनरावलोकन नहुनाले निर्धारित समयमा गरीनु पर्ने सुधार नहुन सक्दछ । स्वचालित अभिलेखाङ्कन प्रणाली जडान गर्ने, निर्धारित समयमा पुनरावलोकन गर्ने तथा परिमार्जन पूर्व उच्च व्यवस्थापनको स्वीकृति गराउने व्यवस्था मिलाउनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले प्रणालीमा कुनै परिवर्तन गर्नुपरेमा उच्च व्यवस्थापनबाट स्वीकृति लिने गरेको पाइएको छ । तर सफ्टवेयर प्रणालीमा भएको परिमार्जन स्वचालित अभिलेखाङ्कन हुने गरेको पाइएन । कार्यालयले सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा औंल्याईएका सुझावहरु प्राथमिकताका साथ कार्यान्वयन गर्नु पर्दछ ।

१२.२५. **कार्य विभाजन -** कार्यालयले सफ्टवेयर प्रणालीको तथ्याङ्कहरुको विकास, परिमार्जन, परीक्षण, कार्यान्वयन र स्थान्तरण गर्ने कार्य फरक फरक वातावरणमा व्यवस्थित गरेको हुनुपर्दछ । एकल खाता कोष प्रणाली सम्बन्धमा व्यवसायिक आवश्यकता अनुसार प्रणालीको विकास गरिन्छ। प्रणालीमा के-कस्ता विशेषताहरु थप गर्नुपर्ने हो सोको जानकारी बिजनेश यूनिटलाई गराए पछि डेभलर्पसद्वारा प्रणालीको विकास गरीन्छ, सो पश्चात त्यसलाई बिजनेश यूनिटले परीक्षण वातावरणमा परीक्षण गर्दछन् । यसैगरी विभिन्न व्यक्तिहरु उक्त प्रणालीको परीक्षण तथा प्रयोगमा सहभागी हुन्छन् साथै टेस्ट सर्भर र लाईभ सर्भरको लागि फरक फरक यूजर नेम र पासवर्डको व्यवस्था गरिएको छ । यसरी प्रणालीका नेटवर्क सञ्चालक, डाटावेश सञ्चालक तथा प्रणाली सञ्चालकको कार्य विभाजन गरेको छ । यद्यपी प्रणालीमा टेस्ट सर्भरमा बसेका कर्मचारीलाई लाईभ सर्भरमा लिने नलिने सम्बन्धमा प्रणालीको विकास गरिएको छैन । साथै लाईभ सर्भरमा गए पश्चात त्यसको सुपरीवेक्षण तथा मूल्याङ्कन गर्ने गरिएको छैन । जसले गर्दा प्रणाली सञ्चालनमा जोखिम रहने र प्रणालीको तथ्याङ्कमा अनाधिकृत पहुँच रहने जोखिम रहन्छ । कार्यालयले सफ्टवेयर प्रणालीको तथ्याङ्कहरुको विकास, परिमार्जन, परीक्षण, कार्यान्वयन र स्थान्तरण गर्ने कार्य फरक फरक वातावरणमा व्यवस्थित गरेको हुनुपर्दछ । साथै लाईभ सर्भरमा भए गरेका कामहरुको सुपरिवेक्षण हुने संयन्त्रको व्यवस्था गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा सुझावहरु कार्यान्वयन भएको पाइयो ।

१२.२६. **उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण -** कार्यालयले विकास तथा परिमार्जन गरेको सफ्टवेयर प्रणालीलाई प्रयोगमा लैजानुभन्दा पहिला लाभग्राहीहरुलाई उपयोगमा सहज हुने वा समस्या नआउने सम्बन्धमा उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण गराउनु पर्दछ । कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणालीको शुरुवात समय र हाल तेस्रोपक्ष मार्फत प्रणालीमा थप विकास गर्दा पनि उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण गर्ने गरिएको छैन । जसले गर्दा कुन उद्देश्यले प्रणालीको विकास गरिएको थियो तथा प्रयोगकर्ता अनुकुल थियो वा थिएन सोको अभिलेख नरहँदा प्रणालीको सञ्चालनमा जोखिम रहने हुन्छ । कार्यालयले विकास तथा परिमार्जन गरेको सफ्टवेयर प्रणालीलाई प्रयोगमा लैजानु भन्दा पहिला लाभग्राहीहरुलाई उपयोगमा सहज हुने वा समस्या नआउने सम्बन्धमा उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण गराउने तथा अभिलेख राख्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणालीको शुरु भर्सनलाई अपग्रेड गरेर २०७७।४।२७ देखि दोस्रो भर्सन लागू गरेकोमा सो दोस्रो भर्सनको पनि उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण (User Acceptance Test, UAT) गरेको प्रतिवेदन पेश गरेको छैन । उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण गरेको तर अभिलेख नरहेको कार्यालयको भनाई रहेको छ ।

कार्यालयले तयार गरेको नयाँ सफ्टवेयर र अपग्रेड गरेको नयाँ भर्सनको उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण (User Acceptance Test, UAT) गराएर सो को प्रतिवेनको आधारमा मात्र सफ्टवेयर जडान गरी लागू गर्नु पर्दछ ।

१२.२७. **परिवर्तन व्यवस्थापन -** कार्यालयमा प्रणाली प्राप्ति तथा व्यवस्थापन परिवर्तन र प्रणालीमा आकस्मिक परिमार्जन गर्दा नीति अनुसारको प्रक्रिया अवलम्बन गरिनु पर्दछ । यस प्रणालीमा सामान्य परिवर्तन गर्दा बिजेनस युनिटको आग्रहमा प्रणाली व्यवस्थापकद्वारा परिवर्तन गर्ने गरेको तर यस्ता परिवर्तनको अभिलेख राख्ने गरेको छैन । अभिलेख नराखेका कारण जालसाजीपूर्ण तथा अनधिकृत परिवर्तन हुन सक्ने देखिन्छ । यसबाट प्रणालीमा साईबर आक्रमण हुन सक्ने तथा डाटा चोरी हुन सक्ने देखिन्छ। कार्यालयमा प्रणाली प्राप्ति, व्यवस्थापन परिवर्तन तथा प्रणालीमा आकस्मिक परिमार्जन गर्दा नीति तयार गरी सोही अनुसारको प्रक्रिया अवलम्बन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयको स्वीकृत सुरक्षा मार्गदर्शन अनुसार परिवर्तन अनुरोध मार्फत परिमार्जन गर्ने गरिएको कार्यालयले जनाएता पनि प्रणालीमा समय-समयमा हुने साना-साना अपडेट र प्रणालीको नयाँ भर्सन आउँदा समेतको अभिलेख राख्ने गरेको पाइएन जसले गर्दा कसले, कहाँ र कुन समयमा प्रणालीमा परिवर्तन गरेको भनी जानकारी नहुने र अनाधिकृत परिवर्तन समेत हुन सक्ने जोखिम रहन्छ ।

कार्यालयले प्रणालीमा समय-समयमा हुने साना-साना अपडेट र प्रणालीको नयाँ भर्सन आउँदा समेतको अभिलेख राख्ने व्यवस्था गरेर अभिलेख बाहेकको कुनै अनाधिकृत परिवर्तन देखिएमा तत्काल समाधान गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१२.२८. **विश्वसनीयता -** कार्यालयले प्राप्ति गरेका हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरको विश्वसनीयताको सम्झौता समेत गरेको हुनुपर्दछ । कार्यालयले हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर खरिद गर्दा सोको स्पेसिफिकेशनमा वारेन्टी

हुने जनाए तापनि आपूर्तीकर्ता सुरक्षण धरौटी कटाउने गरेको छैन र कार्यालयले वारेन्टी सम्बन्धी अभिलेखहरु राखेको छैन । यसबाट हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरको उपयोग अवधिको सुनिश्चितता तथा सञ्चालन र मर्मत लागत वृद्धिको जोखिम बढेको छ । हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर प्राप्ति गर्दा निश्चित अवधिको वारेन्टी सहित लागत लाभ विश्लेषण गरिएको हुनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षणको गर्दा सुझावहरुको कार्यान्वयन भएको पाइएको छ ।

१२.२९. **प्रयोग पश्चात पुनरावलोकन -** कार्यालयमा प्रयोगमा आएको सफ्टेयर प्रणालीको विकास तथा परिमार्जनको कार्यसम्पादन निश्चित समयसम्म प्रयोग पश्चात पुनरावलोकन गरिएको हुनु पर्दछ । आकस्मिक अवस्थामा प्रणालीमा कुनै किसिमको परिवर्तन गरेको खण्डमा विश्लेषण तथा जाँचको मात्रा वढाइनु पर्दछ। जसले गर्दा सफ्टवेयरमा सृजना भएका समस्याको जानकारी कार्यालयलाई समयमै हुन्छ । तर कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणाली सफ्टवेयरको समय समयमा पुनरावलोकन गर्ने व्यवस्था गरेको छैन । यसबाट प्रणाली सञ्चालनमा आईपरेका ईन्सिडेण्ट, बग्स तथा अन्य विभिन्न समस्याहरु समाधान हुन नसकी प्रणालीको निरन्तर सञ्चालन तथा सुनिश्चिततामा जोखिम रहन्छ । कार्यालयले प्रयोगमा आएको सफ्टवेयरको प्रयोग पश्चात पुनरावलोकन गरी देखिएका समस्याहरु समाधान गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

सुझाव पूर्णरुपमा कार्यान्वयन भएको छ भन्ने कार्यालयको भनाई रहे तापनि उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा प्रणालीको पुनरावलोकन वा भर्सन परिवर्तन गर्ने अवधिको विषयमा कुनै नीति तथा योजना रहेको छैन भने कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणालीको शुरुवात देखि हालसम्म एकपटक भर्सन परिवर्तन गरेकोमा भर्सन परिवर्तनबाट समग्र प्रणालीमा परेको असर पुनरावलोकन गरेको पाइएन ।

कार्यालयले सुझावमा औंल्याइएका व्यहोरा कार्यान्वयन गर्नेतर्फ ध्यान दिनुपर्दछ ।

१२.३०. **बैङ्क हिसाव मिलान -** एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालन निर्देशिकको दफा ४ अनुसार कार्यालयले गरेको कारोवार अनुसारको प्राप्ति तथा भुक्तानीको समायोजनका लागि नेपाल राष्ट्र वैंङ्कलाई हरेक दिन समायोजन आदेश पठाउनु पर्ने व्यवस्था छ । कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयहरुले सरकारी कारोवार गर्ने बैङ्कसँग दैनिक रुपमा हिसाव मिलान गर्दछन तर एकल खाता कोष प्रणालीमा स्वचालित रुपमा हिसाव मिलान हुने व्यवस्था छैन । कार्यालयका अनुसार प्रत्येक दिन कोलेनिकाले नेपाल राष्ट्र बैङ्कलाई समायोजन विवरण पठाउने गरेको छ । एकल खाता सफ्टवेयर प्रणाली अनुसार स्वचालित एवं नियमित रुपमा हिसाव मिलान गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

तहाँको सुझाव अनुसार स्वचालित रुपमा हिसाव मिलान गरिनेछ भन्ने कार्यालयको भनाई रहेकोमा उपर्युक्त विषयको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा स्वचालित रुपमा हिसाव मिलान हुने व्यवस्था गरेको पाइएन ।

लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा औंल्याईएका सुझाव अनुसार प्रणालीमा स्वचालित रुपमा हिसाव मिलान हुने व्यवस्था गरीनु पर्दछ ।

१२.३१. **कर्मचारीहरुको भुक्तानी -** एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालन निर्देशिकको बुँदा नं १०.१.१ अनुसार खर्च गर्ने कार्यालयले आफ्ना कर्मचारीहरुलाई भुक्तानी गरीने तलब भत्ता रकम सम्वन्धित कर्मचारीको

बैङ्क खातामा सिधै जम्मा गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । कार्यालयले सबै कर्मचारीहरुको तलब भत्ता रकम एउटै चेक मार्फत बैंङ्क खातामा कर्मचारीको विवरणसमेत पठाउने र बैङ्कले सम्बन्धीत कर्मचारीको खातामा जम्मा गर्ने गरेको छ । तर अदालतका कर्मचारीहरुको तलब भत्ता रकम नगदै भुक्तानी गर्ने गरेको छ । कार्यालयले आफ्ना कर्मचारीहरुलाई भुक्तानी दिनुपर्ने तलब भत्ता रकम सम्वन्धित कर्मचारीको बैङ्क खातामा सिधै जम्मा गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा Electronic Fund Transfer मार्फत कर्मचारीहरुको तलब भत्ता बैंङ्क खातामा नै भुक्तानी गर्ने व्यवस्था भई सुझाव कार्यान्वयन भएको पाइयो ।

१२.३२. **रेखाङ्कित चेक -** एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालन निर्देशिकको बुँदा नं १०.१.१८ अनुसार कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयलवाट जारी हुने चेक रेखाङ्कित हुनुपर्छ । तर अधिकाँश रेखाङ्कित चेक जारी गरेता पनि स-साना भुक्तानीका लागि कारण खुलाएर बाहक चेक पनि जारी गर्ने गरेको छ । यसबाट निर्देशिका कार्यान्वयनको उद्देश्य प्राप्तिमा असर पर्न सक्छ । कोष तथा लेखा नियन्त्रण कार्यालयबाट रेखाङ्कित चेक जारी गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा हाल रेखाङ्कित चेक प्रयोग गर्न छोडिएको र EFT र A/C payee चेकबाट मार्फत मात्रै भुक्तानी हुने व्यवस्था भई सुझाव कार्यान्वयन भएको पाइयो ।

१२.३३. **यथार्थ समयको बैक मौज्दात -** एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालन निर्देशिकको बुँदा नं १०.१.२१ अनुसार प्रत्येक महिनाको ५ गते भित्रमा सरकारी कारोवार गर्ने बैंकसँग हिसाब मिलान गरी अभिलेख अध्यावधिक गरी प्रमाणित गरेर राख्नुपर्ने छ । कार्यालयले आर्थिक वर्ष व्यतित भएपछि पनि चेकको भुक्तानी म्याद बाँकी रहने हुनाले एक आर्थिक वर्षमा जारी भएको चेकको भुक्तानी अर्को आर्थिक वर्षमा गर्नुपर्ने हुँदा सोको लागि कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयले भुक्तानी हुन बाँकी चेकको विवरण तयार गरी सम्बन्धीत बैङ्कमा पठाउनु पर्ने र कोष तथा लेखा नियन्त्रण कार्यालयले चेक साट्न बाँकीको विवरण तयार गरी नेपाल राष्ट्र बैङ्कमा पेश गर्ने गरेको छ । यसबाट कार्यालयको यथार्थ समयको बैक मौज्दात थाहा हुनुपर्ने निर्देशिकाको उद्देश्य प्राप्तिमा असर परेको छ । यसको कारण प्रणालीले स्वचालित रुपमा बैंक समाधान विवरण तयार गर्ने नगर्नु हो । निर्देशिकको १०.१.२१ वमोजिम प्रत्येक महिनाको ५ गते भित्रमा सरकारी कारोवार गर्ने बैंङ्कसँग हिसाब मिलान गरी अभिलेख अध्यावधिक गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

प्रत्येक महिनाको ३ गते भित्रमा सरकारी कारोवार गर्ने बैंङ्कसँग हिसाब मिलान गरी अभिलेख अध्यावधिक गर्ने व्यवस्था गरिएको छ भन्ने कार्यलयको भनाई रहेकोमा सो विषयको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा सुझाव कार्यान्वयन भएको पाइएको छ ।

१२.३४. **निर्देशिका कार्यान्यवन -** एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालन निर्देशिकको बुँदा नं १०.१.२३ अनुसार कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयले नेपाल राष्ट्र बैकलाई रकम जम्मा गर्न दिएको आदेशको एकप्रति दैनिक रुपमा महालेखा नियन्त्रक कार्यालय कोष प्रशासन शाखामा पठाउनु पर्ने व्यवस्था छ । तर कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयहरुले महालेखा नियन्त्रक कार्यालयमा पठाउने गरेका छैनन् । एक उप महालेखा नियन्त्रकका अनुसार प्रणालीमा स्वचालित रुपमा व्यवस्थापन गर्ने भएकाले को.ले.नि.का. बाट नेपाल राष्ट्र बैकलाई रकम जम्मा गर्न दिएको आदेशको प्रति दैनिकरुपमा लिने

नगरेको जानकारी भयो । निर्देशिकामा उल्लिखित व्यवस्था आवश्यक नपर्ने भए निर्देशिकाको उक्त व्यवस्था पुनरावलोकन गरीनु पर्दछ । निर्देशिकको १०.१.२३ अनुसार कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयले नेपाल राष्ट्र बैंकलाई रकम जम्मा गर्न दिएको आदेशको एकप्रति दैनिकरुपमा महालेखा नियन्त्रक कार्यालय कोष प्रशासन शाखामा पठाउने व्यबस्था गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा Day Close र सोधभर्ना प्रतिवेदन TSA प्रणाली बाटै प्राप्त गर्ने व्यवस्था गरिएको कार्यालयको भनाई रहेकोमा उक्त सुझावको कार्यान्वयन भएको पाइएको छ।

१२.३५. **धरौटीको मास्केवारी -** एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालन निर्देशिकको बुँदा नं १०.२. अनुसार कोलेनिकाले धरौटीको मास्केवारी तयार गरी महिना भुक्तान भएको सात दिनभित्र तथा निर्देशिकको १०.१.२४ अनुसार कोषको अवस्थाको मासिक विवरण मासिक रुपमा महालेखा नियन्त्रक कार्यालय कोष प्रशासन शाखामा पठाउनु पर्नेछ तर उक्त विवरण एकल खाताकोष प्रणालीद्वारा नै स्वाचालित रुपमा प्राप्त हुनेहुँदा सो अनुसार पठाउने गरेको पाइएन । निर्देशिकामा उल्लिखित व्यवस्था आवश्यक नपर्ने भए निर्देशिकाको उक्त व्यवस्था पुनरावलोकन गरिनुपर्दछ । निर्देशिकाको बुँदा नं १०.२. अनुसार कोलेनिकाले धरौटीको मास्केवारी तयार गरी महिना भुक्तान भएको सात दिनभित्र तथा निर्देशिकाको बुँदा नं १०.१.२४ अनुसार कोषको अवस्थाको मासिक विवरण मासिक रुपमा महालेखा नियन्त्रक कार्यालय कोष प्रशासन शाखामा व्यवस्था गरिनुपर्दछ।

धरौटी र कार्य सञ्चालनको भुक्तानी EFT बाट हुने र सोको विवरणहरु प्रतिवेदनहरुमा उपलब्ध हुने गरेको छ भन्ने कार्यालयको भनाई रहेको छ ।

१३. **लेखापरीक्षणबाट देखिएका थप व्यहोराहरु -** महालेखा नियन्त्रक कार्यालयले सञ्चालन र व्यवस्थापन गरेको एकल खाता कोष प्रणालीको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा देखिएका माथि उल्लेख भए बमोजिमका व्यहोराहरुका अतिरिक्त उक्त प्रणालीको हालको सञ्चालन अवस्थाको परीक्षणबाट देखिएका थप व्यहोराहरु देहाय बमोजिम रहेका छन्:

१३.१. **वेबसाईट -** सरकारी निकायको वेबसाईट निर्माण तथा व्यवस्थापन सम्बन्धी निर्देशिका, २०६८ को बुँदा नं २ अनुसार नेपाल सरकारको प्रत्येक मन्त्रालय, विभाग र केन्द्रीय स्तरका कार्यालयहरुले यथासम्भव आ-आफ्नो वेबसाईट निर्माण गरी सञ्चालनमा ल्याउनु पर्ने उल्लेख गरेको छ । महालेखा नियन्त्रक कार्यालयले कार्यालयको समग्र सूचना तथा जानकारी समेट्ने वेबसाईट निर्माण गरेतापनि उक्त वेबसाईटमा TSA सम्बन्धी सूचना तथा जानकारी समेट्ने छुट्टै पोर्टल/लिङ्क राखेको पाइएन । प्रणालीको आधिकारिक वेबसाईट वा पोर्टल नहुँदा एकल खाता कोष प्रणाली जस्तो फराकिलो क्षेत्र समेटेको र महत्वपूर्ण प्रणालीका प्रयोगकर्ताले यो प्रणालीका विविध विषयको सूचना तथा जानकारी लिन र निर्देशिका तथा फारम लगायतका सामाग्रीहरु डाउनलोड गर्न अन्यत्र खोज्नु पर्ने झण्झट व्यहोर्नुपर्ने देखियो । कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणालीको समग्र विषयको जानकारी दिन छुट्टै वेबसाईट तयार गर्नुपर्छ वा महालेखा नियन्त्रक कार्यालयको वेबसाईटमा एकल खाता कोष प्रणाली सम्बन्धी सूचना तथा जानकारी समेट्ने छुट्टै पोर्टल/लिङ्क राखेर एकल खाता कोष प्रणालीका प्रयोगकर्तालाई सहजीकरण गर्नुपर्दछ ।

१३.२. **भर्सन परिवर्तन र परीक्षण** - निकायले सञ्चालन गरेको सूचना प्रविधि प्रणालीको नयाँ भर्सन जारी गर्नुपूर्व उक्त प्रणालीको डाटाबेसमा रहेको पुरानो भर्सनको अन्तिम मिति सम्मको डाटा ठीक छ नयाँ भर्सनमा

माईग्रेट गर्न उपयुक्त र सम्भब छ भनि आश्वस्त हुन र नयाँ भर्सनमा डाटा माईग्रेट गर्दा पुरानो भर्सनको डाटा, सूचना, भ्याल्यु, एप्लिकेशन लगायतका न्यूनतम डाटाहरु अपलोड भएको छ भनि आश्वस्त हुन र नयाँ भर्सनले पुरानो भर्सनमा रहेका सबै सर्तहरु पुरा गरेको छ भनि आश्वस्त हुन स्वतन्त्र पक्षबाट प्राविधिक परीक्षण गराउनु पर्छ । महालेखा नियन्त्रक कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणालीको २०७७।४।२७ नयाँ भर्सन अपडेट गरेकोमा भर्सन अपडेट गर्नुपूर्व र नयाँ भर्सनको शुरुवाती अवस्थाको परीक्षण गराएको पाइएन । यस्तो परीक्षण नगराउँदा प्रणालीको पुरानो भर्सनको ब्याकअपमा रहेको डाटाको सत्यता र नयाँ भर्सनमा पुरानो भर्सनको न्यूनतम सूचना अपलोड भएको, डाटा माईग्रेसन भएको, नयाँ भर्सनले पुरानो भर्सनको न्यूनतम सर्त पुरा गरेको र पुरानो भर्सनसँग नयाँ भर्सन कम्प्याटिबल भएको छ भनी आश्वस्त हुने आधार रहेन ।

कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणालीको नयाँ भर्सन अपडेट गर्दा प्रणालीको पुरानो भर्सनको ब्याकअपमा रहेको डाटाको सत्यता र नयाँ भर्सनमा पुरानो भर्सनको न्यूनतम सूचना अपलोड भएको, डाटा माईग्रेसन भएको, नयाँ भर्सनले पुरानो भर्सनको न्यूनतम सर्त पुरा गरेको र पुरानो भर्सन सँग नयाँ भर्सन कम्प्याटिबल छ भनि आश्वस्तता प्रदान गर्न स्वतन्त्र पक्षबाट प्राविधिक परीक्षण गराउनु पर्दछ ।

१३.३. **सुरक्षाको परीक्षण -** प्रणालीमा बाह्य पक्षको अनधिकृत पहुँचबाट कुनै दुर्घट्ना घटेको खण्डमा प्रणालीको समग्र परीक्षण गराएर प्रणालीमा परेको असर बारे प्रतिवेदन लिई असर देखिएमा सुधार गर्ने र भविष्यमा हुनसक्ने सोही प्रकृतिका जोखिमबाट बच्ने उपयाहरुको खोजी गर्नुपर्दछ । कार्यालयको प्रणालीमा विभिन्न समयमा बाह्यपक्षबाट हुनसक्ने सुरक्षा उलङ्घन चुनौतीको न्यूनीकरण गर्न तथ्याङ्कको सुरक्षा परीक्षण (Security Audit) गर्ने गरेको पाइएन । सुरक्षा परीक्षण नगर्दा सुरक्षा उलङ्घनबाट भएको असर थाहा पाउन सकिदैन र सुरक्षा उल्लंघनबाट कुनै जोखिम भएमा सोबाट समग्र प्रणालीमा असर पर्न सक्दछ । सोही प्रकृतिका दुर्घट्ना पुनः दोहोरिएमा सोबाट पर्ने असर र बच्ने उपायको यकिन गर्न सकिदैन ।

कार्यालयले सूचना प्रविधि प्रणालीमा पाईरेसी, ह्याकिङ्ग, भाईरस, फिसिङ्ग, मालवेयर जस्ता साईबर थ्रेटहरुबाट कुनै दुर्घटना भएको खण्डमा प्रणालीको अनिवार्य रुपमा परीक्षण गराएर प्रतिवेदन लिई असर देखिएमा सुधार गर्ने र भविष्यमा हुनसक्ने सोही प्रकृतिका जोखिमबाट बच्ने उपयाहरुको खोजी गर्नुपर्दछ।

१३.४. **अडिट ट्रेल (Audit Trail) -** सार्वजनिक सेवा प्रवाहको लागि उपयोगमा ल्याईएको सफ्टवेयरमा प्रणाली सञ्चालनका सम्पूर्ण क्रियाकलापहरु जस्तै अपरेटिङ्ग सिस्टम, एप्लिकेसन, प्रयोगकर्ताका क्रियाकलाप, कम्प्युटरमा भएका प्रत्येक घट्नाहरुको स्वचालित रुपमा परीक्षण गरी सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको लागि आवश्यक पर्ने सूचना तथा डाटा स्वतः उपलब्ध गराउने अडिट ट्रेल (Audit Trail) लाई सफ्टवेयर निर्माण गर्दा नैं समावेश गर्नुपर्नेमा एकल खाता कोष प्रणालीमा उपरोक्त व्यवस्था रहेको पाइएन । सेवा प्रवाहको लागि उपयोगमा ल्याईएको सफ्टवेयर प्रणालीमा अडिट ट्रेल नहुँदा समय समयमा सफ्टवेयरमा आईपर्ने घट्ना तथा समस्या बारेमा जानकारी नहुने र सामान्य भन्दा सामान्य त्रुटीहरु समेत तुरुन्तै सच्याउन नसकिने हुँदा प्रणालीमा गम्भीर समस्या समेत निम्त्याउन सक्ने देखिन्छ। कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणालीमा अडिट ट्रेलको व्यवस्था समेत समावेश गर्नुपर्दछ ।

१३.५. **यन्त्र उपकरणको हस्तान्तरण र जिन्सी व्यवस्थापन -** आर्थिक कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व ऐन, २०७६ को दफा २८ (१) मा जिम्मेबार व्यक्तिले आफ्नो जिम्मामा आएको जिन्सी सामानको सात दिन भित्र यथास्थानमा दाखिला गरी श्रेस्ता खडा गर्नुपर्ने व्यवस्था रहेको छ । त्यसै गरी आर्थिक

कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व नियमावली, २०७७ को नियम १०० मा प्रत्येक कार्यालयले गत आर्थिक वर्षको मौज्दात, चालु आर्थिक वर्षमा खरिद गरेको तथा हस्तान्तरण भई आएको मालसामान र वस्तुगत सहायताको रुपमा प्राप्त भएको मालसामान समेत उल्लेख गरी स्वीकृत ढाँचामा जिन्सी मालसामानको स्रेस्ता राख्नुपर्ने उल्लेख छ । कार्यालयले २०७७।७८ मा खरिद गरेर मिति २०७७।८।१५ को पत्रबाट राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रको हेटौंडा स्थित डिजास्टर रिकभरी सेन्टरमा डिजास्टर रिकभरी ब्याकप प्रणाली स्थापनाको लागि जडान गर्न पठाएका २४ प्रकारका ८७ थान सूचना प्रविधि सम्बन्धी यन्त्र उपकरणहरु डिजास्टर रिकभरी केन्द्र हेटौंडाले बुझिलिएको र उक्त यन्त्र उपकरणहरु उक्त प्रणालीमा जडान भएको भन्ने आधार स्पष्ट हुनेगरी कुनै कागजात पेश भएको छैन। कार्यालयले डिजास्टर रिकभरी केन्द्र हेटौंडासँग कोंलोकेसन सेवाको सम्झौता समेत गरेको छैन । जसले गर्दा यन्त्र उपकरणको सदुपयोग र व्यवस्थापनको जिम्मेवार कुन निकाय हुने भन्ने सम्बन्धमा भूमिकाको अन्योलता सृजना भएको छ । यसले गर्दा यन्त्र उपकरणहरु हराउने, उपयोग बिहीन अवस्थामा रहन सक्ने तथा दुरुपयोग समेत हुन सक्ने जोखिम रहन्छ ।कार्यालयले उक्त यन्त्र उपकरण डिजास्टर रिकभरी सेन्टर हेटौंडाले बुझिलिएको र प्रणालीमा नैं जडान भएको भन्ने कागजात माग गरी यन्त्र उपकरणको जिन्सी अद्यावधिक गर्नुपर्दछ र डिजास्टर रिकभरी केन्द्र हेटौंडासँग कोलोकेसन सेवाको सम्झौता गर्नुपर्दछ ।

१३.६. **डाटाबेस सफ्टवेयरको उपयोग -** कार्यालयले प्रणाली सञ्चालनको लागि Oracle को Relational Database Management (RDBMS) उपयोगमा ल्याएको छ।उक्त सफ्टवेयरको उपयोग सम्बन्धमा देखिएका व्यहोराहरु देहाय बमोजिम रहेका छन् :

१३.६.१. **सफ्टवेयरको प्राप्ति र हस्तान्तरण -** कार्यालयले खरिद गरेका र कार्यालयमा अन्यत्रबाट हस्तान्तरण भई आएका सूचना प्रविधि सम्बन्धी यन्त्र उपकरण, लाईसेन्स तथा कफ्टवेयरको वारेण्टी ग्यारेण्टी तथा लाईसेन्स अवधि स्पष्ट खुल्ने गरी प्रमाण कागजात सहितको अभिलेख राख्नुपर्दछ । कार्यालयको च.नं. २५ मिति २०७६।७।१७ को पत्रबाट राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रसँग १२ कोरको Oracle Database Licence माग गरेकोमा मिति २०७६।८।४ को पत्र मार्फत राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रबाट उक्त Oracle Database Licence Software को ६ कोर प्राप्त भएकोमा उक्त Software को Licence प्रमाणपत्र प्राप्त भएको छैन भने सोसँगै Licence को Support सेवा समेत रहे नरहेको सम्बन्धमा समेत उल्लेख गरेको छैन । जसले गर्दा उक्त Licence Software र Support सेवा भएकोमा सो को Date Expire हुने अवधि, लाईसेन्सको प्रकृति, सपोर्ट सेवाको अवधि जस्ता विषयमा जिम्मेबारी कसको रहने भन्ने अन्योलता भएको छ भने तोकिएका सर्तहरुको पालना नभएमा सप्लायरसँग कसले दाबी गर्ने भन्ने सम्बन्धमा भुमिकाको अन्यौलता सृजना भएको छ । कार्यालयले राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रबाट उक्त Oracle Database Licence Software को Licence प्रमाणपत्र र Support Service पनि आफै सञ्चालन गर्ने गरी हस्तान्तरण प्राप्त गर्नुपर्दछ ।

त्यसैगरी राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रसँग Licence को प्रमाणपत्र र Support सहित हस्तान्तरण प्राप्त नैं नगरेको Oracle Database को Data Management को लागि कार्यालयले २०७७।७८ मा रु.१ करोड ३९ लाख ७० हजारको ६ वटा Oracle Active Data Guard र रु.९३ लाख ५ हजार को ६ वटा Oracle Real Application Clusters गरी जम्मा रु. १ करोड ३९ लाख ७० हजार Oracle Database एप्लिकेसन र टुल्स खरिद गरेको छ । यसरी आफ्नो नाममा हस्तान्तरण भई नआएको Oracle Database को व्यवस्थापनको लागि थप खरिद गरेको मनासिव देखिएन । उक्त एप्लिकेशन र टुल्सको लागि राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रबाट पनि खर्च गरेको हुनसक्ने देखिएकोले

दोहोरो खर्च नभएको र कार्यालयले खरिद गरेका एप्लिकेसन र टुल्सको पूर्ण उपयोग भएको सम्बन्धमा कार्यालय आश्वस्त हुनुपर्दछ । कार्यालयले Oracle Database Licence Software को हस्तान्तरण प्राप्त गरेर मात्र सोको व्यवस्थापनको लागि थप खर्च गर्नुपर्दछ ।

१३.६.२. **लाईसेन्स र सपोर्ट -** कार्यालयले प्रणाली सञ्चालनको लागि १२ कोरको Oracle RDBMS को उपयोग गरेकोमध्ये सन् २०१४ जुलाईमा कार्यालयले खरिद गरेको Oracle 9i-Perpetual, ६ कोरले नपुग भएको उल्लेख गरी राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रबाट Oracle 12C- Perpetual, ६ कोर प्राप्त गरेको देखिन्छ । कार्यालयले खरिद गरेको (Oracle 9i-perpetual, 6-core) को उत्पादक कम्पनी ओरेकलसँगको सम्झौता (Support Agreement) लाईसेन्स खरिद गरेको मिति देखि नविकरण गरेको देखिएन भने डेटावेसको संस्करण भने Oracle-9i बाट Oracle 19C मा अपग्रेड गरेको पाइयो । यसरी एक्टिभ सपोर्ट विना संस्करण अपग्रेड गर्न उत्पादकले बर्जित गरेको छ । उत्पादकले आफ्नो उत्पादन (Product) प्रयोग गर्ने ग्राहकले उपयोग गरेको Oracle सफ्टवेयर जाँचगरेको खण्डमा Reinstatement Charges सहित विगत वर्षहरु समेतको Support शुल्क दाबी गर्ने सम्भावना रहन्छ । साथै Active Support नभएको खण्डमा प्राविधिक कारणले Database मा कुनै खराबी आएको खण्डमा पुनः प्राप्ति (Recovery) को समेत सुनिश्चितता रहँदैन । कार्यालयले खरिद गरेको सफ्टवेयरको प्रयोग गर्दा थप व्ययभार नपर्ने गरी र डाटाको सुरक्षा र गुणस्तरमा असर नपर्नेगरी उपयोग गर्नु पर्दछ ।

१३.७. **ईन्टरनेट सेवाको सम्झौता -** प्रदेश एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालन पुस्तिका, २०७५ मा एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालनको लागि 256 Kbps क्षमताको ईन्टरनेट सेवा हनुपर्ने व्यवस्था गरेको छ । एकल खाता कोष प्रणाली वेबमा आधारित भएकोले प्रणाली सञ्चालनको मूख्य आधार ईन्टरनेट नैं हो। प्रणालीको प्रयोगकर्ता र प्रणालीबिच निरन्तर सञ्चार हुन र डाटा सेन्टर र डिजास्टर रिकभरी सेन्टरमा रियलटाईम डाटा ब्याकअप हुनको लागि पनि ईन्टरनेट सेवा अनबरत रुपमा प्रवाह हुनुपर्दछ । कार्यालयले महालेखा नियन्त्रक कार्यालयमा र हेटौंडाको डिजास्टर रिकभरी सेन्टरमा ईन्टरनेट सेवा वापत नेपाल दुरसंचार कम्पनी लिमिटेडलाई रु.२४ लाख १८ हजार वर्ड लिंक कम्युनिकेसनस् लिमिटेडलाई रु.७ लाख ८९ हजार र सुविसु केबल लिमिटेडलाई रु.२ लाख २८ हजार गरी जम्मा रु.३४ लाख ३४ हजार भुक्तानी गरेकोमा ३ वटै ईन्टरनेट सेवा प्रदायकसँग सेवाको सम्झौता गरेको छैन । सम्झौता नगरेका कारण ईन्टरनेटको क्षमता, सेवा प्रवाहको अवधि र सेवाको गुणस्तर बारे यकिन हुन सकिएन ।

कार्यालयले ईन्टरनेट सेवाको सम्झौता नगर्दा तथ्याङ्कको सुरक्षा, सेवा प्रवाहको निरन्तरता तथा तोकिएको सेवा प्रवाह हुन नसकेमा सोको क्षतिपूर्ति सम्बन्धमा कुनै सर्त नहुने कारण सेवा प्रदायकलाई सेवा प्रवाहको लागि बाध्य गराउन सकिँदैन । जसले गर्दा तथ्याङ्कको असुरक्षा हुने, जुनसुकै बखत ईन्टरनेट अबरुद्ध भई सेवा ठप्प हुने, डाटाको रियलटाईम ब्याकप नभै प्रणालीबाट सरकारको आर्थिक अवस्थाको यथार्थ प्रतिवेदन नहुने जस्ता जोखिम रहन्छन् । ईन्टरनेट सेवा प्रदायकले प्रवाह गरेको सेवाको वार्षिक प्रतिवेदन समेत प्राप्त नभएकोले ईन्टरनेट सेवा भरपर्दो रहेको र तोकिएको न्यूनतम क्षमताको ईन्टरनेट सेवा निरन्तर प्रवाह भएको सुनिश्चत हुने आधार रहेन । कार्यालयले सेवा प्रदायकसँग सुरक्षा, गोपनीयता, क्षमता तथा सेवा प्रवाहको निन्तरताका सर्त सहितको सम्झौता (Service Level Agreement, SLA) गरेर मात्र ईन्टरनेट सेवा खरिद गर्नुपर्दछ ।

१३.८. **सम्झौता तथा गोपनीयता -** सूचना प्रविधि प्रणाली व्यवस्थापनको लागि बाह्य पक्षसँग सपोर्ट सेवा लिनुपरेमा सम्झौतामा सूचनाको गोपनियता सम्बन्धी सर्तहरु राखेर सोको पालना भए नभएको अनुगमन

गर्नुपर्दछ । कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणालीको Management Support Service को लागि एक जेभीसँगको सम्झौतामा गोपनीयता सम्बन्धी प्रावधान राखेतापनि सो गोपनीयता सम्बन्धी ब्यवस्था सम्झौता समाप्त भएकमो २ वर्षपछी स्वतः निस्क्रिय हुने ब्यवस्था छ । गोप्य सूचना सदैव गोपनीय रहनुपर्ने भएकोले २ वर्षपछी लागू नहुने ब्यवस्था परिमार्जन गर्नुपर्ने देखिन्छ । साथै गोपनीयता सम्बन्धी ब्यवस्थाको बारेमा कस्तो सूचना गोप्य हुने र कहिलेसम्म गोप्य हुने भन्ने सम्बन्धमा सपष्ट रुपमा खुलाएको पाइएन ।

सम्झौताको विशेष प्रावधानको बुँदा नम्बर २८.९ मा सम्झौताको समयमा परामर्शदाताले तयार गरेको सफ्टवेयर, नक्सा, योजना, कागजात, डाटाबेस वा जम्मा पारेको सूचनाजस्ता प्रकृतिका सामग्रीहरु सम्झौता समाप्त भए पश्चात पनि राख्न पाउनुपर्ने प्रावधान गोपनीयताको सिद्धान्त विपरीत भएको पाइयो । परामर्शदाता कम्पनीले सरकारी सूचना प्रशोधन हुने प्रणालीमा काम गर्ने र त्यस सम्बन्धी जुनसुकै सफ्टवेयर तथा सो सम्बन्धी डाटाबेस जम्मा गर्न सक्ने देखिएको हुँदा यस प्रकारको व्यवस्थाले सरकारी गोप्य सूचना परामर्शदाताले राख्न पाउने र पछि गोप्यता उलङ्घन भई डाटा दुरुपयोग समेत हुन सक्ने जोखिम रहेको पाइयो ।

कार्यालयले सूचना प्रविधि प्रणालीमा पहुँच पाउने गरी वाह्य पक्षसँग गरिने सेवा संझौतामा सूचनाको गोपनीयता सम्बन्धी दीर्घकालसम्म भरपर्दो हुनेगरी सर्त तथा प्रावधानहरु राख्नुपर्दछ र तोकिएका प्रावधानहरु पालना नभएमा सोबाट हुने क्षतिपुर्तिको समेत व्यवस्था स्पष्ट गर्नुपर्दछ ।

१३.९. **गतिवधि निगरानी -** सी.सी.टी.भी.सञ्चालन तथा जडान सम्बन्धी कार्यविधि, २०७२ (२०७५ मा संशोधन) को ३.क.(५) अनुसार सी.सी.टी.भी.बाट खिचेको दृश्यहरु कम्तीमा ३ (तीन) महिनासम्म सुरक्षित रहने गरी राख्नुपर्ने व्यवस्था रहेको छ । सूचना प्रविधि प्रणालीको यन्त्रउपकरण जडान गरिएको परिसर र डाटा सेन्टर परिसरमा हुने गतिविधिको Realtime Monitoring हुनेगरी CCTV निगरानीको व्यवस्था हुनुपर्दछ भने तोकिएको निश्चित अवधिसम्म निगरानीको सूचनालाई भण्डारण गर्ने समेत व्यवस्था हुनुपर्दछ । कार्यालयले आफ्नो डाटा सेन्टरको मुख्य ढोका बाहेक अन्य महत्वपूर्ण ठाउँलाई CCTV निगरानी गर्ने वा रेकर्डिङ गर्ने गरेको पाइएन, निगरानी संयन्त्रले ओगटेको क्षेत्रको रेकर्डिङ्गको पनि भण्डारण गरिएको पाइएन । CCTV फुटेज भण्डारण नभएकोले कुनै जोखिमयुक्त घटना भएको अवस्थामा अनुसन्धानको लागि सूचना प्राप्त गर्न सकिदैन ।साथै तोकिएको निश्चित अवधिसम्म निगरानीको सूचना भण्डारण नैं नहुने CCTV System को लागि गरिएको खर्च समेत औचित्यपूर्ण देखिएन । हाल CCTV निगरानी फुटेजको भण्डारण शुरु गरिएको कार्यालयको भनाई रहेको छ ।

कार्यालयले सूचना प्रविधि प्रणालीको यन्त्रउपकरण जडान गरिएको परिसर र डाटा सेन्टर परिसरमा हुने गतिविधिको Realtime Monitoring हुनेगरी CCTV निगरानीको व्यवस्था गरेर तोकिएको निश्चित अवधिसम्म निगरानीको सूचनालाई भण्डारण गर्ने व्यवस्था समेत गर्नुपर्दछ ।

१३.१०. **लिलाम बिक्री र तथ्याङ्क सुरक्षा -** सूचना प्रविधि उपकरणहरुमा लामो समयसम्म सूचना भण्डारण गर्ने हार्ड डिस्क, सिडी, म्याग्नेटिक टेप, म्याग्नेटिक डिस्क, माईक्रो फिल्म, चिप्स, मेमोरी कार्ड, फ्ल्यास स्टोरेज, फ्लपी डिस्क, जिप डिस्क, अप्टिकल डिस्क, डिभिडि, म्याग्नेटो अप्टिकल डिस्क, सिम कार्ड, पेन ड्राईभ जस्ता भण्डारण डिभाईसहरु जडान भएका हुन्छन् । सूचना प्रविधि सम्बन्धी यन्त्र उपकरण लिलाम बिक्री र मिन्हा गर्दा सोमा जडान भएका सूचना भण्डारण गर्ने डिभाईसहरु पनि सँगै लिलाम हुने र भण्डारण भएका सूचना पनि सँगै जाने भएकाले अति सम्वेदनशील र गोप्य सरकारी सूचना

बाहिरिने र दुरुपयोग हुन सक्ने जोखिम रहन्छ । त्यस्ता डिभाईसहरुमा भण्डारण भएका सूचना साधारण तरिकाले मेटाउँदा (Delete गर्दा) पनि विभिन्न टुल्सहरु प्रयोग गरेर रिकभरी समेत गर्न सकिने हुनाले लिलाम बिक्री पश्चात वाह्यपक्षले रिकभरी गरेर दुरुपयोग गर्न सक्ने जोखिम हुन्छ । यस्ता यन्त्र उपकरणहरुमा जडान भएको भण्डारण डिभाईसहरुलाई विद्युतीय तथा चुम्बकीय प्रविधिबाट निस्तेज गर्ने अभ्यास समेत रहेको पाईन्छ । लिलाम बिक्री गर्नु भन्दा पहिला सूचना प्रविधि यन्त्र तथा उपकरणहरुमा भण्डारण भएका तथ्याङ्क, विवरण तथा अभिलेख सुरक्षित र व्यवस्थित तरिकाले राख्नु पर्दछ । लिलाम बिक्री गर्नुपूर्व उपकरणहरुमा रहेको डाटा एवम् सूचनालाई पूर्णरुपमा नष्ट गरिएपश्चात मात्र लिलाम गर्नुपर्दछ । त्यस किसिमका डिभाईसहरुलाई नष्ट गर्ने कार्यविधि नरहेको खण्डमा कार्यविधि तयार नभएसम्मको लागि त्यस्ता डिभाईस (जस्तै हार्ड डिस्क) लाई यन्त्र उपकरणबाट निकालेर सुरक्षित राखेपश्चात मात्र लिलाम बिक्री गर्नुपर्दछ । धेरै भण्डारण क्षमता भएका र यन्त्र उपकरण भन्दा बाहिर नैं राखेर उपयोग गरीने भण्डारण डिभाईसहरुलाई भने कार्यविधि तयार नभएसम्मको लिलाम बिक्री गर्नुहुँदैन ।

कार्यालयले उपलब्ध गराएको २०७७/७८ को जिन्सी निरीक्षण प्रतिवेदन अनुसार ल्यापटप थान-२५ र कम्प्युटर थान-२२ लिलाम बिक्री गर्नुपर्ने भनि उल्लेख गरेको छ । यस किसिमका सूचना प्रविधि यन्त्र उपकरणमा जडान भएको भण्डारण डिभाईसलाई राखेर वा नष्ट गरेर मात्र लिलाम विक्रि गर्ने कार्यालयको कुनै नीति रहेको पाइएन ।

सूचना प्रविधि यन्त्र उपकरणहरुको लिलाम बिक्री गर्नु पूर्व भण्डारण गरीएका सूचनाको वैकल्पिक भण्डारण व्यवस्था गरेर लिलाम बिक्री तथा मिन्हा गर्नुपूर्व भण्डारण डिभाइसलाई चुम्बकीय वा विद्युतीय पद्धतिले निस्तेज वा नष्ट गरी गोप्य तथा अतिसम्वेदनशील सरकारी सूचना बाहिरिने जोखिम छैन भन्ने कुरामा सुनिश्चित हुनुपर्दछ । महालेखा नियन्त्रक कार्यालय अन्तर्गतका ७७ कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालय र ७ प्रदेश लेखा नियन्त्रक कार्यालयमा रहेका सूचना प्रविधि यन्त्र उपकरणको लिलाम बिक्रीमा समेत एकरुपता कायम गर्नुपर्दछ । सरकारी सार्वजनिक सम्पत्तिको व्यवस्थापनको जिम्मेबारी पाएको र सार्वजनिक सम्पत्ती व्यवस्थापन प्रणाली (Public Assets Management System, PAMS) को सञ्चालन तथा व्यवस्थापन समेत गरीहेको महालेखा नियन्त्रक कार्यालयले विद्युतीय सूचनाको सुरक्षित भण्डारण पश्चात भण्डारण डिभाईसलाई यन्त्र उपकरणबाट सुरक्षित तरिकाले निकालेर राख्ने वा नष्ट गर्ने कार्य गरी विद्युतीय सूचना बाहिरिने जोखिम छैन भन्ने सुनिश्चित भएर मात्र लिलाम बिक्री गर्ने प्रावधानको लागि नीतिगत व्यवस्था गरेर सोको कार्यान्वयनमा समन्वय गर्नुपर्दछ ।

१३.११. **परीक्षण तथा जडान -** निकायहरुले खरिद गरेर ल्याएका, अनुदानमा प्राप्त भएका, अन्यत्रबाट मर्मत सम्भार गरी ल्याएका वा अन्य कुनै तरिकाबाट प्राप्त भएका सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धीत यन्त्र उपकरण तथा सफ्टवेयर सोझै जडान नगरी मूख्य प्रणाली भन्दा बाहिर परीक्षण गर्ने संयन्त्र खडा गरेर सोमा परीक्षण पश्चात प्रतिवेदनका आधारमा कुनै जोखिम छैन भन्ने विश्वस्त भएपछि मात्र मूख्य प्रणालीमा जडान गर्नुपर्दछ । परीक्षण गर्दा प्राप्त नतिजाका आधारमा ती उपकरणको प्रयोग विधि तथा प्रयोग तरिका, लाइसेन्स अवधि, वारेन्टी तथा ग्यारेन्टी अवधि, उपकरण उपलब्धता अवधि, फेज आउट अवधि, प्रयोग अवधि जस्ता विषयको समेत यकिन गर्नुपर्दछ । कार्यलयले यो वर्ष रु.१० करोड ५१ लाख ९ हजार मूल्यका ५४ थान यन्त्र उपकरण तथा सफ्टवेर खरिद गरी प्रणालीमा जडान गरेकोमा जडान गर्नु पूर्व यस किसिमको परीक्षण गरेको पाइएन । जडान भन्दा पहिला परीक्षण गर्ने कुनै संयन्त्र समेत खडा गरेको पाइएन । कतिपय नयाँ खरिद गरेका यन्त्र उपकरणमा विद्युतीय

खराबी हुनसक्ने, अन्यत्र मर्मत गरेर ल्याएकोमा मर्मत केन्द्रमा भाईरस प्रवेश हुनसक्ने तथा कतिपय उपकरण पुराना तथा अन्यत्र प्रयोग समेत भइसकेका हुनसक्ने देखिंदा परीक्षण नगरी जडान गरेको खण्डमा विद्युतीय समस्या आई कुनै वा सबै उपकरणलाई असर गर्ने सक्ने, भाईरस, मालवेयर जस्ता सुरक्षा चुनौतीहरुले डाटाबेस, नेटवर्क, सफ्टवेयर तथा डाटासेन्टरको समग्र प्रणालीमा असर पुऱ्याउन सक्ने, कतिपय उपकरण तथा पार्टसहरु टेक्नोलोजि वा सफ्टवेयरको भर्सन फरक परि कम्पाटिबल नभएर समस्या आउने जस्ता जोखिमहरु रहन्छन् । यन्त्र उपकरण तथा सफ्टवेयरलाई परीक्षण नगरी जडान गर्दा एकल खाता कोष प्रणालीमा रहेका सरकारी आर्थिक कारोबारका महत्वपूर्ण अभिलेखहरुमा भाईरस प्रवेश तथा अन्य प्राविधिक समस्याहरु आई जोखिम सृजना हुन सक्दछ ।

यन्त्र उपकरण तथा सफ्टवेयरलाई डाटा सेन्टरको मूख्य प्रणाली भन्दा बाहिर परीक्षण गर्ने संयन्त्र खडा गरेर सोमा परीक्षण पश्चात प्रतिवेदन नतिजाका आधारमा कुनै जोखिम छैन भन्ने विश्वस्त भएपछि मात्र मूख्य प्रणालीमा जडान गर्नुपर्दछ । तोकिएको विधि तथा मापदण्ड अपनाएर परीक्षण पश्चात प्राप्त नतिजाको आधारमा मात्र सम्बन्धित डाटा सेन्टरमा जडान गर्नु पर्दछ ।

१३.१२. **कर्मचारीको क्षमता अभिबृद्धि -** सूचना प्रविधिको क्षेत्रमा भएका नवीनतम आयामहरुमा अभ्यस्त बनाउन र कार्यालयमा प्रयोग गरिएको प्रणाली तथा सूचना प्रविधि उपकरणहरु सञ्चालनमा समेत दक्षता अभिबृद्धि गर्नका लागि कार्यालयमा कार्यरत कर्मचारीहरुको क्षमता विकासका कार्यक्रमहरु नियमित रुपमा सञ्चालन गर्नुपर्दछ । महालेखा नियन्त्रक कार्यालय र अन्तर्गतका निकायहरुमा करार तथा स्थायी सेवाका कर्मचारीहरुका लागि तालिम सञ्चालन गरेतापनि सबै कर्मचारीहरुले तालिम लिन नपाएको अवस्था देखियो । स्थलगत सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण गरीएका निकायहरुका कर्मचारीहरुमा एकल खाता कोष प्रणाली र समग्र सूचना प्रविधि सम्बन्धी अति सामान्य र न्यूनतम कुराहरुको समेत जानकारी नरहेको भने कतिपय प्रविधिक कर्मचारीलाई समेत सूचना प्रविधिका यन्त्र उपकरण, ईन्टरनेट तथा नेटवर्किङ्ग, विद्युत प्रवाह सम्बन्धी सामान्य भन्दा सामान्य कुराहरुको समेत ज्ञान नहुँदा सानोतिनो समस्या आईपर्दा कार्यालय भित्रैका कर्मचारीबाट तत्काल समाधान हुन नसकी सेवा सम्झौता गरेका निजी प्राविधिकहरुलाई कुरेर बस्नुपर्दा सेवा अवरुद्ध भएको समेत अवस्था देखियो । कार्यालय र मातहत निकायका अप्राविधिक कर्मचारीहरुलाई प्रणाली सञ्चालन र सूचना प्रविधि सम्बन्धी न्यूनतम ज्ञान हुनेगरी तालिमको व्यवस्था गर्नु पर्दछ भने प्रविधिक कर्मचारीहरुको क्षमता विकासका लागि डाटाबेस, सिष्टम, नेटवर्किङ्ग एडमिनिष्ट्रेसन तथा डाटा सेन्टर सम्बन्धी तालिम तथा सर्टिफिकेसन कोर्सहरु समेतको अध्ययन गर्ने अवसर उपलब्ध गराउनुको साथै सूचना प्रविधि सम्बन्धी सेमिनार, कार्यशाला गोष्ठी, अवलोकन, भ्रमण लगायतका कार्यक्रमहरु सञ्चालन गरेर नवीनतम प्रविधिसँग अभ्यस्त र अद्यावधिक गर्नु उपयुक्त हुने देखिन्छ ।

कार्यालयले नयाँ तथा कार्यरत कर्मचारीहरुको सूचना प्रविधि सम्बन्धी सीप विकासको लागि अल्पकालीन तथा दीर्घकालीन क्षमता अभिबृद्धि योजना बनाई तालिम कार्यक्रम सञ्चालन गर्नु पर्दछ ।

१३.१३. **बीमा व्यवस्था -** निकायहरुले सेवा प्रवाहका लागि खरिद गरेको यन्त्र, उपकरण, एप्लिकेशन, प्रणालीको उपयोगका क्रममा चोरी, आगलागि, दुर्घटना तथा प्राकृतिक प्रकोप वा दैवी विपत्तीका कारण जुनसुकै बखत क्षति तथा नोक्सानी हुने सम्भावना रहन्छ । डाटा सेन्टर सञ्चालनमा हाई भोल्टेज विद्युत निरन्तर प्रवाह हुने, ठूलो क्षमताका मेशिनहरु निरन्तर सञ्चालनमा रहने, कुलिङ्ग, मोनिटरिङ्ग लगायतका उच्च जोखिम युक्त उपकरण प्रयोग भैरहने कारण जुनसुकै बखत दुर्घटना हुने जोखिम रहन्छ । निरन्तररुपमा हाई भोल्टेजको विद्युत र बढी क्षमताको ईन्टरनेटको नजिक रहेर रेखदेख र

मर्मत सम्भार गर्नुपर्ने कारण मानव स्वास्थ्यमा समेत गम्भीर असर पर्ने देखिन्छ । ठूलो रकम खर्चेर खरिद गरीएका ती उपकरणहरुलाई आकस्मिकरुपमा घट्ने दुर्घटना तथा प्राकृतिक प्रकोपबाट हुने क्षति र मानव स्वास्थ्यमा हुनसक्ने गम्भीर असरको समेत पूर्ति हुनेगरी बीमा गरीनु पर्दछ। महालेखा नियन्त्रक कार्यालयको डाटा सेन्टरमा कार्यरत जनशक्ति र डाटा सेन्टरको हालसम्म कुनै बीमा गरेको पाइएन।

अकस्मात कुनै दुर्घटना भई यन्त्र उपकरणमा खरावी आएमा र पूर्वाधार नैं नष्ट भएमा वा जनशक्तिको अङ्ग-भङ्ग वा गम्भीर चोटपटक वा घाईते भएमा सोबाट उत्पन्न हुने जोखिम न्यूनीकरण गर्न उचित बीमा गर्न आवश्यक देखिन्छ । साथै, कार्यरत कर्मचारी र प्रवेश गर्ने सेवाग्रहीहरु समेतको जीवन र स्वास्थ्यमा ईलेक्ट्रो म्यागनेट उपकरणहरुको सानिध्यमा रही काम गर्नुपर्ने कारण जोखिम हुने हुनाले, उचित बीमा गर्न आवश्यक छ । कार्यालयले खरिद वा प्रयोग गरेको यन्त्र उपकरण र संलग्न जनशक्तिको पूर्ण बीमा नगरीएमा दुर्घटनाबाट हुन सक्ने सम्भाबित क्षतिको पूर्ति गर्नुपर्दा सरकारलाई ठूलो व्ययभार पर्ने देखिन्छ । डाटा सेन्टरमा चोरी, आगलागि दुर्घटना तथा प्राकृतिक प्रकोप वा दैवी विपत्तिका कारण जुनसुकै बखत हुनसक्ने क्षति तथा नोक्सानीबाट सुरक्षित रहन पूर्वाधार, यन्त्र, उपकरण र सोको सञ्चालन तथा व्यवस्थापनमा संलग्न जनशक्तिको उचित बीमा गर्नु पर्दछ।

१४. **निष्कर्ष** - नेपाल सरकारको वित्तीय एवं खर्च तथा नगद व्यवस्थापनको कार्यलाई सरल, मित्तव्ययी, पारदर्शी र प्रभावकारी बनाई वित्तीय जोखिम न्यून गर्ने उद्देश्यले २०६६।६७ देखि महालेखा नियन्त्रक कार्यालयले एकल खाता कोष प्रणाली सञ्चालनमा ल्याइएको छ । यस प्रणालीलाई हाल ७ प्रदेशका प्रदेश लेखा नियन्त्रक कार्यालय, ७७ जिल्लाका कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालय र काठमाण्डौंस्थित ४ भुक्तानी केन्द्रहरुमा प्रयोग गरिएको छ । आर्थिक वर्ष २०७४।७५ को लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा सुझाएका व्यहोराहरु कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा औंल्याईएका सुझावहरुमध्ये केही सुझावहरुको पूर्ण तथा केहीको आंशिक मात्र कार्यान्वयन भएको पाइएको छ भने कतिपय सुझावहरुको कार्यान्वयन हुन बाँकी रहेको पाइएको छ । लेखापरीक्षणको क्रममा देखिएका व्यहोराहरुलाई दफागत रुपमा प्रस्तुत गरी प्रणालीको सञ्चालन सुरक्षा तथा जोखिम न्यूनीकरणका उपाय, सूचना तथा तथ्याङ्कको सुरक्षित भण्डारण, गोपनीयता, पहुँच नियन्त्रका उपाय, उपकरणहरुको सुरक्षा, कनेक्टिभिटि, ब्याकअप र रिकभरी, नेटवर्किङ, प्राविधिक जनशक्ति व्यवस्थापन लगायत प्रणाली सञ्चालन तथा व्यवस्थापनका अन्य विषयहरुको अध्ययन एवं नमूना परीक्षण गर्दा देखिएका व्यहोराहरु औंल्याई सुझाब समेत समावेश गरिएको छ । उपरोक्त सुझाबहरूको कार्यान्वयनबाट प्रणालीको व्यवस्थापन र सञ्चालनमा कार्यदक्षता र प्रभावकारीता अभिबृद्धि हुने र एकल खाता कोष प्रणालीको सञ्चालनबाट वित्तीय जोखिम न्यूनीकरण गर्न र वित्तीय उत्तरदायित्व अभिबृद्धिको आश्वस्तता प्रदान हुन सहयोग पुग्ने अपेक्षा गरिएको छ ।

स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणाली (आसिकुडा) को उपयोग स्थिति मूल्याङ्कन सूचना प्रविधि अनुगमन लेखापरीक्षण, २०७८

१. **पृष्ठभूमी -** अन्य मुलुकबाट भित्रिने र देशबाट बाहिरिने मालबस्तुको प्रवाहलाई नियन्त्रण गर्न र मालबस्तुको प्रवाहमा तोकिएको भन्सार, अन्तःशुल्क, मूल्य अभिवृद्धि कर लगायतका कर, दस्तुर तथा शुल्कहरु सङ्कलन गर्न एवम् सो सम्बन्धी कामको प्रशासनको जिम्मेवार निकाय भन्सार हो । नेपालमा भन्सार कार्यालयहरुबाट मालवस्तुको प्रवाहको नियन्त्रण, राजश्व संकलन तथा भन्सार प्रशासनको कार्य भैरहेको छ भने अर्थ मन्त्रालय अन्तर्गत रहेको भन्सार विभागले सबै भन्सार कार्यालयहरुको नियमन तथा व्यवस्थापनको कार्य गरिरहेको छ । भन्सार विभाग अन्तर्गत ३९ मूल तथा १३४ छोटी भन्सार गरी जम्मा १७३ वटा भन्सार कार्यालयहरु सञ्चालनमा रहेका छन् । भन्सार विन्दुबाट हुने आयात निर्यातको जाँचपास प्रणालीलाई सूचना प्रविधिमा आधारित बनाउने उद्देश्यले सन् १९९६ देखि स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणाली (Automated System for Customs Data - ASYCUDA) लाई प्रयोगमा ल्याई २६ जनवरी, २०१६ मा मेची भन्सार कार्यालयबाट आसिकुडाको पछिल्लो संस्करण AYSCUDA World प्रयोगको शुरुवात् गरेको हो। हालसम्म २६ वटा भन्सार कार्यालयमा यो प्रणाली लागू भइसकेको छ । यस प्रणालीको सफल कार्यान्वयनका लागि हार्डवेयर, नेटवर्क, इन्टरनेट लगायतका सूचना प्रविधि पूर्वाधारको व्यवस्था गरिएको छ । तथ्याङ्क भण्डारण र व्यवस्थापनको लागि विभागमा डाटा सेन्टरको स्थापना गरिएको छ । विराटनगरमा डिजाष्टर रिकभरी सेन्टर स्थापना गर्ने कामको शुरुवात भएको छ । आसिकुडा लागू भएका सबै भन्सार कार्यालयहरुमा यस प्रणालीबाटै आयात निर्यात प्रक्रियाको व्यवस्थापन हुने गरेको छ ।

२. **निकायको परिचय -** नेपालमा प्रजातन्त्रको प्रादुर्भाव पछि वि.सं. २०१९ मा दक्षिण र उत्तर सीमा नजिक पर्ने स्थानहरुमा भन्सार कार्यालयहरुको स्थापना गरिएका थिए । सोही वर्ष भन्सार ऐन, २०१९ पनि जारी गरियो । यसैक्रममा वि.सं. २०२३ सालमा भन्सार विभाग स्थापना, २०२६ सालमा नयाँ भन्सार नियमावली जारी, आ. ब. २०३७।३८ देखि मालवस्तुको वर्गीकरणमा विश्व भन्सार सङ्गठनद्वारा प्रतिपादित सीसीसीएन प्रणाली र २०४९।५० देखि हार्मोनाइज्ड प्रणाली प्रयोगको थालनी भएको थियो ।

वि.सं. २०६० सालमा तीनवर्षे (२०६०।६१-२०६२।६३) कार्य योजनाबाट शुरु भएको भन्सार सुधार तथा आधुनिकीकरण योजनादेखि हालसम्म भन्सार ऐन, २०६४, भन्सार नियमावली, २०६४ तर्जुमा तथा कार्यान्वयन, आसिकुडा प्रणालीका विभिन्न मोड्युलहरुको कार्यान्वयन, सुख्खा बन्दरगाहको सञ्चालन, एकीकृत भन्सार जाँच चौकीको सञ्चालन, भन्सार जाँचपास परीक्षण, विद्युत्तीय प्रणालीबाटै प्रज्ञापनपत्र जारी, भन्सार कार्यालय र भन्सार विभागलाई इन्टरनेट प्रोटोकल क्यामरा प्रणालीबाट आबद्ध गरी विभागबाटै WAN मार्फत प्रज्ञापनपत्र अनलाइन अवलोकन र नियन्त्रण एवं सेवाग्राही कक्षको स्थापना गरिएको छ ।

नेपालमा हाल ३९ मूल भन्सार र १३४ वटा छोटी भन्सार गरी जम्मा १७३ वटा भन्सार कार्यालयबाट भन्सार प्रशासनको कार्य भैरहेको छ भने अर्थ मन्त्रालय अन्तर्गत रहेको भन्सार विभागले सबै भन्सार कार्यालयहरुको नियमन तथा व्यवस्थापनको कार्य गरिरहेको छ ।

३. **प्रणालीको परिचय -** नेपालको भन्सार प्रशासनमा स्वचालन प्रणालीको कार्यान्वयन केही दशक अघिदेखि नै शुरु भएको हो । आसिकुडा, आसिकुडा प्लस-प्लस (++) हुँदै सन् २०१६ देखि Asycuda World एप्लिकेशन सफ्टवेयर कार्यान्वयनमा आएको छ । नेपालमा सन् २००९ देखि मालवस्तुको विवरण

कम्प्युटरमा प्रविष्टि गरी कम्पयुटर मुद्रित प्रज्ञापनपत्रबाट भन्सार जाँचपास कार्यको थालनी भएको थियो। एशियाली विकास बैंकको सहयोगमा वेभमा आधारित आसिकुडा वर्ल्ड प्रणाली जनवरी २६, २०१६ मा मेची भन्सार कार्यालयबाट शुरु भएपछि भन्सार प्रशासनमा नयाँ युगको प्रारम्भ भएको थियो । यस प्रणालीलाई नेपाल भन्सार जाँचपास प्रणाली (NECAS-Nepal Customs Automation System) नामाकरण गरिएको छ । प्रणाली सञ्चालनका लागि भन्सार विभागमा केन्द्रीय डाटा सेन्टर स्थापना गरिएको छ भने विराटनगर भन्सार कार्यालयमा डिजाष्टर रिकभरी सेन्टर स्थापना गर्ने कार्य शुरु भएको छ ।

ASYCUDA WORLD भन्सार प्रशासनद्वारा गरिने मालवस्तुको जाँचपासलाई स्वचालित प्रणालीमा आधारित बनाउन United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) द्वारा विकास गरिएको प्रणाली हो । यसलाई विश्वका १०० देशहरुले कार्यान्वयनमा ल्याएका छन् । यस प्रणालीको प्रयोगले नेपालको भन्सार प्रशासनलाई स्वचालित बनाउनका साथै विश्वका धेरै भन्सार प्रशासनसँग समकक्षी समेत बनाएको छ । हाल नेपालमा Asycuda World को version 4.3 प्रयोग भएको र Database ओराकल 12C मा रहेको छ । Asycuda World प्रणालीलाई SOclass framework मा विकास गरिएको छ । यस प्रणालीमा बैंक ग्यारेण्टी मोड्युल, भ्यालुएसन मोड्युल, गेट ईन्ट्रि मोड्युल, मेनिफेस्टो मोड्युलहरुलाई आबद्ध गरिएको छ । भन्सार विन्दूमा पैठारीकर्ता तथा निकासीकर्ता स्वयम् ले वा भन्सार एजेन्टले Asycuda World प्रणालीमा स्व-घोषणा गरेको मूल्य र पेश गरेको बीजक लगायतका कागजातका आधारमा भन्सार कार्यालयहरुले कुनैपनि मालवस्तुको जाँचपास गर्दछन् । हालसम्म २६ भन्सार कार्यालयहरुमा Asycuda World प्रणालीको प्रयोगमार्फत भन्सार जाँचपास शुरु गरिएको छ ।

४. **नीतिगत तथा कानूनी व्यवस्था -** स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणाली व्यवस्थापन सम्बन्धमा भएका नीतिगत तथा कानूनी व्यवस्थाहरु देहाय बमोजिम रहेका छन्:

४.१. **आवधिक योजना २०७६।७७-२०८०।८१ -** आवधिक योजनामा भन्सारमा मालवस्तुको घोषणा, वर्गीकरण र मूल्याङ्कनलाई यथार्थपरक बनाईने, भन्सार जाँचपास प्रणालीलाई प्रविधि तथा जोखिम व्यवस्थापनमा आधारित बनाइने तथा जाँचपासमा विश्वसनीय व्यापारी (Trusted traders) को अवधारणालाई अवलम्बन गरिने नीति लिईएको छ । योजनामा डिजिटाइजेसन मार्फत सामाजिक, आर्थिक र शासकीय व्यवस्थामा सुधार गर्ने रणनीति लिइएको छ । यसका लागि डिजिटल फ्रेमवर्क कार्यान्वयन गर्ने; सार्वजनिक तथा निजी सेवाहरु क्रमशः अनलाइन मार्फत प्रदान गर्ने, डिजिटल नेपाल, सूचना महामार्ग,डाटा सेन्टर इन्टरनेट एक्सचेन्ज सेन्टर, आधुनिक प्रविधिमा आधारित टेलिफोन, अनलाइन सेवा र विद्युतीय भुक्तानी लगायतका सञ्जार तथा सूचना प्रविधि सम्बन्धी पूर्वाधार विकासमा जोड दिने, सरकारी विद्युतीय प्रणालीलाई एकीकृत र अन्तर आबद्ध गर्ने, साइबर सुरक्षा तथा गोपनीयता सम्बन्धी कार्य गर्न साइबर सुरक्षा अनुगमन केन्द्र स्थापना गर्ने प्रमुख कार्यक्रमहरु रहेका छन् ।

४.२. **बजेट २०७७।७८ -** भन्सार विन्दुमा भुक्तानी गर्नुपर्ने सम्पूर्ण कर तथा महसुल विद्युत्तीय प्रणाली मार्फत गर्नसक्ने व्यवस्था मिलाइने, राजस्व प्रशासनसँग सम्बन्धित केन्द्रीय बीजक अनुगमन प्रणाली, आसिकुडा र भिसिटिएस लगायतका सबै किसिमका सूचना प्रविधि प्रणालीको क्षमता विकास र अन्तर-आबद्धता कायम गर्दै करदाता सूचना प्रणाली एकीकृत गरिने, कर परीक्षण, अनुसन्धान र भन्सार जाँचपास पछिको परीक्षण तथा बजार अनुगमनलाई थप प्रभावकारी बनाई राजस्व छली तथा चुहावटलाई नियन्त्रण गरिने व्यवस्था उल्लेख छ ।

५. **कानूनी व्यवस्थाहरु -** सूचना प्रविधि वातावरणको काम कारबाहीसँग सम्बन्धित कानूनी व्यवस्थाहरु देहायबमोजिम रहेका छन् :

- भन्सार ऐन, २०६४,
- भन्सार नियमावली, २०६४,
- विद्युतीय कारोबार ऐन, २०६३,
- विद्युतीय कारोवार नियमावली, २०६४,
- सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३,
- सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४,
- सरकारी निकायको वेवसाईट निर्माण तथा व्यवस्थापन सम्बन्धी निर्देशिका, २०६८,
- नेपाल सरकारको सूचना प्रविधि प्रणाली (व्यवस्थापन तथा सञ्चालन) निर्देशिका, २०७१,
- ब्रोडब्याण्ड नीति, २०७१,
- सूचना तथा सञ्चार प्रविधि नीति, २०७२,
- डिजिटल डाटाको वितरण, प्रयोग र नियमन निर्देशिका, २०६९,
- सूचना भण्डारण केन्द्र (डाटा सेन्टर) सञ्चालन निर्देशिका, २०७४,

६. **संगठन संरचना तथा जनशक्ति विवरण -** भन्सार विभागको संगठन संरचना र जनशक्ति विवरण देहाय बमोजिम रहेको छः



७. **सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको औचित्यता -** लेखापरीक्षण ऐन, २०७५ को दफा ५ मा महालेखापरीक्षकले सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण गर्नसक्ने व्यवस्था गरेको छ । नेपालमा सरकारी निकायहरुमा समेत कागज रहित विद्युतीय प्रणालीबाट गरिने काम कारबाहीले प्राथमिकता पाउन थालेको र विद्युतीय तथ्याङ्क तथा सूचना भण्डारण तथा सञ्चालिकरणमा समेत जोखिम बढ्न थालेकाले भन्सार विभागले सञ्चालन तथा व्यवस्थापन गरेको स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणालीसँग सम्बन्धित तथ्याङ्क तथा सूचनाको प्राप्ति, प्रशोधन, विश्लेषण, भण्डारण, सुरक्षा र प्रतिवेदन प्रणाली लगायत समग्र पक्षको अध्ययन एवं परीक्षण गरी साविकमा प्रतिवेदन जारी गरिएकोमा सो कार्यान्वयन पक्षको अनुगमन एवं नयाँ विषय समेटी प्रतिवेदन जारी गर्न आवश्यक देखिएकोले यो लेखापरीक्षण गरिएको छ ।

लेखापरीक्षणको उदेश्य क्षेत्र र पद्धति

८. **लेखापरीक्षणको उद्देश्य -** स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणालीको उपयोग स्थितिको मूल्याङ्कन विषयमा २०७४/७५ मा भएको लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा औंल्याइएका सुझावको कार्यान्वयनको मूल्याङ्कन गर्नु साथै भन्सार विभागले सञ्चालन तथा व्यवस्थापन गरी मातहतका निकायहरुले प्रयोगमा ल्याएको स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणाली सम्बन्धी पूर्वाधार, सूचना प्रविधि प्रणाली र यसको सुरक्षा जोखिम, सूचना प्रविधि सम्बन्धी सम्पत्तिको सुरक्षा, सूचना प्रविधि सफ्टवेयरको पर्याप्तता, नियन्त्रण व्यवस्था, सूचना तथा तथ्याङ्क व्यवस्थापन प्रक्रियामा प्रचलित कानूनको पालनाको परीक्षण एवम् मूल्याङ्कन गरी सूचना व्यवस्थापनमा रहेका जोखिम न्यूनीकरण गर्ने उपायहरु सुझाउनु सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको मुख्य उद्देश्य रहेको छ ।

९. **लेखापरीक्षणको क्षेत्र -** लेखापरीक्षणको उद्देश्य प्राप्तिका लागि भन्सार विभाग तथा मातहतका कार्यालयहरूलाई लेखापरीक्षणको क्षेत्रमा समावेश गरिएको छ । लेखापरीक्षणका क्रममा विगतमा सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणबाट जारी गरिएको प्रतिवेदनमा औंल्याईएका व्यहोराहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण र प्रणालीको हालको अवस्थाको परीक्षण गरिनेछ । विगत वर्षमा सञ्चालित क्रियाकलापहरु लेखापरीक्षणको क्रममा परीक्षण मूल्याङ्कन गरिनेछ । सो प्रयोजनको लागि देहायका क्षेत्रलाई लेखापरीक्षणमा समेटिएको छ;

- विगतमा सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणबाट जारी गरिएको प्रतिवेदनमा औंल्याईएका व्यहोराहरु (Findings and recommendations from previous audit report)
- एप्लिकेशन प्रणालीको उपयुक्तता (Appropriateness of System),
- प्रविधिको प्रयोग (Use of Technology),
- सूचना प्रविधि पूर्वाधार (IT Infrastructure) एवम् सोको उपयोग,
- जनशक्ति व्यवस्थापन (Human Resource Management),
- सफ्टवेयरको प्रभावकारिता (Effectiveness of Software),
- सूचना प्रणालीको गोपनियता (Confidentiality of Information System),
- विद्युतीय तथ्याङ्कको सुरक्षा (Security of Electronic Data),
- नियमितता (Compliance),

- सूचना प्रविधि प्रणालीको आवश्यकता पहिचान (Need assessment of Information Technology System)

१०. **लेखापरीक्षण पद्धति -** यो लेखापरीक्षणमा सर्वोच्च लेखापरीक्षण संस्थाहरुको अन्तर्राष्ट्रिय सङ्गठन (इन्टोसाई) ले जारी गरेको मानदण्ड एवम् निर्देशिका र कार्यालयले जारी गरेको सरकारी लेखापरीक्षण मानदण्ड, लेखापरीक्षण मार्गदर्शनमा उल्लिखित विधि र पद्धति अनुरुप सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण सञ्चालन गरिएको छ । लेखापरीक्षण ऐन, २०७५ को दफा ५(१) मा महालेखापरीक्षकले छनौटको आधारमा सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण गर्नसक्ने व्यवस्था रहेको र सोही ऐनमा आर्थिक कारोबार र सोसँग सम्बन्धित कृयाकलापको एक-एक गरी वा बीच-बीचमा छड्के गरी वा केही प्रतिशत मात्र परीक्षण गर्ने गरी लेखापरीक्षणको तरिका, क्षेत्र र अवधि तोकी अन्तिम लेखापरीक्षण गर्ने, त्यसबाट प्राप्त तथ्य दर्शाउने व्यवस्था छ । लेखापरीक्षण गर्दा विषयसँग सम्बन्धित रहेर समस्यामूलक तथा प्रकृयामूलक पद्धति अवलम्बन गरी सम्बन्धित सफ्टवेयर र प्रणाली परीक्षण गर्ने, व्यवस्थापनसँग छलफल, प्रश्नावली तथा अन्तर्वार्ता, सरोकारवालासँग छलफल गरी आवश्यक सूचना, विवरण तथा जानकारी प्राप्त गरिएको छ। यसरी प्राप्त तथ्याङ्क तथा सूचना प्रणालीको प्रमुख कार्य सम्पादन सूचकहरुको सेरोफेरोमा कार्य सम्पादनमा देखिएका समस्या तथा चुनौतीको विश्लेषण एवम् मूल्याङ्कन गरी सोही आधारमा सुधारको क्षेत्रहरु पहिल्याउन मूल्याङ्कन गरेका विषयमा सुधार ल्याउन गर्नुपर्ने कामका सम्बन्धमा सुझाव प्रस्तुत गरिएको छ । लेखापरीक्षणका क्रममा भन्सार विभाग, त्रिपुरेश्वर र भैरहवा भन्सार कार्यालय, बेलहिया, रुपन्देहीको स्थलगतरुपमा व्यवस्थापन तथा सञ्चालित प्रणाली कार्यान्वयनको अवस्था बारे अवलोकन एवम् परीक्षण गरिएको थियो ।

लेखापरीक्षण समापन गर्नु अगाडि परीक्षणबाट देखिएका प्रमुख व्यहोरा उपर व्यवस्थापनसँग मिति २०७९।३।२७ मा बहिर्गमन बैठक गरिएको थियो ।

यो लेखापरीक्षण सञ्चालन गर्न लेखापरीक्षण टोलीमा निर्देशक श्री विष्णु प्रसाद पौड्याल, कम्प्युटर अधिकृत श्री सुवास अधिकारी, लेखापरीक्षण अधिकारी श्री गंगा कुमारी आचार्य, सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण विज्ञ श्री मुकुन्द पोखरेल, सूचना प्रविधि विज्ञ श्री सविन उपाध्यायको संलग्नता रहेको छ।

११. **लेखापरीक्षणका सीमाहरु -** लेखापरीक्षणका अन्तरनिहीत जोखिम, नमूना छनौट, कारोबार र प्रणालीको जटिलता, समयको कमी, स्रोत साधनको अपर्याप्तता जस्ता कारणले प्रमाण सङ्कलन, छलफल तथा विश्लेषण लगायतका विषयहरु सीमित गरेको छ । लेखापरीक्षणले स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणालीको सञ्चालन तथा व्यवस्थापनको क्षेत्र मात्र समेटेको छ ।

लेखापरीक्षणबाट देखिएका व्यहोराहरु

उपलब्ध भएका विवरण, सूचना तथा कागजातका आधारमा नमूना छनौट गरी लेखापरीक्षण गर्दा देखिएका व्यहोराहरु देहायबमोजिम रहेका छन् :

१२. **अनुमगन लेखापरीक्षणबाट देखिएका व्यहोराहरु -** भन्सार विभागले सञ्चालन र व्यवस्थापन गरेको स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणालीको सञ्चालन अवस्थाको २०७४।७५ मा महालेखापरीक्षकको कार्यालयले सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण सम्पन्न गरी प्रतिवेदन जारी गरेको थियो । उक्त लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा सुझाएका व्यहोराहरु कार्यान्वयन अवस्था देहाय अनुसार रहेको छ:

१२.१. **सूचना प्रविधि निर्देशक समिति -** सूचना प्रविधि सम्बन्धमा देखिएका नवीन अवधारणा तथा आन्तरिकरुपमा देखिएका समस्या तथा चुनौती उपर निर्णय लिन विभागमा सूचना प्रविधि निर्देशक समिति गठन गरिनुपर्दछ । विभागले २०७१।७।२८ मा निर्देशक समिति तथा समन्वय समिति

गठन गरेता पनि हालसम्म कुनै काम गरेको छैन । जसले गर्दा सूचना प्रविधि सम्बन्धमा देखिएका प्राविधिक समस्या तथा चुनौती उपर तत्काल निर्णय लिन असहज भई सूचना प्रविधि कार्यमा रोकावट आउन सक्दछ । सूचना प्रविधि सम्बन्धमा देखिएका नवीन अवधारणा तथा आन्तरिक रुपमा देखिएका समस्या तथा चुनौती उपर निर्णय लिनको लागि विभागमा सूचना प्रविधि निर्देशक समिति गठन गरे तापनि हालसम्म कुनैपनि काम नगरेकोले उक्त समितिलाई कार्यान्वयनमा ल्याईनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अवस्था सम्बन्धमा अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागले सूचना प्रविधि निर्देशक समिति गठन गरेतापनि उक्त समितिलाई कार्यान्वयनमा ल्याइएको पाइएन ।

विभागले सूचना प्रविधि निर्देशक समितिलाई विधिवत रुपमा कार्यान्वयनमा ल्याई कार्य शुरु गर्नुपर्दछ ।

१२.२. **वार्षिक तथा रणनीतिक योजना -** विभागले स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणाली (आसिकुडा) सम्बन्धमा वार्षिक रुपमा गरिने कार्यको लागि वार्षिक तथा रणनीतिक योजना तयार गरेको हुनुपर्दछ । विभागमा सो सम्बन्धमा विशेषरुपमा सूचना प्रविधि सम्बन्धी वार्षिक तथा रणनीतिक योजना तयार नगरी विभागको समष्टिगत पाँच वर्षे रणनीतिक योजनामा समावेश गरेको छ । जसले गर्दा विभागले वार्षिक रुपमा सूचना प्रविधि सम्बन्धमा के-कस्ता कार्यहरु गर्नुपर्ने हो सो सम्बन्धमा स्पष्टता भएको देखिदैन । विभागले स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणाली (आसिकुडा) सम्बन्धमा वार्षिक रुपमा गरिने कार्यको लागि वार्षिक तथा रणनीतिक योजना तयार गरी कार्यान्वयन गर्नु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागले आफ्नो समष्टिगत पञ्च वर्षीय भन्सार सुधार तथा आधुनिकीकरण योजनामा सूचना प्रविधि लगायत आसिकुडा प्रणालीका सम्बन्धमा उल्लेख गरिएको पाइयो तर आसिकुडा प्रणाली सम्बन्धमा छुट्टै रणनीतिक योजना तयार गरेको पाईएन । रणनीतिक योजना रहेको तर आसिकुडा प्रणालीको लागि छुट्टै रणनीतिक योजना नरहेको विभागको भनाई रहेको छ ।

विभागले स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणाली (आसिकुडा) मा सुधार गरिने कार्यको लागि वार्षिक तथा रणनीतिक योजना तयार गरी कार्यान्वयन गर्नु पर्दछ।

१२.३. **सूचना प्रविधि नीति -** विभागमा प्रयोग भएको सफ्टवेयर सुरक्षा सम्बन्धमा सूचना प्रविधि नीति, सुरक्षा नीति, व्यवसाय निरन्तरता नीति, डिजास्टर रिकभरी नीति, हार्डवेयर नीति, सफ्टवेयर नीति, तथ्याङ्कहरुको गोपनियता नीति, ब्याकअप नीति, ग्रामीण पहुँच नीति, परिवर्तन व्यवस्थापन नीति, सूचना प्रविधि तालिम व्यवस्थापन नीति, तेस्रो पक्ष उपयोग नीति तयार गरेको हुनुपर्दछ । तर आसिकुडा सफ्टवेयरको सुरक्षा सम्बन्धमा सो अनुरुपका नीतिहरु तयार गरिएका छैनन् । जसले गर्दा तथ्याङ्क तथा सफ्टवेयरको सुरक्षा सम्बन्धमा जोखिम हुने देखिन्छ । विभागमा प्रयोग भएको सफ्टवेयर सुरक्षाको लागि विभागले सुरक्षा नीति, व्यवसाय निरन्तरता नीति, डिजास्टर रिकभरी नीति, हार्डवेयर नीति, सफ्टवेयर नीति, तथ्याङ्कहरुको गोपनीयता नीति, व्याकअप नीति, परिवर्तन व्यवस्थापन नीति, दूर पहुँच नीति, सूचना प्रविधि तालिम व्यवस्थापन नीति, तेस्रो पक्ष उपयोग नीति, लग ईन/लग आउट नीति, फायरवाल नीति लगायतका नीतिहरु तर्जुमा गरी कार्यान्वयनमा ल्याइनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागले महत्वपूर्ण सूचना प्रशोधन तथा सञ्चालन सम्बन्धी सफ्टवेयर तथा सो सफ्टवेयर सम्बन्धित सर्भर, सूचना सङ्गाल तथा आन्तरिक तथा बाह्य सूचना प्रविधिका पक्षहरु सही रुपमा सञ्चालन तथा व्यवस्थापनको लागि कुनै पनि आधिकारिक नीति तयार गरेको पाइएन । सम्पूर्ण सूचना प्रविधि तथा प्रणाली व्यवस्थापन सम्बन्धी कार्यहरु नीतिको आधारमा भन्दा कार्यालयका कर्मचारीको व्यक्तिगत दक्षता एवं अनुभवको आधारमा सम्पादन गर्ने गरेको पाइयो । सूचना प्रविधि प्रणाली सञ्चालनमा संलग्न कर्मचारीहरु सरुवा, बढुवा भइरहने प्रकृतिको कार्यालयमा नीति, निर्देशिका तथा ज्ञान व्यवस्थापन विना आवश्यकता अनुरुप व्यक्तिगत दक्षता एवं अनुभवका आधारमा सम्पादन गर्दा भविष्यमा विभिन्न कठिनाई तथा बाधा व्यवधानहरु आउन सक्ने देखिन्छ ।

विभागले सुझावमा औंल्याईएका व्यहोरा अनुसार सूचना प्रविधि प्रणालीको सञ्चालन र व्यवस्थापनलाई प्रभावकारी बनाउन सूचना प्रविधि नीति बनाई कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

१२.४. **तेस्रो पक्ष आश्वस्तता तथा आन्तरिक लेखापरीक्षण -** विभागले सञ्चालनमा ल्याएको सूचना प्रविधि प्रणालीको सूचना प्रविधि विभाग वा स्वतन्त्र तेस्रो पक्षबाट सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण गराउनु पर्दछ । विभागले प्रयोगमा ल्याएको आसिकुडा वर्ल्ड सम्बन्धमा सूचना प्रविधि विभाग वा स्वतन्त्र तेस्रो पक्षबाट उक्त प्रणाली परीक्षण गराएको छैन । जसले गर्दा आसिकुडा वर्ल्ड सम्बन्धमा भएमा जोखिमहरु विभागलाई पूर्व जानकारी नभई भविष्यमा सो समस्याको समाधानका लागि विभागलाई आवश्यक पहल गर्न कठिन हुन्छ । विभागले प्रयोगमा ल्याएको सूचना प्रविधि प्रणालीको सूचना प्रविधि विभाग वा तेस्रो पक्ष मार्फत सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण गराइनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागले आधिकारिक रुपमा प्रणालीको सूचना प्रविधि विभाग वा अन्य तेस्रोपक्ष मार्फत सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण गराइएको पाइएन । सूचना प्रविधि विभागलाई प्रणालीको प्राविधिक लेखापरीक्षण गर्न अनुरोध गरिएकोमा हालसम्म सूचना प्रविधि विभागबाट लेखापरीक्षण नभएको भन्सार विभागले जनाएको छ ।

विभागले प्राविधिक पक्षबाट आसिकुडा प्रणालीको समग्र अवस्थाको नियमित रुपमा आन्तरिक लेखापरीक्षण तथा प्राविधिक परीक्षण गराउने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१२.५. **जनशक्ति व्यवस्थापन -** विभागमा प्रयोग भएको सफ्टवेयर सञ्चालन तथा व्यवस्थापनको लागि सूचना प्रविधि शाखामा निर्देशक-१, कम्प्युटर अधिकृत-२ र कम्पयुटर ईन्जिनियर-२ तथा अटोमेशन तथा विकास शाखामा निर्देशक-१, कम्पयुटर अधिकृत-२ र कम्पयुटर ईन्जिनियर-५ गरी जम्मा १३ जना कर्मचारीहरुको दरबन्दी रहेको छ । सूचना प्रविधि शाखामा २ कम्पयुटर ईन्जिनियर र अटोमेशन तथा विकास शाखामा निर्देशक-१ र कम्पयुटर इन्जिनियर-४ गरी ७ कर्मचारीहरुको पदपूर्ति भएको छैन । जसले गर्दा विभागको सूचना प्रविधि सम्बन्धी दैनिक सेवा प्रवाहमा असर पर्ने देखिन्छ । विभागमा प्रयोग भएको सफ्टवेयर सञ्चालन तथा व्यवस्थापनको लागि सूचना प्रविधि शाखामा दरबन्दी अनुसार सूचना प्रविधि जनशक्तिको पदपूर्ति गरिनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा हालको दरबन्दी अनुसार पदपुर्ति भएको पाइएकोमा विभागको सूचना प्रविधि प्रणाली सञ्चालनमा कार्यबोझ अनुसार जनशक्ति कम भई तोकिएको समयमा प्राविधिक प्रकृतिका कार्य सम्पादन गर्न कठिनाई भएको जनाएको छ ।

विभागको सूचना प्रविधि प्रणाली सञ्चालन सम्बन्धी कार्यबोझ अनुसार जनशक्ति मिलान गरी तोकिएको समयमा प्राविधिक प्रकृतिका कार्य सहज रुपमा सम्पादन हुन व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१२.६. **कर्मचारी तालिम -** सूचना प्रविधि तालिम सम्बन्धी योजना तयार गरी सूचना प्रविधि (आसिकुडा) प्रणाली सञ्चालन गर्ने कर्मचारी तथा आवद्ध प्रयोगकर्ताहरुलाई सुरक्षा जागरण सम्बन्धी तालिम सञ्चालन गरी प्रयोग गर्न सक्षम तुल्याउनु पर्दछ । कर्मचारी तालिम सम्बन्धमा विभागमा संयुक्त राष्ट्रसंघीय व्यापार तथा विकास सम्मेलन र विभागको आफ्नै तालिम योजना रहेको पाइयो । अंकटाड (UNCTAD) को तालिम सञ्चालन भएतापनि कर्मचारीको समय अभावले गर्दा विभागले आन्तरिक तालिम सञ्चालन गर्न नसकेको विभागको भनाई रहेको पाइयो । यसरी तालिम अभावले गर्दा कर्मचारीहरुलाई प्रणालीमा थप गरिएको नयाँ विशेषता उपर जानकारी हुँदैन । जसले गर्दा प्रणाली सञ्चालनमा कठिनाई पर्न जान्छ । सूचना प्रविधि प्रणालीमा आएका नवीनतम अवधारणा तथा विशेषताहरुलाई आत्मसात गर्नको लागि विभागले वार्षिक कार्यक्रममा तालिम स्वीकृत गराई सो अनुसारको तालिम सञ्चालन गरिनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागले वार्षिक कार्यक्रममा तालिम स्वीकृत गराई सो अनुसार तालिम सञ्चालन गरेको पाइएन ।

सूचना प्रविधि प्रणालीमा आएका नवीन अवधारणा तथा विशेषताहरुलाई आत्मसात गर्नको लागि विभागले वार्षिक कार्यक्रममा तालिम सम्बन्धी कार्यक्रम स्वीकृत गराई सो अनुसारको तालिम सञ्चालन गर्नुपर्दछ ।

१२.७. **हेल्पडेस्क -** सूचना प्रविधि सफ्टवेयरको सञ्चालन सम्बन्धमा प्रयोगकर्ताहरुमा कुनै समस्या आएमा सोको जानकारी सफ्टवेयर सञ्चालन गर्ने विभागलाई प्रणाली मार्फत जानकारी पठाउने तथा सोको अभिलेख राख्नको लागि सफ्टवेयरमा सहायता कक्षको व्यवस्था हुनुपर्दछ । तर यो प्रणालीमा सहायता कक्षको व्यवस्था रहेको छैन । सफ्टवेयरको सञ्चालनमा प्रयोगकर्तालाई कुनै समस्या आईपरेमा प्रयोगकर्ताहरुले सिधै विभागका कर्मचारीहरुलाई फोन गर्ने र सो पश्चात सूचना प्रविधि अधिकृतले गिट हव मार्फत समस्याको सम्बोधन गर्ने गरेको देखिन्छ । जसले गर्दा सफ्टवेयर सञ्चालनमा समस्या आउन सक्दछ । सूचना प्रविधि सफ्टवेयरको सञ्चालन सम्बन्धमा प्रयोगकर्ताहरुमा कुनै समस्या आएमा सोको जानकारी सफ्टवेयर सञ्चालन गर्ने विभागलाई सफ्टवेयरको प्रणाली मार्फत जानकारी पठाउने तथा सोको अभिलेख राख्नको लागि सफ्टवेयरमा सहायता कक्षको व्यवस्था गरिनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागले आसिकुडा प्रणाली सञ्चालनमा आईपर्ने समस्या समाधान गर्न तथा गुनासो व्यवस्थापन गर्न छुट्टै हेल्पडेस्कको साथै Issue Tacking System को समेत व्यवस्था गरेको पाइएन । आसिकुडा प्रणालीका प्रयोगकर्ताहरु धेरै संख्यामा भएतापनि सपोर्ट तथा हेल्पडेक्सको लागि आधिकारिक नीति बनाएको वा सफ्टवेयर वा टुलको उपयोग गरेको पाइएन । ह्वाट्सएप (WhatsApp) तथा मोबाईलको प्रयोग गरेर गुनासो व्यवस्थापन गर्ने गरेको विभागले जनाएको छ ।

प्रणाली प्रयोगकर्ताहरुलाई कुनै समस्या आएमा प्रणाली मार्फत स्वचालित रुपमा विभागलाई जानकारी पठाउने तथा सोको अभिलेख राख्नको लागि सफ्टवेयरमा आधारित सहायता कक्षको व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१२.८. **नियमितता परीक्षण -** विभागमा प्रयोग गरिएको सूचना प्रविधि प्रणालीको सुरक्षा मापदण्ड तथा हार्डवेयर र सफ्टवेयर नियन्त्रणहरु ठीकसँग कार्यान्वयन भएको सुनिश्चत गर्नका लागि अपरेटिङ प्रणालीहरु अनुभवी सिस्टम ईन्जिनियर, सफ्टवेयर प्याकेजबाट परीक्षण, पेनेट्रेसन टेष्ट, सुरक्षा मापदण्ड र सञ्चालन प्रणालीबाट नियमितताको जाँच गरिनु पर्दछ । तर आसिकुडा प्रणालीको सम्बन्धमा अहिलेसम्म सूचना प्रविधि विभागबाट पेनेट्रेसन टेष्ट नगराएको तथा कोबिट फाईभको अनुशरण गरेको छैन । विभागले सूचना प्रविधि प्रणालीको नियमितता परीक्षणको लागि विशेषीकृत मापदण्ड तयार गर्नुपर्ने तथा सूचना प्रविधि विभागबाट पेनेट्रेसन टेष्ट गराईनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागले आसिकुडा प्रणालीको नियमितता परीक्षणको लागि विशेषीकृत मापदण्ड तयार गरेको पाइएन भने सूचना प्रविधि विभागबाट पेनेट्रेसन टेष्ट समेत गराइएको पाइएन ।सूचना प्रविधि विभागलाई सो अनुसारको परीक्षणको लागि अनुरोध गरिएकोमा परीक्षण हुन नसकेको विभागले जनाएको छ ।

विभागले लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा औंल्याईएका व्यहोराहरुको प्राथमिकताका साथ कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

१२.९. **प्रक्रिया -** विभागले प्रणाली सञ्चालनका लागि गोपनियता र निष्ठा कायम गर्नको लागि औपचारिक प्रक्रिया, स्थापित गरिएको हुनुपर्दछ । विभागद्धारा यस सम्बन्धमा उपयोगकर्ता दिग्दर्शन तयार गरेको भएता पनि सोको पुनरावलोकन गर्ने संयन्त्र रहेको पाइएन । जसले गर्दा संवेदनशील तथ्याङ्क तथा सूचनाहरुको खुलासा हुनसक्ने तथा प्रयोगकर्ताको अधिकार र दायित्वमा अस्पष्टता आउन सक्दछ । विभागले सफ्टवेयर सञ्चालन सम्बन्धमा तयार गरेको निर्देशिका र म्यानुअललाई समयानुसार सोको पुनरावलोकन गर्ने संयन्त्रको विकास गरिनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागले आसिकुडा प्रणाली सञ्चालन निर्देशिका साथै यूजर म्यानुअल समेत तयार गरेर लागू गरी लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा औंल्याईएका व्यहोराहरुको कार्यान्वयन भएको पाइयो ।

१२.१०. **पासवर्ड -** सफ्टवेयरको सुरक्षा सम्बन्धमा प्रणाली सञ्चालक र साधारण प्रयोगकर्ताको लागि पासवर्ड नीति तथा प्रत्येक प्रयोगकर्ताको लागि अलग-अलग यूजर नेम र यूजर आईडी हुनुपर्दछ । तर सफ्टवेयर प्रयोगकर्ता सम्बन्धमा पासवर्ड तथा पासवर्डको पालना तथा पासवर्ड नीति बनाएको छैन । जसले गर्दा सफ्टवेयरमा रहेको तथ्याङ्कको सुरक्षा नहुने तथा सफ्टवेयर सञ्चालनमा असर पर्न सक्दछ। विभागले प्रत्येक प्रयोगकर्ताको लागि अलग अलग यूजर नेम, यूजर आईडि, पासवर्ड क्यारेक्टर (अल्फा, न्यूमेरिक, सिम्बोल) तथा पासवर्डको न्यूनतम क्यारेक्टर र अधिकतम क्यारेक्टरको व्यवस्था तथा पासवर्ड नीतिको उचित व्यवस्था गरिनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागको आसिकुडा प्रणाली, सफ्टवेयर वा उपकरणमा एकभन्दा बढी माध्यमबाट पहुँच नियन्त्रण गर्ने बहु आयामिक प्रमाणिकरणयुक्त प्रणाली (Multi Factor Authentication System) प्रयोग गरेको पाइएन साथै पासवर्ड नीति समेत बनाएको पाईएन । आसिकुडा प्रणालीमा अंक अक्षर र सिम्बोलको संयोग र न्युनतम क्यारेक्टर संख्या समेत नतोकिएकोले कमजोर पासवर्ड पनि राख्न मिल्ने देखियो । ASUCYDA World

को यूजर नेम र पासवर्ड फरक-फरक रहेको तर Password Complexity and Expiration Policy नरहेको कार्यालयको भनाई रहेको छ ।

विभागले पासवर्डको प्रयोगमा न्यूनतम क्यारेक्टर र अधिकतम क्यारेक्टरको व्यवस्था सहित बहु-आयामिक प्रमाणिकरणयुक्त प्रणाली (Multi Factor Authentication System) प्रयोग गरी पास वर्डलाई बहुतहबाट सुरक्षित बनाउने नीति कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

१२.११. **उपयोगकर्ताको कार्य विभाजन -** प्रणाली सञ्चालनको लागि प्रयोगकर्ता तथा प्रयोगकर्ताहरुको कामको स्पष्ट कार्य विवरण तयार गरिएको हुनुपर्दछ । प्रयोगकर्ताको अधिकार र दायित्व सम्बन्धमा स्पष्ट रुपमा कार्य विभाजन गरिएता पनि सोको पुनरावलोकन गर्ने गरिएको छैन ।जसले गर्दा सफ्टवेयरको सञ्चालनमा समस्या आउन सक्दछ । विभागले प्रणाली सञ्चालन सम्बन्धमा प्रयोगकर्ताको लागि तयार गरिएको कामको स्पष्ट विवरणको समय समयमा पुनरावलोकन गर्ने संयन्त्र तयार गरी सोको सुपरीवेक्षण गरिनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागले निर्देशिका तयार गरेर कार्य विभाजनको व्यवस्था गरी सुझाव कार्यान्वयन गरेको पाइयो ।

१२.१२. **अडिट लग र अनुगमन -** सफ्टवेयर सुरक्षाको लागि प्रणालीमा अडिट लगको व्यवस्था तथा त्यसको उचित अनुगमन गर्नु पर्दछ। आसिकुडा सफ्टवेयर सम्बन्धमा अडिट लगको व्यवस्था भए तापनि सोको अनुगमन एक निश्चित समयमा गर्ने नगरी सफ्टवेयर प्रयोगकर्तामा समस्या आए पश्चात मात्र सुपरीवेक्षण गर्ने गरिएको पाइयो । जसले गर्दा सफ्टवेयरको सुरक्षामा जोखिम सृजना हुन सक्दछ । विभागले सूचना प्रविधि प्रणालीको सुरक्षाको लागि प्रणालीमा कुनै समस्या सृजना हुनुपूर्व नै अडिट लगको निश्चित समयमा उचित अनुगमन गर्ने संयन्त्रको विकास गरिनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा लग व्यवस्थापनको संयन्त्र तयार गरी सुझाव कार्यान्वयन गरेको पाइएको छ ।

१२.१३. **नवप्रवेशी तथा छाड्नेहरुको व्यवस्थापन (स्टार्टर एण्ड लिभर म्यानेजमेण्ट) -** सफ्टवेयर सञ्चालनको लागि नयाँ प्रयोगकर्ता र पुरानो प्रयोगकर्ताको सरुवा सम्बन्धमा प्रोफाईल लक/चेञ्जको उचित व्यवस्था गरी नयाँ कर्मचारीको हकमा नयाँ उपयोगकर्ता आईडीको निर्माण तथा सरुवा भई जाने कर्मचारीको तत्काल यूजर आईडी बन्द गर्ने व्यवस्था प्रणाली मार्फत नै गरिनु पर्दछ । तर यो सफ्टवेयर सञ्चालनको हकमा सो व्यवस्थाको परिपालना भएको पाइएन । जस्तैः नयाँ यूजर आईडी सम्बन्धमा मिति २०७५ आश्विनमा भन्सार विभागबाट भैरहवा कार्यालय प्रमुख भई जानु भएका एक कर्मचारीले मिति २०७५ कार्तिक १४ मा मात्र फोन मार्फत भन्सार विभागको सूचना प्रविधि शाखामा जानकारी गराएको पाइयो । जसले गर्दा सफ्टवेयरको सञ्चालनमा जोखिम सृजना हुन सक्ने देखियो । विभागले सरुवा भई आउने तथा सरुवा भई जाने सफ्टवेयर प्रयोगकर्ताको यूजर आईडिको निर्माण र प्रोफाईल लक गर्दा स्वचालित रुपमा प्रणाली मार्फत नै गरिने संयन्त्रको विकास गरिनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागले सरुवा भई आउने र जाने प्रयोगकर्ताको यूजर आईडीको निर्माण/ह्याण्डओभर तथा प्रोफाइल लक गर्दा आसिकुडा प्रणाली मार्फत नै गर्ने गरी संयन्त्रको विकास गरेको पाईएन ।

स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणालीको प्रयोगकर्ता कर्मचारी सरुवा, अवकाश वा पदोन्नती भई आसिकुडा प्रणाली प्रयोग गर्न छाडेमा सोको जानकारी भन्सार विभागलाई गराएपश्चातमात्र बन्द हुनेहुँदा सो बिचको समयमा युजरलाई प्रणालीमा पहुँच भई प्रणालीको र तथ्याङ्कको दुरुपयोग समेत गर्न समय पाउने हुँदा यूजर आईडी र पासवर्ड स्वचालित रुपमा प्रणालीबाटै बन्द हुने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणालीको प्रयोगकर्ता कर्मचारी सरुवा, अवकाश वा पदोन्नती भै आसिकुडा प्रणालीको प्रयोग गर्न छोड्ने अवस्था आएमा भन्सार विभागको आसिकुडा प्रणाली व्यवस्थापनसँग अनिवार्य रुपमा यूजर बन्द गरेको स्वीकृति लिने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१२.१४. **एप्लिकेशन नियन्त्रण -** विभागले सञ्चालन ल्याएको सफ्टवेयरको नियन्त्रणको लागि प्रणाली नक्शा (सिस्टम म्याप) तयार गरिएको हुनुपर्दछ । तर सफ्टवेयर सञ्चालन सम्बन्धमा प्रणाली नक्शा तयार गरेको छैन । जसले गर्दा सफ्टवेयरमा कुनै समस्या आईपरेमा त्यसको समाधान गर्न कठिन हुन्छ । विभागले सञ्चालनमा ल्याएको सूचना प्रविधि प्रणाली सम्बन्धमा स्पष्ट प्रणाली र नेटवर्क नक्शा बनाई कार्यान्वयनमा ल्याईनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा सन् २०१४ मा तयार गरेको ज्यादै पुरानो नेटवर्क नक्शा (Network Diagram) लाई हालसम्म अद्यावधिक गरेको छैन । केही समस्यालाई Git Hub Wiki मा राखिएको विभागको भनाई रहेको छ ।

विभागले अद्यावधिक नेटवर्क नक्शा (Network Diagram) बनाई कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

१२.१५. **एन्टिभाइरस -** सूचना प्रविधि प्रणालीलाई हानी पुऱ्याउन सक्ने शंकास्पद तथा भाईरस उक्त कार्यक्रम (भाईरस/म्यालिसियोस) आदीलाई नियन्त्रण गर्ने, पत्ता लगाउने र हटाउने एन्टिभाइरस प्रयोग गर्ने नीति तयार गरी कार्यान्वयन गरिनु पर्दछ । विभागले आसिकुडा सफ्टवेयरको सञ्चालन प्रणाली (अपरेटिङ्ग सिस्टम) मा लिनक्सको प्रयोग गरिएकोले एन्टिभाइरसको आवश्यकता नपर्ने जानकारी दिए तापनि सो सम्बन्धी निर्णय गरेको अभिलेख देखिएन । सफ्टवेयरमा एन्टिभाईरस प्रयोग नगरिनुले अपलोड गरिएका फायलहरु स्क्यान नहुने, भाईरस आक्रमणबाट प्रणालीका तथ्याङ्क तथा सूचनाहरु काम नलाग्ने हुने तथा सफ्टवेयर सञ्चालनमा नै जोखिम रहन्छ । विभागले आसिकुडा प्रणालीमा अपलोड हुने अभिलेख तथा फायलहरु स्वतः स्क्यान हुने एन्टिभाइरस सफ्टवेयर जडान गरी आसिकुडा प्रणालीलाई सुरक्षित राखिनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागको डाटा सेन्टरमा जडान गरिएका सर्भरमा एन्टिभाईरस प्रयोग गरेको पाईएन भने विभागका कर्मचारीहरुले प्रयोग गर्ने अधिकांश कम्प्युटर तथा ल्यापटपमा समेत अपडेटेड लाईसेन्स भएको एन्टिभाईरस प्रयोग गरेको पाइएन । भैरहवा भन्सार कार्यालयको स्थलगत रुपमा अनुगमन गर्दा कार्यालयमा प्रयोग गरिएका सबैजसो डेस्कटप कम्प्युटर र ल्यापटमा एन्टिभाईरस प्रयोग गरेको पाईएन भने एन्टिभाईरस सफ्टवेयर भएकोमा पनि लाईसेन्सको अवधि सकिएको पाइयो ।

कार्यालयले प्रणाली तथा डाटाबेसमा रहेका तथा अपलोड हुने अभिलेख तथा फायलहरु र प्रयोगमा रहेका कम्प्युटर तथा ल्यापटपहरुमा स्वचालित रुपमा स्वतः स्क्यान हुने एन्टिभाइरस जडान गरेर सञ्चालित प्रणालीलाई सुरक्षित र भरपर्दो बनाउनु पर्दछ ।

१२.१६. **डाटावेश सुरक्षा -** प्रणालीमा रहेका तथ्याङ्कहरुको सुरक्षाको निम्ति तथ्याङ्क आधारको सुरक्षाको व्यवस्था गरिएको हुनुपर्दछ । सफ्टवेयरको लागि डाटा केन्द्रको व्यवस्था गरिएकोमा तथ्याङ्क आधार पढ्न नसक्ने (ईनक्रिपटेड) स्वरुपमा राखेको पाईएन । विभागले डाटा केन्द्र राखेको तथ्याङ्कको सुरक्षाको

निम्ति पासवर्डको साथै तथ्याङ्कलाई समेत ईनक्रिपटेड स्वरुपमा राख्ने संयन्त्रको विकास गरिनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा ASYCUDA सम्बन्धी सम्पूर्ण Data रहने Database मा सफ्टवेयरको माध्यमबाट बाहेक सिधै Database मा परिवर्तन भएमा कुनै पनि लग नरहने गरेको पाइयो । जसले गर्दा अनधिकृत वा आधिकारिक जे सुकै भए पनि सिधै Database पत्ता नलाग्ने स्थिति रहेको पाइयो । आसिकुडा प्रणालीमा भएको परिवर्तनको लागि प्रयोग गरेको ओरेकल डाटाबेसमा डिफल्ट user प्रयोग गरेको पाइयो । डाटाबेस पहुँचको लागि छुट्टा-छुट्टै user प्रयोग गर्नुपर्नेमा सबै सूचना प्रविधिका कर्मचारीले सोही डिफल्ट user प्रयोग गरेको पाइयो । डाटाबेस पहुँच गर्न Database Authentication प्रयोग नगरी Operating System Authentication प्रयोग गर्ने गरेको पाइयो । डाटाबेस म्यानेजमेन्टको लागि बाह्य परामर्शदाता नियुक्त गरेको र सो बाह्य परामर्शदाताले समेत सोहि Operating System Authentication (उच्च अधिकार सहितको) प्रयोग गर्ने गरेको पाइयो । डाटाबेसमा कुनैपनि किसिमको परिवर्तन लग/अडिट लग राखेको पाइएन । अपरेटिङ्ग सिस्टमको लग कुनैपनि बाह्य सर्भरमा उचित तरिकाले राखेको पाइएन । त्यसैगरी डाटासेन्टरमा जडान गरिएको सर्भरमा अपडेटेड एन्टिभाईरस समेत राखेको पाईएन । उपरोक्त कारणले गर्दा डाटाबेसमा कसले के परिवर्तन गर्यो भनि जाँच तथा अनुसन्धान गर्न नसकिने अवस्था भएकोले उच्च जोखिम भएको पाइयो ।

विभागले डाटा सेन्टरमा राखेको तथ्याङ्कको सुरक्षाको निमित्त पहुँचमा उच्च नियन्त्रण सहित अटो अपडेट हुने एन्टिभाईरस प्रयोग गरेर डाटाबेशको भरपर्दो सुरक्षा व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१२.१७. **पूर्वाधार सुरक्षा -** प्रणालीको पूर्वाधार, तथ्याङ्क, डाटा सेन्टर सुरक्षाको लागि उचित सुरक्षाको उपायहरु अवलम्बन गरिनु पर्दछ । डाटा सेन्टर प्रवेशमा आगन्तुकको पहिचानको लागि भिजिटर Log Book को व्यवस्थापन गरिएको पाइएन । Log Book नभएको अवस्थामा कुनै घटना भएको खण्डमा त्यसको अनुसन्धानमा ठूलो चुनौति थपिन जान्छ । विभागको डाटा सेन्टरमा Access Control प्रणाली जडान गरेको पाइयो तर सो प्रणाली RFID कार्डद्वारा Unlock हुने देखियो । RFID Based कार्ड जसको पहुँचमा छ उसैको प्रयोग गर्न मिल्ने हुँदा डाटा सेन्टर जस्तो सम्वेदनशील ठाउँमा यस किसिमको प्रणाली भरपर्दो मानिदैन । साथ साथै यस किसिमको RFID कार्डको कोसँग र कतिवटा छ भन्ने अभिलेख पनि नराखिएको अवस्थामा Access Control System को खास उपयोगिता पाईएन । प्रयोग गरिएको डाटा Log पनि उपयोग गर्न मिल्ने अवस्थामा भएको या नभएको भन्ने कुनै किसिमको जानकारी कार्यरत कर्मचारीमा नहुनुले पनि यसको उपयोगिता पूर्ण नभएको देखिन्छ । बाहिरबाट विभागको तथ्याङ्क केन्द्रमा प्रवेश गर्ने आगन्तुकहरुको लागि भिजिटर लग रजिष्ट्रको व्यवस्था समेत गरिनु पर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागले तथ्याङ्क केन्द्रमा Card Controlled Magnetic gate lock सिष्टम जडान गरिएकोले विना अनुमति प्रवेश गर्न नसकिने विभागको भनाई रहेतापनि विभागमा डाटा सेन्टर सुरक्षाको लागि जडान गरेको CCTV Surveillance System को प्रयोग गरिएको पाइएन । कुनै जोखिमपूर्ण घटना भएको अवस्थामा अनुसन्धानको लागि चाहिने आधारभूत प्रमाणहरु उपलब्ध गराउन सकिने अवस्थामा surveillance system सञ्चालन गरिनु पर्दछ। साथै ब्याट्री कक्षमा कुनै किसिमको अग्नि नियन्त्रण उपकरणको व्यवस्था गरिएको पाइएन। आगलागी भएको अवस्थामा नियन्त्रण हुने उपकरण नहुँदा उच्च जोखिम हुने देखियो । जसले गर्दा प्रणालीको पूर्वाधार, तथ्याङ्क, डाटा सेन्टर सुरक्षामा जोखिम आउन सक्दछ।

सर्भर कक्ष विभागसँगै रहेको भवनको भुइँ तल्लामा राखेको पाइयो । सर्भर कक्ष सन्तोषजनक व्यवस्थापन गरेको पाइएता पनि सो कक्षको भौतिक सुरक्षा सन्तोषजनक पाइएन । सर्भर राखेको कोठाको पछाडीपट्टिको झ्याललाई सामान्य रुपमा टालेर बन्द गरेको पाइयो । कसैले नोक्सानी गर्न चाहेको खण्डमा सामान्य प्रयासमा पर्खाल नाघेर झ्यालबाट सर्भर कक्षभित्र प्रवेश गर्न सक्ने देखियो । छुट्टै भिजिटर लग रेकर्ड राख्ने व्यवस्था नरहेको विभागको भनाई रहेको छ ।

विभागले बाहिरबाट तथ्याङ्क केन्द्रमा प्रवेश गर्ने आगन्तुकहरुको लागि भिजिटर लग रजिष्ट्ररको व्यवस्था गर्नुपर्दछ । आधारभूत सुरक्षा प्रोटोकलको पूर्णरुपमा परिपालनाकासाथ उचित surveillance system प्रयोग गर्नुपर्दछ ।

१२.१८. **अनुगमन -** विभागले प्रणालीमा अनधिकृत फाइल, तथ्याङ्क वा गल्तीहरुलाई विश्लेषण गरी सफ्टवेयर तथा तथ्याङ्कहरुबाट हटाउन तथा रोक्नका लागि नियमित अनुगमन गरिनु पर्दछ । सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धित कर्मचारीहरुले सन्दर्भ तथ्याङ्क (रिफरेन्स डाटा) जस्तैः साटफेर दर(एक्सचेञ्ज डाटा) मात्र प्रणालीमा प्रविष्ट गर्दछन् । अन्य तथ्याङ्कहरु आयातकर्ता, निर्यातकर्ता तथा ब्रोकरले प्रविष्ट गर्दछन् । यदी प्रयोगकर्ताले अनाधिकृत तथ्याङ्क प्रणालीमा प्रविष्ट गरेमा यसलाई भन्सार अधिकृतद्धारा पुनरावलोकन, मूल्याङ्कन र संशोधन गरिन्छ । त्यसैले त्यहाँ अनाधिकृत अभिलेख तथा तथ्याङ्क नरहने सम्भावना रहेता पनि सफ्टवेयरमा त्यसलाई पुनरावलोकन गर्ने संयन्त्र रहेको पाईएन । यसले सामान्य व्यवसायिक कार्यसञ्चालनमा ढिला हुने तथा प्रणाली समयानुकूल अद्यावधिक नहुने हुन्छ । सूचना प्रविधि प्रणालीमा प्रविष्ट हुने अनधिकृत फाइल, तथ्याङ्क वा गल्तीहरुलाई विश्लेषण गरी सफ्टवेयर तथा तथ्याङ्कहरुबाट हटाउन तथा रोक्नका लागि विभागबाट नियमित अनुगमन एवम पुनरावलोकन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा प्रणालीमा रहेका तथ्याङ्कहरुको सुरक्षाको लागि नियमित रुपमा पुनरावलोकन तथा मूल्याङ्कन गरी सोको प्रतिवेदन गर्ने गरेको पाईएन । प्रणालीमा सिर्जना भएका तर नियमित रुपमा आवश्यक नपर्ने खालका तथ्याङ्क कति समयमा खाली गर्दै जाने र डाटाको भण्डारण व्यवस्थापन कसरी गर्ने भन्ने सम्बन्धमा कुनै कार्यतालिका रहेको समेत पाईएन ।

कार्यालयले समय सीमा सहितको कार्यतालिका बनाएर सो बमोजिम तथ्याङ्कको नियमित अनुगमन गर्ने र देखिएका समस्याहरुको तत्काल निराकारण गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । साथै प्रणालीमा सिर्जना भएका अनावश्यक तथ्याङ्कलाई कार्यतालिका अनुसार नियमित रुपमा खाली गरेर डाटाको भण्डारण व्यवस्थापन गर्नुपर्दछ ।

१२.१९. **व्याकअप नीति -** प्रणालीमा रहेका तथ्याङ्कहरुको सुरक्षाको निम्ति व्याकअप सृजना गरी त्यसको उचित परीक्षण गर्नुपर्दछ । विभागको आफ्नै डाटा सेन्टरमा प्रत्येक ५/५ मिनेटमा र राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रको डाटा सेन्टरमा प्रत्येक २/२ दिनमा व्याकअप दिईने भएतापनि डाटा व्याकअपको प्रक्रिया समुचितरुपमा सम्पन्न भए नभएको २/२ महिनामा परीक्षण गर्ने गरिएको भन्ने व्यवस्थापन पक्षबाट जानकारी गराएकोमा सोको अभिलेख राख्ने गरिएको छैन । जसले गर्दा डाटा व्याकअपको प्रक्रिया राम्रोसँग सम्पन्न भएको भनी विश्वस्त हुनसक्ने आधार नभई प्रणालीमा रहेको तथ्याङ्कको सुरक्षामा असर पर्न सक्दछ । डाटा व्याकअपको प्रक्रिया राम्रोसँग सम्पन्न भए नभएको जाँच गर्नको लागि डाटा व्याकअप नीति तयार गरी प्रभावकारीका साथ कार्यान्वयन गरिनु पर्दछ । साथै प्राथमिक तथा

ब्याकअप डाटा अलग अलग भौतिक स्थान र संरचनामा राख्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावको पूर्ण कार्यान्वयन भएको छ भन्ने कार्यालयको भनाई रहेता पनि सो व्यहोराको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा प्रणालीको डाटा ब्याकअप Manual Script को रुपमा गर्ने गरेको पाइयो । यसरी Manual लिंदा सहि ब्याकअप भयो या भएन भन्ने यकिन गर्न सकिने कुनै किसिमको संयन्त्रको प्रयोग गरिएको पाइएन । यसरी भण्डारण गरी राखिएको डाटा सम्भावित दुर्घटनालाई मध्यनजर गरी रिकभरी Drill नगरिएकोले ब्याकअप डाटाको आवश्यकता परेको अवस्थामा पूर्णरुपमा प्रयोग योग्य छ भन्ने यकिन हुन सक्ने अवस्था रहेन । विभागले अत्यन्त महत्वपूर्ण प्रणाली सञ्चालन गर्ने एवं अत्यन्त सम्बेदनशील डाटा प्रशोधन एवम भण्डारण गर्ने भएतापनि परीक्षणका बखतमा सफ्टवेयर तथा डाटाबेसको ब्याकअप मुख्य डाटा सेन्टर रहेकै सर्भर कक्षको स्टोरेजमा मात्रै राख्ने गरेको पाइयो ।

बिगतमा विभागले सरकारी एकीकृत डाटा केन्द्र (GIDC) मा सर्भर तथा स्टोरेज राखी ब्याकअप राख्ने गरेको तर गत वर्ष त्यहाँबाट सर्भर तथा स्टोरेज हटाइ विराटनगरमा डिजास्टर रिकोभरी साइट तथा ब्याकअप साइट राख्ने योजना भएपनि लामो समयसम्म सो योजना अनुसार कार्य सम्पन्न नहुँदा जोखिम बढेको देखियो । विभागले अविलम्ब सर्भर कक्षका अतिरक्त अन्यत्र डाटा ब्याकअप राखु पर्ने देखिन्छ ।

विभागले सञ्चालन र उपयोगमा ल्याएको प्रणालीको डाटावेस ब्याकअप निश्चित अवधिमा Full Back दैनिक लिने गरेको पाइयो । तर सो ब्याकअप डाटा सोही डाटा सेन्टरमा भण्डारण गरिएकाले कुनै भौतिक घटनाको अवस्थामा ब्याकअप डाटामा समेत क्षति हुने सम्भावना देखियो । यसरी ब्याकअप डाटा एउटै संरचनामा राखिनुले डाटा उपलब्धता र सुनिश्चिततामा उच्च जोखिम देखियो । सामान्यतया प्राथमिक तथा ब्याकअप डाटा एउटै भौतिक स्थानमा राखिनुलाई राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय अभ्यास अनुसार सिफारिस गरिँदैन ।

सहि तरिकाले ब्याकअप लिन, लिएकै बखत भेरिफाइ गर्न त्यसलाई आवश्यक समय सम्म रिटेन्सन पोलिसी बनाई राख्न र आवश्यक पर्दा सहि तरिकाले रिस्टोर (restore) गर्न ब्याकअप लाइब्रेरी म्यानेजमेन्ट प्रणाली प्रयोगमा ल्याउन सके उपयुक्त हुने देखिन्छ । डाटा व्याकअपको प्रक्रिया राम्रोसँग सम्पन्न भए नभएको जाँच गर्नको लागि डाटा व्याकअप नीति तयार गरी प्रभावकारीताका साथ कार्यान्वयन गरिनु पर्दछ । साथै प्राथमिक तथा ब्याकअप डाटा अलग-अलग भौतिक स्थान र संरचनामा राखिनु पर्दछ ।

१२.२०. **ईन्टरफेस -** विभागले नेटवर्क, डिस्क वा टेप्स मार्फत पूर्ण तथा शुद्ध तथ्याङ्कहरु स्थानान्तरण गरेको र नेटवर्क मार्फत स्थान्तरण हुनेमा स्वचालितरुपमा गल्ती पत्ता लगाउने र सुधार गर्ने सुविधा रहेको हुनु पर्दछ । परीक्षणको क्रममा तथ्याङ्क स्थान्तरणको लागि कुनैपनि डिस्क, टेपको प्रयोग गरेको पाइएन। तथापि तथ्याङ्क स्थानान्तरण गर्नको लागि फाईबर च्यानल पोर्टकल र ट्रान्समिसन कन्ट्रोल प्रोटोकोलको प्रयोग गरेको पाइयो । तथ्याङ्क स्थान्तरणको क्रममा देखापरेका समस्या र तथ्याङ्क स्थान्तरण पूर्णरुपमा स्थान्तरण भए/नभएको त्यसको अभिलेख प्रत्येक ५/५ मिनेटमा गई बस्ने भएता पनि सोको पुनरावलोकन गर्ने संयन्त्र भने प्रणालीमा रहेको पाईएन । जसले गर्दा तथ्याङ्क स्थान्तरण गर्न प्रयोगमा ल्याईएको संयन्त्र माथि पूर्णरुपमा विश्वस्त हुने स्थिति रहदैन । तथ्याङ्क स्थानन्तरण गर्न प्रयोगमा ल्याईका संयन्त्रहरु ट्रान्समिसन कन्ट्रोल प्रोटोकल र फाईबर च्यानल प्रोटोकलको निश्चित

समयावधिमा पुनरावलोकन गर्ने संयन्त्रको विकास गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा प्रणालीको तथ्याङ्कहरु सोझै डाटाबेसमा भण्डारण हुने र अपलोड तथा स्थान्तरणमा हार्ड डिस्क प्रयोग हुने गरेको तर अपलोड पूर्व भाईरस परीक्षणका लागि डाटा स्क्यान गर्ने प्रणालीको हालसम्म व्यवस्था भएको देखिएन । स्थान्तरण गरिएको तथ्याङ्कको शुद्धता र पूर्णताको परीक्षण गर्ने निर्देशिका तथा नीति समेत तयार भएको पाइएन ।

विभागले लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा औंल्याएका व्यहोराहरुको प्राथमिकताका साथ कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ । विभागले तथ्याङ्कको सुरक्षित स्थान्तरणका लागि सुरक्षित नेटवर्क तथा निर्देशिका तयार गरी कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

१२.२१. **वातावरणीय प्रतिरक्षा -** सूचना प्रविधिमा प्रयोग हुने सम्पूर्ण हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर आगलागी तथा बाढी पहिरोबाट नोक्सानी हुन नसक्ने वातावरणीय स्थानमा राखिएको र पूर्ण सुरक्षित विद्युत आपूर्ति तथा वैकल्पिक विद्युत आपूर्ति समेतको व्यवस्था गरिएको हुनुपर्दछ । सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको क्रममा विद्युत आपूर्तिको लागि नेपाल विद्युत प्राधिकरण मार्फत डेडिकेटड लाईन तथा सिटी लाईन, ब्याट्री ब्याकअपको लागि जेनेरेट्रर, आगलागी तथा बाढीको पूर्व जानकारी दिनको लागि अलार्म तथा भुकम्प प्रतिरोधी भवनको समेत व्यवस्था रहेको छ । विभागले सम्पूर्ण हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरहरुको आगलागी, बाढि, नियमित विद्युत आपूर्तीका लागि वैकल्पिकरुपमा राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रमा रहेको सरकारी एकीकृत डाटा केन्द्रमा व्यवस्था गरेतापनि सन्तोषजनक हुन सक्ने आधार नभएको विभागको भनाई रहेको पाइयो । यसबाट विभागको सूचना तथा तथ्याङ्क नोक्सानी हुनसक्ने जोखिम रहेको छ । विभागले सूचना तथा तथ्याङ्कहरु सुरक्षित हुने आस्वश्तता सहितको पूर्वाधार तथा संयन्त्रको विकास गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागले विराटनगर भन्सार कार्यालयमा डिजाष्टर रिकभरी साइटको स्थापना गरी सञ्चालनको क्रममा रहेको तथा सो साइटको लागि आवश्यक उपकरणहरुको कन्फिगरेशन गरेको भन्ने जवाफ रहे तापनि उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागले मोडुलर डाटा सेन्टरको स्थापना गरेकोले सम्पूर्ण उपकरण Enclosed नै हुने हुनाले सम्पूर्ण उपकरण जस्तै (Power System, Cooling System, Fire Fighting System, Anti Rodent, Humidity Sensor, Smoke Detector) को छुट्टै व्यवस्थापनको आवश्यकता पर्दैन तर उल्लेखित सबै प्रणालीहरुको अवस्थाको जानकारीको निमित्त प्रणालीहरुको निश्चित समयमा लेखापरीक्षण गर्नुपर्ने हुन्छ । विभागले सबै किसिमको परीक्षण गरिएको कुनै अभिलेख विभागसँग नरहनुले डाटा सेन्टरमा प्रयोग भएका प्रणालीहरुले पूर्णरुपमा प्रयोग योग्य छ भन्न कठिन देखिन्छ । साथसाथै ब्याट्री कक्षमा कुनै किसिमको अग्नि नियन्त्रण उपकरणको ब्यवस्था गरिएको पाइएन । आगलागी भएको अवस्थामा नियन्त्रण हुने उपकरण नहुँदा उच्च जोखिम हुने देखियो ।

विभागले सूचना तथा तथ्याङ्कहरु सुरक्षित हुने आस्वश्तता सहितको पूर्वाधार तथा संयन्त्रको विकास गर्नु पर्दछ । उपयोग हुनसक्ने प्रविधि मात्र खरिद गर्नुपर्दछ र वातावरणीय प्रतिरक्षा सहितको पूर्वाधार व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१२.२२. **सेक्युरिटी लग्स् -** सफ्टवेयर सुरक्षाको निम्ति सेक्युरिटी लग्सको व्यवस्था गरी त्यसको समय समयमा मूल्याङ्कन तथा सुपरीवेक्षण गरिनु पर्दछ । सफ्टवेयरको सुरक्षाको निम्ति सेक्युरिटी लग्सको

व्यवस्थापन गरिएको भएतापनि विभागबाट सुपरीवेक्षण हुने गरेको छैन । जसले गर्दा सफ्टवेयर सञ्चालनमा असर पर्न सक्दछ । सफ्टवेयरको सुरक्षाको निम्ति प्रयोग गरिएको सेक्युरिटी लग्स्को समय-समयमा सुपरीवेक्षण गरी अभिलेख तयार गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित सुझाव कार्यान्वयनको अबस्था सम्बन्धमा अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा सेक्युरिटी लगको समय समयमा सुपरीवेक्षण गरी अभिलेख समेत राख्ने व्यवस्था गरेर सुझावको कार्यान्वयन भएको पाइएको छ ।

१२.२३. **सम्पत्ति अभिलेख -** सूचना प्रविधिमा प्रयोग भएका सबै हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरको सम्पत्ति अभिलेख राख्ने र नियमित भौतिक परीक्षण गरी अभिलेख अद्यावधिक राखेको हुनु पर्दछ । विभागले हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरको अभिलेख अन्य सम्पत्तिसँग राखेको र सो पनि स्पष्ट रहेको छैन । राष्ट्रिय सूचना तथ्याङ्क केन्द्रमा रहेको पूर्वाधारको मासिकरुपमा अवलोकन गर्ने गरेको छ। विभागले सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धित हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरहरुको वर्गिकरण तथा व्यवस्थित सम्पत्ति अभिलेख राख्ने गरेको छैन र हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर रहेको स्थानको अभिलेख ट्र्याकिङ्ग गर्ने गरेको पनि देखिएन । यसबाट सूचना प्रविधिका हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर उपकरणहरुको प्रभावकारी उपयोगमा असर पर्न सक्छ । सूचना प्रविधिमा प्रयोग भएका हार्डवेयर तथा सफ्वेयरको प्राप्ति मिति, वारेण्टि अवधि, उपयोग मिति तथा स्वामित्वको अवस्था, रहेको स्थान देखिने गरी विस्तृत विवरण सहितको अभिलेख राख्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

विभागले नयाँ खरिद गरेको हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरलाई Public Assets Management System (PAMS) सिष्टममा इन्ट्री गर्ने गरेको भन्ने विभागको भनाई रहेकोमा सुझाव कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयको परिसरभित्र रहेका सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धित हार्डवेयरको आंशिक मात्र अभिलेख रहेको तर सफ्टवेयरको व्यवस्थित अभिलेख रहेको देखिएन साथै हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरको प्राप्ति मिति, वारेण्टि अवधि, उपयोग मिति तथा स्वामित्वको अवस्था सहित मूल्य खुल्ने अभिलेख रहेको देखिएन । साथै कार्यालयसँग भएका सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धित सम्पतिको विद्यमान अवस्था खुल्ने गरी जिन्सी निरीक्षण समेत गर्ने गरेको देखिएन । त्यस्तै कुन-कुन हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर कुन-कुन स्थानमा प्रयोग भए/नभएको अभिलेख ट्र्याकिङ्ग गर्ने गरेको देखिएन। सूचना प्रविधि यन्त्र उपकरण तथा प्रविधिको खरिद सम्बन्धी कागजात प्रशासन शाखाले राख्ने कारण सूचना प्रविधि शाखालाई वारेण्टी, ग्यारेण्टी, लाईसेन्स अवधि जस्ता विषयमा जानकारी नभई अभिलेख राख्न नसकिएको जनाएको छ ।

कार्यालयले सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धित हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरहरुको वर्गिकरण तथा प्राप्ति मिति, वारेण्टी तथा ग्यारेण्टी अवधि, उपयोग मिति तथा स्वामित्वको अवस्था देखिने विस्तृत विवरण सहितको अभिलेख राख्नु पर्दछ ।

१२.२४. **तथ्याङ्क धुल्याउने -** प्रणालीमा रहेको तथ्याङ्क धुल्याउने सम्बन्धमा विभागद्धारा नीति तयार गरेको हुनुपर्दछ। आसिकुडा प्रणालीको हकमा तथ्याङ्क धुल्याउने नीति नबनाएको र सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण भएको दिनसम्म विभागबाट कुनैपनि तथ्याङ्क धुल्याएको छैन । जसले गर्दा अनावश्यक तथ्याङ्क भण्डारण तथा पुराना तथ्याङ्कहरुले भरिन गई सूचना प्रविधि प्रणालीको सञ्चालनमा असर पर्न सक्दछ । सूचना प्रविधि प्रणालीमा रहेको तथ्याङ्कको सुरक्षाको लागि तथ्याङ्क धुल्याउने नीतिको तर्जुमा

गरी समयानुसार तथ्याङ्कको वर्गिकरण पश्चात पुराना तथा महत्वहीन तथ्याङ्कहरुलाई नष्ट गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयको हालसम्म तथ्याङ्क धुल्याउने कुनै नीति नरहेको भनाई रहेको छ । कार्यालयले हालसम्म लिलाम बिक्री गरिएका डाटा भण्डार डिभाईस रहेका सूचना प्रविधि यन्त्र उपकरणहरु जस्तै ल्यापटप, कम्प्युटर, सर्भर आदिबाट डाटा भण्डार डिभाईस निकालेर लिलाम बिक्री गरेको पाइएको छैन । जसले गर्दा लिलाम बिक्री पश्चात त्यस्ता स्टोरेज डिभाईसमा भएका सूचना तथा तथ्याङ्क दुरुपयोग हुने जोखिम रहन्छ । साथै विभागले प्रयोग गरिरहेका डिभाइसहरुमा रहेको अनावश्यक तथ्याङ्क धुल्लायाउने कार्य गरेको छैन भने सो कार्यलाई व्यवस्थित गर्न कुनै कार्यविधि समेत तयार गरी लागू गरेको देखिएन ।

विभागले आगामी समयमा डाटा भण्डार डिभाईस रहेका सूचना प्रविधि यन्त्र उपकरणहरु जस्तै ल्यापटप, कम्प्युटर, सर्भर आदिबाट डाटा भण्डार डिभाईस निकालेर सूचना तथा तथ्याङ्क दुरुपयोग नहुने सुनिश्चित भएपछि मात्र लिलाम बिक्री गर्नुपर्दछ तथा तथ्याङ्क धुल्याउने नीति तथा कार्यविधि तयार गरी कार्यान्वयन गरिनुपर्दछ ।

१२.२५. **व्यवसाय निरन्तरता योजना र प्रकोप पुनःस्थापना योजना (बिसिसि तथा डिआरपि) -** सफ्टवेयरको सुरक्षा तथा व्यवसायिक निरन्तरताको लागि विभागद्धारा व्यवसायिक निरन्तर योजना तथा प्रकोप पुनःस्थापन योजना निर्माण गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनुपर्नेमा विभागबाट सो अनुसारको काम भएको छैन। जसले गर्दा सफ्टवेयर सञ्चालनमा असर पर्न सक्दछ । विभागले व्यावसायिक योजना तथा प्रकोप पुनः स्थापना योजनाको निर्माण गरी कार्यान्वयनमा लयाउनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा ५ वर्षे भन्सार सुधार तथा आधुनिकीकरण योजनामा व्यवसाय निरन्तरता योजना र प्रकोप पुनःस्थापना योजना सम्बन्धि विषयहरु समावेश गरी कार्यान्वयनको शुरुवात गरेर सुझाव कार्यान्वयन गरेको पाइयो ।

१२.२६. **सफ्टवेयरको अभिलेखीकरण -** नेपाल सरकारको सूचना प्रविधि प्रणाली (व्यवस्थापन तथा सञ्चालन) निर्देशिका, २०७१ को दफा ४ अनुसार नेपाल सरकारका निकायहरुमा प्रयोगमा रहेका सूचना प्रविधि प्रणालीलाई वर्गिकरण गर्ने प्रयोजनार्थ सूचना प्रविधि विभागमा अभिलेखीकरण गराउनु पर्ने व्यवस्था छ। तर भन्सार विभागबाट उपयोगमा ल्याईएका आसिकुडा लगायतका सफ्टवेयरहरु सूचना प्रविधि विभागमा अभिलेखीकरण गराएको छैन । जसले गर्दा सूचना प्रविधि प्रणाली (व्यवस्थापन तथा सञ्चालन) निर्देशिकाले गरेको व्यवस्थाको परिपालना हुन सकेको छैन । नेपाल सरकारको सूचना प्रविधि प्रणाली (व्यवस्थापन तथा सञ्चालन) निर्देशिका, २०७१ मा भएको व्यवस्थाको परिपालना गरी उपयोगमा ल्याईएका सफ्टवेयरहरु सूचना प्रविधि विभागमा अभिलेखीकरण गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

सूचना प्रविधि विभागबाट माग भएका सूचनाहरु उपलब्ध गराइएको भन्ने कार्यालयको भनाई रहे तापनि उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विभागले आसिकुडा लगायत अन्य प्रणालीहरुको सूचना प्रविधि विभागमा अभिलेखीकरण गर्ने गरेको पाइएन।

विभागले लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा औंल्याइएका व्यहोराहरु प्राथमिकताका साथ कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

१२.२७. **कार्य विभाजन -** विभागले सफ्टवेयर प्रणालीको तथ्याङ्कहरुको विकास, परिमार्जन, परीक्षण, कार्यान्वयन र स्थान्तरण गर्ने कार्य फरक-फरक वातावरणमा व्यवस्थित गरेको हुनुपर्दछ । विभागमा प्रणालीको छुट्टा-छुट्टै परीक्षण (टेस्ट) तथा लाईभ ईनभ्यारेमेण्ट गर्ने गरेको साथै प्रणाली निमार्णकर्ताले टेस्ट सर्भरमा सफ्टवेयरको परीक्षण तथा स्वीकृत गरी अन्य सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धित कर्मचारीहरुले यसलाई प्रयोगमा ल्याउने गरेको छ । तर सफ्टवेयर निर्माणकर्ता र सफ्टवेयर जाँचकर्ता एउटै रहेको पाइयो । यसरी सफ्टवेयर निर्माणकर्ता र परीक्षणकर्ता एउटै व्यक्ति हुँदा सफ्टवेयरको गुणस्तरमा आश्वस्तता हुन सक्ने स्थिति रहदैँन । अतः विभागले यसतर्फ उचित ध्यान पुऱ्याउनु पर्ने देखिन्छ । सफ्टवेयरको गुणस्तर आश्वस्तताको लागि सफ्टवेयरको निर्माणकर्ता तथा सफ्टवेयरको जाँचकर्ता फरक हुने गरी सूचना प्रविधि प्रणालीको छुट्टा छुट्टै परीक्षण तथा लाईभ ईनभ्यारेमेण्ट परीक्षण गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा आसिकुडा प्रणालीको तथ्याङ्कहरुको विकास, परिमार्जन, परीक्षण, कार्यान्वयन र स्थानान्तरण गर्ने जस्ता कार्य एउटै व्यक्तिहरु संलग्न विज्ञ समूहको स्वीकृति पश्चात गर्ने गरेको देखियो । यसलाई फरक फरक बातावरणबाट सम्पादन गर्ने व्यवस्था गरेको पाइएन । विभागको प्रणाली सञ्चालनको कार्यबोझ अनुसार पर्याप्त प्राविधिक जनशक्ति नरहेको कारण सुझाव पूर्णरुपमा कार्यान्वयन गर्न कठिनाई परेको जनाएको छ ।

कार्यालयले सफ्टवेयर प्रणालीको तथ्याङ्कहरुको विकास, परिमार्जन, परीक्षण, कार्यान्वयन र स्थानान्तरण गर्ने कार्य फरक-फरक बातावरणमा व्यवस्थित गर्नुपर्दछ ।

१२.२८. **उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण (युजर एसेप्टेन्स टेस्ट) -** विभागले विकास तथा परिमार्जन गरेको सफ्टवेयर प्रणालीलाई प्रयोगमा लैजानु भन्दा पहिला लाभग्राहीलाई उपयोगमा सहज हुने वा समस्या नआउने सम्बन्धमा उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण गराउनु पर्दछ । विभागले आसिकुडा प्रणालीको उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण गराएको छैन । जसले गर्दा सफ्टवेयरले वास्तविकरुपमा आफ्नो उद्देश्य हासिल गर्न नसक्ने जोखिम रहन्छ । सफ्टवेयरलाई प्रयोगमा ल्याउनु पूर्व उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण(यूजर एसप्टेन्स टेस्ट) पश्चातमात्र उपयोगमा ल्याउनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा सुझाव पूर्णरुपमा कार्यान्वयन भएको भन्ने विभागको भनाई रहेतापनि सूचना प्रविधि प्रणालीमा भएका सम्पूर्ण परिमार्जनको स्वचालित अभिलेख राख्ने तथा उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण पश्चातमात्र उपयोगमा ल्याउने गरेको देखियो ।

१२.२९. **वारेण्टी :** विभागले प्राप्त गरेका हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरको वारेण्टीको सम्झौता (वारेण्टी एग्रिमेण्ट) समेत गरेको हुनु पर्दछ । विभागले हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर खरिद गर्दा सोको स्पेसिफिकेशनमा वारेन्टी हुने जनाए तापनि विभागले वारेण्टी सम्बन्धी अभिलेखहरु राखेको छैन । यसबाट हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरको उपयोग अवधिको सुनिश्चितता तथा सन्चालन र मर्मत लागत वृद्धिको जोखिम बढेको छ । हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर प्राप्ति गर्दा निश्चित अवधिको वारेन्टी सहित लागत-लाभ विश्लेषण गरिएको हुनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयन अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर खरिद गर्दा वारेण्टी, लाईसेन्स अवधि तथा अपडेट गर्नुपर्ने अवधि सम्बन्धी अभिलेखहरु राखेर विश्लेषण गर्ने गरेको र सुझाव कार्यान्वयन भएको पाइएको छ ।

१२.३०. **प्रयोग पश्चात पुनरावलोकन -** विभागमा प्रयोगमा आएको सफ्टवेयर प्रणालीको विकास तथा परिमार्जन सम्बन्धमा कार्यसम्पादनको निश्चित समयमा प्रयोग पश्चात पुनरावलोकन गरिएको हुनु पर्दछ । विभागले आसिकुडाको कार्यान्वयन पछिको पुनरावलोकन ७ जुलाई, २०१७ मा एडीबीद्वारा गराइएको छ । उक्त प्रतिवेदनमा आसिकुडा प्रणालीको प्रभावकारी सञ्चालनको लागि कार्यगत कार्यान्वयन र प्राविधिक कार्यान्वयन सम्बन्धमा समय सीमा सहित सुझावहरु उल्लेख गरिएको छ । विभागले सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको समयसम्म उक्त सुझावहरुको कार्यान्वयन गरेको छैन । जसले गर्दा आसिकुडा प्रणालीको सञ्चालनमा समस्या आउन सक्ने जोखिम रहन्छ । ए.डि.बि.द्धारा आसिकुडा प्रणालीको पुनरावलोकन पश्चात दिईएका सुझावहरु विभागद्धारा कार्यान्वयन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा एडिबिद्वारा आसिकुडा प्रणालीको पुनरावलोकन पश्चात दिएको सुझावलाई विभागले कार्यान्वयनमा ल्याएको पाइएको छ ।

१२.३१. **भन्सार महशुल दर परिवर्तन -** सूचना प्रविधि प्रणालीमा प्रत्येक आ.ब.को बजेट भाषण पछि भन्सार महसुल दरमा भएको परिवर्तन गर्न प्रणाली स्थापना गरेको हुनुपर्छ । भन्सार दर बजेट भाषणसँगै परिवर्तन गरिए तापनि पुनरावलोकन गर्ने गरिएको छैन । यसले गर्दा भन्सार दरमा असर पर्न जान्छ। बजेट भाषणसँगै भन्सारका दरहरू परिवर्तन गरिएपछि सोको समय समयमा पुनरावलोकन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा सरकारले हरेक आर्थिक बर्षमा आर्थिक विधेयकले व्यवस्था गरे अनुरुप वा अन्य कुनै कारणले भन्सार दर वा महसुल परिवर्तन गर्नुपर्ने हुन्छ । आर्थिक विधेयक, भन्सार ऐन तथा नियमावली वा अन्य कुनै कारणबाट भन्सार दर र महसुललाई ASYCUDA प्रणालीमा समेत परिवर्तन गर्नुपर्दछ । हरेक आर्थिक वर्षमा भन्सार दर परिवर्तन गर्ने प्रक्रिया सरल र परिवर्तीत दर वा महसुल परीक्षण गर्न र भेरिफाई समेत गर्न सकिने किसिमको हुनुपर्दछ । भन्सार विभागले सञ्चालन ल्याएको ASYCUDA WORLD प्रणालीमा भन्सार दर वा महसुल परिवर्तन गर्ने एवं नयाँ नियम राख्ने प्रक्रिया अत्यन्तै अपारदर्शी र झन्झटिलो रहेको व्यहोरा देहाय बमोजिम रहेका छन्:

- प्रणालीमा रहेको नियम परिवर्तन गर्दा लामो Query/Logic लेख्नु पर्ने,
- सो Query/Logic लेख्ने प्रक्रिया अत्यन्त टेक्निकल भएकोले बिजनेस/नीति सम्बन्धी विभागले गर्न नसक्ने,
- बिजनेस/नीति सम्बन्धी विभागले परिवर्तन जाँच गरी भेरिफाइ गर्न समेत गाह्रो हुने,
- परिवर्तन गर्ने, Overwrite र नयाँ रुल लेख्ने दुईवटा मोड रहेको तथा त्यसको लग राख्ने व्यवस्था नभएको,
- सूचना प्रविधि शाखाका कर्मचारीले कुनैपनि औपचारिक निर्णय वा कार्यादेश बिना भन्सार दर वा महसुल सम्बन्धी नियम अपडेट गर्ने गरेको,
- पुरानो र नयाँ नियममा के.के कहाँ.कहाँ परिवर्तन भयो भनि देखाउने वा देखिने कुनै रिपोर्ट वा व्यवस्था नभएको.
- समग्ररुपमा रुल परिवर्तनको परीक्षण सम्भव नभएको,
- बजेट वक्तव्य आएको दिन छोटो समयमा आर्थिक बिधेयक अध्ययन गरी भन्सार दर वा महसुल सम्बन्धी नियम अपडेट गर्नुपर्ने बाध्यता रहेको,

नयाँ नियम प्रविष्ट गर्ने वा अद्यावधिक गर्ने प्रक्रिया अत्यन्त जटिल र जोखिमपूर्ण रहेको पाइयो। भन्सार विभागले नियम परिवर्तन वा अद्यावधिक गर्ने कार्यको जोखिम कम गर्न निम्नानुसारका कार्यहरु गर्नुपर्ने देखिन्छ :

- प्रणालीमा रुल परिवर्तन गर्ने औपचारिक कार्यविधि तयार गरीलागूगर्ने,
- अर्थ मन्त्रालयसँग समन्वय गरी परिवर्तन भएका बुँदाहरु डिजिटल रुपमा प्राप्त गर्ने व्यवस्था मिलाउने,
- ASYCUDA प्रणालीमा रुल लेख्ने इन्टरफेस परिवर्तन गरी बिजनेस हेर्ने सूचना प्रविधि कर्मचारीको आवश्यकता बिना रुल लेख्ने र भेरिफाइ गर्न सक्ने बनाउने,
- परिवर्तन लेख्ने र अनुमोदन गर्ने दुइवटा तह तयार गर्ने,
- हरेक पटक परिवर्तन गर्दा भएका परिवर्तनको पुनः परीक्षण गर्नुपर्ने किसिमको संयन्त्र तयार गर्ने,
- परिवर्तन परीक्षण गर्न सकिने सुबिधा विकास गर्ने लगायतका सुधार गर्ने ।

१२.३२. **समूह गठन -** सूचना प्रविधि प्रणालीमा भन्सार दरहरू परिवर्तन गर्न एडमिन यूजर टिम हुनुपर्छ । तर भन्सार विभागमा भन्सार दर परिवर्तन लागू गर्न टोली गठन गरेको जनाए तापनि त्यसको अभिलेख राखेको पाइएन । यसले गर्दा अनधिकृत सदस्यहरूले प्रणालीमा दर परिवर्तन र अपडेट गर्न सक्दछ। भन्सार दर परिवर्तन लागू गर्न एडमिन यूजर टिम टोलीले गरेका कामहरुको अभिलेख राख्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित सुझाव कार्यान्वयनको अवस्था सम्बन्धमा अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा विभागको आसिकुडा प्रणालीमा कसले कुन भन्सार दर परिवर्तन गरेको हो सोको Log History प्रणालीबाट प्राप्त हुने व्यवस्था गरी उल्लेखित सुझाव कार्यान्वयन भएको पाइयो ।

१२.३३. **बैङ्क जमानतको अनुगमन -** बैंङ्क ग्यारेन्टीको नियन्त्रण र निरीक्षणका लागि आसिकुडा सफ्टववेयर संयन्त्रमा व्यवस्था गरेको हुनुपर्छ । नेपाल भन्सार जाँचपास प्रणालीको सफ्टवेयर सूचना प्रविधि प्रणालीमा बैंक जमानतलाई स्वतःप्रमाणित तथा अनुगमन गर्न कुनै व्यवस्था रहेको छैन । उक्त बैङ्क जमानतको समय सकिएको र नक्कली वैङ्क ग्यारेन्टी समेतवाट कारोबार हुन सक्ने देखियो । सोको जानकारी यस प्रणालीवाट पाउन नसकिदा राजस्व गुम्न सक्ने देखिन्छ । स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणालीले स्वचालितरुपमा बैंक जमानतको परीक्षण तथा अनुगमन गर्ने संयन्त्रको विकास गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उल्लेखित सुझाव कार्यान्वयनको अवस्था सम्बन्धमा अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा आसिकुडा प्रणालीमा Bank Guarantee Module विकास भई कार्यान्वयनमा आएको छ । तर बैङ्क ग्यारेण्टी सक्कली वा नक्कली चेकजाँच गर्ने संयन्त्र प्रणालीमा रहेको पाइएन । यसलाई म्यानुअली चेकजाँच गर्नुपर्ने बाध्यता रहेको देखियो । यसले गर्दा नक्कली वैङ्क ग्यारेन्टीको प्रयोग गरेर समेत भन्सार जाँचपास हुन सक्ने जोखिम रहन्छ ।

स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणालीबाट स्वचालितरुपमा बैंक जमानतको परीक्षण तथा अनुगमन गर्ने संयन्त्रको विकास गरी कार्यान्वयन गर्न सकेमा उपयुक्त हुने देखिन्छ ।

१३. **लेखापरीक्षणबाट देखिएका थप व्यहोराहरु -** भन्सार विभागको स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणालीको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा देखिएका माथि उल्लेख भए बमोजिमका व्यहोराहरुका अतिरिक्त उक्त प्रणालीको वर्तमान सञ्चालन अवस्थाको नमूना परीक्षणबाट देखिएका थप व्यहोराहरु देहायबमोजिम रहेका छन्:

१३.१. **सूचना प्रविधि सुशासन तथा जोखिम व्यवस्थापन -** सूचना प्रविधि सुशासनको प्रभावकारी अवलम्बनले मात्र अपेक्षित सेवा प्रवाहको सुनिश्चितता प्रदान गर्ने भएकाले निकायमा सूचना प्रविधि सुशासनको व्यवस्था गरिनु पर्दछ । सुशासन परिपालना भए/नभएको सम्बन्धमा अनुगमन गर्न सूचना प्रविधि निर्देशक समिति समेत गठन गर्नुपर्दछ । भन्सार विभागले सूचना प्रविधि सुशासन सम्बन्धी संरचना तथा नीति निर्माण गरेको पाइएन । सुशासन संरचना बिना गरेका कामहरु निकायको दीर्घकालीन उद्देश्य तथा लक्ष्य अनुरुप तादात्म्य छन् भनी सुनिश्चित हुने आधार रहँदैन । निकायको सूचना प्रविधि सम्बन्धी नीति तथा निर्देशन, दीर्घकालीन तथा अल्पकालीन योजना एवम् सूचना प्रविधि व्यवस्थापन प्रकृया सूचना प्रविधि सुशासनको एक महत्वपूर्ण अङ्ग भएकोले सम्पूर्ण योजना तथा कार्य प्रकृया सुशासन संरचनासँग मेल खाने गरी तयार गरिनु पर्दछ ।

निकायले आफ्नो र आफु मातहतका कार्यालयका सूचना प्रविधि क्षेत्रमा हुनसक्ने आन्तरिक एवम् बाह्य जोखिम आङ्कलन गरी जोखिमहरुको व्यवस्थापनमा सहयोग पुग्ने गरी सूचना प्रविधि नीति, कार्य योजना तथा निर्देशिका तयार गर्नुपर्दछ । भन्सार विभागले सूचना प्रविधि सम्बन्धी जोखिम आङ्कलन तथा त्यस अनुरुपको जोखिम व्यवस्थापन नीति, निर्देशिका, कार्य योजना तयार गरी लागू गरेको पाइएन । आसिकुडा प्रणालीमा रहेको फायरवालको लाइसेन्सको अवधि समाप्त भएकोले प्रणाली सञ्चालनको क्रममा कुनैपनि बखत हुनसक्ने जोखिमको व्यवस्थापन गर्न जोखिम व्यवस्थापन नीति आवश्यक पर्दछ ।

विभागले सूचना प्रविधि प्रणालीमा हुनसक्ने जोखिम न्यूनीकरणका लागि सूचना प्रविधि सम्बन्धी जोखिम आङ्कलन तथा त्यस अनुरुपको जोखिम व्यवस्थापन नीति, निर्देशिका, कार्य योजना तयार गरी लागू गर्नुपर्दछ ।

१३.२. **सूचना प्रविधि सुरक्षा परीक्षण -** सरकारी निकायका सञ्चालनमा रहेका सूचना प्रविधि प्रणालीलाई थप भरपर्दो र एक आपसमा अन्तर-आबद्ध हुने गरी निर्माण र सञ्चालनको व्यवस्थापन गर्न आवश्यक पर्ने परीक्षण संयन्त्रको कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ । सूचना प्रविधि विभागबाट जारी Goverment Enterprise Architecture (GEA) परीक्षणको मापदण्ड निर्देशिका अनुरुप निकायको सूचना प्रविधि प्रणालीको सुरक्षण परीक्षा गरिनु पर्दछ । निकायले सञ्चालन तथा व्यवस्थापन गरेको प्रणाली तथा उपकरणको वास्तविक समयमा निगरानी, अवलोकन तथा नियन्त्रण गर्न एकीकृत निगरानी प्रणाली आवश्यक पर्दछ। भन्सार विभागले आफ्नो सूचना प्रविधि प्रणाली, पूर्वाधार, यन्त्र तथा उपकरणको आन्तरिक तथा बाह्य परीक्षकबाट सुरक्षण परीक्षण नगराइएको र कुनैपनि निगरानी प्रणाली रहेको पाइएन । कुनैपनि प्रणाली तथा उपकरणहरुको निगरानी तथा सुरक्षण परीक्षण नगर्दा सरकारी निकायका सूचना प्रविधि प्रणालीलाई सुरक्षित, भरपर्दो बनाउन र साइबर सुरक्षाको चुनौती न्यूनीकरण गर्न कठिन हुने गर्दछ ।

विभागले २६ माघ, २०७७ मा Asycuda World को भर्सन अपग्रेड गर्दा, बेला-बेला सफ्टवेयरका सुविधाहरु थपघट गर्दा, २०७९ को चैत्र महिनामा Oracle डाटाबेशको भर्सन अपग्रेड गर्दा, SOClass फ्रेमवर्क अपग्रेड गर्दा आन्तरिक एवम् बाह्य परीक्षण गरेको पाइएन । जिईएको मापदण्ड बमोजिम निकायले सूचना प्रविधि प्रणालीको सुरक्षण परीक्षण एवम् एकीकृत निगरानी गरिनु पर्दछ ।

१३.३. **प्रणालीको विकास, नियम परिवर्तन, सञ्चालन तथा सम्भार -** निकायले सञ्चालनमा ल्याएका सूचना प्रविधि प्रणालीलाई थप विश्वसनीय, भरपर्दो र एक आपसमा अन्तर-आबद्ध हुने गरी निर्माण र सञ्चालन गर्न

आवश्यक पर्ने सञ्चालन तथा व्यवस्थापन संयन्त्र तयार गरी लागू गर्नुपर्दछ । निकायले आफ्नो सूचना प्रविधि प्रणालीलाई आवश्यकता अनुरुप थप विकास, परिमार्जन, गुणस्तरीय बनाई सञ्चालन तथा संभार गर्ने स्वतन्त्रता हुनुपर्दछ । भन्सार विभागले सञ्चालनमा ल्याएको आसिकुडा प्रणालीलाई आवश्यकता अनुरुप प्रणालीमा केही प्रक्रियागत अप्सन, बुँदा, नियम थपघट तथा परिवर्तन गर्न उपयुक्त र भरपर्दो परिवर्तन तथा थपघट व्यवस्थापन (Change and Patch Management) प्रकृया अवलम्बन गरेको पाइएन। प्रणालीमा बेला बेलामा गर्नुपर्ने नियमित तथा आकस्मीक परिवर्तन तथा स्तरोन्नती सम्बन्धी नीति रहेको पाइएन । विभागले ASYCUDA World प्रणालीको कोड Git नामक प्रणालीमा व्यवस्थापन गरेको पाइयो तर सो प्रणाली आधिकारिक सपोर्ट र वारेन्टी विनाको (Community) भर्सनमा भएको देखियो । कुनैपनि बखत केही कारणले Git मा समस्या आएमा सपोर्ट लिन सक्ने अवस्था नभएको पाइयो । प्रणालीमा गरिनुपर्ने कुनै विकास तथा अपडेटको लागि Git प्रयोग गरे तापनि Git प्रयोग गर्ने भन्ने कुनै औपचारिक निर्णय भएको पाइएन । विभागले आफ्नो सूचना प्रविधि प्रणालीलाई आवश्यकता अनुरुप कहिले र कसरी थप विकास, परिमार्जन, गुणस्तर बृद्धि, सञ्चालन तथा सम्भार गर्न परिवर्तन तथा थपघट व्यवस्थापन र स्तरोन्नती नीति बनाई सो को अवलम्बन गर्नुपर्दछ ।

१३.४. **एपिआई (Application Programming Interfaces, API) इन्ट्रिग्रेशन -** नेपाल सरकारद्वारा सञ्चालित विभिन्न अनलाइन वा अफलाइन सूचना प्रविधिमा आधारित प्रणाली, एप्लिकेशन, सफ्टवेयर, मोबाइल एप्स् आदिको बीच एक आपसमा सम्बन्ध कायम गर्न प्रणालीहरुबीच एक अपसमा इन्टरफेश गर्ने गरिन्छ । उक्त इन्टरफेस सुरक्षित र गुणस्तरीय हुनु जरुरत पर्दछ । आसिकुडा प्रणालीमासहजरुपमा सूचना आदान-प्रदान गर्न विभिन्न बाह्य प्रणालीसँग अन्तर-आबद्धता कायम गरिएको पाइयो । उदाहरणको लागि नेपाल राष्ट्रिय एकद्वार प्रणाली, पारवहन प्रणालीलाई API को माध्यमबाट इन्ट्रिगेशन गरिएकोमा API Integration, Authentication, Control, Monitoring तथा Audit सम्बन्धी नीति तथा कार्यविधि तयार गरी लागू गरिएको पाइएन । भन्सार विभागले अन्य प्रणालीसँग तथा आन्तरिक सूचना आदान प्रदानको लागि सुरक्षित API Integration व्यवस्थापन प्रणाली प्रयोग गरेको पाइएन । जसले गर्दा API को माध्यमबाट हुने सूचना आदान प्रदानको विस्तृत लग, निगरानी तथा अवलोकन गर्ने व्यवस्था नरहेको देखियो ।

कुनै पनि भन्सार एजेण्ट वा भन्सार कार्यालयबाट आसिकुडा प्रणालीमा Access गर्नुपर्दा वा डाटा इन्ट्रि गर्दा API Request को साथमा plain text मा encryption समेत नगरिकन युजरनेम र पासवर्ड पठाउने गरेको पाइयो र उपयुक्त सुरक्षा प्रणालीको अभावमा बीचबाटै सो login credentials चुहावट हुनसक्ने जोखिम देखियो । नेपाल पारवहन तथा गोदाम व्यवस्था कम्पनी लिमिडेटले भन्सार बिन्दूमा Gate Entry व्यवस्थापन सम्बन्धी कार्य गर्दै आएको र सो कम्पनीले उक्त कार्यको लागि आफ्नै सफ्टवेयर तयार गरी सञ्चालन गरेको पाइयो । भन्सार कार्यालयहरुले आसिकुडा प्रणालीमा सोही सफ्टवेयरबाट नेपाल प्रवेश गर्ने ट्रक वा कन्टेनरहरुको डाटा प्रयोग गर्दछ । लेखापरीक्षणको क्रममा भैरहवा भन्सार कार्यालयमा स्थलगत निरीक्षण गर्दा उक्त कम्पनीले प्रयोग गरेको सफ्टवेयरले न्यूनतम सूचना सुरक्षा मानक पालना गरेको पाइएन । सो सफ्टवेयर एउटा कम्प्युटरमा लोकल नेटर्वकमा चलाएको र आसिकुडा प्रणालीमा सूचना पठउने गरेको पाइयो । सो सफ्टवेयरको आसिकुडा प्रणालीमा इन्ट्रिगेशन गर्नुपूर्व सुरक्षा परीक्षण गराइएको पाइएन ।

विभागले यस किसिमको महत्वपूर्ण सफ्टवेयर, एप्लिकेशन, प्रणालीलाई इन्ट्रिगेशन गर्ने नीति वा कार्यविधि र सुरक्षा मापदण्ड तयार गरी लागू गर्नुपर्दछ ।

१३.५. **प्रणाली सुरक्षा जोखिम -** निकायले उपयोग गरेको सूचना प्रविधि प्रणालीलाई गुणस्तरीय, विश्वसनीय र बाह्य तथा आन्तरिक तबरबाट हुनसक्ने साइबर आक्रमणबाट समेत सुरक्षित र जोखिममुक्त बनाउनु पर्दछ। विभागले सञ्चालन गरेको ASYCUDA प्रणाली देशको आयात निर्यातको आधिकारिक तथ्याङ्क र राजश्वको ठूलो हिस्सा संकलन तथा व्यवस्थापन सँग सम्बन्धित भएकाले अत्यन्त महत्वपूर्ण तथा डाटा प्रशोधन एवंम् भण्डारणका हिसाबले बढी संवेदनशील रहेको छ । बिगतमा विभागले GIDC मा आफ्नै सर्भर तथा स्टोरेज डिभाइस राखी प्रणालीको व्याकअप राख्ने गरेको भएतापनि गत वर्ष GIDC ले प्रदान गर्ने सेवाको गुणस्तरका कारण तहाँ रहेको सर्भर तथा स्टोरेज डिभाइस हटाई विराटनगरमा बन्ने डिजास्टर रिकभरी सेन्टरमा राख्ने योजना भएपनि सो कार्य सम्पन्न नहुँदा विभागमै रहेको डाटा सेन्टरमा उक्त उपकरणहरु राखी व्याकअप गर्ने गरिएको पाइयो । यसरी एकै स्थानमा डाटा सेन्टर र व्याकअप सिष्टम राख्ने गरेकाले प्रणाली सुरक्षाको जोखिम बढ्ने अवस्था देखियो ।

आपूर्तिकर्ताबाट प्राप्त सर्भर जडान एवम् कन्फिगर गरे पश्चात उक्त सर्भरको अपरेटिङ्ग सिष्टमलाई अपडेट तथा प्याच गर्ने गरेको पाइएन । जसले गर्दा प्रणाली सुरक्षा जोखिम बढ्ने देखिन्छ। त्यस्तै विभागले प्रणालीको नेटवर्क रुपरेखा (Network Diagram) लाई सन् २०१४ देखि अध्यावधिक गरेको पाइएन । आसिकुडा प्रणालीको सम्पूर्ण डाटा रहेको डाटावेश सर्भरमा सफ्टवेयरको माध्यमबाट बाहेक सिधै डाटाबेशमा अनधिकृत पहुँच भएमा सोको जानकारी हुने कुनैपनि किसिमको लग नरहेने गरेको पाइयो । जसले गर्दा अनधिकृत वा आधिकारिक व्यक्ति जो सुकैले सिधै डाटावेशमा पहुँच स्थापित गरेमा पत्ता लगाउन नसकिने अवस्था रहको पाइयो ।

आसिकुडा प्रणालीको लागि प्रयोग गरिएको ओराकल डाटावेशमा पहुँचको लागि छुट्टाछुट्टै यूजर बनाई प्रयोग गर्नुपर्नेमा सूचना प्रविधि कर्मचारी सबैले एउटै डिफल्ट यूजर प्रयोग गर्ने गरेको पाइयो । साथै डाटाबेशमा पहुँच गर्न Database Authentication प्रयोग नगरी Operating System Authntication प्रयोग गर्ने गरेको पाइयो । डाटावेश म्यानेजमेण्टको लागि बाह्य परामर्शदाता नियुक्त गरिएको र सो परामर्शदाताले समेत सोही Operating System Authentication प्रयोग गर्ने गरेको पाइयो । डाटावेशमा कुनैपनि किसिमको परिवर्तन लग वा अडिट लग राखेको पाइएन । यसरी प्रणालीको डाटावेश सर्भरमा कुन व्यक्तिले के परिवर्तन गर्यो भनी चेकजाँच तथा अनुसन्धान गर्न नसकिने अवस्था रहेको देखियो । एकै स्थानमा लाईभ र व्याकअप सर्भर राख्नु, सर्भरको अपडेट तथा प्याच व्यवस्था नगर्नु, Database Authentication प्रयोग नगर्नु जस्ता कारण प्रणालीको सुरक्षा जोखिम उच्च रहेको देखियो ।

विभागले प्रणालीको सुरक्षा जोखिम कम गर्न सुरक्षा जोखिम न्यूनीकरण नीति तयार गरी लागू गर्नुपर्दछ ।

१३.६. **सेन्ट्रल अनलाईन मनिटरिङ्ग सिष्टम -** आसिकुडा प्रणालीको प्रमुख कामहरु मध्ये भन्सार नाकामा वस्तु आयात/निर्यातको जाँचपासलाई पारदर्शी एवम् छिटो-छरितो बनाउनु हो । देशका विभिन्न स्थानमा रहेका भन्सार कार्यालयहरुलाई आधुनिक सूचना प्रविधिको एउटा विधिको रुपमा विस्तृत सूचना सञ्जाल (Wide Area Network-WAN) को माध्यमबाट एकअर्कासँग जोड्दै विभागले भन्सार कार्यालयहरुको निगरानी र अनुगमनका लागि "सेन्ट्रल मनिटरिङ सिस्टम" सञ्चालनमा ल्याएको छ । विभागले केन्द्रबाट सीसीटीभीमार्फत हाल १४ वटा भन्सार कार्यालयहरुको गतिविधिहरु निगरानी एवम् आवश्यक निर्देशन दिन सक्ने व्यवस्था गरिएको छ । भन्सार कार्यालयमा मालवस्तुको सही घोषणा भए नभएको, मूल्य निर्धारणमा अपनाइएका आधारहरु र दरबन्दीमा नियतवस वा भूलवस हुने फरक र गल्तीहरुको पहिचान गर्नसक्ने व्यवस्था गर्न र जाँचपास प्रकृयालाई पारदर्शी बनाउन वान कक्षबाट sampling basis मा प्रज्ञापनपत्र एवम् सम्बन्धित कागजातहरु जाँच गर्ने व्यवस्था भएको पाइयो । यस

किसिमको अनुगमनले थोरै मात्र प्रज्ञापनपत्र जाँच गर्ने गरिएको र जाँचको परिणाम स्वरुप औसत मासिक १.५० करोड अतिरिक्त राजस्व संकलन भएको विभागले उपलब्ध गराएको वान मोनिटरिङ्ग रेकर्डबाट देखियो । वान मोनिटरिङ्गको दायरा विस्तार गर्न सकेमा चुहावट नियन्त्रण र राजश्व संकलनमा थप सुधार हुने देखिन्छ ।

WAN कक्षबाट व्यक्तिगत दक्षता एवम् अनुभवका आधारमा दुईजना मात्र कर्मचारीले भन्सार कार्यालयहरुमा जडान भएको IP Camera मार्फत मालवस्तुको भौतिक तथा कार्यालयको नियमित काम र गतिविधि निगरानी एवम् अनुगमन गर्ने गरेको पाइयो । सो कक्षबाट निगरानी/अनुगमन भएको काम कारबाहीलाई व्याकअपको रुपमा भण्डारण गर्ने गरेको पाईएन। जाँचको क्रममा कुनै करेक्सन वा निर्देशन दिनु परेमा सम्बन्धित भन्सार अधिकारीलाई व्यक्तिगत रुपमा फोन तथा एसएमएस मार्फत सूचित गर्ने गरिएको पाइयो । कर्मचारीबाट भएको चेक जाँच आसिकुडा वा अन्य सफ्टवेयरमा कुनैपनि किसिमको रेकर्ड नरहने र पछी फलोअप गर्न सकिने व्यवस्था रहेको पाइएन । एकवर्ष भरिमा कतिपटक र कुन-कुन भन्सार कार्यालयलाई सुझाव दियो सो को अद्यावधिक रेकर्ड राख्ने गरेको पाईएन । वान मोनिटरिङ्गबाट कुन-कुन भन्सारलाई कतिवटा प्रज्ञापन पत्रबाट कति कारोबारको कति थप राजश्व असुल गर्न सुझाव दिईएकोमा कति राजश्व संकलन भयो सो को व्यवस्थित अभिलेख नराखेको तर थप राजश्व असुल भएको मात्र अभिलेख राख्ने गरेको पाइयो । यस सिष्टमबाट शंकास्पद इन्ट्रीको बारेमा अलर्ट गराउने व्यवस्था भएको देखिएन । भन्सार कार्यालयमा घोषणा गरिएको प्रज्ञापनपत्रमा भएको घोषणा वा हार्मोनाइज कोडको प्रयोग गलत भएमा यस किसिमको त्रुटी तथा अनियमितता रोक्न आसिकुडा प्रणाली वा मनिटरिङ्ग सिष्टममा विशेष व्यवस्था गर्ने तथा रोक्न नसकिएका त्रुटी तथा अनियमितता जाँच गर्न विशेष किसिमको Data Analytics and Intelligence System निर्माण गरी लागू गर्न सकेमा जाँचपासको दायरा थप विस्तार गरेर राजस्व चुहावटलाई रोक्न सहयोग पुग्ने र राजस्वमा बृद्धि हुनुका साथै भन्सार गतिविधिहरुको निगरानी तथा निर्देशन प्रणालीमा सुधार हुने देखिन्छ।

वान मोनिटरिङ्गको गतिविधिलाई ASYCUDA प्रणालीमा नैं आवद्ध थप पोर्टल तयार गरेर व्यक्तिगत रुपमा फोनबाटमात्र नभई प्रणाली मार्फत नैं एलर्ट गराउने तथा निर्देशन दिने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । कुन भन्सारको कुन कर्मचारीलाई निर्देशन दिइएको हो ? सोको प्रणालीमा रेकर्ड हुने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । वान मोनिटरिङ्गमा कुन समयमा कुन कर्मचारी खटाईएको थियो र कसले मोनिटरिङ्ग गरेको थियो प्रणालीमा रेकर्ड रहने व्यवस्था गरेर वान मोनिटरिङ्गलाई थप प्रभावकारी बनाईनुपर्दछ ।

१३.७. **प्रणाली सञ्चाल सुरक्षा (Network Security) -** वेबमा आधारित प्रणाली अनवरत रुपमा सञ्चालन हुनको लागि भरपर्दो ईन्टरनेट सेवा र सुरक्षित नेटवर्किङ्ग सेवा आवश्यक पर्दछ । विभागले अन्तर्राष्ट्रिय मान्यता र अभ्यासका आधारमा दुई तहको सञ्चाल सुरक्षाको अवधारणा प्रयोग गरेको पाइयो । यस अवधारणा बमोजिम खरिद भएका सुरक्षा उपकरणहरुको लाइसेन्सको सबस्क्रिप्शनहरु नविकरण गरेको पाइएन । यसरी सबस्क्रिप्शन विना कुनैपनि सेक्युरिटि लाइसेन्स प्रयोग गरी चलाइएका सुरक्षा उपकरणहरुको प्रयोगमा रहनु वा नरहनुमा कुनै औचित्य हुँदैन । सञ्चाल सुरक्षाका लागि प्रयोग गरिने उपकरणहरु उत्पादन कम्पनीबाट पिन सपोर्ट तथा वारेण्टी समेत बन्द हुने कारण त्यस्ता उपकरणहरुले कुनैपनि किसिमको सुरक्षामा सहयोग नहुने तर सुरक्षा जोखिम झन बढ्ने देखिन्छ । विभागले प्रणाली सुरक्षाको लागि कुनै किसिमको सुरक्षा तह (Layer of Security) प्रयोग गरेको पाइएन । इन्टरनेटको माध्यमबाट पहुँच हुने सबै किसिमको प्रणालीलाई सुरक्षा तह उपकरण जडान गरी

सुरक्षित नबनाउँदा सुरक्षा जोखिम उच्च हुने देखिन्छ । प्रणाली उपलब्ध नहुने (Denial of Service) DDOS आक्रमणबाट प्रणालीलाई सुरक्षित राख्ने कुनै उपकरण समेत प्रणाली सञ्चाल सुरक्षामा प्रयोग गरिएको पाईएन । यसले प्रणाली उपयोगमा उच्च जोखिम सृजना हुने देखिन्छ ।

विभागले प्रणाली प्रयोग गर्ने प्रयोगकर्ताको संख्या धेरै भएको अवस्थामा प्रणाली सुस्त हुने समस्या समाधानको निमित्त प्रणाली Host भएका System Upgrade गर्न Server तथा Storage हरु खरिद गरिएको भए पनि नयाँ सर्भरबाट प्रणाली सञ्चालनमा ल्याएको छैन । नयाँ सिस्टममा समयमा नै प्रणाली Migration नहुनाले प्रणालीको प्रयोगकर्ता उच्च रहेको समयमा प्रणाली सुस्त हुनगई कार्यसम्पादनमा ठूलो समस्या उत्पन्न भएको छ । यसले गर्दा समग्र भन्सार जाँचपास कार्य नै ढिलो हुनगई कार्यसम्पादनमा असर परेको देखियो ।

विभागले प्रणालीको सुरक्षित र अनवरत सञ्चालनको लागि प्रविधि मेलखाने यन्त्र उपकरण खरिद र उपयोग गरिनु पर्दछ । उपयोगमा ल्याईएका यन्त्र उपकरण तथा प्रविधिको सबस्क्रिप्शन तथा सपोर्ट सेवा समयमै नविकरण गरी अद्यावधिक गर्नुपर्दछ ।

१३.८. **तथ्याङ्कको बैकल्पिक भण्डारण -** केन्द्रीय डाटा सेन्टरमा दैवी विपत्ति वा अन्य कुनै कारणले भण्डारण भएको तथ्याङ्क उपलब्ध हुन नसक्ने अबस्था आईपरेमा तथ्याङ्क प्राप्त हुनेगरी तथ्याङ्क भण्डारणको बैकल्पिक व्यवस्था गरिनु पर्दछ । विभागले तथ्याङ्क भण्डारणको वैकल्पिक व्यवस्थाको लागि विराटनगरमा डिजास्टर रिकभरी सेन्टर स्थापनाको प्रक्रिया अगाडी बढाएको जनाएतापनि हालसम्म डाटा रिकभरी सेन्टर सञ्चालनमा आउन सकेको छैन । विभागले विगतमा सिंहदरबारस्थित सरकारी एकीकृत डाटा केन्द्रमा तथ्याङ्कको वैकल्पिक भण्डारण गर्न यन्त्र उपकरण जडान गरेकोमा हाल यन्त्र उपकरण फिर्ता गरेर सो सेवा बन्द गरेको कारण हालको अवस्थामा विभागको भवन परिसरमा रहेको केन्द्रीय डाटा सेन्टर, एक स्थानमा मात्र तथ्याङ्क भण्डारण भएको भए तापनि तथ्याङ्क भण्डारणको वैकल्पिक व्यवस्था गरेको छैन । विभागको भवन परिसरमा रहेको केन्द्रीय डाटा सेन्टरमा कुनै समस्या आईपरेर तथ्याङ्क नस्ट वा फेरबदल भएको खण्डमा तथ्याङ्क रिकभर गर्ने कुनै व्यवस्था रहेको छैन । जसले गर्दा विभागको तथ्याङ्क भण्डारणको अवस्था उच्च जोखिममा रहेको पाइयो । विभागले यथासक्य छिटो डिजास्टर रिकभरी सेन्टर सञ्चालनमा ल्याएर तथ्याङ्क भण्डारणको वैकल्पिक व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१३.९. **डिजास्टर रिकभरी सेन्टर -** केन्द्रीय डाटा सेन्टरमा दैवी विपत्ति वा अन्य कुनै कारणले समस्या आईपरेर सेवा सुचारु गर्न नसकिने अवस्थामा डाटा रिकभर गर्न र वैकल्पिक रुपमा सेवा सुचारु गर्न मुल डाटा सेन्टर रहेको भन्दा फरक तर सुरक्षित भौगोलिक स्थानमा रियलटाईम डाटा भण्डारण हुनेगरी स्थापना गरिएको डाटा सेन्टर डिजास्टर रिकभरी सेन्टर हो । निकायले डिजास्टर रिकभरी सेन्टरको आवश्यकता पहिचान गरी उपयोग हुने सुनिश्चित भएपछि मात्र यन्त्र उपकरण र एप्लिकेशनको खरिद प्रक्रिया अगाडि बढाउनु पर्दछ । विभागले विराटनगर भन्सार कार्यालयमा डिजास्टर रिकभरी सेन्टर स्थापना गर्ने उल्लेख गरी एक आपूर्तिकर्तासँग ठेक्का नम्बर DOC/NCB/76/77/04 (सम्झौता मिति २०७७/२/२५) बाट रु.३० लाख ११ हजार मूल्यका ५ थान यन्त्र उपकरण र डिजास्टर रिकभरी सेन्टरको यन्त्र उपकरण आपूर्ति (सर्भर च्याक, युपियस सिस्टम, पावर डिस्ट्रिब्युन युनिट, फायर स्टिङ्गुईसर लगायतका पूर्वाधार सम्बन्धी यन्त्र उपकरण खरिद र जडान) ढुवानी तथा जडान र सपोर्ट सेवाका लागि अर्को एक आपूर्तिकर्तासँग नम्बर DOC/NCB/76/77/05 (सम्झौता मिति २०७७/२/२५) बाट रु.१ करोड ३९ लाख ४० हजार गरी जम्मा रु.१ करोड ६९ लाख ५१ हजारको खरिद सम्झौता गरी भुक्तानी गरेकोमा प्राविधिक समितिले

ठेक्का नम्बर ०४ को २०७७/६/१९ मा र ठेक्का नम्बर ०५ को २०७७/९/२६ मा तोकिएको स्पेशिफिकेशन बमोजिमको काम भएको प्रतिवेदन पेश गरेतापनि हालसम्म (सम्झौता मितिबाट पहिलो म्याद सकिने मिति सकिएको करीब २४ महिना बितिसक्दा पनि) Disaster Recovery Centre (DRC) सञ्चालनमा आउन सकेको छैन । विभागको डिजास्टर रिकभरी सेन्टर सम्बन्धमा देखिएका थप व्यहोराहरु देहाय बमोजिम रहेका छन्:

१३.९.१. **वारेन्टी तथा पार्टस् रिप्लेसमेण्ट -** एक आपूर्तिकर्तासँग भएको २०७७।२।२५ को ठेक्का नम्बर DOC/NCB/76/77/04 बाट गरिएको सम्झौतामा ५ वटै यन्त्र उपकरणको वारेन्टीको लागि "At least 3 years parts replacement and manufacturer service warranry and license for all features. OEM should provide direct support for 3 years; OEM support certificate should be submitted on the letter head." उल्लेख भएकोमा लेखापरीक्षण अवधि २०७९।३।२० सम्म उक्त यन्त्र उपकरण जडान गरी डिजष्टर रिकभरी सेन्टर सञ्चालन नगरेर उपयोग बिहीन अवस्थामा राखिंदा यन्त्र उपकरण उपयोग नैं नगरी वारेन्टी पिरियडको ८० प्रतिशतभन्दा बढी समय समाप्त भएको छ । जसले गर्दा यन्त्र उपकरणमा कुनै समस्या आईपरेमा वारेन्टी तथा पार्टस् रिप्लेसमेन्टको उपयोग गर्न नसकिने र यन्त्र उपकरणको उपयोगिता नष्ट हुने अवस्था देखिएको छ । यसबाट सुरक्षा चुनौतीमा कमी आएको र लगानीको प्रतिफल प्राप्त भएको छैन ।

१३.९.२. **सब्स्क्रिप्सन सेवा तथा लाईसेन्स** - डिजाष्टर रिकभरी सेन्टरका लागि आवश्यक पर्ने खरिद गरिएका कतिपय यन्त्र उपकरणहरु सब्क्रिप्सन तथा लाईसेन्समा आधारित हुन्छन् । यन्त्र उपकरण खरिद गर्दा प्राप्त भएको यस्तो सब्स्क्रिप्सन सेवा सामान्यतया एक वर्षको अवधिको लागि हुन्छ जुन प्रत्येक वर्ष नविकरण गर्दै जानु पर्ने हुन्छ । वार्षिक रुपमा नविकरण नगरी पछि एकैपटक नविकरण गर्दा अनुपातिक रुपमा ठूलो रकम शुल्क तथा जरिवाना वापत तिर्नुपर्ने हुन्छ । डिजास्टर सेन्टर समयमै सञ्चालन नगर्दा यकिन सेवा बापत रकम भुक्तानी भए तापनि सो सेवाको उपयोग भएको छैन । जसले गर्दा यकिन सेवा तथा लाईसेन्स बापत भएको लगानी उपयोग बिहीन देखिएको छ । एकातर्फ विभाग परिसरमा रहेको केन्द्रीय डाटा सेन्टरमा प्रयोग भएका सञ्जाल तथा सुरक्षाका यन्त्र उपकरणहरु पुराना तथा सेक्युरिटि यकिन बेगर नैं जडान भएका छन् भने नयाँ खरिद भएका यन्त्र उपकरणको हकमा उपलब्ध यकिन सेवा तथा लाइसेन्सहरु उपयोग गरेको छैन । विभागले यकिन सुविधाको उपयोग गर्ने गरी खरिद भएका यन्त्र उपकरण प्रयोग गर्नेतर्फ ध्यान दिनुपर्दछ ।

१३.९.३. **सपोर्ट सेवा -** यन्त्र उपकरण प्रणालीमा जडान गरेर सञ्चालन शुरु भएपछि मात्र सपोर्ट सेवाको उपयोग हुने गर्दछ । ठेक्का नम्बर DOC/NCB/76/77/05 को खरिद सम्झौतामा सपोर्ट सेवा समेत समावेश भएको तर डिजष्टर रिकभरी सेन्टर सञ्चालन गरेर सपोर्ट सेवाको उपयोग नै नगरी सपोर्ट सेवा सहित सम्झौता बराबरको रकम पुरै भुक्तानी भएकोले उपयोग नैं नगरेको सेवा वापत भएको भुक्तानी औचित्यविहिन देखियो । उक्त ठेक्काको रकम कम्पोनेन्ट अनुसार नछुट्याई एकमुष्ट संझौता गरेकोले सपोर्ट सेवा वापतको रकम कति हो भनि यकिन गर्न सकिएन । विभागले सपोर्ट सेवाको उपयोग गर्ने सुनिश्चित भएपछि मात्र खरिद गर्नुपर्दछ ।

१३.९.४. **प्रविधिको उपयोग र खर्चको औचित्यता -** विभागले ठेक्का नम्बर DOC/NCB/76/77/05 बाट खरिद गरेका अधिकांश यन्त्र उपकरण र प्रविधिहरु (जस्तै Airconditioning, IP Based Monitoring Facility, Environmental Control System, Fire Alarm System, Fire Detection System, Intellegent Rack, Biometric Access Control System etc.) डाटा सेन्टर सञ्चालनमा आएपछिमात्र उपयोग गर्न मिल्ने प्रकृतका रहेका छन् तर डाटा सेन्टर सञ्चालनमा नआएकै अवस्थामा त्यस्ता यन्त्र उपकरण र प्रविधिहरु खरिद गरी भुक्तानी भैसकेको छ । त्यसैगरी, ठेक्का नम्बर DOC/NCB/76/77/04 बाट

खरिद भएका यन्त्र उपकरणहरु समेत खरिद भएको करीव २४ महिना वितिसक्दा पनि प्रयोग विहिन अवस्थामा राखेकोले खरिद गरेको प्रविधिको उपयोग भएको देखिएन । उपयोगमा नल्याएको यन्त्र उपकरण र प्रविधि खरिदमा गरिएको खर्च औचित्यहिन देखियो । एकातर्फ विभागको केन्द्रीय डाटा सेन्टरमा प्रयोग भएको अधिकांश प्रविधिको सपोर्ट, सब्स्क्रिब्सन तथा लाईसेन्सको म्याद सकिएर अद्यावधिक नै नभएको प्रणाली उपयोग गरिएको छ भने अर्कोतर्फ खरिद भएको आधुनिक प्रविधि उपयोग विहिन अवस्थामा राखिएको छ । केन्द्रको डाटा सेन्टरको तथ्याङ्क भण्डारण गर्ने वैकल्पिक व्यवस्था नहुँदा उच्च जोखिमको सम्भावना रहेको र तथ्याङ्कको वैकल्पिक भण्डारको लागि डिजास्टर रिकभरी सेन्टरको उच्च आवश्यकता भएको अवस्थामा पनि सञ्चालनमा आउन सकेको छैन । विश्वभर महामारीको रुपमा फैलिएको कोभिड १९ को कारण UNCTAD ले भन्सार सुधार सम्बन्धी कार्यक्रम सञ्चालन गर्न ढिला भएकोले उक्त डिजास्टर रिकभरी सेन्टर सञ्चालनमा आउन ढिलाई भएको विभागले जनाएको छ ।

विभागले सूचना प्रविधि प्रणाली पूर्ण रुपमा सञ्चालनमा ल्याउने सुनिश्चत भएपछि मात्र यन्त्र उपकरण खरिद गर्नुपर्दछ । प्रणाली सञ्चालनको लागि प्रयोग हुने र भई रहेका सुरक्षा उपकरणहरुको लाइसेन्सको यकिनहरु समयावधि अनुसार नविकरण गर्नुका साथै layer of security उपकरण प्रयोग गर्नुपर्दछ । वैकल्पिक भण्डार नहुँदा उच्च जोखिममा रहेको केन्द्रको तथ्याङ्कलाई वैकल्पिक भण्डार गर्न डिजास्टर रिकभरी सेन्टर यथासक्य छिटो सञ्चालन गरी खरिद भएका यन्त्र उपरणको उपयोग गरिनु पर्दछ । डिजास्टर रिकभरी सेन्टरमा जडान र सञ्चालनको खर्च भुक्तानी भैसकेकोले सो वापत थप खर्च नगरी सोही आपूर्तिकर्ताबाट सम्झौता बमोजिमका कार्य गराउनु पर्दछ ।

१३.९.५. **भौतिक अवस्थिति र तथ्याङ्क सुरक्षा -** मुल डाटा सेन्टरमा कुनै समस्या आईपरेर सेवा सुचारु गर्न नसकिने अवस्थामा डाटा रिकभर गर्न र वैकल्पिक रुपमा सेवा सुचारु गर्न मुल डाटा सेन्टर रहेको भन्दा फरक भौगोलिक अवस्थितिमा र सुरक्षित स्थानमा डिजास्टर रिकभरी सेन्टरको स्थापना गर्नुपर्ने हुन्छ । विभागले सञ्चालनको प्रक्रिया अगाडी बढाएको डिजास्टर रिकभरी सेन्टर छिमेकी मुलुकको सीमा क्षेत्रमा पर्ने भन्सार कार्यालय (विराटनगर भन्सार कार्यालय) परिसरमा रहेको छ । अन्य देशको सीमानामा रहेको स्थान भौतिक, विद्युतीय तथा साईबर सुरक्षाको दृष्टिकोणले सुरक्षित अवस्थिति मान्न सकिदैन । देशभित्र पनि पर्याप्त भौगोलिक स्थान उपलब्ध हुन सक्नेमा DRC को लागि देशको सीमाक्षेत्र नैं अन्तिम विकल्प मान्न सकिदैन । देशको आयात निर्यात र राजश्व संकलनसँग सम्बन्धित महत्वपूर्ण र गोप्यता कायम राख्नुपर्ने तथ्याङ्क भण्डारण हुने डाटा सेन्टर भविष्यसम्म अनवरत रुपमा सुरक्षित तवरले सञ्चालन हुनसक्ने सम्बन्धमा विभाग सुनिश्चित हुनुपर्दछ । छिमेकी मुलुकको सीमाक्षेत्रसँग जोडेर डाटा सेन्टर स्थापना गरेबाट हुन सक्ने भौतिक, विद्युतीय तथा साईबर जोखिमका सम्बन्धमा विभागको ध्यान जानुपर्ने देखिन्छ ।

१३.१०. **प्रयोग बिहीन यन्त्र उपकरण -** निकायले सूचना प्रविधि प्रणालीमा उपयोग हुने निश्चित भएपछि मात्र यन्त्र उपकरण र प्रविधि खरिद गर्नुपर्दछ । उद्देश्य अनुसार उपयोग पश्चात तथ्याङ्कलाई सुरक्षित भण्डारण गरेर यन्त्र उपकरणलाई पून उपयोग गर्न नमिल्ने भएमा लिलाम बिक्री गरी जिन्सी अद्यावधिक गर्नुपर्दछ । सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको अवधिमा भैरहवा भन्सार कार्यालयको स्थलगत अनुगमन गर्दा देहायबमोजिमका यन्त्र उपकरणहरु लामोसमय देखि प्रयोग बिहीन अवस्थामा रहेको पाइएको छ । विगतमा भन्सार कार्यालयहरुमा पुरानो आसिकुडा प्रणालीको डाटा व्याकअप राख्ने उद्देश्यले विभागबाट खरिद भई जडान गरिएका यन्त्र उपकरणहरु रहेको कार्यालयको भनाई रहेको छः

क्र.सं.	यन्त्र उपकरणको नाम	संख्या	मूल्य
१.	Server-SISCO C24M3	१	२०५०००
२.	Server-IBM X3650M3	१	२०५०००
३.	Server-IBM X3650	१	२९९४५०
४.	Server- IBM X3400M3	१	२९६०००
५.	Router Juniper SRX 550	१	मूल्य नखुलाएको
६.	Switch EX3300 Juniper	१	मूल्य नखुलाएको
७.	Hard Disk	६	मूल्य नखुलाएको
८.	NAS Device ASUSTOR	१	मूल्य नखुलाएको
९.	Server Rack U20	१	मूल्य नखुलाएको
	जम्मा		१००५४५०

यस्ता यन्त्र उपकरणको आपूर्तिकर्ताबाट हुने वारेण्टी, सपोर्ट सेवा, मर्मत सम्भारको अवस्था विभागले यकिन गर्नुपर्दछ। उपयोगमा नरहेका डाटा सेन्टरको स्टोरेज डिभाईसमा भण्डारण भएका भन्सार व्यवस्थापन प्रणालीका तथ्याङ्क नयाँ प्रणालीमा माईग्रेट भए नभएको समेत यकिन गर्नुपर्दछ । यस्तो तथ्याङ्क चोरी, नष्ट तथा दुरुपयोग समेत हुन सक्ने जोखिम देखिएकोले विभागले खोजी गरेर सबै भन्सार कार्यालयको डाटा एउटै डिभाईसमा माईग्रेसन गरी सुरक्षित रुपमा भण्डारण गर्नुपर्दछ । अन्य कुन-कुन भन्सार कार्यालयहरुमा यस्ता उपयोग नभएका यन्त्र उपकरण छन् विभागले खोजी गरेर उपयोग हुन सक्ने भएमा पुनःप्रयोग गर्नुपर्दछ । उपयोग हुन नसक्ने भएमा लिलाम बिक्री गरेर जिन्सी विवरण अद्यावधिक गर्नुपर्दछ ।

१३.११. **इमेल -** सञ्चालित प्रणालीको प्रयोगकर्ताको संख्या धेरै, भण्डार हुने डाटाको भोल्युम बढी, सम्बेदनशीलता र गोप्यताको हिसाबले भण्डारण भएको डाटाको महत्व बढी हुने सूचना प्रविधि प्रणाली सञ्चालन र उपयोगमा संलग्न रहने प्रयोगकर्ताहरुले एक आपसमा सञ्चार गर्नुपर्दा वाह्य सेवा प्रदायकको निःशुल्क ईमेल सेवा उपयोग गर्नुको सट्टा आफ्नै सरकारी ईमेल एकाउण्ट बनाई सोको अनिवार्य उपयोग गर्नु बढी भरपर्दो, गोप्य र सुरक्षित हुने देखिन्छ । भन्सार विभाग र सो अन्तर्गत कार्यालयका अधिकांश कर्मचारीहरुले G-Mail ले उपलब्ध गराउने निःशुल्क E-mail सेवाको उपयोग गर्ने गरेको पाइयो । यसरी वाह्य पक्षको निःशुल्क ईमेल सेवा प्रयोग गर्दा अल्पकालमा प्रयोग गर्न सहज महसुस भए तापनि दीर्घकालमा भरपर्दो, गोप्य र सुरक्षित हुने देखिंदैन । जसले गर्दा भन्सार विभागले सञ्चालन तथा व्यवस्थापन गरेको प्रणालीमा रहेका सरकारको भन्सार, मुअकर, अन्तःशुल्क लगायतका राजस्वको कारोबारसँग सम्बन्धित महत्वपूर्ण र गोप्य सूचना बाहिरिएर दुरुपयोग समेत हुनसक्ने जोखिम रहन्छ । विभागले प्रणालीमा रहेका सूचना सुरक्षाबाट हुनसक्ने जोखिम कम गर्न सरकारी काम कारबाहीको लागि सरकारी ईमेलको प्रयोग गर्नु सुरक्षा र गोप्यताका दृष्टिकोणले उपयुक्त हुने देखिन्छ ।

१३.१२. **बीमा व्यवस्था -** निकायहरुले सेवा प्रवाहका लागि खरिद गरेको यन्त्र, उपकरण, एप्लिकेशन, प्रणालीको उपयोगका क्रममा चोरी, आगलागी, दुर्घटना तथा प्राकृतिक प्रकोप वा दैवी विपत्तिका कारण जुनसुकै बखत क्षति तथा नोक्सानी हुने सम्भावना रहन्छ । डाटा सेन्टर सञ्चालनमा हाई भोल्टेज विद्युत निरन्तर प्रवाह हुने, ठूलो क्षमताका मेशिनहरु निरन्तर सञ्चालनमा रहने, कुलिङ्ग, मोनिटरिङ्ग लगायतका उच्च जोखिमयुक्त उपकरण प्रयोग भैरहने कारण जुनसुकै बखत दुर्घटना हुने जोखिम रहन्छ । निरन्तररुपमा हाई भोल्टेजको विद्युत र बढी क्षमताको ईन्टरनेटको नजिक रहेर रेखदेख र मर्मत सम्भार गर्नुपर्ने कारण मानव स्वास्थ्यमा समेत गम्भीर असर पर्ने देखिन्छ । ठूलो रकम खर्चेर

खरिद गरिएका त्यस्ता उपकरणहरुलाई आकस्मिक रुपमा घट्ने दुर्घटना तथा प्राकृतिक प्रकोपबाट हुने क्षति र मानव स्वास्थ्यमा हुनसक्ने गम्भीर असरको समेत पूर्ति हुनेगरी बीमा गरिनु पर्दछ । भन्सार विभागको डाटा सेन्टरमा कार्यरत जनशक्ति र डाटा सेन्टरको हालसम्म कुनै बीमा गरेको पाईएन । अकस्मात कुनै दुर्घटना भै यन्त्र उपकरण बिग्रेमा र पूर्वाधार नैं नष्ट भएमा वा जनशक्तिको अंग-भंग वा गम्भीर चोटपटक वा घाईते भएमा सोबाट उत्पन्न हुने जोखिम न्यूनीकरण गर्न उचित बीमा गर्न आवश्यक देखिन्छ । कार्यालयले खरिद वा प्रयोग गरेको यन्त्र उपकरण र संलग्न जनशक्तिको पूर्ण बीमा नगरिएमा दुर्घटनाबाट हुन सक्ने सम्भावित क्षतिको पूर्ति गर्नुपर्दा सरकारलाई ठूलो व्ययभार पर्ने देखिन्छ।

डाटा सेन्टरमा चोरी, आगलागी दुर्घटना तथा प्राकृतिक प्रकोप वा दैवी विपत्तिका कारण जुनसुकै बखत हुनसक्ने क्षति तथा नोक्सानीबाट सुरक्षित रहन पूर्वाधार, यन्त्र, उपकरण र सोको सञ्चालन तथा व्यवस्थापनमा संलग्न जनशक्तिको उचित बीमा गर्नु पर्दछ।

१३.१३. **अडिट ट्रेल (Audit Trail) -** सार्वजनिक सेवा प्रवाहको लागि उपयोगमा ल्याइएको सफ्टवेयर प्रणालीमा सञ्चालनका सम्पूर्ण क्रियाकलापहरु जस्तै अपरेटिङ्ग सिस्टम, एप्लिकेसन, प्रयोगकर्ताका क्रियाकलाप, कम्प्युटरमा भएका प्रत्येक घट्नाहरुको स्वचालित रुपमा परीक्षण गरी सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको लागि आवश्यक पर्ने सूचना तथा डाटा स्वत: उपलब्ध गराउने अडिट ट्रेल (Audit Trail) सफ्टवेयर निर्माण गर्दा नै समावेश गर्नुपर्नेमा आसिकुडा प्रणालीमा सो व्यवस्था रहेको पाईएन । सेवा प्रवाहको लागि उपयोगमा ल्याईएको सफ्टवेयर प्रणालीमा अडिट ट्रेल नहुँदा समय समयमा सफ्टवेयरमा आईपर्ने घट्ना तथा समस्या बारेमा जानकारी नहुने र सामान्य भन्दा सामान्य त्रुटीहरु समेत तुरुन्तै पत्ता लगाउन नसकिने हुँदा प्रणालीमा गम्भीर समस्या समेत आईपर्न सक्ने देखिन्छ । प्रणालीको Transaction तथा Value परिवर्तनका विषयलाई स्वचालितरुपमा रेकर्ड राख्ने अडिट ट्रेल नहुँदा कुनै परिस्थितिमा प्रणालीका गतिविधीको अनुसन्धान गर्नु परेको खण्डमा आवश्यक सूचना प्राप्त नहुने देखिन्छ ।

विभागले आसिकुडा प्रणालीमा अडिट ट्रेलको व्यवस्था समावेश गर्नुपर्दछ ।

१३.१४. **लिलाम बिक्री र तथ्याङ्क सुरक्षा -** सूचना प्रविधि उपकरणमा लामो समयसम्म सूचना भण्डारण गर्ने हार्ड डिस्क, सिडी, म्याग्नेटिक टेप, म्याग्नेटिक डिस्क, माईक्रो फिल्म, चिप्स, मेमोरी कार्ड, फ्ल्यास स्टोरेज, फ्लपी डिस्क, जिप डिस्क, अप्टिकल डिस्क, डिभिडि, म्याग्नेटो अप्टिकल डिस्क, सिम कार्ड, पेन ड्राईभ जस्ता भण्डारण डिभाईसहरु जडान भएका हुन्छन् । सूचना प्रविधि सम्बन्धी यन्त्र उपकरण लिलाम बिक्री र मिन्हा गर्दा सोमा जडान भएका सूचना भण्डारण गर्ने डिभाईसहरु पनि संगै लिलाम हुने र भण्डारण भएका सूचना पनि संगै जाने भएकाले अति सम्वेदनशील र गोप्य सरकारी सूचना बाहिरिने र दुरुपयोग हुन सक्ने जोखिम रहन्छ । त्यस्ता डिभाईसहरुमा भण्डारण भएका सूचना साधारण तरिकाले मेटाउँदा (Delete गर्दा) पनि विभिन्न टुल्सहरु प्रयोग गरेर पछि रिकभरी समेत गर्न सकिने हुनाले लिलाम बिक्री पश्चात वाह्यपक्षले रिकभरी गरेर दुरुपयोग गर्न सक्ने जोखिम हुन्छ । यस्ता उपकरणहरुमा जडान भएको भण्डारण डिभाईसहरुलाई विद्युतीय तथा चुम्बकीय प्रविधिबाट निस्तेज गर्ने अभ्यास समेत रहेको पाइन्छ । लिलाम बिक्री गर्नुभन्दा पहिला सूचना प्रविधि यन्त्र तथा उपकरणहरुमा भण्डारण भएका तथ्याङ्क, विबरण तथा अभिलेख सुरक्षित र व्यवस्थित तरिकाले राख्नु पर्दछ । लिलाम विक्री गर्नुपूर्व उपकरणहरुमा रहेको डाटा एवम् सूचनालाई पूर्णरुपमा नष्ट गरिए पश्चात मात्र लिलाम गर्नुपर्दछ । त्यस किसिमका डिभाईसहरुलाई नष्ट गर्ने कार्यविधि नरहेको खण्डमा कार्यविधि तयार नभएसम्मको लागि त्यस्ता डिभाईस (जस्तै हार्ड डिस्क) लाई यन्त्र उपकरणबाट

निकालेर सुरक्षित राखेपश्चात मात्र लिलाम विक्री गर्नुपर्दछ । धेरै भण्डारण क्षमता भएका र यन्त्र उपकरण भन्दा बाहिर नैं राखेर उपयोग गरिने भण्डारण डिभाईसहरु (External Storage Devices) को भने कार्यविधि तयार नभएसम्मको लागि लिलाम बिक्री गर्नुहुँदैन ।

विभागले उपलब्ध गराएको २०७७/७८ को जिन्सी निरीक्षण प्रतिवेदन अनुसार ल्यापटप थान-५, ट्याबलेट-५ कम्प्युटर थान-५ लिलाम बिक्री गर्नुपर्ने भनी उल्लेख गरेको छ । त्यसैगरी सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको अनुगमनका क्रममा उपलब्ध गराएको जिन्सी निरीक्षण प्रतिवेदनमा भैरहवा भन्सार कार्यालयमा ल्यापटप थान-६, डेस्कटप कम्प्युटर थान-१६, लिलाम गर्नुपर्ने व्यहोरा उल्लेख छ । यस किसिमका सूचना प्रविधि उपकरणरुमा लामो समयसम्म सूचना भण्डारण गर्ने डिभाईसहरु जडान भएका हुन्छन् । सूचना प्रविधि सम्बन्धी यन्त्र उपकरणमा जडान भएको भण्डारण डिभाईसलाई राखेर वा नष्ट गरेर मात्र लिलाम बिक्री गर्ने विभागको कुनै नीति रहेको पाइएन ।

सूचना प्रविधि यन्त्र तथा उपकरणहरुको लिलाम बिक्री गर्नुपूर्व भण्डारण गरिएका सूचनाको वैकल्पिक सुरक्षित व्यवस्था गरेर लिलाम बिक्री तथा मिन्हा गर्नुपूर्व भण्डारण डिभाइसलाई चुम्बकीय वा विद्युतीय पद्धतिले निस्तेज वा नष्ट गरी गोप्य तथा अतिसम्वेदनशील सरकारी सूचना बाहिरिने जोखिम छैन भन्ने कुरामा विभाग सुनिश्चित हुनुपर्दछ । आसिकुडा प्रणाली सञ्चालन गर्ने भन्सार विभाग अन्तर्गतका १७३ भन्सार कार्यालय र भन्सार जाँचपास परीक्षण कार्यालयमा रहेका सूचना प्रविधि यन्त्र उपकरणको लिलाम बिक्री सम्बन्धी सो प्रावधान कार्यान्वयनको व्यवस्था गर्नुपर्दछ । विभाग र अन्तर्गत कार्यालयहरुले विद्युतीय सूचनाको सुरक्षित भण्डारण पश्चात भण्डारण डिभाईसलाई यन्त्र उपकरणबाट सुरक्षित तरिकाले निकालेर राख्ने वा नष्ट गर्ने कार्य पश्चात विद्युतीय सूचना वाहिरिने जोखिम छैन भन्ने सुनिश्चित भएपछि मात्र सूचना प्रविधि यन्त्र उपकरणको लिलाम बिक्री गर्ने वा मिन्हा गर्ने प्रावधानको लागि नीतिगत व्यवस्था गरी सोको कार्यान्वयनमा समन्वय गर्नुपर्दछ ।

१३.१५. **परीक्षण तथा जडान -** निकायहरुमा खरिद गरेर ल्याएका, अनुदानमा प्राप्त भएका, अन्यत्रबाट मर्मत सम्भार गरी ल्याएका वा अन्य कुनै तरिकाबाट प्राप्त भएका सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धित यन्त्र उपकरण तथा एप्लिकेशन सोझै जडान नगरी मुख्य प्रणाली भन्दा बाहिर परीक्षण गर्ने संयन्त्र खडा गरेर परीक्षण पश्चात प्रतिवेदनका आधारमा कुनै जोखिम छैन भन्ने निश्चत भएपछि मात्र मुख्य प्रणालीमा जडान गर्नुपर्दछ । परीक्षण गर्दा प्राप्त नतिजाका आधारमा ती उपकरणको प्रयोग विधि तथा प्रयोग तरिका, लाइसेन्स अवधि, वारेन्टी तथा ग्यारेन्टी अवधि, उपकरण उपलब्धता अवधि, फेज आउट अवधि, प्रयोग अवधि जस्ता विषयको समेत एकिन गर्नुपर्दछ । विभागले यो वर्ष देहाय बमोजिमका यन्त्र उपकरण तथा सफ्टवेयर खरिद गरी प्रणालीमा जडान गरेकोमा जडान गर्नुपूर्व यस किसिमको परीक्षण गरेको पाईएन ।

क्र.सं.	यन्त्र उपकरण	परिमाण	जम्मा मूल्य (रु. हजारमा)
१	Lenovo Thinksystem sr650 Server	३	३४८७
२	Lenovo Thinksystem DE600H HFA SFF Server	१	३६५८
३	Lenovo B6505 FC SAN Switch	२	१४२२
	जम्मा	**६**	**८५६७**

यन्त्र उपकरण तथा सफ्टवेयरलाई परीक्षण नगरी जडान गर्दा ASYCUDA प्रणालीमा रहेका आयात निर्यात तथा राजश्व असुली सम्बन्धी कारोबारका महत्वपूर्ण अभिलेखहरुमा भाईरस प्रवेश तथा अन्य प्राविधिक समस्याहरु आई जोखिम सृजना हुन सक्दछ ।

विभागले यन्त्र उपकरण तथा सफ्टवेयरलाई तोकिएको विधि तथा मापदण्ड अपनाएर परीक्षण पश्चात प्राप्त प्रतिवेदनका आधारमा मात्र सम्बन्धित प्रणालीमा जडान गर्नु पर्दछ ।

१३.१६. **निश्कर्ष -** भन्सार जाँचपास प्रणालीलाई सूचना प्रविधियुक्त बनाउने उद्देश्यले सन् १९९६ देखि प्रयोगमा ल्याएको स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणालीको पछिल्लो संस्करण आसिकुडा वर्ल्ड हाल २६ वटा भन्सार कार्यालयमा उपयोग भइरहेको छ । आर्थिक वर्ष २०७४।७५ को लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा सुझाएका व्यहोराहरु कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा औंल्याईएका सुझावहरु मध्ये केही सुझावहरुको पूर्ण तथा केहीको आंशिक मात्र कार्यान्वयन भएको पाइएको छ भने कतिपय सुझावहरुको कार्यान्वयन हुन बाँकी रहेको पाइएको छ । लेखापरीक्षणको क्रममा देखिएका व्यहोराहरुलाई दफागत रुपमा प्रस्तुत गरी प्रणाली सञ्चालनको सुरक्षा तथा जोखिम न्यूनीकरणका उपाय, सूचना तथा तथ्याङ्कको सुरक्षा, भण्डारण, गोपनीयता, पहुँच नियन्त्रका उपाय, उपकरणहरुको सुरक्षा, कनेक्टिभिटि, ब्याकअप र रिकभरी, नेटवर्किङ, प्राविधिक जनशक्ति व्यवस्थापन, प्रणाली सञ्चालन तथा व्यवस्थापनका अन्य विषयहरुको अध्ययन एवं नमूना परीक्षण गर्दा देखिएका व्यहोराहरु औंल्याई सुझाव समेत समावेश गरिएको छ । उपरोक्त सुझावहरूको कार्यान्वयनबाट प्रणालीको व्यवस्थापन र सञ्चालनमा कार्यदक्षता र प्रभावकारीता अभिबृद्धि हुने र स्वचालित भन्सार जाँचपास प्रणालीको सञ्चालनबाट आयात निर्यातको जाँचपास प्रणालीलाई सूचना प्रविधिमा आधारित बनाई भन्सार विन्दुबाट हुने मालवस्तुको प्रवाहको नियन्त्रण, राजस्व संकलन तथा भन्सार प्रशासनमा सरलीकरण भई समग्र भन्सार व्यवस्थापन स्वचालित र पारदर्शी हुन सहयोग पुग्ने अपेक्षा गरिएको छ ।

विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणाली (ईजिपी) को उपयोग स्थिति मूल्याङ्कन सूचना प्रविधि अनुगमन लेखापरीक्षण प्रतिवेदन, २०७८

१. **पृष्ठभूमी -** सार्वजनिक खारिद ऐन, २०६३ तथा नियमावली, २०६४ ले व्यवस्था गरेका विधि र प्रक्रिया विधिसम्मत तरिकाले लागू भए नभएको सन्दर्भमा अनुगमन गरी लागू गराउने महत्वपूर्ण निकायकोरुपमा २०६४।५।३ मा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको स्थापना भएको हो । यस कार्यालयले सार्वजनिक खरिदका सम्पूर्ण प्रकृयालाई विद्युतीय खरिद प्रणालीमा आबद्ध गर्न राष्ट्रिय विद्युतीय सरकारी खरिद (ई-जिपी) प्रणाली कार्यान्वयनमा ल्याएको छ । सार्वजनिक खरिद प्रक्रियामा देखिएको अस्वस्थ प्रतिस्पर्धालाई न्यून गरी खरिद प्रक्रियालाई खुल्ला, पारदर्शी, वस्तुनिष्ठ र विश्वसनीय बनाउने उद्देश्यले सिङ्गल पोर्टलमा आधारित सार्वजनिक विद्युतीय खरिद प्रणालीको विकास भएको हो। यस प्रणालीमा अनलाईन मूल्याङ्कन, ठेक्का सम्झौता, ठेक्का व्यवस्थापन, विद्युतीय भुक्तानी लगायतका प्रणालीहरु थप गरी सम्पूर्ण खरिद प्रणालीलाई व्यवस्थित, वैज्ञानिक र तथ्याङ्कीय सुरक्षा सहितको सार्वजनिक खरिद व्यवस्थापन सूचना प्रणालीमा आवद्ध गरी विद्युतीय बोलपत्र सम्बन्धी सम्पूर्ण कामहरु यसै प्रणालीमा हुने गर्दछ । सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा १४(२) अनुसार बोलपत्रको सूचना सर्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालय र सम्बन्धित निकायको वेवसाईटमा राख्नुपर्ने र नियमावलीको नियम १४६ अनुसार निकायहरुको विद्युतीय खरिद प्रणालीको पोर्टलमा दर्ता भई खरिद कारबाही सञ्चालन गर्नुपर्ने व्यवस्था रहेको छ । यस प्रणालीको कार्यक्षेत्र राज्यका सरकारी तथा सार्वजनिक कार्यालयहरुको वस्तु तथा सेवा खरिद सम्बन्धी बोलपत्र सूचना प्रकाशनदेखि मूल्याङ्कन तथा आशयपत्रको सूचना जारीसम्म रहेको छ ।

२. **निकायको परिचय -** सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालय सार्वजनिक खरिद सम्बन्धी कार्यविधि, प्रकृया तथा निर्णयलाई अझ बढी खुला, पारदर्शी, वस्तुनिष्ठ र विश्वसनिय बनाउने तथा सार्वजनिक खरिद प्रकृयामा प्रतिष्पर्धा, स्वच्छता, इमान्दारीता, जवाफदेहिता र विश्वसनीयता प्रबर्द्धन गर्ने उद्देश्यका साथ सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ६४ को उपदफा १ बमोजिम प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय अन्तर्गत स्थापना भएको हो । यस कार्यालयमा स्थायी तथा करार सेवामा कार्यरत समेत गरी कूल ४८ जना कर्मचारीको दरवन्दी रहेको छ । यस कार्यालयले सार्वजनिक निकायवाट हुने खरिद कार्यको अनुगमन, नियमन र सार्वजनिक खरिद प्रणालीलाई व्यवस्थित गर्ने, सार्वजनिक निकायहरुले गर्ने खरिद कार्यमा सुशासन कायम गर्न सहयोग पुऱ्याउने, नेपालको सार्वजनिक निकायहरुमा हुने खरिद कार्यमा गुणस्तरीयता हासिल गर्न अनुगमनलाई प्रभावकारी बनाउने, खरिद कार्य सम्पादनमा पारदर्शीता तथा एकरुपता कायम गराउने, सार्वजनिक निकायहरुलाई खरिद सम्वन्धी आवश्यक राय परामर्श उपलब्ध गराउने, सार्वजनिक खरिद प्रकृयामा सुनिश्चितता कायम गर्न आवश्यक नमूना कागजातहरु तयार गर्ने जस्ता उद्देश्य राखेको छ ।

३. **नीतिगत व्यवस्था** - विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणाली सञ्चालन तथा व्यवस्थापन सम्बन्धमा भएका नीतिगत तथा कानूनी व्यवस्थाहरु देहायबमोजिम रहेका छन् :

३.१. **आवधिक योजना (२०७६।७७-२०८०।८१)** - यस योजनामा डिजिटाइजेसन मार्फत सामाजिक, आर्थिक र शासकीय व्यवस्थामा सुधार गर्ने रणनीति लिइएको छ । यसका लागि डिजिटल फ्रेमवर्क कार्यान्वयन गर्ने; सार्वजनिक तथा निजी सेवाहरु क्रमशः अनलाइन मार्फत प्रदान गर्ने; डिजिटल नेपाल, सूचना महामार्ग, डाटा सेन्टर इन्टरनेट एक्सचेन्ज सेन्टर, आधुनिक प्रविधिमा आधारित टेलिफोन, अनलाइन सेवा र विद्युतीय भुक्तानी लगायतका सञ्चार तथा सूचना प्रविधि सम्वन्धी पूर्वाधार विकासमा

जोड दिने; सरकारी विद्युतीय प्रणालीलाई एकीकृत र अन्तर-आबद्ध गर्ने; साइबर सुरक्षा तथा गोपनीयता सम्वन्धी कार्य गर्न साइबर सुरक्षा अनुगमन केन्द्र स्थापना गर्ने प्रमुख कार्यक्रमहरु रहेका छन् ।

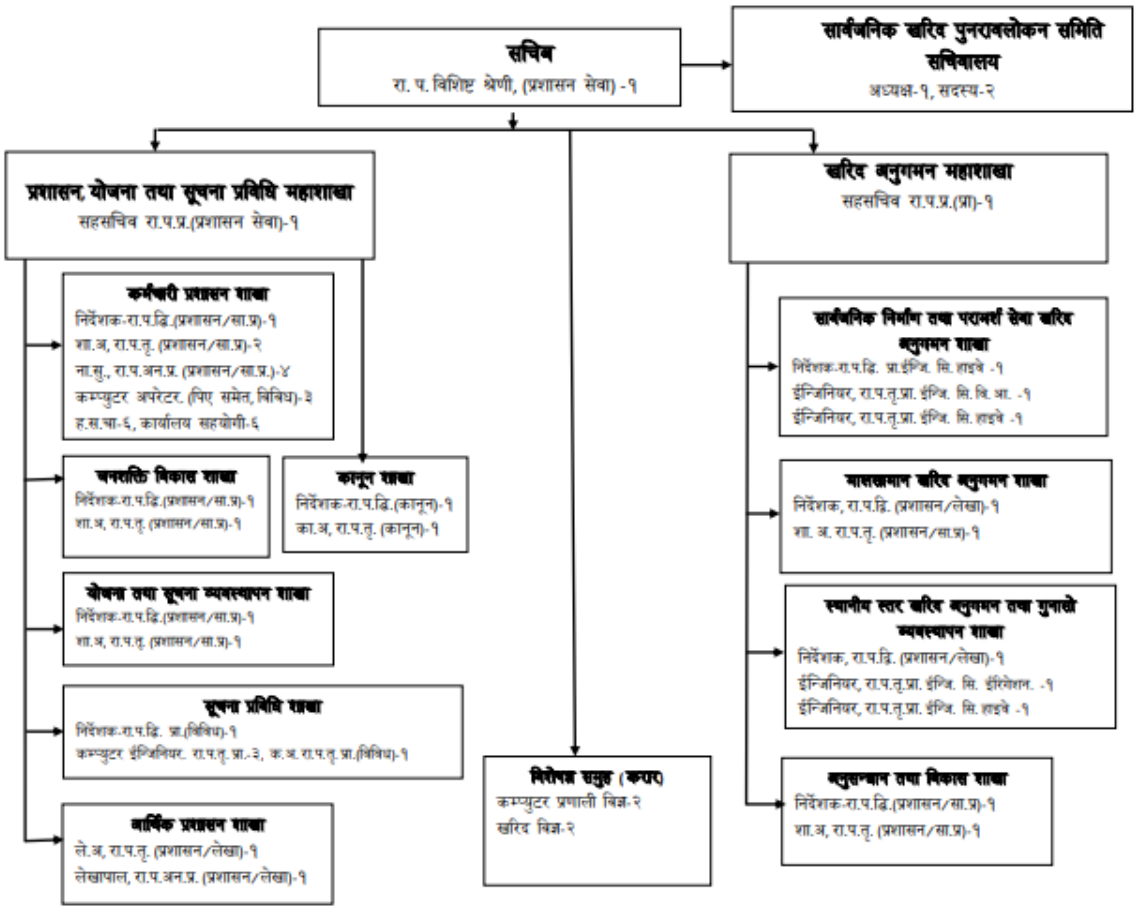
३.२. **वार्षिक बजेट २०७७।७८** - डिजिटल नेपाल फ्रेमवर्कको कार्यान्वयन गरी डिजिटल प्रविधिको माध्यमबाट विश्व अर्थतन्त्रमा आवद्ध हुँदै त्यसबाट सिर्जना हुने आर्थिक अवसरको उपयोग गरिनेछ । सूचना प्रविधि, दूरसञ्चार र विद्यमान ब्रोडव्याण्ड नीति परिमार्जन गर्दै फाइबर टु होम प्रविधिबाट स्तरीय र भरपर्दो ब्रोडव्याण्ड इन्टरनेट सेवा २ वर्षभित्र सबै स्थानमा पुऱ्याइनेछ । आगामी वर्ष फोर जी सेवा देशव्यापी विस्तार गरिनेछ । ज्ञानमा आधारित अर्थतन्त्र विकासको लागि सूचना प्रविधिमा आधारित उद्योग व्यवसायको प्रबर्द्धन गर्न ललितपुरको खुमलटारमा राष्ट्रिय ज्ञान पार्क स्थापनाको कार्य अगाडि बढाइनेछ । सबै प्रदेशमा सञ्चार ग्राम स्थापना गर्ने कार्यलाई निरन्तरता दिइनेछ । नेपाल टेलिभिजनको क्षमता विस्तार गर्दै अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा प्रसारण गरिनेछ । सार्वजनिक सेवा प्रवाहमा सूचना प्रविधिको प्रयोग बढाइनेछ । साइबर सुरक्षा जोखिमको पहिचान, असर न्यूनीकरण र आकस्मिक साइबर सुरक्षा छरितो र भरपर्दो बनाउन साइबर फोरोन्सिक ल्यावको स्तरन्नोती गरिनेछ। छुट्टै साइबर सुरक्षा केन्द्र स्थापनाको लागि सम्भाव्यता अध्ययन गरिने भन्ने व्यवस्था रहेको छ ।

४. **कानूनी व्यवस्थाहरु** - विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणाली सञ्चालन तथा व्यवस्थापन सम्बन्धमा भएका नीतिगत तथा कानूनी व्यवस्थाहरु देहायबमोजिम रहेका छन् :

- सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३,
- सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४,
- विद्युतीय कारोबार ऐन, २०६३,
- विद्युतीय कारोवार नियमावली, २०६४,
- सरकारी निकायको वेवसाईट निर्माण तथा व्यवस्थापन सम्बन्धी निर्देशिका, २०६८,
- नेपाल सरकारको सूचना प्रविधि प्रणाली (व्यवस्थापन तथा सञ्चालन) निर्देशिका, २०७१,
- ब्रोडब्याण्ड नीति, २०७१,
- सूचना तथा सञ्चार प्रविधि नीति, २०७२,
- डिजिटल डाटाको वितरण, प्रयोग र नियमन निर्देशिका, २०६९,
- सूचना भण्डारण केन्द्र (डाटा सेन्टर) सञ्चालन निर्देशिका, २०७४
- विद्युतिय खरिद प्रणाली सञ्चालन निर्देशिका, २०७४

५. **सङ्गठन संरचना र जनशक्ति** - सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको संगठन संरचना र जनशक्ति विवरण देहायबमोजिम रहेको छः

सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको संगठन संरचना



६. **सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको औचित्यता -** वर्तमान अवस्थामा सार्वजनिक निकायमा सूचना प्रविधिको बढ्दो प्रयोग भइरहेको तथा लेखापरीक्षण ऐन, २०७५ को दफा ५ मा महालेखापरीक्षकले सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण गर्न सक्ने व्यवस्था रहेको छ । साथै देशको कुल वार्षिक बजेटको दुई तिहाई हिस्सा सार्वजनिक खरिदमा खर्च हुने सन्दर्भमा सार्वजनिक खरिदलाई व्यवस्थित गर्न सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणाली (EGP) प्रयोगमा ल्याएको साथै यसमा भएका सूचनाको विश्वसनियता, एप्लिकेशन प्रणालीको उपयुक्तता तथा सुरक्षा, प्रविधिको उपयोग, सूचना प्रविधि पूर्वाधार, जनशक्ति व्यवस्थापन, सफ्ट्वेयरको प्रभावकारीता लगायत डाटा, सूचना प्रणालीको गोप्यता, सूचनाको निष्पक्षता विषयहरुमा लेखापरीक्षण गर्न सान्दर्भिक रहेको छ । साथै २०७४।७५ मा महालेखापरीक्षकको कार्यालयले गरेको सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको क्रममा दिएका सुझावहरु कार्यान्वयनको अवस्थाको परीक्षण गर्न समेत अनुगमन लेखापरीक्षण आवश्यक रहेको छ ।

लेखापरीक्षणको उद्देश्य, क्षेत्र र पद्धति

७. **लेखापरीक्षणको उद्देश्य -** विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणालीको उपयोग स्थिति मूल्याङ्कन विषयमा २०७४/७५ मा भएको सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा औंल्याइएका सुझावहरुको कार्यान्वयन अवस्थाको अनुगमन गर्नु साथै सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयमा सूचना प्रविधि सम्बन्धी पूर्वाधार, सूचना प्रविधि प्रणाली र यसको सुरक्षा जोखिम, सूचना प्रविधि सम्बन्धी सम्पत्तिको सुरक्षा, सूचना प्रविधि सफ्ट्वेयरको पर्याप्तता, नियन्त्रण व्यवस्था, सूचना तथा तथ्याङ्क व्यवस्थापन प्रक्रियामा प्रचलित कानूनको

पालनाको अवस्थाको परीक्षण एवं मूल्याङ्कन गरी सूचना व्यवस्थापनमा रहेका जोखिम न्यूनीकरण गर्ने उपायहरु सुझाउनु सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको मुख्य उद्देश्य रहेको छ ।

८. **लेखापरीक्षणको क्षेत्र -** लेखापरीक्षणको उद्देश्य प्राप्तिका लागि सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको सूचना प्रविधि प्रणाली र प्रयोगमा ल्याएको सफ्ट्वेयरलाई समेटिएको छ । यस क्रममा विगतका तथ्याङ्कहरुको समेत परीक्षण तथा मूल्याङ्कन गरिएको छ । सोको लागि देहायका क्षेत्रहरु समेटिएको छ :

- एप्लिकेशन प्रणालीको उपयुक्तता (Appropriateness of System),
- प्रविधिको प्रयोग (Use of Technology),
- सूचना प्रविधि पूर्वाधार (IT Infrastructure) एवम् सोको उपयोग,
- जनशक्ति व्यवस्थापन (Human Resource Management),
- सफ्टवेयरको प्रभाकारिता (Effectiveness of Software),
- उपयोग प्रणालीको दक्षता (Efficiency of Utilized System),
- सूचना प्रणालीको गोपनियता (Confidentiality of Information System),
- विद्युतीय तथ्याङ्कको सुरक्षा (Security of Electronic Data),
- नियमितता (Compliance),
- निष्पक्षता (Impartiality),
- निष्ठा (Integrity),

९. **लेखापरीक्षण पद्धति -** यो लेखापरीक्षणमा सर्वोच्च लेखापरीक्षण संस्थाहरुको अन्तर्राष्ट्रिय सङ्गठन (ईन्टोसाई) ले जारी गरेको मानदण्ड एवम् निर्देशिका र कार्यालयले जारी गरेको सरकारी लेखापरीक्षण मानदण्ड, लेखापरीक्षण मार्गदर्शनमा उल्लिखित विधि र पद्धति अनुरुप सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण सञ्चालन गरिएको छ ।

लेखापरीक्षण ऐन, २०७५ को दफा ५(१) मा महालेखापरीक्षकले छनौटको आधारमा सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण गर्नसक्ने व्यवस्था रहेको र सोही ऐनमा आर्थिक कारोबार र सोसँग सम्बन्धित क्रियाकलापको एक-एक गरी वा बीच-बीचमा छड्के गरी वा केही प्रतिशत मात्र परीक्षण गर्ने गरी लेखापरीक्षणको तरिका, क्षेत्र र अवधि तोकी अन्तिम लेखापरीक्षण गर्ने, त्यसबाट प्राप्त तथ्य दर्शाउने व्यवस्था छ । लेखापरीक्षण गर्दा विषयसँग सम्बन्धित रहेर समस्यामूलक तथा प्रक्रियामूलक पद्धति अवलम्बन गरी सम्बन्धित सफ्टवेयर र प्रणाली परीक्षण गर्ने, व्यवस्थापनसँग छलफल, प्रश्नावली तथा अन्तर्वार्ता, सरोकारवालासँग छलफल गरी आवश्यक सूचना, विवरण तथा जानकारी प्राप्त गरिएको छ। यसरी प्राप्त तथ्याङ्क तथा सूचना प्रणालीको प्रमुख कार्य सम्पादन सूचकहरुको सेरोफेरोमा कार्य सम्पादनमा देखिएका समस्या तथा चुनौतीको विश्लेषण एवम् मूल्याङ्कन गरी सोही आधारमा सुधारको क्षेत्रहरु पहिल्याउन मूल्याङ्कन गरेका विषयमा सुधार ल्याउन गर्नुपर्ने कामका सम्बन्धमा सुझाव प्रस्तुत गरिएको छ ।

लेखापरीक्षण समापन गर्नु अगाडि परीक्षणबाट देखिएका प्रमुख व्यहोरा उपर व्यवस्थापनसँग २०७८।३।२७ मा बहिर्गमन बैठक गरिएको थियो ।

यो लेखापरीक्षण सञ्चालन गर्न लेखापरीक्षण टोलीमा निर्देशक श्री विष्णु प्रसाद पौड्याल, कम्प्युटर अधिकृत श्री दिपक पौडेल, कम्प्युटर अधिकृत श्री सुवास अधिकारी, लेखापरीक्षण अधिकारी

श्री गंगा कुमारी आचार्य, लेखापरीक्षण अधिकारी श्री अशोक अर्याल, लेखापरीक्षण अधिकारी श्री अशोक अर्याल, सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण विज्ञ श्री मुकुन्द पोखरेल र सूचना प्रविधि विज्ञ श्री सविन उपाध्यायको संलग्नता रहेको थियो ।

१०. **लेखापरीक्षणका सीमाहरु -** लेखापरीक्षणका अन्तरनिहीत जोखिम, नमूना छनौट, कारोबार र प्रणालीको जटिलता, समयको कमी, स्रोत साधनको अपर्याप्तता जस्ता कारणले प्रमाण संकलन, छलफल तथा विश्लेषण लगायतका विषयहरु सीमित गरेको छ । लेखापरीक्षणले सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले सञ्चालन गरेको सरकारी विद्युतीय खरिद प्रणाली (EGP) को सञ्चालन तथा व्यवस्थापनको क्षेत्र मात्र समेटेको छ ।

लेखापरीक्षणबाट देखिएका व्यहोराहरु

उपलब्ध भएका विवरण, सूचना तथा कागजातका आधारमा नमूना छनौट गरी लेखापरीक्षण गर्दा देखिएका व्यहोराहरु देहाय बमोजिम रहेका छन्:

११. **अनुमगन लेखापरीक्षणबाट देखिएका व्यहोराहरु -** सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले सञ्चालन तथा व्यवस्थापन गरेको विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणाली (EGP) को सञ्चालन अवस्थाको विगत आ.ब. २०७४।७५ मा महालेखापरीक्षकको कार्यालयले सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण सम्पन्न गरी प्रतिवेदन जारी गरेको थियो । उक्त लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा सुझाएका व्यहोराहरु के कसरी कार्यान्वयन भएका छन् भन्ने सम्बन्धमा अनुगमन लेखापरीक्षण गर्न महालेखापरीक्षकको वार्षिक लेखापरीक्षण योजना २०७८ मा स्वीकृत भएकोमा सो स्वीकृत लेखापरीक्षण योजना अनुसार विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणाली (EGP) को अनुगमन लेखापरीक्षण सम्पन्न गरिएको छ । अनुगमन लेखापरीक्षणबाट विगत आ.ब.२०७४।७५ मा सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा औंल्याएको व्यहोराहरु कार्यान्वयनको अवस्था देहाय अनुसार रहेको छ :

११.१. **सूचना प्रविधि निर्देशक समिति -** सूचना प्रविधि सम्बन्धमा देखिएका नवीन अवधारणा तथा आन्तरिक रुपमा देखिएका समस्या तथा चुनौती उपर निर्णय लिनको लागि कार्यालयमा सूचना प्रविधि निर्देशक समिति गठन गरिनु पर्दछ । सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयमा स्टेरिङ्ग कमिटी गठन भएको देखिएन । जसले गर्दा सूचना प्रविधि प्रणाली सञ्चालन तथा व्यवस्थापनमा असहज अवस्था सृजना भई सूचना प्रविधि कार्यमा रोकावट आउन सक्दछ । सूचना प्रविधि सम्बन्धमा देखिएका नवीन अवधारणा तथा आन्तरिकरुपमा देखिएका समस्या तथा चुनौती उपर निर्णय लिनको लागि कार्यालयमा २०७५।६।९ मा सहसचिवको संयोजकत्वमा ६ सदस्यीय प्राविधिक समिति सूचना प्रविधि निर्देशक समिति गठन गरेतापनि हालसम्म कुनैपनि काम नगरेकोले सो समितिलाई कार्यान्वयनमा ल्याइनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा पाँचबर्षका लागि खरिद प्रणालीलाई पूर्णरुपमा सञ्चालन गर्न परामर्श सेवा खरिद तथा स्तरोन्नतिको कार्य अगाडी बढाउन २०७८।१२।३० मा सहसचिवको संयोजकत्वमा ९ सदस्यीय समिति गठन भई सो सम्बन्धी कार्य भइरहेको भन्ने कार्यालयको भनाई रहेकोमा कार्यालयले २०७५।६।९ मा गठित सूचना प्रविधि निर्देशक समितिको काम कारबाहीमा कुनै थप प्रगति भएको देखिएन भने आधिकारिक रुपमा कुनै सूचना प्रविधि निर्देशक समिति गठन गरेको पाईएन ।

सहसचिवको नेतृत्वमा गठित समितिलाई आधिकारिक रुपमा सूचना प्रविधि निर्देशक समिति बनाई विधिवत रुपमा कार्य शुरु गर्नुपर्दछ ।

११.२. **वार्षिक तथा रणनीतिक योजना -** कार्यालयले सूचना प्रविधि सम्बन्धमा रणनीतिक योजना तथा वार्षिक योजना तयार गरेको हुनुपर्दछ । सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले सूचना प्रविधि सम्बन्धी रणनीतिक तथा वार्षिक योजनाहरु तयार गरेको देखिएन । जसले गर्दा कार्यालयमा सूचना प्रविधिको निरन्तरता तथा सूचना प्रविधि विकासमा सहजता आउन सक्दैन । कार्यालयले सूचना प्रविधि शाखाको रणनीतिक योजना तथा वार्षिक योजना तयार गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले वार्षिक तथा रणनीतिक योजना तर्जुमाको लागि रोडम्याप तयारीको कार्य भईरहेको जनाएतापनि आधिकारिक रुपमा कुनै पनि सूचना प्रवधि योजना तथा रणनीति तयार गरी कार्यान्वयन गरेको पाइएन ।

कार्यलयले विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणालीको प्रभावकारी सञ्चालन तथा व्यवस्थापनको लागि छुट्टै सूचना प्रविधि सम्बन्धी रणनीतिक तथा वार्षिक योजना तयार गरी कार्यान्वयन गर्नु पर्दछ ।

११.३. **सूचना प्रविधि नीति -** कार्यालयमा प्रयोग भएको सफ्टवेयर सुरक्षा सम्बन्धमा सूचना प्रविधि नीति, सुरक्षा नीति, व्यवसाय निरन्तरता नीति, डिजास्टर रिकभरी नीति, हार्डवेयर नीति, सफ्टवेयर नीति, तथ्याङ्कहरुको गोपनीयता नीति, ब्याकअप नीति, ग्रामीण पहुँच नीति, परिवर्तन व्यवस्थापन नीति, सूचना प्रविधि तालिम व्यवस्थापन नीति, तेस्रो पक्ष उपयोग नीति तयार गरेको हुनुपर्दछ । तर ई-जिपी सफ्टवेयरको सुरक्षा सम्बन्धमा सो अनुरुपका नीतिहरु तयार गरेका छैनन् । जसले गर्दा तथ्याङ्क तथा सफ्टवेयरको सुरक्षा सम्बन्धमा जोखिम हुने देखिन्छ । कार्यालयले सफ्टवेयर सुरक्षाका लागि आवश्यकता अनुसारका सूचना प्रविधि सम्बन्धी नीति तयार गरी लागू गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपरोक्त व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा एक विदेशी कम्पनीले सन् २०१८ मा विश्व बैंकको सहयोगमा सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धित विभिन्न २१ वटा नीति मस्यौदा गरेको भन्ने कार्यालयले जनाए तापनि कार्यालयले सूचना सुरक्षा सम्बन्धी कुनै पनि आधिकारिक नीति तथा निर्देशन तयार गरी कार्यान्वयन गरेको पाइएन । सूचना प्रविधि सम्बन्धी नीति तथा निर्देशिकाहरु नहुँदा सूचना प्रविधि प्रणाली व्यवस्थापन, नियन्त्रण तथा कार्यान्वयन गर्न कठिन हुन्छ । सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयका महत्वपूर्ण सेवा तथा खरिद सम्बन्धी सूचनाहरु सफ्टवेयरको माध्यमबाट धेरै हदसम्म स्वचालित रुपमा सम्पादन गर्ने व्यवस्था छ । तर अत्यन्तै महत्वपूर्ण सूचना प्रशोधन तथा सञ्चालन सम्बन्धी सफ्टवेयर तथा सो सफ्टवेयर सम्बन्धित सर्भर, सूचना सञ्जाल तथा आन्तरिक तथा बाह्य सूचना प्रविधिका पक्षहरु सही रुपमा सञ्चालन तथा व्यवस्थापनको लागि कुनै पनि आधिकारिक नीति तथा निर्देशिकाहरु तयार गरेको पाइएन ।

सूचना प्रविधि प्रणालीमा आवश्यक सुरक्षा, पहुँच नियन्त्रण नीति, हार्डवयेर तथा डाटा सेन्टर सञ्चालन नीति, प्रणाली र डाटाको सुरक्षा नीति, प्रणाली सञ्चालनको लागि आवश्यक कर्मचारी व्यवस्थापन नीति, डाटा ब्याकअप नीति, तथ्याङ्क सुरक्षा नीति, आउटसोर्सिङ्ग नीति लगायत समग्र सूचना प्रविधि प्रणाली व्यवस्थापनको लागि नीति बनाई तयार गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनु पर्दछ ।

११.४. **तेस्रोपक्ष आश्वस्तता -** कार्यालयले प्रयोग गरेको विद्युतीय खरिद प्रणाली (ई-जिपी) लगायत सूचना प्रविधिको प्रक्रिया, उपयोग, सञ्चालन, व्यवस्थापन तथा अनुगमनका लागि स्वतन्त्र एवं निष्पक्ष सूचना

प्रविधि विशेषज्ञबाट आश्वस्तता परीक्षण गराएको हुनुपर्दछ । कार्यालयले विश्व बैंकको आर्थिक सहयोगमा नियुक्त तेस्रोपक्ष एक कम्पनीबाट सूचना प्रविधि प्रणालीको आश्वस्तता परीक्षण गराएको देखियो । उक्त कम्पनिले २४ अप्रिल २०१८ मा पेश गरेको प्रतिवेदनमा विभिन्न सुधारका कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्न सुझाउ दिएकोमा कार्यालयबाट सो मध्ये सूचना प्रविधि प्रणाली सुधार गर्नुपर्ने, सूचना प्रविधि नीति तयार गर्नुपर्ने, अभिलेख व्यवस्थित गर्नुपर्ने, नेटवर्क व्यवस्थापन टुल्स (नागिओस) अपग्रेड गर्नुपर्ने लगायत ३८ वटा सुझाउ कार्यान्वयन गरेको छैन भने इनएक्टिभ यूजरलाई १२ महिना पछि स्वतः डिसएवल गर्नुपर्ने, प्रणाली सञ्चालनमा अधिकार र जिम्मेवारीको कार्यविवरण बनाउने समेत विभिन्न ५ वटा सुझाउहरु आँशिक कार्यान्वयन गरेको विवरण दिएको छ । जसले गर्दा ई-जिपी प्रणालीको सञ्चालनमा समस्या आउन सक्ने जोखिम रहन्छ । तेस्रोपक्ष कम्पनीद्धारा ई-जिपी प्रणालीको पुनरावलोकन पश्चात दिइएका सुझावहरु कार्यान्वयनमा ल्याउनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा उपलब्ध बजेट अनुसार फायरवाल खरिद गरी सुरक्षा कायम गरिएको, नीति ड्राफ्ट भएको र सिस्टमको पुनः आवश्यकता परीक्षण गरी प्रणाली अपग्रेड गर्ने योजना रहेको कार्यालयको भनाई रहे तापनि उक्त कम्पनी मार्फत सूचना प्रविधि प्रणालीको आश्वस्तता परीक्षणबाट दिईएका सुझावहरुमध्ये User Deactivation स्वचालित प्रणालीबाट हुने र Zabbix Network Management Tools को प्रयोग मात्र कार्यान्वयन भएको देखियो तर यी बाहेक अन्य ३८ वटा सुझावहरुको कार्यान्वयनको सन्दर्भमा कुनै थप कार्य गरेको देखिएन भने तत्पश्चात निरन्त रुपमा तेस्रोपक्ष आश्वस्तता परीक्षण समेत गर्ने गरेको पाईएन । यसरी तेस्रो पक्षबाट आएको सुझावहरु समयमै कार्यान्वयन नहुँदा सरकारी विद्युतीय खरिद प्रणालीको सञ्चालनमा समस्या आउन सक्ने जोखिम रहन्छ ।

कार्यालयले डिलोइट टच तोमात्सु इण्डिया एलएलपी कम्पनीले सूचना प्रविधि प्रणालीको आश्वस्तता परीक्षणबाट दिईएका सुझावहरु कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ र नियमित रुपमा तेस्रोपक्ष आश्वस्तता परीक्षण गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

११.५. **आन्तरिक लेखापरीक्षण -** कार्यालयले प्रयोग गरेको सफ्टवेयरको आन्तरिक लेखापरीक्षण गराएको हुनु पर्दछ । कार्यालयका अनुसार कर्मचारी अभावले आन्तरिक लेखापरीक्षण शाखा गठन गरेको छैन । जसले गर्दा प्रणालीमा देखापरेका समस्याहरुको पूर्व ज्ञान नभई सूचना प्रविधि प्रणाली सञ्चालनमा कठिनाई सृजना हुन सक्दछ । कार्यालयले आन्तरिकरुपमा प्राविधिक सहितको आन्तरिक लेखापरीक्षण शाखा गठन गरी आन्तरिक लेखापरीक्षण गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त व्यहोरा कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धित प्रणालीको आन्तरिक लेखापरीक्षण संयन्त्र स्थापना नभएको कारण हालसम्म यस प्रणालीको आन्तरिक लेखापरीक्षण भएको पाइएन ।

कार्यालयले प्राविधिक पक्ष वा सरकारी कारोवारको आन्तरिक लेखापरीक्षण गर्ने जिम्मेवारी प्राप्त निकायसँग आवश्यक समन्वय गरी सूचना प्रविधि प्रणालीको समग्र अवस्थाको नियमित रुपमा आन्तरिक लेखापरीक्षण गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ।

११.६. **जनशक्ति व्यवस्थापन -** सूचना प्रविधि व्यवस्थापन गर्न कार्य विवरण तथा कार्यबोझ अनुसार पर्याप्त दरबन्दी व्यवस्था गरी सही काममा योग्य र अनुभवी कर्मचारी व्यवस्था गरिनु पर्ने र दरबन्दी पूर्ति

वा कर्मचारी अपर्याप्त भई बाह्य स्रोतबाट पूर्ति गर्नुपरेमा मुख्य काम र सहायक काम छुट्याई मुख्य काममा आन्तरिक स्रोत र सहायक काममा मात्र बाह्य स्रोतका कर्मचारीलाई काममा खटाइनु पर्दछ। कर्मचारी दरबन्दी तालिका अनुसार निर्देशक १, कम्प्युटर ईन्जिनियर ३, कम्प्युटर अधिकृत १ र व्यक्तिगत कन्सल्टेन्ट ३ रहेकोमा एक कम्प्युटर ईन्जिनियर रिक्त रहेकोमा ईजीपि सञ्चालन तथा मर्मत सहायतामा डिजीएम मार्केट यूएसए र डिजीएम मार्केट नेपालको जेभीसँग २०७५ बैशाखमा २ वर्षीय सम्झौता भई ३ राष्ट्रिय र २ अन्तर्राष्ट्रिय परामर्शदाता तथा सहायता कक्षसेवामा आईटी डिफेन्स प्रा.लि. नामक संस्थासँग सम्झौता गरी काममा लगाएको देखियो । सूचना प्रविधि शाखामा इजिपि हेल्पडेस्क र सूचना प्रविधिका डाटावेश, प्रणाली प्रयोग, मर्मत सम्भार तथा विकासका कार्यहरुसमेत मुख्य कार्य तथा सहायक कार्य (कोर एरिया एण्ड नन् कोर एरिया छुट्याई) नछुट्याई बाह्य स्रोतका कर्मचारीहरुबाट काम गराएको छ । यसबाट सूचना तथा तथ्याङ्कहरु अन्यत्र चुहावट हुनसक्ने, बाह्य स्रोतमा परनिर्भरता बढ्ने जोखिम रहन्छ । कार्यालयले आवश्यक दरबन्दीको बन्दोवस्त गरी सूचना प्रविधिका सिष्टम एड्मिनिष्ट्रेटर तथा डाटावेश एड्मिनि जस्ता मुख्य कार्यहरुका साथै सफ्टवेयरको परिवर्तनहरु तथा अद्यावधिक जस्ता कार्यहरुमा कार्यालयकै कर्मचारीहरुबाट गराउनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विषय विज्ञ को दरबन्दी नरहेको, कम्प्युटर ईन्जिनियरको दरबन्दी पूरा नभएको, प्रणाली विकास तथा मर्मतको लागि परामर्शदाता राखिएको, प्रणालीको सञ्चालन उपलब्ध आन्तरिक जनशक्तिबाट भैरहेको, डाटावेसमा डाटावेस एड्मिनिष्ट्रेटर मात्रै एक्सेस हुने, समस्या समाधान र विकासको लागि डाटावेस एडमनिष्टेटरको संलग्नता हुने र डाटावेसको लग राखिएको, कोर डाटावेसमा बाह्य पक्ष र परामर्शदाताको पहुँच नरहेको, डाटावेस एडमनिष्टेटर परामर्श सेवा अन्तर्गत वार्षिक मर्मत सम्झौतामा राखिएको, एप्लिकेशनको एडमिन सूचना प्रविधि शाखाले मात्र सञ्चालन गर्ने गरेको, हेल्पडेक्सबाट प्रणालीमा पहुँच गर्ने मोड्यूल नरहेको, कार्यगत सपोर्ट र तालिम मात्रै दिने गरेको छ भन्ने कार्यालयको भनाई रहे तापनि महत्वपूर्ण सूचना संयन्त्र व्यवस्थापन गर्नुपर्ने अवस्थामा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयमा आवश्यक सूचना प्रविधि जनशक्तिको अभाव रहेको पाइयो । विशेष गरी सूचना सुरक्षा एवं अडिट तथा सिष्टम एनालिष्ट जस्ता आवश्यक कामको लागि आन्तरिक जनशक्ति भएको पाइएन । सूचना प्रविधि शाखामा सूचना प्रविधि निर्देशक १, कम्प्यूटर इन्जिनियर ३, कम्प्यूटर अधिकृत १ तथा विषय विज्ञ ९करार सेवा० मा कम्प्युटर प्रणाली विज्ञ २ को दरबन्दी रहेकोमा १ जना मात्र इन्जिनियरको पदपूर्ति भएको र २ जना कम्प्यूटर ईन्जिनियरहरु र १ जना कम्प्यूटर अधिकृतको दरबन्दी रिक्त रहेको पाईयो । कार्यालयको कार्यबोझ अनुसार सृजना भएको दरबन्दी पदपूर्ति नहुँदा Software, Database र Security लगायतका अति सम्बेदनशील, गोप्य र सुरक्षाको दृष्टिकोणले जोखिमयुक्त काममा समेत बाह्यपक्षसँग निर्भर रहनुपर्ने अवस्था सिर्जना भएको छ ।

कार्यालयले दरबन्दी अनुसार पदपूर्तिको व्यवस्था गरेर सूचना प्रविधि प्रणाली व्यवस्थापनमा आन्तरिक रुपमै जनशक्तिको दक्षता अभिवृद्धि गरेर परिचालन गरी महत्वपूर्ण जिम्मेबारीमा बाह्य पक्षसँगको परनिर्भरतालाई कम गर्दै जानु पर्दछ । साथै दरबन्दी अनुसारको रिक्त पदमा करार वा परामर्श सेवाको कर्मचारीलाई स्थान दिने परिपाटीको अन्त्य गरेर समयमै लोकसेवा आयोगमा रिक्त पद अनुसारको दरबन्दी माग गरी पदपूर्ति गर्नुपर्दछ ।

११.७. **कर्मचारी तालिम -** सूचना प्रविधिको तालिम सम्बन्धी योजना तयार गरी सूचना प्रविधि (ई—जिपी) प्रणाली सञ्चालन गर्ने कर्मचारी तथा आवद्ध प्रयोगकर्ताहरुलाई सुरक्षा जागरण (सेक्यूरिटी अवारनेस)

सम्बन्धी आवश्यक तालिम सञ्चालन गरी प्रयोग गर्न सक्षम तुल्याउनु पर्दछ । पाईलट प्रोजेक्टको रुपमा २०७३ बैशाख २ बाट शुरु गरिएको ई-जीपी प्रणाली २०७४ श्रावण १ देखि पूर्णरुपमा कार्यान्वयनमा रहि २०७४।७५ मा १५५० समेत हालसम्म करिब ६००० जना लाभग्राही तथा प्रयोगकर्तालाई जागरण तालिम प्रदान गरेको बुझियो । तर सूचना प्रविधि निर्देशकसँगको छलफलमा कार्यालयको छुट्टै तालिम नीति कार्यक्रम नबनाएको र कर्मचारीहरुलाई आवश्यकताको आधारमा तालिम दिने गरेको, आर्थिक वर्ष २०७४।७५ मा कार्यालयले प्रणाली सञ्चालन गर्ने कर्मचारीलाई कुनैपनि किसिमको तालिम नदिएको र तालिमका लागि बजेट व्यवस्था पनि नभएको बुझियो । यसबाट मुख्य कर्मचारीहरु नयाँ थप तथा विस्तारित प्रविधिबाट वञ्चित हुने जोखिम रहन्छ । कार्यालयले सूचना प्रविधि तालिमको आवश्यकता पहिचान गरी कर्मचारीहरुलाई योजनाबद्ध रुपमा तालिम दिई बाह्यस्रोत (बाह्य कर्मचारी) माथिको परनिर्भरतालाई न्यून बनाउँदै लैजानुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले सार्वजनिक खरिद सम्बन्धी तालिम भैरहेको, सूचना प्रविधि सम्बन्धी कोर टेक्निकल तालिम सञ्चालन गर्न नसकेको, कोरोना संक्रमण तथा जनशक्ति अभाव तथा बजेट व्यवस्था नभएकोले तालिम गर्न नसकिएको भनाई रहेको छ । सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले वार्षिक रुपमा ६ वटा तालिम सञ्चालन गर्ने गरेको देखियो । तर उक्त अवधिमा कति जनालाई तालिम दिइयो भन्ने व्यवस्थित अभिलेख राखेको देखिएन साथै सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयमा कार्यरत सूचना प्रविधि शाखाका कर्मचारीलाई खरिद प्रक्रिया र खरिद कानून बाहेक नवीनतम प्रविधिको सहि र सुरक्षित प्रयोग सम्बन्धी दक्षता अभिवृद्धि गर्नको लागि तालिम प्रदान भएको पाइएन । आवश्यकताभन्दा कम कर्मचारी भएको र वाह्य सेवा प्रदायकबाट आवश्यकता अनुरुप प्राविधिक ज्ञान हस्तान्तरण नभएकोले आन्तरिक कर्मचारीहरुले EGP प्रणाली तथा विकास सम्बन्धी कार्य निरन्तरता गर्न नसकी लामो समयसम्म पनि बाह्य सेवाप्रदायकसँग भर परी रहनुपर्ने अवस्था रहेको पाइयो । देशको विद्युतीय सार्वजनिक खरिद प्रक्रियाको व्यवस्थापन गर्न सञ्चालन गरिएको महत्वपूर्ण प्रणालीमा लामो समयसम्म बिदेशी तथा बाह्य सेवाप्रदायकसँग भर परिरहनु तथ्याङ्क सुरक्षा तथा निर्भरताको दृष्टिले वान्छनीय देखिएन ।

सूचना प्रविधि प्रणाली सञ्चालनमा संलग्न कर्मचारीलाई खरिद प्रक्रिया र कानूनका अतिरिक्त नवीनतम प्रविधिको सुरक्षित उपयोग सम्बन्धी दक्षता अभिवृद्धि गर्न योजनाबद्ध किसिमले तालिम प्रदान गरी बाह्यपक्षमाथिको परनिर्भरतालाई न्यूनीकरण गर्नुपर्दछ।

११.८. **हेल्प डेक्स -** कार्यालयले उपयोगकर्ताहरुलाई सूचना प्रविधिमैत्री वातावरणमा परेका समस्याहरु तत्काल र पर्याप्तरुपमा विश्लेषण गरी सूचना प्रविधि सहायक मार्फत सुल्झाउन हेल्पडेस्क सेवाको व्यवस्था गरेको हुनुपर्दछ । कार्यालयले हेल्पडेस्क प्रयोगजनका लागि सिफल काठमाण्डौंका आईटि डिफेन्स प्रा.लि. सँग गरेको सम्झौतामा ई-जिपी सफ्टवेयर प्रणालीका प्रयोगकर्ताहरुलाई प्राविधिक निर्देशन तथा हेल्पडेस्कमा आएको समस्या पहिचान गरी (म्याल फंक्सन, परफोरमेन्स प्रोबलम तथा डाटा करप्सन) जस्ता समस्याहरु समाधानको लागि कार्यालयको आईटी समूहलाई पठाउनु पर्ने व्यवस्था छ । उपयोगकर्ताहरुले टेलिफोनबाट सोधनी गर्ने तथा उपयोगकर्ता आवश्यकता अनुसार सम्पर्कमा आएमा ई-जीपी प्रयोगको प्रशिक्षण गर्ने गरेको देखियो । तर कम्पनीले सफ्टवेयरमा आएका समस्याहरु र समाधानका लागि कार्यालयको आईटी समूहलाई जानकारी दिएको वा आफैले समाधान गरेको अभिलेख तथा समस्या पहिचान र समाधान गर्न टिकट पद्धति (टिकेटिङ्ग सिस्टम) राखेको

छैन। त्यस्तै यो वर्ष १३२५ लाभग्राहीलाई सेवा प्रदान गरेको अभिलेख रहेकोमा समस्या पहिचान तथा समाधानको अवस्थाको अभिलेख राखेको छैन । जसले यथार्थ लाभग्राही तथा उपयोगकर्ताहरुले प्रणालीमा परेको समस्या समयमा समाधान(रियल टाईम मनिटोरिङ्ग) हुने कार्यमा असर परेको छ । कार्यालयले लाभग्राहीको समस्या तथा समयमा समाधान गर्न (रियल टाईम ईनसिडेन्ट मनिटोरिङ टुल सिआईईएम) जस्ता प्रविधि उपयोग गरी चौविसै घण्टा सेवा प्रदान गर्ने तथा घटनाक्रम व्यवस्थापन नीति (इनसिडेन्ट म्यानेजमेण्ट पोलिसी) तयार गरी हेल्पडेस्कलाई जिम्मेवार बनाईनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले सेवाग्राही सहायता कक्षमा ईनसिडेन्ट ट्रायाकिङ्ग र सहायता कक्षमा टिकेटिङ्ग सिस्टमको व्यवस्था गरेतापनि यसको पूर्ण कार्यान्वयन गरेको पाइएन । प्रयोगकर्ता सहायता सहजरुपमा व्यवस्थापन गर्न कार्यालयले स्थानीयस्तरमा सफ्टवेयर विकास गरेको भए तापनि सफ्टवेयरलाई प्रयोगमा ल्याएको पाइएन । अनलाइन गुनासो व्यवस्थापनको कार्य अगाडी बढाइएको कार्यालयको भनाई रहेको छ ।

कार्यालयले विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणालीका प्रयोगकर्ता तथा सरोकारवाला पक्षबाट आउने गुनासो व्यवस्थापनको लागि स्थानीयस्तरमा विकास गरेको सफ्टवेयर जस्ता स्वचालित प्रविधिको प्रभावकारी र पूर्णरुपमा सञ्चालन गरी चौविसै घण्टा सेवा प्रदान गर्ने तथा घटनाक्रम व्यवस्थापन नीति तयार गरी सो प्रणालीबाट गुनासो तथा पृष्ठपोषण व्यवस्थापन गर्नुपर्दछ ।

११.९. **नियमितताको परीक्षण -** कार्यालयमा प्रयोग गरिएको सूचना प्रविधि प्रणालीको सुरक्षा मापदण्ड तथा हार्डवेयर र सफ्टवेयर नियन्त्रणहरु ठीकसँग कार्यान्वयन भएको सुनिश्चत गर्नका लागि सञ्चालन प्रणालीहरु अनुभवी सिस्टम ईन्जिनियर, सफ्टवेयर प्याकेजबाट परीक्षण, पेनेटसन टेष्ट, सुरक्षा मापदण्ड र सञ्चालन मापदण्डबाट नियमितताको जाँच गरिनु पर्दछ । कार्यालयले बाहिर सञ्चालहरु फायरवालद्धारा ब्लक गरिएको, अवाञ्छित पोर्टहरु डिसेबल गरिएको, अवाञ्छित गतिविधिहरुलाई आईपि एड्रेस मार्फत ब्लक गरिएको लगायतका कार्य गरी ब्यवस्थित गर्ने प्रयास गरिएको, अन्य नेटवर्कसँग भर्चुअल प्राइभेट नेटवर्क(भिपीएन) मार्फत मात्रै सम्पर्क गर्ने गरिएको र नेटवर्क तथा एप्लिकेशन प्रणालीको अनुगमन परीक्षणका लागि पेनडोरा तथा जिनोस (ओपन सोर्स) टुलको प्रयोग गरेको जनाएको छ । तर कार्यालयले यस सम्बन्धी स्वीकृत नीति बनाएको छैन । यसबाट सुरक्षा मापदण्डका लागि अवलम्बन गर्नुपर्ने कार्यहरु बाध्यकारी नभएको र प्रविधिका कर्मचारीहरुले गर्नसक्ने गलत कार्यका लागि जिम्मेवार बनाउन सकिने अवस्था रहदैन । कार्यालयले सञ्चालहरु फायरवालद्धारा ब्लक गरिएको, अवाँछित पोर्टहरु डिसेबल गरिएको, अवाञ्छित गतिविधिहरुलाई आईपि एड्रेस मार्फत ब्लक गरिएको लगायतका कार्य गरी ब्यवस्थित गर्ने प्रयास गरिएको, अन्य नेटवर्कसँग भर्चुअल प्राइभेट नेटवर्क (भिपीएन) मार्फत मात्रै सम्पर्क गर्ने गरिएको र नेटवर्क तथा एप्लिकेशन प्रणालीको अनुगमन परिक्षणका लागि पेनडोरा तथा जिनोस (ओपन सोर्स) औजार प्रयोग गरेको जनाएकोमा आवश्यक नीति तथा मापदण्ड तयार गरी व्यवस्थापनबाट स्वीकृत पश्चात कार्यान्वयन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयको यस सम्बन्धी नीतिलाई पुनरावलोकन गरी कार्यान्वयनमा जाने जवाफ रहेको पाइयो भने हालसम्म वेबसाईट र सफ्टवेयर, हार्डवेयर, नेटवर्किङ्ग, सेक्युरिटी, ब्याकअप, डाटाबेस लगायत समग्र प्रणालीलाई प्राथमिकता दिएर भि.ए.पि.टी. परीक्षण, प्राविधिक परीक्षण, सिस्टम अडिट तथा नयाँ भर्सन लागू गर्नुपूर्व डाटाबेसको डाटाको परीक्षण जस्ता कुनै पनि परीक्षण नियमित रुपमा गरेको पाइएन ।

कार्यालयको वेबसाईट, सफ्टवेयर, हार्डवेयर, नेटवर्किङ्ग, सेक्युरिटी, ब्याकअप, डाटाबेस लगायत समग्र प्रणालीलाई प्राथमिकता दिएर भि.ए.पि.टी. परीक्षण, प्राविधिक परीक्षण, सिस्टम अडिट तथा नयाँ भर्सन लागू गर्नुपूर्व डाटाबेसको डाटाको परीक्षण लगायतका नियमित परीक्षणको व्यवस्था गरेर परीक्षणबाट देखिएका व्यहोराहरुको कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

११.१०. **उपयोगकर्ता प्रक्रिया (यूजर म्यानूअल/प्रोसिडुअर) -** कार्यालयले ईजीपी प्रणाली सञ्चालनका लागि बोलपत्रदाता, बैंकर लगायत लाभग्राहीका लागि उपयोगकर्ता दिग्दर्शन (युजर म्यानुअल) तयार गरेको हुनु पर्दछ । कार्यालयले इजिपी निर्देशिका र बोलपत्रदाता, बैंकर लगायत लाभग्राहीकालागी यूजर लग म्यानुअल तयार गरी लाभग्राहीको जिम्मेवारी निर्धारण गरेको छ । तर यूजर म्यानुअल बनाएको छैन। यूजर म्यानुअलको अभावमा अनधिकृत पहुँच हुने, संवेदनशील तथ्याङ्क तथा सूचनाहरुको चुहावट (डिसक्लोजार) तथा परिवर्तन (मोडिफिकेसन) हुने जोखिम रहन्छ । कार्यालयले यूजर म्यानुअल तयार गरी तथ्याङ्क तथा सूचनाहरुमा अनधिकृत पहुँच तथा चुहावट नियन्त्रण सहित प्रविधि पहुँचलाई सुरक्षित बनाईनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा प्रणालीमा पहुँच राख्ने सबै प्रयोगकर्तालाई आवश्यक पर्ने यूजर म्यानुअल तयार गरी वेवसाइटमा समेत राखेको र प्रतिवेदनमा औंल्याइएका ब्यहोराहरु कार्यान्वयन गरेको पाइयो ।

११.११. **पासवर्ड -** सूचना प्रविधि प्रणालीका प्रणाली सञ्चालक (सिस्टम एडमिनिस्ट्रेटर), साधारण उपयोगकर्ता तथा कर्मचारीहरुलाई अक्षर, अङ्क तथा सङ्केत सहितको मजबुत पासवर्डका लागि सजिलै सम्झन सकिने, जटिल र सुरक्षित यूजर नेम वा आईडी तथा निश्चित समयपछि पासवर्डलाई अनिवार्यरुपमा परिवर्तन गर्नुपर्ने व्यवस्था, राउटर, फायरवाल तथा वायरलेस आदि हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरका डिफल्ट पासवर्ड परिवर्तन गर्नुपर्ने व्यवस्था सहितको पासवर्ड नीति बनाएको हुनुपर्दछ । सूचना प्रविधि निर्देशकका अनुसार पासवर्ड नीतिको ड्राफ्ट तयार गरेको, व्यवहारमा ८ डिजिटको पासवर्ड बनाउने गरेको, पटक पटक गलत पासवर्ड प्रयोग गरेमा ब्लक गर्ने व्यवस्था रहेको र निर्देशिकाको दफा १६ अनुसार ओ.टी.पी (वान टाईम पासवर्ड) को कार्यान्वयन गरेको कार्यालयको भनाई रहेको छ । तर पासवर्ड नीति, डिफल्ट पासवर्ड नीति स्वीकृत भएको छैन । तर फायरवाल, सुरक्षा व्यवस्था (ईनक्रिपसन, कि लगर) को पासवर्ड निश्चित समयमा परिवर्तन गर्नुपर्ने बाध्यकारी व्यवस्था गरेको छैन । बोलपत्रदाता तथा लाभग्राहीलाई ओ.टी.पी.लाई ईमेल वा एसएमएस बाट पठाउने गरेकोमा अनिवार्य पासवर्ड परिवर्तन गर्नुपर्ने वा स्वाचालितरुपमा पासवर्ड समाप्त हुने व्यवस्था रहेको छैन । पासवर्ड नीतिको अभावमा ह्याकरले सूचना तथा तथ्याङ्क चुहावट एवं प्रणालीलाई नोक्सानी पुर्‍याउने जोखिम रहन्छ । कार्यालयले सम्झन सकिने, अक्षर तथा अङ्कको कम्प्लेक्स वर्ड र निश्चित समयमा अनिवार्य परिवर्तन गर्नुपर्ने व्यवस्था सहितको पासवर्ड नीति स्वीकृत गराई कार्यान्वयन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा बिडरले e-GP मा भाग लिदा Bid Submission गर्ने प्रक्रियाका अतिरिक्त सुरक्षा तथा प्रमाणीकरणका लागि e-mail मा आधारित OTP (One Time Password) प्रयोग गरिएको छ तर सो OTP generate गरे पछी Database मा save गरी प्रयोगकर्ता लाई e-mail गर्ने र प्रयोगकर्ताले सो OTP सफ्टवेयरमा राखेपछि OTP मिले नमिलेको जाँच गर्ने गरेको, सम्झन सकिने अक्षर र अकंको संयोजन सहितको पासवर्डको प्रयोग गरिएको भन्ने कार्यालयको भनाई रहेतापनि यी समग्र प्रकृयाको व्यवस्थापन तथा पासर्वड सुरक्षाको लागि पासवर्ड सम्बन्धी आवश्यक नीति तयार गरी कार्यान्वयन गरेको देखिएन ।

कार्यालयले पासवर्ड सुरक्षाका लागि सबै प्रकारका सावधानीहरु अपनाउनु पर्दछ भने सुरक्षित पासवर्ड प्रयोगको लागि पासवर्ड नीति एवं भरपर्दो पासवर्ड व्यवस्थापन प्रणालीको प्रयोग गर्नुपर्दछ ।

११.१२. **कार्यविभाजन -** प्रणाली सञ्चालनका लागि प्रयोगकर्ता तथा प्रयोगकर्ताहरुको कामको स्पष्ट कार्य विवरण तयार गरिएको हुनुपर्दछ । कार्य विभाजन तर्फ एप्लिकेशन युजरतर्फ कार्यालय स्वयं (सुपर युजर), अन्य सरकारी निकाय (एडमिन, क्रियटर-यूजर-एप्रुभर-एकाउन्टेन्ट), बाणिज्य बैंकहरु (सेन्टर-मेकर-चेकर) र बोलपत्रदाताहरु-युजर) तथा सिस्टम यूजरतर्फ कार्यालयको आई टि ईन्जिनियर तथा विशेषज्ञको सिस्टम एडमिनिस्ट्रेटर गरी वर्गीकरण गरेको छ । एप्लिकेशन यूजरका लागि कार्यालयले निर्देशिका अनुसार कार्यान्वयन गरिएको जनाएको छ । तर सिस्टम यूजरका लागि काम कर्तव्य सहितको स्पष्ट व्यवस्था गरिएको छैन । एप्लिकेशन यूजर अन्तरगत कार्यालय र नबिल बैक विच भएको सम्झौताको दफा ६(ख) मा बोलपत्रदाताले बोलपत्र सम्बन्धि विद्युतीय प्रति(ईलोक्ट्रोनिक कपी) बैंकको ड्यासबोर्डमा अपलोड गरे पछि २ कार्य दिनभित्रमा बोलपत्र दस्तुर र बोलपत्र जमानतको प्रमाण भिडान गरी कार्यालयलाई प्रणालीबाट जानकारी दिनुपर्ने शर्त रहेको छ । लेखापरीक्षणको क्रममा उक्त बैंकको ३८०९४ वटा बैंक निर्देशन परीक्षण गरिएकोमा २ दिनभित्रमा १७००९ (४४ प्रतिशत) र २ दिनभन्दा बढी समय लगाएर २१८९५(५६ प्रतिशत) भिडान गरेको देखियो । काम कर्तव्यको स्पष्ट कार्य विवरण नबनाएकोले कर्मचारीहरु वीचको उत्तरदायित्व बहन नहुने तथा निश्चित समयमा कार्यसम्पन्न नहुने जोखिम रहेको छ । कार्यालयले डाटावेश तथा नेर्टवर्क प्रणाली सञ्चालनमा एप्लिकेशन यूजरसँग भएको सम्झौतालाई बाध्यकारी कार्यान्वयको व्यवस्था गरी सिस्टम यूजरहरुको काम कर्तव्य अधिकारको स्पष्ट व्यवस्था सहित प्रणाली प्रयोगलाई प्रभावकारी बनाउनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा कार्यालयले बाह्य परामर्शदातासँगको सम्झौताको कागजातमा कार्यविवरण रहेको जनाएतापनि एप्लिकेशन युजरतर्फ कार्यालय स्वयं (सुपर युजर), अन्य सरकारी निकाय (एडमिन, क्रियटर-यूजर-एप्रुभर-एकाउन्टेन्ट), बाणिज्य बैंकहरु (सेन्टर-मेकर-चेकर) र बोलपत्रदाताहरु (युजर) तथा सिस्टम यूजरतर्फ कार्यालयको आई टि ईन्जिनियर तथा विशेषज्ञको सिस्टम एडमिनिस्टटर गरी प्रणालीमा वर्गिकरण गरेको छ तर ती प्रत्येकको काम, कर्तव्य र जिम्मेवारी के हुने भनि प्रयोगकर्ता अनुसार निर्धारण गरेको देखिएन ।

कार्यालयले डाटावेश तथा नेटवर्क प्रणाली सञ्चालनमा एप्लिकेशन यूजरसँग भएको सम्झौतालाई बाध्यकारी कार्यान्वयनको व्यवस्था गरेर सिस्टम यूजरहरुको काम, कर्तव्य र अधिकारको स्पष्ट व्यवस्था गरी प्रत्येक यूजरलाई व्यक्तिगत रुपमा जिम्मेवार र जवाफदेहि बनाउनु पर्दछ ।

११.१३. **लग ईन तथा लग आउट -** सफ्टवेयर सञ्चालन सम्बन्धमा सफ्टवेयर सञ्चालन हुन छोडेको निश्चित समयावधी पश्चात स्वतः एप्लिकेशन बन्द हुने, गलत लग ईन वा लग आउट पासवर्ड प्रयोग गरेमा निश्चित प्रयास पछि स्वत: व्यवस्था सहितको लग ईन लग आउट नीति हुनुपर्दछ । लेखापरीक्षणमा प्रयोग नभएमा करिव १ घण्टा अवधिपछि स्वत: लगआउट हुने र ५ पटकभन्दा बढी गलत पासवर्ड प्रयोग गरेमा १५ मिनटका लागि लक हुने व्यवस्था रहेको करिब एक घण्टा समयवधि पश्चात मात्र (स्क्रिन सोर्ट आउट) हुने गरेको देखियो । तर कार्यालयले लग ईन र लग आउट नीति तयार गरी लागू गरेको पाइएन । जसले गर्दा सफ्टवेयर सञ्चालनमा जोखिम बढ्ने सम्भावना देखियो । कार्यालयले लग ईन तथा लग आउट नीतिको तर्जुमा सहित सफ्टवेयरको सुरक्षाको लागि स्क्रिन सेभरको समयावधी कम गर्ने तथा सफ्टवेयरमा टेम्पोरोरी सेभ एण्ड नेक्सट वटमको व्यवस्था गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

कार्यालयले लग ईन तथा लग आउट सम्बन्धी नीति ड्राफ्ट रहेको, निश्चित समय सम्म लग ईन नभए यूजर लक हुने व्यवस्था रहेको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा जनाएतापनि सोको परीक्षण गर्दा स्क्रिन सेभरको समयावधी कम गर्ने तथा सफ्टवेयरमा टेम्पोरोरी सेभ एण्ड नेक्स्ट वटनको व्यवस्था गरेको देखिएन भने यूजर लग इन तथा आउट एवम् लक सम्बन्धी नीति आधिकारिक रुपमा तयार गरी कार्यान्वयन गरेको पाइएन ।

कार्यालयले लग सर्भर फरक राखेर लग ईन तथा आउटको उचित व्यवस्थापन गर्नुपर्दछ । लग व्यवस्थापन सम्बन्धमा औंल्याईएका सुझावहरु प्रभावकरी रुपमा कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

११.१४. **अडिट लग र अनुगमन -** प्रणाली तथा एप्लिकेशनमा गरेका कामहरुको अभिलेख अडिट लग राखि नियमितरुपमा अनुगमन गर्ने र अनधिकृत क्रियाकलाप नियन्त्रण गर्ने गरिनु पर्दछ । कार्यालयले आईटि टिमले परामर्शदातालाई गिटल्याब नामक सफ्टवेयर प्रयोग गरी आन्तरिक समस्याहरुको प्रकृति, समय र अवस्थाको अडिट लग राखेको देखियो । तर ई-जिपी सफ्टवेयरको प्रयोगकर्ताको अडिट लग राख्ने गरेको छैन । प्रणाली प्रयोगमा कुनै समस्या देखिए लाभग्राहीले टेलिफोन मार्फत बाह्य स्रोतबाट नियुक्त हेल्पडेक्स सञ्चालकलाई आग्रह गर्ने र टेलिफोनबाट नै समाधान गर्ने गरेको बुझियो । तर नियमितरुपमा प्रयोगकर्ताको पुनरावलोकन, सफ्टवेयर सञ्चालन गर्ने कर्मचारीको अभिलेख, इजिपिका लाभग्राही तथा आईटि कर्मचारीहको अडिट लग पुनरावलोकन गर्ने गरेको देखिएन। हेल्पडेक्सबाट पेश भएको अभिलेख अडिट लगकोरुपमा रहेको छैन। कार्यालयद्धारा एप्लिकेशन तथा प्रणालीको प्रयोगमा आएका समस्या समाधानका लागि अडिट लग अद्यावधिक गरी नियमित अनुगमन गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा अडिट लग रहेको तथा हेल्पडेस्क पोर्टलमा टिकेट ओपन गर्ने व्यवस्था रहेको भन्ने कार्यालयको भनाई रहेतापनि अडिट प्रयोगकर्ताको लग एवं सोको अनुगमन राख्ने गरेको पाइएन । साथै बाह्य स्रोतबाट नियुक्त हेल्प डेक्सले समस्याहरुको टिपोट गरी आवश्यक कार्य आफैले गर्ने तथा समाधान हुन नसकेमा त्यसपछिमात्र प्रणाली व्यवस्थापकसँग पठाउने गरेको पाइयो । विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणालीको समस्या तथा गुनासो व्यवस्थापन गर्ने संयन्त्र बाह्य स्रोतमा निर्भर रहनु वाञ्छनिय हुदैन ।

आवश्यक संस्थागत तथा प्राविधिक व्यवस्था गरी हेल्पडेक्स माथिको निर्भरता बाह्य हटाइनु पर्दछ भने कार्यालयद्धारा एप्लिकेशन तथा प्रणालीको प्रयोगमा आएका समस्या समाधानका लागि अडिट लग अद्यावधिक गरी नियमित अनुगमन गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

११.१५. **नवप्रवेशी तथा छाड्नेहरुको व्यवस्थापन -** कार्यालयमा प्रयोग गरिएको सफ्टवेयर सञ्चालनको लागि नयाँ प्रवेशीलाई नयाँ यूजर आईडी तथा पासवर्ड दिने तथा अन्यत्र जाने कर्मचारीको तत्काल यूजर आईडी तथा पासवर्ड स्थगन (डिसेबल) गरी सुरक्षित व्यवस्थापन गरिनु पर्दछ । कार्यालयले नवप्रवेशी कर्मचारीलाई अभिमुखीकरण सहित युजरनेम र पासवर्ड दिने गरेको, छाडेर जानेको युजरनेम र पासवर्ड ब्लक गर्ने गरेको तथा प्रणाली प्रयोगकर्ता (सिस्टम युजर) भए उसलाई दिएको यूजर आईडि र पासवर्ड रमाना हुने एकदिन अगावै बन्द गर्ने भनिएतापनि सोको अभिलेख राखेको छैन । यस सम्बन्धी नीति नरहेकोले कार्यरत कर्मचारी अन्यत्र सरुवा हुँदा जोखिम रहन सक्छ । कार्यालयले सरुवा भई आउने तथा सरुवा भई जाने सफ्टवेयर प्रयोगकर्ताको यूजर आईडिको निर्माण र प्रोफाईल लक गर्दा प्रणाली मार्फत नै गरिने संयन्त्रको विकास गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा एप्लिकेशन यूजर सार्वजनिक निकाय तथा बोलपत्रदाता आफैले तयार गर्ने संयन्त्रको व्यवस्था भएको भन्ने कार्यालयको भनाई रहे तापनि प्रणालीमा यूजर ब्लक गर्ने व्यवस्था स्वचालित रुपमा नभई म्यानुअल गर्नुपर्ने अवस्था रहेको देखियो साथै नवप्रवेशीहरुको लागि कार्यालयको पत्र तथा बिडर्स फर्मको आधारमा प्रवेश दिएको देखिन्छ । यसरी म्यानुअल रुपमा यूजर व्लक गर्ने तथा इमेल मार्फत प्राप्त पत्रको दोहोरो भेरिफिकेशन विना प्रणालीमा पहुँच दिँदा अनाधिकृत व्यक्तिको प्रणालीमा पहुँच कायम भई सम्वेदनशील तथ्याङ्क हराउने, चोरिने तथा दुरुपयोग हुने जोखिम कायम रहन्छ ।

कार्यालयले प्रणाली प्रयोग गर्न छोड्ने प्रयोगकर्तालाई स्वचालित रुपमा ब्लक गर्ने तथा नव प्रवेशीको लागि आधिकारिक भेरफिकेशन पश्चातमात्र प्रणालीमा पहुँच कायम दिनुपर्दछ साथै नवप्रवेशी तथा छाड्नेहरुको व्यवस्थापन सम्बन्धी नीतिको तर्जूमा गरी कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

११.१६. **प्रणाली सञ्चालक (सिष्टम एडमिनिस्ट्रेशन) -** प्रणाली सञ्चालन सम्बन्धी अधिकार तथा अन्य सुविधाहरु कार्य विवरण अनुसार कार्यालयका आन्तरिक स्रोतका सीमित व्यक्तिहरुलाई दिईएको हुनुपर्दछ र प्रणाली सञ्चालकमा सुपर यूजर राईट रहेको हुन्छ । कार्यालयले प्रणाली सञ्चालक सम्बन्धी अधिकारहरु बाह्यस्रोतका परामर्शदाता कम्पनी डिजि मार्केट कम्पनीका दुई विशेषज्ञलाई दिएको देखियो। बाह्यस्रोतबाट मुख्य क्रियाकलापमा विशेषज्ञ संलग्न गराउँदा प्रणालीको सम्वेदनशील तथ्याङ्क तथा सूचनाहरु चोरिने, हराउने तथा जालसाझ हुने जोखिम रहन्छ । प्रणाली सञ्चालक तथा सुपर युजरमा आन्तरिक स्रोतकै कर्मचारीहरुलाई लगाउने तथा सूचना प्रविधि प्रमुखको स्वीकृतमा निश्चित समयको अन्तरालमा प्रणाली सञ्चालक परिवर्तन गरी तेस्रोपक्ष माथिको परनिर्भतालाई कम गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयन अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा एप्लिकेशन सुपर यूजर आन्तरिक परामर्शदाताबाट हुने, system विकास तथा मर्मत एवं Issue समाधान मात्रै वार्षिक मर्मत सम्झौताबाट हुने भनी कार्यालयको जवाफ रहेतापनि प्रणाली सञ्चालक सम्बन्धी अधिकारहरु हालसम्म परामर्शदाता कम्पनीका दुई विशेषज्ञ तथा कार्यालयका केही कर्मचारीहरुसँग रहेको पाइयो। कार्यालयले सिस्टमको सपोर्ट, डाटाबेस व्यवस्थापन, प्रणाली व्यवस्थापन, सफ्टवेयर विकास, अपग्रेड, रिपोर्टिङ्ग लगायतका महत्वपूर्ण काम (Core Business Function) को लागि वाह्य पक्षलाई आउटसोर्स गरिरहेको तर कार्यालयका जनशक्तिबाट सम्पादन गर्न सकिने/गर्नुपर्ने काम, आउटसोर्सिङ्गबाट गर्न नमिल्ने काम, आउटसोर्स गर्न सकिने अवधि, आउटसोर्स हुँदाको गोपनीयता नीति, सुरक्षा, पहुँचका प्रावधान, आउटसोर्स गरिएको निकायले कुनै कारणबस सेवा दिन नसकेमा तत्काल सेवा निरन्तर गर्न कार्यालयको पूर्व तयारी तथा प्रावधान लगायतका विषय सम्बन्धमा कुनै प्रावधान तयार गरेको छैन । बाह्य सेवा प्रदायकबाट आफ्ना जनशक्तिलाई सिकाएर दक्ष बनाई आन्तरिक रुपमै कार्यसम्पादनको व्यवस्था मिलाएपछि आउटसोर्सिङ्ग बन्द गर्नुपर्नेमा लामो समयदेखि बाह्य सेवाप्रदायकबाट निरन्तर सेवा लिएको पाईयो । प्रणालीमा बाह्य निकायले लग ईन गरेको तथा परिवर्तन वा अपडेट गरेको स्वचालित रुपमा रेकर्ड भई हेर्ने गरी लग रेकर्ड राख्ने गरेको छैन र कार्यालयले पहुँच नियन्त्रण नीति तयार गरेर लागू गरेको छैन ।

कार्यालयले प्रणाली व्यवस्थापन सम्बन्धी कामलाई Core Function र Non-core Function मा विभाजन गरेर Core Function आफ्नै जनशक्तिबाट सम्पादन गर्ने र Non-core Function को लागि मात्र बाह्यपक्षलाई पहुँच दिनु पर्दछ ।

११.१७. **एप्लिकेशन नियन्त्रण -** सूचना प्रविधि प्रणाली सञ्चालनमा सूचना, कारोबार तथा तथ्याङ्कहरुलाई पूर्ण, शुद्ध, सुरक्षित र आधिकारिकरुपमा राख्न तथा स्थान्तरण (क्याप्चर एण्ड ट्रान्सफर) गर्न नियन्त्रणको वातावरण (कन्ट्रोल ईनभ्यारेमेण्ट) हुनुपर्दछ । नियन्त्रण वातावरणको लागि प्रणाली नक्शा (सिस्टम म्याप) सहितको आधिकारिक प्रयोगकर्ताको सूची (अथोराईज्ड यूजर लिस्ट), स्ट्याण्डर्ड इन्पुट फर्म्, फरमेट परीक्षण (फरमेट चेक्स), रेन्ज परीक्षण (रेन्ज चेक्स), रिजनेबलनेस चेक, परनिर्भरता परीक्षण, डिजिटको उपयोग परीक्षण तथा सामान्य व्यवस्थापन पुनरावलोकन (जर्नल म्यानेजमेन्ट रिभ्यू), प्रक्रियाको स्वीकृत अभिलेख समेत रहनु पर्दछ । सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणमा एक्टिभिटी डायग्राम लेखापरीक्षणमा पेश भएन । कार्यालयले नियन्त्रण बातावरणको लागि प्रणाली नक्शांकन (सिस्टम म्याप) बनाएको छैन । सूचना प्रविधि निर्देशकका अनुसार प्रणालीलाई लाईभ सर्भरमा लैजानुपूर्व लाभग्राहीहरुलाई परिक्षणकोरुपमा प्रयोग (यूजर एसप्टेन्स टेस्ट युएटी) गरेको जनाए तापनि सो सम्बन्धी प्रतिवेदन तयार नगरेको र उक्त प्रतिवेदनमा उल्लेख भएका सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्था समेत तयार गरेको छैन । यसबाट तथ्याङ्क (डाटा) तथा कारोबारको निष्ठामा असर पर्नसक्छ। कार्यालयले ई-जिपी प्रणालीको सम्पूर्ण प्रक्रिया स्पष्ट देखिने गरी सिस्टम म्याप तयार गर्नुपर्ने तथा यूजर एसप्टेन्स टेस्ट(यूएटी) प्रतिवेदनमा उल्लिखित सुझावहरु कार्यालयद्धारा कार्यान्वयन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

वार्षिक मर्मत सम्झौतामा केही साना तिना enahancement हुने भएकोले आन्तरिक user accpetance टेस्ट समिति बनाई कार्य गर्ने गरिएको भन्ने कार्यालयको भनाई रहेकोमा उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयन अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा नियन्त्रण वातावरणको लागि प्रणाली नक्शा सहितको आधिकारिक प्रयोगकर्ताको सूची, स्ट्याण्डर्ड इन्पुट फर्म, फरमेट परीक्षण, रेन्ज परीक्षण, रिजनेबलनेस चेक, परनिर्भरता परीक्षण, डिजिटको उपयोग, परीक्षण तथा सामान्य व्यवस्थापन पुनरावलोकन, प्रक्रियाको स्वीकृत अभिलेख तथा एक्टिभिटी डायग्राम र प्रणाली नक्शांकन तयार गरी सुझावको कार्यान्वयन गरेको पाइयो ।

११.१८. **एन्टिभाइरस -** सूचना प्रविधि प्रणालीलाई हानी पुऱ्याउन सक्ने संकास्पद क्रियाकलाप तथा भाईरस म्यालिसियस प्रोगाम ईत्यादिलाई नियन्त्रण गर्ने, पत्ता लगाउने र हटाउने एन्टि भाइरस, प्रयोग गर्ने नीति तयार गरि कार्यान्वयन गरिनु पर्दछ । कार्यालयले ई-जिपी सफ्टवेयरको एप्लिकेशन कन्ट्रोल प्रणालीमा एन्टिभाइरस राखेको छैन । डेभलेपरको डिभाईसमा बजारमा उपलब्ध भएको एन्टिभाइरस राख्ने गरेको तर एप्लिकेसन कन्ट्रोल सर्भरका लागि कन्सलटेन्ट डेभलेपर्सले एन्टिभाइरस राख्न नपर्ने जनाएकोले नराखिएको भनाई रहे तापनि सो सम्बन्धी निर्णय भएको देखिएन । ई-जिपीमा एन्टिभाईरस प्रयोग नगरिनुले बोलपत्रदाता लगायत लाभग्राहीहरुले अपलोड गरेका फायलहरु स्क्यान नहुने भाईरस आक्रमणबाट प्रणालीका तथ्याङ्क तथा सूचनाहरु काम नलाग्ने (करप्टेड ईनफिक्टेड) हुने जोखिम रहन्छ । कार्यालयले ई-जिपीको सफ्टवेयर प्रणालीमा अपलोड हुने अभिलेख तथा फायलहरु अनिवार्य तथा स्वचालित रुपमा स्क्यान हुने एन्टिभाईरस प्रणाली जडान गरी ई-जिपी प्रणालीलाई सुरक्षित गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपरोक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा प्रणालीमा अपलोड हुने अभिलेख तथा तथ्याङ्कहरु स्क्यानको लागि Firewall Level Security रहेको तथा Firewall मा एन्टीभाइरस रहेको कार्यालयको भनाई रहे तापनि प्रणाली तथा डाटाबेसमा रहेका तथा अपलोड हुने अभिलेख तथा फायलहरु अनिवार्य र स्वचालित रुपमा स्क्यान हुने एन्टिभाइरस जडान गरेको देखिएन।

कार्यालयले प्रणाली तथा डाटाबेसमा रहेका तथा अपलोड हुने अभिलेख तथा तथ्याङ्कहरु र प्रयोगमा रहेका कम्प्युटर तथा ल्यापटपहरुमा स्वचालित रुपमा स्वत: स्क्यान हुने एन्टिभाइरस जडान गरेर सञ्चालित प्रणालीलाई सुरक्षित र भरपर्दो बनाउनु पर्दछ ।

११.१९. **डाटावेश सुरक्षा -** सूचना प्रविधि प्रणालीको सूचना, तथ्याङ्क तथा सफ्टवेयर सुरक्षाको लागि विशेष सुरक्षाको व्यवस्थाहरु अपनाउनु पर्दछ । ई-जिपी सफ्टवेयर सम्बन्धमा कार्यालयले त्यस्तो व्यवस्था गरेको देखिएन । जसले गर्दा सफ्टवेयर तथा डाटाको सुरक्षामा जोखिम सृजना हुन सक्दछ । कार्यालयले सफ्टवेयर तथा डाटाको सुरक्षाको लागि (डाटावेश एक्टिभिटी अनुगमन-डिएम) जस्तो नवीन प्रविधिको प्रयोगतर्फ अग्रसर हुनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

प्रणालीमा भइरहेको पूर्वाधारको समीक्षा गरी नयाँ कन्सल्टिङ्ग सर्भिस खरिद कार्य अगाडि बढाइएको भन्ने कार्यालयको भनाई रहेकोमा उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा सफ्टवेयर तथा डाटाको सुरक्षाको लागि (डाटावेश एक्टिभिटी अनुगमन-डिएम) को प्रयोग गरेको पाइएन ।

कार्यालयले लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा औंल्याइएका सुझावहरुलाई प्राथमिकताकासाथ कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

११.२०. **पूर्वाधार पहुँच सुरक्षा विधि (फिजिकल एक्सेस सेक्युरिटि प्रोसिडियर)** - सूचना प्रविधि सम्बन्धी हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरमा समानरुपमा प्रयोग हुने गरी भौतिक सुरक्षा विधि स्वीकृत गरी अवलम्बन गरिएको हुनुपर्दछ । कार्यालयको पूर्वाधार पहुँच सुरक्षाका लागि स्वीकृत नीति तथा विधि रहेको छैन । डाटावेशको सुरक्षाको लागि डाटा सेन्टर, डिजास्ट्रर रिकभरी सेन्टर तथा डाटा ब्याकअपको उचित व्यवस्थापन गरिएको हुनुपर्दछ । ई-जिपी सफ्टवेयरको डाटा सेन्टर राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्र (एनआइटिसी) को सरकारी एकीकृत तथ्याङ्क केन्द्र (जिआइडिसी) मा भएतापनि डाटा व्याकअपको लागि कार्यालयले पेन ड्राईभ जस्ता डिभाईस मार्फत डाटा ट्रान्सफर गर्ने गरेको छ । कार्यालयले सफ्टवेयरको नियमित पुनरावलोकन गर्ने गरेको छैन । जिआईडिसीमा रहेको सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको भौतिक पूर्वाधारको सुरक्षाको लागि एनआईटिसीमा निर्भर रहेको छ । स्वीकृत पूर्वाधार पहुँच सुरक्षा विधिको अभावमा प्रविधिको पूर्वाधारमा अन्य व्यक्तिको अनधिकृत पहुँचको जोखिम रहेको छ । अतः कार्यालयको सूचना प्रविधिको भौतिक पूर्वाधार सुरक्षाका लागि नीति तथा विधि स्वीकृत गराई कार्यान्वयन गरिनु पर्दछ । कार्यालयले सूचना प्रविधिको भौतिक पूर्वाधार सुरक्षाका लागि नीति तथा विधि स्वीकृत गराई कार्यान्वयन ल्याउनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा सूचना प्रविधि सम्बन्धी हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरमा समानरुपमा प्रयोग हुने गरी भौतिक सुरक्षा विधि स्वीकृत गरी अवलम्बन गरेको पाइएन । साथै कार्यालयको पूर्वाधार पहुँच सुरक्षाका लागि नीति तथा विधि समेत तयार गरेको देखिएन । कार्यालयले प्रतिवेदनमा औंल्याइएका सुझावहरुको प्राथमिकताकासाथ कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

११.२१. **पूर्वाधार सुरक्षा -** कार्यालयको सूचना प्रविधि सम्बन्धी पूर्वाधारहरु जस्तै हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर जडान गरिएको कक्षमा प्रवेशका लागि निश्चित व्यक्तिहरु बाहेक अन्यलाई प्रवेश निषेध गरिएको तथा उक्त कक्षमा प्रवेशका लागि विशेष सुरक्षा पास (सेक्युरिटि पास) तथा आगन्तुक पुस्तिका (भिजिटर लगबुक) व्यवस्था गरिएको हुनुपर्दछ । लेखापरीक्षणको क्रममा सर्भर कक्षमा प्रवेश गर्ने र

बाहिरिनेहरुका लागि म्यानुअल लग राखेको देखियो । कार्यालयको सर्भर रहेको कक्ष खुल्ला राखेको छ । हातले राखेको म्यानुअल लग्स स्वतन्त्र तथा भरपर्दो रहँदैन र यसले महत्वपूर्ण एवं सम्वेदनशील हार्डवेयर उपकरणमा अनधिकृत पहुँच भई चोरी नोक्सानीको जोखिम रहन्छ । सम्वेदनशील उपकरणहरु राखिएका सर्भर कक्ष, नेटवर्क स्वीच जस्ता सम्वेदनशील क्षेत्रमा प्रवेशकर्ताहरुको प्रवेश तथा बाहिरिएको अभिलेख स्वचालितरुपमा रही अनुगमन गर्ने तथा अनिवार्य प्रवेश पासको व्यवस्था गरी जोखिम न्यून गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरमा सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धित पूर्वाधार रहेको र ती पूर्वाधारको सुरक्षाको सम्पूर्ण जिम्मा सोही केन्द्र हुने हुँदा यस कार्यालयले पूर्वाधार सुरक्षाको सम्बन्धमा थप केही नगरेको कार्यालयको भनाई रहेकोमा उपर्युक्त व्यहोराको कार्यान्वयनको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले प्रणाली सञ्चालनका सम्पूर्ण उपकरणहरुको जडान सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरमा गरेकाले सोको निमित्त आवश्यक पर्ने भौतिक पहुँच नियन्त्रणका उपकरणको र CCTV Surveillance को उचित व्यवस्था गरे तापनि, डाटा सेन्टरभित्र सबै निकायहरुको उपकरण सबैको पहुँचमा हुने अवस्था देखियो। यस्तो अवस्थामा कुनै पनि समयमा बदनियतपूर्वक प्रणाली सञ्चालनको उपकरणहरुमा सजिलै दखल पुर्‍याउन सकिने देखिन्छ । यसका लागि कार्यालयले सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरसँग समन्वय गरेर आफ्ना उपकरणको भौतिक सुरक्षा मजबुत बनाउन नसकेकको अवस्थामा सुरक्षा जोखिम रहन्छ ।

यन्त्र उपकरणहरु राखिएका सर्भर कक्ष, नेटवर्क स्वीच जस्ता सम्वेदनशील क्षेत्रमा प्रवेशकर्ताहरुको प्रवेश तथा बाहिरिएको अभिलेख स्वचालित रुपमा अनुगमन गर्ने तथा अनिवार्य प्रवेश पासको व्यवस्था गरी जोखिम न्यूनीकरण गर्न राष्ट्रिय एकीकृत डाटा सेन्टरसँग समन्वय गरिनुपर्दछ ।

११.२२. **अनुगमन -** कार्यालयले स्वचालित कार्य सञ्चालनमा अनधिकृत फाइल, तथ्याङ्क वा गल्तिहरुलाई विश्लेषण गरी सफ्टवेयर तथा तथ्याङ्कहरुबाट हटाउन तथा रोक्नका लागि नियमित अनुगमन गरिनु पर्दछ । कार्यालयले ईजिपी सफ्टवेयरका विशेष जोखिमहरु मूल्याङ्कन गर्ने गरेको छैन । लाभग्राहीहरुको समस्याहरु कार्यालयका आफ्नै कर्मचारीहरुबाट समाधान गर्ने र नसकेमा बाह्य स्रोतको निकायमा पठाउने र विश्लेषण परीक्षण गरी समाधान गरेको बुझियो । तर ई-जिपी सफ्टवेयरको समग्र मूल्याङ्कन गरिएको छैन । यसबाट ई-जिपी प्रणालीको कार्यसम्पादनमा प्रभाव पार्नसक्ने जोखिम रहन्छ। यसले सामान्य व्यवसायिक कार्यसञ्चालनमा ढिला हुने तथा प्रणाली समयानुकूल अद्यावधिक नहुने हुन्छ । स्वचालित कार्य सञ्चालनमा अनधिकृत फाइल, तथ्याङ्क वा गल्तिहरुलाई विश्लेषण गरी सफ्टवेयर तथा तथ्याङ्कहरुबाट हटाउन तथा रोक्नका लागि कार्यालयद्वारा आन्तरिक तथा नियमित रुपमा ई-जिपी सफ्टवेयरका विशेष जोखिमहरु मूल्याङ्कन तथा अनुगमन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

जोखिम पहिचान गरेर सोको जानकारी दिने हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर बनाउने वा खरिद गर्ने तयारी अनुसार कार्य भइरहेको भन्ने कार्यालयको भनाई रहे तापनि उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयन अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा प्रणालीमा रहेका तथ्याङ्कहरुको सुरक्षाको लागि नियमितरुपमा पुनरावलोकन तथा मूल्याङ्कन गरी सोको प्रतिवेदन गर्ने गरेको पाइएन । प्रणालीमा सिर्जना भएका तर नियमित रुपमा आवश्यक नपर्ने खालका तथ्याङ्क कति समयमा खाली गर्दै जाने र डाटाको भण्डारण व्यवस्थापन कसरी गर्ने भन्ने सम्बन्धमा कुनै कार्यतालिका रहेको पाइएन ।

कार्यालयले समयसीमा सहितको कार्यतालिका बनाएर सो बमोजिम तथ्याङ्कको नियमित अनुगमन गर्ने र देखिएका समस्याहरुको तत्काल निराकारण गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । साथै प्रणालीमा सिर्जना भएका अनावश्यक तथ्याङ्कलाई कार्यतालिका अनुसार नियमित रुपमा खाली गरेर डाटाको भण्डारण व्यवस्थापन गर्नुपर्दछ ।

११.२३. **व्याकअप नीति -** कार्यालयले सबै अभिलेख, सूचना तथा तथ्याङ्कहरु निरन्तर एवं दैनिकरुपमा सुरक्षित हुने गरी तीन तह (थ्री जेनरेसन साईकल) को व्याकअप व्यवस्था गरी सबै तथ्याङ्क तथा अभिलेखहरु निरन्तर परीक्षण गरिएको हुनुपर्दछ । कार्यालयले दैनिक दुई पटक २० मिनट समय लगाई व्याकअप गर्ने गरेको र राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रको सरकारी सूचना तथ्याङ्क केन्द्रमा व्याकअप गर्ने गरेको देखियो । तर कार्यालयले व्याकअप सर्भर तथा तथ्याङ्क परीक्षण नगरी राख्ने गरेको छ । उचित एवं नियमित परीक्षण नगरी भण्डारण गरेको अभिलेख तथा तथ्याङ्क पुनः प्रयोग गर्न नमिल्ने जोखिम रहन्छ । उचित व्याकअप नीति तथा तथ्याङ्क व्याकअपको लागि कार्यालयले योजना एवं सूची तयार गरी नियमितरुपमा पुनःभण्डारण (रिस्टोरिङ्ग) को व्यवस्था गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

व्याकअप नीति मस्यौदा तयार भइसकेको र समीक्षा गरेपश्चात लागू गर्ने तथा नियमित रुपमा डाटा सेन्टरमा नियमित व्याकअप भइरहेको र कार्यालयमा समेत दैनिक ३ पटक Increamental व्याकअप गर्ने गरेको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा कार्यालयले जनाए तापनि सोको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले आफ्नो कुनै व्याकअप नीतिको अभावमा व्यवहारिक अभ्यासको आधारमा मात्र ब्याकअप राख्ने गरेको पाइयो । प्रणालीको डाटाको ब्याकअपको कुनै किसिमको ब्याकअप रिकभरी उपकरण/प्रणालीको प्रयोग भएको पाइएन । यसरी म्यानुअल ब्याकअप लिँदा सही डाटा सही तरिकाले ब्याकअप भयो भएन भन्ने यकीन गर्न कुनै ठोस आधार रहँदैन । यदि सही डाटा सही तरिकाले ब्याकअप नभएमा डाटा रिकभरी गर्नुपर्ने अवस्थामा सही डाटा पुनः प्राप्ति हुन सक्दैन । साथै प्रणालीको प्राथमिक डाटा र ब्याकअप डाटा एउटै भौतिक स्थलमा भएकोले कुनै दुर्घटना हुँदा एकै ठाउँमा भएको कारणले प्राथमिक तथा ब्याकअप दुबै डाटामा समान क्षति पुगेको अवस्थामा पुरानो तथ्याङ्क नष्ट भई सम्पूर्ण प्रणाली प्रयोगविहीन हुन सक्दछ । कार्यालयले हेटौंडामा रहेको सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरको प्रकोप पुनःस्थापना सेन्टर (DRC) मा आफ्नो ब्याकअप प्रणाली स्थापना गर्ने योजना रहे तापनि हालसम्म उक्त प्रणाली स्थापना नहुनुले प्रणालीमा जुनसुकै बेला जोखिम सृजना हुनसक्ने देखिएको छ ।

विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणाली उपयोगिताको दृष्टिकोणाले उच्च महत्वराख्ने प्रणाली भएकोले यसको सूचना तथा तथ्याङ्क भविष्यमा लामो समयपछि पनि आवश्यक पर्नसक्ने हुँदा खरिद तथा बोलपत्र सम्बन्धी डिजिटल कागजात Real Time व्याकअप गर्ने व्यवस्था गरिनुपर्दछ । साथै सोको प्रकृया, विधि तथा व्याकअप कागजात कति समय राख्ने, कसरी नष्ट गर्ने सम्बन्धी व्यवस्था समावेश भएको व्याकअप नीति तर्जुमा र कार्यान्वयन गरिनु पर्दछ ।

११.२४. **ईन्टरफेश -** कार्यालयले नेटवर्क, डिस्कस वा टेप्स मार्फत पूर्ण तथा शुद्ध तथ्याङ्कहरु स्थान्तरण गरेको र नेटवर्क मार्फत स्थान्तरण हुनेमा स्वचालितरुपमा गल्ति पत्तालगाउने र सुधार गर्ने सुविधा रहेको हुनुपर्दछ । परिक्षणको क्रममा तथ्याङ्कहरु सोझै डाटाबेसमा जाने र अपलोड तथा स्थान्तरणमा हार्ड डिस्क प्रयोग हुने गरेको छ । तर अपलोड पूर्व भाईरस परीक्षणका लागि डाटा स्क्यान गर्ने प्रणाली रहेको छैन । स्थान्तरण गरिएको तथ्याङ्कको शुद्धता र पूर्णताको परीक्षण गर्ने निर्देशिका तथा नीति तयार गरेको छैन । पुनरावलोकन गर्ने पद्धति नरहेकोले शुद्ध तथा पूर्ण तथ्याङ्क स्थान्तरणमा विश्वस्त

नहुने जोखिम रहेको छ । कार्यालयले शुद्ध एवं सुरक्षित तथ्याङ्क स्थान्तरणका लागि सुरक्षित नेटवर्क तथा निर्देशिका तयार गरी कार्यान्वयन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

यस सम्बन्धमा छलफल भइरहेको र अपग्रेडेशनसँगै अघि लैजाने कार्यालयको भनाई रहे तापनि उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा प्रणालीको तथ्याङ्कहरु सोझै डाटाबेसमा भण्डारण हुने र अपलोड तथा स्थान्तरणमा हार्ड डिस्क प्रयोग हुने गरेको तर अपलोड पूर्व भाईरस परीक्षणका लागि डाटा स्क्यान गर्ने प्रणालीको हालसम्म व्यवस्था भएको देखिएन । स्थान्तरण गरिएको तथ्याङ्कको शुद्धता र पूर्णताको परीक्षण गर्ने निर्देशिका तथा नीति समेत तयार भएको पाइएन ।

कार्यालयले लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा औंल्याएका व्यहोरा प्राथमिकताकासाथ कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

११.२५. **वातावरणीय प्रतिरक्षा -** सूचना प्रविधिमा प्रयोग हुने सम्पूर्ण हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर आगलागी तथा बाढि पहिरोबाट नोक्सानी हुन नसक्ने वातावरणीय स्थानमा राखिएको र पूर्ण सुरक्षित विद्युतीय शक्ति तथा वैकल्पिक विद्युत आपूर्ति समेतको व्यवस्था गरिएको हुनुपर्दछ । कार्यालयले सम्पूर्ण हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरहरुको आगलागी, बाढी, भुकम्प तथा अनियमित विद्युत आपूर्तिका लागि राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रमा रहेको सरकारी एकीकृत डाटा केन्द्रमा निर्भर रहेको पाइयो । तर सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरमा रहेको पूर्वाधार वाढी, भूकम्प तथा अनियमित विद्युत आपूर्ति व्यवस्था सन्तोषजनक हुनसक्ने पूर्वाधार व्यवस्थाको अभिलेख कार्यालयमा रहेको देखिएन । यसबाट कार्यालयको सूचना तथा तथ्याङ्क नोक्सानी हुनसक्ने जोखिम रहेको छ । सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरमा रहेको सूचना तथा तथ्याङ्कहरु सुरक्षित राख्नको लागि सूचना तथा तथ्याङ्कहरु सुरक्षित हुने आस्वश्तता सहितको पूर्वाधार तथा संयन्त्रको विकास गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

डाटा रिकभरी केन्द्रको एसिस्मेन्ट गर्ने तयारी अनुसार कार्य भइरहेको कार्यालयले जनाए तापनि उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले प्रणाली सञ्चालनको लागि सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरमा Hosting गरेको छ । सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरले अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुसारको मानक कायम राख्न नसक्दा बेला बखतमा विद्युतीय प्रणाली तथा नेटवर्कमा समस्या अउनाले प्रणाली अवरुद्ध हुँदा प्रयोगकर्ताको पहुँचमा प्रणाली रहँदैन । यसले प्रणालीको अधिकतम उपयोगितामा कमी ल्याएको पाइयो । साथै प्रणालीमा समस्या आउँदा समस्या कहाँको हो? सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टर या प्रणाली मै हो भनी पहिचान गर्न समेत ढिला भएको पाइयो । यसरी समस्या पहिचानमा ढिलो हुँदा प्रणालीको विश्वसनियतामा प्रश्न उठने जोखिम रहन्छ । साथै सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरमा रहेको पूर्वाधार बाढी, भुकम्प तथा विद्युत आपूर्ति व्यवस्था सन्तोषजनक हुनसक्ने पूर्वाधार व्यवस्थाको अभिलेख कार्यालयमा रहेको देखिएन । यसबाट कार्यालयको सूचना तथा तथ्याङ्क नोक्सानी हुनसक्ने जोखिम रहेको छ । साथै सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टर र कार्यालयबीच निरन्तर समन्वयको अभाव रहेको देखिन्छ

कार्यालयले प्रणाली सञ्चालनको क्रममा आईपर्ने चुनौती सामना गर्नका लागि सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरसँग उचित सेवास्तरको सम्झौता (Service Level Agreement) गर्नुपर्ने देखिन्छ । दुबै पक्षको काम, कर्तव्य तथा सेवा अवरुद्ध हुँदा सोको कारण सहितको स्पष्टिकरण तथा दण्डको ब्यवस्था भएको सेवास्तरको सम्झौता तयार गरी सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरमा रहेको सूचना तथा तथ्याङ्कहरु सुरक्षित हुने आश्वस्तता सहितको पूर्वाधार तथा संयन्त्रको विकास गर्नु पर्दछ ।

११.२६. **सेक्यूरिटि लग्स -** कार्यालयले सूचना प्रविधिको प्रयोगमा आइपरेका सबै किसिमका सुरक्षा चुनौती (सेक्यूरिटि थ्रेट) को अभिलेख राख्ने र उच्च व्यवस्थापनबाट विश्लेषण गरी समाधान गर्ने व्यवस्था हुनुपर्दछ । कार्यालयले सेक्यूरिटि लग्स राख्ने गरेको छ । तर उक्त लग्स अनुगमन गर्ने गरिएको छैन । यसबाट नेटवर्कमा अनधिकृत गतिविधि, अनधिकृत परिमार्जन पत्ता नलाग्ने जोखिम रहन्छ । कार्यालयले सूचना प्रविधिको प्रयोगमा आइपरेका सबै किसिमका सुरक्षा चुनौती (सेक्यूरिटि थ्रेट) को अभिलेख तथा सेक्यूरिटि लग्सको व्यवस्था गरी त्यसको उच्च व्यवस्थापन मार्फत विश्लेषण गरी समाधान गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

पूर्वाधारको मूल्याङ्कन गर्ने तयारी अनुसार कार्य भइरहेको कार्यालयले जनाए तपनि उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयको सबै किसिमका सुरक्षा चुनौती (सेक्यूरिटि थ्रेट) को अभिलेख राख्ने र उच्च व्यवस्थापनबाट विश्लेषण गरी समाधान गर्ने व्यवस्था गरेकोमा यस आर्थिक वर्षमा ३ पटक त्यस्तो चुनौती सृजना भई समाधान भएको पाइयो तर के कति समयमा ती सुरक्षा चुनौती सृजना भए भन्ने कुराको अभिलेख कार्यालयसँग रहेको देखिएन ।

कार्यालयले प्रणालीमा आईपरेका सुरक्षा चुनौतीको अभिलेख तथा सेक्यूरिटि लग्सको व्यवस्था गरी उच्च व्यवस्थापन मार्फत विश्लेषण गरी समयमै समाधान हुने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

११.२७. **सम्पति अभिलेख -** सूचना प्रविधिमा प्रयोग भाएका सबै हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरको सम्पत्ति अभिलेख राख्ने र नियमित भौतिक परीक्षण गरी अभिलेख अद्यावधिक राखेको हुनुपर्दछ । कार्यालयले हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरको अभिलेख अन्य सम्पत्तिसँग राखेको र सो पनि स्पष्ट रहेको छैन । सरकारी सूचना तथ्याङ्क केन्द्रमा रहेको पूर्वाधारको मासिकरुपमा अवलोकन गर्ने गरेको छ । कार्यालयले सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धित हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरहरुको वर्गीकरण तथा व्यवस्थित सम्पत्ति अभिलेख राख्ने गरेको छैन र कुन कुन हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर रहेको स्थानको अभिलेख ट्र्याकिङ्ग गर्ने गरेको पनि देखिएन । यसबाट सूचना प्रविधिका हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर उपकरणहरुको प्रभावकारी उपयोगमा असर पर्नसक्छ । सूचना प्रविधिमा प्रयोग भएका हार्डवेयर तथा सफ्वेयरको प्राप्ति मिति, वारेण्टि अवधि, उपयोग मिति तथा स्वामित्वको अवस्था देखिने विस्तृत विवरणसहितको अभिलेख राखुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

कार्यालयको सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धित भौतिक सम्पतिहरुको सम्पति व्यवस्थापन प्रणाली (PAMS) मा प्रविष्ट गरी अभिलेख राखेको भन्ने कार्यालयको भनाई रहे तापनि उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयको परिसरभित्र रहेका सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धित हार्डवेयरको आँशिक अभिलेख रहेको तर सफ्टवेयरको व्यवस्थित अभिलेख रहेको देखिएन साथै हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरको प्राप्ति मिति, वारेण्टि अवधि, उपयोग मिति तथा स्वामित्वको अवस्था देखिने मूल्य खुल्ने अभिलेख रहेको देखिएन । साथै कार्यालयसँग भएका सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धित सम्पत्तिको विद्यमान अवस्था खुल्ने गरी जिन्सी निरीक्षण समेत गर्ने गरेको देखिएन । त्यस्तै राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रमा राखिएको सम्पतिको व्यवस्थित अभिलेख कार्यालयसँग रहेको पाइएन ।

कार्यालयले सूचना प्रविधिसँग सम्बन्धित हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरहरुको वर्गीकरण तथा प्राप्ति मिति, वारेण्टि अवधि, उपयोग मिति तथा स्वामित्वको अवस्था देखिने विस्तृत विवरण सहितको अभिलेख राखुपर्दछ ।

११.२८. **तथ्याङ्क धुलाउने -** कार्यालयले कागज, चुम्बकीय, श्रव्यदृश्य, युएसवी स्टोरेज, पुराना कम्प्युटर र ल्यापटप आदीमा रहेका सम्बेदनशील सूचना तथा तथ्याङ्कहरु स्वीकृत कार्यविधि अनुसार धुल्याएको

हुनुपर्दछ । कार्यालयले हालसम्म तथ्याङ्क धुल्याउने कार्यहरु गरेको छैन र कार्यविधि तयार गरेको पनि छैन । तथ्याङ्कहरु नधुल्याइएमा तथ्याङ्क रहने स्थान (डाटा स्टोरेज स्पेस) को अभावको जोखिम रहन्छ । अतः अनावश्यक तथ्याङ्कहरु पहिचान गरी उच्च व्यवस्थापनको स्वीकृतिमा धुल्याइनु पर्दछ। परीक्षणको क्रममा डिभाईसको ७८ प्रतिशत स्पेश प्रयोग भइसकेको देखिएको छ। कार्यालयले तथ्याङ्क धुल्याउने विभिन्न पद्धति प्रयोग मार्फत जाँच गरी तथ्याङ्कहरु धुल्याएर तथ्याङ्क भण्डारण स्थान (डाटा स्टोरेज स्पेस) को क्षमता बढाउनुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले नीति पुनरावलोकन गरे पश्चात उक्त कार्य व्यवस्थित गर्ने भनाई रहेकोमा कार्यालयले हालसम्म लिलाम बिक्री गरिएका डाटा भण्डार डिभाईस रहेका सूचना प्रविधि यन्त्र उपकरणहरु जस्तै ल्यापटप, कम्प्युटर, सर्भर आदिबाट डाटा भण्डार डिभाईस निकालेर लिलाम बिक्री गरेको पाइएको छैन । जसले गर्दा लिलाम बिक्री पश्चात त्यस्ता स्टोरेज डिभाईसमा भएका सूचना तथा तथ्याङ्क दुरुपयोग हुने जोखिम रहन्छ । साथै कार्यालयले प्रयोग गरिरहेका डिभाइसहरुमा रहेको अनावश्यक तथ्याङ्क धुल्याउने कार्य गरेको छैन भने सो कार्यलाई व्यवस्थित गर्न कुनै कार्यविधि समेत तयार गरी लागू गरेको देखिएन ।

कार्यालयले आगामी समयमा डाटा भण्डार डिभाईस रहेका सूचना प्रविधि यन्त्र उपकरणहरु जस्तैः ल्यापटप, कम्प्युटर, सर्भर आदिबाट डाटा भण्डार डिभाईस निकालेर सूचना तथा तथ्याङ्क दुरुपयोग नहुने सुनिश्चित भएपछि मात्र लिलाम बिक्री गर्नुपर्दछ तथा तथ्याङ्क धुल्याउने नीति तथा कार्यविधि तयार गरी कार्यान्वयन गरिनुपर्दछ ।

११.२९. **व्यवसाय निरन्तरता योजना र प्रकोप पुनःस्थापना योजना (बीसीपी तथा डीआरपी) -** कार्यालयले सूचना प्रविधिको व्यवसाय निरन्तरता योजना(बिजनेश कन्टिन्युनिटि प्लान) र प्रकोप पुनःस्थापना योजना(डिजास्टर रिकभरी प्लान) तयार गरी त्यसको प्रभाव विश्लेषण गर्नुपर्दछ । कार्यालयले व्यवसाय निरन्तरता योजना तथा प्रकोप पुनःस्थापना योजना तयार गरेको छैन । कार्यालयको प्रकोप पुनःस्थापनाका लागि साईट उपलब्ध नभएको र जिआईडिसिका लागि हेटौडामा स्थान उपलब्ध भएको जनाएको छ । यी योजनाको अभावमा बाह्य चुनौती, साईवर आक्रमण, प्राकृतिक प्रकोप आदि अवस्थामा ईजिपी प्रणालीको निरन्तरतामा अवरोधको जोखिम रहन्छ । यसबाट सूचना तथा तथ्याङ्कको विश्वसनियता तथा निष्ठतामा असर पर्दछ । प्रणाली कार्यान्वयन तथा सञ्चालन सम्बन्धमा निम्न व्यहोराहरु देखिएका छन् । सूचना प्रविधि प्रणालीको भावी चुनौतीहरुलाई ध्यानमा राखी कार्यालयले व्यवसाय निरन्तरता योजना एवं प्रकोप पुनःस्थापना योजना तयार गरी कार्यान्वयन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

डेटा पुनःस्थापना केन्द्र र पूर्वाधारको एसिस्मेन्ट गर्ने तयारी अनुसार कार्य भइरहेको कार्यालयको जवाफ रहे तापनि सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले आधिकारिक रुपमा सूचना तथा प्रविधिको व्यवसाय निरन्तरता तथा प्रकोप पुनःस्थापना योजना तयार गरी लागू गरेको पाइएन ।

कार्यालयले सूचना तथा प्रविधिको व्यवसाय निरन्तरता तथा प्रकोप पुनःस्थापना योजना सम्बन्धमा उपर्युक्त सुझावहरुको प्रभावकारी कार्यान्वयन गर्नेतर्फ ध्यान दिनुपर्दछ ।

११.३०. **केन्द्रीय अभिलेख -** कार्यालयमा प्रयोगमा रहेका सफ्टवेयरहरु नेपाल सरकारको सूचना प्रविधि प्रणाली (व्यवस्थापन तथा सञ्चालन) निर्देशिका, २०७१ को दफा ४ अनुसार सूचना प्रविधि विभागमा

अभिलेखीकरण गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । लेखापरीक्षणको क्रममा कार्यालयमा प्रयोग भएका सफ्टवेयरहरुको सूची माग गरिएकोमा पेश गरेको पाइएन । कार्यालयले सूचना प्रविधि विभागमा ई-जिपी सफ्टवेयरलाई अभिलेखीकरण गरेको देखियो तर कार्यालयले उपयोग गरेका अन्य सफ्टवेयरहरु एफएमआईएस, आरएमआईएस, ई-एटेनडेन्स, पीपीएमआईएस आदि सूचना प्रविधि विभागमा अभिलेखीकरण गरेको देखिएन । यसबाट सफ्टवेयरको बैधानिकता, नियमितता तथा अभिलेखीकरणमा असर परेको छ । अतः कार्यालयमा प्रयोग भएका वेभसाईट लगायत सबै प्रकारका सफ्टवेयरहरु सूचना प्रविधि विभागमा अभिलेखिकरण गरिनु पर्दछ । नेपाल सरकारको सूचना प्रविधि प्रणाली (व्यवस्थापन तथा सञ्चालन) निर्देशिका, २०७१ मा भएको व्यवस्थाको परिपालना गरी उपयोगमा ल्याईएको सफ्टवेयरहरु सूचना प्रविधि विभागमा अभिलेखीकरण गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणालीलाई सूचना प्रविधि विभागको केन्द्रीय लगतमा अभिलेखीकरण गरेको भए तापनि अन्य प्रणालीहरु एफएमआईएस, आरएमआईएस, ई-एटेनडेन्स, पीपीएमआईएस आदि हालसम्म सूचना प्रविधि विभागमा अभिलेखीकरण नगरेको साथै विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणालीको विभिन्न भर्सन अपग्रेड पश्चात सूचना प्रविधि विभागमा अभिलिखित गराएको छैन् ।

नेपाल सरकारको सूचना प्रविधि प्रणाली (व्यवस्थापन तथा सञ्चालन) निर्देशिका, २०७१ मा भएको व्यवस्थाको परिपालना गरी उपयोगमा ल्याइएका सम्पूर्ण सफ्टवेयरहरु सूचना प्रविधि विभागमा अभिलेखीकरण गर्नुपर्दछ ।

११.३१. **उच्च व्यवस्थापन स्वीकृति (सिनियर म्यानेजमेन्ट एप्रुभल)** - सञ्चालित सूचना प्रविधि प्रणालीमा थप विकास तथा परिमार्जन गर्नुपरेमा कार्यालयको उच्च व्यवस्थापन तथा सूचना प्रविधि शाखाको स्वीकृत भएको हुनुपर्दछ । कार्यालयको सूचना प्रविधि प्रणालीमा कुनै परिमार्जन गर्नुपरेमा टेस्ट सर्भरमा परिक्षण पश्चात प्रणाली प्रशासकले आईटी शाखाका कम्प्युटर ईन्जिनियरलाई र निजको सिफारिस पश्चात आईटी निर्देशकले अन्तिम स्वीकृत गर्ने गरेको देखियो । तर प्रणालीमा आवधिक पुनरावलोकन गर्ने व्यवस्था र प्रणाली परिवर्तन गर्दा उच्च व्यवस्थापनको स्वीकृति गराउने गरेको छैन । त्यस्तै सफ्टवेयर प्रणालीमा के के, कहिले र कसले परिमार्जन गरेको भन्ने परिवर्तनको स्वचालित लेखांकन प्रणाली(अटोमेटेड चेञ्ज ट्र्याकिङ्ग सिस्टम) छैन । समयानुकूल पुनरावलोकन नहुनाले निर्धारित समयमा गरिनुपर्ने सुधार नहुन सक्दछ । अतः स्वचालीत अभिलेखाङ्कन प्रणाली जडान गर्ने, निर्धारित समयमा पुनरावलोकन गर्ने तथा परिमार्जन पूर्व उच्च व्यवस्थापनको स्वीकृति गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा सुझाव पूर्णरुपमा कार्यान्वयन भएको भन्ने कार्यालयको भनाई रहेकोमा कार्यालयले प्रणालीमा कुनै परिवर्तन गर्नुपरेमा उच्च व्यवस्थापनबाट स्वीकृति लिने गरेको पाईएको छ । तर सफ्टवेयर प्रणालीमा भएको परिमार्जन स्वचालित अभिलेखाङ्कन हुने गरेको पाईएन ।

कार्यालयले सूचना प्रविधि लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा औंल्याइएका सुझावहरु प्राथमिकताका साथ कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

११.३२. **कार्य विभाजन** - कार्यालयले सफ्टवेयर प्रणालीको तथ्याङ्कहरुको विकास, परिमार्जन, परिक्षण, कार्यान्वयन र स्थान्तरण (डेभलपमेण्ट, मोडिफिकेशन, टेस्टिङ्ग, डिप्लोएमेण्ट, म्याईग्रेसन) गर्ने कार्य फरक फरक

बातावरणमा व्यवस्थित गरेको हुनुपर्दछ । तर ई-जीपी सफ्टवेयर प्रणालीमा तथ्याङ्कहरुको विकास र परीक्षण (डेभलेपर, टेस्टर) एउटै व्यक्ति रहेको छ । जसले गर्दा सफ्टवेयरमा विकास तथा परिमार्जनबाट प्रयोगमा भएको समस्याको पहिचान नभई सफ्टवेयर सञ्चालनमा समस्या आउन सक्दछ। कार्यालयले सफ्टवेयर प्रणालीको तथ्याङ्कहरुको विकास, परिमार्जन, परीक्षण, कार्यान्वयन र स्थान्तरण (डेभलपमेण्ट, मोडिफिकेशन, टेस्टिङ्ग, डिप्लोएमेण्ट म्याईग्रेसन) गर्ने कार्य फरक फरक बातावरणमा व्यवस्थित गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा सुझाव पूर्णरुपमा कार्यान्वयन भएको भन्ने कार्यालयको भनाई रहे तापनि सफ्टवेयर प्रणालीको तथ्याङ्कहरुको विकास, परिमार्जन, परीक्षण, कार्यान्वयन र स्थान्तरण गर्ने जस्ता कार्य एउटै व्यक्तिहरु संलग्न विज्ञ समूहको स्वीकृति पश्चात गर्ने गरेको देखियो । यसलाई फरक फरक वातावरणबाट सम्पादन गर्ने व्यवस्था गरेको पाइएन ।

कार्यालयले सफ्टवेयर प्रणालीको तथ्याङ्कहरुको विकास, परिमार्जन, परीक्षण, कार्यान्वयन र स्थान्तरण गर्ने कार्य फरक फरक वातावरणमा व्यवस्थित गर्नुपर्दछ ।

११.३३. **उपयगोकर्ता स्वीकृति परीक्षण (यूजर एसप्टेन्स टेस्ट)** - कार्यालयले विकास तथा परिमार्जन गरेको सफ्टवेयर प्रणालीलाई प्रयोगमा लैजानुभन्दा पहिला लाभग्राहीहरुलाई उपयोगमा सहज हुने वा समस्या नआउने सम्बन्धमा उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण गराउनु पर्दछ । कार्यालयले ई-जिपी प्रणालीको प्रथम चरण र दोस्रो चरणको सफ्टवेयरको उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण (यूजर एसप्टेन्स टेस्ट) गराएको देखिएन । हाल कार्यालयले बाह्यस्रोतको तेस्रोपक्ष डिजी मार्केट प्रा.लि. मार्फत सफ्टवेयर विकास तथा परिमार्जन गरेकोमा सोको उपयोगकर्ता स्वीकृति परिक्षण गराउने चरणमा रहेको जनाएको छ । उक्त परीक्षण नगराई प्रयोग गरिएको ईजिपी प्रणालीको पहिलो र दोस्रो चरणको सफ्टवेयरले कार्यान्वयनको उद्देश्य हासिल नगर्ने जोखिम रहन्छ । अतः प्रणालीमा गरिएका सम्पूर्ण परिमार्जनको स्वचालित अभिलेख राख्ने तथा उपयोगकर्ता स्वीकृति परिक्षण पश्चातमात्र उपयोगमा ल्याउनु पर्दछ । कार्यालयले सूचना प्रविधि प्रणालीमा प्रयोग गरिएका सम्पूर्ण परिमार्जनको स्वचालित अभिलेख राख्ने तथा उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण पश्चातमात्र उपयोगमा ल्याउने व्यवस्था गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

उपर्युक्त सुझाव कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा सुझाव पूर्णरुपमा कार्यान्वयन भएको भन्ने कार्यालयको भनाई रहेकोमा सूचना प्रविधि प्रणालीमा भएका सम्पूर्ण परिमार्जनको स्वचालित अभिलेख राख्ने तथा उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण पश्चातमात्र उपयोगमा ल्याउने गरेको र औंल्याईएका सुझावको कार्यान्वयन भएको देखियो ।

११.३४. **परिवर्तन व्यवस्थापन (चेञ्ज म्यानेजमेण्ट)** - कार्यालयमा प्रणाली प्राप्ति तथा व्यवस्थापन परिवर्तन तथा प्रणालीमा आकस्मिक परिमार्जन गर्दा नीति अनुसारको प्रक्रिया अवलम्बन गरिनु पर्दछ । कार्यालयले प्रणाली कार्यान्वयनमा कुनै किसिमको परिवर्तन गर्नु परेमा आईटी डाईरेक्टरको स्वीकृतिमा गर्ने गरेको र प्रणाली प्राप्ति (सिस्टम एक्यूजिसन) गर्नुपरेमा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयका सचिवको सहमति र स्वीकृतिमा आईटी टीमसँगको छलफल पश्चात प्राप्ति गर्ने गरेको छ । तर कार्यालयले परिवर्तन व्यवस्थापन (चेञ्ज म्यानेजमेण्ट), प्रणाली प्राप्ति(सिस्टम एक्यूजिसन) तथा आकस्मिक प्रणाली परिमार्जन (ईमरजेन्सी सिस्टम मोडिफिकेसन) का विधि तयार गरेको छैन । परिवर्तन व्यवस्थापन (चेञ्ज म्यानेजमेण्ट), प्रणाली प्राप्ति (सिस्टम एक्यूजिसन) तथा आकस्मिक प्रणाली परिमार्जन (ईमरजेन्सी

सिस्टम मोडिफिकेसन) गर्न कार्यालयले आवश्यक विधि तयार गरी सो अनुसारको प्रक्रिया अवलम्बन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

सूचना प्रविधि शाखाबाट प्रणालीमा कुनै परिवर्तन गर्नु परेमा सो विषय उत्थान गरी कार्यालय प्रमुखबाट प्रमाणित गर्ने व्यवस्था रहेको भन्ने कार्यालयको भनाई रहेतापनि उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयन अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा प्रणालीमा समय समयमा हुने साना-साना अपडेट र प्रणालीको नयाँ भर्सन आउँदा समेतको अभिलेख राख्ने गरेको पाईएन जसले गर्दा कसले कहाँ र कुन समयमा प्रणालीमा परिवर्तन गरेको भनी जानकारी नहुने र अनाधिकृत परिवर्तन समेत हुन सक्ने जोखिम रहन्छ ।

कार्यालयले प्रणालीमा समय समयमा हुने साना-साना अपडेट र प्रणालीको नयाँ भर्सन आउँदा समेतको अभिलेख राख्ने व्यवस्था गरेर अभिलेख बाहेकको कुनै अनाधिकृत परिवर्तन देखिएमा तत्काल समाधान गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

११.३५. **वारेण्टी -** कार्यालयले प्राप्ति गरेका हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरको वारेण्टीको सम्झौता समेत गरेको हुनुपर्दछ । कार्यालयले हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर खरिद गर्दा सोको स्पेसिफिकेशनमा वारेण्टी हुने जनाएतापनि कार्यालयले वारेन्टी सम्बन्धी अभिलेखहरु राखेको छैन । यसबाट हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरको उपयोग अवधिको सुनिश्चितता तथा सञ्चालन र मर्मत लागत बृद्धिको जोखिम बढेको छ। हार्डवेयर तथा सफ्टवेयरको सुरक्षाको लागि कार्यालयले हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर प्राप्ति गर्दा निश्चित अवधिको वारेण्टी सहित लागत लाभ विश्लेषण गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

नयाँ खरिद भएको फायरवालमा सोको व्यवस्था रहेको तर पुराना हार्डवेयरका आयु सकिएको कार्यालयको भनाई रहेकोमा उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयले हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर खरिद पश्चात वारेण्टी सम्बन्धी अभिलेखहरु व्यवस्थित रुपमा राख्ने गरेको पाइएन भने सफ्टवेयर तथा हार्डवेयरको खरिद गर्दा वारेण्टी समेतलाई मध्यनजर गरी लागत लाभ विश्लेषण गर्ने गरेको पाइएन ।

कार्यालयले हार्डवेयर तथा सफ्टवेयर प्राप्ति गर्दा निश्चित अवधिको वारेन्टी सहित लागत लाभ विश्लेषण गर्नुपर्दछ ।

११.३६. **प्रयोग पश्चात पुनरावलोकन (पोष्ट ईम्प्लिमेन्टेसन रिभ्यू)** - कार्यालयमा प्रयोगमा आएको सफ्टवेयर प्रणालीको विकास तथा परिमार्जनको कार्यसम्पादनको निश्चित समयमा प्रयोग पश्चात पुनरावलोकन गरिएको हुनुपर्दछ । जसले गर्दा कार्यालयलाई सफ्टवेयरमा सृजना भएका समस्याको समयमै जानकारी हुन्छ । तर कार्यालयले ईजीपी प्रणालीको समय समयमा सफ्टवेयरको पुनरावलोकन गर्ने व्यवस्था गरेको छैन । यसबाट प्रणाली सञ्चालनमा आईपरेका (ईनसिडेण्ट, बग्स) तथा अन्य विभिन्न समस्याहरु समाधान हुन नसकी प्रणालीको निरन्तर सञ्चालन तथा सुनिश्चितितामा जोखिम रहन्छ । अतः कार्यालयले प्रयोगमा आएको सफ्टवेयर प्रणालीको प्रयोग पश्चात पुनरावलोकन गरी देखिएका समस्याहरु समाधान गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । कार्यालयमा प्रयोगमा आएको सफ्टवेयर प्रणालीको विकास तथा परिमार्जनको एक निश्चित समयमा प्रयोग पश्चातको पुनरावलोकन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

शाखागत रुपमा छलफल गरी रिपोर्टिङ्ग गर्ने गरेको कार्यालयको भनाई रहेकोमा उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयन अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा प्रणालीको पुनरावलोकन वा भर्सन

परिवर्तन गर्ने अवधिको विषयमा कुनै नीति तथा योजना रहेको छैन भने कार्यालयले विभिन्न समयमा भर्सन परिवर्तन गरेकोमा भर्सन परिवर्तनबाट समग्र प्रणालीमा परेको असर पुनरावलोकन गरेको पाइएन।

कार्यालयले सुझावमा औंल्याइएका व्यहोरा कार्यान्वयन गर्नेतर्फ ध्यान दिनुपर्दछ ।

११.३७. **प्रणाली प्रयोगको लागि दर्ता -** विद्युतीय खरिद प्रणाली सञ्चालन निर्देशिका, २०७४ को परिच्छेद-३ को दफा ६ र ७ मा सार्वजनिक खरिद कारोबार गर्ने मन्त्रालय विभाग वा यस्तै केन्द्रीयस्तरमा रहेका सार्वजनिक निकायहरु प्रणाली सञ्चालक (एडमिन युजर) को रुपमा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयमा, प्रदेश र जिल्ला तथा स्थानीय स्तरका सार्वजनिक निकायहरुले प्रणाली प्रयोगकर्ता (सिस्टम युजर) को रुपमा आफ्नो तालुक कार्यालयको प्रणाली सञ्चालकसँग सम्पर्क गरी प्राप्त निर्देशनबमोजिम दर्ता गर्नुपर्ने र मातहत कार्यालयहरुको सम्बन्धमा तालुक निकायले ई-जिपी सफ्टवेयर सञ्चालनको एडमिन यूजर आईंडी र पासवर्ड तयार गरी मातहत कार्यालयलाई दिनुपर्ने व्यवस्था छ । कार्यालयमा २०७५ आश्विनसम्ममा नेपाल राष्ट्र बैंक, धनगढी, सशस्त्र प्रहरी वल, मोरङ्गआदि समेत १६३४ सार्वजनिक निकायहरु दर्ता भएका छन् । कार्यालयले मन्त्रालयस्तर, विभागस्तर लगायत केन्द्रियस्तरका निकायहरुमात्र दर्ता गर्नुपर्नेमा प्रदेशस्तर, जिल्लास्तर र स्थानीयस्तरका निकायहरु समेतलाई सोझै दर्ता गर्ने गरेको देखियो । प्रादेशिकस्तर, जिल्लास्तर र स्थानीयस्तरका निकायहरुको पासवर्ड तथा यूजर नेमहरु तालुक मन्त्रलाय, विभाग तथा केन्द्रियस्तरका निकायहरुले निर्माण गर्नुपर्नेमा सो नगरी सोझै सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले निर्माण गरी वितरण गरेको छ । यसबाट प्रादेशिक, जिल्ला तथा स्थानीयस्तरका निकायहरु सम्बन्धित मन्त्रालय, विभाग तथा केन्द्रीयस्तर निकायहरु वाईपास भई अनियन्त्रित हुने जोखिम रहन्छ । विद्युतीय खरिद प्रणाली सञ्चालन निर्देशिका, २०७४ को परिच्छेद-३ को दफा ६ र ७ अनुसार सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले मन्त्रालय विभाग र केन्द्रियस्तरको निकाय दर्ता गर्ने र प्रादेशिक, जिल्ला र स्थानीयस्तरका निकायहरु सम्बन्धित तालुक निकायबाट दर्ता गर्ने व्यवस्थाको पालना गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

क्षमता विकासको लागि यस कार्यालयबाट सहजीकरण भैरहेको साथै सडक विभाग, भवन, बिद्युत प्राधिकरण जस्ता ठूला निकाय आफैले अन्तर्गतका कार्यालय दर्ता गर्ने गरेको कार्यालयको अनुगमन लेखापरीक्षणको क्रममा भनाई रहेकोमा सोको अनुगमन गर्दा केन्द्रीय स्तरका मन्त्रालय, विभाग तथा कार्यालय सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले दर्ता गर्ने तथा अर्न्तगतका कार्यालयहरु केन्द्रीय निकाय आफैले दर्ता गर्ने व्यवस्था रहेको देखियो । सार्वजनिक खरिद प्रणालीमा एक्टिभ पब्लिक ईन्टिटिज ४०३३, एक्टिभ बिडर्स ३०१७८, रनिङ्ग बिड्स् ९११ र क्लोज्ड बिड्स ८५४६२ रेकर्ड रहेको पाइयो । सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले मन्त्रालय, विभाग र केन्द्रियस्तरको निकाय दर्ता गर्ने र प्रादेशिक, जिल्ला र स्थानीयस्तरका निकायहरु सम्बन्धित तालुक निकायबाट वर्गीकृत रुपमा दर्ता भएको देखिएन ।

कार्यालयले सुझावमा औंल्याइएका व्यहोरा कार्यान्वयन गर्नेतर्फ ध्यान दिनुपर्दछ ।

११.३८. **सूचना प्रकाशन तथा प्रस्ताव -** ई-जिपी खरिद निर्देशिकाको दफा १३ अनुसार बोलपत्र सूचना प्रकाशन तथा दफा १६ अनुसार बोलपत्रदाताहरुले आफ्नो बोलपत्र प्रस्ताव अनलाईन मार्फत दर्ता गरेको हुनुपर्दछ । कार्यालयहरुले प्रकाशन गरेको बोलपत्र सूचना अनुसार अधिकांश बोलपत्रदाताहरुले बोलपत्र प्रस्ताव पेश गर्दा अपलोड मोडल र अनलाईन दुवै माध्यम मार्फत प्रस्ताव पेश गर्ने गरेको र

अधिकांशले एक्सएल फरम्याटमा अनलाईनमा अपलोड गर्ने गरेका छन् । बोलपत्रदाताहरुले बिल अफ क्वाण्टिटिजको बोलपत्र विवरण नभरी आफ्नै ढाँचामा एक्सएलसीट तयार गरी पेश गरेको बोलपत्र प्रस्तावलाई ईजिपि प्रणालीले स्वीकार गरेकोले खरिद प्रणालीको निर्धारित प्रक्रिया अवलम्बन नगर्ने तथा एक्सएल फरमेटमा एकरुपता नहुने जोखिम बढेको छ । अतः सबै बोलपत्रको सूचना र बोलपत्र प्रस्ताव अनलाईन प्रकाशन गराउने गरी कार्यालयले एक्सएलसिटको ढाँचा समेत सफ्टवेयर प्रणालीले निर्धारण गर्ने गरी एकरुपता कायम गरिनु पर्दछ । विद्युतीय खरिद प्रणाली सञ्चालन निर्देशिका, २०७४ को दफा १३ अनुसार बोलपत्र सूचना प्रकाशन तथा दफा १६ अनुसार बोलपत्रदाताहरुले आफ्नो बोलपत्र प्रस्ताव अनलाईन मार्फत दर्ता गराउने व्यवस्थाको परिपालना गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

बोलपत्रदाताको प्रकार	बोलपत्र संख्या	बोलपत्र रद्द संख्या	एक्सेलमा अपलोड संख्या	दुईवटा खाम प्रद्धति संख्या	एकल खाम पद्धति संख्या
परामर्श सेवा	१५२	०	०	०	१५२
मालसामान खरिद	१९८५	३४	१२८७	०	६६४
निर्माण	५१५९	२७	१२३१	१८१८	२०८३
जम्माः	७२९६	६१	२५१८	१८१८	२०९९

अनलाईन मोडल प्रयोग नगर्ने निकायलाई ध्यानाकर्षण र काउनसेलिङ्ग गर्ने गरिएको भन्ने भनाई रहेकोमा उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयन अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा कार्यालयहरुले प्रकाशन गरेको बोलपत्र सूचना अनुसार अधिकांश बोलपत्रदाताहरुले बोलपत्र प्रस्ताव पेश गर्दा अपलोड मोडल र अनलाईन दुवै माध्यम मार्फत प्रस्ताव पेश गर्ने गरेको भए तापनि अधिकांशले एक्सेल फरम्याटमा अनलाईनमा अपलोड गर्ने गरेका छन् ।

विद्युतीय खरिद प्रणाली सञ्चालन निर्देशिका, २०७४ को दफा १३ अनुसार बोलपत्र सूचना प्रकाशन तथा दफा १६ अनुसार बोलपत्रदाताहरुले बोलपत्र प्रस्ताव अनलाईन मार्फत दर्ता गराउने व्यवस्थाको परिपालना गर्नुपर्दछ ।

११.३९. **बोलपत्र मूल्याङ्कन, स्वीकृति र भुक्तानी -** ई-जिपी सञ्चालन निर्देशिकाको दफा २२ अनुसार बोलपत्र प्रस्तावको मूल्याङ्कन, दफा २३ अनुसार बोलपत्र स्वीकृतिको आशयको सूचना, पुनरावलोकन तथा बोलपत्र स्वीकृतिको पत्र र दफा २८ अनुसार कामको अग्रिम पेश्की, रनिङ्ग बिल, अन्तिम बिल र क्षतिपूर्ति लगायतका विलहरु अनलाईन मार्फत पेश गर्ने र भुक्तानी दिनुपर्ने व्यवस्था छ । सबै कार्यालयको प्रश्नावली विवरण अनुसार यो वर्ष ७२७६ वटा अनलाईन बोलपत्र सूचना प्रकाशन भएकोमा १३३२ (१८ प्रतिशत) बोलपत्रको मात्र अनलाईन मूल्याङ्कन भएको र मूल्याङ्कित बोलपत्रहरु मध्ये २९० (२१ प्रतिशत) वटा बोलपत्रको स्वीकृति र २०३ (१५प्रतिशत) वटा बोलपत्रको आसय पत्र अनलाईन मार्फत पेश गरेको छ । तर कार्यालयहरुले बोलपत्रदाताहरुलाई अग्रिम, पेश्की, रनिङ्ग विल, अन्तिम विल र प्रोत्साहन भुक्तानीको कार्य विद्युतीय खरिद प्रणाली मार्फत गरेको देखिएन । यसबाट ई-जिपि प्रणालीमा व्यवस्थित बोलपत्र स्वीकृती, आशयपत्रको सूचना दिने, पुनरावलोकन गर्ने, अग्रिम तथा पेश्की भुक्तानी, रनिङ्ग तथा अन्तिम बिल र क्षतिपूर्ति भुक्तानी गर्ने व्यवस्थाको अनुसरण नहुने जोखिम बढेको छ । विद्युतीय खरिद प्रणाली सञ्चालन निर्देशिका, २०७४ को दफा २२ अनुसार बोलपत्र प्रस्तावको मूल्याङ्कन, दफा २३ अनुसार बोलपत्र स्वीकृतिको आशयको सूचना, पुनरावलोकन तथा बोलपत्र स्वीकृतिको पत्र र दफा २८ अनुसार कामको अग्रिम पेश्की, रनिङ्ग बिल, अन्तिम बिल

र क्षतिपूर्ति लगायतका विलहरु अनलाईन मार्फत पेश गर्ने र भुक्तानी दिनुपर्ने व्यवस्थाको कार्यान्वयन गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

प्रणालीमा सम्झौता व्यवस्थापन मोड्युल लागू गर्ने कार्य भइरहेको भन्ने कार्यालयको भनाई रहेकोमा उपर्युक्त सुझावहरुको कार्यान्वयन अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा विद्युतीय खरिद प्रणाली सञ्चालन निर्देशिका, २०७४ को दफा २२,२३,२८ अनुसार कामको अग्रिम, पेश्की, रनिङ्ग बिल, अन्तिम बिल र क्षतिपूर्ति लगायतका विलहरु अनलाईन मार्फत पेश गर्ने र भुक्तानी दिनुपर्ने व्यवस्थाको मोड्युल प्रणालीमा रहेता पनि सो व्यवस्थाको कार्यान्वयन गरेको देखिएन ।

कार्यालयले सुझावमा औंल्याईएका व्यहोरा कार्यान्वयन गर्ने तर्फ ध्यान दिनुपर्दछ ।

११.४०. **बैंक जमानत -** बैंक ग्यारेन्टीको नियन्त्रण र निरीक्षणका लागि ई-जिपी सफ्टवेयर संयन्त्रमा व्यवस्था गरेको हुनुपर्छ । सरकारी विद्युतीय खरिद प्रणालीमा बोलपत्र जमानत तथा कार्यसम्पादन बैंक जमानतलाई स्वतः प्रमाणित तथा अनुगमन गर्न कुनै व्यवस्था रहेको छैन । उक्त बैक जमानतको समय सकिएको र नक्कली वैक ग्यारेन्टी समेतवाट कारोबार हुनसक्ने देखियो । सोको जानकारी यस प्रणालीवाट पाउन नसकिँदा जोखिम बढ्ने देखिन्छ । विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणालीले स्वचालित रुपमा बैंक जमानतको परीक्षण तथा अनुगमन गर्ने संयन्त्रको विकास गर्नुपर्ने व्यहोरा विगतको लेखापरीक्षणमा औंल्याइएको थियो ।

प्रणाली अपग्रेडको क्रममा केन्द्रीय बैङ्क तथा अन्य बैङ्कसँग वैकल्पिक छलफल गरेर अघि बढ्ने तयारी भईरहेको कार्यालयको भनाई रहे तापनि उपर्युक्त सुझावहरु कार्यान्वयन अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा प्रणालीले स्वचालित रुपमा बैंक जमानतको परीक्षण तथा अनुगमन गर्ने कार्य गरेको पाइएन । जसले गर्दा बैक जमानतको समय सकिएको र नक्कली बैङ्क ग्यारेन्टी समेतबाट कारोबार हुनसक्ने जोखिम रहन्छ ।

विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणालीले स्वचालित रुपमा बैंक जमानतको परीक्षण तथा अनुगमन गर्ने संयन्त्रको विकास गर्नुपर्दछ ।

१२. **लेखापरीक्षणबाट देखिएका थप व्यहोरा -** सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयको सरकारी बिद्युयीय खरिद प्रणालीको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा देखिएका माथि उल्लेख भएबमोजिमका व्यहोराहरुका अतिरिक्त उक्त प्रणालीको वर्तमान सञ्चालन अवस्थाको परीक्षणबाट देखिएका थप व्यहोराहरु देहायबमोजिम रहेका छन् :

१२.१. **इजिपि प्रणाली विकास -** वि.स. २०६३ पौष ३० गते जारी भएको सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ६९ मा बिद्युतीय सञ्चारको माध्यमबाट खरिद कार्य हुनसक्ने गरी पहिलो पटक खरिद प्रकृयामा सूचना प्रविधिको प्रयोग गर्ने अवधारणा शुरु भएको हो । सूचना प्रविधि प्रणाली तथा सफ्टवेयर बिकास तथा विस्तार गर्दा प्रणालीलाई कसरी सजिलो, छरितो र प्रविधि मैत्री बनाउने भन्ने बारेमा यथेष्ट अध्ययनको आधारमा प्रणाली विकास गरिनु पर्नेमा यस विद्युतीय खरिद प्रणाली विकास तथा विस्तार गर्ने क्रममा Business Process Re-Engineering गरी सोही अनुसार आवश्यक पर्ने ठाउँमा खरिद ऐन, नियमावली तथा निर्देशिकामा परिमार्जन गरी प्रणाली निर्माण तथा कार्यन्वयन गर्नुपर्नेमा सो अनुरुप नगरी मुलभूतरुपमा बिद्यमान प्रोसेसहरुलाई नै डिजीटाईज् गर्नेतर्फ काम भएको देखियो । जसले गर्दा प्रणाली लागू भएको ७-८ बर्षसम्म पनि प्रणाली प्रयोगकर्ता मैत्री एवं प्रयोग गर्न सहज भएको पाइएन । प्रणाली विकास गर्दा निम्न अनुसारका मोड्युलहरु जस्तै Stakeholders Registration, E-Bidding, Workflow Management System, Administrative Management,

E-Contract Management System, Banking Instrument Verification, Public Procurement MIS (PPMIS), System Security Administration प्रयोग गरेको देखिन्छ । उपरोक्त मोड्युलस् मध्ये E-Contract Management System हालसम्म लागू हुन सकेको देखिएन । साथै अन्य मोड्युलहरु पनि पूर्णरुपमा लागू नभई आंशिक रुपमा मात्र लागू भएको पाइयो।

एकैपटक सम्पूर्ण मोड्युल विकास गरी आवश्यकताभन्दा बढी रकम खर्च गर्नुको सट्टा चरणबद्ध रुपमा आवश्यक र सान्दर्भिक मोड्युल मात्र विकास गरी लागू गर्दै जाने नीति अवलम्बन गरिएको भए खर्च मितव्ययीता हुन सक्ने देखिन्छ । आगामी परियोजनामा आवश्यक मोड्युल मात्र चरणबद्ध रुपमा विकास गरी लागू गरेर खर्चमा मितव्ययीता अपनाउनेतर्फ ध्यान दिनुपर्दछ ।

१२.२. **बाह्य प्रणालीहरुसँगको अन्तरआबद्धता -** सूचना प्रविधि प्रणालीको माध्यमबाट सेवा प्रवाह गर्ने निकायहरुबीच सूचना प्रविधि प्रणालीको क्षमता विकास र अन्तर-आबद्धता कायम गर्दै जानुपर्दछ । विद्युतीय खरिद सफ्टवेयर अन्तर्गत e-Bidding प्रणालीमा बोलपत्रदाताले टेण्डर प्रक्रियामा सहभागी हुँदा भर्नुपर्ने फर्महरू तथा गर्नुपर्ने अनुपालन अत्यन्त झन्झटिलो रहेको देखियो ।बोलपत्रदाता कम्पनी वा परामर्शदाताले आफ्नो कम्पनीको आन्तरिक राजश्व कार्यालय तथा कम्पनी रजिस्ट्रारको कार्यालयसँग कर चुक्ता, वित्तीय विवरण तथा कम्पनी दर्ता तथा नबीकरण रेकर्डको लागि जानकारी प्राप्त गर्न सकिने व्यवस्थाका लागि ती निकायहरुको प्रणालीसँग अन्तरआबद्धता कायम गरेको पाइएन । कार्यालयले हालसम्म केही निकायहरुसँग प्रणालीको अन्तर आबद्धता कायम गरेको पाइयो । कार्यालयले अन्य प्रणालीसँग अन्तर-आवद्धता कायम गर्नको लागि पहिलो चरणमा e-GP प्रणालीको UX (User Experience) Audit गराई प्रणालीमा आवश्यक सुधार गरेर प्रयोग गर्न सहज बनाउनु पर्दछ। बोलपत्रदाताले प्रणालीको e-Bidding सुविधा उपयोग गर्दा सहज तरिकाले भाग लिनसक्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ । सूचना प्रविधि प्रणाली मार्फत सेवा प्रवाह गर्ने निकायले प्रणालीसँग निरन्तर रुपमा उपयोग भइरहने अन्य सम्बन्धित निकायहरुका प्रणालीसँग अन्तर-आबद्धता कायम गरी प्रवाह गरिने सेवा प्रक्रियालाई थप सहज बनाउनु पर्दछ ।

१२.३. **स्टोरेज डिभाईस -** आर्थिक कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व ऐन, २०७६ को दफा २८(१) मा जिम्मेबार व्यक्तिले आफ्नो जिम्मामा आएको जिन्सी सामानको सात दिनभित्र यथास्थानमा दाखिला गरी श्रेस्ता खडा गर्नुपर्ने व्यवस्था रहेको छ । कार्यालयले उच्चतम उपयोग हुने गरी आबश्यकता पहिचान गरेर मात्र स्रोत साधनको माग गर्नुपर्दछ । कार्यालयले २०७६।७७ मा राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रबाट प्रतिथान 100TB क्षमता भएको २ थान Unity SAN Storage Device प्राप्त गरेकोमा सो सम्बन्धमा देखिएका व्यहोराहरु देहायबमोजिम छन्:

१२.३.१. **हस्तान्तरण -** कार्यालयले खरिद गरेका र कार्यालयमा अन्यत्रबाट हस्तान्तरण भै आएका सूचना प्रविधि सम्बन्धी यन्त्र उपकरण, लाइसेन्स तथा सफ्टवेयरको वारेण्टी ग्यारेण्टी तथा लाईसेन्स अवधि स्पष्ट खुल्ने गरी प्रमाण कागजात सहितको अभिलेख राख्नुपर्दछ । कार्यालयले २०७६।७७ मा राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रबाट प्रतिथान १००TB क्षमता भएको २ थान Unity SAN Storage Device प्राप्त गरेकोमा राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रबाट आधिकारिक रुपमा हस्तान्तरण प्राप्त गरेको छैन । आधिकारिक रुपमा हस्तान्तरण प्राप्त नगर्दा स्टोरेज डिभाईसको वारेण्टी, ग्यारेण्टी तथा सपोर्ट सेवा र लाईसेन्सको उपयोग सम्बन्धमा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालय वा राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्र कुन निकाय जिम्मेबार रहने भनी भूमिकाको अन्यौलता सृजना भएको छ । डिभाईस खरिद गर्दा तोकिएका सर्तहरुको पालना नभएमा सप्लायरसँग कसले क्षातिपूर्ति दाबी गर्ने भन्ने सम्बन्धमा भूमिकाको अन्यौलता रहेको पाइयो । जसले गर्दा डिभाईसमा भण्डारण भएका तथ्याङ्कको सुरक्षा

जोखिम हुने देखियो । स्टोरेज डिभाईससँगै थप कागजात प्राप्त नभएको कार्यालयले जनाएको छ । हस्तान्तरण प्राप्त नै नभएको स्टोरेज डिभाईसमा समस्या आइपरेमा सोको मर्मत, सपोर्टसेवा तथा डिभाईको व्यवस्थापनमा थप खर्च गर्ने आधार रहँदैन । डिभाईसमा कुनै समस्या आई काम नलाग्ने भएमा र प्रयोग मिति समाप्त भएपछि लिलाम बिक्री समेत गर्न मिल्ने देखिदैन । कार्यालयले राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रबाट प्राप्त स्टोरेज डिभाईसको वारेण्टी, ग्यारेण्टी, प्रयोग मिति समाप्त हुने अवधि, यूजर म्यान्युअल लगायतका कागजात सहित सपोर्ट सेवा आफैले सञ्चालन गर्नेगरी आधिकारिक रुपमा हस्तान्तरण प्राप्त गर्नुपर्दछ । उक्त डिभाईसको व्यवस्थापनमा राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रबाट पनि खर्च भइरहेको हुन सक्ने देखिएकोले दोहोरो खर्च नभएको सम्बन्धमा कार्यालय आश्वस्त हुनुपर्दछ । कार्यालयले Unity SAN Storage Device को हस्तान्तरण प्राप्त गरेर मात्र सोको व्यवस्थापनको लागि थप खर्च गर्नुपर्दछ ।

१२.३.२. **क्षमता उपयोग -** कार्यालयले २०७६।७७ मा राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रबाट प्रतिथान १०० TB क्षमता भएको २ थान Unity SAN Storage Device प्राप्त गरेर सन् २०२० डिसेम्बर बाट जडान गरेको छ । पुरानो Storage Device बाट ३२ TB डाटा माईग्रेट गरेकोमा लेखापरीक्षण अवधि २६ मई २०२२ सम्म ३८.९ TB क्षमता उपयोग भएको देखिन्छ । जस अनुसार औषतमा वार्षिक ४.८६ TB डाटा थप भएको पाइएकोले उपलब्ध १०० TB क्षमता थप १४ वर्षमा मात्र उपयोग हुने देखियो। कार्यालयले आवश्यकताका आधारमा क्षमता उपयोग हुने सुनिश्चित भएपछि मात्र माग गर्नुपर्नेमा १४ वर्ष पछि उपयोग हुने Storage Device लाई पहिला नै माग गर्दा क्षमताको आधारमा भुक्तानी गर्नुपर्ने सपोर्ट सेवा समेत महँगो पर्ने देखिएको छ । कार्यलयले आवश्यकता आधारमा पूर्ण उपयोग हुने सुनिश्चत भएपछि र मित्तव्ययीता कायम हुनेगरी मात्र स्रोत साधनको माग गर्नुपर्दछ ।

१२.३.३. **प्रयोग र व्यवस्थापन -** प्रतिथान १००TB क्षमता भएको २ थान Unity SAN Storage Device राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रबाट प्राप्त गरेसँगै सोको सपोर्ट र क्षमता व्यवस्थापनको जिम्मा कसको हुने भनी स्पष्ट उल्लेख नभएबाट कार्यालयले प्रारम्भिक सेटअप एवं कन्फिगरेशन पश्चात उक्त डिभाइसको वार्षिक मर्मत तथा सपोर्ट र क्षमता व्यवस्थापनको काम गर्न सकेको छैन । जसले गर्दा स्टोरेज डिभाईसको क्षमतालाई आवश्यकता अनुसार व्यवस्थान गर्न र पूर्ण उपयोग गरेको पाइएन। कार्यालयका कर्मचारीलाई स्टोरेज डिभाईसको व्यवस्थापन सम्बन्धी आवश्यक तालिम नभएकोले उक्त डिभाइसमा आवश्यक परिवर्तन तथा अपडेट गर्न नसकिएको कार्यालयले जनाएको छ । राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रले उक्त डिभाईसको सपोर्ट सेवा लिएर सो बापत भुक्तानी गर्ने गरेको भएमा स्टोरेज डिभाईसको प्रयोग गरिरहेको सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले सपोर्ट सेवाको उपयोग गर्नुपर्दछ।

१२.४. **प्रविधिको प्रयोग र अद्यावधिकता -** निकायहरुले उपयोग गरेको प्रणालीको विभिन्न कम्पोनेन्टहरुलाई सुरक्षित तरिकाले प्रयोग गर्न निरन्तर रुपमा अद्यावधिक गरिरहनु पर्दछ । विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणाली सूचना सुरक्षाको हिसाबले निरन्तर रुपमा अद्यावधिक गरिरहनु पर्ने प्रकृतिको महत्वपूर्ण प्रणाली हो । विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणाली बिकास गर्दाका बखत प्रयोग गरिएका देहाय बमोजिमका कम्पोनेन्टहरुमा थप सुविधा र सुरक्षा सहितका नयाँ संस्करण उपलब्ध भए तापनि कार्यालयले नियमित अद्यावधिक गर्ने गरेको पाइएन । पुरानो संस्करण लामो समयसम्म उपयोग गरिरहँदा प्रणालीमा साईबर सुरक्षाका दृष्टिकोणले जोखिम सृजना हुन सक्दछ ।

प्रणालीको कम्पोनेन्टहरु	उपयोग भएको संस्करण	संस्करण वर्ष	उपलब्ध पछिल्लो संस्करण	थप विवरण
RedHat Enterprise Linux	6.5	2013-11-21	9	End of Life November 30, 2020
MySQL Enterprise	5.7	2015-10-21	8.0.29	End of Life Oct 21, 2023

Java (Spring Framework)	1.6		5.3.21	Expired
Alfresco Community DMS	3.4d	2015-03-19	7.2	
Apache HTTP Server	2.2.17	2010-10-14	2.4.53	End of Life 2018 January 1
JQuery	1.5.2	2011-03-31	3.6.0	
JQuery UI	1.8.14	2011-06-17	1.13.1	
JBoss Web Application Server	2.1	March 2008	3	End of Life Nov 2011

यस प्रणालीको एउटा मोड्युल कागजात व्यवस्थापन प्रणाली (Document Management System) को लागि Alfresco नामको अत्यन्तै पुरानो तथा सपोर्ट नभएको कम्युनिटी भर्सन (v3.4d) प्रयोग गरेको पाईयो । उक्त मोड्युलमा सपोर्ट नभएको कारण कागजात व्यवस्थापन प्रणालीमा समस्या भई कागजात प्राप्त गर्न नसकिने जोखिम हुने सम्भावना देखियो।

कार्यालयले उपयोग गरिरहेको पुरानो संस्करणका प्राविधिक कम्पोनेण्टहरुलाई नियमित रुपमा अद्यावधिक गरेर सम्भावित सुरक्षा जोखिमलाई न्यूनीकरण गर्नुपर्दछ ।

१२.५. **प्रणाली संरचना -** कार्यालयले सञ्चालनमा ल्याएको बिद्यमान प्रणालीको संरचना ज्यादै पुरानो संरचना Object Oriented Architecture मा बिकास भएको पाइयो । देशभरिका सरकारी निकाय तथा संस्थानहरुको खरिद प्रक्रिया विद्युतीय माध्यमबाट मात्र गर्ने लक्ष्य रहेको यो प्रणाली ज्यादै पुरानो संरचनामा विकास गर्दा स्केल गर्न गाह्रो भई एक पटकमा २०० जना प्रयोगकर्तालाई मात्र सेवा दिन सकिने गरी सीमा लागाईएको अवस्था रहेको पाइयो ।

प्रणालीलाई परिमार्जन गर्दा बिद्यमान Architecture लाई पुनरावलोकन गरी Service Oriented Architecture जस्ता नवीनतम तथा ठूलो परिमाणमा काम गर्न सहज हुने किसिमको Architecture प्रयोग गर्नुपर्ने देखिन्छ। साथै प्रणालीको डकुमेन्ट म्यानेजमेन्ट मोड्युलको लागि Community Version को बाह्य प्रणाली जोड्नु भन्दा यस प्रणालीमै Document Management मोड्युल विकास गर्दा सजिलो र भरपर्दो हुने भएकोले Alfresco को प्रयोगमा पुनरावलोकन गर्नुपर्ने देखिन्छ । प्रणालीमा समयसापेक्ष रुपमा नवीनतम तथा प्रयोगकर्ताको संख्या अनुसार ठूलो परिमाणमा काम गर्न सहज हुने किसिमको Architecture प्रयोग गर्नुपर्दछ ।

१२.६. **अडिट ट्रेल -** सार्वजनिक सेवा प्रवाहकोलागि उपयोगमा ल्याईएको सफ्टवेयरमा प्रणाली सञ्चालनका सम्पूर्ण क्रियाकलापहरु जस्तै अपरेटिङ्ग सिस्टम, एप्लिकेसन, प्रयोगकर्ताका क्रियाकलाप, कम्प्युटरमा भएका प्रत्येक घट्नाहरुको स्वचालित रुपमा परीक्षण गरी सूचना प्रविधि लेखापरीक्षणको लागि आवश्यक पर्ने सूचना तथा डाटा स्वत: उपलब्ध गराउने अडिट ट्रेल (Audit Trail) सफ्टवेयर निर्माण गर्दा नै समावेश गर्नुपर्नेमा विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणालीमा उपरोक्त व्यवस्था रहेको पाईएन । सेवा प्रवाहको लागि उपयोगमा ल्याईएको सफ्टवेयर प्रणालीमा अडिट ट्रेल नहुँदा समय समयमा सफ्टवेयरमा आईपर्ने घट्ना तथा समस्या बारेमा जानकारी नहुने र सामान्य भन्दा सामान्य त्रुटीहरु समेत तुरुन्तै पत्ता लगाउन नसकिने हुँदा प्रणालीमा गम्भीर समस्या समेत आईपर्न सक्ने देखिन्छ । प्रणालीको कारोबार तथा मूल्य परिवर्तनका विषयलाई स्वचालित रुपमा रेकर्ड राख्ने अडिट ट्रेल नहुँदा कुनै परिस्थितिमा प्रणालीका गतिविधिको अनुसन्धान (Investigation) गर्नु परेको खण्डमा आवश्यक सूचना प्राप्त नहुने देखिन्छ ।

कार्यालयले विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणालीमा अडिट ट्रेलको व्यवस्था समावेश गर्नुपर्दछ ।

१२.७. **सेवा सम्झौता र तथ्याङ्कको गोपनीयता -** कार्यलयले प्रणालीको सपोर्ट सेवाको लागि एक विदेशी जेभी वाह्य परामर्शदातासँग सम्झौता गर्दा विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणालीमा रहेका तथ्याङ्कको गोपनीयतामा जोखिम सृजना हुने खालका देहाय बमोजिमका सर्तहरु राखेको पाइयो :

- सम्झौताको जिसिसि २३।१ मा परामर्शदाताले विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणालीमा रहेका तथ्याङ्कको सम्झौता सकिएको मितिले २ वर्षसम्म मात्र गोपनीयता कायम गर्नुपर्ने व्यवस्था उल्लेख गरेको पाईयो । यस्तो सम्झौतामा तथ्याङ्कको गोपनीयता सम्झौताको म्याद सकिएता पनि सधै कायम राख्नुपर्ने व्यवस्था गर्नुपर्नेमा २ वर्षपछि गोपनीयता भङ्ग भएमा परामर्शदातालाई जिम्मेबार बनाउन नसकिने गरी परामर्शदाताले उन्मुक्ति पाउने प्रावधान राखेको पाइयो । यस व्यवस्थालाई परिमार्जन गरी गोप्य डकुमेन्ट तथा सूचना सम्झौता समाप्त भएपछि पनि सदैव गोपनीय राख्नु पर्ने प्रावधान राख्नु पर्दछ ।
- सम्झौताको जिसिसि २८ मा परामर्शदाताले कार्य सम्पन्न भए पश्चात पनि प्रतिवेदन, तथ्याङ्क तथा सूचना (डाटावेश र कागजात समेत) राख्न पाउने व्यवस्था गरेको पाईयो। यसले गर्दा व्यवसायिक सम्झौताको समाप्ति पश्चात पनि बाह्य व्यक्तिसँग सूचनाको पहुँच रहिरहने हुँदा सरकारी गोप्य सूचनाको दुरुपयोग हुनसक्दछ । त्यसैले यस्तो व्यवस्थालाई परिमार्जन गर्नुपर्दछ ।

१२.८. **प्रमाणिक समय मिलान -** कार्यालयले सञ्चालनमा ल्याएको ई-जी.पी. प्रणालीमा ठेक्का निश्चित दिन र निश्चित समयमा पूर्ण भई सक्नुपर्ने हुँदा प्रमाणिक समयले ठूलो महत्व राख्दछ । प्रणालीको एप्लिकेसन सर्भरमा मात्र प्रमाणिक समय मिलान हुने तर समग्र प्रणालीमा नहुने गरेको पाइयो । यसले प्रणालीको कुनै एक घटनालाई अनुसन्धान गर्नु परेको खण्डमा समय मिलान सम्बन्धी विश्वसनियतामा प्रश्न आउन सक्दछ । घटनाको उचित जाँचको निमित्त सम्पूर्ण प्रणालीमा प्रमाणिक समय मिलान हुनुपर्दछ । समय मिलान नभएको अवस्थामा एउट उपकरण र अर्को उपकरणको लग को समय फरक पर्न सक्ने भएकोले कुनै घटनाहरुबीच सामञ्जस्यता असम्भव हुन जान्छ । फरक-फरक उपकरणका Log हरुमा फरक समय रेकर्ड भई यसले समग्र प्रणालीको लग फाईल परीक्षण प्रायः असम्भव हुन्छ । विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणालीमा आबद्ध सम्पूर्ण उपकरणहरुमा एउटै प्रमाणिक समय मिलान गर्नुपर्दछ ।

१२.९. **प्रणाली सञ्जाल सुरक्षा -** कार्यालयले सञ्चालनमा ल्याएको यस प्रणालीले लामो समयसम्म सञ्जाल सुरक्षाका न्यूनतम मापदण्ड समेत पूरा गरेको पाइएन । यसले प्रणाली सञ्चालनमा उच्च जोखिम सृजना हुने देखिन्छ । हालै मात्र Next Generation Firewall खरिद गरी जडान प्रक्रियामा रहेको र आपूर्तिकर्ताले कार्यालयलाई हस्तान्तरण नगरेकै अवस्थामा नै त्यस्तो Firewall जडान गरी प्रयोगमा ल्याएकोले त्यसले प्रणालीमा जोखिम सृजना हुन सक्ने देखिन्छ । कार्यालयको सुरक्षा, निर्देशिका र नीतिको अभावमा आपूर्तिकर्ता र प्रणालीको Support दिने तेस्रो पक्षको अनुभवको आधारमा फायरवाल उपयोग गर्ने नियम लेखिनुले पनि प्रणाली प्रयोगमा चुनौती र जोखिम दुबै हुने देखिन्छ । साथै कार्यालयले खरिद गरेको Next Generation Firewall ले मात्रै सम्पूर्ण सञ्जाल सुरक्षा प्रदान गर्न नसक्ने हुनाले कार्यालयले हाल विद्यमान सुरक्षा चुनौतीहरुलाई ध्यानमा राखेर प्रणालीलाई अनुपलब्ध बनाउने (Denial of Service), आक्रमण रोकथाम गर्ने (Anti-DDOS) र Web Application लाई जोगाउने Layer of Firewall लाई सञ्जाल सुरक्षामा थप नगरेमा प्रणाली उच्च जोखिममा रहने देखियो । कार्यालयले सञ्चालनमा ल्याएको यस प्रणालीले लामो समयसम्म सञ्जाल सुरक्षाका न्यूनतम मापदण्ड समेत पूरा गरेको पाइएन । जसले गर्दा प्रणाली सञ्चालनमा थप जोखिम सृजना हुने देखिन्छ ।

कार्यालयले प्रणालीको सञ्चाल सुरक्षाका न्यूनतम मापदण्ड पूरा गर्न आवश्यक संयन्त्र लागू गर्नुपर्दछ ।

१२.१०. **प्रणाली उपलब्धता** - वेबमा आधारित प्रणालीमा भरपर्दो गरी रियलटाईम सूचना आदानप्रदान हुन यन्त्र उपकरणहरु तथा प्रणाली उच्च उपलब्धता अवस्था (High Availability, HA, Mode) मा जडान गरिएको हुनुपर्दछ । कार्यालयले प्रणाली सञ्चालनका लागि खरिद गरेको उपकरणहरु विशेषतः Blade Server र SAN Storage (राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रले उपलब्ध गराएको बाहेक) ले हालसालै उपलब्ध गराएका बाहेक) पुराना र उत्पादकसँगको सपोर्ट तथा सर्भिस नभएको पाइयो । यस्ता पुराना उपकरणहरुको उत्पादकले End of Sale, End of Support घोषणा गरेको अवस्थामा पार्टपुर्जाहरुको उपलब्धता नहुँदा प्रणाली सञ्चालनमा जोखिम हुने देखिन्छ । कार्यालयले यस्तो अवस्थाको परिकल्पना गरी वैकल्पिक व्यवस्था सहित तयारी अवस्थामा राख्नु उचित हुन्छ । साथसाथै प्रणाली संरचनामा उच्च उपलब्धता अवस्था राख्नको लागि दुई-दुई वटा सर्भरहरु (APP, CMS and DB) को ब्यवस्था गरिएकोमा हाल डाटाबेश सर्भर एउटा मात्र सञ्चालनमा रहेको पाइयो । अर्को डाटाबेश सर्भरमा समस्या आई प्रयोग बिहीन अवस्थामा हुँदा प्रणाली उच्च जोखिममा रहेको पाइयो । डाटाबेश सर्भर एकल हुँदा APP र CMS Server (HA Mode) उच्च उपलब्धतामा जडान हुनुले प्रणालीको सम्पूर्ण उपलब्धतामा कुनै टेवा पुर्‍याउने देखिएन ।

कार्यालयले प्रणाली संरचनामा रहेका सबै उपकरणहरु सम्पूर्ण उपलब्धता (HA) को अवस्थामा राख्नुपर्दछ।

१२.११. **तथ्याङ्कको वैकल्पिक भण्डारण** - केन्द्रीय डाटा सेन्टरमा दैवी विपत्ति वा अन्य कुनै कारणले भण्डारण भएको तथ्याङ्क उपलब्ध हुन नसक्ने अवस्था आईपरेमा तथ्याङ्क प्राप्त हुनेगरी तथ्याङ्क भण्डारणको वैकल्पिक व्यवस्था गरिनु पर्दछ । कार्यालयको सरकारी एकीकृत डाटा केन्द्रमा कोलोकेसन सेवा लिएर यन्त्र उपकरण जडान गरेर तथ्याङ्क सोही स्थानमा मात्र भण्डारण भएको तर अन्य स्थानमा तथ्याङ्क भण्डारणको वैकल्पिक व्यवस्था रहेको छैन । कार्यालयको सरकारी एकीकृत डाटा केन्द्रको यन्त्र उपकरण तथा डाटा सेन्टरमा कुनै समस्या आईपरेर तथ्याङ्क नष्ट वा फेरबदल भएको खण्डमा तथ्याङ्क रिकभर गर्ने कुनै व्यवस्था रहेको छैन । जसले गर्दा कार्यालयको तथ्याङ्क भण्डारणको अवस्था उच्च जोखिममा रहेको पाइयो । कार्यालयले सुरक्षित र भरपर्दो तथ्याङ्क भण्डारणको वैकल्पिक व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

१२.१२. **बीमा व्यवस्था** - निकायहरुले सेवा प्रवाहका लागि खरिद गरेको यन्त्र, उपकरण, एप्लिकेशन, प्रणालीको उपयोगका क्रममा चोरी, आगलागी, दुर्घटना तथा प्राकृतिक प्रकोप वा दैवी विपत्तीका कारण जुनसुकै बखत क्षति तथा नोक्सानी हुने सम्भावना रहन्छ । डाटा सेन्टर सञ्चालनमा हाई भोल्टेज विद्युत निरन्तर प्रवाह हुने, ठूलो क्षमताका मेशिनहरु निरन्तर सञ्चालनमा रहने, कुलिङ्ग, मोनिटरिङ्ग लगायतका उच्च जोखिम युक्त उपकरण प्रयोग भइरहने कारण जुनसुकै बखत दुर्घटना हुने जोखिम रहन्छ । निरन्तररुपमा हाई भोल्टेजको विद्युत र बढी क्षमताको ईन्टरनेटको नजिक रहेर रेखदेख र मर्मत सम्भार गर्नुपर्ने कारण मानव स्वास्थ्यमा समेत गम्भीर असर पर्ने देखिन्छ । ठूलो रकम खर्चेर खरिद गरिएका ती उपकरणहरुलाई आकस्मिक रुपमा घट्ने दुर्घटना तथा प्राकृतिक प्रकोपबाट हुने क्षति र मानव स्वास्थ्यमा हुनसक्ने गम्भीर असरको समेत पूर्ति हुनेगरी बीमा गरिनु पर्दछ। कार्यालयको डाटा सेन्टरको हालसम्म कुनै बीमा गरेको पाईएन । अकस्मात कुनै दुर्घटना भई यन्त्र उपकरण बिग्रेमा र पूर्वाधार नै नष्ट भएमा वा जनशक्तिको अंग-भंग वा गम्भीर चोटपटक वा घाईते भएमा सोवाट उत्पन्न हुने जोखिम न्यूनीकरण गर्न उचित बीमा गर्न आवश्यक देखिन्छ । कार्यालयले

खरिद वा प्रयोग गरेको यन्त्र उपकरणको पूर्ण बीमा नगरिएमा दुर्घटनाबाट हुन सक्ने सम्भाबित क्षतिको पूर्ति गर्नुपर्दा सरकारलाई ठूलो व्ययभार पर्ने देखिन्छ।

डाटा सेन्टरमा चोरी, आगलागी दुर्घटना तथा प्राकृतिक प्रकोप वा दैवी विपत्तिका कारण जुनसुकै बखत हुनसक्ने क्षति तथा नोक्सानीबाट सुरक्षित रहन पूर्वाधार र यन्त्र, उपकरण तथा उचित बीमा गर्नु पर्दछ।

१२.१३. **लिलाम बिक्री र तथ्याङ्क सुरक्षा -** सूचना प्रविधि उपकरणरुमा लामो समयसम्म सूचना भण्डारण गर्ने हार्ड डिस्क, सिडी, म्याग्नेटिक टेप, म्याग्नेटिक डिस्क, माईक्रो फिल्म, चिप्स, मेमोरी कार्ड, फ्ल्यास स्टोरेज, फ्लपी डिस्क, जिप डिस्क, अप्टिकल डिस्क, डिभिडि, म्याग्नेटो अप्टिकल डिस्क, सिम कार्ड, पेन ड्राईभ जस्ता भण्डारण डिभाईसहरु जडान भएका हुन्छन् । सूचना प्रविधि सम्बन्धी यन्त्र उपकरण लिलाम बिक्री र मिन्हा गर्दा सोमा जडान भएका सूचना भण्डारण गर्ने डिभाईसहरु पनि संगै लिलाम हुने र भण्डारण भएका सूचना पनि संगै जाने भएकाले अति सम्वेदनशील र गोप्य सरकारी सूचना बाहिरिने र दुरुपयोग हुन सक्ने जोखिम रहन्छ । त्यस्ता डिभाईसहरुमा भण्डारण भएका सूचना साधारण तरिकाले मेटाउँदा (Delete गर्दा) पनि विभिन्न टुल्सहरु प्रयोग गरेर पछि रिकभरी समेत गर्न सकिने हुनाले लिलाम बिक्री पश्चात वाह्यपक्षले रिकभरी समेत गर्न सक्ने जोखिम हुन्छ ।यस्ता उपकरणहरुमा जडान भएको भण्डारण डिभाईसहरुलाई विद्युतीय तथा चुम्बकीय प्रविधिबाट निस्तेज गर्ने अभ्यास समेत रहेको पाईन्छ । लिलाम बिक्री गर्नु भन्दा पहिला सूचना प्रविधि यन्त्र तथा उपकरणहरुमा भण्डारण भएका तथ्याङ्क, विवरण तथा अभिलेख सुरक्षित र व्यवस्थित तरिकाले राख्नु पर्दछ । लिलाम विक्री गर्नु पूर्व उपकरणहरुमा रहेको डाटा एवम् सूचनालाई पूर्णरुपमा नष्ट गरिए पश्चात मात्र लिलाम गर्नुपर्दछ । त्यस किसिमका डिभाईसहरुलाई नष्ट गर्ने कार्यविधि नरहेको खण्डमा कार्यविधि तयार नभएसम्मको लागि त्यस्ता डिभाईस (जस्तै हार्ड डिस्क) लाई यन्त्र उपकरणबाट निकालेर सुरक्षित राखेपश्चात मात्र लिलाम बिक्री गर्नुपर्दछ । धेरै भण्डारण क्षमता भएका र यन्त्र उपकरणभन्दा बाहिर नै राखेर उपयोग गरिने भण्डारण डिभाईसहरु (External Storage Devices) को भने कार्यविधि तयार नभएसम्मको लागि लिलाम बिक्री गर्नुहुँदैन ।

कार्यालयले उपलब्ध गराएको २०७७।७८ को जिन्सी निरीक्षण प्रतिवेदन अनुसार ल्यापटप थान-१९, कम्प्युटर थान-९ लिलाम बिक्री गर्नु पर्ने भनि उल्लेख गरेको छ । यस किसिमका सूचना प्रविधि उपकरणरुमा लामो समयसम्म सूचना भण्डारण गर्ने डिभाईसहरु जडान भएका हुन्छन् । सूचना प्रविधि सम्बन्धी यन्त्र उपकरणमा जडान भएको भण्डारण डिभाईसलाई राखेर वा नष्ट गरेर मात्र लिलाम बिक्री गर्ने कार्यालयको कुनै नीति रहेको पाइएन ।

कार्यालयले विद्युतीय सूचनाको सुरक्षित भण्डारण पश्चात भण्डारण डिभाईसलाई यन्त्र उपकरणबाट सुरक्षित तरिकाले निकालेर राख्ने वा नष्ट गर्ने कार्य पश्चात विद्युतीय सूचना बाहिरिने जोखिम छैन भन्ने सुनिश्चित भएपछि मात्र सूचना प्रविधि यन्त्र उपकरणको लिलाम बिक्री गर्ने वा मिन्हा गर्ने प्रावधानको लागि नीतिगत व्यवस्था गरी सोको कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।

१२.१४. **ठेक्का प्रक्रिया र कागजातको भाषा** - विद्युतीय खरिद प्रक्रियामा विदेशी ठेकेदार तथा आपूर्तिकर्ताले पनि सहभागि हुन पाउने व्यवस्था रहेसँगै ठेकेदारको देशको राष्ट्रिय भाषामा कागजात अपलोड गर्न पाउने व्यवस्था रहेको छ । यस व्यवस्थाले गर्दा जुनसकै देशको भाषामा अपलोड भएका कागजातहरु पढ्न तथा बुझ्न कठिन हुने समस्या देखियो भने भषागत बुझाईमा फरक पर्न सक्ने कारणले सारभूत रुपमा प्रभावग्राही ठेकेदार समेत छनौट प्रक्रियाबाट बाहिरने जोखिम हुनेसक्ने देखियो । ठेकेदार रहेको

देशको राष्ट्रिय भाषामा कागजात पेश गर्न मिल्ने व्यवस्थालाई परिमार्जन गरेर आम नागरिकले बुझ्ने भाषा (जस्तै-अंग्रेजी भाषा) मा कागजात पेश गर्ने व्यवस्था गरिनु उपयुक्त हुने देखिन्छ।

१२.१५. **यन्त्र उपकरणको हस्तान्तरण र जिन्सी व्यवस्थापन -** आर्थिक कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व ऐन, २०७६ को दफा २८(१) मा जिम्मेबार व्यक्तिले आफ्नो जिम्मामा आएको जिन्सी सामानको सात दिनभित्र यथास्थानमा दाखिला गरी स्रेस्ता खडा गर्नुपर्ने व्यवस्था रहेको छ । त्यसै गरी आर्थिक कार्यविधि तथा वित्तीय उत्तरदायित्व नियमावली, २०७७ को नियम १०० मा प्रत्येक कार्यालयले गत आर्थिक वर्षको मौज्दात, चालु आर्थिक वर्षमा खरिद गरेका तथा हस्तान्तरण भई आएको मालसामान र वस्तुगत सहायताको रुपमा प्राप्त भएको मालसामान समेत उल्लेख गरी कुल सम्पत्ती तथा जिन्सी सामानको परिमाण र मूल्य, चालु आर्थिक वर्षमा लिलाम, मिन्हा वा हस्तान्तरण भई खर्च भएको परिमाण र मूल्य तथा बाँकी जिन्सी मालसामानको परिमाण र मूल्य समेत खुलाई जिन्सी मालसामानको स्रेस्ता महालेखापरीक्षकबाट स्वीकृत ढाँचामा राख्नु पर्ने उल्लेख छ । कार्यालयको सूचना प्रविधि सम्बन्धी यन्त्र उपकरणको हस्तान्तरण र जिन्सी व्यवस्थापन सम्बन्धमा देखिएका व्यहोराहरु देहाय बमोजिम छन् :

१२.१५.१. कार्यालयले विभिन्न मितिमा खरिद गरेका देहायबमोजिमका डाटा सेन्टरसँग सम्बन्धित यन्त्र उपकरण राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रको सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरमा जडान गर्न पठाएका रु.३ करोड ७५ लाख ५९ हजार मूल्यका ४७ थान यन्त्र उपकरण राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्रले बुझिलिएको र उक्त यन्त्र उपकरणहरु उक्त प्रणालीमा जडान भएको भन्ने आधार स्पष्ट हुनेगरी कुनै कागजात पेश गरेको छैन । कार्यालयले सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरसँग कोलोकेसन सेवाको सम्झौता समेत गरेको छैन। जसले गर्दा यन्त्र उपकरणको सदुपयोग र व्यवस्थापनको जिम्मेवार कुन निकाय हुने भन्ने सम्बन्धमा भूमिकाको अन्योलता सृजना भएको छ । यसले गर्दा यन्त्र उपकरणहरु हराउने, उपयोग बिहीन अवस्थामा रहन सक्ने तथा दुरुपयोग समेत हुन सक्ने जोखिम रहन्छ ।

क्र.स.	खरिद मिति	यन्त्र उपकरणको नाम	संख्या	मूल्य रु.
१.	२०६६/९/१७	22U Rack With Accessories	१	६२८२८
२.	२०६७/११/२७	42 U Server Rack	१	१५२५५०
३.	२०६९/३/१८	42 U Server Rack	१	१६३८५०
४.	२०७३/१२/१	42 U Server Rack	१	१९८०००
५.	२०७३/१२/१	KVM Switch	१	१७३०००
६.	२०६७/११/२७	Server Dell Power Edge	३	११८६५००
७.	२०६९/२/८	Server Dell Power Edge 710 rack Mount 128 GB	१	७५४८४०
८.	२०६९/२/८	Server Dell Power Edge 710 64GB	२	९५८२४०
९.	२०६९/२/८	Server Dell Power Edge 710 32GB	१	३५५९५०
१०.	२०६९/२/८	Power Edge 710 Server 3430 6TB	१	३०७३६०
११.	२०६९/३/१८	IBMX 3650 server	१	४९०४२०
१२.	२०७३/३/१५	QMPTS-EC 1280 VRP Storage Device	१	५३०३००
१३.	२०७३/३/१५	Dell R 330 Power Edge Server	१	३३११००
१४.	२०७२/२/१८	Global Server load balancer	२	६३७३२००
१५.	२०७२/२/१८	SAN Box	१	५१०००००
१६.	२०७२/२/१८	SAN Switch	२	१८६००००
१७.	२०७२/२/१८	SAN Switch	२	१८६००००

१८.		HB1 Card	४	३६००००
१९.		Ethernet Switch	३	१०५०००
२०.	२०७२/३/१४	Global Server Load balancer Pep risk	१	२६३०००
२१.		Application Server HP	१	८६००००
२२.		Web Server HP	१	७८४०००
२३.		SAN Box HP	१	३३४६०००
२४.		SAN Switch HP 16 Port	२	१५६००००
२५.		Database Server HP	१	२२३६०००
२६.		Mail/DHS/Proxy	१	७८४०००
२७.		Buy Traving Server	१	८९००००
२८.		Blade Charts	१	१९१०४५०
२९.		Blade Switch	२	५१९५५०
३०.		Server	१	८६००००
३१.	२०६७/११/२७	Sonic Firewall	१	३६१६००
३२.	२०७०/३/१०	Fortigate 80 c Firewall	१	१३३००१
३३.	२०७०/३/१०	Network Firewall 100D	१	३३१४२९
३४.	२०७६/८/१०	Juniper Firewall SRX 345	१	४५१८९८
जम्मा			**४७**	**३७५५९०६६**

कार्यालयले उक्त यन्त्र उपकरण सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरले बुझिलिएको र प्रणालीमा नै जडान भएको भन्ने कागजात माग गरी यन्त्र उपकरणको अवस्था यकिन गरेर जिन्सी अद्यावधिक गर्नुपर्दछ र सरकारी एकीकृत डाटा सेन्टरसँग कोलोकेसन सेवाको सम्झौता गर्नुपर्दछ।

१२.१५.२.कार्यालयले खरिद गरेका र कार्यालयमा अन्यत्रबाट हस्तान्तरण भई आएका सूचना प्रविधि सम्बन्धी यन्त्र उपकरण, लाइसेन्स तथा सफ्टवेयरको वारेण्टी ग्यारेण्टी तथा लाइसेन्स अवधि स्पष्ट खुल्ने गरी प्रमाण कागजात सहितको अभिलेख राख्नुपर्दछ । कार्यालयले विभिन्न मितिमा एशियाली विकास बैंक लगायत ४ दातृ निकायहरुबाट रु.३ करोड ५२ लाख २८ हजार मूल्यका डाटा सेन्टरमा जडान गर्ने ४० थान यन्त्र उपकरण तथा प्रविधि प्राप्त गरेकोमा ती निकायहरुबाट आधिकारिक रुपमा हस्तान्तरण प्राप्त भएको कुनै कागजात पेश भएको छैन । आधिकारिक रुपमा हस्तान्तरण प्राप्त नगर्दा यन्त्र उपकरणको वारेण्टी, ग्यारेण्टी, सपोर्ट सेवा र लाईसेन्स र प्रयोग अबधि सम्बन्धमा अन्यौलता सृजना भएको छ । जसले गर्दा समग्र प्रणाली तथा तथ्याङ्कको सुरक्षा जोखिम हुने देखियो । यन्त्र उपकरणसँगै थप कागजात प्राप्त नभएको कार्यालयले जनाएको छ ।

क्र.सं.	खरिद मिति	समानको नाम	संख्या	मूल्य रु	कैफियत
१.	२०६७/११/२७	42 U Server Rack	१	१५२५५०	सिल्टबाट प्राप्त
२.	२०६९/३/१८	42 U Server Rack	१	१६३८५०	CSC बाट प्राप्त
३.	२०७३/१२/१	42 U Server Rack	१	१९८०००	एशियालि विकास बैङ्कबाट प्राप्त
४.	२०७३/१२/१	KVM Switch	१	१७३०००	
५.	२०६७/११/२७	Server Dell Power Edge	३	११८६५००	सिल्टबाट प्राप्त
६.	२०६९/२/८	Server Dell Power Edge 710 rack Mount 128 GB	१	७५४८४०	ADBTA अन्तर्गतको CSC P(LTD) बाट प्राप्त
७.	२०६९/२/८	Server Dell Power Edge 710 64GB	२	९५८२४०	
८.	२०६९/२/८	Server Dell Power Edge 710 32GB	१	३५५९५०	
९.	२०६९/२/८	Power Edge 710 Server 3430 6TB	१	३०७३६०	

१०.	२०७२/२/१८	Global Server load balancer	२	६३७३२००	एशियालि विकास बैङ्कबाट प्राप्त
११.	२०७२/२/१८	SAN Box	१	५१०००००	
१२.	२०७२/२/१८	SAN Switch	२	१८६००००	
१३.	२०७२/०२/१८	SAN Switch	२	१८६००००	
१४.		HB1 Card	४	३६००००	
१५.		Ethernet Switch	३	१०५००००	
१६.	२०७२/०३/१४	Global Server Load balancer Pep risk	१	२६३०००	एशियालि विकास बैङ्कबाट प्राप्त
१७.	२०७३/७/१८	Application Server HP	१	८६००००	एशियालि विकास बैङ्कबाट प्राप्त
१८.		Web Server HP	१	७८४०००	
१९.		SAN Box HP	१	३३४६०००	
२०.		SAN Switch HP 16 Port	२	१५६००००	
२१.		Database Server HP	१	२२३६०००	
२२.		Mail/DHS/Proxy	१	७८४०००	
२३.		Buy Traving Server	१	८९००००	
२४.		Blade Charts	१	१९१०४५०	
२५.		Blade Switch	२	५१९५५०	
२६.		Server	१	८६००००	
२७.	२०६७/११/२७	Sonic Firewall	१	३६१६००	सिल्टबाट प्राप्त
जम्मा			४०	**३५२२८०९०**	

हस्तान्तरण प्राप्त नै नभएका यन्त्र उपकरणमा समस्या आईपरेमा सो को मर्मत, सपोर्ट सेवा तथा व्यवस्थापनमा थप खर्च गर्ने आधार रहँदैन । डिभाईसमा कुनै समस्या आई काम नलाग्ने भएमा र प्रयोग मिति समाप्त भएपछि लिलाम बिक्रि समेत गर्न मिल्ने देखिंदैन । कार्यालयले दातृ निकायबाट प्राप्त यन्त्र उपकरणको वारेण्टी, ग्यारेण्टी, प्रयोग मिति समाप्त हुने अवधि, यूजर म्यान्युअल लगायतका कागजात सहित सपोर्ट सेवा आफैले सञ्चालन गर्नेगरी आधिकारिक रुपमा हस्तान्तरण प्राप्त गर्नुपर्दछ । कार्यालयले यन्त्र उपकरणको हस्तान्तरण प्राप्त गरेर मात्र सोको व्यवस्थापनको लागि थप खर्च गर्नुपर्दछ ।

१२.१६. **तथ्याङ्कको उपयोग र स्थानान्तरण -** सूचना प्रविधि प्रणाली सञ्चालनमा भण्डारण भएको तथ्याङ्कले बढी महत्व राख्दछ । कार्यालयले सञ्चालन गरेको सूचना प्रविधि प्रणाली विकासको ३ वटा चरण मध्ये हाल तेस्रो चरणमा रहेको जनाएको छ । प्रणाली विकासको ३ चरणमध्ये पहिलो चरण अर्थात जनवरी २०१५ भन्दा पहिला भण्डारण गरिएको प्रणाली सञ्चालनको तथ्याङ्कको सोर्सकोड फेला नपरेकोले माईग्रेट नभई उपयोग गर्न नसकिएको कार्यालयले जनाएको छ । कति क्षमताको कुन डिभाईसमा र कति क्षमताको तथ्याङ्क भण्डारण भएको छ भनी स्पष्ट खुल्ने कुनै आधिकारिक कागजात प्राप्त नभएकोले सो सम्बन्धमा र तथ्याङ्कको अवस्था सम्बन्धमा यकिन हुने आधार रहेन । विद्युतीय सरकारी खरिदसँग सम्बन्धित अति महत्वपूर्ण तथ्याङ्क भविष्यमा उपयोग हुनसक्ने, आवश्यक परेमा प्रमाणको रुपमा पेश गर्नुपर्दा बढी महत्व राख्ने तथ्याङ्क नष्ट हुने, हराउने, चुहावट भई दुरुपयोग समेत हुन सक्ने जोखिम देखियो । कार्यालयले उक्त तथ्याङ्कको खोजी गरेर अवस्था यकिन गरी भविष्यसम्म उपयोग हुनेगरी सुरक्षित राख्नुपर्दछ ।

१२.१७. **निष्कर्ष -** सार्वजनिक खरिद सम्बन्धी कार्यविधि, प्रकृया तथा निर्णयलाई खुला, पारदर्शी, वस्तुनिष्ठ र विश्वसनीय बनाउने उद्देश्यले २०६४।५।३ मा स्थापना भएको सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयले विद्युतीय सरकारी खरिद प्रणाली सञ्चालन गर्ने नेपाल सरकारको २०७४।४।१ को निर्णय

अनुसार प्रणाली कार्यान्वयनमा ल्याएको छ । आर्थिक वर्ष २०७४।७५ को लेखापरीक्षण प्रतिवेदनमा सुझाएका व्यहोराहरु कार्यान्वयनको अवस्थाको अनुगमन लेखापरीक्षण गर्दा औंल्याईएका सुझावहरुमध्ये केही सुझावहरुको पूर्ण तथा केहीको आंशिक मात्र कार्यान्वयन भएको पाईएको छ भने कतिपय सुझावहरुको कार्यान्वयन हुन बाँकी रहेको पाइएको छ । लेखापरीक्षणको क्रममा देखिएका व्यहोराहरुलाई दफागत रुपमा प्रस्तुत गरी प्रणाली सञ्चालनको सुरक्षा तथा जोखिम न्यूनीकरणका उपाय, सूचना तथा तथ्याङ्कको सुरक्षा, भण्डारण, गोपनीयता, पहुँच नियन्त्रका उपाय, उपकरणहरुको सुरक्षा, कनेक्टिभिटि, ब्याकअप र रिकभरी, नेटवर्किङ, प्राविधिक जनशक्ति व्यवस्थापन, प्रणाली सञ्चालन तथा व्यवस्थापनका अन्य विषयहरुको अध्ययन एवं नमूना परीक्षण गर्दा देखिएका व्यहोराहरु औंल्याई सुझाब समेत समावेश गरिएको छ । उपरोक्त सुझाबहरूको कार्यान्वयनबाट प्रणालीको व्यवस्थापन र सञ्चालनमा कार्यदक्षता र प्रभावकारीता अभिबृद्धि हुने र बिद्युतीय सरकारी खरिद प्रणालीको सञ्चालनबाट सार्वजनिक खरिद प्रक्रियामा देखिएको अस्वस्थ प्रतिस्पर्धालाई न्यून गरी खरिद प्रक्रियालाई खुल्ला, पारदर्शी, वस्तुनिष्ठ र विश्वासनीय बनाउन सहयोग पुग्ने अपेक्षा गरिएको छ ।