

गभर्नरको कार्यकाल घटाउने निर्णयमा पूर्वगभर्नरहरूको असन्तुष्टि

राष्ट्र बैंकलाई अस्थिर बनाउन खोजिएको दाबी, निर्णयमा पुनर्विचार गर्न आग्रह



आफूलाई मन नपरेको मान्छेलाई गभर्नर बन्न नदिने र राष्ट्र बैंकलाई पनि निश्चित दल वा समूहको रुचिअनुसार चलाउन खोजियो

● विजयनाथ भट्टराई
पूर्वगभर्नर



कार्यकाल घटाएर राष्ट्र बैंकलाई अस्थिर एवं अल्पकालीन नेतृत्वको हातमा पुऱ्याउन हुँदैन, संसदले यसमा पुनर्विचार गर्नु राम्रो हो

● युवराज खतिवडा
पूर्वअर्थमन्त्री तथा गभर्नर



राष्ट्र बैंकलाई थप बलियो बनाउन गभर्नरको कार्यकाल घटाएर कार्यसम्पादनसँग जोडिएको हो, राम्रो गर्नेले थप दुई वर्ष समय पाउँछन्

● कृष्णहरि बुढाथोकी
सभापति, अर्थ समिति

■ **यज्ञ बज्राडे** (काठमाडौँ)

राष्ट्र बैंकमा गभर्नर, डेपुटी गभर्नर र सञ्चालकको कार्यकाल तीन वर्ष कायम गर्ने संघीय संसदन्तर्गत अर्थ समितिको निर्णयले केन्द्रीय बैंकमा अस्थिरता आउने भन्दै पूर्वगभर्नरहरूले असन्तुष्टि जनाएका छन् । अर्थ समितिले कार्यकाल घटाउने निर्णय गरेर केन्द्रीय बैंकलाई अस्थिर बनाउन खोजेको उनीहरूको टिप्पणी छ ।

समिति बैठकले विहीवार गभर्नरसहित सबै सञ्चालकको कार्यकाल तीन वर्ष तोक्ने र उनीहरूको कार्यक्षमताका आधारमा सरकार (मन्त्रिपरिषद्) ले थप दुई वर्ष थप्न सक्ने निर्णय गरेको छ । समितिको निर्णय दुवै सदन (प्रतिनिधि र राष्ट्रिय सभा) वाट जस्ताको तस्तै पारित भए गभर्नर, डेपुटी गभर्नर र तीन जना स्वतन्त्र सञ्चालकको कार्यकाल थप्ने विषयमा तीन वर्षपछि मन्त्रिपरिषद्ले निर्णय गर्नेछ ।

गभर्नरको कार्यकाल घटाउने अर्थ समितिको निर्णय सही नभएकाले संसद्ले पुनर्विचार गर्नुपर्ने पूर्वअर्थमन्त्री एवं गभर्नर युवराज खतिवडाको भनाइ छ । ‘यो केन्द्रीय बैंकमा समग्र नेतृत्वको स्थायित्वको प्रश्न हो । नीतिको निरन्तरता र मौद्रिक नीतिलाई अनुमानयोग्य बनाउनुपर्छ भनेर गभर्नरको कार्यकाल सांसदको जाति राखिएको हो,’ खतिवडाले भने ।

विगतका छलफल तथा वहसमा यो संवैधानिक अंगका पदाधिकारीहरूकै सरह ६ वर्ष हुनुपर्छ भन्ने पनि आएको थियो । र, अन्त्यमा पाँच वर्ष मात्र कायम गरिएको उनले जनाए ।

‘मैले पनि सुन्दै छु, पाँच वर्षको कार्यकाललाई तीन वर्षमा झार्नियो रे, यो त सार्वभौम सांसदले गर्ने कुरा भयो । मैले केन्द्रीय बैंकमा काम गरेको छु । नेतृत्वमा पनि बसेका हिसाबले भन्दा यो काम गलत भयो,’ खतिवडाले भने,

‘गलत मान्छे, नेतृत्वमा धेरै समय बस्दा राष्ट्र बैंकलाई नोक्सान हुन्छ वा यो सरकारले अर्को गभर्नर नियुक्ति गर्न पाउँदैन कि भन्ने मानसिकता हो भने राम्रो भएन ।’

कार्यकाल घटाएर राष्ट्र बैंकलाई अस्थिर एवं अल्पकालीन नेतृत्वको हातमा पुऱ्याउन नहुने खतिवडाको तर्क छ । यसमा अन्तर्राष्ट्रिय र दातृ निकाय पनि छन् । उनीहरूको पनि चारो हुन्छ । तसर्थ संसद्ले यसमा पुनर्विचार गर्नु राम्रो हुने उनको भनाइ छ ।

गभर्नरको कार्यकाल घटाएर सरकार (अर्थ समिति) ले राष्ट्र बैंकलाई पनि अस्थिर बनाउन खोजेको पूर्वगभर्नर विजयनाथ भट्टराईको तर्क छ । ‘यो अरू केही होइन, आफूलाई मन नपरेको मान्छेलाई लामो समय गभर्नर बन्न नदिने नीति हो । राष्ट्र बैंकलाई पनि निश्चित वर्ष दल वा समूहको रुचिअनुसार चलाउन खोजिएको हो,’ उनले भने ।

राष्ट्र बैंकले निष्पक्ष रूपमा राम्रोसँग काम गरेको भन्ने चाहेंको भए गभर्नर छनोटको प्रक्रिया र योग्यतासम्बन्धी व्यवस्था संशोधन गर्नुपर्ने भट्टराईले बताए । ‘गभर्नर छान्दा कुनै पनि हिसाबले आफ्नो कार्यकर्ता, आसेपासे, नातेदार नियुक्त हुन नसक्ने कानून बनाऔं । छनोट प्रक्रिया पारदर्शी र विश्वसनीय बनाऔं, सबै पक्षमा उत्कृष्ट भएर छानिएका गभर्नरलाई कम्तीमा पाँच वर्ष हुक्क भएर काम गर्न दिऔं,’ उनले भने ।

गभर्नर छनोट प्रक्रिया र योग्यतासम्बन्धी कानूनमा कुनै संशोधन नगरी कार्यकाल मात्र संशोधन गर्नुले विशुद्ध रूपमा राष्ट्र बैंकलाई अस्थिर बनाउन खोजिएको पुष्टि हुने भट्टराईको तर्क छ । गभर्नरको कार्यकाल पाँच वर्ष हुँदा के खराब काम भयो र तीन वर्ष हुँदा के राम्रो हुन्छ, यसमा सरकार र संसदीय समितिले औचित्य पुष्टि गर्नुपर्ने भट्टराईले बताए ।

राष्ट्र बैंकलाई थप बलियो र नेतृत्वको कार्यसम्पादन

राम्रो होस् भन्ने गभर्नरसहित सञ्चालकको कार्यकाल घटाउने निर्णय गरिएको अर्थ समितिका सभापति कृष्णहरि बुढाथोकीको दाबी छ । गभर्नर तथा सञ्चालकको कार्यकाल कार्यसम्पादनसँग जोड्न एकमुष्ट पाँचवर्षे कार्यकाल घटाएर ‘तीन प्लस दुई’ वर्ष बनाउने निर्णय गरिएको बुढाथोकीले जनाए ।

‘कुनै गभर्नर वा सञ्चालकले राम्रो काम गरिरहेको अवस्थामा सरकारले थप दुई वर्ष थप्न बाधा नपर्ने व्यवस्था छ,’ बुढाथोकीले भने, ‘कसैले राम्रो कार्यसम्पादन गर्न नसकिरहेको अवस्था छ भने पद ओगटेर बसिरहनु पनि भएन ।’ भारतमा पनि यस्तै व्यवस्था रहेको र राम्रो काम गर्नेले पाँच वर्ष नै काम गर्न पाउने गरेको उनको भनाइ छ ।

केही सातायता अर्थ समितिमा राष्ट्र बैंक ऐनको संशोधित विधेयकउपर छलफल भइरहेको छ । सोही क्रममा विहीवार गभर्नरसहित सञ्चालकको कार्यकाल तीन वर्ष कायम गर्ने निर्णय भएको हो ।

हाल गभर्नर, डेपुटी गभर्नर र सञ्चालकको कार्यकाल पाँच वर्षको रहने व्यवस्था छ । अर्थ सचिवको हकमा भने यो व्यवस्था लागू हुँदैन । किनकि राष्ट्र बैंकमा अर्थ सचिव पदेन सञ्चालक समिति सदस्य रहन्छन् ।

समितिले राष्ट्र बैंक ऐनको दफा १८ को उपदफा संशोधन गरेर कार्यकाल ‘पाँच’ भन्ने शब्दको सट्टा ‘तीन’ भन्ने शब्द राख्ने निर्णय गरेको अर्थ समितिले जनाएको छ । विधेयकको दफा १३ अर्थात् मूल ऐनको दफा १८ को उपदफा (२) संशोधन गरेर ‘नेपाल सरकारले कार्यसम्पादन मूल्यांकनका आधारमा मनासिव देखेमा कार्यकाल समाप्त भएको गभर्नर, डेपुटी गभर्नर र सञ्चालकलाई दुई वर्षका लागि पुनः नियुक्ति गर्न सक्ने’ व्यवस्था पनि थप गर्ने निर्णय भएको छ ।

महिना दिनदेखि तातोपानी नाका ठप्प



सिन्धुपाल्चोकको भोटेकोशी गाउँपालिका-२ बाट चीन जोड्ने तातोपानी नाकाको सडकमा अलपत्र कन्टेनर । लगातारको वर्षापछि महिना दिनदेखि अवरुद्ध नेपाल-चीन सीमा जोड्ने तातोपानी नाका अझै सञ्चालनमा आउन सकेको छैन । ८५ कन्टेनर पहिरोपारि अलपत्र छन् । तस्विर : अनिश/कान्तिपुर

■ **अनिश तिवारी** (सिन्धुपाल्चोक)

वर्सैन अबौं रूपैयाँ राज्यस् संकलन हुँदै आएको चीनसंगको प्रमुख व्यापारिक नाका तातोपानी जोड्ने सडक क्षतिवशत भएपछि फर्कन्दै महिना दिनदेखि आयात ठप्प छ । चिनियाँ कम्पनीले सडक मर्मतको काम सुरु नगरेपछि सडक डिभिजन कार्यालयले जोखिमयुक्त क्षेत्रमा बस्ती सुरक्षालाई प्राथमिकता दिँदै मंगलवारदेखि आफैँ सडक खोल्ने काम अघि बढाएको छ ।

सडक खण्डको मर्मतका लागि गत आर्थिक वर्षमै ४८ करोड ४९ लाख रूपैयाँको ठेक्का सम्झौता भएको सडक डिभिजन चरिकोटका प्रमुख सिनियर इन्जिनियर नारायणदत्त भण्डारीले जनाए । ठेकेदार कम्पनीले काम सुरु गरेपछि चीन सरकारले सडक निर्माण गर्न जनाएसँगै गत वैशाखमा सरकारले उक्त ठेक्का रद्द गरेको थियो । त्यसपछि सडक मर्मतको जिम्मेवारी र सम्झौता लिएको चिनियाँ कम्पनी चाइना नाइन्टिन्थ मेटलर्जिकल कर्पोरेसनले फागुनबाटै काम सुरु गर्नुपर्ने थियो । तर कर्पोरेसनले अनेक बहाना बनाउँदै निर्माणस्थलमा काम सुरु गरेको छैन ।

४८ करोड ४९ लाख रूपैयाँको उक्त ठेक्काअन्तर्गत कोदारी राजमार्गको भोटेकोशी गाउँपालिका-२ कोदारीस्थित इको खण्डको करिव दुई सय मिटर सडकमा पहिरो रोकथाम र सडक मर्मतसम्भारको काम गर्नुपर्ने थियो । चिनियाँ कम्पनीले काम अघि नबढाएपछि सडक डिभिजनले आफ्नै स्रोतसाधन

परिचालन गरेर इकोमा सडक खोल्न थालेको हो ।

‘बुधवार सडक विभागमा चिनियाँ कम्पनीका प्रतिनिधि र हामीबीच कडा छलफल चल्यो । हामीले अहिलेसम्म किन काम नगरेको भनेर प्रश्न गर्‍यौं । चिनियाँ कम्पनीका प्रतिनिधिले सेप्टेम्बर लास्टबाट मात्रै काम सुरु गर्न सकिने भन्दै तत्काल पन्छिए । कर्पोरेसनको दसैँअघि काम नगर्ने इरादा देखियो,’ प्रमुख भण्डारीले भने ।

दसैँ नजिकैगई गदा नाका कहिले खुल्छ, भन्ने अतिश्रिततताले व्यापारी तथा दुवानी व्यवसायीको चिन्ता बढाएको नेपाल हिमालय सीमापार वाणिज्य संघका कार्यकारीणि सदस्य शारदाप्रसाद पराजुलीको भनाइ छ । ‘नाका अझै ठप्प छ । डाक्लाङमा सडक खुले पनि लिपिङमा समस्या छ । इकोमा बल्ल सडक पुर्ननिर्माण थालिएको छ । फर्कन्दै ८५ कन्टेनर पहिरोपारि अलपत्र परेका छन्,’ उनले भने ।

डाक्लाङमा टुचाक खुलेर इकोमा सडक बनाइँदै गरिए पनि नियमित यातायात सञ्चालन हुने अवस्था नबनेसम्म चिनियाँ दुवानी कम्पनीले नेपालतर्फ सामान पठाउन मानेका छैनन् । त्यसका कारण खासावाट केरुङतर्फ करिव डेढ सय कन्टेनर फिर्ता भएका छन् । दसैँका लागि ल्याउनुपर्ने सामानसमेत दुवानी हुन नसक्दा व्यवसायी थप चिन्तित बनेका छन् । **बाँकी पृष्ठ ८ ►►**

काभ्रेतर्फ ३ र सिन्धुलीतर्फ १ गरी ४ प्याकेज बनाएर ठेक्का सम्झौता गरी काम अघि बढाइएको हो । दुई लेनमा निर्माण भइरहेको राजमार्गको भर्कण्डेबेंसीदेखि चारसयबेंसीसम्म ११ किमि खण्डको ठेक्का लामा-नवकात्तिपुर जेभीले लिएको छ । चारसयबेंसीदेखि डालाबेंसीसम्म ९ किमि दूरीको ठेक्का खानी-कमलजित-एवान जेभीले ठेक्का लिएर काम गरिरहेको छ । दुवै ठेक्काको सम्झौता असार २०८२ मा भएको हो । पिप्लेदेखि डालाबेंसीसम्मको २.३ किमि खण्डको ठेक्का उमा एन्ड कम्पनी-भण्डारी-अमरज्योति जेभीसँग कात्तिक २०८२ मा सम्झौता भएको हो ।

‘अहिले धेरै समस्या छैन, चौकीडाँडा, घुमाउने, चिउरीबास, पिप्ले खण्डको करिव दुई किमिमा खोलाबाट सवारी चलिरेहेका छन् । बाढी आएका बेला निर्माण भइरहेको खण्डमा सवारी चलाउन कठिन छैन,’ योगेशले भने, ‘निर्माणाधीन सडकमा अहिले ग्राभेल राखिँदै छ, आगामी असारसम्म ठेक्का भएको सबै खण्डमा कालोपत्रको काम सक्यौं, आउने वर्षामा खोलावाट गाडी गुड्नु पर्दैन ।’ ठाउँ-ठाउँमा रहेका साँधुरा र सिंगल लेनका पुल दुई लेनका बनाउने गरी चालु वर्षमै ठेक्का प्रक्रिया अघि बढाईने पनि उनले सुनाए ।

बखै खोलादेखि नेपालथोकसम्मको ५ किमि खण्ड सिन्धुलीमा पर्छ । उक्त खण्डको ठेक्का खरीहुंगा-घिसिङ-क्षितिज जेभीले लिएको हो । यस खण्डमा निर्माणाधीन सडकबाटै सवारी गुडिरहेको र बखाले गर्दा खासै काम नभएको सडक डिभिजन, खाल्टे, सिन्धुलीका प्रमुख पारशर्माण हमालले बताए । उनका अनुसार उक्त खण्डमा अहिले सवारी चलाउन कुनै समस्या छैन । सबै खण्डको काम सम्झौताअनुसार दुई वर्षभित्र सम्पुर्नछ । ट्राफिक प्रहरीका अनुसार पूर्वी तराई जोड्ने यस राजमार्ग भएर दैनिक ३ हजारदेखि ४ हजारसम्म सवारीसाधन ओहोरदोहोर गर्छन् । दसैँमा भने दिनहुँ सात हजारभन्दा बढी सवारी ओहोरदोहोर गर्छन् ।

बीपी राजमार्गको धुलिखेल-भकुन्डेबेंसी खण्ड दुई लेनमा स्तरोन्नति गरिँदै

बाढीबाट थप क्षति हुन नदिने गरी खोलाको तहबाट आठ मिटरसम्म अग्लो वाल उठाएर सडक बनाइँदै

■ **विमल खतिवडा** (काठमाडौँ)

सूर्यविनायक-धुलिखेल सडक ६ लेनमा विस्तार भइरहेको छ । बीपी राजमार्गाअन्तर्गत भर्कुण्डेबेंसीदेखि नेपालथोकसम्मको ३०.५ किलोमिटर सडक भने दुई लेनमा स्तरोन्नति गरिँदै छ । यसअघि उक्त सडक साढे पाँच मिटरको मात्र थियो । असोज २०८१ को बाढीले सडकमा क्षति गरेपछि पूरै खण्ड स्तरोन्नतिकका क्रममा छ ।

राजमार्गको सुरु बिन्दु र बीचमा पर्ने २०.५ किमिको धुलिखेल-भर्कुण्डेबेंसी खण्ड भने अझै साँधुरो छ । घुम्ती धेरै छन्, जसकारण यस खण्डमा दुर्घटनाको जोखिम बढी रहेको सडक डिभिजन कार्यालय भक्तपुरका प्रमुख सुमन योगेशले बताए । ‘धुलिखेलदेखि भर्कुण्डेबेंसी खण्ड बाढीले क्षति गरेको क्षेत्रभित्र पर्दैन, मोड धेरै छन् । सडक नै साढे ५ मिटरको छ,’ उनले भने ।

यस खण्डको स्तरोन्नतिकका लागि गत आर्थिक वर्षमै स्रोत सहर्माति माग गर्दै अर्थ मन्त्रालयमा पठाइएको सडक डिभिजन कार्यालय भक्तपुरले जनाएको छ । ‘बाढीले क्षति गरेको खण्डसँगै स्तरोन्नति गर्ने स्रोत सहर्माति माग गरेका थियौं, अर्थबाट विपरद्दको बजेटवाट भन्दा सामान्य प्रक्रियावाटै यसको ठेक्का अघि बढाउनुपर्ने सुझावसहित फाइल फिर्ता भयो,’ योगेशले भने, ‘अब फेरि चालु आर्थिक वर्षमा प्रारम्भिक वातावरणीय परीक्षण (आईई) गरेर ठेक्का प्रक्रिया अघि बढाउँछौं ।’ उक्त खण्डको विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन (डीपीआर) भइसकेको उनले सुनाए ।

‘आईई गरिसकेपछि बजेटका लागि सडक विभागमार्फत फेरि अर्थ मन्त्रालय पठाउँछौं । त्यसपछि चालु आर्थिक वर्षभित्रै यसको ठेक्का गर्छौं,’ योगेशले भने, ‘गत वर्ष तयार भएको डीपीआरअनुसार निर्माणमा जाँदा ३ अर्ब ७९ करोड रूपैयाँ लागत लाग्ने अनुमान थियो, अहिले निर्माण सामग्रीलगायत



बीपी राजमार्गाअन्तर्गत धुलिखेल-भर्कुण्डेबेंसी खण्ड ।

सबै कुराको मूल्य बढेकाले यसमा पुनरावलोकन गर्छौं, यसैले अनुमान गरेको लागत बढ्न सक्छ ।’ यस खण्डमा पक्की पुल निर्माण गर्नु नपर्ने उनको भनाइ छ ।

‘पहिलाको डिजाइनअनुसार सवारीको स्पिड (गति) प्रतिघण्टा ३० किलोमिटर थियो । यसलाई अब प्रतिघण्टा ६० किमि गति बढाउने गरी डिजाइन गर्दै छौं,’ योगेशले भने, ‘अहिले स्तरोन्नति भइरहेको भर्कुण्डेबेंसी खण्डमा पनि यही नै स्पिड कायम गर्ने गरी काम भइरहेको छ ।’ धुलिखेल-भर्कुण्डेबेंसी

खण्डमा कुतै मोड कटिङ त कुतै वाल लगाएर सडक चौडा पारिने उनले प्रस्ट्याए । ‘अहिलेसम्म नेपाल सरकारकै लगानीमा बनाउने तयारी छ, निर्माण अबधि तीन वर्ष लाग्ने अनुमान छ,’ उनले भने ।

बाढीले क्षति गरेको भर्कुण्डेबेंसीदेखि नेपालथोकसम्मको खण्डमा अहिले सडक बनाउने काम भइरहेको छ । बाढीबाट थप क्षति हुन नदिने गरी खोलाको तहबाट आठ मिटरसम्म अग्लो वाल उठाएर सडक बनाइँदै छ ।

जापान अन्तर्राष्ट्रिय सहयोग नियोग (जाइका) ले बनाउने खण्डमा काम सुरु भएको छैन । यस खण्डमा बर्खापछि मात्र काम सुरु हुने सडक विभागले जनाएको छ । जाइकाले पिप्ले-बर्खेखोला खण्डको ३.२ किमि सडक दुई लेनको बनाउने गरी शिलान्यास भइसकेको छ । जापानको २ अर्ब ६० करोड रूपैयाँ अनुदानमा उक्त सडक निर्माण गर्न लागिएको हो । यसअनुसार मांसिर २०८४ सम्म यसको निर्माण सकिसक्नुपर्नेछ । निर्माणको ठेक्का जापानी कम्पनी सिमिजु कर्पोरेसनले लिएको हो ।

