



कार्गो रेल सञ्चालनमा आएन किन?



CIM Facts Newsletter

Issue 27, Chaitra 2080

- ☎ 021-515712
- ✉ cim.biratnagar@gmail.com
- 📍 Sahid Marg, Biratnagar-02

Katahari Proposed Rail Station

भारतीय बथनाहा र कटहरीको प्रस्तावित रेल

भारत

नेपाल

Joghani Rail Station

Indian Custom Nepal Customs

India ICP Rail Station

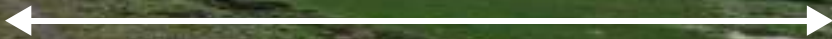
Nepal Train Station

Bathnaha Rail station

विराटनगर रेल स्टेशनसँग जोडिएको एकीकृत मन्सार जाँच चौकी

नेपाल रेल आवास

नेपालको मन्सार जाँच चौकी



नेपाल रेलले अधिग्रहण गरेको जग्गा

विराटनगर रेल स्टेशन र कार्गो ट्रक/याई

विराटनगर एकीकृत मन्सार जाँच चौकी



हाम्रो भनाइ

सुनसरी-मोरङ औद्योगिक करिडोरका उद्योगका लागि अत्यन्त महत्व रहेको विराटनगर-बथनाहा आईसिपी कार्गोरेल निर्माणका लागि नेपाल र भारत सरकारबिच २०६१ सालमा सम्झौता भएको थियो । यस क्षेत्रका उद्योगको लजिस्टिक खर्चको न्यूनीकरणमा गेमचेन्जर पूर्वाधारका रूपमा रहेको यो मार्गको निर्माणसम्पन्न गर्न भएको ढिलाइ हेर्दा पूर्वाधार विकासमा राज्यको कमजोरी स्पष्ट भल्किन्छ । आर्थिक एवम् औद्योगिक विकासमा महत्व बोकेको यस प्रकारको पूर्वाधारको विकासलाई निर्धारित समयमै सम्पन्न गर्न राज्यले तदारुकता अपनाउनु पर्दछ ।

निर्माण हुन लामो समय लागेको कार्गोरेलको उद्घाटन २०८० जेठ १८ मा नेपाल र भारतका प्रधानमन्त्रीबाट संयुक्त रूपमा डिजिटल तरिकाले भएको थियो । तर नेपालस्थित रेल वे यार्डको प्रयोग व्यावसायिक रूपमा अबै हुनसकेको छैन । भारतबाट कार्गोरेलमार्फत आयात हुने औद्योगिक कच्चा पदार्थको Handling Charge तथा ढुवानीशुल्क मूल्यको प्रतिस्पर्धाका आधारमा नेपालस्थित आईसिपीभन्दा भारततर्फको रेल वे यार्डमा सस्तो पर्न जान्छ । नेपालस्थित आईसिपीको शुल्क कार्गोको प्रकृतिअनुरूप प्रति मेट्रिक टन ६४ देखि २०० रुपैयाँसम्म बढी पर्ने देखिन्छ । उद्योगी-व्यवसायीले भारतको रेल वे यार्ड प्रयोग गरेर मालवस्तु आयात गर्ने मुख्य कारण यही हो । तसर्थ नेपाल सरकारको सम्बन्धित निकायले आईसिपीको शुल्कलाई परिमार्जित गरी सञ्चालनमा आउने वातावरण अविलम्ब तयार गर्नुपर्दछ ।

त्यसैगरी नेपाल र भारतको संशोधित पारवहन सन्धिअनुसार तेस्रो मुलुकबाट कोलकाता पोर्ट हुँदै विराटनगर आउने कार्गोरेलमा कोइला, क्लिङ्गर, सिमेन्ट र रासायनिक मलखाद मात्रै ल्याउन सक्ने प्रावधान रहेका कारण तेस्रो मुलुकको कार्गोका हकमा रेल वे यार्ड सञ्चालनमा आउन सकेको छैन । यसतर्फ नेपाल सरकारले भारत सरकारसमक्ष कूटनीतिक पहलबाट सन्धिको संशोधन गर्नुपर्छ र सबै प्रकारका कार्गोलाई खुला गर्न अविलम्ब पहल गर्नु पर्दछ ।



देशको वर्तमान आर्थिक तथा वित्तीय स्थिति

आर्थिक वर्ष २०८०-८१ को सात महिनाको तथ्याङ्कमा आधारित



२.३ प्रतिशतले

घटेको छ, (आयात) ।



७.१ प्रतिशतले

घटेको छ, (निर्यात) ।



५.०१ प्रतिशत

उपभोक्ता मूल्य सूचकाङ्कमा आधारित मुद्रास्फीति ।



रु. १२७ अर्ब ७२ करोड

वचत, शोधनान्तर स्थिति ।



रु. १३ अर्ब ८५ करोड

अमेरिकी डलर सञ्चिति, कुल विदेशी विनिमय ।



७.० प्रतिशत

बढेको छ, बैंक तथा वित्तीय संस्थाको निक्षेप संकलन ।



४.१ प्रतिशतले

बढेका छ, नीजि क्षेत्रमा प्रवाहित कर्जा ।



२१.६ प्रतिशतले

विप्रेषण आप्रवाह नेपाली रुपैयाँमा बढेको छ ।

श्रोत: नेपाल राष्ट्र बैंक

सात महिनामा अर्थतन्त्रको चित्र

आव २०७८/८० माघ

आर्थिक सूचकहरू

आव २०८०/८१ माघ

८ खर्ब २६ अर्ब

व्यापार घाटा

८ खर्ब ११ अर्ब

७.८८

उपभोक्ता मुद्रास्फीति
(वार्षिक बिन्दुगत)

५.०१

८८ अर्ब ३६ करोड

खुद सेवा आय घाटा

३७ अर्ब

३१ अर्ब

भ्रमण आय

८५ अर्ब

७० अर्ब

भ्रमण व्यय (शिक्षासमेत)

१ खर्ब ५ अर्ब

६ खर्ब ५० अर्ब

रेमिट्यान्स

८ खर्ब ३८ अर्ब

८० अर्ब घाटा

वालु खाता

१ खर्ब ६२ अर्ब बचत

१ खर्ब २८ अर्ब बचत

शोधनान्तर स्थिति

२ खर्ब ५८ अर्ब बचत

१३ खर्ब ८३ अर्ब

विदेशी विनिमय सञ्चिति

१८ खर्ब ८५ अर्ब

६ खर्ब ६८ अर्ब

नेपाल सरकारको कुल खर्च

६ खर्ब ८७ अर्ब

५ खर्ब १५ अर्ब

नेपाल सरकारको कुल राजश्व

५ खर्ब ६७ अर्ब

८.६ प्रतिशत

विस्तृत मुद्राप्रदाय

७ प्रतिशत

५ प्रतिशत

निक्षेपको वृद्धिदर

७ प्रतिशत

३.२ प्रतिशत

निजी क्षेत्रको कर्जा

८.१ प्रतिशत

१३.०३ प्रतिशत

कर्जाको मारित
औसत ब्याजदर

११.०८ प्रतिशत

Foreign Trade Direction

Based on First Eight(Shrawan–Fagun) of FY 2080/81 (Mid July 2023 to Mid March 2024)

SN	Trade Indicators	FY 2079/80 (First 8 Months)	FY 2080/81 (First 8 Months)	Change (%)
1.	Imports (Rs.in `000)	1,058,385,530	1,030,222,699	-2.66
2.	Exports (Rs.in `000)	104,796,193	100,617,445	-3.99
3.	Trade Deficit (Rs.in `000)	953,589,337	929,605,255	-2.52
4.	Total Foreign Trade (Rs.in `000)	1,163,181,723	1,130,840,144	-2.78
5.	Imports/Exports Ratio	10.10	10.24	1.38
6.	Exports Share to Total Trade (%)	9.01	8.90	-1.24
7.	Imports Share to Total Trade (%)	90.99	91.10	-2.66

Source : Government of Nepal, Department of Customs

Imports

Exports

Based on First Eight(Shrawan–Fagun) of FY 2080/81 (Mid July 2023 to Mid March 2024)

(figures are in Rs. Thousands)

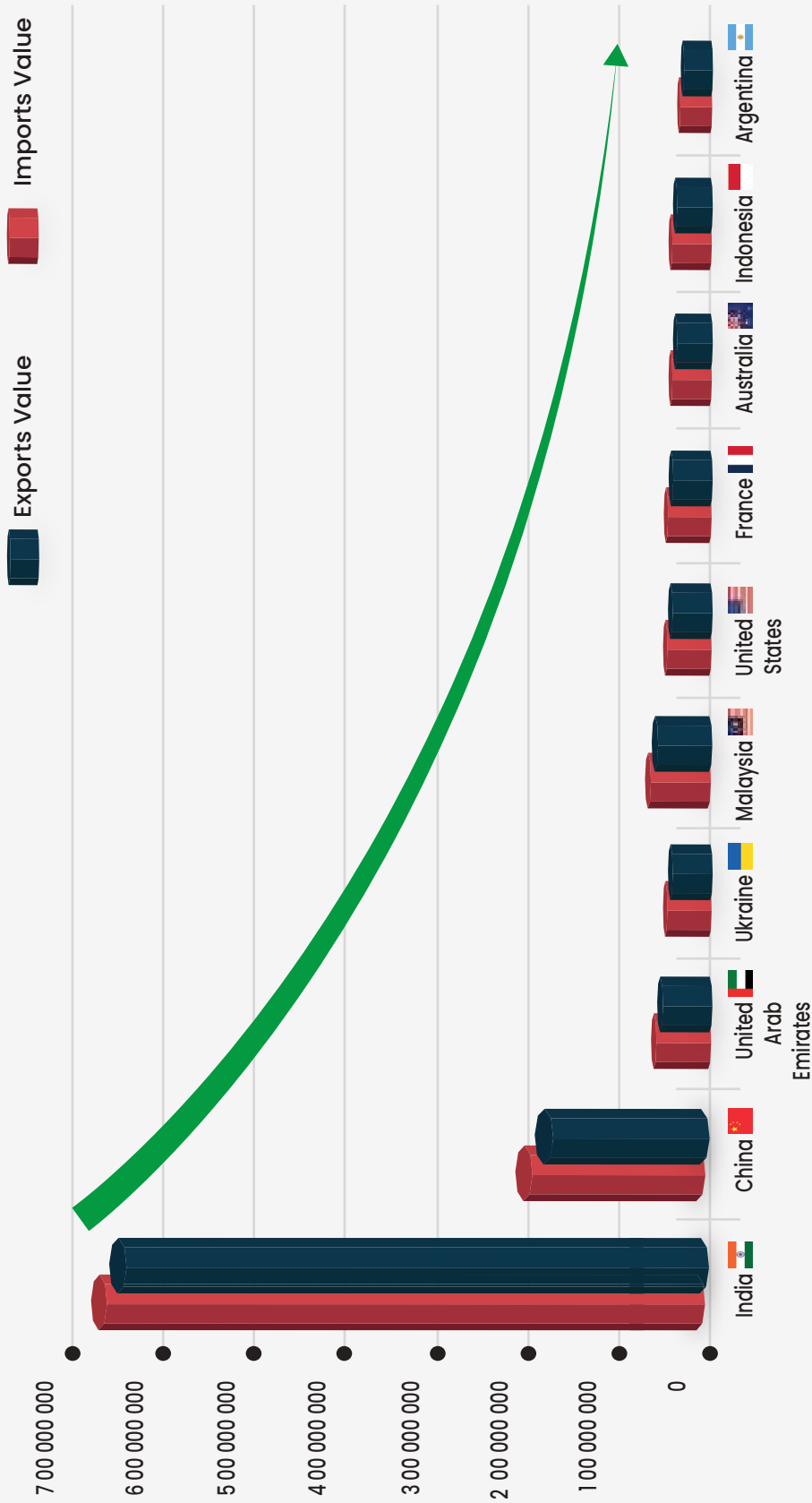
SN	Description	Imports Value	Exports Value
1.	Mineral fuels, mineral oils and products of their distillation; bituminous substances; mineral waxes	214,279,308	1,293
2.	Iron and Steel	86,812,528	10,584,364
3.	Electrical machinery and equipment and parts thereof; sound recorders and reproducers; television image and sound recorders and reproducers, parts and accessories of such articles	67,691,420	178,234
4.	boilers, machinery and mechanical appliances; parts thereof	65,996,617	427,775
5.	Vehicles; other than railway or tramway rolling stock, and parts and accessories thereof	48,107,327	141,040
6.	Plastics and articles thereof	38,709,037	1,269,397
7.	Animal or vegetable fats and oils and their cleavage products; prepared animal fats; animal or vegetable waxes	34,174,027	5,631,567
8.	Cereals	32,290,969	7,480
9.	Pharmaceutical products	27,411,787	1,314,348
10.	Natural, cultured pearls; precious, semi-precious stones; precious metals, metals clad with precious metal, and articles thereof; imitation jewellery; coin	23,112,914	286,740

Source : Government of Nepal, Department of Customs

Trade Balance by Partner Countries

Based on First Eight(Shrawan–Fagun) of FY 2080/81 (Mid July 2023 to Mid March 2024)

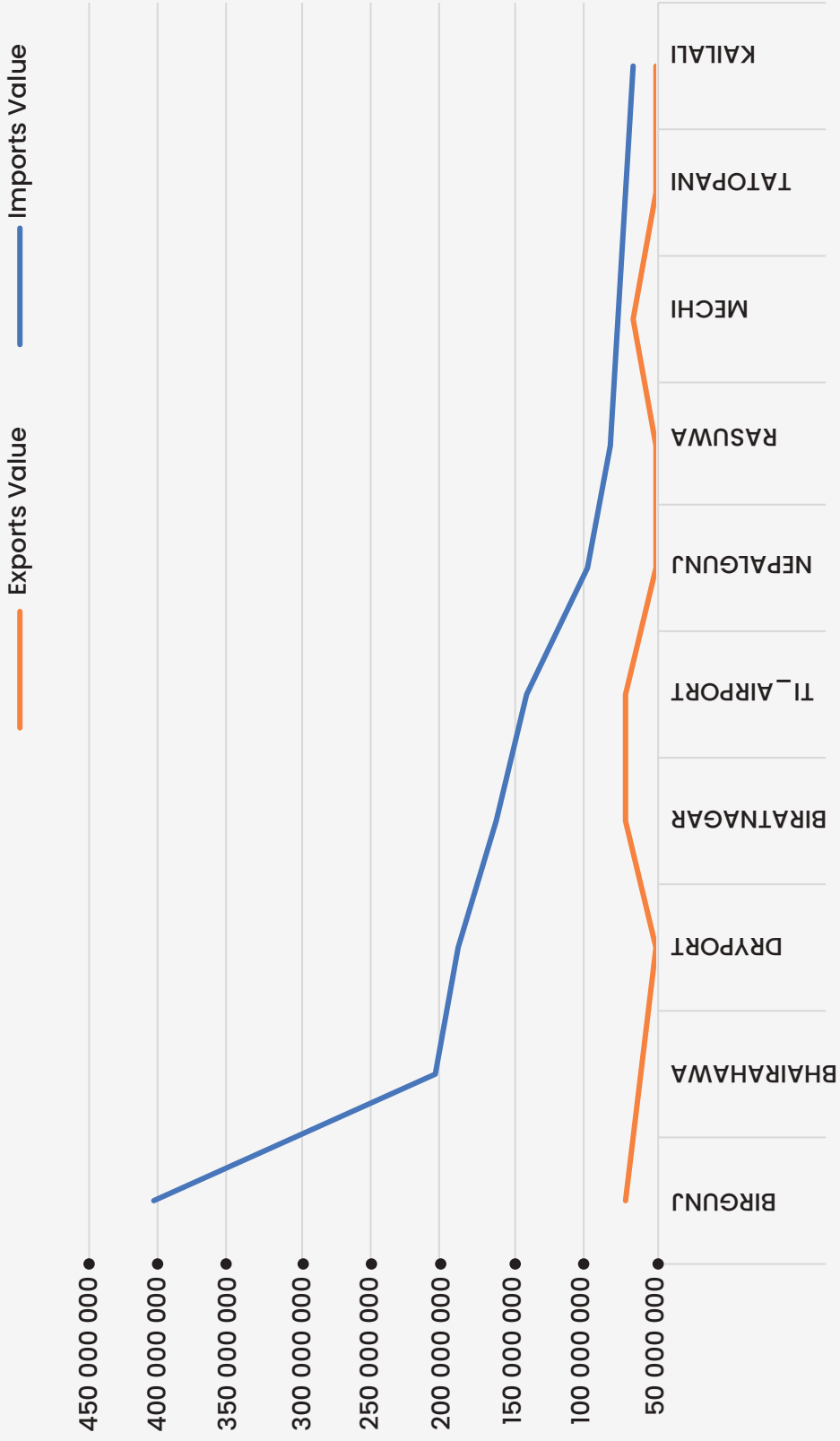
(figures are in Rs. Thousands)



Source : Government of Nepal, Department of Customs

Imports and Exports by Customs Offices

Based on First Eight (Shrawan-Fagun) of FY 2080/81 (Mid July 2023 to Mid March 2024)
 (Imports Value and Exports Value are in Rs. Thousands)



Source : Government of Nepal, Department of Customs

कागो रेल सञ्चालनमा आउन किन ?

नेपाल र भारतका प्रधानमन्त्रीबाट संयुक्त रूपमा उद्घाटन भएको १० महिना वितिसक्ता पनि विराटनगरको आइसिपीमा रहेको रेलवे यार्डसम्म कागोरिल सञ्चालन हुन सकेको छैन ।

नेपालका प्रधानमन्त्री पुष्पकमल दाहाल प्रचण्ड र भारतका प्रधानमन्त्री नरेन्द्र मोदीले २०८० जेठ १८ गते नयाँ दिल्लीबाट संयुक्त रूपमा भन्डा हल्लाएर डिजिटल प्रविधिले कागोरिलको उद्घाटन गरेका थिए ।

कागोरिल भारतको सीमावर्ती बथनाहा रेल वे स्टेसनदेखि विराटनगरको आइसिपीस्थित एनसीवाईसम्म आउने गरी उद्घाटन गरिएको थियो ।



विराटनगरको आइसिपीसम्म आइपुगेको रेल वेको स्टेसनलाई नेपाल कस्टम यार्ड (एनसीवाई) र पारितर्फको भारतीय आइसिपीमा रहेको रेल वे स्टेसनलाई इन्डियन कस्टम यार्ड (आईसीवाई) नाम दिइएको छ ।

उद्घाटनका दिन आरती स्ट्रिप्सले औद्योगिक कच्चा पदार्थ एचआर सिट एनसीवाईसम्म ल्याएको थियो । त्यसपछि एनसीवाईसम्म कुनै पनि कागोरिल आउन सकेको छैन ।

विराटनगरका उद्योगी-व्यवसायीले अहिलेसम्म पनि कि त जोगवनीको यार्डबाट कि आईसीवाईबाट रेलकागो ल्याइरहेका छन् । उद्घाटन भएको १० महिना वितिसक्ता पनि उनीहरूका रोजाइमा एनसीवाई पर्न सकेको छैन ।

विराटनगरमा मुख्यतः रेलकागो ल्याउनेमा फलाममा आधारित उद्योग नै पर्दछन् । तर फलाममा आधारित सबै उद्योगले कागोरिलका लागि आईसीवाई नै अपनाइरहेका छन् ।

पशुपति आइरन, स्वस्तिक रोलिङ मिल्स, हुलास वायर, प्रिमियर स्टील, प्रिमियर वायर, पायनियर वायर लगायतका फलामे उद्योगले आयात गर्ने एचआर सिट, स्पन्ज आइरन र एमएस वायर रडजस्ता औद्योगिक कच्चा पदार्थ ती उद्योगले आईसीवाईबाटै ल्याइरहेका छन् ।

एनसीवाईमा कागो नआउनुको कारण के हो ?

उद्योग संगठन मोरडले मोरड-सुनसरीका उद्योगी-व्यवसायीले एनसीवाईको प्रयोग गरेर रेलकागो किन ल्याएनन् भनेर अध्ययन गरेको छ । अध्ययनले एनसीवाईको प्रयोग गर्दा आईसीवाईका तुलनामा बढी शुल्क तिर्नुपर्ने देखाएको छ । एनसीवाईबाट मालवस्तु आयात गर्दा आईसीवाईका तुलनामा प्रति टन ६४ देखि २०० रुपैयाँसम्म महँगो पर्ने पाइएको छ । संगठनले एनसीवाई र आईसीवाईबाट स्पन्ज आइरन, एमएस वायर रड र एचआर सिटको आयात गर्दा कागो ह्यान्डलिङ र ढुवानीमा कति खर्च लाग्छ भनेर तुलनात्मक अध्ययन गरेको थियो ।



आईसीवाईबाट स्पन्ज आइरन ल्याउँदा कार्गोको लोडिङ-अनलोडिङ चार्ज र २५ किलोमिटरसम्मको ढुवानीदर प्रति टन ६६४ रुपैयाँ छ। त्यस्तै आइसीवाईमा पार्किङ शुल्क ३२ रुपैयाँ तोकिएको छ। यसरी एक टन स्पन्ज आइरन आइसीवाईबाट ल्याएर कारखानासम्म पुऱ्याउँदा ६९६ रुपैयाँको खर्च छ।

यही स्पन्ज आइरन विराटनगरको आईसीपीस्थित एनसीवाईबाट ल्याउँदा प्रति टनको लोडिङ-अनलोडिङ चार्ज ४ सय र २५ किलोमिटरसम्मको ढुवानीखर्च प्रति टन ३६० रुपैयाँ गरी ७६० रुपैयाँ तिर्नुपर्छ।

यसरी आईसीवाईबाट स्पन्ज आइरन ल्याउँदा प्रति टन ६९६ र एनसीवाईबाट ल्याउँदा ७६० रुपैयाँको दररेट हुँदा प्रति टन ६४ को फरक देखिन्छ। अर्थात् आइसीवाईबाट ल्याउँदा एनसीवाईका तुलनामा प्रति टन ६४ रुपैयाँ सस्तो पर्छ।

एक ट्याकमा कम्तीमा २५ सय टन स्पन्ज आइरन आउँछ। एनसीवाईबाट स्पन्ज आइरन ल्याउँदा एक टनको ६४ रुपैयाँले महँगो पर्ने अध्ययनबाटै प्रमाणित भइसकेको छ। भट्ट हेर्दा टनको ६४ रुपैयाँ वा किलोको ०.०६४ पैसा खासै नलाग्न सक्छ। तर २५ सय टनको हिसाब गर्दा १ लाख ६० हजार रुपैयाँ सस्तो पर्ने देखिन्छ। यस्तो देखिदेखी कुनै लगानीकर्ताले पनि एनसीवाईबाट आयात गर्दैन।

सबै उद्योगी-व्यवसायी आफ्नो लागत कम गर्न चाहन्छन्। अझ फलामको व्यवसायमा त एक-एक पैसाको तलमाथिको महत्व हुन्छ। त्यसैले कच्चा पदार्थको आयातमा उद्योगीले एनसीवाईको प्रयोग नगरेका हुन्।

त्यस्तै जीआई वायर, गेभियन बक्स लगायतका सामग्रीको मुख्य कच्चा पदार्थ एमएस वायर रड आइसीवाईबाट ल्याउँदा एनसीवाईका तुलनामा प्रति मेट्रिक टन १६८ रुपैयाँ सस्तो पर्ने देखिन्छ।

Cost Comparison Chart NCY / ICY Railway Yard

Name of Product	Location	Unloading & Loading	Transportation to Factory	Parking Charge @ INDIA ICP	Total INP/MT	Total NRS/MT	Difference NPR/MT
Sponge Iron	Jogbani/ICY	415 INR/MT		20 INR/MT	435	696	-64
	BRT/NCY	399.50 NPR/MT	360 NPR/MT	00	475	760	+64
MS Wire Rod	Jogbani/ICY	275 INR/MT		20 INR/MT	295	472	-168
	BRT/NCY	399.50 NPR/MT	240 NPR/MT	00	400	460	+168
HR Coils	Jogbani/ICY	260 INR/MT		20 INR/MT	280	448	-172
	BRT/NCY	399.50 NPR/MT	220 NPR/MT	00	387.5	620	+172
Average access Charge in NCY /MT NPR							140
Current Import average 20 Rag or 32000 MT./Per Month and Access charge in NCY NPR							44,80,000

आईसीवाईबाट एमएस वायर रड ल्याउँदा प्रति टनको लोडिङ-अनलोडिङ र २५ किमीसम्मको ढुवानी खर्च ४४० रुपैयाँ छ। यसबाहेक आइसीवाईमा टनको ३२ रुपैयाँ पार्किङ शुल्क छ। यसरी लोडिङ-अनलोडिङ, ढुवानी र पार्किङ खर्च गरेर प्रति टन ४७२ रुपैयाँको खर्च छ।

यही एमएस वायर रड एनसीवाईबाट ल्याउँदा प्रति टनको लोडिङ-अनलोडिङको ४०० र ढुवानी खर्च २४० गरी ६४० रुपैयाँ तोकिएको छ। उता आइसीवाईबाट ४७२ र एनसीवाईबाट ६४० खर्च हुँदा प्रति टनको १६८ रुपैयाँ अन्तर देखिन्छ।

सम्बद्ध उद्योगीका अनुसार एक ट्याकमा कम्तीमा २६ सय टन एमएस वायर रड आउँछ। आइसीवाईबाट ल्याउँदा प्रति टन १६८ का हिसाबले एक ट्याक एमएस वायर रडमा ४ लाख ३६ हजार ८ सय रुपैयाँ सस्तो पर्छ। त्यसैले एनसीवाईबाट आयात हुन नसकेको हो।

फलामे सामग्रीको अर्को कच्चा पदार्थ एचआर सिट एनसीवाईबाट ल्याउँदा त अझ महँगो पर्ने देखिएको छ। एचआर सिटबाट सीआर सिट बनाइन्छ। सीआर सिट स्क्वायर पाइप, एंगल, च्यानल आदि उत्पादनको मुख्य कच्चा पदार्थ हो।

यही एचआर सिट आइसीवाईबाट ल्याउँदा प्रति टनको लोडिङ-अनलोडिङसहित २५ किमीसम्मको ढुवानी ४१६ र पार्किङ चार्ज ३२ गरेर ४४८ रुपैयाँको खर्च छ। जबकि एनसीवाईबाट ल्याउँदा लोडिङ-अनलोडिङको ४ सय र २५ किमीसम्मको ढुवानीको २२० गरी प्रति टन ६२० रुपैयाँ निर्धारण गरिएको छ। यसरी एनसीवाईबाट एचआर सिट ल्याउँदा प्रति टन १७२ रुपैयाँ महँगो पर्छ।

एक ट्याकमा २५ सयदेखि ३ हजार टन सम्म एचआर सिट आउँछ। आइसीवाईबाट न्यूनतम २५ सय टन ल्याउँदा एनसीवाईका तुलनामा ४ लाख ३० हजार रुपैयाँ सस्तो पर्छ। यही कारण विराटनगरको आईसीपीसम्म आइपुगेको रेलमार्गबाट मालवस्तु आयात हुन नसकेको हो।

यसरी गरियो शुल्क निर्धारण

एनसीवाईमा रेलकार्गो ल्याएर मालवस्तुको ह्यान्डलिङ र ढुवानी गर्ने कार्यको शुल्क तथा दररेट नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास कम्पनीले निर्धारण गरेको हो । सरकारले यही समितिलाई आइसिपीको व्यवस्थापकीय पक्षको जिम्मा दिएको छ । इन्टरमोडलले निजी क्षेत्रको ट्रान्स नेपाल फ्रेट सर्भिसेज नामको कम्पनीलाई कार्गो व्यवस्थापनका लागि ठेक्का लगाएको छ ।

नेपाल इन्टरमोडलका कार्यकारी निर्देशक आशिष गजुरेलका अनुसार जेठ १८ मा एनसीवाईसम्म कार्गोरिलको उद्घाटन भएपछि इन्टरमोडलले असारमा कार्गो ह्यान्डलिङ र ढुवानीको दरको निर्धारणका लागि विराटनगरमा निजी क्षेत्रसित बैठक गरेको थियो । बैठकमा सरोकारवाला उद्योगी-व्यवसायीले वीरगन्जको आइसिडीभन्दा एनसीवाईको शुल्क र दररेट बढी नहुने आग्रह गरेका थिए । निजी क्षेत्रको यही आग्रहबमोजिम इन्टरमोडलले आइसिडीमा रहेको शुल्कसित समान हुने गरी एनसीवाईमा कार्गो ह्यान्डलिङ र ढुवानीदरको शुल्कको निर्धारण गरेको हो ।

Particulars	Description of Activities	Amount(NRs)	
		TEU(20)	TEU(40)
Import-Terminal Handling Charges			
Factory Destuffing		7,054.30	9,718.30
ICP Destuffing		9,111.30	12,136.30
Warehouse Delivery		9,111.30	12,136.30
Export Terminal Handling Charges			
Factory Destuffing		7,054.30	9,718.30
ICP Destuffing		9,111.30	12,136.30
Warehouse Delivery		9,111.30	12,136.30
Terminal Handling Charges Breakup			
Particulars		Amount(NRs)	
		TEU(20)	TEU(40)
Loaded Container Handling/Complete Cycle of Handling		3,983.00	5,309.55
Empty container handling/Complete Cycle of Handling		895.15	1,331.00
Transfer of loaded container for Survey & other purpose (one time operation)		1,331.00	1,063.75
Transfer of empty container for survey & other purpose (one time operation)		895.15	1,331.00
Terminal Handling Charges		7,054.30	9,718.30
Add : Labour Charges		2,057.00	2,420.00
Terminal Handling Charges -ICP Destuffing		9,111.30	12,136.30
Terminal Handling Charges-Bagged,Break Bulk, Bulk Cargo & Loose Cargo			
Bagged Cargo/ Break Bulk Cargo -		271.04 per MT+	
Bulk Cargo & Loose Cargo		199.30 per MT +	
*Rate will be double for hazardous cargo Above Rates are exclusive of Vat			

उक्त बैठकमा सरोकारवाला उद्योगीव्यवसायीलाई आमन्त्रण गरिएको भए पनि व्यावसायिक संघसंस्थालाई भने बोलाइएको थिएन । उद्योगीव्यवसायीका अनेकन् समस्यासित जुधिरहेका र समाधानका लागि काम गरिरहेका व्यावसायिक संघसंस्था पनि बैठकमा आमन्त्रित भएको भए इन्टरमोडलले अझ बढी 'फिडब्याक' पाउने कुरामा शंका थिएन ।

उद्योग संगठन मोरङका अध्यक्ष राकेश सुरानाको भनाइ छ, 'इन्टरमोडल कार्गो ह्यान्डलिङ र ढुवानीको शुल्कनिर्धारण गरेर हालसम्म चुपचाप बसिरहेको छ । शुल्कनिर्धारण भएको ९ महिना बितिसकेको छ, अहिलेसम्म एनसीवाईमा कार्गोरिल आएको छैन । कार्गोरिल किन आएन, समस्या कहाँ छ, र कहाँ सुधार गर्नुपर्छ, भनेर अहिलेसम्म इन्टरमोडलले खोजी नगरेको अनुभव हामीले गरेका छैनौं ।'

अध्यक्ष सुरानाले इन्टरमोडलले शुल्कनिर्धारण गरेपछि एनसीवाईमा कार्गोरिल नआई आइसिवाईमा आएको बताए । सुरानाको प्रश्न छ, 'आइसीवाईमा कार्गोरिल आउन थालेपछि इन्टरमोडलले यसको कारण पत्ता लगाएर असारमा निर्धारण गरेको शुल्कलाई तुरुन्त संशोधन गर्नुपर्थ्यो । तर ९ महिना बितिसक्ता पनि एउटै दररेट छ । सरकारको यो उदासीनता कहिलेसम्मका लागि हो ?'

उनले इन्टरमोडलले असारमा निर्धारित शुल्कलाई तत्काल पुनरावोकन गरेर व्यवसायमैत्री बनाउँदै तुरुन्त संशोधन गर्नुपर्ने र आइसीवाईका तुलनामा प्रतिस्पर्धी शुल्क बनाउनुपर्ने माग गरे ।

खुला बजारनीतिको उपेक्षा

इन्टरमोडलले शुल्कनिर्धारण गर्दा नेपालले २०४८ सालदेखि नै खुला बजार र उदार अर्थनीतिको अवधारणालाई अपनाएको भन्ने तथ्य विर्सिएको छ। खुला बजारमा कुनै पनि मालवस्तु वा सेवाको मूल्य माग, आपूर्ति र प्रतिस्पर्धाका आधारमा घटबढ हुने गर्दछ। तर सरकारी शुल्क भएका कारण एनसीवाईमा कार्गो ह्यान्डलिङ र यहाँबाट हुने ढुवानीको मूल्यदरमा भने कुनै घटबढ हुँदैन। जबकि सँगैमा ठिक पारिपट्टिको आईसीवाईमा भने कार्गोको व्यवस्थापन तथा ढुवानीका लागि लाग्ने दररेटमा 'बार्गेनिङ' गर्न सकिन्छ।

एनसीवाईमा रहेको कार्गो ह्यान्डलिङको शुल्क र यहाँबाट गरिने ढुवानीको मूल्य 'नेगोसिएबल' हुनुपर्ने उद्योग संगठनले धारणा राख्दै आएको छ। यही नै खुला बजारनीतिको मर्म पनि हो।

निजी क्षेत्रका प्रति सरकारको मुख्य कर्तव्य व्यापार-व्यवसायका लागि सहजीकरण गर्नु पनि हो। राजस्व संकलनका लागि सरकारले सीमा क्षेत्रमा सञ्चालन गरेका भन्सार कार्यालयको पहिलो कार्य पनि व्यापार सहजीकरण हो।

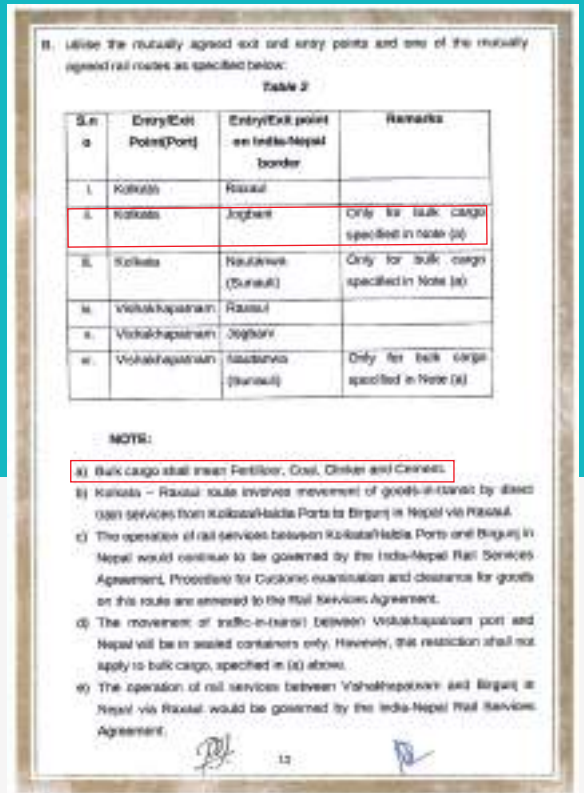
राजस्व संकलन गर्ने मुख्य निकायको पहिलो दायित्व त व्यापार सहजीकरण छ भने वाणिज्य मन्त्रालय र यसअन्तर्गतको नेपाल इन्टरमोडलको पहिलो दायित्व पनि यही हुनुपर्ने हो। वाणिज्य मन्त्रालय र इन्टरमोडल राजस्व संकलन गर्ने निकाय होइनन्। तर इन्टरमोडलले व्यापार सहजीकरणलाई गौण बनाएर राजस्व संकलनलाई प्राथमिकतामा राखेको अनुभव पूर्वका उद्योगी-व्यवसायीले गरेका छन्। यसका कारण नेपालतर्फ तयार भइसकेको रेल वे यार्ड र अन्य भौतिक संरचनाहरू विगत १० महिनादेखि प्रयोग हुन सकेका छैनन्।

त्रुटिपूर्ण पारवहन सन्धि

बथनाहादेखि एनसीवाईसम्म कार्गोरेलको उद्घाटन भएकै दिन २०८० जेठ १८ मा दुबै देशका बिच नयाँ पारवहन सन्धिमा पनि हस्ताक्षर भएको थियो। नयाँ पारवहन सन्धि हस्ताक्षर भएकै दिनदेखि लागु भएको छ। यसअघि ५ जनवरी १९९९ मा अघिल्लो पारवहन सन्धि भएको थियो। तर नयाँ पारवहन सन्धिबाट नेपालले १९९९ को सन्धिको जति सुविधा पनि पाएको छैन। नयाँ पारवहन सन्धिले रेलमार्गको प्रयोग गरेर नेपाली व्यवसायीलाई समुद्रपारका मुलुकबाट सिमेन्ट, क्लिङ्कर, कोइला र मलखाद मात्रै ल्याउने सुविधा दिएको छ। नेपालका व्यवसायीले रेलमार्गबाट तेस्रो मुलुकबाट यी चारवाहेक अन्य मालवस्तुको आयात गर्न पाउँदैनन्। यस सन्धिमा नेपालका तत्कालीन उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्री रमेश रिजाल र भारतका समकक्षी पीयूष गोयलले हस्ताक्षर गरेका हुन्।

पूर्वका व्यवसायीले बसौँदेखि विराटनगरसम्म रेलमार्गको मात्र माग गरेका होइनन्, रेलमार्ग सँगसँगै सम्पूर्ण मालवस्तुको पारवहन सुविधाको पनि माग गरेका हुन्। सडक बन्नु तर त्यस सडकबाट आवश्यक मालवस्तु ओसारपसार गर्न नपाउनु भनेको कस्तो विडम्बना हुन्छ अहिले भारतको बथनाहादेखि विराटनगरसम्म आइपुगेको रेलमार्ग नेपाली व्यवसायीका लागि त्यस्तै विडम्बना र दुर्भाग्ययुक्त भएको छ।

विराटनगरको आइसिपीसम्म रेलमार्ग आइपुगेपछि मोरङका २ उद्योगले तेस्रो मुलुकबाट कच्चा पदार्थको आयात गरे। दुबै उद्योगले कोलकाता बन्दरगाहदेखि रेलमार्गबाट एनसीवाईसम्म उक्त कच्चा पदार्थ ल्याउने योजना बनाएका थिए। तर जहाजबाट कोलकाता बन्दरगाहमा कच्चा पदार्थ आइपुगेपछि ती उद्योगीको योजना चकनाचुर भयो। भारतीय पक्षले रेलमार्गबाट उक्त कच्चा पदार्थ एनसीवाईसम्म ल्याउन दिएन। किनकि नयाँ पारवहन सन्धिमा तेस्रो मुलुकका ४ वस्तु मात्र भन्ने उल्लेख भइसकेको थियो। यसपछि दुबै उद्योगले सडकढुवानीमा धेरै ठूलो रकम खर्च गर्नुपर्थ्यो। कोलकातादेखि उक्त कच्चा पदार्थ सडकमार्गबाटै ल्याइयो।



यहाँनिर स्मरणीय छ, सिमेन्ट र क्लिंकर नेपालमा अब तेस्रो मुलुकबाट ल्याउनुपर्ने अवस्था छैन । दुवै वस्तुमा नेपाल आत्मनिर्भर भइसकेको छ । कोइलाको मुख्य नाका वीरगञ्ज हो भने मलखाद जीटुजीवाट सरकारले मात्र आयात गर्नसक्छ । यसप्रकार उक्त सन्धिबाट नेपालको व्यवसायले अपेक्षाकृत सहजीकरण पाउन सकेको छैन ।

जबकि अधिल्लो पारवहन सन्धिले तेस्रो मुलुकबाट नेपाल आयात गरिने कुनै पनि मालवस्तु रेलमार्गको प्रयोग गरेर वीरगञ्ज छेउको रक्सौल स्टेसनसम्म ल्याउन सकिने सुविधा दिएको थियो । साथै भारतीय प्रशासनलाई अग्रिम जानकारी दिएर अन्य स्वीकृत नाकानेरका भारतीय रेल वे स्टेसनसम्म पारवहन गर्ने सुविधा पनि उपलब्ध गराएको थियो ।

अधिल्लो पारवहन सन्धिमा तेस्रो मुलुकबाट 'मलखाद र सिमेन्ट आदि जस्ता बल्क कार्गो' रेलमार्ग हुँदै कोलकातादेखि रक्सौलसम्म पारवहन गर्न सकिने भन्ने वाक्य थियो । सन्धिमा लेखिएको 'आदि जस्ता' भन्ने शब्दका आधारमा व्यवसायीले भारतीय प्रशासनको स्वीकृति लिएर मलखाद र सिमेन्ट बाहेकका एचआर सिट, सीआर सिट लगायतका अन्य मालवस्तु पनि आयात गरिरहेका थिए । तर नयाँ पारवहन सन्धिमा 'आदि जस्ता' भन्ने शब्द हटाइएको छ । बल्क कार्गो भनेर ४ वस्तु मात्र किटान गरिएको छ । यसका कारण उद्योगी-व्यवसायीले अब तेस्रो मुलुकसित रेलमार्ग हुँदै ४ मालवस्तुबाहेक अन्यको आयातनिर्यात गर्न नपाउने भएका हुन् ।

सन् १९९९ को पारवहन सन्धिले भारतीय प्रशासनलाई अग्रिम जानकारी दिएर वीरगञ्जबाहेकका अन्य स्वीकृत नाकासम्म रेलमार्गको प्रयोग गरेर मालवस्तुको आयातनिर्यात गर्ने सुविधा दिएको थियो । सोहीअनुसार विराटनगर नजिकको बथनाहा वा जोगवनी रेल वे स्टेसनसम्म तेस्रो मुलुकका बल्क कार्गो ल्याइने गरिन्थ्यो । तर नयाँ पारवहन सन्धिबाट यो सुविधा गुमेको छ । समग्रमा भन्नुपर्दा नयाँ पारवहन सन्धिले नेपाली व्यवसायीले पाएको सुविधालाई संकुचित बनाएको छ । यो सन्धिको कारणले जेठ १८ अधिसम्म भइरहेको आयातनिर्यातको कार्य पनि नहुने भएको छ ।

सन्धिको मर्कामा निर्यात पनि

नयाँ पारवहन सन्धिले रेलमार्फत् तेस्रो मुलुकबाट उपर्युक्त ४ वटा मालवस्तुको आयात गर्न त बन्देज लगाएकै छ, निर्यातमा पनि त्यस्तै व्यवधान उत्पन्न गरेको छ। सन्धिले कन्टेनरमा बन्द गरेर नेपाल आयात गरिने मालवस्तुलाई कोलकाता वा विशाखापट्टनमदेखि रेलमार्गबाट विराटनगरको आइसिपी वा वीरगञ्जको सुक्खा बन्दरगाहसम्म ल्याइपुऱ्याउने सुविधा नदिएजस्तै नेपालबाट पनि कन्टेनरमा लोड गरेर रेलमार्ग हुँदै तेस्रो मुलुकसम्म मालवस्तुको निर्यात गर्न पाइने अवसर दिएको छैन।

अर्थात् समुद्रपारका मुलुकबाट नेपाल आयात गरिने मालवस्तु विराटनगरको आइसिपी वा वीरगञ्जको सुक्खा बन्दरगाह(सम्म कन्टेनरमा ल्याउन पाइने छैन। त्यसैले नेपाल सरकारले भारतसित कूटनीतिक पहल गरी सन्धिमा पुनरावलोकन गरेर संशोधन गर्नुपर्छ। अनि मात्र नेपालको व्यवसायमा सहजीकरण हुनसक्छ।

निकाय धेरै हुँदा अन्याय

एनसीवाईसम्म कागोरिलको उद्घाटन त भयो तर यसका सरोकारवाला सरकारी निकाय धेरै हुँदा व्यवसायी अन्यायमा परेका छन्।

कागोरिलको सञ्चालनका लागि व्यवसायीलाई बैठकमा कहिले उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयले बोलाएको हुन्छ, त कहिले इन्टरमोडल र कहिले रेल विभागले। त्यस्तै कहिले नेपाल रेल वे कम्पनी र कहिले भन्सार कार्यालयको बैठकमा व्यवसायीले पुग्नुपर्छ। भौतिक पूर्वाधार मन्त्रालय अन्तर्गत रकेको रेल विभागको मातहत नै नेपाल रेल वे कम्पनी छ। तर विभाग र कम्पनी दुवै निकाय एनसीवाईका अधिकारप्राप्त निकाय हुन् भन्ने भान व्यवसायीलाई परेको छ। कागोरिल ल्याउन कहाँ सम्पर्क र समन्वय गर्नुपर्ने हो भनेर व्यवसायीले अझै पनि स्पष्टतः बुझिनसकेको अवस्था छ। त्यसैले एनसीवाईमा एक कार्यालयको स्थापना गरेर एकद्वार प्रणालीमार्फत कागोरिल, ट्यान्डलिड, ढुवानी आदिको व्यवस्थापन र सञ्चालन गरिनु आवश्यक देखिन्छ।

रेलमार्ग नै किन ?

विराटनगरको आइसिपीस्थित भन्सार कार्यालयमा मालवस्तुका ट्रक र लरीसहित दैनिक ३०० वटा ढुवानीका साधन आइपुग्छन्। यसमध्ये ८० प्रतिशत साधनले भारत र बाँकी २० प्रतिशतले तेस्रो मुलुकका मालवस्तु ल्याएका हुन्छन्। कोलकाताबाट विराटनगरसम्म सडकमार्गबाट मालवस्तु ल्याउँदा प्रति किलो भार ३ देखि ४ सम्म ढुवानीखर्च हुन्छ। एक ट्रकमा १५ टनको आधार मान्दा एक ट्रकको ढुवानीखर्च भार ४५ देखि ६० हजार हुन्छ।

यता यही मालवस्तु रेलमार्गबाट आयात गर्ने हो भने ढुवानीखर्चमा ३५ प्रतिशतले वचत हुन्छ। यस हिसाबले एक ट्रक (१५ टन मालवस्तु) कोलकाताबाट विराटनगर ल्याउँदा भार २९ हजार २५० देखि ३९ हजारसम्ममा आइपुग्छ। एक ट्रकमा भार १५ हजार ७५० देखि २९ हजारसम्मको वचत हुने देखिन्छ।

त्यस्तै रेलमार्गबाट मालवस्तु आयातनिर्यात गर्दा मालवस्तुको टुटफुट र चोरीडकैती हुने सम्भावना पनि नगण्य हुन्छ। कन्टेनरमा लोड गरिएको मालवस्तु यार्डमा अनलोड नगरी कन्टेनर नै उद्योगी वा व्यवसायीका गोदामसम्म पुऱ्याउन सकिन्छ।

सडकमार्गबाट आयातनिर्यात भइरहेको मालवस्तुलाई कहिलेकाहिँ ढुवानीसाधनका चालकले बिच बाटोमै चोरी गरेर विक्री गरेका घटना पनि यदाकदा हुने गर्छन्। रेलमार्गको प्रयोग गरेर आयातनिर्यात गर्ने हो भने यस्तो सम्भावना हुँदैन।

विराटनगर कार्गोरेल, कहिले के भयो ?

- वि.सं. २०६१ (सन् २००५)मा भारतको बथनाहादेखि नेपालको कटहरीसम्मको दुरी १८.७ किलोमिटर रेलमार्ग बनाइदिने सहमति ।
- २०६८ मा निर्माण सुरु गरी २०७३ सालमा सम्पन्न गर्नुपर्ने लक्ष्य ।
- २०७६ मा भारतीय पक्षबाट बथनाहादेखि विराटनगरको आइसिपीसम्मको रेलमार्गको सफल परीक्षण ।
- भारतको बथनाहादेखि विराटनगर आइसिपीसम्मको ७.६ किलोमिटरको रेलमार्गको निर्माण सम्पन्न भई २०८० जेठ १८ गते उद्घाटन ।
- २०८० जेठ १८ मै दुई देशका उद्योग, वाणिज्य मन्त्रीबाट संशोधित वाणिज्य सन्धिमा हस्ताक्षर ।
- संशोधित सन्धिअनुसार कोलकाता-विराटनगर रेल वेलाई बल्क कार्गो स्पेसिफाइड रुठ कायम गरी तेस्रो मुलुकबाट आयात हुने रासायनिक मल, पत्थर कोइला, विलङ्कर र सिमेन्ट मात्र ल्याउन पाउने व्यवस्था ।

रेलमार्गको यस्तो पृष्ठभूमि

नेपाल र भारतबिच सन् २००५ मा भारतको बथनाहाबाट मोरङको कटहरीसम्म १८.७ किलोमिटर रेलमार्गको निर्माण गरेर सञ्चालन गर्ने द्विपक्षीय सम्झौता भएको थियो । यही सम्झौताअनुसार रेलमार्गको निर्माणकार्यको सुरुआत २०६८ मा सुरु भयो । यसलाई २०७३ मा सम्पन्न गरिसक्ने लक्ष्य राखिएको थियो ।

यसपछि बथनाहादेखि विराटनगरको आइसिपीस्थित एनसीवाईसम्म ७.६ किलोमिटर रेलमार्गको निर्माण त सम्पन्न भएको छ तर मुआबजा विवादका कारण बाँकी ११.१ किलोमिटर रेलमार्गको काम अघि बढ्न सकेको छैन ।

कटहरी गाउँपालिका वडा नं. १ मा लगभग ६ विघा जग्गामा मुआबजाको विवाद भएको थियो । मुआबजा निर्धारण समितिले प्रति कट्टा २ लाखका दरले मुआबजा दिने निर्णय गरेको थियो । यस निर्णयमा जग्गाधनीहरू सहमत भएनन् । यसपछि उनीहरू सर्वोच्च अदालत गए । अदालतले प्रति कट्टा ८ लाखका दरले मुआबजा दिनुपर्ने फैसला गर्‍यो । यता सरकारले फैसलाको लगत्तै मुआबजा वितरण गर्ने सुरसार गरेन, वितरणमा सरकारका तर्फबाट ढिलाइ भयो । रात रहे अग्राह्य पलाए भनेभैँ जग्गाधनीहरूले सर्वोच्चमा पुनः मुद्दा दायर गरेका छन् । यसको फैसला अबैँ हुनसकेको छैन । यसका कारण एनसीवाईदेखि कटहरीसम्मको ११.१ किलोमिटर रेलमार्गको निर्माण अवरुद्ध भएको हो ।

भारतले बथनाहादेखि विराटनगरको आइसिपीसम्मको रेलमार्गको निर्माण २०७५ मै सम्पन्न गरेको थियो । भारतीय रेल विभागले यसको लिक परीक्षण २०७६ मा गर्‍यो । लिकको परीक्षण गरेपछि भारत सरकारले नेपाल सरकारलाई आइसिपीसम्म रेल सञ्चालन गर्न बारम्बार अनुरोध गरिरह्यो । तर नेपाल सरकारको नीति कहिल्यै पनि लगानीमैत्री र व्यापार सहजीकरण गर्नेतर्फ उन्मुख भएन । यसको उदाहरण हो, भारत सरकारको रेल सञ्चालन गर्ने अनुरोधलाई नेपाल सरकारले जहिले पनि सुनेको नसुन्यै गरिरह्यो ।

यसैबिच २०७९ को पुसमा पुष्पकमल दाहाल प्रचण्ड नेपाल सरकारको प्रधानमन्त्रीमा नियुक्त भएपछि २०८० जेठका लागि उनको भारतभ्रमण तय भयो । दाहालको भारतभ्रमणको एक महिनाअघि तत्कालीन अर्थमन्त्री डा. प्रकाशशरण महत उद्योग संगठनको निमन्त्रणाया पूर्व बजेट छलफलका लागि विराटनगर आउने कार्यक्रम निश्चित भयो । मन्त्री डा. महत विराटनगर विमानस्थलबाट सिधै विराटनगरको आइसिपीस्थित भन्सार कार्यालय जाने कार्यक्रम थियो । भन्सार कार्यालय पुगेपछि उनले कार्यालयको ब्रिफिङ सकेर एनसीवाईको स्थलगत निरीक्षण गरे ।

सडक र रेल मार्गबाट ढुवानीगर्दा के भिन्नता छ ?

सडक मार्गबाट

- विराटनगर भन्सारमा दैनिक सरदर ३०० ट्रक मालवस्तु आयात ।
- भारतबाट ८० प्रतिशत अर्थात् २४० ट्रक आयात ।
- तेस्रो मुलुकबाट २० प्रतिशत अर्थात् ६० ट्रक आयात ।
- कोलकातादेखि विराटनगरसम्मको ढुवानी भाडा प्रति किलो मारु ३/-
- प्रति ट्रक (१५ टन)को आधार मान्दा मारु ४५,०००/-
- दैनिक २४० ट्रकका आधारमा ढुवानी भाडा मारु १०८,००,०००/-

कार्गो रेलबाट

- तेस्रो मुलुकबाट आउने सबै र भारतबाट आउने ६० प्रतिशत अर्थात् सरदर २४० ट्रक वस्तु आयात हुने ।
- कोलकाता विराटनगर प्रति केजी मारु १.२५ मा ढुवानी गर्न सकिने ।
- प्रति ट्रक (१५ टन) आधार मान्दा मारु २९,२५०/-
- दैनिक २४० ट्रकका आधारमा ढुवानी भाडा मारु ७०२,००,०००/-
- दैनिक ढुवानी भाडा वचत मारु.३७,८०,०००/-

त्यही बेला भन्सार प्रमुख ज्ञानेन्द्रराज ढकालले मन्त्री डा. महतलाई यस ठाउँमा कार्गोरेल आएमा व्यापार सहजीकरणले ठुलो फड्को मार्ने जानकारी गराए । सँगसँगै रहेका व्यवसायीले पनि २०७६ सालमै परीक्षण भइसकेको एनसीवाईसम्म नेपाल सरकारको उदासीनता र अकर्मण्यताका कारणले नै ४ वर्षदेखि कार्गोरेल आउन नसकेको गुनासो गरे ।

यता पूर्व बजेट छलफल कार्यक्रममा संगठनका तत्कालीन अध्यक्ष सुयश प्याकुरेलले पावर प्वाइन्ट प्रस्तुत गर्दै आइसिपीसम्म कार्गोरेल आएमा ढुवानीदरमा कति वचत हुन्छ र नेपाली व्यवसायीलाई केके फाइदा हुन्छ भन्ने तथ्य विस्तारमा प्रकाश पारे ।

प्याकुरेलले नेपाल सरकारको अनिर्णय र बेवास्ताका कारण विराटनगरको आइसिपीसम्म कार्गोरेल आउन नसकेको टिप्पणी गर्दै प्रधानमन्त्रीको भारतभ्रमणमा कार्गोरेललाई एजेन्डा बनाइदिन मन्त्री महतसमक्ष आग्रह गरे ।

पूर्वबजेट छलफलमा कार्गोरेलको विषयले प्रमुखताका साथ प्राथमिकता पायो ।

डा. महतले त्यही कार्यक्रममा विराटनगरको आइसिपीसम्म कार्गोरेल सञ्चालन गर्ने एजेन्डालाई प्रधानमन्त्रीको भारतभ्रमणमा समावेश गर्ने वचनबद्धता प्रकट गरे । अन्ततः भ्रमणमा एजेन्डाको प्रविष्टि भयो र जेठ १८ गते यसको संयुक्त उद्घाटन सम्पन्न पनि भयो । अनि भारत सरकारले २०८० असार २६को राजपत्रमा नेपाल रेलवे यार्डलाई स्वीकृति दिएको जानकारी प्रकाशित गर्‍यो ।

कार्गोरेल जग्गा विवाद के हो ?

- कटहरी गाउँपालिका १ मा लगभग ६ बिगाहा जग्गाको मुआबजा विवादका कारण काम रोकिएको ।
- मुआबजा निर्धारण समितिको प्रति कट्टा २ लाखका दरले मुआबजा दिने निर्णय ।
- जग्गाधनीहरूले असहमति जनाउँदै अदालतमा मुद्दा दायर ।
- अदालतबाट प्रति कट्टा ८ लाखका दरले मुआबजा दिनुपर्ने फैसला ।
- नेपाल सरकारबाट मुआबजा वितरणमा ढिलाइ ।
- स्थानीय केही जग्गाधनीहरूले पुनः सर्वोच्च अदालतमा मुद्दा दायर गरेको अवस्था ।
- मुआबजा विवादले भारत सरकारलाई नेपालले जग्गा हस्तान्तरण गर्न नसक्दा अन्तिम स्टेसनको काम रोकिएको ।

प्रदेशलाई दिए के हुन्छ ?

नेपालमा संघीयता कार्यान्वयन भएको ७ वर्ष पुग्न लागेको छ। सातै प्रदेशमा प्रदेशसभाको दोस्रो निर्वाचन भएर प्रदेश सरकारहरू क्रियाशील भएको अवस्था छ। तर संघीयता कार्यान्वयन भएको ७ वर्ष पुग्न लाग्दा पनि प्रदेश सरकारले पर्याप्त कार्याधिकार र क्षेत्राधिकार पाइरहेका छैनन्। जस्तै, एनसीवाईमा सानो समस्या देखियो भने त्यसको समाधान गर्न केन्द्रीय राजधानी काठमाडौँबाटै सरकारी अधिकारीहरू आइरहेको देखिन्छ। विराटनगरको एनसीवाईको व्यवस्थापन, सञ्चालन र रेखदेखका लागि केन्द्रबाट सरकारी टोली आउँदा सरकारी खर्च बढ्ने त छँदैछ, निर्णय र काम ढिलो हुने समस्या पनि उत्तिकै छ। असारमा शुल्कनिर्धारण भएपछि एनसीवाईमा कार्गोरल नआउनुको एउटा मुख्य कारण यो पनि हो। किनकि काठमाडौँका केन्द्रीय मन्त्री वा सरकारी अधिकारीका मनमस्तिष्कमा विराटनगरको एनसीवाई पूर्वको एउटा महत्वपूर्ण गेमचेन्जर आयोजना हो भन्ने छँदैछैन। भए पनि त्यो हल्का रूपमा मात्र छ।

तर यही कार्याधिकार र क्षेत्राधिकार केन्द्रले कोशी प्रदेश सरकारलाई हस्तान्तरण गरेको भए प्रदेश सरकारले आफ्नो राजधानीमा भएको एउटा गेमचेन्जर आयोजनालाई केन्द्रको भन्दा गम्भीर ढंगले वहन गर्ने थियो भन्ने कुरामा कसैको पनि दुईमत हुनसक्तैन। एनसीवाईको स्थलगत निरीक्षण केन्द्रका मन्त्रीले भन्दा प्रदेश सरकारका मुख्यमन्त्री र मन्त्रीले निरन्तर र बाक्लो रूपमा गरेका हुन्थे र त्यहाँका व्यवधान तथा समस्याका विषयमा पर्याप्त जानकारी लिएका हुन्थे। व्यवसायीलाई पनि समस्या र सुझावका पोका बोकेर काठमाडौँ धाइरहनु पर्ने बाध्यता हुँदैनथ्यो। सानो समस्या आउनेबित्तिकै प्रदेश सरकारमा तत्काल जानसक्थे। वास्तवमा संघीयताको मर्म, उद्देश्य र अवधारणा पनि यही हो।

अध्यक्ष सुरानाको भनाइ छ, 'एनसीवाईको व्यवस्थापन र सञ्चालनका लागि केन्द्रले प्रदेश सरकारलाई सम्पूर्ण अधिकार तत्काल हस्तान्तरण गर्नुपर्छ। संघीयताको सुन्दरता अनि मात्र प्रस्फुटन हुनसक्छ।



P R E S E N T S

CIM NEPAL HUMAN RESOURCE SUMMIT 2024



10th-11th May, 2024



Biratnagar

FOR REGISTRATION DETAIL



PARTNERS



उद्योग संगठन मोरङको ५६औं स्थापना दिवसमा रक्तदान

२०८० माघ २६ गते उद्योग संगठन मोरङले ५६औं स्थापना दिवसको अवसरमा रक्तदान कार्यक्रम आयोजना गरेको थियो । उद्योगी व्यवसायी, श्रमिक, उद्योग प्रतिष्ठानका कर्मचारीहरु समेत गरी ३५ पिन्ट रगत विराटनगर स्थित ब्लड बैंकलाई प्रदान गरेको छ ।

सोही अवसरमा अध्यक्ष सुरानाले उद्यमशिलता विकासमा आफनो भविष्य बनाउन चाहने आर्थिक रुपमा कमजोर लगनशिल र मेहनती

एकजना विधार्थीलाई एम.वि.ए अध्ययन गर्न पूर्ण स्कलरशिप प्रदान गर्ने घोषणा गरी उक्त विद्यार्थीलाई संगठन अन्तर्गतको स्टार्टअप एण्ड इन्ोभेशन कार्यक्रममा समावेश गरि उद्यमशिलता विकासका लागि आवश्यक सम्पूर्ण सहयोग प्रदान गर्ने वताउनु भयो ।



व्यवसाय निरन्तरता व्यवस्थापन सम्बन्धी अभिमुखिकरण तथा अन्तरक्रिया

उद्योग संगठन मोरङ र राष्ट्रिय व्यवसायीक पहलको संयूक्त आयोजनामा व्यवसाय निरन्तरता व्यवस्थापन सम्बन्धी नीजि क्षेत्रका लागि अभिमुखिकरण तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रम २०८० फागुन ११ गते आयोजना भएको थियो ।

कार्यक्रममा विभिन्न प्राकृतिक विपत्तिको समयमा नीजि क्षेत्रका उद्योग व्यवसायले कसरी विपद् व्यवस्थापन गर्नुपर्दछ भन्ने विषयमा अभिमुखिकरण गरिएको थियो । विपद् आउनु पूर्व गर्नुपर्ने तयारी, विपद्को समयमा व्यवसायमा पर्ने प्रभाव, व्यवसाय यथाशिघ्र संचालनमा ल्याउन अवलम्बन गर्नुपर्ने उपायका साथै जोखिम न्यूनिकरणका विधि लगायत विपद् पश्चात नीजि क्षेत्रको भूमिकाका विषयमा कार्यक्रममा अन्तरक्रिया गरिएको थियो ।



पाठेघरमा हुने क्यान्सर सम्बन्धी सचेतनामूलक कार्यक्रम

११४औं अन्तर्राष्ट्रिय महिला दिवशको अवसरमा उद्योग संगठन मोरङ, महिला उद्यम समितिद्वारा विराटनगर महानगरपालिका वडा नं. २ का महिलाहरुका लागि पाठेघरमा हुने क्यान्सर सम्बन्धी सचेतनामूलक कार्यक्रममा २०८० फागुन २४ गते आयोजना गरिएको थियो ।

कार्यक्रममा पाठेघरमा हुने क्यान्सर, यसको लक्षण, यसबाट बच्ने उपाय र कस्तो अवस्थामा महिलाहरुले स्वास्थ्य उपचार गराउनु पर्दछ भन्ने विषयमा विराट नर्सिङ होमकी स्त्रीरोग विशेषज्ञ डा. मोना प्रियदर्शनीले जानकारी गराउनु भएको थियो । कार्यक्रममा संगठनका अध्यक्ष राकेश सुराना, महिला उद्यम समितिको संयोजक प्रतिभा रिजाल ओली, वडा नं. २ का अध्यक्ष कुमार पोखरेलले महिलाहरु आफनो स्वास्थ्य अवस्था प्रति सजग हुनु पर्ने धारणा राख्नु भएको थियो ।



उद्योग संगठन मोरड र बंगलादेशका राजदुत बिच छलफल

उद्योग संगठन मोरडले बंगलादेश र नेपाल बिच हुनसक्ने व्यवसायीक तथा व्यापारिक सम्बन्ध, उद्योग व्यवसायको प्रवर्धन र विकासका साथै पर्यटन लगायतका क्षेत्रमा सहकार्य तथा साभेदारीको सम्भावनाका विषयमा नेपालका लागि बंगलादेशका राजदुतका साथ २०८० फागुन २७ गते छलफल भयो ।



संगठनको सचिवालयमा भएको छलफलमा अध्यक्ष राकेश सुरानाले नेपाल र बंगलादेश बीचको व्यापारिक सम्बन्ध अभिवृद्धिका लागि नेपाली उत्पादनले बंगलादेश निर्यातमा भोग्दै आएको समस्या अवगत गराउनु भयो । उहाले संगठनले आयोजना गर्न लागेको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार प्रवर्द्धन ग्यालीका साथै नेपाल र बंगलादेशका उद्योगीहरु बिच सम्बन्ध बिस्तारका लागि आवश्यक सहजीकरण गर्न समेत अनुरोध गर्नुभयो ।

बंगलादेशका राजदुत सलाहउद्दिन नोमन चौधरीले नेपाल र बंगलादेशका बिच धेरै क्षेत्रहरुमा सहकार्यको प्रचुर सम्भावना रहेकोले दुई मुलकका औद्योगिक तथा व्यवसायीहरु बिचको सम्बन्ध विस्तारका लागि दुतावास निरन्तर सहजिकरण गर्न तत्पर रहेको बताए । उनले निर्यातमा देखिएका समस्या समाधान लागि आफ्नो तर्फबाट पहल र प्रयास रहने स्पष्ट पारे ।

उद्योग संगठन मोरड र इन्स्योर परियोजना बीच सम्झौता

उद्योग व्यावसायका लागि आवश्यक दक्ष प्राविधिक जनशक्ती उत्पादन गर्न उद्योग संगठन मोरड र इन्स्योर परियोजना बीच आगामी एक वर्षका लागि २०८० फागुन २८ गते सम्झौता भएको छ ।



उद्योग प्रतिष्ठानमा कार्यरत मानव संशाधनको सीप स्तरोन्नती, मानव श्रोत व्यवस्थापन रणनीति, व्यवसाय जन्य स्वास्थ्य सुरक्षा, एच. आर. मिटका साथै डुयल भेट एप्रेन्टिसीप कार्यक्रम अन्तर्गत सैद्धान्तिक र प्रयोगात्मक तालिम वार्षिक रुपमा संचालन गर्न १ करोड ११ लाख ७० हजार ५ सय उपलब्ध गराउने सहमति भएको छ ।

उद्योग संगठन मोरड, सीप विकास ईकाईको माध्यमबाट आगामी दिनमा उद्योगको आवश्यकता अनुरूप तालिम सञ्चालनका लागि प्रदायक संस्थाहरु बीच पुलको भूमिका निर्वाह गर्नुका साथै समयानुकुल तालिमको पाठ्यक्रम परिमार्जनका सन्दर्भमा सम्बन्धीत निकायमा सुभाबहरु दिनेछ ।

संगठनका अध्यक्ष राकेश सुराना र इन्स्योर परियोजनाका टिम लिडर रविन्द्र वहादुर सिंहले हस्ताक्षर गर्नु भएको छ ।



औद्योगिक प्रशिक्षण (Dual VET Apprenticeship) भनेको के हो ?

औद्योगिक प्रशिक्षण भनेको प्राविधिक शिक्षालयहरू र उद्योग/व्यवसायद्वारा तयार भएको पाठ्यक्रम अनुसार सञ्चालन गरिने प्रशिक्षण हो । औद्योगिक प्रशिक्षार्थीहरूले प्रारम्भिक चरणमा प्राविधिक शिक्षालयहरूमा ३.५ महिना प्रशिक्षण लिन्छन् भने दोस्रो चरणमा उद्योग/व्यवसायमा कम्पनी प्रशिक्षकको निगरानीमा रही दैनिक उत्पादन प्रक्रियामा समेत सहभागिता जनाउँदै १९.५ महिना प्रशिक्षण लिन्छन् भने ती प्रशिक्षार्थीहरू प्रत्येक हप्ताको १ दिन चाहि सम्बन्धित शिक्षालयमा प्रशिक्षणको लागि जानु पर्ने हुन्छ । प्रशिक्षणको अन्तिम २४ औं महिनामा पुनः सम्बन्धित शिक्षालयहरूमा एक महिना अन्तिम परिक्षाको लागि जानु पर्दछ । शिक्षालय र उद्योग/व्यवसाय दुवै ठाउँमा सिकाइ हुने भएकोले औद्योगिक प्रशिक्षार्थी कार्यक्रमलाई Dual VET Apprenticeship पनि भनिन्छ ।

उद्योग/व्यवसायलाई औद्योगिक प्रशिक्षार्थी लिन के फाइदा हुन्छ ?

औद्योगिक प्रशिक्षण कार्यक्रम उद्योग/व्यवसायको आफ्नै कार्यक्रम हो । यो उद्योग व्यवसायहरूमा काम गर्ने आवश्यक मानवस्रोतको अभाव भैरहेको अवस्थामा उद्योगी/व्यवसायीहरूमा काम गर्ने आवश्यक मानवस्रोतको अभाव भैरहेको अवस्थामा उद्योगी/व्यवसायीहरूलाई यसले केही हद सम्म भए पनि त्यो अभावलाई पुरा गर्न यस प्रकृतिको तालिमले सहयोग गर्दछ । उद्योग/व्यवसायको लागि आवश्यक दक्ष जनशक्ति उत्पादनमा निम्न फाइदाहरू हुन्छन् ।

- निश्चित समय बस्ने ग्यारेन्टी: औद्योगिक प्रशिक्षार्थी सम्बन्धित उद्योग/व्यवसायमा १९.५ महिना बस्ने ग्यारेन्टी उद्योग, प्रशिक्षार्थी र सम्बन्धित शिक्षालय बीचमा हुने त्रिपक्षीय सम्झौताले गर्दछ ।
- कम ज्यालामा जनशक्ति प्राप्त हुने : औद्योगिक प्रशिक्षार्थीलाई सम्बन्धित उद्योग/व्यवसायले नेपाल सरकारले तोकेको न्यूनतम ज्यालाको मासिक कम्तीमा २५ ०० मात्र दिन सकिने प्रावधान रहेको हुनाले लगभग ३ गुणा सस्तो ज्यालामा प्रशिक्षार्थीलाई उद्योगको सम्बन्धित विषयसंगको उत्पादन दैनिक ८ घण्टा सम्म परिचालन गर्न सकिने हुनाले कम लगानीमा बढी प्रतिफल लिन सकिने ।
- सैद्धान्तिक र व्यवहारिक ज्ञान प्राप्त प्रशिक्षार्थी: ३.५ महिना शिक्षालयमा सम्बन्धित विषयको केहि मात्रामा भए पनि सैद्धान्तिक र व्यवहारिक ज्ञान हासिल गरेका प्रशिक्षार्थीहरू हुने । त्यस्तै गरी शिक्षालयले ती प्रशिक्षार्थीहरूलाई उद्योग/व्यवसायमा पालना गर्नु पर्ने नियम र प्रदर्शन गर्नुपर्ने आचरणका विषयमा अभिमुखीकरण (Orientation) गरेर पठाएका हुन्छन् ।
- दुर्घटना विमा: औद्योगिक प्रशिक्षार्थीलाई उद्योग/व्यवसायमा पठाउन अघि सम्बन्धित शिक्षालयले ७ लाख सम्मको दुर्घटना विमा गरि सकेको हुन्छ ।
- कम्पनिले चाहे जस्तो दक्ष मानवस्रोत प्राप्त हुने: २४ महिनाको अवधि पश्चात उद्योग/कम्पनी आफुले चाहे जस्तो जनशक्तिको विकास हुने भएकोले त्यस्ता व्यक्तिहरूलाई भविष्यमा पनि त्यहि उद्योगहरूको लागि उक्त जनशक्ति काम लाग्न सक्ने ।

कस्ता उद्योग/व्यवसायहरू यस कार्यक्रममा सहभागी हुन सक्छन् ?

- नेपाल सरकारले तोकेको न्यूनतम ज्यालाको मासिक कम्तीमा २५०० (हाललाई रु. ४५००) दिन तयार हुने उद्योग/व्यवसायहरू ।
- प्रशिक्षार्थीलाई हप्ताको १ दिन विदा, १ दिन सम्बन्धित शिक्षालयमा पठाउन तयार हुने उद्योग/व्यवसायहरू ।

प्रशिक्षार्थी उद्योगमा प्रतिस्थापन (Placement) हुने समय:

- २०८० चैत्र १५ ३० गते भित्र विभिन्न शिक्षालयहरूमा भर्ना भएका प्रशिक्षार्थीहरू सम्बन्धित उद्योग/व्यवसायहरूमा प्रतिस्थापन भइसकेको हुनु पर्दछ । त्यो भन्दा अगाडि प्रशिक्षार्थी राख्न चाहने उद्योग/व्यवसायहरूले आफुलाई आवश्यक विषय र संख्या सम्बन्धित शिक्षालय वा उद्योग संगठन मोरडमा रहेको सीप विकास इकाई (Skill Development Unit) मा सम्पर्क गर्नु पर्दछ ।

आर्थिक वर्ष २०८०/०८१ मा भर्ना भएका प्रशिक्षार्थीहरूको विवरण:

क्र. सं.	शिक्षण संस्थाको नाम र ठेगाना	औद्योगिक प्रशिक्षार्थी तालिम कार्यक्रम	स्वीकृत कोटा
१.	मनमोहन स्मृति पोलिटेक्निक इन्स्टिच्यूट, मोरङ	Mechanical Engineering	२०
		Automobile Engineering	२०
		Electrical Engineering	२०
		Information Technology	२०
२.	कन्काई पोलिटेक्निक इन्स्टिच्यूट, भापा	Information Technology	३८
		Civil Engineering (Building Construction)	२०
३.	शैलजा आचार्य स्मृति पोलिटेक्निक, मोरङ	Early Childhood Development Facilitation (ECDF)	३०
		Information Technology	३०
४.	महानगर पोलिटेक्निक इन्स्टिच्यूट, विराटनगर, मोरङ	Electrical Engineering	३०
		Civil Engineering (Building Construction)	२७
५.	शहिद स्मृति प्रतिष्ठान पोलिटेक्निक, विर्तामोड, भापा	Civil Engineering (Building Construction)	३०
६.	गणेशमानसिंह प्रतिष्ठान पोलिटेक्निक इन्स्टिच्यूट, भापा	Civil Engineering (Building Construction)	१९
७.	पुष्पधरेन्द्र स्मृति प्रतिष्ठान, दमक, भापा	Information Technology	४०
८.	नरबहादुर कर्माचार्य, इटहरी, सुनसरी	Hotel Management	४०
९.	आदर्श माध्यमिक विद्यालय, विराटनगर	Information Technology	३०
		Early Childhood Development Facilitation (ECDF)	३०
१०.	मोहनमाया माध्यमिक विद्यालय, विर्तामोड, भापा	Civil Engineering (Building Construction)	२०
		Early Childhood Development Facilitation (ECDF)	४०
११.	नरबहादुर कर्माचार्य, विर्तामोड, भापा	Hotel Management	३०
१२.	रत्नकुमार बान्तवा पोलिटेक्निक, इलाम	Tea Technology	४०
१३.	श्री दुर्गा माध्यमिक विद्यालय, मंगलबारे	Civil Engineering (Building Construction)	२०
कूल जम्मा			५९४

थप जानकारीको लागि:

उद्योग संगठन मोरङ, सीप विकास इकाई

सम्पर्क नं: ९८२८०१५९५८

इमेल: cim.skilldevunit2023@gmail.com

