काठमाडौं – चोभार सुख्खा बन्दरगाह

आन्तरिक मूल्याङ्कन प्रतिवेदन

नेपाल सरकार

राष्ट्रिय योजना आयोग

सिंहदरवार, काठमाण्डौं

वैशाख, २०७८

www.npc.gov.np

मूल्याङ्कन समूहः

डा. रामकुमार फुयाल,

संयोजक

माननीय सदस्य, राष्ट्रिय योजना आयोग

श्री किशोर जोशी,

सदस्य

सह-सचिव, राष्ट्रिय योजना आयोग

श्री ऋतु पन्थ, सदस्य

उपसचिव, उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय

श्री पुरुषोत्तम सुवेदी,

सदस्य

कार्यक्रम निर्देशक, राष्ट्रिय योजना आयोग

श्री विश्वामित्र कुइकेल,

सदस्य

कार्यक्रम निर्देशक, राष्ट्रिय योजना आयोग

श्री डा. रमेशचन्द्र चित्रकार,

सदस्य

अनुगमन तथा मूल्याङ्कन विज्ञ

श्री बबिता मरासिनी,

सदस्य

योजना अधिकृत, राष्ट्रिय योजना आयोग

श्री विमला रेग्मी,

सदस्य

योजना अधिकृत, राष्ट्रिय योजना आयोग

संक्षेपीकरण

CIF- Customer Information File

DPR- Detail Project Report

FGD- Focused Group Discussion

IRR- Internal Rate of Return

KII- Key Informant Interview

NPV- Net Present Value

विषयसूची

मूल्याङ्कन समूह i

संक्षेपीकरण ii

विषयसूची iii

कार्यकारी सारांश v

१. पृष्ठभूमिः १

१.१. आयोजनाको पृष्ठभूमि र उद्धेश्य १

१.२. आन्तरिक मूल्याङ्कनको आवश्यकताः २

१.३. मूल्याङ्कनको उद्देश्य २

१.४. मूल्याङ्कनको विषयसँग सम्वन्धित नीतिहरू ३

१.५. नीतिगत उद्धेश्यसँग आयोजनाको सम्बन्ध ३

१.६. मूल्याङ्कनको अपेक्षित नतिजा ४

२. मूल्याङ्कन विधि **५**

२.१. मूल्याङ्कनका आधार र विधिहरू ५

२.१.१. मूल्याङ्कन टोलीको संरचना ५

२.१.२. प्राथमिक तथ्याङ्क सङ्कलन विधि ५

२.१.३. द्वितीयक तथ्याङ्क संकलन विधि ६

२.१.४. तथ्याङ्क प्रशोधन र विश्लेषण ७

२.१.५. मूल्याङ्कनको सीमाः ७

२.१.६. मूल्याङ्कनको क्षेत्र ८

३. आयोजनाको मूल्याङ्कन र विश्लेषणः **११**

३.१. सञ्चालित कार्यक्रमको अवस्थाको विश्लेषण ११

३.१.१.महालेखा परीक्षकको सन्ताउन्नौ वार्षिक प्रतिवेदन, २०७७ .... ११

३.१.२.अन्य सान्दर्भिक प्रतिवेदनहरू ११

३.२. नीतिगत आधारमा आयोजनाको विश्लेषण १२

३.३. चालु योजनासँग तादाम्यता १३

३.४. भौतिक तथा वित्तीय प्रगतिको अवस्था १३

३.५. आयोजनाको अवाकस(SWOT) विश्लेषण १४

३.५.१. सबलता १४

३.५.२. दूर्वलता १५

३.५.३. अवसर १५
३.५.४. चुनौती १६
३.६. परियोजनाका समस्याहरू १६
३.७. कर्मचारी, सरोकारवाला र स्थानीय समुदायको धारणा र सवालहरू १६
३.७.१. उद्योग तथा वाणिज्य क्षेत्रसँग अन्तरक्रियामा उठेका विषयहरू १६
३.७.२. कार्य सम्पादनस्तर १८
३.७.३. कार्यदक्षताः २१
३.७.४. प्रभाव २२
३.७.५. दिगोपना २४
३.७.६. सान्दर्भिकता २५
३.७.७. प्रभावकारिता २६
३.७.८. सुसङ्गतताः २७
३.८ अन्तरक्रियाबाट प्राप्त सूचना तथा जानकारीहरूको विश्लेषण २८
३.९. परियोजनाको दिगोपन र प्रभावकारिताको लागि प्राप्त सुझाव ३१
४. कार्यक्रमको समग्र निष्कर्ष र समस्या समाधानका लागि सुझाबहरू ३३
४.१. कार्यक्रमको समग्र निष्कर्ष ३३
४.२. समस्या समाधानका लागि व्यवहारिक सुझावहरू ३६

अनुसूचीहरू

अनुसूची १, टेलिफोन अन्तरवार्ता गरिएको उद्योग वाणिज्य क्षेत्रका पदाधिकारीहरूको नामावली
अनुसूची २, नेपाल भारत क्षेत्रीय व्यापार तथा पारवाहन आयोजना अन्तर्गत काठमाडौं- चोभार सुख्खा बन्दरगाह को प्रश्नावली र चेकलिस्ट
अनुसूची ३, आयोजनाको प्रगति अवस्था
अनुसूची ४, आयोजनाको प्रगति अवस्था Contract Detail, Contract Status – ICB, Contract Status - NCB

कार्यकारी सारांश

नेपालको आर्थिक उन्नत्तिको लागि उत्पादन लागत तथा यातायात लागत घटाएर समग्रमा निर्यात बढाउने तथा आयात कम गर्ने राष्ट्रिय नीति अनुरुप उत्पादन तथा यातायात लागत घटाउनको लागि व्यापार सम्बद्ध भौतिक पूर्वाधारहरुको विकास तथा सञ्चालन गरी मुलुकको राष्ट्रिय तथा अन्तराष्ट्रिय व्यापार सरलीकरण तथा सहजीकरण गर्ने उद्देश्यले कीर्तिपुर नगरपालिकाको वडा नम्बर ६ चोभारमा काठमाडौं- चोभार सुख्खा बन्दरगाहको स्थापना भएको हो । छिमेकी मुलुकको बजारसँगको आबद्धताले व्यापार सहजीकरण, आयात प्रतिस्थापन तथा निर्यात प्रवर्धनमा टेवा पुऱ्याउने उद्देश्यले दुई देश बीचको छोटो दुरीको व्यापारिक मार्गको रुपमा यस आयोजनाको स्थापना गरिएको हो । विकास नीति, योजना, कार्यक्रम तथा आयोजनाहरूको निरीक्षण, अनुगमन एवम् मूल्याङ्कन गर्नु राष्ट्रिय योजना आयोगको एक प्रमुख कार्य रहेको सन्दर्भमा यस आयोजनाको आन्तरिक मूल्याङ्कन गरी यो प्रतिवेदन तयार गरिएको छ । हाल स्थापनाको क्रममा रहेको यस आयोजनालाई अन्तरदेशीय मार्गको रूपमा विकास र विस्तार गर्नका लागि निर्माणमा आइपरेको समस्या, बाधा वा अवरोधलाई समाधान गरी चुनौतीलाई अवसरका रूपमा कसरी रूपान्तरण गर्न सकिन्छ भन्ने सुझाव दिने उद्देश्यले यो आन्तरिक मूल्याङ्कन गरिएको हो ।

यस आन्तरिक मूल्याङ्कनको सामान्य उद्देश्य काठमाडौं - चोभार सुख्खा बन्दरगाहको कार्यसम्पादनस्तर, सान्दर्भिकता, प्रभावकारिता, कार्यदक्षता, असर र दिगोपना तथा सबलता, दूर्वलता, चुनौती र अवसरको लेखाजोखा गर्नु रहेको छ भने यस मूल्याङ्कनका ३ (तीन) विशिष्ट उद्देश्यहरु; (क) आयोजनाले लिएको उद्देश्य अनुरुप कार्यक्रमहरुको छनौट, कार्यप्रक्रिया, उपयुक्तता र समग्र कार्यसम्पादनको लेखाजोखा गर्ने (ख) आयोजना कार्यान्वयनबाट स्थानीय सेवा सुविधा तथा आर्थिक क्रियाकलापको विस्तार र जीवनस्तरमा परेको प्रभावको मूल्याङ्कन गर्ने र (ग) आयोजना कार्यान्वयन भएका क्षेत्रमा स्थानीय उपभोक्ताको पहुँच, सन्तुष्टी र समावेशिताको बारेमा मूल्याङ्कन गर्ने र आयोजनाको दिगोपनको अध्ययन गर्ने रहेका छन् । सम्भावित आन्तरिक मूल्याङ्कन विधिहरु मध्ये प्रचलित मूल्याङ्कन प्रक्रियामा मूल्याङ्कन टोलीको बनौट, प्राथमिक तथ्याङ्क संकलन, द्वितीय तथ्याङ्क

सङ्कलन, तथ्याङ्क प्रशोधन र विश्लेषण विधिहरूको प्रयोग गरी ७ वटा महत्वपूर्ण सूचकहरु कार्यसम्पादनस्तर, सान्दर्भिकता, प्रभावकारिता, कार्यदक्षता, प्रभाव, दिगोपना र सुसंङ्गता आधारमा मूल्याङ्कन गरिएको छ ।

यस आन्तरिक मूल्याङ्कन दुई चरणमा गरिएको थियो । पहिलो चरणमा डेस्क अध्ययन गर्दा आयोजनासँग सम्बन्धित राष्ट्रिय तथा क्षेत्रगत नीति, विद्यमान कानून, आयोजना दस्तावेज, प्रगति प्रतिवेदन तथा यसभन्दा अगाडि आयोजना सम्बन्धमा तयार भएका अन्य प्रतिवेदन तथा उपलब्ध भएसम्मका विवरणहरूको विश्लेषण गरिएको थियो । दोस्रो चरणमा आयोजनाको स्थलगत अवलोकन तथा निरीक्षण, सडक आयोजनासँग सम्बन्धित सरोकारवालासँग अन्तरक्रिया तथा संवाद, जानिफकारहरूसँग छलफल, समूह केन्द्रित छलफल र टेलिफोन अन्तरवार्ता गरिएको थियो ।

यस आयोजनाको आन्तरिक मूल्याङ्कनले यसको सान्दर्भिकता, कार्यकुशलता, प्रभावकारिता, दिगोपन र हासिल भएका प्रतिफल, असर तथा प्रभावहरुको लेखाजोखा गरी कार्यान्वयनको जिम्मेवार पक्षलाई नतिजाप्रति जवाफदेही गराउन र कमिकमजोरीबाट पाठ सिकी आगामी आयोजना तर्जुमा गर्दा तथ्यपरक बनाउन महत्वपूर्ण भूमिका खेलेको हुन्छ । आयोजना सम्पन्न नभइसकेकोले आन्तरिक मूल्याङ्कनबाट समयमा नै लक्ष्य हासिल गर्न मूल्याङ्कनको नतिजाले मद्दत गर्दछ ।

नेपालको संविधान, वाणिज्य नीति, आवधिक योजना, नेपाल व्यापार एकीकृत रणनीति र वार्षिक बजेटहरूको नीतिगत एवं कार्यक्रमगत सोचसँग तादम्यता नै रहेको उक्त आयोजनामा अन्य विकासका पूर्वाधारहरूसँग जोड्ने गरी संरचना निर्माणको कार्यसमेत अघि बढेको भएता पनि तोकिएको समयभन्दा ढिलो हुने गरी सम्पन्न हुने अवस्था देखिन्छ ।

संरचनागत आधार, नेपालको वाणिज्य प्रवृत्ति र निजी क्षेत्रको चासो समेतलाई हेर्दा आयोजना पक्ष सबल छ भन्न सकिन्छ तथापि निजी क्षेत्रको आकर्षण कायम राख्ने, अन्तर सरकार समन्वय कायम गर्ने, ट्राफिक व्यवस्थापन र वातावरणीय पक्षमा पर्नसक्ने असर जस्ता चुनौतिहरु पनि रहेका छन् ।

संघीय राजधानी नजिकको युनिट भएकोले सबैको चासो र अग्रसरता कायम हुने, नयाँ विषयवस्तुलाई सजिलै प्रवेश गराउने तथा नियमित अनुगमन र सुधारको अवसर यसलाई प्राप्त हुने देखिन्छ तथापि हिमाल सिमेन्ट कारखानाको दायित्वबाट सिर्जित समस्या र निर्मित संरचनाको पूर्ण र सामयिक उपयोग गर्नु जस्ता चुनौतीहरू पनि देखिन्छन् ।

हालको सांगठनिक संरचना, कार्य सञ्चालन अवस्था र अनुगमन लगायतका विषयहरूमा कमजोरी रहेको भएता पनि स्रोत विनियोजनको अवस्था राम्रो देखिएको र आयोजना लगभग सम्पन्न हुने चरणमा रहेको सन्दर्भमा आयोजनाको अनुमानित खुद वर्तमान मुल्य र लागत प्रतिफलको दर अनुरूप नै उपलव्धि हासिल गर्न पूर्ण र व्यवस्थित उपयोगमा ध्यान दिन आवश्यक देखिन्छ ।सम्बन्धित आयोजना केही ढिलो गरी सम्पन्न हुने देखिएकोले तोकिएको समयमा नै कार्यसम्पन्न भएपश्चात् हुने आर्थिक गतिविधिको वैकल्पिक लाभ प्राप्त गर्न आवश्यक पहल गर्नुपर्ने देखिन्छ।

बन्दरगाहको प्रभावकारिताको लागि अन्तरसरकारी, अन्तर निकाय र सरोकारवालाहरू समेटिएको समन्वय संयन्त्र तयार गर्ने, साविकमा हिमाल सिमेन्ट कारखानाको कारणले उत्पन्न समस्याहरूको यथा समयमा निराकरण गर्ने, सीमा नाकामा द्रुत परीक्षण, भेइकल ट्र्याकिङ्ग, सुरक्षा र कार्य सञ्चालन विधिसम्वन्धी नीतिगत, प्रविधिगत र कार्यविधिगत विषय टुङ्गो लगाउने, Customer Information File (CIF), Freight and Forwarding, गोदाम घरसम्बन्धी निजी क्षेत्रको चासोलाई सम्वोधन गर्ने, यस बन्दरगाहसँग जोडिएका अन्य पूर्वाधार निर्माण छिटो टुङ्ग्याउने, उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय, वाणिज्य विभाग, उद्योग विभाग, नेपाल प्रहरी, निजी क्षेत्र समेतको पहुँच हुने गरी एकीकृत व्यवस्थापन सूचना प्रणालीको विकास गरी स्वचालित तथा पारदर्शी प्रणाली विकास गर्ने जस्ता कार्य गर्न आवश्यक देखिन्छ ।

साथै आयोजनाको वातावरणीय अध्ययन प्रतिवेदन अनुसारको उपायको अलावा आयोजना स्थलमा नै हरियाली, स -सानो वगैचा र वर्षाको पानीलाई भूमिगत गर्ने जस्ता क्रियाकलापहरूलाई समायोजन गर्न समेत उपयुक्त देखिन्छ ।

यस्ता खालका बन्दरगाह निर्माण गर्दा हाल देखिएको र आयात सहज भई भविष्यमा देखिनसक्ने Trade Gap लाई निराकरण गर्न सकिने हुदाँ निर्यातजन्य वस्तुको प्रवर्धनका लागि विषयगत मन्त्रालयले दीर्घकालीन योजना तर्जुमा गर्न समेत उपयुक्त हुन्छ।

साथै आयोजनाहरू छिटोछरितोरूपमा सम्पन्न गर्न सार्वजनिक निर्माणमा कामको दैनिक चेकलिष्ट बनाउने तथा मासिक रुपमा Activity wise Action Plan बनाई बाँकी समयको कामलाई निरन्तरता दिनुपर्ने र सो को विवरण तालुक निकायमा पठाउने एवं आयोजनाको कार्य प्रगति र कार्य सञ्चालनलाई समेत प्रभावकारी बनाउन मन्त्रालयस्तरमा Integrated Data System बनाई सो मार्फत Tracking हुने व्यवस्था राख्न उपयुक्त हुने देखिन्छ ।

परिच्छेद-१

१. पृष्ठभूमिः (Background)

१.१. आयोजनाको पृष्ठभूमि र उदेश्य

राष्ट्रिय योजना आयोगले विकास योजनाको तर्जुमा, सोको कार्यान्वयनमा सहजीकरण तथा अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गरी नेपाल सरकारलाई अनुसन्धान वा विश्लेषण गरिएका सूचनाका आधारमा सल्लाह र सहयोग प्रदान गर्ने निकायको रूपमा कार्य गर्दै आएको सन्दर्भमा चालु आ.व.२०७७/७८ को स्वीकृत वार्षिक कार्ययोजना बमोजिम आयोजनाहरुको कार्य प्रगति, लागत, समस्या, चुनौती तथा अवसरहरुको पहिचान एंव विश्लेषण गरी समाधानको लागि उपयुक्त सुझाव प्रदान गर्न आयोजनाहरुको आन्तरिक मूल्याङ्कन गर्ने क्रियाकलापहरू निर्धारण गरिएको थियो ।

चालु आ.व. मा यस आयोगबाट आन्तरिक मूल्याङ्कन गर्न छनौट गरिएका क्रियाकलापहरू मध्ये काठमाण्डौ चोभार सुख्खा बन्दरगाहको आन्तरिक मूल्याङ्कन गर्ने कार्य एक क्रियाकलापको रुपमा रहेको छ ।

नेपालको आर्थिक उन्नत्तिको लागि उत्पादन तथा यातायात लागत घटाएर समग्रमा निर्यात बढाउने तथा आयात कम गर्ने राष्ट्रिय नीति अनुरुप उत्पादन लागत तथा यातायात लागत घटाउनको लागि व्यापार सम्बद्ध भौतिक पूर्वाधारहरुको विकास तथा सञ्चालन गरी मुलुकको राष्ट्रिय तथा अन्तराष्ट्रिय व्यापार सरलीकरण तथा सहजीकरण गर्ने उद्देश्यले मुलुकको विभिन्न नाकाहरुमा सुख्खा बन्दरगाह/एकीकृत जाँच चौकी/कन्टेनर फ्रट स्टेशनहरुको निर्माण तथा सञ्चालन भइरहेका छन् । यसै क्रममा मुलुकको कूल आर्थिक गतिविधिहरुको करिव ५० प्रतिशत हिस्सा काठमाण्डौ केन्द्रित भएको र व्यापार सम्बद्ध भौतिक पूर्वाधारको अभावमा लजिष्टिक व्यवस्थापनमा समस्या भएकोले सो समस्या समाधान गर्न र व्यापार सहजीकरण मार्फत उपभोग्य वस्तुको मूल्य कम गर्न एवं सर्वसुलभ रुपमा उपलब्ध गराउनको लागि

काठमाण्डौ उपत्यकामा एक सुक्खा बन्दरगाहको आवश्यकता महशुस भई नेपाल सरकार तथा विश्व बैंक बीच सन् २०१३ मा भएको सम्झौता बमोजिम चोभारस्थित साविक हिमालमा सिमेन्ट कारखानाको चर्चेको जग्गामध्ये २२१ रोपनी जग्गामा सुख्खा बन्दरगाहको निर्माण कार्य शुरु भएको हो।

उल्लेखित आयोजनासम्बन्धी दस्तावेज एवं आयोजना कार्यालयबाट प्राप्त जानकारी अनुसार नेपालको आर्थिक उन्नत्तिको लागि उत्पादन तथा यातायात लागत घटाएर समग्रमा निर्यात बढाउने तथा आयात कम गर्ने राष्ट्रिय नीति अनुरुप उत्पादन लागत तथा यातायात लागत घटाउनको लागि व्यापार सम्बद्ध भौतिक पूर्वाधारहरुको विकास तथा सञ्चालन गरी मुलुकको राष्ट्रिय तथा अन्तराष्ट्रिय व्यापार सरलीकरण तथा सहजीकरण गर्ने आयोजनाको उद्देश्य रहेको देखिन्छ ।

१.२. आन्तरिक मूल्याङ्कनको आवश्यकताः

यस आयोगको आ.व.२०७७/७८ को स्वीकृत वार्षिक कार्ययोजना बमोजिम आयोजनाहरुको कार्य प्रगति, लागत, समस्या, चुनौति तथा अवसरहरुको पहिचान एवम् विश्लेषण गरी समस्या समाधानको लागि उपयुक्त सुझाव प्रदान गर्ने व्यवस्था भएबमोजिम काठमाडौं -चोभार सुख्खा बन्दरगाहको आन्तरिक मूल्याङ्कन गरी उक्त आयोजनाको कार्यप्रगति, लागत, समस्या, चुनौती तथा अवसर पहिचान गरी सुझावहरु प्रस्तुत गर्न आन्तरिक मूल्याङ्कनको आवश्यकता रहेको छ।

१.३. मूल्याङ्कनको उद्देश्य

काठमाडौं- चोभार सुख्खा बन्दरगाह हाल निर्माणको चरणमा नै रहेकोले भविष्यमूखी भई यसको प्रभावकारिता, प्रभाव, दिगोपनको अध्ययन गर्न सकिने देखिएको एवं निर्माणाधिन अवस्थाको कार्यसम्पादन तथा आयोजनाको सान्दर्भिकता जस्ता विषयमा मूल्याङ्कन गर्न सकिने देखिन्छ। यसै सन्दर्भमा उल्लेखित पृष्ठभूमिमा आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका सवालहरू लगायत सञ्चालन अवस्थाको सम्पूर्ण अवस्थालाई विश्लेषण गर्दै सवलता, दुर्वलता, अवसर

एंवम् चुनौतीजस्ता पक्षहरुको मूल्याङ्कन गरी देखिएका दुर्वलता र चुनौतीहरुको संवोधनका लागि उपयुक्त उपायहरुको बारेमा सम्बन्धित निकायहरुलाई सुधारका लागि पृष्ठपोषण प्रदान गर्ने यस मूल्याङ्कनको उद्देश्य छ ।

१.४. मूल्याङ्कनको विषयसँग सम्वन्धित नीतिहरू

नेपालको संविधानको धारा ५१ मा राष्ट्रिय हित अनुकूल आयात प्रतिस्थापन, निर्यात प्रवर्धनको क्षेत्रमा वैदेशिक पुँजी तथा प्रविधिको लगानीलाई आकर्षित गर्दै पूर्वाधार विकासमा प्रोत्साहन र परिचालन गर्ने नीति उल्लेख गरिएको छ । यस्तै वाणिज्य नीति, २०७२ ले पारवहनलाई सुविधायुक्त र कम खर्चिलो बनाई व्यापारको प्रतिस्पर्धात्मक क्षमता अभिवृद्धि गर्न सुख्खा बन्दरगाहबाट प्रदान गरिने सेवालाई प्रभावकारी बनाइनेछ भनी उल्लेख गरेको छ । पन्ध्रौ योजनाले वाणिज्यसम्बन्धी कार्यनीतिमा निर्यात व्यापार प्रवर्धनका लागि एकीकृत भन्सार चौकी, गुणस्तरीय क्वारेन्टाइन सेवा, एकीकृत सेवा केन्द्र र सुख्खा बन्दरगाह लगायतका वाणिज्य पूर्वाधार निर्माण तथा सञ्चालन गरिने कार्यनीति उल्लेख गरेको छ। साथै योजनाले प्रमूख कार्यक्रमहरू मध्ये ५ वटा सुख्खा बन्दरगाह आयोजना अवधिमा निर्माण गर्ने परिमाणात्मक लक्ष्य लिएको छ। आ.व. २०७६/७७ को वजेटमा चोभारमा अन्तर्राष्ट्रिय प्रदर्शनीस्थल सहितको सुख्खा वन्दरगाह निर्माण गर्ने कार्यक्रम रहेको छ।

१.५. नीतिगत उद्देश्यसँग आयोजनाको सम्बन्ध

नेपाल सरकार तथा विश्व बैंक बीच सन् २०१३ मा भएको सम्झौता बमोजिम कीर्तिपुर नगरपालिकाको वडा नम्बर ६ चोभारस्थित साविक हिमाल सिमेन्ट कारखानाको चर्चेको जग्गामध्ये २२१ रोपनी जग्गामा सुक्खा बन्दरगाहको निर्माण कार्य शुरु भएको देखिन्छ। नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिले निर्माण गर्न लागेको यो बन्दरगाहमा ३५० ट्रक र ६ सय वटा कन्टेनर रहने देखिन्छ । बन्दरगाहमै अध्यागमन, भन्सार, बैंक तथा वित्तीय संस्था, क्वारेन्टाइन लगायतका कार्यालय रहने एवं बाहिरी मुलुकबाट काठमाडौंमा आयात हुने र यहाँबाट निर्यात हुने मालसामानलाई एकीकृत सेवा दिने गरी यो बन्दरगाह

बनाउन लागिएको देखिन्छ । कोलकत्ता, विशाखापट्टनम र चीनको समुन्द्री बन्दरगाहबाट सामान बोकेर आएका कन्टेनर सिधै यहाँ आएर जाँचपास गर्न सकिने व्यवस्था गर्न लागिएको छ । यसका लागि सीमा नाकामा प्रवेश गरेपछि कन्टेनरमा सरकारले विशेष जाचपास गरी पठाउने व्यवस्था हुने देखिन्छ ।यो बन्दरगाह निर्माणपश्चात् सामान आयात-निर्यातमा सहज हुने, सामान आयात-निर्यात गर्न लाग्ने लागत र समय घट्ने विश्वास लिइएको छ । बाहिरी चक्रपथ, काठमाडौं-निजगढ जोड्ने द्रुतमार्ग तथा चीन र भारतबाट आउने रेललाई पनि जोड्ने योजना रहेको देखिन्छ।

१.६. मूल्याङ्कनको अपेक्षित नतिजा

काठमाडौं- चोभार सुख्खा बन्दरगाहको निर्माण कार्यमा हालको कार्यसम्पादनको अवस्था, सेवाग्राही र सरोकारवालाहरूको सम्बन्धको आयाम, आयोजनाले पार्नसक्ने प्रभाव, नीतिगत संरचनासँग आयोजनाको सम्बन्ध, राष्ट्रिय लक्ष्य तथा उद्देश्यलाई आयोजनाले तादाम्यता राख्ने वा नराख्ने पक्ष, आयोजनाले पार्ने प्रभाव र छोड्ने असरको दिगोपन जस्ता विषयमा मूल्याङ्कन गर्दै यस आयोजनाको सवालहरूको सन्दर्भमा सबलता, दूर्वलता, चुनौति र अवसरको पहिचान गरी समस्या तथा सुझावहरूको पहिचान गर्न यो मूल्याङ्कन कार्य सफल हुनेछ भन्ने विश्वास लिइएको छ ।

परिच्छेद-२

२. मूल्याङ्कन विधि

२.१. मूल्याङ्कनका आधार र विधिहरू

यस मूल्याङ्कन कार्यको चरणमा मूल्याङ्कन विधिहरूको विधि छनौट गर्ने सम्बन्धमा मूल्याङ्कनको लागि आवश्यक तथ्याङ्कका स्रोतहरू, प्राप्त हुने तथ्याङ्कको स्वरूप र शुद्धता, सङ्कलित तथ्याङ्कलाई विश्लेषण गर्न सकिने क्षमता र उपयोगयोग्यता, विश्लेषणको लागि चाहिने क्षमता, स्रोत साधन र प्रविधि, सम्भावित नतिजाको व्याख्या गर्न सकिने सम्भाव्यता जस्ता पक्षहरूलाई आधार मानी मूल्याङ्कन विधि निर्धारण गरिएको थियो ।

२.१.१. मूल्याङ्कन टोलीको संरचना

राष्ट्रिय योजना आयोगको निर्णय अनुसार नै आन्तरिक मूल्याङ्कन टोलीमा योजना र नीति तर्जुमा गर्ने निकाय, आयोजना/कार्यक्रम संचालन गर्ने निकाय, अनुगमन गर्ने निकाय र स्वतन्त्र मूल्याङ्कन कर्ताको संलग्नता हुनु जरुरी रहेकोले सोही बमोजिम यस आयोजनाको मूल्याङ्कन टोलीको संरचनामा राष्ट्रिय योजना आयोगका माननीय सदस्यको सञ्योजकत्वमा अनुसन्धान तथा मूल्याङ्कन महाशाखाका महाशाखा प्रमुख, नतिजा व्यवस्थापन तथा अनुगमन शाखाका शाखा प्रमुख र योजना अधिकृतहरू, उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयका प्रतिनिधि, सम्बन्धित आयोजनाका प्रतिनिधि र आयोगले छनौट गरेको स्वतन्त्र विज्ञको संलग्नता रहेको थियो ।

२.१.२. प्राथमिक तथ्याङ्क सङ्कलन विधि

यस मूल्याङ्कन कार्यको लागि प्राथमिक तथ्याङ्कको संकलन गर्न जानिफकारसँग अन्तरवार्ता, समूह केन्द्रित छलफल, स्थलगत भ्रमण तथा अवलोकन जस्ता विधिहरू अपनाइएको छ ।

जानिफकारसंग अन्तर्वार्ता (Key Informants Interview, KII)

आयोजनासँग जानिफकार व्यक्तिसँग सूचना संकलन गर्न एक प्रश्नावली तयार गरी सोमा बन्द तथा खुला प्रश्नहरू राखी उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय एंव विभाग, आयोजना, सरोकारवाला निकाय र स्थानीयहरूबाट तथ्याङ्क सङ्कलन गर्ने प्रयास गरिएकोमा कोभिड-१९ महामारीको कारण भएको बन्दाबन्दीको कारण सम्भव नभएकोले उद्योग व्यापारसँग सम्बन्धित व्यक्तिहरूसँग टेलिफोनमा सम्पर्क गरी तथ्याङ्क सङ्कलन गरिएको थियो ।

साथै आयोजनाका कर्मचारीहरू र स्थानीयहरूको लागि अलग अलग प्रश्नावली तयार गरी प्रश्नावली भराउने काम गरिएको थियो ।

सामूहिक छलफल (Focus Group Discussion- FGD)

उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय एंव विभागका प्रतिनिधि, आयोजनाका कर्मचारी, सरोकारवाला निकाय र स्थानीय जनप्रतिनिधिहरुलाई भेला गराई सामूहिक छलफल गराई उक्त छलफलमा उठेका आयोजनाको कार्य प्रगति, कार्यसम्पादनको अवस्था, संस्थागत संरचनाको अवस्था, मर्मत सम्भारको व्यवस्था, बन्दरगाह संचालनमा देखा परेका समस्या तथा चुनौती, वातावरणीय प्रभाव र अन्य सम्बन्धित विषयहरुमा छलफल गरी गुणात्मक सूचना संकलन गरिएको थियो।

स्थलगत भ्रमण/ अवलोकन(Field Observation)

राष्ट्रिय योजना आयोग, विषयगत मन्त्रालय, विषय विज्ञ र सरोकारवालाको समूहले काठमाडौं-चोभार सुख्खा बन्दरगाहको स्थलगत भ्रमण गरी आयोजना कार्यान्वयन स्थलहरुको प्रत्यक्ष अवलोकनका गर्नुका साथै कार्यालय तथा सम्बद्ध निकायसँग आवश्यक छलफल तथा सन्दर्भ सामाग्रीको संकलन गरेको थियो ।

२.१.३. द्वितीय तथ्याङ्क संकलन विधि

काठमाण्डौ-चोभार सुख्खा बन्दरगाहसँग सम्बन्धित वार्षिक कार्यक्रम र बजेट तथा चौमासिक प्रगति प्रतिवेदनहरु, कार्यक्रमस्तरमा भएका अनुगमन र मूल्याङ्कन प्रतिवेदन, मन्त्रालय तथा

विभागबाट भएको अनुगमन मूल्याङ्कन प्रतिवेदन तथा अन्य संस्थाहरूबाट भएको अध्ययन प्रतिवेदनको अध्ययन गर्ने भनिएता पनि कोभिड-१९ महामारीको कारण सम्बन्धित आयोजनाको प्रगति विवरण र अन्य सम्बन्धित संस्थाहरूको प्रतिवेदनको आधारमा मात्र द्वितीय तथ्याङ्क संकलन गरिएको छ । यसका अतिरिक्त बन्दरगाहसँग सम्बन्धित सरकारका नीतिहरु, आवधिक योजना, तथ्याङ्क र कार्यक्रमसँग सम्बन्धित अन्य प्रकाशनहरुलाई समेत तथ्याङ्क संकलनको द्वितीय श्रोतको रुपमा आधार लिइएको छ ।

२.१.४. तथ्याङ्क प्रशोधन र विश्लेषण

प्राथमिक तथा द्वितीय श्रोतबाट संकलन गरिएका सबै सूचनाहरूलाई तथ्याङ्कको वर्गीकरण गर्ने, कोडिङ्ग गर्ने, स्तरीकरण गर्ने र तालिकीकरण गर्ने कार्य गरिएको थियो । यस कार्यमा कम्प्यूटरको माध्यमबाट MS-Excel को प्रयोग गरी विश्लेषण गरिएको थियो ।

नीति, कार्यक्रम, आयोजनाहरूको राष्ट्रिय अनुगमन तथा मूल्याङ्कन दिग्दर्शन, २०७५ र अन्य आधारसमेतको मूल्याङ्कन मापदण्ड अनुसार निम्न सूचकहरूको आधारमा मूल्याङ्कन गरिएको थियो ।

(क) सान्दर्भिकता (Relevancy)

(ख) प्रभावकारिता (Effectiveness)

(ग) कार्यदक्षता (Efficiency)

(घ) असर (Impact)

(ङ) दिगोपन (Sustainability)

(च) सुसंगतता (Coherence)

२.१.५. मूल्याङ्कनको सीमाः

यस मूल्याङ्कन कार्यमा राष्ट्रिय योजना आयोगले निर्धारण गरेको मूल्याङ्कन टोलीको संरचना र क्षमताभित्र रही मूल्याङ्कन कार्य गरिएको छ। विश्वव्यापी महामारीको रूपमा रहेको कोभिड -१९ को कारण सीमित सङ्ख्यामा मात्र भौतिकरूपमा उपस्थित हुन सकिने तथा

स्थानीय प्रशासनबाट जारी लकडाउनको कारणले तथ्याङ्क सङ्कलन कार्यलाई सीमितीकरण गरिदिएको छ । साथै न्यून बजेट, कर्मचारी तथा विज्ञहरूको भर्चुयल उपस्थितिबाट हुने छलफलको सीमितता लगायतको कारणले समेत मूल्याङ्कन कार्यलाई सीमितीकरण गरेको छ । उपलब्ध जनशक्तिको सीमितता, प्रविधिको प्रयोग, सूचकहरूको संख्याको कारणले समेत यस मूल्याङ्कन कार्यलाई असर गरेको छ ।

उपलब्ध न्युन समय सीमा र स्रोत साधनको आधारमा संक्षिप्त रुपमा विषयवस्तुहरु समेटिने, अध्ययन टोलीको क्षमता अनुसार मात्र विश्लेषण हुने, COVID 19 को कारण न्युन उपस्थितिमा तथ्याङ्क संकलन गरिने र उपलब्ध द्वितीय तथ्याङ्क तथा संकलित तथ्याङ्कहरुको आधारमा विश्लेषण गरिने, KII, FGD, FO, Content Analysis जस्ता विधिहरुको आधारमा MS-Excel को प्रयोग गरी सामान्य ग्राफ र चार्टमा आधारित रही विश्लेषण गर्ने सीमाभित्र यो अध्ययन सीमित हुनेछ ।

२.१.६. मूल्याङ्कनको क्षेत्र

राष्ट्रिय अनुगमन तथा मूल्याङ्कन दिग्दर्शन,२०७५ र अन्य प्रचलित मूल्याङ्कन अभ्यासमा रही यस आन्तरिक मूल्याङ्कनको क्षेत्र निम्न अनुसार कायम गरिएको छ।

कार्यसम्पादनस्तर (Performance)

आयोजनाको गुरुयोजना बमोजिमको कार्यान्वयन कार्ययोजना, जनशक्ति व्यवस्थापन वा आपूर्ति अवस्था, लक्ष्य, भौतिक तथा वित्तीय उपलब्धि, कार्ययोजना संशोधनको अवस्था, लगानी गरिएको स्रोत साधन, अनुगमन/मूल्याङ्कन/ पृष्ठपोषणको अवस्था, लक्ष्य तथा प्रतिफल हासिल नभएको भए सोको कारण, प्रमुख समस्या र चुनौति, चुनौति सम्बोधन गर्ने उपाय समेतको आधारमा आयोजनाको कार्यसम्पादनस्तर (Performance) पहिचान गरिएको छ ।

सान्दर्भिकता (Relevancy)

दिगो विकास लक्ष्य, राष्ट्रिय नीति तथा प्राथमिकतासँग आयोजनाको तादम्यता, सङ्गठन र जनशक्तिको उपयुक्तता, कार्यान्वयन स्थल वा आयोजना स्थलको उपयुक्तता जस्ता आधारमा परीक्षण गरिएको छ ।

प्रभावकारिता (Effectiveness)

पूर्व योजनामा संशोधनको आवश्यकता, स्थानीयको जनजीवनमा परेको आर्थिक, सामाजिक लगायतको असर, स्थानीय नागरिकको आयआर्जनमा परेको असर, सरोकारवालाहरूको सन्तुष्टी, कार्यान्वयनमा परेको बाधा व्यवधानको आधारमा प्रभावकारिता (Effectiveness) को मूल्याङ्कन गरिएको छ ।

कार्यदक्षता (Efficiency)

स्रोत विनियोजनको अवस्था, लागत र प्रतिफलको अवस्था, स्रोत विनियोजन र उपयोग सक्षमताको आधारमा मूल्याङ्कन गरिएको छ ।

प्रभाव (Impact)

उक्त आयोजनाले निर्माणको चरणमा दिएको रोजगारी र आय आर्जनको अवसर, प्राकृतिक स्रोत र वातावरण संरक्षणको अवस्था, समावेशिताको आधार र सरोकारवालाहरूको अपेक्षाको आधारमा मूल्याङ्कन गरिएको छ ।

दिगोपन (Sustainability)

उद्देश्य अनुरूप प्रतिफल प्राप्तिको अवस्था, भौतिक संरचनाको गुणस्तर र मर्मत सम्भार, प्राविधिक दिगोपना, निर्मित संरचनाको उपयोगको अवस्थाको सम्भाव्यताको आधारमा यस आयोजनाको मूल्याङ्कन गरिएको छ ।

सुसङ्गतता (Coherence)

आयोजनाको उद्देश्य र क्षेत्रगत नीतिसँगको तालमेल, योजनासँगको तालमेल, प्रदेश र स्थानीय सरकारसँगको समन्वयको अवस्था जस्ता आधारमा आयोजनाको मापन गर्ने प्रयास गरिएको छ ।

परिच्छेद-३

३. आयोजनाको मूल्याङ्कन र विश्लेषणः

३.१. सञ्चालित कार्यक्रमको अवस्थाको विश्लेषण

३.१.१. महालेखा परीक्षकको सन्ताउन्नौ वार्षिक प्रतिवेदन, २०७७

महालेखा परीक्षकले उक्त बन्दरगाहको लेखापरीक्षणको क्रममा "चोभारमा सुख्खा बन्दरगाह निर्माण गर्न रू १ अर्ब ५९ करोडको लागत अनुमान स्वीकृत गरी एक निर्माण व्यवसायीसँग १८ महिनाभित्र कार्यसम्पन्न गर्नेगरी ५ जुलाई २०१८ मा रु. १ अर्ब २८ करोड १० लाखमा सम्झौता भएको देखिन्छ । निर्माण कार्यको लागि मोबिलाइजेसन पेस्की बाहेक हालसम्म रु. ९ करोड २२ लाख ४४ हजार भुक्तानी भई ७.२ प्रतिशत वित्तीय र १२ प्रतिशत भौतिक प्रगति भएको छ । साथै सोही स्थानमा आवास तथा कार्यालय भवन निर्माण गर्न एक निर्माण व्यवसायीसँग २२ करोड ७६ लाख ८० हजारमा १८ महिनाभित्र सम्पन्न गर्नेगरी २९ जुलाई २०१८ मा सम्झौता भएकोमा ६ प्रतिशत मात्र भौतिक प्रगति भएको छ । निर्माण कार्यको ६६ प्रतिशत समयावधि व्यतित भैसकेको अवस्थामा न्यून भौतिक प्रगति भएकोले समयमा निर्माण कार्य सम्पन्न गर्न ध्यान दिनुपर्छ ।" भनी सुझाव दिएको देखिन्छ ।

३.१.२. अन्य सान्दर्भिक प्रतिवेदनहरू

उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयको आ.व. २०७६।७७ को वार्षिक प्रतिवेदनमा चोभारमा निर्माणाधिन सुख्खा बन्दरगाहको PART A को ४१ प्रतिशत र PART B को ५१ प्रतिशत निर्माण कार्य सम्पन्न भएको भनी उल्लेख भएको देखिन्छ ।

३.२. नीतिगत आधारमा आयोजनाको विश्लेषण

नेपालको संविधानले अन्तराष्ट्रिय व्यापार सन्तुलनमा सकारात्मक असर सिर्जना गर्न आवश्यक औद्योगिक तथा व्यापारिक पूर्वाधार निर्माण गर्ने र सोको लागि स्वदेशी तथा विदेशी पुँजी र प्रविधिको समेत प्रयोग गर्ने दृष्टिकोणसहितको आर्थिक नीति उल्लेख गरेको देखिन्छ। नेपालको वाणिज्यसम्बन्धी क्षेत्रगत नीतिको रूपमा रहेको वाणिज्य नीतिले समेत सुख्खा बन्दरगाह जस्ता संरचनाको विकासबाट लागत न्यूनीकरणमा योगदान पुग्ने विश्वास लिई यस्ता पूर्वाधार निर्माणमा जोड दिने नीति नै अख्तियार गरेको देखिन्छ।

नेपालको अन्तराष्ट्रिय व्यापारको प्रवृत्तिलाई दृष्टिगत गर्दा निर्यातको तुलनामा आयातको अंश अत्याधिक रहेकोले व्यापार सन्तुलनमा प्रतिकुल असर परिरहेको यथार्थलाई दृष्टिगत गरी व्यापार प्रवर्धनको लागि हरेक योजनाले कुनै न कुनै पहल गरेको देखिन्छ। चालु योजनाले समेत निर्यात व्यापार प्रवर्धनका लागि एकीकृत भन्सार चौकी, गुणस्तरीय क्वारेन्टाइन सेवा, एकीकृत सेवा केन्द्र र सुख्खा वन्दरगाह लगायतका वाणिज्य पूर्वाधार निर्माण तथा सञ्चालन गरिने नीतिगत व्यवस्था गरेको देखिन्छ। योजनाको ५ वर्षे अवधिमा ५ वटा सुक्खा बन्दरगाह निर्माण गर्ने परिमाणात्मक लक्ष्य लिइएकोमा नेपाल सरकारको नीति तथा कार्यक्रम र बजेटले सो मुताविक नै कार्यदिशा लिएको देखिन्छ।

आ.व. २०७६/७७ को वजेटमा चोभारमा अन्तर्राष्ट्रिय प्रदर्शनीस्थलसहितको सुख्खा बन्दरगाह निर्माण गरिने कार्यक्रम उल्लेख भई सोको लागि बजेट विनियोजन भए पश्चात् यस आयोजनाले बजेटमा निरन्तरता पाएको देखिन्छ ।

काठमाण्डौंको चोभारमा निर्माणाधिन यस सुक्खा बन्दरगाहलाई अन्य विकासका पूर्वाधारहरूसँग जोड्ने गरी संरचना निर्माणको कार्यसमेत अघि बढेको देखिन्छ।

उल्लेखित नीतिगत र कार्यक्रमगत व्यवस्थाहरूलाई समेत दृष्टिगत गर्दा प्रस्तुत आयोजनाको नीतिगत तादम्यता रहेको देखिन्छ ।

३.३. चालु योजनासँग तादाम्यता

चालु योजना अवधिमा व्यापार पूर्वाधारमा जोड दिइएको र परिमाणात्मक लक्ष्य अनुसार नै आयोजना निर्माण कार्य भइरहेको समेत देखिँदा उक्त आयोजनाको चालु योजनासँग तादाम्यता नै रहेको देखिन्छ ।

३.४. भौतिक तथा वित्तीय प्रगतिको अवस्था

सम्बन्धित आयोजनाबाट प्राप्त प्रतिवेदन अनुसार हालसम्म उक्त सुक्खा बन्दरगाह निर्माणको भौतिक प्रगति ७४.८० प्रतिशत र वित्तीय प्रगति ६० प्रतिशत रहेको देखिन्छ । नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिले बन्दरगाह निर्माण गर्न लागेको यस आयोजनाको निर्माण सम्झौता आशिष-साक्षी जेभी र लुम्बिनी कोशी न्यौपाने जेभिसँग भएको देखिन्छ । बन्दरगाहमै अध्यागमन, भन्सार, बैंक तथा वित्तीय संस्था, क्वारेन्टाइन लगायतका कार्यालय रहनेमा दुई अलग अलग ठेक्काबाट निर्माण कार्य सञ्चालन भएको देखिन्छ । बाहिरी चक्रपथ, काठमाडौं-निजगढ जोड्ने द्रुतमार्ग तथा चीन र भारतबाट आउने रेललाई पनि जोड्ने योजना रहेको यो बन्दरगाह निर्माणपछि चोभार काठमाडौंको महत्वपूर्ण हब बन्ने विश्वास लिइएको छ ।उक्त आयोजनाको हालको प्रगतिको अवस्थालाई निम्नानुसार उल्लेख गरिएको छ।

आयोजनाको पहिलो खण्डमा सुख्खा बन्दरगाह निर्माणको लागि ५ जुलाई २०१८ मा १ अर्ब ४४ करोड ७५ लाख ८७ हजार २ सय ४ रुपैयाँ सतसट्ठी पैसा मात्रमा आशिष साक्षी जे भी सँग सम्झौता भएकोमा पहिलो सम्झौताको मितिले १८ महिनाभित्र अर्थात् १ फरवरि २०२० सम्ममा सम्पन्न हुनुपर्नेमा तोकिएको समयावधिमा सम्पन्न नभई ३० जुन, २०२१ सम्म म्याद थप भएको देखिन्छ। तोकिएको समयावधिमा थप ६१.११ प्रतिशत समय थप भइसकेको र मूल्याङ्कन टोलीले मिति २०७७ चैत्र गते आयोजनास्थल भ्रमण गर्दा भौतिक प्रगति ७६.०५ प्रतिशत र वित्तीय प्रगति ६२.२९ प्रतिशत देखिएको थियो। आयोजनाले उपलब्ध गराएको कागजात, आयोजनाका कर्मचारी र सरोकारवालाहरूसँगको अन्तक्रियामा अभिव्यक्त प्रतिबद्धता समेत विचार गर्दा एवं सामान्य

अवलोकनमा देखिए अनुसार २०२१ जुन ३० भित्र उक्त निर्माण कार्य सम्पन्न हुने सम्भावना अत्यन्त न्यून देखिन्छ ।

साथै आयोजनाको दोश्रो खण्डमा सुख्खा बन्दरगाहमा आवश्यक पर्ने अन्य बैङ्क लगायतको भौतिक संरचनाको निर्माणको लागि ११ जुलाई २०१८ मा रु. २२ करोड ७६ लाख ६८ हजार ३ सय ५२ रुपैयाँ ९४ पैसामा लुम्विनी कोशी न्यौपाने जे भी सँग सम्झौता भएकोमा पहिलो सम्झौताको मितिले १८ महिनाभित्र सम्पन्न हुनुपर्नेमा तोकिएको समयावधिमा सम्पन्न नभई सन् २ अप्रिल २०२१ सम्म म्याद थप भएको देखिन्छ। तोकिएको समयावधिमा थप ८८.८९ प्रतिशत समय थप भइसकेको र मूल्याङ्कन टोलीले मिति २०७७ चेत्रमा आयोजनास्थल भ्रमण गर्दा भौतिक प्रगति ६७.५ प्रतिशत र वित्तीय प्रगति ५४.५५ प्रतिशत देखिएको थियो। आयोजनाले उपलव्ध गराएको कागजात, आयोजनाका कर्मचारी र सरोकारवालाहरूसँगको अन्तक्रियामा अभिव्यक्त प्रतिबद्धता समेत विचार गर्दा एवं सामान्य अवलोकनमा देखिए अनुसार २०२१ अप्रिल २ भित्र उक्त निर्माण कार्य सम्पन्न हुने सम्भावना समेत अत्यन्त न्यून देखिन्छ ।

आयोजनाले उपलब्ध गराएको प्रगति विवरण अनुसूचीमा उल्लेख गरिएको छ ।

३.५. आयोजनाको अवाकस(SWOT) विश्लेषण

३.५.१. सबलता

यस आयोजनाको समग्र पक्ष विश्लेषण गर्दा निम्न सबलता देखिएको छ ।

- पर्याप्त जग्गा जमिनको उपलव्धता देखिएकोले संरचना निर्माणमा पर्याप्तता कायम हुने ।
- व्यापारको मुख्य हब काठमाण्डौ नै भएकोले वाणिज्य क्षेत्र यसको उपयोगमा प्रोत्साहित हुने।
- भारत र चीनतर्फका दुवै सीमानाकाबाट आउने सामानहरू यसै बन्दरगाहबाट जाँचपास फरफारक गर्न सकिने भएकोले लागत न्यूनीकरण हुने ।

- काठमाण्डौ भित्रको संरचना भएकोले जनशक्ति आपूर्ति, संरचनागत व्यवस्था गर्न छिटो र प्रभावकारी हुने ।
- केन्द्रीय निकाय तथा अन्य नियमनकारी निकायबाट निरन्तर अनुगमन तथा नियमन कार्य हुनसक्ने भएकोले राजस्व सङ्कलनमा प्रभावकारी हुने ।
- वाणिज्य सम्बद्ध सम्पूर्ण पूर्वाधार एकै स्थानमा भएको र अन्तरदेशीय आयात निर्यात समेत एकै भन्सार विन्दुबाट हुनसक्ने भएकोले थप प्रभावकारी हुनसक्ने ।

३.५.२. दूर्वलता

- तराई-मधेशबाट काठमाण्डौ जोड्ने वैकल्पिक मार्गको निर्माण तुरुन्त हुने सम्भावना नदेखिएकोले यसको पूर्ण उपयोग तुरुन्तै नहुने ।
- अन्तर मन्त्रालय समन्वय, प्रादेशिक र स्थानीस्तरसँगको समन्वयको अवस्था कमजोर देखिएको ।
- काठमाण्डौ उपत्यकाभित्रको ट्राफिक व्यवस्थापन, प्रदूषण तथा फोहोर व्यवस्थापनमा केही असर पार्नसक्ने।

३.५.३. अवसर

- काठमाण्डौ नजिकको बन्दरगाह भएकोले नवीन प्रविधि र सिद्धान्तलाई प्रथम चरणमा नै लागु गर्न सकिने ।
- काठमाण्डौ निकटका उत्पादन केन्द्रहरूबाट उत्पादन हुने सामग्रीको निर्यात व्यापारको लागि सहज हुने।
- संघीय राजधानी नजिकको युनिट भएकोले सबैको चासो र अग्रसरता कायम हुने ।

३.५.४. चुनौती

- हिमाल सिमेन्ट कारखानाबाट उत्पन्न जग्गा, शेयर तथा स्वामित्व, साँवा व्याज तथा कारखानाको अन्य दायित्व भुक्तानि जस्ता विवादको निराकरण गरी स्थानीयहरूको सहयोग प्राप्त गर्नु ।
- उद्योगी व्यापारीहरू यस आयोजनाको निर्माणबाट धेरै उत्साहित रहेको नपाइएकोले निर्मित संरचनाको पूर्ण उपयोग गर्नु ।

३.६. परियोजनाका समस्याहरू

- कोभिड १९ को महामारी र यसबाट उत्पन्न असरको रूपमा समयमा जनशक्तिको उपलब्धता नहुने, सामग्रीहरू यथासमयमा प्राप्त नहुने, भौतिक उपस्थितिबाट प्राभावकारी हुने कार्य भर्चुअल विधिबाट सञ्चालन गर्दा प्रतिफलमा असर पर्ने जस्ता अल्पकालीन समस्याहरू रहेको देखिन्छ ।
- आयोजना तर्जुमादेखि निर्माण र सम्पन्न भइसकेपछि सञ्चालनमा समेत सरोकारवालाहरूको अर्थपूर्ण सहभागिता, सञ्चालन सुनिश्चितता, लाभको अधिकीकरण गर्न सार्वजनिक संयन्त्रको सोच, कार्यशैली र प्रविधिगत विषयलाई सामयिक सम्वोधन गर्ने कार्य जटिल छ ।
- International Standard को आयोजना भएतापनि आयोजनाको निर्माण कार्य व्यवस्थित र अपेक्षाकृत रुपमा गुणस्तरीय हुन नसकेको देखिन्छ।

३.७. कर्मचारी, सरोकारवाला र स्थानीय समुदायको धारणा र सवालहरू

३.७.१. उद्योग तथा वाणिज्य क्षेत्रसँग अन्तरक्रियामा उठेका विषय

चोभार सुख्खा बन्दरगाहको सम्बन्धमा उद्योग व्यापारसँग सम्बन्धित व्यक्तिहरूको धारणा बुझ्ने क्रममा नेपाल चेम्बर अफ कमर्स, व्यापार तथा पारबहन समिति, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ, नेपाल व्यापार परिसंघ, नेपाल फ्रेट फरवार्डर्स एशोसिएसन, निर्यात व्यवसायी महासंघ लगायतका निकायहरूका जिम्मेवार व्यक्तिहरूसँग सम्पर्क गरिएकोमा

बन्दरगाहसम्बन्धी धारणा, यसको आवश्यकता, उपयोगिता, औचित्यता, कार्यसञ्चालन, व्यापार सन्तुलन, अन्तरदेशीय व्यापार र कमीकमजोरी लगायतका विषयहरूमा धारणा माग गरिएको थियो । जसबाट प्राप्त प्रतिक्रियाहरू निम्नानुसार छन् ।

- यस बन्दरगाह आयातसम्बद्ध व्यापारको लागि अत्यन्त उपयोगी हुने र व्यापार खर्च घट्ने,
- निर्यात व्यापारमा हुने योगदान आयात व्यापार सरह नहुनसक्ने,
- बन्दरगाहमा निर्यात क्षेत्र (Export Zone) निर्धारण गरिनु उपयुक्त हुने,
- सुख्खा बन्दरगाहको क्रियाकलाप बारे उद्योग तथा व्यापार क्षेत्रसँग सम्बन्धित निकायले छलफल नगरेको,
- निजी क्षेत्रको संलग्नता खासै नभएकोले कार्य सञ्चालन विधिको बारेमा स्पष्ट हुन नसकिएको,
- उद्योग वाणिज्य क्षेत्रसँग व्यापक छलफलको आवश्यकता रहेको,
- आयातमा आउनसक्ने झन्झटको न्यूनीकरणको लागि ग्राहकको सम्पूर्ण सूचनासम्वन्धी फाइल (Customer Information File, **CIF**) काठमाण्डौ नै ल्याउन दिने व्यवस्थाले दक्षिणतर्फको व्यापारलाई सहयोग पुग्ने ।
- वेयरहाउस सम्बन्धी शुल्क कम लगाइएमा पार्किङ्ग प्रयोजनको लागि समेत प्रयोग गर्न सकिने,
- निजगढ जोड्ने द्रुतमार्गलाई सम्पन्न नगर्दासम्म Connectivity को समस्या रहने र यसको पूर्ण उपयोग नहुने,
- रेलमार्गबाट जोड्न सकिने सम्भाव्यता पनि हेर्नुपर्ने,
- व्यवस्थापक र सञ्चालकको नियुक्त गर्दा सक्षम एवं प्रतिबद्ध व्यक्तिलाई नियुक्त गर्नुपर्ने,

- हाल अन्य बन्दरहगाह प्रयोग गर्दा कागजपत्रको अपर्याप्तता र स्थलमार्गको अवरोधका कारण हुने समस्यालाई यसले सम्बोधन गर्नसक्ने,
- नजिकै भएकोले एजेन्ट परिचालन गर्न पनि सहज हुने,
- ट्राफिक व्यवस्थापन र freight and forwarding सम्मको समन्वय गर्नुपर्ने ।

३.७.२. कार्यसम्पादनस्तर

कार्ययोजना कार्यान्वयन अवस्था

सुख्खा वन्दरगाह निर्माण कार्यमा कार्ययोजनाको कार्यान्वयनको अवस्था सम्बन्धमा सङ्कलित तथ्याङ्क अनुसार कार्यान्वयनको अवस्था अति उत्तम, उत्तम, सन्तोषजनक भएको र सन्तोषजनक नभएको गरी चार विकल्प राखिएकोमा उत्तम तरिकाले कार्यान्वयन भएको भन्ने जवाफ अधिकतम देखिएको छ।

कार्ययोजना संशोधन गर्नुपर्ने अवस्था

सुख्खा बन्दरगाह निर्माण कार्यको कार्यान्वयन कार्ययोजनाको संशोधन गर्नुपर्ने अवस्थाको बारेमा सोधिएको प्रश्नमा अधिकांशले संशोधन गर्नुपर्ने देखिएको जवाफ दिएका छन् कार्यान्वयन कार्ययोजना अनुसार कार्यसम्पादन हुन नसकेको यसबाट प्रष्ट हुन्छ ।

लक्ष्यअनुरूप उपलव्धि

सुख्खा वन्दरगाह निर्माणको चरणमा लिइएको भौतिक तथा वित्तीय लक्ष्य प्राप्तिको अवस्था के कस्तो छ भन्ने प्रश्नमा अधिकांशले सन्तोषजनक छ भन्ने जवाफ दिएका छन्। आयोजनाको हालसम्मको प्रगति र ठेक्का सम्झौताको म्याद थप भएको देखिएको सन्दर्भमा आयोजनाका कर्मचारी र आयोजना प्रभावितहरू नै कार्यप्रगतिसँग सन्तुष्ट हुन नसकेको देखियो ।

दरबन्दी संरचनाको उपयुक्तता

सुख्खा बन्दरगाह आयोजना कार्यालयमा हालको दरबन्दी संरचनाको अवस्था के कस्तो छ भन्ने प्रश्नमा बहुसंख्यकले उत्तम भनी जवाफ दिएको हुँदा हालको दरबन्दी अवस्थामा कमजोरी रहे पनि सामान्यत उपयुक्त नै रहेको देखियो ।

पदपूर्तिको अवस्था

उक्त आयोजना कार्यालयमा दरबन्दी संरचना आवश्यकता अनुरूप पर्याप्त नभएको सन्दर्भमा पदपुर्तिको अवस्था सन्तोषजनक मात्र रहेको भनी धेरै प्रतिकृया प्राप्त भएकोले समयमा दरबन्दी पदपुर्ति नभएको देखियो ।

जग्गा प्राप्ति र उपयोगको अवस्था

उक्त आयोजना कार्यालयमा जग्गा प्राप्तिको अवस्था के कस्तो छ भन्ने प्रश्नमा अधिकांशले उत्तम रहेको भनी जवाफ दिएका छन् । साविकमा हिमाल सिमेन्ट कारखानाले अधिग्रहण गरिसकेको जग्गा भएकोले जग्गा प्राप्तिको अवस्था उत्तम नै देखिए पनि उपयोगमा कमजोरी रहेको देखिन्छ ।

मजदुर एवं उपकरणको उपलव्धता

मजदुर तथा उपकरणको उपलब्धता अवस्थाको सम्बन्धमा प्राप्त प्रतिकृया अनुसार धेरैले सन्तोषजनक मात्र रहेको भनी बताएका छन्।

अनुगमन अवस्था

आयोजना कार्यान्वयनमा विषयगत मन्त्रालय लगायतका अन्य अनुगमन तथा नियमन गर्ने निकायहरूबाट भइरहेको सामयिक अनुगमन नियमनको सम्बन्धमा सोधिएको प्रश्नमा बहुसंख्यकले अनुगमन कार्य सन्तोषजनक मात्र रहेको भनी बताएका छन्।

सरोकारवाला संलग्नताको अवस्था

आयोजनाको समग्र कार्यसम्पादनमा सरोकारवालाहरूको संलग्नता बारेमा सोधिएको प्रश्नमा समेत बहुसंख्यकले सन्तोषजनक मात्र भएको भनी प्रतिक्रिया दिएको पाइएको छ। साथै वाणिज्य क्षेत्रले निर्माणको चरणमा र सुख्खा बन्दरगाह सञ्चालनको मोडालिटि समेतको बारेमा राम्रोसँग छलफल नै नगरेको भनी प्रतिक्रिया दिएको समेत कारणले सरोकारवालाहरूको संलग्नताको अवस्था कमजोर देखिन्छ ।

लक्ष्य अनुसार प्रगति नहुनुका कारणहरू

उक्त आयोजना निर्माण कार्यमा कार्ययोजना अनुरूप कार्य भई तोकिएको स्तरमा कार्यप्रगति नहुनुका कारणहरूको सम्बन्धमा सोधिएको प्रश्नमा बहुसंख्यकले; विश्वव्यापीरूपमा फैलिएको कोभिड १९ को महामारी, सोका कारण भएको लकडाउन एवं समयमा निर्माण सामग्री र कामदारहरू उपलब्ध नहुनु हो भनी औंल्याएका छन्। अर्कोतर्फ आयोजना कार्यालयको सार्वजनिक सम्बन्ध, सरोकारवाला एवं आयोजना प्रभावितहरूसँगको सम्बन्ध, स्थानीय सरकारसँगको कमजोर सम्बन्ध, कमजोर समन्वय, स्थानीयको असन्तुष्टी तथा अवरोध र मौसमी चुनौति जस्ता कारणहरू रहेको भनी जानकारी प्राप्त भएको छ ।

प्रश्नावलीबाट प्राप्त नतिजाको निचोडलाई हेर्ने हो भने समयमा कार्यान्वयन हुन नसकेकोले कार्यान्वयन कार्ययोजना पटक पटक संशोधन गर्नुपरेको, कार्यान्वयन क्षमता कमजोर रहेको, दरवन्दी संरचना पनि उपयुक्त नभएको, दरबन्दी अनुसार कर्मचारी पदपूर्ति पनि समयमा हुन नसकेको, नियमन निकायहरूबाट समय समयमा अनुगमन हुन नसकेको र सरोकारवालाहरूको संलग्नताको अवस्था पनि कमजोर रहेको भनी भन्न सकिन्छ ।

यी समस्या एवं चुनौतिहरूको सम्बोधन के कसरी गर्नुपर्ला भन्ने खुला प्रश्नमा प्राप्त भएका उत्तरहरूलाई हेर्ने हो भने स्थानीय सरकार लगायतका निकायसँग प्रभावकारी समन्वय कायम गर्ने, कार्यान्वयन क्षमता बढाउने, फरक फरक प्रकृतिको विज्ञताको उपस्थिति आयोजना कार्यालयमा हुनुपर्ने, वातावरणीय, सामाजिक, प्राविधिक मापदण्डहरूको प्रभावकारी कार्यान्वयन गर्नुपर्ने, वैज्ञानिक एवं व्यवहारिक कार्ययोजना बनाउनुपर्ने, आयोजनाको प्रारम्भिक चरणमा नै आधारभुत सर्वेक्षण गरेर कार्यान्वयनमा जानुपर्ने, दैनिक, साप्ताहिक र मासिक कार्यान्वयन गर्नुपर्ने कार्यहरूको चेकलिष्ट बनाएर रुजु गर्दै सच्याउँदै जाने परिपाटी शुरु गर्नुपर्ने जस्ता जवाफहरू प्राप्त भएका छन् ।

३.७.3. कार्यदक्षता

स्रोत विनियोजन अवस्था

सुख्खा बन्दरगाह निर्माणमा स्रोत विनियोजनको अवस्थाको सम्बन्धमा सोधिएको प्रश्नमा लगभग सबैले कार्यदक्षता कायम भएको भनि प्रतिकृया दिएका छन् ।यसको अर्थ आयोजनाको लागि स्रोतको खासै अभाव नरहेको देखियो ।

लागत प्रतिफलको अवस्था

आयोजनामा लगानी गरिए अनुसार सो आयोजनाले हालको अवस्थामा दिएको प्रतिफल अवस्थाको सम्बन्धमा सोधिएको प्रश्नमा शतप्रतिशतले कार्यदक्षता कायम भएको प्रतिकृया दिएका छन् ।यसको अर्थ लगानी अनुरूप प्रतिफलको अवस्था उपयुक्त नै रहेको देखियो ।

सम्बन्धित परियोजनाको विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन (DPR) अनुसार NPV वर्तमान मूल्यमा १८५९.३१ करोड नेपाली रूपैयाँ र IRR २०.५०% देखिएकोले सम्भाव्यता राम्रो देखिएको छ ।

स्रोत विनियोजन र उपयोग क्षमता

आयोजनाको लागि विनियोजन गरिए अनुरूप सम्बन्धित आयोजनाले स्रोतको उपयोग गर्न सक्ने अवस्थाको बारेमा गरिएको प्रश्नमा अधिकांशले कार्यदक्षता रहेको बताएका छन्। यसबाट विनियोजित स्रोत अनुसार सो स्रोतलाई उपयोग गर्नसक्ने अवस्था अति उत्तम नदेखिए पनि उपयुक्त नै देखियो ।

यसरी सम्बन्धित आयोजनालाई विनियोजित वजेट तथा उपलव्ध स्रोत साधनको अवस्थामा अधिकांशतः सन्तुष्ट हुने अवस्था देखिए पनि सो लाई पूर्णरूपमा उपयोग गरेर अपेक्षित प्रतिफल प्राप्त गर्न सकिन्छ भन्ने कुरामा सूचकहरू निर्धक्क हुन नसकेको देखिन्छ ।

३.७.४. प्रभाव

रोजगारी र आयआर्जनमा प्रभाव

सुख्खा बन्दरगाह निर्माणको चरणमा रोजगारी र आयआर्जनमा परेको प्रभाव सामान्य प्रभावपूर्ण देखियो भनी धेरैले बताएका छन् ।यसको अर्थ निर्माणाधीन अवस्थामा आन्तरिक रोजगारी र आयआर्जनको अवसरमा आयोजनाले खासै सकारात्मक असर पार्न नसकेको देखियो ।

तथापि आयोजनाको उपयोगपश्चात् निजी क्षेत्रको व्यापार लागत घट्ने र कतिपय अवस्थामा सहज हुने समेत धारणा राखेकोले भविष्यमा यस आयोजनाबाट रोजगारी र आयआर्जनमा सकारात्मक असर पर्ने आँकलन गर्न सकिन्छ ।

प्राकृतिक स्रोत उपयोग एवं वातावरण संरक्षण

आयोजनाले प्राकृतिक स्रोतको उपयोग र संरक्षणको क्षेत्रमा खेलेको भूमिकालाई मूल्याङ्कन गर्दा धेरै मत प्रभावपूर्ण रहेको पाइएको छ । विगतमा हिमाल सिमेन्ट कारखाना रहेको स्थान भएको र वातावरणीय हिसाबले कम

जोखिमपूर्ण आयोजना भएको एवं आयोजना कार्यान्वयनको क्रममा धुलो व्यवस्थापनको लागि आवश्यक व्यवस्थाको पर्याप्ततातर्फ यसले सङ्केत गरेको छ ।

तथापि विस्तृत परियोजना प्रतिवेदनले सन् २०३९ सम्म पुग्दा ७५८ वटा कन्टेनर दैनिकरूपमा प्रवेश गर्ने अनुमान गरेको र ठोस फोहोर, ध्वनि र वायु प्रदूषण बढ्नसक्ने भनी उल्लेख गरेको छ ।

समावेशिताको अवस्था

आयोजना निर्माण कार्यमा समावेशिताको अवस्थाको बारेमा सोधिएको प्रश्नमा धेरैले प्रभावपूर्ण रहेको भनी जवाफ दिएका छन् । यसले आयोजनाको निर्माण चरणमा समावेशिताको अवस्था उपयुक्त रहेको देखिन्छ ।

सरोकारवालाहरूको अपेक्षाको अवस्था

आयोजना सम्पन्न भएपश्चात स्थानीयरूपमा के कस्तो असर पर्ला भनी सोधिएको प्रश्नमा सामान्य प्रभावपूर्ण र प्रभावपूर्ण भन्नेको संख्या धेरै रहेको देखियो । यसले आयोजनाको निर्माणबाट स्थानीयहरूको आर्थिक अवस्था र जीवनस्तरमा खासै असर पर्ने कुरामा निश्चित नभएको देखियो ।

वाणिज्य क्षेत्रबाट प्राप्त प्रतिकृयालाई हेर्दा आयात व्यापार मात्र नभई निर्यात व्यापारलाई समेत प्राथमिकता दिँदै निर्यात क्षेत्र तोक्ने, CIF लाई काठमाण्डौमा व्यवस्थित गर्ने, कनेक्टिभिटिका लागि तत्काल कार्य गर्ने, बन्दरगाहको व्यवस्थापनलाई चुस्त बनाउने, ट्राफिक व्यवस्थापन एवं फ्राइट एन्ड फरवार्डिङ्गसम्वन्धी विषयमा समेत समन्वय गर्ने व्यवस्था मिलाइएमा आयोजनाको प्रभावकारिता कायम हुन्छ भनी आशावादिता प्रकट गरेको पाइयो ।

यसरी सम्बन्धित आयोजनाले प्राकृतिक स्रोत साधनको उपयोग र वातावरण संरक्षण, समावेशिता र आयोजनाले पार्ने प्रभावको सन्दर्भमा उपलव्ध तथ्याङ्कबाट सकारात्मक नतिजा प्राप्त भएको छ ।

३.७.५. दिगोपना

प्रतिफलको सुनिश्चितता

सुख्खा बन्दरगाह निर्माणबाट प्राप्त हुने प्रतिफलको सुनिश्चितता सम्बन्धि सूचकहरू मध्ये सबैभन्दा धेरैले दिगोपनाको अपेक्षा गरेका छन् । अर्थात् लगानी अनुसार प्रतिफल प्राप्त हुने कुरामा विश्वास गरेका छन् ।

भौतिक संरचनाको गुणस्तर

आयोजनाले निर्माण गरेको भौतिक संरचनाको गुणस्तरमा अधिकांशले दिगोपनको आकंलन गरेकोले निर्मित संरचनाको गुणस्तरमा सुनिश्चितता नै देखियो ।

मर्मत सम्भार

आयोजना निर्माणको चरणमा भएता पनि सामान्य मर्मत सम्भारको अवस्थाको बारेमा सोधिएको प्रश्नमा धेरैले दिगोपना रहेको जवाफ दिएको हुँदा मर्मत सम्भार समयमा नै हुने सङ्केत गरेको देखिन्छ ।

प्राविधिक दिगोपना

आयोजनाले निर्माण गर्ने संरचनाको प्राविधिक दिगोपना सम्बन्धी सोधिएको प्रश्नमा अधिकांशले दिगोपना छ भनी जवाफ दिएकोले प्राविधिकरूपमा आयोजनाको दिगोपना उपयुक्त नै रहेको देखिन्छ ।

संरचनाको उपयोग

आयोजनाले निर्माण गर्ने संरचनाको उपयोगको सम्भाव्यता बारेमा सोधिएको प्रश्नमा बहुसंख्यकले पूर्ण उपयोग हुने विश्वास लिएको देखियो । निजी

क्षेत्रसमेत आयोजनाको अपेक्षा अनुरूप संरचनाको उपयोगमा आशावादी रहेको देखियो ।

यसरी आयोजनाको दिगोपनाको मूल्याङ्कन गर्दा निर्मित संरचनाहरू गुणस्तरीय नै रहेकोले प्राविधिकरूपमा सुख्खा बन्दरगाह सञ्चालनको लागि उपयुक्त हुने। हालसम्म सामान्य मर्मत सम्भारमा खासै समस्या नभएको र भविष्यमा समेत संरचनाको पूर्ण उपयोग हुनेमा आशावादिता देखियो ।

३.७.६. सान्दर्भिकता

नीतिगत तादाम्यता

चोभारमा उक्त सुख्खा वन्दरगाह निर्माण गर्नु नेपाल सरकारले लिएको नीतिसँग तालमेलयुक्त हो कि होइन भनी सोधिएकोमा अति सान्दर्भिक भनी धेरै प्रतिक्रिया प्राप्त भएकोले दिगो विकास लक्ष्य, राष्ट्रिय नीति तथा प्राथमिकता अनुरूप नै रहेको धारणा पाइयो ।

सङ्गठन र जनशक्तिको उपयुक्तता

आयोजनाको लागि हाल निर्धारित सङ्गठन संरचना र जनशक्तिको उपयुक्तता छ/छैन भनी सोधिएकोमा अति सान्दर्भिक भनी जवाफ दिएको देखिन्छ। अतः बहुसंख्यकको धारणा हालको सङ्गठन र जनशक्ति उपयुक्त छ भन्ने देखियो ।

स्थानको उपयुक्तता

आयोजना निर्माणस्थल लक्ष्य अनुसार प्रतिफल प्राप्त गर्न उपयुक्त छ वा छैन भन्ने सम्बन्धमा धेरैले अति सान्दर्भिक भनी जवाफ दिएकोले स्थानको उपयुक्तताको सम्बन्धमा सन्तुष्टीको स्तर अधिक देखियो । वाणिज्य क्षेत्र समेत स्थानको उपयुक्तताको विषयमा सहमत नै देखियो । तथापि

काठमाण्डौ मधेश द्रुत मार्ग र सम्भव भए रेलमार्ग समेतबाट जोड्न आवश्यक छ भन्ने कुरामा सहमत रहेको देखियो ।

यसरी प्राप्त जवाफहरूको मूल्याङ्कन गर्दा आयोजनाको नीतिगत तालमेल , सङ्गठन एवं संरचनाको तालमेल र स्थानको उपयुक्तता सामान्यतः सन्तोष नै देखियो ।

३.७.७. प्रभावकारिता

क्रियाकलाप संशोधन

सुख्खा बन्दरगाह निर्माणको क्रियाकलपामा सामान्य संशोधन गर्नुपरेको शतप्रतिशत सूचकहरूले बताएका छन्। यसको अर्थ पूर्व निर्धारित कार्ययोजना र ठेक्कामा समेत संशोधन गर्नुपरेको देखियो ।

स्थानीयमा परेको प्रभाव

आयोजनाले स्थानीय जनजीवनको आर्थिक, सामाजिक लगायतका पक्षमा पारेको प्रभावको सन्दर्भमा अधिकांश सामान्य मात्र प्रभाव पारेको कुरामा सहमत भएका छन्। यसकारण आयोजना सञ्चालन सामान्यरूपमा सञ्चालन भएको देखियो ।

स्थानीय आय आर्जनको अवसर

बन्दरगाह निर्माण कार्यबाट स्थानीयको आय आर्जनमा परेको प्रभावको सम्बन्धमा सामान्य मात्र प्रभाव पारेको भनी धेरै जवाफ प्राप्त भएको छ। हाल सञ्चालित कार्यबाट स्थानीयको आय आर्जनको अवसरमा खासै सकारात्मक असर नपरेको देखियो ।

सरोकारवालाहरूको सन्तुष्टी

आयोजना निर्माण कार्यमा सरोकारवालाहरूको सन्तुष्टीको स्तर सामान्य मात्र रहेको जवाफ प्राप्त भएकोले यस आयोजना निर्माण कार्यमा सरोकारवालाहरू खासै सन्तुष्ट भएको अवस्था देखिएन ।

निर्माणमा अवरोध

आयोजनाले निर्माणको चरणमा स्थानीयको अवरोध भयो वा भएन भन्ने सम्बन्धमा सामान्य विवाद मात्र भएको भनी जवाफ दिएका छन्। आयोजना निर्माण कार्यमा खासै स्थानीय अवरोध व्यहोर्नु नपरेको प्रष्ट हुन्छ ।

यो आयोजना सम्पन्न भएपश्चात आर्थिक गतिविधिमा सकारात्मक असर पार्ने भए पनि हाल स्थानीय सरोकारवालाहरू यसबाट खासै उत्साहित एवं लाभ ग्रहण गरेको एवं उनीहरूको खासै संलग्नता र वाधा अवरोध पनि नभएकोले निर्माण चरणको प्रभावकारिता सामान्य नै देखियो ।

३.७.८. सुसङ्गतता

क्षेत्रगत नीतिसँग तालमेल

काठमाण्डौको चोभारमा सुख्खा बन्दरगाह निर्माण गर्नु यस क्षेत्रसँग सम्बन्धित नीतिसँग तालमेलयुक्त नै हो भन्नेमा धेरै सूचक सहमत रहेको पाइयो ।

व्यवसायिक क्षेत्रसँग तालमेल

सरकारी स्तरबाट सञ्चालित यस आयोजना निजी क्षेत्रको संलग्नता बिना अपूरो हुने सम्बन्धमा अधिकांशले यस आयोजनाको तालमेल निजी क्षेत्रको योजनासँग समेत मेल खाने भनी जवाफ दिएका छन् ।

आयोजना तर्जुमा, कार्यान्वयन र कार्यसञ्चालन मोडालिटिको विषयमा निजी क्षेत्रसँग खासै सहकार्य भएको अवस्था नदेखिए पनि यस क्षेत्र आयोजनासँग

आशावादी रहेको देखिएको छ । तथापि व्यवसाय क्षेत्रले हालसम्म कुनै स्पष्ट योजना बनाएको खुल्न आएन ।

प्रदेश र स्थानीय तहसँग सम्बन्ध

यस आयोजनालको प्रदेश एवं स्थानीय सरकारसँग समन्वयको अवस्था सामान्य मात्र रहेको भनी धेरैले जवाफ दिएका छन् । अन्तर सरकारी स्तरमा यस आयोजनाले प्रभावकारी समन्वय राख्न नसकेको देखियो ।

यसरी हेर्दा उक्त आयोजनाले क्षेत्रगत नीति र व्यवसायिक क्षेत्रसँग तालमेल राखेको देखिन्छ भने यस कार्यमा अन्तरसरकारी समन्वयको अवस्था भने कमजोर देखिएकोलेले सुसङ्गतताको अवस्था सन्तोषजनक नै देखियो ।

३.८. अन्तरक्रियाबाट प्राप्त सूचना तथा जानकारीहरूको विश्लेषण

काठमाण्डौ चोभार सुख्खा बन्दरगाहमा मिति **२०७७ चैत्र मा** गरिएको राष्ट्रिय योजना आयोगका तत्कालीन सदस्य डा. राम कुमार फुयाल सहितको टोलीले आयोजनास्थल अवलोकन गरी सम्बन्धित आयोजना कार्यालयले दिएको आयोजना सम्बन्धी प्रस्तुतीकरण तथा सो कार्यक्रममा उपस्थित स्थानीय सरोकारवाला तथा जनप्रतिनिधि सहितको छलफलमा उठेका विषयहरू तथा निजी क्षेत्रसँग प्रश्नावलीमा आधारित भई गरिएको टेलिफोन अन्तर्वार्ता समेतको आधारमा आयोजनाको कार्यसम्पादनस्तर, सान्दर्भिकता, कार्यदक्षता, प्रभावकारीता, दिगोपन र सूसङ्गतता सम्बन्धी विषयलाई तल प्रस्तुत गरिएको छ ।

संवैधानिक रोहमा तयार भएको राष्ट्रिय योजना तथा वाणिज्य नीतिलाई पनि सहयोग गर्नेगरी तर्जुमा भएको यस आयोजनाको उदघाटनको क्रममा सम्माननीय प्रधानमन्त्रीज्यूबाट अभिव्यक्त विचारहरूको सन्दर्भमा समेत सम्बन्धित आयोजनालाई नेपालको वाणिज्य क्षेत्रको लागि कोशेढुङ्गा मान्न सकिन्छ। यस आयोजनाको सम्बन्ध काठमाण्डौ मधेश फास्ट ट्र्याक आयोजना र भविष्यमा चीनको स्वशासित क्षेत्र तिब्बत हुँदै काठमाण्डौ आउने रेलमार्गसँग समेत सम्बन्धित छ।

काठमाण्डौ उपत्यकाभित्र अधिक प्रदूषण गर्ने कलकारखाना विस्थापन गर्ने नीति अनुरूप बन्द भइसकेको हिमाल सिमेन्ट कारखानामा बन्न लागेको उक्त पूर्वाधारले सामान्यरूपमा वातावरणीय नीतिसँग तादम्यता राखी संवेदनशील हुने हुँदा सकारात्मक नै असर पर्ने देखिन्छ । तथापि सम्बन्धित आयोजनाको विस्तृत परियोजना प्रतिवेदनमा उल्लेख भए अनुसार सवारी साधनको चापलाई दृष्टिगत गर्दा सोही प्रतिवेदनले स्वीकार गरे अनुसार नै ठोस फोहोर उत्सर्जन, बाग्मती नदीमा हुनसक्ने प्रदूषण तथा ध्वनी र वायु प्रदूषणको सम्भावनालाई अस्वीकार गर्न सकिदैन ।

साथै हालसम्म आयोजना तर्जुमादेखि निर्माण र कार्य सञ्चालन मोडालिटिसमेतमा निजी क्षेत्रको समन्वय र सहकार्य खासै रहेको नदेखिएको सन्दर्भमा निर्मित संरचनाको पूर्ण उपयोगको लागि उद्योग एवं वाणिज्य क्षेत्रको भूमिका, आवश्यकता र चाहनालाई आयोजनासँग आवद्ध गर्न समेत आवश्यक छ ।

सम्बन्धित आयोजनाले अध्यागमन, भन्सार, बैङ्क तथा वित्तीय संस्था, क्वारेन्टाइन कार्यालय स्थापना गरी एकीकृत सेवा दिने लक्ष्यसहित कोलकत्ता, विशाखापट्टनम र चीनबाट समेत कन्टेनरहरू सिधै आएर जाँचपास गर्ने गरी बन्दरगाहको सञ्चालन गर्ने लक्ष्य लिइएको छ । यसमा निजी क्षेत्रको अपेक्षा अनुरूप ग्राहक विवरण फाइलको व्यवस्थापन, सवारी साधनको व्यवस्थापन एवं निर्माणस्थलदेखि विक्रीस्थलसम्म सामानको ढुवानी गर्ने कार्यमा समेत समन्वय हुनेगरी कार्यसञ्चालन मोडालिटि तय गरिएमा यसको प्रभावकारिता बढ्ने नै देखिन्छ ।

आयोजनाको अल्पकालीन लक्ष्यको रूपमा १८ महिनाभित्र आयोजना सम्पन्न गरी सञ्चालनमा ल्याउने समेत हो । तथापि हालसम्मको प्रगति अवस्था हेर्दा झण्डै शतप्रतिशत समयावधि थप लाग्ने अवस्था देखिन्छ। साथै यससँग जोडिएका अन्य आयोजनाको सम्पन्न हुने अवधि, अन्य विषयगत क्षेत्रले संरचनागत एवं संस्थागत व्यवस्थापनमा राख्ने चासो, वाणिज्य क्षेत्रले आयोजनाको सम्बन्धमा लिएको चासो जस्ता पक्षहरूलाई समेत जोड्दा प्रभावकारिता कायम गर्नु चुनौतीपूर्ण देखिन्छ ।

आयोजनाले निर्धारित कार्ययोजना अनुरूप तोकिएको समयमा कार्यसम्पन्न गर्न नसके पनि आयोजनाको ठेक्का व्यवस्थापन गर्दा ठेक्का अवधि थप भए पनि भेरिएसन नहुने गरी सम्झौता भएकोले लागतमा फरक नपरेको जानकारी प्राप्त भयो । तथापि तोकिएको समयमा नै कार्यसम्पन्न भएपश्चात् हुने आर्थिक गतिविधिको वैकल्पिक लाभ प्राप्त हुन सकेन ।

अर्कोतर्फ आयोजनासँग जोडिएर रहेको जलविनायक गणेश मन्दिरको संरक्षण, सांस्कृतिक सम्पदाहरुको सुधार एवं संरक्षणको लागि बाटो सुधार, व्यवस्थित पार्किङ, सामुदायिक रुपमा संरक्षित वन यथावत राख्ने, बृहत वृक्षारोपण गर्ने र मनोरम पार्कको निर्माण गर्ने योजनाले मूर्तरूप लिएमा आयोजनाको कार्यसम्पादन प्रभावकारिता कायम हुने देखिन्छ ।

आयोजना निर्माण कार्यमा स्थानीय श्रमिकहरूको प्रयोग भएको, स्थानीय बजारमा आर्थिक गतिविधि वृद्धि भएको, आयोजनासँगै जोडिएको सडकको अवस्था सुधार गरिएको लगायतका कारणले उक्त आयोजनाको सकारात्मक प्रभाव परेको देखिन्छ भने अर्कोतर्फ जग्गा जमिनको महत्व बढेको समेत देखिन्छ । आयोजना सम्पन्न भएपश्चात आयोजनाबाट बढ्ने आर्थिक गतिविधिको सकारात्मक आशावादिता समेत प्रकट भयो।

निजी क्षेत्रको चासो, सीमानाकामा उपलब्ध वाणिज्य संरचनाको प्रयोग, सीमानाकादेखि चोभारसम्म कन्टेनरहरूको व्यवस्थापन र सुरक्षा व्यवस्था, आयोजनासँग जोडिएका अन्य महत्वाकांक्षी परियोजनाहरूको निर्माण सम्पन्न हुने समयको अनिश्चितता जस्ता विषयहरूले यस आयोजनाको दिगोपनमाथि प्रश्न रहेको पाइयो ।

हालसम्मको अभ्यास अनुसार सीमानाकामा नै सुख्खा बन्दरगाहहरू स्थापित भएकोमा यो बन्दरगाह सीमाबाट २०० कि.मि. भन्दा टाढा स्थापना हुन गइरहेको, आयोजनाको निर्माण कार्य सम्पन्न भइसक्दा पनि छोटो मार्गको निर्माण नभइसक्ने कारणले हाल चालु रहेको स्थलमार्गको नै प्रयोग गर्नुपर्ने भएकोले सीमाक्षेत्रबाट छुटेका साधनहरूको अभिलेखीकरण तथा ति साधनहरु सुरक्षितरुपले चोभारसम्म आइपुग्ने व्यवस्था र नियमन जस्ता विषयमा केही कार्यविधिगत, कानुनी र संरचनागत चुनौतिहरू रहेको देखिन्छ । अर्कोतर्फ आयोजनाले हाल झण्डै ७० प्रतिशत कार्यप्रगति प्राप्त

गरेकोले आयोजना छिटै सम्पन्न हुने आकलन सहित MTEF मा आगामी ३ वर्षभित्र पूर्णरूपमा सञ्चालनमा आउने विश्वास लिइएको छ ।

वाणिज्य पूर्वाधारहरूको विकास र उपयोग गर्ने सम्बन्धमा नेपाल चीन मौजुदा पारवहन सन्धीको कार्यान्वयनको प्रभावकारिताको अध्ययन, मन्त्रालयको वाणिज्य क्षेत्रको दूरदृष्टी कार्यान्वयनको रणनीतिक योजना तयारी र नेपाल भारत अन्तरदेशीय विशेष आर्थिक क्षेत्र स्थापनाको लागि सम्भाव्यता अध्ययन जस्ता क्रियाकलापको निरन्तरता समेत दिइएको देखिन्छ।

३.९. परियोजनाको दिगोपन र प्रभावकारिताको लागि प्राप्त सुझाव

काठमाण्डौ चोभार सुख्खा बन्दरगाहको मूल्याङ्कनको लागि द्वितीय तथ्याङ्कको अलावा FGD, KII र Content Analysis तथा प्रश्नावली विधिबाट सङ्कलित तथ्याङ्कहरूको समेत विश्लेषण गर्दा परियोजनाको दिगोपन र प्रभावकारिताका लागि प्राप्त भएका सुझावहरू निम्नानुसार रहेको पाइएको छ ।

- जुनसुकै आयोजना पनि तोकिएको समयमा पूरा नहुने रोगबाट यो आयोजना पनि मुक्त भएको देखिएन। हाल थप भएको अवधिभित्र नै सम्पन्न गर्न उच्च प्राथमिकता दिई प्रयास गर्ने ।
- छिटोछरितोरूपमा आयोजना सम्पन्न गर्न बाँकी कामको दैनिक चेकलिष्ट बनाउने तथा मासिक रुपमा Activity wise Action Plan बनाई बाँकी समयको कामलाई निरन्तरता दिनुपर्ने र सो को विवरण सम्बन्धित मन्त्रालयमा पठाउनुपर्ने ।
- आयोजना प्रभावितहरूले पहुँच मार्ग, रोजगारी जस्ता विषयहरू उठान गरेको सम्बन्धमा विषयगत मन्त्रालय मार्फत यसमा थप कार्यक्रम र रोजगारीको लागि पहल गर्नु पर्ने ।
- आयोजनाको कार्य प्रगति र कार्य सञ्चालनलाई समेत प्रभावकारी बनाउन सम्बन्धित मन्त्रालयले Integrated Data System बनाई सो मार्फत Tracking हुने व्यवस्था राख्नुपर्ने ।
- सम्बन्धित स्थानीय निकाय, प्रदेश सरकार र संघीय सरकारका इकाइहरूवीच समन्वय संयन्त्र बनाई हाल भएका अवरोधहरू तथा सञ्चालन समयमा उत्पन्न हुने अवरोधको निराकरण गर्ने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

- कोभिड-१९ को प्रभावबाट आयोजनाको निर्माण कार्यमा गुणस्तर तथा प्रभावकारिताको विषयमा अध्ययन गरी प्रतिवेदन गर्नुपर्ने ।
- साविकको हिमाल सिमेन्ट कारखानाले अधिग्रहण गरेको जग्गाको समयमा मुआव्जा नदिएको तथा विना अधिग्रहण नै जग्गा रोक्का भई फुक्का हुन नसकेको र साविकमा अधिग्रहण गरिसके पनि कारखानाले उपयोग नगरी राखेको तथा हालसमेत उपयोग हुन नसकेको जग्गाहरूमा स्थानीयहरूले हक र स्वामित्व जनाई विवाद भइरहेको सम्बन्धमा जग्गासम्बन्धी विवादलाई नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिले उद्योग मन्त्रालयमार्फत राष्ट्रिय विकास समस्या समाधान समितिमा लैजानुपर्ने ।
- आयोजना प्रभावित स्थानीयहरुको भावनात्मक संवेगलाई समेत संबोधन गरी अपनत्व सिर्जना गर्नुपर्ने ।
- स्थानीय तहसम्बन्धी समस्याहरुलाई स्थानीय तहसँगको सहकार्यमा समयमै संबोधन गर्नुपर्ने ।
- आयोजनाले निर्माण गर्न लागेको ठूलो संरचनामा कंक्रिट संरचनाको अंश अत्याधिक देखिएको सम्बन्धमा वातावरणीय अध्ययन प्रतिवेदन अनुसारको उपायको अलावा आयोजना स्थलमा नै हरियाली, स - सानो बगैचा र वर्षाको पानीलाई भूमिगत गर्ने जस्ता क्रियाकलापहरूलाई समायोजन गर्नुपर्ने ।
- सीमानाकादेखि लामो दूरि तय गरेपछि यस बन्दरगाहमा भन्सार जाँच लगायतका कार्य हुने भएकोले ट्रक तथा कन्टेनरको प्रारम्भिक जाँच छिटो तरिकाबाट सीमा नाकामा हुने र सोमा प्रविधिसहितको ट्र्याकिङ्ग तथा सुरक्षाको पर्याप्त व्यवस्था गर्ने सम्बन्धमा नीतिगत, प्रविधिगत र कार्यविधिगत व्यवस्था सम्बन्धित मन्त्रालयले मिलाउने ।
- सुख्खा बन्दरगाहको क्रियाकलाप बारे उद्योग तथा व्यापार क्षेत्रसँग सम्बन्धित निकायले पर्याप्त मात्रामा छलफल गरी CIF, Freight and Forwarding, कार्य सञ्चालन ढाँचा लगायतका विषयमा कार्य गर्नुपर्ने ।

परिच्छेद-४

४.कार्यक्रमको समग्र निष्कर्ष र समस्या समाधानका लागि सुझावहरू

४.१. कार्यक्रमको समग्र निष्कर्ष :

नेपालको आर्थिक उन्नत्तिको लागि उत्पादन तथा यातायात लागत घटाएर समग्रमा निर्यात बढाउने तथा आयात कम गर्ने राष्ट्रिय नीति अनुरुप व्यापार सम्बद्ध भौतिक पूर्वाधारहरुको विकास तथा सञ्चालन गर्ने कार्यक्रम अन्तर्गत मुलुकको कूल आर्थिक गतिविधिहरुको करिव ५० प्रतिशत हिस्सा काठमाण्डौ केन्द्रित भएको र व्यापार सम्बद्ध भौतिक पूर्वाधारको अभावमा लजिष्टिक व्यवस्थापनमा समस्या भएकोले सो समस्या समाधान गर्न र व्यापार सहजीकरणमार्फत उपभोग्य वस्तुको मूल्य कम गर्न एवं सर्वसुलभ रुपमा उपलब्ध गराउनको लागि काठमाण्डौ - चोभार सुख्खा बन्दरगाहको निर्माण कार्य शुरु भएको देखिन्छ ।

उक्त बन्दरगाह निर्माण कार्य १८ महिनाभित्र सम्पन्न गर्ने भनिएता पनि तोकिएको समयभन्दा झण्डै दोव्वर समयमा सम्पन्न हुने अवस्था देखिन्छ ।

नेपालको संविधान, वाणिज्य नीति, आवधिक योजना, नेपाल व्यापार एकीकृत रणनीति र वार्षिक बजेटहरूको नीतिगत एवं कार्यक्रमगत सोचसँग तादम्यता नै रहेको उक्त आयोजनाको निर्माण कार्यलाई अन्य विकास पूर्वाधारहरूसँग जोड्ने गरी संरचना निर्माणको कार्यसमेत अघि बढेको देखिन्छ।

यस आयोजनाको समग्र पक्ष विश्लेषण गर्दा जग्गाको पर्याप्तता रहनु, व्यापारको मुख्य हब काठमाण्डौ हुनु, एकीकृत सेवा र अन्तरदेशीय व्यापारको समेत सम्भावनाले लागत न्यूनीकरण हुनु र निरन्तर अनुगमन तथा नियमन गर्न सकिनु जस्ता कारणले आयोजना पक्ष सबल छ भन्न सकिन्छ । तथापि निजी क्षेत्रको आकर्षण कायम राख्ने, अन्तर सरकार समन्वय कायम गर्ने, ट्राफिक व्यवस्थापन र वातावरणीय पक्षमा पर्नसक्ने असर न्यूनीकरण गर्ने जस्ता चुनौती पनि रहेका छन् ।

एकातर्फ नवीन प्रविधि र सिद्धान्तलाई प्रथम चरणमा नै लागु गर्न सकिने, काठमाण्डौ केन्द्रित उत्पादनको निर्यात व्यापार सहज हुने र संघीय राजधानी नजिकको युनिट भएकोले सबैको चासो र अग्रसरता कायम हुने अवसर समेत यसलाई प्राप्त हुने देखिन्छ । तथापि हिमाल सिमेन्ट कारखानाबाट उत्पन्न जग्गासम्बन्धि विवाद र कोभिड १९ को महामारीबाट उत्पन्न असरले आयोजनालाई अल्पकालीन असर पारेको अवस्था एकातर्फ छ भने सरोकारवालाहरूको अर्थपूर्ण सहभागिता सुनिश्चित गर्न जरुरी देखिन्छ।

यस मूल्याङ्कनको चरणमा निजी क्षेत्र आयोजनासँग आशावादी रहेको देखिएता पनि हालसम्म सक्रिय र पर्याप्त सहभागिता नगराइएकोमा असन्तुष्ट रहेको देखियो । तथापि आयात र निर्यात दुवैलाई बराबर प्राथमिकता दिँदै Customer Information File (**CIF**), आयोजनाको Connectivity, ट्राफिक व्यवस्थापन र freight and forwarding जस्ता विषयमा चासो व्यक्त गरेको देखियो ।

आयोजनाको समग्र कार्य सम्पादनस्तर हेर्दा कार्ययोजना कार्यान्वयन, लक्ष्य अनुरूपको प्रगति, सङ्गठन संरचना र दरवन्दीको उपयुक्तता, निरन्तर अनुगमन, सरोकारवालाको संलग्नता जस्ता विषयमा सन्तोषजनक अवस्था नदेखिएता पनि जग्गा प्राप्ति र उपयोगको अवस्था, मजदुर र उपकरणको उपलब्धता जस्ता पक्ष सकारात्मक देखियो ।

आयोजना समयमा सम्पन्न हुन नसक्नुमा कोभिड १९ महामारी र लकडाउन, अन्तरनिकाय र सरोकारवाला समन्वयको कमजोर अवस्था, अनुपयुक्त दरवन्दी संरचना र समयमा कर्मचारी पूर्ति नहुनु, अनुगमन कार्य प्रभावकारी नहुनु र कार्यान्वयन क्षमता कमजोर हुनु जस्ता कारणहरु प्रमुख रहेको देखिन्छ ।

आयोजनामा स्रोत विनियोजनको अवस्था राम्रो देखिएको भएता पनि तोकिएको समयमा पूरा हुन नसकेकोले उक्त आयोजनाको खुद वर्तमान मुल्य र लागत प्रतिफलको दर पनि उच्चस्तरको रहेको सन्दर्भमा पूर्णरूपमा उपयोग गरेर अपेक्षित प्रतिफल प्राप्त गर्न व्यवस्थापकीय क्षमता उच्चस्तरको चाहिने देखिन्छ ।

आयोजना निर्माणको क्रममा रोजगारी र आय आर्जनमा विशेष अवसर सिर्जना गरेको नदेखिएता पनि बन्दरगाह सञ्चालन भएपश्चात् यसबाट निजी क्षेत्रको व्यापार लागत घट्ने र सहजता आउने हुँदा भविष्यमा रोजगारी र आयआर्जनमा सकारात्मक असर पार्ने आँकलन गर्न सकिन्छ ।साथै हालको अवस्थामा वातावरणीय पक्ष सन्तोषजनक देखिएता पनि भविष्यमा वातावरणीय दिगोपनाको सुनिश्चितता गर्न आवश्यक देखिन्छ । आयात व्यापार मात्र नभई निर्यात व्यापारलाई समेत प्राथमिकता दिँदै निर्यात क्षेत्र नै तोक्न, CIF लाई काठमाण्डौमा नै व्यवस्थित गर्नुपर्ने देखिन्छ। आयोजनाको गुणस्तरियता र निर्मित संरचनाको पूर्ण उपयोग हुनेमा आशावादिता रहेको देखियो । नीतिगतरूपमा तादम्यता नै देखिएको उक्त आयोजनाको सफलताको लागि परिकल्पना गरिएका अन्य भौतिक संरचनाको शिघ्र विकास हुन सकेमा स्थानको उपयुक्तता समेत अत्युत्तम रहने देखिन्छ ।

नेपालका अधिकांश आयोजना जस्तै यस आयोजनामा पनि पूर्व निर्धारित क्रियाकलापमा संशोधन गर्नु परेको देखिन्छ। आयोजनाको निर्माण अवस्थामा स्थानीय सरोकारका केही विषयहरू अनिर्णित रहनु, स्थानीयसँगको समन्वय सहकार्य न्यून देखिनु र निर्माण चरणमा निर्माणको प्रकृति अनुसार स्थानीयको आय आर्जन रोजगारी लगायतमा खासै असर परेको नदेखिएको कारणले समेत यस आयोजनाको प्रभावकारिता सामान्य देखियो ।

उक्त आयोजनाले क्षेत्रगत नीति र व्यवसायिक क्षेत्रसँग तालमेल राखेको देखिन्छ भने यस कार्यमा अन्तरसरकारी समन्वय तथा निजी क्षेत्रसँग समन्वयको अवस्था पनि कमजोर रहेको देखिएकोले व्यवसायिक क्षेत्रको योजनासँग तालमेलयुक्त भएको यकिन गर्न सकिने अवस्था समेत नरहेको तथापि नीतिगत तालमेल र वाणिज्य क्षेत्रको आशावादिताको कारणले सुसङ्गतताको अवस्था सन्तोषजनक नै देखियो ।

अधिकांश व्यापार काठमाण्डौ केन्द्रित रहेको सन्दर्भमा सम्बन्धित आयोजनालाई नेपालको वाणिज्य क्षेत्रको लागि कोशेढुङ्गा मान्न सकिन्छ । जसको सम्बन्ध काठमाण्डौ मधेश फास्ट ट्र्याक आयोजना र भविष्यमा चीनको स्वशासित क्षेत्र तिब्बत हुँदै काठमाण्डौ आउने रेलमार्गसँग समेत

सम्बन्धित छ। काठमाण्डौं उपत्यकाभित्र अधिक प्रदूषण गर्ने कलकारखाना विस्थापन गर्ने नीतिसँग तालमेलयुक्त भएता पनि बन्दरगाहको स्थापनापछि सम्भावित प्रदूषण र सवारी चापको विषयलाई सम्बोधन गर्न उपयुक्त हुने देखिन्छ ।

सम्बन्धित आयोजना केही ढिलो गरी सम्पन्न भएकोले तोकिएको समयमा नै कार्यसम्पन्न भएपश्चात् हुने आर्थिक गतिविधिको वैकल्पिक लाभ प्राप्त हुन नसकेको सन्दर्भमा थप लाभहरू नगुमाउन बन्दरगाहको सामयिक र पूर्ण उपयोगका लागि यससँग जोडिएका अन्य आयोजनाको समयमै सम्पन्न गर्न आवश्यक देखिन्छ ।

आयोजना सम्पन्न भई आर्थिक गतिविधि बढ्दा हुने Spill Over बाट यस आयोजना मुक्त हुन सक्दैन । यस्ता प्राप्त हुने लाभसमेतलाई उपयोग गर्न तथा प्रत्यक्ष लाभ हासिल गर्न बजेट तथा योजनामा छरिएर रहेका कार्यक्रमहरू यथासमयमा सम्पन्न गर्न उपयुक्त देखिन्छ ।

४.२. समस्या समाधानका लागि व्यवहारिक सुझावहरू

यस आयोजनाको मूल्याङ्कनको क्रममा पाइएका तथ्यहरूको विश्लेषण गर्दा यसमा देखिएका समस्या, कमजोरी तथा चुनौतिहरूको सम्बोधन गर्न निम्न कार्य गर्न उपयुक्त देखिन्छ ।

- जुनसुकै आयोजना पनि तोकिएको समयमा पूरा नहुने रोगबाट यो आयोजना पनि मुक्त भएको देखिएन। हाल थप भएको अवधिभित्र नै सम्पन्न गर्न उच्च प्राथमिकता दिई प्रयास गर्ने ।
- छिटोछरितोरूपमा आयोजना सम्पन्न गर्न बाँकी कामको दैनिक चेकलिष्ट बनाउने तथा मासिक रुपमा Activity wise Action Plan बनाई बाँकी समयको कामलाई निरन्तरता दिनुपर्ने र सो को विवरण सम्बन्धित मन्त्रालयमा पठाउनुपर्ने ।
- आयोजनाको कार्य प्रगति र कार्य सञ्चालनलाई समेत प्रभावकारी बनाउन सम्बन्धित मन्त्रालयले Integrated Data System बनाई सो मार्फत Tracking हुने व्यवस्था राख्नुपर्ने ।

- सम्बन्धित स्थानीय निकाय, प्रदेश सरकार र संघीय सरकारका इकाइहरूवीच समन्वय संयन्त्र बनाई हाल भएका अवरोधहरू तथा सञ्चालन समयमा उत्पन्न हुने अवरोधको निराकरण गर्ने व्यवस्था हुनुपर्ने ।
- कोभिड-१९ को प्रभावबाट आयोजनाको निर्माण कार्यमा गुणस्तर तथा प्रभावकारिताको विषयमा अध्ययन गरी प्रतिवेदन गर्नुपर्ने ।
- साविकको हिमाल सिमेन्ट कारखानाले अधिग्रहण गरेको जग्गाको समयमा मुआव्जा नदिएको तथा विना अधिग्रहण नै जग्गा रोक्का भई फुक्का हुन नसकेको र साविकमा अधिग्रहण गरिसकेता पनि कारखानाले उपयोग नगरी राखेको र हालसमेत उपयोग हुन नसकेको जग्गाहरूमा स्थानीयहरूले हक र स्वामित्व जनाई विवाद भइरहेको सम्बन्धमा जग्गासम्बन्धी विवादलाई नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिले उद्योग मन्त्रालयमार्फत राष्ट्रिय विकास समस्या समाधान समितिमा लैजानुपर्ने ।
- आयोजना प्रभावित स्थानीयहरुको भावनात्मक संवेगलाई समेत संबोधन गरी अपनत्व सिर्जना गर्नुपर्ने ।
- आयोजनाले निर्माण गर्न लागेको ठूलो संरचनामा कंक्रिट संरचनाको अंश अत्याधिक देखिएको सम्बन्धमा वातावरणीय अध्ययन प्रतिवेदन अनुसारको उपायको अलावा आयोजना स्थलमा हरियाली, स-सानो बगैचा र वर्षाको पानीलाई भूमिगत गर्ने जस्ता क्रियाकलापहरूलाई समायोजन गर्नुपर्ने ।
- सीमानाकादेखि लामो दूरि तय गरेपछि यस बन्दरगाहमा भन्सार जाँच लगायतका कार्य हुने भएकोले ट्रक तथा कन्टेनरको प्रारम्भिक जाँच छिटो तरिकाबाट सीमा नाकामा हुने र सोमा प्रविधिसहितको ट्र्याकिङ्ग तथा सुरक्षाको पर्याप्त व्यवस्था गर्ने सम्बन्धमा नीतिगत, प्रविधिगत र कार्यविधिगत व्यवस्था सम्बन्धित मन्त्रालयले मिलाउने ।

- सुख्खा बन्दरगाहको क्रियाकलाप बारे उद्योग तथा व्यापार क्षेत्रसँग सम्बन्धित निकायले पर्याप्त मात्रामा छलफल गरी CIF, Freight and Forwarding, कार्य सञ्चालन ढाँचा लगायतका विषयमा कार्य गर्नुपर्ने ।
- तराई-मधेशबाट काठमाण्डौ जोड्ने वैकल्पिक मार्गको रूपमा रहेको तराई मधेश फास्ट ट्र्याक जतिसक्दो छिटो निर्माण गर्ने।
- वीरगञ्ज, भैरहवा, विराटनगर, खासा एवं रसुवागढी सीमाविन्दुमा जाँचपास, भेइकल ट्र्याकिङ्ग र सेक्यूरिटीका लागि आवश्यक नीतिगत, संरचनागत तथा प्रविधिगत व्यवस्था विषयगत मन्त्रालयले अविलम्व मिलाउने ।
- अन्तर मन्त्रालय समन्वय, प्रादेशिक र स्थानीयस्तर तथा उद्योग वाणिज्य र आयोजना प्रभावितसँगको समन्वयको लागि आवश्यक संरचनाहरूको अविलम्व निर्माण गराई यस्ता संरचनाबाट सामयिक प्रतिवेदन बनाउने र कार्ययोजना बनाई कार्यान्वयन गर्ने व्यवस्था मिलाउने ।
- हाल निर्माण कार्यमा देखिएको असरको न्यूनीकरण गर्न निर्माण पक्ष तथा स्थानीय प्रशासन र मन्त्रालयको पर्याप्त सहयोग लिने व्यवस्था मिलाउने ।
- चोभार सिमेन्ट कारखानाबाट उत्पन्न असरहरूको निराकरण गर्न सम्बन्धित मन्त्रालयले विस्तृत अध्ययन गराई विकास समस्या समाधान समितिमा पेश गरी मन्त्रिपरिषदमा लैजाने व्यवस्था मिलाउने ।
- उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय, वाणिज्य विभाग, उद्योग विभाग, नेपाल प्रहरी, निजी क्षेत्र समेतको पहुँच हुने एकीकृत व्यवस्थापन सूचना प्रणालीको विकास गरी स्वचालित तथा पारदर्शी प्रणाली विकास गर्न सम्बन्धित मन्त्रालयले पहल गर्ने ।
- निर्माण कार्यमा गुणस्तरीयता कायम गर्न आवश्यक नमुना सङ्कलन र प्राविधिक परीक्षणमा जोड दिने ।

- वातावरणीय अध्ययन प्रतिवेदनको प्रभावकारी कार्यान्वयन एवं आयोजना स्थलमा हरियाली र सुन्दरता व्यवस्थापन एवं आकाशे पानीलाई भूमिगत बनाउने कार्यलाई समायोजन गर्नुपर्ने ।
- यस्ता खालका बन्दरगाह निर्माण गर्दा हाल देखिएको र आयात सहज भई भविष्यमा देखिनसक्ने Trade Gap लाई निराकरण गर्न निर्यातजन्य वस्तुको प्रवर्धनका लागि विषयगत मन्त्रालयले दीर्घकालीन योजना तर्जुमा गर्नुपर्ने ।

अनुसूचीहरू

अनुसूची १

टेलिफोन अन्तरवार्ता गरिएको उद्योग वाणिज्य क्षेत्रका पदाधिकारीहरूको नामावली

१. महेश कुमार अग्रवाल, पूर्व अध्यक्ष, नेपाल चेम्बर अफ कमर्स

२. कैलाशकुमार वजिमय, महानिर्देशक, नेपाल चेम्बर अफ कमर्स

३. प्रकाशसिंह कार्की, अध्यक्ष, व्यापार तथा पारवहन समिति, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ

४. मिना श्रेष्ठ, नि. महानिर्देशक नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ

५. मेघनाथ न्यौपाने, सल्लाहकार, नेपाल व्यापार परिसंघ

६. विक्रम गजुरेल, कार्यकारी अधिकृत, नेपाल फ्रेट फरवार्दर्स एशोशिएसन

७. गोविन्द घिमिरे, उपाध्यक्ष, निर्यात व्यवसायी महासंघ

अनुसूची २

नेपाल भारत क्षेत्रीय व्यापार तथा पारवाहन आयोजना अन्तर्गत काठमाण्डौ चोभार सुख्खा बन्दरगाहको प्रश्नावलीः

आयोजनाको पृष्ठभूमिः

नेपालको आर्थिक उन्नत्तिको लागि उत्पादन तथा यातायात लागत घटाएर समग्रमा निर्यात बढाउने तथा आयात कम गर्ने राष्ट्रिय नीति अनुरुप उत्पादन तथा यातायात लागत घटाउनको लागि व्यापार सम्बद्ध भौतिक पूर्वाधारहरुको विकास तथा सञ्चालन गरी मुलुकको राष्ट्रिय तथा अन्तराष्ट्रिय व्यापार सरलीकरण तथा सहजीकरण गर्ने उद्देश्यले मुलुकको विभिन्न नाकाहरुमा सुक्खा बन्दरगाह स्थापना गरिएको छ। सुख्खा बन्दरगाहमा देखिएका समस्या समाधान गर्न र व्यापार सहजीकरणमार्फत उपभोग्य वस्तुको मूल्य कम गर्न एवं सर्वसुलभ रुपमा उपलब्धि गराउनको लागि काठमाण्डौ उपत्यकामा एक सुक्खा बन्दरगाहको आवश्यकता महशुस भइ नेपाल सरकार तथा विश्व बैंक

बीच सन् २०१३ मा भएको सम्झौता बमोजिम चोभारस्थित साविकमा हिमाल सिमेन्ट कारखानाको चर्चेको जग्गा मध्ये २२० रोपनी जग्गामा काठमाण्डौ चोभार सुख्खा बन्दरगाह निर्माण कार्य शुरु भएको हो ।हाल सम्म उक्त सुक्खा बन्दरगाह निर्माणको भौतिक प्रगति ७४.८० प्रतिशत र वित्तीय प्रगति ६० प्रतिशत रहेको छ ।

क. कार्य सम्पादन स्तर

- आयोजना निर्माणको गुरुयोजना बमोजिम कार्यान्वयन कार्ययोजना तयार गरिएको छ वा छैन ?
- आयोजनामा जनशक्ति व्यवस्थापन /आपूर्ति पक्ष कस्तो छ ?
- लक्ष्य अनुसारका उपलब्धिहरु (भौतिक र वित्तीय) प्राप्त भएका छन् की छैनन् ?
- पूर्व योजना अनुरुप आयोजना कार्यान्वयनमा परिवर्तन गर्नुपर्ने अवस्था छ वा छैन ?
- सुख्खा बन्दरगाहमा लगानी गरिएका साधन स्रोतहरु योजना अनुसार प्रयोग भएका छन् की छैनन्?
- माथिल्लो निकायहरुबाट अनुगमन/मूल्याङ्कन/ पृष्ठपोषणको अवस्था कस्तो छ ?
- लक्ष्य तथा प्रतिफलहरु हासिल नभएका भए त्यसका कारणहरु के के हुन सक्छन ?
- बन्दरगाह निर्माणमा देखिएका प्रमुख समस्या तथा चुनौतिहरु के के हुन सक्छन् ?
- यसरी देखिएका समस्या तथा चुनौति संबोधन के कसरी गर्न सकिन्छ ?

ख. सान्दर्भिकता(Relevancy)

यस मूल्याङ्कनले राष्ट्रिय तथा स्थानीय परिप्रेक्षमा सान्दर्भिकता सम्बन्धी अध्ययन निम्न सूचकको आधारमा गरिनेछ:

- यो सुख्खा बन्दरगाह निर्माण दिगो विकास लक्ष्य, राष्ट्रिय नीति तथा प्राथमिकतासँग मेल खान्छ कि खादैन ?
- आयोजना कार्यान्वयनको लागि संगठन संस्था र जनशक्ति उपलब्धता के कस्तो छ ?
- आयोजना कार्यान्वयन गर्ने स्थान लक्ष्य/ उद्देश्य अनुरुप छ ?

ग. प्रभावकारिता (Effectiveness)

- आयोजना क्रियाकलापमा संशोधन गर्न आवश्यक भयो वा भएन ?
- उक्त बन्दरगाहको निर्माणबाट स्थानीय जनजीवनमा पारेको आर्थिक, सामाजिक तथा विविध पक्षमा के कस्तो प्रभाव पर्ने देखिन्छ ?
- उक्त बन्दरगाहको निर्माणबाट स्थानीय नागरिकहरुको आय आर्जन वृद्धिमा कस्तो प्रभाव परेको छ ?
- आयोजना कार्यान्वयनमा सरोकारवालाको सन्तुष्टी के कस्तो छ ?
- आयोजना कार्यान्वयनमा व्यवधान उत्पन्न भयो वा भएन ? के कस्तो व्यवधान उत्पन्न भयो ?

घ. कार्यदक्षता

- उक्त आयोजनामा स्रोत विनियोजन अवस्था कस्तो छ ?
- आयोजनाको लागत र प्रतिफलको अवस्था कस्तो छ ?
- उक्त बन्दरगाहमा स्रोत विनियोजन र उपयोग सक्षमता कस्तो छ ?

ङ. प्रभाव (Impact)

- बन्दरगाहको निर्माणबाट रोजगारी तथा आय आर्जनमा के कस्तो प्रभाव पारेको छ ?
- प्राकृतिक स्रोत उपयोग एंवम् वातावरण संरक्षणको अवस्था कस्तो छ ?
- समावेशिताको अवधारणमा संम्वोधनको अवस्था कस्तो छ ?
- आयोजनाप्रति सरोकारवालाहरुको अपेक्षाको अवस्था कत्तिको सकारात्मक छ ?

च. दिगोपन (Sustainability)

काठमाडौं- चोभार सुख्खा बन्दरगाहको नीतिगत, संस्थागत, व्यस्थापकीय र प्राविधिक पक्षको दिगोपनाको मूल्याङ्कन गरिनेछ ।जसमा निम्न विषयहरु हेरिन्छः

- उद्देश्य अनुरुप प्रतिफलहरु प्राप्त हुने अवस्था छ वा छैन ?
- निर्माण गरिएका भौतिक संरचनाको गुणस्तर अवस्था के छ ? मर्मत संम्भारको अवस्था कस्तो छ ?

- आयोजनाको प्राविधिक दिगोपना कस्तो छ ?
- निर्मित संरचनाको पूर्ण उपयोगको अवस्था के कस्तो रहने देखिन्छ ?

छ. सुसंङ्गता (Coherence)

- आयोजनाको उद्देश्य अन्य क्षेत्रगत नीतिहरुसँग मेल खान्छ वा खादैन ?
- व्यवसायिक क्षेत्रहरुको योजना / रणनीतिसँग मेल खान्छ वा खादैन ?
- प्रदेश र स्थानीय सरकारसँग सम्बन्ध/ समन्वयको अवस्था कस्तो छ ?

(Questionnaire)व्यवस्थापन तहका कर्मचारीको लागि)

कार्य सम्पादन स्तर

- सुख्खा बन्दरगाहमा लगानी गरिएका साधन स्रोतहरु कार्ययोजना अनुसार प्रयोग भएका छन् की छैनन्?

  अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको
- पूर्व योजना अनुरुप आयोजना कार्यान्वयनमा परिवर्तन गर्नुपर्ने अवस्था छ वा छैन ?

  अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको
- लक्ष्य अनुसारका उपलब्धिहरु (भौतिक र वित्तिय) प्राप्त भएका छन् की छैनन् ?

  अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको
- आयोजनाको दरवन्दी संरचना आवश्यकता अनुसार छ कि छैन?

  अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको
- आयोजनामा समयमा दरबन्दी पूर्ती भएको छ वा छैन?

  अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको
- आयोजनाको लागि जग्गा प्राप्ति उपयोगको अवस्था कस्तो छ ?

  अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको
- आयोजना निर्माणमा आवश्यक मजदुर, उपकरण आदिको उपलव्धता कस्तो छ?

  अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको

- नियामक निकायहरूबाट आयोजनाको सामयिक अनुगमन र पृष्ठपोषणको कार्य के कसरी भइरहेको छ?

अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको

- आयोजना निर्माण तथा सञ्चालनमा सरोकारवालाहरूको सहभागिता के कस्तो छ?

अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको

- यी लक्ष्य तथा प्रतिफलहरु हासिल नभएका भए त्यसका कारणहरु के के हुन सक्छन ?
- बन्दरगाह निर्माणमा देखिएका प्रमुख समस्या तथा चुनौती र समाधानका उपायहरु के के हुन सक्छन् ?
- यसरी देखिएका समस्या तथा चुनौति संवोधन के कसरी गर्न सकिन्छ ?

सान्दर्भिकता(Relevancy)

- यो सुख्खा बन्दरगाह निर्माण दिगो विकास लक्ष्य, राष्ट्रिय नीति तथा प्राथमिकतासँग मेल खान्छ कि खादैन?

अ. अति सान्दर्भिक आ.सान्दर्भिक इ.सामान्य सान्दर्भिक ई.सान्दर्भिक नभएको

- आयोजना कार्यान्वयनको लागि संगठन संस्था र जनशक्ति उपलब्धता के कस्तो छ ?

अ. अति सान्दर्भिक आ.सान्दर्भिक इ.सामान्य सान्दर्भिक ई.सान्दर्भिक नभएको

- आयोजना कार्यान्वयन गर्ने स्थान लक्ष्य/ उद्देश्य अनुरुप छ ?

अ. अति सान्दर्भिक आ.सान्दर्भिक इ.सामान्य सान्दर्भिक ई.सान्दर्भिक नभएको

प्रभावकारिता (Effectiveness)

- आयोजना क्रियाकलापमा संशोधन गर्न आवश्यक भयो वा भएन ?

अ. एकदम धेरै आ. धेरै इ. सामान्य ई. नगन्य

- उक्त बन्दरगाहको निर्माणबाट स्थानीय जनजीवनमा पारेको आर्थिक, सामाजिक तथा विविध पक्षमा के कस्तो प्रभाव पर्ने देखिन्छ ?

  अ. एकदम धेरै   आ. धेरै   इ. सामान्य   ई. नगन्य

- उक्त बन्दरगाहको निर्माणबाट स्थानीय नागरिकहरुको आय आर्जन वृद्धिमा कस्तो प्रभाव परेको छ?

  अ. एकदम धेरै   आ. धेरै   इ. सामान्य   ई. नगन्य

- आयोजना कार्यान्वयनमा सरोकारवालाको सन्तुष्टी के कस्तो छ ?

  अ. एकदम धेरै   आ. धेरै   इ. सामान्य   ई. नगन्य

- आयोजना कार्यान्वयनमा व्यवधान उत्पन्न भयो वा भएन ?

  अ. एकदम धेरै   आ. धेरै   इ. सामान्य   ई. नगन्य

- के कस्तो व्यवधान उत्पन्न भयो?

कार्यदक्षताः

- उक्त आयोजनामा स्रोत विनियोजन अवस्था कस्तो छ ?

अ. अति कार्यदक्षताआ. कार्यदक्षता   इ.सामान्य कार्यदक्षता

ई. कार्यदक्षता हासिल नभएको

- आयोजनाको लागत र प्रतिफलको अवस्था कस्तो छ ?

  अ. अति कार्यदक्षता   आ. कार्यदक्षता   इ.सामान्य कार्यदक्षता

  ई. कार्यदक्षता हासिल नभएको

- उक्त बन्दरगाहमा स्रोत विनियोजन र उपयोग सक्षमता कस्तो छ ?

अ. अति कार्यदक्षताआ. कार्यदक्षता   इ.सामान्य कार्यदक्षता

ई. कार्यदक्षता हासिल नभएको

प्रभाव (Impact)

- बन्दरगाहको निर्माणबाट रोजगारी तथा आय आर्जनमा के कस्तो प्रभाव पारेको छ ?

अ. अति प्रभावपुर्ण आ. प्रभावपुर्ण इ.सामान्य प्रभावपुर्ण ई.कुनैपनि प्रभाव नपरेको

- प्राकृतिक स्रोत उपयोग एंवम् वातावरण संरक्षणको अवस्था कस्तो छ?

अ. अति प्रभावपुर्ण आ. प्रभावपुर्ण इ.सामान्य प्रभावपुर्ण ई.कुनैपनि प्रभाव नपरेको

- समावेशिताको अवधारणमा संम्वोधनको अवस्था कस्तो छ?
- **अ. अति प्रभावपुर्ण आ. प्रभावपुर्ण इ.सामान्य प्रभावपुर्ण ई.कुनैपनि प्रभाव नपरेको**
- आयोजनाप्रति सरोकारवालाहरुको अपेक्षाको अवस्था कत्तिको सकारात्मक छ?
- **अ. अति प्रभावपुर्ण आ. प्रभावपुर्ण इ.सामान्य प्रभावपुर्ण ई.कुनैपनि प्रभाव नपरेको**

दिगोपन (Sustainability)

- उद्देश्य अनुरुप प्रतिफलहरु प्राप्त हुने अवस्था छ वा छैन ?

अ. अति दिगोपना आ. दिगोपनापूर्ण इ. सामान्य दिगोपनापुर्ण ई.दिगोपना नभएको

- निर्माण गरिएका भौतिक संरचनाको गुणस्तर अवस्था के छ ?

अ. अति दिगोपना आ. दिगोपनापूर्ण इ. सामान्य दिगोपनापुर्ण ई.दिगोपना नभएको

- मर्मत संम्भारको अवस्था कस्तो छ ?
- **अ. अति दिगोपना आ. दिगोपनापूर्ण इ. सामान्य दिगोपनापुर्ण ई.दिगोपना नभएको**
- आयोजनाको प्राविधिक दिगोपना कस्तो छ ?

अ. अति दिगोपना आ. दिगोपनापूर्ण इ. सामान्य दिगोपनापुर्ण ई.दिगोपना नभएको

- निर्मित संरचनाको पूर्ण उपयोगको अवस्था के कस्तो रहने देखिन्छ ?

अ. अति दिगोपना आ. दिगोपनापूर्ण इ. सामान्य दिगोपनापुर्ण ई.दिगोपना नभएको

सुसंङ्गता (Coherence)

- आयोजनाको उद्देश्य अन्य क्षेत्रगत नीतिहरुसँग मेल खान्छ वा खादैन ?

अ. धेरै मेल खाने आ. मेल खाने इ. सामान्य ई. मेल नखाने

- आयोजनाको उद्धेश्य व्यवसायिक क्षेत्रहरुको योजना / रणनीतिसँग मेल खान्छ वा खादैन

अ. धेरै मेल खाने आ. मेल खाने इ. सामान्य ई. मेल नखाने

- प्रदेश र स्थानीय सरकारसँग सम्बन्ध/ समन्वयको अवस्था कस्तो छ ?

अ. धेरै राम्रो आ. राम्रो इ. सामान्य ई. राम्रो नभएको

(Questionnaire) सरोकारवालाको लागि

कार्य सम्पादन स्तर

- आयोजना सम्पन्न हुने भनिएको अवधिलाई आधार लिँदा लक्ष्य अनुसारका उपलब्धिहरु (भौतिक र वित्तीय) प्राप्त भएका छन् की छैनन् ?

अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको

- आयोजनाले उपयोग गरेको जग्गा सन्दर्भमा जग्गा प्राप्ति उपयोगको अवस्था कस्तो छ ?

अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको

- आयोजना निर्माणमा आवश्यक मजदुर, उपकरण आदिको उपलव्धता कस्तो देखिन्छ?

अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको

- आयोजना निर्माण तथा सञ्चालनमा सरोकारवालाहरूको सहभागिता के कस्तो छ?
- **अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको**
- यी लक्ष्य तथा प्रतिफलहरु हासिल नभएका भए त्यसका कारणहरु के के हुन सक्छन ?

- बन्दरगाह निर्माणमा देखिएका प्रमुख समस्या तथा चुनौती र समाधानका उपायहरु के के हुन सक्छन् ?
- यसरी देखिएका समस्या तथा चुनौति संवोधन के कसरी गर्न सकिन्छ ?

सान्दर्भिकता(Relevancy)

- यो सुख्खा बन्दरगाह निर्माण दिगो विकास लक्ष्य, राष्ट्रिय नीति तथा प्राथमिकतासँग मेल खान्छ कि खादैन ?

अ. अति सान्दर्भिक आ.सान्दर्भिक इ. सामान्य सान्दर्भिक ई. सान्दर्भिक नभएको

आ. आयोजना कार्यान्वयन गर्ने स्थान लक्ष्य/ उद्देश्य अनुरुप छ ?

अ. अति सान्दर्भिक आ.सान्दर्भिक इ. सामान्य सान्दर्भिक ई. सान्दर्भिक नभएको

प्रभावकारिता (Effectiveness)

- उक्त बन्दरगाहको निर्माणबाट स्थानीय जनजीवनमा पारेको आर्थिक, सामाजिक तथा विविध पक्षमा के कस्तो प्रभाव पर्ने देखिन्छ ?

  अ. एकदम धैरै आ. धैरै इ. सामान्य ई. नगन्य

- उक्त बन्दरगाहको निर्माणबाट स्थानीय नागरिकहरुको आय आर्जन वृद्धीमा कस्तो प्रभाव परेको छ ?

  अ. एकदम धैरै आ. धैरै इ. सामान्य ई. नगन्य

- आयोजना कार्यान्वयनमा तपाईंहरूको सन्तुष्टी के कस्तो छ ?

  अ. एकदम धैरै आ. धैरै इ. सामान्य ई. नगन्य

- आयोजना कार्यान्वयनमा व्यवधान उत्पन्न भयो वा भएन ?

  अ. एकदम धैरै आ. धैरै इ. सामान्य ई. नगन्य

- के कस्तो व्यवधान उत्पन्न भयो?

कार्यदक्षताः

- उक्त बन्दरगाहमा स्रोत विनियोजन र उपयोग सक्षमता कस्तो छ ? (काम गर्नसक्ने क्षमता)

  अ. अति कार्यदक्षताआ. कार्यदक्षता इ.सामान्य कार्यदक्षता

  ई. कार्यदक्षता हासिल नभएको

प्रभाव (Impact)

- बन्दरगाहको निर्माणबाट रोजगारी तथा आय आर्जनमा के कस्तो प्रभाव पारेको छ ?

  अ. अति प्रभावपुर्ण आ. प्रभावपुर्ण इ.सामान्य प्रभावपुर्ण ई.कुनैपनि प्रभाव नपरेको

- प्राकृतिक स्रोत उपयोग एंवम् वातावरण संरक्षणको अवस्था कस्तो छ?

  अ. अति प्रभावपुर्ण आ. प्रभावपुर्ण इ.सामान्य प्रभावपुर्ण ई.कुनैपनि प्रभाव नपरेको

- समावेशिताको अवधारणमा संम्वोधनको अवस्था कस्तो छ?

  अ. अति प्रभावपुर्ण आ. प्रभावपुर्ण इ.सामान्य प्रभावपुर्ण ई.कुनैपनि प्रभाव नपरेको

- आयोजनाप्रति सरोकारवालाहरुको अपेक्षाको अवस्था कत्तिको सकारात्मक छ ? (निर्माणले सकारात्मक असर पार्छ कि पार्दैन?)

  अ. अति सकरात्मक आ. सकरात्मक इ.सामान्य ई.कुनैपनि अपेक्षा नरहेको

दिगोपन (Sustainability)

- आयोजनाको उद्देश्य अनुरुप प्रतिफलहरु प्राप्त हुने अवस्था छ वा छैन ?

  अ. अति दिगोपना आ. दिगोपनापूर्ण इ. सामान्य दिगोपनापुर्ण ई.दिगोपना नभएको

- निर्माण गरिएका भौतिक संरचनाको गुणस्तर अवस्था के छ ?

  अ. अति दिगोपना आ. दिगोपनापूर्ण इ. सामान्य दिगोपनापुर्ण ई.दिगोपना नभएको

- मर्मत संम्भारको अवस्था कस्तो छ ?

  अ. अति दिगोपना आ. दिगोपनापूर्ण इ. सामान्य दिगोपनापुर्ण ई.दिगोपना नभएको

- निर्मित संरचनाको पूर्ण उपयोगको अवस्था के कस्तो रहने देखिन्छ ?

  अ. अति दिगोपना आ. दिगोपनापूर्ण इ. सामान्य दिगोपनापुर्ण ई.दिगोपना नभएको

Questionnaire उद्योग व्यवसायीको लागि

कार्य सम्पादन स्तर

- लक्ष्य अनुसारका उपलब्धिहरु (भौतिक र वित्तिय) प्राप्त भएका छन् की छैनन् ?

  अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको

- आयोजना निर्माणमा आवश्यक मजदुर, उपकरण आदिको उपलव्धता कस्तो छ?

  अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको

- आयोजना निर्माण तथा सञ्चालनमा सरोकारवालाहरूको सहभागिता के कस्तो छ?

  अ.अति उत्तम आ.उत्तम इ.सन्तोषजनक ई.सन्तोषजनक नभएको

- लक्ष्य तथा प्रतिफलहरु हासिल नभएका भए त्यसका कारणहरु के के हुन सक्छन ?
- बन्दरगाह निर्माणमा देखिएका प्रमुख समस्या तथा चुनौती र समाधानका उपायहरु के के हुन सक्छन् ?
- यसरी देखिएका समस्या तथा चुनौति संवोधन के कसरी गर्न सकिन्छ ?

सान्दर्भिकता(Relevancy)

- यो सुख्खा बन्दरगाह निर्माण दिगो विकास लक्ष्य, राष्ट्रिय नीति तथा प्राथमिकतासँग मेल खान्छ कि खादैन?

  अ. अति सान्दर्भिक आ.सान्दर्भिक इ.सामान्य सान्दर्भिक ई.सान्दर्भिक नभएको

- आयोजना कार्यान्वयनको लागि संगठन संस्थाका र जनशक्ति उपलब्धता के कस्तो छ ?

  अ. अति सान्दर्भिक आ सान्दर्भिक नभएको.सामान्य सान्दर्भिक ई.इ सान्दर्भिक.

- आयोजना कार्यान्वयन गर्ने स्थान लक्ष्य/ उद्देश्य अनुरुप छ ?

  अ. अति सान्दर्भिक आ. सान्दर्भिक इ. सामान्य सान्दर्भिक ई. सान्दर्भिक नभएको

प्रभावकारिता (Effectiveness)

- उक्त बन्दरगाहको निर्माणबाट स्थानीय जनजीवनमा पारेको आर्थिक, सामाजिक तथा विविध पक्षमा के कस्तो प्रभाव पर्ने देखिन्छ ?

  अ. एकदम धेरै आ. धेरै इ. सामान्य ई. नगन्य

- उक्त बन्दरगाहको निर्माणबाट स्थानीय नागरिकहरुको आय आर्जन वृद्दिमा कस्तो प्रभाव परेको छ ?

  अ. एकदम धेरै आ. धेरै इ. सामान्य ई. नगन्य

- आयोजना कार्यान्वयनमा सरोकारवालाको सन्तुष्टी के कस्तो छ ?

  अ. एकदम धेरै आ. धेरै इ. सामान्य ई. नगन्य

- आयोजना कार्यान्वयनमा व्यवधान उत्पन्न भयो वा भएन ?

  अ. एकदम धेरै आ. धेरै इ. सामान्य ई. नगन्य

- के कस्तो व्यवधान उत्पन्न भयो?

कार्यदक्षताः

- उक्त बन्दरगाहमा स्रोत विनियोजन र उपयोग सक्षमता कस्तो छ ?

  अ. अति कार्यदक्षताआ. कार्यदक्षता इ.सामान्य कार्यदक्षता

  ई. कार्यदक्षता हासिल नभएको

प्रभाव (Impact)

- बन्दरगाहको निर्माणबाट रोजगारी तथा आय आर्जनमा के कस्तो प्रभाव पारेको छ ?

  अ. अति प्रभावपुर्ण आ. प्रभावपुर्ण इ.सामान्य प्रभावपुर्ण ई.कुनैपनि प्रभाव नपरेको

- प्राकृतिक स्रोत उपयोग एंवम् वातावरण संरक्षणको अवस्था कस्तो छ ?

  अ. अति प्रभावपुर्ण आ. प्रभावपुर्ण इ.सामान्य प्रभावपुर्ण ई.कुनैपनि प्रभाव नपरेको

- समावेशिताको अवधारणमा संम्वोधनको अवस्था कस्तो छ ?

  अ. अति प्रभावपुर्ण आ. प्रभावपुर्ण इ.सामान्य प्रभावपुर्ण ई.कुनैपनि प्रभाव नपरेको

- आयोजनाप्रति सरोकारवालाहरुको अपेक्षाको अवस्था कत्तिको सकारात्मक छ ? (निर्माणले सकारात्मक असर पार्छ कि पार्दैन?)

  अ. अति सकरात्मक आ. सकरात्मक इ.सामान्य ई.कुनैपनि अपेक्षा नरहेको

दिगोपन (Sustainability)

- उद्देश्य अनुरुप प्रतिफलहरु प्राप्त हुने अवस्था छ वा छैन ?

  अ. अति दिगोपना आ. दिगोपनापूर्ण इ. सामान्य दिगोपनापुर्ण ई.दिगोपना नभएको

- निर्माण गरिएका भौतिक संरचनाको गुणस्तर अवस्था के छ ?

  अ. अति दिगोपना आ. दिगोपनापूर्ण इ. सामान्य दिगोपनापुर्ण ई.दिगोपना नभएको

- मर्मत संम्भारको अवस्था कस्तो छ ?

  अ. अति दिगोपना आ. दिगोपनापूर्ण इ. सामान्य दिगोपनापुर्ण ई.दिगोपना नभएको

- आयोजनाको प्राविधिक दिगोपना कस्तो छ ?

  अ. अति दिगोपना आ. दिगोपनापूर्ण इ. सामान्य दिगोपनापुर्ण ई.दिगोपना नभएको

- निर्मित संरचनाको पूर्ण उपयोगको अवस्था के कस्तो रहने देखिन्छ ?

  अ. अति दिगोपना आ. दिगोपनापूर्ण इ. सामान्य दिगोपनापुर्ण ई.दिगोपना नभएको

सुसंङ्गता (Coherence)

- आयोजनाको उद्देश्य अन्य क्षेत्रगत नीतिहरुसँग मेल खान्छ वा खादैन ?

  अ. धेरै मेल खाने आ.मेल खाने इ. सामान्य ई. मेल नखाने

- आयोजनाको उद्धेश्य व्यवसायिक क्षेत्रहरुको योजना / रणनीतिसँग मेल खान्छ वा खादैन

  अ. धेरै मेल खाने आ. मेल खाने इ. सामान्य ई. मेल नखाने

अनुसूची ३

आयोजनाको प्रगति अवस्था

Contract Detail

Contract ID Number	Contractor's Name & Address	Contract Amount in NRs (with PS & VAT)	Contract Data			
			Award Date	Commencement / Start Date	Project Completion Date	Extended Completion Date
NIRTTP/PCO/ NITDB/W/ ICB - 4	SHAANXI-ASHISH JV KATHMANDU,	1,447,587,204.67	5th July, 2018	2nd August, 2018	1st February, 2020	June 30, 2021
NIRTTP/PCO/ NITDB/W/ NCB - 62	LUMBINI-KOSHI & NEUPANE JV, KATHMANDU	227,680,352.94	11th July 2018	1st August 2018	31st January, 2020	02nd April, 2021

Contract Status - ICB

Contract ID Number	NIRTTP/PCO/NITDB/W/ ICB - 4	
Contractor's Name	SHAANXI-ASHISH JV	
Revised Contract Amount in NRs (with PS & VAT) after VO-2 (12.832%)	1,633,342,935.86	
Contract Data	Award Date	July 5, 2018
	Commencement / Start Date	August 2, 2018
	Original Completion Date	February 1, 2020
	Extension of Time (Days)	215+235=450
	Extended Completion Date	June 30, 2021
Physical Progress		76.05%
Financial Progress		62.29%

Time Lag	2.1 Months
VO-02 approved by NITDB (4.596%+8.236%)	12.832%

Contract Status - NCB

Contract ID Number	NIRTTP/PCO/NITDB/W/ NCB – 62	
Contractor's Name	LUMBINI-KOSHI & NEUPANE JV	
Revised Contract Amount in NRs (with PS & VAT) after Vo-1 (7.41%)	244,543,367.49	
Contract Data	Award Date	July 11, 2018
	Commencement / Start Date	August 1, 2018
	Original Completion Date	January 31, 2020
	Extension of Time (Days)	213+214 = 427
	Extended Completion Date	April 02, 2021
Physical Progress		67.50%
Financial Progress		54.55%
Time lag		2.5 Months
VO-01 approved by NITDB		7.41%

Progress Detail

S.no	Discription(Site Location)	Breakdown of work	May 12, 2021	May 13, 2021
1	In front of domestic building (With Gate Office)			
	Concrete Pavement			
		Granular Sub-base	At gate no. 1 (completed), near to C5 onging.	Near to C5 onging (about 320 sq. M)

		Base work	At gate no. 1 (completed)	
		RCC Pavement works	RCC of about 190 sq. M. done	RCC at C2 and Apprasial platfarm onging (about 120 sq M)
2	Pre-Engineering Building (PEB)			
	PEB - D1			Granular sub-base work inside floor compacting
	PEB - D2		Reinforcement on floor finished	Reinforcement of one layer finished, other layer planning to start
	PEB - D4		Tie beam shuttering works completed	One Longest length of RCC tie beam casted
3	Stuffing/Destuffing			
	Shed - C1		Roof truss purlin works ongoing (60 % complete)	Roof truss purlin works ongoing. (90% complete)
	Shed - C2			
	Shed - C5			

4	Main Admin Building/Quarentine/Domestic Building		Painting / Putting works ongoing	Painting / Putting works ongoing
	Building work all Complete			
		Road infront with block work		
		Building work all complete		
		Sanitary		
		Electrical		
		Marble Polishing		
		Steel railing		
		Painting		
		False Ceiling		
		Door		
5	Electrical Sub-Station Building	Roofing works	RCC roof tie beam shutter removed	
6	Fire Fighting Work			
7	Gate Installation			
		Fabrication Of gate		
		Installation		
8	Road Re-allignment work		Back filling of granular material ongoing	Back filling and compaction of granular material ongoing, road diversion will start by tomorrow.

9	Road from gate 1 to gate 2		Further design and drawing revision works	Further design and drawing revision works
10	Tree Plantation Works			Plantation plan is shared with World Bank Team
NCB PAC KAG E WO RKS				
1	Jalabinayak staircase - Flag stone flooring			Stone dropped at site
2	Jalabinayak area development - Gabion stone works		Construction material dropped at site	Gabion work started
3	Solar street light at Jalabinayak and periphery		drawing and design submitted at consultant office	Planning to drop the pole on coming Tuesday

सन्दर्भ सामाग्रीः

- नेपालको संविधान
- औद्योगिक नीति, २०७६- उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय
- वाणिज्य नीति, २०७२- उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय
- औद्योगिक व्यवसाय नियमावली, २०७६– नेपाल कानुन आयोग
- पन्ध्रौ पञ्चवर्षिय योजना २०७६/७७-२०८०/८१- राष्ट्रिय योजना आयोग
- राष्ट्रिय अनुगमन तथा मूल्याङ्कन दिग्दर्शन २०७५- राष्ट्रिय योजना आयोग
- नेपाल सरकारका राष्ट्रिय नीति तथा कार्यक्रम
- विभिन्न निकायका वेबसाइट