

स्वच्छ प्रतिस्पर्धा

प्रतिस्पर्धा संस्कार: स्वच्छ व्यापार र उपभोक्ता संरक्षणको आधार

प्रतिस्पर्धात्मक वातावरण र उपभोक्ता

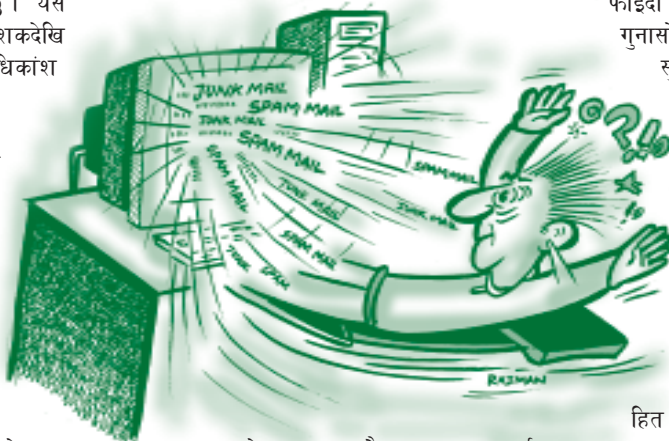
सेवाप्रदायकको संख्या वृद्धि हुँदा बजार प्रतिस्पर्धा सुनिश्चित हुन सक्दैन। यसका लागि प्रभावकारी प्रतिस्पर्धा कानून र बलियो नियामक निकायको स्थापना हुनु अपरिहार्य छ।

विश्वव्यापीकरण र उदारीकरणले बजार प्रतिस्पर्धी बन्दछ, जसको परिणाम उच्च-व्यवसायीहरू आफ्नो वस्तु तथा सेवाको गुणस्तर बढाउन र मूल्य घटाउन नयाँ नयाँ प्रविधिको विकास गर्नेतर्फ उन्मुख हुन्छन्। अन्ततः उपभोक्ता र उच्च-व्यवसायीको हकहितको संरक्षण हुन गई समग्र राष्ट्रकै आर्थिक विकास हुन्छ भन्ने अर्थशास्त्रीहरूको मान्यता रहेको छ। यसै मान्यतामा नेपालमा भण्डै दुई दशकदेखि उदारीकरणलाई अवलम्बन गर्दै अधिकांश वस्तु तथा सेवालाई क्रमशः खुला प्रतिस्पर्धामा छाडिदिए गएता पनि मुख्यतः प्रभावकारी कानूनी संयन्त्र र नियामक निकायको अभावले हाम्रो देशमा यो मान्यताले कार्य गर्न सकेको देखिँदैन। सही कानूनको अभावमा बजारमा कसरी गैर प्रतिस्पर्धात्मक क्रियाकलापहरूले जरा गाड्छन् र उच्च-व्यवसायी तथा समस्त उपभोक्ताको हक अधिकार कृण्ठित हुन्छ भन्ने कुराको उदाहरणमा नेपालको इन्टरनेट सेवालाई लिन सकिन्छ।

हाल नेपालमा ३० इन्टरनेट सेवाप्रदायक र १० भिष्याट सेवाप्रदायक गरी जम्मा ४० कम्पनी छन्। नेपाल दूरसञ्चार प्राधिकरणको तथ्यांकअनुसार १९ अक्टोबर २००५ सम्म २ लाख ३५ हजार जनाले इन्टरनेट सेवा र ४७ हजारले इमेलसहितको इन्टरनेट सेवा प्रयोग गरिरहेका छन्।

सुरुमा यस क्षेत्रमा थोरै कम्पनीहरू भएकाले सेवा अत्यन्तै महँगो थियो। नयाँ कम्पनीहरूको प्रवेशपछि सेवा शुल्कमा कमी आएको छ। इन्टरनेट-इमेल सेवाकै कारण उपभोक्ताले विश्वका कुनै पनि सूचना तत्काल पाउन सक्ने अवस्था सिर्जना भएको छ। टेलिफोन र चिठ्ठीपत्रजस्तो महँगो र हिलो साधनमाथिको निर्भरता क्रमशः हट्दैछ। यति हुँदाहुँदै पनि बहुसंख्यक जनताका लागि यो सेवा अझै महँगो र पहुँच बाहिर छ। उपभोक्ताले सामान्यतया

डायलअप कनेक्सन र ब्रोडबैंडमार्फत् यो सेवा उपभोग गरिरहेका छन्। डायलअप कनेक्सन र ब्रोडबैंड यी दुवै सेवामा पटकपटक लाइन काटिने, सेवाप्रदायकले दावी गरेभन्दा कम गतिमा मेल आउने, एउटै मेल तान्न धेरै बेर लाग्ने, स्पाम मेलहरूको ओइरो लाग्ने र एकपटकमा २५ वटाभन्दा बढी मेल पठाउन नसकिनेजस्ता समस्या



छन्। यसले समय र पैसा अनाहक खर्च भइरहेको उपभोक्ताको गुनासो छ।

कतिपय उपभोक्ताले टेलिफोन शुल्क छुट्टै तिर्नु नपर्ने र बढी सुविधा पाउने आशामा डायलअप कनेक्सनको सट्टा बढी शुल्क तिरेर ब्रोडबैंडमार्फत् इन्टरनेट सेवा लिएका हुन्छन्। तर ब्रोडबैंडमा पनि बारम्बार सर्भर डाउन हुने समस्या छ। अनावश्यक मेलका कारण हरेक महिना अप्रत्यासित रूपमा बढी बिल तिर्नुपर्ने समस्या पनि छ, जसको हल खोज्न कम्पनीहरूले सायदै प्रयास गरेका छन्। उल्टै उपभोक्तालाई कम्प्युटरमा रहेको भाइरसले यस्तो समस्या ल्याएको हो भन्दै जिम्मेवारीबाट पन्छन्। जबकि उनीहरू आफैँ स्वीकार्छन् कि कुनै पनि उपभोक्ताले बिलमा उल्लेख भएअनुसार तथ्यांक प्रयोग गर्नसक्ने सम्भावना हुँदैन। कम्प्युटरको भाइरसले नै समस्या ल्याएको हो भने पनि त्यसबाट बच्ने उपाय कम्पनीहरूसँग छैन। यसलाई पूर्ण रूपमा उपभोक्ताको थाप्लोमा हालिएको छ।

इन्टरनेट-इमेल सेवामा देखिएका यी समस्याको कानूनी उपचार खोज्ने ठाउँ पनि उपभोक्तालाई छैन, किनकी हामीकहाँ स्वच्छ प्रतिस्पर्धा सुनिश्चित गर्ने प्रभावकारी कानूनको अभाव छ। एकातिर कानूनी संयन्त्र फितलो हुनु र अर्कोतिर उपभोक्तामा समेत संगठित भएर आवाज उठाउने बानी र क्षमता नहुनुले अन्ततोगत्वा सेवाप्रदायक कम्पनीहरूलाई नै फाइदा पुगिरहेको छ। उनीहरू उपभोक्ताको गुनासोलाई मध्यनजर राखेर आफ्नो गुणस्तर सुधार्ने तर्फ गम्भीर भएका छैनन्।

समस्याको हल खोज्ने दायित्वबोध समेत उनीहरूमा देखिँदैन।

इन्टरनेट सेवाको यो उदाहरणले बजारमा धेरै उत्पादक वा आपूर्तिकर्ता भएमात्र स्वच्छ प्रतिस्पर्धा कायम हुन्छ र उपभोक्तालाई फाइदा पुग्छ भन्ने मान्यता सही नभएको पुष्टि गर्छ। अन्तर्राष्ट्रिय जगतमा हेर्ने हो भने प्रतिस्पर्धालाई कानूनी दायराभित्र ल्याएर आम उपभोक्ताको

हित सुनिश्चित गर्ने प्रशस्त प्रयासहरू भएका देखिन्छन्। प्रतिस्पर्धाको मान्यताविपरित काम गर्ने कम्पनीहरूलाई उच्च जरिवाना ठोकेको उदाहरण समेत छ। त्यसैले, हामीकहाँ पनि बजार प्रतिस्पर्धाको सम्बर्द्धन गर्न प्रभावकारी कानून र सक्षम नियामक संयन्त्र खडा गरिनुपर्छ, जसले गैर प्रतिस्पर्धात्मक प्रवृत्तिमा रोक लगाएर उपभोक्ता अधिकार कृण्ठित हुन नदिने र खुला प्रतिस्पर्धामा उत्रिएका ईमानदार उच्च-व्यवसायीको क्षमता अभिवृद्धि गर्ने वातावरण सिर्जना गर्छ। ■

यसभित्र

समाचार सार	२-३
हवाई भाडा कटौती	४
व्यवस्थित प्रतिस्पर्धा: अवधारणा र अभ्यास	५
कार्टेल र सिन्डिकेट	६
संस्था गतिविधि	७
मिनीजुनी टेन्डर	८

आयातलाई प्राथमिकता

सरकारले २०६२ साल माघ १ गते आर्थिक अध्यादेश सार्वजनिक गरेको छ। प्रतिनिधिसभा नरहेको अवस्थामा जारी भएका अध्यादेशहरूको अवधि छ महिना मात्र रहने र त्यसपछि पुनः जारी गर्नुपर्ने संवैधानिक व्यवस्थाअनुरूप नयाँ आर्थिक अध्यादेश ल्याइएको हो।

प्रस्तुत अध्यादेश निर्माण गर्दा मूल्य अभिवृद्धि कर (भ्याट) लाई राजस्वको केन्द्रबिन्दुका रूपमा लिएर आर्थिक कारोबारमा बढीभन्दा बढी ईमान्दारी र स्वच्छता अभिवृद्धि गर्ने उद्देश्य राखिएको छ।

अध्यादेशले प्रचलित भन्सार दरहरूमा व्यापक कटौती गरेको छ। तेस्रो मुलुकबाट आयात हुने वस्तुका हकमा भन्सार दर उल्लेख्य रूपमा घटाइएकाले आयातीत वस्तु केही सस्तो हुनेछ। यसले शहरी क्षेत्रका उपभोक्ता लाभान्वित हुनेछन्।

अध्यादेशले आयात हुने ऋण्डै १ सय ३० वटा व्यापारिक वस्तुको भन्सार दर घटाएको छ, जसबाट सरदर भन्सार महसुल ८ प्रतिशतमा झरेको छ। कच्चापदार्थको भन्सार दर पनि घटाइएको छ। यसबाहेक भ्याट र आयकरमा परिमार्जन गरिएका छन्। यो कटौतिले राजस्व संकलन ऋण्डै १ अर्ब ३० करोड न्यून हुने अनुमान अर्थ मन्त्रालयको छ। तर अर्थ राज्यमन्त्री डा. रूप ज्योतिका अनुसार भन्सार कटौतिले न्यून मूल्यांकन गरी चोरी पैठारी हुने क्रम रोकिनेछ। यसले भ्याट कार्यान्वयन प्रभावकारी भई १० प्रतिशत



राजस्व बढ्ने उहाँको तर्क छ।

भन्सार दर घटाइएका वस्तुहरूमा स्लिपिड ब्याग, तयारी कपडा, सुटकेस, क्याल्कुलेटर, कम्प्युटर र पार्ट्स, सेलुलर मोबाइल सेट, घडी, घडीका पार्ट्स, मोटरसाइकलका पार्ट्स, टेलिभिजन र यसका पार्ट्स, विभिन्न रसायन, ब्याट्री, कलम डटपेनलगायत छन्। औषधि, वैदेशिक रोजगार व्यवसायीले दिने सेवालगायत क्षेत्रमा भ्याटको सङ्ग अन्तःशुल्क लगाइएको छ। खाने तेलको सङ्ग तोरी दाना आयातमा भ्याट लगाइएको छ। यसैगरी, १० किलोवाटभन्दा बढी

क्षमताको जेनेरेटर आयातमा एक प्रतिशत मात्र भन्सार दर कायम गरिएको छ। स्वदेशी कपडा उद्योगले प्रयोग गर्ने धागोमा भ्याट छुट दिइएको छ।

पेट्रोलियम पदार्थ आयातमा लाग्ने भन्सार दर पनि संशोधन गरिएको छ। पेट्रोल आयातमा भन्सार दर प्रतिलिटर ४ रुपैयाँ बढाइएको छ भने डिजेलमा १ रुपैयाँ घटाइएको छ। यसैगरी, हवाई इन्धनमा प्रतिलिटर १ रुपैयाँ २८ पैसाबाट बढाएर २ रुपैयाँ १० पैसा र मट्टीतेलमा प्रतिलिटर ८० पैसाबाट २ रुपैयाँ १० पैसा कायम गरिएको छ। निगमले भन्सार दर संशोधनपछि वार्षिक ८ करोड रुपैयाँ थप महसुल तिर्नुपर्ने जनाएको छ। ■

(विभिन्न स्रोतबाट संकलित)

एयर सहारामाथि नियन्त्रण

भारतको अग्रणी निजी विमान कम्पनी जेट एयरवेजले आफ्नो प्रतिस्पर्धी एयर सहारामाथि प्रभुत्व कायम गरेको छ। जेट एयरवेजले करिब ५६ करोड अमेरिकी डलरमा एयर सहाराको स्वामित्व खरिद गरेको हो। स्मरण र होस्, एअर सहाराले सन् १९९३ मा जेट एअर भन्दा केही महिनापछि मात्र आफ्नो कारोबार सुरु गरेको थियो।

एयर सहाराको खरिदपछि जेट एयरवेज भारतको सबभन्दा ठूलो आन्तरिक हवाई सेवा सञ्चालक बनेको छ। योसँग आफ्नो ५३ र सहाराको २७ समेत गरी जम्मा विमान संख्या ८० पुगेको छ। सहाराको १२ प्रतिशत बजार हिस्सा समेत जेट एअरमा विलय भएपछि आन्तरिक हवाई उडान सेवामा जेट एयरवेजको हिस्सा ४८ प्रतिशत पुगेको छ। यसको निकटतम प्रतिस्पर्धी इन्डियन एयरलायन्सको बजार हिस्सा ३० प्रतिशतमात्र छ।

यसअघि सन् २००२ देखिको तथ्यांक हेर्दा जेट एअरको बजार हिस्सा क्रमशः घट्दै गएको देखिन्छ। यो ४६ वाट ४३ हुँदै सन् २००५ अक्टोबरमा ३५ प्रतिशतमा झरेको थियो। हालको विलयपछि भारतको आन्तरिक हवाई उडानमा जेट एअरको प्रभुत्वशाली हैशियत कायम भएको छ। ■

(विभिन्न स्रोतबाट संकलित)

सिन्डिकेट खारेजी प्रक्रिया सुरु : विधान निलम्बन

जिल्ला प्रशासन कार्यालय, बाँकेले यातायात क्षेत्रमा एकाधिकार कायम गरी सर्वसाधारण तथा यात्रुलाई दुःख दिएको आरोपमा यातायात क्षेत्रमा लामो समयदेखि एकीकृत भेरी बस तथा मिनिबस व्यवसायी संघले सञ्चालन गर्दै आएको सिन्डिकेट प्रणाली खारेज गर्न प्रक्रिया सुरु गरेको छ र कारवाइको क्रममा त्यसको विधान समेत निलम्बन गरेको छ।

संघसम्बद्ध केही व्यक्तिले मानव अधिकारवादी चढेका गाडी तथा यात्रु बसमाथि विना कारण आक्रमण गरी यातायात अवरुद्ध पारेपछि प्रशासनले यस्तो कारवाइ अघि बढाएको हो।

सिन्डिकेट प्रणालीले धेरै समयदेखि लामो र छोटो दूरीको यातायात सेवा ठप्प पारी सर्वसाधारणलाई यात्राबाट वञ्चित तुल्याउँदै आएको थियो। यो प्रथा गैरकानूनी र उपभोक्ता हितविपरीत भएकाले तत्कालै खारेज गर्न पत्रकार, मानवअधिकारवादी,

कानून व्यवसायीलगायत सरोकारवालाहरूले प्रशासनसँग माग गर्दै आएका थिए। प्रशासनले संघ र त्यसको विधान निलम्बन गर्दै थप कारवाइ प्रक्रिया अघि बढाउने जानकारी दिएको छ। नेपालगञ्ज प्रशासनको यो कदम सिन्डिकेट प्रथा विद्यमान अन्य क्षेत्रका लागि समेत अनुकरणीय छ।

प्रशासनले खारेजी प्रक्रियामा ढिलाइ गर्न सक्ने सम्भावनालाई हेरेर गैरकानूनी रूपमा चलिरहेको सिन्डिकेट प्रणाली पूर्णरूपमा खारेज गर्न प्रशासनमा लिखित उजुरी पनि हालिएको थियो। यातायात क्षेत्रमा खुला प्रतिस्पर्धा हुन नदिन आपसमा गठबन्धन गरी एकाधिकार कायम गर्नेहरूविरुद्ध कारवाइको माग गर्दै उजुरी गरिएको हो।

व्यवसायीहरूबीच स्वच्छ प्रतिस्पर्धा हुन नदिने र उपभोक्ता हकहित संरक्षणमा प्रतिकूल असर पार्ने यस्तो सिन्डिकेट प्रणालीलाई बलियो बनाउने योजना राखी २०६२ साल वैशाखमा ५ वटा छुट्टाछुट्टै बस

समिति एकीकृत भई महासंघ खडा भएको थियो। यो महासंघले आफूसँग आवद्धबाहेक अन्य व्यवसायीलाई स्वतन्त्र रूपमा सेवा सञ्चालन गर्न नदिने र कसैले आफूखुशी सेवा सञ्चालन गरे त्यसमा बाधा, विरोध र कतिपय अवस्थामा बलसमेत प्रयोग गरी जबरजस्ती रोक लगाउने गरेको पाइन्छ।

यातायात व्यवस्था ऐन, २०४८ तथा उपभोक्ता संरक्षण ऐन, २०५४ ले सिन्डिकेट प्रणाली स्पष्ट रूपमा गैरकानूनी ठहर गरेको छ। २०५८ मंसिर २८ को उपभोक्ता संरक्षण परिषद्को बैठकले समेत सिन्डिकेट खारेज गर्न सरकारलाई निर्देशन दिएको थियो। यसैगरी, गृह मन्त्रालयले २०५६ माघ ४ गते र मध्य-पश्चिमाञ्चल क्षेत्रीय प्रशासन कार्यालयले २०६० वैशाख १० गते बाँके प्रशासनलाई पत्र पठाई सिन्डिकेट खारेज गर्न निर्देशन दिएको थियो। ■

(विभिन्न स्रोतबाट संकलित)

थाइल्याण्डको प्रतिस्पर्धात्मक क्षमताका लागि विदेशी लगानी

वर्तमान समयमा 'पूर्व एसियन टाइगरहरू' सरह आर्थिक वृद्धिदरका दृष्टिले एसियाका दुई ठूला अर्थतन्त्रका रूपमा रहेका चीन र भारतको हाराहारीमा पुग्ने प्रयासमा थाइल्याण्ड रहेको छ। यसका लागि देशमा सकेसम्म बढी विदेशी पूँजी भित्र्याई भौतिक पूर्वाधार विकास गरी आफूलाई सेवामा आधारित अर्थतन्त्रका रूपमा स्थापित गर्ने नयाँ रणनीति थाई सरकारको रहेको छ।

थाइल्याण्डको स्थितिमा तीव्र सुधार ल्याउन सानासाना परियोजना पर्याप्त नहुने र यसका लागि बैककका लागि आवश्यक मानिएका ठूला-ठूला परियोजना नै कार्यान्वयन हुनुपर्ने आवश्यकता रहेको समेत थाई सरकारले महसुस गरेको छ। यस्ता परियोजना सञ्चालनका लागि ठूला-ठूला विदेशी लगानी आवश्यक पर्ने हुँदा ठूला परियोजना सञ्चालनमा कूल लागतको ३५ प्रतिशत विदेशी टेण्डरका लागि खुला गरिने नीतिलाई सरकारले अख्तियार गरेको कुरा समेत थाई सरकारले स्पष्ट पारेको छ। प्रधानमन्त्री थाक्सिन सिनावत्राले आउँदो ४ वर्षमा ४१ अर्ब अमेरिकी डलर वा कूल ग्राहस्थर्था उत्पादन (जीडीपी) को २६ प्रतिशत रकम भौतिक पूर्वाधार, सिंचाइ, परिवहन,

स्वास्थ्य र शिक्षाजस्ता क्षेत्रमा लगानी गर्ने आफ्नो सरकारको योजना रहेको र यसका लागि विदेशी लगानी महत्वपूर्ण र आवश्यक रहेको कुरा उनले बताएका छन्।

सार्वजनिक यातायात पद्धति पूर्वाधार विकासका लागि ८० करोड डलर खर्च गरिसक्दा पनि खासै सुधार आउन नसकेको कारण व्यवसायीहरूको यातायात खर्चमा वृद्धि हुन गई प्रतिस्पर्धात्मक क्षमतामा असर परेको छ। बैककको सबभन्दा भरपर्दो मानिने विद्युत् ग्रिडमा पनि केही समयमै नयाँ क्षमता परिचालन नभए आपूर्ति कम हुन सक्ने सम्भावना छ। त्यसैले, अहिले थाइल्याण्डमा यस्ता क्षेत्रमा नयाँ लगानीको आवश्यकता महसुस गरिएको छ।

मोटर र इलेक्ट्रोनिक उद्योगमा चीन र भियतनाम आफूभन्दा अघि बढ्न लागेकाले खस्कँदो भौतिक पूर्वाधार सुधार गर्नु पनि थाइल्याण्डका लागि अपरिहार्य भएको र यसो



गर्न नसके आफू अन्य एसियाली देशभन्दा पछि पर्ने निश्चित रहेको हुँदा थाई सरकारले बैककलाई क्षेत्रीय व्यापारिक केन्द्रको रूपमा विकास गर्ने सोच बनाएको छ। चिकित्सा, पर्यटनजस्ता क्षेत्र बैककको लागि आम्दानीको राम्रो स्रोत हुनसक्छ। वूमरुडग्राड हस्पिटल मुटु शल्यक्रिया, क्यान्सरजस्ता रोगका लागि निकै राम्रो मानिन्छ। यहाँ भर्ना भएका १० लाख विरामीमध्ये एक-

तिहाई विदेशी हुन्छन्। भर्खरै वेइजिङ, पेरिसजस्ता ठाउँबाट फर्केका डिजाइनहरूका कारणले फेसन उद्योगलाई समेत बैककको सम्भाव्य व्यवसायिक क्षेत्रको रूपमा हेरिन्छ।

कतिपय विदेशी लगानीकर्ताले थाइल्याण्डलाई लगानीको हिसाबले चीनभन्दा सुरक्षित, भरपर्दो र व्यवस्थित ठानेका छन्। यसका लागि अमेरिका र युरोपेली मुलुकहरू ईच्छुक देखिए पनि दबो प्रतिस्पर्धा भने चीन र जापानकै बीच देखिएको छ। ■

(द इकोनोमिस्ट, १०-१६ डिसेम्बर, २०१५)

चीनसँग शून्य भन्सार सुविधा माग

नेपालले लामो समयदेखि चीनसँग शून्य भन्सार सुविधा माग गर्दै आएकोमा गत २०६२ साल भदौमा सम्पन्न नवौं अन्तर-सरकारी आर्थिक तथा व्यापारिक समितिको बैठकमा चीनले केही नेपाली वस्तुलाई यो सुविधा दिने सहमति जनाएको छ।

साहित्यकार श्री ५ को सरकार उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयले सरोकारवालाहरूको राय सुन्नुपछि नेपालबाट बढी निर्यात हुने र उच्च भन्सार महसुल तिर्नुपर्ने भण्डै १ सय वस्तुहरूको सूची चीनलाई पठाएको छ।



सूचीमा नेपालबाट तिब्बततर्फ सर्वाधिक निर्यात हुने प्राथमिक कृषिजन्य वस्तु, पशुजन्य उत्पादन, निर्माण सामग्री तथा उपभोग्य वस्तुलगायत हस्तकला सामग्री, कपडा, वनस्पति घ्यू, अगरवत्ती, आलमुनियमका भाँडाकुँडा, बिस्कट, चाउचाउ, मैदा आदि जस्ता वस्तु परेका छन्। यसका साथै भन्सार शून्य भएको अवस्थामा चिनिया बजारमा प्रतिस्पर्धा गर्न सक्ने र राम्रो बजार लिने सम्भावना भएका सिमेन्ट, फलामे छड, चिस्याइएको मासुजस्ता वस्तुलाई पनि उक्त सूचीमा प्राथमिकता दिइएको छ।

चिनिया पक्षबाट यस विषयमा ठोस निर्णय नभए पनि कुनै आपत्ति जनाइए मात्र

वार्ता हुने अन्यथा सिधै निर्णय हुने सम्भावना रहेको विज्ञहरूको धारणा छ। चिनियाँ राष्ट्रपतिबाट हालै सबै अल्पविकसित मुलुकलाई भन्साररहित बजार सुविधा दिने घोषणा भएको सन्दर्भमा यसपटक नेपालको प्रस्ताव स्वीकार हुने सम्भावना छ।

चीनसँगको व्यापार घाटा धान्ने नसक्ने गरी बढेपछि सरकारले शून्य भन्सारको प्रस्ताव अघि सारेको हो। व्यापार प्रवर्द्धन केन्द्रको पछिल्लो तथ्यांकअनुसार गत आर्थिक वर्ष नेपालबाट चीनतर्फ

११ करोड ७४ लाख रुपैयाँका सामान निर्यात भएका थिए भने ५ अर्ब ४३ करोड मूल्यका सामान आयात भएका थिए। चीन, हडकड र तिब्बतसमेत जोडदा नेपालको कूल व्यापार घाटा ८ अर्ब ५१ करोड रुपैयाँ छ।

नेपाल-चीन गैर-सरकारी आर्थिक मञ्चको एक अध्ययनअनुसार तिब्बतमा वियर, तयारी चाउचाउ, वनस्पति घ्यू, मैदा आदि जस्ता खाद्यपदार्थ र सिमेन्ट, फलामे छड जस्ता निर्माण सामग्रीहरूको आपूर्तिको सम्भाव्यता राम्रो रहेको साथै यी वस्तुहरू तिब्बतमा चीनको प्रमुख बजारबाट भन्दा नेपालबाट सरल तवरबाट आपूर्ति हुनसक्ने सम्भाव्यता रहेको उल्लेख गरिएको छ। ■

(कान्तिपुर दैनिक, २२ पौष २०६२ मा आधारित)

घ्यू निकासी दोब्बर

भारतसँगको नवीकृत वाणिज्य सन्धिअनुसार नेपालले वार्षिक १ लाख टन घ्यू निकासी गर्ने कोटा पाए पनि गत वर्ष भारतबाट गरिएको पटकपटक अवरोधका कारण कोटा वमोजिमको घ्यू समेत निकासी हुन सकेको थिएन। भारतीय पक्षबाट कुनै अवरोध नभएकाले गत वर्षको तुलनामा यस वर्ष घ्यू निकासी भण्डै दोब्बर भएको छ।

निकासीका लागि उत्पत्तिको प्रमाणपत्र जारी गर्ने मोरङ व्यापार संघ र उद्योग संगठनका अनुसार चालु आर्थिक वर्षको चार महिनामा विराटनगरका विभिन्न ६ वटा उद्योगले रु.५० करोड ३६ लाख ६४ हजार बराबरको ११ हजार ४ सय ६० टन घ्यू निकासी गरेका छन्। विभिन्न अवरोधका कारण गत वर्ष यस अवधिमा ३० करोड ५७ लाख मूल्य बराबरको ५ हजार ६ सय ६६ टनमात्र निकासी भएको थियो।

भारतको अर्ध-सरकारी व्यापारिक प्रतिष्ठान स्टेट ट्रेडिङ कर्पोरसनको व्यवस्थापनमा नेपाली वनस्पति घ्यू भारतको उत्तर प्रदेश, बिहार, मध्यप्रदेश, छत्तीसगढ, महाराष्ट्र, जम्मू, कश्मिर, मेघालय, पश्चिम बंगाल, पञ्जाब, दिल्लीलगायत १६ वटा प्रान्तमा निर्यात हुने गरेको छ। ■

(कान्तिपुर दैनिक, २ मार्ग २०६२ मा आधारित)

हवाई भाडा कटौती स्वच्छ प्रतिस्पर्धा हो त ?

हवाई क्षेत्रमा निजी क्षेत्रको प्रवेशपछि छोटो अवधिमै उच्च प्रतिस्पर्धा कायम भएता पनि लागतभन्दा तल भरेर भाडा कायम गर्ने प्रवृत्तिले स्वच्छ प्रतिस्पर्धाको सिद्धान्तमा प्रश्न खडा गरेको छ, जसलाई सम्बन्धित निकायले सम्बोधन गरेको छैन ।

• सरोज काफ्ले •

नेपालले खुला आकाश नीति लागू गरेपछि हवाई उड्डयनमा निजी क्षेत्रले प्रवेश पाएको हो । अन्य सेवामूलक क्षेत्रमा निजी क्षेत्रको संलग्नता पहिलेदेखि भए पनि हवाई उड्डयनमा भने सन् १९८० को दशकमा मात्र सुरु भएको हो ।

सरकारी स्वामित्वमा रहेको शाही नेपाल वायुसेवा निगमले स्थापनाको ५० औं वर्ष पार गर्न लाग्दा पनि निजी क्षेत्रबाट सञ्चालित वायुसेवा कम्पनीले भने भर्खर एक दशक पूरा गर्दैछन् । हाम्रो मुलुकमा निजी क्षेत्रबाट सञ्चालित वायुसेवा कम्पनीहरूको अतीत केही दुःखदायी छ । त्यसवेला स्थापित अधिकांश कम्पनीहरू लामो समय चल्न सकेनन् । नेपाल एयरवेज, एभरेष्ट एयर, नेकोन एयरलायन कम्पनीहरू बन्द भइसके । नेकोन अन्तर्राष्ट्रिय हवाई उडानको अनुमति पाउने पहिलो निजी एयरलायन्स थियो ।

सरकारले केही महिनाअघि नेकोन एयर खारेज गरिसकेको छ । यो एयरलायन्स बन्द भएपछि सर्वसाधारणको शेर्यर लगानी समेत डुबेको छ । यसबाहेक अरु धेरै एयरलायन्सहरू बन्द भएका छन् । हालसम्म नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट ३६ वटा कम्पनीले हवाई सेवा सञ्चालनको अनुमतिपत्र (एओसी) प्राप्त गरेका भए पनि १७ वटा कम्पनीले मात्र आफ्नो सेवा सञ्चालन गरिरहेका छन् । यसमध्ये निजी क्षेत्रका ३ वटा कम्पनीले अन्तर्राष्ट्रिय उडानको अनुमति पाएकामा हाल २ वटाले उडान गर्दै आएका छन् । अन्तर्राष्ट्रिय एयरलायन्सहरूले नेपालको गन्तव्यलाई सकारात्मक मान्दै आए पनि नेपाली वायुसेवा कम्पनीहरूले भने आफ्नो बजार हिस्सा अपेक्षित रूपमा बढाउन सकेका छैनन् ।

पृष्ठभूमि यस्तो भए पनि विगत डेढ वर्षयता नेपालको हवाई उड्डयन क्षेत्रमा केही हलचल भने पक्कै देखिएको छ । कस्मिक एयरले फ्रान्सको फोकर १०० नेपालमा भिज्याएर उडान सुरु गरेपछि यो हलचल आएको हो । बजेट एयरलायन्सका रूपमा स्थापित यो कम्पनीले आन्तरिक र बाह्य दुवै क्षेत्रमा प्रचलितभन्दा धेरै सस्तो मूल्यमा उपभोक्तालाई उडान सुविधा दिएको थियो । सिट क्षमता बढी भएकाले उपभोक्ताले निश्चित गन्तव्यमा तत्काल कम मूल्यमा हवाई सेवा उपभोग गर्ने अवसर पाएका थिए । कस्मिक एयरले फोकरबाट उडान सुरु गरेको करिब छ महिनापछि एयर नेपाल इन्टरनेसनलले अन्तर्राष्ट्रिय उडान सुरु गर्‍यो ।

यो एयरलायन्सले पनि निश्चित अन्तर्राष्ट्रिय गन्तव्यमा अत्यन्त सस्तो मूल्यमा उडान सुविधा दिएको थियो । यी दुवै कम्पनीले राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय उडानमा प्रचलित मूल्यभन्दा सस्तो भाडादर कायम गरेपछि नेपालको हवाई सेवामा तीव्र प्रतिस्पर्धात्मक स्थिति उत्पन्न भएको थियो । फोकर १०० को सेवा सुरु भएपछि आन्तरिक र बाह्य दुवै उडानमा भाडा कटौतीको होडवाजी चल्‍यो । कस्मिकले आफ्ना सबै उडानमा एउटा टिकट खरिद गर्दा अर्को सित्तैमा दिने कार्यक्रम ल्यायो । एयर नेपालले पनि बैककसम्मको उडानमा भाडादर झन्डै आधा कटौती गर्‍यो । यसरी ससती हेर्दा हवाई सेवामा निजी क्षेत्रको प्रवेशपछि छोटो अवधिमै उच्च प्रतिस्पर्धा भएको मान्न सकिन्छ । तर, यसरी अन्धाधुन्ध मूल्य

घटाउँदा उपभोक्तालाई सीमित अवधिका लागि लाभ भए पनि लागत मूल्यभन्दा तल भरेर कायम गरिएको मूल्यले स्वच्छ बजार प्रतिस्पर्धाको सिद्धान्तमा भने प्रश्नचिन्ह खडा गरेको छ । हवाई सेवाको बजारमा दूरगामी प्रभाव पार्नसक्ने यस्तो सम्बेदनशील मुद्दालाई सम्बन्धित निकायले त्यतिखेर सम्बोधन गर्न सकेन । आन्तरिक बजारको अवस्था, पर्यटक आगमन दर र अन्तर्राष्ट्रिय घटनाक्रममा कुनै परिवर्तन नआएको तथा हवाई इन्धनको मूल्यसमेत वढेको अवस्थामा कम्पनीहरू आफ्नो भाडा घटाउन कसरी सक्षम भए भन्नेतर्फ बजार अनुगमनको जिम्मेवारी बोकेको प्राधिकरणले चासो देखाएन ।

भाडा कटौतीको होडवाजी चलिरहेकै अवस्थामा वायुसेवा सञ्चालक संघले सरकारलाई १५ देखि २० प्रतिशतसम्म भाडा वृद्धि गर्न दबाव दिनुले पनि उक्त कटौती यथार्थपरक थिएन र भाडा घटाउन प्रतिस्पर्धा गर्ने कम्पनीहरू लागत

मूल्यभन्दा तल भरेका हुन् भन्ने पुष्टि गर्छ ।

हवाई इन्धनको मूल्य दुईपटक वढेकाले लागत उठाउन गाह्रो परेको तर्क राख्दै संघले मूल्य नबढाए आफ्नै २० प्रतिशतसम्म भाडा बढाउने चेतावनी दिएको अवस्थामा भर्खरै मात्र सरकारले ११ देखि १७ प्रतिशतसम्म भाडा बढाउन स्वीकृति दिएको छ ।

यसैबीच कस्मिक एयरले नेपाल आयल निगमलाई हवाई इन्धन प्रयोग गरेवापत् साढे १२ करोड रुपैयाँ तिर्न नसक्दा एक सातासम्म उडान स्थगित गर्नुपर्थो । समयमा मर्मतसम्भार गर्न नसक्दा यस कम्पनीका दुईवटा फोकर जहाज पनि एक महिना ग्राउन्डेड भएर बसे । उता व्यवस्थापकीय कमजोरीका कारण एयर नेपालले पनि बेलाबेलामा आफ्ना उडानहरू स्थगित गर्दै आएको छ । कस्मिकले १५ हजार ८ सय ८८ रुपैयाँमा छ वटा टिकट बेचेको उदाहरणसमेत छ ।

अर्कोतिर, निजी क्षेत्रको प्रवेशपछि पनि हवाई सेवा बढी मुनाफा हुने शहरी क्षेत्रमा सीमित हुनु र दुर्गम क्षेत्रलाई सधैं उपेक्षा गर्नु अर्को ठूलो विडम्बना हो । सडक यातायात नपुगेका दुर्गम क्षेत्रका धेरै बासिन्दाले अबै सज्ज रूपमा हवाई उडानको सुविधा पाउन सकेका छैनन् । हवाई सेवामै भर पर्नुपर्ने हुम्ला, जुम्ला, रकुमलगायत क्षेत्रका उपभोक्ता सधैं विमान कम्पनीहरूले दुर्गम क्षेत्रलाई बेवास्ता गरेको गुनासो गर्छन् । अधिकांश एयरलायन्सहरू कम मुनाफा हुने त्यस्तो क्षेत्रमा उडान गर्न रुचाउँदैनन् । दुर्गमका उपभोक्ता सामान ओसार्ने हेलिकोप्टरमा समेत चढ्न पाउँदैनन् । यस्तो अवस्थामा हवाई सेवा दिन सकिने सम्भावित क्षेत्र प्रशस्त हुँदाहुँदै सीमित गन्तव्यमा मात्र लागत मूल्यभन्दा तल भरेर अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा गर्नु समग्र एयरलायन्स उद्योगकै लागि घातक हो । यस्तो अस्वस्थामा प्रतिस्पर्धाले विगतको दुःखदायी अवस्थालाई पुनः नदोहोर्‍याउला भन्न सकिँदैन ।

त्यसैले, राज्यले यस्ता सेवामूलक उद्योगहरूको भविष्य अन्धकारमय नहोस् भन्ने दृष्टिकोण राखेर प्रतिस्पर्धा कानूनमार्फत् स्वच्छ प्रतिस्पर्धालाई बढावा दिनेतर्फ पहल गर्नुपर्छ । ■

लेखक आर्थिक पत्रकार हुनुहुन्छ



व्यवस्थित प्रतिस्पर्धा: अवधारणा र अभ्यास

घट्दो बजेट र बढ्दो आकांक्षायुक्त कुनै पनि सरकारले अब सार्वजनिक सेवाहरूमा व्यवस्थित प्रतिस्पर्धाको अवधारणा अंगाल्नुपर्छ, तर यसका लागि स्वच्छ प्रतिस्पर्धा र सार्वजनिक उत्तरदायित्व निर्वाहलाई सुनिश्चित गर्नुपर्ने हुँदा सरकारले आफ्नो क्षमता अभिवृद्धिमा प्राथमिकता दिनुपर्ने देखिन्छ।

• हिरामणि घिमिरे •

प्रतिस्पर्धा भन्नेवित्तिकै हामी निजी क्षेत्रका उद्योगी-व्यापारीबाट हुने बजार-कब्जाको प्रयासलाई बुझ्छौं। तर प्रतिस्पर्धात्मक आर्थिक क्रियाकलापद्वारा सुलभ र सहज सेवा सञ्चालन गर्ने काम निजी क्षेत्रमा मात्र नभएर सार्वजनिक क्षेत्रमा पनि सान्दर्भिक हुन्छ। सार्वजनिक क्षेत्रमा देखिएको बजेटको चापले सार्वजनिक सेवाहरूलाई कसरी प्रतिस्पर्धाको माध्यमबाट बढी प्रभावकारी र 'ग्राहकोन्मुख' बनाउन सकिन्छ भन्ने कुरामा नीति-निर्माताहरूको चासो बढ्दै गएको छ। यसैक्रममा व्यवस्थित प्रतिस्पर्धा (managed competition) को अवधारणा विकसित भएको हो। अमेरिकामा राष्ट्रपति क्लिन्टन र बेलायतमा प्रधानमन्त्री थ्याचरले व्यवस्थित प्रतिस्पर्धाको अभ्यास सुरु गरेका थिए। त्यसपछि अष्ट्रेलिया, क्यानडा र न्युजिल्याण्डले पनि यसलाई आ-आफ्ना सार्वजनिक सेवाहरूमा भित्र्याए। स्वभावतः यस अवधारणाको 'निर्यात' विकासोन्मुख मुलुकहरूतिर पनि हुन थालेको छ।

के हो त यो व्यवस्थित प्रतिस्पर्धा

भनेको? छोटकरीमा भन्ने हो

भने सार्वजनिक सेवाहरूको

सञ्चालन र व्यवस्थापनमा

निजी क्षेत्रको प्रतिस्पर्धामूलक

सहभागिता उपलब्ध गराउने

प्रयासलाई व्यवस्थित प्रतिस्पर्धा

भनिन्छ। सार्वजनिक क्षेत्रका

केही यस्ता दायित्वहरू हुन्छन्

जसलाई पूर्णतः निजी क्षेत्रको

जिम्मामा छोड्न सकिँदैन।

उदाहरणका लागि स्वास्थ्य,

शिक्षा र यातायात सेवालाई

लिन सकिन्छ। अर्थात्, स्वास्थ्य

र शिक्षाजस्ता क्षेत्रमा अपेक्षित नाफा

नदेखेर निजी उद्यमीहरूले हात नहालेको स्थितिमा नागरिकको के

हालत होला? त्यसैले, यस्ता सेवाहरूको प्रत्याभूति राज्यले नै गर्नुपर्ने

हुन्छ। तर यस्ता सेवाहरूमा राज्यको 'एकाधिकार' रहनेपर्छ भन्नेचाहिँ

छैन। राज्यले आफ्ना नियामक उपायहरूद्वारा यस्ता सेवाहरूको

क्षेत्रमा निजी क्षेत्रको संलग्नतालाई अपनाउन सक्छ। यसवाहेक

सार्वजनिक क्षेत्रकै सेवादाताहरूबीच पनि प्रतिस्पर्धा गराउन सकिन्छ।

प्रतिस्पर्धा भन्ने कुरा 'बजार' मा मात्र सम्भव हुने भएकाले सरकारले

सार्वजनिक सेवाहरूको बजार प्रवर्द्धन कहाँ र कसरी गर्ने भन्ने प्रश्न

आउँछ। सरकारले यस्ता सेवाहरूका लागि कृत्रिम बजारको सिर्जना

गर्न सक्छ। यसको एउटा उदाहरण हेरौं : सरकारले

अस्पतालहरूलाई बजेट विनियोजन गर्दा अस्पतालबाट सेवा लिन

विरामीहरूको संख्यालाई आधार मान्न सक्छ। त्यस्ता विरामीलाई

सरकारले अग्रिम कुपन दिनसक्छ, जसको उपयोग उनीहरूले

आफूलाई मन परेको डाक्टर, चिकित्सा केन्द्र वा अस्पतालमा गर्न

सक्नेछन्। यसो भएपछि उक्त कुपन हात पारी सरकारी रकम

भुक्तानी लिन चिकित्सा-सेवादाताहरूका बीच प्रतिस्पर्धा हुनेछ, यद्यपि

ती सबै सरकारी क्षेत्रकै निकायहरू किन नहुन्? विरामीलाई आफ्नो

सेवामा ल्याउन सेवाको गुणस्तरमा पनि उनीहरूले सुधार गर्न

सक्नुपर्छ। प्रतिस्पर्धाका दुवै पक्ष- सुलभ सेवा र उच्च गुणस्तर-

यसबाट प्रभावित हुनेछन्। यही कुरा शिक्षा क्षेत्रमा पनि लागू

हुन्छ। सरकारले सार्वजनिक क्षेत्रको कुनै विद्यालयलाई नभएर

त्यसमा आउने विद्यार्थीलाई बजेट छुट्टयाउन सक्छ। विद्यार्थीहरू

सरकारी बजेट लिएर विद्यालय रोजन थाले भने विद्यालयहरू बजारको खोजीमा आफैँ उत्रनेछन्। उनीहरूबीच हुने प्रतिस्पर्धाले पढाईको गुणस्तरमा सुधार आउनेछ। सरकारले सोभै अस्पताल वा विद्यालयलाई बजेट दिँदा उनीहरू आफ्ना ग्राहकप्रति संवेदनशील हुँदैनन्, जुन हामीले अनुभव गरिरहेकै छौं।

यसरी हेर्दा व्यवस्थित प्रतिस्पर्धाका तीनवटा खास प्रत्यक्ष फाइदाहरू देखिन्छन्। पहिलो, यसले खर्च घटाउँदा-घटाउँदै पनि सेवाको गुणस्तर उकास्न सक्छ। दोस्रो, यसबाट करदाताहरूलाई आफ्नो लगानीले (अर्थात्, आफूले तिरेको करबाट) राम्रो प्रतिफल दिन्छ र तेस्रो, व्यवस्थित प्रतिस्पर्धाका माध्यमबाट वचत भएको पूँजीलाई अन्य प्राथमिकताप्राप्त क्षेत्रमा लगानी गर्न सकिन्छ।

यदि यसो हो भने सबै मुलुकले धमाधम व्यवस्थित प्रतिस्पर्धालाई किन नअपनाउने त? सार्वजनिक क्षेत्रमा प्रतिस्पर्धाको वातावरण

विकास गर्ने यो एउटा सिर्जनात्मक

उपाय हुँदाहुँदै पनि यसको व्यापक

कार्यान्वयन हुन सकेको छैन। यससँग

गाँसिएका केही समस्याहरू छन्।

तिनलाई सम्बोधन नगरी यो

अवधारणाको प्रभावकारी कार्यान्वयन

हुन सक्दैन।

पहिलो समस्या के हो भने यसले

सार्वजनिक सेवाका लागि बलिया मापदण्डहरू माग गर्छ।

यस्ता मापदण्डविना सेवाको गुणस्तर सुनिश्चित गर्न

सकिँदैन। दोस्रो समस्या प्रशासनिक प्रक्रिया र परिपाटीसँग

सम्बन्धित छ। व्यवस्थित प्रतिस्पर्धाअन्तर्गत निजी क्षेत्रका

सेवादाताहरूले सरकारी क्षेत्रसँग प्रतिस्पर्धा गर्नुपर्ने हुन्छ, तर

सेवासँग सम्बद्ध सूचनाहरूको पोको पनि सरकारी क्षेत्रसँगै हुने

हुँदा यस्तो प्रतिस्पर्धा "स्वच्छ" नहुने डर रहन्छ। अर्कोतिर,

प्रतिस्पर्धामूलक वातावरणमा काम गर्न अभ्यस्त नभएका सार्वजनिक

क्षेत्रका सेवादाताहरूलाई अवैज्ञानिक र निरर्थक प्रशासनिक

भ्रमंलाहरूको बोझ थाम्न गाह्रो हुने स्थिति पनि रहन्छ। यसबाट

उनीहरू आफूसँग प्राविधिक दक्षता हुँदाहुँदै पनि अप्रतिस्पर्धी देखिन

पुग्छन्। अन्त्यमा, अन्य बजार सेवाहरूजस्तै व्यवस्थित प्रतिस्पर्धाका

सहभागीहरूले पनि सेवाको भावनाभन्दा नाफाको खोजीबाट निर्देशित

रहने सम्भावना सधैं रहिरहन्छ।

निष्कर्षमा के भन्न सकिन्छ भने घट्दो बजेट र बढ्दो आकांक्षा

भएका सरकारहरूले व्यवस्थित प्रतिस्पर्धाका सम्भावनालाई

नियाल्नैपर्छ। यसो गर्दा चारवटा कुरामा विशेष ध्यान पुऱ्याउनु

आवश्यक हुन्छ। पहिलो, व्यवस्थित प्रतिस्पर्धा कुनै खास 'मोडेल'

का रूपमा लागू गर्न सकिँदैन। दोस्रो, यसले स्वच्छ प्रतिस्पर्धालाई

प्रोत्साहन दिनुपर्छ र खासगरी सरकारी क्षेत्रका सेवादाताहरूले प्रत्यक्ष

वा अप्रत्यक्ष अनुदान पाउने व्यवस्थाबाट अनावश्यक लाभ लिन

पाउनु हुँदैन। तेस्रो, सेवासँग सम्बन्धित सूचनाको उपलब्धता र

पारदर्शितामा जोड दिनुपर्छ, जसबाट सार्वजनिक उत्तरदायित्वको

निर्वाहसमेत हुन सकोस्। चौथो र अन्तिम, कार्य-सम्पादनका

मापदण्डहरूको विकास, कार्यान्वयन र अनुगमन प्रभावकारी हुनुपर्छ।

यी चारवटै आवश्यकताहरू पूरा गर्न सरकारको आफ्नै क्षमता निकै

बलियो हुनुपर्छ भन्ने मान्यताका लागि त थप तर्कहरू आवश्यक

नहोलात्। ■

लेखक सुरासन तथा व्यवस्थापनविद् हुनुहुन्छ

कार्टेल र सिन्डिकेट

कार्टेल र सिन्डिकेटजस्ता गैर-प्रतिस्पर्धात्मक व्यापारिक क्रियाकलापले उपभोक्ता अधिकार मात्र कुण्ठित पार्दैन, ईमान्दार उद्यमी व्यवसायीको मनोबलसमेत गिराउँछ । यस्तो क्रियाकलापलाई नियन्त्रण गरी स्वच्छ प्रतिस्पर्धात्मक वातावरण कायम गर्न प्रतिस्पर्धा कानूनको तर्जुमा हुनु अत्यावश्यक छ ।

• निलु थापा •

का नूनी र व्यवहारिक रूपमा छुट्टाछुट्टै सञ्चालन भइरहेका कम्पनीहरू जब मूल्य निर्धारण गर्ने, प्रतिस्पर्धा नियन्त्रण गर्ने, आपूर्ति घटाउनेजस्ता उद्देश्य लिएर गठबन्धन गर्न थाल्छन् भने त्यसलाई 'कार्टेल' भनिन्छ । यसैगरी, जब एकै किसिमको कारोबार गर्ने व्यवसायी वा कम्पनीहरू आफ्नो व्यावसायिक लाभका लागि संयुक्त रूपमा कुनै संस्था गठन गरेर आवद्ध हुन्छन् भने त्यसलाई 'सिन्डिकेट' भनिन्छ । अर्थशास्त्रका पिता एडम स्मिथले भनेका थिए 'जब एकै खालका वस्तु कारोबार गर्ने व्यापारीहरू आपसमा भेट्छन्, चाहे त्यो रमाइलोका लागि होस् वा अरु कुनै कारणले, त्यो भेट उपभोक्ताविरुद्धको षडयन्त्रमै टुंगिन्छ । यस्ता भेटघाट मूल्य बढाउनेदेखि अन्य विभिन्न कुराहरूमा केन्द्रित हुन्छ, जुन उपभोक्ताको हितमा हुने सम्भावना न्यून वा शून्य बराबर हुन्छ ।'

विश्वव्यापीकरण, उदारीकरण र निजीकरण प्रक्रियाले सुपथ मूल्यमा गुणस्तरीय सामान उपलब्ध भई उपभोक्ता लाभान्वित हुन्छन् भन्ने विश्वास गरिन्छ, तर यो त्यति सरल छैन । बजार प्रतिस्पर्धासँगै देखिने गैर प्रतिस्पर्धात्मक क्रियाकलापहरू यसमा सदैव बाधकका रूपमा रहन्छन् । फेरि

विभिन्न देशहरूको अर्थतन्त्र जतिजति एक-अर्कासँग आवद्ध हुँदै जान्छ त्यति नै अन्तर्राष्ट्रिय रूपमा गैर प्रतिस्पर्धात्मक गतिविधिहरूले असर पारिरहेको हुन्छ । आन्तरिकभन्दा अन्तर्राष्ट्रियस्तरमा हुने यस्ता गतिविधिहरूको जरो बलियो हुनु स्वाभाविक नै हो । अन्तर्राष्ट्रिय कार्टेलहरूप्रति केही वर्षयतादेखि युरोपेली संघ र संयुक्त राज्य अमेरिकाका प्रतिस्पर्धा नियामक निकायहरूको ध्यानाकर्षण भएको पाइन्छ । विगत वर्षहरूमा हेर्ने हो भने संयुक्त राज्य अमेरिकामा मात्रै ४० वटा कार्टेलहरूमाथि कारवाही गरिएको थियो र चर्को जरिवानासमेत लिइएको थियो । विश्व बैंकको सर्वेक्षणअनुसार १८ वटा अन्तर्राष्ट्रियस्तरका कार्टेलहरूले विकासोन्मुख राष्ट्रहरूमा पार्ने असर भन्दा ६० अर्ब अमेरिकी डलरको हाराहारी हुन्छ, जुन ती मुलुकको कूल आयातको ४ दशमलव ४ प्रतिशत र कूल ग्राहस्थ उत्पादन (जीडीपी) को शून्य दशमलव ८ प्रतिशत हुन आउँछ । सन् १९८० दशकतिर भिटाभिन कार्टेलका कारणमात्र विकासोन्मुख राष्ट्रहरूले ३ अर्ब डलर बराबरको नोक्सानी बेहोर्नुपरेको थियो ।

तर कतिपय अवस्थामा सबै किसिमका कार्टेललाई एउटै दृष्टिकोणले हेर्न सकिँदैन । यसअन्तर्गत निर्यातकर्ताहरूको क्षमता अभिवृद्धिका लागि कतिपय राष्ट्रहरूमा निर्यात कार्टेललाई छुट दिने प्रचलन समेत रहेको पाइन्छ । नेपालको प्रस्तावित प्रतिस्पर्धा कानूनको मस्यौदामा पनि निर्यात कार्टेललाई छुट दिइएको छ । सो मस्यौदाको अनुसूची अनुसार कच्चापदार्थको संयुक्त खरिद, व्यापारिक क्षमता अभिवृद्धिका लागि गरिने संगठनात्मक र प्रक्रियागत सुधारका सहकार्यजस्ता कार्टेललाई छुट दिइएको छ । भारतको नयाँ प्रतिस्पर्धा कानूनमा पनि यस्ता कार्टेललाई छुट दिइएको छ ।

साधारणतया कार्टेलहरू व्यावसायिक रूपमा कमजोर नै हुन्छन् । यी कार्टेलभित्र पनि कार्टेलद्वारा तय गरिएका विभिन्न नियमहरू तोड्न व्यवसायीहरू तत्पर देखिन्छन् । त्यसैले, कतिपय अध्ययनले कुनै पनि

कार्टेल ५ देखि ८ वर्षभन्दा बढी नटिकेको देखाएको छ । यति हुँदाहुँदै पनि कतिपय अवस्थामा एकपटक टुटेको कार्टेल फेरि बन्ने गरेको पाइन्छ । तेल निर्यातक राष्ट्रहरूको संगठन (ओपेक) भने त्यस्तो कार्टेलमध्ये पर्छ, जुन अहिलेसम्म न फुटेको छ न कसैले फुटाउन सकेको छ । अमेरिका, जापानजस्ता संसारकै शक्तिसम्पन्न देशको अर्थतन्त्रलाई समेत डाँवाडोल बनाउनसक्ने हैसियत ओपेकसँग छ । कुनै पनि अर्थतन्त्रलाई चलायमान बनाउन आवश्यक पर्ने पेट्रोलियम पदार्थको उत्पादन र मूल्य निर्धारणको साँच्चो लिएर वसेको यो कार्टेल अन्तर्राष्ट्रिय कानूनको दायराभित्र पर्दैन, तर खुल्ला रूपमा कार्टेलिड भइरहेको थाहा हुँदाहुँदै पनि ओपेकलाई कसैले छुन सकेको छैन ।

सिन्डिकेट पनि यसैगरी भित्रसम्म जरो गाडेर वसेको गैर प्रतिस्पर्धात्मक व्यापारिक गठबन्धन हो ।

नेपालको यातायात क्षेत्रमा विद्यमान

सिन्डिकेट प्रथाले उपभोक्तामा कतिको

तिकूल असर पारेको छ भन्ने कुरा

सर्वविदितै छ । यातायात क्षेत्रको

सिन्डिकेटले उपभोक्ताको छनौट

गर्ने अधिकारलाई मात्र कुण्ठित

पारेको छैन, गुणस्तरीय सेवा

उपभोग गर्ने अधिकारबाट समेत

उनीहरू वञ्चित छन् । यसले

यातायात क्षेत्रमा नयाँ

व्यवसायीहरूको प्रवेशमा बाधा

पुऱ्याएकाले चाहिनेजति र सोचेजति प्रतिस्पर्धा

हुन सकिरहेको छैन । हालै नेपालगञ्जमा स्थानीय

प्रशासनले यातायात क्षेत्रमा लामो समयदेखि चलेको

सिन्डिकेट प्रणाली खारेज गर्न प्रक्रिया सुरु गरेको छ । यस कदमलाई

सर्वैतिरबाट स्वागत गरिएको छ । यसबाट सबभन्दा बढी लाभान्वित

हुने भनेका उपभोक्ता नै हुन् । नेपालगञ्ज प्रशासनको यो प्रयासले

अब स्थानीय यातायात क्षेत्रमा नयाँ व्यवसायीहरूको प्रवेशमाथि कुनै

रोकटोक हुने छैन र प्रतिस्पर्धा निर्वाध रूपमा अधि बढ्नेछ भन्नेमा

सबै आश्वस्त छन् । प्रतिस्पर्धा बढेपछि उपभोक्ताले सरल, सुलभ,

स्तरीय र भरपर्दो सेवा सुपथ मूल्यमा उपभोग गर्न पाउनेछन् ।

सिन्डिकेट कायम रहेका अन्य क्षेत्रमा पनि यो प्रयासको अनुकरण

गरिनुपर्छ ।

अन्तर्राष्ट्रिय कार्टेल तथा सिन्डिकेटहरूको समस्यालाई हामीकहाँ

तयार भएको प्रतिस्पर्धा कानूनको मस्यौदाले पनि सम्बोधन गरेको छ ।

तर यो कानून लागू गर्न सम्बन्धित निकायले सक्दो प्रयास गरेको

देखिँदैन । प्रतिस्पर्धा कानून नहुँदा उपभोक्ता त मारमा पर्छन् नै,

साथसाथै व्यापारी वर्गमा पनि प्रशस्त नकारात्मक असर देखिनसक्छ ।

बजारमा हुने अस्वस्थ प्रतिस्पर्धाले ईमान्दार उद्यमी व्यवसायी आफ्नो

कारोबारमा पछि पर्छन् र उनीहरूको मनोबल खस्कन्छ । अन्तर्राष्ट्रिय

कम्पनीहरूले गैर प्रतिस्पर्धात्मक गतिविधिहरू अपनाएर आफ्नो जरो

गाडेको खण्डमा हाम्रा उद्योग व्यवसायहरू धरासायी हुनसक्छन् ।

कानूनी संरचनाविना यसलाई नियन्त्रण गर्न सकिँदैन । त्यसैले,

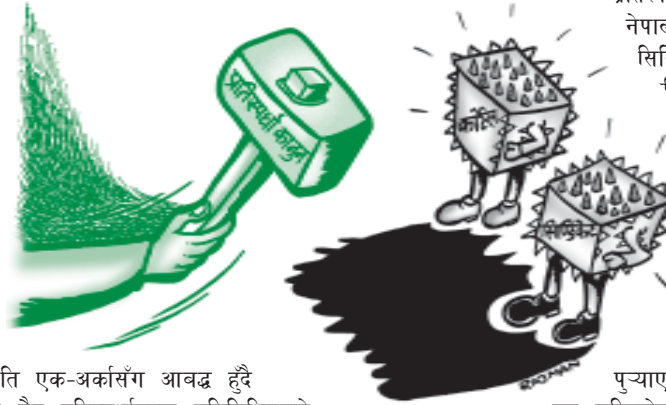
अविलम्ब प्रतिस्पर्धा कानून लागू गरेर आन्तरिक उद्योग व्यवसायको

प्रतिस्पर्धात्मक क्षमता बढाउनुका साथै उपभोक्तालाई आन्तरिक तथा

बाह्य गैर प्रतिस्पर्धात्मक गतिविधिहरूबाट राहत दिनु आजको

आवश्यकता हो । ■

लेखक प्रतिस्पर्धा शिक्षण तथा जागरण कार्यक्रममा कार्यक्रम अधिकृत हुनुहुन्छ ।



कोटा खारेजी: चुनौती र सम्भाव्यता

सन् २००५ देखि विश्व व्यापार संगठनको Agreement on Textiles and Clothing (ATC) खारेज भई अन्तर्राष्ट्रिय कपडा व्यापार कोटारहित भएपछि नेपालको उद्योग व्यवसायको उल्लेखनीय अंश ओगटेको तयारी पोसाक क्षेत्रमा प्रतिकूल प्रभाव देखिएको छ।

थुप्रै श्रमिकहरूलाई रोजगारीको अवसर प्रदान गर्दै आएको तथा नेपालको अर्थतन्त्रमा महत्वपूर्ण योगदान पुऱ्याउँदै आएको तयारी पोसाक उद्योगको विग्रँदो स्थितिमा तत्काल सुधार गर्नुपर्ने आवश्यकता रहेको कुरालाई सावती र एक्सन एड नेपालद्वारा संयुक्त राष्ट्र संघीय विकास कोष, एशिया ट्रेड इनिसिएटिभ, कोलोम्बोको सहयोगमा आयोजित

Addressing the Impact of Phasing out of the Textiles and Clothing Quotas in Nepal नामक परियोजनाको उद्घाटन कार्यक्रममा विज्ञहरूले औल्याएका छन्।

यो परियोजनाको प्रमुख उद्देश्य उद्योग-व्यवसाय तथा सेवा क्षेत्रको दिगो विकासको लागि उपयुक्त वातावरण तयार पार्ने कार्यमा



श्री ५ को सरकारलाई सहयोग गर्नु हो। साथै यस परियोजनाले बढी भन्दा बढी रोजगारका अवसरहरू सृजना गर्ने, मानव संसाधनको विकास तथा गरिवी निवारणमा सहयोग पुग्न सक्ने क्षेत्र, उपक्षेत्र तथा वस्तुहरूको पहिचान गर्ने र कोटा खारेजीपछि देखापरेका समस्याहरूको समाधानका उपायलाई सुझावको रूपमा प्रस्तुत गर्ने उद्देश्य पनि राखेको छ। परियोजनाले अन्तर्राष्ट्रिय सन्धि तथा सम्झौता अन्तर्गत हुने छलफलमा सरकारी अधिकारीहरूको राष्ट्रिय हितमा वार्ता गर्न सक्ने क्षमता अभिवृद्धिका लागि सहयोग गर्ने उद्देश्य पनि राखेको छ।

२४ जनवरी २००६ मा सम्पन्न उद्घाटन कार्यक्रममा सहभागीहरूले कोटा खारेजी तथा अन्य विभिन्न कारणहरूबाट कापेट र तयारी पोशाक उद्योगमा आएको हासका कारण विगत केही समयमा नै तीन लाख भन्दा बढी श्रमिकहरू बेरोजगार भएका र यस क्षेत्रमा भएका समस्याहरूलाई निजी क्षेत्र र सरकार दुवै मिलेर समस्या समाधानका लागि रणनीति तयार पार्नुपर्ने कुरामा जोड दिएका थिए।

सो कार्यक्रममा राष्ट्रिय योजना आयोगका सदस्य डा. चम्पक पोखरेल, उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयका सचिव भरत बहादुर थापा र सहसचिव प्रचण्ड श्रेष्ठ, एशिया ट्रेड इनिसिएटिभका क्षेत्रीय संयोजक डा. मान्युल मोन्टेज र कार्यक्रम विशेषज्ञ रत्नाकर अधिकारी, संयुक्त राष्ट्र संघीय विकास कोष नेपालका श्रीराम पाण्डे, नेपाल तयारी पोशाक उद्योग संघका किरण साख र विजेन्द्र शाक्य, एक्सनएड नेपालका अनिल पन्त तथा सावतीका कार्यकारी निर्देशक नवीन दहालले आ-आफ्नो धारणा व्यक्त गर्नु भएको थियो।

रेडियो कार्यक्रम र विषयवस्तु

सावतीद्वारा प्रतिस्पर्धा शिक्षण तथा जागरण कार्यक्रम अन्तर्गत प्रतिस्पर्धासँग सम्बन्धित विषयहरूमा सरोकारवालाहरूलाई शिक्षित तथा जागरुक बनाउने तथा देशमा प्रतिस्पर्धा संस्कृतिको विकास गराउने उद्देश्यले गतवर्ष २२ श्रावण २०६१ (६ अगस्ट २००५) देखि रेडियो सगरमाथासँगको सहकार्यमा सुरु गरिएको **स्वच्छ प्रतिस्पर्धा** नामक रेडियो कार्यक्रमलाई यो वर्ष पनि निरन्तरता दिइएको छ। यहाँहरूलाई विदितै छ कि यो कार्यक्रममा प्रतिस्पर्धासँग सम्बन्धित विषयहरूमा विज्ञहरूसँग कुराकानी, उपभोक्ता, उद्यमी-व्यवसायीहरूका विचार तथा अन्य रोचक एवं सूचनामूलक सामग्रीहरू प्रस्तुत गरिन्छ। रेडियो सगरमाथा १०२.४ मा हरेक शुक्रवार साँझ ७:४५ देखि ८:०० बजेसम्म सुन्न सकिने यस कार्यक्रममा ३ मंसिर २०६२ देखि २८ माघ २०६२ सम्ममा निम्नलिखित विज्ञहरू तथा विषयहरूलाई समेटी कार्यक्रम तयार पारिएको थियो।

मिति	विषय	स्रोत व्यक्ति (अन्तवार्ता)
३ मंसिर २०६२	कृषि क्षेत्र र प्रतिस्पर्धाको स्थिति	विमलकुमार वानिया, कृषि वनस्पति महाशाखा
१० मंसिर २०६२	ओभेलमा पर्दै गइरहेका आर्थिक मुद्दाहरू	डा. डिल्लीराज खनाल, राजनीतिज्ञ तथा अर्थविद
१७ मंसिर २०६२	सूचना प्रविधिको क्षेत्र र यसभित्रको प्रतिस्पर्धा	विप्लवमान सिंह, नेपाल कम्प्युटर एशोसिएसन
२४ मंसिर २०६२	लघु घरेलु तथा साना उद्योग र प्रतिस्पर्धा	मनोज भट्टराई, लघु, घरेलु तथा साना उद्योग महासंघ
१ पुस २०६२	हाफ्रो प्रतिस्पर्धी क्षमता र विश्व व्यापार संगठन	डा. केशव खड्का, अर्थविद
८ पुस २०६२	पुस्तक समीक्षा: नेपालमा प्रतिस्पर्धाको अवस्था	निलु थापा, सावती
१५ पुस २०६२	इन्टरनेट सेवा र गुणस्तर	गौरवराज उपाध्याय, नेपाल इन्टरनेट एक्सचेन्ज
२२ पुस २०६२	पेट्रोलियम पदार्थ र निजी क्षेत्र	रोहिणी थपलिया, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ
२९ पुस २०६२	तातोपानी नाका व्यापार गतिरोध र प्रतिस्पर्धा	दुर्गाबहादुर श्रेष्ठ, नेपाल हिमालय सीमापार व्यापार संघ
७ माघ २०६२	नेपालको मह बजार	संजीव पोखरेल, नेपाल मह उत्पादक संघ
१४ माघ २०६२	नेपालमा औषधिको व्यापार	कृष्णकुमार अग्रवाल, औषधि उत्पादक तथा अधिवक्ता ज्योति वानिया, उपभोक्ता हित संरक्षण मञ्च
२१ माघ २०६२	नर्सिङहोमहरूको प्रतिस्पर्धा	डा. सुशील कोइराला, नेशनल डेन्टल हस्पिटल
२८ माघ २०६२	नेपाल स्टक एक्सचेन्ज र वर्गीकरण प्रक्रिया	शम्भुप्रसाद पन्त, नेपाल स्टक एक्सचेन्ज

मिलीजुली टेन्डर

टेन्डर प्रक्रियामा हुने गैर प्रतिस्पर्धात्मक प्रवृत्तिलाई निर्माण व्यवसायीहरूले नै प्रश्रय दिइरहेको पाइन्छ, जसमा सरकारी कर्मचारीको समेत मिलोमतो हुन्छ ।

• सुदीप श्रेष्ठ •

जलउत्पन्न प्रकोप नियन्त्रण डिभिजन कार्यालय, नेपालगञ्जले आह्वान गरेको करिब ५७ लाख रुपैयाँको निर्माण ठेकामा सबै व्यवसायीले बोलपत्र दर्ता गर्न पाएनन् । केही निर्माण व्यवसायीले कर्मचारीसँग मिलोमतो गरी आफ्नो समूह बाहिरका प्रस्तावक ठेकेदारलाई पन्छाएर आफू-आफूले बोलपत्र दर्ता गरेको समाचार यही माघ १३ गतेको कान्तिपुरमा प्रकाशित भएको छ । रित पुऱ्याउने प्रयोजनका लागि एउटा ठेकामा तीन व्यवसायीले मात्र बोलपत्र दर्ता गरेका थिए ।

कार्यालयले विभिन्न नदीमा रिभर्तमेन्टजस्ता निर्माण कार्यका लागि पुस २४ गते सिलबन्दी बोलपत्र आह्वान गरेको थियो । बोलपत्र दर्ता गर्ने अन्तिम दिन माघ १० गते दिउँसो १२ बजेसम्म तोकिएकोमा कार्यालयको मूलद्वारमा परिचालन गरिएका गुन्डाहरूले समूहभित्रका ठेकेदारबाहेक अरूलाई भित्र छिर्नसम्म दिएनन् । कार्यालय प्रमुख रामेश्वर खड्काका अनुसार त्यस दिन ठेकानम्बर ७ देखि १६ सम्मका १० वटा वेगलावेगलै निर्माण कार्यका लागि २७ वटा बोलपत्र दर्ता भएका थिए ।

बोलपत्र दर्ता प्रक्रियामा हुँदै आएको गैर प्रतिस्पर्धात्मक क्रियाकलापको पछिल्लो उदाहरण हो यो । सडक, सिंचाइ, विद्युत्लगायत निर्माणसम्बन्धी बोलपत्रमा यस्तो क्रियाकलाप बढी हुने गरेका छन् । खानेपानी संस्थानको पाइप आपूर्तिमा होस् वा विद्युत् प्राधिकरणको खम्बा खरिदमा, यस्ता अनियमितताका घटना अनेकौं पटक सार्वजनिक भएका छन् । गाडी, कम्प्युटर तथा स्टेसनरी सामग्री खरिदका लागि हुने बोलपत्र आह्वानमा समेत सरकारी



कार्यालयमा यस्तै गैर प्रतिस्पर्धात्मक कार्य हुन्छन् । तर यो प्रवृत्ति रोक्न सम्बन्धित निकाय मौन रहेको पाइन्छ । अधिकांश घटनामा कार्यालयका कर्मचारीसमेत ठेकेदारहरूसँग मिलेर अनियमिततालाई प्रश्रय दिन्छन् ।

नेपालगञ्जको घटनामा पनि कार्यालय प्रमुख खड्कालाई मूलद्वारमा बाहिरका मानिसले निर्माण व्यवसायीलाई भित्र छिर्न रोक लगाएको जानकारी थियो । तर कार्यालयकै प्राङ्गणमा अनियमित कार्य भएको थाहा पाउँदा-पाउँदै त्यसलाई नियन्त्रण गर्न प्रभावकारी कदम चालेको भने देखिँदैन । यो घटनामा प्रमुख जिल्ला अधिकारीको सहयोग मागिए पनि वडा प्रहरी कार्यालयबाट आएको सुरक्षा टोलीले गुन्डा भगाउँदासम्म बोलपत्र दर्ता समय सकिएको थियो । बाहिरी गुन्डा लगाएर सबै निर्माण व्यवसायीलाई बोलपत्र प्रस्ताव दर्ता गर्नबाट वञ्चित तुल्याएको जान्दाजान्दै टेन्डर प्रक्रिया किन रद्द गरिएन ? यो शंकाकै विषय बनेको छ ।

साधारणतया निर्माण व्यवसायीहरूकै समूहले यस्तो क्रियाकलापलाई बढावा दिइरहेको पाइन्छ, जसमा प्रत्यक्ष/अप्रत्यक्ष कार्यालयका कर्मचारीहरूको समेत मिलोमतो हुन्छ । ठेकेदारहरूले आपसमा बाँडीचुँडी काम लिने मनसायले कुनै टेन्डर आफूलाई र कुनै समूहकै अर्को सदस्यलाई प्राप्त हुनेगरी प्रस्ताव दर्ता गराउँछन् । एउटा टेन्डर आफूलाई परेको छ भने अर्को टेन्डर समूहभित्रकै अरूलाई पारिन्छ । तर रित पुऱ्याउनका लागि कम्तिमा तीनजनाले प्रस्ताव दर्ता गराएकै हुन्छन् । जुन टेन्डर जसलाई पार्ने सहमति भएको छ उसको प्रस्ताव सबभन्दा न्यूनतम राखिन्छ । समूहबाहिरका

व्यक्तिले प्रस्ताव गर्न खोजे डर देखाएर पछि हट्न बाध्य पारिन्छ । यसले कुनै निश्चित प्रकृतिको निर्माण कार्य समूहकै सदस्यको सेरोफेरोमा घुमिरहन्छ ।

पहिल्यैदेखि मिलोमतो गरी सामूहिकरूपमा बोलपत्र दर्ता गर्नुका अतिरिक्त निर्माण व्यवसायीहरूबाट आपसमै मोलमोलाई गर्ने काम पनि हुन्छ । जस्तो, टेन्डर आह्वान भएपछि एउटा ठेकेदारले दोस्रो ठेकेदारको लागि बाटो खुला गर्न निश्चित रकम माग गर्छ । यदि दोस्रो ठेकेदार भनेको रकम दिन राजी भए पहिलो ठेकेदारले उक्त निर्माण कार्यबाट आफ्नो हात फिक्छ । यस्तै मोलमोलाई अरूसँग पनि हुन्छ । रित पुऱ्याउनका लागि न्यूनतम प्रस्ताव भने नपारी हुँदैन । बोलपत्र दर्ता प्रक्रियाभित्र मञ्चन हुने यही नाटककै कारण म्याद गुज्ने अन्तिम दिन नआएसम्म साधारणतया एउटै प्रस्ताव परेको हुँदैन । बढी रकम प्राप्त गर्न कतिपय ठेकेदार अन्तिम समयसम्म मोलमोलाई गरिरहेका भेटिन्छन् ।

यसबाहेक प्रस्ताव आह्वान गर्दा नै निश्चित ठेकेदारलाई मात्र मिल्नेगरी शर्तहरू राख्ने प्रवृत्ति पनि छ । कम्तिमा यति वर्ष निश्चित क्षेत्रमा काम गरेको, निश्चित प्राविधिक दक्षता हासिल गरेकोजस्ता शर्त राखेर अन्य निर्माण कम्पनीलाई पन्छाउने काम सरकारी कर्मचारीहरूकै मिलोमतोमा हुन्छ । बोलपत्र दर्तामा हुने यो अनियमिततामा सरकारी कर्मचारी र ठेकेदारको आ-आफ्नै तर्क छ । सरकारी कर्मचारीहरूका अनुसार ठेकेदारले बाहिरै मिलोमतो गरी सम्पूर्ण प्रक्रिया पुऱ्याएर प्रस्ताव दर्ता गर्ने हुँदा अनियमितता भएको ठहर गर्न कानूनी रूपमा गाह्रो हुन्छ । ठेकेदारहरू भने निर्माण कार्यको ठेक्का लिँदा सरकारी कर्मचारीलाई घुस ख्वाउनुपर्ने तथा अन्य प्रशासनिक लागत बेहोर्नुपर्ने हुँदा मिलोमतो नगरी वजारमा टिक्न गाह्रो पर्ने जिकिर गर्छन् ।

वजार अर्थनीतिको मूल मर्मविपरित फस्टाइरहेको यो प्रवृत्ति नियन्त्रण गर्नु आवश्यक छ र यसका लागि पारदर्शिता तथा दह्रो कानूनी संयन्त्र अपरिहार्य छन् । सम्बन्धित कार्यालयले मिलोमतो भएको शंका लागे पुनः टेन्डर प्रक्रियामा जानुपर्छ । घटना छानवीन गरी निर्णय गर्न चुस्त र प्रभावकारी निकायको खाँचो पर्छ । किनकी, निर्णय गर्न ढिला हुनु भनेको निर्माण कार्य अवरुद्ध हुनु हो, जसले अन्ततोगत्वा जनता नै मर्कामा पर्छन् । ■

लेखक कान्तिपुरका स्तम्भकार हुनुहुन्छ ।

सावतीको स्थापना १९९४ मा दक्षिण एशियाका गैर-सरकारी संस्थाहरूको संयुक्त प्रयासबाट भएको हो । सावती उदारीकरण, विश्वव्यापीकरण र विश्व व्यापार संगठन (डब्ल्यूटीओ) सँग सम्बन्धित विषयवस्तुहरूमा वकालत गर्नका लागि सम्बन्धित सरोकारवालाको क्षमता अभिवृद्धि गर्ने उद्देश्यले खडा भएको क्षेत्रीय सञ्जाल हो । दक्षिण एशियाली राष्ट्रका ११ वटा संस्थाहरू सदस्य रहेको सावतीले प्रतिस्पर्धा नीति तथा कानूनका विषयमा समेत वकालत गर्दै आएको छ ।

यो समाचारपत्र सावतीद्वारा प्रतिस्पर्धा शिक्षण तथा जागरण कार्यक्रमअन्तर्गत बेलायती अन्तर्राष्ट्रिय विकास विभाग (डीएफआईडी) को सहयोगमा प्रकाशित गरिएको हो । यसमा प्रकाशित लेखहरूका विचार तथा मान्यता लेखककै हुन् । सल्लाहकार: नवीन ढाहाल, कमलेश अधिकारी, प्रेस: मोडर्न प्रिन्टिङ प्रेस, सह-सम्पादक: निलु थापा, सम्पादक: अधिवक्ता ध्रुवेशचन्द्र रेग्मी