



भैसे-भीमफेदी सडकमा चासो

राणाकालीन इतिहास बोकेको भैसे-भीमफेदी सडकमा प्रदेश सरकारको चासो देखिएको छ । प्रदेशका मुख्यमन्त्री सहित २ जना विभागीय मन्त्रीहरूले सडकको अनुगमन गरेका छन् । यो सडकलाई यति चासो देखाउनुको पछाडि संघीय राजधानी र प्रदेश राधानीबीचमा यातायात सम्पर्कका लागि छोटो सडक पनि हो । बागमती प्रदेशका मुख्यमन्त्री शालिकराम जम्कट्टेले प्रदेशको राजधानी हेटौँडा र काठमाडौँ जोड्ने भैसे-भीमफेदी सडकखण्ड अबको करिब ३ महिनाभित्रमा निर्माण सम्पन्न हुने बताएका छन् ।



डा. विश्वास गौतम

चालु आर्थिक वर्ष (आव) २०८०/८१ को पहिलो चार महिनामा २ हजार ४ सय युनिट विद्युतीय सवारीसाधन (ईभी) आयात भएको तथ्यांक सार्वजनिक भएको छ । यसबारे अध्ययन गरिराखेको हिसाबले यो तथ्यांक हेर्दा हामी अलि छिटो ईभी प्रोत्साहन गर्ने नीतिमा गौँ कि भन्ने मेरो मान्यता छ । अन्ततः जाने त ईभीमै हो । तर, यो सही समय थिएन । किनकि, ब्याटीमा अहिले पनि विकास जारी छ । जति प्रतिधि परि पक्व हुँदै जान्छ, त्यति मूल्य कम हुँदै जान्छ । हाम्रो जस्तो मुलुक उपयुक्त समयभन्दा अगाडि अलि हतारै गरेर यो नीतिमा गएको छ ।

विश्वमा अहिले भइरहेको कार्बन उत्सर्जनमा नेपालको ज्यादै न्यून हात छ । त्यही कारणका लागि राज्यले यो ठूलो सुविधा दिएर हतारो गरिहाल्नु पर्ने थिएन । यो अब पहिलो चार महिनामा करिब ४ अर्ब रुपैयाँ खर्च गरेर २ हजार ४ सयभन्दा बढी ईभी आयात भएको छ । जति परिमाणमा हामीले ईभी आयात गर्नु, त्यति नै परिमाणको विदेशी मुद्रामा पेट्रोल-डिजेल गाडी आयात गरेको भए के हुने रहेछ भनेर मैले हिसाब गरेको थिएँ । चार महिनामा जति ईभी आयात गरेका छौँ । बाँकी आठ महिनामा यही परिमाणमा ईभी आयात गर्ने हो भने राज्यले करिब ४ अर्ब रुपैयाँबराबर राजस्वमात्र गुमाउने देखिन्छ ।

गत वर्ष र यस वर्ष सरकारको मुख्य चुनौती नै राजस्व उठ्ती हो । यो सन्दर्भमा ४४ अर्ब रुपैयाँ ठूलो रकम हुन आउँछ । एकै आबमा गाडीबाट मात्र ४४ अर्ब गुमाउँदै छौँ भने यो सच्चै नै सही नीति हो त ?

ईभीमा मात्र हामीले यति ठूलो मात्रामा छुट दिएपछि यसको फाइदा के भयो त ? नीति निर्माताले यसमा विदेशी मुद्रा बच्ने तर्क गरिराखेका छन् । यो गलत हिसाब हो । अर्को, नेपाल विद्युत् उत्पादनक मुलुक हो । त्यसको खपत बढाउँछु भन्ने तर्क सुनिन्छ । यो पनि ज्यादै न्यून हुन्छ । यी तीन-चार आधार कारण मानिएको भए पनि यो हरेक पाटोबाट हेर्ने हो भने त्यसकै उल्टो असर देखिन्छ ।

पहिलो कारण मानिएको थियो- विदेशी मुद्रा सञ्चित बढाउने । हामीले यहाँ 'टाटा नेक्सन' लाई उदाहरणका रूपमा लियो । यसको पेट्रोल गाडी पनि छ ईभी पनि छ । राम्रो तुलनामा यसको हुन्छ । किनकि, अहिले आयात गर्दा मूल्यमा १८ लाख रुपैयाँको फरक छ । अर्थात्, पेट्रोल नेक्सनभन्दा ईभी नेक्सन आयात गर्दा १८ लाख बढी तिर्नुपर्छ । एउटा गाडी आयात गर्दा १८ लाख बढी बाँडिन्छ । ईभीमा पेट्रोल नलाग्ने भएकाले पेट्रोल आयात कम हुन्छ, त्यसले यो अन्तरको क्षतिपूर्ति हुन्छ भन्ने जनमानसमा परेको छ ।

सामान्यतया एउटा गाडीको आयु २०

विद्युतीय गाडी होइन, विद्युतीय चुलो प्रोत्साहन गरौँ

वर्ष मानौँ । २० वर्षमा नेपालमा एउटा गाडी औसत १ लाख २० हजार किलोमिटरदेखि १ लाख ५० हजार किलोमिटर चल्छ । धेरैजसो गाडी १ लाखहाराहारी किलोमिटरमात्र चलेको देखिन्छ । निजी गाडी १ लाख ५० हजार किलोमिटरभन्दा बढी चल्दैन । गाडीको वास्तविक क्षमता ३ लाख किलोमिटरहाराहारी भए पनि हामीले त्यसको आधाभन्दा कम मात्र उपयोग गर्न सक्छौँ ।

डेढ लाख किलोमिटर गाडी चलाइयो र टाटा नेक्सनले दिने प्रतिलिटर १७ किलोमिटर माइलेजलाई १५ किलोमिटरमात्र मानेर हिसाब गर्दा जम्मा १० हजार लिटरमात्र पेट्रोल २० वर्षमा खपत हुन्छ । पेट्रोलको आजको आयात मूल्य प्रतिलिटर ८० रुपैयाँ छ । हामीले विदेशीने मूल्यको हिसाब गरिरहेका कारण आयात मूल्यको मात्र हिसाब गरिएको हो । यसमा विभिन्न कर थपेर बजार मूल्य निर्धारण गरिएको हुन्छ । यस आधारमा २० वर्ष अवधिमा एउटा टाटा नेक्सन गाडीले जम्मा ८ लाख रुपैयाँको मात्र पेट्रोल खपत गर्ने रहेछ । जहाँ कि हामीले ईभी किन्दा सुसमे १८ लाख रुपैयाँ बढी खर्च गरेका छौँ । यसमै १० लाख रुपैयाँको फरक देखियो ।

यसमा ईभीमा मर्मतसम्भार (मेन्टेनेन्स) खर्च बच्चु भन्ने तर्क आधार लिने हो भने यसको खर्च वर्षमा ३० हजार मानौँ । अर्थात्, २० वर्षको मेन्टेनेन्स खर्च ६ लाख पर्न आउँछ । यो ६ लाखमा पनि डिस्काउन्टेन्ट भ्यालु पनि हेर्नुपर्छ ।

तर, सबै हिसाब गर्दा पनि ८ लाख र ६ लाख गरी पेट्रोल र मेन्टेनेन्समा १४ लाख रुपैयाँ २० वर्ष अवधिमा एउटा गाडीमा विदेशी मुद्रा खर्च हुने रहेछ । भनेपछि, आफैमा यो गलत अवधारणा भएको पुष्टि हुन्छ । ईभी ल्याएर विदेशी मुद्रा सञ्चितमा योगदान पुग्छ भन्नु गलत भयो ।

हरेक वर्ष नेपालमा बजेट घाटाको स्थिति छ । पहिल्लो सात वर्ष लगातार औसत बजेट प्रतिशतको बजेट घाटा देखिन्छ । कोभिडपछि पचाँच घाटा बढ्ने र सार्वजनिक ऋण पनि सोही अनुपातमा बढिरहेको अवस्था छ । राजस्व उठ्ने क्रम कम भएसँगै ऋण बढ्न जान्छ ।

पहिल्लो चरणमा जुन हिसाबले सार्वजनिक ऋण लिएका छौँ, यो दीर्घकालीन फाइदाको विषय होइन । केही वर्षपछि तिर्नुपर्ने सार्वजनिक ऋणको हिसा असाध्यै ठूलो हुन्छ । त्यसकारण हाम्रो नियन्त्रणमा जे-जे कुरा छन् र त्यसले सरकारको राजस्व बढाउन भूमिका खेल्छ, त्यो उपाय अपनाउनुपर्छ । नेपालको सन्दर्भमा बढी राजस्व आउने गाडी आयातबाट हो । त्यसमै राज्यले छुट दिँदा वित्तीय व्यवस्थापनमा धेरै अप्ठ्यारो पर्ने देखिन्छ । यही आबमा पनि ४४ देखि ४५ अर्ब निजी गाडी आयातमा राजस्व गुमाउने देखिन्छ । यो ४५ अर्बले के के गर्न सकिन्छ भन्ने प्रश्न आउँछ । यो ठूलो प्रश्न हो ।

अहिले ईभीभन्दा पनि विद्युतीय चुलो हाम्रो प्राथमिकतामा हुनुपर्ने थियो । किनकि, विद्युतीय चुलोको प्रभाव निकै प्रभावकारी छ । पहिलो चार महिनामा २ हजार ४ सय युनिट ईभी आयात भए । यी उच्च वर्ग र उच्च मध्यम वर्गले चलाउने गाडी हो । के यो वर्गलाई राज्यले यस्तै प्रकारले सुविधा दिनुपर्ने अवस्था हो त ? त्योभन्दा बरु विद्युतीय चुलोलाई देशव्यापी बनाउन सके हो भने यसले अर्थतन्त्र, सामाजिकविकास

स्वास्थ्यसम्म राम्रो प्रभाव छाड्छ । एमसीसी परियोजनाको ५० अर्बमध्ये ३० अर्ब रुपैयाँ टान्समिसन लाइनमा छुट्याइएको छ । यसै वर्ष सरकारले छुट दिने ४४/४५ अर्ब रुपैयाँ टान्समिसन लाइनमा छुट्याउन सकेको भए । पूर्वाधार बनाउन सकेको भए, काठमाडौँ लगायत सहरि क्षेत्रमा भएको टान्सफर्मरको समस्या समाधानमा लगानी गरेको भए ठूलो समस्या समाधान हुने थियो । काठमाडौँमा विद्युतीय चुलो चलाउन खोज्दा पनि टान्सफर्मरको समस्याले प्रभावकारी हुन सकेको छैन ।

अहिले डिजिटल पूर्वाधार, टान्समिसन लाइन र शिक्षामा बढी लगानी गर्नुपर्ने छ । ४५ अर्बलाई यी क्षेत्रमा लगानी गर्न सकेको भए यसको आर्थिक प्रभाव र प्रतिफलसमेत छिटो र उच्च हुने थियो ।

हरेक निर्णय गर्दा त्यसको 'अपचुनिटी कस्ट' हेर्नुपर्छ । यसपालि जुन खालको नीति ल्याइयो, यसले दिएको छुट गलत ठाउँमा भयो भने महसुस हुनुपर्छ । यसले सीमित उपलब्धी वर्गले मात्र सुविधा पाएको छ । अब आउने बजेटमा यसलाई सुधार गर्नुपर्छ ।

अर्कोतर्फ, ईभी आजनासाथ विद्युत् खपत बढिहाल्छ भनिएको छ, यो पनि होइन । नेपालमा निजी गाडी संख्या ३ लाखहाराहारी छ । यो सबै ईभी भइदिएको भए जम्मा सय मेगावाट पनि खपत हुँदैन ।

हामीले सबै ईभी हुनासाथ बिजुली खपत यति धेरै हुन्छ भन्ने सोचेका छौँ, तर ईभी धेरै इफिफियन्ट छ । एक युनिटले ६/७ किलोमिटर चल्छ । अर्थात्, १० रुपैयाँले ६/७ किलोमिटर चल्छ । नेपालमा एउटा निजी गाडी औसत दैनिक २० किलोमिटरभन्दा धेरै चल्दैन । त्यो पनि एकदमै धेरै । काठमाडौँमा लामो यात्रा गर्नु नै पर्दैन । नेपालमा ६७ लाख परिवार छन् । सन् २०३० सम्म सबै घरमा विद्युतीय चुलो पुऱ्याउन सकियो भने पनि २ हजार मेगावाट विद्युत् खपतमात्र २ सय ५० युनिटले वृद्धि हुनु हो । अहिले ३ सय ८० छ । त्यसमा २ सय ५० युनिट थप हुन्छ ।

त्यसको त्यति ठूलो प्रभाव रहेको छ । प्रविधि परिपक्व हुँदै जाँदा मूल्य पनि घट्दै जान्छ । २०३० भित्र ईभी र पेट्रोल गाडीको फरक बराबरजस्तो हुन आउँछ । त्यसो हो भने २०३० सम्म किन नकुनै ? हामीले मात्र ईभी चलाएर कार्बन उत्सर्जन कम हुने अवस्था छैन । विश्वमा हाम्रो हिस्सा ०.०४ प्रतिशतमात्र हो ।

तर, जोषिमका हिसाबले भने हामी पहिलो १० मिनेट छौँ । हाम्रा कारण कार्बन उत्सर्जन निकै कम छ । हाम्रा दुई छिमेकी भारत र चीनले मात्र ४० प्रतिशत कार्बन उत्सर्जन गर्छन् । यो सन्दर्भमा ०.०४ प्रतिशत हिस्सा हुने मुलुकले ईभी चलाएर के योगदान हुन्छ ? त्यसकारण नीति बनाउँदा अलि फराकिलो तरिकाले हेर्नुपर्छ । भारतमा हरेक वर्ष ४० लाख सवारी साधन विक्री हुन्छ । गत वर्षको तथ्यांकअनुसार ४० लाखमध्ये ५४ हजार युनिटमात्र ईभी विक्री भयो । यो २ प्रतिशतभन्दा पनि कम भयो । हाम्रोमा वर्षमा मुस्किलले २४ हजार युनिट गाडी विक्री हुन्छ । हाम्रोमा सबै २४ हजार युनिट नै ईभी बनाए पनि भारतको यति ठूलो प्रयोगले कार्बन उत्सर्जनमा के फरक पऱ्यो र ? कार्बन उत्सर्जनले बोझ र ति चल्दैन ।

लागत मूल्यांकन भन्दा निकै कम (बिलोमा) रकममा निर्माण कम्पनीले बोलकबोल स्वीकार गरेका कारण पनि समयमै काम सम्पन्न गर्न नसकेको निर्माणसम्बद्ध कम्पनीका संचालकहरूले बताएका छन् । सडकको अनुगमन गर्दै बागमती प्रदेश सरकारका भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्री युवराज दुलालले विगतमा मुआब्जाको समस्याले निर्माण कार्य ढिलो भएपनि स्थानीय जनतासंगको छलफल पश्चात ठेक्का लगाएकाले निर्माण कार्यले गति लिएको बताए । भैसे-भीमफेदी सडकको ८० प्रतिशत काम सकिएको बताउँदै अब २० प्रतिशत मात्रै काम सम्पन्न गर्न बाँकी रहेको मन्त्री दुलालले जानकारी दिए । सडक चौडा र टेवा पखाल, ड्रेन सहित करिब ९५ प्रतिशत काम सकिएको छ । हालसम्म २ किलोमिटर कालोपत्रे निर्माण पनि सम्पन्न भएको छ । त्यसैगरी बागमती प्रदेशका सामाजिक विकास मन्त्री कुमारी मोक्तानले जनताले आफ्नो गाउँ विकास गर्न सरकारलाई सहयोग गरेको कारण सडक निर्माण काम छिटो भएको बताइन् । बागमती प्रदेश यातायात पूर्वाधार निर्देशनालयले अनुमानित लागत ६३ करोड ७० लाख ६५ हजार ४ सय ४७ रुपैयाँ रहेकोमा ३८ करोड ७८ लाख ८ सय ९७ रुपैयाँमा सम्पन्नता गराएर काम भइरहेको जानकारी दिएका छन् । यो सडकमा पर्ने पाँच पुलमध्ये ४ वटा निर्माणाधीन अवस्थामा रहेको छ भने एउटा पुल निर्माण सम्पन्न भइसकेको छ ।

२०७७ साल असार २४ गते ठेक्का लगाएको आयोजनाको दुईपटक म्याद थप भएकोमा अब काम अन्तिम चरणमा रहेको छ । राणाकालीन इतिहास बोकेको यो सडकखण्ड भारतीय सरकारको सहयोगमा निर्माण भएको थियो । अहिले नेपाल सरकारले पुनर्निर्माण गर्न लागेको हो । भीमफेदी-२, ४ र ६ नम्बर वडा भएर गएको यो सडक छेउमा रहेका घरजग्गा तथा अन्य संरचना हटाउन नसक्दा सडक निर्माण कार्यले गति लिन सकेको थिएन । सडक क्षेत्रमा भीमफेदी गाउँपालिकाका २ र ४ नम्बर वडाका केही व्यक्तिका घर पनि परेका थियो । घरधनीले मुआब्जा माग गरे पछि निर्माण कम्पनीले समयसीमाभित्र काम गर्न नपाएको जनाइएको छ । यो सडकमा पर्ने ४० मिटर लम्बाईको ढोकाफेदी खोलाको पुल र ६० मिटर लम्बाईको माण्डुखोलाको पुलको ठेक्का आह्वानको केही समय ढिलो गरी भएको थियो । २०७७ असार २४ गते कूल ३८ करोड ७८ लाख ८ सय ९७ रुपैयाँ लागतमा सडक स्तरोन्नति कार्यको ठेक्का सम्पन्नता गरिएको हो । एक वर्षभित्र निर्माणकार्य सक्ने गरी यो सडक स्तरोन्नति गर्न भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय मातहतको प्रदेश यातायात पूर्वाधार निर्देशनालय हेटौँडाले निर्माण कम्पनी आशिष/डिएस जेभीसँग ठेक्का सम्पन्नता गरेको थियो ।

महत्त्वपूर्ण टेलिफोन नम्बरहरू

मकवानपुर प्रहरी	एम्बुलेन्स सेवा
प्रहरी कन्ट्रोल: १००	नेपाल रेडक्रस: ५२०७११, ९८५४०२८९२२
जिल्ला ट्राफिक: ५२०५९९	हेटौँडा अस्पताल: ५२०३०५
वडा प्रहरी: ५२०२९९	परिवार नियोजन संघ: ५२०७५५, ९८५४०१४००
पशुपतिनगर इलाका: ५२०५९८	मनहरी रेडक्रस: ९८५४०१०५८२१
पाल्पा इलाका: ६२०४६७	छतिवन रेडक्रस: ९८५६१२२३११
मनहरी इलाका: ९८५४०१०९११	भीमफेदी रेडक्रस: ६२०६९९
इलाका फापरवारी: ६२१९८०	पाल्पा रेडक्रस: ९८५४०७७०१
इलाका भीमफेदी: ६९१४६२	बज्रबाराही रेडक्रस: ९८५४०२९८९४
इलाका टिगान: ९८५४२९९३८९	सहकारी अस्पताल: ०५७५२६५८७, ९८५४१०९१९४
चौकीटोल चौकी: ९७४२५४९००१	बसमाडी एम्बुलेन्स: ९८५४२९७५७९
चिन्ता चौकी: ६९२०००	बारुण यन्त्र: १०१
चौघडा चौकी: ९८५४०५४६०४	बाल हेल्पलाइन नेपाल: १०९६
नेवारपानी चौकी: ९७५४०००२९९	माइती नेपाल: ५२१०५०
फाखेल चौकी: ९८५४०३१३९८	अपाङ्ग बाल अस्पताल: ९८५४२९६४५४
पदमपोखरी चौकी: ९८५४०९९७८९	सार्वजनिक हितको लागि: साँझाँकुराँ राष्त्रिय दैनिक

भोलिको पात्रो

भोलि वि.सं. २०८० माघ ६ गते शनिबार २० जनवरी २०२४ । दशमी, पौष शुक्लपक्ष । पोहेलाहृ ११४४ ने.सं. । सूर्योदय ६:५७, सूर्यास्त ५:३३ ।

आजको राशिफल

मेघ	: रमाइलो यात्रा हुनेछ	तुला	: धार्मिक आस्था बढ्नेछ
वृष	: धन कमाउने योग परेको छ	वृश्चिक	: कल्याणकारी कार्यको अवसर
मिथुन	: पश्चात्ताप लाग्नेछ	धनु	: अधिक परिश्रम गर्नु पर्नेछ
कर्कट	: शारीरिक आलस्यता बढ्नेछ	मकर	: मेहनतको फल पाइनेछ
सिंह	: सकारात्मक सोचाइ रहनेछ	कुम्भ	: कार्यभार र व्यस्तता बढ्नेछ
कन्या	: दया मायाका कार्य हुनेछन्	मीन	: व्यापार-व्यवसाय सामान्य रहनेछ

कसरी हुन्छ जलवायु परिवर्तन ?

फुलेन फूल अचेल माघ-फागुनमा फुल्न थालेका छन् । ऋतु अनुसारका फल र अन्न पनि समय अधि-पछि हुन थालेका छन् । जलवायु परिवर्तनका केही कारण छन् । सर्वप्रथम प्राकृतिक कारणको चर्चा गरौँ ।

सूर्यमा हुने परिवर्तन : सूर्यको सतहमा काला धब्बा (सनस्पट)हरूको संख्याको घटबढले गर्दा पृथ्वीको मौसममा परिवर्तन हुन्छ । सूर्यमा काला धब्बा (सनस्पट)हरूको संख्या धेरै भयो भने पृथ्वीमा मौसम चिसो र कम भयो भने पृथ्वीमा मौसम तातो हुन्छ । जसका कारण जलवायुमा परिवर्तन हुन्छ ।

ज्वालामुखी विस्फोट : ज्वालामुखी विस्फोट हुँदा विभिन्न प्रकारका ग्यास उत्पन्न हुन्छन् । जसमध्ये सीओ-२, सीएट, एच-२ओ आदि ग्यासले सूर्यको प्रकाश पृथ्वीमा आउनुबाट रोक्छ, जसका कारण धर्तीको तापक्रममा कमी आउँछ र जलवायुमा परिवर्तन आउँछ ।

मिलनकोविच साइकल : पृथ्वीको घुम्ने क्रम र भूकावले गर्दा सूर्यको ताप पृथ्वीमा कहिले धेरै कहिले थोरै हुने गर्छ । जसले प्रत्यक्ष रूपमा जलवायुमा परिवर्तन आउँछ । यसको खोज मिलिटिन मिलानकोविचले गरेकाले यसलाई मिलनकोविच इफेक्ट भनिएको हो ।

महाद्वीपमा आउने परिवर्तन : पृथ्वीभित्र रहेका टेक्टोनिक प्लेटहरू विस्तारै सर्ने गर्छन् । यस क्रममा थिनले माथिल्लो सतहलाई पनि यताउता सार्ने वा अक्षांशहरूमा लैजाने गर्छन् । यस परिवर्तनले हावा र महासागरका पानीको ढाँचा र महाद्वीपहरूको मौसमलाई असर गर्छ । टेक्टोनिक प्लेटकै कारण पहाड, समथल भाग

र अग्ला चुचुरा बन्ने गर्छन् । जसका कारण फरक फरक स्थानमा भिन्न जलवायु हुन जान्छ ।

मानवीय कारण : वायुमण्डललाई प्रदूषित गर्ने र जलवायु परिवर्तन गर्ने कार्य कार्बन डाइअक्साइडले गरि रहेको छ । २१औँ र २०औँ शताब्दीमा वायुमण्डलको कार्बन डाइअक्साइडको स्तर पहिलेभन्दा ४० प्रतिशतले बढेको छ । यो सबै शक्ति राष्ट्रहरूको औद्योगिकीकरणका कारण भएको हो । उद्योग कलकारखानाबाट भारी मात्रामा कार्बन डाइअक्साइड निस्कन्छ ।

वनले वायुमण्डलबाट कार्बन डाइअक्साइड शोषित गर्छ र आफैमा भण्डारण गर्छ । तर जनसंख्या बढेर वनविनाश भइरहेका कार्बन शोषित हुन पाइरहेको छैन । त्यसैले कार्बनलाई अवशोषित गर्ने रूखहरू रोप्नुपर्नेछ । अर्कोतिर ढढेलोले पनि कार्बन उत्सर्जन गर्छ, यसमा पनि कमी ल्याउनुका साथै पर्नेछ । तेन, ग्यास र कोइलाजस्ता जीवाश्म इन्धनहरूमा कार्बनडाइअक्साइड हुन्छ । जब हामी यसलाई जमिनबाट बाहिर निकाल्छौँ र जलाउँछौँ, कार्बन डाइअक्साइड हावामा मिसिन पुग्छ र वायुमण्डलमा प्रदूषण हुन्छ ।

यस्तै, कृषि बाली बलाउने र पशुपालन गर्दा विभिन्न किसिमका हरितगृहग्यास हावामा निस्कन्छ । उदाहरणका लागि, जनावरहरूले मिथेन उत्पादन गर्छन्, जुन हरितगृह ग्यासको रूपमा कार्बनडाइअक्साइडभन्दा धेरै गुणा बढी शक्तिशाली हुन्छ । मलका लागि प्रयोग गरिने नाइट्रस अक्साइड दश गुणा खराब छ । कार्बन डाइअक्साइडभन्दा लगभग तीन सय गुणा

त्यसकारण भारत र चीनले नघटाएसम्म हामीले मात्र घटाएर केही हुन्न । भारतको आफ्नै लक्ष्य छ । २०२५ मा उनीहरूले दुई पात्रेमा सबै ईभी गर्ने योजना छ । त्यो गानासाथ हामी स्वाभाविक रूपमा ईभीमा जान्छौँ । उसले उत्पादन नै बन्द गरिसकेपछि हामीले ईभी त किनै पर्छ । त्यो अवस्थाबिहक हामीले हतार गरेर यस्तो नीतिमा अग्रसर भइहाल्नु पर्दैन । नेपालमा १५ प्रतिशत मूल्य छ । आजकै दिनमा एउटा नेक्सन ईभी आयात गर्दा विदेशी मुद्रा र कर गरी ३१ लाख रुपैयाँ घाटा बेहोरिरहेको छ ।

चालु आर्थिक वर्ष पहिलो चार महिनामा आयात भएका २ हजार ४ सय युनिट ईभीमा गुमेको राजस्वले नेपालमा जति पनि गरिब परिवार छन्, तिनलाई इन्डक्सन चुलो पनि हेर्नुपर्छ । सबै सरोकारवालाका प्रश्न समाधान गरिब परिवार भएको अनुमान छ । त्यो भनेको १० लाख हो । उनीहरूलाई निःशुल्क इन्डक्सन बाँड्न पुग्ने पैसा राज्यले कर छुटका नाममा गुमाइसकेको छ ।

हामीले अर्थ मन्त्रालयलाई छिटो नै लेखेर यसबारे नीतिगत छलफलका लागि आह्वान गरिसकेका छौँ । हामीले यसमा प्रदूषण पनि हेर्नुपर्छ । सबै सरोकारवालाका प्रश्न समाधान गर्ने गरी हामी छलफल चलाउने तयारीमा छौँ । हामी हतार नगरी, गर्ने हो भने क्रमशः गर्दै जाँदा भन्ने मान्यतासहित बहस गराउने तयारीमा छौँ । अर्कोतर्फ, सरकारले गाडीमा थपि धेरै कर लगाउँछ, उपभोक्ताका रूपमा हामीले किन सस्तो मूल्यमा गाडी चढ्न नपाउने भन्ने प्रश्न पनि धेरै आउँछ । सबैभन्दा सानो गाडी नै २ सय ७० प्रतिशतसम्मको कर नेपालमा लगाइन्छ । यसलाई समग्र राज्यको क्षमतासँग जोडेर हेर्नुपर्छ ।

भारतकै मूल्यमा नेपालमा गाडी किन्न पाउने हो भने नेपालमा कति गाडी बिक्री होला, तपाईँ अनुमान गर्न सक्नुहुन्छ । हाम्रो बानी नै यस्तो छ कि छिमेकमा जे भयो, त्यो हाम्रो घरमा पनि चाहिन्छ । हाम्रो गरिब राष्ट्र, तर रहस्यसहन भने विकसित मुलुकको जस्तो छ । पुरै अर्थतन्त्र नै उपभोगका माध्यमबाट चल्छ भन्ने मान्यता छ । हाम्रो रहनसहन 'अमेरिकन स्टाइल' को छ ।

जापान, कोरिया, भारत बचतमा आधारित अर्थतन्त्रमा छन् । उनीहरू बचतलाई प्राथमिकता दिन्छन् । हामी भने बरु ऋण लिन्छौँ, तर उपभोग गर्न डराउँदैनौँ । हामी जहाज चढेर यात्रा गर्दा देख्छौँ, डाँडाको चुचुरोमा घर हुन्छ । यदि भारतकै मूल्यमा गाडी पाउने हो भने त्यो हरेक घरमा गाडी हुने थियो ।

हाम्रो संस्कृति र रहनसहन नै यस्तो छ कि त्यो हाम्रो अर्थतन्त्रले धान्ने सक्दैन । कतलाई शतप्रतिशतमा मात्र भाँदा पनि नियन्त्रण नै गर्न नसकिने गरी आयात हुन्छ । हाम्रो संस्कृति नै यस्तो छ । हामी एउटा लेभलमा नपुग्दासम्म यो मेन्टेन गर्नुपर्छ । हाम्रो प्रतिव्यक्ति आय १ हजार ४ सय डलरमात्र हो । यति आम्दानी हुने मुलुकले यति महँगो गाडी आयातमा खुल्छो हुनुपर्छ भने छैन ।

हाम्रो सन्दर्भमा सार्वजनिक सवारीलाई नै सकेसम्म सहज बनाउने हो । सर्वलुभ बनाउने हो । 'मास टान्सपोटेसन' मा प्राथमिकता दिई त्यहीअनुसार पूर्वाधार बनाउनुपर्छ । एउटा विन्दुमा पुगेपछि स्वभाविकरूपमा निजी सवारीलाई प्रवर्द्धन गर्ने समय आउँछ र गर्नुपर्छ । अहिलेको सन्दर्भमा त्यो समय आइसकेको छैन ।

(साभार: अनलाइनखबर)

