

४. विभागीय टिप्पणीहरू

४.१ राष्ट्रिय गौरव आयोजना

४.१.१. पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल आयोजना

• आयोजनाको संक्षिप्त विवरण :

ठेक्का नं.	01/ATPDD/PRIA/2011/12
ठेक्केदार	China CAMC Engineering Co. Ltd
परामर्शदाता	EMRC (P) Ltd., A-Not Architechture and Architects and Sljite Consultants Pvt. Ltd.
कार्य सुरु मिति	११ जुलाई, २०१७
सम्भौता रकम (मु.अ.क बाहेक)	CNY 1,363,732,589
May 2022 (IPC 1*) सम्म पेश गरिएको विल अनुसार भुक्तानी भएको रकम (मु.अ.क बाहेक)	CNY 1,020,220,825
May 2022 (IPC 18) सम्मको आर्थिक प्रगती दर (पेश गरिएको विल अनुसार)	७४.८१%
May 2022 सम्मको भौतिक प्रगती दर	९७.०३ %

पोखरा विमानस्थलको निर्माणको लागि चाइना सिएयमसी इन्जिनियरिङ कम्पनीसँग मूल्य अभिवृद्धि कर समेत अमेरिकी डलर २४४,०४०,४५०।- मा सम्भौता भई २० औं रनिङ्ग विल (२०७९ आषाढ) सम्म अमेरिकी डलर २००,९२३,३६०।- भुक्तानी भएको छ। यस सम्बन्धमा देखिएका व्यहोराहरु निम्न छन्।

१. निर्माण व्यवसायीसँग भएको सम्भौताको १४.२ (ix) मा Contract Price मा नेपालभित्र र बाहिरको भए पनि लाग्ने कर शुल्क महसुल भुक्तानी गर्ने दायित्व निर्माण व्यवसायीको हुने उल्लेख छ। सम्भौताको व्यवस्थामा नै नभएको अवस्थामा आयोजनाले माष्टर लिष्टरमा राखेर यो वर्षसम्म भन्सार शुल्क तथा महसुल र मूल्य अभिवृद्धि कर बापत अन्तःशुल्क बाहेक रु.२,२२४,०१६,२०२।- (भन्सार विभागको अभिलेख अनुसार) छुट दिएको देखियो। व्यवसायीले बोलपत्रमा कबोल गर्दा यस सम्बन्धी व्यवस्था नभएको, सम्भौतामा समेत यस्तो महसुल हुट दिने व्यवस्था नभएकोमा आयोजनाले तत्पश्चात माष्टर लिष्टमा राखी यस प्रकार भन्सार तथा महसुल छुट दिँदा निर्माण व्यवसायीलाई अतिरिक्त फाइदा पुग्ने गरी निर्णय भएकोले निर्णय मा समलग्नलाई जिम्मवार बनाउनुपर्दछ।

सम्झौता अन्तर्गत विमानस्थल निर्माण कार्यको अवस्था १४ प्रतिशत रकम प्रतिक्रियालाई बुझाउनुपर्ने अवस्था  
मा। विमानस्थल निर्माणको विभिन्न अन्तर्गत विमानस्थलबाट उडान गर्नु पूर्व अनिवार्य रूपमा  
सम्झौता अन्तर्गत विमानस्थलको उडान अनुमति (एअरवाय टिकट) र टिकटमा यस अनुमति। तर, सो कार्य नेपाल  
वाणिज्य विमानको १२ अडान अनुमति सेवामा समावेश भएको छैन। विमानस्थल निर्माण  
अन्तर्गत विमानस्थलको उडान अनुमति २०७८/७९ मा १२ हजार १२४ बाट उडान गरिएको छैन। विमान  
स्थलको उडानको लागि उक्त प्रमाणीकरणका लागि तिर्नुपर्ने शुल्क प्रति उडान बीस लाख १२५  
अमेरिकी डलरको २० लाख २८ हजार २०० अमेरिकी डलरको १४ प्रतिशतले हुने  
लाभ २४ हजार ७७४ र २०८९ अडानको विनिमयदर १ अमेरिकी डलरको रु. ११८ ले हुने र  
लाभ २० लाख ८१ हजार २२२ अडान नभएको सम्बन्धमा छानाविन गर्नु पर्दछ।

२१. पोखरा अन्तर्गत विमानस्थल आयोजना - पोखरा विमानस्थल निर्माणको लागि एक इन्जिनियरिङ  
कन्सल्टेन्सी शुल्क अडिस्टि कर समेत अमेरिकी डलर २४ करोड ४० लाख ४० हजारमा सम्झौता  
को अन्तर्गत रकम २० अर्ब रनिङ बिलबाट अमेरिकी डलर २० करोड ९ लाख २३ हजार  
हुनुपर्ने भएको छ। यस सम्बन्धमा देखिएका व्यहोराहरु निम्नानुसार छन्।

२१.१. निर्माण व्यवसायीले भएको सम्झौताको १४.२ (ix) मा नेपालभित्र र बाहिरको भए पनि लाग्ने कर  
शुल्क बाबुल भुक्तानी गर्ने शक्ति निर्माण व्यवसायीको हुने उल्लेख छ। सम्झौतामा व्यवस्था नै  
रकमको अवस्थामा आयोजनाले माष्टर लिष्टमा राखेर यो वर्षसम्म भन्सार शुल्क तथा महसुल र मूल्य  
अडिस्टि कर बाबत (अन्तःशुल्क बाहेक) रु. २ अर्ब २२ करोड ४० लाख छुट दिएको देखियो।  
व्यवसायीले बोलपत्रमा कबोल गर्दा यस सम्बन्धी व्यवस्था नभएको, सम्झौतामा समेत यस्तो महसुल  
छुट दिने व्यवस्था नभएकोमा आयोजनाले तत्पश्चात माष्टर लिष्टमा राखी भन्सार तथा महसुल छुट दिएको  
देखियो।

२१.२. रन-वे को पूर्वतर्फ १.५ कि.मि.मा रहेको छिनेडाँडाको उचाई ३० मिटर काटनुपर्ने गरी साविकमा  
व्यवस्था भएकोमा रन-वे को उचाइ कम हुँदा डाँडाको हाइट ४० मिटर काटनुपर्ने अवस्था सिर्जना  
भएको छ। रन-वे को उचाइ घटाउँदा निस्केको ग्राभेल मिसिएको ढुङ्गामाटो निर्माण व्यवसायीले  
बिना डिन्सोब गरेको नदेखिएकोले निस्केको सबवेप (ढुङ्गामाटो सहितको ग्राभेल) उक्त रन-  
वे मा नै प्रयोग गरेको अवस्था देखियो। जसबाट निर्माण व्यवसायीले ५ कि.मि.टाढाबाट  
रोडन्टी तिरी ढुवानी गरेर ल्याउनुपर्ने सबवेशको उपलब्धता साइटमा नै भएकोले व्यवसायीले  
गल्ल खरिद एवं ढुवानी गर्नुपर्ने अवस्था नदेखिँदा यसबाट परेको प्रभाव विश्लेषण गर्नुपर्दछ।  
गन्तव्य निर्माण कार्यको लागि प्राधिकरण र निर्माण व्यवसायीबीच भएको सम्झौतामा प्रोभिजनल सम  
१ अमेरिकी डलर ९० लाख व्यवस्था गरेकामा सो रकम घटाई अमेरिकी डलर ३१ लाख ७०  
कायम गरेको छ। निर्माण व्यावसायीले परामर्शदाताको व्यावस्था गर्न बी. ओ. क्यु. मा समावेश  
अमेरिकी डलर २८ लाख डलरलाई घटाइ सो साइटमा व्ययभार बढने गरी छुट्टै परामर्शदाता  
गरेको पाइयो। सम्झौतामा नै परामर्श सेवा वापतको खर्चको व्यवस्था रहेको भएता पनि  
ले त्यसैबाट खर्च नगरी छुट्टै सम्झौता गरी प्राधिकरणको बजेटबाट खर्च हुने गरी डिजाइन  
लागि परामर्श सेवाका लागि अर्को परामर्शदातासँग रु. ३७ करोड ९५ लाख ९० हजारमा  
को देखिन्छ। सम्झौता गर्दाको बखत प्रति अमेरिकी डलर रु. ८२।०९ को दरले परामर्श

करोड ६१ लाखको १५ प्रतिशतले हुने रु.१ अर्ब ७४ लाखसम्म कन्टिन्जेन्सीबापत खर्च गर्न पाउने व्यवस्था रहेकोमा २०७४ आषाढ मसान्तसम्म भेरिएसनमा रु.१० करोड ३२ लाख, मूल्य समायोजनमा रु.३७ करोड ३८ लाख, दाबी भुक्तानीमा रु.१ अर्ब ५ करोड ६६ लाख, डिस्पुट बोर्ड शोधनमा रु.४ करोड ३८ लाख र डेवन्समा रु.१३ करोडसमेत रु.१ अर्ब ७० करोड ७४ लाख खर्च लेखेको हुँदा रु.७० करोड बढी खर्च लेखेको छ । भेरिएसनबापत भुक्तानी भएको रकमको भेरिएसन स्वीकृत नभएको, दररेटको आधार पेस नभएको र नयाँ दररेटमा समेत मूल्य समायोजन दिएकोले रु.१० करोड ३१ लाख नियमित देखिँदैन । यसरी सम्झौताको शर्तभन्दा रु.७० करोड बढी भुक्तानी भै थप व्ययभार पर्न गएको छ ।

२१. **बढी खर्च** - घर र कार्यालय सुविधा मर्मत तथा सञ्चालन, सवारीसाधन, क्लिनिक सञ्चालन र घर बहाल लगायत जनरल तथा प्रारम्भिक आइटम शीर्षकका १३ आइटममा रु.४८ करोड ८५ लाख खर्च गरेकोमा सम्झौताका शर्तमा व्यवस्था गरेको भन्दा रु.४ करोड ७८ लाख बढी खर्च गरेको छ । यसरी सम्झौतामा व्यवस्था भएभन्दा बढी खर्च भएको अनियमित देखिन्छ । यस्तो अनियमित खर्च गर्न सिफारिस गर्ने परामर्शदाता तथा भुक्तानी स्वीकृत गर्ने पदाधिकारीलाई जिम्मेवार बनाइनुपर्दछ ।

२२. **अतिरिक्त पेस्की** - सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ को नियम ११३ (२) र खरिद सम्झौतामा पेस्की दिन सकिने व्यवस्था छ । समितिले सम्झौताको शर्तअनुसार पाउने पेस्की विगत वर्ष नै रु.१५ करोड ४७ लाख भुक्तानी दिएकोमा गतवर्ष नै अतिरिक्त पेस्की भनी रु.२६ करोड ७८ लाख भुक्तानी दिएकोमा यो वर्ष बैङ्क जमानतबेगर रु.३२ करोड २९ लाखसमेत रु.५९ करोड ७ लाख अतिरिक्त पेस्की दिएको छ । समितिका आर्थिक प्रशासन प्रमुखबाट अतिरिक्त पेस्की दिन नमिल्ने राय पेस भएकोमा सो रायलाई बेवास्ता गरी आर्थिक कार्यविधि ऐन, २०५५ बमोजिमको कर्तव्य भएको लेखा उत्तरदायी अधिकृत (तत्कालीन सचिव) जमानत बसी निर्माण व्यवसायीलाई अतिरिक्त पेस्की दिएको छ । उक्त रकमको व्याजसमेत असुल गरिनु पर्दछ ।

सम्झौताको दफा १४.२ बमोजिम २० प्रतिशतसम्म पेस्की उपलब्ध गराउने र कुल कामको मूल्यांकनको ९० प्रतिशतसम्म कार्य सम्पन्न हुँदा पेस्की फछ्यौट गरिसक्नुपर्नेमा ९८ प्रतिशत भौतिक प्रगति हुँदासम्म रु.१ अर्ब ५४ करोड २३ लाख पेस्की बाँकी नै रहेको देखिन्छ ।

२३. **अग्रिम भुक्तानी** - समिति र निर्माण व्यवसायीबीच भएको खरिद सम्झौताको दफा १४.६ र १४.७ मा निर्माण व्यवसायीले भुक्तानीको लागि पेस गरेको २८ दिनभित्र कामको मूल्याङ्कन गरी परामर्शदाताले समितिमा पेस गर्नुपर्ने र समितिले २८ दिनभित्र बिलको रकम निर्माण व्यवसायीको बैङ्क खातामा जम्मा गर्नुपर्ने व्यवस्था छ । समितिले निर्माण व्यवसायीलाई २७ औँ बिलको रकम भुक्तानी गर्दा निर्माण कार्यबापत कामको मूल्याङ्कन नगरी पछिल्लो बिलमा समायोजन गर्ने गरी भेरिएसनबापत अग्रिम रूपमा रु.६ करोड ८३ लाख फाइवर ग्लास र अन्य सामानको रु.१ करोड ५१ लाख तथा मूल्य समायोजनबापत रु.३ करोड ६८ लाखसमेत रु.१२ करोड २ लाख अग्रिम रूपमा भुक्तानी दिएको छ । उक्त रकम २८ औँ बिल भुक्तानी गर्दा कट्टा गरेको छ । अग्रिम रूपमा भुक्तानी दिएको रु.१२ करोड २ लाखको प्रचलित दरअनुसार व्याज असुल हुनुपर्दछ ।

२४. **क्षतिपूर्ति** - निर्माण व्यवसायीसँग भएको सम्झौताको दफा २०.१ मा कार्य सम्पन्न गर्नुपर्ने समय वृद्धि भएमा, बन्दहडताल, धुनछेक दैवी प्रकोप वा अन्य कारणले निर्माण व्यवसायीलाई आर्थिक हानि-नोक्सानी हुन गएमा सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३, नियमावली, २०६४ र सम्झौतामा उल्लेख भएका प्रक्रियाहरू पूरा गरी अतिरिक्त भुक्तानीको लागि दाबी गर्न पाउने उल्लेख छ । निर्माण व्यवसायीले नेपाल बन्द, सीमा नाकाबन्दीलगायतका कारणबाट निर्माण कार्यको लागत वृद्धि भएको उल्लेख गरी क्षतिपूर्ति भुक्तानीको लागि विवाद समाधान समितिमा दाबी गरेअनुसार समितिबाट निर्णय भई यो वर्षको रु.४६ करोड ५६ लाखसमेत हालसम्म रु.१ अर्ब ५ करोड ६६ लाख क्षतिपूर्ति भुक्तानी दिएको छ । यसरी गरिएको भुक्तानीमा काम गर्न नपाएको जनशक्ति, प्रयोग नभएको यन्त्र उपकरण, हास खर्च तथा पुँजीमा भुक्तानी गरेको व्याजको स्पष्ट आधार खुलाएको र विश्लेषण गरेको देखिएन । त्यसरी भुक्तानी भएको मध्ये नाफाबापत रु.९३ लाख, इटाली र काठमाडौँ कार्यालयमा भएको खर्च रु.३ करोड २३ लाख, सीमा र नाकाबन्दीको कारण कार्यक्षेत्रको उपलब्धता, निर्माण सामग्रीको अभाव तथा स्थानीय अवरोधबापत रु.२५ करोड ६० लाख गरी कुल रु.२९ करोड ७६ लाख भुक्तानी गर्न मिल्ने देखिँदैन । यसरी दिन नमिल्ने रकम भुक्तानी दिने विवाद समाधान समितिको निर्णय र पेसागत नैतिकताको परीक्षण नगर्ने, वैकल्पिक कानुनी उपचारका लागि अपिल नगर्ने तथा मध्यस्थतामा नगई निर्माण व्यवसायीले दाबी गरेकै आधारमा भुक्तानी गर्ने गरेको छ । यसरी सरकारलाई थप

## खानेपानी मन्त्रालय

मिटर रिमिड तथा २ भेन्ट साफ्टको ड्रिल तथा जडान गर्ने, अनुगमन संयन्त्र जडान् तथा पाइप फिटिङ्स जडान् गर्ने कार्य बाँकी रहेको छ ।

हेड वर्क्स तथा सुरुङ निर्माणको कार्य गर्न बाँकी रहेकोले योजना सम्पन्न हुने अवधि लम्बिएको छ । अतः बाँकी काम सम्पन्न गर्ने व्यवस्था मिलाउनुपर्दछ ।

३३. **ठेक्का अन्त्य** - आयोजनाको हेडवर्क्स तथा सुरुङ निर्माण कार्य गर्न एक निर्माण व्यवसायीसँग २०६५/११/७ मा भएको सम्झौतामा उक्त कार्य १ हजार ५९० दिनसम्ममा सम्पन्न गर्ने उल्लेख भएकोमा कार्यतालिकाअनुसार काम नगरेकोले २०६९/६/९ मा ठेक्का अन्त्य गरेको देखिन्छ । उक्त अवधिमा १ हजार ३८० मिटर अडिट टनेल, २९ मिटर अम्बाधान फ्लसिड टनेल, २९ मिटर हेड वर्क्स एम्सेस टनेल र ४ हजार ९८० मिटर मुख्य सुरुङ गरी जम्मा ६ हजार ४४४ मिटर सुरुङ निर्माण कार्य सम्पन्न भएको थियो ।

तत्पश्चात हेडवर्क्स तथा बाँकी सुरुङ निर्माण कार्यको लागि अन्तर्राष्ट्रिय बोलपत्रको माध्यमबाट रु.७ अर्ब ७२ करोड ३४ लाख ७१ हजार (प्रोभिजनल सम र कन्टिन्जेन्सीसमेत) मा एक इटालियन निर्माण व्यवसायीसँग २०७०/३/३१ (जुलाई १५, २०१३) मा १ हजार ९५ दिनभित्र कार्य सम्पन्न गर्नेगरी ठेक्का सम्झौता भएकोमा मूल्य समायोजन, दाबी, भेरिएसन, पेस्की आदिसमेत रु.८ अर्ब ३ करोड भुक्तानी भएपछि निजले समेत समयमा निर्माण कार्य सम्पन्न गर्न नसकि हाल ठेक्का तोडेको अवस्था छ । ठेक्का तोडेपछि बाँकी कार्य सम्पन्न गर्ने सम्बन्धमा वैकल्पिक व्यवस्था गरेको देखिएन ।

३४. **धप व्ययभार** - सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ५४(१) मा खरिद सम्झौताको बखत पूर्वानुमान गर्न नसकिएको परिस्थिति सम्झौता कार्यान्वयनको क्रममा सिर्जना भएमा सोको स्पष्ट कारण बुलाई अधिकार प्राप्त अधिकारीले तोकिएको कार्यविधि अपनाई भेरिएसन आदेश जारी गर्न सक्ने व्यवस्था छ । आयोजनाले हेडवर्क्स निर्माण गर्न रु.६२ करोड ८७ लाख २१ हजारमा सम्झौता गरेकोमा सुरुङ निर्माण कार्य सम्पन्न हुँदा समेत मुहानदेखि इन्टेकसम्म पानी ल्याउन नसक्ने अवस्था देखाई रु.५ करोड ८८ लाख ५४ हजार लागतमा वैकल्पिक पाइप डाइभर्सन निर्माण कार्यको लागि १२ औं भेरिएसन स्वीकृत भएकोले सम्झौतामा स्पष्ट उल्लेख भएको हेडवर्क्स निर्माण कार्य समयमा सम्पन्न नगरेको कारण धप व्ययभार परेको छ ।

३५. **बढी भुक्तानी** - परामर्शदातालाई सम्झौताको शर्तबमोजिम भुक्तानी गर्नुपर्दछ । परामर्शदाता तथा मेलम्ची खानेपानी विकास समितिका इन्जिनियर तथा पदाधिकारीले ४१ औं बिल तयार गर्दा निर्माण व्यवसायीलाई ४० औं बिलसम्ममा विभिन्न आइटममा बढी भुक्तानी भएको रु.५३ करोड ४८ लाख ९६ हजार फिर्ता प्राप्त गर्नुपर्ने हिसाब गरी अन्तरिम भुक्तानी बिल तयार गरेको छ । तर उक्त बिल अनुसारको रकम फिर्ता नगरी अर्को ४१ औं बिल तयार गरी भुक्तानी दिएको पाइयो । शुरु ४१ औं बिल अनुसारको रकम फिर्ता प्राप्त हुनुपर्दछ ।

आयोजनाले निर्माण व्यवसायीसँग गरेको सम्झौताबमोजिम जनरल आईटम एण्ड प्रिलिमिनरीजमा रु.६० करोड ५३ लाख ९० हजारसम्म खर्च गर्न पाउने शर्त भएकोमा ४० औं रनिड बिलसम्ममा पहुँच सडक, सवारी मर्मत, ड्राइभर, श्रमिक ज्यालालगायतका १३ कम्पोनेन्टमा प्रोभिजन गरेको भन्दा रु.६ करोड ४ लाख ६९ हजार बढी खर्च भएको देखिएकोले सम्बन्धित पदाधिकारी तथा परामर्शदातालाई जिम्मेवार बनाई उक्त रकम असुल गर्नुपर्दछ ।

३६. **अतिरिक्त पेस्की** - समिति र निर्माण व्यवसायीबीच भएको सम्झौतामा स्थानीय र वैदेशिक मुद्राको भुक्तानी अनुपात २८.१० र ७१.९० प्रतिशत हुने उल्लेख गरेकोमा डलर खातामार्फत विदेश पठाउने रकम उल्लेख नभएको हुँदा भुक्तानी खर्चमध्ये ७१.९० प्रतिशत रकम इटाली पठाएको कारण नगद प्रवाहमा समस्या रहेको पाइयो । समितिले २०७०/७ मा नै सम्झौताको शर्तअनुसार मोबिलाइजेसन पेस्की रु.१५ करोड ४६ लाख ९४ हजार र गत वर्षसम्म पटक पटक गरी रु. ५९ करोड १३ लाख ६० हजार अतिरिक्त पेस्की दिएको छ । यस वर्ष धप वित्तीय सहजीकरणको लागि निशर्त बैङ्क जमानत राखी ३९औं बिलबाट रु.१० करोड र ४१ औं बिलबाट रु.१ करोड ३६ लाख ९५ हजार धप पेस्की भुक्तानी गरेको देखियो । समितिले दिएको बिलबमोजिमको रकमबाट नेपालमा भएको खर्च र नेपाल बाहिर गएको मध्ये निर्माण कार्यको लागि पुनः नेपाल फिर्ता भएको रकम विश्लेषण गरेको देखिँदैन । निर्माण व्यवसायिले साइटमा तथा निर्माण कार्यमा लाग्ने रकम नराखी ७१.९० प्रतिशत रकम इटाली पठाउने गरेबाट नगद प्रवाहमा समस्या भई अतिरिक्त