संघीय संसद

प्रतिनिधि सभा

सार्वजनिक लेखा समिति

पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको स्थलगत अध्ययन तथा अनुगमन

प्रतिवेदन, २०८१

संघीय संसद सचिवालय

सिंहदरवार काठमाडौं

फोन नं. ०१-४२००२१८

Scanned with CamScanner

विषय-सूची

परिच्छेद-१ ... १

प्रारम्भिक ... १

१.१ अध्ययनको पृष्ठभूमि ... १

१.२. स्थलगत अवलोकनको उद्देश्य ... ३

१.३ अध्ययनको विधि ... ३

१.४ अध्ययनको सीमा ... ४

१.५ अध्ययनसम्बद्ध अन्तर्क्रिया/ छलफल/ अवलोकन ... ४

परिच्छेद-२ ... ६

विमानस्थलसम्बन्धी केहि तथ्य, तथ्याङ्कको अध्ययन ... ६

२.१ पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको विकास/निर्माण: तथ्य, तथ्याङ्क ... ६

२.२ विमानस्थल निर्माणको विकासक्रम: तथ्य, तथ्याङ्क ... ९

२.३ प्रमुख समस्याहरु ... १८

२.३.१ विमानस्थलको विकासक्रम अध्ययन गर्दा देखिएका प्रमुख समस्याहरु ... १८

२.३.२ स्थलगत अवलोकन तथा छलफलबाट पहिचान गरिएका समस्याहरु ... १९

परिच्छेद-३ ... २३

अध्ययनको निष्कर्ष : निर्देशन र कारबाहीका लागि सिफारिशहरु ... २३

३.१ अध्ययनको निष्कर्ष ... २३

३.२ निर्देशनका लागि गरिएको सिफारिसहरु ... २४

अनुसूचीहरु ... ३०

परिच्छेद-१

प्रारम्भिक

१.१ अध्ययनको पृष्ठभूमि

सरकारलाई संघीय संसदप्रति उत्तरदायी र जवाफदेही बनाउन, सरकारवाट भए गरेका काम कारवाहीको अनुगमन र मूल्याङ्कन गरी आवश्यक निर्देशन वा राय सुझावसमेत दिनका लागि नेपालको संविधानको धारा ९७ बमोजिम संघीय संसदमा विभिन्न विषयगत समितिहरु रहने व्यवस्था छ। उपर्युक्त संवैधानिक व्यवस्था तथा प्रतिनिधि सभा नियमावली, २०७९ को नियम १७३ बमोजिम प्रतिनिधि सभा अन्तर्गत १० वटा विषयगत समिति रहने व्यवस्था छ। उल्लिखित समितिहरुमध्ये सार्वजनिक लेखा समिति एक महत्वपूर्ण विषयगत समिति हो। उक्त नियमावलीले सार्वजनिक लेखा, महालेखा परीक्षकको वार्षिक प्रतिवेदन र सम्बद्ध निकाय तथा सो सम्बन्धी विषयहरु यस समितिको कार्यक्षेत्रभित्र समेटेको छ। यसका अतिरिक्त समितिले सरकारलाई संसदप्रति जवाफदेही र उत्तरदायी बनाउनु, सरकारवाट भए गरेका कामकारवाहीको अनुगमन र मुल्याङ्कन गरी आवश्यक निर्देशन वा राय सल्लाह दिनु समितिको मुख्य कार्यको रुपमा रहेको छ।

समितिले उपर्युक्तवमोजिमको कार्यक्षेत्रभित्र रहेर सरकारको समग्र राष्ट्रिय आय र व्यय अर्थात् सार्वजनिक कोषको परिचालन गर्दा सोको पारदर्शिता, मितव्ययिता, कार्यदक्षता, प्रभावकारिता र औचित्यता कायम गरेको छ कि छैन? सार्वजनिक सम्पत्तिको संरक्षण, सम्बर्द्धन र उपयोग भएको छ, छैन? हिनामिना र दुरुपयोग भएको छ, छैन? सार्वजनिक ऋणको प्राथमिकता प्राप्त क्षेत्रमा उत्पादनशील र उपलब्धिमूलक उपयोग भएको छ, छैन? लगायतका विषयमा अध्ययन र अनुगमन गरी सरकारलाई आर्थिक अनुशासन र वित्तीय जवाफदेहीताको दायरामा ल्याउने तथा आर्थिक हिनामिनाको आशंका लागेमा सम्बन्धित संवैधानिक आयोग तथा निकायलाई अध्ययन तथा अनुसन्धानको लागि सिफारिश गरी पदीय अधिकारको दुरुपयोग वा भ्रष्टाचार गरेको पाइएमा कारवाहीको दायरामा ल्याउन सिफारीस गर्ने कार्यसमेत गर्दै आइरहेको छ। यसका साथै, भौतिक पूर्वाधार निर्माण कार्यलाई द्रुततररुपमा अगाडि बढाउन त्यस्ता आयोजनाको कार्य सम्पादनमा कुनै समस्या वा जटिलता भए सोको जानकारी लिई आवश्यक सहजीकरण गर्न तथा निर्माण सम्पन्न भएका आयोजनासमेत उद्देश्यबमोजिम सञ्चालन हुन नसकेमा सोको समस्या तथा

Scanned with CamScanner

चुनौती पहिचान गरी आवश्यक सहजीकरण गर्न समिति आवश्यकतानुसार क्रियाशील हुँदै आइरहेको छ।

यसै पृष्ठभूमिमा, समितिले मिति २०८१ जेठ २७ गते राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाहरु गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल, भैरहवा र पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण सम्पन्न पश्चात लक्ष्य अनुसार सञ्चालनमा आउन नसकेको तथा भौतिक पूर्वाधार निर्माण पक्षहरुमा त्रुटिहरुसमेत रहेको भनी प्राप्त हुन आएका उजुरी/जनगुनासाहरु सम्वन्धमा समितिका माननीय सदस्यहरुमध्येबाट भ्रमण टोली बनाई स्थलगत अध्ययन तथा अनुगमन गर्ने निर्णय गरेको थियो। समितिको सोही निर्णयबमोजिम ३ दिन (२०८१ असार २३, २४ र २५ गते) पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको भ्रमण टोलीका माननीय सदस्य श्री राजेन्द्र प्रसाद लिङदेनज्यूको संयोजकत्वमा ११ जना माननीय सदस्य र २ जना कर्मचारीसहित १३ जनाको भ्रमण टोलीले अध्ययन तथा अनुगमन गरेको थियो। यस क्रममा उक्त टोलीले विमानस्थल परिसरका भौतिक संरचना, जडान गरिएका उपकरण, धावन मार्गका अतिरिक्त विमानस्थल सञ्चालनमा अवरोध सिर्जना गर्ने भनी कटान गरिएको छिनेडाँडा (रिट्टेपानी डाँडा) को समेत स्थलगत भ्रमण गरी स्थानीय बासिन्दाहरुका गुनासाहरु समेतको जानकारी लिएको थियो।

स्थलगत अवलोकन पश्चात विमानस्थलसँग सम्बन्धित सरोकारवाला निकायहरुः अर्थ मन्त्रालय र संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयका पदाधिकारीहरु, प्राधिकरणका कार्यकारी निर्देशक, विषय विज्ञहरु, नेपाल वायुसेवा निगमका वरिष्ठ पाइलट, वरिष्ठ सिभिल र ऐरोनटिकल इन्जिनियर लगायतका व्यक्तिहरुलाई आमन्त्रण गरी विभिन्न चरणमा छलफल गरेको र सुझाव तथा सूचना संकलन गरेको थियो।

त्यस्तै, ऋण सम्झौता, प्राधिकरण र निर्माण कम्पनीसँग भएको ठेक्का सम्झौता, माटो परीक्षण प्रतिवेदन, छिने डाँडाँको कटानसम्बन्धी कागजात लगायतका अभिलेखहरु माग गरी अध्ययन गरिएको थियो। स्थलगत अध्ययन तथा अवलोकनबाट प्रत्यक्ष अनुभुत गरेका तथ्यहरु, सरोकारवाला संघीय, प्रादेशिक, स्थानीय निकायहरु, निजी तथा सार्वजनिक निकाय, सघसंस्था तथा विज्ञ व्यक्तिहरुसँग भएको अन्तरक्रिया, छलफल र सोबाट प्राप्त सुझावहरु, माग गरिएका सम्बन्धित कागजातले पुष्टि गरेका तथ्यहरु तथा महालेखा परीक्षकको ६०औं प्रतिवेदनले औंल्याएका विषयहरु लगायतका आधारमा देखिएका समस्या, त्रुटि तथा कमीकमजोरीहरु, अनियमितता तथा भ्रष्टाचार, गैरकानूनी कार्यहरु एवं आर्थिक अनियमिततामा संलग्नलाई कानूनी

कारवाहीको दायरामा ल्याउने निष्कर्षसहितका सुझावहरु यस प्रतिवेदनमार्फत् समितिमा पेश गरेको छ।

१.२. स्थलगत अवलोकनको उद्देश्य

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरुमध्येको एक आयोजना पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माण सम्पन्न भएको भनिएको छ। निर्माण सम्पन्न भएपश्चात पनि उक्त विमानस्थलमा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरका व्यवसायिक उडानहरु हुन नसक्नु, भौतिक संरचना निर्माणमै गम्भीर प्राविधिक, प्रकृयागत तथा कानूनी त्रुटिहरु रहेको, जग्गा व्यवस्थापनको विषय, धावनमार्ग निर्माणका क्रममा गरिएको कटान र फिलिङमै समस्या छ भन्ने गुनासाहरु, त्रुटीपूर्ण निर्माणका कारण वरपरका वस्तीहरु डुवानमा परेको, छिनेडाँडा (रिट्टेपानी डाँडा) कटानको कारण पहिरोजन्य जोखिम रहेको, विमानस्थल नजिकै निर्माण गर्न लागिएको खानेपानीको ट्याङ्की कटानसम्वन्धी विषय लगायतका समस्या र विमानस्थललाई पूर्णरुपमा सञ्चालन गर्न अन्य के-कस्ता चुनौतीहरु र समस्याहरु रहेका छन्? सोको स्थलगत अवलोकन, अध्ययन तथा अनुगमन गर्ने उद्देश्य रहेको थियो। साथै, सरोकारवाला स्थानीय समुदाय, जनप्रतिनिधि, निजी क्षेत्र, संघ संस्था तथा नागरिक समाज लगायतसँग छलफल र अन्तरक्रिया गरी सुझावहरु संकलन गर्नुका साथै आयोजनाको सम्बन्धमा समग्र पृष्ठभूमीसहितको अध्ययन गरी विमानस्थल सञ्चालनमा सहजीकरण गर्नु, प्राविधिक, प्रक्रियागत एवं कानूनी त्रुटीहरुका साथै अनियमितता, हिनामिना वा भ्रष्टाचार भएको देखिएमा अध्ययन, अनुसन्धान र जाँचबुझ गरी नियमानुसार कानूनी दायरमा ल्याउन सम्बन्धित निकायलाई दिनु पर्ने निर्देशनहरुसहितको प्रतिवेदन समितिमा पेश गर्नेसमेत उद्देश्यले भ्रमण टोलीबाट स्थलगत अवलोकन भ्रमण भएको थियो।

१.३ अध्ययनको विधि

आफ्नो जिम्मेवारी पुरा गर्न अध्ययन टोलीले पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको भौतिक संरचना खास गरि कार्गो, टर्मिनल, धावनमार्ग, सुरक्षा चेक क्षेत्र, छिनेडाँडा, वरिपरिको बस्ती, विमानस्थल निर्माणबाट बस्तीमा परेको प्रभाव, विमानस्थल निर्माणको क्रममा माटो कटान तथा फिलिङ्ग सम्बन्धी कार्य,, उड्डयन सम्वद्ध उपकरण र सञ्चालनका पक्षहरूको स्थलगत अवलोकन र अनुगमन गरी प्राथमिक तथ्याङ्क संकलन गरेको थियो। साथै, स्थानीय समुदाय, जनप्रतिनिधि, सुरक्षा निकाय, निजी क्षेत्रका प्रतिनिधि, पत्रकार लगायत विविध सरोकारवालाहरूसँग पोखरामा अन्तरक्रिया गरेको थियो।

भ्रमण पश्चात अध्ययन टोलीले अर्थ मन्त्रालय, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयका पदाधिकारीहरु, नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, आयोजना सँग सम्बन्धित पदाधिकारीहरु तथा विषय विज्ञहरू र इन्जिनियरहरूसँग छलफल गरेको थियो। त्यसैगरि सि.ए. एम.सी सँग भएको मुल सम्झौता, ऋण सम्झौता, ठेक्का सम्झौता, माटो परीक्षण प्रतिवेदन, विमानस्थल निर्माणको विकास क्रम, फ्लाईट प्रोसिजर रिर्पोट, संभाव्यता अध्ययनका प्रतिवेदनहरु, डिटेल फ्लाईट प्रोसिजर डिजाइन, मास्टरलिस्टका विवरणहरु, टोफोग्राफिक नक्सा, महालेखा परिक्षकको प्रतिवेदन, मन्त्रालयहरुसँग माग गरि उपलव्ध भएका जानकारीहरु, सम्झौता कार्यान्वयनको अवस्था लगायतका विषयमा अध्ययन गरेको थियो ।

१.४ अध्ययनको सीमा

विमानस्थलको भौतिक संरचना, उपकरणहरु, धावन मार्ग तथा विमानस्थल वरीपरीको स्थल, कटान गरिएको छिनेडाँडाको छोटो स्थलगत अध्ययन, अवलोकन र अनुगमन गरिएको, सरकारी निकायहरु, जनप्रतिनिधि तथा निजीक्षेत्रका विभिन्न सरोकारकारवाला पक्षहरुसँग, आयोजनाबाट प्रभावित पक्षहरु र स्थानीय प्रभावित नागरीकहरु र पत्रकारहरुसमेतको उपस्थितिमा अन्तरक्रिया कार्यक्रम गरी जानकारी लिइएको भएतापनि सिमित समय र विमानस्थलका कतिपय प्राविधिक पक्षहरुमा पूर्ण बुझाई तथा ज्ञानमा कमीका कारण केहि प्रभाव परेको महशुस भएको छ। यद्यपी, अध्ययनको विषयलाई पूर्ण वनाउन आयोजनासँग सम्बन्धित विभिन्न कागजातहरुको अध्ययन, विज्ञ तथा प्राविधिकहरु, सरोकारवाला निकायका पदाधिकारी तथा अन्य कर्मचारी र सरोकारवाला नागरिकहरुसँग गरिएको छलफल, अन्तरक्रियाबाट प्राप्त जानकारीको संकलन र समितिका सदस्य स्वयंले अध्ययन, अनुगमन र अवलोकनमार्फत् प्राप्त गरेका र अनुभूत गरेका विषयहरु यस प्रतिवेदनका आधार एवं सीमाको रुपमा रहेका छन्।

१.५ अध्ययनसम्बद्ध अन्तर्क्रिया/ छलफल/ अवलोकन

विमानस्थलको स्थलगत अध्ययन तथा अनुगमनका लागि ३ दिनको कार्यक्रम तय गरिएको थियो। भ्रमण टोली पहिलो दिन (२०८१/०३/२३ मा) काठमाडौंबाट पोखरा प्रस्थान गरी उक्त विमानस्थलको निर्माणमा गरिएको खर्च र सोको आधारमा निर्माण गरिएका धावन मार्ग, प्रशासकीय भवन तथा कन्ट्रोल टावर पार्किङ्ग क्षेत्र (एप्रोन), अग्नि निवारण बिल्डिङ्ग, टर्मिनल र कार्गो बिल्डिङ्ग लगायतका भौतिक संरचनाहरु, उपकरणहरुको जडान र सञ्चालनको अवस्था लगायतका प्राविधिक पक्ष तथा जग्गाको प्राप्ति र मुआब्जा वितरणको अवस्था यसका समस्या र विमानस्थल निर्माणको कममा र निर्माण पछि पनि अपेक्षाअनुसार विमानस्थल सञ्चालन हुन

नसक्दा सोबाट सिर्जित समस्यालगायत सामाजिक पक्ष, साँस्कृतिक पक्ष लगायतका विषय र विमानस्थल सञ्चालनमा रहेका समस्या, चुनौतीहरु र समाधानका लागि गरिएका प्रयत्नहरु लगायतका विषयमा आयोजनाबाट प्रस्तुतिकरण भएको थियो।

कार्यक्रमको दोस्रो दिन कटान गरिएको छिनेडाँडा लगायतका स्थानहरुको स्थलगत अवलोकन र स्थानीय बासिन्दासँग छलफल गरी उनीहरुका गुनासाहरु सुनिएको थियो। स्थलगत अनुगमन पछि उक्त प्रदेशबाट संघीय संसदमा प्रतिनिधित्व गर्ने माननीय सदस्यहरु, माननीय मुख्य मन्त्री, गण्डकी प्रदेशका सार्वजनिक लेखा समितिका सदस्यहरु, प्रदेश सभाका अन्य माननीय सदस्यहरु, माननीय वन तथा वातावरण मन्त्री, प्रमुख जिल्ला अधिकारी, गण्डकी प्रदेश सभा सचिव , तीनवटै सुरक्षा निकायका प्रमुखहरु, स्थानीय जनप्रतिनिधिहरु, स्थानीय सरोकारवाला नागरिकहरु, आयोजना, अध्यागमन र भन्सारका पदाधिकारी तथा कर्मचारी, कास्की उद्योग वाणिज्य संघ, पर्यटन व्यावसायी संघ लगायतका निजी क्षेत्रका विभिन्न संघ संस्थाका प्रतिनिधिहरु, पत्रकारहरु लगायतसँग प्रत्यक्ष र सशक्त अन्तरक्रिया गरी विमानस्थल सञ्चालन सम्बन्धमा रहेका समस्या, चुनौतीको विषयमा जानकारी प्राप्त गर्ने कार्य गरिएको थियो।

अन्तिम अर्थात् तेस्रो दिन (२०८१/०३/२३) गते भ्रमण टोली काठमाडौं फिर्ता भएको थियो। स्थलगत अनुगमनका उठान भएका विषयहरु, आयोजना निर्माणमा देखिएका कमिकमजोरीहरु, पुरा गर्नु पर्ने कानूनी पक्ष, प्रक्रियागत पक्ष तथा प्राविधिक पक्षहरुका सम्वन्धमा सरोकारवाला निकायबाट आधिकारिक कागजात, प्रमाण, सम्झौता आदी माग गरि विस्तृतमा छलफल गरिएको थियो। स्थलगत अध्ययन तथा अवलोकनबाट प्रत्यक्ष अनुभुत गरेका तथ्यहरु, कागजातबाट पुष्टी हुन नसकेका विषयमा केन्द्रित भई आयोजना निर्माणमा भएका गैरकानूनी कार्यहरु, भ्रष्टाचार, अनियमितताहरु, समस्याहरु, त्रुटि तथा कमीकमजोरीका आधारमा सम्बन्धित पदाधिकारीहरुलाई कानुन वमोजिम कारवाही गर्नु पर्ने निर्देशन, सिफारिस यस प्रतिवेदनमार्फत् समितिमा पेश गरिएको छ।

परिच्छेद-२

विमानस्थलसम्बन्धी केही तथ्य, तथ्याङ्कको अध्ययन

२.१ पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको विकास/निर्माणः तथ्य, तथ्याङ्क

राष्ट्रिय उडानको आवश्यकता परिपूर्ति गर्दै हवाई यातायातको क्रमशः विकास र विस्तार गर्न पोखरा विमानस्थलको निर्माण सर्वप्रथम वि. सं. २०१५ असार २० मा भएको थियो। नेपाल एक भुपरिवेष्ठित देश भएकाले हवाई सेवामार्फत् अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध विस्तार गरी आर्थिक, सामाजिक विकास र समृद्धि ल्याउन, राज्यको एकमात्र अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा अत्याधिक चाप रहेकोले उक्त चाप न्यूनीकरण गर्न तथा पर्यटकीय प्रबर्द्धन गर्न समेत पोखरामा एक अन्तर्राष्ट्रियस्तरको विमानस्थलको निर्माण गर्ने लगायतका उद्देश्य राखी वि. सं २०३२ मा नै ३ हजार १०६ रोपनी जग्गा अधिग्रहण गरिएको देखिन्छ। आ.व. २०७१/०७२ बाट थप ७९३ रोपनी जग्गा अधिग्रहण गरी कुल ३८९९ रोपनी जग्गाको व्यवस्था गरिएको थियो। मुआब्जा वितरणमा मात्र चार अर्ब ५० करोड रुपैयाँ खर्च गरिएको देखिन्छ।

नागरिक उडडयन प्राधिकरणले सन् २०१५ मा पर्यटन मन्त्रालय मार्फत् विज्ञान, प्रविधि तथा वातावरण मन्त्रालयमा पेश गरेको पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन प्रतिवेदन अनुसार प्रारम्भमा यस विमानस्थलको साइट चयन, विस्तृत इन्जिनियरिङ्ग कार्य र मास्टर प्लान सन् १९७१ मा जर्मन कन्सल्टिंग फर्म DIWI द्वारा तयार गरिएको उल्लेख छ। यो कार्य एसियाली विकास बैंकको ऋण अन्तर्गत नेपालको विमानस्थल विकास परियोजनाको लागि अध्ययन गरिएको देखिन्छ। यस प्रतिवेदन अनुसार सन् १९८८ मा JICA ले DIWI को मास्टर प्लानको समीक्षा गरि सन् १९९५–२००० (चरण I, HS748 विमान, ४० मिलियन डलर) र सन् २००१–२०१० (चरण II, B757 विमान, ४५ मिलियन डलर) को दुई चरणमा कार्य सम्पादन गर्न सिफारिस गरेको थियो। सोही प्रतिवेदन अनुसार सन् २००८ मा पोखरालाई क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल विकास गर्ने अवधारणा पत्र तयार गरिएको र सन् २०१० मा जोशी एसोसिएट्सले विस्तृत इन्जिनियरिङ्ग सर्वेक्षण, लेआउट योजना र माटो कार्य अनुमान पेश गरेको उल्लेख गरिएको छ।

चीनले ईपीसी (Engineering, Procurement and Construction) मोडलमा बनाउने आशय व्यक्त गरेपछि २०६८ मङ्सिर ११ मा अर्थ मन्त्रालयले EPC मोडलमा कार्य अघि बढाउन नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई स्वीकृति दिएको देखिन्छ। चीन सरकारले चीनको एक्जिम बैङ्कमार्फत सहुलियतपूर्ण ऋण दिने र चिनियाँ निर्माण कम्पनीहरुले मात्र प्रतिस्पर्धामा सहभागी हुन पाउने शर्त राखेका कारण अन्य विदेशी कम्पनी आउन नपाएको देखिन्छ। उक्त स्वीकृतिको आधारमा विमानस्थलको निर्माण चीनको एक्जिम बैङ्कको ऋण सहयोगमा करिब २२ अर्ब रुपैयाँको लागतमा वि.सं २०७१ जेठ ८ मा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण र चिनियाँ ठेकेदार कम्पनी सी.ए.एम.सी. इन्जिनियरिङबिच 'ICAO 4D Catagory' को विमानस्थलको निर्माण कार्यको सम्झौता भएको देखिन्छ। मिति २०७१/०७/१० मा बसेको नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषद्को बैठकले चिनियाँ सहुलियतपूर्ण ऋणअन्तर्गत उक्त विमानस्थलको निर्माण कार्यको लागि आवश्यक पर्ने रकमको व्यवस्था अर्थ मन्त्रालयले गर्ने भनी निर्णय भएको देखिन्छ।

सोही बमोजिम २१ मार्च २०१६ (८ चैत, २०७२) मा नेपाल र चीन सरकारबीच ऋण सम्झौता भएको थियो। दुई प्रतिशत ब्याजदरमा २२ अर्ब रुपियाँको सहुलियतपूर्ण ऋण प्राप्त हुने भएपछि सरकार र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबीच २०७३ जेठ २३ मा सहायक सम्झौता भएको थियो। सरकारले प्राप्त गरेको सो ऋण नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले प्राप्त गरेर निर्माण सम्पन्न भएपछि ७ वर्षसम्म दुई प्रतिशतका दरले ब्याज तिर्ने उल्लेख छ। सात वर्षपछि भने १३ वर्षभित्र २६ किस्ता गरेर साँवा चुक्ता गर्ने सम्झौता छ। यो विमानस्थल बोइङ ७५७ जस्ता मध्यमखालका (न्यारोबडी) विमान उडान र अवतरण हुन सक्ने गरी क्षेत्रीयस्तरको अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको रूपमा निर्माण गर्न खोजिएको देखिन्छ। ३००० मिटर लम्बाई र ५० मिटर चौडाईको धावनमार्ग बनाउने परिकल्पना गरिए तापनि पोखराको भौगोलिक अवस्थितिले ठुला विमानलाई Air Space अपुग भएको हुँदा त्यसलाई घटाएर २५०० मिटर लम्बाई र ४५ मिटर चौडाईको धावनमार्ग बनाइएको भनिएको छ। विमानस्थलमा आवश्यक भौतिक पूर्वाधार, यन्त्र उपकरण र सुरक्षा प्रणाली निर्माण र जडान गरिएको छ। यस विमानस्थलको क्षमता **Category 4D** को हो भनिएको छ। उक्त विमानस्थलमा उडान गर्ने जहाजहरू **A-310 (A-Airbus 300 series), B757-200 (Boeing 757 200 series), B757 300, B767-300, B767-400** जस्ता मध्यम वर्गका (न्यारोबडी) विमानले सामान्यतया लगातार ३ देखि साढे ४ घण्टासम्म यात्रु उडान गर्न सक्ने भएकोले पोखराबाट त्यतिकै दूरीमा रहेका छिमेकी देशहरूमा उडान सम्भव देखिन्छ। भारतको दिल्ली, कलकत्ता, बनारस, मुम्बई, पटना, चीनको ल्हासा, थाइल्यान्डको

Scanned with CamScanner

बैङ्कक आदिजस्ता विमानस्थलमा उडान भर्न सक्ने हुनाले यो विमानस्थललाई क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलकोरुपमा परिकल्पना गरिएको देखिन्छ।

अर्थ मन्त्रालयको मिति २०६७/२/२७ को पत्रबमोजिम Turn Key आयोजनाको रुपमा काम गर्ने गरी भ्याटसहित १७४.९९४ मिलियन अमेरिकी डलरको लागत अनुमान (पोखरा नयाँ विमानस्थललाई क्षेत्रीय स्तरको अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल (ICAO-Code-4D) को रुपमा विकास गर्न लागत 145 Million US$ र करिब ५५० रोपनी थप जग्गा खरिद गर्न थप 30 Million US$ गरी कुल 175 Million US$ को लागत अनुमान) सहित टेण्डर सम्बन्धी कागजात प्राधिकरणले तयार गरेतापनि यस विषयलाई कुनै निस्कर्षमा नपुर्‍याई माथी उल्लेख भए बमोजिम २२ अर्व रुपैया सहुलियतपूर्ण ऋणमा आयोजना सम्पन्न गर्ने गरी सम्झौता भएको देखिन्छ।

हालसम्म नियमित व्यवसायीक उडान हुन नसकेको, रन–वे को उचाई कम भएको कारणले गर्दा न्यारोबडी जहाजले पनि आफ्नो पूर्ण भारवहन क्षमता लिएर टेकअफ र ल्याण्डिङ गर्न सक्दैन भन्ने प्राविधिकहरुको विश्लेषण रहेको पाईन्छ ।

विमानस्थल निर्माण कार्य २९ डिसेम्वर २०२२ मा सम्पन्न भई जनवरी १, २०२३ (२०७९/०९/१७) मा तत्कालीन प्रधानमन्त्रीबाट विमानस्थलको उद्‌घाटन भएको र सोही दिनदेखी विमानस्थल व्यावसायीकरुपमा सञ्चालन आएको भनिएता पनि परिक्षण उडान बाहेक व्यवसायीक उडान भएको स्थलगत अध्ययनको क्रममा देखिएन ।

यस अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल व्यवसायीक एवम् नियमितरुपमा सञ्चालनमा ल्याउन सके सुरक्षा निकाय, अध्यागमन, भन्सार, स्थानीय यातायात, होटल, रेस्टुरेन्ट, पर्यटन क्षेत्रलगायत सम्बद्ध सबै क्षेत्र आर्थिक रूपले चलायमान हुन सक्छन्। यस्ता गतिविधिले आसपासका क्षेत्रमा व्यापार, व्यवसायको विकास, बजारको विस्तार, विमानस्थलसम्म सहज पहुँचका लागि थप पूर्वाधारको निर्माण र बिकासबाट हजारौं व्यक्तिको आर्थिक उपार्जनको माध्यम बन्ने हुँदा रोजगारी सृजना हुन सक्दछ। विमानस्थल सञ्चालनमा संलग्न बिभिन्न निकायबाट हुने खर्चले अर्थतन्त्रमा बहुआयामिक प्रभाव पर्न जान्छ। सिधा हवाई उडान हुँदा कार्गो ओसार-पसार सहज हुन्छ र यसले व्यापार बढाउन मद्दत गर्छ। कार्गोमार्फत् वस्तु व्यापार गर्न सहज हुन्छ। स्थानीय व्यापारीलाई आयात-निर्यात गर्न पनि सजिलो हुन्छ। यसले गर्दा राजस्व पनि बढ्न जाने देखिन्छ।

तर विडम्बना, जुन उद्देश्य र अपेक्षासहित विमानस्थल निर्माण गरिएको थियो अहिलेसम्म यस विमानस्थलबाट केही अन्तर्राष्ट्रिय चार्टड उडान हुनु बाहेक नियमित आन्तरिक उडानमात्र

भइरहेको अवस्थाले उल्लिखित उद्देश्य र अपेक्षा हासिल भई सरकारले ऋण लिएर गरेको लगानीको उपयोग र प्रतिफलको सुनिश्चितता हुनेमा शंका उत्पन्न गरेको छ।

२.२ विमानस्थल निर्माणको विकासक्रमः तथ्य, तथ्याङ्क

अध्ययन टोलीले पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको विकास क्रमको समेत अध्ययन गरेको थियो। जसलाई संक्षेपमा तालिकाकोरुपमा देहायबमोजिम प्रस्तुत गरिएको छः-

मिति	विमानस्थल निर्माणका क्रममा भए गरेका कार्यहरुको विवरण
२०६७/२/१९	पोखरा विमानस्थललाई क्षेत्रीय स्तरको अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको रुपमा विकास गर्न तत्कालिन अर्थमन्त्रीको अध्यक्षतामा तत्कालिन पर्यटन र उर्जा मन्त्री तथा सचिवहरुको उपस्थितिमा अर्थ मन्त्रालयमा मिति २०६७/२/१९ बसेको वैठकले खुल्ला प्रतिस्पर्धासद्वारा Turn Key आयोजनाको रुपमा काम गर्नेगरी चिनियाँ ठेकेदारहरु मध्येवाट छनौट गर्ने निर्णय भएको। उक्त निर्णयको व्यहोराको मिति २०६७/२/२७ को पत्र पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयमा पठाइएको -Upper Trishulli मा बचत हुन आएको 80 million US$ ले उक्त कार्य अगाडी बढाउने तय भएको।। ८० मिलियान अमेरिकी डलर यो आयोजनामा आएको देखिदैन।
२०६७/०२/२७	अर्थ मन्त्रालयको उक्त मिति २०६७।२।२७ को पत्रबमोजिम Turn Key आयोजनाको रुपमा काम गर्ने गरी भ्याटसहित १७४.९९४ मिलियन अमेरिकी डलरको लागत अनुमान सहित टेण्डर सम्बन्धी कागजात प्राधिकरणले तयार गरेको देखिएको।
२०६७/६/१८	संचालक समिति (ने.ना.उ.प्रा) को मिति २०६७/६/६ मा बसेको २३१ औं बैठकको निर्णयबमोजिम पोखरा नयाँ विमानस्थललाई क्षेत्रीय स्तरको अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल (ICAO–Code – 4D) को रुपमा विकास गर्न अनुमानित लागत 145 million US$ र करिव ५५० रोपनी थप जग्गा खरीद गर्न थप 30 million US$ गरी कुल 175 million US$ को लागत अनुमान सहित चिनियाँ निर्माण कम्पनीहरु मध्येवाट प्रतिस्पर्धा गराई Turn Key आयोजनाको रुपमा ठेकेदार छनौट गर्ने EPC Tender Document, सहायताको शर्त र Modality आदी वारे अर्थ मन्त्रालयवाट स्पष्ट भै आएपश्चात EPC Tender सम्बन्धी कार्य अगाडी बढाउने निर्णय। सोको लागि आवश्यक Documents तयार गर्न FIDIC तथा यस पूर्व उक्त Model मा संचालित Upper Trisuli Hydropower Project को लागि तयार भएको EPC Document को आधारमा तयार गरिएको Draft EPC Tender Document, हालसम्म भए गरेका अध्ययन प्रतिवेदन तथा Project Status लगायतका कागजात पर्यटन तथा ना.उ.मन्त्रालयमा आवश्यक कारवाहीको लागी पठाएकोमा अर्थ मन्त्रालयवाट उल्लिखित Document को सम्बन्धमा कुनै राय, प्रतिक्रिया एंव सुझाव प्राप्त भएको नदेखिएको। ICAO Aerodrome Reference Code '4D' बमेजिमको विमानस्थलको निर्माण कार्य सम्पन्न गर्न Engineering Procurement Construction (EPC) ढाँचामा लागत अनुमान सम्बन्धी कागजात तयार गरी मिति २०६७/६/१८ (October 4th 2010) मा अर्थ मन्त्रालय पठाएको देखिएको।
२०६७/७/२८ (Nov 14, 2010)	अर्थ मन्त्रालयवाट पोखरा नयाँ विमानस्थल सम्बन्धी EPC Tender Document, अध्ययन प्रतिवेदनहरु तथा Project Proposal चाइनिज Embassy मार्फत चीन सरकारमा अनुरोध गरी पठाएकोमा तहाँवाट कुनै लिखित तथा मौखिक राय प्रतिक्रिया प्राप्त नभएको देखिएको।
२०६८/१/२८ (May 11, 2011)	Exim Bank का Vice Precedent Mr. Zhuhong Jai को नेतृत्वमा १७ सदस्यीय टोलीले स्थलगत भ्रमण गरेको। उक्त अवसरमा जग्गा अधिग्रहण, नयाँ विमानस्थलको आवश्यकता, Feasibility Study, वातावरणीय अध्ययन, Project Cost तथा मौजुदा विमानस्थलको Traffic Movement वारे उक्त टोलीलाई Site मा नै अवलोकन गराइएको भनिएको।

Scanned with CamScanner

मिति	विमानस्थल निर्माणका क्रममा भए गरेका कार्यहरुको विवरण
२०६८/६/२३ (October10, 2011)	चिनियाँ Exim Bank का प्रतिनिधिहरुसँग अर्थ मन्त्रालयमा बैठक बसी Bank का प्रतिनिधिले Site Visit गरी EPC Contract को लागि सूचना निकाली काम अगाडी बढाउन प्राधिकरणलाई अनुरोध गरेको । साथै, उक्त बैठकले टेण्डरको प्रक्रियाद्वारा ठेकेदार कम्पनी छनौट गरी छनौट भएको ठेकेदार कम्पनीको नामसहित उसले कबोल गरेको रकम खुलाई Exim Bank मा Loan को लागि निवेदन लेखी पठाउन समेत अनुरोध गरेको । तर EPC Document को बारेमा कुनै प्रतिक्रिया दिएको नदेखिएको ।
२०६८ ८ ११ (27 Nov, 2011)	अर्थ मन्त्रालयको मिति २०६८/८/६ को मन्त्रीस्तरीय निर्णयअनुसार अर्थ मन्त्रालयको मिति २०६८।८।११ को पत्रबाट पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको लागि EPC Model अन्तर्गत ठेकेदार छनौटसम्बन्धी कारवाई अघि बढाउन प्राधिकरणलाई पत्र पठाएको ।
२०६८/१०/२४ (Feb 7, 2012)	अर्थ मन्त्रालयको मिति २०६७/२/२७ को पत्रअनुरुप ने.ना.उ.प्रा. संचालक समितिले मौजुदा EPC Tender Document मा परिमार्जन गरी ३ प्रतिशत Contingency र १३ प्रतिशत VAT सहित कुल 170.53 Million US$ को संशोधित लागत अनुमान स्वीकृती गरी चिनियाँ कम्पनी, चिनियाँ साझेदारी कम्पनी र चिनियाँ नेपाली साझेदारी कम्पनीहरुको मात्र सहभागी हुन पाउने गरी सार्वजनिक खरीद नियमावली अनुसार ४५ दिनको म्याद दिई EPC Contract को सूचना निकाल्ने निर्णय गरेको र उक्त EPC Tender Document हरु नेपाल सरकार तथा चिनियाँ दुतावासमा पर्यटन तथा ना.उ.मन्त्रालय मार्फत पठाइएको देखिएको ।
२०६८/१०/२६ (Feb 9, 2012)	संचालक समितिको उक्त निर्णयवमोजिम The Kathmandu Post मा पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको लागि Engineering Procurement and Construction (EPC) टेण्डर को सूचना प्राधिकरणले प्रकाशन गरेको । जसमा परियोजनाको लागत अनुमान १४५.५९४ निर्धारण भएको । अर्थ मन्त्रालयको निर्णयबमोजिम चाईनिज कम्पनीले प्रतिस्पर्धामा भाग लिन पाउने गरी सार्वजनिक सूचनाबाट टेन्डर आव्हान गरेको ।
२०६८/११/२६ (March 9, 2012)	Tender सूचना अनुसार १० वटा चिनियाँ कम्पनीले EPC Tender Document खरीद गरी लगेका र ६ वटा कम्पनीले Tender बुझाउने म्याद थप गर्न अनुरोध गरेकोमा संचालक समितिको बैठकको निर्णयबाट बोलपत्र दाखिला गर्नको लागि थप ३० दिन समय दिने निर्णय भएको र बुझाउने अन्तिम मिति २०६९/१/१२ (April 24, 2012) कायम गरिएको ।
२०६८/१२/६	ने.ना.उ.प्रा.प्र. कार्यालयमा टेण्डर डकुमेन्टमा उल्लेख भएअनुसार आयोजना गरेको Pre bid meeting मा उपस्थित चिनियाँ कम्पनीहरुले Project को सम्बन्धमा Clarification माग गरेको तर उपलब्ध गराएको EPC Tender Document को सम्बन्धमा कुनै Comment नगरेको ।
२०६९/१/५ (April 17, 2012)	Economic and Commercial Counselor's office of the Embassy of the People's Republic of China in Nepal, Kathmandu बाट प्राप्त पत्रमा China International Contractor's Association को सिफारिसमा ४ वटा ठेकेदार कम्पनीहरुलाई उक्त EPC Contract को Tender मा सहभागी गराउन पर्यटन तथा ना.उ. मन्त्रालयलाई पत्र लेखेको देखिएको ।
२०६९/१/२२	तीनवटा चिनियाँ कम्पनीले EPC Tender बुझाएका 1.Sinohydro Co.ltd, 2.China International water and Electric Co. ltd (CWE) 3.China CAMC Engineering Co. Ltd.
२०६९/१/२७ (May 9, 2012)	पोखराको विमानस्थल निर्माणका सम्बन्धमा चिनियाँ टोली Exim Bank, China International Engineering Consulting Corporation र ने.ना.उ.प्रा. का पदाधिकारीहरुवीच छलफल हुदाँ टेण्डर प्रक्रिया छिटो सम्पन्न गरी पठाउन चिनियाँ अधिकारीले अनुरोध गरेको भनिएको ।
२०६९/३/२६	आर्थिक प्रस्ताव मूल्याङ्न हुँदा चाईना सी ए एम सी इन्जिनियरिङ कम्पनीले सबै भन्दा कम ३०५।१२३ मिलियन यु एस डलर (प्रोभिजनल सम र भ्याटसहित) बोल अङ्क कबोल गरेको तीनवटै बोलपत्रदाताको कबोल अङ्क अनुमनित लागत अमेरिकी डलर १६६।४१ (भ्याट र प्रोभिजनल समसहित) भन्दा सारभूत रुपमा बढी भएको भनी बोलपत्र मूल्याङ्न समितिले २०६९/३/२६ (10^{th} july 2012) मा प्रतिवेदन पेश गरेको ।

मिति	विमानस्थल निर्माणका क्रममा भए गरेका कार्यहरुको विवरण
२०६९/३/३१	बोलपत्र छनौटको क्रममा Bid Document को ITB Clause 3.2 Technical Experience बमोजिम बोलपत्रदाता तीनैवटा कम्पनीले US $120 million को Airport Project पुरा गरेको कुनै पनि बोलपत्रदाताको अनुभव नदेखिएको । तर चाईना इन्टरनेशनल कन्ट्रयाक्टर एसोशियशनले सिफारिश गरेको बोलपत्रदाता तीनैवटा कम्पनीहरु अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको लागि योग्य र अनुभवी संगसंगै धेरै राम्रोसँग कार्यसम्पादन गर्न सक्ने क्षमता र विश्वसनीय भएको भनी नेपाल स्थित चिनियाँ राजदूतावासको १० जुलाई २०१२, को पत्रको आधारमा बोलपत्रदाता कम्पनीहरुले पेश गरेको आर्थिक प्रस्ताव मूल्याङ्कन गर्ने नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण सञ्चालक समितिबाट मिति २०६९।३।३१ मा निर्णय भएको देखिएको ।
२०६९/४/१५	संचालक समितिको मिति २०६९/४/१५ मा बसेको २५९ औं बैठकको निर्णय अनुसार मूल्यांकन समितिले पेश गरेको मूल्याङ्कन प्रतिवेदनउपर सम्बद्ध पक्षसँग छलफल गरी राय प्रतिवेदन पेश गर्न तत्कालीन संस्कृति, पर्यटन तथा ना.उ.मन्त्रालयका सहसचिव को संयोजकत्वमा ४ सदस्यीय भ्रमण टोली गठन भई भ्रमण टोलीले प्रतिवेदन पेश गरेको । प्राप्त प्रस्ताव मध्ये China International Water and Electric Corporation ले US $ 349.283 million, Sinohydro Corporation Ltd ले US $ 337.561 million र सबभन्दा कम कबोल गर्ने China CAMC Engineering Company Ltd ले ३०५.१२३ मिलियन यु.एस. डलर (प्रोभिजनल सम र भ्याट सहित) बोल अङ्क कबोल गरेकोले तिनवटै बोलपत्रदाताको कबोल अङ्क नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको अनुमानित लागत अमेरिकी डलर १६६.४१ (भ्याट र प्रोभिजनल समसहित) भन्दा सारभूतरुपमा बढी भएको भनी बोलपत्र मूल्याङ्कन समितिले प्रतिवेदन पेश गरेको र नियमानुसार निर्णय गर्न समस्या आएको देखिएको । EPC ढाँचामा ठेक्का प्रक्रिया टुङ्गो लगाउने सम्बन्धमा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयसँग बुझ्दा EPC ढाँचा सम्बन्धी सम्झौताको नमूना कागजात नभएको भनी राय माग गरेकोमा मिति २०६९।४।२६ मा लेखी आएको देखिएको । यसै बिच चाईना सी ए एम सी इन्जिनियरिङ कम्पनी लिमिटेडबाट "………We would like to express our commitment to implement the project remaining within the framework of cost estimate made by Civil Aviation Authority of Nepal as per specified BOQ and accepted by the financing institution." भनी प्रस्ताव गरेको देखिएको ।
२०६९/५/८ (August 24, 2012)	सबैभन्दा घटी रकम कबोल गर्ने चिनियाँ कम्पनी China CAMC Engineering Co. Ltd ले ने.ना.उ.प्रा. का महानिर्देशकलाई सम्बोधन गरी पठाएको पत्रमा उक्त कम्पनीले पेश गरेको आर्थिक प्रस्तावमा उल्लिखित टेण्डर रकममा पूनः विचार गरी परीयोजना सम्पन्न कार्यान्वयनका लागी प्राधिकरणबाट तयार गरेको लागत अनुमानलाई आधार मानी Negotiation गर्न तयार रहेको उल्लेख गर्दै Detail Engineering Design of the Project को कार्य सम्पन्न भएपछि दुवै पक्षको पारस्परीक समझदारीमा लागत Verify हुन सक्ने उल्लेख गरी पत्राचार भएको देखिएको ।
२०६९/५/९	ने.ना.उ.प्रा. संचालक समितिको मिति २०६९/५/९ मा बसेको बैठकको निर्णय अनुसार CAMC को प्रस्तुत प्रस्तावको सन्दर्भमा सार्वजनिक खरीद ऐन २०६३, तथा सार्वजनिक खरीद नियमावली २०६४ र टेण्डर डकुमेन्टमा यसरी वार्ता गर्ने बारे कुनै प्रावधान नभएको समेत कारण ठेक्का स्वीकृतीमा अन्यौल देखिएको ।
२०६९/५/१२	मन्त्रालयको मिति २०६९/५/१२ को पत्र अनुसार "प्रस्तुत ठेक्का पट्टाको विषयमा CAAN बाट सार्वजनिक खरीद अनुगमन कार्यालयको राय लिने र लागत अनुमानको आधारमा Proponent सगै वार्ता गर्ने वा लागत अनुमान भन्दा बढी भई सारभूत रुपमा प्रभावग्राही हुन नसकेको अवस्थामा ठेक्का रद्द गर्नुपर्ने सम्मको परिस्थिति सम्बन्धमा अर्थ मन्त्रालयमार्फत कुटनैतिक माध्यमद्धारा चिनियाँ सरकारी पक्षलाई जानकारी गराउने भन्ने जस्ता विषय CAAN ले विचार गरी निर्णय गर्ने विषय भएकोले अग्रीम कारवाहीका लागि CAAN लाई लेखी पठाउने" भनी उल्लेख भएको देखिएको । साथै, अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगको मिति २०६९/५/१२ को पत्रबाट "पोखरामा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्ने सम्बन्धी बोलपत्रमा निर्णय भईसकेको अवस्था नदेखिएकोले सो सम्बन्धमा सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ तथा सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ बमोजिम अख्तियार प्राप्त

Scanned with CamScanner

मिति	विमानस्थल निर्माणका क्रममा भए गरेका कार्यहरुको विवरण
	अधिकारीबाट मात्र निर्णय गराउनुहुन प्राप्त भएका कागजातहरु यसै साथ संलग्न गरी फिर्ता पठाइएको व्यहोरा अनुरोध गरिन्छ । साथै सो सम्बन्धमा हुने निर्णयको जानकारी तत्काल आयोगलाई गराउनुहुन समेत अनुरोध गरिन्छ" भनी पत्राचार भएको देखिएको ।
२०६९/५/१३	उल्लिखित ब्योहोराको पत्र माथी ना.उ.प्रा. बाट सार्वजनिक खरीद अनुगमन कार्यालयमा राय माग गरेको र मिति २०६९/५/१८ को पत्रमा "चाइनिज कम्पनीहरुले मात्र प्रतिस्पर्धामा भाग लिन पाउने गरी ९ फेब्रेवरी २०१२ मा सार्वजनिक सूचना प्रकाशित गरी बोलपत्र आव्हान गरिएको देखिदा सार्वजनिक खरीद ऐन २०६३ को दफा ९ मा भएको अन्यथा व्यवस्थाको आधारमा दफा ६७ को उपदफा (१) को (ख) लाई टेकी खरीद कारवाही अगाडी बढाएको जस्तो देखिएको । दातृ पक्ष र नेपाल सरकारबीच सम्झौता भएको अवस्थामा दफा ६७ को उपदफा (१) को (ख) बमोजिम नेपाल सरकार र दातृ पक्ष विच भएको सम्झौता बमोजिम सो पक्षको खरिद निर्देशिकाअनुरुप खरिद गर्नु परेमा सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को प्रक्रिया अपनाउनु नपर्ने व्यवस्था भएकाले सो दातृ पक्षको खरीद निर्देशिकामा वार्ता गर्न प्रावधान भई सोहीबमोजिम बोलपत्र सम्बन्धी कागजातमा व्यवस्था भएकोमा सोहीबमोजिम वार्ता गर्न सकिने अवस्थामा बाहेक सार्वजनिक खरीद ऐन २०६३, र सार्वजनिक खरीद नियमावली, २०६४ मा वार्ता गर्न सकिने प्रावधान भएको देखिदैन"। भन्ने राय प्राप्त गरेको देखिएको ।
२०६९/११/४	परियोजनाको निर्माणको कूल लागत नेपाल नागरिक उडड्यन प्राधिकरणबाट स्वीकृत लागतको सीमाभित्र रहने र नेपाल नागरिक उडड्यन प्राधिकरणबाट आकार, प्रकार, संख्या र गुणस्तर डिजायन स्वीकृत गर्ने र दातृपक्षसंग परामर्श गरी ठेक्का प्रकृया टुङ्गो लगाउन सैद्धान्तिक स्वीकृति दिने भनी नेपाल सरकार (म.प) बाट मिति २०६९।११।४ (15th February 2013) मा निर्णय भएको र सो निर्णय अनुसार चाइना सी ए एम सी लाई मिति २०६९।११।१५ (26th February 2013) मा पत्र लेखी नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट स्वीकृत लागतको सिमाभित्र रहने गरी अन्य आवश्यक प्राविधिक विषयहरुमा चाइना सी ए एम सीसंग वार्ता भएको । नेपाल सरकार (म.प) बाट मिति २०६९।११।४ मा भएको निर्णयबमोजिम परियोजनाको ठेक्का प्रकृया टुङ्गो लगाउने क्रममा दातृपक्ष एक्जीम बैङ्कसंग समन्वय गरी ऋण माग गर्न एक्जीम बैङ्को आवश्यकता (Requirements) बमोजिम सम्बद्ध परियोजनाको Complete setup, justified Feasibility Study Report acceptable to CAAN, Contractor and Donor Agency shall be immediately prepared as basis to finalize the Bill of Quantities and contract price आवश्यक पर्ने भएकाले सोको लागि संयुक्त रुपमा Feasibility Study Report तयार गर्ने सहमति बमोजिम Feasibility Study Report तयार गर्न नेपाल नागरिक उडड्यन प्राधिकरणबाट १७ मार्च, २०१३ (२०६९।११।१५) मा सम्बद्ध कम्पनीलाई अनुरोध गरेको देखिएको । China Airport Construction Corporation ले संभाव्यता अध्ययन प्रतिवेदन तयार गरेको भनिएको । प्रतिवेदनले साविकको डिजाइनमा Cement Concrete को Runway, Taxiway Pavement र चारवटा Aero Bridge लगायत अन्य Equipment हरु समेत CAAN को शुरुको डिजाईन भन्दा बढी कार्य थप गरेको । सो गर्दा सुरुको लागत ईष्टिमेटमा वृद्धि हुन गई परियोजनाको लागत मूल्य २६४ मिलियन अमेरिकी डलर (भ्याट बाहेक) कायम हुन गएको भनिएको । सो परिस्थितिमा परियोजनाको लागत सम्बन्धमा देहाय बमोजिमको तीनवटा अवस्था देखिएको - (क) नेपाल नागरिक उडड्यन प्राधिकरणले परियोजनाको अनुमानित लागत अमेरिकी डलर १४५.५९५ मिलियन अमेरिकी डलर तोकेको । (ख) बोलपत्रमा चाइना सी ए एम सी इन्जिनियरिङ कम्पनी लि.ले सबै भन्दा कम कबोल ३०५.१२३ मिलियम यु.एस डलर बोल कबोल गरेको । (ग) China Airport Construction Corporation को संभाव्यता अध्ययन प्रतिवेदनमा २६४ मिलियन

मिति	विमानस्थल निर्माणका क्रममा भए गरेका कार्यहरुको विवरण
	अमेरिकी डलर निर्धारण गरेको ।
२०७०।०५।२९	नागरिक उड्यन प्राधिकरणको २८० औ बैठकमा परामर्शदाता डा. रामकृष्ण तिमल्सिना (पूर्व रजिष्टार), डा. पुरुषोत्तम डंगोल, विनोदानन्द चौधरी सम्मिलित टोली गठन गरेको ।
२०७०।०७।०४	परियोजनाको लागत अनुमानमा देखिएको विविधताका बारेमा वास्तविक निष्कर्षमा पुग्न सर्वोच्च अदालतको पूर्व रजिष्ट्रार डा. श्री रामकृष्ण तिमल्सेनाको संयोजकत्वमा एयरपोर्ट प्लानिङ विशेषज्ञ डा. पुरुषोत्तम डंगोल र एअरपोर्ट इक्वीपमेन्ट विशेषज्ञ तथा नेपाल नागरिक उडड्यन प्राधिकरणको पूर्व निर्देशक श्री विनोदानन्द चौधरी सदस्य रहेको कार्यदलले प्रतिवेदन दिएको । **प्रतिवेदनको निष्कर्ष तथा सुझाव देहाय बमोजिमको रहेको -** (क) नेपाल नागरिक उड्डयान प्राधिकरणले BOQ प्रणालीमा आधारित भई अनुमानित लागत तयार गरेको देखिन्छ । अध्ययनको शिलसिलामा लागत अनुमान तयार गर्दा लिएका आधारहरुको बारेमा सम्बद्ध कागजात माग गर्दा उपलब्ध गराउन नसकेको मात्र नभई लागत अनुमान तयार गर्दा त्यस्ता कुनै आधारहरु नलिएको भन्ने सम्मको मिति २०७०/७/४ को पत्र प्राप्त भएको सन्दर्भमा परियोजनाको लागि नेपाल नागरिक उडड्यान प्राधिकरणले तयार गरेको लागत अनुमान सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ५ तथा सार्वजनिक खरिद नियमावाली २०६४ को नियम ९, १० तथा ११ को प्रावधान बमोजिम तयार गरेको देखिएन भनिएको । यस स्थितीमा टोलीले नेपाल नागरिक उडड्यान प्राधिकरणले तयार गरेको १४५ मिलियन अमेरिकी डलरको लागत अनुमानलाई TIAIP को ICB01 Airside Infrastructure र Landside Terminal Improvement at TIA को डिजाईन, Detail Estimate तथा दररेट विश्लेषणसँग तुलनात्मक अध्ययन गरी Equipment र Provisional Sum मा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको दररेटलाई आधार मानी मुल्याङ्न गर्दा ८.८४ प्रतिशतले कमि आएको देखिन आयो भनि उल्लेख गरिएको । (ख) EPC प्रणाली अन्तर्गत ठेक्का सम्झौतामा Price Escalation को प्रावधान नरहने, ठेक्का सम्झौतामा ठेक्का रकम जति उल्लेख भएको छ त्यसैमा सीमीत रहनु पर्ने हुन्छ । यस प्रणालीअनुसार परियोजनाको कूल अवधि र सो अवधिमा परियोजनाको लागि आवश्यक मालवस्तु, ज्याला, सेवामा हुन सक्ने मूल्य वृद्धि, विदेशी मुद्राको विनिमय दरको जोखिम, वर्तमान बजार दर लगायतका सबै कुराहरुलाई विचार गरी परियोजनाको लागत अनुमान तयार गरिन्छ । (ग) जबकी BOQ प्रणालीमा Price Escalation को प्रावधान रहने हुनाले ती सबै कुराहरु वर्तमान मूल्य दर र विदेशी मुद्राको विनिमय दरलाई विचार गरी लागत अनुमान तयार गरिन्छ । (घ) यी दुई प्रणालीको लागत अनुमानलाई तुलनात्मक रुपमा अध्ययन गर्दा BOQ प्रणालीमा लागत अनुमान EPC प्रणालीको तुलनामा स्वभाविक रुपमा कम हुन्छ । EPC प्रणालीमा मूल्य वृद्धिको प्रावधान नरहने हुंदा काम लगाउने पक्ष (Employer) सदैव बोलपत्रको कबोल अङ्कमा सुनिश्चित भएर बस्छ जबकी BOQ प्रणालीमा परियोजनाको लागि आवश्यक मालवस्तु, ज्याला, सेवामा हुन सक्ने मूल्य वृद्धि, विदेशी मुद्राको विनिमय दर तथा वर्तमान बजार दर वृद्धि भएमा सोही अनुपातमा भुक्तानीमा पनि वृद्धि हुने (Price Escalation) प्रावधान रहने हुनाले Employee (काम गर्ने पक्ष) ले सुनिश्चितताको साथ कार्य सम्पन्न गर्छ । यस प्रणालीमा यी सबै कुराको जोखिम काम लगाउने पक्ष (Employer) मा निहित रहेको हुन्छ । (ङ) यसैले यी दुई ढाँचा मध्ये कुन ढाँचाको ठेक्का प्रकृयाको छनौट गर्ने हो सो कुरा Employer (काम लगाउने पक्ष) मा नै निहित रहने भएतापनि प्रस्तुत परियोजनाको ठेक्का प्रकृयामा EPC वा BOQ कुन ढाँचामा सम्पन्न गर्न खोजेको हो स्पष्ट हुन नसकेको कारणले नै परियोजनाको अनुमानित लागतमा ठूलो अन्तर आएको देखिन्छ । काम लगाउने पक्ष (Employer) अर्थात नेपाल नागरिक उडड्यन

मिति	विमानस्थल निर्माणका क्रममा भए गरेका कार्यहरुको विवरण
	प्राधिकरणको लागत अनुमान १४५ मिलियन अमेरिकी डलरको सट्टामा सबैभन्दा कम अङ्क कबोल गर्ने कम्पनीको बोल कबोल अङ्क ३०५ मिलियन अमेरिकी डलर भण्डै ८६ प्रतिशतले वृद्धि हुनु मूलत: ठेक्का प्रकृया EPC वा BOQ कुन ढाँचामा सम्पन्न गर्न खोजेको हो भन्ने कुरा स्पष्ट हुन नसकेबाट नै लागत अनुमानमा ठूलो अन्तर आएको देखिन्छ ।
	(च) काम लगाउने पक्ष (Employer) अर्थात नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले BOQ ढाँचामा ठेक्का प्रकृया सम्पन्न गराउने उद्देश्यले लागत अनुमान गरेको देखिन्छ भने Employee काम गर्ने पक्ष अर्थात ठेकेदार कम्पनीले EPC ढाँचा बमोजिम लागत अनुमान तय गरी बोलपत्र दाखेल गर्न खोजेको देखिन्छ ।
	(छ) नेपाल सरकार र दातृ पक्षबीच भएको सम्झौताबमोजिम सो पक्षको खरिद निर्देशिका (प्रोक्योरमेण्ट गाईडलाईन) अनुरुप खरिद गर्नु परेमा सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ बमोजिमको खरिद प्रकृया अपनाउन नपर्ने सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ६७ को उपदफा (१) को खण्ड (ख) को प्रावधानबमोजिम प्रस्तुत परियोजनको लागि चिनियाँ सरकारसँग ऋण सम्झौता नभईसकेको अवस्थामा दातृ पक्षको खरिद निर्देशिकाबमोजिम खरिद प्रकृया नभएको कारणले सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ बमोजिमको खरिद प्रकृया अपनाउन परेको देखिन्छ र नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले सोही प्रकृयाको अवलम्बन गरी ठेक्का प्रकृया सम्पन्न गर्न खोजेको देखियो ।
	(ज) चिन सरकारको ऋण तथा अनुदानमा कुनैपनि परियोजना सञ्चालन गर्नु पर्दा पहिले खरिद प्रकृया पूरा गरी सम्बन्धित मालवस्तु खरिद गर्ने भए त्यस्तो मालवस्तु र सो मालवस्तु उत्पादन वा बिक्रि गर्ने कम्पनीको छनौट गरी सो कम्पनीसँग खरिद सम्झौता गर्नु पर्ने वा निर्माण कार्य भए सम्बद्ध कम्पनीको छनौट गरी कम्पनीसँग Commercial Agreement गरी सो सम्झौता, परियोजनाको संभाव्य अध्ययन प्रतिवेदन संगसँगै Commercial Agreement र संभाव्य अध्ययन प्रतिवेदनसंग मेल खाने गरी ऋण मागपत्र फारम अर्थ मन्त्रालयमा पठाउने र अर्थ मन्त्रालयले ती कागजातलाई चिनियाँ एक्जीम बैङ्कमा पठाउने, चिनियाँ एक्जीम बैङ्कले सोको अध्ययन गरी परियोजना संभाव्य भई सो परियोजनामा लगानी गर्न उपयुक्त देखेमा चिनियाँ सरकारलाई सिफारिश गर्ने, तत्पश्चात चिनियाँ सरकारबाट नेपाल सरकारलाई ऋण वा अनुदान सम्झौता गर्ने प्रचलन रहेको । यस सन्दर्भमा सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ६७ को उपदफा (१) को खण्ड (ख) को व्यवस्थाअनुसार प्रस्तुत परियोजनाको कार्य अघि बढाउन सक्ने स्थिति रहेको देखिएन ।
	(झ) चिन सरकारको सहुलियतपूर्ण ऋणमा टर्नकी (Turn key) प्रणाली, इन्जिनियरिङ प्रोक्योरमेन्ट एण्ड कन्स्ट्रक्सन EPC ढाँचामा परियोजनाको ठेक्का प्रणाली सञ्चालन गर्ने भनी तय भएको नीतिको आधारमा शुरु गरिएको ठेक्का प्रकृया सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ तथा सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ बमोजिमको BOQ प्रणालीमा आधारित हुन पुगेकोले यसलाई टुङ्गो लगाउन आर्थिक, कानूनी तथा प्राविधिक प्रकृतिका समस्या देखिएकोले यस परियोजनाको ठेक्का प्रणालीलाई EPC ढाँचाबाट नै टुङ्गो लगाउन उपयुक्त हुन्छ ।
	(ञ) हाल नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले BOQ प्रणालीमा आधारित भई अनुमानित लागत तयार गरेको देखिन्छ । लागत अनुमान तयार गर्दा लिएका आधारहरुको बारेमा सम्बद्ध कागजात अध्ययन गर्दा त्यस्तो कुनै कागजात उपलब्ध गराउन नसकेको मात्र नभई लागत अनुमान तयार गर्दा त्यस्ता कुनै आधारहरु नलिएको भन्ने सम्मको मिति २०७०।७४ को पत्र अध्ययन गर्दा प्रस्तुत परियोजनाको लागि नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले तयार गरेको लागत अनुमान सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ५ तथा सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ को नियम ९, १० तथा ११ को प्रावधानबमोजिम तयार गरेको देखिएन । यस स्थितिमा टोलीले नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले तयार गरेको १४५ मिलियन अमेरिकी डलरको लागत अनुमानलाई TIAIP को ICB-01 Airside Infrastructure र Landside Terminal Improvement at TIA को डिजाइन, Detail

<table>
<tr><th>मिति</th><th>विमानस्थल निर्माणका क्रममा भए गरेका कार्यहरुको विवरण</th></tr>
<tr><td></td><td>Estimate तथा दररेट विश्लेषणसँग तुलनात्मक अध्ययन गरी Equipment र Provisional Sum मा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको दररेटलाई आधार मानी मूल्याङ्कन गर्दा ८.८४ प्रतिशतले कमी आएको देखिन आयो ।

(ट) नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले तयार गरेको अनुमानित लागतमा केही कमी कमजोरी भएतापनि तार्किक रुपमा अन्यथा भन्न सकिएन ।

(ठ) परियोजनाको ठेक्का प्रणाली EPC ढाँचामा तय गरेको सन्दर्भमा ठेकेदार कम्पनीसँग सम्पन्न गरिने Commercial Agreement मा National Consumer Price Index को आधारमा ठेक्काको कूल रकम सुनिश्चित गरिनु आवश्यक छ । परियोजनाको कूल अवधि, परियोजना कार्यान्वयनको लागि आवश्यक मालवस्तु, मेशिनरी उपकरण, सेवा, ज्याला दर रेट र ती कुराहरुमा हुन सक्ने मूल्य वृद्धि, विदेशी मुद्राको विनिमय दरको जोखिम, वर्तमान बजार दर लगायतका सबै कुराहरुलाई विचार गरी परियोजनाको एकमुष्ट लागत अनुमान गर्न आवश्यक पर्छ ।

(ड) यस प्रयोजनको लागि नेपाल राष्ट्र बैंकको National Consumer Price Index को अध्ययन गरी परियोजनाको ठेक्का अङ्क तथा लागत अनुमानको विश्लेषण तथा तुलनात्मक तालिका प्रस्तुत गरेको छ । सो तालीकामा Asphalt Concrete Technology को Complicity, पोखराको भौगोलिक बनावट र अत्याधिक वर्षा हुने कारणले गर्दा रनवे, ट्याक्सी वे मा राखिएको Asphalt Concrete Pavement को सट्टा Cement Concrete Pavement राखी लागत अनुमानित तयार गर्दा परियोजनाको कूल लागत २१५.९६५ मिलियन अमेरिकी डलर (भ्याट बाहेक) हुन आउने देखिन्छ ।

(ढ) परियोजना कार्यान्वयनको लागि ठेक्का प्रकृया टुङ्गो लगाउने क्रममा आजसम्म भएको काम कारवाईलाई मूल्याङ्कन गर्दा राष्ट्रिय गौरवको प्रस्तुत परियोजनालाई अवरुद्ध हुन नदिई निरन्तरता दिन उपयुक्त हुने देखिन्छ । सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ तथा सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ बमोजिम शुरु भएको भएपनि सो प्रकिया अपनाउँदा कानूनी तथा प्राविधिक रुपमा समेत जटिलता आउन सक्ने देखिन्छ । हाल सैद्धान्तिक रुपमा EPC ढाँचाबाट परियोजना कार्यान्वयन गर्ने भन्ने नेपाल सरकारको नीति भएपनि व्यवहारमा BOQ ढाँचाबाट अगाडी बढेकोले कानूनी तथा प्राविधिक समस्या देखा पर्न आएकोले परियोजनालाई सफल पार्न पूर्ण रुपमा EPC ढाँचामा निरन्तरता दिई परियोजनाको ठेक्का प्रकृया टुङ्गो लगाउन मनासिव हुन्छ । प्रस्तुत सन्दर्भमा व्यवहारिक रुपले हेर्दा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट तयार भएको लागत अनुमान, डिजाइनमा थप गर्नु पर्ने कामहरु, आयोजनाको अवधिसम्म हुन सक्ने मूल्य वृद्धि समेतलाई विचार गर्नु वान्छनीय देखि माथि सुझाव खण्डमा लेखिएका बुँदा समेतका आधारमा परियोजनाको कूल लागत २१५.९६५ मिलियन अमेरिकी डलर (भ्याट बाहेक) कायम गरी सोको सीमा भित्र रही EPC ढाँचाको आधारमा परियोजना सञ्चालन गर्नको लागि ठेक्का प्रकृया टुङ्गो लगाउन उपयुक्त हुने – भनिएको ।

टोलीको प्रस्तुत रायसुझावको सम्बन्धमा मिति २०६९/११/०४ (16th February 2012) मा बसेको मन्त्रीपरिषद्को बैठकले देहाय बमोजिमको निर्णय गरेको ।

नेपाल सरकारको निर्णय-
"परियोजना निर्माणको कुल लागत नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट स्वीकृत लागतको सीमा भित्र रहने र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट आकारप्रकार, संख्या, गुणस्तर र डिजाइन स्वीकृत गर्ने र दातृपक्षसँग परामर्श गरी ठेक्का प्रकिया टुङ्गो लगाउन सैद्धान्तिक सहमति दिने ।"</td></tr>
<tr><td>२०७०।०७।२९</td><td>प्रतिवेदन बोर्डमा पेश भएको – कुल लागत $ 215.965 Million भ्याट बाहेक कायम गरी सोको सिमा भित्र रही EPC ढाँचाको आधारमा परियोजना सञ्चालन गर्नको लागि ठेक्का प्रकृया टुङ्गो लगाउने निष्कर्ष ।</td></tr>
<tr><td>२०७०।०९।११</td><td>नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण सञ्चालक समितिको मिति २०७०।७।२९ को बैठकको निर्णय</td></tr>
</table>

मिति	विमानस्थल निर्माणका क्रममा भए गरेका कार्यहरुको विवरण
	मनासिब नै देखिएकोले सो बमोजिम कार्यसम्पादन गर्ने स्वीकृतिकोलागि नेपाल सरकार (म.प.) मा प्रस्ताव पेश गरेकोमा अधिकार प्राप्त अधिकारीबाट प्रचलित कानूनबमोजिम निर्णय हुने विषयमा मन्त्रिपरिषद्बाट केही गर्न नपर्ने भनी नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्को मिति २०७०।९।११ को निर्णय । **मन्त्रालयको निष्कर्ष** "नेपाल नागरीक उड्डयन प्राधिकरणले BOQ प्रणालीमा आधारित भई परियोजनाको लागत अनुमान तयार गरेको भने तापनि लागत अनुमान तयार गर्दा Detail Cost Estimate तथा Rate Analysis नभएको भनी मिति २०७०।७।४ मा दिएको लिखत जवाफ अध्ययन गर्दा सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ को दफा ५ तथा सार्वजनिक खरिद नियमावली २०६४ को नियम ९, १० तथा ११ को प्रावधान बमोजिम लागत अनुमान तयार गरेको देखिएन । यस स्थितीमा TIAIP को ICB01 Airside Infrastructure र Landside Terminal Improvement at TIA को डिजाईन, Detail Estimate तथा दररेट विश्लेषण संग तुलनात्मक अध्ययन गरी Equipment र Provisional Sum मा नेपाल नागरिक उड्डयान प्राधिकरणको दररेट लाई आधार मानि मुल्यांकन गर्दा ८.८४ प्रतिशत अर्थात ११.७६९ मिलियन अमेरिकी डलर (नेपाली रुपैया १ अर्ब १७ करोड) ले कमि भएको देखियो । यद्यपी सन् २०११ मा तय भएको परियोजनाको शुरु लागत अनुमान १४५.५९४ मिलियन अमेरिकी डलरलाई नै मान्यता दिई सोही लागत अनुमानमा ठेकेदार पक्षसँग सम्झौता गर्दा कार्यदलले औल्याएको ८.८४ प्रतिशत अर्थात ११.७६९ मिलियन अमेरिकी डलर (नेपाली रुपैया १ अर्ब १७ करोड) नेपाली पक्षले नै फाइदा प्राप्त गर्ने अवस्था देखियो । नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको शुरु अनुमानित लागत १४५.५९५ मा कंक्रिट सिमेन्टको रन वे र ट्याक्सी वे बनाउने तथा चारवटा एरोब्रिज लगायत अन्य उपकरणहरु समेतको थप कार्यको लागि १९.४६६ मिलियन अमेरिकी डलर र मूल्य बृद्धि वापत एकमुष्ट नेपाल राष्ट्र बैंकको Consumer Price Index को आधारमा ५०.९०४ मिलियन अमेरिकी डलर समेत थप गर्दा परियोजनाको कुल लागत २१५.९६५ मिलियन अमेरिकी डलर कायम गर्न कार्यटोलीको सिफारिश र नागरिक उड्डयन प्राधिकरण सञ्चालक समितिको राय उपयोगी र मनासिब नै देखिन्छ भनिएको ।
२०७० १२ ११	श्री अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगबाट प्राप्त पत्रानुसार मिति २०७०।९।२१ को पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण परियोजनामा साढे सात अर्ब रुपैया भ्रष्टाचार गर्न लागेको बारेको उजुरी मा प्र आ अ दु वा दर्ता नं २१४१, २०७० ९ २२ मार्फत को उजुरीमा उल्लेख भए बमोजिम " उक्त निर्माणको अपव्याख्यामा बिना कारण र आधार मन लाग्दी गरी ७०.३७ मिलियन अमेरिकी डलर अर्थात झण्डै साढे सात अर्ब नेपाली रुपैया लागत वृद्धि गरी परियोजनाको लागत २१५.९६५ मिलियन अमेरिकि डलर पुर्‍याई ठेक्का सम्झौता गर्ने अन्तिम चरणमा पुगेको" भन्ने उजुरी उपर छानबिन भै आयोगको मिति २०७० १२ १२ को निर्णय बमोजिम तामेलीमा राख्ने निर्णय भएको देखिएको ।
२०७१ ०१ १२	ई. सुमन कुमार श्रेष्ठ (उप-महानिर्देशक)को संयोजकत्वमा गठित कमिटीले Draft Contract Document तयार पारी पेश गरेको र सो Draft मिति २०७१ १ १४ मा महानिर्देशकबाट स्वीकृत भएको देखिएको ।
२०७१ ०२ ०८ 22 May 2014	संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयबाट "निर्माण व्यवसायी China CAMC कम्पनीसंग Commercial Contract गर्ने गरी लेखी पठाउने नेपाल सरकार मा मन्त्रीस्तरीय मिति २०७१ २ ८ को निर्णयानुसार अनुरोध गरिन्छ" भन्ने पत्र का आधारमा सोहि मितिमा Commercial Contract Agreement भएको देखिएको ।
२०७१।०५।२४	नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, China CAMC Engineering Co. Ltd. बीच Commercial Contract Agreement Document का Clause No. 6.4b अनुसार चिनियाँ सरकार र नेपाल सरकारबीच ऋण सम्झौता भएपश्चात मात्र खरिद सम्झौता Effective हुने प्रावधान रहेको । ऋण सम्झौताको लागि अर्थ मन्त्रालयमा प्रकृयामा रहेकाले सम्बन्धित सचिवहरु र प्राधिकरण बिच मिति २०७१।०५।२४ गते भएको भनिएको बैठकले पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल आयोजनाको लागत

मिति	विमानस्थल निर्माणका क्रममा भए गरेका कार्यहरुको विवरण
	अनुमान सम्बन्धमा Local Cost Component/ Foreign Cost Component हरुलाई Break Down गरी Inflation Analysis सम्बन्धी थप अध्ययन गर्ने निर्णय गरेको । Total Project Cost Inflation Analysis गर्ने कार्यको लागि त्रिभुवन विश्वविद्यालय इन्जिनियरिङ अध्ययन संस्थान, परामर्श सेवालाई मिति २०७०।०५।२६ गर्ने अनुरोध भई सो कार्यको लागि प्रा. डा. ई. रविन्द्र श्रेष्ठलाई Team Leader तोकी उप प्रा. ई. सन्तोष कुमार श्रेष्ठ र उप प्रा. ई. सुर्य भवानी (Coordinator/ Architect) सम्मिलित कार्यदल बनाई कार्य प्रारम्भ गरेको देखिएको ।
२०७१।०५।२३	A Review Report for EPC Contract Procedure of Pokhara Regional International Airport Project Contract No PRIA: 01/ATPDD/NPRIA/2011-12, T.U Institute of Engineering Consulting Service (IECCS), Pulchowk, Lalitpur बाट प्रतिवेदन पेश भएको । Recommendation- The revised estimated cost is thus be reasonable and recommended to consider as USD 223.67 million without VAT allocating inflation risk during construction in the part of the contractor for proposed of EPC contract considering national and international inflation as calculated an above and substantiated by attached indexes.
२०७२.१२.०८ 21 March. 2016 (Beijing)	(a) Agreement on Economic & Technical Cooperation between the Government of the People's Republic of China & the Government of Nepal. (b) Framework Agreement between the Government of the people's Republic of china and the Government of Nepal on provision of mixed Loan by China to Nepal. (c) Government Concessional Loan Agreement on Pokhara Regional International Airport Project between GON, Represented by the Ministry of finance as Borrower & the export-Import Bank of China as Lender
२०७३.०२.२३	नेपाल सरकार तथा ने.ना.उ.प्रा. बीच पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल आयोजना सम्बन्धमा सम्पन्न सहायक ऋण सम्झौता
२०७४.०२.०९ (23 May 2017)	Amendment to Government Concessional Loan Pokhara Regional International Airport Project between GON, Represented by Ministry of finance As Borrower and the Export-Import Book of China as Lender
२०७४.०२.१७ (May 31, 2017)	(a) Notice of Effectiveness of loan Agreement (b) Effectiveness of GCLA on Pokhara Regional International Airport Project
२०७४.०२.०९ (23 May, 2017)	Amendment to Government Concession Loan Agreement on Pokhara Regional International Airport Project between GON, represented by Ministry of finance as Borrower and the Export- Import Bank as Lender
२०७४.११.१३ (Feb 25, 2018)	The Implementation Agreement on Pokhara Regional International Airport Project between GoN, Represented by the Ministry of Finance and CAAN and Exim Bank China
२०७९.०९.१७	Commercial Operation Inauguration

२.३ प्रमुख समस्याहरु

२.३.१ विमानस्थलको विकासक्रम अध्ययन गर्दा देखिएका प्रमुख समस्याहरु

विमानस्थलको विकासक्रम अध्ययन गर्दा मुख्यरुपमा देहायबमोजिमका मूख्य-मूख्य समस्याहरु देखिएको:-

- EPC प्रणालीअन्तर्गत ठेक्का सम्झौतामा Price Escalation को प्रावधान नरहने, ठेक्का सम्झौतामा ठेक्का रकम जति उल्लेख भएको छ त्यसैमा सीमीत रहनु पर्ने हुन्छ। यस प्रणालीअनुसार परियोजनाको कूल अवधि र सो अवधिमा परियोजनाको लागि आवश्यक मालवस्तु, ज्याला, सेवामा हुन सक्ने मूल्य वृद्धि, विदेशी मुद्राको विनिमय दरको जोखिम, वर्तमान बजार दर लगायतका सबै कुराहरुलाई विचार गरी परियोजनाको लागत अनुमान तयार गरिन्छ। अर्थ मन्त्रालयको मिति २०६७/०२/१९ को निर्णयले Turn Key आयोजनाको रुपमा चिनियाँ ठेकेदारहरु मध्येवाट छनौट गर्नेगरी र मिति २०६८/०८/०६ को निर्णयले EPC मोडेलमा विमानस्थल निर्माणको ठेक्का अगाडि बढाउन पत्राचार र प्राधिकरणले सोही बमोजिम EPC मोडेलमै ठेक्का प्रक्रिया अगाडि बढाएको सन्दर्भलाई समेत उपेक्षा गर्दै पुर्व रजिष्टार रामकृष्ण तिमिल्सेना संयोजक भएको परमार्शदाता समुहले प्राधिकरणले BOQ मोडेलबाट लागत अनुमान तयार गरेको भनि कुनै तथ्य प्रमाण विना ठूलो अङ्कमा लागत मूल्य वृद्धि गरेर वार्ताद्वारा ठेक्का प्रक्रिया टुङ्ग्याउने नीतिगत आधार तयार गर्नु र संविधान सभा निर्वाचन प्रयोजनका लागि गठित सरकारबाट यस प्रकारका नीतिगत निर्णयमा सहमति हुनु अनुचित र कारबाहीको विषय हो। यो निर्णय गलत नियत र मनसायका साथै भ्रष्टाचार अभिप्रेरित देखिन्छ।
- नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको कूल लागत अनुमान १४५ मिलियन अमेरिकी डलर भएकोमा सबैभन्दा कम अङ्क कबोल गर्ने कम्पनी CAMC को बोलकबोल अङ्क नै ३०५ मिलियन अमेरिकी डलर जुन १६० मिलियन अमेरिकी डलरले वृद्धि हुनु अस्वभाविक छ। लागत अनुमानमा ठूलो अन्तर हुँदाहुँदै पनि प्राधिकरण लगायत निर्णयकर्ताहरुबाट सार्वजनिक खरिद कानूनको मान्यता विपरित वार्तागरी ७० मिलियन बढी लागत थप हुने गरी ठेक्का स्वीकृत गरिनुले अनियमितता पुष्टि गर्दछ।
- कम्पनीको उक्त प्रस्तावको बारेमा सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयसँग राय परामर्श माग गर्दा सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ तथा सार्वजनिक खरिद नियमावली, २०६४ मा

वार्ता गर्ने बारे कुनै प्रावधान नभएको भनी मिति २०६९।५।१८ मा दिएको राय विपरित वार्ता गरी ठेक्का तय गरेको देखिन्छ।

- उपलब्ध कागजात एवं महालेखा परीक्षकको ६०औं बार्षिक प्रतिवेदनमा उल्लिखित २ अर्ब २२ करोड ४० लाख रुपैयाँ सम्झौता (Contract Agreement) मा उल्लेखित शर्त विपरित मास्टर लिष्टमा राखेर कर छुट दिने गलत उद्देश्य राखी Implementation Agreement गरेको देखिन्छ। उक्त मुल सम्झौता विपरित Implementation Agreement गर्नु अनियमितता तथा नीतिगत भ्रष्टाचार हो।
- प्रारम्भमा माथिल्लो त्रिशुलीमा बचत हुन आएको ८० मिलियन अमेरिकी डलरले उक्त कार्य अगाडि बढाउने भनिएकोमा उक्त रकम विमानस्थल निर्माणमा प्रयोग भए/नभएको सम्बन्धमा कुनै प्रमाण देखिएन। उक्त रकम कहाँ प्रयोग भयो कुनै स्पष्टता छैन।
- China CAMC Engineering Co. Ltd. र प्राधिकरणबीच May 22, 2014 मा भएको सम्झौतामा Additional Items भनि अमेरिकी डलर १५.२३ मिलियन समावेश गरिएको पाइन्छ। यस Additional Items मा पनि कतिपय Items हरुको विवरण, परिमाण र दर मात्र उल्लेख गरी कुल रकम उल्लेख नगरी राखिएको पाइन्छ, जसको लागत रकम कुल सम्झौता रकममा गरिएको देखिदैंन। EPC मोडेलमा यस्तो Additional Items राख्नु नै गलत छ।

२.३.२ स्थलगत अवलोकन तथा छलफलबाट पहिचान गरिएका समस्याहरु

विमानस्थल निर्माण भैसकेपछि पनि व्यावसायिक उडान हुन नसक्नु, विमानस्थलको सञ्चालन र उपयोगको Business Plan पनि नबनाउनु, निर्माणको गुणस्तरमा सन्देह प्रकट गरी प्रश्नहरु उठ्नु, विमानस्थलको Run Way २५०० मीटरमा सीमित गरिनु, छिने डाँडाको उचाई घटाउने विषय शुरु सम्झौतामा नगरी पछिमात्र थाहा पाउनु र सुरुमा ३० मीटर मात्र कटान गरिनुपर्ने भनिएकोमा पछि ४० मीटर कटान गरिनु,, उक्त डाँडा कटान गर्नु पर्ने थियो थिएन सोको पूर्व अध्ययन तथा सोको कारण पर्नसक्ने सामाजिक, आर्थिक र वातावरणीय प्रभावको विश्लेषण नै नगरिनु, उक्त डाँडा कटान निर्माण लागत भित्रैबाट सम्वन्धित निर्माण कम्पनीले नै गर्नु पर्नेमा प्राधिकरणबाट थप ३२ करोड २ लाख रुपैया खर्च गरिनु, यति मात्रै नभएर लागत निर्धारणका आधार नै नखुलाई प्रस्ताव तयार गरिनु लगायतका कार्यहरुले यस विमानस्थलको निर्माण लागत, प्रक्रिया

तथा Turnover Prediction मा पारदर्शिताको अभाव, अनियमितता र भ्रष्टाचार भएको स्पष्ट देखिन्छ ।

अनुगमनका क्रममा गरिएका स्थलगत अवलोकन तथा अध्ययन, सरोकारवालाहरुसँग गरिएका अन्तरक्रिया कार्यक्रमहरु र प्राप्त सुझावहरु तथा अनौपचारिक जानकारीबाट विमानस्थल निर्माणमा रहेका त्रुटिहरु र व्यवसायीक अन्तर्राष्ट्रिय उडानहरु हुन नसक्नुमा उल्लिखित समस्याका साथसाथै देहाय बमोजिमका अन्य समस्याहरु पनि रहेको देखिन्छः-

- वैदेशिक ऋण लिंदा सोको उपयोग र प्रतिफलको सुनिश्चिततासम्बन्धी विस्तृत र ठोस योजनाको निर्माण विनानै बिभिन्न शर्त सहितको ऋण नेपाल सरकारले स्वीकार गर्नु,
- सम्भाव्यता अध्ययन, बिजनेससम्बन्धी कुनैपनि योजना तथा विमानस्थल सञ्चालनसम्बन्धी रणनीतिक कार्य योजना लगायतको तयारी बिनानै ऋणमा लिइएको ठूलो रकम खर्च गरेर प्राधिकरणले क्षेत्रिय (अन्तर्राष्ट्रियस्तरको भनिएको) विमानस्थल निर्माणसम्बन्धी कार्य अगाडि बढाउनु,
- निर्माण भएकै मापदण्डमा विमानस्थलको पूर्ण क्षमतामा सञ्चालन गरी उक्त क्षेत्रको पर्यटकीय तथा आर्थिक विकासमा सहयोग पुग्नेगरी समग्र राष्ट्रिय विकासमा टेवा पुर्याउँदै वैदेशिक ऋणको साँवा व्याज भुक्तानी गर्नु पर्ने कार्य निकै चुनौतीपुर्ण तथा अहिलेकै अवस्था रहेमा असंभव प्रायः रहनु,
- उडान सुरक्षा र सञ्चालन नाफाबारे विस्तृत अध्ययन नगरेको/नभएको, त्यसैगरी वायुसेवा कम्पनीहरुलाई विमानस्थलमा कसरी ल्याउने लगायतका विषयमा कुनै गृहकार्य नगर्नु,
- विमानस्थलमा रहने बिमान मर्मत, बैदेशिक रोजागारमा जाने यात्रीहरु तथा पर्यटकीय यात्रुसँग सम्बन्धीत श्रम, भिसा लगायतका सम्पूर्ण सेवा सुविधाहरुको एकिकृत रुपमा उपलब्धताको सुनिश्चितता नगर्नु,
- विमानस्थल निर्माण तथा छिनेडाँडा कटान लगायतका कार्य गर्नुअघि वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कनसम्बन्धी EIA र IEE नगर्दा स्थानीय बासीले पहिरो लगायतका कारण विस्थापन हुने जस्ता थुप्रै समस्या सिर्जना हुनु,

- विमानस्थल निर्माण तथा सो सम्बन्धी संरचनाहरुको निर्माण राष्ट्रिय र स्थानीय आवश्यकताअनुसार भन्दा पनि निर्माण कम्पनीको इच्छाअनुसार गरेको देखिनु,
- पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको पश्चिम तर्फबाट जहाज ल्याण्डिङ र टेकअप गर्न सक्ने अवस्था नरहनु,
- आयोजनाले छुट्टै निर्माण व्यवसायीलाई छिनेडाँडा ४० मीटर कटानको लागि रु.३२ करोड २ लाख भुक्तानी गर्नेगरी सम्झौता गरेर कार्य सम्पादन गरिनु, (विमानस्थल पुर्ण सञ्चालन सम्मको निर्माणकार्य ठेक्का सम्झौताभित्र बाटै गर्नुपर्ने सम्झौतामा उल्लेख भएको, अतिरिक्त खर्च गर्नु पर्ने नदेखिएको)
- सो डाँडा कटानपछि स्थानीयलाई प्रभाव नपर्नेगरी उक्त स्थानबाट पहिरो नजाने गरी सुरक्षित तारबार वा अन्य बैकल्पिक सुरक्षाको सुनिश्चितता गरेकोको देखिदैन। नजिकै पहिरो खसेर केही घरपरिवार बिस्थापित हुनुपर्ने अवस्था रहेको छ। साथै, अन्य १५/२० घरहरु र खेतीयोग्य जमिनसमेत जोखिममा रहेको, त्यहाँका स्थानीयलाई दिइने भनी प्रतिबद्धता गरेका सुविधाहरुसमेत उपलब्ध नगराइएको अवस्था रहेको,
- महालेखा परीक्षकको ६०औं वार्षिक प्रतिवेदनअनुसार धावन मार्गको उचाई २० फिट घटाउँदा निस्केको ग्राभेल मिसिएको ढुङ्गा माटो उक्त धावन मार्गमा नै प्रयोग गरेको देखिएकोले निर्माण व्यावसायीले रोयल्टी तिरी ढुवानी गरेर ल्याउनुपर्ने सबबेशको उपलब्धता साइटमा नै भएकोले व्यवसायीले बाह्य खरिद एवं ढुवानी गर्नुपर्ने अवस्था उल्लेख गरेको २२०,८२८ घ.मी. सववेशको अमेरिकी डलर ८,०६४,२१८।८९ बचत हुनेगरी आयोजनाले डिजाइन स्वीकृत गरेको देखियो। प्राविधिक रुपमा उक्त स्थानको ग्राभेल र माटो मिसिएको सामग्रीको प्रयोग र निर्माण व्यवसायीलाई फाइदा एवं आयोजनालाई व्ययभार पर्ने गरी डिजाइन स्वीकृत गरिनुले शङ्का उत्पन्न भएको,
- एअरवसको वेभ साइटबाट एअरवस ३२० को उडान क्षमता उपकरणसहित ७७ टन रहेको देखिन्छ। रन-वे को हाइट घटी हुनु लगायतका कारणले अन्तर्राष्ट्रिय उडानको लागि डिजाइन भएको ३२० एअरवसले उडान भर्दाको तौल पे-लोड पेनाल्टी यो विमानस्थलमा (औसत २७ डिग्री तापक्रमलाई आधार मान्दा) ७ देखि १० टन घटाएर मात्र उडान गर्नुपर्ने देखिएको छ। यसले हवाई व्यवसायीको आय एवं राजस्वमा समेत प्रभाव पर्ने अवस्था रहेको छ। यस सम्बन्धमा विज्ञ

समूहद्वारा विश्लेषण गराई हवाई मार्ग डिजाइन तथा यसले पे-लोडमा पर्ने असर र हवाई सुरक्षा लगायतका विषयमा छानविन गरी सुरक्षित हवाईस्थलको रुपमा यो विमानस्थलको व्यवस्थापन गर्नुपर्दछ भन्ने धारणाले उल्लिखित विषयलाई नजरअन्दाज गरिएको देखिएको,

- रन वे को पश्चिमतर्फ १.४५ कि.मि.मा जापान अन्तर्राष्ट्रिय सहायता नियोगको (JICA) सहयोगमा खानेपानी संस्थान पोखराले निर्माण गरेको २००० घ.मी. क्षमताको खानेपानी टयाङकी ५ मिटर काट्नुपर्ने अवस्था सिर्जना भएको छ। सो कार्यका लागि रु. ९ करोड ६५ लाख लागत लाग्ने पक्ष एकातर्फ छ भने अर्कोतर्फ पोखराको पानी आपूर्ति र भण्डारण कार्यमा अर्को संरचना बनाउनुपर्ने अवस्था सिर्जना भएको छ। यस्तो अवस्थामा २ सरकारी निकाय (प्राधिकरण र संस्थान) वीच समन्वय नहुँदा स्रोत र साधनको अपव्यय भएको देखिएको,
- कतिपय स्थानीयवासीहरुले हालसम्म पनि पूर्णरुपमा मुआव्जा नपाएको तथा जग्गाको मुआव्जा वितरण, क्षतिपूर्ति, वस्ती स्थानान्तरण र पुनर्वाससम्वन्धी विषयलाई समयानुकुल व्यवस्थित गर्न नसकेको,
- पुरानो राष्ट्रिय विमानस्थलको रुपमा प्रयोग भएको स्थानको बैकल्पिक प्रयोगको सम्वन्धमा कुनै स्पष्ट निर्णय तथा रणनीतिक कार्ययोजना नभएको,
- त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलबाट उडानको लागि भिजिबिलिटि १६०० मिटर रहेकोमा पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको भिजिविलिटि ३७०० मिटर हुनु पर्ने भनिएकोले उडानमा यसको प्रभाव पर्न जाने देखिएको,
- ठुलो वर्षात भएमा एयरपोर्ट डुवानमा पर्ने सम्भावना रहेको, नजिकै रहेको खहरे खोला समेत चुनौतीकोरुपमा रहेको,आदि।
- विश्वभर निर्माण भएका र निर्माण हुने क्रममा रहेका सम्पुर्ण क्षेत्रिय अन्तर्राष्ट्रिय बिमानस्थलमा दुवै रनवेबाट Take off and Landing हुने व्यवस्था भएपनि पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा ३, ० बाट मात्र Take off and Landing हुने अवस्थारहेको जुन विषय अहिलेसम्म पनि सार्वजनिक भएको छैन । Precision Approach Path Indicators (PAPI) Light Off गरेर राखिएको।

परिच्छेद-३

अध्ययनको निष्कर्ष : निर्देशन र कारबाहीका लागि सिफारिशहरु

३.१ अध्ययनको निष्कर्ष

मिति २०७१ जेठ ८ मा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण र चिनियाँ ठेकेदार कम्पनी CAMC इन्जिनियरिङबीच 'ICAO 4D Catagory' को विमानस्थल EPC मोडेलमा निर्माण गर्नेगरी सम्झौता भएको र मिति २०७९ पुष १४ मा सम्पन्न भई सञ्चालन योग्य भएको भनिएको पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल आयोजना राष्ट्रिय गौरवको आयोजनामध्येको एक आयोजना हो। अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवा विस्तार, पर्यटकीय, आर्थिक एवं व्यवसायिक विकासको उद्देश्य लिई २०३२ सालदेखि नै पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माणको लागि ३१०६ रोपनी जग्गाको अधिग्रहण गरेको देखिन्छ। २०६८ मङ्सिर ११ मा अर्थ मन्त्रालयले EPC मोडलमा विमानस्थल निर्माण कार्य अघि बढाउन नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई स्वीकृति दिएदेखि यसको निर्माण प्रक्रिया प्रारम्भ भएको देखिन्छ।

राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रुपमा रहेको पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण सम्पन्न भैसक्दा पनि पूर्ण तथा व्यवसायिक रुपमा सञ्चालन हुन नसकेको र निर्माण प्रकृयामा नै अनियमितता तथा भ्रष्टाचार भएको जनगुनासोको सम्बन्धमा अध्ययन गर्न सार्वजनिक लेखा समितिबाट गठन भएको यस उपसमितिको भ्रमण टोलीले उक्त विमानस्थलको स्थलगत अवलोकन, सरोकारवाला निकाय तथा व्यक्तिहरुसँग सोधपुछ र सम्बन्धित निकायहरुबाट उपलब्ध भएको कागजातको समेत अध्ययन गरी देहाय बमोजिमको निष्कर्षमा पुगेको छ:-

१. ठेक्का प्रकियाको प्रारम्भमै अनियमितता र भ्रष्टचार भएको,
२. निर्माणका क्रममा आर्थिक र प्राविधिक दृष्टिकोणले पनि व्यापक अनियमितता भएको,
३. सार्वजनिक खरिद ऐन तथा प्रचलित मान्यता विपरीत भ्रष्टाचारलाई वैधता प्रदान गर्ने मनासायले ३ सदस्यीय कार्यदल गठन गरी लागत अंक वृद्धि गर्न नीतिगत निर्णय भएको,
४. मुल सम्झौताको प्रावधान विपरीत कर छुट दिएर आर्थिक अनियमितता गर्ने मनसायबाट नयाँ कार्यान्वयन सम्झौता *(Implementation Agreement)* गरी पटकपटक नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय र अर्थ मन्त्रालयले Master List का आधारमा [illegible] अर्ब [illegible] करोड ४० लाख आर्थिक अनियमितता गरेको

देखिएको र महालेखा परीक्षकको ६०औं प्रतिवेदनले समेत असुल उपर गर्नुपर्ने बेरुजुको रुपमा राखेकोले उक्त रकम तत्काल असुल उपर गर्नुपर्ने साथै कर छुट दिने सम्बन्धमा यसको औचित्य एवं सैद्धान्तिक आधार के कस्तो थियो भनि समितिले पत्राचार गर्दा समेत सो सम्बन्धमा अर्थ मन्त्रालयले कुनै जानकारी नदिएको

५. माथि उल्लेखित विषयहरूका अतिरिक्त विमानस्थल निर्माणका समग्र पक्षमा कानुनी तथा प्राविधिक दृष्टिकोणले समेत व्यापक अध्ययन गरी सम्बन्धित निकायहरूबाट भ्रष्टाचार तथा अनियमिततामा संलग्नहरुलाई कारबाही हुनुपर्ने

६. विमानस्थल पूर्ण रुपमा संचालन योग्य बनाएर मात्र व्यावासायिक संचालनका लागि नेपाल सरकारले पहल गर्नुपर्ने यस उपसमितिको ठहर छ।

सार्वजनिक लेखा समितिबाट गठन भएको यस भ्रमण टोलीले स्थलगत अवलोकन, अध्ययन तथा अनुगमन, अन्तरक्रियाका आधारमा पहिचान गरेको उल्लिखित विषयहरुमा कानूनी, प्राविधिक, आर्थिक, वातावरणीय तथा प्राविधिक अनियमितता तथा भ्रष्टाचार भएको देखिएकोले यस विषयमा तत्काल अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगले छानविन तथा अनुसन्धान गरी निष्कर्षमा पुग्न र अनियमितता वा भ्रष्टाचार गर्ने दोषीउपर कानूनबमोजिम हदैसम्मको कारवाही हुनु पर्ने देखिन्छ।

३.२ निर्देशनका लागि गरिएको सिफारिसहरु

पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणमा अनियमितता एवं भ्रष्ट्राचार भएको निष्कर्षमा सार्वजनिक लेखा समितिबाट गठित उपसमिति पुगेको छ। महालेखा उपरीक्षकको ६० औं वार्षिक प्रतिवेदनमा औंल्याइएको कर छुटलाई शीघ्र संघीय कोषमा दाखिला गरी कर छुट लगायत अन्य सबै प्रकारका अनियमितता तथा भ्रष्टाचारमा संलग्न सम्पूर्णलाई तत्काल हदैसम्मको कानूनी कारबाही गर्न र हाल पदमा बहाल रहेकाहरुलाई तत्काल निलम्बन गरी छानविन अनुसन्धानको प्रकृया अगाडि बढाउन अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग र सम्पत्ति शुद्धिकरण अनुसन्धान विभाग र अन्य विषयमा आवश्यक प्रक्रिया अगाडि बढाउन नेपाल सरकार र सम्बन्धित निकायलाई निर्देश गर्न सिफारिश गर्दछ। त्यसैगरी देहायका विषयमा समेत आवश्यकता अनुसार अनुसन्धान छानविन गर्न अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग तथा सम्पत्ति शुद्धिकरण अनुसन्धान विभागलाई सिफारिस गर्दछ।

Scanned with CamScanner

१. पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण पूर्व नै Flight Procedure Design तयार गर्नुपर्नेमा सो विपरीत विमानस्थल निर्माण कार्य सम्पन्न भएपश्चात् सन् २०२२ नोभेम्बरमा मात्र Flight Procedure Design तयार भएको सम्बन्धमा

२. नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण र China CAMC बीच भएको मूल सम्झौता विपरीत कर छुट सिफारिश गरेको विषयमा

३. पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल प्राविधिक रुपमा सञ्चालन गर्न सम्भाव थियो वा थिएन ?, विमानस्थल सञ्चालन गर्नसक्ने प्राविधिक आधार के के थिए वा थिएनन?, फरक फरक समयमा भएका सम्भाव्यता अध्ययनमा के के विषयको अध्ययन गरेर सम्भव/असम्भव कस्तो निष्कर्ष निकालिएको थियो ?, विमानस्थलको गुणस्तर, निर्माण पूर्वको प्राविधिक अध्ययन र निर्माणको क्रममा कहाँ कहाँ के कस्तो त्रुटिहरु भएका थिए ? उल्लिखित समग्र प्राविधिक विषयलाई तथा विमानस्थल निर्माणको Feasibility Study, DPR, बोलपत्र आह्वान, ठेक्का सम्झौता, निर्माणका क्रममा भएका कामकारवाही तथा उल्लिखित कार्यहरुमा संलग्न निकाय तथा पदाधिकारीहरुमाथि विस्तृत अध्ययन, अनुसन्धान गरी गैर कानूनी कार्य भएको वा राष्ट्रलाई क्षति हुने कार्य गरेको देखिएकोले कानून बमोजिम हदैसम्मको कारवाही गर्न।

४. माथि उल्लिखित बाहेकका अध्ययनका लागि सिफारिस मुख्य विषयहरु

- विमानस्थलको धावन मार्गको माटो परीक्षणको प्रतिवेदन पर्याप्त समय नदिई सम्पन्न गरिएको,
- Cement Concrete को Runway, Taxiway Pavement र चारवटा Aero Bridge लगायत अन्य Equipment हरुसमेत CAAN को शुरुको सम्झौता र डिजाइन भन्दा थप गर्नुपर्नाको कारण र औचित्य पुष्टि, साथै विमानस्थलमा प्रयोग भएको Equipments को प्राविधिक परीक्षण र 4D Category को मापदण्ड,
- धावन मार्गको उचाई घटाउँदा निस्केको ग्राभेल मिसिएको ढुङ्गा माटो उक्त धावन मार्गको फिलिङमा नै प्रयोग गरेको देखिएकोले निर्माण व्यावसायीले रोयल्टी तिरी पाँच कि. मी परबाट ढुवानी गरेर ल्याउनुपर्ने सब्बेसको उपलब्धता साइटमा नै भएकोले बाह्य खरिद एवं ढुवानी गर्नुपर्ने अवस्था नदेखिँदा यसबाट भएको अतिरिक्त फाइदा र अनियमितता,

- पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल पूर्ण रुपमा सचालनमा ल्याउन सबै सुविधाहरु सबै पूर्वाधारहरु निर्माण गरी सञ्चालनमा ल्याउने दायित्व ठेकेदारको हुने व्यवस्था रहेको छ। जस अनुसार ठेकेदार कम्पनीले नै छिनेडाँडा काट्नु पर्ने थियो। तर सम्झौता विपरित प्राधिकरणले ३२ करोड २ लाखमा छुट्टै निर्माण व्यवसायीलाई भुक्तानी दिई सिधै अनियमितता र भ्रष्टाचार गरेको.
- मुख्य एग्रिमेन्टमा विमानस्थलको फ्यासीबीलिटी सबै प्रोजेक्टकै जम्मा रकमबाट जडान गर्नु पर्ने उल्लेख छ। तर एच भी एसी सिस्टमका लागि छुट्टै अमेरिकी डलर ७ लाख ४२ हजार ६ सय ५९ को एसी खरिद नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको CAAN को आफ्नै बजेटबाट भुक्तानी गरिएको.
- मुख्य एग्रिमेन्टको बुँदा नम्बर २.१.२ मा विमानस्थल भित्र रन—वे टयाक्सी—वे एप्रोन बाँध नालीहरु निर्माणका लागि माटो खन्नका लागि अमेरिकी डलर १ करोड ६ लाख ४८ हजार ३ सय ९३.७० डलर भुक्तानी भएको तर काम नभएको.
- मुख्य एग्रिमेन्टको बुँदा नम्बर २.१.३ मा विमानस्थल भित्र तोकिएको ठाउँहरुमा कम्प्याक्सन सहित उत्खनन गरको माटो रन—वे टयाक्सी—वे एप्रन बाँध नालीहरु भर्नका लागि अमेरिकी डलर ४४ लाख ३५ हजार ३ सय ३.४० डलर भुक्तानी भएको तर काम नभएको.
- मुख्य एग्रिमेन्टको बुँदा नम्बर २.१.४ मा विमानस्थल बाहिरबाट ग्राभेल माटो ल्याउनका लागि अमेरिकी डलर ५४ लाख ९९ हजार ५ सय ४२.३९ डलर भुक्तानी भएको. (तर बाहिरबाट माटो नै ल्याइएन. कागजपत्र नै छैन।.
- मुख्य एग्रिमेन्टको बुँदा नम्बर २.१.५ मा विमानस्थल बाहिरबाट ल्याएको माटो विमानस्थल भित्र १ सय ५० एम एम भन्दा बढी मोटाई नभएका तहमा स्टकपाइलबाट रन—वे टयाक्सी—वे एप्रोन लगायतमा माटो गर्ने कामका लागि अमेरिकी डलर १६ लाख २१ हजार ५८.२७ डलर भुक्तानी भएको (तर बाहिरबाट माटो नै ल्याइएन. कागजपत्र नै छैन।.
- मुख्य एग्रिमेन्टमा भएको एडिस्नल आइटम अमेरिकी डलर १ करोड ५२ लाख ३० हजार रहेको छ। तर फाइनल बिलमा जम्मा एडिस्नल रकम २ करोड ४ लाख ३६ हजार ९ सय ६० रहेको छ। विमानस्थलमा माटोको लागि जम्मा रकम अमेरिकी डलर २ करोड २२ लाख ५४ हजार २ सय ५८.२७ डलर अनियमितता भएको.

- सम्झौता मूल्य र उपकरण समावेशको विषयमा मुख्य एग्रिमेन्टमा विमानस्थल पूर्ण रुपमा सञ्चालनमा ल्याउनका लागि जे जे उपकरण चाहिएको छ वा कुनै छुटेको खण्डमा मुख्य सम्झौताकै रकमबाट खरिद गरी ल्याउन पर्ने र त्यसलाई एडिस्नल खर्च मानिदैन भन्ने कुरा सम्झौतामा रहेको. एडिस्नल खर्च गरी अनियमितता र भ्रष्टाचार गरेको.
- मुख्य एग्रिमेन्टमा भएका विभिन्न आइटमहरु जम्मा रकम अमेरिकी डलर ८५ लाख २४ हजार १ सय ५० घटाएको छ। तर नयाँ आइटमहरु कुल रकम अमेरिकी डलर ८५ लाख २४ हजार १ सय ५० थप गरिएको जुन EPC को मान्यता विपरित छ.
- अमेरिकी टोपोग्राफिक नक्साको रियल टाईम डाटाअनुसार पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको प्रस्तावित रन—वेको पश्चिम (Section-12) तर्फको राइट रन वे स्ट्रीपको बाउण्ड्रीस्थल २६७७ फिट र ब्रासल्ट प्याडको पश्चिमतर्फको बाउण्ड्री २६७४ फिट उचाईमा रहेको प्राकृतिक नक्साबाट देखिन्छ। उक्त स्थानको प्राकृतिक भौगोलिक बनावटको उचाई वा सो भन्दा कम नहुने गरि रनवे को डिजाइन गर्नुपर्नेमा रन वे १२ तर्फको कन्क्रिट एरिया २६३५.७६ फिटको उचाईमा डिजाइन गरेको छ। निर्माण गर्दा उक्त स्थानको उचाई २६५४ फिटबाट सुरु गरेको छ। जसको कारण जमिनको प्राकृतिक उचाइभन्दा २० फिट गहिरो हुने गरि रन वे निर्माण गरेको.
- सम्पुर्ण निर्माण कार्य सम्पन्न नहुँदै नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले ह्याण्ड ओभर सर्टिफिकेट दिएको. जब कि विमानस्थल भित्र विभिन्न काम गर्न बाँकी नै थियो.
    - (ह्याण्ड ओभर सर्टिफिकेट, बाँकी कामको पत्र हेर्न सकिने।)
- रन—वे १. २ बाट जहाज टेकअफ र ल्याण्डिङ गर्न जोखिमपूर्ण रहेको भनिन्छ। जुन कुरा फ्लाइट क्यालिब्रेसनको रिपोर्टमा पनि उल्लेख छ।त्यस कारण रन.वे १. २ तर्फको PAPI (Precision Approach Path Indicator) बन्द गरेर राखिएको छ। दुबैतिरबाट ल्याण्डिङ हुनुपर्नेमा एकतिरबाट ल्याण्डिङ् हुन नसक्ने, रनवे १.२ र PAPI लाईटको बारेमा (पापी लाइट बन्द गरिएको रिपोर्ट अध्ययन गर्न सकिने)
- China CAMC Engineering Co. Ltd. सँग भएको सम्झौताको Item No. 1.2 मा "Consultant (International and Domestic as required) to be appointed by the CAAN for supervision and monitoring the Contractor's Design, Drawings and Construction works as specified" को लागि अमेरिकी डलर २,५००,००० को व्यवस्था गरेको दखिन्छ।तर CAAN ले आफ्नै स्रोतबाट ब्यहोर्ने गरि Consultant नियुक्त गरी अनियमितता र भ्रष्टाचार गरेको.

- मुख्य सम्झौतामा बिमानस्थल भित्र उच्चस्तरीय उड्डयन इन्धन भण्डारणका लागि २ लाख २० हजार अमेरिकी डलरमा निर्माण गर्ने उल्लेख छ। तर त्यो काम नै भएन/ गरिएन. (Item No 5. Fuel Supply Facilities 220,000 US)
- माथि बुँदागत रुपमा उल्लेख गरिएका विषयहरुको उठान निर्णय र कार्यान्वयनको समयमा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा हालका महानिर्देशक नै पोखरा अन्तराष्ट्रिय बिमानस्थलको आयोजना प्रमुख रहेको,
- लागत बढाई ठेक्का सम्झौता गर्ने अन्तिम चरणमा पुगेको भन्ने उजुरीलाई अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगले तामेलीमा राख्ने भनी मिति २०७०/१२/१२ मा गरेको निर्णयप्रति अध्ययन टोली ध्यानाकर्षण भएको छ, तत्काल छानविन हुनु पर्दछ।

५. बिमानस्थलको सम्भाव्यता अध्ययनदेखि निर्माण सम्पन्नहुँदा सम्मको नीतिगत, प्रक्रियागत र कार्यान्वयनमा संलग्न जिम्मेवारी प्राप्त सम्पूर्ण निर्णयकर्ता पदाधिकारीहरु, कर्मचारीहरु र देहायबमोजिमका नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणका पदाधिकारीहरु:

- महानिर्देशक प्रदिप अधिकारी (पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय बिमानस्थलको आयोजना प्रमुखका रुपमा २०७१ देखि ७४ सम्म र २०७८ माघ १७ देखि हालसम्म नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको महानिर्देशकको रुपमा)
- पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय बिमानस्थलको आयोजनाका प्रमुख विनेश मुनाकर्मी (२०७४ देखि हालसम्म),
- राष्ट्रिय गौरव आयोजनाका निर्देशक चाँदमाला श्रेष्ठ,
- राष्ट्रिय गौरव आयोगनाका इन्जिनियर प्रविन न्यौपाने,
- राष्ट्रिय गौरव आयोजनाका प्रशासन प्रमुख राजेन्द्रप्रसाद पौडेल,
- नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणका निर्देशक इ. बाबुराम पौडेल,
- नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणका पूर्व महानिर्देशक संजिव गौतम (२०७२ देखि ७६ सम्म),
- नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणका पूर्व महानिर्देशक राजन पोखरेल (२०७६ देखि ७८ सम्म),
- सलग्न अन्य बहालवाला पदाधिकारीहरुलाई तत्काल निलम्बन गरी अनियमितता र भ्रष्टाचारमा संलग्न बहालवाला वा पूर्व पदाधिकारी सबैमाथि शीघ्र छानबिन, अनुसन्धान गरी कानून बमोजिम हदैसम्मको कारबाही गर्न/गराउन अख्तियार

दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग तथा सम्पत्ति शुद्धिकरण अनुसन्धान विभागलाई निर्देश गर्ने।

....
मा. राजेन्द्र प्रसाद लिङ्देन
संयोजक

....
मा. अर्जुन नरसिंह के.सी.
सदस्य

....
मा. अमृतलाल मोदी
सदस्य

....
मा. गोकुल प्रसाद बाँस्कोटा
सदस्य

....
मा. जनार्दन शर्मा
सदस्य

....
मा. तारा लामा तामाङ
सदस्य

....
मा. दिपक गिरी
सदस्य

....
मा. देव प्रसाद तिमलसेना
सदस्य

....
मा. प्रेम बहादुर आले
सदस्य

....
मा. रामकृष्ण यादव
सदस्य

अनुसूचीहरु

अनुसूची-१

भ्रमण टोलीमा रहनुभएका माननीय सदस्यहरु

१.	श्री राजेन्द्र प्रसाद लिङ्देन	संयोजक
२.	श्री अर्जुन नरसिंह के. सी.	सदस्य
३.	श्री अमनलाल मोदी	सदस्य
४.	श्री गोकुल प्रसाद बाँस्कोटा	सदस्य
५.	श्री जनार्दन शर्मा	सदस्य
६.	श्री तारा लामा तामाङ	सदस्य
७.	श्री दिपक गिरी	सदस्य
८.	श्री देव प्रसाद तिमलसेना	सदस्य
९.	श्री प्रेम बहादुर आले	सदस्य
१०	श्री रामकृष्ण यादव	सदस्य
११.	श्री रुक्मणी राना बराइली	सदस्य

<u>कर्मचारीहरु:</u>

१.	श्री सावित्रा शर्मा	उपसचिव
२.	श्री तारा खतिवडा	ना.सु.

अनुसुची- २ समितिबाट भएका पत्राचार तथा प्राप्त जानकारीहरु

अर्थ मन्त्रालयलाई गरिएका पत्रचार

क्र. सं.	पत्राचार भएको विषय	पत्रचार भएको मिति	जवाफ प्राप्त भए/ नभएको
१.	राजस्व छुटको सिफारिश र सैद्धान्तिक निर्णय सम्बन्धमा	२०८१/०९/०३	मास्टर लिष्टमा राजस्व छुट गर्ने निर्णयमा संलग्नकर्ताको नामावली प्राप्त भएको तर राजस्व छुटको सैद्धान्तिक निर्णयकर्ताको जानकारी प्राप्त नभएको।
२.	राजस्व छुटको सैद्धान्तिक निर्णयकर्ताको विवरण (राजनीतिक र प्रशासनिक)	२०८१/११/२५	जवाफ प्राप्त भएको।
	पोखरा विमानस्थल निर्माणको सन्दर्भमा कर छुट दिन मिल्छ भनी सिफारिश गर्ने र सैद्धान्तिक स्वीकृती गर्ने पदाधिकारीको नाम	२०८१/१२/१५	जवाफ प्राप्त नभएको।

संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयलाई गरिएका पत्रचार

क्र. सं.	पत्रचारको विषय	पत्रचार भएको मिति	जवाफ प्राप्त भए/ नभएको
१.	पोखरा विमानस्थल निर्माणको सम्बन्धमा China CAMC Co. Ltd लाई राजस्व छुटको बारेमा मन्त्रालयले मास्टर लिष्ट स्वीकृति गरेको निर्णको प्रमाणित प्रतिलिपि	२०८१/१२/२०	जवाफ प्राप्त भएको।
२	सात वटा मास्टर लिष्टमा राजस्व छुटको सिफारिश गर्दा त्यहाँ मन्त्रालयको राजनीतिक र प्रशासनिक नेतृत्वको विवरण	२०८१/१२/२२	जवाफ प्राप्त भएको।
३	विमानस्थल संचालनका लागि नेपाल सरकारबाट सरोकारावालाहरुलाई विभिन्न छुट, सहुलियत र सुविधा दिने सम्बन्धमा भएका निर्णयहरु	२०८१/१२/२५	जवाफ प्राप्त भएको।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई गरिएका पत्रचार

क्र.सं.	पत्रचार भएको विषय	पत्रचार भएको मिति	जवाफ प्राप्त भए/ नभएको
१.	सुवर्णराज उपाध्यायको संयोजकत्वमा गठित समितिको प्रतिवेदन, नेपाल सरकार र चीनबीच भएको ऋण	२०८१/०४/२१ गते	जवाफ प्राप्त भएको।

Scanned with CamScanner

	सम्झौताको प्रतिलिप, CANN र China CAMC बीच भएको सम्झौताको प्रतिलिपि, धावनमार्गको माटो परीक्षण रिपोर्टको प्रतिलिपि, Business Plan, अमेरिकी टोपोग्राफिक नक्साको Real Time Data को फोटो, छिने डाडाँको उचाई कटान गर्ने सम्बन्धी कागजात		
२.	CANN and China CAMC बीच मिति २०७१/०२/०८ भएको निर्माण सम्झौताको प्रतिलिपि र मिति २०८१/०९/०४ मा CANN का महानिर्देशकबाट भएको निर्णय र अर्थमन्त्रालयमा लेखिएको पत्रको प्रमाणित प्रतिलिपि	२०८१/१०२४	प्राप्त भएको।
३.	मुआब्जा वितरण सम्बन्धी विवरण	२०८१/१२/०६	जवाफ प्राप्त भएको।
४.	Flight Procedure Design, Flight Calibration Report, रनवे निर्माण हुनु पूर्ण र निर्माणपश्चात् रनवेकै माटो परीक्षण रिपोर्ट, रनवेको हालको उचाईको रिपोर्ट	२०८१/१२/०७	जवाफ प्राप्त भएको।
५.	पोखरा विमानस्थलको हालसम्म भुक्तानी भएको र भुक्तानी हुन बाँकी रकमको विवरण	२०८१/१२/१७	जवाफ प्राप्त भएको।
६.	पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलका सम्बन्धमा मिति २०७४/११/१३ भएको कार्यान्वयन सम्झौता	२०८१/१२/२१	जवाफ प्राप्त भएको।
७.	पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलका सम्बन्धमा चीन सरकारबाट प्राप्त रकमबाहेक CAAN बाट भुक्तानी भएको र हुन बाँकी रकमको आधिकारीक विवरण	२०८१/१२/२७	जवाफ प्राप्त नभएको।

नापी विभागलाई गरिएका पत्रचारहरु

क्र.सं.	पत्रचार भएको विषय	पत्रचार भएको मिति	जवाफ प्राप्त भए/ नभएको
१.	विमानस्थल निर्माण पूर्व र निर्माणपश्चात्को **Topographic Map**	२०८१/१२/०६	जवाफ प्राप्त भएको।

अनुसुची- ३ समितिलाई प्राप्त अन्य कागजात

अर्थ मन्त्रालयबाट प्राप्त

क.सं.	विवरण
१.	Implementation Agreement अनुसार संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयबाट स्वीकृत भई अर्थ मन्त्रालयमा प्राप्त माष्टरलिष्टमा उल्लिखित सामाग्रीको कर छुट सम्बन्धमा निर्णय गर्ने पदाधिकारीको विवरण।

संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयबाट प्राप्त

क.सं.	विवरण
१.	पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय बिमानस्थल निर्माण पश्चात् व्यावसायिक रुपमा संचालनलागि विमानस्थललाई सम्बद्ध सरोकारवालाहरुलाई छुट तथा सुविधा दिने गरी नेपाल सरकारबाट भएको विवरण।
२.	पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय बिमानस्थल निर्माणको क्रममा माष्टर लिष्ट स्वीकृती भएका दौरानमा राजनीतिक तथा प्रशासनिक नेतृत्वमा रहेका पदाधिकारीहरुको विवरण।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट प्राप्त

क.सं.	विवरण
१.	Approval Lab Test Report, Monthly Progress Billing -02, Volume-I अन्तर्गत Density Test Report थान- १
२.	Approval Lab Test Report, Monthly Progress Billing -02, Volume-II अन्तर्गत Density Test Report थान- १
३.	Approval Lab Test Report, Progress Billing -03, Volume-I अन्तर्गत Density Test Report थान- १
४.	Approval Lab Test Report, Progress Billing -03, Volume-II अन्तर्गत Density Test Report थान- १
५.	Approval Lab Test Report for Earthwork, Progress Billing -04, अन्तर्गत Density Test Report थान- १
६.	Earthwork, Progress Billing-05, अन्तर्गत Density Test Report थान- १
७.	Earthwork, Progress Billing-06, अन्तर्गत Density Test Report थान- १
८.	Earthwork, Progress Billing-07, अन्तर्गत Density Test Report थान- १
९.	Earthwork, Progress Billing-08, अन्तर्गत Density Test Report थान- १
१०	Earthwork, Progress Billing-09, Volume-I अन्तर्गत Density Test Report थान- १
११	Earthwork , Volume-I, Progress Billing-10 अन्तर्गत Density Test Report थान- १
१२	Earthwork Project Report IPC 11 , अन्तर्गत Density Test Report थान- १
१३	Project Report अन्तर्गत Earthwork Compaction at Section A3960-4040, B4920-5570, Desity Test Report Density Test Report थान- १

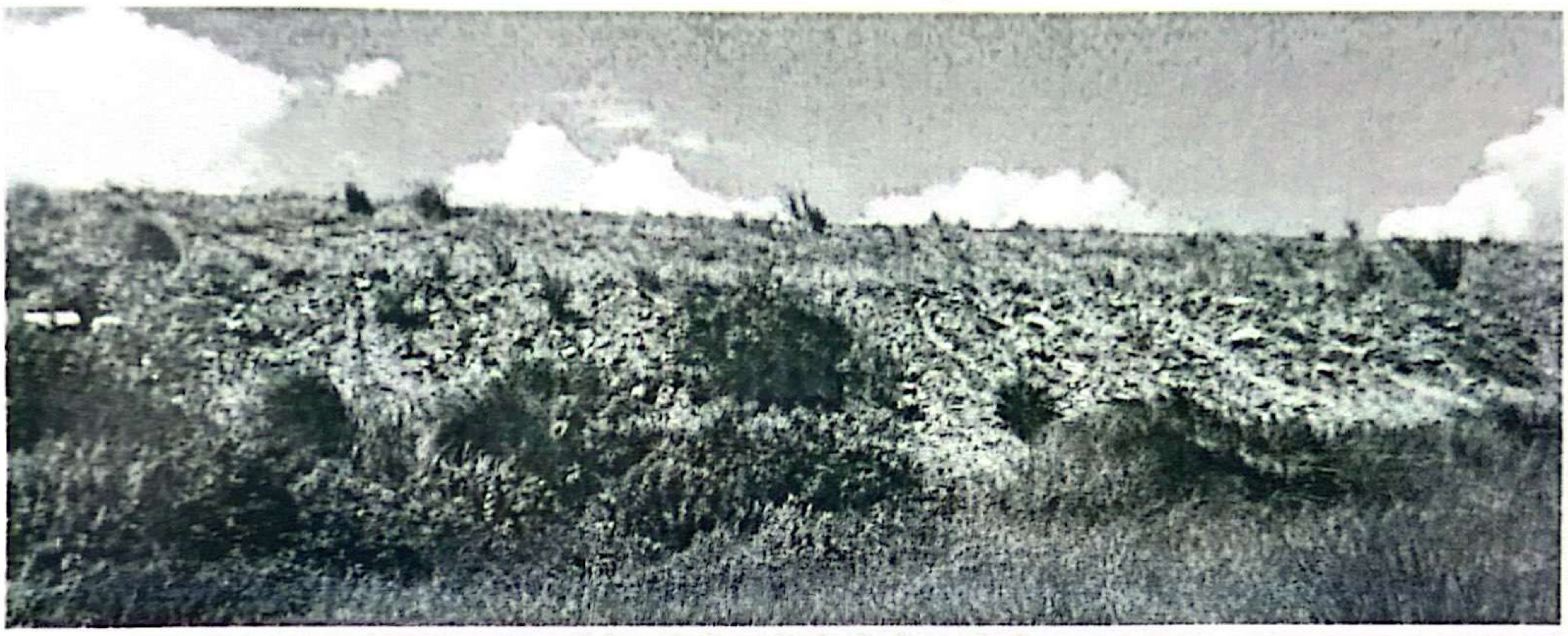
१४.	आयोजना कार्यान्वयन संलग्न पदाधिकारीहरुको संशोधित नामावली पाना-५
१५.	सुवर्ण राज उपाध्यायको संयोजकत्वमा गठित प्रतिवेदनको प्रतिलिपि
१६.	नेपाल सरकार र चीनबीच ऋण सम्बन्धमा भएको सम्झौताको प्रतिलिपि
१७.	नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण र China CAMC बीच भएको सम्झौताको प्रतिलिपि
१८.	धावन मार्गको माटो परिक्षण रिपोर्टको प्रतिलिपि
१९.	बिजनेश प्लान प्रतिवेदनको प्रतिलिपि
२०.	अमेरिकी टोपोग्राफिक नक्साको रियल टाईम डाटाको फोटो
२१.	छिने डाँडाको उचाई कटान गर्ने सम्बन्धी कागजातको प्रतिलिपि
२२.	Flight Procedure Design- PRIAP
२३.	पोखरा क्षेत्रीय अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको क्रममा जग्गाको मुआब्जा वितरण सम्बन्धी विवरण
२४.	पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको हालसम्म भुक्तानी भएको रकमको विवरण
२४.	पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको क्रममा **CAAN** र चिनियाँ कम्पनी श्री चाइना सिएएमसी इन्जिनियरिङ्ग कम्पनी लिमिटेड बीच मिति २०७१/०२/८ मा भएको निर्माण सम्झौता
२५.	मिति २०८१/०९/०४ गते नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणका महानिर्देशकस्तरबाट(Tax Exemption Reimbursement सम्बन्धमा) भएको निर्णय। (टिप्पणी र आदेश)
२६.	**CAAN** बाट अर्थ मन्त्रालयमा (Tax Exemption Reimbursement सम्बन्धमा) अनुरोध गरी लेखिएको पत्र
२७.	पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको सम्बन्धमा मिति २०७४/११/१३ गते तदनुसार २५ फ्रेबुअरी, २०१८ मा सम्पन्न भएको कार्यान्वयन सम्झौता (Implementation Agreement)

नापी विभागबाट प्राप्त

क.सं.	विवरण
१.	पोखरा क्षेत्रीय विमानस्थल विस्तार हुनुअघि र पछिको टोपोग्राफिक नक्सा

अनुसुची- ४ भ्रमणका क्रममा लिइएका तस्वीरहरु

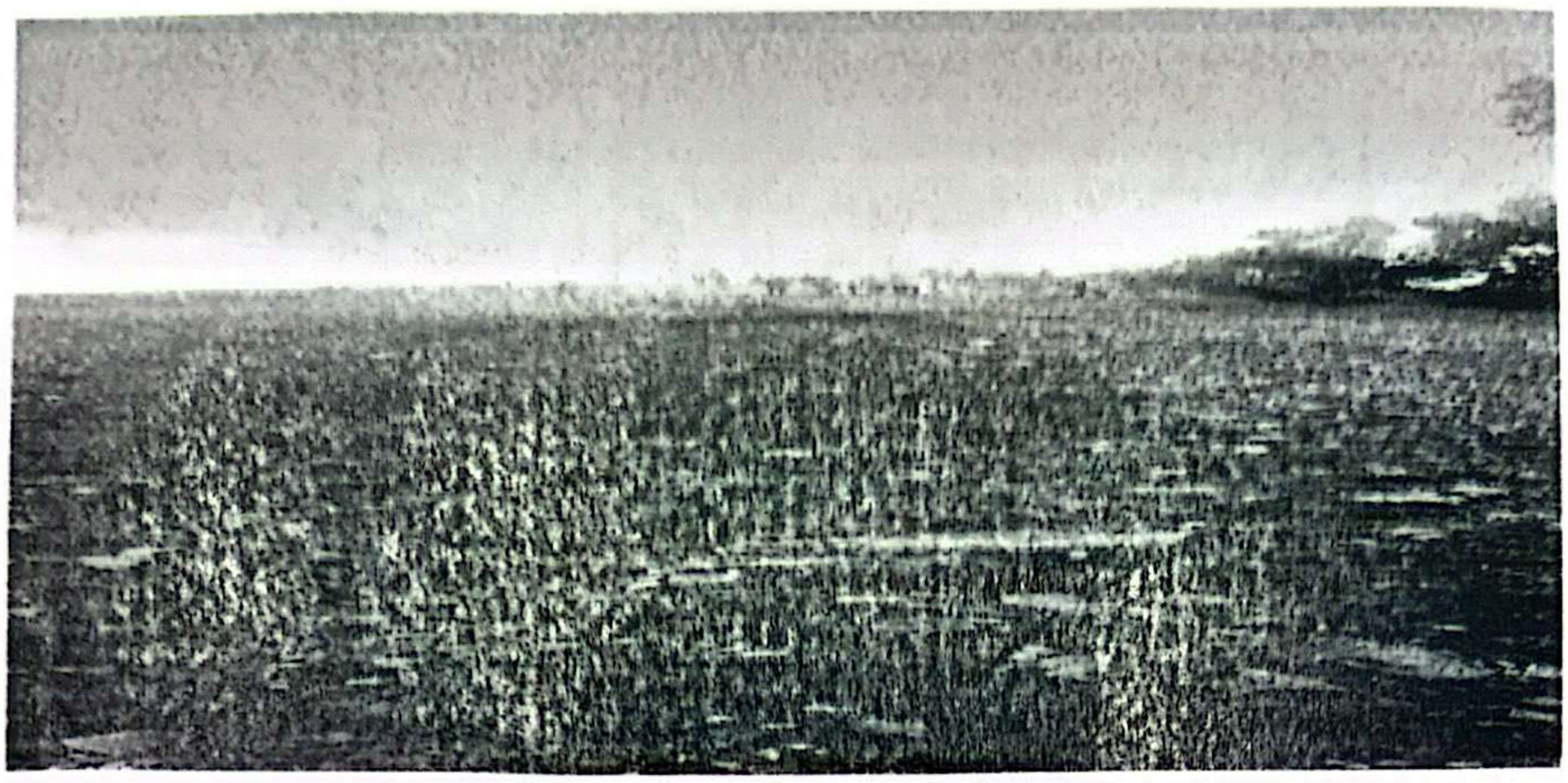
विमानस्थलको धावनमार्ग लगायतका भौतिक संरचना अनुगमन गर्ने क्रममा माननीयज्यूहरु



धावनमार्गको पूर्वदक्षिणपट्टिको फिलिङ्ग गरेको स्थान

सरोकारवालाहरुसँग छलफल

Scanned with CamScanner



छिने डाँडाको ४० मि. कटान गरेको स्थान