

सरकारी सम्पत्तिको चरम दुरुपयोग

- कपिल लोहनी *

हामी साना छँदा एनसिसिएन भन्ने एक अर्धसरकारी निर्माण कम्पनी थियो । यसको प्रधान कार्यालय काठमाडौँमा हालको हलचोकस्थित सशस्त्र प्रहरी बलको प्रधान कार्यालय रहेकै ठाउँमा थियो । मुलुकभरका ठूला सरकारी निर्माण कार्य यसै संस्थाले गर्दथ्यो भने नीजि क्षेत्रले गर्ने ठेक्का-पट्टाको काम निकै सानो स्तरमा मात्र हुने गर्दथ्यो । त्यस्तै सडकको निर्माण र सुधार मात्र गर्ने अर्को निकाय सडक विभाग थियो । यी दुवै निकायहरूसँग निर्माणका ठूला ठूला उपकरणहरू हुन्थे । सडक विभाग र यससँग विभिन्न किसिमका आवश्यक उपकरण त अहिले पनि छँदैछन् भने नेपाली सेनाले पनि विकास निर्माणको निम्ति आफ्नो प्राविधिक र उपकरण फाँट चुस्त रूपमा चलाइ नै रहेको छ । नेपालमा २०४६ सालको जनआन्दोलन पश्चात भएको प्रजातन्त्रको पुनर्वहाली पश्चात एनसिसिएनलाई खर्चिलो र व्यवस्थापकीय कमजोरी भएको संस्था भएको भन्दै विघटन नै गरियो । त्यसपछि नेपालमा नीजि क्षेत्रका निर्माण कम्पनीहरूको विकास हुन थाल्यो । आज नीजि क्षेत्रका निर्माण कम्पनीहरू निकै ठूला भइसके र उनिहरूले विशाल स्वरूपका कामहरू पनि गर्न सक्ने क्षमता राख्छन् । अधिकांश यस्ता देशी-विदेशी निर्माण कम्पनीहरूले ज्यादै सहाहनीय काम गरेका छन् भने केही ठूलो पहुँच भएका भ्रष्ट कम्पनीहरूले गरेका सम्पूर्ण कामहरू बालुवामा पानी हालेको सरी असफल र असुरक्षित भएका छन् तर तिनीहरूलाई तह लगाउने र सजाय दिने ताकत कुनै निकायसँग पनि छैन किनकी बदमासीबाट आएको रकम सबै बाँडीचुँडी खाइने गरिएको छ भन्ने पनि सुन्नमा आइरहन्छ ।

चीन सरकारले सन् १९७० को दशकमा दक्षिण एशियामा नै कतै नभएको विद्युतीय ट्रलिबस काठमाडौँको त्रिपुरेश्वर-सूर्यविनायक रूटमा चल्ने बनाइदिएको थियो । केही समय पछि यसलाई चाहिने थप बसहरू पनि उपलब्ध गराइएको थियो । २०४३ साल तिर ट्रलिबसलाई त्रिपुरेश्वरदेखि रत्नपार्कसम्म, विराटनगर देखि इटहरीसम्म र भैरहवादेखि वुटवलसम्म विस्तार गर्ने कुरा पनि उठेको थियो र यो बारे सम्भाव्यता अध्ययन पनि अधि बढाइएको थियो । तर त्यस्ता विस्तारको त कुरै छोडौँ, त्यतिबेला विद्यमान ट्रलिबसको मर्मत समेत कहिल्यै नगरेर, यो रूटमा ट्रलिबससँग खुलेआम अन्य यातायातका साधनहरूको प्रतिस्पर्धा हुन दिएर र ट्रलिबस र यसका कर्मचारीहरूको सुरक्षाको समेत प्रबन्ध नमिलाएर र यसको व्यवस्थापनमा कुनै सुधार नै नगरेर आखिर यसलाई बन्द नै गरियो । चन्द्रशमशेरको पालामा बनेको रोपवे, जुन पछि अमेरिकी सरकारको सहयोगमा मर्मत र विस्तार गरेर चलाइएको थियो, त्यो पनि अव्यवस्था र चरम भ्रष्टाचारकै कारण त्यसको सञ्चालक नेपाल यातायात संस्थानसँगै बन्द गरियो । नेपाल जस्तो विद्युत उत्पादनको ठूलो सम्भावना बोकेको मुलुकमा यस्ता विद्युतीय सवारी र ढुवानीका साधनहरूको निकै धेरै अनुभव बटुलिसकेको अवस्थामा पनि यिनलाई मुलुकका विभिन्न ठाउँहरूमा विस्तार गर्दै लग्नु पर्नेमा बन्द नै गर्नु भनेको कतिसम्मको मूर्खतापूर्ण कदम हो त्यो त एक साधारण व्यक्तिले पनि बुझ्न सक्दछ । नीजिकरण र खुला अर्थनीतिको नाममा बन्द गरिएका यस्ता यातायातका साधनहरू र कम्पनीको कारण मुलुक निकै पछि धकेलिएको छ ।

चन्द्रशमशेर नेपालका प्रधानमन्त्री हुँदा खेरी देखि नेपालमा यातायात क्षेत्रको थोरै विकास हुन शुरु भएको हो । तराईका जङ्गल फाँडेर काठ निकासी गर्ने र त्यो खाली गरिएको जमीन आफ्ना आसेपासे, भाई-भारदार, गुरु-पुरोहित, सेना, प्रशासक तथा अन्य समर्थकहरूलाई वीरताको रूपमा दिने र तीनमा भारतबाट मजदुर र ठेकेदारहरू ल्याएर किसानी गर्न लगाउने, अनि त्यहाँको अधिकांश उत्पादन पनि भारततिरैको बजारमा बेच्ने बन्दोबस्ती हुन शुरु भएको हो । शुरुवाती चरणमा गोरु-गाडा, ट्र्याक्टर र लहरीको प्रयोगका लागि कच्ची धुले सडकहरूको निर्माण शुरु भएको भए पनि पछि भारतीय रेल नेपाली सिमासम्म ल्याएर तिनमा काठ तथा कृषि उपजहरू र मान्छेसमेत ओसारन थालियो । जमिन्दार र ठेकेदारहरूले आफ्ना सवारीका साधनहरू पनि जोड्न थाले । चन्द्रशमशेर कै पालामा नेपालमा नेपाल गभर्मेन्ट रेलवे (एनजिआर) को नाममा रक्सौलबाट अमलेखगञ्ज र जनकपुरबाट जयनगरसम्म रेलको लाइन निर्माण गरेर नेपालको आफ्नै रेलसेवा सञ्चालन गरियो । त्यो रेलसेवालाई त्यतिमा नै सिमित राखिए पनि त्यसको केही अंशमा भने आजभन्दा एक दशक अधिसम्म पनि जिर्ण रूपमा नै सही रेलसेवा सञ्चालनमा नै थियो ।

केहि वर्ष पहिले नेपालमा आधुनिक रेलसेवाको सञ्जाल बिछ्याउने हेतुले रेल विभागको नै स्थापना भयो । कैयन् पटक मर्मत गरेर चलाई रहेको पुरानो रेलसेवालाई एक्कासी बन्द गरियो । छिमेकी राष्ट्र भारतको सहयोगमा जयनगरदेखि

जनकपुर हुँदै कुर्थासम्म बडा-गजी पटरी बिछ्याएर आधुनिक स्टेशनको पनि निर्माण गरियो र यसको पुर्व र पश्चिममा पनि रेलवे लाइनको क्रमशः निर्माण गर्दै गएर करिव एक दशकभित्र नेपालको पुर्वदेखि पश्चिमसम्मको सम्पूर्ण तराइमा आधुनिक रेलसेवा सञ्चालन गर्ने योजना बनाइयो । भारतबाट दुइवटा अति आधुनिक रेलहरु दुवै देशका सरकारको स्तरमा सम्झौता गरेर नै करिव ८५ करोडको लागतमा आजभन्दा भण्डै एक वर्ष अघि भित्राइयो र दुलही सरह घुम्टोभित्र निकै लामो अवधिदेखि सजाएर राखिएको छ । नयाँ दुलहीले पनि केही दिनको माया र लाड-प्यार पछि घुम्टो उतारेर आफ्नो नयाँ घरको गृहस्थी सम्हाल्न थाल्छे, तर हाम्रा यी नयाँ दुई रेलहरु भने अर्धमृत अवस्थामा घाम र पानी खेपेर घुम्टोसमेत च्यातिने गरेर खुला पटरीमा नै सुतिरहेका छन् मानौं कि यो रेलको इतिहास भल्काउने एउटा संग्रहालय नै हो । तर साँच्चिकै एउटा रेल संग्रहालयको निर्माण गरेर इज्जतका साथ राखेर जनसमुदायको शिक्षा र मनोरञ्जनका लागि समर्पित गरिनु पर्ने पुरानो तथा ऐतिहासिक रेलका इन्जिन तथा अन्य अवशेष र फोटाहरुको भने आज नामो-निशान छैन । ती पुराना रेल चलाउने र व्यवस्थापन गर्ने कर्मचारीहरुलाई किन सदाका लागि बिदा दिइयो होला र नयाँ रेलवेको निर्माण गर्दा नेपाल सरकार र दातृमुलुकको सरकारले पनि रेलवेको निर्माणसँगै यसको व्यवस्थापन पक्षको पनि विकास गर्दै लैजाने कुरा आफ्नो दिमागमा र योजनामा किन राखेनन् होला र साथै नेपाल सरकारले योसँग सम्बद्ध कानूनको निर्माण र आवश्यक पुर्व-तयारी विनै रेल किन भित्रिएको होला । चन्द्रशमशेरको पालामा भनै कुनै किसिमको आर्थिक विकास नभएको जमानामा समेत नेपालले रेल सहित यसलाई सञ्चालन गर्ने मानव संसाधन केही समयको निमित्त भारतबाटै ल्याएर व्यवस्थापन गर्न सक्यो (सायद ती मध्ये अधिकांश यतै घरजम गरेर बसे होलान्) भने आजका दिग्गज भनाउँदा प्रशासक र सरकारहरुले यसो गर्न किन नसकेका होलान् ।

भारतको दार्जिलिङमा अङ्ग्रेजको पालामा बनाएको छोटो-गजी वास्प इन्जिनबाट चल्ने रेल उनिहरुले आजसम्म पनि एक जिउँदो संग्रहालयको रूपमा चलाई रहेका छन् भने त्यसमा बसेर सयर गर्न आन्तरिक र वाट्य पर्यटकहरुको त्यहाँ घुइँचो नै लाग्दछ । तर हामीले त्यस्ता सोच बनाउन त कता कता, त्यस्ता पुराना वस्तुहरुको सङ्ग्रह समेत गरेर आउँदा पिँढीहरुको ज्ञानको निमित्त राख्न सकेनौं । चतराबाट कोशी डयामसम्म टुङ्गा ओसार्न बनाइएको रेलवे पनि त्यसै गरेर हरायो । धरानको सत्र नम्बर वडामा रेलवे भन्ने ठाउँ बाहेक यसको कुनै नामो-निशान भेटिँदैन आज ।

त्यत्रो ठूलो धनराशी खर्चेर ल्याएका नयाँ रेलहरु त्यसै फ्याँकिइ राखिँदा पनि सबै क्षेत्र कानमा तेल हालेर मात्र किन बसिरहेको होला । के सरकारले आफुले सञ्चालन गर्न सक्दैन भने यसमा पनि भारतीय रेलवेसँग सम्बन्धित कुनै निकायलाई केही समयको लागि सञ्चालन र तालिमको लागि अनुबन्ध गरेर पछि यसलाई नीजि क्षेत्रको समेत सहभागितामा शेयर धनीहरुको एक वृहत कम्पनीको रूपमा विकास गर्न सकिँदैन र ? यति धेरै चरम लापवाही त एक अति नै भाँडभैलो भएको मुलुकमा पनि हुँदैन । के हामी भाँडभैलोको पराकाष्ठामा नै पुगिसकेका हौं त ? के हामी असफल राष्ट्रकै श्रेणीमा पुगिसकेका हौं त ?

चीन सरकारको सहयोग र नेपालको समेत ठूलो धनराशी खर्चेर ल्याइएका छ, थान हवाइजहाज आज त्यसैगरी अर्धमृत अवस्थामा खुला आकाशमा घुम्टो विनै लम्पसार परिरहेका छन् । यसको कारण के त भन्दा खेरी ती जहाजहरु सुरक्षित छैनन् रे र तिनको सञ्चालनबाट नेपाल वायुसेवा निगमलाई पोसाउँदैन अरे । करिव दुई दर्जन मुलुकहरु र चीन भित्र समेत सञ्चालन भइरहेका यी जहाजहरु नचलाउनुको रहस्यमा आन्तरिक भ्रष्टाचारी षडयन्त्र मात्र जिम्मेवार छ कि चिनीया जहाज र प्रविधिलाई दुरुत्साहित गर्न कुनै अन्तर्राष्ट्रिय गिरोह नै लागि परिरहेको छ, यो कुरा बुझ्न नै गाह्रो परिरहेको छ । यदि चिनीया विमान त्यति रद्दी थिए भने त्यतिबेलै किन ल्याउने निर्णय गरेको हो त कुन्नि । यतिबेला मलाई मेरा पिताजीले उहाँ सन् १९६० को दशकमा तत्कालिन सोभियत संघको भ्रमणमा जाँदा घटेको एक रोचक घटनाको याद आयो । कुरा के परेछ भने, उहाँहरुलाई घुमाउन खटाएको गाइडसँग मेरा पिताजीले “रूसमा राम्रो गुणस्तरका मोटरगाडीहरु बन्दैन रहेछन् हगी ?” भनेर जिज्ञासा राख्दा त्यो गाइडले अलिक रिसाएको पारामा “मिस्टर लोहनी, तिमी देशमा यो भन्दा राम्रा के कस्ता गाडीहरु बन्छन् एक पटक फोटो भए देखाउ न” भनेछ । यो कुरा सुनेपछि भने उहाँ निकै भास्किएर विज्ञान, प्रविधि र सबै कुरामा आत्मनिर्भर हुनु नै कुनै पनि मुलुकको निमित्त सबैभन्दा ठूलो कुरा रहेछ र गुणस्तरमा त विस्तारै सुधार ल्याउन सकि हालिन्छ नि भन्ने निष्कर्षमा पुग्नु भएछ । भारतमा पनि त सबै किसिमका सवारीका साधन बन्दथे र आज उसले त्यसको गुणस्तरमा पनि निकै सुधार गरिसक्यो ।

आज क्युवा र उत्तर कोरिया जस्ता मुलुकहरुले अमेरिका र अन्य विकसित मुलुकहरुको नाकाबन्दी र व्यापारमा बन्देज सहनु परेकोले रूसी र चिनिया विमान र मोटर गाडीहरुमा नै चित्त बुझाउन बाध्य छन् । भन्ने क्युवामा त दशकौं पहिलेका मोटरगाडीहरु मर्मत गरेर चलिरहेका छन् । यसरी रूसी र चिनिया विमानहरुमा ठूलै खराबी हुने भएमा त प्रत्येक दिन त्यस्ता सवारीहरुको दुर्घटनाको खबर हामीले सुन्नु पर्ने हो । तर विश्वका अन्य मुलुकहरुकै दाँजोमा तिनका उत्पादनहरु पनि मज्जाले चलिनै रहेका छन् भने हामी सियो पनि बनाउन नसक्ने मुलुकले नाना थरीका खोटहरु निकाल्नु कत्तिको जायज होला ।

नेपाल वायुसेवा निगमले चिनीया हवाइजहाजहरु वाहेक अन्य जहाज चलाएर कति प्रगति र मुनाफा पार्न सकेको छ त ? त्यो पनि हामीले लेखाजोखा गर्नु जरुरी छ र यो भ्रष्टाचारको अखडा बनेको संस्थालाई तत्काल नीजि क्षेत्रको सहभागितामा एक कम्पनीमा परिणत गरिनु पर्दछ । अहिलेलाई यदी ती चिनिया विमानहरुको राम्रो मोल दिने ग्राहक नभेटिएमा भने सेना वा प्रहरीलाई ती सबै जहाजहरु हस्तान्तरण गरेर चीनसँग एक लट विमान चालक र प्राविधिकहरुको तालिमको व्यवस्थाको लागि सहयोग माग्नुका साथै केही समयको निम्ति उतैबाट चालक र प्राविधिक टोली मगाएर भएपनि ती जहाजहरु चार्टर्ड फ्लाइट, खाद्यान्न ढुवानी र विपत व्यवस्थापन जस्ता कार्यका लागि तत्काल व्यवस्थापन गरिनु पर्दछ र नपुग भएमा केही थान फेरि किनेर ल्याइनु पर्दछ । पोखराको नयाँ विमानस्थल सञ्चालनमा आएपछि पुरानो विमानस्थलको जमिन पनि भुमाफियाको मुष्टीमा पुग्न बेर छैन । त्यसैले सेनाको विमान वाहिनी र प्रहरीको नयाँ विमान वाहिनी र पर्यटन सम्बन्धि एडभेन्चर फ्लाइटहरु सो पुरानो विमानस्थलबाट सञ्चालन गरिरहनु आवश्यक छ । आफ्नो चारैतिरको सिमा विश्वका उत्कृष्ट औद्योगिक र ठूला राष्ट्रहरूसँग जोडिँदा जोडिँदै हामी तिनीहरुको विकास र प्रविधिको तौहिन गरेर अन्य विदेशी मुलुकहरु तिर किन मुख ताक्न खोज्छौं, यसैमा अचम्म लाग्दछ ।

केही समय अघि लुम्बिनी क्षेत्रमा चलाउन भनेर ल्याइएका विद्युतीय बसहरु पनि चलाउँदै नचलाएर विग्रने अवस्थामा पुगिसकेका छन् । ती मध्येका केही बस साभा यातायात मार्फत काठमाडौंमा चलाउने भनिए पनि अझ सम्म चलन सकेका छैनन् । यस्ता कुराहरु हुनुमा चरम अव्यवस्था र भ्रष्टाचार मात्र दोषी छ कि विभिन्न मुलुकहरुको चलखेलले पनि काम गरेर हामी वास्तवमा पेण्डुलम भइरहेका हौं भन्ने नसकिने ।

यातायातका साधनको मात्र होइन विभिन्न नयाँ औद्योगिक क्षेत्र, ड्राई पोर्ट, आई टी पार्क, अतिथि गृह, सुकुम्बासीका लागि बनेका अपार्टमेन्ट भवन, धर्मशाला आदि पनि विना तयारी निर्माण भएकाले आजसम्म ती मध्ये अधिकांश चलन नसकेर खाली रहेका छन् । हामी कुनै पनि आयोजनाको निर्माण अघि त्यस सम्बन्धि गृहकार्य किन गर्दैनौं । हामीले यो सब कहिले सिकने वा हाम्रो मुलुकबाट भ्रष्टाचारको अन्त कहिलेबाट हुने । के यस्ता आमुल परिवर्तनको निम्ति अझ अर्को क्रान्ति वा युद्धको आवश्यकता छ र ?

जन आन्दोलनको लगत्तै नेपाल सरकारको मातहतमा करिव तीन चार दर्जन बेलायती ल्याण्डरोभरका अत्याधुनिक जिपहरु आए र केही वर्ष सडकमा दगुरेको पनि देख्न पाइयो । तर केही वर्ष पछि नै बिस्तारै यी सबै अति बलिया जिपहरु सडकबाट हराउन थाले । पछि बुभ्दा तिनका पार्टपुर्जा नपाइएका तथा पाइए पनि महँगो भएकाले तिनीहरुलाई सिंहदरवारको ग्यारेजमा फ्याँकेको कुरा थाहा भयो । यो कस्तो अचम्मको तर्क, जबकी त्यस्तै नीजि जिपहरुमा नेपालका कैयन् धजाइयहरु बडो रवाफका साथ सडकमा आज पनि कुदिरहेका हुन्छन् । बेलायती राजदूतावासले विगत ५०-६० वर्षदेखि विभिन्न समयमा लिलाम गरेका त्यस्ता ल्याण्डरोभरहरु त आजसम्म पनि खासगरी नेपालका पूर्वी भागका पहाडहरुमा दर्जनौं यात्रु र सामान बोकेर सानसँग दौडिनै रहेका हुन्छन् त । यस्ता मोटरगाडीहरुको दुरुपयोगका कथाहरु निकै धेरै छन् । एउटा आड्कडा अनुसार नेपालका विभिन्न सरकारी अड्डाहरुमा थोरै मर्मत गरेर चल्ने यस्ता १५,००० भन्दा बढी गाडीहरु त्यसै सडेर बसिरहेका छन् अरे । के तिनीहरुलाई लिलामीमा पठाउन सकिँदैन ? के नेपाल जस्तो गरिव मुलुकले वातावरण संरक्षणको भुठा नाममा बिस वर्ष चलेका गाडीहरु फ्याँक्ने नियम बनाउन मिल्छ ? के ती गाडीहरुमा प्रदुषण गर्ने इन्जिन र अन्य पुर्जा फेरेर पुनः चलाउन मिल्दैन ? मैले कैयन् विकसित राष्ट्रहरुमा पनि त्यस्ता पुराना गाडीहरुलाई प्रदुषणको मापदण्डभित्र रहि चलाउन दिएको देखेको छु ।

सिंहदरवारकै ग्यारेजमा मात्र गएर हेर्ने हो भने त्यहाँ संगहालयमा लगेर प्रदर्शन गर्न लायकका कति पुराना तर ठूलो महत्व बोकेका गाडीहरु भेटिने छन् । राजा त्रिभुवनले चढेको एक अति पुरानो गाडी केही वर्ष अघिसम्म विराटनगर जुट

मिलको एउटा भाडीमा बेवारिसे अवस्थामा भेटिएको खबर छापारुमा आएको केही समय पनि नै त्यो गाडी त्यहाँबाट गायब नै गरियो । हालै कवाडीलाई लिलाम गर्न ठिक पारिएको ललितपुर जुद्ध वारुण यन्त्रको केही थान अति पुराना बेलायती (डेनिस कम्पनी) र अमेरिकी (डज कम्पनी) दमकलहरू यस स्तम्भकारकै पहलमा बेचनबाट रोकेर सोही वारुण यन्त्रशालामा प्रदर्शनमा राखिएको छ ।

यसरी नयाँ तथा पुराना सबै प्रकारका यातायातका साधन, मेसिन, इन्जिन आदिको आफ्नो एउटा मूल्य हुन्छ र यस्ता वस्तुहरू आयात गर्दा ठूलो धनराशीको खर्च भएको हुन्छ । नेपालमा नीजि क्षेत्रमा भएका यस्ता वस्तुहरूको अधिकतम उपयोग हुने र कहिले काहीं सरकारी गलत निर्णय र करको भारले गर्दा मात्र फ्याँकन बाध्य हुने भएता पनि सरकारी स्तरमा जनताले कर तिरेको रकमबाट खरिद गरिएका यस्ता वस्तुहरूको चरम दुरुपयोग र हिनामिना हुने गरेको छ । नेपालको आजको नयाँ प्रजातान्त्रिक अभ्यासमा त राजा र हाकिम नै हजारौं भएकाले सबैलाई मोटरगाडी र अन्य उपकरणहरू र त्यो पनि नयाँ चाहिएको छ भने पुरानाको लिलामी गरिने कुनै ठोस नियम कानून नभएकोले होला तिनीहरू घाम र पानीमा सडेर बस्न नै बाध्य हुन्छन् । यस्ता परिपाटीलाई तुरन्त फेरबदल गरेर नेपालले आउँदा दिनहरूमा अबौं रकम बचत गर्न सिकनु पर्दछ ।

* लेखक विकास अर्थशास्त्री र पुर्ववैकर तथा नेपाल एकल व्यक्तित्व समाजका अध्यक्ष समेत हुन् ।

२०७८ साल भाद्र २४ गते