NEA WEEKLY TALK PROGRAM

" Development Approach in Nepal; Based on the Development Emergency - Why and How?? "

Speaker

ER.DR. NARAYAN PRASAD SUBEDI

***SDE**, Department of Water Resources and Irrigation*

Dr. Subedi holds Master's from Nepal and a Ph.D. from Japan. He has 15+ years of experience in leading water resource and river management projects like CFRD Dhap Dam, major rivers such as Karnali, West Rapti, Babai, Tamakoshi, Bhotekoshi, and Sunkoshi across Nepal. His research on flood hazards and damage assessment associated with sediment transportation was published internationally.

Abstract: *Nepal's journey of planned development over the past seven decades has delivered progress, but the anticipated outcomes remain unmet. Achieving high and sustainable economic growth through infrastructure development faces challenges due to the limited resources and inefficiencies in existing frameworks. The current rules, regulations, organizational structures, and approaches need revamping to overcome these barriers. To address this, a new approach, termed "Development Emergency," is proposed and could be implemented upto 15 years. This approach ensures rapid advancement of development projects by incorporating streamlined procurement processes, separate legal and managerial arrangements, strong leadership, autonomous public agencies with defined authority and responsibilities, assured manpower and budget, and mechanisms for immediate implementation.*

ON FRIDAY, 31 JANUARY 2025

START AT 03:30 PM

ENGINEER BHAWAN, PULCHOWK, LALITPUR

Live on NEA Facebook page.

NEPAL ENGINEERS' ASSOCIATION (NEA)

Pulchowk, Lalitpur; GPO No. 604, Kathmandu, Nepal
Telephhone: +977-1-5010251 / 5010252
Email: info@neanepal.org.np
Website: www.neanepal.org.np

"Development approach in Nepal; Based on the Development Emergency" – why and how???

पूर्वाधार आयोजना निर्माण : अबरोध र समाधान

पूर्वाधार विकासका लागि, विकास संकटकाल किन र कसरी ?

Dr. Narayan Prasad Subedi
Ph. D. in Disaster Management
Senior Divisional Engineer (SDE),
Department of Water Resources and Irrigation (DWRI)
Jawalakhel, Lalitpur

Thursday, January 31rd, 2025 (2081/10/18)

Outline of the Presentation

१. पृष्ठभूमी

२. अपेक्षित बिकास हुन नसक्नुका कारणहरु

३. पूर्वाधार बिकासमा भएका अनुभवहरु

४. के हो बिकास संकटकाल ?

५. बिकास संकटकाल कार्यान्वयन; कसरी ?

६. निष्कर्ष

www.onlinekhabar.com

onlinekhabar

१८ माघ २०८१, शुक्रबार

विचार :

निर्धारित समयभित्रै पूर्वाधार बनाउन विकास संकटकाल

छोटो र चुस्त खरिद प्रक्रिया, सार्वजनिक निकायलाई स्वायत्तता, अधिकार र तत्काल कार्यान्वयन हुने व्यवस्था सहित विकास परियोजनालाई तीव्रगतिमा अघि बढाउने पर्याप्त सुनिश्चितता नै विकास संकटकाल हो । यसले ठूला परियोजना कार्यान्वयनमा गति दिनेछ ।

8 4.2k Shares

डा. नारायणप्रसाद सुवेदी २०८१ माघ १ गते १०:१०

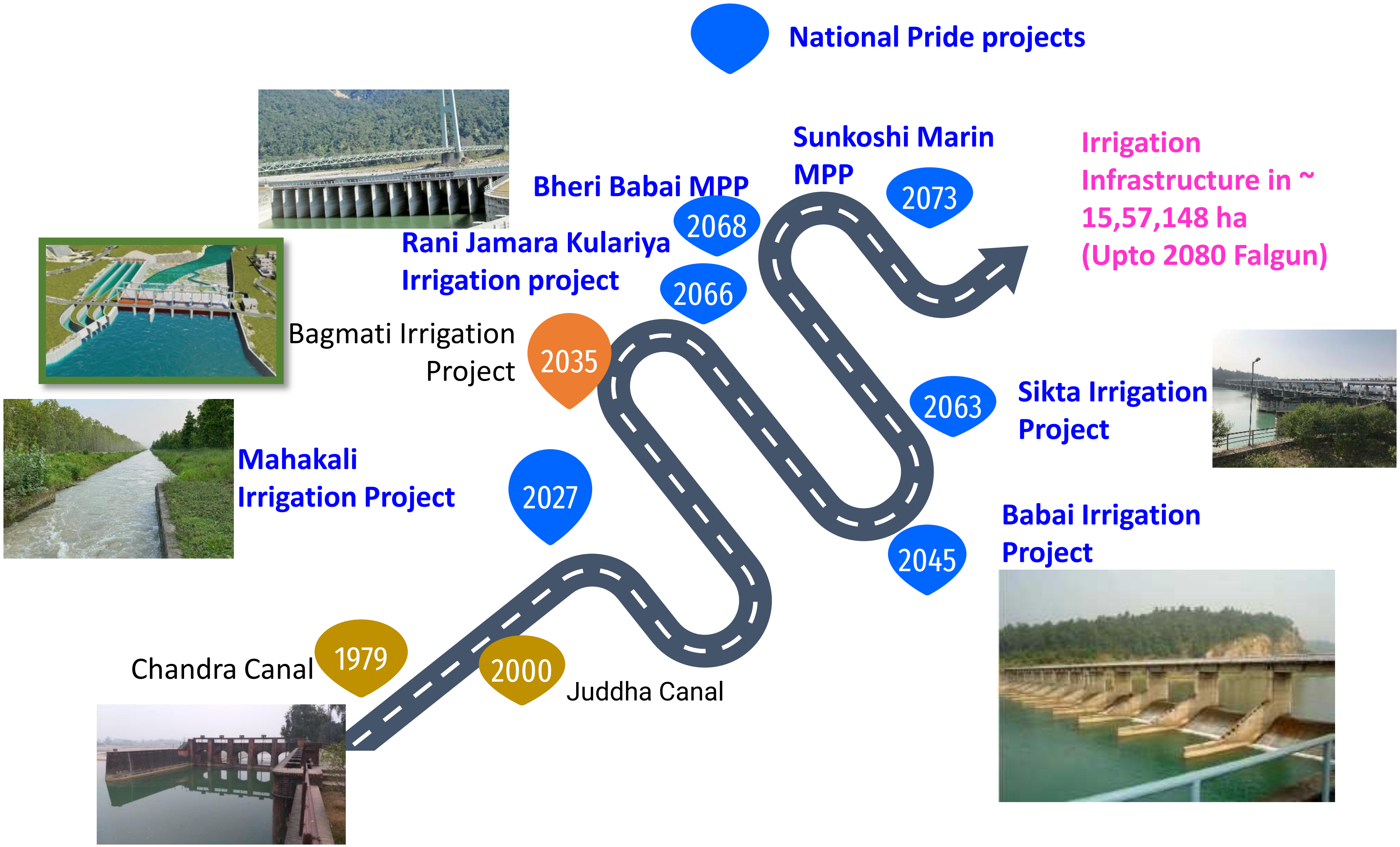
१. पृष्ठभूमी ...

- अहिलेसम्म १० पञ्चवर्षीय र ५ त्रिवर्षीय योजनाहरू कार्यान्वयन भएका, हाल १६औं पञ्चवर्षीय योजना (२०८१/८२–२०८५/८६) कार्यान्वयनमा छ।
- नेपाललाई २०२६ सम्म विकासशील राष्ट्रमा स्तरोन्नति गरी २०३० सम्म दीगो विकासका लक्ष्य हासिल गर्न लक्ष्य राखिएको छ। (सन २०२२ को समीक्षा वमोजिम जम्मा करिव ४२.१ % मात्रै उपलब्धि हासिल भएको छ।)
- नेपाल सरकारले आ.व. २०६८/६९ देखि आर्थिक, सामाजिक विकासमा योगदान पुर्याउने रणनीतिक महत्वका पूर्वाधार र संरक्षणका २७ गोटा (यातायात ७, सिँचाइ ६, विद्‌युत्‌ ४, विमानस्थल ३, खानेपानी १, अन्य ६) आयोजनाहरूलाई राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाका रूपमा घोषणा गरेको । (करिब ३३ खर्ब रुपैयाँ अनुमानित लागत) ।

१. पृष्ठभूमी ...

- वर्तमान कानूनी व्यवस्था र कार्यान्वयनशैली, बजेट बिनियोजन लगायतका कारण, राष्ट्रिय गौरवका आयोजना भने पनि प्राप्त उपलब्धि हेर्दा राष्ट्रिय गौरव गर्न लायक भएको नपाइएको । राष्ट्रिय लक्ष्य "समृद्ध नेपाल, सुखी नेपाली" सहजै प्राप्त गर्न सकिने नदेखिएको ।

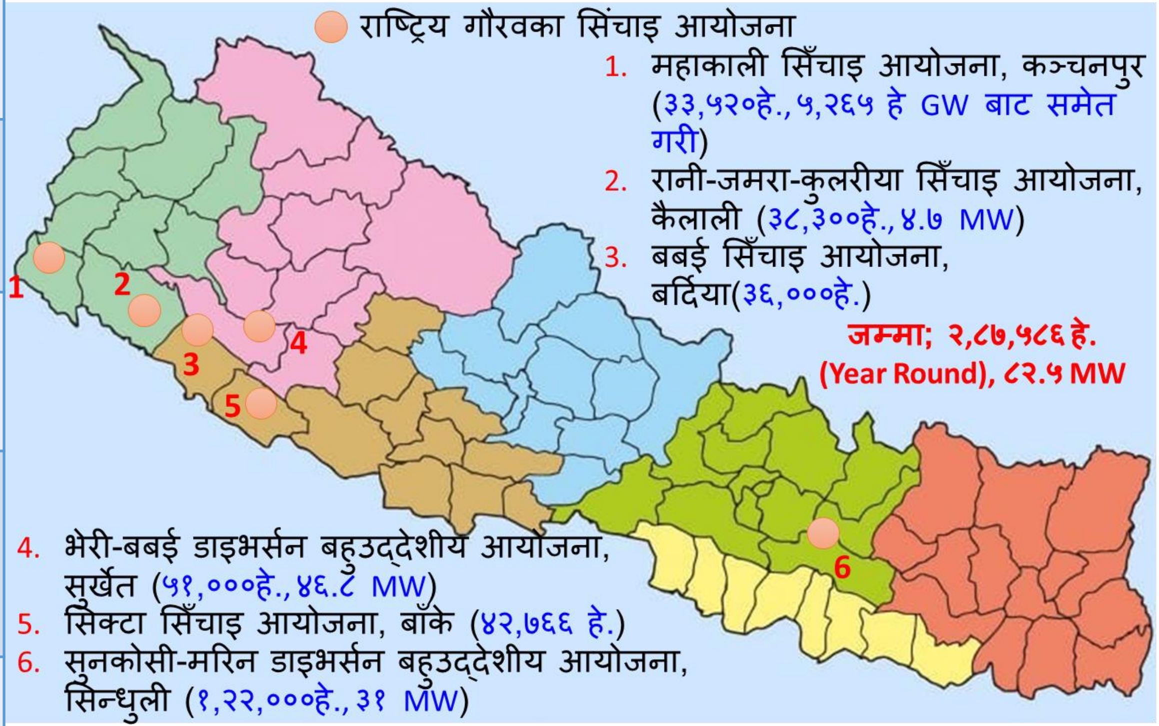
Irrigation Development Roadmap



राष्ट्रिय गौरवका सिंचाइ आयोजना

आयोजनाको हालसम्मको प्रगति विवरण (आ. व. २०८०/८१);

आयोजना	हालसम्मको उपलब्धी	
१. महाकाली सिँचाइ आयोजना, कञ्चनपुर (शुरू; २०६३/६४ देखि)	भौतिक प्रगति: २१.९८% वितिय प्रगति: २१.६७ %	लागत ; ३५ अर्ब ४४ करोड, खर्च ; ७ अर्ब ६८ करोड
२. रानी-जमरा-कुलरीया सिँचाइ आयोजना, कैलाली (शुरू; २०६६/६७ देखि)	भौतिक प्रगती: ७४.३६% वित्तिय प्रगती: ७२.३९ %	लागत ; २७ अर्ब ७० करोड, खर्च ; २० अर्ब ५ करोड
३. बबई सिँचाइ आयोजना, बर्दिया (शुरू; २०४५/४६ देखि)	भौतिक प्रगती: ७२.२२% वित्तिय प्रगती: ७०.८७%	लागत ; २७ अर्ब ७० करोड, खर्च ; २० अर्ब ५ करोड
४. भेरी-बबई डाइभर्सन बहुउद्देशीय आयोजना, सुर्खेत (शुरू; २०६८/६९ देखि)	भौतिक प्रगति: ६५.८ % वितिय प्रगति: ४९.७ %	लागत ; ३३ अर्ब १९ करोड, खर्च ; १६ अर्ब ५० करोड
५. सिक्टा सिँचाइ आयोजना, बाँके (शुरू; २०६२/६३ देखि)	भौतिक प्रगति: ४१.५८ % वितिय प्रगति: ४०.६२ %	लागत ; ५२ अर्ब ८९ करोड, खर्च ; २१ अर्ब ४९ करोड
६. सुनकोसी-मरिन डाइभर्सन बहुउद्देशीय आयोजना, सिन्धुली (शुरू; २०७३/७४ देखि)	भौतिक प्रगती: ३४.४% बित्तिय प्रगती: ३०.९६ %	लागत ; ४९ अर्ब ४२ करोड, खर्च ; १५ अर्ब ३० करोड



२. अपेक्षित बिकास हुन नसक्नुका कारणहरु

- राष्ट्रिय गौरव, रुपान्तरणकारी एवं ठूला आयोजनाहरुको स्पस्ट सूचक (की इन्डिकेटर), मापदण्डका आधारमा परिभाषित एवं वर्गीकृत हुन नसक्नु ।
- राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको आधार, प्रभाव, आकार, समयसीमा, वजेट सीमा, कार्यान्वयन तरिका र मोडालिटी समेत प्रस्ट नहुनु ।
- कार्यान्वयन विधिमा विशिष्टता नहुनु, व्यवहारमा ठोस प्रतिवद्धता नदेखिनु, विशिष्टिकृत ऐन, कानून तथा संरचनागत व्यवस्था नहुनु ।
- ठेक्का/बोलपत्र आव्हान पूर्व गर्नुपर्ने पूर्वतयारीका (विस्तृत डिजाइन, सर्वेक्षण, जग्गा प्राप्ति, साईट क्लीयरेन्स एव पहुँच मार्ग लगायत) कामहरु पूर्णरुपले समयमै सम्पन्न नहुनु । जस्तै २००२ तिर अवधारणा विकास भएको हुलाकी मार्गको प्रगति अझै आधा नपुग्नु ।

२. अपेक्षित बिकास हुन नसक्नुका कारणहरु ...

- आयोजन (जस्तै द्रुत मार्ग) को कार्यान्वयन संचालन मोडालिटी मै झण्डै एक दशक जती आलमल हुनु जस्ले गर्दा आयोजनको प्रारम्भिक लागत करिव १११ अर्ब बाट वढेर २१४ अर्ब पुग्नु ।
- साथै पटक पटक डिजाइन तथा अलाइनमेन्ट परिवर्तन गरीनु (जस्तै मध्यपहाडी लोकमार्ग) ।
- स्रोतको सुनिश्चितता नभई आयोजना कार्यान्वयनमा लगिनु र कार्यान्वयनको समयमा समेत बजेटको अभाव हुनु ।
- उपयुक्त व्यक्तिलाई उपयुक्त समयमा उपयुक्त जिम्मेवारी नदिईनु साथै प्राविधिक तथा दक्ष जनशक्तिको समुचित व्यवस्थापन हुन नसक्नु ।

२. अपेक्षित बिकास हुन नसक्नुका कारणहरु ...

- गुरुयोजना, आवधिक योजना र दिगो विकास लक्ष्यहरु बीच तादम्यता कायम गर्न नसक्नु, जग्गा प्राप्तिमा कानूनी, प्रक्रियागत र व्यवहारिक जटिलता कायम नै रहनु ।
- सार्वजनिक खरिद सम्बन्धी प्राबधानहरु जटिल हुनु । विशेष प्रकृतिका आयोजना निर्माण सम्बन्धमा प्रचलित कानून अस्पष्ट, अव्यवाहारिक तथा अमैत्री हुनु ।
- निर्णयमा ढिलाइ हुने एवं निर्णय भएतापनी अपेक्षित कार्यान्वयन नहुनु र निर्णय कार्यान्वयन को निरन्तर फलोअप नहुनु ।
- प्राय: सम्पन्न आयोजनाहरुको असर र उपलब्धि मूल्याङ्कन गरी प्राप्त पृष्ठपोषण का आधारमा भविष्यमा निर्माण हुने आयोजनाको सुधार गर्ने संस्थागत व्यवस्था नगरीनु ।

२. अपेक्षित बिकास हुन नसक्नुका कारणहरु ...

- मुआब्जा विवादका कारण करिव दुई दशकसम्म पनि कतिपय प्रसारण लाइन निर्माण गर्न नसक्नु साथै अन्य आयोजना पनि समयमै सम्पन्न हुन नसक्नु ।
- कतिपय आयोजना (जस्तै विमानस्थल) को मुआब्जा मै लागतभन्दा तीन गुणा वढी खर्च हुनु ।
- हाल संचालनमा रहेका ठुला योजनाहरु जस्तै वबइ सिंचाइ योजना करिव ३५ बर्ष देखी संचालनमा रहेपनी मुर्तरुपमा सम्पन्न हुन नसक्नु ।
- १७ वटा राष्ट्रिय गौरवका योजनाहरु पन्ध्रौ योजना अबधिभित्र (२०७६/७७-२०८०/८१) सम्पन्न गर्ने लक्ष्य राखिएकोमा ३ वटा मात्र (१८% मात्र) (माथिल्लो तामाकोशी, गौतमबुद्ध अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल, पोखरा अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल) सम्पन्न भएका छन् भने काठमाडौ मेट्रो र निजगढ अन्तराष्ट्रिय विमानस्थलको कार्य शुरु नै हुन नसक्नु ।

२. अपेक्षित बिकास हुन नसक्नुका कारणहरु ...

- अन्तरमन्त्रालय/अन्तरनिकाय समन्वयको अभावले अर्न्तराष्ट्रिय वोलपत्र द्वारा गरिएको ठेक्कामा बिदेशबाट सामान ल्याउन, एल.सी. खोल्न, विष्फोटक पदार्थ आयातमा ढिलाई हुनु ।

३. पूर्वाधार बिकासमा भएका अनुभवहरु

Nepalese Context;

Babai Irrigation Project, Bardiya

- नेपाल सरकार मिति २०५१/०९/१२ को निर्णय बमोजिम गठित बबई मूल नहर निर्माण कार्यान्वयन समिति, २०५१ (माननीय को अध्यक्षतामा गृह, अर्थ, वन तथा भू –संरक्षण, भूमिसुधार तथा व्ययस्था मन्त्रालय, विधुत प्राधिकरण, सम्बन्धित आयोजना लगायतको प्रतिनिधित्व भएको ८ सदस्यीय समिति) लाई अख्तियारी दिई योजना कार्यान्वयन गरिएको ।
- समितिले योजना कार्यान्वयनको लागि आवश्यक कर्मचारीहरुलाई काजमा वा करारमा नियुक्ति गर्न सक्ने ।
- विभिन्न मन्त्रालयहरुले जलस्रोत मन्त्रालयको समन्वयमा आफूलाई तोकिएको जिममेवारी पूरा गर्ने व्ययस्था गरिएको ।
- विभिन्न निकायका पदाधिकारीहरु निर्माण स्थलमै उपस्थित भई On-Site decision गरी समस्या समाधान गरिएको ।

३. पूर्वाधार बिकासमा भएका अनुभवहरु ...

Nepalese Context;

Babai Irrigation Project, Bardiya

- आयोजना कार्यान्वयनकै समयमा लेखापरीक्षण गर्न महालेखा परीक्षकबाट अधिकार सम्पन्न अधिकृतको व्यवस्था मिलाइएको ।
- राष्ट्रिय अभियानको सफल कार्यान्वयनको लागि तत्कालिन जलस्रोत मन्त्रालयमा उच्च स्तरको अधिकृतको नेतृत्वमा केन्द्रीय समन्वय इकाई को स्थापना गरिएको ।
- केन्द्रीय समन्वय इकाईले दैनिक रुपमा कार्य अनुगमन एवं छोटो समयमा बिशेष प्रक्रिया अपनाई समस्या समाधान को लागि पहल गरिएको ।
- गृह मन्त्रालय बाट शान्ति सुरक्षाको लागि निर्माण स्थलमा प्रहरी टोली को व्यवस्था।
- अर्थ मन्त्रालयबाट आवश्यक बजेट, आ.ले.प. (म.ले.नि.का./को.ले.नि.का बाट) र अ.ले.प. (म.ले.प.का.) समयमा नै गर्ने व्यवस्था गराउनु पर्ने ।

३. पूर्वाधार बिकासमा भएका अनुभवहरु

Nepalese Context;

Babai Irrigation Project, Bardiya

- आपूर्ति मन्त्रालय, टिम्बर कर्पोरेशनले नहरमा पर्ने जंगलका रुखहरु कटानी, मुछानी, घाटगद्दी लगायतका कार्य गर्ने ।
- भूमिसुधार तथा व्ययस्था मन्त्रालयबाट नहरमा परेको जग्गाको लगत तयार गर्ने, कट्टा गर्ने र सिमांकन छुट्टेयाउने ।
- वन तथा भू–संरक्षण मन्त्रालयबाट नहरको सिमांकनमा परेका रुखहरुको लगत लिने, मूल्यांकन गर्ने तथा रुखहरु काटने विशेषाधिकार जिला वन कार्यालय बर्दिया लाई दिइएको ।
- संचार मन्त्रालयबाट निर्माणस्थलमा ५ थान VHF Telephone Set उपलब्धता एवं अस्थायी हुलाक स्थापना गर्ने ।

३. पूर्वाधार बिकासमा भएका अनुभवहरु

Nepalese Context;

Babai Irrigation Project, Bardiya

- राष्ट्रिय निकुञ्ज क्षेत्रमा पर्ने असरको लागि वार्डेनले बबई सिचाई आयोजनाको प्रतिनिधि समेत राखी ७ दिन भित्र EIA गराउनु पर्ने ।
- राष्ट्रिय निकुञ्ज क्षेत्रबाट EIA को आधारमा आवश्यक निर्माण सामाग्री (ढुगां, गिट्टी, बालुवा आदि) उपलब्ध गराउने, र दिन रात आवतजावत एवं मेशिन आदिको प्रयोगबाट काम गर्न अनुमति दिने।

३. पूर्वाधार बिकासमा भएका अनुभवहरु

Nepalese Context;

- Kathmandu Terai Fast Track; पनि मौजूदा प्राबधान भन्दा फरक संगठन (नेपाली सेना)वाट कार्यान्वयन भएको - विशेष प्राबधान –type of **“Development Emergency”**
- भूकम्पबाट प्रभावित संरचनाको पुनर्निर्माण सम्बन्धी ऐन, २०७२; to some extent of Special provision for procurement in fast track–type of **“Development Emergency”**
- Establishment of separate company for the Hydropower generation like Upper Tamakoshi, Chilime HEP etc.; Special Purpose Vehicle; Special; to some extent of Special provision- **the risk does not transfer** from the **parent organizations of NEA.**

Mega Infrastructure developments

International Context (Singapore);

Tuas Mega Port (Phase 1)	Marina Bay Sands	Singapore MRT System (Initial Phase)	Changi Airport (Jewel Changi Expansion)	Marina Barrage
➢ **Proposed Cost**: USD 12.5 billion ➢ **Completed Cost**: USD 14 billion ➢ **Proposed Period**: 8 years (2013–2021) ➢ **Completed Period**: 8 years (2021)	➢ **Proposed Cost**: USD 5.5 billion ➢ **Completed Cost**: USD 8 billion ➢ **Proposed Period**: 4 years (2006–2010) ➢ **Completed Period**: 4 years (2010)	➢ **Proposed Cost**: USD 2.1 billion ➢ **Completed Cost**: USD 4.2 billion ➢ **Proposed Period**: 6 years (1982–1988) ➢ **Completed Period**: 6 years (1987)	➢ **Proposed Cost**: USD 1.27 billion ➢ **Completed Cost**: USD 1.7 billion ➢ **Proposed Period**: 4 years (2014–2018) ➢ **Completed Period**: 5 years (2019)	➢ **Proposed Cost**: USD 150 million ➢ **Completed Cost**: USD 226 million ➢ **Proposed Period**: 6 years (2003–2009) ➢ **Completed Period**: 6 years (2008)
➢ Largest container terminal with automated systems and deep-water berths. ➢ Enhance port capacity and global competitiveness. ➢ Support maritime trade and logistics.	➢ Iconic integrated resort with a hotel, casino, shopping mall, and the famous rooftop infinity pool. ➢ Boost tourism and create a landmark attraction. ➢ Economic development through tourism and recreation.	➢ Rapid urban transit system. ➢ Reduce traffic congestion. ➢ Provide efficient public transportation.	➢ Futuristic design with an indoor waterfall and gardens. ➢ Enhance passenger experience. ➢ Serve as a global aviation hub.	➢ Multi-functional dam for flood control, water storage, and recreation. ➢ Enhance water security and urban resilience. ➢ Provide flood control and freshwater supply.

Mega Infrastructure developments

International Context (Japan);

Tokyo Bay Aqua-Line	Kansai International Airport	Akashi Kaikyō Bridge	Roppongi Hills	Shinkansen (Tōkaidō Line)
➢ **Proposed Cost:** USD 10.8 billion ➢ **Completed Cost:** USD 11.2 billion ➢ **Proposed Period:** 9 years (1989–1998) ➢ **Completed Period:** 9 years (1997)	➢ **Proposed Cost:** USD 8 billion ➢ **Completed Cost:** USD 15 billion ➢ **Proposed Period:** 6 years (1987–1993) ➢ **Completed Period:** 6 years (1994)	➢ **Proposed Cost:** USD 4.3 billion ➢ **Completed Cost:** USD 4.5 billion ➢ **Proposed Period:** 10 years (1988–1998) ➢ **Completed Period:** 10 years (1998)	➢ **Proposed Cost:** USD 4 billion ➢ **Completed Cost:** USD 4 billion ➢ **Proposed Period:** 17 years (1986–2003) ➢ **Completed Period:** 17 years (2003)	➢ **Proposed Cost**: USD 380 million ➢ **Completed Cost**: USD 800 million ➢ **Proposed Period:** 5 years (1959–1964) ➢ **Completed Period**: 5 years (1964)
➢ Bridge-tunnel highway across Tokyo Bay. ➢ Reduce travel time around the bay. ➢ Enhance connectivity and reduce traffic congestion.	➢ Offshore airport on a man-made island. ➢ Meet growing air traffic demand. ➢ International aviation hub..	➢ Longest suspension bridge in the world. ➢ Connect Kobe and Awaji Island. ➢ Facilitate regional connectivity and trade.	➢ Mixed-use urban complex with office space, residential areas, and retail facilities. ➢ Revitalize urban areas. ➢ Promote economic development.	➢ High-speed rail network connecting Tokyo and Osaka. ➢ Facilitate rapid inter-city travel. ➢ Improve mobility and economic integration.

Mega Infrastructure developments

International Context (South Korea);

Songdo International Business District	Four Major Rivers Restoration Project	Gyeongbu High-Speed Rail (KTX)	Incheon International Airport	Saemangeum Seawall Project
➢ **Proposed Cost:** USD 40 billion ➢ **Completed Cost:** USD 40 billion ➢ **Proposed Period:** 15 years (2003–2018) ➢ **Completed Period:** 15 years (2018)	➢ **Proposed Cost:** USD 19 billion ➢ **Completed Cost:** USD 22 billion ➢ **Proposed Period:** 4 years (2009–2013) ➢ **Completed Period:** 4 years (2013)	➢ **Proposed Cost:** USD 18 billion ➢ **Completed Cost:** USD 22 billion ➢ **Proposed Period:** 12 years (1992–2004) ➢ **Completed Period:** 12 years (2004)	➢ **Proposed Cost:** USD 5 billion ➢ **Completed Cost:** USD 7 billion ➢ **Proposed Period:** 8 years (1992–2000) ➢ **Completed Period:** 8 years (2001)	➢ **Proposed Cost**: USD 2.6 billion ➢ **Completed Cost**: USD 3.5 billion ➢ **Proposed Period:** 18 years (1991–2009) ➢ **Completed Period**: 18 years (2009)
➢ A smart city with cutting-edge technology, green spaces, and eco-friendly infrastructure. ➢ Create a global business hub and a model for smart city development. ➢ Attract multinational corporations and promote sustainable urban living.	➢ River restoration for flood control, water quality improvement, and ecosystem preservation. ➢ Reduce flooding, enhance water resources, and boost eco-tourism. ➢ Provide clean water, protect ecosystems, and support recreational activities.	➢ High-speed rail connecting Seoul and Busan, with a maximum speed of 300 km/h. ➢ Reduce travel time, boost economic integration, and sustainable transport. ➢ Efficient and fast transport, reduce traffic congestion.	➢ A world-class airport with advanced aviation facilities with cutting-edge technology. ➢ Establish South Korea as a transportation hub. ➢ Enhance international connectivity.	➢ The world's longest seawall (33.9 km) to create reclaimed land and freshwater reservoirs. ➢ Boost agricultural production and urban development. ➢ Provide land for farming, industrial zones, and urban expansion.

Mega Infrastructure developments

International Context (India);

Mumbai–Ahmedabad High-Speed Rail (Under Construction)	Golden Quadrilateral Highway Project	Sardar Sarovar Dam	Delhi Metro (Phase 1)	Bandra–Worli Sea Link
➢ **Proposed Cost:** USD 15 billion ➢ **Completed Cost:** Ongoing ➢ **Proposed Period:** 7 years (2017–2024) ➢ **Completed Period:** Ongoing	➢ **Proposed Cost:** USD 6 billion ➢ **Completed Cost:** USD 9 billion ➢ **Proposed Period:** 7 years (1999–2006) ➢ **Completed Period:** 8 years (2007)	➢ **Proposed Cost:** USD 4.6 billion ➢ **Completed Cost:** USD 6.8 billion ➢ **Proposed Period:** 37 years (1985–2022) ➢ **Completed Period:** 37 years (2022)	➢ **Proposed Cost**: USD 2 billion ➢ **Completed Cost**: USD 2.3 billion ➢ **Proposed Period:** 7 years (1998–2005) ➢ **Completed Period**: 7 years (2005)	➢ **Proposed Cost**: USD 250 million ➢ **Completed Cost**: USD 310 million ➢ **Proposed Period:** 5 years (2004–2009) ➢ **Completed Period**: 5 years (2009)
➢ High-speed rail connecting Mumbai and Ahmedabad. ➢ Revolutionize intercity travel, enhance economic integration. ➢ Provide modern, fast transportation.	➢ 5,846 km highway network connecting Delhi, Mumbai, Chennai, and Kolkata. ➢ Boost trade and connectivity. ➢ Support freight and passenger mobility.	➢ Multi-purpose dam for irrigation, power generation, and water supply. ➢ Provide water to arid regions and boost agricultural productivity. ➢ Generate hydroelectric power, support irrigation, and ensure drinking water supply.	➢ Urban mass rapid transit. ➢ Reduce urban congestion. ➢ Efficient public transport system.	➢ Cable-stayed bridge connecting Bandra and Worli in Mumbai. ➢ Reduce travel time and alleviate traffic congestion. ➢ Facilitate efficient commuting in Mumbai.

Mega Infrastructure developments

International Context (Nepal); tentative

Kaligandaki A Hydropower Project	Upper Tamakoshi Hydropower Project	Melamchi Water Supply Project	Gautam Buddha International Airport	Tribhuvan International Airport Expansion Project (Ongoing)
➢ **Proposed Cost:** USD 464 million ➢ **Completed Cost:** USD 504 million ➢ **Proposed Period:** 4 years (1996–2000) ➢ **Completed Period:** 6 years (2002)	➢ **Proposed Cost:** USD 439 million ➢ **Completed Cost:** USD 750 million ➢ **Proposed Period:** 6 years (2011–2017) ➢ **Completed Period:** 10 years (2021)	➢ **Proposed Cost:** USD 355 million ➢ **Completed Cost:** USD 464 million ➢ **Proposed Period:** 7 years (2000–2007) ➢ **Completed Period:** 21 years (2021)	➢ **Proposed Cost:** USD 92 million ➢ **Completed Cost:** USD 108 million ➢ **Proposed Period:** 6 years (2015–2021) ➢ **Completed Period:** 7 years (2022)	➢ **Proposed Cost:** USD 92 million ➢ **Completed Cost:** Ongoing ➢ **Proposed Period:** 5 years (2018–2023) ➢ **Completed Period:** Ongoing
➢ A 144 MW hydropower plant. ➢ Meet domestic energy demand and reduce electricity imports. ➢ Generate electricity for national development.	➢ Nepal's largest hydropower plant with 456 MW capacity. ➢ Enhance energy security and reduce dependency on imported electricity. ➢ Boost GDP by providing reliable electricity.	➢ Water diversion and supply to Kathmandu Valley through about 27 km tunnel. ➢ Address water scarcity and ensure reliable water supply. ➢ Provide clean drinking water 170 MLPD to urban areas.	➢ Upgraded international airport in Lumbini. ➢ Boost tourism and international connectivity. ➢ Facilitate aviation and tourism.	➢ Expansion of Nepal's primary international airport. ➢ Handle increasing passenger traffic and improve services. ➢ Boost tourism and trade.

Mega Infrastructure developments (International experiences)

1. Incentives for Project Managers and Technocrats

a) Performance-Based Rewards;

- Monetary Bonuses: PM and technocrats involved in Delhi-Mumbai Industrial Corridor (DMIC) and Bharatmala Pariyojana got bonuses for meeting or exceeding milestones within set timelines and budgets.
- Additional financial incentives; for cost-saving innovations or completing projects ahead of schedule.
- National Infrastructure Excellence Awards and PM and teams are honored publicly.

b) Career Development Opportunities;

- Promotion Pathways; Key performers are often fast-tracked promoted. (in, National Highways Authority of India (NHAI) and the Delhi Metro Rail Corporation (DMRC)).
- Skill Enhancement Programs

c) Long-Term Engagement; Retainer Mechanisms for High-performing professionals.

2. Professional Security for Technocrats and Project Managers

a) Legal Protections;

- Indemnity for Good-Faith Actions: provision like the Arbitration and Conciliation Act, 1996 and make decision without any fear of litigation.

b) Comprehensive Benefits; Insurance Coverage.

3) Autonomy of Implementation Agencies

a) Independent Budgeting and Decision-Financial Independence

b) Streamlined Processes

- Fast-Track Approvals for procurement and contract award procedures, reducing delays.
- Project-Specific Governance Models; Delhi Metro was governed by the Special Purpose Vehicle (SPV) model, providing the DMRC with autonomy.

4) Authority of Project Managers

a) On-Site Decision-Making Powers- as per requirements.

b) Dispute Resolution Authority; On-the-Ground Conflict Management.

5) Conducive Environment for Infrastructure Development

a) Transparent Procurement Processes; E-Procurement Platforms

b) Public-Private Partnerships (PPPs); provision of Viability Gap Funding (VGF) for Risk Shared between public and private contractors/partners.

c) Monitoring and Evaluation Frameworks; provision of Real-Time Monitoring Tools and Third-Party Audits.

6) Incentives for Innovation and Sustainability

a) Green Infrastructure;

b) R&D Support

Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act 2013 (LARR Act), India

1. Consent Requirements; requires the consent of 80% of landowners for private entities and 70% for public-private partnerships (PPP) before land acquisition can proceed.
2. Social Impact Assessment (SIA); Compulsory SIA should be carried before acquisition.
3. Fair Compensation; landowners receive fair compensation (based on market value) for their property.
4. Timely Disbursement of Compensation; without any delays.
5. Rehabilitation and Resettlement (R&R); Comprehensive R&R Benefits not only to landowners but also to affected residents.
6. Exemptions and Amendments; State-Level Amendments, particularly for critical infrastructure projects like highways etc.

Golden Quadrilateral Highway Project, India

The special provisions were;

1. Streamlined Procurement Processes;

- managed by the National Highways Authority of India (NHAI).
- adopted the Engineering, Procurement, and Construction (EPC) model; Turn Key project; all responsibilities (design, procurements and construction) goes to a single contractor- minimized delays.
- Penalty applicable; if not completed with in time.

2. Public Private Partnerships (PPPs);

- Transfer of Risk, Responsibilities and Return.
- This strategy reduced the financial burden on the government and leveraged private sector efficiency.

Golden Quadrilateral Highway Project, India

3. Special Purpose Vehicle (SPV): The NHAI as SPVs to manage specific sections of the highway and expedited decision-making processes and management efficiencies.

4. Land Acquisition Reforms: Amended existing laws, ensuring fair compensation and reducing legal hurdles that could delay the project.

5) Dispute Resolution Mechanisms: Efficient mechanism were implemented to address conflicts promptly, preventing prolonged legal battles and keeping the project on schedule.

6) Quality Control and Monitoring: Strict quality control and continuous monitoring ensured standard adherence, reducing maintenance costs and enhancing project longevity.

Tuas Mega Port (Phase 1), Singapore

The special provisions were;

1. Design and Build Contracts;

- Managed by Maritime and Port Authority of Singapore (MPA).
- Streamlines project delivery, reduces potential disputes between designers and builders, and allows for faster implementation.

2. Innovative Construction Techniques
3. Sustainable Practices: reusing dredged and excavated materials as reclamation fill
4. Phased Development:
5. Public-Private Partnerships (PPPs):

Tuas Mega Port (Phase 1), Singapore

6. Robust Project Management:

- Strong leadership and effective project management practices were pivotal.
- Regular monitoring, clear communication channels, and decisive decision-making processes ensured adherence to timelines and budgets.

Tokyo Bay Aqua-Line, Japan

The special provisions were;

1. Accounts Act (Act No. 35 of 1947)s;

- regulates the procurement procedures, ensuring proper accounting and financial management.

2. Cabinet Order concerning the Budget, Auditing, and Accounting (Imperial Ordinance No. 165 of 1947)
3. National Property Act (Act No. 73 of 1948): governs the management and disposition of national properties.
4. Contract Management Regulations (Ministry of Finance Ministerial Ordinance No. 52 of 1962): ensuring that procurement processes are conducted fairly and efficiently.

Tokyo Bay Aqua-Line, Japan

6. Special Provisions for Infrastructure Projects:

- Competitive Bidding; to ensure transparency and obtain the best value for public funds.
- Public-Private Partnerships (PPPs): utilized PPPs to leverage private sector expertise and efficiency in public infrastructure projects.
- Compliance with International Agreements: This compliance ensures that procurement processes meet international standards, promoting efficiency and fairness.

३. के हो बिकास संकटकाल ?

- छोटो र चुस्त खरिद प्रक्रिया, आयोजना पहिचान, तर्जुमा र कार्यान्वयनका लागी छुट्टै कानूनी र व्यवस्थापकीय प्रबन्ध, द्दढ नेतृत्व सार्वजनिक निकायलाई स्वायत्तता सहितको अधिकार र स्वतन्त्र जिम्मेवारी, जनशक्ति र बजेट सुनिश्चितता र तत्काल कार्यान्वयन हुने व्यवस्था सहित विकास परियोजनालाई तीव्रगतिमा अघि बढाउने पर्याप्त सुनिश्चिततायुक्त अवस्था नै **विकास संकटकाल** हो ।

- Development Culture and Development Environment - are the essential Pre-requisite conditions for Development Emergency”

३. बिकास संकटकाल किन ?

- Development Culture and Development Environment को सिर्जना गर्न ।

- उपयुक्त विकासमैत्री वातावरण, आवश्यक नीति, ऐन, कानून, संगठनात्मक संरचना, विकास कार्य संग सम्बन्धित प्रबिधिक तथा अधिकारीहरुको उच्च मनोवल एंव सीप, क्षमता, ईमान्दारिता, नैतिकता, बौद्धिकता, जिम्मेवारिता, जवाफदेहिता को सम्मान, पहिचान र मूल्यांकन गर्ने अवस्थाको सिर्जना गर्न ।

- अतिकम विकसित राष्ट्र बाट हुने स्तरोन्नतीलाई दिगो र टिकाऊ राख्नका लागि (Covid, सन २०१४ को भूकम्प का कारणले समेत करिव ४% ले गरिवी बढेको, आर्थिक बृद्धि टिकाऊ हुन नसकेको) ।

३. बिकास संकटकाल किन ? ...

- “Developing fast and for the better.”
- उच्च प्रतिफल दिने भौतिक पूर्वाधार समयमै निर्माण, व्यवस्थापन र संचालन गरी आर्थिक बृद्धि र सामाजिक रुपान्तरण मार्फत बहुपक्षीय सामाजिक गरिबीको चक्र तोड्न ।
- रेमिट्यान्स र आयतमा मात्रै निर्भर संकटउन्नमुख अर्थतन्त्रीय अवस्था बाट देशलाई संकट बाट बाहिर निकाली द्रुततर आर्थिक विकाशको लय समात्न ।
- नेपालमा ६ पटक राजनीतिक व्यवस्था र सातवटा संविधान परिवर्तन हुँदा पनि अपेक्षित रुपमा हुन नसकेको आर्थिक वृद्धि हासिल गर्न ।

३. बिकास संकटकाल किन ? ...

- आगामी २०२६ पछि अति कम विकसित मुलुकका रूपमा नेपालले विश्वव्यापार संगठन (डब्लुटिओ) बाट पाइरहेको सुविधा र सहयोग कटौती हुनसक्ने भएकोले सो को लागि तयार हुन पनि आफ्नै खुट्टामा उभिने गरी देश भित्र तिव्र आर्थिक वृद्धि को वातावरण सिर्जना गर्न ।
- तोकिएको समयावधि भित्रै पूर्वाधार निर्माण सम्पन्न गरी विकासको प्रतिफल हासिल गरी आर्थिक बृद्धि गर्न ।
- आयोजनाहरुको कार्यान्वयन पूर्व र कार्यान्वयन का क्रममा आइपर्ने समस्याहरुको अन साईट व्यवहारिक तथा यथार्थपरक समाधान गर्न ।

३. बिकास संकटकाल किन ? ...

- समस्या समाधानको लागि यथाशीघ्र सम्बन्धित पक्ष/वहुपक्षहरू बीच निरन्तर प्रभावकारी समन्वय र सहजीकरण गर्दै सहकार्यको वातावरण सिर्जना गर्न ।
- वातावरण र विकास बीचको अन्नयायोश्रित संम्वन्धलाई मध्यनजर गरी वातावरण संरक्षण, सम्बर्दन गर्दै सन्तुलित वातावरण मैत्री विकास गर्न ।
- क्षमता र योग्यताको पूर्वाधार निर्माणमा अधिकतम उपयोग गर्न ।
- राष्ट्रिय लक्ष्य "समृद्ध नेपाल, सुखी नेपाली" प्राप्तिमा सम्पूर्ण ध्यान केन्द्रित गर्न ।
- पूर्वाधार निर्माण को पूर्व तयारीका क्रममा, कार्यान्वयन र कार्यान्वयन पश्चात आइपर्ने व्यवधानहरूलाई समाधान गर्न ।
- सिमित स्रोत र साधनको पूर्वाधार निर्माणमा अधिकतम उपयोग गर्न ।

४. बिकास संकटकाल कार्यान्वयन; कसरी ?

- विकासे संस्कृति र विकास मैत्री वाताबरण सिर्जना विकास संकटकालका पुर्वशर्त हुनुपर्ने गरि कम्तीमा १५ बर्ष सम्म विकास संकटकाल लगाउन जरुरी देखिन्छ ।
- आर्थिक समृद्धिका लागि आन्तरिक उत्पादन वृद्धि, रोजगारी सिर्जना र आय आर्जनमा जोड दिनुपर्छ, जसका लागि पूर्वाधार विकास अपरिहार्य छ।
- नेपालजस्तो विकट भौगोलिक अवस्थिति भएको देशमा आर्थिक विकास र समृद्धि चुटकीको जादू नभएर ठूलो त्याग, धैर्य, कठिन परिश्रम, सुझबुझपूर्ण लगानी, वैदेशिक सहयोग र गुणस्तरीय पूर्वाधार निर्माणमार्फत मात्र सम्भव छ ।
- जसका लागि दृढ राजनीतिक इच्छाशक्ति, राष्ट्रसेवकको इमान्दरिता, कार्य प्रतीकों समर्पण र पेशाविद विज्ञहरूको निरन्तरको सल्लाह, सुझाव तथा गलत कार्य हुनवाट रोक्न चेतावनी पनि आवश्यक छ।

४. बिकास संकटकाल कार्यान्वयन; कसरी ?...

- नेपालमा योजना निर्माण र कार्यान्वयनबीचको ठूलो खाडलले दीर्घकालीन विकासमा पुर्‍याएको बाधा हटाउन र पूर्वाधार विकास मार्फत प्राप्त हुने अपेक्षित प्रतिफल हासिल गर्न विकास संकटकालको आवश्यकता देखिएको छ।

4. Implementing Development Emergency: A How-To?...

४. बिकास संकटकाल कार्यान्वयन; कसरी ?...

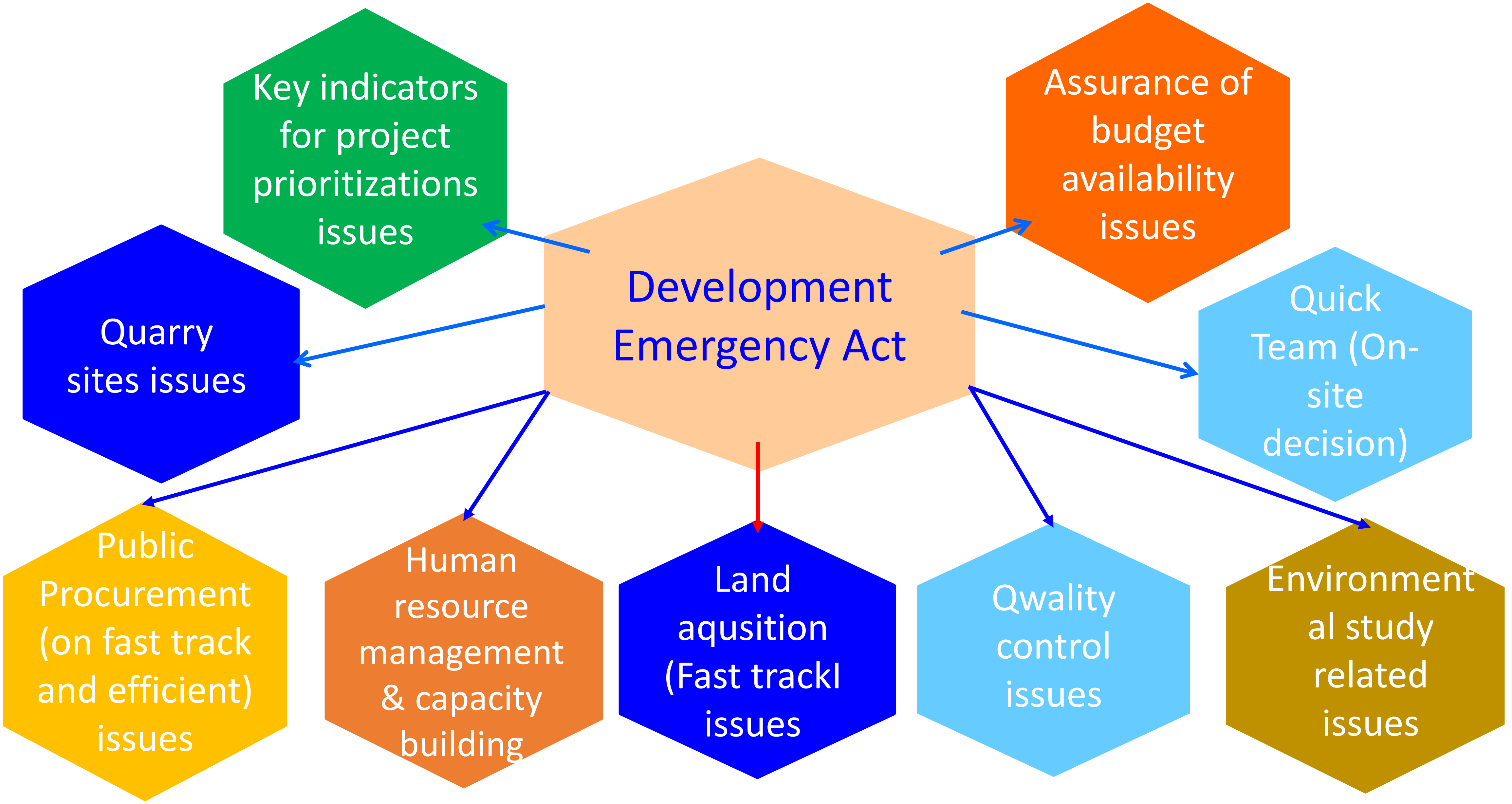
१) विकास संकटकालीन ऐन तर्जुमा गरी तत्काल कार्यान्वयनमा ल्याएर ।

- ✓ स्पष्ट मापदण्ड, अपेक्षित प्रतिफल, र राष्ट्रिय लक्ष्यका आधारमा आयोजनाको प्राथमिकिकरण गर्ने सम्वन्धी विषय
- ✓ वजेट सुनिश्चित्त सम्वन्धी विषय
- ✓ सार्वजनिक खरिद सम्वन्धी विषय
- ✓ जनशक्ति व्ययस्थापन तथा क्षमता अभिवृदि सम्वन्धी विषय
- ✓ आयोजनाका लागि जग्गा प्राप्ति सम्वन्धी विषय
- ✓ वातावरणीय अध्ययन सम्वन्धी विषय (ESR – BES, IEE र EIA) सम्वन्धी विषय

४. बिकास संकटकाल कार्यान्वयन; कसरी ?...

- ✓ Quarry sites for construction material को पहिचान र व्यवस्थापन सम्वन्धी विषय
- ✓ On-site decision सम्वन्धी विषय
- ✓ पुर्वाधार निर्माण संरचनाको गुणस्तर नियन्त्रण सम्वन्धी विषय

4. Implementing Development Emergency: A How-To?...



४. बिकास संकटकाल कार्यान्वयन; कसरी ?...

२) निजामती सेवाबाट अलग गरी बिकाश आयोजना संग संबद्द छुट्टै नेपाल इञ्जिनियरिङ सेवा गठन गरेर ।

३) इञ्जिनियरिङ व्यवसाय प्रबर्दन गर्न आवश्यक पेशागत दक्षता र क्षमता अभिवृदिका लागि इञ्जिनियरिङ स्टाफ कलेज स्थापना गरेर ।

४) अन्य सेवामा जस्तै नियुक्ति पश्चात कम्तिमा ६ महिना व्यवसायिक ज्ञान प्राप्त गर्ने खालको On the Job Training (OJT) हासिल गरेका प्राविधिक लाई मात्रै कार्यस्थलमा पठाउने कानूनत; व्यवस्था गरेर ।

५) सार्वजनिक काममा व्यक्तिगत जोखिम मोल्नुपर्ने अबस्थाको अन्त्य गरी विकास सँग सम्बन्धित प्राविधिकहरुको मनोवल उच्च राखी राष्ट्रिय लक्ष्यमा केन्द्रित हुन नेपाल इन्जिनियरिङ्ग काउन्सिल द्धारा गठित विज्ञ टोलीको सिफारिसमा मात्रै गुणस्तरयुक्त नभएको कार्यमा कानुनी कारबाही प्रारम्भ गरेर ।

४. बिकास संकटकाल कार्यान्वयन; कसरी ?...

६) नयाँ योजना छनौट प्रकृया बैज्ञानिक र बस्तुनिष्ठ हुने गरी स्पष्ट मापदण्ड तोकेर आयोजना बैक मार्फत छनौट गरी स्रोत सुनिश्चतताको ग्यारेन्टी पश्चातमात्र ठेक्का प्रकृया शुरु गरेर ।

७) उपलब्ध वित्तिय स्रोत र साधनका आधारमा हाल प्रस्तावित तथा कार्यान्वयनमा रहेका आयोजनाहरुलाई अपेक्षित प्रतिफल, राष्ट्रिय लक्ष्य, प्राप्त उपलब्धि समेतका आधारमा पुन; प्राथमिकिकरण तथा अध्धावधिक गरी स्रोत सुनिश्चतताको ग्यारेन्टी पश्चातमात्र थप आवश्यक कार्य गर्ने व्यवस्था गरेर । (Re-prioritization and update of the projects)

४. बिकास संकटकाल कार्यान्वयन; कसरी ?...

८) Well prepaedness; योजनाको पुर्वतयारीको चरणमा गर्नुपर्ने सम्पुर्ण कामहरु जस्तै उपभोक्ता, सरोकारवालाहरु सँग समन्वय, जग्गा प्राप्ति वा उपयोगको सहमती, अन्तरनिकाय समन्वय, वाताबरणिय अध्ययन प्रतिवेदन (इसआर) स्वीकृति, Site clearance आदि पुरा गरेर मात्र वोलपत्र आह्वान गरेर ।

९)आयोजना निर्माणमा स्थानीय निर्माण सामाग्रीको उपलब्धताको सुनिश्चतताको हुनेगरी खानी क्षेत्र (Quarry site) तोकी निर्माण व्यवसाय मैत्री वातावरण सिर्जना गरेर ।

१०) योग्य तथा सक्षम बोलपत्रदाताको छनौट गरी प्रभाबकारी कार्यान्वयन गर्न नन-पर्फमर कन्ट्र्याक्टर/बोलपत्रदाता (तोकिएको निश्चित मापदण्ड बमोजिम सम्बन्धित आयोजना प्रमुखको सिफारिस समेतको अधारमा एकिन गर्ने) बोलपत्र मूल्यांकनमा अप्रभावग्राही एवं अयोग्य हुने कानूनी व्यवस्था गरेर ।

११) विकाशको राष्ट्रिय लक्ष्य हासिल गर्न राष्ट्रगत संकल्पलाई देखिने र महशुस हुने गरी व्यवाहारमा आन्तरिकीकरण गर्न पर्याप्त बाध्यात्मक संयन्त्रगत व्यवस्था गरेर (जस्तै; तोकिएको निश्चित समयावधि भित्र निश्चित उपलब्धि हासिल गर्नै पर्ने गरी सम्वन्धित मन्त्रि, सचिव, विभागीय प्रमुख र आयोजना प्रमुख लाई प्रत्यक्ष जवाफदेही बनाउने गरी कार्यसम्पादन सम्झौता गर्ने व्यवस्था कार्यान्वयन गरेर) ।

४. बिकास संकटकाल कार्यान्वयन; कसरी ?...

१२) डिजिटल प्रणाली को उपयोग गरी बोलपत्रदाताको क्षमता र अवस्था (वर्क ईन हेन्ड) लगायतका सही सूचना प्रदान गर्न "रियल टाईम कन्ट्र्याक्टर इन्साईटस, अन्डर वन पि.पि.एम.ओ. पोर्टल" कार्यान्वयनमा ल्याई उपयुक्त ठेक्का व्यवस्थापन गर्ने आधार निर्माण गरेर ।

- ✓Well performer or Non-performer status of the Contractor
- ✓Contractor work in hand
- ✓Contractors technical and financial capacities
- ✓Equipment's and manpower
- ✓Work performance and progress status

१३)राष्ट्रव्यापी रूपमा समग्र आयोजना कार्यान्वयनको लागि प्रयोग भएको वन क्षेत्रलाई कम्तिमा कमपेन्सियसन एंव रिप्लेसमेन्ट लेभलमा ल्याउन प्रत्येक आयोजनाको ल. ई. मै छुट्टयाईएको पुन वृक्षारोपण वजेट, सम्बन्धित सबै मन्त्रालय मार्फत सिधै वन मन्त्रालय अर्न्तगत एकिकृत राष्ट्रिय पुन वृक्षारोपण इकाई स्थापना गरी आवश्यक जग्गा को पहिचान, प्राप्ति, वृक्षारोपण, संरक्षण लगायतका सम्पूर्ण कार्यहरु एकिकृत रुपमा एकद्वार प्रणाली मार्फत कार्यान्वयनमा ल्याएर ।

(हिमाली/पहाडी ३५ जिल्लाका करिव २५% खेतियोग्य जमिन वाँझो जमिनमा परिवर्तन भएको – पुन; वृक्षारोपण कार्यमा प्रयोग गर्न सकिने)

४. बिकास संकटकाल कार्यान्वयन; कसरी ?...

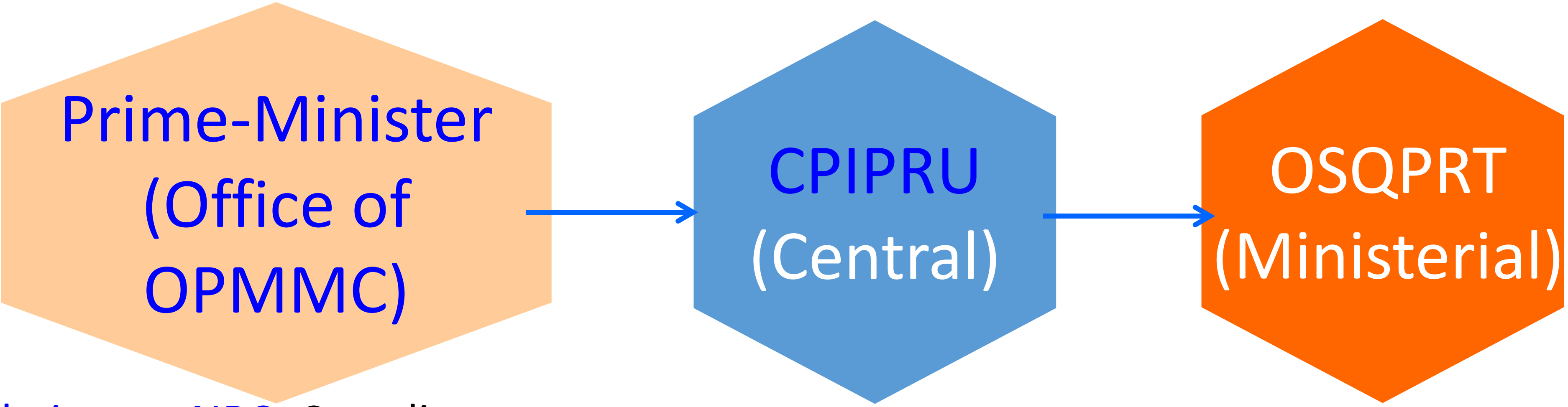
१४)ठेक्का सम्झौता अनुसार नै आयोजना प्रमुखकै तहबाट छिटो र प्रभावकारी रुपमा आयोजना व्यवस्थापन एवं विवाद समाधान गर्न सकिने पर्याप्त बाध्यात्मक कानूनी प्रबन्ध गरेर ।

१५)कानूनी प्रबन्ध द्वारा आयोजना लाई बिना रोकतोक कार्यान्वयन गर्न आयोजना स्थल र आयोजना संग सम्बन्धीत सम्पूर्ण कार्यलाई "नो डिस्टर्ब एरिया" घोषणा गरेर ।

(आयोजना प्रमुखको सिफारिस वमोजिम स्थानीय प्रशासनद्वारा "नो डिस्टर्ब एरिया" को पालना एवं कार्यान्वयन गर्ने प्रणालीको संस्थागत व्ययस्था गरेर ।)

१६) प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषदको कार्यालय अर्न्तगत प्रधानमन्त्रीको प्रतक्ष्य निर्देशनमा रहने गरी **केन्द्रीय आयोजना कार्यान्वयन र समस्या समाधान इकाई** स्थापना गरी सो माताहतमा सम्वन्धित मन्त्रालयस्तरीय अधिकार सम्पन्न **स्थलगत द्रुत आयोजना समस्या समाधान टोली (अन-साईट क्विक प्रोजेक्ट रिजोलुसन टिम-ओएसक्यूपिआरटि)** गठन गरी स्थलगत रूपमै तत्कालै समस्या समाधान गर्ने प्रणाली को बिकाश गरेर (विगत बि. स. २०५१ मा बबई मूल नहर कार्यान्वयन समिति गठन गरी कार्य सम्पन्न गराईएको) ।

Central Project Implementation and Problem Resolution Unit (CPIPRU)

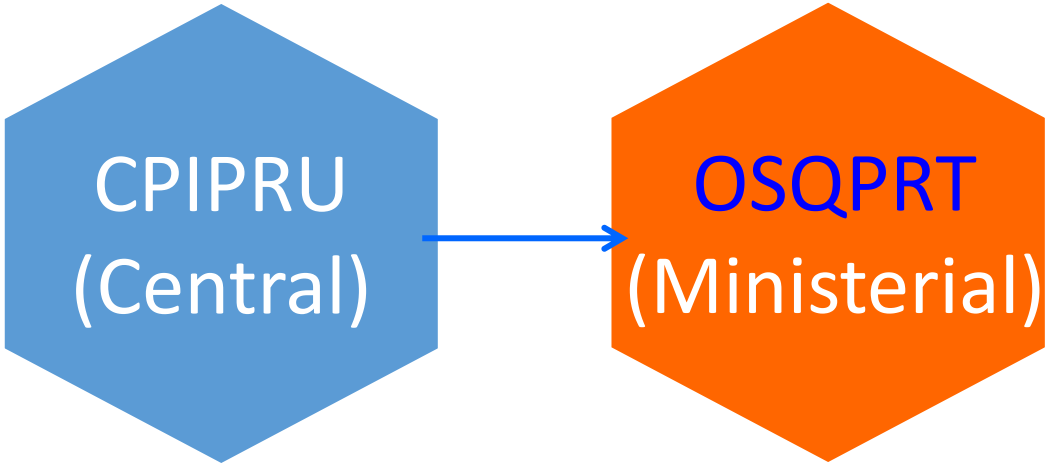


CPIPRD;

1. Vice-Chairman, NPC; Coordinator
2. Member, Infrastructure Development Division, NPC; Member
3. Secretary, Ministry of Home (MOH); Member
4. Secretary, Ministry of Finance (MOF); Member
5. Secretary, Ministry of Energy, Water Resources and irrigation (MOEWRI); Member
6. Secretary, Ministry of Physical infrastructure and Transport (MOPIT); Member
7. Secretary, Ministry of Water Supply (MOWS); Member
8. Secretary, Ministry of Urban Development (MOUD); Member
9. Secretary, Ministry of Forest and Environment (MOFE); Member
10. Secretary, Ministry of Law, Justice and Parliamentary Affairs (MOLJPA); Member
11. Secretary, Ministry of Land Management, Cooperatives and poverty Alleviation (MOLMCPA); Member
12. Secretary, Infrastructure Development Division OPMMC; Member-Secretary

१७) सम्वन्धित मन्त्रालयस्तरीय **स्थलगत द्रुत आयोजना समस्या समाधान टोली**मा केन्द्रीय आयोजना कार्यान्वयन र समस्या समाधान इकाई को मातहतमा सम्बन्धित मन्त्रालयको योजना महाशाखाको सु. ई. को नेतृत्वमा, विभागीय प्रमुख, आयोजना प्रमुख, सम्बन्धित प्रमुख जिल्ला अधिकारी र आयोजना कार्यान्वयन संग सम्बन्धित अर्न्तमन्त्रालय/अर्न्तनिकाय (अर्थ, वन तथा वातावरण, भूमि व्ययस्थापन, सहकारी तथा गरिवी निवारण मन्त्रालय) समेतको प्रतिनिधित्व गराई स्थलगत भ्रमणकै क्रममा निर्णय गरिने प्रणाली को बिकाश गरेर ।

On-Site Quick Project Resolution Team (OSQPRT)



On-Site Quick Project Resolution Team (OSQPRT); eg for Irrigation Project;

1. Joint-Secretary, Planning Division, MOEWRI ; Team Leader
2. Representatives, Ministry of Finance (MOF); Member
3. Representatives, Ministry of Forest and Environment (MOFE); Member
4. Representatives, Ministry of Land Management, Cooperatives and poverty Alleviation (MOLMCPA); Member
5. Director General, DWRI; Member
6. CDO (Project located districts); Member
7. Project Manager; Member-Secretary

४. बिकास संकटकाल कार्यान्वयन; कसरी ?...

१८) बोलपत्र मूल्यांकन प्रक्रियामा लागत अनुमानको १५% सम्म कम दर प्रस्ताव गर्ने प्रभावग्राही बोलपत्रदाताहरु मध्यवाट दोस्रो न्यूनतम बोलकबोल गर्ने बोलपत्रदातालाई स्वीकृत गर्ने कानूनी व्यवस्था लागू गरेर ।

१९) निर्माण सम्पन्न भएको ५ वर्षसम्म त्रुटि सच्याउने अवधि (DLP) कायम गरेर ।

२०) आयोजना सम्पन्न नहुँदासम्म वा निश्चित अवधिसम्म आयोजनामा आयोजना प्रमुख लगायत प्राविधिक टिम स्थिर राख्ने व्यवस्था लागू गरेर ।

२१) आयोजनाको टिम छनौट गर्ने अधिकार आयोजना प्रमुखमा रहने गरी कार्यस्वायत्तता सहित अधिकार सम्पन्न बनाउँने व्यवस्था कानूनत: लागू गरेर ।

४. बिकास संकटकाल कार्यान्वयन; कसरी ?...

२२) विशेष परिस्थितिमा सार्वजनिक निकाय प्रमुखलाई तत्काल खरिद गर्ने व्यवस्था कानूनत; लागू गरेर ।

२३) आयोजनाको समग्र प्रगति सूचक, वेरुजू फर्स्यउट, असूल आदीको आधारमा गरिएको कार्यसम्पादन सम्झौताको उपलब्धिलाई बृति बिकास संग आवद्द गर्ने व्यवस्थालाई संस्थागत गरेर ।

२४) आयोजनामा व्यवस्थापन तथा जोखिम भत्ता लागू गरेर ।

२५) कार्य प्रकृतिअनुसार २ देखि ३ शिफ्टमा काम गराउने व्यवस्था लागू गरेर ।

२६)निर्माण व्यवसायीलाई तोकिएको क्षमता/योग्यताका आधारमा एकपटकमा तीनवटा मात्र ठेक्का सम्झौता गर्ने । वेल-पर्फमर कन्ट्र्याक्टर/बोलपत्रदाता (सम्बन्धित आयोजना प्रमुखको कार्य तालिका बमोजिम राम्रो कार्यसम्पादन गरिरहेको सिफारिस समेतको आधारमा, जस्तै शुरू सम्झौता अवधिको ५०% समयावधिभित्र तोकिएको लक्ष्यको कम्तीमा ४०% र मुख्य मुख्य mildstone हासिल भएको हुनुपर्ने) को हकमा तोकिएको थप क्षमता पर्याप्त देखिएमा उपरोक्त सिफारिस समेतको आधारमा बढीमा २ वटा थप आयोजनामा सम्झौता गर्न सकिने।

२७) समृद्धिको एजेन्डामा विज्ञसंलग्न बहस हरेक तह र चरणमा गराई प्राप्त पृष्ठपोषणको आधारमा सुधार र नवप्रवर्तन गर्ने प्रणालीको बिकाश गरेर ।

२८) विदेशी लगानीलाई खुला राख्दै राष्ट्रिय स्रोत, साधन, पुँजी, र जनशक्ति परिचालनलाई प्राथमिकता दिएर।

२९) एनजिओ तथा आइएनजिओले सरकारी अनुमति लिएर मात्र कार्यक्रम सञ्चालन गर्न पाउने। राष्ट्रिय आवश्यकता पूर्ति नगर्ने संस्थालाई खारेज गर्ने नीति लागू गरेर।

३०) पुर्व-योग्यताको प्रावधान हटाई प्रतिस्पर्धा वृद्धि गर्न पश्च (पोस्ट) योग्यता मूल्यांकन प्रणाली कार्यान्वयन गरेर। जसको लागी हाल अभ्यासमा रहेको पुर्व-योग्यता निर्धारणको प्रस्ताव माग गर्दा प्राविधिक प्रस्ताव सँगै आर्थिक प्रस्ताव पनि छुट्टा छुट्टै सिलबन्दी माग गरी प्राविधिक मूल्यांकनमा सफल बोलपत्रदाताको मात्रै आर्थिक प्रस्ताव खोल्ने व्यवस्था गरेर।

४. बिकास संकटकाल कार्यान्वयन; कसरी ?...

३१) काठमाडौं उपत्यका जस्ता पहिले नै विकास भएका ठुला सहरहरुमा पूर्वाधारका सवै काम एउटै निकायबाट हुने गरी एकीकृत मेट्रो विकास प्राधिकरण स्थापना गरेर।

३२) विजुली, टेलीफोन, इन्टरनेट, खानेपानी, र ढल व्यवस्थापनका लागि एउटै युटिलिटी डक्ट कोरिडोर निर्माण गरी स्रोत र साधनको दोहोरोपना घटाई प्रभावकारी उपयोग गरेर।

५. निष्कर्ष

- बिधमान प्राबधान, वातावरण र तौर तरिका जस्ता पक्षले गर्दा विकास योजनाहरूमा बाधा पुगेका कारणले नेपालमा विकास संकटकालको औचित्यता थप पुष्टि भएको पाइन्छ ।
- विकास संकटकालको अवधारणाले नेपालमा ठूला परियोजनाहरूको कार्यान्वयनमा गति दिनेछ।
- दीर्घकालीन आर्थिक वृद्धि र सामाजिक विकासको मार्गप्रशस्त गर्न राजनितिक र नीतिगत स्थायित्व, कानुनी व्यवस्थामा सुधार, स्रोतको सुनिश्चितता, र दक्ष जनशक्तिको सही व्यवस्थापन हुनेछ।

7. Some publications on local newspaper

- https://ekantipur.com/opinion/2024/07/12/how-to-reduce-flood-damage-36-23.html?author=1

- https://www.onlinekhabar.com/2024/09/1540089/karnali-river-management-opportunities-and-challenges

- https://www.onlinekhabar.com/2024/10/1549526/questions-to-analyze-after-a-disaster

7. Some publications on local newspaper

- https://www.onlinekhabar.com/2025/01/1604624/development-crisis-to-build-infrastructure-within-the-stipulated-time

Thank you for your kind attention
Questions and comments are welcome