फोन : ९७७-१-५३६२४१६, ५३६२५१८
५३६२३२६, ५३६२९८८
फ्याक्स : ९७७-१-५३६२५१६
बबरमहल

फोन : ९७७-०१-५७१८०००/५७१८०३०
फ्याक्स : ९७७-०१-५७१८०२२
ईमेल : dgca@caanepal.gov.np
सिनामंगल

# नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण

प्रधान कार्यालय, काठमाडौं, नेपाल ।

प.सं.: ०८१/८२- ३१

मितिः २०८२/०२/०८

माननीय सभापतिज्यू,

सार्वजनिक लेखा समिति

संघीय संसद, प्रतिनिधिसभा सिंहदरबार, काठमाण्डौ ।

विषय: पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल सम्बन्धमा ।

पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल सम्बन्धमा लेखा समितिद्वारा गठित उप-समितिको प्रतिवेदनले उठाएका विषयहरुको सम्बन्धमा निर्माण कार्य सम्पन्न गर्न खटिएका राष्ट्रसेवक कर्मचारीहरुलाई प्राकृतिक न्यायको सिद्धान्त अनुसार म, लगायत मातहतका कर्मचारी एवं पूर्व महानिर्देशकहरु समेतलाई आफ्नो धारणा प्रस्तुत गर्ने अवसर प्रदान हुनेछ भन्ने विश्वास लिएको छु । साथै उक्त उपसमितिले आयोजनाका बारेमा उठाइएका प्रश्न/विषयहरुका सम्बन्धमा यस प्राधिकरणको धारणा/जवाफ तयार गरी यसै साथ संलग्न गरी पेश गरेको छु । प्रस्तुत धारणा/जवाफ प्रतिवेदनको आगे कार्यवाहीको अंग हुने गरि समावेश गरिदिनु हुन विनम्र अनुरोध गर्दछु ।

प्रतिनिधि सभा सार्वजनिक लेखा समिति २०७९

ई. प्रदीप अधिकारी
महानिर्देशक

Scanned with CamScanner

पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल

ने.ना.उ.प्रा. बाट भए गरेको

# तथ्यगत विवरण

# Table of Content


| विवरण | पेज |
|---|---|
| परिच्छेद -३ | |
| अध्ययनको निष्कर्ष : निर्देशन र कारवाहीका लागी सिफारिशहरु | |
| ३.१ अध्ययनको निष्कर्ष | |
| १. ठेक्का प्रक्रियाको प्रारम्भमै अनियमितता र भ्रष्टाचार भएको | 2 |
| २. निर्माणका क्रममा आर्थिक र प्राविधिक दृष्टिकोणले पनि व्यापक अनियमितता भएको | 3 |
| ३. ३ सदस्यीय कार्यदल | 4 |
| ४. महालेखा परीक्षकको ६०औं प्रतिवेदन बेरुजु | 7 |
| ३.२ निर्देशनका लागि गरिएको सिफारिसहरु | |
| १. Flight Procedure Design | 12 |
| २. कर छुट | 13 |
| ४ उल्लेखित बाहेकका अध्ययनका लागि सिफारिस मुख्य विषयहरु | |
| ४.१. धावन मार्गको माटो परीक्षणको प्रतिवेदन | 14 |
| ४.२ शुरुको सम्झौता र डिजाइन भन्दा थप गर्नुपर्नाको कारण र औचित्य पुष्टि | 15 |
| ४.३ धावन मार्गको उचाई | 17 |
| ४.४ रिठेपानी डाँडा | 18 |
| ४.५ एच.भी.एसी. सिस्टम | 20 |
| ४.६ विमानस्थल भित्र रन-वे, ट्याक्सी-वे, एप्रोन, बाँध, नालीहरु निर्माणका लागि माटो खन्ने | 21 |
| ४.७ माटो कम्प्याक्सन | 21 |
| ४.८ बाहिरबाट ग्राभेल, माटो ल्याउने | 22 |
| ४.९. स्टकपाइल | 22 |
| ४.१० एडिस्नल आइटम | 23 |
| ४.११ एडिस्नल खर्च | 24 |
| ४.१२ EPC को मान्यता विपरित | 25 |
| ४.१३ जमिनको प्राकृतिक उचाइभन्दा २० फिट गहिरो गरेको | 26 |
| ४.१४ ह्याण्ड ओभर सर्टिफिकेट | 28 |
| ४.१५ रन-वे १२ र PAPI लाईटको बारेमा | 29 |
| ४.१६ धावनमार्गको लम्बाई र चौडाई घटाईको | 30 |
| ४.१७ CAAN ले आफ्नै स्रोतबाट व्यहोर्ने गरी Consultant नियुक्त गरेको | 31 |

**पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको अध्ययन गर्न गठित सार्वजनिक लेखा समितिको उप-समितिले तयार गरी पेश गरेको प्रतिवेदन उपर नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण बाट भए गरेको तथ्यगत विवरण**

## परिच्छेद -३

## अध्ययनको निष्कर्ष : निर्देशन र कारवाहीका लागी सिफारिशहरु

### ३.१ अध्ययनको निष्कर्ष

### १. ठेक्का प्रक्रियाको प्रारम्भमै अनियमितता र भ्रष्टाचार भएको भन्ने सम्बन्धमा

पोखरामा नयाँ विमानस्थल निर्माण गर्न वि.स. २०३२ सालमा ३१०६ रोपनी जग्गा अधिग्रहण भएको र लामो समयसम्म विमानस्थल निर्माण सम्बन्धि कुनै कार्यबाही नभएको देखिन्छ ।

यसै सन्दर्भमा जापान सरकारले JICA मार्फत वि.स. २०४५ साल (1989 AD) मा उक्त अधिग्रहण गरिएको जग्गामा ICAO Aerodrome Reference Code '4D' स्तरको २५०० मी लम्बाई भएको धावनमार्ग बनाउन सकिने प्रतिवेदन पेश भएको । तत् पश्चात् मात्र पोखरामा क्षेत्रीयस्तरको अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्ने प्रकिया अगाडि बढेको । श्री अर्थ मन्त्रालयबाट मिति २०६७/०२/१९ गते चीन सरकारको सहयोगमा निर्माण भईरहेको अपर त्रिशुली आयोजनामा बचत भएको रकम प्रयोग गर्ने गरी पोखरा क्षेत्रीयस्तरको अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्न तत्कालिन अर्थ मन्त्री श्री सुरेन्द्र पाण्डेको अध्यक्षतामा तत्कालिन माननिय संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्री श्री शरद सिंह भण्डारी, तत्कालिन माननीय उर्जा मन्त्री लगायत तत्कालिन सम्बन्धित मन्त्रालयका सचिवज्यूहरुको उपस्थितीमा बसेको वैठकबाट औपचारिक रुपमा चिनियाँ तथा नेपाली निर्माण व्यवसायीहरु मध्येबाट छनौट गर्ने गरी खुल्ला प्रतिस्पर्धा मार्फत Turnkey आयोजनाका रुपमा विमानस्थल निर्माण गर्ने निर्णय भए पश्चात् विभिन्न निर्णय एंव काम कारबाहिहरु नेपाल सरकार, मन्त्रीपरिषद्, सम्बन्धित मन्त्रालयहरु तथा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण संचालक समितिद्धारा सार्वजनिक खरिद ऐन-कानूनको परिधि भित्र रहि निर्णय/निर्देशन भए बमोजिम ठेक्का कारबाहि अघि बढाएको । यसै क्रममा मिति २०७१/०१/१२ मा तत्कालिन उप-महानिर्देशक, श्री सुमन कुमार श्रेष्ठको संयोजकत्व मा गठित कमिटिले पेश गरेको Draft Contract Document मिति २०७१/०१/१४ मा तत्कालिन महानिर्देशक श्री रतिशचन्द्र लाल सुमनबाट स्वीकृत भै मिति २०७१/०२/०८ मा प्राधिकरणका तर्फबाट श्री रतिशचन्द्र लाल सुमन (साक्षी सुमन कुमार श्रेष्ठ) र China CAMCE का तर्फबाट श्री लु यान (साक्षी लिउ सङ्ग चेङ्ग) बिच ठेक्का सम्झौता भएको । खरिद प्रक्रियाका सम्बन्धमा प्राधिकरण, सस्कृती,पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय, नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्बाट पटक पटक निर्णय भएको छ । साथै यस खरिद प्रकृयामा दुई सरकारहरु (नेपाल सरकार र चीन सरकार) बीच भएका लिखित सम्झौताहरुद्धारा खरिद प्रकृया सम्पन्न भएको देखिन्छ ।

## २. निर्माणका क्रममा आर्थिक र प्राविधिक दृष्टिकोणले पनि व्यापक अनियमितता भएको भन्ने सम्बन्धमा,

**प्रविधिक-** पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणका लागि वि.सं. २०३२ सालमा नै ३१०६ रोपनी जग्गा अधिग्रहण भएको JICA द्वारा 1989 AD (B.S. 2045) मा गरेको एक अध्ययन प्रतिवेदनमा उक्त जग्गामा २५०० मी सम्म लम्बाई भएको धावनमार्ग र Associated पूर्वाधारहरु निर्माण गरी ICAO Aerodrome Referenfce Code '4D' स्तरको क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्न सकिने भनी दिएको प्रतिवेदन अनुसार नै ठेक्का सम्झौता भई पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण भएको हुनाले पोखरा उपत्यकाको भौगोलिक अवस्थिति अनुसार नै विमानस्थलको निर्माण भएको तथा आवश्यक CNS, Electromechanical तथा Facilitation सम्बन्धि अत्याधुनिक उपकरण तथा प्रणालीहरु जडान भएको । नेपाल सरकार र चिन सरकारवीच सम्पन्न Implementation Agreement on Pokhara Regional International Airport बमोजिम लगानी, परियोजना व्यवस्थापन, निर्माणको प्राविधिक मापदण्ड तथा गुणस्तर निगरानी र स्वीकृत डिजाइन एवं स्पेशिफिकेसन बमोजिम निर्माण भए नभएको नियमित तथा विभिन्न चरणमा सुपरिवेक्षण गर्न चिन सरकार (Exim Bank) को तर्फबाट नियुक्त China Project Implementation Company को निरन्तर संलग्नता रहेको ।

नेपालमा मात्र होइन एशियामै यो स्तर र साइजको विमानस्थलमा Aerodrome Engineering को दृष्टिले नमुना विमानस्थल मान्न सकिने यो विमानस्थल यसको स्वीकृत ड्रइङ, डिजाइजन, प्राविधिक स्पेशिफिकेसन बमोजिम नै निर्माण भएको छ कुनै अनियमितता भएको छैन । गत बर्ष सन् २०२४ मा यस विमानस्थलमा १६,७०० वायुयान र १० लाख २३ हजार हवाई यात्रु आवागमन भई काठमाडौं पछिको दोश्रो बढी हवाई ट्राफिकयुक्त विमानस्थलको रुपमा निर्वाध संचालनमा रहेको अवस्था छ । यस बर्ष पोखरा विमानस्थलबाट चिनको चेङ्दुमा नियमित चार्टर उडान र ल्हासामा नियमित उडान प्रारम्भ भएको अवस्थामा हचुवाको भरमा यसको प्राविधिक पक्षमा प्रश्न उठाउनाले पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलका सम्बन्धमा हवाई सेवा जगतमा गलत मेसेज प्रवाह गर्ने काम भएको छ ।

**आर्थिक-** नेपाल सरकारबाट राष्ट्रिय गौरव आयोजना घोषित पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल आयोजना नेपाल सरकार र चीन सरकार दुई देश वीचको **"जी टु जी"** आयोजना भएको व्यहोरा स्मरण गराउँदै चीन सरकारको सहुलियतपूर्ण ऋण सहयोगमा EPC ढाँचामा निर्माण गर्ने गरी निर्णय भए अनुरुप परियोजना कार्यान्वयन तथा सुपरिवेक्षणमा चिन सरकारको समेत प्रत्यक्ष सहभागिता रहेको र अनियमितता र भ्रष्टाचारको सन्दर्भमा चिनको शुण्य सहनशिलताको नीति रहेको अवस्थामा विमानस्थल निर्माणको कममा कुनै अनियमितता नभएको ।

## ३. सार्वजनिक खरिद ऐन तथा प्रचलित मान्यता विपरीत भ्रष्टाचारलाई वैधता प्रदान गर्ने मनसायले ३ सदस्यीय कार्यदल गठन गरी लागत अंक वृद्धि गर्न नीतिगत निर्णय भएको भन्ने सम्बन्धमा

माथी बुदाँ नं. ३ मा उल्लेखित सार्वजनिक खरिद ऐन तथा प्रचलित मान्यता विपरीत भ्रष्टाचारलाई वैधता प्रदान गर्ने मनसायले ३ सदस्यीय कार्यदल गठन गरी लागत अंक वृद्धि गर्न नीतिगत निर्णय भएको उल्लेखित व्यहोराका सम्बन्धमा माथि बुँदा नं. १ को अनुसुची १ मा भए गरेको विस्तृत विवरण प्रस्तुत भईसकेका व्यहोरा अनुरोध गर्दै प्रस्तुत प्रतिवेदनमा उल्लेखित कर्मचारीहरु उक्त कार्य एवं प्रकृयाहरुमा संलग्न भएको नदेखिएको व्यहोरा समेत अनुरोध गर्दछु । यस सम्बन्धमा...

बुँदा नं १ नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण संचालक समितिको मिति २०७०/०५/२९ मा बसेको २८० औं बैठकबाट परियोजनाको लागत अनुमानमा देखिएको विविधता बारेमा वास्तविक निष्कर्षमा पुग्न सर्वोच्च अदालतको पूर्व रजिष्ट्रार डा. श्री रामकृष्ण तिमिल्सिनाको संयोजकत्वमा एयरपोर्ट प्लानिङ विशेषज्ञ डा. पुरुषोत्तम डंगोल र एअरपोर्ट इक्वीपमेन्ट विशेषज्ञ तथा नेपाल नागरिक उडड्यन प्राधिकरणको पूर्व निर्देशक श्री विनोदानन्द चौधरी सदस्य रहेको एक कार्यदल गठन भएको ।

मिति २०७०/०७/०४ मा सर्वोच्च अदालतको पूर्व रजिष्ट्रार डा. श्री रामकृष्ण तिमल्सिनाको संयोजकत्वमा गठित कार्यदलबाट तयार गरी प्रतिवेदन पेश भएको उक्त प्रतिवेदनको मुख्य निचोड, निष्कर्ष तथा सुझाव देहाय बमोजिमको रहेको ।

परियोजना कार्यान्वयनको लागि ठेक्का प्रकृया टुङ्गो लगाउने क्रममा आजसम्म भएको काम कारवाहीलाई 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 प्रक्रिया 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 उडड्यन प्राधिकरणबाट तयार भएको लागत अनुमान, डिजायनमा 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 ।

संचालक समितिको निर्णय अनुसार नेपाल सरकारमा अनुरोध गर्दा मन्त्री परिषद्को मिति २०६९/११/०४ (16$^{th}$ February 2012) मा बसेको बैठकले देहाय बमोजिमको निर्णय गरेको ।

**नेपाल सरकारको निर्णय-**

*"परियोजना निर्माणको कुल लागत नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणवाट स्वीकृत लागतको सीमा भित्र रहने र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणवाट आकारप्रकार, संख्या, गुणस्तर र डिजाइन स्वीकृत गर्ने र दातृपक्षसँग परामर्श गरी ठेक्का प्रक्रिया टुङ्गो लगाउन सैद्धान्तिक सहमति दिने ।"*

नेपाल नागरिक उडड्यन प्राधिकरण सञ्चालक समितिको मिति २०७०।७।२९ को बैठकले कार्यदलको प्रतिवेदन मनासिव ठहर गरी सोही बमोजिम परियोजनाको कार्यान्वयन गर्न नेपाल सरकारको स्वीकृति प्राप्त हुन आएको ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण संचालक समितिको मिति २०७०/१२/२४ मा बसेको २८७ औं बैठकको निर्णय "मन्त्रालयबाट प्राप्त प्रतिक्रिया समेतका कागजात पेश हुँदा सम्मानित अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगमा भएको उजुरी तामेलीमा राख्ने भनी मिति २०७०।१२।१२ मा निर्णय भएको भनी आयोगबाट मिति २०७०।१२।१३ प.स.४ पर्यटन, २६३।०७०।७१ च.नं. २२९९ को पत्रबाट जानकारी भएको । उक्त पत्र अध्ययन गर्दा परियोजना कार्यान्वयनमा कुनै बाधा अड्चन नदेखिएकोले नेपाल सरकार ( म.प.) को मिति २०७०।९।११ निर्णय समेतको आधारमा प्रचलित कानुन बमोजिम अधिकार प्राप्त अधिकारीबाट नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण संचालक समितिको मिति २०७०।०७।२९ को निर्णय बमोजिम परियोजनाको ठेक्का स्वीकृत लगायत कार्यान्वयन प्रक्रिया अघि बढाउन नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई निर्देशन दिने मा. मन्त्रीस्तरीय मिति २०७०।१२।२१ मा निर्णय भएको भनी संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन प्राधिकरण मन्त्रालयको प.स. च.नं. ३१० मिति २०७०।१२।२३ को पत्र संचालक समितिमा पेश गरिएको ।"

प्रस्तुत विषयका सम्बन्धमा समितिमा छलफल हुँदा देहाय बमोजिम गर्ने निर्णय भएको :

**निर्णय** (क) श्री संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको च.नं.३१० मिति २०७०।१२।२३ को पत्रबाट पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण परियोजना सम्बन्धी प्रक्रिया अघि बढाउन प्राधिकरणलाई निर्देशन प्राप्त भएकोमा महानिर्देशकले परियोजना सम्बन्धी आवश्यक कार्य अगाडि बढाउने ।

(ख) उक्त परियोजनाको लागि चीन सरकारको तर्फबाट अनुदान सहयोग उपलब्ध गराई दिन संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयमा अनुरोध गर्ने ।

---

संचालक समितिमा प्रतिवेदन पेश भएकोमा - कुल लागत $ 215.965 Million भ्याट बाहेक कायम गरी सोको सिमा भित्र रही EPC ढाँचाको आधारमा परियोजना सञ्चालन गर्नको लागि ठेक्का प्रकृया टूङ्गो लगाउने निष्कर्ष ।

---

**श्री अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग**बाट प्राप्त पत्रानुसार मिति २०७०/९/२१ को पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण परियोजनामा साढे सात अर्ब रुपैंया भ्रष्टाचार गर्न लागेको बारेको उजुरी मा.प्र.आ.अ.दु.आ. दर्ता नं. **२१४१**, २०७०/९/२२ मार्फत को उजुरीमा उल्लेख भए बमोजिम "..........उक्त निर्माणको अपव्याख्यामा बिना कारण र आधार मन लाग्दो गरी ७०.३७ मिलियन अमेरिकी डलर अर्थात् भ्रण्डै साढे सात अर्ब नेपाली रुपैया लागत बृद्धी गरी परियोजनाको लागत **२१५.९६५ मिलियन अमेरिकी डलर** पुऱ्याई ठेक्का सम्झौता गर्ने अन्तिम चरणमा पुगेको" भन्ने उपर छानबिन भै आयोगको मिति २०७०/१२/१२ को निर्णय बमोजिम **तामेलीमा** राख्ने निर्णय भएको पत्र प्राप्त ।

---

ई. श्री सुमन कुमार श्रेष्ठ (उप-महानिर्देशक) को संयोजकत्वमा गठित कमिटीले Draft Contract Document तयार पारी पेश गरेको र सो Draft मिति २०७१/१/१४ मा तत्कालिन महानिर्देशकबाट स्विकृत भएको ।

---

(ग) श्री संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयबाट "निर्माण व्यवसायी China CAMCE कम्पनीसंग Commercial Contract गर्न तहाँ लेखी पठाउने नेपाल सरकार (मा.मन्त्रीस्तरीय)

मिति २०७१/२/८ को निर्णयानुसार अनुरोध गरिन्छ" भन्ने पत्र प्राप्त भै सोहि मितिमा Commercial Contract Agreement हस्ताक्षर गर्ने कार्य सम्पन्न भएको ।

चिन सरकार र नेपाल सरकारवीच ऋण सम्झौता भए पश्चात मात्र Commercial Contract Agreement लागू हुने व्यवस्था उक्त सम्झौतामा रहेकोले यस सम्बन्धमा अर्थ मन्त्रालयमा सम्बन्धित सचिवहरु र प्राधिकरणवीच बसेको बैठकले तिमिल्सिना कमिटीले पेश गरेको लागत अनुमानका सम्बन्धमा Total Project Cost Inflation Analysis गरी सिफारिस सहितको प्रतिवेदन पेश गर्न नेपाल इन्जिनियरिंग अध्ययन संस्थानसँग परामर्श सेवा लिए बमोजिम प्रा.डा.ई. रविन्द्र श्रेष्ठको संयोजकत्वमा उप प्रा. ई. सन्तोष श्रेष्ठ र उप प्रा. ई. सूर्य ज्ञवाली सदस्य रहेको कार्यदलले निर्माण अवधिभरका लागि राष्ट्रिय अन्तर्राष्ट्रिय मुद्रास्फिती सूचकहरुको आधारमा अमेरिकी डलर २२३.६७ हुन आउने देखिंदा तिमिल्सिना कमिटीको लागत अनुमानलाई उपयुक्त ठहर गरी मिति २०७१ भाद्र २७ मा प्रतिवेदन दिएको थियो ।

नेपालमा उपलब्ध हुन सक्ने विज्ञहरुबाट विस्तृत अध्ययन विश्लेषण भई पेश भएका प्रतिवेदनलाई समेत अस्विकार गरी बिना कुनै तथ्य र आधार रु. ६ अर्ब ५६ करोड बढी लागत बढाई भ्रष्टाचार गरिएको निष्कर्ष निकाल्ने उपसमितिको प्रतिवेदन तथ्य, विधी र आधार सम्मत नरहेको स्पष्ट हुन्छ ।

नोटः यहाँ खरिद प्रकृयालाई टुंगोमा पुऱ्याउन नेपाल सरकारका तर्फबाट विभिन्न समितिहरु, निकायहरु संलग्न रहेको । यस प्रकृयामा मित्र राष्ट्र चीन सरकार पनि बराबर हैसियतमा संलग्न रहेको छ ।

**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 २ अर्ब २२ 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 भन्ने सम्बन्धमा**

मुल सम्झौताको प्रावधान विपरीत कर छुट दिएर आर्थिक अनियमितता गर्ने मनसायबाट नयाँ कार्यान्वयन सम्झौता (Implementation Agreement) गरी पटक पटक नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय र अर्थ मन्त्रालयले Master List का आधारमा २ अर्ब २२ करोड ४० लाख आर्थिक अनियमितता गरेको देखिएको व्यहोरा उल्लेखित यस प्राधिकरणसँग सम्बन्धित विषयका सम्बन्धमा पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल आयोजना Loan Agreement (Dated 21st March, 2016 (No. (2016) 5 TOTAL No. (574)) निर्माणको क्रममा महालेखापरिक्षकको कार्यालयबाट प्राप्त ६० औं लेखापरिक्षण प्रतिवेदन, २०७९ मा समावेश भएको पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल आयोजनातर्फ "**निर्माण व्यवसायीसंग भएको सम्झौताको १४.२ (ix) मा नेपाल भित्र र बाहिरको भएपनि लाग्ने कर शुल्क महसुल भुक्तानी गर्ने दायित्व निर्माण व्यवसायीको हुने उल्लेख छ। सम्झौतामा व्यवस्था नै नभएको अवस्थामा आयोजनाले माष्टर लिष्टमा राखेर यो वर्षसम्म भन्सार शुल्क तथा महसुल र मूल्य अभिवृद्धि कर वापत- अन्तः शुल्क बाहेक) रु २ अर्ब २२ करोड ४० लाख छुट दिएको देखियो। व्यवसायीले बोलपत्रमा कबोल गर्दा यस सम्बन्धी व्यवस्था नभएको, सम्झौतामा समेत यस्तो छुट दिने व्यवस्था नभएकोमा आयोजनाले तत्पश्चात् माष्टर लिष्टमा राखी भन्सार तथा महसुल छुट दिएको देखिएको**" भन्ने व्यहोरा मात्र उल्लेख भएको।

उक्त विमानस्थल निर्माणको लागि यस प्राधिकरण र M/S China CAMC Engineering Co. Ltd. बीच मिति २०७१।०२।०८ (21st May 2014) मा Contract Agreement भएको। Contract Agreement भएको करीव १ बर्ष १० महिना पछि नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय र The Export Import Bank of China बीच मिति २०७२।१२।०८ गते ऋण सम्झौता (Government Concessional Loan Agreement) सम्पन्न भएको। सम्झौता कार्यान्वयनको क्रममा चीन सरकार (Export Import Bank of China) र नेपाल सरकार अर्थ मन्त्रालय तथा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण बीच मिति २०७४।११।१३ मा Implementation Agreement on Pokhara Regional International Airport समेत सम्पन्न भएको। उक्त Project Implementation Agreement को Clause No 3.2.11 मा "The Nepalese Party shall provide taxes exemption for CPMC and Chinese construction contractor for the Implementation of the project and provide and excise customs and other duties and levies exemption for their importation of equipment and construction material and the value added tax paid in Nepal by the Chinese Construction Contractor shall be reimbursed by Nepalese Party and income tax of Chinese Construction Contractor, CPMC and Chinese national Staff of the project shall be exempted by Nepalese Party" भन्ने व्यवस्था रहेको।

नेपाल र मित्र राष्ट्र वा दातृ निकायवीच हुने आर्थिक सहयोग सम्झौता र सोका शर्तहरु जस्तै व्याजको दर, अवधि, कर छूट आदि नेपाल सरकार अर्थ मन्त्रालयको वैदेशिक सहायता नीतिले निर्देशित गर्ने विषय रहेको। महा लेखा परीक्षकले एक सार्वजनिक संस्थान (प्राधिकरण) र चिनियाँ कन्ट्र्याक्टरवीचको कमर्सियल सम्झौतालाई मूल सम्झौता भनी ब्याख्या गरी नेपाल सरकार र चीन सरकारवीच सम्पन्न

Implementation Agreement on Pokhara Regional International Airport लाई अवमूल्यन गरी दुई राष्ट्रवीचको सम्झौताको हैसियतलाई नै अस्विकार गरेको देखिन्छ । भन्सार, कर आदि छूट दिने अधिकार राज्यमा निहित हुने हुँदा यस्ता विषयमा प्राधिकरण र ठेकेदारवीच जे जस्तो सम्झौता भएता पनि दुई राष्ट्रवीचको सम्झौता नै अन्तिम हुने कुरा यहाँ उल्लेख गरिरहनु नपर्ला । तथापी यस सम्बन्धमा श्री कानून मन्त्रालयको राय लिन मनासिव हुन्छ । यहाँ सार्वजनिक संस्थानलाई कर छूट दिने अधिकार नभएको र प्रचलित कानून बमोजिम यस्तो छूट पटके निर्णयको आधारमा श्री अर्थ मन्त्रालयबाट हुने व्यहोरा समेत उल्लेख गर्नु सान्दर्भिक हुन्छ ।

सोही Project Implementation Agreement बमोजिम निमाण व्यवसायी China CAMCE बाट विमानस्थल निर्माण एवं संचालनको लागि आवश्यक मालसामान एवं उपकरणहरुको Master List तयार गरी आयोजनामा पेश गर्ने  गरेको । उक्त Master List उपर सम्बन्धित परामर्शदाताबाट विस्तृत अध्ययन विश्लेषण भई आयोजना समक्ष नियमानुसार उक्त निर्माण कार्यका लागि संलग्न सामाग्री तथा उपकरणहरु आवश्यकता सम्बन्धमा राय सिफारिसका साथ पेश गर्ने गरेको । आयोजनाबाट पुनः अध्ययन भई राय सिफारिस साथ राष्ट्रिय गौरव आयोजनामा पेश हुने र सम्बन्धित प्राविधिकबाट आवश्यक देखिएमा पुनः चेक जाँच भई औचित्य समेतको आधारमा आवश्यक छलफल गरी आवश्यक सामानको विवरण राय सिफारिस साथ आयोजना निर्देशक समक्ष पेश हुने र आयोजना निर्देशक स्तरबाट छलफल एवं आवश्यक भएमा संशोधन समेत गरी प्राधिकरण प्रधान कार्यालयमा राय सिफारिस साथ निर्णयार्थ पेश हुने । उक्त Master List उपर प्राधिकरण महानिर्देशकस्तरबाट निर्णय भए बमोजिम स्वीकृती सम्बन्धि व्यवस्थाका लागि संस्कृती, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयमा अनुरोध गरी पठाउने उक्त मन्त्रालयमा अध्ययन भई निर्णय भए बमोजिम अर्थ मन्त्रालयमा पठाउने वा प्राधिकरणलाई निर्णय बमोजम फिर्ता पठाउने एवं थप राय सुझाव तथा कागजात माग गर्ने गरिएको र सोही सिफारिस भएको Master List मै सम्बन्धित अर्थ मन्त्रालयबाट कर छुट दिने निर्णय सहित स्वीकृत भई आए पश्चात् Implementation Agreement को Clause No 3.2.11 मा भएको व्यवस्था, अर्थ मन्त्रालयबाट स्वीकृत Master List मा उल्लेखित भन्सार शुल्क तथा महसुल र मूल्य अभिबृद्धि कर बापत (अन्तः शुल्क बाहेक) छुट प्राप्त मालसामन तथा उपकरणहरु मध्ये विमानस्थल निर्माण एवं संचालनको लागि तत्काल आवश्यक संख्या एवं परिमाण मात्रको अर्थ मन्त्रालयको निर्णयानुसार सोही बमोजिम आयतमा लाग्ने कर तथा महशुल छुटका लागि भन्सार विभागलाई अनुरोध गरी पत्राचार गर्ने गरेको ।

उल्लेखित आर्थिक ऐनको दफा १८(३) बमोजिम माननीय मन्त्रीस्तरीय/श्रीमान् सचिवस्तरीय निर्णयबाट Master List 1 देखी 7 सम्मका निर्णय अनुसारका मालसामान तथा उपकरणमा स्वीकृत Master List मा उल्लेख भए बमोजिमको संख्या एवं परिमाणमा मात्र भन्सार शुल्क तथा महसुल र मूल्य अभिबृद्धि कर बापत (अन्तः शुल्क बाहेक) को रकम निर्णय अनुसार निर्माण व्यवसायीलाई छुट उपलब्ध भएको विषयमा बेरुजु फछ्र्यौटका लागि कारवाही हुदाँ प्राधिकरण (महानिर्देशकस्तर) बाट मिति २०८१।०९।०४ निर्णय बमोजिम तपशिल बमोजिमको व्यवस्थाका लागि अर्थ मन्त्रालय अन्तर्राष्ट्रिय आर्थिक सहायता समन्वयन महाशाखा, सिंहदरबार, काठमाण्डौलाई अनुरोध गरी सोही बमोजिम आवश्यक व्यवस्था मिलाईदिनका लागि मिति २०८१/०९/०४ मा यस प्राधिकरणबाट अनुरोध भएको ।

तपशिल

१. महालेखापरिक्षकको ६० औं प्रतिवेदनमा भन्सार तथा महशुल छुट सम्बन्धमा माथि उल्लेखित व्यहोराको बेरुजु रकम निर्माण व्यवसायीको बिल भुक्तानी बाँकी रकम मध्येबाट यस नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको राजश्व खातामा जम्मा गरी नेपाल सरकारको बेरुजु खातामा जम्मा गर्ने प्रयोजनको लागि

Government Concessional Loan Agreement, Appendix-5 को "Form of Irrevocable Notice of Drawdown " (संलग्न) छ । Government Concessional Loan Agreement को Appendix-4, Power of Attorney (For Drawdown) मा व्यवस्था भए अनुसार तहाँ मन्त्रालयलबाट यस प्राधिकरणका महानिर्देशक र आयोजना निर्देशकलाई Drawdown गर्ने समेत अधिकार प्रत्यायोजन भएको हुनाले Drawdown Request Cover Letter मा Government of Nepal Represented by Ministry of Finance (Full Name of the Borrower) उल्लेख भएकोले तहाँ मन्त्रालयको छाप लगाई Government Concessional Loan Agreement को Article 3 मा भएको प्रावधान बमोजिम चिनियाँ यूआन 119,441,460.79 (Currency: RMB) NPR 2,224,000,000.00 बराबरको रकम Export Import Bank of China बाट यस प्राधिकरणको राजश्व खातामा जम्मा गर्ने व्यवस्थाका लागि अनुरोध छ ।

२. साथै माथि उल्लेखित चिनियाँ यूआन 119,441,460.79 (Currency: RMB) NPR 2,224,000,000.00 बराबरको रकम बेरुजु फछ्र्यौट प्रयोजनार्थ यस प्राधिकरणको राजश्व खातामा जम्मा नभए सम्म निर्माण व्यवसायी M/S China CAMC Engineering Co. Ltd. लाई प्राधिकरणको तर्फबाट कुनै पनि रकम भुक्तानी सम्बन्धी कारवाही अगाडि नबढाउने व्यहोरा समेत तहाँ मन्त्रालयमा अनुरोध छ ।

यसै सन्दर्भमा महालेखापरिक्षकको ६० औं प्रतिवेदनमा उल्लेखित भन्सार तथा महशुल छुट सम्बन्धी बेरुजु रकम निर्माण व्यवसायीको बिल भुक्तानी बाँकी रकम मध्येबाट यस प्राधिकरणको राजश्व खातामा जम्मा गरी नेपाल सरकारको बेरुजु खातामा जम्मा गर्ने प्रयोजनको लागि Government Concessional Loan Agreement, Appendix-5 को "Form of Irrevocable Notice of Drawdown " (संलग्न) छ । Government Concessional Loan Agreement को Appendix-4, Power of Attorney (For Drawdown) मा व्यवस्था भए अनुसार अर्थ मन्त्रालयलबाट यस प्राधिकरणका महानिर्देशक र आयोजना निर्देशकलाई Drawdown गर्ने अधिकार प्रत्यायोजन भएको हुनाले Drawdown Request Cover Letter मा Government of Nepal Represented by Ministry of Finance (Full Name of the Borrower) उल्लेख भएकोले सोही अनुरुप अर्थ मन्त्रालयको छाप लगाउने लगायत आवश्यक व्यवस्थाका लागि अनुरोध गरी पत्राचार भएकोमा अर्थ मन्त्रालय, अन्तर्राष्ट्रिय आर्थिक सहायता समन्वय महाशाखा, सिंहदरबार, काठमाडौंबाट यस प्राधिकरणलाई प्रेषित प.सं. ०८१।८२ च.नं. ९३१ मिति २०८१।०९।११ को **Tax Exemption Reimbursement सम्बन्धमा** विषयक पत्रको बुँदा नं. २ मा **सम्बन्धित विषयगत मन्त्रालय मार्फत मात्र यस मन्त्रालयमा पत्राचार गर्ने** निर्देशन भएकोले प्रस्तुत व्यहोरा श्री नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय, अन्तर्राष्ट्रिय आर्थिक सहायता समन्वय महाशाखामा अनुरोध गरी पठाउने व्यवस्थाका लागि प्राधिकरण (महानिर्देशकस्तर) को मिति २०८१।०९।१८ को निर्णयानुसार संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयमा अनुरोध गरी पत्राचार भएको ।

हाल सम्म **Tax Exemption Reimbursement सम्बन्धमा** निर्णय/निर्देशन एवं जानकारी प्राप्त नभएकोले भन्सार तथा महशुल छुट सम्बन्धमा उल्लेखित बेरुजु रकम निर्माण व्यवसायीको बिल भुक्तानी बाँकी रकम मध्येबाट यस नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको राजश्व खातामा जम्मा गरी नेपाल सरकारको बेरुजु खातामा जम्मा गर्ने प्रयोजनको लागि Government Concessional Loan Agreement, Appendix-5 को "Form of Irrevocable Notice of Drawdown " सम्बन्धित पत्र संलग्न गरी Government Concessional Loan Agreement को Appendix-4, Power of Attorney (For Drawdown) मा व्यवस्था भए अनुसार Drawdown को कारवाहि गर्न तहाँ मन्त्रालयबाट यस प्राधिकरणका महानिर्देशक र आयोजना निर्देशकलाई Drawdown अधिकार प्रत्यायोजन भएको हुनाले Drawdown Request Cover Letter मा Government of Nepal Represented by Ministry of Finance (Full Name of the Borrower) उल्लेख भएकोले तहाँ मन्त्रालयको छाप लगाई Government Concessional Loan Agreement को Article 3 मा भएको प्रावधान बमोजिम चिनियाँ यूआन 117,423,442.45 (Currency: RMB) बराबरको NPR 2,224,000,000.00 रकम Export Import Bank of China बाट यस प्राधिकरणको राजश्व खातामा जम्मा

गर्ने व्यवस्थाका लागि यस प्राधिकरण महानिर्देशकस्तरको मिति २०८१।१२।१० को निर्णयानुसार पुनः अनुरोध गरी पत्राचार भएको ।

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 दोषी उपर कानूनबमोजिम हदैसम्मको कारवाही हुनु पर्ने देखिन्छ।

...... आदि भन्ने सम्बन्धमा

**गठित उपसमितिबाट सार्वजनिक लेखा समितिमा पेश भएको प्रतिवेदनको बुदाँ नं. ५ र ६ मा उल्लेखित व्यहोरा आफैँमा विरोधाभाषपूर्ण रहेको छ ।**

### ३.२ निर्देशनका लागि गरिएको सिफारिसहरु ......

### 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 भन्ने सम्बन्धमा

पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको Flight Procedure Design (FPD) निर्माण व्यवसायीबाट November 2017 मा पेश भई सम्बन्धित सबैको राय प्रतिक्रिया लिए पश्चात् CAAN बाट Conditional Approval सन् 10 July 2018 मा नै भएको । Flight Procedure Design लाई विधिवत रुपमा Commercial Aircraft Operation मा प्रयोग गर्नु अघि Flight Validation कार्य गर्नुपर्ने र उक्त Flight Validation कार्य Aeronautical Radio of Thailand (AEROTHAI) को विशेष विमानबाट Nov 2022 मा सम्पन्न भएको । सोही Nov 2017 मा प्रेशित र Nov 2022 मा Flight Validated Procedure बमोजिम विमानस्थलमा वायुयानहरु संचालनमा रहेको । अतः FPD Nov 2017 मा तयार भई 2022 मा Flight Validation गरेको हुँदा Nov 2022 मात्र Flight Procedure Design (FPD) तयार भएको भन्ने निराधार रहेको व्यहोरा अनुरोध छ ।

## २. नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण र **China CAMC** बीच भएको मुल सम्झौता विपरीत कर छुट सिफारिश गरेको भन्ने सम्बन्धमा

- कर छुट सम्बन्धि माथि ३.१ को ४ मा जवाफमा उल्लेख भएको ।

## ४. माथि उल्लेखित बाहेकका अध्ययनका लागि सिफारिस मुख्य विषयहरु

### ४.१. विमानस्थलको धावन मार्गको माटो परीक्षणको प्रतिवेदन पर्याप्त समय नदिई सम्पन्न गरिएको भन्ने सम्बन्धमा

यस आयोजनाको निर्माण व्यवसायी श्री China CAMC Engineering Co. Ltd. द्वारा निर्माण कार्य शुरु गर्नु भन्दा अगाडि विमानस्थलको धावनमार्ग लगायतको क्षेत्रमा ३ महिना लगाई माटो परिक्षण (Geological Investigation) गरी सोको प्रतिवेदन समेत आयोजना कार्यालयमा पेश भएको व्यहोरा अनुरोध छ । त्यस्तै Contract को Technical Specification मा व्यवस्था भए बमोजिम तहगत रुपमा Earthwork Filling तथा Compaction गरी करिब २ वर्ष लगाएर Earthwork Filling कार्य सम्पन्न गरिएको र उक्त Filling गर्ने क्रममा Contract को Technical Specification मा उल्लेख भए बमोजिम प्रत्येक तह (Level) मा निर्धारित क्षेत्रहरुमा (Field) मा तोकिए संख्या बमोजिम नै Sand Replacement Method बाट Compaction (Density) Test गरी तोकिएको Specification अनुसारको requirement पुरा भएपछि मात्र अर्को तहगत Filling गर्ने कार्य गरिएको । सो सँग सम्बन्धित रिपोर्ट तथा कागजातहरुको प्रतिलिपी सम्मानित सार्वजनिक लेखा समिति अर्न्तगतको पो.क्षे.अ.वि. छनबिन उप-समितिमा समेत पेश गरिसकेको र उक्त कागजातहरु यस कार्यालयसँग सुरक्षित रहेको हुँदा आवश्यक परेमा पुन पेश गर्न सकिने । अतः धावन मार्गको माटो परीक्षणको प्रतिवेदन पर्याप्त समय नदिई सम्पन्न गरिएको भन्ने कुरामा कुनै सत्यता नरहेको ।

पुनश्चः विमानस्थल संचालनमा आएको २ वर्ष पुरा भैसकेको र गत बर्ष सन् २०२४ मा यस विमानस्थलमा दैनिक सरदर ४६ तथा बार्षिक १६,७०० वायुयान उडान/अवतरण भएको । यस वीचमा माटोको Density नपुग भएको भन्ने विषयमा बिमानस्थलका धावनमार्ग , ट्याक्सी वे, एप्रोन तथा सेफ्टी एरीया हरुमा हालसम्म कुनै Defect/ Settlement नदेखिएकोले उठाइएको बिषय निराधार रहेको प्रष्ट हुन्छ ।

## ४.२ 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 भन्ने सम्बन्धमा

**Cement Concrete को Runway, Taxiway Pavement सम्बन्धमा**

Runway, Taxiway, Apron Pavement शुरु सम्झौतामा नै Cement Concrete हुने व्यवस्था भएको । Access Road को हकमा शुरु सम्झौताको BOQ मा Asphalt Concrete को हुने व्यवस्था भएकोमा पोखरा उपत्यका नेपालकै सबै भन्दा बढि पानी पर्ने ठाँउ भएको कारण दिर्घकालिन रुपमा पनि मर्मत सम्भार खर्च कम हुने र Design Life समेत धेरै हुने भएकोले BOQ मा भएको Asphalt Concrete Pavement को दाँजोमा Cement Concrete Pavement मजबुत, टिकाउ र महङ्गो पर्ने संरचना रहेको हुँदा Cement Concrete Pavement नै गरेको । Cement Concrete Pavement डिजाईन भन्दा बढी प्रयोग गरिएको भएता पनि EPC Contract भएकोले सम्झौतामा उल्लेखित कार्य (Asphalt Concrete) को दररेट/Price अनुसार नै भुक्तानी गरेको हुँदा कुनै थप आर्थिक व्ययभार नपरेको । सो कुराको पुष्टि निर्माण व्यवसायीबाट पेश भई परामर्शदाताबाट चेँकजाँच सहित सिफारिस भएका भुक्तानी सम्बन्धी बिलबाट समेत यकिन गर्न सकिने ।

**Passenger Boarding Bridge (PBB/Aerobridge) सम्बन्धमा :**

सन् 2010, 2011 मा तयार पारेको कागजात 2012 मा बोलपत्र आव्हान भई, एकपटक Responsive नभई पुन: Review गर्नु परेको अवस्था तथा तत्कालीन अवस्थामा Foresee गर्न नसकिएको तर Full Fledged Functional International Airport (4D Category) निर्माण गर्न अत्यावश्यक भएको केही थप उपकरण/प्रणालीहरु जडान गर्नुपर्ने अवस्था सिर्जना भएको । त्यस्तै विमानस्थललाई Smooth Operation मा ल्याउनको लागि Original Contract मा Aero Bridge Fixed End को मात्र व्यवस्था रहेको तर Fixed + Movable End भए पछि मात्र विभिन्न Category को विमानहरुले Aerobridge प्रयोग गर्न सक्ने अवस्था रहेको र Movable End नहुँदा Aerobridge प्रयोग विहिन हुने देखिएकोले Moveable End लगायतका केही Equipment हरु समेत ठेक्का सम्झौताको GCC 13 मा भएको व्यवस्था र नेपाल सरकार (अर्थ मन्त्रालय) चीन सरकार (China EXIM Bank) र ने.ना.उ.प्रा बिच भएको ऋउभिभलतबतष्यल ब्नचभभ्भलत को ऋबिगकभ ठाघ बमोजिम EXIM Bank ले Designate गरेको External Supervisor Company – China Project Management Company (CPMC) बाट Approval भए पश्चात श्री अर्थ मन्त्रालय बाट आई श्री संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय, CAAN र CAMCE बिच Revised Price Schedule मा सम्झौता/हस्ताक्षर भएको र सोही बमोजिम कार्यन्वयन भएको । उक्त थप कार्यहरु EPC (Turnkey) मान्यता अनुरुप Original Contract Price भित्र नै कार्य सम्पन्न भएको व्यहोरा अनुरोध छ ।

**Equipment को प्राविधिक परीक्षण सम्बन्धमा:**

पोखरा विमानस्थलमा जडान भएका उपकरणहरुको उत्पादन कम्पनीले Factory Test गरी उपकरणहरु Dispatch गरेको । तत् पश्चात् साईटमा जडान गर्ने क्रममा Original Manufacturer का विदशी प्राविधिकहरु आई जडान गरी सके पश्चात् ने.ना.उ.प्राका प्राविधिक संलग्न टोलीबाट उपकरणहरुको Site Acceptance Test (SAT) गरेको । SAT पश्चात् सम्पुर्ण उपकरणहरुको Reliability Test समेत गरेको । उक्त Factory Test, Site Acceptance Test, Reliability Test का रिपोर्टहरु र सम्बन्धित उपकरणहरुको Project Report मा समावेश गरिएको ।

**<u>4D Category को मापदण्ड सम्बन्धमा:</u>**

'4D' Category मा No.4 ले Runway को Length (1800m भन्दा बढी) र word 'D' ले उडान गर्न मिल्ने जहाजको Wings Span- 36 to 52 m (Airbus 320 type or Equivalent) भन्ने जनाँउछ र यस विमानस्थलको लम्बाई २५०० मि. रहेको र हाल यस विमानस्थलमा Airbus 319, 320 or Equivalent type को जहाजहरुको उडान अवतरण भईरहेको हुँदा डिजाईन अनुसारको 4D standard को विमानस्थल निर्माण भएको प्रमाणित हुन्छ ।

४.३ धावन मार्गको उचाई घटाउँदा निस्केको ग्राभेल मिसिएको ढुङ्गा माटो उक्त धावन मार्गको फिलिङ्गमा नै प्रयोग गरेको देखिएकोले निर्माण व्यावसायीले रोयल्टी तिरी पाँच कि. मी. परबाट ढुवानी गरेर ल्याउनुपर्ने सबबेशको उपलब्धता साइटमा नै भएकोले बाह्य खरिद एवं ढुवानी गर्नुपर्ने अवस्था नदेखिंदा यसबाट भएको अतिरिक्त फाइदा र अनियमितता भन्ने सम्बन्धमा

**धावनमार्गको उचाइ नघटाएको । पूर्बतर्फ ३६ फिट र पश्चिमतर्फ १ फिट Filling गरिएको हुनाले उठाइएको बिषय नै आधारहिन रहेको । साथै गठित उपसमितिबाट पेश भएको प्रतिवेदनको अनुसुची ४ मा धाबनमार्गको पूर्व दक्षिणपटिको Filling गरेको स्थानको संलग्न फोटोबाट समेत उठाइएको व्यहोरा स्वत: खण्डित हुन्छ ।**

सम्झौताको Specification को **Division 20 300 Pavement works** अन्तर्गत **20 310 Crushed Aggregate Sub-base Course** मा उल्लेख भए बमोजिम सववेश Material crushed aggregate हुनुपर्ने र त्यसको Gradation तथा Quality उक्त Specification मा नै उल्लेख भए बमोजिम निर्माण व्यवसायीले विभिन्न Crusher उद्योग (Contech Pvt. Ltd र Quality Greet & Crusher Pvt. Ltd, Kotre) मार्फत Crushed Aggregate ल्याई सब-बेस निर्माण गरेको र उक्त कार्यको Specification अनुसारको विभिन्न Test Report हरुसडक डिभिजन कार्यालय- पोखरा, TU (Institute of Engineering WRC College Pokhara) र PRIA Project को Lab हरुमा गरिएको तथा उक्त कार्यको Project Report समेत कार्यालयसँग सुरक्षित रहेको हुँदा निर्माण व्यवसायीले ५ कि.मि. टाढा बाट रोयल्टी तिरी ढुवानी गरेर ल्याउनुपर्ने सववेसको उपलब्धता साइटमानै भएको साथै निर्माण व्यवसायीले बाह्य खरीद एवं ढुवानी गर्नुपर्ने अवस्था नदेखिएको भन्ने कुरामा कुनै सत्यता नरहेको ।

कुनै पनि विमानस्थलको निर्माण कार्य गर्दा साईटको अवस्था अनुसार Earthwork Cutting र Filling हुने कुरा स्वभाविक रहने र EPC Contract मा व्यवस्था भए बमोजिम Runway, Taxiway, Apron लगायतको Airside क्षेत्रको Detail Engineering Design तथा सम्झौतामा समावेश भएको Price Schedule (BOQ) अनुसार Cutting भई निस्केको ग्राभेल मिसिएको ढुङ्गामाटो धावनमार्गको सवग्रेड बनाउन प्रयोग गरिएको जुन कुरा BOQ को 2.1.2 (Excavation) र 2.1.3 (Filling) मा व्यवस्था भएको र उक्त कार्यको पुष्टि निर्माण व्यवसायीबाट पेश भएका भुक्तानी सम्बन्धी विलमा संलग्न Measurement Sheet र Project Report बाट गर्न सकिने । अझ स्पष्ट सँग पुष्टि गर्न विमानस्थल क्षेत्रको सर्भे गरी Quantity Calculation गर्न सकिने ।

### ४.४. पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल पर्ण रुपमा संचालनमा ल्याउन सबै सुविधाहरु, सबै पूर्वाधारहरु निर्माण गरी सञ्चालनमा ल्याउने दायित्व ठेक्केदारको हुने व्यवस्था रहेको छ । जस अनुसार ठेकेदार कम्पनीले नै छिनेडाँडा काट्नु पर्ने थियो । तर सम्झौता विपरित प्राधिकरणले ३२ करोड २ लाखमा छुट्टै निमाण व्यवसायीलाई भुक्तानी दिई सिधै अनियमितता र भ्रष्टाचार गरेको भन्ने सम्बन्धमा

पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमास्थलको धावनमार्गको Detail Engineering Design भैसके पश्चात् पुर्वतर्फको Runway को उचाई (Elevation) fix हुने र सोको आधारमा अन्य पूर्वाधारहरुको Elevation जस्तै Taxiway, Apron, Terminal Building, Drainage System, Access Road, आसपासका अवरोधहरु यकिन गर्न सकिने र Commercial Contract Agreement भए पछी निर्माण व्यबसायी बाट Detail इन्जिनियरिंग सर्भे गरी ICAO Annex-14 Vol-I: Aerodrome Design and Operations बमोजिम Runway Design २०७५ असोजमा पेश भएको । त्यस पछि ICAO Annex-14 Vol-I: Aerodrome Design and Operations तथा Civil Aviation Requirements (CAR-14 Part -1) मा Obstacle Limitation Surface (OLS) सम्बन्धी व्यवस्था भए बमोजिम यस पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको Obstacle Limitation Surface सम्बन्धी विस्तृत अध्ययन गरी पेश हुन आएको प्रतिवेदनमा उल्लेख भए बमोजिम यस विमानस्थलको पूर्वतर्फ को Approach /Take Off Surface भित्र पर्ने Runway East End (RWY-30) बाट करिब १.५ कि.मि. हवाई दुरी (करिव ६ कि.मी सडक दुरी) मा रहेको रिट्टेपानी डाँडाको करिब ३८.५० मिटर उचाई सुरक्षित उडान तथा अवतरणको लागि Obstacle को रुपमा देखिएकोले उचाई घटाउनुपर्ने भएको । अर्थात् उक्त डाँडाको Hill Top बाट 38.5m कटान गरी डाँडाको Level करिब 812.5m कायम गर्नुपर्ने देखिन्छ । सन् Nov 2017 मा निर्माण व्यवसायीबाट प्राप्त विमानस्थलको Flight Procedure Design मा समेत Flight Operation गर्नका लागि उक्त रिट्टेपानी डाँडाको अवरोध देखिएको उचाई घटाउनु पर्ने भएको ।

यस विमानस्थल वरपरको Obstacle हटाउने तथा रिट्टेपानी डाँडा कटान गर्ने कार्य, EPC Model मा सम्झौता भई निर्माण भएको यस पोखरा क्षेत्रिय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण आयोजनाको Commercial Contract Aggrement को Project Description and General Information Section मो Project Scope भित्र नरहेको र उक्त आयोजनाको कार्यान्वयनका लागि अधिग्रहण गरिएको ३१०६ रोपनी र थप ६२९ रोपनी जग्गामा गर्ने गरी उल्लेख भएको । Commercial Contract Aggrement को Part-II, Section-II Original Price Schedule (BOQ) मा कही कतै पनि रिट्टेपानी डाँडाको कटान उक्त EPC निर्माण व्यवसायीबाटै गराउनुपर्ने भनी उल्लेख नभएको, यसका अतिरिक्त आयोजनाको Feasibility Study (1st and 2nd Revised), Inception Report मा पनि कही कतै रिट्टेपानी डाँडाको कटान उक्त EPC निर्माण व्यवसायीबाटै गराउनुपर्ने भनी उल्लेख नभएको, पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको क्रममा सुरुको स्वीकृत वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन (EIA) प्रतिवेदनमा समेत रिट्टेपानी डाँडा समावेश नभएकोले रिट्टेपानी डाँडा कटानको समयमा नेपाल सरकारसँग अनुमति लिई पुनः पुरक वातावरणीय प्रभाव अध्ययन प्रतिवेदन तयार गर्नुपरेको, सम्पन्न Contract Agreement लगायतका कुनै पनि दस्तावेज कागजातहरुमा रिट्टेपानी डाँडा आयोजना कार्यान्वयन क्षेत्रमा समावेश नभएको, गण्डकी प्रदेश सरकारको समेत रिट्टेपानी डाँडा कटान सम्बन्धमा पूर्ण सहयोग एवं समन्वय रहेको । साथै नेपाल सरकारबाट स्वीकृत वार्षिक नीति तथा कार्यक्रम (रातो किताब) एवं स्वीकृत बजेटमा समेत EPC Contract मा रिट्टेपानी डाँडा समावेश नभएको । उक्त रिट्टेपानी डाँडा कटानको लागि आ.व. ०७८/०७९ र ०७९/०८० मा छुट्टै बजेट व्यवस्था समेत भएकोल रिट्टेपानी डाँडा कटान नेपाल सरकार एवं प्राधिकरणले आफैं गर्नुपर्ने बिषय स्पष्ट छ । सुरक्षित हवाई उडान सञ्चालनका

लागि त्यस्ता Obstruction हरु घटाउने/हटाउने कार्य गर्ने पूर्ण जिम्मेवारी ने.ना.उ.प्रा.मा निहित रहेकोले ने.ना.उ.प्रा. ऐन २०५३ को दफा ७ मा स्पष्ट रुपमा उल्लेख भएको व्यहोरा अनुरोध छ। सोही अनुसार EPC Contract को Scope मा समावेश नभएको उक्त Obstacle निर्माण व्यवसायी China CAMC ले नहटाउने र विमानस्थल सञ्चालनमा ल्याउन नेपाल सरकार/ने.ना.उ.प्रा बाट नै हटाउनुपर्ने भएको र नेपाल सरकारबाट तत्कालीन आ.व. ०७८/०७९ र ०७९/०८० को बजेट (रातो किताबमा) विनियोजन भई ने.ना.उ.प्रा लाई कार्यान्वयन गर्न लेखी आएको । परामर्शदाता र आयोजनाको प्राविधिकबाट गरिएको अध्ययनबाट ICAO को OLS Standard अनुसार विमानस्थलको पूर्व तर्फ १.३५ कि.मी.(करिव ६ कि.मी. सडक दुरी) को दुरीमा Obstacle को रुपमा रहेको करिव २.१७६ हेक्टर फैलिएको सरकारी वन तथा व्यक्तिगत सहितको डाँडा कटान गरी विमानस्थलको Approach मा पर्ने Obstacle हटाउनुपर्ने । यसै सन्दर्भमा नेपाल सरकार मन्त्रीपरिषद्को निर्णय (वन तथा वातावरण मन्त्रालयको दर्ता नं. १५।४२-२०७७।११।१४ को प्रस्ताव म.प.वै.सं. ७१/७७ मिति २०७७/११/२० को मन्त्रीपरिषद्को बैठक) कार्यान्वयन गर्ने व्यवस्थाको लागि सम्बन्धित निकायलाई वन तथा वातावरण मन्त्रालयबाट मिति २०७७/११/२३ मा पत्राचार भएको (वन तथा वातावरणीय मन्त्री माननिय प्रेम बहादुर आले /मन्त्रीस्तरीय निर्णय बाट नेपाल सरकार मन्त्री परिषद्मा प्रस्ताव पेश भएको ।) सोही बमोजिम प्राधिकरणबाट पूरक वातावरण प्रभाव अध्ययनका लागि प्रस्ताव आव्हान भई तयार भएको पूरक वातावरण प्रभाव मुल्याङ्कन प्रतिवेदन समेत वन तथा वातावरण मन्त्रालयबाट स्वीकृती प्रदान गर्ने व्यवस्थाका लागि मिति २०७८/११/१२ मा संस्कृती, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयमा पेश भएको ।

बन तथा वातावरण संरक्षण ऐन र नियमावली अनुसार पूरक वातावरणीय प्रभाव मुल्याङ्कन (Supplementary EIA) गर्न नेपाल सरकार मन्त्रीपरिषद्को मिति २०७७/११/२० को वैठकको निर्णय अनुसार पुरक EIA तयार भएको । उक्त Supplemently EIA उपर संस्कृती, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय (माननीय मन्त्री प्रेम बहादुर आले) मा अध्ययन भई स्वीकृतीका लागि मिति २०७८/११/१३ मा वन तथा वातावरण मन्त्रालयमा पेश भएकोमा उक्त मन्त्रालयबाट मिति २०७९/०२/१६ मा माननीय मन्त्रीस्तरीय निर्णयबाट उक्त पूरक वातावरणीय प्रभाव मुल्याङ्कन प्रतिवेदन स्वीकृती भई मिति २०७९/०३/१४ मा श्री वन तथा भू-संरक्षण विभाग र यस प्रधिकरण विच समझदारी पत्रमा हस्ताक्षर भएको । EIA स्वीकृत भए पश्चात् समाझदारी पत्रमा हस्ताक्षर गरी जिल्ला वन कार्यालय कास्कीको समन्वयं एवं अनुमति लिई उक्त डाँडा कटान तथा माटो व्यवस्थापन, विमानस्थलको पुर्व तर्फको पहिरो नियन्त्रण लगायतका Retaining कार्यको लागि ने.ना.उ.प्रा बाट करिव रु २८,५५,६१,८८०.३० (१३% मु.अ.क. बाहेक) खर्च भएको । साथै यस विमानस्थल आयोजनाको लागत अनुमान तयार गर्दा रिट्टेपानी डाँडाको माटो कटान गर्ने सम्बन्धि वाक्यांश तथा परिमाण कहि कतै पनि उल्लेख नभएको र साथै EPC ठेक्का सम्झौताको Scope मा Obstacle Clear गर्ने जिम्मेवारी निर्माण व्यवसायीको हुने भनी कहि कतै उल्लेख नगरिएको । साथै उक्त आयोजना भित्र रिट्टेपानी डाँडा समावेश भएको भन्ने व्यहोरा कपोकल्पित, बुझाईमा कमी, नजरअन्दाज एव पूर्वाग्राही देखिन्छ ।

**४.५ मुख्य एग्रिमेन्टमा विमानस्थलको फ्यासीलिटी 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 भन्ने सम्बन्धमा**

HVAC खरिदको हकमा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको आफ्नै बजेटबाट भुक्तानी नभई ठेक्का सम्झौता अन्तर्गत निर्माण व्यवसायी बाट नै सोको भुक्तानी गरेको । उक्त कार्यको पुष्टि निर्माण व्यवसायीबाट पेश भई परामर्शदाताको विज्ञबाट चैंकजाँच सहित सिफारिस भएको Material Acceptance र भुक्तानी सम्बन्धी विलबाट Verify गर्न सकिन्छ ।

४.६ मुख्य एग्रिमेन्टको बुँदा नम्बर २.१.२ मा विमानस्थल भित्र रन-वे, ट्याक्सी-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 । तथा

४.७ मुख्य एग्रिमेन्टको बुँदा नम्बर २.१.३ मा विमानस्थल भित्र तोकिएको ठाउँहरुमा कम्प्याक्सन सहित उत्खनन गरको माटो रन-वे, ट्याक्सी वे, एप्रन, बाँध, नालीहरु भर्नका लागि अमेरिकी डलर ४४ लाख ३५ हजार ३ सय ३.४० डलर भुक्तानी भएको तर काम नभएको भन्ने सम्बन्धमा

ठेक्का सम्झौताको Price Schedule (BOQ) को बुँदा नं. २.१.२ मा स्पष्ट रुपमा Runway, Taxiway, Apron, Shoulder, Drain लगायतका क्षेत्रहरूमा स्वीकृत Design/Drawing अनुसार माटो उत्खनन् गरी विमानस्थल भित्र नै ढुवानी गरी Contact Specification अनुसार Filling गर्ने माटो जम्मा गर्ने भनी उल्लेख भए बमोजिम उक्त Runway, Taxiway, Apron, Grass Strip लगायतका क्षेत्रहरूमा Subgrade तयार एवं Leveling गर्न उक्त क्षेत्रको माटो उत्खनन् कार्य तथा बुँदा नं. २.१.३ मा पनि स्पष्ट रुपमा नै Runway, Taxiway, Apron, Shoulder, Drain लगायतका क्षेत्रहरूमा स्वीकृत Design/Drawing अनुसार उत्खनन् गरेको माटो तहगत रुपमा Compaction गरी माटो पुर्ने कार्य गर्ने भनी उल्लेख भए बमोजिम नै उक्त Runway, Taxiway, Apron, Grass Strip लगायतका क्षेत्रहरूमा Subgrade तयार एवं Leveling गर्न उक्त क्षेत्रमा माटो Filling कार्य गरेको व्यहोरा अनुरोध छ । विमानस्थलमा माटो उत्खनन् तथा Filling गर्ने कार्य सम्पन्न भए पश्चात् निर्माण व्यवसायीबाट उक्त कार्यको नापी (Measurement Sheet), Compaction (Density) Test को सम्पुर्ण कागजात संलग्न गरी तयार गरेको Project Report समेत राखी विल पेश भई परामर्शदाताबाट स्थलगत नापजाँच एवं चेकजाँच गरी पेश हुन आएका भुक्तानीका बिलहरू तथा Project Report बाट Verification गर्न सकिने । त्यस्तै उक्त कार्यको थप पुष्टिको लागि विमानस्थल क्षेत्रको स्थलगत विस्तृत सर्भे एवं नाँपजाँच गरी माटो उत्खनन् र Filling कार्यको Verification गर्न पनि सकिने । त्यसैगरी सम्मानित अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगको निर्देशनमा श्री नापी विभागबाट यस अघि पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलबाट स्थलगत पठाईएको सर्भे टोलीहरुबाट तयार भएको Survey Report तथा Earthwork Calculation बाट समेत एकिन गर्न सकिने व्यहोरा अनुरोध छ ।

४.८ 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) । तथा

४.९. 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, ट्याक्सी-वे, एप्रोन लगायतमा माटो राखे कामका लागि अमेरिकी डलर १६ लाख २१ हजार ५८.२७ डलर भुक्तानी भएको (तर बाहिरबाट माटो नै ल्याइएन, कागजपत्र नै छैन) भन्ने सम्बन्धमा

ठेक्का सम्झौताको Price Schedule (BOQ) को बुँदा नं. २.१.४ मा Runway/Taxiway/Apron लगायतका क्षेत्रहरूमा विमानस्थल बाहिरबाट (Borrow Pit) माटो उत्खनन् गरी विमानस्थलमा ढवानी एवं जम्मा गर्ने भनी उल्लेख भए बमोजिम नै उक्त Runway/Taxiway/Apron Grass Strip को आवश्यक क्षेत्रहरूमा Subgrade तयार एवं Leveling गर्न विमानस्थल बाहिरबाट (Borrow Pit) माटो उत्खनन् एवं ढुवानी कार्य तथा बुँदा नं. २.१.५ मा पनि Runway, Taxiway, Apron, Shoulder, Drain लगायतका क्षेत्रहरूमो माटो तहगत रुपमा Compaction गरी माटो पुर्ने कार्य गर्ने भनी उल्लेख भए बमोजिम उक्त Runway/Taxiway/Apron Grass Strip को केही क्षेत्रहरूमा Subgrade तयार एवं Leveling गर्न उक्त क्षेत्रमा तहगत रुपमा माटो Filling कार्य गरेको व्यहोरा अनुरोध छ। विमानस्थल बाहिर उत्खनन् गरी ढुवानी गर्नु पूर्व Lab मा सम्झौतामा उल्लेख भएको Specification बमोजिम गरिएको माटोको परिक्षण (Plasticity Index) सम्बन्धित सम्पुर्ण कागजातहरु यस कार्यालयमा रहेको र उक्त कार्यको नापी (Measurement Sheet), Compaction (Density) Test को सम्पुर्ण कागजात संलग्न गरी विल तयार भई परामर्शदाताबाट स्थलगत नापजाँच एवं चेकजाँच गरी पेश हुन आएका भुक्तानीका बिलहरू तथा Project Report बाट Verification गर्न सकिने । त्यस्तै उक्त कार्यको थप पुष्टि गर्नुपर्ने आवश्यकता भएमा विमानस्थल क्षेत्रको स्थलगत विस्तृत सर्भे एवं नाँपजाँच गरी Filling कार्यको Verification अहिले पनि गर्न सकिन्छ । त्यसैगरि सम्मानित अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगको निर्देशनमा श्री नापी विभागबाट यस पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा यस अघि पठाईएको सर्भे टोलीहरुबाट तयार भएको Survey Report तथा Earthwork Calculation बाट पनि एकिन गर्न सकिने । त्यसैगरी विमानस्थलमा ढुवानी भएको माटोको Receipt को रेकर्ड पनि निर्माण व्यवसायीसँग भएको हुँदा तँहाबाट माग गरी एकिन गर्न सकिने व्यहोरा अनुरोध छ ।

४ .१० मुख्य एग्रिमेन्टमा भएको एडिस्नल आइटम अमेरिकी डलर १ करोड ५२ लाख ३० हजार रहेको छ । तर फाइनल बिलमा जम्मा एडिस्नल रकम २ करो ड ४ लाख ३६ हजार ९ सय ६० रहेको छ। विमानस्थलमा माटोको लागि जम्मा रकम अमेरिकी डलर २ कराड २२ लाख ५४ हजार २ सय १८.२७ डलर अनियमितता भएको भन्ने सम्बन्धमा

Original Contract को Schedule of Price को Additional Item Cost मा कतिपय उपकरणहरु (Schedule 5 - 7.3.2, 7.3.3, 7.3 Schedule 8 - 1.8) को Unit Price मात्र उल्लेख भई Quantity to be confirmed during detail design उल्लेख भएको । Original Contract गर्दा Project Description and General Information मा Passenger Boarding Bridge (PBB/Aerobridge) को Fixed End मात्र समावेश Free/ Moveable End हटाईएका हुँदा उक्त उपकरण थप नगरि PBB संचालन गर्न नसकिने अवस्था रहेको हुँदा उक्त अत्याधुनिक उपकरण समेत समावेश भएको । साथै 2012 मा बोलपत्र आव्हान गर्दा तत्कालीन अवस्थामा Foreseen हुन नसकिएको तर Full Fledged Functional International Airport निर्माण गर्न अत्यावश्यक भएको केही उपकरण/प्रणालीहरु/निर्माण थपघट गर्नुपर्ने भएको हुँदा निर्माण व्यवसायीबाट प्राप्त स्वीकृत Detail Engineering Design र Updated Price Schedule & Revised Schedule of Payment परामर्शदाताबाट समेत सिफरिस भै Contract Agreement को Clause 1.4, 1.7 र 4.3.6 मा व्यवस्था भए बमोजिम तथा ठेक्का सम्झौताको GCC 13 तथा चिनिया सरकार (Export Import Bank of China), र नेपाल सरकार (अर्थ मन्त्रालय र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण) विच **Implementation Agreement को Clause 7.3 बमोजिम** EXIM Bank ले Designate गरेको External Supervisor Company – China Project Management Company (CPMC) China IPPR International Engineering Company बाट Approval भए पश्चात् श्री अर्थ मन्त्रालय बाट प्राप्त भई श्री संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय, CAAN र CAMCE बिच Revised Price Schedule मा हस्ताक्षर भए पछि Endorsement भएको Revised BOQ को Additional Items को कुल रकम शरुको Contract को BOQ भन्दा फरक देखिन गएको । तसर्थ Updated Schedule बमोजिम कार्य सम्पन्न गरिएको र यसमा कुनै पनि अनियमितता नभएको । साथै माटोको सम्बन्धमा माथि बिस्तृत रुपमा बुँदा नं. ४.६, ४.७, ४.८ र ४.९ उल्लेख गरिसकेको र यसमा पनि कुनै अनियमितता नभएको व्यहोरा अनुरोध छ ।

### ४.११ 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 भन्ने सम्बन्धमा

Commercial Contract agreement को Part II, Sec III Schedule of Payment को Clause No 1.4 "The Contract Price shall be fixed." उल्लेख भएको हुँदा EPC Contract मा Original Contract Amount भन्दा बढी भुक्तानी नहुने र तहाँ जडान भएको शुरुको वा थप उपकरणहरुको निर्माण व्यवसायीलाई प्राधिकरणबाट कुनै पनि Additional Payment नभएको साथै विमानस्थलमा जडान भएका सम्पुर्ण उपकरणहरु सम्पन्न ठेक्का सम्झौता रकम भित्र नै निर्माण व्यवसायीबाटै उपलब्ध भएकोले कुनै अनियमितता नभएको व्यहोरा अनुरोध छ।

**४.१२ 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 भन्ने सम्बन्धमा**

EPC आयोजनामा Engineering Procurement र Construction निर्माण व्यबसायी कै जिम्मेवारी भित्र रहेको र Contract Price shall be fixed रहने हुँदा Pokhara Regional International Airport Project (PRIAP) निर्माणको क्रममा विभिन्न समयमा विभिन्न दक्ष सल्लाहकारहरु तथा आयोजनाको लागि नियुक्त Design Review and Construction Supervision Consultant समेतसँग भएको छलफल / EPC Contract को Contractor M/S China CAMCE Co.Ltd को Designer हरुबाट आएको Detail Design / Report को Extract अनुसार पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थललाई निर्माण पश्चात Modern Facilities तथा System जडान गरी Full Fledged Operation को अवस्था सम्म पुऱ्याउन आवश्यक पर्ने Equipment तथा Construction Activities मा केहि Quantity थपघट तथा केही नभई नहुने उपकरण तथा प्रणालीहरु पनि थप गर्न Contract Agreement को Clause 1.4, 1.7 र 4.3.6 मा व्यवस्था भए बमोजिम तथा ठेक्का सम्झौताको GCC 13 तथा चिनिया सरकार (Export Import Bank of China), नेपाल सरकार (अर्थ मन्त्रालय) र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण विच **Implementation Agreement को Clause 7.3 बमोजिम** EXIM Bank ले Designate गरेको External Supervisor Company – China Project Management Company (CPMC) बाट Approval भए पश्चात श्री अर्थ मन्त्रालयबाट उक्त व्यहोराको पत्र प्राप्त भई श्री संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय, प्राधिकरण र CAMCE बिच Revised Price Schedule मा हस्ताक्षर भई Original Contract Amount भित्र नै कार्यान्वयन भएको ।

४.१३ अमेरिकी टोपोग्राफिक नक्साको रियल टाईम डाडाअनुसार पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको प्रस्तावित रन-वेको पश्चिम (**Section-१२**) 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 भन्ने सम्बन्धमा

यस पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल आयोजनाको लागि यस नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण र निर्माण व्यवसायी श्री China CAMC बीच Engineering Procurement Construction Modality मा काम गर्ने गरी मिति 22 May 2014 मा ठेक्का सम्झौता भएको। उक्त सम्झौताको Part - II Project Description and General Information अन्तर्गत 1.2 Project Layout को Last Paragraph मा Design, Drawing, Referred Documents and Specification Provided in the Tender Documents are Indicative Only. The Contractor shall provide the detail design, drawings and required specification to the satisfaction of the Employer…… भनी उल्लेख भएको। उक्त ठेक्का EPC Modality (Turnkey Project) मा गरीने भएकोले सम्पूर्ण Design, Procurement र Construction को सम्पूर्ण जिम्मेवार समेत निर्माण कम्पनी नै हुने व्यहोरा जानकारी गराँउदछु।

ICAO को Annex–14: Aerodromes: Volume I- Aerodrome Design and Operation मा उल्लेख भए अनुसार Runway को Design Standard सम्बन्धमा Aerodrome Reference Code No. 4 D को लागि Longitudinal slope 1% भन्दा बढी हुन नहुने। जस अनुसार २५०० मी. लामो Runway मा एउटा End देखि अर्को End सम्मको height difference २५ मिटर हुन आँउछ। त्यसैगरी Runway Strip २८० मि. चौडाई तथा Approach तर्फको Strip ३०० मि.× ९० मि. कायम गर्नुपर्ने हुन्छ। यसको अतिरिक्त Airside क्षेत्रमा Runway को Level बाट ICAO Annex-14 अनुसारको 4D Category बमोजिम धावनमार्गको केन्द्र रेखाको Logitudinal Slope certain slope आधारमा अन्य पुर्वाधारहरु Taxiway, Taxiway Strip, Storm Water Drainage, Perimeter Road, Apron, Hangar Apron, CFR Road, Service Road लगायतका संरचनाहरु पनि निर्माण गर्नुपर्ने हुन्छ।

यस विमानस्थलको निर्माण कार्य हुनु भन्दा पहिले आयोजनास्थलको भौगोलिक अवस्था हेर्ने हो भने पश्चिम र उत्तर तर्फको भू-भाग अग्लो रहेको तथा पूर्व र दक्षिण तर्फको भू-भाग होचो रहेको। त्यस्तै तत्कालीन अवस्थाको उचाई (Level) को सन्दर्भमा निर्माण पुर्व विमानस्थलको पश्चिमतर्फको (West End) CH – (-0+300) को Centerline मा Existing GL 2640 ft. (805.00m) तथा धावनमार्ग बन्ने पश्चिमतर्फ (RWY-12) को Blast Pad {CH – (-0+060)} को Center Line मा Existing GL 2638 ft. (804.34m) रहेको तथा पूर्वतर्फ (RWY-30) को किनारा CH- 2+500 को CL मा Existing GL 2526 ft. (770.11m) तथा विमानस्थल पूर्वतर्फको (East End) CH-2+800 m को CL मा Existing GL 2511 ft. (765.66m) रहेको। त्यस्तै हाल तयारी अवस्थाको उचाई (Level) को सन्दर्भमा विमानस्थलको पश्चिमतर्फको (West End) CH – (-0+300) को तयारी सतहको Elevation 2641 ft. (805.20m) रहेको अर्थात् उक्त क्षेत्रको जमिनमा १ फिट Filling भएको छ भने धावनमार्ग (RWY-12) को किनारा Blast Pad {CH – (-0+060)} को तयारी सतहको Elevation 2634 ft. (803.18m) रहेको अर्थात् उक्त क्षेत्रको जमिन सतहमा 4 ft. Cutting भएको। त्यस्तै पूर्वतर्फको (East End) CH-2+800 को तयारी सतहको Elevation 2547

ft. (776.46m) रहेको अर्थात् उक्त क्षेत्रको जमिन सतहमा 36 ft. Filling भएको । माथि उल्लेखित पो.क्षे.अ.वि. को प्रस्तावित रनवेको Side Strip पश्चिम उत्तर तर्फको Boundary (Fencing) 2677 ft. उचाईको भू-भाग हाल निर्माण गरेको रनवेको west end बाट ४५० मि. टाढा रहेको हुँदा सो level बाट गहिरो भएको भन्नुमा कुनै आधार नरहेको । त्यसैगरी माथी निष्कर्ष (४.१३) मा उल्लेखित विभिन्न क्षेत्रको उचाईको डाटाहरु सबै गलत रहेको । निर्माण व्यवसायीबाट पेश भएको Runway को Design अनुसार पश्चिम तर्फको Blast Pad क्षेत्रको उचाईबाट जम्मा ४ फिट कटान भएको र पूर्व तर्फको अन्तिम बिन्दु (West End) मा ३६ फिट माटो Filling गरेको । अतः धावनमार्गको जमिनको प्राकृतिक उचाई भन्दा २० फिट गहिरो हुने गरी रनवे निर्माण गरेको नभई उक्त जमिनमा ३६ फिट माटो Filling भएको र सो को पुष्टिको लागि उपसमितिबाट पेश भएको प्रतिवेदनको पेज नं. ३५ को अनुसूची ४ को फोटो नं. २ बाट यकिन गर्न सकिन्छसाथै यस विमानस्थलको Runway को Design, Earthwork को As-built Drawings बाट र हालकै अवस्थामा Site Survey बाट समेत यकिन गर्न सकिने । त्यसैगरि सम्मानित अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगको निर्देशनमा नापी विभागबाट यस अघि पठाईएको सर्भे टोलीहरुबाट तयार भएको Survey Report बाट पनि यकिन गर्न सकिने ।

### ४.१४ 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) भन्ने सम्बन्धमा

विमानस्थल निर्माण सम्बन्धि ठेक्का सम्झौताको GCC 10.1 मा नै कामको उद्देश्य (विमानस्थल सञ्चालन) लाई असर नपर्ने Minor प्रकृतिका काम बाँकि भएता पनि हस्तान्तरण र संञ्चालन गर्न वाधा नपर्ने भनि उल्लेख भएको हुँदा विमानस्थल सञ्चालन गर्न पूर्व मिति 29 Dec 2022 मा राष्ट्रिय गौरव आयोजना र निर्माण व्यवसायी China CAMC दुवैको सहमतिमा बाँकी रहेको Minor प्रकृतिका निर्माण एवं मर्मत तथा सम्झौता बमोजिमको Documentation कार्यहरु समेत समावेश गरी तयार भएको Punch-List मा उल्लेखित Minor प्रकृतिका उक्त कार्यहरु बाहेक सम्पुर्ण सिभिल निर्माण सम्बन्धित पूर्वाधारहरु तथा Equipment Installation कार्य सम्पन्न भै नेपाल सरकारको नीति तथा कार्यक्रम बमोजिम पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थललाई संचालनमा ल्याउने प्रयोजनको लागि मार्च २७, २०२२ का दिन जनवादी गणतन्त्र चीनका स्टेट काउन्सिलर तथा परराष्ट्रमन्त्री वाङ यीको नेपाल भ्रमणको अवसरमा काठमाडौँ र पोखरा विमानस्थलमा छुट्टाछुट्टै कार्यक्रम आयोजना गरी काठमाडौंमा चिनियाँ विदेशमन्त्री वाङले प्रधानमन्त्री शेरबहादुर देउवाको उपस्थितिमा परराष्ट्रमन्त्री माननीय डा.नारायण खड्कालाई प्रतीकात्मक साँचो हस्तान्तरण गर्दै र पोखरामा संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्री माननीय प्रेमबहादुर आले बाट विमानस्थल निर्माण सम्पन्न गरेकोमा CAMCE का अध्यक्ष लु यानलाई सम्मान गर्दै एकै समयमा आयोजित कार्यक्रमबाट विमानस्थल नेपाल सरकारलाई हस्तान्तरण भएको ।

चिनियाँ प्रतिनिधिबाट नेपाल सरकारलाई Handover Certificate Issue भएको र सन् 1st Jan 2023 देखि निर्वाध रुपमा विमानस्थल संचालनमा रहेको । CAAN र China CAMCE बीच भएको Contract Clause 10 (Employer's Taking Over) बमोजिम Contractually हालसम्म Taking Over Certificate (TOC) जारी नभएको व्यहोरा समेत अनुरोध छ । साथै पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण, सो सँग सम्बन्धित परामर्शदात्री, रिठ्ठेपानी डाँडा कटान लगायतको नीति तथा कार्यक्रम समावेश भएको प्राधिकरणको वार्षिक बजेट तथा कार्यक्रम तत्कालीन संस्कृती, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्री तथा प्राधिकरण संचालक समितिका अध्यक्ष एवं हाल संघीय संसद् प्रतिनिधि सभा, सार्वजनिक लेखा समिति (गठित उपसमिति) का सदस्य समेत रहेका माननीय प्रेम बहादुर आले अध्यक्ष रहेको प्राधिकरण संचालक समितिको बैठकबाट स्वीकृती भएको ।

४.१५ 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 १२ तर्फको **PAPI (Precision Approach Path Indicator)** बन्द गरेर राखिएको छ। दुबैतिरबाट ल्याण्डिङ् हुनुपर्नेमा एकतिरबाट ल्याण्डिङ् हुन नसक्ने, रन-वे १२ र **PAPI** लाईटको बारेमा (पापी लाइट बन्द गरिएको रिपोर्ट अध्ययन गर्न सकिने) भन्ने सम्बन्धमा

कुनै पनि विमानस्थलमा हवाईजहाजको Take off तथा Landing VFR (Visual Flight Rules ) वा IFR (Instrumental Flight Rule) प्रयोग गरेर गर्न सकिन्छ। पोखरा विमानस्थलको पुर्वतर्फ RWY 30 तथा पश्चिम तर्फ RWY 12 दुवैबाट VFR प्रविधिबाट Take off तथा Landing गर्न सकिन्छ। RWY 12 मा Instrumental Flight Rules (IFR) विधिबाट Take off तथा Landing गर्न प्राविधिक दृष्टिकोणले मिल्दैन। सन् 2017 मा दिएको Flight Procedure (FPD) Report मा विमानस्थलको पश्चिम तर्फ रहेको शान्ति स्तुपा डाँडा लगायत विभिन्न ७-८ वटा Natural Obstacles का कारण Procedure Design Gradient (PDG) ICAO ले निर्धारण गरेको मापदण्ड भन्दा बढी भएको कारणले Standard IFR विधिबाट Take off तथा Landing गर्न नसक्ने अवस्था रहेको।

**पोखरा विमानस्थल EPC Model मा निर्माण भएको र Engineering Procurement तथा Construction सबै निर्माण व्यवसायीकै जिम्मेवारी भएको हुँदा RWY 12, 30 दुवै तर्फ PAPI** जडान भएको र उक्त कार्यले CAAN लाई थप आर्थिक भार नभएको व्यहोरा अनुरोध छ।

## ४.१६ धावनमार्गको लम्बाई ३००० मिटर र चौडाई ५० मिटर हुनुपर्नेमा घटाई २५०० मिटर र ४५ मिटर गरिएको

धावनमार्गको लम्बाई ३००० मिटर र चौडाई ५० मिटर हुनुपर्ने भन्ने हास्यास्पद तर्कको श्रोत के हो भन्ने प्रतिवेदनमा उल्लेख छैन । पोखरा उपत्यकाको भौगोलिक स्वरुपमा बोईंग ७५७ वा सो सरहका न्यारोबडी जहाज संचालन हुन सक्ने गरी २५०० मिटरको धावनमार्ग डिजाइन गरिएको हो, यस अघि JICA ले सन् १९८९ मा गरेको डिजाइन पनि २५०० मिटर नै हो । त्यसै गरी Code 4D रनवेको चौडाई ICAO को Annex-14 'Aerodrome' 3.1.10 र Aerodrome Design Manual 'Doc-9157 Vol I' Chapter 5 को 5.1.2 Table 5-1 मा ४५ मिटर नै उल्लेख छ । काठमाडौं एयरपोर्ट Code 4E हो र यसको पनि रनवेको चौडाई ४५ मिटर नै छ ।

**४.१७ 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 २,८००,००० को व्यवस्था गरेको दखिन्छ । तर CAAN ले आफ्नै स्रोतबाट व्यहोर्ने गरी Consultant नियुक्त गरी अनियमितता र भ्रष्टाचार गरेको भन्ने सम्बन्धमा**

China CAMC Engineering Co. Ltd. र प्राधिकरण विच 22 May 2014 मा सम्पन्न Contract Agreement अन्तर्गत BOQ को Item No. 1.2 मा "Consultant (International and Domestic as Required) to be appointed by the CAAN for super vision and monitoring the contractor's design , drawing and construction works as specified " भनी उल्लेखित भएको । सो अनुसार निर्माण व्यवसायी आफैले गरेको कामको Design, Review तथा Construction Supervision गर्ने परार्मशदातालाई उक्त कार्य बापतको भुक्तानी समेत निर्माण व्यवसायी आफैले गर्ने हुँदा Conflict of Interest हुने, Contractor ले नियुक्त गरेको परामर्शदातालाई भुक्तानी गर्दा पहिला निर्माण व्यवसायीलाई भुक्तानी दिनुपर्ने बाध्यात्मक स्थिति रहन्छ । आफ्नो पक्षबाट कार्य गराउनु पर्ने Consultant को निष्पक्षता र Contractor को अधिनमा रहने भुक्तानीको व्यवस्थाले कार्य संचालनमा प्रभाव पर्ने देखिन्छ । साथै साधारण Engineering Norms को विपरित हुने, निर्माण व्यवसायले परामर्शदातालाई भुक्तानी गर्ने अवस्थामा परामर्शदाताले स्वतन्त्र र निश्पक्ष रुपमा प्राधिकरणलाई प्राविधिक राय, सल्लाह र सुझाव दिन नसक्ने । साथै निर्माण कार्यको गुणस्तर नियन्त्रणमा सम्झौता हुन सक्ने कुरालाई समेत मध्यनजर गरी गुणस्तरयुक्त Design तथा निर्माण कार्यको लागि प्राधिकरणबाट आवश्यक बजेट व्यवस्थापन गरी प्रचलित कानुन, सार्वजानिक खरिद ऐन तथा नियामावली बमोजिम खुल्ला प्रतिष्पर्धाद्धारा परामर्शदाता छनोट भएको । साथै सम्झौता अन्तर्गतको BOQ को Item No. 1.2 शिर्षकको कुनै पनि रकम परामर्श सेवाको लागि निर्माण व्यवसायीलाई भुक्तानी नभएको ।

Contractor बाट परामर्शदाताको सेवा लिँदा परामर्शदाता Contractor प्रति नै बफादार हुने र स्वार्थको द्वन्द समेत हुने, Consultant लाई भुक्तानीका लागि व्यवस्था भएको Provisional Sum अन्तर्गतको रकम Contractor लाई सम्पन्न Contract Agreement बमोजिम भुक्तानी गर्दा २५% Overhead पनि दिनुपर्ने तथा Exim Bank को ऋणको व्याज समेत २० वर्ष सम्म तिर्नुपर्दा प्राधिकरणलाई थप व्ययभार पर्ने र व्यवहारिक समेत नदेखिएकोले उक्त Item लाई Contractor बाट हटाई ने.ना.उ.प्रा. संचालक समितिबाट स्वीकृत बजेट तथा कार्यक्रम अनुसार सार्वजनिक खरिद ऐन तथा नियमावलीको अधीनमा रही परामर्श सेवा खरिद भएको । तसर्थ परामर्शदाता नियुक्त गर्दा China CAMC Engineering Co. Ltd. र प्राधिकरण विच 22 May 2014 मा सम्पन्न Contract Agreement अन्तर्गत BOQ को Item No. 1.2 पुर्ण रुपमा घटाएको र ने.ना.उ.प्रा संचालक समितिबाट परामर्शसेवा खरिद सम्बन्धमा निर्णय भई सोही बमोजिम परामर्शदाता नियुक्ति गरेकोले दोहोरो भुक्तानी नभएको र यसमा कुनै अनियमितता समेत नभएको व्यहोरा अनुरोध छ । साथै उक्त निर्माण कार्यको लागि खरिद भएको परामर्श सेवामा अन्तराष्ट्रिय अभ्यास अनुसार ५ प्रतिशत खर्च हुने प्रचलन रहेकोमा उक्त आयोजनामा १.५ प्रतिशत भन्दा पनि कम खर्च भएको ।

### ४.१८. मुख्य सम्झौतामा विमानस्थल 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)** भन्ने सम्बन्धमा

यस ठेक्का सम्झौताको 1.2 Project Layout अन्तर्गत Fuel Farm Land Development को व्यवस्था भए बमोजिम उक्त कार्य निर्माण व्यवसायीबाट सम्पन्न गरेको । उक्त ठेक्काको Contract Scope मा Fuel Farm Facilities भनी उल्लेख नगरि Price Schedule मा मात्र उक्त कार्यको व्यवस्था भएको । Fuel Supply Facilities व्यवस्थाको Contract को लागि त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल लगायत नेपालका अन्य विमानस्थलहरुमा समेत नेपाल सरकारद्वारा स्थापना गरिएको Specialized संस्था नेपाल आयल निगम भएको हुँदा उक्त Fuel Supply Facilities को Design तथा निर्माण गर्ने कार्य नेपाल आयल निगमको नै हुने हुँदा उक्त कार्य आयोजनाद्वारा नगरिएको र सो सम्बन्धमा निर्माण व्यवसायीलाई कुनै पनि भुक्तानी नभएको व्यहोरा अनुरोध छ । साथै यस आयोजनाबाट Fuel Farm Land Development अन्तर्गत इन्धन भण्डारण निर्माण प्रयोजनार्थ आवश्यक जमिन सम्याउने लगायतका सम्पुर्ण काम सम्पन्न गरिएको र हाल उक्त स्थानमा नेपाल आयल निगमले आफ्नै खर्चमा इन्धन भण्डारण निर्माण कार्य गरिरहेको व्यहोरा अनुरोध गरिन्छ ।

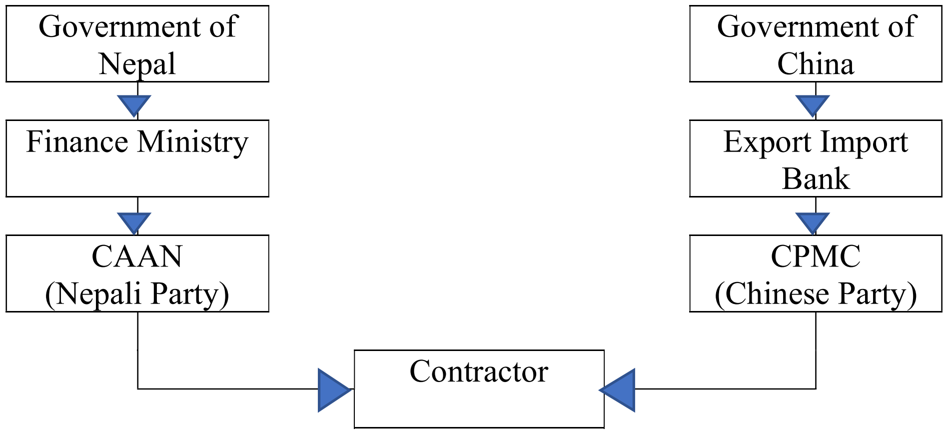
**निष्कर्ष:**

विमानस्थलको निर्माणको प्रारम्भ देखि निर्माणको चरणमा व्यापक अनियमितता र भ्रष्टाचार भएको भन्ने आरोप तथ्यहिन, निराधार, भ्रामक र बदनियतपूर्ण रहेको माथि सम्बन्धित बुँदाहरुमा तथ्य एवं प्रमाण सहित पुष्ट्याईं गरिसकिएको छ । सो देखि बाहेक देहायका विषयमा समेत सम्मानित समितिको गम्भिर ध्यानाकर्षण गराउनु उपयुक्त हुने देखिन्छ :

**(१) निर्माणमा चिनियाँ सरकारको प्रत्यक्ष र निर्णायक भूमिका रहेको तथ्यलाई प्रतिवेदनले नजरअंदाज गरेको**

- पोखरा विमानस्थल परियोजना कार्यान्वयनका लागि नेपाल सरकार र चीन सरकारवीच Project Implementation Agreement गरिएको छ । यसमा निर्माणको कार्यान्वयन, समन्वय र व्यवस्थापनको जिम्मा चीन सरकारको बाणिज्य मन्त्रालयको तर्फबाट एक्जिम बैंकले गरेको र निर्माण अवधिभर उक्त आयोजनाको गुणस्तर, लागत, डिजाइन स्पेशिफिकेसन बमोजिम निर्माण भए नभएको अनुगमन र निर्माणको दौरानमा हुनसक्ने डिजाइन मोडिफिकेसन वा भेरिएसनको मूल्यांकन र स्वीकृति समेतका लागि China IPPR International Engineering Company Ltd. अर्थात CPMC (सम्झौतामा चिनियाँ पक्ष भनिएको) लाई तोकिएको (Clause 3.1) । त्यसै गरी नेपाल सरकारको तर्फबाट परियोजनाको कार्यान्वयनको लागि प्राधिकरणलाई तोकेको (सम्झौतामा नेपाली पक्ष भनिएको)

**Project Implementation**




- चीनको लगानीमा चिनियाँ कन्सट्रक्सन कम्पनीले निर्माण गर्ने र तोकिएको इन्जिनियरिंग एवं लागत अनुमान बमोजिम निर्माणको दौरानमा निरन्तर अनुगमन समेत चीन सरकारले नियुक्त गरेको इन्जिनियरिंग कन्सल्टेन्सी कम्पनीले गर्ने र भुक्तानी समेत चीनबाटै गर्ने आयोजनामा भ्रष्टाचार भयो भन्नु चीन सरकारलाई समेत भ्रष्टाचारमा मुछ्नु हो। यहाँ चीन सरकारले आफ्नो लगानीमा निर्माण र सुपरिवेक्षण गर्ने आयोजनामा लागत बढाउने लगायत अन्य अनियमितता गर्न लगाएर चिनियाँ कन्स्ट्रक्सन कम्पनीलाई भ्रष्टाचार गर्न दिन्छ भन्नुले उपसमिति भ्रष्टाचार विरुद्ध चीन सरकारको शुन्य सहनशिलता नीति प्रति अनभिज्ञ रहेको देखाउँछ।

(२) **अनाहकमा राष्ट्रसेवक कर्मचारीको व्यक्तिगत र सार्वजनिक जीवन समाप्त पार्ने उद्योग गरिएको**

राष्ट्रिय गौरवको आयोजना भनिएको पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थललाई कोभिड महामारीको समयमा समेत निरन्तर खटिई शिघ्र निर्माण सम्पन्न गर्न खटिएका राष्ट्रसेवक कर्मचारीहरुलाई प्राकृतीक न्यायको सिद्धान्त विपरित सुनुवाईको मौका समेत नदिई बिना आधार १० अर्ब भन्दा बढी भ्रष्टाचार गरेको आरोप लगाई प्रतिवेदनमा बहालवाला एवं पूर्व कर्मचारीहरुको नाम नामेसी नै खुलाइ बहालवाला पदाधिकारीहरुलाई तत्काल निलम्बन गरी अनिमितता वा भ्रष्टाचारमा संलग्न बहालवाला वा पूर्व पदाधिकारी सवै माथी शिघ्र छानबिन अनुसन्धान गरी कानुन बमोजिम हदैसम्मको कारबाही गर्न गराउन सिफारिस समेत भएको। यस्तो कृत्यबाट सम्बन्धित कर्मचारीहरुको व्यक्तिगत र सार्वजनिक जीवनलाई सदाको लागि कलंकित बनाउने कार्य भएको।

(३) **नेपाललाई भ्रष्टाचारको सूचकांकमा थप उकास्ने कृत्य गरेको**

नेपाल सरकारबाट राष्ट्रिय गौरव आयोजना घोषित पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल आयोजना नेपाल सरकार र चीन सरकार दुई देश वीचको **"जी टु जी"** आयोजना भएको व्यहोरा स्मरण गराउँदै चीन सरकारको सहुलियतपूर्ण ऋण सहयोगमा EPC ढाँचामा निर्माण भएको र निर्माणको क्रममा कुनै अनियमितता र भ्रष्टाचार नभएको आयोजनामा अर्बौंको भ्रष्टाचार भएको तथ्यहिन प्रतिवेदन दिई नेपाललाई विश्वभर सबैभन्दा भ्रष्टाचारी मुलुकहरुको सूचिमा उकाल्न योगदान गरेको।

**(४) विमानस्थल निर्माणमा आर्थिक सहयोग गर्ने मित्र राष्ट्रलाई बदनाम गरिएको**

चीनले लगानी र निर्माण गरेको आयोजनामा यु. एस. डलर १०० मिलियन भन्दा बढी अर्थात कुल लागतको आधिभन्दा बढी रकम भ्रष्टाचार गरेको तथ्यहिन र प्रायोजित प्रतिवेदन विधि र प्रकृया विपरित बाहिर ल्याई अन्तर्राष्ट्रिय संचार माध्यममा चीन सरकारलाई विश्वभरी बदनाम गर्ने कार्य भएको ।

**(५) पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको छवी कलंकित गरिएको**

विश्वकै ख्यातीप्राप्त पर्यटकीय गन्तव्यको रुपमा परिचित गण्डकी प्रदेशको राजधानी पोखरामा निर्माण भएको State of Art विमानस्थलाई भ्रष्टाचारको स्कयाण्डलमा मुछि कलंकित गरिएको छ, यसको प्राविधिक इन्जिनियरिंग पक्षमा समेत बिना कुनै ज्ञान र बुझाई हचुवाको भरमा प्रश्न उठाइएको छ । चिनीयाँ लगानीमा निर्मित पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा भ्रष्टाचार भयो भनी विश्वभरी बदनाम गरी भविष्यमा कतिपय विदेशी वायुसेवालाई यहाँ उडान गर्न निरुत्साहन हुने वातावरण समेत सृजना गर्ने काम भएको छ ।

पुनश्च :

यस आयोजना सम्बन्धी भुक्तानी लगायतका कागजातहरु श्री सार्वजनिक लेखा समितिमा बिभिन्न मितिमा पेश भएको व्यहोरा समेत अनुरोध छ ।