

विपद पश्चातको आँकलनः नाकाबन्दी २०७२

अंक २ - असार २०७३

Volume 2 - June 2016

पृष्ठभूमि

पछिल्लो एक वर्षभन्दा बढी समयदेखि नेपालको अर्थतन्त्रलाई एकपछि अर्को धेरै चुनौतिहरूले न्याँकेका छन्, जसले गर्दा अर्थतन्त्र कठिन अवस्थाबाट गुज्रिरहेको छ। भुकम्पले झण्डै ९ हजार मानिसको ज्यान लियो भने २२ हजारभन्दा धेरै घाईते भए, जसले अनुमानित ७ अर्ब अमेरिकी डलर बराबरको आर्थिक नोक्सान भयो भने ७ लाख मानिसहरू गरिबीको रेखामुनी धकेलिन अनुमान गरिएको छ। त्यसैगरी, भुकम्पको केही महिनापछि तराई मधेश क्षेत्रमा भएका संविधानसँग सम्बन्धित आन्दोलनहरूको कारण नाकाबन्दीको अवस्था सृजना भयो, जसले नेपालको अर्थतन्त्र र समग्रमा सिंगो समाजमानै ठूलो धक्का दियो।

व्यापार नाकाबन्दी जारी रहेसँगै हाम्रो भूपरिवेष्टित देशमा अत्यावश्यक आपूर्तिहरू झण्डै ठप्पै भए। नाकाबन्दीको नतिजास्वरूप निम्तिएको इन्धन संकटले अर्थतन्त्रका सबै क्षेत्रहरूमा आफ्नो प्राभाव पार्यो। एकातर्फ अत्यावश्यक आयातहरू जस्तै औषधी तथा इन्धन देशभित्र प्रवेश गर्न दिइएन भने अर्कोतर्फ इन्धनको भयावह संकटले अर्थतन्त्रको उत्पादन, वितरण तथा उपभोग प्रकृतिलाई नकारात्मक असर पुर्यायो।

नाकाबन्दीको तात्कालिन प्रभाव स्पष्ट थियो र मिडियाहरूमा पनि चौतर्फी रूपमा रिपोर्टिग भयो। नाकाबन्दीले पार्ने दीर्घकालिन प्रभाव धेरै नै जटिल र प्रतिकूल हुनसक्छ। त्यसकारण यो अध्ययनले अर्थतन्त्रका महत्वपूर्ण क्षेत्रहरूमा पारेको प्रभावको गहिराई र फैलावट बुझ्ने उद्देश्य राखेको छ। नतिजाहरूको आधारमा यो अध्ययनले भविष्यमा अर्थतन्त्रमा पर्न सक्ने यस्तै खालका धक्काहरूको सामना गर्न उपयुक्त हुने उपायहरू समेत सुझाएको छ।

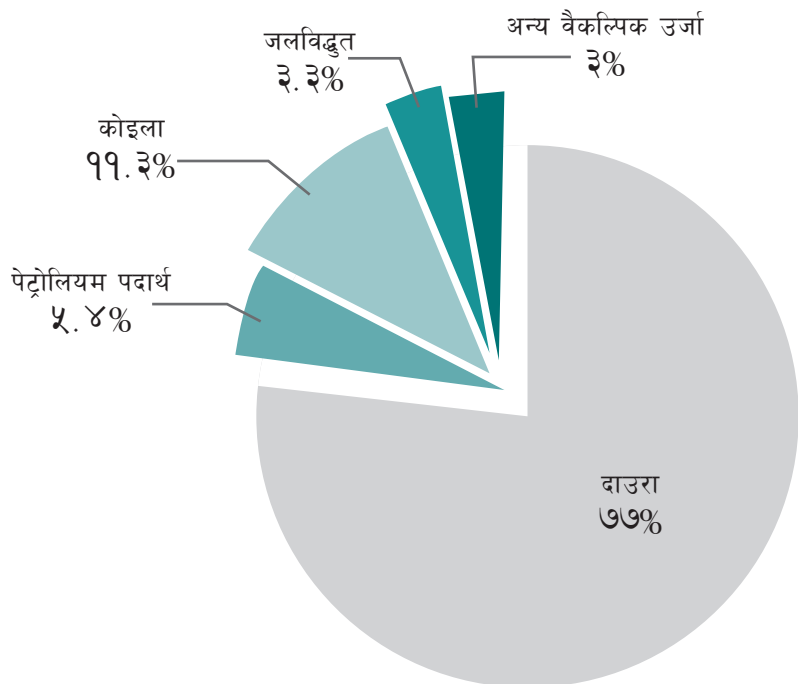
नेपालको उर्जा क्षेत्र गैरनवीकरणीय स्रोतहरूमा उच्च रूपमा निर्भर छ। नवीकरणीय स्रोत जस्तै सौर्य र जलविद्युतको योगदान मात्र ६.३ प्रतिशत रहेको छ। यसले के संकेत गर्दछ भने नेपाल कम प्रभावकारी र निष्प्रभावी आन्तरिक स्रोतहरू (दाउरा र कोइला)मा निर्भर छ। त्यसैगरी खाना पकाउने, यातायात र अन्य उर्जाका आवश्यकताहरू पुरा गर्न विकसित उर्जाका लागि बाह्य स्रोतहरूमा निर्भर छ। हालसम्म पनि नेपालले जलस्रोतको प्रचुरतालाई जलविद्युतमा परिवर्तन गरि प्राचीन र बाह्य स्रोतमा निर्भरताको विकल्पको रूपमा विकास गर्नसकेको छैन।

पेट्रो-विरोधाभास

नेपालले जम्मा ५.४ प्रतिशत पेट्रोलीयम पदार्थको उपयोग गर्दछ। तर पछिल्ला तिन वर्ष, अर्थात आर्थिक वर्ष २०६९-७० देखि २०७१-

७२, सम्मको तथ्यांक हेर्ने हो भने, नेपालले एक वर्षमा औसत रु ११६.३ अर्ब पेट्रोलीयम पदार्थ आयातमा खर्च गरेको छ। यो खर्च ४५६ मेगावाटको माथिल्लो तामाकोशी जलविद्युत परियोजना, जुन काठमाडौं उपत्यकाको लोडसेडिङ संकटको अचुक उपायको रूपमा लिईएको छ, को बजेट भन्दा तिन गुण बढी हो। शहरी तथा अर्ध शहरी घरधुरी/सेवाहरूले खाना पकाउन, अधिकांश सवारी साधनहरू तथा अद्योग सञ्चालनका लागि, साथै अन्य क्षेत्रहरूलाई पनि लोडसेडिङको समयमा दिनहुँ पेट्रोलीयम पदार्थ नै आवश्यक पर्दछ। त्यसैकारण समग्रमा इन्धन खपतमा पेट्रोलीयम पदार्थको हिस्सा कम भएतापनि यसको अभावले गर्दा नेपालको अर्थतन्त्र अवरुद्ध हुन पुग्यो। पेट्रोलीयम पदार्थको अभावको असर खासगरी यातायात क्षेत्रमा पर्यो र यसले सबै क्षेत्रको व्यवस्थापनमा अवरोध पुर्यायो। यो

चित्र १: आर्थिक वर्ष २०७१-७२ को उर्जा खपत संयोजन



श्रोत: नेपाल राष्ट्र बैंक

अभाव उर्जा क्षेत्र मात्र नभइकन अन्य सबै आर्थिक तथा सामाजिक क्षेत्रका संकटहरूको पनि कारक बन्न पुग्यो ।

साथै, पेट्रोलियम पदार्थको अभाव गहिरिँदै जाँदा इन्धनको कालोबजारी व्यापक रूपमा देखिन थाल्यो । यसैगरी, पहिलादेखि नै ढीला भईरहेको जलविद्युत विकास आयोजनाहरूको निर्माणमा पनि अवरोध पुग्न गयो जसले आयोजना सम्पन्न गर्नमा भन्नु ढीलाई सृजना गर्यो । यस ढीलाईले निश्चय पनि थप खर्चभार र उर्जा आपूर्ति खाडल बढाउने छ ।

इन्धन आयातमा कमी

आर्थिक वर्ष २०७१-७२को तथ्यांकको आधारमा पेट्रोलियम पदार्थको आवश्यकता देहाय बमोजिम छः

भन्सार विभागमा उपलब्ध तथ्यांकको अनुसार, नाकाबन्दीको भन्दै पाँच महिना अवधीमा पेट्रोलियम पदार्थको आयात परिमाणको आधारमा निम्न बमोजिम रह्योः

दैनिक आवश्यकताको तुलनामा ३५.३ प्रतिशत पेट्रोल, ३७.६ प्रतिशत डिजल र ४०.२ प्रतिशत एलपीजी आयात भयो । यी तिन पेट्रोलियम पदार्थहरूको औसत आयात करिब ३८ प्रतिशत मात्र रह्यो ।

राजश्वमा िरावट

आर्थिक वर्ष २०७२-७३ को पहिलो ७ महिनामा विभिन्न प्रकारका पेट्रोलियम पदार्थबाट सरकारले राजश्व (भन्सार, मुल्य अभिवृद्धि कर र अन्तशुल्क सहित) रु ७.५ अर्ब प्राप्त गर्यो जुन अघिल्लो आर्थिक वर्षको यही समयको राजश्व आम्दानीको तुलनामा ४८ प्रतिशतले कम हो ।

तालिका १: आर्थिक वर्ष २०७१-७२ को पेट्रोलियम आयात र दैनिक आवश्यकता

वस्तु	आर्थिक वर्ष २०७१-२०७२ को जम्मा आयात	दैनिक आवश्यकता
पेट्रोल (किलोलिटर)	२८७,४७३.००	७८७.६
डिजेल (किलोलिटर)	१२१,७१४.००	२५२५.२४
ग्यास (मेट्रिक टन)	२५८,२९९.००	७०७.६७

श्रोत: नेपाल आयल निगम

तालिका २: आर्थिक वर्ष २०७१-७२ संजा नाका अवरोध समयको आयात तुलना

भाद्र देखि फाल्गुन सम्मको आयात	२०७१-७२ (अनुमानित)	आर्थिक वर्ष २०७२-७३		पूर्ण आयातमा परिवर्तन (%)
		सम्पूर्ण	दैनिक	
पेट्रोल (किलोलिटर)	१०५,९७१	४२,६१५	२७८.५	-६०.५
डिजेल (किलोलिटर)	३२१,५०९	१४५,२६९	९४९.५	-५५.५
ग्यास (मेट्रिक टन)	१०४,६९९.६	४३,४९८	२८४.३	-५८.५५

श्रोत: भन्सार विभाग

यो कमीले समग्र राजश्व संकलनको लक्ष्यमा विशेष प्रभाव राख्छ किनकी नेपाल सरकार भन्सार राजश्वमा निकै निर्भर छ र यो समयमा आपूर्तिको अभावले भएको राजश्व क्षति अपुरणिय छ । यसकारण आर्थिक वर्ष २०७२-७३ को राजश्व लक्ष्य पुरा हुन नसक्ने सम्भावना छ ।

पेट्रोलियम पदार्थमा कालोबजारी र आपूर्ति अभावको जालो

औसत आयात करिब ३८ प्रतिशत मात्र रहेकाले, पेट्रोल, डिजल र एलपीजी गरेर करिब ६२ प्रतिशत पेट्रोलियम आवश्यकता पुरा हुन सकेन । यदी पेट्रोल र डिजललाई मात्र हेर्ने हो भने नाकाबन्दीको बेला औसत आपूर्ति ३६.५ प्रतिशत रहन आउँछ । त्यसैगरी, यदी सबै आपूर्तिहरू औपचारिक प्रणाली मार्फत वितरण भएको भए १९ लाख ३ हजार मध्ये १२ लाख २ हजार सवारी साधनहरूले इन्धन प्राप्त गर्न असमर्थ रहन्थे ।

तालिका ३: सीमा अवरोध समयमा दैनिक आवश्यकता र आयात परिणाम

वस्तु	दैनिक आवश्यकता	सीमा अवरोध समयको आयात परिणाम	वितरण हिस्सा (%)
पेट्रोल (किलोलिटर)	७८६.६	२७८.५	३५.४
डिजेल (किलोलिटर)	२५२५.२४	१४९.५	३७.६
ग्यास (मेट्रिक टन)	७०७.६७	२८४.३	४०.२

श्रोत: लेखक

चित्र २: पहिलो ७ महिनाको पेट्रोलियम पदार्थबाट प्राप्त राजश्व संकलन

आ.व. २०७१-२०७२

रु १४.४५ अर्ब



आ.व. २०७२-२०७३

रु ७.५५ अर्ब

पहिलो ७ महिनामा विभिन्न प्रकारका पेट्रोलियम पदार्थबाट भएको राजश्व संकलन

आ.व. २०७१-२०७२को तुलनामा,

रु ६.९ अर्बको अन्तर छ

जुन हाराहारीमा*



४० मेगावाट
उत्पादन गर्न सक्यो जसको अर्ब-शहरी क्षेत्रलाई विद्युतीकरण गर्ने क्षमता हुन्थ्यो

* १ मेगावाट = रु १७ करोड

श्रोत: भन्सार विभाग

तरपनि, खासगरी शहरी क्षेत्रमा सार्वजनिक यातायातको संख्या देखिनेगरी कम भएतापनि सवारी साधनहरू उल्लेख्य संख्यामा बाटो भरिने गरी गुडेका थिए । केही ट्राफिक जामको दोष पेट्रोल पम्पमा गाडीका ताँतीहरूमाथी दिएपनि निसन्देह के प्रष्ट थियो भने जनसंख्याको सबै आर्थिक तहहरूमा कालोबजारी छिर्न सफल भयो । कालो बजारका सञ्चालकहरूले इन्धन आपूर्तिको अन्तरालमा प्रवेशगरी सामान्य दरभन्दा ४०० प्रतिशतसम्म बढी दर उठाए । महंगो मुल्यका बावजुद पनि अनौपचारिक संयन्त्रहरू छिट्टै फस्टाए र इन्धन क्रेताहरूको सामान्य प्रवृत्ति उच्च मुल्य भएतापनि यी प्रणाली मार्फत इन्धन प्राप्त गर्नेतर्फ भुकाव देखिन्थ्यो ।

जलविद्युतमा ढीलाई र खर्चवृद्धि

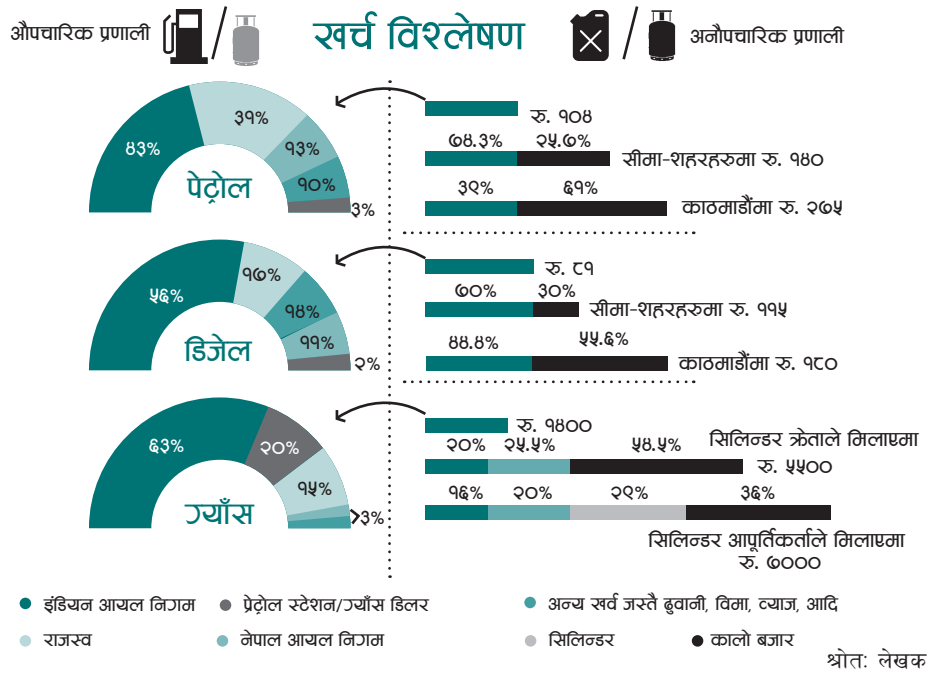
नेपाल विद्युत प्राधिकरण र स्वतन्त्र उर्जा उत्पादकहरूले चलाएको प्लान्ट समेत गरी नेपालको कुल जडीत क्षमता ८२८.२ मेगावाट छ ।^१ धेरैजसो जलविद्युतहरू बग्ने नदीमा आधारित रहेको हुनाले यो क्षमता सुख्खा मौसममा आधाले घट्छ । जबकी, आर्थिक वर्ष २०७१-७२ मा उच्चतम माग १,२९१.८ मेगावाट रहयो । अन्तर पुरा गर्न नेपालले २०० मेगावाटभन्दा बढी उर्जाको आयात भारतबाट गरेको थियो ।^२ यस पश्चात पनि नेपालले दैनिक १३ घण्टाको लोडसेडिङ्ग बेहोर्छ ।

पछिल्लो दशकको अवधीमा उच्चतम माग ११४ प्रतिशतले बढेर ६०३.२८ मेगावाटबाट १,२९१.८ मेगावाट पुगेको छ । तर पनि जलविद्युत र थर्मल गरी उपलब्ध इन्धन ४५ प्रतिशतले मात्र वृद्धि भएको छ ।^३ अझ तुलनात्मक रूपमा भन्दा माग वार्षिक ९ प्रतिशतले वृद्धि भएको छ तर आन्तरिक उर्जाको उपलब्धता ४.३ प्रतिशतले मात्रै बढेको छ ।

यी सबै घटनाक्रमहरूभन्दा माथि, निर्माणधीन जलविद्युत आयोजनाहरू सहित भुक्म्पको कारण मर्मत आवश्यक आयोजनाहरू इन्धन र अन्य आपूर्ति अभावका कारण मुख्य रूपमा प्रभावित रहे । खासगरी अपर्याप्त सामग्रीहरू आयात हुन नसक्दा यी आयोजनाहरूको निर्माण रोकिए ।^४

यदी क्षमताको आधारमा निर्माणाधीन मुख्य ५ जलविद्युत परियोजनाहरू हेर्ने हो भने कुल ७१० मेगावाट प्रभावित भएका छन् जहाँ रु ६८.८६

चित्र ३: कालोबजार मूल्यको खर्च विश्लेषण



अर्ब लगानी रहेको छ । जति ढीलाई बढ्दै जान्छ, यी प्रभावित परियोजनाहरूले खर्चहरूका भार थप खपिरहनुपर्ने अवस्था रहन्छ ।

गरेका छन् जसका लागि नेपालले करिब ३० करोड रुपैयाँ तिर्नुपर्ने हुन्छ ।^५ आउँदा वर्षहरूमा जलविद्युतको महत्वपूर्ण विकास हुन सकेन

यदी १० प्रतिशतले खर्च बढेमा

थप रु ६.८८ अर्ब आवश्यक पर्छ जसमा (यदी प्रति किलोमिटर प्रसारण लाईनको खर्च रु ४ करोड मान्ने हो भने) १७२ किलोमिटर प्रसारण लाईनको लागि लगानी गर्न सक्छ । यो भण्डै नेपालको उत्तर दक्षिण औसत चौडाई बराबर हो ।

यदी खर्च २० प्रतिशतले बढेमा

थप रु १३.७७ अर्ब आवश्यक पर्छ जसले ३४४.२५ किलोमिटर प्रसारण लाईनको लागि लगानी गर्न सक्छ । यो भण्डै नेपालको पूर्वदेखि पश्चिमसम्मको दुरीको ४० प्रतिशत भन्दा अलिकति कम हो ।

यदी खर्च ३० प्रतिशतले बढेमा

थप रु २०.६६ अर्ब आवश्यक पर्छ जसले ५१६.५ किलोमिटर प्रसारण लाईनको लागि लगानी गर्न सक्छ । यो भण्डै त्रिभुवन राजपथको दुरीको चार गुणा बराबर हो ।

प्रत्यक्ष खर्च बाहेक आयोजनाहरूले अप्रत्यक्ष खर्चहरू पनि व्यहोर्नुपर्छ । उदाहरणको लागि, परियोजना सम्पन्न गर्नुमा ढीला हुनुको अर्थ सम्भावित राजश्व संकलनमा घाटा पनि हो । त्यसैगरी ऊर्जाको माग पुरा गर्न असफल भएमा नेपालले भारतबाट विद्युत खरिद गरिरहनुपर्छ अवस्था आईरहन्छ । यी अवस्था वर्तमान परिस्थितिमा देखिन सकिन्छ जहाँ ऊर्जा संकट योजना अन्तर्गत आगामी दुई वर्षमा ६ सय मेगावाट विद्युत आयात गर्ने तयारी गरेको छ । यसैगरी भर्खरै ढल्केवर-मुजफ्फापुर प्रसारण लाईनबाट प्रति युनिट रु ५.५ का दरले ८० मेगावाट विद्युत आयात गर्ने नेपाल र भारतले विद्युत खरिद सम्भौतामा हस्ताक्षर

भने नेपालको विद्युत आयातको विल वृद्धिले निरन्तरता पाउने छ ।

अगाडीको बाटो

- सबै इन्धन आवश्यकताको लागि एउटै मात्र स्रोतमा भर पर्दा विभिन्न समस्या र कमजोरीहरू सामना गर्नुपरेकाले तत्कालिन आवश्यकता भनेको व्यापार साभेदारहरूको विविधीकरण हो ।
- चीनसँगको दीर्घकालिन व्यापार कारोबारमा संलग्न हुने प्रतिबद्धता: भविष्यमा भारतीय नाकाबन्दीको हुँदैन भन्ने निश्चिताका साथ कसैले भन्न नसकेतापनि नेपालले सम्भव भएसम्म

छिटो चीनसँग दिगो व्यापार साभेदारी निर्माण गर्नु अपरिहार्य छ। तर चीनको एक मुख्य व्यापारिक साभेदार भारतभएको तथ्यलाई मननु गर्दै यो मुद्दासँग केही निश्चित भूराजनीति जोडिन्छ जसले प्रश्न उठाउँछ की भारतको “अनौपचारिक” असहमतिको उच्च सम्भावना रहँदा चीन कुन हदसम्म नेपालसँग संलग्न हुन चाहन्छ? तरपेट्रोलियम सहमतिका लागि सम्झौतापत्र हस्ताक्षर हुँदाको चिनिया तत्परता हेर्ने हो भने, चीन कुन हदसम्म जान इच्छुक हुन्छ, नेपालले यसको फाईदा लिनसक्नु पर्छ। भर्खरैको संकटले प्रष्ट के देखायो भने चुस्ततता र प्रभावकारिता भन्दा पनि व्यापारमा दिगोपनको ठुलो खाँचो छ, किन भने जनताहरू पेट्रोलियम पदार्थको लागि ३ र ४ गुणा महँगो पैसा तिर्न राजी थिए। व्यापार बढ्दै जाँदा पूर्वाधारको विकास र कुटनैतिक वार्ताजस्ता माध्यम मार्फत प्रभावकारिता र चुस्ततता बढाउँदै जान सकिन्छ।

- ख) रुवाण्डा, मंगोलिया र लाओसजस्ता भुपरिवेष्टित देशहरूको उदाहरण लिँदै नेपालको लागि विश्वव्यापी पेट्रोलियम कम्पनीहरू जस्तै शेल, मोबिल, एन्जेन आदीको लागि बजार खुल्ला गर्ने एउटाभरपर्दो विकल्प रहनसक्छ। पछिल्ला तिन आर्थिक वर्षको पेट्रोलियम पदार्थको औसत कारोबार हेर्ने हो भने नेपाल रु ११६.३ अर्ब वा भ्रुण्डै १.२ अर्ब अमेरिकी डलरको बजार हो जुन आर्थिक वर्ष २०७२-७३ को कुल अनुमानित बजेटको करिब १५ प्रतिशत हुन आउँछ। यदी सहि रणनीतिसहित अगाडी बढाएमा विश्वव्यापी विक्रेताहरूलाई आकर्षण गर्ने चुनौती त्यति जटील हुनेछैन किनकी बढ्दै गरेको युवा जनसंख्या र विप्रेषण आप्रवाहले बढिरहेको आम्दानीका कारण नेपाली बजारमा माग बढ्दो छ। त्यसैगरी यी कम्पनीहरू विश्वव्यापी भएको सन्दर्भमा यिनीहरूले ठुला देशलाई प्रभावित गर्ने सामर्थ्य र क्षमता राख्छन् जसले भूराजनीतिक विषयलाई सम्बोधन गर्दछ।
२. नेपाल आयल निगमको क्षमता अभिवृद्धितर्फ

लक्षित ठुलो स्तरमा संगठनात्मक व्यापार मोडल रूपान्तर जरुरी छ। नेपाल आयल निगमको संस्थागत निष्प्रभावकारीताको एउटा उदाहरण इन्धन भण्डारण क्षमताको स्तरोन्ती गर्न अक्षमता हो। आयल निगमको तथ्यांक अनुसार हाल यसको भण्डारण क्षमता ७१,६२२ किलो लिटर छ। तर नजिकबाट नियाल्ने हो भने क्षमता जम्मा ७१,५५८ किलोलिटर मात्र देखिन्छ।

औसतमा आर्थिक वर्ष २०७१-७२ को इन्धन खपतको प्रवृत्ति हेर्ने हो भने यो भण्डारण १९ दिनमा समाप्त हुन्छ। पेट्रोलियम पदार्थको खपत ३.५ गुणाले बढेर ४ लाख किलोलिटर बाट बढेर १३.७ लाख किलोलिटर भन्दा बढिपुग्दासम्म भण्डारण क्षमता स्तरोन्ती गरिएको छैन जुन समस्या करिब विगत २५ वर्षदेखि रहँदै आएको छ। तथापी, नेपाल आयल निगमले इन्धन भण्डारण विस्तार गर्ने तयारी गरेको भएपनि बास्तविक रूपमा कार्यान्वयन भने अहिलेसम्म देखिन बाँकी नै छ। तर नेपाल आयल

निगम भारी कृणभारमा थिचिएको र सञ्चालन अवरोधहरू (जस्तै जग्गाजमिन भएतापनि मानववस्ती बाक्लैदै गएको कारण विस्तार गर्न असक्षम रहनु) का कारण, संकट सकिएपछी यो प्रयासले कतिसम्मको प्राथमिकता पाउँछ, भन्ने शंका उत्पन्न हुन्छ।

३. वैकल्पिक उर्जाहरूको अन्वेषणको गति दीगो हुनपर्छ। यस विषयको सन्दर्भमा उर्जा संकट योजनाको इमान्दारीपूर्वक कार्यान्वयन महत्वपूर्ण छ। सरकारले यो प्रयास अधिल्ला दुइ उर्जा संकटहरूको बेलाजस्तो निष्प्रभावी नरहोस भन्ने सुनिश्चितता गर्नुपर्छ। यो प्रयासलाई दीगो बनाउनका लागि स्वामित्व र जवाफदेहीता सहित यसलाई बजेटको फ्रेमवर्कसँग जोड्नपर्छ। कर्मचारीतन्त्रमा विद्यमान अवरोध कम गरेर जलविद्युत आयोजनाहरूलाई गति दिन देखि लिएर सौर्य र वायु उर्जाको व्यापारिक उपयोगको खोजी जस्ता योजनामा परिकल्पना गरिएका प्रयत्नहरू सम्बन्धी ऐन तथा नीतिहरू प्रतिबिम्बित हुनुपर्छ।

विस्तृत प्रतिवेदनको लागि तलका लिंकहरूमा जानुहोस्।
www.nepaleconomicforum.org
www.asd.org.np

स्थानीय तहमा उठेका आवाजहरू

मैले काममा जान र आउन दैनिक ३० किलोमिटर यात्रा गर्नुपर्छ। मसँग दिनभरी पम्पहरूमा गएर पेट्रोल भर्ने समय र धैर्यता छैन। मेरो लागि कालोबजारीबाट उच्च मुल्य भएपनि तिरेर इन्धन प्राप्त गर्नु समय बचतको उपाय हो। जुन म साधारणतया तिर्न चाहन्नथेँ तर यस्तो अवस्थामा तिर्न हिचकिचाउँदिनन्।

– तलवी पेशाकर्मी, काठमाडौं

मैले प्रतिदिन प्रति बोटल कम्तिमा रु ७० फाईदा राखेर ७ देखि ८ बोटल बेच्ने। नेपाल र भारतका धेरै यो व्यापारमा संलग्न रहे। मेरा लागि नाकाबन्दी फाइदाजनक भयो किनभने मैले ठुलो नाफा राखेर पेट्रोल बेच्ने।

– कञ्चनपुर सीमाका एक मोवाईपसल सञ्चालक (जसले एउटा सानो पसलमा मिटरल वाटरको बोटलहरूमा पेट्रोल देखाएर राखेका थिए)

मलाई विश्वास छ सरकारी कर्मचारीहरू, आयल निगम र पेट्रोल पम्पहरू नै कालोबजारमा संलग्न छन्। तिनीहरू भ्रष्टको रूपमा चिनिन्छन्। यस्तो अवसर उनीहरूले किन छाड्थे र रु

– काठमाडौंका एक विद्यार्थी

1 “A Year In Review: Fiscal Year 2014-15”, Nepal Electricity Authority, http://nea.org.np/images/supportive_docs/year-review-2014-15.pdf
2 “Nepal’s peak hour power consumption up 7.56pc”, The Kathmandu Post, August 19, 2015, <http://kathmandupost.ekantipur.com/news/2015-08-19/nepals-peak-hour-power-consumption-up-756pc.html>
3 “A Year In Review: Fiscal Year 2014-15”, Nepal Electricity Authority, http://nea.org.np/images/supportive_docs/year-review-2014-15.pdf
4 “Tarai banda, blockade hit hydel projects”, The Kathmandu Post, November 4, 2015, <http://kathmandupost.ekantipur.com/news/2015-11-04/tarai-banda-blockade-hit-hydel-projects.html>
5 “Nepal to import 80MW electricity from tomorrow”, The Kathmandu Post, February 16, 2016, <http://kathmandupost.ekantipur.com/news/2016-02-16/nepal-to-import-80mw-electricity-from-tomorrow.html>