



TBI PUBLICATIONS

करोबार

वर्ष १२ | अंक ९३ | राष्ट्रिय संस्करण | नेपाल संवत् १९४९
बिहार, १९ चैत २०७० | THURSDAY, 1 APRIL 2021

स्थाउ किसानलाई विमा
दाढी भूतानी

बैंक/अर्थन्त्र

३

सरकार जोगाउने अनितन
प्रयासमा मुख्यमन्त्री शाही

राजनीति/समाज

६

नेपालमा सर्वाधिक पढिने पहिलो राष्ट्रिय आर्थिक दैनिक
पृष्ठ ८ | मूल्य ९० रुपैयाँ

पठाओ नेपाल प्रत्यक्ष
वैदेशिक लगानीमा भित्रिएको
कम्पनी हो
असीममानसिंह बस्न्यात

८



नेपाल सरकार

सञ्चार तथा सूचना प्रविधि मन्त्रालय
सूचना तथा प्रसारण विभाग

**एभरेष्ट बैंक घर कर्जा
मात्र ७.०२% ब्याजदर मा**

एभरेष्ट बैंक

सेयर बजारमा बुधबार

कमाउने

गुमाउने

धैरे सेयर कारोबार



प्रतिधिको
प्रयोग

बर्दियाको गोस्वा गाउँपालिका-६ बेलभरीयाका कृषक राइस प्लान्टर मैसेनबाट चैते धान रोप्दै। प्रधानमन्त्री कृषि आयुनिकीकरण परियोजना अन्तर्गत सहयोग पाएपछि यहाँ चैतेथान खेती गर्ने किसानको संख्या बढ्दै रहेको छ।

तस्विर : लक्ष्मण दुर्गाना

रोजगार कार्यक्रम सञ्चालन गर्न स्थानीय तह असमर्थ

गोपाल संघैता

काठमाडौं, १८ चैत

संघ, प्रदेश र स्थानीय तहदेखि केन्द्रिका प्रधानमन्त्रीसम्मले आफूहरूले रोजगारीलाई उच्च प्राथमिकता दिएको बताउदै आएका छन्। तर सधैले रोजगारीलाई विशेष केन्द्रित गरी बेरोजगारले रोजगारी साकेको छैन्।

प्रधानमन्त्री रोजगार कार्यक्रम (पीपर्सिङ) मार्फत स्थानीय तहलाई पठाउँदै पठाउँदै कोरकमसमेत खर्च गर्न नसकेको पाइएको छ।

सकारात्मक वर्ष अपेक्षिक वर्ष सेयर कार्यक्रम सञ्चालन गर्न ५ अर्ब रुपैयाँको अनुसार दिने गरी बजेट व्यवस्थापन गर्न पनि स्थानीय तहले रोजगार कार्यक्रम नै सञ्चालन गर्न नसकेको गत अपेक्षिक वर्षमा बेरोजगारका लागि परिव्रामिकमा आयोजित आयोजना पाइएको हो। सकारात्मक रोजगार कार्यक्रम सञ्चालन गर्न ५ अर्ब १ करोड विनियोजन गरे पनि २ अर्ब ३ करोड ३२ लाख रुपैयाँको वर्षमा बेरोजगारी पाइका थिए।

गत अपेक्षिक वर्षमा बेरोजगारका लागि परिव्रामिकमा आयोजित आयोजना कार्यान्वयनका लागि ५ अर्ब १ करोड विनियोजन भएको थिए। विनियोजित रकमध्ये नेपाल सरकारले रोजगार कार्यक्रम सञ्चालन गर्न ५ अर्ब ५ करोड विनियोजन गरे पनि २ अर्ब ३ करोड ३२ लाख रुपैयाँको वर्षमा बेरोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालयले बुधबार सार्वजनिक गरेको प्रतिवेदनमा उल्लेख छ।

सकारात्मको स्रोतबाट मातृ कार्यक्रम सञ्चालन भएको थिए।

त्रिमूलको सञ्चालन भएको राष्ट्रिय कार्यक्रम निर्देशन सम्पर्क बहाने हातान्तरण गरेको रकममा सबैभन्दा अधिक प्रदेश नं. २ मा ४२ करोड ९२ लाख ३५

हजार र सबैभन्दा कम गण्डकी प्रदेशमा १५ करोड ३९ लाख २८ हजार अनुबन्ध नापारिको लागि लाग्ने छ।

उक्त कार्यक्रममा २० करोड बजेट व्यवस्थापन गरिएको छ। उक्त अनुबन्ध नापारिको लागि ११ अर्ब ४०

करोड रुपैयाँको सिसिङ तोकेको छ। सोही अनुसार नापारिको कार्यक्रम सञ्चालन हुन नसकेको स्थानीय तहको संख्या २ सय ६ रहेको छ।

गत अवधारणा ६० हजार व्यक्तिलाई संघर्ष दिएको राष्ट्रिय विवरण निर्देशन अन्तर्गत ३ लाख ३० हजार ७ सय १९ जना बेरोजगार प्राथमिकीकरण एवं सुचिकृत

रहेकोमा विनियोजित बजेटको तुलनामा ५२ दशमलव २९

प्रतिशत चून्हा अनुबन्ध नापारिको लागि लाग्ने ५४

प्रतिशत अनुबन्ध नापारिको लागि लाग्ने ५४

तरकारीको मूल्य सूची (थोक)

एकाई	परिमाण	न्यूनतम	अधिकतम	औसत
अंगुर(काठो)	के.जी.	रु. १८०	रु. २००	१९०
अंगुर(हरियो)	के.जी.	रु. १००	रु. १२०	११०
अदुवा	के.जी.	रु. ७०	रु. ८०	७५
अनार	के.जी.	रु. २००	रु. ३००	२९०
आसुरपत्तो	के.जी.	रु. ३०	रु. ३५	३३
आलु गोभी(भारतीय)	के.जी.	रु. २८	रु. ३०	२९
आलुसुखो	के.जी.	रु. २५	रु. २८	२४
आलुसुखो	के.जी.	रु. १४०	रु. १५०	१४५
कास्तुरी स्थानिय	के.जी.	रु. १०	रु. ६०	५५
कास्तुरी(लोकल)	के.जी.	रु. ८५	रु. ९०	८८
काको(हाइड्रो)	के.जी.	रु. ३५	रु. ४०	३८
कातापी	के.जी.	रु. २५	रु. २०	२६५
किचि	के.जी.	रु. ४००	रु. ४५०	४२५
कुम्हिलो	के.जी.	रु. ५०	रु. ६०	५५
केशा	दर्जन	रु. १००	रु. ११०	१०५
केशपत्तो	के.जी.	रु. ३०	रु. १००	६५
खुर्मी हरियो(अकरो)	के.जी.	रु. २००	रु. २५०	२२५
खुर्मी हरियो(बुलेट)	के.जी.	रु. ५०	रु. १०	८५
खुर्मी हरियो(मार्डो)	के.जी.	रु. १०	रु. १००	१५
खुर्मी सुखो	के.जी.	रु. ३०	रु. ३२०	३१०
खुर्मी हरियो	के.जी.	रु. १०	रु. १००	१५
गाराच(तराई)	के.जी.	रु. ५०	रु. ६०	५५
गाराच(लोकल)	के.जी.	रु. ६०	रु. १०	६५
गार्ने मूल्य	के.जी.	रु. ७०	रु. ८०	७५
गुन्डुक	के.जी.	रु. २२०	रु. २५०	२३५
गोलभेडा सानो(लेल)	के.जी.	रु. ४५	रु. ५०	४८
गोलभेडा सानो(भारतीय)	के.जी.	रु. ४५	रु. ५०	४८
गोलभेडा सानो(तराई)	के.जी.	रु. ४५	रु. ५०	४८
गोलभेडा सानो(लोकल)	के.जी.	रु. ४५	रु. ५०	४८
घाटो	के.जी.	रु. ४५	रु. १०	४८
घाटो कीमी	के.जी.	रु. ८०	रु. १०	८५
घिसी(लोकल)	के.जी.	रु. ६०	रु. ७०	६५
घिसी(हाइड्रो)	के.जी.	रु. ५०	रु. ६०	५५
घिरिला	के.जी.	रु. १०	रु. १००	१५५
चम्सूरुको साग	के.जी.	रु. ७०	रु. ८०	७५
च्याउ(कन्य)	के.जी.	रु. २२०	रु. २५०	२३५
च्याऊ(लेल)	के.जी.	रु. २०	रु. ३००	२९०
छ्यापारी हरियो	के.जी.	रु. १२०	रु. १५०	१३५
जिरिको सापा	के.जी.	रु. ५०	रु. ६०	५५
टाटो सिमी	के.जी.	रु. ६०	रु. ७०	६५
टिसि(लोकल)	के.जी.	रु. १०	रु. १००	१५५
तातो मार्डो	के.जी.	रु. २२०	रु. २५०	२२५
तातो मार्डो(चुर्चो)	के.जी.	रु. २२५	रु. २५५	२३०
तातो मार्डो(मुर्सी)	के.जी.	रु. २४०	रु. २५०	२४५
तातो मार्डो(हु)	के.जी.	रु. २७०	रु. २८०	२७५

स्रोत : कालिमाटी फन्फूल तथा तरकारी बजार

लक्ष्य छ, लक्ष्मी बैंक छ ।

० सेयर बजार

बुधवार



तरकारीको मूल्य सूची (थोक)

एकाई	परिमाण	न्यूनतम	अधिकतम	औसत
अंगुर(काठो)	के.जी.	रु. १८०	रु. २००	१९०
अंगुर(हरियो)	के.जी.	रु. १००	रु. १२०	११०
अदुवा	के.जी.	रु. ७०	रु. ८०	७५
अनार	के.जी.	रु. २००	रु. ३००	२९०
आसुरपत्तो	के.जी.	रु. ३०	रु. ३५	३३
आलु गोभी(भारतीय)	के.जी.	रु. २८	रु. ३०	२९
आलुसुखो	के.जी.	रु. २५	रु. २८	२४
आलुसुखो	के.जी.	रु. १४०	रु. १५०	१४५
कास्तुरी स्थानिय	के.जी.	रु. १०	रु. ६०	५५
कास्तुरी(लोकल)	के.जी.	रु. ८५	रु. ९०	८८
काको(हाइड्रो)	के.जी.	रु. ३५	रु. ४०	३८
कातापी	के.जी.	रु. २५	रु. २०	२६५
किचि	के.जी.	रु. ४००	रु. ४५०	४२५
कुम्हिलो	के.जी.	रु. ५०	रु. ६०	५५
केशा	दर्जन	रु. १००	रु. ११०	१०५
केशपत्तो	के.जी.	रु. ३०	रु. १००	९५
छ्यापारी हरियो	के.जी.	रु. २००	रु. २५०	२२५
खुर्मी हरियो(अकरो)	के.जी.	रु. ५०	रु. १०	८५
खुर्मी हरियो(बुलेट)	के.जी.	रु. १०	रु. १००	१५
खुर्मी हरियो(मार्डो)	के.जी.	रु. ३०	रु. ३२०	३१०
खुर्मी सुखो	के.जी.	रु. ३०	रु. १००	९५
खुर्मी हरियो	के.जी.	रु. १०	रु. १००	९५
गाराच(तराई)	के.जी.	रु. ५०	रु. ६०	५५
गाराच(लोकल)	के.जी.	रु. ६०	रु. ८०	७५
गार्ने मूल्य	के.जी.	रु. ७०	रु. ८०	७५
गुन्डुक	के.जी.	रु. २२०	रु. २५०	२३५
गोलभेडा सानो(लेल)	के.जी.	रु. ४५	रु. ५०	४८
गोलभेडा सानो(भारतीय)	के.जी.	रु. ४५	रु. ५०	४८
गोलभेडा सानो(तराई)	के.जी.	रु. ४५	रु. ५०	४८
गोलभेडा सानो(भारतीय)	के.जी.	रु. ४५	रु. ५०	४८
घाटो	के.जी.	रु. ४५	रु. १०	४८
घाटो कीमी	के.जी.	रु. ८०	रु. १०	८५
घिसी(लोकल)	के.जी.	रु. ६०	रु. ७०	६५
घिसी(हाइड्रो)	के.जी.	रु. ५०	रु. ६०	५५
घिरिला	के.जी.	रु. १०	रु. १००	१५५
चम्सूरुको साग	के.जी.	रु. ७०	रु. ८०	७५
च्याउ(कन्य)	के.जी.	रु. २२०	रु. २५०	२३५
च्याऊ(लेल)	के.जी.	रु. २०	रु. ३००	२९०
छ्यापारी हरियो	के.जी.	रु. १२०	रु. १५०	१३५
जिरिको सापा	के.जी.	रु. ५०	रु. ६०	५५
टाटो सिमी	के.जी.	रु. ६०	रु. ७०	६५
टिसि(लोकल)	के.जी.	रु. १०	रु. १००	१५५
टिसि(हाइड्रो)	के.जी.	रु. ५०	रु. ६०	५५
घिरिला	के.जी.	रु. १०	रु. १००	१५५
चम्सूरुको साग	के.जी.	रु. ७०	रु. ८०	७५
च्याउ(कन्य)	के.जी.	रु. २२०	रु. २५०	२३५
च्याऊ(लेल)	के.जी.	रु. २०	रु. ३००	२९०
छ्यापारी हरियो	के.जी.	रु. १२०	रु. १५०	१३५
जिरिको सापा	के.जी.	रु. ५०	रु. ६०	५५
टाटो सिमी	के.जी.	रु. ६०	रु. ७०	६५
टिसि(लोकल)	के.जी.	रु. १०	रु.	

पठाओ नेपाल प्रत्यक्ष वैदेशिक लगानीमा भित्रिएको कम्पनी हो

Q पछिल्लो समय सस्तो, निश्चित शुल्क, छिटोछरितो सेवा र युजर फ्रेन्ड्ली अर्को यात्रु भएको स्थानमा आएर राइडरले यात्रामा सहजीकरण सवारीलाई सावर्जनिक सवारीको प्रयोगमा रोक लगाएको छ। सवारी यातायात व्यवस्था ऐन-२०४९ अनुसार निजी आरोप लगाउने गरेका छन् भने राइड सेयरिडमा एक दर्जनभन्दा बढी कम्पनी कम्पनी रजिस्ट्रार कार्यालयमा दर्ता भइसकेका छन् र केही सञ्चालनमा समेत रहेको भए पनि सरकारले नियमन, नियन्त्रण गर्न हालसम्म कुनै राइड सेयरिडबारे कानुन जारी गरेको छैन। पठाओ नेपाल प्रत्यक्ष वैदेशिक लगानीमा स्थापना भएको अमेरिकाको जनरल एडमिनिस्ट्रेसन पठाओ इंक कोर्पोरेटेडको स्वामित्वमा रहेको कम्पनी हो। यो कम्पनीको लगानी बंगलादेश र नेपालमा रहेको छ। सन् २०१८ देखि नै क्षेत्रीय निर्देशकका स्वप्नमा कार्यरत असीममानसिंह बस्न्यातले वैदेशिक लगानीमा पठाओ नेपाल भित्राउनका लागि स्थापना कालदेखि सक्रिय रहेर नेतृत्वदायी काम गर्दै आएका छन्। नेपालमा सन् २०१८ को सेटेम्बरदेखि बाइक राइड सेयरिड सेवा सुरु गरेको पठाओ नेपालले सन् २०१९ को अगस्टदेखि कार लाइट (ट्याक्सी) सेवा सुरु गरेको हो। सन् २०२० सेटेम्बरमा पठाओले होटल तथा रेस्टुराँका खाजा तथा खानाका परिकारको होम डेलिभरी सेवा सुरु गरेको थियो। राइड सेयरिडबारे पछिल्लो समय देखिएको विवादबारेमा केन्द्रित रहेर पठाओ नेपालका क्षेत्रीय निर्देशक असीममानसिंह बस्न्यातसँग कारोबारकर्मी दीपेन्द्र थापाले गरेको कुराकानीको सार :



असीममानसिंह बस्न्यात

क्षेत्रीय निर्देशक, पठाओ नेपाल

पछिल्लो समय पठाओ नेपाल विवादमा आइरहन्नको कारण के हो? अन्तर्राष्ट्रिय अभ्यास भन्ना फरक गरेर नेपालमा राइड सेयरिडको प्रयोगलाई पेसामा परिणाम गरिएको हो?

राइड सेयरिड एक मान्य सोच हो। यो

नायाँ सोचमा यात्रुलाई यात्रुपर्छ। सरकार

र हामीजस्तो कम्पनी मिलेर यसलाई मिलाउँदै जाने हो। हामीले विसर्ग आप्नो सेवा राम्रो बनाउँदै जाने र सेवाग्राहीले पनि चाहिने सलाह सुझावाद यसलाई माझै ल्यातु जस्ती छ।

यस क्रममा पुराना सोच भएका केही व्यक्ति र

संस्थाहरूलाई यो कुरा पच्छैन। रुद्धिवादी सोच

र व्यवहार गर्नेहरूलाई चाहिँ नर्नाँ कुरा पाल्च्य

हुन सकेको छैन। त्यसी कारणले बर्सीने विवाद आइहेको छ। विदेशमा पनि दुई कमिसमका राइडर छन्। पहिलो पूर्णाकालीन राइडर तै बनेर सेवा दिने र जीवनयापन गुजारा गर्ने भनेको पार्ट टाइम क्याजुअल राइडर राइडरको समयको सहजतामा राइडर बनेर काम गर्ने गरेका छन्। नेपालमा राइडरको संख्या वृद्धि हुनुमा कोभिड-१९ का धेरै सेवाका क्षेत्र चलायामान हुन नसकदा बन्द भए, त्यसीले राइडर पेसामा आबद्ध भएको पाइन्छ। वितर भएर व्यापार-व्यवसाय तथा सेवा क्षेत्र लयमा फिर्ता भएर राइडरहरू पुराई पेसामा फिर्ता हुँहुँहुँ होला। एकपटक आबद्ध भएको राइडर सबै पठाओमा तै आबद्ध हुन्ने बाध्यकारी नीत छैन। एप्रिलमा नगरेपाली वा एप अफ गर्दा यो बाध्यकारी हुँहुँन। तर, राइडरको विवरण भने हामीसँग रहिन्नह-

जोड दिई यो सेवा नरोकन भनेर आदेश जारी भएको छ। बाँकी रस्यो, संघीय कानुनको कुरा, संघीय यातायात कानुनमा हामीजस्तो कम्पनीलाई नसोचिको यो २०-२५ वर्षभन्दा भनेमेरिएको हो। यो कानुन परिवर्तन होरे क्रममा छ, त्यस कारणले हामीजस्तो कानुनी मान्यता नदिएको होइन, मान्यता आइशक्यो तर यसलाई कसरी चलाउने भने नीति-नियम नजाएको हुनाले अहिले वस्तो

देखिन गरेको छ।

राइड सेयरिडलाई राज्यले कानुनी मान्यता दिन नसक्नुको कारण के हो?

सर्वधिक नियम तयारी नै नायाँ सोच हो, हाम्रो राज्यमा

नयाँ सोचलाई कानुनी दायरका ल्याउका लागि

हुन सकेको छैन। त्यसी कारणले बर्सीने विवाद आइहेको छ। विदेशमा पनि दुई कमिसमका राइडर छन्।

पहिलो पूर्णाकालीन राइडर तै बनेर

सेवा दिने र जीवनयापन गुजारा गर्ने भनेको पार्ट

टाइम क्याजुअल राइडर राइडरको समयको

सहजतामा राइडर बनेर काम गर्ने गरेका छन्।

नेपालमा राइडरको संख्या वृद्धि हुनुमा कोभिड-

१९ का धेरै सेवाका क्षेत्र चलायामान हुन नसकदा

बन्द भए, त्यसीले राइडर पेसामा आबद्ध भएको

पाइन्छ। एकपटक आबद्ध हुन्ने बाध्यकारी

नीत छैन। एप्रिलमा नगरेपाली वा एप अफ गर्दा

यो बाध्यकारी हुँहुँन। तर, राइडरको विवरण भने

हामीसँग रहिन्नह-

जोड दिई यो सेवा नरोकन भनेर आदेश जारी भएको छ। बाँकी रस्यो, संघीय कानुनको कुरा, संघीय यातायात कानुनमा हामीजस्तो कम्पनीलाई नसोचिको यो २०-२५ वर्षभन्दा भनेमेरिएको हो। यो कानुन परिवर्तन होरे क्रममा छ, त्यस कारणले हामीजस्तो कानुनी मान्यता नदिएको होइन, मान्यता आइशक्यो तर यसलाई कसरी चलाउने भने नीति-नियम नजाएको हुनाले अहिले वस्तो

देखिन गरेको छ।

राइड सेयरिडलाई राज्यले कानुनी मान्यता दिन नसक्नुको कारण के हो?

सर्वधिक नियम तयारी नै नायाँ सोच हो, हाम्रो राज्यमा

नयाँ सोचलाई कानुनी दायरका ल्याउका लागि

हुन सकेको छैन। त्यसी कारणले बर्सीने विवाद आइहेको छ। विदेशमा पनि दुई कमिसमका राइडर छन्।

पहिलो पूर्णाकालीन राइडर तै बनेर

सेवा दिने र जीवनयापन गुजारा गर्ने भनेको पार्ट

टाइम क्याजुअल राइडरहरू पुराई पेसामा

फिर्ता हुँहुँहुँ होला। एकपटक आबद्ध भएको

पाइन्छ। एकपटक आबद्ध हुन्ने बाध्यकारी

नीत छैन। एप्रिलमा नगरेपाली वा एप अफ गर्दा

यो बाध्यकारी हुँहुँन। तर, राइडरको विवरण भने

हामीसँग रहिन्नह-

जोड दिई यो सेवा नरोकन भनेर आदेश जारी भएको छ। बाँकी रस्यो, संघीय कानुनको कुरा, संघीय यातायात कानुनमा हामीजस्तो कम्पनीलाई नसोचिको यो २०-२५ वर्षभन्दा भनेमेरिएको हो। यो कानुन परिवर्तन होरे क्रममा छ, त्यस कारणले हामीजस्तो कानुनी मान्यता नदिएको होइन, मान्यता आइशक्यो तर यसलाई कसरी चलाउने भने नीति-नियम नजाएको हुनाले अहिले वस्तो

देखिन गरेको छ।

राइड सेयरिडलाई राज्यले कानुनी मान्यता दिन नसक्नुको कारण के हो?

सर्वधिक नियम तयारी नै नायाँ सोच हो, हाम्रो राज्यमा

नयाँ सोचलाई कानुनी दायरका ल्याउका लागि

हुन सकेको छैन। त्यसी कारणले बर्सीने विवाद आइहेको छ। विदेशमा पनि दुई कमिसमका राइडर छन्।

पहिलो पूर्णाकालीन राइडर तै बनेर

सेवा दिने र जीवनयापन गुजारा गर्ने भनेको पार्ट

टाइम क्याजुअल राइडरहरू पुराई पेसामा

फिर्ता हुँहुँहुँ होला। एकपटक आबद्ध भएको

पाइन्छ। एकपटक आबद्ध हुन्ने बाध्यकारी

नीत छैन। एप्रिलमा नगरेपाली वा एप अफ गर्दा

यो बाध्यकारी हुँहुँन। तर, राइडरको विवरण भने

हामीसँग रहिन्नह-

जोड दिई यो सेवा नरोकन भनेर आदेश जारी भएको छ। बाँकी रस्यो, संघीय कानुनको कुरा, संघीय यातायात कानुनमा हामीजस्तो कम्पनीलाई नसोचिको यो २०-२५ वर्षभन्दा भनेमेरिएको हो। यो कानुन परिवर्तन होरे क्रममा छ, त्यस कारणले हामीजस्तो कानुनी मान्यता नदिएको होइन, मान्यता आइशक्यो तर यसलाई कसरी चलाउने भने नीति-नियम नजाएको हुनाले अहिले वस्तो

देखिन गरेको छ।

राइड सेयरिडलाई राज्यले कानुनी मान्यता दिन नसक्नुको कारण के हो?

सर्वधिक नियम तयारी नै नायाँ सोच हो, हाम्रो राज्यमा

</div