

REVIEW OF ANNUAL REPORT AND AUDITED ACCOUNTS OF KOLKATA METRO RAIL CORPORATION LIMITED (KMRCL) FOR THE YEAR 2016-17.

Kolkata Metro Rail Corporation Ltd. ('KMRCL') was formed in 2008 as a joint venture company between Government of India (GoI) and Government of West Bengal (GoWB) with equal shareholding to execute the rail-based mass rapid transit system called "East West Metro Corridor". GoI then held the shares in KMRCL through Ministry of Urban Development (now renamed as Ministry of Housing and Urban Affairs or 'MoHUA').

GoI decided on 23rd August, 2012 that the "East West Metro Project" will be transferred to Ministry of Railways ('MoR'). GoWB accordingly transferred all shares held by them in KMRCL to MoR. GoI had also decided that MoUD will hold 26% equity of KMRCL and MoR will hold balance 74%. GoI also decided that KMRCL as the Project Implementation Unit would continue to function till the completion of execution of the Project. However, GoI will hold all the shares of KMRCL after completion of the Project and would run the same along with North South Corridor under a unified control.

As on 31st March, 2017, equity holding of MoR (including the shares transferred by GoWB) in the Company was Rs. 721.50 crore (68.03% of the paid-up capital) while that of MoUD was Rs. 339.00 crore (31.97%).

The Project is being executed in two phases - Phase I from Salt Lake Sector V (in the east) to Sealdah and Phase II from Sealdah to Howrah Maidan.

GoWB proposed realignment of the route in Phase II. The realignment has resulted in increase of the route length by 1.878 kilometres between Sealdah and Howrah and necessitated shifting of 'Mahakaran' Station 0.477 metres south in front of Laldighi. Length of the route will thus be 16.55 kilometres - of which 5.74 kilometres is elevated portion and 10.81 kilometres underground corridor. There will be 6 nos. elevated and 6 nos. underground stations. This revised alignment does not involve any land acquisition and/or major rehabilitation issues.

Esplanade station in Phase-II will be the cross-over station with existing North-South line of Metro Railway.

Revised cost due to the re-alignment of route is under finalisation.

During the year 2016-17, KMRCL continued to engage in executing the 'East West Metro Corridor' Project. KMRCL, despite several constraints, made landmark achievements during the year both in elevated viaduct as well as underground construction works. The 'East West Metro' is a unique Metro rail project where twin underground tunnels have passed below the River Hooghly. The unique challenges posed by Kolkata's soft ground condition and densely populated urban environment are being addressed by choice of Earth Pressure Balancing Tunnel Boring Machines and well engineered tunnelling operations.

The major constraints faced by KMRCL leading to delay in completion of the Project are:

1. Non-availability of land at Duttabad (in Phase-I);
2. Non-availability of land & rehabilitation issues in Central station (in Phase II);
3. Non-availability of land and rehabilitation issues in proposed Mahakaran station;
4. Non-availability of traffic diversion permission from GoWB for construction of Mahakaran station;
5. Non-finalisation of alignment in Phase-II;
6. Flow of funds not as per requirement.

Resettlement and Rehabilitation

KMRCL has well defined resettlement and rehabilitation policy for the welfare of Project affected persons whose number is estimated at 677 along original alignment. This figure has significantly reduced as there will be no requirement of rehabilitation in Mahakaran and Central station areas.

Rehabilitation of the Project affected persons have been proposed as per details given below:

- Rehabilitating the entire Shree Market (comprising 129 shops) in Howrah Maidan area
- Rehabilitating 7 nos. commercial shops in front of Bangabasi theatre at Howrah Maidan
- Construction of 30 nos. temporary shops at Phoolbagan
- Rehabilitating 63 nos. KMC sweeper quarters at Swabhumi by permanent rehabilitation flats
- Rehabilitating 80 families in Duttabad settlement by permanent rehabilitation flats
- Rehabilitating KIT sweeper quarters at Subhash Sarobar.

Progress of Project work:

▪ Elevated corridor work

Total length of elevated corridor is 5.74 kilometres (including 6 nos. elevated stations, each of 140 metres length) of which 5.375 kilometres were completed during the year. The long pending resettlement issue of Project affected persons on the balance stretch was solved with help of GoWB. Work on this stretch was started in May 2015 and has since been completed.

Structural works of all the 6 nos. elevated stations have been completed. Work of elevated station roofing and architectural finishes (including E&M works) is in progress.

▪ Underground work

The 10.81 kilometre underground corridor comprises of twin tunnels being done by 'Tunnel Boring' method using precast concrete segmental tunnel liners. All the 6 nos. underground stations are being done by 'cut & cover' method using diaphragm walls as retaining system.

The underground section of the Project in Phase-I from Subhas Sarobar to Sealdah has achieved good progress as entire tunnelling has been completed. All the cross-passages in between the twin tunnels have been completed using 'NATM' technique. The entire tunnel walkways and track bed concreting in Phase-I have been completed. Substantial progress is also achieved in underground stations at Phoolbagan and Sealdah.

▪ Tunnelling below River Hooghly

All preparations for crossing of the 520 metre long River Hooghly were made during 2016-17. This is the 1st transportation tunnel of the country under any mighty river. The plethora of challenges has been successfully met.

▪ Track work

The ballast-less track work has been completed for 3.4 track kilometres in elevated viaduct upto the end of year under report. Head Hardened Rail & DRBA fastenings for ballast-less track have been procured from abroad. All turnouts of mainline and depot line have been procured and ballasted track work in Depot is also in progress.

- **Rolling Stock**

The tender for supply, manufacturing & testing of 14 rakes, each of 6 car formation, has been awarded to BEML Ltd. BEML Ltd. have agreed to expedite supply to meet the requirement of 5 rakes for initiation of Phase-I operation. The first rake is expected to reach in March 2018.

- **Power supply**

Detailed design as per the list of deliverables has been completed for Phase-I. Installation of the systems is in progress in elevated section and depot.

- **Escalators and elevators**

Ninety escalators and forty elevators are to be installed at different levels in the 12 nos. stations of 'East West Metro' line to facilitate smooth mobility of passengers including physically challenged & aged persons. LOA for installation of forty-one escalators and twenty-six elevators for 8 nos. stations of Phase-I has been awarded.

- **Tunnel Ventilation System ('TVS')**

'TVS' shall provide a means to control smoke flow and ensure safe evacuation of passengers in case of fire as well as maintain an acceptable environment in the tunnel and station track way. Tender for the TVS was invited and the bids of eligible tenderers are being evaluated.

- **Signalling, Telecom and Automatic Fare Collection (AFC) works**

The design part of Phase-I Signalling and Telecommunication contract has been completed. Contract for AFC works has been awarded to M/s. Indra Sistemas SA (Spain).

- **Platform Screen Doors (PSDs)**

PSDs are a system of full height/half height motorised sliding doors that provide controlled access to the trains and protect the platform edge. LOA for PSD work for 6 nos. elevated and 2 nos. underground stations have been awarded. The preliminary work has started.

कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लि. के वर्ष 2016-17 के लेखापरीक्षित खातों
तथा वार्षिक प्रतिवेदन की समीक्षा

कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लि. (केएमआरसीएल) का गठन वर्ष 2008 में भारत सरकार तथा पश्चिम बंगाल सरकार के बीच एक संयुक्त उद्यम वाली कंपनी के रूप में किया गया था, जो कि समान शेयरधारण के साथ रेल आधारित आम तीव्र परिवहन प्रणाली को क्रियान्वित करने के लिए है, जिसे “ईस्ट वेस्ट मेट्रो कॉरीडोर” का नाम दिया गया। भारत सरकार के पास केएमआरसीएल के शेयर शहरी विकास मंत्रालय (अब नया नाम आवासन एवं शहरी कार्य मंत्रालय) के जरिये हासिल किये गये।

भारत सरकार ने 23 अगस्त, 2012 को तय किया कि “ईस्ट वेस्ट मेट्रो परियोजना” रेल मंत्रालय को अंतरित कर दी जाय। पश्चिम बंगाल सरकार ने तदनुसार केएमआरसीएल में उनके द्वारा धारित शेयरों को रेल मंत्रालय को अंतरित कर दिया। भारत सरकार ने भी तय किया कि आवासन एवं शहरी कार्य मंत्रालय केएमआरसीएल में 26% इक्विटी धारण करेगा तथा शेष 74% रेल मंत्रालय। भारत सरकार ने यह भी निश्चय किया कि केएमआरसीएल परियोजना क्रियान्वयन इकाई के रूप में परियोजना के पूरा होने तक कार्य करता रहेगा। तथापि, भारत सरकार केएमआरसीएल के समस्त शेयर रखेगी तथा परियोजना के पूरा होने के बाद एकीकृत नियंत्रण के अधीन उत्तर-दक्षिण कॉरीडोर के साथ उसे चलाएगी।

31 मार्च, 2017 को रेल मंत्रालय द्वारा इक्विटी धारण (पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा अंतरित शेयरों सहित) कंपनी में था रु 721.50 करोड़ (68.03% प्रदत्त पूँजी का) जबकि आवासन एवं शहरी कार्य मंत्रालय के पास था रु 339.00 करोड़ (31.97%)।

परियोजना दो चरणों में क्रियान्वित की जा रही है – प्रथम चरण में सॉल्ट लेक सेक्टर-V (पूर्व में) से सियालदह तथा द्वितीय चरण में सियालदह से हावड़ा मैदान तक।

पश्चिम बंगाल सरकार ने द्वितीय चरण में मार्ग को पुनर्व्यवस्थित करने का प्रस्ताव दिया है, जिसके फलस्वरूप सियालदह एवं हावड़ा के बीच मार्ग की लम्बाई 1.878 किमी. बढ़ गई है तथा महाकरण स्टेशन को लालदीघी के सामने दक्षिण में 0.477 मीटर हटाने की जरूरत होगी। इसप्रकार रूट की लम्बाई 16.55 किमी हो जायेगी, जिसमें 5.74 किमी एलेवेटेड अंश होगा और 10.81 किमी भूगर्भ कॉरीडोर। एलेवेटेड 6 स्टेशन होंगे और भूगर्भ 6 स्टेशन। इस संशोधित मार्ग में कोई जमीन अधिग्रहण और/या प्रमुख पुनर्वास का मसला उपस्थित नहीं होगा।

द्वितीय चरण में एसप्लेनेड स्टेशन वर्तमान – मेट्रो रेलवे के उत्तर दक्षिण लाइन का क्रॉस ओवर स्टेशन होगा।

पुनर्व्यवस्थापन के कारण संशोधित लागत निर्णयाधीन है।

वर्ष 2016-17 के दौरान, केएमआरसीएल “ईस्ट वेस्ट मेट्रो कॉरीडोर” परियोजना को क्रियान्वित करने में लगा हुआ था। विभिन्न प्रकार की बाधाओं के बावजूद केएमआरसीएल ने एलेवेटेड वायडकट तथा भूगर्भ निर्माण कार्य दोनों में उल्लेखनीय उपलब्धि हासिल की है। “ईस्ट वेस्ट मेट्रो” एक अनूठी मेट्रो रेल परियोजना है, जिसमें दो भूगर्भ सुरंग शक्तिशाली नदी हुगली के नीचे से गुजरती है। देश में यह एकमात्र महत्वाकांक्षी परियोजना है। सबसे अनोखी चुनौती कोलकाता की मुलायम जमीन की स्थिति तथा घनी आबादी वाला शहरी वातावरण द्वारा उपस्थित की गई, जिसका समाधान अर्थ प्रेसर बैलेंसिंग टनेल बोरिंग मशीन के चयन तथा बेहतर इंजीनियरी की गई टनलिंग ऑपरेशन के द्वारा किया जा रहा है।

केएमआरसीएल द्वारा परियोजना के पूरा होने में विलंब करने वाली प्रमुख बाधाएँ, निम्नलिखित हैं-जिनका सामना कंपनी द्वारा किया जा रहा है:

1. दत्ताबाद में जमीन की अनुपलब्धता (प्रथम चरण में),
2. सेण्ट्रल स्टेशन में पुनर्वास के मामले तथा जमीन की अनुपलब्धता (द्वितीय चरण में)
3. प्रस्तावित महाकरण स्टेशन में पुनर्वास के मामले तथा जमीन की अनुपलब्धता,
4. महाकरण स्टेशन के निर्माण में पश्चिम बंगाल सरकार से ट्रैफिक घुमाव की अनुमति की अनुपलब्धता
5. द्वितीय चरण में एलाइनमेण्ट का निर्णय न होना,
6. जरूरत के मुताबिक कोष का प्रवाह न होना ।

पुनर्वास तथा पुःस्थापन

परियोजना प्रभावित व्यक्तियों के कल्याण के लिए कंपनी के पास सम्यक पारिभाषित पुनर्वास एवं पुःस्थापन नीति है। जिनकी मूल व्यवस्थापन में अनुमानित संख्या 677 है। यह संख्या कम हो जायेगी, क्योंकि महाकरण एवं सेण्ट्रल स्टेशन में पुनर्वास की जरूरत नहीं होगी ।

परियोजना प्रभावित व्यक्तियों के पुनर्वास को नीचे लिखे विवरण के अनुसार प्रस्तावित किया गया:

- हावड़ा मैदान में 129 दुकानों वाले सम्पूर्ण श्री मार्केट परिसर का पुनर्वास करके
- हावड़ा मैदान क्षेत्र में बंगवासी के सामने 7 अदद वाणिज्यिक दुकानों का पुनर्वास करके
- फूलबागान में 30 अदद अस्थायी दुकानों का निर्माण करके
- स्थायी पुर्वासन फ्लैटों के द्वारा स्वभूमि में 63 अदद केएमसी स्वीपर क्वार्टरों का पुनर्वास करके
- दत्ताबाद का पुनर्व्यवस्थापन स्थायी पुनर्वासन फ्लैटों के द्वारा 80 परिवारों का पुनर्वास करके
- सुभाष सरोवर में केआईटी स्वीपर क्वार्टरों का पुनर्वास करके

परियोजना कार्य की प्रगति :

■ एलेवेटेड कॉरीडोर कार्य

एलेवेटेड कॉरीडोर की कुल लम्बाई है – 5.74 किमी, जिसमें शामिल हैं प्रत्येक (140 मी. लम्बाई वाले 6 एलेवेटेड स्टेशन) जिसका 5.375 किमी एलेवेटेड कॉरीडोर का कार्य पूरा हो चुका है। काफी समय से लंबित परियोजना प्रभावित व्यक्तियों के पुनर्वास का मामला पश्चिम बंगाल सरकार की सहायता से सलट गया है। इस अंश में कार्य मई 2015 से शुरू हुआ था अब पूरा हो चुका है ।

सभी छः अदद एलेवेटेड स्टेशनों का स्ट्रक्चरल कार्य पूरा हो चुका है। अभी एलेवेटेड स्टेशनों की रूफिंग तथा आर्किटेक्चरल फिनिशिंग (ईएण्डएम कार्य सहित) का कार्य चल रहा है, जिसके मार्च, 2018 तक पूरा होने की आशा है ।

■ भूमिगत कार्य

इस परियोजना के भूमिगत कॉरीडोर का 10.81 किमी मार्ग, जिसमें प्रीकास्ट कंक्रीट सेगमेण्टल टनेल लाइनर का प्रयोग करते हुए टनेल बोरिंग पद्धति के द्वारा किया जाने वाला विन टनेल शामिल है । रिटेनिंग प्रणाली के रूप में डायफ्राम का प्रयोग करते हुए “कट एण्ड कवर” तरीके से किये जाने वाले छः भूमिगत स्टेशन होंगे । सुभाष सरोवर से सियालदह तक प्रथम चरण में परियोजना के भूमिगत सेक्शन में अच्छी प्रगति हासिल हुई है, क्योंकि समूचे सुरंग का काम पूरा हो चुका है। टिवन टनेलों के बीच में सभी क्रास फेसेजों को एनएटीएम तकनीक का प्रयोग करते हुए पूरा कर लिया गया है। प्रथम चरण में वाकवेज एवं ट्रैक बेड जोड़ने का समूचे टनेल को भी पूरा कर लिया गया है । फूलबागान एवं सियालदह में भूमिगत स्टेशनों में भी ठोस प्रगति हासिल की गई है ।

▪ हुगली नदी के नीचे सुरंग

समीक्षाधीन वर्ष के अधीन 520 मीटर लम्बी हुगली नदी को पार करने की सभी तैयारियों कर ली गई थीं। किसी भी शक्तिशाली नदी के नीचे से देश की यह पहली परिवहन सुरंग है। प्रचुर चुनौतियों का समाधान सफलतापूर्वक निकाला गया।

▪ ट्रैक कार्य

प्रतिवेदनाधीन वर्ष के अंत तक एलेवेटेड वायडक्ट में 3.4 ट्रैक किमी के लिए ब्लास्ट रहित ट्रैक का कार्य पूरा हो चुका है। ब्लास्ट रहित ट्रैक के लिए डीआरबीए फासनिंग तथा हेड हार्डेन रेल को विदेश से खरीदा गया है। मेन लाइन तथा डिपो लाइन के सभी टर्नआउट क्रय किये गये हैं तथा डिपो में ब्लास्टेड ट्रैक का कार्य भी प्रगति पर है।

▪ रोलिंग स्टॉक

6 कारों वाले गठन के 14 रैकों के निर्माण, आपूर्ति एवं परीक्षण की निविदा बीईएमएल को दी गई थी। बीईएमएल लि. ने भी प्रथम चरण की शुरुआत के लिए 5 रैकों की जरूरत को पूरा करने पर राजी हो गया है। प्रथम रैक के मार्च, 2018 तक पहुँचने की आशा है।

▪ विद्युत आपूर्ति

विद्युत आपूर्ति प्रणाली की प्रारंभिक डिजाइन पूरी हो चुकी है प्रथम चरण के लिए डिलिवरी योग्य तालिका के अनुसार विस्तृत डिजाइन पूरी की जा चुकी है। एलेवेटेड सेक्शन तथा डिपो में सिस्टमों की स्थापना प्रगति पर है।

▪ एसकैलेटर एवं एलेवेटर

कोलकाता ईस्ट वेस्ट मेट्रो लाइन के 12 स्टेशनों पर शारीरिक रूप से विकलांग एवं वयोवृद्ध व्यक्तियों सहित लोगों के आसान आवागमन के सुवधार्थ नब्बे एसकैलेटरों एवं चालीस एलेवेटरों की स्थापना की जानी है। प्रथम चरण में 8 मेट्रो स्टेशनों के लिए 41 एसकैलेटरों एवं 26 एलेवेटरों की स्थापना के लिए एलओए दिया जा चुका है।

▪ सुरंग में हवादारी प्रणाली

सुरंग हवादारी प्रणाली (टीवीएस) धुओं के प्रवाह को नियंत्रित करने तथा आग लगने की स्थिति में सुरक्षित यात्रियों का निकलना सुनिश्चित करने एवं सुरंग एवं स्टेशन ट्रैक मार्ग में स्वीकार्य पर्यावरण की बहाली प्रदान करेगी।

समूचे कॉरीडोर के लिए टीवीएस हेतु निविदा जारी की गई थी तथा पात्र निविदादाता की बोलियों का मूल्यांकन किया जा रहा है।

▪ सिग्नलिंग, टेलिकॉम तथा स्वचालित भाड़ा संग्रह (एएफसी) कार्य

फेज-1 की सिग्नलिंग तथा टेलिकॉम करार के लिए प्रारंभिक डिजाइन पूरी हो चुकी है। एएफसी कार्य के लिए ठेका सर्वश्री इन्द्रा सीस्टेमास एसए (स्पेन) को दिया गया है। स्वतंत्र सुरक्षा आकलन का कार्य सर्वश्री सर्टिफर (फ्रांस) को दिया गया है।

▪ प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर (पीएसडी)

पीएसडी एक मोटरीकृत स्लाइडिंग दरवाजा प्रणाली है, जो ट्रेनों को नियंत्रित एक्सेस प्रदान करती है तथा प्लेटफॉर्मों के किनारों की रक्षा करती है।

2 भूमिगत स्टेशनों तथा 6 एलेवेटेड स्टेशनों के लिए पीएसडी कार्य के लिए एलओए दिया जा चुका है तथा प्रारंभिक कार्य शुरू हो चुका है।

REASONS FOR DELAY

01. The financial statements (accounts) for the financial year 2016-17 were prepared in accordance and compliance with Indian Accounting Standards (hereafter 'Ind AS') notified under Companies (Indian Accounting Standards) Rules, 2015 by the Central Government (Ministry of Corporate Affairs). The financial statements are the first Ind AS financial statements of KMRCL.

Transition to Ind AS has resulted in change in the presentation of the financial statements, disclosures in the notes thereto and accounting policies and principles. Explanation of how the transition from the previous accounting standards has also to be given the financial statements (accounts). Due to such transition, compilation of the financial statements (accounts) aforesaid took considerable time. This delayed examination/consideration of the same by the Audit Committee as well as the Board of Directors.

02. The (draft) financial statements (accounts) of KMRCL for 2016-17 could be placed before the Audit Committee for examination/review at its meeting held on 20.09.2017.
03. Audit Committee and the Board at its meeting held on the same day *i.e.* 20.09.2017 approved the financial statements.
04. The signed financial statements and Statutory Auditors' Report were submitted to the Comptroller and Auditor-General of India *viz.* Office of the Principal Director of Audit, Railway Production Units and Metro Railway, Kolkata (hereafter "CAG") on 25.09.2017 for conducting supplementary audit and comments. The Comments were eventually received on 26.12.2017 *i.e.* after more than three months of submission.
05. Upon receipt of Comments of CAG as above, the same along with Report of the Statutory Auditors, etc. were placed before the Board of Directors and then the AGM on 27.12.2017.
06. Financial statements for 2016-17, Report of the Board of Directors, Auditors' Report and Comments of CAG, etc. as above were thereafter given for printing. The job also involved translation of the matter into Hindi (which required some time having regard to its volume).
07. There were some holidays during the latter part of January 2018 (*i.e.* Saraswati Puja; birthday of Netaji Subhas Chandra Bose; & Republic Day) when all establishments remained closed. Such holidays affected the progress of printing, etc. of the Annual Report. The printed Annual Report books were received on about 31.01.2018.

The delay is deeply regretted.
