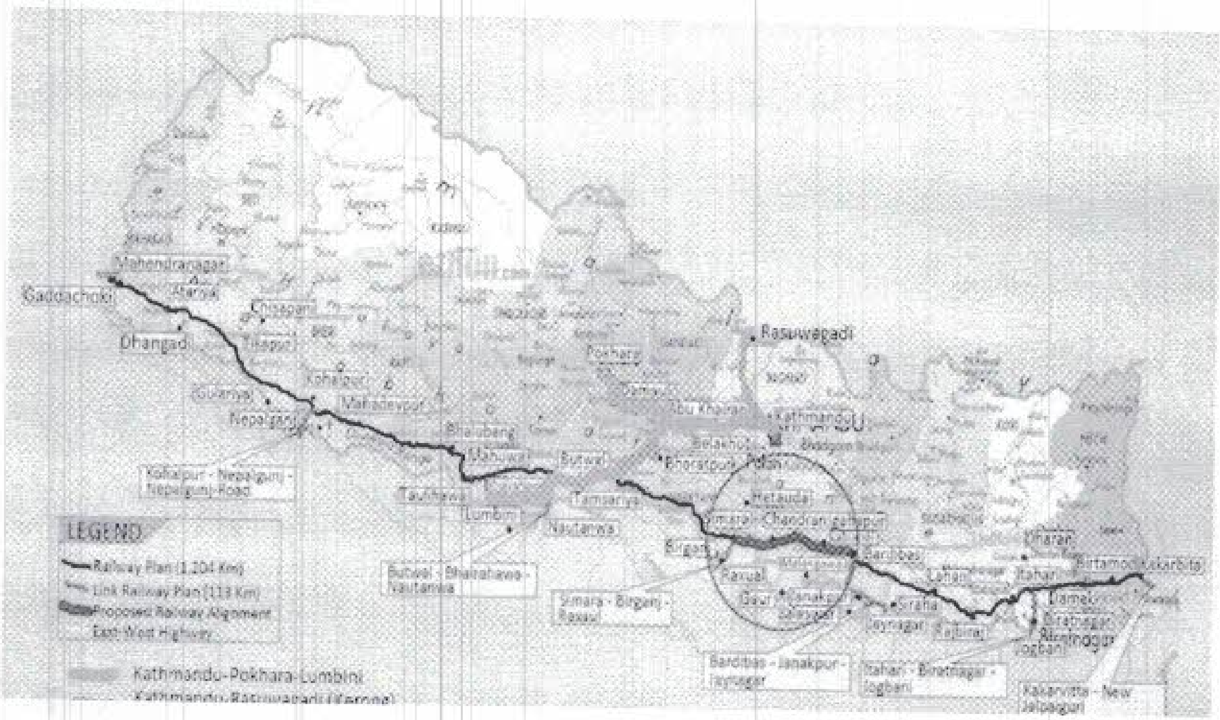
नेपाल रेल्वे कम्पनी लिमिटेडको व्यवसायिक कार्ययोजना, २०८२



विषयसूची

कार्यकारी सारांश..१

१. पृष्ठभूमि :..२

२. विगतका प्रयास :..२

३. बर्तमान अवस्था :..३

४. मुख्य समस्या तथा चुनौती:..३

५. दीर्घकालीन सोच..३

६. कार्यक्रम तर्जुमाको सैद्धान्तिक आधारहरू:..५

७. मुख्य कार्यक्रमहरू:..७

a. क्षेत्रगत प्रमुख कार्यक्रमहरू..७

८. नेपाल रेल्वे कम्पनीको घाटालाई न्यूनिकरण गर्दै नाफा आर्जन गर्ने रणनीति..१६

९. कार्गो रेल सेवाबाट नेपाल रेल्वे कम्पनीले कसरी फाइदा लिन सक्छ ?..१८

१०. कार्यक्रम कार्यान्वयन योजना:..१८

११. नेपाल रेल्वे कम्पनीले लिएको सार्वजनिक ऋणको साँवा तथा ब्याज :..२३

१२. साँवा तथा ब्याज भुक्तानीको तालिका..२४

१३. निष्कर्ष:..२५

तालिका तथा चित्र सूचीः

तालिका १: भारत र नेपालमा मासिक बासिङ्ग खर्चको तुलना..८

तालिका २: नेपाली र भारतीय जनशक्तिको मासिक तलब तथा ज्यालादरको फरक..९

तालिका ३ : जयनगर-जनकपुर-विजलपुरा खण्डमा रेलसेवा सञ्चालनका लागि हाल **AC Coach** को भाडा दर..१०

तालिका ४: हाल कार्यान्वयनमा रहेको रेल सेवाको भाडादर..११

तालिका ५: जयनगर-विजलपुरा खण्डको दुरी र विगतको भाडा बृद्धिको आधारमा समायोजन हुनुपर्ने दर..१२

तालिका ६: नेपाल रेल्वे कम्पनीको आर्थिक बर्ष २०८०/८१ को आम्दानी..१३

तालिका ७: विगत पाँच बर्षको आम्दानी तथा खर्चको विवरण..१३

तालिका ८: विगत पाँच वर्षको आम्दानी तथा खर्चको विवरण..१४

तालिका ९: आगामी ३ वर्षको अनुमानित आम्दानी..२२

तालिका १०: कम्पनीले लिएको सार्वजनिक ऋणको साँवा तथा ब्याज..२३

तालिका ११: कम्पनीको कुल तिर्न बाँकी साँवा तथा ब्याजको भुक्तानी तालिका २४

चित्र १: नेपाल रेल्वे कम्पनी लिमिटेडको आम्दानी तथा खर्चको प्रवृत्ती १३

चित्र २ : कम्पनीको घाटा न्यूनीकरण गर्दै नाफामा जाने रणनीतिहरू १७

अनुसूची १: कार्यक्रम कार्यान्वयनको कार्ययोजना २०

कार्यकारी सारांश

नेपालमा रेल सेवाको विकास एवं विस्तार गर्दै अर्थतन्त्रको मेरूदण्डको रूपमा विकास गर्न जरूरी देखिएको छ। वि. सं.१९८३ मा नै अमलेखगञ्ज-रक्सौल खण्डमा रेल सेवाको सञ्चालन शुरू भएको र जयनगर विजलपुरा खण्डमा वि. सं. १९९४ देखि न्यारोगेजमा सञ्चालन भएको रेल सेवाको विस्तार हुन नसक्दा एवं आवश्यक जनशक्ति विकासको योजना कार्यान्वयन गरी सेवा सञ्चालन हुन नसक्दा सञ्चालन खर्च उच्च हुन गई हाल यो नेपाल रेल्वे कम्पनी लिमिटेड घाटामा सञ्चालन भै रहेको छ। तत्कालिन रूपमा यस कम्पनीको भौतिक सम्पत्तिको व्यवस्थापन एवं भाडादरको समायोजन मार्फत सञ्चालन खर्च घटाउँदै नेपालको रेल सेवालाई केही वर्ष भित्रै नाफामा लैजान सकिने देखिएको छ। यसका साथै अन्य रूटहरूमा समेत सम्भाव्यता अध्ययन अनुसार रेल सेवा विस्तारको लागि योजना तथा कार्यक्रम र आवश्यक बजेटको व्यवस्था गरी नेपालमा रेल सेवाको विस्तारलाई सरकारले प्राथमिकता दिनुपर्ने देखिएको छ । यसै सन्दर्भमा यो व्यवसायिक कार्ययोजना तर्जुमा गरिएको छ।

यस कम्पनीलाई नाफामुलक सार्वजनिक संस्थानको रूपमा लैजान मुख्य रूपमा मर्मत संभार सम्बन्धी कार्य, जनशक्ति विकास सम्बन्धी कार्य, सेवा विस्तार सम्बन्धी कार्य, सम्पत्ति व्यवस्थापन सम्बन्धी कार्य, वैज्ञानिक भाडा निर्धारण सम्बन्धी कार्य, सम्भाव्यता अध्ययन सम्बन्धी कार्य, भौतिक पूर्वाधार सम्बन्धी कार्य र कानुन तर्जुमा तथा परिमार्जन सम्बन्धी कार्यलाई निश्चित समयसिमा भित्र कार्यान्वयनमा लैजानुपर्ने देखिएको छ। यस कार्यमा सबै सरोकारवालाको सहयोग र कम्पनीको स्पष्ट दृष्टिकोण आवश्यक रहेको देखिन्छ।

कम्पनीको स्वामित्वमा रहेका जीर्ण गोदाम तथा भवनको मर्मत संभार गर्ने, पार्किङ्ग र बजार व्यवस्थापन गर्दै त्यसको बजार मूल्य अनुसार भाडा तथा शूल्क समायोजन गर्ने, जनकपुर जयनगर खण्डमा दैनिक ३ सेवा संचालनमा रहेकोलाई ४ सेवा बनाएर सेवाको विस्तार गर्ने, जयनगर कुर्था खण्डमा मासिक न्युनतम १० वटा कार्गो ट्रेन संचालनमा ल्याउने, नेपालको बिराटनगर र भारतको बथनाहा खण्डमा कार्गो रेल सेवा संचालन गर्ने, जनकपुर रेल्वे हल्टको उत्तरपट्टी रहेको जग्गालाई व्यावसायिक प्रयोजनका लागि भाडामा लगाउने, रक्सौलमा भएको २८ एकड जग्गा व्यावसायिक प्रयोजनका लागि भाडामा लगाउने र पुरानो रेलसेवाको ऐतिहासिक पृष्ठभूमि झल्काउने १०० वर्ष पुरानो रेल सेवाको चित्रण देखाउन रेल-म्युजियम स्थापना गर्न सकिएमा नेपाल रेल्वे कम्पनी लिमिटेडलाई एक नाफामुखी सार्वजनिक संस्थानको रूपमा स्थापित गराउन सकिने देखिन्छ।

नेपाल रेल्वे कम्पनी लिमिटेडको व्यवसायिक कार्ययोजना

१. पृष्ठभूमि :

नेपालमा रेल सेवा विस्तार गर्न स्वदेशमै निजी कम्पनी सक्षम नभएको अवस्थामा एक सार्वजनिक संस्थाको रूपमा मिति २०६१/०२/१८ मा नेपाल रेल्वे कम्पनी लिमिटेडको स्थापना भएको थियो। यस कम्पनीको अधिकृत पुँजी रू.१ अर्ब ५० करोड, जारी पुँजी रू.७५ करोड र चुक्ता पुँजी रू. ६० करोड रहेको छ। ऐतिहासिक पृष्ठभूमि हेर्दा अमलेखगञ्ज-रक्सौल खण्डमा रेल सेवाको सञ्चालन वि. सं.१९८३ मा शुरू भएको र जयनगर बिजलपुरा खण्डमा वि. सं. १९९४ देखि न्यारोगेजमा सञ्चालन भएको थियो। करिब १०० वर्षको अन्तरालमा हाम्रो रेल सेवाको विस्तार कछुवा गतिमा भएको देखिन्छ।

२. विगतका प्रयास :

तत्कालिन अवस्थामा न्यारो गेजमा भारतको जयनगरदेखि बर्दिबाससम्म रेल्वे सेवा सञ्चालन भएकोमा ब्रोडगेज रेल्वे निर्माण तथा विस्तारको कार्य शुरू भएपछि २०७० माघ महिनादेखि बन्द भएको थियो। जयनगर -जनकपुर –कुर्थासम्मको ३८ किमिको ब्रोडगेज रेल्वेको निर्माण कार्य २०७८ चैत्र १९ मा विधिवत रूपमा उद्घाटन भई सञ्चालनमा आएको थियो। २०८० असार ३१ देखि कुर्था रेल्वे स्टेशनदेखि भंगहा रेल्वे स्टेशनसम्म थप १७ किमि गरी हाल ५२ किमि रेल सेवा सञ्चालनमा आएको छ।

विश्वका विभिन्न देशहरूमा नयाँ नयाँ प्रविधिका आधुनिक रेलसेवा द्रुत गतिमा विस्तार भैरहेको छन्। रेल सेवामा नेपालको पछौटेपनलाई बुझ्न हाम्रा दुई छिमेकी देशका रेलसेवाको विस्तारको तथ्यले समेत पुष्टि हुन्छ। नेपालमा रेल सेवा सञ्चालन गर्ने निर्णय हुँदैगर्दा छिमेकी देशहरूमा धेरै अगाडिदेखि रेलसेवा सञ्चालन हुँदै आएको थियो। भारतमा सन् १८५३ अप्रिल १६ मा पहिलो रेलसेवा बम्बैदेखि थानेसम्म ३४ किलोमिटरको दुरीमा सञ्चालन भएको थियो। सन् २०२४ को मार्चको अन्त्यसम्म आइपुग्दा भारतमा ६८५३४ किमि रेलवे ट्र्याक पुगेको छ। बर्तमान समयमा भारतमा द्रुत गतिमा रेल्वे सेवाको विस्तार भएको छ। रेल सेवा मार्फत करिब १७ लाख ५४ हजार व्यक्तिहरूले प्रत्यक्ष रोजगारी प्राप्त गरेका छन्। रेल सेवाको आधुनिकिकरण मार्फत भारतले द्रुत गतिको रेल सेवा विस्तार गर्ने, हरित उर्जाको प्रयोग बढाई कार्वन उत्सर्जन कम गर्ने, इनर्जी इफिसियन्सी बढाउने, नियमित मर्मत तथा संभार मार्फत रेलसेवाको गुणस्तर बढाउने जस्ता उद्देश्यहरू लिएर रेलसेवाको विस्तार गर्ने कार्यक्रममा ठूलो लगानी केन्द्रित गरेको छ। यसैगरी चीनले सन् २०२४ सम्म करिब १५९००० किमि रेलवेको विकास गरेको छ जसमध्ये करिब ४५००० किमि मा उच्च गतिको रेलसेवा सञ्चालन हुने गरेको छ।

३. वर्तमान अवस्था :

नेपाल रेल्वे कम्पनी स्थापना भएको करिब २ दशकको अवधिमा ५२ किमि मात्र रेल्वे ट्रयाक निर्माण भई उक्त रेल सेवाबाट दैनिक जम्मा ४ हजार जनसंख्या लाभान्वित हुनुले नेपालको भौतिक पूर्वाधारको क्षेत्रमा रेल सेवाको विस्तार निकै नै सुस्त रहेको देखिन्छ। यसका साथै रेल सेवा सञ्चालनका लागि अति आवश्यक पर्ने पूर्वाधार विकास र जनशक्ति विकासमा विशेष ध्यान दिई यसको कार्ययोजना तर्जुमा गर्नुपर्ने देखिएको छ। कम्पनीको सञ्चालन खर्च र आम्दानी बीचमा देखिएको खाडल कम गर्दै कम्पनीलाई एक नाफामुलक सार्वजनिक संस्थानको रूपमा विकास गर्न जरूरी रहेको छ। यसको सम्पत्ति व्यवस्थापन लगायत भाडा समायोजन जस्ता व्यवस्थापकीय कार्यकहरूलाई प्राथमिकता दिनुपर्ने अवस्था छ। उद्घाटन भएर समेत भारतको बथनाह र नेपालको विराटनगरसम्मको रेल सेवा सञ्चालनमा आउन सकेको छैन। यसका साथै अन्य रूटहरूमा समेत सम्भाव्यता अध्ययन अनुसार रेल सेवा विस्तारको लागि योजना तथा कार्यक्रम र आवश्यक बजेटको व्यवस्था हुन नसक्दा नेपालमा रेल सेवाको अपेक्षित विस्तार सुस्त हुन पुगेको छ।

४. प्रवन्धपत्रमा उल्लिखित उद्देश्यहरू:

यस कम्पनीको मूख्य उद्देश्य देहाय अनुसार रहेको छ।

क) कोइला,डिजेल वा विद्युतबाट सञ्चालन हुने रेलवे सेवाको विकास गरी विस्तार गर्न सम्भाव्यता लगायत आवश्यक अध्ययन गर्ने गराउने।

ख) रेल्वेसँग सम्बन्धित सम्भाव्य आयोजना कार्यान्वयन गर्ने।

ग) जनकपुरधाम लगायत अधिराज्यका विभिन्न सम्भाव्य स्थानमा रेलवे सेवाको विकास एवं विस्तार गरी आम जनतालाई यातायात तथा सामान ढुवानी सेवा उपलब्ध गराउने

५. मुख्य समस्या तथा चुनौती:

नेपाल रेल्वेसेवा स्थापना भएको लामो समयसम्म पनि यसको विकासको खाका कोर्न सकिएको छैन। विद्यमान अवस्थामा नेपाल रेल्वे कम्पनीको मुख्य समस्या तथा चुनौतीलाई देहाय अनुसार उल्लेख गरिएको छ।

मुख्य मुख्य समस्याहरू

- सञ्चालन खर्च बढ्नु,
- नेपाल रेल्वे कम्पनीको स्वामित्वमा नेपाल तथा भारतमा रहेको सम्पत्तिको सुरक्षा र नियमित मर्मत संभार गर्न नसकिनु,

- नेपाल रेल्वे कम्पनीको भौतिक संरचना र जग्गा जमिनलाई उत्पादनशिल क्षेत्रमा परिचालन गर्न नसकिनु,
- नेपाल रेल्वे कम्पनीको दीर्घकालीन योजना तथा विकास रणनीति तय नहुनु,
- विरगञ्ज स्थित रहेको सिमा नाका रेल्वे र सोसँग सम्बन्धित सुख्खाबन्दरगाहाबाट प्राप्त हुन आउने आम्दानी रेलवे कम्पनी मातहत ल्याउन नसकिनु,
- रेल सेवा सञ्चालन गर्न आवश्यक जनशक्ति विकास योजना कार्यान्वयन हुनु अगाडि रेल सेवा सञ्चालनको निर्णय हुनु,
- तोकिएका लेवल क्रसिङ्ग बाहेक अनधिकृत रेल्वे क्रसिङ्गो नियन्त्रण एवम् व्यवस्थापन गर्न नसकिनु ।

मुख्य मुख्य चुनौतीहरू

- नेपालमा रेल्वे लाईनको विस्तार गरी यातायातको भरपर्दो माध्यमको रुपमा रेल्वे सेवाको विकास गर्नु,
- रेल्वे सञ्चालन तथा विकासको लागि स्वदेशमा दक्ष प्राविधिक जनशक्तिको आपूर्ति गर्नु,
- रेल्वे सम्बन्धी अध्ययन अनुसन्धानका लागि संस्थागत तथा स्रोतको व्यवस्थापन गर्नु,

६. दीर्घकालीन सोच

I. दूर दृष्टिः आधुनिक रेल सेवाको संस्थागत विकास र विस्तार, दिगो अर्थतन्त्रको आधार

II. गन्तव्य : देशका मुख्य शहरी क्षेत्र तथा आर्थिक विकासका केन्द्रसम्म सक्षम, सबल र आधुनिक रेल सेवाको विकास तथा विस्तार गर्ने।

III. लक्ष्यः सुरक्षित, भरपर्दो, वातावरणमैत्री र आधुनिक रेल सेवाको संस्थागत विकास तथा विस्तार मार्फत आवागन तथा ढुवानी सेवालाई राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय रेलसेवासँग अन्तरआवद्धता गर्नु।

IV. उद्देश्यः

- प्रमुख शहरहरू र आर्थिक केन्द्रहरूलाई जोड्न भरपर्दो र गुणस्तरीय रेल सेवा सञ्चालन गर्ने।
- कुशल सञ्चालन र विविध आय स्रोतहरूको व्यवस्थापन मार्फत आर्थिक दिगोपना सुनिश्चित गर्ने।
- Freight Train सञ्चालनमा ल्याइ मालसामानको ढुवानीलाई सहज र सस्तो बनाउनुको साथै नेपाल रेल्वे कम्पनीको आम्दानी बृद्धि गर्ने ।

- वैदेशिक लगानी तथा प्रविधि हस्तान्तरणलाई रेल सेवाको विकास र विस्तारका क्षेत्रमा परिचालन गर्ने
- रेल निर्माण र सञ्चालनमा वातावरणमैत्री अभ्यासहरू प्रवर्द्धन गर्ने।
- नेपालको रेल प्रणालीलाई क्षेत्रीय र अन्तर्राष्ट्रिय सञ्जालसँग अन्तरआवद्धता गर्ने।
- जनशक्ति विकास र उन्नत प्रविधिलाई आत्मसाथ गर्दै क्षमता निर्माण गर्ने।
- नेपाल रेल्वे कम्पनीको मातहतमा रहेका रेल्वे प्लेटफर्महरु, जग्गाजमिन, पोखरी लगायत सम्पत्ति रेल सञ्चालनमा बाधा नहुने गरी व्यवसायिक प्रयोजनको लागि प्रयोग गरी आम्दानी बढाउने ।

७. कार्यक्रम तर्जुमाको सैद्धान्तिक आधारहरू:

नेपालको रेल्वे सेवाको विकास र विस्तारले विभिन्न आर्थिक विकासका सिद्धान्तहरूलाई समर्थन गर्दै दिगो आर्थिक प्रगति हासिल गर्न सहयोग पुऱ्याउन सक्छ। रेल सेवा विस्तारले व्यापार, रोजगारी, पर्यटन, र क्षेत्रीय समृद्धिलाई प्रवर्द्धन गर्न मात्र होइन, भौगोलिक असमानता र वातावरणीय समस्याहरू समाधान गर्न पनि सहयोग पुऱ्याउँछ। यसका लागि सुव्यवस्थित योजना, स्रोत परिचालन, र कुशल कार्यान्वयन अनिवार्य शर्त हो। रेल सेवा विस्तारसँग सम्बन्धित सिद्धान्तको विश्लेषण देहाय अनुसार गरिएको छ।

➢ स्थिरता र सन्तुलित वृद्धि सिद्धान्त (**Balanced Growth Theory**):

यस सिद्धान्तले भौतिक पूर्वाधार (जस्तै रेल्वे) र अन्य आर्थिक क्षेत्रहरू (जस्तै कृषि, उद्योग पर्यटन) सँग समानुपातिक रूपमा लगानी गर्नुपर्ने कुरा बताउँछ।

- प्रमुख औद्योगिक क्षेत्र र कृषि उत्पादन केन्द्रहरूलाई रेलमार्गद्वारा जोड्न सकिन्छ।
- पर्यटन क्षेत्रमा रेलमार्गको पहुँचले पर्यटकको विस्तार हुन्छ।
- व्यापार र यातायातलाई सरल बनाउँदै उत्पादन र वितरण लागत घटाउन सक्छ।
- क्षेत्रीय असमानता घटाउन दुर्गम स्थानसम्म रेल सेवा विस्तार गर्न सकिन्छ।

➢ आर्थिक र स्थानीय विकास सिद्धान्त (**Regional Development Theory**):

यस सिद्धान्तले दुर्गम र पछाडि परेको क्षेत्रमा पूर्वाधार विस्तार गरेर स्थानीय आर्थिक गतिविधिलाई प्रोत्साहित गर्नेमा जोड दिन्छ।

- दुर्गम पहाडी तथा तराई क्षेत्रलाई रेलमार्गले जोड्दा स्थानीय व्यापार, पर्यटन र रोजगारीमा वृद्धि हुन्छ।
- सीमावर्ती क्षेत्रहरू (जस्तै भारत र चीनसँगको व्यापारिक केन्द्रहरू) लाई रेलमार्गले जोड्नाले क्षेत्रीय आर्थिक गतिविधि बढ्न सक्छ।

➢ आत्मनिर्भरता सिद्धान्त (**Self-Reliance Theory**):

आर्थिक विकासका लागि देश आफैंमा भर पर्नुपर्ने विचार यो सिद्धान्तको मुख्य अंश हो।

- रेल सेवा विस्तारका लागि स्वदेशी जनशक्ति, स्रोतसाधन, र प्रविधिको प्रयोग गर्दा आत्मनिर्भरता बढ्छ।
- आयातित इन्धनमा निर्भर सडक यातायातलाई प्रतिस्थापन गर्दै स्वदेशी ऊर्जा स्रोत (विद्युत्) प्रयोग गरेर रेल्वे सञ्चालन गर्दा आयात प्रतिस्थापनमा योगदान गर्न सक्छ।

➢ आधुनिकरण सिद्धान्त (**Modernization Theory**):

यस सिद्धान्तले भौतिक र सामाजिक पूर्वाधारलाई सुदृढ गरी आधुनिक आर्थिक गतिविधिलाई अघि बढाउनुपर्नेमा जोड दिन्छ।

- अत्याधुनिक रेल्वे प्रणालीले नेपालको यातायात संरचनामा गुणात्मक परिवर्तन ल्याउँछ।
- स्मार्ट रेल्वे स्टेशन र डिजिटाइज्ड टिकटिङ प्रणालीले सेवा प्रदान गर्ने प्रक्रियालाई सहज र प्रभावकारी बनाउँछ।

➢ भौतिक संरचना निर्देशित विकास सिद्धान्त (**Infrastructure-Led Growth Theory**):

यस सिद्धान्त अनुसार भौतिक पूर्वाधार (जस्तै रेल, सडक, ऊर्जा) को विकासले देशको समग्र आर्थिक वृद्धिमा सहयोग पुऱ्याउँछ।

- रेलमार्ग निर्माणले निर्माण क्षेत्रमा रोजगारी सिर्जना गर्छ।
- व्यवसाय र उद्योगहरूको आपूर्ति शृङ्खला सुदृढ गर्न रेल यातायात महत्त्वपूर्ण बन्न सक्छ।
- नेपाल—भारत—चीन व्यापारिक मार्गहरूलाई रेलमार्गद्वारा जोड्न सकिने सम्भावना आर्थिक वृद्धिका लागि प्रभावकारी हुनेछ।

➢ दिगो विकास सिद्धान्त (**Sustainable Development Theory**):

यस सिद्धान्तले आर्थिक वृद्धि, वातावरणीय संरक्षण, र सामाजिक समावेशीकरणबीच सन्तुलन कायम गर्नुपर्नेमा जोड दिन्छ।

- वातावरणमैत्री विद्युतीय रेल प्रणालीले कार्बन उत्सर्जन कम गर्न सहयोग पुर्‍याउँछ।
- सडक यातायातमा हुने भीडभाड र दुर्घटनाहरू घटाउन रेल सेवा प्रभावकारी विकल्प बन्नेछ।
- ग्रामीण समुदायको पहुँच सुधार्दै सामाजिक समावेशीकरणको प्रवर्द्धन गर्छ।

➢ **अन्तरनिर्भरता सिद्धान्त (Interdependency Theory):**

यस सिद्धान्तले विभिन्न आर्थिक क्षेत्रहरू परस्पर निर्भर छन् भन्ने कुरामा जोड दिन्छ।

- पर्यटन, व्यापार, कृषि, र उद्योग क्षेत्र रेल सेवाबाट प्रत्यक्ष लाभान्वित हुन्छन्।
- अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार मार्गहरूलाई जोड्न रेल्वेले प्रभावकारी माध्यमको रूपमा भूमिका खेल्छ।
- कृषकहरूले कृषि उत्पादन सस्तो र छिटो रूपमा बजारसम्म पुर्‍याउन सक्छन्।

➢ **रोजगारी सिर्जना सिद्धान्त (Employment Generation Theory):**

यस सिद्धान्तले भौतिक पूर्वाधारले प्रत्यक्ष र अप्रत्यक्ष रूपमा रोजगारीका अवसर सिर्जना गर्न मद्दत पुर्‍याउँछ।

- रेल्वे निर्माणले हजारौं मजदुरका लागि रोजगारी सिर्जना गर्छ।
- सञ्चालन र मर्मतसम्भारका लागि प्राविधिक जनशक्तिलाई तालिम दिने अवसर बढ्छ।

८. मुख्य कार्यक्रमहरू:

नेपाल रेल्वे कम्पनीलाई नाफामुलक सार्वजनिक संस्थानको रूपमा रूपान्तरण गर्न यस संस्थानले देहायका कार्यक्रमलाई प्राथमिकताका साथ कार्यान्वयनमा लैजानु पर्ने देखिएको छ।

क्षेत्रगत प्रमुख कार्यक्रमहरू

- खर्च कटौती सम्बन्धी कार्यक्रम

यस अन्तर्गत वासिङ्ग पिटको निर्माण गरी रेल्वेको लोकोमोटिभ सफा गर्ने व्यवस्था मिलाउने कार्य तथा दैनिक मर्मत तथा सम्भारको लागि नेपालमै ग्यारेज निर्माण गर्ने कार्य पर्दछन्। यस्ता कार्यबाट हाल भईरहेको मर्मत सम्भार तथा सञ्चालन खर्च घटाउन सकिन्छ। यसका लागि मर्मत सम्भार तथा ग्यारेज सञ्चालनको तालिम दिन कर्मचारी खटाउने व्यवस्था मिलाउनु पर्ने देखिन्छ। हाल भारतमा वासिङ्ग गर्दा प्रति महिना रू. ७ लाख खर्च हुँदै आएको छ। यसको बदलामा नेपालमा ४ जना कार्यालय सहयोगी करार सेवाबाट वासिङ्गको काममा लगाउँदा मासिक करिब रू.२ लाख ३२ हजारमा वासिङ्ग कार्य गर्न सकिन्छ र यसबाट प्रति महिना करिब रू. ४ लाख ६८ हजार बचत गर्न सकिने देखिन्छ।

तालिका १: भारत र नेपालमा मासिक वासिङ्ग खर्चको तुलना

खर्च शिर्षक	भारतमा गराउँदा मासिक वासिङ्ग तथा मर्मत खर्च	नेपालमा वासिङ्ग गराउँदाको मासिक अनुमानित खर्च	बचत रू.
वासिङ्ग शुल्क मासिक एकमुष्ठ	रू ७ लाख		
ग्रिज तथा पाटपुर्जा	---	रू १ लाख	
४ कार्यालय सहयोगी खर्च मासिक	---	रू १ लाख ३२ हजार	
जम्मा खर्च	रू ७ लाख	रू २ लाख ३२ हजार	४ लाख ६८ हजार

- **जनशक्ति विकास कार्यक्रम**

नेपालमा रेल्वे सेवा सञ्चालनका लागि आवश्यक स्वदेशी जनशक्तिको व्यवस्थापन नगरी रेल्वे सेवा सञ्चालन गर्दा भारतीय जनशक्तिमा भर पर्नुपरेको छ। भारतीय जनशक्तिलाई उच्च तलब तथा भत्ताको व्यवस्था गर्दा सञ्चालन खर्चको लागत बढेको छ। नेपाली जनशक्तिको ठाँउमा भारतीय जनशक्ति मार्फत रेल्वे सेवा सञ्चालन गर्दा मासिक रूपमा करिब रू. ८५ लाखसम्म अतिरिक्त खर्च भएको देखिएको छ। तसर्थ नेपाल रेल्वे कम्पनीको स्वीकृत दरबन्दी अनुसारको रिक्त पदमा पदपुर्तिको लागि लोकसेवा आयोगमा लेखी पठाई तत्काल आवश्यक जनशक्ति करार सेवाबाट १ वर्षको लागि व्यवस्थापन गर्नुपर्ने देखिन्छ।

नेपालमा रेल सेवा सञ्चालन गर्न सक्ने सक्षम नेपाली जनशक्ति उपलब्ध नभएको वर्तमान अवस्थामा रेल सेवा सञ्चालनका लागि जनशक्ति विकास तथा तालिम कार्यक्रम सञ्चालन गर्नुपर्ने देखिन्छ। यसका लागि तोकिएको न्यूनतम शैक्षिक योग्यता पुगेका व्यक्तिहरूलाई प्राविधिक शिक्षा

तथा व्यवसायिक तालिम परिषद्‌बाट तालिमको लागि कार्यक्रम तथा बजेटको तर्जुमा गर्नुपर्ने देखिन्छ। तत्कालको लागि करिब २० जना योग्य प्रशिक्षार्थीको लागि भारतमा रेल सेवा सञ्चालनको तालिमको लागि छनौट गरी तालिम कार्यक्रम सञ्चालन गर्नु उपयुक्त हुने देखिन्छ। तोकिएको भारतीय र नेपाली जनशक्तिलाई रेल्वे सेवा सञ्चालनमा परिचालन गर्दा तलब तथा ज्यालादरमा देखिएको फरकलाई तलको तालिकामा दिइएकोछ।

तालिका २: नेपाली र भारतीय जनशक्तिको मासिक तलब तथा ज्यालादरको फरक

भारतीय जनशक्ति		नेपाली जनशक्ति		
कार्यरत जनशक्ति	खर्च मासिक (तलब बापत) रू	नेपाली जनशक्ति	खर्च मासिक (तलब बापत) रू	फरक रकम रू
सेफ्टि कन्सुलर	६३७९५२	Safety Counselor	४८७३७	५८९२१५
सिनियर ट्राफिक मेनेजर	६९९०५४	Sr. Traffic Manager	४८७३७	६५०३१७
स्टेशन मास्टर ५ जना	१५९३१८०	Station Masters	२२९२५५	१३६३९२५
प्वाइन्ट मेन	३१०००२	Points-men	४५८५१	२६४१५१
चिप लोको इन्स्पेक्टर	८१७४५५	Chief Loco Inspector	४८७३७	७६८७१८
सिनियर सेक्सन इन्जिनियर मेकानिकल	६०५८७४	Sr. Section Engineer (Mechanical)	४८७३७	५५७१३७
आर्टिसान मेकानिकल	१२१८४२१	Artisans Mechanical	१३१६०८	१०८६८१३
ESTMS	६०९२१०	ESTMS	६५८०४	५४३४०६
जुनियर सिभिल इन्जिनियर	७१३७९६	Jr. Engineer Civil	३४७३०	६७९०६६
लोको पाइलट	२२९०९२६	Loco-pilots	३०००००	१९९०९२६
		फरक		रू ८४९३६७३

नेपाल सरकारले रेल सेवा सञ्चालनका लागि भारत,चीन तथा जापान सरकारको छात्रवृत्तिमा विद्यार्थीहरू पढ्न पठाउने वा नेपाल सरकारले नै पढ्न पठाउने व्यवस्था मिलाउनु पर्छ। पढाई सकेपछि नेपालको रेल्वे कम्पनीमा जागिरको सुनिश्चितता गरिदिने हो भने केही वर्षमा रेल्वे सेवा सञ्चालनका लागि आवश्यक जनशक्ति देश भित्रै उपलब्ध हुन सक्ने देखिन्छ।

- ## उपलब्ध स्रोतको अधिकतम परिचालन सम्बन्धी कार्यक्रम

नेपाल रेल्वे कम्पनीको आम्दानीको स्रोत भनेको रेलको टिकट विक्रि नै प्रमुख रूपमा रहेको छ। यसका बाहेक जग्गा तथा गोदाम भाडा र सटर भाडाबाट केही आम्दानी हुने गरेको छ। नेपाल रेल्वे कम्पनीको आम्दानीले यसको सञ्चालन खर्च धान्न सकेको छैन। तसर्थ, उपलब्ध स्रोत तथा साधनको अधिकतम परिचालन गर्ने नीति लिनु आवश्यक देखिएको छ। यसको लागि टिकटको मूल्यको पुनरावलोकन गर्ने तथा भाडा नविकरण गर्दा पुनरावलोकन गरी यसको आम्दानी वृद्धि गर्न सकिन्छ र आम्दानी तथा खर्चको ब्रेक इभनमा पुगी थप आम्दानीको सुनिश्चितता गर्दै कम्पनीलाई नाफामुलक सार्वजनिक संस्थाको रूपमा स्थापित गर्न सकिन्छ। अहिले जनकपुर जयनगरको भाडा रू ७० तोकिएको छ जबकी बसले सोही रूटमा रू ३५० सम्म भाडा लिने गरेको छ। यसरी हेर्दा कम्तिमा रू १०० सम्म भाडा समायोजन गर्न सकिने देखिन्छ।

जयनगर-जनकपुर-विजलपुरा खण्डमा रेल सेवा सञ्चालनका लागि हाल General Coach को यात्रु भाडादर देहाय अनुसार रहेको छ।

तालिका ३ : जयनगर जनकपुर विजलपुरा खण्डमा रेल सेवा सञ्चालनका लागि हाल AC Coach को यात्रु भाडा दर

station	जयनगर	इनर्वा	खजुरी	महिनाथपुर	वैदेही	परवाहा	जनकपुर	कुर्था	कुत्ता पिप्रधी	लोहरपट्टी	सिंग्याही	विजलपुरा
	(0km)	4km	8.5km	14km	18.5km	21.5km	28.5km	35km	38.5km	43km	48km	52km
जयनगर	०	१००	१२५	१७५	२२५	२७५	३५०	४५०	४७५	५५०	६००	६५०
इनर्वा		०	१००	१२५	१७५	२२५	३००	४००	४२५	५००	५५०	६००
खजुरी			०	१००	१२५	१५०	२७५	३२५	३७५	४२५	५००	५५०
महिनाथपुर				०	१००	१२५	१७५	२७५	३००	३७५	४२५	४७५
वैदेही					०	१००	१२५	२००	२७५	३००	३७५	४२५
परवाहा						०	१००	१७५	२२५	२७५	३२५	३७५
जनकपुर							०	१००	१२५	१७५	२५०	३००
कुर्था								०	१००	१२५	१७५	२२५
कुत्ता पिप्रधी									०	१००	१२५	१७५
लोहरपट्टी										०	१००	१२५
सिंग्याही											०	१००
विजलपुरा												०

तालिका ४: हाल कार्यान्वयनमा रहेको रेल सेवाको भाडादर

स्टेशन	Jaynagar जयनगर (0km)	Inarwa इनर्वा 4km	Khajuri खजुरी 8.5km	Mahinathpur महिनाथपुर 14km	Baidehi बैदेही 18.5km	Parwaha परवाहा 21.5km	Janakpur जनकपुर 28.5km	Kurtha कुर्था 35km	Khutta Pipradhi कुत्ता पिप्रधी 38.5km	Loharpatti लोहरपट्टी 43km	Singyahi सिंग्याही 48km	Bijalpura बिजलपुरा 52km
जयनगर	०	२०	२५	३५	४५	५५	७०	९०	९५	११०	१२०	१३०
इनर्वा		०	२०	२५	३५	४५	६०	८०	८५	१००	११०	१२०
खजुरी			०	२०	२५	३०	५५	६५	७५	८५	१००	११०
महिनाथपुर				०	२०	२५	३५	५५	६०	७५	८५	९५
बैदेही					०	२०	२५	४०	५५	६०	७५	८५
परवाहा						०	२०	३५	४५	५५	६५	७५
जनकपुर							०	२०	२५	३५	५०	६०
कुर्था								०	२०	२५	३५	४५
कुत्ता पिप्रधी									०	२०	२५	३५
लोहरपट्टी										०	२०	२५
सिंग्याही											०	२०
बिजलपुरा												०

यातायात व्यवस्था विभागको मिति २०७९/०३/१२ र २०८०/०४/३१ गते प्रकाशित सूचनानुसार सार्वजनिक यातायातको भाडा दर दुई पटक वृद्धि भएतापनि हालसम्म यस नेपाल रेल्वे कम्पनीको रेल सेवा ब्रोड गेजमा सञ्चालन हुदाको अवस्थामा निर्धारण गरिएको भाडा दर नै कायमै रहेको छ।

मिति २०७९/०३/१२ देखि लागु हुनेगरि तराई र उपत्यकाका २५ देखि २५० किमि सम्मको दूरीमा सञ्चालन हुने सार्वजनिक सवारी साधनको भाडा दर प्रति कि.मि. प्रति व्यक्ति रु. २.७८ कायम गरिएको छ ।

मिति २०८०/०४/३१ देखि लागु हुनेगरि तराई र उपत्यकाका २५ देखि २५० कि.मि. सम्मको दूरी मा सञ्चालन हुने सार्वजनिक सवारी साधनको भाडा दर प्रति कि.मि. प्रति व्यक्ति रु. २.९१ कायम गरिएको छ । यसरी लामो समय रेल सेवाको भाडादर समायोजन हुन नसक्दा कम्पनीको आम्दानीलाई वढाउन सकिएको छैन।

मिति २०७९/०३/१२ को यातायात व्यवस्था विभागको सूचनानुसार ५.४१ प्रतिशत वृद्धि भएको र मिति २०८०/०४/३१ को यातायात व्यवस्था विभागको सूचनानुसार ४.७० प्रतिशत वृद्धि भएको मा सो दुईटै मितिमा भएको भाडा दर वृद्धि प्रतिशतलाई समायोजन गर्दा हुन आउने भाडा वृद्धि दर १०.३६ प्रतिशत कायम गरिएको छ। यसरी भाडा दर हिसाव गर्दा रु. ५ को मल्टिपलको आधार मानि प्रस्तावित भाडा दर निर्धारण गरिएको छ । रेल सेवा ब्रोड गेजमा रुपान्तरण हुनुपूर्व जयनगर जनकपुर २९ कि.मि. को रेल यात्रु भाडा दर २०६९ आश्विनमा निर्धारण भए बमोजिम रु. २९ रहेको थियो। खर्च र आम्दानीको अनुपातमा भाडा निर्धारण गर्दा अत्यधिक दर रेट पर्न जाने देखिएकोले सार्वजनिक सवारी साधनको भाडा दरलाई आधार मानिएको छ ।

तालिका ५: जयनगर-बिजलपुरा खण्डको दुरी र विगतको भाडा वृद्धिको आधारमा समायोजन हुनुपर्ने दर

स्टेशन	Jaynagar जयनगर	Inarwa इनर्वा	Khajuri खजुरी	Mahinathpur महिनाथपुर	Baidehi बैदेही	Parwaha परवाहा	Janakpur जनकपुर	Kurtha कुर्था	Khutta Pipradhi कुत्ता पिप्रधी	Loharpatti लोहरपट्टी	Singyahi सिंग्याही	Bijalpura बिजलपुरा
	० कि.मि.	४ कि.मि.	८.५ कि.मि.	१४ कि.मि.	१८.५ कि.मि.	२१.५ कि.मि.	२८.५ कि.मि	३५ कि.मि.	३८.५ कि.मि.	४३ कि.मि.	४८ कि.मि.	५२ कि.मि.
जयनगर	०	२५	३०	४०	५०	६५	८०	१००	१०५	१२५	१३५	१४५
इनर्वा		०	२५	३०	४०	५०	७०	९०	९५	११५	१२५	१३५
खजुरी			०	२५	३०	३५	६५	७५	८५	९५	११५	१२५
महिनाथपुर					२५	३०	४०	६५	७०	८५	९५	१०५
बैदेही					०	२५	३०	४५	६५	७०	८५	९५
परवाहा						०	२५	४०	५०	६५	७५	८५
जनकपुर							०	२५	३०	४०	६०	७०
कुर्था								०	२५	३०	४०	५०
कुत्ता पिप्रधी									०	२५	३०	४०
लोहरपट्टी										०	२५	३०

सिंग्याही	०	२५
बिजलपुरा		०

यसबाट कम्पनीको टिकट बिक्रीबाट प्राप्त हुने आम्दानी केही बढ्ने देखिन्छ। यसका साथै टिकट बिक्रिको आम्दानीलाई यथार्थपरक बनाउन एप्स निर्माण गर्ने र अनलाइन टिकट भुक्तानी प्रणालीको व्यवस्था गर्न सकिन्छ। वर्तमान अवस्थामा भाडा निर्धारण गर्न नेपाल रेल्वे कम्पनीले आन्तरिक रूपमा वैज्ञानिक भाडा निर्धारण गर्न एक समिति बनाएर भाडा समायोजन तत्काल गर्नुपर्ने देखिएको छ। वर्तमान अवस्थामा अन्य यातायात सेवाको भाडाको आधारमा समायोजन गर्न सकिएमा भाडा वापतको आम्दानी करिब ५० प्रतिशले वढाउन सकिन्छ। अन्य सार्वजनिक यातायातको भाडादर तलको तालिकामा दिइएको छ ।

तालिका ६: वर्तमान अवस्थामा सार्वजनिक यातायातको भाडादर

देखि	सम्म	दुरी किमि	लाग्ने समय	भाडा (ने रू)	भाडा (भा रू)	जम्मा भाडा दर (ने. रू.)
जनकपुर	जटही	१४	४५ मिनेट	५५	३५	१११
जटही	जयनगर	५१	२ घण्टा	१३०	८०	२५८
जनकपुर	भंगहा	३३	१ घण्टा ४५ मिनेट	८०	५०	१६०

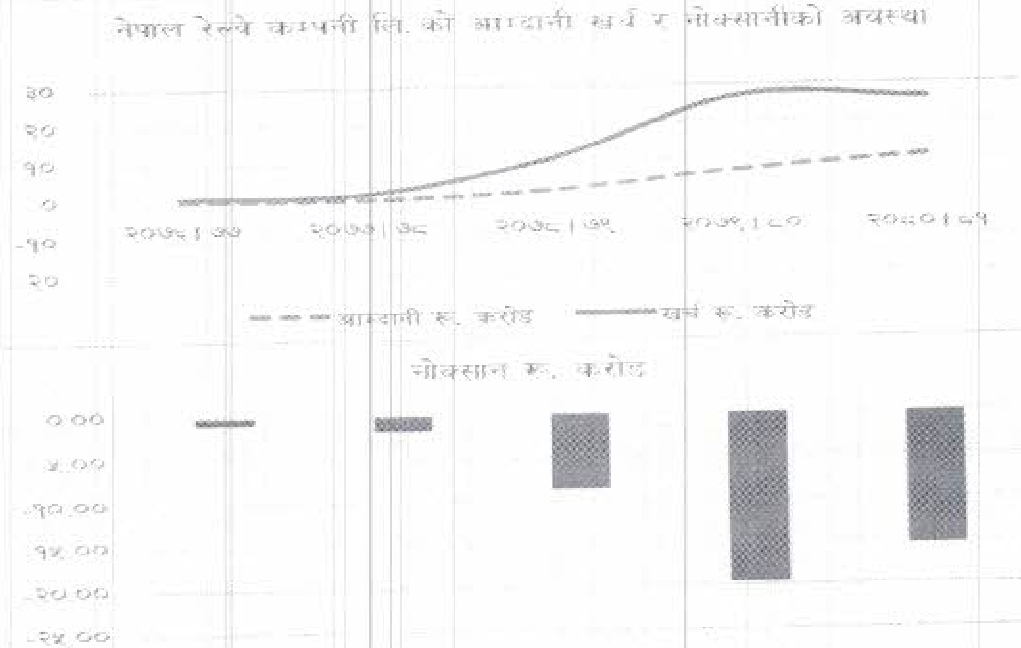
यस कम्पनीको आर्थिक वर्ष २०८०/८१ को लेखापरिक्षण नगरीएको आम्दानीलाई तलको तालिकामा दिइएको छ । (प्रतिवेदन आउन बाँकी)

तालिका ७: नेपाल रेल्वे कम्पनीको आर्थिक वर्ष २०८०/८१ को आम्दानी

आ.व. २०८०/८१ को	आम्दानी रू.
रेल्वे टिकट बिक्रिबाट प्राप्त आम्दानी	७७९६६३५०/-
बिरगञ्जको जग्गा तथा गोदाम भाडाबाट प्राप्त आम्दानी	२९५४०७२/६७
सटर भाडा तथा तरकारी बजार भाडाबाट प्राप्त आम्दानी	४१२०४६४/-
जम्मा आम्दानी	८५०४०८८६/६७

नेपाल रेल्वे कम्पनीको बार्षिक आम्दानी करिब रू. ८ करोड ५० लाख ४० हजार र सञ्चालन खर्च करिब रू.२६ करोड २७ लाख रहेको छ। आर्थिक वर्ष २०८०/८१ मा हेर्दा यो

कम्पनीको वार्षिक घाटा करिब रू. १७ करोड ७६ लाख हजार रहेको देखिन्छ। यसको लेखापरिक्षण हुन भने बाँकी रहेको छ। विगत पाँच वर्षको आम्दानी, खर्च र नोक्सानीको प्रवृत्ति तलको चित्रमा देखाइएको छ।



चित्र १: नेपाल रेल्वे कम्पनी लिमिटेडको आम्दानी तथा खर्चको प्रवृत्ति

नेपाल रेल्वे कम्पनीको घाटा आर्थिक वर्ष २०७९।८० मा करिब १९ करोड ६१ लाख पुगेकोमा आर्थिक वर्ष २०८०।८१ मा सञ्चालन घाटामा केही कमी आई रू. १५ करोड ३१ लाख पुगेको छ। विगत पाँच वर्षको आम्दानी तथा खर्चको विवरण तलको तालिकामा दिइएको छ।

तालिका ८: विगत पाँच वर्षको आम्दानी तथा खर्चको विवरण

आम्दानी तथा खर्चको विवरण			
आ.व.	आम्दानी रू. करोड	खर्च रू. करोड	नोक्सान रू. करोड
२०७६।७७	०.३९७	१.१३	०.७३
२०७७।७८	०.४०१	१.९८	१.५८
२०७८।७९	२.५४	११.००	८.४६
२०७९।८०	७.३८	२६.९९	१९.६१
२०८०।८१	८.५	२६.२७	१७.७६

- **सम्पत्ति तथा पूर्वाधार व्यवस्थापन सम्बन्धी कार्यक्रम**

नेपाल रेल्वे कम्पनीको सम्पूर्ण सम्पत्तिको खोजविन गरी लगत निर्माण गर्ने तथा अतिक्रमण भएको सम्पत्तिको संरक्षण गर्ने कार्यक्रम सञ्चालन गर्नुपर्ने देखिएको छ। यसका साथै जीर्ण गोदाम तथा भवनको मर्मत संभार गर्ने, पार्किङ्ग र बजार व्यवस्थापन गर्दै त्यसको बजार मूल्य अनुसार भाडा तथा शूल्क समायोजन गर्ने कार्यक्रम सञ्चालन गर्दा यस कम्पनीलाई अतिरिक्त आम्दानी हुने देखिन्छ।

- **विद्यमान सेवाको सुधार तथा रेल सेवा विस्तार सम्बन्धी कार्यक्रम**

रेलसेवाको विस्तार तथा सुधारको कार्यक्रमबाट कम्पनीको आम्दानीलाई बढाउन सकिन्छ। यसको लागि तत्काल न्यून खर्चमा Low Hanging Fruit को रूपमा केही सुधार गर्न सकिन्छ।

- हाल जनकपुर जयनगर खण्डमा दैनिक ३ सेवा संचालनमा रहेकोलाई ४ सेवा बनाउदा मासिक रु.१६,६६,६६६.६७ को दरले वार्षिक करिब २ करोडको थप आम्दानी हुने देखिन्छ।
- जयनगर कुर्था खण्डमा मासिक न्युनतम १० वटा कार्गो ट्रेन (ट्रेन खरिद गर्नु नपर्ने आधिकारिक ट्रेन सञ्चालकहरुबाट सेवा लिन सकिने) संचालनमा ल्याउँदा मासिक रु.१,९४,४१,६६६.७ को दरले वार्षिक करिब २३.३३ करोड आम्दानी हुने देखिन्छ. (source:विरगंज Dry Port)
- नेपालको विराटनगर र भारतको बथनाहा खण्डमा कार्गो संचालन भएको खण्डमा मासिक रु.१६,६६,६६६.६७ को दरले वार्षिक २ करोडको आम्दानी हुने देखिन्छ।
- जनकपुर र खजुरीमा ७० वटा सटर पूर्णरुपमा निर्माण भईसकेको छ . जसबाट प्रति सटर मासिक रू. ५,००० को दरले मासिक रू. ३,५०,०००(तीन लाख पचास हजार) आम्दानी हुने देखिन्छ।
- जनकपुर रेल्वेको जग्गामा लाग्ने हाटबाट मासिक रु.२,७९,००० को दरले वार्षिक ३३ लाख ४८ हजार आम्दानी भइरहेको छ।

- जनकपुर रेल्वे हल्टको उत्तरपट्टी रहेको २००० फिट लामो र ३०० फिट चौडा जग्गालाई व्यावसायिक प्रयोजनका लागि भाडामा लगाउँदा मासिक रु. २५,००,००० को दरले वार्षिक अनुमानित रु ३ करोड रुपैया आम्दानी हुने देखिन्छ।
-

- **जग्गा तथा भवनको वैज्ञानिक भाडादर निर्धारण र सेवाको विविधिकरण सम्बन्धी कार्यक्रम**
    - रक्सौलमा भएको २८ एकड जग्गा व्यावसायिक प्रयोजनका लागि भाडामा लगाउँदा मासिक रु.६६,६६,६६६. को दरले वार्षिक अनुमानित रु ८ करोड रुपैया आम्दानी हुने देखिन्छ। यसका लागि उक्त जग्गाको संरक्षण गरी जग्गा उपयोगको योजना बनाउनु पर्ने देखिन्छ।
    - जनकपुर रेल्वेपरिसर भित्र पार्किङको टेण्डर गर्दा मासिक रु. ५०,००० को दरले वार्षिक अनुमानित रु ६ लाख रुपैया आम्दानी हुने देखिन्छ।
    - जनकपुर, खजुरी, महिनाथपुर र जयनगर स्टेसनमा विभिन्न स्टलहरु बनाई भाडामा लगाउँदा मासिक रु. २५,००० को दरले वार्षिक अनुमानित रु ३ लाख रुपैया आम्दानी हुने देखिन्छ।
    - यसका साथै विद्यमान सेवामा थप गर्ने र कार्गो सेवा समेत सञ्चालन गर्दा थप आम्दानी गर्न सकिने देखिएको छ।

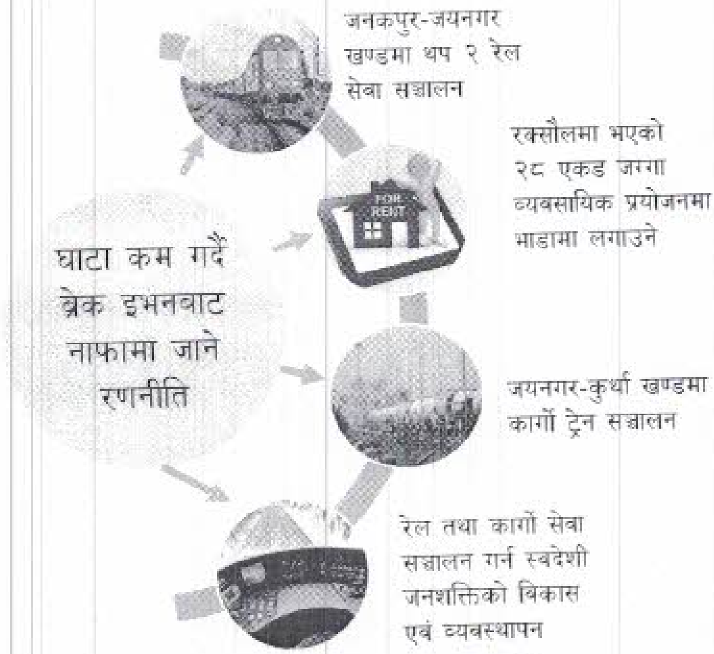
- **अन्य कार्यक्रमहरू**

खजुरी स्टेशनमा १०० वर्ष पुरानो स्टिम इन्जिन रहेको छ। यसको व्यवस्थापन सहित म्युजियम स्थापना गर्ने हो भने एकातिर यसको टिकटबाट आम्दानी गर्न सकिन्छ भने अर्को तिर रेल सेवा चढेर म्युजियमसम्म पुग्ने व्यवस्था गर्दा रेलसेवाबाट समेत थप आम्दानी गर्न सकिन्छ ।

९. नेपाल रेल्वे कम्पनीको घाटालाई न्यूनिकरण गर्दै नाफा आर्जन गर्ने रणनीति

नेपाल रेल्वे कम्पनीको सञ्चालन खर्च न्यूनिकरण गर्दै कम्पनीलाई कसरी र कहिलेसम्म नाफामुलक संस्थानको रूपमा रूपान्तरण गर्ने भन्ने विषयलाई व्यवहारिक रूपमा चित्रण गर्नु यस व्यवसायिक कार्ययोजनाको मुख्य उद्देश्य हो। यसको लागि देहायका रणनीति अवलम्बन गर्दै कार्यक्रम कार्यान्वयनमा

लैजानुपर्छ। कार्यक्रमलाई तत्काल मध्ययमकाल र दीर्घकालमा विभाजन गरी कार्यान्वयनमा लैजाने र अनुगमन तथा मूल्याङ्कन प्रणालीलाई यथार्थपरक बनाउनु पर्ने देखिन्छ। पहिलो रणनीति अन्तर्गत हाल जनकपुर-जयनगर खण्डमा थप २ सेवा सञ्चालन गर्दा वार्षिक ४ करोड थप आम्दानी हुने देखिन्छ। तसर्थ सेवा थप गर्ने तर्फ आवश्यक व्यवस्था मिलाउनुपर्छ। यसै गरी जयनगर-कुर्था खण्डमा मासिक न्यूनतम ५ वटा कार्गो ट्रेन सञ्चालन गर्दा वार्षिक थप १२ करोड आम्दानी हुन जाने र कम्पनी ब्रेक इभनमा चल्न सक्ने देखिन्छ। यसका साथै नेपालको विराटनगर र भारतको बथनाहा खण्डमा समेत कार्गो सेवा सञ्चालन गर्दा वार्षिक २ करोड थप आम्दानी हुनेछ। यसै गरी रक्सौलमा भएको २८ एकड जग्गा व्यवसायिक प्रयोजनमा भाडामा लगाउँदा मासिक ६७ लाख अनुमानित आम्दानी हुने र यसबाट वार्षिक रूपमा करिब ८ करोड थप आम्दानी हुन गई कम्पनी नाफामा सञ्चालन हुनेछ।



चित्र २ : कम्पनीको घाटा न्यूनीकरण गर्दै नाफामा जाने रणनीतिहरू

नेपाल रेल्वे कम्पनी लिमिटेडले कम्पनीलाई नाफामा लैजान तत्काल स्वदेशी जनशक्तिको लागि तालिम तथा भर्नाको लागि कार्यक्रम अगाडि बढाई जनशक्ति विकास एवं व्यवस्थापनमा ध्यान दिनु जरूरी देखिएको छ। त्यस पछि जयनगर-कुर्था खण्डमा कार्गो ट्रेन सञ्चालन गर्न सकिएमा दैनिक १ कार्गो ट्रेनबाट मासिक करिब २ करोड आम्दानी गर्न

सकिने भएकोले दैनिक ४ कार्गो ट्रेनबाट मासिक करिब ८ करोड आम्दानी हुने देखिएको छ।यसै गरी रक्सौलमा भएको २८ एकड जग्गालाई व्यवसायिक प्रयोजनमा भाडामा लगाउन सकिएमा वार्षिक थप ८ करोड आम्दानी हुन जाने र यसबाट आम्दानीको हिसाबले कम्पनी ब्रेक इभन अवस्थामा पुग्ने देखिन्छ। यसका साथै जनकपुर-जयनगर खण्डमा थप प्यासेन्जर रेल सेवा सञ्चालन गर्न सकिएमा कम्पनी नाफामा पुग्ने देखिन्छ। नेपाल रेल्वे कम्पनीले थप रूटमा सेवा सञ्चालन गर्दै कम्पनीलाई दीर्घकालीन रूपमा नाफा आर्जन गर्न सक्ने देखिन्छ।

१०. कार्गो रेल सेवाबाट नेपाल रेल्वे कम्पनीले कसरी फाइदा लिन सक्छ ?

नेपाल र भारत सरकारबीच २०६१ सालमा भारत बिहारको बथनाहादेखि मोरङको कटहरीसम्म १८.७ किलोमिटर कार्गो रेल सेवा सञ्चालन गर्ने सहमति भएको थियो। पहिलो चरणमा बथनाहादेखि विराटनगरको आईसीपीस्थित नेपालको भन्सार यार्डसम्म ७ दशमलव ६ किलोमिटर रेलमार्गको निर्माण भएको छ । यसबाट ढुवानी खर्च ४० प्रतिशत सम्म कम हुने अनुमान गरिएको र मोरङ-सुनसरी औद्योगिक कोरिडोरका करिब ९० प्रतिशत उद्योगहरूले कच्चा पदार्थ आयातमा सुविधा लिन सक्ने अनुमान गरिएको छ। रेल सेवाको ग्राउण्ड ह्याण्डलिङ्ग नेपाल मल्टिमोडल कम्पनीले गर्ने भएता पनि यसको व्यवस्थापन गर्न निश्चित शुल्क छुट्टाएर नेपाल रेल्वे कम्पनीको व्यवस्थापन बापत थप शुल्क लिई कार्गो सेवा सञ्चालन गर्न सकिन्छ। यसबाट व्यवसायी र रेल्वे कम्पनी दुवैले फाइदा लिन सक्ने देखिन्छ।

२०८० जेठ १८ गते तत्कालीन नेपाल र भारतका प्रधानमन्त्रीहरूले नयाँ दिल्लीमा संयुक्त रूपमा उद्घाटन गरेको कार्गो रेल समेत नियमति रूपमा सञ्चालनमा आउन सकेको छैन।

११. कार्यक्रम कार्यान्वयन योजना:

नेपाल रेल्वे कम्पनी लि. को व्यवसायिक योजना कार्यान्वयन गर्न र कम्पनीलाई नाफामुलक सार्वजनिक संस्थानको रूपमा लैजान देहाय अनुसारका कार्यक्रम कार्यान्वयनमा लैजानुपर्छ। मुख्य रूपमा मर्मत संभार सम्बन्धी कार्य, जनशक्ति विकास सम्बन्धी कार्य, सेवा विस्तार सम्बन्धी कार्य, सम्पत्ति व्यवस्थापन सम्बन्धी कार्य, वैज्ञानिक भाडा निर्धारण सम्बन्धी कार्य, सम्भाव्यता अध्ययन सम्बन्धी कार्य, भौतिक पूर्वाधार सम्बन्धी कार्य र कानुन तर्जुमा तथा परिमार्जन सम्बन्धी कार्यलाई निश्चित समयसिमा तोकेर जिम्मेवार निकाय र सहयोगी

निकायबीच समन्वय र सहकार्य गर्दै तत्काल, मध्ययमकाल र दीर्घकालमा कार्यक्रमहरूलाई वर्गीकरण गरी कार्यान्वयनमा लैजानुपर्छ। यस्ता कार्यक्रम सञ्चालन गर्न स्रोत र साधनको समेत आवश्यकता पर्ने भएकोले अर्थ मन्त्रालय तथा सम्बन्धित सरोकारवाला निकायहरूको सहयोगमा नेपाल रेल्वे कम्पनी लिमिटेडको विकास व्यवस्थापन गर्न सकिन्छ। कार्ययोजनाको विस्तृत विवरण अनुसूची १ मा दिइएको छ।

सि.नं.	मुख्य क्रियाकलाप	अनुमानित आम्दानी रू	कार्यक्रम कार्यान्वयनको समयसिमा
१	खर्च कटौति सम्बन्धि कार्यक्रम	हाल भारतमा वासिङ्ग गर्दा प्रति महिना रु ७ लाख खर्च हुदै आएको छ । यसको बदलामा नेपालमा ४ जना कार्यालय सहयोगी करार सेवाबाट वासिङ्गको काममा लगाउँदा मासिक करिब रु १ लाख ३२ हजारमा वासिङ्ग कार्य गर्न सकिने र ग्रिज तथा पाटपुर्जा समेत गरी प्रति महिना रु २ लाख ३२ हजारमा वासिङ्ग कार्य गर्न सकिने। यसबाट प्रति महिना करिब रु. ४ लाख ६८ हजार बचत गर्न सकिने देखिने ।	तत्काल कार्यान्वनयमा ल्याउने
२	जनशक्ति विकास कार्यक्रम	भारतीय जनशक्तिलाई उच्च तलब तथा भत्ताको व्यवस्था गर्दा सञ्चालन खर्चको लागत बढेको छ । नेपाली जनशक्तिको ठाँउमा भारतीय जनशक्ति मार्फत रेल्वे सेवा सञ्चालन गर्दा मासिक रुपमा करिब रु. ८४ लाख ९३ हजारसम्म अतिरिक्त खर्च भएकोले सो रकम बचत हुने।	१ वर्ष भित्र नेपाली जनशक्तिको व्यवस्थापन गर्न सकिने।

३	उपलब्ध स्रोतको अधिकतम परिचालन र बैज्ञानिक भाडादर सम्बन्धी कार्यक्रमः	टिकटको मुल्यको पुनरावलोकन गर्ने तथा सार्वजनिक सवारी साधनको भाडा निर्धारण गर्दा रेलसेवाको भाडा पनि पुनरावलोकन गर्ने। अहिले जनकपुर-जयनगरको भाडा रु.७० तोकिएको छ जबकि बसले सोही रुटमा रु.२५० सम्म भाडा लिने गरेको छ। यसरी हेर्दा कम्तीमा रु.१०० सम्म भाडा समायोजन गर्न सकिने देखिन्छ। यसबाट टिकट वापतको आम्दानी ५० प्रतिशतले बढ्दा करिब रू ३ करोड ९० लाख थप बार्षिक आम्दानी हुने देखिएको।	तत्काल भाडा मुल्य समायोजनको लागि समिति गठन गरी कार्य थाल्ने।
४	सम्पत्ति तथा पूर्वाधार व्यवस्थापन सम्बन्धी कार्यक्रमः	जीर्ण गोदाम तथा भवनको मर्मत संभार गर्ने,पार्किङ्ग र बजार व्यवस्थापन गर्दै त्यसको बजार मुल्य अनुसार भाडा तथा शुल्क समायोजन गर्ने कार्यक्रम सञ्चालन गर्दा यस कम्पनीलाई अतिरिक्त आम्दानी हुने।	तत्काल कार्यान्वनयमा ल्याउने।
५	विद्यमान सेवाको सुधार तथा रेल सेवा विस्तार सम्बन्धी कार्यक्रमः	हाल जयनगर-जनकपुर खण्डमा दैनिक ३ सेवा सञ्चालनमा रहेकोलाई ४ सेवा बनाउँदा मासिक रु. १६,६६,६६६.६७ को दरले वार्षिक करीब २ करोड थप आम्दानी हुने। जयनगर-कुर्था खण्डमा तथा विराटनगर-बथनाहा खण्डमा ११ बटा कार्गो ट्रेन सञ्चालनमा ल्याउन सकिएमा बार्षिक करिब रू २५ करोड थप आम्दानी गर्न	१ वर्ष भित्र कार्यान्वयनमा ल्याउन सकिने।

		सकिने। महिनामा ३० वटा कार्गो विरगञ्ज आउने गरेको जनकपुर र खजुरीमा ७० वटा सटर पूर्ण रुपमा निर्माण भईसकेको छ जसबाट प्रति सटर मासिक रु. ५००० को दरले वार्षिक रु. ४२ लाख आम्दानी हुने। रेल्वेको जग्गामा लाग्ने हाटबाट मासिक रु.२,७९,००० को दरले वार्षिक ३३ लाख ४८ हजार आम्दानी भइरहेको छ । जनकपुर रेल्वे हल्टको उत्तरपट्टी रहेको २००० फिट लामो र ३०० फिट चौडा जग्गालाई व्यवसायिक प्रयोजनका लागि भाडामा लगाउँदा मासिक रु.२५,००,००० को दरले वार्षिक अनुमानित रु. ३ करोड रुपैया आम्दानी हुने। जनकपुर रेल्वे हल्टको दक्षिणपट्टी रहेको १८४८ वर्ग फिट ठाँउमा पार्किङ्ग ठेक्का लगाउँदा वार्षिक करीब रु. ११,२३,२०० आम्दानी हुने देखिन्छ ।	
६	सेवाको विविधिकरण सम्बन्धी कार्यक्रमः	रक्सौलमा भएको २८ एकड जग्गा व्यवसायिक प्रयोजनका लागि भाडामा लगाउँदा मासिक रु. ६६,६६,६६६ को दरले	३ वर्ष भित्र कार्यान्वनयमा ल्याउन सकिने।

		वार्षिक अनुमानित रु. ८ करोड रुपियाँ आम्दानी हुने। जनकपुर,खजुरी ,महिनाथपुर र जयनगर स्टेशनमा विभिन्न स्टलहरु बनाई भाडामा लगाउँदा मासिक रु. ५०,००० को दरले वार्षिक अनुमानित रु.६ लाख आम्दानी हुने।	१ वर्ष भित्र
७	अन्य कार्यक्रमहरुः	१०० वर्ष पुरानो स्टिम ईन्जिन सहित म्युजियम स्थापना गर्ने हो भने एकातिर यसको टिकट विक्रीबाट आम्दानी गर्न सकिन्छ भने अर्को तिर रेल सेवा चढेर म्युजियमसम्म पुग्ने व्यवस्था गर्दा रेल सेवाबाट समेत थप आम्दानी गर्न सकिन्छ। यसबाट मासिक ५ लाखका दरले ६० लाख थप हुनु सक्ने।	२ वर्ष भित्र

माथिका मुख्य कार्यक्रमको कार्यान्वयनबाट पहिलो वर्ष रू. ३३ करोड ७२ लाख ३२ हजार आम्दानी भई कम्पनी नाफामा जानसक्ने देखिन्छ। दोश्रो वर्ष रू. ३४ करोड ३२ लाख ३२ हजार आम्दानी हुने र तेश्रो वर्ष देखि यस कम्पनीले बार्षिक रूपमा रू. ४२ करोड ३२ लाख ३२ हजार आम्दानी गर्न सक्ने देखिएको छ।

तालिका ९: आगामी ३ वर्षको अनुमानित आम्दानी

आर्थिक वर्ष	अनुमानित आम्दानी
२०८२/८३	रू. ३३ करोड ७२ लाख ३२ हजार
२०८३/८४	रू. ३४ करोड ३२ लाख ३२ हजार
२०८४/८५	रू. ४२ करोड ३२ लाख ३२ हजार

१२. नेपाल रेल्वे कम्पनीले लिएको सार्वजनिक ऋणको साँवा तथा ब्याज :

नेपाल रेल्वे कम्पनी लिमिटेडले मिति २०६७ फागुन २ देखी सरकारको जमानीमा ऋण लिँदै आएको छ। २०८१ असार मसान्तसम्म यस कम्पनीले लिएको साँवा तथा ब्याज गरी जम्मा रू ७९ करोड ४ लाख २६ हजार ८ सय ९६ पुगेको छ। कम्पनीले बार्षिक रूपमा आफ्नो आम्दानीको केही हिस्सा उक्त ऋणको साँवा तथा ब्याज भुक्तानी गर्न छुट्याउनुपर्ने देखिएको छ। कम्पनी नाफामा गएपछि सार्वाजनिक ऋणको भार कम हुँदैजाने र पुरानो ऋण समेत भुक्तानी तालिका अनुसार तिर्दै जानसक्ने देखिन्छ। यस कम्पनीले लिएको सार्वजनिक ऋणको ब्याज ५ प्रतिशत तोकिएको र हालसम्मको कुल तिर्न बाँकी साँवा तथा ब्याज तलको तालिकामा दिइएको छ।

तालिका १०: कम्पनीले लिएको सार्वजनिक ऋणको साँवा तथा ब्याज

सि.नं.	मिति	साँवा	समयावधि	ब्याजदर	ब्याज रकम	साँवा र ब्याज
१	२०६७.११.०२	१९१६०८०	१३.३३	५%	१२७७०६७.३२	३१९३१४७.३२
२	२०६८.०१.०४	३९३०००००	१३.१६	५%	२५८५९४००	६५१५९४००
३	२०६८.०३.२८	९५१२४५०	१३	५%	६१८३०९२.५	१५६९५५४२.५
४	२०६९.१२.०६	८००००००	१२.२५	५%	४९०००००	१२९०००००
५	२०७०.०६.२०	५००००००	१०.७५	५%	२६८७५००	७६८७५००
६	२०७१.०३.१६	२१५०००००	१०	५%	१०७५००००	३२२५००००
७	२०७१.०७.०३	१७०४२१०५	९.६६	५%	८२३१३३६.७१५	२५२७३४४१.७२
८	२०७२.०२.२६	९२६१४०००	९.०८	५%	४२०४६७५६	१३४६६०७५६
९	२०७३.०७.१८	२०४०७६४७	७.६६	५%	७८१६१२८.८०१	२८२२३७७५.८
१०	२०७७.०३.१५	२०००००००००	४.०४	५%	४०४०००००	२४०४०००००
११	२०७७.०३.३१	३०५०००००	४	५%	६१०००००	३६६०००००
१२	२०८१.०१.१०	२०००००००००	०.२५	५%	२५०००००	२०२५०००००
२०८१ अषाढ सम्मको जम्मा		६४५७९२२८२			१५८७५१२८१.३	८०४५४३५६३.३
२०८१ वैशाखमा भुक्तानी गरिएको					१४००००००	१४००००००
दुई महिनाको ब्याज					११६६६७	११६६६७
२०८१ अषाढ सम्ममा तिर्न बाँकी					१४४६३४६१४	७९०४२६८९६.३

१३. साँवा तथा ब्याज भुक्तानीको तालिका

यस कार्ययोजनाले निर्दिष्ट गरेका कार्यक्रम तोकिएको समयमै सम्पन्न हुन सकेमा आर्थिक वर्ष २०८२/८३ भित्रै नेपाल रेल्वे कम्पनी लिमिटेड नाफामा जानसक्ने र यसले आगामी आर्थिक बर्षबाटै क्रमिक रूपमा साँवा तथा ब्याज भुक्तानी गर्न सक्ने देखिन्छ। चालु आर्थिक वर्षमा थप हुने ३० करोड ऋणको साँवा समेत हिसाब गरी कम्पनीले तिर्नुपर्ने साँवा तथा ब्याज भुक्तानीको तालिका देहाय अनुसार रहेको छ। कम्पनीले चालु आर्थिक वर्षमा रू ९ करोड ११ लाख ७ हजार आम्दानी गर्न सक्ने अनुमान गरिएको छ।

तालिका ११: कम्पनीको कुल तिर्न बाँकी साँवा तथा ब्याजको भुक्तानी तालिका

मिति	साँवा रू.	ब्याजदर प्रतिशत	समयावधि वर्ष	ब्याज रकम रू.	साँवा र ब्याज रकम रू.	साँवा र ब्याज फिर्ता
२०८१.०३.३२	६४५७९२२८२	५	१	१५८७५१२८.३	८०४५४३५६३.३	१४०००००
२०८२.०३.३२	१०९०४२६८९६	५	१	५४५२१३४४.८	११४४९४८२४१	०
२०८३.०३.३२	११४४९४८२४१	५	१	५७२४७४१२	१२०२१९५६५३	१००००००००
२०८४.०३.३२	११०२१९५६५३	५	१	५५१०९७८२.६	११५७३०५४३५	१५००००००
२०८५.०३.३२	१००७३०५४३५	५	१	५०३६५२७१.८	१०५७६७०७०७	२०००००००
२०८६.०३.३२	८५७६७०७०७.३	५	१	४२८८३५३५.४	९००५५४२४२.६	२०००००००
२०८७.०३.३२	७००५५४२४२.६	५	१	३५०२७७१२.१	७३५५८१९५४.७	२५००००००
२०८८.०३.३२	४८५५८१९५४.७	५	१	२४२७९०९७.७	५०९८६१०५२.५	२५००००००
२०८९.०३.३२	२५९८६१०५२.५	५	१	१२९९३०५२.६	२७२८५४१०५.१	२७२८५४१०५
२०९०.०३.३२	०	५	१	०	०	०

माथिको तालिका अनुसार कम्पनीले आर्जन गरेको आम्दानीबाट बार्षिक रूपमा साँवा तथा ब्याज भुक्तानी गर्दै जाँदा आर्थिक वर्ष २०८९/९० भित्र कम्पनीको कुल ऋण दायित्व भुक्तानी हुने देखिन्छ।

आर्थिक वर्ष २०८४/८५ सम्मको ऋण भुक्तानी तथा आम्दानीको अनुमानित योजनालाई तलको तालिकामा दिइएको छ।

ऋण परिचालन र खर्च व्यवस्थापनको योजना (रू. लाखमा)

आ.व.	पूजि सँरचना			व्यवसायिक आय			कुल खर्च	व्यवसायको अवस्था (आय - खर्च)	कार्य योजना (ऋण पूर्ति योजना) रेल्वे सँचालयनवाट		
	सुरु पूजि	सँचालन पूजि (ऋण)	पूजिको अवस्था	रेल्वे सँचालयनवाट	अन्य	जम्मा आय			सेवामा विस्तार	माल बाहक सेवा	अन्य
१	२	३	४	५	६	७	८	९	१०	११	१२
२०८०/८१	१५०००	७५००	०	७७९.६६३	७०.७४५	८५०.४०८९	२६२७	-१७७६.६	०	०	०
२०८१/८२	१५०००	१०९०४	०	८४३.९६	६७.१२	९११.०८	२३००	-१३८८.९२	०	०	०
२०८२/८३	१५०००	११४४९	०	२७००	६७२.३२	३३७२.३२	२०००	१३७२.३	२००	२५००	६७२.३२
२०८३/८४	१५०००	११०२२	०	२७००	७७२.३२	३४७२.३२	१८००	१६७२.३	२००	२५००	७७२.३२
२०८४/८५	१५०००	१००७३	०	२७१०	१५२२.३	४२३२.३२	२०००	२२३२.३	२१०	२५००	१५२२.[illegible]

१४. निष्कर्ष:

नेपालमा रेल सेवा विस्तारको प्रचुर सम्भावना भएर पनि यसको व्यवस्थित विकासको खाका कोर्न नसकिँदा अपेक्षित उपलब्धि हाँसिल हुन सकेको छैन। देशको विकासमा रेल सेवाले गुणात्मक प्रभाव पार्दछ। यसले यातायातको क्षेत्रमा बढ्दै गएको भाडादरलाई न्यूनिकरण

गर्दै शीघ्र सेवा प्रवाह, आवागमन तथा ढुवानी सेवामा Transaction Cost घटाउन मद्दत गर्छ।

रेल्वे विकासको क्षेत्रमा स्वदेशमै आवश्यक जनशक्तिको अभाव रहँदा र सञ्चालन पूर्व जनशक्ति विकासको ठोस योजना कार्यान्वयन हुन नसक्दा वर्तमान समयमा भारतीय जनशक्तिमा रेल सेवा सञ्चालन निर्भर रहनु परेको र यसबाट ठूलो आर्थिक भार कम्पनीले व्यहोर्नुपरेको छ। यसै गरी नेपाल रेल्वे कम्पनी लिमिटेडको भौतिक सम्पत्तिको व्यवस्थापन गर्ने कार्य समेत नेपाल सरकारको प्राथमिकतामा नपरेकोले यसबाट कम्पनीले ठूलो आर्थिक उपार्जनको क्षमता गुमाउँदै आएको छ। यस व्यवसायिक कार्ययोजनाले निर्दिष्ट गरेका सेवा विस्तार, सम्पत्ति व्यवस्थापन, वैज्ञानिक भाडा निर्धारण, सम्भाव्यता अध्ययन, भौतिक पूर्वाधार निर्माण र कानुनमा आवश्यक संशोधन जस्ता विषयसँग सम्बन्धित कार्यक्रमलाई प्राथमिकताका आधारमा तत्काल, मध्ययमकाल र दीर्घकालमा सञ्चालन गर्दै सेवा विस्तार गर्न सकेमा यस कम्पनीले अबको एक दशकमै ऋण दायित्वबाट समेत मुक्त भई नाफामुलक सार्वजनिक संस्थानको रूपमा रूपान्तरण गर्न सकिने कुरामा दुई मत रहन सक्दैन।

अनुसूची :१ कार्यान्वयन कार्ययोजनाको खाका

सि. नं.	क्रियाकलाप	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समयसीमा	कार्यसम्पादन सूचक	अपेक्षित उपलब्धी
क)	मर्मत तथा संभार सम्बन्धी कार्य					
१	वासिङ्ग पिट निर्माण	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	२ महिना भित्र	१ वटा वासिङ्ग पिट निर्माण गर्ने	स्वदेशमै रेल्वेको वासिङ्ग हुने
२	मर्मत तथा संभारको लागि ग्यारेज निर्माण	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	६ महिना भित्र	१ वटा ग्यारेज निर्माण हुने	स्वदेशमै रेल्वेको मर्मत हुने
३	वासिङ्ग तथा मर्मतका लागि तालिम सञ्चालन	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	३ महिना भित्र	वासिङ्ग सम्बन्धी तालिम दिइने	वासिङ्ग सम्बन्धी कार्यमा सहयोग पुग्ने
ख)	जनशक्ति व्यवस्थापन सम्बन्धी कार्य					
४	रेल्वे सञ्चालनको लागि आवश्यक जनशक्तिलाई तालिम दिने	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	६ महिना भित्र	२ वटा तालिम सञ्चालन हुने	रेल्वे सञ्चालन गर्न स्वदेशी जनशक्ति तयार हुने
५	रेल सम्बन्धी अध्ययन अध्यापन गरेको स्वदेशी जनशक्तिको लेखाँकन गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	३ महिना भित्र	जनशक्ति सम्बन्धी अध्ययन प्रतिवेदन तयार गर्ने	जनशक्ति व्यवस्थापन गर्न सहयोग पुग्ने
६	रेल सम्बन्धी अध्ययन अध्यापन गराउन स्वदेशी तथा विदेशी विश्वविद्यालयसँग सहकार्य गर्ने	अर्थ मन्त्रालय	संघीय मामिला तथा सामान्य प्रशासन मन्त्रालय	६ महिना भित्र	रेल सम्बन्धी अध्ययन गर्ने जनशक्तिको लागि छात्रवृत्ति प्राप्त हुने	रेल सम्बन्धी अध्ययन गर्ने जनशक्तिको विकास हुने

अनुसूची :१ कार्यान्वयन कार्ययोजनाको खाका

सि. नं.	क्रियाकलाप	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समयसीमा	कार्यसम्पादन सूचक	अपेक्षित उपलब्धी
७	रेल सम्बन्धी अध्ययन अध्यापनको लागि छात्रवृत्ती स्थापना गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	६ महिना भित्र	विश्वविद्यालयसँग सहकार्य हुने र छात्रवृत्ति कोष स्थापना हुने	रेल सम्बन्धी अध्ययन गर्ने जनशक्तिको विकास हुने
८	नेपाल रेल्वे कम्पनीको स्वीकृत दरबन्दीमा लोकसेवा आयोगबाट जनशक्ति माग गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	६ महिना भित्र	मागको आकृति फाराम लोक सेवा आयोगमा पठाउने	नयाँ जनशक्ति प्राप्त हुने
ग।	सम्पत्ति व्यवस्थापन सम्बन्धी कार्य					
९	नेपाल रेल्वे कम्पनीको यथार्थ सम्पत्तिको लगत तयार गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	४ महिना भित्र	कार्यदल गठन गरी कार्य प्रारम्भ गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनीको सम्पत्तिको अद्यावधिक लगत तयार हुने
१०	नेपाल रेल्वे कम्पनीको अतिक्रमित जग्गा जमिनको खोजी गर्न कार्यदल गठन गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	६ महिना भित्र	कार्यदल गठन गरी अतिक्रमित जग्गा खोजी कार्य प्रारम्भ गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनीको सम्पत्तिको संरक्षण हुने
घ।	भाडा तथा शुल्क तर्जुमा सम्बन्धी कार्य					
११	नेपाल रेल्वे कम्पनीको जग्गा तथा सटर भाडामा दिने मापदण्ड तयार गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	४ महिना भित्र	नेपाल रेल्वे कम्पनीको जग्गा तथा सटर भाडा सम्बन्धी मापदण्ड तयार हुने	सम्पत्ति संरक्षण र मापदण्ड अनुसार भाडा आम्दानी वृद्धि हुने

अनुसूची :१ कार्यान्वयन कार्ययोजनाको खाका

सि. नं.	क्रियाकलाप	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समयसीमा	कार्यसम्पादन सूचक	अपेक्षित उपलब्धी
१२	हाल कायम भएको भाडा तथा टिकट शुल्कको पुनरावलोकन गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	३ महिना भित्र	भाडा तथा टिकट शुल्क समायोजन हुने	टिकट बिक्रि तथा भाडा बापतको आम्दानी वृद्धि हुने
ङ)	**भौतिक पूर्वाधार निर्माण सम्बन्धी कार्य**					
१३	नेपाल रेल्वे कम्पनीको खाली जग्गा तथा सटर भाडामा लगाउन आवश्यक पूर्वाधार तयार गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	१ वर्ष भित्र	थप सटर निर्माण हुने	आम्दानी वृद्धिको थप पूर्वाधारको विकास हुने
१४	रेल्वे म्युजियम निर्माण गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	१ वर्ष भित्र	म्यजियम निर्माणको लागत अनुमान स्विकृत गरी स्थापना गर्ने	म्युजियमबाट थप आम्दानी हुने
१५	कार्गो ट्रेन खरिद तथा सञ्चालन गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	१ वर्ष भित्र	कार्गो ट्रेनबाट ढुवानी सेवा सञ्चालन हुने	कार्गो सेवाबाट थप आम्दानी हुने
१६	पार्किङ्ग क्षेत्र निर्माण गरी सशुल्क पार्किङ्गको व्यवस्था गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	१ वर्ष भित्र	पार्किङ्ग क्षेत्र निर्माण तथा सञ्चालन हुने	पार्किङ्गबाट थप आम्दानी हुने
च)	**सम्भाव्यता अध्ययन सम्बन्धी कार्य**					
१७	रेल सेवा विस्तारको सम्भाव्यता अध्ययन गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	२ वर्ष भित्र	सम्भाव्यता अध्ययन प्रतिवेदन प्राप्त हुने	रेल सेवाको विस्तारको आधार तयार हुने

अनुसूची :१ कार्यान्वयन कार्ययोजनाको खाका

सि. नं.	क्रियाकलाप	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समयसीमा	कार्यसम्पादन सूचक	अपेक्षित उपलब्धी
१८	कार्गो सेवा विस्तारको सम्भाव्यता अध्ययन गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	२ वर्ष भित्र	सम्भाव्यता अध्ययन प्रतिवेदन प्राप्त हुने	कार्गो सेवाको विस्तारको आधार तयार हुने
छ।	कानुन निर्माण तथा संशोधन					
१९	नेपाल रेल्वे कम्पनी लि. कर्मचारी प्रशासन (सेवा, शर्त र सुविधा) विनियमावली, २०७७ मा आवश्यक संशोधनको लागि अध्ययन गर्ने	नेपाल रेल्वे कम्पनी	अर्थ मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	१ वर्ष भित्र	नेपाल रेल्वे कम्पनी लि. कर्मचारी प्रशासन विनियमावली २०७७ मा संशोधनको लागि आवश्यक प्रतिवेदन तयार हुने	कानुनमा आवश्यक संशोधनको आधार तयार हुने