

5

रेल संबंधी स्थायी समिति
(2020-21)
सत्रहवीं लोक सभा

रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

[‘रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2020-21)’ के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति के तीसरे प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियां पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण]

पाँचवाँ प्रतिवेदन



लोक सभा सचिवालय

नई दिल्ली

फरवरी, 2021/माघ, 1942 (शक)

पाँचवाँ प्रतिवेदन

रेल संबंधी स्थायी समिति

(2020-21)

सत्रहवीं लोक सभा

रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

[‘रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2020-21)’ के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति के तीसरे प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियां पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण]

04.02.2021 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया ।

04.02.2021 को राज्य सभा के पटल पर रखा गया ।



लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

फरवरी, 2021/माघ, 1942 (शक)

विषय सूची

	पृष्ठ
समिति की संरचना.....	(iii)
प्राक्कथन.....	(v)

भाग-एक

अध्याय-एक	प्रतिवेदन.....	1
अध्याय-दो	सिफारिशें/टिप्पणियां जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है	10
अध्याय-तीन	सिफारिशें/टिप्पणियां जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्यवाही करना नहीं चाहती.....	36
अध्याय-चार	सिफारिशें/टिप्पणियां जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तर स्वीकार नहीं किये हैं और जिन्हें दोहराये जाने की आवश्यकता है.....	37
अध्याय-पांच	सिफारिशें/टिप्पणियां जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं.....	43

अनुलग्नक

परिशिष्ट-एक	रेल संबंधी स्थायी समिति की 25.11.2020 को हुई बैठक का कार्यवाही सारांश.....	44
-------------	--	----

परिशिष्ट

परिशिष्ट- एक	'रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2020-21)' के संबंध में तीसरे प्रतिवेदन 46 (सत्रहवीं लोक सभा)में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही का विश्लेषण.....	
--------------	---	--

रेल संबंधी स्थायी समिति की संरचना (2020-21)@

श्री राधा मोहन सिंह - सभापति
सदस्य

लोक सभा

2. श्री टी. आर. बालू
3. श्रीमती रंजनबेन भट्ट
4. श्री पंकज चौधरी
5. श्री अबु हसीम खान चौधरी
6. श्री कौशलेन्द्र कुमार
7. श्रीमती दिया कुमारी
8. श्रीमती जसकौर मीना
9. श्री सुनील कुमार मंडल
10. श्रीमती कूर्ईन ओजा
11. श्रीमती केशरी देवी पटेल
12. श्री मुकेश राजपूत
13. श्री एन. रेडडप्पा
14. श्री अच्युतानंद सामंत
15. श्री सुमेधानन्द सरस्वती
16. श्री अरविंद गणपत सावंत
17. डा. अमर सिंह
18. श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव
19. श्री कोडिकुन्निल सुरेश
20. श्री गोपाल जी ठाकुर
21. साध्वी प्रज्ञा सिंह ठाकुर

राज्य सभा

22. श्री नरहरी अमीन
23. श्री छ. उदयनराजे भोसले
24. श्री एच. डी. देवेगौडा
25. श्री एन. गोकुलकृष्णन
26. प्रो. मनोज कुमार झा
27. श्री जोगिनीपल्ली संतोष कुमार
28. श्रीमति फूलो देवी नेतम
29. सुश्री सरोज पाण्डेय
30. श्री अशोक सिद्धार्थ
31. श्री बशिष्ठ नारायण सिंह

सचिवालय

- | | | | |
|----|--------------------------|---|-------------------|
| 1. | श्री प्रर्षेजीत सिंह | - | संयुक्त सचिव |
| 2. | श्री अरुण के. कौशिक | - | निदेशक |
| 3. | श्री डी. आर. मोहंती | - | अपर निदेशक |
| 4. | श्रीमति बनानी सरकार जोशी | - | कार्यकारी अधिकारी |

प्राक्कथन

मैं, रेल संबंधी स्थायी समिति (2020-21) का सभापति, समिति द्वारा उसकी ओर से प्रतिवेदन प्रस्तुत करने हेतु प्राधिकृत किए जाने पर 'रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2020-21) के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति के तीसरे प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के संबंध में समिति का यह पाँचवाँ प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

2. तीसरा प्रतिवेदन लोक सभा में प्रस्तुत किया गया और राज्य सभा में 02.03.2020 को पटल पर रखा गया। इसमें 22 सिफारिशें/टिप्पणियाँ अन्तर्विष्ट थीं। रेल मंत्रालय ने सभी सिफारिशों/टिप्पणियों के संबंध में अपनी की गई कार्रवाई टिप्पण 20.07.2020 को भेज दिए थे।

3. समिति ने 25.11.2020 को हुई अपनी बैठक में की-गइ-कार्रवाई संबंधी प्रारूप प्रतिवेदन पर विचार किया और उसे स्वीकार किया। बैठक का कार्यवाही सारांश परिशिष्ट-एक में दिया गया है।

4. संदर्भ की सुविधा के लिए समिति की टिप्पणियों और सिफारिशों को प्रतिवेदन में मोटे अक्षरों में मुद्रित किया गया है।

5. रेल संबंधी स्थायी समिति (17वीं लोक सभा) के तीसरा प्रतिवेदन में अन्तर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का विश्लेषण परिशिष्ट-दो में दिया गया है।

नई दिल्ली;

02 फरवरी, 2021

13 माघ, 1942 (शक)

राधा मोहन सिंह

सभापति,

रेल संबंधी स्थायी समिति

परिशिष्ट-दो
(देखें प्रतिवेदन का प्राक्कथन)

रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2020-21) के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति के तीसरे प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के संबंध में समिति का यह पाँचवाँ प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का विश्लेषण

सिफारिशों/टिप्पणियों की कुल संख्या	22
(एक) सिफारिशें/टिप्पणियां, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है : पैरा सं.-1,2,5,7,9,10,11,12,13,15,16,17,18,19 और 21 कुल का प्रतिशत	16 72%
(दो) सिफारिशें/टिप्पणियां, जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को शून्य देखते हुए आगे कार्यवाही नहीं करना चाहती: पैरा सं.- शून्य कुल का प्रतिशत	शून्य 00%
(तीन) सिफारिशें/टिप्पणियां, जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तरों को स्वीकार नहीं किया है और जिन्हें दोहराये जाने की आवश्यकता है: पैरा सं. 3,4,8 और 14 कुल का प्रतिशत	04 18%
(चार) सिफारिशें/टिप्पणियां, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं: पैरा सं. 20 और 22 कुल का प्रतिशत	02 10%

अध्याय-एक

प्रतिवेदन

रेल संबंधी स्थायी समिति का यह प्रतिवेदन "रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगें (2020-21)" पर समिति के तीसरे प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई के संबंध में है।

2. तीसरा प्रतिवेदन 02.03.2020 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया और उसी दिन राज्य सभा के पटल पर रखा गया। इसमें 22 सिफारिशों/टिप्पणियां अंतर्विष्ट हैं। सभी सिफारिशों/टिप्पणियों के संबंध में सरकार के उत्तर प्राप्त हो गए हैं और उन्हें निम्नवत् रूप से श्रेणीबद्ध किया गया है-

एक) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है
पैरा संख्या 1,2,5,6,7,9,10,11,12,13,15,16,17,18,19 और 21

कुल 16
प्रतिशत-72%

(दो) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्रवाई नहीं करना चाहती
शून्य

कुल 00
प्रतिशत-00

(तीन) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तर स्वीकार नहीं किए हैं और उन्हें दोहराए जाने की आवश्यकता है
पैरा संख्या 3,4,8 और 14

कुल 04
प्रतिशत-18%

(चार) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्रतीक्षित हैं
पैरा संख्या- 20 और 22

कुल 02
प्रतिशत-10%

3. समिति का यह विश्वास है कि सरकार द्वारा स्वीकार की गई सिफारिशों के कार्यान्वयन को सर्वाधिक महत्व दिया जाएगा। समिति यह इच्छा व्यक्त करती है कि अध्याय-एक में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों के संबंध में की-गई-कार्रवाई टिप्पण तथा इस प्रतिवेदन के अध्याय-पाँच में

अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों, जिनके अंतरिम उत्तर सरकार से प्राप्त हो गए हैं, के संबंध में अंतिम की-गई-कार्रवाई टिप्पण को इस प्रतिवेदन के प्रस्तुत किये जाने के तीन महीनों के भीतर समिति को प्रस्तुत किया जाए।

4. अब समिति अपनी कुछ सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई पर विचार करेगी।

क. वित्तीय आबंटन और उपयोग

(सिफारिश पैरा सं. 3)

5. अपने तीसरे प्रतिवेदन में, समिति ने नोट किया कि वर्ष 2019-20 के लिए मंत्रालय का ब.अ. 1,60,176 करोड़ रूपए था जिसे सं.अ. चरण में घटाकर 1,56,352 करोड़ रूपए कर दिया गया जबकि वास्तविक व्यय (30 जनवरी, 2020 तक) केवल 1,25,418 करोड़ रूपए था। इसी प्रकार, वर्ष 2018-19 के दौरान सं.अ. घटाकर 1,38,858 करोड़ रूपए कर दिया गया जबकि वास्तविक उपयोग 1,33,377 करोड़ रूपए था। वर्ष 2017-18 के दौरान सं.अ. 1,20,100 करोड़ रूपए था जबकि वास्तविक उपलब्धि केवल 1,01,985 करोड़ रूपए था। इस प्रकार, लगातार गत तीन वर्षों के दौरान रेलवे के वित्तीय निष्पादन ने दर्शाया कि सं.अ. चरण में कम किए गए आबंटन का भी पूर्ण उपयोग नहीं हो पाया था। समिति ने मंत्रालय के इस आश्वासन को नोट किया कि वह अनेक ऐसे उपाय कर रहा था जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ 2020-21 के दौरान निधियों के अधिकतम उपयोग हेतु विद्युतीकरण, नई लाईनें, आमामान परिवर्तन दोहरीकरण/तिहरीकरण आदि शामिल था। समिति को भरोसा था कि प्रस्तावित उपायों में तेजी लाकर और 2020-21 के 1,61,042 करोड़ रूपए के ब.अ. प्रावधानों के इष्टतम उपयोग से रेलवे अपने आश्वासनों को पूरा करने में समर्थ होगा। समिति का यह भी मत था कि निधियों के अधिकतम उपयोग से रेलवे ब.अ. चरण में वित्त मंत्रालय से प्रस्तावित राशि प्राप्त करने के लिए एक मजबूत स्थिति में होगा।

6. रेल मंत्रालय ने अपनी की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत् बताया:-

“पिछले तीन वर्षों में सं.अ. आबंटनों की तुलना में पूंजीगत व्यय का कम उपयोग मुख्य रूप से आंतरिक संसाधन और पूंजीगत व्यय के बजटेतर संसाधनों के तहत कम व्यय के कारण हुआ था। जबकि आंतरिक संसाधनों के अंतर्गत कमी सातवें वेतन आयोग के कार्यान्वयन के बाद कर्मचारियों की लागत और पेंशन में तेजी से वृद्धि और अनुमान से कम यातायात आय के कारण आंतरिक संसाधनों के कम सृजन के कारण हुई, ईबीआर के तहत कम व्यय क्षेत्रीय रेलों द्वारा अनुमानित बाजार उधारी के

तहत आवश्यकता में कमी और साझेदारी परियोजनाओं में कम निवेश के कारण हुआ था। तथापि, ब.अ. 2020-21 के पूंजीगत व्यय के लक्ष्य को हासिल करने के लिए सभी प्रयास किए जाएंगे।”

7. समिति यह पाती है कि वर्ष 2017-18 से 2019-20 के दौरान संशोधित अनुमान आबंटन की तुलना में पूंजीगत व्यय का कम उपयोग मुख्य रूप से आंतरिक संसाधन के अंतर्गत कम व्यय के कारण हुआ था, जिसकी वजह अनुमानित यातायात आय से कम आय और 7वें वेतन आयोग के कार्यान्वयन के बाद कर्मचारियों की लागत तथा पेंशन देयता में तेजी से हुई वृद्धि थी। मंत्रालय के अनुसार जोनल रेलों द्वारा अनुमानित बाजार उधारी के तहत आवश्यकता में कमी के कारण ईबीआर के तहत कम व्यय तथा साझेदारी परियोजनाओं में कम निवेश से यह स्थिति और खराब हो गई। मंत्रालय के आश्वासन का संज्ञान लेते हुए कि वर्ष 2020-21 के पूंजीगत व्यय के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए सभी प्रयास किए जाएंगे, समिति यह इच्छा व्यक्त करती है कि साझेदारी परियोजनाओं में पर्याप्त निवेश को आकर्षित करने के अलावा आंतरिक संसाधन सृजन के लाभ को प्राप्त करने की ओर अधिक ध्यान केन्द्रित किए जाने की आवश्यकता है ताकि आगामी वर्षों में पूंजीगत व्यय के इष्टतम लक्ष्य को प्राप्त करने में आने वाली कठिनाईयों का प्रभावी रूप से समाधान किया जा सके।

ख. आंतरिक राजस्व सृजन

(सिफारिश पैरा सं. 4)

8. अपने पूर्व प्रतिवेदन में समिति यह नोट करके अत्यधिक चिंतित थी कि गत वर्षों में रेलवे के आंतरिक संसाधन सृजन में तीव्र गिरावट आई थी जिसके परिणामस्वरूप बजटीय सहायता और बाजार से ऋणों पर निर्भरता बढ़ी जो दीर्घावधि में सहायक नहीं हुई। यह देखा जा सकता था कि 2016-17 में कुल पूंजी परिव्यय में आंतरिक संसाधनों का योगदान 12125 करोड़ रूपए अथवा 11.03% था जो 2017-18 में घटाकर 3070 करोड़ रूपए अथवा 3.1% रह गया। 2018-19 में यही प्रवृत्ति दोहराई गई जब आंतरिक संसाधनों से बजट का केवल 3.5% जुटाया गया जो 4663 करोड़ रूपए था। सं.अ. 2019-20 में आंतरिक संसाधनों के लिए केवल 3.2% अथवा 5000 करोड़ रूपए निर्धारित किए जाने से स्थिति और भी गंभीर हो गई। 2020-21 के लिए 7500 करोड़ रूपए अथवा बजट का 4.6% एक महत्वाकांक्षी लक्ष्य था। आंतरिक संसाधनों में इस कमी के मुख्य कारण यात्री, माल ढलाई और अन्य आय में कमी बताई गई। सातवें वेतन

आयोग के प्रभाव से भी इसमें उल्लेखनीय कमी आई। समिति का यह मत था कि आंतरिक राजस्व सृजन में निरंतर कमी समग्र नियोजन और प्रबंधन में अंतर्निहित कुछ कमियों की ओर संकेत करती थी। वस्तुतः पर्याप्त सरकारी सहायता और बाजार ऋणों के माध्यम से निधियों के अंतः प्रवाह की उपलब्धता के बावजूद पर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजन में रेलवे की असमर्थता गंभीर चिंता का विषय है। आंतरिक संसाधन सृजन में वृद्धि के लिए रेलवे द्वारा आरंभ किए गए उपायों को ध्यानमें रखते हुए, समिति ने इस बात पर बल दिया कि मंत्रालय इस दिशा में अपने प्रयासों में तेजी लाए ताकि प्रस्तावित उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए अपेक्षित राजस्व सुनिश्चित किया जा सके।

9. रेल मंत्रालय ने अपनी की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत् बताया :-

“हाल के वर्षों में यातायात आय में अपेक्षित वृद्धि में गिरावट या वांछित वृद्धि से कम होने पर मंत्रालय भी चिंतित है और विकास में तेजी लाने के लिए लगातार उपाय कर रहा है। अन्य प्रतिस्पर्धी साधनों की तुलना में यात्री और माल यातायात को आकर्षक बनाकर उन्हें बढ़ाने के उद्देश्य से अल्पकालिक उपायों के अलावा, रेलों ने क्षमता बढ़ाने और थ्रूपुट जैसे दोहरीकरण, डीएफसी, विद्युतीकरण, सिगनलिंग के आधुनिकीकरण आदि के लिए व्यापक निवेश कार्यक्रम शुरू किया है जिससे क्षमता, माल ढुलाई और यात्री व्यवसाय में बाजार हिस्सेदारी और इस तरह राजस्व अर्जन में सुधार होने की उम्मीद है।”

10. समिति इस बात की सराहना करती है कि संसाधन सृजन के लिए, रेलवे दो दीर्घकालीन रणनीति पर निर्भर है, जिसमें अन्य प्रतिस्पर्धी साधनों की तुलना में यात्री और माल यातायात को अधिक आकर्षक बनाना शामिल है तथा क्षमता बढ़ाने और थ्रूपुट जैसे दोहरीकरण, डीएफसी, विद्युतीकरण, सिगनल प्रणाली का आधुनिकीकरण आदि के लिए व्यापक निवेश कार्यक्रम शुरू किया जाना है। समिति का यह सुविचारित मत है कि आरंभ किए गए उपाय सही दिशा में हैं और इन्हें पूरी ईमानदारी से निरंतर जारी रखा जाना चाहिए ताकि रेलवे अपने संसाधन सृजन में आवश्यक वृद्धि करने में सक्षम हो सके।

ग. बजटेतर संसाधन (ईबीआर)

(सिफारिश पैरा सं. 8)

11. अपने मूल प्रतिवेदन में, समिति ने यह नोट किया कि वर्ष 2016-17 में, ईबीआर से कुल बजट का लगभग 48% वित्तपोषण हुआ जबकि 2017-18 में तीव्र वृद्धि के साथ 54.4% हो गया। यह प्रवृत्ति परवर्ती

वर्षों में भी रही। समिति ने यह भी पाया कि ब.अ. 2020-21 के लिए आईआरएफसी को मूलधन घटक और ब्याज भुगतान के रूप में कुल पट्टा भुगतान 26,160 करोड़ होने का अनुमान था जो एक बहुत बड़ी धनराशि थी। पर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजन में कमी के फलस्वरूप, समिति महत्वपूर्ण रेल अवसंरचना के वित्तपोषण हेतु रेलवे की संस्थागत वित्तपोषण निर्भरता की बाध्यता को समझती है, तथापि, समिति मंत्रालय से आग्रह करती है कि वह इस तथ्य को ध्यान में रखे कि ऋणों पर अधिक निर्भरता हो, जिसके फलस्वरूप ब्याज का भुगतान करना होगा, रेलवे की समग्र वित्तीय स्थिति और खराब हो सकती है। इसलिए, बुद्धिमत्ता इसी में है कि रेलवे आंतरिक राजस्व के सृजन में उल्लेखनीय वृद्धि की दिशा में कड़े प्रयास करे ताकि ईबीआर के ऋण घटक पर अति-निर्भरता में धीरे-धीरे कमी आ सके।

12. रेल मंत्रालय ने अपनी की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत् बताया :-

“रेलवे को क्षमता विस्तार के लिए भारी निवेश की जरूरत है ताकि परिवहन के अन्य साधनों के साथ प्रतिस्पर्धी बने रहें और अर्थव्यवस्था की विकास आवश्यकताओं को भी सुगम बनाया जा सके। इसलिए, निधि संबंधी बाधाएं रेलवे के विकास में बाधक नहीं होनी चाहिए। यद्यपि पिछले कुछ वर्षों में सरकार की ओर से जीबीएस में काफी वृद्धि की गई है, फिर भी वह अकेला रेलवे की निवेश आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर सकता है। इसलिए, ईबीआर (बाजार ऋण) को रेलवे के पूंजीगत व्यय के लिए वित्तपोषण के एक सुनिश्चित स्रोत के रूप में देखा जा रहा है। तथापि, रेलवे बाजार ऋण से जुड़ी ऋण सेवा देनदारियों के प्रति सचेत है और वित्त मंत्रालय के परामर्श से राशियों पर निर्णय ले रहा है। यद्यपि आंतरिक संसाधन सृजन को बढ़ाने के लिए सतत आधार पर प्रयास किए जा रहे हैं, परंतु निकट भविष्य में यह संभावना नहीं है कि बाजार उधारी को पर्याप्त रूप से प्रतिस्थापित करने के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधन होंगे। बहरहाल, मंत्रालय बाजार में उधारी का स्तर तय करते समय माननीय समिति की चिंताओं को ध्यान में रखेगा।”

13. समिति मंत्रालय की इस स्थिति को नोट करती है कि यद्यपि पिछले कुछ वर्षों में सकल बजटीय समर्थन में काफी वृद्धि हुई है, फिर भी इसी से केवल रेलवे की निवेश संबंधी आवश्यकताओं की पूर्ति नहीं हो सकती है, जिसके लिए वे वित्तपोषण के सुनिश्चित स्रोत के रूप में संसाधन, के मार्ग बाजार उधारी से प्राप्त कर रहे हैं। तथापि, ऐसा करते हुए, रेलवे के लिए यह आवश्यक हो जाता है कि वह ऋण सेवा दायित्व के प्रति सचेत रहे जो बाजार ऋण के साथ संबंधित है तथा इस प्रकार के ऋण के स्तर का निर्णय निरपवाद रूप से वित्त मंत्रालय के साथ परामर्श करके लिया जाना चाहिए ताकि रेलवे के राजकोषीय अनुशासन और निर्बाध वित्तीय स्थिति को सुनिश्चित किया जा सके।

ड. निवल राजस्व

(सिफारिश पैरा सं. 12)

14. अपने तीसरे प्रतिवेदन में, समिति ने पाया कि वर्ष 2016-17 से ही रेलवे के शुद्ध राजस्व में भारी गिरावट देखी गई। उदाहरण के लिए वर्ष 2016-17 के दौरान, 18210.64 करोड़ रूपए के बजट अनुमान को घटाकर 7695 करोड़ रूपए या संशोधित अनुमान के स्तर पर लगभग 58 प्रतिशत कर दिया गया था। हालांकि, वास्तविक व्यय, संशोधित लक्ष्यों के मुकाबले लगभग 37 प्रतिशत की कमी के साथ 4913 करोड़ रूपए हो गए हैं। यही परिदृश्य 2017-18 में भी रहा, जहां संशोधित लक्ष्य 6425 करोड़ रूपए थे, लेकिन उपलब्धियों में 1665.61 करोड़ रूपए की कमी दर्ज की गई। वर्ष 2018-19 के दौरान, शुद्ध राजस्व में लगभग 54 प्रतिशत अर्थात् 12990 करोड़ रूपए के बजट अनुमान से संशोधित अनुमान स्तर पर 6014 करोड़ रूपए हो गया था जबकि वास्तविक व्यय केवल 3773.86 करोड़ रूपए रहा है। इसी तरह, वर्ष 2019-20 के दौरान यातायात आय में कमी के कारण शुद्ध राजस्व में 56 प्रतिशत से अधिक की कमी आई अर्थात् 9035 करोड़ रूपए के बजट अनुमान से संशोधित अनुमान स्तर पर 3822 करोड़ रूपए हो गया। समिति इस बात की सराहना करती है कि वर्ष 2018-19 का शुद्ध राजस्व 3,774 करोड़ रूपए है, जो वर्ष 2017-18 के तद्वरूपी अवधि की तुलना में 1665.61 करोड़ रूपए रहा अर्थात् इसमें 126 प्रतिशत की वृद्धि को दर्ज की गई। रेलवे द्वारा किए गए अनेक उपायों के कारण ऐसा हुआ है। हालांकि, इन सभी वर्षों में अनुमानित शुद्ध राजस्व सृजन अनुमानसे काफी कम रहा है। इसलिए, समिति यह चाहती है कि वर्ष 2017-18 की तुलना में वर्ष 2018-19 के दौरान अर्जित शुद्ध राजस्व में हुई सराहनीय वृद्धि पर संतुष्ट होने की बजाय रेलवे को चाहिए कि वह किए गए उपायों को और अधिक सुदृढ़ करे ताकि वर्ष 2020-21 और उसके बाद अनुमानों तथा शुद्ध राजस्व के वास्तविक सृजन के बीच की खाई को पाटा जा सके।

15. रेल मंत्रालय ने अपनी की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत् बताया:-

"बजट अनुमान 2020-21 में 6,500 करोड़ रुपये का शुद्ध राजस्व लक्ष्य रखा गया है। रेलवे राजस्व आय बढ़ाने और शुद्ध राजस्व को अधिकतम करने के लिए व्यय को नियंत्रित करने में अपने प्रयास जारी रखेगा।"

16. समिति इस बात की सराहना करती है कि उसकी सिफारिश को मानते हुए, मंत्रालय ने यह आश्वासन दिया है कि रेलवे राजस्व अर्जन बढ़ाने हेतु अपने प्रयास जारी रखेगा और निवल राजस्व

को अधिकाधिक बढ़ाने के लिए व्यय को नियंत्रित करेगा। समिति का यह विश्वास है कि रेलवे उनकी प्रतिबद्धता का सम्मान करेगी तथा व्यय को नियंत्रित करने एवं राजस्व अर्जन में वृद्धि करने हेतु प्रभावी उपाय करती रहेगी ताकि वर्ष 2020-21 के दौरान 6500 करोड़ रुपये के निवल राजस्व लक्ष्य को प्राप्त किया जा सके और आगामी वर्षों के लिए तैयारी को सुदृढ़ बनाया जा सके।

च. नई रेल लाइनें

(सिफारिश पैरा सं. 14)

17. अपने पूर्व प्रतिवेदन में, समिति ने यह नोट किया कि वर्ष 2020-21 के बजट अनुमान में नेटवर्क विस्तार और आधुनिकीकरण पर निश्चित ही बल दिया गया। हालांकि, समिति यह नोट करके निराश है कि वर्ष 2018-19 के दौरान नई लाइनों के निर्माण के लिए 1000 किलोमीटर के लक्ष्य की तुलना में उपलब्धि 479 किलोमीटर ही रही जो कि 50 प्रतिशत से अधिक की कमी का संकेत करता है। समिति ने यह भी पाया कि वर्ष 2019-20 के बजट लक्ष्य को वर्ष 2018-19 से आधा कर 500 किलोमीटर तक कर दिया गया था, जिसे संशोधित अनुमान के चरण में संशोधित कर 400 किलोमीटर तक कर दिया गया था। जनवरी 2020 तक वास्तविक उपलब्धि 278 किलोमीटर थी। समिति का मानना है कि योजनागत आबंटनों में गिरावट के लिए प्राथमिकताओं पर पुनर्विचार करने और क्रियालापों को पुनः तैयार किए जाने की आवश्यकता है, जिसके कारण अंततः धीमी प्रगति होती है। इसलिए, समिति मंत्रालय से नई लाइनों की आर्थिक व्यवहार्यता, महत्ता आदि पर विचार करते हुए और उन्हें निश्चित समय सीमा में लागू करने के लिए कार्ययोजना तैयार करने हेतु लंबित सभी परियोजनाओं की समीक्षा करने का आह्वान करती है ताकि इन परियोजनाओं को तेजी से पूरा किया जा सके।

18. रेल मंत्रालय ने अपनी की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत् बताया:-

"वर्ष 2018-19 में, भारतीय रेल ने 1000 किमी नई लाइन चालू करने का लक्ष्य रखा था। बहरहाल, 479.54 किमी नई लाइन को यातायात के लिए चालू कर दिया गया है। लक्ष्यों को प्राप्त न करने के कारणों का उल्लेख निम्नानुसार है:-

रेलवे बोर्ड वर्ष के आरंभ में क्षेत्रीय रेलों को काफी आशावादी लक्ष्य देता है ताकि, क्षेत्रीय रेलें उच्च प्रगति प्राप्त कर सकें। भारतीय रेल ने 2018-19 के दौरान 3596 किमी नई लाइन, आमामन परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं को चालू करने का लक्ष्य प्राप्त किया है, जो भारतीय रेल के इतिहास में अब तक की सबसे अधिक प्रगति है।

2018-19 में नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं को चालू करने का औसत 9.85 किमी प्रतिदिन रहा है, जो अब तक की सबसे अधिक प्रगति है, जबकि 2004-14 की अवधि के दौरान यह प्रगति केवल 4.1 किमी प्रतिदिन थी। अतः, 2018-19 के दौरान प्रति दिन कमीशनिंग 2004-14 की तुलना में 140% अधिक थी।

साथ ही, 2009-14 के दौरान 1727 किमी की तुलना में 2014-19 के दौरान 3035 किमी नई लाइन को यातायात के लिए आरंभ किया गया था, जो 2009-14 का 176 प्रतिशत है।

2018-19 के दौरान नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए बजट परिव्यय 30696 करोड़ रुपये था, जिसकी तुलना में रेलवे द्वारा किया गया वास्तविक व्यय 30916 करोड़ रुपए था। अतः, किया गया व्यय आवंटित धन से अधिक था।

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि रेलवे द्वारा उपलब्ध कराए गए संसाधनों से संबंधित लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए ईमानदारी से प्रयास किए गए हैं।

नई रेल लाइन के शुरू करने के लिए राज्य सरकारों द्वारा भूमि अधिग्रहण, वन विभाग के प्राधिकारियों से वन संबंधी मंजूरी, बाधक जनोपयोगी सेवाओं (भूमिगत और भूमि के ऊपर दोनों) का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां, भूकंप, बाढ़, अत्यधिक वर्षा, श्रमिकों की हड़ताल जैसी अप्रत्याशित परिस्थितियों का सामना करना, माननीय न्यायालयों के आदेश आदि शामिल है और ये सभी कारक परियोजनाओं के समापन समय और लागत को प्रभावित करते हैं।

तथापि, 2013 के नए भूमि अधिग्रहण अधिनियम के लागू होने के कारण, भूमि अधिग्रहण एक चुनौतीपूर्ण कार्य और अत्यंत समय लेने वाली प्रक्रिया बन गई है। इसी प्रकार, वन-विभाग संबंधी मंजूरी में लगने वाला समय अनुमान से कहीं ज्यादा था, जिससे प्रगति धीमी हो गई।

इसके अलावा, नई लाइन परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण के विरुद्ध स्थानीय जन आक्रोश के बढ़ते हुए मामले सामने आए, जिससे देरी हुई।

अतः, परियोजना के निष्पादन की प्रगति एवं उस पर किया गया व्यय बड़ी संख्या में उपरोल्लिखित कारकों पर निर्भर करता है, जो स्वयं कभी-कभी परस्पर निर्भर होते हैं और इसकी अप्रत्याशित प्रकृति और परियोजना-दर-परियोजना, स्थान-दर-स्थान भिन्न होते हैं।

इसके बावजूद, भारतीय रेल द्वारा नई लाइन एवं आमान परिवर्तन परियोजनाओं को शीघ्र आरंभ करने में हर संभव प्रयास किए गए हैं और किए जाएंगे।

विगत वर्षों में निर्माण संगठनों को आबंधित निधियों और निर्माण संगठनों की उपलब्धियों को ध्यान में रखते हुए 2019-20 में नई लाइन, दोहरीकरण और आमान परिवर्तन के लक्ष्यों को कुछ वर्षों से तयशुदा दर से शुरू करने के लिए इसे और वास्तविक बनाया गया था।

तथापि , भारतीय रेल में परियोजनाओं को शीघ्र दर से शुरू करने के लिए हर संभव प्रयास किए जा रहे हैं एवं परियोजनाओं की समीक्षा करना एक सतत् प्रक्रिया है तथा इसे नियमित रूप से किया जा रहा है, जो साइट स्थिति और उपलब्ध कराए गए संसाधनों पर निर्भर करता है।"

19. मंत्रालय के अनुसार, परियोजना के निष्पादन की गति एवं उस पर किया गया व्यय बहुत से कारकों पर निर्भर करता है जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ भूमि अधिग्रहण, वन संबंधी मंजूरी, अप्रत्याशित परिस्थितियाँ जैसे भूकंप, बाढ़, श्रमिकों की हड़ताल, मुकदमेबाजी आदि शामिल हैं। समिति इस प्रकार के अप्रत्याशित और परस्पर निर्भरता वाली बाधाओं से भली-भाँति परिचित है जो रेलवे द्वारा परियोजनाओं के निष्पादन की गति को बाधित करती है। इस प्रकार की बाधाओं के बावजूद, रेलवे वर्ष 2018-19 के दौरान 3596 किमी. की नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं को आरंभ करने में सफल रहा जो भारतीय रेल के इतिहास में अभी तक की सबसे उच्च स्तर की प्रगति है। रेलवे के कार्य-निष्पादन की सराहना करते हुए, समिति यह इच्छा व्यक्त करती है कि वर्ष 2018-19 के कार्य-निष्पादन को दोहराने के लिए इसी प्रकार के ठोस प्रयास जारी रखे जाएं ताकि नई लाइनों, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं के लक्ष्य को प्रत्येक वर्ष प्राप्त किया जा सके जिससे भारतीय रेल का राजस्व अर्जन पर्याप्त स्तर तक बढ़ जाए।

अध्याय दो

सिफारिशें/टिप्पणियाँ जिन्हें सरकार द्वारा स्वीकार कर लिया गया है

सिफारिश (पैरा सं. 1)

रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2020-21) की व्यापक जांच लगातार गिरता हुआ राजस्व, बढ़ता व्यय और बढ़ते प्रचालन अनुपात के साथ माल ढुलाई और यात्री यातायात, दोनों खंडों में लगातार कमी दर्शाती है। समिति यह नोट करती है कि आवश्यक संसाधन जुटाने और व्यापक प्रयासों के माध्यम से संरचनागत सुधार आरंभ करने की दिशा में रेलवे गंभीर प्रयास कर रहा है। समिति का सुविचारित मत है कि ये कदम सही दिशा में हैं जिन पर सतत अनुवर्ती कार्रवाई और प्रभावी निगरानी की भी आवश्यकता है ताकि रेलवे पर्याप्त बाहरी संसाधन जुटा सके, पर्याप्त आंतरिक राजस्व सृजित कर सके और प्रतिस्पर्धा में बने रहने के लिए गुणवत्तापूर्ण सेवाएं प्रदान कर सके। रेलवे द्वारा उपलब्ध कराई गई जानकारी और रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के प्रतिनिधियों के साक्ष्य के आधार पर समिति कतिपय निष्कर्षों पर पहुंची है जिन पर अनुवर्ती पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

सरकार का उत्तर

मंत्रालय अपेक्षित संसाधन जुटाने और विभिन्न प्रयासों के माध्यम से संरचनात्मक सुधारों को शुरू करने की दिशा में किए गए निष्ठापूर्ण प्रयासों की सराहना करने के लिए माननीय समिति का आभारी है। मंत्रालय उन्हें आगे ले जाने के लिए प्रतिबद्ध है।

सिफारिश (पैरा सं. 2)

समिति पाती है कि रेल बजट का वित्तपोषण मुख्यतः तीन स्रोतों से होता है, नामतः (एक) केन्द्र सरकार से बजटीय सहायता, (दो) गैर-बजटीय संसाधन (मुख्यतः ऋण और इसमें संस्थागत वित्तपोषण, सार्वजनिक-निजी भागीदारी तथा प्रत्यक्ष विदेशी निवेश भी शामिल है) और (तीन) इसके अपने आंतरिक संसाधन (माल ढुलाई और यात्री राजस्व तथा रेलवे की भूमि को पट्टे पर देना आदि। समिति पाती है कि वर्ष 2020-21 के लिए रेल मंत्रालय की वार्षिक योजना बजट 1,61,042 करोड़ रूपए की है जिसमें 70,250 करोड़ रूपए का गैर-बजटीय सहायता, 7500 करोड़ रूपए के आंतरिक संसाधन और 83,292 करोड़ रूपए का सकल बजटीय संसाधन (ईवीआर) शामिल है। यह 1,97,295 करोड़ रूपए के प्रस्तावित परिव्यय की तुलना में किया गया है। सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) के लिए आबंटन 1,09,503 करोड़

प्रस्तावित किया गया था जबकि अंतिम आबंटन को 30% से अधिक घटाकर 70,000 करोड़ रूपए कर दिया गया था। स्वयं मंत्रालय के अनुसार, 2020-21 के लिए ब.अ. प्रस्ताव में इस भारी कमी का मुख्य कारण प्रस्तावित जीबीएस में कमी करना था। समिति यह नोट करके निराश है कि वित्त वर्ष 2020-21 के लिए निधियों का आबंटन मंत्रालय की मांग के अनुसार नहीं था। समिति महसूस करती है कि यह रेलवे की महत्वाकांक्षी निवेश योजना को पूरा करने और लंबित परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। अतः समिति सिफारिश करती है कि सं.अ. चरण पर आबंटनों में उपयुक्त वृद्धि के लिए यह मामला उचित स्तर पर वित्त मंत्रालय के साथ उठाया जाए ताकि रेलवे अपने नेटवर्क के प्रस्तावित विस्तार, उन्नयन और आधुनिकीकरण संबंधी आवश्यकताओं को पूरा कर सके।

सरकार का उत्तर

ब.अ. 2020-21 में रेल मंत्रालय को सरकार की सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) 70,250 करोड़ रुपये (निर्भया निधि सहित) है। यद्यपि सरकार द्वारा आवंटित सकल बजटीय सहायता रेलवे की अनुमानित आवश्यकता के अनुसार नहीं है, लेकिन यह सं.अ. 2019-20 के 68,105 करोड़ रुपये के आवंटन से अधिक है। इस मंत्रालय द्वारा विभिन्न समीक्षा बैठकों के दौरान वित्त मंत्रालय के साथ नियमित रूप से अधिक सकल बजटीय सहायता की आवश्यकता से संबंधित मुद्दों पर चर्चा की जाती है। माननीय समिति की सिफारिश के अनुसार, वित्त मंत्रालय से सं.अ. चरण सहित उस वर्ष के दौरान अधिक सकल बजटीय सहायता आवंटनों के लिए अनुरोध किया जाएगा।

रेल मंत्रालय रेल नेटवर्क के विस्तार, उन्नयन और आधुनिकीकरण से संबंधित परियोजनाओं में पर्याप्त निवेश के लिए रेलवे की जरूरतों की सराहना करने के लिए माननीय समिति का आभारी है। इस तरह के निवेश के एक बड़े हिस्से का वित्तपोषण वित्त मंत्रालय (एमओएफ) द्वारा सामान्य राजकोष से सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) के रूप में दी गई पूंजी से किया जाता है। एक सुस्थापित प्रणाली के अनुसार, चालू वित्त वर्ष के लिए सकल बजटीय सहायता के तहत रेलवे की धन की आवश्यकता को हर साल संशोधित अनुमानों के माध्यम से वित्त मंत्रालय को भेजा जाता है। प्रतिस्पर्धी मंत्रालयों/विभागों आदि की आवश्यकता और समग्र संसाधनों की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए वित्त मंत्रालय द्वारा उचित धनराशि आवंटित की जाती है। माननीय समिति की सिफारिश को नोट कर लिया गया है।

सिफारिश (पैरा सं. 5)

समिति नोट करती है कि 2017-18 से भारतीय रेल की वास्तविक सकल यातायात प्राप्तियां संशोधित अनुमानों से कम रही हैं। मंत्रालय ने जीटीआर में कमी के लिए कम लागत वाली 'एयरलाइन्स' और विशिष्ट रूप से बढ़ते सड़क क्षेत्र से रेलवे के यात्री और माल ढुलाई व्यवसाय में कड़ी प्रतिस्पर्धा को कारण बताया है। कोयला और सीमेंट की मांग, जो रेलवे के माल ढुलाई में प्रमुख वस्तुएं थीं, में हाल ही आई कमी से स्थिति और गंभीर हो गई है। इस संदर्भ में, समिति चाहती है कि रेलवे अपने माल ढुलाई व्यवसाय में विविधता लाने की संभावनाएं तलाश करे ताकि वह पूर्णतः पर परंपरागत थोक वस्तुएं यथा सीमेंट, कोयला और लौह अयस्क की ढुलाई पर ही निर्भर न रहे। समिति का यह दृढ़ मत है कि बदलते परिदृश्य के अनुसार ऐसी विविधता से रेलवे माल ढुलाई व्यवसाय में अपने बाजार हिस्से में वृद्धि करने में समर्थ होगा जिसके परिणामस्वरूप उसकी सकल यातायात प्राप्तियों में वृद्धि होगी।

सरकार का उत्तर

ई-कॉमर्स के आकर्षक बाजार के दोहन को सुगम बनाने के उद्देश्य से क्षेत्रीय रेलों को कहा गया है कि वे कुछ नियमों और शर्तों के तहत उप-नगरीय रेलवे (ईएमयू/डीएमयू/मेमू ट्रेनों) के माध्यम से ई-कॉमर्स के परेषणों के परिवहन के लिए मौजूदा प्रावधानों का उपयोग करें। क्षेत्रीय रेलों को स्थानीय कारकों के आधार पर महाप्रबंधकों के अनुमोदन से इनमें से कुछ नियमों और शर्तों को संशोधित करने का भी अधिकार दिया गया है।

इसके अलावा, किलोस्कर न्यूमेटिक कंपनी लिमिटेड को भारतीय रेल के नेटवर्क पर रोडरेलर गाड़ी को चलाने के अधिकार प्रदान किए गए हैं ताकि निर्बाध डोर-टू डोर सेवा को सुगम बनाया जा सके और अतिरिक्त राजस्व अर्जित किया जा सके। यह सेवा पहले ही सितंबर 2018 से चालू हो चुकी है।

वर्ष 2017-18, 2018-19 (लक्ष्य), 2018-19 (वास्तविक) और 2019-20 (लक्ष्य) के लिए सकल यातायात प्राप्तियों का विवरण निम्नानुसार दिया गया है:

विवरण	2017-18	2018-19 लक्ष्य	2018-19	2019-20 लक्ष्य
यात्री	48643.14	52000	51066.65	56000
अन्य कोचिंग	4314.43	6000	4474.46	6000

विवरण	2017-18	2018-19 लक्ष्य	2018-19	2019-20 लक्ष्य
माल	117055.40	121950	127432.72	143000
विविध अन्य आय	8688.18	20790	6996.23	11575
कुल	178701.15	200740	189970.06	216575

भारतीय रेल समाज के सबसे गरीब वर्ग को किफायती परिवहन प्रदान करने के लिए प्रतिबद्ध है और इसलिए, यात्री किरायों को पारंपरिक रूप से निम्न स्तर पर रखा गया है विशेष रूप से द्वितीय श्रेणी साधारण और उपनगरीय यात्रियों के लिए। भारतीय रेल कुछ ऐसी परिवहन गतिविधियां करती है जो अलाभकर प्रकृति की होती हैं और देश के व्यापक हित में की जाती हैं। भारतीय रेल में यात्री किराया बढ़ाने के संबंध में दर संबंधी नीति परंपरागत रूप से एक अवरोध रही है।

पिछला किराया संशोधन 2014-15 में किया गया था।

हाल ही में 01.01.2020 से, भारतीय रेल ने निम्नलिखित विशेषताओं के साथ मूल यात्री किराए में संशोधन किया है:-

- अनुपनगरीय में साधारण गैर वातानुकूलित श्रेणियों में 01 पैसे प्रति किलोमीटर की वृद्धि की गई
- अनुपनगरीय में मेल/एक्सप्रेस गैर वातानुकूलित श्रेणियों में 02 पैसे प्रति किलोमीटर की वृद्धि
- अनुपनगरीय में वातानुकूलित श्रेणियों में 04 पैसे प्रति किलोमीटर की वृद्धि की गई
- उपनगरीय के यात्री किराए में कोई वृद्धि नहीं की गई
- सीजन टिकट (दोनों उपनगरीय और गैर उपनगरीय) में कोई वृद्धि नहीं की गई

भारतीय रेल ने माल भाड़े से अपने राजस्व को बढ़ावा देने के लिए बहुआयामी रणनीति बनाई है; जिसमें दर-सूची का युक्तिकरण और दर/माल ढुलाई प्रोत्साहन योजनाएं शामिल हैं, जिनका लक्ष्य माल ढुलाई लागत में कमी लाने का प्रयास करके रेल को और अधिक प्रतिस्पर्धी माध्यम बनाना, व्यापार करने में आसानी को बढ़ाना है जिसमें नियमों और प्रक्रियाओं का सरलीकरण और आईटी/डिजिटाइजेशन का उपयोग करना शामिल है ताकि रेल व्यवसाय को अधिक ग्राहक हितैषी बनाया जा सके और पारदर्शिता लाई जा सके तथा माल भाड़े का विविधीकरण किया जा सके जिसमें भारतीय रेल ने पारंपरिक थोक पण्यों के परिवहन के अलावा नए यातायात/पण्यों को प्राप्त करने की रणनीति को सतर्कतापूर्वक अपनाया है; जैसे कंटेनर यातायात, ऑटोमोबाइल यातायात आदि।

अधिक यातायात को आकर्षित करने के लिए निम्नलिखित पहलकदमियों की गई है:-

- i. 01.11.2018 से लागू माल भाड़े के युक्तिकरण में निम्नलिखित विशेषताएं हैं:
 - क. कोयले, आरएमएसपी (स्टील संयंत्रों के लिए कच्चा माल), लौह एवं इस्पात, लौह अयस्क, अन्य पण्यों की माल भाड़ा दर में 8.75% की दर से वृद्धि
 - ख. 01.12.2018 से कंटेनर गाड़ियों के ढुलाई प्रभार में 5% की दर से वृद्धि
 - ग. खाद्यान्न, उर्वरक, पीओएल, चीनी, नमक, खाद्य तेल और सीमेंट के माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है, क्योंकि ये अनिवार्य पण्य हैं या पहले से ही उच्च दर पर हैं।
- ii. सभी पण्यों (पीओएल और लौह अयस्क को छोड़कर) पर 15% व्यस्त सीजन चार्ज की समाप्ति। कोयला और कोक और कंटेनर यातायात में पहले से ही छूट दी गई है।
- iii. रेल दरों को प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए मिनी रेक और टू प्वाइंट रेक संयोजन से 5% अनुपूरक प्रभार की समाप्ति।
- iv. बंदरगाहों से भीतरी इलाकों में लोडेड कंटेनर की आवाजाही को बढ़ाने के लिए खाली कंटेनरों और खाली सपाट वैगनों की आवाजाही पर 25% की छूट दी गई है। यह छूट 24.03.2020 से 08.05.2020 तक वैश्विक महामारी कोविड 19 के दौरान 100% तक बढ़ा दी गई थी।
- v. अंतः जोन यातायात के लिए मिनी रेक परिचालन के लिए 1000 किमी तक की छूट दी गई है। इसके अलावा, अंतर जोन और अंतः जोन यातायात दोनों के लिए 1500 किमी तक की छूट दी गई है। मिनी रेक भी कम गाड़ी लदान दरों के तहत बुक किए जाते हैं।
- vi. टू प्वाइंट संयोजनों के बीच की दूरी में 500 किमी तक छूट दी गई है।
- vii. राउंड ट्रिप यातायात (आरटीटी) नीति को अंतिम रूप दे दिया गया है और यह 01.07.2020 से लागू होगी। यह नीति उन ग्राहकों को आकर्षक छूट प्रदान करती है जो कुछ नियमों और शर्तों के अधधीन 24 घंटे के भीतर वापसी दिशा में यातायात प्रदान करते हैं।
- viii. कंटेनरीकरण के लिए माल ढुलाई का विस्तार करने के लिए, 90 से अधिक पण्यों की अधिसूचना वापस ले ली गई है और उन्हें एफएके दर के तहत लाया गया है जो कंटेनर यातायात के लिए सबसे कम दर है।
- ix. डबल स्टैक छोटे कंटेनरों को एक नए सुपुर्दगी मॉडल के रूप में पेश किया गया है और इस सुपुर्दगी मॉडल को आकर्षक बनाने के लिए एफएके दरों पर 17% छूट लागू करके प्रभार वसूला जाता है।
- x. कंटेनर यातायात (0-50 किमी के लिए) के लिए राउंड-ट्रिप ढुलाई प्रभार के न्यूनतम दूरी स्लैब को अधिसूचित किया गया है जो प्रति टीईयू/राउंड-ट्रिप लगभग 35% सस्ता है।

- xi. कंटेनर द्वारा ले जाई जा रही कुछ पण्यों के लिए जीएसटी छूट की अनुमति दी गई है।
- xii. कंटेनर रेल टर्मिनल पर संभाले गए कंटेनर यातायात के लिए माल यातायात के बराबर रात्रिकाल प्रोत्साहन दिया गया है।
- xiii. दोहरे (लदान और उतराई) परिचालन के लिए टर्मिनल एक्सेस चार्ज (टीएसी) का उदारीकरण (कमी); अर्थात् लागू दर का 1.5 गुना के बजाय अब एकबारगी प्रभार लागू है।
- xiv. एनएमजी, बीसीसीएनआर और बीसीसीएम माल डिब्बों में ले जाने पर ऑटोमोबाइल यातायात की आवाजाही के लिए माल भाड़ा दर को एक और वर्ष अर्थात् एक वर्ष की अवधि के लिए और बरकरार रखा गया है अर्थात् 01.12.2019 से 30.11.2020 तक।

व्यापार करने में सुगमता के लिए रेलवे ने मांग का इलेक्ट्रॉनिक पंजीकरण, रेलवे प्राप्तियों का इलेक्ट्रॉनिक प्रेषण, उपयोगकर्ता के अनुकूल तोल नीति आदि शुरू की है।

सिफारिश (पैरा सं. 6)

समिति सामाजिक सेवा बाध्यताओं जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ, लागत से कम दरों पर टिकट मूल्य निर्धारण, यात्री रियायत आदि शामिल हैं, के कारण यात्री सेवाओं में रेलवे को होने वाली हानियों को नोट करके चिंतित है। रेलवे की स्थिति यह है कि वह माल ढुलाई व्यवसाय से प्राप्त लाभों को यात्री और अन्य कोच सेवाओं से होने वाली हानियों की प्रतिपूर्ति के लिए उपयोग कर लेता है जिससे माल ढुलाई और यात्री, दोनों व्यवसाय प्रतिकूल रूप से प्रभावित होते हैं। अतः यह आवश्यक है कि यात्री और माल ढुलाई, दोनों किरायों को विवेकपूर्ण ढंग से युक्तिसंगत बनाया जाए। चूंकि प्रतिस्पर्धात्मक बाजार में परिवहन की मांग में उतार-चढ़ाव होता रहता है, अतः रेलवे इस तथ्य को ध्यान में रखें कि किराए में वृद्धि परिवहन के अन्य साधनों से प्रतिस्पर्धा के अनुसार एक निश्चित सीमा में ही की जाए। समिति यह भी सिफारिश करती है कि इस चुनौतीपूर्ण परिदृश्य में सामाजिक सेवा बाध्यता घटकों की समीक्षा किए जाने की भी आवश्यकता है। समिति की सुविचारित मत है कि माल ढुलाई और यात्री व्यवसाय, दोनों में रेलवे को अपनी प्रचालन दक्षताओं में भारी सुधार करना होगा ताकि ग्राहक आधार को बनाए रखा जा सके और राजस्व में वृद्धि हो।

सरकार का उत्तर

एनआईपीएफपी को 2017 में भारतीय रेल द्वारा वहन किए जा रहे सामाजिक सेवा दायित्वों (एसएसओ) के मूल्य की गणना के लिए एक तंत्र विकसित करने संबंधी एक अध्ययन करने के लिए नियुक्त किया गया था। भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्वों (एसडीओ) में शामिल तत्वों और रेल मंत्रालय द्वारा स्वीकार किए गए तत्वों के बारे में एनआईपीएफएंडपी की सिफारिशें नीचे दी गई हैं

क्र.सं.	हानियों का विवरण	भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्वों के रूप में हानियों का वर्गीकरण
1.	यात्री किरायों में छूट	भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्व
2.	अलाभकारी ब्रांच लाइनों (यूबीएल) पर हानि	
3.	वित्त मंत्रालय द्वारा क्षतिपूर्ति न की गई सामरिक लाइनों पर हानि	
4.	ईएमयू उपनगरीय सेवाओं के कारण हानि	
5.	लागत से कम किराए के कारण हानि	
6.	पण्यों पर हानि (कम दर वाली)	
7.	अन्य कोचिंग (पार्सल, सामान, डाक और खानपान)	भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्वों के रूप में नहीं माना गया

पार्सल, सामान, डाक सेवाओं और खानपान की कम दरों के कारण होने वाली हानि, जिसके लिए भारतीय रेल किराए/दर को कम रखने हेतु बाध्य नहीं है, को भारतीय रेल के लिए सामाजिक सेवा दायित्वों के रूप में नहीं माना जाना चाहिए।

समिति द्वारा दर्शाई गई चिंता की अत्यधिक सराहना की जाती है। यह उल्लेखनीय है कि किराए और माल भाड़े का युक्तिकरण एक सतत प्रक्रिया है और कई बार बाजार, परिवहन के वैकल्पिक साधनों, देश की आर्थिक स्थिति आदि को ध्यान में रखते हुए इसका सहारा लिया जाता है। सभी प्रासंगिक कारकों को ध्यान में रखते हुए, 01.01.2020 से किराए का युक्तिकरण किया गया था जिसकी विशेषताएं निम्नलिखित थीं:

- अनुपनगरीय में साधारण गैर वातानुकूलित श्रेणियों में 01 पैसे प्रति किलोमीटर की वृद्धि की गई
- अनुपनगरीय में मेल/एक्सप्रेस गैर वातानुकूलित श्रेणियों में 02 पैसे प्रति किलोमीटर की वृद्धि
- अनुपनगरीय में वातानुकूलित श्रेणियों में 04 पैसे प्रति किलोमीटर की वृद्धि की गई
- उपनगरीय के यात्री किराए में कोई वृद्धि नहीं की गई

- सीजन टिकट (दोनों उपनगरीय और गैर उपनगरीय) में कोई वृद्धि नहीं की गई
इसी प्रकार, माल भाड़े को 01.11.2018 से युक्तिसंगत बनाया गया है जिसमें अधिकांश पण्यों के लिए माल भाड़े में 8.75% की वृद्धि की गई थी। बहरहाल, खाद्यान्न, उर्वरक, पीओएल, चीनी, नमक, खाद्य तेल और सीमेंट के मामले में माल भाड़े में वृद्धि नहीं की गई।

01.12.2018 से कंटेनर यातायात के लिए माल ढुलाई में केवल 5% की वृद्धि हुई थी।

इसके अलावा, माल ढुलाई को प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए कुछ अतिरिक्त पहलकदमियां की गई हैं, जैसा कि सिफारिश संख्या 5 में दिए गए उत्तर में रेखांकित किया गया है; इनमें से कुछ हैं 15% की दर से व्यस्त सीजन प्रभार को समाप्त करना, टू प्वाइंट रेक, मिनी रेक आदि पर वसूले जाने वाले अनुपूरक प्रभार को वापस लेना, मिनी रेक के मामले में दूरी में छूट, टू प्वाइंट रेक, राउंड ट्रिप यातायात नीति, कंटेनर यातायात के लिए राउंड ट्रिप प्रभार, कंटेनर यातायात के मामले में टर्मिनल एक्सेस प्रभार लगाने में छूट, ई-आरडी और ई-टीआरआर का विस्तार आदि शामिल हैं।

जहां तक सामाजिक सेवा दायित्व के घटकों की समीक्षा करने का संबंध है, यह उल्लेखनीय है कि भारतीय रेल द्वारा वहन किए जा रहे सामाजिक सेवा दायित्व (एसएसओ) के मूल्य की गणना के लिए एक तंत्र विकसित करने के लिए राष्ट्रीय लोक वित्त और नीति संस्थान (एनआईपीपीएफपी) की सेवा ली गई थी। उन्होंने नवंबर, 2017 में अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत की। बोर्ड में इसकी जांच की गई।

सिफारिश (पैरा सं. 7)

मंत्रालय के अनुसार, भूमि के आधुनिकीकरण, विज्ञापनों आदि के माध्यम से राजस्व उगाहने में रेलवे की सीमित सफलता से उसकी वित्तीय स्थिति प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुई है। इस तथ्य के मद्देनजर कि गैर-किराया राजस्व का भी समान महत्व है, विशेषकर तब जब यात्री किरायों में हानि हो रही है। समिति इस बात पर बल देती है कि रेलवे पहले से प्रस्तावित और आंशिक रूप से चालू विभिन्न पद्धतियों/स्रोतों से पर्याप्त गैर-किराया राजस्व अर्जित करने के लिए अपनी योजना, प्रबंधन और मौद्रिक प्रणाली को सुदृढ़ करे।

सरकार का उत्तर

1. राजस्व के सृजन के लिए वैकल्पिक स्रोतों को बढ़ाने के लिए रेल मंत्रालय ने गैर-किराया राजस्व (एनएफआर) बढ़ाने के लिए नीतियां बनाई हैं। इन नीतियों में आऊट ऑफ होम विज्ञापन, ट्रेनों में चल

परिसंपत्तियों पर विज्ञापन, कांटेंट ऑन डिमांड सामग्री, रेल डिस्प्ले नेटवर्क, अवांछित प्रस्ताव नीति और न्यू इन्वेटिव नॉन फेयर रेवेन्यू आइडियाज स्कीम (एनआईएफआरआईएस) से राजस्व पैदा करना शामिल है। इसके अलावा, केंद्र और राज्य सरकारों को भी निर्धारित दरों पर गाड़ियों की विनाइल रैपिंग की योजना की पेशकश की गई है। उन्हें स्टेशनों पर होर्डिंग्स के माध्यम से केसिंग सामाजिक कल्याण योजनाओं को प्रदर्शित करने के लिए रियायती दरों की भी पेशकश की गई है।

2. उपर्युक्त के अतिरिक्त, इनसे संबंधित प्रक्रिया में तेजी लाने और राजस्व बढ़ाने के लिए सभी जोनल/मंडल रेलवे के महाप्रबंधकों और मंडल रेल प्रबंधकों को विज्ञापन ठेके देने के लिए पूर्ण शक्तियां प्रत्यायोजित की गई हैं।

3. विभिन्न तरीकों/स्रोतों के माध्यम से पर्याप्त गैर-किराया राजस्व अर्जित करने के लिए भारतीय रेल योजना, प्रबंधन और निगरानी तंत्र को मजबूत करने के लिए, एनएफआर/वाणिज्यिक प्रचार से राजस्व बढ़ाने के लिए परिकल्पित कुछ हालिया परियोजनाएं/कदम निम्नानुसार हैं:

- **कांटेंट ऑन डिमांड-** सीओडी की बोली प्रक्रिया प्रबंधन को भारतीय रेल और रेलटेल के बीच 50:50 राजस्व भागीदारी के साथ 11.07.2019 को रेलटेल को दोबारा सौंपा गया है। रेलटेल द्वारा सीओडी के कार्यान्वयन के लिए स्वीकृति पत्र 14-01-2020 को जारी किया गया है। सेवा प्रदाता द्वारा 63 करोड़ रुपए प्रति वर्ष की न्यूनतम गारंटी 10 वर्षों के लिए प्रदान की जाएगी। इसके अलावा, बोलीदाता राजस्व स्लैब के आधार पर 10% से 45% की दर से सीओडी सेवाओं के माध्यम से उत्पन्न राजस्व को भी साझा करेगा।

- **रेल डिस्प्ले नेटवर्क-** आरडीएन के बोली प्रक्रिया प्रबंधन को भी 15-01-2020 को रेलटेल को दोबारा सौंपा गया है। रेलटेल द्वारा 24-03.2020 को आरडीएन का आरएफपी जारी किया गया है।

- आंचलिक संदर्भों के प्रत्युत्तर में किसी भी बाधा/बाधाओं को दूर करने और प्रस्तावों के कार्यान्वयन में तेजी लाने के इरादे से नीति/निर्देशों की समीक्षा की जा रही है।

लगभग 0.51 लाख हेक्टेयर रेलवे भूमि खाली है जो ज्यादातर पटरियों के साथ पतली पट्टी के रूप में है, जो ट्रैक, पुलों और अन्य रेलवे बुनियादी ढांचे की मरम्मत और रखरखाव के लिए आवश्यक है। इसके अलावा, इस खाली भूमि का उपयोग रेलवे की भावी विकास आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए

विभिन्न ढांचागत परियोजनाओं के निष्पादन के लिए किया जाता है जिसमें दोहरीकरण/तिहरीकरण और यातायात सुविधाएं आदि जैसी परियोजनाएं शामिल हैं। रेलवे के परिचालनों के लिए सहायक तार्किक सहायता/अवसंरचना जैसे बल्क ऑयल प्रतिष्ठानों और तेल डिपो, इस्पात यार्ड, कंक्रीट स्लीपर संयंत्रों, कोयला ढेरों, निजी साइडिंग, बंदरगाहों और अन्य बुनियादी ढांचे से कनेक्टिविटी, वाणिज्यिक भूखंडों, वेंडिंग स्टालों आदि के विकास की भी आवश्यकता है जिसके लिए भूमि पट्टे/लाइसेंस पर दी जाती है। रेलवे द्वारा संबंधित पक्षों से बकाया राशि की वसूली करते हुए प्रति वर्ष रेलवे भूमि के परम्परागत उपयोग से गैर किराया राजस्व में वृद्धि करने का प्रयास किया जा रहा है। पिछले पांच वर्षों के दौरान भूमि के परम्परागत उपयोग से आय निम्नानुसार है:

वर्ष	आय (आंकड़े करोड़ में)
2015-16	1682.49
2016-17	2079.45
2017-18	1525.02
2018-19	1976.78
2019-20	1772.88

इसके अलावा, खाली पड़ी भूमि, जिसकी रेलवे को तत्काल परिचालन आवश्यकताओं के लिए जरूरत नहीं है; का उपयोग जहां कहीं व्यवहार्य हो, रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) के माध्यम से अतिरिक्त वित्तीय संसाधन जुटाने के लिए वाणिज्यिक विकास के लिए किया जाता है। आरएलडीए रेल मंत्रालय के अधीन एक सांविधिक प्राधिकरण है, जिसे रेलवे भूमि के विकासके लिए रेल अधिनियम, 1989 में संशोधन द्वारा स्थापित किया गया है, जैसा कि गैर-टैरिफ उपायों द्वारा राजस्व उत्पन्न करने के उद्देश्य से वाणिज्यिक उपयोग के लिए केंद्र सरकार द्वारा सौंपा गया था। इस उद्देश्य के लिए, आरएलडीए केंद्र सरकार की ओर से करार करता है, डेवलपर्स के साथ अनुबंध निष्पादित करता है और अपने व्यवसाय का संचालन करता है।

वाणिज्यिक विकास के लिए रेलवे द्वारा पेश किए गए भूमि भूखण्ड केंद्र सरकार अर्थात रेल मंत्रालय द्वारा आरएलडीए को सौंपे जाते हैं। आरएलडीए को सौंपी गई रेलवे भूमि को वाणिज्यिक, संस्थागत, आतिथ्य, मनोरंजन आदि उद्देश्यों के लिए विकसित किया जा सकता है। आरएलडीए चरणबद्ध तरीके से भी रेलवे भूमि को विकसित कर सकता है, यदि चरणबद्ध विकास को बाजार आकलन के आधार पर अधिक लाभकारी माना जाता है। वाणिज्यिक विकास उस क्षेत्र के विकास नियंत्रण मानदंडों के

अनुरूप होगा जहां भूमि स्थित है। वाणिज्यिक विकास के लिए भूमि खुली, पारदर्शी और प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के माध्यम से पट्टे पर दी जाती है।

जनवरी, 2020 तक, 241.41 हेक्टेयर रेलवे भूमि (लगभग) की 75 साइटें, जहां वाणिज्यिक विकास हेतु व्यवहार्य प्रतीत हुआ है, जिनकी पहचान रेलवे/आरएलडीए द्वारा की गई थी, आरएलडीए को सौंपा गया है। आरएलडीए को कॉलोनीयों के अप्रयुक्त एफएआर के वाणिज्यिक दोहन से उत्पन्न धन का उपयोग करके रेलवे को बिना किसी कीमत पर पुरानी रेलवे कॉलोनीयों को पुनर्विकास के लिए भारतीय रेल के कॉलोनी पुनर्विकास कार्यक्रम के तहत कॉलोनी पुनर्विकास के लिए 84 कॉलोनीयों का भी जिम्मा सौंपा गया है।

भूमि उपयोग परिवर्तन के लिए ओपन स्पेस रिजर्वेशन (ओएसआर) के लिए भूमि देने के लिए जोनल रेलवे/आरएलडीए को शक्ति प्रत्यायोजित की गई है, जिसके परिणामस्वरूप संबंधित स्थानीय प्राधिकरण के साथ गैर-अनुमोदित लंबित परिवर्तन भूमि उपयोग (सीएलयू) मामलों का समाधान हो गया है। आरएलडीए को अब आरएलडी को साइट, परियोजना और स्थानीय रियल एस्टेट बाजार की विशिष्ट आवश्यकता के आधार पर आवासीय विकास सीमा सहित 99 वर्ष के अधिकतम पट्टे की अवधि तक वाणिज्यिक दोहन के लिए रेलवे भूमि के पट्टे/ कई सबलीज की अनुमति दी गई है। भारतीय रेल द्वारा किए गए उपरोक्त सुधारों ने आने वाले वर्षों में राजस्व उत्पन्न करने के लिए रेलवे भूमि के प्रभावी और तेज वाणिज्यिक उपयोग के लिए आरएलडीए को सहायता प्रदान की गई और ऐसे सुधारों का प्रभाव अब वाणिज्यिक विकास के माध्यम से 1660 करोड़ रुपए के लक्ष्य के मुकाबले वर्ष 2019-20 में सृजित 933.27 करोड़ रुपए की आय के रूप में दिखाई दे रहा है।

इस लिहाज से आरएलडीए को सौंपे गए भूमि भूखण्ड के लिए आरएलडीए द्वारा पंचवर्षीय योजना भी बनाई गई है। बहरहाल, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि आरएलडीए के माध्यम से भूमि मुद्रीकरण की सफलता रियल एस्टेट बाजार की मांग, देश की आर्थिक स्थिति आदि पर निर्भर करती है जो एक गतिशील प्रक्रिया है।

ऊपर्युक्त के अलावा, भारतीय रेल में भूमि प्रबंधन को सुदृढ़ किया गया है जिसकी देखभाल जोनल रेलवे के मुख्यालय में एचओडी स्तर के अधिकारी (आमतौर पर मुख्य अभियंता सामान्य) पर की जा रही है। मुख्य अभियंता (सामान्य) की सहायता उप मुख्य अभियंता/भूमि या एक्सईएन/भूमि द्वारा की जाती है।

मंडल स्तर पर भारतीय रेल में मंडल अभियंता/भूमि की देखरेख में भूमि प्रबंधन का कार्य किया जाता है। इन अधिकारियों को आगे कनिष्ठ अधिकारी, पर्यवेक्षक और मंत्रालय के कर्मचारियों की सहायता दी जाती है। ट्रैक मैनेजमेंट सिस्टम (टीएमएस) में लैंड मैनेजमेंट मॉड्यूल नामक ऑनलाइन आवेदन उपलब्ध कराया गया है। यह मॉड्यूल रेलवे के भूमि रिकॉर्ड के लिए केंद्रीकृत डाटाबेस प्रदान करता है अर्थात् भूमि अधिग्रहण विवरण, क्षेत्र, उपयोग और ऑटोकैड योजनाएं/प्रमाणित भूमि योजनाएं अपलोड की जाती हैं। जोनल रेलवे को निर्देश दिया गया है कि स्वामित्व से संबंधित सभी सूचनाओं को डिजिटलीकृत किया जाए और उन्हें केंद्रीकृत रूप में रखा जाए और मिसिंग भूमि योजनाओं को प्राप्त करने का प्रयास किया जाए जो एक सतत प्रक्रिया है। एक ऑनलाइन प्लेटफार्म में पट्टे/लाइसेंस राइट ऑफ वे आदि के लिए सभी भूमि आंकड़ों और भूमि प्रबंधन के आंकड़ों के संबंधित विवरणों को सिंक्रोनाइज करने के लिए ट्रैक मैनेजमेंट सिस्टम (टीएमएस) के अनुरूप एक अलग भूमि प्रबंधन प्रणाली (एलएमएस) की भी परिकल्पना की गई है।

सिफारिश (पैरा सं. 9)

समिति पाती है कि रेलवे अपनी अनेक निधियों का प्रबंधन करता है। मूल्य हास आरक्षित निधि रेलवे परिसंपत्तियों के बदलाव और नवीकरण पर होने वाले व्यय की पूर्ति के लिए है जबकि विकास निधि यात्री सुविधाओं, श्रमिक कल्याण कार्यों आदि पर होने वाले पूंजी व्यय की पूर्ति के लिए है। पूंजीगत निधि आईआरएफसी और पूंजीगत प्रकृति के कार्यों के लिए बाजार ऋणों के मूलधन घटक की ऋण भुगतान बाध्यताओं को पूरा करने के लिए है। मंत्रालय को पेंशन निधि का प्रबंधन और सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारियों को पेंशन भुगतान का वित्तपोषण भी करना होता है। समिति पाती है 2020-21 में, डीआरएफ के लिए विनियोजन 800 करोड़ रूपए होने का अनुमान है जो 2017-18 में किए गए 5200 करोड़ रूपए के प्रावधान की तुलना में भारी कमी है, यद्यपि इसमें 2018-19 में 300 करोड़ रूपए से 2019-20 में 400 करोड़ रूपए का आंशिक सुधार हुआ है। समिति को बताया गया है कि डीआरएफ में कमी आश्वस्त निधियन के एक स्रोत के रूप में आरआरएसके लागू होने के कारण आई है। मंत्रालय के अनुसार, चूंकि आरआरएसके का रेलवे का हिस्सा अथवा डीआरएफ का विनियोजन रेलवे राजस्व से पूरा किया जाना है, अतः इन निधियों के विनियोजन के स्तर का निर्धारण प्रत्येक निधि के माध्यमसे किए जाने वाले कार्यों के अनुसार किया जाता है। मंत्रालय के इस आश्वासन को नोट करते हुए कि डीआरएफ को हाशिए पर नहीं लाया जा रहा है, समिति का मानना है कि यदि आरआरएसके के 2020-21 के बाद जारी नहीं रखा जाता है

तो रेलवे को डीआरएफ में पर्याप्त विनियोजन के लिए तैयार करना चाहिए ताकि संरक्षा जटिलताओं वाले नवीकरण और बदलाव के कार्य पुनः डीआरएफ से वित्तपोषित किए जा सकें।

सरकार का उत्तर

यदि आरआरएसके को 2021-22 से आगे जारी नहीं रखा जाता है, तो रेलवे संरक्षा निहितार्थ वाले नवीकरण और प्रतिस्थापन कार्यों को पूरा करने के लिए डीआरएफ को पर्याप्त रूप से उपयुक्त बनाने के लिए प्रतिबद्ध है।

सिफारिश (पैरा सं. 10)

समिति नोट करती है कि पेंशन निधि में विनियोजन रेलवे के कुल कार्यशील व्यय का लगभग एक-चौथाई है। केवल एक वर्ष की अवधि में ही, पेंशन निधि में विनियोजन सं.अ. 2019-20 के 48350 करोड़ रूपए से 10% बढ़कर 2020-21 के ब.अ. में 53160 करोड़ रूपए हो गया। इस संदर्भ में, समिति पाती है कि रेलवे भारत सरकार का एकमात्र ऐसा विभाग है जो अपने सेवानिवृत्त कर्मचारियों के पेंशन व्यय की पूर्ति अपनी स्वयं की प्राप्तियों से करता है जबकि अन्य सभी विभागों के मामले में, यह हिस्सा वित्त मंत्रालय द्वारा दिया जाता है। अतः मंत्रालय ने कहा है कि रेलवे राजस्व से पेंशन व्यय की पूर्ति लगातार कठिन होती जा रही है, विशेषकर तब जबकि सामाजिक सेवा बाध्यताएं 2018-19 में 50,000 करोड़ रूपए को पार कर गई हैं। इसके अलावा, सरकार के पेंशन बिल में कमी लाने के लिए 2004 में कार्यान्वित नई पेंशन स्कीम (एनपीएस) के परिणाम 2034-35 में मिलने आरंभ होंगे। इस संबंध में मंत्रालय की बाध्यताओं पर समुचित ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। समिति चाहती है कि बजट को आम बजट में विलय के पश्चात, रेल मंत्रालय की पेंशन देयताओं का कम से कम एक भाग वित्त मंत्रालय द्वारा वहन किए जाने की व्यवहार्यता की संभावना की तलाश की जाए ताकि रेलवे को कम से कम 2034-35 तक कुछ राहत दी जा सके।

सरकार का उत्तर

रेल मंत्रालय ने हाल ही में वित्त मंत्रालय के साथ इस मुद्दे को उठाया था लेकिन सफलता नहीं मिली है। बहरहाल, समिति की सिफारिशों को उस समय आवश्यक कार्रवाई के लिए वित्त मंत्रालय को भेजा जाएगा।

सिफारिश (पैरा सं. 11)

समिति नोट करती है कि आरआरएसके की स्थापना 2017-18 में 5 वर्षों की अवधि में 1 लाख करोड़ रूपए (प्रत्येक वर्ष 20000 करोड़ रूपए) के कोष के साथ सुरक्षा संबंधी महत्वपूर्ण कार्यों, परिसंपत्तियों में वृद्धि के साथ-साथ उनके नवीकरण और बदलाव के लिए की गई थी। आरआरएसके के परिव्यय में बजटीय सहायता और रेलवे के अपने आंतरिक संसाधनों में से प्रत्येक से 5,000 करोड़ शामिल है। शेष 10,000 करोड़ रूपए केंद्रीय सड़क और बुनियादी ढांचा कोष से आना है। समिति पाती है कि जहां 75 प्रतिशत अर्थात् 15000 करोड़ रूपए सुनिश्चित वित्तपोषण की प्रकृति का है, वहीं आंतरिक संसाधनों से आवंटन के लक्ष्यों को प्राप्त नहीं किया जा सका है। वर्ष 2019-20 के दौरान आरआरएसके पर खर्च में 50 प्रतिशत की कटौती की गई थी और यह 2500 करोड़ रूपए थी। इसी प्रकार 2018 -19 के दौरान वास्तविक आवंटन 40 प्रतिशत कम हो गया और 3024 करोड़ रूपए रहा। कम होते आंतरिक राजस्व और रेलवे द्वारा आरआरएसके को अपेक्षित स्तर की धनराशि हस्तांतरित करने में असमर्थता को देखते हुए समिति का मानना है कि आरआरएसके का उद्देश्य ही धीरे-धीरे क्षीण हो रहा है। समिति की सुविचारित राय है कि भारतीय रेलवे की सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए निधियों का इतने बड़े पैमाने पर आबंटन किया गया है। इसलिए, रेलवे की ओर से यह अनिवार्य हो जाता है कि वह अपने राजस्व को बढ़ाने के लिए ठोस प्रयास करे ताकि वह आरआरएसके निधि में अपने हिस्से का अंशदान कर सके और निधि सृजित करने का उद्देश्य अच्छी तरह से पूरा हो सके।

सरकार का उत्तर

आरआरएसके के लिए निधि की व्यवस्था के अनुसार, रेलवे को 5,000 करोड़ रूपए का वार्षिक अंशदान करना होता है जबकि बाकी 15,000 करोड़ सकल बजटीय सहायता के माध्यम प्राप्त होता है। आरआरएसके में रेलवे का योगदान रेलवे की प्राप्तियों से अन्य सभी अनिवार्य खर्चों को पूरा करने के बाद रेलवे के शुद्ध राजस्व में से किया जाता है। 2018-19 और संशोधित अनुमान 2019-20 में, रेलवे ने अपर्याप्त शुद्ध राजस्व के कारण आरआरएसके में अनिवार्य योगदान से कम किया है। 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के कारण संचालन व्यय पर लगातार दबाव और अर्थव्यवस्था के मुख्य क्षेत्र में मंदी के कारण माल ढुलाई आय में अपेक्षा से कम वृद्धि होने के कारण इन वर्षों में शुद्ध राजस्व लक्ष्य से कम रहा है।

बहरहाल, रेलवे शुद्ध राजस्व को बढ़ाने के लिए विभिन्न अल्पकालिक और दीर्घकालिक लागत में कटौती और राजस्व बढ़ाने के उपाय कर रहा है ताकि आरआरएसके और अन्य रेलवे निधियों के लिए वांछित विनियोग किया जा सके।

राजस्व व्यय को न्यूनतम रखते हुए, रेलवे उद्योग और ग्राहकों की विभिन्न चिंताओं को दूर कर रहा है और अर्थव्यवस्था में मौजूदा मंदी के लिए सक्रिय रूप से उत्तरदायी होना पड़ेगा ताकि, रेलवे के व्यापार और वित्त पर प्रभाव को न्यूनतम और कम किया जा सके। रेल द्वारा माल ढुलाई की मांग को पुनर्जीवित करने और यात्री आय बढ़ाने के लिए किए गए उपाय निम्नानुसार हैं-

- व्यस्त सीज़न प्रभार की वसूली को आस्थगित करना
- कंटेनर यातायात पर राउंड-ट्रिप चार्जिंग
- खाली कंटेनरों और खाली सपाट वैगनों की आवाजाही पर छूट
- कंटेनर यातायात के लिए वस्तुओं की बड़े पैमाने पर डी-नोटिफिकेशन
- मिनी रेक/टू-पॉइंट रेक/मल्टी-डेस्टिनेशन पर 5% अधिभार को समाप्त करना
- इंटर-जोनल टू-पॉइंट रेक की लोडिंग पर दूरी प्रतिबंध में छूट
- मिनी रेक के लिए दूरी प्रतिबंध की छूट
- रेक आवंटन को प्राथमिकता देने के लिए माल भाड़ा अग्रिम नीति में संशोधन
- व्यापार को आसान करने के लिए कई उपाय किए गए हैं, जैसे ईटी-आरआर का अखिल भारतीय कार्यान्वयन, तोल में सुधार आदि।
- बढ़ी हुई लोडिंग को बनाए रखने और लोडिंग क्षमता को अधिकतम करने के लिए जोनल रेलवे को उपयुक्त विनियमन और रखरखाव प्रक्रियाओं के युक्तिकरण के माध्यम से चिन्हित मार्गों पर माल ढुलाई के काफिले को फिर से शुरू करने के निर्देश जारी किए गए हैं।
- अतिरिक्त कोचों को जोड़ना, त्योहारों और छुट्टियों के दौरान विशेष गाड़ियों के संचालन, सुविधा गाड़ियों के संचालन आदि द्वारा ऑन-बोर्ड क्षमता में वृद्धि की जा रही है।

- अनुमेय श्रेणियों के सभी फ्लेक्सी किराया में अधिकतम सीमा में कमी करके फ्लेक्सी किराया योजना का युक्तिकरण, सभी फ्लेक्सी-फेयर गाड़ियों में ग्रेडेड छूट की पेशकश और कुछ गाड़ियों में फ्लेक्सी किराया समाप्त करना
- प्रथम आरक्षण चार्ट तैयार करने के बाद बुक की गई खाली बर्थ/सीटों पर मूल किराए में 10% छूट की पेशकश
- जोनल रेलवे को द्वितीय श्रेणी के किराए पर द्वितीय श्रेणी अनारक्षित के रूप में विशेष खण्ड पर कम उपयोग में चल रहे स्लीपर श्रेणी के डिब्बों की घोषणा करने के लिए शक्तियों का प्रत्यायोजन
- कुछ खंडों पर एक विशेष खंड पर दिन के समय खाली चल रहे एसी-3 टियर कोचों की एसी चेंजर कार के रूप में उदघोषणा करने के लिए जोनल रेलवे को अधिकारों का प्रत्यायोजन
- आरक्षण चार्ट को समय पर तैयार करने और खाली बर्थों को अगले दूरस्थ स्थान पर स्थानांतरित करने की सुविधा के लिए कंप्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली को सुव्यवस्थित करना जिससे उपलब्ध आवास का इष्टतम उपयोग हो सके
- प्रतीक्षा सूची वाले यात्रियों को कन्फर्म एकोमोडेशन प्रदान करने के लिए सभी गाड़ियों में वैकल्पिक गाड़ी एकोमोडेशन योजना 'विकल्प योजना' का विस्तार
- यात्रियों को अतिरिक्त स्थान प्रदान करने के लिए आरएसी बर्थ की संख्या में वृद्धि
- बेटिकट यात्रा को हतोत्साहित करने के लिए घेराबंदी जांच, आदि सहित गहन टिकट चेकिंग अभियानों का आयोजन
- स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीनों (एटीवीएम) के प्रसार के माध्यम से टिकट बुकिंग मोड का विविधीकरण, मोबाइल फोन के माध्यम से टिकटिंग आदि।
- यात्री सुविधा बढ़ाने के लिए नेट-बैंकिंग, क्रेडिट/डेबिट कार्ड, ई-वॉलेट, यूनिफाइड पेमेंट इंटरफेस (यूपीआई) /भारत इंटरफेस फॉर मनी (भीम) जैसे डिजिटल पेमेंट मोड का विस्तार

इसके अतिरिक्त, क्षमता वृद्धि कार्यो जैसे दोहरीकरण (डीएफसी सहित), विद्युतीकरण, सिग्नलिंग आदि का आधुनिकीकरण और सुपर क्रिटिकल और महत्वपूर्ण परियोजनाओं पर निरंतर आधार पर लक्षित निवेश किया जा रहा है ताकि रेल राजस्व में उल्लेखनीय वृद्धि हो सके।

सिफारिश (पैरा सं. 12)

समिति पाती है कि वर्ष 2016-17 से ही रेलवे के शुद्ध राजस्व में भारी गिरावट देखी गई। उदाहरण के लिए वर्ष 2016-17 के दौरान, 18210.64 करोड़ रूपए के बजट अनुमान को घटाकर 7695 करोड़ रूपए या संशोधित अनुमान के स्तर पर लगभग 58 प्रतिशत कर दिया गया था। हालांकि, वास्तविक व्यय, संशोधित लक्ष्यों के मुकाबले लगभग 37 प्रतिशत की कमी के साथ 4913 करोड़ रूपए हो गए हैं। यही परिदृश्य 2017-18 में भी रहा, जहां संशोधित लक्ष्य 6425 करोड़ रूपए थे, लेकिन उपलब्धियों में 1665.61 करोड़ रूपए की कमी दर्ज की गई। वर्ष 2018-19 के दौरान, शुद्ध राजस्व में लगभग 54 प्रतिशत अर्थात् 12990 करोड़ रूपए के बजट अनुमान से संशोधित अनुमान स्तर पर 6014 करोड़ रूपए हो गया था जबकि वास्तविक व्यय केवल 3773.86 करोड़ रूपए रहा है। इसी तरह, वर्ष 2019-20 के दौरान यातायात आय में कमी के कारण शुद्ध राजस्व में 56 प्रतिशत से अधिक की कमी आ गई अर्थात् 9035 करोड़ रूपए के बजट अनुमान से संशोधित अनुमान स्तर पर 3822 करोड़ रूपए हो गया। समिति इस बात की सराहना करती है कि वर्ष 2018-19 का शुद्ध राजस्व 3,774 करोड़ रूपए है, जो वर्ष 2017-18 के तद्रूपी अवधि की तुलना में 1665.61 करोड़ रूपए रहा अर्थात् इसमें 126 प्रतिशत की वृद्धि को दर्ज की गई। रेलवे द्वारा किए गए अनेक उपायों के कारण ऐसा हुआ है। हालांकि, इन सभी वर्षों में अनुमानित शुद्ध राजस्व सृजन अनुमानसे काफी कम रहा है। इसलिए, समिति यह चाहती है कि वर्ष 2017-18 की तुलना में वर्ष 2018-19 के दौरान अर्जित शुद्ध राजस्व में हुई सराहनीय वृद्धि पर संतुष्ट होने की बजाय रेलवे को चाहिए कि वह किए गए उपायों को और अधिक सुदृढ़ करे ताकि वर्ष 2020-21 और उसके बाद अनुमानों तथा शुद्ध राजस्व के वास्तविक सृजन के बीच की खाई को पाटा जा सके।

सरकार का उत्तर

बजट अनुमान 2020-21 में 6,500 करोड़ रुपये का शुद्ध राजस्व लक्ष्य रखा गया है। रेलवे राजस्व आय बढ़ाने और शुद्ध राजस्व को अधिकतम करने के लिए व्यय को नियंत्रित करने में अपने प्रयास जारी रखेगा।

सिफारिश (पैरा सं. 13)

समिति यह नोट करती है कि भारतीय रेलवे का परिचालन अनुपात वर्ष 2016-17 से लगातार 96 प्रतिशत से अधिक रहा है। उदाहरण के लिए वर्ष 2015-16, 2016-17, 2017-18, और 2018-19 के दौरान प्रचालन अनुपात क्रमशः 90.5, 96.5, 98.4 और 97.29% रहा है। इसके अलावा, वर्ष 2019-20 के

लिए इसे संशोधित कर 95 प्रतिशत से बढ़ाकर 97.46 प्रतिशत कर दिया गया है। वर्ष 2020-21 के लिए 96.28 का लक्ष्य रखा गया है। खराब प्रचालनात्मक अनुपात के लिए माल की ढुलाई से होने वाली आय में गिरावट के साथ-साथ 7 वें वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के कारण कर्मचारियों से जुड़ी लागत में तेजी से वृद्धि जैसे कारणों को उत्तरदायी ठहराया गया है। समिति को इस बात की जानकारी है कि प्रचालनात्मक अनुपात कुल यातायात आय की तुलना में कुल कार्यचालन व्यय का एक फलन है और इसे बेहतर बनाने का कोई भी प्रयास, यातायात आय को अधिकतम करने और नियंत्रणीय कार्यचालन व्यय को कम करने पर ही निर्भर है। समिति का दृढ़ मत है कि प्रचालनात्मक अनुपात को कम करने के लिए रेलवे को अपने कार्यनीतिक दृष्टिकोण की समीक्षा करने और परिचालन और विभिन्न रखरखाव इकाइयों में दक्षता बढ़ाने के लिए दीर्घकालिक कार्यनीति अपनाने की जरूरत है। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि मंत्रालय को और अधिक राजकोषीय अनुशासन का पालन करना चाहिए और कमियों को दूर करना चाहिए और रेलवे वित्त की बेहतर निगरानी की जानी चाहिए और अवांछनीय/अनुत्पादक व्यय पर पैनी नजर रखते हुए उसे विवेकपूर्ण ढंग से प्रबंधित किया जाना चाहिए ताकि निकट भविष्य में प्रचालनात्मक अनुपात को उचित स्तर तक कम किया जा सके।

सरकार का उत्तर

रेलवे, एक सतत प्रक्रिया के रूप में, कड़ाई से मितव्ययिता संबंधी उपाय कर रहा है ताकि संचालन व्यय को न्यूनतम किया जा सके। रेलवे राजस्व आय बढ़ाने और व्यय को नियंत्रित करने के प्रयासों का ईमानदारी से पालन करेगा ताकि परिचालन अनुपात (ओआर) को पर्याप्त स्तर पर पहुंचाया जा सके। बहरहाल, माननीय समिति सहमत होगी कि रेलवे ने समाज के व्यापक हित में बिना मुआवजे के कम लागत पर उपनगरीय सेवाओं आदि सहित कतिपय कोचिंग सेवाओं और आवश्यक वस्तुओं (2018-19 में लगभग 38,000 करोड़ रुपये) की ढुलाई की है, जो ओआर को 15% से अधिक तक प्रतिकूल रूप से प्रभावित करता है।

सिफारिश (पैरा सं. 15)

समिति इस बात की सराहना करती है कि वर्ष 2018-19 के दौरान दोहरीकरण के 2100 किमी के लक्ष्य की तुलना में, वास्तविक उपलब्धि 2519 किमी. (डीएफसी ट्रैक के 1000 किमी. सहित) थी जो कि मंत्रालय के अनुसार भारतीय रेल के इतिहास में अब तक की गई सर्वाधिक प्रगति है। वर्ष 2019-20 के दौरान, लक्ष्यों में थोड़ा अधोगामी संशोधन करके इसे 2650 किमी. से 2450 किमी कर दिया गया। जनवरी

2020 तक 942 किमी. की उपलब्धि कर ली गई जिसमें डीएफसी के अंतर्गत की गई प्रगति शामिल नहीं है। समिति का विश्वास है कि रेलवे पूर्ववर्ती वर्ष में रही गतिशीलता को जारी रखेगी तथा समिति आशा करती है कि वर्ष 2019-20 और 2020-21 में भी इसी स्तर की उपलब्धियां रहेंगी।

सरकार का उत्तर

वर्ष 2018-19 में, भारतीय रेल ने 2100 किमी दोहरीकरण को चालू करने का लक्ष्य रखा और यह उपलब्धि 2519 किमी (डीएफसी रेलपथ के 1000 किमी सहित) रही, जो भारतीय रेल के इतिहास में अभी तक की उच्चतम प्रगति है।

2018-19 में नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं का औसत 9.85 किमी प्रतिदिन रहा है, जो अब तक की सबसे अधिक प्रगति है, जबकि 2004-14 की अवधि के दौरान यह प्रगति केवल 4.1 किमी प्रतिदिन थी। अतः, 2018-19 के दौरान प्रति दिन कमीशनिंग 2004-14 की तुलना में तदनुसूची 140% अधिक था।

2018-19 के दौरान नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए बजट परिव्यय 30696 करोड़ रुपये था, जिसकी तुलना में रेलवे द्वारा किया गया वास्तविक व्यय 30916 करोड़ रु. था। अतः, किया गया व्यय आवंटित धन से अधिक था।

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि रेलवे द्वारा उपलब्ध कराए गए संसाधनों से संबंधित लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए ईमानदारी से प्रयास किए गए हैं।

वर्ष 2019-20 में, केन्द्रीत तरीके से उपलब्ध संसाधनों का उपयोग करने के लिए थ्रूपुट संवर्धन वाली परियोजनाओं की केंद्रित दृष्टिकोण के मद्देनजर गहन समीक्षा की गई है और परियोजनाओं को सुपर क्रिटिकल परियोजनाएं (58), क्रिटिकल परियोजनाएं (68) और अन्य थ्रूपुट वृद्धि वाली परियोजनाओं के तहत में प्राथमिकता दी गई है। सुपर क्रिटिकल परियोजनाओं को दिसंबर, 2021 एवं महत्वपूर्ण परियोजनाओं को मार्च, 2024 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है और स्वीकृत निष्पादनीय दोहरीकरण अन्य परियोजनाओं को मार्च, 2024 तक पूरा करने की योजना बनाई गई है।

2019-20 के दौरान, 58 में से, 16 सुपर क्रिटिकल परियोजनाओं को अभी तक पूरा कर लिया गया है और यातायात के लिए खोल दिया गया है। इसी प्रकार, 1 क्रिटिकल परियोजना यातायात के लिए शुरू

कर दिया गया है। साथ ही, 2019-20 के दौरान, दोहरीकरण के 1458 किमी को यातायात के लिए शुरू कर दिया गया था और 31.03.2020 तक और अधिक शुरू किया जा सकता था लेकिन देश में कोविड-19 महामारी के कारण परियोजनाओं को शुरू करने की प्रगति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। इन परियोजनाओं के शीघ्र निष्पादन के लिए रेलवे द्वारा हर संभव और केन्द्रीत प्रयास किए जा रहे हैं ताकि रेलवे को शीघ्र रिटर्न मिल सके।

निर्माण संगठनों को आवंटित धनराशि, पिछले वर्षों में निर्माण संगठनों की उपलब्धि और देश में मौजूदा कोविड-19 की स्थिति को ध्यान में रखते हुए, 2020-21 में नई लाइन, दोहरीकरण और आमामान परिवर्तन के लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं और भारतीय रेलवे में कमीशनिंग की दर में तेजी लाने के लिए सभी यथा संभव प्रयास ईमानदारी से किए जा रहे हैं।

सिफारिश (पैरा सं. 16)

समिति यह नोट करके चिंतित है कि गत कुछ वर्षों में आमामान परिवर्तन में बहुत कमी रही है। 1000 किमी. आमामान परिवर्तन पूर्ण करने के संशोधित लक्ष्य की तुलना में 2018-19 के दौरान केवल 597 किमी. की उपलब्धि हुई। समिति यह भी पाती है कि बजट अनुमान 2019-20 के 600 किमी. के लक्ष्य में अधोगामी संशोधन करके इस को संशोधित अनुमान में 400 किमी. कर दिया गया। जनवरी 2020 तक वास्तविक 345 किमी. था। वर्ष 2020-21 हेतु लक्ष्य को इसी अनुरूप 600 किमी. निर्धारित किया गया है। समिति आमामान परिवर्तन की प्रगति में स्पष्ट कमी को आलोचनात्मक दृष्टिकोण से देखती है और यह सिफारिश करती है कि रेलवे समुचित कर्मठता के कार्य करे और नेटवर्क विस्तार के रास्ते में आ रही सभी बाधाओं की पहचान करे और इनको दूर करे ताकि सुचारू रूप ढंग से लक्षित आमामान परिवर्तन की उपलब्धि की जा सके।

सरकार का उत्तर

वर्ष 2018-19 में, भारतीय रेल ने 1000 किमी नई लाइन चालू करने का लक्ष्य रखा था। बहरहाल, 596.8 किमी अमान परिवर्तन लाइन को यातायात के लिए चालू कर दिया गया है। लक्ष्यों को प्राप्त न करने के कारणों का उल्लेख निम्नानुसार है:-

रेलवे बोर्ड वर्ष के आरंभ में क्षेत्रीय रेलों को काफी आशावादी लक्ष्य देता है ताकि, क्षेत्रीय रेलें उच्च प्रगति प्राप्त कर सकें। भारतीय रेल ने 2018-19 के दौरान 3596 किमी नई लाइन, आमामान परिवर्तन और

दोहरीकरण परियोजनाओं को चालू करने का लक्ष्य प्राप्त किया है, जो भारतीय रेल के इतिहास में अब तक की सबसे अधिक प्रगति है।

2018-19 में नई लाइन, आमाम परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं को चालू करने का औसत 9.85 किमी प्रतिदिन रहा है, जो अब तक की सबसे अधिक प्रगति है, जबकि 2004-14 की अवधि के दौरान यह प्रगति केवल 4.1 किमी प्रतिदिन थी। अतः, 2018-19 के दौरान प्रति दिन कमीशनिंग 2004-14 की तुलना में तदनुरूपी 140% अधिक था।

2018-19 के दौरान नई लाइन, आमाम परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए बजट परिव्यय 30696 करोड़ रुपये था, जिसकी तुलना में रेलवे द्वारा किया गया वास्तविक व्यय 30916 करोड़ रु. था। अतः, किया गया व्यय आवंटित धन से अधिक था।

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि रेलवे द्वारा उपलब्ध कराए गए संसाधनों से संबंधित लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए ईमानदारी से प्रयास किए गए हैं।

नई रेल लाइन को शुरू करने के लिए राज्य सरकारों द्वारा भूमि अधिग्रहण, वन विभाग के प्राधिकारियों से वन संबंधी मंजूरी, बाधक जनोपयोगी सेवाओं (भूमिगत और भूमि के ऊपर दोनों) का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां, भूकंप, बाढ़, अत्यधिक वर्षा, श्रमिकों की हड़ताल जैसी अप्रत्याशित परिस्थितियों का सामना करना, माननीय न्यायालयों के आदेश आदि शामिल है और ये सभी कारक परियोजनाओं के समापन समय और लागत को प्रभावित करते हैं।

अतः, परियोजना के निष्पादन की प्रगति एवं उस परियोजना पर किया गया व्यय बड़ी संख्या में उपरोल्लिखित कारकों पर निर्भर करता है, जो स्वयं कभी-कभी परस्पर निर्भर होते हैं और इनकी अप्रत्याशित प्रकृति और परियोजना-दर-परियोजना, स्थान-दर-स्थान भिन्न होते हैं।

वित्त वर्ष 2019-20 के दौरान, 408 किमी आमाम परिवर्तन कार्यों को शुरू किया जा सका तथा इसे और अधिक किया जा सकता था लेकिन देश में कोविड-19 महामारी की वजह से लॉक डाउन होने के कारण निर्माण और कमीशनिंग कार्य बुरी तरह से प्रभावित हुआ है।

इसके बावजूद, भारतीय रेल द्वारा नई लाइन एवं आमाम परिवर्तन परियोजनाओं को शीघ्र आरंभ करने में हर संभव प्रयास किए गए हैं और किए जाएंगे।

01.04.2020 तक, निष्पादनीय आमान परिवर्तन कार्य लगभग 2200 किमी है और इसे वित्त वर्ष 2023-24 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है।

निर्माण संगठनों को आवंटित धन, पिछले वर्षों में निर्माण संगठनों की उपलब्धि और देश में व्याप्त कोविड महामारी की स्थिति को ध्यान में रखते हुए, 2020-21 में आमान परिवर्तन के लक्ष्यों को और अधिक वास्तविक बनाया गया है। बहरहाल, भारतीय रेल में कमीशनिंग की दर में तेजी लाने के लिए सभी यथा संभव प्रयास ईमानदारी से किए जा रहे हैं।

सिफारिश (पैरा सं. 17)

समिति नोट करती है कि वर्ष 2018-19 के दौरान, 4400 किमी. के रेलपथ नवीकरण के लक्ष्य की तुलना में 4181 किमी. की उपलब्धि हुई जबकि 2019-20 के दौरान, 3900 किमी. के लक्ष्य की तुलना में जनवरी 2020 तक 3872 किमी. की उपलब्धि हुई। 2020-21 हेतु रेलपथ नवीकरण हेतु 4000 किमी. का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। इस उपलब्धि की सराहना करते हुए, समिति सिफारिश करती है कि रेलवे इस क्षेत्र को सर्वोच्च प्राथमिकता दे और वर्तमान में चल रही रेलपथ नवीकरण की अच्छी गति को बढ़ाए/बनाए रखे क्योंकि रेल नेटवर्क के सतत् प्रचालनों के लिए यह महत्वपूर्ण है।

सरकार का उत्तर

भारतीय रेल द्वारा रेलपथ नवीकरण कार्यों की उच्च प्राथमिकता जी जाती है। वर्ष 2019-20 के लिए रेल पथ नवीकरण कार्यों हेतु 3900 किलोमीटर के लक्ष्य की तुलना में रेल पथ नवीकरण का 4500 किलोमीटर कार्य पूरा कर लिया गया।

रेलपथ नवीकरण कार्यों के माध्यम से रेल पटरियों को प्रतिस्थापित किया जाता है जो एक सतत प्रक्रिया है। रेल पथ नवीकरण कार्यों को उसकी आयु/स्थिति के आधार पर जैसे, सकल मिलियन टन के आधार पर ढोए गए यातायात, पटरियों के टूटने/ खराब होने की घटनाओं, पटरियों की टूट-फूट, पटरियों में जंग लगने, मानकों के अनुसार पटरियों का अनुरक्षण आदि से संबंधित भारतीय रेल रेलपथ नियमावली में निहित मापदंडों के आधार पर जब कभी किसी रेल पथ खंड के नवीकरण की आवश्यकता होती है, उसे शुरू किया जाता है। मीटर आमान (एम जी) और छोटी आमान (एन जी) पटरियों पर, जिन्हें आमान

परिवर्तन के लिए स्वीकृत किया जाता है, रेल पथ नवीकरण कार्यों को, यदि अपेक्षित हो, आमान परिवर्तन के कार्यान्वयन की प्रगति पर विचार करने के पश्चात शुरू किया जाता है।

रेलपथ नवीकरण कार्यों की योजना प्रत्येक वर्ष अग्रिम तौर पर बनाई जाती है और रेलपथ की स्थिति और अन्य कारकों के अनुसार उनके निष्पादन को प्राथमिकता दी जाती है और यह सुनिश्चित किया जाता है कि गाड़ियों के सुरक्षित चालन के लिए वह रेलपथ हर समय सही स्थिति में हों।

सिफारिश (पैरा सं. 18)

समिति यह नोट करके प्रसन्न है कि रेलवे ने रेलवे विद्युतीकरण को सर्वाधिक प्राथमिकता दी है और इनका लक्ष्य 2023 तक सभी बड़े आमान मार्गों पर शत प्रतिशत विद्युतीकरण की उपलब्धि करना है। तथापि, 2019 के दौरान 6000 किमी. के संशोधित लक्ष्य की तुलना में 5276 किमी. की उपलब्धि की गई। वर्ष 2019-20 के दौरान 7000 किमी. के बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान को घटाकर 6000 किमी कर दिया गया। जनवरी 2020 तक, केवल 2881 किमी. की उपलब्धि की गई। समिति को आशंका है कि 2019-20 हेतु उपलब्धि लक्ष्य से कम हो सकती है क्योंकि विद्युतीकरण से रेलवे के कार्बन फुटप्रिंट में कमी आएगी और इससे वित्तीय बचत होने के अलावा अधिक पर्यावरण अनुकूल और परिवहन का वहनीय साधन भी मिलेगा, इसलिए समिति सिफारिश करती है कि उद्देश्यों के समानुपात में लक्ष्यों की उपलब्धि के लिए प्रयासों को बढ़ाया जाए ताकि विद्युतीकरण के लाभ वास्तव में प्राप्त किए जा सकें।

सरकार का उत्तर

देशभर में रेल लाइनों का विद्युतीकरण कार्य में तेजी लाने के लिए उठाए गए कदमों में इंजीनियरी खरीद एवं निर्माण (ईपीसी) से संबंधित ठेके प्रदान करना, बेहतर परियोजना निगरानी तंत्र, ठेके प्रदान करने/अनुमानों की स्वीकृति देने के लिए फील्ड इकाइयों को अधिक शक्तियां प्रदान करना तथा उच्चतम स्तर पर गहन निगरानी शामिल हैं। वर्ष 2018-19 और 2019-20 में प्राप्त की गई उपलब्धियों को आने वाले वर्षों में बनाए रखा जाएगा तथा दिसंबर 2023 तक शेष मार्गों का कार्य निरपवाद रूप से शुरू कर दिया जाएगा।

सिफारिश (पैरा सं. 19)

समिति पाती है कि वर्ष 2017 से इस विचार के साथ रेलवे वित्त का आम बजट के साथ विलय कर दिया गया कि रेलवे अपनी राजस्व आय से राजस्व व्यय को पूरा करेगा तथा वित्त मंत्रालय पूंजीगत व्यय के लिए हमेशा की तरह सकल बजटीय समर्थन देगा। समिति यह भी पाती है कि इस विलय से यह सुनिश्चित हुआ है कि रेलवे विभागीय रूप से चलने वाले वाणिज्यिक उद्यम के रूप में अपने विलक्षण निकाय को बनाए रखे और कार्यात्मक स्वायत्ता तथा वित्तीय प्राधिकारों के प्रत्यायोजन आदि को बनाए रखे। इसके अलावा इस विलय से पृथक बजट प्रस्तुत करने से जुड़ी प्रक्रियात्मक अपेक्षाएं भी कम हुई हैं। इसका सर्वाधिक महत्वपूर्ण पहलू रेलवे द्वारा प्रभारित पूंजी पर सामान्य राजकोष को लाभांश के भुगतान को समाप्त किया जाना है। इस विलय के परिणामस्वरूप महत्वपूर्ण लाइनों पर प्रचालनात्मक हानियों हेतु वित्त मंत्रालय द्वारा लागतों की अदायगी भी हुई है। समिति महसूस करती है कि रेलवे को दी गई लाभांश देयता राहत की सीमा को पूंजीगत व्यय के विभिन्न कार्यों हेतु उपयोग किया जा सकेगा और इससे वित्त मंत्रालय को संसाधनों के बेहतर आबंटन हेतु पर्याप्त स्थान मिलेगा। समिति समझती है कि बजट के एकीकरण से रेलवे को अपने मूल कार्य, आधुनिकीकरण और सुरक्षा सरोकारों पर अधिक ध्यान देने का मौका मिलेगा जबकि वित्त मंत्रालय रेलवे की सकल बजटीय समर्थन की आवश्यकताओं हेतु उत्तरदायी रहेगा। समिति का सुविचारित मत है कि विलय के लाभों की प्राप्ति के लिए, रेलवे को उपलब्ध अतिरिक्त आबंटनों को उपयोग परिसंपत्ति सृजन और रेलवे के निवल राजस्वों को बढ़ाने के लिए करना चाहिए जिससे कि रेलवे के अन्य अभावग्रस्त क्षेत्रों की वित्तीय आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके।

सरकार का उत्तर

भारतीय रेल द्वारा उत्तरोत्तर उच्चतम पूंजी व्यय सहित अवसंरचना पर एक महत्वाकांक्षी निवेश योजना आरंभ की गई है। इस निवेश कार्यक्रम में क्षमता संवर्धन परियोजनाओं जैसे समर्पित माल गलियारों, दोहरीकरण/ चौहरीकरण, सिगनलिंग का विद्युतीकरण और आधुनिकीकरण आदि पर बल दिया जाएगा। इसके अलावा, परियोजनाओं के कार्यान्वयन को परिचालनिक आवश्यकताओं के आधार पर प्राथमिकता दी गई है ताकि ऐसी परियोजनाओं के पूर्ण होने पर भारतीय रेल के प्रमुख माल एवं यात्री व्यवसाय को विशिष्ट प्रोत्साहन प्राप्त हो तथा राजस्व में भी बढ़ोतरी हो सके। राजकोष से लाभांश देयता के समाप्त होने से 5000 करोड़ रुपए प्रति वर्ष की सीमा तक शुद्ध वित्तीय राहत मिलने से भारतीय रेल द्वारा

आंतरिक संसाधनों से निवेश करने में सहायता मिली है। भारतीय रेल द्वारा इस संबंध में अपना प्रयास जारी रखा जाएगा।

सिफारिश (पैरा सं. 21)

समिति पाती है कि कृषि और पशु उत्पाद बाजार में अपनी पहुंच बढ़ाने के दृष्टिकोण से भारतीय रेल एक नई पहल नामतः किसान रेल कार्यान्वित करने जा रही है। समिति पाती है कि मंत्रालय ऐसे उत्पादों की त्वरित ढुलाई हेतु 'रेफ्रीजरेटिड वैन्स' और विशेष कंटेनरों के उपयोग पर विचार कर रहा है। समिति यह समझती है कि जल्दी खराब होने वाले उत्पाद जैसे मांस, पोल्ट्री और मछली के साथ-साथ कृषि उत्पादों को उनकी ढुलाई त्वरित प्रतिवर्तन काल और उनकी गुणवत्ता बनाए रखने के लिए नियंत्रित पर्यावरण की आवश्यकता है। अतः समिति सिफारिश करती है कि रेलवे को इस पहल को कार्यान्वित करने के लिए निष्ठापूर्वक प्रयास करने चाहिए चूंकि यह भंडारण और रैफ्रीजरेशन सुविधाओं के अभाव के कारण ऐसे उत्पादों के अपव्यय और मजबूरन ब्रिकी को कम करेगी और उन्हें उनके उत्पादों की बेहतर कीमत दिनाले में किसानों और अन्य पक्षकारों को सहायता करेगी।

सरकार का उत्तर

भारतीय रेल द्वारा अपनी कर्षण ऊर्जा की आवश्यकताओं को 'परिवहन के हरित माध्यम' के रूप में भूमि आधारित सौर संयंत्र की स्थापना हेतु अपने अप्रयुक्त खाली भूमि खंडों की उपयोगिता के लिए योजनाएं बनाई गई हैं।

इन संयंत्रों को अप्रयुक्त खाली भूमि पर संस्थापित किया जाएगा। अभी लगभग 51,000 हेक्टेयर रेल भूमि उपलब्ध है। लगभग 4500 एकड़ भूमि का आरंभिक सर्वेक्षण शुरू कर दिया गया है और क्रियान्वयन के भिन्न-भिन्न चरणों में है। इस भूमि पर 1 गीगा वाट (जीडब्ल्यू) सौर संयंत्रों (प्रथम चरण) को संस्थापित किए जाने की क्षमता है। अन्य 4400 एकड़ भूमि हेतु सर्वेक्षण किया जा रहा है जिससे रेल भूमि (द्वितीय चरण) पर एक और 1 गीगा वाट (जीडब्ल्यू) के सौर संयंत्र संस्थापित किए जाएंगे। अतः, आरंभिक रूप से भारतीय रेल द्वारा 2 गीगावाट (जीडब्ल्यू) के भूमि आधारित सौर संयंत्रों को दो चरणों में संस्थापित करने की योजना बनाई गई है।

इस प्रकार, सृजित सौर ऊर्जा से सीटीयू/एसटीयू ग्रिड अथवा 25 केवी एसी कर्षण प्रणाली के लिए सीधी आपूर्ति मिलेगी। सौर ऊर्जा से 5 केवीए की क्षमता वाले 25 केवी एसी कर्षण प्रणाली को सीधी आपूर्ति

की परिकल्पना का साक्ष्य पहले ही प्रदर्शित किया गया है। इसके अलावा, दीवाना (हरियाणा) में 2 मेगावाट और बीना (मध्य प्रदेश) में 1.7 मेगावाट की दो पायलट परियोजनाओं को संस्थापित किए जाने का कार्य पहले ही क्रियान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं। उपरोक्त के अलावा, भारतीय रेल द्वारा भिलाई, छत्तीसगढ़ में 50 मेगावाट भूमि सौर ऊर्जा संयंत्र भी संस्थापित किया जा रहा है जिसे जनवरी 2021 तक शुरू किए जाने की संभावना है।

निधियों के माध्यम

इस प्रकार संस्थापित भूमि आधारित सौर संयंत्रों को भारतीय रेल की आवश्यकताओं, राज्य विनियमों, विभिन्न राज्यों में भारतीय रेल की खुली पहुंच स्थिति आदि पर आधारित विभिन्न मॉडलों की कुल संख्या जैसे नवीकरणीय ऊर्जा सेवा कंपनी (रेसको)/डेवलपर मोड, केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (सीपीएसयू) योजना आदि के तहत शुरू किए जाएंगे।

अध्याय तीन

सिफारिशें/टिप्पणियां जिनके सम्बन्ध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्रवाई नहीं करना चाहती

-शून्य-

अध्याय चार

सिफारिशें/टिप्पणियां जिनके सम्बन्ध में समिति ने सरकार के उत्तरों को स्वीकार नहीं किया है और उन्हें दोहराए जाने की आवश्यकता है

सिफारिश (पैरा सं. 3)

समिति नोट करती है कि वर्ष 2019-20 के लिए मंत्रालय का ब.अ. 1,60,176 करोड़ रूपए था जिसे सं.अ. चरण में घटाकर 1,56,352 करोड़ रूपए कर दिया गया जबकि वास्तविक व्यय (30 जनवरी, 2020 तक) केवल 1,25,418 करोड़ रूपए था। इसी प्रकार, वर्ष 2018-19 के दौरान सं.अ. घटाकर 1,38,858 करोड़ रूपए कर दिया गया जबकि वास्तविक उपयोग 1,33,377 करोड़ रूपए था। वर्ष 2017-18 के दौरान सं.अ. 1,20,100 करोड़ रूपए था जबकि वास्तविक उपलब्धि केवल 1,01,985 करोड़ रूपए था। इस प्रकार, लगातार गत तीन वर्षों के दौरान रेलवे का वित्तीय निष्पादन दर्शाता है कि सं.अ. चरण में कम किए गए आवंटन का भी पूर्ण उपयोग नहीं हो पाया था। समिति मंत्रालय के इस आश्वासन को नोट करती है कि वह अनेक ऐसे उपाय कर रहा है जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ 2020-21 के दौरान निधियों के अधिकतम उपयोग हेतु विद्युतीकरण, नई लाईनें, आमान परिवर्तन दोहरीकरण/तिहरीकरण आदि शामिल है। समिति को भरोसा है कि प्रस्तावित उपायों में तेजी लाकर और 2020-21 के 1,61,042 करोड़ रूपए के ब.अ. प्रावधानों के इष्टतम उपयोग से रेलवे अपने आश्वासनों को पूरा करने में समर्थ होगा। समिति महसूस करती है कि निधियों के अधिकतम उपयोग से रेलवे ब.अ. चरण में वित्त मंत्रालय से प्रस्तावित राशि प्राप्त करने के लिए एक मजबूत स्थिति में होगा।

सरकार का उत्तर

पिछले तीन वर्षों में सं.अ. आवंटनों की तुलना में पूंजीगत व्यय का कम उपयोग मुख्य रूप से आंतरिक संसाधन और पूंजीगत व्यय के बजटेतर संसाधनों के तहत कम व्यय के कारण हुआ था। जबकि आंतरिक संसाधनों के अंतर्गत कमी सातवें वेतन आयोग के कार्यान्वयन के बाद कर्मचारियों की लागत और पेंशन में तेजी से वृद्धि और अनुमान से कम यातायात आय के कारण आंतरिक संसाधनों के कम सृजन के कारण हुई, ईबीआर के तहत कम व्यय क्षेत्रीय रेलों द्वारा अनुमानित बाजार उधारी के तहत आवश्यकता में कमी और साझेदारी परियोजनाओं में कम निवेश के कारण हुआ था। बहरहाल, ब.अ. 2020-21 के पूंजीगत व्यय के लक्ष्य को हासिल करने के लिए सभी प्रयास किए जाएंगे।

सिफारिश (पैरा सं. 4)

समिति यह नोट करते हुए अत्यधिक चिंतित है कि गत वर्षों में रेलवे के आंतरिक संसाधन सृजन में तीव्र गिरावट आई है जिसके परिणामस्वरूप बजटीय सहायता और बाजार से ऋणों पर निर्भरता बढ़ी है जो दीर्घावधि में सहायक नहीं होगी। यह देखा जा सकता है कि 2016-17 में कुल पूंजी परिव्यय में आंतरिक संसाधनों का योगदान 12125 करोड़ रूपए अथवा 11.03% था जो 2017-18 में घटाकर 3070 करोड़ रूपए अथवा 3.1% रह गया। 2018-19 में यही प्रवृत्ति दोहराई गई जब आंतरिक संसाधनों से बजट का केवल 3.5% जुटाया गया जो 4663 करोड़ रूपए था। सं.अ. 2019-20 में आंतरिक संसाधनों के लिए केवल 3.2% अथवा 5000 करोड़ रूपए निर्धारित किए जाने से स्थिति और भी गंभीर हो गई। 2020-21 के लिए 7500 करोड़ रूपए अथवा बजट का 4.6% एक महत्वाकांक्षी लक्ष्य है। आंतरिक संसाधनों में इस कमी के मुख्य कारण यात्री, माल ढलाई और अन्य आय में कमी बताई गई। सातवें वेतन आयोग के प्रभाव से भी इसमें उल्लेखनीय कमी आई है। समिति महसूस करती है कि आंतरिक राजस्व सृजन में निरंतर कमी समग्र नियोजन और प्रबंधन में अंतर्निहित कुछ कमियों की ओर संकेत करती है। वस्तुतः पर्याप्त सरकारी सहायता और बाजार ऋणों के माध्यम से निधियों के अंतः प्रवाह की उपलब्धता के बावजूद पर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजन में रेलवे की असमर्थता गंभीर चिंता का विषय है। आंतरिक संसाधन सृजन में वृद्धि के लिए रेलवे द्वारा आरंभ किए गए उपायों को ध्यानमें रखते हुए, समिति इस बात पर बल देती है कि मंत्रालय इस दिशा में अपने प्रयासों में तेजी लाए ताकि प्रस्तावित उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए अपेक्षित राजस्व सुनिश्चित किया जा सके।

सरकार का उत्तर

हाल के वर्षों में यातायात आय में अपेक्षित वृद्धि में गिरावट या वांछित वृद्धि से कम होने पर मंत्रालय भी चिंतित है और विकास में तेजी लाने के लिए लगातार उपाय कर रहा है। अन्य प्रतिस्पर्धी साधनों की तुलना में यात्री और माल यातायात को आकर्षक बनाकर उन्हें बढ़ाने के उद्देश्य से अल्पकालिक उपायों के अलावा, रेलों ने क्षमता बढ़ाने और थ्रूपुट जैसे दोहरीकरण, डीएफसी, विद्युतीकरण, सिगनलिंग के आधुनिकीकरण आदि के लिए व्यापक निवेश कार्यक्रम शुरू किया है जिससे क्षमता, माल ढलाई और यात्री व्यवसाय में बाजार हिस्सेदारी और इस तरह राजस्व अर्जन में सुधार होने की उम्मीद है।

सिफारिश (पैरा सं. 8)

समिति नोट करती है कि 2016-17 में, ईबीआर से कुल बजट का लगभग 48% वित्तपोषण हुआ जबकि 2017-18 में तीव्र वृद्धि के साथ 54.4% हो गया। यह प्रवृत्ति परवर्ती वर्षों में भी रही है। समिति पाती है कि ब.अ. 2020-21 के लिए आईआरएफसी को मूलधन घटक और ब्याज भुगतान के रूप में कुल पट्टा भुगतान 26,160 करोड़ होने का अनुमान है जो एक बहुत बड़ी धनराशि है। यह देखते हुए कि रेलवे के आंतरिक संसाधनों में उल्लेखनीय कमी आई है और जीबीएस से एक निश्चित सीमा तक ही निधियां प्राप्त हो सकती है, समिति महत्वपूर्ण रेल अवसंरचना के वित्तपोषण हेतु रेलवे की संस्थागत वित्तपोषण निर्भरता की बाध्यता को समझती है। दूसरे शब्दों में, पर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजन में कमी के फलस्वरूप रेलवे जीबीएस और ईबीआर के माध्यम से अपने पूंजी व्यय के वित्तपोषण के लिए बाध्य है। तथापि, समिति मंत्रालय से आग्रह करती है कि वह इस तथ्य को ध्यान में रखे कि ऋणों पर अधिक निर्भरता हो, जिसके फलस्वरूप ब्याज का भुगतान करना होगा, रेलवे की समग्र वित्तीय स्थिति और खराब हो सकती है। इसलिए, बुद्धिमत्ता इसी में है कि रेलवे आंतरिक राजस्व के सृजन में उल्लेखनीय वृद्धि की दिशा में कड़े प्रयास करे ताकि ईबीआर के ऋण घटक पर अति-निर्भरता में धीरे-धीरे कमी आ सके।

सरकार का उत्तर

रेलवे को क्षमता विस्तार के लिए भारी निवेश की जरूरत है ताकि परिवहन के अन्य साधनों के साथ प्रतिस्पर्धी बने रहें और अर्थव्यवस्था की विकास आवश्यकताओं को भी सुगम बनाया जा सके। इसलिए, निधि संबंधी बाधाएं रेलवे के विकास में बाधक नहीं होनी चाहिए। यद्यपि पिछले कुछ वर्षों में सरकार की ओर से जीबीएस में काफी वृद्धि की गई है, फिर भी वह अकेला रेलवे की निवेश आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर सकता है। इसलिए, ईबीआर (बाजार ऋण) को रेलवे के पूंजीगत व्यय के लिए वित्तपोषण के एक सुनिश्चित स्रोत के रूप में देखा जा रहा है। तथापि, रेलवे बाजार ऋण से जुड़ी ऋण सेवा देनदारियों के प्रति सचेत है और वित्त मंत्रालय के परामर्श से राशियों पर निर्णय ले रहा है। यद्यपि आंतरिक संसाधन सृजन को बढ़ाने के लिए सतत आधार पर प्रयास किए जा रहे हैं, परंतु निकट भविष्य में यह संभावना नहीं है कि बाजार उधारी को पर्याप्त रूप से प्रतिस्थापित करने के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधन होंगे। बहरहाल, मंत्रालय बाजार में उधारी का स्तर तय करते समय माननीय समिति की चिंताओं को ध्यान में रखेगा।

सिफारिश (पैरा सं. 14)

समिति यह नोट करती है कि वर्ष 2020-21 के बजट अनुमान में नेटवर्क विस्तार और आधुनिकीकरण पर निश्चित ही बल दिया गया है। हालांकि, समिति यह नोट करके निराश है कि वर्ष 2018-19 के दौरान नई लाइनों के निर्माण के लिए 1000 किलोमीटर के लक्ष्य की तुलना में उपलब्धि 479 किलोमीटर ही रही जो कि 50 प्रतिशत से अधिक की कमी का संकेत करता है। समिति ने यह भी पाया कि वर्ष 2019-20 के बजट लक्ष्य को वर्ष 2018-19 से आधा कर 500 किलोमीटर तक कर दिया गया था, जिसे संशोधित अनुमाना के चरण में संशोधित कर 400 किलोमीटर तक कर दिया गया था। जनवरी 2020 तक वास्तविक उपलब्धि 278 किलोमीटर थी। समिति का मानना है कि योजनागत आबंटनों में गिरावट के लिए प्राथमिकताओं पर पुनर्विचार करने और क्रियालापों को पुनः तैयार किए जाने की आवश्यकता है, जिसके कारण अंततः धीमी प्रगति होती है। इसलिए, समिति मंत्रालय से नई लाइनों की आर्थिक व्यवहार्यता, महत्ता आदि पर विचार करते हुए और उन्हें निश्चित समय सीमा में लागू करने के लिए कार्ययोजना तैयार करने हेतु लंबित सभी परियोजनाओं की समीक्षा करने का आह्वान करती है ताकि इन परियोजनाओं को तेजी से पूरा किया जा सके।

सरकार का उत्तर

वर्ष 2018-19 में, भारतीय रेल ने 1000 किमी नई लाइन चालू करने का लक्ष्य रखा था। बहरहाल, 479.54 किमी नई लाइन को यातायात के लिए चालू कर दिया गया है। लक्ष्यों को प्राप्त न करने के कारणों का उल्लेख निम्नानुसार है:-

रेलवे बोर्ड वर्ष के आरंभ में क्षेत्रीय रेलों को काफी आशावादी लक्ष्य देता है ताकि, क्षेत्रीय रेलें उच्च प्रगति प्राप्त कर सकें। भारतीय रेल ने 2018-19 के दौरान 3596 किमी नई लाइन, आमाम परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं को चालू करने का लक्ष्य प्राप्त किया है, जो भारतीय रेल के इतिहास में अब तक की सबसे अधिक प्रगति है।

2018-19 में नई लाइन, आमाम परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं को चालू करने का औसत 9.85 किमी प्रतिदिन रहा है, जो अब तक की सबसे अधिक प्रगति है, जबकि 2004-14 की अवधि के दौरान यह प्रगति केवल 4.1 किमी प्रतिदिन थी। अतः, 2018-19 के दौरान प्रति दिन कमीशनिंग 2004-14 की तुलना में 140% अधिक थी।

साथ ही, 2009-14 के दौरान 1727 किमी की तुलना में 2014-19 के दौरान 3035 किमी नई लाइन को यातायात के लिए आरंभ किया गया था, जो 2009-14 का 176 प्रतिशत है।

2018-19 के दौरान नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए बजट परिव्यय 30696 करोड़ रुपये था, जिसकी तुलना में रेलवे द्वारा किया गया वास्तविक व्यय 30916 करोड़ रु. था। अतः, किया गया व्यय आवंटित धन से अधिक था।

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि रेलवे द्वारा उपलब्ध कराए गए संसाधनों से संबंधित लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए ईमानदारी से प्रयास किए गए हैं।

नई रेल लाइन के शुरू करने के लिए राज्य सरकारों द्वारा भूमि अधिग्रहण, वन विभाग के प्राधिकारियों से वन संबंधी मंजूरी, बाधक जनोपयोगी सेवाओं (भूमिगत और भूमि के ऊपर दोनों) का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां, भूकंप, बाढ़, अत्यधिक वर्षा, श्रमिकों की हड़ताल जैसी अप्रत्याशित परिस्थितियों का सामना करना, माननीय न्यायालयों के आदेश आदि शामिल है और ये सभी कारक परियोजनाओं के समापन समय और लागत को प्रभावित करते हैं।

बहरहाल, 2013 के नए भूमि अधिग्रहण अधिनियम के लागू होने के कारण, भूमि अधिग्रहण एक चुनौतीपूर्ण कार्य और अत्यंत समय लेने वाली प्रक्रिया बन गई है। इसी प्रकार, वन-विभाग संबंधी मंजूरी में लगने वाला समय अनुमान से कहीं ज्यादा था, जिससे प्रगति धीमी हो गई।

इसके अलावा, नई लाइन परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण के विरुद्ध स्थानीय जन आक्रोश के बढ़ते हुए मामले सामने आए, जिससे देरी हुई।

अतः, परियोजना के निष्पादन की प्रगति एवं उस पर किया गया व्यय बड़ी संख्या में उपरोल्लिखित कारकों पर निर्भर करता है, जो स्वयं कभी-कभी परस्पर निर्भर होते हैं और इसकी अप्रत्याशित प्रकृति और परियोजना-दर-परियोजना, स्थान-दर-स्थान भिन्न होते हैं।

इसके बावजूद, भारतीय रेल द्वारा नई लाइन एवं अमान परिवर्तन परियोजनाओं को शीघ्र आरंभ करने में हर संभव प्रयास किए गए हैं और किए जाएंगे।

विगत वर्षों में निर्माण संगठनों को आबंधित निधियों और निर्माण संगठनों की उपलब्धियों को ध्यान में रखते हुए 2019-20 में नई लाइन, दोहरीकरण और आमान परिवर्तन के लक्ष्यों को कुछ वर्षों से तयशुदा दर से शुरू करने के लिए इसे और वास्तविक बनाया गया था।

बहरहाल, भारतीय रेल में परियोजनाओं को शीघ्र दर से शुरू करने के लिए हर संभव प्रयास किए जा रहे हैं एवं परियोजनाओं की समीक्षा करना एक सतत् प्रक्रिया है तथा इसे नियमित रूप से किया जा रहा है, जो साइट स्थिति और उपलब्ध कराए गए संसाधनों पर निर्भर करता है।

अध्याय पांच

सिफारिशें/टिप्पणियां जिनके सम्बन्ध में अंतिम उत्तर अभी प्रतीक्षित हैं

सिफारिश(पैरा सं. 20)

समिति पाती है कि कृषि और पशु उत्पाद बाजार में अपनी पहुंच बढ़ाने के दृष्टिकोण से भारतीय रेल एक नई पहल नामतः किसान रेल कार्यान्वित करने जा रही है। समिति पाती है कि मंत्रालय ऐसे उत्पादों की त्वरित ढुलाई हेतु 'रेफ्रीजरेटिड वैन्स' और विशेष कंटेनरों के उपयोग पर विचार कर रहा है। समिति यह समझती है कि जल्दी खराब होने वाले उत्पाद जैसे मांस, पोल्ट्री और मछली के साथ-साथ कृषि उत्पादों को उनकी ढुलाई त्वरित प्रतिवर्तन काल और उनकी गुणवत्ता बनाए रखने के लिए नियंत्रित पर्यावरण की आवश्यकता है। अतः समिति सिफारिश करती है कि रेलवे को इस पहल को कार्यान्वित करने के लिए निष्ठापूर्वक प्रयास करने चाहिए चूंकि यह भंडारण और रैफ्रीजरेशन सुविधाओं के अभाव के कारण ऐसे उत्पादों के अपव्यय और मजबूरन ब्रिकी को कम करेगी और उन्हें उनके उत्पादों की बेहतर कीमत दिनाले में किसानों और अन्य पक्षकारों को सहायता करेगी।

सरकार का उत्तर

वर्ष 2020-21 के केंद्रीय बजट में घोषित की गई किसान रेल के अंतर्गत कृषि उत्पादों एवं नश्वर वस्तुओं के परिवहन की योजना बनाई जा रही है। इस उद्देश्य हेतु कृषि एवं कृषक कल्याण मंत्रालय द्वारा अनुवर्ती कार्रवाई का संज्ञान लेने के लिए एक समिति का गठन किया गया जिसमें रेल मंत्रालय का भी प्रतिनिधित्व होगा।

सिफारिश(पैरा सं. 22)

समिति पाती है कि मंत्रालय चार स्टेशनों के पुनर्विकास और 150 यात्री गाड़ियों के प्रचालन के लिए पीपीपी निधियां जुटाने की योजना बना रही है। उन्होंने आगे पाया कि परियोजना की रूपरेखा तैयार की जा रही है। समिति महसूस करती है कि इस कदम से रेल सेवाओं के विस्तार और आधुनिकीकरण के लिए रेलवे को धन जुटाने में मदद मिलेगी। अतः समिति मंत्रालय से सिफारिश करती है कि समयबद्ध तरीके से इस परियोजना के वित्तपोषण, निष्पादन और कार्यान्वयन की प्रक्रियाओं को तैयार करे ताकि इसके उद्देश्यों को पूरा किया जा सके।

सरकार का उत्तर

50 स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए ग्रुप ऑफ़ सेक्रेटरीज का गठन किया गया है। ग्रुप ऑफ़ सेक्रेटरीज में निम्नलिखित शामिल हैं:-

- 1) मुख्य कार्यपालक अधिकारी, नीति आयोग - अध्यक्ष
- 2) अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड - सदस्य
- 3) सचिव, आर्थिक मामले विभाग, सदस्य, वित्त मंत्रालय
- 4) सचिव, आवासन एवं शहरी मामले मंत्रालय - सदस्य
- 5) वित्त आयुक्त (रेलवे) - सदस्य

सदस्य (इंजीनियरी) रेलवे बोर्ड और सदस्य (यातायात), रेलवे बोर्ड, अपनी संबंधित परियोजनाओं हेतु सहयोजित सदस्य हैं। ग्रुप ऑफ़ सेक्रेटरीज द्वारा बोली प्रक्रिया पर निगरानी रखी जाती है।

ग्रुप ऑफ़ सेक्रेटरीज (जीओएस) की सिफारिशों के अनुसार, स्टेशन पुनर्विकास परियोजनाओं को सार्वजनिक निजी भागीदारी माध्यम से शुरू किया जाएगा और आईआरएसडीसी/आरएलडीए को मौजूदा नियमों के तहत आर्थिक मामले विभाग, वित्त मंत्रालय द्वारा निहित नियमों से अवसंरचना परियोजना विकास निधि हेतु अनुरोध किया जा सकता है।

रेल मंत्रालय द्वारा ग्रुप ऑफ़ सेक्रेटरी का गठन अन्य बातों के साथ भारतीय रेल नेटवर्क पर निजी ऑपरेटरों द्वारा 150 गाड़ी सेवाओं के संचालन हेतु नियम एवं शर्तों से संबंधित परामर्श देने हेतु किया गया है।

भारतीय रेल के अधिकारों एवं दायित्वों को रेखांकित करते हुए रियायत अनुबंध मसौदे को स्टेट धारकों से टिप्पणियां प्राप्त करने हेतु पहले ही नीति आयोग और भारतीय रेल की वेबसाइट पर अपलोड कर दिया गया है। अगले कदम के रूप में, भारतीय रेल द्वारा 1 जुलाई 2020 को 'पात्रता हेतु अनुरोध' (आरएफक्यू) जारी किया गया और इस प्रकार बोली की प्रक्रिया शुरू हो गई है। समयबद्ध तरीके से यह कार्य पूरा किए जाने के प्रयास जारी हैं।

नई दिल्ली;

**02 फरवरी, 2021
13 माघ, 1942(शक)**

**राधा मोहन सिंह
सभापति
रेल सम्बन्धी स्थायी समिति**

परिशिष्ट दो

"रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2020-21)" के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति के तीसरे प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का विश्लेषण ।

		कुल
(एक)	सिफारिशों की कुल संख्या	22
(दो)	सिफारिशें/टिप्पणियां, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है- (पैरा सं. 1,2, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19 और 21)	16
	कुल का प्रतिशत	72%
(तीन)	सिफारिशें/टिप्पणियां, जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्यवाही नहीं करना चाहती - पैरा सं. शून्य	शून्य
	कुल का प्रतिशत	00%
(चार)	सिफारिशें /टिप्पणियां, जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तर स्वीकार नहीं किए हैं पैरा सं. 3, 4, 8 और 14	04
	कुल का प्रतिशत	18%
(पाँच)	सिफारिशें /टिप्पणियां, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं पैरा सं. 20 और 22	02
	कुल का प्रतिशत	10%

4. कुछ चर्चा के पश्चात्, समिति ने बिना किसी संशोधन के उपर्युक्त प्रारूप प्रतिवेदन के स्वीकार किया।
5. तत्पश्चात्, समिति ने प्रतिवेदन को अंतिम रूप देने और इसे संसद में प्रस्तुत करने के लिए सभापति को प्राधिकृत किया।

तत्पश्चात् समिति की बैठक स्थगित हुई।

परिशिष्ट दो

"रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2020-21)" के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति के तीसरे प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का विश्लेषण ।

		कुल
(एक)	सिफारिशों की कुल संख्या	22
(दो)	सिफारिशें/टिप्पणियां, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है- (पैरा सं. 1,2, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19 और 21)	16
	कुल का प्रतिशत	72%
(तीन)	सिफारिशें/टिप्पणियां, जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्यवाही नहीं करना चाहती - पैरा सं. शून्य	शून्य
	कुल का प्रतिशत	00%
(चार)	सिफारिशें /टिप्पणियां, जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तर स्वीकार नहीं किए हैं पैरा सं. 3, 4, 8 और 14	04
	कुल का प्रतिशत	18%
(पाँच)	सिफारिशें /टिप्पणियां, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं पैरा सं. 20 और 22	02
	कुल का प्रतिशत	10%